



WTO国际经贸 惯例、法规与协约

WTO GUOJI JINGMAO GUANLI FAGUI YU XIEYUE

法律·经济大全
青苹果电子图书系列

WTO 国际经贸惯例、 法规与协约

国际经贸惯例、法规与协约

国际金本位制度 一个国家的货币制度，必先在法律上承认某种材料、某种重量、某种成色及某种形式的物品可作为交换的计算单位及最后的支付工具，而且作为同一国家它种货币的价值计算标准。而这些包括重量、成色、铸造、发行、兑现与其他货币的兑换比例、准备等规定与习惯就称为本位制度。

金本位制度，是指一国的本位货币以一定量的黄金表示的货币制度。金本位制度对近代国际贸易金融的发展有很大的贡献。英国首先在 1816 年制订“金本位制度法案”，采用金本位制度，成为世界各国实施金本位制度的开始。此后，各国基于英国金本位制度的成功，以及客观环境的需要，都相仿实行。

自 19 世纪后半期至 20 世纪之初，金本位制度发展成为世界性的货币制度。在世界大多数国家都实行金本位制度的情况下，黄金的需要弹性即成为无限大，因而黄金就具有国际货币的机能，而普遍的被用作国际清算的手段，国际金本位制度便逐渐形成了。同时，根据货币与黄金的联系标准，金本位制度可分为金币本位制度、金块本位制度与金汇兑制度三种形态。

金币本位制度：是金本位制度的最初形态。在纯粹金本位制度下，货币本身含有一定量的黄金，也就是金币不身在市面流通，黄金与货币透过自由铸造与自由熔化，而形成严格的一比一关系。但是，在实际上则以下列两种情况为主：金币与可兑现的银行券、其他币种同时流通的混合金本位制度；流通货币全属属于可兑现银行券与其他货币，而完全无金币流通的金本位制度。前者是第一次世界大战以前欧美各国的实施的制度，而后者则是日本等黄金数量不多的国家的实行的制度。

金块本位制度：第一次世界大战后，由于受到战争后激烈通货膨胀等的影响，各国乃相继恢复为金块本位制度。在这种制度下，国家既不铸造金币，也不允许人民自由铸造金币，而是由中央银行发行以金块为准备的银行券在市面流通，并负责以官定的固定价格买卖黄金。因为一般人得随时向央银行出售或买卖黄金，所以黄金与货币能经常维持一外固定的联系。而以黄金的自由流出入，以及银行券与金块的兑换，使维持了金本位制度的营运。

金汇兑本位制度：这是与金块本位制度同时盛行的货币制度。以黄金与黄金外汇（即实施金币本位制度或金块本位制度国家的外汇），作为中央银行的发行准备，并允许以一定价格买卖黄金外汇（即银行券与黄金外汇的兑换）的制度。因此，这是一种间接使货币与黄金联系的本位制度。

金平价 金本位制度下的国际清算，除了外汇外，还可以运送黄金作为支付手段。在金本位制度下，汇率的决定与变动有一种基准，这就是金平价，又称为法定平价或铸造平价。金平价是依据各国法律规定，各国本位货币所含有的

黄金纯量之地,这也是金本位制度下的各国货币交换比率。例如 1 英镑含金 6 公克,1 美元含金 2 公克,则金平价即 1 英镑等于 3 美元。但是在金本位制度下的各国汇率,并不是固定于金平价。而是经常发生变动,但它的涨落则在金平价上下一定界限之间变动。这种上下的界限,就是金本位制度下汇率变动的界限。也就是黄金输送点。

黄金输送点 黄金的运送,需要各种运送费用,如包装费、运费、保险费以及运送期间的利息、化验、铸造等费用。于是汇率的变动,如果以负担运费费用运出黄金,较以外汇作为国际清算手段有利时,黄金即会被运出国作为支付手段。而黄金运送费用,就是构成汇率变动界限的因素。如果运送黄金不须支付任何费用,则金本位制度的汇率即应等于金平价,而不会发生变动。但根据前面说明,这种汇率(支付汇率)变动的最高界限,等于金平价加上黄金运送费用之和。其最低界限,等于金平价减去黄金运送费用之差。前者称为黄金输出点,后者称为黄金输入点。

前例金平价在美国为 1 英镑等于 3 美元,而假设 1 英镑黄金的运送费用为 0.5 美元,则 3.5 美元为黄金输出点,而 2.5 美元则为黄金输入点。如果汇率(支付外汇)变动为 1 英镑等于 4 美元,即在美国购买 1 英镑要 4 美元,但购买黄金运送至英国换 1 英镑只要 3.5 美元,于是黄金就会由美国流出至英国。反之,汇率变动为 1 英镑等于 2 美元时,在美国卖出 1 英镑仅能获得 2 美元,但在英国购买 1 英镑黄金运送至美国卖出可得 3 美元,扣掉 0.5 美元的运费,仍可得 2.5 美元,于是黄金就会由英国流入至美国。

物价与现金流入机能 在金本位制度下，黄金的流出与流入，使外汇的供给与需要得到均衡，并使汇率在一定范围内变动。但是无论任何国家，如果其汇率继续维持在黄金输出点上而黄金不断地流出时，即使该国有巨额的黄金准备，也终有流尽的一天。

然而，英国的休姆（D. Hume）则提出“物价与现金流入机能”，来说明在金本位制度下，各国的国际收支得以自动调整的事实。

如果美国的国际收支继续发生逆差，其汇率（收入汇率，即 1 美元等于多少英镑）即会下跌至黄金输出点，而发生黄金外流的现象。但这种现象不会持续太久，因为黄金的流出会减少美国的货币供给量，而货币供给量的减少，又会促使物价水准下跌，致使美国产品的国际竞争力增加，于是产生促进输出、抑制输入的效果。因此，收入增加而支出减少，逆差因而逐渐减少，国际收支也因而逐渐恢复平衡。反之，在国际收支发生顺差的国家，则因黄金流入，货币供给额增加，将使物价水准上升，并减低其国际竞争上的优势，因而促使输入增加，阻碍输出，结果支出大于收入，国际收支乃逐渐恢复均衡。

简言之，国际收支的不均衡，引起黄金的流出与流入。而黄金的流出与流入，引起价格水准的变化，进而使输出与输入发生相对的增减，结果促使两国间的国际收支达成均衡状态。因此，也就是根据这种“物价与现金流入机能”的理论，休姆认为任何国家都不会发生黄金继续流出，以致黄金准备流尽，而不能维持金本位制度的现象。

关键货币 英镑曾是 20 世纪初期的关键货币，但由于英镑不断的发生危机，在第二次世界大战后，其地位已逐渐被美元取而代之，直到 70 年代，因美元价值的不断波动与大幅贬值，美元的关键货币地位似乎又动摇了，但是，在没有更适当的，足以取代美元的关键货币出现之前，国际经济贸易的运行在短期内仍难改变其对美元的依赖。

国际间有许多种不同的货币，但只有美元和英镑具有特殊的重要地位，而成为关键货币。关键货币的条件是什么？有以下四项：

- 1、能和其他的货币自由兑换。
- 2、汇率的行情要稳定。
- 3、在国际经贸的买卖中占有重要的地位，被作为报价和清算的用途。
- 4、各国货币当局都将其视为准备货币加以保有。

以第一项条件为例，一国的货币要想在国际间自由流通，必需要有符合其货币价值的经济力，若是该货币信用不佳，则必不能在国际间自由兑换它种货币。

关键货币的困扰，已成为当今国际经贸活动的一个棘手问题。英镑在 20 世纪初期曾是关键货币，但随着英国的经济力量的逐步衰退而失去其国际信誉，因此在二次大战后逐渐为美元代替。目前美元也被高估了，导致美国国际收支的逆差不断的扩大，终于 1971 年 8 月宣布贬值 8%，并停止兑换黄金。世界许多强势的货币虽有国际信誉，却又不肯成为国际性货币，原因这些强势货币的国家担心他们会失去对国内经济的控制力，英镑和美元的困境似乎加深了他们的戒心。基

于这些因素，瑞士、日本、德国等都反对以其通货来替代美元的关键货币及国际准备货币的地位。尽管 1979 年 3 月 13 日已开始实施欧洲货币制度，但其未来命运如何尚难预料。

国际流动性 美元是当前的关键货币，为应付国际贸易与投资的逐渐扩大必须有足够的国际流动性才能顺利运行，这促使美元在针对国际流动性不足的问题时，扮演一重要的角色。但由于大部分的美元债权背后没有黄金的支持，因而又产生对美元缺乏信心的问题，这是当今国际货币制度的难题。

国际流动性就是国际准备资产的总额。一般而言，国际准备资产系指某一国家的国际收支发生逆差时，货币当局能用以支持其货币汇率的资产。至于构成国际流动性因素是什么？包括两个方面：一是由各国货币当局所握有的黄金与美元、英镑等外汇资产；二是各国在国际货币基金的提款权。

二次世界大战后，国际流动性不足现象明显。全世界的贸易与投资都不断增加，但构成国际流动性的准备资产却增加不多。如以黄金为例，自 1914 年以来，世界货币用黄金存量的净增加率每年只有 1.5% 至 2%，但二次大战以来，国际贸易则每年增加 6% 左右。因此，仅以黄金增加显然不能应付国际流动性的需要。其次是提款权问题，即各国在国际货币基金的准备地位（即随时动用的自动提款权利）及一般借款协定的信用地位，是无法满足不断扩大的国际流动性的需要。此外，在现行国际货币制度下，各国货币准备资产的增加，靠发行美元、英镑等关键货币，从而增加其对外短期负债的增加，而此项负债增加系关键货币国家国际收支赤字的

结果。收支赤字扩大时，国际流动性虽可获得补充，有助于国际交易与清算的运行，但却造成关键货币国家的黄金准备率下降，其他国家乃对关键货币缺乏信心，终而触发关键货币纷纷遭挤兑，导致金汇兑本位制的崩溃。反之，若关键货币国家的国际收支恢复均衡。则世界流动性的增加源泉即告枯竭，又造成国际流动性不足的问题，因此在金汇兑本位制下，将难于保证国际流动性的适度合理增加。所以自 1960 年以来，各主要国家认为唯有透过超国家的国际金融机构对国际流动性的数量予以适当的控制，才能解决此一国际流动性问题的症结。

国际收支调节 国际收支调节过程的问题亦属国际流动性问题之一，近十多年相继发生的国际金融风潮，如美元的危机、英镑贬值、抢购黄金风潮、法郎贬值、马克升值、美元停止兑换黄金、各国汇率的多边调整、主要货币的浮动、石油美元回流、美元贬值、日元升值、欧洲新货币制度等，均与现行汇率制度下，国际收支的调节过程不易顺利进行有密切的关系。因为现行制度下，国际收支的调节只能通过两种方式进行；一是消极地管制国际贸易与开支，以期改善国际收支；二是放弃国内物价稳定或充分就业的目标，承担其应尽的责任。前一种与自由贸易的理想相违背，并不足取；后一种方式的实行则需牺牲国内的经济安定或充分就业，亦非易事。由此可见，在国际货币基金的平价制度下，依据“可调整的钉住汇率”来调节国际收支，常是困难重重的。

增加货币基金 为了解决现行国际货币制度的国际流动性问题，先是促成大规模的国际金融合作措施，以维持现

行国际货币制度的顺利运行，继而有许多改革现行国际货币制度的方案被提出来。1978年9月24日，国际货币基金临时委员会决定两项方案：一是基金增加50%；二是在1979年至1981年的3年间，每年发行特别提款权40亿单位。但是基金的增资，或特别提款权的发行，均是透过国际货币基金，以增强国际流动性的途径。可见，尽管采取了两项方案，要彻底解决国际流动性问题还是棘手的。

究竟目前国际流动性是否还有缺乏？就流动性的需要方面而言，在当前国际收支的调整上，汇率的运用所发挥的功能，远较过去为大，但国际上仍相当的收支不均衡，且无论实施固定汇率或浮动汇率的国家，都希望掌握巨额的准备，以应付其国际收支上的不测之需。

近二三十年来，许多国家政府常向银行或其他私人金融机构借入外币，并将其拨充为官方的外汇准备。因此，一些能向国际资本市场举债的国家，其外汇准备的供给弹性是相当大的。作为国际金融机构是介于盈余国家与赤字国家间，使后者得借款以弥补其赤字，但私人金融机构对各国政府贷予外汇资金以拨充准备，其最大的问题就是私人机构并不重视国际收支调节政策上的条件，各国政府因而得以拖延时日，最后不得不调整时，往往在政治和社会上已遭受严重的困难。

因此，国际货币基金希望能透过增资的办法，扩充其能贷放的资金，以减少会员国家对私人资本市场的依赖程度，在会员国家向基金申请贷款时，基金得就该国的国内安全措施，提出适当的要求，以促进国际收支的调整，并稳定国际货币情形。但事实上，当前世界流动性已经过多，仅以欧洲美元

市场的资金而言，几乎有 6000 亿美元，而今后再透过国际货币基金创造流动性，则会引起世界性的通货膨胀，这是当今国际金融上的隐忧。

黄金货币性质的递变 在经济史上，随着经济的发展，各国对内逐渐需要一种币值稳定的本位币，以物价的安定。对外则需要一种含量准确而便于计算、便于授受的国际清算工具，就此本位币与外国本位币之间具有自然的一定联系，以利国际贸易的进行。黄金由于具有优良的本质，且合乎当时的潮流，遂演变成一种货币。自 19 世纪金本位制度的建立后，黄金才成为货币。而至二次大战后，黄金以 1 英两 35 美元的金价，成为各国货币的共同价值标准，同时也被保有为准备资产。但由于美元背后渐无黄金的支持，终于发生黄金风潮与美元危机。1971 年 8 月美国宣布停止美元兑换黄金，使国际货币基金体制崩溃，此后黄金的价格就一直波动不定。1975 年 1 月 18 日，国际货币基金协议废止黄金官价，终止了黄金在国际货币制度中所扮演的特殊角色。

美元地位的动荡 自从 1971 年 8 月美国宣布美元停止兑换黄金以后，国际货币制度事实上已经走上美元本位制的时代。各国货币当局大多以美元为准备资产，因此美元的动荡不安，逐使各国的外汇准备随时可能遭受损失。美元不断的贬值，表示美元的购买力相对下跌，各国只好尽量抛售美元，转为相对升值的强势通货，这是美元动荡的表现。

美元本位是在二次大战后逐渐形成的，因为大战后各主要国家国际收支均出现赤字，经济力有待重组，唯独美国一支独秀，经济实力雄厚，大量外销的结果使其国际收支产生

巨额顺差。1951 年美国的黄金准备占世界各国（苏联除外）黄金准备的 64%，美元地位更显重要。因此，1944 年的布列敦森林协定所建立的 IMF 体制（国际货币基金），就以美元为关键货币。这样，美元逐渐形成取代英镑的地位，而有国际货币体制是美元本位的说法。

1950 年后半期，国际货币基金总经理耶克逊力主提高“国际流动性”，以及欧洲各国间的清算机构——欧洲支付同盟（European Payment Union）在克服美元不足所发挥的功能，都有助于欧洲各国的货币恢复其兑换性。

由于美元危机、美元贬值、石油危机、美国贸易收支赤字等，于是外汇市场上大量抛售美元，使到美元这个关键货币动荡不安了，美元的地位也日呈下降。

史密松宁协定 二次大战后，固定汇率制度至 1970 年已逐渐不能适应各国的需要。多数国家经历长期的国际收支失衡，有些国家累积了巨额的国际准备，而美国则遭到长期美元大量外流，导致国际货币制度的重建。主要工业国家美国、法国、英国、日本、西德等数十位财政部长于 1971 年 12 月集会于华盛顿的史密松宁（Smithsonian），旨在对于 4 个月前美元停止兑换黄金所引起的固定平价制度的问题，并利用美元的贬值，西德马克或日元的升值为中心，来调整各国之间货币平价。

各国之间货币调整的依据为“十国财政部长会议”，一般称为 G10，该会议系由美国、英国、西德、法国、意大利、日本、加拿大、荷兰、比利时、瑞典等 10 个主要国家所组成（1963 年设立），其开会并无固定的会期，对于国际货币、金

融等问题担当很重要的任务。这次会议决定下列三点：

1. 对于黄金的公定价格，由一盎司兑换 35 美元，调整为 1 盎司兑换 38 美元。

2. 对日元的汇率提高 16.88%，也就是 1 美元对 308 日币，对西德马克也提高 33.57%，而对于其他各国的货币上做了适度升值的调整。

3. 汇率的变动幅度以过去平价上下 1% 扩大为 2.25%。

上述三点就是史密松宁协定的重要内容，当时尼克松总统曾称赞它说：“这是一项历史性的协定。”

欧洲共同市场 (EEC) 也同意依据史密松宁协定，维持各国的货币在平价上下各 2.25% 的范围内，称之为“欧洲联合浮动” (European Joint Float)，它就是著名的“史密松宁坑道内的一条蛇”。因采取联合浮动，所以各国货币就丧失了其单独对美元与其他国家货币波动的弹性。欧洲联合浮动的另一项含义是当欧洲共同市场的任何一国的汇率，如果被迫要“挣脱出皮” (crawl out of its skin) 时，亦即要超出平价上下各 2.25% 的范围时，欧洲共同市场各国的中央银行就应该进行干预，以防止其汇率超出此一界限。

京士顿协定 由于国际货币危机又接连不断的发生，在国际金融市场上采取固定汇率制度已无法恢复均衡，何况美元又持续扩大外流。直到 1973 年美国宣布再度贬值 10%，几个月内国际货币市场为应付此一危机纷纷的关闭。法国、西德、比利时、荷兰、卢森堡和丹麦都宣布放弃与美元的固定关系，而使其货币对美元采取浮动。于是意大利、日本、加拿大、英国也都同样地决定由外汇市场的供需力量来决定其

货币对美元的汇率。至此为止，史密松宁协定已完全宣告失败。

国际货币基金协定原是主张采取固定汇率制度的，但这时又不得不迁就浮动汇率制了，1976年1月，国际货币基金于牙买加的京士顿召开第五届临时委员会，会中乃正式同意了浮动汇率制度，并签订了京上顿协定（Kingston Agreement）。事实上，自1973年起在外汇市场上就已经实施浮动汇率制度了。

欧洲货币制度 欧洲共同市场（EEC）的领袖于1979年3月12日在巴黎举行高峰会议，并发表了一项正式声明说：欧洲货币制度（European Monetary System 简称 EMS）在3月13日货币市场开盘时开始实施，比早先预定在元月1日开始操作，延误了2个多月。EMS的主要发起人西德总理施密特和法国总统季斯卡双方意见上的分歧，显然已经化解了。EMS的实施将为欧洲货币统一带来新的希望。

欧洲货币制度的内容：欧洲经济与货币统一始终是欧洲共同市场的共同目标。自1971年8月美国宣布停止美元兑换黄金，导致布列敦森林体制的崩溃，欧洲共同市场各国希望成立一个“货币稳定区”。1973年3月，欧洲共同市场各国实施联合浮动（即各国间相互保持固定的汇率，而对美元联合浮动）后因法国等先后退出，实际上已形成西德马克所领导的通货集团。而此次欧洲货币制度则在西德与法国的共同推动之下，除了英国外，其余8个会员国（西德、法国、意大利、丹麦、爱尔兰、荷兰、比利时、卢森堡）都保证他们的货币将变成新制度的一部分，亦即提出他们外汇准备的

20%，以成立欧洲货币合作基金（FECOM）。

欧洲货币制度（EMS）实际上由三部分组成：（1）欧洲通货单位。欧洲通货单位 ECU 的价格以会员国家通货加权平均表示之，此项通货单位可表示各会员国家通货的基准汇率；各国货币当局持有为准备资产，并用为互相结算债权、债务的工具。（2）各会员国通货互相维持固定关系。（3）成立欧洲货币合作基金，以利会员国家融资，与国际货币基金（IMF）抗衡。

国际货币基金的功能 国际货币基金（International Monetary Fund 简称 IMF）主要是以美国怀特方案为基础，采取“基金制”，于 1946 年 2 月正式成立。它对于会员国具有资金融通、提供资料及建议、规汇率与外汇管制措施，以促进世界经济发展的多种功能。

基金的功能之一是外汇资金的融通。会员国家在国际收支困难时，可以向基金申请贷给外汇资金。但其用途限于短期性经常收支的不均衡，各会员国可利用基金的资金，其最高限额为该国摊额的 2 倍。而在此限额内 1 年仅能利用摊额的 25%。后来，基金已慢慢放宽会员国对于资金利用的限制，以配合实际的需要。

基金的功能之二是规定各会员国汇率、资金移动和其他外汇管制措施。会员国的国际收支，除非发生基本不均衡，否则不得任意调整其本国货币的平价。所谓基本不均衡，乃指除了因季节性、投机性、经济循环等短期因素外的原因，所产生的国际收支不均衡。对于资金移动，基金则规定：各会员国不得以基金的资金，用于巨额或持续的资本流出的支付。

对于此种资本流出，会员国得加以管制，但不得因此而妨碍经济交易的对外支付。

基金功能之三是对会员国有提供资料和建议的作用。

我国在基金的历史较早，1944 年的布列教森林会议我国便是与会 44 国之一，并作为大国而摊额十分庞大，仅次于美国的 275 亿美元及英国的 130 亿美元，而为 55 亿美元，与美、英、法、印度并列摊额最大的国家。1959 年基金增资时，由于种种原因，我国摊额并未增加，因此不能列入摊额最大的 5 国之内，1961 年单独任命执行董事的资格为西德取代。

过去，我国在国际货币基金的资格由国民党政府当局代表，自从我国恢复联合国合法席位后，于 1980 年 4 月国际货币基金通过取消台湾当局资格，恢复我国为会员国资格。

怀特方案 该方案于 1943 年 7 月发表，主张设立一个“国际安全基金”，以作为国际货币合作的永久机构。其要点如下：(1) 营运方式。以基金制为基础，各会员国依照一定的基准，分摊缴纳黄金与本国货币，设立共同的外汇基金。(2) 基金的运用。各会员国行以黄金或本国货币，按照一定的条件向基金购买其所需要的其他会员国货币，以解决其国际收支不均衡问题。(3) 汇率的规定。创设与 10 美元等值的货币单位 Unitas，各会员国的货币价法以 Unitas 表示，非经基金的许可，会员国不得变更其以 Unjtas 表示的货币价值。此外，各会员国还应废除外汇管制。

国际货币基金制度的内容 由于当时美国是世界最大的债权国，在国际金融会议中举足轻重，因而国际货币基金逐步以怀特方案为主要依据，在 1946 年正式成立。

宗旨 国际货币基金的宗旨，在于建立一永久性的国际金融合作机构，促进国际金融合作，以维持汇率的安定，扩展国际贸易，提高就业水平与实质国民所得，并以资金供给会员国，调节会员国国际收支的暂时性不平衡。

组织 国际货币基金为推行国际间货币合作的永久性机构，属于联合国的社会经济委员会。目前基金的会员国家有 139 个。基金会的最高权力机构为理事会，每个会员国均可派任理事一名，通常由各该国的财政部长或中央银行总裁参加担任。理事会每年在 9 月至 10 月间召开一次。至于经常处理基金会业务者，则为执行董复会，其名额现为 20 名。执行董事的产生方法，凡基金会员国中，排额最大的 5 个国家各可指派一名，而其余摊额较小的国家，必须联合若干国家选出一名。

摊额与表决权 国际货币基金 (IMF) 规定每一会员国应根据其经济的重要性 (国民所得及贸易额)，向基金缴纳一定摊额 (Quota) 的资金，以供基金运用。此一摊额必须以黄金或可自由兑换货币 (如美元) 与本国货币缴纳。以黄金或可自由兑换货币缴纳部分，应等于一国摊额的 25%，或该国当时国际准备持有额的 10%，而以其中较少空为准。自 1970 年特别提款权实施后，各会员国的摊额，须经总投票权 85% 的同意，才能变更。

至于各会员国的表决权，则以各会员国所认定的摊额为标准。每一会员国各具有 250 票基本表决权。此外，每 10 万美元摊额可增一票表决权。

1976 年 3 月 22 日，国际货币基金第 6 次决定增资，于

1978年4月1日正式实施。基金总额增资约33.6%，自292亿特别提款单位增至390亿单位。同年9月24日，其临时委员会又决定：(1) 基金增资50%，(2) 在1979年至1981年3年间，每年发行特别提款权40亿单位。

基金的增资，在于扩充基金所能运用的资金总额。在基金会员国家而言，增资的结果可使其金融通的额度增大。因此，增资以后，国际上的流通性就趋扩充，至于新创造特别条款，也在增加国际流动性。

基金的平价 国际货币基金对于外汇汇率采取平价制度，规定各会员国均须设定本国货币的平价。基金第4条规定；会员国的货币的平价，概用黄金1盎司（英两）等于35美元表示。各国外汇买卖价格上下变动，不得超过平价的1%。1971年史密松宁协定成立后，此一现货汇率的波动幅度，已扩大为平价上下2.25%的范围，而决定“平价”的标准，也由黄金改为特别提款权。至于经基金公布的平价，非经基金同意不得变更。但如果会员国的国际收支发生基本不均衡时，即可向基金提出调整平价的要求。若整幅度在平价的10%以内时，会员国得自行调整后，由基金予以追认。若超过10%以上时，则须先经基金同意才能调整。此种平价制度就是“可调整的盯住汇率”。虽然与金汇兑本位制颇接近，但基金的平价，是基金与会员国所决定，而金汇兑本位制则由黄金含量比率所决定。

特别提款权 在以黄金和关键货币为主要国际准备资产的金汇兑制度下，由于无法解决国际货币制度的基本困难，也就是国际流动性的问题，因而对于创造国际新准备资产的

需求日益迫切,在这种情况下终于创设了特别提款权(Special Drawing Rights, 简称 SDR)。

信用的创造与分配 特别提款权从本质上看,具有信用便利的性质,对于现有的国际准备资产而言,带有可供较长期使用的作用。当国际流动性不足时,国际货币基金可通过分配方式来创造特别提款权,以满足国际流动性的需要,以减少国际准备资产不足而导致世界经济的呆滞。当国际流动性过多时,可通过停止创造或取消的方式,防止世界性的通货膨胀的危机。如 1969 年,当时的国际流动性呈现极度不足时,国际货币基金决定在 3 年时间创造 95 亿单位的特别提款权,以满足国际流动性增加的需要。到 1973 年时,美国的国际收支继续恶化,使国际收支流动性出现过剩,那时又不得不暂停特别提款权的继续创造与分配。

纸金 (Gold Paper) 特别提款权附有黄金价值的保证,其单位价值等于纯金 0.88671 公克,与 1972 年 12 月美元贬值定的美元等值,即 35 单位特别提款权等于 1 盎司黄金。但特别提款权不能用以兑换黄金,故称为“纸金”。国际货币基金为鼓励其会员国保有特别提款权,给予适中的利息。在分配特别提款权时,要向接受分配的国家收取手续费。原先手续费和利率均为 1.5%,由于利息很低,所以一些国家对特别提款权兴趣不大。从 1978 年 10 月 1 日起,利息已提高为年利 4%。

特别提款权的特点 特别提款权在性质上,与每一个国际货币基金会员国享有的“提款权”不同,特别提款权易于取得,由国际货币基金根据参加国摊额予以分配,参加国

不须缴纳任何款项可取得，任何参加国在需要时均可动用特别提款权。而“提款权”是会员国会员并必须缴足所认摊额（25%用黄金缴纳，75%用本国通货缴纳）才能取得提款权。另外，特别提款权的动用，不必按照规定日期偿还，而使用提款权时，则必须按期偿还。此外，国际货币基金的提款权，只有黄金部分与超额黄金部分才能列入国际准备，但特别提款权的参加国则可以将全部获得的特别提款权列入其国际准备。

特别提款权的规定 国际货币基金设置特别提款帐户的目的，是为了特别提款权交易的进行。国际货币基金将分配给各参加国的特别提款权，分别列入特别提款权帐户中。假如参加国的国际收支发生逆差时，就可以动用特别提款权，以取得所需要的外汇，但必须支付利息；而国际收支良好或国际准备情形坚强的参加国，负有接受其他参加国的特别提款权的义务，但可获得利息。按指定可兑换通货的国家，其提供义务以其特别提款权累积分配净额的两倍为限。同时，特别提款权有下列规定：

(1) 参加国只有国际收支发生逆差或国际准备情形所必须时，才可使用特别提款权，不得用以改善其国际准备资产结构（即调整特别提款权对黄金、通货准备资产与基金准备地位的比例）为唯一目的。

(2) 每一参加国在任何基本期间内，其特别提款权平均持有数额，不得低于同一期间特别提款权累积分配额的30%，如低于此数，应以可兑换通货收回特别提款权，以履行其义务，否则基金可以停止其特别提款权。

标准篮 国际货币基金自 1969 年 8 月开始实施特别提款权，已有近 10 多年历史了，特别提款权所能发挥的功能仍然仅止于作为记帐单位而已。在美国极为主张特别提款权应脱离黄金的束缚的原则下，1974 年 7 月 1 日起，特别提款权的价值改按 16 种主要货币的加权平均所决定的标准篮 (Standard Basket) 来表示，并以“元”作为新国际货币制度的基础。在标准篮包括 16 种货币中，各种货币主要依据该国出口值的大小有一定比例的权数，唯一例外的是美元，它的权数占 1/3。美元兑换特别提款权的汇率不再固定，每天随美元对篮中其他 15 种货币汇率的变动而变动。特别提款权最大的优点就是平价稳定，某些国家的顺差即其他国家的顺差，取其变动的平均值，当较任何一国的货币当作国际准备更稳定。

1976 年 1 月国际货币基金在京士顿通过的货币改革草案中，主张以特别提款权代替黄金的地位，也就是以特别提款权作为国际货币基金的主要准备货币。同时，1978 年 10 月 5 日开始，特别提款权的利率已经提高到年息 4%。由此可知，国际货币制度的改革，正在朝着促使特别提款权成为一种理想的准备资产方向迈进。如果特别提款权的利息提高到某一水准，当可大大提高各国货币当局对于特别提款权特有的兴趣，进而逐渐取代关键货币及其他强势货币的地位，有利于解决当前国际货币制度的基本困难。

替代帐户 由于美元过剩问题的出现并没有妥善解决，在 1979 年的国际货币基金会上，有人提出建立替代帐户 (Substitute Account) 的建议。根据这建议，成立替代帐户以收及冻结各国过剩的美元，降低美元对国际货币制度的影响

力。然而，这项建议并未达成任何具体的协议，自 1980 年起，美国紧缩政策使美元的价值在外汇市场上回升，这种替代帐户的构想也无人提了。

世界银行 国际复兴开发银行（即世界银行）于 1945 年 12 月与国际货币基金组织同时成立，是联合国的专门机构之一，总行设在华盛顿，由联合国发起，由各会员国投资设立，旨在以投资方式，协助“各地区的经济发展”，并包括贷款和保证业务。

国际复兴开发银行（The International Bank of Reconstruction and Development，简称 IBRD），通称为世界银行（World Bank），国际复兴开发银行，同国际货币基金组织一样，是根据 1944 年布雷顿森林协定所设立的机构。凡参加世界银行的国家必须是国际货币基金组织的会员国，但国际货币基金组织的会员不一定都参加世界银行。

世界银行的“宗旨” 根据“国际复兴开发银行协定”第一条规定，该行的宗旨是：

(1) “对用于生产目的的投资提供便利，以协助会员国的复兴与开发，……以及鼓励较不发达国家生产与资源的开发”；

(2) “以保证参加私人贷款和私人投资的方法，促进私人的对外投资”；

(3) “用鼓励国际投资以开发会员国生产资源的方法，促进国际贸易的长期平衡发展，并维持国际收支的平衡”；

(4) 在提供贷款保证时，“应与其它方面的国际贷款配合”。

世界银行的主要任务就是向会员国提供长期贷款，促进战后的复兴建设，协助不发达国家发展生产，开发资源。同时协助解决国际收支长期性失衡的问题。贷款对象以会员国的政府为主。

世界银行的组织结构

(1) 银行的股份

世界银行当然属于企业，按股份公司的原则组织建立，成立初期，该行法定资本为 100 亿美元，全部资本为 10 万股，每股 10 万美元。凡会员国均须认购该行的股份，认购额由申请国与银行协商并经银行理事会批准。一般情况，一国认购股份的多少是根据该国的经济和财政力量，并参照该国的国际货币基金缴纳的份额大小而定。认购股份的缴付办法，分两部分：

①会员国认购的股份，先缴 20%，其中 2%要用黄金或美元缴纳，18%以会员国的本国货币缴纳。

②其余 80%的股份，于银行催缴时，再以黄金或美元或银行需用的其它货币缴纳，银行的协定虽然规定这 80%的股份日后一定要缴纳，但在 1959 年银行增加资本一倍时，应缴资本也未缴纳。在此次增资时，实缴股份的数额并未相应增加，所以增资后会员国缴纳的黄金、美元部分由原占认购额的 2%减为 1%，用会员国本国货币缴纳的部分由原占认缴额的 18%减为 9%；而其余的 90%并不缴纳，列为待缴资本 (Uncollected Capital)，只有在世界银行需要对外偿付债务时，才向会员国征集。

世界银行的重大事项均经会员国投票决定。投票权的大

小同会员国认购的股本成正比例。与国际货币基金的有关投票权的规定相同，世界银行的每一会员国有 250 票基本投票权，每认购 10 万美元的股本即增加一票。美国认购的股份最多，有投票权 64 980 票，占投票权总数的 22. 55%，对银行事务和重要贷款项目的决定起着绝对的控制作用。

(2) 组织结构

世界银行的最高权力机构是理事会 (Board of Governors)，由每一会员国委派理事 (Governor) 和副理事 (或代理理事，Alternate) 各一人组成。任期 5 年，可以连任。副理事在理事缺席时才有投票权。理事会的主要职权包括：批准接纳新会员国，增加或减少银行资本，停止会员国资格，决定银行净收入的分配，以及其它重大问题。理事会每年 9 月举行一次会议，一般与国际货币基金的理事会联合举行。

世界银行负责领导并处理日常业务的机构是执行董事会 (soard of Executive Directors)。执行董事现在由 22 人组成，5 人由持有股金最多的美国、英国、联邦德国、法国、日本 5 国指派，其余 17 人由其他 100 多个会员国按地区分组推选。

执行董事会选出主席 1 人，兼任行长 (President)。任期 5 年，可连任。历任行长均为美国人。理事、副理事、执行董事、副执行董事不得兼任行长。

行长无投票权，只在执行董事会表决中双方票数相等时，可以投决定性的一票。行长下设有副行长，协助行长工作。

截至 1983 年 9 月，共有 144 个会员国。中国是创始会员国之一，1980 年 5 月 15 日恢复在该行及附属机构的合法席位。

世界银行有许多办事机构，并在主要资本主义国家和许多发展中国家设有办事处，办理贷款有关事宜。

世界银行的业务经营与贷款条件 世界银行的主要业务就是以其实收资本、公积金和准备金，或者以其从其它会员国金融市场筹措的资金，和其它金融机构一起联合对外发放贷款，或自行发放贷款；并且也承做对私人投资、贷款给予部分或全部保证的业务。

世界银行成立初期，发放的贷款主要集中于欧洲国家，以促进“战后生产恢复，经济复兴”工作。1948年以后，欧洲各国的战后复兴主要依赖于美国的“马歇尔计划”的援助。于是，世界银行的贷款转向亚洲、非洲、拉丁美洲等发展中国家，帮助它们解决开发资金的需要。当前，世界银行对一般发展中国家的贷款条件是：

(1) 限于会员国。加贷款对象为非会员国政府时，则该项贷款须由会员国政府、中央银行或世界银行认可的机构进行担保，保证本金的偿还与利息和其它费用的支付。

(2) 申请贷款的国家确实不能以合理的条件从其它方面取得贷款时，世界银行才考虑发放贷款、参加贷款、或提供保证。

(3) 申请的贷款必须用于一定的工程项目，有助于该国的生产发展与经济增长。发放贷款的重点工程项目为基础工程项目，如交通（公路、铁路、港口、航空）和公用事业（如电力、电讯、供水、排水等）；发展农村和农业建设项目；以及教育建设事业项目等。只有在特殊情况下，才发放非项目贷款（Nonproject Loan）。凡非项目贷款，借款国只能用以

满足进口某项物资设备所需的外汇，支持生产；或用以克服自然灾害后维持经济发展计划的资金需要等。

(4) 贷款必须专款专用，并接受世界银行的监督。银行的监督不仅在使用款项方面，同时在工程的进度、物资的保管、工程管理等方面也进行监督。世界银行一方面派遣人员进行现场考察，另一方面要求借款国随时提供可能影响工程进行或偿还借款的有关资料，根据资料与实际状况，银行可建议借款国政府对工程项目作政策性的修改。

(5) 贷款期限。一般为数年，最长可达 30 年。从 1976 年 7 月起，贷款利率实行浮动利率，随金融市场利率的变化定期调整。与国际资金市场收取承担费 (Commitment Fees) 相似，世界银行对已订立借款契约，而未提取部分，按年征收 0.75% 手续费。

(6) 贷款使用的货币。

贷款使用不同的货币对外发放，对承担贷款项目的承包商或供应商，一般用该承包商、供应商所属国的货币支付。如果由本地承包商供应本地物资，即用该国货币支付；如本地供应商购买响是进口物资，即用该出口国的货币支付。

世界银行使用会员国以本国货币缴入的股本发放贷款时，要商得该会员国的同意。美国缴入的股本多，一般借款均借用美元，美国在决定贷款时的权利也最大。

世界银行贷款的资金来源 世界银行对外发放贷款的资金来源有三条渠道：

(1) 会员国缴纳的股本

如前所述，世界银行成立初期，资本为 100 亿美元，以

后又多次增加资本，1970 年增加到 270 亿美元，至 1977 年法定资本增至 340 亿美元。1977 年 6 月止，会员国认缴资本为 256 亿美元，认缴资本最多的 10 个国家是：

	认缴股本 (亿美元)	占总额 %	投票权占 %
美国	64. 70	25. 30	22. 55
英国	26. 00	10. 16	9. 11
联邦德国	13. 65	5. 34	4. 83
法国	12. 79	5. 00	4. 53
日本	10. 23	4. 00	3. 64
加拿大	9. 41	3. 68	3. 36
印度	9. 00	3. 52	3. 21
意大利	3. 52	3. 33	3. 05
澳大利亚	5. 67	2. 22	2. 05
比利时	5. 54	2. 17	2. 01

到 1978 年 6 月底，成员国认缴的资本为 266 亿美元，但会员国实际交付的股本大大低于认缴的股本，仅占认缴资本的 1/10，因此实收资本是有限的。目前，世界银行会员国全部实缴的股本仅有 25 亿多美元。用于生产建设的长期资本，不仅需要金额巨大，而且周转时间长，世界银行的实收资本远远不能满足需要。因此，必须另辟其它途径。

(2) 借款

由于对世界银行的贷款需求很大，而它本身的资本又为数不多，所以它还通过发行债券的办法、从外国借款的办法来筹集资本。它曾在美国、联邦德国、日本、瑞士、沙特阿拉伯、科威特等国家发行债券，美元债券所占的比量大。近年来。它还从石油输出国借款。据统计，世界银行未清偿的债务约 184 亿美元，而对美国的债务占 92 亿美元，占其全部债务总额的 50%。由此也可看出，世界银行在促进美国的资本输出中占有重要地位，它的业务经营在一定程度上为美国的金融资本不扩张服务，在战后初期尤为明显。

(3) 债权转让

世界银行为了扩大贷款的能力，还把贷出资本的债权，转让给私人投资者，主要是美国金融资本，以收回一部分资金，扩大银行贷款资金的周转能力。这种债权转让为美国扩大资本输出开辟了另外一条安全途径。

此外，世界银行的利润收入，也是贷放资金的来源之一。

贷款的程序和使用 由于世界银行发放的贷款要与一定的项目相结合，专款专用，并在使用过程中进行监督，所以会员国从申请借款到按项目进度使用贷款，都有一套严密的程序与严格的原则，概括起来，有以下几方面：

(1) 提出计划，确定项目

会员国申请借款，有先须提出计划，经银行贷款部门的初步审查后，派人到申请借款的国家实地调查，经与申请国研究、核实后确定最重要、最优先的项目。为保证贷出款项能够得到偿还，项目投建后确能收到实效，世界银行要对借款国的全面经济情况与技术水平进行调查。调查所涉及的范

围相当广泛，其中包括工农业生产、交通、资源、经营管理水平、外贸和国际收支、偿债能力及经济政策等各方面情况。

(2) 专家审查

在项目确定以后，世界银行的专家组对该项目进行多方面的审查，其中包括项目建设过程中的技术方案、组织管理方案、部件和附属设备配套计划、资金拨付方案、财务计划以及项目竣工后的经济效益的核算等等。只有经专家组确定各项计划确实可行，经济效益显著，申请贷款国才能与银行进行具体贷款谈判。

世界银行的主要活动，是对成员国中的发展中国家提供用于发展生产、开发资源的资金。注意其他方式的国际投资，调整本身的贷款或保证业务，对更有用而急需之计划，无论规模大小，均予优先处理。申请贷款时，一定要有工程项目计划，利息较一般贷款低。

国际金融公司 国际金融公司 (International Finance Corporation, 简称 IFC) 为世界银行的附设机构；专门贷款给私营企业，贷款人无需政府的介入。

世界银行的贷款对象主要为会员国政府，如私人企业借款，须由政府机构担保。这一规定，不仅限制了世界银行的业务开展，同时也不利于发展中国家发展民族经济的需要。为此，在联合国内曾经提出过“为资助经济不发达国家发展经济设立联合国特别基金方案”，但这个方案遭到美国反对，未能成立。1951年美国以纳尔逊、洛克菲勒为首的国际开发咨询委员会 (U. S. International Development Advisory Board) 为了缓和矛盾，扩大对私人企业的国际贷款，建议在

世界银行下设立国际金融公司，专门对私人企业进行贷款，这个建议通过世界银行向联合国提出。从 1951 年来，由联合国大会及经理事会数次讨论，最后作出授权世界银行设立国际金融公司的决议。1954 年世界银行拟出创办计划。1956 年 7 月 20 日国际金融公司正式成立。

国际金融公司名义上是独立的国际金融组织，实际上也是世界银行的一个附属机构。它的管理办法和组织机构与世界银行相同，总理由世界银行的行长兼任，内部的机构和人员多数由世界银行相应的机构、人员兼管。

国际金融公司的“宗旨”及其贷款 国际金融公司的宗旨是，对于会员国，特别是对于不发达国家的会员国，“通过和私人资本共同投资和提供管理与技术力量方式，鼓励发展生产性的私人企业”。国际金融公司一般不对大型企业投资，而以中等企业为主要投资对象。

和世界银行的贷款不同，国际金融公司的贷款，不需要借款企业请求政府担保，可以直接给予私人企业。贷款期一般为 7—15 年，并且每笔贷款一般不超过 200—400 万美元，贷款须以原借款的货币偿还。贷款的利息，根据资金投放的风险和预期的收益等因素决定，一般为年利 6—7%，有时高达 10%，有的还要参加贷款企业的分红。

贷款的对象主要是亚洲、非洲、拉丁美洲的不发达国家，巴西、土耳其、南斯拉夫和南朝鲜得到的贷款和投资最多。贷款的部门主要为制造业、加工业和开采业，如钢铁、建筑材料、纺织、采矿、肥料、化工以及公用事业与旅游业。这些企业常与美国和其它西方国家的资本有着直接或间接关系，

发展中国家的民族工商业直接得到的实惠不多。

国际金融公司和私人资本共同对不发达国家的联合投资,在促进私人资本输出方面起着重要作用。据统计,从 1956 年到 1976 年的 20 年中,该公司与私人资本的联合投资为 63 亿美元,比公司的本身直接贷放高出 4 亿。

国际金融公司的设立,其目的为补助世界银行的活动,协助低度开发国家的私人生产企业,凡属世界银行的成员均可加入国际金融公司,到 1977 年,它的成员总数为 108 个。

国际金融公司贷款的资金来源主要来自会员国认缴的股本。根据国际金融公司的规定,国际金融公司的资本总额为 1 亿美元,分为 10 万股,每股 1000 美元。1963 年增至 1.1 亿美元,截至 1977 年 6 月止,会员国全部认缴股本为 1.0834 亿美元,其中美国占 32.4%。其认缴股本应以黄金或美元缴付。与世界银行一样,会员国的基本投票权为 250 票,每认缴一股,增加一票。

国际金融公司的第二个资金来源就是从世界银行或其它国家的借款,截止到 1977 年 6 月,国际金融公司从世界银行取得贷款 4.04 亿美元,从其它国家取得的贷款为 4000 万美元。

国际金融公司发放贷款的作用 在国际金融公司的股本中,美国仍然所占较多,取得对该组织的控制权,是否给予贷款,基本上为美国之意图所左右。该公司有关贷款的各项规定,不仅可促进美国及其它发达国家的资本输出,并且具有以下的作⽤:(1) 限制不发达国家“社会主义经济”的发展,促进私人资本主义经济的发展。二次战后初期与 60 年

代以后，亚洲、非洲一些原殖民地国家纷纷取得独立，实行各种各样的“社会主义”政策，发展“社会主义”经济，国际金融公司有关只向私人企业发放贷款及联合投资的规定，在一定程度上抑制这些国家发展“社会主义”经济，促进资本主义经济发展。(2) 寻求庇护，减少投资的政治风险。在不发达国家独立后的一个时期，许多国家为发展民族经济，消除外国资本对本国经济的控制与影响，常常对外国资本实行国有化的政策，没收外国资本，使国际资本遭受一定损失。而国际金融公司对私人企业的贷款与联合投资，则可打入该国民族资本内部，取得护身，猎取利润，控制企业，而免除了其资本被没收或国有化的风险。(3) 为垄断资本、扩大市场及取得原料来源提供便利。国际金融公司的贷款对象多为中小企业或采矿、原料部门，对一般重工业或生产设备部门则很少投资，这就便于国际金融资本扩大其设备的出口，掠取初级产品或原料来源。

国际开发协会 国际开发协会 (International Development Association, 简称 IDA) 是世界银行的另一个附属机构，也是联合国专门机构之一。它的性质与世界银行相同，也是提供长期资金的国际金融机构，不过借款条件较世界银行贷款为宽，如还不期限一般为 50 年，不计利息，只收 0.75% 的手续费，而且可以用本国货币偿还。它作为世界银行的一个补充，专门对较穷的发展中国家发放条件较宽的贷款，自贷款日起满 10 年，才开始偿还。

1958 年 7 月美国参议院通过成立“国际开发协会”的议案，并于 1958 年 10 月由美国财政部长在国际货币基金与世

界银行的理事会上提出成立“国际开发协会”的建议。经过一年多的酝酿，1959年10月经世界银行通过，1960年9月24日“国际开发协会”正式成立，并于1961年5月12日第一次向拉丁美洲的洪都拉斯发放贷款。

国际开发协会的宗旨及贷款条件 国际开发协会的宗旨是“对落后国家给予条件较宽、期限较长、负担较轻、并可用部分当地货币偿还的贷款”，以促进其经济的发展、生产和生活水平的提高。它作为世界银行贷款的补充，从而促进世界银行目标的实现。

国际开发协会的贷款一般只向较贫穷的发展中国家的会员国发放，一般按人口平均其国民生产总值在375美元以下的会员国，才能取得该协会的贷款。贷款的对象为会员国政府或公私企业，但实际上均向会员国政府发放。贷款应用于电力、交通、运输、水利、港口建设之类的公共工程部门，以及农业、文化教育建设方面。贷款的期限为50年。头10年毋须还本，第二个10年每年还本1%，其余30年每年还本3%。偿还贷款时可以全部或部分使用本国货币。在名义上贷款免收利息，但要收取0.75%的手续费，实际上是低利贷款。

国际开发协会的资金来源 国际开发协会的贷款资金的来源有四：

(1) 会员国认缴的股本。国际开发协会原定的法定资本为10亿美元，以后由于会员国增加，资本额也随之略有增加。1977年6月会员国认缴股本为12.84亿美元。到1978年6月止，认缴和补充的股本增至168.9亿美元。美国最多，占28%。

国际开发协会的会员国分为两组：第一组是“工业发达国家”或高收入国家，计有美国、英国、法国、联邦德国、日本、意大利、加拿大、比利时、卢森堡、荷兰、新西兰、挪威、瑞典、丹麦、芬兰、冰岛、爱尔兰、奥地利、澳大利亚、南非、科威特。这些国家认缴的股本须以黄金和可兑换货币缴纳。第二组是亚洲、非洲、拉丁美洲的发展中国家。这些国家认缴的股本 10% 须以可兑换货币缴纳，90% 可用本国货币缴纳。

凡是世界银行的成员国均可参加国际开发协会。到 1978 年国际开发协会的成员国共有 120 个。

(2) 会员国提供的补充资金 (Replenishments)。由于会员国缴纳的股本为数甚少，不能满足会员国的信贷需要。同时国际开发协会又规定，该协会不得依靠在国际金融市场发行债券来动员资本。所以，国际开发协会不得不要求会员国政府不时地提供补充资金，特别是第一组的会员国政府，这也就是美国倡议建立国际开发协会的一个目的。由其它发达国家共同承担援助不发达国家的负担。1977 年以前补充过四次资金，从 1977 年 7 月开始，在三年期内还要求第一组会员国政府第五次提供补充资金 76 亿美元，以扩大信贷资金的来源。

(3) 世界银行从净收入中拨给国际开发协会一部分款项，作为其贷款资金的来源。

(4) 协会本身经营业务的净收入。

借款者一般均为第二组的会员。到 1978 年 6 月止，国际开发协会批准贷款总数为 123 亿美元，贷款最多的国家是印

度、孟加拉国、巴基斯坦、印度尼西亚等国。

截至 1978 年 6 月，第一组国家共缴股本 161.5 亿美元，占股本总额 95.6%，持有股票权占全部的 64.31%。第二组国家股本为 7.4 亿美元，占股本总额的 4.39%，持有投票权占 35.69%。

国际开发协会会员国的投票权大小与其认缴的股本成正比。成立初期，第一会员国共有 500 票，每认股 5000 美元增加一票；以后在第四次补充资金时，每会员国有 3850 基本系，每认缴 25 美元再增加一票。和其它金融组织一样，美国认缴本额最高，它在国际开发协会所占的投票权也最大。

国际开发协会的组织机构

国际开发协会名义上是独立的国际金融组织，但从人事及管理系统来看，实际上是世界银行的一个附属机构，所以又叫第二世界银行。

国际开发协会的组织机构与世界银行一样。它的正副理事和正副执行董事长也就是世界银行的正副理事和正副董事。

国际开发协会的最高权力机构是理事会。理事会下有执行董事会，处理领导日常业务。它的管理办法和组织机构与世界银行相同。从经理到内部机构的人员均为世界银行相应机构的人员兼任。

国际商品 是指农作物的小麦、棉、玉米、大豆及矿产的铜、铝等大宗物资。这些产品由于是原料性的物资，故其商品国际交易型态，无论就供给或需求而言都较接近完全竞争市场，其价格也更易由市场供需来决定。正是如此，则

导致国际间重要交易市场的形成。但是，这些大宗物资的交易如果经由国家或政府的势力干涉产销分配，则导致国际商品协定的出现。

国际商品协定 形式 国际商品协定是一种管制贸易的手段，其性质介于国营贸易与国际卡特尔之间。国营贸易是由国家自行经营贸易，而一切取决于政府意旨，其经营方针完全以本国市场为依据。而国际卡特尔是若干有关国家的私人企业共同联合的组织，对于有关贸易作有计划的分配与控制，而且在一般的情形下，不受其所属各政府的干预。而政府间的商品协定，则是由若干有关政府就特定商品成立协定，对于产销予以分配或调节。至于全球性国际商品协定，在1980年6月底由100多个国家签署成立。

组织 一般来说，政府间商品协定的组织如下：

1. 设置一会议机构，随时共同讨论有关商品在产销上发生的问题。

2. 通常有一由专家组成的研究小组，调查研究实际情况，以为商品会议决策的依据。

3. 设立基金帐户，连同国际借款，用来稳定国际商品价格，并协助贫穷国家研究发展提高生产力，从基本上增加供应量稳定价格。

至于商品协定的内容则视协定的目的而不同，或限定商品价格（或最高、最低价格），或限制产销数量，或分配产销数量，或对生产过剩及供给不足预定特种处理办法。

在过去历史，政府间商品协定几乎都有卡特尔为其前身，后来因范围日益扩大，非卡特尔能力所及，或因有关政府认

为关系重大，不能完全由私人组织自行结合处理，遂由政府直接成立协定。

目的 个别国际商品协定及全球性国际商品协定成立目的不外下列各点：

1、稳定价格并避免过剩生产

若干种基本原料商品（如糖、棉、橡胶、大豆等）的价格，或随谷物的丰收或欠收，或继承消费循环性的波动，常常发生价格上的变化，对于大多数农工从业人员均有恶劣影响。因此，成立国际商品协定，寻求生产与消费的双方合作，对于有关产品，在生产与出口方面，维持一定的数量，且公定一合理的价格，使生产与消费双方同受利。常见的是规定出口或进口的限额，一般采用配额制度达到此目的。

2、安全理由

某些特种产品与国防安全有着密切关系，如石油等，即有国际商品协定，对其产销都加以管理性限制。

3、卫生及道德问题

如国际协定管理鸦片及麻醉品。

为了说明国际商品协定的含义和实际情形，以 1949 年的国际小麦协定（International Wheat Agreement）为例。该协定中，除了当时苏联及阿根廷两大生产国外，所有小麦输入及输出国均已同意签字。依照规定，自 1949 年至 1953 年的四个收成年中，出口国每年应输出小麦至少 456000000 万蒲式，同时进口国每年应输入等量小麦。在此期间，买卖最高价格为每蒲式美金 1.80 元。其最低价格，在第一个收成年内为每蒲式 1.50 美元，以后每年按此比价减少 0.10 美元，

直至 1952 年至 1953 年之 1.20 美元为止。每一输出国家每年应照预定配额，得以最高价格售予任何输入国，但进口国家则可按照预定配额，以最低价格向出口国家购入。至于实际成交价格为多少，则由进出口国家双方在此最高最低限价内自行商定。此动定订立后，由进出口国双方共同组织一个委员会负责执行。在此委员会中，进出口国的投票权力相等，但每一国家的权力则按其售出或输入小麦数量上例分配。

由上述协定可看出，当国际市场小麦价格低于最低限价时，出口国可据以获利；反之，当国际市场小麦价格高于所定的最高限价时，进口国又可获利。事实上，在此协定有效的 4 年中，进口国占了便宜。当协定签订之日，国际市场小麦价格为每蒲式 2.10 美元，至 1949 年底，已上升至每蒲式 2.20 美元，至 1951 年 5 月及以后的两年中，又升至 2.50 美元，而此时出口国家仍依照规定价格售给进口国，最高价格不超过每蒲式 1.80 美元的最高限价。从进口国方面看，消费者等于由出口国对每蒲式的消费量贴补了 0.5 至 0.8 美元。美国为小麦出口国家之一，在此期间，美国政府对国内生产者依照稳定市场价格，或市价中任何一种较高的价格收购，而在国外又只能按每蒲式 1.80 美元价格出售，负担了大笔亏损。阿根廷也是小麦出口国，但由于设加入上项协定，在此期间能按国际市场价格出售大量小麦，从中赚了不少钱。

期货与现货 与外汇市场一样，国际商品交易也有期货与现货交易。现货交易通常直接向出口公司购买，期货则必须通过期货交易经纪商，买卖部报方便。商品的期货交易之所以活跃，因为进出口商可以获得在未来一定时间内的商

品交易，固定于某一价格水平，不必随着现货市场而上涨下跌，从而固定其收益或成本，不受现货交易的影响。利用期货交易价格的预期，也可从事买空卖空的投机行为，可获取差额利益。

芝加哥商品交易所 芝加哥商品交易所在谷物的交易中居主要地位。它以拥有世界谷物生产最大国又是最大消费市场的美国背景，是一个足以傲观全球的商品交易中心。在这里交易的商品包括小麦、玉米、大豆、豆饼、豆油、肉类、冷冻子鸡、银和三夹板等等。

伦敦金属交易所 伦敦金属交易所（LME）是举世闻名的最具权威的非铁金属交易中心。LME 位于世界商品情报的集中地——伦敦金属市场。在这里交易的商品有铜、锡、铅、锌和银 5 种金属。这个交易所上午和下午各进行两次交易，上午交易的最后价格称为决定价格，该价格成为世界各地非铁金属的标准定价。

砂糖交易所 糖价的决定，是以伦敦和纽约两地的交易价格为国际糖价的指标。伦敦砂糖交易所是在 19 世纪末期，英国的糖商为了防止旧殖民地进口糖价的变动造成了国内的损失，所以成立交易所。目前该所仍然以采用有保障的两头下注的交易为原则。纽约是次于伦敦的国际砂糖交易中心，以纽约咖啡及砂糖交易所为中心。

棉花交易所 美国生产棉花较多，且是出口较多的国家，居于国际市场重要地位。世界棉花买卖中心——纽约交易所，在 1960 年时曾受到化学纤维的影响而生意低落。但到 60 年代末，天然纤维又被重新看好，交易又有回升的趋势。

橡胶交易所 天然橡胶的主要产地在马来西亚和印度尼西亚，由于邻近此两产地使得新加坡能发展为天然橡胶的交易中心。它是一个最孤立的交易场所，它虽然设备并不很理想，但是将新加坡橡胶协会的会员们的个别交易平均之后，就是新加坡对外公布的市价。

除了上述几种商品外，咖啡是以纽约的咖啡砂糖交易所最具影响力，其最大生产国巴西的生产情况和美国的进口动态，都能左右市场价格。欧洲拍卖市场对羊毛的价格，亦成为世界羊毛价格的指标。世界著名的生丝市场设在日本横滨，这里的售价亦成为世界生丝的指标价格。

国际石油输出国组织 欧佩克 (OPEC) 是国际石油输出国的组织，因为它主宰着全世界石油价格的动问，所以每年举行的该组织成员集会部成为世界新闻焦点和各国关注之大事。欧佩克实质是产油卡特尔，控制着世界石油市场的价格和销量。

由于石油运用的日渐广泛，各先进国家早在 19 世纪初便深入各产油国家，以达到控制其石油的来源。在谈及欧佩克产生的背景时，有必要提及关系密切的“Major”。所谓“Major”，就是国际石油资本，是世界性大规模石油公司。属于美国的石油公司有爱克森 (Exxon) 石油公司、海湾 (Gulf) 石油公司、加利福尼亚标准石油公司、德士古 (Texaco) 石油公司和美孚 (Mobi) 石油公司。属于英国与荷兰的有皇家·荷兰蚘壳 (Royal·Dutch Shell) 石油公司、英国的英国石油 (British Petroleum) 公司，以上的 7 家公司均称国际石油公司，即所谓七姊妹 (Seven Sisters)，它就是 Ma-

major 的代称。

到 1950 年左右, Major 的支配力量已有锐不可挡的情形, 但以后逐渐出现了能与这些大资本系列对抗的独立石油公司, 而产油国家也慢慢了解到本身遭受 Major 的榨取, 因而展开了摆脱其控制的运动。1960 年, 伊朗、伊拉克、科威特、沙特阿拉伯和委内瑞拉 5 国率先联合采取共同政策, 组成石油输出国家组织 (Organization of Petroleum Exporting Countries 简称 OPEC)。后来利比亚、印尼、阿尔及利亚、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国、尼日利亚、厄瓜多尔和加蓬也相继加入, 使欧佩克增加成 13 个会员国。

欧佩克成立的第一目标, 是提高受到 Major 压抑的原油价格, 希望藉此来增加国家收入。但是这个目标一直到欧佩克成立了 10 多年后的 1974 年才实现, 这中间经历了一场震撼世界的举动。1973 年, 中东诸个产油国宣布了禁止石油输出的声明, 把产油公司转为国有化形成的势力后, 突然作出这个决定。这样, 世界原油价格迅速暴涨, 第一次“石油危机”发生了。产油国的这次行动获得胜利后, 欧佩克充分掌握了油价决定权和石油的生产方针。

1968 年, 另一个与欧佩克采取相同步骤的组织——阿拉伯石油输出国家组织 (简称 OAPEC) 也成立了, 其目的是为了阿拉伯名产油国家的利益。除了沙特阿拉伯、科威特、伊拉克、利比亚、阿拉伯酋长国、卡塔尔、阿尔及利亚以外, 巴林群岛、叙利亚、埃及也参加了该组织, 共有 10 个国家。OPEC 是世界性的组织, 而 OAPEC 只是阿拉伯国家组织。尽管如此, 由于石油蕴藏量绝大多数集中在中东诸国, 其力量

也不可忽视。事实上，“石油危机”就是由这些阿拉伯国家所组织的行动导致的。该组织还在政治、石油化学和海运方面也有共同活动，成为阿拉伯诸国共同政策的推动者。

石油输出国家组织（OPEC）的发展简史：

1960 年 9 月，正式成立欧佩克。

1970 年 12 月，提高最低税率与公告价格。

1971 年 2 月，成立德黑兰协定，首次决定涨价。

1972 年 1 月，成立日内瓦协定，因美元贬值而提高油价。

1972 年 12 月，签订利雅得协定，限制参与产油公司事业。

1973 年 10 月，第 4 次中东战争爆发，波斯湾 6 个产油国片面将公告价格提高 70%，阿拉伯产油国对美国采取石油禁运，石油危机发生。

1973 年 12 月，宣布自 1974 年 1 月起将公告价格提高 2.3 倍。

1975 年 3 月，宣布欧佩克宪章，确认欧佩克对原油产量与价格决定的主权。

1975 年 10 月，将标准油类阿拉伯轻质油提高 10%，等于设立政府公开销售价格。

1976 年 12 月，欧佩克在卡塔尔开会，决定自 1977 年 1 月起价格采取双轨制，沙特阿拉伯等提高 5%，伊朗等提高 10% 的价格继续半年。

1978 年 12 月，阿布达比大会决定分季涨价，1979 年的涨幅平均为 10%，累计涨幅为 14.5%。

1979 年 3 月，日内瓦特别咨询会议，决定提前石油涨价，

并得自行加收溢价费。

1979年6月，日内瓦大会将基准价格每桶订为18美元与20美元双轨制，而加收溢价费时，每桶价格上限为23.5美元。

1979年12月，加拉加斯大会，因各方纷争油价未达成协议。

石油输出国家组织的影响力

在70年代初，全球石油输出总量中，中东原油占了95%左右，都受到Major的控制。但随着产油国本身的努力，Major的支配力逐步减弱了。到1975年西方国家原油生产量中。受Major控制的只剩下40%左右。但是，Major这些大资本的国际石油公司却控制着全世界油轮的35%以上，全球的炼油厂及加油站亦多半握它们手中。这些大石油公司注意到形势的发展，已不遗余力地开发新的能源。

在第一次发生石油危机后，世界原油市场曾呈现过短暂的供过于求现象，欧佩克大幅提高油价的愿望并未能充分实现。但到1978年底，伊朗的政变使原油的供应发生短缺，石油危机再度发生，欧佩克分别于1978年12月及1979年6月提高油价。另一方面，产油国开始直接销售及现货交易油量，并削减对国际石油公司供应油量。这样，使国际石油公司的势力大受削弱。

此外，欧佩克又将至1985年的产油计划目标从每日4000万桶降为3400万桶，从而导致世界供油量短缺，使其达到两次提价的目的。

由此可看出，自从石油输出国家组织成立后，其影响范

围是广泛的，使石油销售方式、通路及价格发生了极大变化。另外，石油国家内部的微妙关系及石油的巨大收入的归宿，对整个世界局势产生了一定影响。如沙特阿拉伯、科威特等国由于有了大量的“油元”，它们在伦敦繁华的街道购买大楼，在巴黎著名时装大道作巨额投资，在日本大量购买股票和政府债券，在美国投资额达数百亿美元等等。这些投资一旦撤回，对美国等经济将会产生严重打击。在 1979 年底的加拉加斯会议，欧佩克各国甚至考虑以一组其他货币代替美元，作为其石油交易的计价单位，后因其内部各国意见不一，此项提议才未有结论。欧佩克有着一定的影响力量。

国际贸易中心 (ITC) 关税与贸易总协定为帮助发展中国家发展外贸事业，于 1964 年 5 月在瑞士日内瓦建立了国际贸易中心 (International Trade Centre)。根据联合国贸易与发展会议和关税与贸易总协定之间的协议，中心由上述两者在平等的基础上长期共管。1975 年该中心又成为贸发会议和关贸总协定的附属机构。前两者成员是国际贸易中心的当然成员。

中心的主要职能：制定和执行贸易发展计划，通过提供有关国际市场和销售条件方面的情报和咨询等来支援发展中国家的对外贸易。

中心的工作计划和活动方针由贸发会议和总协定组成的联合顾问团确定。中心总部设在日内瓦。中心的经常性费用由贸发会议和总协定平摊支付，技术援助费用五分之四是中心成员国缴纳的会费，其余部分来自联合国开发计划署及某些其他国际组织。

国际贸易中心自成立以来，在协助发展中国家发展外贸方面做了许多有益的工作，如向发展中国家派遣各类专家，帮助发展中国家实现其有关发展方案，提供技术援助。近年来，国际贸易中心还先后在中国开办了“销售学”、“国际贸易基础课程”等专业培训班。国际贸易中心在发展中国家中享有一定的声誉。

海关合作理事会（CCC） 海关合作理事会（Customs Co-operation Council）是世界性的、为统一关税、简化海关手续而建立的政府间协调组织。

1947 年部分欧洲国家成立了“欧洲关税同盟研究团”。该团 1950 年 12 月 13 日在比利时首都布鲁塞尔开会，制定了三个有关关税事项的公约：（1）《设立海关合作理事会公约》；（2）《海关税则商品分类目录公约》；（3）《海关商品估价公约》。关税合作理事会就是根据第一项公约于 1952 年 12 月正式成立的。

理事会的宗旨是：研究有关关税合作问题，审议征税技术及其经济因素以统一关税，简化海关手续，确保对其他两个公约的统一解释和应用。监督各国的执行情况，负责调解纠纷，并向成员国提供有关关税、条例和手续方面的情报和咨询。

理事会总部设在布鲁塞尔。现有成员 95 个，我国于 1983 年 7 月 18 日加入该理事会。

海关合作理事会成立以后即对各成员国海关税则中复杂各异的商品分类删繁就简，并制定了一部《海关合作理事会税则商品分类目录》（又称《布鲁塞尔税则》），已被世界上 100

多个国家和地区采用。《海关合作理事会税则商品分类目录》在与《国际贸易标准分类》(standard Inter-national Trade Classification—SITC)相转换的基础上出了第三版。目前又在经联合国贸发会议、关贸总协定、国际商会等组织和美国、加拿大等 60 多个国家协作的基础上编制了《协调商品名称和编码制度》(简称“协调税制”),以适应国际经济、技术和贸易发展的需要,同时供各种经济贸易活动所采用。我国于 1992 年始采用《协调税则》,以便与国际经济贸易在具体制度和技术上接轨,同时也为参加关税贸易谈判做好准备。另外,海关合作理事会布鲁塞尔海关估价定义所定“正常价格”(normal value)曾被 100 多个国家和地区所采用,在国际贸易领域有较大影响。

十八国(方)协商集团 十八国(方)协商集团是原关贸总协定代表理事会下属的一个常设机构。1965 年 7 月 1 日成立时只是一个临时组织,1979 年 11 月改为常设机构。该集团由关贸总协定中具有代表性的部分国家和地区组成,缔约方限制为 18 个,其中包括工业发达国家和发展中国家(该集团中现有 10 个发展中国家,构成多数),欧共体作为一方成员参加,由此形成一种平衡机制。总协定的总干事担任该机构的主席。该组织是一个协商组织,参加集团会议的均为缔约方中负责贸易政策的高级文职官员。该集团每年召开 3~4 次会议,对一些重大问题进行协商,并且每年由集团主席向代表理事会提交一份报告。这样的报告属咨询性质,它的意见代表了各方利益,集团通过协商后所形成的一致意见,往往容易在缔约方全体或理事会上获得通过。按照该集团的章

程，其宗旨是：（1）对国际贸易的发展进行研究，谋求缔约各方所采取的贸易政策与总协定的目标相一致；（2）积极地采取对策，防止任何可能危及多边贸易体系和国际贸易总体关系的干扰，以及采取适当行动及时消除业已出现的干扰；（3）发展与其他组织的协作关系，尤其是与国际货币基金组织的关系。其任务是：处理现存问题，预测国际贸易关系的发展趋势，为未来贸易政策的制订奠定基础。

世界知识产权组织（WIPO） 世界知识产权组织（World Intellectual Property Organization）作为政府间国际机构成立于1970年4月，1974年12月成为联合国专门机构。总部设在瑞士日内瓦。该组织的宗旨是促进世界范围的对工业产权（专利权和商标权等）和版权（各种著作权）的保护，扩展各种知识的交流活动，以及向发展中国家提供技术转让的便利。世界知识产权组织与国际保护工业产权联盟及国际保护文学艺术作品联盟的关系极为紧密；作为常设执行机构的国际局是三个组织的共同的秘书处。世界知识产权组织的活动主要是鼓励制定保护知识产权的国际条约及国内立法；鼓励技术从发达国家向发展中国家转移；为发展中国家提供知识产权方面的技术援助和咨询服务；办理国际注册登记；促进文件和专利局程序标准化；管理国际专利证件中心，为各成员国提供检索服务。随着世贸组织与贸易有关的知识产权协议的实施，该组织与世贸组织的联系将更加紧密。世贸组织也要求与该组织加强合作。

国际海事组织（IMO） 根据1948年通过、1958年3月17日生效的《政府间海事协商组织公约》，1959年1月13

日在英国伦敦正式成立政府间的海事协商组织，并召开了第一届大会。自 1982 年 5 月 22 日起改名为国际海事组织 (International Maritime Organization)。自成立之日起即是联合国系统中负责处理海运技术问题的一个专门机构。其宗旨是促进各国的航运技术合作，鼓励各国在促进海上安全、提高船舶航行效率、防止和控制船舶对海洋污染方面采取统一的标准，处理有关的法律问题。最高权力机构是大会，任务是批准工作计划和财务预算，选举理事会成员，审议并通过各委员会提出的有关海上安全、防止海洋污染及其他有关规则的建议案。海上安全委员会负责协调有关海上安全的技术性问题。海洋环境保护委员会负责协调防止并控制船舶造成污染方面的活动。

主要活动：制订和修改有关海上安全、防止海洋污染、便利海上运输和提高船舶航行效率及与之有关的海事责任方面的公约、规则、议定书和建议案，交流这方面的实际经验和海事报告；利用联合国开发计划署等国际组织提供的经费和捐助国提供的捐款，为发展中国家提供一定的技术援助。

截至 1994 年底，共有 150 个正式成员。香港和澳门为联系成员。哈萨克斯坦、乌克兰和纳米比亚三国为 1994 年加入的新成员。我国于 1973 年正式加入该组织。我国曾在该组织第 9~15 届大会上当选为 B 类理事国，第 16~20 届大会上当选为 A 类理事国。

随着世界贸易组织海运服务贸易谈判的推进，该组织与世贸组织的关系将日益密切。

国际标准化组织 (ISO) 1947 年 2 月国际标准化组织

(International Organization for Standardization) 在日内瓦成立。其宗旨是在全世界促进标准化和有关工作的发展, 以利于国际物资交流和输出劳务, 并发展在知识、科学、技术和经济活动中的合作。

目前, 大约有 9100 个国际标准已经制订出版; 1974 年曾同联合国工发组织、联合国贸发会议一起建立了一个机构, 以促进发展中国家的标准化计划; 已把大部分国际标准化组织成员的信息中心和国际标准化组织国际电子技术委员会的信息中心联结起来进入一个相互连接的信息系统, 以便于各国和国际间的标准化和标准形的文件信息进行交流。每年举行一次大会, 1994 年大会在法国尼斯举行。成员有 99 个国家和地区。中国、香港是成员。

由于世贸组织许多专门协议中涉及专业技术标准问题, 故世贸组织特此要求应与国际标准化组织进行密切合作。

国际电信联盟 (ITU) 欧洲 20 个发起国的全权代表于 1865 年 5 月 17 日, 在巴黎签订了一项《国际电报联盟公约》, 组成了国际电报联盟 (International Telegraph Union)。1885 年又在柏林把有关国际电话业务的最初条例载入了这个公约附件的电报条例。1906 年 11 月 3 日, 英美等 27 个国家在柏林签订了《国际无线电公约》, 组成了国际无线电联盟 (International Radio Telegraph Union)。1932 年 12 月 9 日, 上述两个联盟的 70 多个国家在马德里开会, 决定把上述两公约合并为《国际电信公约》, 该公约于 1934 年 1 月 1 日生效。根据这个公约, 上述两个联盟被改组为现在的国际电信联盟 (International Telecommunication Union), 以日内瓦为其总

部地址。

由于现代无线电技术的发展以及无线电使用的扩大，国际电信联盟于 1947 年举行国际会议，重新调整了组织机构，并采取了某些先进技术措施。从 1961 年 1 月 1 日起，正式成为联合国的专门机构之一。同联合国所订关系协定的重要内容之一是联合国承认国际电信联盟为负责国际电信方面的专门机构。

国际电信联盟在组织上实行普遍性原则，服务范围力求广泛，其创始成员的资格不以独立国家为限。凡已参加联合国的国家，一经接受《国际电信公约》，即为该联盟的成员；其他非联合国会员国的主权国家申请加入国际电信联盟者，需经三分之二成员国的同意。在两届全权代表大会之间，如有通过外交途径并经由该联盟所在国提出加入申请者，该联盟应征询各成员国的意见；成员国如在 4 个月内未予答复，应视为弃权。截至 1997 年，该联盟已有成员 187 个。1972 年 5 月 29 日，中华人民共和国在该组织的合法权利正式恢复，同年 10 月 25 日起开始参加其活动。1992 年 2 月 3 日至 3 月 3 日，国际电信联盟在西班牙召开关于频谱率划分问题的世界无线电行政大会，中国代表团团长被推举为大会的副主席。

国际电信联盟的基本文件规定其宗旨为：维持和扩大国际合作，以改进和合理使用包括陆地、水上、航空、宇宙、广播等在内的各种电信业务；协调各国行动，促进技术措施的发展及其最有效的运用，以提高电信业务的效率；扩大技术设施的用途并尽量使之成为公众普遍利用。

国际电信联盟的主要职能和活动有下列几个方面：分配

无线电频谱并登记无线电频率的分配；协调各方面为消灭无线电台之间的有害干扰而进行的努力；致力于为电信服务确定尽可能低的收费率；通过参加联合国的相应方案，鼓励发展中国家发展电信事业；督促采取各种措施，通过电信业务合作来保证生命安全；为其成员的利益从事研究工作并提供建议和意见。

随着世贸组织电信服务谈判的进行并达成相关协议，国际电信联盟与世贸组织的合作关系日益紧密。

经济合作与发展组织(OECD) 经济合作与发展组织(Organization for Economic Cooperation and Development)，简称经合组织，是主要发达国家政府间的经济协调机构。于1961年9月在原欧洲经济合作组织(以美国马歇尔援助计划为基础)的基础上在巴黎成立。现有24名成员，南斯拉夫以非正式成员参加活动。经合组织的宗旨是协助成员国稳定财政，扩大经济及就业增长，提高生活水平和社会福利，促进世界范围的贸易与经济健康发展。它所从事的活动计有：研讨共同的经济政策，考察成员国的经济状况并提出年度经济概述及各种建议，就国际援助问题提供咨询意见。经合组织是个咨询性机构。理事会(该组织最高机构)的决议和建议须全体同意才生效，成员国中有异议时可不受约束。理事会由各国派1名代表组成，通常每周召集一次大使级常驻代表会议；每年召开一次部长级代表会议。理事会每年选出14个成员国的代表组成执行委员会，负责决议和建议的具体实施工作。该组织设有一个庞大的秘书处(有近2000名工作人员)负责日常事务的处理，以及200多个专业委员会和工作

小组负责具体领域内的工作。由于成员国在许多重大经济问题上很难达成一致意见，经合组织的活动有许多只停留在讨论和建议上，对实际经济生活的影响不十分显著。但由于它是主要发达国家组成的机构，所以它的一些建议往往也影响到世贸组织的决策。

国际民航组织 (ICAO) 1944 年 11 月 1 日至 12 月 7 日，52 国在美国芝加哥举行国际民用航空会议，签订了《国际民用航空公约》，并决定成立过渡性的临时国际民用航空组织。1947 年 4 月 4 日该公约生效，国际民用航空组织 (International Civil Aviation Organization) 正式成立，同年 5 月 13 日成为联合国的一个专门机构。《国际民用航空公约》宣称：鉴于国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全；又鉴于有需要避免各国之间和人民之间的磨擦并促进其合作，世界和平有赖于此，因此，议定了若干原则和办法，使国际民用航空得以按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务得以建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营。

通过制定和修改《国际民用航空公约》的 18 个技术附件来确定各国应采用的统一的民航技术业务标准；通过对各国航空运输政策和业务活动的调研和协调、简化机场联检手续等一系列活动来促进国际航空运输业务有效而经济地发展，力避不公平的竞争；管理在冰岛和丹麦设立的公海联营导航设备；充任联合国开发计划署向缔约国提供民航技术援助项目的执行机构。

截至 1994 年底，共有 183 个成员。1947 年该组织正式成立时，我国即为其成员国。1974 年 2 月 15 日，我国政府决定恢复参加该组织的活动。自 1974 年起，我国连选连任该组织理事会理事国。

该组织把向不发达国家提供技术援助作为联合国开发计划的一部分。随着世贸组织将空运服务列入服务贸易谈判，该组织与世贸组织的关系日益密切。

联合国（UN） 联合国（United Nations）是在第二次世界大战期间筹备，于 1945 年根据《联合国宪章》正式成立的普遍性国际组织，根据雅尔塔会议的决定，中、苏、美、英四国作为发起国，邀请在《联合国宣言》上签字并对德、日宣战的国家参加旧金山会议。在 1945 年 6 月 25 日召开的全体会议上，一致通过了《联合国宪章》。《联合国宪章》于 1945 年 10 月 24 日生效，联合国正式宣告成立，总部设在纽约。《联合国宪章》是联合国组织的根本大法，规定了联合国组织的宗旨、原则、主要机构的职权范围，还规定了全体成员国的权利义务关系以及联合国的对外交往权限。《联合国宪章》反映了世界上绝大多数国家的某些共同愿望。联合国的成员从最初的 51 个国家增加到目前的 159 个国家。联合国的主要机构有：大会、安全理事会、经济及社会理事会、托管理事会、国际法院和秘书处。其中大会是联合国组织的最高的审议和决议机构，每年举行常会一次；安全理事会有五个常任理事国，即中国、俄罗斯、美国、英国、法国，是联合国有权采取实际措施维护国际和平与安全的机关。此外，联合国还设有专门的机构。

世界贸易组织不是联合国的专门机构，但它的法律地位与现行的各种联合国专门机构并无区别。它享有 1947 年 11 月 21 日联合国大会批准的《各专门机构的特权与豁免公约》中规定的待遇。由于世贸组织的成员已达 135 个，尚有近 30 个正在申请加入，其对国际经贸影响十分重大，故也被人喻为“经济联合国”。

欧盟 (EU) 根据法国外长罗伯特·舒曼提出的逐渐建立一个欧洲共同体的最初建议，于 1950 年 5 月 9 日成立欧洲煤钢共同体。1965 年 4 月 8 日，法国、联邦德国、意大利、荷兰、比利时和卢森堡六国签订了《布鲁塞尔条约》，决定将欧洲煤钢共同体、欧洲原子能共同体（1957 年成立）和欧洲经济共同体（1957 年成立）的机构合并，统称欧洲共同体 (European Communities)，但 3 个组织仍各自存在，以独立的名义活动。《布鲁塞尔条约》于 1967 年 7 月 1 日生效。1991 年 12 月 11 日，欧共体马斯特里赫特首脑会议通过了建立欧洲经济货币联盟和欧洲政治联盟的《欧洲联盟条约》（通称《马斯特里赫特条约》，简称“马约”）。1992 年 2 月 7 日，各国外长正式签署“马约”。经欧共体各成员国批准，“马约”于 1993 年 11 月 1 日正式生效，欧共体开始向欧洲联盟 (European Union) 过渡。

根据“马约”，欧盟的宗旨是“通过建立无内部边界的空间，加强经济、社会的协调发展和建立最终实现统一货币的经济货币联盟，促进经济和社会的均衡、持久进步”，并“通过实行最终包括共同防务政策的共同外交和安全政策，在国际舞台上弘扬联盟的个性”。

欧盟的体制（机构）很难区分。欧盟更像一个政府间组织。它的每个机构都有立法地位和有很大的权力。但欧盟又不是个联邦，它没有一个各国议会和政府必须从属的“联邦政府”。

在欧共同体时期，欧共同体一直不是总协定的正式成员，实际上一直扮演一种“事实成员”的角色，其成员国则是一种“法律形式上成员”。其主要表现为：

第一，在多边贸易谈判及其协定中，绝大多数是由欧共同体代表其成员国进行谈判和缔结的。特别是东京回合中产生的反补贴协定、反倾销协定、政府采购协定、海关估价协定、出口许可手续协定、贸易的技术壁垒协定和民用航空器贸易协定，其中唯有最后一项是欧共同体与其成员国一起以混合的缔约方参加的，其他各项协定均由欧共同体取代其成员国参与谈判并最后加以缔结。而且，这些协定均作出专门规定，即“本协定应对总协定缔约方和欧洲经济共同体（或欧洲共同体）开放接受”。

第二，欧共同体参加了总协定各主要机关、专门委员会和附属机构的工作。除预算委员会外，欧共同体像总协定的缔约方一样几乎参与了总协定的各种活动，并在多数情况下直接参与决策。只有当特定的事项（如接纳缔约方、义务豁免）须实行表决时，才由欧共同体各成员国行使投票权。

第三，从总协定争端解决程序来看，凡是涉及欧共同体成员国的争端，不问其是原告还是被告，也不论是在双方协商的初级阶段还是交由缔约方全体或理事会作出最后决议的阶段，均由欧共同体参与解决，而且绝大多数将欧共同体列为争端

的当事方。

建立欧盟以后，欧盟以一个成员方身份参加，上述这种关系被固定下来。

亚太经合组织 (APEC) 亚太经济合作组织 (Asia Pacific Economic Cooperation) 是亚洲及太平洋地区的经济合作组织。1989 年 11 月成立。旨在促进亚太地区的经济发展，扩大经济交往，发展和加强开放性多边贸易体制，减少区域内贸易壁垒。成员有：澳大利亚、美国、加拿大、日本、韩国、新西兰、印度尼西亚、菲律宾、马来西亚、泰国、新加坡、文莱、中国、墨西哥、智利、巴布亚新几内亚等国和台湾、香港两个地区。每年举行部长级会议一次，高级官员会议若干次，并设有多个专题工作组。1993 年 11 月在美国西雅图举行领导人第一届非正式会议。以后每年举行一次。秘书处在新加坡，负责日常事务性工作。

亚太经合组织所讨论的经济贸易自由化议题常常涉及到世贸组织的谈判议题，世贸组织暂时难以涉及的议题，先拿到亚太经合组织进行讨论，因此能对世贸组织的谈判起一种促进作用。

经济合作发展组织 该组织 (Organization for Economic Cooperation and Development 简称 OECD) 是为了重建第二次世界大战后欧洲经济，以欧洲经济合作组织 (OEEC) 为中心，”所成立的机构。

成立的经过 自 1958 年起，美国由于国际收支恶化，希望西欧各国分担低度开发国家的援助资金，在 1960 年 1 月，美、英、法、加等 13 国代表在巴黎举行“特别经济会

议”、与会各国鉴于欧洲经济合作组织的任务大致已经达成，同时为了适应新形势的需要，决议将欧洲经济合作组织改组，扩大为经济合作发展组织。

会员国 在 1960 年 12 月 13 国与瑞士、瑞典等较小国家达成协议，签约创立经济合作发展组织，但这时仍保留欧洲经济合作组织的地域性质和扩大自由化的目的。至 1961 年 9 月，经 $3/4$ 以上的会员国批准后，就正式开始执行。目前会员国已有美国、加拿大、英国、法国、德国、意大利、比利时、荷兰、卢森堡、挪威、瑞典、瑞士、丹麦、爱尔兰、冰岛、芬兰、澳大利亚、希腊、土耳其，西班牙、葡萄牙、日本、奥地利、新西兰等 24 个国家。因此，还有准会员南斯拉夫。

组织 经济合作发展组织的最高决策机构是由各国部长级人员组成的理事会，另有执行委员会、新执行委员会与新分局等专门机构。其中经济政策委员会负责检讨会员国经济政策，并发表世界经济的未来展望；贸易委员会负责消除贸易的障碍；开发援助委员会负责研究对发展中国家的援助问题。最引人注目的是该组织签订了一项“金融援助基金协定”，以帮助那些因遭受能源危机的打击而使国际收支发生赤字的国家。

宗旨 经济合作发展组织（OECD）成立的宗旨是：
（1）促进经济成长，即在通货稳定的基础上，达成各会员国的经济与就业水准的最大成长，促进生活水平的提高，以利于世界经济的发展。
（2）促进对低度开发国家的援助，以使其经济能暖全地发展。
（3）促进贸易自由化，也就是在无歧

视待遇的基础上，扩展世界的贸易。

国际能源总署 经济合作发展组织为了适应能源危机，于 1974 年 11 月设立一个“国际能源总署”（International Energy Association 简称 IEA）。事实上，这个总署是由美国领导的主要石油进口国家所组成的。其主要目的是在于加强石油进口国家之间的共同合作，以减低对石油进口的依赖程度，有针对产油国的控制作用。至 1977 年，该机构已拥有 19 个会员国，但是，主张和产油国家妥协的法国没有参加。

在“国际能源总署”的策划下，该组织展开了许多重要工作：

1. 制订紧急方案，内容包括所有会员国的石油储存计划，限制方案与分配机能等。其目的在于保护会员国今后万一遭受石油输出国家采取石油禁运的威胁时，能从容的应付。会员国决定在 1980 年起将石油存量提高到 90 天，且于 1976 年已完成了紧急分配系统。

2. 发展石油市场的情报系统，并分别与石油公司进行磋商，以有效运用国际石油市场情报。

3. 在国际经济合作会议（Conference on International Economic Cooperation）能源委员会中，与产油国家及儿他石油消费国家共同商讨采取联合策略，如节约能源计划、开发新能源计划等，以减少对石油进口的依赖程度。

国际贸易中心（ITC）该组织 1964 年由关税及贸易总协定在瑞士日内瓦成立。1968 年改为联合国贸发会和关贸总协定的联合附属机构，其总部设在日内瓦。该中心的主要活动是为发展中国家提供以下技术援助；制定促进贸易战略；

帮助发展中国家建工和加强对外贸易组织机构；同发展中国家提供关于出口市场和销售技术方面的咨询和情报；培训为从事上述工作所需要的专业人员等。

国际清算银行 (Bank for International Settlements — BIS) 1930 年，美国摩根银行和英、法、意、德、比、日等国的中央银行，共同出资，在瑞士巴塞尔开办了国际清算银行。

现在，国际清算银行是西欧多边清算制度的代理人，并接受各国中央银行的存款，代为买卖黄金、外汇，发行债券，办理国际性的政府借款。

国际清算银行已交资本为 2.9 亿金法郎、每个金法郎的含金量为 0.2903258 克。该银行的领导机构为董事会，其成员大都是西方中央银行行长。

国际水银生产者协会 (International Association of Mercury Producers) 1974 年 5 月 6 日至 17 日，水银生产国在阿尔及尔举行会议决定成立，1975 年 4 月 16 日正式成立。成员包括阿尔及利亚、秘鲁、土耳其、南斯拉夫、意大利和西班牙 6 个国家的水银生产公司。总部设在日内瓦。

这个协会不是一个政府间的组织。它的成立，旨在保护协会会员的共同利益，促进相互之间的技术合作和生产合理化。

近年来，会员国的水银产量约为 4600 公吨，约占世界总产量的 58%，发展中国家产量的 30%。

钨生产者协会 (Association of Tungsten Products)

1975年4月7日至9日，在玻利维亚首都拉巴斯举行钨生产国会议，会后宣布正式成立。成员包括玻利维亚、巴西、秘鲁、卢旺达、泰国、扎伊尔、澳大利亚、法国、瑞典、葡萄牙和西班牙共11国的钨生产企业。总部设在布鲁塞尔。

1976年，以上11国精选钨砂产量为9800万吨，约占世界总产量的23.9%。

可可生产者联盟 (Cocoa Producers Alliance) 巴西、喀麦隆、加纳、象牙海岸、尼日利亚5国于1962年5月10日成立可可生产者联盟，以后加蓬、多哥、厄瓜多尔、特立尼达和多巴哥等参加。总部设在拉各斯。

联盟成立的宗旨是：审议相互关心的问题并增进生产国间的经济社会关系，对可可供应实行严格控制、促进消费、交换科技情报。近年来，联盟和其他可可生产国采取行动，协调步骤，为维护共同利益而努力。1974年3月，联盟在伦敦举行的国际可可组织理事会会议上，提出把可可价格提高45%的正当要求，遭到苏联的无理反对。同年8月，在尼日利亚的伊丹巴举行第23次大会，大会要求成员国加强团结。1975年2月24日至28日，第24次大会在喀麦隆滨海省省会杜阿拉举行。同年7月25日至31日，在加纳首都阿克拉举行的第25次大会上，决定在国际谈判中采取共同立场和战略。1976年2月20日至26日，第26次大会在巴西、萨尔瓦多举行。同年7月8日至14日在洛美举行第27次大会。

联盟的最高权力机构是会员国大会，一年开两次。下设四个委员会和秘书处。

近年该联盟成员国的可可产量约为120万吨，约占世界

总产量的 80% 以上。

香蕉出口国联盟 (Union of Banana Exporting Countries—UBEC) 联盟于 1974 年 9 月 17 日成立。成员国是以下 6 国：哥伦比亚、多米尼加共和国 (1976 年 2 月 6 日参加)、哥斯达黎加、危地马拉、洪都拉斯和巴拿马。总部设在巴拿马城。

该组织成立的宗旨，是保护成员国生产和出口价格，努力于维持香蕉生产国的经济权益。成员国采取联合行动，征收香蕉出口附加税，反对跨国公司的掠夺和盘剥。1975 年 4 月在巴拿马城举行了第 6 次部长级理事会。1976 年 2 月，在洪都拉斯首都特古西加尔巴举行的会议上，决定成立多国香蕉贸易公司，以消除跨国公司对香蕉生产国和出口国的不平等待遇。

近年成员国香蕉产量约 580 万吨，约占世界总产量 15%，出口量约占世界 40% 以上。

联盟设有部长会议 (最高权力机构)、理事会和执行委员会等机构。

国际茶叶委员会 (International Tea Committee) 国际茶叶委员会是根据国际茶叶协定的条款，于 1933 年建立的。茶叶协定先后经过四次修订。第四个协定于 1955 年 3 月 31 日期满，以后也未续签。国际茶叶委员会仍继续存在。成员国现有：孟加拉、印度、印度尼西亚、肯尼亚、马拉维、莫桑比克、斯里兰卡、坦桑尼亚和乌干达共 9 国。总部设在伦敦。

这个委员会起着情报中心的作用，收集和出版有关茶叶

生产、进出口、拍卖价格、茶叶储存等世界性的统计资料。

近年成员国（除孟加拉外）的茶叶产量约占世界总产量的 59%，出口约占世界出口量的 73%。

天然橡胶生产国协会（Association of Natural Rubber Producing Countries—ANRPC）成立于 1970 年 2 月。成员国有：印度尼西亚、马来西亚、新加坡、斯里兰卡、泰国、巴布亚新几内亚和印度。总部设在吉隆坡。

这个组织成立的宗旨，是协调天然橡胶的产销，促进技术合作，实现公平和稳定的价格。快会自成立以来，同消费大国抛售囤胶、人为压低价格、破坏市场供求关系、损害橡胶生产国利益的行径进行了尖锐的斗争。1974 年 3 月，协会在曼谷举行会议，讨论了天然橡胶共同市场的计划，以维护天然橡胶生产国的经济利益。1976 年 11 月，该协会签订了以建立缓冲储存为中心的稳价协定，其后又为签订一个国际天然橡胶协定同消费者进行了谈判。

近年该协会的天然橡胶年产量约 300 多万吨，占世界总产量的 88%，出口量占世界总出口量的 85% 以上。马来西亚是世界上最大的天然橡胶生产国。新加坡主要从事天然橡胶转口贸易。

亚洲开发银行（Asian Development Bank—ADB）亚洲开发银行由原联合国亚洲及远东经济委员会发起成立，1966 年 12 月开始营业，总部设在菲律宾的马尼拉。成员国包括亚洲及太平洋地区的 28 个国家和地区以及该地区以外的 14 个国家，它们是：阿富汗、澳大利亚、缅甸、柬埔寨、斐济、香港、印度、印尼、日本、南朝鲜、老挝、马来西亚、尼

泊尔、新西兰、巴基斯坦、巴布亚新几内亚、菲律宾、新加坡、索罗门群岛、斯里兰卡、泰国、越南、汤加、吉尔伯特——埃利斯群岛、西萨摩亚等（以上为地区内国家和地区），奥地利、比利时、加拿大、丹麦、芬兰、法国、西德、意大利、荷兰、挪威、瑞典、瑞士、英国、美国（以上为地区外国家）。

银行的宗旨是：增进地区内的经济合作，加速地区内发展中国家的经济发展。具体措施如下：促进官方和私人投资，以资助地区经济发展。优先资助那些对本地区及邻近国经济一体化有利的计划项目。尤其重视弱小成员国和最不发达成员国的需要。协助成员国调整开发政策和计划，以便充分利用资源，改善经济。促进对外贸易特别是成员国间贸易的发展。对于开发项目及机构的基本建设提供技术援助。

亚洲开发银行现有资本 32 亿美元，其中地区内国家出资 23 亿，区外国家出资 8.8 亿。

银行的主要机构是理事会和董事会。前者是银行的最高权力机关，负责接纳新成员，变动银行股金，选举董事和主席，修改宪章等，其它工作可授权董事会办理。理事及候补理事由各成员国指派，每年至少开会一次。后者负责总管银行业务活动，执行理事会授予的权力，由理事会指定 12 名董事组成，包括区内国家 8 名及区外国家 4 名。董事任期两年，连选连任。银行设行长一人，兼董事会主席。

联合国开发计划署 (United Nations Development Programme—UNDP) 联合国“开发计划署”成立于 1966 年 1 月 1 日，是由联合国“特别基金”和“扩大的技术援助计

划”合并而成。总部设在纽约，它是联合国主要的多边援助机构。

据“开发计划署”章程草案规定，这一机构的任务是：“向发展中国家提供经济和社会方面的发展援助”。

开发计划署的资金，主要靠各国政府的自愿捐款。每年联合国大会期间举行一次认捐会议。

我国在联合国的合法地位恢复后，1972年3月17日，联合国发表正式公告，宣布联合国开发计划署停止对台湾当局的“援助计划”。

开发计划署通过向经社理事会的报告对联合国大会负责。该署的决策机构是行政理事会，由48个国家的代表组成，每年改选1/3的成员。另设秘书处。

联合国工业发展组织 (United Nations Industrial Development Organization—UNIDO) 联合国工业发展组织 (简称工发组织) 于1967年成立。目前该组织有成员国137个，总部设在维也纳。

工业发展组织是联合国下设的一个多边援助机构，也是联合国开发计划署的17个参加和执行机构之一。

按照1966年第21届联大决议规定，“工业发展组织”的任务是：“协助、促进和加速发展中国家的工业化。”工业发展组织的援助资金来自：1. 联合国正常预算；2. 联合国开发计划署拨款；3. 各国政府的捐款。每年联合国大会开会期间，举行“工业发展组织”的认捐会议。

1971年第25届联合国大会通过恢复我国在联合国的合法席位的决议后，“工业发展组织”即明确表示断绝同台湾当

局的关系。

工发组织的领导机构是理事会，由 45 个理事国代表组成，任期 3 年，每年改选 1/3。每年开会一次。还设有秘书处，主持日常工作。

联合国资本开发基金 (United Nations Capital Development Fund—UNCDF) “联合国资本开发基金”是由发展中国家发起，并由 1960 年第 15 届联大通过决议原则上决定设立的。1966 年第 21 届联合国大会决定开办这项“基金”，作为大会机构，在联合国系统内以独立地位执行任务。由于领导机构没有解决，该“基金”由“开发计划署”临时代管。

“资本开发基金”的资金来源是各国志愿捐款。

“基金”设执行局，负责决定政策、批准拨款，由联合国大会选出 24 个成员国代表组成。

联合国经济及社会理事会 (Economic & Social Council—ECOSOC) 经济及社会理事会，简称经社理事会，是联合国的主要机构之一，1945 年 10 月成立，总部设纽约。

理事会由联合国大会选出 54 个理事国组成。理事国任期 3 年。每年改选 18 个理事国，连选连任。理事会设主席一人，副主席三人。1971 年 11 月 23 日，中华人民共和国当选为理事国。

理事会每年举行例会两次，专门研究国际经济、社会、文化、教育、卫生及其他有关问题，并就上述问题向大会、会员国和专门机构提出建议。

理事会的经常工作由下设各委员会进行。按各种问题设立的“职司委员会”是：统计委员会、人口委员会、社会发

展委员会、妇女地位委员会和人权委员会（下辖防止歧视和保护少数民族小组委员会）、麻醉品委员会、跨国公司委员会。按地区设立的五个“区域经济委员会”是：亚洲及太平洋经济社会委员会、西亚经济委员会、非洲经济委员会、拉丁美洲经济委员会和欧洲经济委员会。此外，还有一些辅助机构，如规划协调委员会、非政府间组织委员会、发展计划委员会、科技用于发展咨询委员会等。各委员会或辅助机构研究的问题，向理事会提出报告。

理事会的决议，须经过半数赞成票通过，然后提交联合国大会通过才能生效。

理事会同经济、社会、文化方面的“联合国专门机构”建立工作关系。理事会还同三四百个非政府间国际组织有咨询关系。

联合国粮食与农业组织（Food and Agriculture Organization—FAO）粮食与农业组织是联合国的专门机构之一。1945年10月成立，总部设在意大利罗马。

该组织宗旨为：“协助各国提高生产水平”，“增加农、林、渔业之生产率及改进农产品的分配”等。截至1977年止，共有144个国家和地区参加。1973年11月我国第一次派代表参加。

大会为最高权力机构。下设理事会，由大会选出的24名成员组成，在大会休会期间行使大会所赋予的各项权力。在理事会下面，设有：农业委员会、林业委员会、渔业委员会、计划委员会、财政委员会、法律事务委员会等。日常工作由秘书处总干事主持。

粮食组织设非洲、亚洲和远东、拉丁美洲、近东、北美等五个区域办事处。秘书处总干事在非洲、远东、近东、欧洲、拉美设有区域代表。在北美，联合国设有联络处主任。

联合国贸易与发展会议 (United Nations Conference on Trade & Development—UNCTAD) 联合国贸易与发展会议，主要是在亚、非、拉发展中国家的倡议下，经联合国大会于 1962 年 12 月 8 日正式批准召开的。

第二次世界大战后，亚、非、拉地区民族独立运动高涨，一大批发展中国家相继取得政治独立。广大发展中国家迫切要求联合国组织设立专门机构，来研究和解决贸易与发展问题。联合国贸易与发展会议就是在这种历史背景下产生的。

第一届会议于 1964 年 3 月—6 月在日内瓦召开。这次会议讨论并通过了国际贸易和经济关系的指导原则等决议。会议期间，发展中国家经过磋商形成了“七十七国集团”（现已发展到 100 多个国家和地区）。并发表了《七十七国联合宣言》。指出这次会议是“走向建立新的、公正的世界经济秩序的一个有意义的步骤”。根据会议的建议，1964 年 12 月 30 日联合国大会决定建立联合国贸易与发展会议作为联合国大会的一个常设机构，并决定建立“贸易与发展理事会”作为会议的执行机构，在日内瓦设立秘书处。会议每四年召开一次（1976 年第 4 届会议决定改为每三年召开一次）。我国恢复在联合国合法地位后，开始派代表参加该会议。

贸易与发展会议休会期间，理事会是执行机构。下设海运委员会，非贸易融资委员会、制成品委员会及初级产品委员会。另外，会议还设有秘书局。

联合国西亚经济委员会 (Economic Commission for Western Asia—ECWA) 西亚经济委员会是联合国经社理事会所属区域性经济机构之一，根据经社理事会的 1818 (LV) 号决议，于 1973 年 8 月 9 日成立，总部暂设在黎巴嫩首都贝鲁特。有巴林、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、叙利亚、阿拉伯联合酋长国、阿拉伯也门共和国、也门民主人民共和国等 12 个西业国家参加。

委员会下设秘书处，由执行秘书主持，执行日常工作。

联合国非洲经济委员会 (Economic Commission for Africa—ECA) 非洲经济委员会是联合国经社理事会所属区域性经济机构之一。1958 年成立，设在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴。会员国共 41 个，除非洲国家外，尚在英、法、意、比、西班牙、葡萄牙等发达国家参加。

根据经社理事会通过的决议，委员会的主要任务是：“倡导并参加有关促成一致行动的各项措施，以发展非洲经济，提高非洲经济活动能力和生活水平，保持和加强非洲国家彼此间及其与世界其他国家间的经济关系”。

大会是委员会的最高权力机构，每年召开一次，下设部长级会议、专家技术委员会、行政委员会、秘书处等，经常工作由执行秘书主持。

联合国亚洲及太平洋经济社会委员会 (Economic and Social Commission for Asia and Pacific—ESCAP) 原名亚洲及远东经济委员会，是联合国经社理事会所属区域性经济机构之一。成立于 1947 年 3 月。1974 年改为现名。总部设在曼谷。会员国有 33 个，除 28 个亚洲及太平洋国家和地区

外，美国、英国、法国、荷兰、苏联也是会员国。准会员国有 8 个。我国恢复在联合国的席位后，于 1973 年参加了会议。

该委员会的职权范围主要是：“倡导和参加各项措施，以促进一致的行动来帮助本地区经济和社会发展，提高本地区经济活动水平，维持和加强该地区间及与世界其他国家间的经济关系”。

组织机构有大会、辅助机构和秘书处。大会为最高权力决策机构，每年通常在 3 月或 4 月召开一次，多数在总部曼谷举行。辅助机构有：农业发展委员会、发展计划委员会、人口委员会、工业委员会、住房和技术委员会、自然资源委员会、社会发展委员会、贸易委员会、统计委员会和航运交通运输委员会。另外还设有许多区域性的专业机构和会议。秘书处由执行秘书主持，进行日常工作。

联合国拉丁美洲经济委员会 (Economic Commission for Latin America—ECLA) 拉丁美洲委员会是联合国经社理事会所属区域性经济机构之一。1948 年 3 月成立，设在智利圣地亚哥。

委员会职权范围为：“倡导和参加各项措施以促进一致行动来处理战后经济问题，提高拉丁美洲经济活动水平，维持和加强拉丁美洲各国间及其与世界其他国家间的经济关系。”

会员国共 32 个，除拉丁美洲国家外，尚有美、英、法、荷 4 个国家参加。

其组织机构有大会、辅助机构和秘书处。大会为决策机构，每两年开会一次。辅助机构主要有：中美洲经济合作委员会和贸易委员会、加勒比发展和合作委员会、拉丁美洲经

济和社会计划研究所等，负责实际和技术方面的工作。秘书处负责行政、研究出版等工作。

联合国欧洲经济委员会（Economic Commission for Europe—ECE）欧洲经济委员会是联合国经社理事会所属的区域性经济机构之一。1947 年成立，设在瑞士日内瓦。现有会员国 34 个，包括美国、加拿大、乌克兰、白俄罗斯。

该委员会职权范围为：“倡导和参加各种措施以促进一致的行动来进行欧洲经济建设，提高欧洲经济的活动水平，维持和加强欧洲国家间及其与世界其他国家间的经济关系。”

其组织机构有：大会、专门委员会和秘书处等。大会为最高权力机构，每年召开一次。设有贸易发展、工业及原料、钢铁、电力、煤炭、农业问题、内地运输、木材、住房问题、人力等专门委员会。

国际标准化系列标准 ISO9000 随着国际贸易的迅速发展，国际市场竞争日趋激烈，用户对商品质量要求越来越高，不仅要对产品质量进行评价，而且要对生产厂质量体系进行评审，这已成为国际上经济贸易或经济合作中的通常作法。ISO9000 系列标准就是为了适应进出口贸易和国际经济使用发展的需要，由国际标准经组织于 1987 年制定并公布的。

ISO9000 系列标准共分 5 部分，即 ISO9000—9004。ISO9000 是该系列标准的选用导则，它对选择使用质量管理和质量保证标准作了说明和指导。其它 4 个标准按两种不同的质量体系环境分成了两大类，ISO9004 是非合同环境下用以指导企业质量管理标准，ISO9001—ISO9003 是合同环

境下用于外部质量保证的标准。

在合同环境下，供需双方有契约关系，ISO9001—ISO9003 是需方对供方的质量保证体系提出的 3 个不同模式。ISO9003 标准适用于相当简单的产品，仅要求供方建立最终检验和试验的质量保证模式。ISO9002 标准要求供方建立生产和安装的质量保证模式，该标准不仅包括 ISO9003 最终检验和试验要求，而且增添了内部审核、合同评审、采购、工序控制、纠正措施、需方提供的物资等方面的要求。就质量体系而言，按 ISO9001 建立的质量体系，是最全面的模式，该标准除各项条款用词与 ISO9002 相同之外，还增加了两个质量体系要素：设计控制和服务。该标准的名称《质量体系——开发设计、生产、安装和服务的质量保证模式》，以反映了供方必须保证各阶段符合规定要求。

应注意的是：ISO9000 系列标准并不是要将企业中的质量体系进行标准化，而且，3 种质量保证模式也不是表示 3 种不同的优劣等级。供需双方可根据产品、企业具体情况，恰当地选用质量保证模式，双方对风险、成本和利益均应进行全面的考虑和权衡。

在非合同环境下，企业和用户之间是通过市场进行商品流通的，企业要设计生产出满足用户需求的产品，必须建有一个完善有效的质量管理体系。ISO9004 对公司的质量管理和质量体系要素提出了详细的建议，除了涉及 ISO9001—ISO9003 标准的有关要求外，还对市场调研、产品安全和责任，以及质量成本等质量体系要素进行了阐述。对公司内部质量管理来说，它是 ISO9000 系列中最适用的一个标准。

国际保理服务组织 随着科学技术的发展,经济秩序、商品结构、贸易格局和市场态势都在发生变化。国际市场的竞争,更多地表现在商品和商品流通过程中的科技水平的竞争。据此,在近十多年来,世界出现了一种新的国际贸易服务机构和国际保理联合会。

国际保理服务组织就是其中的一种。所谓国际保理业务(Factoring),含有信用保险与财务管理的意思。当买卖双方经过谈判,决定放弃传统信用证方式(L/C),而采用D/A承兑交单,或O/A(赊帐)等更加宽松的信用付款方式时,国际保理公司便对进口商进行资信调查及评估并确定其信用额度。买卖双方在此基础上签订销售合同并交货后,保理公司将在信用额度内为出口商提供100%的风险担保,并垫付80%以上货款,而且负责应收帐款管理和追收。有出口商委托进口国保理公司的单保理与出口商委托本国出口保理公司,出口保理公司再从进口国中选择进口保理公司的双保理两种运作方法。国际上已成立有有关机构促进该种新的国际贸易形式的发展。目前世界上有3个国际性保理服务机构,即国际保理联合会(Factors Chain International, FCI),国际保理协会(International Factors, IF)和哈拉尔海外公司(Heller Oversea Corporation)。这三个国际机构中,最大的是国际保理联合会(FCI)。该联合会成立于1968年,总部设在荷兰阿姆斯特丹,其目的是为会员公司提供国际保理服务的统一标准、程序、法律依据和规章制度,负责组织协调和技术培训。它是由各国的保理公司组成的民间商业机构,是一个开放式组织,允许一个国多家保理公司参加,现在有90家

会员公司（占全世界保理公司总数的 18%）分布在 35 个国家和地区。1990 年，该会会员共做了 88000 多笔生意，涉及 600 万客商，总营业额 989 亿美元，占世界保理营业总额的 41%。而国际保理服务总营业额为 137 亿美元，FCI 为 68 亿美元，占全球 50%；全球有保理公司 507 个，FCI 为 90 个，占全政治协商会议的 18%。FCI 利用通用电子信息服务公司（GEISCO）已成功地开发了保理服务公司之间账务通讯系统及计算机和通讯辅助保理服务系统，供各会员公司使用。其他两个国际机构都是封闭式的，每个国家只允许一个公司参加，影响和业务规模远不如国际保理联合会（FCI）。

1990 年的统计数字表明，全世界保理服务总营业额为 2443 亿美元，亚洲营业额大的依次为日本、南朝鲜和新加坡。就目前保理服务开展的情况看，尚有发展趋势。

美加自由贸易协定 1985 年提出的美国和加拿大自由贸易协定已于 1989 年 1 月 1 日生效并开始实施，这是目前世界上最大的一体化区域经济集团之一，它将对今后的世界经济产生影响。美加经济原来就联系密切。除在贸易品方面互相依赖外，两国在汽车和飞机制造等关键部门关系密切。许多美国公司在加经营子公司。协定的签署只是对这种事实上的一体化经济给予法律保证。协定生效后，这种联系将更加紧密。同欧共体相比，美加自由贸易区从起点上就相对的自由和阻力较小，因而预计会比欧共体提前实现区域经济一体化。欧共体统一大市场的目标是：建立一个商品、人员、劳务和资本在这个地区内自由流动的国内市场。这一目标很难说在 1992 年能实现。而美加在自由贸易协定签订前，其 80%

的双边贸易就已完全免税。协定中规定的在 10 年内取消全部关税和非关税壁垒的进程据预计将会提前实现。此外协议规定美加之间给跨边界从事工商业的私人和公司以本国公民待遇，并于协议生效日立即执行。同时还鼓励两国间的直接投资活动。因此美加自由贸易区可能会比欧共体提前实现 4 个自由流动，进而提前实现该区域经济一体化。

但美加自由贸易区没有欧共体那样健全的组织机构、保护措施和一些共同政策。因而在实现各国自由贸易的示范效应上，它不如欧共体影响大。协定的签署主要因素是：

(一) 双方寻求一条解决贸易摩擦的途径。长期以来加拿大经济一直严重依附美国市场，经常项目对美基本处于赤字状态。80 年代后加经济发展迅速，对美贸易也从逆差转为盈余。1985 年美对加贸易逆差额仅次于日本。两国贸易摩擦不断加剧。为避开美贸易保护主义的打击，加提出了建立加美自由贸易区的建议。通过协定的签署，加可增强本国工业竞争能力，扩大就业，获得有保障的广阔市场。加拿大的经济和各工业领域与美相比，处于相对劣势。为了迎接挑战，1988 年，加用以调整和重新配置资源的企业投资增加了 17%。美加协议生效后，加将很快进入一个有保障的广大市场，据估计协议将使加国内市场扩大 9 倍。

(二) 协定的签署也有助于美国提高同西欧和日本的抗衡能力。加是美最大的能源供应国，美进口的电力和天然气全部来自加，并从加进口大量的石油和铀。协定将使美国的能源供应得到保障。美在加的投资额占外国在加直接投资总额的 77%。据估计，协定生效后，加可能排斥北美以外的投资

者的机会，这对美国有利。美加自由贸易区将增强美国对西欧、日本的竞争筹码。有助于美加两国对付日益增强的来自欧、日的竞争威胁。

美加协定已给两国带来了不同的影响。为了适应贸易区建立后的新形势，加一些工业部门开始调整，并出现兼并浪潮和结构性失业。协定对加各工业部门影响是不同的。这将使汽车和食品工业获得好处。加的钢铁、新闻纸、铝锭是世界上最有效率和最具竞争力的行业，但像纺织、家具和电子产品等工业则可能经历艰难调整时期，在这些部门工作的雇员可能失去工作。加的制造业正在发生变化，有些工厂正在关闭。兼并和失业已成为报刊头条新闻。加认为，目前的混乱是加经济必需经过的阶段，通过兼并、联合和合理化等可提高企业的效率和力量。

协议对加各地区经济影响不同。魁北克省的一些工厂和制造业可以从免除关税中获得大量利润，多伦多的银行和金融机构亦可寻找对美的新投资机会，但是安大略的制造厂商们将遇到占领市场份额的困难。西部各省，在石油、天然气和采矿业上将获得很大利益，但是谷物和奶制品的生产者，将关注农业补贴问题可能产生的影响。

美加自由贸易协定会对区域经济的形成和使用起推动作用，将成为美国同欧共体、日本和亚洲各国以及拉美各国分别签署双边自由贸易协定的基础。美政府还把美加协定看成是多国贸易谈判的一个模式。据认为，该协定对关贸总协定有重要影响：如协定对关贸总协定努力减少补贴、反倾销、政府采购和知识产权方面的贸易壁垒，以及改革贸易制度有推

动作用，美加协定对劳务项目精心制定了一些基本原则，如国民待遇许可证等制度，为关贸总协定在这些项目上的谈判提供了有用的先例。

北美自由贸易协定 经过 14 个月的讨价还价，1992 年 8 月 11 日晚，美国、加拿大和墨西哥三国外贸部长会议终于就北美自由贸易协定最后文本达成一致意见。12 日晨，美国总统布什和墨西哥总统萨利纳斯向世界宣布了这一消息。

根据北美自由贸易协定，3 国将在 15 年内逐步取消货物和劳务贸易以及资本流动的所有关税和壁垒。协定涉及市场准入、贸易、法规、服务业、投资和知识产权等方面。

美加之间已有自由贸易协定。刚刚达成的北美自由贸易协定，对美国来说，更直接相关的是美墨自由贸易。协定包括以下一些具体内容：1、美国对墨西哥出口的工农业的 65% 左右将立即免税，或 5 年内免税。2、美对墨出口汽车整车关税将立即减半，3/4 的汽车零件关税将取消，当地含量内容将在 10 年内逐步取消。3、在原产地规定方面，只有具有 62.5% 北美内容（即零件和劳力占整体比例）的车辆享有减税好处。4、开放墨西哥 60 亿美元的电信设备和服务市场。5、立即取消美对产自墨出口的 2.5 亿美元的纺织品和服装贸易限制，另外 7 亿美元限制将在 6 年内取消，所有北美限制将在 10 年内取消。6、立即取消墨进口许可证（涉及美农产品出口 25%），10—15 年内取消墨其余关税。7、开放墨封闭的金融服务市场，允许美国银行和证券公司在墨建立独资分行或子公司，到 2000 年 1 月 1 日取消过渡性限制。8、允许目前的合资公司到 1996 年获得 100% 的所有权。9、取消墨的“国内

内容”规定，在墨经营的美公司将享受墨国民待遇。10、允许美到 1995 年时可将国际货物运到墨任何地点后再运到美国，到 1999 年底可跨边界进入墨各地。美国铁路可在墨境内提供服务。11、规定比任何其他双方或多边协定更高的知识产权保护。

北美自由贸易协定的达成，是世界经济和国际贸易中的一个重大事件如 3 国国会批准生效，将标志着世界最大的自由贸易区的最终形成不可扭转。1991 年，它拥有人口 3.6 亿（欧洲经济区是 3.25 亿），国内生产总值 6.7 亿美元（略高于欧洲经济区）。它将增强北美经济对于欧共体和日本的竞争实力，并对世界商品、资本的流向和国际分工格局带来重大影响。

暂时观察，北美自由贸易协定对美国、墨西哥利弊如何，各界看法不一。布什政府认为，它有利于美国产品和劳务进入墨市场。墨西哥是美国发展最快的出口市场。1990 年美对墨出口额达 330 亿美元；次于加、日，居第三位，估计很快将超过日本。今年美国估计能从墨西可拿到 70 亿美元贸易顺差。美、墨互相对等减免关税、美国得多弊少。因为目前美对墨产品的关税率为 4%，墨对美则是 10%。美国汽车工业可在墨设厂，劳力成本一般低出 10%，可增强对日本和东南亚的竞争力。一些国会议员和工会人士则认为可能造成墨工人部分美国工人，增加美国的失业，并可能降低美墨边界美国一方的环境质量。也有的经济学家认为，由于自由贸易协定带来经济的增长和出口的扩大，新增加的就业机会（估计到 1995 年可增 32.5 万个就业机会）将超过可能造成的失业

人数(估计将有 15 万非熟练工人被工资更低的墨工人取代)。由于美国大选临近,眼下经济复苏乏力,失业居高不下,布什政府这一重大举动能否得到国会批准,尚在未定之天。1992 年 8 月 6 日晚,众院曾以 362 票对零票通过了一项决议,表示将不批准任何拿美国卫生、安全、环境和劳工标准作妥协的协定。

拉美一些国家和经济组织则对此协定持欢迎态度。

东南亚国家联盟 东南亚的印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、新加坡和泰国等 5 个国家,在种族、宗教、语言和风俗习惯上都不大一致,但为了加强各国经济、政治、文化等方面合作,在 1967 年 8 月成立了东南亚国家联盟 (Association of Southern—East Asia Nations, 简称 ASEAN 或东盟),并于印尼雅加达设立中央常务局。1984 年以后,文莱加入东盟。

一、东盟的设立背景

东盟设立之初的宗旨有四项:

- 1、促进彼此间的经济发展和社会进步。
- 2、从事科学技术及行政方面的合作。
- 3、开发天然资源。
- 4、研究贸易与通信等问题。

但是由于地域分散,工业化程度高低互异,市场规模及经济发展速度不同等各种原因,在最初的 10 年东盟各国在区域经济合作方面没有获得具体进展。直至 1975 年以前,召开过八次会议,由于对于东盟本身的构想有分歧,所以几乎没有实质的活动,仅是对政治问题有过一些非正式的洽谈而已。

1975 年以后，由于种种原因，东盟各国认为必须密切合作，才能应付国际局势的变化，因此加速了区域经济合作的进展。新加坡总理李光耀与菲律宾总统马科斯首先积极推动，以 1976 年 2 月在巴里召开的一次高层会议为契机，自此以后，东盟会议所讨论的重点由纯政治问题转向经济、社会、工业等方面的合作，与会人员也不再全由外交部长所独占，除经济部长参与外，银行界人士等也有代表参加。

二、东盟各国的经济合作内容

东盟在 1976 年 2 月的会议中，通过了“ASEAN 协调宣言”和“东南亚友好条约”。同年 3 月，东盟的经济部长在马来西亚开会，商谈具体合作办法。其中最重要的决议为共同工业计划，并成立小组，探讨其他可供共同投资合作的计划。此外，大家同意成立一个联合对外机构，以便与重要国家和其他地区性集团洽谈经济贸易问题，能采取一致立场。

1977 年 2 月，5 国经济部长签订互惠贸易协定，使会员国彼此间主要产品如粮食、原油及其他部分商品的输入获得关税的减免，以利增加会员国之间的贸易额。此外，东盟又以发展中国家的“资源民族主义”为背景，设置了天然橡胶、木材等初级产品的共同基金。

1977 年 6 月在新加坡召开的会议，通过了 71 项可获进口优惠关税的产品，于 1978 年开始实施。同时 8 月上旬在吉隆坡举行了会议，除讨论加强区域内经济合作的有关问题外，会员国元首并首次集体与区域外的日本、澳大利亚、新西兰等三个工业先进国家举行会谈，分别就贷款及贸易等问题寻求合作。

东盟所订的经济合作计划，主要包括下列几项内容：

（一）制订共同工业计划

为了避免该区域内产业发生重复布点，会员国拟订共同计划。其分业的标准是：印尼和马来西来生产尿素料，菲律宾生产过磷酸肥料，新加坡生产内燃机，泰国生产苏打粉等。此外，东盟接受日本的资金援助。

（二）粮食、能源优先供应计划

如发生紧急情况，泰国大米应优先供应会员国，盛产石油的印尼必须以特别优惠价格供应给会员国。东盟就成为会员国之间的基本物资相互融通的机构。

（三）优惠关税

为了扩大东盟的贸易，拟设立自由贸易地区。第一步在 1977 年 2 月以特定产品为对象，签订了优惠贸易协定。依据该贸易协定，已有 1326 项产品在东盟国家间可享受 10% 的关税减免优待。

在最初实行减免关税优惠制时，由于按各项产品而定，手续麻烦。1978 年 11 月，将产品划入行业程序，如成立电子电气工业联合会、橡胶业联合会、水泥制造业联合会等等，这样可加速减税程序。

东盟自 1973 年积极推动经济合作以来，已发展成为世界上较活跃的区域性经济集团之一，颇为各国的重视。1992 年 1 月在新加坡举行的第四次东盟首脑会议，6 国首脑签署了旨在确保本地区安全和繁荣的《1992 年新加坡宣言》和《东盟加强经济合作框架协议》。《新加坡宣言》宣布在 15 年内成立东盟自由贸易区。为了落实这一计划，东盟 6 国经济部长签

署了《有效普惠关税协定》。东盟各国和国际舆论认为，东盟自由贸易区计划是失去东盟经济合作、促进东盟经济发展、对付世界经济区域化挑战的一项最重要的措施。

马格里布联盟 马格里布联盟由阿尔及利亚、利比亚、摩洛哥、毛里塔尼亚、和突尼斯组成（简称马盟），马盟一体化进程，在国际形势发长巨变的今天，仍然面临着诸多严峻的挑战。

利比亚与西方某些国家之间发生的洛克比事件，是马盟自成立以来所经历的最严重的危机。1992年初以来，由于利比亚拒绝引渡两名涉及嫌炸毁泛美班机的利比亚人，联合国安理会选后通过了制裁利比亚的 731 和 748 号决议，并于 4 月 15 日对它实行了空中封锁和军事禁运。尽管马盟其它成员国从中进行了多次外交斡旋，但仍然不能使利比亚摆脱危机。在尊重马盟宪章和遵守联合国决议的选择中，马盟其他 4 国不得不舍弃前者，参加了联合国对利比亚的制裁。

目前，洛克比危机仍然处于僵持状态。西方国家不久前联合发表声明，继续对利施压，而利比亚坚持要求将人交给一个“公正而廉洁的法庭”。最近，安理会再次对制裁进行了审议，决定继续保持对利的空中封锁和军事禁运。

近几年来，阿尔及利亚政治动乱频仍、经济险象丛生。1992年6月，前主席布迪亚夫被刺身亡，局势变得更加复杂。现任主席卡菲执政以来，在政治上采取积极对话、经济上实行紧缩政策，取得了一定的效果。但宗教极端派势力坐大，他们虽然已被取缔，但不断地利用阿尔及利亚政治经济局势的脆弱性，从事恐怖主义活动。12月5日，当局又不得不4年

来第 3 次宣布对首都及其周围 6 个省份实行不定期宵禁。

由于阿尔及利亚是马盟的大国，又处于马洛里布地区中心。它的动乱局面潜在性地影响了马盟一体地进程，而且直接威胁到这一地区的稳定与安全。

西撒问题是马格里布地区由来已久的历史问题，摩洛哥和西撒人阵之间的武装冲突整整持续了 15 年。1991 年 9 月 6 日，冲突双方在联合国的调停下终于实现了停火，标志着和平解决西撒问题进入一个新的历史阶段。然而，西撒的问题仍然处于僵持未决的状态。西撒公民投票未能如期举行，主要原因在于争执双方在参加选举人数问题上仍未达成协议，估计局面还要维持一段时间。

马盟国家之间存有隔阂，互相之间经济关系少、互补性差。马盟成立之初，5 国之间的贸易还不到其贸易总额的 3%，马盟成立后，各国之间的贸易虽然有所增长，但也没有超过 7%。而各国同西欧的进出口贸易分别都超过了 60%。马盟成立以来，5 国之间已经在贸易、关税、货物和人员交流等方面签订了 15 项协定，为增加各国间的贸易自由流通和经济互补程度创造了良好的条件。但是，由于种种原因，只有少数国家正式批准了这些协定，原定 1992 年底前建立起马格里布自由贸易区的计划因此不得不向后推迟。

综上所述，马盟在前进的道路上既有机遇，同时也面临现实的困难和挑战。随着世界经济集团化和区域化趋势的发展，以及 1993 年欧共体大市场的形成，马盟各国领导人强烈地意识到，马格里布比任何时候都需要尽快实行它的经济一体化。正如马盟现任主席、突尼斯总统本·阿里所说：“马盟

是一次历史性的汇合，是一个不可逆转的决定性选择。”

波、匈、捷、斯自由贸易协定 从 1993 年 3 月 1 日起，波兰、匈牙利、捷克、斯洛伐克成立 4 国之间开始实行自由贸易。

这是波、匈、捷、斯 4 国外贸部长于 1992 年 12 月 21 日在克拉科夫签署的 4 国建立自由贸易区协定中宣布的。按照协定，关税、进出口商品限额等 4 国贸易中存在的壁垒将逐步拆除。

协定规定了工业品分期分批降低和取消关税的货单。对 4 国农产品贸易作了专门规定，其主要原则是在外来农产品激烈竞争面前保护 4 国农产品市场。

协定还规定关于 4 国争取 5 年内取消关税问题开始谈判的宣言。

南锥体共同市场 1992 年 12 月 28 日，阿根廷、巴西、乌拉圭和巴拉圭 4 国总统聚首乌拉圭首都蒙得维的亚，举行南锥体共同市场（简称南方市场）理事会第 3 次会议，寻求解决 4 国在区域一体化进程中出现的矛盾和分歧。会上，4 国总统重申 1995 年 1 月 1 日建立共同市场的目标不变，表明了推动地区一体化的决心。

1991 年 3 月 26 日，4 国总统在巴拉圭首都签署了建立南锥体共同市场的亚松森条约，决定自 1995 年 1 月 1 日起 4 国组成一个商品和服务自由流通的大市场，对外实行统一关税，成员国宏观经济政策（财政、货币、汇率、福利等政策）协调一致。条约签订一年多来，建立共同市场的努力取得了进展，但是也出现了不少问题，实现条约确定的目标尚须克服

很多困难和阻力。

1992年6月27日,4国总统在阿根廷举行了南方市场理事会第2次会议。会上制定了过渡时期各项工作的时间表,成立了财政货币政策、海运、地面交通、工业与技术政策、农业政策、能源政策、宏观经济政策、劳动就业和社会保险等11个专门工作小组,确定了它们的工作日程和完成报告的最后期限。这标志着建立共同市场的工作前进了一大步。同时,私人企业界也成立了南方市场论坛,以交流对共同市场筹建工作的意见。1992年,4国间贸易额增长了35%,达到65亿美元。私人企业界开始按照建立共同市场的前景调整经营战略。农产品贸易也朝着一体化方向努力,巴西放弃了从美国进口有补贴的小麦,同阿根廷签订了进口小麦的协定。

贸易额的增长显示了未来共同市场的潜力,但是问题也出在这里。1992年巴西对阿根廷的出口比上一年翻了一番还多,而阿根廷对巴西的出口仅增长7%,阿根廷逆差达10亿美元。阿政府1992年年中采取了一些限制进口、鼓励出口的措施,其中包括临时把进口税从3%提高到10%,对出口产品退税等。这些措施引起了巴西方面的不满。阿巴贸易在4国内部贸易中占主导地位。两国贸易不平衡的根本原因,在于两国经济发展不平衡。阿根廷自1991年4月以后,通膨得到控制,经济开始复苏,进口相净增加,而巴西则一直处于衰退中。阿根廷是低通膨、高汇率,巴西是高通膨、低汇率,比价差有利于巴西向阿根廷出口。这两个因素促成了巴西对阿根廷的出口猛增。

1992年北美自由贸易协定的签订,对南方市场也产生一

定冲击。由于美国将对墨西哥实行优惠政策，巴西等国产品在美国市场的份额有被墨西哥挤占的危险。另外，阿根廷有人主张放弃南方共同市场，争取单独加入北美自由贸易区。在巴西，也有人怀疑 1995 年 1 月能否实现共同市场的目标，主张把预定日期推迟。

4 国经济发展不平衡而产生的矛盾和最近一个时期以来成员国之间在某些问题上的分歧，给南方市场的前途罩上了阴影。这次 4 国首脑再次聚会，解除了人们对南方市场进程的猜测和疑虑。巴西总统佛朗哥在会上说，我们作为领导人，有责任把一体化的梦想变为现实，这是我们对人民的承诺，我们不能由于目光短浅而使这个前景失败。

中美洲自由贸易区协定 在世界经济区域集团化趋势迅速发展的影响下，在北美自由贸易区和南锥体共同市场的夹迫中，中美洲的萨尔瓦多、危地马拉和洪都拉斯 3 国深感不安，大家都寻求保护本国利益和经济贸易发展的办法。

经过反复洽谈，于 1992 年 5 月该 3 国家终于达成共识，3 国的总统签署了建立自由贸易区协议。根据协议规定，从 1993 年 1 月 1 日起，3 国间逐步取消商品流通壁垒，实行自由贸易。萨尔瓦多、危地马拉和洪都拉斯的自由贸易区协议的签署，引起了中美国家普遍接受，1992 年 12 月在巴拿马举行的中美洲国家首脑会议时，与会各国总统一致同意进行经济一体化，以对付强大贸易集团的挑战。

海湾共同市场 海湾的沙特阿拉伯、科威特、巴林、卡塔尔、阿曼和阿联酋 6 国为了保满本国利益和满足本国人民的需求，增强自身的竞争力，抵抗其他区域集团的挑战，成

立了海湾合作委员会，并于 1992 年底宣布，从 1993 年 3、4 月起，由 6 国建立海湾共同市场。

海湾共同市场规定 6 国实行统一进口关税，取消相互间的关税和非关税壁垒，保证进口货物在 6 国间可以自由流动。

这 6 个国家均是中东的盛产石油的富国，这个共同市场的形成与欧、美、亚三大区域性经济集团会形成一定的抗争力。

穆斯林共同市场 一个称为穆斯林共同市场经过多年酝酿和谈判以后，现已正在形成。由伊朗、土耳其和巴基斯坦于 1985 年组建的“经济合作组织”，经过几年相互进行经济贸易的互惠合作，1992 年 11 月在一次部长级会议上一致同意正式接纳乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿塞拜疆和阿富汗 6 国为正式成员，哈萨克斯坦也将加入。这样，一个包括 10 个国家的“穆斯林共同市场”在世界首次出现。

按照该共同市场规定，成员国间将逐步降低关税，消除贸易壁垒，加强经济合作。

黑海经济合作宣言 黑海地区的国家注意到世界区域性经济集团发展迅速，该地区虽有不少国家是从苏联解体后独立的，亦纷纷希望组成区域性的经济合作集团。1992 年 6 月，该地区土耳其、罗马尼亚、保加利亚、摩尔多瓦、白俄罗斯、格鲁吉亚、亚美尼亚等 11 个国家首脑在伊斯坦布尔开会，终于为该地区经济合作迈出了第一步，签署了《黑海经济合作宣言》，宣布黑海经济合作区正式成立。

这个宣言的框架表明参加国间将通过双边或多边合作逐

步加强成员国之间经济合作，取消或削减不利于扩大贸易和投资的一切障碍，为商品、劳务和资金的自由流动创造条件。

非洲经济共同体条约 非洲的国家几乎全部都是发展中的国家，在世界区域性经济集团的浪潮推动下，亦不得不考虑保护本地区各国的利益。1992年6月，非洲32个国家领导人举行了会议，经过认真讨论后，达成共识，签署了一项有关建立非洲经济共同体条约。

该条约规定，在5年内建立一个包括32个国家在内的非洲经济共同体，成员国内要逐步降低关税，进行自由贸易，要求建设一个与其他区域性经济集团相类似的经济合作集团。

国际贸易 (International Trade) 世界各国（或地区）之间进行的商品、技术和劳务交换活动，是各国（或地区）之间分工的表现形式，反映了世界各国在经济上的相互依赖。如果以一个国家（或地区）为主体，它对其他国家（或地区）所进行的商品、技术和劳务交换活动，则是整个国家（或地区）的对外贸易。国际贸易是国际经济活动最主要和最基本的形式，是世界经济发展的重要因素，它是一个历史范畴，它的产生和发展、性质和特征受社会生产方式制约。对外贸易产生的条件是：有可供交换的剩余产品和在各自为政的社会实体之间进行商品交换。因此，从根本上讲，社会生产力的发展和社会分工的扩大，是对外贸易产生和发展的基础。目前，国际贸易已成为各类国家对外关系的重要基础和纽带，成为人类文明发展的基石。当代国际贸易随着世界商品生产和世界市场的发展而日趋发达和多样化。反映国际贸易规模的指标有国际贸易额（值）和国际贸易量。贸易额

(值)以当时货币表示贸易金额,各国都用自己国家的货币表示本国的贸易额(值),同时不少国家还公布以美元计算的贸易额(值)。一国出口额(值)与进口额(值)之和,就是该国的对外贸易额(值)。从世界范围来看,一国的出口就是另一国的进口,如果把各国的进出口值相加,作为国际贸易值就是重复计算。因此,一般是把各国的出口值相加,即可得出国际贸易值(额)。国际贸易量是用一定时期的不变价格为标准计算出来的国际贸易额。人们常用“世界贸易”一词来代替国际贸易,但严格地讲,它们并不是同一概念。国际贸易是世界各国对外贸易的总和。而世界贸易则是世界各国对外贸易和国内贸易的总和。

贸易方式 (Method of Conducting Trade) 从事国际间商品及劳动交换的各种方式,即进口与出口的具体形式和方法。常见的贸易方式有多种:(1)从交易方式的角度可分为单边进口或出口、展卖、投标、拍卖、商品交易所成交等;(2)从支付的角度可分为记账贸易、现汇贸易、信贷贸易、易货贸易;(3)从买卖双方关系的角度可分为经销、代理、寄售等;(4)从商品销售渠道的角度可分为直接贸易、间接贸易、转口、再出口等。此外,还有加工贸易、租赁贸易、补偿贸易等。这些贸易方式特点不同,对进出口双方各有利弊。各种贸易方式是长期国际贸易实践中,随着各种政治和经济的需要而产生和形成的,随着科技的发展及新商品和劳务商品化的增加,新的贸易方式还会不断出现。为提高对外贸易效益,应当对不同国家、不同交易对象和不同商品灵活选用恰当的贸易方式,还可将各种贸易方式结合起来运用,并在

此基础上形成一些新的方式。

有形贸易 (Visible Trade) 由于商品是可以看得见的有形实物, 因此商品的进出口被称为有形贸易。国际贸易中的有形商品种类繁多, 联合国秘书处编制的“联合国国际贸易标准分类 (SITC)”将它分为 10 大类; (1) 食品及主要供食用的活动物; (2) 饮料及烟类; (3) 燃料以外的非食用粗原料; (4) 矿物燃料、润滑油及有关原料; (5) 动植物油脂及油脂; (6) 未列品化学品及有关产品; (7) 主要按原料分类的制成品; (8) 机械及运输设备; (9) 杂项制品; (10) 没有分类的其他商品。在国际贸易统计中, 一般把 1 到 5 类商品称为初级产品, 把 6 到 9 类商品称为制成品。商品的进出口要办理海关手续, 其贸易额反映在海关的贸易统计上。在一定时期内商品进出口的总收入和总支出对比的差额, 称为有形贸易收支差额, 简称贸易差额, 它是一国国际收支中最重要项目。

无形贸易 (Invisible Trade) 劳务或其他非实物形态的进出口贸易。其主要项目有: (1) 由于商品的进出口而发生的一切从属费用的收支, 如商品运输费、保险费、商品加工费、装卸费、船舶修理费等; (2) 同商品进出口无关的其他收支, 如国际旅游费、外交人员和留学人员费用、国外贷款利息、侨民汇款、国外投资利润和红利、公司或个人在国外服务的收支以及其他非贸易的汇款等。以上各项中的收入, 称为无形出口; 以上各项中的支出, 称为无形进口。无形贸易一般不办理海关手续, 因而不反映在海关的贸易统计上。在一定时期内无形贸易总收入与总支出对比的差额, 称为无形

贸易差额，它也是一国国际收支中的一个重要项目。

直接贸易 (Direct Trade) 商品生产国与商品消费国直接进行买卖商品的行为。即商品生产国直接向消费国出口，或商品消费国直接由生产国进口，中间没有第三国参加。但在直接贸易中，商品的运输可由出口国直接运往进口国，也可通过第三国中转。

间接贸易 (Indirect Trade) 商品生产国与商品消费国之间通过第三国进行买卖商品的行为。这种贸易关系，从商品生产国来说是间接出口；从商品消费国来说是间接进口；从第三国来说是转口贸易。

初级产品贸易 (Primary Product Trade) 国际市场中的所有商品，按其加工程度可分为初级产品和工业制成品两大类。初级产品也叫基本产品或原始产品，主要指没有经过加工或加工很少的农、林、渔、矿产品。按照联合国秘书处编制的“联合国国际贸易标准分类(SITC)”第1至第5类，即食品、饮料、农矿原料、燃料（包括石油）和油脂，属于初级产品。对于初级产品的进出口，称为初级产品贸易。

制成品贸易 (Finished Product Trade) 工业制成品主要是指经过完全的机器加工的产品。按照联合国秘书处编制的“联合国国际贸易标准分类(SITC)”第6至9类，即有色金属、钢铁、化工产品、机械产品、运输设备、纺织品、服装等，属于工业制成品。对于工业制成品的进出口，称为制成品贸易。

过境贸易 (Transit Trade) 他国（地区）的出口商品途经本国（地区）国境再运往另一国（地区）的贸易。过

境贸易分为直接过境贸易和间接过境贸易两种：(1) 直接过境贸易。外国商品纯系转运关系通过本国国境，不在本国海关仓库存放就直接运往另一国。(2) 间接过境贸易。外国商品运到国境后，存放于海关仓库，但未经加工，又运往另一国。过境贸易应将过境货物按海关规定办理过境手续。各国为获取运费、堆栈费、保管费等，大都不征收过境税，并采取简化海关手续、改进港口、堆栈设备等措施来吸引过境贸易。过境贸易数额不应列入本国的进出口统计内。

总贸易 (General Trade) 国际贸易统计用语。在进出口统计时，划分标准为国境。凡进入国境的商品一律列为进口；凡离开国境的商品一律列为出口。前者叫做总进口，后者叫做总出口。在总出口中又包括国内出口和复出口。前者是指本国产品的出口，后者是指未经加工的进口商品的出口。总进口额加总出口额就是一国的总贸易额。

专门贸易 (Special Trade) 国际贸易统计用语。在进出口统计时，划分标准为关境。凡超过关境的货物，即办理海关手续而进入关税领域的货物，即列入专门贸易。由于过境贸易不计入专门贸易之内，而且关境与国境有时并不一致，故总贸易与专门贸易的数值是两个不同的量值。专门贸易由专门出口和专门进口两部分组成。

中介贸易 (Intermediate Trade) 促使进出口双方达成交易而从事中间联络活动的一种经济行为。在不同的国家或地区间买卖商品、外汇、证券或租赁船舶，由于买卖双方彼此不甚了解，因而不易达成交易，往往需要通过第三国中介人从中撮合。通常情况是：货物的所有权通过丙国商行，由

甲国出口商转移至乙国进口商，而从地理位置来看，货物并不经过丙国领土，丙国商行只是起着交易中介人的作用。这种贸易对丙国来说是中介贸易。从事中介贸易的可以是“自然人”（代理人、经济人），也可以是法人（专门的中介贸易公司）。

转口贸易 (Entrepot Trade) 又称“再输出贸易”，一种间接贸易方式。进出口商品的买卖不是由生产国与消费国直接进行，而是在生产国与消费国之间，通过一个第三国或地区转手，这种交易方式称为转口贸易。转口贸易按其经营渠道可分为两种类型：(1) 入境转口。出口商品从生产国运往某一国或地区后，经过加工或并未经过加工，又由该地区转口商销往消费国。(2) 国外转口。出口商品直接从生产国运到消费国去，但他们之间并未发生直接的买卖关系，而是由第三国或地区转口商分别同生产国与消费国发生交易关系。进行转口贸易的目的，有的是为了获取转口利润，有的是为了达到同某一国家进出口贸易的平衡。因此，从事转口贸易的大多是地理位置优越、便于商品集散、贸易管制较松的国家或地区。

多边贸易 (Multilateral Trade) 又称“多角贸易”，三个或三个以上国家或地区通过协议或国际贸易清算机构所进行的贸易。如果是三个国家之间达成协议而进行的贸易，又称三角贸易。多边贸易是与多边支付互为条件的，前者通过后者来实现。在多边贸易中，如果每一个国家依次对另一国家有相等的贸易顺差，形成循环，若在双边贸易的基础上，任何一国与另一国均不能保持贸易平衡，但以多国为整体，就

可获得相互间的贸易收支平衡。进行多边贸易的国家，为了便于相互清算和确保贸易平衡，通常都要签订多边支付协定。

三角贸易 (Triangular Trade) 又称“三方贸易”，在三国（地区）间保持贸易收支平衡的贸易。在两国之间进行贸易时，如因彼此供应的商品互不对路，进出口不平衡，外汇支付上有困难，于是就邀请第三国共同磋商，达成协议，三国之间可相互搭配商品，实现贸易平衡，从而解决支付上的困难。

双边贸易 (Bilateral Trade) 两国之间彼此保持贸易进出口平衡的贸易，一般通过两国签订双边贸易协定来进行。其主要内容有：两国间商品交换的种类、范围、数额以及贸易支付的双边结算等。进行双边贸易，目的在于使双方进出口贸易能够基本平衡，减少两国之间外汇支付上的困难，克服贸易障碍，促进彼此贸易的发展。1929—1933年资本主义世界经济危机后，很多国家采取双边贸易方式。第二次世界大战后，由于发达国家放宽了外汇管制，双边贸易已让位于现汇贸易，但在计划经济国家与对外汇实行严格管制的发展中国家间，仍然广泛采取双边贸易方式。双边贸易有时也泛指两国间的贸易往来。

单边进（出）口 (One-Sided Import and Export) 国际贸易中最普遍、最简单、最常见的一种贸易方式。贸易双方根据自己的意愿，通过信函、电报、电传或当面洽谈，就商品的交易条件包括商品质量、规格、数量、价格、交货期及付款条件等进行谈判，达成协议后，签订买卖合同，即为成交。然后由双方根据合同的条件分别履行交货和付款义务，

一般是一笔买卖签一次合同，交货付款后交易即告完成。如再交易，需再订合同。

互惠贸易 (Reciprocity Trade) 两国互相给予对方优惠待遇的贸易。几百年来，关税互惠在国际贸易政策中一直占着十分重要的地位。当代的互惠已扩展到许多方面，例如航运、个人在对方国家居住的公民法律地位与旅行的权利等。在各种对外贸易管制措施上所作的减让，以及商标、版权和专利权待遇等的互惠原则已成为国际商务关系中的一项基本原则。

现汇贸易 (Trade With Payment in Convertible Currency) 国际贸易进行商品或劳务交换时用价款结算的一种贸易方式。买卖双方按国际市场价格水平议价，按国际贸易续例议定具体交易条件。交货完毕后，买方按双方商定的国际货币付款。现汇贸易的特点表现在买卖行为是各自独立的单向贸易。它非常方便，是国际贸易中使用最多、最普遍的贸易方式。现汇贸易通常不使用现金支付，价款的结算办法主要有两种：(1) 有证支付。卖方在货物发运以前要以收到对方通过银行开出的符合合同规定要求的信用证或保函为前提，银行起中间保证作用。(2) 无证支付。无需金融机构从中作保，完全凭交易双方的信用，价款结算虽然也通过银行，但银行只是受委托，代表有关交易方面办理货款支付，代表有关交易方面办理货款支付。不论是有证支付还是无证支付，在办理货款结算时，都必须凭规定的装运单证。在支付时间上可以有预付、即付和延付之别。

期货贸易 (Forward Trade) 远期商品的提前买卖。

期货交易历史很长，最初的期货市场只是一种俱乐部式的交易活动，人们利用远期合同到期前的时间，转让或买卖远期合同，用来取得差价或保证履行自己的合同，避免风险。交易没有固定的场所、统一的商品标准、严密的组织形式和严格的制度，1831年，世界上第一个交易所在比利时的安特卫普诞生，期货交易逐步有了固定的场所，并逐渐建立起一套规章制度，买卖的期货由非标准化的商品合同，变为标准化的商品期票；交易也由实货交易为主变为期货合同为主，交易者的兴趣在于利用期货交易这种方式进行套期保值或投机。目前，世界上有几十个商品期货市场，交易品种达100种以上。期货交易发展的初期，交易对象为谷物、畜类、矿产、金属等实物商品，进入20世纪70年代后，主要资本主义国家的货币及商业标准票据、财政部库券、债券等金融凭证，甚至各种股票指数和美元指数、物价指数等也进入商品交易所，成为期货交易的对象。

租赁贸易 (Leasing Trade) 又称“国际租赁”，通过支付租金在一定时期内取得商品使用权的一种交易。现代经济中的租赁是企业间较长期的动产租赁，是以借物代替借钱的一种筹资方式，其实质是一种信贷。租赁业务的当事人通常有三方：一是物资供应方，即出售物资的厂商；二是出租方，即购买物资出租者，通常是租赁公司或金融组织的附属机构；三是用户，即承租人。租赁业务的基本内容，是租赁公司应承租人的要求和愿望，购买其所需的设备，在一定时期内供其使用。出租人负责将出租品运至承租人指定的地点，并负责安装，交付使用，出租品的租有权属出租人。承租人

在租赁期间对出租品拥有充分的使用权，但对该物品有责进行妥善保管和合理使用，并按期支付租金。租赁期满后，经双方协商同意，可延长租期，或承租人以少量租金继续使用，也可由承租人以很低的名义价格购进所租设备，还可要求出租人更换设备，另订租约。租赁贸易主要有两类：（1）融资租赁。它以取得设备添置、解决资金不足为主要目的。这种租赁，租期较长，一般情况下，在租赁期内租约不可撤销。出租人在首期租赁中就收回全部垫款、费用和利润，出租品的保养和维修由承租人负责。（2）经营租赁。它以取得物资使用权、解决一时所需为主要目的。这种租赁，租期较短，中途可以撤约，出租人一般不可能从首期出租中收回全部垫款和费用，出租品的维修由出租人负责。

协作贸易 (Cooperating Trade) 外国厂商提供部分配件或主要部件，由本国企业用国内生产的其他零配件组装成产品出口贸易方式。协作贸易一般规定由外商负责产品的销售，外商提供的零配件的价款从货款中扣除。产品的商标由双方确定，既可用加工方的商标，也可用外国厂商的商标。

协定贸易 (Agreement Trade) 缔结贸易协定的国家各在协定所确定的宗旨和范围下进行的对外贸易活动。贸易协定是两个国家或几个国家间为了建立、巩固和发展经济贸易关系而签订的一种书面协议。在两个国家间签订的，称为双边贸易协定；在两个以上国家间签订的，称为多边贸易协定。在国际贸易中，通常以双边贸易协定为多。贸易协定所包括的内容繁简不同，一般包括贸易额、货单、作价原则、支付和清算办法、关税优惠、关税减让和协定有效期等；有的

还包括对进出口商品的转口、商品检验、仲裁和设立商务机构等有关规定。没有签订通商航海条约的国家间，在订立贸易协定时，还常常把最惠国待遇条款订入有关贸易协定中。在 20 世纪 30 年代世界经济危机期间，协定贸易曾被资本主义国家作为扩大贸易的一种手段。第二次世界大战后，随着世界政治、经济情况的变化，已成为国际贸易中一种特定的贸易方式，为许多国家所广泛采用。协定贸易有属于由缔约国政府保证实现的，如中国对原苏联、东欧等国的协定贸易；也有对货单和贸易额、缔约国政府并不具有多大拘束力的，如中国对西方一些国家的协定贸易。后者除少数货物由缔约国政府保证供应并经由国营公司联系成交外，大多数货物的交易是根据贸易协定的规定和精神，由各有关进出口公司分别自行洽商成交，政府并不保证实现。有关贸易货款及其从属费用的支付，有的在缔约国国家银行或其他指定银行相互开设清算帐户，采取记帐结算的方式；也有的是用现汇支付，或者部分采取记帐、部分用现汇支付。

易货贸易 (Barter Trade) 进出口双方利用产品直接进行交换的一种贸易方式。德国首创于 20 世纪 30 年代经济危机期间，以克服外汇支付困难而引起的贸易障碍。而在现代贸易中只在特定情况下被采用。易货贸易有：(1) 综合贸易，往往以两国政府间或民间贸易团体签订的贸易和支付协定为前提，买卖各自分别记帐，实行综合平衡；(2) 个别易货，进出口企业或生产厂商之间互换商品，单独平衡。易货贸易虽然是以物换物，但仍然要通过货币计价，求得金额上

的平衡。易货产品的作价一般以国际市场价格为基础，规定一个相对稳定的价格，也可以按交货时的国际市场的时价计算。易货贸易的特点是：进口和出口直接结合，交易双方有进有出，货物品种相当，对等交易，进出口平衡或基本平衡。易货贸易也有它的局限性，如：进口和出口难于找到同一对象，进口和出口的金额难以相当，而且交易过程繁杂，费时费事，在交易对象选择不当的情况下，容易影响出口商品的正常销路和价格等。

对等贸易 (Counter Trade) 又称“对销贸易”、“反向贸易”等，是各种灵活的以物易物贸易方式的总称。对等贸易的主要特点是贸易双方的进口和出口互为条件，即是用出口来抵付或部分抵付进口的贸易方式。是在易货的基础上衍生出来的贸易做法，进出口货款一般不使用硬通货作为支付工具，而是以实物支付来抵销。对等贸易出现在 20 世纪 60 年代末期，在国际贸易中采用较多的具体做法有互购贸易、补偿贸易、现代易货贸易、记帐贸易等。对等贸易方式的优点是在保持进出口收支平衡的条件下，扩大对外贸易。近年来，对等贸易作为一种新型贸易方式，已成为世界性潮流，不仅应用于传统的商品贸易，也用于技术贸易、承包工程、劳务贸易等领域。目前对等贸易额约占世界贸易额的 30%。对等贸易迅速发展的原因一方面是由于发展中国家外汇短缺，而初级产品又跌价，愿意采取这种方式保持一个较为合理的价格，在促进滞销出口的条件下换取发达国家的工业品和技术。另一方面，发达国家由于世界市场贸易战加剧，各国贸易保护主义愈演愈烈，也希望以此方式冲破各种保护主义限制，开

拓市场，促进商品的出口。对等贸易也确实推动了世界贸易的发展。对等贸易方式的缺点是：完成交易的时间一般较长；对等换回的商品有些本国并不需要，转口贸易要占一定比重，各种费用相应增加；能制约它的因素较多，比传统的贸易方式复杂，因而风险也大一些。

清算帐户贸易 (Clearing Account Trade) 又称“记帐贸易”，国际贸易中贸易双方通过银行记账进行清算的一种交易方式。通常根据两国政府间签订的双边贸易协定和支付协定，商定各年度贸易额、主要进出口商品的品种和数量、执行期限及记帐程序，并各自在对方国家开立银行帐户，集中结算货款支付。双方交易商品到货后，只在各自的银行账户上记入贷出或借入即可，年终进行结算，差额部分用商定的货币偿还或转入下一年度。双方需规定一个限额限度，当一方结欠超过限额时，另一方可停止供货，或催促对方加速供货。清算帐户贸易的优点是：双方无需使用可兑换的国际货币，只需商定一种共同计价的货币及规定该货币对某一国际货币的折算率。它有助于克服现汇不足困能，实现扩大贸易的目的。清算帐户贸易的缺点是：不能随意动用出口收入，进口商品的选择性小，交易双方一般不愿将国际市场上畅销的产品以清算帐户贸易方式出口。

出料加工贸易 (Processing Abroad With Materials Supplied by Chinese Customers Trade) 将国内生产的原材料或半成品输出国外，在国外加工后输入其成品或半成品的一种贸易方式。

补偿贸易 (Compensation Trade) 用商品支付进口货

款的一种贸易方式，也称现代易货贸易。补偿贸易方式是：一方从国外进口生产性物资，用进口的物资所生产的产品进行偿还；或者用双方商定的其他商品偿还；也可以先由银行贷款垫付，然后由进口商用出口商品货物偿还。出口生产性物资的一方承担义务购买对方的有关出口商品。补偿贸易的一方先进口，后偿还，既是产品交换，又是一种信贷关系。偿还的金额相当于进口物资的贷款加偿还期的利息和费用。双方有买有卖，进口出口相连，有金融机构直接或间接参与。补偿贸易的基本形式有：（1）返销补偿，也称直接补偿，用于偿还的产品是进口物资直接生产出来的产品；（2）换购补偿，也称间接补偿，由于进口物资所生产的不是有形产品，因而用于偿还的产品是双方商定的其他产品，即间接产品。此外，还有用部分直接产品和部分间接产品偿还，称为综合补偿。补偿贸易对出口生产性物资的一方来说，可以增加贸易机会，扩大产品出口，还可以取得稳定的供货来源，有利于企业利润的增加。对进口生产性物资的一方，可以克服暂时外汇不足，利用外商的销售渠道，有利于开拓自己的产品市场，增加出口；有利于引进适用的技术和设备；有利于对外的生产合作。这一贸易方式的主要缺点是风险较大，手续比较繁杂。

转手贸易 (Transfer Trade) 这是原苏联、东欧国家利用对其他国家的清算协定的盈余来支付从西方进口的一种办法。清算协定的盈余一般不能换为硬币，但顺差国家可把清算帐户上的盈余转让给第三者使用。原苏联则经常将对其他国家清算协定中的盈余转让给西方出口人，后者又把这笔款项转让给一个专作转手生意的专业公司，由它向清算协定

中的逆差国买货。这一专业公司通过一系列辗转的买卖或易货，最后把手中的货物卖给能支付硬币的买方。该公司从所得的硬币货款中扣去所需要费用及应得的手续费，把余款付给西方出口商，交易即结束。

回购贸易 (Buy Back Deal) 是补偿贸易基本形式之一。指买方以贷款形式从国外购进成套设备、生产技术和专利等进行建厂，待投产后，买方以该项目的产品全部或部分偿还，如以石油偿还进口钻探设备等。

出口 (Export) 又称“输出”本国向其他国家或地区输出商品、劳务的贸易活动。根据统计方法的不同，有专门出口（参见专门贸易）和总出口（参见总贸易）之分，通过本国商品存量减少，外汇收入增加，实现由商品向外汇的转形。出口是对外经济交往的基础和最主要的内容之一，是国民经济的重要组成部分，它在提高生产力、扩大生产规范和带动经济发展等方面，起着十分重要的作用。

再出口 (Re-export) 又称“复出口”，外国商品进口以后，未经加工又输往国外的贸易活动。再出口通常包括：输入本国自由贸易区或保税关栈的外国货物再行输出，“本国化”产品的出口。凡外国进口商品经过加工再输往国外，或用外国原料制成另一种产品再输往国外都不属于再出口。

净出口 (Net Export) 在一定时期内，若同一种商品的出口数量大于进口数量，其差额叫净出口。净出口反映出一国生产的某种商品，除本国消费外，尚有剩余用来出口，即处于出口国的地位。此时，该国具有一定的贸易优势，可以掌握更多的外汇。

本国出口 (National Export) 由国内生产或在海关保税工厂内生产的产品的出口。使用总贸易体系的国家, 本国出口(含从海关保税工厂加工改制出口)与再出口的总和是总出口。进口货物在海关保税工厂经过加工发生“质变”者, 即被认为是本国产品。对进口的外国商品来说, 构成本国出口与再出口的区别就在于是否经过本国的加工改制。

本国化出口 (Nationalized Export) 经过报关纳税的进口商品, 通过分类、整理、混合、拼配、包装等程序, 但形式与实质均未发生变异, 转而出口, 就叫做本国化产品出口。再出口货物可区分为本国化商品再出口与从海关保税仓库和自由区再出口两部分。在总贸易体系中, 本国化出口与从海关保税仓库和自由区的再出口之和组成再出口。在专门贸易体系中, 只有本国化出口列入再出口。

暂时出口 (Temporary Export) 一国输出的没有销售意图的货物(包括旅客的财物、出国的展览品、文艺团体携带的服装道具和贸易中应当收回的包括容器等), 预期在规定期限内将再输入。它纯粹属于货物的暂时流动, 并非对外贸易的对象。因此暂时出口不计入总贸易内。

进口 (Import) 又称“输入”本国从其他国家或地区输入商品、劳务的贸易活动。根据统计方法的不同, 有专门进口(参见专门贸易)和总进口(参见总贸易)之分。通过本国商品存量增加, 外汇收入减少, 实现由外汇向商品的转形。进口是国际贸易的且成部分, 它不仅有利于丰富消费生活、获得生产资料, 而且有利于促进经济的发展。

保留进口 (Retained Import) 使用总贸易体系记录

和编制进出口统计的国家中总进口与再出口的差额。它只能对供国内使用或消费的商品提供一个近似的概念。个别商品由于在进口与再出口之间有时会相隔较长的时间，本时期进口的商品，有的却要到下一时期才重新输出而出现负数。即使商品的进口和再出口是在同一个时期，由于商品在国内要经过储存、保险、运输等，它在再出口时的价值可能比它进口时价值要高。因此，保留进口的价值也将低于专门进口的价值。

再进口 (Re-import) 又称“复进口”，本国商品出口后，在国外未经加工，也未售出，又重新输入国内的贸易活动。再进口往往是由于商品在国外难以销售、损坏变质等原因造成。而不符合贸易合同规定的商品退回本国，或运往国外的展览品运回本国，则不属于再进口。

净进口 (Net Import) 在一定时期内，若同一种商品的进口数量大于出口数量，其差额叫净进口。净进口反映出某些商品仅靠本国生产不能满足国内消费，还须从国外进口，即处于进口国的地位。此时，该国在贸易上处于某种劣势，需要支付外汇结余来填补净进口的支出，或者通过举借外债来弥补。

暂时进口 (Temporary Import) 一国输入的没有销售意图的货物（包括旅客的财物，出国的展览品、文艺团体携带的服装道具和贸易中应当收回的包装容器等），预期在规定期限内将再输出。它和暂时出口相同，不属于对外贸易对象，因而也不计入总贸易内。

暂时贸易 (Temporary Trade) 一国输出（入）的货

物，预期在规定期限内将再输入（出）的贸易方式。暂时贸易包括：出入境的旅客的动产；为配种和繁殖用而暂时输出（入）的牲畜；供展览而暂时输出（入）的物品；可回收的样品和容器；为暂时储存而输出（入）的物品；专在两国之间往返载运货物、旅客的机动车辆。暂时贸易不计入在总贸易内，它与再出口、再进口也不同，因为它是临时输出（入），并不投入商品流通。

展览（Sales on Exhibit）国际贸易中一种商品展览与销售相结合的贸易方式。利用展览会和博览会出售商品是国际上普遍采用的一种做法。其作用是：（1）有利于建立和发展客户关系，扩大商品销售范围；（2）有利于宣传出口商品，扩大影响，促成交易；（3）有利于进行市场的调查研究，收集消费者的爱好、消费趋势以及对商品的反映和意见；（4）通过对客户和消费者的广泛接触，可以了解到有关市场的需求量、进口情景、所在国贸易政策和交易习惯等信息。

拍卖（Auction）在规定的时间与场所，按照一定的章程规则把现货逐批或逐件通过由买者公开竞购的方法，卖给出价最高的买主的一种交易方式。拍卖是一种现货交易。传统的拍卖商品大多是品质不易标准化、易腐败变质、产地分散、主产者从多的商品，如原毛、毛皮、茶叶、烟草、香料、水果、蔬菜、马匹、古董等。拍卖的方式主要有4种：（1）买方叫价拍卖。由拍卖人公布叫价起点。买主按规定加码额度竞相叫价，直至无人加价时即拍板成交，把商品卖给出价最高的买主。（2）卖方叫价拍卖。由拍卖人逐渐加价，买主不叫价，而以约定的手势表示接受，将商品卖给最后唯一做手

势的买主。(3) 减价拍卖。由拍卖人叫出最高价格，在无买主的情况下，拍卖人逐步降低叫价，直至有人表示购买时击槌成交。(4) 投标式拍卖。由拍卖人公布某商品的估价，买主用密封信件把自己出的价格寄给拍卖人，拍卖人比较各买主的出价后，将商品卖给出价最高的买主。拍卖成交后，买主付款提货，卖主付给拍卖行手续费。国际上拍卖的商品都已形成各自的拍卖中心。如羊羔皮的拍卖中心是伦敦，圣彼得堡，茶叶的拍买中心是加尔各答，烟草的拍卖中心是纽约、阿姆斯特丹、不来梅、卢萨卡，蔬菜和水果的拍卖中心是安特卫普、阿姆斯特丹，马匹的拍卖中心是多维尔、伦敦、莫斯科。

加工贸易 (Processing Trade) 利用国外原料资源，经过在国内加工生产成制成品以后再出口的贸易方式。加工贸易主要有进料加工、来料加工、来件装配等形式。(1) 进料加工。又称：“以进养出”。出口原材料经加工制造成制成品后再出口。(2) 来料加工。国外厂商提供原料和辅料，由国内厂商按双方商定的规格、质量、款式等标准，加工生产成制成品，运交外商销售，收取加工费。(3) 来件装配。国外厂商提供有关元件、零件及装配设备、仪器和技术，由国内厂商按对方图纸和要求的规格、质量等标准，装配成整机，交运外商销售，收取加工费。加工贸易对于缺乏资源的工业发达国家有决定性意义。二次大战后发展中国家都积极利用这种方式，充分利用国内劳动力资源，挖掘生产设备潜力，增加外汇加入，以加速本国经济的发展。

投标 (Tender) 投标人根据招标人的招标条件和所

列商品，在规定期限内向招标人递价。争取中标达成交易的一种贸易方式。投标只是按招标人提出的条件，由投标人一次递价成交，无需经过双方反复磋商。投标人必须在承认招标的全部条件的前提下才能参加投标。投标人递价的程序和方法一般是在规定的期限内，由各国参加的投标人以密函提出自己的价格和其他优惠条件，并按照招标人的规定支付一定数额的保证金。招标人根据各国投标人所报价格及其他条件，选其认为最为有利的作为中标人，签订成交合同。投标时标单的填写，具有实盘的性质，因此不能随意撤销。当投标人的递价被接受后，会收到招标人发给有关采用其递价的通知，而对其他未被接受的递价投标人，只在其查询时才通知他的递价结果。通过投标方式成交的商品，如不能按时履约，投标人将承担由此而引起的损失。

寄售 (Consignment) 出口商把货物运交国外事先约定的代销人，由其按照寄售协议所规定的条件和办法代为出售，货款则由代销人在货物售出后，扣除佣金和其他费用，汇付出口商。寄售的特点是先运出后成交，出口商与国外代销人是委托关系，货物售出前的所有权仍为出口商所有，仍需承担货物的风险和费用，但此种方式出售货物，可使买主看货成交，成交后又能立即交货，对买主省时、无风险和不用资金，因而有吸引力，易于成交；还可采用卖路货的办法，即先将货运出，出售在途货物，如出售不成，还可将货物运抵目的地出售。采用寄售方式应签订代销协议，规定货物的所有权代销人的责任，货款清算、费用负担以及佣金和货款的支付等。其售价的规定可按下述办法：(1) 出口商规定最

低销售限价，由代销人根据市场行情灵活掌握；（2）出口商授权代销人随行就市销售；（3）由出口商确定价格，代销人将买主递价报告出口商确认后成交；（4）规定基本价格作为双方结算依据，代销人有权决定在当地市场的出售价格，其差额作为代销人的收入。采用寄售办法有周转期长，收汇不安全，以及在货物成交前的所有权仍属寄售人、代售人不承担在寄售过程中可能发生的风险和一切费用等特点。但应根据需要，结合商品的特点，如处理得当，仍可以采用此种方法，特别是对库存积压商品，更应多做。

经销 (Distribution) 又称“定销”，出口厂商与国外经销商或商品经营者之间建立的由前者负责供货、后者负责推销的固定供销关系。即由出品厂商与国外经销商订协议，规定经销商在一定时期内购买出品厂商一定数量的某种商品，出品厂商则在价格和支付条件上给经销商一定的优惠。在经销关系中，供销双方各有权利和义务。通常供方为出口商或生产厂家，销方为国外批发、小批发或零售商业的经营者。供方负责把议定的商品按量、按时供应经销商，或优先供应给经销商，然后再供应给他人，或只供应给经销商而不供应给他人。经销商一般不能再从市场购进同一品种的商品进行转卖。供方一般在价格上给予销方以一定的优待。经销商一般要以现款进货，有的供方在资金上也给予适当的通融。经销商可以从经销商品的购销差价中获得商业利润。经销商没有独家专营的权利。出口厂商在一定时期一定地区内可与几个经销商签订协议，建立经销关系。在经营期间，出口厂商可以对经销商进行经营能力、商业作风、资信等方面的考察，作

为选择包销商的过渡方式。

包销 (Exclusive Sales) 又称“独家经销”，出口厂商通过签订包销协议，给国外包销商在一定地区、一定时期内和不低于规定数量的条件下经营某种或某类商品的专营权利，即由国外包销商承购后自行销售的方式。出口厂商与包销商之间是一种买卖关系。包销当事人通过签订包销协议，确定双方的权利和义务，双方具有专卖和专卖的协议约束，即出口厂商必须依据包销协议的规定供货；而国外包销商也要依据包销协议的规定购货，享有包销商品的专营权，自负盈亏。在协议有效期内，出口厂商只能向包销商报盘成交，不得再向该地区或其他商户推销该商品；而国外包销商也不得经营其他来源的同类商品。包销商品的价格可以一次或分批议定，货物细目可以一次或分批议定，货物也可以一次或分批装运。包销是常被采用的贸易方式，因为它可调动包销商的积极性，避免在同一市场上多家经营该商品而引起的竞争，有利于扩大出品。但也正因为独家经营，包销商有可能垄断市场，压低出口价格，若包销商包而不销可经营不力，反而影响商品出口。因此，选择好合适的包销商并确定恰当的包销额是包销方式能否成功的关键。

赊销 (Sale by Account) 一种延期付款的销售方法，即在国际贸易中出口方对进口方先交付商品，经过一定时期再收取货款。赊销使商品的让渡和商品价值的实现在时间上分离开来，使货币由流通手段转变为支付手段，它实质上是提供信用的一种形式，赊销商品使出口方成为债权人，进口方成为债务人，这种债务关系是在商品买卖过程中产生的。除

销产生于古代，是商品流通发展的产物。在资本主义社会中，赊销更为普遍，一种是消费信用，另一种是企业间的商业信用。前者主要是在资本主义经济出现生产过剩、消费者购买力低、销售困难的情况下，资本家用来招揽顾客、扩大推销的手段，通常采用分期付款形式；后者除了新商品试销外，也大多是因资本主义市场经常不景气、商品滞销、竞争激烈所致。在社会主义条件下，适当利用赊销方法可以扩大商品销路，活跃市场。

中国出口商品交易会 (Chinese export Commodities Fair) 中国出口商是交易会举办地点在广州，故简称“广交会”，它是我国各进出口公司联合举办的、具有一定声望的交易会，始办于 1957 年春，以后每年春秋各举行一次。随着我国经济的迅猛发展和国际威望的日益提高，广交的展出规模、成交额与来宾人数都在不断的扩大和增多，中国出口商品交易会已成为我国同世界各国及地区经济贸易界人士友好往来的纽带和开展贸易的重要场所之一。参加交易会的客户，统一由中国出口商交易会的名义，在会前发出请帖。被邀请参加大会的来宾有世界各地的贸易界人士，还有一些外国政府代表团，友好团体等前来洽谈业务或参观访问。我国进出口专业公司按商品类别，分别组成粮油食品、土畜产品、轻工业品、纺织品、化工、机械、五金、矿产等几个交易团负责对外洽谈贸易。大会设有出口商品陈列馆，只展出我国的出口商品，到会客户看样成交，当面洽谈，有利于促成交易。会上既做出口业务，也做进口业务，只由我国与来会客户进行交易，而不是与会客户相互进行交易。

商品交易所 (Commodity Exchange) 世界市场上进行某些大宗商品买卖的一种特殊交易场所，是一种有组织的商品市场。商品交易所与普通市场不同，其经营活动是根据交易法和交易所规定的条例进行。商品交易所中交易的主要是初级产品的期货交易，一般有以下特点：(1) 可以分级分类，有公认的品质标准，根据规定的商品品级标准或样品即可进行交易；(2) 交易的商品不易腐坏，可耐久保存，经长期储存和长途运输不易变质；(3) 必须在规定的时间与地点进行；(4) 必须通过交易所内直接进行交易。多数交易所实行会员制，只有会员才有在交易所进行交易和签订合同的权利。非会员企业要通过会员作为代理才能进行交易。交易所内的交易按交易所章程，以喊价方式公开成交，成交后，无需交割实物，卖方只是把代表商品所有权的证件转让给买方。世界最早的交易所于 1531 年在比利时的安特卫普建立。一般商品交易所主要设在发达国家的城市。城市上最大的交易所设在纽约和伦敦。

国际博览会 (World Fair) 又称“国际集市”，定期在某一固定城市举办商品展览和交易的集会。它是一种由古老的传统的地区性集市贸易形式发展起来的国际贸易方式，现在已成为世界市场中一条重要的贸易渠道。主办国将自产商品带到博览会展出，同时也邀请其他国家参加或展出，一方面有产品介绍和广告宣传的性质，能展示参加国的技术革新成就、新设备与新产品、促进世界各国经济交流；另一方面又是商品交易场所、与会进出口商可以在了解商品和市场的基础上签订贸易合同，进行现场交易，并为以后扩大贸易

建立更广泛的商业联系。国际博览会有综合性和专业性两种。前者规模较大、会期较长、参展商品繁多，各种商品均可展出与交易；后者只限某类专业性产品的展出与交易。1925年国际博览会的国际组织——国际博览会联盟成立，总部设在巴黎。世界著名的国际博览会主要有德国的莱比锡、慕尼黑、法兰克福、汉诺威，意大利的米兰、热那亚，法国的巴黎、里昂，比利时的布鲁塞尔，加拿大的蒙特利尔，叙利亚的大马士革，芬兰的赫尔辛基，波兰的波兹南，荷兰的乌得勒支，奥地利的维也纳，澳大利亚的悉尼，阿尔及利亚的阿尔及尔，瑞士的日内瓦、巴塞尔，美国的纽约、芝加哥、旧金山，西班牙的马德里，智利的圣地亚哥等。

贸易自由化 (Liberalization of Trade) 以亚当·斯密、大卫·李嘉图为代表的资本主义早期的经济学家提倡在国家之间实行自由的、没有政府干预的贸易，才能达到资源的最优配置。贸易自由化成为一大批经济学家所推崇的向理想贸易方式过渡的过程，是实行贸易保护主义的对称。18世纪后半期，英国首先实行了自由贸易，在加速消灭封建经济、促进资本主义发展过程中起到积极的作用，随着资本主义的发展，垄断经济、寡头经济不断涌现，并逐步影响和取代了自由竞争，为保护本国利益，争夺国外市场，资本主义国家又纷纷实行了贸易保护主义政策。第二次世界大战初期，世界政治和经济格局发生重大变化，美国取代了英国，成为世界上超级经济大国。由于美国的殖民地很少，为争夺世界市场，在强有力的经济后盾支持下，美国政府鼓吹在全球实行“贸易自由化”。60年代以来，日本，包括原联邦德国在内的

欧共体、亚洲拉美的一些新兴工业化国家地区经济的崛起,严重威胁了美国在世界上的经济地位。美国由于自由竞争能力相对下降,不断筑起贸易壁垒以保护本国部分产业,另一方面,在政治、军事、经济等方面,美国又要求其他国家和地区开放市场,这种做法必将导致一系列连锁反应。战后,关税和贸易总协定的谈判越来越困难,各种区域和次区域经济集团的建立,很好的说明了在全球实行“贸易自由化”将需要一段相当长的历史时期。

自由贸易政策 (Free Trade Policy) 国家对进出口贸易不加限制和干涉,允许商品自由地进口和出口并减免关税,在国际市场上自由竞争的贸易政策。自由贸易政策最早产生于自由竞争时期的英国。18世纪后半期,英国完成产业革命,成为世界工厂,既要向国外大量销售工业品,同时又要由国外进口廉价材料和粮食,因此保护贸易政策成了经济发展和对外扩张的障碍。19世纪初,英国工业资产阶级提出“自由贸易”口号,同主张重商主义保护贸易政策的贵族、大商人展开半争,先后废止了一些商品限制进口或出口的禁令,取消或降低了一些商品的进口税,逐步实行了自由贸易政策。当时美、德等后起工业化国家,为抵制英国的竞争,采取保护贸易政策。19世纪末,美、德等国家建立了大机器工业,工业生产赶上或超过英国,有了较强的国际竞争能力,转而采取自由贸易政策。可见自由贸易政策的实质是为处于竞争优势地位的工业资产阶级对外经济扩张服务。二战后一部分发展中国家根据本国经济政策情况,实行具有自由贸易性质的初级产品出口鼓励和出口替代政策。

保护贸易政策 (Protective Trade Policy) 用国家权力来保护本国市场免受外国商品侵入，采取关税和非关税措施限制进口，防止外国商品竞争的贸易政策。保护贸易政策的主要内容是：在进口方面，国家用各种限制进口的措施，如进口税、进口配额和外汇管制等；在出口方面，对本国出口商给予现金补贴和各种财政上的优惠等。简言之，便是“奖出限入”的政策。最早的保护贸易政策是 15—17 世纪的重商主义，主张阻止外国商品进口，扩大外贸顺差，保证资金流入国内，以增加国内财富的积累。19 世纪初，美国和西欧国家等后起工业化国家为保护国内幼稚的工业，抵制英国的竞争，都实行过保护贸易政策。

超保护贸易政策 (Super-protective Trade Policy) 发达资本主义国家为维护国内市场的垄断价格和争夺国外市场而采取的一种侵略性的对外贸易政策。资本主义发展到垄断阶段，垄断代替了自由竞争。经济关系的变化，对外贸易政策也相应地发生变化。新贸易保护主义政策对进出口贸易实行更严厉的许可证制度及外汇管理，以规定进口限额、征收高额进口关税等种种措施限制或禁止进口；以给予补贴、优待或关税减免等方式鼓励出口，在国内保护垄断高价，在国外进行低价倾销。超保护贸易政策的基本特点是保护垄断。旧的贸易保护主义是保护国内不发达的工业，是防御性地限制进口，为了促进本国资本主义发展。而超保护贸易政策是为保护国内高度发达或日渐衰落的垄断工业，在垄断国内市场的基础上对国外市场进行进攻性的扩张，是为加强其在国外的垄断地位。

管理贸易 (Control Trade) 国家对本国对外贸易实行干预性管理。当今国际市场竞争非常激烈,许多西方工业发达国家都将管理贸易作为调整国内经济、保护本国市场、应付竞争与挑战的一处手段。管理贸易的主要特点是:国家对对外贸易进行直接干预,如制定限制进口规定,强迫其他国家开放国内市场等。据国际上的有关机构估计,目前世界贸易量的 50% 左右要受到政府不同程度的干预。管理贸易正在迅速变成一种全球性的贸易规则。

新贸易保护主义 (New Trade Protectionism) 70 年代中期以后,在国际贸易中贸易自由化向非贸易自由化发展,非贸易自由化倾向日趋加强,出现了新贸易保护主义,其主要特点如下:(1) 被保护商品不断增加。被保护的商品从传统产品、农产品转向高级工业品和劳务部门。1977 年,欧洲经济共同体对钢铁进口实行限制。1978 年,美国对进口钢铁采取“起动价格”,1977 后至 1979 年,美国、法国、意大利和英国限制彩电进口。进入 80 年代以来,美国对日本汽车实行进口限制,迫使日本实行汽车的“自愿出口限制”。加拿大、原联邦德国也相继采取限制汽车进口的措施,1982 年,美国与欧洲经济共同体签订钢铁的“自愿”出口限额协议。1986 年 8 月国际多种纤维协定,对纺织品进口限制进一步升级,把限制的种类从棉类、合成纤维扩大到棉麻、棉丝混纺织品,高级技术产品如数控工作母机和半导体等也被纳入保护范围。此外,加强了劳务上的保护主义,如签证申请、投资条例、限制收入汇回等等。(2) 贸易保护措施多样化。主要表现在:① 按照有效保护税率设备阶梯关税;② 加强了征收“反补贴

税”和“反倾销税”的活动；③非关税壁垒不断增高；④强调管理贸易，违背关贸总协定的基本原则。（3）从贸易保护制度转向更系统化的管理贸易制度。一方面发达国家实行的贸易保护主义措施，随着政策管理贸易而不断充实和调整，成为对外贸易体制中的重要组成部分；另一方面把外贸政策法律化，给贸易保护主义披上法律的外衣。西方国家管理外贸的法律已由单行的法律，发展成为以外贸法为中心的、与其他方面的国内法相配合的一个整体。（4）各国“将出限入”措施的重点从限制进口转向出口。各国加强了从财政、组织和精神上促进出口的措施。

以邻为壑的政策 (Policy of Using One's Neighbour's Field as a Drain) 在资本主义经济危机和金融危机严重的情况下，发达资本主义国家经济采取各种鼓励出口和限制进口的政策。这种政策旨在达到减轻本国的经济困难、输出失业和转嫁危机的目的，这是一种损人利己的贸易政策，以邻为壑的政策，包括货币贬值、复汇率制、倾销、出口津贴、提高进口关税及其他各种限制进口等措施。这种策略认为这样可以导致对本国产品需求的增加，从而增加本国的收入和就业，实际上，这种策略往往导致对方“以牙还牙”的报复性措施，使世界贸易萎缩，贸易总额减少，以致所有国家均受其害。

出口替代政策 (Export Substitute Policy) 又称“出口导向政策”，与其相对的是“进口替代政策”。国家利用各种经济和非经济手段，保护和优先发展出口商品生产，用以带动其他经济部门发展的政策。出口替代的目的是：一方面

发展工业制成品的出口；另一方面发展与出口部门相关联的产业，力图建立一个完整的经济体系。有效地实施出口替代政策必须具备以下两个方面的条件：（1）国内经济结构和生产活动已经或接受达到多样化，国内的生产技术达到了一定水平，同时政府已经制定较完善的促进出口的措施；（2）国际市场对本国产品有一定的需求，本国产品在国际市场上具有一定的竞争能力，本国在政治、经济等方面为国际大家庭所容纳、接受。出口替代的好处在于有利于发挥本国资源优势，增加外汇收益，加快引进消化和吸收外资，提高本国产品的竞争能力和技术水平，促进整体经济的发展。出口替代的另一方面影响是加深了本国经济对国际市场的依赖，易于受西方和世界经济危机的影响。第二次世界大战后，世界上许多国家采用了这一政策，既有成功的经验，又有失败的教训。但总的来说，实施“出口替代”政策应从本国实际出发，不能千篇一律。我国是世界上最大的发展中国家，国际市场再大也不能从根本上解决我们的问题，所以必须走出口替代与进口替代相结合的路子，旨在提高自身技术水平、生产能力、消费水平，建立社会主义市场经济的、全面的外向型经济体系。

进口替代政策 (Import Substitute Policy) 出口替代政策的对称。国家优先发展本国制成品的生产，逐步用国内产品取代原来需要进口的产品，旨在提高本国工业化水平的政策。有效地实施进口替代政策必须具备以下几个方面的条件：（1）要有初具规模的工业基础；（2）要有为本国工业发展提供较充足消费能力的国内市场；（3）拥有较丰富的自然

资源；（4）实行相应的贸易保护主义。进口替代政策的优点在于有利于发展中国家改变单一经济结构，发展民族工业，加速工业化步伐，摆脱对外国的经济依赖。但进口替代政策的过度实施也会导致经济封闭，阻碍工业化、现代化的实现。实行进口替代一方面发展劳动密集型产业以替代主要生活资料的进口，另一方面发展资本、技术密集型产业以替代生产资料的进口。实施进口替代的国家主要是发展中国家。

对外贸易管制 (Foreign Trade Control) 国家通过政策法规对对外贸易实施管理、监督和控制的制度。世界各国对对外贸易在不同程度上采取各种形式加以管制。各国社会经济制度和政策不同，对外贸易管制的性质也不相同。对外贸易管制的政策措施可分为关税壁垒和非关税壁垒两大类，主要实施：进出口许可证制度、进出口配额制度、外汇管理、海关监督和查私、关税制度、政府采购法令、商品品质检验等。这些外贸政策措施是各国经济政策和对外政策的重要组成部分。

进出口的国家垄断 (State Monopoly of Import and Export) 由国家政府机关直接经营部分或全部商品的进、出口，或者把商品的进口或出口的垄断权委托给某些垄断组织。主要资本主义国家的进口和出口的国定垄断主要集中在三类商品上面：第一类是烟和酒。这些国家的政府机构从烟和酒的进出口垄断中，可以取得巨大的财政收入；第二类是农产品。这些国家把对农产品的对外垄断销售作为国内农业政策措施的一部分。如美国的农产品信贷公司，就是资本主义世界最大的农产品贸易垄断企业。它高价收购国内的剩余农产

品，然后以低价向国外倾销，或按照所谓“外援”计划向缺粮国家，主要是发展中国家大量出口；第三类是武器。资本主义国家的武器多数是由国家垄断。

对外贸易国营制 (State Operation of Foreign Trade) 一国的对外贸易全部或部分由国家指定机构和组织统一经营的制度。即所有进出口业务均由国营企业专营，不准任何个人经营。第二次世界大战后，一些发展中国家为摆脱帝国主义在贸易上的控制，打破外商在对外贸易上的垄断，实行对外贸易“民族化”，成立了国营对外贸易机构，直接控制进出口业务和主要进出口商品的品种和数量。

贸易壁垒 (Trade Barrier) 一个国家为了限制和制止外国商品进口所采取的各种措施。贸易壁垒可分为关税壁垒和非关税壁垒两大类，前者是对进口商品征收高关税，后者是包括除关税以外的一切限制和阻止商品进口的措施。

关税壁垒 (Tariff Barrier) 通常是指高额进口税而言。发达资本主义国家为垄断本国商品在国内市场上的竞争优势，对外国商品的进口征收高额进口税和进口附加税，以提高其销售成本的削弱其竞争能力，从而达到阻止、限制外国商品进口，保护本国市场和本国生产的目的。关税壁垒在发展中国家经常被用来反对外国资本势力，对抗商品倾销，以保护本国幼稚工商业和发展中的农业。关税壁垒在发达国家则被用来垄断国内市场、保护垄断价格、攫取高额利润，并用以补贴出口、对外进行倾销、独占国外市场。关税壁垒已成为世界各国在对外贸易方面进行竞争的主要手段。

非关税壁垒 (Non-Tariff Barrier) “关税壁垒”的

对称，除关税以外的一切法律上和行政上的直接和间接限制商品进口的各种措施。其中最主要的措施有：进口配额制、海关估价制、进口许可证制、进口押金制、“自动”出口配额制、外汇管制、购买本国货法律、对进口货征收国内税以及复杂的海关手续、各种苛刻的卫生、安全、质量标准和包装装潢条例等。非关税壁垒是在国际竞争尖锐化过程中发展起来的。由于经济危机频繁发生及深刻化，特别是《关税与贸易总协定》的订立，各主要资本主义国家的关税大幅度下降。因此，各国采取了名目繁多的关税以外的限制进口措施，同时以此作为与其他国家进行贸易谈判，迫使对方让步的手段。发展中国家为发展民族经济，反对发达国家的剥削，也采取了许多非关税的防御性措施。

贸易的技术性壁垒 (Technical Barriers to Trade) 一国对进口商品设置复杂的技术标准、卫生检疫规定、商品包装和标签规定等技术性贸易保护措施。即指国际贸易中对产品粘贴合格标志的认证活动，分强制性认证和非强制性认证两类。实行强制性认证的有涉及安全、卫生、环境保护、电磁兼容等项目的产品，如：消防设备、化工产品、压力容器、电器产品、日用消费品等，未经认证的产品不得进口和销售。非强制性认证的产品在法律上并不限制其销售，但由于广大消费者对于未认证产品的不信任，这类产品的售价要比同类认证产品低得多。“关税与贸易总协定”专门设立了技术壁垒委员会，要求各国不应利用认证的形式给进出口贸易设备技术壁垒，但随着国际市场竞争的激烈和贸易保护主义的盛行，各国对进口产品的认证要求有增无减，这是一种不容忽视的

非关税壁垒。

间接保护 (Indirect Protection) 国家通过非直接限制进口的方式对外国商品的输入设置障碍,使国内市场和本国生产者免遭外国进口商品的冲击和竞争,获得稳定和发展的保障,如:对本国制造商免征消费税;对外国进口商品规定复杂的纳税手续和海关手续;规定某些产品必须使用一定比例的国产原料;进口商品必须有产地证明、领事签订;对建筑某些工程项目规定使用本国设备;规定严格的动植物检验以及卫生安全条例等。这些措施并非对商品进口规定直接限制,也非直接在外国进口商品和本国产品间实行差别待遇,而是常被赋予维护消费者利益、保护生态环境等各种理由,但同样具有限制进口的保护作用。因而在当今世界贸易中,间接保护作为受到制约的直接保护的替代手段,已被各国普遍采用。

经济制裁 (Economic Sanction) 一国或数国对不遵守国际准则、有践踏其他国家权利等行为的国家所采取的强制性、但非暴力的惩罚性措施。制裁手段一般可分为三类:(1)对被制裁国的国外资产实施管制的措施,包括扣压和冻结其国有资产、私有财产以及没收国有或私有财产等。(2)对被制裁国采取停止提供贷款,限制或停止外汇兑换,对其在国际金融市场的业务活动加以排斥,干扰其国内金融市场的运行等一系列财政金融方面的制裁措施。(3)对被制裁国采取以停止经济援助及经济合作,中止经济、贸易条约和协定,停止提供最惠国待遇,部分或全部停止进出口贸易,以及封锁贸易港口等贸易方面的制裁措施。

封锁与禁运 (Blockade and Embargo) 国际关系中的一种制裁措施。封锁原义是用武力切断海上交通和供应、阻止船只到达敌对国港口；禁运原义是某个国家强制扣留本国港口的商船、货物甚至船员，阻止其开往敌对国领土。封锁与禁运作为一个概念，指在国际关系中的一种广泛的经济制裁措施，即由一国单独或者几国联合断绝同另一国或几国的贸易关系，禁止全部或部分商品及其他重要物资的进出口、禁止船只和旅游往来，冻结资金、信贷和其他财产。

外汇管制 (Exchange Control) 一国政府通过法令对国际结算和外汇买卖实行限制来平衡国际收支和维持本国货币的汇价的一种制度。在外汇管制之外，出口商必须把出口所得到的外汇收入按官定汇率卖给外汇管制机构，进口商则必须按官定汇率申请购买外汇。本国货币的携出入国境也受到严格的限制等。这样，国家的有关政策机构就可以通过确定官定汇价、几种外汇收入和控制外汇供应数量的办法来达到限制进口商品品种、数量和控制进口国别。由于各国情况不同，其外汇管制措施各有特点，而且经常改变。外汇管制一般可分以下几种：(1) 数量性管制，即国家外汇管理机构对外汇买卖的数量直接进行限制和分配。一些国家规定进口厂商必须获得进口许可证后，方可得到所需外汇，目的在于集中外汇收入，控制外汇支出，实行外汇分配。(2) 成本性管制，即国家外汇管理机构对外汇买卖成本差异来间接影响不同商品的进出口。(3) 混合性管制，即国家外汇管理机构同时采用数量性和成本性的外汇管制，以影响控制商品的进出口。1931年资本主义世界金融危机爆发后，许多资本主义

国家实行了外汇管制，进入 50 年代后半期以后，发达资本主义国家的国际收支平衡有所改善，因而逐步放宽外汇管制，实行了货币自由兑换。近年来，由于货币金融危机不断加深，一些国家的进口外汇管制又逐渐加强起来。

外汇管理 (Exchange Control) 在自由外汇制度下，政府的中央银行或其他金融当局为使国家集中掌握外汇资金，通过在外汇市场上进行买卖来调节供求、缓和汇率的波动，以保证对外贸易的发展和国际收支的平衡而实行的外汇专营制。而外汇管制是指政府禁止自由买卖外汇并管制外汇交易的制度。

公开一般许可证 (Open General Licence) 又称“公开进口许可证”或“自动进口许可证”。按照准许进口商品的不同，公开一般许可包括一些需求广泛、不需要严格限制和不限定货物来源的商品，对于不是外汇极端缺乏的国家，往往不要求事先申请和发证，只是在进口报关时填明属于公开一般许可范围即可进口。因此，属于这类许可证的商品实际上是“自由进口”的商品。

特种进口许可证 (Special Import Licence) 又称“非自动进口许可证”。按照准许进口商品的不同，特种进口许可包括一般的进口数量及购买来源应受限制的商品，控制较严，进口商提出的申请须经有关当局逐笔审查批准后，才发给许可证。这种进口许可多数都指定进口国或地区。

有秩序销售协议 (Orderly Marketing Arrangement) 进出口国家为对竞争剧烈的商品在国际市场上的销售所作的有计划的安排而签置的协义。这是一种暂时

达成的妥协，以免引起相互混战，使市场陷于极度紊乱。如果涉及国家较多，可先在多边的基础上商定进出口国家双方所应共同奠定的主要条款，然后各国再分别洽商双边自限协议。

有秩序销售安排 (Orderly Marketing Arrangement) 进口国与出口国就有关商品作出在数量上有控制地进行销售的安排，以避免出现进口国限制过严或出口国进行报复等市场紊乱的行为。有秩序销售可订有书面协定，也可只根据双方达成的默契。一般先由各进口国与出口国进行多边会谈。商定若干原则，然后再按此原则逐个分别进行双边会谈，达成双边的自动限额协议，即出口国“自愿”限制其商品在一定时期内对进口国的出口量。此外，还有无协议的情况，即出口国政府主动地限制出口。通过这些安排可以保证市场的秩序。典型的有秩序销售安排是《国际纺织品贸易协定》。

商品综合方案 (Integrated Programme for Commodities) 发展中国家为解决初级产品贸易问题而提出的一项重要建议。由于它是为了改变工业品和初级产品之间的不等价交换而指定的把多种商品综合起来解决的办法，故称之为商品综合方案。商品综合方案的主要内容是：(1) 建立多种商品的国际储存或称“缓冲存货”，以稳定商品价格和保证正常的生产和供应。国际储存包括的主要商品有：香蕉、咖啡、可可、茶、糖、肉类、植物油、棉花、黄麻、硬纤维、热带木材、橡胶、铝、铁、锰、磷、铜和锡等 18 种商品。(2) 为建立国际储存而筹集一笔共同基金，用来资助这些国际初

级产品的缓冲存货和改善初级产品市场，提高初级产品的长期竞争性。如开发研究、提高生产率、改进销售等。初步提出的金额为 60 亿美元。(3) 商品贸易的多边承诺。为了稳定供应，参加方案的各国政府，承诺在特定情况下各自出口和进口某种商品的一定数量。(4) 扩大和改进商品贸易的补偿性资金供应。当出口初级产品的发展中国家出口收入剧减时，国际货币基金给予补偿性贷款。(5) 扩展初级产品的加工和出口多样化。为此，要求发达资本主义国家降低或取消对发展中国家初级产品的加工产品出口的关税和非关税壁垒，并采取促进贸易的措施等。商品综合方案是发展中国家为打破旧的国际经济贸易秩序所采取的一个重要步骤。该方案在摆脱发达资本主义国家对初级产品的控制，确保发展中国家贸易收入等方面有积极意义，由于它触动了发达资本主义国家在国际市场上的垄断地位和利益，因此，要将方案的内容变成现实，还须经过长期艰苦的斗争。

技术签证 (technical Visa) 又称“行政签证”，管理进口的一种措施。有些国家政府规定，一部分属于“自由进口”类的商品，一部分属于“自由进口”类的商品，仍须由进口商提出申请，经主管部门签证后方可进口。政府可通过少发签证或在一定时期内停发签证的办法，对某些国家商品进口实施限制。实际上是一种非关税壁垒措施，而不是单纯的通常行政手续。

战略囤储 (Strategic Stockpiling) 一国政府预先购存一定数量的重要物资，以备发生战争或其他紧急情况时的需要。这是美国政府首创的，1946 年美国通过《重要战略

物资囤储法》，并设立了联邦物资库存局专司其事。战略囤储是超级大国争夺世界霸权的重要手段，旨在减少并防止本国在非常状态下对国外的领事从而操纵世界原料市场。这些原料主要包括铝、镍、铅、锌、铜等重要金属及钛、铌、钽等稀有金属，还有天然橡胶、猪鬃、棉花等农副产品共计 100 种左右。根据战略变化的需要，战略物资的种类可随时增减，囤储或抛售的数量可作相应变化。因此，战略囤储给世界原料市场带来严重混乱，也使原料生产国的经济发展不稳定。

政府采购 (Government Procurement) 一些发达国家制定法令，规定政府机构在采购时要优先购买本国产品，从而导致对外国产品进口的限制。在大多数国家中，政府及其附属机构是农产品、简单制成品、高级技术设备等商品的最大的买主，但由于政府在采购中，或者采取有利于国内供应者而不利于外国供应者的差别待遇，或者在外国供应者中采取有利于某些国家而不利于其他国家的差别待遇，这种差别待遇可以采取对本国供应者给予价格上优惠的方式，也可以是对本国供应者或某些国家在做法上和程度上给予各种优惠待遇的方式。如果美国从 1933 年开始实行“购买美国货法案”，此外，还有英国限定通讯设备和电子计算机要向本国公司采购；日本有几个省规定，政府机构需用的办公设备、汽车、计算机、电缆、导致、机床等不得采购外国产品。

进出口连锁制 (Chain System of Import and Export) 国家制订的鼓励进口原料和零配件加工装配成成品后再出口的一系列措施和政策，是一种促进出口的外向型“加工贸易”制度。其主要特点是进口原材料必须用于加工成

品，加工成品后必须用于出口。

开发进口方式 (Exploitive Import Method) 在国外投资开发资源，以保障原料进口来源的国际合作与贸易方式。开发进口方式是 20 世纪 70 年代在日本建议下兴起的，其代表形式为“产品分摊方式”，即由日本民间贸易公司以建立联合企业或采取非股权安排的投资形式，为发展中国家提供资金、技术及设备，重点开发生产日本所需的农、矿原料和食品，受援国也出卖廉价劳动力，以增产的原料和食品偿付债务。这种方式即可增加某些发展中国家初级产品的生产与出口，也可使日本获得廉价的原料，被日本政府宣称为使双方获利，但实际上后者所获得利益要比前者大得多。

进口最低限价 (Import Floor Price) 一国政府规定某种进口商品的最低价格。凡进口货价低于规定的最低价格则征收进口附加税或禁止进口。这是一些国家为限制进口采用的所谓最低限价。

进口押金制 (Import Advance Deposit System) 又称“进口存款制”，这是国家限制进口的一种措施。进口商在进口商品时，必须在政府机构无息存入一笔款项，然后才能获准进口，存款金额以进口值为基数，按政府规定的百分比计算。存款须经一定时期后才返还给进口商，实际上这是政府从进口商那里得到的一笔无息贷款，同时这样也压缩了进口商所能周转的资金规模，起到了限制进口的作用。但是当进口商能用存款收据作担保，在货币市场上以优惠的利率获得贷款时，或者当国外出口商为了保证销路而愿分担存款金额时，这种进口存款措施的作用就会消弱，甚至消失。

进口存款预交制 (Advancing Import Deposit) 国家为限制某项商品进口所采取的一种措施。其主要特点为：进口商在进口某项商品时，须向指定银行预存一定数额的进口货款，银行不付利息。确定存款数额有两种方法：(1) 根据进口商品的性质和种类，按进口货款总值，收取一定的比例。(2) 根据进口商品所属的国别或地区，按进口的货款总值收取一定的比例。根据不同情况，退还存款的时间可在商品进口时、进口商品的最后交付时、存款后的 30 天、90 天或 120 天等。进口存款预交制一般是实行外汇管制国家所采取的限制进口的措施。

进口配额 (Import Quota) 又称“进口限额”，限制商品进口的一种措施。一国政府在一定时期内对某种商品规定进口的数量或金额，即在规定的期限内，配额以内的货物可以进口，超过配额不准进口，或者征收较高的关税或罚款后才能进口，进口配额是资本主义国家实行非关税壁垒的主要措施之一，也是管理对外贸易的重要手段。主要有绝对配额和关税配额两种。绝对配额是在一定时期内，对某些商品的进口规定一个最高数量或金额。在实施中，主要有以下两种方式：(1) 全球配额，它对于来自任何国家或地区的商品一律适用。主管当局按进口商申请时间的先后批给一定的额度，直至总配额发放完为止，超过配额规定就不准进口。(2) 国别配额，即在总配额内按国别和地区分给固定的配额，超过规定的配额便不准进口。此种配额的分配可以是进口国单方面强制规定，也可由进口国与出口国或地区举行谈达成双方协议。为了区分来自不同国家和地区的商品，在进口商

品时，进口商必须提交原产地证明书。关税配额是对商品进口的绝对数额不加限制，而对在一定时期内，在规定配额以内的进口商品，给予低税、减税或免税待遇；对超过配额的进口商品则征收较高的关税、附加税或罚款等。

购买美国货法案 (Buy American Goods Act) 美国政府制定的一种对本国政府机构采购政策的法令。从 1933 年开始实行，并于 1954 年和 1962 年两次进行修改。它规定：凡是美国联邦政府所要采购的货物，应该是美国制造的，或是美国原料制造的。开始时，规定凡商品的成本有 50% 以上是在国外生产的，就称作外国货。接着又作了修改，即对在美国自己生产的数量不够，或者国内价格太高，或者不买外国货就会伤害美国利益的情况下，才可以购买外国货。优先采购美国商品的价格约高于国际市场价格的 6%—12%，但美国国防部和财政部常常采购比外国贵 50% 的美国货。

倾销 (Dumping) 将出口商品以低于本国国内市场的价格，或低于商品生产成本的价格在国外市场上进行商品销售，以打击竞争对手来占领市场的削价倾销行为。倾销造成了国际市场价格的不平等。倾销产生的影响有：(1) 出口国国内消费者受高价消费的损失；(2) 受倾销国家的消费者，虽能暂享受垄断低价的利益，但当国内工业遭受打击时，消费者也逐步受到外国垄断者高价的损害；(3) 进口国的其他国家商品供应者也要受到损害。

商品倾销 (Dumping) 一国政府为了排挤国际市场上的竞争对手，争夺国外市场，以低于国内市场的价格，甚至低于生产成本的价格，向国外大量抛售商品的行为。当击溃

竞争者占领国际市场后，再提高价格，获取高额利润，弥补倾销时的损失。商品倾销问题是工业化国家对外贸易中斗争最尖锐的问题之一。被倾销的国家往往要采取报复性措施加以抵制，例如，征以反倾销税。而调查进口商品是否以过低价格倾销，是件复杂费时的工作，有时仅仅宣布对被指控为倾销的商品进行调查，就足使该项进口停顿。有些国家还会以制止倾销为名，实际则是为了排斥进口。

外汇倾销 (Exchange Dumping) 一国政府利用本国货币对贬值的机会，向国外倾销商品的行为。当一国货币对外贬值后，出口商品用外国货币表示的价格降低，提高了商品的竞争能力，从而扩大了出口；以本国货币表示的进口商品价格提高，削弱了它的竞争能力，因而起到了促进出口和限制进口的双重作用。外汇倾销所带来的利益只是暂的，不能无限制和无条件地进行。因为，货币对外贬值有利于商品出口增加，进口减少，使得国内物价上涨，出口商品的价格也将随着上涨，经过一段时期后，商品价格上涨的程度将会与货币对外汇价降低的程序一致起来，外汇倾销的有利条件最终将被抵销。外汇倾销的条件是：(1) 货币对外贬值的程度大于对内贬值的程度（国内物价上涨的程度）；(2) 其他国家不实行同等程度的货币贬值或采取其他报复性措施。外汇倾销给国际贸易造成混乱，影响正常的贸易活动。

掠夺性倾销 (Predatory Dumping) 发达资本主义国家的垄断组织，在垄断国内市场的条件下，为打击竞争对手、争夺国外市场和转嫁经济危机，以低于国内市场的价格，甚至低于生产成本的价格，向国外大量抛售商品的行为。当国

外竞争者被挤垮，它就重新提高价格，而且是以最高的价格来攫取垄断利润。

持续性倾销 (Persistent Dumping) 长期以低于国内的价格，在国际市场上出售商品的行为。这种倾销具有长期性，其出口价格至少应主于边际成本，否则货物出口将长期亏损。因此，倾销者往往采用“规模经济”，扩大生产以降低成本。有的出口厂商还可通过获得本国政府的出口补贴来进行这种倾销。

反倾销 (Anti-Dumping) 对外国商品在本国市场上倾销所采取的抵制行为。一般做法是对倾销商品除政党关税外加征“反倾销税”。《关税与贸易总协定》规定，当一种产品以低于“公平价值”的价格出口到另一国时，便构成“倾销”。为了抵制倾销，进口国可对倾销商品征收数量不超过这一产品倾销差额的反倾销税。此外，资本主义国家往往还借助于反倾销调查，故意拖延时间，起到阻止商品进口的作用。

出口信贷 (Export Credit) 出口国政府为支持和扩大本国出口，加强国际竞争能力，由银行向本国出口商或外国进口商及进口国银行提供的一种与出口贸易相结合的利率优惠的贷款。出口信贷通常用于贸易额较大，付款期限较长的成套设备、船舶等出口。按贷款对象划分，可分为买方信贷和卖方信贷两种；按时间长短划分，可分为三种：(1) 短期信贷。一般在 180 天以内，有的国家长达 1 年，适用于原料、消费品及小型机器设备的出口 (2) 中期信贷。为期 1—5 年，适用于中型机器设备；(3) 长期信贷。通常是 5—10 年或 12 年，适用于重型机器设备及成套设备。

出口信贷国家担保制 (Export Credit Guarantee System) 一国政府专门设置机构, 对本国出口厂商或商业银行向外国进口厂商或银行提供的延期付款商业信用或银行信贷进行担保, 当国外债务人拒绝付款时, 由这个国家专门机构按承保的金额给予补偿。即国家担保机构与本国出口厂商或供款银行的关系为保险人与被保险人的关系。这是国家用承担出口风险的方法鼓励扩大商品出口和争夺海外市场的一种措施。出口信贷国家担保的业务项目, 通常是商业保险公司所不承担的出口风险, 主要有两类: (1) 政治风险, 是由于进口国发生政变、革命、战争以及因特殊原因政府采取禁运、冻结资金、限制对外支付等政治原因造成的损失, 可由国家担保机构给予补偿; (2) 经济风险, 是由于进口国或借款银行破产而无力偿付、货币贬值或通货膨胀等经济原因造成的损失, 可由国家担保机构给予补偿。出口信贷国家担保制是一种国家出面担保海外风险的保险制度, 承保金额一般为贸易合同金额的 75%—100%, 收取费用一般不高。

出口补贴 (Export Subsidies) 又称“出口津贴”或“出口奖励金”。一国政府在商品出口时给予出口商的现金补贴或其他财政上的优惠待遇, 以降低出口商品的成本价格, 加强其在国际市场上的价格竞争优势。出口补贴的具体形式有两种: (1) 直接补贴, 即在出口某种商品时, 直接付给出口厂商一定金额的现金; (2) 间接方式, 即对出口商品给予减免国内税、减低运费, 或对于为出口加工制成品而进口的某种原料、半制成品实行暂时免税或退税等优惠待遇。出口补贴的作用在于提高出口商品在国际市场上的竞争能力, 使出

口商品越来越多地流入国际市场。《关税与贸易总协定》是反对出口补贴的，尽管它对出口补贴未规定严格限制，但也不准许对于初级产品以外的商品给予直接或间接的补贴。有些国家对于出口国给予出口补贴的商品，在进口时征收反补贴税以抵销补贴的作用。

出口许可证制 (Export Licencing System) 国家管理出口贸易，以限制商品出口的一种措施。国家控制出口的商品，要按照规定向政府有关管理部门申请并领得出口许可证后才能办理出口手续。出口许可证分为普通许可证和特种许可证两种，内容包括：有效期限、商品名称、规格、国别(地区)、单位、数量和重量、件数、单价、总值、运输方式、贸易方式、支付方多等方面。凭许可证出口的商品包括：(1) 人民生活必需而又供给不足的商品；(2) 国内市场短缺的商品；(3) 国内生产所需要但供应不充足的原材料、半成品等；(4) 文物、艺术珍品；(5) 重要战略物资；(6) 实现自动限额出口的商品。出口许可证的申请必须在发货以前报执行机关，领取出口许可证后方能办理对外发货。实行出口许可证制的目的是为了加强外贸行政管理，克服外贸中存在的某些混乱现象，提高外贸的经济效益。

直接运输规则 (Rule of Direct Consignment) 根据给惠国的规定，受惠国享受优惠待遇的出口商品必须从它的国家直接运往给惠国的规则。确立该规则是保证原产于受惠国的商品的特性，防止中途被伪装和再加工。如因地理原因或由于运输困难，必须经过第三国时，要在该国海关监督之下转运而且没有进入第三国的贸易，但允许对商品进行包装

和分类加工，不做实质性质的改变。

例外条款 (Excoption Clause) 又称“免责条款”。当从受惠国优惠进口某项产品的数量增加到对给惠国同类产品或有直接竞争性产品的生产者造成或可能造成严重损失时，给惠国保留对该项产品完全取消或部分取消关税优惠待遇的权利。

竞争需求标准 (Competitive Need Criteria) 对给惠国的保护措施之一。对来自受惠国的某种进口商品，如超过当年所规定的进口额度，则取消下年度该种商品的关税优惠待遇。

原产地标准 (Origin Criteria) 根据国家立法或国际协议所制定的，并由一个国家用以确定货物原产地的特别标准。原产地标准分为全部产地生产标准和实质性改变标准两大类：(1) 全部产地生产标准。指在出口国生长、开采、收获或利用该国天然出产的产品在该国制造的货物，其原产地为该国。但是，随着世界经济贸易的发展，国际分工日益加强，一件货物的组成成分和制造过程、工序往往来自和跨越几个国家和地区。因此，判定货物的原产地不仅仅成为一个复杂的技术问题，而且成为政策性较强的问题。(2) 实质性改变标准，指进口原材料在该国进行的制造加工达到一定实质性的程度，使制成品在性质上、形式或用途上产生不同于进口原材料的永久性和实质性的改变，则该国为货物的原产地。国际上对一国以上国家制造的货物一般都采用实质性改变标准。确定是否进行了实质性改变，有三个准则：(1) 税目改变标准。通过制定一项总规则随付特别清单的办法利用

税则分类系统结构，如协调制（HS）商品税目，如果制成品归在不同于所使用的原材料或半成品在税则分类系统表中原来所属的税目，则应认为该制成品已进行了实质性的改变。

(2) 加工工序准则。即制定加工工序清单，详列产品合格加工的过程。若符合该清单，即被认为是进行了实质性的改变。

(3) 百分比准则。即按照出口货物的进口部分或国产部分与该货物本身价值之间的比例关系来确定货物的原产地。

加工标准 (Process Criteria) 一般规定进口原材料或零件的税目和利用这些原料或零件加工后的商品税目发生了变化，就可以认为已经过高度加工，发生实质性的变化，该商品就可享受关税优惠待遇。西欧共同市场、日本、挪威、瑞士等采用这项标准。

增值标准 (Value Added Criterion) 又称“百分率标准”。它规定只有进口原料或零件的价值没有超过出口商品价值规定的百分比，这种变化才能作为实质性的变化和享有关税优惠待遇。澳大利亚、加拿大、美国等采用这项标准。

入门价格 (Threshold Price) 又称“门槛价格”。欧洲经济共同体为实施共同农业政策所制定的、用于谷物进口的最低限价，它等于指标价格减去从国境线上的进口地点到谷物最缺乏地区的运费。从非成员国进口的谷物所须缴纳的关税，等于门槛价格减去在国际市场上以最有利价格购买并运抵国境线上的全部费用（包括保险费）的差额。

指标价格 (Target Price) 又称“目标价格”。由欧洲经济共同体的共同农业政策决策机构规定的、在一定时期内实行的各种农产品的内部标准价格。它是用来指示内部市场

农产品价格过高、还是过低的标准，也是确定国内农产品收购价和对进口农产品征收差额税的依据。当市场价格在一段时间内持续高于指标价格时，共同体的农产品市场干预机构即抛售这种农产品，以防止农产品价格暴涨带来不利后果。当市场价格在一段时间内持续地且较大幅度地低于指标价格时，干预机构即以干预价格买进这种农产品，使价格回升。规定指标价格目的在于保持农产品一定的销售市场和竞争能力，使农产品生产者的收入维持稳定，保证消费者的食品价格不致过高。

闸门价格 (sluice gate Price) 欧洲经济共同体为维护内部市场肉、禽、蛋的目标价格而规定的进口家禽最低限价，根据谷物饲料的世界市场价格及共同体以外国家中有代表性的生产者饲养禽、畜的成本而定。低于闸门价格的禽、畜一律不得进口，目的是防止别国对共同体低价倾销，保护共同体市场成员国禽、畜生产的发展。

关税同盟 (Customs Union) 两个或两个以上国家通过签订条约或协定，建立统一的对外关境，对内相互减免彼此间的进出口关税，对外实行统一关税率的一种同盟。其目的是为了向参加国提供广泛的共同市场，保护共同利益，共同限制来自其他国家商品的进口，以实现参加国内部的商品自由流通。二次大战后，一些国家先后组成各种形式的区域性经济共同体和关税同盟。1958年成立的“欧洲经济共同体”、1969年成立的“安第斯条约组织”，均是建立在关税同盟基础上的集团。现存的关税同盟还有：法国摩纳哥关税同盟，瑞士列支敦士登关税同盟，南非与博茨瓦纳、斯威士兰、

莱索托的关税同盟等。许多发展中国家为了发展民族经济，也纷纷建立或准备建立关税同盟。

市场调研 (Market Research) 市场调研狭义上指企业对消费者的需求和购买动机、购买行为等各方面所作的调查；广义的市场调研是指企业为了实现市场的管理和决策而对商品和服务的有关流通、销售等方面的资料进行系统的收集、记录、分析和报告的过程。

客户调研 (Research on Clients) 市场调研最基本的内容和市场研究的重要资料来源。客户调研以客户为对象，调研的内容主要包括对客户企业的名称、地址、注册资本、往来银行、业务性质、职工人数、国内外分支机构、经营作风、政治态度、营业额、经营范围和主要投资人和主要负责人的姓名、年龄、性格特点等情况的了解和考察。

银行征信报告 (Bank's Report of Credit Information) 银行受贸易商的委托，对贸易商的交易对象进行调查所做的资信报告。根据国际贸易惯例，在国际上不同国家间的有往来的银行都可以接受国内企业、贸易商等的委托，代为调查国外客户的资信情况。在现代商业中，贸易商、企业的许多活动都离不开银行，银行通过投资、信贷、购股、担保、开证、押汇等活动，比较了解当地进出口商和企业的资信及信用情况，有的银行还控制一些大客户或对其有重要影响。因此，在国际经济贸易业务中，银行征信是调查客户资信的一种常用方法。在中国，进出口公司或企业等一般都委托中国银行在国外的分支机构或建立有代理业务关系的外国银行代办。但是，银行对于征信报告中所提供的情况，不负任何法

律的责任。

出口商 (Exporter) 以自己的名义、自己的资金, 在国内市场购进货源, 从事出口业务的商号或公司。出口商有时作为外国公司的委托人承担代理等委托业务。有的出口商也从国外进口原材料、零部件等, 在国内, 或在另一个国家或地区进行加工生产或装配组合, 然后出口。根据经营范围和特长来划分, 出口商分为专营出口商和综合出口商。专营出口商通常只经营一种商品或一类商品, 有自己的工厂、仓库, 便于就地采购、贮存、加工生产和装运出口, 常设于工业部门或农业生产集中的地方。综合出口商则不限于经营一种或一类商品, 通常收购几个地区、几个工业部门的产品, 然后整理贮存, 销往国外, 有时也代理出售国内工矿企业的产品。

出口代理商 (Export Agent) 与本国或外国的一家或几家贸易公司或生产商签订代理合同, 接受其委托, 开展出口业务的商人或公司。出口代理的主要目的为赚取佣金或手续费。

代理商 (Agent) 在国际贸易中, 接受生产商或贸易商的委托, 从事代理业务活动的企业或商人, 代理商不拥有对商品的所有权。代理商一般分为总代理人、独家代理人、一般代理人、运输代理人、储货代理人等。中国在进出口业务中使用较多的为: (1) 总代理人。即在指定地区内委托人的全权代表。他除了有权代表委托人进行签订买卖合同、处理货物等商务活动外, 也可以进行一些非商业性的活动。他有权指派分代理, 并可分享分代理的佣金。(2) 独家代理人。在

指定地区内，由他单独代表委托人行为的代理人，委托人在该指定地区内，不得委托其他第二个代理人。因此，委托人在这种代理方式中给予代理人在特定地区和一定期限内享有代销指定商品的专营权。(3) 一般代理人，又称佣金代理人。在国际贸易中这类代理人占多数。指在同一代理地区、时间及期限内，同时有几个代理人代表委托人行为的代理人。一般代理人根据推销商品的实际金额或根据协议规定的办法和百分比向委托人计收佣金，委托人可以直接与该地区的实际买主成交，而无须付给一般代理人佣金。

独立代理人 (Independent Agent) 原指美国市场上的一种代理人。他只是在海关手续上是真正的卖主，而事实上并不替买主也不替卖主作代理人。其身份可用下列一种或几种资格来确定：(1) 控制货物价格；(2) 以自己的名义和自己的资金购买货物然后再转售；(3) 自己持有货物，一旦收到订单即出售；(4) 通常不说出实际生产货物的厂商名字，也不提出证件，以隐瞒实际付给厂商的价格。

进口商 (Importer) 从事进口贸易的企业或商人，以自己的名义、自己的资金，从其他国家或地区购入商品（包括原材料、辅助材料、半成品、零部件等），然后出售给进口商所在国的生产商、批发商、零售商等。有的进口商对购入的商品进行加工或稍作贮存，再转口输往其他的国家或地区进行销售。世界上的进口商多为专营性的，专门经营某一种或某一类商品的进口，也有兼作批发和零售业务的，还有直接经营进口的制造商和直接进口商品并进行消费的最终用户。

转口商 (Entrepot Trader) 以自己的名义, 把从一个国家或地区进口的商品经过贮存, 或直接销售给另一个国家或地区的生产商、批发商、零售商等企业或贸易商。其具体做法大致有五种: (1) 真正的卖方负责把货物运交指定的某国的商品集散口岸, 转口商开证向买方付给货款, 并把货物先存入自由仓库, 然后在邻国或其他国家地区再寻找买方进行销售。(2) 转口商只起中间人的作用, 办理转口手续, 而由进口国的进口商直接开证付款和收货, 出口国的出口商则负责把货物运交进口商所在口岸。转口商从中向进口商或出口商处收取佣金, (3) 转口商直接与出口商签约成交并且开证付款, 出口商负责把货物运交指定的进口国口岸, 转口商再把货物销售给进口国的进口商。(4) 转口商开证付款, 出口商负责把货物运到指定的某一国家或地区的口岸, 并存入自由仓库, 然后送到某些工厂进行加工生产, 再由转口商把加工后的产品销往其他国家或地区。(5) 由转口商开证付款, 出口商根据转口商的要求, 把出口的货物运到某一个国家或地区进行加工生产, 然后将产品运交转口商指定的某一个国家或地区的口岸, 再由转口商负责或委托检验合格后转口进行销售。

制造商 (Manufactrrer) 用自己的资金, 在国内购买或从其他国家或地区进口原材料、辅助材料、半成品等, 用以制造成产品的厂商。世界上大的制造商, 在其部门设置中一般均设有进出口部门, 实际上是制造商兼进出口商。其进口部门负责直接向国外进口原材料、辅助材料、半成品或零部件, 以供生产需要。其出口部门则主要将制造商制造的成

品或半成品用以直接出口，或通过国外的分支机构将制造的成品或半成品竞销于市场。

批发商 (Wholesaler) 向制造商、贸易商或其他企业购入商品，以供应给零售商转卖或供应给制造商等用于生产加工业务的商人或公司。批发商可以节省商品流通的时间、费用、资金，可以提供良好的市场服务，扩大商品流通，聚集和保管商品，调节市场供求关系，提供市场信息和分配商品。批发商一般不直接经营进出口业务。可是世界上一些资金雄厚、业务联系广泛的批发商通常兼营进出口业务，从国外出口商处进口有关产品和消费品，然后在国内批发给制造商、贸易商、其他批发商和零售商。

包理商 (Factor) 在国际贸易中从事包理业务的财务公司、专门组织、企业或商人。包理商又分为出口包理商和进口包理商。出口商为了得到发票到期时的应收款额，取得资金融通的便利，将进口商应支付货款的发票、汇票、提单等有关单据卖断给包理商。包理商审查有关单据合格后，预付发票金额的 80%—95% 给出口商，其余 10%—20% 到期付款，通常收了 10% 左右的手续费。在国际市场中，包理商组织的类型为：国际包理商组织、海勒包理商组织，国际包理商连锁组织。英国、美国、法国、意大利、日本、东南亚等一些国家均开展了包理业务。此项业务在中国也已出现。

代销商 (Consignee) 在寄售业务中又称为受托人。在国际贸易中从事商品寄售业务的贸易商或企业。寄售委托买卖方式的当事人之一。委托人先将货物运至寄售地，然后经代销商在寄售地向当地买主销售。由于委托人和代销商之间

是委托代售关系，货物的所有权在寄售地售出之前仍属委托人，代销商只能根据委托人的指示处置货物。寄售货物售出之前，包括运输途中和到达寄售地后的一切风险和费用，均由委托人承担。代销商可以是专门从事寄保业务的公司或商号，也可以是货主在国外市场的代理人。销商代替委托人在当地进行销售，货物售出后，由代销商向委托人结算货款。在委托人授权范围内，代销商可以用自己的名义与当地购货人直接签订合同和执行合同，代销商与当地购货商之间签订的购销合同，合同当事人双方是正常的本人与本人的关系，发生纠纷时，代销商有权以自己的名义起诉。代销商在委托时不执行寄售协议时，可以对委托方的货物行使留置权或将寄售货物托为担保和抵押。与之相比。一般代理人则没有上述的权利与义务。

经销人 (Distributor) 又称经销商或定销人。在国际贸易中从事商品经销的企业或商人，在一个特定的地区内，委托人（货主）可以同时选择一个或几个经销人，可以将同一品种的货交给不同经营区域内的经销人定销，也可以将同一品种的货物分不同牌号、规格等交给不同经销人定销。一般经销商享有委托人给予的优惠权利，但不享有专营权。独家经销商则享有委托人给予的专营权，自行购入商品，自行售商品，自负盈亏。

包销商 (Sole Distributor) 根据包销协议，享有委托人（出口人）某一种商品或某一类商品在某一特定地区和一定期限内单独经营权的客户或公司。包销商一般为有一定的资金从事买卖，有一定的经营活动能力和推销能力，在当地

有一定地位的进口商。通常包销商在特定的地区、特定的期限内享有包销商品的专营权，自行承购、自行定价销售，自负盈亏。在包销期间内，委托人（出口人）负有不向该地区的其他客户直接售货的义务，包销商则承担只向委托人购买该项商品，而不得向第三方购买的义务。在此期间内，如果包销商包销的数量或金额达不到包销协议规定的数量或金额，委托人有权撤消包销协议；反之，如包销商超额完成，则可按比例给予价格、数量折扣的优惠。

中间商 (Middleman) 国际贸易中在进口商和出口商之间从买卖的中间活动的贸易商或企业。中间商通常有一定的资金，有自己的固定的购销渠道和客户，在经营活动能力和获取市场信息的能力方面有优势。中间商的经营方式通常为提供市场信息、介绍生意、代购代销，同时向买方或卖方或双方收取佣金报酬。有的中间商除赚以佣金外，也做买断、卖断、自担风险、自负盈亏的业务。通常以赚取国外出口公司的卖价与中间商自己所订的卖价之间的差额来谋取利润。有的中间商有自己的加工厂，进行与购销业务有关的加工生产等活动；有的有自己的仓库、运输工具，可以提供商品的存贮、运输、报关等劳务同时索取栈租、运输、报关等劳务费用和介绍买卖双方达成交易的佣金。中间商与卖方做交易，通常有以下几种形式：（1）中间商只负责介绍生意，由买方开证付款，卖方负责将货物运交买方。（2）中间商与卖方达成交易，由其正的收货人开证付款，买方负责将货物运交收货人。（3）中间商开证，向卖方付款，由卖方负责将货物运交某个国家或地区的指定收货人，收货人再向中间商付款。

零售商 (Refailer)把商品直接销售给顾客的中间商,通常包括大小百货公司、超级市场、连锁商店、折扣商店、联号商店、大众商店、消费合作社等各种零售商店或商号。零售商处于商品流通过程的终端,直接联系着广大消费者,通过零售商的营销活动,商品离开流通领域而进入消费领域。大的零售商常设有专门从事进口的部门,经常派熟悉业务的人员到世界各地去采购商品。有的零售商与制造商合为一体,生产加工出产品后直接进行销售。零售商的经营任务主要是沟通国内外厂商的产品供本国消费者使用的渠道,其宗旨是为广大消费者服务。

采办商 (Stockist)有货物待售的贸易商。采办商的存货可能存于自己所拥有的仓库内,也可能临时存于某商店之中。存货的范围较狭窄,通常是某种商品或某种货物。

拍卖商 (Auctioneer)提供拍卖场所和各种服务,组织拍卖业务活动,或接受客户的委托代为拍卖商品,在一定的时间内以公开叫价竞购的方法,把货物卖给出价最高的买方,事后向原货主收取一定费用或佣金作为报酬的公司、商行或拍卖经绿人。通过拍卖进行交易的商品大都是一些不易标准化的,或是难以久存的,或是习惯上采用拍卖方式进行的商品。如茶叶、烟叶、兔毛、皮毛、木材等。拍卖商品大多都有拍卖中心。拍卖商大体分三类:(1) 经纪人代售商。通常向生产商提供贷款,在拍卖中既可以代表买方,又可以代表卖方。(2) 专营商。专营拍卖业务,自己出资,自担风险,自负盈亏,收购习惯拍卖的商品组织拍卖,同时可以以代销方式出售属于卖主委托的拍卖商品。(3) 由畜牧场主合作社、联

合会、协会所组织的拍卖商行。

佣金商 (Commission Agent) 国际贸易中从事介绍买卖，或通过代替买方或卖方买卖的居间商业活动，以赚取佣金为目的的商人，佣金商的特点一般为：信息灵通，熟悉当地市场，在工商业界关系较多，交际面广，拥有一定的客户和购销渠道。佣金商根据实际达成交易的商品的金额或根据协议规定的办法和百分比向委托人计收佣金。佣金商和委托人之间所订立的合同为大多数国家所认可。

皮包商 (Broker) 即无现货资金，又无商品所有权，主要为交易双方协商购销业务时从事代理服务，提供商品价格及市场信息，在交易中起媒价作用的中间商俗称“掮客”。买卖双方成交后按成交额提取一定比例的佣金作为报酬。皮包商中虽以介绍生意、赚取佣金的居多，但也有不少是搞投机买卖或以诈骗钱财、货物为主要目的的。皮包商与中间商的主要区别在于：中间商通常都有一定的资金，讲商业信誉和道德；皮包商则多半无资金，也无可靠信用。

无纸贸易 (EDI) 又称无纸贸易技术。它是建立在计算机和邮政网络基础上的国际贸易标准化信息交换体系。国际贸易中的来往信函、文件、图片等均是通过电子数据交换(EDI)技术保密地传统递到世界各国的交易人手中，这一系列过程由于都是通过电脑控制和显示，而无需纸张，故此被称之为无纸贸易，或无纸贸易技术。无纸贸易是近两个国际贸易中新出现的一种交易技术方式，目前已在欧共同体国家开始实行，并得到了世界许多国家的响应。无纸贸易摆脱了传统贸易中的纸张的束缚，无疑将促进国际贸易的迅速发展。

交易磋商 (Business Negotiation) 买卖双方为买卖商品, 对有关交易各项条件进行协商以达成交易的过程。磋商的过程一般是由相互试探、相互摸底、相互还盘和再还盘等交织在一起的反复循环。其程序可概括为四个环节; 询盘、发盘、还盘和接受, 其中发盘和接受是必不可少的两个基本环节。交易磋商有书面方式、口头方式及书面和口头两者结合的方式。书面方式是通过函电包括信件、电报、电传、传真往来进行交易磋商; 口头方式是通过面对面的洽谈, 或通过电话进行磋商。

发盘 (Offer) 又称发价、报价。交易一方向另一方提出买卖某种商品的各项交易条件, 并愿意按这些条件达成交易、订立合同的回头或书面表示。按照《联合国国际货物销售合同公约》的规定, 一项有效的发盘应具备以下三个条件: (1) 向一个或一个以上特定的受盘人提出; (2) 发盘内容必须十分确定, 一旦受盘人接受, 合同即告成立; (3) 表明发盘人在得到接受时承受约束的意旨。发盘可以由卖方提出, 也可以由买方提出; 既可以在收到对方的询盘后提出, 也可以不经对方询盘而直接提出。

递盘 (Bid) 在国际贸易实务中, 买方向卖方提出购买某种商品的各项交易条件, 并愿意按这引进条件达成交易、订立合同的口头或书面表示。也就是由买方提出的发盘, 在业务上称为递盘。

发价 (Quotation) 即发盘。习惯上有人把发盘称为发价, 但这个习语往往容易造成误解, 最好避免使用。

实盘 (Firm Offer) 我国习惯上把发盘分为实盘和虚

盘。实盘首先要内容明确，没有任何含糊其词、模棱两可的字句；其次内容要完整，即必须具备品质、数量、包装、价格、交货期、支付方式等六项交易条件；并且发盘中无保留条件。按《联合国国际货物销售公约》的规定，一项有效发盘只要写明货物、数量和价格即视为交易条件明确和完全。可见《公约》中对有效发盘的规定与我国习惯上使用的实盘内容有区别，所以在实际业务中我们应予以注意，如果国外发盘中的交易条件符合《公约》的规定，我们应视为有效发盘加以考虑。

联合发盘 (Combined Offer) 发盘的方式之一，发盘人对两种以上规模或等级的货物同时提出发盘，规定受盘人要么全部接受，要么全部不接受。在发联合盘时必须注明“Combined”。在国际贸易中，联合发盘并不少见。有时，由于两种或两种以上的商品必须搭配在一起销售和使用，可采用联合发盘。有时卖方在出售其紧销商品时，为搭卖出其滞销商品，也可采用联合发盘形式。

重复发盘 (Repeat Offer) 发盘的方式之一。交易达成后，发盘人如果仍需要出售或购买其以前发盘中的商品，为了节省时间和费用，发盘人可以不再列明商品的品质、数量及其他交易条件，这种方式为重复发盘，10月20日得到有效……。

更新发盘 (Renew Offer) 发盘的方式之一。当一项发盘过了有效期后，如果发盘人想恢复已失效的发盘，不需列明各种交易条件，只要恢复原来的发盘即可。更新发盘既节省时间，又节省费用。例如：参照我10月7日电按原条件

更新发盘 20 日复到有效。

询盘 (Inquiry) 交易磋商的环节之一, 交易一方准备购买或出售某种商品, 向对方询问买卖该商品的有关交易条件。询盘的内容可涉及: 价格、规格、品质、数量、包装、装运及索取样品等。询盘可通过电传、电报、书信的形式提出, 也可用询价单提出。询盘的作用主要是引起对方的注意, 从而诱发对方发盘, 同时还可以通过向多家发出询盘进行比价。询盘人不受所发询盘的约束。

询价 (Enquiry) 交易磋商的环节之一, 也称为询盘, 是一方邀请另一方发盘的表示。

发盘的生效 (Effectiveness of an Offer) 发盘对发盘人开始产生约束的时间。按《联合国国际货物销售合同公约》的规定, 发盘在送达受盘人时生效。不论是口头的或书面的发盘, 只有被传达到受盘人, 才对发盘人产生约束力, 在受盘人有效接受时, 合同就告成立。

发盘的有效期限 受盘人可对发盘作出接受的期限和发盘人承受约束的期限。发盘的有效期限可在发盘中明确规定, 也可不作明确规定。概括为以下几种规定方式: (1) 规定最迟接受期限, 即明确规定受盘人表示接受的最迟期限或接受到达发盘人的最迟期限。(2) 规定一段接受期间, 即发盘人规定发盘在一段期间内有效。(3) 不明确规定有效期限, 即发盘人在发盘中不明确规定有效期限, 有的仅作笼统规定, 有的甚至不作任何规定, 这种发盘意味着在合理时间内有效。因为各国对“合理时间”解释不一, 所以为了避免买卖双方对发盘有效期的理解有误, 应尽量不用这种方式。对口头发盘,

如未明确规定有效期，则需要“当场接受”。

发盘的撤回 (Withdrawal of an Offer) 发盘尚未生效，发盘人采取行动阻止它生效的做法。按照《联合国国际货物销售合同公约》的规定，发盘是可以撤回的，只要撤回通知在发盘到达受盘人之前，或同时到达，发盘即可撤回。在实际业务中，发盘人如果发现发盘内容有误或市场情况有变，可争取在发盘到达受盘人之前，立即以更快速的通讯方式撤回该项发盘。

发盘的撤消 (Revoke of an Offer) 发盘已经生效，发盘人以一定方式废除其效力的行为。按照《联合国国际货物销售合同公约》的规定，发盘可以撤消，但发盘人撤消的通知必须在受盘人发出接受通知之前传达到受盘人。另外《公约》又规定，发盘在以下两种条件下不可撤消：(1) 发盘注明有效期，或以其他方式表示发盘是不可撤消的；(2) 受盘人有理由信赖该发盘是不可撤消的，而且本着对该发盘的信赖行事。

比价 (Price Comparison) 将几家出口商的发盘以及从其他方面调查和收集的价格材料进行研究、整理、分析和比较的过程。通常有以下几种比价方式：(1) 对不同外商同期报价进行比较；(2) 历史价格比较，将过去进口同样商品的成交价或过去外商对同样商品的报价与现在报价，扣除各种因素的差价，进行比较；(3) 地区价格比较，将同一外商对不同地区、不同公司、不同国家的报价与对我们的报价进行比较；(4) 分项比较，不仅要比较总价，还要对分项目进行比较。比价的目的是为了摸清市况、利用竞争、研究对策、

预测成交价格以便与外商讨价还价。

还盘 (Counter Offer) 交易的一方接到另一方的发盘后，不能完全同意发盘的内容，为了进一步磋商交易，对发盘提出了修改意见，并用口头或书面形式表示出来的行为。还盘是对发盘的拒绝，还盘一经作业，原发盘即失去效力。从这个意义上说，还盘等于是受盘人向原发盘人提出的一次新的发盘。还盘者由原来的受盘人变成了新发盘的发盘人，而原发盘的发盘人变成了新发盘的受盘人。新受盘人有权对还盘内容进行考虑，即可以接受还盘内容，也可以再还盘。

接受 (Acceptance) 法律上称为“承诺”，交易一方在接到对方的发盘或还盘后，以声明或行为方式向对方表示完全同意按发盘或还盘的内容达成交易，订立合同。按照《联合国国际货物销售合同公约》的规定，有效的接受必须具备以下 4 个条件：(1) 接受必须由受盘人作出；(2) 接受必须用行为或声明的方式表示出来；(3) 接受的内容必须与发盘内容相一致；(4) 接受必须在发盘有效期内送达发盘人。接受是一项法律行为，发盘人的发盘通常一经受盘人作出有效的接受，双方就存在合同关系。

有条件的接受 (Conditioned Acceptance) 对发盘条件进行添加、限制或修改的接受。有条件的接受不能成为对发盘的有效接受，而只是对发盘的拒绝，并构成还盘。《联合国国际货物销售公约》把对发盘条件的添加或变更分成两种情况：实质性变更和非实质性变更。按《公约》的规定，对发盘表示接受但载有添加或不同条件的答复，如所载添加或不同条件在实质上并不改变发盘条件，除发盘人在不过分迟

延的期限内以口头或书面通知反对其间的差异外，仍构成接受。合同的条件以该项发盘的条件以及接受通知内所载的更改条件为准。如果对发盘表示接受，但对发盘的条件作了实质性的变更，就不能构成有效接受，而只是一项还盘。《公约》还规定有关货物价格、付款、货物质量和数量、交货地点和时间、一方当事人对另一方当事人赔偿责任范围或解决争端等等的添加或不同条件，均视为实质上变更发盘的条件。

逾期接受 (Late Acceptance) 超过发盘有效期送达到达发盘人的接受。按《联合国国际货物销售合同公约》的规定，接受的通知要要在发盘的有效期限之内送达发盘人才能生效。逾期接受原则上没有法律效力，但逾期接受在下列两种情况下仍具有效力：(1) 如果发盘人毫不迟延地用口头或书面形式将此种意旨通知受盘人；(2) 如果载有逾期接受的信件或其他书面文件表明，它在传递正常的情况下是能够及时送达发盘人的，那么这项逾期接受仍具有接受的效力，除非发盘人毫不迟延地用口头或书面方式通知受盘人，他认为发盘已经失效。

接受的撤回 (Withdrawal of an Acceptance) 按照《联合国国际货物销售合同公约》的规定，接受可以撤回，但撤回通知必须与接受通知到达发盘人之前或同时被送达发盘人。按照英美法的规定，用信件或电报表示接受，一经发生，立即生效，所以接受不能撤回。按照大陆法的规定，接受人可以在接受生效之前撤回接受。

订单 (Order Sheet) 又称订货单。买方订购货物的书面通知。其内容一般包括买卖合同成立的主要条件。卖方

接到订单后，如审查符合双方约定的条件，即可制成销售合同（Sales Contract）或销售合同确认书（Sales Confirmation），寄送买方，确认交易的正式成立。订单如以一式两份的方式制成时，卖方签署后，可寄回一份，作为接受订货的凭据。

一般交易条件协议书（Agreement On General Terms and Conditions）在货物买卖中，买卖双方就一般交易条件所达成的书面协议。通常“一般交易条件”都是由交易双方在初次建立贸易关系时，进行磋商达成的，经双方同意，可以成为以后签订具体买卖合同的一个组成部分。因此，在以后的交易中，买卖双方通过简单的函电往来就可方便地达成合同。一般交易条件协议书可以大大减少磋商内容，节省费用和时间，并有利于双方履行合同，在购销关系比较固定的进出口业务中使用比较广泛。

标准合同格式（Standard Contract Form）由一些国际组织或行业公会制订的用于一种或几种商品交易的固定格式。其特点是只有在买卖合同的当事人约定采用时才适用，而且可以由当事人协商予以删除或补充。其中比较有名的标准合同格式有英国一些贸易协会（羊毛协会、油籽油脂协会等）制订的各类商品买卖标准合同；联合国欧洲经济委员会主持制订的多套标准合同；国际工程咨询联合会制订的工厂土木工程承建合同条件等。

合同（Contract）缔约双方通过要约和承诺的方式进行磋商，就某一项具体事务划定各自的权利义务，并取得意思一致的一项书面法律文件。确定买卖双方的权利义务的依

据。合同必须依法订立在法律上才是有效的。合同是双方当事人的民事法律行为，至少要有双方当事人参加，而且双方当事人的意思表示一致，合同才能成立。订立合同的目的是为了产生某种民事法律上的效果，包括设立、变更或终止当事人之间的民事法律关系。合同一经成立，缔约双方必须遵守，严格执行。当一方不履行应有的义务时，就会发生法律上规定的后果，或合同上规定在不履行义务情况下的后果。必要时，可用法律强制合同的执行，或强制违约一方履行其义务。合同的修改必须在缔约双方达成一致意见后方可进行。合同的类型有许多种，在贸易中包括买卖合同、代理合同、保险合同、运输合同、租船合同等。

买卖合同 (Contract of Sale and Purchase) 买卖双方就某一项交易，经过口头、函电或书面形式，通过要约与承诺的方式达成意思表示一致后，为确定双方各自的权利和义务所订立的书面文件。买卖合同是一项具有法律效力的文件，用以确定双方的权利义务。买卖合同的签订是合同成立的证据，是履行合同的依据和合同生效的条件，也是缔约双方在执行过程中发生争执时用以提起诉讼时的证据。买卖合同的格式一般包括合同的约首、本文、约尾三部分。一般一式两份，经双方签字后手续即告完成。如系当面谈判成交，由买卖双方共同签署；如系函电成交，则由缔约双方中的一方制成一式两份并签字后寄交对方，经过对方签字后寄回一份，另一份由对方自行保管。买卖合同分为正式合同、成交确认书和以函电成交后经双方补签成为正式的书面合同。

销售确认书 (Sales Confirmation) 为简式销售合同，

与销售货物合同具有同等法律效力，只列以品名、数量、规格、价格、交货期、装运港和目的港等主要内容，省略某些一般性条款。简式合同多用于商品规格简单、成交金额不大的交易。

履约保证 (Performance Bond) 合同缔约双方中的一方为了实现合同的经济目的，根据另一方的要求，对其提供支付担保金或保证书的行为。履约保证条款一般在合同中予以规定，它的提出是由于合同当事人双方中的一方为确保对方能完全履行合同中规定的义务或怀疑对方能否履行合同中规定的义务，用对方提供的履约保证做担保。其形式有履约保证金（现金）和履约保证书（银行担保）。在履约保证书中，银行负责在出口方（或进口方）未履行保证书中指明的义务时，赔偿进口方（或出口方）一定的金额。在另外一些交易中，如成套设备等，因为是在成交后才进行生产，出口方对进口方能否根据合同开出信用证持怀疑或不确定的态度，因此在合同中规定，由进口方先预付一部分订金，存于双方共同指定的银行，由银行出具预付保证书。当出口方如期交货时，银行则将订金退还给进口商。

法律条款 (Law Clauses) 法律上所要求的买卖合同所必须具备的条款，包括合同名称、合同编号和唛头、订约日期、订约地点、订约当事人名称和地址、裁判管辖、准据法、合同有效期、合同终止条件、合同修改与改变条件、有关通知的规定等。

商务条款 (Business Clauses) 合同中有关所涉及的具体交易的内容和对象的条款。商务条款包括商品名称、品

质条款、数量条款、价格条款、交货条款、付款条件等。有时法律条款和商务条款是很难截然划分开的。

特约条款 (Special Clause) 在标准化的合同中, 为补充合同中固定格式栏目的不足, 为专门用于填写有关特殊要求和约定事项等而设立的备用栏目。在国际贸易中, 出口方或进口方大致都印有标准化的格式合同, 合同中的一般条款均已印好, 只留有每笔交易所特定的品名、付款、唛头、出口方或进口方名称、装运期、目的港等待填。在这种格式合同的背面, 通常印就“一般交易条件”, 而在其正面印有“特约条款”或“备注”栏。凡在具体的每一笔交易中出现了未列入一般交易条件的事项, 要在合同中补充说明, 都填在“特约条款”或“备注”栏内。

进口合同的履行 (Performance of an Import Contract) 进口业务中履行合同的为。在我国的进口业务中, 大多数交易是使用 F. O. B 价格条件成交的, 只有少数零星进口商品使用 C. I. F 条件, 支付条件绝大多数也是使用信用证方式。如按 F. O. B. 价格条件和即期信用证支付方式成交的进口合同, 其履行的一般程序如下: 开立信用证、租船订舱、装运、办理保险、审单付款、接货报关、检验、拨交、索赔等环节。这些工作是由进出口公司、运输部门、商品检验局、中国银行、保险公司以及用货部门等各有关方面分工负责、紧密配合而共同完成的, 其中开立信用证、租船订舱和索赔等工作环节尤为重要。

出口合同的履行 (Performance of an Export Contract) 出口业务中履行合同的为。在我国的出口业务中, 除

对少数协定国家根据双方签订的共同交货条件规定用 F. O. B. 条件以外，多数交易是按照 C. I. F. 条件和 C. F. R. 条件成交并采用信用支付方式收款。在出口合同的履行过程中包括备货、催证、审证、改证、租船订舱、报关、报验、保险、装船和制单结汇等多个环节。其中又以货（备货）、证（催证、审证、改证）、船（租船订舱）、款（制单结汇）四个环节最为重要。

备货 (Prepare Goods) 合同签订以后，出口方根据出口合同的规定，按时、按质、按量地准备好应交的货物，并做好申请报验和领证工作，其主要内容包括：出口方根据合同和信用证规定，向生产加工及仓储部门下达联系单，要求有关部门近联系单的要求，对应交货物进行清点、加工整理，检查和验收其货物的品质、规格、数量、包装和装运时间，以及刷制运输标志、办理申报检验和领证等项工作。如属库存现货，必须进行检查核实，必要时还要进行一定程序的加工。凡属国家规定或合同规定必须进行检验的商品，则应在货备齐之后，向商品检验局申请检验，取得商检局发给的合格的检验证书，凭此报关。

综合审单 (Examination of All Documents) 对结汇单据的全面审核。在国际贸易中，货物的买卖在具体结算中是凭单付款的单据买卖。开证行对于提交的单据如果发现与信用证的规定有任何不符，均有拒付货款的可能。为了安全迅速收汇，对于结汇单据的审查，要做到“正确、完整、及时、简明、整洁”。正确：单据制作要正确，做到单据与信用证的有关规定一致、单据与单据一致、单据与货物一致。完

整：必须按照信用证的规定提供各项单项，不能短少。单据的份数和单据本身的项目也必须完整无缺。及时：应在信用证的有效期限内，及时将单据送交议付银行，以便银行早日寄出单据，按时收汇。简明：单据的内容，应按信用证要求和国际惯例填写，力求简明，切勿加列不必要的内容。整洁：单据的布局要美观、大方、缮写或打印的字迹要清楚，单据表面要清洁，对更改的地方要加盖校对图章。有些单据，如提单、汇票以及其他一些单据的主要项目一般不宜更改。

交单 (Presentation of Documents) 制作好全套出口结汇单据后，对之进行详细的综合审查，若发现有问题和错误，立即予以处理或修正，然后在信用证所规定的有效期内，及时将全套单据交给银行议付的行为。

快交货 (Quick Delivery) 实际交货时间短于国家贸易中一般情况下正常交货时间的交货。当今的国际市场是高度竞争的市场，商品的流行期越来越短，推陈出新则越来越快。消费者对于新型的商品也越来越偏爱，缩短交货期，就能尽快销售商品，尽快收回资金，迅速获取利润，加速资产周转。尤其是消费品、服装、节日礼品、鲜活商品等必须抓住时机，赶上季节，及时脱手，对于出口方来说，快交货也是增强其竞争能力的一个方面。

报关 (Declaration) 海关为了维护国家利益，对一切进出口国境的货物都必须经由设有海关的海港、空港、车站、国际邮件交换站或国界孔道进出并按海关的规定办理申报手续，进口货物的收货人、出口货物的发货人或其代理人，向海关交验有关单证，办理申报这种手续的法律行为，称为报

关。货物只有在办完报关手续并经海关查验与申报内容完全相符后才会对这批货物放行。办理报关手续时要向海关提交的单证有：按照海关规定的格式填具的进口或出口货物的报关、提货单据、发票及其副本、包装清单、许可证及审批文件、合同、产地证和所需的其他证件。

报关员 (Declarant) 报关单位在向海关办理注册报关时，应确定专职或兼职的人员办理报关手续，经海关考核合格认可后，发给“报关员”证件，成为报关员。报关人员的印章和签字应送海关备案，并接受海关培训，进出口货物报关单上必须盖有报关单位和报关人员的印章和签名。

报关单位 (Unit Applying to the Customs) 持有国务院或省、自治区、直辖市有关主管部门批准的开业证件，并经海关审批准予注册后，可以直接向海关办理运输工具、货物、个人物品进出口手续的机构。未经办理注册登记的单位不得向海关办理报关手续。

代理报关 (Apply to the Customs on Behalf of Traders) 进出口货物的收发货人没有资格或由于其他原因不能向海关办理报关的手续，因而委托从事进出口货物代理报关业务的，在海关办理过代理报关注册登记的，申请并获得《报关注册登记证明书》，并且具有法人资格的企业向海关报关的法律行为。如欲申请全国范围内的代理报关业务的企业，要经主管审批机关批准，并向企业所在地海关办理代理报关注册登记。

代理报关企业 (Customs Broker) 经海关批准，准予注册专营接受委托办理进出口货物报关手续，向要办理报关

手续的委托人（进口方或出口方）收取一定的手续费或一定比例佣金的单位或企业。接受委托办理报关手续的代理报关企业通常都应熟悉并遵守《海关法》和有关规定。

报关手续 (Procedures for Applying to the Customs) 出口商或进口商向海关申报出口或进口，接受海关的监督与检查，履行海关所规定的通关手续的程序。进口货在入境到海关放行，出口货物自运到检查场所到出境，必须置于海关监管之下。在此期间未经海关许可不得进行装卸、提取、交付、续运、取样、开拆、更换标记、调换、改装。报关须履行以下手续：首先，报关人员必须一式两份，准确如实地填写“进口货物报关单”或“出口货物报关单”；对于必须凭进出口许可证才能进口或出口的货物应交验进出口许可证或其他的批准文件；提供进口货物的提单或运单、出口货物的装货单或运单、进出口货物的发票和装箱单或重量单，必要时还应提供合同的副本、产地证明、有关单证和帐册等，对于应进行商品检验、文物鉴定或其他管制的进出口货物还应交验有关主管部门签发的证件或放行单。然后，一切进出口货物除经海关总署特准免检得外，都必须向海关申报查验，海关按照海关法令与规定，查验审核有关单证与货物是否相符，有无残损、短少，能否满足审价、征税的需要，计算征税税额，结算应付税款。海关经过审核单证、查验货物，没有发现不正常情况，报关单位按章纳税后，海关就在货运单据上签印放行。报关手续即履行完毕。检验货物通常在海关监管的场所，如码头、车站、机场的仓库等场所进行。查验时报关人员应在场，并负责开拆和重封包装。通常运输工具、货

物必须通过设关的地点进境或出境。但在特殊情况下，需经未设关地点进出的，必须经国务院或经国务院授权的机关批准，并依照海关法规定办理手续。

进出口货物报关单 (Import [Export] Declaration Form) 进口货物报关单和出口货物报关单的合称。进出口货物了关单是进出口货物收发货人或其他代理人在报关时必须向海关交验的单证。进出口货物报关单的作用是海关验货放行的凭证，是核收进出口货物关税的依据，是海关对进出口货物统计、分析的原始资料。报关单的内容，以出口货物报关单为例，主要有商品名称、海关税则号码、唛头、数量、重量、金额（金额应是扣除保险费、运费后的 F. O. B. 价）及运往目的地、成交国别、消费国别等。进出口货物的收发货人或其代理人在报关时，应对所填报关单中内容负法律责任，报关单的格式由海关总署统一制定。在报关人员递交报关单后，如果发现需要改变填报内容时，应立即向海关递交更改单。

行为申报 (Behavior Declaration) 个人物品进出口时物品所有人向海关申报所携带进出口物品的一种方式。通常海关对进出口的货物、物品实行书面申报制，要求填报进出口货物报关单和旅客行李申报单，对出入境的旅客很不方便。现在，海关对旅客行李申报验放制度实行了改革，采用国际上通用的红绿通道申报验放制度，由旅客根据自己所携带物品的性质选择通道过关。带有法律或规章所禁止、限制进出境物品、应纳税物品，以及应登记复带进出的物品等，选走红色通道。没有携带禁止、限制进出境物品，所携带物品在依法准予免税进出范围以内的，以及外交人员，则可走绿色

通道。采用行为申报以简化通过海关的手续。有的海关还进一步简化手续，对于符合一定规定的旅客可免填旅客行李申报单。

结关 (Customs Clearance) 海关在审核查验进出口货物后，在货运单据上盖章放行的行为。对于一些特定减免税货物、保税货物、暂时进出口货物，在装运或提货后，海关还要核查、核销，进行后续管理，核销后才算完成结关手续。如果因商检证明、出口许可证未到而急于装船时，可以向海关提出担保，有关单证后补。

船舶结关准单 (Customs Clearance for Ship) 国际航行的船舶在办完海关手续后和结清应付税款后，海关对此船舶予以放行的凭证。按照海关的有关规定，船舶或其他运输工具在出口前向海关办理报关手续时，应由船长或其他运输工具的负责人或代理人按海关的规定填写出口载货清单和旅客清单，并送海关核查。海关收到此清单后予以核查无误并办完一切必要的手续后，由海关发给此单，准许该运输工具出口。

放行 (Release) 海关对进出关境的货物、旅客行李、运输工具、货币及服务人员所携带物品进行检查核对，审核单证，按规章征税后，对于符合国家进出口管理规定的，办清海关手续后，海关在单据上签印放行，准予解除监督管理，允许其出入关境的行为。

退关 (Shot Out) 经海关查验并允许放行的货物，因为某种原因没有进行实际的出口，由负责该批货物运输的船长或其他运输工具的负责人或其代理人，向海关申请撤消该

批货物的手续。履行退关手续后，海关对该批货物在通关过程中所征的税费应予退还。

进口税 (Import Duty) 进口国海关在外国商品输入时，根据总税则对进口商品所征收的关税。进口税在外国货物输入关境或国境时征收，或者外国货物从自由港、自由贸易区或保税仓库中提出运往国内市场销售、办理通关手续时征收。进口税可分为最惠国税和普通税。最惠国税适用于与该国签有最惠国待遇原则贸易条约的国家的进口商品；普通税适用于与该国没有签订这种条约的国家的进口商品。最惠国税率比普通税率要低，两者之间的差幅往往很大。

出口税 (Export Duty) 出口国海关根据关税则对出口商品所征收的关税。目前大多数国家对出口商品一般都不征收出口税，因为征收出口税后势必会提高商品成本和价格，削弱本国商品的竞争能力，不利于扩大出口。征收出口税有以下几方面的目的：(1) 增加财政收入；(2) 限制重要的原材料大量出口，保证国内供应；(3) 提高使用该国外材料为主的国外加工产品的生产成本，削弱其竞争能力；(4) 反对跨国公司在发展中国家低价收购初级产品。

进口附加税 (Import Surtaxes) 海关对进口商品除征收正常进口税外，再额外加征的关税。进口附加税通常是一种特定的限制进口的临时性措施。它的主要目的有的是为了应付国际收支危机、维持进出口平衡；有的是为了抵制外国商品倾销；有的是为了对某个国家曾实行歧视待遇而进行报复。此外，有些发展中国家为了增加财政收入，有时也征收进口附加税。进口附加税可分为两种：(1) 对所有进口商

品一律加征的。(2) 针对某个国家的个别商品征收的, 如反倾销税, 反贴补税等。

过境税 (Transit Duty) 一国海关对通过其在境输往另一个国家的外国商品所征收的关税。又称为通过税。19 世纪前半叶, 过境税普遍流行于欧洲国家; 19 世纪后半叶, 随着交通运输的发展, 各国在货运方面发生了激烈的竞争, 征收过境税往往影响货运业的收入和发展, 因此各国相继予以废除。目前大多数国家对过境货物都不征收过境税, 公征收极少量的准许费、印花费、签证费和统计费等。

从价税 (Ad Valorem Duty) 以进口商品价格为标准计征的关税。这种关税的税额与进口价格的涨落成正比, 也就是说, 在税率不变的条件下, 征收的税额随商品完税价格的涨落而变动。第二次世界大战以后, 由于通货膨胀日益加剧, 资本主义国家对进口商品普遍采用从价税, 或以从价税为主、从量税为辅来计征关税。

差价税 (Variable Duty) 进口商品的价格低于国内同类商品的价格时, 对进口商品按进口价格与国内价格之间的差额征收的关税。又称差额税。差价税没有固定的税率, 税额随着价格差额的变动而变动, 差多少就征多少, 以此拉平进口价格与国内价格之间的距离, 从而削弱了进口商品的竞争能力, 保护了本国商品和国内市场。因此, 差价税比一般正常进口关税所起的保护作用更大。

从量税 (Specific Duty) 按照商品的重量、数量、容量、长度、面积或体积等计量单位为标准计征的关税。以重要为单位计征的计算标准各国很不一致, 大体上可分为三种:

(1) 毛重，即商品的重量加上内外包装的全部重量；(2) 净重，即扣除所有内外包装的商品重量；(3) 法定重量，即商品的重量加上内外包装或零售包装的重量。从量税在计税手续上比从价税方便，因为它不需要对进口商品进行估价。然而战后，由于商品价格随通货膨胀不断上涨，从量税便不能发挥应有的保护作用，所以许多国家对大多数进口商品改征从价税。

选择税 (Alternative Duty) 对某种进口商品同时订有从量税和从价税，进口时海关按其中一种税率征收的关税。一般情况下，两种税率中，按税额较大的征收；特殊情况下，如当时迫切需要多进口某种商品时，也可按税额较小的征收。

混合税 (Mixed Duty) 对一种进口商品同时征收从量税和从价税的关税。又称复合税，混合税分为两种：(1) 以从量税为主、加征从价税；(2) 以从价税为主，加征从量税。混合税在计税手续上较为繁琐，但在价格波动时，可以减轻价格在关税保护作用与财政收入方面所带来的影响。

优惠关税 (Preferential Tariff) 也称特惠关税。一国对来自特定的国家或地区的一切商品或部分商品的进口，给予减免关税的特别优惠待遇。其税率比最惠国税率还低，其他国家或地区不得引用最惠国待遇条款享受这种税率。优惠关税分为两种：(1) 互惠的优惠关税，指缔约国之间相互提供优惠关税待遇；(2) 非互惠的优惠关税，指缔约国一方单方面提供优惠关税待遇，而另一方不必向对方提供“反向优惠”。第二次世界大战后比较著名的优惠关税为《洛美协定》的优惠关税和普遍优惠制的普惠关税。《洛美协定》中规定了

欧洲共同体国家单方面向参加该协定的发展中国家的商品提供优惠关税。这种优惠税对发展中国家扩大其向发达国家的商品出口起了一定的积极作用。

结汇 (Settlement of Exchange) 在实行外汇管制国家的进出口业务中，进出口商无权拥有外汇，必须将出口所得外汇按照外汇牌价售给外汇银行，或将进口应付的外汇按照外汇牌价，以本国货币向外汇银行购买外币汇往国外。进出口商办理这种手续的过程称为结汇。

结汇单证 (Documents for Settlement of Exchange) 在进出口业务中，根据合同或信用证的规定，买卖双方用以进行贷款结算所必须的单据和凭证。若不能提供所要求的单证，则不能结汇或使结汇遇到困难。

赎单 (Honouring of a Bill) 国际贸易中结算方面的术语之一。进口人向出口人承诺立即或在将来的一定期了或将来可确定的期限承付货款后，获得代表有关货物所有权单证的行为。在信用证方式支付条件下，开证行按信用证规定垫付进口货款后，立即通知进口商还清垫付货款，然后再将代表货物所有权的提单等单据交给进口商。

押汇 (Negotiation) 从受让银行方而言，称为“议付”，又称买单结汇。议付行在对卖方作为抵押的装运单据审核无误情况下，按信用证条款买入受益人（外贸公司）的汇票和单据，从票面金额中扣除从议付日到估计收到票款之日的利息，将余款按议付日外汇牌价折成本币后拨给受益人。议付行向受益人垫付资金买入跟单汇票后，即成为汇票持有人，可凭票向付款行索取票款。银行做出口押汇是为了对受益人

提供资金融通，有利于受益人的资金周转。议付行通常主要承做信用证项下的押汇，而对于托收，由于是商业信用，银行一般较少承做。即使是信用证下的汇票，银行是否承做押汇也要考虑开证行和受益人的资信情况。如果信用证上有“限制议付”条款，或开证行所在地区局势严峻、外汇紧缺或单证不符，议付行通常都不做。

收妥结汇 (Payments Received for Settlement) 又称收妥付款。指议付行收到外贸公司的出口单据后，经审查无误，将汇票和出口货运单据寄给国外开证行或付款行索取货款，等到收到付款行或开证行已将货款拨入议付行帐户的贷记通知书时，议付行才按当日外汇牌价将货款折成本币交付出口商或收入出口商的帐户。我国出口结汇的方法之一。

定期结汇 (Fixed Date Settlement) 议付行根据向不同国家或地区索汇所需的往返天数再加上国内外银行的合理工作时间而预先确定固定结汇期限，到期后议付行便主动按当日外汇牌价把票款金额折成本币交付给出口人或收入出口人帐户的做法。定期结汇也是我国出口结汇的方式之一。

单证 (Documents) 各种单据、文件和凭证的总称。在国际贸易中，单证一般都与收取货物和结算货款等有重要联系。单证的重要性决定了制做单证时必须严格符合合同和信用证的规定，做到正确、完整、及时、简明、整洁。单证一般包括资金单证（汇票、本票、支票）、运输单证（仓单、提货单、托运单、提单、铁路运单、承运货物收据、大陆桥联运承运收据、航空运单、邮包收据）、商业发票、形式发票、包装单、海关发票、保险单据（保险单、保险凭证、联合凭

证、预约保险单、批单和证明单据)、产地证明书(贸促会产地证、普惠制产地证、欧共体产地证、对美出口原产地证明书和其他产地证明书)、商品检验证书(卫生、消毒、产地、衡量、温度、植物检疫、兽医、品质、重量、数量的检验证明书以及SGS检验证书、OMIC检验证书、BV检验证书)、进出口许可证、信用证、其他附属单证(船长收据、船龄证明书、班轮公会船只证明书、船级证明书、船只国籍及航程证明、集装箱船只证明、转船证明书、装运通过证明书、费用和结算单据等)、报关单等。

审证 (Examination of an L/C) 根据合同条款与其他规定对信用证条款进行审查的过程。卖方提交的单据必须与信用证的规定严格相符,才能确保安全收取贷款和顺利履行合同。信用证是依据合同开立的,信用证内容应该与合同条款一致。但在实际业务中,由于种种原因,如工作中的疏忽、电文传递的错误、贸易习惯的不同、市场行情的变化或进口商有意利用开证的主动权加列有利于自己的条款等,往往会出现开立的信用证条款与合同规定不符。为确保收汇安全和合同顺利履行,防止经济上和政治上不应有的损失,出口方应对不同国家,不同地区以及不同银行的来证,依据合同进行认真的核对与审查。一般来说,在审查国外来证时,应考虑下列4个方面的因素:(1)政治上是否符合我国的对外政策;(2)安全及时收汇是否有保障;(3)对与我国有贸易协定的国家的来证是否符合协定的规定;(4)来证条款是否符合合同规定,证内所列条款,我方能否履行。在实际业务中,银行和进出口公司共同承担审证任务。其中,银行着重

审核开证行的政治背景、资信能力、付款责任和索汇路线等方面的内容，进出口公司则着重审查信用证内容与买卖合同是否一致，内容主要有：政治背景，开证行资信，信用证的性质，开证行的付款责任，信用证的金额与货币，商品的品质、规格、数量、包装等条款，信用证规定的装运期、有效期和到期地点，单据及其他特殊条款。

国际贸易结算的单据 (Documents for Settlement in International Trade) 进出口交易结算所需的单证。在国际贸易中，买卖双方对货物的交接和货款的结算，是通过各种单据的转移来实现的。每一笔交易中都规定了单据交接的方式，以及单据的种类和份数。买方发现卖方提交的单据与信用证或合同规定不符时有权拒付货款。在一般情况下，货物装运后，卖方根据合同或信用证中的有关规定，缮制并向买方提供所要求的单据，作为履行交货和收取货款的凭证。结算单据包括三类：一类是资金单据，如汇票、本票和支票；另一类是商务单证，如发票、装箱单、产地证明书、商检证明、保险单等；第三类是货运单证，如海运提单、铁路运单、航空运单、邮包收据、仓储单据等。这些单证综合起来能反映出这笔交易的全部内容，因此，一笔交易最终是通过买卖各种单据完成的。在国际贸易中使用的单据远比国内贸易多，而且更复杂。

制单结汇 (Make Documents for Settlement) 出口货物装出后，出口商按照合同和信用证的规定，正确缮制各种单据，在信用证规定的交单有效期内，递交银行办理议付结汇手续的全部过程。单据是交货、付款和索赔的依据。在

信用证支付方式下，银行只凭单据付款。银行在审核单据时若发现有任何与信用证规定不相符之处，银行均有可能拒付货款。因此，有关单据的种类、份数、内容必须与信用证规定严格相符。结汇单据要做到正确、完整、及时、简明、整洁，单证一致，单单一致，并在信用证规定的有效期内议付。我国结汇的办法有收妥结汇、押汇和定期结汇三种。

审单 (Examination of a Bill) 在信用证付款方式下开证行在付款时对结算单据的审核、进口商付款赎单时进行的审核、议付行对出口商交单的审核或出口商向议付行或开证行交单时对单据进行的审核。也包括不以信用证作为付款方式时根据合同条款对各种出口单证的核对、复算和全面审核。审单的原则是信用证与合同一致、单据与信用证规定一致、各种单据之间相互一致。

付款赎单 (Payment for Bill of Purchase) 交付货款、收取货物单证的过程。在国际贸易中，出口商将货物交付装运后，即将各项单据按照不同的付款方式，通过不同途径寄送进口方以收取货款，不论采取何种付款方式，进口商都应凭装运单据付款。我国的实际业务中，大部分采用信用证凭单付款方式。国外出口商在装运货物后，即将整套单据和汇票交出口地银行转我国进口地开证行（这时开证行亦为付款行），银行审核单据和汇票与信用证规定相符后，交申请开证的进口商复核，如进口商在三个工作日内没有提出异议，银行即按即期、远期汇票付款或承兑，在银行对外付款的同时，进口商按规定汇率向银行买汇赎单。

票据的当事人 (Parties to a Bill) 通过票据行为建立

有原因关系和资金关系,依据票据负有权利与义务的当事人。如汇票的基本当事人为出票人、受票人、受款人,汇票的其他当事人为背书人、受让人、执票人。本票的当事人为发票人和受款人。支票的当事人为发票人和受款人。支票的当事人为出票人、付款人(银行)、受款人。通常票据当事人之间的关系被大多数国家区分为票据关系和非票据关系(票据的基础关系)。票据关系是指基于票据行为所产生的债权债务关系,即根据票据享有权利的人与承担义务的人之间的关系,如出票人、受款人、背书人、受让人、执票人和承兑人之间的关系等,这种关系是票据本身所固有的法律关系。非票据关系指在票据关系以外,与票据有十分密切的联系,但不被票据法所承认的票据的基础关系,包括资金关系、原因关系(对价关系)。

票据的非基本当事人 (Non-parties to a Bill) 票据缮制时并没有出现,而在后来票据流通中才出现的非票据基本当事人的当事人。包括执票人、正当执票人、背书人、受让人(受背书人)、承兑人、参加付款人、参加承兑人、票据保证人。

贴现 (Discount) 具备转让条件的远期票据经承兑后,票据的持有人提前获得现金的做法之一。通常的做法为:持票人经过背书将票据转让给银行或金融公司,银行或金融机构扣除一定贴现息后再将票款付给持有人。银行或金融公司贴现票款后,就成为票据的持票人,它们或者在市场上继续转让票据,或者在票据的到期日向付款人索取票款。

拒绝证书 (Protest) 持票人提示票据要求承兑或要

求付款时，遭到拒绝承兑或拒绝付款或付款人逃避、死亡或宣告破产以至使付款事实上已不可能时，由付款地的公证人或其他依法有权作出拒绝证书的机构，如法院、银行公会、同业工会等在遭到拒付的第二天，与执票人一起再次向付款人提示要求承兑或要求付款，并把拒付事实记载下来证明付款人拒付的书面文件。持票人取得拒付证书后，可以向票据的前手追索，追索的金额为票面金额、利息和作成拒绝证书的费用。按照大多数国家的法律，除出票人已在票据上注明不必作成拒绝证书外，一切票据在遭到拒付时都必须作成拒绝证书，如执票人未按法定时间作成拒绝证书则丧失对其前手背书人和出票人的追索权。票据遭拒付后，应及时将拒付事实通知前手。支票被银行拒付时，银行出具的“退票理由单”可代替拒付证书。

追索权 (Recourse Right) 当票据的正当执票人在付款人拒付时，各国法律都认为为保护执票人的利益，执票人有权向前手背书人以及汇票的出票人请求偿还汇票上的金额，这项权利在票据法上被称为追索权。按照各国票据法的规定，执票人在行使追索权时必须具备以下条件：(1) 票据必须已经遭到拒绝承兑或拒绝付款；(2) 票据必须曾在法定期限内向付款人作承兑提示或付款提示（凡由于付款人或承兑人逃避、死亡、宣告破产或由于其他原因无须做承兑提示或付款提示时例外）；(3) 除票据上注明不必作成拒绝证书外，一切票据必须在遭到拒付后的法定时间内作成拒绝证书；(4) 必须在票据遭到拒付后的法定时间内将拒付事实通知其前手。追索可以向持票人最直接的前手追索，也可以向任何

一个前手（包括出票人）追索。追索的对象为出票人、背书人和保证人，任何一个被追索的人都有义务偿付全部票面金额及利息。

银行对托收汇票的资金融通 (Financial Accommodation by a Bank in Collection of a Draft) 跟单托收付款方式下，出口商为加速资金周转，扩大贸易量，缩短每一笔交易资金流通时间，依靠银行垫款，取得资金融通的做法。银行提供资金融通时，要对出口商信用、托收条件、进口国贸易和外汇管理情况、商品的性质等进行详细审查。

银行承兑保证付款 (Per Aval) 国际贸易中的付款方式之一。其具体做法是：出口方依据合同开立汇票，再将合同与汇票寄交根据合同进口方指定的银行，银行按合同中所规定的要求对汇票进行承兑后，把合同和承兑过的汇票寄还给出口方。出口方收到承兑汇票后即发货，并将符合合同要求的全套货运单据寄交承兑银行收款。此付款方式与信用证付款方式相似，但不需开证，可节省开证费用。

进口商承兑保证书 (Importer's Acceptance Letter of Guarantee) 在进口方承兑付款基础上由银行开出的保证书。在承兑交单托收方式付款条件下，根据合同规定，进口方对出口方的汇票加以承兑，银行在此基础上出立担保文件，保证经进口方承兑过的汇票到期不付时，银行承担付款责任。但如果进口方拒绝承兑汇票，开证行并不代为承兑汇票和付款。在这种方式下，如果进口商到期付款，银行仅起一般托收业和中的代收行的作用；只有进口商承兑付款但又不付款时，银行才作为保证人代其付款。

封存货款银行保证书 (Blocked Funds Attestation)

在国际贸易中，进口方将货款封存当地银行。指定出口方为受益人，由银行向出口方开具的担保书。当出口方按合同将货物装运，并将有关单据寄往保付银行，银行见单后即将封存的货款汇交出口方，或者出口方委托的银行代为收款。这是以银行为第一付款人，以保证书作为一种特殊性质的信用文件，与信用证的付款性质相似，兼有银行信用和商业信用，并以银行信用为主的一种支付方式。因为它无需开立信用证，所以手续简便，节省费用。

附带条件的支付委托书 (Letter of Entrustment on

Payment) 又称“付款委托书”，“预汇汇款”。在形式上是一种电汇或信汇，是在汇出行付款时附有条件的委托凭据。收款人凭委托书中规定的货运单据收取货款。这种委托书的性质较接近信用证，发送的对象不是出口商，而是出口地的付款银行。汇出行可以在付款行对出口商付款以前撤回支付委托书。如果出口商不能在委托书中规定的期限内补交单据，担保银行则应负责将预支款退回汇出行。

寄售保证书 (Consignment Letter of Guarantee) 寄

售贸易方式下，由银行开出的付款保证书。寄售贸易方式下，代销商委托银行开立保证文件，担保代销商到期肯定履行汇付出口方货款或还货给出口方的义务，如果代销商不履行这些义务，则由开出保证书的银行代为偿付货款。保证书中一般只列明寄售商品的品名、数量，同时声明最高的索赔金额、索赔期限等。出口方的单据直接或通过往来银行寄交代销商。

发票 (Invoice) 发票包括商业发票、银行发票、海

关发票、领事发票、形式发票等。发票通常指商业发票，是出口方对进口方开列的发货价目清单，是装运货物的总说明，是买卖双方记帐的根据，又是在出口、进口两地作为报关交税的计算依据，是买卖双方交接货物的主要单证。发票基本上反映了一笔业务的全貌，亦是统计的凭证。发票的内容必须符合信用证的规定，详列货物名称、数量、规格、价格条件、单价、总值、装货地、目的地、唛头、件数、包装方式、总毛重、合同号码、收货人名称等项目。在信用证付款方式下，有的发票还要列明信用证号码、开证银行等。在有佣金、折扣的交易中，还要在发票的总值中列明内扣佣金、折扣的比例或金额。发票必须编号并由发货人（出口方）加盖签名章后方为有效。

签证发票 (Certified Invoice) 亦称“证实发票”。由于各国法令或习惯不同，有的信用证要求在发票上加注“证明所列内容真实无误”。这种证明通常是由进口国或邻近国家驻出口国的大使馆，领事馆、或出口国的主管当局作出并签字盖章，其作用是确认商业发票的合法性。这种票据在缮制时应在票首注明“签证发票” (Certified Invoice)，并将发票下端通常印有的“有错当查” (E. & O. E.) 字样删去。

领事发票 (Consular Invoice) 由进口国驻出口国领事签署的一种特殊发票。有些国家，例如一些拉丁美洲国家和菲律宾等规定，凡输往该国的货物，国外的出口人必须向该国海关提供经该国领事签订的发票，作为装运单据的一部分和货物进口报关的前提条件之一。有些国家制定了固定格式的领事发票，也有些国家则规定可在出口人的商业发票上

由该国领事签证。领事发票的作用与海关发票基本相似。各国领事签发领事发票时，均需收取一定的领事签证费。这种发票除便于进口国海关和贸易管理机构作统计之用外，还可以代替产地证明书以便核定货物的原产地，从而实行对不同国家商品的差别待遇政策；也可代替进口许可证，限制或禁止某些商品的进口。有些国家对没有领事发票的货物课以最高税率或完全禁止进口。

银行发票 (Banker's Invoice) 出口方根据合同或信用证规定制订详细的发票和其他单据并直接寄往进口方的同时，为办理议付或结汇，专门为适应议付行和开证行的需要而向其提供的发票。它的内容通常比较简略，只要符合信用证规定的条款即可。

海关发票 (Customs Invoice) 又称为估价、原产地联合证明书或根据××国海关法令的证实发票。它是一种从性质到作用直至填写方式都与商业发票不同的特殊单据，是某些国家的一种海关证件，是一种官方文件。海关发票由进口国家的海关制订并要求出口国家的出口人填写。其内容较商业发票复杂，它不仅具有商业发票的内容，还需加注产地证明及包装费、内陆运输保险费等。有的海关发票还要求提供出口国的市场价格，其作用有4个方面：(1) 进口国海关根据海关发票上所规定填报的内容，查核进口商品比商业发票更为详尽的价格构成和成本方面的资料，作为对进口货物估价完税的依据；(2) 便于进口国海关核定货物的原产地，根据不同原产地国家的货物，按照不同税率征收关税，实施差别税率政策；(3) 便于进口国海关查核出口企业在其本国市

场的一般销售价格，以便确定其对进口国是否低价倾销或虚报价格，有无接受本国的津贴或补助金等行为，以便确定是否要征收反倾销税或反补贴税；（4）便于进口国海关对进口货物作出分类统计。

商业发票 (Commercial Invoice) 简称**发票**，是出口方开给进口方证明所售货物的名称、规格、包装、数量、价格、装运、总值、目的地、唛头、件数、合同号码、收货人名称等详细内容的凭证，是买卖双方记帐的根据，又是在出口、进口两地作为报关交税的计算依据。发票是全套货运单据的中心，所有其他单据的内容都必须同发票的记载一致，发票的内容必需符合信用证的规定。

临时发票 (Provisional Invoice) 买卖双方约定以货物到达卸货港过磅的重量为准的情况下，先由卖方以装运时的大概重量开立的发票。临时发票上通常注有“provisional”的字样，以示与正式发票的区别。

形式发票 (Proforma Invoice) 在交易达成前开制的一种概略发票。它不同于正式发票，在形式发票上除写明抬头人、品名、数量、单价、总值、交货期和有效期外，还往往注明“此发票仅供买方申请进口许可证用，本交易以卖方最后确认为有效”等条款来约束对方。在国际贸易中，往往在下列情况下使用形式发票：（1）供买方申请进口许可证或申请外汇之用；（2）代替报价单；（3）在办理寄售业务时采用；（4）分批交货时，对每批货物开立形式发票，待全部交完货后，再开立正式发票；（5）在正式发票未到达时，供买方报关用。

厂商发票 (Manufacturers Invoice) 由出口货物的制造厂商所出具的以本国货币标价的, 用以证明出口国国内市场出厂价格的发票。这种发票也可为进口国海关估价、核税以及是否征收反倾销税提供依据。发票的抬头应为本国的出口人, 而不是国外的出口商。

样品发票 (Sample Invoice) 在国际贸易中, 出口商在向进口方寄出样品后, 为说明欲售商品的品质而缮制的一份寄给进口商的清单凭据, 用以说明所寄样品的具体品名、规格、价格及运费和保险费等内容, 以供进口商选择。

装箱单 (Packing List) 发票的附属单据, 亦称“包装单”。装箱单重点要说明商品每件包装的详细情况, 尤其是不定量包装的商品要逐件列出每件包装的情况, 所以又叫做“码单”或“磅码单”。一般机器零件、服装、纺织品、工艺品和不定量包装的商品都要求出具这种单据。其内容有: 号码及日期、唛头、品名、箱号、规格(包括商品规格和包装规格)、包装单位, 逐件列明每件包装的净重和毛重, 总合计件数和重量。以上各项内容都应与其他有关单据的各相应的项目一致。有的信用证要求每件的尺码也要标出来。

重量单 (Weight Note/Memo) 粮食类商品或其他以重量为计价单位的商品通常要求出具的单据。它的内容偏重于该商品的详细重量, 一般至少具备以下内容: 编号和日期、商品名称、唛头、毛重、净重、皮重和总件数。

尺码单 (Measurement List) 列明每件货物具体尺码或大小的单据。它提供货物的体积, 对超长、超高或超宽的商品尤其重要, 以便于买方安排运输、装卸或订舱。根据信

用证要求，可以用长×宽×高来表示，也可心用立方米来表示。

集装箱装箱单 (Container Load Plan) 随着集装箱运输方式的发展而出现的一种特有的单据。集装箱运输方式下，为便利货物的运输、交接、转运、通关、结汇和理赔，装箱单据和凭证既可以作为商务单据，又可以作为海关和船务单据。装箱单以箱为单位，内容包括船名、航次、装船港、卸货港、装箱地、交箱地、集装箱规格、种类、编号、铅封号、场站收据或提单号、收发货人的名称、地址、货物重量尺码、集装箱自重及箱重、货物件数、包装、唛头、品名、货物交接方式等。对于需检疫的商品，还要注明已否检疫及其他情况。如系危险品，要加注闪光点，冷藏品要加注所需温度。最后由装箱人签署，以明确责任。拼箱货则由货运站填制装箱单。装箱单必须一箱一单填制，每单一式十联，随船随箱各一联，出口商一联，外运公司和外轮代理公司六联。国际航运界所使用的集装箱装箱单通常由各船公司自行制定。

数量证明书 (Certificate of Quantity) 商检机构在检验货物之后，签发的证明货物数量的证明文件或依据。在进出口业务中，数量证明书通常是卖方交付货物实际数量的证明。

品质证明书 (Certificate of Quality) 商品检验证书的一种，指商品生产部门、使用部门或商品检验机构签发的、证明商品品质情况的证明文件。品质证明书在进出口中通常是卖方交付货物品质的证明和依据。

健康检验证书 (Inspection Certificate of Health) 商

检证书的一种，指商检机构或其指定机构签发的证明货物清洁、无虫害、无细菌、不妨害公共卫生和污染环境的证明书。有些进口国家海关对某些货物的进口，规定必须提交该种商检证书。

重量检验证书 (Inspection Certificate of Weight) 证明进出口商品重量的证书。根据计重方法，重量检验证明可分为：衡器计重证书、水尺计重证书、容量计重证书或流量计重证书。每批货物的重量分别以总毛重、总净重、总皮重表示，同时必须与商业发票和装运单据及其他单据相对应的栏目的内容相一致。有些商品除列明总毛重、总净重、总皮重外，还需列明其他一些有关的数据，如棉花则应根据合同要求标出回潮率、实际回潮率和理论重量等。

植物检疫证书 (Plant Quarantine Certificate) 各国为防止植物的病、虫、害、杂草及其他有害生物的传播，特别是制止其从国外传入本国所要求的对进出口植物和植物产品，如种子、苗木、豆类、油料、棉花、烟草、麻类、粮食、繁殖材料、籽仁、牧草、生药材、原木、鲜果、干果、蔬菜等商品，由动植物检疫机关实施检疫，并证明未受病虫害感染所出具的检疫证明文件。

兽医检验证书 (Veterinary Inspection Certificate) 证明出口动物产品经过检疫中格的证明书，是对外交货、银行结汇和进口通关的重要证件。一般的做法是：畜禽产品，如冻畜肉、冻禽、冻兔、禽畜肉罐头、皮张、毛类、绒类、猪鬃及肠衣等商品，在出口前由主任兽医进行检验，如检验合格，检疫公正机构出具符合检疫要求的检验凭证。

瑞士 SGS 检验证书 (Inspection Certificate de Societe Generale de Surveillance S. A.) 瑞士通用鉴定公司出具的检验凭证。瑞士通用鉴定公司 (SGS) 是当今世界上影响力较大的公证行, 在世界各地设有众多的分公司和办事处, 业务活动遍及 140 多个国家, 并与 20 多个国家签定有全面进口监督计划 (CISS 业务)。该公证行专营进出口商品装运前检验, 检验内容包括商品品质、数量和价格比较等, 对检验的结果出具 SGS 检验证书。

航程证明书 (Certificate of Itinerary) 亦称“船只国籍证明书”。一种货物运输过程中的辅助性单据。进口方要求出口方提供由船公司出具的航程证明文件或船只国籍证明文件。据此证明进出口商品不装某些国家的船只, 或指定装某些国家的船只, 或要求装运前船只不经过某些国家或地区, 或不停靠某些港口等。这种证明书是进口商出于政治上的考虑, 抵制某些国家或地区或避免货物在运输途中遭到被扣的风险而要求出具的文件。

货装集装箱船只证明书 (Certificate of Shipment by Container Vessel) 在国际贸易中, 进口商要求出口商装到集装箱船上, 并在信用证中规定须由出口商提供的书面证明文件。

班轮公会船只证明 (Certificate of Conference Liners Vessel) 进口商为保证货物及时运到, 要求出口商将货物装载到班轮公会的船只上, 并提供由船公司出具的证明所装船只为班轮公会船只的书面凭证。

船龄证明 (Certificate of Ship's Age) 出口商提供的

由船公司出具的证明装运货物船只的使用年限的书面凭证。船龄是船舶描述的重要组成部分，是确定船舶新旧和使用程度的参考指标，是船舶建造完毕后所使用的年数。同一条船，船龄不同，船舶的耐用性和效能是不同的，特别是在航速上的差别更明显，而且影响所装运的货物在运输途中的安全和运输的时间。但船龄并不是判定船舶效能的唯一依据，还要看船舶维修保养的好坏。超过 15 年船龄的船，叫超龄船，也就是说船舶的帐面价值已折旧完毕。这种船载运货物风险较大，通常保险公司都要加收额外保费。

船级证明 (Certificate of Ship's Class) 船舶等级的书面凭证。船级是由公认的船舶检验机构，如英国劳氏船级社、美国船务局等，对 100 总登记吨以上的海船的规格和适行性进行鉴定认可后发给的证明文件。其期限一般为三四年，期满后重新鉴定。船级是安全航行的保证，在某些情况下，船级对租船方而言是很重要的，如船舶航行冰区就必须要有冰级，船舶装载超重货物或矿石，就需要有加固的级别。如果在租船合同签订日期，船舶的级别与租船合同规定不符，则船东可能被判定为违反重要保证，租船方有权取消合同。

通关 (Pass the Customs Formalities) 从报关到结关的全部过程。海关对进出口货物的货、证核查无误后在货运单据上盖“放行”章，则认为已办妥了全部海关手续，这就是俗称的通关。

邮局收据 (Post Receipt) 邮局出具的证明寄发日期的挂号凭证。在实际进出口业务中，进口商为了证实出口商提供的单据或样品确已寄出和为了确定寄发的日期，一般在

信用证中规定,要求出口商在寄送有关单据或船样、样卡、包裹后,除了出具寄单或寄样证明外,还需提供由邮局出具并盖有邮戳及寄发日期的挂号凭据。

快邮收据 (Express Mail Receipt) 亦称“快递收据”。一种比一般航邮所需时间更短、更安全、准确、方便的递送有关信件、物件的邮寄凭证。目前有两种形式:国际特快专递 (EMS) 和 DNL 信使专递。

国际特快专递 (International Express Mail Service [EMS]) 邮电部门办理的快邮业务。国际特快专递又分为定时特快专递和特需特快专递。定时特快专递按事先订立合同的规定有规律地进行固定时间的交寄。特需特快专递则无需签订合同,可以随时交寄,邮费略高于前者。

DHL 信使专递 (Dalsy, Hilbolom, Lind, Courier's Service) 国际信使专递公司从事的业务。公司的总部设在美国纽约,在世界 140 多个国家和地区有 500 多个分支机构、站、中心和代理机构。

承运货物收据 (Cargo Receipt [C/R]) 我国运往港澳地区的陆运货物,由于国内铁路部门与香港九龙铁路当局没有货运直接通车运输协议,各地铁路发运香港的货物,不能一票直达香港。各外贸公司为了结汇的需要,委托中国对外贸易运输公司承运,当货物装上火车以后,由外运公司签发一份承运货物收据给托运人,凭此向银行结汇。它是一份有价证券。此收据有正反两面,正面记载装运货物的详细情况,反面是承运简章,阐明承运人的责任等。它起了海运提单和国际联运运单副本的作用,既代表货物的所有权,又是

香港收货人的提货凭证。其签发方式为：凡发运地的外运公司办理陆运供应香港货物运输的，统一由当地外运公司签发；若发运地外运公司不办理供应香港陆运业务或不能提供承运货物收据的，则由深圳外运公司提供此项空白收据，交与各地有关外贸发货单位指定专人（或由当地外贸公司指定一单位代为）签发。其内容为：委托人、收货人、通知、发据日期、车号、标记、件数、货物名称、承运货物收据编号、托运号码、合约号、目的地、运费交付地点、提单签发单位等。承运货物收据一般只一张，第一联即凭提货物联，如需两张，则只能在副本收据上加盖外运公司章。

寄单证明 (Certificate for Despatch of Documents) 亦称“寄样证明”。进口商为了预先得到有关货运单据及货物的船样、样卡、码样等，以便向其所在国申报进口或推销货物之用，在信用证中规定，在货物装运前后的一定期限内，由发货人邮寄给信用证规定的收受人全套或副本单据（也可能规定寄正本单据），并单独出具寄单证明书，或将寄单证明内容列明在发票内，作为向银行议付的单证。寄单证明的内容通常包括单据名称、份数、寄送对象、寄出时间和寄送方式等。寄样证明的内容一般包括寄送船样、样卡、码样等情况及寄送对象、寄送方式和寄出时间等。

产地证明书 (Certificate of Origin) 证明商品原产地或制造地国别的文件。产地证明书由出口商提供给进口地海关，海关按证书区别不同国家征收不同的进口税率。因此产地证被视为一种法律性文件。有海关发票或领事发票可以证明原产地时，它们则可代替产地证明书。产地证通常不能联

合在发票上，一般要求不能表现货值和价格，常常由出口地的公证行或工商团体，也可以由官方检验机构或出口商签发。

贸促会产地证明书 (China Council for the Promotion of International Trade Certificate of Origin) 全称为“中国国际贸易促进委员会产地证明书”。产地证明书由谁出具要根据信用证要求办理。在我国通常由各地进出口商品检验局和中国国际贸易促进委员会出具。贸促会产地证书的内容主要有：证书号码、出证日期和地点、标志及号码、商品名称、数量、重量和证明产地的内容等。贸促会开出的产地证由贸促会签章或签字。

出口商产地证明书 (Exporter's Certificate of Origin) 产地证明书的一种，由供货人或出口商提供，证明出口货物的原产地或制造地的文件。出口商产地证是产地证明书中手续最简单的一种，无需经过有关机构或公证行、官方机构等加以证明，也不需支付任何签订和认证费用，但一般不易被接受。

生产厂产地证明书 (Manufacturer's Certificate of Origin) 产地证明书的一种。由厂商出具，其内容、格式与出口商签发的产地证基本相同，只是签发单位是厂商。由厂商在证明书上签印或签名。此种产地证明书仅在信用证规定由生产厂签发时才予提供。

对美国出口原产地声明书 (Declaration of Country of Origin for Export to USA) 凡属对美国出口的配额商品，如纺织品等，由出口单位出具的原产地声明书。此项声明书有 A、B、C，三种格式：A. 单一国家声明书，即原产地只有

一个国家；B. 多国家产地声明书，即商品中的原材料由两个或两个以上国家生产；C. 非多种纤维纺织物声明书，也被称为否定式声明书，指纺织物的主要价值或主要重量属于麻或丝的原料或含羊毛量不超过 17%。

普遍优惠制产地证书 (Generalized System of Preferences Certificate of Origin) 简称普惠制产地证 (G. S. P. Form A) 指享受普惠制待遇的国家向给惠国出口商品时，出口公司所提供的由商检局签发的产地证。在填写产地证时应注意以下各点：(1) 证书号；(2) 出口商名称、地址、国家；(3) 收货人名称、地址、国家；(4) 起运和到达地点与运输工具；(5) “供发证机关使用”；(6) “商品分类号”；(7) 唛头与包装号码，包括件数、种类及商品名称、发票号及日期；(8) 原产地标准；(9) 签证局证明；(10) 出口商的申述。

普惠制产地证书申请书 (Application for GSP Certificate of Origin) 出口方向普惠制产地证书签发机构提交的申请该证书的书面文件。普惠制产地证书签发机构对申请书审核合格后签章，使该申请书成为有效证书。申请书由申请单位填写，并说明申请的理由。若商品中含有进口成分，则应按要求提交《含进口成分受惠商品成本明细单》。如果签证或给惠国因为要查询而需要有关证件、资料时，申请单位必须提供。如果进口商品有特殊要求，则还应提供合同、信用证、来往函电及有关单证等。

欧洲共同体产地证书 (EEC Certificate of Origin [Textile Products]) 全称为“欧洲经济共同体纺织品专用产地证明书”，简称“EEC 纺织品产地证”，是对欧洲经济共同

体 12 国出口配额品种所提供的产地证明文件。欧洲经济共同体产地证书对手工艺品和纺织品都各有专用格式，由于方经贸厅（委、局）签发。此项产地证专门用于有配额的产品，如专用于纺织品，是进口国海关控制配额的依据。此项产地证书的内容有：配额年度和编号、税则编号、产地国家名称、到达国家名称、唛头、商品描述、数量等，有关的栏目必须与发票相一致。如果发票价格为 CIF 或 CFR，则应将其分解为 FOB 价填入。

欧洲共同体装运证书（EEC Shipment Certificate [Textile Products]）对欧洲经济共同体国家纺织品贸易协定中出口非配额品种的商品所提供的证明文件。欧共体纺织品贸易协定补充议定书规定自 1984 年 6 月 1 日起不再向进口国提供配额商品的装船证书，但对此类非配额品种的商品出口，依然需要由主管签证当局签发后作内部统计和出口货物监管放行之用。其格式共有 14 栏。

纺织品出口许可证（Textiles Export Licence）全称“纺织品贸易协定国家出口许可证”。在订有双边纺织品贸易协定的国家中，双方国家对出口配额品种实行双重管理，是出口商在每批货物出口时向进口商提供的出口证明文件。内容必须与发票相应栏目内容一致。此类许可证有欧共体、美国、加拿大、芬兰和瑞典等纺织品出口许可证。

欧洲共同体出口许可证（EEC Export Licence [Textile Products]）出口商品在对欧共体出口配额品种时，由出口商提供的进口商所申请的进口许可证或报关进口的证明文件。由外经贸部及其授权的各地经贸厅（委、局）签发。

其格式由订有纺织品贸易协定的双方国家议定，共有 14 栏。对欧共同体出口纺织品的许可证在货到验关时使用，但欧共同体中意大利、希腊两国有外汇管理，做法特殊。意大利常有进口许可证尚未颁发，开来的信用证列有未生效条款，而进口许可证又要等待中国签发出出口许可证寄达后始可领到，因此中国出口单位收到此类信用证后，必须赶快将出口许可证申请签出，以快邮寄进口商，促其在领到进口许可证后使来证生效。希腊开来的有关信用证也是不生效的，要出口单位将出口许可证领出后通过信用证通知行将出口许可证号码、出口商品数量、重量和金额告知后，该信用证才能生效。在提供纺织品出口许可证的同时，对配额品种还需提供欧共同体产地证书；对非配额品种提供欧共同体装船证书，对手工业品提供欧共同体手工业品证书。

瑞典出口许可证 (Sweden Export Licence—Textile Export Products) 瑞典为保护本国工业，限制纺织品和鞋类进口数量，对其主要进口地区实行配额限制的手段之一。对瑞典出口，瑞典纺织品贸易协定有出口配额的商品，均需提供这种出口许可证明文件。

芬兰出口许可证 (Finland Export Licence—Textile Export Products) 芬兰为保护本国工业，限制纺织品和鞋类进口数量，对其主要进口地区实行的配额限制。对芬兰出口，芬兰纺织品贸易协定有出口配额的商品，均需提供此类出口许可证明文件。

加拿大出口许可证 (Canada Export Licence) 加拿大为保护本国工业，限制纺织品和鞋类进口数量，对其主要进

口地区实行的配额限制。对加拿大出口，加拿大纺织品贸易协定中有出口的配额商品，均需提供此类出口许可证明文件。

美国出口许可证 (USA Export Licence) 全称为“纺织品出口许可证/商业发票”，是根据中美纺织品贸易协定，为统计纺织品出口配额品种与非配额品种而提供的证明文件。此证分两种颜色：对于配额品种用绿色，非配额品种用淡黄色。格式内容共有 14 栏。该许可证一式 6 份（一张正本），第一张正本给国外客户，第一联副本给出口地海关查验，第二联副本供电脑统计用，以上三份都需盖有对外经济贸易委员会圆形签章，第三联副本签发单位留存，第四联副本出口单位留存，第五联副本作为备用，这三联只由签发人签署。应根据外经贸部 1984 年 2 月 11 日印发的《关于纺织品许可证/商业发票的填制说明》的要求认真填写。

贸易术语 (Trade Terms) 国际上普遍采用的用来说明一定价格基础上买卖双方责任划分的简短的外文缩写，如 FOB、CIF。贸易术语属于国际贸易惯例，它反映了在国际贸易中买卖双方权利与义务、责任负担等方面的划分，如交货地点、交货方式、运输方式、风险划分、费用负担等。贸易术语的作用体现在简化交易程序，明确交易双方的权利与义务，同时也确定合同的性质。有关解释贸易术语的国际贸易惯例主要有：国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》，美国对外贸易协会制定的《美国对外贸易定义》和国际法协会制定的《华沙—牛津规则》。

工厂交货 (Ex Works, EXW) 贸易术语的一种。按照 1990 年版的国际商会《国际贸易术语解释通则》的解释，

采取该贸易术语，卖方应在其工厂或仓库指定地点将货物置于买方控制之下，就算完成交货义务，风险和费用自交货时起转移给买方；买方有义务办理出口手续并支付有关出口的各项捐税。此贸易术语是卖方承担义务最小的。

货交承运人 (Free Carrier, FCA) 贸易术语的一种。根据国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，在采用该贸易术语时，卖方应按合同规定的时间和地点，把货交给买方指定的承运人并提供交货凭证；卖方办理出口手续；买方负责指定承运人和支付运费。该贸易术语适用于任何运输方式，采用时，交易双方应明确交货的具体地点。

船边交货 (Free Alongside Ship, FAS) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用该贸易术语时，卖方应将货物置于装运港买方指定的装运地点的船边，这就算完成交货义务；自交货时起的一切费用和 risk 由买方承担并支付货款，买方还要负责办理出口手续。此贸易术语仅适用于海运或内河航运的情况。

装运港船上交货 (Free on Board) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用该术语时，卖方应在约定的装运港和装运期内，按港口惯例，把货物装到买方指定的船上，就算完成交货；买方负责派船接货、支付运费。交易双方有关货物风险的划分界线为装运港的船舷，船舷之前的 risk 由卖方承担，货物越过船舷后的 risk 由买方承担。出口手续及遇用由卖方负责。此贸易术语仅适用于海运或由河运输的情况。

船上交货班轮条件 (Free on Board Liner Terms)

1980年修订的《国际贸易术语解释通则》对船上交货条件下的装船费用由谁分担的问题所作的三种处理方法之一。如果货物是用班轮运输,由于班轮运费一般都已包括装卸费用,而在采用船上交货贸易条件交易时,运费是由买方支付的,所以,装卸费用实际上就由买方承担。就是说,采用该贸易术语,装船的有关费用按照班轮的做法办理,即卖方不承担装卸费用。

船上交货吊钩下交接 (Free on Board Under Tackle) 在船上交货条件下,为了避免买卖双方在装船等费用的负担问题上发生争议,往往在 FOB 后面加列各种附加条件。吊钩下交接是指卖方仅负责把货物交到买方指派船只的吊钩所及之处,以后的装船费用则由买方负担。但买卖双方对风险的划分仍以船舷为界。

船上交货理舱费在内 (Free on Board Stowed) 为了避免买卖双方对船上交货条件下的装船费用分担问题发生争议,在 FOB 贸易条件基础上产生的变形之一。在采用船上交货贸易条件时,卖方承担装卸费和理舱费。要注意的是,卖方只负责支付装卸和理舱费用,不涉及风险转移问题,买卖双方对货物的风险仍以船舷为分界线。

船上交货平舱费在内 (Free on Board Trimmed) 船上交货贸易条件的变形之一,是买卖双方为了避免在船上交货条件下对装船费用分担问题产生争议,在 FOB 后面加列的附加条件,指由卖方负责把货物装入船舱,并为保持船身的平稳,对装入船舱的散装货物进行填平补齐,并支付由此产生的各项费用。但是买卖双方对货物的风险仍以船舷为分界

线。

成本加运费 (Cost and Freight, CFR) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释, 采用该贸易术语时, 卖方应负责租船、订舱并支付正常运费, 且负责将货物装到船上; 买方负担除正常运费以外的、货物在海运途中所产生的其他额外费用。交易双方有关货物风险的划分界线为装运港的船舷。货物越过装运港船舷前的风险由卖方承担, 越过船舷后的风险由买方负担。此贸易术语仅适用于海运或内河运输的情况。

成本加保险费加运费 (Cost Insurance and Freight, CIF) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释, 采用此贸易术语时, 卖方负责租船、订舱和办理货运保险, 并支付货物运至目的港的正常运费和保险费; 买方负担除正常运费和保险费之外的由货物在海运途中产生的其他各项额外费用; 买方应在约定的目的港受领货物, 承担费用和 risk, 办理进口手续。交易双方有关货物风险的划分界线为装运目的港的船舷。货物越过装运港船舷前的风险由卖方承担, 越过船舷后的风险由买方承担。此贸易术语仅适用于海运和内河航运的情况。

成本保险费加运费班轮条件 (C. I. F. Liner Terms) 在 CIF 条件下, 卖方负责将合同规定的货物运到指定的目的港并支付费用。但是由于世界各港口的惯例不同, 对于卸货费用也有不同的规定。有的港口规定应由船方负担, 有的港口规定由买方负担。为了避免在这一问题上产生争议, 往往在 CIF 后面加列一定的附加条件。班轮条件是指卸货费用

按照班轮的做法办理，即卸货费已包括在运费之中，买方不予负担。

成本保险费加运费着降费在内 (C. I. F. Landed) 在 CIF 条件下，卖方负责将合同规定的货物运到指定的目的港并支付运费。但在程租船运输的情况下，由于各港口惯例不同，对于卸货费用也有不同的规定。有的港口规定应由船方负担，有的港口规定由买方负担。为了避免在这一问题上产生争议，往往在 CIF 后面加列一定的附加条件。着降费在内是指卖方要负担货物卸到岸上为止的卸货费用，包括可能发生的驳船费和码头捐。

成本保险费加运费舱底交接 (C. I. F. Ex Ship's Hold) 在 CIF 条件下，卖方负责将合同规定的货物运到指定的目的港并支付运费。但在程租船运输的情况下，由地各港口的惯例不同，对于卸货费用也有不同的规定。为了避免争议，往往在 C. I. F. 后面添加一定的附加条件。CIF 舱底交接是指货物运达目的港后，由买方自负自舱底卸货的费用。

运费付至……指定目的地 (Carriage Paid To…… Named Place of Destination, CPT) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用这一贸易术语时，卖方应办理运输、支付运费，在出口国内陆指定地点将货物交付承运人，并办理出口手续；买方承担货物交付承运人保管后的一切风险和额外费用。此贸易术语适合任何运输方式。

运费、保险费付至……指定目的地 (Carriage Insurance Paid to……named Place of Destination, CIP) 贸易术语的

一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释则》的解释，采用该贸易术语，卖方应负责办理运输、支付货物运至目的地的运费，在内陆指定地点将货物交付承运人；卖方还应办理货物在运输途中的保险，并支付保险费；卖方还需办理出口手续。买方承担货物交给承运人保管后的一切风险和额外费用。此贸易术语适用于任何运输方式。

边境交货 (Delivered at Frontier, DAF) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用此贸易术语，卖方负责将货物运至合同规定的边境指定地点（在进口国关境前）进行交货，并办理出口手续；买方负责在边境指定的地点接货，承担由此以后的一切风险和费用；买方自行办理进口手续、支付进口税。使用此贸易术语时，买卖双方应在合同中明确订立交货的地点。

目的港码头交货（关税已付） (Delivered Ex Quay ... Named Port of Destination, Duty Paid, DEQ duty paid) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用此贸易术语时，卖方应将货物运至指定的目的港，在目的港码头上将货物置于买方的控制之下，即为交货；除此之外，卖方要负责办理进口清关手续，承担交货前的一切风险和费用。如果卖方不能取得进口许可证，建议不要使用此术语。此贸易术语仅适合海运和内河航运。

目的港船上交货 (Delivered Ex Ship, DES) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用该贸易术语时，卖方应自费用和 risk 将货物运至约定的目的港，在该目的港船上交货；买方承担货

物运至目的港交货后的一切风险和费用，并办理进口清关手续。此贸易术语仅适用于海运和内河运输。

未完税交货 (Delivered Duty Unpaid, DDU) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用该贸易术语时，卖方自负费用和 risk 将货物运至进口国指定的目的地，并将货物置于买方控制之下，即完成交货；买方负责办理进口手续，承担由此引起的风险和有关费用，如进口关税、捐税及手续费等。除此之外，买方承担交货后的一切风险和费用。此贸易术语适合任何一种运输方式。

完税后交货 (Delivered Duty Paid, DDP) 贸易术语的一种。按照国际商会 1990 年版的《国际贸易术语解释通则》的解释，采用此贸易术语时，卖方将自负费用和 risk 把货物运至进口国指定的目的地，并置于买方控制之下，即完成交货义务；卖方还要办理进口手续，支付关税、捐税及有关交货的其他费用；买方承担交货后的一切风险和费用。该贸易术语是卖方承担责任、费用和 risk 最大的贸易术语，它适用于任何运输方式。

价格条款 (Price Clause) 国际货物买卖合同中的重要条款之一，与货款有关的合同规定。价格条款一般包括计价单位、计价货币、贸易术语三个方面的内容。例如：每吨 CIF 伦敦 350 英镑。除此之外，有的价格条款还包括佣金、折扣和做法、方法等的规定。

买价 (Buying Price) 买进一种商品、证券或外汇等的价格。通常，尤其是在商品的买卖中，买价和卖价是相等

的，并无差别。但在交易所证券等的买卖中，外汇市场外汇的买入与卖出中，买入的价格和卖出的价格并不一致，其间有一定的差额，这种差额是中间商的佣金或银行的手续费。

卖价 (Selling Price) 卖出一种商品、证券或外汇等的价格。通常对于商品的买卖而言，卖价和买价并无差别，是同一价格，但在交易所和外汇市场中，卖出价和买入价一般并不会相等，差额为中间商的佣金或银行的手续费。

固定价格 (Fixed Price) 合同中的一种作价办法，指经交易双方一致同意的、任何一方都不能擅自更改的明确具体和肯定的价格。这是国际上常见的作价办法。其特点是明确、具体，易于交易双方进行核算。例如，每吨 CIF 纽约 250 美元。

非固定价格 (Unfixed Price) 进出口合同中的一种作价办法，指交易双方在达成交易时未确定具体价格的做法。非固定价格有以下几种：(1) 按国际市场价格水平确定价格，如在合同中规定：“在装船月份前 50 天，参照当地及国际市场价格议定正式价格”，或“按某商品期货交易所 5 月份期货价格加 5 美分”，或“按提单日期的国际市场价格计算”。(2) 规定调整价格的方法，如规定价格调整条款，待履行合同时按双方约定的指标（如物价指数）来调整最后的价格。(3) 双方待以后协商调整价格，如在合同中规定：“价格由双方××年×月×日协商确定”。第三种方式实际上未就价格方式作出规定，容易给合同造成极大的不稳定性，应避免使用。

实价 (Actual Price) 又称“成交价”，即一笔交易中实际成交的价格。在某些情况下，实价是定价加上或减去

成交过程中各种影响价格因素后的价格。

零售价格 (Retail Price) 商品流通到销售渠道的终端, 直接面向消费者出售时所采用的价格, 是在生产厂商出厂价的基础上, 加上经过销售渠道的流通费用、税金和利润而构成的价格。

批发价格 (Wholesale Price) 不以直接消费为目的, 而是为转卖或加工再生产而购买的商品的价格。批发价格由采购价格(工业品是出厂价、农业品是收购价)、批发环节的流通费用、批发利润和税金等构成。

商品包装的额外费用 (Extra Fee of Commodities' Package) 超出正常出口包装费用以外的费用。按照国际贸易惯例, 出口商按照惯常的包装方式包装商品, 包装费用是包括在货价之内的, 一般在合同包装条款中不需要另行订明。但在某些情况下, 例如: 有些商品本不需包装, 但买方坚持要求包装, 或进口商不愿接受出口商的通常包装, 而要求特殊的包装等, 这一切都会导致包装费用超出正常的包装费用, 使产品的成本增加, 或包装材料过好造成成本增加。对于这种额外费用, 应在合同条款中订明费用的负担方。如果卖方同意接受买方提供包装时, 在合同条款中, 还要订明寄送包装的方法、包装送达的日期、送交包装延迟的责任及运送包装费用的负担等。

运费与保险费的变动 (The Change of Freight and Insurance) 根据国际贸易惯例, 出口方应按惯常的运输方式, 经通常的运输航线将货物运往目的地, 并投保险别最低的保险, 同时根据所运输的商品的特点加保通常所投保的附加险。

此时的运费和保险费是计在货价里面的。但在某些情况下,如进口方要指定出口方运输货物的船名,或指定运输航线,或目的港不止一个等;或者在保险中进口方指定出口方投保的保险公司,或指定险别和附加险别等,这些都会导致出口方支付的运费和保险费发生变动,使产品的成本变化。对于这部分运费和保险费的变动,应在合同条款中订明费用的负担方和付款方式,以免日后发生争议。

单价 (Unit Price) 用某种货币表示的某一单位商品的价格。国际贸易合同中商品的单价通常由四部分构成:计量单位,单位金额,货币名称和价格术语。如每吨 500 美元洛杉矶成本加保险费、运费价格。

总值 (Total Price) 即“总价”,一批货物的全部价值,是这批货物的单价与总计量单位的乘积。对于不能确定总值的,可以在合同中使用“约”字。

定价 (Nominal Price) 商品目录中标明的价格。在交易磋商中,买卖双方可在此基础上打折扣,作其他减让,或根据情况加价,最后达成成交价格。在磋商中,应考虑的问题有:贸易术语的选择、计价货币、作价办法的差异、佣金与折扣的数量、交货品质和数量的机动幅度和其他部分的机动作价等。

净价 (Net Price) 在合同的价格条款中,有时会涉及佣金划折扣的规定。不包含任何佣金和任何折扣的价格称为净价。在实际业务中,若采用净价,一般在价格后注明“净价”两字。

基价 (Base Price) 国际贸易中,买卖双方在签订

合同时尚不能具体确定合同项下货物的品质规格，于是在合同中规定以一定的品质规格的商品价格为基础来计算交货时的货价，这就称为基价。在规定基价条件下，合同中还同时规定实际交货时按照双方在合同中规定的计价方法，根据实际所交货物的品质规格与合同中作为计价基础货物品质规格的相差幅度，在基价基础上做相应增减。

差价 (Price Difference) 在国际贸易中，同一种商品由于在品质、数量、包装、运输方式、成交条件、成交数量、支付方式、交货日期等不同而造成的价格上差异。同时，由于交易对象的资信、业务关系、销售季节等情况不同，在销售价格上也会有所不同。

最低限价 (Floor Price) 某些国家为防止本国的出口商在国际市场上以过低的价格出售货物，以致造成外汇收入减少或造成外国征收反倾销税而采取的一种限定最低售价的措施。政府对某种商品规定了最低限价，本国出口商就不能低于此价格向国际市场销售该项商品。在代理业务中，委托人也常向代理人规定最低限价。

倾销价格 (Dumping Price) 国际贸易中，出口商为了独占市场，破坏进口商所在国的同种商品的生产或在当地市场上挫败第三方的竞争，而采取的低于国际市场价格水平、低于成本价或低于出厂价格水平向国外出售商品的价格。进口国为了保护本国工业和防止不正当竞争，一旦认定一种进口商品的价格为倾销价格，则对之要征收反倾销税。

垄断价格 (Monopoly Price) 在生产销售或购买中享有垄断地位的企业或组织所确定的价格。垄断价格视不同

需要有垄断高价或垄断低价。一般条件下，垄断者以购买者身份出现时采用垄断低价，而以销售者身份出现时采用垄断高价。但也有例外，如为了占领市场或挤垮竞争对手，垄断者也可能在出售商品时采用垄断低价，而在购买商品时采用垄断高价。

现货价格 (Spot Price) 在现货市场中，买卖双方达成交易后，卖方可以立即交付现货商品的价格。在现货交易中，买方通常立即付款，但有时也可采用延迟付款的方式。

期货价格 (Forward Price) 买卖双方按约定日期交割所买卖的商品的价格。期货交易的成交价格，通常是在期货市场中通过多边公开竞价对同一交割期的同种商品所达成的价格的基础上形成的。

拍卖价格 (Auction Price) 专营拍卖业务的拍卖行接受货主的委托，在一定的地点和时间，按照一定的规章制度，以公开叫价竞购的方式，把货物卖给出价最高的买主，此时的成交价格即为拍卖价格。它不受买主与卖主之间业务关系的影响。

开标价格 (Tender Price) 招标人在规定时间和地点，发出招标公告或招标单，提出准备买进商品的品种、数量和有关买卖条件，邀请卖方投标。投标人则根据招标公告或招标单规定的条件，在规定的投标时间内招标人递盘，经过开标、评标，招标人选定交易对象而成交的价格。由于招标项目金额较大，参加投标者较多，竞争性强，因此其价格通常低于一般价格。

开盘价格 (Opening Price) 交易所上市的商品、证

券、外汇、黄金等在每天营业中达成第一笔交易时的成交价格。此价格有可能是实际交易价格，但在某些情况下，也可能仅仅是递价和要价，而实际上在此价格水平下并无交易达成。

收盘价格 (Closing Price) 交易所上市的商品、证券、黄金等在每天营业时间结束以前最后一笔交易的成交价格。如果在最后时刻同时成交几笔交易，则根据不同交易所的不同规定来最终确定收盘价格，有时收盘价可能是几笔交易成交价格的平均值。在交易不活跃情况下，收盘价只为名义价格，即在公布的价格水平上并无新的交易达成。

竞争性价格 (Competitive Price) 在国际市场上对手激烈竞争的情况下，出口商采取略低于国际市场价格向国外进口商出售商品的价格。有时也指出口商略低于国际市场价格以争取成交的报价。

商品目录价格 (Catalogue Price) 企业或销售商为了便于顾客选购自己的商品，在商品目录上标明的各种商品的不同价格。其中有的是定价，有的是参考价。

参考价格 (Reference Price) 一些国家某种批发价格统计表中或各种期刊中公布的价格。统计表或期刊中公布的价格常在数字后注明是“参考价格”，这种价格通常是个别国家的国内市场价格，有时与国际市场价格出入很大。

滑动价格 (Sliding—Scale Price) 一种在合同中规定暂定价格并在交货前若干天对价格进行调整的作价方法。按照合同规定，在一定情况下，合同中的价格只是暂订价，而不是最后价格。如某些机器设备和原料等，由于从合同成立

到执行完毕需要的时间较长，可能会因为原料和工资等的变化而带来价格上的风险，因此，买卖双方有可能在合同中先规定一个基础价格，到交货时再按原料和工资等的实际变化做相应的调整。

含佣价格 (Price with Commission) 在国际贸易中，贸易商常要通过代理人或佣金商做交易，要付给其佣金，在成交价格中包含了代理人或佣金商的佣金的价格，通常称为含佣价。一般应在文字上说明计算佣金的方法。

刊物价格 (Published Price) 某些有关商务或商品的定期刊物、专业手册或制造商、销售商印发的商情通信中所刊登的价格。一般是出版、印发前一个固定时期内市场交易中的平均价格。

票面价格 (Face Value) 标明或印于票据、股票、债券等有价值证券上的价格。票面价格可能高于或低于在市场上或交易所中实际进行买卖的价格。

黑市价格 (Black Market Price) 从狭义上说，指违反政府法令和有关规定，在暗中从事于配给品、违禁品或配给票证的买卖而形成的价格；或者指某些商品虽然不是配给品或违禁品，但交易者不遵守国家法定的价格而在暗中买卖商品的价格。广义上指一切在黑市买卖中成交的价格。

价格指数化 (Indexation of Price) 按指数变动相应调整价格的措施。在发展中国家出口的商口价格同发达国家相应的商品的出口价格之间建立指数化的联系，当发达国家出口的商品价格发生变化时，发展中国家根据指数对相应商品的出口也作等幅度调整。

价格冻结 (Price Freeze) 为使物价暂时固定于一定水平所采取的措施。但是，当采取价格冻结措施时，大部分物价已涨到高峰或接近最高峰，并即将回落，这时的价格冻结，表面上似乎能制止物价的进一步上涨，可实际上收效却不大。价格冻结一般都是有期限的。

暂无行情的商品价格 (Price of Commodity without Market Quotation) 对于暂时找不到行情的新、小商品，参照国际市场上类似商品的价格，并结合销售情况而确定的价格。

海琴 (Hhedging) 亦称套期保值，又分卖期保值和买期保值。海琴在期货市场中的一个主要经济功能是通过期货合约买卖交易来抵销现货市场价格变动带来的风险。卖期保值是经营者买进一批日后交货的实物，为了避免在以后交货时该项商品的价格下跌而遭受损失，就可在交易所预售于同一时期交货的同样数量的期货合同。这样，即使将来货价下跌，经营者也可以从期货合同交易所获得的盈利而抵补买进的实物在价格上受到的亏损。买期保值则与之相反，经营者卖出一笔日后交货的实物，为避免在以后交货时该项商品的价格上涨而遭受损失，则在交易所内买进于同一时期交货的同样数量的期货合同。这样，如果将来货物价格上涨，经营者同样可以从期货交易的盈利中补偿实物交易中的损失。

最高限价 (Ceiling Price) 在物价上涨过于迅猛时，一国政府通常对部分商品施行最高价格限定措施，以制止这种商品的价格超过这一限价。但通常在实施最高限价时会出现黑市，突破限价。在国际贸易中，一些国家政府有时对一

些进口商品实施最高限价,以防止影响国内市场上的价格。在商业代理合同中,委托人也常在代理协议中给代理人规定在其代购商品时的最高限价。

佣金 (Commission) 代理人或经纪人为委托人进行交易而收取的报酬。在国际货物买卖中,佣金的规定方法有两种,一种为明佣,即在每笔合同的价格条款中写明代理人的佣金率,如每吨 1000 美元 CIF 香港,佣金 3%;另一种方式是暗佣,即双方在洽谈交易时,对佣金的给予已达成协议,但约定不在合同中表示出来,这种佣金由一方当事人按约定另行支付。

折扣 (Discount) 在国际货物买卖中卖方给予买方的价格减让,给予折扣的目的往往是为了扩大销售,如数量折扣。在实际业务中,折扣有两种给予方法:一种为明扣,即在合同中用文字明确折扣率,如每吨 CIF 香港 1000 美元,折扣 2%;另一种为暗扣,即折扣额由一方当事人按约定另行支付。

回佣 (Return Commission) 出口商代收后再返回给进口商的佣金。在某些情况下,进口商接受国内用户的委托,代理进口商品,进口商按合同规定价格将商品直接供给用户。出口商收取合同全部金额后,另行向进口商汇付一定数额作为佣金报酬。

商品的品质 (Quality of Goods) 商品的内在质量和外观形态的综合。商品的内在素质是指气味、滋味、成分、性能、组织结构等。外在素质包括颜色、光泽、透明度、款式、花色、造型等。

品质条款 (Quality Clause) 国际货物买卖合同中的一个重要条款。它是合同中反映买卖商品的内在素质和外观形态的有关文句。品质条款既是构成商品说明的重要组成部分，又是买卖双方交接货物时解决有关品质争议的最后依据。根据各国法律及《联合国国际货物销售合同公约》的有关规定，如果卖方违反了品质条款的规定，买方有权要求损害赔偿、修理或交替代货物，以至拒收货物，宣告合同无效。品质条款的内容可繁可简，一般包括品质的约定方法、品质机动幅度和价格调整方法等。

品名条款 (The Clause of the Name of Commodity) 国际货物买卖合同中的一项重要条款。一般是指缔约双方规定的同意买卖的商品名称，如红小豆、钨砂。在规定此条款时，要注意内容应明确、具体，切实反映商品的实际情况，并尽可能使用国际上通用的名称。

凭统货品质买卖 (Sales by Average Quality) 又称大路货买卖。在某些农副产品的国际买卖中，因无法提供实际样品，常常根据交易习惯所公认的一定品质为标准进行的交易方式。常见的品质标准有两种：(1) 良好平均品质 (Fair Average Quality, 简称 F. A. Q.)，是指本年产的或某年产的产品的“良好平均质量”，这个标准的含义比较笼统，容易发生争议。目前我国出口某些农副产品时也采用 F. A. Q. 来表示我国商品的品质，是指我国产区当年生产该项产品的平均质量。(2) 上好可销品质 (Good Merchantable Quality, 简称 G. M. Q.) 指卖方所交商品“品质上好，合乎商销”。这一标准的含义也比较笼统，因为上好的商品不一定就可销，可

销的商品也不一定就上好，容易发生争议，一般不予采用。

良好平均品质 (Fair Average Quality) 描述商品品质的一种方法。在国际市场上某些初级产品的贸易，出口国家尚未对其产品品质予以等级化或标准化，而是依照长期形成的惯例采用“良好平均品质”的规定来代表商品品质的方法。所谓良好平均品质，一般指中等货，在国际上没有统一的解释，但大体有以下几种：(1) 指农产品的每个生产年度的中等货；(2) 指某一季度或某一装船月份在装运地发运的同一种商品的平均品质。

品质机动幅度 (Quality Latitude) 交易双方在品质上达成的允许卖方交付的货物的品质，在一定程度上可以高于或低于合同规定的幅度。在国际货物买卖中，卖方交付的货物必须与合同规定相一致，但在实践中，由于运输条件、生产加工水平和气候等条件，使卖方所交货物很难与合同严格一致。为了避免争议，卖方才在合同中规定品质机动幅度，这一变通做法使卖方交货时处于比较主动的地位。合同中有关品质机动幅度的规定大致有两种：一是规定品质公差；二是规定品质增减价条款。

品质公差条款 (The Clause of Quality Tolerance) 合同中规定的有关品质机动幅度的条款，一般适用于制成品的交易。它是指允许卖方交货的品质可以在一定的范围内高于或低于合同规定，在此范围内，即认为卖方已按合同规定完成交货义务，买方不得拒收、索赔，也不得要求调整价格。品质公差条款有两种规定方法：一是仅作出笼统的规定，如“质地、重量、尺寸、颜色均允许合理差异”；二是明确规定

一定幅度的公差，如“尺码或重量允许有 $\pm 3\% - 5\%$ 的合理公差。”

品质增减价条款 (The Clause of Price Adjustment according to Quality) 合同中规定的有关品质机动幅度的条款，一般适用于初级产品的交易。它是指允许卖方所交货物的品质在一定的上下幅度内，只要在幅度内，买方就无权拒收，但可根据合同的规定调整价格。

看货成交 (Sale by Actual Quality of Goods) 卖方在货物的存放地点向买方展示将出售的货物，经买方现场验视满意后达成的交易。按这种方式达成的交易，货物的品质以验视时的状态为准。卖方对验视后品质变化不负任何责任。看货成交需要卖方掌握现货，买方亲临现场，交易数量通常不大，特别适用于像首饰、工艺品等贵重物品的国际货物买卖，或其他的现货交易，如拍卖等。

样品 (Sample) 或称货样。从一批商品中抽取出来或由生产和使用部门设计加工出来的能够代表整批商品品质的少量实物。在国际货物买卖中，交易双方经常用样品来规定合同货物的品质。

标准样品 (Standard Sample) 又称成交样品。在国际货物买卖中，经交易双方约定，用来衡量交货品质的样品。成交样品可以由买方提供，也可以由卖方提供。在进行凭样品买卖时，应使选择的成交样品足以代表货物实际品质，高于或低于实际货物品质对交易双方都会带来不必要的麻烦。

凭样品买卖 (Sale by Sample) 又称看样成交。买

卖双方用双方约定的作为衡量交货品质的样品来确定品质的一种交易方法。凭样品买卖可分为：凭卖方样品和凭买方样品。不论凭哪方样品成交，双方约定的样品将用来作为交货品质的最后依据。按照国际贸易惯例，在凭样品买卖的条件下，卖方应保证所交整批货物与成交样品完全一致，否则，买方经合理检验后有权提出索赔。

凭卖方样品成交 (Sale by Seller Sample) 由卖方提供样品，经买方接受后达成的交易。按此方式达成交易通常在合同中规定“品质以卖方样品为准”(Quality as per Sellers' Sample)。按照国际贸易惯例，卖方所交货物必须与样品完全一致，否则买方有权提出索赔，甚至拒收货物。因此，卖方在提交样品时，必须注意样品的代表性。为避免品质争议，卖方往往应留存复样，有时要交付公正的第三方封存复样，以备日后验证之用。

凭买方样品成交 (Sale by buyers's Sample) 由买方主动向卖方提供样品订购货物，卖方同意日后以买方样品作为交货的品质依据。这种方式又称为“来样成交”。交易双方在订立合同时往往规定“品质以买方样品为准”(Quality as per buyers's sample)。凭买方样品成交可以使卖方提高其产品在某一市场的适销性，但卖方应充分考虑原材料、生产和技术的各种条件，以便能生产出与买方样品完全相符的实际货物。有时为了慎重起见，卖方采取“对等样品”的做法（参见对等样品）。

对等样品 (Counter Sample) 卖方根据买方提供的样品，加工复制出一个类似样品提供给买方，经买方确认后

这个样品将作为交货品质的依据。对等样品通常是在凭买方样品成交时，卖方采取的变通做法，目的是避免卖方所交货物与买方样品不符所带来的纠纷。对等样品的做法实际上是将凭买方样品成交换成了凭卖方样品成交，使卖方在生产、交货时由被动变为主动。

复样 (Duplicate Sample) 在凭样品成交时，提供样品的一方将成交样品分成几份相同的样品。一般复样有三份，一份寄交对方，一份自己存留，第三份交付分正的第三方，如商品检验机构封存。复样可以作为解决日后品质争议的最后依据。

参考样品 (Reference Sample) 买卖双方为发展贸易关系，促进对彼此经营的商品的了解，相互寄送的非成交样品。参考样品一般是以介绍商品为目的而提供的样品，与双方订立合同交付货物的品质无关。在寄送参考样品时，一般都要注以“此样品仅供参考”的字样，以免与成交样品相混淆。

凭规格买卖 (Sale by Specification) 商品的规格是足以反映商品品质的主要指标，如化学成分、含量、纯度、性能、长短、粗细、容量等。交易双方用商品规格的描述来确定合同货物的品质，即为凭规格买卖。例如，大豆的规格：水分（最高）14%；杂质1%；不完全颗粒7%；含油量（最低）18%。在国际贸易买卖中该方法被广泛使用。

凭等级买卖 (Sale by Grade) 商品的等级是把同一品种的商品按其规格的差异分成若干档次或级别。例如一、二、三级；大、中、小；甲、乙、丙，等。用对一商品的等

级的描述来确定买卖商品的品质，即为凭等级买卖。凭等级进行买卖主要是为简化交易程序，有助于满足各种不同消费者的需要。等级通常是出口商或制造厂根据长期生产和销售这种商品的经验，在掌握其产品品质规律的基础上制定出来的，买卖双方在订立合同时，可以根据自己的意愿予以调整和改变。

凭标准买卖 (Sale by Standard) 标准是统一化了的规格或等级。在国际货物买卖中，用对商品标准的描述来确定交易商品的品质，即为凭标准买卖。标准通常由某一行业或政府制订，标准与规格或等级的规定相比，具有较大的稳定性。有些标准具有一定的法律约束性，品质不符合品质标准则不得进口或出口；另一些标准则没有法律约束性，仅供交易双方参考使用。由于商品的品质标准也会随着生产和技术的变化而不断修改和变动，因而，交易双方在合同中约定标准时，需明确标准的制订部门和出版年份等。

凭说明书买卖 (Sale by Dis—cription) 交易双方以说明书并附以图样、照片、设计图或分析表及各种数据来确定合同商品品质而达成的交易。凭说明买卖主要适用于那些技术性较强的商品，如机电、仪表等技术密集型产品。一旦在合同中规定品质以说明书为准，那么说明书及其所描述的详细性能或规格就成为合同不可分割的一部分，卖方提供的产品应与说明书的规定完全相符。

品质保证和技术服务条款 (The Clause of Quality Quarantee and Technical Service) 在凭说明书买卖中的有关合同条款。对于技术性较强的机电、仪器产品，在交货时

不容易发现品质的缺陷，通常是在使用一段时期后才能看出产品质量的优劣。因此，在合同中一般都规定品质保证和技术服务条款，其内容包括：（1）卖方保证品质在一定期限内符合说明书规定的指标；（2）在品质保证期内，因品质低于规定标准，或出现内部缺陷，买方有权索赔；（3）卖方承担消除缺陷的义务。

凭商标或牌号买卖 (Sale by Brand or by Trade Mark) 商标或牌号是生产企业或经销商为了区别同类产品而给其商品起的名称，或在商品上标注的特定标记。商标或牌号履行法律手续后就受法律保护，它标志着企业的信誉，成为某种商品的品质象征。用商标或牌号确定商品品质的方法即为凭商标或牌号的买卖。

凭产地名称买卖 (Sale by Origin) 用产地名称来代表商品品质的交易。在农副土特产品的交易中，有些产品因生产地区的自然条件、传统加工工艺或其他因素的影响，在品质方面具有其他地区产品所不具备的独特风格或特色，因此习惯上用产地名称来代表其品质，例如：天津红小豆、良乡栗子、龙口粉丝等。

商品的计量单位 (Commodity Measuring unit) 在买卖商品时，计量中作为记数单元所规定的标准量。国际贸易中通用的计量单位有重量、个数、长度、面积、体积、容积和包装单位七种。重量单位中常用的有吨（公吨、长吨、短吨）、担（公担、英担、司马担）、斤（公斤、司马斤）、磅、盎司等。个数单位中常用的有只、副、套、打（dozen = 12Pieces）、罗（gross = 12dozens）。长度单位中有码（yard）、

英尺 (foot)、米 (meter)。面积单位中常用的有平方米、平方英尺、平方米等。体积单位中常用的有立方米、立方英尺、立方米等。容积单位中常用的有公升、蒲式耳 (bushel)、加仑 (gallon) 等。包装单位中常用的有包、袋、箱等。

数量条款 (Quantity Clause) 对合同货物的数量作业规定的条款，它是合同的主要条款之一。按照有些国家的法律规定，买卖双方在数量条款中所约定的数量是交收货物的依据，卖方如违反数量条款的规定，买方可提出索赔，甚至提出拒收货物的主张。合同中的数量条款一般涉及以下几项内容：(1) 数量的确定；(2) 重量的计算方法；(3) 数量的机动幅度。

毛重 (Gross Weight) 计算重量的一种方法，指商品本身的重量加上包装的重量。毛重通常是计算运费的依据。

净重 (Net Weight) 计算重量的一种方法，从货物毛重中减去皮重后所得的重量，也就是商品本身的实际重量。

以毛作净 (Gross for Net) 在国际货物买卖中，有一些商品因包装与商品不便分别计算（如卷筒报纸），或者因为包装与商品的价格相差无几（如装饲料、谷物的麻袋），对这类商品习惯上按毛重计价，称为以毛作净。

皮重 (Tare) 毛重减去净重后的包装的重量。国际上计算皮重的方法很多，主要有以下 4 种方法：(1) 实际皮重，将商品所有包装实际过秤后得到的重量。(2) 平均皮重，有些商品的包装材料、规格比较整齐划一，重量相差不大，衡量时只抽出若干件商品的包装，平均求得包装重量。

(3) 习惯皮重, 对于某些商品其包装材料和规格已比较定型, 重量已被市场所公认, 不需要逐件过秤, 可按习惯皮重计算。

(4) 约定皮重, 包装重量不需经过实际衡量, 以买卖双方事先约定的包装重量作为皮重。

公量 (Conditioned Weight) 用科学方法抽出商品的实际水分, 然后再加上标准的含水量所求得重量。公量适用于那些经济价值较高, 但含水成分又极不稳定的商品, 像棉花、羊毛、生丝这类商品都有较强的吸湿性, 它们所含的水分极易受客观环境的影响, 所以这类商品在计算重量时通常用公量。

理论重量 (Theoretical Weight) 对于那些规格、尺寸固定、密度相等的商品, 根据数量 (如张数或件数) 推算出的总重量为理论重量。这种计算方法是建立在每件货物质量相同的基础上, 质量如有变化, 其实际重量也会发生差别, 所以理论重量习惯上为参考重量。

法定重量 (Legal Weight) 商品的重量加上直接接触商品的包装物料的重量所得到的总重量。在某些国家海关征收从量税时, 按海关法的规定商品的重量是以法定重量来计算的。

装运重量 (Shipping Weight) 合同中明确规定以货物发运时的重量作为交货重量。卖方对于货物在运输途中的损耗、干缩等自身原因所造成的重量缺少不负责任。所以, 卖方在货物装运前须对货物过磅, 签发重量单或尺码重量单作为交付重量的证明。

卸货重量 (Landed Weight) 又称“到货重量”。合

同中明确规定以货物在目的港卸货时重量作为标准的交货重量。在目的港检定重量一般由公证行或公共重量检定人担任，卖方也可事先指定某公证行担任过磅工作，并出具重量证明书。在目的港检定重量的费用由买方负担。

数量机动幅度 (Quantity Latitude) 在买卖合同中交易双方规定的允许卖方所交货物或多或少的一定幅度范围。这主要是因为在实际履行合同的过程中，卖方要做到严格按合同规定的数量交货有一定的困难。为了避免日后争议，交易双方事先协商后把交货数量的机动幅度订在合同中，在合同中规定数量机动幅度通常有两种方法：(1) 规定溢短装条款；(2) 对合同中数量冠以大约、约、近似等带有伸缩性的词句。

溢短装条款 (More or Less Clause) 在规定数量条款时，规定卖方多交或少交货物的幅度。溢短装条款有两种表示方法：(1) 在合同中规定的数量前加上“约”字，但国际上对“约”字的含义解释不一，有的认为是 2%，有的认为是 5%，甚至 10%，因此最好不要采取这种笼统的规定方法；(2) 具体规定该项条款，通常用百分比来规定。有的合同还明确规定溢短装条款的选择数和溢短装数量的计价办法等。

包装的标准化 (Standardization of Packaging) 对商品包装的材料、规格、造型、印刷标志及商品置放、封装方法、有关的名词术语和检验要求等的统一规定。包装标准化可作为各有关方面共同遵守的技术依据，其中主要是统一材料、统一规格、统一容量、统一标志和统一封装方法。中国从 1962 年起陆续制订了包装标准。按级别分，有国家标准

(编号为 GB), 部颁标准和企业标准。按商品类别分, 有纺织品包装标准, 水泥包装标准, 猪鬃肠衣包装标准等。按标准的内容分, 有材料技术标准、容器具造型技术标准、封装和检验要求等技术标准等。通常下一级标准的使用范围的局限性比上一级标准要大, 并且下一级标准必须服从上一级标准。

工业包装 (Industrial Packing) 为保护工业产品的质量和效能, 对工业产品按其性质和流通需要, 采用适当的材料和技术所进行的包装。根据工业产品的性质, 工业包装可能需要区别不同情况具备防水、防潮、防震、防紫外线、密封等功能。工业包装又可分军用包装和民用包装。

保护性包装 (Protective Packaging) 用于保护被包装货物从生产者转移到消费者整个过程中不发生破损、散失和变质等的包装。这种包装可以根据货物所存放或运输的环境的危险程度和危险性质, 以及存放时间而制造。对于固体、液体和气体状态的商品以及易碎、易腐、易挥发、易爆的产品, 有了完善的保护性包装, 就可以保护其使用价值。用松散的物料或柔软的物料作为缓冲材料, 如干草、木屑、纸屑、皱纸等放在包装中用作绝缘、吸水或衬垫, 也属于保护性包装。

商业包装 (Commercial Packing) 在生产过程中制造的或在商品的流通过程中为便于销售而进行的分装和包装。除要求保护商品不致遭受污损外, 还要求能显示商品, 装潢设计美观, 能吸引顾客, 可以宣传、介绍商品, 促进销售, 便于挑选、携带和使用, 尤其是在现代超级市场中, 对商业包装的造型、结构、装潢的画面设计和文字都提出了更高的

要求。商业包装不仅可以起到“无声的推销员”的作用，还可以提高商品的售价。

销售包装 (Inner Packing) 又称为内包装或小包装。进入零售市场，既与商品本身直接接触，又与消费者接触的包装。从当代销售学的观点看，销售包装已成为商品的一部分，它的好坏直接关系到售价和销量。这种包装的作用是保护商品，提高产品的身价，便于宣传、选购、携带和消费。

小包装 (Inner Packing) 见销售包装。

运输包装 (Outer Packing) 又称为大包装和外包装，为运输的需要而对商品进行的包装，其主要作用在于保护商品，便于运输、储存，避免储运中发生货损货差。运输包装的种类很多，主要有以下两种：(1) 集合包装，如托盘、集装箱、集装包等；(2) 单件包装，如箱、桶、袋、卷等。

包装条款 (Packing Clause) 在货物买卖中有关货物包装方面的合同规定。包装条款是合同的主要条款之一，一般应包括包装的种类、物料、式样、运输标志等。包装条款有两种规定方法：(1) 笼统的规定方法，如“按出口商惯常的出口包装”，或“适合海运的包装”。虽然合同中有关笼统的包装条款不太明确、具体，但按有关国际贸易惯例和法律，货物的包装也要符合一定的默示条件，如要适合商品的特性，易于运输、符合进出口海关规定等。(2) 具体的规定方法，通常要包括对包装材料、包装方式、包装费用及运输标志等的详细规定。

包装供应条款 (Clause of Package Supply) 国际贸

易谈判和合同中包装条款中的一项。通常有 3 种形式：(1) 由买方供应包装，但包装必须在卖方发货前若干天运抵卖方；(2) 由卖方供应包装，并与货物一同运交买方；(3) 由卖方供应包装，但货物运到买方后由买方将包装回收，并再运给卖方。采用哪一种方式必须事先在合同中订明。

包装的回空 (Packages for Reuse) 买方或货物的运输方将商品包装收回的一种贸易用语。如果要收回运输包装中的某些包装，则应在包装条款中列明该商品包装的全部或其中的某一部分，在使用完毕后即应回空。例如：集装箱是一种包装，又是运输工具，它的所有权归于船公司或集装箱公司，故集装箱应在货物卸货完毕以后，及时回空给船公司。

包装费用条款 (Clause of Packaging Charge) 国际贸易合同中包装条款中的一项，其计算方法一般有以下三种：(1) 货价按毛重计算，商品和包装一起计价，不分别计算；(2) 包装费用已计算在货价之内，不单独计算，由买方一次付给卖方。这种方法是国际贸易中最常用的一种；(3) 包装费用在合同中另行订明，单独计算，由买方另行付给卖方。另外，在实际业务中的某些商品，如服装，常由买方提供部分包装用品（如特种衣架、商标和吊牌等），而且还部分包装用品通常均由买方免费提供，这在合同中也需注明。

部分进口国对运输包装的规定 (Regulations on Packing for Shipment of Imports of Some Countries) 许多国家对进口商品的运输包装往往有一些自己的规定，如果不符合这些规定，有的要交纳罚金或课以重税，有的甚至不准

进口。自从出现集装箱运输之后，不少国家的港口为了提高货物的装卸速度和码头的使用率，往往规定进口货物必须使用集合运输包装，否则不准进口卸货。在包装材料方面，有的国家对使用玻璃、陶瓷等材料制作的包装容器，严格限制进口或课以重税；有的国家如美国、日本、加拿大、毛里求斯、新西兰等国规定，禁用稻草、干草、木丝、报纸作包装衬垫。埃及则禁用原棉、葡萄树枝、旧材料或易于滋生害虫和寄生虫的植物材料作为衬垫物。在重量方面，各国往往对于每件货物的重量有不同的限制性规定，有的国家规定粮食每包重量 80 公斤以下用手搬运，如超过 80 公斤可以用铁钩起货；又如有的国家规定油脂产品每件净重不得超过 10 公斤等。各国班轮公司对于超长、超重的货物都加收附加费。在危险品方面，各国也有严格规定，例如必须使用一定标准的防爆、防毒包装容器等等。

部分进口国对包装材料的禁忌 (Regulations on Materials of Package of Imports of Some Countries) 在国际贸易中，许多国家对于进口商品包装的材料往往有一些禁忌和规定，主要是为了防止病虫害的传入和方便港口的卸货工作，如果违反了这些禁忌和规定，有的要交纳罚金或课以重税，有的甚至不准进口。如有的国家对使用玻璃、陶瓷等材料制作的包装容器，由于破损度较高，所以严格限制进口或课以重税。有的国家如美国、日本、加拿大、毛里求斯、新西兰等国家规定，禁用稻草、干草、木屑、报纸等作包装衬垫。埃及则禁用原棉、葡萄树枝，旧材料或易于滋生害虫和寄生虫的植物材料作为衬垫物等。

销售包装禁用标志和图案 (Prohibited Marks and Designs of Sales Package) 在国际市场上,由于各国的文化背景、风俗习惯等的不同,不少国家对一些标志和图案有着禁忌,向这些国家出口时,在制作销售包装及其包装装潢时应予以注意。例如,伊斯兰教国家忌用猪和类似猪的动物作图案;日本人认为荷花不吉祥;英国忌用象和山羊;北非一些国家忌用狗;意大利忌用菊花;法国忌用黑桃等;捷克则规定红三角是有毒的标志;土耳其则规定绿三角是免费样品等。各国对于颜色也有不同的禁忌,如法国和比利时南部禁忌墨绿色,认为是纳粹军人服装的颜色;埃及禁忌蓝色,认为是恶魔的象征等等。

包装模数 (Package Module) 从商品的包装尺寸“模数”系统中得出的理论尺寸。“模数”指一个最小的包装尺寸单位,可以按其倍数做成适当大小的包装。这样的包装既可以完全适用于托盘和集装箱,又可以使托盘在装载过程中不浪费空间。

运输标志 (Shipping Mark) 习惯上称为“唛头”,交易双方规定的在运输包装上面刷制的文字或简单图形,同时说明运输、储运过程中应注意的事项。运输标志通常由三部分组成:(1)主要标志,收货人或发货人名称的代用简字或符号和简单的几何图形,有的主要标志还要求列上合同号码;(2)目的港或目的地标志,一般用简称或代号来说明货物运往的目的地;(3)件号标志,在每件货物上刷制该批货物的总编号及该件货物的顺序编号。运输标志的作用是在装卸、运输和保管货物过程中,使有关部门便于识别货物,防

止错发错运。

指示性标志 (Indicative Mark) 又称安全标志或保护性标志。针对商品的特性,在包装方面以简单、醒目的图形或文字标出的在运输和保管中应注意的事项。印制指示性标志的目的是为了保护商品本身的价值。如使用文字,最好采用进口国和出口国的文字,但一般使用英文,例如:“Use no hook”(请勿用钩)、“this side up”(此端向上);如使用图形,最好采用在国际贸易实践中被各国普遍认可的指示符号。

包装文字规定 (Regulations on the Phrase of the Package) 在国际市场中,大多数国家对于包装上的文字都有一定的规定,并且有关这方面的条例变得越来越严格,往往被用来作为限制外国产品进口的一种手段。有些国家对于包装文字所使用的语种做了具体规定,例如:加拿大规定销往加拿大的商品必须同时使用英、法两种文字;还有的国家规定商品的容量或净重必须用英文标明等。日本规定,销往该国的药品,除必须说明成分和服用方法外,还要说明功能,否则就不准进口;销往美国的药品也有类似的要求,否则美国海关将予以扣留。销往瑞士的衬衣,按照瑞士纺织协会的规定,衣领上必须有关于洗涤、熨烫的图示,否则就不准进入市场。日本农林省规定,进口的菠萝罐头,必须注明制造的年月,否则就不能进口等等。

通用产品符号 (Universal Product Code) 又称“货号条码”。现在大多数超级市场的商品包装上都印有这种符号,以便于超级市场的管理。这种符号以粗细不同的线条所构成,其中每一根线条都代表某一制造商生产的某一类产

品，经专门机构登记后成为这种产品的专用符号。这种条码符号一般像商标、标志和文字说明一样直接印在商品的包装上，也有的印在一张自粘标记上，贴于该商品的包装外面。运用激光读出装置和计算机系统管理这类商品，需要对商品包装上的这种通用产品符号进行编码，以便通过电子扫描装置扫描，加速结算和付款工作，通常这种条码应该放在扫描装置和计算机系统易读的位置和商品在流通中不易污染和受损的包装部位上。现在美国的加工食品类产品已有 90% 以上使用了这种符号。加拿大、德国、法国等也使用得较为广泛。日本则采用线条符号型和光学数字读出器型两种，前者以食品、杂货等为对象，后者则以服装、鞋、袋、家用电器等耐用消费品为对象。

包装装潢 (Decoration of Packaging) 根据产品的不同性质、形态、数量、销售意图和有关部门的规定而设计的具有科学、经济、牢固、美观、适用的包装造型、色彩鲜艳的图案和简洁明了的文字说明。它是包装的重要组成部分，是增加产品价值，实现产品使用价值和交换价值的一种重要手段。产品包装和装潢的优劣，直接影响着产品能否顺利由生产领域转移到消费领域，影响着产品的销路、价格和利润。包装装潢不仅反映出某一国家科学技术水平，而且可以反映出其文化特征。包装装潢不仅涉及到美学、心理学等学科，而且还要适应存贮和运输条件的要求，并注意不同国家的销售习惯、文化传统背景及消费者对颜色、造型和文字图案的偏好或禁忌等。它同时也是一种不需通常的广告媒介而具宣传作用的立体广告。所以，要注意对包装装潢材料的选择、结

构造型和图案色彩等的运用，还要及时全面地了解国际包装装潢领域的发展动态。

警告性标志 (Warning Mark) 针对有些危险物品在包装上印制的有关警告性的文字或图案。按照各国的规定，在运输有爆炸物品、易燃物品、自然物品、遇水燃烧物品、有毒物品、腐蚀性物品、氧化剂和放射性等危险货物时，都必须在外包装上印制令人醒目的图形和文字，如“易燃物品”、“有毒品”，其目的是为了使有关人员在货物的运输、保管和装卸过程中，根据货物的性质采取相应的保护措施，以保护物资和人身的安全。

“CE”欧共体玩具安全标记 (“CE” Safty Toys Mark of EEC) 在目前的国际贸易中，为了保护本国消费者的利益，同时为了限制国外商品的进口，许多国家都对进口商品的安全性设置了较高标准，并成立了专门的认证机构。未经认证的商品在本国市场上不准销售或课以重税；对经过安全认证的商品，则要求附上安全标记，方允许在本国销售。如日本的安全标记是“SG”，美国的安全标记是“UL”，中国台湾省的安全标记是“S”等。印有安全标记的商品，可增加消费者的购买信心，促进销售，还可适当提高售价，同时还有利于树立企业的良好形象。由于儿童的自我保护意识较差，在玩弄玩具时容易被玩具的棱角割伤，或者玩具表面涂料有毒，还可能导致儿童中毒等，因此欧共体专门设立了安全认证机构，对进口玩具使用的安全性进行严格检测，没有通过检测的，不准进口或课以重税；通过了安全认证的，则在商品包装或商品上加“CE”字全标志，准许在欧共体各国市场上正

常销售。

条形编码 (Stripe Code) 商品包装上的条形编码是由一组带有数字的按规则排列的黑白条所组成，它是一种利用光电扫描阅读设备为计算机输入数据的特殊的代码语言，用以确定商品的名称、品种、数量、生产日期、制造厂商、产地等。条形编码是随计算机等高新技术的应用而产生的，可以改善商业企业的管理，提高经营效率，减少人员，降低开支，增加利润，而且还能提高国际间贸易传讯的准确性，减少贸易差错，并且有利于贸易双方及时了解对方商品的有关资料以及己方商品在对方的销售，缩短贸易周期，促进国际贸易的发展。在超级市场中，条形编码的使用越来越多，未编码的商品只能放到低档商品市场上压价出售。同时，条形码还在图书馆、仓库及办公自动化等方面广泛应用。目前国际上通用的条形编码有两种：一种是 UPC 码，由美国统一编码委员会 (UCC) 编制；另一种是 EAN 码，由欧共同体成员国成立的欧洲物品编码协会 (EAN) 编制。1981 年，EAN 改名为国际物品编码协会，但原来的简称未变。EAN 码系统是 1977 年在引进 UPC 码的基础上发展起来的，与 UPC 系统相兼容，因此 EAN 系统的光电阅读器能阅读 UPC 码，反之则不能。EAN 系统有标准码 (13 位数字) 和缩短码 (8 位数字，主要用于牙膏、香皂等小商品包装上)；UPC 码也有标准形 (12 位数字) 和缩短形 (7 位数字) 两种。

包装的有效期 (Package Life) 又称“货架寿命”。指一个包装及其包装物在特定的条件下能保持适销状况或一定的品质的期限。

销售包装的造型结构 (Modelling of Sales Package) 出口商品销售包装的形状和结构。在设计过程中要注意：(1) 既要经济美观，又要实用、牢固，与商品本身的特点和营销意图相适应。如对于便于识别的商品，可设计透明包装和开窗包装；为便于陈列展销，可采用堆叠式包装和挂式包装；为方便消费者携带和使用，可在包装上安装提手或采用易开包装、喷雾包装、礼品包装、软包装、一次性包装、压缩包装、充气包装等。(2) 根据不同商品的特点、形态、用途、销售对象和使用方法等进行合理的设计。如高级成套化妆品可采用精美的纸盒，并以开窗式或吸塑透明盖以突出盒内商品。既要有民族特色又要反映现代时尚。(3) 对于包装材料、来源和成本。必须综合考虑，择优采用。对于好的设计构思，还要考虑到加工工艺和技术条件是否可行。(4) 包装设计要适应不同民族的风俗习惯、宗教信仰和心理上的需要，以及一些国家和地区对某些图案、色彩或文字的禁忌。此外，造型结构必须生动活泼、多姿多采。在设计包装时，还应配以相应的文字说明，包括产品的名称、数量、规格、成分、产地、用途、使用与保管方法等。文字说明要通俗易懂、简明扼要。

销售包装附件 (Accessories for Sales Package) 印在或附加在商品销售包装上的小型附件。它们既是销售包装造型的附属部分，又能作为装饰品，增添商品的富贵豪华之气，有利于树立名牌商标，提高商品的销售价格。通常有以下几种：(1) 吊牌。一般以金属材料、高级硬卡纸和塑料等制成，分平面印刷和浮雕塑成两类。常用于高档商品，如高

级名牌时装、名酒和工艺品等。吊牌上一般标明商标牌号或厂商名称。(2) 丝带和花结。常用于礼品包装，将丝带打成蝴蝶形、一字形、十字形、一角或多角，然后将丝带和花结加在销售包装上。丝带和花结一般用真丝或人造丝缎带制成，偶尔也有用印刷方法将花结图案直接印在销售包装上。(3) 装饰衬垫。采用装饰衬垫不仅增添了商品的华贵感，又能保护商品，如高级金笔，用丝绒材料作包装盒内的衬垫，可以避免笔杆外部可能因摩擦而产生的痕迹，又可以使被包装的商品显得更加高级、名贵。其他的一些商品，如工艺品、化妆品等也大多有装饰衬垫。

习惯性包装 (Customary Packaging) 在商品的销售过程中已经形成了某种习惯的造型包装。消费者一见到这种包装造型，即使不看包装上的说明文字也能知道被包装的是什么商品。如饮料类罐头造型，一般是长圆筒型；鱼类罐头通常是扁椭圆型或扁方形；火腿罐头大多是马蹄型；等等。

合理包装 (Right Package) 在国际贸易中，若合同中并没有规定包装条款，则按惯例应采用合理包装，即按行业习惯，用与商品价值相匹配的最经济的材料，组成规格合适、结构科学、外形美观的包装。通常应达到既能保护商品不受损坏，又能够吸引消费者并使之感到携带、开启与保存便利。具体要求为：包装选材合理；包装规格正确；包装结构科学；包装外形美观；包装有实用性、适销性；高低档商品的包装有所区别。

中性包装 (Neutral Packing) 凡在内外包装上没有注明生产国别、地名、厂名或商标、牌号的包装为中性包装。

中性包装有两种做法：一种是无牌中性包装，指既不注明商品的牌号或商标，也不注明生产厂商或产地名称；另一种是不注明产地或生产厂商，但注明商标或牌号。中性包装的目的是为了适应交易的特殊需要，同时也是一种推销手段。

适量包装 (Appropriate Package) 为方便消费者，根据一般消费者或其家庭或使用单位等的不同情况，对不同的商品进行不同程度的适当数量或重量的包装。如医药用品、日用化工品、食品等若采用适量包装，则可以使消费者使用方便，减轻支付负担，有利于这种商品的销售。

系列包装 (Series Packaging) 一个公司或企业集团对于其所经销的同类而不同品种的商品，或虽是同一品种，却不同规格或颜色的商品所实行的商标统一，画面构图、形式、色泽、字体、格调等一体化的包装。这种包装使顾客极易联想到是同一企业的产品，能够利用企业的传统产品的信誉，增加消费者对产品的信任感，壮大企业的声势，还可以节省包装费用。这样的包装共性特征鲜明，整体感强烈，视觉冲击力和心理作用力高于一般性的散件包装，在强化商品竞争力、扩大销量、创立商品名牌地位等方面效益显著，是目前国际上销售包装的重要发展趋势之一。但这种包装只宜用于相同品质或相近品质的产品，如果品质悬殊太大，则会增加低档商品的包装费用，影响高档商品的信誉。

配套包装 (Set Packaging) 将不同品种，但却相互关联的多种商品，或虽是同一品种，但却是不同花色的商品相互搭配成套，合成为一个统一整体的包装。配套包装便利消费者的购买与使用，如婴儿童装与小玩具配套，饮料与

纸杯配套。这种将若干不同各类或不同规格、大小的产品放在同一包装容器内，同时出售，有利于新老产品混合推销，使消费者不自觉地接受新观念、新设想，习惯于新产品的使用。配套包装大多采用透明包装，而且内装商品如果排列美观适当，会使消费者对配套商品的品种和规格一目了然。为适应消费者的不同需要，一般配套包装的商品同时也都有单件包装。

组合包装 (Combined Packaging) 把几种类型不同的商品组合起来装在一起的包装。它能使各种商品根据消费者购买的组合频率而组合集中，从而便于消费者一次购买多种商品，也便于商店陈列和加贴价格标签。这是随着零售商品的不断集中而消费量又不断增加而出现的包装方式。这种包装一般多用热收缩薄膜把商品裹在一起，主要用于罐头食品和果汁饮料等。

集合包装 (Assembly Packaging) 在单件运输包装的基础上，为了适应运输、装卸工作现代化的要求，将若干个相同或不同的包装单位，集合起来组成一个更大的包装单位，或装入一个更大的包装容器内的包装方法。有利于提高港口装卸速度，减轻操作工人劳动强度，节省装卸运输费用，并有利于保护商品，减少破损，促进包装规格标准化。目前，常见的集合包装有托盘、集装包和集装袋。集装包和集装袋一般是用塑料重叠丝编织成的圆形大口袋或方形大包，它又可分为一次性使用和可回收周转使用两种。

一次用量包装 (Single-service Package) 为了方便顾客，以使用一次为目的的比较简单经济的包装。包装内

只装供一次使用的一定量的产品，用完后即可扔掉。

复用包装 (Reusable Package) 被包装的商品在使用完之后，还可以被消费者移作他用的包装。如空盒、空瓶、空罐等，可以代替杯、碗、盘、盒等日用品，有的还能用作花瓶、篮子或类似工艺品等的摆设。这种包装一方面可以保护和美化原商品，吸引顾客；另一方面在刻有商标的包装再使用过程中，能引起消费者的联想和回忆，起到潜移默化的广告宣传作用，增加购买动机。这类包装的成本一般较高，应选用较为耐用的材料，造型结构应科学合理美观，同时应经济，并合乎实用原则。

中包装 (Medium Package) 介于运输包装和销售包装之间的一定数量的组合包装。其作用除了保护商品之外，还具有分类、计数、提取、销售的作用。常用容器是盒、袋等，通常还应在上面注明商品的品种、规格、尺码、颜色、数量，一般不需要特别的装饰和美化。

托盘包装 (Pallet Packaging) 通常的做法是用木材、金属或塑料制成托板，再用箱纸板、绳索、塑料带、打包铁皮、聚乙烯薄膜、收缩薄膜和拉伸薄膜等加以固定，组成一件大的包装。托盘板下有“垫脚”，形成插口，可供铲车和铲叉插入，将托盘连同所载货物一齐铲起，进行堆放、装卸或运送。它适用于纺织、五金、矿产、化工、轻工、机械等许多商品。这种包装仅需要托盘、铲车和托盘升降机等简单设备，装卸效率可比普通货船提高 1—2 倍，可以适应机械化操作，加快装运速度，减低劳动强度，并有利于保护商品、减少破损，促进包装的规格化、标准化、系列化。国际标准

化组织对双层底板托盘的标准尺寸推荐使用 800×1000, 800×1200, 1000×1200, 1200×1600, 1200×1800 平方毫米几种。

集装箱包装 (Container Packaging) 为了适应运输、装卸现代化的要求, 提高工作效率, 把若干件单件货物通过集装箱加以整体化的包装。它是由钢板、铝板、纤维板等坚固耐用的材料特制而成的长方形的箱体结构, 可装载 5—40 吨重的产品, 有些集装箱还设有空调器, 用来调节箱内温度, 装运特种商品。为了便于识别产品, 以利运输、仓贮和检验, 防止意外事故的发生, 产品包装上通常都带有运输标志和指示性、警告性标志。它除具有托盘包装的优点外, 还能避免货物在途中的污染、受潮、失落、被窃, 并在起运前和到港后可以充作临时仓库, 同时可以不同程度地简化原有包装, 节省包装成本。

集装包 (Flexible Bag) 集合运输包装的一种。集装包一般多是用塑料重叠丝编织成的圆形大口袋或方型抽口式大包, 两边有四根吊带, 适合于装载已经包装好的箱、桶、袋等单件包装的商品, 其规格、容量随使用材料和生产工艺的不同而有所区别, 一般是每包可装载 1 吨至 4 吨的货物。它可分为一次性使用和可回收周转使用的两种。

集装袋 (Flexible Container) 集合运输包装的一种。它是用塑料重叠丝编织成的圆形大口袋, 袋子上下均有钢制的环形托架, 便于装卸, 适用于装载散装初级产品, 如粮食、矿砂和水泥等商品。其规格、容量随使用材料和生产工艺的不同而有所区别, 一般每袋可装 1 吨重的货物。它也

可分为一次性使用和可回收周转使用的两种。

集装袋包装 (Flexible Container Packaging) 大容积的软性容器包装。这种包装多用于包装面粉、食糖、玉米、矿砂、化肥之类的颗粒状和粉末状的货物，可以提高存贮、装卸和运输的效率，减少费用，并且有利于包装的规格化和系列化。

定牌包装 (Specific Brand Package) 根据买方的要求，或为了利用买方的经营能力及其商誉或名牌声誉，以提高商品售价，扩大销售数量，将出口商品挂上买方指定的注册商标和牌号，装入买方提交的、或根据买方要求专门设计和印刷制造的内外包装容器，并在外包装上注明买方的商号名称及编号，同时还标明“中国制造”字样的一种包装方式。

POP 包装 (Package of Point of Purchase) 不需要借助通常的广播、电视、报刊和广告牌等广告媒介而具广告宣传功能的一种包装。例如在货架上陈列的各种开窗式包装、堆叠式包装、透明式包装、易开包装、挂式包装、配套包装、夏用包装、礼品包装等。这种包装充分利用商品本身的销售包装的色彩、造型、图案、文字和商标这些无声的、立体的和直观的综合因素来传导广告信息，给消费者以强烈的第一印象，触发其购买兴趣和动机。它是 80 年代才在国际市场上出现的一种新式销售包装手段。

礼品包装 (Gift Packaging) 针对消费者在各种节日和生日等被认为有特殊意义的日子购买商品，以馈赠亲友而特殊设计的销售包装。这种包装的装潢应设计得精雅华丽，使人有高贵、爱不释手之感，色泽图案须符合当地的民族爱

好和习惯，且携带方便。包装上的图案、色调和文字应与各种节日或生日等的内容协调一致。

陈列包装 (Display Packaging) 商品在市场上销售，通常要放在货架上陈列展销，这种以陈列为目的而设计的包装即为陈列包装。这种包装必须经过一定的加工，具有方便陈列的特点。常有两种造型：一种是便于陈列展销的包装，如堆叠式包装、可挂式包装、展开式包装等；另一种是便于识别商品的包装，如透明和开窗式包装、习惯包装和系列包装等。

软包装 (Flexible Package) 在填充或取出被包装的货物后，其形状和尺寸发生变化的包装。通常是用塑料薄膜、铝箔、纤维织物、纸、复合材料等制成的包装，如纸袋、集装袋、复合袋、塑料袋、编织袋、蒸煮袋等，以及用塑料薄膜、玻璃纸等材料制成的包裹。软包装适用于药品、食品、糖果、糕点等的真空包装、充气包装、收缩包装等。

密封包装 (Hermetic Packaging) 可以防止包装内的物品（包括固体、液体、气体）向外泄漏和防止外部灰尘、光线、水分、细菌、昆虫等进入的包装。这种包装可以根据被包装货物的性质避免受冲击损伤、机械振动，达到隔热、隔音或隔光等目的。密封所用的材料是液体、膏状和垫片、密封环等。膏状和固定形状的密封材料大多供密封机械设备之用，而液体密封材料则基本是作为粘合各种塑料薄膜和泡沫塑料的粘合剂。

裸装 (Nude Pack) 将商品略加捆扎或以其自身进行捆扎的装运方式。这种包装方式适用于一些形态上自然成

件，不必外包，就能在运输和存贮过程中抵抗外界影响，可以保持原有状态的货物，或是质量稳定，难以包装的货物。如圆铁、钢板、木材等，常用绳索、箍、夹等捆扎为束、叠、捆、堆等状态；而钢材、钢铁、橡胶、车辆等则不用捆扎。为了适应机械化装卸，把一些裸装货物，如铅锭、锡块等，固定在托盘上，成为托盘组合，是当前国际运输的一种发展趋势。

散装 (Bulk Pack) 将未加任何包装的、大宗的、廉价的、成粉粒块状的商品，以及不需要经过包装的货物疏散地装载在运输工具之内的装运方式。这种方式通常适用于不需要包装即可直接进入流通领域，或不容易包装或不值得包装的货物。采用散装方式进行运输，可以节省运输费用，加快装卸速度，从而降低成本。但是，散装运输需要必要的运输工具、港口装卸设备和仓库，如果这些条件不具备，反而容易引起货损、货差。

压缩包装 (Compressed Packaging) 用预压的方法，以减小松泡商品所占体积的包装。由于在国际贸易中，商品通常要经过长途运输，而运输费用对于轻泡货而言，是按照商品的_{最大}体积来计算的，因此，根据商品的特征和形状，在保护商品质量的前提下，尽量压缩商品的体积，可以节省运输费用。同时，经过压缩的商品还可以减少自然下沉，使外包装更为充实、坚固。

收缩包装 (Shrink Packaging) 用收缩薄膜包裹住所需包装的商品或商品的包装件，然后通过加热让薄膜收缩后紧紧裹住的包装。这种包装可以防潮、防破损；也可以突出商品的形象，使其显得贵重；同时还可以将散件商品加以

固定，特别适合于电池、玩具、匹头纺织品、食品罐头、桅灯等商品的包装。收缩薄膜一般采用聚氯乙烯或高压聚乙烯加工制成。

展开式包装 (Package for Display) 一种特殊结构造型的摇盖盒包装。在纸盒摇盖上印有图案，并根据画面在包装上印有全切线，全切线两端连接在盒面中部的折叠线。这种包装当盒盖关闭时盒面是平的，便于装箱运输，当打开盒盖，从折叠线处折转，并把盒舌插入盒子内倾，盒面图案便竖起来，与盒内商品相衬托，起到装饰、陈列的作用。

可折叠包装 (Collapsible Package) 在被包装的货物放入前或取出后可以折叠存放的包装。某些商品经折叠紧缩至最小体积，然后复原到正常体积，但仍具有相同的结构功能。如折叠纸箱、纸盒等。可折叠包装的纸坯呈平面状，具有弯曲特性，便于扎线和折叠而不断裂，可制成各种尺寸和式样，并能在包装内加衬板、开窗、压曲线、延伸摇盖等处理。同时也可以进行内装物的填充和纸盒装配成形，从而节约包装费用。它适用于包装食品、药品、肥皂粉、五金、饮料、纺织品、杂货等。

堆叠式包装 (Stowage Package) 为节省陈列货架货位而把同类商品堆叠起来展销而设计的包装。包装物的顶部与底部都设有吻合部分，使商品在上下堆叠时能够相互咬合，陈列时可节省货位。如食品罐头，罐顶内径大于罐底的凸出边沿，以便堆叠。

携带式包装 (Carrier Pack) 为方便消费者携带而设计的包装。通常包装的造型中备有提手，或体积较小，形

状特异，便于装入衣袋等。

拉伸裹包 (Stretch Wrapping) 将拉伸薄膜在常温下拉伸，对商品或商品包装件进行的裹包。主要用于固定托盘货物，防止倾倒和失落。

挂式包装 (Wanging Package) 一种可以在商店的货架上悬挂展销的包装。这种包装具有独特的结构，如吊钩、吊带、网兜等，能充分利用货架的结构和空间进行展销。采用这种包装结构形式的通常为中、低档轻工产品和一些食品、药品、纺织品等。常见的有热成型挂式包装，包括贴体包装和起泡包装，包装的外表透明、美观，成本低廉，一般是用透明的塑料薄膜、薄片分别覆盖或罩在背后衬有纸板的商品上，挂孔在纸板上方。卡纸型挂式包装，除了挂孔外，根据商品的形状，在硬纸板上开若干个卡口，把商品卡在上面。盒型、袋型、套型挂式包装，是用塑料或纸板制成盒、袋、套型容器，上方设有挂孔或挂钩，把要挂的商品装在容器内。

贴体包装 (Skin Packaging) 挂式包装的一种。这是一种将被包装的物品放在能透气的、用纸板或塑料片制成的底板上，上面覆盖加热软化的塑料片膜，通过底板抽气真空，使其紧密地包贴商品，商品四面都封合在底板上的包装。

可拆卸包装 (Dismountable Packaging) 其结构可分成若干个组成部分，而各个组成部分又可以重新组装的包装。为节省运输体积，在货物装箱时可拆卸成零件，在使用时又可重新组装起来。

透明“开窗”包装 (Transparent Package) 将包装的全部或部分采用透明材料制成，或在包装容器的适当部

位开一个窗口，让顾客能直接看到里面商品的形态和外观质量，便于顾客挑选的包装。商品所有包装容器的罩盖一般用透明 P. V. C. 硬片制成，或根据盒面印制图案的形状挖出局部空洞，下衬 P. V. C. 硬片。这种包装应根据不同商品的特点，结合画面设计进行整体考虑，使“开窗”的透明部分艺术化，使商品与整个包装的造型、画面、文字有机地协调起来。同时，包装还要保持一定的强度，以避免运输、储存过程中受压破损。

易开式包装 (Easy-open Package) 一种方便消费者使用的包装。在密封型的包装容器上增设专门装置，或本身有特殊的设计构成，消费者无需借助其他工具就可以随手开启的包装。

缓冲包装 (Cushioned Packaging) 防震包装的一种。在商品与包装物品之间进行衬垫，使商品在受到外力冲击时能有一定的缓冲位移余地，以减弱冲击力，避免或减少商品破损和影响使用的包装。

平摊包装 (Display Flat Package) 这种包装主要用于服装等的出口，在这种包装方式下，出口服装不作任何折叠，自然地平放在用作包装的纸盒内。这种包装可以避免衣服起折皱，到货后不需再经过人工整烫即能出售。每个纸盒的装量以半打或一打为宜，应将服装朝两个方面对放。将服装挂上衣架后连同衣架一起平放装盒也属平摊包装。纸盒通常用单瓦楞罩盖盒，盒底及最上层件服装上面各加一块单瓦楞纸板，用以压紧固定。

充气包装 (Gas Packaging) 将商品装入不透气的

包装容器后，为防止包装内的商品霉坏、变质或氧化，用氮气、二氧化碳等气体置换包装容器中的空气，从而达到延长储存期的目的的包装。这种包装多用于食品、茶叶和干酪等。

泡罩包装 (Blister Packaging) 将商品封合在用透明塑料薄片形成的泡罩与底板之间的包装。这种包装便于陈列、展销，是挂式包装的一种。包装中的商品的形象清晰可见，能够较好地达到宣传效果，提高消费者的购买动机。

耐低温包装 (Low-temperature Resistance Packaging) 用耐冷、耐潮的包装材料制成的包装。其目的是为了被包装的商品在保存期限内不霉腐变质、不干、不变味和不受损失等。这种包装适于保护冷冻商品，在较长期限内和低温条件下，包装材料不会变质，可以抑制包装物中微生物的生理活动。适于包装含水量大的易腐食品，如鱼、鲜肉、蔬菜、水果、蛋等。

保鲜包装 (Fresh-keeping Packaging) 对于水果、蔬菜、鱼、肉、蛋等不同的食品采用不同的特殊性能的包装材料或特殊结构的容器，以保持所包装的食品能保持原有的特色而进行的包装。

速冻包装 (Quick Frozen Food Packaging) 对于一般物品而言，在一定程度的低温下能保存较长时间而不发生变化，根据这种原理，用耐寒、耐潮包装材料和速冻技术将冷冻后的物品包装起来的包装。对于蔬菜、食品等还要求在解冻后能保持其原有的色、香、味等特色。

吸塑包装 (Blister Packaging) 又名“起泡包装”或“泡罩包装”。这种包装便于陈列、展销，是挂式包装的一

种，适宜包装零星的小件商品，如小五金、小文具、小玩具和药品等。

喷雾式包装 (Aerosol Packaging) 专门针对有特殊使用方法的商品的一种包装。该包装是将液体或膏状的产品装入带有阀门和推进剂的气密性包装容器中，当使用时，打开阀门，产品在推进剂产生的压力作用下被喷射出来。根据包装内商品的使用方法和特点，喷射出来的产品呈雾状、泡沫状和膏状等多种形态。这种包装多用于香水、清洁剂和杀虫剂等。

真空包装 (Vaccum Packaging) 将被包装的商品装入气密性很强的容器后，在容器封口前抽成真空，使密封后的包装内基本没有空气的一种包装。一般的肉类商品、谷物加工商品以及某些容易氧化变质的商品都可以采用真空包装。这种包装不但可以避免或减少脂肪氧化，而且可以抑制某些霉菌和细菌的生长。为防止大气中氧气渗入到容器中，需要选择气密性良好的包装材料。

透气包装 (Breathing Packaging) 一种闭合式包装，包装内的空气可以随温度等外界条件的改变而出入。

无菌包装 (Aseptic Packaging) 把产品、包装容器、包装材料及包装辅助器材灭菌后，在无菌环境中进行填充和封闭的一种包装。

隔热包装 (Thermal Insulation Packaging) 为防止被包装商品由于受热而遭受损失，减少运输贮存过程中被包装商品与外界环境的热传递而采取的具有一定防护措施的包装。这种包装具有隔热性能，如在包装容器内衬垫、涂刷或

采用隔热材料等。

防漏包装 (Leakage—proof Packaging) 被包装的商品是液体、粉末或颗粒很小的固体，为防止其渗透、漏出的包装。这类包装必须严密无漏隙，且不易破裂。若采用桶装，木桶应拼板无缝，桶箍结实紧固，桶盖无隙漏；铁桶则要焊缝严密牢固，铁皮厚度与所盛商品的重量相适应，桶盖丝口要细密，加垫圈；塑料桶则在生产时注意塑化与冷却工序以保证产品质量稳定、厚薄均匀、有一定强度、不易受压破裂。对盛装腐蚀性液体的容器应事选经过严格的测试。

防潮包装 (Dump—proof Packaging) 为防止被包装的商品因受空气中水蒸汽的影响而发霉腐烂、生虫长锈，造成变质受损的专门包装。一般是在容器内加衬防潮材料或施以涂料，如拖蜡纸、柏油纸、铝箔、塑料薄膜等，或在容器外层涂刷防潮油，密封容器盖，纸盒外面裹包防潮玻璃纸，在容器中加入适量的硅胶之类的干燥剂用以吸潮，把密封的包装容器抽成真空等。

防水包装 (Water—proof Packaging) 为防止因水浸入被包装的物品而影响内装物质量的包装。如采用拖蜡纸、塑料薄膜等防水材料在包装容器内壁做衬垫，或在包装容器外部涂刷防水材料等。

防锈包装 (Rust—proof Packaging) 防止金属制品，主要是小五金、五金工具和机械设备等，在运输和存贮过程中发生锈蚀而加以特别处理的包装。包装材料本身应具有较好的耐腐蚀性，另外，通常也可在金属制品表层采用电镀、化学镀、热浸镀、油漆、喷镀、搪瓷、珐琅等作附加保

护层，或用氧化、磷化等处理方法改变金属的表层，使其增加耐腐蚀性。对于小件商品，在包装中可采用石油磺酸钡防锈液和防锈油等，来隔绝商品与外界的接触，从而起到防锈的作用。对于大件机械在包装上则需用石油磺酸钡防锈脂。另外还可以采用气相防锈纸、防锈薄膜、拖蜡纸、苯甲酸钠纸和抽气充氮等来作为防锈材料。

防震包装 (Shock-proof Packaging) 被包装的商品较为精密或容易破损，为了防止内装商品破损或受到损害，保证商品的完好而采用的防震或减轻震动的包装。这种包装通常使用各种富有弹性的缓冲材料作为衬垫。

防爆包装 (Explosive-proof Packaging) 被包装的商品具有一定的爆炸性，为防止这种易爆性商品发生爆炸而采取的具有一定防护措施的包装。由于这些易燃易爆商品受到摩擦、冲击和高温等外部作用或与其他物质接触时，会引起爆炸，因此，包装可先采用塑料桶，再装入铁桶或木箱内，有的包装应有自动放气的安全阀，当桶内气体达到一定压力时，能自动放气减压，防止爆炸。

阻燃包装 (Flameproof Packaging) 把商品与空气隔绝，以防商品与空气接触后燃烧或遇水分解产生易燃气体的包装。除预防所包装的商品自燃外，有的包装也可以防止外来因素引起的燃烧，如在包装容器内衬以耐火材料或容器外涂刷防火材料；又如黄磷、白磷为防止自燃，放入铁桶内用水或煤油等浸没，桶口密封；碳化钙则在放入铁桶后充入氮气，或设有放气活塞。

防异味包装 (Foreign Odour Preventive Packaging)

防止被包装商品间串味的包装。对于有些吸味性能较强而影响使用的商品，如食品、茶叶、烟草和药品等，必须用防异味包装。要选用无味的包装材料作为容器，同时应做到密封，以防止串味。

防腐蚀包装 (Anti-corrosion Packaging) 对于腐蚀性商品进行的包装。这类包装应注意商品与包装容器之间可能会发生的化学反应，也应注意商品外溢可能伤害人体、损坏运输工具。对于金属类的包装容器，要在内壁涂上防腐蚀的涂料，或装有塑料内胆，以防止对容器的腐蚀。装盛无机酸性腐蚀物品的容器不能使用玻璃瓶，而应装入铅桶或塑料桶后再装入木箱。

防腐、防霉烂包装 (Mold-proof Package) 防止被包装的商品发生霉烂变质的包装。通常采用冷冻、真空、充气或高温杀菌的办法，也可用脱水干燥的方法进行包装。在挑选包装材料时应注意防水性和气密性，以阻止外界空气与水气的渗入。对于商品需防霉的可采用防潮措施，以降低包装内的相对湿度。

防虫蛀包装 (Insect-proof Packaging) 防止商品发生蛀虫或被虫咬的包装。如皮毛制品在包装时可放入一定数量的精萘丸或樟脑，粮谷油籽则必须经过熏蒸处理。包装材料和容器都应防虫蛀。所用包装必须在使用前经过一定的严格处理，有的还应加入防腐剂，严防蛀虫滋生，以免殃及商品。

危险品包装 (Dangerous Articles Packaging) 所包装的商品具有一定的危险性，为防止发生意外事件，避免消

费者受到损害，根据危险品的特点的情况的不同，采取相应的具有防护措施的包装。通常有防爆炸、防燃烧、防腐蚀、防毒、防辐射等包装。一般对危险品的出口包装要求很严格，在材料和结构的设计时要接受有关部门的监督。

儿童安全包装 (Child-resistant Packaging) 针对儿童好奇、好动的特点，为保护儿童安全而采用的包装。其结构设计使大多数儿童在合理的时间和通常的工具下难以开启，或取出一定数量有毒害的内装物，或防止物品的尖利的棱角碰伤儿童。

放射性物质包装 (Radioactive Material Packaging) 被包装的物品具有放射性，为防止放射性物品的射线辐射到周围环境之中，或把这种放射性物品辐射到周围环境中射线强度降低到允许的范围之内而采取一定防护措施的包装。如将放射性物质放入一定厚度的特制的铅容器中。

防毒包装 (Poison-proof Packaging) 对于有些无毒的商品，特别是食品，在包装时应防止受有毒物品的感染，一定要用无毒的包装材料。对于一些被包装的物品有剧毒的，防毒包装则可防止有毒性的商品危及人、畜生命。此种包装必须严密而不漏气，通常用塑料袋或沥青纸袋包装好后，再套上麻袋或布袋。对于剧毒品还应装在坚固的木箱或铁桶内，木箱要用防潮纸和塑料薄膜衬垫好后用钉子钉牢。

防死亡包装 (Anti-death Packaging) 为防止出口的牲畜、鸟禽、鱼群等在运输、存贮过程中死亡的包装。这种包装容器的特点是能够通风透气。对于装活鱼的容器需保持足量的水外，还要充入氧气。另外也有使用麻醉方法的。

防窃包装 (Pilfer-proof Packaging) 防止商品在存贮或运输过程中被偷窃而采用的包装。如木箱，可用钉子将箱板钉在一起，防止抽板偷窃，箱外用铁腰子圈箍。而对于纸箱，两面摇盖需用高分子合成胶水粘合，再用封箱钉将箱盖钉牢，钉脚要弯转，防止浮钉与假钉，然后在箱盖合缝处粘贴胶带，继而在箱外箍打塑料带，在塑料带横直交叉处用十字扎扣固定，防止塑料带的脱落等。

货物的交付 (Delivery) 在买卖合同中，指卖方将货物转交给买方，主要包括三方面的内容，即货物交付的地点、方式和时间。国际贸易中常用的价格术语是根据交货地点的不同而划分的，每一种价格术语都代表一定的交货地点和交货方式。所以买卖合同中所用的价格术语，既订明了价格，也规定了交货地点和交货方式。货物的交付又可以分为象征性交货和实际交货。《90 通则》所公布的十三种价格术语，其中 FOB、DIF、C&F、FRC、CDP 和 CIP 六种术语为象征性交货，其余为实际交货。在国际贸易实践中，货物的交付大多采用象征性交货，把代表货物所有权的证件交付买方就算完成交货义务。

交货方式 (Mode of Delivery) 又称“运输方式”。国际贸易中，商品买卖的交换必须通过运输来实现，其主要方式有海洋运输、铁路运输、公路运输、邮政运输、江河运输、管道运输和联合运输、大陆桥运输、集装箱运输和托盘运输等。其中，海洋运输是国际贸易中最主要的运输方式，其运输货物量约占国际贸易总量的 2/3；而公路运输、航空运输和集装箱运输等则是目前发展较快的几种运输方式。在进出

口合同中有关运输方式条款的内容，主要是规定某一种或某两种方式，而且通常用国际贸易术语来表示。例如：FOB 天津新港，即表明从天津新港出发，采用海洋运输方式。

货物的托运 (Entrust Shipment of Goods) 将对外成交的货物委托运输部门办理货物装运，以实现国与国之间商品流通的过程。货物托运涉及的内容有：运输方式的选择、各项装运条款的规定、装运单据的运用以及运费的支付等。做好货物的托运是履行合同的前提，所以在磋商交易和签订合同时要充分考虑运输托运方面的问题，装运条款规定应完整、明确、合理和切实可行。

托运单证 (Documents for Shipment) 出口企业把外商的订货，委托运输部门发运到国外的过程中所产生的一切单据凭证。办理托运所需的单证一般有：外销出仓通知单、商检报验单、货物报关单、出口许可证、货物托运证、集装箱装箱单、委托订舱更改单、运输单据（如海运提单、铁路运单、航空运单）等。在国际贸易中，交付与货物有关的单据和必要的凭证是卖方的基本义务之一，这在象征性交货的合同中尤为重要。具体的合同单证条款一般只规定卖方提交单证的名称，有的规定有各种单证的份数，个别的还规定各类单证的具体内容和要求。

托运单 (Shipment List) 又称“关单”，托运单证之一。运输代理人受出口企业的委托，办理出口货物运输事宜的依据。托运单的内容一般包括托运人、船名、目的港、货名、标记及号码、件数、重量等项目。为承运人提供配载参考，还列有特约事项，如可分批转运、装运期和结汇期等。按

运输方式的不同，托运单可分为：海运出口托运单、陆运出口托运单、航空出口国际贸易托运书和邮包出口申请单。

拨交 (Take Delivery of Goods) 进口货物运抵目的港或国境站，办完进口报关手续放行后，从港口或国境站提取货物并转交给用户或订货部门的工作环节。一般由运输部门代办，并以“进口货物代运发货通知书”通知用户或订货部门，在目的港或国境站办理收货手续。

拼箱货 (Less Than Container Load, LCL) 托运的货物量比较小，不构成一整箱的容积或负荷量时，货物一般由承运人或其代理人根据货物的流向、性质和重量等把不同货主的货物拼成整箱再进行运输，称为拼箱货。装箱和拆箱的费用通常包括在承运人收取的运费中。(参见整箱货)

整箱货 (Full Container Load, FCL) 集装箱运输中托运的货物量比较大，可以构成一个或一个以上整集装箱的货物。通常托运货物达到一个或一个以上集装箱容积的 75% 或达到一个集装箱负荷量的 95%，即可算为构成一整箱。整箱货物一般由发货人自己负责在工厂或仓库内进行装箱托运货物，并负责装箱以及拆箱的费用。(参见拼箱货)

集装箱堆场 (Container Yard, CY) 在集装箱运输中，靠近车站、码头供集装箱堆放调度的场所。在货物买卖中，集装箱堆场往往是出口商交付整箱货物或买方受领货物的地点。

集装箱货运站 (Container Freight Station, CFS) 进行集装箱货物交接、保管、装箱、拆箱等业务的场所。通常集装箱货运站都设在码头港口附近或内陆。在集装箱运输

方式中，集装箱货运站往往是卖方交货或买方受领货物的地点，有时要在合同中列明。

装船 (Shipment) 把货物交付给承运人启运以运交受货人的过程，它不仅适用于海运，对陆运也适用。装船是履行合同的环节，必须严格细致。一般是在货物集中后，备妥出口货物报关单，连同装货单、发票、装箱单、商检证书等有关单证向海关申报出口，经海关查验放行后方可装船。在装船过程中，要派人监装，随时掌握装船情况和处理工作中的问题。装船完毕后，自理货人员处取得收货单（即装货的副页），凭此换取装船提单，及时办理制单结汇手续。

装运通知 (Shipping Advice) 卖方在货物装船后向买方发出的一种通知。其内容主要包括载货船名、装船完毕的日期、货物的名称、规格、数量等，目的是让买方办理保险并做好接卸货物的准备，及时办理进口报关等手续。按照国际贸易的一般做法，在按 FOB 条件成交时，卖方应在约定的装船期开始以前，一般是 30 天或 45 天，向买方发出货物备妥通知，以便买方及时派船接货。买方在接到卖方的备货通知后，应按约定的时间，将船名、船舶到港受载日期等通知卖方，以便卖方及时安排货物出运和准备装船。在 CIF 条件合同下，无延误地发出装运通知是卖方必须履行的义务之一，如果装船后，卖方未发出装运通知而致买方不能及时投保时，由此而发生的一切损失均由卖方承担。但如果不曾收到这种通知，或因疏忽没有收到，买方不得因此而拒收卖方提供的单据。

定期装运 (Timed Shipment) 通过信用证条款明确规定装运期限的装运方式。通常有以下四种方式：(1) 某年某月内装运；(2) 限定在几个月内装运；(3) 限定某日前装运；(4) 限定相当时期内装运。在实际业务中，最常用的是前两种规定方法，例如，合同条款可规定为 1992 年 11 月底装运或 1992 年 9—11 月分批装运。

不定期装运 (Indefinite Shipment) 没有规定具体装运时限的装运方式。在合同中有“装第一条可利用的船”，“有机会装运”或“尽快装运”等条款。由于这种条款十分含混，容易引起纠纷，除非万不得已，在实际交易中应避免采用。

即期装运 (Prompt Shipment) 也叫“立即装船”。指在成交后很短时间内将货物装上运输工具的装运方式。在合同中一般表现为立即装运 (Prompt Shipment)、迅速装运 (Immediately Shipment) 或尽速装运 (Shipment as soon as Possible) 等。“立即”、“迅速”和“尽速”的含义没有统一的定义，极易引起争执，一般只用于推销库存商品，而且必须具备随时可以订到舱位的条件。按照国际商会跟单信用证统一惯例（第 400 号）第 50 条 C 款规定指出：“不应使用诸如迅速、立即、尽快以及类似词语，如使用了这类词语，银行将解释为规定自开证行开证之日起三十天之内装运。”因此在贸易合同中应尽量避免使用诸如此类的笼统规定，以防发生争执和纠纷。

整车装运 (Full Car Load, FCL) 按照《国际货协》第七条规定，凡按一张运单办理的一批货物，需要单独

车辆运送的，作为整车货物。对办理托运的整车货物应检查是否有批准的月度、旬度货物运输计划和日要车计划，检查货物运单的各项内容是否正确，如确认可以承运，应予签证。

零担货物 (Less Than Car Load) 按照《国际货协》第七条规定，凡按一张运单办理，重量不超过 5000 千克，并按其体积又不需要单独车辆运送的一批货物，称为零担货物。发运零担货物与整车货物不同，发货人在托运时，不需要编制月度、旬度要车计划，即可凭运单向车站申请托运。但必须在运单的“办理种别”一栏内注明“零担货物”。另外，按《国际货协》规定，凡属零担货物，在每一件货物上都必须刷上标记或贴上标签。

分批装运 (Partial Shipment to be Allowed) 一笔成交的货物，分若干批装运的运输方式。但同一船只、同一航次中多次装运货物，即使提单表示不同的装船日期及不同装货港口，也不作为分批装运论处。一次成交的大宗商品由于运输工具的限制，或者由于货物不是存储在一个装运地点，或由于货物不一定在同一时间备齐，就要在合同中订明允许分批装运。《1974 年跟单信用证统一习惯和做法》中规定：除非信用证有不同规定，否则一律看作允许分批装运。合同中一旦订有了分批装运条款，就意味着对货量和运输工具以及装运时间（但应在规定的装船期限内）均不加限制。发货人可根据货源、船舶情况一次全部或分多次装运。

包运 (Contract of Affreightment) 船公司对大批货物承包载运的一种方式。适用于货物量大、允许分批分期装运的条件。

转运 (Transhipment) 也称转船。货物由运输合同中规定的船只在到达目的地之前转到另一艘船只。无正当理由的转船是一种违约行为，并且一旦货物灭失应由承运人负责。在海运保险中，如货物不必要地从一艘船转至另一艘船，就被认为风险变动，可解除保险人的风险责任。在合同是否应规定可以转船应该视具体情况而定。一般来说，货物出口没有直达船的港口，必须订明“允许转船”，对虽有直达船但没有固定航期，或一二月才有一航次的港口，应力争订明“允许转船”，以利装运；对某些数量较大的商品或需要运往条件差的港口时，应考虑港口吃水情况和派船的可能条件，在合同中订明“允许转船”条款。

对外贸易运输 (International Transportation) 按照国际公约协定和国际惯例，遵照有关国家的法律规定，由货方及承运方签订并履行运输合同，将货物从出口国运送到进口国的经济行为。对外贸易运输是国与国之间的商品交换，所以它有别于国内运输而具有自己的独特特点。它的特点主要有政策性强、环节多、涉及面广、情况复杂、时间性强和运输风险较大等。对外贸易运输的方式有海洋运输、铁路运输、航空运输、邮包运输、公路运输、内河运输、管道运输等。目前，海、陆、空运输多种方式的联合运输更加速了国际贸易的发展。运输服务从过去的船边、舱边交货发展到仓至仓、门到门交货，为买卖双方提供了更多的方便。

公路运输 (Road Transport) 陆上运输方式的一种。它的特点是简捷方便、机动灵活。可深入到有路可通的各个角落，对短途货物集散和边境贸易，比其他运输方式有

更大的优越性,它又是其他运输方式不可或缺的配套方法,如铁路车站、港口码头和航空机场的货物集散,都离不开公路运输的配合,尤其在实现“门到门”的运输中,其重要性更为显著。我国与邻国朝鲜、缅甸、尼泊尔、俄罗斯等国和港澳地区也均有公路相通,这对发展边境贸易和保证港澳地区的供应都是有利条件。当今世界上很多其他相毗邻的国家,都有公路相通,特别是一些内陆国家之间的进出口货物的运输,多数依靠公路运输完成。1956年由联合国欧洲经济委员会草拟,有17个国家参加签订的《国际公路货物运输合同条约》,是国际公路运输的重要国际公约。

铁路运输 (Rail Transport) 国际货物运输方式之一,多用于陆地接壤的国家之间,也包括大陆桥运输。铁路运输是第一次工业革命的直接产物,具有载运量大,受气候影响较小,连续性强,比较安全、准确,运输速度较快,成本较低等特点。从1825年铁路在英国出现以来,发展极为迅速。到20世纪20年代末,各国铁路的总营业里程已达127万千米,目前达到130万千米。其后,因航空运输和公路运输的相继发展,铁路发展的速度降低,但在各国国民经济和对外贸易中仍起重要作用。世界上大部分铁路集中在北美洲和欧洲地区,美国、前苏联、加拿大三国占世界铁路总长度的43%以上。第二次世界大战以后,发展中国家积极发展铁路运输。随着科学技术的进步,各国铁路运输设备和营运管理日趋现代化。

国际铁路联运 (International Carriage of Goods by Rail) 两个或两个以上国家的铁路运输。在此方式中,使用

一份运送票据，并以连带责任办理货物的全程运送，在由一国铁路向另一国铁路移交货物时，无需发货人、收货人参加。它具有涉及面广、要求条件高等的特点。目前，有关国际铁路联运有两个重要的国际条约：《国际货约》和《国际货协》。国际铁路货物联运开始于 19 世纪后半期的欧洲国家，1886 年成立了第一个国际铁路常设机构“国际铁路协会”。1890 年制定了《国际铁路货物运送规则》，即《伯尔尼公约》，1934 年修订后更名为《国际铁路货物运送公约》（简称《国际货约》）。《国际货协》是 1951 年 11 月由前苏联、波兰等八国缔结。中国于 1954 年加入。国际贸易铁路货物联运为各参加国开辟了一条对外经济贸易联系的重要渠道。它的开办，不仅免除了货物在国境站重新办理托运的时间，而且减少了货损货差，降低了运输费用，为发展国际贸易创造了有利条件。

海洋运输 (International Carriage of Goods by Sea)

以船舶为媒介的国际贸易运输方式。海洋运输是最广泛运用的国际贸易运输方式。目前，海洋运输量在国际贸易货物运输总量中占 80% 以上，许多国家都不遗余力地建立本国的远洋船队，一方面为了配合本国对外贸易的发展，同时也把海洋运输作为争取无形贸易收入的一种形式。国际贸易世界范围的商品交换、地理条件决定了海洋运输发展的必要性。与其他国际贸易运输方式相比，海洋运输具有很多优点：如运输量大，巨型油轮有超过 50 万吨的，一般杂货船也有 5 万—6 万吨；海洋运输利用天然航道，通过能力大，运输成本低廉。但海洋运输的安全系数低于陆地，且航行速度慢，运输时间长，影响资金周转，同时气候和自然条件对海运影响亦很大。

目前,海洋运输的经营方式主要有班轮运输和租船运输两种。

租船运输 (Charter Shipment) 海上货物运输经营方式之一,指船舶没有预定的船期表、航线、港口,船舶按租船人和船东双方签订的租船合同进行运输的经营方式。租船运输的特点有:(1)船期、航线、港口不固定,运费随租船市场的变化而变化;(2)一般适用于大批量的货物运输;(3)租船双方的权利与义务的依据是双方签订的租船合同;(4)通常规定固定的装卸定额,计算滞期和速遣费。租船运输有两种:一种是定程租船,另一种是定期租船。

期租船运输 (Time Charter Shipment) 租船运输的经营方式之一,指租船人以一定期限为基础租用船舶的运输方式。此运输方式的特点为:(1)租赁期间,船舶的经营、管理由租船人负责;(2)船方负责船舶的维修,保证机器正常运转;(3)不规定装卸率和滞期速遣条款;(4)租船双方权利与义务以期租船合同为准。

程租船运输 (Voyage Charter Shipment) 租船运输的经营方式之一,指租船人以一个航次为基础租用船舶的运输。此运输方式的特点有:(1)船方负责船的经营管理;(2)船方除对船舶、驾驶、管理负责外,还应对货物的运输负责;(3)程租船合同中规定装卸定额、计算滞期和速遣费;(4)租船双方责任以定程租船合同为准。

班轮运输 (Liner Shipment) 海上运输经营方式之一,是按照规定的时间,在一定的航线上,以既定的港口顺序、经常地从事各港口间运输的经营方式。班轮运输的特点有:(1)承运人与货主之间不签订租船合同,其权利与义务

以提单为准；(2) 班轮承运人负责装、卸货物及理舱在内的作业，并负责全部费用；(3) 班轮运费相对比较稳定，基本费率是固定的；(4) 班轮运输不规定固定的装卸定额，也不计滞期和速遣费。

江河运输 (Carriage of Goods by Inland River) 水上运输的重要组成部分，也是联接内陆腹地和沿海地区的纽带。它具有运量大、投资少、成本低、耗能少等特点，尤其其它对一个国家的国民经济和工业布局起着重要作用，故世界各国无不重视江河运输（包括运河、船坝、湖泊等）系统的建设。江河运输使用的船舶主要有拖船、推船、驳船等类型。随着现代化的载船舶的出现，使内河驳船运输和海洋运输紧密衔接、融为一体，减少了中间装卸环节，加速了船货周转，降低了运输成本。

陆空（或海空）联运 (Truck—Air—Truck, TAT or TA) 在一笔进口或出口业务中，使用两种或两种以上的运输方式以完成运输任务的联合运输。我国于1974年开始在出口货物运输中应用这种方式，目前已经成为我国出口中一种惯用的易为国外买方接受的联合运输方式。实践证明，陆空联运缩短了运输时间，加速了交易的周转，有利于扩大业务，并且手续简便，国外买方只要在信用证上开列 TAT 条款即可，不需要办理其他手续，而卖方凭承运单签发的“货物承运收据”或提单即可按时结汇。尤其对于非成组化的杂件货，由于运输中间环节多，总承运人难以签发全程运输单据，较为适宜进行联合运输。

航空集中托运 (Consolidation) 航空货运代理公司

把若干单独发运的货物组成一整批货物，用一份总运单整批发运到同一到站，或者运到某一预定的到站，由航空货运代理公司在目的地指定的代理收货，然后再报关、分拨后交给实际收货人的运输方式。航空公司有按不同重量标准公布的多种运费，这就使航空货运代理公司可以把从不同的发货人那里收集的小件货物，集中起来后，使用航空公司最便宜的运价。目前，我国在中日和西欧的一些航线上与有关航空货运代理开展了这种集中托运业务。但等级运价的货物（普通货物）和危险品不能办理集中托运。

航空捷运 (Air Express Service) 目前国际航空运输中最快捷的运输方式。由一个专门经营这项业务的航空捷运公司与航空公司合作，设专人以最快的速度在发货人、机场和收货人之间传送快件。具体过程是当捷运公司接受发货人委托后，立即派人从发货人那里提货送往机场装最快航班的飞机运出；货物发出后，以电传将航班号、货物名称、数量及收货人通知到达地空运代理，航班到达目的地机场后代理即派专人送往收货人手中。这种运输方式的特点：运输快捷，服务安全可靠，送交有回音，是任何其他运输方式都无法比拟的，所以深受经贸界人士欢迎。

航空代收货价业务 (Cash on Delivery) 又称“货到付款业务”。航空公司为满足托运人的要求而开展的一项业务。是由托运人与航空承运人事先协商决定，在货物到达目的地交给收货人时，向收货人收取航空运单上载明的货价金额的行为。通常，卖方先行发货，买方收到货物时才付款。承运人在办理此项业务时，可收取手续费。手续费和空运运费

可根据双方约定，由发货人预付或由收货人倒付。

联合运输 (Combined Transport) 至少使用两种不同的运输方式，把货物运到另一国的指定地点。联合运输是一种综合运输方式。它分为两种：一种是一般的联合运输，如陆空联运、陆海联运、海空联运等；另一种为国际多式联运。(参见国际多式联运)

国际多式联运 (International Combined Transport)

国际货物运输经营方式的一种，指按照多式联合运输合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接受货物的地点，运往另一国境内指定交付货物的地点的综合连贯运输方式。按照《联合国国际多式联运公约》的解释，这种联运方式应具备以下几个条件：(1) 必须有一份国际多式联运合同；(2) 必须使用一份包括全程的多式联合运输单据；(3) 至少使用两种不同的运输方式；(4) 必须是国际间的运输；(5) 必须由一个联运的经营人对全程运输负责；(6) 必须是全程单一的运费费率。

内陆公共点运输 (Overland Common point, OCP)

这种运输方式是指以美国落矶山脉为界，界东的广大地区划为内陆地区，凡海运到美国西海岸港口再以陆路运往内陆地区的货物，如按 OCP 条款运输，可享受比直达西海岸港口费率较低的优惠，陆运费率也可降低 5% 左右。相反方向运送同样享受优惠。由港口运至内陆公共点的运输，进口商自行委托人安排，并负责运费及港口转运费。整个运输过程使用两种运输单据，即海运提单和铁路货物运单。

背负式运输 (Piggyback operation) 又称“猪驮式

运输”。公路与铁路运输结合的一种方式。让拖车带着货物直接开上铁路货车，将其运送到指定的工业中心，然后再以拖车通过公路把货运交收货人。这种运输方式在运输时间上大大缩短了，而且减少了公路运输，节约能耗和减少拖车的磨损，此外，货物运输不受周末或公共假日限制，也不需要国际公路运输人所必备的许可证。

管道运输 (Pipeline transportation) 国际货物运输方式之一。管道运输与普通货物运输不同，它是一种特殊的运输方式，指利用管道将货物从一个国家运送到另一个国家。它的运输工具就是管道，货物在固定不动的管道内移动，是运输工具和运输通道合而为一的运输方式。管道不仅可用以运送石油、石油制品、化学品、天然气等液体和气体物品，还可以运送矿砂、碎煤、水泥、面粉等固体碎块和粉末。它的优点是：(1) 管道运输不受地面气候条件影响；(2) 可连续作业；(3) 管道内货损货差率低；(4) 经营管理简单；(5) 运输成本较低。但也有一些不足之处，如机动灵活性小，初期投资额大等。目前世界上使用的各种管道长达 200 多千米。随着中国石油工业的迅速发展，管道运输在我国整个运输体系中已占有一定的位置。

邮包运输 (Parcel post Transport) 一种简便的运输方式。卖方只要按合同规定，将出口货物向邮局办理投递手续，取得邮政收据后即完成交货任务。邮包运输与其他运输方式不同，本身没有或只有极少量的必要的运输工具，主要依靠其他各种运输方式来完成。各国邮政业务均由国家办理，且兼办邮包运输业。国际上各种邮政之间订有协定和公

约，通过这些协定和公约使邮件包裹的传送畅通无阻，形成全球性的邮件运输网，从而使国际邮包运输成为国际贸易中普遍采用的运输方式之一。邮政包裹分普通包裹、航空包裹和保价包裹三种。普通包裹用水陆运输方式运送；航空包裹则用飞机运送，速度可加快；保价包裹除收取包裹资费或航空裹资费以外，另加收保价费和保价手续费。邮包运输对包裹的重量、体积一般都有限制规定。我国的邮政规定：包裹一般重量限为 20 千克以内，各类包裹长度的尺寸不超过 150 厘米，长度和长度以外的最大横周不可超过 300 厘米。

大陆桥运输 (Land Bridge Transport) 使用横贯大陆的铁路（或公路）运输系统作为中心桥梁，把大陆两端的海洋运输连接起来的连贯的运输方式。目前国际上较长的大陆桥有西伯利亚大陆桥和亚欧大陆桥等。

小陆桥运输 (Mini—land Bridge Transport) 把原来全程海运路线改为由远东把货物船运至美国西岸港口，再以铁路或公路转运至美国东海岸港口或墨西哥湾靠近最后目的地的港口，卸车后再转运至目的地。这种运输方式不必通过巴拿马运河，从而缩短了运输时间，大量减少了去墨西哥湾的直达船只，对去东岸直达船也可起到辅助作用。小陆桥运输由海运承运人支付铁路运费，由港口再转运至目的地的运费由收货人支付，全程使用一张海运运输单据。

微型陆桥运输 (Microbridge Transport) 在小陆桥的基础上派生出的一种运输方式，它指从远东各地去美国中部内陆城市的货物，先装船运至美国西海岸港口，卸船后以陆运方式直接运至美国内陆城市。它比小陆桥运输方式更能

节省费用，缩短运输时间，所以近年来发展非常迅速。微型陆桥运输全程使用一张海洋运输提单，铁路运费由海运承运人支付。

托盘运输 (Pallet Transport) 成组运输方式之一，把分散的单件货物组合成一个标准化、规格化的大的运输单位装于托盘上，利用机械进行装卸的运输方式。托盘运输需要托盘、铲车和托盘升降机等简单设备、装卸效率可比普通货船提高一至二倍。为便于国际间的运输，国际标准化组织对双层底板托盘的标准尺寸推荐使用 800×1000 ， 800×1200 ， 1000×1200 ， 1200×1600 和 1200×1800 平方毫米的几种。托盘运输方式虽可花少量投资即能提高装卸效率，但承运的货物范围有限，对大型、形状不一的家具、机械、散装等、冷冻货都不适用，而且也能节省货物的包装费和保险费。

集装箱运输 (Container Transport) 成组运输的方式之一，将分散的单件货物装于集装箱内，作为货运单元把集装箱装上车、船运输的一种运输方式。为了使集装箱在国际上流通，国际标准化组织公布的两种集装箱的标准规格系列共九种规格。为了适应各种不同货物的装卸要求，出现了各种类型的集装箱。集装箱运输目前已成为国际主要班轮航线上占有支配地位。它具有多方面的优越性：(1) 提高装卸效率，加速轮船周转；(2) 提高运输质量，减少货损货差；(3) 节省各项费用，降低货运成本；(4) 简化运输手续。

门到门运输 (Door to Door Transport) 货物从发货地点按原装载情况运送到收货人所在地，即从发货人之门运到收货人之门的新型运输业务。通过货运“单位化”，特别

是集装箱化运输，不论货物需要经过几种不同的转运存储环节，发货人只要办理一次托运手续，就可在最后到达地点等待收货。

桌到桌运输 (Desk to Desk Transport) 由专营急件传送的服务公司到发货人的办公桌收货，以最快捷的运输方式，把货物运到目的地，由专人送到收货人的办公桌的一种运输方式。

租船 (Charter) 租赁整船运输货物的方式。租船运输方式适用于成交数量大，交货期集中，或对方港口无直接船停靠的情况。在目前的国际贸易中，大宗交易的货物如粮食、石油、矿砂、煤炭、化肥、木材等，一般都使用租赁船舶装运，租船的租费按照市场供求情况而变动，包租整条船的费用较班轮的运费为低。

租船合同 (Charter Party) 也叫租船租约，海上运输合同的一种。它是合同双方，即出租人和承租人，按照自愿的原则所达成的协议。合同规定出租人提供船舶给租船人使用，并由承租人支付出租人一定的运费或租金，以及有关当事人双方的权利与义务、责任和豁免等条款，以明确双方的经济和法律关系。租船合同也和其他合同一样，是当事人根据法律规范的要求，设定或变更民事法律关系的协议，但这种变更仅限于法律中的任意性规范。对法律中的强制性规范不得予以更改，否则就是违法的。所以，租船合同必须合法。租船合同的条款通常包括条件条款，保证条款和默示条款三种。

单程租船 (Single Voyage Charter) 也叫单航次租

船。定程租船运输方式的一种。即所租船舶只装运一个航次，航程终了时租船合同即告终止。运价按租船市场行情由双方议定，其计算方法一般是按运费率乘以装货量或卸货量计算，或按整船包干运价。但船东应保证船舶的载货重量和容积，如达不到保证，包干运价将按比例减少。

来回程租船 (Round Voyage Charter) 定程租船运输方式的一种。即租船合同规定在完成一个航次任务后，接着再装运一个回程货物。有时按来回程货物不同分别计算运费。

光船租船 (Demise Charter) 期租船的一种。在这种租船方式下，船东不提供船员，仅一条船交给租方使用，由租方自行配备船员，负责船舶的经营管理和航行各项事宜。对船东来说，一般不放心把船交给租船人所雇的船员支配、管理；对租船人来说，由于雇用和管理船员工作很复杂，他们一般不愿采用这种方式，因此光船租船在租船市场上较少采用。

连续租船 (Consecutive Voyage Charter) 定程租船运输方式的一种。即在同一去向的航线上连续装运几个航次或来回连续装运几个航次。前者往往装运同一货物，其运费率相等，后者按不同货物等级分别计算。这种方式的特点有：(1) 完成若干个航次是连续的，不能中断；(2) 一程运货，另一程空放，船东不能利用空放揽装其他货物；(3) 既然包含空放航次，因此航程通常都比较短。例如：美国大西洋沿岸港口装煤、粮到欧洲大陆，澳大利亚或加拿大太平洋沿岸港口装粮到中国等。

租船经纪人 (Shipbroker) 在市场经济发达的国家, 大宗交易常常是通过经纪人进行的。这些经纪人同买卖双方拉关系, 从中起桥梁媒介作用, 以便达成交易, 取得报酬。他们的活动叫做经纪活动。船舶经纪是许多经纪活动中的一种。它是以船舶为商业活动的对象而进行的经纪活动。主要包括船舶租赁、船舶买卖、船舶代理等业务。租船经纪人的作用主要有三种: 为委托人提供最合适最有用的生意; 提供市场行情、当事人资信、答复委托人的询问; 为当事人双方斡旋, 解决困难。

租船代理人 (Chartering Agent) 租船人的代表。在西方租船市场上, 租船多是通过中间人办理的。代表船主的是租船经纪人, 代表租船人的是租船代理。两方中间人在谈妥业务后可以得到一定的佣金。租船经纪人和租船代理人负责为船主和租船人办理租赁手续以及在履行过程中联络处理可能发生的事情。他们还将租船市场上船舶的成交和供求情况定期向船主和租船人报告。

托运人 (Shipper) 与承运人订有运输合同的人。《1978年联合国海上货物运输公约》中作了明确规定: 其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人, 或其本人或以其名义或代其将货物实际交付给海上货物运输合同有关承运人的任何人均均为托运人。托运人对托运的货物须有适当的包装, 并提供为辨认货物所需的主要标志、号码、货物数量和重量。如由此引起的灭失、损坏及其费用, 要承担责任。支付运费是承运人的义务, 而提取货物是收货人的权利。如因运杂费用未付清, 承运人可行使留置权扣留货

物。

承运人 (Carrier) 与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。承运人分为承运人和实际承运人两种。前者指本人或以其名义与托运人订立货物运输合同的任何人, 后者则指承运人委托执行货物运输或部分货物运输的任何人, 包括受委托执行这项运输的其他任何人。在租船运输业务中, 程租船的承运人一般为船舶所有人或其经营代理人。期租船的租船人如把租船作班轮经营, 接受托运人的货物运输任务, 对托运人而言, 租船人就是承运人。海运承运人除在开航前应尽职责使船只适航外, 在货物归其照管后, 应适当和谨慎地装载、搬运、积载、运输、保管和卸载所运货物; 并应托运人要求, 签发提单。

无船承运人 (Non Vessel Operating Common Carrier, NVOCC) 意即无船舶营运公共运送人, 也就是说, 这个组织本身并不拥有船舶, 而是能对任何托运人提供服务的公共运送人。它是随着国际贸易新运输方式的发展, 为了更好地为进出口贸易商提供运输而应运而生的一种运输组织。它与运送承揽人有所不同, 与包运人即租船合约的运送人也不相同。无船承运人经营全球性运输网业务, 它不但提供承揽人所能提供的全部服务, 还由于它向各船公司租有固定航线上的适量舱位, 且运费低廉, 它能取得船运公司签发的以它为托运人的提单, 再由它签发以实际发货人为托运人的提单, 并在它签发的提单上标明它是运送人或是运送代理人, 所以它的提单能与国际商会批准的 FIATA 提单具有同等效力, 并为银行所接受。无船承运人对托运人的货物从其原始

发运地直至最终目的地的全程运输，包括海运，负有全部责任，对于小批量而多转运的货物更为适宜。

公共承运人 (Common Carrier) 能提供运送货物服务，按照统一的费率接受要求托运任何货物的承运人。广义的班轮通常属于这种承运人。世界上许多国家对这种承运人船只的出入港、泊位安排和保险以及国家补贴都给予优先照顾，但也要求这种承运人提供一个稳定、可靠、能为公众接受的服务和合理的收费标准。公共运输人必须对在他经营期间的货物负责。除天灾、敌对行动、货物内在瑕疵以久，货物发生损失，要负责赔偿。那种声称为了航行安全，有权拒绝运输不合适货物和对每次承运条件均需订立合同的船东不算作公共承运人。

货运代理人 (Freight Forward) 国际货物运输中，代表委托人的利益办理运输代理事项，通过提供劳务收取报酬的人或机构。货运代理人的业务一般包括：(1) 代理货主订舱；(2) 代办货物的交接；(3) 代办理货、检验、报关等手续；(4) 代办存仓，出库发运等业务。

船务代理人 (Shipping Agent) 简称船代，指与船舶经营人签订代理合同，代表该经营人在某一地区或港口招揽货载、处理船务、货物装卸、备品供应、船舶修理及船舶进出港手续等业务的人或机构。船舶代理人从办理上述业务和提供的劳务中，按比例收取佣金和手续费。

航次代理 (Agency on a Trip Basis) 外轮代理公司接受船公司或经营航运业务的关系方仅限于船舶的一个航次的代理业务。委托方要逐航次地办理委托手续，于船舶抵

港前把船舶特征、船员名单、运输契约和各项有关客货单证寄达船舶到港的外轮代理公司，并预付一定的备用金。船舶离港后，由代理公司作出航次结帐单与委托方结清费用。费用结清后，航次代理即告终止。

空运代理 (Airfreight Agent) 负责进出口货物的发运、接交、报关、制单等一系列与航空运输有关的服务性工作的人或机构。它是货主的发货代理，又是航空公司的货物代理。它可以代表航空公司接受货物、出具航空运单。代理能力较强的，可向国际航空运输协会申请注册，成为该协会注册的空运代理。

国际多式联运经营人 (Multimodal Transport Operator) 国际多式联运经营人是多式联运的当事人，是一个独立的经济实体，它具有法人身份。对货主或托运人来说，它是货物的承运人，但对分承运人来说，它又是货物的托运人。它接受货主或托运人的运输货物的委托，双方签订多式联运合同；它又与分承运人签订分运输合同，委托分承运人办理一部分运输业务。经营人本身不一定掌握或具有运输工具，它开展业务必须得到主管行政机关的批准并发给营业执照，经营人要对人接受货物开始一直到交付货物时止的全程运输负责。

长期代理 (Agency on a Longterm Basis) 外轮代理公司接受船公司或经营航运业务的关系方一次委托而长期办理的代理业务。长期代理的委托方，要向代理公司书面提出委托方组织机构、主要成员概况、业务范围、银行关系等资料，并建立往来帐户，预付备用金。

船东 (Shipowner) 又称“船主”。它不仅包括以自己名义经营船舶的船舶所有人，也包括根据与船舶所有人订立契约或以其他法律根据经营船舶的人。如期租船的租船人，在其租期内以自己的名义经营船舶，也属于船东。船东直接对货主负责，其责任是将货主的托运货物迅速、安全地运到目的港交与收货人。如因船方的原因使货物遭受损失，则应负责赔偿。

二船东 (Disponent Owner) 向船主租赁船只，又将租赁的船只出租给第三人的船东，定期船合同一般都订有转租条款，明确规定租船人在租期内有权将船舶转租给第三者，但租船人仍有义务履行原租船合同。在长期租船条件下，租船人有时因暂时无货可运或出于经济利益上的考虑，将船舶再转租出去，其在洽订转租合同时，应使合同条款与原租船合同条款在某些方面保持一致。

船长 (Captain) 一船的最高领导者。船长对船东直接负责，负责对船舶的管理和驾驶，根据装货单接受货物并凭提单交出货物，有责任保护船上生命和财产的安全，遇有危及人员、财产安全的事故，应领导船员或船上人员奋力抢救；遇海损事故，应作出海损事故报告书。他还可以代表船舶所有人或货主订立合同，必要时还可根据法律作为证明人和对罪犯采取必要的紧急措施。

班轮 (Liner) 也称“定期轮船”。指海上运输中，在一个固定航线上按照预定日期，经常来往于一系列港口间承运旅客及货物的轮船。这种轮船又可以分为定期货轮、定期客轮和定期客货轮。与班轮相对应的是“租船”，其船期、

航线都不固定。班轮有固定的运费率，承运的货物包括一般货物、散装货、冷冻易腐货物等。货运数量并无限制，大宗的和零星的货物都可以接受。班轮对承运的货物负责装卸，承运条件以提单条款为准。

船舶证书 (Ship's Certificate) 证明船舶所有权、性能、技术状况和营运装备条件的各种文件的总称。船舶建成后，须在本国的一个港口进行登记，取得船舶所有权登记证书和船舶国籍证书。船舶检验机构经技术鉴定后发给船级证书。国际上有专门机构，按照其章程和规范办理船舶登记或检验后，可签发相应的船舶证书。船舶必须获得这些有关证书后，方可参加营运。这些证书通常包括：国籍证书、国际船舶载重线证书、吨位证书、船级证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书和免除证书等。

适航 (Seaworthiness) 航程保单中的一个默示条件，指船舶必须具备的航海价值。它包括两方面的内容：(1) 物质方面：船舶的种种设备、船壳、轮机、船舶用具、燃料舱等坚实完好，足以适航；(2) 人事方面：船长、船员等都有合格证明，能尽驾驶之职。船舶具备上述两方面条件时，就称为有适航能力，否则就称为无适航能力。从时间上看，适航是指船舶在每次航程开始时而言，船舶一一起航，在航行途中遭受暴风或海浪，致使船舶丧失适航能力，不能认为船舶不适航。定期保单并不包含在任何航程中均有海值的绝对保证。如果由于被保险人的默契，将无适航力的船舶入海，保险人有权拒绝赔偿因船舶无适航力而发生的一切损失。

船舶积载图 (Stowage Plan, Cargo Stowage Plan)

又称“货物积载图”。简称“积载图”。标明每批货物合理安排在船舱内具体位置的示意图。绘制积载图是船方的职责。积载图上应用不同的颜色标志表明装货单号码、货物名称、重量、件数、堆放位置、卸货港名称以及装卸中应注意的事项。积载图是装货港组织装货工作的重要资料。装货代理人对船方绘制的积载图要进行认真细致的审核，如发现问题，应建议船方考虑调整；如审核无误，则复印数份，于装船前分送港口有关单位，安排货物进栈、落驳和装船。装船完毕后，由港口理货部门根据实际装船情况修正船方提供的积载图。

船籍港 (Port of Registry) 在公海上航行的船舶进行船舶登记，以取得船舶国籍证书的所在港口。船籍港的名称就是这条船的船籍。一般船籍港的名称绘于船舶的尾部。

装运港 (Port of Shipment) 在对外贸易中，装运港一般是指货物装上出口海轮的港口。在 FOB、CIF 和 CFR 条件下，装运港是卖方交货的地点。货物在装运港一旦越过船舷，风险即从卖方转移给买方。在租船业务中，装运港是一个航次装货的起点。在买卖合同中，有关装运港的规定方法主要有三种：(1) 明确规定某一港口为装运港，如装运港——上海；(2) 规定两个或更多的港口为装货港，如装运港——上海/天津/大连；(3) 不具体规定口岸，只规定一个大致范围，如装运港——中国口岸。

船期 (Sailing Date) 又称“船舶受载期”。租船业务中船舶到港准备受载的预定期限。班轮公司对于固定航线上船只到达和离开各港口的日期都预先制定船期表，分发给进出口公司，以便他们安排货物、办理订舱手续。如果船舶

未能在最后日期前驶抵预定的港口并做好装载准备，租船人有权解除租船合同。如果船舶在开始日期前到达港口，则租船人有权决定是否提前装货。

装运日期 (Date of Shipment) 买卖合同中规定卖方将货物装到运输工具（如车、船、飞机等）的日期。在进出口业务中，使用 FOB、CFR 和 CIF 等贸易术语时，经常规定装运日期。

装卸时间表 (Time Sheet) 用于计算装货和卸货时间的时间表。装卸时间的规定一般有：（1）按连续工作日计算。这种计算方法对租船人不利；（2）按晴天工作日。在使用这一术语时，可以注以“星期日、假日除外”，但也可以规定：“星期日、假日和未进行装卸的时间可以不计，如进行装卸者则按装卸日计算。”中国对外贸易，一般采用这种术语来计算装卸时间；（3）按港口习惯快速装卸。班轮一般按照这种规定装卸货物，因此班轮不计算滞期费和速遣费。装卸时间的开始和终止的计算方法应按港口惯例在买卖合同中加以明确规定。

班轮订舱 (Book Shipping Space) 向定期货轮或客货轮预订载货舱位的行为。向班轮公司订舱装运货物，比较灵活方便，对于装运数量少、批次多、交接港口分散的货物尤为便利。一般手续是：托运人先向轮船公司查询船期，将拟运货物的名称、数量及出口时间等告知船公司。后者如接受订舱，即签具订舱单一类的单证，发给托运人作为接受订舱的证件。等轮船到港时，船公司再把装船单发给托运人，届时凭单装货。

班轮条件 (Liner terms) 租船合同中的特定术语,其含义是租船运输的主要条件应与班轮运输同样商品的正常条件一致。它包括三种意思:(1) 承运人需要出具班轮提单,提单上列举详细的提单条款;(2) 承运人负责装卸费用,包括平舱费和理舱费;(3) 轮船装卸时间按港口习惯,货主与承运人之间不计算滞期或速遣费。但是,班轮条件并不绝对排斥有关装卸费用的特殊安排,在某些情况下,租船双方规定一个最高的装卸货物量,超过此限额,租船人需向船舶所有人按每天每船的净吨支付一笔款项,作为延滞费。

船级 (Ship's Classification) 表示商船技术状况的一种标志。即指商船船壳构造及其机器设备应保持一定的标准而划分的等级。它是商船具有适航性的重要条件和标志。船舶入级,在国外一船由公认的船级社办理,在我国则由交通部船舶检验局进行监造和检验。船舶经船级社检验合格,确定等级后,才发给船级证书。证书有效期一船为4年,届满后需重新鉴定。船舶入级的作用在于:(1) 可保证船舶安全航行,防止船舶因技术状态不良而引起海事;(2) 有利于国家对船舶进行技术监督,促进船舶技术管理水平的提高;(3) 便于租船人和托运人择优选用船只,满足进出口货物运输的需要;(4) 便于保险人确定船舶保险费率。

船舶吨位 (Tonrage of Ship) 船舶运载的容积。它是世界上通用的船舶统计单位,也是征收船舶税、费的单位。1873年,君士坦丁堡国际丈量委员会根据乔治·莫尔森提出的原则,即“船舶内部容积是支付费用的公平的适当的基础”,制订了船舶吨位的丈量办法,将船舶内部容积分为:

(1) 量吨甲板以下的容积；(2) 量吨甲板与最上甲板之间的容积；(3) 上甲板以上的永久性复盖和封闭容积等。将丈量所得的容积以每 100 立方英尺为一注册吨除之，以计算确定船舶吨位。从以上几部分容积之中，减去“除外空间”，即可得出船舶的“总注册吨”；从中减去应扣除的容积，是船舶的“净注册吨”。

满载货物 (Full and Complete Cargo) 根据港口惯例、航行区域和季节将船舶装到满载载重线时的全部货物。租船合同中如订有满载货条款，则租船人有责任提供足够的货物以满足船长在到港后宣布的本航次能承运货物的吨数。但船舶所有人也不能随便装载比本航次所需正常数量更多的燃料，以保证租船人享有充分利用船舶的利益。根据实践，订合同时最好规定载货数量的上下限，由船东选择。一般情况下，删除满载货物的条款较为有利。

吃水 (Draft) 船舶的龙骨最低部至船浮于水中水平给间的距离。同样大小的船舶，由于船体形状不同，吃水的深浅也各异。因此，租船时应选择吃水浅的船，争取多装货，以节约运费，降低成本。

压舱物 (Ballast) 用来使船舶具有适当稳定性或使首尾有不同吃水深度的重物。其数量根据船型、航次情况及可能遇到的季节性气候条件和能装入双层底舱和深舱的水的数量而定。压舱物有固体和液体两种，前者如河沙和石子等，装在船舱中；后者如水，则装在船舱的压舱贮槽中。目前，压舱物一般都是水，既省事又省钱，效果较好。

装运舱位 (Shipping Space) 船舱上甲板以下供装

载货物用的空间。现代远洋货运船只，通常有多层甲板，每层甲板又以防水壁划分为若干个舱间，根据货物的种类、标记、目的港等要求装入一定的舱间内。船舱通常有固封舱、不透水舱、冷藏舱等几种，分别装载不同的货物。货物装在哪个舱位，由船公司根据整船货物运载的全盘考虑来决定，货主不能指定舱位。

海船 (Seagoing Vessel) 在国际贸易中从事海上运输的船舶，与近海船和内河船相对应。海船运输货物占国际贸易运送量的 2/3。海船按不同的装运对象来分，有货船、客船和客货船。货船又分为干货船和油槽船两种。目前，由于港口设备和自然条件的限制，干货船在 4 万吨级以下的居多，而油槽船则向大型化发展。而集装箱船、子母船、滚装船等新兴海船，发展更为迅速。

集装箱船 (Container Ship) 专门用于装运集装箱货物的货船。集装箱船本身无起货设备，舱内有格栅结构，由柱子、水平标材和导轨等组成。其吨位多在 10000 吨—30000 吨之间，航速较快，一般在 20—26 海里之间，有的高达 33 海里。集装箱船可分为全集装箱船、部分集装箱船和可变换集装箱船三种。

集装箱 (Container) 集中运输零件货物的大型标准化的包装工具。集装箱一般以金属制成，按其结构和用途，约有以下几种：(1) 普通集装箱，用于装一般零件货物，开关在一端或一侧；(2) 散装液体集装箱和散装干货集装箱；(3) 无盖集装箱，无盖或只用帆布覆盖；(4) 侧面无壁集装箱；(5) 可折叠集装箱，卸货后可拆散运回；(6) 冷藏或隔

热集装箱，用于装易腐货物。经国际标准化组织规定，集装箱标准体积自 7 英尺×7.5 英尺×5 英尺至 8.5 英尺×8 英尺×40 英尺大小不等。国际贸易中最通用的两种为 8 英尺×8 英尺×20 英尺和 8 英尺×8 英尺×40 英尺。

车辆开上开下船 (Roll on/Roll off Ship) 或称“滚上滚下船”，又称“滚装船”或“自装自卸船”。集装箱船的一种。船首、船尾或左右两侧有高大舷门，船只靠岸后，把舷门与码头用渡桥连接，使装载集装箱的卡车或拖车可以渡桥开上开下，故码头和船上均无需起重机。由于卡车本身占去一定空间，故滚装船所载的集装箱相对较少，但对海上航程较短，特别是需从内地运出的货物来说，采用滚装船时，港口不需大型起重设备等，也可以节省资金。

子母船 (Lighter Aboard Ship) 亦称载驳船。在母船上搭载子船，子船内装载货物的船舶。每条母船可载重 35000—45000 吨，可搭载 20—100 条子船，每条子船可载重 300—600 吨。它与集装箱船实属一类，但子船卸离母船后，可立即开航，大大缩短了在港时间。子船可直接驶往内河港口卸货。子母船无需靠码头即可进行装卸，营运效率大为提高。船上设有起重机和升降机，可将子船吊进吊出。

外销出仓通知单 (Release Order and Breakdown of Exports) 出口方对生产厂按产销合同生产的出口货物，经检验合格后收购进仓或暂存生产厂仓库，在货物出口托运时，开具前往存储地点提取货物的凭证。该单一般一式多联，除主要一联是提货单外，其他各联分别是：缮制托运单证，结汇单证，检验、报关、刷唛、批销栈单，业务商品明细帐记

录和财会记帐依据。签发该单的依据是进仓单、信用证、合同或订单。如在签发后，由于某种原因，造成与最后出运货物及其他有关内容有出入时，必须在货物装运前，最好在报关前，及时出具外销出仓通知变更单，通知有关部门及时更正。

出口商品检验申请单 (Application for Inspection of Export Goods) 又称“商检报验单”。在商品出口时，向商品检验局申请报验所填写的商品详细情况的申请文件。填写时应填明申请检验、鉴定工作项目和要求，同时提交对外成交买卖合同、成交小样及其他必要的资料。商品出口时向商检局申报检验的时间一般在报关前 10 天，特殊情况经商检局同意另作处理。出口检验申请单一般一式四联，检验合格后盖放行章，海关凭此放行。

装货单 (Shipping Order) 船公司或其代理人在接受托运人提出托运申请后，发给托运人或货运代理人的单证，同时也是命令船长将单上货物装船的单证。按照国际惯例，装货单一般是一式三联。将第一联留底为船方缮制装货清单之用。第二联是装货单，是托运人凭此向海关办理出口货物申请手续时用。第三联为收货单。装货单除上述三联外，根据业务需要，还可增加若干份副本。我国还有两联副本供缮制仓单和计算运费之用。

提货单 (Delivery Order, DO) 又称小提单，指船舶到目的港后，向收货人提交的凭些向船上或指定仓库提取货物的凭证。在实际业务中，收货人通常先用正式提单从船公司换取提货单，再向海关办理进口报关手续，并凭此提货

单提取货物。

托运单 (Booking Note) 订舱委托书。托运人(发货人)根据外贸合同条款和信用证条款内容填写向承运人(船公司,一般为装港的船方代理人)办理货物托运的单证。托运单的内容包括:货名、件数、包装式样、标志、重量、尺码、目的港、装船期限、结汇期限和能否分批、转船等。托运单上填写的装运条件必须与信用证条件一致。在截载(即船舶受载前的托运时间和截止签单日期)后,一般不再接受订舱委托。

铁路运单 (Railway Bill) 铁路部门与货主之间缔结的运输契约,它既是铁路承运货物的凭证,也是铁路部门接收运费和交付货物的依据。

铁路提单 (Railway Bill of Lading) 铁路部门收到承运货物后所出具的收据,也是单据持有人在目的地要求铁路部门交货的凭证,它同海运提单相似。

航空运单 (Airway Bill) 航空运输公司向托运人签发的货物收据,同时也是托运人与航空运输公司之间订立的运输契约。但它不具有物权凭证的性质,既不能转让,也不能凭此提取货物。收货人提货须凭航空公司发出的提货通知单。航空运单正本一式三本,副本至少六份。正本运单第一份交托运人作为货物收据,第二份由承运人留存作为记帐凭证,第三份则随货同行,到目的地后交给收货人作为接收货物的依据。副本则分别发送给代理人、目的港、第一、二、三承运人收存和提货收据之用。

国际铁路货物联运运单 (Waybill of International

Railway Cargo Through Transport Agreement) 简称“国际货协运单”。由发送国铁路代表所有参加运送的各国铁路同发货人之间签订的运送合同。是承、托运双方签订的运输协议，也是国际货物联运承运人或其代理人在收到货物后签发给托运人的货物收据。国际货协运单由运单正本、运行报单、货物交付单和货物到达通知单、运单副本等五联组成。

国际多式联运提单 (Multimodal Transport Documents) 由国际多式联运的经营人签发的包括联运全程运输的提单。根据此项提单，多式联运经营人要负责全程的运输责任。

国际货物转运人协会联合会联合运输提单 (FIATA Combined transport bill of Lading, FBL) 由国际货物转运人协会联合会的转运人签发的运输提单。国际货物转运人协会联合会是各国货物运输转运人会员所组成的国际性组织。属该组织的国际货物转运人签发联合运输提单，不是以代理人的身份，而是以联运经营人 (Combined transport operator) 的身份直接对货主托运的货物及货物的全程运输负责。因此，它不同于一般的转运人签发的联运单证，它可以被银行接受作为议付货款的单证。

租船提单 (Charter Party B/L) 船方向货方租凭船只装货时，按双方签订的租船合同签发的提单。租船提单一般无固定格式，船方往往在提单上加注“以租船合同条款为准”的字样。除信用证特许，一般情况下银行拒绝接受这种提单进行议付。

租船契约提单 (Charter Party B/L) 又称“包船提

单”。船方根据租船契约签发的提货凭证。租船契约提单一般应用于租船项下的货物运输，如大宗货物运输。出租人和租船人双方订立的租船契约，一般只是出租人为租船人提供船只承运某项货物的书面运输契约，而不是出租人已经收到有关货物的收据，在货物装船后，承运人还需另外出立提单，即租船契约提单，通常须在提单上批注“根据某某租船契约出立”等字句。这种提单不能成为一个完整的独立文件，它受租船契约的约束，银行一般不愿接受凭以议付。只有在开证行授权可接受时，议付行才愿接受，但要求提供租船契约的副本，以便了解提单和契约的全貌。

转船提单 (Transshipment Bill of Lading) 货物的运输需要由一艘以上的船舶来完成，即货物在发运港装船后，要在中途港转换别的船舶才能运至目的港而签发的货物提单。转船提单往往由第一程船的承运人签发。

转运人提单 (Forwarder's Bill of Lading) 转运人签发的收运货物的提单。它不是托运人与船公司之间的运输合同，也不是船公司的收货收据，所以银行通常不接受这种单据。

危险货物清单 (dangerous Cargo List) 装运危险品，承运人往往要求除列入装货清单并在备注栏内注明有特殊性的外，还要求托运人提供危险品清单。装运时应按港口规定，申请有关部门监督装卸，按港口有关各种危险品安全条例进行装船，装毕后发给船方一份“危险品安全装载证明书”，这是装运危险品必备的证件之一。

磅码单 (Weigh Memo) 又称“重量单”。列明每批

货物净重与毛重的单据，其性质与作用同包装清单相同，也是用来补充发票内容的不足，以便于收货人或海关核对货物。如果每一批货物中，各种包装内的货物相同，只是重量不完全一致，就要用磅码单来载明每件的实际重量。在粮谷交易中，磅码单是重要的单证之一。

装船提单 (On Board B/L) 货物装上船后由船公司签发的提单。由于已装船提单对收货人按时收货有保障，所以在买卖合同中一般都规定卖方需提供已装船提单。现在集装箱运输方式普遍应用，承运人收到货物后，即出具已接管货物或收货待运的运输单据。国际商品《跟单信用证统一规则》中规定，如果信用证无相反规定，银行可接受已接管货或收货待运的单据。

已装船提单 (Shipped on Board B/L) 承运人签发的、证实货物已装上船舶的提单。已装船提单必须载明承运船只的名称和日期。按惯例，无相反证据，提单日期就是装船日期。通常进口商和银行愿意接受已装船提单。

备运提单 (Received for Shipment B/L) 又称收讫待运提单，承运人已接管货物等待装运时签发的提单。由于这种提单在签发时货物尚未装船，有些国家的进口商和银行一般不愿接受。但随着集装箱运输的发展，集装箱内陆收货站签发的提单也属于备运提单，但除非信用证明明确要求“已装船提单”，否则银行可接受“已收妥待运”或“备运提单”。

运输单据 (Shipping Documents) 出口人将货物交给承运人办理装运时，或在装运完毕后，由承运人签发给出口商的证明文件。运输单据通常是出口商向银行办理收取货款

或进行议付的重要单据。在国际货物运输中，运输单据的种类很多，其中包括海运提单、铁路运单、承运货物收据、航空运单、邮包运输单据等。

大副收据 (Mate's Receipt, M/R) 又称为收货单，即船方将货物收装船后，由船上的大副签发给托运人的货物收据，它是船公司凭以核收运费和签发提单的凭证。

指示提单 (Order B/L) 在提单收货人一栏内填写“凭指示”字样，并可通过背书方式进行转让的提单，这类提单在国际货物买卖中使用最为广泛，可分为两种：(1) 不记名提示提单，俗称空白抬头，即在收货人一栏内只填写“凭指示”(To order) 字样，由提单持有人作出提示。这是一种最常见的可转让提单。持单人在提单上签字，或签注受让人姓名后交给受让人进行转让。(2) 记名指示提单，即按记名人的指示交货的提单。根据记名人不同可分为凭托运人指示 (To the order of Shipper)、凭收货人指示 (To the order of Consignee) 和凭银行指示 (To the order of Bank) 三种。

记名提单 (Straight B/L) 又称为收货人抬头提单，指具体填明收货人名称的提单。记名提单一般不能转让，它实际上只是货物的收据和运输合同的证明，不是物权凭证。因此，在采用信用证付款时，银行不愿接受这种提单。

不记名提单 (Blank B/L) 在提单上不填写收货人名称，也不写凭指示字样，或空白，或只填写交与持票人 (To bearer)。这种提单的特点是转让时无需背书，只交付提单本身即可。但这种提单对买卖双方风险很大，在国际贸易中极少使用。

班轮提单 (Liner B/L) 经营班轮运输的船公司或其代理人出具的提单，提单上列有详细的条款。例如中国远洋运输公司的提单，除正面条款外，背面还列有二十余条运输条款。

海运提单 (Bill of Lading) 承运人或其代理人签发给托运人，证明双方已订立海上运输合同，所描述的货物已交其监管或装船，承诺在指定卸货港凭以交付货物的单据。海运提单从性质上看，它既是承运人确认已收到货物的凭据，又是承运人与托运人之间签订运输合同的证明。同时，在法律上，它是承运的货物的所有权凭证。海运提单是出口单据中的主要单据之一。

清洁提单 (Clean B/L) 承运人未在提单上批注诸如货损或包装不良之类文句的提单。国际货物买卖合同和信用证一般都要求卖方必须交付此种提单，以证明货物在运交时的外表状况良好。

不清洁提单 (Unclean B/L) 承运人对货物外表状况加注不良批注的提单，如包装破损、有瑕疵等。承运人签发不清洁提单说明交运的货物存在着一定的缺陷，因此，除非有特殊规定，银行或买方一般不接受不清洁提单。

直达提单 (Direct B/L) 承运人承诺将货物从装运港直接运到目的港的提单。凡合同或信用证规定不允许转船的交易，卖方必须提供这种提单。

联运提单 (Through B/L) 一般指的就是转船提单。这里的“联运”意思是船—船联运而言。这种提单一般是由第一承运人或其代理人在货物起运时签发的包括全程运输的

提单，一般都注明转口港和目的港。在使用这种提单时，第一承运人仅对货物在第一程运输发生的损害负赔偿责任。第二程运输由第二承运人负责。

过期提单 (Stale B/L) 这个名称来源于银行业务，更确切地说应指迟交的提单，即银行把提单转交给买方时，货物可能已到达目的地了。鉴于迟交提单会给收货人带来困难和损失，所以在信用证付款条件下，对交单的时间有严格要求，银行一般不接受迟于提单日期 21 天提交的提单。

预借提单 (Accommodation B/L) 签发提单的一种侵权行为做法，指在装运期内，货物尚未装船，货方与承运人协商，由承运人按装运期签发了已装船提单的做法。预借提单属侵权行为，如给买卖合同的当事人造成损失，承运人应负责。

倒签提单 (Antedated B/L) 签发提单的一种侵权行为做法，指货物未全部装上船，而买卖合同规定的装运期已过，承运人按装运期内的日期签发已装船提单的做法。倒签提单属侵权行为，对买卖合同当事人造成的损失，承运人要负责。

全式提单 (Long Form B/L) 也称“繁式提单”。正面有必要项目，反面有详细条款的提单。提单的正面通常应包括的项目为：船名、船箱、装运港、目的港、托运人、收货人、被通知人、货物名称、包装、标志、件数、重量或体积、运费和承运人签署的契约文字以及提单签发地点、签发提单正本份数和签发日期等。背面列有印就的承运人和托运人权利、义务等详细的运输条款。

略式提单 (Short Form B/L) 也称简式提单。仅保留全式提单正面的必要项目，如船名、货名、标志、件数、重

量或体积、装运港、目的港、托运人名称和签单日期等记载，而略去提单背面全部条款的提单。一般提单副本均用这种简式提单，租船提单也属于这一类提单。如用于议付货款，一般均加列“本提单货物的收受、保管、运输和运费等项，均按本公司全式提单的正面、背面的铅印、手写、印章和打字等书面条款和例外条款办理。该全式提单存本公司、分支机构或代理人处，可拱托运人随时查阅”等字样。

订舱单 (Booking Note) 班轮公司在托运人订预订舱位时，根据托运人提供的货物细节情况签发的单据。通常订舱单由托运人填写，一式两份，由班轮公司签署确认后，作为托运人订舱和班轮公司接受订舱的依据。订舱单内容包括：船名、装运港、预订装船日期、目的港、货物名称、包装及件数、总重量和体积、运费及承运条件等事项。

委托订舱更改单 (Alternation of Booking Shipping Space) 如货物托运后因某种原因需更改唛头或被通知人，或需调换配载船只以及通知退关、止装等，出口单位需要填写托运订舱更改单，列明原托运时的运输编号，写明更改项目和更改理由，一或七、八联，盖章后送外运公司分转其各部门办理。此项更改单必须归档备查。货物委托订舱的有关内容，一般都可以委托订舱更改单及时通知外运公司更改，但目的港的错托或事后更改目的港属例外，如有发生，只可退关后重新装运。

舱单 (Manifest) 也称“载货清单”。商船载货出口时所需制备的一种单据。舱单需载明在港装运的一切货物，列出每批的件数、唛头、货名、托运人及收货人姓名等，并随

附各批货物的出口申报单。舱单需制备一式数份，出口时它是结关的主要文件之一。进口时要提交进口舱单。

舱面提单 (On Deck B/L) 又称“甲板提单”。货物装在甲板上时，承运人所签发的提单。装在甲板上的货物风险较大，根据《海牙规则》的规定，承运人对甲板货物的灭失或损坏不负责任。但有些货物和活动物、危险品、体积过大货物等只能装在甲板上，这些货物遭受损害的可能性较大，在发生共同海损时也不能得到分摊，因此托运人必须通过向保险公司加保甲板险来解决可能发生的风险损失问题。

包裹提单 (Parcel Receipt) 以包裹运送方式装船时所签发的提单。它适用于少量货物和无商业价值的礼品、样品等。但船公司规定，包裹提单货物体积不得超过 0.15 立方米（或 5 立方英尺），重量不超过 45 千克（或 100 磅），价值在 10 英镑以下（有的船公司规定在 35 英镑以下）。包裹提单收取运费较低，小量样品可免费运送。但承运人对包裹提单货物的灭失，不负赔偿责任。

起码运费提单 (Minimum Bill of Lading) 又称“最低运费提单”。指在提单所列货物应付的运费低于费率本规定的最低运费率时，仍按最低运费计收的提单。

免费提单 (Free Freight B/L) 海运少量货物时，一般在 50 千克以下或体积在 0.02 立方米以下时，船公司作为免费携带所签发的提货凭证。

合并提单 (Omnibus Bill of Lading or Combined Bill of Lading) 托运人为了节约运费，往往把出现最低运费提单情况的几票货物合并在一张提单内，或者因同票一批出运的

货物（如成套设备、轻工业品等）储存不同地点仓库，发货人托运时分单，缮制提单时加以合并，这种提单称为“合并提单”。合并在一张提单内的货物，必须是同一装运港，同一目的港和同一收货人。

分提单 (Seperate Bill of Lading) 在同一张货单上的一批货物可能属于几个收货人，托运人为了给目的港收货人提供方便，可要求承运人把同一张装货单的一批货物分成两套或两套以上的提单，这种提单称为“分提单”。分提单通常除了散装油类最多不超过五套外，其他货物并无限制。

交换提单 (Switch Bill of Lading) 由于贸易上的需要，启运港签发提单后，在中途停靠港或中转港另换发一套提单，作为该批货物由中途港或中转港出运，此种换发的提单由原船中途港代理或二程船公司代理签发，托运人改为中途港或中转港的关系人。这样，原启运港签发的第一份提单，称为“交换提单”。并应加批注，注明“在××港换发提单”或仅注“Switch B/L”字样。

集装箱设备交接单 (Container Equipment Receipt In or Out) 在装卸区、中转站、内陆站等地，集装箱所有人或租用人与货主或使用人之间交换集装箱及底盘车、台车及电动机等设备的凭证。交接时双方要查对交箱的日期、时间、地点、箱号、规格、铅封号、设备情况、移动目的、预定返回日期、地点等项。交接单背面，印有集装箱及设备租借合同，主要是在货主使用期内产生的费用，发生损害灭失的责任划分及对第三者发生损害赔偿的承担等。交接单有进门与出门两种。进门的交接单中有装配航线、船名、航次及卸

箱港等项目。

货物溢短单 (Overland and Shortland Cargo List) 某票进口货物卸货时, 如所卸货物的数量与原提单所记载的数量不符, 发生溢装或短卸, 理货员在全船卸毕后, 汇总编制的单证。此单需由理货员和船方会同签字后方能生效, 是日后收货人向船公司索赔的依据, 也是船公司或其代理向有关港口发出货物查询单和处理索赔案件的原始资料。

货物残损单 (Broken and Damage Cargo List) 现场理货人员在全船卸毕后, 根据卸货过程中发现的货物异常情况, 如破损、水湿、水渍、油渍等汇总编写的单证。此单由理货人员和船方会同签字, 是收货人向船公司提出索赔的原始资料和依据。

查询单 (Tracer) 卸货港在卸货时发现货物溢短残损等货运事故时, 向原装货港、沿途停靠港、船公司和载运该批货物船舶等有关方面发出的调查单据。其内容包括载运该批货物的船的船名、航次、货物名称、提单或装货单号、货物件数、包装、标志和托运人姓名等项, 查询单一般分查询和查复两联, 查询联列明要求调查的情况, 答复联则有调查结果一栏, 供答复人填写后退回。

宣港 (Declaration of Loading/Discharging ports) 租船人按照事先约定的期限, 向船方宣布具体装卸港口名称的行为。租船人如未履行这一规定, 则将对其产生的后果承担责任。

宣载 (Declaration of Dead Weight Tonnage of Cargo) 船舶到达装货港开始装货前, 由船长向租船人根据当时

船上燃料、物料、淡水及其他供应品的实际情况宣布本航次可以承运货物吨数的行为。由于程租船的运费是以租船人实际的装货数量交付的，所以船方希望充分利用船舶的载重吨和容积，以获得较多的运费。但在签定合同时，由于种种因素，无法确定装船的具体吨数，故常规定一个上下的机动幅度，具体装船时的吨数应在合同规定的限额内。如租船人未能按宣载数备足货物装船，则要支付空舱费。

受载日 (Laydays Date) 租船合同中，租方可以接受船舶的最早装货日期。从受载日到解约日称为船舶受载期。在这个期间内，船方必须准备好装货，租方必须按时装货。受载期是船东在报船时提出来的，如果租方觉得受载期不合适，欲与船东商量改期，这一般是非常困难的，即使可以改变，提前或挪后的幅度也是很小的。从船方说，他希望受载期订得长些，以免船舶脱期；从租方说，希望受载期订得短些，容易备货。具体的时间长短要取决于船舶的航程和是否为即期船。

解约日 (Canleling Date) 租船合同中，租方可以接受的船舶最晚装货日期。

装卸时间 (Lay Days 或 Laytime) 租船合同中规定的货物装载和卸载的期限。在大宗货物交易中，采用租船运输、船方为了约束租船人尽快装卸货物，在租船合同中，通常都规定许可装卸时间及其计算办法。装卸时间用天数表示，但对其计算办法往往有不同的规定方法，如有的按连续日 (Running or consecutive days)，有的按连续 24 小时晴天工作日 (Weatherworking days of 24 consecutive hours)，或按

港口习惯快速装卸 (Customary quick despatch)。由于装卸时间涉及滞期费或速遣费的计算，为此，船方与租船人应对具体装卸时间及其计算在合同中作出明确具体的规定。有时负责租船的买方或卖方，为了约束对方，促使其按约定装卸时间和装卸定额完成装卸任务，在买卖合同中，也要作出明确的规定，但要注意的是买卖合同中的装卸时间及其计算办法应与租船合同的规定相一致。

许可的装卸时间 (Laytime) 对船东来说，一个货运航程需要多少时间，直接关系到他经营船舶的效果。因为一条船，每天的开支是很大的，在运输过程中浪费一天就是一天的损失。就程租船来说，运输的全过程占多长时间取决于装卸货占用的时间和船舶运行占用的时间。船舶运行的时间是由船东负责的，与租方无关，但装卸时间却是船东控制不了的。为了对它进行控制，租船时都要规定租方在多长时间之内完成装卸作业，这就叫许可的装卸时间，简称许可时间。许可时间可用若干日或若干时表示，也可以用装卸率表示，即平均每天装卸若干吨。用实际装载量除以装卸率就得到许可天数。

连续 24 小时晴天工作日 (Weather working Days of 24 Consecutive Hours) 剔除星期日、节假日、天气不良影响装卸的工作日或工作小时后，以真正的连续 24 小时为一日的表示装卸时间的办法。在使用这类规定时，不论港口的正常工作日规定为几小时，均按 24 小时计算。这种规定方法对船租双方都较公平，因此目前使用较多。

装卸准备就绪通知书 (Notice of Readiness) 船舶到

港后完成装卸装备时，船方向货方发出的通知，此项通知一般采取书面形式，由船长签名并于营业时间内送达。它表示装卸货物的船上一切准备工作就绪，可以立即装货或卸货，并以此作为起算实际船舶装卸时间的依据。

按港口习惯快速装卸 (Customary Quick Despatch) 在程租船合同中，不规定装卸天数或装卸率，完全根据港口习惯计算每天迅速装卸货物的行为。合同条款的订法通常有“船舶应按照惯例进行装货或卸货工作”、“按港口惯例”、“以习惯的速率”、“以全部速率”和“按船舶收货或交货同样快的速度”等。这些条件各港口解释不同，而且不计算滞期和速遣，对船舶所有人来说是不利的。只有港口条件较好，装卸能力很强，不致发生船舶延滞条件下，船舶所有人才乐于采用。

装卸时间事实记录 (Laytime Statement of Facts) 在港口进行装卸记录实际情况的一种书面证明。计算装卸时间、结算滞期和速遣费的重要依据。通常由船舶所有人委托的代理人，从船舶抵港时起，按照船舶在港期间的工作和作业过程，随时记录各种时间：到港、靠泊、移泊、开始装卸、装卸中断、天气不良停止工作、设备故障、装卸结束等的时日。装卸完毕经核对无误后，由船长、货主或其代理人签署，作为编制装卸时间表的根据。

装卸港条款 (The Clause of Port of Shipment and Destination) 进出口合同中有关装运港和卸货港的规定。在使用海洋或内河运输贸易术语时，装卸港条款是合同的重要条款，如果擅自改变装卸港会造成撤消合同的后果。通常在使

用 FOB（装运港船上交货）贸易术语时，要规定装运港；在使用 CFR（成本加运费）或 CIF（成本加保险费加运费）贸易术语时，要规定卸货港。

装运条款（Shipping Clause）货物买卖及运输时，交易双方在合同中订立的有关货物运交方面的规定。装运条款一般包括装运时间、装运地点、装运通知、分批或转运、滞期和速遣等项目内容的规定。装运条款是合同中的一项主要条款，特别是在使用 FOB（装运港船上交货）、CFR（成本加运费）、CIF（成本加运费加保险费）等的贸易术语时，交货的时间与装运时间是一致的，装运本身涉及交易双方主要责任、费用和风险的划分。卖方如违反装运条款，买方有权提出索赔，甚至可以撤消合同。

装运期条款（The Clause of Time of Shipment）进出口合同中有关装运时间的规定。在采用 FOB（装运港船上交货）、CFR（成本加运费）和 CIF（成本加保险加运费）等贸易术语时，装运期与交货时间是一致的，因此装运期条款直接涉及交易双方的具体的权利与义务划分。卖方如违反装运期条款，买方有可能提出拒收货物的主张。通常在进出口合同中，装运期条款有以下几种规定方法：（1）笼统的规定方法，如“立即装运”（Immediate Shipment）或“尽快装运”（Shipment as soon as possible），但容易引起争议，应尽量避免使用；（2）具体的规定方法，如“装运期为 1992 年 3 月”（Shipment in March 1992），这种方法应用也较广泛；（3）规定收到信用证后若干天装运，如“收到信用证后 30 天内装运”（Shipment within 30 days after receipt of L/C）。

分批装运条款 (The Clause of Partial Shipment) 买卖合同中有关货物分批装运的规定。所谓分批装运,是指一笔交易的货物分成若干批次装运,但在不同时间将不同港口的货物装在同一航次的同一条船上,不能算作分批装运。分批装运条款有以下几种规定方法:(1)只规定允许分批,不规定时间和数量,如1992年1月和2月分两批装运(Shipment during Jan. /Feb. 1990 in two lots);(2)规定允许分批并且限制数量,如1992年3月和4月两批,大约平均装运(Shipment during Mar. /Apr. 1990 in two about equal lots);(3)规定允许分批,同时又限制了时间和数量,如1992年3月、4月和5月平均装运(Shipment during Mar. /Apr. May in 3 equal monthly lots)。

滞期速遣条款 (The Clause of Demurrage and Despatch) 进出口合同中有关运输的条款。但不是所有的国际货物买卖合同中都规定此条款,仅在涉及定程租船的交易中才使用此项规定。滞期速遣条款的内容要与定程租船合同中的有关规定相一致,通常包括以下三项内容:(1)许可装卸时间,即程租船的租船方与船东约定的租船方保证将合同货物在装运港全部装完或在卸货港全部卸完的时间。一般按天数计算:许可装卸时间(天数)=实际货物量/每天装卸货物量(2)滞期费,即实际装卸时间超过了许可装卸时间给船方带来额外负担,租船人要交纳的费用。(3)速遣费,即实际装卸时间短于许可装卸时间给船方带来了节约,船方给予租船人的奖金。通常在数量上速遣费为滞期费的一半。

星期日和假日例外条款 (Sundays and Holidays Ex-

cepted Clause) 租船合同中有关滞期和速遣时间计算的一项条款。即指即使在星期日和假日租方仍可继续装卸, 不计算为装卸时间。这项条款对租方有利。

转船条款 (Transhipment Clause) 买卖合同中有关允许或禁止转运的规定。按照国际贸易的习惯做法, 凡是需要在中途转运, 都必须在合同中作出明确规定。如果允许转运, 一般在合同中写明“允许转运” (Transhipment is allowed), 那么一般负责安排运输的承运人将根据具体情况确定中转港口, 以及后程运输, 不必事先征得货主的同意。

装运通知 (Shipping Advice) 卖方将货物装运完毕后, 给买方发出的有关货物已装妥的通知。其内容繁简可因要求不同而异, 一般应包括: 品名、包装、数量、船名、日期、金额、唛头、起运港、目的港等。装运通知的作用是使买方得知货物装运情况和预计到达时间, 以便及时转售或准备接货并办理必要的保险。

首要条款 (Paramount Clause) 一般海运提单上明确规定的适用何种法律的条款, 亦即该提单根据什么法律制订, 发生纠纷时根据什么法律解决。首要条款在合同条款中具有最高法律效力。各国航公司的提单首要条款, 有的规定适用《统一提单若干法律规则的国际公约》, 如中国远洋运输公司的提单; 有的规定适用其本国的运输法, 如美国的轮船公司的提单。

无效条款 (No Effect Clause) 提单上所订明的与提单所适用的海运法规或国内货运法规相抵触的条款。《海牙规则》第三条第 8 款规定: 运输合同中的任何条款、约定或协

议，凡是免除承运人或船舶对于由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起的货物或关于货物的灭失或损坏的责任，或以不同于本公约的规定减轻这种责任的，一律无效。在《汉堡规则》中也有类似规定。

管辖权条款 (Jurisdiction) 所谓管辖权，就是按照法律，哪个法院有权审理和解决案件的权力。提单中的管辖权条款属于协议管辖性质，也就是由当事人双方协议的管辖。如中国远洋运输公司提单规定：凡出自本提单或与本提单有关的一切争执均应按照中华人民共和国法律在中国法院解决或在中国仲裁。

不知条款 (Unknown Clause) 海运提单正面文字中除载明外表情况良好的货物已装在船上外，常载明“货物重量、尺码、标志、号数、品质、内容和价值是托运人所提供的，承运人在装船时并未核对”等字样或船方在提单上批注“重量、内容不知”的字样的条款。其目的是承运人为了免除或限制其对托运人所申报的货物有关情况的责任；如承运人在提单上批注“重量不知”，则免除了承运人对收到提单上所列货物重量的责任。但如提单上注明“重量不知”，但收货单上未注明，则承运人对货物的重量仍要负责。

绕航条款 (Deviation Clause) 租船合同中专门性条款的一种。在定程租船合同中往往规定绕航条款。除非按照法律或合同规定的原由外，规定船舶不得离开正常航线。否则，就被认为是绕航，对此，船方要负违反合同的责任。但为了实际需要而离开规定航线（如为救助海上遇险船舶、生命、财产或为避开海上特殊风险等），则属于合理绕航。

责任限制条款 (Limit of Liability Clause) 在发生货物灭失或残损时, 承运人对每件或每一单位货物最高赔偿限额的条款。《海牙规则》规定每件或每一单位货物的最高赔偿限额为 100 英镑。《维斯比规则》规定为每件或每一单位 10 000 法郎或按毛重每千克 30 法郎, 两者中以较高者记算。《汉堡规则》规定每件或每一其他装运单位限额为 835 特别提款权, 或按毛重每千克为 2.5 特别提款权, 两者中以较高者计算。目前各国对这一问题的规定也各不相同。美国为 500 美元, 加拿大为 500 加拿大元, 法国为 1 000 新法郎, 日本为 100 000 日元, 中国远洋运输公司规定为 700 元人民币。

严格责任制 (Strict Liability System) 在运输过程中规定承运人责任的一种制度。指凡产生的损失, 不论承运人或其雇佣人员有无过失都要负责。这一点与过失责任制有很大不同。采用严格责任制, 承运人要负的责任比过失责任制要大得多。承运人或其雇佣人、代理人即使没有过失, 甚至对由于第三者的过失所造成的损失也都要负责。

网状责任制 (Network Liability System) 又称分段责任制, 是国际多式联运经营人责任的一种。按网状责任制, 多式联运经营人的责任范围以各区段运输原有责任为限, 如海上区段按《海牙规则》、铁路区段按《国际铁路货物运输规则》、航空区段按《华沙公约》办理。在不适用上述国际法时, 则按相应的国内法律规定办理。赔偿限额也是分别按各区段的国际法和国内法规定赔付, 对不明区段货物隐蔽损失, 或作为海上区段, 按《海牙规则》办理, 或按双方约定的原则办理。

统一责任制 (Uniform Liability System) 国际多式联运经营人责任范围的类型之一。在统一责任制下，多式联运经营人对货主负不分区段运输的统一责任。即货物的灭失或损坏，包括隐蔽损失（即损失发生的区段不明），不论发生在哪个区段，多式联运经营人均需按一个统一原则负责，并一律按一个约定的限额予以赔偿。

修正统一责任制 (Modified Uniform Liability System) 介于统一责任制和网状责任制之间的一种责任制，故又称混合责任制。在责任范围方面与统一责任制相同，而在赔偿限额方面与分段责任制相同。由于各个国际法和各国国内法对责任轻重和赔偿限额高低不一，相互之间存在较大差异，因此，网状责任制尚不够理想。从长远观点看，统一责任制较好，但目前采用不多。实质上，修正统一责任制是一种过渡时期的折衷办法。

新杰森条款 (New Jason Clause) 承运人在船舶航行和管理方面的条款。根据该条款规定，如在航次开始以前或以后，不论是由于疏忽或其他任何原因引起的意外、危险或灾难，而根据法令、契约或其他规定，承运人对此类事件或此类事件的后果不负责任，则货物托运人、收货人或货主应在共同海损中与承运人一起分担可能构成或可能发生的具有共同海损性质的牺牲、损失和费用，并应支付有关货物方面发生的助救费或特殊费用。如果救助船舶是由承运人经营或为其所有，也应与该救助船舶属于第三者一样，支付足额的救助费。如有需要，应由货物托运人、收货人或货主在提货前付给承运人。凡开往美国的载货船舶，承运人必须在提单

上加列这一条款，目的是为了为了使由于承运人的受雇人或代理人的疏忽或过失引起的共同海损得以成立。

过失责任制 (Negligence Liability System) 在运输过程中规定承运人责任的一种制度。指承运人有过失造成损失就要负责赔偿的制度。在《汉堡规则》中废除了航行过失免责，对于火灾，如果是承运人或他的雇佣人、代理人的过失造成的，承运人也要负责。

双方互有过失碰撞条款 (Both to Blame Collision Clause) 有关货物残损灭失的赔偿条款之一。在提单上加列这一条款，是承运人为了保障其本身的权益而加给货物所有人的责任。中国远洋运输公司提单中规定：如有船舶由于他船疏忽以及本船船长、船员、引水员或承运人的受雇人在驾驶或管理船舶中的行为疏忽，或不履行责任而与他船碰撞，则本船的货物所有人应就他船亦即非载货船舶，或其所有人所受一切损失或所负一切赔偿责任，给予本船承运人赔偿。但此种赔偿以上述损失或赔偿责任所体现的，已由或应由他船亦即非载货船或其所有人付给上述货物所有人其货物的灭失或损坏或其提出的任何数额的赔偿要求为限，并由他船即非载货船舶作为其向载货船舶或承运人提出的索赔的一部分，将其冲抵、补偿或收回。除相撞的船舶或物体以外，如果还碰撞或接触到其他船舶或物体，而它们的所有人、经营人或主管人也有过失时，亦应适用上述规定。

诉讼时效条款 (Limitation of Action Clause) 按照运输合同就货物运输的损害赔偿提出诉讼（或提请仲裁）的期限。提单上对诉讼时效一般不另立条款，而是按照适用的

法律办理。《海牙规则》第 3 条第 6 款第 3 段规定：“除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提起诉讼，承运人和船舶，在任何情况下，都应免除对灭失或损坏所负的一切责任”。一年期限自货物交付之日起算；如货物灭失，则自应支付之日起算。如果一年之内未提起诉讼，即失去起诉权利。如货主未做好起诉准备，可向承运人提出延长诉讼时效的请求，但承运人可以同意但也有权拒绝。在《汉堡规则》中对此也作了相类似的规定，但诉讼时效延长为两年。

赔偿保证书 (Letter of Indemnity) 一种保证负责赔偿的文件。例如，在海洋运输中，当装船货物不符合“外表状况良好”的规定，而托运人要求承运人签发清洁提单时，托运人往往向承运人出具这种文件，保证一旦因出具清洁提单而使承运人遭到损失，托运人按赔偿保证书负责一切的赔偿。但是，许多国家认为，这种保证书是不合法的。

燃料条款 (Bunker Clause) 定期租船合同中关于交船还船时有关船舶燃料的条款。一般的规定是：租船人应在交船港接受船舶燃料舱中的全部燃料并支付价款；船舶所有人在接受还船时，应在还船港接受船舶燃料舱中的全部燃料并支付价款。燃料价格按该港市价计算，习惯上，双方对于还船时燃料的总量，一般做法是议定一个最小和最大的限额。

快运货物 (Express Cargo) 按运送速度确定的一种国际铁路联运的货物。按国际铁路货物联运协定规定，整批货物运价为每昼夜 320 运价千米，零件则为 200 运价千米。如挂旅客列车运送的整车则以每昼夜 420 运价千米计算。如达不到这一标准，铁路应对货物托运人支付货物运到逾期罚款。

目前,我国国内不办理快运。快运发到我国的进口货物,在中国铁路上,暂按慢运办理。国际铁路联运的快运还分货车挂运和客车挂运两种。货车挂运不需预先商定;客车挂运需先经各国铁路间商定后办理。其办理手续为:发货人要在装车前八天向发站提出申请,并在运单“发货人特别声明”中标明“货物在……铁路上随旅客列车挂运”字样。

慢运货运 (Ordinary Cargo) 按运送速度确定的一种国际铁路联运货物。按国际铁路货物联运协定规定,其整车每昼夜运行 200 运价千米,零件则为每昼夜 150 运价千米。参见“快运货物”。

货物运到期限 (Time Limit for Transportation Goods to the Destination) 铁路在现有的技术设备条件和组织工作水平下,将货物运送到一定距离所需时间的最大限度。货物运到期限由货物发送时间、货物运输时间和特殊作业时间三部分组成。国际货协规定发送时间为一昼夜,过送时间按每一参加运送铁路分别计算。计算标准分为快运或慢运两种,若需要换装或更换,则延长两昼夜,超限货物或延长 100% 的时间。如超过货物运到期限,铁路则应按造成逾期段的铁路运费,向收货人支付运费的 6%—30%,按逾期超过总运到期限的比例累计计算。

联运进口货物的变更 (Change in Through Transport of Import Cargo) 联运进口货物定货后因情况变化需进行相应变更的行为。如由于国内机构调整或生产任务变动;国内市场需求变动;国内铁路车站变动等,可办理进口货物的变更手续。变更应首先向国外发货人提出,如国外发货人不

同意办理变更，则可向国境站外贸运输机构申请，在国境站办理变更。但一批货物不能分开办理变更，变更以发货人办理一次和收货人办理一次为限。

集装箱需要量 (Demand of Container) 集装箱船所需要的在装港、卸港和船上所配备的集装箱数量。亦即一条集装箱船需要三套集装箱。但如一个公司有多条集装箱船，其所需总集装箱数量的公式为： $X+2+2Y$ 。公式中 X 为船只数， Y 为第二条船进港时尚不能装运，而需等第三条船进港后方可装运的在港等待的集装箱数。 Y 值的大小与码头管理水平和集装箱在港停留时间的长短有关。通常， $2Y$ 之值在 $0.5-1$ 之间。

集装箱计算单位 (Twentyfeet Equivalent Units) 计算集装箱数量的换算单位。集装箱的大小有多种规格，最通用的是 20 英尺和 40 英尺两种。为便于集装箱箱数的统计，把 20 英尺集装箱作为一个基本计算单位，其余各种规格的集装箱，都以此进行换算。

集装箱化 (Containerization) 将零件货物集中装入大型标准化的货箱内，以简化装卸工作，加速货物运输的发展趋势。这种方法最早在美国国内铁路和公路系统使用，60 年代用于进出口贸易，1966 年在美国——西欧航线上正式采用，以后逐渐扩展至北欧、地中海、日本、大洋洲之间的主要航线。集装箱化的主要优点是：(1) 加快运输速度。集装箱货船时速高达 30 多海里，比一般货船可快一半多，而在港装卸时间可更少。(2) 降低经营成本。由于到货快，故可使买卖双方都能节约资金的使用和减少仓储费用等。(3) 减少

货物损毁。集装箱内货物不再直接吊进吊出，故碰撞、挤压、摔坏的可能性大为减少。易腐货物可在有冷藏、恒温设备的集装箱内保持正常。(4) 简化包装，节省包装材料。(5) 避免失窃风险。集装箱在启运前要加封、加锁，故失窃风险大减。但集装箱运输需有巨额投资，不仅需购置特定的货箱和运输工具，而且还需要建立相应的港口设施。

海运运费 (Ocean Freight) 承运人承运货物向托运人收取的费用。海运运费分为租船运费和班轮运费两种，前者随租船市场的价格变化而上下波动，后者相对比较稳定，一般商品按货物的毛重和体积计算运费。按货物毛重计算的，费率表上标明“W”字样，则按每吨为单位运费。按货物体积计算的，费率表上标明“M”字样，通常按每立方米为计算单位。在费率表上如标有“W/M”，则表示船公司按重量或体积计算中较高者计算运费。承运贵重物品或高价商品时，有些船公司收取从价运费。

班轮运费 (Liner Freight) 班轮承运人根据运输契约完成货物运输，并从托运人那里收取的报酬。它由两部分构成：基本运费和附加费。基本运费相对来说是固定的；附加费随燃油、货币、港口情况等会作灵活调整。班轮附加费主要有：(1) 超重附加费；(2) 超长附加费；(3) 燃油附加费；(4) 港口附加费；(5) 港口拥挤附加费；(6) 货币贬值附加费；(7) 绕航附加费；(8) 转船附加费；(9) 选卸港附加费等。

基本运费 (Base Freight) 在班轮运输中，按班轮运价表的基本费率 (Base rate) 计算出来的那部分运费。基本运

费是按所运输货物的重量或体积计收的，是构成全程总运费的一个主要部分。

起点运费 (Minimum Freight) 最低的运费额。超过这个最低额，运费按实际数额计收；小于最低额时，按最低额计收。有些航线对不同的货物规定了不同的最低运费额。

运费吨 (Freight Ton) 海运货物收取运费的计算单位。它分为容积吨和重量吨两种。按货物体积计算运费时，40 立方英尺为 1 吨，或 1 立方米为 1 吨。按货物重量计算运费，有公吨、长吨与短吨等不同计算单位。在容积吨与重量吨两种单位中，承运人收取运费是以能收取较多运费的单位计算。

附加运费 (Additional Freight) 在班轮运输中，班轮公司收取的除去基本运费之外的附加费用。通常是由于燃油、货币以及特殊情况所产生的各项费用，班轮公司一般要在计算总运费中包括这部分。

燃油附加费 (Bunker Adjustment Factor or Bunker Surcharge, BAD) 班轮运输附加费的一种。这是因燃油价格上涨而加收的费用，也是目前加在基本费率上的一项主要附加费，几乎各条航线都有这种附加费费率从百分之几到百分之几十不等。

超重、超长附加费 (Heavy Lift, Long Length Additional) 一件货物的毛重达到或超过规定重量，有的规定为 2.5 吨、3 吨，也有 5 吨的，视为超重货物。一件货物的长度达到或超过规定长度，一般规定为 9 米，视为超长货物。因为这类货物装卸、配载困难，增加开支，因此要加收超重、超长附加费。该项附加费的费率随货物重量的加重或长度的加

长而相应加高。如果超重、超长的货物需要转船，则每转船一次加收一次附加费。

直航附加费 (Direct Additional) 班轮运输附加费的一种。对运往非基本港的货物，一次货量达到一定数量时，可以安排直航卸货，为此需加收直航附加费。直航附加费一般比转船附加费低。对去非基本港直航货量的要求，有的规定每港每航资至少为 500 吨或 1 000 吨或 1 500 吨。我国远洋轮规定至少为 1 000 吨。

转船附加费 (Transshipment Surcharge) 班轮运输附加费的一种。对运往非基本港的货物，需在中途港转至目的港，为此而加收的费用。转船附加费有的规定为吨增加一个绝对金额，有的按基本费率的百分比加收。

港口附加费 (Port Surcharge) 班轮运输附加税的一种。由于有些港口设备差、装卸效率低、费用高、增加船舶成本开支而加收的附加费。例如，我国远洋班轮费率表上规定对伦敦、利物浦以及西非、波斯湾、孟加拉湾、拉丁美洲的一些港口要加收港口附加费。

装货费 (Loading Charges) 把货物从船边装到船内的费用。在实践中，装货费由谁负担的问题常会发生争执，特别是在港口的装货费用较高的情况下，装货费会影响到全部费用的负担轻重。因此，在签订合同时，要对装货费由谁负担这一点加以明确规定。

卸货费 (Unloading Charges) 把货物从船舱卸到船边的费用。在实践中，以 CFR 或 CIF 条件成交的合同，由于在卸货费由谁负担的问题常发生争执，在签订合同时，应对

卸货费由谁负担这一费用加以明确规定。

变更卸货港费 (Additional for Alteration of Destination) 班轮运输附加费的一种。指由于某种原因, 货方要求改变原来规定的货物卸港, 对此而加收的费用。如果改卸的港口运价高于原来的卸港, 船方则另补收运价差额。如运价比原卸港低, 已收运费不予退还。

平舱费 (Trimming charges) 散装货物在装入船舱后进行安置, 平整所需的费用。

空舱费 (Deadfreight) 如果租方没有按照约定的货量供足装船, 他对短少的货量支付全部运费的做法。如果货量是有伸缩的, 而且由船东选定, 则船长宣载的可装货量就是租方应当供货的数量。如果按照租船合同, 船东负责装卸费用, 则空舱费应扣除装卸费用。

理舱费 (Stowage Fee) 化物在装到船舱后, 在舱内进行整理和安置所需的费用。各国港口对于理舱费的含义解释不同。有的港口认为理舱费仅指把货物装到舱内并安排好所需的费用; 有的港口则认为还应包括安置好货物所需要的捆扎材料和捆扎费用。因此, 在签订合同时, 应明确这些费用由哪一方负担。

洗舱费 (Cleaning Tank Charges) 运输散装油类、胶浆、酒精等, 为保证其他货物质量, 避免被污染, 进行洗刷船舱所加收的费用。

速遣费 (Despatch Money) 如果租船人在规定的时间内提前完成了装卸, 给船东节约了船期, 则船东是受益的一方; 船东为了鼓励租方提前完成装卸作业, 在租约中通常

规定,对于节省的许可时间,船东将付给租方每天若干金额,作为回报,这就是速遣费。速遣费通常是滞期费的一半。但是,关于速遣费为滞期费的一半,这样的规定不尽合理,因为节约船期是租方的功劳,船东没有理由从中取利。为了改变这种不合理的规定,中国租船公司已争取到速遣费与滞期费金额相等。

滞期费 (Demurrage) 如果在租船合同规定的时间内,装卸作业没有完成,则许可截止的时间到最后实际装卸完毕的时间,称为船舶滞期。通常租船合同规定,如果船舶发生滞期,则租方有责任对滞期支付一定金额的罚款,叫滞期费。滞期费率可以订为:(1) 每天若干金额;(2) 每货吨若干金额;(3) 船舶每登记总吨或登记净吨若干金额。但多数都订为每天若干金额。在订每天若干金额时,还必须明确,如不足一天者则按比例计付,否则租方要按整天支付滞期费。在计算滞期时间时,如租船合同无相反的规定,都遵循“一旦滞期,则始终滞期”的原则来处理。

速遣费/滞期费计算 (Despatch Money/Demurrage Calculation) 速遣费和滞期费有三种计算方法:(1) 普通法。以租约约定的可用装货时间和可用卸货时间按装港和卸港分开计算。这就是说可用装卸时间不可相互抵用,如装货港和卸货港各有几个,则都算作一个装货或卸货时间,连续计算。(2) 平均法。在普通法计算基础上,如装货港速遣 5 天,卸货港滞期 3 天,按平均法冲销后为速遣两天。以滞期费每日 3 000 美元,速遣费每日 1 500 美元来计算,可以见到,平均法计算比普通法计算,对租船人有利。但是,使用平均法应

该注意一点，如果装港和卸港都滞期或者都是速遣，则平均法不能使用。因此，在租约中很少采用平均法来计算滞期和速遣。(3) 相互抵用法。这种计算法是可用装卸时间可以相互抵用。当装货可用时间使用完了，可以用卸货可用时间来抵用，而不马上计算滞期，直到装卸都完成后，一次总算滞期。这对租船人是有利的。程租约中有一种“All Purpose”条款，规定装卸一共多少天，在装卸全部完成后，一次计算滞期。

运费预付 (Freight Prepaid) 租船业务中运费的支付方式之一。一般指在签发提单时支付运费。中国租船公司对外签订的租船合同则规定提单签发并放行后 7 个工作日内支付，这样办理汇款比较从容，也比较安全。预付多少运费也不一定，有全部预付的，也有部分预付的。从租方说，预付运费是有风险的，因为按英国法律及一般租约的规定，预付的运费不管船货是否灭失，船东概不退还。

运费到付 (Freight Forward) 租船业务中运费的支付方式之一。指船到目的港后支付。具体支付时间要根据租船合同规定，有开舱卸货前支付的，有边卸边付的，还有的在货物卸毕后支付的。很明显，在到付条件下，如果船货中途灭失，租方就没有付运费的责任。所以，在到付条件下，对船东来说是有风险的，但他可以保运费险来解决。

业经装船货物 (Goods to Arrive) 已经装运即将到达的货物。这是卖方在推销商品时的一项优惠条件，用以取得较好价格和其他有利交易条件而采用的一种方法。即将货物一边装运，一边在市场上进行推销。这种办法通常适用于热

门商品的推销。

回运货物 (Return Cargo) 由一家船公司承运到目的港，而由于某种原因仍交由该公司的船只运回原启运港口的货物。其运费可减收，一般为原运费的一半。

海运运费罚金 (Penalty Freight) 海运运输提单中的一个条款。托运人如所报货物的数量少于实际交运的数量，因而少付运费者，承运人有权收取罚金。承运人通常要在起运港或目的港对托运人申报的货物数量、重量、尺码与内容进行查对，如有不符之处，而所付运费低于实际应付运费，承运人有权按实际货物数量与申报货物数量之间的运费差额，向托运人收取多倍罚金。

留置权 (Shipowner's Lien) 海运提单中明确规定，承运人可以因未付运费、空舱费、滞期费和任何其他货方应付的款项，无任何人应付的共同海损分摊费用及收回此项费用的开支而对货物以及任何单证行使留置，并有权出售或处置货物的权利。如果出售货物所得不足抵偿应收款项和引起的费用，承运人有权向货方收回其欠额。

跨绕 (Deviation) 海上航运和保险业务的专用术语之一。船舶的跨绕包括以下两种情况：(1) 有明确规定航线，而未按规定航线驶行；(2) 无明确规定航线，但离开习惯航线行驶。跨绕的后果严重，它使船只脱离了已保险的航程，使船只与货物的保险无效。因此，跨绕一般均作违约论处。但根据海牙规则和美国海上货物运输法等规定，如发生下列情况时，可以允许跨绕：(1) 由于人力不可抗拒的原因。如政府禁令，恶劣气候等；(2) 为救助生命或遇险船舶；(3) 为

船上旅客或船员寻求治疗等；(4) 为了装卸货物或上下旅客；(5) 由于船员的不法行为，如暴动等。

转租 (Sublet) 期租合同都订有转租条件，明确租船人在租期内有权把船转租给别人，但租船人有义务对履行原租船合同负责。在长期租船条件下，租船人有时因暂时无货或者出于经济利益的考虑，需要转租船舶，因此转租条款对租船人来说是很必要的。转租船时，首先要明确转租人的身份是二船东。在洽订转租合同时，必须详细察看原租船合同条款，使转租合同条款与原租船合同条款在某些方面完全一致。原租船人成为二船东后，他就掌握了两份租约。他一方面要执行转租租约，另一方面又要执行原租约。他对这两份租约都要承担租约条款的多项责任和义务。

停租 (Suspension of Hire) 免除租方在租期内继续支付租金责任的行为。在使用停租条款时，租方有责任说明时间损失的原因和这种事件已经使租方造成了时间损失。造成时间损失的原因通常有：(1) 由于人员或船用品不足；(2) 船壳、机器或设备损坏；(3) 船舶或货物遇到海损事故，包括碰撞和搁浅而造成延误；(4) 修船或保持本船效能所采取的其他必要措施；(5) 未持有或随船携带货运需要的有效证件或其他船舶文件；(6) 船长、船员或水手的罢工、拒航、违约命令或失职；(7) 船东违反租约而停工等。凡因以上原因或其他规定的停租项目，以致妨碍或阻止本船有效运行或使本船不能给租船人使用，则从时间损失起至本船重新处于有效状态、恢复服务止，停止支付租金。

还船 (Redelivery of Vessel) 还船是租船的相反过

程。在租约期满之时，租船人有义务按照租约规定的地点将船退还船东。还船之时就是租金停止支付之时。还船时，船舶应具备与交船时同样的良好状态和条件，并且船上存油需符合租约规定。还船的订法比交船简单，通常规定在租方指定的港口还船。其中对租方较好的还船条件是船在何时何地备妥，就在何时何地还船。

交船 (Delivery of Vessel) 船东把船和船员交给租方使用的行为。交船之时也就是租期和租金开始计算之时。交船时船舶需要满足以下条件：装货已准备就绪；货舱适于装载约定的货物；船舶必须适航等。交船时，如果船舶不符合租船合同规定的要求，租方有权拒绝接船。但是如果租方没有提出抗议，接受了交船，那就等于放弃了他本来可以拒绝接船的权利，交船条款的订法多种多样，关键是在什么地方交船。从租方说，应当选择靠近装货地点的船洽租，避免空放，这样可以租到比较便宜的船。

铁路运输记录 (Railway Transportation Record) 货物在铁路运输过程中，凡涉及铁路与发、收货人间或铁路内部各单位间发生物质责任时，在发现事故当日编制的记录。记录是一种具有法律意义的文件，也是制订安全运输措施的重要依据。铁路运输记录分普通记录和货运记录两种。普通记录是一般的证明文件，不作赔偿依据。编制普通记录要注意详细记载发生问题的时间、地点和情况。货运记录是作为分析责任和请求赔偿的一种基本文件。货运记录必须记明该批货物原有及现有件数、重量、包装种类以及货损程度和发现事故的详细情况，货运记录一般由车站负责处理事故的专职

人员根据发现事故的货运员提出的事故报告书编制。

航海日志 (Leg Book) 船只活动的全部记录, 对航行中的全部情况都加以记载。航海日志分为甲板和机仓两种。甲板日志记载舱面上的一切活动情况; 机仓日志则记录机房的工作活动情况。二者对整船的工作都有详细记录。船只发生海事时, 这些记事就是重要的书面证据。期租船人为了了解船舶航行活动情况, 一般都根据自己的需要编制甲板和机仓的航海日志摘要, 供船长填报, 并加以审核, 以加强对租船的管理工作。

航空运输协定 (Airfreight Agreement) 两个国家在自愿的原则下, 共同议定的有关航线开辟、航权互相授与、相互提供航行、通信、气象和其他附属服务的规定等的协议。如规定缔结航空运输协定国家的空运企业所属的飞机, 除具有本国籍标记和登记标志外, 还要携带下列证件: (1) 登机证; (2) 适航证; (3) 航行记录表; (4) 机上无线电台执照; (5) 空勤组成员的执照或证件; (6) 空勤组名单; (7) 注明起运地点的旅客名单; (8) 货物、邮件舱单。中国自 1953 年起, 已与近 40 个国家签订了航空协定义定书。

航空货物运价手册 (The Air Cargo Tariff) 关于航空货物运价及运价规则的业务手册。手册分两本: 第一本为规则部分, 列明使用该手册运价的有关规则。第二本为运价部分, 包括协议运价、公布运价和非公布运价。协议运价是根据中国与外国签订的通航协定的规定, 对协议航线确定的价格, 以及中国民航与外国空运企业商定的经协议航线、联运至一些地点的特别运价; 公布运价包括普通货物运价、指

定商品运价（特种商品运价）、等级货物运价及集装箱货物运价，非公布运价指公布运价以外的运价，包括在两点间没有公布运价，采用比例运价组成的全程直达运价和采用分段相加组成的全程最低运价以及中国民航与外国空运企业商定的一些对外不公布的运价。

航空运输区划 (International Air Traffic Conference Areas) 国际航空运输协会为制订航空客货费用和运价的需要而将世界划分的三个区域。其具体划分的情况是：第一区域由南、北美洲及附近岛屿格陵兰、百慕大、西印度群岛、加勒比海、夏威夷群岛等组成；第二区域由整个欧洲及附近岛屿和亚速尔群岛、非洲和附近岛屿、亚洲西部（包括伊朗）等组成；第三区域包括亚洲剩余部分及附属岛屿、东印度群岛、澳大利亚、新西兰及附近岛屿及太平洋岛屿（除去已包括在第一区域部分）。从以上三个区域划分中可以看出东半球构成第二、第三区域，而西半球则构成第一区域。这种区分与一般的地理概念不尽一致。

航空时区换算 (Conversion of Air Time Zone) 在航空运输中，为使每一个国家的时间表示有统一标准而制定的换算方法。在航空公司的飞行时刻表中总是用当地标准时间来表示航班的起飞或到达时间，因此为计算航程中的时间，需经过时区的换算。其换算方法是：以格林威治时间为标准时间，各时区时间参照格林威治时间依次加或减若干小时表示。如一批货物从巴黎到金斯敦，巴黎起飞时间为8月10日上午8时，到达金斯敦的时间为当日16时，查巴黎时间比格林威治时间早1小时，则换算为格林威治时间上午7时；而金斯

敦的时间比格林威治时间晚 5 小时，则换算为格林威治时间下午 21 时。这样整个航行时间即为 14 小时。东经 180 度线与西经 180 度线相合成为国际日期变更线。为了使日期正确，国际上公认向西飞行越过此线时，其日期应减去一天，反之，向东飞行越过此线时，则加上一天。

国际海事组织 (International Maritime Organization) 联合国关于海运事务的专业代理机构。它的前身是政府间海事协商组织，1983 年改为今名，成立的宗旨是促进各国政府在国际航运技术方面的合作，以谋求实现高标准的海运安全与航海效能。该组织对海上安全负有特殊责任，并要求一切船舶保护海洋环境，于 1848 年通过了“国际海上人命安全条约”，1954 年通过了“国际海上防止油污公约”。它还处理国际航运方面的法律事务，致力于发展方便的海上运输，并向发展中国家提供海运方面的技术援助。它的最高权力机构是成员国全体代表参加的大会，大会闭会期间由理事会执行工作任务。

英国海运总会 (General Council of British Shipping) 英国航运业在国内外有关共同政策的一切方面的代表性机构，成立于 1765 年，其前身是英国航运公会和英国航运联合会。主要宗旨是增进与保障英国船东和英国船舶经营人的利益。其业务活动有与政府部门协商其成员公司有利关系的政策问题；向成员公司提供船员和招收、训练船员时的服务等，范围较广泛。英国海运总会会员有正式、非正式和荣誉会员之分。总会的最高权力机构是每年一次的全体会员大会，日常工作由总会政策委员会处理。

联邦海事委员会 (Federal Maritime Commission, FMC) 美国联邦政府有关管理海事的专设委员会。1961年8月12日成立,专门实施执行各项海运法,这些法律主要包括《1916年海运法》、《海商法》、《1933年沿海航运法》等。其主要任务是:管理美国沿海贸易、对外贸易和转口贸易的水上运价、费用和业务;管理海洋运输行业以及提供码头装卸设施的公司的业务;批准、否决、取缔或修改美国对外贸易和国内沿海贸易中水上承运人(船公司)之间的会议,协议及其所采用的合同运费率制度;制定规章条例对付由于外国法律或悬挂外国旗船舶的竞争所造成的不利于美国航运业的情况;听取对各种违反海运法行为的控告,确定其是否违法。该委员会有委员5人,须由总统提名并经参议院同意,其中一人由总统指定为主席,出版年度报告。

国际货物发运人协会 (International Federation of Freight Forwarders Association, FIATA) 简译“菲亚特”。各国发运人协会和世界上私人发运公司的联合组织,于1926年成立于维也纳。它的会员不仅限于货运代理企业,还包括与国际贸易密切有关的海关、船舶代理、空运代理、仓库业和汽车运输业等。会员有正式会员和联系会员之分。协会的任务是协助各国的货运代理组织联合起来,在国际范围内保护货运代理的利益,代表他们参加联合国的贸易和发展会议和经济社会理事会。协会下设公共关系、海运、法律等10个技术委员会,分别研究本专业的有关问题。中国对外贸易运输总公司已加入该协会,为正式会员。

铁路合作组织委员会 (Commission of the Coopera-

tion Organization of Rail) 1956 年 6 月国际铁路联运成员国(越南、阿尔巴尼亚除外)主管铁路的运输部长在索菲亚开会, 决定成立铁路合作组织。1957 年 5 月, 铁路合作组织委员会在中国北京正式成立。该组织有 13 个成员国(原国际货协 12 国加上古巴), 下设 11 个专门委员会。其主要任务是: (1) 办理国际客货联运; (2) 解决在联运中最经济地使用车辆、提高运行速度和改善、编制列车时刻表; (3) 组织有关科技合作和经济交流; (4) 研究和协商有关统一限界、车辆、线路上部建筑、信号集中闭塞设备等问题; (5) 研究与汽车运输和公路发展有关的各项问题; (6) 同有关国家组织合作。

国际公路货物运输合同公约 (Convention on the Contract International Carriage of Goods by Road) 为了统一公路运输所使用的单证和承运人责任起见, 该公约由联合国所属欧洲经济委员会负责草拟, 并在 1956 年 5 月 19 日在日内瓦由欧洲 17 个国家参加的会议上一致通过。该《公约》共有 12 章 51 条, 就适用范围、承运人责任、合同的签订与履行、索赔和诉讼以及连续承运人履行合同等等都作了比较详细的规定。该公约在 1967 年 10 月于英联邦生效。

国际铁路货物运送公约 (International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail) 简称“国际货约”。有关铁路货物运送的一个国际性公约。欧洲国家于 1886 年建立国际铁路常设机构即国际铁路协会。1890 年, 欧洲各国代表在瑞士首都伯尔尼开会, 制定了《国际铁路货物运送规则》, 即所谓《伯尔尼公约》, 于 1893 年 1 月 1 日起实行。1924 年此公约在伯尔会议上重新修订, 并改为现名, 于 1928

年 10 月 1 日起实行。目前的参加国有：德国、奥地利、比利时、丹麦、西班牙、法国、希腊、意大利、芬兰、列支敦士登、卢森堡、挪威、荷兰、葡萄牙、英国、瑞典、瑞士、土耳其以及参加原国际贸协的国家保加利亚、罗马尼亚、匈牙利等。

班轮公会行动守则公约 (Convention on code of Conduct for liner Conference) 联合国贸易和发展会议于 1974 年 4 月 6 日在日内瓦制定并通过的一个公约。公约共分 7 个部分 54 条和 1 个附件，其核心条款是货载分配的准则。规定凡是参加公会的班轮公司都有权享有航次和装货的权利，明确在班轮公会服务的航线上，公会揽运的货载，由航线两端的国家（贸易双方当事国）的会员班轮公司各占 40%，其余 20% 由第三国会员公司承运，即有名的 4：4：2 货载分配原则。公约还贯彻了发展中国家的航运公司在公会内享有平等权利；运费率在商业上可行的范围内尽量确定在最低水平，同时使船东也有合理的盈利等精神。公约于 1983 年 4 月 6 日正式生效。

国际货物多式联运公约 (United Nations Convention on International Multinational Transport of Goods) 当今世界上第一个有关多式联运的公约。1980 年 5 月 24 日在日内瓦签订。中国参加了公约的起草和外交会议。国际货物多式联运是把远洋运输、内河、公路、铁路以至航空运输联结起来的运输方式，是随着海运集装箱化的发展而发展起来的。该公约旨在调整多式联运经营人和托运人之间的权利、义务关系以及国家对多式联运的管理。公约分为序言和总则等

9 个部分、40 条条文以及一个有关国际货物多式联运的海关事项条款的附件。其主要内容包括：多式联运经营人的赔偿责任期间，赔偿责任基础，诉讼时效的管辖等。其规定和《汉堡规则》大体相似。

国际铁路货物联运协定 (Agreement of Goods of International Railway Through Transport) 简称国际货协。它规定了货物运送组织、运送条件、运送费用计算和核收办法以及铁路与发、收货人之间的权利和义务等内容。它是参加国际货协各国铁路和发、收货人都必须遵守的基本文件。参加国际货协的国家有中国、朝鲜、蒙古、越南、匈牙利、罗马尼亚、保加利亚和阿尔巴尼亚等 12 个国家。按照协定规定，不仅国际货协参与国之间可办理铁路直通货物运输，也可以通过参加国际货协国家的铁路，向未参加货协的国家的铁路运送货物，反向运输也是允许的。

航运公会集装箱规则 (Container Rules of Freight Conference) 各航运公会制订的供货方使用的集装箱规则。目的是为了在其所经营的全集装箱船的航线上，垄断集装箱运输。各公会的规则内容各不相同，但所规定的船货双方责任基本上是一致的，一般包括下列内容：(1) 集装箱运输专用术语解释；(2) 订舱手续及货运资料申报；(3) 各种运输交接方式下的船货双方责任；(4) 集装箱装卸港和集装箱集散运输及内陆运输规定和收费办法；(5) 交货手续和设备交接手续、使用免费时间和滞期费规定；(6) 提单的签发和各类有关条款；(7) 各项费用项目计收办法、费率变更规定、使用币制及货币增值、贬值规定等。

国际集装箱安全公约 (International Convention for Safe Container) 1972 年联合国和政府间海事协商组织共同召开的集装箱运输会议上通过的保障集装箱运输安全的公约。其目的是为了**使集装箱安全结构上的主要构件国际化**，以促进集装箱运输的发展，维护集装箱在装卸、堆积和运输时的国际安全。公约有《集装箱试验、检查、批准和维修规则》和《集装箱结构的安全要求和试验》两个附件。该公约于 1977 年 9 月 6 日起正式生效，中国于 1980 年 9 月 23 日参加这一公约。该公约在 1981 年和 1983 年曾两次进行修正，通过制定适用于所有水面运输方式的统一国际安全规则。

集装箱海关公约 (Customs Convention on Containers) 1972 年联合国和政府间海事协商组织共同召开的集装箱运输会议上通过的**为集装箱暂时进口及其程序以及取得运输海关加封集装箱货物资格条件的公约**。公约有 6 章 26 条和 7 个附件，于 1975 年 12 月 6 日起正式生效。

联合运输单证统一规则 (Uniform Rules for Combined Transport Documents) 国际商会为管理联合运输单证于 1973 年制订的规则。该规则 1975 年付印，以“国际商会书目第 298 号”公布。规则由导言、总则等 19 条所组成。其主要内容是：(1) 导言中说明该规则是管理联合运输单证的最低限度统一规则，一经订入以联合运输单证为证明的联合运输合同以及分承运合同，即产生法律效力；(2) 说明规则适用范围及制订目的是为了简化国际贸易手续，便利国际贸易及其资金融通；(3) 规定联合运输单证即可以“可转让的代表物权凭证的运输单证”**出立**，也可以“不可转让的运输

单证”形式出立。

国际货物运输有关的关税协定 (Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carets) 全称是“在国际车辆运输规则担保下国际货物运输的有关关税协定”，简称“TIR 协定”。欧洲经济委员会于 1959 年制订，并于 1960 年正式生效的国际性协定。该公约及其附属决议提供了下列利益：(1) 缔约国对铅封于集装箱、由公路车辆运输的货物，免除其经由地海关进口税或出口税的征收，或免除交纳但保金；(2) 原则上免除经由地海关的检查。为享受上述利益，公路车辆或集装箱必须具备以下条件：(1) 要符合规定的技术标准，并于事先得到批准；(2) 要在发货地由海关铅封；(3) 运输时，要办理获取“公路车辆运输规则手册”的担保手续。至 1978 年 4 月 1 日止，已有 38 个国家参加该公约。

国际海上危险货物运输规则 (International Maritime Dangerous Goods Code) 简称“国际危规”。政府间海事协商组织所制定的有关海上危险货物运输的规则。所规定的危险品包括具有燃烧、爆炸、腐蚀、毒害、放射线等性质，在运输过程中如有不慎能引起人身伤亡、人民财产受到损害的物资。危险品按性质和危险程度可分为：爆炸品、气体、易燃液体、易燃固体、氧化剂、有毒物质和有感染性物质、放射性物质，腐蚀性物和杂类危险物质等九大类。凡进出口海运危险货物均应按此规则办理托运。托运单上必须注明国际危规的真码和所属国际危规的类别；包装必须按国际危规的要求进行各项性能试验，其形式和重量也应符合危规有关规

定，合格后经当地港务管理局批准方可装船运送。中国已承认该规则，并于 1982 年 10 月 1 日起开始执行。

国际油污损害民事责任公约 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) 1969 年 11 月政府间海事协商组织在布鲁塞尔召开的海上污染损害法律会议上通过的，为解决由于海上事故而引起的油类污染赔偿的私法公约。公约于 1975 年 6 月 19 日生效。至 1985 年 3 月，共有 56 个缔约国。公约共 21 条，主要内容有：(1) 适用船舶为装有散装油类货物的任何类型船舶。公约不适用于军舰和执行非海上运输活动的公务船。(2) 责任主体。明确规定责任主体为船舶所有人。(3) 责任原则。采用严格责任制。(4) 责任限额。按船舶吨位统计，每吨 2 000 法郎，总额不超过 2.1 亿金法郎。(5) 强调保险。载运 200 吨以上散装油类货物的船舶必须投保油污责任险，并取得相应的证明。(6) 诉讼时效。为油污损害发生之日起 3 年，但至多不得在发生损害后 6 年提出诉讼。中国于 1980 年 4 月 29 日宣布参加此公约。

海事赔偿责任限制公约 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) 1976 年政府间海事协商组织在伦敦召开的外交会议上通过的公约。该公约是在原《1957 年船舶所有人责任限制国际公约》的基础上修订的。主要精神是扩大适用范围，提高责任限制金额，明确计量单位和受责任限制的海事赔偿内容。该公约计 5 章 23 条，自第十二国交存批准或加入文件之日 1 年后的次月 1 日生效。

海牙规则 (Hague Rules)《统一提单若干法律规则的

国际公约》的简称。1921年由国际法协会起草，于1924年8月25日在布鲁塞尔由26个国家签订，1931年6月2日生效。该规则因于1921年首次在海牙草拟，故习称《海牙规则》。它是解释国际货物买卖惯例的通则，其核心是规定海洋运输承运人在提单中应承担的义务，对货物灭失或损害的赔偿限额，以及其享有的免责范围。《海牙规则》是海上运输方面的一个重要公约，至今已有80多个国家和地区采用，其中有的直接采用，有的据以订立国内法。《海牙规则》对其适用的提单具有法律上的约束力。承运人与货主之间一旦发生争议，必须依据《海牙规则》处理。《海牙规则》以公约形式规定承运人对承运货物应负的最低限度责任，限制了承运人在提单中滥列免责条件的做法，从而使货方的利益在一定程度上获得某些保障，对缓和承运人同货主之间的矛盾具有一定的积极作用，对发展国际贸易和国际航运业也是有利的。但《海牙规则》的内容仍然倾向于偏袒承运人的利益，其中规定承运人的免责条款竟达17项之多。随着时间的推移，这一弊病显得更加突出。

维斯比规则 (Uisby Rules) 全称为《修改统一提单若干法律规则的国际公约的议定书》，因该议定书的准备工作在瑞典的维斯比完成而得名。《维斯比规则》是《海牙公约》的修改和补充，故与《海牙公约》一起亦简称为《海牙—维斯比规则》。该议定书共17条，于1977年6月生效。虽然对《海牙公约》中的某些条款作了若干修改和补充，如提高了承运人对货物损害赔偿的最高金额，明确了集装箱和托盘运输中计算货物最高赔偿责任的数量单位等，但其修改很不彻底，

特别是对承运人的主要责任与义务并未作实质性修改，对承运人的不合理免责条款仍毫无触动。目前参加和实施该议定书的国家和地区，主要有英国、法国、挪威、丹麦、瑞典、芬兰、比利时、瑞士、叙利亚、黎巴嫩、新加坡、厄瓜多尔、汤加、百慕大群岛、德国、埃及、直布罗陀、波兰、斯里兰卡、阿根廷、荷兰、利比里亚和香港等。

汉堡规则 (Hambury Rules) 《联合国海上货物运输公约》的简称，因在汉堡召开的联合国全权代表会议上通过而得名。它是解释国际货物买卖惯例的通则，旨在全面修订《海牙规则》，以期在承运人和托运人间实现比较合理的权利义务关系。在《维斯比规则》通过之后，由于它对《海牙规则》的修改很不彻底，广大发展中国家强烈要求进行全面的、实质性的修改，并决心拟订新的公约以取代明显过时的《海牙规则》。1978年3月6—31日，联合国在汉堡召开有78个国家参加的全权代表会议，最后审议并通过了《联合国海上货物运输公约》，《汉堡规则》的制订和通过，是发展中国家长期共同努力的结果，也是发展中国家在海运方面建立国际经济新秩序的胜利。《汉堡规则》在总结国际航运实践经验的基础上，本着平等互利的原则，废除了《海牙规则》中许多片面袒护承运人利益的、不合理享有的各项免责条款，加大了承运人对货物所应承担的责任，提高了责任赔偿限制的金额，延长了货物提出索赔和仲裁的时效，对承运人与托运人双方的权利和义务作了比较明确合理的规定。这些规定既维护了货方的利益，也考虑了承运人的利益，从而使船货双方对货运所承担的风险趋于平衡。《汉堡规则》的产生，标志着

国际海商法领域发生了历史性的变革。对国际贸易、航运、保险、银行业务的发展以及有关法规的调整产生良好的影响。

仓储 (Storage) 以仓库为手段,对物资进行储存与保管的过程。仓储包括仓储管理和仓储技术两方面:仓储管理是社会生产发展的产物,是生产管理的重要环节,仓储管理运用计划、组织、指挥、协调、控制、监督等手段,充分地运用人力或物力,以达到及时、齐备、质量良好、经济合理地储存保管物资的目的。仓储管理的范围主要是直接与仓储活动有关的各项管理工作,如作业计划管理、业务管理、技术管理、设备管理、劳动管理、质量管理、技术档案管理、信息管理等。仓储技术是指与仓储活动有关的技术工作,如仓库建设规划、装卸搬运技术、包装及加工技术、信息处理技术等。

外贸仓储 (Foreign Trade Storage) 为商品进出口而进行的仓储。在我国原有的对外贸易体制下,外贸仓储特指对外贸易系统拥有的存放进出口物资的场所或仓库、专业外贸公司的仓储企业和专门为进出口服务的人员。外贸仓储在我国对外贸易发展中曾经发挥了重要的作用,它不仅担负着进出口商品的储存、保管任务,而且还担负着出口商品挑选、整理、加工、仓装、刷唛、备货、发货等多方面的功能。随着对外经济贸易经营管理体制的改革,外贸仓储的名义和经营管理关系发生了很大的变化,但其基本职能仍然存在,只要有对外贸易进出口存在,就会有外贸仓储。

外贸仓储定额 (Quota of Foreign Trade Storage) 外贸仓库经过科学分析和计算而确定的商品在保管过程中需耗

费的人力、物力和财力的标准。它用数字来体现一定的管理水平和一定的劳动生产率条件，对仓储业务各个方面提出了具体要求。

储存仓库 (Storage) 集中储存从生产部门收购待销出口的商品、援外的储备物资、进口待分配和出口业务需要储备的物资的仓库。此类仓库多设在出口商品生产较集中的地点，或出口商品转运的集散地。其规模大小不等，商品储存期较长。

通用仓库 (Universal Warehouse) 又称“普通仓库”。指保管一般工业品、农副产品的仓库，即储存一些在保管上没有特殊要求的商品的仓库。此类仓库，除进出库、装卸、搬运、堆码，以及常规商品养护的技术设备外，无特殊设备。

专用仓库 (Special Purpose Warehouse) 专门储存单项商品的仓库。如茶叶仓库、卷烟仓库、食糖仓库、粮食仓库、化肥仓库、农药仓库、食盐仓库、蔬菜仓库、水果仓库、牲畜仓库等。由于商品性能比较特殊，单独储存可以防止混存串味，保证商品质量。在仓库技术设施上，根据各种商品性质的不同，有相应的装备，如防潮、空调、防腐蚀、防热等设施。

特种仓库 (Special Warehouse) 又称“特殊仓库”。多指危险品仓库，也包括冷藏仓库。危险品仓库用以存放易燃、易爆、有毒、有腐蚀性的一些对人体或建筑物有一定危险性的商品的仓库。这一类仓库，必须根据各种危险品的不同性能，建造各种具有不同特殊性能的库房，分别存放。要

求仓库具有特殊的建筑和技术装备以及装卸、搬运、保管条件、技术管理操作规程；管理人员应受过专门训练。

综合仓库 (Comprehensive Warehouse) 按储存商品种类的多少来分类的一种仓库，指同时储存一类以上不同自然属性的商品的仓库。在综合仓库中所存储商品的物理化学性质，必须是互不影响的。

公用仓库 (Public Warehouse) 集中统一管理的专业化仓库，实际是指由外贸运输公司经营，为外贸各专业公司的进出口商品流通服务的仓库。这类仓库实行集中管理，统筹使用，能统一调剂各专业公司商品经营淡旺季的仓容余缺，克服仓库使用忙闲不均现象，提高仓容利用率。各地外贸仓储公司管理的仓库也属于这一类型。

自有仓库 (Private Warehouse) 有关企业自己拥有的仓库，在对外贸易中特指外贸各专业公司分散经营管理的仓库。目前外贸仓库大多数属于这种类型。这种仓库一般只储存本企业所经营的商品，不实行独立核算，其优点是联系、使用较方便，缺点是容易出现忙闲不均，不能统一调剂使用，不能充分发挥仓库的经济效能，不利于改善经营管理和提高经济效益。

寄存仓库 (Outside Warehousing) 外贸企业于自管仓库以外，寄存商品的其他地点，如工厂、车站或临时堆放点等。为确保库存商品帐帐、帐物的完全相符，对寄存外库的商品，应同样按商品进出仓有关规定，办理出入库手续，尤应注意管好寄存凭证，以免因遗失造成商品短缺现象。寄存外库商品，不管存放本市或外地，均应定期进行检查核对，防

止寄存商品被任意挪用,或因寄存单位管理不善而发生损坏、短少现象。对寄存外库商品支付的保管费,应根据实存数量加强审核,以防错付。

口岸仓库 (Port Warehouse) 又称“港口周转仓库”。中转地设置好的储存待运商品的仓库。这类仓库的特点是商品储存期短,周转快,大都设置在商品集中发运出口的沿海港口城市,仓库规模较大,面向全国。其主要职能是收储口岸和内地对外经贸业务部门收购的待运出口商品和进口待分拨商品。

转运仓库 (Transshipment) 又称“中转仓库”。适应出口商品中转需要,收存转运本地和外地经过口岸出口的商品的仓库。这类仓库一般设在商品生产集中的大、中、小城市和商品集中分运的交通枢纽地带,如铁路公路的车站,沿海口岸或江、河水运码头附近。较大型的外贸转运仓库,一般有铁路专用线直达库内站台,装卸、仓储、运输业务紧密结合。

加工仓库 (Processing Warehouse) 承担储存与加工双重职能的仓库。对某些必须进行加工整理后才可发运的商品,可以设加工专用仓库,就库存商品进行挑选、整理、加工、包装、储运,然后出运。如农副产品、畜产品、中药材等加工仓库。

保温仓库 (Heat—preserved Warehouse) 库房里设有采暖设备,能使库房保持一定温度的仓库。保温仓库一般用于保管怕冻物品,如精密仪器、仪表等。

冷藏仓库 (Refrigerated Warehouse) 采用机械制冷

方法，创造特定温度和相对温度条件，加工和储存食品工业原料、生物制品以及医药等物资的保温仓库。冷藏库起着促进农副业生产、调剂市场季节供应、配合出口、援外任务完成等方面的作用。冷库结构复杂、造价高、技术性较强。为此，冷库的使用、维修、管理必须严格按照科学办事，认真执行有关规章制度和岗位责任制。

自动化立体仓库 (Auto Threedimensional Warehouse) 又称“高层货架仓库”、“无人仓库”、“信息仓库”、“情报仓库”。是采用货架储存，巷道堆垛，并用起重机配以其他机械进行作业的一种仓库。一般说来，自动化仓库堆放货物立体化、仓库作业机械化、仓库作业和仓库业务管理自动化，具有节省人力、降低劳动强度、作业迅速准确、减少商品损耗等优点。所以，这种仓库从 60 年代兴起后，发展很快。

四无仓库 (Warehouse with No Mildew, Moth, Shortage and Mistake) 无霉烂变质，无虫蛀鼠咬、无短少残损、无差错事故的仓库。是仓库管理状况良好的一项重要标志。

仓库基地面积 (Warehouse Base Area) 即仓库的全部面积。包括库房、货棚、货物和其他建筑物、障碍物、空地的面积。测量时，库房和有墙货棚的基地面积自外墙根量起；无墙货棚自檐地面滴水处量起。多层库房的基地面积，只测算其基层建筑面积。

仓库使用面积 (Utilization Area of Warehouse) 商品实占面积，又称“仓库堆货面积”。由于仓库在进出仓过程

中，可用面积一般不可能全部获得利用，在实际使用中，货垛（或桩脚）间必须有不同程度的空隙，同时商品在周转过程中也会出现不同程度的空仓面积。因此，使用面积一般指可用面积减去空仓面积后实际储存商品的货垛面积。仓库的使用面积比例越大，表示仓库的利用程度越高。

仓库实际面积 (Warehouse Actural Area) 又称“仓库可用面积”。即可以堆放货物的全部面积。为了适应商品吞吐、养护和建筑、消防安全等需要，将地基面积中减去不能堆货的障碍物（柱子、楼梯、干道、消防设施、明沟等）的面积后所剩余的面积。它是制定仓库面积定额的基础，也是反映仓容储存量面积的依据。

商品入库 (Warehousing Commodities) 商品进入仓库时所进行的卸货、清点、验收、办理入库手续等工作的总称。仓库业务活动的第一道环节。其主要作业有：（1）核点品种、规格、数量、包装等；（2）检查商品包装；（3）办理交接手续；（4）验收商品；（5）办理商品入库手续；（6）登记商品保管帐。

商品入库验收 (Examination of Goods for Warehousing) 仓库对入库的商品按一定程序和手续，严格核对凭证，进行数量、质量等的检验工作。它是商品入库业务的主要环节，也是仓库工作三道关（入库验收、在库保管、出库复核）的第一道关口。商品到达仓库，大部分由供货单位直接运到仓库交货，也有一部分要经过铁路、公路、水运、空运等交通运输部门转运。一般到库商品均需经过接货、装卸、搬运、检验、办理入库手续等一系列工序，这些工序要求在

一定时间内迅速、准确、安全地完成。所以商品的入库验收工作是一项技术性和时间性很强的工作，需要经过合理的组织和安排。

商品的在库管理 (Management of Storage of Commodities) 为确保库储商品安全、质量完好和数量准确无误的仓库管理工作。仓库应根据仓库的物质技术基础条件，研究和掌握商品在流通过程中的购销、调运等活动的规律，充分利用现有仓储物质技术装备，熟悉商品性能，实行在库商品分区分类保管，建立和健全货位编号、合理堆码，商品保管帐卡和盘点对帐等商品仓储管理与养护制度，采用先进养护技术，落实岗位责任制，把好商品在库保管养护关。

分区分类储存 (Classification of Storage) 仓库对仓储商品进行科学管理的一种方法。商品分区，就是根据仓库的建筑、设备等条件，将库房、货棚、垛场划分为若干保管商品的区域，以适应商品储存的需要；商品分类就是按商品大类、性质和它的连带性划分成若干类，分类集中存放，以利收发货与保管业务的进行。仓储商品实行分区分类，要以安全、优质、挖潜、多储、低耗为原则，在商品性能一致、养护措施一致、消防方法一致的前提下进行管理。实行仓储商品区分类管理可以缩短收、发作业时间，合理使用仓容，有利于保管员掌握商品进出库的活动规律，熟悉商品性能，提高商品保管技术水平。

仓位 (Storage) 又称“桩脚”。是仓库为加强对商品存放位置的管理，在各仓库间划分一定的部位，进行顺序编号的位置。仓位在仓库平面图上应予标明，以达到商品的存

放位置醒目无误。

预留机动货区 (Reserve Flexible Space) 在整个仓库划分货区时, 预先留出的一定作为机动备用的仓库区域。预留机动货区的大小可视仓库业务性质、商品储存量及品种的多少, 商品性质和进出频繁程度, 以及仓储设备条件而定。有了机动货区, 某些商品入库数量如果超出固定货区容纳量, 就可在机动区暂存, 待机移回原固定货区, 避免随意寄存, 造成混乱。在一个库房内部, 也可以考虑为某些种类商品留下适当机动仓位, 以便就近调剂使用, 不打乱原有的分区分类。

五距 (Five Distances) 墙距、柱距、灯距、垛距和顶距的总称。墙距是货垛与墙壁之间的必要距离。留出墙距, 能起到防止墙壁潮气影响商品, 便于开关窗户、通风散潮、检点商品、进行消防工作和保护仓库建筑安全等作用。墙距可分为外墙距和内墙距两种。柱距是货垛与柱子之间的必要距离。留出柱距, 能起到防止商品受柱子潮气影响和保护建筑物安全的作用。柱距以不靠柱为准。顶距是货垛与屋顶之间的必要距离。留出顶距, 能起到通风散潮、查漏接漏、隔热散热、便于消防等作用。灯距是货垛与照明设备之间的必要距离。留出灯距, 能防止明灯接近商品与引起火警事故。灯距必须严格规定不小于 0.5 米。垛距是货垛与货垛之间的距离。根据商品性能、储存场所条件、养护和消防要求、作业需要, 可以有不同的安排。一般情况下, 库房与货棚内的货垛间距为 10 厘米左右, 货场上货垛的间距不小于 1 米。

商品堆码 (Stacks of Merchandise) 又称“商品堆垛”。仓库中商品的堆入形式和方法。根据商品的性能、规格、

包装、体积、重量、库房高度、地面负荷、设备、季节等条件，选择堆码形式、堆码技术、堆码高度。堆码符合安全、方便、节约的要求。

货位编号 (Serial Number of Goods Position) 商品保管业务不可缺少的管理措施之一。它在商品分区分类储存的基础上，将仓库范围内的房、棚、场以及库房的楼层、仓间、货架、走支道等按号存取。实行货位编号的主要优点在于能提高仓库收、发货效率，缩短收、发作业时间，减少差错现象，便于保管员之间合作互助，调剂忙闲；利于仓储商品的统计和检查监督，做到帐货相符。

防火 (Prevention of Fire) 在商品养护中防止仓库燃烧的各种措施的总称。它包括防与灭火两方面。防火的措施有：(1) 防止可燃气体、易燃液体的蒸气和易燃固体的粉尘与空气形成燃烧或爆炸；(2) 严格执行安全管理制度，健全消防组织，不断进行仓库安全检查，发现问题，及时解决。规定防火间距，控制电源、火源、消除隐患；(3) 备好消防设备，做好灭火准备。灭火的方法有冷却灭火法、窒息灭火法和隔离灭火法等。

防虫害 (Prevention of Insectpest) 在商品养护中防治仓库储存商品遭受虫害的各种措施的总称。防虫害是搞好商品养护工作的一个重要组成部分。在外贸仓库储存的商品中，有不少是以动植物为原料制成的。由于构成这些商品的物质含有蛋白质、脂肪、纤维素、淀粉等害虫喜食的成分，因而常易遭受害虫的蛀蚀。因此，在防虫害过程中必须坚持贯彻“以防为主，防治结合”的商品养护工作方针。世界上仓库害

虫总共有 500 多种,其中严重危害仓储商品的有 30 多种。消灭仓虫的主要措施有:(1)按垛密封,垛内放药;(2)药剂熏蒸;(3)低温或高温杀虫;(4)缺氧储藏杀虫。

防霉 (Prevention of Mould) 仓库保管中防护商品霉烂变质的各种措施的总称。商品的霉腐是指在某些微生物的作用下,引起商品生霉、腐烂和腐烂发臭等质量变化现象。霉腐是仓储商品的主要质量变化之一。商品霉腐变质后,会不同程度地破坏商品的使用价值,有些食品还会产生各种腐败性的物质和毒素,引起人畜中毒。因此,做好霉腐防治工作是商品养护工作的一项重要内容。商品的霉变主要是由于霉菌等细菌的寄生和繁殖,也就是这些微生物在商品上活动的结果。引起商品霉变主要有以下几种微生物:霉菌、细菌、酵母菌。防治霉腐的方法一般有:(1)商品入库时要严格验收;(2)加强仓库温湿度管理,使霉腐微生物得不到生长发育的必要条件;(3)冷藏法,冷冻法、气调法等先进的储存方法以抑制微生物的生命活动;(4)药剂防霉防腐;(5)加强对在库商品的检查,发现问题,及时处理。

商品进出仓单 (Stock in-and-out Notice) 商品出入仓的合法凭证。其种类很多,具体有:本市、外地收购交货通知单、外销出仓通知单、内销出仓通知单、作价加工出仓通知单、商品止装及国外退货进他通知单、加工商品进仓通知单、加工原料出仓通知单、改装商品通知单、移仓通知单、调拨出仓通知单等。为了加强业务、财会、统计、储运以及仓库等有关部门的联系,商品进出仓单一般均根据具体分工情况,印刷不同联数的复写联,并相应规定有商品进出

仓单的流转责任制度。不同业务应按有关进、出仓单的具体要求详细填列，并及时流转 to 各有关部门。只有在按规定办妥各项手续后，才能凭以向仓库办理出、入库手续。

提货单 (Delivery Order) 向仓库提取货物的凭证。企业使用的提货单，一般均与商品出库单合并使用，即以有关出货单的一联复写联，在加盖公司同意提货章以后，交由有关单位凭以向仓库提取货物。出货单必须注明提货单位，并由该单位加盖签章背书后，仓库方能发货。为加强商品出入库的管理，提货单应贯彻一货一单的原则，对储存不同仓间的商品，也应以分开为原则，并应同时分别注明存放的仓位，以利仓库发货。

商品出库 (Take commodities out of Warehouse) 又称“发货”。仓库根据业务部门开出的商品出库凭证，按其所列的商品编号、名称、规格、牌号、单位、数量等项目，组织商品出库登帐、配货、复核、包装、分发出库等一系列作业的总称。商品出库是商品储存阶段的结束，也是仓库作业的最后阶段。它是仓库工作直接与购销业务部门发生联系，为出口服务的重要一环。同时，商品出库工作组织合理与否，对改善仓库经营管理，降低费用等方面也起一定作用。所以，仓库必须根据商品出库的有关规定，有计划、有组织地进行。

商品吞吐量 (Commodity Handling Capacity) 一定时期内商品实际进出仓的吨数。反映商品进出仓工作量的大小。对兼办装卸搬运业务的仓库来说，还表明库内商品装卸搬运量的水平。商品吞吐量按时间来划分，可分为月吞吐量、季吞吐量和年吞吐量。

仓租 (Storages) 仓储企业按货主单位储存和进出仓商品的吨数, 根据规定的费率向货主单位收取的费用。是仓储企业的营业收入, 它包括商品储存费、进出包装装卸费以及提供其他劳务的收费。

吨/天费率 (Storage Charges per Ton/Day) 储存仓库的商品, 每吨每天应计的保管费率。保管费的计算吨, 根据不同商品, 可分为重量吨和体积吨两种。

吨/天成本 (Storage Cost per Ton/Day) 为储存商品在一定时期内所支出的总成本, 按商品实际储存的总吨/天计算而得的单位成本。它是仓库成本核算的一个重要指标, 也是仓库管理考核指标之一。它与吨/天费率进行比较, 即可了解仓库所取得的经济效益情况, 如吨/天成本大于吨/天费率的仓库, 必将造成亏损, 反之能取得利润。

海商法 (Maritime) 处理商船及其海上航行和运输过程中所发生的民事关系的规则的总称。主要内容包括: 船舶的所有权及其转移和抵押、船员、海上运输、运输合同、海损、船舶碰撞、海难救助、海上保险、船舶扣留等规则。海商法是以民法为基础的国内法, 但海上运输中的主要部分是国际运输, 所以有关海上运输的国际条约及惯例, 对各国海商法的内容影响很大。

约克—安特卫普规则 (York Ant Werp Rules) 它是国际上广泛作用的共同海损理算规则。该规则最初是由英、美和欧洲大陆国家的理算、航运和保险界等方面的代表为了统一在英国格拉斯哥制订的理算规则——“格拉斯哥决议”的做法, 先后于 1864 年、1877 年在英国的约克城和比利时的安

特卫普港召开会议加以修订的，故称“约克—安特卫普规则”。尔后，该规则先后于 1890 年、1924 年、1950 年、1974 年作过修改，但名称始终未变。目前，国际上普遍使用的约克—安特卫普规则是 1974 年修订的。该规则全文共 30 条，分为三组条文。第一组条文为总则性的条文解释；第二组条文为字母规则，共 7 条，对共同海损的定义、范围和补偿、分摊等方面作了原则规定；第三组条文称数安规则，共 22 条，对理算的手续和计算问题作了规定。

北京理算规则 (Beijing Adjustment Rules)《中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则》的简称。我国理算共同海损的暂行规则。1975 年 1 月 1 日公开施行。有序言及有关条文 8 条。规定共同海损适用的范围，理算的原则，损失金额的计算、分摊，共同海损的担保、时限等。

涉外保险 (Foreign-related Insurance) 为对外经济贸易、国际交往办理的保险业务。投保人是外国人（包括自然人和法人）或中国的涉外方，如外贸公司、民航、远洋运输公司，中外合资经营企业、外汇贷款引进项目、来料加工、补偿贸易等单位。按 1985 年 3 月 3 日国务院发布的《中华人民共和国保险企业管理暂行条例》规定，涉外保险的经营者是中国人民保险公司，主要经营以下四类涉外保险业务：（1）财产保险类，包括进出口货物运输保险，船舶、飞机、汽车保险，建筑、安装工程保险，船舶建造保险，机器损坏保险等；（2）责任保险类，包括公众责任保险、雇主责任保险、产品责任保险、展览会责任保险；（3）信用、保证保险类，包括投资保险、履约保险等；（4）人身保险类，包括人身意外

保险、出国人员保险等；此外，还有各种专门性的保险，如海上石油开发保险、人造卫星保险、核电站保险等。

进口方办理保险的国家 (Insurance To Be Effected by Importer) 专门规定进口货物不能在国外保险的一些国家。在国际贸易中，有些发展中国家的法令规定：进口货物不能在国外保险。作出这样规定的国家有：印度尼西亚、缅甸、巴基斯坦、加纳、伊拉克、也门、苏丹、叙利亚、伊朗、墨西哥、阿根廷、约旦、阿尔及利亚、毛里塔尼亚、卢旺达、刚果、利比亚、巴西、厄瓜多尔、秘鲁、马达加斯加、索马里等。

再保险 (Reinsurance) 又称“分保”。保险人为了减轻自身承担的保险责任，而将其他不愿承担或超过自身承保能力以外的部分保险责任，转嫁给其他保险人或保险集团的保险方法。在发生分保合同规定的事故时，再保险人员赔偿责任。再保险有临时再保险、固定再保险、预约再保险等三种。原保险人将他直接承保的业务分给再保险人，他们之间的危险分配方式一般有成数分配方式和溢额分配方式两种。在保险术语上，分让保险业务的公司称为“分出公司”或“分保分出人”或“原保险人”；受让保险业务的公司称为“再保公司”或“分保接受人”或“再保险人”。再保险业务是当今国际上通行的一种业务。随着现代科学技术的日益发展，保险标的保额越来越大，危险也越来越集中，再保险业务已成为保险业务中不可缺少的一环。中国人民保险公司也办理再保险业务。

再保险合同 (Reinsurance Contract) 又称“分保合

同”，保险人与保险人之间所订立的保险合同。这种合同通常以原保险人承保的金额转让一部分（或全部）给再保险人，在发生损失时，由再保险人分担一部分（或全部）的赔偿责任。再保险合同可分为：临时再保险合同、固定再保险合同和预约再保险合同三种形式。

国际再保险市场 (International Reinsurance Market) 开展再保险业务的国际交易场所。主要是指伦敦、纽约和东京三大再保险市场。各国保险公司在办理再保险业务时，往往跨国进行，这使再保险发展为一项国际性业务；在专业再保险公司和再保险集团集汇活动的地方，就形成了国际性的再保险市场。据统计，1986年国际再保险市场规模就已达到500亿美元，其中85%的业务集中在伦敦和纽约两个市场。

保险项目 (Insurance Item) 又称“保险标的”、“保险对象”。保险合同中所载明的投保对象。如财产保险中的保险项目是各种财产本身或其有关的利益和责任，人身保险中的保险项目是人的身体、生命等。保险项目是构成保险的要素之一。明确了保险项目，也就明确了保险人对什么对象负责。

附加条款 保险合同条款中一种单项约定条文或附加条文。保险合同双方常根据需要，在保险单基本条基础上，附加一些补充条文，用以扩大和限制基本条款中所规定的权利和义务。保险单之所以需要附加条款，主要是因为：(1) 扩大保单基本条款的伸缩性，以适应投保人的特别需要。(2) 变更保单原规定内容。例如，扩大承保危险责任，增加保险标

的或被保险人等；也可用以减除原规定的除外事项，或减少原规定的承保范围。

保险条款 (Insurance Clause) 保险合同中规定保险责任范围和保险人与被保险人的权利、义务及其他有关保险条件的条文。不同险别有不同的条款。保险条款一般有两种形式。一种是基本条款，印制在保险单上，内容有：(1) 保险责任；(2) 除外责任；(3) 责任起讫；(4) 被保险人义务；(5) 赔偿处理。一种是附加条款，附贴在保险单上，用以增加、限制或免除合同当事人通常所承担的责任。例如在财产保险中，保险人声明对战争或军事行动所造成的损失不负赔偿责任。此外，还有一种是手写的条文，书写在保险单上。解释条款的原则是：基本条款与附加条款有抵触时应以附加条款为准，附加条款与手写条文有抵触时应以手写条文为准。

保险单 (Insurance Policy) 又称“保单”。保险人与被保险人之间订立的正式保险合同的书面证明。它既是被保险人在保险标的遭到意外事故而发生损失时向保险人索赔的主要凭证，也是保险人向被保险人赔偿的主要依据。通常由保险人签发给被保险人。其主要内容有：(1) 保险项目。包括保险人名称、保险标的种类和数量、保险金额、保险费的订立和支付等。(2) 保险责任。包括损害赔偿、责任赔偿、保险金给付、费用负担等。(3) 除外责任。即保险人不保的危险，包括道德危险，保险责任开始前保险标的原有的缺陷和品质、重量的损失，以及特殊危险等。(4) 附注条件。主要是规定保险双方所必须履行的某些义务，如保险单的转让、注销、索赔期限、索赔手续以及争议的处理等。保险单是一种

最完整的保险证件，只在国外特别指定时才出具这种正式保单，一般只出示保险凭证。

保险凭证 (Insurance Certificate) 保险人签发给被保险人的一种凭据，证明保险合同已经订立或保险单已经正式签发。为了便于双方履行合同，这种凭证在保险单以外单独签发。主要在下列情况下使用：(1) 在一张团体保险单项下，需要给每一个参加保险的人签发一张单独的凭证；(2) 在货物运输保险订有预约合同的条件下，需要对每一笔货运签发单独的凭证；(3) 有些国家对一张保险单承保几辆汽车的，根据规定每辆汽车的使用人需要有单独的保险单或保险凭证，以便随时向有关方面（如向交通管理部门）出示已经订有第三者责任保险的证明。

定值保险单 (Valued Policy) 在保险单上除载明保险金额外，并列有被保险人共同商定的保险价值的保险单。这种保险价值对双方都具有约束力。在保险有效期内，如发生全部损失，按商定的价值全部赔偿，不受市价涨落的影响；发生部分损失，按损失程度或实际损失全部赔偿。保险价值原应同市价一致，根据保险赔偿原则，被保险人在其保险标的遭损后，只能收回损失前原有的经济价值。但在海运业务中，货物在出口港与进口港的差别较大，市价变化较多，同时货主计算货价一般以成本加运费再加保险费和期得利润为基础，有商定一个保险价值的要求，并把有关运费和利润包括在内。在国际市场上，对海洋货物运输保险、远洋船舶保险多采用定值保险单的方式。

非定值保险单 (Unvalued Policy) 不记载有保险合

同当事人事先确定的保险标的的价值的保险单。“定值保险单”的对称。这种保险单仅记载保险金额。而将保险标的的实际价值留待需要确定保险赔偿的限度时才去估算。采用该方式，损失赔偿以保险财产发生保险事故时的实际价值计算。保险人的赔偿以保险金额为限。火灾保险一般采用非定值保险单。

定期保单 (Time Policy) 对有效期限加以限制的保险单。在国际贸易中使用定期保险单，必须注明以何时间为标准时间，并规定保险起讫日的时间。

航程保险单 (Voyage Policy) 由保险人签发的承保货物从某一地点到另一地点的一次（或多次）运输航程中可能发生自然灾害和意外事故的保险书面凭证。在国际保险市场上多为没有固定航程的不定期船舶所采用，有季节性的货物和非经常交易的货物，亦多使用这种保险单。

流动保险单 (Floating Policy) 又称“统保保险单”，或“船名未确定保险单”。一种只载明的总的保险条件的保险单。如保品、承保险别、保险金额等等。至于每批出运的货物具体数量、船名、金额和确切卸货地点等都要在每批出运时向保险公司申报。每批申报的出运金额扣完后，保险公司的责任也就终止。采用流动保险单比较简便，因为它规定保险货物装在一条船内的最高限额，超过限额部分，保险公司不予负责。采用这种承保方式，只需一次协议，事后由被保险人自行掌握每批的保险手续，不用逐笔向保险公司商订投保条件。

预约保险单 (Open Policy) 又称“开口保险单”。在有效期内，没有承保金额的限制，由保险人承保被保险人在

一定时期内分批发运的，以到岸价格或成本加保险条件成交的进口货物所使用的运输保险单。该保单必须写明：保险货物的范围、险别、保险费率、每批运输货物的最高保险金额以及保费的结付办法等。凡预约保险单范围内的进出口货物，一经启运，即自动按预约保险单所列的条件保险，保险人不再签发每批货物的保险单；被保险人在获悉每批货物启运时，应立即以启运通知书或其他书面形式将该批货物的名称、数量、保险金额、航程的起讫地点、开航日期等情况通知保险人。

联合凭证 (Combined Certificate) 中国人民保险公司使用的一种简化了的保险单证，是一种发票与保险单相结合的凭证。在这种单证上仅将承保的险别、保险金额、检验和理赔代理人名称、地址，以及保险编号等加注在我国各外贸专业公司开具的货物发票上，作为该货物已经保险的凭证。至于其他有关项目，均以发票上所列明的为准。

统保单 (Blanket Policy) 又称“总括保单”。保险人承保一定时期内多批货物的保险单据。当各批货物起运时，只须在保险单内规定货物总的名称、金额、投保险别、起讫航程，而不必逐笔向保险人发出装运通知。至于各批货物的详细名称、数量、金额、船名等均可再补行通知。保险费用也可在一定时期内结算。

批单 (Endorsement) 改变保险合同的书面证明。在保险合同有效期间，合同双方均可通过协议变更保险合同的内容。对于变更合同的任何协议，保险人都应在原保险单或保险凭证上批注或贴批单，以资证明。

保险标的 (Subject Matter of Insurance) 保险所要保障的对象。如财产保险中的保险标的是各种财产本身或其有关的利益和责任；人身保险中的保险标的是人的身体、生命等。

保险利益 (Insurable Interest) 又称“可保利益”。投保人或被保险人对其所保标的具有的为法律所承认的权益或利害关系。投保人会因标的的回复而受益，或因标的损失或丧失而受益，或因意外事故而产生一定的责任。投保人对其所保标的的必须具有保险利益，如果把对自己没有利害关系的标的投保，企图在事故发生后取得赔偿，这种违背保险损失补偿原则的行为，不受法律保护。各国有关保险的法律都明文规定，无保险利益的保险合同不生效力。在财产保险中，保险利益为投保人或被保险人对于保险标的所享有的经济利益，一般指直接利益，但也可按约定包括间接利益。凡对财产的完整有利害关系的人，如所有人、抵押权人等都有保险利益。数人对同一产享有保险利益的，各自在其利益范围内投保。在责任险中，如汽车所有人对汽车碰撞产生的经济赔偿责任有保险利益。在人身险中，人的生命和身体不能用金钱衡量，但伤残、疾病、死亡会引起经济损失，因此允许当事人自行约定保险金额，而以保费制约。

保险价值 (Insured Value) 保险标的的议定价值。在财产保险中，保险标的的价值一般应同市价一致，但在有些情况下，被保险人与保险人可以另行商定一个价值进行保险，这一商定的价值就是保险价值。

可保价值 (Insurable Value) 保险标的投保时的实际

价值。例如：货物运输保险的可保价值为货物在启运地的发货票价格加上保险费和运杂费（也可以按目的地市价投保）。

非正常运输 (Abnormal Transportation) 被保险人因发生无法控制的情况，导致运输契约终止，保险货物不能运往原定港口而被迫在中途卸货或转载，从而出现延迟、绕道等问题的运输。根据国际惯例，承运人对由此造成的货物损失是负责的，而保险人则对这种损失予以负责。但被保险人必须一获悉货物破损，立刻通知保险人；在增交一定费用之后，原保险仍属有效，有效期限一般按“仓至仓”条款规定办理。

内在缺陷 (Inherent Vice) 也称“自然特性”。货物或物资本身固有的容易引起损坏的自然特性。这种特性在正常情况下也会使货物发生质的变化而受损。例如：新鲜水果容易腐烂、水分过高的豆、麦类容易发毒、生虫等。对货物或物资由于内在缺陷而引起的损失，除非保险单中有特别约定，保险人不负赔偿责任。

途耗 (Natural Loss) 也称“自然损耗”，货物在运输过程中发生的一种非意外性的损失。如货物在运输途中的自然蒸发、磨损、液体沾污容器以及度量上的公差等原因所致的损失。由于这种损失是运输过程中不可避免的（并不是意外事故所引起），因此又称“非事故性途耗”。对于途耗损失，除非保单中予以注明加保，否则保险人是不负赔偿责任的。

自燃 (Spontaneous Combustion) 由于物质逐步发生氧化、内部热量不易散发，以致温度不断升高而引起物质本

身燃烧变质。虽然自燃也是燃烧，但并未达到发生火焰的情形，一般地说，自燃尚不能称之为“火”。由于自燃所造成保险财产的损失，一般均不应包括在火灾保险的责任范围内。但有的保险人则把自燃作为附加险承保。

共同海损 (General Average) 船舶在海上运输中遭遇海难及其他意外事故时，为了船舶和货物的安全，能继续完成航程，由船方有意识地、合理地采取救护措施而导致船货等一部分财产的特殊牺牲和支出的特殊费用。这部分损失由船舶、货物、运费有关得益方共同负担。构成共同海损的条件是：(1) 采取措施时确定存在危及船货共同安全的危险；(2) 牺牲和费用的支出必须是非常性的，且是有意和合理的；(3) 牺牲或费用的支出使处在共同危险中的船货或财产获救；(4) 牺牲或费用的支出必须是共海损行为直接造成的后果。共同海损包括：(1) 牺牲，指船舶、货物、其他财产的物质损失和运费损失。(2) 费用，指为使船、货获得共同安全而支出的各项非常的特殊费用。船方宣布共同海损后，要委请共同海损理算师进行理算，由各有关得益方分担牺牲和费用的损失。理算的依据是共同海损理算规则。在我国，适用《北京理算规则》；在国际上，比较普遍采用的是 1974 年《约克—安特卫普规则》。当海上保险标的遭受共同海损的牺牲时，由保险人负责赔偿，并按照代位求偿权向有关得益方追回共同海损分摊额，同时保险人尚负责赔付保险标的项下应负责的共同海损分摊额。

单独海损 (Particular Average) 海上运输中保险标的因遭受自然灾害或航行事故而不能列入共同海损的那部分

损失。与共同海损相对而言，它只与单独的利益方有关，损失由个别的所有人或其承保人单独负担。单独海损的损失是指保险标的本身，不包括单独费用。英国海上保险单曾规定，如果保险合同的订约双方没有特别约定，则保险人对单独海损的责任要受附注条款的限制，这种限制的内容有：对某些列明货物的单独海损不赔；对某些货物的单独海损必须超过约定的免赔率才赔；对船舶和运费必须超过约定的免赔金额才赔等。随着保险人对保险责任的扩大，目前这种附注条款的限制逐渐取消。

实际全损 (Actual Total Loss) “推定全损”的对称。保险标的已经遭受全部损失的状态。构成“实际全损”的情况有：(1) 保险标的物完全灭失，或全部损毁，如船舶全部沉没、货物全部烧毁；(2) 保险标的物已丧失原有用途或商业价值，如水泥经水泡后凝结成块，失去使用价值；(3) 被保险人不可挽回地丧失了保险标的物，如船只被抢劫；(4) 船舶失踪已达一定时期且无音讯。被保险人遇实际全损须立即通知保险人，并提出证据办理索赔，保险人对“实际全损”应按保险金额全数赔付。

推定全损 (Constructive Total Loss) 保险标的遭受损失尚未达到全部灭失状态，但估计全部损失已不可避免或恢复的费用将超过原有价值，于是被保险人提出合理“委付”的情况。在保险人接受了被保险人提出的合理“委付”后，才能按实际全损赔偿损失。构成“推定全损”的条件必须是：(1) 保险标的实际全损已无法避免。(2) 为了避免全损需要支付的救助费、施救费等费用，将超过保险标的价值。(3) 保

险船舶受损后，修复费用将超过船舶的保险价值；（4）保险货物受损后，修复费用加上续运到目的地的费用，将超过货物到达目的地的价值；（5）保险标的遭受保险事故，使被保险人丧失对其所有权，如收回这个所有权，所花费用将超过保险标的价值。

部分全损 (Total Loss of Part) 根据商业和运输上的习惯，可以分组计数的货物整组灭失，即称为“部分全损”。如货物在装卸时整组全部灭失，或分装数只驳船中的一只驳船的货物在驳运时全部灭失。

除外责任 (Excluded Liability) 保险单上未予列举的灾害事故，保险人不负责赔偿的部分。这种除外责任一般在保险单上亦有载明。除外责任能起到划清保险人、被保险人和发货人各自应负责任的作用。

保险责任 (Insurance Liability) 保险单上载明的危险发生造成保险标的损失或约定人身保险事件发生（或约定期满）时，保险人所承担的赔偿（或给付）责任。

投保险别 (Insurance Coverage) 国际贸易中当事人根据货物的性能特点、包装和运输的条件，以及季节和气候等多种因素，经过综合考虑而选择的保险类别。保险险别具体规定的保险人与被保险人之间的权利和义务，因而当事人在投保时对险别加以全面考虑和合理选择十分重要。其基本原则是在使货物获得充分保险保障的基础上，适当减少保险费用的承担。在进口业务中，保险险别一般应在成交合同中具体订明。

基本险 (With Average) 对于被保险货物在运输途

中遭受暴风、雷电、流水、海啸、地震、洪水等自然灾害，或由于运输工具搁浅、触礁、碰撞、沉没、出轨、失火或爆炸，以及在装卸过程中整件货物落海所造成的损失，共同海损的牺牲、分摊和救助费用，由保险人负责赔偿的保险。投保基本险后，还可经协商加附加险。

附加险 (Extraneous Risks) 根据货物运输保险的需要，在保了基本险之后附加的保险。附加险是对原投保的责任的扩大，必须附属于基本险项下，不能单独投保。附加险的责任起讫期限，除保险单特别订明外，都与基本险的责任起讫一致。附加险的种类很多，几乎包括所有外来的原因引起的损失，如偷窃险、油污险、第三者责任险等。

特别附加险 (Special Extraneous Risks) 承保的责任超出一般意外事故的范围，不属于一切险范围的保险。同普通附加险一样，它是附属于主险项下的保险。特别附加险的致损因素，往往同政治、国家行政管理、战争以及一些特殊的风险相关连。特别附加一般包括交货不到险、进口关税险、黄曲霉素险、拒收险、舱面险等。

财产保险 (Property Insurance) 又称“损害保险”。以被保险人的物质财产及其有关利益以及所产生的损害赔偿作为保险标的保险。这种保险既承保财产本身的物质损失，还承保因汽车、船舶等交通工具发生事故损害他人而产生的赔偿责任。在国际市场上，往往将不属于人寿保险范围的其他各种保险都归并在财产保险范围内。在财产保险中，按所保标的不同有各种不同险别，如家庭财产保险、汽车保险、工程保险等；按所保风险不同也有各种险别，如火灾保险、雹

灾保险、地震保险等；按保险财产所处的风险状态不同，有海上保险与一般财产保险之分。1983年9月1日起实施的《中华人民共和国财产保险合同条例》规定，财产保险包括财产保险、农业保险、责任保险、保证保险、信用保险等以财产或利益为保险标的的各种保险。

平安险 (Free from Particular Average) 国际海洋运输货物保险条款险别之一。在国际保险业务中，一些外国商人习惯采用《伦敦保险协会海洋运输协会货物条款》，该条款规定：被保险物所遭受的单独海损，原则上不在承保范围之内，只对自然灾害和海上意外事故造成的全部损失负赔偿责任。《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》规定，平安险包括：(1) 被保险货物在海上（包括陆地）运输过程中，由于恶劣气候、雷电、地震等自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损，或由于运输工具搁浅、触礁、沉没、互撞、与流水或其他物体碰撞及失火、爆炸等意外事故造成的全部或部分损失；(2) 在运输工具遭受搁浅等意外事故情况下，货物在此前后又在海上遭受自然灾害所造成的部分损失；(3) 货物装卸或转运时，由于一件或几件整件货物落海造成全部或部分损失；(4) 对货物采取抢救、防止或减少货损措施而支付的合理费用及运输工具遭受海难后在躲避港由于卸货而发生的费用或损失；(5) 共同海损的牺牲、分摊和救助费用；(6) 运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定应由货方偿还船方的损失。平安险是基本险险种之一。

冰渍险 (With Particular Average) 除承保含平安险的所有责任以外，还负责承担由于海上自然灾害引起的货物

的部分损失，如洪水等使货物着水所受的损失，水渍险是基本险险种之一，由于它所负责任较宽，收费也较多。

一切险 (All Risks) 除承保平安险和水渍险的各项责任外，还负责承保货物在运输中由于外来原因所造成的全部或部分损失的保险。外来原因所致的损失通常有：偷窃、提货不着、淡水、雨淋、短量、混杂、沾污、渗漏、碰损、破碎、串味、受潮受热、钩损、包装破袭、锈损等。但对于运输的“迟延”、货物本身特性、货物的途耗，以及由于战争和罢工所引起的损失，保险人不負責任。可见，一切险也不是承担货物的一切损失，通常都将一切险的责任范围一一列明。

偷窃提货不着险 (Theft, Pilferage and Non-Delivery) 货物运输保险附加险之一。主要承保货物被偷走或窃走，以及货物运抵目的地以后，整件未交的损失。这里的“偷”是将整件货物偷走，窃是指从包装完整的整件货物中窃取一部分；提货不着是指整件货物没有交给收货人。对这种保险的承保价值有两种方式，一种是保险价值，另一种是按装运价值。

淡水雨淋险 (Risk of Fresh Water, Rain Damage) 货物运输保险的附加险之一。主要承保货物在运输途中，由于淡水、雨水以至雪溶所造成的损失。淡水包括船上淡水舱渗水或水管漏水等。为了确定淡水和雨水是外来的，保险条款中规定有“保险货物包装的外部应有淡水和雨水的痕迹”以资证明，被保险人必须及时提货，并在提货后 10 天内申请检验。

短量险 (Risk of Shortage in Weight) 货物运输保险

的附加险之一。主要承保货物在运输途中、在保险期内因外包装破裂或散装货物发生数量散失和实际重量短缺的损失。保险公司在负责赔偿时，对散装的货物往往以装船重量和卸船重之间的差额作为计算短量的依据。

渗漏险 (Risk of Leakage) 货物运输保险的附加险之一。主要承保流质、半流质和油类物质，在运输过程中因容器损坏而引起的渗漏损失，或用液体储藏的货物因液体的渗漏而引起的货物（如湿肠衣）腐败等损失。

破碎险 (Risk of Clash & Breakage) 主要承保易碎物品（如瓷器、陶器、玻璃器皿、大理石板等）在运输途中因震动、碰撞、受压造成的破碎、破裂的损失。由于保险货物在保险期限内因自然灾害或运输工具发生意外事故所造成的破碎损失已包括在“平安险”或“水渍险”的责任范围之内，所以，这一附加险主要为了扩大一切外来因素所致的破碎损失。

包装破裂险 (Loss for Damage Caused by Breakage of Packing) 货物运输附加险之一。承保货物在运输过程中因搬运或装卸不慎，包装破裂所造成的损失，以及为维护运输安全所需要对包装进行修补或调换所支付的费用。

受潮受热险 (Damage Caused by Sweating & Heating) 货物运输附加险之一。承保货物在运输过程中因气温突然变化或由于船上通风设备失灵致使船舱内水汽凝结、发潮或发热所造成的损失。

串味险 (Risk of Odour) 运输货物附加险之一。承保食用物品在运输过程中，因受其他货物影响而引起的串味

损失。例如茶叶和樟脑堆储在一起，而使茶叶遭受的损失。

生锈险 (Risk of Rust) 货物运输保险的附加险之一。负责货物运输时因为生锈造成的损失。这种生锈只要不是原装时存在的，且发生在保险期内，保险人就要予以负责。

钩损险 (Hook Damage) 货物运输保险的附加险之一。承保货物在装卸过程中因为使用手钩、吊钩等工具所造成的损失，以及对包装进行修补和调换所支付的费用。

交货不到险 (Failure to Deliver) 运输货物特别附加险的一种。指自货物装上船舶时开始，满 6 个月还未运到原定目的地交货，不论任何原因，由保险人按全损负责偿付的保险。但该货物的全部权益转交给保险公司。被保险人应保证获得一切许可证。

舱面险 (On Deck) 海洋运输货物保险特别附加险之一。海洋货物一般装在船舱内，保险公司的海洋货物运输险的责任范围只包括舱内货物。而有些货物由于体积大、有毒性只能装载于舱面，舱面险就是为了解决这部分货物保险需要的。由于货物装载在舱面极易受损，特别是水湿、雨淋更是经常碰到，保险公司通常在平安险的基础上加保险舱面险，除了按原来承保险别的范围负责外，还对货物被抛弃或因风浪冲击落水的损失，予以赔偿。但在承保大五金的舱面险时，对金属物品往往将生锈除外。加舱面险需另行加费。

拒收险 (Rejection) 特别附加险之一。承保货物在进口时，由于各种原因，被进口国的有关当局拒绝进口而没收所产生的损失。但是，在投保时被保险人必须保证持有进口所需的一切应用证件，包括许可证和进口限额。当货物被拒

绝进口时，被保险人经保险公司要求有责任处理被拒绝进口货物，或者申请仲裁。

黄曲霉素险 (Aflatoxin Risk) 运输货物特别附加险之一。主要承保货物因含有黄曲霉素的比列超过进口国家的限制标准，被拒绝进口或没收，或强制改变用途而造成的损失。

战争险 (War Risk) 货物运输保险和船舶保险的一种附加险。主要承保由于战争、类似战争行为、武装冲突或海盗行为，以及由此引起的捕获、拘留、禁制、扣押，所引起的损失。战争险的负责期限仅限于水上或交通工具上的危险，货物一旦卸离海轮或其他运输工具，保险负责期限即告终止。各种战争险对敌对行为中使用原子或热核制造的武器所导致的损失不予负责。在货物运输中，有海上、陆上、航空和邮包战争险，其责任范围基本相同。

罢工险 (Strike Riots & Commotions) 海洋货物运输保险的一种附加险别。主要附加于海运货物险，陆运、空运、邮包货运险；船舶建造险也可加保这种险别。中国人民保险公司承保这一险别的责任范围与国际市场基本相似，主要负责由于罢工者或者被迫停工工人或参加工潮、暴动、民众斗争的人员的行动，或者任何人的恶意行为所造成的货物的直接损失，以及上述行动、行为所引起的共同海损牺牲、分摊和救助费用。

进口关税险 (Import Duty Risk) 海洋运输货物保险的特别附加险之一。制约保进口关税险，当被保险货物到达目的港后，如因遭受本保险单责任范围以内的损失而被保险

人仍须按完好货物十足完税时，则保险人对该货物损失部分的进口关税负责赔偿。附加关税险的保险金额应根据可能缴纳的税款来确定。

雇主责任险 (Employer's liability Insurance) 又称“劳工保险”。以雇主对其雇佣员工的人身安全和健康劳动的责任为承保对象的保险。主要承保企业根据雇佣合同对所雇人员，包括短期工、临时工、季节工，在受雇期间从事企业有关工作时，遭受意外而致伤残、死亡或患有与业务有关的职业性疾病所致的伤残、死亡，需负担的经济赔偿责任。该保险赔偿限额对员工死亡的赔偿一般可订为相当于该员工的 36 个月工资，因伤残而致永久丧失劳动力的，一般可订为相当于该员工的 48 个月工资。对员工的伤残，则视伤残程度按保险单规定的赔付比例赔偿。

散装桐油保险 (Insurance for Bulk Tung Oil) 承保海办运输的散装桐油，不论何种原因造成的短少、渗漏、沾污和变质的损失。

陆上运输货物保险 (Overland Transportation Cargo Insurance) 以陆上运输货物为保险对象的保险。该保险责任以火车、汽车为主体，承保货物因遭受暴风、雷电、地震、洪水等自然灾害或由于陆上运输工具受碰撞、倾覆或出轨，包括驳运过程中，驳运工具搁浅、触礁、沉没、碰撞或由于遭受隧道坍塌、崖崩，以及火灾、爆炸等意外事故所造成的部分损失和全部损失。分陆运险和陆运一切险。陆运一切险除负责陆运险责任外，还负责赔偿被保险货物在运输途中由于外来原因所造成的损失。

航空运输货物保险 (Air Transportation Cargo Insurance) 承保以飞机装载的航空运输货物在空运途中因自然灾害、意外事故(或外来原因)所造成的损失。分航空运输险和航空运输一切险两种。航空运输险,负责被保险货物在空运途中遭受雷电、火灾、爆炸,或由于飞机遭受恶劣气候或其他危险事故而被抛弃,或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落后失踪等意外事故所造成的全部损失和部分损失以及被保险人为防止和减少被保险货物损失而采取的抢救措施所支付的合理费用,保险人应负责赔偿。航空运输一切险,负责赔偿在空运途中由于外来原因,包括偷窃、短少等所造成的全部损失和部分损失。

海上运输冷藏货物保险 (Ocean Marine Insurance for Frozen Products) 主要承保海轮冷藏货物因灾害事故造成的损失。分为冷藏险和一切险两种。其保险期限与海洋运输险基本相同。海洋运输冷藏货物保险条款规定:货物到达保险单所载明的最后卸载港,要在 30 天内卸离海轮,并将货物全部卸离海轮时算起满 10 天为止。如在上述期限货物一经移出冷藏仓库,责任即行终止。如货物卸离海轮后不藏入冷藏仓库,责任则至卸离海轮时终止。

陆上运输冷藏货物保险 (Overland Transportation Insurance for Frozen Products) 陆上运输货物保险的附加险之一。承保陆运冷藏货物因灾害、事故或外来原因造成冷藏货物的损失和腐败。

邮包运输保险 (Parcel Post Insurance) 运输保险的一种。邮包运输保险负责赔偿被保邮包在运输途中由于遭受

意外灾害事故（或外来原因）所引起的全部或部分货物损失。中国人民保险公司承保的邮包运输保险有邮包险和邮包运输一切险两种。邮包险承保在运输途中由于恶劣气候、自然灾害，或由于失火、爆炸等意外事故所造成的全部或部分损失。邮包运输一切险除包括邮包险的责任外，还负责赔偿被保险邮包在运输途中由于外来原因所致的全部部分损失。邮包运输保险的保险责任从被保险货物到达目的地邮局发出到货通知之日当夜 12 点起算，以 15 天为限。

活牲畜、家禽海上运输保险 (Livestock and poultry Insurance by Sea) 承保活动物在海上运输过程中死亡的责任保险。其责任期限是自被保险的活动物装上海轮开始，直到目的地卸离海轮时为止。如不卸离海轮，以抵达目的地 15 天为限。中国人民保险公司承保的活牲畜、活家禽海上运输保险的责任范围是：活牲畜、活家禽在海上运输途中死亡，保险公司负责赔偿。

活牲畜、家禽陆上、航空运输保险 (Livestock and Poultry Insurance by Rail, Air Transport) 承保活牲畜、家禽在陆上、航空运输过程中死亡的责任保险。其责任期限是自被保险的活牲畜、家禽装上运输工具开始，直到目的地卸离运输工具时为止。如不卸离运输工具，以抵达目的地 15 天为限。中国人民保险公司承保的活牲畜、家禽运输保险的责任范围是：活家畜、家禽在陆上，航空运输途中的死亡，保险公司负责赔偿。

“三来一补”保险 (Risk on Processing Given Material, Provided Components, order against Buyer's Sample; and

Compensation Trade) 为了适应来料加工、来件装配、来样定制、补偿贸易业务的需要而开展的一种保险。主要是对“三来一补”业务中有关财物由于自然灾害或意外事故而造成的损失进行承保。它主要分为两个方面：(1) 分段承保。即对从国外引进先进生产技术和来料来件,在国内加工装配,以及生产为成品后运往国外收货人的三个阶段分别进行保险。第一阶段为“进口货物运输保险”;第二阶段为加工期间的“财产保险”;第三阶段为“出口货物运输保险”。(2) 按加工财产一揽子办理保险。包括加工期间财产保险和机器设备财产保险。其保险责任分两种:一种是“火灾保险”;另一种是“财产综合险”。

投资保险 (Investment Insurance) 保证保险的一种。指对投资人在其投资因发生某些政治风险受到损失时负责赔偿。投资保险承担的是一种特殊的政治风险,发生问题后由政府交涉较为有利,因此,投资保险通常由政府部门办理。投资保险是中国人民保险公司新开办的保险业务。承保外国投资人在我国的投资因战争、类似战争行为、叛乱、罢工及暴动以及因政府当局征用、没收或禁止等原因造成财产损失和由于政府有关部门汇兑限制,使投资人不能将按规定可以汇出的外汇汇出等原因所受到的损失。我国规定,投资保险一般应与工程保险或财产保险一起投保。保险期限分为一年期和长期(五年)两种。保险金额一般最高为投资金额的90%,保险费一般按保险金额的0.8%(年费率)计收。

安装工程一切险 (Erection All Risks Insurance) 工程保险的一种。是以安装工程项目为主要标的保险。被保险

工程项目在安装过程中由于自然灾害、意外事故、机械事故、人为风险，以及对第三者的赔偿责任等“一切风险”造成的物质损失、费用和民事赔偿，均由保险公司负责赔付。

建筑工程一切险 (Contractor's All Risks) 工程保险的一种。承保责任包括以下内容：(1) 洪水、暴风雨、地震等自然灾害，火灾、爆炸、飞行物体坠落等意外事故；(2) 盗窃、恶意行为等人为风险；(3) 原材料缺陷或工艺不善所引起的事故；(4) 因施工过程中发生第三者责任，以及其他不可预料和突然事故（不包括除外责任）。由于以上内容造成工程项目物质损失、费用以及对第三者责任赔偿等，保险公司均负责赔偿。

船舶保险 (Ship Insurance) 以各类船舶和水上浮动物体（如趸船、浮码头、浮船坞等）为保险标的保险。船舶保险按保险内容的不同可分为：船舶定期保险、船舶航程保险、船舶费用保险、修船保险、停航保险、造船保险等；如按船舶航行的区域来分有国内和国际两部分。国际保险市场使用比较广泛的条款是伦敦保险协会船舶险条款，对船舶险的险别分得比较细，有综合险，绝对不负损坏责任险、全损险等。我国国内的船舶保险不分险别，负责综合险责任，比较简要。

产品责任保险 (Products Liability Insurance) 专门承保造成销售商品事故引起的依法应承担的赔偿责任。对于这种赔偿责任，其事故必须是在用户（或消费者）的场所，并为制造商等不能预料而且是偶然发生的方能成立。我国和世界上大多数国家对这种赔偿责任大都实行疏忽责任制，即责

任方只有在疏忽或过失时才负赔偿责任。但也有一些国家对这种赔偿责任采用严格责任制（如美国）。因此，生产出口产品特别是生产出口至美国产品的企业，应考虑投保产品责任险。产品责任险应以企业生产或出口的全部产品向保险公司投保，以全年的生产或出口总额按规定的保险费率计算保险费。保险期限一年，到期续保。产品责任险的保险费率按产品的不同种类、不同销售地区以及赔偿限额的高低等因素确定。

保险金额 (Sum Insured) 保险人在所保财产或人身发生保险事故时负责偿付的最高限额。也是用以计算保险费的依据。这一金额载明在保险单上。在人身保险中，保险金额一般按被保险人的需要和交付保险费的能力由合同当事人协商决定；在财产保险中，则根据对保险标的合理估价和可保利益的限度确定，除经双方当事人特别商定者外，不得超过保险财产的实际价值，否则超过部分无效。

保险费 (Premium) 简称“保费”。投保人（被保险人）按照保险人对其保险利益的保险程度，即按保险金额的一定比率向保险人缴付的费用。支付保险费是投保人的基本义务；保险人只有在投保人支付保险费的前提下才承担保险合同订明的责任。保险费一般按年一次缴付，也有分季、分月缴付的。它是保险基金的来源。保险费的多少决定于保险金额和保险费率的多少。

保险费率 (Rate of Premium) 计算保险费的比率。即保险人按保险金额向投保人收取保险费的比例。保险费率根据保险标的危险大小、损失率高低和经营费用多少确定。保

险费率包括纯费率和附加费率两部分。“纯费率”是保险金额和支付的经济补偿金额的比率，它是保险费率的主体。“附加费率”是保险金额和保险需要开支的各种经营费用的比率。在订费率时，对承保数量较多的大保户，有的还给一定的折扣；对于投保汽车车身险和公众安全责任险连续几年未发生赔款的，也可在续保时给予优惠的费率。

保险加成 (Insurance for Invoice Value plus...%) 进出口货物运输保险的保险金额，根据发票金额按一定比例增加。一般习惯上按发票金额另加 10%，以保障投保人正常支出的各种费用。在特殊情况下，比如关税太重等原因，保险加成可适当增加，但最多不超过 30%。

保险索赔 (Insurance Claim) 被保险人保险的货物遭到损失后，向保险公司索取赔款。被保险人向保险公司或者其他代理人索赔时，需备齐必要的索赔单证，通常包括：保险单或保险凭证正本、运输契约、发票、装箱单、磅码单、向承运人等第三者责任方请求赔偿的函电或其他单证和文件、检验报告、海事报告摘录或海事申请书、货损、货差证明、索赔清单等。

保险索赔文件 (Insurance Claim Documents) 在保险事故发生后，被保险人向保险人提出索赔的请求时必须提供的有关损失情况的书面证明文件。例如：船舶险的索赔文件主要包括：保险单、查验人的报告、修理项目的清单、查验人的报告、修理项目的清单、投标人提供的详细清单、有关支出及进行修理的费用收据、机仓及仓面记事簿的摘录、海损理算书等。又如货物运输险的保单（或保险凭证）上，通

常均附贴一条名为“红线条款”的条款；在该条款内一般均列示所需的索偿文件，一般有：（1）保险单（或保险凭证）的正本；（2）发票正本（或副本）及装船清单及重量单；（3）提货单正本及其他载运合约；（4）查验报告或其他足以证明损毁或灭失程度的文件；（5）到达最终目的地的上岸帐单及重量单；（6）就有关追究货物损毁或灭失责任方面的问题与运送人及第三者之间的来往函件等。

保险索赔时效 (The time of Validity of Insurance Claim) 被保险人在保险标的发生损失后，向保险公司提出索赔的有效期限。在货物运输险中，被保险货物运抵目的地后，如收货人在提货时，发现有属于保险责任范围内的损失，则应立即向保单上指定的查勘和理赔代理人申请检验，在取得检验报告后，应连同其他索赔证件一并交给保险公司以提出索赔。一般保单的条款中都规定：索赔必须在货物运抵目的地卸离运输工具后的一定时期内提出方为有效。中国人民保险公司的海洋货物运输保险条款规定索赔的有效期限为两年；国内货物运输保险条款规定索赔的有效期限则为一年。

保险索赔通知书 (Notice of Insurance Claim) 被保险人在保险标的发生损失后，根据保险合同的有关规定向保险人提出赔偿请求的书面通知。如被保险人未在规定的期限内向保险人提出索赔要求，则保险人有权不负赔偿责任。

保险追偿 在货物运输方面，发生保险事故后，保险公司按照提单、运单、邮包单规定向承运人等责任方（包括海运、陆运、空运和邮运各承运方）索回赔款。追偿属于保险责任的赔案。一般情况保险公司没有向承运人直接追偿的

权利，只有在保险赔款给付后，保险公司取得货方权益转让条件，才具有代表货方向承运方追偿的资格。

出口货物保险索赔 (Claim on Insurance for Export Goods) 出口货物运抵目的地时，一旦发生货损、货差，被保险人应立即通知保险单上定明的检验、理赔代理人进行检验定损，如果当地没有保险公司指定的代理人，可就近申请有资格的检验人进行检验定损，出具检验报告。同时，对于上述损失，被保险人在向保险公司索赔时必须提出以下单证：保险单正本、提单、发票、装箱单、磅码单、货损货差证明、检验报告及索赔清单。如果涉及第三者责任，还需提供向责任方追索的有关函电及其他必要的单证或文件。

进口货物保险索赔 (Claim on Insurance for Import Goods) 进口保险货物发生残损时，接货或收货单位应根据残损货物联合检验报告或港口检验残损单中列明的损失金额或程度向保险公司提出索赔，需提供的单证有：提单、发票、起运通知书、保险单或其他保险凭证、装箱单；转运单证（对海运件及内地时适用）；修理或配制费用的原始凭证；向第三者索赔函件及其复函；其他有关的或本公司认为必要的单证。用货单位备齐必要的单证后，属海运进口货物的损失应向卸货港的保险公司索赔；属陆运进口货物的损失应向运单注明的目的地保险公司索赔；属空运进口货物的损失应向国际运单上注明的目的地保险公司索赔；属邮运进口货物的损失应向国际包裹单上注明的目的地保险公司索赔。对用货单位提出的损失金额，损失在 20 万（人民币）以下者，保险公司不予赔付；损失在 100 元（人民币）以下的，根据用货单位确

定的结果进行赔付。保险索赔的有效期限，以保险货物运抵目的港卸离海轮之日起两年内为限。

免赔额 (Franchise) 根据免赔率计算的保险人免负赔偿责任的损失金额。对一引进极易受损的商品或危险较多的工程，如损害在一定限额以下，保险人不予赔偿。海洋运输的免赔额的规定常以附加条款列出。一般商品的免赔额规定在 3% 以下，有些商品的免赔额高达 10%—20%，各国的规定不一。投保人也可特约条款，增加“单独海损全赔”条款，排除免赔额。中国人民保险公司保险条款中免赔额是以绝对免赔额为原则的，即损失金额在免赔额以内的，保险公司不予赔偿。免赔额有相对免赔额和绝对免赔额之分，应在保险合同中注明。

不计免赔率 (Irrespective of Percentage) 指保险合同中不规定免赔率的限制。承保的破碎险或短量险的货物受损后，不论损失程度如何，保险人均予赔偿，即不计免赔率，但保险人则要加收保险费。

检验、理赔代理人 (Survey & Settling Agents) 从事检验、理赔工作的代理人。检验、理赔代理人一般对被保险人的情况比较熟悉，并且距离损失地点较近。这样就易于达到为保险人与被保险人都能满意的解决办法。

权益委付 (Abandonment) 国际保险市场上，保险人与被保险人之间处理赔偿的一种方式。在保险货物遭受严重损失时，如果被保险人要求按推定全损赔偿，应将残余货物及其一切权益委付给保险人，保险人一经接受委付就要按推定全损赔偿。如果被保险人不提出委付通知，则被视为要

保留残余货物的所有权及其一切权益，保险人就只需要给予部分损失的赔偿。

代位权 (Right of Subrogation) 保险人在偿付共同海损和单独海损的保险赔偿以后，向被保险人要求取代被保险人的地位，或以被保险人的名义向有关第三者进行交涉或诉讼，以取得被保险人在风险发生以后所应享受的一切权力以及应得的赔偿，或者取得共同海损分摊的补偿。如果保险人行使代位权所得的补偿超过他所支付的赔偿数额时，应将超过部分归还被保险人。

保险合同 (Insurance Contract) 被保险人和保险人双方所订立的协议。经济合同的一种。规定被保险人应向保险人缴付保险费，保险人应在协议规定的责任范围内向被保险人赔偿损失或给付保险金。保险合同一般被认为是：(1) 有偿合同。在合同有效期内，一旦保险标的遭到意外事故或者被保险人发生协议中规定的事件，保险人就须按合同规定给予赔偿或给付；(2) 要式合同。保险合同是由保险人根据投保人的书面申请，以签发书面保险单的形式来证明合同的成立。(3) 双务合同。在合同内规定了保险人和被保险人双方的权利和义务。保险合同的当事人有保险人和被保险人；合同的关系人有投保人和受益人，合同的主要内容有：保险标的，保险价值和金额，保险危险，赔偿或给付的责任范围；保险费，保险期限以及其他约定事项。

要保书 (Application for Marine Insurance) 又称“投保单”或“投保申请书”。要保书代表投保人的要约（指书面要约）。它通常由保险人准备，投保人在投保时必须依其

项目逐一填写。投保人在投保单上需要填写的主要内容有：(1) 被保险人的名称和地址；(2) 保险标的名称和存放地点（如保险标的为运输货物，还须填明货物的数量、运输标志、运输工具的名称和目的地等）；(3) 投保的险别；(4) 保险责任的起讫；(5) 保险价值及保险金额等。要保书一经保险人正式接受（特别是运输保险），即意味着保险人已同意出立保单。倘若在保险单出立以前保险标的已遭受损失，保险人也应按照出立保险单的规定承担赔偿责任。

综合保单 (Total Policy) 一张保单承保多种危险的保单。如船舶保险单，既承保船舶本身的损失，又承保船舶的碰撞责任，汽车保险单的保险责任范围包括车身险和第三者责任险；飞机保险单的保险责任范围包括机身险和旅客法定责任、承运人责任以及战争、劫持险在内，等等。

保险担保书 (Insurance Guarantee) 银行办理买卖双方议付时所需的一种书面证明。例如，在信用证项下注明保险应由进口方自理，那么出口方须出具保险担保书，以证明保险已由进口方投保，即可据此向银行议付。在必要的时候，议付行或汇票持有人可以向进口方索取保险单，用以核准货物确定已经得到保险的保障。否则议付行可以拒绝议付。

投保 (To Propose) 对保险标的，如财产、人身、责任或权益等，及具有保险利益的自然人或法人，向保险公司办理保险的行为。投保时，投保人须先填具列有详细情况的投保申请书（称投保单），经保险人同意后，根据申请书制备保险单据交投保人收执，投保人手续即告完成。具体做法是：根据合同和信用证的规定，在备齐货物确定装船出运后，按

规定格式填制投保单，具体载明被保险人名称、保险货物项目、数量、包装及标志、保险金额、运输工具的种类和名称、承保险别、保险起讫地点、启运日期等项内容，递交给当地保险公司。然后保险公司凭此出立保险单或其他保险凭证，作为保险人接受保险的正式凭证。

双复合保险 (Multiple—Multiople Insurance) 美国新兴的一种经营各种保险业务的保险集团——即人寿保险公司收买财产保险公司，或财产保险公司收买人寿保险公司，这两种保险公司由一个共同的中心加以管理。

保险人 (Insurer) 又称“承保人”。按照保险合同的规定收取保险费，组织保险基金，承担经济补偿（或履行给付）义务的人。保险人是保险合同当事人的一方。保险人可以是自然人，也可以是法人。世界各国对于保险人的资格一般都有法律规定，对于保险人业务经营的范围、管理和监督以及机构的成立，一般也都有专门的立法规定。世界上除极少数国家允许个人经营保险业务外，大多以法人经营为主，称保险公司。在我国，保险人必须是法人，一般是指经国家批准专门经营保险业务的组织机构。主要有中国人民保险公司及其所属的专营国外业务的中国保险公司、太平保险公司等。

被保险人 (Insured, Assured) 保险契约上的受益人。当保险事故（事件）在其财产或其身体上发生而受到损失时，被保险人享有根据根据合同的规定向保险人要求索赔或给付的权利。作为被保险人必须是保险事故发生时遭受损失的人，因此，他必须是财产的所有人或其他权利人；同时，也必须是享有赔偿请求权的人。在普通场合，投保人就是被保险人。

在出口押汇情况下，如为 CIF 价格条件，保险由买方负责投保，被保险人可写为“由某某（卖方）转让某某银行”，或者写为“投保人（卖方）”，然后由投保人背书转让银行。如为空白背书，则执单人即成为被保险人。按一般保险契约规定，被保险人应有以下义务：（1）被保险人如果发现有关运输上的变动情况以及其他有关保险人保险责任的变动情况，应立即通知保险人；（2）如果发生属于保险责任范围内的损失，这种损失又是应由运输承运人负责的，被保险人应立即向承运人追索；（3）如果发生损失，被保险人应立即通知保险人或保险人指定的海损查勘或理赔代理人进行检验。

要保人 (Insured) 又称“投保人”。签订保险合同前的保险申请人，即要约人。在与保险人签订保险合同后，要保人承担着缴付保险费的义务，成为签订保险合同的一方当事人。要保人既可以是自然人，也可以是法人。普通情况下，要保人就是保险单上的被保险人。根据需要，保险单据可以由要保人背书后转让。在 FOB 条件下的出口，如卖方受买方的委托代办保险，则卖方是要保人，被保险人则是买方。

保险公证人 (Insurance Surveyor) 保险人与被保险人之外专门为有关保险业务进行证明，以及保险人和被保险人发生异议或纠纷时作为公断的人。保险公证人以第三者的身份和公正的态度，运用有关的技术手段，对申请检验的事项进行鉴定，其作出的鉴定证书可作为处理争议的依据。在国际经济贸易中，保险公证人的证明或公断，有助于使保险方面的纠纷得到及时的合理的解决。

保险代理人 (Insurance Agent) 保险人的代表。与

保险人订有代理合同。根据保险人授予的权限，代表保险人承接保险业务，或代理签发保险单、批单，或处理并给付赔款。

保险经纪人 (Insurance Broker) 代保险公司招揽生意的中间人。招揽到保险生意后，保险公司付给经纪人一定佣金作为报酬。经授权后，保险经纪人可作为保险公司的代表。

保险单的转让 (Assignment of policy) 保单持有人将该保单转让他人。因为保险合同不是保险标的的附属物，所以保单并不因保险标的所有权的转移而随之转让；保险单的转让须经过保险人同意后才能生效。保险单的转让一般应在有关保险利益的权利发生转移时或转移前办理。因为权利一经转移，保单原持有人就自动丧失其可保利益，因而也就无权再转让保险单了。但是根据国际惯例，一般货物运输的保单是可自由转让的（事先也无需征得保险人的同意），保单经被保险人背书后，即随同被保险的货物权利的转移而自动转让给受让人。这是因为货物在运输过程中，并不是由被保险人控制的。但是对于船舶保险或其他财产保险，非经保险人同意才能转让，否则，当保险标的所有权发生转移时，保险人可以宣布保险责任即告终止。

检验条款 (Survey Clause) 货物运输保险条款中的一个条款。该条款规定：为了节约费用，凡属于保险责任范围内的损失，当其损失金额低于保单中订明的免于检验的金额时，被保险人可以不必申请损失检验即可索取保险赔偿。

标签条款 (Label Clause) 美国协会货物条款的一个

条款。其主要内容是：在损及标签、胶囊或包装时，如保险人依本保单的标签条款负有赔偿责任，那么只以赔付的标签、胶囊或包装的费用及货物重新整理的费用为限；关不得超过受损货物的保险价额。本条款规定的目的，乃是使被保险人不得以标签或包装脱落而致影响货物的价值为理由，要求对货物的扣价加以赔偿。

伦敦协会条款 (Instiure Clause) 由“伦敦保险协会”拟订的海上保险条款，为国际保险市场上广泛使用。比较常用的船舶险条款有：定期船舶险条款；航程船舶险条款；船舶停泊险条款；战争与罢工险条款等。货物运输险条款有：(A) 险条款；(B) 险条款；(C) 险条款；战争与罢工险条款等。协会运费保险条款有：协会运费定期保险条款；协会运费航程保险条款；协会运费战争险和罢工险条款。伦敦协会条款是目前国际海上保险市场通用的条款，有的国家虽然制定了本国的海上保险条款，但大都以伦敦协会条款为蓝本，协会还有许多附加条款，借以对保单原有的条款进行修改与补充或限制原有的责任。

协会货物险条款 (A) (Institute Cargo Clause A) 1982 年 1 月 1 日伦敦保险人协会颁布试用、1983 年 4 月 1 日正式实行的新条款。由承保范围、除外责任、保险期限、索赔、保险受益、减少损失、防止延迟、法律和惯例 8 部分 19 条组成。(A) 险承保的责任范围包括：(1) 除外责任规定以外的一切风险所造成的保险标的损失；(2) 共同海损和救助费用，其理算或确定应根据运输契约和有关法律和惯例办理。该项共同海损和救助费用的产生，应为避免任何原因所造成

的或与之有关的损失所引起的，但由除外责任条款或其他条款规定的不保责任除外；（3）被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作保险单项下应予补偿的损失。如果船东根据上述条款提出任何索赔要求，被保险人同意通知保险人，保险人有权自负费用为被保险人就此项索赔进行辩护。

协会货物险条款 (B) (Institute Cargo Clause B)

1982年1月1日伦敦保险人协会颁布试用、1983年4月1日正式实行的新条款之一。(B)险的结构与(A)险相同，也是8部分19条，只是责任范围和除外责任不同。(B)险的承保范围包括：(1)由下列原因引起的保险标的损失：①火灾或爆炸；②船舶或驳船搁浅、触礁、沉没或倾覆；③陆上运输工具的倾覆或出轨；④船舶、驳船或运输工具同水以外的任何外界物体碰撞；⑤在避难港卸货；⑥地震、火山爆发或雷电；⑦共同海损的牺牲；⑧抛货或浪击落海；⑨海水、湖水和河水进入船舶、驳船、运输工具、集装箱、大型海运箱或贮存处所；⑩货物在船舶或驳船装卸时落海或无所作为落造成任何整件的全损。(2)共同海损和救助费用。(3)被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作保险单项下应予补偿的损失。

协会货物险条款 (C) (Institute Cargo Clause C)

伦敦保险人协会于1982年1月1日在伦敦市场试用、1983年4月1日正式实行的新货物运输保险(A、B、C)条款之一。(C)险与(A)险和(B)险比较范围最狭，只保：(1)由下列原因引起的保险标的损失：①火灾、爆炸；②船舶或驳船

遭受搁浅、触礁、沉没或倾覆；③陆上运输工具倾覆或出轨；④船舶、驳船或运输工具同除水以外的任何外界物体碰撞；⑤在避难港卸货；⑥共同海损牺牲；⑦抛货；（2）共同海损和救助费；（3）被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作保险单项下应予补偿的损失。（C）条款除不包括浪击落海（河、湖）、水渗入、装卸落水和地震、火山爆发、闪电造成货物损失赔偿责任外，其余与协会货物条款（B）规定相同。

协会战争险条款（Institute War Clause）伦敦保险人协会制订的承保战争风险（货物）的条款，共八条。第一条是列明承保的责任范围，其内容有：（1）英国海上保险单标准格式中为战争险不保条款所排除的风险；（2）由于下列原因造成的保险标的的灭失或损坏：①敌对行为、类似战争活动、内战、革命、叛乱、暴乱或因而引起的民众斗争；②水雷、鱼雷、炸弹或其他战争机械；③为避免这些条款承保的危险所造成的灭失，或与为了避免这种危险有关而发生的共同海损和救助费用。战争险的第二条是除外责任，其内容有：（1）属于航程挫折的索赔；（2）原子或氢核裂变及聚变或放射性物质等造成的损失和费用；（3）英国海上保单标准格式中战争险不保条款中承保的灭失或损坏；（4）由于延迟、内在瑕疵、或是市场跌价的损失等原因所造成的灭失或损坏，或是由于延迟所产生的费用。协会战争险条款的第三条规定，对索赔的偿付不计免赔率。第四条是关于战争险起讫的规定，货物战争险保险期限按水上危险精神，只负责在水面上的运输，不是仓至仓。第五条是承保水雷和弃置鱼雷的责任起讫规定。

第六条规定，保险合同中与第二条中的第一款、第二款、第四条、第五条相抵触的部分无效。第七条规定，在发生危险变更时，只有立即通知保险人并加付保险费保险才继续有效，第八条规定了被保险人的施救义务。

美国保险协会货物保险条款 (American Institute Cargo Clauses) 美国保险协会制定的货物保险条款。该条款同伦敦协会货物保险条款比较近似。分为 14 条：(1) 运输条款（包括仓至仓条款）；(2) 驳船条款；(3) 风险条款；(4) 共同海损条款；(5) 互有过失碰撞条款；(6) 保证负责条款（包括负责岸上责任、爆炸责任、仓储续运费以及船长、船员等疏忽责任的保证）；(7) 提单条款；(8) 标签条款；(9) 机器条款；(10) 推定全损条款；(11) 被保险人义务条款；(12) 承运人条款；(13) 负责条款；包括不保战争险、不保罢工险和不保延迟三个特别条款；(14) 附注条款。

法国海上货物保险条款 (France Marine) 该条款详细地列明了被保险人的权利和义务。条款分十一章，共三十八条。第一章：保险标的和险别；第二章：下保的风险；第三章：保险期限和地点；第四章：保险价值；第五章：被保险人的义务；第六章：检验和损失的确定；第七章：损失的处理；第八章：保险的失效和注销；第九章：管辖权；第十章：预约保险单的特别条件；第十一章：仲裁条款。

船舶碰撞互有过失条款 英国伦敦保险协会保单中的一条有关货物运输责任的条款。其主要内容是：如提单订有“船舶碰撞互有过失条款”在被保险人负比例责任时，保险人可以赔偿。按“1910 年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公

约”的规定：船舶碰撞互有过失时，两船上的货物损失由过失船舶各按过失程度比例赔偿。由于一般提单均订有承运人对船长、船员在船舶行驶途中的疏忽免责条款，承运人对其所承运的货物的损失不负赔偿责任；因此，在这种情况下，货物所有人只能向对方船舶追偿到该方过失比例的部分。但是，美国没有参加这个公约，根据美国的法律，对于互有过失碰撞所造成的损害，不论责任大小，各负 50% 的责任，而不是按过失比例分担。而且，美国法律不仅规定对人身伤亡负连带责任，对财产损害也规定负连带责任，因此，在船舶碰撞互有过失的情况下，货物所有人若在美国起诉，则可以向承运船摊回 50% 的赔款额。美国的这种碰撞损失赔偿处理办法，既不符合承运人与货主签订的运输合同上有关航海过失免责条款的规定。所以为了解决这个问题，自 1951 年以来，凡是去美国的载货船舶在其租船合同或提单上均载入“双方互有过失碰撞条款”。在合同中载入这种条款，是为了使载货船舶的承运人可向自己的货主追回其赔付给被碰撞船舶方的本船货物损失的 50% 的数额。因为该条款明确规定：货物所有人应向承运人退还他从对方获得承运过失比例的赔款。一般认为，美国法院承认租船合同中的互有过失碰撞条款的效力，但是否承认提单中的这种条款的有效性则是有疑问的。我国的海洋运输货物保险条款，已将此条款作为一项责任范围列入。

承运人不能受益条款 英国伦敦保险协会货物条款之一。本条款规定，被保险货物在运输过程中，发生保险责任事故造成损失，保险人赔给货主的补偿有余额时，承运人不

得借口货主应负某种责任而企图分享赔款。

协会货物险战时扩展责任条款 第二次世界大战期间，伦敦保险人协会为了适应战时特殊情况，即船舶延迟、绕道、航海变更等，只要被保险人预先增付一定保费，保险人扩大承保上述责任的条款。战时有些船舶的行动往往属于军事机密，被保险人（货主）在事前不知、事后不能控制的情况下，对已发生的航海变更等情况向保险人申请承保追加责任往往十分困难，所以制定该条款以解决上述问题。战后该条款的名称已不合时宜，所以在 1952 年 3 月 15 日将该条款的名称改为“协会货物险（扩展责任）条款”，内容也作了适当变动。1958 年 1 月 1 日又作了修改，然后在 1963 年将该内容加入到“运输条款”之中。“运输条款”的后一部分“扩展责任”的内容就来自于此。

协会危险药品条款 伦敦保险人协会对危险药品运送承保与否所作规定的条款。该条款规定：对危险药品，即国际公认有关鸦片及其他危险药品不负赔偿责任，除非（1）药品名称及进出口国家名称在保险单上载明；（2）发生损失时，要附进口国或出口国政府签署的许可证或证明书，证明进出口已被批准；（3）该药品是在通常或习惯航线运输。本条款的制定是为了防止不合法的危险药品运输保险合法化。

协会船舶时间保险条款 伦敦保险人协会制定的海上船舶保险条款之一。它以限制条件来承保船舶保险。其负责的范围是：（1）全损，包括实际全损与推定全损；（2）救助费用与共同海损分摊额（但不负责船壳共同海损的损失）；（3）施救费用或单独费用；（4）灭失过程中或救助中与其他

船舶相撞引起的船舶和属具的损坏；(5) 碰撞引起的对他船舶的 3/4 赔偿责任及延滞费。对于单独海损，保险人不負責任。

临时移动条款 是我国涉外财产保险特约条款的一种。本条款主要承保除仓储物资外的保险财产，为了清洁、革新、修理或类似目的，在保单上注明的存放处所或在规定的其他范围内由公路、铁路来回运输途中因承保的危险所致的物质损失，保险公司负责赔偿。

建筑物变动条款 我国涉外财产保险特约条款的一种。主要承保保险楼房在进行改动结构性修理或装修工程过程中发生保险范围内危险所致之物质损失。但被保险人须提前书面通知保险公司并克尽职责防止损失发生，保险公司根据危险程度可增收保险费。附加本保险时，不必每次因进行这些工程而另行保险。在承保时不必加费，但在被保人通知后视危险程度再考虑加收保费，如被保险人不通知，保险公司对进行改变工程而引起的损失不予负责。

扩展责任保证期条款 我国涉外建筑工程一切险的一种特约条款。主要承保在保险单上载明的保证期内，因被保险的承包人履行工程合同所规定的保证期责任，进行整修保养的过程中因保险责任范围内的风险所造成工程标的损失，以及在完工验收之前已经存在本保险责任范围内的原因而在保证期内发生的工程标的的损失。

协会停泊保险条款 伦敦保险人协会制定的、承保船舶停航在港内停留期间所发生危险的保险条款。根据该条款，承保责任如下：(1) 全损，包括实际全损与推定全损；(2) 单

独海损；(3) 共同海损和救助费用；(4) 4/4 的碰撞责任。此外，在船舶停泊期间，对保障与赔偿责任保险项下的责任，如(1) 对他船及载货与本船相撞的赔偿责任；(2) 对埠头、船坞的损坏赔偿责任；(3) 沉没时清除残骸的费用等，保险人均予以承担。

协会罢工暴动及骚扰险条款 伦敦保险人协会制定的保险条款之一。共九条。主要承保：(1) 罢工者造成的损害；(2) 被雇主拒纳的雇员所造成的损害；(3) 参加劳动扰乱、骚扰或民众暴动的人所造成的损害；(4) 恶意行为者造成的损害。但货物的本质或固有瑕疵及战争险承保的危险所致的损失除外。

协会船舶航程保险条款 伦敦保险人协会制定的船舶投保航程保险使用的条款。该条款除承保的责任起讫与协会船舶定期保险条款不同外，承保责任范围二者一致，即：(1) 全损，包括实际全损与推定全损；(2) 单独海损超过 30% 以上；(3) 共同海损与救助费用；(4) 施救费用；(5) 3/4 的碰撞责任；(6) “疏忽条款”规定的责任。

外国共同海损条款 英国海上保险单中的条款之一。它规定：如运输合同对共同海损不作规定，共同海损将根据航程终止国家的法律和惯例进行理算，假如运输合同规定适应《约克—安特卫普规则》，则根据该规划理算。货物保险单的外国共同海损条款，规定承保人对共同海损和救助费按国外法律予以理算负责，但运输合同上规定按《约克—安特卫普规则》理算，保险人也应负责。

油污责任保险 (Oil Pollution Liability Insurance) 这

种保险承保由于油类污染海面而带来的法律责任。在船舶保险条款中，海上保险人通常均对因船舶碰撞所引起的法律责任给予承保，而对一船的油污责任则不予承保，为了适应海上运输油类的需要，特设此油污责任保险。中国人民保险公司承保的油轮油污责任保险范围包括：（1）由于被保船舶漏出的油或其混合物，污染沿海或可能产生严重危害时，被保险人采取合理措施清除漏油而支出的费用，以及有关政府清除被保险船舶有任何过失所致的漏油而合理支出的费用；（2）由于被保险船舶漏油而造成对第三者的污染损害，被保险人应负的法律赔偿责任。

进出口货物保险合同的主要内容 一是包括保险人负责赔偿的范围，分为主要险别和附加险别、特别附加险别。二是保险人的权利和义务。国际货物运输保险，保险人的权利是在发生事故所受损失赔偿后，保险公司还可向有责任的第三者索赔的“代偿权利”，以及不经被保险人同意，该保险公司还可同时向另一个保险公司再保险的“分保权利”。三是被保险人的权利和义务。主要是指他有取得赔偿保险金额的权利，即“索赔权”和有权提出解除合同的“解约权”。其义务是支付保险费。四是合同的成立，即由投保人申请，经承保人审查同意，双方正式签字合同即告成立。

集装箱保险 (Container Insurance) “国际运输工具保险”的一种。承保集装箱损失的保险。分全损险、综合险和附加战争险三种。全损险，只负责集装箱的全部损失或推定全部损失的赔偿。但对共同海损牺牲和分摊、救助费用也可赔付；综合险，对任何原因造成的全部损失或部分损失均

负责赔偿；附加战争险按照国际惯例，只承担水上的战争危险责任，但也包括空中战争危险，在陆地上发生的战争危险则不负赔偿责任。集装箱保险是定期保险，起止时间以保险单规定为准。每一集装箱为一个单独保险单位。中国人民保险公司承办集装箱保险。

海上保险 (Marine Insurance) 主要承保船舶、货物及其有关的利益和责任，因遭受海上意外灾害事故造成的损失，其业务范围和种类有：(1) 货物运输保险；(2) 船舶保险；(3) 运费保险；(4) 石油开发保险。

海洋运输货物保险 (Ocean Marine Cargo Transportation Insurance) 以航行于国际间的海轮运输货物为承保对象的保险。对被保险的货物，在海上运输过程中，由于保险责任范围内事故所造成的损失，以及因此引起的合理费用支付时，保险人按契约规定，对一定范围内的损失进行赔偿。在国际保险业务中，海运货物的保险可分为基本险、附加险和一切险三类。基本险又可分为平安险和水渍险；附加险的险别很多，根据货物的性质可分为破碎险、碰损险、淡水险、短量险、生锈险、钩损及污染险、偷窃和提货不着险、战争险等。一切险都包括基本险和部分附加险。中国人民保险公司于 1972 年修改后的“海洋运输货物保险条款”，把保险人为全损险、基本险和综合险三类，这三类大致相同于前述的平安险、水渍险和一切险。

对外财产保险 以对外财产为保险标的的保险。对外财产的对象主要是中外合资经营企业的财产（包括厂房、机器设备、原材料）；来料加工、补偿贸易的财产；使用中国银

行外汇贷款进口的各种设备或原材料；外国驻华使馆或驻华机构的财产；外国人在我经济特区投资的企业财产或委托我代售、销售的商品以及外籍人员的个人财产。对金银、珠钻、宝石、邮票、古币、古玩、古画、古书、高级艺术品、电脑资料，需与保险公司特别约定，并且备安全防范措施，才能投保。对有价值证券、票据、现金、文件、帐册、图样、枪支弹药、爆炸物品不能投保。保险费率参照国内企业财产保险费率和国际通行的费率订定，分工业类、仓储类和普通类三种，期限分为年度保险和短期保险两种。

来料加工装配业务一揽子保险 (Blanket Insurance)

把来料加工装配业务从原料、设备进口至成品运交国外收货人的全过程所受到的危险，一次投保。来料加工装配业务所涉及的危险有：（1）来料及引进设备运输过程中的危险；（2）加工、装配过程中的危险；（3）成品运往国外过程中的危险。对这三个阶段因自然灾害和意外事故造成的损失，保险公司分别按进口“货物运输保险”及“财产保险”的责任范围负责赔偿。保险金额按三个阶段保险财产的价值确定。一揽子保险不仅手续简便，保险费还可以按规定费率七折计收。办理该保险，投保人事先要与保险公司订立“预约保险合同”，并在每批货物起运前通知保险公司，保险公司即对所保范围内的财产自动负责。

合资企业外方投资的保险 (Insurance of Foreign Investment in a joint Venture)

国外投资者在中外合资企业投资的安全保障。对外国投资保护，国际上采用的法律形式有：接受国以宣言形式保证不没收和征用投资者的资产，或征用

时给予补偿；西方发达国家政府对本国国民或企业的海外投资实行投资保险或保证；有关国家订立双边投资保护协定；多国间的投资保证等方式。联合国的许多文件提出的“适当补偿”原则已为各国投资法所普遍遵循。西方发达国家为了鼓励资本输出，对本国的海外投资实行投资保险，又称为“投资保证制度”。各发达国家的投资保险制度大致分为两类：一是单边保证制度，如日本的投资保证制。海外投资者可根据国内法的规定申请投资保险；另一类是双边保证制，如美国投资保证制。只有在与美国订有投资保护协定的国家投资的海外投资者才能向美国政府的专设机构——海外私人投资公司（OPIC）申请投资保险。

出口信用保险（Export Credit Insurance）主要承保出口商因买方不履行贸易合同而遭受的损失。该保险业务的主要危险是在买方的资信，这种情况往往不易了解，因此私营的保险公司一般不愿承保。但是，为了鼓励外贸以争取外汇，在一个国家或地区，往往由公营的或国营的保险公司承保。中国人民保险公司也办理这种保险业务。

意外利益保险（Contingent Insurance）在航海过程中，因发生偶然事故所产生的可保利益而进行的保险。当买方在航程开始后，获得货物所有权；卖方在托收条件成交的贸易中，买方办理保险，卖方不付赔款时，都可办理意外利益保险。

出国劳务保险 国际劳务合作和对外承包工程的人身保险。国际上通常采用雇主责任保险单，只负责被保险人从事与业务有关的活动时发生的意外。中国人民保险公司办理

的出国劳务保险主要承保出国劳务合作和对外承包工程的派出人员，在国外期间，包括往返途中，由于工伤、疾病或意外造成伤、残、死亡及停工损失，不论是否因公，均由保险公司按保单规定负责赔偿。为保障我出国人员的利益，并为国家争取外汇收入，有关单位在对外签订劳动合同时，应明确由中方为每一员工向中国人民保险公司投保劳务人身意外保险，保险费由对方负担。员工因公或意外及疾病造成伤、残、死亡，由保险公司按规定进行赔偿。如果对方坚持必须在其本国保险，则在合同中应明确我员工在受雇期间的一切人身意外责任，由对方负责。合同中规定由我方负责伤亡责任的，不论在保险单单独列明或包括在工资中，有关单位均应向中国人民保险公司投保劳务人身意外保险。

海上石油勘探开发保险 (Offshore Oil Exploration Development Insurance) 承保海上石油开发的全过程，包括水上和陆上可能会遇到的各种危险。海上石油勘探开发保险是一种专业性的综合保险。涉及的保障对象包括各种固定的，或流动的财产的损毁和人身伤亡的损失以及各种经济赔偿责任，兼有财产保险、人身保险和责任保险的性质。这种保险涉及的主要危险有：气候、火灾、井喷、运输工具和操作事故的危险。海上石油勘探开发保险按石油开发的不同阶段，即钻前普查勘探阶段、钻深阶段、建设阶段和生产阶段的不同特点，有各种不同类型的保险。为配合我国近海石油勘探开发，中国人民保险公司现已办理的海上石油勘探开发保险业务有：钻井船保险，平台保险，平台钻井机保险，井喷控制费用保险，渗漏、污染保险，重管钻井费用保险，保赔、承

租人责任、第三都责任保险，海上工程建造保险，财产保险，货物运输保险，油管保险以及直升机保险。此外，根据客户实际需要，还可面议其他各种保险。

雇员忠诚保险 (Faith Bond) 承保被保险人因雇员的欺骗和不诚实行为所致的经济损失。有两种投保方式：(1) 不指名方式，即投保所有雇员；(2) 指名方式，即投保指定的某些雇员。发生保险事故后，保险公司在商定的赔偿限额内按被保险人实际遭受的经济损失赔付。用不指名方式投保时，应按被保险人全部雇员的不同类别（例如：会计、出纳、采购主管人员、一般会计、出纳、采购人员、其他人员等等），商定分类的限额；用指名方式投保时，应商定每一个雇员的限额。保险费根据雇员是否经常与钱财接触的不同情况每人每年收取基础保费，另再加收按赔偿限额 1% 的附加保费。外国投资者与我国有关单位进行合作或合资企业时，往往由于担心雇员的欺骗行为会招致经营者的经济损失，为了转移此类危险，可以投保雇员忠诚险。

汽车保险 (Automobile Insurance) “财产保险”的一种。以各种汽车及有关利益为对象的保险。汽车保险包括车身险和第三者责任险两部分。被保险汽车因遭受洪水、地震等自然灾害和发生碰撞、翻车、失火、丢失、盗窃等事故所致车辆的损失以及行驶过程中发生意外，造成第三者的人身伤亡及财产损失，依法应由被保险人负经济赔偿责任时，由保险公司赔偿。在国外，汽车保险按责任范围划分，可分为车身险、第三者责任险、被保险人意外伤害险、医疗费用保险、国外旅游汽车险。而车身险又分为碰撞责任保险和综合

保险。如按车辆类别划分，又可分为私用车辆、商用车辆、出租汽车、公共汽车、摩托车等。为了有效地保障受害人的利益，很多国家对汽车险的第三者责任都用法令规定实行强制保险。我国国内举办的各种机动车辆保险，包括车辆损失险和和三者责任险。

国际航线飞机保险 (Aircraft Insurance) 以中国民航局飞行国际航线的客机和运输机为保险标的的保险，系综合性保险业务。包括机身险、第三者责任险及旅客法定责任险。机身险主要负责飞机在飞行、滑行及在地面上，不论任何原因（除了规定的除外责任）造成飞机的意外损失。第三者责任险负责由于飞机或从飞机上堕人、堕物造成第三者的人身伤亡和经济损失。旅客法定责任险则负责旅客在乘坐或上下飞机时发生意外造成旅客的人身伤亡或财产损失。飞机保险还负责航空公司承运货物发生的损失。对于战争原因及被劫，除所致飞机损失外，也可在飞机保险项下得到补偿。飞机保险航行的范围可按事先商定，包括局部或全世界。

运费保险 (Freight Insurance) 以海上运费作为保险标的的保险。这里的运费是指由船方承担风险的到付运费。采用运费保险，可以在发生保险的危险事故以致使船方丧失运费收入时从保险人那里得到赔偿。运费保险多按航程投保，其保险条件由被保险人选择，可以是综合险，也可以是全投险。保险金额一般由船方承担风险的运费总额加上保险费组成。也可将运费与船舶的营运费用等其他收入项目一起作为船舶保险的增值部分，与船舶一起保险。

赔偿申请书 (Notice of Claim) 货主向保险人提出正

式赔偿的主要文件。货物在海上运输中遭受损失，可能是保险事故，也可能是卖方、船方或其他运送人的责任。在这种情况下，根据国际惯例，货主可以向保险人正式提出要求赔偿。申请书的内容除索赔通知书外，还包括有关的证明文件和资料，特别是关于运送人的拒赔或赔偿不足的信件（如果存在这种情况的话），并较为详细地说明货物损失的品名、数量和程度。上述文件和资料，一般要写明名称和份数。

检验报告书 (Survey Report) 俗称“查勘报告”，是理赔工作中必须具备的证明文件。即检验人在事故发生后对保险标的遭受损失的详细情况经过检验而写成的书面报告文件。其主要内容包括：失事（事出险）的地点、日期、时刻、出险的原因、受损和程度、赔偿金额，以及一切有关费用的估计等。填写检验报告时应注意：（1）填写出险原因时，要尽量明确、准确，避免模棱两可或含糊其词；即使在出险情况比较复杂的情况下，也应把前后过程调查清楚，并提出依据和分析；（2）要尽力把各有关的单证收集齐全，如有的单证不能附有原始凭证，也需要抄件（或复印件）代替，并注明出处；（3）损失的情况要分别列明，以免赔偿时遇到麻烦。

检验人 (Surveyor) 接受委托并对委托的项目进行检验与公证鉴定工作的个人（或专门机构）。世界各国一般都有从事这种专业性业务的个人或专门机构，有的是官方机构，大部分是由私人或同业公会、协会等开设的公证机构。

海事报告 (Sea Protest) 一般是船舶在航行中遭遇恶劣天气，致使所载货物遭受损害或损失，船长向负责当局报送的报告。其目的是声明船长或全体船员已采取一切力所能

及的措施，从事保护货、船。因此，由于人力不可抗拒所造成的损失，船长将不接受任何方面对船方提出的索赔要求。

委付 (Abandonment) 保险标的物受损后，被保险人向保险人提出委付通知，将保险标的物残余物资所有权移交给保险人，经过保险人同意后，付给被保险人全部金额的赔偿。这是西方国家在推定全损的情况下，保险人与被保险人之间办理赔偿的一种办法。

无效果，无报酬 (No Cure, No Pay) 关于打捞施救工作的一项重要原则，即打捞施救只有在取得成果时，才能获得报酬。

法定检验 (Legal Inspection) 商检机构根据国家有关法律规定对指定的进出口商品实行的强制性检验。凡属法定检验范围的进出口商品，当事人必须如实依法向商检机构报检，未经商检机构检验、验收，不准进口或出口。目前，法定检验的范围包括：(1) 列入《商检机构实施检验的进出口商品种类表》内的进出口商品；(2) 进出口食品及食品原料的卫生检验；(3) 进出口动植物产品的检疫；(4) 凡列入《国际海上危险货物运输规则》内的危险品，必须实施包装容器的安全性检验；(5) 对装运出口的易腐烂变质的食品的船舱和集装箱的卫生、冷藏效能等装运技术实施检验。

检验权 (The Right of Inspection) 对进出口商品进行检验的资格或权力。根据国际惯例，国际贸易合同中对进出口商品的检验权通常有如下规定：(1) 检验权在出口方。它是以商品离岸品质、数(重)量为准，即如买卖双方按离岸品质或数(重)量成交，则以卖方在装运口岸装运前请求检

验机构对其商品的品质、数（重）量进行检验、鉴定，并出具检验证书作为成交货物的品质、数（重）量的最后依据，而买方对货物无复验权。（2）检验权在进口方。它是以货物到岸的品质、数（重）量为准，即在货物到港后，由买方委托当地的检验机构进行检验和鉴定，并出具检验证书作为评定商品品质与数（重）量的最后依据。（3）有些合同规定，以装船口岸的商品数（重）量检验为依据，即出口方有数（重）量检验权；而以目的港的商品品质检验为依据，即进口方有质量检验权。

预验（Pre-inspection）又称出口前预检。商检机构根据出口经营单位的要求，对尚未成交，或虽已签订贸易合同但尚未收到信用证，及未确定装运条件的出口商品进行预先检验。具体方式是，对已签订贸易合同的，按照合同规定检验；对尚未成交的，按照有关标准检验。对于预验合格的出口商品，出口离港前，商检机构还要进行核算。对于出口前预检合格的出口商品，出口经营单位应及时要求生产企业重新返工整理，或另行组织货源，以保障出口贸易不受影响。

初验（Initial Inspection）商检机构对接受报验后的进出口商品进行的第一次检验，也称“原始检验”。

复验（Reinspection）商检机构对进出口商品进行的复核性检验。商检机构通常在下述两种情况要对进出口商品实施复核检验：（1）申请人接到其出口商品检验不合格通知单后对检验结果有异议，要求原检验机构再次检验复核；（2）有复验权的买方，发现到货的品质、数（重）量与合同规定不符，要求索赔时，可凭检验证书向所在地区的检验机

构申请复核检验。

复验权 (The Right of Reinspection) 买方对进口商品再次进行检验的权利。国际贸易中一种通行的做法是，若是以装船口岸的商品检验证书作为结汇凭证，但并不是商品品质、数（重）量的最后依据，则当货物运抵目的港后，买方有复验的权利。在复验中如发现到货的商品品质、数（重）量与合同规定不符时，买方可凭检验证书向卖方提出索赔。复验权是进口方必争的权利，签订贸易合同，必须明确规定买方是否有复验权，若允许买方有复验权，则应当在合同中进一步明确复验的地点、时间、复验机构及复验方法。由于这种做法兼顾了买卖双方的利益，所以在国际贸易中使用比较普遍。

重验 (Renewal Inspection) 重新检验的简称。商检机构对出口商品重新检验一般有两种情况：一种情况是，虽经商检机构检验合格，但因未能及时出口而超过了检验有效期，商品出口时原报验人必须重新申请检验；另一种情况是，商检机构曾复验不合格的出口商品，原申请人经返工整理后又重新向检验机构申请检验。

检验机构 (Inspection Organization) 国际贸易中对进出口商品执行检验的机构。世界各国承担进出口商品检验的机构一般有三种：（1）国家政府设立的官方检验机构，例如美国的食物药品管理局（FDA）、法国农业部质量司，就属于这种机构；（2）商会或行业协会等成立的民间检验机构，如新日本检定协会；（3）私人检验机构（包括生产者或使用者自行检验）。上述三种检验机构的背景、检验能力、鉴定技术

及信誉各不相同，这就需要买卖双方共同选择双方满意的检验机构，并在合同中明确注明。

国外公证行 (Foreign Surveyors) 世界各国承担进出口商品检验与鉴定的机构。目前国际上比较著名而且影响较大的检验机构主要有：瑞士日内瓦通用公证行、日本海事检定协会、法国船级社、英国皇家代理等。

检验时间 (Time of Inspection) 国际贸易买卖合同中规定的有复验权的买方对进口商品的品质、数（重）量进行检验的期限，也是买方向卖方提出索赔的有效期限。根据国际惯例，若超过检验时间，卖方有权利拒绝赔偿，因此在国际贸易合同中订明复验期限极为重要。通常对复验时间的起始日期有三种规定，即从进口之日算起；从货物到目的港之日算起；从卸货完毕之日算起。贸易合同中买方复验期限的长短，通常是根据具体商品检验难易的程度和不同商品的具体特点而定的，一般规定为货物运达目的港后的 30 天至一年不等，通常对易腐烂变质的货物规定的复验期限相对短些，而对机器设备类产品规定的复验期限要相对长些，在一年左右。在贸易合同中明确规定出科学、合理的检验时间，对买卖双方均至关重要，复验时间过长，则卖方承担的风险就大，反之若复验时限过短，则买方容易失去索赔的权利。

检验地点 (Inspection Spot) 国际贸易中交易商品的检验地点。按照国际惯例，以 FOB、CIF 和 C&F 为交易条件的商品检验地点通常都在目的港或货物运达的最终目的地，而不在装运港。但若合同中规定卖方行使检验权，则检验地点可以在装运港。检验地点涉及到检验权、检验机构和索赔

等关系到买卖双方切身利益的问题，因而在签订贸易合同时
必须规定明确。

检验依据 (Inspection Basis) 检验进出口商品合格与
否的根据。主要有：(1) 进出口商品贸易合同中关于商品品
质、规格、包装、数(重)量等交易条件的具体规定，包括
成交样品、信用证、标准、标样等，这是进出口商品检验的
重要依据；(2) 卖方提供的商品品质证书、使用说明书、图
纸等技术资料，这是进口商品检验的品质依据；(3) 提单
(或运单)、装货清单、发票、重量明细单等，这是商品数
(重)量检验的依据；(4) 理货清单、残损单和商务记录等，
是进口商品残损检验的依据；(5) 若贸易合同中未作具体明
确规定的，则通常按生产的国际标准、国际惯用标准或卖方
提供的生产厂家的技术标准和技术资料，作为进口商检验的
技术依据。

检验标准 (Standards for Inspection) 评定进出口商
品质量、规格的技术准则。国际上通用的商品检验标准主要
有 4 类：(1) 国际标准，如国际标准化组织 (ISO)、国际电
工委员会 (IEC) 等所规定的标准；(2) 国家标准，目前世界
各国一般都制定有国家标准，如英国的 BS、美国的 ANSI、德
国的 DIN 及日本的 JIS 等；(3) 各国行业协会标准，如英国
的劳氏船级社规范；(4) 进出口双方洽商统一的标准。随着
生产力的发展、科学技术的进步，以及当代生产国际化的发
展，进出口商品的检验标准也在不断地重新调整和修订。

检验方法 (Method of Inspection) 对进出口商品质
量实施检验的具体方法。主要有：(1) 感官检验法，即凭借

检验人员的感觉器官对商品质量进行视觉、味觉、嗅觉、听觉、触觉等鉴定，来检验商品的外观形态、滋味、气味、声音、弹性、硬度等，例如，用视觉器官鉴定服装商品的外观设计、色泽、疵点、缺陷等，用听觉器官检查音响设备的音质等；（2）物理检验法，主要是利用各种仪器、设备和量具等对商品的物理性能或物理量的数据进行检验，以确定进出口商品的性能或质量优劣的一种方法，如对钟表产品的走时精度、显示器显示的清晰和稳定度，及其防水、防潮、防尘、耐磨损、抗冲击等性能的检测；（3）化学分析检验法，即应用化学的鉴定、测定技术对产品的物质组织成分与含量进行定性和定量分析，来检验产品质量的一种方法，如对陶瓷产品中铅、镉溶出量的分析，对罐头类产品中残存农药、重金属、抗生素及激素等含量的分析等；（4）微生物检验法，即通过对动植物产品和各种食品，进行微生物含量鉴定，生物化学鉴定、血清诊断、动物毒性试验等测定，以评定产品质量优劣或是否合格的一种检验方法，如对奶制产品中的体细胞数、菌细胞数含量的测定，丹麦、挪威、瑞士、法国等国规定了 I 级奶标准的细菌数为 8—10 万/毫升。

商检程序 (Inspection Procedure) 进出口商品检验程度的简称。商检机构对进出口商品进行检验的程序主要包括：报验、抽样、检验、签发检验证书。

抽样 (Sampling) 又称取样。商检机构对大批量进口商品进行检验时，由于不能全数检查，就采取从整批商品中抽取一定数量具有代表性的商品作为样品，即抽样，然后进行检验，根据样品的检验结果来确定整批商品的质量。抽样

必须科学、准确、合理、具有代表性，才能保证对整批商品质量合格与否判断的正确无误。抽样方法主要有两种：(1) 百分比递减法，这是世界各国普遍采用的一种抽样方法，即按统一规定的一定百分比进行开件抽取样品，对批量大的适当降低百分比数。例如，粮谷类商品，世界各国通常习惯按总件数的 10% 抽样，对 100 件以下的商品，以 10 件为基数平均地抽取样品，对 100 件以上的商品，开件以 10 件为基数抽取样品，其余的按 8% 增抽；对 500 件以上的商品，以 42 件为基数开件抽样，其余部分按 6% 增抽。百分比递减法的优点是算法简单、易于掌握，缺点是投入人力、物力多，而且对品质不均匀的商品有时会抽样件数少而缺管准确性。(2) 计数抽样法。即是应用概率论和数理统计方法，根据样品中不良品的个数作为判断整批商品是否合格的标准。抽样检验，除委托检验外，一般不得由报验人送样，而是由商检机构亲自抽取样品。

进出口商品检验 (Import and Export Commodity Inspection) 国际贸易中，世界各国由政府设置的检验机构，或经政府注册的民间公证行和鉴定机构，对进出口商品实施的检验与鉴定。主要是检验鉴定进出口商品的品质、规格、数（重）量、包装条件、安全性能、检疫、残损情况及装运技术条件等。进出口商品的检验，必须做到认真、准确、迅速和货证相符，以维护买卖双方的合法权益。

商检条款 (Inspection and Testing Clause) 国际贸易合同中签订的商品检验条款。主要包括两方面的内容：(1) 对商品品质、规格、数（重）量等的检验方法、检验标

准、出证机构及证书名称等规定；(2) 对复验的时间、地点、复验机构、索赔期限及检验费用承担等的有关规定。商品检验条款同其他条款一样，也是重要的交易条件之一，它关系到贸易的成败及经济利益的得失，出口商品能否保证符合订货的质量要求，进口商品发现质量问题时能否对外索赔，都与贸易合同中的商检条款密切相关，因此在签订贸易合同时，必须谨慎、认真、细致地订好合同中的商检条款。

品质检验 (Quality Inspection) 又称质量检验。商检机构运用各种检验方法对进出口商品的品质、规格、等级等进行的检验。品质检验主要包括两项内容：(1) 外观质量的检验，即对商品的外形、构造、花色、疵点、气味、触感、表面缺陷等的检验；(2) 内在质量的检验，即对商品内的成分、有害物质的含量、化学成分、物理性能、机构性能、工艺质量、使用效果等的检验。

包装检验 (Packing Inspection) 根据外贸合同、标准和其他有关规定，对进出口商品的内外包装，包括包装标志进行的检验。检验的主要内容有：(1) 核对外包装上的商品标志（标记、号码等）是否与贸易合同相符；(2) 对进口商品主要检验其外包装是否完好，包装材料和衬垫物等是否符合贸易合同规定的要求，对于外包装破损的还要另外进行残验，检验其残损商品是不是由于包装不良引起的；(3) 对出口商品的包装检验，除包装材料和包装方法必须符合贸易合同规定的标准外，还要检验商品的内外包装是否牢靠、完整、干燥、清洁，是否适宜长途运输和保护商品的质量与数量的要求。在习惯上，包装检验一般是同商品抽样、品质检

验或重检验一起进行。

重量检验 (Weight Inspection) 按照贸易合同的规定并结合国际惯例，采取不同的计重方式，对进出口商品进行检验。重量检验方式主要有四种：(1) 水尺计重，又称作“固体公估”，是根据船舶的吃水深度和排水量、载重量计算装载货物的重量，这种方式适用于计量价值不高的海运散装固体商品；(2) 容量计重，又称“液体公估”，是利用液体货船的船舱计量表计算装载货物的重量，这种方式适用于海运散装液体商品的计量；(3) 流量计重，即利用液体流量计来计算装卸货物的重，这种方式也适用于散装液体商品；(4) 衡器计重，即利用各种衡器来称量货物的重量，这种方式适用于其他的包装商品的计量。

数量检验 (Quantity Inspection) 商品检验机构按照贸易合同规定的计价单位，按照发票、装箱单或尽码明细单等，对整批进出口商品的实际数量，包括件（个）数、商品的长度、商品的面积、容积、体积等进行核点计数，以确定整批商品的准确数量。

卫生检验 (Sanitary Inspection) 主要是指对进出口食品质量的检验，看其是否符合人类食用卫生条件，以保障人民身体健康和维护国家信誉。《中华人民共和国食品卫生法（试行）》规定：“进口的食品、食品添加剂、食品容器、包装材料 and 食品用工具及设备，必须符合国家卫生标准和卫生管理办法的规定。进口上款所列产品，由国境食品卫生监督检查机构进行卫生监督检查。进口单位在申报检验时，应当提供输出国（地区）所使用的农药、添加剂、熏蒸剂等有关资

料和检验报告。海关凭国家进出口商品检验部门的证书放行”。

动植物检疫 (Quarantine of Animals Plants) 商品检验机构根据国家颁布的动植物检疫法对进出口动植物及其产品，包括包装材料、运输工具等实施的检疫与管制，目的是防止传播菌疫的病菌、害虫、杂草种籽及其他有害虫物从国外传入或由国内传出，以保护本国及人类农、林、牧、渔业生产的安全和人民的健康。中国进出口动植物产品检疫，根据国家规定，进出国境的动植物、动植物产品及其运载工具等的检疫和监督检疫处理均由中华人民共和国动植物检疫所统一办理。检疫范围包括贸易性的、非贸易性的及过境的动植物及其产品和运载工具。检疫对象，即是国家规定严防传入、传出的各种病菌、病毒、害虫及有害的杂草种籽。

安全检验 (Safety Inspection) 商品检验机构按照国家规定和贸易合同、标准及进口国的有关法令要求，对易燃、易爆、易触电、易受毒、易受伤害等进出口商品的安全性能进行的检验，以保障生产和生命财产安全。另外，我国规定，对于进出口运输船舶和主要船用设备材料、锅炉及压力容器的安全性能的检验，分别由船舶检验机构和劳动部门的检验机构监督实施。

口岸查验 (Checking and Examination at Export Ports) 经产地商检机构预检合格的出口商品，在调运口岸出口的过程中，因经长途运输商品可能会受损或变质，为确保出口商品质量，在口岸出口装运前，口岸商检机构对一般商品只查验其外包装有无破损、受污染或受潮湿的情况，和查

对商品的名称、标记、批号、数量是否与产地商检机构预检结果一致，对于易腐烂变质的出口商品，口岸商检机构除必须查验其外包装外，还要批批开件抽查商品的品质有无变化。在一般情况下，对经产地商检机构出口检验合格并签发证书放行的出口商品，口岸商检机构不再进行查验。

产地检验 (Inspection at Production Origin) 商检机构派检验人员到生产产地对出口商品进行的检验。产地检验的对象是大宗出口的农产品，这类产品的季节性很强，生产周期相对比较稳定，产区相对集中和固定，适宜商检机构在产地执行检验。产地检验合格的商品，在调运口岸出口时，口岸检验机构还要进行查验。产地检验的优点是，可以避免不合格商品运至口岸造成损失，加快出口运输速度，并促进农产品生产技术的进步、品种改良及产品质量的提高。

驻厂检验 (Inspection Conducted by Inspectors Stationed at the Factories) 商检机构对某些特定的出口商品采取派检验人员进驻生产厂的方式执行检验，也是预验的一种形式。检验人员进驻生产厂执行检验，有利于促进生产企业加强产品质量管理，并对生产环境、原料及半成品加工、工艺操作等各个生产环节的全面检验和监督，确保产品达到出口质量的要求。

封识管理 (Sealing Control) 商检机构对经检验合格的出口商品及经检验不合格需要对外换货或退货的进口商品实行加封识别标志的一种管理措施，目的是为了加强批次管理，保证货证相符。封识管理采用的加封方式主要有：铅丸、钢卡、封条、封识章、不干胶印纸、标签、火添加封等。

检验有效期 (Valid Period of Inspection) 商检机构根据不同商品的特性而规定的各种商品的检验有效日期。商品的性质不同，规定的检验有效日期的长短也不一样，质量稳定的商品，检验的有效日期较长，易腐烂变质的商品，检验的有效日期较短。商检机构规定，自检验完毕之日起，凡超过检验有效期未出口的商品，原检验结果作废，商检机构不予办理出口换证手续，如要出口，出口经营单位必须重新报验。

鉴定业务 (Surveying Service) 商检机构根据对外贸易关系人、外国检验机构的申请或委托所办理的进出口商品的鉴定业务。根据国际惯例，进出口商品的鉴定业务必须由有信誉的、权威的、与买卖双方当事人无任何经济利害关系的第三者，严格按照贸易合同和有关国家的法律规定、国际法规及国际条约与惯例的要求进行独立的检验和鉴定，作出公正结论，并签发有关证书，作为办理货物交接和处理争议性问题的权威性证明。鉴定范围包括：进出口商品的质量、数量、重量、包装鉴定、集装箱检验、海损鉴定、进口商品的残损鉴定、出口商品的装运技术和条件、货载衡量、产地证明、价值证、签封样品等。

进出口商品的重量鉴定 (Weight Survey of Import and Export Commodities) 商检机构根据贸易合同的规定，对进出口商品进行重量计量，并签发重量鉴定证明，作为买卖双方交接结算或处理索赔的依据。进出口商品的重量鉴定的计重方式主要有衡器过重、水尺计重、容量计重和流量计重四种。

衡器过重 (Wweighed by scale) 又称衡器计量。对不同种进出口商品采用天平、台秤、案秤、电子秤、轨道衡、地中衡等不同衡器来测定货物重量。在外贸业务中, 普遍斯用的是台秤和轨道衡过重, 对稀有贵金属和宝石等贵重商品, 则采用天平过重。鉴于衡器的精确度有一定的技术限度, 加上衡重环境条件的影响和人体感官的局限性, 衡器所得的计重结果, 难以反映出绝对的真实数值, 在国际贸易习惯中, 对衡器过重的结果允许有一定的合理误差。我国商检局规定的衡器过重容许误差为超过实衡结果的 $\pm 0.2\%$ 。衡器计重应注意三种情况: (1) 对一般包装商品应检验其毛重和皮重, 计算出净重; (2) 对水分含量变化较大、影响商品重量的商品, 应化验水分, 以干净重或公量(干净重加标准含水量)计算重量; (3) 对以含量计价的商品, 应化验其中成分及有效成分后, 再按合同规定标准计算重量。

水尺计重 (Checking Weight by Draft) 旧称“固体公估”。按照船舶吃水的深度来计算货物重量的一种计重方法。具体方法是, 根据船舶装(卸)货物前后的吃水深度之差, 并测定船舶的水尺以及船用燃料、淡水、压舱水、通风铺垫物料及其他物品的增减情况, 然后再按照船方提供的排水量表、静水力曲线图、水油舱计量表等图表, 查得船舶相应的排水量, 从而计算出运载货物的实际重量。因视差等因素影响水尺计重数值的准确性, 所以在国际贸易习惯中, 允许水尺计重有一定的合理误差。中国商检局规定, 水尺计重的容许误差不得超过证明重量的 $\pm 0.5\%$ 。另外, 对于船舶吃水刻度不规范, 计量图表不准确、不齐全等不具备水尺计

重条件的船舶，商检机构一律不予办理水尺计重。水尺计重适用于煤、盐、矿石等价值不高的海运散装固体商品的计量。

容量计重 (Checking Weight by Volum) 旧称“液体公估”。通过精确标定的计量容器（如油罐、油池、油轮计量的舱、油驳等）或标准定量容器（如每次装 25 吨的定量油柜）测定所装（卸）液体货物的体积，然后乘以测定货物体积时的温度条件下求得的货物比重，再经过空气浮力和容积的技术校正后，依据检定准确的容量计量表，计算出载运液体货物的重量。按照国际贸易习惯，中国商检局规定容量计重的容许误差不得超过证明重量的 $\pm 0.4\%$ 。容量计重方法，适用于散装液体商品的重量鉴定。

流量计计重 (Checking Weight by Flowmeter) 通过使用流量计测定液体散装商品泵出或泵入主管道口的流量，来计量货物重量的一种计重方式。由于这种计重方式易受商品的温度、密度和计量仪表的准确度的影响，所以按照国际贸易习惯规定允许误差不得超过 $\pm 0.4\%$ 。流量计计重方式，适用于散装液体商品。

货载衡量 (Measurement of Cargo) 简称“衡量”。商检机构根据承运人或对外贸易关系人的申请对进出口的海运货物的吨位进行衡量。主要包括两方面的内容：一是确定货物的体积吨位，以 1 立方公尺为 1 量尺吨；一是确定货物的重量吨位，以毛重 1 000 公斤为 1 重量吨。商检机构分别用量尺和衡量方法衡量进出口船运货物的体积吨位和重量吨位，并出具货载衡量证明，作为承运人和托运人计算运费的依据。如果卖方错算运费，货到后进口方也可向商检机构申

请衡量鉴定并则具证明，据以向卖方索赔。

船舱检验 (Inspection on Hold) 简称“验舱”。商检机构根据承运人的申请，对其承运货物的船舱设备条件进行检验，目的是鉴定其是否符运载契约和商检机构规定的技术要求，并出具船舱检验证书，作为承运人的履约证明和供有关贸易方进行货物交接及处理货损事故的依据。船舱检验主要有两种：(1) 装载固体商品的船舱检验，包括船舱清洁检验、通风铺舱或冷藏设备的检验。(2) 装载液体商品的船舱检验，包括清洁检验和密固检验。

干货舱清洁检验 (Inspection on Cleanliness of Dry Cargo Hold) 商检机构对运载人的船舱的舱底、污水道、污水井、管道、舱壁、舱顶、舱口框、护货板等固定设备及铺垫物料是否清洁、干燥、无异味、无虫害等情况进行检验，如发现不正常情况，应建议船方设法清除和改进。

油舱清洁检验 (Inspection on Cleanliness of Tank) 商检机构对承运货物的船舱的舱底、舱壁、舱顶、污水道、输油管道、暖气管等设备进行检验，检验是否有影响油液的油污、锈渍、有害毒物，以及是否符合清洁、干燥、无异味的要求，以鉴定是否适宜运载油液商品。根据商检规定，对装运食用植物油的船舱，还必须进行食用卫生条件的检验。

油舱密固检验 (Inspection on Tightness of Tank) 又称水密试验。商检机构对承运货物的船舶的油舱、舱壁及管道接头处等进行密封和坚固性检验，通常是采用水压、油压、气压对油舱实施加压试验，检查油舱各个衔接部位有无渗漏现象，以鉴定该船舶是否符合载运油液商品。

冷藏舱室检验 (Inspection on Refregerating Hold/Chamber) 商检机构对承运货物的船舶的冷藏舱室、冷藏设施和设备的检验,以鉴定是否符合运载合同规定的保证货物卫生和安全的的要求。检验内容主要包括:(1)检验冷藏舱室是否清洁卫生,有无特殊气味、漏水、漏气现象;(2)检验其绝热、通风、排气设备是否完善;(3)检测冷冻效能是否稳定,舱室温度是否符合合同规定;(4)检查其制冷机械的定期鉴定证书是否超过有效期。

舱口检视 (Hatch Survey) 商检机构根据船方为了明确运输责任而提出的申请,对其船舶的舱口进行的检验。主要检查舱口的封盖是否严密,舱内表层货物是否会发生残损,以及如发生残损,责任是否属于船方等。检视后,检验机构根据检验结果出具检视证书,作为贸易双方处理货物残损索赔事件的依据。

监视装载 (Supervision of Loading) 商检机构根据承运人或有关部门的申请对其出口商品装船进行的监视鉴定工作,目的是为了确货物的安全运输。主要包括以下几个方面的内容:(1)对装运出口商品的船舱(包括干货舱、油舱、冷藏舱等)进行检验,检查其船舱的设备及清洁条件是否符合规定要求;(2)检查承运人对货物在舱内的通风、铺垫、配舱、隔离、紧固、复盖等装运的技术措施是否符合保障运载商品质量安全的技术要求;(3)对冷冻食品监载时,要检查船方的配载图、装舱技术措施是否符合规定;(4)检查货物的包装、配载、虫害、卫生和气候条件可能会引起的对商品质量的影响;(5)监督承运人严格按照装载的技术要求

进行装载。

积载鉴定 (Stowage Survey) 商检机构根据承运人或对外贸易关系人的申请,对船舱内的货物装载技术设备是否符合保障载运货物质量完好无损要求的检验鉴定。检查的项目主要有:(1)审核和检查承运人的配载计划是否合理;(2)检查其装船技术措施能否保障全部承载货物的质量和数量的完整和安全;(3)检验承运人在配舱时,对商品种类繁多、包装大小不一,并有特大件货物或危险品等的装载,是否采取了适当的保护措施,以防范因货物积载不良而导致运输过程中使商品遭受压坏、磨损、碰损、流失、污染等损失;(4)检查船方是否采取了相应的加固、隔离、铺垫、通风、衬垫等各项防护措施,以保护商品及运输工具的安全。商检机构检验完毕,根据实际情况,实事求是地出具检验鉴定证书,供有关方面作为货物交接和处理货损事故的凭证。

载损鉴定 (Inspection on Hatch and/or Cargo) 船方为了明确所承运的货物是否发生了残损,以及残损责任是否属于船方,而向商检机构申请在其卸货过程中检查货物情况,给予公正的鉴定。鉴定内容包括:(1)检视舱口封盖是否严密,货物在舱内的积载、铺垫情况是否良好;(2)检查舱内货物有无残损,如有残损,应会同船方查验残损原因,鉴定与船方的装载技术设备条件有无关系,如鉴定残损责任在船方,商检机构根据收货人验残的申请,估算损失大小,作为买方向卖方索赔的依据。

残损 (Damage) 进口货物遭受残、短、渍、毁等情况,包括:残破、损伤、渗漏、短缺、水渍、油渍、发霉、变

质、腐烂、虫蛀、污染、串味、受湿、生锈、变形、火损、灭失等等事故，统称为残损。

货物的残损鉴定 (Survey of Damaged Cargo) 进口货物发生残损后，商检机构根据当事人的申请，对货物残损部分的数量、范围和程度以及致残原因进行鉴定，以明确责任的归属，估定残损贬值率，并出具鉴定证明，作为进口方向发货人、承运人、保险人索赔的凭证。主要是检验货物的残破、损伤、渗漏、短缺、水渍、油渍、发霉、变质、腐烂、虫蛀、污染、串味、受湿、生锈、变形、损坏、火损、灭失等情况。进口货物残损鉴定的主要工作项目有以下五个：(1) 承运人为了保自身利益，要求明确货物致残原因和责任归属而申请检验的舱口检视；(2) 承运人为了明确所承运货物发生残损的责任是否属于船方而申请鉴定的载损鉴定；(3) 承运人、发货人、保险人为防止货损和明确货损责任而申请鉴定的监视卸载；(4) 承运人、发货人、保险人或理算人为了共同海损理算需要而申请的积货鉴定；(5) 残损货物利益关系人为了明确货物的残损情况与责任归属，合理解决货损纠纷而申请的验残鉴定。

海损鉴定 (Import Cargo Inspection in Respect to General/Particular Average) 又称积货鉴定。船方宣布共同海损后，商检机构根据承运人、保险人或理算人的申请，对船舶所载货物的损失情况进行检验鉴定。海损鉴定工作主要按以下步骤进行：(1) 按提单分清完好货物和残损货物；(2) 分清单独海损和共同海损；(3) 对共同海损和单独海损货物分别估定其残损贬值程度，列明所有货物的到岸价格；

(4) 签发海损鉴定证书，作为有关部门进行理算和处理索赔的依据。在我国，由中国国际贸易促进委员会办理此项理算业务。

集装箱鉴定 (Survey of Containers) 商检机构根据贸易、运输、保险的当事人及其他有关方面申请所办理的集装箱鉴定业务。主要有以下几种：(1) 装箱鉴定。即根据准备装运的货物特点，鉴定集装箱的质量、规格、体积、重量、结构条件、卫生条件及冷藏测温等，以选定适宜装载的集装箱，并制定装箱计划和防护措施，然后鉴定所装货物的数量、包装、标志和积载等情况，鉴视装箱并签封。经鉴定后，商检机构出具鉴定证书，作为当事人货物交接、通关计税的有效凭证。(2) 拆箱鉴定。即对进口集装箱货物，检查集装箱的箱号、封识号与外观状况，开箱鉴定卸货前货物积载情况，鉴定所卸货物的数量、标记、包装等，以确定货损、货差，并出具鉴定证书，作为当事人货物交接和处理索赔的凭证。(3) 集装箱承租鉴定。即根据租用人的要求和用途，鉴定租用集装箱的类别、号码、规格、数量及箱体内外观状况及装载条件，并出具鉴定证书。(4) 集装箱退租鉴定。即根据承租合同的内容，对退租箱的外观现状和残损程度进行鉴定，并根据鉴定结果出具退租鉴定证书，作为有关方面交接或处理索赔的依据。

油舱空距测量 (Measurement of Oil Tank's Ullage) 按国际贸易惯例，承运人或贸易关系人为证明装卸货物前后商品的状况，分清责任范围，往往向商检机构申请对其油舱内油面与舱顶之间为防止油液膨胀而预留下的空间

距离进行公证鉴定，并取得鉴定证书，作为交接货物和处理货差争议时的凭证。当今国际大型油轮一般均装有自动化遥控设备，仪表自动显示有关油温、空距、吃水等数据，不需人工测量。

签封样品 (Sealing of Samples) 商检机构根据合同规定或贸易关系人的申请，对进出口商品的货样进行签封，称为签封样品，是鉴定业务的一种。样品包括成交样品、检验样品、装船样品、卸船样品、随船小样等。签封的样品一般一式三份，分别由买方、卖方和商检机构保存。签封后，商检机构根据需要出具证明，作为买卖双方、承运人、托运人进行货物成交或处理品质纠纷的凭证。

检验证书 (Inspection Certificate) 也称商检证书。商检机构对进出口商品进行检验和鉴定后，签发给申请人的一种书面证明。不同的检验证书证明不同的检验、鉴定项目。检验证书是议付货款的重要单据之一，也是买卖双方交接货物判明商品品质、数量、包装和卫生条件是否符合合同规定的依据，又是进行索赔或理赔的重要凭证。签发证书，必须做到货证相符。

检验证书的种类 (Varieties of Inspection Certificate) 国际贸易中常用的检验证书有：(1) 品质检验证书；(2) 重量检验证书；(3) 数量检验证书；(4) 兽医检验证书；(5) 卫生健康证书；(6) 消毒检验证书；(7) 产地证书；(8) 价值证书；(9) 验残证书；(10) 发票签证等。

品质检验证书 (Inspection Certificate of Quality) 商检机构对进出口商品的品质进行检验后，签发给申请人的

书面文件，作为证明商品品质情况的有效凭证，也是买卖双方交接货物判明品质，或向发货人提出索赔的依据。

卫生检验证书 (Sanitary Inspection Certificate)

又称卫生健康证书。商检机构签发的证明可供人类食用的出口动物产品、食品等经过卫生检验或检疫合格的证书。适用于肠衣、罐头、水产品、蛋品、乳制品、蜂蜜等产品，对出口动物性食品，证书上有时还要加上检疫合格的内容。它是对外交货、银行结算以及通关放行的有效凭证。

消毒检验证书 (Inspection Certificate of Disinfection)

商检机构签发的证明出口动物产品经过消毒处理、达到卫生安全标准的合格证书。适用于猪鬃、皮张、马尾、山羊毛、羽毛、羽绒等制品。

产地证书 (Certificate of Origin) 简称产地证。

证明出口商品是出口国出产或制造的原产地证书。在国际贸易中，产地证书是各进口国实行贸易管制、实施差别关税、进口配额及海关执行统计所必需的文件。按照国际贸易惯例，产地证书一般要求进口国驻出口国的领使馆认证签发，或由出口国官方公证机构和商会签发。我国规定，产地证书统一由商检局或中国国际贸易促进委员会签发。

价值证明书 (Certificate of Product Values)

商检机构经过核实签发的证明出口商品发票所列的单价和总值真实正确的证书，它是国际贸易中买卖双方进行结算及货物通关计税的依据。

残损检验证书 (Inspection Certificate on Damaged Cargo)

也称验残证书。商检机构签发的证明进口商品发生

残损情况的证书。进口商品卸货发现残损情况后，经商检机构进行检验，鉴定残损程度，查明残损原因，分析残损对使用和销售的影响，估定残损贬值率，然后出具证明，作为向发货人、承运人和保险人索赔的依据。

发票签证 (Confirmation of Invoice) 商检机构签发的对出口商品的认证，商检机构根据买方的申请，对卖方货物发票所开列的项目内容，如受益人、商品名称、品质规格、数量、包装、产地、单价、总值、船名、目的港等，进行检验核实，核实真实无误后，在发票上签章予以证明。

签证 (Issuing Inspection Certificate) 商检机构对进出口商品经过检验后签发的各种检验证书、通知单等单证。主要分为以下几种类型：(1) 对出口商品检验合格的签发各种检验鉴定证书；(2) 对出口商品检验鉴定不合格的只对内签发不合格通知书；(3) 对预检合格的出口商品，对内签发检验结果单或检验合格定单；(4) 对列入《种类表》内的出口商品和一切食品，检验合格后对内签发放行通知单；(5) 对进口商品检验鉴定后，根据有关合同和申请人的要求，对外签发各种鉴定、封样证书；(6) 对进口商品检验合格的，对内签发检验情况通知单；(7) 对进口商品品质、重量检验鉴定不合格的，对外签发商检证书。国家商检局规定，凡属对内签发的单证，一律只限在国内使用，不得向国外提供。

检验放行单 (Inspection Release Note) 商检机构对列入《种类表》内的出口商品和一切食品，经检验鉴定合格，对内签发的放行通知单。贸易合同如要求签发证书的，必须同时签发各种证书，如不需提供证书的，则只发放行通知

单。

检验通知单 (Inspection Condition Notice) 商检机构对进口商品经检验鉴定符合贸易合同规定要求的，对内签发检验情况通知单，作为买方接收和用货单位验收的依据。

标准 (Standard) 对需要协调统一的技术或其他事物所做的统一规定。它以科学技术和实践经验为基础，经有关方面协商同意，由公认的机构批准，以特定形式发布，其目的是为了获得最佳秩序和社会效益。即促进事物从无序到有序的发展，建立最佳秩序，减少事物发展过程中活劳动和物化劳动消耗，获得包括社会效益、经济效益等在内的综合的最佳效益。

标准化 (Standardization) 在经济、贸易、科技、管理等社会活动中，制定并实施统一的标准，以求获得最佳秩序和社会效益的全部活动过程。它有狭义和广义之分。狭义的标准化指产品质量标准化；广义的标准指对同类型的产品和工程规定统一的技术标准，并在生产建设中加以全面贯彻实施的活动。标准化是对社会化大生产进行科学管理的基础和专业协作的前提。实行标准化，可以简化产品品种规格，促进相互理解，有利于提高产品质量和服务质量，便于产品的使用和维修，可以部分消除国际贸易中的技术壁垒。

合格证书 (Certification of Conformity) 按照第三方认证制度的程序颁发的、证明某一产品或服务符合特定的标准或其他技术规范的文件。在认证机构没有自己的经注册的认证标志时使用。

合格标志 (Mark of Conformity) 按照第三方认证

制度的程序,对符合特定标准或其他技术规范的产品或服务,使用或颁发经过合法登记的认证识别,表明产品在第三方认证制度监督下与标准相一致。合格标志具有专利性质,受法律保护,只能用在全部内容符合标准的产品上。当认证机构没有自己的经注册的认证标志时,可以使用合格证书。

认证制度 (Certification system) 指涉及生产、贸易、检验、计量等部门的一项综合性的产品质量监督和管理制度。

国际认证制度 (International Certification System)

由国际团体制定、组织和管理的认证制度。它是消除国际贸易中的“技术壁垒”的重要手段。现存的技术壁垒主要有三类:(1)技术限制;(2)经济限制;(3)司法和政府部门的限制。为冲破这些“技术壁垒”,各国主要采取签订双边或多边协议,相互承认对方的产品认证制度。通过建立区域性的认证体系,有助于建立全球性的国际认证制度。

认证标志 (Mark of Certification) 确认某一产品

或某种服务符合相应标准或规范的标志。通常包括合格证书和合格标志。从标志的图形看,多数国家都以国家标准和标准化机构的名称缩写为基础,构成简单明了的图案。例如:在英国认证的产品都采用“风筝标志”;申请美国 UL 安全试验所认证的产品都加贴“UL 标志”;加拿大则以其标准协会的简称——CSA 作为认证标志。无论是合格证书或合格标志,在一个认证制度下,必须用统一的图形,否则消费者将面临众多的标志而难以选择,便起不到认证的作用。

产品认证 (Comformity Certification) 也称“合格

认证”。由认证组织对产品进行测试、对企业质量管理体系进行评定,给符合标准的企业和产品颁发合格标志和合格证书,予以正式认可并在其后进行监督的一项活动。对一般产品采取自愿认证方式,对有关人身健康和安全的產品则依法实施强制性认证,从而达到保护消费者的目的。

安全认证 (Safty Certification) 由认证机构对符合社会公认的或规定的安全标准和技术规范的产品或企业颁发的安全标志或安全证书。用以表明该产品在第三方认证制度监督下,符合某项安全标准或该产品的安全指标。

认证团体 (Certification Body) 亦称“认证机构”。是指具有执行产品认证制度的必要能力,并在认证过程中能代表与认证有关各方利益的政府或非政府的公正团体。在我国,由国家进出口商品检验局指定的商检机构对进口商品执行认证制度,由各地商检机构对出口商品执行认证制度。

质量认证 (Quality Certification) 认证团体通过测试检验等各种程序,证明某一产品或服务符合社会公认的或规定的质量标准和技术规范,并用合格证书或合格标志予以正式认可。质量认证起源于英国,20年代后,德、法、日、加等国先后实行质量认证制度,并逐渐形成了一套完整的管理办法。我国于1980年对电子元器件开始认证试点,初见成效。目前,许多省市已成立了产品质量认证委员会。

质量管理 (Quality Management) 为确保产品或作业质量达到和超过标准而进行的全部职能和活动的管理。质量管理是整个管理的一部分,它包括质量政策的制订及所有内外部产品的生产过程或服务方面的质量保证和质量控制

的组织和实施。科学的质量管理主要经历了三个发展阶段：质量检验阶段；统计质量控制阶段；全面质量管理阶段。加强质量管理，可以保证和提高产品质量，促进企业技术改造，提高企业经济效益，增强在国际市场上的竞争能力。

质量监督 (Quality Superision) 由法定机构按照政府法令或规定，对产品、服务质量和企业保证产品质量所具备的条件进行监督的活动。一般而言，质量监督有以下几种方式：(1) 国家的监督检验；(2) 企业的上级主管机构的监督和检验；(3) 全社会的质量监督。

认可团体 (Accrediting Body) 亦称“认可机构”。领导和管理实验认可制度并授权认可的一个政府或民间团体。在我国，中国进出口商品检验局及其在各地的分支机构是我国最主要的商检实验室认可团体。

测试实验室认可 (Accreditation of Testing Laboratory) 简称“实验室认可”。由实验室认可团体对某一有能力进行特定测试或实施某种试验的实验室颁发证书予以正式承认，并在以后进行适当监督的一项活动。

实验室认可制度 (Laboratory Accreditation System) 进行测试实验室认可的一种制度。有其自身的特定程序和管理规则。我国的实验室认可制度分国家级和地方级，分别由国家商检局和地方商检机构依据《进出口商品检验室认证管理办法》实施认可。

检验证明效力 (Effect of Inspection Certificate) 即检验证明的作用。在国际贸易实践中，出口国的商检机构通常要对出口商品的品质、数量、包装、卫生、安全状况以

及动植物病虫害等进行检验，并出具检验证明。这种检验证明是买卖双方证明履约、交接结算、办理索赔或理赔的证据，可作为海关据以验放、征收关税的依据；可作为买卖双方向仲裁机构或向法院提出仲裁、诉讼的举证文件，也可作为托运人与承运人计算运费、港口计算栈租和装卸等费用的依据；还可作为承运人与其他有关各方提供能证明一定时间内物体的事实状态，明确责任归属的有效证明。

贸易技术壁垒 (Trade Technology Barrier) 非关税壁垒的一种。在奖出限入政策的推动下，世界上许多国家的政府为了保护本国企业的利益，往往制定自己独特的技术法规，规定苛刻而复杂的技术标准，采用不同的认证制度和试验检验方法，以及制定严格的包装和标签标准，要求所进口的产品严格符合这些技术要求，否则便禁止或限制其进口。这给外国产品的进口造成困难。我们称这种贸易壁垒为贸易技术壁垒。随着国际市场的竞争日趋激烈，贸易保护主义盛行，目前这样的壁垒已多达 1 000 余种。

国际标准 (International Standard) 由国际标准化组织和国际电工委员会颁发的标准。其他一些国际组织，诸如：国际计量局、联合国粮农组织、联合国教科文组织、世界卫生组织、国际电信联盟、国际民航组织、国际原子能机构等所颁发的标准或技术规范，若已由国际标准化组织认可，而且被收入《国际标准题录索引》中加以公布，就可以成为国际标准。

ISO9000 系列标准 由国际标准化组织 (ISO)，91 国于 1987 年正式颁布的、涉及质量管理和质量保证的一套系

列标准。主要包括以下五个关系紧密的标准：(1) ISO9000—87《质量管理和质量保证标准—选择和使用指南》；(2) ISO9001—87《质量体系—开发设计、生产、安装和服务的质量保证模式》；(3) ISO9002—87《质量体系—生产和安装的质量保证模式》；(4) ISO9003—87《质量体系—最终检验和试验的质量保证模式》；(5) ISO9004—87《质量管理和质量体系要素指南》。ISO9000 系列标准在不同的国家有不同的名称，在美国称为 Q—90；在英国称作 BS5750；欧共体称之为 EN2900。由于 ISO9000《质量管理和质量保证》系列标准具有很强的科学性、国际性、可实践性，它已被绝大多数发达国家等同或等效采和。它的颁布和实施大大提高了生产厂商的质量管理能力。同时也为开展国际贸易所需的第三方认证提供了较为统一和科学的审核和评价依据。

区域标准 (Regional Standard) 世界某一区域性标准化团体颁发的标准或采用的技术规范。区域标准化团体可以由同一地理范围内的国家所组成，也可以由政治、经济因素导致一些国家组成区域标准化团体。国际上影响较大、具有一定权威的区域标准有：欧洲标准化委员会制定的标准，欧洲电工标准化委员会制定的标准，阿拉伯标准与计量组织制订的阿拉伯标准。区域标准的目的是推动该地区的技术合作与交流，促进该区域成员国之间的贸易。但与此同时，制定区域标准也容易造成贸易壁垒。因此，区域标准有逐渐削弱和减少的趋势。

国家标准 (National Standard) 由国家标准化主管机构批准、发布的，对全国经济、技术发展有重大意义的，必

须在全国范围内统一的标准。我国的国家标准代号为“GB”，它由国务院有关主管部门或全国性专业标准化技术委员会组织起草、审查、提出草案，国家标准化主管部门或国务院有关主管部门审批，国家标准化主管部门统一发布。

专业标准 (Specialized Standard) 由专业标准化主管部门或专业标准化组织批准发布的在专业范围内统一的标准。专业标准由有关部门和专业标准化技术委员会组织制订，由主管部门发布，报国家标准局备案。在我国，专业标准的代号为“ZB”。

团体标准 (Institute Standards) 亦称“学会、协会标准”。国际上公认的、具有一定权威的专业标准化团体、学会、协会制订的标准。例如：美国石油学会标准 (API)、英国劳氏船级社规范 (LR)、欧洲经济共同体标准 (EEC) 等。

部标准 (Ministerial Standard) 由主管部、委批准发布，在该部门范围内统一的标准。内容主要包括：该部生产的主要产品的产品标准；该部生产的产品通用的零部件、元器件、构配件、工具和量具标准；该部生产的某些产品的试验和检验方法标准；典型生产工艺标准；专业性较强的技术语言标准。已订有国家标准的事物不再订部标准。部标准的内容和规定不得与国家标准相抵触。部标准由主管部门负责组织制订、审批和发布，并向国家标准局备案。中国部标准形式是 50 年代开始使用的，现已不能适应经济发展的需要，自 1983 年起不再制订新的部标准。

企业标准 (Enterprise Standard) 由企业或其上级有关机构批准发布的标准，内容主要包括：没有制订国家标

准和部标准的产品标准，产品虽有国家或部标准，但企业为提高产品质量而制订的性能指标较高的产品标准；采购或选用原材料的标准；采购、选用或自制零部件的标准；采购、选用或自制的工具、量具标准；工艺标准；企业内部管理标准。总之，在企业内部，对于企业生产和企业管理有重要意义的事物，都应该根据可能逐步制订出相应的企业标准。企业标准原则上由企业自行制订，由企业负责人批准、发布。

强制性标准 (Mandatory Standard) 由具有一定权力的权威主管部门颁布的，由法规规定必须强制实施的标准。在我国，国家标准、专业标准、企业标准都是强制性的必须执行的标准。

自愿性标准 (Voluntary Standard) 亦称“推荐标准”。指非强制执行的、不受法规约束的标准。在西方国家，除了有关安全、卫生、劳动保护、环境保护、交通运输规则等方面的标准需要强制执行外，一般的标准都是自愿执行的。有时也将标准制成推荐性的，供企业选择、参考、自愿采用。

基础标准 (Basic Standard) 在一定范围内作为其他标准的基础并普遍使用且具有广泛指导意义的标准。在实践动用中，它成为各方面共同遵守的准则，在制订有关标准时要根据或引用某些基础标准的有关规定。常用的基础标准包括：通用技术语言标准、产品系列化标准、保证精度和互换性方面的标准、环境条件基础标准、质量控制和保证标准、标准化和技术工作的管理标准等。

产品标准 (Product Standard) 为保证产品的适用性，对产品必须达到的要求所制定的标准。产品标准是设计、

生产、制造、质量检验、使用、维修的技术依据。其内容主要有：产品的品种、分类、规格；产品的包装、运输、贮藏方面的要求以及产品的试验、检验方法和验收规则。

工程建设标准 (Engineering Construction Standard)

对基本建设中各类工程的勘察、规划、设计、施工、安装、验收等需要协调统一的事项所制订的标准。它通常包括以下两大类：(1) 关于基本单位、术语、符号、计量方法和分类的基础标准；(2) 有在材料、产品和构件的质量、试验方法、采样和质量管理、设计使用规范以及建筑与维修等方面的标准。

方法标准 (Method Standard) 以试验、检查、分析、抽样、统计、计算、测定、作业等各种方法为对象制订的标准。内容主要包括鉴定产品质量的方法标准、作业方法标准、管理方法标准。

劳动保护标准 (Standard of Labor Protection) 为保护劳动者可能遇到的危险和伤害，使劳动造成的危害降低到最低程度，而由有关部门或标准化组织机构制定的标准。劳动保护标准实质上是安全标准的一部分，通常可分成以下几种：劳动保护基础标准；劳动保护方法标准；劳动保护用品和专用安全标准；消防器材及用品安全标准。各国目前都十分重视劳动保护工作，国际劳工组织及各国都颁布了一系列劳动保护法规和标准。这有助于企业加强安全生产的技术措施、改善生产现场工作条件、合理发放和使用劳保用品。

综合标准化 (Complex Standardization) 系统分析方法在标准化领域的具体运用，是标准化工作中的一种先进

方法。通常是有目的、有计划地对标准化对象及其要素建立一个系统，考虑与其有关各方面的关系，制订出一整套具有相关要求的标准体系，以最佳方式满足对该对象的要求。

安全标准 (Safety Standard) 以保护人和物的安全为目的制定的标准。安全标准是劳动安全法和产品责任法中有关规定的具体体现，一般都有强制性。主要内容包括：电气安全标准、消费品安全标准、锅炉及压力容器安全标准。

环境保护标准 (Environment Protection Standard) 为保护环境和维持生态平衡，对大气、水、土壤、噪声、振动、辐射、电磁波干扰等环境质量、污染源、监测方法以及满足其他环境保护方面的需要而制订的标准。在我国，环境保护标准主要包括：环境保护基础标准、环境质量标准、环境保护方法标准、污染排放标准。

术语标准 (Terminology Standard) 对专用术语制订的标准。它一般规定术语、定义（或解释性说明）和对应的外文名称。

包装标准 (Packaging Standard) 为保障物品在贮藏、运输、销售中的安全、卫生和科学管理的需要，以包装有关事项为对象所制订的标准。其目的在于取得较高的社会效益，例如：节约人力、材料，提高保管、运输效率，减少商品破损，消除由于各国包装标准不一致所造成的贸易障碍。

服务标准 (Service Standard) 对某项服务工作要达到的要求所制订的标准。一般在交通运输、饭店、广播、邮电、银行、商业、旅游等服务领域中制订。内容一般包括：服务设施、服务项目、服务内容和服务质量等的标准化水平。

技术标准 (Technical Standard) 根据生产技术活动的实践经验和总结,对需要协调统一的技术事项所制订的标准。其对象为各种技术问题、技术方法和各种产品。技术标准可以有不同的分类方法。通常按照标准化对象的性质分为基础标准、产品标准、方法标准以及安全卫生环保标准。此外也有按标准化对象在生产过程中所起的作用分类或按标准化对象所属的专业分类。

管理标准 (Administrative Standard) 对标准化领域中需要协调统一的管理事项所制订的标准。制订和执行管理标准,是组织和管理企业生产经营活动的重要依据和手段。主要包括:管理基础标准、管理方法标准、管理程序标准、生产管理标准、技术管理标准、经济管理标准、行政管理标准以及工作标准等。

卫生标准 (Hygienic Standard) 为保护人的健康,对食品、医药及其他方面的卫生要求制订的标准。卫生标准通常对大气、水、空气中的有害物质和微生物作限量规定;对食品、生活用品、土壤中的有害物质和微生物也物限量规定。主要包括大气卫生标准、水质卫生标准、土壤卫生标准、食品卫生标准、放射性卫生标准等。

标准的有效期 (Standard Period of Validity) 根据科学技术和经济的发展,必须适时对标准进行修定。各国都在标准化法规中规定复审和修订的时间,给予确认、修订或废止。自标准生效之日起至该标准重新得到确认、修订或废止这段时间称为标准有效期。一般为 3—5 年,我国的国家标准的有效期一般为 5 年。

标准体系 (Standard System) 某一特定范围内的标准,按其内在联系所形成的科学的有机整体。标准体系可分为层次结构和领域结构。层次结构是表明分级和各级之间的纵向联系;领域结构则表明行业或部门的横向联系。标准体系随着科学技术和经济的发展而不断发展变化,它是编制国家、部门、行业和企业标准化计划、规划的重要依据。

简化 (Simplification) 通过有序活动,在一定范围内缩减对象的类型数目,使之在既定时间内充分满足一般需要的标准化形式。简化是标准化的一种基本形式,在实践中运用较广。主要目的是控制对象种类的盲目膨胀。但是简化并不排斥事物发展过程中必要的多样化,只是防止和控制不合理的多样化自由泛滥。常见的品种简化形式有:“产品品种、原材料品种、零部件等的简化以及简化加工方法、简化设计和程序等。

统一化 (Unification) 在一定范围、一定时间、一定条件下。把同一事物的两种以上的表现形态合并为一种或限定在一个范围内的标准化形式。统一化是标准化最普遍的一字形式,它和简化密切相关,但又有所区别。简化着重精减,统一化强调一致性。随着国际经济的发展,人们要求在概念、术语、单位、符号代号、产品质量、检验试验方法、操作程序等各方面进行广泛的统一,从而方便人们相互间的了解,推动世界各国经济的发展。

系列化 (Seriation) 对同一品种或同一型式的产品同时进行标准化,从而以尽量少的品种满足最广泛的需要。它是标准化的一种高级的重要的形式。产品的系列化一般包括

制订产品基本参数标准、编制产品系列型谱和进行系列设计等三个方面。通过产品的系列化可以提高零部件的通用程度，扩大零部件和产品的生产批量，也可以协调同类产品和配套产品之间的关系。

通用化 (Interchangeability/Generalization) 在互换性的基础上，尽可能地扩大同一对象（包括产品零件、部件、构件等）的使用范围。其目的在于最大限度地减少零部件在设计和制造过程中的重复劳动，提高经济效益。通用化程序越高，产品成本越低，质量越好，对市场的适应性就越强。因此，在产品系列设计中，搞好零部件的通用化，可以加快设计速度、防止不必要的多样化，从而可以增强企业的市场竞争能力，提高企业经济效益。

组合化 (Assembling/Combination) 按照标准化的原则，设计并制造出一系列通用性较强的单元，按几何互换性或功能互换性拼合成不同用途的产品的一种标准化形式。组合化是多次采用通用化和标准化组合单元元素拼合成不同用途的产品的一种标准化形式，其优点是其结构单元的继承性和通用性。目前，组合化的原则和方法，已广泛应用于机械、仪表器的制造与使用，家具的制造与使用等，建筑业中也日益广泛采用组合式建筑结构。

国际标准化组织 (International Standard Organization, ISO) 世界上最大、最有权威的国际性标准化专门机构。成立于 1946 年，是联合国经社理事会的甲级咨询组织和贸发理事会的综合级（最高级）咨询组织，总部设在日内瓦，与 600 多个国际组织保持着协作关系。其宗旨是“在全世界

范围内促进标准化工作的发展,以便于国际物资交流和服务,并扩大在知识、科学、技术和经济方面的合作。”主要活动是制定国际标准,协调世界范围的标准化工作,组织各成员国和技术委员会进行情报交流并与其他国际组织进行合作,共同研究有关标准化问题。

国际电工委员会 (International Electrotechnical Commission, IFC) 1906年6月在伦敦成立。其宗旨是促进电气、电子工程领域中标准化及有关方面的国际合作。组织机构包括理事会、执行委员会、中央办公室、技术委员会和分委员会。出版刊物有:《国际电工标准》(IEC Standards)、《新闻公报》(Information Bulletin)和《国际电工委员会年鉴》(IEC Yearbook)。中国于1957年8月参加该委员会。

亚洲标准咨询委员会 (Asia Standard Advisory Commission, ASAC) 1967年成立的一个政府间标准化机构。隶属于联合国亚洲及太平洋区域经济和社会委员会。总部设于曼谷。其宗旨是协调各成员国积极参与国际标准化组织和国际电工委员会有关标准方面的活动,同时也组织标准化人员业务培训和进修工作,并制订本地区的标准。

国际实验室认可会议 (International Laboratory Accreditation, ILAC) 交流和讨论 测试实验室认可和国际组织实验室认可问题的国际论坛。它是定期协商性质的国际活动,没有常设办事机构,活动通过特别工作组和工作小组进行。从1977年起每年举行一次会议,1984年后改为每两年举行一次会议。其目的是促使各国实验室认可机构的

相互等效和测试结果的相互承认，提供消除国际贸易中“技术壁垒”的手段。参加会议的包括大多数主要国家和地区，以及许多国际标准化组织和有关的国际经济贸易组织。中国自1980年开始，由国家进出口商品检验局组织国内有关机构派代表参加。

食品法规委员会 (Codex Alimentarius Commission, CAC) 联合国粮农组织和世界卫生组织共同建立的一个重要的国际标准化机构。它专门从事制订和研究各种食品的世界性标准和区域性标准，以及相应的生产作业规程和卫生操作条例，并以食品法规的形式加以公布。该委员会之下分五个方面，设立了20个专业委员会。

国际商会 (International Chamber of Commerce, ICC) 成立于1920年，总部设在巴黎，是由来自世界各国的生产者、消费者、制造商、贸易商、银行家、运输商、保险人、法律经济专家等所组成的联合工商组织。其宗旨是，促进各国工商界人士与团体的联系和了解，制定配合国内及国际需要的共同规则，以谋求改善各国间的贸易条件与协调国际经济关系。国际商会设有由各会员国所任命的工商人士及专有所组成的数十个技术委员会，从事各种专业研究。该会所制定的规则主要有：《国际商会仲裁法院规则》、《跟单信用证统一惯例》、《托收统一规则》等等。

国际法定计量组织 (International Organization of Legal Metrology, OIML) 1955年成立。主要从事计量学和计量仪器的研究和业务活动，进行有关计量方法、单位、手段、器具以及核实和控制计量手段等方面的标准化工作。该

组织是一个国际性官方组织。

国际计量局 (International Bureau of Weights and Measures, IBWM) 原称“国际度量衡局”，是国际计量标准的管理机构，1875年5月20日在巴黎成立。其宗旨是促进建立国际计量标准。其主要活动包括鉴定各国高度精密的天平；研究确定基本物质的常数；改进国际计量单位的体系。国际计量局与联合国经社理事会、国际原子能机构、欧洲共同体原子能联盟均订有协定，进行合作。最高权力机构为国际计量大会，每6年举行一次会议。大会选举产生国际计量委员会，由该委员会实施对国际单位制的管理。

万国邮政联盟 (Universal Postal Union, UPU) 成立于1875年7月1日，自1947年以后成为联合国的专门机构 (specialized agency) 之一，总部设在瑞士伯尔尼 (Berne)。其宗旨是协调及促进全世界的邮政服务，并且致力于邮资费率的一致。每5年集会一次的万国邮政会议 (Universal Postal Congress) 是该组织的立法机构。此外，该组织于1957年设立邮政研究咨询委员会 (Consultative Committee for Postal Studies)，以研究有关邮政服务在经济、技术及执行方面的问题，并提供咨询。

国际电信联盟 (International Telecommunication Union, ITU) 简称国际电联。原称国际电报联盟，成立于1865年5月。1932年吸收了国际无线电通信联盟，并改现名。1947年成为联合国的专门机构之一。截至1985年6月，成员国有160个。其宗旨是扩大和促进国际间电信技术的合作，促进电信事业的普及，协调各国的电信政策。主要职能是登记

各国电台无线电频率的分配；协调各国电台的无线电频率，以消除相互间的干扰；确定尽可能低的电信费率；促进发展中国家创建和改进电信事业；通过业务合作促使各成员国采取保障生命安全的各种措施并为成员国的利益而进行研究，提出建议和出版资料。刊物有《国际电联杂志》。总部设在日内瓦。

国际电报、电话顾问委员会 (International Telegraph and Telephone Consultative Committee, ITTCC) 是联合国的一个机构，总部设在瑞士日内瓦。其主要职责是制定有关电子通讯服务及设备 (Tele-communication Services and Equipment)、技术和管理的国际标准。

国际无线电科学协会 (International Union of Radio Science, IURS) 成立于 1913 年，总部设在布鲁塞尔。成立之初称为国际无线电报科学协会，1928 年改为现名。其宗旨是：促进并组织需要国际合作研究的工作，讨论和传播研究成果，鼓励在科学中采用共同测量方法，鼓励测量仪器互比和标准化，促进和协调利用定向和非定向电工磁波的有关科学方面的研究工作。其组织机构包括：大会 (General Assembly)、理事会 (Council) 和常设秘书处 (Permanent General Secretariat)。其出版刊物是《无线电科学评论》(Review of Radio Sciences)。中国于 1984 年 9 月参加该协会。

国际电气设备合格认证委员会 (International Commission for Conformity Certification of Electrical Equipment, CEE) 主要从事家用和一般用途的电气设备的安全、合格认证工作的一个非政府性的国际组织。它的合格认证标

志使用于家用剃刀、家用真空清洁器、台式电钟、手持按摩器，以及附带插头和连接器的软线电气设备等五种产品。国际照明委员会（International Commission on Illumination, CIE）成立于 1900 年，总部设在巴黎。成立之初称为国际光度计委员会，1913 年改为现名。其组织机构包括执行委员会（Executive Committee）、行政委员会（Board of Administration）和中央局（Central Bureau）。出版刊物是《国际照明语汇》（International Lighting Vocabulary），该委员会每 4 年召开一次全会。

国际原子能机构（International Atomic Energy Agency, IAEA）促进将原子能用于世界和平、健康和繁荣的国际性组织。根据 1954 年第九届联合国大会决议，于 1957 年 7 月成立。其宗旨是“加速扩大原子能对全世界和平、健康和繁荣的贡献”，并“确保由机构本身、或经机构请求、或在其监督或管制下提供的协助不致用于推进任何军事目的”。该机构受 1968 年“不扩散核武器条约”的委托，对参加此条约的无核武器国家履行条约义务的情况进行核查。总部设在维也纳。中国于 1984 年成为该机构的成员国。其出版刊物有：《国际原子能机构公报》、《原子能评论》。

国际人造丝及合成纤维委员会（International Rayon and Synthetic Fibres Committee, IRSFC）1950 年 6 月成立于巴黎。其宗旨是改进、增加和发展人造丝、人造纤维、合成纤维的制造及其使用；在国际上协调与其他政府性和职业性的国际组织的联系。其组织机构包括大会（General Assembly）、管理委员会（Management Committee）和秘书处

(Secretariat)。其主版刊物是《统计手册》(Statistical Booklet)(年刊)。

国际人造纤维标准化局 (International Bureau for the Standardization of Man-made Fibres, BISFA) 1928年9月25日在巴黎成立。主要从事人造纤维的规范和试验等方面的标准化工作的一个非政府性的国际组织。

国际毛纺研究所协会 (International Association of Wool Textile Laboratories, INTERWOOL-LABS) 成立于1969年6月4日。其宗旨是发展各成员国研究所间的合作,以求正确和统一使用国际毛纺组织技术手册中确定的标准方法与抽样方法,解决各成员国研究所由于测量方法不一样而产生的争执。

国际民航组织 (International Civil Aviation Organization, ICAO) 1944年11月1日至12月7日,在芝加哥召开国际民航会议,签订《国际民用航空公约》。公约于1947年4月4日生效,国际民航组织正式成立。同年5月,成为联合国专门机构之一。其宗旨是发展国际空中航行的原则和技术,促进国际航空运输的规划和发展,以保证全世界国际民航的安全和有秩序的增长;鼓励发展供国际民航就应用的航路、航站和航行设备;防止因不合理的竞争而造成经济上的浪费;避免缔约国之间的差别行遇;促进国际航行安全。截至1985年5月,共有156个成员。

国际航空运输协会 (International Air Transport Association, IATA) 一个非政府间的世界性联盟组织,其成员包括大部分的国际航空公司,1945年成立于古巴哈瓦那。

其宗旨是，制定统一的国际民航客货运输规章及费率，由会员们共同遵守。一般非会员的航空公司在客货运送规章方面，大多也参照国际航空运输协会的准则，但在运费费率方面则常依市场状况或该国政府的批准而自行制定，不受协会的限制。该协会的总部设在日内瓦。

国际辐射单位和量度委员会 (International Commission on Radiation Units and Measurements, ICRU)

1925 年在伦敦由国际辐射大会主持创立，称为国际 X 光单位委员会。1950 年在伦敦改名为国际辐射单位委员会，1965 年又改为现名。其宗旨是对于辐射和放射性的剂量和单位，对于在临床放射学中适用于量度和应用这些剂量的程序，以及对于应用这些程序所需的物理数据等问题提出为国际上所接受的建议；在辐射防护方面提出辐射剂量单位及其量度的建议。出版刊物是《国际辐射单位和量度委员会报告》(ICRU Report)。

国际辐射防护委员会 (International Commission on Radiological Protection, ICRP)

1928 年在斯德哥尔摩成立，当时称为国际 X 光射线和辐射防护委员会，1950 年在伦敦改建时改为现名。其宗旨是促进辐射防护领域的发展；出版有关辐射安全标准的备忘录；探讨有关辐射防护的原理及应用。出版刊物为《国际辐射防护委员会年鉴》(Annals of the ICRP)。中国于 1980 年参加该委员会。

国际图书馆协会和机构联合会 (International Federation of Library Associations and Institutions, IFLA)

1927 年 9 月 30 日在爱丁堡成立，当时名为图书馆协会国际

联合会,1976年8月23日改为现名。其宗旨是促进图书馆各项业务的了解、合作、讨论、研究和发展;在国际事务中代表图书馆机构的利益;从事、支持和协调研究工作;收集、整理、出版和传播有关信息;与国际新闻、文献和档案组织合作;促进图书馆各方面目的的实现。其组织机构包括理事会、执行委员会和专业委员会。出版刊物有《国际图书馆协会和机构联合会杂志》(IFLA Journal)、《国际图书馆协会和机构联合会年刊》(IFLA Annual)和《国际图书馆协会和机构联合会名录》(IFLA Directoyt)。

国际标准书号 (International Standard Book Number, ISBN) 一本书或一个版本在出版之前所取得的,用于代表它的编号。该书号以10位数字分别代表国家地理的或语言的区划,以及出版人、书名、版次和卷号。它是国际标准书目(ISBD)的一部分。国际标准书目提供单卷本和多卷本出版物书目编排的标准,而国际标准书号则由相应的国家标准书号部门(例如美国的鲍克公司、英国的标准书号公司等)来编配。采用国际书号系统是国际标准化组织(ISO)于1969年10月举行的全体会议上通过的。国际标准书号与最初英国设计的标准书号相同,只是在前面加一个作为国家代号的数字。

美国国家标准局 (National Bureau of Standards, N. B. S.) 隶属于美国商务部,负责全国性的各种度量衡制度的维持,制定联邦政府采购物品的价格,研究改良度量衡与测试的方法,并提供其他政府机构有关科学和技术问题的建议与咨询。

美国国家标准协会 (American Standard Association, A. S. A.) 由各种工程师协会、各业工会及其他机构联合组成,其任务为制定并公布美国工业上的各种规格标准。它所制定的各种工业标准称为美国国家标准 (American National Standard, ANS)。

英国标准学会 (British Standard Institute, B. S. I.) 由英国政府资助的一个独立机构,负责建立机械、建筑、化学及纤维等工业制品的各种标准规格,对于合乎标准的产品则授予风筝标志 (Kite—Mark),以资识别。

英国测试实验室认可组织 (National Testing Laboratory Accreditation Scheme, NATLAS) 1981年成立的英国测试实验室认可的机构。设在英国物理研究所,隶属于英贸易工业部。其任务是制定关于测试实验室认可的章程和标准,培训评审员,开展新领域的测试实验室认可。认可工作涉及到化学、电学、力学和物理等诸多测试领域,包括环境测试和非破坏性测试。目前该组织的认可已得到许多有关的重要机构和协会的支持和承认。

日本工业标准调查会 (Japanese Industrial Standards Committee, JISC) 全日本的标准化组织。1929年成立。为政府性机构,隶属于通产省工业技术院。主要任务是审批和发布日本工业标准。1949年发布日本工业标准化法,并实行了以日本工业标准为标志的认证制度。1952年代表日本参加国际标准化组织标准,1953年参加国际电工委员会标准。该调查会发布的工业标准除出口产品及安全、卫生、环境保护等方面具有强制性之外,其余绝大部分是自愿性的。

法国标准化协会 (AFNOR) 法国的全国性标准化机构。其任务是在政府标准化专员的指导下,集中和协调标准化工作,同时代表法国参加国际和地区性标准化组织。协会制订和标准,除一些安全方面的标准通过政府法令形式强制执行外,大多数是自愿性的。

联邦德国标准化学会 (DIN) 原联邦德国全国性标准化机构。1975 年经原联邦德国政府承认,成为原联邦德和西柏林的标准化主管机关。主要从事制订原联邦德国工业标准的工作。该学会于 1951 年 12 月代表原联邦德国参加国际标准化组织和欧洲标准化委员会。它所制订的标准一般由制造商自愿采用,但有时也为政府法规所引用。

澳大利亚全国测试管理机构协 (National Association of Testing Authorities of Australia, NATA) 1946 年成立的一个全国性测试管理组织。该协会是国际测试实验室认可会议的积极参加者,也是国家实验室认可体系中最有影响的一个机构。其认可的实验室涉及所有测试领域。协会依靠各方面的专家,对实验室进行评审,并推荐其注册登记,予以认可。

美国试验与材料协会 (American Society for Testing Materials, ASTM) 从事研究机械制造业、航空工业、核能、土木工程、公路建设、冶金工业、化学工业与日用品生产中所使用材料的标准化工作的组织。现行美国国家标准有一半以上来自该协会标准。协会制订的标准,大部分要经过试验阶段,然后经过审核,或批准为正式标准,或仍留作试行标准。对于在 5 年期满后未能升为正式标准的,予以作

废。协会的所有标准均每 3 年复审一次，大约共有 300 多个标准被重新编制，10% 的标准被取代。该协会每年出版《协会标准年鉴》。

美国保险商试验室 (Underwriter Laboratory, UL)

1894 年成立，现已发展为一个非营利性的安全实验机构。总部设在伊利诺州的诺斯布鲁克。主要业务是与制造商或政府部门订立合同，对其器材、设备和材料进行检验、分类和试验，以确定是否存在危险，并根据检查结果给予标志或标签，同时公布于各保险公司、政府机构或其组织。其标签和标志用于不同种类产品，并已在许多国家通行。美国许多州的有关规则或条令规定，一些产品特别是电气产品必须贴有 UL 标志，否则将取缔其生产、经销和进口。中国商检总公司在北京、上海、广州、深圳设立了 UL 检验中心，使用 UL 标志的厂家已达上百家。

美国石油协会 (American Petroleum Institute,

API) 1929 年开始活动的一个石油标准化组织。其标准种类包括：生产类标准、炼油类标准、输油类标准、科学与术语类标准、标记类标准等。该协会在许多国家实行质量认证和标志制度。凡采用 API 标准的某国企业，其产品经该协会检验认证，可在国际石油工业系统中通行。

英国劳氏船级社 (Lloyd's Register of Shipping, L.

R.) 又称劳埃德船级社，是世界上最古老，同时也是目前最大的船级社 (Classification Society)。成立于 1760 年，由船舶所有人 (Shipowner)、造船商、船舶工程师、商人，以及保险人 (Underwriter) 共同组成。宗旨是制定并修订船舶的

建造、操作及维修标准；根据船舶的船壳、引擎及仪器设备的安全程度来评定船舶的等级；提供相关技术上的建议与协助。而且，劳埃德验船协会定期出版“劳埃德船舶年鉴”（Lloyd's Register of British and Foreign Shipping）。

中华人民共和国标准化法 简称标准化法，于 1988 年 12 月 29 日由第七届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过，自 1989 年 4 月 1 日起执行，共 5 章 26 条。它是调整国家在管理标准化工作中产生的社会关系的基本法律规范。标准化既规定了标准的等级、制定标准的原则和程序，也规定了标准实施的基本原则和实施标准的具体方法与组织措施，并且明确规定了违反标准化法的法律责任，其中主要包括生产、销售、进口不符合强制性标准的产品的法律责任、违反产品质量认证制度的法律责任和标准化工作的监督、检验管理人员失职、徇私舞弊的法律责任。我国与标准化法相配套的其他立法主要有：《中华人民共和国标准化管理条例》、《产品质量监督试行办法》、《关于加快采用国际标准工作的报告》等等。

专利 (patent) 专利有多种含义：(1) 指专利权，即专利所有人在一定期限内根据授予专利的国家的法律，享有禁止他人实施被授予专利的内容的权利，或是享有实施被授予专利的内容的独占权，它是工业产权的一种，通常包括发明专利、实用新型专利和外观设计专利三种。(2) 指专利证书，它是由一个国家的政府机构或跨国的区域性机构依据申请而颁发给专利申请人的、用以确认和证明其发明取得了专利权的书面文件。(3) 指专利说明书，即专利申请人提交给

专利机构的、记载有发明及应用等实质内容的文件。(4) 指享有专利权的发明创造，如“实施专利”中的“专利”一词即是在这种意义上使用的。

专利权 (Patent Right) 专利局依专利法授予发明人或设计人对一项发明创造享有的专有权。专利权有时简称为专利，它具有以下特点：(1) 专有性，即独占性。专利申请人的一项发明创造如果被专利管机关依法授予专利权，该专利权或者它的合法受让人在法律规定的有效期限内，便享有垄断的权利，任何人未经专利权人或其合法受让人许可，都不得实施该专利，即不得为生产经营目的创造、使用和销售其专利产品，或使用其专利方法，否则就是侵权行为。(2) 区域性。专利权有严格的地域限制，一个国家或地区授予的专利权，只在该地域范围内有效，对其他国家或地区不发生效力。因此，一项发明创造若要在其他国家得到保护，就必须向该国专利局得到保护，就必须向该国专利局提出申请，取得专利权。(3) 时间性。专利权人享有专利权不是无期限的，为了有利于推广发明创造，各国专利法都明确规定了专利权的保护期限。一旦期限届满，专利权即为社会所有。

知识产权 (Intellectual Property) 法律赋予知识产品所有人对其智力创造成果所享有的一种专有权利。知识产权的范围十分广泛。《世界知识产权组织公约》规定，知识产权包括：有关文学、艺术和科学作品的权利；有关表演艺术家的演出、录音和广播的权利；有关工业品外观设计的权利；有关商标、服务标志、厂商名称和标记的权利；有关制止不正当竞争的权利；以及在工业、科学、文学和艺术中一切其他

来自智力活动的权利。我国把知识产权分为两类：一类是著作产权；包括著作和邻接权；另一类是工业产权，主要是专利权和商标权。各国法律将工业产权与著作权并列起来概括为“知识产权”。知识产权有三个特征：（1）专有性。知识产权为权利人所享有，具有排他性。（2）地域性。经一国确认的知识产权仅在该国领域内有效，除非参加国际公约或订有多边、双边协定，对他国不发生法律效力。（3）时间性。法律对知识产权的保护有一定期限，超过期限任何人都可利用。

工业产权 (Industrial Property) 亦称工业所有产权，是法律赋予产业活动中的知识产品所有人对其智力创造性成果所享有的一种专有权利。它包括专利权和商标权。按《巴黎公约》的规定，工业产权的保护对象包括专利、实用新型、外观设计、商标、服务标志、商店名称、产地标志和愿产地名称，以及禁止不正当竞争的权利。工业产权不仅适用于工业和商业，也适用于农业、采掘业、一切制造品和天然产品。工业产权有三个特征：（1）专有性。非经权利人的许可，任何人不得享有这种权利，即工业产权具有排他性。（2）地域性。除非参加了国际公约、多边、双边条约，在一国取得的工业产权只在该国境内生效，在他国不发生法律效力。（3）时间性。法律对工业产权的保护都有一定期限的规定，超过保护期限的工业产权任何人都可利用。

专有性 (Exclusiveness) 又称独占性、排它性、垄断性。其含意包括两层意思：一是专利权的唯一性，即一项发明创造，在一国领土范围内，只能有一个专利权，专利权授予某个申请人之后，他人作出的与此相同的发明创造都不能

申请到专利权。这种唯一性就从立法上限制了科学研究试验的重复性，避免了人力、物力和财力的浪费。二是排他性，也称独占性，即专利权人对其获得专利权的发明创造，享有独占性，其他任何人未经权利人同意，不能使用和销售专利产品或使用其专利方法，否则将构成对专利的侵权行为。侵权人不仅要赔偿专利权人的损失，甚至还要受到法律的制裁。

专利性 (Patentability) 各国专利法普遍规定的发明创造取得专利权必须具备的实质性条件，即新颖性、创造性和实用性的总称。这三者组成了取得专利权的实质条件，故又称实质性。对专利性的审查又称实质性审查。大多数国家的专利法规定：一项发明必须同时具备“三性”，才能够取得专利权。但也有少数国家对发明的“三性”不作任何审查，只要在专利局进行登记便可取得专利权。在那些不实行对专利性审查的国家里，一项发明是否具有专利权，要由法院在有关专利有效性诉讼中解决。我国专利法规定：授予专利权的发明和实用新型，应当具备“三性”。对授予专利权的外观设计，则没有专利性的要求，只是要求它应当同申请日以前在国内外出版物上公开发表过，或者国内公开使用过的外观设计不相同或不相似即可取得专利权。

专利的创造性 (The Inventiveness of Patent) 也称为**先进性** (Inventiveness) 或**非显而易见性** (Nonobviousness)，是提出专利申请的发明创造成果与已知技术相比较，在技术特征、技术效果、技术性能等方面超过了已知技术的技术水平所表现出来的一种实质性特点。它是判断发明创造是否具有专利性的一项重要标志。各国对创造

性的规定有所不同，我国专利法对创造性的规定是：同申请日以前已有的技术相比，该发明具有突出的实质性特点和显著的进步，该实用新型有实质性特点和进步。所谓实质性特点是指申请专利的发明与已知技术相比应具有本质的区别。发明是一种前所未有的新技术，它不是已知技术的简单重复，也不是在已知技术的基础上逻辑推理的结果。它所体现的技术思想，技术解决方案必须使某一领域的技术发生质的飞跃，向人们提供新的技术手段，才认为发明具有创造性。所谓进步性是指发明所具有的技术特征、技术效果确实比已知技术前进了一步，即认为具有显著进步。

专利的新颖性 (The Novelty of Patent) 专利性的一种，发明或实用新型取得专利权的一个必要条件，申请专利的技术创造成果依法应具备的前所未有、未被公众所知、未公开使用过的属性。世界各国现在都把新颖性作为专利权取得的首要条件，并从四个方面作了详尽的规定：(1) 判断发明新颖性的技术标准，即以现有技术 with 发明进行比较来判断其新颖性。(2) 判断新颖性的时间标准，各国规定不同，如美国专利法就是以发明完成的时间为标准来判断新颖性。(3) 判断新颖性的地域标准。包括三类：一是世界新颖性标准，二是本国新颖性标准，三是混合型新颖标准。(4) 丧失新颖性例外。许多国家专利法规定，发明在展览会展出、在学术会议上发表、违背专利申请人意愿等情况下公开，在优惠期内不丧失新颖性。

专利的实用性 (The Applicability of Patent) 又称工业实用性。发明或者实用新型能够制造或者使用，并且能够

产生积极效果，是发明取得专利的必要条件之一。我国专利法规定提出专利申请的发明创造成果应具备实用性，即能够制造或使用，并且能产生积极效果。因此，发明创造成果应同时具备以下三个特性，才能认为有实用性：（1）可实施性。即能够在实践中实施。如果申请的发明目的是一种产品，那么这种产品应是在产业中能够“制造”的，如果专利申请是一种工艺方法或者工作方法，那么这种方法就必须在实践中能够实施。（2）再现性。即一项发明具备实用性，必须依据客观技术规律，使发明能够重复到任意次数，即具有多次再现的可能性。（3）有益性。有益性是从发明的社会属性出发，要求发明创造的成果能满足社会需要，发挥促进技术进步和经济发展的作用。具备实用性的发明或者实用新型应同时具备可实施性、再现性及有益性。

外观设计（Design Patent）亦称工业外观设计，对产品的形状、图案、色彩或其结合所作出的富有美感并适于工业上应用的新设计。常见的外观设计往往是外形、图案和色彩三者的结合，这三者使人对产品有一种快感或者美感。外观设计专利所保护的就是这种富有美感的外表。外观设计要得到专利法保护，须具备下列条件：（1）这种外观设计要有能通过人的眼力判断的外观特点。（2）这种外观设计必须和产品结合在一起，应用在具体的产品上。（3）必须具有世界范围的新颖性。外观设计专利具有以下特点：（1）外观设计不适用“国家计划许可制”，即未经权利人许可，不得被推广。（2）不需像发明与实用新型专利所要求的三性：新颖性、创造性和实用性，只需具备新颖性即可。（3）保护期比发明专

利短。我国规定外观设计专利保护期为 5 年。(4) 专利管理机关对外观设计专利申请案只实行形式审查。(5) 外观设计申请人对专利管理机关驳回申请或宣告专利无效的决定不能提起行政诉讼。

实用新型 (Utility Models) 对产品的形状、构造或组合作出的革新设计。它的技术水平比“发明”的技术水平为低，因此又称“小发明”、“小专利”。实用新型的特点是：(1) 只涉及有形状的物品革新设计，而不包括制造方法，也不涉及无固定形状的物品，如液体、气体等。因此，实用新型包括的对象范围比“发明”所包括的对象范围窄”(2) 对发明创造的水平要求较低。实用新型的专利条件比发明专利的水平低。我国专利法规定发明必须有“突出的实质性特点和显著的进步”，而实用新型只须有“实质性特点和进步”，而衫新型只须有“实质性特点和进步”就行了。(3) 实用新型专利申请不实行实质审查，只进行形式审查。申请程序也较发明专利简单。(4) 实用新型专利的有效期在大多数国家较之发明专利的有效期为短。我国发明专利的期限为 15 年，而实用新型保护期为 5 年。(5) 实用新型专利申请人和专利权人对专利管理机关作出的关于确认专利及宣告专利无效的决定，不能提起行政诉讼，复审委员会的决定为最终决定，而发明专利的申请人和权利人则可向人民法院提起诉讼。

产品专利 (Product Patent) 也叫制品专利，对产品发明授予的专利。这里所说的产品，包括人们制造的各种各样的物品，如机器、设备、工具、装置、用品等。凡没有经过加工，完全处于自然状态的东西，都不属产品。许多国家

对可授予产品专利的发明有一定限制。我国专利法规定对食品、饮料、调味品、药品、用化学方法获得的物质以及动植物新品种等不授予专利权。关于产品专利的有效期，有的国家规定食品或药品专利的有效期比其他发明专利的有效期短；有的国家则规定这类专利的有效期与其他发明专利的有效期相同，在特定情况下还可请求延长一段时间。产品专利的专利权人有权制止他人在授权国境内制造、使用和销售该产品。

植物专利 (Plant Patent)对植物新品种授予的专利。目前世界上只有美国、韩国、匈牙利等少数国家的专利法规定可以授予植物新品种专利权。申请专利的植物新品种应具有同源性 (Homogeneous)、稳定性 (Stable) 和可辨别性 (distinguishable)，在国内未曾进入过商业领域，在国外商业化时间不超过一定期限。植物专利的有效期与普通专利相同或基本相同，如美国专利法规定，植物专利的期限与发明专利一样为自批准之日起 17 年。植物专利的申请、审查程序与普通专利基本相同。一些国家规定，植物专利申请由农业部或专门机构审查，或者在农业部及有关部门的合作下由专利局审查。多数国家规定，仅本国和保护植物新品种国际联盟 (VPOV) 的成员国的公民或法人有资格申请植物专利，其他国家的申请人则须按互惠原则办理。植物专利的专利权人有权禁止他人繁殖该植物或销售、使用繁殖出的植物。

方法专利 (Process Invention) 保护方法的专利。所谓方法是指能使物质在质量上产生变化或变成另一种物品的行为，包括新产品的制造方法和使用方法、已知产品的新的

制造方法和使用方法、已知方法的新用途以及在工农业生产或日常生活中产生特定效果的方法（如消毒、杀虫、防腐等方法）。方法专利是一个与产品专利相对应的概念。许多国家对可授予方法专利的发明有一定限制。我国专利法就规定对智力活动的规则和方法、疾病的诊断和治疗方法不授予专利权。在有效期上，个别国家还单独设有食品、药品制备方法专利，其有效期比其他类型的发明专利有效期短。方法专利的专利权人有权制止他人在授权国境内使用该专利方法。

增补专利 (Additional Patent) 又称改进专利。通过对已有专利发明作改进后取得的专利。许多国家的专利法规定，若一项发明改进、更动或完善了另一项已获专利权的发明，则该专利（称为基本专利）的所有人或任何第三者可就该发明申请并获得增补专利。增补专利的取得与保护有以下特点：（1）多数国家对申请人区别对待，如仅基本专利的专利权人有权申请增补专利，第三者申请增补专利须得到基本专利的专利权人的同意等等。（2）增补专利申请须在基本专利的有效期限内或者在基本专利授权之后规定时间内提出。（3）增补专利的有效期通常依赖于基本专利，其保护期与基本专利相同，即享有基本专利未届满的保护期。若基本专利因宣告无效、被撤销或被放弃而终止，增补专利也相应失效；个别国家规定增补专利的有效期与基本专利的有效期无关。（4）一些国家规定，增补专利可转为独立专利，但必须同时放弃增补专利所依赖的基本专利。在基本专利有效期内，专利权人无须为增补专利缴纳年费。

相互依存的专利 (Interdependent Patent) 一项已取

得专利权的发明,如不使用另一项更早取得专利权的发明,便不能实施,这项发明专利和另一项先取得的发明专利,就称为相互依存专利。例如改进专利和基本专利就是相互依存专利。在相互依存专利中,较后取得的那项发明专利,称为从属专利。为了保证从属专利能够得到实施,许多国家的法律都规定,较先取得专利的专利权人,应当允许在后取得专利的专利权人,使用他的发明专利,如果他拒绝,后取得专利的专利权人可要求专利局对拒绝者实行强制许可。相互依存专利之间,可以互相签订交叉专利许可证,也可向专利局申请强制许可证。我国专利法规定,相互依存专利可以是一个发明专利,一个实用新型专利。

专利制度 (patent system) 世界上许多国家普遍采用的运用法律手段和经济手段保障发明人的利益,促进发明成果推广应用的制度。它具有以下四个特征:(1) 法律保护。凡实行专利制度的国家都制定专利法,依法确认和保护发明创造的所有权,依法签订和履行专利转让合同和专利实施许可合同,推广应用发明创造。(2) 科学审查。即依据专利法对申请专利的技术发明进行审查,一般要审查该发明是否具有新颖性、创造性和实用性以及申请专利的手续是否符合法律要求。(3) 公开通报。就是将专利技术的内容以发明说明书形式,将获准的专利权以权利要求书确认的范围向世界公开。(4) 国际交流。即实行专利制度的国家,都要依照共同参加的保护工业产权的国际公约,或者双边协议等开展国际技术交流和专利许可证贸易。

专利权人 (Patentee) 以自己名义提出专利申请,经

国家专利局或国家专利审批机构依法审查批准授予专利权的人。在我国可以成为专利人的主体有：(1) 单位。包括全民所有制单位、集体所有制单位、中外合资企业和外资企业。(2) 发明人或设计个人。(3) 完成单位或共同完成单位。(4) 共同发明人或共同设计人。(5) 外国人或外国组织。专利权人依法享有的权利有：(1) 专有实施其发明创造。(2) 排除他人违法实施。(3) 许可他人实施发明创造。(4) 转让专利权。(5) 使用专利标记和专利号。(6) 专利权人有权在任何时候向专利局递交书面声明，并在登记公告后，全部或部分放弃其专利权。专利权人应承担的义务有：(1) 在法定期限内实施其专利发明。在我国，如果专利权人自己不实施专利，又不转让或许可他人实施，专利局可以做出强制许可决定。(2) 按期缴纳专利年费，如果专利权人不按期缴纳专利年费，专利权就失效。(3) 发给发明人奖励和报酬。(4) 专利权人须在法律允许范围内行使其专利权，不得滥用。

专利申请权 (Patent Application right) 专利局受理专利申请案以后，专利权授予以前，专利申请人依法享有的一种民事权力。具体内容包括：(1) 专利申请案公布后，申请的发明创造分明将得到法律的临时保护。申请人在专利审查期间实际上获得了对发明创造分明成果一定程度的独占权，如有人使用其发明，申请人有权要求支付使用费。(2) 申请专利的权利可依法转让或继承。转让专利申请权，当事人必须订立书面合同，经专利局登记和公告后生效。(3) 有权许可他人实施取得专利申请权的发明创造成果。(4) 在专利审查过程中，专利申请人还有撤回专利申请、请求修正、陈述意

见、请求进行实质审查的权利。专利申请人不服专利局作出的驳回申请决定，有权在收到通知之日起 3 个月内，向专利局复审委员会驳回的复申请决定不服的，专利申请人还可以在收到通知之日起 3 个月内向人民法院起诉，通过司法程序保护自己的权利。

专利代理 (Patent Agency) 专利代理人依法或者根据委托授权，以发明人或设计人或其合法受让人的名义，向专利机构依法申请专利或办理其他专利事务的行为。专利代理关系是一种法律关系，而这种法律关系所产生的法律行为在授权范围内，专利代理人的行为与委托人的行为具有同等法律效力，反之，对于专利代理人超越受托人授权范围的行为，委托人不承担其法律后果。专利代理工作按其授权范围，可以是代替申请人申请专利，进行专利许可证贸易或解决专利纠纷。专利代理根据专利申请人或其他当事人与所要求保护国家的关系，可分为国内代理和涉外代理。前者是本国公民委托本国专利代理人向本国专利局办理国内专利申请的代理事务，后者是申请人、其他当事人或要求保护的国家属于涉外的情况，如外国人、外国企业及外国其他组织向中国申请专利，中国的个人或单位向外国申请专利的代理，都是涉外代理。

专利代理人 (Patent agent) 具有专利代理资格，可以受他人委托代其在专利局或国家专利审批机构办理有关专利事宜的人。申请专利是一种很复杂的法律行为，而专利申请人一般是经过专门训练、有一定的技术背景和法律背景、在专利局登记备案的专利专业人员，他们还用其法律和有关专

业知识，帮助申请人权衡利弊得失，正确确定保护范围，认真准备申请文件，有力地维护申请人或专利权人的合法权益。专利代理人的主要职责是：为专利事务提供咨询，撰写专利申请文件，办理专利申请、审查、复审等有关事务，办理专利转让、许可等有关事务以及处理有关专利纠纷等事务。专利代理人在委托人授权范围内从事上述行为，不得超越代理权限，在委托人授权范围内进行代理活动而产生的一切法律后果应由委托人承担。

专利文件 (Patent Documents) 专利局公布出版的各种专利公报或专利申请公开说明书单行本，单行本包括专利文件扉面、说明书及其附图和权利要求书。广义上指与专利有关的一切书面文件，包括专利申请文件，专利局公开出版物，有关证书、来往信件，有关部门处理专利申请或专利诉讼案的文件以及其他有关专利的文件。专利局出版的各种专利文件能让公众详细地了解专利申请，从而参与审查以弥补审查员可能存在的不足。

专利权力要求书 (Patent Claim) 发明或实用新型专利申请的重要文件。它是专利申请人对其发明创造请求确定保护范围的法律性和技术性文件，具有宣接的法律效力。权利要求书有以下功能：(1) 用技术特征的总和表示发明或实用新型的实质；(2) 限定请求保护的范围，或者专利权的范围；(3) 反映发明或实用新型与现有技术之间的联系和区别。权利要求书和说明书有密切的关系，权利要求书要以说明书为依据，其内容不能超出说明书所描述的内容，但权利要求书不是简单重复说明书，而是简明扼要、侧重于新发明或新

实用新型的主要特点。权利要求书有一定的格式，一般要求：（1）前序部分，说明发明或实用新型所属技术领域以及已有技术中与发明主题密切相关的技术特征；（2）特征部分，说明要求保护发明或实用新型本身的技术特征。权利要求书中对于权利的要求可分为独立权利要求和从属权利要求两种。独立权利要求加从属权力要求的多项制的写法，是撰写权利要求的最好方法。

专利申请文件（Patent Application Documents）专利申请人或专利代理人在申请专利时应当向专利机构提交的各项文件的总称。我国专利法规定，申请发明或者实用新型专利的，应提交的申请文件包括：（1）请求书。写明发明或实用新型的名称、发明人或设计人的姓名、申请人姓名或名称、地址以及其他事项。（2）说明书。对发明或实用新型作出清楚完整的说明，以所属技术领域的技术人员能够实现为准，必要时应附图说明。（3）摘要。简要说明发明或实用新型的技术要点。（4）权利要求书。以说明书为依据，说明发明或实用新型的技术特征，清楚简要地表述请求专利保护的_{范围}。根据需要，权利要求书还可以包括独权利要求和从属权利要求。申请外观设计专利的，应当提交请求书以及该外观设计的图片或照片等资料，并且应当写明使用该外观设计的产品及其所属的类别。除上述各项申请文件外，如果申请人要求优先权，应提交有关的证明文件。

专利请求书（Patent Requirement）申请人向专利局表明自己希望取得专利的一种书面文件。在请求书中主要写明关于发明创造的一般情况，写明与发明创造有关的人的情

况。可以由申请人自己填写，也可由申请人以外的人填写，不管由谁填写，都要由申请人本人签字。在书写时要简明扼要，同时要按专利局规定的格式填写，一式两份。其主要内容是：

- (1) 发明名称。名称应简短、明了，体现出该发明或实用新型的类别。
- (2) 发明人或者设计人的姓名、申请人的姓名或者名称、地址。个人要写出真实姓名，法人要写出法人全称。
- (3) 申请人委托专利代理机构的名称、地址和专利代理人的姓名。
- (4) 要求优先权的，要写明申请日和原申请国。
- (5) 申请人签字或盖章并详细填写申请文件清单和附属文件清单。

专利分案 (Patent division) 根据专利申请单一性原则，申请人将在申请中不属于一个总的发明构思的独立发明创造成果从原申请案中分割出来，另外提出一件或数件申请的行为。我国专利法实施细则规定，在发明专利申请、实用新型专利申请或外观设计专利申请审定公告作出之前的任何时候，原申请人都可以向专利局提出分案请求，将其申请案分成几个申请。申请公告之后，专利局认为有提出分案申请的正当理由的，应通知申请人在指定期限内，向专利局提出分案的请求，并自行将其申请案分为几个申请。分案后的专利申请，如果不超过原申请案中记载范围的，可以按专利法的规定，保留原申请日，并且可以与原申请案同时进行审查。若增加了新内容，超过原专利申请范围的，该分案申请不能享有原申请日，以其分案申请提出之日为申请日。

专利说明书 (Patent Specifications) 发明或者实用新型技术内容的具体说明，是专利申请的最关键文件。说明书中暴露的技术内容就是专利保护的對象。专利申请中说明书

是最重要的，其撰写的好坏直接影响到某一发明创造能否取得专利权，影响对专利权的保护。我国专利法第二十六条第三款规定，“说明书应当对发明或者实用新型作出清楚、完整的说明，以所属技术领域的技术人员能够实现为准；必要的时候，应当有附图”。说明书的内容主要包括：（1）发明或实用新型的名称。这是说明书首先应包含的内容。其名称应体现该发明或实用新型的主题，并与请求书中的发明或实用新型名称相一致。（2）发明或实用新型所属的技术领域。这里指的是特定的技术领域，而不是宽广的技术领域。（3）说明技术背景。技术背景是指所属技术领域里已经公开的知识，主要讲述该项发明或实用新型技术的现状，当然不能包括全部的技术状况。（4）公开发明或实用新型的内容。（5）附图。（6）发明或实用新型的应用。

专利说明书摘要 (Abstract of Patent Specification)

发明或者实用新型说明书的简明内容提要。摘要本身不具备法律效力。它的作用是为专利情报检索提供一条方便的途径。因此，摘要的撰写要简明扼要，一般不得超过 200 个字。必须简洁地写明发明或者实用新型的技术领域，需要解决的技术问题和主要技术特征和用途。要使其能有效地作为特定专业进行检索时一种供浏览的检索工具，使阅读的人看过之后，能够确定是否需要进一步查阅专利文献的全文。由于摘要简明扼要，比较容易翻译。因此，在专利情报的国际交流方面起着重要的作用。摘要中可以包含最能说明发明的化学式或者说明发明、实用新型的一幅附图。需要指出的是，摘要仅只作为技术情报用，它与专利权的授权和保护没有任何直接

联系。

专利证书 (Patent Certificate) 又称专利权证书, 专利主管机关依法定程序审查专利申请, 认为符合专利法规定的条件, 作出授予专利权决定后, 颁发给专利申请人的一种证明文件, 是专利申请人取得专利权的凭证。专利主管机关依法作出授予专利权的决定后, 应以书面通知申请人于两个月的缴纳专利证书费, 并领取专利证书, 我国专利法实施细则规定, 发明专利证书费 100 元, 实用新型证书费 50 元。逾期不缴纳专利证书费 50 元。逾期不缴纳专利证书费的, 视为放弃专利权。专利证书的内容包括发明创造的名称、专利权人姓名或名称、发明人姓名、专利号、专利有效期、授权的简要内容等, 另外附有发明说明书。专利证书必须盖有专利局的印章才有效。专利证书的持有人享有该项发明创造的专利权, 承担一定的义务。不论专利权人有多少, 只能发给一张专利证书, 若有遗失, 可用副本代替。

再颁专利 (Reissue Patent) 对已颁发的专利进行修正后, 经专利局审查批准, 重新颁发的专利。世界上仅少数几个国家设有再颁专利。再颁专利的条件为: 专利文件有缺陷 (如说明书或附图中有差错, 或权利要求书所定义的要求保护范围比专利权人有资格要求保护的 范围或宽或窄), 这些缺陷并非是专利权人有意欺骗所造成的。在这种情况下, 专利权人可以把这项专利放弃掉, 用新的经过修改的专利申请来代替它。这种专利申请经过专利局审查批准重新颁发后, 就成为再颁专利。再颁专利的申请人不得以再颁专利申请的形式向专利文件中增加新内容。再颁专利申请可以在原专利有

效期内随时提出或在规定的期限内提出。再颁专利申请的审查程序与普通专利申请的审查程序相同。再颁专利在原专利所剩余的期限内有效，再颁发专利授权的同时原专利失效。

专利续展 (Patent Renewal) 专利权到期后可依法延长某一特定期间的程序。一般是针对实用新型和外观设计专利。我国专利法实行较短的专利保护期。发明专利权的保护期限是自申请日起算 15 年，期满专利权即告终止，没有续展期。从我国具体情况看，这个期限是比较合理的；实用新型和外观设计专利权的保护期限是自申请之日起算 5 年，但可以续展 3 年，这样一共是 8 年。这样规定是因为实用新型的外观设计比较简单，保护期太长实际意义不大。5 年期限前专利权人如果认为需要续展，可以提出续展，并且缴纳一笔续展费，专利局不需要其有特别的理由和证明就可准予续展。请求续展并交纳了费用的专利在法定的处长期内仍然有效。

发明 (Invention) 指对产品、方法或其改进所提出的新的技术方案。该技术方案与现有技术相比，必须具有显著进步或较高创造性。发明分为产品发明和方法发明两种。产品发明是指制造出具有新的使用价值的物品。方法发明是指创造出一种新的能够提高生产效能的产品制作方法。取得专利权的发明称为发明专利，发明专利必须具有以下三个条件：(1) 新颖性。即必须是前人所没有的最新贡献，也就是在此之前在国内或在国内外均未公知公用的技术。(2) 先进性。即从当前世界科学技术发展水平出发，与同类技术比较居于前列。(3) 应用性。即在生产实践和科学实践中可以应用和实现，推动了生产和科学技术发展。发明专利的主要特点是：

(1) 涉及内容广泛，包括新的物质、材料、制品的新的生产方法和使用方法等。(2) 发明专利有效期长。(3) 申请人和专利权人须缴纳的费用高。

发明人 (Inventor) 对发明创造有实质性特征作出了创造性贡献的人。在专利法里只有自然人才能成为发明人。具体是指：(1) 提出发明思想，并在技术上将思想具体到能使本专业的普通技术人员一看便知怎样实现的人。(2) 在技术上实现了某种公知，但并未具体化为发明思想的人。至于对发明成果的完成起组织工作的负责人，为物质条件的利用提供方便或从事辅助工作的人，都不能视为发明人。发明人的资格和权利并非一开始就得到法律承认的，经过不断努力，《巴黎公约》才承认发明人的权利并明文规定，“发明人有权在专利权书中以发明人的身份署名。”我国专利法对发明人权益的保护较为详细周全。非职务发明的发明人有权申请专利并取得专利权；职务发明的发明人在专利权取得后，有得到一次性奖金的权利。在专利实施后，有得到一定报酬的权利，发明人还享有署名权，有在专利文件中写明自己是发明人的权利。发明人的权利受到他人侵犯，有权得到法律保护。

共同发明人 (Joint Inventors) 共同构思一项发明，共同对发明的实质性特点作出创造性贡献的两个或两个以上单位的个人。该发明创造称为共同发明。“共同”一词含有合作的意思，合而作之，缺一不可。我国专利法规定，在发明创造的过程中，每一个参加者，如果在所完成的发明创造中做出的工作是完成这一发明必不可少的一部分，该发明人

便是这一发明创造的共同发明人之一。作为共同发明人，必须是所完成的发明创造的实体合作者，作出了实质性贡献。在实施发明过程中，负责组织工作的、为物质条件的利用提供方便的、从事其他辅助工作的人员，不能被认为是共同发明人。共同发明除另有协议外，专利由共同发明人一起申请，申请被批准后，专利权归共同发明人所有或持有。

职务发明 (Service Invention) 执行本单位的任务或者主要利用本单位的物质条件所完成的发明创造是职务发明创造，包括在完成本职工作和本单位所交付的本职工作之外的任务中作出的发明创造；辞职、退休或调动工作后一定时期内所作出的与在原单位所承担的工作及任务有关的发明创造；任何主要利用单位的资金、设备、零部件、原材料或不向外公开的技术资料等所做出的创造发明。职务发明创造申请专利的权利属于单位，申请被批准后，依申请单位性质的不同，专利权或归全民所有制单位持有，或归集体所有制单位、中国境内的外资企业和中外合资经营企业所有。专利权持有单位或所有单位应当对职务发明创造的发明人予以奖励，这种奖励包括奖金和其他形式的物质利益以及精神奖励。职务发明的发明人还享有在专利文件中写明自己是发明人的署名权。

非职务发明 (Non—Service Invention) 又称“自由发明”。指公民在没有得到自己本单位或其他单位的物质帮助情况下，完成的与本单位的业务范围无关或与自己本职工作无关的发明创造。在我国，非职务发明有两类：(1) 个人发明，发明人不是某一单位的职工，在创造性劳动中，他自己

进行投资，利用自己的设备、材料完成的发明。在这种情况下，发明人有权就其发明成果向专利局申请专利。申请被批准后，专利权归发明人个人所有；（2）业余发明，发明人是某一单位的职工，他在非工作时间，用自己的工具设备，不是用在单位内工作中所得到的技术知识所完成的发明。这种情况下，发明人应向所在单位提出报告，请求以个人名义申请专利，经单位同意后可以申请专利。专利权授予后，权利属于发明人个人所有。

先发明原则（First-to-invent Principle）也称“发明在先原则”。两个或两个以上申请人就同一内容的发明创造向专利局提出专利申请时，专利局用以确定专利权应授予哪个申请人的一种原则。根据先发明原则，专利权的授予，不是视申请时间顺序的先后，而是视发明的先后来确定的，即谁是第一个真正发明人，专利局就授予谁专利权。采用这种原则处理专利权的归属比较公平合理，但不易确定谁是最先发明人。目前，世界上只有美国、加拿大、菲律宾等少数国家采取先发明原则。在确定最先发明人问题上，美国专利法规定，最先发明人必须提出最先发明的证据。一要提出最初发明的构思日；二是提出发明的实施日；三要提出在实施过程中的态度。如果在这方面提不出足够的证据，或提出的证据与其他人比较不够充分，则会失去获得专利权的条件。

发明公开（Invention Disclosure）发明脱离了保密状态，有关的技术细节处于可能为一般公众所知道的状态。凡公开过的发明都不具有新颖性。公开的方式有三种：（1）口头公开。即通过语言来公开，可以是面向公众的形式，如向

某些人或众多的人述说，无线电广播、电视播放、学术会上讲演等。发言者所说的有关技术方案非常清楚、详细、完整，使这方面的一般技术人员根据发言者的话，就可能实施该发明。(2) 书面公开。即用文字说明技术方案，然后把写出的东西发表。这种发表的东西通常叫“出版物”。典型的出版物是专利文献、科学技术杂志和书籍。这种公开必须把包含技术方案的情报材料公开出来。一般公众中的任何人凡是想阅读便能得到的才算公开了。(3) 使用公开。即公开使用。这意味着公众中任何人都能观察到这种使用，或是公众中任何人才能使用才行。就是说要在公众能够到达的地方进行，使用技术方案的全部细节能被清楚地观察到。

发明公布 (Invent Publication) 专利局通过公开出版物，依法将申请专利的内容公布于众的行为，所有实行专利制度的国家都规定要对发明创造进行公布。在公布形式上，大多数国家公布专利文件全文；在公布时间上，有的国家是在授予专利权之后；有的是在授予专利之前（如在提出专利申请 18 个月后公布，或在专利局实质审查后供公众异议时公布），还有的国家除了授予专利权之前公布专利申请外，还要再公布一次经审查批准的专利。在授予专利权之前，就公布专利文件的国家，称为早期公开制国家。在公布次数上，有的国家公布 2—3 次，如德国公布 3 次，第 1 次在申请后 18 个月内公布，称为公开说明书，第 2 次在专利局审查后供公众提异议时公布，称为展出说明书，第 3 次在批准专利后公布，称为专利说明书。有的国家只公布一次，如美国、加拿大。即在授与专利权之后，对专利文件作一次性公布。

专利公告 (Patent Annolment) 专利局在审理专利申请和办理有关专利事务过程中, 将所作出的决定和有关申请人或专利权人权利变更的重要事项, 公开通知公众的行为。专利公告一般包括: (1) 专利申请公告, 即专利局对实用新型的外观设计专利申请经初步审查后未发现驳回理由而做出的公告。(2) 审定公告, 指发明专利申请经实质审查没有发现驳回理由的, 专利局应当作出审定, 并予以公告和通告申请人。一般可以认为审定就是初步批准, 说明该申请不仅形式上合格, 而且其实质内容也符合专利条件。(3) 授予专利权的公告, 表示该项发明创造已依法享有专利权, 任何人未经专利权人许可, 不得擅自侵犯。此外, 依专利法规, 需要公告的事项主要有: 转让专利申请权和专利权; 专利权的终止; 宣告专利权无效; 实施强制许可的决定以及专利复审委员会的终局决定等。

先申请原则 (First-to-file Principle) 即对同一内容的发明, 谁先提出专利申请, 谁就有权获得这项发明创造的专利权。世界上多数国家和我国都实行先申请原则。我国专利法规定: “两个以上的申请人分别就同样的发明创造申请专利的, 专利权授予最先申请的人。” 采用先申请原则有两个好处: (1) 实行这种原则, 能促进当事人早日申请发明创造的专利权, 早公开发明创造, 有利于人们早利用发明创造。(2) 采用先申请原则比采用先发明原则易于处理专利申请, 提高了专利审查的效率, 当事人也不必办理何时发明的手续, 提交证明材料。采用先申请原则需明确两个具体问题。一是如何确定申请专利先后的时间标准。我国是以提出申请专利的

申请日为标准，专利法第 28 条规定：“专利局收到专利申请文件之日为申请日；如果上述文件是邮寄给专利局的，则以寄出的邮戳日为申请日。”二是如何处理同日申请问题但实际上这种情况很少见。

专利申请日 (Patent Application Date) 专利局收到符合法律规定的专利申请文件的日期。申请日在专利申请过程中有重要意义，它是判断专利申请先后的时间标准，在实行先申请原则的国家中，申请日的确定对决定专利权的归属至关重要，同时它也是判断专利申请是否具备新颖性的时间标准。如果确定申请日，各国专利法规定不完全一致。我国专利法规定：(1) 专利局收到专利申请文件之日为申请日，但不予受理的专利申请，其申请日不能确定。如果申请文件是邮寄的，以寄出该文件的邮局加盖的邮戳日为申请日。如邮戳日不清晰，以收到邮件日为申请日。(2) 依优先权原则可享有优先权的专利申请，以其在外国第一次提出申请之日为申请日。

专利权期限 (Term of Patent Right) 又称专利保护期。由专利法规定的专利权发生法律效力后的期限。世界多数国家的专利法都对专利权作出一定时间的限制，主要是为了促进科学技术的进一步发展。目前，世界各国一般将发明专利权的期限定为 10 年至 20 年之间，从专利申请提交之日起计算，并且该期届满后不再延长。也有一些国家的专利法规定，专利权的期限从专利证书颁发之日起计算，或从公布专利申请之日起计算，并将该期限分为保护期和续展保护期两个阶段。我国从目前我国科学技术、经济发展的实际情况出

发，规定发明专利权的期限为 15 年，自申请之日起计算；实用新型和外观设计的期限为 5 年，自申请之日起计算，期满前专利权人可以申请续展 3 年；专利权人享有优先权的，专利权的期限自在中国申请之日起计算。专利权自保护期限届满时起将自动失效，任何人都可以自由无偿地对其使用。

先用权 (Priority Right) 在专利申请日或优先权日之前，专利申请人以外的任何单位或个人，在专利申请国的领域内已就同一内容的发明创造，制造了相同产品，使用了相同方法或者已做好制造、使用的必要准备，在专利申请人被授予专利权后，可以不经专利权人许可和交付使用费，在原有范围内继续制造或使用该发明创造的权利。我国专利法规定先用权产生的前提是：同一项发明的其他发明人已取得专利权，而先用权人因未申请专利或后申请等原因没有获得专利。先用权取得的条件是：先用权人必须证明他的发明成果是自己独立研究出来的，同时，他已经为利用该项发明做了必须准备。先用权的行使只能在原有范围内利用发明成果，不得扩大使用范围，也不能对发明本身进行许可或转让（可随企业一起出售或继承）。

优先权 (Priority) 《保护工业产权巴黎公约》确定的重要原则之一。依照巴黎公约的规定，任何成员国的申请人，在向一个成员国提出专利申请后，在一定的期限内又向其他缔约国提出申请时，申请人有权要求以第一次提出的申请日作为后来提出申请的日期。上述一定的期限称为优先权期限，第一次申请日为优先权日。规定这种期限，便于申请人要求对其专利申请进行实质审查时，以第一次提出的申请日为判

断新颖性和创造性的时间标准。要求优先权的条件是：(1) 申请人必须是同一个人或其权利的合法继承人；(2) 申请人必须是巴黎公约成员国的国民或永久居住者；(3) 各项申请所涉及的必须是同一项发明；(4) 申请人必须提出优先权声明，并提交经认证的第一件申请副本；(5) 在后的申请必须在规定的时间内提出。

优先权日 (Priority Date) 按照《保护工业产权巴黎公约》规定，已在一个缔约国提出专利申请或商标注册申请的，在一定期间内，向其他缔约国就同一内容的专利又提出申请，则后一申请被视为是在第一次申请提出的日期提出的，提出第一次申请之日，称为优先权日。该期间称为优先权期间。优先权期间自优先权日起算，发明和实用新型为 12 个月，外观设计和商标优先权期间为 6 个月。例如某申请人 1985 年 4 月 7 日在中国提出一件发明专利申请，于 1986 年 4 月 6 日又在美国提出同样一件专利申请，其申请期限在规定的 12 个月内，故以其第一次在中国申请的日期作为其在美审查时判断其新颖性的日期。但若获得专利权，其专利权有效期限则从 1986 年 4 月 6 日开始计算。

登记制 (The Registration System) 相对审查制而言。专利申请人向专利局提出申请后，专利局只对申请作形式审查，即只审查专利申请的形式条件，包括应提交的申请文件是否已交齐，文件格式及其填写是否符合要求，申请费是否已缴等，而对该专利申请不作任何实质审查，只要申请文件形式上符合法定的条件便批准予以登记。采用这种制度的国家主要是受 1844 年法国专利法影响的国家，如欧洲的比

利时、卢森堡、摩纳哥、冰岛、意大利、西班牙等；非洲的阿尔及利亚、突尼斯、埃及和法语非洲知识产权组织各成员国；亚洲的土耳其、伊朗、叙利亚等；拉丁美洲的玻利维亚、巴拿马等国。登记制的好处是：专利局审批专利申请迅速，收费不多。但这种制度有一个很大的缺点：专利局授予的专利权不可靠，质量低，容易引起法律纠纷，加重了法院的审判工作。

专利局 (Patent Office) 主管专权事务的国家机关。专利局的机构、职责、活动程序等是由专利法规定的，专利局的主要职责是：依法接受专利申请，进行专利审查和登记，颁发专利证书，给予专利实施的强制许可，处理专利侵权行为，进行工业产权领域中的科研工作，公布出版专利说明书和专利公报，向公众提供专利情报，对专利代理人进行考核、登记、监督等。其主要义务是依法保护专利权人依法所享有的专利权。中华人民共和国专利局成立于 1980 年 1 月，地点设在首都北京，并在全国分设若干分局或代办处，到目前为止已设中国专利局上海分局，中国专利局沈阳代办处、济南代办处、长沙代办处、南京代办处、成都代办处等接受专利申请，专利申请人可根据自己所在地区就近申请。

专利审查 (Patent Examination) 与登记相对应的一种专利审批，即专利局不仅要對专利申请进行形式审查，而且对申请专利的发明创造的“三性”进行严格的审查。凡经审查制批准授予专利权的专利质量较高，但专利局审批工作量大，审查很耗费时间。审查制还可分为即时审查制和延迟审查制两种。即时审查制是指将专利申请的形式审查与实质

审查并为一起进行审查，待申请批准后才公布发明创造内容的专利审批制度。这种制度手续复杂、不利于专利技术及时公开应用，目前只有美国等少数国家采用。延迟审查制，是指将形式审查与实质审查分开进行的一种专利审批制度。延迟审查制能使申请专利的发明创造及早地向社会公开，专利申请人对其专利能及时进行补充或修改。目前，荷兰、日本和我国，以及《专利合作条约》、《欧洲专利公约》都采用这种专利审批制度。

专利形式审查 (Formal Examination of Patent) 专利局对专利申请的手续、文件、格式等事项进行的一种审查活动。我国专利法规定，专利局在收到专利申请后就应对申请进行形式审查。审查的内容包括：(1) 是否履行了法律所规定的申请手续。(2) 应提交的申请文件是否齐全。(3) 文件的格式及内容是否符合法律的规定。(4) 是否缴纳了申请费。专利局经形式审查后，认为专利申请案符合法律规定的，予以公布；发明专利申请案进入实质审查阶段；实用新型或外观设计申请案则进入异议阶段。属于下列情况之一的，专利局应当驳回申请：(1) 发明违反法律、社会主义道德或妨害公共利益的；(2) 属于依法不授予专利权的项目的；(3) 申请人无权申请专利的；(4) 外国人依中国专利法的规定无权在中国申请专利的；(5) 发明明显没有实用性的。如果只是手续不完备或文件不符规定，申请不应予以驳回，专利局应通知申请人补充和修正。

专利实质审查 (Substantial Examination of Patent) 专利局对发明的新颖性、创造性和实用性进行审查，对发明

是否具备专利权的条件作出决定的审查制度。进行实质审查的前提是申请人提出关于进行实质审查的请求。申请人可在自申请日起三年内，要求优先权的，自优先权日起三年内随时请求专利局对其发明专利申请进行实质审查。申请人在上述期限内不提出实质审查请求的，该申请即被视为撤回。实质审查的内容主要有：(1) 申请专利的发明是否符合新颖性、创造性和实用性。(2) 说明书是否已对发明作了清楚、完整的说明。(3) 权利要求书在说明书中是否有根据。(4) 专利申请是否符合发明单一性要求。(5) 如果申请人对申请已经提出了修改或者分案申请，它们是否超出原说明书记载的范围，专利局进行实质审查后，认为该申请人不合专利法规定的，应通知申请人在指定期限内陈述意见或对其申请进行修改，修改后专利局仍认为不合专利法规定，应驳回该申请。

专利号 (Patent Number) 专利局批准专利时，在专利文件上顺序编号。1988年前，中国专利局对同一项专利申请，自申请到授权均采用同一个编号，在审查程序的不同阶段，在该号码前冠以 GK，表示该专利申请的公开号；冠以 SD，表示该专利申请的审定号；冠以 GG，表示该专利申请的公告号；冠以 ZL，表示该专利申请的专利号。为了表示国别，字头前再冠以中国的代号 CN，如 CN—GK85100102。专利申请号采用 8 位阿拉伯数字，前两位表示年份，第 3 位数字用来区分三种专利，“1”为发明专利，“2”为实用新型专利，“3”为外观设计专利，最后五位数字表示当年各种专利申请的流水号。说明书的扉页上，按国际通用的方法，编号后有字母。标有 A，表示该说明书为发明专利申请的公开说明书；

标有 B, 为发明专利申请的审定说明书; 标有 C, 为发明专利申请的专利说明书, 标有 U, 为实用新型专利申请说明书; 标有 Y, 为实用新型专利申请的专利说明书。

专利标记 (Patent Marking) 专利权授予之后, 专利权人或者被许可人可在其受专利保护的产品或包装上打上用于表示该产品已取得专利保护的标记或符号, 或在产品上加上有标记的标签。通常的标记方法是标明获得专利的国家、专利号和年份, 也可用一个缩写标记 Pat。专利标记的主要作用是证明该产品是受专利法保护的, 提醒第三人注意产品具有有效的独占权, 因此仿制该产品将负侵权责任。加注专利标记的行为, 各国规定不一。某些国家将其规定为一种义务。如加拿大专利法规定在产品上不履行加注专利标记, 在发生侵权行为时, 不可能得到有效的法律保护。我国专利法将其规定为一种权利, 即专利权人有权在其专利产品或者该产品的包装上标明专利标记。

专利异议 (Opposition to Patent) 指任何人认为专利局审定公告的专利申请不符合专利法的有关规定, 而向专利局提出不应当授予申请人专利权的书面请求。通过专利异议, 可以修正专利局审查过程中可能出现的失误, 避免不符合专利保护条件的申请取得专利权, 提高专利局工作质量。我国专利法规定, 发明专利、实用新型和外观设计专利申请均要进行异议审查。除以下 3 种人以外, 即: (1) 共同申请人; (2) 与专利申请人订有互不侵犯协议的人; (3) 当异议案涉及申请专利的权利和专利权归属问题时, 其中的非实际权利人, 任何人认为某项专利申请案不应当被授予专利权的, 都

可在自专利局作出审查决定公告之日起 3 个月内向专利局提出异议，且异议的理由主要限于以下几点：（1）申请专利的主题不是专利法保护的客体；（2）申请专利的主题违反法律、社会公德，妨害公共利益；（3）申请案不具备新颖性、创造性和实用性；（4）申请人无权申请专利等等。

专利无效 (Invalidation of Patent) 专利权的授予不符合专利法的规定，被宣告无法律效力。专利权被授予后，任何单位或个人认为该专利权的授予不符合专利法规定的，都可请求专利复审委员会宣告该专利权无效。请求人应出具请求书，说明理由，理由与专利异议时相同。专利复审委员会收到无效宣告请求书后，应将请求书副本送交专利权人，要求其在指定期限内无正当理由不答复的，即被视为无反对意见。专利复审委员会对请求进行审查，若认为该专利权确有无效的理由的，应宣告专利权无效；若认为专利权无效的理由存在于某一个或某几个权利要求的，应宣告有关的一个或几个权利要求无效。对此决定不服的，发明专利权人可在收到通告之日起 3 个月内向人民法院起诉；实用新型和外观设计专利权人则无权进行行政诉讼，专利复审委员会所作决定为终局决定。

专利使用费 (Royalty) 又称使用费。在许可证贸易中被许可人因为使用许可人的有效发明专利而向许可人支付的费用。被许可人向许可人支付专利使用费是许可人的基本义务之一。我国专利法第 12 条规定，任何单位和个人实施他人专利的，都必须向专利权人支付专利使用费。支付方式通常有三种：第一种是一次总算。又称统包支付，是把专利

技术转让的全部费用一次付清，这种方式往往用于价金数额较小的情况。第二种是提成支付。即分年提成的支付方式。一般可以产值或净销售额或利润为基数，按合同规定的提成率每年向许可方支付技术使用费，连续提成若干年。提成率可以是固定的，也可以是递减（或递增）的。第三种是入门费加提成。即在合同生效后，先付给许可方一笔入门费，其数额一般比技术使用费低得多，不足部分以提成方式逐步付给许可方。

专利年费 (Annuity) 为了维持专利权的效力，专利权人必须每年向专利管理机关缴纳的一笔费用。我国专利法第 46 条明确规定：“专利权人应当自被授予专利权的当年开始缴纳年费。”规定专利权人有缴纳年费的义务，有利于促进科学技术的推广应用。如果某项专利收益甚微或没有得到应用，专利权人还要负责年费，这对专利权人来说是无多大意义的，专利权人会从经济价值上考虑而放弃专利。另一方面，规定专利权人缴纳年费，可以增加国家财政收入，也可以把这笔费用作为专利管理费用使用。年费的数额，按照我国专利局的规定，发明专利的年费数额高于实用新型年费数额，实用新型年费又高于外观设计年费。但在每一种专利中，则不论发明创造水平高低和经济效益大小，收费数额相同。专利权人应按期缴纳年费，到期未缴，有 6 个月的宽限期，在宽限期内缴纳年费需补缴 25% 的滞纳金。如果不按期缴纳年费，专利权即告终止。

维持费 (Maintenance Expenditure) 即发明专利申请维持费。我国专利法规定发明专利申请人自申请日起满两

年尚未被授予专利权的，申请人为维持其申请继续有效，自第三年度起每年应缴纳的费用。第一次申请维持费应当在第三年度的第一个月内缴纳，以后的申请维持费应当在前1年度期满前1个月内预缴。发明专利申请维持费每年100元。维持费的交纳范围仅限于发明专利，而且必须定期缴纳。世界上大多数国家都规定，如无正当理由不按时缴纳上述费用。即被视为自动放弃专利权。这种规定的理由主要是：（1）能有效地促使专利权人衡量维持专利的价值，有利于大批专利及时成为一种社会财富，供公众无偿使用；（2）补偿专利局在受理和审查专利申请及其他管理工作中的实际开销。

临时保护（Temporary Protection）在专利实行早期公开制的国家，从专利申请公开之后到批准之前的一段时间内，如果有人使用该发明，一般须与申请人订立许可合同，申请人有权收取报酬或在专利批准之后要求使用者支付这段时间的使用报酬。这种保护是暂时性的保护。因为此时的专利申请已经公布，已造成社会的公知，其他人有意或已经实施该项发明，则有义务向专利申请人支付适当费用。但此时的专利申请能否批准尚不得知，一旦没有专利权，则其专利申请失去临时保护，如同一般的公共资料，可无偿使用，而不需支付任何费用。反之，专利申请批准后，申请人即成为专利权人，发明则由临时保护变为法定期限内的专利保护。

强制许可（Compulsory licencing）某些国家专利制度中的一种强制性措施。即专利权人负有自己在专利有效地域内制造其专利产品或使用其专利方法，或者许可他人在该领域内制造其专利产品或使用专利方法的义务。如果在法律

规定的期限内，专利权人无正当理由没有履行上述义务，专利局将有权根据具有实施条件的其他人的申请，给予其实施专利的强制性许可。强制许可的受益人有权实施该项发明创造，制造、销售该项发明的产品，但无权转让该项发明，同时还有义务给专利权人以合同的报酬，具体金额由双方商定，不能达成协议的，由专利局裁决。强制许可是非独占性的，发明专利权人仍有权制造该项发明的产品，仍有和强制许可受益人以外的人签订许可协议的权利。

专利独立 (Patent Independence) 保护工业权巴黎公约著名的三原则之一，根据这一原则，公约各成员国独立地按自己的国内专利法审批专利，授予专利权。因此，专利申请人就同一项发明在不同国家内享有的专利权，彼此应当是独立的，互不影响的。专利独立包括三方面的含义：(1) 一个国家批准了一项专利，并不能决定其他国家是否对同一发明的申请也批准专利；(2) 一个国家驳回了一项专利申请，并不妨碍其他国家批准同一发明的专利申请；(3) 一个国家撤销一项专利或宣告它无效，并不影响其他国家就同一发明已经批准的专利继续有效，这是国际法中主权国家独立主权原则的体现。专利独立的主要理由是：国与国之间在国家法律和行政实践上通常很不一样。一个国家根据其法律认为专利终止的决定，例如因未付年费而专利终止，按另一个国家的法律常常没有意义，如有的国家规定专利无须缴纳年费。

专利法 (Patent Law) 调整因发明创造的产生及使用引起的社会关系的法律规范。我国专利法是由国家最高权力机构批准、颁布，是调整因发明创造所有权的归属和发明创

造的利用而产生的各种社会关系的法律规范。具体地讲，专利法调整的社会关系主要包括三方面：（1）调整因确认发明创造所有权而产生的各种社会关系；（2）调整因授予发明创造专利权而产生的各种社会关系；（3）调整因发明创造专利的转让、利用而产生的各种社会关系。专利法对专利的种类、专利权的归属、授予专利权的条件、专利申请和审批程序等都作了明确规定，是确定发明创造专利权的法律依据。专利法还对专利权人的权利和义务、专利实施和专利权保护、专利权的期限和终止、专利纠纷和诉讼等问题作了明确规定，是保护发明创造专利权和应用专利的法律依据。

国际专利分类法 (International Patent Classification, IPC) 根据 1971 年签订的《关于国际专利分类斯特拉斯堡协定》编制的。现在已有 50 多个国家和组织正式采用，其中 20 多个国家（如法国、德国、日本等）的专利局采用 IPC 作为专利文献的唯一分类法。IPC 最初作为专利文献分类系统，以后又作为检索系统迅速发展起来。这样做的目的在于找出一种科学地查阅世界各国专利文献的方法，否则各国仅编写适用于本国的专利分类表，其他国家将很难迅速查阅到该国文献。IPC 的分类原则有两种：一是功能分类，即根据发明的内在性质或功能将发明进行分类。二是应用分类，即根据发明的特殊用途或应用范围将发明进行分类。IPC 包括可以申请专利的全部技术领域，整个分类表分为 8 个部，对应每个部有一个分册，加上使用指南共 9 个分册。IPC 分类是一个等级式分类系统，它包括部；分部；大类；小类；组；大组和小组。IPC 分类表每 5 年修订一次，目前已到第五版

(1990. 1. 1—1994. 12. 31)。

商标 (Trademark) 商品的标记。它是商品生产者或经营者为把自己所生产或经营的商品与其他人生产或经营的同类商品显著地区别开来，而使用在一定的商品、商品包装及其他宣传品上面的专用标记。商标的作用主要有：表示商品的来源；区别不同经营者的同种商品；便利商品的经营与管理；刺激消费者的购买欲望从而促进商品销售等等。其中前两种作用是商标的基本作用。商标的主要特征有：(1) 可识别性。我国《商标法》规定：“商标使用的文字、图形或者其组合，应当有显著特征，便于识别。”因为商标是用来区别商品的标志，因此商标的设计与使用要符合法律的有关要求和规定；(2) 新颖性，指商标设计应具有新颖、独特的构思，能区别他人已经使用的商标；(3) 表现性，指商标必须通过一定的形式得到表现。

商标注册 (Trademark Registration) 商标使用人为取得商标权而依照法律规定，向商标管理机关申请登记，办理注册，商标管理机关审核准予注册的法律事实。商标注册的法律事实。商标注册的法定程序一般包括：希望取得某一商标专用权的个人、企业或组织就这一商标向国家商标注册的机关提出注册申请；商标注册机关对这一商标注册申请进行审查；如认为该商标可以核准注册，商标注册机关即将其作为初步审定的商标予以公告，以征询公众的意见；如在法定期限内无人对该商标的注册提出异议或虽有人提出异议但经裁定不能成立，商标注册机关即正式核准该商标的注册，向申请人颁发商标注册证书并将该商标作为注册商标予以公

告。商标一经注册，商标所有人即就有关商品取得了商标专用权，任何第三人未经许可而在同一种或类似商品使用了相同或近似的商标，即构成商标侵权。大多数国家实行商标的有限期保护制度，我国《商标法》规定注册商标的有效期为 10 年，自核准之日起计算。

国际注册商标 (International registered Trademark)

根据《商标国际注册马德里协定》或《商标注册条约》，商标使用人向有关国际组织提出给予商标以国际保护申请并被批准的注册商标。根据马德里协定，凡协定成员国的国民在本国注册商标后，可以向设在瑞士日内瓦的世界知识产权组织国际局申请国际注册。注册经批准后，由国际局公布，并通知申请人要求保护的那些成员国。该成员国可以在 1 年内声明对商标不予保护，但需说明理由，申请人就此可向该国主管机关或法院提出申诉。如果 1 年内未作出上述声明，则国际注册就在该国具有国家注册的效力。除马德里协定外，适用国际注册的国际条约还有《商标注册条约》，该条约与马德里协定法律效力相同，但注册条件、续展手续有所区别。

商标注册人 (Registrant of a Trademark)

商标注册的法定程序一般包括：希望取得某一商标专用权的个人、企业或组织等就这一商标向国家商标注册机关提出注册申请；商标注册机关对这一商标注册申请进行审查；如认为该商标可以核准注册，商标注册机关即将其作为初步审定的商标予以公告，以征询公众的意见；如在法定期限内无人对该商标的注册提出异议或虽有人提出异议但经裁定不能成立，商标注册机关即正式核准该商标的注册，向申请人颁发注册证书

并将该商标作为注册商标予以公告。在商标注册程序中，提出商标注册申请的个人、企业、组织等称为“商标注册申请人”，商标被核准注册后申请人即成为“商标注册人”。

商标注册申请人 (Applicant of Trademark Registration) 在商品注册程序中，向商标主管机关提出注册申请的个人、企业和组织。我国商标法规定，商标注册的申请人必须是依法登记并能够独立承担民事责任的企业、事业单位和个体工商户者。在我国，商标注册申请人主要是全民所有制或者集体所有制企业事业单位，个体工商户为数不多。我国境内的中外合资企业以其名义申请商标注册的，按国内商标申请人对待；外资企业以其名义申请商标注册的，则按外国商标申请人对待。许多国家规定，申请人必须在注册国有住所或真实的营业所，外国人申请商标注册必须通过在该国有住所或真实营业所的人代理。有的国家还强调申请人自己必须生产或者经销商品，自己没有商品，其商标不能获准注册，有的国家则未作上述要求。

商标申请日 (Trademark Applying Date) 商标主管机关收到商标注册申请人提交的申请书件的日期。申请日是商标主管机关进行商标审查的次序排列的依据，对商标注册申请人具有重要的法律意义。根据商标法的规定，两个或者两个以上的申请人在同一种商品或者类似商品上提出相同或者近似商标申请的，在先的申请对于在后的申请具有排他性。商标注册的申请日期，必须在申请手续齐备的情况下才能取得，在初步审定公告时与该申请注册的商标同时刊登于《商标公告》。商标注册申请日，以商标主管机关收到申请书

件的日期为准。申请手续不齐全或未按照规定填写申请文件的，予以退回，申请日期不予保留。

申请号 (Application Number) 专利局商标局在收到专利商标申请人递交的申请文件后，经初步审查合格，在确定其申请日的同时，按其收到的先后顺序给予的编号，我国商标法实施细则第十二条规定：商标注册的申请日期，以商标局收到申请文件的日期为准。申请手续齐全并按规定填写申请文件的，编定申请号；申请手续不齐全或者未按规定填写申请文件的，予以退回，申请日期不予保留，申请号也不编定。

分别申请 (Separate Application) 在不同类别的商品上使用同一种商标所必须输的手续。我国商标法规定，申请商标注册时按照“一件商标一件申请”的原则进行。所谓“一件商标一件申请”原则，是指申请商标注册时提交的申请书中，必须按照一件申请中只能有一件商标的原则提出申请，在一份申请书中不得填写两类或两类以上的商品，例如在第三十七类申请“松蜂”商标，只能填报使用商品的茶或咖啡、可可，不能既填写茶又申报罐头食品、糖果等。如果要在商标法规定的商品分类内指定使用该商标的两种或者两种以上的商品时，就应将商标分别提出申请。我国商标法第十二条规定：“同一申请人在不同类别商品上使用同一商标的，应当按商品分类表提出注册申请。”如果在一份申请书上填写两个以上的商品分类，申请将被驳回。

重新申请 (New Registration) 注册商标因改变文字、图形而应当重新提出注册申请。我国《商标法》第 14 条

也规定：“注册商标需要改变文字、图形的，应当重新提出注册申请。”这是因为注册商标专用权是以商标局核准的文字、图形及它们的组合为依据的，如果对文字或图形有所改变，就会脱离原来核准的专用权的范围，这是商标法不能允许的，因此需要重新提出申请，以避免和其他商标出现相同或类似。不但如此商标注册人随意改变文字、图形或它们的组合，容易造成侵犯他人商标专用权。如果因为造成侵权而给他人注册商标造成经济损失，要负赔偿责任，情节严重的还要受法律制裁。因此，重新提出申请注册，可以避免新的商标文字、图形与他人注册或审定的商标相同或近似，以保护商标专用权的合法权益。

另行申请 (New Application) 我国《商标法》第十三条规定：“注册商标需要在同一类的其他商品上使用的，应当另行提出注册申请”。商品注册后，如扩大使用到同种类其他商品上，视同另一个商标，与原注册商标无关；“注册商标的专用权以核注册的商标和核定使用的商标为限”，注册商标扩大使用的商品，是超出了“核定使用的商品”的界限，因而它的“专用权”不受法律的保护；扩大使用商品的商标不在原核准的专用范围内，就有可能与他人注册或审定的商标相同或近似。由于以上三个原因，注册商标扩大使用到即便属于同类的其他商品上，都应当另行申请注册。商标注册人应将扩大使用的商品名称、用途、原料及商品质量规格表（一式三份）连同原注册证向当地工商行政管理局提出申请，经审查批准后，报省、自治区、直辖市工商行政管理局审查，再报国家工商行政管理局处理。

变更申请 (Application Regarding Changes) 我国《商标法》第十五条规定：“注册商标需要变更注册人的名义、地址或者其他注册事项的，应当提出变更申请。”商标注册后，由于各种原因会引起注册商标的变更。有些企业由于联合、分立，改变了企业的名称，即改变了原注册商标人的名义。有些企业由于搬迁改变了企业的地址，即改变了原来注册商标人的地址，这时如原注册人不及时提出变更申请，其注册商标就有可能被撤销。因此，凡需要变更注册人名义的，每一个商标申请应当交送注册商标变更注册人名义申请书一份，注册人名义变更证明一份，并交回原注册证，经商标局核准后，将原证加注发还，并予公告。变更注册商标人的地址，应提出变更地址申请书，报地方工商行政管理局和商标局备案。

厂商名称 (Manufacturer's Name) 又称“商号”，是厂商的标记，代表着厂商的信誉。厂商名称依公司法或企业登记管理条例登记注册，并受到法律保护，不允许其他企业冒用。厂商名称不同于一般所说的企业名称，企业名称是指一个企业的完整名称，通常由表示该企业的经营性质、组织形式、所在地区等内容的词语以及该企业所专用的字号组成，厂商名称则仅指其中的字号部分，其作用是将该企业的名称和经营活动与同行业中其他企业的名称和经营活动区别开来。厂商名称亦可作为商标使用，如“同仁堂”药店出售的药品以“同仁堂”为注册商标。一个企业可以使用许多种商标，但一般只能使用一个厂商名称。

商标注册审查 (Examination of Trademark Registration) 对申请注册的商标，商标局指定商标审查人员进行是

否符合商标法规定的审查，经审查符合法规的，将核准注册的过程。根据我国商标法及其实施细则的规定要求，商标局接到商标注册申请之后，首先应对申请注册商标进行形式审查，内容包括：（1）审查商标注册申请人是否享有申请商标注册的资格。（2）审查申请注册商标的申请日期，确定申请号。（3）审查申请注册的商标是否符合“一类商品，一件商标”的申请原则。（4）审查申请注册商标的有关书中、图样是否完备，申请商标注册费是否交齐。如果申请商标的内容不符合法定条件和手续要求，则商标局可以驳回注册申请，不予受理。如果商标注册申请被受理，还要进行实质审查，内容包括：（1）审查申请注册商标是否具备法定构成要素和显著特征。（2）审查是否有违背商标法所规定的禁用商标的内容。（3）审查申请注册商标是否属于混同的商标。（4）审查申请注册商标客观效果如何，是否具有商标的特征，给人以美感。

核准注册 (Examine and Approve Registration) 申请注册的商标，经初步审定，并予公告，自公告之日起3个月内，无任何异议；或虽有利害关系人和其他任何人提出异议，但经商标局严肃审议，认为该异议不能成立时准予注册。商标注册是承认一个商标在法律上得到专用权的根据，商标主管机关把注册商标按地区、所属企业名称和使用的文字、图形，进行分别编号，登入商标注册簿、卡片和档案；同时，向申请注册的企业发放商标注册证，这是该企业在法律上取得该项商标专用权的法律证书。同时刊登《商标公告》，公告的目的是使公众都知道这个商标已经注册，不可申请注册同类

商品上的相同或相似的商标，不得侵犯它的专用权。已经批准注册并使用注册商标的，应在使用时标明“注册商标”四字，或者标明注或 R 标记，以示核准商标。核准注册的商标，自核准之日起，有效期为 10 年。

注册标记 (Sign of Registration) 表示商标已取得注册的文字或符号，通常与注册商标一起使用在商品、商品包装或广告等上面。狭义的注册标记仅指“R”，系英文“Registered”的字首，现为国际上通用的商标注册标记。广义的注册标记还包括用以表示商标已取得注册的专用词语。在我国法定的商标注册标记是“注册商标”字样以及“注”或“R”标记。商标注册标记具有商标业已经国家主管机关核准注册而享受商标注册专用权的含义，所以各国都将在未注册商标上使用注册标志视为违反商标管理法规的欺诈行为，严加取缔。此外，商标注册标记表示的是商标在某一特定的国家内的注册只能在该国使用，在商标未取得注册的国家则不得使用。我国商标法规定使用注册商标应当标明商标注册标记。

商标注册日 (The Date of Trademark Renistration) 商标局核准注册并发布《注册商标公告》的日期。申请注册的商标，经初步审定并予公告，自公告之日起 3 个月内无异议时，或虽有异议，但经商标局裁定，异议不能成立，当事人不再提出复审，或经商标评审委员会终局裁定，异议理由不能成立时，应当核准注册，载入《商标注册底簿》，刊登商标注册公告，并向申请人颁发商标注册证。自注册之日起，商标专用权便受法律保护。注册商标的有效期限为 10 年，自核准注册之日起计算。

商标注册号 (the Number of Trademark Registration) 商标核准注册后, 商标局给注册商标的编号。之所以要对商标编号, 主要是为了便于管理和查询, 商标局对已注册商标要长期保存以备利用, 为此, 商标局设立商标档案, 其中就包括商标注册簿, 商标注册簿按商标注册编号排列登录商标注册有关事项, 以备公众查阅。

商标注册证 (the Certificate of Trademark Registration) 亦称商标注册证书。国家商标注册机关颁发给商标注册人, 用以证明其商标已得到注册的法律文件。商标注册证一般要载明这样一些事项: 注册号、商标名称、商标图形、使用商品类别及名称、商标注册人名称、注册日期及注册有效期限等。有些国家的商标注册证还载明商标注册代理人的名称和地址; 对该商标的注册所施加的限制性条件等其他一些内容。对于商标的续展注册、变更注册、转让注册等事项, 我国要记载和原注册证上, 另一些国家如英国则另外颁发补充性证书。在我国, 商品注册证是商品注册人对其核准注册的商标享有专用权的证据, 商标注册人应妥善保管。

商标注册簿 (The Book of Trademark Registration) 商标注册机关用于记载注册商标及其有关事项的簿册, 由商标主管机关保存, 是注册商标有效的原始法律依据。各国的商标注册簿一般要记载下列事项: 已核准注册的商标; 使用该商标的商品名称和类别; 注册人的名称和地址; 注册代理人的名称和地址; 提交注册申请的日期; 核准注册的日期; 对该商标的注册所施加的限制性条件; 商标的续展注册、变更注册、转让注册, 使用许可以及商标注册的

撤销等各种有关事项。有些国家的商标注册簿备有复制本,以供公众查阅;在另一些国家,查阅商标注册簿必须通过商标注册机关办理,商标注册簿根据注册商标的种类、性质等可分为“主册”、“副册”;“A部”、“B部”等。

商标代理 (Trademark Agency) 代理人受商标申请人的委托,以被代理人的名义输商标注册和其他有关商标事宜的法律行为。商标代理业务的范围主要有代理商标的设计、选择;申请商标注册;办理商标查询;代理商标诉讼;解决商标纠纷以及代办商标转让和商标使用许可等。根据我国商标法的规定,外国人或外国企业在我国申请商标注册和办理其他商标事宜的,应当委托国家指定的组织代理。目前,中国国际贸易促进委员会商标代理部是国家指定的涉外商标代理机构,凡外国人或外国企业来华申请商标注册的,均应通过它代理。同时,我国工商企业向外国申请商标注册或者输商标事宜,也应委托代理人代理。在国际上,许多国家的法律也规定了商标代理制度,对外国人或外国企业申请商标注册或办理其他事宜,也要求通过商标代理机构代理。委托代理应由委托人出具委托书,写明委托代理事项和代理权限。

注册商标专用权 (Exclusive Right to Use Registered Trademark) 商标使用人对其注册、核准的商标,享有国家法律保护的专有权利,具体地说,就是指商标所有人对其商标的使用权和对于其他人不得任意使用其商标的禁止权。商标专用权有三大法律特征:(1)独占性,即垄断性。某注册商标的使用权只能归该商标所有者独家所有,不许他人共享或侵犯,擅自使用就是侵犯商标专用权,注册商标的这

种独占性，就是对注册商标的使用权和对他人的禁止权。

(2) 时间性，即法律对商标专用权的保护，不是无限的，都有一定保护期限。

(3) 地域性，即在那国注册的商标，只能在那个国家有效，对其他国家不发生法律效力。保护商标专用权的范围，只适用于核准注册后商标和核定使用的商品，这是商标专用权受法律保护的前提，超出注册在案的商标和指定类别的商品，不属于法律保护的对象。

注册商标的转让 (Transfer of the Registered Trademark) 注册商标所有人，依据自己的意愿，在法律允许的范围内把注册商标转移给他人，并由他人专有使用。由于注册商标的转让，形成了转让人和被转让人之间的经济法律关系。注册商标的转让是注册商标所有权的转移，注册商标的转让大致有两种：一种是通过订立合同，实现注册商标的转让，即注册商标所有人和被转让人之间，通过订立合同进行转让，在合同中规定转让注册商标的内容，相互间的权利、义务和违约责任等。这种转让多数是有偿的；另一种是继承转让。指某些个人的注册商标，由于年老休弱或死亡，把自己的注册商标转让给自己的子女或亲属所有。这种转让只要改变注册人的名义就可以实现注册商标的转让，但转让必须按法定继承关系进行。注册商标的转让必须依法办理法定手续。手续有以下三项：一是转让人和受让人共同提出转让注册商标申请；二是转让人交出原注册证，经商标局审查交给被转让人；三是缴纳转让商标申请费、注册费。

注册商标的使用许可 (License of Registered Trademark) 注册商标所有人通过许可合同的形式，许可他人使用

其注册商标的行为。使用许可只是转移了注册商标使用权,其所有权仍不变。实行注册商标的使用许可是为了适应名牌商品生产和销售的需要而发展起来的,生产名牌产品的企业为扩大生产能力,满足市场需要,往往通过注册商标的使用许可将其名牌产品的生产转移到非名牌产品的生产企业,而且注册商标使用许可往往同技术转让和生产经营管理经验传授相结合,因此通过注册商标的使用许可,既可解决许可人求大于供的矛盾,充分发挥名牌商标作用,提高经济效益,又可以解决被许可人产品的质次价高,供大于求的矛盾。注册商标使用许可主要有两种形式,一是独占使用许可,二是一般使用许可。前者指注册商标使用许可人把其注册商标只允许一家企业独占使用,后者是指注册商标人可允许不同的人同时使用注册商标。

注册商标使用人 (User of Registered Trademark)

在英美法系国家及其他某些国家的商标制度中,指经注册的使用他人某一注册商标的企业、个人或组织等。最先此概念源于英国商标制度,具体指某一商标取得注册后,其所有权人可以将这个商标许可他人使用,所有权人与使用人可以共同向国家商标注册机关申请将后者的使用权予以注册。注册一经核准,后者即成为该商标的“注册商标使用人”,其使用权受到法律承认和保护。在需要提交该商标的使用证据时,注册商标使用人对该商标的使用视同于所有权人对该商标的使用。在遇有商标侵权时,注册商标使用人有权要求所有权人对侵权人提起诉讼,如果所有人拒绝,则注册商标使用人可以自行提起诉讼并可将所有权人作为被告。我国现行商标法

中没有此项规定。

使用在先原则 (The Principle of Priority of Use in Trademark) 在商标注册进行初步审定时,不是根据注册申请先后的次序,而是首先使用这一商标的人有权取得商标的专用权的原则。采用使用在先原则,商标的首先使用人,可以在任何时候,对与该商标相同或近似的注册商标提出异议,要求予以撤销注册。这种规定使商标注册人的权利处于不确定状态,随时有遭到异议和被撤销的可能,因此,商标注册徒具虚名,始终处于不稳定的状态。此外,有的国家商标法虽然采用使用在先的原则,但并不要求撤销在同一商品上使用的相同或近似的商标。采用这种方法,商标的注册实际上只起到申报、声明的作用,不能决定商标专用权的归属。总的来说,使用在先原则有很大弊病,对商标专用权的确定不起多大作用或没有强有力的法律保障。因此,目前只有极少数国家采用这个原则,如美国、加拿大、澳大利亚、瑞士、约旦、菲律宾等国。

商标公告 (Proclamation for Trademark Registration) 商标注册机关就商标公报注册事项向公众发布的通告。一般是通过商标注册公报定期发布,但也有不定期发布或通过其他媒介发布的。商标公告的主要内容和作用是:(1)公告初步审定的商标,使公众特别是注册了与此相同或近似商标的人有机会对该商标的注册提出异议,防止因某一不适宜注册的商标得到注册而损害公众或第三者的利益。(2)公告已核准注册商标,其法律意义是宣告该商标的注册已产生法律效力,其客观效果是防止或减少商标纠纷或侵权案件;

(2) 公告商标注册的续展、变更、商标的转让等其他有关事项。我国国家工商行政管理局商标局专门定期编印刊物《商标公告》，公告主要有审定公告、注册公告、续展公告、转让公告、撤销公告和商标局认为需要刊登的一些其他公告等。商标公告是商标注册的法定程序。

商标公证 (Trademark Notary) 公证机关根据商标权人的申请，依法证明商标注册的真实性、合法性，以保护商标权人合法利益，我国的企业为在国外取得商标专用权，防止假冒和受到当地法律保护，如欲在有关国家或地区进行商标注册登记时，可委托中国国际贸易促进会办理。但有些国家规定必须由我国的授权机构转委该国的商标代理人代为办理。代理机构或商标代理人在向国外商标管理机构进行申请注册时，一般要出具经我国公证机关公证和有关国家驻中国使馆认证的该公司业已在本国商标注册登记的证明书和委托书的证明。“商标注册证明书”是以公证申请人提供的国家商标局颁发的商标证为凭证。如需要证明商标证的影印件与原件相符，还要证明英文译本与中文原本的内容相同；申请人委托代理机构向有关国办理时，要申办委托书的公证，委托书要预先由申请单位拟制好。

商标异议 (Opposition to Trademark) 对商标局初步审定的商标，自公告之日起一定期限内，任何人都可以向商标局提出不同意见，要求初审公告的商标无效。我国商标法第十九条规定，对初步审定的商标，自公告之日起 3 个月内，任何人都可以提出异议。异议的理由通常是两种情况：一是注册人认为现公告的商标与自己已注册或初步审定的商标相

同或近似；二是初步审定公告的商标违反了禁用条款。异议人可以是利害关系人，也可以是机关、团体或者人民群众。商标局在接到异议书后，应将副本转给初步审定的商标申请人，并限期提出答辩。在限期内未进行答辩的，视为弃权，异议程序照常进行。被异议人按期答辩后，商标局所取双方陈述事实和理由经调查核实后，即进行裁定。如果认为异议成立，商标即撤销初步审定的商标；反之，如果认为不成立，即可核准该商标注册。

商标侵权 (Infringement upon Trademark) 违反商标法有关商标使用的规定，侵害了他人注册商标专用权的行为。我国商标法第三十八条规定，商标侵权行为有下列几种表现形式：(1) 未经注册商标所有人许可，在同一种商品或类似商品上使用与其注册商标相同或者近似的商标。(2) 擅自制造或销售他人注册商标标记的行为。即是指未经商标注册人委托授权而制造附有文字、图形或其组合所构成的商标图样的注册商标标识。(3) 给他人的注册商标专用权造成其他损害的。如在宣传活动中，有损他人注册商标的声誉，影响商标注册人的正当权益的，都是侵权行为。商标侵权行为要有四个不可缺一的条件，即是：(1) 损害事实的客观存在；(2) 行为具有违法性；(3) 违法行为造成损害事实，形成因果关系；(4) 违法行为是由于当事人的过失或故意造成的。侵犯商标专用权的，要承担法律责任，区别情节轻重，受到行政制裁和民事制裁，包括经济制裁。

商标查询 (Inquire of Trademark) 商标注册申请人为避免申请注册的商标在同一种商品或类似的商品上与他人

已注册或申请的商标相同、近似而进行的有关调查或咨询活动。商标查询并不是商标注册的法定程序，但它有助于防止申请核驳、浪费时间和经费，从而提高申请的成功率。办理商标查询时，可由申请人或其代理人向注册国的商标注册机关直接提出查询申请，后者通过检索将结果通知商标查询人；也可通过商标律师事务所、查询公司等有关机构或个人办理商标查询，通常称为“非官方查询”；在美国等国家通过商标律师事务所等机构对工商企业使用商标的情况进行调查，称为“普通法查询”。

商标禁用条款 (Prohibition Clause of Trademark)

法律规定不得使用的文字、图形和有关标志。中国商标法规定，下列文字、图形不得用于商标：（1）同中华人民共和国的国家名称、国旗、国徽、军旗、勋章相同或者近似的；（2）同外国的国家名称、国旗、国徽、军旗相同或者近似的；（3）同政府间国际组织的旗帜、徽记、名称相同或者近似的；（4）同“红十字”、“红新月”的标志，名称相同或者近似的；（5）本商品的通用名称和图形；（6）直接表示商品的质量、主要原料、功能、用途、重量、数量及其他特点的；（7）带有民族歧视性的；（8）夸大宣传并带有欺骗性的；（9）有害于社会主义道德风尚或者有其他不良影响的。在我国，商标禁用条款适用于注册商标和未注册商标，目的是保护社会和公众利益不受损害。

国际商标忌讳的字母 (Letters Prohibited by Inter-

national Trademark) 国际上有些不用作商标申请注册的文字。我国《商标法》第八条第四款规定：“同‘红十字’、‘红

新月’的标志、名称相同或者近似的”标记，不得使用为商标。此外，国际组织的标记也不能用作商标注册。这些国际组织的标记，迄今为止主要有下列一些：联合国的标记及文字；国际原子能委员会的标记及文字；国际刑事警察机构的标记及文字；国际民航组织的标记及文字；国际复兴开发银行的标记及文字；国际裁决银行的标记；国际劳工组织的标记；万国邮政联盟的标记；国际货币基金组织的标记等。以上这些组织，不管我国是否已加入，都不能以这些国际组织的标记和文字作为商标申请注册。

外销商品商标忌讳的字母 (Taboo Letters for Exports Trademark) 我国外销商品商标以汉语拼音作标记的，应当注意西方英语国家对一些字母的忌讳。因我国汉语拼音同英文字母相同，若使用不当会影响我国产品的外销。下列一些字母组合在一起是西方英语国家所忌讳的：AD—意为工伤死亡，在英、美国家的工厂中被认为是最不吉利的字母；IG—意为劣等，是低质量的标志；NE—代表无存款；NL—表示净亏损；TB—与英语“肺结核病人”的缩写相同；WAF—意为不保证商品没有毛病。

商标有效期限 (The Valid Term) 申请注册商标的人，自商标主管机关核准注册之日起，享有商标专用权的期限。世界各国几乎都对商标专用权的效力规定了一定的限制时间。如美国、西班牙、瑞士等国为 20 年；捷克斯洛伐克、伊拉克等国为 10 年。1982 年 8 月 23 日我国在制定通过《中华人民共和国商标法》时，总结了我国从 1963 年 4 月至 1982 年 8 月实行商标权无期限性的经验，同时参考了许多国家注

册商标有效期的规定，以及考虑我国参加《巴黎公约》和将来参加保护商标权的国际公约、协议的履行问题，重新规定了商标权的期限。商标法第二十三条规定：“注册商标的有效期为 10 年，自核准注册之日起计算。”

商标续展 (Trademark Renewal) 注册商标的有效期已满，提出延长使用注册商标的行为。我国商标法第二十三条规定：“注册商标的有效期为 10 年，自核准之日起计算”。如果注册商标期满，注册商标人继续使用其注册商标，可以提出续展要求。经过续展注册，可以连续使用原来的注册商标。每次续展使用商标的时间为 10 年，如果注册商标人反复要求续展，实际上，商标的使用期是无期限的。申请商标续展，应按商标法规定的时间和手续办理。商标法第二十四条规定：“注册商标有效期满，需要继续使用的，应当在期满前 6 个月内申请续展注册；在此期间未能提出申请的，可以给 6 个月宽展期。宽展期满仍未提出申请的，注销其注册商标。”申请续展商标，应当送交商标续展申请书一份，商标图标五张，并交回原注册证，此外，还要缴纳申请费 20 元，续展注册费 80 元，由当地工商行政管理局核转国家商标局审批。一般情况下，申请商标续展是会得到商标局核准的。

宽展期 (Extension Period) 注册商标续展期虽然已过。但原商标注册人还未提出续展注册申请，商标法规定再给他的一个宽限期。即在有效期满后一定时间内，原商标注册人如果仍希望申请续展注册的话，可在这个期限内进行。我国商标法规定商标的宽展期为 6 个月。即在有效期满后 6 个月内，原商标注册人仍然可以申请续展申请的，要注销其注

册商标。我国商标法之所以这样规定，是为了充分保护商标专用权人的权利，使他不致因各种原因未能及时续展注册商标而丧失其商标专用权，因为商标专用权人的专用权是来之不易的，既要保护商品的声誉，就必须保持自己的商标。但如果商标专用权人在宽展期仍未提出申请，商标局就要注销其商标，自公告之日起，商标专用权即行消失。

注销 (Removal) 商标局根据商标注册人自动放弃商标权的事实，依法取消其商标注册。在我国，商标注销一般包括两种情况：(1) 申请注销。商标注册人由于改变商标的名称、标志或其他原因自愿提出放弃该商标的专用权，可以申请注销其注册商标。但如果商标注册人已许可他人使用其注册商标的，则未经被许可人同意，商标权人不能在许可合同期满前申请注销其注册商标。(2) 过期注销。商标专用权有效期满后，在 6 个月宽展期内仍未申请续展注册的商标，由商标局注销其注册商标。注销商标其后果是当事人自愿的。

撤销 (Cancellation) 商标局根据商标注册人违反商标管理法规的行为或商标评审委员会根据争议商标与他人注册在先的商标构成相似的事实，依法撤销该注册商标。在我国，商标撤销包括两种情况：(1) 违法撤销。违反商标法而被撤销基于三种理由：一是由于商标权人自行改变注册商标的文字或图形，或自行改变注册人名义、地址和其他注册事项等；二是自行转让注册商标，或者连续 3 年停止使用注册商标；三是其商品粗制滥造、以次充好、欺骗消费者。对以上情况商标局有权撤销其注册商标。(2) 争议撤销。根据我国商标法，如数个当事人所争议的商标确属相同或类似，由

商标评审委员会裁定撤销后注册当事人的商标，维护先注册当事人的商标专有权。撤销与注销不同，它是一种取决于商标主管机关或仲裁机关意愿的处分或决定。

商标目录 (Trademark List) 按一定次序排列以供查询的注册商标名目簿。我国的商标目录，有的以注册编号为序，有的以商标分类表中类组排列为序。目前采用的系商标局编印，由工商出版社出版的商标目录。该目录是以商品分类的类别为次序，以商标名称的汉语拼音字母为顺序进行编排的。商标目录对工商企业查询和选择设计商标具有重要帮助作用。尤其重要的是通过查询商标目录，可以防止自己设计的商标与他人已注册商标相同或近似，避免出现商标侵权行为。

商标种类 (Trademark Types) 即从不同角度对商标所作的分类。商标按其用途、商标使用者的不同，构成可分成三大类：(1) 按构成分类的商标，是按商标结构成分划分的，一般划为四种构成形式，即文字商标、记号商标、图形商标和组合商标。(2) 按用途分类的商标，是根据商品的规格、品种、质量或生产、经营的企业来区分的，目前一般分为营业商标、商品商标、等级商标三种。(3) 按使用者分类的商标，是根据商标使用者的不同或商标使用者对商品质量所提供的保证来划分的。一般可分为制造商标、销售商标、证明商标三种。此外还有各种特殊性质的商标。如联合商标是指同一个商标所有人在相同的商品上注册一些相近似的商标。或在同一类型的不同商品上注册几个相近似的商标。

商品国际分类表 (International Commodity Catego-

ry List) 根据 1957 年 6 月 15 日的尼斯协定达成的商品国际分类体系。之所以达成这个协定,是由于国际贸易日益发展,国际上国与国之间的商标注册来往也越来越多,为提供商标注册申请人及输商标事务的人的方便而采取的共同措施。目前世界上大多数国家都彩国际商品分类表。我国决定从 1988 年 11 月 1 日起,实行商标注册用商品国际分类,同时废止了原商品分类表。尼斯协定的分类法把所有的商品分为 34 类,在类下又把具体的商品分为 10 000 个项。商品的项都是按拉丁字母 A、B、C、D 的顺序排列的,以便查找。在使用商品国际分类表时应注意以下几点:(1) 商标注册申请人要按商品分类表中的商品名称进行填写,不能用商品的型号、俗称或译音名称来填写申请注册书。(2) 商标注册申请人申请同一商标,可用于某一类的某一种商品或全组商品或两组以上的商品。(3) 商标注册人将同一件商标,用于两种或两种以上的商品,分类表不属于同一类的,应分别按类申请。

商标标识 (Sign of the Registered Trademarks) 由文字图形或者组合构成的商标图样的物质实体,如商标纸、商标标牌、商标织带,以及附有注册商标的包装、装璜、容器、听、瓶、盒纸、袋等。商标标识与商标图样的区别是:前者是商标所有人实际使用在商品或商品包装上的,后者则一般仅在申请商标注册时使用;前者除印有商标外,往往还带有其他一些内容如商品名称、企业的名称和地址、使用说明等,后者除商标外一般不允许带有其他内容。商标标识必须按国家规定印制,并不得作为商品出售。凡擅自制造或销售他人注册商标标识的,即构成侵权行为。

商标图样 (Label of Marks) 商标注册申请人向国家商标注册机关申请商标注册时所提交的商标样品。报送商标图样是办理商标注册申请的必备手续。商标被核准注册后, 商标图样将粘贴(或印制)在商标注册簿、商标注册证等文件上, 以作为注册商标式样的依据。各国商标法规或商标注册机关对申请人提交的商标图样通常都有一些特定的要求, 主要包括: 尺寸不能过大或过小; 原则上应当以纸张或其他适于粘贴的材料印制; 原则上应使用黑白两色印制; 除商标自身的各组成部分外, 一般不允许带有其他内容等。我国商标法规定: 商标图样的图案要清晰, 文字要准确。如果加注汉语拼音, 应按普通话语音拼写。商标图样设计定稿后应用光洁耐用的纸张印刷, 长和宽不大于 10 公分, 不小于 5 公分。硬质的、塑料的以及其他不能粘贴的, 可用纸张印制或绘制的图样或者照片代替。指定颜色的商标, 应当交送着色图样, 并附加黑白墨稿 1 份。每份申请, 需交商标主管机关 10 张商标图样。

文字商标 (Words Marks) 只用文字构成的商标。我国文字商标通常以汉字为主, 也可使用少数民族文字、数字。出口商品可以使用外国文字。由文字构成的商标大致可以分为三种: 一是由具有特定含义的词所组成, 如“长讯”(电扇), “雪花”(电冰箱); 二是由两个或几个有含义的词简化拼合而成, 如“上药”(六神丸), 即是由“上海制药厂”简化而成; 三是由不具有特定含义的词所组成, 如“柯达”(胶卷)。使用文字商标要注意它的显著性。所谓显著性是指该商标不与他人的商标在同一种产品中所使用的相同。另外使用

文字商标应尽量选择最有表现力或最为合适的文字形成，否则就不能很好地宣传自己的产品，甚至带来不利的影晌，如某些读音使人误解的词往往会使消费者产生反感，影响产品的销售。

图形商标 (Pictured Designs Marks) 即由图形构成的商标，各式各样的图画、图形、图象、构图都可以用来作商标。制作图形商标的主要方法有三种：一是写实，按人物、风景、动物等基本如实描绘并作简化处理；二是象征，采用一种高度概括的手法组成类似几何图形和拼凑成色块组合；三是夸张，即运用想象夸大某一特征或部位的方法来表现商标图形。图形商标的优点是，一以艺术作品的形式出现，给消费者印象深刻，容易记忆；二不受语言限制，不论哪个国家或地区的人都能懂得一般图形的含义。但它有自己的一些特有缺点，如易于与其他商标图形混淆，二是因为只有视觉效果，在消费者选购、定货时不易表达准确，指证效果不很好。

组合商标 (Composite Marks) 由文字和图形结合构成的商标。在我国，该种商标最为常见。在其他国家使用也极其普遍。组合商标通常要求文字和图形的结合要协调和谐，相互溶汇，不能两者互不相干。比如红灯牌的图形，必须画有灯，不能画为房屋、山、水等。一般设计是以图形为主，文字为辅，但设计时强调图形和文字的结构简单、明显、清晰，最忌庞杂不堪，难以辨别。组合商标可以利用和发挥各组合部分的长处，既表意，又表形，互相补充，相得益彰。一个较好的例子是上海衫衬厂使用的鱼乐牌商标，将乐字形象地

构成鱼的图案，且读音“鱼乐”与“娱乐”相同，容易给消费者留下好感且宜于记忆，从而大大增加了销售量。

驰名商标 (Famous Trademark)即众所周知的商标，又称“周知商标”，“著名商标”。如“可口可乐”、“索尼”、“丰田”、“奔驰”、“金利来”等。《保护工业产权巴黎公约》规定，缔约国均有保护驰名商标的义务，如发现与驰名商标相同、近似的已注册商标，而驰名商标又未在该国注册的，则应把与驰名商标相同、近似的已注册商标撤销。但是由谁判断这个商标是否驰名，巴黎公约并无规定，而交由各国商标主管机关自行制定。一般来说，如果一种商品的信誉较高，使用时间较长，质量上乘，为大多数消费者所青睐，或经商标主管机关在广泛听取公众意见的基础上，被评选为名牌产品和著名商品，那么，这种商品的商标即为驰名商标。

相同商标 (Equal Marks)凡是文字、图形或其组成或其他商标构成要素上与注册商标使用在同一种商品或类似商品上的商标构成的文字、图形或其组合完全一样的商标。相同有两层含义，一是商标图样，名称全部一样，另一是构成的文字虽不同，但其含义一样，即所指事物一样，如“双喜牌”、“喜牌”等。不过如果两个企业先后申请使用在同一种商品上的“红梅花”与“虹梅”就不存在名称相同的问题。通常名称相同还包括文字不同，读音相同，如“虹美”、“红美”；“燕牌”、“雁牌”等，这是因为在商品流通中，人们习惯于凭借呼叫商标名称来指牌购货。所以两个商标名称字义虽然不同，但发音相同，也称为相同商标。

近似商标 (Similar Trademark Marks)在文字、图

形或者其组合其他商品构成要素上与注册商标有细小差别，但基本相同或大体相同，容易使消费者在看到这两个商标后对两种商品的质量和出处发生误认或混淆的。一般地说，区别某些商标是否与已经注册的商标近似，即两个商标是否容易混同，主要从外观类似，读音类似、意思类似这三个方面去考查。具体指两个商标在视觉上使人感到在外观上互相混淆、不易分辨；两个商标的读音不易分辨，发音近似或图形的名称相近似；两个商标所表示的意思近似，容易发生混淆，如“兰花”和“白兰花”。商标近似是利用了消费者在以商标为媒介买卖商品时往往根据商标的外观、读音或者意思来识别某一特定商品的习惯来对消费者进行误导的，因此近似商标在商标注册中是不容许发生的，这是一条基本原则。

联合商标 (Associated Marks) 即一个企业在相同的商品上注册几个类似的商标或者在同一类型的不同商品上所注册的几个相同或近似的商标。它们都是用来表示该企业经营的几个类似商品的，可以分别获得注册，也可以在原所有人那里分别使用。但如果把它们分别转让给不同的厂家或者许可不同的厂家使用，就会在公众中引起混淆，因此它们只能一道转让或者许可，如用于食品上的“乐口福”牌，同时又注册了“口乐福”、“乐福口”、“口福乐”等相近似的商标。但在实际使用中只用“乐口福”，其他备而不用。其他商标俗称为卫星商标，联合商标的目的在于保护正商标不被别人仿冒影射。我国对此种商标，在其他国家使用较多，这些国家通常规定只要使用了联合商标中的某一个商标，就可以视为整个联合商标都符合使用的要求。

集体商标 (Collective Marks) 即为某工业、商业协会或其他集体组织申请注册的商标，其商标注册专用权由这个集体组织共同所有，但联合组织或协会本身并不去使用这个商标，而是该集体组织的成员去共同使用。集体商标也不是用来标明某个特定企业生产的产品，而是用来标明一个加入该联合组织、协会或其他组织的某个企业的产品。对集体商标的使用条件以及侵犯专用权应负的责任等问题，应专门订立章程，在申请集体商标注册时，报国家主管部门批准。集体商标一般不能转让。在西方国家，一些东欧国家和一些发展中国家的商标法中，对集体商标都予以保护。

立体商标 (Stereoscopic Marks) 以产品外形或产品实体包装本身构成的商标，它是平面商标的对称。目前，我国尚无立体商标的法律规定，但国外商标法中已有所见。美国就出现以香水瓶、酒瓶、饮料瓶以及与商品本身联系紧密的包装作为的立体商标。如美国“可口可乐”饮料，其瓶子设计独特，上面同时铸有商标及特定标志；此外，意大利生产的旅游鞋，将商标印在鞋子上，也属立体商标。目前还有以热气球、飞机尾气、霓虹灯、特殊包装容器等多种立体形式制作的商标，这种商标往往与广告宣传相结合，收到很好的预期效果。

音响商标 (Sound Marks) 以企业的注册商标为题材，设计和创作出独具特色的乐曲、歌曲或其他音响，在电视台、电台、广播站反复播放，以加深消费者的印象所形成的商标。音响商标的突出特点就是声音作为商标。因为某种特定的声音能引起识别某种特定商品的作用。如广播电台

或者电视台播放某一特定节目前奏出一种特定的音乐，使人听后就知道广播电台或者电视台在播放某一节目了。声音作为商标，在美国已获得注册，有一家银行就把倒金币的“哗啦”声音录下来注册，作为它的商标，其他人不得再用此种声音。但是，美国商标法对声音能以注册商标的问题并无规定。

防御商标 (Defence Marks) 即同一个商标所有人在不同商品上注册的同一个著名商标。如解放前上海家庭服务社所注册的“无敌”牌商标，在牙粉、牙膏、雪花膏、肥皂、润肤膏等不同商品上都同时加以使用。注册防御商标，目的在于防止别人在其他商品上使用该著名商标。我国过去的“老虎牌”万金 商标的运用也是一个例子。在商标注册的实践中，一般都是对于获利较大的商标或者某些使用后已成为驰名商标的商标才进行防御注册，有利于保护名牌商标的专用权，防止商标混淆或冒用。但现在我国的商标立法中没有规定这种商标。

保证商标 (Guarantee Marks) 即用以区别商品产地、材料、制造方法、质量、精密度或其他特征的商标，是附在商品上以表示自己生产的某种商品的原料、功能及质量等经过鉴定、保证或证明其等级，它并不限于商标所有人独有，商标所有人以外的其他人只要商品已达到规定的具体标准，都可以使用这种商标。它的内容正是一般商标所不能包含的内容，通过质量证明使商品对消费者具有更大的吸引力，有利于打开市场销路。一般来说，对这种商标管理很严，目前世界上只有英国、美国、巴基斯坦、伊朗、土耳其等二十多个

国家商标法对此有明文规定。我国商标法无此规定，但我国市场对此商标的作用十分重视，在实际工作中有不少采用的，常见的是在原有商品上附以全国或各省市自治区荣获优质产品的标志。世界上对纯毛制品用“Wool”标志，就是保证商标，它又称为“证明商标”。

服务标记 (Service Mark) 亦称服务标志、服务商标。保险、金融、建筑、修理、通讯、交通、运输、广播、旅馆等服务行业把自己的“服务”同他人的“服务”业务区别开来而使用的标记。服务标记一般在服务的设施、工具、票据等上面使用，还可佩带在营业人员的工作服上。服务标记与商标的识别对象完全不同，商标是对有关商品的标记的认可，服务标记则表明了服务工作的本身。《巴黎公约》规定，服务标记是用来区别企业和企业之间的服务标志，但取得服务标记的权利和商标是相类似的。对于服务标记的注册，不同国家的法律有不同的规定。一些国家的商标法中有关于服务标记注册的专门规定，服务标记是与商品商标并列的一种专门商标在服务项目上进行注册。在另一些国家，服务标记只有用于具体物品时才能注册。我国商标法只保护商品标志，不保护服务标记，因此，有必要对服务标记的保护作出相应的规定。

建立商标图形要素国际分类维也纳协定 (Vienna Agreement Establishing an International Classification of Figurative Elements of Marks) 简称“维也纳协定”。1973年6月12日在维也纳签订，协定的签字国有19个国家，但至1986年底批准或参加该协定的国家尚未达到使该协定生效

的最低数（五个国家），因此目前该协定尚未生效。维也纳协定的宗旨是在各巴黎公约成员国间采用共同适用的商标图样分类。根据这个协定建立的国际分类体系把这个协定建立的国际分类体系把各种商标图形分为 29 类 (Category)，类下分派 (Division)，共 300 部 3 000 派。商标注册机关将注册商标按这一分类体系编号贮存后，便可在商标注册的审查程序中检索图形相同或近似的商标。根据协定，这一分类体系对成员国无约束力。

商标注册用商品与服务国际分类尼斯协定 (Nice Agreement Concerning the International classification of goods and Services for the Purposes of the Registration of Marks) 简称“尼斯协定”。1957 年 6 月 15 日在法国尼斯签订。1961 年 4 月 8 日生效。1967 年于斯德哥尔摩、1977 年于日内瓦作过两次修订。到 1989 年为止，共有 33 个国家参加协定。该协定旨在建立一项商品与服务项目的国际分类体系，从而促进商标领域的国际交流与合作。协定制定的商品与服务国际分类包括两个表，一是商品与服务项目类目表，一是商品与服务项目名称的字母序列表。前者将各种商品和服务项目分作 42 类，前 34 类为商品分类，后 8 类为服务项目分类，后者则把各个具体的商品与服务项目按其名称的字母顺序排列，并标明其在前一表中的分类号，以便检索。目前，世界上多数实行商标注册制度的国家都已使用这一国际分类。

工业品外观设计国际分类洛迦诺协定 (Locarno Agreement Establishing an International classification for Industrial Designs) 该协定 1968 年 10 月 8 日在瑞士洛迦诺签

订，于 1971 年 4 月 27 日生效。截止 1992 年 1 月 1 日，共有法国、奥地利、瑞士、意大利、匈牙利等 16 个成员国。该协定建立了工业品外观设计的国际分类法，这是一种商品分类法，该国际分类由 32 个大类和 223 个小类组成，同时还列出商品细目约 6 000 个，包括一个按字母顺序排列的大类，小类的商品表。分类协定大都是纯技术性的公约，而不是形式上的分类法。它为工业品外观设计建立了一个科学的分类体系，每个成员国的专利主管机关可遵约在记载外观设计备案的官方文件里标出所适用的国际分类符号。但加入该协定的国家保留将该国际分类法作为主要的或作为辅助的分类体系使用的权利。没有参加协定的国家也有权使用按协定建立的国际分类法。

工业品外观设计国际保存海牙协定 (Hague Agreement Concerning the International Deposit of Industrial Design) 该协定 1925 年 11 月 6 日在海牙签订，1934 年在伦敦、1960 年在海牙进行了两次修订。1961 年在摩纳哥签订了一个附加议定书，1967 年在斯德哥尔摩签订了一项补充议定书，1975 年在日内瓦制定了该协定的日内瓦议定书。1960 年的海牙文本至今尚未生效，日内瓦议定书已于 1979 年生效。该协定是一个闭合性公约，只有巴黎公约成员国才能加入。截止到 1992 年 1 月 1 日，共有比利时、卢森堡、法国、荷兰、埃及、印尼等 19 个成员国。根据协定规定，凡本协定成员国国民、居民和在成员国内有实际工商营业所的人（包括法人）均可申请国际保存，而且一份申请内可包括不止一项外观设计，最多可达 100 项。协定把成员国分为两类：一类是外观设计

所有人可直接在世界知识产权组织国际局保存的国家，另一类是所有人可通过本国的管理机关在国际局备案的国家。

商标国际注册马德里协定 (Madrid Agreement for the International Registration of Trademarks) 简称“马德里协定”。主要商标国际公约之一。1891年4月14日在马德里签订，1892年7月15日正式生效。协定曾作多次修订，现使用1967年斯德哥尔摩版本。截止1989年止，共有28个国家参加该协定。协定的主旨是解决商标的国际注册问题。该协定规定，只有巴黎公约的成员国才能参加马德里协定。凡协定成员国的国民，在本国注册商标后，可向设在日内瓦的世界知识产权组织国际局申请国际注册。申请书要用法文填写，并应在申请书中指明这一商标在哪些成员国受保护。注册经批准后，由国际局公布，并通知申请人要求保护的那些成员国。如果这些成员国同意对商标提供保护，这项国际注册即在该国生效，有效期20年，届满可续展。一个商标取得国际注册后的最初5年内，如其在原属国的注册因故失效，则其国际注册亦将失效，满5年后则彼此独立，互无影响。

商标注册条约 (Trademark Registration Treaty, TRT) 简称“TRT”。主要国际商标公约之一。1973年6月12日在奥地利首都维也纳签定。1980年8月7日正式生效。到1989年止有5个成员国。该条约的主要内容是进一步简化手续，解决商标的国际注册问题。该条约规定：凡成员国的国民或居民如要求在国外享有商标专用权，可直接向世界知识产权组织的国际局提出国际商标注册申请，而既不必要先向其所属国申请注册，也不必一个一个地分别向有关国家单

独申请注册。国际局接到注册申请后，应当在公告上公布申请，并通知申请人要求给予法律保护的缔约国。被要求给予法律保护的有关缔约国如不同意申请人的要求，应在收到通知后 15 个月内提出驳回声明，否则即被视为同意给申请人的商标注册，给予法律保护。此外商标注册条约规定的国际注册有效期为 10 年，但每 10 年可续展一次。

保护工业产权巴黎公约 (Paris Convention for the Protection of Industrial Property) 简称巴黎公约。国际间保护工业产权的一个基本公约。该公约于 1883 年 3 月 20 日由法国、意大利、瑞士、荷兰等 11 个国家在巴黎缔结，1884 年 7 月 7 日生效并无限期地生效。公约曾多次修订，产生不同文本。我国于 1984 年 12 月 19 日加入巴黎公约 1967 年斯德哥尔摩文本，同时声明保留公约第 28 条第一款。巴黎公约的全体成员国组成巴黎联盟，其常设办事机构为国际局，设在日内瓦世界知识产权组织内，由该组织总干事负责日常工作。巴黎公约下属许多专门性条约，如专利合作条约、国际专利分类协定、商标国际注册马德里协定等，只有首先参加了巴黎公约，才有资格参加上述条约或协定。公约共 30 条，分实体与行政两大部分。公约共 30 条，分实体与行政两大部分。公约规定的基本原则有：(1) 国民待遇原则。(2) 专利独占原则。(3) 优先权原则。

保护知识产权联合国际局 (Bureaux Internationaux Reunis Pour La Protection de la Propriete Intellectuelle, BIRPI) 世界知识产权组织 (WIPO) 的常设机构和秘书处。以总干事为首，其任务是组织会议、准备文件、搜集和分发

关于知识产权的情报、出版刊物和办理国际注册等。BIRPI 的由来要追溯到 1883 年，一些国家签订了保护工业产权巴黎公约，成立了巴黎联盟。1886 年，一些国家又缔结了保护文学、艺术作品伯尔尼公约，成立了伯尔尼联盟。这两个联盟都各设国际局处理日常工作。1893 年两联盟合并，成立了保护知识产权联合国际局（BIRPI），负责统一管理两个联盟及其所属各种协定的日常事务。1967 年 BIRPI 提出建立 WIPO，根据这一建议，于同年 7 月 14 日由 51 个国家在斯德哥尔摩签署了建立 WIPO 公约，并确定将 BIRPI 移交给 WIPO 作为国际局，两个联盟成为 WIPO 的所属机构，BIRPI 变为办事机构，负责管理各种条约和协定。

国际技术贸易 (International Technology Trade) 国际经济中的一种商业性技术转让，即不同国家的经济组织、企业或个人等技术输出方有偿地将其项技术的使用权转让给引进方的一种经济行为。它包括国际技术输出和国际技术引进两个方面内容。技术贸易的内容主要有工业产权和专有技术的转让、商标使用权的转让、技术培训与服务等。技术贸易的特征是：（1）技术贸易的标的是无形财产——技术知识；（2）技术贸易的标的可以多次出售；（3）技术贸易只是转让或出售标的的使用权，相应产品的制造权和销售权。通过技术贸易，技术输出方可从中获取利润，而技术引进方通过支付一定的技术使用费，可以获得某项技术，这样既可以节省研究开发费用，又可以在短时期内迅速提高自身的经济技术水平。国际技术贸易自 60 年代以来飞速发展，目前已成为国际经济中的一项重要的贸易活动。

国际技术转让 (International Transfer of Technology) 某一国家或该国的企业、公司和公民个人向另一国家或它的企业、公司和公民个人提供具有特定内容的技术的所有权、持有权、使用权或其他权利的行为。国际技术转让的方式包括有偿技术贸易和无偿技术援助两种，前者是国际技术转让的最主要的方式。转让的标的分为三类：(1) 专利技术，即有专利权保护的技术；(2) 工业产权，包括商标、实用新型、外观设计、服务商记、厂商名称等；(3) 专有技术，即未获专利权保护而沿处于保密状态的技术。通过国际技术转让，技术转让方一般是提供技术获得技术使用费，而技术受让方则是支付技术转让费而获得技术。现在，国际技术贸易已成为国际经济贸易的重要组成部分，而且其地位越来越显得重要。

先进技术 (Advanced Technology) 在当代生产领域居于领先地位，起着主导作用的技术。目前，先进技术的开发、运用为各国所重视，在中国，技术被称为“第一生产力”。先进技术具有相对性，即同一项技术在发达国家可能是普及的中间技术，而在发展中国家可能是先进技术；某一项技术在某一段时期内可能是先进技术，但经过一段时间后，很可能变为中间的技术，甚至是落后的技术。技术的不断更新是当今技术发展的一个特点，技术在创新→推广应用→再创新→再传播应用的不断循环的过程中逐渐发展，并趋于某种完善的状态，这是技术发展的基本规律。

适用技术 (Appropriate Technology) 在现有的生产条件和技术水平下，为社会普遍应用，并能带来最大社会经

济效益的技术。它既可以是中间技术，也可以是先进技术。它的广泛使用能以劳动、能源和其他资源的最少消耗取得最大的经济和社会效益。由于技术的应用受资金、人员、设备制造能力等多方面的制约，所以在引进技术或者研究开发某项技术时，必须考虑该技术是否具有适用性，能否成为适用技术，因为任何技术不管多先进，如果没有适用性，它就很难给社会带来巨大的利益，而且极有可能引进或开发该技术的成本偏高或者该技术的使用中造成了环境污染等问题给社会产生不利的影晌。

中间技术 (Intermediary Technology) 一种介于先进技术和落后技术之间的，对资金需求量不大，对制造设备要求不高，生产方法简单，容易掌握和操作，对原材料的依赖程度不大，市场适应能力强，容易组织管理，有利于扩大就业和增加收入的技术。它既有节省资金、简单易操作等优点，又存在着生产效率低、能耗大、产品质量差、维护费用高等缺点，因而人们对它褒贬不一。这种技术被一些技术落后、资金不足、就业压力大的贫穷的发展中国家较多地采用，它对促进这些国家民族经济的发展起着一定的作用。

专有技术 (Know-how) 亦称技术诀窍、技术秘密，未获得专利权保护而尚处于保密状态的技术。一般包括制造技术、生产方案、研究手段、操作技巧、工艺流程等。它的特征：(1) 秘密性，即尚未公开的技术。(2) 先进性，具有应用的价值。(3) 实用性，在现实中存在着被运用的可能性和可行性。(4) 经济性，技术的使用能带来经济效益。(5) 动态性，专有技术处于动态变化之中。它与专利的主要区别：

(1) 专有技术不受国家专利法的保护，而只能由技术转让的各方在转让合同中规定相应的保密条款予以保护，这种保护对第三方没有约束力。(2) 不具有“地域性”的特点。(3) 不存在法定的保护期限，专有技术只要处于保密状态，未被公众获悉，即得到有效的保护，而一旦公开，公众则可无偿用之，保护自然失效。

技术所有权转让 (Technology Ownership Transfer) 专利技术或专有技术的所有人将其技术的所有权有偿地转让给其他人。技术转让一般是指技术使用权，制造权和销售权的转让，技术所有权通常不进行转让。由于技术所有权出让后，转让方已不再是该技术的所有人，如果未经受让方（即该技术的所有者）的同意或许可，转让方不得使用该技术，若要使用该技术，须向受让方支付一定的费用。技术所有权转让能使受让方获得的其他任何形式的转让更大的权利和更多的收益，同是转让方则将丧失所有的权利和利用该技术获得收益的机会，所以技术所有权的转让比其他任何形式的转让所要支付的费用都要多。技术受让方往往是为了垄断该技术，才要求技术所有权的转让。

许可证贸易 (License Trade/Licensing) 亦称技术使用权的买卖。“许可证”是技术的输出方和技术输入方达成的有关技术转让的协议或合同，因而许可证贸易即是技术输入方以有偿的形式从技术输出方取得技术的使用权。贸易的内容一般包括三项：(1) 商标使用权的买卖，即在商标使用权的有效地域或期限内，对商标使用权进行交易。(2) 专利权的买卖，这种买卖也必须在专利权的注册登记范围和有效期

限之内。(3) 专有技术的买卖, 即未获得专利权保护尚处于保密状态的技术的买卖。这种技术的买卖过程中, 尤其需要做好保密工作。近年来, 许可证贸易已成为技术贸易的一个重要内容。

许可证协议 (Licence Agreement) 指许可证贸易双方当事人规定各方权利和义务而签订的合同。其条款因不同的协议而有所区别, 主要包括: (1) 序文; (2) 关键词语的定义或解释; (3) 许可范围; (4) 保证与担保; (5) 有关专利与商标的专门条款; (6) 改进技术成果的交换; (7) 技术保密; (8) 费用及其支付方式; (9) 合同的生效期限、延长和终止; (10) 不可抗力; (11) 争议的解决和适用法律; (12) 违约和索赔。

许可方 (Licensor) 又称许可人、许可证卖方或者许可证出让方, 与被许可方相对, 指通过与被许可方订立许可证, 将自身合法拥有的某项技术或工业产权的使用权、制造权或者产品的销售权在其有效的地区范围和期限内, 有偿地出让给被许可方的当事人一方。在国际经济技术贸易中, 它既可以是某个国家, 也可以是某国的经济法人、企业或者公民个人。许可方通过出卖许可证, 可从中获得收益, 从而增值自身的资产, 增强自己的经济实力和竞争力。

分许可 (Sub-license) 亦称从属许可, 被许可方与第三方签订许可证, 将其从许可方获得的某项技术或工业产权的权利再分售给第三方的做法。被许可方与第三方签订的许可证即是分许可证或从属许可证。这种许可证的签订必须以被许可方和许可方签订的可分售许可证为前提, 即许可方

允许被许可方在明确的约定范围内有权许可第三方实施许可方的技术或工业产权。被许可方对第三方的许可不得超出许可方允许的范围，而且不得损害许可方的权益。

被许可方 (Licensee) 又称被许可人、许可证买方或者许可证受让方，与许可方相对，指通过与某项技术或工业产权的所有人即许可方签订许可证，而从许可方获得在有效地域和期限内使用该项技术或工业产权的部分权利或全部权利的当事人一方。在国际技术贸易中，被许可方可以是某国家，也可以是某国家的法人、企业和公民个人。被许可方通过购买许可证，实施被许可的技术，能够在短期内较快地提高自身的技术水平，促进经济的发展。

专利许可证 (Patent licence) 许可方将自己在某国取得的专利技术于规定的时间和地域内转让给技术引进方使用的许可证。专利是各国政府给予技术发明者的一种法定的权益，在专利权的保护范围内，专利所有人可以从该项技术的使用中获得收益，任何人要使用该项技术，均须向专利所有人支付使用费。专利许可的方式是把专利的编号和专利说明书告知被许可方，同时授予被许可方使用该项专利的权利，被许可方只要支付了使用费，即可使用该专利。

商标许可证 (Trade Mark licence) 商标注册人准许他人使用自己注册商标的一种许可证。商标权人通过许可，出让的只是其注册商标的使用权，注册商标的所有权仍属于自己。商标许可方的主要权利是获得商标被许可方的使用费，监督被许可方使用其注册商标的商品质量；其主要职责是向被许可方提供有关其注册商标的详细资料，允许被许可方在

约定的时域和地区范围内使用其注册商标，商标被许可方的主要权利是获取在规定期限和地域内的注册商标的使用权，其基本义务是向许可方支付商标的使用费，确保使用许可方注册商标的商品质量。

专有技术许可证 (knowhow license) 专有技术的所有者把其未获得专利权保护而尚处于保密状态的技术在约定的时间和地域内有偿转让给他人使用的许可证。许可方可从专有技术的转让中获得技术使用费，但同时必须向被许可方提供必要的专有技术资料，进行技术指导、技术培训和技術保证。被许可方在获得和使用专有技术时，有义务做好专有技术的保密工作。目前由于专利技术及专利许可的有限性，使专有技术贸易在国际许可证贸易中占有重要的地位，已经成为国际技术贸易的主要形式之一。

普通许可证 (Simple Licensecontract) 又称非独占许可证、非独占许可合同，与独占许可证相对，指在规定的期限和地区范围内，许可方允许被许可方使用其技术或工业产权，但同时自己仍保留使用该项技术的权利，而且还可以将该项技术许可给第三方使用的许可证。在这种许可证中，许可人保留了较多权利，仍可多家转让，而被许可人获得的权利比独占许可证要少，因而，其使用费一般较低。在实际业务中，这类合同适用于销售市场大，许可方自己想在该市场销售产品，而受让方又无力垄断市场的情况。

独占许可证 (Exclusive License contract) 亦称独占许可合同，与普通许可证相对，在规定的期限和地域内，被许可方对许可方出让的技术（专利、商标、专有技术等等）享

有排他性的独占使用权的许可证。许可证签订生效后，许可方不得在约定的范围内再向第三方发放同一许可证，授予同一技术，而且许可方自己也无权使用该项技术。正因为这种许可证，许可方授予被许可方的权利较大，故其使用费比一般许可证高得多，所以只有当被许可方面临激烈的生产竞争时，深感自己有必要独占某一技术时，才要求订立独占许可证，而许可方也只有认为自己确实有利可图的情况下，才愿意签订独占许可证。

排它许可证 (Sole License) 亦称“排它许可合同”或“独家许可证”。在规定的期限和地区范围内，许可方允许被许可方使用其技术或者工业产权，但同时一方面许可方不得再将同一技术或工业产权许可给任何第三方使用，另一方面许可方自己仍保留该项技术或工业产权的使用权的许可证。这种许可证的排它性仅仅表现为排除第三方在约定的范围内购买使用该项技术。排它许可证和独占许可证有相似之处；即两者都不允许许可证有相似之处：即两者都不允许许可方将同一技术或工业产权再许可给任何第三方使用。区别在于：前者许可方仍保留出让技术的使用权，而后者连许可方自己也不得使用出让技术，只允许被许可方在约定的范围内独家垄断使用。

交叉许可证 (Cross License) 亦即“交叉许可合同”或“互换许可合同”，一种由两项或两项以上相互依赖、紧密联系的专利、商标或专有技术的所有者各自允许对方当事人使用己方专利、商标或专有技术的具有互惠性质的特殊形式的许可证。双方当事人提供的使用权既可以是独占的，也可

以是非独占的。在通常情况下，交叉许可是无偿的，各方都不向对方提交使用费。通过交叉许可，双方当事人都能从对方获取自己所需的技术或专利，于中受益。

混合许可证 (Mixed License) 许可方将两项或两项以上的技术使用权同时许可给被许可方的一种许可证合同。其特点是一次许可多项，它既可以将某项专利和相关的技术秘密一起许可，也可以将某项技术和注册商标一起许可。在国际经济技术贸易中，专利技术和专有技术的混合许可较多。在混合许可中，被许可方一般须向许可方支付各项许可标的使用费用，而许可方相应比单项许可可能获得更多的收益。

一揽子许可 (Package License) 一种限制性许可。许可方把自己的专利、工业产权和技术秘密一起共同报价和出让，而不允许被许可方单独选择其中一项或某几项标的使用的许可。一揽子许可往往是被许可方难以接受的，因为被许可方一般只需要一项或某几项标的，但他为了获得自己所需要的标的，但他为了获得自己所需要的标的，就不得不向许可方支付一揽子许可中全部标的使用费用，这显然是不合理的，对他是极不利的。许可方之所以选用这种许可方式，通常是其在某项或若干项技术或工业产权方面具有垄断性的优势地位，因而他能够迫使被许可方接受其苛刻的条件和要求。

专利强制许可 (Compulsory License for Exploitation of patent) 在特殊情况下，专利的管理和监督机关可未经专利所有人的同意，强行许可其他人使用其专利的做法。它的目的是克服专利权人滥用专利、不履行义务，以使专利得到充分的利用。在我国，有两种情况下可以实施专利强制许

可：(1) 从获得专利权之日起满 3 年，专利所有者没有正当的理由自己不实施专利又不允许他人使用其专利的；(2) 两项密切相关的专利，其中一项专利的实施必然要以另一项专利的实施为基础，在此情况下，国家专利局可以根据该项专利人的书面申请授予他另一项专利的强制许可。获得使用强制许可专利的当事人必须和专利所有者协商，付给专利权人相应的专利使用费。

许可范围 (Licenced Scope) 许可方在许可合同中明确规定的，允许被许可方实施的技术内容范围、技术使用领域范围和产品制造及销售的地区范围。许可范围是许可证合同的重要内容之一，它一般以专门条款在合同中具体规定，其内容主要包括：(1) 许可方提供的基本技术内容和种类，标明是工业产权还是非专利技术；(2) 被许可方使用或活动的领域，亦即技术使用的应用范围；(3) 产品的制造和销售地区范围；(4) 竞争性技术的引进和使用。由于许可范围的大小直接关涉到许可方和被许可方的切身经济利益，因此，在签订许可证合同时，确定一个合同的许可范围，对双方当事人都十分重要。

许可地域 (Licensed Region) 在许可合同中约定的，许可方允许被许可方享受许可标的的使用权、制造权和合同产品销售权的地区范围。在许可地域内，许可合同具有效力，被许可方实施许可标的一切合法活动均受法律的保护，但一旦超出了许可地域，被许可方使用许可标的的活动就构成违法，由此而造成许可方按违约协议进行赔偿。许可地域范围越广，被许可人制造、销售合同产品的市场就大，他就有

可能获得更多的利润，而许可方自己的活动范围由于被许可方的竞争而缩小，其收益也可能由此减少，所以许可地域范围的大小直接与许可方和被许可方的利益紧密相关。

技术出口 (Technology Export) 国家、企业、公司或公民个人将自己合法拥有的专利技术或专有技术有偿地输出国外。向国外出口技术，必须注意寻求可靠的保护，如果出口的是专利技术，而且技术输入国有着完善的专利制度，则可以向技术输入国申请专利保护；如果技术输入国不实行专利制度或者出口的技术不属于专利保护范围，则可以通过与技术输入方签订合同予以保护，通过技术出口，技术输出方可从中获得，增加自己的资金实力，进一步促进自身技术的开发，同时还可以带动与出口技术相关的生产设备、技术产品的出口，从而促进本国经济的发展。技术输入方则可在短时间内提高自己的技术水平。

技术输出方 与技术输入方相对，在国际经济技术贸易中，将先进的或者适用的技术通过各种方式出让给他人者。技术输出方既可以是某一国家，也可以是某国的法人、企业或者公民个人。技术输出方通过输出技术获取利润。技术输出的方式多种多样，包括转让专利权、专利申请权、非专利技术成果的使用权；输出成套技术设备；进行国际合资或合作经营；开展补偿贸易等等。目前，由于西方发达国家拥有大量的先进技术，而发展中国家技术水平相对较低，因而，技术输出方更多地是指发达国家。

技术引进 (Acquisition of Technology from Abroad) 一个国家或一国的法人、企业和公民个人通过许可

证贸易、技术交流等各种途径从国外引进新的或适用的技术及设备的做法。其目的是在短时期内迅速提高自身的技术水平，增强国际竞争力，促进国民经济的发展。其引进的形式可以是购买专利技术或者专有技术，也可以是购买工业产权。引进的途径包括技术贸易、技术合作、技术交流、经济合作等。引进的内容包括制造工艺、工艺流程、材料配方、产品设计、质量控制、测试方法、操作手段和经营管理方面的技术。技术引进是广大发展中国家提高自身技术水平的捷径之一，也是发达国家为保持自己技术优势和地位的一贯做法。

技术引进方 亦称技术输入方，与技术输出方相对。在国际技术贸易中，以各种方式从其他国家获得先进或适用的技术知识、技术经验和技术装备的当事人一方。它既可以是某一国家，也可以是某国家的法人或者公民。技术引进方通过吸收、消化引进的技术，可以在短时期内迅速提高自身的技术水平，避免技术重复研究开发过程中的时间和资金的浪费。技术引进的方式多种多样，包括购买专利权、专利实施权、专利申请权、非专利技术成果的使用权、转让权；输入成套技术设备；与外商进行合资或合作经营等等。目前技术引进方呈现出多元化，不仅发展中国家引进技术，而且发达国家也大量引进技术。

引进技术项目建议书 (Project proposal of Technology Acquisition) 引进技术过程中的一个重要环节。在进行技术引进的可行性研究之前，意欲引进技术的单位或个人在对引进技术的主要方面做初步分析的基础上起草的带有意向性的书面建议。在我国，引进技术项目建议书一般包括以下内

容：(1) 项目名称；(2) 项目的内容和申请理由；(3) 进口国别和当事人情况；(4) 承办企业的概况；(5) 产品的名称、规格、生产能力和销售方向；(6) 原料来源和能源供应、交通运输、协作配套等方面的情况；(7) 项目所需的资金数额及其来源；(8) 项目的进度计划；(9) 初步的技术、经济分析；(10) 有关附件。

技术引进可行性研究 (Feasibility Study on Technology Acquisition) 在引进技术项目建议书获得批准后，意欲引进技术的单位或个人对引进技术项目的技术适用性、先进性、经济合理性、投资可能性等进行分析评估的决策过程，是引进技术过程中最重要的一环。目的是通过技术论证、经济核算、方案比较选择，为项目的决策提供准确的依据和建议，以减少投资风险，使引进技术能获得最佳效益。可行性研究在国际上的通常做法有四个步骤：(1) 投资机会研究和对比；(2) 初步可行性研究；(3) 技术经济可行性研究；(4) 评价和决策。目前，在我国，由于可行性研究做得不充分，草率引进技术项目，往往被外商钻空子，给国家造成经济损失。

技术引进合同批准证书 (Approval Certificate for a Technology Import Contract) 由技术引进合同的审批机关颁发，由对外经济贸易部统一印刷、统一编号的证明技术引进合同已获得批准的文件。在技术引进合同批准后，审批机关应将合同批准证书报送对外经济贸易部统一登记，执行技术引进合同的单位即可持该批准证书办理有关银行担保、信用证、支付、结汇、报关、纳税或申请减免税收等事务。技术

引进合同批准证书中须注明的事项是：(1) 技术引进合同的名称；(2) 合同号；(3) 合同签字的日期；(4) 合同中当事人；(5) 合同外方当事人；(6) 审批机关；(7) 批准生效负责人签字；(8) 发证单位印章和发证日期；(9) 本证的统一登记编号。

技术引进合同审批 (Examination and Approval of Technology Import Contract) 合同审批机关对技术出让方和受让方签订的技术引进合同的审查批准。在我国，规定技术引进合同签字后 30 天内，技术引进单位或个人必须向合同审批机关呈送报批申请书、合同副本和合同译文文本、签约双方法律地位的证明文件等申请件，合同审批机关在收到合同审批申请书之日起 60 天内完成审批工作。技术引进合同经批准后，审批机关应当把《技术引进合同批准书》的复印件和合同有关数据报送对外经济贸易部统一登记，同时技术引进单位或个人可着手实施合同。技术引进合同按照不同的情况，分别由不同部门进行审批。外国投资者以工业产权或专有技术作为股份投资的合同，应按《中华人民共和国中外合资经营企业法实施条例》及其他有关法律、行政法规进行审批。

技术转让合同 (Technology Transfer Contract) 技术转让方和技术受让方为进行专利技术或专有技术的转让而共同签订的规定双方当事人各自权利和义务的法律文件。合同签字生效后，即对双方产生法律约束力，双方必须遵守和执行，任何一方违约，都必须承担法律责任。技术转让按其转让的权利的不同可分为：(1) 技术所有权的转让；(2) 技术使用权的局部或全部转让。按照转让的标的的不同，技术

转让又可分为：(1) 专利技术的转让；(2) 专有技术的转让。由于专有技术未获得专利的保护，因而其所有者并不依法享有专有技术的所有权，所以他只能转让专有技术的使用权、转让权和专利申请权，而且这些权利对第三方不具有法律效力。

技术转让合同的定义 (Definition of Technology Transfer Contract) 法人之间、法人与公民之间、公民之间为进行技术转让而订立的规定各方当事人权利和义务关系的法律文件。技术转让合同一般包括专利权转让合同、专利申请权转让合同、专利实施许可合同、非专利技术转让合同、技术服务合同、技术培训合同等。技术转让合同的一般条款有：合同名称；合同编号；合同签订的地点和时间；当事人各方的名称及法定地址；序言和鉴于条款；名词和术语的解释；标的的内容和范围；改进技术的交换；技术培训和技术服务；技术资料的交付；报酬及其支付方式；保证和索赔；考核验收；不可抗力；税费；侵权争议的解决和适用法律；合同的生效、期限和终止；技术情报和资料的保密，等等。合同一旦生效即对各方当事人具有法律效力，当事人必须遵守和执行，否则，违约方必须承担法律责任。

技术转让最惠条款 (Most - Favoured Clauses of Technology Transfer) 双方当事人在技术转让合同中规定的，技术转让方或许可方给予技术受让方或被许可方在某项技术转让的待遇上不得低于技术转让方或许可方给予任何第三方待遇的条款。在技术转让最惠条款生效后，技术转让方或许可方必须严格遵守，否则，如果技术受让方或被许可方发现技术转让方或许可方就同一技术标的给予第三方的待遇

更为优惠，则可依据技术转让合同中的最惠条款，要求技术转让方或许可方修订原合同的有关内容，以使其享受与第三方同等的优惠待遇。

技术转让限制性条款 (Restrictive Clauses of Technology Transfer) 亦称“限制性惯例”、“限制性商业惯例”。技术转让方或许可方凭其在技术贸易中的技术优势和经济上的有利条件，强加于技术受让方或被许可方的限制性合同条款。例如转让方或许可方要求受让方或被许可方对被转让技术的专利权不得提出争议的_不争议条款；转让方或许可方不准许受让方或被许可方对被转让技术进行改造的限制改进条款；转让方或许可方要求受让方或被许可方将其转让技术的改进成果无偿、非互惠地转让给转让方或许可方的返授条款，等等。限制性条款是发达国家在对发展中国家的技术贸易中常用的习惯做法，故又称“限制性惯例”、“限制性商业惯例”。

选购权 (Option to Purchase) 在签订正式专有技术许可证协议前，技术拥有方通过签订选购权协议，授予未来技术接受方在一定期限内，向该专有技术拥有人取得协议所指技术的一种权利。在选购期内，授权人不得将该项专有技术再许给他人使用，受权人决定签订许可证协议取得技术时，授权人有义务将该项技术提供给受权人使用。选购权一般有两种：(1) 取得独占许可证的权利，即禁止授权人在协定期内允许有关技术许可证提供给第三方。(2) 取得非独占许可权利，即禁止授权人向第三方授予独占许可证，期限一般不超过 3 年。由于选购权可以使受权人在选购期内对是否引进技术有充分的考虑时间，因此选购权的获得对受权人是有利

的。

不争议条款 在由双方当事人签订的专利实施许可合同中规定的，被许可方不得对许可方许可使用的专利权提出异议，进行对抗或宣布其无效的一种限制性条款。在国际经济技术贸易中，这种条款一般是西方发达国家为了维护自身利益而强加于接受其技术或专利的发展中国家。但因为这一条款对发展中国家不利，所以在许多发展中国家，制定相关的法律，明文禁止在技术许可合同中签订不争议条款，认为被许可方应当有完全的权利对其被许可使用的专利提出争议，请求宣布无效或参加无效诉讼。

回授条款 (Grant Back Clause) 亦称“返授条款”。在技术转让合同中规定的，技术受让方在获得被转让的技术或工业产权后，对它进行改进或创新所获得的新成果必须无偿或有偿地回授给转让方的一种限制性条款。回授条款一般有三种方式：(1) 技术转让方无偿或优惠地获得受让方改进技术的普通实施许可证；(2) 技术转让方无偿或优惠地获得受让方改进技术的独占实施许可证；(3) 技术转让方无偿地取得受让方改进技术的所有权。在国际经济贸易中，许多发达国家往往把回授条款强加于发展中国家，从发展中国家无偿或极廉价地取得技术改进的成果，因而它常常遭到发展中国家的抵制。

搭售条款 (Tied-in Clause) 在技术转让合同中，技术转让方或许可方强迫技术受让方或被许可方接受与转让标的技术无关的，同时往往是受让方或许可方不需要的技术、设备、产品等的限制性条款。它是输出方或许可方凭借自己技

术上的优势地位，为牟取高额利润而采取的一种做法。受让方或被许可方如果接受搭售条款，将为获得同一项技术付出更大的成本。在目前的国际技术贸易中，一些发达国家常常把搭售条款强加于接受其技术的一些发展中国家，由于该条款的明显不公平性，许多发展中国家，包括我国都反对搭售条款。在国际技术贸易中常有出现的“一揽子交易条款”也是搭售条款的一种。

技术转让合同仲裁条款 (Arbitration Clause in Technology Transfer Contract) 技术转让方和受让方通过协商在技术转让合同中规定的，一旦发生合同争议或纠纷，须将该争议或纠纷提交某一仲裁机构进行裁决的条款。该仲裁机构能为当事人双方所接受，它所作出的终局裁决对当事人双方均有约束力。目前世界上较著名的仲裁机构有瑞士商会、瑞典商会仲裁院和日本国际商事仲裁协会。中国国际贸易促进会对外经济贸易仲裁委员会在国际上也具有相当大的影响。在国际技术转让合同仲裁条款中，一般还须注明仲裁地方、仲裁所适用的法律、仲裁的效力以及仲裁费用的支付等事项。一般情况下，当事人都希望在本国进行仲裁，但如果当事人双方同意，也可以在第三国进行仲裁。

含有技术内容的生产设备合同 (Productive Equipment Contract Containing technology) 在生产设备的买卖中包括有卖方对买方提供技术转让、技术服务和技术咨询等内容的合同。所谓技术内容，是指在设备安装期间，卖方应派出技术指导人员对买方雇请的安装公司技术工人进行现场培训和指导；对买方派出的操作维修工人进行现场培训；按合

同约定提供生产设备的技术背景资料及有关技术资料和数据；派驻专家调试生产设备，随时解决技术问题等，通过在生产设备合同中规定技术内容，可使该合同能更好地实施。

技术服务合同 (Technical Service Contract) 要求技术服务的委托方和愿意提供技术服务的服务方共同签订的关于服务方向委托方提供技术服务以及规定双方当事人与技术服务相关的权利和义务的合同。服务方必须按照合同的规定如期保质地向委托方提供和完成技术服务，如定期帮助委托方培训技术人才。委托方也应按合同约定向服务方提供必要的工作条件，并且支付给规定的服务费。在履行技术服务合同过程中，服务方利用委托方提供的技术资料和工作条件完成的新的技术成果属于服务方；委托方利用服务方的工作成果完成的新的技术成果，属于委托方。

技术合作生产合同 (Contract of Technical Cooperative Production) 一国企业与外国企业就各自生产同一技术产品的不同部分，从而共同完成该技术产品生产，并由一方或双方加以出售而达成的法律性文件。在技术合作生产中所使用的技术，既可以是双方各有的，也可以是由一方转让给另一方的。如果合作生产中存在技术转让，则可采取以下几种合同形式：(1) 分别签订国际许可证合同、合作生产合同和设备买卖合同；(2) 先签订一个国际许可证合同，再签订合作生产和设备买卖合同，作为许可合同的附件；(3) 只签订一份技术合作合同，不再另行签订其他合同，而把合作生产、技术转让、设备和零部件的供应等列入技术合作合同的附件之中。合同一旦签署生效，即具有法律约束力，各方须

严格执行。

技术服务 (Technical Service) 又称技术协助。技术输出方根据他与技术输入方达成的协议, 向技术输入方提供辅助性的技术资料, 为输入方编制可行性研究, 设计工程, 培训技术人员, 进行现场指导, 或者提供售后服务等等活动。技术服务的方式多种多样, 可根据技术输入方的具体要求而定, 比如技术输入方很缺乏技术专业人才, 则可以帮助输入方培训技术人员; 如果输入方在技术的实施中存在疑问, 则可以派员帮助输入方进行现场指导; 如果输入方在使用输出方提供的产品后, 出现了诸如损坏等问题, 输出方则可及时提供售后服务。目前由于国际技术市场上的竞争日趋激烈, 技术输出方往往在出口技术的同时, 还向输入方提供技术服务。

技术培训 (Technical Training) 技术输出方对技术引进方的技术人员或工人就与其输出的技术或技术设备有关的技术知识和操作经验进行培训。它是技术输出方向技术引进方传授技术的一种方式。技术培训的方式有两种, 一种是技术输出方直接派专家、技术人员到引进方传授技术和经验; 另一种是技术引进方派技术人员或工人到输出方接受培训。在技术培训中, 技术输出方有义务安排好培训工作, 就约定的技术知识和经验对引进方的科技人员或工人无保留地进行传授、培训, 并详细解答各种技术问题或操作疑难。技术引进方也有义务配合输出方, 为技术培训作好准备, 并提供有关的帮助。技术培训费用既可以包括在技术转让费中, 也可另行规定。

技术文件交付 (Technology Documentation) 技术输

出方按技术贸易合同的规定，把与转让的技术有关的技术资料交付给技术输入方。它是实施技术转让的重要手段。在技术文件交付之前，应在技术贸易合同中注明以下事项：（1）技术文件的交付时间。技术文件可一次性交付，也可分批交付，交付文件的份数不应少于 2 套；（2）技术文件的交付方式和地点，一般多以空运方式在技术输入方所在地指定机场交付；（3）技术文件的包装要求，如能防潮、防雨、适合于多次搬运等，此外，每包技术文件的封面上及内部均需注明合同号、唛头标记、收货人、目的地、毛重和箱号。每包文件内应附有文件的详细清单一式二份，标明技术文件的序号、代号、名称和件数等；（4）技术文件的实际交付日期；（5）技术文件短损的补救办法；（6）技术文件使用的文字和技术参数的度量衡制度。

技术保密 (Technical Confidentiality) 在专有技术的转让中，技术输入方有义务保证被转让的专有技术不泄密。它是专有技术转让中特有的规定，专利技术转让因有法律保护，用不着保密。技术保密的期限从理论上讲，应延续到专有技术被公开或成为专利技术为止，但在国际技术贸易的实践中，许多发展中国家包括我国，只允许在双方当事人约定的有效期限内承担保密义务。目前，世界上许多发达国家都相继制定了有关法律以保护技术秘密，对技术输入方在有效期内的泄密行为依法处以徒刑或赔偿损失。在我国涉外经济合同法中，把泄密行为作为违约加以处理。由于在法律的实际操作中，确定技术输入方是否泄密十分困难，所以法律对专有技术的保护还是相当弱的。

合同期限 (Time limit of a Contract) 进行技术转让的双方当事人承担各项有关权利和义务的时间界限。它是由技术输出方和技术引进方根据技术的复杂程度、实现技术的有效转移所需要的时间、技术的经济效益、引进方研究发展技术的能力和掌握被转让技术所需要的时间而确定的。合同期限一般不能超过相关国家法律规定的最高年限。我国《技术引进合同管理条例》规定，未经合同审批机关的特殊批准，技术合同的期限不得超过 10 年。合同期限的长短与双方当事人的经济利益密切相关，期限越长，技术引进方向输出方支付的使用费总额就越多，期限越短，支付费用越少，相应期限越长，技术输出方所获收益越多，反之则越少，因而确定合理的期限，对当事人双方极其重要。

技术转让合同终止 (Termination of a Contract of Transfer of Technology) 双方当事人签订的技术转让合同的结束或失效，在终止之前，合同须具有法律效力，否则，没有法律效力的技术转让合同自始至终不存在合同终止的问题。合同一旦终止，技术转让双方的权利义务关系也随之解除，如双方当事人想继续就技术转让进行合作，必须重新签订另一合同或者对原合同进行适当的修改，以延长合同的期限。技术转让合同终止的原因多种多样，主要包括：合同的撤销；合同的解除；合同所规定的业务已经完成；发生意外事件（如自然灾害等不可抗力）使合同的存在丧失了基础和条件等其他原因。

技术验收 验证技术输出方是否严格按照合同的规定提供技术资料、传授技术知识和操作经验，验证技术输入方

是否掌握了技术,运用被转让的技术所生产的产品是否合格。它是进行技术转让的一个重要环节。技术验收主要包括技术资料的验收和合同产品的考核验收两方面的内容。技术资料验收的目的,在于检查技术输出方是否按照协议规定的时间和要求向技术输入方交付技术资料,若输入方已按要求收到了技术资料,则应出具技术资料已收到的证明,若技术资料有缺损,应通知对方重新补寄。合同产品的考核验收,其目的在于检验技术输入方实施输入技术生产的产品是否符合标准,具体的做法包括:(1)规定考核产品的规格、型号和数量;(2)规定考核试验的方法和内容;(3)规定考核试验的地点和双方的责任;(4)规定试验结果的评定办法。

技术转让中查帐 (Inspection of Accounts in Technology Transfer) 在采取提成支付的技术转让合同中,规定引进方必须建立必要的帐目以及给技术供方有检查帐目的权利条款。技术引进方支付提成费是与其产量、销售量、销售额或利润相联系的,技术引进方应本着诚信的原则,如实地将产量、销售额或利润告诉技术输出方,并据此计算提成费。但是有时输出方对引进方提供的情况并不完全相信,故而要求在合同中订立此项条款。规定此条款时,必须明确技术输出方有权检查帐目的内容、查帐的时间、地点以及查帐费用的分摊等。

合作研制查帐会计或审计师的人选 (Cooperative Development/Cooperative Research and Manufacture) 由各方当事人按协议共同分派技术人员和专家、提供技术资料、资金、设备等,共同就某一技术、产品或工程项目进行研究,并

利用研究的结果共同制造和生产某技术或产品。合作研制既可以由一方当事人提供资金和设备，由其他合作者提供技术资料，派出技术人员；也可以由各方当事人各自提供资金、设备、技术资料，分派技术人员。合作各方在产品或技术的研制过程中共同承担风险。研究出成果后，各方当事人应用研究成果共同生产制造合同产品，按协议规定，合同产品可委托一方销售，也可按比例分别销售。合作研制所获的利润依照事先达成的比例在各方当事人之间进行分配。

含有专利和专利技术转让的合作生产 (Cooperative Production with Transfer of Patent and Know—How) 某国企业与外国企业根据共同签订的协议，由一方提供技术或者由双方相互提供技术，由双方共同研究、共同统一技术标准，共同设计，共同确定零部件的规格，然后双方据此各自生产同一产品的不同零部件，由一方或双方装配成成品出售，或者由双方按协议规定的规格和数量，分别制造对方所需要的零部件，相互交换，然后各自组装成产品出售。这种合作生产不仅在生产产品上能发挥各方的优势，而且在技术上互相合作，取长补短。有关合作生产中的技术转让内容、提供设备和零部件的数量、质量要求和作价办法与付款方式等，均由双方当事人在合作生产协议中具体地予以规定。

含有专利和专有技术转让的补偿贸易 (Compensation Trade With Transfer of Patent and Know—How) 受方引进的成套设备含有专利和专有技术转让的一种补偿贸易，同时也是一种技术贸易方式，受方在信贷的基础上，从供方购买成套设备和技术，然后用该设备和技术生产的产品回购，

或用其他形式的产品互购来偿还引进成套设备和技术时的贷款。如果在补偿贸易中完全不包括专利或专有技术的转让,则该补偿贸易属于一般的贸易方式。含有专利和专有技术转让的补偿贸易可以用一个合同确定,也可以用两个相互联系合同,即一个是进口设备和技术的合同,另一个是返销产品合同来加以确定。有时还可以先由双方当事人一个补偿贸易的总协议,而后再分别签订设备和技术进口以及产品返销合同。

改进技术 (Improve Technology) 技术输出方和输入方的任何一方或双方对作为技术转让合同标的的专利技术或专有技术所进行的革新或改良。改进技术是在实现技术转让以后由双方当事人各自进行的,如果双方事先没有合同约定,如互惠合同、回授条款等,那么技术改进的成果由改进方独享,另一方若要取得改进成果必须与改进方协商,通过订立新的合同或向改进方支付技术使用费。如果当事人双方事先有合同规定必须共享技术改进成果的,则任何一方当事人按合同的规定有权使用另一方改进的技术,而改进方按合同的要求有义务向另一方提供改进后的技术。如果事先签订的是返授条款,那么技术输出方可以无偿或优惠地取得技术引进方的技术改进成果,反之,技术引进方不能以同样的条件取得技术输出方改进技术的成果。

技术贸易的利润分配率 (Profit Distribution Rate of Technoiogy Trade) 在技术贸易中,技术输出方在技术输入方使用输入技术而带来的利润中所占的比例。目前利润分配率没有科学的计算方法,只有一些经验数字。联合国工发组

织认为利率分配率一般在 16%—27% 之间, 即 20% 左右比较合理, 如果超过了 30% 则偏高了。为了确定尽可能合理的利润分配率, 必须对诸多因素进行综合分析, 此类因素主要有:

- (1) 技术引进方的利润率高。利润率越高, 利润分成率应越低。
- (2) 引进技术的水平、适用性、发展前景。技术较先进又适用, 产品发展前景看好, 引进方有较大把握取得较大利润的, 利润分配率可适当提高。
- (3) 国内对引进技术的急需程度。
- (4) 技术来源是否被垄断。
- (5) 社会效益的高低。
- (6) 付款条件, 等等。

LSLP 原则 (Principle of Licensor's Share of Licensee's Profit) 亦称利润分成原则, 技术输入方将其实施输入技术所带来的利润的一部分作为技术的价格支付给技术输出方的作价原则。根据这一原则, 技术输入方使用输入技术所获的利润越大, 它向输出方支付的技术价格就越高。LSLP (%) 等于技术输出方获取的技术费用除以技术输入方所获的总利润的百分数。LSLP (%) 是技术输出方和输入方的利润分成率, 它和输入方所得的利润的乘积即是技术的总价格, 在输入方利润保持不变的情况下, LSLP (%) 的值越大, 技术总价就越高。在国际技术贸易中, LSLP 原则被公认是一个比较合理的作价原则和方法。

提成基数 (Royalty Base) 在提成支付方式中, 计算提成费所依据的基本额。它和提成率的乘积即为提成费。提成基数是双方当事人在技术转让合同中规定的, 技术受让方在实施被转让技术后所获得的某项经济效益或其他生产经济指标, 它因提成支付方式的不同而异, 如利润提成方式的提

成基数是技术受让方实施被转让技术而获得的利润总额；销售提成支付方式的提成基数是技术受让方运用被转让技术后带来的销售总额；产量提成支付方式的提成基数是技术受让方实施被转让技术所生产的产品的数量和该产品的单价之积；产值提成支付方式的提成基数是技术受让方在使用被转让技术后而新增加的产值总额。

技术价格 (Technical Price) 技术这种无形产品的价值在市场上的货币表现。决定技术价格的价值并不是由社会平均必要劳动时间决定的，而是由个别劳动时间决定的。影响技术价格的主要因素有：(1) 技术的市场需求量，即某一技术市场需求量越大、经济效益越好，其价格就越高，反之，其价格就低；(2) 技术的先进性、适用性和成熟性，即某技术若具备这三个特性，其价格就可能偏高；(3) 技术直接费用，即直接费用越高，技术价格也就越高；(4) 技术供方的预期利润；(5) 技术的寿命，如果一项技术寿命短，由成熟阶段很快陷于衰老，则该技术的价格就可能偏低。技术价格在实践中，由技术供求双方共同商定，但技术供求双方对技术的作价原则和计算方法有较大的差异。一般情况下，技术作价方法有三种，即一次总算、提成和入门费加提成。

入门费 (Initial Down Payment) 在技术交接前后或同时，由技术受让方或被许可方依照技术转让或许可使用合同，支付给技术转让方或许可方第一笔预付性质的费用。因其暗含技术入门先行付给的涵义，所以被称为“入门费”。入门费既可一次总付，也可以分期支付。在国际技术贸易中，作为技术费用的支付方式，入门费通常并不单独使用，而是和

其他支付方式相结合使用。入门费加提成方式是目前使用最多的一种支付方式，它在合同生效后，先由技术受让方或被许可方支付一部分费用，等项目建成投产后再支付其余部分费用，这种支付方式既可以使技术输出获得一笔固定的技术收益，同时又减轻了技术输入方的经济负担，因而乐于为双方当事人所接受。

入门费加提成费 (Initial Down Payment plus Royalty) 指技术受方在签约后或收到技术资料后，在一定时间内先支付一笔或分期支付约定的费用，然后在项目建成投产后，从使用转让技术生产和销售产品中提取一部分收益支付给技术供方以作报酬的总和。它实际上是一次总算和提成支付的混合或折衷方式，具有两者的优点，既是以受方的实际经济收益为基础，又能使供方较早取得一定的使用费收入，因此比较合理，更容易为合同双方当事人所接受。目前，国际上技术转让的支付大多采用这种方式。

技术转让费支付方式 (Payment on Technology Transfer) 约定俗成的由技术受让方向技术转让方支付技术转让费用的固定模式。支付方式大体有三种：(1) 一次总付 (Lump-Sum Payment)，即在成交时，一次性清算各项转让技术应支付的费用，并由双方协商确定支付费用的金额，在合同中加以规定，最后由技术受让方一次付清或分期付款；(2) 提成支付 (Royalty Payment)，是在项目建成投产后，按合同约定的产品的生产数量或净销售额提取一定比例的费用，作为技术转让的费用。(3) 入门费 (Initial Payment) 加提成支付，即在合同生效后先支付一部分技术转让费，等项

目建成投产后再支付其余部分费用的支付方式。由于一次总付一般不利于受让方，而提成支付又不利于转让方，因此这两种支付方式往往遭到技术受让方或转让方的拒绝。只有入门费加提成支付方式兼顾到了当事人双方的利益，乐于被双方接受。在目前国际技术贸易中，入门费加提成支付方式是使用最多的一种支付方式。

固定提成 (Fixed Royalty) 在技术合同的有效期限内，固定提成率或者固定提成费保持不变的提成方法。固定提成费等于固定提成率和固定的提成基价的乘积（固定的提成基价，即公平市场价，是技术引进方与没有特殊关系的第三方所达成的实际销售价，去掉与技术无关的价格因素的净销售价。）在固定提成率不变的情况下，提成费随着提成基价的变化而变化。固定提成费既可以用单位合同产品来计算，也可以用合同产品的计量值如重量、长度、功率等来计算，具体应视合同产品的特点而定。采用固定提成这种方法主要是为了避免国内外产品销售价相差悬殊，避免不正常的供求关系，或为了不计通货膨胀因素，以及为了今后计价和支付的方便。

滑动提成 (Sliding Running Royalty) 亦称递减提成 (Graduated Scale Royalty)，由技术输出方和引进方在技术合同中约定的，随着技术引进方合同产品销售量的增加而逐步降低提成标准的提成方法。它可以通过降低提成率 (Royalty Rate)，如规定产品销售量为 500 个单位，则提成率为 5%，销售量超过了 500 个单位，提成率降至 3%，这样固定提成费的相对量甚至绝对量也可逐步降低。由于这种提成方法比较

合理（因为随着技术的逐渐老化，技术使用费应该逐渐减少），而且符合国际贸易的一般原则，因而为各国，尤其是发展中国家所乐于接受。

一次总算支付（Lump Sum Payment）双方当事人把各项转让技术的费用、有关报酬和其他使用费一次性总额计算，然后确定技术受让方须向技术转让方支付的费用总金额，并在合同中加以规定，最后由受让方按合同约定的时间一次总付或分期支付。一次总算支付的方式有两种：（1）一次总算一次总付，即一次总算得出的总金额由技术受让方一次性向技术转让方全部付清的支付方式。（2）一次总算分期支付，是指一次总算得出的金额由技术受让方按合同规定的期限分期向技术转让方付清的支付方式。这两种支付方式中的总金额是固定不变的，它与技术受让方的技术实施结果，获利的大小无关，因而技术转让方不承担技术受让方的风险责任。

最高提成费（Maximum Running Royalty）在技术合同中约定的提成费的最高数额。技术输入方在使用被转让的技术或工业产权后所产生的经济效益，如果按事先约定的提成方式和提成率计算，求得的本期提成费数额已超出了约定的本期最高提成费数额，那么它就必须按最高提成费数额向技术输出方支付提成费；如果求得的本期提成费数额低于约定的本期最高提成费数额，那么技术输入方以本期求得的实际提成费数额向技术输出方支付提成费。最高提成费的这种规定，一方面限制了技术输入方因实施被转让的技术或工业产权而带来的经济收入，另一方面也使技术输出方的经济利益获得了充分的保障。

最低提成费 (Minimum Running Royalty) 在技术合同中约定的提成费的最低数额。技术输入方按约定的提成方式和提成率计算, 如果求得的本期提成费数额小于约定的本期最低提成费数额, 此时, 不管它使用被转让的技术或工业产权所带来的经济效益多大, 都必须按约定的最低提成费数额向技术输出方支付提成费。如果求得的本期提成费数额大于约定的本期最低提成费数额, 那么, 技术输入方必须以实际求得的数额向技术输出方支付提成费。最低提成费条款大多出现在独占许可使用合同中, 在这类合同中, 技术输出方在规定的地域和时域内, 完全放弃了自己使用转让的技术或工业产权的机会, 如果技术输入方使用被转让的技术或工业产权所产生的经济效益很小, 就有可能使自己的经济利益蒙受损失。最低提成费正是为了保障技术输出方的经济利益而采取的一项措施。

净销售价 (Net Sale Price/Net Selling Price) 产品在正常交易中出售的实际售价(即发票实际开出的价格), 去掉与引进技术无关的各项价格因素的价格。应该从实际销售价中除去的价格因素主要有: 包装费、运输费、保险费; 各项税费; 批发商、中间商、经销商等各种商业费用; 进口零部件的费用等等。在实际中应该去掉哪些费用因素, 视产品的性质及销售渠道的特点由双方商定。由于在任何一种产品价格构成中, 都包含有与技术无关的费用, 这部分费用不应作为提成基价而支付提成费, 故应扣除。技术引进方实际使用了输入技术制造的产品而获得增值的产品部分, 比较真实地反映了使用技术的效果, 所以以净销售价作为提成基价, 被

国际上公认为比较合理的一种方法。

提成支付 (Royalty Payment) 技术受让方按照技术合同约定的提成方式、提成基数、提成比例和提成期限，把其实施转让技术所带来的经济效益按期、按比例交付给技术转让方，以作为技术合同价款、报酬和使用费的支付方式。采用提成支付方式时，技术受让方支付的费用并不确定，确定的只是提成方式、提成基数、提成比例和提成期限，因而，决定提成费多少的是技术受让方在提成期限内使用转让技术所产生的经济效益的大小，效益越大，提成费越多，反之，提成费越少，在毫无效益的情况下，提成费为零，所以，这种支付方式是由技术转让方和受让方共担风险共享利润的一种支付方式。提成支付一般适用于技术成熟、销售稳定、履行期限短的技术合同。在通常情况下，提成支付和总额支付相结合使用。

技术转让保证 (Guarantee of Technology Transfer) 在技术转让中，各方当事人要求对方对自己承担的主要义务作出某些保证，并规定对违约行为进行索赔。一般情况下，技术输入方要求技术输出方作以下保证：(1) 及时地按合同规定的要求提供全部技术资料；(2) 尽技术输出方最大努力培训和指导己方的技术人员或工人，使他们能准确地掌握和运用该项被转让的技术，生产出符合协议规定的技术指标的合同产品。技术输出方要求输入方保证按时支付技术使用费，并由当地有信誉的银行作担保，如果技术使用费以提成方式支付，则还要求输入方尽最大努力充分地使用被转让的技术，制造和销售合同产品，以使技术输出方取得尽可能

大的提成收益。此外，应注意各方要求对方作出的保证必须切实可行，以防止因要求过高给技术转让设置人为障碍。

技术转让违约索赔 (Claim on Breach of Technology Transfer Contract) 在技术转让中，由于一方或双方当事人的违约，给对方造成了经济损失，根据事先达成的协议，对方有权要求违约方赔偿其经济损失。技术转让中的违约行为一般有三类：(1) 不能履约，即供方拒不供给技术情报、不传授技能或拒绝提供技术服务与协助；受方拒绝付款。(2) 不能全部履约，即一方或双方违反了若干项义务的非重大违约。(3) 延迟履约，指一方或双方未按协议约定的时间履行其义务。若供方违约，属于第一类违约行为的，供方须加息退还受方已付的款项，并支付一笔违约金；若属于第二、第三类违约行为的，供方须支付一定的罚款或者降低技术价格。如果是受方违约，供方可视违约行为的严重程度终止并索回已供给的技术，同时要求受方支付一笔固定金额作为补偿。

国际技术转让的有关规定 (Rules Relative to International Technology Transfer) 在国际技术转让交易中，由有关国家制度或缔结的规定技术转让条件、各方权利和义务，以及争议解决原则等事项的法律、协议和公约。它主要有三类：(1) 《国际技术转让行动守则草案》，由联合国大会在 1978 年 10 月综合各方面意见后汇编而成，它试图制定普遍、平等的标准，作为技术转让交易当事人和有关各国政府之间关系的基础。由于各国对该草案意见分歧很大，故至今未获联大通过。(2) 在技术贸易中，供方（主要指西方发达国家）提出的限制性条款，如美国的《反托拉斯法》和欧洲经济共同体

的《竞争法》中规定的搭售条款、返授条款等即属此类，它们对技术受方提出了不平等的要求。(3) 在技术贸易中，受方为了抵制供方的不平等条款而制定的有关法律。到现今为止，世界上尚未形成一整套国际技术转让交易的有效法律准则，技术贸易往往为西方发达国家所操纵。

国际技术转让行动守则(草案) (International Code of Conduct on Transfer of Technology Draft) 亦称《国际技术转让法(草案)》，联合国贸发大会从 1975 年开始组织草拟的旨在调整国际技术转让活动的国际性准则的草案。它的内容共 10 章：(1) 定义和适用范围；(2) 目的与原则；(3) 技术转让贸易活动的国内规则；(4) 技术转让合同的限制规则；(5) 技术转让合同内容；(6) 对发展中国家的特殊待遇；(7) 国际合作；(8) 国际执行机构；(9) 适用法律与解决争端；(10) 其他。此外还有一个前言和一个附录。该草案虽从 1975 年开始起草，但由于草案中一些只代表发达国家片面意志的条款，如限制性条款，不符合甚至侵害了发展中国家的利益，因而遭到了发展中国家的反对，所以，该草案至今仍未获联大的通过。

保护工业产权的国际公约 (International Convention for the Protection of Industrial Property) 为了便于在数国取得工业产权的申请、简化申请手续、降低申请费用、协调各国工业产权法的某些差异及在世界范围内更充分有效地保护工业产权，由世界各国或数国缔结的国际性公约。它主要包括：(1) 《保护工业产权巴黎公约》(Paris Convention for the Protection of Industrial Property)，于 1883 年 3 月 20 日

在巴黎缔结，它是缔结早最、影响最大、成员国最多的一项国际公约，到 1988 年，其成员发展到 98 个；(2)《专利合作条约》(Patent Cooperation Treaty)，简称 PCT，于 1970 年在美国华盛顿签署，1978 年 1 月 24 日生效；(3)《商标国际注册马德里协定》(Madrid Agreement Concerning the International Registration of Marks)，简称马德里协定，于 1891 年 4 月 14 日在西班牙马德里签订，1892 年 7 月生效；(4)《商标注册条约》(Trademark Registration Treaty)，简称 TRT，于 1973 年 6 月 12 日在维也纳签订，1980 年 8 月生效。

许可证贸易联盟 (Licensing Pool) 在国际技术贸易中，为了解决双方当事人在继续提供技术援助和技术反馈的问题上发生争执而建立的贸易联盟。它由许可证的购买者和出售者共同组成，凡其成员既可享受权利，又必须互相承担义务。联盟规定：如果其成员在某项技术上有较大的改进，它有义务把改进的技术成果提供给联盟的其他成员；而其他成员则有权利要求共享该成员改进的技术成果。这既可以节省许可证贸易双方就技术援助和技术反馈问题一对一谈判所耗费的时间，避免双方发生争执，又可以促进技术在成员之间的交流、传播，推动技术不断改进和创新，使每个成员都从中受益。

国际承包工程 (International Project Contract) 简称“国际承包”。由承包人通过国际间招标、投标、议标、委托或其他方式，承揽外国政府、国际组织、公司、企业或私人业主的工程建设项目、物资采购或其他经注事务的活动。其主要内容包括：建筑项目的咨询、可行性研究、地址选择、勘

测、设计、规划等技术活动；建设项目的材料和设备采购、供应、施工、安装、人员培训等业务活动；项目建成后的生产组织和指导等活动；专项物资采购和各类经营管理活动等。工程可以是成套工程，也可以是单项工程，或单项技术服务。承包人可以是自然人或法人。其与业主之间的权利、业务关系，需双方签订合同来规定。承包合同一经双方签字，就受到有关国家的法律保护，签约双方必须履约。否则，违约方将承担法律责任。

发包 (Contract Out) 在国际承包工程中，由举办工程项目建设的业主，通过适当方式，将有关项目的情况和要求通报给各承包人，并根据其投标内容，确定项目承包人的整个活动。它通常采取三种形式：(1) 招标，是业主将有关项目的工程规模、施工期限、材料规格、设备要求等通过多种宣传媒介和途径向外界公布，邀请承包单位来索取标书和参加投标。它是国际承包市场上普遍采用的一种发包方式。世界银行贷款的项目，必须通过招标方式发包。(2) 议标，由业主直接选定一个或几个承包商谈判承包条件与标价，达成协议。这种方式一般在有长期良好合作关系的国家、地区或企业之间进行。(3) 委托，对某些军事项目、保密工程或技术难度较大的工程项目，业主选定具有承揽能力的承包商，直接委托其报价，然后由双方协商定价成交。

委托发包 (Trust Contract Out) 国际承包工程中由筹资兴办工程项目的业主直接物色对象，经过双方协商，签订合同，将建设项目交给对方承担的一种发包方式。它可分为政府间委托和非政府间委托两大类。委托方式常见于一些

规模巨大、技术复杂、或保密性强的工程项目及某些工程的后续项目。委托方和受托方之间往往有良好的、密切的政治、经济合作关系，受托方常常是一些委托方认为信誉好、资金雄厚、技术水平高、经验丰富的国际承包公司。

发包人 (Tender Inviter) 亦称“招标人”或“业主”。国际承包工程中邀请或通知投标人前来投标的招标人，或业主及其他受委托人。在招标过程中，发包人可以是业主，也可以由业主委托某个单位作为名义上的发包人专门负责招标工作。由业主出面进行招标时，业主既是发包人，又是招标人；招标结束时，发包人即由此身份转为业主身份与承包人签订合同。一旦招标工作结束，即由项目建设单位或项目受益单位作为业主与承包人签订合同。

业主 (Owner) 在国际承包工程中，拥有资产或筹资，需要别人以提供技术、劳务和物资设备等形式来进行工程项目的法人或自然人。它可以是政府部门、社团法人、企业、公司或个人。业主有权将工程项目发包给承包人。

承包 (Contract) 国际承包工程中，承包人通过投标、议标和接受委托等方式，与业主签订建设工程项目的合同，实施提供技术服务、承包物资采购或办理其他经济业务的活动。其形式主要有总承包、分承包、二承包、联合承包、受托承包、合资承包等。

受托承包 (Entrusted Contract) 在国际承包工程中，承包商直接接受业主的委托，与业主签订建设工程项目的合同，实施提供技术服务，承办物资采购和工程建造或办理其他经济业务的活动。

总承包 (Main Contract) 简称“总包”，亦称“统包”。承包的一种形式。在国际承包工程中，承包商通过投标、议标和接受委托或其他协商办法，与业主签订建设全部工程项目的合同，提供技术服务，承包物资采购和工程建设或办理其他经济业务。主要适用于一些具有较强经济实力或技术力量的承包人承担规模不大的工程项目。总包人经业主同意，有权转包部分工程项目给其他承包人。

分承包 (Separate Contracting) 简称“分包”。在国际承包工程中，由一个承包商与业主签订总工程项目合同，然后再将承揽到的工程分为若干子项目转包给其他各承包商经营。其形式多种多样：有包工不包料的、有包工包料或包部分材料的、有包特定设备和材料的、有包设计和可行性研究的。分包方式是国际建设承包中惯用的手段。特别是对某一规模巨大而复杂的工程项目，分承包乃是完成工程任务的关键。它关系到总承包人对业主所担负的全部责任、义务及其自身的全部收益和损失。

二承包 (Subcontract) 简称“二包”。承包的一种形式。在国际承包工程中，总承包人与业主签订总包合同后，经业主同意，将部分工程项目转包给其他承包人。这些项目主要有厂址勘测、设备安装、土木建造等。接受总承包人转包的承包人称为二承包人或二包人，二包人对总包人直接负责，而不要向业主负责。

合资承包 (Joint Venture Contracting) 由两家或两家以上的国际承包公司共同投资、联合组建一个具有法人地位的新公司，在国际上进行承包业务。其特点是各方共同投

资、共同经营、共担风险、共享利润。对外以合资公司的名义与业主联系，进行投标，签订合同；在内部有关投资各方受合资公司董事会领导。公司董事会制订详细的合资公司章程，明确合资各方的权利、义务、风险及利润的分配。这种承包一般都以长期经营承包为目标。合资承包适应国际承包工程市场的发展趋势，是一种较有前途的承包方式。

联合承包 (United Contract) 在国际承包工程中，由两家或两家以上承包商联合起来承包某基国际建设工程项目的一种承包方式。其参与者之间不是总包与分包的关系，而是地位平等，各自独立完成所承揽的部分，分别向业主负责的伙伴关系。联合承包也是国际承包工程市场上的一种惯常做法。具体方式有两大类：一类是以合资形式出现的联合，由两家工程公司共同投资，组建一个独立于原公司的并具有法人地位的新的合资公司，在国际上进行承包工程业务。合资双方共同投资、共提风险、共同经营、共享利润。对外以合资公司的名义与业主签订承包合同，对内有关投资各方受控于合资公司的董事会，董事会制订详细的合资公司章程，明确合资双方的权利、义务、风险、利润分配办法等。这种合资公司具有长远目标，不仅仅是为承包某项具体工程而组建的。另一类是比较松散的联合形式，即由两家或多家具有法人资格的承包公司对一项或多项工程进行投标和承包。一般称之为联合集团。

B. O. T 承包方式 (Build Operate Transfer) 国际承包业务中新出现的一种国际承包方式。1984年土耳其首次使用这种承包合同，目前在亚太地区十分盛行。兴起的原因，

主要是由于国际银行界对于承包项目提供贷款极为慎重，对于金融外汇短缺的发展中国家尤甚，因此这种新的承包方式随之产生。B. O. T 承包方式的主要特点是，承包人在规定的时期内负责保证筹措承包工程所需的资金，并直接完成项目工程的建设，包括为工程项目设计方案、供应机器设备、建筑安装等等；承包期内，承包人有权对承包的工程项目进行管理、经营与使用，合同期满后承包人将所建工程移交发包人。B. O. T 承包方式，不仅是发展中国家吸引外资的有效途径，在发达国家也广为采用。目前我国已正式提出采用 B. O. T 承包方式利用外资，进行基础设施的建设。

联合承包集团 (Contracting Group) 多家具有法人资格的国际承包公司为在国际承包工程市场上承揽大型建设项目而组成的松散联合集团。该集团一般都设置一个联合管理委员会来决定承包业务中的重大决策问题，并设立一个总管理处来负责经常性项目的管理工作。集团内部根据成员公司的特长和意愿进行分工，并以协议形式明确各自的责任、义务和权益。各公司之间一般具有相对独立性。如果业主同意，各成员公司可在一定程度上分别承担责任。成员公司在联合管理委员会中的地位是平等的，不存在主从关系。利益分配的一般原则是，得到的款项除保留一定比例作为共同开支外，其余的按事先约定在成员公司之间分配。

国际承包公司 (International Contracting Company) 专门从事国际工程建设、物资采购、咨询和技术服务等业务的公司。必须具有法人地位并有银行加以担保。有些还必须根据发包国的有关法律和规定，在项目建设所在国

输注册登记手续，通过资格审查等。国际承包公司一般可分为专业公司和综合公司两大类。综合性公司大多是经营范围广、规模庞大、实力雄厚的跨国公司。该公司承揽项目一般通过投标、议标或接受委托的方式进行，与业主签订相应合同后，实施工程项目。

承包人 (Contractor) 亦称“承包商”、“承包公司”。参与国际承包工程活动的承包公司。按不同的承包方式可分为总包人、分包人、二包人、联合承包人、带资承包人和受托承包人等。在国际承包工程中，通过投标、议标或接受委托从业主那里获得项目承办权，实施提供技术、劳务、设备和材料等业务活动的法人。承包工程项目后，承包人与业主之间的权利和义务关系，由双方签订的工程承包合同加以确定，合同受到有关法律保护。承包人必须严格按照合同规定，承担完成工程项目建设任务的责任和义务，同时享有收取报酬、费用的权利。

分包人 (Separate Contractor) 国际承包工程中，参与部分工程项目活动的承包商。一般为一些勘测设计、设备安装、土木建造等专业性承包公司。其承包的部分工程项目直接对业主负责。

二包人 (Sub-contractor) 参与总承包人转让部分工程项目承包活动的国际承包商。一般为一些专业性承包公司。

受托承包人 (Entrusted Contractor) 国际承包工程中，直接接受业主委托而参与承包活动的国际承包专业公司。

承包合伙人 (Contract Partner) 国际承包商承揽建

设项目时根据东道国的规定寻找的共同承担项目建设任务的合作伙伴。国际上有些国家明确规定，国际承包商在当地承包工程项目，必须与当地的自然人或法人合伙经营。甚至规定双方的投资股份比例，否则，不能在当地承包工程。但在有些国家，承包合伙人只是名义上和外国承包公司合伙经营，共同承包工程项目，共享盈利，共担风险，实际上在真正执行过程中并不入股，只是帮助外国承包人承揽工程项目，办理有关行政事务，只起代理人的作用，而外国承包人则根据合伙人提供的服务付给一定的佣金。

承包代理人费 (Contract Agent Fee) 亦称“佣金”。国际承包工程业务中承包商支付给所聘任的代理人的费用。代理费的多少，由代理人和承包商协商确定。国际上常见的代理费用是合同总金额的 1%—3%，一般不超过 3%。代理费用的大小与合同总价的关系一般是：合同价越大，百分比相对越小，反之，百分比越大。按国际上通行的做法是，如果工程项目投标不中，多数代理商对输投标事务花去的资料费、宣传广告费、差旅费和办公费等不向投标人索回，而资本有限的小代理商是要收费的。代理费用的支付，如果是总代理人，一般都是分段支付，极少采用一次总付的做法；如果是分段代理人，则根据代理协议规定的支付方法支付。

承包担保人 (Contract Guarantor) 国际承包商在国外承建工程项目时根据东道国规定，聘任的法律、财务和业务等方面能代其承担责任的保证人，可以是自然人或法人。国际承包商聘请担保人，要签订合同，支付担保费用。合同中应详细规定担保人所要履行的义务，并确定担保金额和支付

方式。担保费一般为合同总价的 3% 左右。有些国家规定：国际承包商在当地承揽项目建设任务，必须聘请当地的担保人作保，否则不允许承包工程项目。担保人为所担保的国际承包公司在法律、财务和工程业务等方面向当地政府承担责任。国际承包公司聘请当地有威望、有实力和影响的担保人，有助于承包业务的顺利开展。

招标 (Invitation to Tender) 实施国际承包工程建设的一种方式。通常是由业主——招标人按规定条件和程序，公开征求应征人——投标人递盘竞争，通过开标、评标、决标，最后择优选定中标人的一种交易办法。招标除应用于工程建设承包外，还经常应用于设备、材料和物资采购。招标起源于英国，而后为发达的资本主义国家相继采用。它是在工程建设上保护竞争，防止垄断，获取最佳经济效益的重大革新。在发展中国家也早已普遍采用。当今一些国际金融组织还规定，凡使用其贷款或赠款进行工程项目建设和设备物资采购的，必须采用公开招标方式。招标主要形式有三种：公开招标、邀请招标和议标。其基本原则是自愿、公平、等价有偿。不论采取哪一种形式，招标人都要声明，对最低标价的投标人和第一投标人都不承担承诺的义务。

竞争性招标 (Competitive Bidding) 允许一定范围内的承包商在同等条件下参加投标竞争的一种招标方式。一般有两种形式：1. 公开招标。它是一种无限竞争性招标。这种招标方式又分为地方性公开招标和国际性公开招标，一般都要通过宣传媒介登载招标公告。2. 选择招标。它是一种有限竞争性招标。这种招标方式一般不公开登载招标通告，而是

以直接通知的方式告诉少数承包商。以上两种招标方式都有各自的优缺点。

国际竞争性招标 (International Competitive Bidding) 又称“ICB”方式。招标对象来自不同国家的公开招标。即允许各国的承包商前来投标,参加公开竞争。凡利用世界银行或国际开发协会贷款兴建的工程项目,都必须采用这种招标方式。不过,由于政治上的原因或某些特殊规定,以上贷款项目实际也并非对所有国家的承包公司开放。一般来说,同招标国无外交关系或同贷款项目无经济联系的国家都被排除在外。

综合性招标 (Compositive Bidding) 又称“两段招标”。无限竞争性招标与有限竞争性招标结合起来使用的一种招标方式。整个招标过程分为两个阶段:第一阶段以公开招标方式筛掉一批不符合要求的投标者,选择少数有竞争力的承包商,邀请他们参加第二阶段的投标竞争;第二阶段以选择招标的方式进行,通过少数几家承包商的第二轮报价竞争,最后决定最佳承包人。上述招标方式的优点是集合了公开招标与选择招标的长处,而缺点则是程序繁复和工作量大。

世界银行贷款工程项目 (Items of Project Qualified for the World Bank Loan) 世界银行为提高发展中国家的生产率和生活水平而以其长期低息贷款资助的工程建设项目。该项目提供的堡主要包括农业、教育、工业、人口计划、城市规划、旅游和环境影响等 7 个方面。为保证贷款资金用于指定的用途,并符合效率、经济和公平的原则,世界银行对借款国家、贷款范围、开发规划和项目设计等方面均作了一

些明确规定,并根据情况变化制订了相应的资助策略和措施。同时,为了使每个贷款项目在经济和技术上都较为合理或健全,世界银行对每笔贷款的发放都规定了一个“项目周期”。

三“E”原则 (Doctrine of “Efficiency, Economy and Equity”)即“效率、经济、公平”原则。世界银行对其贷款的项目采用国际竞争性招标方式发包时,规定必须遵循的准则。其内容包括:(1)在贷款项目的实施过程中,必须注意经济实惠和讲究效率;(2)贷款项目的投标对于世界银行的所有成员国和瑞士都是机会均等和公平竞争的;(3)鼓励借款国的制造商和承包商的发展,并在规定条件下给予他们以适当优惠。为保证上述原则的实现,世界银行一般在项目的贷款协议中订入了相应的条款,并建立了一套详细、具体的贷款使用程序。

公开招标 (Open Tendering) 业主或委托招标人通过报刊、广播、电视等途径公开发布招标信息广告,招引具有相应条件的公司企业进行投标。这种形式的特点是:(1)业主给予自愿投标公司以平等的参与机会;(2)标书规定了不允许更动的技术及财务条件,投标公司必须无条件地按它报价。开标后的议标阶段中才能谈判更动。公开招标常用于下列工程:(1)联合国经济援助项目;(2)所在国政府的工程项目;(3)实行保护主义的国家的大型工程项目;(4)业主希望实行公开招标的工程项目。公开招标可以通过投标人报价竞争,从中择优谈判签约。但这样做会招来大量标书,使一些经验不足或财务状况不佳的公司掺杂进来,带来大量无效工作,从而使费用增加,工程价格提高。当今许多业主已

不采用。然而世界银行和亚洲开发银行贷款项目还是规定必须进行国际范围的公开招标。

邀请招标 (Invited Tender) 由业主或委托招标人发送招标通知书或投标邀请函给选定投标人 (一般 3 至 7 家), 请其投标。非公开招标方式的一种, 是建立在招标和投标双方彼此了解和信任的基础上的。采用邀请招标方式的工程项目大体为: (1) 政府发包的工程项目; (2) 私营工程项目; (3) 业主希望采用邀请招标的项目。采用邀请招标的目的是减少业主审标的工作量, 节省开支, 缩短招标周期。受邀投标公司应珍视业主的信赖。如果由于在手工程较多, 或其他原因而不原承包该项工程时, 不宜直接拒绝业主。特别是对于所在国政府项目, 可以报出较高标价而达到谢绝的效果。这样可以期望在业主今后的招标项目中仍然获得邀请。

议标 (Negotiated Contract) 业主直接选定一家或少数几家公司谈判承包条件及标价的方式。业主可能先提出一个较低的标价作为谈判基础, 也可以由受邀公与听取出标价后进行谈判。其特点是: (1) 设有资格预审、开标等过程, 方式简单, 通过直接谈判即可受标; (2) 受邀公司可以同时提出对于承包条件的更改意见, 例如付款条件更为优惠的要求、增加工程款中自由外汇的比例等。它与公开招标和邀请招标的相同之处是标价仍然受工程市场价格的制约。议标常应用于下列工程项目: (1) 小型工程; (2) 总包人招请分包人; (3) 转包工程; (4) 业主提出合同外新增工程, 与总承包人谈判承包; (5) 不适合或不需要招标的项目。

一次性招标 (Onetime Tendering) 一个工程项目可

能包括几个单位工程，一个单位工程又可能包括几个分部工程和专业工程。所以，工程施工招标既可采取全部工程一次招标，即一次性招标，也可采用单位工程、分部工程和专业工程分别多次招标。一次性招标与工程设计、施工、设备、材料等总体招标意义不同，但可以 and 总体招标结合进行，称为一次性总体招标。通常“交钥匙工程”适合采取一次性总体招标。

分阶段招标 (Stage Tendering) 分阶段通常指一个工程项目的一期、二期，或一个单位工程按土建、水电、设备和管道安装等不同专业施工划分，或按基础、结构、装修等分部工程的形象进度部位划分。分阶段招标系指分别以前述不同阶段的工程任务进行招标。分阶段招标，在不同招标阶段同招标人和中标人可以各不相同，无任何限制。但有时在前一阶段招标文件中规定，该阶段的中标人在后一阶段选标和评标时给予优先考虑或给予一定优惠条件。

招标程序 (Procedures of Tendering) 由业主或委托招标人主持和组织招标工作，其程序如下：(1) 编制招标文件和研究确定标底；(2) 制订评标、定标方法；(3) 发布招标新闻公告和邀请投标书；(4) 对投标人进行资格预审；(5) 出售和发送招标文件及有关附件；(6) 组织投标人赴现场勘察和进行招标文件有关问题答疑；(7) 按约定的时间、地点、方式接受标书；(8) 主持开标并对标书和保函进行审查；(9) 组织评标和决标活动；(10) 发出中标和落标通知书；(11) 与中标人进行谈判和签订承包合同。

招标准备 一项工程承包招标，首先需要业主为招标

作好各种准备工作，主要是成立招标班子，并制订招标的技术条件、商业条件及法律条件。技术条件是指在对兴建工程项目的可行性研究的基础上，提出建设的主要项目，应安装的主要设备，确定工程的底价，并对工程或工厂以及机器设备提出技术指标，即确定采用的技术规范。商业条件是指付款条件、投标人应提供的信贷条件，交货条件与期限，承包人应提供的担保等。法律条件是指按照工程所在地国法律和有关国际惯例，拟定标准合同条件。与此同时制定出各种相应的招标文件。

招标文件 业主用以招标，投标人据以投标的凭借和依据。业主在招标前需要制订各种招标文件以表示愿意发包工程的意图和要求，以及有关发包工程的各种具体事项，向投标人进行询价（有些文件则留待投标人填制，向招标人提出报价）。招标文件在招标过程中用以招标，表达各自意见，沟通双方信息，以便达成协议；而一旦招标结束，达成了协议，则它们便转为承包合同的组成部分，成为履行承包合同的组成部分，成为履行承包合同的依据。一项工程建设涉及到许多问题，包括经济的、技术的和法律的问题，因此招标文件种类繁多。从当前实践来看，招标文件主要包括：招标书、投标人须知、合同条件、工程说明书、工程量表、设计图低、投标书及各种附件等。

招标书 招标人决定为发包某项工程建设而进行招标所作的书面通知。主要内容有：招标业主的姓名，招标的工程范围的简要说明，项目的主要预定进展日期，购买招标文件的地点、时间及价格，接受投标的最后日期和地点，开标

的日期和地点等。

工程师 (Engineer) 由业主指派,在设计方面对全工程负责,并对施工进行监督的人。工程师在承包工程项目中,负责制订工程开展计划,进行工程设计和技术指导,编制规格明细书、工程量表和其他合同文件,进行材料和施工检查,并且完成一定的行政事务工作,如对已完成工程的检测和估价,确定追加工程的费用,以及根据合同条款规定的所有其他属于其职权范围内的事项。无论发生什么问题,工程师必须在不受任何干预的条件下独立作出决定。但承包人或业主有权向仲裁机构或法院提出上诉。工程师应尽力排除一切干预自己独立地位的行动,以保证在承包工程中发生在承包人与业主之间的任何问题得到公正的裁决与处理。但工程师都是由业主指派的,他不是业主专门雇佣的就是长期领取业主工资的在编雇员。因此,他的一切作为一般是有利于业主的。

标书 (Seecting A Tender) 招标与投标文件的统称。通常指招标文件。招标文件包括:投标须知、工程说明书、工程量表和单价表、设计图纸。公开招标时,只有通过资格预审的投标人才能购买标书。

工程量表 (Bill of Quantities) 招标文件主要内容之一,既工程量清单。国际上通用的土建工程量表对工程项目的划分基本包括:现场工程、砌筑工程、混凝土工程、木作工程、门窗工程、饰面工程、隔热和防潮工程、附件工程、特殊设备工程、传送工程、家具陈设、机械设备安装工程和电气安装工程等 14 个分部工程项目,对不能计算工程量的项目应注明结算近似工程量,供投标人据以计算报价。投标人在

计算价格前，要认真核对招标人提供的工程量表，准确地计算出各项工程的单项价和汇总价。这对业主和承包人签订承包合同和执行合同都是非常有利的，因为工程量和价格准确可以避免许多经济纠纷的发生。工程量表标上价格以后，就可成为招标人对收到的标书进行比较的手段。当施工开始以后，可根据工程量表中的单价，计算已竣工部分的工程费用。工程量表的编制与检测，应以英国土木工程师学会编制的《建筑工程量标准计算方法》为准。

图纸 (Drawings) 为了使投标人正确理解招标人对工程所要求的条件，招标人在招标文件中要提供必要的图纸和技术资料，以供投标人认真研究，更好地编制标书。现场的地形和土质资料，最好以图纸和形式表现出来，并尽可能将合同中规定的工程详尽地表示在图纸上。

标底价 (Tender Price) 由业主或委托招标人自主编制的、对标的物（设计、施工、设备和建筑材料等）的造价（或费用）估算，用以作为审核投标报价的依据以及评标、定标的尺度。在国际承包市场上，通常并不强调业主或委托招标人必须编有标底。即使编有标底，也仅对评标、定标起参考作用。标底是标的物造价（或费用）的金额数。一个招标项目只准确定一个标底。采用“暗标”方式招标的项目，标底一旦确定即严格保密，直至开标时公布。

明标底 (Open Tender Price) 采用“明标”方式招标，在招标文件中公开标底。这样做可以使投标人在投标过程中节省一定的人力、物力，缩短招标周期，同样也可使投标竞争的程度减弱。但“明标”招标仅在一定条件下和范围

内适用，如采用标准设计、通用设计的住宅施工招标。

一般技术规范 (General Specification) 承包工程合同规定的该工程在施工中和验收时所必须遵循的技术规范和规程。在国际承包工程中，业主有权要求承包人在该工程上采用业主国或第三国颁发的，也可以是承包人国家所颁布的技术规范和规程。一般技术规范又称通用技术规范，通常应由投标人在招标文件中提出。技术规范详细载明施工对象、材料、工艺特点和质量要求。此外，还对工程各部分的施工顺序、应采用的施工方法和应向承包人提供的设施作出规定。草拟技术规范书应注意不使其与合同条件中的各项规定发生矛盾。

特殊技术规范 (Special Specification) 对某部分工程或二种工程要求采用的专门技术规范和规程。如基础打桩工程、钢结构焊接工程或其他专业工程等都有颁发的特殊技术规范。对于采用特殊技术规范的工程或工种以及采用哪种规范作为特殊技术规范在承包工程合同中都应明确规定。特殊技术规范应规定在合同条件中未规定的属于承包人一切特殊责任，此外，还要求承包人对提出特殊工程计划表，已决定的施工方法和临时工程等作出说明。

投标 (Tendering) 投标人按招标人公开征求应征人的条件和程序递盘的一种方式。投标人（一个承包工程公司）在资格预审合格后即可按规定的投标程序参加投标。主要程序如下：（1）领取和购买招标文件。招标文件通常包购买招标文件。招标文件通常包括：投标须知、工程说明书、工程量表和单价表、设计图纸；（2）熟悉招标文件。如开标时

间、定标时间、投标保证金、履约保证书、工期、延期罚款、维修期、保留金等，必要时要到现场进行实地勘察；（3）计算或核对工程量。如发现出入应按规定作必要的调整和补充；（4）研究标价原则，对单价进行分析研究。要结合初步施工组织方案对某种费用提出原则估算和意见，同时进行询价和比价，逐一确定各工程项目的单价。（5）标价经审定后即可翻译复制、签字盖章，然后加以密封，与投标保证金一起，在指定的时间地点交业主或招标委员会。

投标人须知 招标人向投标人所作的指示，以帮助投标人按照招标人要求进行投标。主要包括：（1）关于投标书的编制和提出。告知投标书及其附件填写的具体要求，提交投标书的时间和地点，以及允许投标人投标后撤回或修改投标书的条件，方法和期限；（2）关于对招标文件的解释。告知投标人如何要求招标人解释招标文件中的含糊之处或更正其中的错误之处的方法；（3）关于现场调查。要求投标人应检查和考察现场及其周围环境，以便进行正确的投标，告知投标人中标后，就有关现场问题提出的任何为调整合同价格而索取增付款项的要求，业主将概不予接受。如果由业主组织安排现场调查，须告知投标人具体的时间和方法；（4）关于招标文件的更改和备样方案。告知招标文件所列要求和条件，包括设计方案是否可以更改，重新提出可供选择的方案，如果允许，则告知具体的条件和方法；（5）关于不“选择最低报价”的声明。告知投标人，“业主不约束自己接受最低报价的投标”。这是一条国际惯例，其含义是：业主有权决定何种报价较为合理，并有权同时结合投标人的施工方法和设备、

用于该项目的主要工程技术人员和管理人员的情况，以往的施工经验、财务状况，以及其他有关的政治经济因素来考虑选择中标人，而无义务选择标价最低的投标人作为承包人；（6）关于投标保证金或投标保证金。招标人一般都要求投标人在投标时须向招标人缴纳一笔投标保证金或投标保证金，用以保证投标人投标后不中途退标，否则，招标人有权没收投标保证金。保证金的数额通常规定的投标总额的5%，或具体规定一定的额度。投标保证金一般须由有资格的银行出具。中标者可将投标保证金或保证书转换成履约保证金或保证书，不中标者予以退还；（7）关于投标保密的要求。一般都告知投标人对投标文件加以保密，不得任意泄露。这主要是为了防止投标商之间相互串通，竞相抬高投标价格。

投标人委任书 (Letter of Appointment for Bidder)
国际承包商委托某人全权代表该承包商，参加投标的委任证书。国际承包公司或集团承揽国际工程项目或物资采购时，由于某些原因而不愿或不能直接出面，可委托其信任的个人、公司或集团作为代表参加投标；因此就要签发委任书，以证明被委任参加投标的人具有办理有关投标事宜和签署有关投标文件的资格和权力。在中标后的合同上，被委任人的签字具有承包公司法人代表签字的同等法律效力。委任书必须由承包公司或集团的总经理签字并颁发，否则无效。受委托人的权限由委托人明确规定。

投标书 (Form of Tender) 投标人根据招标文件的要求所编制的投标文件。主要内容包括：（1）综合说明，包括工程项目的名称、范围、报价总金额、工程开工和预定竣工

日期以及施工质量达到的标准；(2) 单位工程量及其单价、汇总价，其中包括各项费用的收费标准及费率、利税及风险系数等；(3) 工程施工组织总设计或单位工程施工组织设计；(4) 拟派工程施工的组织机构和主要管理人员名单；(5) 对招标文件中包括的通用合同条款的确认和投标人对招标文件的若干声明。投标书要由投标人法人代表签字盖章并加以密封，要在投标截止日期前送交招标人。在规定的开标日期之前，招标人不得启封投标书。采用“议标”方式时不编投标书。

投标书的附加条件 (Qualifications to the Form of Tender) 通常规定投标人要按同一标准进行投标和编制投标书，不得在投标书中有任何附加条件和对合同文件进行修改，只能按要求格式提出投标书。但投标人为使工程项目更加合理，可以提出若干代替方案并明确说明自己的意图，作为投标书的附加条件。这样便于工程师对所提出的代替方案中有关变更和修改进行评价，而投标人也不会受罚。

投标资格预审 (Prequalified Scrutinize for Tendering) 公开招标时对投标人资格进行的审查，通常称资格预审。内容包括：承包商名称、国籍、企业性质（公有、私有、有限公司或合伙等）；拥有资金、人员编制、技术力量、设备情况；承包商业绩、施工经验；主要负责人经历以及企业登记执照级别等。只有通过资格预审的承包商才能按规定手续购买招标文件进行投标。

共同投标 (Joint Bids) 由两个或两个以上承包公司联合起来组成一个集团进行投标。这种集团通常采用合约合

营企业的形式。所有合约合营企业的成员共同签署一项协议，在协议中明确规定各自分担的资金和承担的义务。诸如：由哪个成员对本工程项目负责，哪个成员提供设计，哪个成员提供成套设备、材料，以及由哪个成员负责提供施工所需劳务等。共同投标适用于大型工程项目的建设。这种工程量大，技术复杂，需要采购和提供的设备材料数量也大，需要共同分担。

投标报价 (Price of Tendering) 投标人根据招标文件要求在编制投标书时，对招标标的物（设计、施工、设备和材料等）所计算的承包价格。是投标书的核心内容。投标人根据招标标的内容和范围，考虑企业自身能力、效益和承包市场的竞争现状，其中包括一定利润、税金和风险系数，经过一定的决策过程，对认真、详细计算出的承包标的物总价进行必要的调整，最终确定并提出投标报价。投标报价提出后，投标人仍可以书面形式向招标人提出调整投标报价和有关说明，但须在投标截止日前（或开标日前）进行。招标人应按有关规定调整报价函件和说明。这些文件对双方同样具有法律约束力。

投标策略 (Strategy of tendering) 投标人在投标决策过程中所采用的一系列手段和方法，其目的在于争取中标。投标策略是建立在调查研究的基础上，通过广泛地搜寻市场信息和企业竞争实力的比较分析，寻找报价和利润之间的各种关系，提出优化报价的各项措施与方案，确定出最佳投标报价，总之，投标策略是要集中反映出报价、利润和中标可能性三者之间的关系。所以在投标策略中通常运用概率论的

方法。

投标押金 (Securities of Tender) 为保证投标人在无偿领取招标文件和所附图纸等技术资料后能按时投标, 招标人向投标人收取的一定数额的押金。如投标人无故不进行投标时, 招标人可以没收押金, 作为由此而遭受经济损失的补偿。如投标人落标, 要退还招标文件和所附图纸等技术资料, 同时招标人要如数向投标人退还投标押金。

投标保函 (Guarantee of Tender) 又称投标保单。当投标人通过资格预审后, 招标人要求投标人通过银行开具的一定数量金额的保证书。一般为投标总价的 2%—5%, 期限 3—6 个月。投标保单是投标人、招标人和银行(保证人)三者之间经济关系文件, 其作用是在投标过程中, 直至中标志订合同止, 投标人如发生违约行为而使招标蒙受经济损失, 用保证金额的全部或部分作为赔偿。按规定, 投标保单单独封签, 随同投标书一起送交招标人。当开标时, 招标人首先启封投标保单, 如发现保单不合格, 当即宣布不接受该标书。在定标后, 招标人即将投标保单退给投标人, 而中标人则与招标人进行谈判, 签订工程项目承包合同, 并出具履约保函。

投标书的审查 招标人对投标书必须认真详细地进行审查, 检查有无错误或异常的价格以及漏项。因为按照法律规定, 承包人是按投标书中的价格接受工程项目承包合同的, 所以, 招标人要重点检查投标书中的价格是否超过预定的标价。如发现过高或过低, 则招标人应向投标人质疑, 核对其在计价中是否发生错误或遗漏, 或有意将某项价格抬高或压低, 进而将价格确定在合理范围之内。如果错误发生于对合

同文件的错误理解，甚至若干投标书中都发生同样错误，则必须宣布招标作废，重新邀请投标。

开标 (Notification of Tender Results) 在招标文件规定的时间和地点，由招标人在到会的投标人和应邀参加的有关人员面前启封投标书并当众宣读，同时宣布标底。在开标时，如发现标书属于下列情况之一的，招标人应当众宣布为废标：(1) 投标书未加封密；(2) 投标书未加盖投标人或其法定代表的签章；(3) 投标书字迹不清，无法辨认；(4) 投标书未按招标文件要求填写；(5) 投标人无故不到；(6) 其他违反“投标人须知”的情况。同时，招标人在开标会上宣布评标机构组成名单。通常在开标后进行评标、定标、然后通知中标人中标。如遇特殊情况。并具有充分理由时，招标人可宣布招标失败；当不能按招标文件规定的日期开标时，可事先通知投标人改期。

评标 (Appraising Tender) 开标以后，由专门组成的评标机构（委员会或小组）对投标书进行评议，以从中选出中标人。评议的主要内容为：各投标人的报价、施工方案、工期、技术措施、保质方法、业绩、信誉和优惠条件等。一般采用评分法对前述各项指标评分、计分。通常以报价、工期、施工质量水平等 3 项为主要指标，其中报价一项又占重要地位。对报价的评定，应严格控制在以标底价为准的浮动幅度内方能打分。评议要做到定性与定量分析相结合，公正无私地择优选标。评标机构的组成和人员名单在开标会上宣布。评标工作通常 15 天左右完成。

决标 (Selecting a Tender) 招标人根据评标结果，选

定中标人。在决标过程中，招标人可根据需要分别邀请投标人会谈，就标书中某些事项或问题进行答辩与商讨，以求澄清，但不得涉及变更标价与工期等。有关会谈要作记要，并经双方签字，该纪要作为标书正式组成部分。决标后，招标人要立即发出中标和落标通知，并向落标人退回投标保函（保证金）。

废标 就是拒绝全部投标。在招标文件中，通常都规定招标单位有权废标。具备下列条件之一者为废标：（1）最低“评定标价”大大超过了标底（一般都超过 20% 以上），招标单位无力接受投标和进行开工；（2）所有投标书在实质上均未按照招标文件的要求编制；（3）投标单位过少，没有竞争性。废标的直接结果是工程项目的招标活动的终止；要想使该建设项目付诸实施，必须宣布重新招标或采取其他方式交办该工程项目。

中选标 (Selected Tender) 从入选的中标人当中最后确定一名选定的中标人。大型公开招标，定标可分为两次进行。第一次确定入选的中标人，选择办法一般分两种：（1）有标价限制时，选取在浮动幅度内标价最低的 3 名入选中标人；（2）无标价限制时，选取标价最低的 3 名入选中标人，即第一标、第二标、第三标。国际承包工程市场一般都采用第二种办法。在第二次定标前，招标人可与入选的中标人进行接触和谈判，有较充分的时间进行了解和选择，最后从入选的中标人当中再确定一名选定的中标人，称中选标，又称成功的中标人。这种做法无疑加剧了投标人之间的竞争。中选标不一定是最低标。因为有的标价虽然最低，但却不一定合理，

无实现的可能性，所以业主要从多方面权衡。

投标接受书 (Letter of Acceptance) 又称授标书。投标人中标后由业主发给的中标通知书。经业主和工程师同意，投标接受书由业主发布，并通知选定的承包人。其主要内容为：(1) 今后有关合同的一切指标均由工程师下达；(2) 承包人所有函电和资料都要提交给工程师。业主、工程师、承包人三者关系正式确立。接受书也可由业主以书面形式授权工程师发布，以使其权限公之于众。

国际承包工程与劳务的分类 国际承包工程与劳务就其所包含内容基本上可划分为 6 类：(1) 工程设计承包，只承包工程项目的设计工程；(2) 工程施工承包，由业主提供施工图纸，承包工程项目的建设；(3) 交钥匙工程承包，又称一揽子工程承包，承包一个工程项目从设计开始到施工建成为止；(4) 工程劳务承包，承包一个工程项目所需全部劳务，通称包工不包料；(5) 成建制的劳务合作，根据需要按建制配套派遣从领导人员包括各种管理人员、技术人员直至各种工人的一整套劳务人员；(6) 单项劳务派遣，根据要求派遣零星是劳务人员。

工程施工承包 承包工程项目的施工。通常按工程总价进行施工承包，由业主提供施工图纸，承包人负责施工。由承包人与业主直接签订整个工程施工项目承包合同的称总包制，承包人称总承包人（或综合承包人）；在一个工程项目中承包一部分工程（如工业项目的土建部分）称分包制，由承包人与总承包人签订分包合同，这种承包人称分承包人。总承包人如无工程师的事先书面同意，不得对工程项目进行分

包。

交钥匙工程承包 承担一个项目的工程设计和施工的全部业务。通常由业主与总承包人签订总承包合同。在业主或工程师的书面同意下，总承包人可以把一个项目的各组成部分如土建部分、设备部分和材料部分等进行分包。总承包人在业主或工程师的同意下，可以进行土建部分、设备部分和材料部分的招标。

工程劳务承包 仅承担一个工程项目施工所需的劳务，不提供设备、材料和施工机械等，即通常所说的包工不包料。此种承包根据工程量作计算单位承包劳务价格，但工程劳务承包有的包括模板、脚手架等周转材料的承包费用。

成建制的劳务合作 根据需要配备各种不同的工人和一定数量的技术、管理和服务人员以及必要的领导人员，成建制地与业主或总承包商签订合同进行劳务合作。成建制的劳务合作，除工程施工外，还有工业、商业、医疗、教育（技术专业学校）等项目成建制的派遣技术服务组，其数量较多，效果也较好。

单项劳务派遣 根据对方要求派遣单项零星的劳务人员，如厨师、医生、教师、工程师、管理人员和其他技术人员。

委托承包 双方经过协商取得一致意见后，一方授权对方负责施工完成一个项目的办法。委托承包又有政府间委托和非政府间委托两种方式。所谓政府间委托承包是指一国政府将一项工程或一批工程项目委托对方政府负责实施。双方政府议定工程项目的合作原则和主要分工、订立政府间的

经济技术合作协议，然后，指定本国的执行单位，即承包公司，再由业主同承包公司依据合作协议的原则，签订具体的实施合同。非政府间委托是指一国政府同外国的国营或私人承包公司经过协商达成工程建设合同，或者是一国的国营或私人企业委托外国的国营或私人建筑企业完成施工的办法。不少国家对于一些小型项目常采用这种委托方式，但私人间的委托方式，国际上采用较少。

国际工程承包合同 业主与承包人之间在招标或谈判成交后签订的，用以确定双方工程承包法律关系的书面协议。国际工程承包合同的范围相当广泛，包括一系列的文件。例如，英国土木工程学会出版的《土木工程程序》一书把书完成有关施工对象，由业主和承包人之间达成的协议，称作“合同”，而把投标书、合同条件、技术规范、工程量表、图纸和协议书等文件统称为“合同文件”。在国际上较有影响的《土建工程国际合同条件》则规定：“‘合同’是指合同条件、技术图纸、标明价格的工程量表、单价及价目表。如有时、投标书、接受的标函以及协议书（已签订的），均包括在内。”从实践中看，通过招标成交的合同，其范围包括协议书及所有招标文件在内。

国际工程承包协议书 承包合同成立和存在的标志和证据。在定标后由业主和承包人签订，用以正式确定双方的工程承包关系成立，并认可所有招标文件具有法律效力。协议书同一般的合同书不同，并不具体规定双方的权利义务，因为这些已由其他文件规定，所以协议书的内容较为简单。协议书的一般格式和行方如下：“本协议书于（年、月、日）由

(发包人名称)同(承包人名称)于(签约地名称)签订, 鉴于发包人愿意将(工程项目名称)付诸实施, 并已接受承包人的投标, 现协议如下: (1) 下列文件为本协议的组成部分(列举合同文件名称); (2) 承包人保证按合同文件规定, 实施工程, 使之竣工, 并负责维修; (3) 发包人保证按合同文件向承包人支付费用。为此, 双方签订本协议为证。”

国际工程承包合同条件 合同条件主要是从法律角度规定业主与承包人双方具体的权利义务关系及其他有关事项, 是整个合同的核心部分。在国际工程承包实践中, 国际上一些工程建筑民间团体制订了若干工程承包的“合同条件”或“标准合同”, 供当事人采用。其中, 影响较大的是《土建工程国际合同条件》。这个合同条件是由国际咨询工程师联合会(FIDIC)和欧洲国际建筑联合会制订, 经上述两个机构以及美洲承包商联合总会、中美洲建筑工业联合会、亚洲及西太平洋承包商协会国际联合会诸组织批准, 并经上述机构推荐, 以供实行国际性投标这类工程施工合同普遍采用。它在实践中被简称为FIDIC合同条件。FIDIC合同条件包括一般条件、专用条件及疏浚和填筑工程专用条件三部分。

一般合同条件 (General Conditions of Contract) 一般条件属于《土建工程合同条件(国际通用)》第一部分, 又称合同通用条件, 是各种承包工程合同具有共同性并且通用的条款, 共包括22个部分: 定义及解释, 工程师与工程师代表, 转让与分包, 合同文件, 一般义务、劳务, 材料与施工技术, 开工时间与延误, 维修与缺陷, 施工机械、临时工程与材料, 工程量方, 暂定数额, 指定分包人, 证书与付款, 补

救与权限，特殊风险，争端的调解，通知，业主违约，造价与法令等变更，货币与汇兑率，共计 72 条。一般合同条件都印成标准文本，不加修改附在工程承包合同上作为合同组成部分。有的虽进地个别删改，但无重大和原则性改变。世界银行和亚洲开发银行的贷款项目都明文规定采用此一般合同条件。

特殊合同条件 (Conditions of Particular Application) 属于《土建工程合同条件(国际通用)》第二部分。其中某些条款在其第一部分即一般合同条件中已经提到，但未作具体规定。在特殊合同条件中要根据工程项目的地点、名称、环境条件等具体情况作必要的变更进行填写。因此，特殊合同条件是适应各个特定项目而专门编制的可变条款，供签订合同时采用。一个工程项目承包合同有时不采用一般合同条件，则其合同条款是参照特殊合同条件制订的，也可视为特殊合同条件。无论是一般合同条件，还是特殊合同条件，一经双方签字都具有法律效力。

工程设计承包合同 对某项工程的设计进行承包而签订的合同。承包的内容包括承包人为业主提供设计方案和施工图纸，以及在施工阶段提供设计监理，即经常派设计工程师去现场对施工进行技术指导和监督工作。

工程施工承包合同 对某项工程的施工进行承包而签订的合同，承包的内容不包括工程设计在内，承包人只负责按业主提供的图纸要求完成项目的施工任务。也称工程建设承包合同。

工程量表合同 (Bill of Quantifies Contract) 以工程

量表为基础签订的工程承包合同。工程量表中记载有承包人根据业主在表中列出的分项工程名称提出的单价和单项合计价，以及汇总价，合同一经签字，则在合同有效期内价格原则上不得变更，故此种合同也称单价合同或单不变合同。为了防止实际完成工程量与合同中概略工程量出现较大出入，从而导致单价不合理，通常在合同中相应规定有关调整单价范围的条款。承包人可据此条款向业主提出调整单价。当前国际承包工程市场普遍采用工程量表合同。

单价表合同 (Schedule of Rates Contract) 以单价为基础签订的工程承包合同。通常是把施工的各个工程项目综合列在一张总表上，总表中不列数量。有的业主要求承包人对事先由工程师在总表上确定的单价，填上增减的百分比；也有的要求承包人填上他自己对各个项目确定的单价。单价表合同一般与某一特定的地理环境和时间有一定关系。根据合同规定的有关条款，承包人可以在该地区任何地点工程项目中的任何一个项目应招施工。这种合同的另一种形式是适用于急于破土动工的既重要而又特殊的工程项目。业主把工程中最重要项目制成简单目录，注明其具有代表性的数量，由承包人对这些项目进行估价，这些估价如得到业主的认可，即可成为随后对其他工程项目的价格进行商谈的依据。单价表合同在当今国际工程承包市场上使用得较为普遍。

一笔总算价合同 (Lump Sum Contract) 通称闭口合同。又称固定总价合同或“一次包死”合同。不论招标书上有无数量记载，承包人要完成规定总价内图纸上所有的工程，同时在合同执行期间，工程量、人工、材料及机械设备费用

虽有变化，但工程总价不得变更加调整。这种合同通常标价较高。对承包人来说，承担的风险较大，但利润也可能很大；对业主来说，因合同总价一次包死，便于控制投资。

总体承包合同 对包括工程设计和施工在内的任务进行承包而签订的合同。具体又可以分为三种：（1）统包或“交钥匙”承包合同（Package of Turnkey Contract）。承包的内容包括设计、施工以及设备安装、试车，直至开始生产；（2）半统包合同（Semi Turnkey Contract）。承包的内容少于统包合同，即不包括产品试产责任，其余与统包合同相同；（3）产品到手承包合同（Product in Hand Contract）。承包的内容多于统包合同，即不仅包括试产，还必须保证在工厂投产或工程使用一定时期（一般为二、三年）内的技术指导、设备维修和技术培训等任务，并确保生产出符合规定的产品。此外，还有一种分项承包合同（Separate Contract），是指业主将一项总的工程分为若干部分，每个部分包含一个或几个工程项目，分别与若干承包人签订的合同，各承包人只对自己所承包的具体项目负责。整个工程的协调工作由业主负责。一项工程除可以分成设计和施工两部分，还可以将设计和施工各自再分项，分别签订承包合同。

主包合同（Main Contract）由业主同承包人直接签订的合同，承包人同业主之间存在着直接的权利义务关系。主包合同同总体承包合同不完全相同，主包合同既可以是总体承包合同中，也可以是分项承包合同，它主要是相对分包合同而言，而总体承包是相对于分项承包合同而言。

分包合同（Sub-Contract）与主包合同承包人（即

主包人) 签订的合同。分包合同的特点是: 分包人同业主之间不存在直接的权利和义务关系, 而同主包人发生关系, 分包人的行为地主包人负责, 主包人则对分包的过失向业主负责; 分包人对分包的项目, 独立经营、自负盈亏。分包合同与分项承包合同相同之处在于, 两都承包的内容都是工程项目的一部分; 不同之处在于, 分项承包合同的发包人是业主, 而分包合同的发包人则是主包合同中的承包人。分包合同也不同于转包合同, 转包合同是指原承包人将整个合同转让给其他承包人, 转包合同一经成立, 则新承包人按原合同同业主发生直接的权利义务关系。分包合同和转包合同一般都需要经过业主批准或同意。

独家承包合同 承包人为一家承包公司, 这家公司与业主签订的承包合同。

联营承包合同 由两个或两个以上承包公司组成联营单位, 共同投标, 中标后与发包人签定的合同。从法律上讲, 联营单位属于合伙, 各联营单位相互负连带责任, 共同对发包人负责。如果联营单位组成法人实体, 则属于独家承包合同。这种承包合同通常用于规模较大, 特别是财务和其他义务较重的项目。

总体合同 (All-in Contract) 一种合同格式, 由业主要求承包人提出关于工程项目的设计、施工的完整的投标申请书, 如工业项目还包括试车、试生产直至验收移交和负责一定期限的管理与维修。又称“一揽子”合同, 或“交钥匙”合同。这种规模较大、承担建设的全过程负责到底的项目, 通常包括总承包人和若干分包人, 使施工承包公司和制

造公司形成一个共同体。这种做法，多年来已在化工、石油及核电站的设计和施工中得到应用，在国际承包市场上也有采用。

成本加酬金合同 (Cost Reimbursement Contract) 包括工程项目全部承包费用的合同。采用此种合同，承包人要编制包括人员工资、保险、材料、成套设备、工具和其他物资等费用一览表。这些费用的总和即工程项目的成本。酬金包括承包人的经营管理费和利润。成本和酬金数额的确定，通常采用四种方法，因此，这类合同工有以下四种不同形式：(1) 成本加固定酬金合同。业主和承包人首先商妥的工程项目估算成本然后以此成本为依据，计算出一笔固定金额作酬金；(2) 成本加百分比酬金合同。酬金的计算按双方商妥的工程项目估算成本的一定百分比；(3) 成本加滑动酬金合同。以双方商妥的工程项目估算成本作为基础，酬金参照某些滑动率进行调整；(4) 目标价合同，基础酬金通常是指从工程量表中取得数据，并经双方协商一致的对某项目估价的一定百分比。成本加酬金合同属于开口合同，承包人不担风险，只有采取议标方式时才采用此种合同。

合同方式的选择 (Choice of Type of Contract) 通常，业主要根据工程的性质和规模，考虑支出费用最低、而消耗材料少、技术质量高、完工期限短等因素，进而对各种合同格式利弊进行比较，然后决定取舍。如一个工程项目已有了完整的设计，具备进行招标的各种条件，可采用检测分期付款合同方式。又如另一工程项目，业主急于动工和建成，采用边设计边施工的方式。不具备招标的必要资料和条件，不

可能采用检测分期付款合同方式，则只能采用成本加酬金合同主式，要以它与技术、经济等因素如何平衡而定。

工程承包保险责任 国际承包工程中的人身保险和财产保险，通常都由承包人进行。如果一个工程项目有分包人，则分包人所承包的风险，也由总包人投保。承包人应承担的保险费包括在投标报价中。如总包人和分包人均未投保，则业主有权自行投保，有关保险费用，业主可从支付给承包人的工程款中扣留。在承包工程中，通常保险项目包括：工程一切险、建筑安装工程第三者责任险、成套设备损坏险、货物运输险、机动车辆险以及人身意外险等。土建工程与其他工程相比，容易发生事故，尤其是对事故的发生和其后果无法估量，所以必须对土建工程进行投保。保险费虽然会使合同价格增加，但总比事故发生后一切后果都由业主自己承担合算得多。

变更与追加 (Variation and Addition) 在合同执行过程中，变更与追加是经济发生的。变更与追加基本上有两种情况：(1) 由于现场条件的改变和业主要求条件的改变，而对工程施工量产生的增减。这种改变必须由工程师发出变更指示和命令；(2) 承包人为适应施工方法的需要或其他原因而提出的变更，这种变更一般不涉及到最终价格的改变，由驻工地工程师处理；如涉及到较大或与主体工程有关的改变，必须事先取得工程师的批准。由于变更与追加引起价格上的变动，承包人应将有关变更的证明文件，随同中期付款证明书用的月报告书一起提交驻工地工程师。经驻工地工程师检查核实后，转呈工程师。

施工索赔 (Claim for Damages in Construction) 承包人因施工过程中业主或其他方面的原因造成的额外费用或损失而提出的赔偿要求。如由于标书或技术规范中的错误而引起的增加工作量或返工，或由于气候变化或设备材料供应不及时，造成的窝工或工期延长，承包人都有权按合同条件有关规定要求业主或有关方面赔偿由此而产生的一切损失。施工索赔一定要做到有根有据、实事求是、理由充分。因此，平时要注意及时获取和积累有关意外事故和情况的资料，如各种施工报表、会议记录、工程照片、施工备忘录、来往信件及工程检查验收报告等。索赔的费用有：人工费、材料费、施工机械等、分包费等四项直接费用，此外还有管理费、保险费和工程贷款利息等，通常人工费是施工索赔中最大费用之一。提出索赔报告都有规定期限，有些国家规定在索赔事件发生之日起 30 天内，逾期无效。同时索赔报告一定要经过工程师或其代理人的审核签字才能生效。

履约保金 (Performance Bond) 承包人为保证执行合同面向业主支付的押金。承包合同签订后，为使承包人忠实地履行合同，通常业主向承包人索取物质上的保证或书面保证。书面保证通称保函，由有一定信誉的银行开出，并预交一定额度的保证金。保证金一般占合同总价的 10%，除履约保金外，承包人在合同规定的条款下把成套设备运进工地后，这些设备即成为业主的财产。在一定情况下，业主有权将其出卖，以弥补其损失。履约保金应在合同义务履行完毕后退还给承包人。

保留金 (Retention Money) 业主在支付工程款中扣

留的一部分费用。又称滞留金，一般占合同总价的5%，业主在中期付款中分批扣留。保留金的作用，是保证工程完工移交后，在维修期间，承包人对工程出现的缺陷必须进行修补，修补的费用从保留金中开支。在维修期满后，业主要将保留金的结余部分支付给承包人；如未发生支付维修费用，则业主需将保留金全数付给承包人。保留金全部支付最终付款，通常只有在维修证书发出之后，业主才能向承包人支付保留金最终余额。

预付款 (advance Payment) 在承包合同签订后，业主向承包人预支一定额度的款项，作为承包人在施工过程中的流动资金。其额度根据工程项目规模的大小和工期长短而有所不同，通常占合同总价的10%—15%。在合同执行过程中，预付款由业主分批从工程完工应付款中扣除，直至工程竣工前扣清。

工程临时结算 每月结算和支付一次，但业主可扣除承包人应付给他的款项，包括保留金、预付款和偿还部分。保留金通常为每月应付款的5%划10%；但其总额达到承包总价的5%时就不再扣留。保留金分别于竣工、维修开始或维修结束时各偿还一半。

最终付款 (Final Payment) 又称最终结算。即在颁发维修证明书后业主将结余的保留金全数支付给承包人。最终付款后承包人仍可能有未解决的问题。这些问题的解决，承包人可以按有关规定提出要求权。对要求权涉及的一切事实细节和情况，驻工地工程师与承包人的代理人有责任进行核实、商讨和作出记录。对要求权的评定由工程师与承包人共

同讨论进行。然后由工程师决定他认为合理的要求权范围,向业主报告,业主仍有责任予以解决。

工程维修 维修期从工程师发给完工证书之日算起,其长短视工程情况而异,一般土木工程的维修期为 12 个月,在维修期内,承包人应按工程师的要求,对工程缺陷进行修理或返工。如果工程的缺陷是由于承包人的过失造成的,维修费用由承包人负担;如果承包人未按工程师要求进行维修,业主有权雇佣他人完成,其费用由业主向承包人索取,或在应付承包人的款项中扣除。

竣工证书 (Completion Certificate) 分为两种:一种是部分工程竣工证书,另一种是整个工程竣工证书。凡合同中规定有单独完工期限的永久工程的某一部分工程,合格地通过了最后验收,或经工程师最后验收合格,并已为业主占用的永久工程的任何主要部分,这两种部分工程在整个工程完工前,均可按规定发给竣工证书,称为部分工程竣工证书。当整个工程完成时,按规定最后验收合格,发给整个工程的竣工证书。无论是部分工程竣工证书或整个工程竣工证书,其颁发程序都是:当工程验收合格后,承包人以书面形式通知工程师工程验收合格,并表明承担工程维修期间的扫尾和维修工作,同时要求发给竣工证书。在正常情况下,工程师应在承包人通知发出之日起 21 天内颁发竣工证书。竣工证书签发之日即维修保证期开始之日。

维修证书 (Maintenance Certificate) 在工程承包合同中通常规定维修期为一年至一年半,从完工之日算起。在维修期结束时,工程所有需要整修之处都必须完成,并使工

工程师满意。整个工程按合同规定条件移交给业主后，工程师即可签发维修证书。维修证书除签发给承包人外，还要由工程师呈交业主。维修证书的颁发，一方面表明业主与承包人双方对合同规定的义务已全部完成，合同即可视为终止，另一方面表明业主对工程合格的正式批准。

承包工程中的争议 在合同执行过程中，业主与承包人之间，工程师与承包人之间的一切争议首先应提交工程师解决。工程师在接到任何一方解决争议的书面要求后，经过认真调查审理作出决定，并将其决定以书面形式通知业主与承包人。工程师的决定，通常对业主与承包人都有约束力，应付诸实施，并视为最后的决定。如果双方中任何一方不同意工程师的决定时，可由双方当事人通过工程师或面对面协商加以解决。通过协商仍不能达成一致意见，则应提交仲裁或诉讼解决。双方发生争议，无论解决与否，都不应影响对合同的执行。此外，发生争议时，驻工地工程师与承包人的代理人应进行协商并作出记录，如协商达不成一致意见，可各自作出自己的记录，作为日后解决的基础资料。

承包工程中的仲裁 当业主或承包人对工程师已作出的关于争议问题的决定仍有异议，致使其未能成为最后决定时，则该争议应付诸仲裁解决。许多国家都有常设的仲裁机构和仲裁规章。双方争议提交仲裁机构后，按仲裁规章规定，指定 1 名或 3 名裁人（3 人以上称为仲裁小组）进行处理。仲裁人有权审查、修改或推翻工程师所作的决定；同时，争议的任何一方也可以提出新的证据或辩词，经仲裁机构和仲裁人重新审理，而后作出最后裁决。裁决是终局性的，对双方

当事人均有约束力,任何一方都不得向法院起诉要求变更。当一方不执行裁决时,另一方可以向法院起诉,要求法院强制执行。仲裁的费用,通常由败诉一方负担。业主、工程师和承包人在工程进行中所承担的义务,不得因提出仲裁而改变;凡与工程实施有关的一切工作,必须照常进行。

国际劳务 按照国际货币基金组织的分类方法,劳务通常指一国的总生产抽掉第一次产业和第二次产业的活动(即农业、制造业和其他工业活动)后所余下的部分,即第三次产业。例如邮电通信、交通运输、保险业、金融业、旅游业、咨询业等等。在这些行业为外国人服务的以及其他到国外就业的劳动力统称为国际劳务。

国际劳务市场 (International Labour Market) 国际劳务贸易包括普通劳务贸易和国际工程承包。国际普通劳务贸易市场有两个:一是工业发达的西方国家,这些国家普遍面临日益严重的人口老化问题和笨重劳动无人愿意从事的现象,从而为外籍工人提供了许多服务性就业机会;二是发展中国家都在致力于发展本国民族工业,需求外籍的技术人员的数量不断上升。

劳务输出 即劳务出口,也就是单纯对外提供劳务。单纯向国外提供劳务指一国的企业根据另一国企业基本建设项目的要求,派出有关设计、施工、安装的技术人员(包括技术工人、技术员、工程师、工长、机械师)去该国为其项目服务;或去外国从事某种行业的生产劳动,如派出有经验的生产操作工、厨师、海员等。某些特聘的教练、音乐教师、医生、专家、顾问等也应列入对国外提供劳务的范畴。派出国

外的劳务人员应遵守所在国政府的法律,完成指派的任务,然后按照付出劳务的代价取得报酬。

国际劳务合作 一国的企业通过某种形式向另一国企业提供工程设计、施工、安装、测量、工农业生产、文化教育、医疗卫生、交通运输、邮电通讯以及翻译、检验、管理、法律、会计服务,以获取盈利的一种经济合作方式。随着科学技术的发展,其服务的内容也不断扩大,数据处理、电子计算机程序编制、技术咨询等技术服务也被包括其中,西方国家还把从事银行、保险、信息、旅游和其他服务行业也作为劳务的内容。国际劳务合作的形式主要有两大类,一是单纯对外提供劳务;二是对外承包工程。

国际劳务成本 (International Labour cost) 出口劳动力本身所支付的费用。派遣劳务人员出国的主要目的,是为国家赚取外汇,因此一定要认真计算劳务成本,制订公平合理的劳务价格。既反对不顾国际劳务市场实际情况和价格水平盲目要价,也反对不计劳务成本和经济效益,把能出国作为主要目的。这两者都会给发展对外劳务合作造成不利影响。国际劳务成本主要包括劳务人员国内开支和国外开支两部分。国内开支和开支费用标准国家均有统一规定,计算起来也比较方便。国外费用则随国家和地区的不同,对外合同条件和待遇标准的不一而有很大差异。对此,一定要根据实际情况,认真细致地加以区分和对待,才能准确地计算出不同的劳务成本,从而制定出有竞争性的劳务价格。

国际劳务合同 对外提供劳务。在国际上通常的做法是由接受劳务的聘请方和提供劳务的受聘方签订一项劳务合

同，作为双方进行劳务合作的依据。国际劳务合同条款的内容往往根据劳务市场的合同惯例、所在国劳务法律以及总承包商的要求来具体制定，其内容一般包括：（1）总则。主要把合同当事人的身份加以明确，并规定合同的生效日及有效期；（2）人员的派遣。包括派遣人员的工种、数量、时间、工作期限等以及要求变更派遣日期或取消派遣处理决定；（3）双方的责任。主要详细规定派出劳务人员及接受劳务人员双方应负责任；（4）人员的更换和解雇；（5）工作时间及假日；（6）基本工资。即工资应包括哪些内容，如何计算等。（7）住房及伙食。主要是明确劳务人员在整个提供劳务期间具体的居住面积大小、住房设备要求以及伙食标准等；（8）支付。包括工资采用何种货币计算以及工资支付的具体方式方法等；（9）其他费用。此外，有关纳税、派遣劳务人员的社会保险、医疗、劳保用品、病假、公伤、损害赔偿以及一般经济合同中所菜有的不可抗力、仲裁、违约处罚、解除合同和履约担保等问题也都属合同条款的内容。

劳务动员费 (Labour Mobilization Fee) 对外合同签订后劳动人员作出国准备的有关开支。劳务动员费通常包括出国前调离工作岗位进行集训、考核、制装和安置家庭等有关准备工作的各项开支。出国动员费在对外合同中要明确规定，一般在合同签订后 30 天内，由对方电汇给我国派出单位。动员费的标准，从国内开支来说有统一规定，基本上是一致的。因为每一个劳务人员出国前的准备工作大致也是相同的。但对方给予的标准，根据国家、地区的不同和劳务市场需求情况不一而有所高低。动员费实质上是对我劳务人员出国所

引起的费用开支的一种补偿。这种费用也为国际承包劳务行业所公认。但此项费用不包括劳务人员的机（车、船）票费、途中食宿费和行李费。这些费用属于旅差费，有的对方预付，有的我方垫付，通常是劳务人员到达工作地点后，据实向对方报销。

劳务人员生活待遇标准 除工资以外应由雇主向劳务人员提供的生活条件。劳务人员在对方国家的生活待遇，在合同内应具体规定。其基本原则是按职务、级别、专业、工种等，与对方国家当地同样人员享受相同待遇。一般其标准和范围如下：我劳务人员在对方国家工作期间，对方应负责其住宿、交通、医疗、办公、捐税、保险（包括伤残和死亡险）以及劳动保护用品等费用；住房面积，工程师每人不少于 10 平方米，工程师以下每人不少于 4 平方米，住房内应有盥洗室等设施 and 床上必备用品以及娱乐设施；提供办公和生活用专车和司机；提供食堂和厨房，配备必要的饮具和餐具，免费供应煤气、水、电，膳食费由我方自理。

劳务工资标准 即根据不同技术职称、不同工种、熟练程度、技术水平要求的高低而分别规定工资金额。如操作工、司机、工长、技术员、机械师、工程师、行政人员等都要分别规定，其中重要的是人数众多的各种技工的标准要订得合理，为数不多的工程师和行政管理人员工资标准再高，意义也不大。有些外国承包商往往把工程师工资订得很高，而把大量的技工工资标准压得很低，受聘方如果稍有疏忽就会吃亏上当。工资标准一般按月计算，一个月不到的还需规定日工资标准，同样也要有小时工资标准。日工资标准，国际

上通常按：月工资标准 \div 25（26日）公式计算；小时工资标准则以：日工资标准 \div 规定每日工作时数公式计算。

劳务工资的计算 我国劳务人员的工资，通常都以月为单位规定工资标准。凡不满一个月者按日计算，正常工作日为每月25天（指在发展中国家），则日工资的计算公式为：日工资=月工资 \div 25。自劳务人员离开本国之日起开始计算工资，到离开对方国家之日止计算终止。不足一个月时，按实际天数用上述公式计算。通常每工作满一年后，即从工作的第十三个月起，工资增长5%。上述工资系指正常工资，节假日和加班费另有计算标准。工资应按规定时间支付，对外合同一般都规定，每迟付一天应偿付滞纳金7%。

劳务人员节假日 按国际劳务市场的惯例，受聘劳务人员一般每周工作6天（个别国家工作5天半），每天工作8小时。节假日应包括每周一天的公休日，受聘人员本国的国定假日和工程项目所在国法定节日在内。另按国际惯例，劳务人员每工作满11个月可享受20天到一个月回国带薪休假，其往返旅费和假期工资由聘请方负担。若劳务人员不回国休假而继续工作，聘请方除要照付假期工资及支付往返旅费补贴外，还应按规定付给加班费。

劳务加班费 (Payment of Overtime Work) 分两种情况：一种是平时加班，加班费每小时为平时每小时工资的1.5倍；一种是节假日工作，则每小时加班费为平时每小时工资的2倍。节假日应当在对外合同内具体规定，通常节假日包括两种：一种是本国法定的节假日，一种是对对方国家法定的节假日。节假日工作除按平常支付工资外，还另按加班费计

算工资；节假日休息按平常支付工资。成建制的劳务派遣，加班须经有关负责人同意；单项劳务派遣，加班须征得本人同意。劳务人员在国外工作满 22 个月，享受两个月的有薪回国休假。回国往返的派差费由对方负担。

劳务人员的更换 (Labour Replacement) 劳务人员由于家庭不幸或其他原因，可请事假，但最多不得超过两个月，其往返费用由我方负担。在请假期间停发国外工资和中止国外其他待遇。假期届满如不能返回，我方应另派人员代替，由此发生的费用由我方负担。我方人员因病不能继续留在国外工作时，我方应自费派相应人员更换；若因工伤事故不能继续工作时，我方可派人代替，其有关费用由对方负担。此外，劳务人员技术水平达不到合同规定的要求，不能胜任本职工作的，则必须保证尽快予以更换。更换人员有关费用，包括往返旅差费和国外工资均应由我方负担。

劳工伤致残或死亡 (Injured and the Dead from Work) 劳务人员在国外工作期间，因工致残或死亡时，对方要负责办理一切善后事宜，并承担一切有关费用。此外，还应按国家有关规定发给伤残人员生活额外补贴费和死亡人员家属抚恤金。因工致残不能继续工作时，作适当医疗处置或经一段治疗后，我方应主动将其召回，并派相应人员接替，其费用应由对方负担。此外，对我工伤致残人员，最少要支付一个半月的工资。因工死亡人员的尸体，根据家属的要求或当地处置，或运回国内，有关处置或运回的一切费用应由对方负担。

租赁 (Lease) 出租人根据所订立的租赁契约，以收

取一定数量的租金为代价，把租赁物出租给承租人在一定期限内使用的一种贸易方式。现代经济活动中的租赁业务，主要是指企业间的设备租赁（包括各种机械设备、商业设备和科技设备）。

国际租赁（International Lease）承租人和出租人在不同国家间进行的租赁业务，其中主要是不同国籍当事人之间的租赁。它是一种商品信贷和金融信贷相结合的直接利用外资的灵活方式。其法律特点是：（1）租赁关系超越国界；（2）出租人保有出租物的所有权，承租人保有使用权。国际租赁业务起源于 50 年代的美国，60 年代初由美国逐渐发展到欧洲和日本，70 年代后，国际租赁业务有了较大发展。目前国际租赁的客体不断扩大，其中主要是机械、电子设备、各类船舶、飞机、车辆以及电子计算机、与电脑相关联的事务处理机等。

出租人（Lessor）根据租赁契约的规定，把物品租给他人，并在一定期限内收取一定利益的一方。出租人主要有以下几种形式：（1）租赁专业公司，它是专门从事租赁业务的组织，经营项目多种多样，规模也大小不一。有的只经营某种商品，如电视机、车辆、车床、飞机等；有的经营范围较宽，包括某一大类商品，如纺织设备、建筑设备等；有的则经营多种商品，并附有技术资料。（2）制造厂商。西方国家的一些工厂，为了出租其生产的机器设备，在工厂内成立租赁部或租赁公司，从事租赁业务。（3）银行、保险等金融机构。在银行、保险公司内成立租赁公司，从事租赁业务或给其他租赁公司提供信贷。（4）融资租赁公司。从事租赁业

务的资金融通。(5) 经销商、经纪人。代表出租人进行或促成租赁交易，从中收取佣金。(6) 制造厂商或租赁公司与金融机构组成的租赁联营组织。(7) 国际性租赁组织。如由美、意、荷、法等国家的银行组成的国际租赁协会。

承租人 (Lessee) 根据租赁合同，租用物品在一定期限内使用，并支付租金的一方。通常以企业为主。承租人在租赁期内，应按合同规定的地区和固定的企业使用机器设备，应妥善保管设备，并按技术规则操作使用；未经出租人书面同意，不得改动设备的结构，如需转移该租赁物，应事先通知出租人；也不得泄露租赁设备的构造和使用特点，以保障出租人的利益。

租赁权 (Ownership of Lease) 出租人对有偿出租的物品（产品、机械设备等）仍拥有占有和处理的权利。承租人只在租赁期间享有使用权，而没有最终占有和处理权。在租赁业务谈判和签约后，必须明确规定租赁物在租赁期间或期满后，所有权归属于出租人。即使是全额清偿的金融租赁，租赁期满后，还要由承租人以象征性价格购买租赁物的所有权。

租赁 (Hiring) 向非特定用户以临时或不特定期限方式出租物品的业务。这种方式的合同期限，一般都比租赁短。租赁对象以个人企业为主。它与租赁的最大差别是物品维修管理都由货主负责，所以租赁具有服务性质。

租赁信用 (Credit of Leasing) 外国银行或出租公司把大型或精密设备等出租给另一国的客户有偿使用的特殊的商业信用。其产权仍属租赁公司。租赁期满后，客户退回被

租物或直接购买被租物。租赁信用包括金融租赁、服务租赁、信用租赁、代偿贷款租赁或平衡租赁等形式。

租赁市场 (Leasing Market) 一切从事租赁业务活动的总称。由出租人和承租人构成。双方租赁合同签定后，出租人在合同规定的期限内，将租赁物转给承租人使用，收取一定的租金，租赁物的所有权不变。在租赁市场中的出租人有专业公司、银行、保险公司、制造厂商。出租的商品大多是价格较为昂贵的机器设备与交通工具、大型电子计算机、飞机、卫星发射装置等。此外还有经销商和经纪人，代表租赁双方寻找交易对象、促成交易。

租赁业务 (Leasing transaction; Leasing Business) 特指银行信托部门运用租赁的方式，解决企业、单位急需的设备需要，促进设备更新和技术进步，充分发挥设备使用效益的信托方式。这种业务是融物和融资相结合的一种信用方式，即企业需要取得的先进机械设备。由信托投资公司向供货单位一次付清货款购进，然后用租赁办法租给用户、分期收取租金，租期由租赁双方议定。

租赁经营 (Leasing Management) 在公开招标选拔经营者和依据出租企业资产价值收取一定数量的租金的基础上，通过签订租赁经营合同的形式，将企业的经营管理权在一定期限内完全让渡给经营者，由其自主经营的一种经营责任形式。目前这种经营形式基本上有三种类型：(1) 个人租赁；(2) 合伙租赁；(3) 集体租赁（即全员承租）。

金融租赁 (Finance Lease) 亦称“融资租赁”、“完全付清租赁”。设备租赁的基本形式，以融通资金为主要目的。

这种租赁方式先由承租人自行到供货人处选择所需的设备，并谈妥规格、价格、交货条件等，然后由出租人按谈妥的条件向供货人购买设备，再签订租赁合同租给承租人使用。典型的金融租赁合同有如下特点：（1）不可撤销。在基本租期内，双方均无权撤销合同。（2）完全付清。在基本租期内，设备只租给一个用户使用，承租人所支付的全部租金基本上等于出租人购买设备时所投入的全部资金，包括成本、利息和利润。承租人付清全部租金后，设备的所有权即转移于承租人。（3）租期较长。基本租期一般相当于设备的有效寿命。（4）承租人负责设备的选择、保险、保养和维修等；出租人仅负责垫付货款，购进承租人所需的设备，按期出租，以及享有设备的期末残值。（5）租金分期支付。

经营租赁 (Operating lease) 又称“服务租赁”、“使用租赁”、“作业租赁”、“操作性租赁”、“不完全付清租赁”。一种以物品使用为主的租赁方式。根据美国标准财务会计委员会的定义：“经营租赁是一种不完全付清租赁，规定出租人除了提供融资外，通常也提供特别服务，如保险与维修等。”这种租赁方式通常适用于一些需要专门技术进行保养的、技术更新较快的设备。出租人不仅应为承租人提供融资，而且更主要的是还应提供设备维修、保养以及各种专门服务。经营租赁具有如下特点：（1）可撤销。经营租赁的合同可随时撤销，也可退还设备，改租更为先进的设备。（2）不完全付清。由于租赁期较短，出租人不可能从一次租赁中收回对设备的全部投资，要通过多次出租，才能收回设备投资和费用以及利润。（3）租赁期限短于设备的有效寿命，适用于设备

更新快或短期使用的设备，如电脑、精密仪器等。

设备租赁 (Equipment Lease) 又称“产业租赁”。企业为筹措资金采用的现代租赁方式。出租人出租的物品多为动产，承租人则以企业为主。与传统的以出租契约、房地产为主的租赁不同，设备租赁具有商品信贷和资金信贷的两重性。

财务租赁 (Assets Lease) 亦称资产租赁。一种租赁方式，承租者可要求在其使用期的大部分时间里使用一种资产，付给出租人的租金是净值。租赁期间，承租者负责资产的维修、纳税和保险。租赁期内，承租者支付的租金一般足以使出租人收回其设备价款连同其投资收益。财务租赁是一种灵活的租赁方式，它既可以是一种真正的租赁业务，又可以是一种有条件的销售。

杠杆租赁 (Leverage Lease) 又称“衡平租赁”、“减税优惠租赁”、“借贷式租赁”、“银团租赁”。目前国际租赁中最流行、最受欢迎的一种租赁方式，主要用于大型租赁业务。具体做法是，出租人自筹设备价款的 20%—40%，其余资金向金融机构借款，借款用以后的租金偿还，然后用这些贷款购买设备出租给承租人。出租人在向金融机构借款时以出租的设备、出租的租约以及收取租金的受让权作为担保。同时，承租人须按时向贷款的金融机构支付租金，以替出租人偿还贷款。采用这种租赁方式，出租人用少量投资购置和出租相当于投资几倍的设备，却能享受全部投资的减税和加速折旧的好处，颇似物理学中的杠杆原理，因此被称为杠杆租赁。

回租租赁 (Sell and lease Back) 又称“出售与返租

租赁”。即出售人自己同时又是承租人的一种融资租赁业务。承租人先把自己拥有的机器设备出售给租赁专业公司，然后再向租赁公司租回该项机器设备。其好处是货主不仅可以继续使用原设备，还可以用出售设备所得的现款，扩大经营，进行再投资。这实际上是出租人向承租人（货主）提供的一种贷款。

综合租赁 (Comprehensive Lease) 把租赁业务和其他业务结合起来的一种租赁形式。目前，国际上主要采用以下几种方式：(1) 租赁与补偿贸易相结合的综合租赁方式。即出租人把机器设备租给承租人，承租人则用租来的机器设备所生产的产品作偿付资金。(2) 租赁与加工装配相结合的综合租赁方式。即使用人用租赁方式引进设备，开展加工装配业务，而以工缴费按期分付租赁费用。日本厂商常彩此种方式。(3) 租赁与包销相结合的综合租赁方式。即由出租人把设备机器租赁给承租人，而承租人生产出来的产品则由出租人包销，从包销价格中扣除租赁费。

转租租赁 (Transfer of Lease) 甲国的租赁专业公司向本国的出租人承租设备，再转租给乙国承租人使用；或者由乙国的租赁专业公司向甲国出租人承租设备，再将设备租给本国承租人使用，原租约与转租租约同时并存。虽然两个租约是互相独立的，但又有其内在联系，因此在订立转租租约时，要充分考虑到原租约的条款，以免发生矛盾和脱节。

租购式租赁 (Hire Purchase Lease) 又称“有条件租赁”、“有条件销售”、“非正式租赁”。承租人在租赁期届满时，可以名义价留购设备并获得所有权的租赁交易。许多国家通

常把它看作是一项分期付款交易，一般租金较高。在税务方面享受买卖交易的税收待遇。承租人能享受期末设备残值并获得所有权。

直接租赁 (Astraight lease) 一项由出租人独自承担购买出租设备全部资金，并直接把用该笔资金购得的设备租给承租人使用的租赁交易。

正式租赁 (Official Lease/True Lease) 一项符合有关国家税法，能真正享受租赁税收优惠待遇的租赁交易。正式租赁的出租人可享有加速折旧、投资减税等税收优惠，但要承担残值风险；承租大支付的租金可作为费用，从应纳税的利润中扣除，而且还能分享出租人获得的一部分减税好处，故租金较为低廉。

融资租赁 (Financing Lease) 出租人通过投资于财产，后将财产出租，以期获取一定租金并定期收回投入资金的一种租赁方式。承租人使用出租人提供的财产而不享有财产所有权，同时要支付因使用财产而发生的一切费用，如租金、保险费和维修费等。在这种情况下，租赁合同一般要包括租赁财产的整个耐用期限。如果合同时间短于租赁财产的耐用期限，则一般要约定租赁期满后承租人有权廉价购得该项财产或延长租赁合同。

营业租赁 (Operating Lease) 一种出租人定期收取租费而作为营业收入计列收益，承租人则定期支出租费以作为营业费用计划支出的租赁方式。在这种方式中，出租人保持租赁财产的所有权，收取租赁报酬，同时承担财产所有权产生的风险。在租赁期满之后，承租人不能要求购买租赁财

产，也不享有续租或购买的选择权。租赁期限一般较短，也可由任何一方在一定期限内通知取消。

出售后租回 (Sell and Lease Back) 资产所有人按商定价格将资产出售给买方，而买方则须按固定租金将该项资产回租给卖方使用一段时间的行为。这样，卖主获得了一笔可在企业使用的现款，同时也可免缴某些税款，而买方则属于一种投资行为。

制度租赁 (System Lease) 由政府的金融机构为租赁专业公司提供低息资金，以使其能向承租人（通常为中小企业）提供比一般租赁合同租赁费更便宜的特定机械设备等物品的租赁方式。这是政府扶植中小企业发展而采取的一项政策。

代偿贷款租赁 (Loan Lease) 承租人将已购进的机械设备等物品卖给租赁公司，并同时按出售价格为基础款额计算出租赁费，与用户签订租赁合同，将该批物品租赁给用户的一种租赁方式。目的在于使固定资金流动化，从而将所获得的资金灵活地投放于其他用途，或用于加速自身的资金周转。

维修租赁 (Maintenance Lease) 在租赁机械设备等硬件的同时，附带提供软件服务的租赁方式。这种租赁方式的租赁对象大多以车辆为主。又由于租赁费要加上服务费，因而租金一般较高。

整租租赁 (Full Lease) 企业主管部门把企业卖给银行或信托公司，然后再租赁回来，进行转租和经营的一种租赁方式。其特点是把整个企业作为租赁对象。

合办租赁 (Cooperative Lease) 信托部门与设备生产单位联合开办的一种租赁业务。信托部门联系承租人，生产单位负责提供符合要求的为承租人所需要的设备，并由信托机构、设备生产单位与承租人三方共同签订租赁合同。信托机构与设备生产单位按购置设备的出资比例占有对出租物品的所有权，并据此收取租赁费。

委托租赁 (Appointing Lease) 有多余闲置设备可供出租的企业委托信托机构办理一种租赁业务。当出租人、承租人确立后，信托机构参加双方签订的租赁合同，并作为中介人负责监督合同的执行，并按期代委托单位收取租赁费。信托部门则酌情收取手续费。

租赁合同 (Leasing Contract) 承租人为了租用一项物品，以付租金为报酬，同出租人签订的一种合同形式。是一种有着固定条件形式的合同，合同中明确规定了出租人与承租人权利、义务和责任关系。其主要条款包括：租赁物；租赁期；租金；交货条款；货物验收规定、货物的所有权和使用权；物品的灭失和损毁；保险；租赁保证金；过期付款付理；租赁物的维修；租赁期满货物处理办法；争议的解决；合同附件等。

租赁处理权 (Disposal of a Leased Article) 承租人的对于租赁物品能否进行抵押或出信所具有的权益。它是租赁合同中的重要条款之一。根据租赁合同，承租人只拥有对出租物的使用权，未经出租人同意，承租人不得在租赁期内擅自转让、抵押或出售租赁物。此外对于租赁物的改装、重组等，也须征得出租人同意后方可进行。

租赁费 (Leasing Fee) 又称“租金”。承租人为了取得对租赁物的使用权而必须向出租人付出的一定金额的费用。租赁费基本上是出租人购买设备的价格、利息、利润的总和，并参照双方承担的其他义务（如出租人负责提供保养、维修、培训等）而定，有关费用也应计入租金。其计算公式为： $(\text{租赁物原价} - \text{估价残值}) + \text{利息} + \text{税金} + \text{保险费} + \text{佣金} / \text{租期}$ 。

租利率 (Rate of Interest for Leasing) 以利息、税金、保险费和佣金为基础折算出的一个百分数，以年为单位。如租赁费为每半年付一次，租利率应除以 2，以此类推。租利率是决定租赁费高低的主要因素。

租赁期限 (Leasehold) 出租人同意承租人使用其租赁物的时间。约两年以上。一般而言，金融租赁的租期较长（等于设备的有效寿命）；经营租赁的租期较短（小于设备的有效寿命）。租赁期限届满后，承租人可视情况，选择退租、续租或留购。

租赁信用保险 (Credit Insurance in Leasing) 国家为租赁交易提供的某些信用方面的担保。其目的是鼓励租赁公司向中小企业租赁机械设备，从而扶植中小企业的发展。具体做法是：先由国家（政府主管部门）和租赁公司签订关于租赁合同的保险，当发生因承租人破产等情势而致使租赁公司遭受到难以预料的损失的情况时，可由国家根据所签合同，弥补租赁公司损失的保险金。

投资税务信贷 (Investment Tax—Credit) 适用于租赁业务的一种减税优惠方法。它是西方国家对动产投资所给

予的一项减税优惠，它适用于企业对设备的投资，也适用于一些符合减税规定的租赁业务。在国内租赁业务中，出租人一般用降低租金利率的方法将所取得的减税优惠转让给承租人。但是在国际租赁贸易中，存在一个共同的原则，即：国家给予租赁当事人的减税优惠必须有利于本国经济的发展。因此，在国际租赁业务中，除非在特定的租赁条件下或对于特定的租赁物，国外的承租人很难分享本国出租人所取得的减税优惠。

租赁物品留购权 (Right to Purchase of Lease Article) 承租人在租赁期届满时，对租赁物作出购买的处理权。承租人按租赁物品残值的公平市价付清货款后，取得租赁物的所有权。若为全融清偿租赁，一般不存在留购问题，只需按合同规定以名义价格见得租赁物的所有权。

租赁物品的残值 (Remaining Value of Leased Article) 或称“租赁物品的余值”。承租人支付全部租赁费后不足以抵偿原租赁物价格的那部分价值。全额清偿租赁一般不存在租赁期满时租赁物残值如何在租赁双方之间分配的问题，其他类型的租赁则存在。对于租赁物品的残值，很难计算出一个精确数值，通常由设备在租赁期间的损耗程度和通货膨胀率这两个因素来决定。

租赁物品的余值 (Remaining Value of leased Article) 见“租赁物品的残值”。

《联合国国际货物销售合同公约》 任何国际间的买卖活动必然涉及到销售台间问题，必须经过买卖双方确认和签订形成文字的文本。随着国际贸易的发生和发展，销售合同

相随而产生。

销售合同涉及的法律及内容很广泛，其中包括要约（发盘）和承诺（接受）何时生效或失效、合同何时成立、货物的占有、所有权和风险何时转移、买卖双方应承担的责任以及发生违反合同又如何补救等方面。

国际货物的销售属于不同国家（地区）企业之间的货物买卖，由于各国（地区）的法律对上述问题各有不相同的政策和规定，因而给国际贸易的发展带来各种障碍。为了解决这个问题，罗马国际统一法研究所早在第二次世界大战前，就研究和起草有关文件，经过 30 多年的准备，在 1964 年 4 月 25 日的海牙会议上制订了两个统一法的草案：《国际货物买卖统一法》（The Uniform Law International Sale of Goods）和《国际货物买卖合同成立统一法》（The Uniform Law on the Formation of Contract for International Sale of Goods）。

这两个草案在海牙会议上公布以后，联合国法律委员会广泛地听取了各方面意见，于 1973 年把这两个统一法合并，拟定出《联合国国际货物销售合同公约草案》，提请联合国成员国政府研究。在 1980 年 4 月召集 60 多个国家代表在维也纳开会，经过与会代表认真讨论修订后通过。我国派代表参加了这次会议。

此处介绍的《联合国国际货物销售合同公约》是维也纳会议通过的最后文本，6 种文本（阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文、西班牙文）具有同等效力。这个文件以各国政府正式签字确认后，始对签字国发生效力。

该公约对一般运用的范围和原则、合同的订立、货物的

买卖、买卖双方的权利和义务等都作了比较详尽的规定，在目前的情况和条件下，有可能为各国所共同接受的规则。这一公约的形成和实施，将有利于国际贸易的正常运作和今后的发展。我国作为代表国参与了修订。

附：《联合国国际货物销售合同公约》

本公约各缔约国：

铭记联合国大会第六届特别会议通过的关于建立新的国际经济秩序的各项决议的广泛目标。

考虑到在平等互利基础上发展国际贸易是促进各国间友好关系的一个重要因素，认为采用照顾到不同的社会、经济和法律制度的国际货物销售合同统一规则，将有助于减少国际贸易的法律障碍，促进国际贸易的发展。

兹协议如下：

第一部分 适用范围和总则

第一章 适用范围

第一条

(1) 本公约适用于营业地在不同国家的当事人之间所订立的货物销售合同；

(a) 如果这些国家是缔约国；

(b) 如果国际私法规则导致适用某一缔约国的法律。

(2) 当事人营业地在不同国家的事实，如果从合同或外订立合同前任何时候及订立合同时，当事人之间的任何交易或当个人透露的情报均看得出来时，应不予考虑。

(3) 在确定本公约的适用范围时，当事人的国籍以及当事人的或合同的民事或商业性应不予考虑。

第二条 本公约不适用于以下的销售：

(a) 供私人、家属或家庭使用而购买的货物的销售，除非卖方在订立合同前任何时候或订立合同时，不知道而且没有理由知道购买这些货物是作任何这种使用；

(b) 经由拍卖的销售；

(c) 根据法律执行令状或其它令状的销售；

(d) 公债、股票、投资证券、流通票据或货币的销售；

(e) 船舶、气垫船或飞机的销售；

(f) 电力的销售。

第三条

(1) 供应尚待制造或生产的货物的合同应视为销售合同，除非订购货物的当事人保证供应这种制造或生产这种货物所需的大部分重要原材料。

(2) 本公约不适用于供应货物一方的绝大部分义务在于供应劳力或其它服务的合同。

第四条

本公约只适用于销售合同的订立以及卖方与买方因此这种合同而产生的权利和义务。特别是，除非本公约另有明文规定，与以下事项无关：

(a) 合同的效力，或其任何条款的效力，或任何惯例的效力；

(b) 合同时所售货物的所有权可能产生的影响。

第五条

本公约不适用于卖方对于货物对任何人所造成的死亡或伤害的责任。

第六条

双方当事人可以不适用本公约,或在第十二条的条件下,减损本公约的任何规定或改变其效力。

第二章 总 则

第七条

(1) 在解释本公约时,应考虑到本公约的国际性质和促进其适用的统一以及在国际贸易上遵守诚信的需要。

(2) 凡本公约未明确解决的属于本公约范围的问题,应按照本公约所依据的一般原则来解决,在没有一般原则的情况下,则应按照国际私法规定适用的法律来解决。

第八条

(1) 为本公约的目的,一方当事人所作的声明和其它行为,应依照他的意旨解释,如果另一方当事人已知道或者不可能不知道此一意旨。

(2) 如果上一款的规定不适用,当事人所作的声明和其它行为,应按照一个与另一方当事人同等资格、通情达理的人以处于相同情况之下,所应有的理解来解释。

(3) 在确定一方当事人的意旨或一个通情达理的人应有的理解时,应适当地考虑到与事实有关的一切情况,包括谈判情形、当事人之间确立的任何习惯做法、惯例和当事人其后的任何行为。

第九条

(1) 双方当事人业已同意的任何惯例和他们之间确立的任何习惯做法,对双方当事人均有约束力。

(2) 除非另有协议,双方当事人应视为已裁示地同意对

他们的合同或合同的订立适用双方当事人已知道或理应知道的惯例，而这种惯例，在国际贸易上，已为有关待定贸易所涉同类合同的当家人所广泛知道并为他们所经常遵守。

第十条 为本公约的目的：

(a)如果当事人有一个以上的营业地，则以与合同及合同的履行关系最密切的营业地为其营业地，但要考虑到双方在订立合同前任何时候或订立合同时所知道或所设想的情况；

(b)如果当事人没有营业地，则以其惯常居住地为准。

第十一条 销售合同无须以书面订立或书面证明，在形式方面也不受任何其它条件的限制。销售合同可以用包括人证在内的任何方法证明。

第十二条 本公约第 11 条、第 29 条或第二部分准许销售合同或其更改或根据协议终止，或者任何发价、接受或其它意旨表示得以书面以外任何形式做出的任何规定不适用，如果任何一方当事人的营业地是在已按照本公约第 96 条做出了声明的一个缔约国内。各当事人不得减损本条或改变其效力。

第十三条 为本公约的目的，“书面”包括电报和电传。

第二部分 合同的订立

第十四条

(1)向一个或一个以上特定的人提出的订立合同的建议，如果十分确定并且表明发价人在得到接受时承受约束的意旨，即构成发价。一个建议如果写明货物并且明示或暗示地规定数量和价格或规定如何确定数量和价格，即为十分确定。

(2) 非向一个或一个以上特定的人提出的建议，仅应视为邀请发价，一除非提出建议的人明确地表示相反的意向。

第十五条

(1) 发价于送达被发价人时生效。

(2) 一项发价，即使是不可撤销的，得予撤回，如果撤回通知于发价送达被发价人之前或同时，送达被发价人。

第十六条

(1) 在未订立合同之前，发价得予撤销，如果撤销通知于被发价人发出接受通知之前送达被发价人。

(2) 但在下列情况下，发价不得撤销：

(a) 发价写明接受发价的期限或以其它方式表示发价是不可撤销的；

(b) 被发价人有理由信赖该项发价是不可撤销的，而且被发价人已本着对该项发价的信赖行事。

第十七条

一项发价，即使是不可撤销的，于拒绝通知送达发价人时终止。

第十八条

(1) 被发价人声明或做出其它行为表示同意一项发价，即是接受。缄默或不行动本身不等于接受。

(2) 接受发价于表示同意的通知送达发价人时生效。如果表示同意的通知在发价人所规定的时间内，如未规定时间，在一段合理的时间内，未曾送达发价人，接受就成为无效，但须适当地考虑到交易的情况，包括发价人所使用的通讯方法的迅速程度。对口头发价必须立即接受，但情况有别者不在

此限。

(3) 但是, 如果根据该项发价或依照当事人之间确立的习惯作法或惯例, 被发价人可以做出某种行为, 例如与发运货物或支付价款有关的行为, 来表示同意, 而无须向发价人发出通知, 则接受于该项行为做出时生效, 但该项行为必须在上一款所规定的期间内做出。

第十九条

(1) 对发价表示接受但载有添加、限制或其它更改的答复, 即为拒绝该项发价并构成还价。

(2) 但是, 对发价表示接受但载有添加或不同条件的答复, 如所载的添加或不同条件在实质上并不变更该项发价的条件, 除发价人在不过分迟延的期间内以口头或书面通知反对其间的差异外, 仍构成接受。如果发价人不做出这种反对, 合同的条件就以该项发价的条件以及接受通知内所载的更改为准。

(3) 有关货物价格、付款、货物质量和数量、交货地点和时间、一方当事人对另一方当事人的赔偿责任范围或解决争端等等的添加或不同条件, 均视为在实质上变更发价的条件。

第二十条

(1) 发价人在电报或信件内规定的接受期间, 从电报交发时刻或信上载明的发信日期起算, 如信上未载明发信日期, 则从信封上所载日期起算。发价人以电话、电传或其它快速通讯方法规定的接受期间, 从发价送达被发价人时起算。

(2) 在计算接受期间时, 接受期间内的正式假日或非营

业日应计算在内。但是如果接受通知在接受期间的最后一天未能送到发价人地址，因为那天在发价人营业地是正式假日或非营业日，则接受期间应顺延至下一个营业日。

第二十一条

(1) 逾期接受仍有接受的效力，如果发价人毫不迟延地用口头或书面将此种意见通知被发价人。

(2) 如果载有逾期接受的信件或其它书面文件表明，它是在传递正常、能及时送达发价人的情况下寄发的，则该项逾期接受具有接受的效力，除非发价人毫不迟延地用口头或书面通知被发价人：他认为他的发价已经失效。

第二十二条

接受得予撤回，如果撤回通知于接受原应生效之前或同时，送达发价人。

第二十三条

合同于按照本公约规定对发价的接受生效时订立

第二十四条

为公约本部分的目的，发价、接受声明或任何其它意旨表示“送达”对方，系指用口头通知对方或通过任何其它方法送交对方本人，或其营业地或通讯地址；如无营业地或通讯地址，则送交对方惯常居住地。

第三部分 货物销售

第一章 总 则

第二十五条

一方当事人违反合同的结果，如使另一方当事人蒙受损害，以致于实际上剥夺了他根据合同规定有权期待得到的东

西，即为根据违反合同，除非违反合同一方并不预知而且一个同等资格、通情达理的人处于相同情况中也没有理由预知会发生这种结果。

第二十六条

宣告合同无效的声明，必须向另一方当事人发出通知，方始有效。

第二十七条

除非公约本部分另有明文规定，当事人按照本部分的规定，以适合情况的方法发出任何通知、要求或其它通知后，这种通知如在传递上发生耽搁或错误，或者未能到达，并不使该当事人丧失依靠该项通知的权利。

第二十八条 如果按照本公约的规定，一方当事人有权要求另一方当事人履行某一义务，法院没有义务做出判决，要求具体履行此一义务，除非法院依照其本身的法律对不属本公约范围的类似销售合同愿意这样做。

第二十九条

(1) 合同只需双方当事人协议，就可更改或终止。

(2) 规定任何更改或根据协议终止必须以书面做出的书面合同，不得以任何其它方式更改或根据协议终止。但是，一方当事人的行为，如经另一方当事人寄以信赖，就不得坚持此项规定。

第二章 卖方的义务

第三十条

卖方必须按照合同和本公约的规定，交付货物，移交一切与货物有关的单据并转移货物所有权。

第一节 交付货物和移交单据

第三十一条

如果卖方没有义务要在任何其它特定地点交付货物，他的交货义务如下：

(a) 如果销售合同涉及到货物的运输，卖方应把货物移交给第一承运人，以运交给买方；

(b) 在不属于上一款规定的情况下，如果合同指的是特定货物或从特定存货中提取的或尚待制造或生产的未经特定化的货物，而双方当事人在订立合同时已知道这些货物是在某一特定地点，或将在某一特定地点制造或生产，卖方应在该地点把货物交给买方处置；

(c) 在其它情况下，卖方应在他于何立合同时的营业地把货物交给买方处置。

第三十二条

(1) 如果卖方按照合同或本公约的规定将货物交付给承运人，但货物没有以货物上加标记、或以装运单据或其它方式清楚地注明有关合同，卖方必须向买方发出列明货物的发货通知。

(2) 如果卖方有义务安排货物的运输，他必须订立业、要的合同，以按照通常运输条件，用适合情况的运输工具，把货物运到指定地点。

(3) 如果卖方没有义务对货物的运输办理保险，他必须在买方提出要求时；向买方提供一切现有的必要资料，使他能够办理这种保险。

第三十三条

卖方必须按以下规定的日期交付货物：

(a) 如果合同规定有日期，或从合同可以确定日期，应在该日期交货；

(b) 如果合同规定有一段时间，或从合同可以确定一段时间，除非情况表明应由买方选定一个日期外，应在该段时间内任何时候交货；

(c) 在其它情况下，应在订立合同后一段合理时间内交货。

第三十四条

如果卖方有义务移交与货物有关的单据，他必须按照合同所规定的时间、地点和古式移交这些单据。如果卖方在那个时间以前已移交这些单据，他可以在那个时间到达前纠正单据中任何不符合同规定的情形，但是，此一权利的行使不得使买方遭受不合理的不便或承担不合理的开支。但是，买方保留本公约所规定的要求损害赔偿的任何权利。

第二节 货物相符与第三方要求

第三十五条

(1) 卖方交付的货物必须与合同所规定就数量、质量和规格相符，并须按照合同所规定的方式装箱或包装；

(2) 除双方当事人业已另有协议外，货物除非符合以下规定，否则即为与合同不符；

(a) 货物适用于同一规格货物通常使用的目的；

(b) 货物适用于订立合同时曾明示或默示地通知卖方的任何特定目的，除非情况表明买方并不依赖卖方的技能和判断力，或者这种依赖对他是不合理的；

(c) 货物的质量和卖方向买方提供的货物样品或样式相同；

(d) 货物按照同类货物通用的方式装箱或包装，如果没有此种适用方式，则按照足以保全和保护货物的方式装箱或包装。

(3) 如果买方在订立合同时知道或者不可能不知道货物不符合同，卖方就无须按上一款 (a) 项至 (d) 项负有此种不符合同的责任。

第三十六条

(1) 卖方应按照合同和本公约的规定，对风险转移到买方时所存在的任何不符合同情形，负有责任，即使这种不符合同情形在该时间后方始明显。

(2) 卖方对在上一款所述时间后发生的任何不符合同情形，也应负有责任，如果这种不符合同情形是由于卖方违反他的某项义务所致，包括违反关于在一段时间内货物将继续适用于其通常使用的目的或某种特定目的，或将保持某种特定质量或性质的任何保证。

第三十七条 如果卖方在交货日期前交付货物，他可以在那个日期到达前，交付任何缺漏部分或补足所交付货物的不足数量，或交付用以替换所交付不符合同规定的货物，或对所交付货物中任何不符合同规定的情形做出补救，但是，此一权利的行使不得使买方遭受不合理的不便或承担不合理的开支。但是，买方保留本公约所规定的要求损害赔偿的任何权利。

第三十八条

(1) 买方必须在按情况实际可行的最短时间内检验货物或由他人检验货物。

(2) 如果合同涉及到货物的运输，检验可推迟到货物到达目的地后进行。

(3) 如果货物在运输途中改运或买方须再发运货物，没有合理机会加以检验，而卖方在订立合同时已知道或理应知道这种改运或再发运的可能性，检验可推迟到货物到达新目的地后进行。

第三十九条

(1) 买方对货物不符合同，必须在发现或理应发现不符情形后一段合理时间内通知卖方，说明不符合同情形的性质，否则就丧失声称货物不符合同的权利。

(2) 无论如何，如果买方不在实际收到货物之日起两年内将货物不符合同情形通知卖方，他就丧失声称货物不符合同的权利，除非这一时限与合同规定的保证期限不符。

第四十条

如果货物不符合同规定指的是卖方已知道或不可能不知道而又没有告知买方的一些事实，则卖方无权援引第 38 条和第 39 条的规定。

第四十一条

卖方所交付的货物，必须是第三方不能提出任何权利或要求的货物，除非买方同意在这种权利或要求的条件下，收取货物。但是，如果这件权利或要求是以工业产权或其它知识产权为基础的，卖方的义务应依照第 42 条的规定。

第四十二条

(1) 卖方所交付的货物，必须是第三方不能根据工业产权或其它知识产权主张任何权利或要求的货物，但以卖方在订立合同时已知道或不可能不知道的权利或要求为限，而且这种权利或要求根据以下国家的法律规定是以工业产权或其它知识产权为基础的：

(a) 如果双方当事人在订立合同时预期货物将在某一国境内转售或做其它使用，则根据货物将在其境内转售或做其它使用的国家的法律；

(b) 在任何其它情况下，根据买方营业地所在国家的法律。

(2) 卖方在上一款中的义务不适用于以下情况：

(a) 买方在订立合同时已知道或不可能不知道此项权利或要求；

(b) 此项权力或要求的发生，是由于卖方要遵照买方所提供的技术图样、图案、程式或其它规格。

第四十三条

(1) 买方如果不在已知道或理应知道第三方的权利或要求后一段合理时间内，将此一权利或要求的性质通知卖方，就丧失援引第 41 条或第 42 条规定的权利。

(2) 卖方如果知道第三方的权利或要求以及此一权利或要求的性质，就无权援引上一款的规定。

第四十四条

尽管有第 39 条第（一）款和第 43 条第（一）款的规定，买方如果对他未发出所需的通知具备合理的理由，仍可按照第 50 条规定减低价格，或要求利润损失以外的损害赔偿。

第三节 卖方违反合同的补救办法

第四十五条

(1) 如果卖方不履行他在合同和本公约中的任何义务, 买方可以:

- (a) 行使第 46 条至第 52 条所规定的权利;
- (b) 按照第 74 条至第 77 条的规定, 要求损害赔偿。

(2) 买方可能享有的要求损害赔偿的任何权利, 不因他行使采取其它补救办法的权利而丧失。

(3) 如果买方对违反合同采取某种补救办法, 法院或仲裁庭不得给予卖方宽限期。

第四十六条

(1) 买方可以要求卖方履行义务, 除非买方已采取与此一要求相抵触的某种补救办法。

(2) 如果货物不符合同, 买方只有在此种不符合同情形构成根本违反合同时, 才可以要求交付替代货物, 而且关于替代货物的要求, 必须与依照第 39 条发出的通知同时提出, 或者在该项通知发出后一段合理时间内提出。

(3) 如果货物不符合同, 买方可以要求卖方通过修理对不符合同之处做出补救, 除非他考虑了所有情况之后, 认为这样做是不合理的。修理的要求必须与依照第 39 条发出的通知同时提出, 或者在此项通知发出后一段合理时间内提出,

第四十七条

(1) 买方可以规定一段合理时限的额外时间, 让卖方履行其义务。

(2) 除非买方收到卖方的通知, 声称他将不在所规定的

时间内履行义务，买方在这段时间内不得对违反合同采取任何补救办法。但是，买方并不因此丧失他对迟延履行义务可能享有的要求损害赔偿的任何权利。

第四十八条

(1) 在第 49 条的条件下，卖方即使在交货日期之后，仍可自付费用，对任何不履行义务做出补救，但这种补救不得造成不合理的迟延，也不得使买方遭受不合理的不便，或无法确定卖方是否将偿付买方预付的费用。但是，买方保留本公约所规定的要求损害赔偿的任何权利。

(2) 如果卖方要求买方表明他是否接受卖方履行义务，而买方不在一段合理时间内对此一要求做出答复，则卖方可以按其要求中所指明的时间履行义务。买方不得在该段时间内采取与卖方履行义务相抵触的任何补救办法。

(3) 卖方表明他将在某一特定时间内履行义务的通知，应视为包括根据上一款规定要买方表明决定的要求在内。

(4) 卖方按照本条第 (2) 和第 (3) 款做出的要求或通知，必须在买方收到后，始生效力。

第四十九条

(1) 买方在以下情况下可以宣告合同无效：

(a) 卖方不履行其在合同或本公约中的任何义务，等于根本违反合同；

(b) 如果发生不交货的情况，卖方不在买方按照第 47 条第 (一) 款规定的额外时间内交付货物，或卖方声明他将不在所规定的时间内交付货物。

(2) 但是，如果卖方已交付货物，买方就丧失宣告合同

无效的权利，除非：

(a) 对于迟延交货，他在知道交货后一段合理时间内这样做；

(b) 对于迟延交货以外的任何违反合同事情：

① 他在已知道或理应知道这种违反合同后一段合理时间内这样做；

② 他在买方按照第 47 条第（一）款规定的任何额外时间满期后，或在卖方声明他将不在这一额外时间履行义务后一段合理时间内这样做；

③ 他在卖方按照第 48 条第（二）款指明的任何额外时间满期后，或在买方声明他将不接受卖方履行义务后一段合理时间内这样做。

第五十条 如果货物不符合同，不论价款是否已付，买方都可以减低价格，减价按实际交付的货物在交货时的价值与符合合同的货物在当时的价值两者之间的比例计算。但是，如果卖方按照第 37 条或第 48 条的规定对任何不履行义务做出补救，或者买方拒绝接受卖方按照该两条规定履行义务，则买方不得减低价格。

第五十一条

(1) 如果卖方只交付一部分货物，或者交付的货物中只有一部分符合合同规定，第 46 条至第 50 条的规定适用于缺漏部分及不符合同规定部分的货物。

(2) 买方只有在完全不交付货物或不按照合同规定交付货物等于根本违反合同时，才可以宣告整个合同无效。

第五十二条

(1) 如果卖方在规定的日期前交付货物，买方可以收取货物，也可以拒绝收取货物。

(2) 如果卖方交付的货物数量大于合同规定的数量，买方可以收取也可以拒绝收取多交部分的货物。如果买方收取多交部分货物的全部或一部分，他必须按合同价格付款。

第三章 买方的义务

第五十三条 买方必须按照合同和本公约规定支付货物价款和收取货物。

第一节 支付货款

第五十四条 买方支付货款的义务包括根据合同或任何有关法律和规章规定的步骤和手续，以便支付价款。

第五十五条 如果合同已有效地订立，但没有明示或暗示地规定价格或规定如何确定价格，在没有任何相反表示的情况下，双方当事人应视为已默示地引用订立合同时此种货物在有关贸易的类似情况下销售的通常价格。

第五十六条 如果价格是按货物的重量规定的，如有疑问，应按净重确定。

第五十七条

(1) 如果买方没有义务在任何其它特定地点支付货款，他必须在以下地点向卖方支付价款：

(a) 卖方的营业地；

(b) 如凭移交货物或单据支付价款，则为移交货物或单据的地点。

(2) 卖方必须承担因其营业地在订立合同后发生变动而增加的支付方面的有关费用。

第五十八条

(1) 如果买方没有义务在任何其它待定时间内支付价款，他必须于卖方按照合同和本公约规定将货物或控制货物处置权的单据交给买方处置时支付价款。卖方可以支付价款作为移交货物或单据的条件。

(2) 如果合同涉及到货物的运输，卖方可以在支付价款后方可把货物或控制货物处置权的单据移交给买方作为发运货物的条件。

(3) 买方在未有检验货物前，无义务支付价款，除非这种机会与双方当事人议定的交货或支付程序相抵触。

第五十九条 买方必须按合同和本公约规定的日期或从合同和本公约可以确定的日期支付价款，而无需卖方提出任何要求或办理任何手续。

第二节 收取货物

第六十条 买方收取货物的义务如下：

- (a) 采取一切理应采取的行动，以期卖方能交付货物；
- (b) 接收货物。

第三节 买方违反合同的补救办法

第六十一条

(1) 如果买方不履行他在合同和本公约中的任何义务，卖方可以：

- (a) 行使第 62 条至第 65 条所规定的权利；
- (b) 按照第 74 条至第 77 条的规定，要求损害赔偿。

(2) 卖方可能享有的要求损害赔偿的任何权利，不因他行使采取其它补救办法的权利而丧失。

(3) 如果卖方对违反合同采取某种补救办法，法院或仲裁庭不得给予买方宽限期。

第六十二条 卖方可以要求买方支付价款、收取货物或履行他的其它义务，除非卖方已采取与此一要求相抵触的某种补救办法。

第六十三条

(1) 卖方可以规定一段合理时限的额外时间，让买方履行义务。

(2) 除非卖方收到买方的通知，声称他将不在所规定的时间内履行义务，卖方不得在这段时间内对违反合同采取任何补救办法。但是，卖方并不因此丧失他对迟延履行义务可能享有的要求损害赔偿的任何权利。

第六十四条

(1) 卖方在以下情况下可以宣告合同无效：

(a) 买方不履行其在合同或本公约中的任何义务，等于根本违反合同；

(b) 买方不在卖方按照第 63 条第（一）款规定的额外时间内履行支付价款的义务或收取货物，或买方声明他将不在所规定的时间内这样做。

(2) 但是，如果买方已支付价款，卖方就丧失宣告合同无效的权利，除非：

(a) 对于买方迟延履行义务，他在知道买方履行义务前这样做；

(b) 对于买方迟延履行义务以外的任何违反合同事情：

① 他在已知道或理应知道这种违反合同后一段合理时间

内这样做；

②他在卖方按照第 63 条第（一）款规定的任何额外时间满期后或在买方声明他将不在这一额外时间内履行义务后一段合理时间内这样做。

第六十五条

（1）如果买方应根据合同规定订明货物的形状、大小或其它特征，而他在议定的日期或在收到卖方的要求后一段合理时间内没有订明这些规格，则卖方在不损害其可能享有的任何其它权利的情况下，可以依照他所知的买方的要求，自己订明规格。

（2）如果卖方自己订明规格，他必须把订明规格的细节通知买方，而且必须规定一段合理时间，让买方可以在该段时间内订出不同的规格。如果买方在收到这种通知后没有在该段时间内这样做，卖方所订的规格就具有约束力。

第四章 风险移转

第六十六条 货物在风险移转到买方承担后遗失或损坏，买方支付货款的义务并不因此解除，除非这种遗失或损坏是由于卖方的行为或不行为所造成。

第六十七条

（1）如果销售合同涉及到货物的运输，但卖方没有义务在某一特定地点交付货物，自货物按照销售合同交付给第一承运人以转交给买方时起，风险就移转到买方承担。如果卖方有义务在某一特定地点把货物交付给承运人，在货物于该地点交付给承运人以前，风险不移转到买方承担。卖方有权保留控制货物处置权的单据，并不影响风险的移转。

(2) 但是，在货物以货物上加标记，或以装运单据，或向买方发出通知或其它方式清楚地注明有关合同以前，风险不移转到买方承担。

第六十八条 对于在运输途中销售的货物，从订立合同时起，风险就移转到买方承担。但是，如果情况表明有此需要，从货物交付给签发载有运输合同单据的承运人时起，风险就由卖方承担。尽管如此，如果卖方在订立合同时已知道或理应知道货物已经遗失或损坏，而他又不将这一事实告知买方，则这种遗失或损坏应由卖方负责。

第六十九条

(1) 在不属于第 67 条和第 68 条规定的情况下，从买方接收货物时起，或如果买方不在适当时间内这样做，则从货物交给他处置但他不收取货物从而违反合同时起，风险移转到买方承担。

(2) 但是，如果买方有义务在卖方营业地以外的某一地点接收货物，当交货时间已到而买方知道货物已在该地点交给他处置时，风险方始移转。

(3) 如果合同指的是当时未加识别的货物，则这些货物在未清楚注明有关合同以前，不得视为已交给买方处置。

第七十条 如果卖方已根本违反合同，第 67 条、第 68 条和第 69 条的规定，不损害买方因此种违反合同而可以采取的各种补救办法。

第五章 卖方和买方义务的一般规定

第一节 预期违反合同和分批交货合同

第七十一条

(1) 如果订立合同后,另一方当事人由于下列原因显然将不履行其大部分重要义务,一方当事人可以中止履行义务:

- (a) 他履行义务的能力或他的信用有严重缺陷。
- (b) 他在准备履行合同或履行合同中的行为。

(2) 如果卖方在上一款所述的理由明显化以前已将货物发运,他可以阻止将货物交付给买方,即使买方持有其有权获得货物的单据。本款规定只与买方和卖方向对货物的权利有关。

(3) 中止履行义务的一方当事人不论是在货物发运前还是发运后,都必须立即通知另一方当事人,如经另一方当事人对履行义务提供充分保证,则他必须继续履行义务。

第七十二条

(1) 如果在履行合同日期之前,明显看出一方当事人将根本违反合同,另一方当事人可以宣告合同无效。

(2) 如果时间许可,打算宣告合同无效的一方当事人必须向另一方当事人发出合理的通知,使他可以对履行义务提供充分保证。

(3) 如果另一方当事人已声明他将不履行其义务,则上一款的规定不适用。

第七十三条

(1) 对于分批交付货物的合同,如果一方当事人不履行对任何一批货物的义务,便对该批货物构成根本违反合同,则另一方当事人可以宣告合同对该批货物无效。

(2) 如果一方当事人不履行对任何一批货物的义务,使另一方当事人有充分理由断定对今后各批货物将会发生根本

违反合同，该另一方当事人可以在一段合理时间内宣告合同今后无效。

(3) 买方宣告合同时任何一批货物的交付为无效时，可以同时宣告合同对已交付的或今后交付的各批货物均为无效，如果各批货物是互相依存的，不能单独用于双方当事人订立合同时所设想的目的。

第二节 损害赔偿

第七十四条 一方当事人违反合同应负的损害赔偿额，应与另一方当事人因他违反合同而遭受的包括利润在内的损失额相等。这种损害赔偿不得超过违反合同一方在订立合同时，依照他当时已知道或理应知道的事实和情况，对违反合同预料到或理应预料到的可能损失。

第七十五条 如果合同被宣告无效，而在宣告无效后一段合理时间内，买方已以合理方式购买替代货物，或者卖方已以合理方式把货物转卖，则要求损害赔偿的一方可以取得合同价格和替代货物交易价格之间的差额以及按照第 74 条规定可以取得的任何其它损害赔偿。

第七十六条

(1) 如果合同被宣告无效，而货物又有时价，要求损害赔偿的一方，如果没有根据第 75 条规定进行购买或转卖，则可以取得合同规定的价格和宣告合同无效时的时价之间的差额以及按照第 74 条规定可以取得的任何其它损害赔偿。但是，如果要求损害赔偿的一方在接收货物之后宣告合同无效，则应适用接收货物时的时价，而不适用宣告合同无效时的时价。

(2) 为上一款的目的，时价指原应交付货物地点的现行价格，如果该地点没有时价，则指另一合理替代地点的价格，但应适当地考虑货物运费的差额。

第七十七条 声称另一方违反合同的一方，必须按情况采取合理措施，减轻由于该另一方违反合同而引起的损失，包括利润方面的损失。如果他不采取这种措施，违反合同一方可以要求从损害赔偿中扣除原可以减轻的损失数额。

第三节 利息

第七十八条 如果一方当事人没有支付价款或任何其它拖欠金额，另一方当事人有权对这些款额收取利息，但不妨碍要求按照第 74 条规定可以取得的损害赔偿。

第四节 免责

第七十九条

(1) 当事人对不履行义务，不负责任，如果他能证明此种不履行义务，是由于某种非他所能控制的障碍，而且对于这种障碍，没有理由预期他在订立合同时能考虑到或能避免或克服它或它的后果。

(2) 如果当事人不履行义务是由于他所雇佣履行合同的全部或部分规定的第三方不履行义务所致，该当事人只有在以下情况下才能免除责任：

(a) 他按照上一款的规定应免除责任。

(b) 假如该款的规定也适用于他所雇佣的人，这个人也同样会免除责任。

(3) 本条所规定的免责对障碍存在的期间有效。

(4) 不履行义务的一方必须将障碍及其对他履行义务能

力的影响通知另一方。如果该项通知在不履行义务的一方已知道或理应知道此一障碍后一段合理时间内仍未为另一方收到，则他对由于另一方未收到通知而造成的损害应负赔偿责任。

(5) 本条规定不妨碍任何一方行使本公约规定的要求损害赔偿以外的任何权利。

第八十条 一方当事人因其行为或不行为而使得另一方当事人不履行义务时，不得声称该另一方当事人不履行义务。

第五节 宣告合同无效的效果

第八十一条

(1) 宣告合同无效解除了双方在合同中的义务，但应负责的任何损害赔偿仍应负责。宣告合同无效不影响合同中关于解决争议的任何规定，也不影响合同中关于双方在宣告合同无效后权利和义务的任何其它规定。

(2) 已全部或部分履行合同的一方，可以要求另一方归还他按照合同供应的货物或支付的价款。如果双方都须归还，他们必须同时这样做。

第八十二条

(1) 买方如果不可能按实际收到货物的原状归还货物，他就丧失宣告合同无效或要求卖方实付替代货物的权利。

(2) 上一款的规定不适用于以下情况：

(a) 如果不可能归还货物或不可能按实际收到货物的原状归还货物，并非由于买方的行为或不行为所造成。

(b) 如果货物或其中一部分的毁灭或变坏，是由于按照第 38 条规定进行检验所致。

(c) 如果货物或其中一部分, 在买方发现或理应发现与合同不符以前, 已为买方在正常营业过程中售出, 或在正常使用过程中消费或改变。

第八十三条 买方虽然依第 82 条规定丧失宣告合同无效或要求卖方交付替代货物的权利, 但是根据合同和本公约规定, 他仍保有采取一切其它补救办法的权利。

第八十四条

(1) 如果卖方有义务归还价款, 他必须同时从支付价款之日起支付货款利息。

(2) 在以下情况下, 买方必须向卖方说明他从货物或其中一部分得到的一切利益:

(a) 如果他必须归还货物或其中一部分。

(b) 如果他不可能归还全部或一部分货物, 或不可能按实际收到货物的原状归还全部或一部分货物, 但他已宣告合同无效或已要求卖方支付替代货物。

第六节 保全货物

第八十五条 如果买方推迟收取货物, 或在支付价款和交付货物应同时履行时, 买方没有支付价款, 而卖方仍拥有这些货物或仍能控制这些货物的处置权, 卖方必须按情况采取合理措施, 以保全货物。他有权保有这些货物, 直至买方把他所付的合理费用偿还给他为止。

第八十六条

(1) 如果买方已收到货物, 但打算行使合同或本公约规定的任何权利, 把货物退回, 他必须按情况采取合理措施, 以保全货物。他有权保有这些货物, 直至卖方把他所付的合理

费用偿还给他为止。

(2) 如果发运给买方的货物已到达目的地，并交给买方处置，而买方行使退货权利，则买方必须代表卖方收取货物，除非他这样做需要支付价款而且会使他遭受不合理的不便或需承担不合理的费用。如果卖方或受权代表他掌管货物的人也在目的地，则此一规定不适用。如果买方根据本款规定收取货物，他的权利和义务与上一款所规定的相同。

第八十七条 有义务采取措施以保全货物的一方当事人，可以把货物寄放在第三方的仓库，由另一方当事人担负费用。但该项费用必须合理。

第八十八条

(1) 如果另一方当事人在收取货物或收回货物或支付货款或保全货物费用方面有不合理的迟延，按照第 85 条或第 86 条规定有义务保全货物的一方当事人，可以采取任何适当办法，把货物出售，但必须事前向另一方当事人发出合理的意向通知。

(2) 如果货物易于迅速变坏，或者货物的保全牵涉到不合理的费用，则按照第 85 条或第 86 条规定有义务保全货物的一方当事人，必须采取合理措施，把货物出售。在可能的范围内，他必须把出售货物的打算通知另一方当事人。

(3) 出售货物的一方当事人，有权从销售所得收入中扣回为保全货物和销售货物而付的合理费用。他必须向另一方当事人说明所余款项。

第四部分 最后条款

第八十九条 兹指定联合国秘书长为本公约保管人。

第九十条 本公约不优于业已缔结或可能缔结并载有与属于本公约范围内事项有关的条款的任何国际协定，但以双方当事人的营业地均在这种协定的缔约国内为限。

第九十一条

(1) 本公约在联合国国际货物销售合同会议闭幕会议上开放签字，并在纽约联合国总部继续开放签字，直至 1981 年 9 月 30 日为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或核准。

(3) 本公约从开放签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、核准书和加入书应送交联合国秘书长存放。

第九十二条

(1) 缔约国可在签字、批准、接受、核准或加入时声明它不受本公约第二部分的约束或不受大公约第三部分的约束。

(2) 按照上一款规定就本公约第二部分或第三部分做出声明的缔约国，在该声明适用的部分所规定事项上，不得视为本公约第 1 条第（一）款范围内的缔约国。

第九十三条

(1) 如果缔约国具有两个或两个以上的领土单位，而废除该国宪法规定、各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、核准或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来修改其所做的声明。

(2) 此种声明应通知保管人，并且明确地说明适用本公约的领土单位。

(3) 如果根据按本条做出的声明，本公约适用于缔约国的一个或数个但不是全部领土单位，而且一方当事人的营业地位于该缔约国内，则为本公约的目的，该营业地除非位于本公约适用的领土单位内，否则视为不在缔约国内。

(4) 如果缔约国没有按照本条第（一）款做出声明，则本公约运用于该国所有领土单位。

第九十四条

(1) 对属于本公约范围的事项具有相同或非常近似的法律规则的两个或两个以上的缔约国，可随时声明本公约不适用于营业地在这些缔约国内的当事人之间的销售合同，也不适用于这些合同的订立。此种声明可联合做出，也可以相互单方面声明的方式做出。

(2) 对属于本公约范围的事项具有与一个或一个以上非缔约国相同或非常近似的法律规则的缔约国，可随时声明本公约不适用于营业地在这些非缔约国内的当事人之间的销售合同，也不适用于这些合同的订立。

(3) 作为根据上一款所做声明对象的国家如果后来成为缔约国，这项声明从本公约对该新缔约国生效之日起，具有根据第（一）款所做声明的效力，但以该新缔约国加入这项声明，或做出相互单方面声明为限。

第九十五条 任何国家在交存其批准书、接受书、核准书或加入书时，可声明它不受本公约第1条第（一）款（b）项的约束。

第九十六条 本国法律规定销售合同必须以书面订立或书面证明的缔约国，可以随时按照第 12 条的规定，声明本公约第 11 条、第 29 条或第二部分准许销售合同或其更改或根据协议终止，或者任何发价、接受或其它意旨表示得以书面以外任何形式做出的任何规定不适用，如果任何一方当事人的营业地是在该缔约国内。

第九十七条

(1) 根据本公约规定在签字时做出的声明，须在批准、接受或核准时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，应以书面提出，并应正式通知保管人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保管人于此种生效后收到正式通知的声明，应于保管人收到声明之日起 6 个月后的第一个月第一天生效。根据第 94 条规定做出的相互单方面声明，应于保管人收到最后一份声明之日起 6 个月后的第一个月第一天生效。

(4) 根据本公约规定做出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保管人撤回该项声明、此种撤回于保管人收到通知之日起 6 个月后的第一个月第一天生效。

(5) 撤回根据第 94 条做出的声明，自撤回生效之日起，就会使另一个国家根据该条所做的任何相互声明失效。

第九十八条 除本公约明文许可的保留外。不得作任何保留。

第九十九条

(1) 在本条第 (六) 款规定的条件下，本公约在第十件

批准书、接受书、核准书或加入书、包括载有根据第 92 条规定做出的声明的文书交存之日起 12 个月后的第一个月第一天生效。

(2) 在本条第 (六) 款规定的条件下, 对于在第十件批准书、接受书、核准书或加入书交存后才批准、接受、核准或加入本公约的国家, 本公约在该国交存其批准书、接受书、核准书或加入书之日起 12 个月后的第一个月第一天对该国生效, 但不适用的部分除外。

(3) 批准、接受、核准或加入本公约的国家, 如果是 1964 年 7 月 1 日在海牙签订的《关于国际货物销售合同的订立统一法公约》(《一九六四年海牙订立合同公约》) 和 1964 年 7 月 1 日在海牙签订的《关于国际货物销售统一法的公约》(《一九六四年海牙货物销售公约》) 中一项或两项公约的缔约国, 应按情况同时通知荷兰政府声明退出《一九六四年海牙货物销售公约》或《一九六四年海牙订立合同公约》或退出该两公约。

(4) 凡为《一九六四年海牙货物销售公约》缔约国并批准、接受、核准或加入本公约和根据第 92 条规定声明或业已声明不受本公约第二部分约束的国家, 应于批准、接受、核准或加入时通知荷兰政府声明退出《一九六四年海牙货物销售公约》。

(5) 凡为《一九六四年海牙订立合同公约》缔约国并批准、接受、核准或加入本公约和根据第 92 条规定声明或业已声明不受本公约第三部分约束的国家, 应于批准、接受、核准或加入时通知荷兰政府声明退出《一九六四年海牙订立合

同公约》。

(6) 为本条的目的,《一九六四年海牙订立合同公约》或《一九六四年海牙货物销售公约》的缔约国的批准、接受、核准或加入本公约,应在这些国家按照规定退出该两公约生效后方始生效。本公约使管人应与 1964 年两公约的保管人荷兰政府进行协商,以确保在这方面进行必要的协调。

第一 00 条

(1) 本公约适用于合同的订立,只要订立该合同的建议是在本公约对第 1 条第(一)款(a)项所指缔约国或第 1 条第(一)款(b)项所指缔约国生效之日或其后作出的。

(2) 本公约只适用于在它对第 1 条第(一)款(a)项所指缔约国或第 1 条第(一)款(b)项所指缔约国生效之日或其后订立的合同。

第一 0 一条

(1) 缔约国可以用书面正式通知保管人声明退出本公约,或本公约第二部分或第三部分。

(2) 退出于保管人收到通知 12 个月后的第一个月第一天起生效。凡通知内订明一段退出生效的更长时间,则退出于保管人收到通知后该段更长时间期满时起生效。

1980 年 4 月 11 日订于维也纳,正本一份,其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本都具有同等效力。

下列全权代表,经各自政府正式授权,在本公约上签字,以资证明。

《1932 年华沙——牛津规则》(C. I. F. 买卖合同的统一

规则) (1932 年华沙——牛津规则》是一项历史较长的国际贸易合同规则, 在国际经济活动中产生过广泛作用。这项规则产生过程是这样的: 1873 年在比利时布鲁塞尔成立了“国际法改革和法典编纂协会”, 专门对国际间一些规定进行研究和修订。该协会于 1895 年改名为“国际法协会”。1928 年该协会在波兰华沙举行会议, 针对国际贸易合同条件存在极不统一而带来障碍的问题, 制订了 C. I. F. 买卖合同的统一规则二十二条, 定名为《1928 年华沙规则》(Warsaw Rule 1928)。其后, 经 1930 年纽约会议, 1931 年巴黎会议和 1932 年牛津会议几经修改, 最后订为二十一条, 定名为《1932 年华沙——牛津规则》(Warsaw—Oxford Rule 1932), 这项规则一直沿用至今。

这项规则对 C. I. F. 买卖合同的性质作了说明, 并规定了买卖两方所承担的费用、责任和风险。本规则和国际商会的《国际贸易条件解释通则》一样, 系供买卖双方自愿采用。如果买卖双方对其中条款在合同中作修改或补充, 经双方确认, 即使与本规则有抵触, 以双方签订合同的规定为准。当今国际贸易活动中, 本规则仍广泛为买卖双方所沿用。

附: 《1932 年华沙——牛津规则》

序 言

本规则是为了对那些愿按 C. I. F. 条款进行货物买卖但目前缺乏标准合同格式或共同交易条件的人们提供一套可在 C. I. F. 合同中易于使用的统一规则。

如果没有明示依照下述方式采用本规则, 那么, 按照 C. I. F. 条款进行买卖的当事人, 其权利和义务不受本规则的约

束。

第一条 总 则

本规则称为《华沙—牛津规则》，如在合同中采用本规则，就肯定说明合同当事人意欲订立一个 C. I. F. 合同。

在 C. I. F. 合同中，本规则的任何一条都可以变更、修改或增添其他条款，但这样的变更、修改或增添必须经合同当事人明示地协议才能成立。如无上述明示的协议，则一切涉及全部或部分海上运输货物的买卖，见明示采用《华沙——牛津规则》者，合同当事人的权利和义务均应援用本规则的规定办理。

如本规则与合同发生矛盾时，应以合同为准。凡合同没有规定的事项，应按照本规则的规定办理。

本规则所使用的“特定行业惯例”，是指在特定行业中已形成的普遍通用的习惯，从而可以认为合同当事人已共知这一习惯的存在，并且在签订合同时参照了这一习惯。

第二条 关于卖方装船的责任

(1) 除依照下节和第 7 条第（三）款、第（四）款的规定外，卖方应须备受合同规定的货物，并且依照装船港口的习惯方式，将货物装到该港口的船上。

(2) 如成交时订售的是海上路货，或按照第 7 条第（三）款和第（四）款规定的方式已经交给承运人保管，或者为履行合同起见，卖方有权按合同规格买进海上路货时，卖方只需将该货制拨到买卖合同项下。这种划拨不需在单据提交买方以前办理，提交单据即意味着该货划拨到买卖合同项下。

第三条 装船时间和日期证明

(1) 订售货物的全部数量必须依照买卖合同叙家的时间或期限装船，或交给承运人保管。如合同没有规定时间或期限，则应在合理的时期内装船或交给承运人保管。

(2) 有效提供的作为运输合同证明的提单或其他单证，其所载明的装船日期或交给承运人保管的日期就是在该日实际装船或实际交付的表面证据，但并不因此使买方丧失提出反证的权利。

第四条 例外

由于不可抗力、任何特殊原因、事故，或者由于不论何种或何处发生的阻碍，或由此而产生的结果，为当时卖方所不能预见或避免，以致卖方延迟或未能装运全部或部分订售货物或者延迟或未能将全部或部分计售货物，交给承运人保管，卖方对此将不负责任。

如果上述原因、事故或障碍，阻止、妨碍或耽误了全部或部分订售货物的生产、制造、交给卖方或装船，或者全部或部分船只的租赁，卖方应将有关情况通知买方，此项通知一经发出，装船时间或交给承运人保管的时间应履延到上述原因、事故或障碍解除时为止。但是上述那些原因、事故或障碍，如延续超过买卖合同规定的装船或交给承运人保管的日期或截止日期 14 天（如果合同没有规定此项装船或交给承运人保管的日期或截止日期，则按第 3 条规定预计合理的期限截止时计算），全部或部分合同是否仍由卖方履行，可由买卖当事人的任何一方选择决定，对此，任何一方都可在上述 14 天后的 7 天内进行抉择并通知对方。此项通知发出后，任

何一方将无权由于此项抉择而对另一方提出索赔要求。

第五条 风险

风险应依照第 2 条规定从货物装到船上时起转由买方承担；如果卖方按照第 7 条第（三）款、第（四）款规定有权将货物交给承运人保管，以代替装船，则从实际交给承运人之时起，风险转由买方承担。

第六条 所有权

除依照第 20 条第（二）款的规定外，货物所有权的转让时间，就是卖方将有关单据交到买方掌握的时刻。

第七条 卖方对提单的责任

(1) 卖方有责任由自己承担费用订妥运输合同、该项合同从货物的性质、预定航线或特定行业的现用条款来看、应该是合理的。除依照其中载有的惯常的例外以外，上述运输合同必须订明在买卖合同所规定的目的地交货。此外，除下述另有规定者外，上述运输合同必须用“已装船”提单作为证明，此项提单应当符合良好的商业要求，由船公司或它的正式代理人签发，或者依照租船合同的规定签发，注明日期，并注明船名。

(2) 如果买卖合同或特定行业惯例许可，除依照下述规定和限制外，运输合同可以用“备运”提单或类似单据（视情况而定）作为证明，此项提单或单据应当符合良好的商业要求，由船公司或它的正式代理人签发，或者依照租船合同的规定签发；在这种情况下，这样的“备运”提单或类似单据，就各方面讲，应当认为是有效提单，并可由卖方提供对方。再者，如果这样的单据已经恰当地注明船名和装船日期，

它就应被认为在一切方面相当于“已装船”提单。

(3) 如果卖方有权提供“备运”提单，除依照第 2 条第(三)款的规定外，卖方必须将合同规定的货物备妥，并有效地交给装船港口的承运人保管，以便尽速发运给买方。

(4) 如果卖方依照买卖合同的条款或特定行业惯例有权提供“联运”提单，而此项提单涉及到部分陆运和部分海运，签发“联运”提单的运输机构又是陆运承运人，则卖方除依照第 2 条第(二)款的规定外，必须备妥合同规定的货物，并有效地交给该承运人保管，以便尽速发运给买方。

除非卖方依照买卖合同的条款或特定行业惯例有权利利用内河运输方式，否则货物不得经由内河运输。

如果买卖合同规定只用海运，卖方无权提供部分陆运、部分海运的“联运”提单。

(5) 如果货物用“联运”提单运输，此项单据必须规定自风险转由买方承担之时（按第 5 条的规定）起的全部运程中，对买方的完全和连续的保障，买方有权对参加运输该货物至目的地的每一个或任何一个承运人要求合法的补救。

(6) 如果买卖合同规定了特定路线，则有效地提交作为运输合同证明的提单或其他单据，必须规定货物由该条运输路线运输，如果买卖合同没有规定路线，则由特定行业惯例所采取的路线运输。

(7) 作为运输合同的证明，有效提供的提单或其他单据应当并且只限于用以处理合同中所订售的货物。

(8) 卖方无权使用提货单或船发放行单来代替提单，除非买卖合同有这样的规定。

第八条 特定的船只——船只的种类

(1) 在买卖合同规定由特定船只装运，或者一般地应由卖方租赁全部或部分船只，并承担将货物装船的情况下，非经买方同意，卖方不得随意改用其他船只代替。买方也不应不合理地拒绝同意。

(2) 如果买卖合同规定用蒸汽船装运（未指定船名），卖方在其他条件相同的情况下，可用蒸汽船或内燃机船运给买方。

(3) 如果买卖合同未规定装运船只的种类，或者合同内使用“船只”这样笼统名词，除依照特定行业惯例外，卖方有权使用通常在此路线上装运类似货物的船只来装运。

第九条 运费在目的地支付

货物运达最终卸货地点交给买方时，买方有责任支付可能未付承运人的任何运费。如果卖方未曾在提供的发票内将此未付的运费作相应的扣除，买方有权从合同货款内扣去。

如果因单据无可避免地在货物运达后才能提供以致卖方必须支付可能未付承运人的运费，那末，卖方可向买方索还这笔款项。

除依照第 10 条规定外，关于未付的运费，不论在任何情况下。不能要求买方支付大于合同货款的金额。

第十条 进口税等

货物的关税和费用开支，或者货物在运输过程中或到达目的港后所发生的费用，除这种开支应当包括在运费内的以外，卖方一概不承担责任。如果由于单据无可避免地在货物到达后才能提供，以致卖方必须支付这种关税、费用开支和

/或其他不包括在运费内的任何开支，那么，卖方可以向买方索还这笔款项。

第十一条 卖方对货物状况的责任

(1) 买卖合同货物应在这样的状况下装船或交给承运人保管：即在正常的航行后并在正常的情况下运到合同规定的目的地时能保持可商销状态。由于货物固有的变质、漏泄、体积或重量的损耗（不是由于货物在装船或交付承运人保管时已有的缺陷造成的，也不是由于装船或运输发生的），不在此限。适当参照特殊行业惯例，容许通常的变质、漏泄、体积或重量的自然损耗。

(2) 如果在成交时，订售的是海上路货，或已经交给承运人保管；或者，如果卖方为履行合同起见，有权买进合同规格的海上路货，那么，可以认为买卖合同中含有这样的默示条件，即货物已经依照前款规定装船或交给承运人保管。

(3) 如果在装船或交给承运人保管时，对有关货物的状况发生争议，又没有依照买卖合同的条款、特定行业惯例或本规则第 15 条规定所签发的任何证明书，那末，货物的品质、规格、状态和/或重量或数量，应当依照当时装到船上时的状况来决定。如果卖方是依照第 7 条第（三）款、第（四）款的规定，把货物交给承运人保管，以代替装船者，就按照确实交给时的状况决定。

第十二条 卖方对保险的责任

(1) 卖方有责任承担费用向信誉良好的保险人或保险公司投保，取得海运保险单，作为有效和确实存在的保险合同的证明。此项保险单是为维护买方的利益，承保了买卖合同

规定的全部运程中的货物（包括习惯上的转船）。除依照本款第二段和买卖合同的特别规定外，此项保险单，对于货物在装船或交给承运人保管时，按照特定行业惯例或在规定航线上应投保的一切风险，必须向保险单持有人提供完全和延续的合同保障。

除符合下述情况之一者外，卖方不负投保“战争险”的责任：(a) 买卖合同有投保“战争险”的特别规定者；(b) 货物装船或交给承运人保管前，卖方接到买方的通知，要求投保“战争险”者。同时，除买卖合同另有特殊规定外，投保“战争险”的费用应由买方负担。

(2) 如果在提供单据时，未取到保险单，买方应接受信誉良好的保险人或保险公司（照上述保险单的规定）所签发的保险凭证以代替保险单，并作为承保海洋险的依据和代表本规则意义内的保险单。对于原应在保险单上载明的有关提单和发票项内货物的主要条款和条件，该保险凭证应转载清楚，并将保险单内的一切权利转让给持有人（持证人）。在这种情况下，卖方有责任保证在买方要求时，尽速提出或取得凭证中所指明的保险单。

(3) 除非特定行业惯例可以由卖方向买方提供保险经纪人的承保书以代替保险单，这种承保书不应作为代表本规则意义内的保险单。

(4) 投保货物的保险金额，应当依照特定行业惯例来定；如果没有此项惯例，保险金额应当是运交买方货物的 C. I. F. 发票价，减去货到时应付的运费（如果有的话），再加 C. I. F. 发票价（减去货到时应付的运费——如果有的话）的 10%

利润。

第十三条 装船通知

为使买方便于自行增加投保本规则第 12 条第一款规定范围以外的风险，或增加投保“保险金额”，卖方应当通知买方，说明货物业已装船或交给承运人保管，如有可能应列明船名，并说明唛头和全部细节，通知的费用由买方负担。

如果不曾收到这种通知，或因疏忽没有通知，买方不得因此而拒绝接受卖方提供的单据。

第十四条 进出口许可证、产地证明书等

(1) 如果合同规定的货物需要有出口许可证才能装船，卖方有责任承担费用，申请许可证，并竭力获得这种许可证的批准。

(2) 除下列情况外，本规则不赋予买方要求卖方提供有关订售货物的产地证明或领事发票的权利；(a) 特定行业惯例规定需取得这两种单据或其中任何一种者；(b) 货物装船或交给承运人保管前，卖方接获买方明确指示需要取得此种证明书和/或此种领事发票者。取得这种单据的费用应由买方负担。

如果合同规定的货物，目的港所在国需要进口许可证，买方应负责自行承担费用，取得这种许可证，并在货物装船前通知卖方，说明这种许可证已经取得。

第十五条 品质证明书等

如果买卖合同规定卖方应提供品质证明书和/或重量或数量证明书，但并未指明签发此项证明书的个人或团体，或者如果特定行业惯例向有此规定，那么，卖方应提供由有关

当局（如果有的话）或有资格的独立检验人所签发的证明书，说明装船或交给承运人保管时的货物品质、规格、状态和/或重量或数量。取得这种证明书的费用（包括签证手续费——如果这种手续是必要的），应当依照特定行业惯例来负担；如没有惯例，则由买卖双方平均负担。这种证明书，在买卖双方之间，应当作为依照合同交给的货物，在证书签发时的品质、规格和状态和/或重量或数量的表面证据。

第十六条 单据的提供

(1) 卖方应竭尽全力发送各种单据，并有责任尽速提交给买方。除买卖合同有规定外，单据不用航空寄递。

“单据”一词是指提单、发票、保险单或依照本规则用以代替这些单据的其他单据，以及根据买卖合同条款，卖方有责任取得并提交买方的其它单据（如有的话）。货物如分批发运，除末批外，每批发运的发票可以是形式发票。

(2) 提供买方的单据，提供时必须完整、有效和有用的，并依本规则规定开给，如果提单或用以代替提单的其他单据是整套开始，并且以买方、他的代理人或代表为收货人，卖方只需提供一份。在任何其他情况下，提单或代替提单的其他单据必须提交一整套。但卖方对于未提供的提单或其他单据，如备有信誉良好银行签发的并为买方所满意的保证书时，不在此限。

(3) 如果卖方必须取得并提交买方的任何单据，有些实质性项目与买卖合同条款不符时，买方有权拒绝单据的提交。

第十七条 装船后货物灭失或损坏

如果合同规定的货物已经装船，或已经交给承运人保管，

并取得正式单据，卖方可以有效地提供这些单据，即使在提供单据时，货物已经灭失或损坏。但是，签订买卖合同时，如卖方已知货物灭失或损坏，则不在此限。

第十八条 关于买方支付货款的义务

(1) 当正当的单据被提供时，买方有责任接受此种单据，并按买卖合同条款支付货款。买方有权要求检查单据的合理机会和进行检查的合理时间。

(2) 在上述单据提供后，买方不应以没有机会检查货物为借口，拒绝接受这种单据，或者拒绝按买卖合同条款支付货款。

第十九条 关于买方检查货物的权利

除依照第 15 条、第 18 条规定和特定行业惯例外，如果买方没有被给予检查货物的合理机会和进行这种检查的合理时间，那末不应认为买方已经接受了这项货物。这种检查是在货物到达买卖合同规定的目的地进行，还是在装船前进行，可由买方自行决定。在完成此项检查后的 3 日内（即使在买卖双方联合检查情况下），买方应将他所认为不符合买卖合同的情事通知卖方。如果提不出这种通知，买方便丧失其拒绝接受该货物的权利。凡因货物的潜在缺陷，或内在质量毛病而引起的灭失、损坏，买方应当是有补救的权利，不受本条规定的影响。

第二十条 买卖合同中的权利和补救

(1) 除依照买卖合同中按本规则第 1 条所作的变更、修改或增添其他条款外，当事人在已经履行本规则规定的职责

后，本规则所规定的当事人应负的责任即告终结。

(2) 卖方依据法律对订售货物所是有的留置权、保留权或由此交货权，不受本规则的影响。

(3) 如果发生违约请事，尽管当事人有权取得其他补救，受害方有权将货物出售或买进，并责成对方负担由于出售或买进而遭受的损失。

(4) 本规则的任何规定不得影响买方或卖方由于违反合同而有权提出的补救，以及由于买卖合同中产生的其它索赔

如果在货到目的地后的 12 个月内（货物如未到达，按通常可以到达之日起计算的 12 个月内），没有正式申请把争议提交仲裁或提起诉讼，则卖方或买方应当分别解除对方关于违约和/或因买卖合同引起的其他要求索赔的全部责任。

第二十一条 通知

依照本规则的规定，由当事人的任何一方向对方或授权向对方发出的通知，应当以电报费付讫的有线电报、无线电报或海底电报发往最近知悉的对方营业所；如果挂号信在通常情况下能于投交邮局后 24 小时内送达收件人，此项通知也可用邮费付讫的挂号信寄发。

《普遍优惠制》 普遍优惠制（Generalized System of Preferences—GSP）是工业发达国家对发展中国家或地区出口的制成品和半制成品给予普遍的、非歧视的、非互惠的优惠关税制度。

第二次世界大战以来，发展中国家为了改善贸易条件，扩大出口，增加外汇收入，发展民族经济，要求发达国家对他

们的产品进口在关税上给予某种减免的优惠待遇，1968 年联合国贸易与发展会议第二届会议上通过了建立普惠制的决议。1970 年第 25 届联合国大会采纳了这项决议，并确定 18 个工业发达国家作为优惠提供国，1971 年 7 月 1 日普惠制开始实行，有效期 10 年。

根据普惠制决议，普惠制应具有 3 项原则：（1）普遍的，即工业发达国家应对发展中国家的制成品和半制成品普遍给予优惠待遇；（2）非歧视的，即应使所有发展中国家都不受歧视、无例外地享受普惠制待遇；（3）非互惠的，即工业发达国家应单方面给予发展中国家关税优惠，而不要求发展中国家提供反向优惠。

普惠制的目标是：（1）扩大发展中国家对工业发达国家制成品和半制成品的出口，增加发展中国家的外汇收入；（2）促进发展中国家的工业化；（3）加速发展中国家的经济增长率。

附：普惠制的一般要素：

给惠国和受惠国

给予普惠制待遇的国家叫给惠国，享受这种优惠待遇的国家叫受惠国。

目前世界上已有 25 个国家实施普惠制，它们是欧洲经济共同体 12 国以及日本、奥地利、新西兰、丹麦、芬兰、瑞典、瑞士、加拿大、美国、澳大利亚、保加利亚、捷克斯洛伐克、匈牙利、苏联、波兰。享受普惠制的发展中国家和地区共达 170 多个。其中已有 10 个国家和国家集团给予我国普惠制待

遇，简况如下：

	给惠日期	普惠制方案 生效日期
新西兰	1978 年 10 月 13 日	1972 年 1 月 1 日
澳大利亚	1978 年 10 月 17 日	1966 年 7 月
挪威	1979 年 3 月 22 日	1971 年 10 月 1 日
瑞士	1979 年 7 月 30 日	1972 年 3 月 1 日
欧洲经济共同体	1980 年 1 月 1 日	1971 年 7 月 1 日
芬兰	1980 年 1 月 1 日	1972 年 1 月 1 日
奥地利	1980 年 1 月 1 日	1972 年 4 月 1 日
加拿大	1980 年 1 月 1 日	1974 年 7 月 1 日
瑞典	1980 年 2 月 1 日	1972 年 1 月 1 日
日本	1980 年 4 月 1 日	1971 年 8 月 1 日

每个给惠国自己决定哪些发展中国家可以作为自己的受惠国，哪些国家排除在外。例如：美国将石油输出国组织的成员国排除在普惠制方案之外；加拿大把无权享受最惠待遇的国家排除在外；有些国家把那些同它们没有正常贸易关系或在其贸易中歧视它们的发展中国家排除在外；还有些给惠国家排除按人口平均收入高于它们本国的发展中国家。但是大多数给惠国都承认 77 国集团成员中的发展中国家为受惠国。

税则与税率

普惠制方案中一般规定使用《关税合作理事会税则》，也称作《布鲁塞尔税则》。但是少数国家。例如加拿大，不使用

《关税合作理事会税则》，而使用它们本国的税则。

目前，发达国家对进口商品一般实行三种税率：

1. 一般税率 一般税率通常对非建交国采用。它实际上是最高税率。现在仅有个别国家对极少数国家的出口商品实行这种税率。

2. 最惠国税率 最惠国税率对订有最惠国条款商约或协定的国家适用。如参加《关税和贸易总协定》的成员国之间就实行这外税率。它比一般税率为低。

3. 普惠制税率 普惠制税率又称作单项优惠税率，是在最惠国税率的基础上再减少或者取消关税的一种税率。它仅适用于享受普惠制待遇的发展中国家。

受惠商品范围

每个普惠制方案都有其受惠商品清单，只限列在清单上的商品可以享受优惠。一般说《关税合作理事会税则》第1~24章的农副产品受惠较少，平均计算仅有50~60项税目的商品可受惠。第25~99章的工业制成品和半制成品一般都可以受惠，但是敏感性商品，如纺织品、石油制品、鞋类及一些皮革制品和化工产品一般被排除在外，即使被列入受惠商品也要受到配额和预定限额的限制。对于符合手工艺品定义的工艺品则给予免税待遇。

减免关税幅度

普惠制的优惠幅度是指最惠国税率和普惠制税率之间的差。如系免税，最惠国税率越高差幅越大。减税的具体幅度见各国普惠制方案的规定。大多数给惠国给予农副产品减税，工业产品和手工艺品免税，而对最不发达国家的工农业

产品都给予免税。

保护措施

各个给惠国一般都订有保护措施，其目的是为了保护本国工业。保护措施一般有以下三类：

1. 免责条款（又称例外条款） 给惠国认为受惠国商品的进口量增加到对其本国同类产品（或有竞争关系的商品）在生产者造成或将造成严重损害时，保留部分取消或完全取消关税优惠待遇的权利。这就叫作免责条款。

2. 预定额限 预定额限是一个预先规定的总限制额，它包括配额、关税最高限额、最高限额和国家最高限额。当受惠商品的进口额达到预定限额后，就暂时停止普惠制待遇。

3. 竞争需要标准 仅有美国采用这一规定。竞争需要标准规定：如果在某一日历年内，来自某一受惠国的某种进口商品超过 2500 万美元，或超过美国该项进口商品总额的 50%，则取消下一年该受惠国的该项商品的优惠待遇。这个 2500 万美元的限额，每年随上年度美国国民生产总值的增长而按比例提高。

原产地规则

原产地规则旨在保证在普惠制下，优惠关税待遇的好处，只能给予真正取自、收获、生产或制造于该受惠出口国的产品。即使这些产品在中转国内停留时稍微进行过加工，但并没有经过真正的制造工序，这样的产品本质上仍是第三国的产品，仍不得享受普惠制的待遇。原产地规则的主要内容包括：

1. 原产地标准 原产地标准规定来自受惠国的受惠商品

必须符合下列条件之一：

①不含任何进口成分的产品——在受惠国土地、领空、领海以及公海所生长的或者捕获和开采的物品，或者以这些物品为原料在受惠国内制成的产品，这些物品或者产品全部由受惠国生产、制造和加工，并不含任何进口成分，这样的产品或物品可以享受普惠制待遇。

这些产品或物品初分 10 类如下：

在受惠国土地或海底获取的矿产品。

在受惠国收割的植物产品。

在受惠国出生和饲养的动物。

在受惠国饲养的牲畜制成的产品。

在受惠国内进行狩猎或捕捞获得的产品。

受惠国以自有船只从海里获取的海产品和其它产品。

在受惠国加工船上用其捕捞的水产品制造的产品。

在受惠国收集的只能作为回收物料的废品。

在受惠国制造加工所得的废物和废料。

用以上各项列举的产品为原料进行加工制造的产品。

②含有进口成分的产品——在受惠国内生产、制造的产品，产品所用的原料和部件全部或者部分是进口的。如果这些原料或者部件在受惠国内经过实质性改变制成不同的产品，也就是说这种产品必须经过一定的加工工序改变了原来原料或者部件的造型或性质，这种产品就变成了受惠产品。

对于产品的实质性改变，大部分给惠国家用不同的方式规定，一般有两个标准：

加工标准

欧洲经济共同体、奥地利、芬兰、日本、挪威、瑞典、瑞士采用加工标准。

增值标准（又称百分比标准）

美国、澳大利亚、新西兰、加拿大采用增值标准。

2. 直接运输规则 直接运输规则是保证受惠商品从受惠国家或者地区直接运往给惠国家，以防止货物在运输途中被伪装和再加工。

除去新西兰、澳大利亚外，所有给惠国家一般都等大货物直接运往给惠国家。但是，在多数情况下，中于地理上的原因或者运输上的困难，只要商品在海关监督之下不进入第三国的市场，或者只进行诸如对商品包装和分类的加工，则允许受惠商品通过第三国家。

商品通过第三国家，要履行直接运输规则。直接运输规则的内容有以下两条：

① 商品在运输途中不许经过第三国家和地区。

② 商品在运输途中如果经过第三国家和地区，在这些国家或地区内转运或者暂时储存必须保证：

商品在当地海关的监督、控制之下。

不允许商品进入当地市场，进行交易。

除去商品的卸、再装或者其它保证商品完整和性质不变的加工外，不允许做其它再加工。

3. 书面证书要求 受惠国要得到普惠制待遇，必须向给惠国提供受惠商品的书面证书格式 A，新西兰则要求提供格式 59A。这种书面证书由出口商填写，经受惠国有关政府当局签署和盖章后方为有效。

有关证书填写详见普惠制产地证书格式 A、格式 59A 的具体填法。

新西兰、澳大利亚、加拿大和日本的普惠制方案规定了给惠国含量。就是说，这些给惠国允许把它们自己出口的原料或部件包含在受惠国出口商品加工制造过程中，对于这些原料和部件来说，受惠国也就算作原产地。这些原料和部件可以作为受惠商品的一部分，返销给原给惠国。

普惠制的原产地规则基本上主张受惠产品要来自一个国家或地区。但是，欧洲经济共同体、澳大利亚、新西兰、日本、美国实行累计原产地标准。即原产地不限于一个受惠国，可包括一个集团内的成员国家或地区以及其它的受惠国。这些有关的受惠国家、地区、国家集团称作该给惠国的累计地区。其它一些给惠国的普惠制方案原则上在一国概念的基础上执行原产地规则。

普惠制实施对促进和扩大发展中国家的出口起到一定作用。但是由于优惠提供国在各自制定的普惠制计划方案中对享有普惠制的国家和商品，规定了种种限制措施，如免责条款、预定限额和复杂的原产地规则等，使普惠制未能达到预期目的。1976 年第 4 届联合国贸易与发展会议通过决议，要求改善和加强普惠制并延长其有效期。经双方协商后，工业发达国家同意将原在 1980 年到期的普惠制继续延长 10 年。

《关于统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则） 该公约是 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔由 26 个海运国家签订的，至今已有 50 多个国家承认。《海牙规则》是海上运输方面一个十分重要的公约。60 多年来许多国家的航运

公司都在其制发的提单中规定采用《海牙规则》，据以确定承运人在货物装船、收受、配载、承运、保管、照料和卸载过程中所承担的责任和义务，及其应享受的权利与豁免。

19 世纪末叶，世界航运业空前迅速发展，航运资本家拥有雄厚的实力，以英国航运资本家为代表的船舶所有人，利用当时英国立法上的“契约自由原则”，各自制定海运提单条款，并在提单中任意规定许多免责条款，使货方的利益失去了保障，引起了当时贸易界的强烈不满；同时，提单是一种可以转让的物权凭证，但收货人、银行或受让人往往并无审查提单条款的实际机会，而且提单中所载的复杂繁多的免责条款，也影响提单的自由转让。为了缓和船方和提单中各利害关系人之间日益尖锐的矛盾，有利于航运业的发展，1921 年各国航运资本家在国际法协会的协助下，在海牙召开会议，拟定了《海牙规则草案》。1924 年欧美主要航运国家又在布鲁塞尔召开会议，通过了《海牙规则草案》，签订了《统一提单的若干法律规则的国际公约》（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading，简称《海牙规则》），对承运人的责任、义务、权利以及豁免作了规定，从而使提单中货方的利益在一定的范围内获得安全保障。同过去提单条款相比，《海牙规则》对货方的利益虽然在某些方面给予一定的保障，但是由于当时参加布鲁塞尔会议的主要航运国家都是代表船方利益的殖民地宗主国，所以《海牙规则》的内容仍然是明显地偏袒船方利益的。《海牙规则》共有十六条，主要内容如下。

(1) 关于“货物”的范围，作了限制性的定义，规定为将

“活动物”和“甲板货”除外。

(2) 关于船方的责任期间，限制为“自货物装上船时起至卸下船时止的一段时间”，即采用所谓“钩至钩”原则。

(3) 将船舶适航和照料货物方面通常应负的保证责任，仅规定为有义务“克尽职责”(Exercise due diligence) 和“应适当和谨慎地”(Most properly and carefully) 装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载所运的货物。

(4) 规定承运人在十七种原因下可以免除责任，即《海牙规则免责事项》十七项。

(5) 规定承运人的赔偿责任限额为每件或每计费单位 100 英镑。

(6) 规定收货人最迟应在卸货港收到货物以前或当时，将货物的灭失和损害的情况书面通知承运人，否则即推定承运人已经交付了提单列明的货物。如果灭失和损失的情况不明显，收货人应在收到货物后三日内通知承运人。

为了免除或减轻承运人的责任，《海牙规则》中规定船方可以免责的项目达 17 项之多。正因为这个原因，《海牙规则》实行半个多世纪以来，一直受到代表货方利益和船运业比较不发达的国家反对。特别是近一二十年来，第三世界国家在这方面的反应尤为强烈。

鉴于《海牙规则》在应用中所存在的各项问题，同时，也考虑到近年来世界运输技术的发展，集装箱运输在国际航运中所产生的深刻影响，对《海牙规则》进行修改或重新制订一套国际性的规则被突出地提到议事日程上来。目前，国际上对《海牙规则》的修订存在两个方案：一个是由国际海事

协会提出的代表着英国及北欧各个传统海运国家利益的方案，即《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（亦称《维斯比规则》或《海牙、维斯比规则》）；另一个是由联合国国际贸易法委员会所属国际航运立法工作组代表第三世界和货方利益提出的并已于 1978 年经联大会议通过的《海上货物运输公约》（又称《汉堡规则》）。从当前国际形势的发展趋势来看，支持《汉堡规则》的力量占优势。由于目前正处在新旧交替过程中，而这三个规则，在实际的海运业务中，分别为有关国家及其船公司所采用，因此，对这三个规则都应该有所了解。

附：《关于统一提单的若干法律规则的国际公约》

（海牙规则）

1924 年 8 月 25 日签订于布鲁塞尔

第一条

本公约所用下列名词，涵义如下：

(a) “承运人”包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。

(b) “运输合同”只适用于提单所证明的或与海上货物运输有关的任何类似的物权单证所证明的运输合同；也适用于在租船合同下或根据租船合同所签发的上述任何提单，或类似的单证，自该单证制约承运人与上述单证持有人之间的关系时开始。

(c) “货物”包括货物、制品、商品和任何种类的物品，但活动物和运输合同上载明装载于舱面，并且已经照这样装运的货物除外。

(d) “船舶”是指用于海上货物运输的任何船舶。

(c) “货物运输”包括自货物装上船时起，至卸下船时止的一段时间。

第二条

除遵照第 6 条规定外，每个海上货物运输合同的承运人，对有关货物的装载、搬运、积载、运输、保管、照料和卸载，都应按照下列规定承担责任和义务，并享受权利和豁免。

第三条

1. 承运人须在开航前和开航时克尽职责：

(a) 使船舶适于航行；

(b) 适当地配备船员、装备和供应船舶；

(c) 使货舱、冷藏舱和该船其他装载货物的部分能适宜和安全地收受、运输和保存货物。

2. 除遵照第四条规定外，承运人应适当和谨慎地装载、搬运、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

3. 在将货物收归其照管后，应托运人要求，承运人或船长或承运人的代理人必须给托运人签发提单，其中载明下列各项：

(a) 在该货物开始装船之前，托运人应书面提供为辨认货物所需的主要标志。如果该标志戳印在或以其他方式清楚地标示在没有包装的货物上，或在装有该货物的箱子或包装物上，则该项标志通常到航次终了时仍保持清晰易辨；

(b) 托运人用书面提供的包数或件数、或数量或重量；

(c) 货物的表面状况。

但是，如果承运人、船长或承运人的代理人有合理根据

怀疑货物的任何标志、号码、数量或重量，没有确切代表实际收到的货物，或者他无适当方法来核对，便无须在提单上注明或标明。

4. 这种提单应做为承运人依照第 3 款 (a)、(b)、(c) 项所载内容，收到该提单中所载货物的初步证据。

5. 托运人应被视为已在装船时向承运人保证，由他提供的标志、号码、数量和重量均正确无误；并应赔偿承运人由于这些项目不正确所引起或导致的一切灭失、损坏和费用。承运人享受这种赔偿的权利，并不减轻他根据运输合同对托运人以外的任何人听承担的责任的义务。

6. 除非在货物移交给根据运输合同有权收货的人的保管之前或当时，将灭失或损坏以及这种灭失或损坏的一般性质的通知，用书面提交承运人或其卸货港的代理人，否则这种移交应是承运人已交付提单所描述货物的初步证据。

如果灭失或损坏不明显，则通知应在交付货物的 3 天内提交。

如果货物状况在其收受时已经联合检查或检验，就无须提交书面通知。

除非从货物交付之日或应交付之日起 1 年内提供诉讼，承运人和船舶，在任何情况下，都应免除对灭失或损坏所负的一切责任。

如果发生任何实际的或预料的灭失或损坏，承运人与收货人应为检验和清点货物相互提供一切合理的便利。

7. 货物装船后，如托运人这样要求，承运人、船长或承运人的代理人签发给托运人的提单应为“已装船”提单，如

果托运人事先已取得这种货物的物权单证，便应交还该项单证，换取“已装船”提单。但是也可以根据承运人的决定，在装货港由承运人、船长或其代理人在上述物权单证上注明装货船名和装船日期。经过这样注明的上述单证，如果载有第 3 条第三款所指项目，即应成为本条所指的“已装船”提单。

8. 运输合同中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起货物或关于货物的灭失或损坏的责任的，或以不同于本公约的规定减轻这种责任的，一律无效。有利于承运人的保险利益（条款）或类似的条款，应视为免除承运人责任的条款。

第四条

1. 不论承运人或船舶，对不适航所引起或造成的灭失或损坏，都不负责，除非造成的原因是承运人未按第 3 条第一款的规定，克尽职责使船舶适航，保证适当地配备船员、装备和供应该船，以及使货舱、冷藏舱和该船的其他装货部分能适宜和安全地收受、运输和保存货物。凡由于船舶不适航所造成的灭失和损坏，对于已克尽职责的举证责任，应根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担。

2. 不论承运人或船舶，对下列原因所引起或造成的灭失或损坏都不负责：

(a) 船长、船员、引水员或承运人的受雇人，在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务；

(b) 火灾，但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外；

- (c) 海上或其它通航水域的灾难、危险和意外事故；
- (d) 天灾；
- (e) 战争行为；
- (f) 公敌行为；
- (g) 君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押；
- (h) 检疫限制；
- (i) 托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为；
- (j) 不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂、停工或限制工作；
- (k) 暴动和骚乱；
- (l) 救助或企图救助海上人命或财产；
- (m) 由于货物的固有缺点、性质或缺陷引起的体积或重量亏损，或任何其它灭失或损坏；
- (n) 包装不良；
- (o) 标志不清或不当；
- (p) 虽克尽职责亦不能发现的潜在缺点；
- (q) 非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人，或受雇人的过失或疏忽所引起的其它任何原因；但是要求这条免责利益的人应负责举证，证明有关的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或受雇人的过失或疏忽所造成。

3. 对于任何非因托运人、托运人的代理人或其受雇人的行为过失或疏忽所引起的使承运人或船舶遭受的灭失或损坏，托运人不负责任。

4. 为救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航，或

任何合理绕航，都不能作为破坏或违反本公约或运输合同的行为；承运人对由此而引起的任何灭失或损坏都不负责。

5. 不论承运人或船舶，在任何情况下，对货物或与货物有关的灭失或损坏，每件或每单位超过 100 英磅或与其等值的其他货币的部分，都不负责；但托运人于装货前已就该项货物的性质和价值提出声明，并已在提单中注明的，不在此限。

该项声明如被载入提单，即做为初步证据，但它对承运人并不具有约束力或最终效力。

经承运人、船长或承运人的代理人与托运人双方协议，可规定不同于本款规定的另外的最高限额，但该最高限额不得低于上述数额。

如托运人在提单中，故意谎报货物性质或价值，则承运人或船舶，在任何情况下，对货物或与货物有关的灭失或损坏都不负责。

6. 承运人、船长或承运人的代理人对于事先不知其性质而装载的具有易燃、爆炸或危险性的货物，可在卸货前的任何时候将其卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不予赔偿；该项货物的托运人，应对由于装载该项货物而直接或间接引起的一切损坏或费用负责。如果承运人知道该项货物的性质，并已同意装载，则在该项货物对船舶或货物发生危险时，亦得同样将该项货物卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不负赔偿责任，但如有共同海损，不在此限。

第五条

承运人可以自由地全部或部分放弃本公约中所规定的他

的权利和豁免,或增加他所应承担的责任和义务的任何部分。但是这种放弃或增加,须在签发给托运人的提单上注明。

本公约的规定,不适用于租船合同,但如果提单是根据租船合同签发的,则它们应符合本公约的规定。本公约中的任何规定,都不得妨碍在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。

第六条

虽有前述各条规定,承运人、船长或承运人的代理人 and 托运人有权就任何特定的货物订立任何条件的协议,规定承运人对该货物的责任和义务,以及承运人对该货物所享受的权利与豁免,或者承运人对船舶运航的义务,只要这种规定不违反公共秩序,或者承运人的受雇人或代理人在海运货物的装船、搬运、积载、运输、保管、照料和卸载方面应注意或谨慎的事项。但是,在这种情况下,必须是未曾签发或将不签发提单,而且上述协议的条款应该载入货物收据。该收据应是不可转让的单证,并须在收据上如此注明。

这样订立的任何协议,都具有完全的法律效力

但本条规定不适用于依照普通贸易程序成交的一般商业货运,而仅在拟装运的财物的性质和状况,或据以进行运输的环境,条款和条件,有订立特别协议的合理需要时,才能适用。

第七条

本公约中的任何规定,都不妨碍承运人或托运人就承运人或船舶对海运船舶所载货物于装船以前或卸船以后所受灭失或损坏,或与货物的保管、照料和搬运有关的灭失或损坏

所承担的责任与义务，订立任何协议、规定、条件、保留或免责条款。

第八条

本公约各条规定，都不影响有关海运船舶所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利和义务。

第九条

本公约所提到的应采用的货币单位为金价。

凡缔约国中不以英镑作为货币单位的，得保留将本公约所指的英镑数额以四舍五入的方式折合为本国货币的权利。

各国法律可以为债务人保留，接船舶抵达有关货物卸货港之日通行的外汇率，以本国货币清偿其债务的权利。

第十条

本公约的各项规定，应适用于在任何缔约国内所签发的一切提单。

第十一条

自本公约签字之日起二年内，比利时政府与已声明拟批准本公约的缔约国保持联系，以便决定是否使本公约生效。批准书应于各缔约国协议确定的日期交存于布鲁塞尔。首批交存的批准书应载入由参加国代表及比利时外交部长签署的议定书内。

以后交存的批准书，应以书面通知送交比利时政府，并随附批准文件。

比利时政府，应立即将有关记载首批交存批准书的议定书和前段所指的通知，以及随附批准书的核证无误的副本，通过外交途径送交已签署本公约或已加入本公约的国家。在

前段所指情况下，比利时政府应于收到通知书的当天，知照各国。

第十二条

凡未签署本公约的国家，不论出席过在布鲁塞尔召开的国际会议与否，都可以加入本公约。

拟加入本公约的国家，应将其意图用书面通知比利时政府，并送交其加入的文件，该项文件应存放在比利时政府档案库。

比利时政府应立即将加入本公约通知书的核证无误的副本，分送已签署本公约或已加入本公约的国家，并注明它收到上述通知的日期。

第十三条

缔约国在签署、批准或加入本公约时，可以声明其接受本公约并不包括其任何或全部自治领、殖民地、海外属地、保护国或其主权或权力管辖下的区域，并且可以在此后代表声明中未包括的任何自治领、殖民地、海外属地、保护国或区域分别加入本公约。各缔约国还可以根据本公约的规定，代表其任何自治领域或殖民地、海外属地、保护国或其主权或权力管辖下的区域分别声明退出本公约。

第十四条

本公约在首批交存批准书的各国之间，于议定书载入此项交存之日起 1 年后开始生效。此后批准或加入本公约的各国或根据第 13 条规定使公约生效的各国，于比利时政府收到第 11 条第二款及第 12 条第二款所指的通知 6 个月后生效。

第十五条

如有缔约国欲退出本公约,应以书面通知比利时政府。比利时政府应立即将核证无误的通知书副本分送其他国家,并注明它收到上述通知书的日期。

这种退出只对提出通知的国家生效,生效日期从上述通知书送达比利时政府之日起 1 年以后开始。

第十六条

任何一个缔约国都有权就考虑修改本公约事项,请求召开新的会议。

欲行使此项权利的国家,应通过比利时政府将其意图通知其他国家。比利时政府则为召开会议,作出安排。

1924 年 8 月 25 日订于布鲁塞尔,计一份。

签字议定书

在签订统一提单的若干法律规则的国际公约时,下列签字的全权代表都已同意本议定书:本议定书犹如已将其条款列入它所依附的公约那样,具有同样的效力和同样的范围。

同缔约国得以给予本公约以法律效力,或将本公约所采用的规则以立法形式纳入国家法律,使之生效。

各缔约国得保留以下权力;

(1) 规定如发生第四条第 2 款 (c) 至 (p) 项所述情况,提单持有人应有权就未在 (a) 项提及的由于承运人本人或其受雇人的过失所引起的灭失或损坏,规定赔偿责任。

(2) 在本国沿海贸易中,将第 6 条规定应用于各种货物,将不考虑该条最末一段所规定的限制。

1924 年 8 月 25 日订于布鲁塞尔,计 1 份。

附:《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定

书》

（维斯比规则）

半个多世纪以来，随着国际经济、政治形势的变化和海运技术的现代化，为了适应国际贸易发展的需要并缓和第三世界国家的强烈不满，从 60 年代开始，代表英国及北欧的各个传统海事协会即已着手对《海牙规则》进行修改。1968 年英、法及北欧各个传统海运国家在布鲁塞尔签订了《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（通称《维斯比规则》或《海牙、维斯比规则》），对《海牙规则》的适用范围、赔偿限额、集装箱和托盘运得的赔偿计算单位等作了产条干修改和补充。自 1977 年 6 月 23 日起，这个议定书已开始生效，目前实施的国家有：英、法、丹麦、挪威、瑞典、瑞士、比利时、叙利亚、黎巴嫩、新加坡、厄瓜多尔、汤加等 24 个国家和地区。

《维斯比规则》在保留《海牙规则》的基本责任制度的基础上，作了以下重要修改和补充。

（1）扩大了规则的适用范围。《海牙规则》只适用于任何缔约国所签发的提单，《维斯比规则》既适用于上述提单，也适用于“从一个缔约国港口起运”的提单，即既适用于出口提单，也适用于进口提单，同时还适用于只要提单中规定受该规则约束的任何提单。

（2）提高了每件或每单位的赔偿责任的额度，增加了按照每公斤计算的赔偿额度。《维斯比规则》把《海牙规则》规定的承运人的赔偿责任限额由每件或每计费单位 100 英镑改为 10,000 金法郎，并增加规定，也可按毛重每公斤 30 金

法郎计算，以二者中金额较高的为准。一个金法郎是指一个含有纯度 900‰ 的黄金的 65.5 毫克的单位。但由于黄金首价不久即不存在，1979 年 12 月又签订了一个特别议定书，将金法郎折合成特别提款权，每 15 个法郎折合为 1 个特别提款权。

(3) 增加了“集装箱准则”条款。为了适应集装箱和托盘运输的需要，《维斯比规则》规定，如果在提单上载明装在集装箱和托盘中的件数或单位数，就以单位所载明的件数或单位数计算赔偿责任的限制数额。如果提单未载明具体数量，则把一个集装箱或一个托盘视作一件或一个单位。

(4) 增加了维护承运人的雇佣人员或代理人利益的新内容。《维斯比规则》规定，承运人的雇佣人员或代理人在索赔诉讼中可以享有与承运人相同的抗辩事由和责任限制。

(5) 明确了“不得否认”原则。为了保障善意的第三人的利益，《维斯比规则》规定，承运人不得对提单所作的说明提出反证，即当提单合法转让给善意的第三人时，承运人不得提出与提单所载明事项相反的证据来否认提单所作的说明。

值得指出的是：《维斯比规则》虽然对《海牙规则》中的某些条款作下一些修改，但对一些重要问题和有关承运人的不合理免责条款等仍然丝毫未予触动，对承运人的主要责任和义务也未作实质性的修改。

1968 年布鲁塞尔议定书

《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》

各缔约国，

考虑到修改 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的关于统一提单的若干法律规则的国际公约的需要，

协议如下：

第一条

1. 在第 3 条第四款中应增加：

“但是，当提单已经转给诚实的行事的事三方时，与此相反的证据不予接受。”

2. 在第 3 条第六款中的第 4 段应改为：

“除按第六款（之二）的规定外，除非在交付货物或应交付货物之日起一年以内提起诉讼，承运人或船舶在任何情况下都免除时货物的任何责任。但是，诉讼事由提出后，如经当事方同意，该期限可以延长。”

3. 在第 3 条的第六款后应增加下列条文作为第六款（之二）：“即使在前款规定的年限期满后，如果在受理该案的法院的法律准洋的期间内，仍可以对第 3 者提出赔偿诉讼。但是，准许的时间不得少于 3 个月，自提出这种赔偿诉讼的人已经解决了对他本人的索贿或者从起诉传票送达他本人之日起算。”

第二条

第 4 条的第五款应予删去，并改为下列规定：

“(a)除非在装货前，托运人已声明该货物的性质和价值，并载入提单，否则不论承认人或船舶，在任何情况下，对货物或与货物有关的任何灭失或损坏，每件或每单位的赔偿金额，超过相当 10000 法郎的或按灭失或损坏货物的毛重每公斤超过 30 法郎的部分不负责任，两者中以较高的数额为准。

“ (b) 全部赔偿金额应参照货物根据合同从船上卸下或应卸下的当地当时的价值计算。货物价值应按商品交易所价格确定，或者如无此种价格时，则按当时市场价格，或者如既无商品交易所价格又无当时市场价格时，则参照同类同质货物的正常价值确定。

“ (c) 如果货物是用集装箱、货盘或类似的运输器具拼装时，提单中所载明的，装在这种运输器具中的件数或单位数，应视为本款所指的件数或单位数；除上述情况外，此种运输器具应视为件或单位。

“ (d) 一个法郎是指 ‘一个含有 65.5 毫克黄金，其纯度为 900‰ 的单位’。裁决的赔偿数额兑换成国内货币的日期，应接受理该法院的法律确定。

“ (e) 如经证实损失是由于承运人有意造成损失而作出的行为或不行为或明知可能会产生损失而仍不顾后果作出的行为或不行为产生的，则承运人或船舶无权享受本款所规定的责任限额的利益。

“ (f) 本款 (a) 项所提到的声明，如载入提单时，应作为初步证据，但对承运人不具有约束力或最终效力。

“ (g) 经承运人、船长或承运人的代理人 and 托运人之间协议，可以规定高于本款 (a) 项规定的另外的最高数额，但这样规定的最高数额不得低于 (a) 项所列的相应的最高数额。

“ (h) 如托运人在提单中，故意谎报货物的性质或价值，则承运人或船舶在任何情况下，对货物或与货物有关的灭失或损坏概不負責任。”

第三条

在本公约的第 4 条和第 5 条之间应插入以下条文作为条 4 条（之二）：

“1. 本公约规定的抗辨和责任限额，应适用于就运输合同所涉及的有关货物的灭失或损坏对承运人所提起的任何诉讼，不论该诉讼是基于合同还是基于侵权行为。

“2. 如果这种诉讼是对承运人的受雇人或代理人（而该受雇人或代理人不是独立的缔约人）提起的，则该受雇人或代理人有权利用按照本公约承运人有权援引的抗辨和责任限额。

“3. 从承运人，及其受雇人，与代理人得到的赔偿总额，在任何情况下，不得超过本公约规定的限额。

“4. 但是，如经证实，损失是由于该受雇人或代理人有意造成损失而作出的行为或不行为或明知可能会产生损失而仍不顾后果的行为或不行为产生的，则该承运人的受雇人或代理人无权利用本条的各项规定。”

第四条

本公约的第 9 条应改为下列规定：

“本公约不应影响任何国际公约或国内法有关对核能损害责任的各项规定。”

第五条

本公约的第 10 条应改为下列规定：

“本公约各项规定应适用于两个不同国家港口之间有关货物运输的每一提单，如果：

“（a）提单在一个缔约国中签发。

（b）从一个缔约国的港口起运。

(c) 提单载有的或由提单证明的合同规定, 该合同应受本公约的各项规则或使公约生效的任何国家的立法所约束, 不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他有关人的国籍如何。

“每一缔约国应将本公约的各项规定适用于上述提单。

“本条不应妨碍缔约国将本公约的各项规则适用于未包括在前款中的提单”。

第六条

在本议定书的各缔约国之间, 本公约与议定书应作为一个文件, 结合起来阅读和解释。

本议定书的缔约国没有义务将本议定书的各项规定适用于在虽为本公约缔约国, 但非本议定书缔约国国内签发的提单。

第七条

在本议定书的各缔约国之间, 任何一国按本公约第 15 条规定退出公约, 决不应解释为退出经本议定书修改的本公约。

第八条

两个或两个以上缔约国就本公约的解释或适用发生争执, 在通过协商不能解决时, 应根据其中一方的请求提交仲裁。如在提请仲裁之日起 6 个月内, 各方不能对仲裁的组成取得一致意见时, 则其中任何一方可以按照国际法庭条例将争执提交国际法庭。

第九条

1. 每一缔约国在签署或批准本议定书或加入本议定书时, 可以声明不受本议定书第 8 条的约束。其他缔约国在与

作出这一保留的任何缔约国之间的关系上应不受该条约束。

2. 根据第 1 款作出保留的任何缔约国，可在任何时候通知比利时政府撤消此保留。

第十条

本议定书对批准本公约或在 1968 年 2 月 23 日前加入本公约的国家，以及出席海洋法外交会议第 12 次会议（1967～1968 年）的任何国家开放，以供签字。

第十一条

1. 本议定书须经批准。
2. 任何非本公约缔约国的国家所提交的本议定书的批准书，具有加入本公约的效力。
3. 批准的文件应交存比利时政府。

第十二条

1. 未出席海洋法外交会议第 12 次会议的联合国成员国或联合国各专门机构成员国，可加入本议定书。
2. 加入本议定书，具有加入本公约的效力。
3. 加入的文件应交存比利时政府。

第十三条

1. 在收到 10 份批准书或加入文件之日后 3 个月，本议定书生效，但其中至少有 5 份是由各拥有相当于或超过 100 万总吨船舶的国家所交存。

2. 对于按照本条第 1 款所规定决定本议定书生效所需的批准或加入文件交存之日以后批准或加入本议定书的每一个国家，本议定书在其交存批准或加入文件之后 3 个月生效。

第十四条

1. 任何缔约国可以通知比利时政府退出本议定书。
2. 此退出具有退出公约的效力。
3. 此退出在比利时政府收到该通知之日后 1 年生效。

第十五条

1. 任何缔约国在签署、批准或加入本议定书时，或在此后的任何时候，可用书面通知比利时政府，声明在该国的主权管辖下的区域或在由该国负责其国际关系的区域中，哪些区域适用本议定书。

在比利时政府收到该通知之日后 3 个月，本议定书的适用即扩大到通知书所列明的区域，但不得在本议定书对该国生效之日以前适用。

2. 如果本公约尚未适用于这些区域，则此种扩大也适用于本公约。

3. 根据本条第 1 款作出声明的任何缔约国，可在此后的任何时候通知比利时政府，声明本议定书将停止适用于该国管辖区域。此退出应在比利时政府收到退出通知之日后一年生效；此退出也应适用于本公约。

第十六条

各缔约国可以采用下述方法使本议定书生效：赋以法律效力；或以适合于国内立法的形式在国内立法中订入本议定书所采用的各种规则。

第十七条

比利时政府应将下列事项通知出席海洋法外交会议第 12 次会议（196—1968 年）的各个国家，本议定书各加入国及本公约的各缔约国：

1. 根据第 10 条、第 11 条和第 12 条所收到的签署、批准和加入的文件；
2. 根据第 13 条，本议定书将生效的日期；
3. 根据第 15 条，关于适用区域的通知；
4. 根据第 14 条所收到的退出通知。

下列全权代表，经正式授权，已在本议定书上签字，以资证明。

1968 年 2 月 23 日订于布鲁塞尔，计一份，以法文和英文写成，两种文本具有同等效力。本议定书交存于比利时政府档案库，并由比利时政府分发核证无误的副本。

《联合国 1978 年海上货物运输公约》 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978 (汉堡规则)

为了取代已经过时的《海牙规则》，重新调整承运人与托运人的责任和义务，根据第三世界各国的要求，联合国国际贸易法委员会下设的航运立法工作组早于 1972 年即开始进行草拟海上货物运输公约的准备工作。经过多次会议的酝酿、讨论和修改，于 1976 年 5 月制定了《海上货物运输公约草案》，并在 1978 年 3 月在汉堡召开的有 71 个国家参加的全权代表大会上予以通过。

同《海牙规则》相比，《汉堡规则》的内容在较大的程度上加重了承运人的责任，保护了货方的利益；《汉堡规则》除了对承运人的责任期间、赔偿责任、责任限度等作了重大的调整、修改之外，还把《海牙规则》中偏袒承运人利益的免责条款予以废除。

这个公约将在第二十个国家提交本国政府机构批准后一年生效。

附：《联合国 1978 年海上货物运输公约》

序 言

本公约各缔约国，

认识到需要通过协议确定关于海上货物运输若干规则。

为此目的决定缔结一个公约，协议如下：

第一部分 总 则

第一条 定 义

在本公约内：

1. “承运人”是指其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人。

2. “实际承运人”是指受承运人委托执行货物运输或部分货物运输的任何人，包括受委托执行这项运输的其他任何人。

3. “托运人”是指其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人，或指其本人或以其名义或代其将货物实际交付给海上货物运输合同有关的承运人的任何人。

4. “收货人”是指有权提取货物的人。

5. “货物”包括活动物，凡货物拼装在集装箱、货盘或类似的运输器具内，或者货物是包装的，而这种运输器具或包装是由托运人提供的，则“货物”包括它们在内。

6. “海上运输合同”是指承运人收取运费，据以承担由海上将货物从一港运至另一港的任何合同，但是，一个既包

括海上运输，又包括某些其他方式运输的合同，则仅其有关海上运输的范围，才视为本公约所指的海上运输合同。

7. “提单”是指一种用以证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人据以保证交付货物的单证。单证中关于货物应交付指定收货人按指示交付，或交付提单持有的规定，即构成了这一保证。

8. “书面”，除其他方式外，包括电报和电传。

第二条 适用范围

1. 本公约的各项规定适用于两个不同国家间的所有海上运输合同，如果：

(a) 海上运输合同所规定的装货港位于一个缔约国内，或

(b) 海上运输合同所规定的卸货港位于一个缔约国内，

或

(c) 海上运输合同所规定的备选卸货港之一为实际卸货港，并且该港位于一个缔约国内。

(d) 提单或证明海上运输合同的其他单证是在一个缔约国内签发的，或

(e) 提单或证明海上运输合同的其他单证规定，本公约各项规定或实行本公约的任何国家的立法，应约束该合同。

2. 本公约各项规定的适用与船舶、承运人、实际承运人、托运人、收货人或任何其他有关人的国籍无关。

3. 本公约的各项规定不适用于租船合同。但是，如果提单是依据租船合同签发的，并制约承运人和不是租船人的提单持有人之间的关系，则本公约的各项规定适用于该提单。

4. 如果合同规定，货物将在一个议定的期限内分批运输，

本公约的各项规定适用于每批运输。但是，如果运输是按照租船合同进行的，则适用本条第 3 款的规定。

第三条 对本公约的解释

在解释和应用本公约的各项规定时，应注意本公约的国际性和促进统一的需要。

第二部分 承运人的责任

第四条 责任期间

1. 按照本公约，承运人对货物的责任期间包括在装货港，在运输途中以及在卸货港，货物在承运人掌管的全部期间。

2. 就本条第 1 款而言，在下述起迄期间，承运人应视为已掌管货物：

(a) 自承运人从以下各方接管货物时起：

(i) 托运人或代其行事的人；或

(ii) 根据装货港适用的法律或规章，货物必须交其装运的当局或其他第三方；

(b) 至承运人将货物交付以下各方时止：

(i) 将货物交付收货人；或

(ii) 遇有收货人不向承运人提货时，则依照合同或卸货港运用的法律或特定的贸易惯例，将货物置于收货人支配之下；或

(iii) 根据在卸货港适用的法律或规章将货物交给必须交付的当局或其他第三方。

3. 在本条第一和第二款内提到的承运人或收货人，除指承运人和收货人外，还分别指承运人或收货人的受雇人或代理人。

第五条 责任基础

1. 除非承运人证明他本人,其受雇人或代理人为避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施,否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任,如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故,如同第4条所述,是在承运人掌管货物期间发生的。

2. 如果货物未能在明确议定的时间内,或虽无此项议定,但未能在考虑到实际情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内,在海上运输合同所规定的卸货港交货,即为延迟交付。

3. 如果货物在本条第二款规定的交货时间期满后连续60天内未能按第4条的要求交付,有权对货物的灭失提出索赔的人可以视为货物已经灭失。

4. (a) 承运人对下列各项负赔偿责任:

(i) 火灾所引起的货物的灭失,损坏或延迟交付,如果索赔人证明火灾是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽引起的;

(ii) 经索赔人证明由于承运人、其受雇人或代理人在采取可以合理要求的扑灭火灾和避免或减轻其后果的一切措施中的过失或疏忽所造成的货物的灭失、损坏或延迟交付。

(b) 凡船上的火灾影响到货物时,如果索赔人或承运人要求,必须按照海运惯例,对火灾的起因和情况进行调查,并根据要求向承运人和索赔人提供一份调查人的报告。

5. 关于活动物,承运人对此类运输固有的任何特殊风险所造成的灭失、损伤或延迟交付不负赔偿责任。如果承运人

证明他是按照托运人给他的关于动物的任何特别指示行事的，并证明根据实际情况，灭失、损伤或延迟交付可以归之于这种风险时，则应推定灭失、损伤或延迟交付就是这样引起的，除非证明灭失、损伤或延迟交付的全部或部分是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成的。

6. 除分摊共同海损外，承运人对因在海上采取救助人命的措施或救助财产的合理措施而造成的灭失、损坏或延迟交付不负赔偿责任。

7. 如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽连同其他原因所引起的，承运人仅在归于他们的过失或疏忽所引起的灭失、损坏或延迟交付的范围内负赔偿责任，但承运人须证明不属于此种过失或疏忽所造成的灭失、损坏或延迟交付的数额。

第六条 责任限额

1. (a) 按照第 5 条规定，承运人对货物灭失或损坏造成的损失所负的赔偿责任，以灭失或损坏的货物每件或每其他货运单位相当于 835 记账单位或毛重每公斤 2.5 记账单位的数额为限，两者中以较高的数额为准。

(b) 按照第 5 条规定，承运人对延迟交付的赔偿责任，以相当于该延迟交付货物应支付运费的 2.5 倍的数额为限，但不得超过海上货物运输合同规定的应付运费总额。

(c) 根据本款 (a) 和 (b) 项，承运人的总赔偿责任，在任何情况下都不得超过根据本款 (a) 项对货物全部灭失引起的赔偿责任所规定的限额。

2. 按照本条第一款 (a) 项规定，在计算较高数额时，应

遵照下列规则：

(a) 当使用集装箱、货盘或类似运输器具拼装货物时，如果签发了提单，在提单中列明的，或在证明海上运输合同的任何其他单证中列明的，装在这种运输器具内的件数或其他货运单位数，即视为件数或货运单位数。除上述情况外，这种运输器具内的货物视为一个货运单位。

(b) 当运输器具本身遭到灭失或损坏时，该运输器具如不属于承运人所有或提供，即视为一个单独的货运单位。

3. 记账单位是指第 26 条中所述的记账单位。

4. 承运人和托运人可以通过协议确定超过第一款规定的赔偿责任限额。

第七条 对非合同索赔的适用

1. 本公约规定的各项抗辩和责任限额，适用于海上运输合同所涉及的货物的灭失或损坏，以及延迟交付对承运人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他。

2. 如果这种诉讼是对承运人的受雇人或代理人提起的，而该受雇人或代理人能证明他是在受雇职务范围内行事的，则有权利为承运人根据本公约有权援引的抗辩和责任限额。

3. 除第 8 条规定的情况外，从承运人和本条第二款所指的任何人取得的赔偿金额的总数，不得超过本公约所规定的责任限额。

第八条 责任限额权利的丧失

1. 如经证明灭失、损坏或延迟交付是由承运人有意造成这种灭失、损坏或延迟交付作出的行为或不行为，或由承运人明知可能会产生这种灭失、损坏或延迟交付而仍不顾后果

作出的行为或不行为产生的，则承运人无权享受第 6 条所规定的责任限额的利益。

2. 尽管有第 7 条第二款的规定，如经证明灭失、损坏或延迟交付是由该受雇人或代理人有意造成这种灭失、损坏或延迟交付作出的行为或不行为，或由该受雇人或代理人明知可能会产生这种灭失、损坏或延迟交付而仍不顾后果作出的行为或不行为产生的，则承运人的受雇人或代理人无权享受第 6 条所规定的责任限额的利益。

第九条 舱面货

1. 承运人只有按照同托运人的协议或符合特定的贸易惯例，或依据法规和规章的要求，才有权在舱面上载运货物。

2. 如果承运人和托运人议定，货物应该或可以在舱面上载运，承运人必须在提单或证明海上运输合同的其他单证上载列相应说明。如无此项说明，承运人有责任证明，曾经达成在舱面上载运的协议。但承运人无权援引这种协议对抗包括收货人在内的，诚实的持有提单的第三方。

3. 如违反本条第一款的规定将货物载运在舱面上，或承运人不能按照本条第二款援引在舱面上载运的协议，尽管有第 5 条第一款的规定，承运人仍须对仅由于在舱面上载运而造成的货物的灭失或损坏以及延迟交付负赔偿责任，而其赔偿责任的限额，视情况分别按照本公约第 6 条或第 8 条的规定确定。

4. 违反将货物装载在舱内的明文协议而将货物装载在舱面，应视为第 8 条含义内的承运人的一种行为或不行为。

第十条 承运人和实际承运人的赔偿责任

1. 如果将运输或部分运输委托给实际承运人执行时，不管根据海上运输合同是否有权这样做，承运人仍须按照本公约的规定对全部运输负责。关于实际承运人所履行的运输，承运人应对实际承运人及其受雇人和代理人在他们的受雇范围内行事的行为或不行为负责。

2. 本公约对承运人责任的所有规定也适用于实际承运人，对其所履行的运输的责任。如果对实际承运人的受雇人或代理人提起诉讼，应适用第 7 条第二款、第三款和第 8 条第二款的规定。

3. 承运人据以承担本公约所未规定的义务或放弃本公约所赋予的权利的任何特别协议，只有在实际承运人书面明确表示同意时，才能对他发生影响。不论实际承运人是否已经同意，承运人仍受这种特别协议所导致的义务或弃权的约束。

4. 如果承运人和实际承运人都有责任，则在此责任范围内，他们应负连带责任。

5. 从承运人、实际承运人和他们的受雇人和代理人取得的赔偿金额总数，不得超过本公约所规定的责任限额。

6. 本条规定不妨碍承运人和实际承运人之间的任何追索权。

第十一条 联运

1. 尽管有第 10 条第一款的规定，如海上运输合同明确规定，该合同包括的某一特定部分的运输由承运人以外的某一指定人履行，该合同也可以同时规定，承运人对这一部分运输期间货物在实际承运人掌管之下，因发生事故而造成的灭失、损坏或延迟交付不负责任。但是，如果不能按照第 21

条第一或第二款规定在有管辖权的法院对实际承运人提起法律诉讼,则任何限制或豁免这种赔偿责任的规定均属无效。承运人应负举证责任,证明任何灭失、损坏或延迟交付是由上述这种事故造成的。

2. 按照第 10 条第二款的规定,实际承运人须对货物在他掌管期间因发生事故而造成的灭失、损坏或延迟交付负责。

第三部分 托运人的责任

第十二条 一般规则

托运人对承运人或实际承运人所遭受的损失或船舶所遭受的损坏不负赔偿责任,除非这种损失或损坏是由托运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成。托运人的任何受雇人或代理人对这种损失或损坏也不负责任,除非这种损失或损坏是由他自己的过失或疏忽所造成。

第十三条 关于危险货物的特殊规则

1. 托运人必须以适当的方式在危险货物上加上危险的标志或标签。

2. 当托运人将危险货物交给承运人或实际承运人时,托运人必须告知货物的危险特性,必要时并告知应采取的预防措施。如果托运人没有这样做,而且该承运人或实际承运人又未从其他方面得知货物的危险特性,则:

(a) 托运人对承运人和任何实际承运人因载运这种货物而造成的损失负赔偿责任,并且

(b) 根据情况需要,可以随时将货物卸下、销毁或使之无害,而不予赔偿。

3. 任何人如在运输期间,明知货物的危险特性而加以接

管，则不得援引本条第二款的规定。

4. 如果本条第二款 (b) 项的规定不适用或不能援引，而危险货物对生命或财产造成实际危险时，可视情况需要，将货物卸下、销毁或使之无害，而不予赔偿，但共同海损分摊的义务或按照第 5 条规定承运人应负的赔偿责任除外。

第四部分 运输单证

第十四条 提单的签发

1. 当承运人或实际承运人接管货物时，应托运人要求，承运人必须给托运人签发提单。

2. 提单可以由承运人授权的人签字。提单由载运货物船舶的船长签字应视为代表承运人签字。

3. 提单上的签字可以用手写、印摹、打孔、盖章、符号或如不违反提单签发地所在国国家的法律，用任何其他机械的或电子的方法。

第十五条 提单的内容

1. 除其他事项外，提单必须包括下列项目：

(a) 货物的品类，辨认货物必需的主要标志，如属危险品，对货物的危险特性所作的明确说明，包数或件数及货物的重量或以其他方式表示的数量等，所有这些项目均由托运人提供；

(b) 货物的外表状况；

(c) 承运人的名称和主要营业所；

(d) 托运人的名称；

(e) 如托运人指定收货人时，收货人的名称；

(f) 海上运输合同规定的装货港及承运人在装货港接管

货物的日期；

(g) 海上运输合同规定的卸货港；

(h) 如提单正本超过一份，列明提单正本的份数；

(i) 提单的签发地点；

(j) 承运人或其代表的签字；

(k) 收货人应付运费金额或由收货人支付运费的其他说明；

(l) 第 23 条第三款所提到的声明；

(m) 如属舱面货，货物应该或可以装在舱面上运输的声明；

(n) 如经双方明确协议，应列明货物在卸货港交付的日期或期限；和

(o) 按照第 6 条第四款规定，协议的任何增加的赔偿责任限额。

2. 货物装船后，如果托运人这样要求，承运人必须给托运人签发“已装船”提单。除本条第 1 款所规定的项目外，该提单还必须说明货物已装上一艘或数艘指定的船舶，以及一个或数个装货日期。如果承运人先前已向托运人签发过关于该批货物的任何部分的提单或其他物权单证，经承运人要求，托运人必须交回这种单证以换取“已装船”提单。承运人为了满足托运人对“已装船”提单的要求，可以修改任何先前签发的单证，但经修改后的单证应包括“已装船”提单所需载有的全部项目。

3. 提单缺少本条所规定的一项或多项，不影响该单证作为提单的法律性质，但该单证必须符合第 1 条第七款规定的

要求。

第十六条 提单：保留和证据效力

1. 如果承运人或代其签发提单的其他人确知或有合理的根据怀疑提单所载有关货物的品类、主要标志、包数或件数、重量或数量等项目没有准确地表示实际接管的货物，或在签发“已装船”提单的情况下，没有准确地表示已实际装船的货物，或者他无适当的方法来核对这些项目，则承运人或该其他人必须在提单上作出保留，注明不符之处、怀疑根据、或无适当的核对方法。

2. 如果承运人或代他签发提单的其他人未在提单上批注货物的外表状况，则应视为他已在提单上注明货物的外表状况良好。

3. 除按本条第一款规定就有关项目及其范围作出许可的保留以外：

(a) 提单是承运人接管，或如签发“已装船”提单时，装载提单所述货物的初步证据；

(b) 如果提单已转让给诚实的相信提单上有关货物的描述两级此行为的包括收货人在内的第三方，则承运人提出与此相反的证据不予接受。

4. 如果提单未按照第 15 条第一款 (k) 项的规定载明运费或以其他方式说明运费由收货人支付或未载明在装货港发生的滞期费由收货人支付，则该提单是收货人不支付运费或滞期费的初步证据。如果提单已转让给诚实的相信提单上无任何此种说明而照此行为的包括收货人在内的第三方，则承运人提出的与此相反的证据不予接受。

第十七条 托运人的保证

1. 托运人应视为已向承运人保证, 由他提供列入提单的有关货物的品类、标志、件数、重量和数量等项目正确无误。托运人必须赔偿承运人因为这些项目的不正确而导致的损失。托运人即控已将提单转让, 仍须负赔偿责任。承运人取得的这种赔偿权利, 绝不减轻他按照海上运输合同对托运人以外的任何人所负的赔偿责任。

2. 任何保函或协议, 据此托运人保证赔偿承运人由于承运人或其代表未就托运人提供列入提单的项目或货物的外表状况批注保留而签发提单所引起的损失, 对包括收货人在内的受让提单的任何第三方, 均属无效。

3. 这种保函或协议对托运人有效, 除非承运人或其代表不批注本条第二款所指的保留是有意诈骗, 相信提单上对货物的描述而行事的包括收货人在内的第三方, 在后面这种情况下, 如未批注的保留与由托运人提供列入提单的项目有关, 承运人就无权按照本条第一款规定, 要求托运人给予赔偿。

4. 如属本条第三款所指的有意诈骗, 承运人不得享受本公约所规定的责任限额的利益, 并且对由于相信提单上所载货物的描述而行事的包括收货人在内的第三方所遭受的损失负赔偿责任。

第十八条 提单以外的单证

如果承运人签发提单以外的单证以证明收到待运的货物, 该单证就是订立海上运输合同和承运人接管该单证中所述货物的初步证据。

第五部分 索赔和诉讼

第十九条 灭失、损坏或延迟交付的通知

1. 除非收货人在不迟于货物移交给他的之日后第一个工作日内将灭失或损坏的书面通知送交承运人，叙明灭失或损坏的一般性质，否则此种移交应作为承运人交付运输单证上所述货物的初步证据或如未签发这种单证，则应作为完好无损地交付货物的初步证据。

2. 遇有不明显的灭失或损坏，在货物交付收货人之日后连续 15 天内未送交书面通知，则本条第一款的规定相应地适用。

3. 如货物的状况在交付收货人时，已经由当事各方联合检查或检验，即无需就检查或检验中所查明的灭失或损坏送交书面通知。

4. 遇有任何实际的或意料到的灭失或损失时，承运人和收货人必须为检验和清点货物相互提供一切合理的便利。

5. 除非在货物交给收货人之日后连续 60 天之内书面通知承运人，否则对延迟交付造成的损失不予赔偿。

6. 如果货物由实际承运人交付，根据本条途交他的任何通知具有如同送交承运人的同等效力，同样，送交承运人的任何通知具有如同送交实际承运人的同等效力。

7. 除非承运人或实际承运人不迟于灭失或损坏事故发生后或依照第 4 条第二款在货物交付后连续 90 天之内，以较后发生日期为准，将灭失或损坏的书面通知送交托运人，叙明此种灭失或损坏的一般性质，否则，未提交这种通知即为承运人或实际承运人没有因为托运人或其受雇人或代理人的过失或疏忽而遭受灭失或损坏的初步证据。

8. 就本条而言,通知送交给代表承运人或实际承运人行事的人,包括船长或主管船舶的高级船员,或送交代表托运人行事的人,即应分别视为已经送交承运人、实际承运人或托运人。

第二十条 诉讼时效

1. 按照本公约有关货物运输的任何诉讼,如果在两年内没有提出司法或仲裁程序,即失去时效。

2. 时效期限自承运人交付货物或部分货物之日开始,如未交付货物,则自货物应该交付的最后一日开始。

3. 时效期限开始之日不计算在期限内。

4. 被要求赔偿的人,可以在时效期限内的任何时间,向索赔人提出书面说明,延长时效期限。该期限还可以用另一次或多次声明再度延长。

5. 如果诉讼是在起诉地所在国国家法律许可的时间内提起,负有赔偿责任的人即使在以上各叙叙定的时效期限届满后,仍可以提起退赔的诉讼。但是,所许可的时间不得少于从提起索赔诉讼的人已解决了对他的赔偿从对他本人提起的传票送达之日起 90 天。

第二十一条 管辖权

1. 按本公约规定在有关货物运输的司法程序中,原告可以选择在这样的法院提起诉讼,按照该法院所在国法律该法院有权管辖,并且下列地点之一位于该法院管辖范围:

(a) 被告的主要营业所或,如无主要营业所时,其通常住所;或

(b) 合同订立地,但该合同须是通过被告在该地的营业

所、分支机构或代理机构订立的；或

(c) 装货港或卸货港；或

(d) 海上运输合同中为此目的指定的任何其他地点。

2. (a) 尽管有本条上述各项规定，如果载货船舶或属于同一船舶所有人的任何其他船舶，在一个缔约国的任何一个港口或地点，按照该国适用的法律规则和国际法规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。但是，在这种情况下，一经被告请求，原告必须将诉讼转移到由原告选择的本条第一款所指的管辖法院之一，以对索赔作出判决。但在诉讼转移之前，被告必须提供足够的保证金，以确保支付在诉讼中可能最后判给原告的金额。

(b) 一切有关保证金是否足够的问题，应由扣留港口或地点的法院裁定。

3. 按照本公约有关货物运输的一切法律诉讼，不得在本条第一或第二款没有规定的地点提起。本款的规定不妨碍缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。

4. (a) 如已在按本条第一或第二款规定有管辖权的法院提起诉讼，或已由这样的法院作出判决，相同当事方之间不得基于相同理由，提起新的诉讼，除非受理第一次诉讼的法院的判决在提起新诉讼地的国家不能执行；

(b) 就本条而言，为执行判决而采取措施，不应视为提起新的诉讼；

(c) 就本条而言，按照本条第二款 (a) 项将诉讼转移到同一个国家的另一法院，或转移到另一个国家的法院，不应视为提起新的诉讼。

5. 尽管有以上各款的规定，在按照海上运输合同提出索赔之后，当事各方达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。

第二十二 条 仲 裁

1. 按照本条各项规定，当事各方可以用书面证明的协议规定，按照本公约可能发生的有关货物运输的任何争端应提交仲裁。

2. 如租船合同载有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的提单并未特别注明此条款对提单持有人具有约束力，则承运人不得对诚实的提单持有人援引该条款。

3. 原告可以选择在下列地点之一，提起仲裁程序：

(a) 一国的某一地点，该国领土内有：

(i) 被告的主要营业所或，如无主要营业所时，则其通常住所；或

(ii) 签订合同地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或

(iii) 装货港或卸货港；或

(b) 仲裁条款或协议中为此目的而指定的任何地点。

4. 仲裁员或仲裁庭应当应用本公约的各项规则。

5. 本条第三和第四款规定应视为第一仲裁条款或协议的一部分，仲裁条款或协议中与此两款不符的任何规定，均属无效。

6. 本条各款不影响按照海上运输合同提出索赔之后，当事各方所订立的有关仲裁协议的效力。

第六部分 补充规定

第二十三条 合同条款

1. 海上运输合同、提单或证明海上运输合同的任何其他单证中的任何条款，在其直接或间接违背本公约规定的范围内，均属无效。这种条款的无效不影响作为该合同或单证的其他部分规定的效力。将货物的保险利益让给承运人的条款，或任何类似条款，均属无效。

2. 尽管有本条第一款的规定，承运人可以增加本公约中规定的他的责任和义务。

3. 在签发提单或证明海上运输合同的任何其他单证时，其中必须载有一项声明，说明该项运输遵守本公约的各项规定，任何背离本公约而有害于托运人或收货人的条款，均属无效。

4. 如有关货物的索赔人由于本条款使某项合同条款成为无效或由于漏载本条第三款所指的声明而遭受损失时，为了给予索赔人赔偿，承运人必须按照本公约规定对货物的任何灭失或损坏以及延迟交付支付所要求的限额内的赔偿金。此外，承运人必须赔偿索赔人为行使其权利而产生的费用，但在援引上述规定的诉讼中所发生的费用，应按照起诉地国家法律确定。

第二十四条 共同海损

1. 本公约各条规定不妨碍海上运输合同或国家法律中关于共同海损理算的规定的适用。

2. 除第 20 条外，本公约关于承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的规定，也决定收货人是否可以拒绝共同海损分

摊和承运人对收货人已交付的任何此种分摊额或已支付的任何救助费的赔偿责任。

第二十五条 其他公约

1. 本公约不改变有关海运船舶所有人责任限额的国际公约或国家法律中所规定的承运人、实际承运人和他们的受雇人和代理人的权利或义务。

2. 本公约第 21 条和第 22 条的各项规定不妨碍在本公约缔结之日已生效的有关该两条所处理事项的任何其他多边公约的强制性规定的适用，但须争端完全发生在其主要营业所位于这种其他公约的缔约国之内的当事方之间。但是，本款不影响本公约第 22 条第四款的适用。

3. 对核事故造成的损害，按本公约规定不发生赔偿责任，如果该装置经营人根据下列规定对该损害负赔偿责任：

(a) 根据经 1964 年 1 月 28 日补充议定书修订的 1960 年 7 月 29 日关于在核能领域中第三方赔偿责任的巴黎公约或者根据 1963 年 5 月 21 日关于核损害的民事赔偿责任的维也纳公约，或

(b) 根据规定对这种损害赔偿的国家法律，但此种法律须在各方面都同巴黎公约或维也纳公约那样有利于可能遭受损害的人。

4. 如按照有关海上运送旅客及其行李的任何国际公约或国家法律，承运人对行李的任何灭失、损坏或延迟交付负赔偿责任，则根据本公约规定不发生赔偿责任。

5. 本公约各项规定不妨碍缔约国应用在本公约缔结之日已经生效的任何其他国际公约，而该公约是强制性地适用于

主要运输方式不是海上运输的货物运输合同。本规定也适用于此种国际公约以后的任何修订或修改。

第二十六条 记账单位

1. 本公约第 6 条所指的记账单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第 6 条所述的数额应按在判决日或当事各方议定之日该国货币的价值换算为该国货币。凡属国际货币基金组织成员的本公约缔约国，以特别提款权表示的本国货币价值应按国际货币基金组织在上述日期进行营业和交易中应用的定值办法计算。非国际货币基金组织成员的本公约缔约国，以特别提款权表示的本国货币价值，应按该国决定的办法计算。

2. 但是，非国际货币基金组织成员国而且其法律又不允许应用本条第一款规定的国家，可以在签字时，或在批准、接受、认可或加入时，或在其后的任何时候，声明本公约规定的责任限额在该国领土内适用时，应确定为：

货物每件或其他货运单位 12500 货币单位，或货物毛重每公斤 37.5 货币单位。

3. 本条第二款所指的货币单位等于纯度为 900‰ 的 65.5 毫克黄金。将第二款所指的数额换算成国内货币时，应按该国法律规定办理。

4. 本条第一款最后一句所述的计算及本条第三款所述的换算应这样进行，即尽可能使以缔约国货币表示的数额与在第 6 条内以记账单位表示的数额的实际价值相同。缔约国在签字时或在交存其批准书、接受书、认可书和加入书时，或在利用本条第二款所规定的选择时，以及在计算方法或换算

结果有改变时，须视实际情况，依照本条第一款决定的计算方法或本条第三款所述的换算结果，通知公约保管人。

第七部分 最后条款

第二十七条 保管人

兹指定联合国秘书长为本公约保管人。

第二十八条 签字、批准、接受、 认可、加入

1. 本公约于 1979 年 4 月 30 日以前在纽约联合国总部对所有国家开放，以供签字。

2. 本公约须经签字国批准、接受或认可。

3. 1979 年 4 月 30 日以后，本公约对所有不是签字国的国家开放，以便加入。

4. 批准书、接受书、认可书和加入书应由联合国秘书长保管。

第二十九条 保留

对本公约不得作任何保留。

第三十条 生效

1. 本公约自第二十份批准书、接受书、认可书或加入书交存之日起满一年后的次月第一日生效。

2. 对于在第二十份批准书、接受书、认可书或加入书交存之日后成为本公约缔约国的每一个国家，本公约自该国交存相应文件之日起满一年后的次月第一日生效。

3. 每一缔约国应将本公约的各项规定适用于在本公约对该国生效之日或其后签订的海上运输合同。

第三十一条 退出其他公约

1. 在成为本公约缔约国时，凡是 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的关于统一提单若干规则的国际公约（1924 年公约的）缔约国，都必须通知作为 1924 年公约保管人的比利时政府退出该公约，并声明该退出自本公约对该国生效之日起生效。

2. 按照第 30 条第一款规定，本公约生效时，本公约的保管人必须将生效日期和本公约对其生效的缔约国国名，通知 1924 年公约的保管人比利时政府。

3. 本条第一款和第二款的规定，对 1968 年 2 月 23 日签订的修改 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的关于统一提单若干规则的国际公约的议定书的缔约国相应适用。

4. 尽管有本公约第 2 条规定，就本条第一款而言，缔约国如果认为需要，可以推迟退出 1924 年公约和经过 1968 年议定书修改的 1924 年公约，推迟的最长期限为自本公约生效之日起 5 年。在这种情况下，它应把自己的意图通知比利时政府。在此过渡期间，该缔约国必须对其他缔约国应用本公约，而不应用任何其他公约。

第三十二条 修订和修改

1. 经不少于 1/3 的本公约缔约国的要求，保管人应召开缔约国会议，以修订或修改本公约。

2. 在本公约修订案生效后交存的任何批准书、接受书、认可书或加入书，应视为适用于经修改后的本公约。

第三十三条 对限额和记张单位或货币单位的修订

1. 尽管有第 32 条的规定，保管人应按照本条第二款规

定,召开专为修改第 6 条和第 26 条第二款所定的数额或者用其他单位代替第 26 条第一款和第三款所定的两个单位或其中的一个单位为目的的会议。数额只有在其实价值发生重大变化时,才得加以修改。

2. 经不少于 1/4 缔约国要求,保管人即应召开修订会议。

3. 会议的任何决定必须由与会国家 2/3 的多数作出。修订案由保管人送交所有缔约国以便接受,并通报所有该公约的签字国。

4. 所通过的任何修订案自获得 2/3 缔约国接受之日起,在满一年后的次月第一日生效。接受修订案时,应将表示接受的正式文件交存保管人。

5. 修订案生效后,接受修订案的缔约国,在同修订案通过后 6 个月内没有通知保管人不受该修订案约束的缔约国的关系上,有权应用经修订的公约。

6. 在本公约修订案生效后交存的任何批准书、接受书、认可书或加入书,应视为适用经修订的公约。

第三十四条 退出

1. 缔约国可以在任何时候书面通知保管人退出本公约。

2. 退出本公约自保管人收到通知书之日起,在满一年后的次月第一日生效。如在通知中规定了较长的期限,则退出本公约自保管人收到通知后在该较长期限届满时生效。

1978 年 3 月 31 日订于汉堡,正本一份。其阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本具有同等效力。

下列全权代表,经其政府正式授权,已在本公约上签字,以资证明。

联合国海上货物运输会议通过的共同谅解

兹取得以下共同谅解：根据本公约，承运人的责任以推定过失或疏忽的原则为基础。也就是说，通常由承运人负举证责任，但在某些情况下，公约的规定会改变这一规则。

联合国海上货物运输会议通过的决议

“联合国海上货物运输会议，

“以感谢的心情注意到德意志联邦共和国盛情邀请在汉堡举行会议，

“认识到德意志联邦共和国政府和汉堡自由汉萨市提供给会议的各种便利以及对与会者的盛情款待，对会议的成功裨益不少，

“感谢德意志联邦共和国政府和人民，

“根据联合国贸易和发展会议的要求，在联合国国际贸易法委员会草拟的公约草案的基础上，通过了海上货物运输公约，

“感谢联合国国际贸易法委员会和联合国贸易和发展会议对海上货物运输法律的简化和协调所作出的卓越贡献，

“决定把会议通过的公约命名为：‘1978年联合国海上货物运输公约’，

“建议本公约所载的规则称为‘汉堡规则’。”

《统一国际航空运输某些规则的公约》 在各种货物运输方式中，航空货物运输在国际上取得较大程度的一致。同时，由于航空运输的特殊性，使调整这种运输方式的统一实体法规范国际公约，几乎与这种运输的开始同时出现。目前在世界范围内，调整国际航空货物运输关系的主要公约有三

个：一、《统一国际航空运输某些规则的公约》（《华沙公约》）；二、《修订 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》（《海牙议定书》）；三、《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》（《瓜达拉哈拉公约》）。以上三个公约在法律上都是独立的公约，各国只适用其参加的公约，但在内容上又是互相关联的，所以在适用上往往形成交错的情况，然而《华沙公约》是最基本的。

《华沙公约》是 1929 年 10 月 12 日由德国、奥地利、比利时、巴西、丹麦、法国、波兰等 23 个国家在华沙签订的。自 1933 年 2 月 13 日开始生效之后，曾经历过多次修改与补充，至 1979 年已有 132 个国家成为该公约的成员国。我国于 1958 年 7 月 15 日递交了加入通知书，1958 年 10 月 18 日起该公约对我国生效。《华沙公约》为调整国际间的航空货物运输合同关系创立了基本制度，其后虽经多次修改，它仍然是调整国际航空货物运输的主要公约。

附：统一国际航空运输某些规则的公约

（1929 年 10 月 12 日在华沙签订）

（1933 年 2 月 13 日起生效）

缔约国认为，国际航空运输的条件，在所用文件和承运人的责任方面，有统一规定的必要，为此目的，各派全权代表，经正式授权，签订本公约如下：

第一章 范围和定义

第一条

（1）本公约适用于所有以航空器运送旅客、行李或货物

而收取报酬的国际运输。本公约同样适用于航空运输企业以航空器办理的免费运输。

(2) 本公约所指的“国际运输”的意义是：根据有关各方所订的合同，不论在运输中是否有间断或转运，其出发地和目的地是在两个缔约国或非缔约国的主权、宗主权、委任统治权或权力管辖下的领土内有一个约定的经停地点的任何运输。在同一缔约国的主权、宗主权、委任统治权或权力管辖下的领土间的运输，如果没有这种约定的经停地点，对本公约来说不作为国际运输。

(3) 几个连续的航空承运人所办理的运输，如果被合同各方认为是一个单一的业务活动，则无论是以一个合同或一系列的合同的形式订立的，就本公约的适用来说，应作为一个单一的运输，并不因其中一个合同或一系列的合同完全在同一缔约国的主权、宗主权、委任统治权或权力管辖下的领土内履行而丧失其国际性质。

第二条

(1) 本公约适用于国家或其他公法人在第一条规定的条件下所办理的运输。

(2) 本公约不适用于按照国际邮政公约的规定而办理的运输。

第二章 运输凭证

第一节 客 票

第三条

(1) 承运人运送旅客时必须出具客票，客票上应该包括以下各项：

(一) 出票地点和日期；

(二) 出发地和目的地；

(三) 约定的经停地点，但承运人保留在必要时变更经停地点的权利，承运人行使这种权利时，不应使运输由于这种变更而丧失其国际性质；

(四) 承运人的名称和地址；

(五) 声明运输应受本公约所规定责任制的约束。

(2) 如果没有客票、或客票不合规定或客票遗失，不影响运输合同的存在和有效，这项运输合同仍将受本公约规则的约束。但是如果承运人承运旅客而不出具客票，承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。

第二节 行李票

第四条

(1) 运送行李时，除由旅客自行保管的小件个人用品外，承运人必须出具行李票。

(2) 行李票应备一式两份，一份交旅客，一份归承运人。

(3) 行李票上应包括以下各项：

(一) 出票地点和日期；

(二) 起运地和目的地；

(三) 承运人的名称和地址；

(四) 客票的号码；

(五) 声明行李将交给行李票持有人；

(六) 行李件数和重量；

(七) 根据第 22 条 (二) 款声明的价值；

(八) 声明运输应受本公约所规定责任制度的约束。

(4) 如果没有行李票、或行李票不合规定或行李票遗失，不影响运输合同的存在和有效，这项运输合同仍将同样受本公约的规则约束。但是如果承运人接受行李而不出具行李票，或行李票上没有包括以上（四）（六）（八）各项，承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。

第三节 航空货运单

第五条

(1) 货物承运人有权要求托运人填写一称为“航空货运单”的凭证，托运人有权要求承运人接受这项凭证。

(2) 但是如果没有这种凭证，或凭证不合规定或凭证遗失，不影响运输合同的存在和有效，除第 9 条另有规定外，这项运输合同同样受本公约的规则约束。

第六条

(1) 托运人应填写航空货运单正张一式三份，连同货物交给承运人。

(2) 第一份注明“交承运人”，由托运人签字；第二份注明“交收货人”，由托运人和承运人签字，并附在货物上；第三份由承运人在接受货物后签字，交给托运人。

(3) 承运人应该在接受货物时签字。

(4) 承运人的签字可以用戳记代替，托运人的签字可以印就或用戳记代替。

(5) 如果承运人根据托运人的请求，填写航空货运单，在没有相反的证据时，应作为代托运人填写。

第七条

如果货物不止一件时，承运人有权要求托运人分别填写

航空货运单。

第八条

航空货运单上应该包括以下各项：

(一) 货运单的填写地点和日期；

(二) 起运地和目的地；

(三) 约定的经停地点，但承运人保留在必要时变更经停地点的权利，承运人行使这种权利时，不应使运输由于这种变更而丧失其国际性质；

(四) 托运人的名称和地址；

(五) 第一承运人的名称和地址；

(六) 必要时应写明收货人的名称和地址；

(七) 货物的性质；

(八) 包装件数、包装方式、特殊标志或号数；

(九) 货物的重量、数量、体积或尺寸；

(十) 货物和包装的外表情况；

(十一) 如果运费已经议定，应写明运费金额、付费日期和地点以及付费人；

(十二) 如果是货到付款，应写明货物的价格，必要时还应写明应付的费用；

(十三) 根据第 22 条 (二) 款声明的价值；

(十四) 航空货运单的份数；

(十五) 随同航空货运单交给承运人的凭证；

(十六) 如果经过约定，应写明运输期限，并概要说明经过的路线；

(十七) 声明运输应受本公约所规定责任制度的约束。

第九条

如果承运人接受货物而没有填写航空货运单，或航空货运单没有包括第 8 条 (1) 至 (9) 和 (17) 各项，承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。

第十条

(1) 对于在航空货运单上所填关于货物的各项说明和声明的正确性，托运人应负责任。

(2) 对于因为这些说明和声明不合规定、不正确、或不完备而使承运人或任何其他入遭受的一切损失，托运人应负责任。

第十一条

(1) 在没有相反的证据时，航空货运单是订立合同、接受货物和承运条件的证明。

(2) 在没有相反的证据时，航空货运单中关于货物重量、尺寸和包装以及件数的说明，都应该被当作是确实的。除非经过承运人和托运人当面查对并在航空货运单中注明经过查对，或者是关于货物外表情况的说明外，关于货物的数量、体积及情况的说明不能构成不利承运人的证据。

第十二条

(1) 托运人在履行运输合同所规定的一切义务的条件下，有权在起运地航空站或目的地航空站将货物提回，或在途中经停时中止运输、或在目的地或运输途中交给非航空货运单上所指定的收货人、或要求将货物退回起运地航空站，但不得因为行使这种权利而使承运人或其他托运人遭受损害，并且应该偿付由此产生的一切费用。

(2) 如果托运人的指示不能执行，承运人应该立即通知托运人。

(3) 如果承运人按照托运人的指示处理货物，而没有要求托运人出示他所执的航空货运单，因而使该航空货运单的合法执有人遭受损失时，承运人应负责任，但并不妨碍承运人向托运人要求赔偿的权利。

(4) 收货人的权利根据第 13 条的规定开始时，托运人的权利即告终止，但是如果收货人拒绝接受货运单或货物，或无法同收货人联系，托运人就恢复他对货物的处理权。

第十三条

(1) 除上条所列情况外，收货人于货物到达目的地，并在缴付应付款项和履行航空货运单上所列的运输条件后，有权要求承运人移交航空货运单并发给货物。

(2) 除另有约定外，承运人应该在货物到达后立即通知收货人。

(3) 如果承运人承认货物已经遗失或货物在应该到达的日期 7 天后尚未到达，收货人有权向承运人行使运输合同所赋予的权利。

第十四条

托运人或收货人在履行合同所规定义务的条件下，不论为自己或别人的利益，可以各自用自己的名义分别行使第 12、13 条所赋予的一切权利。

第十五条

(1) 第 12、13、14 各条不影响托运人对收货人或收货人对托运人的关系，也不影响从托运人或收货人获得权利的第

三者之间的关系。

(2) 一切同第 12、13、14 各条规定不同的条款应该在航空货运单中明白规定。

第十六条

(1) 托运人应该提供各种必需的资料，以便在货物交付收货人以前完成海关、税务或公安手续，并且应该将必需的有关证件附在航空货运单后面。除非由于承运人或其代理人的过失，这种资料或证件的缺乏、不足或不合规定所造成的任何损失，应该由托运人对承运人负责。

(2) 承运人没有检查这种资料或证件是否正确或完备的义务。

第三章 承运人的责任

第十七条

对于旅客因死亡、受伤或身体上的任何其他损害而产生的损失，如果造成这种损失的事故是发生在航空器上或上下航空器过程中，承运人应负责任。

第十八条

(1) 对于任何已登记的行李或货物因毁灭、遗失或损坏而产生的损失，如果造成这种损失的事故是发生在航空运输期间，承运人应负责任。

(2) 上款所指航空运输的意义，包括行李或货物在承运人保管下的期间，不论是在航空站内、在航空器上或在航空站外降落的任何地点。

(3) 航空运输的期间不包括在航空站以外的任何陆运、海运或河运。但是如果这种运输是为了履行空运合同，是为了

装货、交货或转运，任何损失应该被认为是在航空运输期间发生事故的结果，除非有相反证据。

第十九条

承运人对旅客、行李或货物在航空运输过程中因延误而造成的损失应负责任。

第二十条

(1) 承运人如果证明自己和他的代理人为了避免损失的发生，已经采取一切必要的措施，或不可能采取这种措施时，就不负责任。

(2) 在运输货物和行李时，如果承运人证明损失的发生是由于驾驶上、航空器的操作上或领航上的过失，而在其他一切方面承运人和他的代理人已经采取一切必要的措施以避免损失时，就不负责任。

第二十一条

如果承运人证明损失的发生是由于受害人的过失所引起或助成，法院可以按照它的法律规定，免除或减轻承运人的责任。

第二十二条

(1) 运送旅客时，承运人对每一旅客的责任以 125000 法郎为限。如果根据受理法院的法律，可以分期付款方式赔偿损失时，付款的总值不得超过这个限额，但是旅客可以根据他同承运人的特别协议，规定一个较高的责任限额。

(2) 在运输已登记的行李和货物时，承运人对行李或货物的责任以每公斤 250 法郎为限，除非托运人在交运时，曾特别声明行李或货物运到后的价值，并缴付必要的附加费。在

这种情况下，承运人所负责任不超过声明的金额，除非承运人证明托运人声明的金额高于行李或货物运到后的实际价值。

(3) 关于旅客自己保管的物件，承运人对每个旅客所负的责任，以 5000 法郎为限。

(4) 上述法郎是指含有 900‰成色的 65.5 毫克黄金的法国法郎。这项金额可以折合成任何国家的货币取其整数。

第二十三条

企图免除承运人的责任，或定出一个低于本公约所规定责任限额的任何条款，都不生效力，但合同仍受本公约规定的约束，并不因此而失效。

第二十四条

(1) 如果遇到第 18、19 两条所规定的情况，不论其根据如何，一切有关责任的诉讼只能按照本公约所列条件和限额提出。

(2) 如果遇到第 17 条所规定的情况，也适用上项规定，但不妨碍确定谁有权提出诉讼以及他们各自的权利。

第二十五条

(1) 如果损失的发生是由于承运人的有意的不良行为，或由于承运人的过失，而根据受理法院的法律，这种过失被认为等于有意的不良行为，承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。

(2) 同样，如果上述情况造成的损失是承运人的代理人之一在执行他的职务范围内所造成的，承运人也无权引用这种规定。

第二十六条

(1) 除非有相反的证据，如果收件人在收受行李或货物时没有异议，就被认为行李或货物已经完好地交付，并和运输凭证相符。

(2) 如果有损坏情况，收件人应该在发现损坏后，立即向承运人提出异议，如果是行李，最迟应该在行李收到后 3 天内提出，如果是货物，最迟应该在货物收到后 7 天提出。如果有延误，最迟应该在行李或货物交由收件人支配之日起 14 天内提出异议。

(3) 任何异议应该在规定期限内写在运输凭证上或另以书面提出。

(4) 除非承运人方面有欺诈行为，如果在规定期限内没有提出异议，就不能向承运人起诉。

第二十七条

如果债务人死亡，在本公约规定范围内有关责任的诉讼可以向债务人的权利继承人提出。

第二十八条

(1) 有关赔偿的诉讼，应该按原告的意愿，在一个缔约国的领土内，向承运人住所地或其总管理处所在地或签订契约的机构所在地法院提出，或向目的地法院提出。

(2) 诉讼程序应根据受理法院的法律规定办理。

第二十九条

(1) 诉讼应该在航空器到达目的地之日起，或应该到达之日起，或从运输停止之日起两年内提出，否则就丧失追诉权。

(2) 诉讼期限的计算方法根据受理法院的法律决定。

第三十条

(1) 符合第 1 条 (三) 款所规定的由几个连续承运人办理的运输, 接受旅客、行李或货物的每一个承运人应该受本公约规定的约束, 并在合同中由其办理的一段运输的范围内, 作为运输合同的订约一方。

(2) 如果是这种性质的运输, 旅客或他的代表只能对发生事故或延误的一段运输的承运人提出诉讼, 除非有明文约定第一承运人应该负全程的责任。

(3) 至于行李或货物, 托运人有向第一承运人提出诉讼的权利, 有权提取行李或货物的收货人也有向最后承运人提出诉讼的权利。此外, 托运人和收货人都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对托运人和收货人负连带责任。

第四章 关于联合运输的规定

第三十一条

(1) 对于一部分用航空运输, 一部分用其他运输方式联合办理的运输, 本公约的规定只适用于符合第一条条件的航空运输部分。

(2) 在联合运输中, 在航空运输部分遵守本公约的规定条件下, 本公约并不妨碍各方在航空运输凭证上列入有关其他运输方式的条件。

第五章 一般和最后条款

第三十二条

运输合同的任何条款和在损失发生以前的任何特别协

议，如果运输合同各方借以违背本公约的规则，无论是选择所适用的法律或变更管辖权的规定，都不生效力。但在本公约的范围内，货物运输可以有仲裁条款，如果这种仲裁在第 28 条（一）款所规定的法院管辖地区进行。

第三十三条

本公约并不妨碍承运人拒绝签订任何运输合同或制订同本公约条款不相抵触的规章。

第三十四条

本公约不适用于航空运输机构为了开设正式航线进行试航的国际航空运输，也不适用于超出正常航空运输业务以外在特殊情况下进行的运输。

第三十五条

本公约所用的“日”是指连续日，而不是指工作日。

第三十六条

本公约以法文写成一份，存放在波兰外交部档案库，并由波兰政府将正式认证的副本送各缔约国政府。

第三十七条

(1) 本公约须经批准。批准书应该存放在波兰外交部档案库，并由波兰外交部通知各缔约国政府。

(2) 本公约一经五个缔约国批准，在第五件批准书交存后第 90 天起，就在批准国之间生效。以后于每一批准国交存批准书后的第 90 天起在交存国和已批准的各国间生效。

(3) 波兰共和国政府应将本公约开始生效日期和每一批准书交存日期通知缔约国政府。

第三十八条

(1) 本公约生效后，任何国家可以随时加入。

(2) 加入本公约，须以通知书送交波兰共和国政府，由波兰共和国政府通知各缔约国政府。

(3) 加入本公约，在通知书送达波兰共和国政府后第 90 天起生效。

第三十九条

(1) 任何缔约国可以书面通知波兰共和国政府，声明退出本公约，波兰共和国政府应立即通知各缔约国政府。

(2) 退出本公约，在通知退出后满 6 个月时生效，并只对声明退出的国家生效。

第四十条

(1) 缔约国在签字时，或交存批准书时或通知加入时，可以声明所接受的本公约不适用于其所属全部或部分殖民地、保护地、委任统治地或其他在其主权或权力管辖下的任何领土或其他在其宗主权管辖下的任何领土。

(2) 缔约国以后可以用原来声明除外的所属全部或部分殖民地、保护地、委任统治地或其他在其主权或权力管辖下的任何领土或其他在其宗主权管辖下的任何领土的名义，分别加入。

(3) 缔约国也可以根据本公约的规定，分别为其所属全部或部分殖民地、保护地、委任统治地或其他在其主权或权力管辖下的任何领土或其他在其宗主权管辖下的任何领土声明退出本公约。

第四十一条

各缔约国可以在本公约生效两年后，要求召开一个新的

国际会议，以寻求本公约可能的改进。为此目的，该国应通知法兰西共和国政府，由法兰西共和国政府采取必要措施以筹备该会议。

本公约于 1929 年 10 月 12 日在华沙签订。签字截止期限为 1930 年 1 月 31 日。

附加议定书（关于第二条）

缔约国在批准或加入时，保留声明本公约第 2 条（一）款不适用于其国家、其殖民地、保护地、委任统治地或在其主权、宗主权或权力管辖下任何其他领土所直接办理的国际航空运输的权利。

（注：波兰外交部于 1958 年 7 月 20 日将中国政府宣布参加华沙公约的照会予以登记。该公约自 1958 年 10 月 18 日起对中国生效。）

附：《修改 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》（海牙议定书）

1963 年 8 月 1 日起生效

情况介绍

《修改 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》，简称《海牙议定书》。该议定书于 1955 年 9 月 28 日在海牙签订，1963 年 8 月 1 日开始生效，至 1979 年有 92 个成员国。我国于 1975 年 8 月 20 日递交了加入通知书，1975 年 10 月 15 日该公约对我国生效。《海牙议定书》主要是在航行过失负责、责任限制、以及提出索赔期限等问题上，对《华沙公约》作了比较重要的修改。

以下签字各国政府认为 1929 年 10 月 12 日在华沙签订

关于统一国际航空运输某些规则的公约，有修改的需要。

兹达成协议如下：

第一章 对公约的修改

第一条

在公约第一条内

(1) 删去 (二) 款，改用下文：

(2) 本公约所称国际运输系指：按合同当事人的约定，无论运输中有无间断或有无转运，其出发地点与目的地点系在两个缔约国的领土内，或在一个缔约国领土内而在另一个缔约国或甚至非缔约国的领土内有一约定的经停地点的任何运输。在一个缔约国领土内两地间的运输而在另一个国家的领土内没有约定的经停地点，不是本公约意义上的国际运输。”

(2) 删去 (三) 款，改用下文：

“ (3) 由几个连续的航空承运人所办理的运输如经合同当事人认为是一个单一的运输业务，则无论它是以一个合同或一系列合同的形式约定的，在本公约的意义上，应视为一个不可分割的运输，并不因其中一个合同或一系列合同应完全在同一国家的领土内履行而丧失其国际性质。”

第二条

在公约第 2 条内删去 (二) 款，改用下文：

“ (2) 本公约不适用于邮件和邮包的运输。”

第三条

在公约第 2 条内

(1) 删去 (一) 款，改用下文：

“ (1) 载运旅客时须出给客票，票上应载有：

(一) 出发和目的地点的注明；

(二) 如出发和目的地点均在同一缔约国领土内，而在另一国家领土内有一个或数个约定的经停地点时，注明至少一个此种经停地点；

(三) 声明如旅客航程最终目的地点或经停地点不在出发地点所在国家内，华沙公约可以适用该项运输，且该公约规定并在一般情况下限制承运人对旅客伤亡以及行李遗失或损坏所负的责任。”

(2) 删去 (二) 款，改用下文：

“ (2) 在无相反的证明时，客票应作为载运合同的缔结及载运条件的证据。客票的缺陷，不合规定或遗失，并不影响载运合同的存在或效力，载运合同仍受本公约规定的约束。但如承运人同意旅客不经其出票而上机，或如客票上并无本条 (一) 款 (三) 项规定的声明，则承运人无权引用第 22 条的规定。”

第四条

在公约第 4 条内

(1) 删去 (一)、(二) 及 (三) 款，改用下文：

“ (1) 载运登记的行李，应出给行李票，除非行李票已结合或包括在符合于第 3 条 (一) 款规定的客票之内，行李票上应载有：

(一) 起运和目的地的注明；

(二) 如起运和目的地点均在同一缔约国领土内，而在另一个国家领土内有一个或数个约定的经停地点时，注明至少一个此种经停地点；

(三)声明如运输的最终目的地点或经停地点不在起运地点所在国家内时,华沙公约可以适用于该运输,且该公约规定并在一般情况下限制承运人对行李遗失或损坏所负的责任。”

(2) 删去(四)款,改用下文:

“(2) 在无相反的证明时,行李票应作为行李登记及载运合同条件的证据。行李票的缺陷,不合规定或遗失,并不影响载运合同的存在或效力,载运合同仍受本公约的约束。但如承运人接受行李而不出给行李票或行李票(除非结合或包括在符合于第3条(一)款(三)项规定的客票内)无本条(一)款(三)项的声明,则承运人无权引用第22条(二)款的规定。”

第五条

在公约第6条内删去(三)款,改用下文:

“(3) 承运人应在货物装机以前签字。”

第六条

删去公约第8条,改用下文:

“航空货运单上应载有:

(1) 起运和目的地地点的注明;

(2) 如起运和目的地地点均在同一缔约国领土内,而在另一个国家有一个或数个约定的经停地点时,注明至少一个此种经停地点;

(3) 对托运人声明:如运输的最终目的地点或经停地点不在起运地所在国家内时,华沙公约可以适用于该项运输,且该公约规定并在一般情况下限制承运人对货物遗失或损坏所

负的责任。”

第七条

删去公约第 9 条，改用下文：

“如承运人同意货物未经填写其航空货运单而装机，或如航空货运单上无第 8 条（三）款的声明，则承运人无权引用第 22 条（二）款的规定。”

第八条

在公约第 10 条内删去（二）款，改用下文：

“（2）对于因托运人所提供的说明及声明不合规定、不正确或不完全而致承运人或承运人对之负责的任务其他人遭受的一切损害，应由托运人负责赔偿。”

第九条

在公约第 15 条内加入下款：

“（3）本公约不限制填发可以流通的航空货运单。”

第十条

删去公约第 20 条（二）款。

第十一条

删去公约第 22 条，改用下文：

“第 23 条

（1）载运旅客时，承运人对每一旅客所负的责任以 25 万法郎为限。

如根据受诉法院法律可用分期付款方式赔偿损失时，则付款的本金总值不得超过 25 万法郎。但旅客得与承运人以特别合同约定一较高的责任限度。

（2）（一）在载运登记的行李和载运货物时，承运人的责

任以每公斤 250 法郎为限,除非旅客或托运人在交运包件时,曾特别声明在目的地交付时的利益并缴付必要的附加费。在后一种情况下,除非承运人证明旅客或托运人声明的金额是高于旅客或托运人在目的地交付时的实际利益,承运人应在不超过声明金额的范围內负赔偿责任。

(二) 如登记的行李或货物的一部分或行李、货物中的任何物件发生遗失、损坏或延误,用以决定承运人责任限额的重量,仅为该一包件或该数包件的总重量。但如因登记的行李或货物的一部分或行李、货物中的物件发生遗失、损坏或延误以致影响同一份行李票或同一份航空货运单所列另一包件或另数包件的价值时,则在确定责任限额时,另一包件或另数包件的总重量也应考虑在内。

(3) 关于旅客自行管照的物件,承运人的责任对每一旅客以 5000 法郎为限。

(4) 本条规定的限额并不妨碍法院按其法律另外加判全部或部分法院费用及对起诉人所产生的其他诉讼费用。如判给的赔偿金额,不包括诉讼费及其他费用,不超过承运人于造成损失的事故发生后 6 个月内或已过 6 个月而在起诉以前以书面向起诉人提出允予承担的金额,则不适用前述规定。

(5) 本条所述法郎系指含有 900‰成色的 65.5 毫克黄金的货币单位。此项法郎金额可折合为任何国家货币,取其整数。发生诉讼时,此项金额与非金本位的货币的折合,应以判决当日该项货币的黄金价值为准。

第十二条

公约第 23 条原文改为该条 (一) 款,并增列 (二) 款如

下：

“（2）本条（一）款不适用于关于遗失或损坏的条款，这一遗失或损坏是由于所运货物的属性或本身质量缺陷所造成的。”

第十三条

在本公约第 25 条内删去（一）、（二）款，改用下文：

“如经证明造成损失系出于承运人、受雇人或代理人故意造成损失或明知可能造成损失而漠不关心的行为或不行为，则不适用第 22 条规定的责任限额；如系受雇人或代理人有上述行为或不行为，还必须证明他是在执行其受雇职务范围内行事。”

第十四条

在公约第 25 条之后加入下条：

“第 25 条甲

（1）如因本公约所指的损失而对承运人的受雇人或代理人提起诉讼，而该受雇人或代理人能证明他是在其受雇职务范围内行事，他有权引用承运人根据第 22 条所得援引的责任限额。

（2）在此种情况下，承运人及其受雇人和代理人的赔偿总额不得超过上述限度。

（3）如经证明造成损失系出于受雇人或代理人故意造成损失，或明知可能造成损失而漠不关心的行为或不行为，则不适用本条（一）、（二）两款的规定。”

第十五条

在公约第 26 条内删去（二）款，改用下文：

“（2）关于损坏事件，收件人应于发现损坏后，立即向承运人提出异议，如系行李，最迟应在收到行李后 7 天内提出，如系货物，最迟应在收到货物后 14 天内提出。关于延误事件，最迟应于行李或货物交付收件人自由处置之日起 21 天内提出异议。”

第十六条

删去公约第 34 条，改用下文：

“自第 3 条至第 9 条止关于运输凭证的规定，不适用于超出正常航空运输业务的特殊情况下进行的运输。”

第十七条

在公约第 40 条之后，加入下条：

“第 40 条 甲

（1）第 37 条（二）款和第 40 条（一）款内‘缔约国’一词系指‘国家’。在所有其他条款内‘缔约国’一词系指一个国家，其批准或加入公约业已生效，而其退出公约尚未生效。

（2）在本公约的意义上，‘领土’一词，不但指一个国家的本土，而且也指由该国在对外关系上所代表的所有其他领土。

第二章 公约经修改后的适用范围

第十八条

经本议定书修改的公约适用于公约第一条所确定的国际运输，但以出发和目的地点须在本议定书的两个当事国的领土内或在本议定书的一个当事国领土内，而另一国家领土内有一约定的经停地点者为限。

第三章 最后条款

第十九条

在本议定书各当事国之间，公约与议定书应被视为并解释为一个单一的文件，并定名为“1955年在海牙修改的华沙公约”。

第二十条

在本议定书按照第22条（一）款规定生效之日以前，所有到该日为止已批准或加入公约的国家或所有参加通过本议定书的会议的国家，均可在本议定书上签字。

第二十一条

（1）本议定书须经各签字国批准。

（2）凡非公约当事国的国家对本议定书的批准，即为加入经本议定书修改的公约。

（3）批准书应交存波兰人民共和国政府。

第二十二条

（1）本议定书一经30个签字国交存批准书，即于第30件批准书交存后的第90天在各该国之间生效。对于此后批准的每一国家，本议定书于该国批准书交存后的第90天生效。

（2）本议定书一经生效，即由波兰人民共和国政府向联合国登记。

第二十三条

（1）本议定书生效后，任何未签字国家均可加入。

（2）凡非公约当事国的国家对本议定书的加入，即为加入经本议定书修改的公约。

（3）加入本议定书，须将加入书交存波兰人民共和国政府，于交存后第90天生效。

第二十四条

(1) 本议定书的任何当事国得以通知书送交波兰人民共和国政府而退出本议定书。

(2) 退出本议定书在波兰人民共和国政府收到退出通知书之日后 6 个月生效。

(3) 在本议定书的当事国之间，其中任何一国如按公约第 39 条退出公约，不得解释为退出经本议定书修改的公约。

第二十五条

(1) 对于在对外关系上由本议定书当事国所代表的一切领土，除经按照本条（二）款声明者外，本议定书均应适用。

(2) 任何国家在交存批准书或加入书时，得声明其对本议定书的接受，不适用于其在对外关系上所代表的一个或数个领土。

(3) 任何国家嗣后得通知波兰人民共和国政府，将本议定书的适用扩展到该国按本条（二）款所声明的任何或所有领土，此项通知于波兰政府收到之日以后 90 天生效。

(4) 本议定书的任何当事国得按照第 24 条（一）款的规定，分别为其对外关系上所代表的任何或所有领土，通知退出本议定书。

第二十六条

对本议定书不得有任何保留。但一个国家可以随时通知波兰人民共和国政府，声明在该国登记的飞机为该国军事当局承运人员、货物及行李，且该机的全部载运量经该当局或为该当局所包用时，不适用经本议定书修改的公约。

第二十七条

波兰人民共和国政府应将以下事项立即通知公约或本议定书的所有签字国政府,公约或本议定书的所有当事国政府,国际民航组织或联合国的所有成员国政府,以及国际民航组织:

- (1) 本议定书的每一签字及签字日期;
- (2) 每一关于本议定书的批准书或加入书的交存,及交存日期;
- (3) 本议定书按照第 22 条(一)款生效的日期;
- (4) 每一退出通知书的收到及收到日期;
- (5) 按照第 25 条所作每一声明或通知的收到及收到日期;
- (6) 按照第 26 条所作每一通知的收到及收到日期;

下列签字的全权代表经正式授权在本议定书上签字,以资证明。

本议定书于 1955 年 9 月 28 日在海牙订立,以法文、英文及西班牙文缮写成 3 种正本。如有分歧,应以公约原起草文本,即法文本为准。

本议定书应交存波兰人民共和国政府保管,并按照第 20 条规定,听任签字。波兰政府应将本议定书经证明无误的副本分送公约或本议定书的所有签字国政府,公约或本议定书的所有当事国政府,国际民航组织或联合国的所有成员国政府,以及国际民航组织。

统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则的补充华沙公约的公约(瓜达拉哈拉公约) 《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》,简称

《瓜达拉哈拉公约》。该公约于 1960 年 9 月 18 日在墨西哥的瓜达拉哈拉签订，1964 年 5 月 1 日开始生效，至 1979 年有 54 个成员国，我国未加入该公约。《瓜达拉哈拉公约》的目的在于，把《华沙公约》中有关承运人的各项规定的适用范围，扩大到非合同承运人，即根据与托运人订立航空运输合同的承运人的授权，而办理该合同中全部或部分国际航空运输的实际承运人。

附：《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》

（瓜达拉哈拉公约）

1964 年 5 月 1 日起生效

本公约各签字国注意到，华沙公约并未包括非运输合同一方所办国际航空运输的专门规则，因此认为有必要制订适用于这种情况的规则，经协议如下：

第一条

本公约中：

(1) “华沙公约”，根据第二款所述合同中的运输受何者约束，分别指 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约，或指 1955 年在海牙修改的华沙公约；

(2) “缔约承运人”指以业主身份与旅客或托运人，或与旅客托运人的代理人订立一项适用华沙公约的运输合同的人；

(3) “实际承运人”指缔约承运人以外，根据缔约承运人的授权办理第（二）款所指全部或部分运输的人，但对该部分运输此人并非华沙公约所指的连续承运人。在没有相反的

证明时，就认为授权是存在的。

第二条

如实际承运人办理第 1 条第（二）款所指合同规定适用华沙公约的运输的全部或部分，除本公约另有规定外，缔约承运人和实际承运人都应受华沙公约规则的约束，前者适用于合同规定运输的全部，后者只适用于其办理的运输。

第三条

（1）实际承运人及其受雇人和代理人在雇佣代理范围内行事时，对实际承运人所办运输的行为和不行为，应该认为也是缔约承运人的行为和不行为。

（2）缔约承运人及其受雇人和代理人在雇佣代理范围内行事时，对实际承运人所办运输的行为和不行为，应该认为也是实际承运人的行为和不行为。但此种行为或不行为不应该使实际承运人承担超过华沙公约第 22 条规定的责任限额。除非经实际承运人同意，否则规定缔约承运人承担华沙公约未规定的责任或放弃该公约赋予的任何权利的任何特别协议，或根据上述公约第 22 条在目的地交提时任何特别的利益声明，都不应该影响实际承运人。

第四条

根据华沙公约向承运人提出的任何申诉或发出的任何指示，不论是向缔约承运人或向实际承运人提出，应具有同等效力。但华沙公约第 12 条所述指示只在向缔约承运人提出时才有效。

第五条

实际承运人或缔约承运人的任何受雇人或代理人，如果

能证明是在雇佣代理范围内行事，则对实际承运人办理的运输应有权引用本公约对雇佣他或他所代理的承运人的责任限额，但根据华沙公约证明他的行为不能援引该责任限额时不在此例。

第六条

实际承运人和缔约承运人及其受雇人和代理人在雇佣代理范围内行事时，对实际承运人所办运输的赔偿总额不应超过根据本公约可能判定缔约承运人或实际承运人赔偿的最高数额，但上述任何人不应承担超过对他适用的限额。

第七条

对实际承运人所办运输的赔偿诉讼，应按原告的意愿，向实际承运人或缔约承运人提出，或同时或分别向他们提出。如只向这些承运人之一提出诉讼，则该承运人应有权要求另一承运人参加应诉，诉讼程序和效力应以受理法院的法律为依据。

第八条

本公约第 7 条所指赔偿诉讼，应根据原告的意愿，按华沙公约第 28 条的规定向可以对缔约承运人提出诉讼的法院，或向实际承运人居住所在地或其总管理处所在地的法院提出。

第九条

(1) 企图免除本公约对缔约承运人或实际承运人所规定的责任，或定出一个低于本公约规定责任限额的任何合同条款，都不生效，但整个合同仍受本公约规定的约束，并不因此失效。

(2) 对实际承运人所办运输，上款不得应用于关于所载货物由于其属性或本身质量、缺陷而引起的遗失或损坏的合同规定。

(3) 双方旨在违背本公约的规则，在损坏发生前在运输合同中缔约的任何条款和一切特别协议，不论是用决定适用的法律的办法或改变承审法院规则的办法，都属无效。但如在第 8 条所指承审法院中进行仲裁，则在不违反本公约规定的情况下，许可缔结关于货物运输的仲裁条款。

第十条

除第 7 条规定外，本公约并不妨碍两承运人之间的权利和义务。

第十一条

在本公约根据第 13 条规定的生效日期起，所有在该日为联合国或任何专门机构成员的国家，都可在本公约上签字。

第十二条

- (1) 本公约须经各签字国批准。
- (2) 批准书应交存墨西哥合众国政府。

第十三条

(1) 本公约一经 5 个签字国交存批准书，即于第五件批准书交存日之后的第 90 天在各该国之间生效。对于此后批准的每一国家，本公约于该国批准书交存后的第 90 天生效。

(2) 本公约一经生效，即由墨西哥合众国政府向联合国和国际民航组织登记。

第十四条

- (1) 本公约生效后，联合国或任何专门机构的成员国都

可加入。

(2) 加入本公约, 须将加入书交存墨西哥合众国政府, 并于交存之日后第 90 天生效。

第十五条

(1) 任何缔约国得以通知书送交墨西哥合众国政府声明退出本公约。

(2) 退出在墨西哥合众国政府收到退出通知书之日后 6 个月生效。

第十六条

(1) 任何缔约国得在批准或加入本公约时, 或在以后任何时候通知墨西哥合众国政府, 声明本公约扩大适用于对外关系上为其所代表的任何领土。

(2) 本公约于墨西哥合众国政府收到此通知之日后第 90 天扩大适用于通知中所指领土。

(3) 任何缔约国得按第 15 条规定, 分别为其在对外关系上所代表的任何或全部领土, 声明退出本公约。

第十七条

对本公约不得有任何保留。

第十八条

墨西哥合众国政府应将以下事项通知国际民航组织, 并通知联合国或任何专门机构的所有成员国:

- (1) 本公约的每一签字及签字的日期;
- (2) 每一批准书或加入书的交存及交存日期;
- (3) 本公约按照第 13 条第 (一) 款生效的日期;
- (4) 第一退出通知书收到及收到日期;

(5) 按照第十六条所作每一声明或通知的收到及收到的日期。

下列签字的全权代表经正式授权在本公约上签字，以资证明。

本公约于 1961 年 9 月 18 日在瓜达拉哈拉签字，以英文、法文及西班牙文写成三种正本。如有分歧，应以 1929 年 10 月 12 日华沙公约的起草文本，即法文本为准，墨西哥合众国政府将确定本公约的俄文正式译本。

本公约应交存墨西哥合众国政府保管，并按第 11 条规定听任签字。该国政府应将本公约经证明无误的副本送交国际民航组织并分送联合国或任何专门机构的所有成员国。

国际商会《联合运输单证统一规则》 随着世界各国运输工业技术迅速发展，集装箱、托盘等成组化运输在国际货物运输中获得广泛应用。随着集装箱运输的发展，国际货物运输传统中的“港到港”交接（从出口国起运港到进口国的卸货港），向两国内陆延伸为“门到门”的交接（从出口国内陆卖方的工厂、仓库或起运地集装箱货运站、堆场到进口国内陆买方的工厂、仓库或目的地的集装箱货运站、堆场），长期以来惯用的单一的海运方式或陆海联运方式，已逐渐发展为“从起点到终点”包括海、陆、空多种运输方式的联合运输。

为了适应国际多式联运发展的需要，国际商会于 1975 年在海运发达国家所草拟的《货运联运公约草案》(TCM) 的基础上制订了《联运单据统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transport Document)，联合国也于 1980 年召开了国际

货物多式联运公约会议，在第三世界国家的斗争和努力下通过了一个反映第三世界国家利益和要求的《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)。国际商会的《联合运输单据统一规则》是根据当事人双方的协议而适用的，《联合国国际货物多式联运公约》则对起运地或到达地位于缔约国境内的任何多式联运合同强制适用。

上述两个文件都对多式联运的含义，联运单据的签发人及其责任等作了具体的规定，其中对“联运经营人”的责任起讫规定为“从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”，同时，还规定货物的联合运输过程中任何地方发生灭失或损害，联运经营人均以“当事人”的身份直接对托运人负责。这两个文件的主要不同点是：有关承运人对货损的赔偿，国际商会《联合运输单据统一规则》采用“网状责任制”，即在发生货损并确知货损发生阶段时，一般按该阶段所适用的国际公约或国内法的规定办理；《联合国多式联运公约》采用的是“统一责任制”，即在发生货损时，不管货损发生在哪个运输阶段，均按统一的限额赔付（但货损发生的运输阶段所适用的国际公约或强制性国家法律所规定的赔偿限额如高于统一限额时，仍按该国际公约或国家的法律办理）。此外，《联合国多式联运公约》还列有政府有权对联合运输业务进行管理和限制的条款，而国际商会的《联合运输单据统一规则》则无此种规定。

附：《联合运输单证统一规则》

国际商会第 298 号出版物

1973 年制订 1975 年修正

导 言

单一运输方式的传统

由传统的单一运输方式运输货物，导致了每一种运输方式都有一种相应的运输单证。这种单证只适用于该种运输方式的运输。单证是在该种运输方式的起运地由这种运输的实际提供者签发的。这种运输方式的承运人对于货物在其照管下灭失或损害的责任，是根据只适用于这种运输方式的国际公约或国内法确定的。

上述每一种运输方式的运输单证，用来为货物的运输提供必要的资料，并且作为实际收到货物的收据和一项运输合同；同时，在该项单证采用可转让的方式签发时，还作为一项物权凭证，以符合商业和金融上的需要。

联运经营人

过去 10 年的运输发展导致了货物联运的大量增长，它常以“成组”形式，从起运地到最后目的地连续使用超过一种以上的运输方式。

这种“联运 (Combined Transport)” (在美国亦称为“Intermodal Transport”，在世界其他地区则称为“Multi-modal Transport”)，意味着要么签发一系列各种单一运输方式的运输单证 (这从国际贸易观点看来，是效率不高的)，要么代之以签发一种新的、从“起点到终点”全程运输单证。

这种新的运输单证即“联运单证” (Combined Transport document 简称 CT document) 需要由这样的人签发，即他可以是这种运输或至少是其中一部分运输的实际提供者，或者

也可以仅仅是由他人提供的全部或部分运输的承办人。

但是，不管是作为运输的实际提供人或是作为运输的承办人，此种签发联运单证的人(Combined Transport Operator 简称 CTO — 联运经营人)对托运人的关系是本人(Principal)的关系，作为一个本人，他应对运输的妥善进行负责，作为一个本人，他还应对在整个联合运输过程中，无论在任何地方发生的灭失或损害承担责任。

联运单证的统一规则

在缺少一项如同现有各项公约适用于各个单一运输方式那样专门适用于联运的新的国际公约的情况下，为了防止不同的联运单证的多样性发展，造成业务上的倒退，作为一项主要措施，国际商会草拟了一套最起码的统一规则，用以管辖一项可以接受的和易于辨认的联运单证。通过将该规则列入商业合同，即列入由联运单证证明的联运合同，本规则便被赋予了法律效力。

适用范围

通过签发联运单证，而使国际商会规则适用，而且通过签发此项单证，联运经营人便对在整个联运过程中履行联运工作，承担全部责任和义务。

但是，由于本规则是通过商业合同适用的，

a. 灭失或损害的责任便必须受制于：

i. 相应的单一运输方式规则，当这种灭失或损害能归之于某一特定的运输阶段时（即规则十三）；或者

ii. 国际商会规则，当灭失或损害是隐蔽的，即不能归之于某一特定的运输阶段时（即规则十一和十二）。

b. 延迟交货责任,在订有适用于发生延迟的运输阶段的单一运输方式规则时(即规则十四),在所有情况下都必须根据单一运输方式的规则中关于延迟的规定办理。但是,本规则并不排除联运经营人自愿承担比上述规定者为大的责任和义务。

预见

本规则也是有预见性的,因为它注意到必须在目的地交付货物前提交可转让的物权凭证,将被无需提交任何凭证而将货物交给该证所载明的收货人的不可转让的凭证所取代的增长趋势。并规定,签发的联运单证既可以是可转让的方式,也可以是不可转让的方式。

但是,本规则并不而且也的确不能对联运经营人在商业和金融上的地位作出法律规定。这一将任何特定的联运经营人签发的联运单证视为一个有价值的单证问题,要根据商业上的意愿来解决。

本修订规则,作为便利国际贸易及其金融的工具,对简化国际贸易手续作出了重要的贡献。

总 则

规则一

a. 本规则适用于为从事及/或组织货物联运工作而签订的在本规则定义下的联运单证所证明的每一个合同。但是,即使与缔约双方按本规则规定进行货物联运的原来意图相反,上述货物是按照单一运输方式承运的,本规则仍应适用。

b. 这种联运单证的签发,对在此项单证中具有利益或今后获得利益的所有关系方给予并使其承担本规则所规定的权

利、义务和答辩权。

c. 除了增加联运经营人的责任和义务以外，联运合同中或证明这种合同的联运单证上的任何条款，或任何条款的任何部分，凡是直接或间接背离本规则的，便在这些条款或其一部分与本规则相抵触的范围内，归于无效。这些条款或其一部分的无效，不应影响作为联运合同或联运单证的一部分的其他规定的有效性。

定 义

规则二

在本规则内：

a. 联运 (Combined Transport)：是指至少使用两种不同的运输方式，将货物从其在一国被掌管的地方，运到另一国指定交付的目的地的运输。

b. 联运经营人 (CTO)：是指签发联运单证的人 (包括任何法人、公司或法律实体)。如果国内法规定，任何人在有权签发联运单证之前，须经授权或发照，则联运经营人只指这种经过授权或领照的人。

c. 联运单证 (CT Document)：是指证明从事货物联运工作和/或组织货物联运工作合同的一种单证。单证正面应标有“可转让的联运单证，根据联运单证统一规则 (国际商会第 298 号出版物) 签发”，或“不可转让的联运单证，根据联运单证统一规则 (国际商会第 298 号出版物) 签发”字样。

d. 不同的运输方式：是指使用两种或两种以上的运输方式，如海运、内河、航空、铁路或公路等运输货物。

e. 交付：是指将货物交付给有权收货的人或者置于他的

支配之下。

f. 法郎：是指含有纯度为 900% 的黄金 65.5 毫克的单位。

可转让的单证

规则三

在以可转让的方式签发联运单证时：

- a. 应制作为“凭指定”或“凭来人”；
- b. 如果是“凭指定”，通过背书便应可以转让；
- c. 如果是“凭来人”，无需通过背书即可转让；
- d. 如已签发一套超过一份以上的正本，便应注明一套正本的份数；

e. 如已签发任何副本，每份副本都应标明：“不可转让的副本”字样；

f. 只能向联运经营人或其代表提取货物，并于必要时提交经过背书的联运单证；

g. 当签发了一套超过一份以上的正本联运单证时，如果联运经营人或其代表已经根据其中一份正本，善意地交付了货物，联运经营人便应被解除其交付货物的义务。

不可转让的单证

规则四

在以不可转让的方式签发联运提单时：

- a. 应指明记名的收货人；
- b. 如果联运经营人将货物交付不可转让单证上指明的收货人，或者由该收货人通知联运经营人交付由他授权接受货物的人，联运经营人便应被解除其交付货物的义务。

联运经营人的责任和义务

规则五

a. 从掌管货物时起至交付货物时止，负责从事和/或以他自己的名义组织货物联运工作，包括这种联运所需要的一切服务工作，并在本规则所规定的范围内，承担这种联运和这种服务工作的责任；

b. 对于他的代理人或雇佣人员的行为和不行为犹如这种行为和不行为是他自身的那样，承担责任，如果这些代理人或雇佣人员是在他们职责内行事；

c. 对于他所使用的为其履行以联运单证作为证明的合同而提供服务的任何其他人的行为和不行为，承担责任；

d. 负责从事或组织为确保货物交付所必需的一切工作；

e. 对于从他掌管货物到交付货物期间发生的关于货物灭失或损害，承担本规则规定范围内的责任，并负责支付本规则规定的有关这种灭失或损害的赔偿金。

f. 承担在规则 14 规定范围内关于延迟交货的责任，并负责支付该规则所规定的赔偿金。

当事人的权利和义务

规则六

除本规则所特殊需要的资料外，当事人应在联运单证上载明他们一致认为商业上所需的项目。

规则七

在联运经营人接管货物之时，发货人应被视为已就他所提供的货物种类、标志、号码、数量、重量和/或体积等项目的正确性向联运经营人作出保证，而且，发货人应就联运经

营人由于这些项目不准确或不充分而引起或造成的所有灭失、损坏和费用予以赔偿。联运经营人取得这种赔偿的权利，丝毫不应限制他根据联运单证对发货人以外的任何人的责任和义务。

规则八

发货人应遵守国内法或国际公约中关于承运危险性货物的强制性规则，并应在任何情况下，在联运经营人掌管危险性货物之前将危险性货物的确切性质，书面通知联运经营人，并在必要时说明其防范措施。如果发货人未能提供这些资料，联运经营人也不了解货物的危险性质和必要的防范措施，则在任何时候，如果它们被视为危及生命和财产，便可根据情况的需要，将其在任何地方卸载、销毁、或使之无害，而无需赔偿，而且发货人应对由于此种货物之被掌管、运送或由于附带的服务工作而引起的一切灭失、损害。延迟交货或费用，承担责任。

关于联运经营人知悉承运该项货物所造成的危险的确切性质一事的举证责任，应由有权提取货物的人承担。

规则九

联运经营人应在联运单证上至少将他所掌管并对之承担责任的货物的数量和/或重量，以及/或体积和/或标志加以清晰标示。

除本规则第一款另有规定外，如果联运经营人有合理根据怀疑联运单证上所载关于货物的种类、标志、件数、数量、重量和/或体积等项目，并不确切地代表实际掌管的货物，或者，如果他不具备检查这些项目的合理手段，联运经营人便

有权在联运单证上作出保留批注，但应指明这种保留所指的具体事项。

联运单证应是联运经营人按照单证所述掌管货物的初步证据。当联运单证是以可转让的方式签发，并已转移给善意行事的第三方时，与此相反的证据，便不能被承认。

规则十

除已根据规则十五的规定作为灭失处理的货物之外，除非根据联运单证有权提货的人，在货物交他掌管之时或之前（如这种灭失或损害并不明显，则在此后连续 7 日内），将说明灭失或损害的一般性质的灭失或损害通知，在交付地点书面送交联运经营人或他的代表，这种交付便应作为联运经营人已按照联运单据所述交付货物的初步证据。

对灭失或损害的赔偿责任

A. 适用于不知灭失或损害而发生的运输阶段时的规则：

规则十一

根据规则五之 e 的规定，联运经营人应对货物的灭失或损害负责赔偿，但却不知道这种灭失或损害而发生的运输阶段时：

a. 其赔偿金额应当参照货物交付收货人当时当地的价值计算，或者根据运输合同规定货物应当交付时的当时当地价值计算。

b. 货物价值应当根据现时商品交易所的价格确定；如无此项价格，则应根据现时市场价格确定；如果既无商品交易所价格，又无现时市场价格时，则应参照同种类同质量的正常价值确定。

c. 赔偿金额不得超过灭失或损害的货物毛重每公斤 30 法郎，除非经联运经营人同意，发货人已就货物申报较高的价值，并已将此价值在联运单证上注明。在这种情况下，这种较高的价值便应是赔偿金的限额。

但是，在任何情况下，联运经营人的赔偿金额都不应超过有权提出索赔的人的实际损失。

规则十二

如果不知道灭失或损害而发生的运输阶段，而造成这种灭失或损害是由于下列原因造成时，联运经营人便不应根据规则五之 e 项规定负责赔偿：

a. 发货人或收货人，或者除联运经营人以外代表发货人或收货人行事的人，或者联运经营人所由按管货物的人的行为或不行为；

b. 包装或标志欠缺或不当；

c. 发货人或收货人，或代表发货人或收货人行事的任何人对货物的搬运、装载、积载或卸载；

d. 货物的潜在缺陷；

e. 罢工、关厂、停工或限制工作，其后果是联运经营人虽已采取合理的谨慎措施亦无法避免者；

f. 联运经营人所无法避免的任何原因或事故，而且其后果是联运经营人虽已采取合理的谨慎措施亦无法防止者；

g. 核事故，如果根据适用的国际公约或者管辖核能责任的国内法，核装置的经营人或代他行事的人应对这种损坏负责者。

对灭失或损害是由于上述一种或多种原因或事故所引起

一事，应由联运经营人员举证之责。

当联运经营人根据事故的情况断定灭失或损害可以归之于上述 b 至 d 项的一种或多种原因或事故所引起时，便应推定灭失或损害就是如此造成的。但是，提赔人也有权证明事实上灭失或损害并非全部或部分地由上述一种或多种原因或事故所造成。

B. 适用于知道灭失或损害而发生的运输阶段时的规则：
规则十三

当联运经营人根据规则五之 e 项的规定应对货物的灭失或损害负责赔偿，并且知道这种灭失或损害而发生的运输阶段时，联运经营人关于这种灭失或损害的责任应决定于：

a. 国际公约或国内法的规定，这些规定：

i. 在商业合同中不得与其背离，从而损害提赔人的利益，而且

ii. 在下列情况下当被适用：如果提赔人已与联运经营人就发生灭失或损害的特定运输阶段订有单独的直接的合同，并已收到为使这种国际公约或国内法适用而必须签发的任何特定单证作为凭证；或者

b. 在灭失或损害发生时所使用的货物运输方式有关的任何国际公约中的规定，只要：

i. 因有本规则十三之 a 项所载的规定，其它国际公约或国内法将不适用，而且

ii. 在联运单证上明确表示，载入这个公约的所有规定，将管辖这种运输方式的货物运输；而在这种运输方式是海运时，这些规定便应适用于无论是在舱面或舱内装运的所有货

物；或者

c. 联运经营人和任何分程承运人缔结的任何内河运输合同中的规定，只要

i. 并无本规则十三之 a 项所述国际公约或国内法可资适用，或者不能按照本规则十三之 b 项所述，通过明文规定而适用或使之适用，而且

ii. 在联运单证上明确声明，这种合同条款应予适用；或者

d. 本规则十一和十二的规定，如果上述 a、b 和 c 项的规定不适用的话。

在不背离规则五之 b 和 c 的规定的情况下，当根据前款规定，联运经营人的责任应当根据国际公约或国内法的规定确定时，该项责任应按任何这种国际公约或国内法所指的承运人那样，予以确定。但是，当货物的灭失或损害是由于或归之于联运经营人在其自身职责范围内的行为或不行为，或是他的雇佣人员或代理人以此种身份行事，而不是在从事运输工作中的行为或不行为所造成时，联运经营人便不得被解除其责任。

延迟责任

规则十四

联运经营人只有在知道延迟所发生的运输阶段，并在国际公约或国内法对此所订赔偿责任范围之内，才有责任支付延迟赔偿金。该项国际公约或国内法的规定：

i. 在商业合同中不得与其背离，从而损害提赔人的利益；

ii. 应适用于：如果提赔人已与作为该运输阶段经营人的

联运经营人订有单独的直接的合同，并已收到为使这种国际公约或国内法得以适用而必须签发的任何特定单证作为凭证的话。

然而，这种赔偿金额不得超过该运输阶段的运费，但以这一限额不与任何适用的国际公约或国内法相抵触为限。

其他条款

规则十五

凡是未能在议定的并在联运单证中载明的时限届满后 90 天内交付货物，或者，在未曾议定并载明这种时限的条件下，未能在对于勤勉完成联运工作所允许的合理时间后 90 天内交付货物者，除非能提出与此相反的证据，有权提取货物的人即有权将该项货物视为灭失。

规则十六

本规则所规定的答辩权和责任限度，应当适用于就货物灭失、损害或延迟而向联运经营人提出的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同还是根据侵权行为所提出。

规则十七

如经证明，灭失或损害是由联运经营人蓄意造成损害而作出的行为或不行为，或由联运经营人明知可能产生这种损害仍不顾其后果而作出的行为或不行为所产生，则该联运经营人便无权享受规则十一所规定的责任限额的利益。

规则十八

本规则中的任何规定，都不应妨碍联运经营人在联运单证上列入条款，用以保护他的代理人或雇佣人员，或者是他所使用其为履行以联运单证作为凭证的合同而提供服务工作

的任何其他人。但是，这种保护不得超过给予联运经营人本人的保护。

时限

规则十九

除非诉讼是在下列期限后 9 个月内提出，联运经营人应被解除其在本规则中所规定的一切责任：

i. 货物交付之日，或者

ii. 货物应当交付之日，或者

iii. 按照本规则十五的规定，在未提出与此相反证据的情况下，不能交付货物，便赋予有权提取货物的人以将该货视为灭失的权利之日。

《国际铁路货物联运协定》 《国际铁路货物联运协定》，简称《国际货协》，1951 年由苏、罗、匈、波等 8 国签订，1954 年 1 月起我国也参加了这个协定。参加这个协定的有 12 个国家：中国、阿尔巴尼亚、朝鲜、越南、罗马尼亚、保加利亚、波兰、匈牙利、捷克斯洛伐克、德意志民主共和国、蒙古和苏联。《国际货协》是参加国际货物联运协定各国铁路和发、收货人办理货物联运所必须共同遵守的基本文件。它规定了货物运送组织、运送条件、运送费用计算核收办法以及铁路与发、收货人之间的权利与义务等问题。凡《国际货协》有规定，而国内规章也有规定时，不论两者是否相同，应适用《国际货协》的规定。但在两邻国铁路间有特殊规定时，应按其规定的条件办理。《国际货协》中没有规定的事项，适用国内铁路规章。

《国际货协》自签订以后到 1971 年先后经过 7 次修改和

补充。

1990 年苏联解体、东德和西德统一。捷克斯洛伐克于 1992 年分为捷克和斯洛伐克两国，有些名称和情况已发生变化。

附：《国际铁路货物联运协定》

（国际货协）为了组织国际铁路直通货物联运，下列各国主管铁路的各部：阿尔巴尼亚人民共和国；保加利亚人民共和国；匈牙利人民共和国；越南民主共和国；德意志民主共和国；中华人民共和国；朝鲜民主主义人民共和国；蒙古人民共和国；波兰人民共和国；罗马尼亚社会主义共和国；苏维埃社会主义共和国联盟；捷克斯洛伐克社会主义共和国；各由其全权代表相互缔结本协定如下

第一章 总 则

第一条 协定的目的

阿尔巴尼亚人民共和国、保加利亚人民共和国、匈牙利人民共和国、越南民主共和国、德意志民主共和国、中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古人民共和国、波兰人民共和国、罗马尼亚社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟和捷克斯洛伐克社会主义共和国铁路间的国际铁路直通货物联运，均由本协定规定。这些铁路的利益，由缔结本协定的铁路中央机关代表。

第二条 协定的适用范围

第 1 项 第一条所载各国间的货物运送，均按本协定所规定的条件办理。

本协定对铁路、发货人和收货人都有约束力。第 2 项从

参加国际货协铁路的国家，通过本协定的参加路，往未参加本协定铁路的国家，和相反方向的货物运送，均按统一过境运价规程（统一货价）所规定的办法和条件办理。

第 3 项 本协定不适用于下列情况下货物运送：

1. 发、到站都在同一国内，而用发送国的列车只通过另一国家过境运送时；

2. 两国车站间，用发送国或到达国列车通过第三国过境运送时；

3. 两邻国车站间，全程都用某一方铁路的列车，并按照这一铁路的国内规章办理货物运送时。

第 1、2、3、款所载的运送，可以根据各国有关铁路间签订的特别协定办理。

第三条 铁路办理运送的义务

第 1 项 参加国际货协的每一铁路在下列情况下，除第 4 条所载的货物外，均应按本协定的条件运送一切货物：

1. 已列入发送铁路的运输计划内（如发送路国内规章未规定其它办法）时；

2. 可用铁路现有的运输工具办理运送时；

3. 发货人履行本协定的条件时；

4. 铁路虽有无法预防和无法消除的情况，但并不妨碍运送时。

第 2 项 在参加国际货协的各国铁路开办国内货运业务的所有车站间，均办理货物运送：

1. 在相同轨距铁路的国境站，不进行换装；

2. 在不同轨距铁路的相邻国境站，进行货物换装或更换

另一轨距的车辆轮对或使用变距轮对。

关于换装或更换另一轨距车辆轮对或使用变距轮对运送货物的办法，根据不同轨距的邻国铁路间的协定确定。

往朝鲜民主主义人民共和国铁路运送货物时，其到站以该路通知给国际货协各参加路的站名为限。站名表应根据国内规章予以公布。

第 3 项 根据有关政府机关的指示，以及发生自然灾害时，主管铁路机关可作下列指示：

1. 暂时全部或局部地停止运行；
2. 暂时停止某些货物的承运或准许其按一定的条件承运。

如国内规章有规定时，则上述指示应予公布。

实施上述限制的铁路，必须用电报将这一情况通知国际货协的各有关参加路。关于解除限制的事项，也应及时通知上述铁路。

第四条 不准运送的物品

第 1 项 在国际铁路直通联运中不准运送：

1. 属于参加运送铁路的任何一国邮政专运的物品（附件第 11 号）；
2. 炸弹、弹药和军火，但狩猎和体育用的除外；
3. 爆炸品、压缩气体、液化气体、在压力下溶解的气体、自燃品和放射性物品，但均以未列载在附件第 4 号第 1、3、4 和 10 表的为限；
4. 一件重量不足 10 公斤的另担货物。此项限制不适用于一件体积超过 0.1 立方米的货物；

5. 在换装联运中使用不能揭盖的棚车运送的一件重量超过 2.5 吨的货物。

第 2 项 如在履行运送合同期间,发现已承运禁止运送的货物时,虽然名称正确,也应将这项货物截留,并按截留国家的法令处理。

第五条 准许依照特定条件运送的物品

第 1 项 铁路机车、车辆(包括轨道起重机),如发送路确定其适于运转,则准许按自轮运转运送,对此,发送路应在运车“铁路记载”栏内作出记载。

如果自轮运转的机车、车辆必须在不同轨距铁路上运送对,则只在同另一轨距铁路预先商定后,方可承运。

发货人必须给机车、车辆配备不同轨距的备用轮对,以便更换。如不同轨距的铁路是过境路,则在商定运送事项时,可约定由过境铁路提供在自路上运送的轮对。

运送自轮运转的机车、煤水车、摩托车辆和轨道起重机时,发货人必须保证机车、车辆的注油,并派有经验的押运人员押运。

第 2 项 运送动物时,必须有发货人或收货人的押运人从发站押运至到站。但按零担运送且不需要换装,而又装入关闭严紧的诸如笼、箱、篮中的小动物和禽鸟除外。发货人应遵守货物发送国、到达国和过境国的兽医卫生规章。

第 3 项 易腐货物允许按附件第 9 号的规定运送。往越南民主共和国或经该国铁路运送易腐货物时,应根据用越南民主共和国铁路的预先商定办理运送。

第 4 项 下列货物,只在参加运送的各铁路间预先商定

后才准运送：

1. 一件重量超过 60 吨的货物，而在换装运送中；对罗马尼亚社会主义共和国重量超过 30 吨时；对越南民主共和国重量超过 20 吨时；

2. 长度超过 18 米的货物，而运往越南民主共和国，长度超过 12 米时；

下列货物，除运往越南民主共和国的以外，不经预先商定，即可运送：

——如装在一辆车上，又不需换装运送时，长度超过 18 米，而不超过 25 米的货物。使用游车时，货物不应支靠在游车上；

——长度不超过 30 米的铁路钢轨和钢筋混凝土用的圆钢筋，但对欧洲 1435 毫米轨距的铁路——长度不超过 36 米时；

3. 在参加运送的任何一个铁路上，超过附件第 1 号所列的装载限界的货物（超限货物）。

在换装运送中，计算货物是否超限时，车底板距轨面的高度应为 1300 毫米，而对越南民主共和国铁路，则为 1100 毫米。同时，还要以车辆是停在直线平道上，车辆纵向中心线与线路中心线相重合为依据。

4. 在换装运送中用特种平车装运的货物；

5. 在换装运送中用专用罐车装运的化学货物；

6. 用罐车运往越南民主共和国的一切罐装货物。

为商定这些货物的运送条件，对于不换装运送，发货人必须在办理货物托运的一个月以前，对于换装运送则在两个

月以前,向发站提出关于每件货物包装种类和重量的资料,对 1、2、3 款所列的货物,还应提出关于货物尺寸的资料,而在必要时,并应提出这些货物的装车示意图。对超限货物,在一切情况下,发货人均必须提出货物装车示意图。

在过境路上绕路运送超限货物时,发货人应在运单“发货人特别声明”栏内注明这一绕行的经路。

第 5 项 对于超限的不对称货物、每件重量超过 3 吨的货物、设备、机器,以及高度超过 1 米的箱装的此类货物,发货人必须在每件货物横、纵方向的两侧用洗不掉的颜料按附件第 8 号规定的“重心”标记标明货物的重心位置和每件货物的重量。

对超限货物,发货人应在两侧作下列字样的标记,或附以写有下列字样的表示牌(标记和表示牌均应带红边):“注意!在……铁路上是超限货物”。

上述标记应用发送国文字书写,并附俄文或德文的译文。往越南民主共和国、中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国和蒙古人民共和国以及相反方向运送时,必须译成俄文。

第 6 项 在运送汽车、拖拉机和其它自轮运行的机器时,发货人必须将司机室和发动机罩加封,并对能自由触及的蓄电池、备用车轮以及装有备用零件、容易拆卸的零件和工具的箱子加封。发货人的铅封应符合第 8 条第 8 项的各项规定。

装有备用零件、工具和容易拆卸的零件的箱子,应用金属带捆系,并放于施加铅封的交通工具司机室内,如司机室内不能容纳时,则应固定在车底板上。每一箱内均应放入所装物品一览表。

对每台汽车、拖拉机或其他自轮运行的机器，发货人都应按附件第七号的格式，用发送国文字和俄文或德文编制清单两份。向越南民主共和国、中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国和蒙古人民共和国和相反方向，以及过境中华人民共和国铁路运输货物时，应用发送国文字和俄文编制清单。

清单中应记载加封的铅封数量、装有备用零件和工具的箱子数量，从机器（车）上拆卸下的一切零件的名称，以及箱子的位置。

一份清单应贴在司机室侧门玻璃的内侧，第二份清单添附在运单上。

第 7 项 危险货物只有在遵守附件第 4 号规定的条件时，才准运送。

第 8 项 如在履行运送合同期间，发现已承运须遵守附件第 4 号所规定的特定条件才准运送的货物，虽然名称正确，但未遵守各该条件时，则这项货物应予截留，并按货物截留国家的法令处理。

第 9 项 尸体的运送，应按下列条件办理：

1. 承运的每具尸体只限放入坚固的密闭金属板内或包有马口铁的木板内。应将板放入木箱内，并于加固；

2. 发货人必须将卫生部门的关于准予运送的医务证明书附在运单上；

3. 尸体只按快运运单承运；

4. 属于死者的物品，总重量在 500 公斤以内的，可装入运送灵柩的车辆中。这些物品免费运送，铁路不对上述物品

负责。

5. 运送尸体时，应由发送国的押运人押运。如国内规章未规定其他乘车付费办法时，押运人应持有客票。根据发送人的希望，押运人可以乘坐装运灵柩的车辆。如同参加运送的各铁路商定后，可不押运。

第二章 运送合同的缔结

第六条 运单和运单副本

第 1 项 发货人在托运货物的同时，应对每批货物均填写附件第 2 号之 1 格式的运单和运单副本，签字后向发站提出。发货人的签字，可用印刷法或加盖戳记。运单应随同货物从发站至到站按运送全程附送。

如按发送路国内规定由发货人填写运行报单时，则发货人在填写运单和运单副本的同时，还必须填写运行报单。

在运送合同缔结后，运单副本退还发货人。运单副本不具有运单的效力。

第 2 项 运单和运单副本用字应使用发送国的一种正式文字，以及俄文和德文印刷。

运单和运单副本，用发送国文字填写，并在每行下附俄文或德文的译文。

用德文填写时，应使用拉丁字母。

往越南民主共和国、中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古人民共和国和相反方向，以及过境中华人民共和国铁路发送货物时，运单和运单副本中所记载的事项只应译成俄文。

各铁路可相互商定不附俄文或德文的译文。

第 3 项 运单和运单副本用纸，按下列规定印制：

1. 慢运货物——用白纸印制；
2. 快运货物——用白纸印制，并在正面和背面的上边和下边，加印 1 厘米宽的红线。

根据发送路国内规章的规定，运单副本也可以用另一种颜色的纸印制。

发货人选择白色运单用纸或带有红线的运单用纸，是表示货物在运送全程中应按慢运或快运办理运送。

第 4 项 根据各有关铁路间的商定，可准许承运的国际货协的一个或数个参加路上随旅客列车挂运的整车货物。

发货人应在托运货物的 8 天以前，将关于这项运送的事项通知发送路。

发货人取得随旅客列车运送货物的同意后，必须在运单“发货人特别声明”内注明：“货物在……铁路上请随旅客列车运送”。这种运送用快运运单办理。

第 5 项 运单和运单副本中所记载的事项，应用钢笔、园珠笔（如不违反发送路的国内规章时）填写清楚或用打字机打字，或印刷或加盖戳记。运单中的一切事项，应由发货人和铁路填写在各相应栏内。

填写运单时不准缩写，但本条第 7 项和第 15 条第 2 项所载情况除外。运单上加盖的戳记印文应十分清晰。发货人记载的事项中，不准有划消或粘贴以及擦改或涂抹等类的任何修改。

在特殊情况下，发货人可以修改运单，但不得超过一栏或相互关联的两栏。此时，发货人应在“发货人的特别声

明”栏内注明所作的修改，并签字或加盖戳记证明。

铁路在修改和补充运单中记载的事项时，应由铁路相应的工作人员签字并加盖车站戳记证明。

第 6 项 填写运单时，发货人必须注明货物应通过的发送国和各过境国的出口国境站。如果有可能从出口国境站通过邻国的几个进口国境站办理货物运送时，则在运单上还应注明运送所要通过的进口国境站。

发货人应尽可能注明从发站至到站的最短经路所通过的国境站。对过境路只应注明统一价规第 9 条所载的那些国境站。

往朝鲜民主主义人民共和国运送时，发货人应在运单“到站”栏内，除站名外，还填写该铁路和车站的代号；而从朝鲜民主主义人民共和国发送时，则在“发站”栏内填字。

第 7 项 收货人可以只是一个自然人或法人。在关于地址的记载中，不准许没有收货人的名称和他的通信地址。

往越南民主共和国、中华人民共和国和朝鲜民主主义人民共和国及相反方向运送时，在运单“发货人和他的通信地址”栏内或“收货人和他的通信地址”栏内，准许填写这些国家中规定的发货人或收货人和他的通信地址代号（例如，6 II M-12）。

第 8 项 货物名称应按下列方法在运单上填写：

1. 根据第 5 条第 7 项运送的货物，应按附件第 4 号中所载的名称填写；

2. 过境国际货协参加路运送的货物，其名称应按统一货价的品名表填写。

除上述名称外，发货人可以在括弧内按发送路或到达路的国内运价规程品名表填写货物名称，或按发送路和到达路国内运价规程品后表填写两个名称；

3. 在两邻国间运送的货物，如这些国家铁路间已定有直通运价规程时，应按该直通运价规程的品名表填写名称；

4. 在其它一切情况下，应按发送路的或发送路和到达路的国内运价规程品名表填写名称；

5. 凡附件第 4 号或本项 2~4 款中所提及的运价规程内未列载的货物，均按贸易上通用的名称填写。

按第 4 款和第 5 款规定的办法，填写货物名称时，在运单中应注明货物的状态和特征，以确定其运价等级。

第 9 项 托运木柴和木材时，发货人可以在运单“货物名称”栏内填写货物的垛数和以厘米为单位的高度或以立方米为单位的体积等等。

第 10 项 如用非参加国际货协铁路的车辆装车，而且车辆上只有“ABC”的标记时，则应在运单“标记载重和底板面积”栏内填写“C”字下面所注的最大重量（对二轴车少写 1 吨，对四轴以上车辆少写 2 吨）。

第 11 项 重量以及确定重量的方法，应按发送路的规章记载在运单的相应栏内。

第 12 项 如货物由发货人的押运人押运时，应在运单和运单副本内货物名称下方注明：货物由发货人的押运人押运，以及押运人的姓名、护照号码或能证明其身份的其他证件的号码。

如发货人的押运人不随同货物押运至到站，而只押运到

货物运送途中某一国境站时，则发货人还应在运单中填写收货人的押运人开始押运货物的车站站名。该国境站应在运单上注明收货人押运人的姓名，以及护照或能证明其身份的其他证件的号码。

第 13 项 如运单篇幅不足，不能将按本运单运送的货物一一记入时，应在运单上贴附篇幅相当于运单一半的补充清单，清单上应列载货物的记号、标记、货件号码、件数、包装种类、名称和重量。发货人应在这些补充清单上签字。货物的共计件数和共计重量应在运单内注明，而在“货物名称”栏内应注明“货物名称详见贴附的补充清单”。

发货人也可将补充清单贴附在运单“发货人的特别声明”和“发货人添附的文件”栏内。

发货人在运单“发货人添附的文件”栏内应注明贴附补充清单的张数。

发货人在提出运单的同时，应按铁路的规定，向铁路提交必要份数的补充清单抄件，以便贴附在运行报单上。

如根据第 1 项的规定，发货人填写运行报单时，则发货人应在每份运行报单上贴附他所填写的补充清单抄件。

贴附的补充清单，应使用第 2 项规规定的文字填写。

第 14 项 发货人在运单“对于铁路无约束效力的发货人记载”栏内，有权填写有关这批货物的记载，这项记载只供收货人参考，对铁路并不附加任何义务和责任，例如：

“属于……………合同项下”

“按照第……………号发货单（运输单或订货单）”

“继续发往……………”

第七条 货物的承运

第 1 项 整车和零担货物的承运和发送，均按发送路国内规章办理。

凡按一张运单办理的需要单独车辆运送的一批货物，即为整车货物。

凡接一张运单办理的重量不应超过 5,000 公斤的，并按其体积又不需要单独车辆运送的一批货物，即为零担货物。

托运货物时，发货人必须在运单“办理种别”栏内，注明“整车或零担”。

第 2 项 按一张运单可承运：

——数量不超过车辆最大载重量或容积的货物；

——用两辆以上连挂车辆运送的货物。

如货物是运往同一到站和同一收货人时，则根据参加运送的各路间的预先商定，准许按一张运单办理整列车同种类货物（矿石、煤等）的运送。在这种情况下，发货人必须在“直达列车车辆清单”（附件第 12 号）中填入必要事项，并随同运单一起提出必要份数的清单，即：退还发货人一份，并在运送票据上为收货人和参加运送的每一铁路各添附一份。在运单和运单副本“关于车辆记载”栏内，发货人应注明：“见添附的清单”。

如发站需开办国内货运业务的窄轨铁路（轨距窄于 1435 毫米）车站时，也可按一张运单承运数车货物（如发送路国内规章许可时）。

第 3 项 在 1435 毫米轨距铁路上运送货物时，每轴荷重规定为 18 吨。只有各有关铁路间预先商定后，才准许将每轴

荷重提高超过 18 吨。

个别铁路由于技术条件的原由，只在例外情况下，仅在国内境区段内，才能临时限制车辆每轴荷重低于 18 吨。

第 4 项 下列货物不准按一张或数张运单在一辆车内混装运送：

1. 一种易腐货物同照管方法不同的另一种易腐货物；
2. 按附件第 9 号第 3 项的规定需要遵守保温制度或其它特殊照管的易腐货物同其它非易腐货物；
3. 第 5 条第 7 项所规定的货物同附件第 4 号规定禁止混装一车的其他货物；
4. 由发货人装车的货物同由铁路装车的货物；
5. 根据发送路国内规章不准许在一辆车内混装运送的货物；
6. 堆装运送的货物同其他货物。

第 5 项 从发站承运货物（连同运单一起）时起，即认为运送合同业已缔结。货物的承运以运单上加盖发站日期戳为凭。

在发货人提交运单中所列的全部货物和按发送路国内规章付清所负担的费用后，应立即加盖戳记。

第 6 项 运单在加盖戳记后，即是缔结运用合同的凭证。

第 7 项 铁路还必须在运单副本上加盖发站日期戳，以证明货物的接收和承运日期，并在运单内贴附的补充清单（第 6 条第 13 项规定的）上加盖日期戳。

第 8 项 集装箱货物的承运，根据“铁路集装箱货物运送规则”（附件第 5 号）办理。

第 9 项 底托货物的承运，根据“国际铁路联运底托货物运送规则”（附件第 10 号）办理。

第 10 项 不属于铁路或铁路出租的空、重车辆的承运，按照“不属于铁路的车辆运送规则”（附件第 14 号）办理。

第八条 货物的包装、标记、装车、过磅和车辆的施封

第 1 项 为防止货物在运送中灭失和腐坏、运输工具和其他货物的毁损，以及为防止伤害人员而需要装入容器内的货物，托运时必须有完全符合上述要求的包装。

如通过外部检查可以确定容器不符合要求，不能保证货物的安全运送或容器不良时，则在没有容器、容器不良以及容器不适应货物的性质，或不能保证货物由一个车辆向另一个车辆换装的情况下铁路应拒绝承运此类货物。在由铁路装车或在铁路人员监装下由发货人装车时，铁路才应对货物包装进行外部检查。

如铁路拒收货物，则根据发货人的要求铁路应编制有关此事的记录，并将一份记录交给发货人。

第 2 项 危险货物应按附件第 4 号的条件包装。

第 3 项 发货人应在货件上作字迹清晰、且不易擦掉的标记，或附以货签（飞子），并按运单内容注明下列事项：

1. 每件货物的记号（标记）和号码；
2. 发送路和发站；
3. 到达路和到站；
4. 发货人和收货人；
5. 零担货物件数。

对零担货物，应在每件货物上作出标记。

在托运家庭用品时，除此以外，发货人还应将记有上述标记事项的卡片放入每一货件内。

对整车货物，除堆装货物除外，均应在靠近车门的货件上作出标记，每车不得少于 10 件。

如运送某些货物，由于这些货物的性质，要求采取特殊预防措施时，则发货人还应在这些货件上作出对货物必须审慎对待的标记或粘挂表示牌，例如“注意”、“向上”。

附件第 8 号规定的表示牌，发货人也应粘贴在车辆上，但根据国内规章规定由铁路粘贴时除外。

标记应用发送国文字书写，并译成俄文或德文。往越南民主共和国，中华人民共和国，朝鲜民主主义人民共和国和蒙古人民共和国以及相反方向运送货物时，标记必须译成俄文。

往越南民主共和国、中华人民共和国和朝鲜民主主义人民共和国或相反方向运送货物时，如在运单“发货人和他的通信地址”或“收货人和他的通信地址”栏内，记载的是这些国家规定的发货人或收货人和他的通信地址的代号时，则发货人还应在货件上的标记中记载这项代号。

此外，往朝鲜民主主义人民共和国运送货物时，发货人应在标记中到达路和到站名称处，再填写这个铁路和车站的代号，而从朝鲜民主主义人民共和国发送货物时，应在发送路和发站名称处，再填写这个铁路和车站的代号。

旧的标记和表示牌，应由发货人除掉。

第 4 项 货物的装车在发站按下列规定办理：

1. 用棚车类货车运送时，按发送路国内规章办理；

2. 用敞车类货车，在不同轨距的参加路上不换装运送时，按“敞车类货车货物装载和加固规则”（附件第 6 号）办理。

3. 用敞车类货车，在相同轨距的参加路上运送，以及在不同轨距的参加路上换装运送时，按“敞车类货车货物装载和加固规则”（附件第 6 号）或参加运送铁路间商定的其他规章办理。

在换装运送中用敞车类货车装运货物时，如在国境站换装前或换装后，只在一国铁路上运送，则货物的装车可按这一国铁路的国内规章办理。

由何方装车（铁路或发货人），应按发送路的国内规章办理。

托运货物时，发货人应在运单“装车”栏内注明由何方装车。

第 5 项 对于需要经较长时间才能承运、装车和换装的成件货物，铁路可要求发货人捆扎或包装成较大的货件。

第 6 项 车辆只能装到最大载重量，但须根据第 7 条第 3 项的规定考虑车辆的每轴容许负担重量。

最大载重量如下：

1. 如车辆上只有一个标记（载重）时，则对两轴车的最大载重量为上述标记载重量加 1 吨，对四轴和四轴以上车辆的最大载重量为上述标记载重量加 2 吨。

在越南民主共和国、中华人民共和国和朝鲜民主主义人民共和国铁路上，以载重量加 5% 为最大载重量。

2. 如车辆上有两上标记时，则较大的数字为最大载重量

(较小的数字表示标准载重量)。

3. 如非参加国际货协铁路车辆上标有 ABC 符号时, 则“C”字下面所注的最大值为最大载重量。

装车超过最大载重量时即为超载。

第 7 项 发送货物时, 应按发送路国内规章确定重量和件数。

但是:

1. 用敞车类货车运送不盖篷布或覆盖有篷布而未加铅封的货物, 在承运时, 发货人必须在运单中记载下列事项:

(1) 如总件数不超过 100 件时, 应记载货物的件数和重量;

(2) 如总件数超过 100 件时, 只记载货物的重量。此时, 发货人应在运单“件数”栏内注明: “堆装”字样。

2. 小型压延金属和小型金属制品, 在承运时, 只检查重量下点件数。发货人应在运单“件数”栏内注明“堆装”字样。

3. 在包装时已经确定重量, 并在每件货物上标有重量的包装货物, 以及同一标准重量的货物, 在承运时不检查重量。

在这种情况下, 发货人必须在运单中注明货物件数和重量, 而在“重量确定方法”栏内, 应注明货物的总重量是按何种方法确定的: 如按标准重量确定的(使用“按标准重量”字样)或按货件上标记的重量确定的(使用“按标记重量”字样)。

4. 如运单中“发货人确定的货物重量(公斤)”和“铁路确定按货的货物重量(公斤)”栏内记载两个重量, 应以铁

路确定的重量为责任重量。

第 8 项 棚车的车门和所有的其余孔口（从里边用铁栅或其它方法关闭的通风口除外）均应施封。罐车所有的注油和排油装置均应施封。

车辆施封时，应使用只有在毁坏后方能启下的铅封。

如由发货人封车时，铅封上应有下列清楚的记号：

1. 站名（必要时可用简称）；
2. 施封的年月日或封印记号；
3. 发货人简称。

此外，发货人的铅封上可载有发送路简称。

由铁路封车时，铅封上同样应有上述的记号。但为了代替发货人简称，铅封上应有发送路简称或封车钳子号码。

车辆的施封应由何人（铁路或发货人）进行，应按发送路国内规章办理。

第 9 项 往越南民主共和国运送零担货物时，发货人可以对货件施封，在这种情况下，发货人应在运单“包装种类”栏内就此事作出记载。

第九条 货物价格的声明

第 1 项 发货人在托运下列货物时，应声明其价格：

1. 金、银、白金及其制品；
2. 宝石；
3. 贵重毛皮（海龙、青狐、白鼬、貂、水貂、水獭、羊羔、海豹、海狗、玄狐、臭鼬、黑貂以及上述毛皮的制品）；
4. 摄制的电影片；
5. 画；

6. 雕像；
7. 艺术制品；
8. 古董；

9. 家庭用品。发货人如在运单“发货人的特别声明”栏内注明“不声明价格”，并亲笔签字证明时，则也准许承运不声明价格的家庭用品。

第 2 项 对于托运其他货物，可以根据发货人的希望声明价格。

第 3 项 货物声明价格的款额，应由发货人以卢布记入运单“货物的声明价格”栏内，并不应超过售货者帐单中记载的这些货物价格或国家价格。

发送路上承运货物时，有权检查货物的声明价格是否同它的价值相符。如铁路同发货人之间对于声明价格款额发生争论时，这项争论应由发站站长解决。如发货人不同意发站站长的决定时，则可以自费邀请国家贸易或工业机关的鉴定人。鉴定人的决定，对双方均有约束效力。

第 4 项 货物价格声明费，由发送路和到达路核收；在自路管内运送按国内规章和运价规程核收，而过境路上的运送，按统一货价核收。

为核收这项费用，以卢布表示的声明价格款额，应按换算当发送国和到达国现行兑换率，为发送路折成发运国货币，为到达路折成到达国货币。

第十条 货物的押运人

第 1 项 第 5 条第 1 项末段，第 2 项第一段和附件第 9 号第 3 条第 2 段所列的货物，以及按照发货人的申请，经发

送路特别许可的其他货物，如从发站到到站均有发货人或收货人的押运人押运时，只应按整车办理运送，运送的车辆，铁路不予加封。

也准许发货人的押运人将货物押运到到达国的进口国境站，或发送国的出口国境站，或邻接到达国的过境国出口国境站，而从这个车站起改由收货人的押运人押运到到站。

如发货人或收货人的押运人没有越过国境的许可时，则相邻国家的国境站间货物的运送，可由转发送机构根据发货人的委托，派遣押运人押运或施加铅封运送。

凡用铁路加封的车辆运送货物时，禁止发货人和收货人的押运人押运。

第 2 项 押运人在他国铁路上押运时，应遵守这个国家的海关、护照和铁路的现行一般规章。

第 3 项 押运人的乘车，应按乘车铁路的规章办理。押运人乘车费按第 13 条计算并按第 15 条核收。

第 4 项 发货人对由于没有押运人而引起的后果负责。由于押运人的过失而使铁路遭受损失时，由派遣押运人的发货人或收货人负责。

第十一条 履行海关和其他规章的添附文件

第 1 项 发货人必须将在货物运送全程为履行海关和其他规章所需要的添附文件附在运单上，必要时，还须附有证明书和明细书。这些文件只限与运单中所记载的货物有关。

发货人在运单上所附的一切添附文件，则由发货人记入“发货人添附的文件”栏内，并牢固地贴附在运单上，以免在运送途中脱落。

发货人如未在运单上添附准许货物出口的文件时，则应在运单“发货人的特别声明”栏内记载文件的名称、号码和填发日期以及该文件所寄往的海关。

发货人如未在运单上添附证明书或明细书时，则应在运单“发货人添附的文件”栏内，注明无须添附各该文件。

如发货人不履行本项规定时，发站应拒绝承运货物。

第 2 项 铁路没有义务检查发货人在运单上所附的文件是否正正确和是否齐全。

由于没有添附文件或文件不齐全、不正确而发生的后果，发货人应对铁路负责。

如由于没有添附文件或文件不齐全、不正确、以致使继续运送或交付货物发生滞留时，应对滞留时间核收车辆滞留费或货物保管费。

第 3 项 如发货人希望收货人将不属于铁路的运送用具（篷布、粮谷挡板，运送牲畜用的车门栅栏、钢丝绳、炉子、铁制栓马棒、运送水果用的车门栅栏等）或空容器（布袋、金属桶和带盖乳桶等）从到站返还发站时，发货人应在运单中注明运送用具或空容器应予返还。在这种情况下，国境海关部门应填发运送用具或空容器返还运送证明书。证明书附在运单上交给收货人，收货人有权以货物到达到站之日起的 3 个月内，返还运送用具或空容器。

运送用具或空容器的返还，应经由运送用具或空容器当初随同货物所通过的国境站。

第十二条 对于运单中记载事项的责任

第 1 项 发货人应对其在运单中所记载的和所声明的事

项的正确性负责。由于记载和声明事项的不正确、不确切或不完备，以及由于未将上述事项记入运单相应栏内而发生的一切后果，均由发货人负责。

第 2 项 铁路有权检查发货人在运单中所记载的事项是否确。

只限在海关和其他规章规定的情况下，以及为保证途中行车安全和货物完整时，才得在途中检查货物内容。

在发站承运货物时，如发现运单上记载不正确，发货人必须填制新运单。

根据运送途中或到站的检查结果，如发现发货人在运单中所记载的事项同实际不符时，则进行检查的车站应就此事编制商务记录，并在运单上注明编有记录。

在这种情况下，应将检查费用列入运送票据内，并向发货人（如发送路检查时）或收货人（如到达路检查时）核收。如在过境路检查时，这项费用即问发货人或收货人（根据何人支付过境铁路的运送费用而定）核收。

如发现货物名称不正确时，应根据实际运送的货物运价等级按运送全程计算运费，并按第 15 条的规定核收。

第 3 项 由于运单中记载的或声明的事项不正确、不完全、不确切以致发生下列情况时，应核收罚款：

1. 承运了第 4 条第 1 项第 1 款至第 5 款所规定不准运送的货物时；

2. 承运了第 5 条第 7 项规定的只准按特定条件运送的货物，而未遵守对该货物所规定的条件时；

3. 发货人装车的货物超过车辆最大载重量（第 8 条第 6

项)时。

第 1、2 款的罚款,应根据第 15 条的规定,按发现违反上述规定的铁路的运费的五倍核收,作为该铁路的收益。

对超过车辆最大载重量的货物的多出部分,仅按从发站起至发现该多出部分的车站止的里程,核收运费三倍的罚款。如发货人按国内规章曾在运单中要求铁路对装载的车辆进行过磅时,则不应罚款。

第 4 项 如车辆的装载超过其最大载重量:

1. 在发送路发现的多出部分货物,应当卸下,并交由发货人处理;

2. 在过境路或到达路发现的多出部分货物,应由铁路卸下,按必要份数的运行报单尽可能地同原批货物一起发送到到站;

3. 多出部分货物的运费、卸车费、装车费和运送有关杂费,作为单独一批货物核收,并记入运单中。

由于发货人在运单中记载的货物重量不正确,而造成超过每轴荷重时(第 7 条第 3 项),也适用这项规定。

第十三条 运价,运送费用的计算

第 1 项 运送费用(货物运费、押运人乘车费、杂费和运送上的其他费用)按下列规定计算:

1. 邻国铁路车站间运送时——发送国和到达国铁路的运送费用,应按各国铁路国内运价计算,如这些铁路间定有直通运价规程时,则按运送合同缔结当日有效的直通运价规程计算;

2. 过境运送时——发送国和到达国铁路的运送费用,应

按各该铁路国内运价规程计算；而过境铁路的运送，费用按运送合同缔结当日有效的统一货价计算。

第 2 项 货物运费，以发货人在运单中所记载的国境站为经路，按最短里程计算。

如货物通过其他国境站运送而较发货人在运单中记载的经路更短时，应按通过这些国境站的最短里程计算运费。

第 3 项 到达国和发送国铁路的运送费和罚款，用当地货币计算，而过境铁路的运送费用和罚款，用卢布计算。

第 4 项 凡适用的运价规程中未曾规定的，在运送中由铁路垫付的费用，例如：为保全货物完整所需的包装修整费，苫盖篷布的劳务费和篷布使用费（如篷布苫盖不由铁路负责时），均应向铁路补偿。这些费用应对每批货物分别确定并用相应的文件证明。

上述费用应记入运送票据内并向发货人（如费用在发送路发生时）或向收货人（如费用在到达路发生时）核收。如上述费用在过境铁路发生时，向发货人或收货人（根据何人支付过境铁路的运送费用而定）核收。

第 5 项 在运送途中如必须将货物从一辆车向两辆同一轨距的车辆换装时，则运费应根据原运单，按发站原装车辆的一批货物计算。如途中换装的原因与发货人无关时，则不核换收装费。

第 6 项 在国境站将货物换装入另一轨距的车辆或更换车辆轮对时，杂费（包括换装货物时由铁路供给加固用的设备和材料：支往、铁丝、钉子、垫木等费用）应按下列规定计算：

1. 如由到达路换装货物和更换车辆轮对时,应按该路国内运价规程核收;

2. 在其它情况下均按统一货价核收。

第十四条 运到期限

第 1 项 运到期限按货物运送全程,根据下列标准确定:

1. 快运货物

(1) 发送期间——1 昼夜;

(2) 零担货物的运送期间,在每一参加运送的铁路管内,每 200 运价公里——1 昼夜;

(3) 整车货物的运送期间,在每一参加铁路管内,每运送的 320 运价公里——1 昼夜;

(4) 随旅客列车挂运的整车货物(第 6 条第 4 项)的运送期间,在每一参加运送的铁路管内,每 420 运价公里——1 昼夜。

2. 慢运货物:

(1) 发送期间——1 昼夜;

(2) 零担货物的运送期间,在每一参加运送的铁路管内,每 150 运价公里——1 昼夜;

(3) 整车货物的运送期间,在每一参加运送的铁路管内,每 200 运价公里——1 昼夜。

货物运到期限,从承运货物的次日零时起算。如承运的货物在发送前需预先保管时,则运到期限应从货物指定装车的次日零时起算。货物装车日期,应记入运单中。

第 2 项 运到期限;应按发站到到站间的货物实际运送里程计算。

第 3 项 在国境站上将货物换装到其他轨距的车辆，更换车辆轮对和用轮渡渡送车辆时，运到期限延长 2 昼夜。

运送超限货物时，运到期限延长百分之百。

此外，在匈牙利人民共和国铁路上，运送出口和进口货物时，暂时适用该路国内规章规定的运到补加期限。

第 4 项 下列时间不计算在运到期限之内：

1. 为履行海关和其他规章所需的滞留时间；
2. 在发运或继续运送中非因铁路的过失而造成的暂时中断运输的时间；
3. 因变更运送合同而发生的滞留时间；
4. 当检查货物是否同运单的记载相符，或检查按特定条件运送的货物是否遵守了预防办法，如发现情况下符的，因检查而发生的滞留时间；
5. 因牧畜饮水、遛放或兽医检查而造成的站内滞留时间；
6. 由于发货人的过失，造成多出重量的卸车，货物或其包装的整修以及倒装或货物装载的整理所需的滞留时间。

凡铁路有权据以延长运到期限的货物滞留原因和滞留时间均应记入运单和运行报单的相应栏内。

第 5 项 如货物在规定的运到期限期满前到达站，并且可以交给收货人处理时（关于这一事项铁路已通知收货人），即认为运到期限业已履行。关于通知收货人的办法，按国内规章办理。

如根据国内规章，货物应按运单中记载的地址送达收货人，则货物在运到期限期满前送达收货人时、即认为运到期限业已履行。

如货物在国境站换装，且该货物的一部分按运行（补送）报单运送的，则运到期限按凭运单到达的部分货物计算。

第三章 运送合同的履行

第十五条 运送费用的支付

第 1 项 凡按第 13 条所计算的运送费用，应按下列规定核收：

1. 发送路的运送费用——在发站向发货人核收；
2. 到达路的运送费用——在到站向收货人核收；
3. 过境路的运送费用——在发站向发货人核收或在到站向收货人核收。通过几个过境铁路运送时，准许由发货人支付一个或几个过境铁路的运送费用，而其余铁路的运送费用，由收货人支付。

第 2 项 负担过境铁路运送费用的发货人，应在运单“发货人负担过境铁路的运送费用”栏内，记载这些铁路名称的简称（见统一货价第 9 条）。

如发货人来负担任何一个过境铁路的运送费用时，则应在运单“由发货人负担运送费用的过境铁路名称”栏内填写“无”字。

发货人所未负担的过境铁路运送费用，即认为已转由收货人支付，并应由到站向收货人核收。

如按统一货价的规定，各过境铁路的运送费用必须由发货人支付时，则不准许将这项费用转由收货人支付。

第 3 项 对于两邻国间运送的货物，国境站的换装费或更换车辆轮对费，不论这项工作是由接收路完成的（第 13 条第 6 项第 1 款）或交付路完成的（第 13 条第 6 项第 2 款），均

应向收货人核收。

对于过境货物，发送路和过境路国境站的换装费或更换车辆轮对费（按第 13 条第 6 项第 2 款计算），应向发货人或收货人（根据何人支付过境铁路的运送费用而定）核收。

过境货物在到达路国境站的换装费或装载上述货物的更换车辆轮对费（按第 13 条第 6 项第 1 款计算），应向收货人该收。

第 4 项 如收货人拒绝领取货物时，则发货人应支付该批货物的一切运送费用和罚款。

第 5 项 如运价规程适用不当或运送费用计算错误，以及运送费用未核收时，则少收的款额应当追补，而多收的款额应当退还。与发货人或收货人进行清算的铁路，应按国内规章办理追补少收的款额或退还多收的款额。

如一张运单中的少收和多收款额，在 2.25 卢布以内时，即不予补收或退还。

第 6 项 运送费用和罚款，由铁路以付款时所在国的货币核收。

如运送费用不是以应该付款的那一个国家的货币表示时，则应将这项费用，按支付当日和当地的兑换率折成该国货币。

第 7 项 如两邻国铁路车站间已定有直通运价规程，规定另一种核收运送费用办法时，则不适用本条中的规定。

第十六条 货物的交付

第 1 项 货物到达站，在收货人付清运单所载的一切应付的运送费用后，铁路必须将货物连同运单一起交给收货

人；收货人应付清运送费用并领取货物。

收货人只在货物因毁损或腐坏而使质量发生变化，以致部分货物或全部货物不能按原用途使用时，才可以拒绝领取货物。

第 2 项 即使运单中所载的货物部分短少时，也应按运单向铁路支付应付的全部款额。在这种情况下，收货人（根据第 28 条）按赔偿请求手续对未付部分的货物，有权领回其按运单所付的款额。

第 3 项 如铁路主动或根据收货人的要求检查货物的状态，确定货物部分或全部灭失或毁损时，铁路必须编造商务记录，并将记录抄本发给收货人。但在检查货物状态时，如发现重量短少或多出（不超过第 23 条第 1 项所规定的标准者），则不编制商务记录。在这种情况下，铁路应在运单“铁路记载”栏内填写确定货物的重量。在货物交付后，收货人不得要求铁路编造商务记录，但到达路国内规章准许这样办理时除外。

在交付不发生自然减量的货物，当检查重量时，如到达路确定的重量同发送量确定的重量相差不超过 0.2% 时，则认为运单中记载的重量是正确的。

在包装时已经确定重量，并且在每件货物上都标有重量的包装货物，以及同一标准重量的货物，在包装完整情况下交付时不检查重量。

第 4 项 根据第 14 条计算的运到期限期满后 30 日内，如未将货物交付收货人或未交由收货人处理时，收货人可不提出证据。即认为货物已经灭失。

但货物如在上述期限期满后到达到站时，则到站应将此事通知收货人。如货物在运到期限期满后 4 个月内到达时，收货人应予以领取，并将铁路所付的货物灭失赔款和运送费用退还给铁路。

如货物灭失赔款和运送费用款额已付给发货人时，则发货人必须将该款退还给铁路。在这种情况下，收货人对货物运到逾期和对于找到货物的毁损或灭失部分，保有提出赔偿请求的权利。

第 5 项 在其他一切情况下，货物的交付，接到达路国内规章办理。

第十七条 铁路的留置权

第 1 项 为保证核收运送合同中的一切费用，铁路有货物留置权。留置权的效力，保留到铁路对货物终止管理时为止。

第 2 项 留置权的效力，应根据货物交付地的国家法令和规章确定。

第十八条 代收货价和货款不准许办理代收货价和货款。

第四章 运送合同的变更

第十九条 运送合同的变更权利和办法

第 1 项 运送合同的变更权利，属于发货人扣收货人。往越南民主共和国、中华人民共和国和朝鲜民主主义人民共和国运送的货物，如运单中的收货人为国家机关时，则由这些国家的对外贸易机关的全权代理人，在到达国的国境站变更上述货物的到达地址。

第 2 项 发货人对运送合同可作下列变更：

1. 在发站将货物领回；
2. 变更到站，此时，在必要的情况下应注明货物应通过的国境站；
3. 变更收货人；
4. 将货物返还发站。

第 3 项 收货人对运送合同可作下列变更：

1. 在到达国范围内变更货物的到站；
2. 变更收货人。

只有在货物尚未从到达路国境站发出时，收货人才有权在到达路国境站根据本协定办理运送合同的变更。

如货物已通过到达国国境站时，则收货人只能按到达路现行的国内规章办理运送合同的变更。

第 4 项 在变更运送合同时，不准将一批货物分开办理。

第 5 项 运送合同的变更，应根据发货人或收货人按附件第 3 号格式提出的申请书办理。到达路可以接受收货人根据国内规章规定格式填写的运送合同变更申请书。

发货人应根据第 6 条第 2 项的规定，填写运送合同变更申请书。

发货人应对每批货物单独填写一份申请书，交给发站，而收货人则交给到达国铁路国境站。发货人应将申请事项记入运单副本，运单副本应与申请书同时向铁路提出。

如按运送合同用成组车辆运送的数批货物，均变更为同一到站和同一收货人时，则收货人可对上述数批货物编写一份变更申请书。

发站应在运单副本发货人申请事项下加盖日期戳，并由受理申请书的车站工作人员签字证明申请书已经收到，然后将运单副本退还发货人。

收货人提出申请书时、可不附带运单副本。

第 6 项 发站以及货物经由的国境站应将发货人关于变更运送合同的申请事项，用电报通知中途站和到站，电报费用由申请人负担。运送合同变更申请书原本，应寄往根据电报截留货物的车站以证实这项电报。但该站应根据发站的电报通知，不等接到发货人的书面通知，即行变更运送合同。

在这种情况下，对于电报中发货人申请事项的一切谬误之处，铁路概不负责。

第 7 项 发货人的运送合同的变更权，从收货人领到运单时起，或从货物到达到达路进口国境站（该站已接到收货人关于变更运送合同的申请书，或到站的关于变更运送合同电报通知）时起，即行消失。

第 8 项 根据收货人申请书或到站的电报通知，变更运送合同时，发货人对由此而产生的后果概不负责。

第 9 项 发货人和收货人可以各自变更一次运送合同。

第 10 项 铁路只有在下列情况，才有权拒绝变更运送合同或延缓执行这种变更：

1. 应执行变更运送合同的铁路车站，接到申请书或发站或到站的电报通知后无法执行时；
2. 违反铁路营运管理时；
3. 与参加运送铁路所属国家现行法令和规章有抵触时；
4. 在变更到站的情况下，货物的价值不能抵偿运到新到

站的一切费用时，但能立即交付或能保证这项费用的款额时除外。

第 11 项 在本条第 10 项所述的情况下，铁路应将不能变更运送合同的阻碍事项，尽可能立即通知发货人或收货人。

如铁路不能预见这种阻碍，而已变更了运送合同时，由发货人或收货人（视由何人提出变更运送合同申请而定）对由此而产生的一切后果负责。

第 12 项 变更运送合同时，运送费用的计算和核收，应按第 13 条和第 15 条办理，并须考虑下列特殊情况：

1. 如货物应在中途站交付时，则运送费只计算和核收到这个站为止。如货物通过新到站而铁路又将它返回这个站时，除核收运到货物截留站的运送费之外，还应加算从货物截留站到新到站的运费。

2. 如货物应发往原到站以远的新到站，或发往原货物运送经路以外的新到站时，则分别计算和核收到原到站或到货物截留站，和从该站到新到站的运送费用。

3. 如货物应返还发站时，则从发站到返还站的往返运送费用，应分。计算并向发货人核收。

第 13 项 对变更运送合同应该收费用。这项费用应按办理变更运送合同铁路的国内规章计算，并根据第 15 条的规定核收。

如因变更运送合同而发生非由于铁路的过失所造成的货物运送或交付迟延，则迟延时间的杂费和罚款（如货物保管费、车辆滞留费及其他），除过境铁路的车辆滞留罚款外，均按发生迟延铁路的国内规章和运价现程计算。因变更运送合

同而造成的车辆在过境铁路的滞留，其罚款应按统一价现第7条第10项计算。

杂费、车辆滞留罚款和其它费用，均应以适当选据加以确认，并记入运送票据，以便向发货人或收货人（视由何人支付运送费用而定）核收。

第二十条 货物运送和交付阻碍

第1项 如货物运送遇到阻碍时，应由铁路决定是否需要征求发货人的指示，或者将货物变更运送经路运至到站。铁路有权核收变更经路的运费，并支配相应的运到期限，但由于铁路的过失时除外。

第2项 在别无其他运送经路或由于其它原因不可能继续运送，以及发生货物交付阻碍时，则发生阻碍的车站，应立即将这种情况用电报经由发站通知发货人，并征求他的指示。

但是，由于第三条第3项第1款中的原因发生临时性的阻碍时，车站不必征求发货人的指示。

发货人可在运单“发货人的特别声明”栏内注明，货物在运送或交付发生阻碍时应如何处理。如铁路认为这些指示不可能执行时，应要求发货人作出新的指示。

发站根据收到的关于货物运送或交付阻碍的电报，应立即按规定格式将此事通知发货人。发货人必须在通知书背面写明关于如何处理货物的指示，并将通知书返还发站。

发货人在返还通知书时，必须向发站提出运单副本，以便填写发货人的相应指示。发货人如不提出运单副本，则通知书背面的指示即认为无效，发站应将发货人未作指示的事

情，通知发生阻碍的车站。这时截留货物的铁路，即按自路国内规章处理。

如发站收到关于变更运连经路或收货人拒绝领取货物的通知时，发货人可不提出运单副本即作出指示。

发货人的指示，由发站通知给发生阻碍的车站。给发货人通知的费用，由发送路接国内规章向发货人核收。

如收货人变更运送合同后，发生货物运送或交付阻碍时，铁路应将这种情况通知曾经提出运送合同变更申请书的收货人。给收货人通知的费用，由到达路接国内规章向收货人核收。

第 3 项 从发生阻碍的车站向发货人发出关于货物运送或交付阻碍的通知时起，如在人昼夜期间内（易腐货物为四昼夜期间内），还未接到发货人的任何可行的指示时，货物应按发生阻碍铁路的现行国内规章处理。

如易腐货物有腐坏的危险时，发生货物运送或交付阻碍的铁

路，应不等待四昼夜的期满，即按国内规章处理。

第 4 项 如运送阻碍在未接到发货人的指示前已消除时，则货物截留站应不等待指示即将货物发往到站，并立即将这一情况通知发货人。

第 5 项 如货物已经变卖，应将卖得的款额，扣除铁路应收的运送费用（运费、杂费及适当情况下的罚款和其它费用）后交付发货人。如货物卖得的款额不能抵补所算出的费用时，发货人必须交付差额。

第 6 项 对于根据第 19 条变更运送合同的收货人，也适

用本条第 1 项、第 3 项、第 4 项和第 5 项的规定。

第 7 项 在货物运送或交付阻碍时，凡和执行发货人指示有关的一切费用，均应列入运送票据中，以便向发货人或收货人（根据何人支付运送费用而定）核收。

凡和执行收货人指示有关的一切费用，均应列入运送票据中，并在到站向收货人核收。

第 8 项 遇有货物运送或交付阻碍时，在变更运送合同的情况下，适用第 19 条的规定。

第五章 铁路的责任

第二十一条 铁路的连带责任

第 1 项 按国际货协运单承运货物的铁路，应负责完成货物的全程运送，直到在到站交付货物时为止，如向非参加国际货协铁路的国家办理货物转发送时，直到按另一种国际协定的运单办完运送手续时为止。

第 2 项 每一继续运送的铁路，自接收附有运单的货物时起，即作为参加这项运送合同，并承担因此而发生的义务。

第二十二条 责任范围

第 1 项 铁路在本章所规定的条件范围内，从承运货物时起，到到站交付货物时为止，对于货物运到逾期以及因货物全部或部分灭失或毁损所发生的损失负责，如向非参加国际货协铁路的国家办理货物转发送时，则负责到按另一种国际协定的运单办完运送手续时为止。

铁路对发货人在运单内所记载并添附的文件由于铁路过失而遗失的后果，以及由于铁路的过失未能执行根据第 19 条第 2 项和第 3 项提出的运送合同变更申请书的后果负责。

铁路赔偿损失的款额，在任何情况下，均不得超过货物全部灭失时的款额。

第 2 项 如承运的货物，由于下列原因，发生全部或部分灭失、减量或毁损时，铁路对这项灭失、减量或毁损不负责任：

1. 由于铁路不能预防和不能消除的情况；
2. 由于货物的特殊自然性质，以致引起自燃、损坏、生锈、内部腐坏和类似的后果；
3. 由于发货人或收货人的过失或由于其要求，而不能归咎于铁路；
4. 由于发货人或收货人装车或卸车的原因所造成；
5. 由于发送路规章许可，使用敞车类货车运送货物；
6. 由于发货人或收货人的货物押运人未采取保证货物完整的必要措施；
7. 由于容器或包装的缺点，在承运货物时无法从其外表发现；
8. 由于发货人用不正确、不确切或不完整的名称托运违禁品；
9. 由于发货人在托运应按特定条件承运的货物时使用不正确，不确切或不完整的名称，或未遵守本协定的规定；
10. 由于第 23 条规定的标准范围内的货物自然减量，以及由于运送中水分减少，或货物的其他自然性质，以致使货物减量超过上述标准。

第 3 项 件数完全和容器或包扎完整而重量短少时，以及加封的汽车、拖拉机和它自轮运行的机器向收货人交付

时，如发货人的铅封完整而上述加封的机器中能拆下的零件和备用零件短少时，则铁路概不负责。

第 4 项 在下列情况下，未履行货物运到期限时，应免除铁路的责任；

1. 发生雪（沙）害、水灾、崩陷和其他自然灾害，按照有关国家铁路中央机关的指示，期限在 15 天以内；

2. 发生其他致使行车中断或限制的情况，按照有关国家政府的指示。

第 5 项 发货人在运单中记载的有关货物重量和件数的事项，非经铁路进行检查并在运单中加以证实时，不能成为向铁路提出异议的证据。

第 6 项 货物灭失、腐坏或毁损的发生，如系由于本条第 2 项第 1 和 3 款的原因时，铁路应提出证明。

第 7 项 如根据情况推定，货物灭失或毁损的发生，可能是由于本条第 2 项第 2、4、5、6、7、8、9、10 各款所述的原因，则当发货人或收货人未证明是由于其他原因时，即认为损失是由于这些原因而造成的。如整件货物发生灭失时，则根据本条第 2 项第 5 款所指情况作出的推定无效。

第二十三条 货物重量不足的责任范围

第 1 项 关于货物在运送中，因其本身的特殊性质发生自然减量时，不限货物的行经里程，铁路只对超过下列标准的减量部分负责：

1. 对于液体或托运时状态湿的（新鲜的）或潮的货物，以及下列货物，为重量的 2%：

锰和铬矿石；

铜矾；

堆装的氧化镁（苦土）和其他化学原料；

盐；

鲜水果；

鲜蔬菜；

制成的皮革和咸湿的皮张；

烟叶；

鲜肉。

2. 对于下列货物，为重量的 1.5%：

木柴、木材、竹和木炭；

矿产的建筑材料；

油脂；

咸鱼；

肥料。

3. 对于下列货物，为重量的 1%；

矿产燃料；

石油焦炭；

铁矿石；

树皮；

未洗的毛；

酵母花；

肥皂；

根类；

冻肉。

1. 对于其他在运送中发生自然减量的干燥货物、为重量

的 0.5%。

上述的堆装、散装和罐车装运的货物，在换装运送时，除第 1 款到第 4 款中记载的减量标准以外，每换装一次再增加 0.3%。

第 2 项 如能证明不是由于自然减量的原因而发生重量不足时，即不适用本条第 1 项规定的责任范围。

第 3 项 按一张运单运送数件货物，如每件的重量，在承运时业经在运单内注明时，则容许的减量标准，应按每件分别计算。

第 4 项 如货物全部灭失或个别货件灭失，在计算赔款时，对于灭失发件的重量不扣除任何减量。

第二十四条 货物全部或部分灭失的赔偿额

第 1 项 如根据协定的规定，对全部或部分灭失的货物铁路应予赔偿时，这项赔偿额应按外国售货者帐单所列的价格，或按这项帐单摘录（该摘录应按赔灭请求提出国规定的办法加以证明）中所列的价格计算。

如不能按上述办法确定全部或部分灭失的货物价格时，则货物的价格应由国家鉴定机关确定。

当声明价格的货物全部或部分灭失时，铁路应按声明价格，或相当于货物灭失部分的声明价格的款额给予赔偿。

未声明价格的家庭用品全部或部分灭失时，铁路应按每公斤 2.70 卢布给予赔偿。

第 2 项 除本条第 1 项规定的赔偿外，灭失货物或灭失部分货物的运送费用、海关税和因运送发生的其它费用，如未算入货物价格内时，均应予以偿还。

同运送合同无关的费用和损失不应赔偿。

第二十五条 货物毁损的赔偿额

第 1 项 货物毁损时，铁路应支付相当于货物价格减低额的款额，不赔偿其它损失。

这项款项按第 24 条第 1 项和第 2 项规定的办法确定。

第 2 项 声明价格的货物毁损时，铁路应按照相当于货物由于毁损而减低价格的百分数，支付声明价格的部分赔款。

第 3 项 本条第 1 项和第 2 项规定的赔偿额不应超过下列款额：

1. 如因毁损以致全批货物减低价格时，不应超过全部灭失赔偿额；

2. 如因毁损仅使该批货物的一部分减低价格时，不应超过减低价格部分的灭失赔偿额。

第二十六条 货物运到逾期的赔偿额

第 1 项 货物运到逾期时，铁路应接造成逾期铁路的运费，向收货人支付下列数额的罚款：

逾期不超过总运到期限 $1/10$ 时，为运费的 6%；

逾期超过总运到期限 $1/10$ ，但不超过 $2/10$ 时，为运费的 12%；

逾期超过总运到期限 $2/10$ ，但不超过 $3/10$ 时，为运费的 18%；

逾期超过总运到期限 $3/10$ ，但不超过 $4/10$ 时，为运费的 24%；

逾期超过总运到期限 $4/10$ 时，为运费的 30%。

逾期罚款的数额，应根据货物总运到期限所算出的逾期

时间确定。

如货物在某一铁路运到逾期，而在其地铁路却早于规定的期限运到，则确定逾期时间时，应将上述期间相抵销。

第 2 项 对货物全部灭失予以赔偿时，不得要求本条第 1 项规定的罚款。

如运到逾期的货物部分灭失时，应对货物的未灭失部分，支付逾期罚款。

如运到逾期的货物毁损时，除第 25 条所定的赔款额外，还应加上运到逾期罚款。

本条第 1 项所规定的罚款额连同第 24 和 25 条所规定的款额，不应超过货物全部灭失所应赔偿的总款额。

第 3 项 运到逾期的罚款，只限在未遵守根据第 14 条计算的从发站到到站的总运到期限的情况下支付。

第 4 项 自铁路通知货物到达和可以将货物移交给收货人处理时起，一昼夜内如收货人未将货物领出，即失去领取货物运到逾期罚款的权利。

第二十七条 赔款的支付，赔款和多收款额的利息

第 1 项 第 24 条和 25 条规定的赔款和第 26 条规定的罚款，均以支付这些款项的铁路所属国家的货币进行支付。

第 2 项 如款额用某一国家货币表示，而在另一国内付款时，这项款额应付款按照付款地、付款当日的牌价折合为付款铁路国家的货币。

第 3 项 如从接到赔偿请求之日起经过 180 天后，才对赔偿请求给以答复，支付多收的款额或第 24 条或第 25 条规定的赔款时，则对应付的款额加算年利 4% 的利息。

利息从下列日期起算到转帐日或付款日为止；

1. 返还运送费用多收款额的赔偿请求——从多收之日起。如在 180 天内，已办理付款时，则从提出赔偿请求之日起加算利息。

2. 关于第 24 条和第 25 条规定各项赔偿请求——从提出赔偿请求之日起。

对于 45 卢布以内（包括 45 卢布）的赔款和 4.5 卢布以内（包括 4.5 卢布）的多收款额，均不加算利息。

第 4 项铁路向发货人或收货人提出因运送货物所发生的赔偿要求时，发货人或收货人也应按本条第 3 项规定的数额和期限支付赔款利息。

第六章 赔偿请求，诉讼，赔偿请求时效

第二十八条 赔偿请求

第 1 项 发货人和收货人有权根据运送合同提出赔偿请求。

第 2 项 赔偿请求，应附有相应根据并注明款额，以书面方式由发货人向发送路，收货人向到达路提出。赔偿请求应按每批货物分别提出，但下列情况除外：

1. 提出返还运送费用多收款额的赔偿请求时——这项赔偿请求可按多批货物成组提出；

2. 当数批货物编制一份商务记录时——在这种情况下，可按商务记录中记载的全部批数提出赔偿请求。

第 3 项 关于退还按运送合同所付款额的赔偿请求，只限这项款额的支付人向核收这项款额的铁路提出。

第 4 项 如一张运单的赔偿请求额少于 2.25 卢布，则

不得提出赔偿请求，也不予满足。

如提出的赔偿请求额等于或超过 2.25 卢布，而经审查后承认的应赔款额少于 2.25 卢布，则这项赔款也不付给赔偿请求人。

第 5 项 由全权代理人代表发货人提出赔偿请求时，应有发货人或收货人的委托书证明这种赔偿请求权。委托书应符合受理赔偿请求铁路所属国的法令和规章。委托书留存于受理赔偿请求的铁路。

第 6 项 赔偿请求应提给附件第 13 号中列载的各铁路主管机关审查。

对这一附件的一切修改补充事项，均应通知铁组委员会和国际货协各参加路。此时不适用第 36 条的规定。

第 7 项 向铁路提出赔偿请求时，应按下列规定办理：

1. 货物全部灭失时——由发货人提出，同时须提出运单副本；或由收货人提出，同时须提出运单副本或运单；
2. 货物部分灭失、毁损或腐坏时——由发货人或收货人提出，同时须提出运单和铁路在到站交给收货人的商务记录；
3. 货物运到逾期时——由收货人提出，同时还须提出运单；
4. 多收运送费用时——由发货人按其已交付的款额提出，同时还须提出运单副本或发送路国内规章规定的其他文件；或由收货人按其所交付的还费提出，同时须提出运单。

在赔偿请求书上，除运单或运单副本外，在适当情况下，还须添附：商务记录、能证明灭失或毁损的货物价格的文件，以及能作为赔偿请求依据的其他文件。

第 8 项 铁路自提出赔偿请求之日（此日应以发信邮局戳记或铁路在收到直接提出的请求书时出具的收据为凭）起，必须在 180 天内审查这项请求，并答复赔偿请求人，在全部或部分承认赔偿请求时，支付应付的款额。

如支付货物（同一发货人发往同一收货人并且名称、品质相同而又通过同一国境站换装的货物）时，发现有些车内多出，另一些车内短少，则铁路在审查货物短少的赔偿请求时，可以多出部分抵补短少部分。

第 9 项 从国际货协参加路所属国，按统一价规的规定，向非国际货协参加路所属国运送货物，而发送路又未参加货物到达国所参加的国际联运协定，应由收货人直接向未参加国际货协的到达路或其他路提出赔偿请求（如毁损发生在各该铁路时）。

从非国际货协参加路所属国，按统一价规的规定，向国际货协参加路所属国运送货物时，赔偿请求应由收货人直接向到达国铁路提出。铁路在审查属于国际货协参加路责任的赔偿请求后，应将结果通知赔偿请求人。如发现赔偿请求部分或全部属于非国际货协参加路的责任时，则赔偿请求应全部予以拒绝或拒绝其有关部分，同时应将赔偿请求书所附文件退还赔偿请求人，以便向非参加国际货协的责任路直接提出。

第 10 项 铁路在向赔偿请求人通知他的赔偿请求部分或全部被拒绝时，必须说明拒绝赔偿的理由，并同时退还赔偿请求书所附的文件。

第 11 项 如铁路全部承认赔偿请求时，则赔偿请求书所

附的文件由处理赔偿请求的铁路按国内规章办理。

第二十九条 诉讼，司法管辖

第 1 项 凡有权向铁路提出赔偿请求的人，即有权根据运送合同提起诉讼。只有提出赔偿请求后，才可提起诉讼。

第 2 项 如铁路未遵守第 28 条第 8 项规定的赔偿请求审查期限，或铁路在上述期间内通知请求人全部或部分拒绝赔偿请求时，则有起诉权的人才可对受理赔偿请求的铁路提起诉讼。

第 3 项 诉讼只可向受理赔偿请求铁路的国家适当法院提出。

第三十条 赔偿请求时效，根据运送合同诉讼

第 1 项 根据运送合同向铁路提出的赔偿请求和诉讼，以及铁路对发货人或收货人关于支付运送费用、罚款和赔偿损失的要求和诉讼，可在 9 个月期间内提出；但货物运到逾期的赔偿请求和诉讼，应在 2 个月期间内提出。

第 2 项 本条第 1 项所述的期限按下列规定计算：

1. 关于货物毁损或部分灭失以及运到逾期的赔偿，自货物交付之日起算；

2. 关于货物全部灭失的赔偿，自第 14 条规定的货物运到期限期满后 30 日起算；

3. 关于补充支付运费、杂费、罚款的要求，或关于退还这项款额的赔偿请求，或由于将运价用错以及费用计算错误所发生的订正清算的要求，应自付款之日起计算。如未付款时，自货物交付之日起计算；

4. 关于支付变卖货物的余款的要求，自变卖货物之日起

计算；

5. 在其他所有情况下，自确定成为赔偿请求根据之日起计算。

时效期间的开始日，不算入该期间内。

第 3 项 发货人或收货人向铁路提出赔偿请求时，时效期间即行中止。

从收到铁路关于全部或部分拒绝赔偿请求通知之日（以发信邮局戳记或赔偿请求人收到答复时出具的收据为凭）起，时效期间仍然继续。如对赔偿请求未予答复，则从第 28 条第 8 项规定的期间期满时起，时效期间继续计算。

关于收到或答复赔偿请求的证明，以及退还文件的证明，应由引证这些事实的一方负责提出。

重复前次提出的要求的赔偿请求，不中止时效期间。

第 4 项 凡时效期间已过的赔偿请求和要求，也不得以诉讼形式提出。

第七章 各铁路间的清算

第三十一条 各铁路间的清算

第 1 项 每一铁路在承运或交付货物时核收运送合同中所规定的运送费用和其他费用后，必须向参加运送的各铁路支付各路应得部分的运送费用。

第 2 项 如发货人根据第 15 条的规定，按运单已负担或应负担其他铁路所应得而未经发送路核收的运送费用时，发送路关于这项费用应对其他铁路负责。

第 3 项 如到达路在交付货物时，未核收按运送合同应向收货人核收的运送费用，到达路应对其他铁路负支付这项

费用的责任。

第 4 项 由于执行本协定所发生各铁路间的清算，应根据国际旅客联运协定和国际铁路货物联运协定（国际客协和国际货协）清算规则办理。

第三十二条 已付款额的返还要求

第 1 项 根据本协定对于货物的全部或部分灭失或毁损以及运到逾期已付赔款的铁路，有权向参加运送的其他铁路索取这项赔偿，即；

1. 由于自己过失造成损害的铁路，是对这项损害负绝对责任的铁路；

2. 如损害是由于数个铁路的过失造成时，每一铁路各对自己造成的损害负责；

3. 如不能证明损害是由于一个或数个铁路的过失造成时，各铁路间对于每批货物的责任，应按这批货物在参加运送铁路实际行经的运价里程比例分担。

第 2 项 如在数个铁路上发生货物运到逾期，则应根据第 26 条第 1 项的规定，按所有铁路的总逾期日数，确定计算罚罚的百分率，并由第一逾期铁路所收的发费中支付。

第 3 项 按第 14 条确定的运到期限，在参加运送的各铁路间，按下列办法分配；

1. 发送期间——发送路和到达路平分；

2. 运送期间——按每一铁路里程分别计算；

3. 第 14 条第 3 项和第 4 项所列的补加期间，应加给相应的路铁。

第 4 项 如赔偿业经法院判决，并且受理返还赔偿要求

的铁路事先已得知法院传讯时，则该铁路对提出返还要求的铁路所付的赔偿是否正确，无权争辩。

第 5 项 关于返还按赔偿请求已支付的赔偿款额的要求，应按赔偿请求实际支付赔偿之日起在 75 日以内提出。

法院判决的赔偿请求，应从法院判决生效之日起，在 75 日以内提出。

在违反上述期限时，有关赔偿请求的责任完全由未履行上述期限的铁路负担。

第 6 项 关于各铁路间引起争执的赔偿要求，根据有关各方面的申请，应由铁路合作组织（铁组）委员会审查。委员会对这项要求所作出的决定，即为最后决定。

第八章 一般规定

第三十三条 运价货币

根据本协定所制定的运价，运价货币为卢布。

向发货人或收货人公布运价货币牌价的办法，依照参加本协定铁路所属国家的现行法令和国内规章确定。

第三十四条 本协定的运价规程、办事细则和其他规则参加本协定各铁路的中央机关，根据本协定采用下列文件：

1. 国际货物联运协定统一过境运价规程（统一货价）；
2. 国际铁路货物联运协定办事细则；
3. 国际旅客联运和国际铁路货物联运车辆使用规则（车规）；
4. 国际旅客联运协定和国际铁路货物联运协定（国际客协和国际货协）清算规则。

此外，邻接国的铁路间并适用国境铁路协定。

国际货协统一过境运价规程，无论对于铁路还是发货人和收货人都有约束效力。

办事细则和其他规则，只同铁路有关，并不用以调整发货人和收货人（为一方）同铁路（为另一方）之间法权上的相互关系。

第三十五条 国内法令和规章的适用

如本协定、运价规程、办事细则及其他规则内缺少必要的规定，则适用该国法令和国内规章中列载的规定。

第三十六条 关于协定、运价规程、办事细则和其他规则的公布、修改和补充。

第 1 项 协定和办事细则以及协定和办事细则的修改和补充事项，根据本协定各参加路国内规章的规定和公布。公布协定和办事细则以及其修改和补充事项时，应注明生效日期。修改和补充事项应在其生效的 15 日以前公布。

第 2 项 协定、协定附件和办事细则，自最后一次实行之日起 5 年后方可修改。

第 3 项 协定、协定附件和办事细则，可由参加协定的各路通过铁路合作组织（铁组）委员会用书面方式，或在委员会的相应专门会议上用谈判的方式，相互取得协议，然后由委员会核准其决议草案后，根据本条第 2 项规定的期限修改或补充。

第 4 项 各路关于修改和补充协定、运价规程、办事细则和其池规则的提案，应在专门会议召开例会的 3 个月以前提交铁组委员会，并同时提交协定的所有参加路。

铁组委员会交给专门会议审议的提案，应在专门会议召开例会的两个月以前寄给参加路。

第 5 项 修改和补充事项的生效日期由铁组委员会规定，但根据本条第 6 项所作的修改除外。

第 6 项 对于不能等待 5 年期限，而要求修改国际货协、国际货协附件和办事细则的个别特殊重要问题，在遵守下列条件的情况下，方可修改：

1. 如有不少于 1/3 的国际货协参加路要求修改时，方可审查修改提案；

2. 专门会议拟定的修改事项，由铁组委员会核准，报请铁路部长会议备案；

3. 上述修改事项，如在其寄出后两个月的期间内，国际货协任一参加路都未提出异议时，即自次年 1 月 1 日起生效。

第 7 项 铁组委员会在寄发关于本协定和办事细则修改或补充事项的通知时，应考虑使这项通知能在其生效的 45 天以前寄到国际货协各参加路。

第 8 项 统一货价、车规、清算规则的修改和补充事项的生效期限，以及上述修改和补充的公布办法，在该统一货价和各该规则中均有相应的规定。

第三十七条 委员会专门会议例会

为了解决在应用本协议、运价规程、办事细则和其他规则时所发生的问题，以及根据第 36 条的规定，为修改和补充上述规章，应召开铁组委员会专门会议例会。召开相应的专门会议的时间，地点和期限由铁组委员会规定。

提交各专门会议例会的各项问题的准备工作，以及专门

会议的决议草案和建议草案的生效问题，应根据铁组委员会办事细则办理。

第三十八条 事务的办理

事务的办理以及对本协定、运价规程、办事细则和其他规则执行情况的监督，由铁组委员会担任。铁组委员会根据铁路合作组织章程，铁路部长会议议事规则和铁组委员会办事细则进行工作。

第三十九条 协定的参加者

接收新铁路参加本协定以及退出本协定，应按铁路合作组织章程和铁组委员会办事细则所规定的办法办理。

第四十条 协定的有效期间和结束语

1951年11月1日起实行本协定，连同1953年7月31日莫斯科代表大会、1955年7月30日柏林代表大会、1957年5月25日北京代表大会所通过的修改和补充事项，以及1959年5月2日、1964年11月30日、1970年5月29日和1971年4月15日铁组委员会所核准的修改和补充事项，均自1974年7月1日起生效。

本协定的缔结，不固定期限。

本协定用中文、德文和俄文写成。这些文本具有同等效力。在条文解释上发生分歧时，以俄文本为准。

本协定由下列各国主管铁路的部的代表签字：

阿尔巴尼亚人民共和国；

保加利亚人民共和国；

匈牙利人民共和国；

越南民主共和国；

德意志民主共和国；
中华人民共和国；
朝鲜民主主义人民共和国；
蒙古人民共和国；
波兰人民共和国；
罗马尼亚社会主义共和国；
苏维埃社会主义共和国联盟；
捷克斯洛伐克社会主义共和国。

《统一汇票本票法》 票据是指某些可以代替现金流通的流通证券。它早在中世纪的商业活动中已经产生，到资本主义时代，由于商业高度发展，票据的使用更为广泛。目前，在资本主义国家中，国际经济贸易往来的结算经常还是使用各种票据作为支付手段。

关于票据的种类，各国法律的规定并不一致。例如，法国和德国把本票、汇票作为票据，而将支票作为单独的一类，不包括在票据之内。但英国、美国与日本的法律则与此不同，如英国和美国都以汇票、本票作为票据，支票是以银行为付款人的汇票，是属于汇票的一种；日本认为，票据包括汇票、本票和支票三种。现在，国际上一般都承认票据应包括汇票、本票和支票。

世界许多国家都制订有票据法。从内容上看，各国的票据法虽然有相同之处，但也存在着不少分歧和差异，主要可以分为（一）法国法系（二）英国法系和（三）德国法系。然而，即使在同一法系的国家之间，其票据法的某些具体规定也有所不同。这种情况对于贸易的发展带来了不利的影响。因

此，从 20 世纪初期起，有些国际组织便试图把各国的票据法统一起来，制定一些有关票据统一化的公约，经过长期的酝酿，终于在 30 年代通过了四项关于统一汇票、本票和支票的日内瓦公约。

现在，大多数欧洲国家以及日本和一些拉丁美洲国家已经采用了上述日内瓦公约。但因日内瓦公约主要是按照欧洲大陆法的传统制定的，英美法系各国一直拒绝采用日内瓦公约，故就全世界范围来说，各国票据法还未能统一起来，联合国国际贸易法委员会从 1971 年起着手草拟一项专门适用于国际贸易的统一票据法，目前只是一个草案，尚未正式通过使用。

由于日内瓦统一法在资本主义各国具有一定的地位和影响，我们将其中《统一汇票、本票法》和《支票法统一规则》两项公约予以转载如下，提供从事对外经济贸易工作人员研究和了解。

附：《统一汇票本票法》

1930 年通过

第一章 汇 票

第一节 汇票的发行及款式

第一条 汇票应记载下列事项：

(一) 票据上应有“汇票”字样，此项字样所用文字应以该项票据所用文字为准。

(二) 无条件支付一定金额的委托。

(三) 付款人姓名。

(四) 付款时期的声明。

- (五) 付款地的声明。
- (六) 受款人的姓名。
- (七) 出票日期及地点的声明。
- (八) 出票人的签名。

第二条 凡缺乏前条所述任何一项汇票,不得认为有效,但有下列情形除外:

未载付款时期者,视为见票即付。

未载付款地者,付款人姓名旁的地点视为付款地,亦即视为付款人的所在地。

未载出票地者,出票人姓名旁的地点视为出票地。

第三条 出票人得以自己为受款人。

出票人得以自己为付款人。

出票人得为第三者发出汇票。

第四条 汇票的付款地得为第三者的所在地,其地点或为付款人的所在地,或为另外地点。

第五条 见票即付或见票后定期支付的汇票,出票人得规定票据金额应有利息。他种汇票如有此项规定,视为无记载。

应付利息的利率应在汇票上载明,其未载明者,该项规定视为无记载,利息自出票日起计,其另有订明者除外。

第六条 汇票金额同时以文字及数字记载者,于二者有差异时,文字记载的数额为付款数额。

汇票金额以文字或数字记载在一次以上,而先后有不符时,其较小数额为付款数额。

第七条 汇票如系由无担负汇票能力的人签名,或系伪

造的签名，或所签的人系属捏造，或因其他任何理由所签的名，对于票据上的签名人或被人代签的人俱不能拘束，其他实际上签署的人应负的责任，不因此而减少效力。

第八条 凡任何人在汇票上代表他人签字而无权代表者，签字人即受拘束而成为该汇票之一方。倘签字人付款，即享有其冒称所代表的人应有的权利，凡逾权代表者，应照本条办理。

第九条 出票人担保承兑及付款。

出票人得免除担保承兑的责任，但免除担保付款责任的记载视为无记载。

第十条 出票时记载不全的汇票，以后经补全而未照约定方法补载者，不得以未履行约定方法为理由对抗执票人。但执票人以不正当方法取得该汇票者，或于取得该票时曾有重大过失者除外。

第二节 背 书

第十一条 汇票均得依背书转让，其虽非明白记载为指定式者，亦得依背书转让。出票人在票面载明不得（指定）转让或其他相类文字者，该项票据仅能照通常债权方式转让，并仅具该种转让的效力。

汇票得以背书转让于无论曾否承兑的付款人，或转让于出票人，或汇票上的任何一方。被背书人得再为背书。

第十二条 背书应为无条件者，凡附带条件者视为无记载。

局部背书视为无效。

以背书转让于（来人）者，视为空白背书。

第十三条 背书应在汇票上或其粘单上为之，由背书人签字。

背书得不记明被背书人，或仅签名于汇票而为空白背书。其仅签名于汇票上之背书，必须在汇票之背面或其粘单上为之，方为有效。

第十四条 汇票上发生的一切权利，因背书而转让。

倘背书为空白背书时，执票人得（一）于空白内填载自己或他人的姓名，（二）再为空白背书或记载另一人姓名，（三）将原汇票转让他人，不填载空白内，亦不另为背书。

第十五条 如无相反的规定时，背书人保证其承兑与付款。

背书人得禁止再为背书，禁止后，该背书人对于再以背书取得汇票的人，不负保证之责。

第十六条 汇票的所有人应以背书的连续成立其权利，最后的背书虽为空白背书时，亦为合法执票人。关于此点，涂销的背书视为无记载。凡空白背书后续有背书时，续为背书者视为因此空白背书而取得汇票者。

汇票所有人无论以何种方式已失去所有权者，其次的执票人依照前项规定方法成立其权利后，不得令其放弃该汇票。但其取得汇票系以不正当方法者，或于其取得汇票时系曾有重大过失者，不在此限。

第十七条 因汇票诉讼的人不得以自己与出票人或与以前的执票人私人关系的抗辩，对抗现执票人，但现执票人于取得汇票时系明知损害债务人而取得者，不在此限。

第十八条 凡背书记有“收款有效”“为收款用”“委托

代收”或其他类似的字句表示单纯委托者，执票人得行使汇票上发生的一切权利，但仅得以代理人的资格背书之。在此种情形下，汇票负责各方仅得以可对抗背书人的理由对抗执票人。

背书内的委托，不因委托人之死亡或丧失法律权力而中止。

第十九条 凡背书记有“担保有效”“保证有效”或其他类似的字句表示一种担保者，执票人得行使汇票上发生的一切权利，但其背书只有代理人背书的效力。

汇票负责各方不得以自己与背书人私人关系的抗辩对抗执票人，但现执票人于接受汇票时系明知损害债务人而接受者，不在此限。

第二十条 到期日后的背书与到期日前的背书有同一效力，但作成拒绝付款证书后或于规定作成证书的时限已满后所为背书，仅有通常债权转让的效力。

如无反证时，凡未记载日期之背书视为在规定作成拒绝证书的时限未满前所为者。

第三节 承 兑

第二十一条 汇票执票人或所有人得于汇票到期日前向付款人在其所在地为承兑的提示。

第二十二条 任何汇票出票人得规定其应提请承兑，其提示时限得任意规定之或不规定之。除指定在一第三者的居所或在付款人所在地以外的地点付款的汇票外，或除指定在见票后定期付款的汇票外，出票人得禁止提请承兑。

出票人亦得规定在一指定的日期前不得提请承兑。

除已经出票人禁止承兑的汇票外，凡背书人均得规定其应提请承兑，其提示时限得任意规定之或不规定之。

第二十三条 见票后定期付款的汇票，应自出票日起一年内为承兑的提示。

出票人得将期限缩短或延长。

此项期限得由背书人缩短。

第二十四条 付款人得要求于第一次提示之翌日为第二次的提示，除于拒绝证书内声明者外，有关系各方不得以上项要求未经照办为借口。

执票人不负将提请承兑的汇票交付于付款人的责任。

第二十五条 承兑应于汇票上记载的“承兑”，或其他相等的字样。由付款人签名者，即视为承兑。

见票后定期付款的汇票，或特别约定提请承兑期限的汇票，承兑人应记载承兑的日期，但执票人提请记载提示日期者除外。承兑未记载日期者，执票人为保存其对于背书人与出票人的追索权起见，应于适当时期内作成一拒绝证书，证明遗漏记载。

第二十六条 承兑应为无条件，但付款人得限制其所承兑数额，仅就票面金额一部分为之。

其他因承兑而变更汇票的文字，视为承兑的拒绝。但承兑者应仍依其承兑的文字负其责任。

第二十七条 汇票由出票人指定付款人所在地以外的一地点为付款地，而又不记明担任付款的第三者，付款人得于承兑时指定此项第三者，倘未指定，即视为承兑人愿自己在付款地付款。

汇票在付款人所在地付款者，付款人得于承兑时记载付款的付款处所。

第二十八条 付款人因承兑而负到期日付款的责任。

承兑人到期不付款时，执票人虽系原出票，亦得依据本法第 48 条及第 49 条的规定，直接对抗承兑人。

第二十九条 付款人已在票上承兑复于交还以前涂销者，视为承兑的拒绝。倘无反证时，此项涂销视为交还汇票以前所为。

但付款人已将承兑通知执票人或任何在票上签字的人时，付款人对于以上各人，仍照其承兑条件负责。

第四节 保证

第三十条 汇票的付款得由保证人担保其金额全部或一部分的支付。

此项保证得由一第三者为之，亦得由已签字于汇票上的一方为之。

第三十一条 票据保证应在汇票上或一粘单上为之。

票据保证应记载（为保证事）或其他相类的字句，由保证人签名。

凡仅由保证人在票面签名者视为保证成立，但付款人或出票人的签名除外。

票据保证应载明被保证人的姓名，未经载明者视出票人为被保证人。

第三十二条 保证人被保证人负同一责任。

保证人虽当其担保的债务因任何理由为无效时，仍应负担其义务，但因款式欠缺而无效者除外。

保证人付款时，对于被保证人及对于被保证人负汇票上责任的各人，得行使汇票上发生的权利。

第五节 到期日

第三十三条 汇票可规定为：

见票即付。

见票后定期付款。

出票日后定期付款。

定日付款。

规定他种到期日的汇票或分期付款的汇票无效。

第三十四条 见票即付的汇票应于提示时付款，该项汇票应于出票后一年内为付款提示。出票人可缩短或延长该期限。背书人得缩短该期限。

出票人得规定一见票即付的汇票，在一指定日期以前不得为付款提示，如此，则提示期限自该指定日期起算。

第三十五条 见票后定期付款汇票的到期日，视承兑日或承兑拒绝之日而定。

其未经拒绝而未载日期的承兑，对于承兑人视为承兑提示期限的末日所为者。

第三十六条 出票日后或见票后一个月或数月付款的汇票，以在应付款的月内与该日期相当之日为到期日，若无相当之日以该月最后之日为到期日。

出票日后或见票后一个月半或数个半月付款的汇票，应先将全月计算。

如到期日定为某月月初，月中（如一月二月中之类），月底者，应认为该月之 1 日，15 日末日。

“8日”“15日”等字句非指为一周或二周，系指实际上8日或15日。

“半月”字样系指15日而言。

第三十七条 付款地日历与出票地日历不同时，汇票到期日应依付款地的日历。

出票日后定期支付的汇票，在两地日历不同时，出票日应以付款地日历上相当之日计算，其到期日依此定之。

汇票提示的日期照前项方法计算。

汇票上如有采用他项计算方法表示时，前项方法不适用。

第六节 付款

第三十八条 定日付款或出票后定期付款或见票后定期付款的汇票，执票人应于到期日或以后两营业日内，为付款的提示。问一票据交换所的提示与付款的提示有同一效力。

第三十九条 汇票付款人付款时，得要求执票人交出汇票并记载收清字样。

执票人不得拒绝一部份的付款。

付款人为一部分付款时，得要求执票人在票上记载已付金额，并出立收据。

第四十条 执票人于到期日前无接受付款的义务。

付款人于到期日前付款者应自负其责。

到期日付款者其责任视为合法终了，其有欺诈或重大过失者除外。付款人负证明背书连续合格之责，但不负证明背书签字真伪之责。

第四十一条 提示汇票金额的货币与付款地货币不同时，其金额得依到期日行市折合当地货币支付，倘债务人到

期未能照付，执票人得任意要求该项金额依到期日或支付日行市折合当时货币支付。

外国货币的价值依付款地的商情定之，但出票人得在票上载明该项金额应依特定之率换算。

出票人指定必须用某种外国货币支付方为有效时，不适用前述办法。

表示汇票金额的货币在出票地与付款地名称相同而价值不同时，依付款地货币支付。

第四十二条 在第 38 条所定的期限内不为付款的提示时，债务人得将金额提存于相当负责机关，其费用及危险由执票人负责。

第七节 承兑拒绝与付款拒绝的追索权

第四十三条 执票人在下列情形下，得对于背书人出票人及汇票上其他债务人，行使追索权：

到期日不获付款者；

到期日前

(一) 全部或一部分拒绝承兑者。

(二) 无论已否承兑，付款人已破产者，或裁判虽未确定，付款人已停止付款者，或对其财产执行尚无结果者。

(三) 不获承兑的票据其出票人已破产者。

第四十四条 承兑或付款的拒绝，应以认证之行为（拒绝承兑证书拒绝付款证书）证明。

拒绝承兑证书应于规定提示承兑期内作成之。倘依照第 24 条第（一）项的情形，提示承兑期的末日为第一次的提示，其次日仍得作成拒绝证书。定日付款汇票，或出票后或见票

后定期付款的汇票、其拒绝付款证书应于该票据到期日后的两营业日内作成。见票即付的汇票，其拒绝证书应依照上述作成拒绝承兑证书的条件作成。

拒绝承兑证书作成后，无须再为付款的提示，亦无须再作成拒绝付款证书。

付款人无论已否承兑，倘已停止付款或对于其财产执行尚无结果者，执票人将于该票据提示付款及拒绝证书作成以前，不得行使追索权。

付款人无论已否承兑，倘其已经宣告破产者，或不获承兑的票据，其出票人已宣告破产者，执票人呈示宣告破产的裁判，即得行使追索权。

第四十五条 执票人应于拒绝承兑或拒绝付款证书作成之日后四营业日内：通知其背书人与出票人，其记有“无费退回”字样者，应于提示之日后四营业日内为前项的通知。每一背书人应于收到前项通知日后两营业日内，将收到前项通知事由并载明以前通知各人的姓名地址通知其前手背书人，以次推及出票人。上述的期间，自收到前一通知之日起算。

照上项规定通知一曾在汇票上签名的人时，应于同时期内，对于其保证付款人为同样的通知。

背书人未于票据上记载其住所或记载不明时，其通知得对于其前手背书人为之。

应为通知的人得用任何方法为之，虽仅将汇票退还。亦得认为业已通知。

为通知人应证明其于所定期限内已为通知，通知书曾于所定期限内送交邮局者，认为遵守通知期限。

不于上述期限内为通知者，不因此而丧失其权利。但因其怠于通知的过失发生损害时，应负赔偿之责，但赔偿额不得超过汇票金额。

第四十六条 出票人背书人与依保证而为付款担保者，对于执票人行使追索权，得因票据上载有“无费退回”、“毋庸拒绝证书”或其他同一意义文字，并经签字，而免除其作成拒绝承兑证书，或拒绝付款证书。

前项文字的规定不因之而免除执票人于规定期限内为提示的行为，亦不免除其作成通知书的义务，证书未遵守规定期限之责，应由欲以此对抗执票人者负之。

前项文字倘系由出票人记载，对于一切在票据上签字者均适用。倘系由一背书人或保证人记载，仅于此项背书人或保证人适用。倘票上前项文字由出票人载入，而执票人仍作成拒绝证书者，应自负担其费用。倘前项文字记载发源于一背书人或一保证人，如执票人作成拒绝证书，其费用得向一切在票据上签字者追偿。

第四十七条 汇票出票人承兑人背书人及担保人对于执票人均连带并各个负责。执票人对于前项各债务人，不论其担负债务之先后，得向其中之一人或全体，行使追索权。

任何曾签字于票据上的债务人付款偿还票据者，均享有与执票人同样的追索权。执票人向一债务人行使追索权时，对于其他债务人仍得行追索权。此项其他债务人虽有担负债务较后于已被追索的债务人，亦不能禁止执票人对其行使追索权。

第四十八条 执票人得向被追索人请求下列金额的支

付。

(一) 被拒绝承兑或付款的票据金额, 其定有利息者的利息。

(二) 到期日起过息 6 厘的利息。

(三) 作成拒绝证书与通知的费用及其他费用。

追索权如在到期日前行使者, 票据金额应照执票人行使追索权时其所在地当日之银行公定贴现率折扣之。

第四十九条 付款偿还票据者得向其前手请求下列金额之支付。

(一) 所支付的总金额。

(二) 前项金额支付之日起周息 6 厘的利息。

(三) 其他任何支付的费用。

第五十条 汇票上债务人, 遇执票人向其行使追索权而付款偿还票据时, 得要求执票人交出该票据及拒绝书与收清的账单。

背书人付款偿还票据时, 得涂销其自己及其后手的背书。

第五十一条 一部分金额已获承兑的汇票执票人, 对于未获承兑的部分行使追索权时, 付款偿还此未获承兑部分金额者, 得要求执票人将其付款在票上载明, 出立收据。执票人并应将经过证明的票据誊本连同拒绝书交与付款人, 以便其继续行使追索权。

第五十二条 除有相反的约定者外, 享有追索权者得向其债务人中之一人发出在其所在地见票即付的新汇票, 以资取偿。

此项新汇票的金额, 除包括第 48 条第 49 条所规定金额

外，得加手续费及新汇票的印花费用。

此项新汇票倘系由执票人发出，其金额应依在原汇票付款地向新汇票人付款所在地发出见票即付汇票的市价规定之。此项新汇票倘系由一背书人发出，其金额应依新汇票出票人所在地向新汇票付款人所在地发出见票即付汇票的市价规定之。

第五十三条 在下列期限满后，执票人除对于承兑人外，对于背书出票人及其他票据债务者，丧失其追索权。

见票即付或见票后定期付款汇票的提示期限。

作成拒绝承兑或拒绝付款证书的期限。

记明“无费退回”文字者的付款提示期限。

于出票人载明应为承兑提示的期限内不为承兑的提示时，除其载明文字仅系出票人希图解除其自己担保承兑的责任者外，执票人丧失其因拒绝承兑及拒绝付款的追索权。

前项应为承兑提示期限的记载，倘系附记于一背书中者，惟该背书人得利用之。

第五十四条 倘于所定期限内，汇票的提示或拒绝证书的作成被阻于不可抗力时（如国家法定的禁止或他项不可抵抗的事故），前项期限，应延长之。

执票人应立即将此项事变通知其背书人。此项通知注明日期签字并于汇票上或其粘单上记明。其他事项均适用第 45 条的规定。

事变终止后，执票人应立即将汇票提请承兑或付款，或遇必要时，作成拒绝证书。

如事变延至到期日后 30 日以外时，执票人得迳直行使追

索权，无须提示或作成拒绝证书。

见票即付或见票后定期付款的汇票，前项 30 日的期限应自执票人将事变通知其背书人之日起算。此项通知之日虽在提示期限未满以前者亦同。见票后若干时付款的汇票，前项 20 日的期限，应加于票上所定见票将期满后之后。

仅限于执票人或其委托为提示或代为作成拒绝证书者的个人事故，不得认为不可抵抗的事故。

第八节 参加

(I) 一般规定

第五十五条 出票人背书人或出具“票据保证”者，得记明一人于必要时承兑或付款。

依照下列规定，汇票得由一人参加承兑或付款，以保全任何对之可行使追索权的债务人的信用。

参加者得为一局外的第三者，或票据的付款人，或票据的债务人之一，但承兑人除外。

参加者应于二营业日内将参加事通知被参加人，因怠于通知致有损害，参加人应负赔偿之责，但损害赔偿不得超过汇票金额。

(II) 参加承兑

第五十六条 凡执票人于一可获承兑的票据到期日前有追索权者，此项票据，均得参加承兑。

票据上指定一人于必要时在付款地承兑或付款者，执票人于到期日前，对于指定此项预备人者及对于后手之签字者，不得行使追索权。但执票人如已将该汇票向该预备人提示，经拒绝承兑并有拒绝证书证明者除外。

对于他种参加执票人的拒绝参加承兑，执票人如允许参加承兑，即丧失其在到期日前对于被参加者及其后手签字人的追索权。

第五十七条 参加承兑应于汇票上为之，由参加人签名。汇票上应记载被参加人姓名，未有此项记载者，以出票人视为被参加承兑者。

第五十八条 参加承兑人对于执票人及对于被参加人以后之背书人，所负义务与被参加人所负者同。

虽有参加承兑，被参加人及其债务人仍得于支付第 48 条所定之金额时，要求执票人交出汇票及拒绝证书，如有收清的账单时，并交出该账单。

（Ⅲ）参加付款

第五十九条 凡执票人于票据到期日或到期日前有追索权者，此项票据均得为参加付款。

参加付款，应就被参加人应支付金额的全部为之。

参加付款，至迟应于作成拒绝付款证书期限末日之次日为之。

第六十条 汇票倘由付款地的参加承兑人承兑，或该地的人曾被指定为必要时的预备人时，执票人应将汇票遍向上述诸人提示。如必要时，应作成拒绝证书，至迟不得过作成拒绝付款证书期限末日之次日。

不于上述期内作成拒绝证书时指定必要时的预备人者，或因其故而承兑的人以及其后手的背书人。视为义务終了。

第六十一条 执票人拒绝参加付款者，对于任何因此得免除义务的人丧失其追索权。

第六十二条 参加付款必须于汇票上记载收清字样，并记载被参加人。未记载者，视出票人为被参加人。

汇票及拒绝证书，应即交付于参加付款人。

第六十三条 参加付款人对于被参加人，及对于对被参加人负票据上责任的人，取得汇票上的权利，但不得将该汇票再为背书。

被参加人以后的背书人，因参加付款而免除其责任。

请为参加付款者有数人时，其能免除最多数人的债务者有优先权。故意违反此项规定为参加者，对于因此而能免除的债务人，丧失其追索权。

第九节 复本及誉本

(1) 复本

第六十四条 每一汇票得发行二份或二份以上的同样复本。

此项复本应在票上记明复本号数，未记明者，每一复本视为一各别的汇票。

未经载明仅发一份的汇票，执票人得自负担其费用，请求交付二份或二份以上复本。为此项请求者，须请求其前手的背书人，该背书人应负协助转请再前手的背书人，以次推及发票人。各背书人均应负责在新发各复本上再为同样的背书。

第六十五条 就复本之一付款时，虽未载明因付款而其他复本失效者，即为债务的解除。但付款人对于每一复本经其承兑尚未收回者应负其责。

背书人将各复本转让于数人者，该背书人及其后手的各

背书人，对于载有其背书的各复本而尚未收回者，均应负其责。

第六十六条 为承兑提示送出复本之一者，应于其他各份上载明送出复本接收人的姓名。该接收人应将所接收的复本负责还于其他一复本的合法执票人。

接收人拒绝交还时，执票人非作成一拒绝证书证明下列各项事项，不能行使其追索权。

(一) 送请承兑的复本经其请求而未经交还。

(二) 以他复本为承兑或付款的提示而不获承兑或付款。

(II) 誊本

第六十七条 执票人有作成汇票誊本的权利。

誊本应将原本正确抄誊，其中背书及一切事项均须誊明，并注明迄于何处为誊写部分。

誊本上得与原本以同一方式同等效力为背书及为“票据保证”。

第六十八条 誊本应载明原本的接收人，该接收人应将所接收的原本负责交还于誊本的合法执票人。

接收人拒绝交还时，执票人非作成一拒绝证书的证明原本经其请求而未经交还，不得对于该誊本的背书人或为“票据保证”人，行使其追索权。

票据原本上，在作成誊本以前的最后背书后，如载有“此后背书以作于誊本者方为有效”或其他类似的文字者，在原本上以后的背书无效。

第十节 变造

第六十九条 汇票文字有变造时，变造后的签字者依变

造的文义负责，变造前的签字者依原有的文义负责。

第十一节 时效

第七十条 对于承兑人主张汇票上权利的一切行为，以自到期日 3 年以后失其时效。

执票人对于背书人及出票人主张权利的行为，以自在适当期限内作成拒绝证书之日起，或有“无费用偿还”的文字时，以自到期日起一年以后，失其时效。

背书人对他背书人及出票人主张权利的行为，以自其偿还之日或被控告之日起 6 个月内失其时效。

第七十一条 时效中断，仅对于与时效中断有关系者为有效。

第十二节 通则

第七十二条 汇票付款日系一法定放假日时，非至次营业日不得请求付款。因此关于汇票的一切行为，尤以承兑的提示及作成拒绝书二种行为，仅得于一营业日为之。

上述任何行为必须于一定期限内作成者，倘期限之末日系一法定放假日时该期间应延长至期满后之第一营业日。期限中的放假日应算入期间中。

第七十三条 法定及约定期限之首日不算入期间内。

第七十四条 宽限日，无论为法律的或裁判的，均不准许。

第二章 本票

第七十五条 期票应记载下列事项。

(一) 票据上应有“期票”字样，此项字样所用文字，应以该项票据所用的文字为准。

(二) 无条件支付一定金额的承诺。

(三) 到期日的声明。

(四) 付款地的声明。

(五) 受款人或指定式主体的姓名。

(六) 出票日期及地点的声明。

(七) 出票人的签名。

第七十六条 凡缺乏前条所述任何一项的票据，不得认为有效的期票，但有下列情形者除外。

未载到期日者，视为见票即付。

未载付款地者，出票地视为付款地，亦即视为出票人的所在地。

未载出票地者，出票人姓名上的地点，视为出票地。

第七十七条 下列关于汇票的规定，在不违反期票性质范围以内，均准用之。

背书。(第 12 至第 20 条)

到期日。(第 33 条至第 37 条)

付款。(第 38 条至第 42 条)

拒绝付款的追索。(第 43 条至 50 条，第 52 条至 54 条)

参加付款。(第 55 条，第 59 条至 63 条)

复本。(第 67 条及第 68 条)

变造。(第 69 条)

时效。(第 70 条及第 71 条)

放假日及期限的计算，宽限日的禁止。(第 72 条，第 73 条，第 74 条)

下列各项规定对于期票亦准用之：关于汇票得在一第三

者的处所付款或在付款人所在地以外的一地点付款的规定（第 4 条及第 27 条）。利息的约定（第 5 条）。应付金额的差异（第 6 条）。在第 7 条所述情形上签名的效果，无代表权者或代表逾越权限者签名的效果（第 8 条）。关于欠缺不全汇票的规定（第 10 条）。

下列各项规定，支于期票亦准用之：对于票据保证的规定（第 30 条至第 32 条）。第 31 条第末项所规定，倘票据保证未载明被保证人的姓名，视出立期票人为被保证人。

第七十八条 期票出票人与汇票承兑人负同等责任。

见票后定期付款的期票，应在第 23 条所定期限内，向出票人为见票的提示，请求签名。该期限自出票人在期票上签名之日起计算。出票人拒绝在期票上注明日期签名者，应以一拒绝证书证明（第 25 条）。拒绝证书的日期，即为见票后定期的开始。

附：《支票法统一规则》

第一章 支票的发行及款式

第一条 支票应记载下列事项：

- (1) 表明其为支票的文字。
- (2) 支付一定金额的无条件委托。
- (3) 付款人的姓名。
- (4) 付款地。
- (5) 发票地及发票年月日。
- (6) 发票人的签名。

第二条 欠缺前条所载要项之一者，不生支票效力，但有下列情形者，不在此限。

未载付款地者，以票上所载付款人的所在地，视为付款地。

如载付款人的所在地有数处时，以其第一处为付款地。

未载付款地付款人所在地及其他标识者，付款人主要商号所在地，视为付款地。

未载发票地者，在发票人姓名旁的地址，视为发票地。

第三条 支票必须对于持有发票人存款的银行发出。发票人对于此款，必须（按明文或暗示的合同）有用支票任意处置之权。但如与本条各规定有不符时，所发的支票，仍为有效。

第四条 支票不得经承兑。有承兑记载者，视为无记载。

第五条 支票得为：

载有由确定人或其所指示的人取款者，

载有由确定人本人取款者，

载有由执票人取款者。

凡载有确定人或执票人取款者，视为执票人支票。

凡未载受款人者，视为执票人支票。

第六条 支票得记载由发票人自己取款。

支票得为第三者发出。

支票不得对发票人自身发出，但如两行号同属发票人，则此行号得对彼行号发出支票。

第七条 支票有任何利息的记载者，视为无记载。

第八条 支票得于第三人的住所付款，此第三人的住所，或为付款人所在地或其他地点均可。但此第三人必须为银行业者。

第九条 支票金额，以文字与数字记载。彼此如有不符，以文字记载的金额为准。

支票金额以文字记载不止一次而彼此不相符时，以数额较小者为准。以数字记载者亦然。

第十条 支票上有无行为能力人签名，或伪造的签名，或捏造的签名，或任何不能使之负责的人签名，不影响其他签名者的义务。

第十一条 无代理权而以代理人名义的签名于支票者，应自负该支票上的义务，但代理人一经付款时，即享有与被代理人同一的权利。代理人逾越权限时，亦同。

第十二条 发票人有担保支票支付之责，任何免除担保支付的记载，视为无效。

第十三条 假如一支票发行时不完全，其后经补全而与协定的条件不符者，不得因其不符而以此对抗执票人。但执票人以恶意或重大过失取得支票者，不在此限。

第二章 转 让

第十四条 载有确定人或其所指示的人取款的支票，得依背书方法转让。

载有确定人本人取款的支票，仅能按照民法上通常债权方式与效力转让。

支票得依背书让与发票人，或支票上任何一方，前项受让人，得再以背书转让。

第十五条 背书必为无条件，凡附记条件者，视为无记载。

一部分的背书无效。

付款人背书无效。

让与执票人的背书，视为空白背书。

对于付款人为背书，视为收讫，但付款人如有数处支号而其背书系对非付款的支号为背书时，则不在此限。

第十六条 背书须由背书人在支票或其粘单上为之，并由该背书人签名。

背书人得不记载被背书人仅签名于支票而为空白背书，此项空白背书，须于支票的背面或其粘单上为之。

第十七条 由支票而发生的一切权利，因背书而转让。如为空白背书，执票人得：

(一) 于空白内记载自己或他人为被背书人。

(二) 再为空白背书或转让他人。

(三) 不填人姓名或背书，仅以支票转让与第三人。

第十八条 无相反的记载者，背书人担保支票的支付。

背书人得于票上禁止再背书。禁止再背书者，对于禁止后再由背书而取得支票的人，不予担保。

第十九条 一支票执票人如以背书的连续获得其权利，即使其最后一背书为空白背书，应即为该支票的合法执票人。

关于此点，背书有涂销时，视为无记载。

但于空白背书后再有一背书时，签名于最后背书者，应视为因此空白背书，而得到支票者。

第二十条 让与执票人的背书，背书人应依追索权各条的规定负责。但不因此将支票改为指示人取款式。

第二十一条 无论以何种方式，执票人失去其支票（不论为载有执票人取款的支票或一背书支票由执票人依照第

19 条规定的方法成立其权利者)的所有权,其后的执票,无须放弃该支票。但其取得系以不正当方法,或于其取得时曾有重大过失者,不在此限。

第二十二条 因支票诉讼的人,不得以自己与发票人或与以前的执票人私人关系的抗辩,对抗现执票人。但现执票人于取得支票时,系明知其伤害债务人而取得者,不在此限。

第二十三条 凡背书记有“收款有效”“为收款用”“委托代收”与其类似的字句,以表示单纯委托者,执票人得行使支票上所发生的一切权利,但仅得以代理人资格背书之。

在此种情形下,支票负责各方,仅得以可对抗背书者的理由对抗执票人。

背书内的委托,不因委托人的死亡或丧失法律权利而中止。

第二十四条 在作成拒绝证书后或在同等声明后或干规定的呈示时限已满后所为之背书,仅有通常债权转让的效力。

如无反证时,凡未记日期的背书,视为在作成拒绝证书以前,或在同声明以前,或在规定呈示时限以前,所为者。

第三章 保证

第二十五条 支票之付款全部或一部,得由保证人保证之。前项保证人,除支票付款外,不问何人,均得为之。

第二十六条 保证应在支票或其粘单上为之。

保证应记载“为保证事”或其他相类的字句,由保证人签名除发票人签名外,在支票正面签名者,应视为保证。保证当载明为何人保证,未载明时,视为票人保证。

第二十七条 保证人与被保证人负同样责任。

被保证人的债务，纵为无效，保证人的债务，仍然有效。但被保证人的债务，乃因方式之缺而为无效者，不在此限。

保证人清偿债务后，得行使执票人对被保证人及其前手的追索权。

第四章 提示与付款

第二十八条 支票限于见票即付时，有相反的记载者，视为无记载。

在发行日期前为付款提示的支票，应于提示日付款。

第二十九条 在发票国付款的支票，应于 8 日内付款提示。

不在发票国付款的支票，应于 20 日内或 70 日内为付款提示，其限期长短，依据发出地与付款地是否在同一大陆或两大陆为定。

为实行本条的目的起见，凡在欧洲的一国发出，而在沿地中海的一国付款的支票，或在沿地中海一国发出，而在欧洲的一国付款的支票，即视为在同一大陆发出与付款的支票。

以上所述期限，依票上所载发票日期起算。

第三十条 向日历不同地发出的支票，其发出日，应视为依据付款地的日历。

第三十一条 向票据交换所提示支票，与付款提示，有同一的效力。

第三十二条 撤销支票付款的委托，仅于提示期限满后行之，始为有效。

发票人不为撤销付款的委托时，付款人即于提示期限满后，仍得付款。

第三十三条 支票发出后,发票人的死亡或无行为能力,均不得对支票发生任何影响。

第三十四条 付款人付款时,得要求执票人在票上记载收讫字样,并交出支票。

一部分的付款,执票人不得拒绝。

付款人为部分的付款时,得要求执票人在票上记载所收金额,并另给收据。

第三十五条 付款人对于背书支票的付款,应负识别背书连续之责,但对于背书签名,不负识别真伪之责。

第三十六条 表示支票金额的货币,如为付款地不通用者,得于提示限期内依付款日行市,用付款地(国)通用的货币支付。如未于提示时付款者,执票人得依其意旨,要求付款人,按提示日行市或付款日行市,用付款地通用的货币支付。外国货币的价值,应依付款地的行情定之。但发票人得订明该项金额,应依票上载明的折算率折算。

发票人已指定必须用某种外国货币付方有效者,不适用前述各规定。

表示支票金额的货币,如在发票地与付款地名同而价异者,应以付款地的货币价为准。

第五章 划线支票与付账支票

第三十七条 发票人或执票人得于支票上划线,使发生下条所述的效力。

划线方式为于支票正面划二条平行线,并得分为普通与特别两种。

普通划线为仅于票面上划二条平行线,或于该二条线内

记载“银行业者”，或其他同意义的文字者。如于其中载有特定银钱业者的商号，则为特别划线。

普通划线得改换为特别划线，但特别划线，不得改换为普通划线。

涂销平行线或线内所载银钱业者的商号，视为未涂销。

第三十八条 普通划线支票，付款人仅得对银钱业者或对付款人的主顾支付之。特别划线支票，付款仅得对平行线内特定的银钱业者，或付款人即为后指的银钱业者时，对付款人的主顾支付之。但特定银钱业者，得委托其他银钱业取款。

银钱业者，除由其主顾及其他银钱业者之手，不得取得一划线支票。除其主顾及其他银钱业者外，并不得代任何人兑取款项。

支票上具有数处特别划线者，除其上只有二处而二处中之一为票据交换所收款者外，付款人不得支付之。

凡违反以上规定而付款的付款人或银钱业者，应负赔偿损失之责。但赔偿金额，以付票上的金额为限。

第三十九条 发票上或执票人得于支票正面横写“付账”或同样意义的字句，禁止用现金支付。

在此种情形下，付款人仅能以记入贷方或转账或抵销账或清算票据交换所账等方法支付。

凡涂销“付账”等字句者，视为未涂销。

凡违反以上规定而付款的付款人，应负赔偿损害之责。但赔偿金额，以支票金额为限。

第六章 拒绝付款时的追索权

第四十条 支票于限期内提示而不获付款者，若对于被拒绝付款得有下列三项证明时，执票人对于背书人发票人及支票上其他债务人，得行使追索权。

(一) 付款拒绝证书，或

(二) 付款人在支票上记载具有日期的付款拒绝声明及提示日期。

(三) 票据交换所在支票记载具有日期的声明，声明该支票已于限期内提示而不获付款的情形。

第四十一条 拒绝付款证书或同等声明，应于提示期内作成。

如提示日为提示限期的最后日，则拒绝证书或同等声明，得于其后的第一营业日作成。

第四十二条 执票人应于拒绝证书或同等声明作成后四营业日内，对于背书人与出票人将拒绝付款事由通知之。其记有“无费用偿还”字样者，应于提示日做出前项之通知。第一背书人应于收到前项通知日后两营业日内，将收到前项通知事由，并列举已为前项通知的诸人之姓名及住址，通知其前手背书人，以次推及发票人。上述的期间自收到前一通知之日起算。

照前项规定应通知各个曾在支票上签名者，则对其保证付款人，亦应于同期限内为同样通知。

背书人未于票据与记载住所，或者记载不明，此项通知，得对于其前手背书人为之。

应为通知的人，得以任何方法为之，虽仅将支票退还，亦得认为已通知者。

为通知的人，应举证其已于所定期限内为之，凡于所定期限内将通知书付邮者，即认为遵守期限。

不于上述限期为通知者，不因此而丧失其追索权。但因其怠于通知的过失发生损害时，应负赔偿之责，而其赔偿金额，以不超过支票金额为限。

第四十三条 发票人背书人或保证人于票上记载“无费用偿还”“免用拒绝证书”或其他意义相同的文字，并经签字时，执票人得不请求作成拒绝证书，或同等声明，以行使其追索权。

前项文字，并不免除执票人于规定期限内为支票的提示，或发必要的通知的义务。证明其为未遵守规定限期之责，应由欲以此对抗执票人者负担。

前项文字，倘系由发票人在支票上所记载，则对于一切在支票上签字者，均发生效力。倘系由一背书人或一保证人在支票上所记载，则仅对此背书人或此保证人发生效力。倘票上虽载有由发票人认为的前项文字，而执票人仍请求作成拒绝证书或同等声明时，应自负担其费用，倘前项文字记载系出于一背书人，如执票人请求作成拒绝证书，其费用得向其他在支票上签字者追偿。

第四十四条 发票人背书人及其他票据债务人，对于执票人连带并各自负责。执票人得不依负担债务的先后，对于前债务人之一人或全体，行使追索权。

任何签字于支票的债务人，因被追索而已为清偿时，与执票人享有同一权利。

执票人对于债务人之一人已追索，其他债务人，虽在已

被追索者之后，执票人仍得对其行使追索权。

第四十五条 执票人得向被追索人要求下列金额：

- (一) 未支付的支票金额。
- (二) 自提示日起依利率 6 厘计算的利息。
- (三) 作成拒绝证书，或同等声明与通知及其他必要费用。

第四十六条 因被追索而清偿支票的金额者，得向其债务人要求下列金额：

- (一) 所支付的金额。
- (二) 前项金额的利息，即自支付日起按利率 6 厘计算的利息。
- (三) 所支出的任何必要费用。

第四十七条 每一被追索或得向其行使追索权的债务人为清偿时，得要求执票人交出支票及附有拒绝证书或同等声明，与收清的账单。

背书人为清偿时，得取消自己及其后手的背书。

第四十八条 倘于所定限期内提示支票，或作成拒绝证书，或同等声明，被不可抵抗的事变（如国家法定的禁止或其他天灾事变之类）所阻时、前项限期，应予延长。

执票人应即将此项事变通知其背书人，此项通知，应注明日期，并签名，亦应于支票或其粘单上照样载明此项通知。其他事项，均适用第 42 条的规定。

事变终止后，执票人应急速为支票的提示，或遇必要时作成拒绝证书、或同等声明。

如事变延至由执票人为事变的通知日之后 15 日以外时，即使此项通知系在提示期限满期前，执票人得径自行使追索

权，无须为提示，亦无须作成拒绝证书或同等声明。

仅限于执票者个人或其委托代为提示或代为请示作成拒绝证书或同等声明个人的事故，不得认为天灾事变。

第七章 复本

第四十九条 除执票人式的支票外，任何支票凡发于此国而支付于彼国或此国的海外部分，或发于他国或此国的海外部分而支付于此国，或发于彼国的海外部分而支付于此国的海外部分，均得发行二份或二份以上同样的复本。

第五十条 就复本之一付款时，虽未载明因付款而其他复本失效者，即为债务人义务的解除。

背书人将复本分别转让于二人以上时，该背书人及其后手的背书人对于经其背书而未收回的各复本，应负其责。

第八章 变造

第五十一条 支票文义经变造时签名在变造前者，依原有文义负责，签名在变造后者，依变造文义负责。

第九章 时效

第五十二条 执票人对背书人、发票人及其他债务人的追索权，自规定的提示限期满期日起 6 个月内不行使者，因失时效而消灭。

支票的债务人对于其他债务人的追索权，自为清偿之日或被诉之日起算六个月内不行使，因失时效而消灭。

第五十三条 时效中断，仅得对于与时效中断有关系者为有效。

第十章 通则

第五十四条 本规则所称之“银钱业者”包括银行法上

所视为营银行业的人及团体。

第五十五条 支票的提示或将其作成拒绝证书，仅得于营业日为之。

倘关于作成支票的一切行为的期限，尤以提示及作成拒绝证书及同等声明的期限已至末一日，而此日又为放假日时，该期限应延长至期满后第一营业日。期限中的放假日，即算入期限内。

第五十六条 本规则所称的期限，其首日不算入。

第五十七条 宽限日无论为法定或判定，均不承认。

国际商会《跟单信用证统一惯例》 自 19 世纪以来，随着国际贸易的发展，跟单信用证逐渐成为国际结算中一种通行的支付方式。但是，由于对跟单信用证有关当事人的权利、责任、条款的定义和术语等在国际上缺乏统一的解释和公认的准则，各国银行根据各自的习惯和利益自行规定办事，因此，信用证的各有关当事人之间的争议和纠纷经常发生。特别是在资本主义危机爆发、市场不景气的时候，进口商和开证银行往往挑剔单据上某点内容不符合要求，借口提出异议，拖延甚至拒绝付款，以致引起司法诉讼。在这种情况下，国际商会为了减少因解释不同而引起的争端，调和各有关当事人之间的矛盾，于 1930 年拟订一套《商业跟单信用证统一惯例》(Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits)，并于 1933 年正式公布，建议资本主义各国银行采用。该《统一惯例》于 1951 年进行第一次修订，修订本于 1952 年 1 月起生效。

由于该《统一惯例》在一定程度上调和解决了有关当事

人之间的矛盾，因而逐渐为欧洲大陆的银行和美国银行所承认。但是，当时在国际金融界占有重要地位的英国银行及英联邦银行，认为该惯例与伦敦银行界所形成的业务习惯不相适应，采取了排斥和否定态度。因此，《统一惯例》的实施在当时仍有一定的局限性。

1959年，国际商会决定对《统一惯例》再次进行修订，同时在这时期，由于英国的政治经济已大大削弱，伦敦作为国际金融中心的地位也在下降，英国银行不得不派出代表参与国际商会的讨论和修改工作。该修订本于1962年经过国际商会第十九次常会通过，并于1963年7月起实施，称为《跟单信用证统一惯例》（1962年修订本）（Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1962 revision），国际商会以222小册子的形式发表，故又称《国际商会222号小册子》（International Chamber of Commerce Brochure 222）。至此，英国银行公会和承兑银行委员会的会员也正式采用，《跟单信用证统一惯例》便在资本主义国家绝大多数银行中获得广泛推行。

1974年，鉴于新的运输方式相继出现，货运单据和贸易术语随之也有新的变化，国际商会对《统一惯例》又一次进行修订，称为《跟单信用证统一惯例》（1974年修订），并于1975年10月起实施，即《国际商会290号出版物》（I. C. C. Publication 290）。苏联和东欧国家的银行也表示采用。

近十年来，国际经济贸易往来又有进一步发展。迟期付款信用证和备用信用证的推广，运输技术上不继革命及集装箱化和多式运输方式的扩展，自动化或电子的数据处理方法

已渗入各个领域,加上 1974 年修订本中引起的疑难问题都需要加以补充或澄清。国际商会为了适应这种新的形势,在联合国国际贸易法委员会的支持下,组织专门工作组,对《统一惯例》进行第四次修订,1983 年 6 月,修订本经该会所属银行委员会定稿通过,正式命名为《跟单信用证统一惯例国际商会第 400 号》(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit No. 400),并宣布于 1984 年 10 月 1 日实施,以替代 290 号出版物。

国际商会的《跟单信用证统一惯例》不是一个国际的法律规章,但迄今它已为世界上 175 个国家和地区的银行和银行公会广泛采用,成为一种国际惯例。在我对资出口业务中,国外来证绝大多数均列明“受《统一惯例》约束”字样,作为该条款的一个组成成分。我们虽未正式承认该惯例,但为了有利于发展出口贸易一般也接受《统一惯例》约束的来证,并据以处理与有关当事人可能发生的纠纷。

附:《跟单信用证统一惯例》

(国际商会 400 出版物)

1983 年修订

1984 年 10 月 1 日起施行

前言

1933 年国际商会在维也纳举行的第七次大会上,通过了《跟单信用证统一惯例》(以下简称《统一惯例》)第一版以来,距今已整整 50 年了。

这些年来,国际贸易活动的各个方面发生了根本的变化。然而,《统一惯例》仍然为世界贸易的重要组成部分。越来越

多的银行和其它有关机构仍需切实掌握并经常应用该惯例的条文。

在这漫长的时间里——这段时间很可能要延续至 21 世纪——为什么《统一惯例》会成为如此不可缺少的呢？

我认为有两个原因，首先，国际贸易的现实仍需要跟单信用证，因此，仍需要一套为国际上所普遍接受的准则来指导其使用。

就在 50 年以前，卖方不愿在收到货款之前轻易地让货物脱手；而买方则希望在控制货物以后才付款。但是，实际交货与支付货款同时进行是很少可能的，于是，双方通常达成一种妥协办法——按“象征性交货”付款，在交付单据时转移货物的所有权或控制权。

这样，信用问题就相当重要了。故需要银行的介入，由银行向卖方作出有条件的承诺，以保证在提供单据和符合买方规定的条件时予以付款。因此，跟单信用证仍需继续使用。

其次，《统一惯例》的内容是不断发展的。自从它问世以来，国际商会银行委员会随着国际贸易的新情况而作过数次修订。

1962 年以前，《统一惯例》拟订的主要目的，是在买方所作的指示不完整或不明确时，用以保护银行的利益，在 1962 年修订本中——那是初次获得全球性的承认——重点放在买方有明确表述其原意的职责，借以制订一套“能推动银行职能的银行国际惯例和其它规则。”

1974 年修订本旨在适应由于促进贸易的发展和海洋运输革命——集装箱化以及随之出现的联合运输——而引起的

单据工作和程序的变化。我们采取向前看的态度来反映银行业务，“不论现行业务习惯做法，交易过程或惯例”。一律采取“最谨慎的态度。”

关于 1983 年的修订本，我们依然是“向前看——因为我们的生活向着未来”，所以，当买方和卖方的利益和问题仍居于最重要的地位时，我们还应注意：

- 运输技术上不断革命及集装箱化和联合运输在地理上的扩展；

- 新型单据和制单新办法的发展带来了促进贸易活动日益增加的影响；

- 通讯革命：在交易往来中，自动化或电子数据处理方法代替了纸张传递信息的办法；

- 跟单信用证种类的增加：如迟期付款信用证和备用信用证。

除此以外，由于《统一惯例》给予交易各方当事人以最大可能指导和帮助，有关当事人应该记住三条基本原则：

- 买方负有清楚地和准确地规定所需单据及应予以遵守的条款的责任；

- 一些经济相对不发达因而对国际贸易缺乏经验的国家，在国际贸易中的影响在不继增长；

- 1974 年修订本中引起的误解和解释上的疑难问题，需要在 1983 年修订本中加以补充或简略。

最后，我们应该注意目前存在的欺诈这个主要问题，清楚地认识到欺诈的起因首先是由于商业一方与一个无赖签订合同，但是跟单信用证只是为商业交易而办理付款，它不可

能当“警察”来控制欺诈的发生。

此修订本是由工作组合同工商界、保险界、运输界、承运人及银行界的代表制订而成，并向银行委员会上报。

国际商会的各国全国委员会、没有全国委员会的国家通过联合国国际贸易法委员会（它们的支持和参加具有极端重要意义和重大价值）、其它促进国际贸易程序的联合国有关机构以及国际商会东/西方委员会成员国的银行界，在通过工作组和银行委员会进行工作和在研究 4000 千多条书面意见中发挥了积极的作用。

我对上述参加此项工作的人们表示衷心的感谢。但是，通过这一《统一惯例》修订本，他们为促进国际贸易作出巨大贡献为人们所了解，将是对他们的真正报偿。

国际商会银行技术与实务委员会主席

B. S. 惠布尔

1983 年 6 月

A. 总则和定义

第一条

本条文适用于一切跟单信用证，并包括在其适用范围内的备用信用证，除另有约定外，对各有关方面均具有约束力。在每个跟单信用证中，须以文字表明该信用证系依照跟单信用证统一惯例 1983 年修订本，即国际商会第 400 号出版物开立。

第二条

就本条文而言，文中使用的“跟单信用证”和“备用信用证”名词（以下称“信用证”），是指一项约定，不论其名

称如何，凡由一银行（即开证行）依照客户（即开证申请人）的要求和指示，在符合信用证条款的条件下，凭规定单据：

（1）向第三者（即受益人）或其指定人进行付款，或支付或承兑受益人开立的汇票，或

（2）授权另一银行进行该项付款，或支付、承兑或议付该汇票。

第三条

信用证按其性质是独立于销售合同或其他合同之外的交易，即使信用证中含有关于该合同的任何援引，银行也与该合同完全无关，并不受其约束。

第四条

在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是与单据有关的货物、服务及/或其他行为。

第五条

开立信用证的指示、信用证本身、修改信用证的指示以及修改书本身，必须完整和明确。

为了防止混乱和误解，银行应劝阻在信用证或其任何修改中加列过多细节的企图。

第六条

受益人在任何情况下，不得利用银行之间或开证申请人与开证行之间所存在的契约关系。

B. 信用证的形式和通知

第七条

A 信用证可以是

(1) 可撤销的，或者是

(2) 不可撤销的。

B 因此，一切信用证均应明确表示是可撤销的或是不可撤销的。

C 如无该项表示，信用证应视作是可撤销的。

第八条

信用证可经由另一银行（即通知行）通知受益人，而通知行毋须承担责任。但该行应合理谨慎地核验通知信用证的表面真实性。

第九条

A 可撤销信用证可以由开证行随时修改或取消，而不须事先通知受益人。

B 但开证行有义务：

(1) 对可撤销信用证项下办理即期付款、承兑或议付的分行或其他银行，在其收到修改或取消通知以前，根据表面上符合信用证条款的单据所进行的任何付款、承兑或议付，予以偿付。

(2) 对可撤销信用证项下办理迟期付款的分行或其他银行，在其收到修改或取消通知以前，已经接受了表面上符合信用证条款的单据者，予以偿付。

第十条

A 不可撤销信用证，在提交了规定的单据并符合了信用证条款时，构成开证行一项确定的承诺：

(1) 如系即期付款信用证——则进行付款或保证该款的照付；

(2) 如系迟期付款信用证——则于根据信用证所确定的日期，进行付款或保证该款的照料；

(3) 如系承兑信用证——如信用证规定以开证行为付款人，则承兑受益人开立的汇票；如信用证规定汇票开证申请人或其他人为付款人，则负责该汇票的承兑及到期付款；

(4) 如系议付信用证——则应照料受益人开立的以开证申请人或信用规定的开证行以外其他人为付款人的即期或远期汇票，并对出票人及/或善意持有人无追索权；或规定由另一银行议付，如该行不予议付，则仍负责付款如上。

B 当开证行授权或要求另一银行保兑其不可撤销信用证，而后者已照加保兑，在提交了规定的单据并符合了信用证条款时，该保兑亦构成该银行（即保兑行）在开证行承诺以外一项确定的承诺：

(1) 如系即期付款信用证——则进行付款或保证该款的照料；

(2) 如系迟期付款信用证——则于根据信用证规定所确定的日期，进行付款或保证该款的照料；

(3) 如系承兑信用证——如信用证规定以保兑行为付款人，承兑受益人开立的汇票；如信用证规定以开证申请人或其他人为付款人，则负责该汇票的承兑及到期付款；

(4) 如系议付信用证——则议付受益人开立的以开证行或开证申请人或信用证规定的保兑行以外其他人为付款人的即期或远期汇票，并对出票人及/或善意持有人无追索权。

C 如银行被开证行授权或要求付信用证加具保兑，但不准备照办时，它必须不延误地通知开证行，除非开证行在授

权或要求保兑时另有规定,通知行可将信用证通知受益人,而不加保兑。

D 未经开证行、保兑行(如已保兑)和受益人同意,该项承诺既不能修改,也不能取消。未经上述各方同意,接受同一个修改通知中的部分修改内容是无效的。

第十一条

A 一切信用证都必须清楚地表明该证适用于即期付款、迟期付款、承兑或议付。

B 除非信用证允许任何银行(即议付行)议付,一切信用证都必须指定一家银行(即被指定银行),授权其付款(即付款行)或承兑汇票(即承兑行)或议付(即议付行)。

C 除非被指定的银行是开证行或保兑行,开证行的指定并不构成被指定银行对付款、承兑或议付的任何承诺。

D 通过指定本身以外的一家银行,或允许任何银行议付,或授权或要求一家银行加具保兑,开证行授权该银行根据表面上符合信用证条款的单据进行付款、承兑或议付,并保证依照本条文规定偿付该银行。

第十二条

A 当开证行用任何电讯传递方式指示另一家银行(即通知行)通知信用证或信用证的修改,并打算以邮寄证实书作为有效的信用证或有效的修改文件时,电讯传递中必须声明“详情后告”(或类似词语)或声明邮寄证实书将是有效的信用证或有效的修改文件。开证行应将有效的信用证或有效的修改文件寄给该银行,不得延误。

B 除非电讯传递中声明“详情后告”(或类似词语)或声

明邮寄证实书将是有效的信用证或有效的修改文件，则电讯传递将被认为是有效的信用证或有效的修改文件，毋须再寄证实书。

C 开证行打算作为有效的信用证文件的电讯传递内应明确表明信用证是依照跟单信用证统一惯例 1983 年修订本，即国际商会第 400 号出版物开立的。

D 如果银行利用另一银行（即通知行）的服务将信用证通知受益人时，它也必须利用同一银行的服务通知任何的修改。

E 银行应对由于未按上述各节规定手续办理而引起的任何后果负责。

第十三条

当银行被指示开立、保兑或通知信用证，其条款是与过去已开立、保兑或通知过的信用证（前证）相同，而前证曾经修改时，应该认为：除非指示中清楚列明前证中仍然适用的修改，则参照前证并不包括任何修改，银行应劝阻以此和方式开立、保兑或通知信用证。

第十四条

如收到开立、保兑、通知或修改信用证的指示不完整或不清楚，被要求按该指示办理的银行可给受益人一预先通知，仅供参考，不负任何责任。信用证只能干必要的内容收到后，而银行又准备按该指示办理时，始作出开立、保兑、通知或修改，银行应提供必要的内容，不得延误。

C、义务和责任

第十五条

银行必须合理小心地审核一切单据，从确定单据表面上是否符合信用证条款。单据之间表面上互不一致者，将被认为不是表面上符合信用证条款。

第十六条

A 如银行被授权根据表面上符合信用证条款的单据付款、或承担迟期付款责任、或承兑、或议付时，发出该授权的一方有义务接受单据并对已付款、或已承担迟期付款责任、或已承兑、或已议付银行，进行偿付。

B 开证行收到单据，如认为单据在表面上不符合信用证条款时，它必须以单据为唯一依据，确定究竟接受单据或拒受单据并宣称单据表面上不符合信用证条款。

C 开证行应享有合理时间审核单据及作出如上所述接受或拒受单据的决定。

D 如开证行决定拒受单据，它必须毫不延迟地以电讯（如不可能时，则以其他快捷方法）通知寄单的银行（即寄单行），如单据系由受益人直接寄来时，则通知受益人。该通知必须说明开证行因之而拒受单据的不符点，并说明单据代为保存听候处理或已退还交单人（寄单行或受益人）。在此情况下，开证行将有权向寄单行索还已经给予该行的任何偿付款项。

E 如开证行未按本条（C）和（D）两节的条文办理及/或未能保存单据听候处理或退还交单人，开证行即无权宣称单据不符合信用证条款。

F 如寄单行向行证开提出单据中任何不符点，它已以保留追索方式或根据保函付款、承担迟期付款责任、承兑或

议付时,开证行并不因之而解除其根据本条文的任何义务。该保留或保函只是属于寄单行和被保留追索或开立保函或为其开立保函一方之间的关系。

第十七条

银行对任何单据的形式、完整性、准确性、真实性、伪造或法律效力,以及对单据上所载的或附加的一般及/或特殊条件,概不负责;对单据所代表的货物的描述、数量、重量、品质、状况、包装、交货、价格或存在,或货物的发货人、承运人、保险人或其他任何人的诚信或行为及/或疏忽、偿付或执行能力或资信情况,也不负责。

第十八条

银行对由于任何消息、信函或单据在传递过程中发生延误及/或遗失而引起的后果,或任何电讯在传递过程中发生延误、残缺或其他错误,亦概不负责。银行对专门性术语的翻译或解释上的错误,也不负责,并保留转递信用证条款而不翻译的权利。

第十九条

银行对于由天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或本身无法控制的其他原因、或任何罢工或停工而中断营业所引起的后果,概不负责。除非特别授权,信用证在营业中断期间已逾期者,银行恢复营业后,将不再据以承担迟期付款责任,或进行付款、承兑或议付。

第二十条

A 银行为有效地执行开证申请人的指示而利用另一银行或其他银行的服务,这是代该申请人办理的,其风险当

由申请人承担。

B 即使银行主动选择了代办银行，如发出的指示未被执行，银行亦不负责。

C 开证申请人应受外国法律和惯例加诸于银行的一切义务和责任的约束，并承担赔偿之责。

第二十一条

A 如开证行欲使付款行、承兑行或议付行应得的偿付向开证行的另一分、支行或第三者银行（以下均称偿付行）索取时，应及时向该偿付行提偿照付索偿的适当指示或授权，并不得以索偿行必须向偿付行证实符合信用证条款作为先决条件。

B 如偿付行未能进行偿付时，开证行不能解除其自行偿付的任何义务。

C 如偿付行未能于第一次提示即按信用证规定或双方同意的方式进行偿付时，开证行应负责承担付款行、承兑行或议付行的利息损失。

D. 单据

第二十二条

A 一切开证指示和信用证本身及一切信用证修改指示和修改书本身必须明确注明据以进行付款、承兑或议付的单据。

B 不应使用诸如“第一流”、“著名”、“合格”、“独立”、“官方”及类似词语来描述信用证项应提交的任何单据的出单人，如信用证条款加注了此类词语，只要提交的有关单据表面上符合信用证其他条款，银行将照予接受。

C 除非信用证另有规定，银行将接受下述方法制作或看来是按其方法制作的单据作为正本单据：

- (1) 影印；
- (2) 自动或电脑处理；
- (3) 复写。

但该单据须注明为正本，必要时在表面上加以证实。

第二十三条

当信用证要求除运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证应规定该单据的出单人及其措辞或项目内容。倘信用证无此规定，如提交的单据的内容能说明单据中述及的货物及/或服务与提交的商业发票上所述有关联或当信用证不要求商业发票时，与信用证中所述的货物及/或服务有关联，则银行将予接受。

第二十四条

除非信用证另有规定，银行将接受出单日期早于信用证开证日期的单据，但该项单据须在信用证和本条文规定的时限之内提交。

D 运输单据（表明已装船或发运或接受监管的单据）

第二十五条

除非信用证要求海运提单（远洋提单或包括海运的提单）或邮局收据或邮寄证明作为运输单据：

A 除非信用证另有规定，银行将接受下列运输单据：

- (1) 表面上看来系由各具名的承运人或其代理人所出具，及
- (2) 分别情况注明货物的发运或接受监管或已装船，及

- (3) 如签给发货人的正本超过一份, 则包括全套正本, 及
- (4) 符合信用证一切其他条款者。

B 除上述规定及信用证另有规定外, 银行将不拒受下列运输单据:

(1) 注有诸如“联合运输提单”“联合运输单据”、“联合运输提单或港至港提单”标题或类似意图和效力的标题或标题组合者, 及/或

(2) 注明某些或全部货运条件参阅运输单据本身以外另一来源或单据者(简式/背面空白的运输单据), 及/或

(3) 注明接受监管地点不同于装货港, 及/或最后目的地不同于卸货港者, 及/或

(4) 述及货装集装箱或托盘之类者, 及/或

(5) 在有关船只或其他运输工具及/或卸货港项下, 注有“预期”字样或类似保留条件者。

C 除非信用证另有规定, 如系海运或包括海运的多种类型运输时, 银行将拒受下列运输单据:

(1) 注明以租船合约为准者, 及/或

(2) 注明载运船只仅以帆为动力者。

D 除非信用证另有规定, 银行将拒受运输行出具的运输单据, 但国际商会批准的“国际运输商协会联合会”的联合运输提单或注明运输行作为承运人或作为某承运人的代理人出具的运输单据外。

第二十六条

如信用证要求海运提单作为运输单据时:

A 除非信用证另有规定时, 银行将接受下列单提。

- (1) 表面上看来系由具名的承运人或其代理人出具，及
- (2) 注明货物已装上或已装运于指名船只，及
- (3) 如签给发货人的正本超过一份，则包括全套正本，及
- (4) 符合信用证一切其他条款者。

B 除上述规定及信用证另有规定外，银行将不拒受下列运输单据：

(1) 注有诸如“联合运输提单”、“联合运输单据”、“联合运输提单或港至港提单”标题或类似意图和效力的标题或标题组合者，及/或

(2) 注明某些或全部货运条件参阅运输单据本身以外另一来源或单据者（简式/背面空白的运输单据），及/或

(3) 注明接受接管地点不同于装货港，及/或最后目的地不同于卸货港者，及/或

(4) 述及货物装于集装箱或托盘之类者。

C 除非信用证另有规定，银行将拒受下列单据：

(1) 注明以租船合约为准者，及/或

(2) 注明载运船只仅以帆为动力者，及/或

(3) 在船只及/或装货港项下注有“预期”或类似保留条件者，除非单据上按照第 27 条 (B) 节加有已装船批准注并表明实际装货港，及/或

在卸货港项下注有“预期”或类似保留条件者，除非单据上注明的最后目的地不是卸货港，及/或

(4) 电运输行出具者，但单据上表明运输行作为承运人或某承运人的代理人出具者除外。

第二十七条

A 除非信用证明确要求已装船的运输单据，或除非不符合信用证其他条款或不符合第 26 条规定，银行将接受表明货物已接受监管或收受待运的运输单据。

B 为证明已装上或已装运于指名船只，可以采用注明已装上或已装运于指名船只的运输单据，也可从在“收受待运”的运输单据上加批已装上或已装运于指名船只并经承运人或其代理人签章或简签及加注日期，此批注之日期即作为已装上或已装运于指名船只的日期。

第二十八条

A 如系海运或多种类型运输中包括海运，除非信用证特别授权外，银行将拒受注明货物装于舱面的运输单据。

B 银行将不拒受带有货物可装舱面条文但未特别注明货物已装舱面或将装舱面的运输单据。

第二十九条

A 就本条文而言，转运意指从装货港或发运地或接受监管地至卸货港或目的地货运过程中，从一种运输工具或船只至另一种相同类型运输工具或船只，或由一种类型运输方式至另一种不同类型运输方式的转移和再装。

B 除非信用证条款规定禁止转运，银行将接受表明货将转运的运输单据，但同一运输单据须包括全程运输。

C 即使信用证条款规定禁止转运，银行也将接受下述运输单据：

(1) 印就承运人有权转运条款者，或

(2) 当信用证规定接受联合运输单据或指明货运由不同类型运输方式包括海运自接受监管地至最后目的地时，注明

或表明转运将发生或可能发生者，但同一运输单据须包括全程运输，或

(3) 注明或表明货物装于集装箱、拖车、驳船及类似容器中，并将在原集装箱、拖车、驳船及类似容器中，由接受监管地运至最后目的地，并以同一运输单据包括全程运输者，或

(4) 注明或表明收货地及/或最后目的地为在装货港及/或目的港的或附属于该港口的“集装箱货物集散站”或“集装箱场地”者。

第三十条

如信用证规定货物邮寄，并要求提交邮局收据或邮寄证明，银行将接受看来是由信用证规定的货物寄发地盖戳或以其他方式证实并注有日期的邮局收据或邮寄证明。

第三十一条

A 除非信用证另有规定外，或与信用证项下提交的任何单据不一致，银行将接受注明运费或运输费用（以下称运费）待付的运输单据。

B 如信用证规定运输单据必须表明运费已付或预付，银行将接受以图章或其他方式清楚表明运费已付或预付词语的或以其他方式表明运费付讫的运输单据。

C “运费可预付”或“运费将预付”或类似词语如出现在运输单据上，将不能接受作为构成运费已付的证据。

D 银行将接受以图章或其他方式批注运费以外的附加费用，诸如有关装卸或类似活动所引起的费用或支付的运输单据，除非信用证条款明确不准有该类批注。

第三十二条

除非信用证另有规定外，银行将接受其表面上注有诸如“发货人装载和计数”或“内容据发货人报称”条款或类似词语的运输单据。

第三十三条

除非信用证另有规定外，银行将接受表明以开证受益人以外第三者作为发货人的运输单据。

第三十四条

A 清洁运输单据，是指货运单据上并无明显地声明货物及/或包装有缺陷的附加条文或批注者。

B 银行对有该类附加条文或批注的运输单据，除信用证明确规定可接受外，当拒绝接受。

C 信用证要求运输单据注明“清洁已装船”时，如运输单据符合本条及第 27 条 (B) 的要求，则银行将认为信用证的要求已经符合。

D 保险单据

第三十五条

A 保险单据必须符合信用证规定，必须由保险公司或保险人或其代理人开立及/或签署。

B 除非信用证特别授权外，保险经纪人开立的暂保单将不予接受。

第三十六条

除非信用证另有规定，或除非保险单据表明保险责任最迟于装船或发运或接受监管之日起生效外，银行将拒受出单日期迟于运输单据所列的货物装船或发运或接受监管日期的

保险单据。

第三十七条

A 除非信用证另有规定外，保险单据必须以信用证同样货币表示。

B 除非信用证另有规定外，保险单据必须表明投保最低金额应为货物的 C. I. F 或 C. I. P “运费、保险费付至（目的地指定地点）” 金额加 10%。但如银行从单据表面上无法确定该金额时，可接受根据信用证要求付款、承兑或议付的金额或商业发票金额两者中之较高者，作为投保最低金额。

第三十八条

A 信用证应规定所需保险的类别以及应投保的附加险别。不应使用诸如“通常险别”或“惯常险别”一类含意不明的词语。如遇使用这类词语时，银行将按照所提交的保险单据予以接受，而不负任何险别漏保之责。

B 信用证如无明确规定，银行将按照所提交的保险单据予以接受，而不负任何险别漏保之责。

第三十九条

当信用证规定“投保一切险”时，如保险单据包括有任何“一切险”批注或条款，不论有否“一切险”标题，甚至注明不包括某些险别，银行也将接受，而不负任何险别漏保之责。

第四十条

除非信用证明确保险必须不计免赔率外，银行将接受表明有免赔率或免赔额的保险单据。

D 商业发票

第四十一条

A 除非信用证另有规定外，商业发票必须作成开证申请人抬头。

B 除非信用证另有规定外，银行可拒受其金额超过信用证允许金额的商业发票。但如根据信用证被授权付款、承担迟期付款责任、承兑或议付的银行接受了该发票，只要其付款、承担迟期付款责任、承兑或议付的金额未超过信用证允许的金额，该银行的决定将对各有关方面均具有约束力。

C 商业发票中货物的描述必须符合信用证中的描述。在一切其他单据中，货物描述可使用统称，但不得与信用证中货物的描述有抵触。

D 其它单据

第四十二条

在海运以外的货运情况下，如信用证要求证明重量时，除非信用证明确规定该重量证明必须是独立单据，银行将接受看来系由承运人或其代理人在运输单据上加注的重量戳印或声明。

E 其他规定

数量与金额

第四十三条

A 凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证所列的数量或单价时，应解释为允许对有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度。

B 除非信用证规定所列的货物数量不得增减，在支取金额不超过信用证金额的条件下，即使不准分批装运，货物

数量亦允许有 5% 的伸缩。但信用证规定货物数量按包装单位或个体计数时，此项伸缩则不适用。

分批支款及/或装运

第四十四条

A 除非信用证另有规定外，允许分批支款及/或装运。

B 海运或多种类型运输方式而包括海运时，同一船只，同一航次的多次装运，即使注明已装船的运输单据上载有不同的出单日期及/或表明不同的装船港口，亦不作为分批装运论。

C 货经邮寄时，如多份邮局收据或邮寄证明看来系由信用证规定的发货地并于同一日期盖戳或以其他方式证实者，不作为分批装运。

D 本条 (B) 和 (C) 节以外的运输方式，如多份运输单据由同一承运人或其代理人出具、表明同一出单日期、同一货物发运地或接受监管地和同一目的地者，不作为分批装运论。

分期支款及/或装运

第四十五条

如信用证规定在指定的时期内分期支款及/或装运，并任何一期未按期支款及/或装运时，除非信用证另有规定外，信用证对该期及以后各期均告失效。

到期日和交单

第四十六条

A 一切信用证均须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日。

B 除第 48 条 (A) 节情况下, 单据必须于到期日或到期日以前提交。

C 如开证行规定信用证有效期为“一个月”、“六个月”或类似情况, 但未列明从何时起算时, 开证行的开证日期将被认为是起算日。银行应劝阻此种表明信用证到期日的做法。

第四十七条

A 除交单到期日以外, 每个要求提交运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定限期。如未规定该限期, 银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天后提交的单据, 但无论如何, 单据也不得迟于信用证到期日提交。

B 就本条文而言, 运输单据的出单日期将被认为是:

(1) 如系证明货物发运或接受监管或除航空以外的运输方式的收受待运的运输单据——运输单据上表明的出单日期或收到戳记日期, 两者中之较迟者。

(2) 如系证明航空运输的运输单据——运输单据表明的出单日期, 或者, 如信用证规定运输单据必须表明实际飞行日期日, 则为运输单据上表明的实际飞行日期。

(3) 如系证明已装指名船只的运输单据——运输单据的出单日期, 或者, 如系根据第 27 条 (B) 节加注已装船批注时, 则为该批注日期。

(4) 如适用第 44 条 (B) 节时, 则为最迟出具的运输单据日期。

第四十八条

A 如信用证的到期日及/或信用证规定的或适用于第

47 条的运输单据出单日期后的变单限期最后一天适逢受单银行非由于第 19 条所述原因的停业日，则规定的到期日及/或运输单据出单日期后的变单期限最后一天，应顺延至该银行的次一营业日。

B 最迟装船日期、发运日期或接受监管日期不能根据本条顺延到期日及/或运输单据出单日期后的交单限期的理由而顺延。如信用证或有关修改书未规定最迟装运期，银行将拒受表明出单日期迟于信用证或修改书规定的期日的运输单据。

C 于次一营业日受单的银行必须于单据上加附其证明，说明单据系于根据跟单信用证统一惯例 1983 年修订本国际商会第 400 号出版物第 48 条 (A) 节顺延的限期中提交。

第四十九条

银行在其营业时间外，无接受提交单据的义务。

装船、发运和接受监管（装运）

第五十条

A 除非信用证另有规定外，用于规定最早及/或最迟装运期的“装运”一词，应理解为包括“装船”、“发运”和“接受监管”。

B 第 47 条 (B) 节所确定的运输单据的出单日期将被认为是装运日期。

C 不应使用诸如“迅速”、“立即”、“尽快”以及类似词语。如使用了这类词语，银行将解释为规定自开证行开证之日起 30 天之内装运。

D 如使用了“于或约于”及类似词语，银行将解释为

于规定的所述日期前后 5 天之内装运,起迄日期均包括在内。

日期条款

第五十一条

“止”、“至”“直至”、“从”及类似词语用于信用证上任何日期条款时,将被理解为包括所述日期。“以后”一词将被理解为不包括所述日期。

第五十二条

“上半月”、“下半月”应分别解释为每月 1 至 15 日或 16 日至该月的最后一天,首尾两天均包括在内。

第五十三条

“月初”、“月中”或“月末”应分别解释为每月 1 至 10 日、11 至 20 日、21 至该月最后一天,首尾两天均包括在内。

F 转让

第五十四条

A 可转让信用证是指受益人有权要求付款行或承兑行或任何有权议付的银行将信用证的全部或一部转让给另一个或数个第三者(即第二受益)使用。

B 只有开证行明确指明“可转让”的信用证才能转让,诸如“可分割”、“可分开”、“可过户”和“可转移”名词并不比“可转证”一词增加任何意义,故不应使用。

C 被要求转让的银行(即转让行),不论其是否保兑了信用证,除非转让范围和方式已为该行明确同意,并无办理该转让的义务。

D 除非另有规定外,有关转让的银行费用应由第一受益人支付。在该费用付清以前,转让行无办理转让的义务。

E 可转让信用证只能转让一次。如信用证不禁上分批装运，可转让信用证得分别按数部分办理转让（其总和不得超过信用证金额），该项转让的总和将被认为只构成信用证的一次转让。信用证只能按原证规定条款转让，但信用证金额、所列单价、到期日、第 47 条规定的交单最后日期以及装运期，可以减少或缩短，或保险加保比例可以增加，以便提供原证或本条文规定的保额。此外，可以用第一受益人名称替代开证申请人名称。但如原信用证明确要求开证申请人名称出现于发票以外的任何单据中时，该项要求必须照办。

F 第一受益人有权以自身的发票（及汇票——如信用证规定汇票以开证申请人为付款人）替换第二受益人的发票（及汇票），其金额不得超过信用证规定的原金额。当信用证已经转让，第一受益人本可提供其自身发票（及汇票）以替换第二受益人发票（及汇票），而未于第一次通知后立即照办时，付款行、承兑行或议付行有权将根据该信用证收到的单据，包括第二受益人的发票（及汇票），提交开证行，不再对第一受益人负责。

G 除非信用证另有规定外，可转让信用证的第一受益人可要求将信用证转让给本国的或另一国家的第二受益人。再者，除非信用证另有规定，第一受益人有权要求在信用证受让地点以及在原证的到期日内，对第二受益人进行付款或议付，而不损害第一受益人以后以自身发票（及汇票）替换第二受益人发票（及汇票）并支取应得差的权利。

信用证贷款的转让

第五十五条

未规定可转让的信用证，并不影响受益人根据适用的法律规定，将该信用证项下应得款项过户的权利。

国际商会《托收统一规则》 在资本主义各国银行的托收业务中，银行与委托人之间的关系，往往由于各方对权利、义务和责任的解释有分歧，加上不同的银行在业务做法也有差异，从而导致误会、争议和纠纷。国际商会试图调和各有关当事人之间的上述矛盾，以利商业和金融活动的开展，曾于 1958 年草拟一套《商业单据托收统一规则》(Uniform Rules for Collection of Commercial Paper) (即 192 号小册子)，建议各银行采用，以便成为大家遵守的“惯例”。

1967 年国际商会订定和公布该规则 (即 254 号小册子)，从而在银行托收业务中取得统一的术语、定义、程序和原则，也为出口商在委托代收贷款时得以依循和参考。根据国际贸易不断发展的情况，1978 年国际商会吸取了十多年来的实践经验，对该规则又作一次修订，并改名为《托收统一规则》(Uniform Rules for Collections) (即 322 号出版物)，于 1979 年起实施。

应当指出，这些规则并不是国际上公认的法律，只有在有关当事人事先约定，才受其约束。但它在一定程度上解答了托收过程中的问题，故自公布以来，资本主义国家的银行已逐步推广，现在应用很广。

我们尚未承认此项规则。但随着我国对外贸易的发展，贸易方式的多样化，我进出口业务中使用托收收汇方式也会相应地增加。

附：《托收统一规则》

前 言

国际商会新的《托收统一规则》于 1979 年 1 月 1 日起生效。

由于 1967 年以来被广泛采用的现行《商业单据托收统一规则》(254 号小册子)将为本规则所代替,这一进展将会引起全世界各银行的兴趣。

采用新名称的原因是由于在业务实践上,托收单据既有商业性质的,亦有资金性质的。

在修订时,国际商会的银行委员会曾对 1967 年以来在业务实践中的变化和对现行规则所不能解决的特殊问题都考虑在内。例如当托收指示书要求支付利息而付款人拒付时,提示银行如何处理?这次修订的规则中对这个问题作出了明确的规定。

此修订本反映了国际商会采取的适应于国际贸易变化的方针。

国际商会秘书长 C. H. 温克威斯特

总则和定义

A 本总则、定义以及下列条文适用于下面 (B) 所限定的一切托收。除非另有明示同意,或除非与一国、一州或地方所不得违反的法律条例的规定相抵触,它们对所有当事人都具有约束力。

B 就本规则、定义和条文而言:

1. i. “托收”是指银行根据所收到的指示来处理下面
- (ii) 项所限定的单据,为了:
 - a 取得承兑,和 (或) 视情况予以付款,或者

b 在承兑后，和（或）视情况在付款后交付商业单据，或者

c 按照其他条件交付单据。

ii. “单据”是指资金单据和（或）商业单据：

a “资金单据”是指汇票、本票、支票、付款收据或其他用于取得付款的类似凭证；

b “商业单据”是发票、装运单据，所有权单据或其他类似的单据，或者一切不属于资金单据的其他单据。

iii. “光票托收”是指资金单据的托收，不附有商业单据。

iv. “跟单托收”是指：

a 资金单据的托收，附有商业单据；

b 商业单据的托收，不附有资金单据。

2. “有关当事人”是指：

i. “委托人”，是指委托银行办理托收业务的客户，

ii “托收行”，是指受委托人的委托，办理托收业务的银行；

iii. “代收行”，是指除托收行以外，参与办理托收指示的任何银行；

iv. “提示行”，是指向付款人作出提示的代收行。

3. “付款人”，就是根据托收指示书，向其作出提示的人。

C 送交托收的一切单据，必须附有一份完整和明确的托收指示书。银行只被允许按照托收指示书中的规定和根据本规则行事。

如出于某种原因，某一银行不能执行它所收到的托收指示书的规定时，必须立即通知发出托收指示书的一方。

义务和责任

第一条

银行应以善意和合理的谨慎行事。

第二条

银行必须核实所收到的单据在表面上与托收指示书所列一致，如发现任何单据有遗漏，应即通知发出指示书的一方。除此以外，银行没有进一步检验单据的义务。

第三条

为了执行委托人的指示，委托行可能利用下列银行作为代收行：

- i. 委托人提名的代收行，如无这样的提名，
- ii. 由委托行或其他银行视情况而选择的在付款或承兑所在国家的任何银行。

单据和托收指示书可直接或通过另一银行转手送交代收行。

银行代委托人执行其指示而利用其他银行的服务时，其风险应由委托人承担。

根据外国法律或惯例对银行规定的义务和责任，委托人应受其约束并负赔偿的责任。

第四条

与托收有关的银行，对由于任何通知、信件或单据在寄送途中发生延误和（或）失落所造成的一切后果，或对电报、电传、电子传送系统在传送中发生延误、残缺和其他错误，或对专门性术语在翻译上和解释上的错误，概不承担义务或责任。

第五条

与托收有关的银行，对由于天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或银行本身无法控制的任何其他原因，或对由于罢工或停工致使银行营行间断所造成的一切后果，概不承担义务和责任。

第六条

除非事先征得银行同意，货物不应直接运交银行，亦不应以银行为收货人。

如未经银行事先同意，货物直接运交银行或以银行为收货人，以便在付款或承兑（或其他条件）后交给受票人时，该银行并无义务提取货物，对此项货物仍由发货的一方承担风险和责任。

提示

第七条

除了托收行和代收行被授权可以贴必须的印花（除另有指示，该费用应由委托人负担）以及作出必要的背书，或加上为花收业务习惯上所需要的任何橡皮戳记或其他用以识别的标记或符合，单据应按交来之时的原样向受票人提示。

第八条

托收指示书应载明付款人或提示所在地的详细地址。如该地址不完整或不准确，代收行可在其自身不承担义务或责任的前提下，尽力查明其确实地址。

第九条

遇有即期付款的单据，提示行必须毫无延误地提示要求付款。遇有即期付款以外的远期付款的单据，在要求取得承

兑时；提示行必须毫无延误地提示要求承兑，当需要付款时，必须不迟于规定的到期日提示要求付款。

第十条

关于跟单托收中包括有远期付款的汇票，该项托收指示书中必须载明在承兑后抑或在付款后将商业单据交给付款人承兑交单或付款交单（D/A or D/P）。如无此载明，商业单据只有在付款后交付。

付款

第十一条

遇有单据是用付款所在国的货币（当地货币）支付，除非在托收指示书中另有规定，提示行必须在当地货币支付后，才能把单据交与付款人，而该项当地货币应依照托收指示书所规定的办法能立即处理。

第十二条

遇有单据是以付款国以外的货币（外国货币）支付，除非在托收指示书中中有规定，提示行必须在有关外国货币支付后才能把单据交与付款人，而该项外国货币应能够依照托收指示书中规定立即汇出。

第十三条

关于光票托收的部分付款，仅在付款地现行法律准许部分付款的限度和条件下，才可以接受。但单据仅在全款项已收到时才能交与付款人。

关于跟单托收的部分付款，仅在托收指示书内有特别授权的情况下，提示行才能受理。但除另有指示外，提示行仅在全款项已收到后才能把单据交与受票人。

在任何场合下，只有符合第十一条或第十二条两者之一的规定后才能接受部分付款。

部分付款如一经接受，应按第十四条的规定进行处理。

第十四条

收到的款项（如有各种手续费和（或）开支和（或）费用，刚在扣除后）必须按照指示书的规定，无迟延地解交发出指示书的银行予以支配。

承 兑

第十五条

提示行应负责查看汇票上的承兑形式在表面上是否完整和正确，但对签名的真实性或签名人是否有签署承兑的权限概不负责。

期票、收据和其他类似的支付凭证

第十六条

提示行对期票、收据或其他类似的支付凭证的签名的真实性或签名人是否有权签署的权限概不负责。

拒绝证书

第十七条

托收指示书对于在遭到拒绝承兑或拒绝付款时，是否需作出拒绝证书（或采取其他可以代替的法律手续）应给予特别指示。

如无此项特别指示，与托收有关的各银行在遭到拒绝付款或拒绝承兑时，并无义务作出拒绝证书（或采取其他可以代替的法律手续）。

银行由于作出拒绝证书或采取其他法律手续而发生的手

续费和（或）费用概由委托人负担。

需要时的代理（委托人的代表）和货物的保护

第十八条

如委托人指定一名代表，在遭到拒绝承兑和（或）拒绝付款时作为需要时的代理，则在托收指示书中应明确而充分地指明此项代理的权限。

如无此项指明，银行对需要时代理的任何命令可以不受理。

第十九条

银行对于跟单托收项下的货物无义务采取任何措施。

然而，无论有否得到指示，如银行为了保护货物而采取了措施，它们不对货物的处境和（或）状况负责，也不对任何受委托看管和（或）保护货物的第三者的行为和（或）不行为负责。但是，代收行应立即将所采取的措施通知发出托收指示书的一方。

银行由于采取保护货物的措施而发生的手续费和（或）费用概由委托人负担。

托收结果的通知及其他

第二十条

代收行应按照下列规则通知托收结果：

i. 通知的方式：代收行向发出托收指示书的银行送交所有的通知和消息应载明必要的详细内容，在任何场合下，都应包括后者托收指示书上的编号。

ii. 通知的方法：在无特别指示时，代收行应以最快的邮寄向发出托收指示的银行送出所有的通知，代收行如认为情

况紧急，也可采用更快的方法，如电报、电传、电子传送系统等，其费用均由委托人负担。

iii. (a) 付款通知：代收行应毫无延误地将付款通知送交发出托收指示书的银行，详细列明收到的金额（扣除手续费和（或）开支和（或）费用），以及处理款项的方法。

(b) 承兑通知：代收行应毫无延误地将承兑通知送交发出托收指示书的银行。

(c) 拒绝付款或拒绝承兑的通知：托收行应毫无延误地将拒绝付款或拒绝承兑的通知送交发出托收指示书的银行。

提示行应设法确定拒绝付款或拒绝承兑的理由，并相应地通知发出托收指示书的银行。

委托行收到该项通知后，必须在合理的时间内作出进一步处理单据的相应指示。如在送出拒绝付款或拒绝承兑通知的 90 天内，提示行仍未接到该项指示时，可将单据退回发出托收指示书的银行。

利息、手续费和费用

第二十一条

如托收指示书中包括收取利息的指示，但在随附的资金单据上未予表明，而受票人拒付利息时，除非托收指示书上明示规定该项利息不能免除者外，提示行可以不收利息而将单据按不同情况在付款或承兑后交与受票人。当需要收取该项利息时，托收指示书上应载明利率和算收的期间。如利息遭到拒付，提示行应即通知发出托收指示书的银行。

如单据中所包括的资金单据，并注明了无条件的和肯定的利息条款时，则应认为其利息数额应是托收金额的组成部

分。因此，除非托收指示书另有授权，对资金单据上所列的本金外还要加上应收利息，否则不能免除。

第二十二條

如托收指示书中列有托收手续费和（或）费用统归受票人负担的指示而受票人拒绝负担时，除非托收指示书明示规定该项手续费和（或）费用不得免除者，提示行可免收手续费和（或）费用并按不同情况付款交单或承兑交单。当托收手续费和（或）费用遭到拒付时，提示行应即通知发出托收指示的银行。在托收手续费和（或）费用免除的情况下，仍应由委托人负担，并可在收到的款项内扣除。

如托收指示书明确规定不准免除托收手续费和（或）费用，则委托行、代收行或提示行对由此而引起的任何费用和延误均不负责。

第二十三條

凡属下述各种情况：即按托收指示书所明示规定的条款或根据本规则，开支和（或）托收手续费应由委托人负担者，代收行有权迅速向发出指示书的银行收回其有关开支、费用和手续费的支出。委托行不论该项托收的结果如何亦有权迅速地向委托人收回任何数额的上述垫款及其本身的开支、费用和手续费。

《国际贸易条件》1980年修正本关于运输方式问题、《国际贸易条件》1980年修正本关于贸易条件问题、关于《1990年国际贸易术语解释通则》问题 一、《国际贸易条件》1980年修正本

关于运输方式问题

自第二次世界大战以后，特别是近 20 年，以集装箱为媒介的多式联合运输有了急速发展，并给国际贸易各个环节，带来革命性变化。目前我国对外贸易运输中，虽然传统的运输方式，仍占较大的比重，但以集装箱为媒介的多式联运以及利用 OCP、大陆桥、小陆桥、微陆桥等方式也有较大的发展。在未来的一二十年，新的运输方式，将在我国的对外贸易运输中占主导地位。

1. 集装箱运输 集装箱 (Container)，在香港和台湾又称为货柜。利用集装箱作为媒介进行运输，开始出现在 20 世纪 50 年代，当时用于美国陆军的军事运输。

集装箱运输 1955 年才正式投入民用，当时在美国的汽车运输有了高速发展，从而直接受到威胁的是铁路运输。美国铁路公司为了竞争，采用了平板车辆 (flat car)，把集装箱放在平板车上进行运输，这就是所谓平板运输 (piggy back)。但火车受到铁路的限制，采用这种方式却不能解决“门到门” (door to door) 货运的便利。为了解决这个矛盾，以集装箱为媒介，把运费低廉的火车同能够实现“门到门”运输目标的汽车运输结合起来，从而达到“速度快、费用低、破损小”的经济效果。以后又同海洋运输联结起来，从而发展为今天的国际多式联运 (International Intermodal Transportation)。

2. 国际多式联运 国际多式联运方式 (International Multimodal Transport，在美国称之为 International Intermodal Transport)，在 20 世纪 60 年代首先美国出现后，很快受到贸易界的欢迎，并迅速发展到了美洲、欧洲、亚洲的广大地区。它是在集装箱运输基础上发展起来的，以集装箱为媒介，把海

运、铁路运输、公路运输、航空运输以及内河运输联结起来，成为采取“门到门”货物交接的最理想的方式。为明确这一方式的定义以及各个关系人的权利与义务，联合国于1980年5月8日，在日内瓦召开了国际多式联运的专门会议，并通过了《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)，从而进一步促进这一运输方式的发展。

国际多式联运特点是至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接受货物的地点运至另一国境内指定交付的地点。它必须要有一个多式联运合同；必须使用一份全程多式联运单据 (Multimodal Transport Document) 简称 MTD)；必须是至少两种不同运输方式的连贯运输；必须是国际间的货物运输；必须由一个多式联运经营人 (Multimodal Transport Operator 简写 MTO) 对全程运输负总的责任；必须是全程单一运费费率 (Single Rate)。

3. 其他新的运输方式 这里讲的新的运输方式，主要是包括：OCP 运输、大陆桥运输、小陆桥运输、微陆桥运输等方式。这些运输方式，多数是以集装箱为媒介的海陆联合运输方式。

OCP 运输方式

OCP 是 Overland Common Points 的缩写，由美国发展到邻国加拿大，作为大陆运输的特定区域名称，意即陆上运输通常可到达的地点。

大陆桥运输方式

大陆桥运输 (Land Bridge Transport) 是指以两端是海洋

运输，中间同陆地运输作为桥梁联结起来，使完整的集装箱货物，能通过海——陆——海的连贯运输。

小陆桥运输方式

小陆桥运输 (Mini—Land Bridge Transport) 也就是比大陆桥运输海——陆——海运输缩短一段海上运输，成为海/陆或陆/海形式。例如，远东至美国东部大西洋口岸或美国南部墨西哥湾口岸的货运，由原来全程海运，改为由远东装船运至美国西部太平洋口岸，转装铁路（公路）专用列车运至东部大西洋口岸或南部墨西哥口岸，以陆上铁路（公路）作为桥梁，把美国西海岸同东海岸和墨西哥湾连接起来。

微陆桥运输方式

微陆桥运输 (Micro—Land Bridge Transport)，是在小陆桥运输的基础上发展起来的，它比小陆桥更短一段，它并没有通过整条陆桥，只利用了部分陆桥。

二、《国际贸易条件》1980 年

修正本关于贸易条件问题

贸易条件 (Trade Terms) 习惯上称为价格术语，又称之为交货条件。我们经常见到的和习惯使用的贸易条件，有 FOB、C. &F.、C. I. F.，这是大家熟悉的。但自 70 年代，特别是 80 年代以来，由于以集装箱为媒介的国际多式联运方式的迅速发展，贸易条件也有了新发展。这些新的贸易条件有：FRC、DCP、CIP 和 DDP 等。《国际商会国际贸易条件》1980 年修正本，已经把上述新的贸易条件列入。

1. 新条件的特点 新的贸易条件，无论是 FRC、DCP、CIP 或是 DDP，都是建立在新的运输方式——国际多式联运方式

基础之上，并适应国际贸易朝着“快速、降低成本、减少货损、简化手续”的方向发展。

方式灵活，加速货运

过去以海运方式为主的传统贸易条件，货物的交接方式，最大范围是吊钩到吊钩 (Tackle to Tackle)，例如 CIF、EX—Ship。而目前新的贸易条件，其货物交接方式，最大范围是门到门 (Door to Door)，例如 DCP、CIP、DDP 等。

在新条件下，根据买卖双方的约定，具体的交接地点又是很灵活的。例如，在 FRC 条件下，具体的交接地点有门到装运港堆场 (Door to CY)、门到装运港集装箱转运站 (Door to CFS)。在 DCP、CIP、DDP 条件下，除门到门外，具体的交接地点，还可以有门到卸货港堆场 (Door to CY)，门到卸货港集装箱转运站 (Door to CFS)，门到目的地内陆转运站 (Door to ICD) 等。

运输单证统一，责任明确

在新的条件下，多数是使用多式联运单证或者联合运输单证，前者由 MTO 签发，对全程运输统一负责，并受联合国《国际多式联运公约》和有关法律支配；后者由 CTO 签发，对全程运输统一负责，并受国际商会《联合运输单证统一规则》和有关法律支配，因此，单证统一，各方责任比较明确。

降低成本，减少货损

在新条件下，极大多数采用以集装箱为媒介的多式联运方式，货物的运转一般由 MTO 或 CTO 负责，由于集装箱运输有较完善的网络式的运输机构和现代化的运输设备，货物流畅快捷，加上成组化运输和集装箱外壳的保护，从而可降

低单位运输成本，并减少货损。

2. 对四个新条件的解释 国际商会《国际贸易条件》1980年修正本，对四个新条件作了明确和较详尽解释，对于划分买卖双方的权利与义务提供了惯例的依据。

交至承运人 (Free Garrer, 简称 FRC)

(1) 一般概念

这里讲的承运人，是买方指定在出口地的承运人，具体的交接货物的地点，则由买卖双方在贸易合同中约定，这个地点可能是约定的装运港码头，具体地点可以是集装箱转运站 (CFS)，也可以是集装箱堆场 (CY)，也可能约定在出口地内陆的集装箱收货站 (ICD)，甚至约定在卖方的工厂或仓库的门口 (Door)。采取这种条件，卖方交货的地点要比 FOB 的弹性大得多。前者交货地点从 (Door) 或 (ICD) 或 (CFS) 或 (CY)，具体的交接地点应由买卖双方在贸易合同内约定。但 FOB 条件，卖方交货地点仅限于在装运港买方指派船只的船上。

(2) 贸易惯例与规则

买卖各方的责任如下：

A. 卖方的责任：

1. 供应符合买卖合同所规定的货物。如合同有规定，尚须提供货物符合合同要求的单证。

2. 在约定的交货日期或期限内，在指定地点，按特别约定的或该指定地点习惯使用的方式，将货物置于买方指定的承运人的掌管下。如未指定地点，且当时有数处地点可供使用，则卖方可在交货地选用对其最适合的地点。

3. 自负风险及费用 以取得由于输出该货物所需的出口许可证或其他官方证件。

4. 除下述 B. 5 款所规定的情况外，支付因出口所需的捐税和费用。

5. 除下述 B. 5 款所规定的情况外，承担货物的有关一切费用支出，直至按照上述 A. 2 款的规定完成交货为止。

6. 除下述 B. 5 款所规定的情况外，承担货物的一切风险，直至按照 A. 2 款完成交货为止。

7. 自费供给货物的惯常包装，但如行业惯例对运送该项货物不需包装者，不在此限。

8. 支付因交货而需要支出的检查费用（如为核对货物品质、丈量、过磅或点数所需费用）。

9. 无延迟地用电讯方式通知买方货物业已交付。

10. 如发生下述 B. 5 款的情况时，应立即用电讯方式通知买方。

11. 如习惯需要，自费提供给买方根据上述 A. 2 款规定交付货物的通常单证或其他单证。

12. 向买方提供正规格式的商业发票，以符合进口地当地的现行规定；并在买方负担费用的条件下，根据其请求，提供产地证明书。

13. 根据买方请求并由其承担风险和费用，给予一切协助，以取得前述 A. 12 款规定之外的由装运地及/或原产地国家所签发的买方为在目的地进口该批货物（或经由第三国过境）所必需的任何单证。

B. 买方责任：

1. 自费订立从指定地点运输货物的合同, 并给卖方关于承运人名称和交付货物时间的适当通知。

2. 自货物已按照前述 A. 2 款规定办理交货之时起, 负担货物的有关一切费用。但前述 A. 4 款所规定者除外。

3. 支付合同规定的价款。

4. 自货物已按照前述 A. 2 款规定交货完毕之时起, 承担货物的一切风险。

5. 在约定的时间内, 由于买方没有指定承运人或所指定的承运人未能将货物置于其掌管下, 则买方应负担由此而产生的额外费用, 并自规定交货期限终了时起, 承担货物的一切风险, 但以该项货物已清楚地分开或得确定为供应本合同之用者为限。

6. 负担为取得上述 A. 13 款所需单证而发生的一切费用开支和手续费, 包括领事证件以及产地证明书的费用。

运费付至 (Freight/Carriage Paid To, 简称 DCP)

(1) 一般概念

这里讲的“运费付至”的运费, 包括出口国内陆运费、海洋运费直至进口国约定的地点的内陆运费为止的全部运费。其最终交货的具体地点, 可由买卖双方在贸易合同内约定。这个地点可能是在目的港码头的集装箱堆场 (CY), 或者是集装箱转运站, 或者是进口国内地集装箱收货点 (ICD) 或者是买方的工厂和仓库 (Door)。它与 C&F 不同, 后者的运费仅仅包括出口国内陆运费和自装运港至目的港的海洋运费。因此, DCP 的卖方支付的运费自卖方工厂或仓库 (Door) → 目的港 (CY) 或 (CFS) 或 (ICD) 或 (Door), 这就比 c&f 运费付

至的交货地点，双方可选择的范围要大得多。

(2) 贸易惯例与规则

买卖各方的责任如下：

A. 卖方责任

1. 供应符合买卖合同所规定的货物。如合同有规定，尚须提供货物符合合同要求的凭证。

2. 按通常的路线和习惯的方式，自费订立将货物运往在目的地的双方约定地点的运载契约。如无约定或无惯例可援，则卖方可选择在目的地对自己最方便的地点。

3. 除下述 B. 3 款所规定的情况外，承担货物的一切风险直至将货物按合同规定的时间交给第一承运人控制时为止。

4. 无迟延地用电讯方式通知卖方货物业已置于第一承运人的控制之下。

5. 自费供给货物的惯常包装，但如行业习惯对运送该项货物不需包装者不在此限。

6. 支付因装货或将货物置于第一承运人控制下而需要支出的检验费用（如为核对货物品质、丈量、过磅或点数所需费用）。

7. 如习惯需要，自费提供给卖方通常的运输单证。

8. 自负风险及费用以取得由于输出该货物所需的出口许可证或其他政府证件，并支付在发运国有关货物的税捐包括任何出口税以及为了装货需要办理手续的费用。

9. 向买方提供正规格式的商业发票，以符合进口地当地的现行规定，并在买方负担费用的条件下，根据其请求提供产地证。

10. 根据买方请求并由其承担风险和费用，给予一切协助以取得前款所指明的以外的由装运国及/或产地国所签发的证明文件，这些证明文件是买方为进口该批货物（或经第三国转运）所必需的。

B. 买方责任

1. 在目的地双方约定的地点受领货物，按合同规定支付货款，并承担除运费以外在货物运往目的地的运送途中有关货物的一切费用支出以及卸货费用；除非各该项费用已包括在运费中或在支付运费时已由承运人收取。

2. 当货物已按照 A. 3 款规定支付给第一承运人控制之时起，承担货物的一切风险。

3. 如曾保留交货期限及/或保留选定目的地的权利而又未能及时发出指示，则应负担自规定的期限终了时所产生的额外费用和一切风险；但以该项货物已清楚地分开或被确定系属于本合同的货物为限。

4. 负担为取得前述 A. 10 款所需单证的一切费用。

5. 支付在进口时或由于进口需要支付的各种关税及其他税捐。

运保费付至 (Freight/Carriage Insurance Paid to 简称 CIP)

(1) 一般概念

这里讲的卖方负责付至目的地约定地点的运费和保险费，即包括出口国内陆运费、海洋运费和进口国内陆运费，如与空运联合，还包括空运费，又包括出口国启发地点至进口国约定的地点的内陆运输保险费和海洋运输保险费。但传统

的 CIF 条件，卖方仅负责自出口国启运点至进口国双方约定目的港的运费和海洋运输险的保险费。由此可见，在 CIP 条件下，卖方负责的费用范围要比 CIF 大得多。CIP 的运费和保险费付至的进口国的具体地点，则由买卖双方在贸易合同中约定。当然，两者在风险划分方面也有重大区别，将留待以后两点再介绍。

(2) 贸易惯例与规则

买卖各方的责任如下：

A. 卖方责任

1. 供应符合买卖合同所规定的货物，如合同有规定，尚须提供货物符合合同要求的凭证。

2. 按照通常的路线和习惯方式，自费订立将货物运往在目的地的双方约定地点的运载契约。如无约定或无惯例可援，则卖方可选择在目的地对自己最方便的地点。

3. 除下述 B. 3 款所规定的情况外，承担货物的一切风险直至将货物按合同规定的时间交给第一承运人控制时为止。

4. 无延迟地用电讯方式通知买方货物业已置于第一承运人的控制之下。

5. 自费供给货物的通常包装，但如行业习惯对运送该项货物不需包装者不在此限。

6. 支付因装货或将货物置于第一承运人控制下而需要支出的检验费用（如为核对货物品质、丈量、过磅或点数所需费用）。

7. 如习惯需要，自费提供给买方通常的运输单证。

8. 自负风险及费用以取得由于输出该货物所需的出口

许可证或其他政府证件,并支付在发运国有关货物的税捐,包括任何出口税以及为了装货需要办理手续的费用。

9. 向买方提供正规格式的商业发票,以符合进口地当地的现行规定;并在买方负担费用的条件下,根据其请求提供产地证。

10. 根据买方请求并由其承担风险和费用,给予一切协助以取得前款所指明的以外的由装运国及/或产地国所签发的证明文件,这些证明文件是买方为进口该批货物(或经由第三国转运)所必需的。

11. 自费办理合同中约定的运输保险,按此条款,买方或具有保险利益的其他任何人将有权直接向保险人索取赔偿。提供给买方保险单或办妥保险的保险凭证。保险应向卓著信誉的当事人办理,如此保险条款无明示协议,则卖方应考虑贸易习惯、商品性质,以及影响风险的其他情况等因素,以确定合适的条款。在后者情况下,卖方应将投保范围通知买方,以便于买方考虑在按 B. 2 款规定由其承担货物风险之前进行加保。

保险额应包含合同规定的价格加 10%,如属可能,并应采用合同内的币制。如买方有需要,卖方应按合同中的币制投保战争险,其费用由买方负担。

B. 买方责任

1. 在目的地双方约定的地点受领货物,按合同规定支付货款,并承担除运费和运输保险费以外在货物运往目的地的运送中有关货物的一切费用支出以及卸货费用,除非各项费用已包括在运费中或在支付运费时已由承运人收取。

2. 当货物已按照 A. 3 款规定交付给第一承运人控制之时起, 承担货物的一切风险。

3. 如曾保留交货期限及/或保留选定目的地的权利而又未能及时发出请示, 则应负担自规定的期限终了时起所产生的额外费用和一切风险; 但以该项货物已清楚地分开或被确定系属于本合同的货物为限。

4. 负担为取得前述 A. 10 所需单证而支出的一切费用, 包括领事证件以及产地证的费用。

5. 支付在进口时或由于进口需要支付的各种关税及其他税捐。

完税后交货 (Delivered Duty Paid, 简称 DDP)

(1) 一般概念

这里讲的完税后的税是指进口国的关税和其他税捐, 交货的具体地点, 由买卖双方在贸易合同内约定, 这个具体地点可以是进口国卸货港码头集装箱堆场, 或集装箱转运站, 或内陆集装箱交货点, 或者买方的工厂或仓库。它与 CIP 的区别, 前者卖方负责的运费、保险以及货物发生的一切风险, 一直到进口国双方约定的地点, 并负担进口国的关税和其它税捐, 而 CIP 的卖方, 仅负责自出口国的启运地至双方约定的目的港的运费和海洋运输保险费, 并负责货物在出口国交至全程运输的第一承运人前的一切风险, 此后的一切风险则由买方负责。因此, DDP 与 CIP 是有重大区别的。主要是两者在费用负担和风险划分方面有重大差别。由此可见, DDP 是在 Ex—ship 基础上发展起来的, CIP 是在 CIF 的基础上发展起来的。

(2) 贸易惯例与规则

买卖各方的责任如下；

A. 卖方责任

1. 供应符合买卖合同所规定的货物，如合同有规定，尚需提供货物符合合同要求的凭证。

2. 自负风险和费用：

a) 在买卖合同规定的日期或期限内，在进口国的指定目的地将货物完税后置于买方控制下；同时提供给买方通常的运输单证、栈单、码头仓单、提货单等，通过背书或其他方式以使货物在进口国的指定目的地交付给买方或其指定人；同时为使买方可按 B. 1 款的规定受领货物，卖方应根据当时当地确实需要，提供其他证明文件。

上述交付给买方的货物必须是已清楚地分开或能确定为属于本合同项下的货物。

b) 负责提供进口许可证并负担进口税或捐税，包括结关费用以及为使卖方能在货物完税后置于买方控制之下，而必须在货物进口时和目的指定地点支付的其他捐税和费用。

c) 办理为完成上述目的所可能需要的各项手续。

3. 卖方在履行 A. 2a 款所规定的义务之前，承担货物的一切风险。

4. 为了能使货物从启运国出口。必要时经由一个或一个以上的第三国，运往指定目的地的国家，并在该地将货物置于买方控制之下，除提供 A. 2a 款所指明的单证外，卖方应自负风险和费用，取得出口许可证，外汇管制证件，领事发票以及有关管理机构签发的其他凭证。

5. 自负风险和费用，按通常条件订立将货物自启运国运至指定目的地的运输合同。承担并支付货物运至该地的运费或其他运输费用；除 A. 6 款的规定外，承担在指定目的地将货物交付买方之前，因货物的移动而发生的任何其他费用。

卖方在根据本《通则》履行其他全部责任的前提下，有权自负风险及费用，使用其自有的运输工具。

关于进口国的指定目的地的特定交货场所（车站、码头、仓库或其他），如在买卖合同中、海关或其他有关主管当局的规章中，或运输行业的规则中均未予规定，则卖方可任选其中对其最便利的一处，只要该处能提供报关或其他可能需要的适当的方便以利于各方面根据《通则》履行其各自的责任。卖方将择选的交易场所通知买方，因此，这个场所应被视为是本《通则》所规定的作为卖方的指定的目的地将货物置于买方控制下的交货点，货物的风险也由此转移。

5. 如货物到达指定的目的地，按惯例必须或有需要将货物卸下或起岸，以便在该处完税后置于买方控制之下，卖方应承担并支付费用，包括驳船费、码头、仓库的上下力及其他营运费用等。

7. 自行承担费用，通知买方货物已交由办理货运至指定的目的地的第一承运人掌管，或货物已由卖方自有的运输工具发往目的地。此项通知应及时办理，使买方得以采取正常必要的措施，准备受领货物。

8. 自费供应运载该合同规定货物至目的地所需要的习惯包装。但不需要包装者例外。

9. 承担并支付因运载货物主指定的目的地，并将货物置

于买方控制之下，而可能需要的检查费用，例如丈量、过磅、点数或品质分析等。

10. 为了按照本《通则》的规定，履行将货物在指定的目的地置于买方控制之下的责任，卖方尚需承担和支付除 A. 1 到 A. 9 各款以外的其他任何费用。

B. 买方责任

1. 当卖方在指定的目的地将货物置于买方控制时，买方应立即予以受领，支付合同规定的价款，并负责其后的一切运转事宜。

2. 当货物抵达指定的目的地时，买方应承担并支付按照 A. 6 款规定下属于卖方支付的卸货或起岸费用。

3. 自货物按 A. 2a 款在指定的目的地被置于买方的控制之时起，买方应承担货物的一切风险和费用。

4. 如货物被置于买方控制之下，而未能立即受领，买方应承担货物的一切风险并支付由于未及时受领货物而发生的 不论由卖方或买方付出的任何额外费用，但必须以该项货物已清楚地分开或得确定为供应本合同之用者为限。

5. 如卖方为申请 A. 2b 款规定的单证而需要有关货物在进口国的最后目的地地址时，买方应予以提供。

6. 买方应承担并付予卖方为提供有经验的第三方所出具的货物符合合同规定的证明而支出的费用。

7. 应卖方的要求，并在卖方自负风险和费用的情况下，买方应取得根据本《通则》将货物置于买方控制而需要的进口国签发的证明文件。三、关于《1990 年国际贸易术语解释通则》问题

1990 年国际商会修改并重新制定了《1990 年国际贸易术语解释通则》(以下简称 INCOTERMS1990 或《1990 年通则》),已于 1990 年 7 月 1 日起生效。《1990 年通则》对《1980 年通则》作了全面修订,予以增删、重组和条理化,整理成新的 13 种术语。原《1980 年通则》由下列四个部分组成:1936 年制定并于 1953 年修订的《1953 年国际贸易术语解释通则》规定的 Ex works、FOR/FOT、FAS、FOB、C&F、CIF、Freight or Carriage Paid to、Ex shiPEx Quay 等 9 种术语;《1967 年补充本》增加的“边境交货”(Delivered at Frontier)和“完税后交货”(Delivered...Duty paid);《1976 年补充本》增加的“启运机场交货”(FOB Airport);《1980 年补充本》增加的“货交承运人”(Free Carrer)和“运费、保险费付至指定目的地”(Freight or Carriage and Insurance paid to...named pointof destination)等,共计 14 种贸易术语。鉴于国际商会的上述《国际贸易术语解释通则》在国际贸易中应用很广,其最新版本《1990 年通则》标志着国际贸易惯例的重大发展。

1. 《1990 年通则》的修订原因 修订原因主要有两个:一个是将《通则》规定的国际贸易术语尽量适应于日益增长的电子数据交换(electronic data interchange 简称 EDI)的使用。为此,《1990 年通则》允许就商业发票、报关单据或证明货物交付的单据以及运输单据提供相等的电子信息。按照《1990 年通则》规定的贸易术语,如果卖方和买方已经同意以电子方式通信,运输普据(例如可议付的提单,不可议付的海上运货单、内陆水路运单、铁路托运单或多式联运单等)可以由相等的电子数据交换信息来替代。关键的问题是,用 EDI

信息传递的提单是否也可以起到所有权凭证的作用，使得货物在途时即可通过转让提单转售货物，这一点还有待于实践的发展。目前在近洋运输的情况下，由于正本单据邮寄较慢，已有凭传真件提单由买方向船方提供担保之后提货的做法。修订的另一个主要原因是运输技术的变化，尤其是货物置于集装箱内单位化、货物托盘化、多式联运、陆地交通工具直接上下滚装船、近海运输中采用铁路车皮摆渡等等。这些新的运输技术的发展客观上需要国际贸易术语作相应的调整。例如，在 FOB、C&F 和 CIF 条件下曾经是关键点的船舷在现代运输系统下已经不象传统的那样作为划分买卖双方责任、费用、风险的界线。在现代运输中，界线从船舷移至海港或内陆的集装箱、拖车或托盘的集散站。

2. 《1990 年通则》的几个特点 与《1980 年通则》相比，《1990 年通则》有以下几个特点：

(1) 删除了 FOB/FOT (铁路火车交货) 和 FOB Airport (启运机场交货) 这两种术语，同时扩大了 Free Carrier (… named place) “交货承运人 (指定地点)” 这个术语的使用范围，使之适合于包括铁路、航空运输在内的各种运输方式。新增加了 DDU 术语 (Delivered Duty Unpaid “目的地交货关税未付”)。《通则》由 1980 年的 14 种减少至 1990 年的 13 种术语组成。

(2) 按卖方履行交货义务的地点、负担主要运输费及保险的责任、货物坏损和灭失以及费用增加等放险划分的不同，将 13 种术语分成 E、F、C、D 四组。E 组卖方在其自身所在地履行交货义务，只有 Ex Works (工厂交货) 一种，内容与

《1980 年通则》的规定基本相同。F 组卖方将货物交付给买方指定的承运人,其中包括 FCA (Free Carrier “货交承运人”)、FAS (Free Alongside Ship “船边交货”) 和 FOB (Free on Board “装运港船上交货”) 三种。除了 FCA 有很大的修改之外, FAS 和 FOB 基本上保持了《1980 年通则》的原规定。C 组卖方负责订立运输合同并支付运费, 但是对装运和发货之后的货物灭失、坏损或额外费用概不负责, 其中有 CFR (Cost and Freight “成本和运费”, 也就是传统的 C&F)、CIF (Cost Insurance and Freight “成本加保险费、运费”)、CPT (Carriage Paid TO “运费付至目的地”) 以及 CIP (Carriage and Insurance Paid TO “运费、保险费付至目的地”) 四种。D 组卖方必须承担将货物运抵目的地所在国所需的一切费用和 risk, 其中包括 DAF (Deliverde at Frontier “边境交货”)、DES (Delivered Ex Ship (“目的港船上交货”)、DEQ (Delivered Ex Quay (Duty Paid) “目的港码头交货关税已付”)、DDU (Delivered Duty Unpaid “目的地交货关税未付”)、和 DDP (Deliverde Duty Paid “目的地交货关税已付”) 等 5 种术语。

(3) 每一种贸易术语均将买卖双方的主要义务以相互对应的方式划分成卖方 10 项、买方 10 项, 以明确各自应承担的责任、费用和 risk。这样既可以相互对照比较, 又可以避免出现双方均不负责的“盲区”。卖方的 10 项义务标准是: A1 提供与合同相符的货物, A2 许可证、授权和手续, A3 运输和保险合同, A4 交货, A5 风险转移, A6 费用划分, A7 通知买方, A8 交货证明、运输单据或相等的电子信息, A9 商检、包装、唛头, A10 其他义务。与此相对应, 买方的 10 项

义务标准是 B1 支付货款, B2 许可证、授权和手续, B3 运输合同; B4 提货, B5 风险转移, B6 费用划分, B7 通知卖方, B8 交货证明、运输单据或相等的电子信息, B9 货物检验, B10 其他义务。通过查看每一标准项下买方或卖方是否负有具体义务, 即可一目了然。例如: FOB 术语, 在卖方 A3 项下写着“对承运合同无义务”; 而在买方 B3 项下则可以看到“自费订立承运合同将货物从指定装运港运走”。与此相反, CIF 术语, 在买方的 B3 项下显示“无义务”; 而在卖方的 A3 项下则有关于自费订立承运合同规定。这样规定显然要比原来的《1980 年通则》更加标准化和条理化。

3. 怎样选择适用《1990 年通则》《1990 年通则》就象某种共同交货条件一样, 只要在合同中明示规定适用其中一种术语, 这种术语就构成双方买卖合同的组成部分。例如在合同中规定交货条件是 CIF INCOTERMS 1990 即可。这样要比不明示规定好, 因为除了《通则》之外, 还有一些其他类似的国际贸易术语存在。

值得注意的是: 尽管双方在合同中注明采用《1990 年通则》, 但是合同中的具体规定仍然优先于《通则》的有关规定。换言之, 双方在采用《通则》的规定作为合同基础条件的同时, 可以在合同中作些不同于《通则》的具体规定以适应于某一具体商品的贸易。鉴于《通则》的诸项规定均以卖方的最低责任为原则, 如果买方想增加卖方的责任, 就必须在合同中注明, 例如 CIF INCOTERMS 1990 WITH ALL RISKS INSURANCE; 否则 CIF 项下卖方只负有平安险投保责任。

每一笔国际货物买卖均会涉及到三个问题:

(1) 货物从装运地至目的地的运输由谁安排并支付运费；(2) 如果这些环节出了问题由谁负责；(3) 运输途中货物灭失或坏损以及费用增加的风险由谁负担。国际贸易术语的主要目的,就是确定在运输的哪一环节上卖方完成了其义务,从法律上可以说货物已经被交付给买方。《1990 年通则》规定的 13 种贸易术语中,每一种术语均意味着买卖双方和责任、费用、风险上的不同处分。下文分组介绍。

4. E 组贸易术语 E 组贸易术语只有 EX WORKS (工厂交货) 一种。这种术语是 13 种术语中卖方的责任、费用、风险最小的一种,因为卖方只要在其处所(例如工厂、仓库等)将货物置于买方控制下即完成了交货义务。除非另有约定,卖方没有义务装上买方提供的交通工具,也没有义务报关出口。买方承担从卖方处所将货物运至目的地途中的一切风险。如果买方没有在卖方国家报关出口、取得出口许可证的能力,则应避免采用工厂交货的术语。

5. F 组贸易术语 F 组贸易术语有 FREE CARRIER (货交承运人)、FAS (船边交货) 和 FOB (装运港船上交货) 三种。其共同特点是由买方签订运输合同并指定承运人,卖方只要将货物交给买方指定的承运人或交通工具,即完成交货义务。这里的 FAS 和 FOB,与《1980 年通则》基本相同,只是略有修改。FAS 项下,卖方只要在指定装运港码头将货物置于买方指定船只的船边即完成交货义务,通常只取得大副收据或码头收据即可。从那时起买方就必须承担一切费用和 risk,包括申领出口许可证、报关完税等出口手续。如果买方没有在卖方国家报关出口、取得出口许可证的能力,则应

避免采用 FAS 术语。FOB 项下，卖方必须在指定装运港将货物装上买方指定的船只才完成交货义务，卖方承担一切风险直至货物在指定装运港越过船舷为止，并且负责申领出口许可证、报关完税等出口手续。值得注意的是，在以滚装船或集装箱船运输时，对划分买卖双方风险来说，船舷已不具有实际意义。这种情况下采用 FREE CARRIER（货交承运人）术语更合适一些。

《1990 年通则》对《1980 年通则》规定的 FREE CARRIER 术语作了较大修改和补充，使其适用范围扩大至包括航空和铁路运输在内的任何运输方式或者多式联运。这主要是考虑到现代运输技术的发展使得传统的关键点“船舷”的重要性下降。FREE CARRIER 项下，卖方主要在指定地点（例如运输终点站或其他收货点）将货物交付给买方指定的承运人或另一人（例如货运代理人）掌管下，即完成了交货义务。货物的风险不是象 FOB 那样在越过船舷时转移，而是在交付货物的同时风险即从卖方转移至买方。“承运人”是指依据运输合同承担运输或负责安排运输的任何人。运输方式可以是铁路、公路、海上、航空、内陆水路或上述方式的联合运输。如果买方指令卖方将货物交付给不是承运人的另一人，例如货物代理人，那么卖方将货物交付给此人掌管下即视同完成交货义务。《1990 年通则》详细规定了在铁路运输、内陆水运、海上运输、航空运输、未指定运输和多式联运等七种具体情况下，卖方于何时、何种方式完成将货物交付承运人的义务。

6. C 组贸易术语 C 组贸易术语共有 4 种，即 CFR（成本加运费，亦即传统的 C&F）、CIF（成本加保险费、运费）、CPT

(运费付至目的地)和 CIP (运费、保险费付至目的地)。C 组的四种术语项下, 卖方均必须负责按通常条件订立运输合同并支付费用, 其中 CIF 和 CIP 条件下卖方尚须负责投保货物并支付保险费。

C 组术语的一个显著特点是, 买卖双方费用划分的地点与风险划分的地点相分离。卖方必须负担货物运抵指定目的港或指定目的地以前的正常运费; 但是卖方的交货义务却早在装运港将货物装上船只 (CFR 和 CIF) 或将货物交付于承运人或第一承运人掌管时 (CPT 和 CIP) 起就已完成。货物灭失、坏损以及费用增加的风险, 按 CFR 和 CIF 术语在货物越过装运港船舷时从卖方转移至买方; 按 CPT 和 CIP 术语则于货物交付于承运人或第一承运人掌管之时起转移。因此, C 组术语与 D 组术语的重大区别就在于: C 组术语是“装运合同” (SHIPMENT CONTRACT); 而 D 组术语则是“到达合同” (ARRIVAL CONTRACT)。在 C 组术语下, 因为卖方完成交货义务和风险转移均在装运港或装运地, 所以在买卖合同中规定卖方的交货义务时, 只能写“装运期 (发货期) 不迟于某年某月某日”, 而不能写“必须于某年某月某日之前将货物运抵目的港 (目的地)”, 否则就不是“装运合同”了。

CPT 和 CIP 这两种术语与 CFR 和 CIF 的区别在于: 前两种术语可以适用于任何方式的运输或多式联运; 而后两种术语则只适用于传统的海上运输方式, 并要求卖方在装运港将货物装上船只。在现代运输技术下, 卖方往往在货物装船之前已完成交货义务。在此情形, 可以采用 CPT 和 CIP 术语以替代传统的 CFR 和 CIF 术语。

7. D 组贸易术语 D 组贸易术语共有 5 种, 即 DAF (边境交货)、DES (目的港船下交货)、DEQ (目的港码头交货关税已付)、DDU (目的地交货关税未付) 和 DDP (目的地交货关税已付)。这组术语可以分为两类: DAF、DES 和 DDU 三种术语项下, 卖方不用负责办理进口手续、支付进口税; 而 DEQ 和 DDP 二种术语项下, 卖方必须负责办理进口手续并支付进口税。D 组的上述 5 种术语均为“到达合同”。为完成交货义务, 卖方均必须自负费用和 risk 将货物运抵指定目的地并将货物置于买方掌管之下。这些目的地具体分别是: 边境的指定地 (DAF)、指定目的港的通常卸货点船上 (DES)、约定的港码头 (DEQ) 或指定目的地之约定点 (DDU/DDP)。其中 DDP 是 13 种贸易术语中卖方责任、费用、risk 最大的一种术语。

在上述 13 种贸易术语中, 有 7 种是适合于任何运输方式包括多式联运的, 它们是: EXW (工厂交货)、FCA (货交承运人)、CPT (运费付至指定目的地)、CIP (运费和保险费付至指定目的地)、DAF (边境交货)、DDU (目的地交货关税未付) 和 DDP (目的地交货关税已付)。这 7 种术语中的 FCA (货交承运人) 尚可单独适合空运或铁路运输, 取代了《1980 年通则》中的 FOR/FOT 和 FOBAIRPORT 两种术语。另外 6 种术语只能适用于海运和内陆水运, 它们是: FAS (船边交货)、FOB (装运港船上交货)、CFR (成本加运费, 即传统的 C&F)、CIF (成本加保险费、运费)、DES (目的港船上交货)、DEQ (目的港码头交货)。从中可以看出, 《1990 年通则》在保留传统的海运贸易术语的同时, 增加了适合于任何

方式运输包括多式联运的贸易术语的比重。

《美国对外贸易定义 1941 年修正本》 1919 年，美国一些商业团体曾制订了有关对外贸易定义。其后，在美国第二十七届全国对外贸易会议上对该定义作了修订，称为《美国对外贸易定义 1941 年修正本》(Revised American Foreign Trade Definitions 1941)。这一定义为美国商会、美国进口商协会和全国对外贸易协会所组成的联合委员会所采用，并由全国对外贸易协会予以发行。

这个定义对六种价格术语（即：Ex Point of Origin、F. O. B.、F. A. S.、C. & F.、C. I. F.、Ex Dock）作了解释。但应注意，它将 F. O. B. 分为六种类型，其中仅第五种 F. O. B. Vessel 同国际贸易中一般通用的 F. O. B. 价格术语的含义相类似，而其他五种类型的 F. O. B. 则完全不同。对此，这定义虽然是美国所发行，但因美国的对外贸易份量很大，我们要有一个正确的理解。

附：《美国对外贸易定义 1941 年修正本》

1941 年 7 月 30 日美国商会、美国进口商协会及全国对外贸易协会所组成的联合委员会通过。

序言

1919 年《美国对外贸易定义》的出版曾在澄清与简化对外贸易实务方面起过不少作用，并得到世界各国买卖双方的广泛承认和使用。但自该定义出版以后，贸易习惯已有很多变化，因而在 1940 年举行的第二十六届全国对外贸易会议上强烈要求对它作进一步的修订与澄清，认为这对帮助对外贸易商处理业务是必要的。

兹推荐《美国对外贸易定义 1941 年修正本》供进口和出口商人共同使用。此项修正本并无法律效力，除非有专门的立法规定或为法院判决所认可。因此，为使其对各有关当事人产生法律上的约束力，建议买方与卖方接受此定义作为买卖合同的一个组成部分。

鉴于 1919 年以来贸易习惯和手续的演变，这次修正的定义中包括了卖方和买方的一些新的责任，并且在许多方面，对原有责任的解释也比 1919 年定义的解释清楚一些，这些修改对卖方和买方都是有益的。广泛接受这次修订的定义，将导致对外贸易手续的标准化，并避免许多误解。

卖方和买方采用此修正的定义，将使各有关当事人对其责任和权利更加明确。

注意要点

1. 由于世界各地有很多机构都分别提出了对外贸易定义，而很多国家的法院对这些定义各有不同的解释，所以由卖方和买方一致同意他们所订的合同以《美国对外贸易定义 1941 年修正本》为准，并接受《定义》所列各点，这是很有必要的。

2. 除下列对外贸易的术语外，还有一些有时使用的术语，如港口交货 (Free Harbor)，成本加保险费、运费、佣金 (C. I. F. &C.)，成本加保险费、运费、利息 (C. I. F. &I.)，成本加保险费、运费、佣金、利息 (C. I. F. C. &I.)，成本加保险费、运费并卸到岸上 (C. I. F. Landed)，以及其他。除非事先已经准确地理解它们的确切含义，这些术语都不宜使用。想借用本《定义》所列术语的解释去阐述其他术

语是不明智的，因此，只要有可能，就应援用已经在这里下了定义的术语。

3. 在报价或合同中，使用容易被误解的缩写是不明智的。

4. 在报价中，应避免使用常见的“英担”（Hundredweight）或“吨”（Ton）。因为一英担可以是短吨的 100 磅或长吨的 112 磅，一吨可以是 2000 磅的短吨或 2204.6 磅的公吨，也可以是 2204 磅的长吨。所以在报价和售货确认书中，对“英担”或“吨”要明确表示它所代表的实际重量。同样，关于数量、重量、体积、长度或面积等单位也应该经双方一致同意作出明确的说明。

5. 如货物需经检验或需要检验证书，则双方事先应协议明确该费用由卖方或由买方负担。

6. 除另有协议外，卖方应承担一切费用，直至货物到达买方必须负责随后运送事宜的地点为止。

7. 合同中还有很多组成部分不属于对外贸易定义的范围，因此，在本《定义》中未予述及。对此，双方应在磋商合同时另行议定，对于所谓“惯常的”做法尤应如此。

价格术语定义

（1）产地交货 EX（POINT OF ORIGIN）

“制造厂交货”、“矿山交货”、“农场交货”、“仓库交货”等（指定产地） “EX FACTORY”， “EX MILL”， “EXMINE”，“EX PLANTATION”，“EX WARE—HOUSE”， etc.（named point of origin）

按此术语，所报价格仅适用于原产地交货，卖方同意在规定日期或期限内双方在商定地点将货物置于买方控制之

下。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 承担货物的一切费用和 risk，直至买方应负责提货时为止。

(2) 在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得原产地及/或装运地国家签发的为货物出口或在目的地进口所需的各种证件。

买方责任：

(1) 在货物按规定日期或期限内送抵约定地点并置于买方控制下时，应立即受领。

(2) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。

(3) 从买方应负责受领货物之时起，承担货物的一切费用和 risk。

(4) 支付因领取原产地及/或装运地国家签发的，为货物出口或在目的地进口所需的各种证件的全部费用。

(I) F. O. B. (FREE ON BOARD)

(II - A) “在内陆指定发货地点、的指定内陆运输工具上交货” F. O. B (named inland carrier at named inland point of departure)

按此术语，所报的价格仅适用于：在内陆装运地点，由卖方安排并将货物装于火车、卡车、驳船、拖船、飞机或其他供运输用的载运工具之上。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 将货物装在载运工具上，或提交内陆承运人装运。

(2) 提供清洁提单或其他运输收据，注明运费到付。

(3) 承担货物的任何灭失及/或损坏的责任，直至货物在装运地被装上载运工具，并取得承运人出具的清洁的提单或其他运输收据为止。

(4) 在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需的各种证件。

买方责任：

(1) 负责货物自内陆装货地点装运后的一切运送事宜，并支付全部运输费用。

(2) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。

(3) 承担在指定的内陆起运地点装运后所发生的任何灭失及/或损坏的责任。

(4) 支付因领取由原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需各种证件的全部费用。

(II —B) “在内陆指定的发货地点的指定内陆运输工具上交货，运费预付到指定的出口地点”F. O. B. (named inland carrier at named inland point of departure) FREIGHT PREP AID TO (named point of exportation)

按此术语，卖方所报价格包括把货物运至指定出口地点的运输费用，并预付至出口地点的运费。卖方在内陆指定起运地点取得清洁提单或其他运输收据后，对货物不再承担责任。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 承担 (II - A) 项下规定的卖方责任，但其中第 (2) 点除外。卖方必须提供清洁的提单或其他运输收据，并预付至指定出口地点的运费。

买方责任：

(1) 承担 (II - A) 项下规定的买方责任，但无须支付从装货地点至指定出口地点的运费。

(II - C) “在指定的内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货，减除至指定出口地点的运费” F. O. B (named inland carrier at named inland point of departure) FREIGHT ALLOWED TO (named point)

按此术语，卖方所报价格，包括货物至指定地点的运输费用，但注明运费到付，并将由卖方在价金内减除。卖方在指定内陆起运地点取得清洁的提单或其他运输收据后，对货物不再承担责任。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 承担 (II - A) 项下规定的卖方责任，但运至指定地点的运输费用应在发票中减除。

买方责任：

(1) 承担 (II - A) 项下规定的买方责任，但要负责支付卖方已减除的由内陆装运地点到指定地点的运费。

(II - D) “在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货” F. O. B, (named inland carrier at named point of exportation)

按此术语，卖方所报的价格，包括将货物运至指定出口地点的运输费用，并承担直至上述地点的任何灭失及/或损坏的责任。

在此报价下：

卖方责任：

- (1) 将货物装在载运工具上，或交给内陆承运人装运。
- (2) 提供清洁的提单或其他运输收据，并支付由装运地点至指定出口地点的一切运输费用。
- (3) 承担货物的一切灭失及/或损坏责任，直至装于内陆载运工具上的货物抵达指定出口地点为止。
- (4) 在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需的各种证件。

买方责任：

- (1) 承担货物在出口地点内陆载运工具上时起的全部运转责任。
- (2) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。
- (3) 承担从装于内陆载运工具上的货物抵达指定出口地点时起的一切灭失及/或损坏的责任。
- (4) 支付因领取由原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需各种证件所发生的一切费用。

(II - E) “指定装运港船上交货” F. O. B. VESSEL (named port of shipment)

按此术语，卖方所报价格包括在指定装运港将货物交到由买方提供或为买方提供的海洋轮船上的全部费用。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 支付在规定日期或期限内，将货物实际装载于买方提供的或为买方提供的轮船上而发生的全部费用。

(2) 提供清洁的轮船收据或已装船提单。

(3) 承担货物一切灭失及/或损坏责任，直至在规定日期或期限内，已将货物装载于轮船上为止。

(4) 在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得由原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需的各种证件。

买方责任：

(1) 将船名、开航日期、装船泊位及交货时间明确地通知卖方。

(2) 当卖方已将货物交由买方控制，但由于买方指定轮船未能在规定时间内到达或不能装货而发生的额外费用及全部风险，由买方负担。

(3) 办理有关货物随后运至目的地的一切运转事宜：

a 办理保险并支付其费用；

b 提供船舶或其他运输工具并支付其费用。

(4) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。

(5) 承担货物装上船后的一切灭失及/或损坏责任。

(6) 支付因领取由原产地及/或装运地国家签发的、为货物出口或在目的地进口所需的各种证件（但清洁的轮船收据或提单除外）而发生的一切费用。

(II—F) “进口国指定内陆地点交货” F. O. B. (named

inlandpoint in coun try of importation)

按此术语，卖方所报价格包括货价及运至进口国指定内陆地点的全部运输费用。

在此报价下：

卖方责任：(1) 负责安排货物运至进口国指定地点的全部运输事宜，并支付其费用。

(2) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。

(3) 办理海洋运输保险并支付其费用。

(4) 除买卖双方另有约定外，投保战争险并支付其费用。

(5) 承担货物的一切灭失及/或损坏责任，直至装在载运工具上的货物抵达进口国的指定内陆地点为止。

(6) 支付因取得产地证、领事发票或其他由原产地及/或装运地国家签发的为货物在目的地进口及必要时经由第三国过境运输所需要的各项证件的费用。

(7) 支付全部的各项起岸的费用，包括码头捐、起岸费及税捐等。

(8) 支付在进口国的一切报关费用。

(9) 支付进口国的关税和一切适用于进口的税捐等。

注：按此价格术语，卖方必须认识到他所承担责任、费用和风险的重大，因而必须投保适当的险别。在另一方面，进口商或买方却期望以此种价格术语解除其在航运中的风险并确保其在进口国内陆地点的到岸货值。当竞争激烈或买方习惯于向其他卖方取得此类报价的情况下，卖方可按此术语报价，但须采取适当的方式以谨慎地保护自己的利益。

买方责任：

(1) 载运工具抵达目的地时，应立即受领货物。

(2) 负担货物到达目的地后的一切费用和灭失及/或损坏的责任。

有关各种 F. O. B. 价格术语的注解

关于各种 F. O. B. 价倍术语，请注意下列各点：

(1) 内陆运输的办法，如：卡车、火车、驳船、拖船或飞机，应予注明。

(2) 如在内陆运输途中发生转换运输工具的费用，双方应在事先商定此项费用由卖方或是由买方负担。

(3) 应避免在使用“F O. B. (named port)”价格术语时，而不指明卖方责任终止和买方责任开始的确切地点。因为如使用此价格术语，一旦货物在港内交付或装上海洋轮船以前发生灭失或损坏时，就会引起究应由卖方还是买方承担责任问题的争议。指明特定的交货地点，可避免上述误解。

(4) 货物从内陆载运工具上用驳船或卡车运至船边，其费用由卖方还是由买方负担，应事先商定。

(5) 卖方务必将适用于整列车、整卡车或整驳船运费率的最低数量通知买方。

(6) 除“进口国指定内陆地点交货”F. O. B. (named inlandpoint in country of importation) 外，各种 F. O. B. 价格术语的洽订海洋运输舱位、投保海洋运输险和战争险的责任应属于买方。尽管这是买方的责任，但在很多交易中，卖方可代买方办理订舱、投保海洋运输险和战争险，并准备装船事宜。因此，有关订舱、投保海洋运输险和战争险，究竟是作为买方自身的义务，由其自行办理，或是由卖方同意代

买方办理，买卖双方应事先取得一致意见。

(7) 为保障实方的利益，卖方应在买卖合同中订明由买方投保的海洋运输险中包括标准的仓至仓条款。

(Ⅲ) 船边交货 F. A. S (FREE ALONG SIDE)

注：为充分了解在“船边交货”价格术语下相应的责任和权利，买卖双方不仅应考虑本定义，还须明了本书附录的“注解”。

“船边交货（指定装运港）” F. A. S. VESSEL (named port of shipment)

按此术语，卖方所报价格包括将货物交到海洋轮船船边，船的装货吊钩可及之处。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 在规定日期或期限之内，将货物交至船边或交至由买方或为买方指定或提供的码头。支付为搬运重件至上述船边或码头而引起的任何费用。

(2) 提供清洁的码头收据或轮船收据。

(3) 承担货物的一切灭失及/或损坏责任，直至将货物交到船边或码头为止。

(4) 在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得原产地及/或装运地国家签发的为货物出口或在目的地进口所需的各种证件。

买方责任：

(1) 将船名、开航日期、装船泊位及交货时间明确地通知卖方。

(2) 办理从货物到达船边以后的一切运转事宜：

①如有必要，将货物安放在仓库或码头并支付滞期费及/或仓储费用；

②办理保险并支付其费用；

③办理海洋运输及其他运输并支付其费用。

(3) 支付出口税及因出口而征收的其他税捐费用。

(4) 承担货物在以下情况时所发生的任何灭失及/或损坏的责任：装载于停靠船边、船上吊钩可及之处的驳船或其他载运工具上；或放置于码头等待装船；或实际已装船和装船以后。

(5) 支付因领取由原产地及/或装运地国家签发的为货物出口或在目的地进口所需的各种证件（但清洁的码头收据或轮船收据除外）而发生的一切费用。

有关“船边交货”价格术语的注解

(1) 按照船边交货价格术语，取得海洋运输舱位和投保海洋运输险和战争险的责任属于买方。尽管这是买方的责任，但在很多交易中，卖方可代买方办理订舱、投保海洋运输险和战争险，并准备装船事宜；也可由买方通知卖方将货物送到买方指定轮船的船边，并由买方自行投保海洋运输险和战争险。因此，有关订舱、投保海洋运输险和战争险，究竟是作为买方自身的义务，由其自行办理，或是由卖方同意代买方办理，买卖双方应事先取得一致意见。

(2) 为保障卖方的利益，卖方应在买卖合同中订明由买方投保的海洋运输险中包括标准的仓至仓条款。

(IV) 成本加运费 C. &F. (COST AND FREIGHT)

注：为充分了解在“成本加运费”价格术语下相应的责任和权利，买卖双方不仅应考虑本定义，还须明了有关“成本加运费”的注解和“成本加运费、成本加保险费、运费”的注解。

“成本加运费（指定目的地）”C. &F. (named port of destination)

按此术语，卖方报价包括将货物运到指定目的地的运输费用在内。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 负责安排货物运至指定目的地的运输事宜，并支付其费用。

(2) 支付出口税或因出口而征收的其他税捐费用。

(3) 取得运往指定目的地的清洁提单，并迅速送交买方或其代理。

(4) 在向买方提供“备运提单”的情况下，对于货物的灭失及/或损坏，须负责到货物已送交海运承运人保管时为止。

(5) 在向买方提供“已装船提单”的情况下，对于货物的灭失及/或损坏，须负责到货物已装到船上为止。

(6) 在买方请求并由其负担费用的情况下，提供产地证明书、领事发票或由原产国及/或装运国所签发的、为买方在目的地国家进口此项货物及必要时经由第三国过境运输所需要的各项证件。

买方责任：

(1) 接受提交的各项单证。

(2) 在船到达时受领货物并负责办理货物的随后一切运转，并支付其费用，其中包括按照提单条款的规定从船上提货，支付起岸的一切费用，包括一切税捐和在指定目的地点所需支付的其他费用。

(3) 办理保险并支付其费用。

(4) 承担根据上述第 (4) 或第 (5) 项所规定的卖方责任终止的时间和地点以后货物的灭失及或损坏的责任。

(5) 支付产地证明书、领事发票或其他由原产地及/或装运地国家签发的、为货物在目的地国家进口及必要时经由第三国过境运输所需要的任何其他证件的费用。

有关“成品加运费”的注解 (1) 为保障卖方的利益，卖方应在买卖合同中订明由买方投保的海洋运输险中包括标准的仓至仓条款。

(2) 在以下 C. I. F. (成本加保险费、运费) 术语的注解中，有很多场合可以应用于 C. &F. (成本加运费) 术语。C. &F. 的卖方和买方应加以理解。

(V) 成本加保险费、运费 C. I. F. (COST, INSURANCE, FREIGHT)

注：为充分了解在“成本加保险费、运费”价格术语下相应的责任和权利，买卖双方不仅应考虑本定义，还需明了本节有关注解。

成本加保险费、运费 (指定目的地) C. I. F (named point of destination)

按此术语，卖方报价包括货物的成本、海洋运输保险费

和将货物运到指定目的地的一切运输费用在内。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 负责安排货物运至指定目的地的运输事宜，并支付其费用。

(2) 支付出口税，或因出口而征收的其他税捐费用。

(3) 办理货物的海洋运输保险并支付其费用。

(4) 投保在货物装船时卖方市场所能得到的战争险。其费用由买方负担；但经卖方同意，由买方投保战争险的，不在此列。

(5) 取得运往指定目的地的清洁提单及保险单或可转让的保险凭证，并立即送交给买方或其代理。

(6) 在向买方提供“备运提单”的情况下，对于货物的灭失及/或损坏，须负责到货物已送交海运承运人保管时为止。

(7) 在向买方提供“已装船提单”的情况下，对于货物的灭失及/或损坏，须负责到货物已装到船上为止。

(8) 在买方请求并由其负担费用的情况下，提供产地证明书、领事发票或由原产国及/或装运国所签发的、为买方在目的地国家进口此项货物及必要时经由第三国过境运输所需要的各项证件。

买方责任：

(1) 接受提交的各项单证。

(2) 在船到达时受领货物并负责办理货物的随后一切运转，并支付其费用，其中包括按照提单条款的规定从船上提

货，支付起岸的一切费用，包括一切税捐和在指定目的地点所需支付的其他费用。

(3) 支付由卖方投保的战争险所需费用。

(4) 承担根据上述第 (6) 或 (7) 项所规定的卖方责任终止的时间和地点以后货物的灭失及/或损坏的责任。

(5) 支付产地证明书、领事发票或其他由原产地及/或装运地国家签发的、为货物在目的地国家进口及必要时经由第三国过境运输所需要的任何其他证明的费用。

有关“成本加运费”及“成本加保险费、运费”的注解在 C. &F 与 C. I. F 合同下，买方与卖方应在签订合同时就下列各点取得完全协议：

(1) 应在事先治定由何方支付各项杂费，如过磅费和检验费等。

(2) 为了使买方有能力在船舶抵达时，在进口港所允许的卸货时间内提取货物，双方应事先治定每一条船所应装载的货物数量。

(3) 虽然 C. &F. 和 C. I. F. 术语通常被理解为由买方负担有关领事发票费与产地证明书的费用，并另行分别计付。但在许多交易中，这些费用是包括在卖方售价之内的。因此，卖方与买方应事先商定这些费用是否为售价的一部分，或者分别计算。

(4) 万一船只在货物实际目的地以外的其它港口卸货，应把这个最终目的地明确通知有关方。

(5) 当海洋运输舱位难于获得，或无法按照稳定的费率签订远期运输合同，则作为对通常的 C. &F 和 C. I. F 术语

的一个例外，在买卖合同中订明，在合同规定的期限内装运货物应以卖方取得海洋运输舱位为准，同时还可订明在订立合同与实际装运这段时间内海洋运输费用的变动，应由买方负担。

(6) 在通常情况下，卖方有责任预付海洋运费。在有些情况下，运费是货到以后支付，运费总额从卖方提供的发票中扣除。对此应该事先取得协议，以免由于外汇波动影响实际运输费用而产生误解，或由于信用证支付方式下利息费用的增加所产生的误解。因此，海洋运费总是应由卖方预付，除非事先与买方订有货物运到后支付运费的特别协议。

(7) 买方应该认识到，他无权坚持在接受单据以前检验货物。如果卖方在通过正常途径寄送单据方面已作了适当努力，即使买方延迟收到单据，也不应为此而拒绝受领货物。

(8) 卖方与买方不要把与本定义所规定的 C. I. F. 合同义务不符的任何不肯定的条款包括在 C. I. F. 合同之内。在美国和其他国家法院的许多判例中，都曾因在 C. I. F 合同包含了不肯定的条款，因而宣布该合同无效。

(9) 除非卖方与买方之间事先另有约定，在 C. I. F 合同中的利息费用应包括在成本之内，而不应当作为单独项目计算，否则，可采用 C. I. F. &I, (成本加保险费、运费、利息) 术语。

(10) 关于 C. I. F 交易中的保险问题，卖方与买方应该肯定地就下列各点取得协议：

a 对于保险险别，双方应共同明确是投保水渍险或平安险以及其他属于特定行业应保的其他险别，或是买方需要获

得单独保障的险别。卖方与买方应考虑并取得协议的特殊险别（即通常所指的附加险）有：偷盗、扒窃、渗漏、破碎、受潮、被其他货物污染，以及对一些特定行业专门投保的险别。重要的是，对应急费用或到付运费和关税应投保单独海损和在货物抵达与报关之后，交货之前的全损。

b 卖方有责任关心并谨慎地选择一家资信较佳的保险公司。虽然如此，解放保险索赔的风险，仍属买方。

c 在此术语下，战争险是由买方负担风险及费用，由卖方代为投保。重要的是，卖方必须对此与买方取得完全一致的意见，特别是关于费用问题。货物海洋运输险与战争险最好向同一家保险公司投保，这样，在确定造成损失的原因时，就不致发生困难。

d 卖方应该核实，在投保海洋运输险或战争险中，应包括对罢工、暴动与民变所引起的一般保护。

e 鉴于不同行业的商品，其在共同海损分摊中的估价的基础不同，卖方与买方对货物投保价值，应取得一致意见。最好请有经验的保险经纪人咨询，以便保足货物价值，以避免纠纷。

(VI) 目的港码头交货 EX DOCK (named port of importation)

注：为充分了解在“目的港码头交货”价格术语下相应的责任和权利，买卖双方不仅应考虑到本定义，还需明了本书有关的注解。

按此术语，卖方报价包括货物的成本和将货物运到指定进口港的码头所需的全部附加费用，并交纳进口税。

在此报价下：

卖方责任：

(1) 负责安排货物运至指定进口港的运输事宜并支付其费用，

(2) 支付出口税及因出口而征收的其他税损费用。

(3) 办理海洋运输保险并支付其费用。

(4) 除买卖双方另有约定外，投保战争险并支付其费用。

(5) 承担货物的一切灭失及/或损坏责任，直至在指定的进口港码头允许货物停留的期限届满时为止。

(6) 支付为取得产地证明书、领事发票、提单签证的费用，或由原产地及/或装运地国家所签发的、为货物在目的地进口及必要时经由第三国过境运输所需要的各种证件的费用。

(7) 支付一切起岸费用，包括码头捐、卸货费及税捐等。

(8) 支付在进口国的一切报关费用。

(9) 除非另有约定，支付进口国的关税和一切适用于进口的税捐等。

买方责任：

(1) 在码头规定的期限内，从指定进口港码头上受领货物。

(2) 如不在码头的规定期限内受领货物，承担货物的费用与风险。

有关“目的港码头交货”的注解 这种术语主要应用在美国的进口贸易方面。它有多种式样，如 Ex Quay”、“Ex pier”等等。但是很少用在美国的出口贸易上。

《伦敦保险协会货物保险条款》 《伦敦保险协会货物保险条款》(Institute cargo Clauses 简称 I. C. C.) 是英国伦敦保险协会 (Institute of London Underwriters) 所制定的货物保险条款。1982 年以前旧协会货物保险条款最基本的有三种; 平安险条款 (Institute Cargo Clauses, F. P. A.), 水渍险条款 (Institute Cargo Clauses, W. A.) 及一切险条款 (Institute Cargo Clauses, All Risks)。此外, 还针对待定的商品和特定的航程等规定有不同的附加险条款, 如战争险条款 (Institute War Clauses), 罢工、暴动和民变险条款 (Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses), 偷窃, 提货不着险条款 (Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clauses) 等。

1982 年 1 月 1 日该协会公布协会货物险新条款, 并付诸实施。协会新条款主要有: 货物条款 (A)、货物条款 (B)、货物条款 (C)、战争险条款 (货物)、罢工险条款 (货物)、恶意损害险条款等。

在旧条款里, 战争险、罢工险作为特殊附加险, 投保人必须在投保三种基本险——平安险、水渍险和一切险的基础上。才能加保特殊附加险。新条款虽也把战争险、罢工险列为特殊附加险, 但可以把它作为独立险别加以投保。

协会货物新条款 (C)、(B)、(A) 和旧条款里的平安险、水渍险和一切险的承保范围基本相同, 但新条款比旧条款明确肯定, 险别划分明白, 责任区介清楚, 并且有的内容有所扩大, 如新条款没有全部损失和部分损失的区分, 取消了免赔率的规定, 扩大承保责任范围的差距。另外, 还增加了一

些条款，如增加可保利益条款、续运费条款、增值条款、承运人不能受益条款、放弃条款等。

《伦敦保险协会货物保险条款》在世界货运保险业务中有很大的影响，很多国家的进出口货物保险都采用这种条款。

附：《伦敦保险协会保险条款》

1982 年修订

(一) 伦敦保险协会货物条款 (A)

(仅供新的海上保险单格式使用)

承保范围

风险条款

1 本保险承保除下列 4、5、6、7 各条规定除外责任以外的一切风险所造成保险标的的损失。

共同海损条款

2 本保险承保共同海损和救助费用，其理算或确定应根据运输契约和（或）有关法律和惯例办理。该项共同海损和救助费用的产生，应为避免任何原因所造成的或与之有关的损失所引起的，但下列 4、5、6、7 各条或本保险其他条款规定的不保责任除外。

船舶互撞责任条款

3 本保险负责赔偿被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作本保险单项下应予补偿的损失。如果船东根据上述条款提出任何索赔要求，被保险人同意通知保险人，保险人有权自负费用为被保险人就此项索赔进行辩护。

除外责任

一般除外责任条款

4 本保险在任何情况下不负赔偿的责任：

4. 1 被保险人故意行为所造成的损失和费用

4. 2 保险标的自然渗漏，重量或容量的自然损耗，或自然磨损

4. 3 由于保险标的包装或准备不足或不当造成的损失或费用（本条所称的“包装”，包括用集装箱或海运集装箱装载的，但该项装载以本保险开始生效前或由被保险人或其受雇人完成的为限）

4. 4 由于保险标的本质缺陷或特性造成的损失和费用

4. 5 直接由延迟引起的损失或费用，即使延迟是由承保风险所引起（上述第 2 条可以赔付的费用除外）

4. 6 由于船舶所有人、经理人、租船人或经营人破产或不履行债务造成的损失或费用

4. 7 由于使用任何原子或核子裂变和（或）聚变或其他类似反应或放射性作用或放射性物质的战争武器造成的损失或费用。

不适航和不适宜除外责任条款

5 5. 1 本保险在任何情况下不负下列原因引起的损失和费用：

船舶或驳船不适航，

船舶、运输工具、集装箱或大型海运箱不适宜安全运载保险标的。如果保险标的在装载时，被保险人或其受雇人知道这种不适航和不适当的情况。

5. 2 保险人放弃船舶必须适航和适宜将保险标的运往目

的默示担保，除非被保险人或其受雇人知道这种不适航或不适宜的情况。

战争除外责任条款

6 本保险在任何情况下不负下列原因造成的损失和费用

6. 1 战争、内战、革命、叛乱，造反或由此引起的内乱，或交战国或针对交战国的任何敌对行为

6. 2 捕获、拘留、扣留、禁制、扣押（海盗行为除外）以及这种行动的后果或这方面的企图

6. 3 遗弃的水雷、鱼雷、炸弹或其他遗弃的战争武器。

罢工除外责任条款

7 本保险在任何情况下不保下列原因造成的损失和费用

7. 1 罢工者、被迫停工工人或参与工潮、暴动或民变人员

7. 2 罢工、被迫停工、工潮、暴动或民变

7. 3 任何恐怖主义者或者任何人出于政治目的采取的行動。

期限

运输条款

8 8. 1 本保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止

8. 1. 1 保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所，

8. 1. 2 在保险单所载明目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作

8. 1. 2. 1 在正常运输过程之外储存货物，或

8. 1. 2. 2 分配或分派货物

或者

8. 1. 3 被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满 60 天为止。

以上各项以先发生者为准。

8. 2 如货物在本保险责任终止前于最后卸载港卸离海轮，需转运到非保险单载明的其他目的地时，保险责任仍按上述规定终止，但以该项货物开始转运时终止。

8. 3 在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载，转运以及船车或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效（仍需按照上述有关保险终止期限和下述第 9 条的规定办理）。

运输契约终止条款

9 如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单，载明的目的地的港口或处所终止，或者运输在按上述第 8 条规定发货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险继续有效

9. 1 直至货物在该港口或处所出售和交货，或，除非有特别约定，在被保险货物抵达该港口或处所后，满 60 天为止。以先发生者为准，或

9. 2 如果货物在上述 60 天期限内（或任何约定的延长期限内），继续运往保险单所载明的目的地或任何其他目的地

时，保险责任仍按上述第 8 条的规定终止。

变更航程条款

10 当本保险责任开始后，被保险人变更目的地，应立即通知保险人，经另行商定保险费和条件，本保险仍然有效。

理赔

可保利益条款

11 11. 1 在发生损失时，被保险人必须对保险标的具有可保利益，才能获得本保险单项下的赔偿。

11. 2 被保险人有权按照上述 11. 1 条的规定，对在本保险期限内发生的承保损失获得赔偿，即使损失发生在本保险契约之前。但在缔约时被保险人已经知道损失发生，而保险人并不知晓者除外。

续运费条款

12 由于本保险承保的风险，致使保险运输在非保险单载明的港口或处所终止，保险人应偿付被保险人在卸货、存仓和续运保险标的至保险单载明目的地适当而合理产生的任何额外费用。

第 12 条不适用于共同海损或救助费用，并须按照上述 4、5、6、7 各条所载除外责任的规定办理，还不包括由于被保险人或其受雇人的过失、疏忽、破产或不履行债务而引起的费用。

13 本保险不负推定全损，除非保险标的实际全损已经不可避免，或者由于恢复、整理以及运送保险标的到保险目的地的费用超过其本身价值，并在保险标的被合理委付情况下，得按推定全损赔偿。

增值条款

14.14.1 如果被保险人对本保险单项下承保的货物办理任何增值保险，则货物的约定价值应视为增至本保险的保险金额加上所有承保该项损失的增值保险的总和。本保险的责任按照本保险金额与总保险金额的比例计算。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

14.2 当本保险承保增值保险时，则适用下述条款：

货物的约定价值应视为等于原有的保险单项下的总保额和被保险人对该项损失投保所有增值保险额的总和。本保险应按其保险金额在保险总额中的比例，承担赔偿责任。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

保险受益

承运人不能受益条款

15 承运人或其他受托人不得享受本保险的利益。

减少损失

被保险人义务条款

16 当发生本保险承保的损失时，被保险人及其受雇人有义务

16.1 采取合理措施，以避免或减少这种损失，以及

16.2 保证适当地保留和行使对承运人、受托人或其他第三者追偿的一切权利。

保险人除负责赔偿承保责任内的任何损失外，还应偿还被保险人为履行上述义务产生的任何适当和合理的费用。

放弃条款

17 被保险人或保险人为施救、保护或恢复保险标的所采取的措施，不应视为放弃或接受委付的表示，或视为影响任何一方的权益。

防止延误

合理处置条款

18 本保险条件之一是被保险人应在任何力所能及的情况下，尽速合理地处置所发生的事情。

法律和惯例

美国法律和惯例条款

19 本保险受英国法律和惯例管辖。

注——当被保险人获悉发生本保险“另议”的事件，必须立即通知保险人，其对本保险的权利取决于是否履行上述义务。

(二) 伦敦保险协会货物保险条款 (B)

(仅供新的海上保险单格式使用)

承保范围

风险条款

1 除下列 4、5、6、7 各条规定的除外责任以外，本保险负责：

1. 1 保险标的物的损失可合理归因于

1. 1. 1 火灾或爆炸

1. 1. 2 船舶或驳船遭受搁浅、触礁、沉没或倾复

1. 1. 3 陆上运输工具的倾复或出轨

1. 1. 4 船舶、驳船或其它运输工具同除水以外的任何外

界物体碰撞或接触

1. 1. 5 在避难港卸货

1. 1. 6 地震、火山爆发或雷电

1. 2 由于下列原因引起的保险标的之损失

1. 2. 1 共同海损牺牲

1. 2. 2 抛货或浪击落海

1. 2. 3 海水、湖水或河水进入船舶、驳船、其它运输工具、集装箱、或海运集装箱贮存处所

1. 3 货物在船舶或驳船装卸时落海或跌落造成任何整件的全损

共同海损条款

2 本保险承保共同海损和救助费用，其理算或确定应根据运输契约和/或有关法律及惯例办理。该项共同海损和救助费用的产生，应为避免任何原因所造成的或与之有关的损失所引起的，但下列 4、5、6、7 各条或本保险其他条款规定的不保责任除外。

船舶互撞条款

3 本保险负责赔偿被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作本保险单项下应予补偿的损失。如果船东根据上述条款提出任何索赔要求，被保险人同意通知保险人，保险人有权自负责用为被保险人就此项索赔进行辩护。

除外责任

一般除外责任条款

4 本保险在任何情况下不负赔偿的责任：

4. 1 被保险人故意行为所造成的损失和费用

4. 2 保险标的之自然渗漏，重量或容量的自然损耗，或自然磨损

4. 3 由于保险标的包装及准备不足或不当造成的损失或费用（本条所谓之“包装”，包括用集装箱或海运集装箱装载的，但该项装载以本保险开始生效前或由被保险人或其受雇人完成为限）

4. 4 由于保险标的之内在缺陷或性质所造成的损失和费用

4. 5 直接由延迟引起的损失或费用，即使延迟是由承保风险所引起的（上述第 2 条可以赔付的费用除外）

4. 6 由于船舶所有人、经理人、租船人或经营人破产或不履行债务造成的损失或费用

4. 7 由任何个人或数人非法行动故意损坏或故意破坏保险标的或其任何部分

4. 8 由于使用任何原子或核子裂变和/或聚变或其他类似反应或放射性作用或放射性物质的战争武器造成的损失或费用。

不适航与不适宜除外责任条款

5. 1 本保险在任何情况下不负责下列原因引起的损失和费用：

船舶或驳船不适航

船舶、运输工具、集装箱或海运集装箱、不适宜安全运载保险标的物

如果保险标的在装载时，被保险人或其受雇人知道这种

不适航和不适当的情况。

5. 2 保险人坚持船舶必须适航并适宜将保险标的运往目的地的默示担保，除非被保险人或其受雇人知道这种不适航或不适当的情况。

战争除外责任条款

6 本保险在任何情况下不负责下列原因造成的损失和费用：

6. 1 战争、内战、革命、叛乱、造反或由此引起的内乱，或交战国或针对交战国的任何敌对行为

6. 2 捕获、逮捕、禁制或拘留，以及这种行动的后果或这方面的企图

6. 3 遗弃的水雷、鱼雷、炸弹或其他遗弃的战争武器。

罢工除外责任条款

7 本保险在任何情况下不保下列原因造成的损失和费用

7. 1 罢工者、被迫停工工人或参与工潮、暴动或民变人员

7. 2 罢工、被迫停工、工潮、暴动或民变

7. 3 恐怖主义分子或任何人出于政治目的采取的行动。

期限

运输条款

8. 8. 1 本保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止：

8. 1. 1 保险单所载明的目的地收货人或其他最终之仓库或储存处所；

8. 1. 2 在保险单所载明的目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作

8. 1. 2. 1 在正常运输过程之外储存货物，或

8. 1. 2. 2 分配及分派货物，

或者

8. 1. 3 被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满 60 天为止。

以上各项以先发生者为准。

8. 2 如货物在本保险责任终止前于最后卸载港卸离海轮，需转运到非保险单载明的其他目的地时，保险责任仍按上述规定终止，但以该项货物开始转运时终止。

8. 3 在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船车或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效（仍需按照上述有关保险终止期限和下述第 9 条的规定办理）。

运输契约终止条款

9 如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单载明的目的地港口或处所终止，或者运输在按上述第 8 条规定发货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费，本保险继续有效。

9. 1 直至货物在该港口或处所出售和交货，或，除非有特别约定，在被保险货物抵达该港口或处所后，满 60 天为止。以先发生者为准，或

9.2 如果货物在上述 60 天期限内（或任何约定的延长期限内），继续运往保险单所载明的目的地或任何其他目的地时，保险责任仍按上述第 8 条的规定终止。

变更航程条款

10 当本保险责任开始后，被保险人变更目的地，应立即通知保险人，经另行商定保险费和条件，本保险仍然有效。

理赔

可保利益条款

11.1 在发生损失时，被保险人必须对保险标的物具有可保利益，才能获得本保险单项下的赔偿。

11.2 被保险人有权按照上述 11.1 条的规定，对在本保险期限内发生的承保损失获得赔偿，即使损失发生在本保险契约之前。但是在缔约时被保险人已经知道损失发生，而保险人并不知晓者除外。

续运费条款

12 由于本保险承保的风险，致使保险运输在非保险单载明的港口或处所终止，保险人应偿付被保险人在卸货、存仓和续运保险标的物至保险单载明目的地适当而合理产生的任何额外费用。

第 12 条不适用于共同海损或救助费用，并须按照上述 4、5、6、7 各条所载除外责任的规定办理，还不包括由于被保险人或其受雇人的过失、疏忽、破产或不履行债务而引起的费用。

推定全损条款

13 本保险不负责推定全损，除非保险标的之实际全损已

经不可避免，或者由于恢复、整理以及运送保险标的到保险目的地的费用超过其本身的价值，并在保险标的被合理委付情况下，得按推定全损赔偿。

增值条款

14.1 如果被保险人对本保险单项下承保的货物办理任何增值保险，则货物的约定价值应视为增至本保险的保险金额加上所有承保该项损失的增值保险的总和。本保险的责任按照本保险金额与总保险金额的比例计算。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

14.2 当本保险承保增值保险时，则适用下述条款：

货物的约定价值应视为等于原有的保险单项下的总保额和保险人对该项损失投保所有增值保险额的总和。本保险应按其保险金额在保险金额中的比例，承担赔偿责任。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

保险受益

承运人不能受益条款

15 承运人或其他受托人不得享受本保险的利益。

减少损失

被保险人义务条款

16 当发生本保险承保的损失，被保险人及其受雇人有义务

16.1 采取合理措施，以避免或减少这种损失，以及

16.2 保证适当地保留和行使对承运人、受托人或其他第

三者追偿的一切权利。

保险人除负责赔偿承保责任内的任何损失外，还应偿还被保险人为履行上述义务产生的任何适当和合理的费用。

放弃条款

17 被保险人或保险人为施救、保护或恢复保险标的所采取的措施，不应视为放弃或接受委付的表示，或视为影响任何一方的权益。

防止延误

合理处置条款

18 本保险条件之一是被保险人应在任何力所能及的情况下，尽速合理地处置所发生的事情。

法律和惯例

美国法律和惯例条款

19 本保险受英国法律和惯例管辖。

注——当被保险人获悉发生本保险“另议”的事件，必须立即通知保险人，其对本保险的权利取决于是否履行上述义务。

(三) 伦敦协会货物条款 (C)

承保范围

风险条款

1 除下列 4、5、6、7 各条规定除外责任以外，本保险负责：

1. 1 保险标的损失可合理归因于

1. 1. 1 火灾或爆炸；

1. 1. 2 船舶或驳船遭受搁浅、触礁、沉没或倾复；

1. 1. 3 陆上运输工具的倾复或出轨；

1. 1. 4 船舶、驳船或运输工具同除水以外的任何外界物体碰撞；

1. 1. 5 在避难港卸货；

1 • 2 由于下列原因引起保险标的之损失；

1. 2. 1 共同海损的牺牲；

1. 2. 2 抛货。

共同海损条款

2 本保险承保共同海损和救助费用，其理算或确定应根据运输契约和/或有关法律和惯例办理。该项共同海损和救助费用的产生，应为避免任何原因所造成的或与之有关的损失所引起的，但下列 4、5、6、7 各条或本保险其他条款规定的不保责任除外。

船舶互撞条款

3 本保险负责赔偿被保险人根据运输契约订有“船舶互撞责任”条款规定，由被保险人应负的比例责任，视作本保险单项下应予补偿的损失。如果船东根据上述条款提出任何索赔要求，被保险人同意通知保险人，保险人有权自负费用为被保险人就此项索赔进行辩护。

除外责任

一般除外责任条款

4 本保险在任何情况下不负赔偿的责任：

4. 1 被保险人故意行为所造成的损失和费用

4. 2 保险标的之自然渗漏，重量或容量，自然损耗，或自然磨损

4. 3 由于保险标的之包装或准备不足或不当造成的损失或费用（本条所称的“包装”，包括用集装箱或大型海运箱装载的，但该项装载以本保险开始生效前或由被保险人或其受雇人完成的为限）

4. 4 由于保险标的本质缺陷或特性造成的损失和费用

4. 5 直接由延迟引起的损失或费用，即使延迟是由承保风险引起（上述第 2 条可以赔付的费用除外）

4. 6 由于船舶所有人、经理人、租船人或经营人破产或不履行债务造成的损失或费用

4. 7 由任何个人或数人非法行动故意损坏或故意破坏保险标的或其任何部分

4. 8 由于使用任何原子或核子裂变和（或）聚变或其他类似反应或放射性作用或放射性物质的战争武器造成的损失或费用

不适航与不适宜除外责任条款

5. 1 本保险在任何情况下不负下列原因引起的损失和费用：

船舶或驳船不适航，

船舶、运输工具、集装箱或海运集装箱不适宜安全运载保险标的。如果保险标的在装载时，被保险人或其受雇人知道这种不适航和不适当的情况。

5. 2 保险人放弃船舶必须适航和适宜将保险标的运往目的地的默示担保，除非被保险人或其受雇人知道这种不适航或不适宜的情况。

战争除外责任条款

6 本保险在任何情况下不负下列原因造成的过失和费用

6. 1 战争、内战、革命、叛乱、造反或由此引起的内乱，或交战国或针对交战国的任何敌对行为

6. 2 捕获、拘留、扣留、禁制、扣押（海盗行为除外）以及这种行动的后果或这方面的企图

6. 3 遗弃的水雷、鱼雷、炸弹或其他遗弃的战争武器。
罢工除外责任条款

7 本保险在任何情况下不保下列原因造成的损失和费用

7. 1 罢工者、被迫停工工人或参与工潮、暴动或民变人员

7. 2 罢工、被迫停工、工潮、暴动或民变

7. 3 任何恐怖主义者或者任何人出于政治目的采取的行动。

期限

运输条款

8. 1 本保险责任自货物运高保险单所载明的启运地仓库或储存处所开炉运输时起生效，包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止

8. 1. 1 保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所

8. 1. 2 在保险单所载明目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作

8. 1. 2. 1 在正常运输过程之外储存货物，或

8. 1. 2. 2 分配或分派货物

或者

8. 1. 3 被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满 60 天为止。

以上各项以先发生者为准。

8. 2 如货物在本保险责任终止前于最后卸载港卸离海轮，需转运到非保险单载明的其他目的地时，保险责任仍按上述规定终止，但以该项货物开始转运时终止。

8. 3 在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船车或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效（仍需按照上述有关保险终止期限和下述第 9 条的规定办理）。

运输契约终止条款

9 如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单载明的目的地的港口或处所终止，或者运输在按上述第 8 条规定发货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险继续有效

9. 1 直至货物在该港口或处所出售和交货，或，除非有特别约定，在被保险货物抵达该港口或处所后，满 60 天为止。以先发生者为准，或

9. 2 如果货物在上述 60 天期限内（或任适约定的延长期限内），继续运往保险单所载明的目的地或任何其他目的地时，保险责任仍按上述第 8 条的规定终止。

变更航程条款

10 当本保险责任开始后，被保险人变更目的地，应立即

通知保险人，经另行商定保险费和条件，本保险仍然有效。

理赔

可保利益条款

11 11. 1 在发生损失时，被保险人必须对保险标的具有可保利益，才能获得本保险单项下的赔偿。

11. 2 被保险人有权按照上述 11. 1 条的规定，对在本保险期限内发生的承保损失获得赔偿，即使损失发生在本保险契约之前。但在缔约时被保险人已经知道损失发生，而保险人并不知晓者除外。

续运费条款、

12 由于本保险承保的风险，致使保险运输在非保险单载明的港口或处所终止，保险人应偿付被保险人在卸货、存仓和续运保险标的至保险单载明目的地适当而合理产生的任何额外费用。

第 12 条不适用于共同海损或救助费用，并须按照上述 4、5、6、7 各条所载除外责任的规定办理，还不包括由于被保险人或其受雇人的过失、疏忽、破产或不履行债务而引起的费用。

推定全损条款

13 本保险不负推定全损，除非保险标的实际全损已经不可避免，或者由于恢复、整理以及运送保险标的到保险自的地的费用超过其本身价值，并在保险标的被合理委付情况下，得按推定全报赔偿。

增值条款

14 14. 1 如果被保险人对本保险单项下承保的货物办理

任何增值保险，则货物的约定价值应视为增至本保险的保险金额加上所有承保该项损失的增值保险的总和。本保险的责任按照本保险金额与总保险金额的比例计算。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

14. 2 当本保险承保增值保险时，则适用下述条款：

货物的约定价值应视为等于原有的保险单项下的总保额和被保险人对该项损失投保所有增值保险额的总和。本保险应按其保险金额在保险总额中的比例，承担赔偿责任。

被保险人提出索赔时，应向保险人提供所有其它保险单所保金额的证件。

保险受益

承运人不能受益条款

15 承运人或其他受托人不得享受本保险的利益。

减少损失

被保险人义务条款

16 当发生本保险承保的损失，被保险人及其受雇人有义务：

16. 1 采取合理措施，以避免或减少这种损失。

16. 2 保证适当地保留和行使对承运人、受托人或其他第三者追偿的一切权利。

保险人除负责赔偿承保责任内的任何损失外，还应偿还被保险人为履行上述义务产生的任何适当和合理的费用。

放弃条款

17 被保险人或保险人为施救、保护或恢复保险标的所采

取的措施，不应视为放弃或接受委付的表示，或视为影响任何一方的权益。

防止延误

合理处置条款

18 本保险条件之一是被保险人应在任何力所能及的情况下，尽速合理地处置所发生的事情。

法律和惯例

美国法律和惯例条款

19 本保险受英国法律和惯例管辖。

注——当被保险人获悉发生本保险“另议”的事件，必须立即通知保险人，其对本保险的权利取决于是否履行上述义务。

国际海事委员会《1974年约克—安特卫普规则》

《约克·安特卫普规则》(York—Antwerp Rules)是一个国际上广泛采用的共同海损理算规则。

这个规则最初是由英、美和欧洲大陆海运国家的理算、海运、贸易和保险界等方面的代表，于1860年在英国的格拉斯哥港召开会议共同制订的，称为《格拉斯哥决议》。之后，于1864年和1877年分别在英国的约克城和比利时的安特卫普港进行修改，因而就以该两城的名字命名为《约克·安特卫普规则》。此后，规则又做过多次修改，但仍保留原名，只在规则前冠以修改的年份。现行规则为1974年《约克·安特卫普规则》。规则每次修改后，由于新规则并不代替旧的。所以，现在国际上有1890年、1924年、1950年和1974年四个规则同时并存，有关方面可选择使用。

《约克·安特卫普规则》并不是一项国际公约，但它在很多问题上基本上统一了欧美各国海损理算的做法，并曾经取得国际法协会的认可。因此，它已被国际海运、贸易和保险界所接受，而在海洋运输提单、租船合同和保险合同中采用。目前，它的适用范围比较广泛，国际上运载国际贸易商品的海轮发生共同海损事故，一般都按照《约克·安特卫普规则》进行理算。

《1974年约克·安特卫普规则》全文共30条，由三组不同性质的条文组成。第一组是总则性规定，称为解释规则，它对规则的适用范围作了规定。条文中明确指出：凡与此规则相抵触的法律和惯例都不适用。第二组对共同海损的定义、范围、补偿和分摊等问题作了原则性规定。它按英文字母排列，从A至G共7条，称为字母规则。第三组对处理共同海损理算的一些手续和计算方法作了具体规定，共22条，这一组称为数字规则。

由于《约克·安特卫普规则》是多年来船、货双方斗争妥协的混合产物，有一些片面袒护船方利益的不合理规定，因此，在当前国际经济贸易新形势下，改革规则中某些不符合平等互利原则的规定，建立一个适应时代要求的新的共同海损理算规则，就成为国际海运、贸易、保险、理算界的一项重要任务。

附：《1974年约克—安特卫普规则》

（1974年4月国际海事委员会汉堡会议通过）

解释规则

共同海损理算，适用下列字母规则和数字规则，凡与这

些规则相抵触的法律和惯例都不适用。

除数字规则已有规定的以外，共同海损应按字母规则理算。

规则 A

只有在为了共同安全，使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地作出特殊牺牲或引起特殊费用时，才能构成共同海损行为。

规则 B

共同海损牺牲和费用，应按下列规定，由各受益方分摊。

规则 C

只有属于共同海损行为直接后果的损失或费用，才能作为共同海损。

不论是在航程中或其后发生的船舶或货物迟延所造成的损失，例如船舶滞期损失，以及任何间接损失，例如行市损失，都不得作为共同海损。

规则 D

即使引起牺牲或费用的事故，是由于航程中某一方的过失所造成的，也不影响要求分摊共同海损的权利，但这不妨碍非过失方与过失方之间就此项过失提出索赔或答辩。

规则 E

提出共同海损索赔的一方应负举证责任，证明其提出的损失或费用应作为共同海损。

规则 F

凡为代替一项原可所为共同海损的费用而支付的额外费用，应作为共同海损，无须考虑对于其他有关方有无节省，但

其数额不得超过被代替的共同海损费用。

规则 G

共同海损的损失和分摊，应以航程终止的时间和地点的价值为基础进行理算。

本项规定不影响对海损理算地点的决定。

规则一 抛弃货物

抛弃的货物，除按照公认的贸易习惯运送的以外，不得作为共同海损受到补偿。

规则二为共同安全抛弃和牺牲所造成的损坏

为共同安全作出牺牲或其后果，以及为共同安全进行抛弃而开舱或打洞以致进水，造成船舶、货物的损坏，应作为共同海损受到补偿。

规则三 扑灭船上火灾

为扑灭船上火灾，因水或其他原因使船舶，货物遭受损坏，包括将着火船舶搁浅或凿沉所造成的损坏，均应作为共同海损受到补偿，但任何烟熏或热烤所造成的损坏不得受到补偿。

规则四 切除残损部分

因切除由于意外事故而实际上已经毁损的船舶残留部分所造成的损失，不得作为共同海损受到补偿。

规则五 有意搁浅

不论船舶是否势将搁浅，如果为了共同安全该船有意搁浅，因此所造成的损失应作为共同海损。

规则六 救助报酬

不论是根据契约进行的救助或其他救助，航程中各有关

方所支付的救助费用，都应作为共同海损，但以使同一航程中的财产脱离危险而进行的救助为限。

规则七 机器和锅炉的损坏

在船舶搁浅并有危险的情况下，如经明确是为厂共同安全，有意使机器、锅炉冒受损坏的危险而设法起浮船舶，因此使任何机器和锅炉受到的损坏，应作为共同海损，但船舶在浮动状态时因使用推进机器和锅炉所造成的损失，在任何情况下都不得作为共同海损受到补偿。

规则八 搁浅船舶国轻载所引起的费用和损失

船舶搁浅时，作为共同海损行为而卸载货物、船用燃料、物料时，其轻载、租用驳船和重装的额外费用和因此所造成的损失，都应作为共同海损。

规则九 作为料烧掉的船用材料和物料

在遭遇危险时，为了共同安全的需要，作为燃料烧掉的船用材料、物料，应作为共同海损，但只限于船上原已备足燃料的情况；基本应消耗的燃料的估计数量，应按该船最后驶离的港口和离港日的价格计价，从共同海损中扣除。

规则十 在避难港等地的费用

(1) 船舶因遭遇意外事故、牺牲或其他特殊情况，为了共同安全必须驶入避难港、避难地或驶回装货港、装货地时，其驶入这种港口或地点的费用，应作为共同海损；该船装载原装货物或其一部分从上述港口或地点重新驶出时的相应费用，也应作为共同海损。

船舶在某一避难港或避难地不能进行修理而须转移到另一港口或地点时，此第二港口或地点应视作避难港或避难地

适用本条的规定，此项转移费用包括临时修理和拖带费用应作为共同海损。因此项转移而引起的航程延长，适用规则十一的规定。

(2) 在装货、停靠或避难港口或地点卸载或在船上搬移货物、燃料或物料的费用，应作为共同海损，如果这种搬移或卸载是共同安全所必需，或者是为了使船舶因牺牲或意外事故所遭受的损坏得以修理，而此项修理又是安全地完成航程所必需的；但如果在装货或停靠港口或地点发现的损坏不是与本航程中发生的任何意外事故或其他特殊情况有关，应予除外。

只是为了重新积载在航程中移动的货物而产生的卸载或在船上搬移货物、燃料或物料的费用不得作为共同海损，除非该项重新积载是共同安全所必需的。

(3) 当货物、燃料或物料的搬移或卸载费用应作为共同海损时，此项货物、燃料或物料的储存费，包括合理支付的保险费，以及重装和积载费用也应作为共同海损。

但是，如果船舶不值得修理或不继续原定航程，作为共同海损的储存费只应计算至船舶报废或放弃航程之日为止；如果船舶在货物卸载完毕以前报废或放弃航程，则应计算至货物卸载完毕之日为止。

规则十一 驶往和停留在避难港等地的船员工资、
给养和其他费用

(1) 如果船舶驶入避难港、避难地或驶回装货港、装货地的费用依照规则十第(1)款的规定应作为共同海损，则在航程延长期间合理产生的船长、高级船员和一般船员的工资、

给养费用和消耗的燃料、物料，也应作为共同海损。

(2) 由于意外事故、牺牲或其他特殊情况，船舶驶入或停留在任何港口或地点，如果是为了共同安全的需要，或者是为了使船舶因牺牲或意外事故所遭受的损坏得以修理，而此项修理又是安全地完成航程所必需的，则在此种港口或地点的额外停留期间，直至该船完成或应能完成继续航行的准备工作之时为止合理产生的船长、高级船员和一般船员的工资和给养费用应作为共同海损。

如果在装货或停靠港口或地点发现船舶损坏，而本航程没有发生与此项损坏有关的任何意外事故或其他特殊情况，则在修理上述损坏的额外停留期间所产生的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料不得作为共同海损，即使这种修理是安全地完成航程所必需的。

如果船舶不值得修理或不继续原定航程，作为共同海损的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料，只应计算至船舶报废或放弃航程之日为止；如果船舶在货物卸载完毕以前报废或放弃航程，则应计算至货物卸载完毕之日止。

额外停留期间消耗的燃料、物料，应作为共同海损，但其中为进行不属于共同海损的修理所消耗的燃料、物料除外。

额外停留期间的港口费用也应作为共同海损，但其中仅为进行不属于共同海损的修理而产生的费用除外。

(3) 本条和其他各条所说的工资包括向船长、高级船员和一般船员支付的或为他们的利益而支付的一切款项，不论这种款项是法律规定由船东支付的或者是根据雇佣条件支付

的。

(4) 为保养或修理船舶付给船长、高级船员和一般船员加班费时，如果这种保养或修理的费用不属于共同海损，应作为共同海损的加班费的数额，以加班所节省的共同海损费用为限。

规则十二 货物因卸载等遭受的损坏

如果搬移、卸载、储存、重装和积载货物、燃料的费用属于共同海损，则由于各该措施而造成的货物、燃料或物料损失也应作为共同海损受到补偿。

规则十三 修理费用的扣减

属于共同海损的修理，用新材料或部件更换旧材料或部件时，如果船龄不超过 15 年，不作“以新换旧”的扣减，否则应扣减三分之一。是否扣减，应按船舶建成之年的 12 月 31 日起计算至共同海损行为之日为止的船龄确定，但绝缘设备、救生艇和类似小艇、通讯和航海仪器和设备、机器和锅炉应按各自的使用年数确定。

扣减的数额，应只按新材料或新部件制成并准备安装到船上时的价值计算。

食物、物料、锚和锚链不作扣减。

干坞、船台和移泊费用全部作为共同海损。

船底刷洗、油漆或涂层费用不应作为共同海损，但如在共同海损行为之日以前的 12 个月内曾经油漆或涂层，则油漆或涂层费用的半数应作为共同海损。

规则十四 临时修理

如果船舶为了共同安全或因共同海损牺牲遭受损坏而在

装货、停靠或避难港进行临时修理，此项修理费用应作为共同海损。

如果为了完成航程而对意外损坏进行临时修理，不论对于其他有关方有无节省，此项修理费用应作为共同海损，但以因此所节省的共同海损费用为限。

作为共同海损的临时修理费用，不作“以新换旧”的扣减，

规则十五 运费损失

如果共同海报行为造成货物损失，或者货物损失已作为共同海损受到补偿，则由于货物损失所引起的运费损失也应作为共同海损受到补偿。

损失的运费总额应扣减其所有人为获得此项运费本应支付，但由于牺牲的结果而未支付的费用。

规则十六 对货物牺牲的补偿数额

牺牲的货物，作为共同海损受到补偿的数额，应以所受损失在卸货时的价值为基础，此项价值应根据送交收货人的商业发票确定；如果没有此项发票，则应根据装上船时的价值确定。货物在卸货时的价值应包括保险费和运费，但不由货方承担风险的运费除外。

如果受损货物已经出售，而其损失数额未经另行议定，则作为共同海损受到补偿的数额，应根据出售净得数额与按照本规则第一段计算的完好净值之间的差额确定。

规则十七 分摊价值

共同海损的分摊，应以航程终止时财产的实际净值为基础，但货物应以卸货时的价值为基础，此项价值应根据送交

收货人的商业发票确定；如果没有此项发票，则应根据装运价值确定。货物的价值应包括保险费和运费（但不由货方承担风险的运费除外），并扣减卸货前和卸货时所遭受的损失。确定船舶的价值时，无须考虑该船因订有光船或定期租船契约而产生的有利或不利影响。

上述价值如果没有包括牺牲的财产作为共同海损受到补偿的数额，则应加上这一数额。有风险的客货运费应扣减为获得该项运费所支付的、不属于共同海损的费用和船员工资，假使船舶和货物在共同海损行为发生之日全部损失就无须支付这些费用和工资的话。财产价值还应扣减在共同海损行为以后所支付的一切额外费用，但已作为共同海损的费用除外。

如果货物在运达目的地以前出售，应按出售净得的数额加上作为共同海损受到补偿的数额参加分摊。

非根据提单装运的旅客行李和个人物品，不参加共同海损分摊。

规则十八 船舶损坏

共同海损行为造成的船舶、机械和船具的损失，应作为共同海损的数额如下：

(1) 如已经修理或更换，按该项损失的修理或更换的实际合理费用，并根据规则十三的规定进行扣减。

(2) 如未经修理或更换，按该项损失引起的合理贬值，但不得超过估计的修理费用。如船舶遭受实际全损或修理费用超过修复后的船舶价值，则作为共同海损的数额应为该船的估计完好价值减去不属于共同海损的损失的估计修理费用和船舶在受损状态下的价值（如果出售，此项价值即为出售净

得的数额) 以后的余额。

规则十九 未经申报或申报不实的货物

未通知船舶所有人或其代理人而装载的货物或装运时故意谎报的货物所遭受的损失, 不得作为共同海损。但此项货物如果获救, 仍有参加共同海损分摊的责任。

装运时不正当地以低于实际价值申报的货物遭受损失时, 应按申报价值受到补偿, 但应按实际价值参加分摊。

规则二十 款项的提供

除船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用以及不是在航程中补充的燃料、物料外, 按共同海损费用 2% 计算的手续费, 应作为共同海损。如果款项不是由任何分摊方提供, 则为了通过押船契约或其他方法筹得款项所发生的必要费用, 或为此目的变卖货物而使货主遭受的损失, 均应作为共同海损。

共同海损费用垫款的保险费也应作为共同海损。

规则二十一 共同海损利息

对于共同海损费用、牺牲和补偿, 应给予年率 7% 的利息直至共同海损理算书编制完成之日为止; 对于在此以前已由各分摊方或从共同海损保证金内先行偿还的一切款项, 也应给予利息。

规则二十二 保证金的处理 如果就货物应负担的共同海损、救助或特殊费用收取了保证金, 此项保证金应以船舶所有人和保证金交付者所分别指定的代表的联合名义, 立即存入经双方认可的银行, 开立特别帐户, 此项保证金, 连同可能产生的利息, 作为有关货方向应收回上述费用的有关方

的担保。如经理算人书面证明，可用保证金进行预付或将保证金退还。保证金的提供、支用或退还，不影响各有关方的最后责任。

仲裁公约情况介绍 (一) 关于仲裁的国际公约和规则

到目前为止，世界上已经陆续签订了不少国际性或区域性的仲裁公约，其中主要有：

(1) 1923 年《关于仲裁条款的日内瓦议定书》(Geneva Protocol on Arbitration Clause)。议定书除确认缔约国间承认当事人订立的仲裁条款的有效性外，还规定各缔约国在一定的条件下承认和执行外国仲裁裁决。

(2) 1927 年《关于执行外国仲裁裁决的公约》(Convention on the Execution of Foreign Arbitral Award)。它在肯定 1923 年《关于仲裁条款的日内瓦议定书》的基础上，又对承认和执行以及拒绝执行外国仲裁裁决的条件，作了比较详细的规定。

(3) 1958 年联合国《承认和执行外国仲裁裁决的公约》(简称《纽约公约》)。它是前面两个公约的发展，比前两个公约扩大了适用范围，取消了“互惠”的条件，规定不仅在缔约国的领土上作成的仲裁裁决，都可以适用本公约，予以执行，而且在非缔约国领土上作成的仲裁裁决，只要不被执行地认为是他本国的裁决，也可以适用公约，加以执行。公约还放宽了执行的限制条件。简化了请求执行的程序。公约已于 1959 年 6 月 7 日生效。截至 1979 年 10 月，参加这一公约的已有 56 个国家和地区。目前，它已取代了前两个公约。

(4) 1965 年《关于解决各国和其他国家的国民之间的投资争端的公约》。这是为解决国际间投资争端而订立的，公约决定建立一个“解决投资争端的国际中心”，并对此“中心”的管辖范围以及调停和仲裁的程序作了详细规定。

(5) 1961 年《欧洲国际商事仲裁公约》。它是根据联合国经济及社会理事会于 1959 年 4 月 17 日通过的关于国际商事仲裁的决议及其建议，在联合国欧洲经济委员会主持下订立的。公约已于 1964 年 1 月 7 日生效。法国、联邦德国、比利时、奥地利、西班牙、丹麦以及苏联、东欧一些国家参加了此公约。公约主要是为解决东西方贸易中的仲裁问题而签订的，适用于自然人或法人解决相互间在国际贸易中发生的争议。在签订仲裁协议时，有关自然人或法人的常住地或所在地应在各缔约国境内。公约对仲裁组织、仲裁管辖权的抗辩、法院管辖权、适用的法律、裁决理由、裁决的撤销等问题都作了规定。公约特别对于双方当事人未能就仲裁庭的组成达成协议，或一方在仲裁中不进行合作时，规定了具体解决的办法。如果当事人选择采用友谊仲裁，而仲裁员依照其适用的法律认可时，也可进行友谊仲裁。

(6) 1975 年《美洲国家国际商事仲裁公约》。它是美洲国家的一个区域性国际仲裁公约。公约由美洲国家组织于 1975 年 1 月 30 日在巴拿马举行的一次“美洲国家国际私法特别会议”上通过，于 1976 年 6 月 16 日生效。在公约上签字的共有 12 个拉丁美洲国家，其中已有 8 个国家批准了这个公约。1978 年 6 月 9 日美国也签署加入了该公约。公约对仲裁裁决的有效性、仲裁员的选任、仲裁程序规则、裁决的执行等作

了规定，同时，对当事人未在仲裁协议中明确规定仲裁规则的，公约规定，应依“美洲国家商事仲裁委员会”的仲裁规则进行。

（二）国际性与区域性的仲裁机构和仲裁规则

1. 国际商会仲裁院的组织机构和仲裁规则 国际商会仲裁院是附属于国际商会的国际仲裁机构，成立于 1932 年，设在法国巴黎。仲裁院成员由国际商会理事会任命。它的任务是保证《国际商会调解与仲裁规则》的实施。

现行的《国际商会调解与仲裁规则》是 1975 年 6 月 1 日开始生效的规则，分为任择性调解和仲裁两个部分。凡是向仲裁院提起的仲裁，仲裁院根据这一规则审理案件，规则无规定的，可依靠当事人原先约定的规则，当事人无约定的，可由仲裁员确定。

规则规定，双方当事人向国际商会提出调解的申请后，由国际商会主席任命三人组成调解委员会，进行调解。调解委员会审查案情后，在可能情况下，听取当事人的陈述后，即向双方当事人提出和解条件。如果达成和解，可以提交仲裁。仲裁时，调解委员会的成员不得再任命为同一争议案件的仲裁员。

当事人发生争议，如愿直接提交仲裁，可向仲裁院秘书提出申请，也可通过申诉人所属国的国际商会提出仲裁的申请。仲裁由一名独任仲裁员或三名仲裁员审理裁决。仲裁院秘书处收到仲裁申请后，需将申诉书副本及附件送达被上诉人。被上诉人应在收到上述文件后 30 天内提出答辩书，“并对仲裁员人数提建议，指定一名仲裁员、如果当事人双方未就独任

仲裁员达成协议，独任仲裁员由仲裁院任命。如果由三名仲裁员组成仲裁庭，担任仲裁庭主席的第三名仲裁员，应由仲裁院任命。如果双方当事人已经约定愿接受国际商会仲裁，在仲裁进行中一方当事人拒绝参加仲裁，仲裁程序仍应照常进行。如果一方当事人对仲裁协议的存在或效力提出抗辩，只要仲裁院确信协议依然存在，就可继续进行仲裁。在这种情况下，仲裁员的管辖范围应由他本人决定。规则还规定，仲裁员不得以断定合同无效或合同不存在为理由，停止执行其仲裁职责。即使合同本身可能已不存在或者已经无效，仲裁员仍应继续行使其职权以确定当事人各方的权利，并对他们的请求进行裁决。

关于仲裁员的裁决，规则规定，仲裁员只在下列情况与期限下作出裁决，方为有效。首先，仲裁员应根据当事人提交的文件，在双方当事人在场的情况下，由仲裁员在拟定的审理文件签名日起 6 个月作出。裁决草案需经仲裁院批准后经由仲裁员签署。裁决是终局的。

2. 美洲国家商事仲裁委员会和仲裁规则 美洲国家商事仲裁委员会成立于 1934 年。它是根据美洲国家会议的决议而建立的一个非政府的常设仲裁机构，财政上接受美洲国家组织和美洲国家发展银行的补助。委员会的现址在美洲国家组织大厦。根据 1975 年美洲国家国际商事仲裁公约规定，它已成为美洲国家间进行商事仲裁的重要机构。1978 年 1 月 1 日修订了《美洲国家商事仲裁委员会仲裁规则》，修订时采纳了联合国国际贸易法委员会仲裁规则的一些规定。

修订后的《美洲国家商事仲裁委员会仲裁规则》分为四

节，共四十一条。第一节为总则，规定了规则适用于双方当事人之间的书面约定，并规定，规则的任何规定如与当事人双方所必须遵守的适用仲裁的法律规定相抵触时，应服从法律规定，第二节对仲裁庭的组成作了规定，仲裁员的人数为一名独任仲裁员或由三名仲裁员组成的仲裁庭。如果双方当事人对独任仲裁员达不成协议时，由仲裁委员会任命。如由三名仲裁员组成仲裁庭则由双方当事人各任命一名仲裁员，然后由这两名仲裁员推选第三名仲裁员担任首席仲裁员。第三节对仲裁地点、使用语言、申诉书、答辩书、对仲裁庭管辖权的抗辩、证据和听证、临时性的保全措施，以及鉴定人等各种程序作了规定。第四节是关于裁决的规定，裁决为终局的，对双方当事人均有拘束力。仲裁庭只在双方当事人明确授权为按照友谊仲裁方式进行裁决，并在适用于为仲裁程序的法律所许可的情况下，方得按照友谊仲裁方式作出裁决。否则，仲裁庭即根据双方当事人所指定的适用于解决争议的实体法进行仲裁，如果当事人未予指定，仲裁庭可依照它认为应适用的国际私法规则而决定适用的法律。

3. 亚洲及远东经济委员会商事仲裁规则 亚洲及远东经济委员会商事仲裁中心设于曼谷，由联合国亚洲及远东经济委员会设置，其仲裁规则也是由该委员会制定的。商事仲裁中心有一个特别委员会。其成员为七人，由亚洲及远东经济委员会的执行秘书从该委员会的代表中推选。

商事仲裁中心的仲裁规则规定，双方当事人可以自由选定一名仲裁员或三名仲裁员进行仲裁。此外，双方当事人也可指定由某个特定的仲裁机构进行仲裁，但该机构必须按照

仲裁中心的仲裁规则进行仲裁。在仲裁程序方面，无其它特别规定。

4. 经济互助委员会成员国商事仲裁法院和仲裁规则 经济互助委员会成员国曾于 1972 年 5 月 26 日通过一项《关于以民事仲裁方式解决经济、科学与技术合作方面所引起争议的公约》，该公约已于 1973 年 8 月 13 日生效。各成员国为了更好地执行公约，又于 1974 年 2 月批准了《经济互助委员会成员国商事仲裁法院统一规则》。统一规则规定，在各成员国建立商法院，以解决各成员国法人之间在外贸方面及其他国际经济、科学技术方面的合同关系或其他民事法律关系中发生的争议。各仲裁法院的院地设在各国首都。可见，成员国仲裁法院并不是一个统一的常设仲裁机构，而是多个常设仲裁机构。

仲裁法院备有仲裁员名册，列明仲裁员姓名、职位、学位（学衔）、住地和专长。统一规则对仲裁审理程序作了详细规定。仲裁院的裁决是终局的，不得上诉。仲裁裁决由双方当事人自愿执行，未自愿执行的裁决，依照执行国的有效的规定强制执行。

5. 联合国国际贸易法委员会的仲裁规则 联合国国际贸易法委员会仲裁规则（UNCITRAL Arbitration Rules）于 1976 年 4 月 26 日由联合国第三十一次大会正式通过。规则对各国并不具有普遍的约束力，仅供合同双方当事人自愿以书面方式约定。当事人约定采用其仲裁条款时，可作如下规定：“由本合同发生的或与本合同有关的任何争议、争端或请求，或有关本合同的违约、终止或失败、应按照目前有效的

联合国国际贸易法委员会仲裁规则予以解决。”

联合国国际贸易法委员会仲裁规则虽然供临时仲裁时使用，但当事人也可在书面协议中指定一个常设仲裁机构，委托它负责关于仲裁的行政管理工作。

目前，这个仲裁规则已在国际上产生较大的影响，如上述，它已被某些常设仲裁机构用来作为制定或修订自己规则的依据，这个仲裁规则分为四节，共四十一条，各节的主要内容如下。

第一节对规则的适用范围、仲裁的通知和代理等事项作了规定。

第二节规定了关于仲裁庭的组成。规定仲裁员人数为一人或三人。当事人事先如无约定，事后不同意由一人进行仲裁的，则应任命三名仲裁员，不论由一人担任独任仲裁员，或由三人组成仲裁庭，如果当事人双方对其人选不能达成协议时，可由双方指定一个“有任命权”的机构，代为指定仲裁员。有任命权的机构，可以在仲裁协议中规定，也可以在争议发生之后指定。如果当事人双方对此还不能达成协议，则任何一方当事人可请求海牙常设仲裁法院秘书长指定一个有任命权的机构。有任命权的仲裁机构可能是某个仲裁组织或商业团体，也可能是某个人。有任命权的机构在作出任命独任仲裁员时，最好任命与双方当事人国籍不同的仲裁员。如由三名仲裁员组成仲裁庭的，当一方当事人指定一名仲裁员后，而另一方当事人不按时指定第二名仲裁员时，第一方当事人可以请求有任命权的机构指定第二名仲裁员。如果这两名仲裁员对选定首席仲裁员达不成协议时，由有任命权的机

构指定。首席仲裁员的国籍应与双方当事人的国籍不同。

第三节是关于仲裁程序的规定。根据本节通则规定，仲裁庭有权按照它认为适当的方式进行仲裁，但必须对各方当事人给以公平待遇，并使他们有充分机会陈述其案情。此外，本节对仲裁地点、使用语言、申诉书、签辩书、对仲裁庭管辖权的抗辩、证据和听证、临时性保全措施、鉴定人职责等方面的程序规则都作了规定。

第四节为关于仲裁裁决的规定、主要为：在三名仲裁员裁决的情况下，裁决应由多数作出。裁决为终局的，应以书面形式作出，裁决对双方当事人具有约束力。裁决只有在双方当事人同意的情况下，方得公开进行。仲裁费应在裁决中确定。仲裁庭只有在双方当事人明白授权，并在适用于为仲裁程序的法律所许可的情况下，方可按照友谊仲裁的方式作出裁决。

附：《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》

1976 年通过

第一节 引导性规则

适用范围

第一条

1. 凡契约当事人各方间已书面协议，有关该契约的争议应根据《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》提交仲裁，则该争议应按照本规则处理。但以当事人各方用书面协议的方式对规则所作出的修改为准。

2. 本规则应管辖仲裁，但如本规则任何条款同适用于仲裁而为当事人各方所不能背离的法律规定相抵触时，则该规

定应优先适用。

通知和期限的计算

第二条

1. 按照本规则的规定，任何通知，包括通知书、函电或建议，如果实际地送达收信人，或送达其惯常住所、营业所或通讯地址时，即视为已被收到，或者如果经过合理的查询之后，这些地址均无法找到，则以送达收信人的唯一所知道的住所或营业所时，即视为已被收到。上述方式送达之日视为通知已经收到。

2. 本规则中期限的计算，应自收到通知、通知书、函电或建议日期之次日起开始计算。如果这种期限的最后一天是收信人住所或营业所的法定假日或非营业日，则该期限延至其后的第一个营业日。计算期限时，法定假日或非营业日均应计算在内。

仲裁通知

第三条

1. 发起提交仲裁的一方（以下称为“申诉人”）应给予另一方（以下称“被诉人”）以仲裁通知。

2. 仲裁程序的进行应视为于被诉人收到仲裁通知之日开始。

3. 仲裁通知应载明下列事项：

- (a) 将争议提交仲裁的要求；
- (b) 当事人各方的姓名和地址；
- (c) 援引的有关仲裁条款或单独的仲裁协议；
- (d) 引起争议或与争议有关的契约；

(e) 要求的一般性质，如涉及金钱时，并应说明金额；

(f) 所寻求的救济或补救；

(g) 如当事人各方事先未就仲裁员人数达成协议，则提出仲裁员人数（一名或三名）的建议。

4. 仲裁通知也可列入：

(a) 关于指定第 6 条第一款所提及的独任仲裁员和指定机关的建议；

(b) 关于指定第 7 条内所提及的一名仲裁员的通知书；

(c) 第 18 条内所提及的要求陈述书。

代表和协助

第四条

当事人各方可由他们所遴选的人代表或协助。代毒或协助人员的姓名和地址必须以书面通知另一方；这种通知必须说明是为了代表的目的还是为了协助的目的而作出这种指定。

第二节 仲裁庭的组成

仲裁员人数

第五条

如果当事人事先未约定仲裁员人数（即一名或三名），并且在被诉人收到仲裁通知后十五天内当事人仍未能就仅指定一名仲裁员达成协议，则应指定三名仲裁员。

仲裁员的指派（第六至第八条）

第六条

1. 如果打算指派独任仲裁员，当事人任何一方可向另一方提出：

(a) 一人或数人的姓名，由其中之一担任独任仲裁员；

(b) 如果当事人未能就指定机关达成协议，则可提出一个或数个机构的名称，或一人或数人的姓名。由其中之一担任指定机关。

2. 如果在当事人一方收到按照第一款提出的建议后 30 天内未能就这选独任仲裁员达成协议，则应由当事人所约定的指定机关指定独任仲裁员。如果当事人未能就指定机关达成协议，或如果协议的指定机关在收到当事人一方的请求后 60 天内拒绝采取行动或未指定仲裁员，则当事人任何一方得请求海牙常设仲裁庭秘书长确定指定机关。

3. 指定机关经当事人一方的请求，应尽快指定独任仲裁员。在指定时，指定机关应按下述指定名单程序办理，除非双方当事人同意不应使用此项程序，或指定机关斟酌确定此项指定名单程序的使用不适宜于本案的情况：

(a) 经当事人一方的请求，指定机关应向双方当事人各送一份相同的至少载有三个人名的名单；

(b) 在收到该名单后 15 天内，每一方当事人可删除其反对的一个或数个人名，并将剩余的人名按其选择顺序排列后将该名单送还指定机关；

(c) 上述期间届满后，指定机关应从送还的经同意的名单中，按当事人所表明的选择顺序指定一人为独任仲裁员；

(d) 如果由于某种原因，无法按照此种程序进行指定，则指定机关可自行斟酌指定独任仲裁员。

4. 在进行指定时，指定机关应注意到足以确保指定一名独立和公证的仲裁员的种种考虑，并应同时顾到所指定的仲

裁判员应与当事人不属于同一国籍方为适当。

第七条

1. 如果打算指定三名仲裁员，当事人每一方应指定一名仲裁员。指定的该两名仲裁员应推选第三名仲裁员，担任仲裁庭的首席仲裁员。

2. 如果在收到当事人一方关于指定一名仲裁员的通知书后 30 天内，另一方未将他所指定的仲裁员通知第一方当事人，则：

(a) 第一方当事人可请求双方当事人先前所确定的指定机关指定第二名仲裁员；或 (b) 如果双方当事人事先未确定指定机关，或事先确定的指定机关在收到一方当事人的此种请求之后 30 天内拒绝采取行动或未指定仲裁员，则第一方当事人可请求海牙常设仲裁法庭秘书长确定指定机关，以便第一方当事人请求所确定的指定机关指定第二名仲裁员。在两种情况下，指定机关都可自行酌定仲裁员。

3. 如果在指定第二名仲裁员之后 30 天内，两名仲裁员未能就遴选首席仲裁员达成协议。则应由指定机关按照第六条的规定指定独任仲裁员的同样方式指定首席仲裁员。

第八条

1. 按照第 6 条或第 7 条请求指定机关指定一名仲裁员时，提出请求的一方应将仲裁通知的复制本、引起争议或有关争议的契约复制本，以及如果仲裁协议未载入该契约则连同该协议的复制本，送交指定机关。指定机关可要求任何一方提供它认为为执行其职务所必需的资料。

2. 当一人或数人被指定为仲裁员时，应写明他们的全名、

地址和国籍，并说明他们的资格。

对仲裁员提出异议（第九条至第十二条）

第九条

预期中的仲裁员应向为了他的可能被指定而同其接洽的人透露任何可能会使人对他的公正和独立引起正当怀疑的情况。仲裁员一旦被指定或选出后，即应向各方当事人透露此种情况，除非他已曾将此种情况告知他们。

第十条

1. 如遇足以使人对任何仲裁员的公正或独立引起正当怀疑的情况存在，可对该仲裁员提出异议。

2. 一方当事人只有基于他在指定之后方才发觉的理由，才可以对他所指定的仲裁员提出异议。

第十一条

1. 一方当事人打算对仲裁员提出异议，应在收到指定上述仲裁员的通知后 15 天内或在该方得知第九和第十条所载情况后 15 天内发出异议通知。

2. 该项异议应通知另一方和被提出异议的仲裁员以及仲裁庭的其他仲裁员。通知应以书面为之，并说明提出异议的理由。

3. 一方当事人对仲裁员提出异议时，另一方可同意该项异议。仲裁员也可在提出异议后卸职，但任何一种情况都不意味着承认提出异议的理由的正确性。在两种情况下，即使在指定被提出异议的仲裁员的过程中，一方当事人未行使其指定或参与指定的权利，也应充分使用第 6 条和第 7 条中所规定的程序指定替代仲裁员。

第十二条

1. 如果一方当事人不同意该项异议，并且被提出异议的仲裁员也不卸职，则由下列机关对该项异议作出决定：

(a) 初次指定是指定机关所为时，由该机关作出决定；

(b) 初次指定并非指定机关所为，但事先曾经确定指定机关时，由该机关作出决定；

(c) 在所有其他情况下，由按照第 6 条规定的确保指定机关的程序所指定的指定机关作出决定。

2. 如果指定机关支持该项异议，则应按照第 6 条至第 9 条内所规定的适用于指定或遴选仲裁员的程序指定或遴选替代仲裁员，除非该项程序要求指定一个指定机关时，则应由对该项异议作出决定的指定机关指定仲裁员。

更换仲裁员

第十三条

1. 如果仲裁员在仲裁程序进行期间死亡或辞职，则应按照第 6 条至第 9 条所规定适用于指定或进选被更换仲裁员的程序指定或连选一名替代仲裁员。

2. 如果仲裁员不采取行动或他在法律上或事实上无法执行其职务，则应适用以上各条所规定的关于提出异议和更换仲裁员的程序。

更换仲裁员应重复举行审理

第十四条

如果根据第 11 条至第 13 条的规定更换独任或首席仲裁员，先前所举行的任何审理都应重复举行；如果更换任何其

他仲裁员，仲裁庭可斟酌决定是否应重复此种先前的审理。

第三节 仲裁程序

通 则

第十五条

1. 以不违反本规则为条件。仲裁庭可以按照它认为适当的方式进行仲裁，但须平等对待各方当事人，并且在仲裁程序的任何阶段都给予当事人以陈述其主张的充分机会。

2. 如果任何一方当事人在仲裁程序任何一个阶段请求仲裁庭举行审理，仲裁庭应即照办，以便由包括专家证人作内的证人提供证据或进行口头辩论。如无此种请求提出，仲裁庭应决定是否举行这种审理，或仲裁程序是否根据文件和其他资料进行。

3. 一方当事人应将其供给仲裁庭的一切文件或资料同时送达另一方。

仲裁地点

第十六条

1. 除非当事人约定举行仲裁的地点，该地点应出仲裁庭考虑到仲裁的情况来决定。

2. 仲裁庭可将仲裁处所确定在当事人所约定的国家之内。仲裁庭考虑到仲裁情况，可在其认为合适的任何地点听讯证人和为仲裁员彼此间互相协商而举行会议。

3. 仲裁庭为检查货物、其他财产或文件，可在其认为合适的任何地点集会。仲裁庭应在足够的时间前给予当事人通知，使其能在举行此种检查时到场。

4. 仲裁裁决应在仲裁地点作成。

语 文

第十七条

1. 以不违反当事人的协议为条件，仲裁庭于指定后应迅速决定在仲裁程序中所应使用的一种或数种语文。此项决定适用于要求书、答辩书和任何其他书面的陈述；如果举行口头审理，并适用于此种审理中所应使用的一种或数种语文。

2. 仲裁庭得命令以原有语文递送的任何附于要求书或答辩书之后的文件和在仲裁程序进行中提出的任何补充文件或证物，场应附有当事人所约定的或仲裁庭所决定的那一种或那几种语文的译本。

要 求 书

第十八条

1. 除非要求书载于仲裁通知内，申诉人应在仲裁庭所决定的期时内以书面方式将要求书送达被诉人和每个仲裁员。申诉人并应随同要求书附送一份契约复制本，契约中如果未载有仲裁协议，还应附送一份仲裁协议复制本。

2. 要求书应载明下列事项：

- (a) 当事人各方的姓名和地址；
- (b) 支持该项要求的事实说明；
- (c) 争论点所在；
- (d) 所寻求的救助或补救。

申诉人得随同其要求书附送他认为有关的一切文件，此外也可提及他将提出的文件或其他证据。

答 辩 书

第十九条

1. 被上诉人应在仲裁庭所决定的期限内，以书面方式将其答辩书送达申诉人和每个仲裁员。

2. 答辩书应答复要求书中的 (b)、(c) 和 (d) 各项 (第 18 条第二款)。被上诉人可随同其答辩书附送他的答辩所依凭的文件，也可引用他将提出的文件或其他证据。

3. 被上诉人得在其答辩书中，或如仲裁庭决定根据情况有延迟理由时，则在仲裁程序的稍后阶段，提出由同一契约所产生的反要求，或依据由同一契约所产生的赔偿要求，谋求相互抵销。

4. 第 18 条第二款的规定应适用于反诉和为抵销的目的所依据的赔偿要求。

对要求或答辩的修改

第二十条

在仲裁程序进行中，当事人任何一方都可修改或补充其要求或答辩，除非仲裁庭考虑到提出修改的延迟，或考虑到对当事人另一方的损害，或任何其他情况认为不宜允许提出这种修改。但对于一项要求的修改不得使修改后的要求超出仲裁条款或单独仲裁协议的范围。

对仲裁庭管辖权的抗辩

第二十一条

1. 仲裁庭应有权对认为它没有管辖权的异议，包括对关于仲裁条款或单独仲裁协议是否存在或有效的任何异议作出裁定。

2. 仲裁庭应有权决定以仲裁条款为其构成部分的契约是否存在或有效。按照第 21 条的规定，构成契约一部分并规定

根据本《规则》进行仲裁的仲裁条款应视为独立于契约中其他条款的一项协议。仲裁庭所作的关于契约无效的决定，并不使仲裁条款在法律上无效。

3. 关于仲裁庭无管辖权的抗辩应至迟在答辩书中提出，关于反诉，则在对反诉的答辩书中提出。

4. 一般而言，仲裁庭应将关于其管辖权的抗辩作为先决问题加以裁定。但仲裁庭也可继续进行仲裁而在其最后裁决书中裁定此项抗辩。

其他书状

第二十二条

仲裁庭应决定，除要求书和答辩书之外，尚应要求当事人提出或当事人尚可提出何种其他书状，并应规定送达这些书状的期间。

期限

第二十三条

仲裁庭规定的送达书状（包括要求书和答辩书）的期限不得超过 45 天。但如仲裁庭断定有理由延长此种时限，得加以延长。

证据和审理（第二十四条和第二十五条）

第二十四条

1. 当事人对于其要求或答辩所依据的事实，应负举证责任。

2. 仲裁庭如认为适当，得要求一方当事人在仲裁庭决定的期限内向仲裁庭和另一方当事人提出他为支持其要求书或

答辩书中所陈述的争论中的事实而打算提出的文件和其他证据的概要。

3. 在仲裁程序进行期间，仲裁庭得随时要求当事人在法庭决定的期间内提出文件、证物或其他证据。

第二十五条

1. 如需进行口头审理，仲裁庭应在事先足够的时间将其日期、时间和地点通知当事人各方。

2. 如需听讯证人，每一方当事人应于举行审理至少 15 天前将他意图提出的证人的姓名和地址以及该证人作证的主题和作证时将使用的语文通知仲裁庭和另一方。

3. 仲裁庭如按照案件情况认为必须对审理时所作口头陈述如以翻译，或将审理作成记录，或当事人约定应有此种翻译或记录，并已在举行审理至少 15 天前将该约定通知仲裁庭，仲裁庭即应安排此种翻译和记录。

4. 除当事人另有约定外，审理应采取不公开的方式进行。仲裁庭得于任何证人作证时，令其他证人退出。仲裁庭可以自由决定讯问证人的方式。

5. 证人的证言也得以经其签名的书面陈述的方式提出。

6. 仲裁庭应确定所提出的证据是否可以接受及其适当性。重要性和效力。

临时性保护措施

第二十六条

1. 经当事人任何一方的请求，仲裁庭对于争议的标的物得采取认为必要的任何临时性措施，包括对构成争议标的物的货物的保全措施，例如命令将货物送交第三人存放或出售

易于腐烂的货物。

2. 此种临时性措施得以临时裁决的形式予以制定。仲裁庭应有权要求对此种措施的费用缴付保证金。

3. 任何一方向司法当局发出的采取临时性措施的要求，不得视为与仲裁协议不符，也不得视为放弃该项协议。

专 家

第二十七条

1. 仲裁庭可以任命专家一人或数人，就仲裁庭所需决定的特定问题向仲裁庭提出书面报告。仲裁庭应将所制定的关于专家的任务规定分送一份给当事人各方。

2. 当事人各方应向专家提供他所要求的任何有关资料或提出任何有关文件或货物供他检查。一方当事人与此种专家间关于所要求的资料或产品是否适当的任何争议，应提请仲裁庭决定。

3. 仲裁庭于收到专家报告后，应将报告复制本分送当事人各方，并给予用书面表示对该报告的意见的机会。任何一方当事人都应有权查阅专家报告所依据的任何文件。

4. 专家在提交报告后，经任何一方当事人请求，可以在审理中听取专家意见，审理时当事人均应有机会在场，并诘问该专家。在此项审理中，任何一方当事人得邀请专家证人出庭，就所争论的各点提出供证。此种程序适用第二十五条的规定。

不履行义务

第二十八条

1. 如果申诉人在仲裁庭规定的期限内不提出其要求，而

对此又不能说明充分理由，仲裁庭应发出终止仲裁程序的命令。如果被诉人在仲裁庭规定的期限内不提出其答辩书，而对此又不能说明充分理由，仲裁庭应下令继续进行仲裁程序。

2. 如果一方当事人在按本规则给予及时通知后并未出席审理，而对此种缺席又不能提出充足的理由，仲裁庭得继续进行仲裁。

3. 如果一方当事人经及时请其提出书面证据，并未在规定的期限内提出，而又不能对此说明充分的理由，仲裁庭得依据它所获得的证据，作出裁决。

审理终结

第二十九条

1. 仲裁庭得询问当事人各方是否还有任何其他证件要提出，或其他证人要听证，或其他的意见要提出；如果没有，法庭得宣布审理终结。

2. 仲裁庭遇有例外情况，如认为有必要时，可以主动或应一方当事人的申请，在作出裁决前的任何时候，决定重新举行审理。

对于规则的放弃

第三十条

当事人明知没有遵照本规则的规定或要求行事，仍继续进行仲裁程序而不迅速声明他对此种不遵守情事表示异议，应视为他已放弃提出异议的权利。

第四节 裁决

决定

第三十一条

1. 仲裁庭如由三名仲裁员组成，其任何裁决或其他决定应以仲裁员的多数作成。

2. 关于程序问题，如果不能获得多数或仲裁庭授权首席仲裁员自行决定时，该首席仲裁员得自行决定，但仲裁庭可以修正。

裁决的形式和效力

第三十二条

1. 仲裁庭除可作出终局性的裁决外，并应有权作出临时性、非终局性或局部性的裁决。

2. 裁决应以书面作成，属于终局性，对当事人各方具有约束力。当事人各方承担从速执行裁决的责任。

3. 除当事人各方同意无须说明理由外，仲裁庭应阐明裁决所根据的理由。

4. 裁决应由仲裁员签名，并应载明作出裁决的日期和地点。凡仲裁员为三人而其中一人未签名时，裁决应说明其未签名的理由。

5. 裁决书须经双方当事人同意方得公布。

6. 仲裁庭应将经仲裁员签名的裁决书送达当事人。

7. 如果裁决作成地国家的仲裁法规定裁决需由仲裁庭存案或登记，仲裁庭应即在法定的期限内遵照此项法律要求办理。

适用的法律，友好的调解人

第三十三条

1. 仲裁庭应适用当事人各方所指定的适用于该争议实质的法律。当事人各方未指定适用法律时，仲裁庭应适用它认

为适用的国际冲突法的规则所规定的法律。

2. 只有在当事人各方明白授权仲裁庭依友好的调解人或公允和善良原则作成决定，而且仲裁程序所适用的法律也准许进行此种仲裁时，仲裁庭应依友好的调解人和公允和善良原则作成决定。

3. 在一切情形下，仲裁庭均应按照契约的规定作成决定，并应考虑到适用于该项交易的行业习惯。

和解或终止仲裁的其他理由

第三十四条

1. 在作成裁决以前，如果当事人对争议同意和解，仲裁庭应即发出命令，终止仲裁程序的进行，或者，如经双方当事人提出请求并为仲裁庭所接受，根据协定的条件以仲裁裁决的形式记载此项和解。仲裁庭对此项裁决无须说明理由。

2. 如果在作成裁决前，由于第 1 款所未举述的任何理由使仲裁程序的继续成为不必要或不可能时，仲裁庭应即将其发出终止仲裁程序命令的意图通知当事人各方。除非一方当事人提出合理的反对理由，仲裁庭应有权发出此项命令。

3. 仲裁庭应将经仲裁员签名的终止仲裁程序命令的复制本或根据协议条件所作的仲裁裁决书的复制本送达当事人各方。凡根据协议条件作成的仲裁裁决，应适用第 32 条第二款和第四款至第七款的规定。

对裁决的解释

第三十五条

1. 当事人任何一方在收到裁决后 30 天内，得于通知另一方后，要求仲裁庭对裁决加以解释。

2. 此项解释应在收到要求后 45 天内以书面作成。此项解释应构成裁决的一部分,并应适用第 32 条第二款至第七款的规定。

裁决的更正

第三十六条

1. 当事人任何一方在收到裁决书后 30 天内,可于通知当事人另一方后,要求仲裁庭更正裁决中的任何计算上的错误、笔误或排印错误,或任何类似性质的错误。仲裁庭可以在送达裁决后 30 天内,主动作这种更正。

2. 此种更正应以书面作成,并应适用第 32 条第二款至第七款的规定。

附加的裁决

第三十七条

1. 当事人任何一方在收到裁决书后 30 天内,得于通知另一方后,要求仲裁庭就在仲裁程序中提出而未载入裁决书内的要求,作成附加的裁决。

2. 仲裁庭如认为附加裁决的要求具有理由,而且认为此项遗漏无须举行任何其他审理或获得其他证据即可修正,应立即在收到要求后 60 天内完成其裁决书。

3. 作成附加裁决时,应适用第 32 条第二款至第七款。

费用(第三十八条至第四十条)

第三十八条

仲裁庭应在其裁决书中规定仲裁费用。“费用”一词仅包括:

(a) 仲裁庭的费用应按每一仲裁员分别开列,由仲裁庭按

照第 39 条自行决定；

(b) 仲裁员所花费的旅费和其他费用；

(c) 仲裁庭所需要的征询专家意见费和其他协助费用；

(d) 证人的旅费和其他费用，以经仲裁庭核准者为限；

(e) 胜诉一方的法律代表和助理的费用，但以在仲裁程序中曾提出要求并经仲裁庭确定此种费用的数额系属合理为限；

(f) 指定机关的任何费用和开支以及海牙常设仲裁庭秘书长的费用。

第三十九条

1. 仲裁庭的费用数额，应考虑到争议金额的大小、争议主题的复杂程度、仲裁员所花费的时间和该案件的任何其他有关情况，加以合理地确定。

2. 如果指定机关已由当事人议定或已由海牙常设仲裁庭秘书长指定，而且该机关已公布它所管理的国际案件仲裁员收费表，仲裁庭在确定其费用时应在它认为适合案件情况的范围内，考虑该项收费表。

3. 如果该指定机关未公布国际案件仲裁员收费表，任何一方当事人得随时要求指定机关提供一项声明，阐述由该机关指定仲裁员的国际案件在习惯上采用的确定费用的根据，如果指定机关同意提供此项声明，仲裁庭在确定其费用时，应在它认为适合该案件情况的范围内，考虑此种资料。

4. 在第二款和第三款所述及的情形下，如一方当事人提出此种要求，而指定机关也同意履行此项职务，仲裁庭应在同指定机关协商后方可确定其收费，指定机关可以就收费向

仲裁庭指出它认为适当的任何意见。

第四十条

1. 除第二款规定外, 仲裁费用原则上由败诉的一方负担。但仲裁庭如考虑到案件的情况, 判定以分摊为合理, 也可以规定由各方当事人分摊此项费用。

2. 关于第 38 条第五款所提及的法律代表和助理的费用, 仲裁庭应参酌案件情况, 自由决定那一方负担此项费用; 或者, 如果它判定以分摊为合理, 也得规定由各方当事人分摊此项费用。

3. 仲裁庭如发出终止仲裁程序的命令或根据协议条件作成裁决时, 应在该项命令或裁决书中规定第 38 条和第 39 条第一款所提及的仲裁费用。

4. 仲裁庭不可以为了按照第 35 条至第 37 条的规定解释或更正补充其裁决而收取额外费用。

费用的交存

第四十一条

1. 仲裁庭成立后, 得要求当事人交存相等的金额, 作为第 38

条 (a)、(b) 和 (c) 所提及的费用的预付款。

2. 在仲裁程序进行期间, 仲裁庭得要求当事人交存补充金额。

3. 如果指定机关已由双方当事人议定, 或已由海牙常设仲裁庭秘书长指定, 经一方当事人提出此种要求, 而指定机关也同意执行此项职务时, 仲裁庭应在同指定机关协商后方可确定任何交存的金额或补充交存的金额。指定机关得就此

项交存的金额或补充交存的金额向仲裁庭提出它认为适当的任何意见。

4. 如果所需交存的金额未在收到要求后 30 天内缴足,仲裁庭应将此事通知各当事人以便任何一方当事人能缴付所需缴付的金额。如果不作此种缴款,仲裁庭得下令中止或终止仲裁程序。

5. 仲裁庭作成裁决后,应将所收存款项开列帐单,送交当事人,并将任何未动用的金额退还当事人。

附:联合国《承认和执行外国仲裁裁决的公约》

1958 年通过

第一条

1. 由于自然人或法人之间的争执而引起的仲裁裁决,在一个国家的领土作成;而在另一个国了请求承认和执行时,适用本公约。在一个国家请求承认和执行这个国家不认为是本国裁决的仲裁裁决时,也适用本公约。

2. “仲裁裁决”不仅包括由选定的临时仲裁员为个别案件所作出的裁决,而且也包括由常设的仲裁机构经当事人的提请而作出的裁决。

3. 任何缔约国在签署、批准或者参加本公约或者根据第 10 条通知扩展的时候,可以在互惠基础上声明,本国只对在一另一缔约国领土内所作成的仲裁裁决的承认和执行,适用本公约。也可以声明,本国只对根据本国法律属于商事的法律关系——契约或非契约的——所引起的争执适用本公约。

第二条

1. 如果双方当事人书面协议,把由于某个可以通过仲裁

方式解决的事项有关的特定的法律关系所产生或可能产生的全部或任何争执提交仲裁,每一个缔约国应该承认这种协议。

2. “书面协议”包括合同里的仲裁条款和当事人所签订的或者来往书信、电报中所包含的仲裁协议。

3. 如果缔约国的法院受理一个案件,而就这个案件所涉及的事项,当事人已经达成本条意义内的协议时,除非该法院查明协议是无效的、未生效的或不可能实行的,应该经一方当事人的请求,命令当事人把案件提请仲裁。

第三条

在以下各条所规定的条件下,每一个缔约国应该承认仲裁裁决有拘束力,并且依照裁决被请求承认或执行地的程序规则予以执行。承认或执行本公约所适用的仲裁裁决,不应该比承认或执行本国的仲裁裁决规定实质上较为麻烦的条件或较高的费用和开支。

第四条

1. 为了获得前条所提到的承认和执行,请求承认和执行裁决的当事人应该在请求时提供:

(a) 经正式承认的裁决正本或经正式证明的副本。

(b) 第 2 条所提到的协议正本或经正式证明的副本。

2. 如果上述裁决或协议不是用请求承认或执行裁决所在国的正式文字作成,请求承认和执行的当事人应该为这些条件提供这个国家正式文字的译文。译文应该由官员或经过宣誓的翻译人员或由外交或领事代表证明。

第五条

1. 只有在请求承认和执行裁决中的被诉人向请求地管辖

机关证明下列情况的时候，才可以根据被诉人的请求，拒绝承认和执行裁决：

(a) 第 2 条所述的协议的双方当事人，根据对他们适用的法律，当时是处于某种无能为力的情况下；或者根据双方当事人选定适用的法律，或在没有这种选定的时候，根据仲裁地国的法律，上述协议是无效的；或者

(b) 请求承认和执行裁决中的被诉人，没有给他有关指定仲裁员或者进行仲裁程序的适当通知，或者由于其他情况而不能对案件提出意见；或者

(c) 裁决涉及仲裁协议所没有提到的，或者不包括在仲裁协议规定之内的争执；或者裁决内含有对仲裁协议范围以外事项的决定；但是，对于仲裁协议范围以内的事项的决定，如果将其同仲裁协议范围以外的事项决定分开，那么，这一部分的决定仍然可以承认和执行；或者

(d) 仲裁庭的组成或仲裁程序同当事人间的协议不符，或者当事人间没有这种协议时，同仲裁地国的法律不符；或者

(e) 仲裁对当事人还没有拘束力，或者仲裁已经被仲裁地国或裁决据以进行的那个缔约的指定国的管辖机关撤销或命令停止执行。

2. 裁决被请求承认和执行的管辖机关如果查明有下列情况，也可以拒绝承认和执行：

(a) 争执的事项，依照这个国家的法律，不可以用仲裁方式解决；或者

(b) 承认或执行裁决将和这个国家的公共秩序相抵触。

第六条

如果已经向第 5 条第一款 (e) 项所提到的管辖机关提出了撤销或停止执行仲裁裁决的请求, 被请求承认和执行裁决的机关如果认为适当, 可以延期作出关于执行裁决的决定, 也可以经请求执行裁决的当事人的申请, 命令对方当事人提供适当的担保。

第七条

本公约的规定不影响缔约国参加有关承认和执行仲裁裁决的多边或双边协定的效力, 也不影响有关当事人所具有的在裁决被请求承认或执行地国的法律或条约所许可的方式和范围内, 利用仲裁裁决的任何权利。

1923 年关于仲裁条款的日内瓦议定书和 1927 年关于执行外国仲裁裁决的日内瓦公约, 对本公约的缔约国, 在它们开始受本公约拘束的时候以及在它们受本公约拘束的范围以内失效。

第八条

本公约在 1958 年 12 月 31 日以前接受联合国的任何会员国, 现在或今后是联合国专门机构成员的任何其他国家, 现在或今后是国际法院规章缔约国的任何其他国家, 或者经联合国大会邀请的任何其他国签署。

本公约须经批准, 批准书应当送交联合国秘书长。

第九条

1. 本公约接受第 8 条所提到的一切国家参加。
2. 参加本公约应当以参加书交存联合国秘书长处。

第十条

1. 任何国家在签署、批准或参加本公约的时候，都可以声明：本公约将扩展到国际关系由这个国家负责的一切或任何地区，这种声明在本公约对这个国家生效的时候生效。

2. 在签署、批准或参加本公约之后，要作这种扩展，应该通知联合国秘书长，并从联合国秘书长接到通知之日后 90 日起生效，或从本公约对这个国家生效之日起生效，两者视何日在后而定。

3. 关于在签署、标准或者参加本公约的时候，本公约所没有扩展到的地区，各有关国家应当考虑采取必要的步骤的可能性，以便本公约的适用范围能够扩展到这些地区。但是，如果由于宪法关系而有必要时，应当取得这些地区的政府的同意。

第十一条

对于联邦国家或者非单一组织的国家应当适用下列规定：

(a) 关于属于联邦机关立法权限内的本公约条款，联邦政府的义务同非联邦国家缔约国的义务一样。

(b) 关于属于联邦各成员国或立法权限以内的本公约条款，如果联邦成员国或属地根据联邦的宪法体系没有采取立法行动的义务，联邦政府应当尽早地把这些条款积极的推荐并通知联邦成员国或属地的相应机关。

(c) 本公约的联邦国家缔约国，根据任何其他缔约国通过联合国秘书长而提出的请求，应当提供材料说明联邦和联邦组成单位的有关本公约任何特定的规定的法律和习惯，以表明立法或其他行动已经在什么范围内赋予这项规定以效力。

第十二条

1. 本公约从第三个国家交存批准书或参加书之日后 90 日起生效。

2. 在第 3 个国家交存批准书或参加书以后, 本公约从每个国家交存批准书或参加书后 90 日起对这个国家生效。

第十三条

1. 任何缔约国可以用书面通知联合国秘书长废止本公约, 废止从秘书长接到通知之日后一年起生效。

2. 依照第 10 条规定提出声明或者通知的任何国家, 随时都可以通知联合国秘书长, 声明从秘书长接到通知之日后一年起, 本公约停止扩展到有关地区。

3. 对于在废止生效以前已经开始请求承认或执行裁决程序的仲裁裁决, 应该继续适用本公约。

第十四条

一缔约国, 以自己有义务适用本公约为理由以外, 无权利用本公约对抗其他缔约国。

第十五条

联合国秘书长应当将下列事项通知第八条中所提到的国家:

1. 依照第 8 条的规定签署和批准本公约;
2. 依照第 9 条的规定参加本公约;
3. 依照第 1、10 和 11 条的规定的声明和通知;
4. 第 12 条所规定的本公约的生效日期;
5. 第 12 条所规定的废止和通知。

第十六条

1. 本公约的中文、英文、法文、俄文和西班牙文本同等有效，由联合国档案处保存。

2. 联合国秘书长应当把经过证明的本公约副本给予第 8 条所提到的国家。《国际技术转让行动守则草案》介绍

联合国《国际技术转让行动守则草案》于 1981 年 4 月 10 日制订，草案除序言外，共分十章，其中第九、十章尚未编写成文，现将序言及第一至八章的主要内容介绍如下。

序言

序言主要表明制订这个行动守则的宗旨和目的。明确指出，发达国家在技术转让方面必须给予发展中国家以特殊待遇。指明行动守则的法律性质，但由于在讨论中各国意见得不到统一，案文列举了两种不同的提案：一为行动守则是具有普遍约束力的国际公约；一为行动守则仅作为供交易双方自愿采用的一项行为准则。

定义和实用范围

行动守则草案对该守则的适用范围规定为，供方将其技术越过国境转让给受方的国际技术转让交易，或者双方不定居于或不设立于同一国家时彼此所进行的技术转让交易。但是，如果各国决定将此行动守则扩大适用到双方定居于或设立于同一国家彼此间的一切技术转让交易，则此守则也可适用。

目标和原则

草案对制订该行动守则的目标规定为，制定普遍平等的标准，作为技术转让当事人间和有关各国政府间关系的基础，考虑到它们的合法利益，适当地承认发展中国家实现其经济

社会发展目标的特殊需要。

为达到上述目标，草案规定了如下的几条原则。

(1) 行动守则应普遍适用于技术转让交易的一切当事人以及一切国家和国家集团，不论其政治、经济制度及其发展水平如何。

(2) 各国有权采取一切适当手段，促进和管制技术转让。

(3) 进行技术转让时，应遵守各国主权平等和政治独立的原则。

(4) 交易双方必须互相得益，交易条件必须公平、合理。

(5) 技术供应方在技术接受方国家中进行工作时，应尊重该国主权和法律规定。

排除政治歧视和限制性商业做法

为了促进上述目标和原则的实现，草案明确规定，技术转让中存在的各种限制性商业做法和政治性歧视应予以排除。限制性商业做法 (restrictive business practice) 这个概念，不仅局限在技术转让中，对下列做法，也属于限制性商业做法，即：凡是企业通过滥用（或谋取滥用）市场力量的支配地位去限制他人进入市场，或以其它方式不适当地限制他人的竞争，而对贸易和商业的发展造成不良影响的，或者通过企业间的协议与安排，使另一方造成同样的后果的，都属于限制性商业做法。对于这种做法，许多资本主义国家都制定了管制的法律。例如，美国的反托拉斯法，欧洲大陆一些国家和欧洲共同体的竞争法等。在技术转让中，限制性商业做法主要是发达国家的技术供应一方利用他们的技术优势地位，强迫发展中国家的接受技术的另一方接受某种限制接受

方行动自由的条款。因而，许多发展中国家通过立法措施，对各种限制性商业做法加以禁止。联合国的《国际技术转让行动守则草案》规定在技术转让协议中要排除各种限制性商业的做法，并且列出下列二十项属于限制性商业做法的清单。

(1) 单方面的回授条款。即：片面地要求受方将取得技术后的改进，无偿地、非互惠地供给供方或供给供方指定的任何企业。

(2) 供方要求受方对转让给他的专利和其他保障发明办法的效力，不得提出异议。

(3) 限制受方取得与供方所供给的类似技术或竞争性技术的自由，或者限制受方就有关产品签订销售协议、代理协议和制造协议的自由。

(4) 限制受方从事技术研究和发 展，包括受方按照当地吸收和修改转让的技术，或者实行与转让技术有关的研究发展计划。

(5) 不合理地要求使用供方指定的人员（如果为了保证转让的需要的除外），或者限制使用受方国家的人员。

(6) 限制受方利用所得技术制造产品、销售产品或提供服务时，自行确定价格的自由。

(7) 禁止受方按当地情况修改技术或 对技术进行革新，或者迫使受方在设计或规格上接受不愿意或不必要的更改。如果受方的自行修改不适当，以致影响提供给供方的产品时则除外。

(8) 要求受方必须把包销或独家及理权给予供方或指定的任何人。

(9) 在协议的附带条件上, 如强使受方接受不愿意要的额外技术、未来发明和改进部分、货物和服务, 或限制技术、货物或服务的来源, 并以此作为取得受方所需技术的条件。但是, 如果供方的商标, 服务标志或商号名称被受方使用, 是为了保证产品或服务的质量, 或者是供方为了履行所担保的技术的特定效能, 或者由于无法说明技术内容, 或者如果说明技术内容会泄露技术转让范围以外的其它技术时, 则不受上述规定的限制。

(10) 限定制造产品的出口地区或数量, 或限定产品的出口或出口价格必须事先得到供方的同意。

(11) 在技术供方之间共同订立的共享专利或相互交换许可的协定中, 或者在技术转让的国际交流的安排中, 对技术转让的地区、数量、价格、客户或市场加以限制, 因而不正当地限制新技术的发展成果, 或会造成滥行支配某一部门工业或市场, 对技术转让产生不利影响的。

(12) 限制受方进行广告宣传。

(13) 要求受方在工业产权已经失效或已被撤销或已满期的情况下, 仍承担付款及其它义务。

(14) 在技术协议已经满期或终止后, 限制受方使用该项技术。

(15) 在制造产品的范围、数量和(或)生产能力等方面, 限制受方利用引进的技术。

(16) 要求受方采用不需要或不愿要的质量管理方法或质量标准。但是, 如果是为了满足产品担保的需要, 或者是由于产品使用供方的商标、服务标志或商号名称的除外。

(17) 要求受方使用特定的商标、服务标志或商号名称，但供方有权要求在产品上标明供方的名称。

(18) 迫使受方提供合股资本或让供方参与企业管理，作为取得技术的条件。

(19) 技术转让协议无限期或期限过长。

(20) 限制传播和扩大使用已进口的技术。

担保、责任和义务

行动守则草案中对于在技术转让协议的谈判和合同有效期间，当事各方的担保、责任和义务作了比较详细的规定，主要内容如下：

(1) 在谈判阶段，技术供应方要考虑受方的要求，在实际可行的范围内，将受方国家的经济和社会发展目标等有关项目列入协议中，例如，尽可能利用当地可能取得的人力和物力资源，提供技术服务和必要的资料等。

(2) 在谈判阶段，当事各方都应按照公平合理的条件，遵守公道、诚实的商业惯例，有诚意地进行谈判，及时就许可证费、提成费和其他报酬达成非歧视性协议。双方都要提供与转让技术有关的资料，一切机密资料要遵守保密，并对此承担义务。

(3) 在合同有效期内，当事各方可获得按协议所转让的技术的改进部分，要对在技术中得自对方的任何商业秘密、秘密诀窍及其它机密资料保密，供方应保证所供技术符合协议规定的规格，并保证适用于协议确定的目的，保证达到预定的效果。同时，供方应提供与使用转让技术有关的完整文件与准确数据，要负责对受方人员进行充分训练，使其能够使

用所转让的技术。供方要按通常价格供应使用技术所必需的附件、备件、部件及其它必需品。转让技术的报酬应当是非歧视性的。受方在使用转让的技术时，如果是按照协议规定的方式进行的，而造成财产或人身的损失或伤害，供方应按照有关的适用法律负赔偿责任。

(4) 任何一方不履行协议，应负赔偿责任，按照有关的适用法律处理。

草案对发展中国家的特殊待遇的规定

草案规定，考虑到发展中国家特别是最不发达国家的需要，发达国家应促进和鼓励发展中国家科技能力的建立和加强，帮助他们努力达到其社会经济的发展目标。为此，应采取具体措施，特别是以下各项措施：为发展中国家取得它所需要的技术情报资料提供方便，使发展中国家有最自由最充分的机会取得不需经过私人决定即可转让的技术；在可以做到的范围内，尽量便利发展中国家取得需要经过私人决定而转让的技术；帮助发展中国家评价及修改现有技术，发展其本国技术，培训当地的各种技术人员等。

草案关于国际协作的规定

草案规定，世界各国政府、国际组织机构彼此间有必要进行适当的国际协作，以促进更广泛的技术交流，加强所有国家的技術能力。为此，要采用下列的措施：

(1) 就各种技术和代用技术的性能特征和供应情况，交换现有的资料。

(2) 就解决技术转让特别是解决技术转让过程中限制性商业做法的经验，交换现有的资料。

(3) 就各国拟订技术转让法律的情况交换资料。

(4) 促进缔结平等对待技术供方、受方和双方政府的国际协定。

(5) 通过协商，进一步协调各国关于技术转让的法律和政策。

(6) 促进制定取得和传播技术的共同计划。

(7) 按照发展目标，促进修改使用技术和发展技术的计划。

(8) 促进科技资源和科技能力的发展。

(9) 通过国际协定，采取尽可能避免对技术转让所产生的使各项收益和付款重复征税的行动。

关于适用法律与解决争议问题

关于适用法律与解决争议问题，由于有关国家的分歧较大，草案未写成正式条文，仅以附录的形式附录了会议主席建议备选的案文，以及 D 组（苏联、东欧各国）、77 国集团和 B 组（西方发达国家）各自提出的建议。

关于转让技术应适用的法律，77 国集团建议：凡与公共利益准则（公共秩序）和主权有关的事项，适用技术受方国家的法律。应由当事双方选择与技术转让交易有直接的实际的和持久联系的法律。但发达国家建议：技术转让协议当事各方可自由选择适用于该协议的成立的效力、执行和解释的法律，但被适用的法律应当同当事各方或同这项交易具有实际的关系，或有其他的合理的根据。苏联、东欧国家建议：技术转让交易当事各方经一致同意，可选择适用于他们的合同关系的法律，只要这种法律不为他们本国的法律所禁止。凡

与技术供方和受方国家的主权有关的问题，则要适用这些国家的法律。

从以上三个建议内容来看，可以看出，77 国集团与发达国家的建议分歧最大，苏联、东欧国家的建议较接近发达国家的建议。

关于争议的解决，发达国家主张，技术转让协议的当事各方可以通过协议自由选定审理争议的法院，或者通过仲裁的方式解决技术转让交易中的争议问题。77 国集团主张，如果法律性质的争议，其后果会引起公共秩序和主权问题，应由受方国家的法院或行政主管当局处理。一般合同事项的争议，则可由当事双方选择审判地或仲裁地，但仲裁庭的庭长必须是第三国国民，仲裁程序按《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》办理。可见，在这一问题上，两大集团的主张也得不到统一。

鉴于上述情况，联合国的《国际技术转让行动守则》的正式通过，尚要经历一个过程。

专利保护条约 为了使在一国获准的专利权能够在外国同样得到保护，只要在一个国际专利机构申请专利并获准后，即可受到若干个国家的专利保护，国家间缔结了一些国际专利保护公约，并成立了一些国际性和区域性的国际专利组织。国际性的专利保护公约主要有 1883 年的《保护工业产权的巴黎公约》和 1970 年《专利合作条约》；区域性的专利保护公约主要有 1973 年《欧洲专利公约》、1975 年欧洲《共同体专利公约》以及 1968 年北欧国家芬兰、丹麦、瑞典、挪威签订的《北欧共同专利法》等。此外，还有 1962 年由 12 个

非洲国家签订的《非洲——马尔加什工业产权协定》，该协定于 1976 年改名为《非洲知识产权组织》，1977 年，非洲另外 19 个国家又成立了《非洲专利组织》。这里扼要介绍几个有代表性的国际专利保护公约。

（一）《保护工业产权巴黎公约》

《保护工业产权巴黎公约》于 1883 年 8 月 20 日在巴黎签订，1884 年 7 月 7 日生效。到 1980 年为止，公约已修改了七次。原缔约国为 11 个国家，到 1980 年已有 90 多个国家参加。公约缔结时，缔约国意图使公约成为统一的专利法，但由于各国利害关系不一，各国国内立法制度差别也较大，因而无法达成统一，公约最终成为各参加国制定专利法时必须共同信守的原则，并可起到协调作用。虽然如此，公约在建立国际专利保护制度方面，还是具有较大的影响。

《保护工业产权巴黎公约》中有关保护专利权的规定，主要有以下几点。

（1）在专利权保护方面给予成员国国民以国民待遇。公约第 2 条规定，成员国国民不论在其他成员国有无永久性住所或营业所，其他成员国必须给他们以本国专利法现在或今后给予本国国民的同样保护。如果非缔约国国民在一个缔约国领土内有永久性住所或真实有效的工商营业所，也给予与成员国国民同样的待遇。

（2）对于已在一个成员国提出关于发明、实用新型和外观设计专利的申请人给予优先权。公约规定，凡已向一个成员国正式提出专利申请的人，如向其他成员国提出同样的申请，可享有优先权。取得优先权的具体申请期限规定为：属

于发明与实用新型的专利，从第一次提出申请之日起（不包括当日）12 个月内向其他成员国提出，属于外观设计的专利从第一次提出申请之日起 6 个月内向其他成员国提出。都以第一次申请的日期起算。这种办法，也称为“优先权日期”或称“公约日期”。

优先权的作用在于，在优先权日期（即第一次申请日期）以后，其他专利申请人所作的披露不再影响享有优先权申请人的发明的新颖性，也不因他第一次申请时已公开了内容而失去发明的新颖性，同时，在优先权期限内，其他人不能就同一发明提出申请而对抗享有优先权的申请人。不过，公约关于优先权的规定是有条件的，它规定，专利申请人必须在某个成员国提出符合手续和要求的申请。并要以完全相同的内容在规定的期限内向其他成员国提出平行的申请。美国等国家还规定，申请人要提交一份关于得到优先权待遇的书面申请和要求，如果不提出这种优先权待遇的申请书，就不能享受优先权。

(3) 关于同一发明在不同国家获得专利相互无关的规定。公约规定，公约成员国的国民向各成员国或非成员国申请的发明专利，如果是同一发明，则所获准的专利，相互无关。公约这一规定，通常称为专利权相互独立的原则，按照这个原则，申请人就同一发明在不同国家申请专利，各国都可独立地按照本国专利法的规定，是给予还是拒绝、是撤销还是停止该项专利权，完全可以互相不受影响和牵连。

(4) 关于专利权人不实施或不充分实施专利时有关成员国有权批准第三者实施或者撤销专利的规定。公约规定，某

一项专利自申请日起的 4 年期内，或自批准专利日起 3 年期内（两者以期限较长者为准），专利权人未予实施或未充分实施，有关成员国有权采取立法措施，核准强制许可证，允许第三者实施此项专利。如在第一次核准强制特许满 2 年后，仍不能防止赋予专利权而产生的流弊时，可以提出撤销专利的程序。

公约还规定，强制特许不具有专有性，专利权仍有权实施，取得特许的第三者也不得转让，除非连同使用这种特许的企业一并转让。

从上述规定可见，公约最大的不足之处是仍未解决专利权的国际申请问题，专利申请人在取得某一成员国批准而取得专利享有权以后，如果要想得到其他成员国的同样的保护，他仍要到其他成员国去分别申请。

（二）《专利合作条约》

《专利合作条约》（Patent Cooperation Treaty，缩写为 PCT）于 1970 年 6 月在华盛顿签订，1978 年 1 月 24 日生效，截止 1980 年 11 月，已有 30 个国家加入此条约。

《专利合作条约》的主旨是规定专利国际申请的合作程序。条约规定，某一项发明通过国际申请程序以后，即可由指定国家的专利局作出是否授予专利权的决定。这样，大大简化了过去必须分别向几个国家提出专利申请和分别由几个国家的专利机内审批的繁锁手续。

条约还规定，条约成员国的任何居民或国民都可提出国际专利申请。申请者首先向本国的专利局提出，并指明要求给予专利保护的国家的名称，然后由世界知识产权组织的国

际局统一办理申请、检索、公布和初步审查等工作。由于条约大会任命美国、英国、日本、奥地利、瑞典和苏联的专利局及欧洲专利局为国际检索单位和初步审查单位，申请人可选择这些专利局中的任何一个进行检索和进行新颖性、实用性、先进性的实质审查。然后将国际检索报告和初步审查报告转送给被指定的要求得到专利保护的国家的专利局，由他们根据有关国内法的规定进行最后审查并决定是否授予专利权。这说明，国际检索报告和初步审查报告对被指定的国家来说，并无法律约束力，最后批准权仍属于各成员国。但是，由于条约规定了国际专利申请的合作程序，由于国际审查单位具有一定的权威性，这对促进国际专利申请的尽快批准，减轻各成员国专利局的工作负担，同时，它也为国际统一专利制度奠定了一定的基础。

（三）《欧洲专利公约》与《共同体专利条约》

《欧洲专利公约》是由比利时、卢森堡、荷兰、瑞士、英国、法国、联邦德国等国家于1973年10月5日签订，又称《慕尼黑公约》，公约已于1977年生效；1978年6月1日开始受理审查案。根据公约规定，设立了欧洲专利局。申请人向欧洲国家申请专利时，可向欧洲专利局提出，或向本国专利局提出。欧洲专利局按照统一的程序和统一的专利权条件在海牙检索，在慕尼黑进行实质审查，然后授予专利权，并发给欧洲专利证，其有效期为20年。这种专利权称为欧洲专利权。欧洲专利证可以转化为申请人指定的欧洲专利公约成员国的专利证。但是，公约规定，专利的标准条件与专利的保护期限受欧洲法支配，其他方面则受有关国家的国内法支配。

可见,欧洲专利不能凌驾于条约成员国原有的专利制度之上,而是两者共存的。这一点是很重要的。它说明,发明人仍可分别向各成员国申请并从这些国家获得专利。

《共同体专利条约》是欧洲经济共同体成员国于 1975 年 12 月 15 日在卢森堡签订,其目的是由单一共同体专利权制度来代替共同体成员国各自的专利权制度。

根据《共同体专利条约》规定,共同体专利的授予,应按《欧洲专利公约》规定的程序和规则办理。但共同体专利权与欧洲专利权不同,共同体专利权不再转化为各成员国的专利权,共同体专利权适用于公约签署国的全部领土,在所有共同体成员国都受到保护。共同体专利权的转让、撤销与消灭也是如此。共同体专利权原则上受欧洲专利法的支配。审理有关专利有效性的管辖权也归共同体的有关机构。因此,共同体专利权制度比欧洲专利权制度又进了一步,在共同体内部可基本得到统一,打破了各国专利权的地域性界限,在一定程度上具有国际性。

《商标国际注册马德里协定》 《商标国际注册马德里协定》于 1891 年 4 月 14 日在马德里签订,先后经 1900 年、1911 年、1925 年、1934 年、1957 年和 1967 年六次修订,至 1987 年,参加协定的国家共有 24 个,主要是欧洲大陆及苏联、东欧一些国家。英国、美国和英联邦一些国家以及日本均未加入。协定的主旨是解决商标的国际注册问题。协定的主要规定如下。

(1) 国际申请的注册。协定规定,任何缔约国公民在本国获准了商标注册后,可以通过所属国的注册当局,向世界

知识产权组织的国际局提出商标国际注册的申请、申请需按照规定格式和协定要求提出，如经国际局核准，即在国际局刊物上公告，并通知要求给予保护的缔约国。有关缔约国注册当局如有异议，必须在一年内发出批驳通知，并附批驳理由。否则，此商标就从在国际注册簿上登记的日期起开始生效。

(2) 商标国际注册的效力及有效期。从国际局生效的注册日期开始，国际注册商标即可在每个缔约国内受到保护，如同它在有关缔约国直接注册一样。办理国际注册的每一个商标，都可享有《保护工业产权巴黎公约》所规定的优先权，但不必履行公约规定的各项手续。

国际注册商标的有效期为 20 年，可在期限届满时继续延长。

(3) 商标国际注册的独立性。协定规定，从国际注册日起满 5 年时，国际注册的商标即与所属国国内原先注册的商标无关，而得到独立。但是，在这 5 年内，如果商标在本国丧失其全部或部分法律保护，或因诉讼而停止法律保护，或因本国注册当局依合的通知书。

2. 随同申请书加交所述商标的彩色图样，附于国际局的通知书后。这种图样的份数由细则规定。

(4) 国际局应对根据第一条规定提出申请的商标立即予以注册。注册上应带有在所属国申请国际注册的日期，如果国际局是在该日期后两个月内收到申请的话。如果在该期限内未收到申请，国际局则按其收到申请的日期进行登记。国际局应不迟延地将这种注册通知有关注册当局。根据注册申

请所包括的具体项目，注册商标应在国际局所出的定期刊物上公布。如商标含有图形部分或特殊字体，则由细则决定是否须由申请人提供印版。

(5) 考虑到要在各缔约国公告注册商标，每一注册当局得依据保护工业产权巴黎公约第 16 条第 (4) 款 (a) 所规定的单位数的比例和细则所规定的条件，从国际局那里免费收到一些刊物和减价本。这种公告在所有缔约国已经认为是足够的，因而不能再要求申请人有其他公告。

第三条 (之二) “领域限制”

(1) 任何缔约国可在任何时候书面通知本组织总干事 (以下称“总干事”)，通过国际注册所得到的保护，只有在商标所有人明确要求时，才得以延伸至该国。

(2) 这种书面通知，在总干事通知其他缔约国后 6 个月生效。

第三条 (之三) 要求“领域延伸”

(1) 将从国际注册所得到的保护要求延伸至一个利用第三条 (之二) 所规定的权利的国家时，必须在第 3 条 (1) 所规定的申请中特别说明。

(2) 在国际注册之后所提出的关于领域延伸的任何要求，必须采用细则所规定的格式，向所属国的注册当局提出。国际局应立即将这种要求注册，不迟延地通知有关注册当局，并在国际局出版的定期刊物上公布。这种领域延伸自在国际注册簿上已经登记的日期开始生效，在有关的商标国际注册的有效期届满时停止效力。

第四条 国际注册的效力

(1) 从根据第三条（之三）在国际局生效的注册日期开始，商标在每个有关缔约国的保护，应如同该商标直接在那里提出注册的一样。第 3 条所规定的商品和服务项目的类别说明，不得在决定商标保护范围方面约束缔约国。

(2) 办理国际注册的每个商标，享有保护工业产权巴黎公约第四条所规定的优先权，而不必再履行该条 D 款所规定的各项手续。

第四条（之二）以国际注册代替原先的国家注册

(1) 如某一商标已在一个或更多的缔约国提出注册，后来又以同一所有人或其权利继承者的名义经国际局注册，该国际注册应视为已代替原先的国家注册，但不损及基于这种原先注册的既得权利。

(2) 国家注册当局应按照其请求将国际注册在其注册簿上予以登记。

第五条 各国注册当局的批驳

(1) 某一商标注册或根据第 3 条所作的延伸保护的请求，经国际局通知各国注册当局后，经该国法律授权的注册当局有权声明在其领域上不能给予这种商标以保护。根据保护工业产权巴黎公约，这种拒绝只能用以在本国申请注册的商标也同样适用的理据职权撤销商标，或由商标权人自动撤销等情况，则国际注册所产生的全部或部分权利也即终止。

(4) 国际注册商标的转让。原则上，国际注册商标的所有人是可以自由转让其商标的，但是，如果转让是在国际注册未满 5 年之内办理，国际局应征得新的商标所有人所属国家注册当局的同意，如果该注册当局不同意，则不得转让。如

果将国际注册商标转让一个无权申请国际商标的人，也不予登记转让。在上述两种情况下，原商标所有人所属国家的注册当局有权要求国际局在其注册簿上撤销这一商标。

我国于 1989 年 10 月 4 日加入马德里协定。加入这一协定的国家的企业在本国注册商标以后，可以通过本国商标局向世界知识产权组织国际局提出国际注册申请，指定其他成员国保护自己的商标专用权。

附：《商标国际注册马德里协定》

1967 年修订

(1891 年 4 月 14 日签订；1900 年 12 月 14 日修订于布鲁塞尔；1911 年 6 月 2 日修订于华盛顿；1925 年 11 月 6 日修订于海牙；1934 年 6 月 2 日修订于伦敦；1957 年 6 月 15 日修订于尼斯；1967 年 7 月 14 日修订于斯德哥尔摩。)

第一条 成立特别同盟。向国际局申请商标注册。所属国的定义

(1) 本协定所适用的国家组成商标国际注册特别同盟。

(2) 任何缔约国的国民，可以通过所属国的注册当局，向成立世界知识产权组织（以下称“本组织”）公约所规定的知识产权国际局（以下称“国际局”）提出商标注册申请，使其在所属国已登记的用于商品或服务项目的标记，能在本协定的一切其他国家获得保护。

(3) 视为所属国的国家是：申请人设有真实的有效的工商业营业所的特别同盟国家；如果他在特别同盟国家中没有这种营业所，则在其有住所的特别同盟国家；如果他在特别同盟国家境内没有住所，但系特别同盟国的国民，则在其作

为国民的国家。

第二条 关于巴黎公约第三条（给予某类人与本同盟国国民的同样待遇）

未参加本协定国家的国民。在依本协定组成的特别同盟国家领土内，满足保护工业产权巴黎公约第 3 条所规定的条件者，得与缔约国国民同样对待。

第三条 申请国际注册的内容

(1) 每一个国际注册申请必须采用细则所规定的格式提出；商标所属国的注册当局应证明这种申请的具体项目与本国注册簿中的具体项目相符合，并提出商标在所属国申请和注册的日期和号码，以及申请国际注册的日期。

(2) 申请人应说明要求商标保护的商品或服务项目，如果可能，也应说明其根据商标注册的商品和服务项目采用国际分类尼斯协定所划分的相应类别。如果申请人未作此说明，国际局应将商品或服务项目分入该分类的适当类别。申请人所作的类别说明须经国际局检查，由国际局会同本国注册当局进行检查。如果本国注册当局和国际局意见不一致时，以后者的意见为准。

(3) 如果申请人要求将颜色作为其商标的一个显著特点，则必须：

1. 说明实际情况，并随同申请书提出所要求的颜色或颜色组由为根据。但是，不得仅仅以除非用在一些限定的类别或限定的商品或服务项目上，否则本国法律不允许注册为理由而拒绝给予保护，即使部分的拒绝也是不行的。

(2) 欲行使这种权利的各国注册当局，应在其本国法律

规定的时间内，并最迟不晚于商标国际注册后或根据第 3 条（之三）所作的保护延伸的请求后一年之内，向国际局发出批驳通知，并随附所有理由的说明。

（3）国际局不迟延地将该项批驳声明通知的抄件一份转给所属国的注册当局和商标所有人，如该注册当局已向国际局说明商标所有人的代理人，则转给其代理人。有关方得享有同样的补救方法，如同该商标曾由他向拒绝给予保护的国家直接申请注册一样。

（4）经任何有关方请求，拒绝商标的理由应由国际局通知他们。

（5）如在上述最多一年的时间内，国家注册当局未将关于批驳商标注册或保护延伸请求的任何临时或最终的决定通知国际局，则就有关商标而言，它即失去本条第（1）段作规定的权利。

（6）假如未及时给予商标所有人以机会辩护其权利，主管当局不得声明撤销国际商标。撤销应通知国际局。

第五条（之二）关于商标某些部分使用的合法性的证明文件

各缔约国注册当局可能规定需要就商标某些组成部分，例如纹章、附有纹章的盾、肖像、名誉称号、头衔、商号或非属申请人的姓名或其他类似标记等的使用的合法性提供证明文件。这些证明文件除经所属国认证或证明外，其他一概免除。

第五条（之三）国际注册簿登记事项的副本。预先查询。
国际注册簿摘录

(1) 国际局得对任何提出要求的人发给某项具体商标在注册簿登记事项的副本，但应征收根据细则规定的费用。

(2) 国际局可收费办理国际商标的预先查询。

(3) 因任何缔约国的请求，而发给国际注册簿的摘录，应免除其办理一切认证手续。

第六条 国际注册的有效期。国际注册的独立性。在所属国的保护的终止

(1) 在国际局的商标注册的有效期为 20 年，并可根据第 7 条规定的条件续展。

(2) 自国际注册的日期开始满 5 年时，这种注册即与在所属国原先注册的国家商标无关系，但受下列规定的限制。

(3) 自国际注册的日期开始 5 年之内，如根据第一条而在所属国原先注册的国家商标已全部或部分不复享受法律保护时，那么，国际注册所得到的保护，不论其是否已经转让，也全部或部分不再产生权利。当 5 年期限届满前因引起诉讼而停止法律保护时，本规定亦同样适用。

(4) 如自动撤销或依据职权被撤销，所属国的注册当局应要求撤销在国际局的商标，国际局应予以撤销。当引起法律诉讼时，上述注册当局，应依据职权或经原告请求，将诉讼已经开始的申诉文件或其他证明文件的抄件以及法院的最终判决寄给国际局，国际局应在国际注册簿上予以登注。

第七条 国际注册的续展

(1) 任何注册均可续展，期限自上一次期限届满时算起为 20 年，续展仅需付基本费用，需要时，则按第 8 条 (二) 的规定付补加费。

(2) 续展不包括对以前注册的最后式样的任何变更。

(3) 根据 1957 年 6 月 15 日尼斯议定书或本议定书的规定，所办的第一次续展，得包括对注册的有关国际分类的类别说明。

(4) 保护期满前 6 个月，国际局应发送非正式通知，提醒商标所有人或其代理人确切的届满日期。

(5) 对国际注册的续展，可给予 6 个月的宽展期，但要收取根据细则规定的罚款。

第八条 国家收费。国际收费。多余收入的分配，附加费及补加费

(1) 所属国的注册当局可自行规定为其自身利益向申请国际注册或续展的商标所有人收取国家费用。

(2) 在国际局的商标注册预收国际费用，包括：

(a) 基本费；

(b) 对超过国际分类三类以上的所申请的商标的商品或服务项目，每超过一类收一笔附加费；

(c) 对根据第三条（之三）的保护延伸要求，收补加费。

(3) 然而，如若商品或服务项目的类数已由国际局确定或有争议，在不损及注册日期的情况下，第（2）段（b）所规定的附加费可于细则所规定的期限内交付。如在上述期限到期时，申请人还未交附加费，或者商品或服务项目单还未减缩到需要的程度，则国际注册申请被视作已经放弃。

(4) 国际注册各种收入每年所得，除第（2）段（b）（c）所规定的以外，经扣除为执行本议定书所需要的用款，由国际局在本议定书参加国之间平分。如在本议定书生效时，某

国尚未批准或加入，要到它批准或加入时，才有权分得按对它适用的原先议定书计算的一份多余收入。

(5) 第(2)段(b)所规定的附加费所得的款额，按每年在每国申请保护的商标数的比例，每年年终分给本议定书参加国或1957年6月15日尼斯议定书参加国；对于摘预先审查的国家，此数则要乘以细则所规定的系数。如在本议定书生效时，某国尚未批准或加入，要到它批准或加入时，才有权分得按尼斯议定书计算的一份金额。

(6) 第(2)段(c)所规定的补加费的金额，应根据第(5)段的条件，在行使第3条(之二)所规定的权利的国家间进行分配。如在本议定书生效以前，某国尚未批准或加入，要到它批准或加入时，才有权分得按尼斯议定书计算的一份金额。

第八条(之二) 在一国或更多的国家放弃权利

以自己名义取得国际注册的人，可在任何时候放弃在一个或更多的缔约国的保护，办法是向其本国注册当局提出一项声明，要求通知国际局；国际局据以通知保护已被放弃的国家。对放弃不收任何费用。

第九条 本国注册簿的变更亦影响到国际注册。在国际注册中言及减缩商品和服务项目单。该单的增加。该单项目的替代

(1) 以其自己名义取得国际注册的人的本国注册当局，应同样将在本国注册簿中所作一切关于商标的取消、撤销、放弃、转让和其他变更通知国际局，如果这种变更也影响到国际注册的话。

(2) 国际局应将这些变更在国际注册簿上登记，通知各缔约国注册当局，并在其刊物上公布。

(3) 以其自己名义取得国际注册的人，当要求缩减该项注册适用的商品或服务项目单时，应履行类似的手续。

(4) 办理这些事宜得交费，费用按照细则的规定。

(5) 在上述单子上后来新增加的商品或服务项目，须按第三条规定提出新的申请才能取得。

(6) 以一项商品或服务替代另一项，视同增加一项目。

第九条（之二）所有人国家变更引起的国际商标的转让

(1) 当在国际注册簿上注册的一个商标转让给一个缔约国的人，而该缔约国不是此人以其自己名义取得国际注册的国家时，后一国家的注册当局得将该转让通知国际局。国际局应登记该转让，通知其他注册当局，并在刊物上予以公布。如果转让是在国际注册后未满五年时间内办的，国际局应征得新所有人所属国家的注册当局的同意，如有可能，并应将该商标在新所有人所属国家的日期和注册号码公布。

(2) 凡将国际注册簿上注册的商标转让给一个无权申请国际商标的人，均不予登记。

(3) 在因新所有人的国家拒绝同意，或因已转让给一个无权申请国际注册的人，因而不能在国际注册簿上登记转让时，原所有人国家的注册当局有权要求国际局在其注册簿上撤销该商标。

第九条（之三）仅就部分注册商品或服务项目转让国际商标，或仅转让给某些缔约国。关于巴黎公约第六条（之四）（商标；商标的转让）

(1) 如果已通知国际局仅就部分注册商品或服务项目转让国际商标，国际局应在注册簿上登记。如果所转让的那部分商品或服务项目与转让人所保留注册的那部分商品或服务项目类似，每个缔约国均有权拒绝承认转让的有效性。

(2) 国际商标只在一个与几个缔约国转让，国际局应同样子以登记。

(3) 在上述情况下，如果在所有人的国家发生了变更，且在从国际注册之时开始不满五年的时间里国际商标已经转让，新所有人所属国家的注册当局应按第 9 条（之二）的规定给予同意。

(4) 上述各段规定的执行，受保护工业产权巴黎公约第 6 条（之四）的约束。

第九条（之四）几个缔约国的统一注册当局。几个缔约国要求按一单个国家对待

(1) 如果本特别同盟的几个国家同意统一其国内商标立法，它们可以通知总干事：

(a) 以一个统一注册当局代替其中每个国家的注册当局。

(b) 本条前面的全部或部分规定，在它们各自的全部领土适用被视为在一单个国家适用。

(2) 此项通知在总干事通知其他缔约国 6 个月后开始生效。

第十条 本特别同盟的大会

(1)(a) 本特别同盟设立由批准或加入本议定书的国家所组成的大会。

(b) 每国政府有一名代表，可由若干候补代表、顾问及

专家协助其工作。

(c) 代表团的费用,除每个成员国一位代表的旅费及生活津贴外,均由派遣它的政府负担。

(b) 国际局可以就修订会议要作的准备与政府间组织和非政府间的国际组织进行商议。

(c) 总干事及由他所指定的人得参加那些会议的讨论,但没有表决权。

(4) 国际局得执行分配给它的其他任务。

第十二条 财政

(1) (a) 本特别同盟应有预算。

(b) 本特别同盟的预算,包括本特别同盟的正当收入和开支,对各同盟共同开支的预算摊款,以及在适当时用作本组织成员国会议预算的款项。

(c) 不是专为本特别同盟而同时也为本组织所管理的一个或更多的其他同盟的开支,视为各同盟共同开支。本特别同盟在这种共同开支中负担的部分,按本特别同盟在其中的权益的比例计算。

(2) 制定本特别同盟的预算时,应适当考虑与本组织所管理的其他同盟的预算相协调的要求。

(3) 特别同盟的预算从下述来源供给资金:

(i) 国际注册费以及国际局所提供的与本特别同盟有关的服务的其他收费;

(ii) 与本特别同盟有关国际局的出版物的售价或其版稅;

(iii) 赠款、馈赠和补贴;

(iv) 租金、利息及其他杂项收入。

(4) (a) 第 8 条第 (二) 段谈到的收费金额及其他有关国际注册的收费，经总干事提议后由大会确定。

(b) 这些收费金额的规定，除第 8 条第 (二) 段 (b) 和 (c) 所规定的附加费和补加费外，应能使本特别同盟的各种收费及其他来源的总收入，至少足敷国际局有关本特别同盟的开支。

(c) 如果预算未能在新的财政期开始前通过，则应按财政条例的规定保持上一年的预算水平。

(5) 国际局提供的有关本特别同盟其他服务的收费额，除第 (4) 段 (a) 的规定的以外，由总干事制定并报告大会。

(6) (a) 本特别同盟设有周转基金，由本特别同盟的每个国家一次付款组成。如果基金变得不足时，大会得决定增加基金。

(b) 每个国家对上述基金的第一次支付额或其在基金增加时的份额，按该国作为保护工业产权巴黎同盟成员国在其成立基金或决定增加基金那年为巴黎同盟预算分摊的比例计算。

(c) 付款的比例和条件，由大会根据总干事的提议并听取本组织协调委员会的意见后确定。

(d) 只要大会授权使用本特别同盟的储备金作为周转基金，大会可以暂缓执行 (a)、(b)、(c) 的规定。

(7) (a) 在与本组织总部所在国家所达成的总部协定中，应规定当周转基金不足时，该国应给予垫款。垫款的金额及条件由该国和本组织间根据具体情况另订协定。

(b) 上述 (a) 所提到的国家以及本组织均有权以书面通知废止给予垫款的约定。废止通知从通知那年年底起三年后生效。

(8) 帐目稽核按财政条例的规定，由本特别同盟的一国或更多国家或由外面的查帐员进行。

第十三条 第十条至第十三条的修改

(1) 对第 10、11、12 及本条进行修改提议，可由大会的任何成员国或总干事首先提出。这种提议至少应在大会审议前 6 个月由总干事通知大会成员国。

(2) 对第 (1) 段谈到的条文所作的修改，由大会通过，通过时需要四分之三投票数；如若对第 10 条或本段进行修改，通过时则需五分之四的投票数。

(3) 第 (1) 段所谈到的对条文的任何修改，当大会已经通过，且总干事已经从四分之三的大会成员国那里收到了根据各自宪法程序予以接受的书面通知后一个月起开始生效。对上述条文所作的修改，对其开始生效时的大会成员或以后变成大会成员的所有国家都有拘束力。

第十四条 批准和加入。生效。参加早先的议定书。关于巴黎公约第二十四条（领域）

(1) 任何本特别同盟成员国已经就本议定书签字的，可予以批准；如果尚未签字，可以加入。

(2)(a) 本特别同盟以外的任何国家但系保护工业产权巴黎公约成员者，可以加入本议定书，由些成为本特别同盟的成员。

(b) 一当国际局被通知这样的一个国家已加入本议定

书，它应根据第 3 条向该国的注册当局发出享受国际保护的商标的汇总通知。

(c) 这种通知本身应保证这些商标在所述国家的领土内享受上述规定的利益，并注明一年期限的开始日期，在这一年中，有关注册当局可以提出第 5 条所规定的声明。

(d) 但在加入本议定书时，任何这种国家可以声明，除对以前已在该国有了相同且仍有效的国家注册一经有关当事人请求即应予承认的那些国际商标外，本议定书仅适用于自该国的加入生效以后所注册的商标。

(e) 国际局接到这种声明即不必作出上面谈到的汇总通知。国际局仅就自新国家加入之日起一年之内收到了关于要利用 (d) 所规定的例外的详细请求的那些商标发出通知。

(f) 国际局对在加入本议定书时声明要利用第 3 条 (之二) 所规定的权利的国家不发汇总通知。所述国家亦可同时声明，本议定书仅使用于自其加入生效之日起所注册的商标；但这种限制不得影响已经在这些国家有了相同的本国注册，并可能引起根据第 3 条 (之三) 和第 8 条第 (二) 段 (c) 作出和通知了领域延伸要求的国际商标。

(g) 属于本款规定的一项通知中的商标注册，视为代替了在新缔约国的加入生效前直接向该国所办的注册。

(3) 批准书和加入书应交给总干事存案。

(4) (a) 对于已经将其批准书和加入书交存的头 5 个国家，本议定书自第五个文件交存后 3 个月起开始生效。

(b) 对于其他任何国家，本议定书在总干事将该国的批准书或加入书发出通知之日后 3 个月起开始生效，除非在批

准书或加入书上提到一个以后的日期。在后者情况下，本议定书对该国按所提到的那个日期开始生效。

(5) 批准或加入本议定书，应自动接受本议定书的所有条款并得享受本议定书的所有利益。

(6) 本议定书生效后，一个国家只有同时批准或加入本议定书，才可以参加 1957 年 6 月 15 日的尼斯议定书。加入尼斯议定书以前的议定书，即使是同时批准或参加本议定书，也是不允许的。

(7) 保护工业产权巴黎公约第 24 条的规定适用于本协议定。

第十五条 退约

(1) 本协议定无时间限制地保持有效。

(2) 任何国家可以通知总干事声明退出本议定书。这种退约亦构成退出原先的所有议定书，并只影响到作此通知的国家，协议对本特别同盟的其他国家继续全部有效。

(3) 退约自总干事接到通知之日后 1 年开始生效。

(4) 成为本特别同盟成员尚不满 5 年的国家，不得行使本条所规定的退约权。

(5) 截止退约生效之日为止所注册的国际商标，如在第 5 条所规定的 1 年期限内未被拒绝，应在国际保护期内继续享有同在该退约国直接提出者一样的保护。

第十六条 先前议定书的适用

(1)(a) 在已经批准或加入本议定书的本特别同盟成员国间，自本议定书对它们生效之日起，代替 1891 年马德里协定，先于本议定书的其他文本。

(b) 但是，已经批准或加入本议定书的本特别同盟的任何成员国，如先前没有，基于 1957 年 6 月 15 日尼斯议定书第 12 条（四）的规定退出先前文本，在它未批准或加入本议定书的国家的关系中，应继续受先前文本的拘束。

(2) 已参加本议定书的非本特别同盟成员国，应对通过未参加本议定书的任一本特别同盟成员国的国家主管机关向国际局办理的国际注册，适用本议定书，只就这些国家说这种注册满足本议定书的要求。对于通过已参加本议定书的非本特别同盟成员国的国家主管机关向国际局办理的国际注册，这些国家承认，上述本特别同盟成员国可以要求遵守它所参加的那个最新议定书的规定。

第十七条 签字。语言。交存职能

(1) (a) 本议定书以法语在一个原本上签字，存于瑞士政府。

(b) 大会所指定国其他语言的正本，由总干事经与有关政府磋商后确定。

(2) 本议定书在斯德哥尔摩开放签字至 1968 年 1 月 13 日止。

(3) 总干事应将经过瑞士政府证明的本议定书签字原本的副本两份，送给本特别同盟所有国家的政府，并送给提出请求的任何其他国家的政府。

(4) 总干事应将本议定书在联合国秘书处登记。

(5) 总干事应将下述情况通知本特别同盟的所有国家：签字、批准书或加入书及这些文件所包括的任何声明的交存，本议定书任何规定的生效，退约通知，按照第 3 条（之二）、第

9 条（之四）、第 14 条（七）以及第 15 条（二）所发的通知。

第十八条 过渡规定

（1）在第一任总干事就职以前，本议定书所指的本组织国际局或总干事，应分别理解为保护工业产权巴黎公约所成立的同盟局或其干事。

（2）在成立本组织的公约生效后 5 年前，未批准或加入本议定书的本特别同盟成员国，如果希望的话，可以行使第 10 至 13 条所规定的权利，犹如这些国家受这些条文的约束一样。任何希望行使这种权利的国家得就此书面通知总干事。这种通知从接到之日起有效。这种国家被视为是大会成员直到所述期限届满时为止。

《商标注册条约》 《商标注册条约》(Trade Mark Registration Treaty, 简称 TRT) 于 1973 年 6 月由英国、美国、意大利、联邦德国、苏联等 8 国签字，1980 年 8 月生效。现在参加这个公约的国家逐渐增多，但参加国必须是《保护工业产权的巴黎公约》的参加国。

由于英、美等国家未参加马德里协定，为了使商标的国际注册的范围更加扩大，注册的手续更加简化，于是制订了《商标注册条约》。《商标注册条约》与上述马德里协定是两个并行而独立的条约，一个国家既可同时参加这两个条约，也可只参加其中的一个。

《商标注册条约》的内容，与马德里协定的内容相比较，基本上是相同的，但有以下的不同和特别的规定。

（1）关于国际注册申请人的规定。条约规定，任何一个缔约国的居民或国民都可以提出商标的国际申请并享有国际

注册。这里所说的“居民”是指依据缔约国的本国法确定为该国居民或在该国有工商业营业所的自然人和法人；这里所说的“国民”是指依据缔约国的本国法具有该国国籍的自然人和依照本国法组成的法人。

(2) 关于国际申请的规定。商标的国际注册根据国际申请的规定办理, 申请人不一定要在所属国内先获准国家注册。但是, 缔约国的本国法可以规定, 既是该国居民又是该国国民提出国际注册申请时, 必须在当时就以本人(居民与国民)向该国申请注册, 在这种情况下, 申请人凡已在本国取得商标的国家注册, 就无须再直接向国际局提出申请, 而由本国有关注册机构向国际局提出

国际申请一般应直接向国际局提出, 该申请日具有同时向各指定国提出申请的效力。同一个申请可以指定几个要求保护的国家, 并可依据规定事后补充指定任何一个尚未被指定的缔约国。但是, 区域性商标集团国, 申请人只能指定集团所有国为保护国。

(3) 关于核准国际注册或批驳国际申请的规定。国际局对国际申请注册的商标进行初步审查后, 即给予国际注册并发出公告, 通知各指定国家。各指定国家可根据本国法的规定进行审查, 如有理由予以驳回, 应在国际局送达商标国际注册申请通知后 15 个月内提出拒绝申明。拒绝理由应该同国内的申请同样对待, 并不得与《商标注册条约》与《保护工业产权的巴黎公约》的规定相抵触。如果指定国有注册当局未在 15 个月期限内批驳, 则此期限届满时商标权即生效, 生效日期上溯到国际申请日。

(4) 关于国际注册的有效期限与延续的规定。国际注册的第一个有效期为 15 年，届满后每隔 10 年可延续一次。

附：《商标注册条约》

1973 年签订

总 则

第一条 设立同盟

本条约缔约国（下称缔约国）组成商标国际注册同盟。

第二条 释 名

除另有明文规定者外，在本条约和施行细则中：

(i) “国际注册”是指依照本条约经国际局核准登入商标国际注册薄的注册；

(ii) “国际申请”是指申请国际注册；

(iii) “申请人”是指提出国际申请的自然人或法人；

(iv) “国际注册所有人”是指在对指定国全部或一部分以及对所列商品及/或服务项目全部或一部分有效的商标注册中有其名称的自然人或法人；

(v) “商标”是指包括商品商标和服务商标两类；

(vi) “国家商标”是指经有批准注册权的缔约国政府机关注册，在该国生效的商标；“国家商标”不应与“区域商标”混同；

(vii) “区域商标”是指经国际局以外的有批准注册权的政府间机构注册，在不只一个国家生效的商标；

(viii) “最后决定”或“最后拒绝”是指一项决定或拒绝，对之不得提出异议，或用尽一切办法也改变不了，或请求改变的限期已经届满；

(ix) “国际局公告”是指在该局正式公报上发表的公告；

(x) “国际注册公告日期”或“后续指定登记公告日期”是指发表该国际注册或后续指定登记的那一期国际局正式公报的日期；

(xi) “国际局登记”是指载于商标国际注册簿上的登记；

(xii) “指定国”是指申请人或国际注册所有人希望该注册能产生本条约规定的效力的、并在国际申请中或后续指定登记申请中指明的任一缔约国；

(xiii) “国家主管机关”是指负责办理商标注册的一个缔约国的政府机关；也指受几个国家至少其中之一是缔约国的委托，在按照本条约和施行细则关于国家主管机关的规定承担义务和行使权力的条件下，办理区域商标注册工作的一个政府间机构。

(xiv) “商标国家注册簿”是指注册国家商标、区域商标的国家主管机关所保存的商标注册簿；

(xv) “指定国主管机关”是指指定国的国家主管机关；

(xvi) “不国法”是指缔约国本国法；如涉及到区域商标，也指规定区域商标注册的区域条约；

(xvii) “马德里协定”是指商标国际注册马德里协定；

(xviii) “本同盟”是指第一条所称的同盟；

(xix) “大会”是指本同盟大会；

(xx) “本组织”是指世界知识产权组织；

(xxi) “国际局”是指本组织国际局和尚存在着的保护知识产权联合国际局；在规定由国际局收文或收款的地方，也指按照第 32 条（二）款（a）项（ix）所设立的该局代理机构；

(xxii) “总干事”是指本组织总干事；

(xxiii) “国际分类”是指按照“商标注册中商品和服务国际分类尼斯协定”所制定的分类；

(xxiv) “施行细则”是指第 35 条所述的施行细则。

第一章 实质条款

第三条 国际申请和国际注册

(1) 国际局依照本条约及施行细则的规定在商标国际注册簿上注册商标。

(2) 国际注册应根据国际申请办理。

第四条 提出国际申请和享有国际注册的权利

(1) 任一缔约国的居民或国民都可以提出国际申请并享有国际注册。

(2) (a) 下述自然人视为一个缔约国的居民

(i) 根据该国本国法为该国居民者，或

(ii) 在该国有真实的工商业营业所者。

(b) 按照一个缔约国本国法具有该国国籍的自然人视为该国居民。

(3)(a) 在一个缔约国有真实的工商业营业所的法人视为该国居民。

(b) 按照一个缔约国本国法组成的法人视为该国国民。

(4) 如申请人或国际注册所有人的住所所在国和国籍所属国不同，而其中只要一个是缔约国，则本条约和施行细则仅对该国适用。

(5) 按照缔约国本国法，不是法人的自然人或法人协会，只要按 (3) 款为该国居民或国民，就有权提出国际申请并保

有国际注册。

(6)(a) 缔约国本国法可以规定既是该国居民又是该国国民的申请入要提出国际申请，必须在当时就以其名义至少为该商标就该国际申请中所列的商品及/或服务向该国申请国家注册。

(b) 如在提出国际申请时，申请人已以其名义就上述商品及/或服务在该国取得了该商标的国家注册，(a) 项即不适用。

第五条 国际申请

(1) (a) 国际申请应依照本条约和施行细则的规定，包括以下内容：

- (i) 关于申请是依照本条约提出的说明；
- (ii) 关于申请入的身份、住所、国籍和通讯处的说明；
- (iii) 商标图样；

(iv) 商品及/或服务清单，其品种、项目必须按照国际分类表归类，必须是可了解的，一种或一项只能属于一类，并尽可能属于该分类表商品及/或服务字母顺序表中的一类；

(v) 一个或一个以上指定国的名称；

(vi) 关于本条约所规定的商标国际申请和国际注册在指定国的效力，是与国家商标申请和注册相同或是与区域商标申请和注册相同的说明；

(vii) 关于本条约所规定的商标要在指定国成为集体商标或证明商标的说明。

(b) 国际申请可以包含一项施行细则所规定的声明，主张以前在保护工业产权巴黎同盟任一成员国提出的一个或一

个以上申请的优先权。

此外，国际申请还可以包括本条约其他条款和施行细则所规定的某些附加说明。

(c) 国际申请应用规定的文字和格式，按照施行细则的规定签字并交纳规定的费用

(2) 国际申请应直接向国际局提出。

(3) (a) 尽管有 (2) 款的规定，缔约国本国法仍可规定该国居民的国际申请可以经由该国国家主管机关提出，但 (c) 项规定的情况除外。

(b) 如国际申请是根据 (a) 项经由国家主管机关提出，该主管机关应在该国际申请上注明它收到该申请的日期，并尽快将该申请按细则的规定转给国际局。

(c) 领域内根据第 32 条 (二) 款 (a) 项 (iX) 设有国际局代理机构的缔约国，至少应在该机构执行任务期间，停止适用 (a) 项和第 63 条 (a) 项所指的该国本国法。

第六条 后续指定

(1) 任一缔约国如在国际申请中未被指定或其指定已依照第 11 条的规定失败，仍可由申请人或获准国际注册的国际注册所有人依照施行细则的规定指定 (后续指定)。

(2) (a) 后续指定须办理后续指定登记申请。同一申请可以指定几个国家。此项申请应直接向国际局提出，依照施行细则的规定，包括以下内容：

(i) 关于申请后续指定登记是依照本条约提出的说明；

(ii) 关于申请人或国际注册所有人的身份、住所、国籍和通讯处的说明；

(iii) 国际申请或国际注册证件；

(iv) 后续指定国的名称；

(v) 关于本条约所规定的国际申请和国际注册的效力，就后续指定国而言，是与国家商标申请和注册相间还是与区域商标申请和注册相同的说明；

(vi) 关于本条约所规定的商标，要在后续指定国成为集体商标或证明商标的说明。

(b) 此项申请可以包含一项如施行细则所规定的声明，主张以前向保护工业产权巴黎同盟任一成员国提出的一个或一个以上申请的优先权。此外，还可以包括一个对所指定的国家适用的商品、服务清单；如该清单与已公布的国际注册中的商品、服务清单不同，或者在国际注册尚未公布时，与作了依照第 7 条（四）款所说的限制以后的国际申请中的商品及/或服务清单不同，它必须符合施行细则所规定的限制的含意。最后，此项申请还可以包含本条约其他条款和施行细则所规定的附加说明。

(c) 此项申请应用规定的文字帮格式，按照施行细则的规定签字并并纳规定的费用。

(3) (a) 尽管有（2）款（a）项规定，但缔约国本国法仍可规定该国后续指定登记申请可以经由该国国家主管机关得出，如属第 5 条（三）款（c）项规定的情况除外。

(b) 如后续指定登记申请是根据（a）项规定经由国家主管机关提出，该主管机关应在该申请上注明它收到该申请的日期并尽快将该申请按细则的规定转给国际局。

第七条 核准国际注册或批驳国际申请

(1) 除 (2) 至 (5) 款规定的情况外，国际局应立即批准国际注册申请，并以该局收到该国际申请的日期为国际注册生效的日期（“国际注册日”）。

(2) (a) 国际局如发现国际申请有以下缺点，应要求申请人改正：

(i) 没有关于该国际申请是依照本条约的说明；

(ii) 不是用规定的文字；

(iii) 没有关于申请人住所或国籍的说明，或者仅有不足以得出他有提出国际申请的权利的结论的说明；

(iv) 没有关于申请人身份和通讯处的说明，或者仅育工能借以识别地或送达邮件的说明；

(v) 没有商标图样；

(vi) 没有商品及/或服务清单；

(vii) 没有指定任一缔约国；

(viii) 在国际局收到国际申请时或以前还没有收到费用；

(ix) 国际局在 (viii) 所定日期收到的费用少于施行细则所规定的金额（“最低金额”）。

(b) 如国际申请的上述缺点在国际局收到该申请之日起三个月内没有被改正，国际局得批驳该申请。

(c) 如国际申请的上述缺点在 (b) 项所定期限内被改正，而且国际局又没有依照 (3) 款 (b) 项予以批驳，国际局即应给予注册，并以该局收到所要求的改正的日期或收到规定的费用的日期为国际注册日，除非依照 (3) 款 (d) 项用一个较后的日期。

(3) (a) 国际局如发现国际申请有以下缺点，应要求申请

入改正：

(i) 国际局在 (2) (a) 项 (viii) 所定日期收到的费用不足额，但达到了最低金额；

(ii) 没有第五条 (1) 款 (a) 项 (vi) 所要求的说明；

(iii) 没有签字。

(b) 如国际申请的上述缺点在国际局收到该申请之日起三个月内没有被改正，国际局应批驳该申请；或如在三个期限内没有被改正的只是 (a) 项 (ii) 所指的缺点，国际局应拒绝将该有关国家登记为指定国。

(c) 如国际申请的上述缺点在从本款 (a) 项子指的要求的日期起满一个月以前被改正，而且国际局又没有依轻本款 (b) 项或 (2) 款 (b) 项予以批驳，国际局即应给予国际注册，并以 (1) 款所指的日期为国际注册日，除非依照 (2) 款 (c) 项用一个较后的日期。

(d) 如国际申请的上述缺点在从 (a) 项所指的要求的日期起满一个月以后但在国际局收到该国际申请之日起满 3 个月以前被改正，而且该国际申请又没有被依照 (2) 款 (b) 项批驳，国际局即应给予国际注册，并以该局收到所要求的改正或费用的日期为国际注册日，除非依照 (2) 款 (c) 项用一个较后的了的日期。

(4) (a) 如国际局发现国际申请商品及/或服务清单中的品种、项目有没有按国际分类表分类的，而予以分类将会增加费用，它在依照 (2) 款 (a) 项或 (3) 款 (a) 项提出要求对时应作适当的说明，并表明申请人可以对商品及/或服务清单加以限制。

(b) 如国际局在从收到国际申请之日起 3 个月内收到申请人关于依照施行细则所定限制的意思对商品及/或服务清单作了限制的说明, 该局应照此修改商品及/或服务清单; 如这种修改使规定的费用金额有变动, 该局在决定费用金额和根据情况适用 (2) 款 (b) 项、(2) 款 (c) 项、(3) 款 (b) 项、(3) 款 (c) 项或 (3) 款 (d) 项各款项时应予以考虑。

(5) (a) (1) 至 (4) 款的程序细节由施行细则规定。

(b) 如 (2) 至 (4) 款所指的要求没有发出或收到, 或者没有及时发出或收到, 或者其中有错误, 各该款所规定的期限应都不延长, 应作的国际申请批驳也不受影响。

(c) 国际局如批驳国际申请, 应退还申请人施行细则所规定的金额。

(6) 根据第 5 条 (三) 款经由一个国家主管机关提出的国际申请, 如果:

(i) 没有表明申请人是该国居民, 或者

(ii) 该主管机关没有注明收到该国际申请的日期, 或者

(iii) 所注明的日期比国际局收到该国际申请的日期早了

45 天以上,

应视为在国际局收到之日直接向国际局提出。

第八条 核准后续指定登记或批驳后续指定申请

(1) 除 (2) 款规定的情况外, 国际局应立即批准后续指定登记申请, 并以该局收到该后续指定登记申请的日期为登记生效的日期 (“后续指定登记日”)。

(2) (a) 第 7 条 (二) 至 (六) 款, 按本款 (b)、(c) 项

加以必要的修改和补充后，适用于后续指定登记和对后续指定登记申请的批驳，只是在国际注册已经生效的情况下，各该款所指的申请人应视为是指国际注册所有人。

(b) 尽管有上述 (a) 项的规定，第七条 (2) 款 (a) 项 (v) 和 (vi) 应视为已改为：

“ (v) 没有指明有关的国际申请或者在取得国际注册后没有指明有关的国际注册。”

(c) 尽管有上述 (a) 项规定，第七条 (3) 款 (a) 项应视为有下列补充：

“ (4) 申请中的商品及/或服务清单与第六条 (2) 款 (b) 项

第二句的要求不合。”

第九条 使批驳不生效

(二) 如国际申请或后续指定登记申请被国际局批驳，申请人或国际注册所有人可以在从通知批驳之日起两个月内向被批驳的申请中的任一指定国的主管机关提出。

(i) 请求书，要求转请国际局复核被批驳的国际申请，给予适用于该国的国际注册和后续指定该国登记，或复核被批驳的后续指定全记申请，给予后续指定该国登记；或者提出

(ii) 国家注册申请书，要求该国对原向国际局申请而被批驳的商标就原申请中的商品及/或服务的全部或一部分予以国家注册，究项申请须符合该国本国法关于向该国申请商标注册的全部要求。

(2) 如该国家主管机关发现国际局批驳该国际申请或后续指定该国登记申请与本条约施行细则不合，或其根据的事

实是依照第 29 条（一）款必须被容许的迟延，

（i）在申请人系依（1）款（i）提出请求的情况下，该国主管机关得要求国际局复核，国际局应即照办，国际注册日或后续指定登记日应与没有被批驳者相同。

（ii）在申请人系依（1）款（ii）提出国家申请的情况下，只要符合该国本国法关于向该国申请商标注册的全部要求，该国主管机关即应把它视作是在原向国际局提出的申请未曾被批驳的国际注册日或后续指定登记日提出的。

（3）申请人或国际注册所有人在依照（1）款（i）提出请求书时，应给国际局一个沙件。如该请求书涉及到一个已登入国际注册簿的商标，国际局应按施行细则的规定，将收到该请求书抄件的事实登记并公告；否则就于存档。

第十条 公告和通知

（1）国际注册和后续指定登记应由国际局按施行细则的规定立即公告。

（2）国际注册和后续指定登记应由国际局按施行细则的规定立即通知每一个指定国的主管机关。

第十一条 国际注册和后续指定登记的效力

（1）依照第十条的规定经公告和通知的商标国际注册和后续指定登记，在每一个指定国，同在该国际注册日和后续指定登记日向该国国家主管机关提出的商标国家注册申请有同等效力。

（2）上述国际注册和登记，除第 12 条和第 13 条规定的情况外，在每一个指定国，同该商标获准在该国国家注册簿上注册有同等效力。在任一指定国产生此种效力须：

(i) 该国国家主管机关没有在第 12 条 (二) 款 (a) 项 (i) 所定的期限内, 期满日或该国本国法所定的较早日期发出拒绝书或关于可能拒绝的通知书,

(ii) 该国国家主管机关已在第 12 条 (二) 款 (a) 项 (i) 所定的期限内发出了拒绝书或关于可能拒绝的通知书, 但该拒绝书又被最后决定改变, 或该关于可能拒绝的通知书所指的复核的最后决定认可本款所规定的效力。此种效力视为从该国际注册日或后续指定登记日开始。

(3) 如任一指定国有不只一本商标国家注册簿, (1) 款和 (2) 款所指的商标国家注册应为给予最大保护的那一个; 但如国际申请或后续指定登记申请指定另一个, (1) 款和 (2) 款所指的的国家注册就是在所指定的商标国家注册簿上注册。

第十二条 第十一条所规定的效力的拒绝

(1) 除本条 (二) 款和第 19 条、第 21 条 (三) 款和第 22 条 (三) 款规定的情况外, 第 11 条所规定的效力就任一指定国而言, 可被该国主管机关根据以下理由拒绝:

(i) 根据与依该国本国法可拒绝给予商标国家注册的相同理由并按相同的范围拒绝, 但这些理由不得抵触本条约和施行细则或对该国有拘束力的保护工业产权巴黎公约最新规定, 而且巴黎公约一九六七年斯德哥尔摩议定书第 6 条也对依本条约注册的商标适用, 只是将所属国注册换为国际注册。

(ii) 根据该国际注册所有人无权享有国际注册或申请人无权提出国际申请的理由拒绝。

(2) (a) 依 (1) 款的拒绝只在符合下述条件时才能成立:

(i) 指定国国家主管机关依照施行细则的规定，将拒绝书或关于可能拒绝的通知书通告国际局，使该局能在国际注册公告日起十五个月内，如果是证明商标，在公告之日起 18 个月内，如果是后续指定，在后续指定该国的登记公告后 18 个月内收到；

(ii) 如果是拒绝书，应载明拒绝理由，并规定：如这种拒绝不是最后的，拒绝的最后决定中的理由至少有一个是该拒绝书提到的，而且拒绝的最后决定就是至少以该拒绝书中的一个理由为根据；

(iii) 如果是有拒绝书跟随的可能拒绝通知书，应依照施行细则的规定载明可能拒绝的理由，并规定，拒绝的最后决定中的理由至少有一个是该通知书提到的，而且最后决定就是至少以该通知书中的一个理由为根据。

(b) (a) 项 (ii) 和 (a) 项 (iii) 的限制条件对法院或其他独立审查机关所作的最后决定不适用。

(c) (a) 项对以第 19 条 (三) 款所许可的以不符合指定国本国法的规定为依据的拒绝不适用。

(3) 该国际注册所有人可以在合理的期限内，在任一指定国享有与在该国申请商标国家注册的申请人相同的不服拒绝决定的救济以及对依职权或由于第三人反对而打算作出的拒绝有关的程序性和实质性权利。

(4) (a) 国际局应将其根据 (2) 款 (a) 项收到的通知书登记下来，并公告相应的通知。

(b) 如关于拒绝的决定是最后的，该指定国主管机关应通知国际局，国际局应通知该国际注册所有人，登记该最后

决定，注销该指定国，在该最后决定仅关系到注册中的一部分商品及/或服务时，就该国注销这些商品及/或服务项目，并公告这种注销。

(c) 如非最后拒绝书或可能拒绝通知书已被依 (二) 款 (a) 项发出通知，而最后决定结局仍认可了第 11 条 (二) 款所指的效力，该指定国国家主管机关应照此告知国际局，国际局应将所收到的通知书登记下来，并公告相应的通知。

(d) (a) 至 (c) 项的详细办法由施行细则规定。

第十三条 依照第十一第 (2) 款取得的效力的撤销

(1) (a) 除第 19 条规定的情况外，依照第 11 条 (二) 款取得的对任一指定国的效力，可被该国主管机关根据以下的理由予以撤销：

(i) 根据与依该国本国法可撤销商标国家注册的相同理由并按相同范围和相同程序予以撤销，但这些理由和程序不得抵触本条约和施行细则或对该国有拘束力的保护工业产权巴黎公约的最新规定，而且巴黎公约 1967 年斯德哥尔摩议定书第 6 条 (之五) 也对依本条约注册的商标适用，只是将原籍国换为国际注册。

(ii) 根据该国际注册所有人无权享有国际注册或该申请人无权提出国际申请的理由予以撤销。

(2) 该指定国主管机关应以合理的预先通知，给该国际注册所有人机会，使他能在任一撤销程序中为其权利进行辩护；该国际注册所有人享有与获准该国国家注册的商标所有人相同的关于拒绝撤销决定救济。

(3) 如撤销决定是最后的，该指定国主管机关应通知国

际局，国际局应登记该决定，注销该指定国，或在该撤销仅关系到一部分商标、服务的情况下，就该国注销这些商品及/或服务，并公告这种撤销。

第十四条 国际注册所有权的变更

(1) (a) 如国际注册所有权变更，使新所有人成为对全部或部分指定国并对全部或部分商品及/或服务适用的商标国际注册所有人，此种所有权变更，除(2)款所规定的情况外，应由国际局根据申请，予以登记。

(b) 此种申请，应按施行细则的规定，包括：

(i) 关于请求国际局登记所有权变更的说明；

(ii) 该国际注册上的国际注册编号；

(iii) 关于新所有人的名称、住所、国籍和通讯处；

(iv) 关于新所有人取得所有权的有关指定国的说明和有关商品及/或服务的说明。

(c) 这种申请应由由于所有权变更丧失对全部或部分指定国和全部或部分商品及/或服务适用的国际注册的所有权的人(原所有人)签字，或者在原所有人不能签字的情况下，由新所有人签字，但如由新所有人签字，申请中还须包括按施行细则的规定，由原所有人在所有权变更时为其国民或居民的那个缔约国的国家主管机关出具的适当证明。

(d) 提出这种申请时应向国际局缴纳费用。所有权变更登记应由国际局依照施行细则的规定公告并通知原所有人和新所有人及有关指定国主管机关。

(2) (a) 这种申请，在任何下列情况下，国际局可予以拒绝并将此事通知申请签字人。

(i) 申请中没有 (1) 款 (b) 项 (i) 所指的说明，
(ii) 申请中没有 (1) 款 (b) 项 (ii) 所指的编号，
(iii) 申请中没有关于新所有人的住所或国籍的说明，或者仅有不能得出他有权享有国际注册的结论的说明，
(iv) 申请中没有关于签字人的姓名和通讯处的说明或者仅有不能借以识别他或送达邮件的说明，
(v) 申请没有指明新所有人取得的所有权所适用的指定国。

(vi) 申请没有按施行细则的规定指明新所有人取得的所有权所适用的每一指定国的商品及/或服务。

(vii) 申请无人签字，或虽由新所有人签字，但没有 (1) 款 (c) 项所指的按施行细则规定的证明。

(viii) 没有收到规定的费用。

(b) 在申请缺少 (a) 项 (iv) 所指的说明以致 (a) 项所指的通知不可能送达申请签字人时，国际局无须送出此种通知。

(3) 除 (4) 款规定的情况外，依照 (1) 款批准的登记，应自登记之日起，同由该申请有关的每一个指定国批准的国家注册所有权变更登记有同等效力。

(4) (a) 任一指定国的主管机关，可以根据依本国法不许可变更所有权或新所有人无权享有国际注册的理由，在该国拒绝 (三) 款规定的效力。

(b) 任一缔约国本国法可以在该国拒绝 (三) 款所指的效力。任何国家主管机关均可依其本国法的规定为审核上述证明收取费用。

(c) 任一指定国的主管机关, 如拒绝(三)款所指的效力, 应立即通知国际局, 国际局应将此拒绝登入商标国际注册簿, 并予通知和公告, 具体办法由施行细则规定。

(5) 如变更所有权不是依照原所有人和新所有人的契约, 而新所有人无权提出国际申请, 但按某一指定国本国法有权在该国提出商标国家注册申请, 则新所有人可以就已登入商标国际注册簿并对该国适用的全部或部分商品及/或服务, 在该国申请国家注册。如此项申请是新所有人在所有权变更起两年以内和第一期国际注册满期后或接连的续展满期后 6 个月以前提出的, 应视为是在该国被选为指定国时提出的。

第十五条 国际注册所有人名称的变更

(1) 如国际注册所有人变更名称, 由国际局根据其申请予以登记。

(2)(a) 这种申请可以是有关同一所有人的几个国际注册的。

(b) 这种申请应按施行细则的规定, 包括:

(i) 关于请求国际局变更国际注册所有人名称的说明;

(ii) 关于变更名称不等于变更国际注册所有权的声明;

(iii) 该国际注册的国际注册号码;

(iv) 关于该国际注册所有人的原名称和新名称的说明。

(c) 这种申请应以该国际注册所有人新名称签字。

(d) 提出这种申请应向国际局缴纳费用。

(3) 国际局应将这种登记公告并按细则的规定通知指定国主管机关。

(4) 国际局在任何下列情况下, 可予以拒绝并将此事通

知所有人：

(i) 申请中没有 (二) 款 (b) 项所指的说明；

(ii) 申请中没有 (二) 款 (c) 项所规定的签字；

(iii) 没有收到规定的费用。(5) 除 (六) 款规定的情况外，依照 (一) 款登记，应自登记之日起，视做已在每一个指定国的国家注册簿或其他有关的注册簿上做了相同的登记。

(6) (a) 任一缔约国的本国法可以规定：如在 (三) 款所指的公布之日起 3 个月或国内法所规定的较长期限内，未向其国家主管机关提出关于原名称和新名称所表示的自然人或法人是同一个的证明，该国可以拒绝 (五) 款所指的效力。

(b) 如任一缔约国的主管机关拒绝 (5) 款所指的效力，该主管机关应立即通知国际局，国际局应将拒绝登记下来并做出相应的通知和公告，具体办法由施行细则规定。

第十六条 商品及/或服务清单的限制

(1) 国际局根据国际注册所有人的申请，登记适用于任一指定国的商品及/或服务清单的限制，此种限制须符合施行细则对限制的正式含义的规定。

(2) 申请此种登记须向国际局缴纳费用，该局应将该项登记公告并依照施行细则的规定通知各有关指定国。

(3) 如商品及/或服务清单的变更不符合施行细则关于限制含义的规定，国际局应拒绝登记，并按施行细则的规定将此事通知该国际注册所有人。

(4) 除 (五) 款规定的情况外，任何根据 (一) 款做出的登记应自登记之日起，视做已在每一个有关的指定国的国

家注册簿上做了相同的登记。

(5)(a) 如一个指定国的国家主管机关,发现经国际注册所有人请求但被国际局拒绝的适用于该国的限制,实际上是仅同该国际注册中所列的商品及/或服务有关,该主管机关根据所有人的申请,应按施行细则的规定,请国际局将适用于该国的限制登记下来。

(b) 如一个指定国的国家主管机关,发现经国际注册所有人请求并由国际局登记的限制,实际上不是(a)项所说的限制,该国主管机关可以按施行细则的规定并于听取了所有人的意见以后,请国际局将全部或部分适用于该国的商品及/或服务清单恢复到限制以前的原样。

(c) 国际局应依请求并按施行细则的规定,做出相应的登记、公告和通知。

第十七条 国际注册的期限和续展

(1) 任一国际注册的第一个有效期为从国际注册日起 10 年。

(2)(a) 任一国际注册可由其所有人申请,对任一指定国每隔 10 年续展一次。

(b) 续展使第十一条规定的效力在每一指定国在重新开始的期限内继续保持。

(c) 每一次续展从第一期国际注册或上一次经展届满之日的次日开始。

(3)(a) 续展应依照施行细则的规定向国际局提交申请并缴纳费用。提交申请和缴纳费用不能早于下期开始日前 6 个月或迟于下期开始日后 6 个月。如申请或费用是在下期开始

日以后收到,应依照施行细则的规定,在下期开始日后满6个月以前缴纳附加费(“续展附加费”)。

(b) 国际局应将续展作出登记并依照施行细则的规定,通知国际注册所有人和每一个指定国主管机关。

第十八条 费用

(1) (a) 国际局依照本条约或施行细则,有权就每一件国际申请、以续指定登记申请、续展申请及其他应缴费的工作和服务取得费用。

(b) 施行细则规定(a)款所指的费用金额。

(2) 每一缔约国有权就同它有关的每一项指定和续展取得费用。国家费用可以是“个别的”或“标准的”,由缔约国按施行细则的规定选择,对同该国有关的所有指定和续展都适用。

(3) (a) 在(b)至(f)项的限制条件下,适用于任一国家的个别国家费用金额由该国决定。

(b) 个别国家费用金额,应由缔约国国家主管机关按施行细则规定的货币和期限通知国际局。它们在施行细则规定的限制内都适用。

(c) 个别国家费用金额,只能按照所列适用于该国的商品及/或服务所属的国际分类类别,并按照该商标是不是集体商标或证明商标,有所不同。

(d) 个别国家费用属于所应付予的指定国,并按施行细则的规定交给它的国家主管机关。

(e) 缔约国有权就每一项同它有关的指定取得的个别国家费用(“个别国家指定费用”)金额不能超过该国对商标国

家注册申请所规定的关于申请、分类、审查、注册和公告等费用的总金额。

(f) 缔约国有权就每一项同它有关的续展取得的个别国家费用（“个别国家续展费用”）金额不能超过该国对商标国家注册续展所规定的续展费用的金额，但如后者的有关期限比十年长或少，上述限制应根据情况按比例减少或增加。

(4) (a) 标准国家指定费用和标准国家续展费用的金额，在施行细则中规定。

(b) 标准国家费用属于选择了标准国家费用的国家。国际局所取的某一历年的此类费用的总金额应按同此类费用对之适用的那些缔约国有关的指定和续展数目的比例，在下一年中分配和转交给那些国家的国家主管机关，但每一个国家主管机关的最后数目应根据其本国法规定的审核范围，先以一个系数乘之。

(5) 施行细则进一步规定费用的细节以及在某些情况下全部或部分退还某些费用的问题。

第十九条 某些国内要求

(1) 除第 14 条 (四) 款 (b) 项规定的情况外，任一指定国的主管机关，除非作为独立的审核机关，都不得就在该国提出国际申请、取得或续展国际注册和有关这些申请和注册的登记、要求缴纳费用。

(2) 任一指定国都不得仅以其本国法只许可对有限的商品及/或服务类别或有限的商品及/或服务项目注册为理由，拒绝或撤销第 11 条规定的效力。

(3) (a) 任一缔约国本国法可以规定商标国际注册所有人

在该国或其他地方使用该商标须符合适用于在该国申请或获准国家注册的同样条件，但不得以该商标在国际注册日或后续登记日起 3 年届满以前从未使用为理由，根据第 12 条拒绝、根据第 13 条取消或以其他方式使该商标不具第 11 条所规定的效力。但任一缔约国的国内法可以规定：任何根据国际注册提出的侵害权利诉讼只有在该国际注册所有人已开始在该国不断使用该商标之后方可提出；而由此种诉讼产生的任何救济只限于在此种使用已开始以后的时期用之。

(b) 如在 (a) 项所指的 3 年期满时，第 11 条 (二) 款 (ii) 所指的最后决定尚未作出，该期限应延长到从第 11 条 (二) 款所规定的效力产生之日起一年届满时，但绝不能要求任一缔约国将上述 3 年期限延长两年以上。此款对本国法不许可这种延期的缔约国不适用。任何这种国家应在交存批准书或加入书时将其国内法在这方面的规定通知国际局。每一缔约国每当其国内法有关本款的变动时，应即通知国际局。

(c) 如在国际注册日或后续指定登记日以前，该商标已先以国际注册所有人本人的名义，在任一指定国取得国家注册或取得申请国家注册的资格，则 (a) 项的但书和 (b) 项第一句在该注册或申请涉及到国际注册上所列的对该国适用的商品及/或服务的范围内不能适用。但如国家注册申请是在国际注册日或后续指定登记日以前 3 年以内提出的，(a) 项但书可以仅在自该国际注册日或后续指定登记日到从该申请提出之日起第 3 年届满这一段时间内适用。如 3 年期限依照 (b) 项延长，则上述一句的规定相应适用。如在先的注册是依照马德里协定或本条约被核准的国际注册，本款也相应适用。

(d) 如 (a) 项所指的指定国本国法规定有一个对一切获准该国国家注册的商标普遍适用的条件，要求商标国际注册所有人在某一时刻或与每一次续展或其他特定事件有关的时刻，必须向该国主管机关提出一项关于某一商标是在或仍在使用着的声明（“例行声明”），这项声明可以用该国本国法规定的格式或施行细则规定的格式提交国际局，自国际局收到之日生效。就象是在同日提交该国国家主管机关一样。国际局应立即将这项声明通知该国国家主管机关。上述效力不得以该声明未附所要求的证件或证件不足为理由予以拒绝，如果上述国家主管机关未给国际注册所有人机会，使他的正当指定代理人能在接到通知后至少三个月内提交所需要的证件的话，本款在双方当事人之间及其他非上述普遍意义的要求的程序中不适用（“特别要求”）。

(e) (d) 项所指的要求在 (a) 项但书的期限届满以前不适用，但对 (b) 项或 (c) 项在可适用的场合，仍应适用。

(4)(a) 任一缔约国可依照其本国法要求申请人向其国家主管机关提交一件他们打算使用某一商标的声明。只要申请人或国际注册所有人已在国际申请或后续指定登记申请中附有按照施行细则规定的格式作出的在该国使用该商标的声明，这种要求就视为已经达到。

(b) 国际局应按照施行细则的规定，将关于 (a) 项所指的声（四）款的规定。上述规定在该国际注册所列的对该国适用的商品及/或服务，同该国家注册中所列者相同的限度内适用。

(2) 申请人或国际注册所有人可以依照施行细则的规定

作出一项声明，宣称他在某些指定国享有同一个商标的国家注册并加以证实。此项声明可以包含在国际申请或后续指定登记申请中或者单独提出，须依照施行细则的规定附有声明中所指的每件国家注册的经签证的副本。国际局应将此项声明登记、公告并依照施行细则的规定，通知有关指定国的主管机关。这些主管机关应在各自的商标国家注册簿上注上关于上述国家注册的声明。

(3) (a) 如(二)款所说的声明已被通知指定国主管机关并且符合(一)款所指的条件，则在符合这些条件的限度内，第11条所规定的效力，不能依照第12条予以拒绝，但须遵守(b)项的规定。

(b) 如任一指定国的商标国家注册簿不只一个，或国家注册簿分几部分，而(一)款所指的国家注册系在那个不是最高保护的国家注册簿或注册簿部分中，则(a)项仅在依照(二)款的声明是指的该国家的同一注册簿或注册簿同一部分中的注册的才能适用。

(4) 如(一)款所指的国家注册满期，则仅在不迟于自该国家注册满期之日起一年以内提出(二)款所指的声明的情况下，根据本条约的权利才视为继续包括国家注册的权利。

第二十二条 通过根据马德里功定的国际注册取得的权利的保留

(1) 如在国际注册日或后续指定登记日，根据本条约的商标国际注册所有人，已就该商标取得对任一指定国适用的根据马德里协定的国际注册(“马德里注册”)，则他根据本条约的权利视为包括对该国适用的马德里注册的一切权利，

特别是优先权，即使该马德里注册后来满期，仍然继续包括这些权利，但须遵守（四）款的规定。上述规定在根据本条约的国际注册对该国适用的商品及/或服务项目的实际上包括在对该国适用的马德里注册这个限度内适用。

（2）要求取得根据本条约的商标国际注册的申请人或者根据本条约的商标国际注册所有人，可以依照施行细则的规定作出一项声明，宣称他在某些指定国享有同一个商标的马德里注册，并加以证实。此项声明可以包含在国际申请或后续指定登记申请中或者单独提出。国际局应将此项声明登记、公告，并依照施行细则的规定在相应的马德里注册上加注。

（3）如（二）款所说的声明已被通知指定国主管机关并且符合（一）款所指的的条件，则在符合这些条件的限度内，第 11 条所规定的效力，不得根据第 12 条予以拒绝，除非根据马德里协定的保护已被拒绝或者只要根据该协定仍有可能拒绝。

（4）如（一）款所指的马德里注册满期，则在不迟于自该马德里注册满期之日起一年以内提出（二）款所指的声明的情况下，根据本条约的权利才视为继续包括根据该马德里注册的权利。

第二十三条 利用马德里协定的权利的保留

如自然人或法人有权根据马德里协定取得或续展国际注册，则此种权利在任何参加了马德里协定的本条约缔约国，不受本条约的影响。

第二十四条 根据国际注册的国家注册

（1）在任一缔约国具有第 11 条（二）款所规定的效力的

商标国际注册的所有人，可以在任何时间根据该国际注册为同一商标向该国申请国家注册。只要符合该国本国法的要求，该国就应给予注册。该所有人根据此种国家注册的权利，视为包括根据该国明已提交国际局的事通知有关指定国的国家主管机关。

(5) 如一个人根据适用的本国法使用 (三) 及 (四) 两款所指的由国际注册申请人或所有人使用的商标，能使该申请人或所有人得到利益，此种使用完全可以援引 (三) 及 (四) 两款所规定的利益。

(6) 任何缔约国都可以适用其本国法要求集体商标或证明商标的所有人向其国家主管机关提出一些证件或其他证明，特别要包括持有这种商标的协会或其他团体的章程和有关监督这种商标的使用的规则。

(7) 任一指定国都不得要求国际注册申请人或所有人由在该国的任一自然人或法人作代表，或者在该国指定供送通知用的通讯处，但申请人或所有人为了该国际申请或国际注册上的商标，向该国国家当局起诉或进行辩护时可以这样做。

(8) (a) 任一缔约国本国法可以规定，只是为了按照第 13 条在该国取消第 12 条 (二) 款所规定的效力，可以用国际局发出通知书的方式，向该国国家机关包括法院对国际注册所有人提起申诉或诉讼。

(b) 国际局应立即用附有回执的航空邮递，将通知书送达该国际注册所有人。

(c) 国际局一接到回执，应立即将经该局签证的回执副本送给起诉人。

(d) 国际局如在寄出通知后一个月内没有收到回执，应立即将通知书公告。

(e)(a)款所指的任何本国法应就国际注册所有人答复通知书并在诉讼程序中为其权利进行答辩规定一个合理的期限，这个期限应不少于自通知之日起 3 个月。

(9) 第 4 条 (五) 款不影响在任一指定国适用其本国法。但这个国家不得以国际注册申请人或所有人系第 4 条 (五) 款所说的那种协会为理由，拒绝或取消第 11 条所规定的效力，只要在指定国主管机关通知它以后两个月内，它向指定国主管机关提出了所有作为它的成员的自然人或法人的名称和住址的单子及其成员是在经营联合企业的声明。在这种情况下，指定国可以把这些个人或团体视作带有该协会名义的国际注册的所有人。

(10) 对于国际局发出的有该局印章和总干事或其代表签字的文件，任何缔约国当局都不能要求由任何其他个人或机关作的证明、认证或其他签证、盖印或签字。

第二十条 国家主管机关作的登记

(1) 任一缔约国国家主管机关，在它自己的商标注册簿或其他有关的注册簿上所登记的事项，如果是同在商标国际注册簿上注过册而且该国为指定国的商标有关，因而可在商标国际注册簿上登记的，它在作这种登记时应依照施行细则的规定通知国际局，除非它是根据国际局给它的通知作的这种登记。

(2) 国际局应依照施行细则的规定，在商标国际注册簿上作相应的批注，并将关于这种批注的通知公告。

(3) (a) 在上述批注和公告作出以前, (一) 款所指的登记, 对任何第三方无效, 除非这种第三方确知上述登记的有关事项。

(b) 尽管有 (a) 项的规定, 缔约国本国法还可以规定 (一) 款所说的它自己注册簿上的登记事项, 在 (a) 项所指的批注和公告做出以前, 对该国居民是有效的。

第二十一条 通过国家注册取得的权利的保留

(1) 如在国际注册日或后续指定登记日, 商标国际注册所有人已就该商标在任一指定国取得国家注册, 则他根据本条约的权利视为包括根据该国家注册的一切权利, 特别是优先权; 并且即使该国家注册后来满期, 仍然继续包括这些权利, 但须遵守国际注册存在于该国的一切权利。特别是优先权, 即使该国际注册对该国的效力后来满期。上述规定在上述申请中所列的商品及/或服务与该国际注册所列对该国适用的商品及/或服务相同的限度内适用。

(2) 直到 (一) 款所指的效力满期为止, 第 20 条 (一)、(二) 款也对依照该款给予的国家注册适用。

第二十五条 区域商标

(1) (a) 在各缔约国的居民或国民, 有权通过本条约享有根据一个规定区域商标注册的条约 (“区域条约”) 申请和取得该区域条约下的注册时, 任何参加该区域条约的国家可以按施行细则的规定声明, 它根据本条约被指定等于该商标已被为作在该国适用的区域商标提出申请。

(b) 如国际申请的对象是区域商标, 而根据区域条约, 申请人不能将其申请仅限于某一或某些该条约的参加国, 则对

某一或某些这类国家的规定,应视为对所有这类国家的指定,将对任一这类国家的指定、指定登记撤回取消或基于任何其他原因予以撤销,等于将对所有这类国家的指定都撤回取消或撤销。

(2) 如适用本条约影响到一个区域条约,则第 18 条(二)至(五)款应加以必要的变更,并遵守以下规定:

(i) 第 18 条(二)款所指的费用享有者为管理该区域条约的政府间机构;

(ii) 第 18 条(二)款所指的选择由管理该区域条约的政府间机构行使;

(iii) 如根据区域条约,费用按照区域注册适用国家的数目有所不同,则个别费用金额可以不仅按照第 18 条(三)款(c)项而且按照参加该区域条约的指定国的数目有所不同,但第 18 条(三)款(e)项所指的总金额和第 18 条(三)款(f)项所指的续展费用金额,应为区域条约就那些作为指定国的国家所规定的费用。

第二十六条 与国际局联系的代理人

(1) 国际注册申请人和所有人可以依照施行细则的规定,委托任一自然人或法人作为替他们与国际局联系的代理人(下称“正当指定代理人”)。

(2) 国际局将其任何要求,通知或其他信件送达正当指定代理人,与送达国际注册申请人或所有人有同等效力。在同国际局联系的程序中,须由国际注册申请人或所有人签字的申请、请求、声明或其他信件,除指定或撤销代理人的信件外,都可由他的正当指定代理人签字。任何信件由正当指

定代理人送达国际局，与由国际注册申请人或所有人送达有同等效力。

(3) (a) 如一件国际申请有几个申请人，他们应指定一个共同代理人，否则该国际申请上名居第一的申请人视为各申请人的正当指定代理人。

(b) 如一件国际注册有几个所有人，他们应指定一个共同代理人，否则商标国际注册簿上名居第一的所有人视为所有人的正当指定代理人。

(c) (b)项在国际注册所有人的国际注册是用于不同的指定国或/及不同的商品服务时不适用。

第二十七条 国际申请或后续指定登记申请所含优先权主张的效力

国际申请或后续指定登记申请中所主张的优先权的条件和效力，与保护工业产权巴黎公约 1967 年斯德哥尔摩议定书第 4 条关于商标所规定者相同。

第二十八条 作为优先权主张的可能根据的国际申请

(1) 正规的国际申请，与保护工业产权巴黎公约 1967 年斯德哥尔摩议定书第四条所指的正规的国家申请有同等效力，并应被承认为该议定书所规定的优先权主张的根据。

(2) 就 (一) 款而言，国际申请如能据以确定其提交国际局的日期，即视为正规的国际申请。

第二十九条 迟延

(1) 除 (三) 款规定的情况外，任一缔约国可以根据其本国法所认可的理由，容许本条约或施行细则所规定的任何期限在该国可以超过。

(2) 除 (三) 款规定的情况外, 任一缔约国可以根据其本国法所认可的理理由以外的理由, 容许本条约或施行细则所规定的任何期限在该国可以超过。

(3) (一) 及 (二) 两款对第 12 条 (二) 款 (a) 项 (i) 所规定的期限不适用。

(4) 国际局不得容许国际注册申请人、所有人或国家主管机关超过本条约和施行细则所规定的任何期限。

第三十条 国际局错误的改正

(1) 除第 9 条规定的情况外, 如国际注册申请人或所有人认为国际局适用本条约和施行细则的规定有错误, 以致影响到他在任一指定国的利益, 该国际注册申请人或所有人可以在施行细则规定的期限内, 向该国国家主管机关提出请求书, 要它转请国际局予以改正。

(2) 如上述国家主管机关或其他有关机关发现国际局确有请求书中所指的错误, 该国家主管机关应要求国际局改正, 国际局应照办。

(3) 按照 (一) 款提出请求书的申请人或国际注册所有人, 应同时将该请求书副本一份送交国际局。如该请求书与已在商标国际注册簿上注册的商标有关, 国际局应依照施行细则的规定, 将它收到该请求书副本的事实登记和公告, 否则就将该副本存档。

(4) 如这项改正需在商标国际注册簿上作相应的修改, 国际局应照办。此外, 如这项改正涉及国际局已经公告的事项, 该局还应将这项改正公告。

第三十一条 对国际注册所有人的通知

国际局应将所登记的任何有关国际注册的事项通知国际注册所有人，具体办法可在施行细则中规定。

第二章 行政规定

第三十二条 大会

(1) (a) 大会由缔约国组成。

(b) 每一缔约国政府有一名代表，由数名副代表、顾问和专家协助。

(2) (a) 大会职责：

(i) 处理一切有关维持和发展本同盟及贯彻执行本条约的事项；

(ii) 按照本条约的规定或根据本条约的分配行使权利和执行任务；

(iii) 指导总干事对修订协议进行筹备；

(iv) 审查和批准总干事关于本同盟的报告和活动，并就本同盟职权范围内的事给他一切必要的指示；

(v) 决定本同盟的计划，通过预算和批准决算；

(vi) 通过本同盟的财政条例；

(vii) 建立大会认为适宜的委员会和工作组，以利本同盟及其所属机构的工作；

(viii) 决定邀请哪些缔约国以外的国家和哪些政府间的、非政府性的国际组织以观察员身份参加会议；

(ix) 决定在日内瓦以外的任何地方建立国际局代理机构，以接受本条约和施行细则规定的文件和款项，其效力与国际局的接受相同；

(X) 采取旨在促进本同盟宗旨的其他适宜活动和履行适

合于本条约的其它职责。

(b) 凡与世界知识产权组织其他同盟有关的事项，大会应在听取该组织协调委员会的意见后作出决定。

(3) 一名代表只能代表一个国家，并且只能以这个国家的名义投票。

(4) 每个缔约国有一票。

(5) (a) 所有缔约国的半数构成法定人数。

(b) 在不足半数时，大会可以作决议，但是，所有这些决议，除了关于大会程序的决议以外，只有在按照实施细则的规定用通讯表决达到法定人数和必需的多数时才能生效。

(6) (a) 除第 34 条 (五) 款 (f) 项、第 35 条 (二) 款 (b) 项和 (c) 项及第 38 条 (二) 款 (b) 项所规定者外，大会的决议必须经多数票通过。

(b) 弃权不算投票。

(7) (a) 大会每年举行常会一次，由总干事召集，最好是与世界知识产权组织协调委员会同一时间同一地点召开。

(b) 大会临时会议可以由总干事依其本人创议或应四分之一的缔约国要求召集之。

(8) 大会自行通过其议事规则。

第三十三条 国际局

(1) 国际局职责；

(i) 办理本同盟的行政工作，特别是根据本条约或由大会专门交给它的任务；

(ii) 为修订会议、大会及其设立的委员会和工作组以及由总干事召集的处理与本同盟有关事项的其他任何会议提供

秘书处。

(2) 总干事是本同盟的行政首脑并代表本同盟。

(3) 总干事可召集由大会设立的任何委员会和工作组以及处理与本同盟有关的一切其他会议。

(4) (a) 总干事和由他指定的任何一名职员，可参加大会、大会设立的委员会和工作组的一切会议以及由总干事召集的处理与本同盟有关事项的其他会议，但无表决权。

(b) 总干事或由他指定的一名职员，是大会、委员会、工作组以及 (a) 项中提到的各种会议的当然秘书。

(5) (a) 总干事按照大会的指示筹备修订会议。

(b) 总干事可以同政府间的和非政府性的国际组织商量上述筹备工作。

(c) 总干事和他指定的人员可参加修订会议的讨论，但无表决权。

(d) 总干事或由他指定的一名职员，是任何修订会议的当然秘书。

(6) 施行细则可明确规定各国主管机关为协助国际局执行贯彻本条约的任务应提供的服务。

第三十四条 经费

(1) (a) 本同盟应有预算。

(b) 本同盟的预算中应包括本同盟自身的收入和支出、对各同盟的共同支出预算的摊款以及对本组织成员国会议预算提供的金额。

(c) 凡并非完全是本同盟的开支，与而本组织其他一个或一个以上的同盟有关系的开支，应视为各同盟的共同开支。本

同盟在此项共同开支中担负的份额，应按本同盟同其关系的大小的比例定之。

(2) 制订本同盟预算应适当考虑与受本组织管理的其他同盟的预算相协调的要求。

(3) 本同盟预算经费来源如下：

(i) 国际局办理与本同盟有关的服务事项的所收的费用及其他费用；

(ii) 国际局关于本同盟的刊物的售款或版税；

(iii) 赠款、馈赠和补助金；

(iv) 租金、利息和其他杂项收入。

(4) (a) 国际局收费数目和刊物售价，应根据在正常情况下足够支付国际局执行本条约的开支来规定。

(b) 如在一个新财政年度开始前，预算还没有通过，则按照财政条例规定，仍保持前一年的预算水平。如果收入多于支出，其差额应记入储备金。

(5) (a) 本同盟设一笔周转基金，由各缔约国分担。如这笔基金不够用，大会应安排增加。如这笔基金中有一部分不再需要，应予退还。

(b) 每个缔约国对这笔基金初次交付的金额或它所分担的一份的数目，应以在国际申请总数中估计它的居民提出申请者可能占多少为比例。各缔约国在基金中的分担额可由大会随时加以修正，使之与各国居民在第一次付款或上次修正以后实际提出的国际申请数相当。

(c) 缴款的比例和时限，由大会根据总干事的建议并听取本组织协调委员会的意见以后决定之。

(d) 如从储备金贷款作为周转基金，已足够用，大会可以暂不执行上述 (a)、(b) 和 (c) 项的规定。

(e) 依 (a) 项规定，应根据每一缔约国交付的金额并考虑到缴款日期按比例退还。

(f) 关于上述 (a) 至 (d) 的任何决定都需经三分之二票数通过。

(6) (a) 在与本组织总部所在国缔结的总部协定中应规定：每逢周转基金不足时，该国应给予垫款。垫款的数目和条件，每次都由该国与本组织另签协定。如该国不是缔约国，那么，该国在承担垫款义务期间，在大会中保有一个当然席位。

(b) 上述 (a) 项提到的所在国和本组织双方都有权用书面通知对方废弃给予垫款之约。废弃从发出通知的一年年底算起三年后生效。

(7) 帐目的审查，按财政条例规定，由一个或一个以上缔约国或外部查帐员进行。查帐员由大会征得他们同意后委派。

第三十五条 施行细则

(1) 与本条约同时通过的施行细则是本条约的附件。

(2) (a) 大会可以修改施行细则。修改案也可以对施行细则就下列事项增人新规定；

(i) 本条约明文提到施行细则的或明文规定由施行细则规定的事项；

(ii) 行政性要求事项或程序；

(iii) 对执行本条约有用的详细规定。

(b) 除 (c) 项规定的情况外，施行细则的修改须经三分之二的票数通过。

(c) 对施行细则规定的修改，如涉及第 18 条 (二) 款所指的费用金额及这些费用在各国主管机关间的分配和汇转，必须经四分之三多数票通过。如修改涉及第 17 条 (二) 款所指的费用，但只是与一部分缔约国有关，那么，就计算法定人数讲，只有有权得到费用的缔约国才视为缔约国，也只有它们才有表决权。

(d) 修改本条约关于打算使用某商标和实际使用某商标的声明的规定，须经三分之二多数票赞成。其本国法许可或要求提出此项声明的缔约国，不得对这种修改案投反对票。

(3) 在本条约的规定与施行细则的规定有抵触时，以前者为准。

第三十六条 查询服务

(1) 国际局应设立一个服务处，其任务是在本条约注册过的商标中，如经大会认可也可在其它商标中，查询有无同样及类似的商标。查询依请求进行，按施行细则的规定收取费用。

(2) 任何政府、国家主管机关、其它法人或自然人，都可以利用服务处。

(3) (2) 款所指的费用金额应足敷国际局为这项服务的支出之用。

第三章 修订与修改

第三十七条 本条约的修改

(1) 本条约可随时由各缔约国会议进行修改。

(2) 修订会议的召开由大会决定。

(3) 第 38 条 (一) 款 (a) 项所指的条文, 可以由修订会议修改, 也可以按照第 38 条规定修改。

第三十八条 本条约某些规定的修改

(1) (a) 对本条约第一章规定的任何期限长度的修改建议, 或对第 32 条 (五) 及 (七) 两款、第 33 条、第 34 条和第 36 条的修改建议, 可以由任何缔约国或由总干事提出。

(b) 此类建议应该至少在大会审议前 6 个月, 由总干事通知各缔约国。

(2) (a) 对 (一) 款所指条款的修改须经大会通过。

(b) 修改案须经四分之三的票数通过。但对第 7 条 (一) 款、第 7 条 (三) 款 (c) 项、第 7 条 (六) 款 (iii) 和第 8 条 (一) 款中规定的时间长度的任何修改案, 须任何缔约国都不投反对票才算通过。

(3) (a) (一) 款所指各条规定的修改, 在总干事从大会通过该修改时的大会成员缔约国的四分之三收到依各该国宪法批准接受的通知一个月以后生效。

(b) 上述各条的修改, 在这样被接受后, 对大会通过修改案时的所有缔约国都有约束力; 但增加上述缔约国的财政义务的任何修改, 只对已通知接受该修改案的缔约国有约束力。

(c) 凡是根据 (a) 项规定被接受并生效的修改, 对于在大会通过该修改的日期后加入的一切缔约国也有约束力。

第四章 最后规定

第三十九条 本条约的加入

(1) 保护工业产权国际同盟的任一成员国都可加入本条约，加入手续是：

- (i) 签字并交批准书，或
- (ii) 交存加入通知书。

(2) 批准书或加入通知书应交给总干事保存。

(3) (a) 批准书或加入通知书，可以附一个声明，指明须另一个国家，或者另两个国家之一，或者另两个国家已交存批准书或加入通知书时，它才算视作交存了。附有这样声明的任何国家的批准书或加入通知书：

(i) 应视为在声明所指的某一国，或某两国之一，或某第二个国交存批准书或加入通知书之日交存；

(ii) 如声明所指的某国的批准书或加入通知书本身附有一个关于其他国家的声明，应视为在该某国的批准书或加入通知书被视为交存的日期交存。

(b) 依 (a) 项作的声明随时可以撤回，或者，如声明原来提到两个国家，也可以限为其中之一。任何撤回其声明的国家的批准书或加入通知书，视为在撤回通知总干事之日交存；而任何限制其声明的国家的批准书或加入通知书，则视为在另一个国家交存其批准书或加入通知书之日交存；如另一国家的批准书或加入通知书已经交存，则限制其声明的国家批准书或加入通知书，视为在该限制通知之日交存。

(4) (a) 项保护工业产权巴黎公约 1967 年斯德哥尔摩议定书第 24 条的规定，本条约同样适用。

(b) (a) 项的规定不能被理解为含有一个缔约国承认或默认另外一个缔约国凭借这一规定使本条约适用于某一地区

的现实情况的意思。

第四十条 过渡条款

(1) 任何没有参加本条约的巴黎同盟成员国，如按照联合国大会确定的做法视为一个发展中国家，可以向总干事作出一项声明，表示希望享受 (二) 款规定的权利，并愿意至少在那种权利按照 (五) 和 (八) 两款的实施规定，对该国停止生效之日起两年内加入本条约。

(2) 任何按照 (一) 款作出声明的国家的居民和国民，尽管在第 4 条 (一) 款的规定，有权根据本条约提出国际申请和取得国际注册。

(3) (一) 款所指的声明，可在 1978 年 6 月 12 日以前随时提交总干事。

(4) (三) 款所指的声明，如果是在本条约按照第 41 条 (一) 款开始生效以前提出的，应在这个开始生效日期生效；如果是在这个日期以后提出的，应在声明提出后 3 个月生效。

(5) 除 (六) 至 (八) 款规定的情况外，(二) 款所规定的权利应继续到下述两个期限中的较后期限届满时：

- (i) 从本条约签字日期 (1973 年 6 月 12 日) 起 10 年；
- (ii) 从本条约第 41 条 (一) 款开始生效之日起 5 年。

(6) (a) (五) 款所指的期限可以由 (b) 项所规定的专门会议，对已按 (一) 款规定作了声明且其居民或国民在按 (d) 项规定连续 3 年期间每年平均提出的国际申请不超过 200 件的国家，延长 2 次，每次 5 年。

(b) 专门会议的参加国为当时的缔约国及按 (一) 款作了声明且所提国际申请的数目符合 (a) 项规定的案件的国家的国家。

(c) 专门会议的决议需经过半数票通过。

专门会议在(五)款所指的期限届满前一年和(a)项所指的第一个5年期限届满前一年(如已决定予以延长),由总干事召开。

(d)(a)项所指的连续3年,就两个可能的决定之一而言,应为作决定3年以前的第四,第三和第二历年。

(7) 大会在例外情况下可以依请求决定将根据(二)款的权利的享用,对已享用这种权利的被认为是发展中国家中最不发达的国家,再延长2次,每次5年。

(8) 尽管有(四)至(七)款的规定,如根据(一)款作了声明的国家:

(i) 不复是按照联大确定的做法被认为是发展中国家,或

(ii) 退出了巴黎公约,则(二)款规定的权利应于次一历年的最后一日停止存在。

第四十一条 本条约的生效

(1) 本条约在有5个国家交存批准书或加入通知书6个月以后生效。

(2) (一)款所指的国家以外的任何国家,在交存批准书或加入通知书3个月以后受本条约的拘束。

第四十二条 对本条约的保留

本条约不许有保留。

第四十三条 退出本条约

(1) 缔约国可以书面通知总干事退出本条约。

(2) 退约在总干事收到通知书之日1年以后生效。

(3) 缔约国在受本条约的拘束之日起5年届满以前,不

得行使（一）款规定的退出权。

（4）（a）本条约对于在某一缔约国退出前一日开始享受本条约利益的商标在该国的效力，应继续到包括那个日期的第一期注册或续展注册期满之日。

（b）如商标国际注册所有权系以所有人是（a）项所指的缔约国的居民或国民为根据，本条约的利益在各指定国应继续到（a）项所说的期限对该商标届满时。

第四十四条 本条约的签字和使用的文字

（1）本条约在用英、法文写成的原本上签字，两种文字具有同等效力。

（2）总干事在同有关政府协商后制定德文、意大利文、日文、葡萄牙文、俄文、西班牙文以及大会指定的其他文字的正本。

（3）本条约在维也纳开放签字到 1973 年 12 月 31 日截止。

第四十五条 保存职能

（1）本条约的原本在截止签字后交由总干事保存。

（2）总干事将由他签证的条约的副本转送巴黎公约各参加国政府两份。其他国家政府承索即送。

（3）总干事向联合国秘书处办理本条约登记。

（4）总干事将由他签证的条约修改本的副本送交各缔约国两份。其他国家承索即送。

第四十六条 争议的解决

（1）两个或两个以上缔约国之间关于本条约和施行细则的解释和适用的任何争议，在不能协商解决，而当事国间又

不能协议用其他方法解决时，可以由任一当事国根据国际法院规则提交国际法院。将争议提交国际法院的缔约国应通知国际局；国际局应将此事提供其他缔约国注意。

(2) 每一缔约国都可以在签订本条约或交有批准书或加入书时用交给总干事的通知书声明它不愿受(一)款的约束。(一)款对任何作了此种声明的缔约国和任何其他缔约国之间的争议不适用。

(3) 任何依(2)款作过声明的缔约国可随时用交给总干事的通知书撤回它的声明。

第四十七条 通知

总干事将下列各项通知巴黎公约各缔约国政府：

(i) 依照第 44 条签字；

(ii) 依照第 39 条(二)款交有批准书和加入通知书，及依照第 39 条(三)款(a)项交有附带声明，及依照第 39 条(三)款(b)项交有关于撤回或限制这种的通知；

(iii) 依照第 41 条(一)款的规定，本条约的生效日期和依照第 38 条(三)款(a)项所作的修改的生效日期；

(iv) 依照第 43 条收到的退约通知；

(v) 依照第 40 条(一)款和第 46 条(二)及(三)两款用收到的声明。