



揭阳职业技术学院

电子商务创业学院

《国际贸易》教案

(2025-2026 学年第 1 学期)

教师姓名：刘娇

所授专业：电子商务、

所授班级：电子商务（现代学徒制）241

电子商务（自主招生）241

一、课程教学性质和任务

本课程为电子商务专业核心技能课，旨在使学生掌握国际贸易流程、术语、支付、保险、单证及电商应用，具备跨境业务操作与风险防控能力，服务区域外贸升级。

二、教学目标与要求

1. 教学目标：

- 正确的理解国际贸易基本的概念，掌握国际贸易的政策与措施；
- 掌握国际贸易货款收付的各种方式，了解不同支付方式的特点，充分认识国际贸易结算的各种单据特点和内容；
- 掌握国际贸易的程序、国际金融中关于外汇的风险管理以及国际经济合作的基本概念等。
- 了解并掌握外汇的概念、汇率的概念与标价的方法，汇率变动时对一个经济的影响
- 掌握国际商会《2000年通则》解释的13种贸易术语，特别是FOB\CFR\CIF的含义、特点及其运用，进出口商品的作价原则及其价格的换算。
- 熟悉对外贸易信贷的各种类型，包括出口押汇、打包贷款等短期进出口信贷等中长期信贷方式。

2. 课程思政育人目标：按照国际贸易实务课程“专业+思政”教学内容框架，将“诚实守信”、“依法治国”、“工匠精神”等内容融入到各个教学章节和学习情境。

三、教学方法与手段

1. 本课程教学的关键是知识扩展和业务仿真。教学不以学生掌握“应知”内容为目标，而以在应知基础上达到“应会”为目标。在教学过程中，应立足于加强学生实际应用能力和职业素质的培养，通过项目教学、以工作任务引领提高学生兴趣，激发学生的成就动机。

2. 本课程教学的组织总体采取任务驱动、项目导向等教学模式。教学中应选用客户开发和管理业务的具体方法和实例为载体，教师的讲授、示范与学生操作互动，学生提问与教师解答、指导有机结合，融“教、学、做”为一体，使学生在“学中做”或“边学边做”，以此培养并提高业务技能。

3. 教学中教师应将客户开发、管理理念及实际工作中灵活运用的感悟渗透于训练全过程。在积极引导提升职业素养的同时，提高自身的职业道德，使之达到有机统一。

四、理论与实践课程内容与学时分配

章数	内 容	理论课时	实验课时	小计
1	国际贸易绪论	2		2
2	合同的主体与标的物	2	2	4
3	贸易术语	2	2	4
4	国际货物运输与交接	2	2	4
5	国际货物运输保险	2		2
6	进出口商品的价格	2		2
7	国际货款的收付	2		2
8	进出口商品的检验与检疫	2		2
9	争议的预防与处理	2	2	4
10	合同的洽商与订立	2	1	3
11	合同的履行与违约救济	2		2
12	国际贸易方式	2	3	5
	考试			
合计		24	12	36

五、教学部分

第一章 绪论

教学目的和要求:

通过本课程的学习,使学生初步掌握在我国对外贸易的方针政策指导下,进行国际货物买卖的基本理论、基本知识和基本技能;学会在进出口贸易活动中,既能结合我国实际,切实贯彻国家的方针政策和企业的经营意图,又能符合法律规范和国际贸易惯例。

课程思政育人目标:厚植家国情怀与全球视野,引导学生体悟“一带一路”倡议与人类命运共同体理念;树立守法诚信、公平竞争的信仰,增强文化自信与民族自豪感,培养兼具中国立场与国际担当的新商科人才。

教学重点:国际贸易的特点,国际贸易惯例

教学难点:国际货物贸易的基本做法

教学方法:讲授+案例

课时:2课时

第一节 国际贸易的特点

国际贸易(International Trade)是指不同国家(和/或地区)之间的商品和劳务的交换活动。国际贸易是商品和劳务的国际转移。国际贸易也叫世界贸易。国际贸易由进口贸易(Import Trade)和出口贸易(Export Trade)两部分组成,故有时也称为进出口贸易。

国际贸易与国内贸易既存在共同性,又有很大区别,国际贸易比国内贸易更复杂。

- (一) 国际贸易是一项具有涉外性质的商务活动
- (二) 国际贸易属跨国交易,情况错综复杂
- (三) 国际贸易易受国际局势变化的影响,具有不稳定性
- (四) 国际贸易面临的风险远比国内贸易大
- (五) 国际贸易线长面广,中间环节多
- (六) 国际市场商战不止,竞争异常激烈

第二节 国际贸易法律与惯例

国际贸易惯例本身并不是法律。贸易双方当事人有权在合同中达成不同于惯例规定的贸易条件。但许多国家在立法中明文规定了国际惯例的效力,特别是在《联合国国际货物销售合同公约》中,惯例的约束力得到了充分的肯定。在下列情况中,国际贸易惯例对当事人有约束力:第一,当事人在合同中明确表示选用某项国际惯例;第二,当事人没有排除对其已知道或应该知道的某项惯例的适用,而该惯例在国际贸易中为同类合同的当事人所广泛知道并经常遵守,则应视为当事人已默示地同意采用该项惯例。

一、适用合同当事人所在国国内的有关法律

《公司法》

二、适用有关的国际条约或公约

《联合国国际贸易销售合同公约》

三、适用国际贸易惯例

在国际贸易中通行的主要惯例均由国际商会制定,主要有:

- (1)《国际贸易术语解释通则》(2000年)。
- (2)《跟单信用证统一惯例》(1993年)。
- (3)《托收统一规则》(1995年)。
- (4)《国际保理代理惯例规则》(1994年)(国际保理商联合会颁布)。
- (5)《见索即付保函统一规则》(1992年)。

国际惯例是国际法的一个重要渊源。上述惯例在国际贸易中均得到普遍遵守,是从事国际贸易的人员所必须熟知的重要内容。有关贸易术语的国际贸易惯例主要有三种《1932年华沙-牛津规则》、《1941年美国对外贸易定义(修订本)》和《2000年国际贸易术语解释通则》。

第三节 国际贸易遵循的准则

一、当事人法律地位平等

二、缔约自由公平交易

三、公平交易

四、诚实信用

五、恪守合同

六、遵守法律

第四节 国际货物贸易的基本做法

一、进出口贸易的一般业务程序

(一) 出口贸易的业务程序

1、交易前的准备。

- (1) 落实货源和做好备货工作；
- (2) 加强对国外市场与客户的调查研究，选择适销的目标市场和资信好的客户；
- (3) 制定出口商品经营方案或价格方案，以便在对外洽商交易时胸有成竹；
- (4) 开展多种形式的广告宣传和促销活动。

2、商订出口合同。

3、出口合同的履行。

- (1) 认真备货，按时、按质、按量交付约定的货物；
- (2) 落实信用证，做好催证、审证、改证工作；
- (3) 及时租船订舱，安排运输、保险，并办理出口报关手续；
- (4) 缮制、备妥有关单据，及时向银行交单结汇，收取货款。

(二) 进口贸易的业务程序

1、交易前的准备

- (1) 制定进口商品经营方案或价格方案，以便在对外洽商交易和采购商品时，做到心中有数，避免盲目行事；
- (2) 在对国外市场和外商资信情况调查研究的基础上，并经过货比三家，选择适当的采购市场和供货对象；

2、商订进口合同

3、进口合同的履行；

- (1) 按合同规定向银行申请开立信用证；
- (2) 及时派船到对方口岸接运货物，并催促卖方备货装船；
- (3) 办理货运保险；
- (4) 审核有关单据，在单证相符时付款赎单。
- (5) 办理进口报关手续，并验收货物。

本课程的研究对象及其主要内容

本课程的基本内容，主要包括下列四个方面：

- 一、国际货物贸易的有关法律与惯例
- 二、合同条款
- 三、合同的商订和履行
- 四、贸易方式

学习本课程的方法和注意事项

- 一、要贯彻理论联系实际的原则
- 二、要注意业务同法律的联系
- 三、要贯彻“洋为中用”的原则
- 四、要把“学”和“用”结合起来

课后作业：

案例写作：访问中国“一带一路”官网，挑选一项最新合作项目，用“国际贸易特点与准则”分析其成功原因，并谈谈青年电商人能发挥什么作用。

第二章 合同的主体与标的物

教学目的：

通过本章学习，让学生掌握国际贸易中商品品质、数量、包装条款的基本内容，规定商品品质、数量、包装条款时的注意事项；掌握合同中有关商品品质、数量、包装条款的写作技巧、运输标志及定牌生产和中性包装等问题。

课程思政育人目标：厚植契约精神与法治信仰，引导学生领悟“中国制造向中国创造转变”国家战略；强化质量意识与绿色责任，树立诚信履约、品牌报国的职业使命，培育兼具工匠精神与全球视野的新时代外贸人才。

教学重点：

商品品质、数量、包装条款的基本内容；商品品质、数量、包装条款时的注意事项；掌握合同中有关商品品质、数量、包装条款的写作技巧。

教学难点：公量的计算；溢短装条款的运用等。

教学方法：讲练结合、案例分析

课时：2课时

第一节 合同当事人

一、约定好合同当事人条款的重要意义

二、合同当事人条款的主要内容

- (一) 当事人的名称或者姓名
- (二) 合同当事人的地址

三、约定合同当事人条款的注意事项

- (一) 合同当事人必须具有缔约能力
- (二) 合同当事人的名称表述必须准确无误
- (三) 合同当事人的地址应当正确、详细

第二节 成交商品的名称

一、约定成交商品名称的意义

买卖合同是转移标的物的所有权的合同，它是一种实物买卖，它以一定物体的实际交付为要件，即买卖的对象是具有一定外观形态并占有一定空间的有形物。买卖合同的特征是，能过合同的履行，将合同标的物的所有权由卖方转移至买方。

(一) 商品的品名（NAME OF COMMODITY）的定义

又称“商品的名称”，是指能使某种商品区别于其他商品的一种称呼或概念。商品的品名一定程度上体现了商品的自然属性、用途以及主要的性能特征，是对成交商品的描述，构成商品说明的一个主要组成部分。

(二) 商品品名的命名方法：

- 1、以商品主要用途命名，如洗洁精，旅游鞋等。
- 2、以商品所使用的主要原材料命名，涤棉、羊绒衫。
- 3、以商品主要成分命名，如西洋参蜂皇浆。
- 4、以商品外观造型命名，如红小豆、喇叭裤。
- 5、以商品制作工艺命名，如精制油。
- 6、以人物命名，如孔府家酒，李宁运动服。

(三) 品名的相关法律和惯例

按照有关的法律和惯例，对交易标的物的描述，是构成商品说明的一个主要组成部分，若卖方交付的货物不符合约定的品名或说明，买方有权提出损害赔偿要求，直至拒收货物或撤销合同。

二、品名条款的基本内容

合同中的品名条款，通常都是在“商品名称”或“品名”（NAME OF COMMODITY）的标题下，列明交易双方成交商品的名称。

三、规定品名条款的注意事项

- (一) 根据需要与可能约定成交商品的名称
- (二) 合理描述成交的商品
- (三) 正确使用成交商品的名称
- (四) 品名条款的内容应当清楚、明确、具体

第三节 进出口商品的质量

一、约定进出口商品质量的重要性

(一) 商品品质 (QUALITY OF GOODS) 的含义

是指商品的内在素质和外观形态的综合，前者包括商品的物理性能、机械性能、化学成分和生物特征等自然属性；后者包括商品的外形、色泽、款式和透明度等。

(二) 商品品质的重要性

品质条款是国际货物买卖合同中不可缺少的一项主要交易条件，是买卖双方交接货物的基本依据。根据《联合国国际货物销售合同公约》的规定：卖方交货必须符合约定的质量，如卖方交货不符约定的品质条件，买方有权要求损害赔偿，也可要求修理或交付替代货物，甚至拒收货物和撤销合同。

二、对进出口商品质量的要求

(一) 对出口商品的质量要求

1、交货品质必须符合合同规定。

- (1) 若交货品质低于合同要求显然是违约行为。
- (2) 而若交货品质高于合同要求也有可能构成违约。原因有多方面，如：品质过高，买方办理进口手续时可能会多交税；另外品质过高，可能会使货物不能适应买方的使用目的，买方需重新加工后使用，从而会增加买方的额外费用。

2、在国际市场上，用户不仅要对品质进行评价，而且还要对生产企业的质量体系进行评价。

ISO9000系列标准是国际标准化组织为适应国际贸易发展的需要而制定的品质管理和品质保证标准。它为国际市场商品的生产企业质量体系评定，提供了统一的标准，具有国际通行证的作用。它不仅有利于提高自身技术和管理素质，而且也有利于提高出口商品质量和发展对外贸易。

ISO14000环境管理系列标准，其目的是为了通过在组织内部建立和实施一个有效的环境管理体系，来规范组织的环境行为，控制和减少企业的生产经营活动对环境造成的破坏，鼓励和推动企业生产环保绿色产品，以满足社会对环境保护以及其他相关利益的需求。符合ISO14000系列标准的企业成为绿色企业，其生产的产品经认可成为环保产品。

实施ISO的这两个一体化管理体系，有助于改善和提高我国企业和产品在国内外消费者、客户中的形象，降低经营及管理成本，使我国产品适应国际市场对于产品在质量上的新需求，提高我国产品的国际竞争能力。

3、针对不同市场和不同消费者的需求来确定出口商品质量。

4、不断更新换代和精益求精。

5、适应进口国的有关法令规定和要求。

6、适应国外自然条件、季节变化和销售方式

(二) 对进口商品质量的要求

对进口商品品质的要求，要从我国现阶段的实际需要分不同情况，实事求是的予以确定。

三、表示商品品质的方法

(一) 以实物表示商品质量

以实物表示商品质量通常包括成交商品的实际品质（ACTUAL QUALITY）和凭样品（SAMPLE）两种表示方法。前者为看货买卖；后者为凭样品买卖。

1、看货买卖

若买卖双方根据成交的实际品质进行交易，通常是先由买方或其代理人在卖方所在地验看货物，达成交易后，卖方即应按验看过的商品交付货物。只要卖方交付的是验看过的商品，买方就不得对品质提出异议。

多用于寄售、拍卖和展卖业务中。

2、凭样品买卖（Sale by sample）

（1）凭卖方样品成交(Sale by seller's Sample)

卖方样品（SELLER'S SAMPLE）。由卖方提供的样品称为“卖方样品”。凡凭卖方样品作为交货的品质依据者（QUALITY AS PER SELLER'S SAMPLE），称为“凭卖方样品买卖”。

凭卖方样品买卖，应注意如下问题：

- ①提供的商品要有代表性。应在大批货物中选择中等的实物作为样品，避免由于样品与日后所交货物品质不一致，引起纠纷，造成经济损失。
- ②应留存一份或数份同样的样品，作为复样（DUPLICATE SAMPLE），以备日后交货或处理争议时核对之用。
- ③寄发样品和留存复样，要注意编号和注明日期，以便日后查找。
- ④要留有一定余地，在合同中加列“品质与样品大致相同”条款，以利于卖方日后交货。

（2）凭买方样品成交（BUYER'S SAMPLE）（来样成交或来样制作）

买卖合同中应订明：品质以买方样品为准（QUALITY AS PER BUYER'S SAMPLE），卖方所交整批货的品质，必须与买方样品相符。

（3）凭对等样品成交（COUNTER SAMPLE）。

卖方根据买方提供的样品，加工复制出一个类似的样品交买方确认，这种经确认后的样品，称为“对等样品”或“回样”，也有称之为“确认样品”（CONFIRMING SAMPLE）。实际上，对等样品改变了交易的性质，即由凭买方样品买卖变成了凭卖方样品买卖，使卖方处于有利的地位。

（4）凭样品成交需注意的问题

- ①凡凭样品买卖，卖方交货品质必须与样品完全一致。
- ②以样品表示品质的方法，只能酌情采用。凡能用科学的指标表示商品质量时，就不宜采用此法。
- ③采用凭样成交而对品质无绝把握时，应在合同条款中相应作出灵活的规定。“品质与样品大致相同”（QUALITY SHALL BE ABOUT EQUAL TO THE SAMPLE）或“品质与样品相似”（QUALITY IS NEARLY SAME AS THE SAMPLE）。

（二）凭说明表示商品质量

1、凭规格买卖（Sale by specification）

商品规格（SPECIFICATION OF GOODS）是指一些足以反映商品质量的主要指标，如化学成分、含量、纯度、性能、容量、长短、粗细等。在国际贸易中，买卖双方洽谈交易时，对于适于规格买卖的商品，应提供具体规格来说明商品的基本品质状况，并在合同中订明，这种用商品的规格来确定商品品质的方法称为“凭规格买卖”。

2、凭等级买卖（Sale by grade）

商品的等级（GRADE）是指同类商品，按其规格上的差异，分为各不相同的若干等级。

凭等级买卖时，由于不同等级的商品具有不同的规格，为了便于履行合同和避免争议，在品质条款列明等级的同时，最好一并规定每一等级的具体规格。

3、凭标准买卖（Sale by standard）

商品的标准是指将商品的规格、等级予以标准化并以一定的文件表示出来。有些商品，人们往往使用某种标准作为说明和评定商品品质的依据，这种用商品的标准来确定商品品质的方法称为“凭标准买卖”。

在国际贸易中对于某些品质变化较大而难以规定统一标准的农副产品，往往采用“良好平均品质”(FAIR AVERAGE QUALITY, F.A.Q)和“上好可销品质”(GOOD MERCHANTABLE QUALITY, G.M.Q.)两种标准表示其品质。

(1) FAQ (良好平均品质), 俗称“大路货”

所谓“良好平均品质”，是指一定时期内某地出口货物的平均品质水平，一般是指中等货而言，适用于农副产品。其具体解释和确定办法是：

(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”。

我们所说的“FAQ”一般是指大路货，是和“精选货”(SELECTED)相对而言的，而且我们所说的大路货之外，还订有具体规格。例：中国桐油 良好平均品质 游离脂肪不超过4%

(2) GMQ (上好可销品质) (Good Merchantable Quality)

“上好可销品质”是指卖方交货品质只需保证为上好的、适合于销售的品质即可。这种标准含义不清，在国际货物贸易中很少使用，一般只适用于木材或冷冻鱼类等物品。

4、凭说明书和图样买卖 (Sale by descriptions and illustrations)

在国际货物贸易中，有些机器、电器和仪表等技术密集型这类产品，通常以说明书附以图样、照片、设计图纸、分析表以及各种数据来说明其具体性能和结构特点，按这种表示品质的方法成交时，卖方所交货物必须符合说明书和图样的要求。买方为了维护自身利益，往往要求在买卖合同中加订卖方品质保证条款和技术服务条款。

5、凭商标或牌号买卖 (Sale by trade mark or brand name)

商标 (TRADE MARK) 是指生产者或商号用来说明其所生产或出售的商品的标志，它可由一人或几个具有特色的单词、字母、数字、图形或图片等组成。品牌 (BRAND NAME) 是指工商企业给其制造或销售的商品所冠的名称，以便与其他企业的同类产品区别开来。

6、凭产地名称买卖 (Sale by name of origin)

如“四川榨菜”，“长白山人参”，“北京烤鸭”等。

四、品质条款的主要内容

(一) 品质条款的一般内容

(二) 品质机动幅度的约定

1、约定一定幅度的品质公差 (Quality Tolerance)

是指工业制成品在加工过程中所产生的误差，这种误差的存在是绝对的，它的大小反映着品质的高低，是由科学技术发展程度所决定的。在品质公差范围内买方无权拒收货物，也不得要求调整价格，这一方法主要适用于工业制成品。

例：出口手表，允许每48小时误差1秒，出口棉布，每匹可有0.1米的误差。

2、约定交货品质的机动幅度 (Quality Latitude)

品质机动幅度是指允许卖方所交货物的品质指标可有一定幅度范围内的差异，只要卖方所交货物的品质没有超出机动幅度的范围，买方就无权拒收货物，这一方法主要适用于初级产品。

品质机动幅度的规定方法主要有以下三种：

(1) 规定范围。对某项货物的品质指标规定允许有一定的差异范围。例：锦缎，幅阔35/36英寸，即布的幅阔在35英寸到36英寸的范围内均合格。

(2) 规定极限。对有些货物的品质规格，规定上下限。常用的表示方法有：最大、最高、最多、最小、最低、最少。

(3) 规定上下差异。例：灰鸭毛，含绒量18%，上下1%。

3、交货品质与样品大致相同或类似条款

为了避免争议和便于履行合同，卖方要求在品质条款中加订“交货品质与样品大体相等”（QUALITY TO BE CONSIDERED AND BEING ABOUT EQUAL TO THE SAMPLE）之类的条文。

4、品质增减价条款

在品质机动幅度内，一般不另行计算增减价，即按照合同价计收价款。但有些货物，如果经买卖双方协商同意，也可在合同中规定按交货的品质情况加价或减价，这就是品质增减价条款。

五、规定品质条款的注意事项

（一）正确运用各种表示品质的方法

应视商品特性而定。凡能用科学的指标说明其质量的商品，则适于凭规格、等级或标准买卖；有些难以规格化和标准化的商品，如工艺品等，则适于凭样品买卖。某些质量好并具有一定特色的名优产品，适于凭商标或品牌买卖；某些性能复杂的机器、电器和仪表，则适于凭说明书和图样买卖；凡具有地方风味和特色的产品，则可凭产地名称买卖。

（二）要从实际出发，防止品质条件偏高或偏低。

（三）要合理地规定影响品质的各项重要指标。

（四）应注意进口国的法令规定

（五）要注意各质量指标之间的内在联系和相互关系。

（六）力求品质条款明确、具体。

第四节 进出口商品的数量

一、约定商品数量的意义(见《公约》第52条)

商品的数量是指以一定的度量衡单位表示的商品的重量、数量、长度、面积、体积、容积等。

商品的数量是国际货物买卖合同中不可缺少的一项主要交易条件，是买卖双方交接货物的一项基本依据。按照《联合国国际货物销售合同公约》规定：卖方交货数量必须与合同规定相符，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，它必须按合同价格付款。如果卖方交货数量少于约定的数量，卖方应在规定的交货期届满前补交，但不得使买方遭受不合理的不便或承担不合理的开支，即使如此，买方有保留要求损害赔偿的权利。

二、计量单位和计量方法

（一）计量单位(Measuring Unit)

1、国际贸易中的度量衡制度(Measuring System)

在国际贸易中，通常采用公制（THE METRIC SYSTEM）、英制（THE BRITISH SYSTEM）、美制（THE U.S. SYSTEM）和国际标准计量组织在公制基础上颁布的国际单位制（THE INTERNATIONAL SYSTEM OF UNITS, 简称SI）。

就表示重量的吨而言，实行公制的国家一般采用公吨，每公吨为1000公斤；实行英制国家一般采用长吨，每长吨为1016公斤；实行美制的国家一般采用短吨，每短吨为907公斤。

2、计量单位的确定方法

（1）按重量（WEIGHT）计量

常用的计量单位有公吨（METRIC TON）、长吨（LONG TON）、短吨（SHORT TON）、公斤（KILOGRAM）、克（GRAM），盎司（OUNCE）等，主要适用于初级产品（如大米、花生、煤、铁矿）以及部分工业制成品。

（2）按数量（NUMBER）计量

其所使用的计量单位有件（PIECE）、双（PAIR）、套（SET）、打（DOZEN）、卷（ROLL）、令（REAM）、罗（GROSS）以及袋（BAG）和包（BALE）等等。

（3）按长度（LENGTH）计算

通常采用米（METER）、英尺（FOOT）、码（YARD）来计量。

（4）按面积（AREA）计算

常见的有平方米（SQUARE METER）、平方英尺（SQUARE FOOT）、平方码（SQUARE YARD）等等。

（5）按体积（VOLUME）计算

有立方米（CUBIC METER）、立方英尺（CUBIC FOOT）、立方码（CUBIC YARD）等等。

（6）按容积（CAPACITY）计算

有蒲式耳（BUSHEL）、公升（LITER）、加仑（GALLON）等等。

（二）计算重量的方法

1、毛重(Gross Weight)

凡商品本身重量加包装的重量称为毛重。

2、净重(Net Weight)

是指商品本身的重量，即除去包装后的商品实际重量（净重=毛重--皮重），国际上有以下几种做法：

（1）按实际皮重（ACTUAL TARE 或REAL TARE）计算。即指包装的实际重量，它是指对包装逐件衡量后所得的总和。

（2）按平均皮重（AVERAGE TARE）计算。是指从全部商品中抽取几件，称其包装的重量，除以抽取的件数，得出平均数，再以平均每件的皮重乘以总件数，算出全部包装重量。

（3）按习惯皮重（CUSTOMARY TARE）计算。是指按市场已公认的规格化的包装计算皮重，即用标准单件皮重乘以总件数即可。

（4）按约定皮重（COMPUTED WEIGHT）计算。是指按买卖双方事先约定的皮重作为计算的基础。

3、公量(Conditioned Weight)

是指用科学仪器抽去商品中的水分，再加上标准的含水量求得的重量。这种方法适用于经济价值高，而含水量极不稳定的商品，如棉花、羊毛、生丝等。公量的计算公式为：

$$\text{公量} = \text{干量} + \frac{\text{实际重量} (1 + \text{标准回潮率})}{1 + \text{实际回潮率}} - \text{标准含水量}$$

4、理论重量(Theoretical Weight)

对于某些按固定规格生产和买卖的商品，只要其规格一致，每件重量大体是相同的，一般可以从其件数推算出总量。

5、法定重量(Legal Weight)和实物净重(Net Net Weight)。

所谓法定重量是商品重量加上直接接触商品的包装物料，如销售包装等的重量。而除去这部分重量所表示出来的纯商品重量，则称为实物净重。

三、数量条款的基本内容

四、约定数量条款的注意事项

（一）正确掌握成交数量

（二）合理规定数量机动幅度（数量增减条款或溢短装条款，More or Less Clause）

有些出口商品如：矿砂、化肥、食粮等，由于其本身特性或因自然条件的影响或受包装和运输工具的限制，实际交货数量往往难以符合合同规定的交货数量，为避免争议，可以订立数量机动幅度条款。只要卖方交货数量在约定的增减幅度范围内，就算按合同规定数量交货，买方不得以交货数量不符为由而拒收货物或提出索赔。

买卖合同中的数量机动幅度条款一般是指溢短装条款，即在买卖合同的数量条款中明确规定可以增减的百分比，但增减的幅度以不超过规定数量的百分比为限。溢短装条款的内容有：可溢装或短装的百分比；溢短装的选择权；溢短装部分的作价。

为了订好数量机动幅度条款，需要注意下列几点：

1、数量机动幅度的大小要适当

应视商品特性、行业或贸易习惯和运输方式等因素而定。

2、机动幅度选择权的规定要合理

（三）数量条款应当明确具体

1、若成交数量前使用“大约”、“近似”等字眼，根据《跟单信用证统一惯例》（以下简称UCP500）的规定，这个约数可解释为交货数量有不超过10%的增减幅度。

2、《UCP500》第39条B款规定：除非信用证规定货物的指定数量不得有增减外，在所支付款项不超过信用证金额的条件下，货物数量准许有5%的增减幅度，但以包装单位或个数记数时不适用。

第五节 进出口商品的包装

一、包装的重要性和约定进出口商品包装条件的意义

（一）包装的定义及重要性

商品的包装（PACKING OF GOODS），是指为了有效保护商品品质的完好和数量的完整，采用一定的方法将商品置于合适容器的一种措施。

（二）包装的分类

国际货物贸易从是否需要包装来看，可以分为三类：散装货物、裸装货物和包装货物。散装货（IN BULK）是指直接将货物置于仓体、车体或船体的一定部位，不加任何其他包装，适用于大宗的不易碰损的商品，如煤炭、矿砂、石油类等。裸装（NUDE PACKED）货物是指将商品用铁丝、绳索等加以捆扎或以其自身捆扎成捆、堆或束，不加任何包装物料。裸装适用于品质比较稳定、可以自成件数、能抵抗外界影响、难以包装或不需包装的商品，如钢材、橡胶等。除了以上列举的商品外，其他绝大多数商品都需要有适当的包装。

（三）进出口商品的包装的意义----关于包装的《公约》规定

《联合国国际货物销售合同公约》规定，卖方须按照合同规定的方式装箱或包装；如果合同未规定，货物按照同类货物通用方式装箱或包装，如果没有此种通用方式，则按照足以保全和保护货物的方式装箱或包装。

二、进出口货物的运输包装(Shipping Package)

（一）对运输包装的要求

- 1、必须适应商品的特性
- 2、必须适应各种不同运输方式的要求
- 3、必须考虑有关国家的法律规定和客户的要求
- 4、要便于运输物流各环节有关人员进行操作
- 5、要在保证包装牢固的前提下节省费用

（二）运输包装的分类

1、按包装方式划分

可分为单件运输包装和集合运输包装。

2、按包装造型划分

可分为箱、袋、包、桶和捆等不同形状的包装。

3、按包装材料划分

按包装材料不同，可分为纸制包装、金属包装、木制包装、塑料包装等。

4、按包装质地划分

有软性包装、半硬性包装和硬性包装。

5、按包装程度划分

按包装程度不同，可分为全部包装（FULL PACKED）和局部包装（PARTED PACKED）两种。

（三）运输包装的标志

运输包装上标志，按其用途可分为运输标志、指示性标志和警告性标志三种。

1、运输标志（Shipping Mark）

运输标志又称为唛头，是指由一个简单的几何图形和一些字母、数字及简单的汉字组成，其作用在于使有关人员在运输过程中易于辨认货物，便于核对单证，避免错发错运。主要包括：（1）收货人或买方名称的英文缩写字母或简称；（2）参考号，如运单号、订单号或发货票号；（3）目的地；（4）件号。

2、指示性标志（Indicative Mark）

是以简单、醒目的图形和文字在包装上标出，提示人们在装卸、运输和保管的过程中注意的事项。

3、警告性标志（Warning Mark）

又称危险品标志。是指在装有爆炸品、易燃物品、腐蚀物品、氧化剂和放射性物质等危险货物的运输包装上用图形或文字表示各种危险品的标志。其作用是警告有关装卸、运输和保管人员按货物特性采取相应措施，以保障人身和物资安全。

三、进出口商品的销售包装(Sales Package)

（一）对销售包装的要求

销售包装又称内包装，它是直接接触商品并随商品进入零售网点和消费者直接见面的包装。

- 1、便于陈列展售
- 2、便于识别商品
- 3、便于携带和使用
- 4、要有艺术吸引力

（二）销售包装的分类

- 1、挂式包装
- 2、堆叠式包装
- 3、携带式包装
- 4、易开包装
- 5、喷雾包装
- 6、配套包装
- 7、礼品包装
- 8、复用包装

（三）销售包装的装潢画面

在销售包装上的装潢画面要美观大方，富于艺术吸引力，并突出商品的特点，其图案和色彩应适应有关国家、民族的习惯和爱好。

销售包装上应有必要的文字说明，如商标、品牌、品名、产地、数量、规格、成分、用途和使用方法等。

（四）销售包装的文字说明

（五）条形码(Bar code)

商品包装上的条形码是由一组带有数字的黑白及粗细间隔等的平行条纹所组成，它是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。

国际上通用的条形码主要有两种：一种是美国编码委员会编制的UPC条码（UNIVERSAL PRODUCT CODE）；另一种由欧洲12国组成的欧洲物品编码协会编制的EAN条形码（EUROPEAN ARTICLE NUMBER）。目前，EAN-13条形码国际上使用最广泛，前3位数字为国别码，中间4位数字为厂商代码，后5位数字为产品代码，最后一位为校验码。

目前，我国于1991年4月正式加入国际物品编码协会，该协会分配给我国的国别号为“690”、“691”、“692”。此外，我国的书籍代码为“978”，杂志代码为“977”。

四、中性包装和定牌

（一）中性包装（Neutral Packing）

1、中性包装的含义及分类

中性包装是指既不标明生产国别、地名和厂商的名称，也不标明商标或牌号的包装。在也就是说，出口商品包装的内外，都没有原产地和出口厂商的标记。

中性包装包括无牌中性包装和定牌中性包装两种。前者，是指包装上既无生产地名和厂商名称，又无商标、品牌；后者，是指包装上仅有买方指定的商标或品牌，但无生产地名和出口厂商的名称。

2、中性包装的作用

采用中性包装，是为了打破某些进口国家与地区的关税和非关税壁垒以及适应交易的特殊需要（如转口销售等），它是出口国家厂商加强对外竞销和扩大出口的一种手段。

（二）定牌(Brand Designated by the buyer)生产

定牌是指卖方按买方要求在其出售的商品或包装上标明买方指定的商标或品牌，这种做法叫定牌生产。

具体做法有：1、在定牌生产的商品和/或包装上，只用外商所指定的商标或品牌，而不标明生产国别和出口厂商名称，这属于采用定牌中性包装的做法。

2、在定牌生产的商品和/或包装上，标明我国的商标或品牌，同时也加注国外商号名称或表示其商号的标记。

3、在定牌生产的商品和/或包装上，采用买方所指定的商标或品牌的同时，在其商标或品牌下标示“中国制造”字样。

五、包装条款的基本内容

（一）包装方式

（二）包装材料

（三）包装规格

（四）包装标志

（五）包装费用

（六）国际货物买卖合同中的包装条款举例

六、约定包装条款的注意事项

（一）要考虑商品特点

对包装的规定要明确、具体，一般不宜采用“海运包装”（SEAWORTHY PACKING）和“习惯包装”（CUSTOMARY PACKING）之类的术语。

（二）要考虑成交商品所采用的运输方式的要求

（三）要考虑有关国家的法律规定

（四）在不影响包装质量的前提下注意节省各种费用

（五）要考虑有关国家的消费水平、消费习惯和客户的具体要求

明确运输标志（唛头）由谁决定和包装费用由谁负担。

（六）要正确运用中性包装和定牌生产

关于包装费用，一般包括在货价之内，不另计收。但也有不计在货价之内，而规定由买方另外支付。究竟由何方负担，应在包装条款中订明。

（七）不宜轻易接受按某国家式样包装的条件

课后作业：利用可循环材料为家乡特产设计运输包装，画出结构图，写明减碳数据，附100字说明“绿色条款”对出口的意义。

第三章 贸易术语

教学目的:

通过本章学习, 让学生了解有关国际贸易术语方面的国际惯例; 了解四组国际贸易术语的含义、写法和基本规定; 掌握国际贸易术语2000通则方面的最新变动情况; 掌握三种主要国际贸易术语的风险、责任、义务划分及其相关问题。

课程思政育人目标: 引导学生体悟“中国规则走向世界”的时代担当; 在FOB/CFR/CIF风险责任划分中植入法治思维与底线意识, 树立“诚信履约、互利共赢”的贸易伦理, 培育具有全球视野、家国情怀和规则自信的新外贸人。

教学重点:

国际贸易术语风险、责任义务划分及相关问题。

教学难点: 贸易术语的比较

教学方法: 讲授+案例+练习

课时: 2课时

第一节 贸易术语与国际贸易惯例

一、贸易术语的含义

贸易术语是在长期的国际贸易实践中产生的, 用来表明商品的价格构成, 说明货物交接过程中有关的风险、责任和费用划分问题的专门用语。

二、贸易术语的作用

贸易术语具有两重性: 一方面它是用来确定交货条件, 即说明买卖双方在交接货物时各自承担的风险、责任和费用; 另一方面又用来表示该商品的价格构成因素。

三、关于贸易术语的国际贸易惯例

国际贸易惯例的定义: 是在国际贸易的长期实践中, 逐渐发展形成的, 具有普遍意义的一些习惯做法和解释通则, 为较多的国家或贸易团体所熟悉、承认和采用, 这些习惯作法要经过国际贸易组织加以编撰, 才能够成为国际贸易惯例。(所以贸易惯例与习惯作法是有区别的)

(一) 国际贸易惯例的产生

1、《1932年华沙----牛津规则》(WARSAW-OXFORD RULES 1932)

《华沙—牛津规则》是国际法协会专门为解释CIF合同而制定。此规则修订为21条。

2、《1941年美国对外贸易定义修订本》(REVISED AMERICAN FOREIGN TRADE DEFINITIONS 1941)

《美国对外贸易定义》是由美国几个商业团体制定的。它最早于1919年在纽约制定。

《美国对外贸易定义》中所解释的贸易术语共有6种, 分别为:

- (1) EX (POINT OF ORIGIN) (产地交货)
- (2) FOB (FREE ON BOARD) (在运输工具上交货)
- (3) FAS (FREE ALONG SIDE) (在运输工具旁边交货)
- (4) C&F (COST AND FREIGHT) (成本加运费)
- (5) CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) (成本加保险费、运费)
- (6) EX DOCK (NAMED PORT OF IMPORTATION) (目的港码头交货)

《美国对外贸易定义》的(2)和(3)种术语的解释与国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》有明显的差异, 所以同美洲国家进行交易时应特别注意。

(二) 《2000年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS2000)

《国际贸易术语解释通则》原文为INTERNATIONAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS, 缩写形式为INCOTERMS, 它是国际商会(世界性民间商业组织, 成立于1919年, 总部在巴黎, 下商业管理委员会、银行委员会、仲裁院等专业委员会和专门机构)为了统一对各种贸易术语的解释而制定的。现行的《2000通则》是国际商会根据近10年来形势的变化和国际贸易发展的需要, 在《1990年通则》的基础上修订产生的, 并于2000年1月1日起生效。

《通则》只限于对货物买卖合同中交易双方权利义务的规定，而且该货物是有形的，不包括电脑软件之类的东西。

INCOTERMS2000 的分类，如下表：

E组（启运）	EXW（EX WORKS）	工厂交货
F组（主要运费未付）	FCA（FREE CARRIER） FAS（FREE ALONGSIDE SHIP） FOB（FREE ON BOARD）	货交承运人 装运港船边交货 装运港船上交货
C组（主要运费已付）	CFR（COST AND FREIGHT） CIF（COST, INSURANCE AND FREIGHT） CPT（CARRIAGE PAID TO） CIP（CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO）	成本加运费 成本加保险费、运费 运费付至 运费、保险费付至
D组（到达）	DAF（DELIVERED AT FRONTIER） DES（DELIVERED EX SHIP） DEQ（DELIVERED EX QUAY） DDU（DELIVERED DUTY UNPAID） DDP（DELIVERED DUTY PAID）	边境交货 目的港船上交货 目的港码头交货 未完税交货 完税后交货

（三）、国际贸易惯例的性质与作用

1、国际贸易惯例不是法律，对双方当事人不具有强制性的法律效力。

2、依法定立的合同在签订合同双方当事人之间，具有相当于法律的效力（黄金原则）。也就是说国际贸易惯例不如合同所规定的效力大，双方当事人可以在合同中排除某个惯例，如果发生冲突以合同为准。

3、国际惯例对贸易实践仍具有重要的指导作用，一方面，如果双方都同意采用某种惯例来约束该项交易，并在合同中作了明确的规定，那么，该项约定的惯例就具有了强制性。

4、如果双方在合同中既未排除，也未注明该合同适用该项惯例，在合同执行发生争议时，受理该争议案的司法和仲裁机构也往往会用某项国际惯例进行判决或裁决，这是因为通过各国立法或国际公约赋予它法律效力。

我国法律规定，凡中国法律没有规定的，适用国际贸易惯例。《联合国国际货物销售合同公约》规定，合同没有排除的惯例、已经知道或应当知道的惯例、经常使用反复遵守的惯例适用于合同。

第二节 E组贸易术语

一、EXW

（一）EXW术语的含义

E组只包括一种贸易术语，即EXW-----EX WORKS (...NAMED PLACE),即工厂交货(.....指定地点)。

它是指当卖方在其所在地(工厂、工场、仓库等)将备妥的货物交给买方处置时，即履行了交货义务。卖方不办理出口清关手续或将货物装上任何运输工具。

该术语是卖方承担责任最小的术语。买方必须承担在卖方所在地受领货物的全部费用和 risk。

根据《2000通则》的解释，EXW术语适用于各种运输方式。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 在合同规定的时间、地点，将合同要求的货物置于买方处置之下。
- (2) 承担将货物交给买方处置之前的一切费用和 risk。
- (3) 提交商业发票或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- (1) 在合同规定的时间、地点，受领卖方提交的货物，并按合同规定支付货款。
- (2) 承担受领货物之后的一切费用和 risk。
- (3) 自负费用和 risk，取得出口和进口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口和进口的一切海关手续。

二、使用EXW术语应注意的问题

(一) 关于货物的交接问题

为了做好货物的交接,卖方在货物备妥后,还应就货物将在什么具体时间和地点交给买方支配的问题,向买方发出通知。如果双方约定,买方有权确定在一个规定的时间和/或地点受领货物时,买方应及时通知卖方,以免延误交货或引起其他差错。如果买方没有能够在规定的时间、地点受领货物,或者在他有权确定受领货物的时间、地点时,没有能够及时给予适当通知,那么,只要货物已被特定化为合同项下的货物,买方就要承担由此产生的费用和 risk。

(二) 关于货物的包装和装运问题

- 1、作为买方,在签约时应根据运输的情况,提出对货物包装的具体要求,并就包装费用负担问题作出规定,以避免事后引起争议。
- 2、由买方自备运输工具到交货地点接运货物,一般情况下,卖方不承担将货物装上运输工具的责任及费用,但如果双方约定,由卖方负责将货物装上买方安排的运输工具并承担相关的费用,则应在签约时对上述问题作出明确的规定。在实践中,有时采用“EXW装车”(EXW LOADED)这一变形,而《2000通则》未对贸易术语的变形做出规定,这时,应在销售合同中明确规定卖方是仅负责货物装上车辆的费用,还是包括承担装货期间的 risk 在内。

(三) EXW术语的适用范围

使用这一术语时,买方要承担的责任、risk、费用是所有术语中最大的,买方应认真考虑可能遇到的各种risk、运输环节及在出口国的出口清关问题,权衡利弊。如果买方不能直接或间接的办理出口手续,就不应使用该术语。

第三节 F组贸易术语

本组包括三种贸易术语:FCA、FAS和FOB。

一、FCA

(一) FCA术语的含义

FCA的全文是FREE CARRIER (...NAMED PLACE),即货交承运人(...指定地点)。

是指卖方在指定地将经出口清关的货物的货物交给买方指定的承运人。应该注意,选定的交货地点对该地装货和卸货义务有影响。如在卖方所在处所交货,卖方负责装货。如在其他任何地方交货,卖方就要将货物交给承运人,在自己所提供的运输工具上完成交货义务,而无须负责卸货。

本术语适用于任何运输方式,包括多式联运。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 在合同规定的时间、地点,将合同规定的货物置于买方指定的承运人控制下,并及时通知买方。
- (2) 承担将货物交给承运人控制之前的一切费用和 risk。
- (3) 自负 risk 和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,并办理货物出口所需的一切海关手续。
- (4) 提交商业发票或具有同等作用的电子信息,并自费提供通常的交货凭证。

2、买方义务

- (1) 签订从指定地点承货物的合同,支付有关的运费,并将承运人名称及有关情况及时通知卖方。
- (2) 根据买卖合同的规定受领货物并支付货款。
- (3) 承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。
- (4) 自负 risk 和费用,取得出口许可证或其他官方证件,并办理货物进口所需的海关手续。

(三) 使用FCA术语应注意的问题

1、关于承运人和交货地点

(1) 在FCA条件下, 通常是由买方安排承运人, 与其订立运输合同, 并将承运人的情况通知卖方。该承运人可以是拥有运输工具的实际承运人, 也可以是运输代理人或其他人。

(2) 交货地点:

①、如在卖方所在处所交货, 卖方负责装货。即当卖方将货物装上由买方指定的承运人或代表他行事的另一人提供的运输工具上时, 完成交货义务。

②、如在卖方所在地以外的其他地方交货。卖方不负责卸货。即当卖方将装载于运输工具上未卸下的货物交由买方指定的承运人或另一人处置之下时, 完成交货义务。

2、FCA条件下风险转移的问题

(1) 在采用FCA术语成交时, 买卖双方的风险划分是以货交承运人为界。通常情况下是由买方负责订立运输契约, 并将承运人名称及有关事项及时通知卖方, 卖方才能如约完成交货义务, 并实现风险的转移。

(2) 如买方未能及时给予卖方上述通知, 或者他所指定的承运人在约定的时间未能接受货物, 其后的风险是否仍由卖方承担呢? 《通则》解释货交承运人时, 风险由卖方转移给买方, 但如果由于买方的原因使卖方无法按时完成交货义务, 只要货物已被特定化, 那么风险转移的时间可以前移。

3、有关责任和费用的划分问题

按照FCA术语成交, 一般是由买方自行订立从指定地点承运货物的合同, 但是, 如果买方有要求, 并由买方承担风险和费用的情况下, 卖方也可以代替买方指定承运人并订立运输合同。

买卖双方承担的费用一般也是以货交承运人为界进行划分, 即卖方负担货物交给承运人控制之前的有关费用, 买方负担货交承运人之后的各项费用。

4、FCA与FOB

FOB术语仅适用于海运和内河航运, 并以货物越过船舷划分买卖双方承担的风险, 其适用范围非常有限。采用非海运或内河航运的贸易, 或虽采用海运却不存在“船舷”界限的运输方式(如集装箱运输、滚装运输、多式联运等)的贸易, 均不适宜使用FOB术语, 应采用FCA术语。

二、FAS

(一) FAS术语的含义

FAS的全文是FREE ALONGSIDE SHIP (...NAMED PORT OF SHIPMENT), 即船边交货(...指定装运港)

它指卖方要在约定的时间内将合同规定的货物交到指定的装运港买方所指派的船只的船边, 在船边完成交货义务。买卖双方负担的风险和费用均以船边为界。如果买方所派的船只不能靠岸, 卖方则要负责用驳船把货物运至船边, 仍在船边交货。装船的责任和费用由买方承担。

此术语仅适用于海运和内河运输。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 在合同规定的时间和装运港口, 将合同规定的货物交到买方所派船只的旁边, 并及时通知买方。
- (2) 承担货物交至装运港船边的一切费用和 risk。
- (3) 自负费用和 risk, 取得出口许可证或其他官方批准证件, 并且办理货物出口的一切海关手续。
- (4) 提交商业发票或具有同等作用的电子信息, 并且自负费用提供通常的交货凭证。

2、买方义务

- (1) 订立从指定装运港口运输货物的合同, 支付运费, 并将船名、装货地点和要求交货的时间及时通知卖方。
- (2) 在合同规定的时间、地点, 受领卖方提交的货物, 并按合同规定支付货款。
- (3) 承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。
- (4) 自负费用和 risk, 取得进口许可证或其他官方批准证件, 并且办理货物进口的一切海关手续。

（三）使用FAS术语应注意的问题

1、对FAS术语的不同解释

按《2000通则》的解释，FAS是“装运港船边交货”术语，只用于海运和内河航运。而《1941年美国对外贸易定义修订本》中规定，FAS是FREE ALONG SIDE的缩写，意为“运输工具旁边交货”，适用于任何运输方式。因此，同北美国家的交易中如使用FAS术语，应在FAS后加上“VESSEL”字样，以明确表示“船边交货”。

2、出口清关

《2000通则》规定，由卖方负责货物的出口清关，这是《2000通则》对《1990通则》的实质改变。但如果双方当事人希望由买方办理出口手续，应在销售合同中订明。

3、船货衔接问题

在FAS下，买方要及时将船名和要求装货的具体时间、地点通知卖方，以便卖方按时做好备货出运工作，卖方也应将货物交至船边的情况及时通知买方，以利于买方办理装船事项。

如果买方指派的船只未按时到港接受货物，或者比规定的时间提前停止装货，或者买方未能及时发出派船通知，只要货物已被清楚地划出，或以其他方式确定为本合同项下的货物，由此产生的风险和损失均由买方承担。

三、FOB

（一）FOB术语的含义

FOB的全文是FREE ON BOARD (...NAMED PORT OF SHIPMENT),即船上交货(...指定装运港),习惯称为装运港船上交货。

它指由买方负责派船接运货物,卖方应在合同规定的装运港和规定的期限内,将货物装上买方指派的船只,并及时通知买方。货物在装船时越过船舷,风险即由卖方转移至买方。

FOB术语只能用于海运或内河运输。如果双方当事人无意以越过船舷作为完成交货,则应采用FCA术语。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

- （1） 在合同规定的时间和装运港口，将合同规定的货物交到买方指派的船上，并及通知买方。
- （2） 承担货物交至装运港船上之前的一切费用和 risk。
- （3） 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并且办理货物出口所需的一切海关手续。
- （4） 提交商业发票和自费提供证明卖方已按规定交货的清洁单据，或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- （1） 订立从指定装运港口运输货物的合同，支付运费，并将船名、装货地点和要求交货的时间及时通知卖方。
- （2） 根据买卖合同的规定受领货物并支付货款。
- （3） 承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。
- （4） 自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，并办理货物进口所需的海关手续。

（三）使用FOB术语应注意的问题

1、“船舷为界”的确切含义

以装运港船舷作为划分风险的界限是FOB、CFR和CIF同其他贸易术语的重要区别之一。“船舷为界”表明货物在装上船之前的风险，包括在装船时货物跌落码头或海中所造成的损失，均由卖方承担。货物装上船之后，包括在起航前和在运输过程中所发生的损坏或灭失，则由买方承担。严格的讲，船舷为界只是说明风险划分的界限，它并不表示买卖双方的责任和费用划分的界限。在一般情况下，卖方要承担装船的主要费用，而不包括货物装上船后的理舱费和平舱费。

2、船货衔接

FOB条件下是由买方负责安排运输工具，卖方应按合同规定的装船期和装运港，将货物装上船。这就存在船货衔接的问题，如果处理不好这一问题，发生货等船或船等货的情况，势必影响合同的正常履行。

按有关法律和惯例对买卖双方义务的规定，如果买方按期派船到装运港并给予了卖方充分的通知，而卖方因货款备妥能及时装运，则卖方应承担未按合同履行的后果，包括负担空舱费（DEAD FREIGHT）或滞期费（DEMURRAGE）：如果买方延迟派船导致卖方不能按合同规定时间装船交货，则由买方承担由此产生的损失和费用。

3、《1941年美国对外贸易定义修订本》对FOB的不同解释

《1941年美国对外贸易定义修订本》中，将FOB概括为六种，其中前三种是在出口国内陆指定地点的内陆运输工具上交货，第四种是在出口地点的内陆运输工具上交货，第五种是在装运港船上交货，第六种是在进口国指定内陆地点交货。上述第四和第五种在使用时应加以注意。因为这两种术语在交货地点上有可能相同，如都是在旧金山交货，如果买方要求在装运港口的船上交货，则应在FOB和港名之间加上“VESSEL”字样，变成“FOB VESSEL SAN FRANCISCO”，否则，卖方有可能按第四种情况在旧金山的内陆运输工具上交货。

《通则》中的FOB与《修订本》中的FOB VESSEL存在两个方面的区别：

- (1) 风险划分界限不同。《修订本》规定：卖方应“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，已将货物装载于船上为止。”按此规定，卖方承担的风险不是货物越过装运港船舷为止，而是货物实际装于船上为止。
- (2) 关于出口清关问题。《修订本》规定卖方只是“在买方请求并由其负担费用的情况下，协助卖方取得由原产地及/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”，即买方应承担一切出口捐税及各种费用。

4、FOB的变形

FOB的变形是指在FOB术语后添加词句，用来说明在程租船运输上装船费用由谁负担的问题。

- (1) **FOB LINER TERMS (FOB班轮条件)。**

是指装船费用按照班轮的做法处理，即由船方或买方承担。所以，采用这一变形，卖方不负担装船的有关费用。

- (2) **FOB UNDER TACKLE (FOB吊钩下交货)。**

是指卖方仅负担将货物交到买方所派船只的吊钩所及之处的费用，而吊装入舱以及其他各项费用，概由买方负担。

- (3) **FOB STOWED (FOB理舱费在内)。**

是指卖方负责将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用。理舱是指货物入舱后进行安置和整理。

- (4) **FOB TRIMMED (FOB平舱费在内)。**

是指卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用。平舱是指对装入船舱的散装货物进行平整。

- (5) **FOBST-----FOB STOWED AND TRIMMED,**

是指卖方承担包括理舱费和平舱费在内的各项装船费用。

传统的观点认为，FOB的上述变形，只是为了表明装船费用由谁负担而产生的，并不影响交货地点和风险划分界限。但《2000通则》对此并没有规定，因此在实践中，为了避免因理解上的偏差引起争执，应在销售合同中明确规定这种变形是仅限于费用的划分，还是包括了风险在内。

第四节 C组贸易术语

一、CFR

(一) CFR术语的含义

CFR的全文是COST AND FREIGHT (...NAMED PORT OF DESTINATION),即成本加运费(...指定的目的港)

它是指当货物在装运港越过船舷时,卖方即完成交货。卖方必须支付将货物运至指定目的港所必需的费用和运费,但交货后货物灭失或损坏的风险,以及由于交货后发生的事件而引起的任何额外费用,自卖方转移至买方。

CFR术语只能用于海运和内河运输。如果当事人无意以越过船舷作为完成交货，则应采用CPT术语。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

（1）签订从指定装运港将货物运往约定目的港的合同；在买卖合同规定的时间和港口，将合同要求的货物装上船并支付至目的港的运费；装船后及时通知买方。

（2）承担货物在装运港越过船舷前的一切费用和 risk。

（3）自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方证件，并且办理货物出口所需的一切海关手续。

（4）提交商业发票，及自费向买方提供为买方在目的港提货所用的通常的运输单据，或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

（1）接受卖方提供的有关单据，受领货物，并按合同规定支付货款。

（2）承担货物在装运港越过船舷以后的一切 risk。

（3）自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，并且办理货物进口所需的海关手续，支付关税及其他有关费用。

（三）使用CFR应注意的问题

1、卖方的装运义务

当装运期一定，卖方就应及时租船订舱和备货，并按规定的期限发运货物。按《联合国国际货物销售合同公约》的规定，卖方延迟装运或者提前装运都是违反合同的行为，并要承担违约责任。买方有权根据具体情况拒收货物或提出索赔。

2、卖方应及时发出装船通知

在CFR下，租船订舱是卖方做的，而由买方进行投保，所卖方装船后及时向买方发出装船通知及为重要。按有关法律及惯例的规定，如货物在运输途中受损，而卖方未及时发出装船通知导致买方漏保，那么卖方不能以 risk 在船舷转移为由免除责任。

3、CFR的变形

CFR的变形是指在CFR术语的后面添加词句，用来说明程租船运输下卸货费用由谁负担的问题。

（1）CFR LINER TERMS（CFR班轮条件）

是指卸货费用按班轮办法处理，由支付运费的一方承担，即卖方负担卸货费。

（2）CFR LANDED（CFR卸到岸上）

是指由卖方负担卸货费，包括因船不能靠岸，需将货物用驳船运至岸上而支出的驳运在内。

（3）CFR EX TACKLE（CFR吊钩下交接）

是指卖方负责将货物从船舱吊起卸到船舶吊钩所及之处（码头上或驳船上）的费用。在船舶不能靠岸的情况下，租用驳船的费用和货物从驳船卸到岸上的费用，概由买方负担。

（4）CFR EX SHIP'S HOLD（CFR舱底交货）

是指货物运到目的港后，由买方自行启舱，并负担货物从舱底到码头的费用。

传统的观点认为，CFR的上述变形，只是为了表明卸货费用由谁负担而产生的，并不影响交货地点和 risk 划分界限。但《2000通则》明确指出，为了避免因理解上的偏差引起争执，应在销售合同中明确规定这种变形是仅限于费用的划分，还是包括了 risk 在内。

二、CIF

（一）CIF术语的含义

CIF的全文是COST INSURANCE AND FREIGHT (...NAMED PORT OF DESTINATION)，即成本加保险费、运费（.....指定目的港）

它是指由卖方负责按通常条件租船订舱，支付到目的港的运费，并在规定的装运港和规定的期限内将货物装上船，装船后及时通知买方。卖方还要负责办理从装运港到目的港的货运保险，支付保险费。按CIF条件成交时，卖方仍是在装运港完成交货，卖方承担的风险，也是在装运港越过船舷以前的 risk，越过船舷以后的 risk 仍由买方承担；货物装船后产生的除运费、保险费以外的费用，也要由买方承担。

本术语只能用于海运和内河运输。如果双方当事人无意以货物越过船舷作为完成交货，则应采用CIP术语。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

- （1） 签订从指定装运港承运货物的合同；在合同规定的时间和港口，将合同要求的货物装上船并支付至目的港的运费；装船后须及时通知买方。
- （2） 承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用和 risk。
- （3） 按照买卖合同的约定，自负费用办理水上运输保险。
- （4） 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续。
- （5） 提交商业发票和在目的港提货所用的通常的运输单据或具有同等作用的电子信息，并且自费向买方提供保险单据。

2、买方义务

- （1） 接受卖方提供的有关单据，受领货物，并按合同规定支付货款。
- （2） 承担货物在装运港越过船舷之后的一切 risk。
- （3） 自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，并且办理货物进口所需的海关手续。

（三）使用CIF术语应注意的问题

1、保险险别问题

在CIF合同中，卖主有为货物办理货运保险的责任，卖方是为了买方的利益而办理货运保险的，有代办性质。按《2000通则》规定，如合同中没有另外规定，卖方只需按最低责任的保险险别投保；如果买方有要求，并由买方承担费用时，卖方应在尽可能的情况下投保战争、罢工、暴动和民变险。最低保险金额应为合同规定的价款加10%（即110%），并以合同货币投保。

2、租船订舱的问题

如果没有相反的约定，卖方只是负责按通常的条件和惯驶航线，租用适当船舶将货物运往目的港。

对于在业务中有时买方提出的关于限制船舶的国籍、船型、船龄、船级以及指定装载某班轮公司的船只等项要求，卖方均有权拒绝接受。但卖方也可放弃这一权利，可根据具体情况给予通融。

3、象征性交货问题

交货的方式有两种：实际交货和象征性交货。实际交货（**PHYSICAL DELIVERY**）是指卖方要在规定的时间，将符合合同规定的货物交给买方或其指定人。而象征性交货（**SYMBOLIC DELIVERY**）是针对实际交货而言，指卖方只要按期在约定地点完成装运，并向买方提交包括物权证书在内的有关单证，就算完成了交货义务，而无须保证到货。

CIF是一个典型的象征性交货术语。在这种交货方式下，卖方凭单交货，买方凭单付款。只要卖方如期向买方提交了合同规定的全套合格单据（种类、名称、内容和份数相符的单据），即使货物在运输途中损坏或灭失，买方也必须履行付款义务。反之，如果卖方提交的单据不符合要求，即使货物完好无损地运达目的地，买方仍有权拒绝付款。CIF术语这一性质，使得CIF合同成为一种“单据买卖”合同。

必须指出，卖方的基本义务是交付与合同相符的货物，在此基础上，再向买方交付规定的单据，才算完成交货义务。如果卖方提交的货物不符合要求，即使买方已经付款，仍然可以根据合同的规定向卖方提出索赔。

4、CIF的变形

CIF的变形是指在CIF术语后面添加词句，用来说明在程租船运输下卸货费用由谁负担的问题。

- （1） **CIF LINER TERMS**（CIF班轮条件）

这一变形是指卸货费用按照班轮的做法来办，即买方不负担卸货费，而由卖方或船方负担。

(2) CIF LANDED (CIF卸至码头)

这一变形是指由卖方承担将货物卸至码头上的各项有关费用，包括驳船费和码头费。

(3) CIF EX TACKLE (CIF吊钩下交接)

这一变形是卖方负责将货物从船舱吊起卸到船舶吊钩所及之外(码头上或驳船上)的费用。在船舶不能靠岸的情况下，租用驳船的费用和货物从驳船卸至岸上的费用，概由买方负担。

(4) CIF EX SHIP'S HOLD (CIF舱底交接)

货物运达目的港在船上办理交接后，自船舱底起吊直至卸至码头的卸货费用，均由买方担负。

同样，CIF术语的变形传统上被认为是仅限于说明卸货费的划分，不影响交货地点和风险划分界限，但为了避免分歧，应在销售合同中明确规定出来。

三、CPT术语

(一) CPT术语的含义

CPT的全文是CARRIAGE PAID TO (...NAMED PLACE OF DESTINATION),即运费付至(.....指定目的地)

它指卖方将货物交给由他指定的承运人,但卖方还必须支付将货物运至指定目的地的运费。买方负担在货物被如此交付后发生的一切风险和任何其他费用。

本术语适用于任何运输方式，包括多式联运。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 订立将货物运往指定目的地的运输合同，支付有关运费。(安排运输付运费)。
- (2) 在合同规定的时间、地点，将合同规定的货物置于承运人控制之下，并及时通知买方。(货交承运人)
- (3) 承担将货物交给承运人控制之前的风险。(风险划分)
- (4) 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续，支付关税及其他有关费用。(出口清关)
- (5) 提交商业发票和自费向买方提供在约定目的地提货所需的通常的运输单据，或具有同等作用的电子信息。(交单)

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据，受领货物，并按合同规定支付货款。(接货付款)
- (2) 承担自货物在约定交货地点交给承运人控制之后的风险。(风险划分)
- (3) 自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，并办理货物进口所需的海关手续，支付关税及其他有关费用。(进口清关)

(三) 使用CPT术语时应注意的问题

1、风险划分

CPT术语虽然要求卖方负责办理货物的运输并支付运费，但并不要求卖方负担运输途中的风险和由此产生的额外费用。卖方只承担货物交给承运人控制之前的风险，在多式联运情况下，承担货物交给第一承运人之前的风险。

2、责任和费用划分问题

采用CPT术语时，买卖双方要在合同规定装运期和目的地，以便于卖方选定承运人，自费订立运输合同，将货物运往指定的目的地。

按CPT术语成交，卖方只是承担从交货地点到指定目的地的正常运费。正常运费之外的其他有关费用，一般由买方负担。

3、装运通知

采用CPT术语时，买卖双方要在合同中规定装运期和目的地，以便于卖方选定承运人，订立将货物运至目的地的运输合同。卖方将货物交给承运人后，应及时向买方发出货已交付的通知，以便于买方及时为货物投保，以及在目的地受领货物。

四、CIP术语

(一) CIP术语的含义

CIP全文为CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (...NAMED PLACE OF DESTINATION),即运费保险费付至(.....指定目的地)

它指卖方将货物交给由他指定的承运人,但卖方还必须支付将货物运至指定目的地的运费和保险费。这是指买方负担在货物被如此交付后发生的一切风险和任何其他费用。然而,在CIP术语下卖方还需对货物在运输途中灭失或损坏的买方风险取得货物保险。因此。卖方订立保险合同,并支付保险费。

本术语适用于任何运输方式,包括多式联运。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 订立将货物运往目的地的运输合同,并支付有关运费。
- (2) 在合同规定的时间、地点,将合同规定的货物置于承运人的控制之下,并及时通知买方。
- (3) 承担将货物交给承运人控制之前的风险。
- (4) 按照买卖合同的约定,自负费用投保货物运输险。
- (5) 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件。
- (6) 提交商业发票和在约定目的地提货所需的通常的运输单据或具有同等作用的电子信息,并且自费向买方提供保险单据。

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据,受领货物,并按合同规定支付货款。
- (2) 承担自货物在约定地点交给承运人控制之后的风险。
- (3) 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并且办理货物进口所需的海关手续,支付关税及其他有关费用。

(三) 使用CIP术语应注意的问题

1、正确理解风险和保险问题

按CIP术语成交的合同,卖方要办理货运保险并支付保险费,但货物从交货地点运往目的地的运输途中的风险由买方承担,所以卖方的投保属于代办性质。根据《2000通则》规定,卖方要按双方协商确定的险别投保,如买卖双方未约定具体投保险别,则按惯例卖方投保最低险别即可,保险金额为CIP价格基础上加成10%。

2、价格的确定

按价格构成看, $CIP价 = CPT价 + 保险费 = FCA价 + 运费 + 保险费$;因此,卖方对外报价时,要认真核算运费和保险费,并要预计运价和保险费的变动趋势等情况,以免价格报低,造成损失。

3、CIP与CIF

相同点: (1) 两者在买卖双方义务划分的原则上是相同的,卖方都要负责安排货物自交货地至目的地的运输、保险并支付运费、保险费;
(2) 卖方承担的风险均在交货地随交货义务的完成而转移至买方;
(3) 两种术语达成的合同均属装运合同,卖方只负责按时交货,而不保证到货。

不同点: (1) CIF术语仅适用于海运和内河航运,交货地点在装运港,而CIP术语适用于任何运输方式,交货地点要根据运输方式的不同由双方约定。
(2) CIF术语以货物越过船舷为界划分风险,而CIP术语以货物交付给承运人为界划分风险。
(3) CIF卖方负责办理水上运输保险,支付保险费。而CIP术语卖方办理的保险,也不仅是水上运输险,而且包括各种运输险。

第五节 D组贸易术语

《2000通则》中的D组中包含的五种术语DAF、DES、DEQ、DDU和DDP，是在两国边境或进口国完成交货义务。按这些术语成交的合同称作到达合同。

第一节 在两国边境交货的贸易术语

一、DAF

(一) DAF术语的含义

DAF的全文是DELIVERED AT FRONTIER (...NAMED PLACE),即边境交货(.....指定地点)。当卖方在边境的指定地点和具体交货点,在毗邻国家海关边界前,将仍处于交货的运输工具上尚未卸下的货物交给买方处置,办妥货物出口清关手续但尚未办理进口清关手续时,即完成交货。

该术语可用于陆地边界交货的各种运输方式。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 订立将货物运往边境约定交货地点的运输合同,并支付有关运费。
- (2) 在合同规定的时间,在边境约定地点将货物置于买方控制之下。
- (3) 承担将货物在边境约定地点交给买方控制之前的风险和费用。
- (4) 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,并办理货物出口所需的一切海关手续,支付关税及其他有关费用。
- (5) 提交商业发票和自费向买方提交通常的运输单证或在边境指定地点交货的其他凭证或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据,在边境约定地点受领货物,并按合同规定支付货款。
- (2) 承担在边境约定地点受领货物之后的风险和费用。
- (3) 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并且办理货物进口所需的海关手续,支付关税及其他有关费用。

(三) 使用DAF术语应注意的问题

1、关于风险转移问题

国外有使用FREE BORDER或FRANCO BORDER的做法,按照一般的解释,采用这两种术语时,卖方只是负责安排运输并支付运至边境某地的运费,卖方的交货地点并未延伸至边境指定地点,所以只相当于CPT条件。因此,在按DAF术语成交时,交易双方应该明确,卖方承担的风险只有在边境指定地点完成交货时才转移给买方,而不是在此之前。

2、关于边境交货地点问题

DAF术语主要适用于出口国与进口国之间有共同边境,而且采用公路或铁路运输货物的交易中,也可适用于其他运输方式。在使用中,边境交货地点的确定是极为重要的,买卖双方应在合同中确切订明。《2000通则》规定,如未约定或按照惯例也无法确定边境指定交货地点的具体交货点,卖方可在指定交货地点选择最适合其目的地交货点。

3、卖方的义务

按《2000通则》规定,采用DAF术语,卖方只需在边境指定地点将经出口清关的货物交与买方处置即可,不负责将货物从运输工具上卸下。卖方只负责安排运输至交货地点并支付运费。但是,若买方要求并由买方承担风险和费用,卖方可以同意按照通常条件订立合同,将货物从边境指定地点继续运至进口国目的地。当然卖方可以拒绝订立此合同,如拒绝,应立即通知买方,以便买方另作安排。

二、DES术语

(一) DES术语的含义

DES的全文是DELIVERED EX SHIP (...NAMED PORT OF DESTINATION),即船上交货(.....指定目的港)。

它是指卖方在指定的目的港,将货物在船上交给买方处置,但不办理货物进口清关手续,卖方即完成交货。卖方必须承担货物运至指定的目的港卸货前的一切风险和费用。

只有当货物经由海运、内河运输或多式联运且在目的港船上交货时，才能使用该术语。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

- （1） 签订将货物运往约定目的港的水上运输合同，并支付有关运费。
- （2） 在合同规定的时间，将货物运至约定目的港通常的卸货地点，并在船上将货物置于买方处置之下。
- （3） 承担在目的港船上将货物置于买方处置之前的风险和费用。
- （4） 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续，支付关税及其他有关费用。
- （5） 提交商业发票和自负费用向买方提交提货单或为买方在目的港提取货物所需的通常的运输单证，或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- （1） 接受卖方提供的有关单据，在目的港船上受领货物，并按合同规定支付货款。
- （2） 承担在约定目的港的船上受领货物之后的风险和费用。
- （3） 自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，支付卸货费用，并且办理货物进口所需的海关手续，支付关税及其他有关费用。

（三）使用DES术语应注意的问题

1、做好货物交接

卖方应做到：及时将船舶预计到港时间通知买方，使买方做好接货的准备工作；及时将提货单或通常的运输单据（提单或海运单等）提交给买方，使其得以受领货物。

买方应做到：及时取得进口许可证；在有权决定交货时间和具体地点时，要及时通知卖方；及时在船上受领货物，否则要承担额外的费用和 risk。

2、了解DES和CIF术语的区别

成本加保险费、运费（CIF）在实践中容易被误认为是“目的港到岸价”，与DES术语产生混淆，因而应该注意两者的区分。两种术语存在以下区别：

- （1） 交货地点不同：CIF是装运港船上交货，而DES是目的港船上交货；
- （2） 风险划分不同：CIF由买方承担运输途中风险，而DES由卖方承担运输途中风险；
- （3） 交货方式不同：CIF是象征性交货，而DES是实际交货。
- （4） 费用负担不同：CIF卖方只负担正常的运费和约定的保险费，DES卖方需负担货物运抵目的港在船上交货前的一切费用。

三、DEQ术语

（一）DEQ术语的含义

DEQ的全文是DELIVERED EX QUAY (...NAMED PORT OF DESTINATION)，即码头交货(.....指定目的港)。通常称作目的港码头交货。

它是指卖方在指定的目的港码头将货物交买方处置，不办理进口海关手续，即完成交货。

卖方应承担将货物运至指定的目的港并卸至码头的一切风险和费用。

只有当货物经由海运、内河运输或多式联运且在目的港码头卸货时，才能使用该术语。

（二）买卖双方的义务

1、卖方义务

- （1） 签订将货物运往约定目的港的水上运输合同，并支付有关运费。（安排运输支付运费）
- （2） 在合同规定的时间，将货物运至约定的目的港，承担卸货的责任和费用，并在目的港码头将货物置于买方的处置之下。（目的港码头交货）
- （3） 承担在目的港码头将货物置于买方的处置下之前的风险和费用。（风险和费用划分）
- （4） 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需要的一切海关手续，支付关税及其他有关费用。（出口清关）

- (5) 提交商业发票和自负费用向买方提供提货单或为买方在目的港码头提取货物所需要的一切海关手续, 支付关税及其他有关费用。(交单)

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据, 在目的港码头受领货物, 并按合同规定支付货款。
(接单收货付款)
- (2) 承担在约定目的港码头受领货物之后的风险和费用。(费用和风险的划分)
- (3) 自负风险和费用, 取得进口许可证或其他官方证件, 并且办理货物进口所需的海关手续, 支付关税及其他有关费用。(进口清关)

(三) 使用DEQ术语应注意的问题

1、卖方的交货责任

采用DEQ术语, 卖方要在指定的目的港码头将货物交给买方, 负担货物卸到码头上为止的一切风险和费用, 但不负责进口清关手续, 即完成交货。买方负责办理货物进口手续, 支付进口税、费, 并在码头接收货物。为做好货物交接, 卖方应将装货船名和船舶预计到港时间及时通知买方。这是《2000通则》在《90通则》基础上的重要改变。

2、仅适用于水上运输和交货地点为目的港码头的多式联运

此术语仅适用于水上运输和多式联运方式。在多式联运方式下, 卖方也是在将货物从船上卸至目的港码头时完成交货。

四、DDU

(一) DDU术语的含义

DDU的全文是DELIVERED DUTY UNPAID (...NAMED PLACE OF DESTINATION), 即未完税交货(.....指定目的地)。

它是指卖方要承担将货物运至进口国内双方约定的目的地的一切费用和风险(不包括货物进口时所需支付的关税、捐税、其他官费)以及办理海关出口手续的费用和风险。卖方在规定的期限内, 在目的地指定地点将货物置于买方的处置之下即完成交货。进口报关的手续及证件由买方负责办理, 进口时征收的进口税和其他费用也由买方负担。此外, 买方还要承担因其未能及时办理货物进口报关手续而引起的费用和 risk。

该术语可适用于各种运输方式。

(二) 买卖双方的义务

1、卖方义务

- (1) 订立将货物按照惯常路线和习惯方式运至进口国内约定目的地的运输合同, 并支付有关运费。
- (2) 在合同规定的时间、地点, 将合同规定的货物置于买方处置之下。
- (3) 承担在指定目的地约定地点, 将货物置于买方处置下之前的风险和费用。
- (4) 自负风险和费用, 取得出口许可证或其他官方批准证件, 并办理货物出口所需的一切海关手续, 支付关税及其他有关费用。
- (5) 提交商业和自负费用向买方提交提货单或为买方在约定目的地的提取货物所需的通常的运输单证, 或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据, 在进口国内地约定地点受领货物, 并按合同规定支付货款。
- (2) 承担在目的地约定地点受领货物之后的风险和费用。
- (3) 自负风险和费用, 取得进口许可证或其他官方批准证件, 并办理货物进口所需的一切海关手续, 支付关税和其他官费。

(三) 使用DDU术语时卖方应注意的问题

1、进口清关是否便利

在DDU交货条件下, 卖方要承担义务将货物运到进口国内约定目的地, 实际交给买方。但是货物进口的清关手续和进口税却不是由卖方负担, 而是由买方负担。这种规定对于一些自由贸易区以及订有关税同盟的国家间的贸易是适宜的。如果进口国属于清关困难且耗时的国家, 就不应采用DDU术语。《2000通则》同时规定, 如果双方希望由卖方办理进口清关及支付有关关税、费, 应在合同中明确写明。

2、妥善办理投保事项

按《通则》解释，按DDU条件成交，卖方并无订立保险合同的义务，这主要是因为DDU属于实际交货，交货前的风险由卖方承担，订立保险合同与否，同买方并不相干。但由于国际贸易存在着各种难以预料的风险，特别是采用DDU成交时，卖方要负责将货物从出口国运至进口国内的最终目的地，这中间要涉及许多环节和长距离运输，货物遭遇自然灾害或意外事故导致损失的可能性很大。因此卖方应通过投保的方式转移风险。

五、DDP术语

(一) DDU术语的含义

DDP的全文是DELIVERED DUTY PAID (...NAMED PLACE OF DESTINATION),即完税后交货(.....指定目的地)

是指卖方在指定的目的地, 办理完进口清关手续,将在交货运输工具上尚未卸下的货物交与买方,完成交货. 卖方必须承担将货物运至目的地的一切风险和费用,包括在需要办理海关手续时在目的地应交纳的任何进口“税费”(包括办理一切海关手续、缴纳海关手续费、关税、税款和其他费用的责任和风险)。

该术语是《2000通则》中包含的13种贸易术语中卖方承担风险、责任和费用最大的一种术语。该术语可适用于所有运输方式。

(二) 买卖双方义务

1、卖方义务

- (1) 订立将货物按惯常路线和习惯方式运往指定目的地的运输合同，并支付有关运费。
- (2) 在合同规定的时间、地点，将合同规定的货物置于买方的处置之下。
- (3) 承担在指定目的地的约定地点将货物置于买方的处置下之前的风险和费用。
- (4) 自负风险和费用，取得出口和进口许可证及其他官方批准证件，并且办理货物出口和进口所需的海关手续，支付关税及其他有关费用。
- (5) 提交商业发票和自负费用提交提货单或买方为提取货物所需的通常的运输单证，或具有同等作用的电子信息。

2、买方义务

- (1) 接受卖方提供的有关单据，在目的地约定地点受领货物，并按合同规定支付货款。
- (2) 承担在目的地约定地点受领货物之后的风险和费用。
- (3) 根据卖方的请求，并由卖方负担风险和费用的情况下，给予卖方一切协助，使其取得货物进口所需的进口许可证或其他官方批准证件。

(三) 使用DDP术语应注意的问题

1、妥善办理投保事项

由于按照DDP术语成交，卖方要承担很大的风险，为了能在货物受损或灭失时及时得到经济补偿，卖方应办理货运保险。

2、关于运输方式问题

按照《2000通则》的解释，DDP和DDU术语均适用于各种运输方式，但是，当交货地点是在目的港的船上或码头时，应采用DES或DEQ术语。

3、其他注意事项

在DDP交货条件下，如果卖方直接办理进口手续有困难，可要求买方协助办理。

如果双方当事人同意由买方办理货物的进口手续和支付关税，应采用DDU术语。

如果双方当事人同意在卖方承担的义务中排除货物进口时应支付的某些费用（如增值税），应写明“DELIVERED DUTY PAID, VAT UNPAID (...NAMED PLACE OF DESTINATION)”，即“完税后交货,增值税未付(.....指定目的地)”。

第六节 使用贸易术语应注意的问题

一、掌握各组术语的不同特点

（一）E组贸易术语

在性质上类似于国内贸易。

- 1、在卖方与买方达成的契约中可不涉及运输和保险的问题。
- 2、除非合同有相反规定，卖方一般无义务提供出口包装，也不负责将货物装上买方安排的运输工具。如买方需要由卖方做，可以事先在合同中规定。
- 3、如果买方不能直接或间接地办理出口和进口手续，则不应采用这一术语成交。

（二）F组贸易术语

F组中包括的三种贸易术语FCA、FAS和FOB，它们的相同点如下：

- 1、卖方要负责将货物按规定的时间运到双方约定的交货地点，并按约定的方式完成交货。（按约定地点，约定方式交货）
- 2、从交货地点到目的地的运输事项由买方安排，运费由买方负担。买方要指定承运人，订立从交货地至目的地的运输合同，并通知买方。（买方安排运输）
- 3、按这些贸易术语达成交易，卖方承担的费用在交货地点随着风险的转移而相应的转移给了买方。（费用和 risk 同时转移）
- 4、均由卖方负责出口报关手续和费用，买方负责进口报关的手续和费用。（卖方负责出口清关，买方负责进口清关）。

按F组术语成交的合同称作装运合同。

（三）C组贸易术语

1、C组术语的相同点：

- （1）卖方在约定的装货港（地）交货后，还要负责办理货物从装运港（地）到目的港（地）的运输事项，并承担相关费用。它们的货价中均有运费，所以此组术语称为“主要运费已付”。（装运港（地）交货，同时付至目的港（地）的运费）
- （2）在CIF和CIP下，卖方还要负责办理货运保险，并承担保险费。
- （3）C组术语下，风险和费用划分是两个不同的概念，风险划分在装运港（地），费用划分则是在目的港（地）。所以它们不是到货合同。（风险与费用转移相分离，非到货合同）

2、不同点：CFR和CIF在装运港交货，风险划分均以船舷为界，适用于水上运输方式；CPT与CIP则是在约定地向承运人交货，风险划分以货交第一承运人为界，适用于各种运输方式。

按C组术语成交的合同称作装运合同。

（四）D组贸易术语

D组包括的五种贸易术语中，除DAF是在两国边境指定地点交货外，其他四种术语都是在进口国的目的港或目的地交货，所以按D组术语成交的合同称为到货合同（ARRIVAL CONTRACT）。

二、了解惯例与合同的关系

（一）贸易术语与合同性质的关系

贸易术语是确定买卖合同性质的一个重要因素。按E组术语成交的合同称为产地交货合同。按F组和C组术语成交的合同是装运合同。按D组术语成交的合同称为到达合同。

贸易术语是确定买卖合同性质的重要因素，但它并不是决定合同性质的唯一因素。例如：交易双方在签订合同时使用了CIF术语，但同时又约定“以货物到达目的港作为支付货款的前提条件。”结果，货物在中途遇到海难，没有按合同的规定到达目的港。买方拒绝支付货款，双方引起诉讼。法官审理后认为，按此条件签订的合同，不是装运合同，而是到达合同，因此判定卖方没有履行其交货义务，买方有权拒绝付款。在这一案例中，可以说支付条件是确定合同性质的决定因素。由此可见，确定买卖合同的性质，不能单纯看采用何种贸易术语，还应看买卖合同中的其他条件是如何规定的。

（二）风险的提前转移问题

各种贸易术语下都规定了买方没有按约定受领货物或没有给予卖方完成交货义务的必要指示，例如给予装船时间或交货地点的通知，那么，风险和费用的转移可以提前到交货之前。

风险提前转移有一个前提条件，那就是货物必须已正式划归合同项下，即清楚地划出或以其他方式确定为该合同项下的货物。这也就是通常所说的特定化问题。如果货物尚未特定化，风险就不能提前转移。

三、包装和检验问题

（一）包装：

1、《2000通则》在每一术语的卖方义务第9条都规定：卖方必须自负费用提供按照卖方在订立合同前已知的有关该货物运输（如运输方式、目的地）所要求的包装（除非按照相关行业惯例，合同项下的货物通常无须包装）。包装应作适当标记，这一规定只限于在订立合同前卖方已知道的有关运输的情况。

2、《联合国国际货物销售合同公约》，货物的包装必须适用于订立合同时曾明示或暗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，或者这种依赖是不合理的。

（二）检验：关于货物的检验问题，《2000通则》中也规定，货物在装运的检验费用同买方负担，因为这是为了买方的利益而进行的。但如果是出口国的有关当局强制进行的检验，那么除在EXW条件下仍由买方承担检验费用，在其他术语下，则由卖方负担。

四、选用贸易术语应考虑的主要因素

（一）考虑运输条件

在本身有足够运输能力或安排运输无困难，而且经济上又合算的情况下，可争取按由自身安排运输的条件成交（如按FCA、FAS或FOB进口，按CIP、CIF或CFR出口）；否则，则应酌情争取按由对方安排运输的条件成交（如按FCA、FAS或FOB出口，按CIP、CIF或CFR进口）。

（二）考虑货源情况

（三）考虑运费因素

当运价看涨时，为了避免承担运价上涨的风险，可以选用由对方安排运输的贸易术语成交，如按C组术语进口，按F组术语出口，如因某种原因不得不采用按由自身安排运输的条件成交，则应将运价上涨的风险考虑到货价中去，以免遭受运价变动的损失。

（四）考虑运输途中的风险

（五）考虑办理进出口货物结关手续有无困难

当某出口国政府规定，买方不能直接或间接办理出口结关手续，则不宜按EXW条件成交，而应选用FCA条件成交，若进口国当局规定，卖方不能直接或间接办理进口结关手续，此时则不宜采用DDP，而应先用D组其他术语成交。

课后作业：用手机拍摄60秒情景剧，对比FOB与CIF下疫情滞港谁担责，片尾加20字金句“讲好中国术语，传递大国诚信”，上传抖音并提交链接。

第四章 国际货物运输与交接

教学目的:

通过本章学习, 让学生了解国际海洋货物运输方面的基本知识, 掌握国际海洋货物运输中两种运输方式的基本特点; 国际海洋货物运输条款的写作方法、写作技巧; 运输费用的计算; 了解OCP条款的应用条件和其他运输方式相关内容。

课程思政育人目标: 以“丝路海运”与“中欧班列”为案例, 引导学生体悟“陆海联动、开放共享”的国家战略; 在航线选择与装卸条款设计中植入绿色低碳理念与安全意识, 树立“畅通国内国际双循环”的使命担当, 培育具有全球视野、民族自信且遵规守信的新时代物流人。

教学重点:

国际海洋货物运输中两种运输方式的基本特点;

教学难点: 国际海洋货物运输条款的写作方法、写作技巧; 运输费用的计算。

教学方法: 讲授+实践

课时: 2课时

第一节 运输方式

一、约定运输方式的意义

二、运输方式的类别及其特点

(一) 海洋运输 (Ocean Transport)

1、海洋运输的特点

- (1) 通过能力大
- (2) 运量大
- (3) 运费低
- (4) 对货物适应性强

但它也有如下缺点:

- (1) 运输速度慢
- (2) 受气候和自然的影响较大, 航期不易准确, 且风险较大

2、海洋运输船舶的经营方式

(1) 班轮运输 (Liner Transport) 或定期船运输

班轮运输又称定期船运输, 是指船舶在特定航线上和固定的港口之间按事先公布的船期表和运费率往返航行, 从事客货运输业务的一种运输方式。

(2) 班轮运输的特点:

- ①具有“四固定”的特点, 即固定航线、固定港口、固定船期和相对固定的费率。
- ②船方管装管卸。班轮运价内包括装卸费用, 即货物由承运人负责配载装卸, 承托双方不计滞期和速遣费。
- ③承托双方的权利和责任豁免以签发的提单条款为依据并受。
- ④班轮承运货物的品种、数量比较灵活, 货运质量较有保证, 且一般采取在码头仓库交接货物, 故为货主提供了较便利的条件。

3、租船运输 (Charter Transport) 或不定期船运输

又称不定期船 (TRAMP) 运输。它与班轮运输的营运方式不同, 是船舶所有人, 为了赚取运费, 把船舶按照事先商定的条件, 租给租船人, 租船人支付租金, 以完成特定的海上货运任务。

(1) 租船运输的特点:

- ①大宗货物, 整船运输。
- ②运价不固定。
- ③按租船合同安排航行。

(2) 租船运输的方式:

- ① 定程租船 (Voyage Charter) 或航次租船

定程租船的定义：它是船舶所有人负责提供船舶，在指定港口之间进行一个航次或数个航次，承运指定货物的租船运输。

定程租船的形式：定程租船就其租赁方式的不同可分为单程租船、来回航次租船、连续航次租船等。

② 定期租船 (Time Charter)

是指由船舶所有人将船舶出租给承租人，供其使用一定时期的租船运输。承租人也可将此期租船充作班轮或程租船使用。

③ 定程租船与定期租船的区别：

A、程租船是按航程租用船舶，而期租船则是按期限租用船舶。

B、程租船的船方直接负责船舶的经营管理，他除负责船舶航行、驾驶和管理外，还应应对货物运输负责。但期租船的船方，仅对船舶的维护、修理、机器正常运转和船员工资与给养负责，而船舶的调度、货物的运输、船舶在租期内的营运管理的日常开支，如船用燃料、港口费、税捐以及货物装卸、搬运、理舱、平舱等费用，均由租船方负责。

C、程租船的租金或运费，一般按装运货物的数量计算；而期租船的租金一般是按租期每月每吨若干金额计算。

D、采用程租船时要规定装卸期限和装卸率，凭以计算滞期费和速遣费；而采用期租船时，则船、租双方不规定装卸和滞期速遣费。

4、光船租船 (Bareboat Charter) 或净船期租

是指租船，不带船员，在租船期内，由租船人配备全套人员，支配船舶进行经营管理和航行。在当前国际贸易中很少使用。

5、航次期租 (Time Charter on Trip Basis, TCT)

6、海上货物运输费用

(1)、班轮运费

①班轮运费的计收标准。根据不同商品，通常采用下列几种：

A、按货物毛重计收运费，故称重量吨，运价表内用“W”表示。

B、按货物的体积/容积计收，故称尺码吨，运价表中用“M”表示。重量吨和尺码吨统称运费吨。运费吨是指据以计收运费的吨数。

C、按重量或体积计收，由船公司选择其中收费较多的作为计费吨，运价表中以“W/M”表示。

D、按商品价格计收，即称从价运费，运价表内用“A.V”或“AD. VAL”表示。从价运费一般按货物的FOB价格的百分之几收取。

E. 在班轮运价表中还有下列标志“W/M OR AD. VAL”及“W/M PLUS A.V.”。前者表示运费按照货物重量、体积或价值三者较高的一种计收；后者表示先按货物重量或体积计收，然后另加一定百分比的从价运费。

F、按货物的件数计收，一般只对包装固定，包装内的数量、重量、体积也是固定不变的货物，才按每箱、每捆或每件等特定的运费额计收。

G. 由货主和船公司临时议定，这种方法通常是在承运粮食、豆类、矿石、煤炭等运量大、货价较低、装卸容易、装卸速度快的农副产品和矿产品时采用。

上述计算运费的重量吨和尺码吨统称为运费吨(FREIGHT TON), 又称计费吨, 现在国际上一般都采用公制(米制), 其重量单位为公吨(METRIC TON缩写为M/T) 尺码单位为立方米(CUBIC METRE, 缩写为M3). 计算运费时1立方米作为1尺码吨。

②班轮运费的计算。班轮的基本运费包括基本运费和附加费两部分。前者，是指货物从装运港运到卸货港所应收取的基本运费，它是构成全程运费的主要部分；后者，是指对一些需要特殊处理的货物，或者由于突然事件的发生或客观情况变化等原因而需另外加收的费用。

附加运费的种类：A、超重附加费 B、超长附加费 C、选卸附加费 D、直航附加费 E、转船附加费 F、港口附加费

计算班轮运费的公式为：运费=基本运费+附加费=运费吨X基本运费X(1+附加费率)

(2)、定程租船运费

(1) 定程租船运费的计算方式

主要有两种：一种是按运费率（RATE FREIGHT），另一种是整船包价（LUMPSUM FREIGHT）。

(2) 影响定程租船运费的主要因素

租船市场运费水平、承运的货物价格和装卸货物所需设备和劳动力、运费的支付时间、装卸费的负担方法、港口费用高低及船舶经纪人的佣金高低等。

(3) 定程租船运费的支付方式

运费预付(Freight Prepaid)和运费到付(Freight Collected)

(3)、定程租船的装卸费

(1) 船方负担装货费和卸货费（Gross Terms）

(2) 船方管装不管卸（FO）

(3) 船方管卸不管装（FI）

(4) 船方装和卸均不管（FIO）

(5) 船方不管装卸费、理舱费和平舱费。F. I. O. S. T(FREE & OUT, STOWED & TRIMMED).

(二)、铁路运输（Rail Transport）

1、国际铁路货物联运

凡是使用一份统一的国际联运票据，由铁路负责经过两国或两国以上铁路的全程运送，并由一国铁路向另一国铁路移交货物时，不需发货人和收货人参加，这种运输称为国际铁路货物联运。

2、国内铁路运输

国内铁路运输是指仅在本国范围内按《国内铁路货物运输规程》的规定办理的货物运输。我国出口货物经铁路运至港口装船及进口货物卸船后经铁路运往各地，均属国内铁路运输的范畴。供应港澳地区的物资经铁路运往香港、九龙，也属于国内铁路运输的范围。

1、对香港的运输

2、对澳门的运输

(三)、航空运输（Air Transport）

航空运输是现代化的国际贸易运输方式，具有速度快、时间短、安全性能高、货物破损率小及不受地面条件限制等特点。因此，航空运输长期特别有利于鲜活商品、易腐烂商品和季节性较强的商品运输。

国际空运货物的运输方式

1、班机运输（SCHEDULED AIRLINE）

班机是指在固定时间、固定航线、固定始发站和目的站运输的飞机，通常班机是使用客货混合型飞机，一些大的航空公司也有开辟定期全货机航班。

2、包机运输（CHARTERED CARRIER）

包机是指包租整架飞机或由几个发货人（或航空货运代理公司）联合包租一架飞机来运送货物。

3、集中托运（CONSOLIDATION）

集中托运是指航空货运公司把若干单独发运的货物（每一货主货物要出具一份航空运单）给成一整批货物，用一份总运单（附分运单）整批发运到预定目的地，由航空公司在那里的代理人收货、报关、分拨后交给实际收货人。

4、航空急件传送方式（AIR EXPRESS SERVICE）

航空急件传送是目前国际航空运输中最快捷的运输方式，被称为“桌到桌运输”（DESK TO DESK SERVICE）。

航空运输的承运人：1、航空运输公司 2、航空货运代理公司

航空运输的运价：运价一般是按重量（公斤）或体积重量（6000立方厘米折合1公斤）计算的，而以两者中高者为准。

(四)、集装箱运输 (Container Transport) 和国际多式联运

1、集装箱运输的含义及种类

集装箱运输是以集装箱作为运输单位进行货物运输的一种现代化运输方式，它可适用于海洋运输、铁路运输及国际多式联运等。

(1) 集装箱运输的优点

集装箱海运具有以下优点：

- ① 有利于提高装卸效率和加速船舶的周转。
- ② 有利于提高运输质量和减少货损货差。
- ③ 有利于节省各项费用和降低货运成本。
- ④ 有利于简化货运手续和便利货物运输。
- ⑤ 把传统单一运输串连为连贯的成组运输，从而促进了国际多式联运的发展。

(2) 集装箱运输的交接方式和交接地点

集装箱的托运方式分整箱 (FULL CONTAINER LOAD, 缩写为FCL) 托运和拼箱托运 (LESS THAN CONTAINER LOAD, LCL) 两种。凡装货量达到每个集装箱容积之75%或达到每个集装箱负荷量为95%的即为整箱货，由货主或货代在工厂或仓库自行装箱后直接运交集装箱堆场 (CONTAINER YARD, CY) 以箱为单位向承运人进行托运，货到目的地 (港) 后，收货人可直接从目的港 (地) 集装箱堆场提货；凡货量达不到上述整箱标准的，须按拼箱托运，即由货主或货代将货物送交集装箱货运站 (CONTAINER FREIGHT STATION, CFS)，货运站收货后，按货物的性质、目的地分类整理，而后将去同一目的地的货物拼装成整箱后再行发运，货到目的地 (港) 后，由承运人拆箱分拨给各收货人。

2、国际多式联运 (International Multimodal Transport)

它是在集装箱运输的基础上产生和发展起来的一种综合性的连贯运输方式，它一般是以集装箱为媒介，把海、陆、空各种传统的单一运输方式有机地结合起来，组成一种国际间的连贯运输。

(1) 国际多式联运的定义

国际多式联运是指按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式。由多式联运经营人把货物从一国境内接运货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。

(2) 构成国际多式联运的条件

- ① 必须有一个多式联运合同。
- ② 必须使用一份包括全程的多式联运单据。
- ③ 必须是国际间的货物运输。
- ④ 必须至少是两种不同运输方式的连贯运输。
- ⑤ 必须由一个多式联运经营人对全程运输负总责。
- ⑥ 必须是全程单一运费率。

(3) 多式联运经营人 (Multimodal Transport Operator)

多式联运经营人是事主，而不是发货人的代理人或参加多式联运的承运人的代理人，并负有履行合同的责任。他可以是实际承运人，也可以是无船承运人 (NVOCC)。

(4) 国际多式联运的优点

开展国际多式联运是实现“门到门”运输的有效途径，它简化了手续，减少了中间环节，加快了货运速度，降低了运输成本，并提高了货运质量。货物的交接地点也可以做到门到门、门到港站、港站到港站、港站到门等。

3、大陆桥运输 (Land Bridge Transport)

(1) 大陆桥运输的含义

是指使用横贯大陆的铁路 (公路) 运输系统，作为中间桥梁，把大陆两端的海洋连接起来的集装箱连贯运输方式。

(2) 世界主要的大陆桥运输路线

目前世界上最主要的大陆桥有美国大陆桥、加拿大大陆桥，这两条是平行的，统称为北美大陆桥，另一条是连接太平洋和大西洋、波罗的海以及黑海的西伯利亚大陆桥，因地跨欧亚两洲又称为欧亚大陆桥。

此外，1992年，东起我国连云港，途经陇海、兰新、北疆铁路进入独联体直达荷兰鹿特丹的第二条亚欧大陆桥运输正式开运。

（五）其他运输方式

- 1、公路运输（Road Transportation）
- 2、内河运输（Inland Water transportation）
- 3、邮政运输（Parcel post Transport）
- 4、管道运输（Pipeline Transportation）

三、约定运输方式的注意事项

- （一）要充分考虑各种运输方式的特点
- （二）要考虑成交商品的种类及其特点
- （三）要考虑成交商品数量的大小
- （四）要考虑运输距离的远近
- （五）要考虑轻重缓急
- （六）要考虑运费因素
- （七）要考虑货运安全

第二节 装运期与交货期

一、装运期与交货期的含义及其区别

装运时间（Time of shipment）又称装运期，是指卖方将合同规定的货物装上运输工具或交给承运人的期限。交货时间是指交付货物的时间。

装运时间与交货时间通常是一致的。但在目的港交货（DES、DEQ等）以及在其他目的地交货的价格条件下，装运与交货就是两个截然不同的概念。

二、约定装运期与交货期的意义

根据国际贸易中有关法律与惯例的解释，装运期与交货期都是买卖合同中的主要条件，如合同一方当事人违反装运期或交货期，另一方当事人有权要求赔偿损失，甚至撤销合同。

三、约定装运期与交货期的方法

（一）规定明确、具体的装运时间

装运时间一般不确定在某一个日期上，而是确定在一段时间内，这种规定方法是在合同中订明某年某月装运或某年跨月装运、或某年某季度装运等。如：7/8/9月份装运（SHIPMENT DURING JULY/AUG./SEP.）或9月底或以前装运（SHIPMENT AT OR BEFORE THE END OF SEP.）等。

（二）规定收到信用证后若干天装运

如规定：收到信用证后30天内装运（SHIPMENT WITHIN 30 DAYS AFTER RECEIPT OF L/C）。为防止买方不按时开证，一般还规定：买方必须不迟于某月某日将信用证开到卖方（THE RELEVANT L/C MUST REACH THE SELLER NO LATER THAN...）的限制性条款。

主要适用于下列情况：①按买方要求的花色、品种和规格或专为某一地区或某商号生产的商品，或者是一旦买方拒绝履约难以转售的商品，为了防止遭受经济上的损失，则可采用此种规定方式。②在一些外汇管制较严的国家和地区，或实行进口许可证或进出口配额制的国家，为促成交易，有时也可采用这种方法。③对某些信用较差的客户，为促使其按时开证，也可酌情采用这一方法。

（三）规定近期装运术语

如规定：立即装运（IMMEDIATE SHIPMENT）、即期装运（PROMPT SHIPMENT）、尽快装运（SHIPMENT AS SOON AS POSSIBLE）等。

四、约定装运期与交货期的注意事项

- （一）应充分考虑货源的供应与需求情况

- (二) 应充分考虑运输方面的各种因素
- (三) 装运期与交货期的长短要适度
- (四) 应注意装运期或交货期同开证日期之间的衔接
- (五) 应注意装运期或交货期与信用证有效期之间的间隔
- (六) 约定装运期与交货期应考虑装卸地的具体情况和气候条件
- (七) 约定装运期或交货期应当明确、具体而又留有余地
- (八) 某些季节性商品的装运期或交货期可与增减价条款结合使用

第三节 装运地（港）与目的地（港）

一、约定装运港（地）和目的港（地）的意义

装运港（PORT OF SHIPMENT）是指货物起始装运的港口。装运港一般由出口方提出，经进口方同意后确定。

目的港（PORT OF DESTINATION）是买卖合同中规定的最后卸货港口，目的港则由进口方提出，经出口方同意后确定。

在国际货物买卖合同中，约定装运地（港）和目的地（港），既有利于卖方按约定地点组织货源和发运货物，也有利于买方按约定地点接运或受领货物。

二、约定装运港（地）与目的地港（地）条款的方法

1、在一般情况下，装运港和目的港分别规定各为一个

如装运港：上海（PORT OF SHIPMENT: SHANGHAI），目的港：伦敦（PORT OF DESTINATION: LONDON）。

2、有时按实际业务的需要，也可分别规定两个或两个以上的装运港或目的港

如装运港：新港/上海（XINGGANG/SHANGHAI）。目的港：伦敦/利物浦（LONDON/LIVERPOOL）。

3、在磋商交易时，如明确规定装运港或目的港有困难，可以采用选择港（OPTIONAL PORTS）办法。

规定选择港有两种方式：一种是两个或两个以上港口中选择一个，如CIF伦敦/汉堡/鹿特丹（CIF LONDON/HAMBURG/ROTTERDAM）；另一种是笼统规定某一航区为装运港或目的港，如：地中海主要港口---EMP: EUROPEAN MAIN PORT。

三、约定装运地（港）和目的地（港）的注意事项

- (一) 要注意装运地（港）与目的地（港）的具体条件
- (二) 要注意装卸地（港）与目的地（港）有无重名问题
- (三) 合理运用选择港办法
- (四) 应按就近的原则选定装运地（港）与目的地（港）
- (五) 装运地（港）与目的地（港）的规定应当明确

第四节 分批装运和转运

一、分批装运（Partial shipment）

（一）分批装运的含义

是指一个合同项下的货物分若干批装运。出现分批装运的原因很多，比如运输工具的限制、港口的装卸能力，卖方的生产能力和买方一定时间内某种货物的市场容量等等。

（二）约定分批装运的意义

- (1) 只规定允许分批装运，但对时间、批次和每批的数量不做规定。
- (2) 在规定允许分批装运的同时，订立每批装运的时间和数量。
- (3) 规定不许分批装运。

（三）规定分批装运的注意事项

- 1、不明确规定不准分批装运，则视为允许分批装运；
- 2、运输单据表明货物是使用同一运输工具并经同一路线运输的即使运输单据注明装运日期不同及（或）装运地（港）不同只要目的地相同，也不视为分批装运。

3、如信用证规定在指定的时间内分批装运，若其中任何一批未按约定的时间装运，则该批和以后各批均告失效。

二、中途转运（Transshipment）

（一）转运的含义

转运（TRANSHIPMENT）是指货物没有直达船或一时无合适的船舶运输，而需通过中途港转运的称为转船。

（二）约定转运条款的意义

1、转运的原因

没有直达船或船期不定或航次间隔太长。

2、《UCP500》规定：除非信用证另有规定，可准许转运。

（三）约定转运条款的注意事项

1、载明交易双方同意转运，并对转运的办法和转运费的负担作出明确具体的约定。

2、转运条款通常是与装运时间结合起来规定的。

3、合同中是否规定允许转运或不准转运条款，应视具体情况而定。

第五节 装卸时间、装卸率与滞期、速遣费

一、装卸时间、装卸率、滞期费和速遣费的含义和意义

（一）装卸时间（要与装运时间相区分）

是指允许完成装卸任务所约定的时间，它一般以天数或小时数来表示，装卸时间的规定方法很多，主要有：

1、日（DAYS）或连续日（RUNNING DAYS; CONSECUTIVE DAYS）

从装货开始到卸货结束，整个经过的日数，就是总的装货或卸货的时间，其中没有任何折扣，24小时为一个连续日。这种规定，对租船人很不利。

2、累计24小时好天气工作日（WEATHER WORKING DAYS OF 24 HOURS）

好天气情况下，不论港口习惯作业为几小时，均以累计24小时作为一个工作日。这种规定对租船人有利，而对船方不利。

3、连续24小时好天气工作日（WEATHER WORKING DAYS OF CONSECUTIVE HOURS）

在好天气情况下，连续作业24小时算一个工作日，中间因坏天气影响而不能作业的时间应予扣除。国际上采用这种规定的较为普遍，我国一般都采用此种规定办法。

（二）装卸率

装卸率是指每日装卸货物的数量。装卸率一般应按照港口习惯的正常装卸速度，本着实事求是原则，具体确定装卸率。规定过高，完不成装卸任务，要承担滞期费；规定过低，虽能提前完成装卸任务，可得到船方的速遣费，但船方因装卸率低，船舶在港时间长而增加运费，致使租船人得不偿失，因此，装卸率的规定应当适当。

（三）滞期费和速遣费（Demurrage and Despatch money）

滞期费是指在规定的装卸期限内，租船人未完成装卸作业，给船方造成经济损失，租船人对超过的时间应向船方支付的一定罚金。

速遣费是指在规定的装卸期限内，租船人提前完成装卸作业，使船方节省了船舶在港的费用开支，船方应向租船人就可节省的时间支付一定的奖金。

按惯例，速遣费一般是滞期费的一半。

二、约定装卸时间、装卸率与滞期条款的注意事项

（一）装卸时间的约定应明确合理

（二）要注意实事求是地约定装卸率

（三）要注意滞期费与速遣费的比例是可争取改变的

第六节 装运通知

一、约定装运通知的意义

装运通知（**Advice of Shipment**）是在采用租船运送大宗进出口货物的情况下，在合同中加以约定的条款。规定这个条款的目的在于明确买卖双方的责任，促使买卖双方互相配合，共同做好船货衔接工作。如在**FOB**条件下，买方应按约定的时间将船名、船期等通知卖方，卖方装船后应及时通知买方以便保险。

买卖双方约定装运通知有着重要的意义。就卖方而言，装运通知除便于交接货物外，主要表明其交付货物的运输风险已转由买方负担。就买方而言，装运通知则更具有多方面的意义：一是便于买方办理货运保险或进行追加保险；二是便于买方早日着手准备提货事宜；三是便于买方预售货物。

二、装运通知的主要内容

装运通知的内容，根据不同的成交条件、不同运输方式和不同的通知意图而定。

三、约定装运通知的注意事项

- （一）交易双方彼此都有相互通知的义务
- （二）要明确装运通知的时间
- （三）酌情确定装运通知的内容

第七节 其他装运条款

- 一、划分装卸费负担的条款
- 二、对某些特殊商品规定一些与装运有关的其他条款
- 三、关于美国**OCP**运输条款（内陆地区）

OCP是“**OVERLAND COMMON POINTS**”的缩写。是指“内陆地区”，是享受优惠费率通过陆运可抵达的地区。“内陆地区”根据费率规定，以美国西部9个州为界，即以洛矶山脉为界，其以东地区为内陆地区。按**OCP**运输条款达成的交易，出口商不仅可享受美国内陆运输的优惠费率，而且也可以享受**OCP**海运的优惠费率。加拿大受美国影响也划有**OCP**地区和类似的运费优惠办法。

第八节 运输单据

运输单据是承运人收到承运货物后签发给托运人的证明文件，它是交接货物、处理索赔与理赔以及向银行结算货款或进行议付的重要单据。

一、海运提单（**Ocean Bill of Lading, B/L**）

（一）**B/L** 的定义

它简称提单，是指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凭证。

（二）**B/L** 的性质和作用

1、货物收据

提单是承运人或其代理人签发给托运人的货物收据，证明承运人已按提单所列内容收到货物。

2、物权凭证

提单是代表货物所有权的凭证，提单的合法持有人可以凭提单在目的港向轮船公司提取货物，也可以有偿转让。

3、运输契约的证明

提单是承运人与托运人之间订立的运输契约的证明。提单条款明确规定了承、托双方之间的权利和义务，责任与豁免，是处理承运人与托运人之间的争议的法律依据。

（三）**B/L** 的格式和内容

1、**B/L** 的正面条款

（1）托运人（**SHIPPER**）

（2）收货人（**CONSIGNEE**）

- (3) 被通知人 (NOTIFY PARTY)
- (4) 收货地或装货港 (PLACE OF RECEIPT OR PORT OF LOADING)
- (5) 目的地或卸货港 (DESTINATION OR PORT OF DISCHARGE)
- (6) 船名及航次 (VESSEL'S NAME & VOYAGE NUMBER)
- (7) 唛头及件号 (SHIPPING MARKS & NUMBERS)
- (8) 货名及件数 (DESCRIPTION OF GOODS & NUMBER OF PACKAGE)
- (9) 重量和体积 (WEIGHT & MEASUREMENT)
- (10) 运费预付或运费到付 (FREIGHT PREPAID OR FREIGHT TO COLLECT)
- (11) 正本提单的张数 (NUMBER OF ORIGINAL B/L)
- (12) 船公司或其代理人的签名 (NAME & SIGNATURE OF THE CARRIER)
- (13) 签发提单的地点及日期 (PLACE & DATE OF ISSUE).

2、B/L的背面条款

在提单背面，通常都印就运输条款，这些条款是作为确定承运人与托运人之间以及承运人与收货人及提单持有人之间的权利和义务的主要依据。

国际上为了统一提单背面条款内容，签署了三个有关提单的国际公约：

- (1) 1924年签署的《关于统一提单的若干法律规则的国际公约》，简称《海牙规则》(THE HAGUE RULES)。
- (2) 1968年签署的《布鲁塞尔议定书》，简称《维斯比规则》(THE VISBY RULES)
- (3) 1978年签署的《联合国海上货物运输公约》，简称《汉堡规则》(THE HUMBURG RULES)。

(四) B/L 的种类

1、按是否已装船划分

(1) 已装船提单 (On Board B/L)

是指轮船公司已将货物装上指定船舶后所签发的提单，其特点是提单上必须以文字表明货物已装在某条船上，并载有装船日期，同时还是由船长或其代理人签字。

(2) 备运提单 (Received for Shipment B/L)

又称收讫待运提单，是指船公司已收到托运货物等待装运期间所签发的提单。

2、提单上对货物外表状况有无不良批注

(1) 清洁提单 (Clean B/L)

是指货物在装船时“表面状况良好”，船公司在提单上未加注任何有关货物受损或包装不良等批注的提单。

(2) 不清洁提单 (Unclean B/L, Foul B/L)

是指轮船公司在提单上对货物表面状况或包装有不良或存在缺陷等批注的提单。

3、按提单收货人抬头的不同

(1) 记名提单 (Straight B/L)

是指提单上的收货人栏内填明特定收货人名称，只能由该特定收货人提货，由于这种提单不能通过背书方式转让给第三方，不能流通，故其在国际贸易中很少使用。

(2) 不记名提单 (Bearer B/L)

是指提单收货人栏内没有任何收货人，谁持有提单，谁就可以提货，承运人交货，只凭单，不凭人，采用这种提单风险大，故其在国际贸易中很少使用。

(3) 指示提单 (Order B/L)

是指在提单上的收货人栏内填写“凭指定” (TO ORDER) 或“凭某某人指定” (TO ORDER OF...) 字样。这种提单可经过背书转让，故其在国际贸易中广为使用。

背书人除在提单后签名盖章，并指明受让人的名字，叫记名背书。记名背书的提单受让人如需再转让，必须再加背书。如在提单后签名盖章而不写受让人的名字，叫不记名背书，即空白背书。

4、按船舶营运方式的不同

(1) 班轮提单 (Liner B/L)

是指由班轮公司承运货物后所签发给托运人的提单。

(2) 租船提单(Charter party B/L)
是指承运人根据租船合同而签发的提单。

5、按提单内容的繁简

(1) 全式提单 (Long form B/L)

是指既有提单正面条款又有提单背面条款的提单，提单背面条款一般详细规定了承运人与托运人的权利和义务。

(2) 简式提单(Short form B/L)

是指仅有提单正面条款，而没有提单背面条款的提单。

6、按提单使用效力

(1) 正本提单(Original B/L)

是指提单上有承运人、船长或其代理人签字盖章并注明签发日期的提单。这种提单在法律上和商业上都是公认有效的单证。提单上必须要标明“正本”字样。

(2) 副本提单(Copy B/L)

是指提单上没有承运人、船长或其代理人签字盖章，而仅供工作上参考之用的提单，在副本提单上一般都有“COPY”字样。

7、其他种类提单

(1) 集装箱提单(Container B/L)

是指由负责集装箱运输的经营人或其代理人，在收到货物后签发给托运人的提单。

(2) 舱面提单(On deck B/L)

是指承运货物装在船舶甲板上所签发的提单，故又称为甲板货提单。根据《跟单信用证统一惯例》，除非信用证另有约定，银行不接受甲板提单。

(3) 过期提单(Stale B/L)

是指超过规定的交单日期或者晚于货物到达目的港的提单。前者，是指卖方超过信用证规定的交单日或在提单签发日期后21天才到银行议付的提单。按《跟单信用证统一惯例》规定：如信用证无特殊规定，银行将拒绝接受迟于提单装运日期21天才到银行议付的提单。按《跟单信用证统一惯例》规定：如信用证无特殊规定，银行将拒绝接受迟于提单装运日期21天后提交的单据；后者，是在近洋运输时容易出现的情况。故在近洋国家间的贸易合同中，一般都订有“过期提单可以接受”的条款 (STALE B/L IS ACCEPTABLE)。

(4) 倒签提单(Anti-dated B/L)

承运人应托运人的要求，签发提单日期早于实际装船日期的提单，以符合信用证对装船日期的规定，便于在信用证下结汇。

(5) 预借提单(Advanced B/L)

由于信用证规定的结汇日期已到，而货主因故未能及时备妥货物装船，或因为船期延误，影响了货物装船，托运人要求承运人先行签发已装船提单，以便结汇。

二、(不可转让) 海运单 (Sea waybill)

是证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人保证据以将货物交付给单证所载明的收货人的一种不可流通的单证，因此又称“不可转让海运单”(NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILL)。

海运提单不是物权凭证，故而不可转让。收货人不凭海运单提货，而是凭到货通知提货。因此，海运单收货人一栏应填写实际收货人的名称和地址，以利货物到达目的港后通知收货人提货。

三、铁路运输单据

(一) 国际铁路联运运单 (Rail Waybill)

国际铁路联运运单是国际铁路联运的主要运输单据，它是参加联运的发送铁路与发货人之间订立的运输契约，其中规定了参加联运的各国铁路和收、发货人的权利和义务。对收、发货人和铁路都具有法律约束力。

运单正本随同货物到达终到站，并交给收货人，它既是铁路承运货物出具的凭证，也是铁路与货主交接货物、核收运杂费和处理索赔与理赔的依据。运单副本于运输合同缔结后交给发货人，是卖方凭以向收货人结算货款的主要证件。

（二）承运货物收据（Cargo Receipt）

是在特定运输方式下所使用的一种运输单据，它既是承运人出具的货物收据，也是承运人与托运人签订的运输契约。我国在出口港澳时也使用承运货物收据。

承运货物收据的格式及内容和海运提单基本相同，主要区别是它只有第一联为本。它不仅适用铁路运输，也可用于其他运输方式。

四、航空运单（Air Waybill）

是承运人与托运人之间签订的运输契约，也是承运人或其代理人签发的货物收据。航空运单还可作为承运人核收运费的依据和海关查验放行的基本单据。但航空运单不是代表货物所有权的凭证，也不能通过背书转让。收货人提货不是凭航空运单，而是凭航空公司的提货通知单。在航空运单的收货人栏内，必须详细填写收货人的全称和地址，而不能做成指示性抬头。

五、邮政收据（Parcel post receipt）

是邮政运输的主要单据，它是邮局收到寄件人的邮包后所签发的凭证，也是收件人凭以提取邮件的凭证，当邮包发生损坏或丢失时，它还可以作为索赔和理赔的依据，但邮包收据不是物权凭证。

六、多式联运单据（MTD）

指证明多式联运合同以及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同条款交付货物的单据。多式联运公约规定，多式联运单据是多式联运合同的证明，也是多式联运经营人收到货物的收据和凭以交付货物的凭证。根据发货人的要求，它可以作成可转让的，也可以做成不可转让的。

课后作业：查询“中欧班列（长安号）”最新时效与运价，对比海运列出两条优势，写200字提案说明其如何助力陕西跨境电商开拓中东欧市场。

第五章 国际货物运输保险

教学目的：

通过本章学习，让学生掌握国际海洋货物运输保险的承保责任范围：海上风险与损失；外来风险与损失。掌握单独海损与共同海损的条件、计算及区别；施救费用与救助费用的区别与运用；掌握我国海洋货物运输保险的基本内容、保险条款的具体写作方法、注意事项及其纠纷的处理。

课程思政育人目标：以“海运强国”战略为引领，通过共同海损与承保范围案例，培育学生海洋意识与风险共治理念；在中国人保、太保服务全球理赔的故事中植入家国情怀与诚信精神，树立“中国保单为全球贸易护航”的使命担当，培养精通规则、心系国家利益、敢于创新的外向型保险人才。

教学重点：

掌握单独海损与共同海损的条件及计算；施救费用与救助费用的区别与运用；我国海洋货物运输保险的种类和承保范围；

教学难点：保险条款的具体写作方法、注意事项及其纠纷的处理。

教学方法：讲授+练习

课时：2课时

第一节 海上货物运输保险承保的范围

一、海上风险与损失

（一）海上风险（Perils of the Sea）

又称海难，指船舶或货物在海上运输过程中所遇到的自然灾害和意外事故。

1、自然灾害（Natural Calamity）

指不以人们意志为转移的自然界力量所引起的灾害。不是泛指一切由于自然力量造成的灾害，而是仅指恶劣气候、雷电、地震、海啸或火山爆发等人力不可抗拒的自然力量造成的灾害。

2、意外事故（Fortuitous Accidents）

由于偶然、非意料的原因所造成的事故。不是泛指海上所有的意外事故，而仅指运输工具搁浅、触礁、沉没、船舶与流冰或其他物体碰撞以及失踪、失火、爆炸等。

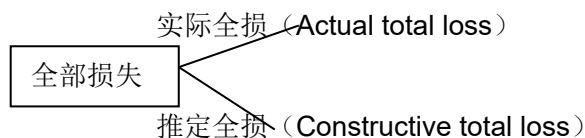
3、其他风险

如海盗、抛弃、船长、船员的恶意损害、吊索损害

（二）海上损失与费用

1、海上损失

按货物损失的程度划分,分为全部损失和部分损失



（1）全部损失：

①实际全损：货物完全灭失或变质而失去原有用途，即货物完全损失已经发生或不可避免。

主要有四种情况：完全灭失；失去原有用途，已不具有任何使用价值；货物丧失无法挽回；船舶失踪达到一定时期，仍无音讯。

②推定全损：指被保险货物受损后未完全灭失，但施救、恢复、整理受损货物并将其运至原订目的地的费用总和已超过货物到达该目的地价值的损失，即这种损失已超过被保险货物的保险价值。

A、推定全损主要有以下四种情况：

a、被保险货物遭受严重损害，完全灭失已不可避免，或者为了避免实际全损需要施救等所花费用，将超过获救后被保险货物的价值。

b、被保险货物受损害后，修理费用估计要超过货物修复后的价值。

c、被保险货物遭受严重损害之后，整理和续运抵目的地的运费已超过残存货物到达目的地的价值。

d、被保险货物遭受责任范围内的事故，使被保险人失去被保险货物的所有权，其所需费用将超过收回被保险货物的价值。

B、推定全损的赔偿方法：

可按部分损失赔偿，也可按全部损失赔偿。如果按全部损失赔偿，被保险人必须向保险人申请委付。

委付是指被保险人将保险货物的一切权利转让给保险人，并要求保险人按全损给予赔偿的行为。委付必须经保险人同意方为有效，保险人一经接受，委付就不得撤回。

(2) 部分损失。是指被保险货物的损失没有达到全部损失的程度。包括共同海损和单独海损。

1) 共同海损 (General Average)

指载货船舶在海上途中遇到危难，船长为了维护船舶和所有货物的共同安全或使航程得以继续完成，而采取的有意并且合理的行为，所产生的某些特殊牺牲或支出的特殊费用。

构成共同海损的条件：

①船方在采取紧急措施时，必须确有危及船、货共同安全的危险存在，不能主观臆测可能有危险发生；

②船方所采取的措施必须是有意的、合理的，是为了船货共同安全；

③所作出的牺牲或支出的费用是在非常性质下产生的，具有特殊性；

④构成共同海损的牺牲和费用支出，最终还必须是有有效的。

2) 单独海损 (Particular Average)

指除共同海损以外的，由海上风险直接导致的船舶或货物的部分损失。这种损失只属于特殊利益方，不属于所有其他的货主或船方，由受损方单独承担。

3) 共同海损和单独海损的区别：

① 损失的构成不同。单独海损一般是指货物本身的损失，不包括费用损失，而共同海损既包括货物损失，又包括因采取共同海损行为而引起的费用损失。

② 造成海损的原因不同。单独海损是海上风险直接导致的货物损失，而共同海损是为了解除或减轻船、货、运费三方共同危险而人为造成的损失。

③ 损失的承担者不同。单独海损由受损方自行承担损失，而共同海损则由船、货、运费三方按获救财产价值大小的比例分摊。

4) 共同海损的分摊 (General Average Contribution)

① 共同海损分摊时，涉及的受益方包括：货方、船方和运费方。

② 共同海损的分摊有两个原则：

A、分摊以实际遭受的损失或额外增加的费用为准

B、无论受损方还是未受损方均应按标的物价值比例分摊

③ 进行共同海损分摊时，一般遵循《约克——安特卫普理算规则》

2、其他损失

一般外来风险所造成的损失为一般外来风险损失；特殊外来风险所造成的损失为特殊外来风险损失。前者如偷窃、雨淋、短量等风险所造成的被保险货物的损失，后者如战争、罢工等风险所造成的被保险货物的损失。

3、海上费用

(1) 施救费用 (Sue and labor charges)

在遭遇保险责任范围内的灾害事故时，被保险人或他的代理人、雇佣人员和保险单受让人等为抢救被保险货物，以防止其损失扩大而采取措施所支出的费用。

(2) 救助费用 (Salvage charges)

被保险货物遭遇保险责任范围内的灾害事故时，由保险人和被保险人以外的第三者采取救助行为，而向其支付的报酬费用。

二、外来风险与损失

指由于自然灾害和意外事故以外的其他外来原因造成的风险，但不包括货物的自然损耗和本质缺陷。

(一) 一般外来风险与损失：一般外来原因所造成的风险。主要包括：偷窃、渗漏、短量、碰损、钩损、生锈、雨淋、受热受潮等。

(二) 特殊外来风险损失：由于社会、政治原因造成的风险。主要包括：战争、罢工、拒收以及交货不到等。

第二节 我国海洋货物运输保险的险别

依据“中国保险条款”(CIC)，我国的海洋运输保险险别，按照能否单独投保分为基本险和附加险两类。基本险可单独投保，附加险不能单独投保。

一、基本险别

(一) 平安险 (FPA)

英文原意为单独海损不赔。

平安险承保责任范围包括：

- 1、被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成的整批货物的全部损失或推定全损。若被保险的货物用驳船运往或运离海轮时，则每一驳船所装的货物可视作一个整批。(自然灾害的全损)
- 2、由于运输工具遭到搁浅、触礁、沉没、互撞，与流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故所造成的货物全部或部分损失。(意外事故的全损或部分损失)
- 3、在运输工具已经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的部分损失。(遭遇意外事故前后自然灾害所造成的部分损失)。
- 4、在装卸或转船时由于一件或数件甚至整批货物落海所造成的全部或部分损失。
- 5、被保险人对遭受承保责任内的危险货物采取抢救、防止或减少货损的措施所支付的合理费用，但以不超过该批被毁货物的保险金额为限。
- 6、运输工具遭遇海难后，在避难港由于卸货引起的损失，以及在中途港或避难港由于卸货、存仓和运送货物所产生的特殊费用。
- 7、共同海损的牺牲、分摊和救助费用。
- 8、运输契约中如订有“船舶互撞责任”条款，则根据该条款规定应由货方偿还船方的损失。

上述责任范围表明，在投保平安险的情况下，保险公司对由于自然灾害所造成的单独海损不负赔偿责任，而对于因意外事故所造成的单独海损则要负赔偿责任。如在运输过程中运输工具发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故，则不论在事故发生之前或之后由于自然灾害所造成的单独海损，保险公司也要负赔偿责任。

(二) 水渍险 (WPA, WA)

英文原意为负责单独海损。

水渍险承保责任范围包括：①平安险所承保的全部责任。②被保险货物在运输途中，由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害所造成的部分损失。

(三) 一切险 (All Risks)

除包括平安险和水渍险的各项保险责任外，还包括被保险货物在运输过程中由于一般外来原因所造成的全部或部分损失。

三种险别的责任范围比较：一切险责任范围是平安险、水渍险加一般附加险的总和，所以从上述三种基本险别的责任范围来看，平安险<水渍险<一切险。

二、附加险别

(一) 一般附加险别

1. 偷窃提货不着险 (Theft, Pilferage and Non-Delivery: TPND) —— 对偷窃所致的损失和整体提货不着等损失。

- 2.淡水雨淋险 (Fresh Water and Rain Damage) ——对直接遭受雨水、淡水以及雪溶水浸淋所致的损失。
- 3.渗漏险 (Risk of Leakage) ——对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渗漏而引起的货物腐蚀等损失。
4. 短量险 (Risk of Shortage) ——对因外包装破裂或散装货物发生数量损失和实际重量短缺的损失。
- 5.钩损险 (Hook Damage) ——对在装卸过程中使用手钩、吊钩所造成的损失。
- 6.混杂、沾污险 (Risk of Contamination) ——在运输过程中在混进杂质或被沾污所致的损失。
- 7.碰损破碎险 (Risk of Clash and Breakage) ——对金属、木质等货物因震动、颠簸、挤压所造成的碰损和对易碎性货物在运输途中由于装卸野蛮、粗鲁、运输工具的颠簸所造成的破碎损失。
- 8.锈损险 (Risk of Rust) ——对运输过程中发生的锈损。
- 9.串味险 (Risk of Odour) ——对被保险的食用物品、中药材、化妆品原料等因受其它物品的影响而引起的串味损失。
- 10.受潮受热险 (Damage Caused by Heating and Sweating) ——对因气温突然变化或由于船上通风设备失灵致使船舱内水气凝结、受潮或受热所造成的损失。
- 11.包装破裂险(Breakage of Packing Risk)
----对因运输或装卸不慎,包装破裂所造成的损失,以及为继续运输安全的需要对包装进行修补或调换所支付的费用,保险公司均负责赔偿。

(二) 特殊附加险

1、战争险 (War risk)

(1) 责任范围:

- A、直接由于战争、类似战争行为、敌对行为、武装冲突或海盗等所造成运输货物的损失;
- B、由于上述原因所引起的捕获、拘留、扣留、禁止、扣押等所造成的运输货物的损失;
- C、各种常规武器(水雷、炸弹等)所造成的运输货物的损失;
- D、由本险责任范围所引起的共同海损的牺牲、分摊和救助费用。

(2) 除外责任:

由于敌对行为使用原子弹或热核制造的武器导致被保险货物的损失和费用不负责赔偿。

(3) 战争险的保险责任起讫:

仅限于水面危险,是指保险人的承保责任自货物装上保险单所载明的启运港的海轮或驳船开始,到卸离保险单所载明的目的港海轮或驳船为止。

如果货物不卸离海轮或驳船,则从海轮到达目的港当日午夜起算满15日之后责任自行终止;如果中途转船,不论货物在当地卸货与否,保险责任以海轮到达该港可卸货地点的当日午夜起算满15天为止,等再装上续运海轮时,保险责任才继续有效。

2、罢工险 (Risk of Strike,Riots and Civil Commotions:SRCC 罢工暴动民变险)

罢工险是保险人承保罢工者、被迫停工工人、参加工潮、暴动和战争的人员采取行动所造成的承保货物的直接损失,对间接损失不负责。

3、交货不到险 (Failure to deliver)

被保险货物从装上船开始,6个月仍不能运到原定目的地交货,则不论何种原因,保险公司均按全损赔付。

4、进口关税险 (Import duty risk)

承保货物已发生保险责任范围内的损失,但被保险人仍需按货物的完好状态完税而遭受的损失。

5、舱面险 (On deck risk)

当货物置于船舶甲板上时,保险公司除按保险单所载条款负责外,还赔偿被抛弃或浪击落海的损失。

6、拒收险 (Rejection risk)

对被保险货物在进口港被进口国政府或有关当局拒绝进口或没收,保险公司按货物的保险价值负责赔偿。

7、黄曲霉素险 (Aflatoxin risk)

花生、谷物等易产生黄曲霉素,对含量超过进口国限制标准而被拒绝进口、没收或强制改变用途所遭受的损失保险公司负责赔偿。

8、存仓火险责任扩展条款

出口货物到达香港(包括九龙在内)或澳门等目的地,在卸离运输工具后,如直接存放在保险单所载明的过户银行所指定的仓库,保险责任自运输责任终止时开始,至银行收回押款解除货物的权益为止;或自运输责任终止时起,满30天为止。在此期间,对发生的火灾所造成的损失负责赔偿。

三、基本险的除外责任

除外责任,是指保险人不予赔偿的损失和费用。这是为了维护保险人的权益而对承保责任范围作进一步的明确和划分,这种除外责任,一般来说非意外的,非偶然的,或比较特殊的风险,其责任范围包括:

- (1) 被保险人的故意行为或过失造成的损失。
- (2) 由于发货人的包装不善等责任所引起的损失。
- (3) 被保险货物在保险责任开始之前就已存在品质不良或数量短缺所形成的损失。
- (4) 被保险货物的自然损耗、品质特性以及市价跌落、运输延迟所引起的损失和费用。
- (5) 战争险、罢工险等特殊附加险条款所规定的责任范围和除外责任。

四、基本险的保险责任起讫

(一) 仓至仓 (W/W) 条款的含义

指保险的承保责任从被保险货物远离保险单所载明的起运地发货人仓库开始,直到该项货物被运抵保险单所载明的目的地收货人仓库为止。

(二) 不同价格术语影响W/W的责任起讫点

- 1、CIF下, 保险责任起讫期间是“仓至仓”
- 2、FOB、CFR条件下, 保险责任起讫期间是:“船至仓”

第三节 伦敦保险人协会海运货物保险条款

协会货物保险条款 (Institute Cargo Clause, ICC)

一、伦敦保险人协会修订的海运货物保险条款的种类

- 1、协会货物条款 (A): ICC (A)
- 2、协会货物条款 (B): ICC (B)
- 3、协会货物条款 (C): ICC (C)
- 4、协会战争险条款
- 5、协会罢工险条款
- 6、恶意损害险条款

以上六种险别中A、B、C三种险别是基本险,战争险、罢工险及恶意损害险是附加险。其中,除了恶意损害险外,前五种险别都可以单独投保。另外,A险包括恶意损害险,但在投保B险或C险时,应另行投保恶意损害险。

二、协会货物保险主要险别的承保风险与除外责任

(一) ICC (A) 险的承保风险与除外责任

1、承保范围:类似于我国的一切险,采用“一切风险减除外责任”的概括式规定方法,即除了“除外责任”项下所列的风险保险人不予负责外,其他风险均予负责。

2、除外责任:

A、一般除外责任.如包装或准备不足或不当所造成的损失;使用原子或热核武器所造成的损失和费用;

B、不适航、不适货除外责任.主要指保险人在被保险货物装船时已知道船舶不适航,以及船舶、运输工具、集装箱等不适货;

C、战争除外责任;

D、罢工除外责任.

(二) ICC (B) 险的承保风险与除外责任

1、承保范围: 类似于我国的水渍险, 采用承保“除外责任”之外列明风险(P166)的办法。

2、除外责任: (A)险除外责任加上(A)险的“海盗行为”与“恶意损害险”。

3、ICC (B) 险与ICC (A) 险的区别:

(1) 在ICC (A) 险中, 仅规定保险人对归因于被保险人故意的不法行为所致的损失或费用, 不负赔偿责任; 而在ICC (B) 险中, 则规定保险人对被保险人以外的其他人的故意非法行为所致的风险不负责任。可见, 在ICC (A) 险中, 恶意损害的风险被列为承保风险; 而在ICC (B) 险中, 保险人对此项风险却不负赔偿责任。被保险人如想获得此种风险的保险保障, 就需加保“恶意损害险”。

(2) 在ICC (A) 险中, 标明“海盗行为”不属除外责任; 而在ICC (B) 险中, 保险人对此项风险不负保险责任。

(三) ICC (C) 险的承保风险与除外责任

1、承保范围: 类似于我国的平安险, 仅承保“重大意外事故”的风险, 而不承保自然灾害及非重大意外事故的风险(P167)。

2、除外责任: 除外责任与ICC (B) 险完全相同。

ICC (A)、(B)、(C) 险的范围类似于CIC的一切险、水渍险和平安险, 不同之处在于:

(1) 海盗行为所造成的损失是ICC (A) 险的承保范围, 而在一切险中是除外责任。

(2) ICC (A) 险包括恶意损害险, 而一切险中不包括此种险。

(3) ICC (B)、(C) 除改变了水渍险与平安险对承保范围中某些风险不明确的弊病, 采取列明风险的办法, 即把承保风险和损失一一列明。

责任起讫也是“仓至仓”条款, 但比我国条款规定更为详细。

(四) 战争险的承保风险与除外责任

1、承保范围

(1) 直接由于战争、内战、革命、造反、叛乱, 或由此引起的内乱, 或任何交战方之间的敌对行为所造成的运输货物的损失;

(2) 由于上述原因所引起的捕获、扣押、扣留、拘禁或羁押等所造成的运输货物的损失;

(3) 各种常规武器所造成的运输货物的损失。

2、除外责任

与ICC (A) 除外责任相同之外, 还包括

(1) 基于航程或航海上的损失或受阻的任何索赔不负赔偿

(2) 由于敌对行为使用原子或热核制造的武器所造成的损失不负赔偿。

责任起讫、适用于“水面”条款, 以“水上危险”为限。

(五) 罢工险的承保风险与除外责任

1、承保范围

(1) 由于罢工工人、被迫停工工人、或参与工潮、暴动或民变的人员所造成的损失或损害;

(2) 罢工、被迫停工、工潮、暴动或民变造成的损失和费用。

(3) 由于恐怖分子或出于政治动机而行为的人工所造成的损失或损害。

2、除外责任

与ICC (A) 除的一般除外责任相同, 还包括:

(1) 因罢工、关厂、工潮、暴动或民变造成的各种劳力流失、短缺或抵制引起的损失、损害或费用不负赔偿。

(2) 基于航程或航海上的损失或受理的任何索赔不负赔偿。

(3) 由于战争、内战、革命、造反、叛乱，或由此引起的内乱或交战方之间的敌对行为造成的损失、损害或费用不负赔偿。

责任起讫“仓至仓”条款。

(六) 恶意损害险的承保风险

若要对恶意损害造成的损失取得保障，可以投保ICC (A) 险，或在投保ICC (B) 险或ICC (C) 险时加保恶意损害险。

三、协会海运货物保险的保险期限

(一) 海运货物保险的期限：“仓至仓”

(二) 海运货物战争险的期限：“仅限于水上危险”

第四节 其他运输方式下的货运保险

一、陆运运输货物保险

中国人民保险公司1981年1月1日修订的《陆上运输货物保险条款》，规定：陆上货物运输险分为陆运险和陆运一切险。

(一) 陆运险 (OVERLAND TRANSPORTATION RISKS) 的责任范围

陆运险的承保范围是指保险公司负责赔偿被保险货物在运输途中遭受暴风、雷电、洪水、地震等自然灾害或由于运输遭受碰撞、倾覆、出轨或在驳运过程中因驳运工具遭受搁浅、触礁、沉没、碰撞，或由于遭受隧道坍塌、崖崩或失火、爆炸等意外事故所造成的全部或部分损失。由此可见，陆运险的承保责任范围与海洋运输货物保险条款中的“水渍险”相似。

(二) 陆运一切险 (OVERLAND TRANSPORTATION ALL RISKS) 的责任范围

陆运一切险的承保责任范围除上述陆运险的责任外，还包括运输途中，由外来原因造成的短少、短量、偷窃、渗漏、碰损、破碎、钩损、雨淋、生锈、受潮、受热、发霉、串味、沾污等全部或部分损失，这与海洋运输货物保险条款中的“一切险”相似。

以上陆运险和陆运一切险的责任范围均适用于火车和汽车运输。

(三) 陆上货物运输保险的除外责任

陆运险、陆运一切险的除外责任与海洋运输货物险的除外责任相同。

(四) 陆上货物运输保险责任起讫期限

陆上货运保险也采用“仓至仓”条款原则。如果没运抵保险单所载明的收货人的仓库或储存处所，则以到达最后卸载车站后60天为限。如在中途转车，不论货物在当地卸车与否，保险责任从火车到达中途站的当日午夜起满10天为止。如果被保险货物在10天内重新装车续运，则保险责任继续生效。

二、航空运输货物保险

中国人民保险公司1981年1月1日修订的《航空运输货物保险条款》，规定：航空运输货物保险分为航空运输险和航空运输一切险两种基本险别。

(一) 航空运输险 (AIR TRANSPORTATION RISKS) 的责任范围

航空运输险的承保责任范围与海洋货物运输保险条款中的“水渍险”相似，包括被保险货物在运输中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受恶劣气候或其他危难事故而被抛弃，或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落或失踪等自然灾害和意外事故所造成的全部或部分损失。

(二) 航空运输一切险 (AIR TRANSPORTATION ALL RISKS) 的责任范围

航空运输一切险的承保责任范围与海洋运输保险条款中的“一切险”相似，除包括航空运输险的各项责任外，还包括被保险货物由于一般外来原因所造成的全部或部分损失。

(三) 航空货物运输保险的除外责任

航空运输险和航空运输一切险的除外责任与海洋货物运输保险条款中基本险的除外责任基本相同。

(四) 航空货物运输保险责任起讫期限

航空货物运输保险责任起讫期限也采用“仓至仓条款”。所不同的是如果货物运达保险单所载明的目的地未运抵保险单所载明收货人仓库或储存处所，则以被保险货物在最后卸载地卸离飞机后满30天保险责任即告终止。如在上述30天内，被保险货物需转送到非保险单所载明的目的地时，保险责任以该项货物开始转运时终止。

三、邮运包裹保险

（一）邮包运输风险与损失

寄件人为了转嫁邮包在运送当中的风险损失，故须办理邮包运输保险，以便在发生损失时能从保险公司得到承保范围内的经济补偿。

（二）邮包运输保险的险别

根据中国人民保险公司制定的《邮政包裹保险条款》的规定，有邮包险（PARCEL POST RISKS）和邮包一切险（PARCEL POST ALL RISKS）两种基本险，其责任起讫是，自被保险邮包离开保险单所载起运地点寄件人的处所运往邮局时开始生效，直至被保险邮包运达保险单所载明的目的地邮局发出通知书给收件人当日午夜起算为止，但在此期限内，邮包一经递交到收件人处所时，保险责任即告终止。

在投保邮包运输基本险之一的基础上，经投保人与保险公司协商可以加保邮包战争险等附加险。邮包战争险承保责任起讫，是自被保险邮包经邮政机构收讫后自储存处所开始运送时生效，直至该项邮包运达保险单所载明的目的地邮政机构送交收件人止。

第五节 保险条款的约定和进出口货物运输保险实务

一、保险条款的约定

（一）投保金额

保险金额（INSURED AMOUNT）是指投保人与保险公司之间实际投保和承保的金额，是保险费的计收依据，是投保人或其受让人索赔和保险人理赔的最高限额。

保险金额的计算公式为：保险金额=CIF（CIP）价×（1+投保加成率）

保险金额并非是投保货物的成本价格，而是以成本为基础，包括保险费、运费以及预期利润。实际上，保险金额就是CIF价，因此保险公司承保出口货物，保险金额一般是CIF（CIP）价加成10%的金额，即将买方预期利润和有关费用加入货价内并计算。

（二）投保险别

1、考虑货物的性质和特点

不同种类的货物在相同的风险之下，遭受的损失程度往往是不同的。如茶叶、烟草等商品容易吸潮霉烂，那就应该在基本险的基础上加保受潮受热险。

2、考虑货物的包装

3、考虑运输路线和船舶停靠港口

根据运输工具的不同选择相应的险别，如：采用空运的货物，应选择投保航空运输货物保险的有关险别。此外，根据不同的运输路线，自动选择合适的险别，如：途经海盗经常出没的水域战争热点地区，应考虑货物遭受意外袭击的因素。

4、考虑运输季节

（三）以哪一个保险公司的保险条款为准

（四）其他保险事项

保险费是保险金额与保险费率的乘积。保险费率是计收保险费的依据，不同的险别有不同的费率。

二、进出口货物保险实务

（一）出口货物的保险实务

保险金额=CIF ×（1+投保加成率）

$CIF=CFR / (1 - (1 + \text{投保加成率}) \times \text{保险费率})$

以CIF或CIP为基础加一成， $CIF=CFR / (1 - 1.1 \times \text{保险费率})$ ，
 $CFR+I=CFR+CIF \times 110\% \times \text{保险费率}=CIF$

$CFR=CIF \times (1 - 1.1 \times \text{保险费率})$

保险费=保险金额x 保险费率，如按CIF（CIP）价加成投保：保险费=CIF（CIP）价
X（1+投保加成率）X保险费率

（二）进口货物的保险实务

- 1、按CFR进口的计算公式：保险金额=CFR价格x（1+特约保险费率）
- 2、按FOB进口的计算公式：保险金额=FOB价格x（1+平均运费率+特约保险费率）

（三）保险单证

- 1、保险单（Insurance Policy），俗称“大保单”，是正规的保险合同。

2、保险凭证（Insurance Certificate），俗称“小保单”，简化的保险合同。保险凭证的内容，除背面未印有详细条款外，正面内容与保险单相同，在法律上与保险单具有同等法律效力。目前各国在信用证上的保险条款中，一般都有规定保险单与保险凭证均可接受的条款，但信用证规定提交单据为保险单时，则议付行不接受以保险凭证代替保险单凭以议付。

3、批单（Endorsement）

批单是指投保人需补充或更改保险单内容时出具的一种凭证。（批单必须粘贴在原保险单上，并加盖骑缝单。）

4、预约保险单(open policy)

保险公司与被保险人双方签订的预约保险合同。它规定了总的保险范围、保险期限、保险种类、总保险限额、航程区域、运输工具、保险条件、保险费率和保险结算办法等。在这个范围内的被保险货物，一经起运保险公司即自动承保。但被保险人在获悉每批货物装运时，应及时将装运通知书（包括货物的名称、数量、保险金额、船名、运输工具、起运地点、起运日期）送交保险公司，并按约定办法缴纳保险费，即完成了投保手续。在实际业务中，预约保单适用于进口的货物保险，这可以防止因漏保或迟保而造成的无法弥补的损失。

三、保险索赔

保险索赔是指被保险货物遭受承保人范围内的风险而造成损失时，被保险人向保险人提出赔偿要求的行为。

（一）被保险人进行索赔应具备三个条件：

- 1、被保险人要求赔偿的损失，必须是承保责任范围内风险造成的损失。
- 2、被保险人是保险单的合法持有人。
- 3、被保险人必须拥有可保利益。（INSURABLE INTEREST）。

可保利益，又称保险利益或可保权益，是指被保险人对被保险货物因具有某种利害关系而享有的为法律所承认，可以投保的经济利益。如在按FOB或CFR贸易术语成交时，保险是由买方办理的，而买方是在货物装船后才承担风险，亦即此时他才享有可保利益，在按CIF贸易术语成交时，由卖方办理投保手续并支付保险费，卖方拥有可保利益；但货物装船后，风险已由买方承担，当卖方取得提单又将保险单随同提单转让给买方时，可保利益可由卖方转到买方。

（二）保险索赔的程序：

- 1、损失通知
- 2、向有关方面提出索赔
- 3、采取合理的施救、整理措施
- 4、备妥索赔单证
- 5、代位追偿

四、赔偿金额的计算

计算赔偿金额时，应需注意是不论损失程度（Irrespective of Percentage, IOP）均予赔偿，还是规定了免赔率：

（一）绝对免赔率（Deductible）：保险人只赔偿超过免赔率的部分，对免赔率以内的损失绝对不赔。

（二）相对免赔率（Franchise）：保险人对免赔率以内的损失不赔，如损失超过免赔率时，则对全部损失都赔。

PICC采取绝对免赔率的做法。

五、买卖合同中的保险条款

（一）以F组、E组和C组中的CFR和CPT等术语成交的合同，保险条款可订为：

“保险由买方自理”（Insurance: To be covered by the buyer）

（二）以D组术语成交的合同，保险条款可订为：

“保险由卖方自理”（Insurance: To be covered by the seller）

（三）以CIF或CIP术语成交的合同，若在海洋运输下，其保险条款可订为：

“保险由卖方按发票金额的 $\epsilon\epsilon\%$ 投保 $\epsilon\epsilon$ 险、 $\epsilon\epsilon$ 险，以中国人民保险公司 ϵ 年 ϵ 月 ϵ 日的有关海洋运输货物保险条款为准。”

课后作业：一批上海出口抗疫疫苗货值USD100万，航线途经苏伊士运河，请按PICC“一切险+罢工险”费率表计算总保费，并写150字风险评估报告，提出两条降低额外保费的可行措施。

第六章 进出口商品的价格

教学目的:

使学生掌握商品价格构成和商品对外报价;正确运用贸易术语,并把其与出口报价结合起来;掌握贸易术语间的价格换算;商品成本核算;佣金与折扣的计算等。

课程思政育人目标:以“稳外贸、优结构”国家战略为引领,在价格构成与成本核算中植入质量兴市、品牌强国的理念;通过人民币计价探索与“一带一路”报价案例,培育学生金融主权意识和风险底线思维,树立“合理溢价、诚信报价”的职业操守,打造兼具民族自信、创新精神与全球竞争力的新外贸定价人才。

教学重点:

掌握商品价格构成和商品对外报价;掌握贸易术语间的价格换算;商品成本核算;佣金与折扣的计算。

教学难点:商品价格构成和商品对外报价。

教学方法:讲练结合

课时:2课时

第一节 确定进出口商品价格的重要性

价格条款是合同中的核心条款,我国进出口商品的作价原则:在贯彻平等互利的原则下,根据国际市场价格水平、国别(地区)政策和我方经营意图确定适当的价格。

第二节 进出口商品价格的掌握

一、注意国际市场商品供求变化和价格走势

当市场供不应求,国际市场价格就会呈上涨趋势,当市场供过于求,国际市场价格就会呈下跌趋势。

二、掌握合理的差价

(一)要考虑商品成交的质量和档次

在贸易中,质量是吸引客户眼球的首要因素,本公司可以提供什么产品,所提供的产品在国际市场竞争中处于什么样的档次是在贸易竞争中最直接的竞争力,也是报价的首要考虑的问题,质量是最为直观的比对。

比如说目前福建的包袋市场是属于世界包袋加工市场中等偏上的水平,这时包袋这种产品在福建出口产品中就处于利润较高的产品之一,这时在报价时就可以将利润率报得比别的产品更高一些。

(二)要考虑成交数量的大小

对于供应商来说,数量的多少意味着成本的高低,因为无论从原材料的采购及流水线工作(流水工作的顺利及工人工资方面)都非常重要,所以特别对于初次接触的客人都需要他们报出每款每个配色最低的数量,以利于工厂进行最基本的成本核算。

(三)要考虑运输距离的远近

从不同的起运地到不同的目的地的运费有很大的差异,比如说一个40尺柜,到一些欧洲主要港口(EMP)只需USD1200/柜,而到美洲一些港口就高达2000多美元,这在成本上有很大的差异,另外特别是当前国际石油的价格不稳定就使得运费成本不太稳定从而影响了相应的报价水平。

(四)要考虑季节性需求的变化

有些产品有淡旺季之分,旺季时工厂的工人彻夜通宵,有的工厂甚至将一些订单外包,所以此时的报价可以报高些,但到淡季时,可能工厂的许多生产线都会出现停工的现象,无论是外贸公司还是工厂甚至愿意在保本的情况下接单,所以此时的订单的报价可以适当降低。

(五)要考虑交货地点和交货条件

如果客户要求的交货地点是一些偏港或内陆地区，或要求做到门到门的多式联运，或使用较难执行的贸易术语如D组术语，此时就要认真考虑到我方需要付出的相应成本和操作的难易程度，相应的也应在报价中表现出来。

（六）要考虑支付条件和汇率变动的风险

货款安全的收取对于供应商来说是至关重要的一步，无论看起来是多大的，利润多丰厚的订单，如果没有安全收汇，一切都是水中花，镜中月。所以供应商对于收款，特别是对于初次接触的客人，付款条件都要求是安全的，主要采用的是即期信用证或预付一部分的货款。另外汇率是否稳定也是很重要的因素，特别是在当前人民币日益升值，供应商面临较大汇率风险的情况下，供应商常常需要采用一些保值措施，比如与银行签订远期外汇合约，以实现一些远期的外汇收入或支出不因汇率的变动而造成巨大的损失。

（七）要考虑的其他因素

交货期长短和市场销售习惯、消费者的爱好等因素对确定价格都有一定程度的影响，因此也必须予以考虑。

三、做好比价工作

（一）按照国际市场价格水平作价

国际市场价格是以商品的国际价值为基础并在国际市场竞争中形成的，它是交易双方都能接受的价格，是我们确定进出口商品价格的客观依据。

（二）要结合国别地区政策作价

为了使外贸配合外交，在参照国际市场价格水平的同时，也可适当考虑国别、地区政策。

（三）要结合购销意图作价

进出口商品价格在国际市场价格水平的基础上，可根据购销意图来确定，即可略高或略低于国际市场价格。

四、加强成本核算

（一）出口总成本的含义：

出口总成本是指出口企业为出口商品支付的国内总成本，包括两部分：进货成本和国内费用（出口前的一切费用和税金）。

$$\text{出口总成本} = \text{出口商品进货成本} + \text{定额费用} - \text{出口退税额}$$

（二）采购成本的含义：

即出口商品购进价，其中包含增值税。如企业自营出口，进货成本即其生产成本，比如服装出口企业，生产成本就包括了布料成本及加工费用。

$$\begin{aligned} \text{采购成本（进货成本）} &= \text{货价} + \text{增值税} \\ &= \text{货价} \times (1 + \text{增值税率}) \end{aligned}$$

（三）出口退税是对已经报关离境的出口货物，由将其在出口前生产和流通各环节已经缴纳的国内增值税或者消费税等间接税的税款，退还给出口企业的一项税收制度。在当前外贸激烈竞争的形势下，出口退税收入对外贸企业来说已经成为重要的收入，出口退税率的高低决定了产品在国际市场上竞争能力的高低。

$$\begin{aligned} \text{出口退税额} &= \text{货价} \times \text{退税率} \\ &= [\text{采购成本} / (1 + \text{增值税率})] \times \text{退税率} \end{aligned}$$

（四）出口商品盈亏率

指出口盈亏额与出口总成本的比例。衡量出口盈亏程度的重要指标。

$$\begin{aligned} \text{出口盈亏率} &= \text{出口盈亏额} / \text{出口总成本} \\ &= (\text{出口销售人民币净收入} - \text{出口总成本}) / \text{出口总成本} \end{aligned}$$

（五）出口商品换汇成本

指出口商品净收入1单位外汇所需的人民币成本。在我国,一般是指出口商品每净收入一美元所耗费的人民币成本,即用多少元人民币换回一美元。

$$\text{换汇成本} = \text{出口总成本(人民币)} / \text{出口销售外汇净收入(美元)}$$

出口换汇成本是衡量外贸企业和进出口盈亏的重要指标,与外汇牌价相比较能直接反映出商品出口能否盈利。换汇成本如高于银行外汇牌价,说明出口为亏损;换汇成本低于银行外汇牌价,则说明出口盈利。如上例,出口换汇成本为7.965元人民币换1美元,比当时银行外汇牌价低0.315元,表明该商品每出口1美元能取得0.315元人民币盈利,这笔出口业务总的盈利额为4733.82元人民币。

(六) 出口创汇率(外汇增值率)

指加工后成品出口的外汇净收入与原料外汇成本的比率,---确定出口成品是否有利

$$\text{出口创汇率} = (\text{成品出口外汇净收入} - \text{原料外汇成本}) / \text{原料外汇成本} * 100\%$$

第三节 贸易术语的选用

一、主要贸易术语的价格构成

(一) FOB,CFR,CIF三种贸易术语的价格构成

- 1、国内费用
- 2、国外费用
- 3、计算公式

$$\text{FOB价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{净利润}$$

$$\text{CFR价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{国外运费} + \text{净利润}$$

$$\text{CIF价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{国外运费} + \text{国外保险费} + \text{净利润}$$

(二) FCA,CPT,CIP三种术语的价格构成

- 1、国内费用
- 2、国外费用
- 3、计算公式

$$\text{FCA价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{净利润}$$

$$\text{CPT价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{国外运费} + \text{净利润}$$

$$\text{CIP价} = \text{进货成本价} + \text{国内费用} + \text{国外运费} + \text{国外保险费} + \text{净利润}$$

二、主要贸易术语的价格换算

$$\text{CFR} = \text{FOB} + \text{运费}$$

$$\text{CIF} = \text{FOB} + \text{运费} + \text{保险费} = \text{CFR} + \text{保险费}$$

$$\text{FOB价} + \text{国际运费(F)} \text{ (即CFR)}$$

$$\text{CIF价} = \frac{\text{FOB价} + \text{国际运费(F)}}{1 - \text{保险加成}(110\%) \times \text{保险费率}}$$

$$1 - \text{保险加成}(110\%) \times \text{保险费率}$$

三、酌情选用适当的贸易术语

第四节 进出口商品的定价办法

一、固定作价

买卖双方明确约定成交价格,履约时按此价格结算货款。这是我国进出口贸易最常见的作价方法,也是国际上常用的方法。

采用固定价格,买卖双方在协商一致的基础上明确规定货物的价格,一般是货物的单价。

为了减少价格风险,在采用固定价格时,首先,必须对影响商品供需的各种因素进行细致的研究,并在此基础上,对价格的前景作出判断,以此作为决定合同价格的依据。其次,必须对客户的资信进行了解和研究,慎重选择订约的对象。

二、非固定作价

(一) 具体价格待定(后定价格)

这种订价方法又可分为：

1、在价格条款中明确规定定价时间和定价方法。

例如：在装船月份前45天，参照当地及国际市场价格水平，协商议定正式价格。

2、只规定作价时间而不规定作价方法。

例如：由双方在XX年X月X日协商确定价格，但这种作价方式未作出规定，执行时易产生争执，一般只适用于双方有长期交往并已形成比较固定的交易习惯的合同。

（二）暂定价格

在合同中先订立一个初步价格，作为开立信用证和初步付款的依据，待双方确定最后价格后再进行最后清算，多退少补。例如：

单价暂定CIF神户，每公吨1000英磅，作价方法：以XX交易所3个期货，按装船月份月平均价加5英磅计算，买方按本合同规定的暂定价开立信用证。

（三）部分固定价格,部分非固定价格

为了照顾买卖双方的利益，解决在定价方法可能存在的分歧，可以采用部分固定价格，部分非固定价格的方法。尤其是分期交货的合同，可以在订约时将交货期近的价格固定下来，其余的在交货前一定期限内由双方议定价格。

（四）待定价格

三、价格调整条款（滑动价格）

在国际上，随着某些国家通货膨胀的加剧，有些商品合同，特别是加工周期较长的机器设备合同，都普遍采用所谓：“价格调整条款”[PRICE ADJUSTMENT (REVISION) CLAUSE]，买卖双方签订合同时，只规定初步价格，最终价格将根据原料价格和工资变化以及双方约定的调整方法予以确定。在价格调整条款中，通常使用下列公式来调整价格：

$$P = P_0 \left(\frac{M}{M_0} + \frac{W}{W_0} + A + B + C \right)$$

在上述公式中：

P 代表商品交货时的最后价格

P₀ 代表签订合同时约定的初步价格

M 代表计算最后价格时引用的有关原料的平均价格或指数

M₀ 代表签订合同时引用的有关原料的价格或指数

W 代表计算最后价格时引用的有关工资的平均数或指数

W₀ 代表签订合同时引用的工资平均数或指数

A 代表经营管理费用和利润在价格中所占的比重

B代表原料在价格中所占的比重

C 代表工资在价格中所占的比重

A、B、C所分别代表的比例签合同同时确定后固定不变

注意在使用这类条款必须注意工资指数和原料价格指数的选择，并在合同中予以明确。

第五节 计价货币的选择

一、计价货币（MONEY OF ACCOUNT）

定义：是指合同中规定用来计算价格的货币。

如合同中的价格是用一种双方当事人约定的货币（如美元）来表示的，没有规定用其他货币支付，则合同中规定的货币，既是计价货币，又是支付货币（MONEY OF PAYMENT）。如在计价货币之外，还规定了其他货币（如英镑）支付，则英镑就是支付货币。

二、计价货币的选择

1、出口 采用硬币计价较有利，进口采用软币计价有利。

2、若采用不利货币，可根据该货币今后的变动幅度，相应调整报价。

3、若采用不利货币，也可争取订立货币保值条款，以避免计价货币汇率变动的风险。

第六节 佣金与折扣的运用

一、佣金 (Commission)

(一) 佣金的含义

在国际贸易中,有些交易是通过中间代理商进行的,因中间商介绍生意或代买代卖而需收取一定的酬金,此项酬金叫佣金。

1、含佣价:在货价中包含佣金的价格叫含佣价。例如: USD1000 PER M/T CIFC5% LONDON

(1) 如在合同价格条款中,明确规定佣金的百分比,叫做“明佣”。

(2) 如不在合同中表示出来,由当事人按约定另行私下交付,叫做“暗佣”。

2、双头佣:在买卖双方双头吃佣金,称为“双头佣”。

3、净价(NET PRICE):不含佣金的价格为净价。

(二) 佣金的规定方法

1、规定佣金率。

每公吨1000美元CIF香港包括佣金3%。

USD1000 per metric ton CIF HongKong including 3% commission.

也可以在贸易术语后直接加注佣金的英文缩写“C”并注明百分比,如:

每公吨1000美元CIFC3%香港

USD1000 per metric ton CIFC3% HongKong

2、以绝对数表示佣金。如:每公吨支付佣金30美元

在实践中,规定佣金率的做法比较常见。给予中间商佣金会提高其与我方成交的积极性,但也意味着出口方费用的增加,因此佣金率的高低影响着商品的成交价格,应该合理规定,一般掌握在1%--5%之间。

(三) 佣金的计算

多数情况下,以何种价格术语成交,就以何种价格为基础计算佣金。

在国际贸易中,佣金的计算方法是各不一致的。主要体现在以佣金率的方法规定佣金时,计算佣金的基数怎样确定。常用的方法是将成交金额(发票金额)作为计佣基数,例如按CIFC3%成交,发票金额为10 000美元,则应付佣金为10 000X 3%=300美元。也有人认为价格中的运费、保险费不属于出口商本身收益,不应该作为计佣的基数,应按FOB价值计算佣金。如果按这种方法计算佣金,在以CIF、CFR等术语成交时,要将其中的运费、保险费扣除,求得FOB价之后计算佣金。

佣金的计算公式:

单位货物佣金额 = 含佣价 X 佣金率

净价 = 含佣价 - 单位货物佣金额

净价 = 含佣价 \times (1 - 佣金率)

含佣价 = 净价 / (1 - 佣金率)

(四) 佣金的支付

1、出口企业收到全部货款后将佣金另行支付给中间商或代理商。

这种做法有利于合同的圆满履行。因为中间商为了取得佣金,不仅会尽力促成交易,还会负责联系、督促实际买主履约,协助解决履约过程中可能发生的问题,使合同得以顺利履行。但为了避免中间商的误解,应在与其确立业务关系时就明确这种做法,并最好达成书面协议。

2、中间商在付款时直接从货价中扣除佣金。

采用这种做法,应注意防止重复付佣。

3、有的中间商要求出口企业在交易达成后就支付佣金。

这种做法不能保证交易的顺利履行,因而一般不能接受。

实际业务中，常用的是第一种方法，可以在合同履行后逐笔支付，也可按协议按月，季，半年甚至一年汇总支付，为了发挥佣金的作用，充分调动外商的积极性，应按约支付佣金，防止错付，漏付。

二、折扣 (Discount)

(一) 折扣的含义

折扣是指卖方给予买方一定的价格减让，即在原价基础上给予适当的优惠。在我国对外贸易中，使用折扣主要是为了照顾老客户，确保销售渠道，扩大对外销售等目的。在实际业务中应根据具体情况，针对不同客户，灵活运用各种折扣方式，如为了扩大销售而使用数量折扣 (QUANTITY DISCOUNT)，为发展客户关系而使用特别折扣 (SPECIAL DISCOUNT) 以及年终回扣 (TURNOVER BONUS) 等。

(二) 折扣的规定方法

折扣一般在合同的价格条款中明确规定 (明扣)，也有双方私下就折扣问题达成协议而不在合同中表示出来的 (暗扣或回扣)。

(三) 折扣的计算与支付方法

折扣通常是以成交额或发票金额为基础计算出来的。

$$\text{折扣额} = \text{含折扣价} \times \text{折扣率}$$

折扣一般在买方支付货款时预先扣除。如是暗扣，在合同中并不表示出来，而按双方私下达成的协议，由卖方另行支付给买方。

第七节 价格条款的约定

一、价格条款的内容

单价由四部分组成：即计量单位、单位价格金额、计价货币和贸易术语。例如：

每公吨 580 美元 CIF 纽约
计量单位 单位价格金额 计价货币 贸易术语

二、规定价格条款的注意事项

(一) 商品的单价，防止偏高或偏低

订价过高就会丧失竞争力，不利于达成交易，过低就会丧失利润。

(二) 根据经营意图和实际情况，在权衡利弊的基础上选用适当的贸易术语。

在实际的过程中，普遍是由客户决定采用什么贸易术语，当然作为卖方也可建议对双方有利的贸易术语。

(三) 争取选择有利的计价货币，以免遭受币值变动带来的风险。如采用了对我方不利的计价货币，应争取订立外汇保值条款。

出口定价，卖方应争取硬币计价，进口定价，买方应争取软币计价。另外可以与银行签订远期外汇合约。

(四) 灵活运用各种不同的作价办法，以避免价格变动的风险。

在固定价格、非固定价格、价格调整条款之间选择最合适的方法。

(五) 参照国际贸易的习惯做法，注意佣金和折扣的运用。

在当今竞争日益加剧的情况下，佣金和折扣常用于促进贸易的成交上。在实践的过程中，还出现当外贸公司接到利润不足时，直接将客户介绍给工厂，再从工厂抽佣的情况。

(六) 如果货物品质和数量约定有一定的机动幅度，则对机动部分的作价也一并规定。

这样有利于明确合同，便于合同的履行。

(七) 如包装材料和包装费用另行计算，对其计价方法也应一并规定。

这样有利于成本的核算与合同的履行。

(八) 单价中涉及的计价数量单位、计价货币、装卸地名称等必须书写正确、清楚, 以利于合同的履行

这些属于合同的要件, 为了避免日后的争议, 必需在合同中明确规定。

课后作业: 选取“海尔/美的/小米”任一家电产品, 对比其在欧美主流平台的FOB与零售价, 用成本加成法测算中国品牌溢价率, 写300字报告并提出两条提升议价空间的思路。

第七章 国际货款的收付

教学目的:

通过本章的学习, 使学生能够了解在国际贸易中常用的各种支付工具, 并能够掌握最常用的几种支付方式、业务流程、汇票和信用证种以及国际货款支付方面的国际惯例。

课程思政育人目标: 以“人民币国际化”和“跨境支付安全”国家战略为指引, 通过信用证审单与“电汇诈骗”案例, 植入金融主权、风险底线和诚信守法意识; 在数字人民币跨境试点故事中厚植家国情怀, 树立“中国支付链接全球、中国外贸守信共赢”的使命担当, 培养精通国际结算规则、守护资金安全、敢于创新的新外贸金融人才。

教学重点:

汇付、托收和信用证业务流程; 国际货款支付方面的国际惯例; 汇票与本票、支票的区别。

教学难点: 信用证审核。

教学方法: 讲授+案例

课时: 2课时

第一节 支付工具

一、货币

二、金融票据

(一) 汇票 (Bill of Exchange, Draft)

汇票是国际货款结算中使用最多的票据

1、汇票的含义及主要内容

(1) 汇票的含义

我国《票据法》的定义: 汇票是出票人签发的, 委托付款人在见票时或者在指定日期无条件支付确定的金额给收款人或持票人的票据。

《英国票据法》的定义: 汇票 (BILL OF EXCHANGE, DRAFT) 是指一个人向另一个人签发的, 要求见票时或在将来的固定时间或可以确定的时间, 对某人或其指定的人或持票人支付一定金额的无条件的书面支付命令。

(2) 汇票的主要内容

- 1) 出票人, 即签发汇票的人, 一般是出口方或其指定的银行。
- 2) 受票人, 即接受支付命令付款的人, 一般是进口方或其指定的银行。
- 3) 收款人, 即受领汇票所规定金额的人, 一般是出口方或其指定的银行。
- 4) 付款的金额
- 5) 付款的期限 (若欠缺, 推定为见票即付)
- 6) 出票日期与地点 (若欠缺, 推定为出票人的营业场所或住所)
- 7) 付款地点
- 8) 出票人签字

2、汇票的种类

(1) 按照出票人不同

- 1) 银行汇票 (Banker's Draft) 是指出票人和受票人都是银行的汇票。
- 2) 商业汇票 (Commercial Draft) 是指出票人是商号或个人,付款人可以是商号、个人,也可以是银行的汇票。

(2) 按照有无随附货运单据

- 1) 光票 (Clean Draft) 或净票、白票。是指不附带商业单据的汇票。银行汇票多是光票。
- 2) 跟单汇票 (Documentary Draft) 是指附带有商业单据的汇票。商业汇票一般为跟单汇票。

(3) 按照付款时间的不同

- 1) 即期汇票 (Sight Draft) 是指在提示或见票时立即付款的汇票。
- 2) 远期汇票 (Usance Bill or Time Bill) 是指在一定期限或特定日期付款的汇票。

远期汇票的付款时间,有以下几种规定办法:

- ① 见票后若干天付款 (AT X X DAYS AFTER SIGHT) .
- ② 出票后若干天付款 (AT X X DAYS AFTER DATE) .
- ③ 提单签发日后若干天付款 (AT X X DAYS AFTER DATE OF BILL OF LADING) .
- ④ 指定日期付款 (FIXED DATE) .

一张汇票往往可以同时具备几种性质,例如一张商业汇票同时又可以是即期跟单汇票;一张远期的商业跟单汇票,同时又是银行承兑汇票。

3、汇票的使用

1、出票 (Issue)

出票是指出票人在汇票上填写付款人、付款金额、付款日期和地点以及收款人等项目,经签字交给持票人的行为。

2、提示 (Presentation)

是指持票人将汇票提交付款人要求承兑或付款的行为。付款人见到汇票叫做见票 (SIGHT)。提示可以分为付款提示和承兑提示两种。

- (1) 付款提示即向付款人提示要求付款的行为。
- (2) 承兑提示则是向付款人提交远期汇票,付款人见票后办理承兑手续,承诺到期付款的行为。

3、承兑 (Acceptance)

是指付款人对远期汇票表示承担到期付款责任的行为。付款人在汇票上注明“承兑”字样,注明承兑日期,并由付款人签字,交还持票人。付款人即成为承兑人。承兑人有在远期汇票到期时付款的责任。

4、付款 (Payment)

对即期汇期,在持票人提示汇票时,付款人即应付款;对远期汇票,付款人经过承兑后,在汇票到期日付款。付款后,汇票上的一切债务即告终止。

5、背书 (Endorsement)

是转让汇票权利的一种法定手续,就是由汇票持有人在汇票背面签上自己的名字,或再加上受让人即(被背书ENDORSEE)的名字,并把汇票交给受让人的行为。经背书后,汇票的收款权利便转移给受让人。汇票可以经过背书不断转让下去。

(1) 背书方式

- 空白背书 (Blank Endorsement) 或不记名背书
- 特别背书 (Special Endorsement) 或记名背书

(2) 前手 (Prior party) 与后手 (Subsequent party)

对于受让人来说,所有在他以前的背书人(ENDORSER)以及原出票人都是他的“前手”;而对出让人来说,所有在他让与以后的受让人都是他的“后手”,前手对后手负有担保汇票必然会被承兑或付款的责任。

(3) 贴现 (Discount)

在国际市场上,一张远期汇票的持有人如想在付款人付款前就取得票款,可以经过背书转让汇票,即将汇票进行贴现。贴现(DISCOUNT)是指远期汇票承兑后,尚未到期,由银行或贴现公司从票面金额中扣减按一定贴现率计算的贴现息后,将余款付给持票人的行为。

6、拒付 (Dishonour) 或退票

持票人提示汇票要求承兑时,遭到拒绝承兑(DISHONOUR BY NON-ACCEPTANCE),或持票人提示汇票要求付款时,遭到拒绝付款(DISHONOUR BY NON-PAYMENT),均称拒付,也称退票。除了拒绝承兑和拒绝付款外,付款人拒不见票、死亡或宣告破产,以致付款事实上已不可能时,也称拒付。

按照有些国家的法律,持票人为了行使追索权应及时作出拒付证书(PROTEST)。所谓追索权(RIGHT OF RECOURSE)是指汇票遭到拒付,持票人对其前手(背书人、出票人)有请求其偿还汇票金额及费用的权利。拒付证书是由付款地的法定公证人(NOTARY PUBLIC)或其他依法有权作出证书的机构如法院、银行、公会、邮局等,作出证明拒付事实的文件,是持票人凭以向其“前手”进行追索的法律依据。

(二) 本票 (Promissory Note)

1、本票的含义

本票是指一个人向另一个人签发的,保证于见票时或定期或可以确定的将来的时间,对某人或其指定人或持票人支付一定金额的无条件的书面承诺。简单的说,本票是出票人对收款人承诺无条件支付一定金额的票据。

2、本票的主要内容

根据我国《票据法》规定,本票必须记载下列事项:

- 1、表明“本票”字样。
- 2、无条件的支付承诺。
- 3、确定的金额。
- 4、收款人的名称。
- 5、出票日期。
- 6、出票人签字。

本票上未记载规定事项之一的,本票无效。

3、本票的种类

(1) 商业本票(有即期、远期本票之分)由工商企业或个人签发的称为商业本票或一般本票。

(2) 银行本票(都是即期本票)由银行签发的称为银行本票。

商业本票有即期和远期之分。银行本票都是即期的。在国际贸易结算中使用的本票,多是银行本票。

(3) 本票与汇票的区别

本票的出票人就是付款人,本票与汇票有以下不同:

1、本票是出票人无条件保证自己付款,这是承诺;而汇票是出票人要求付款人无条件付款,这是命令。

2、本票的票面有两个当事人,即出票人与收款人,而汇票票面有三个当事人,即出票人、付款人和收款人。

3、本票的出票人就是付款人,远期本票到期由出票人付款,不需要办理承兑手续,而远期汇票则必须提示、承兑。

4、本票的出票人承诺付款，因为他的责任就像汇票的承兑人一样，是绝对的主债务人，而汇票的出票人是债权人，付款人或承兑人是主债务人。

5、本票只能开出一张，而汇票则可以开出一套。

（三）支票（Check）

1、支票的定义

支票是以银行为付款人的即期汇票，是指存款人对银行的无条件支付一定金额的委托或命令。出票人在支票上签发一定的金额，要求受票的银行于见票时立即支付一定的金额给特定人或持票人。

2、支票的基本内容

我国《票据法》规定，支票必须记载下列事项：

1. 表明“支票”字样；
2. 无条件支付的委托；
3. 确定的金额；
4. 付款人名称；
5. 出票日期；
6. 出票人签字。

支票上未记载规定事项之一的，支票无效。

3、支票的种类

（1）普通支票、现金支票与转帐支票

按照我国《票据法》规定，支票可分为现金支票和转帐支票两种，用以支取现金或是转帐，均应分别在支票正面注明。现金支票只能用于支取现金；转帐支票只能用于通过银行或其他金额机构转帐结算。

（2）划线支票与未划线支票

在其他许多国家，支取现金或是转帐，通常可由持票人或收款人自主选择，因此有“划线支票”和“未划线支票”两种。对于未划线支票，收款人既可通过自己的往来银行代向付款银行收款，存入自己的帐户，也可径自到付款银行提取现款。但如是划线支票，或原来未划线支票，经自己加上划线后，收款人就只能通过往来银行代为收款人入帐。

（3）保付支票

按各国票据法规定，支票可由付款银行加“保付”（CERTIFIED TO PAY）字样并签字而成为保付支票。支票经保付后身价提高，有利于流通。

4、支票的有效期

支票的效期较短，我国《票据法》规定，支票的持票人应当自出票日起10日内提示付款；异地使用的支票，其提示付款的期限由中国人民银行另行规定。超过提示付款期限的，付款人可以不予付款，但出票人仍应当对持票人承担票据责任。

第二节 汇付与托收

一、汇付（Remittance）

（一）汇付的含义及当事人

1、含义

汇款（remittance）又称汇付，是付款人委托所在国银行，将款项以某种方式付给收款人的结算方式。在汇款方式下，结算工具（委托通知或汇票）的传送方向与资金的流动方向相同，因此称为顺汇。

2、汇付的当事人

- （1）汇款人——即付款人。合同中的买方或其他经贸往来中的债务人。
- （2）汇出行——即汇出款项的银行。买方所在地银行。
- （3）汇入行——即解付汇款的银行。汇出行的代理行，卖方所在地银行。
- （4）收款人——合同中的卖方或其他经贸往来中的债权人。

（二）汇付的种类

1、电汇（telegraphic transfer,T/T）

电汇是汇出行以电报、电传或SWIFT（全球银行金融电讯协会）等电讯手段向汇入行发出付款委托的一种汇款方式。

2、信汇（mail transfer,M/T）

信汇是以航空信函向汇入行发出付款委托的一种汇款方式。业务中较少使用。

3、票汇（remittance by banker's demanddraft,D/D）

票汇是以银行即期汇票作为支付工具的汇款方式。

票汇与信汇、电汇不同的地方：票汇的汇入行无须通知收款人取款，而由收款人向汇入行取款；汇票背书后可以转让，而信汇委托书则不能转让流通。

（三）汇付的特点

1、风险大

对于货到付款的卖方或对于预付货款的买方来说，能否按时收汇或能否按时收货，完全取决于对方的信用，如果对方信用不好，则可能钱货两空。

2、资金负担不平衡

对于货到付款的卖方或预付货款的买方来说，资金负担较重，整个交易过程中需要的资金，几乎全部由他们来提供。

3、手续简便，费用少

汇付的手续比较简单，银行的手续费用也较少。所以在国际贸易的预付货款及货款尾款结清上使用较多。

（四）汇付方式在国际贸易方式中的应用

1、货到付款（Payment after Arrival of the Goods）

指出口方在没有收到货款以前，先交出单据或货物，然后由进口方主动汇付货款的方法。

2、预付货款（Payment in Advance）

指在订货时汇付（CASH WITH ORDER）或交货前汇付货款的办法。

3、凭单付汇（Remittance against Documents）

在预付货款的情况下，进口商为避免货款两空，要求解付行解付货款时，收款人必须提供某些指定单据。

（五）汇付条款

应明确汇付时间、汇付方法和金额。

二、托收（Collection）

（一）托收的含义及做法

1、托收的含义

托收是债权人（出口人）出具债权凭证（汇票、本票、支票等）委托银行向债务人（进口人）收取货款的一种支付方式。

1、一般做法，通过银行办理托收。

2、出口人根据买卖合同先行发运货物，然后开立汇票（或不开汇票）连同商业单据，向出口地银行提出托收申请，委托出口地银行（托收行）通过其在进口地的代表行或往来银行（代收行）向进口人收取货款。

（二）当事人

1、委托人（通常是出口人）

2、托收银行（通常是出口地银行）

- 3、代收银行（通常是托收行的国外分行或代理行）
- 4、提示行
- 5、付款人（通常是进口人）

“需要时的代理”——在托收业务中,如发生拒付,委托人可指定付款的代理人代为料理货物存仓、转售、运回等事宜。

（三）托收的种类

可分为光票托收和跟单托收两种。

1、光票托收

光票托收是指金融单据不附有商业单据的托收，即提交金融单据委托银行代为收款。光票托收如以汇票作为收款凭证，则使用光票。

2、跟单托收

出口商将汇票连同货运单据一起交给银行委托代收货款的方式。可分为付款交单和承兑交单。它属于商业信用。

（1）跟单托收的两种做法

①付款交单（DOCUMENTS AGAINST PAYMENT，简称D/P）

付款交单是指出口人的交单是以进口人的付款为条件。即出口人发货后，取得装运单据，委托银行办理托收，并指示银行只有在进口人付货款后，才能把商业单据交给进口人。

②承兑交单（DOCUMENTS AGAINST ACCEPTANCE，D/A）

承兑交单是指出口人的交单是以进口人在汇票上承兑为条件，即出口人在装运货物后开具远期汇票，连同商业单据，通过银行向进口人提示，进口人承兑汇票后，代收银行即将商业单据交给进口人，在汇票到期时，方履行付款义务。

承兑交单方式只适用于远期汇票的托收，其收款的保障只能取决于进口人的信用。

（2）D/P at sight的支付程序

即期付款交单，它的运作程序为：

- ① 进出口人在贸易合同中，规定采用即期付款交单方式支付货款；
- ② 出口人按照合规定装货后，填写托收委托书，开出即期汇票，连同全套货运单据送交托收银行代收货款。
- ③ 托收行将汇票连同货运单据并说明托收委托书上各项指示，寄交进口地代理银行，即提示银行。
- ④ 提示行收到汇票及货运单据，即向进口人作出付款提示。
- ⑤ 进口人付清货款，赎取全套货运单据。
- ⑥ 代收行电告（或邮告）托收行，款已收妥并转账。
- ⑦ 托收行将货款交给出口人。

（3）D/P after sight的支付程序

远期付款交单，它的运作程序为：

- ① 进出口人在合同中，规定用远期付款交单方式支付；
- ② 出口人按照合规定装货后，填写托收委托书，声明“付款交单”，开出远期汇票，连同全套货运单据送交托收银行代收货款。
- ③ 托收行将汇票连同货运单据并说明托收委托书上各项指示，寄交进口地代理银行，即提示银行。
- ④ 提示行收到汇票及货运单据，即向进口人作出付承兑提示。
- ⑤ 进口人承兑汇票后，提示行保留汇票及全套单据
- ⑥ 在到期日提示行做出付款提示，进口人付清货款，赎取全套货运单据
- ⑦ 代收行电告（或邮告）托收行，款已收妥并转账。
- ⑧ 托收行将货款交给出口人。

（4）远期付款交单条件下，如付款日和实际到货日基本一致，则不失为对进口人的一种资金融通。如果付款日期晚于到货日期，进口人为了抓住有利时机转售货物，怎么办？

D/P·T/R远期付款交单凭信托收据借单: 如果付款日期晚于到货日期, 进口人为了抓住有利时机转售货物, 可以采取两种做法: 一是在付款到期日之前付款赎单, 扣除提前付款日至原付款到期日之间的利息, 作为进口人享受的一种提前付款的现金折扣。另一种做法是代收行对于资信较好的进口人, 允许其凭信托收据 (TRUST RECEIPT) 借取货运单据, 先行提货, 于汇票到期时再付清货款。

所谓信托收据, 就是进口人借单时提供一种书面信用担保文件, 用来表示愿意以代收行的委托人身份代为提货、报关、存仓、保险或出售, 并承认货物所有权仍属银行, 货物售出后所得的货款, 应于汇票到期时交银行。这是代收行自己向进口人提供的信用便利, 而与出口人无关。另一种是远期付款交单凭信托收据借单 (D/P·T/R) 方式, 也就是出口人主动授权银行凭信托收据借单给进口人, 进口人承兑汇票后凭信托收据先行借单提货, 日后如进口人到期拒付的风险, 应由出口人自己承担。

(5) D/A的支付程序

- ① 出口人在贸易合同中, 规定采用承兑交单方式支付货款。
- ② 出口人按照合同规定装货后, 填写托收委托书, 声明“承兑交单”, 开出远期汇票连同全套货运单据, 交托收银行代收货款。
- ③ 托收行将汇票连同货运单据并说明委托书上各项指示, 寄交进口地代理银行, 即提示银行。
- ④ 提示行收到汇票及货运单据, 即向进口人做出承兑提示。
- ⑤ 进口人承兑汇票后, 取得全套货运单据, 代收行保留汇票。
- ⑥ 在到期日代收行再作付款提示, 进口人付清货款。
- ⑦ 代收行电告(或邮告)托收行, 款已收妥转账。
- ⑧ 托收行将货款交给出口人。

(6) D/P与D/A的比较

答: D/P, 是进口人见票后先承兑, 俟到期时付清货款, 才能取得货权单据。而D/A, 是进口人见票承兑后即可取得货权单据。两者最后都有遭进口人拒付的风险, 但前者如遭拒付, 货权单据尚在出口人控制之下。而后者, 因货权单据已被进口人取走, 如遭拒付, 则使出口人钱货两空。由此可见, 后者较前者风险更大。

共同点: 两者都为托收, 都属商业信用。如果D/P加上T/R那么就与D/A内容上基本一致, 但还有区别在于, D/A承兑后, 提单所有权转移, D/P加T/R所有权仍未转移, 而且T/R如为银行自作主张, 不能收款的后果由银行负责, 如果为卖方的指令, 后果由卖方负责。

(四) 托收的性质与特点

托收属于逆汇。托收属于商业信用 (使用商业汇票)。

虽然通过银行办理, 但银行只按卖方指示办事, 不承担付款的责任, 不过问单据的真伪。卖方交货后, 能否收回货款, 完全取决于买方的信誉。

托收总体上有利于买方, 不利于卖方。(P209)

(五) 使用托收方式应注意的问题

出口合同应争取按**CIF**或**CIP**条件成交; 或也可投保出口信用保险。不采用**CIF**或**CIP**时, 应投保卖方利益险。卖方利益险是指当货物在运输途中受损而买方又不支付货款时, 保险公司承担赔偿责任。

(六) 托收条款

应规定交单条件和付款、承兑责任及付款期限等问题。

(1) 即期付款交单(D/P AT SIGHT)

“买方凭卖方开具的即期跟单汇票, 于第一次见票时立即付款, 付款后交单。”

Upon first presentation the buyers shall pay against documentary draft drawn by the sellers at sight. The shipping documents are to be delivered against payment only.

(2) 远期付款交单(D/P AFTER SIGHT)

“买方对卖方开具的见票后XX天付款的跟单汇票, 于第一次提示时即予承兑, 并应于汇票到期日即予付款, 付款后交单。”

The Buyers shall duly accept the documentary draft drawn by the Sellers at XX days sight upon first presentation and make payment on its maturity. The shipping documents are to be delivered against payment only.

(3) 承兑交单(D/A)

“买方对卖方开具的见票后XX天付款的跟单汇票,于第一次提示时即予以承兑,并应于汇票到期日即予付款,承兑后交单。”

The Buyers shall duly accept the documentary draft drawn by the Sellers at XX days sight upon first presentation and make payment on its maturity. The shipping documents are to be delivered against acceptance.

(七) 托收的国际惯例---《商业跟单托收统一规则》

第三节 信用证 (Letter of Credit, L/C)

信用证的产生背景:因为国际贸易属于跨国贸易,买卖双方特别是初次接触的双方互不理解信任,卖方担心发出货后,不能收款,而买方担心,付出货款后收不到所需的货,这就很不利于国际贸易的开展,而信用证(LETTER OF CREDIT, L/C)收付方式正是把由进口人履行的付款责任,转为由银行来履行付款,以保证卖方安全迅速收到货款,买方按时收到货运单据,并为双方提供了资金融通的便利.信用证也属于逆汇法。

信用证是当今最普遍应用的支付方式。

一、L/C的性质与特点

(一) L/C的含义及性质

信用证是指由银行(开证行)依照(申请人)的要求和指示或自己主动,在符合信用证条款的条件下,凭规定单据向第三者(受益人)或其指定方进行付款的书面文件。即信用证是一种银行开立的有条件的承诺付款的书面文件。

(二) L/C的特点

1、L/C属于银行信用

开证行负首要付款责任。

2、L/C是独立于合同之外的一种自足的文件

信用证的开立以买卖合同作为依据,但信用证一经开出,就成为独立于买卖合同之外的另一种契约,不受买卖合同的约束。即使信用证中提及该合同,银行也与该合同无关,且不受其约束,开证银行和参加信用证业务的其他银行只按信用证的规定办事。

3、L/C是一种纯单据的买卖(Pure Document Transaction)

信用证业务是一种纯粹的单据业务,银行虽有义务合理小心地审核一切单据,但这种审核,只是用以确定单据表面上是否符合信用证条款,开证银行只根据表面上符合信用证条款的单据付款,不论货物质量好坏,数量是否短缺,都不在银行审核的范围。在信用证条件下,实行严格符合的原则,不仅要做到“单证一致”(受益人提交的单据在表面上与信用证规定的条款一致),还要做到“单单一致”(受益人提交的各种单据之间的表面上一致,比如发票,装箱清单,提单等单据表面的数据与内容是一致的)。

二、信用证的作用

(一) 对卖方的作用

1、保证卖方凭单取得货款

信用证支付的原则是单证严格相符,出口商交货后提交的单据,只要做到与信用证规定相符,“单证一致,单单一致”,银行就保证支付货款。

2、使卖方得到外汇保证。

在进口管制和外汇管制严格的国家,进口商须向本国申请外汇得到批准后,方能向银行申请开证,出口商如能按时收到信用证,说明进口商已得到本国外汇管理当局使用外汇的批准,因此出口商的收汇就有了保障。

3、便于卖方取得资金的融通

出口商为了解决资金困难，可利用信用证向出口地银行打包贷款（**PACKING CREDIT**）（即出口商在未生产前，以信用证作抵押，向银行借取贷款）或在货物出运后，将汇票和信用证规定的各种单据交给银行要求押汇（即向出口地银行申请以单据为抵押提前支付货款的业务）以获得资金的融通。

（二）对买方的作用

（1）可保证取得代表货物的单据。

在信用证方式下，对货款的议付都要做到单证一致，银行要对单据表面的真伪进行审核，因此可以保证进口商收到的是代表货物的单据，特别提单是物权凭证。

（2）保证按时、按质、按量收到货物。

进口商申请开证时可以通过控制信用证条款来约束出口商交货的时间、品质和数量，比如在信用证中规定最迟的装运期限以及要求出口商提交由信誉良好的公证机构出具的品质、数量或重量证书，以保证进口商按时、按质、按量收到货物。

（3）提供资金融通

在开证行认可进口商的资信时，在进口商申请开证时，就有可能少交或免交部分押金，或在远期信用证时，进口商还可凭信托收据向银行先借单售货，后付款，这就为进口商提供了资金融通的便利。

（三）对银行的作用

银行每做一项服务均可取得各种收益，承办信用证业务是各银行的业务项目之一。

三、L/C涉及的当事人

（一）开证申请人（**Applicant**）或开证人（**Opener**）

是指向银行申请开立信用证的人，即进口人或实际买主，在信用证中又称开证人（**OPENER**）。如由银行自己主动开立信用证，则此种信用证所涉及的当事人中没有开证申请人。

（二）开证银行（**Opening Bank, Issuing Bank**）

开证银行是指接受开证申请人的委托，开立信用证的银行，它承担保证付款的责任。开证行一般是进口人所在地银行。

（三）通知银行（**Advising Bank, Notifying Bank**）

通知银行是指受开证行的委托，将信用证转交出口人的银行。它只鉴别信用证的表面真实性，不承担其他义务。通知银行是出口人所在地的银行。

（四）受益人（**Beneficiary**）

受益人是指信用证上所指定的有权使用该证的人，即出口人或实际供货人。

（五）议付银行（**Negotiating Bank**）、押汇银行或贴现银行

议付银行是指根据开证行的授权人买入或贴现受益人开立和提交的符合信用证规定的汇票或单据的银行。议付银行可以是指定的银行，也可以是非指定的银行，由信用证条款来规定。

（六）付款银行（**Paying Bank**）

付款银行是指开证银行指定代行信用证项下付款或充当汇票付款人的银行，一般是开证行，也可以是它指定的另一家银行，这要根据信用证条款的规定来决定。

（七）保兑银行（**Confirming Bank**）

保兑银行是指根据开证银行的请求在信用证上加具保兑的银行。保兑银行具有与开证银行相同的责任和地位。对一些汇率不稳定或对外支付有问题的国家相关银行开出的信用证，卖方往往要求银行加以保兑，以保证货款的安全收取，比如智利，巴西，印尼等国所开出的信用证。

（八）偿付银行（**Reimbursement Bank**）

偿付银行又称清算银行(CLEARING BANK),是指接受开证银行的指示或授权,代开证银行偿还垫款的第三国银行,即开证银行指定的对议付行或代付行进行偿付的代理人(REIMBURSING AGENT)。

(九) 受让人 (Transferee)

受让人又称第二受益人(SECOND BENEFICIARY),是指接受第一受益人转让有权使用信用证的人,大都是出口人。

四、L/C的主要内容及其开立的形式

(一) L/C 的主要内容

1、注意开证时间,合同中应明确规定开证时间;若未规定,买方应在合理时间内开立L/C。

2、L/C的装运期

3、L/C 的交单期

(二) L/C的开立形式

1、信开本 (To open by Airmail)

指开证行采用印就信函格式的信用证,开证后以空邮寄送通知行。

2、电开本 (To open by Cable)

指开证行使用电报、电传、传真、SWIFT等各种电讯方法将信用证条款传达给通知行。电开本可分为以下几种:

(1) 简电本 (Brief Cable)

内容简单,在法律上是无效的,不足以作为交单议付的依据。

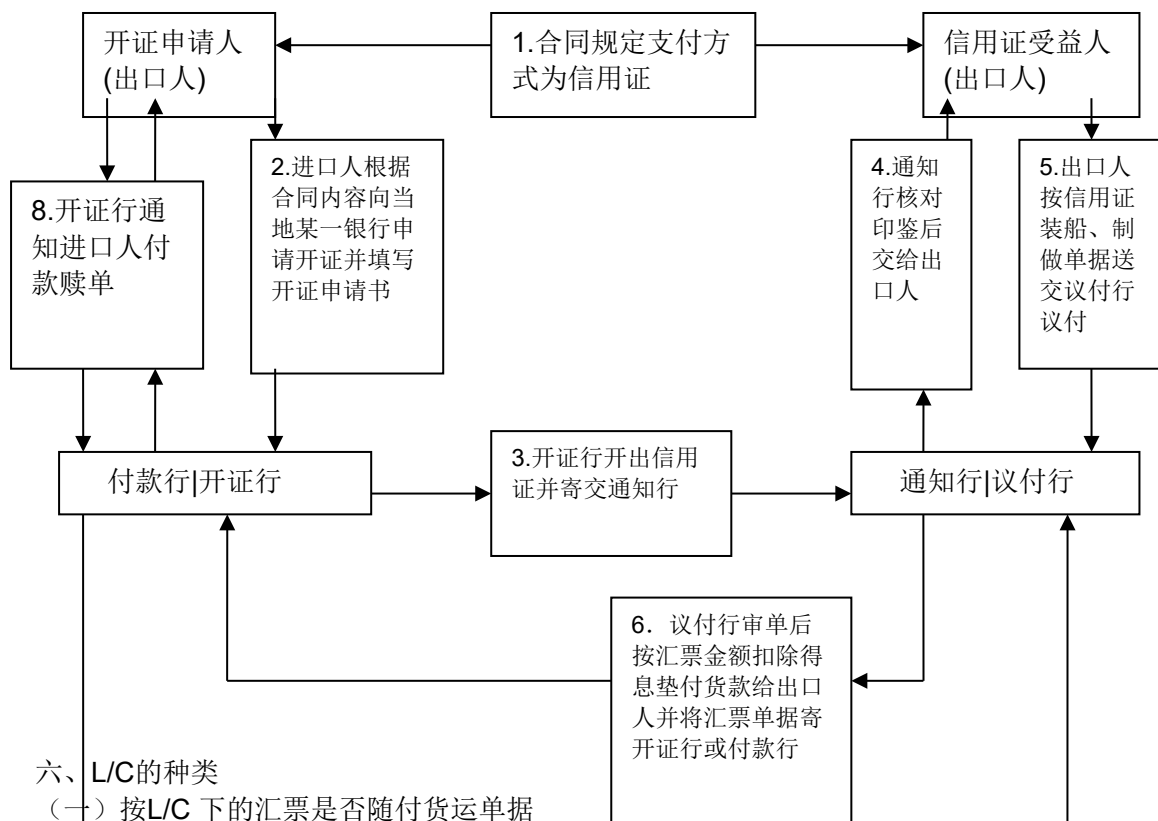
(2) 全电本 (Full Cable)

开证行以电讯方式开证,把信用证全部条款传达给通知行。

(3) SWIFT信用证 (全球银行金融电讯协会)

于1973年在比利时布鲁塞尔成立,该组织设有自动化的国际金融电讯网,该协定的成员银行可能通过该电讯网办理信用证业务以及外汇买卖、证券交易、托收等。

五、L/C付款的基本程序:



六、L/C的种类

(一) 按L/C下的汇票是否随付货运单据

1、跟单L/C (7. 开证行或付款行)

跟单信用证是指开证行凭跟单汇票或仅凭单据付款的信用证。单据是指代表货物或证明货物已交运的单据。前者指海运提单、保险单和仓单等，后者指铁路运单、航空运单、邮包收据等。国际贸易所使用的信用证绝大部分是跟单信用证。

2、光票L/C (Clean L/C)

光票信用证是指开证行仅凭不附单据的汇票付款的信用证。有的信用证要求汇票附有非货运单据，如发票、垫款清单等，也属光票信用证。在采用信用证方式预付货款时，通常是用光票信用证。

(二) 以开证行所负的责任划分

1、不可撤销L/C (Irrevocable L/C)

是指信用证一经开出，在有效期内，未经受益人及有关当事人的同意，开证行不得片面修改和撤销，只要受益人提供的单据符合信用证规定，开证行必须履行付款义务。

2、可撤销L/C (Revocable L/C)

可撤销信用证是指开证行对所开信用证不必征得受益人或有关当事人的同意，有权随时撤销的信用证。

3、识别变相的不可撤销信用证

- (1) 变相可撤销信用证条款
- (2) 限制生效条款
- (3) 暂不生效条款
- (4) 开证申请人控制条款
- (5) 要求提交受益人无法或不易获得的单据
- (6) 开证行的限制付款条款

(三) 按是否有另一家银行加以保兑

1、保兑信用证 (Confirmed L/C)

保兑信用证是指开证行开出的信用证，由另一银行保证对符合信用证规定的单据履行付款义务。对信用证加保兑的银行，称为保兑行 (CONFIRMING BANK)，保兑行通常是通知行，有时也可以是出口地的其他银行或第三国银行。

2、不保兑信用证 (Unconfirmed L/C)

不保兑信用证指开证行开出的信用证没有经另一家银行保兑。当开证行资信好和成交金额不大时，一般都使用这种不保兑的信用证。

3、保兑行对信用证加具保兑的做法

- (1) 开证行在给通知行的信用证通知中授权另一家银行在信用证上加保。
- (2) 通知行用加批注的方法，表明保证兑付或保证对符合信用证条款规定的单据履行付款并签字。
- (3) 沉默保兑。

(四) 按付款时间划分

1、即期付款L/C (Sight Payment L/C)

开证行或付款行收到符合信用证条款的跟单汇票或装运单据后，立即履行付款义务的信用证。

2、远期L/C (Usance Letter of Credit)

信用证规定受益人凭远期汇票取款。

(五) 按受益人对L/C 的权利是否可转让

1、可转让L/C (Transferable Credit)

可转让信用证是指开证行授权通知行在信用证的受益人 (第一受益人) 要求时，将信用证全部或部分转让给一个或数个受益人 (第二受益人) 使用的信用证。

2、不可转让L/C (Non-Transferable Credit)

不可转让信用证是指受益人不能将信用证的权利转让给他人的信用证。凡信用证中未注明“可转让”的，就是不可转让信用证。

（六）循环L/C（Revolving Credit）

1、循环L/C的种类

- （1）按时间循环L/C
- （2）按金额循环L/C

2、循环L/C的优点：进口人可以节省逐笔开证的手续和费用，减少资金，有利于资金周转，出口人可以减少逐批催证、审单、改证等手续

3、循环L/C的适用范围：一般用于合同需要在较长时间内分批履行的情况

（七）对开L/C（Reciprocal Credit）

1、对开L/C的特点：是第一张信用证的受益人（出口人）和开证申请人（进口人）就是第二张信用证的开证申请人和受益人，第一张信用证的通知行通常就是第二张信用证的开证行。

2、对开L/C的适用范围：多用于易货贸易或来料加工和补偿贸易业务等。

（八）对背L/C（Back to Back Credit）或转开L/C

1、对背L/C的适用范围、

通常是中间转售他人货物、从中图利，或两国不能直接办理进出口贸易时，通过第三者以此种方法沟通贸易。

2、开立对背L/C后，有关条款的变更

对背信用证的内容除开证行、受益人、金额、单位、装运期限、有效期限等可有变动外，其他条款一般与原证相同。

（九）预支L/C（Anticipatory L/C）

预支信用证是允许受益人在货物装运交单前预支货款的信用证，有全部预支和部分预支两种。这种预支货款的条款常用红字，故习称“红条款信用证”（RED CLAUSE L/C）。

1、预支方式（包括向开证行预支和向议付行预支）

- 2、红条款L/C（Red Clause L/C）
- 3、绿条款L/C（Green Clause L/C）

（十）备用信用证（Standby L/C）或商业票据L/C或担保L/C或保证L/C

七、关于跟单信用证的国际惯例-----UCP500（《跟单信用证统一惯例》国际商会500号出版物）

第四节 银行保函（L/G）与备用信用证

一、银行保函

（一）银行保函的含义及性质

1、含义：指银行、保险公司、担保公司或个人（保证人）应申请人的请求，向第三方（受益人）开立的一种书面信用担保凭证。保证在申请人未能按双方协议履行其责任或义务时，由担保人代其履行一定金额、一定期限范围内的某种支付责任或经济赔偿责任。

担保人以自己的资信向受益人保证申请人履行双方签订的商务合同或其他经济合同项下的责任与义务。

2、保函项下，受益人在什么条件下才能取得保证人的偿付，按索偿条件划分，可分为以下两种：

①见索即付保函（Demand Guarantee）

只要以书面方式交付符合保函条款的索赔书或其他文件即可。第一性的直接的付款责任。

②有条件保函（Conditional L/G）

保证人向受益人付款是有条件的，只有在符合保函规定的条件下，保证人才予付款。第二性的附属的付款责任。

（二）银行保函的当事人及主要责任

- 1、申请人
- 2、受益人
- 3、担保人
- 4、其他当事人：
- 5、通知行；保兑行、转开行、反担保人

（三）银行保函的主要内容

根据《见索即付保函统一规则》（《UDG458》，Uniform Rules for Demand Guarantee）

（四）银行保函的种类

1、履约保函（Performance Guarantee）

① 进口履约保函

出口人按期交货后，进口人未按合同规定付款，则由担保人负责偿付。

② 出口履约保函

出口人未按合同规定交货，担保人负责赔偿进口人的损失。

2、还款保函（Repayment Guarantee）

预付款保函或定金保函。

申请人不履行他与受益人订立合同的义务，不将受益人预付或支付的款项退还或还款给受益人，担保人向受益人退还或支付款项

3、投标保函（Tender Guarantee）

担保人应申请人（投标人）的请求出具给招标人的书面保证凭证，保证投标人开标前不中途撤标或片面修改投标条件，中标后不拒绝签约等。

（五）L/G与L/C的区别

1、就银行的责任而言，L/C业务中，开证行承担第一性的付款责任；L/G的担保银行的偿付责任既可以是第一性的，也可以是第二性的，要视保证书的具体规定。

2、L/C业务中，开证行处理的只是货运单据，与买卖合同无关；L/G业务中，担保银行因有时要证实申请人不履行合同的情况，所以有时要被牵涉到合同纠纷中。

3、L/C只适用于货物买卖；而L/G可适用于多方面交易。

4、L/C受《UCP500》的约束；而L/G不受《UCP500》的约束

二、备用信用证（Standby L/C）

（一）备用L/C 的含义

1、含义：开证行根据开证申请人的请求对受益人开立的承诺承担某项义务的凭证。开证行保证在开证申请人并未履行其应尽的义务时，受益人只要凭备用信用证的规定向开证行开具汇票（或不开汇票），并提交开证申请人未履行义务的声明或证明文件，即可取得开证行的偿付。

2、性质：备用L/C属于银行信用。

（二）备用L/C的适用范围

一般用在投标、还款或履约保证、预付货款和赊销等业务中。

（三）备用L/C与一般L/C的异同点

1、相同点：

- （1）都是独立于合同之外的自足的文件。
- （2）开证行都负责第一性的付款责任。
- （3）开证行及指定的银行均凭单付款。

(4) 二者都适用于《UCP500》。

2、备用L/C与一般L/C的异同点

不同点：

- (1) 跟单信用证：受益人只要履行信用证规定的条件即可向开证行要求付款。
备用信用证：受益人只有在开证申请人未履行义务时才能行使信用证规定的权利。
- (2) 跟单信用证：一般只适用于货物的买卖。
备用信用证：可适用于货物以外的多方面的交易。
- (3) 跟单信用证：一般以符合信用证规定的代表货物单据为付款依据。
备用信用证：一般只凭受益人出具的说明开证申请人未能履约的证明文件，开证行即保证付款。

第五节 各种支付方式的选用

一、L/C与托收相结合

出口人需开立两张汇票，全套单据附在托收部分的汇票项下，按即期或远期付款交单方式托收；L/C必须注明“在全部付清发票金额后方可交单的条款”。

二、L/C与汇付相结合

部分货款用信用证支付，余数用汇付方式结算。例如：对于矿砂等初级产品的交易，双方约定：信用证规定凭装运单据先付发票金额若干成，余数待货到目的地后，根据检验的结果，按实际品质或重量计算出确切的金额，另用汇付方式支付。

三、托收与备用信用证或银行保函相结合

四、汇付、托收和信用证相结合

(一) 分期付款 (Pay by Installments)

是指按照交易双方商定的期次进行付款，每次付款的日期、所付的金额和利息均事先加以明确。

(二) 延期付款 (Deferred Payment)

远期信用证、信用证项下的分期付款、D/P远期、D/A和寄售均是延期付款。

(三) 二者的区别

1、货款清偿程度不同

采用分期付款，其货款是在交货时付清或基本付清；而采用延期付款时，大部分货款是在交货后一个相当长的时间内分期摊付。

2、所有权转移时间不同

采用分期付款时，只要付清最后一笔货款，货物所有权即行转移；而采用延期付款时，货物所有权一般在交货时转移。

3、支付利息费用不同

采用分期付款时，买方没有利用卖方的资金，因而不存在利息问题；而采用延期付款时，由于买方利用卖方的资金，所以买方需向卖方支付利息。

第六节 支付条款的约定

一、约定支付条款的注意事项

(一) 应考虑收付货款的安全

(1) 当采用汇付方式时，不宜轻易接受货到付款的做法，如果使用，也只限于资信可靠的客户，而且金额不宜太大。

(2) 当采用托收方式时，一般应约定付款交单，不宜轻易接受承兑或远期付款交单、凭信托收借单的做法，而且应根据买方的资信情况，对成交额度从严掌握。

(3) 鉴于银行信用比商业信用可靠，对成交金额大的交易，一般宜采取信用证付款方式。

(4) 可采取信用证与托收相结合的做法，因为这种结算办法有信用证的保证。

(5) 鉴于托收存在一定风险，故在使用跟单托收时，可结合使用备用信用证或银行保函，以确保收款能得到基本保障。

- (二) 应考虑汇率变动的风险
- (三) 应考虑资金周转速度和资金融通的便利
- (四) 应考虑利息和费用的负担问题
- (五) 应考虑成交价格
- (六) 应考虑其他因素

二、支付条款的基本内容

- (一) 支付工具的约定
- (二) 支付方式的约定
- (三) 支付时间的约定
 - (1) 出票后若干天付款
 - (2) 见票后若干天付款
 - (3) 提单签发日期后若干天付款
 - (4) 指定日期付款
- (四) 支付地点的约定

三、各种支付方式下的支付条款举例

1. 汇付(汇款) (Remittance)

(1) 预付货款

The Buyer shall pay 30% of the sales proceeds in advance by T/T (M/T / a banker draft/ a demand draft) to reach the sellers not later than Oct. 10, 1998/ within 2 weeks after the signing of this contract.

(2) 收到海运提单后(单到)付款

The Buyer should pay the balance 70% of the contract value by T/T upon the receipt of the fax of the original B/L sent by the seller.

买方应于收到卖方正本提单传真后立即将剩下70%的货款用电汇付交卖方。

2、跟单托收 (Documentary Collection)

(1) 即期付款交单

Upon first presentation the Buyer shall pay against documentary draft drawn by the Sellers at sight. The shipping documents are to be delivered against payment only.

(2) 远期付款交单

The Buyer shall duly accept the documentary draft drawn by the Sellers 30 days after sight (after the B/L date/after the date of the draft) upon first presentation and make the payment on its maturity. The shipping documents are to be delivered against payment only.

(3) 承兑交单

The Buyer shall duly accept the documentary draft drawn by the sellers at 45 days' sight upon first presentation and make payment on its maturity. The shipping documents are to be delivered against acceptance.

3、跟单信用证 (Documentary L/C)

(1) 即期信用证

The Buyer shall open through a bank acceptable to the Seller an Irrevocable Letter of Credit payable at sight to reach the seller 30 days before the month of shipment, valid for negotiation in China until the 15th day after the date of shipment.

(2) 远期信用证

The buyer shall open through a bank acceptable to the Seller an Irrevocable letter of credit 30 days after sight(after the B/L date/after the date of the draft) to reach the seller by the end of Aug. 1998, valid for negotiation in China until the 15th day after the date of shipment.

课后作业：下载一份模拟信用证（金额USD10万），找出单据中的3处不符点，用中英双语逐条说明修改理由，并写150字风险提示给出口企业。

第八章 进出口商品的检验与检疫

教学目的：

通过对本章的学习，使学生了解商品检验的意义、检验机构和有关检验证书；了解仲裁协议的形式以及相关规定；我国通用的仲裁条款格式等问题；合同中索赔条款的意义与内容；让学生掌握商品检验的时间和地点规定、不可抗力条款的性质与范围；掌握商品检验的时间和地点规定，仲裁协议的作用。

课程思政育人目标：以“国门生物安全”与“质量强国”战略为引领，通过进境水果、出口茶叶等检疫案例，植入生态安全、生命健康与人类命运共同体意识；在中国海关严格把关、助力优质国货走向世界的故事中厚植法治精神与民族自信，树立“中国标准就是世界标准”的职业追求，培养精通国际检验规则、守护国门安全、敢于亮剑的新时代外贸质检人才。

教学重点：

掌握检验机构和有关检验证书，商品检验时间和地点的规定；仲裁协议的形式和作用；

教学难点：不可抗力条款的性质、范围与应用。

教学方法：讲练结合

课时：2课时

第一节 进出口商品检验与检疫的重要性 (Inspection of the Goods)

一、商检的含义

国际货物买卖中的商品检验（COMMODITY INSPECTION），简称商检，是指商品检验机构对卖方拟交付货物或已交付货物的品质、规格、数量、重量、包装、卫生、安全等项目所进行的检验、鉴定和管理工作的。

二、商检的作用

在国际贸易中，买卖双方分处两国，难以当面交接和验收货物，同时货物经过长途运输难免发生残损、短缺等情况。这些问题可能涉及运输、保险、装卸等部门的责任。为了避免发生争议或发生争议后，能分清责任归属，就需要一个有资格的、与买卖双方当事人无利害关系的检验检疫机构作为第三者，对成交货物的品质、数量、重量和包装以及运载工具等进行检验检疫、鉴定和证明，并出具检验检疫证明书。

检验检疫是国际货物买卖中不可缺少的一个重要环节，也是买卖合同中不可缺少的一项内容，检验检疫在国际贸易中起着重要的作用。

- （一） 检验检疫体现了国家对进出口商品实施的质量管制，能有效地维护出口商品的信誉。
- （二） 检验检疫能促进进出口商品质量的提高，增强企业在国际市场上的竞争力。
- （三） 检验检疫能严格把守进口商品的质量关，有效维护国家和人民的利益。
- （四） 检验检疫为买卖双方交接货物、结算货款、通关计税和索赔理赔提供了依据。

第二节 检验机构

一、国际上的商品检验机构

（一）官方检验机构

指国家或地方政府投资，按照国家有关法律法令对出入境商品实施强制性检验、检疫和监督管理的机构。例如美国食品药品监督管理局（FDA）。

（二）半官方检验机构

半官方检验机构是指一些有一定权威的、由国家政府授权、代表政府行使某项商品检验或管理工作的民间机构。如美国的担保人实验室（**UNDERWRITER'S LABORATORY**），一些相关的电器产品必须加贴“UL”标志才能进入美国市场。

（三）非官方检验机构

非官方检验机构主要是指由私人创办的、具有专业检验、鉴定技术能力的公证行或检验公司。如瑞士日内瓦通用鉴定公司（**SOCIETE GENERALE DE SURVEILLANCE S.A., SGS**）等。

二、我国的商品检验机构

（一）**1998**年成立的中国出入境检验检疫局（**CIQ**）：主管卫生检疫、动植物检疫和商品检验（三检合一），该局的职能已并入**2001**年成立的中国质量监督检验检疫总局（简称质检总局）。

（二）检验检疫部门的工作职责

1、法定检验（**Making Legal Inspection**）

法定检验是指商检机构或者国家商检部门、商检机构指定的检验机构，根据国家的法律、行政法规，对规定的进出口商品和有关的检验事项实施强制性检验。

法定检验的目的是为了保证进出口商品、动植物及其运输设备的安全、卫生符合国家有关法律法规规定和国际上的有关规定；防止次劣商品、有害商品、动植物以及危害人类和环境的病虫害和传染病源输入或输出，保障生产建设安全和人类健康，维护国家的权益。需经法定检验的出口商品，未经过检验和检验不合格的一律不准出口，凡属于法定检验的进口商品，未经检验，一律不准安装投产、销售和使用。

法定检验的范围包括：

- A、对列入《种类表》的进出口商品的检验
- B、对出口食品的卫生检验
- C、对出口危险货物包装容器的性能鉴定和使用鉴定
- D、对装运出口易腐烂变质食品、冷冻品的船舱、集装箱等运载工具的适载检验
- E、对有关国际条约规定须经商检机构检验的进出口商品的检验
- F、对其他法律、行政法规规定必须经商检机构检验的进出口商品的检验。

2、监督管理（**Supervision and Administration**）

监督管理是指国家商检部门、商检机构对进出口商品的收货人、发货人及生产、经营、储运单位以及国家商检部门、商检机构指定或认可的检验机构和认可的检验人员的检验工作实施监督管理。

3、公证鉴定业务（**Authentic Attesting Business**）

鉴定业务是指商检机构和国家商检部门、商检机构指定的检验机构以及国家商检部门批准的其他检验机构接受对外贸易关系人（通常指出口商、进口商、承运人、保险人以及出口商品的生产、供货部门和进口商品的收货、用货部门、代理接运部门等）以及国外有关单位的委托，办理规定范围内的进出口商品鉴定业务。

鉴定业务不同于法定检验，它不具有强制性。进出口商品鉴定业务的范围主要包括：进出口商品的质量、数量、重量、包装、海损鉴定业务，集装箱及集装箱货物鉴定，进出口商品的残损鉴定，出口商品的装运技术条件鉴定、货载衡量、产地证明、价值证明以及其他业务。

第三节 检验时间与地点

一、在出口国检验

（一）产地（工厂）检验

产地（工厂）检验是指货物在产地出运或工厂出厂前，由产地或工厂的检验部门或买方的验收人员进行检验和验收，并由买卖合同规定的检验机构出具检验证书，作为卖方所交

货物的品质、数量等项内容的最后依据。卖方只承担货物离开产地或工厂前的责任，对于货物在运输途中所发生的一切变化，卖方概不负责。

（二）装运港（地）检验

装运港（地）检验又称“离岸品质、离岸重量”（SHIPPING QUALITY AND WEIGHT），是指货物在装运港或装运地交货前，由买卖合同中规定的检验机构对货物的品质、重量（数量）等项内容进行检验鉴定，并以该机构出具的检验证书作为最后依据。卖方对交货后货物所发生的变化不承担责任。

以上1、2这两种规定办法从根本上否定了买方的复验权，对买方极为不利。

二、在进口国检验

（一）目的港（地）检验

目的港（地）检验习称为“到岸品质、到岸重量”（LANDED QUALITY AND WEIGHT），是指货物运达目的港或目的地时，由合同规定检验机构在规定的时间内，就地对商品进行检验，并以该机构出具的检验证书作为卖方所交货物品质、重量（数量）的最后依据。采用这种方法时，买方有权根据货物运抵目的港或目的地时的检验结果，对属于卖方责任的品质、重量（数量）不符点，向卖方索赔。

（二）买方营业处所（最终用户所在地）检验

对于一些因使用前不便拆开包装，或因不具备检验条件而不能目的港或目的地检验的货物，如密封包装货物、精密仪器等，通常都是在买方营业处所或最终用户所在地，由合同规定的检验机构在规定的时间内进行检验。货物的品质和重量（数量）等项内容以该检验机构出具的检验证书为准。

采取以上两种方法时，卖方须承担到货品质或数量的责任，对卖方不利。

三、出口国检验，进口国复验

出口国检验、进口国复验是指卖方在出口国装运货物时，以合同规定的装运港或装运地检验机构出具的检验证书，作为卖方向银行收取货款的凭证之一，货物运抵目的港或目的地后，由双方约定的检验机构在规定的地点和期限内对货物进行复验。复验后，如果货物与合同规定不符，而且属于卖方责任所致，此时，买方有权凭该检验机构出具的检验证书，在合同规定的期限内向卖方索赔。这种做法兼顾了买卖双方的利益，较为公平合理。

四、装运港（地）检验重量，目的港（地）检验品质

以装运港或装运地验货后检验机构出具的重量检验证书，作为卖方所交货物重量的最后依据，以目的港或目的地检验机构出具的品质检验证书，作为商品品质的最后依据。货物到达目的港或目的地后，如果货物在品质方面与合同规定不符，而且该不符点是卖方责任所致，则买方可凭品质检验证书，对货物的品质向卖方提出索赔，但买方无权对货物的重量提出异议。这种方法也称为“离岸重量、到岸品质”（SHIPPING WEIGHT AND LANDED QUALITY）

第四节 检验证书

检验证书（INSPECTION CERTIFICATE）是检验机构对进出口商品进行检验、鉴定后签发的书面证明文件。

一、检验证书的种类

常见的检验证书主要有以下几种：

- 1、品质检验证书（INSPECTION CERTIFICATE OF QUALITY）
- 2、数量检验证书（INSPECTION CERTIFICATE OF QUANTITY）
- 3、重量检验证书（INSPECTION CERTIFICATE OF WEIGHT）
- 4、价值检验证书（INSPECTION CERTIFICATE OF VALUE）
- 5、产地检验证书（INSPECTION CERTIFICATE OF ORIGIN）
- 6、卫生检验证书（SANITARY INSPECTION CERTIFICATE）
- 7、兽医检验证书（VETERINARY INSPECTION CERTIFICATE）
- 8、消毒检验证书（DISINFECTION INSPECTION CERTIFICATE）

9、验残检验证书（INSPECTION CERTIFICATE ON DAMAGED CARGO）

二、检验证书的作用

- 1、检验证书是证明卖方所交货物的品质、数量、包装以及卫生条件等方面是否符合合同规定的依据
- 2、检验证书是海关验关放行的依据
- 3、检验证书是卖方办理货款结算的依据
- 4、检验证书是办理索赔和理赔的依据
- 5、是解决争议的依据
- 6、是计算关税的依据
- 7、是计算运输、仓储等费用的依据

第五节 检验标准

一、国际上对检验标准的分类

（一）买卖双方约定的标准

最常见的是买卖合同和信用证。

（二）与贸易有关国家所制定的强制执行的法规标准

如货物原产地标准、安全法规标准、卫生法规标准、环保法规标准、动植物检疫法规标准。

（三）国际权威标准

（1） 国际标准

是指国际专业化组织所制定的检验标准，如国际标准化组织、国际海事组织、国际电工委员会、联合国食品法典委员会等制定的标准。

（2） 区域性标准化组织标准

指区域性组织所制定的标准，如欧洲标准化委员会、欧洲电工标准委员、泛美技术标准委员等制定的标准。

（3） 国际商品行业协会标准。

是指国际羊毛局、国际橡胶协会等国际性商品行业协会所制定的标准。

（4） 某国权威性标准。

是指某些国家所制定的具有国际权威性的检验标准，如英国药典、美国公职分析化学家协会制定的标准。

二、我国对商品标准的分类

我国检验商品的标准分为四种，即国家标准、行业标准、地方标准和企业标准。

三、我国商检机构对进出口商品实施检验的标准

- 1、法律、行政法规规定有强制性标准或者其他必须执行的检验标准的，按照法律、行政法规规定的检验标准检验。
- 2、法律、行政法规未规定有强制性检验标准或者其他必须执行的检验标准的，按照对外贸易合同规定的检验标准检验，凭样成交的，并应当按照样品检验。
- 3、法律、行政法规规定的强制性检验标准或者其他必须执行的检验标准，低于对外贸易合同约定的检验标准的，按照对外贸易合同约定的检验标准检验，凭样成交的，并应当按照样品检验。
- 4、法律、行政法规未规定有强制性检验标准或者其他必须执行的检验标准；对外贸易合同又未约定检验标准或者约定检验标准不明确的，按照生产国标准，有关国际标准或者国家商检部门指定的标准检验。

国际标准化组织（THE INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION，缩写ISO）。在我国，根据《中华人民共和国标准化法》的规定，商品的标准可分为四种，即国家标准、行业标准、地方标准和企业标准。

四、合同中的检验检疫条款及举例

在国际货物买卖合同中，检验检疫条款主要包括：检验检疫机构；检验检疫权；检验检疫的时间、地点；检验检疫内容和方法；检验检疫证书以及复验的时间、地点等。其中检验检疫时间和地点最为重要，它不仅关系到买卖双方的权利和义务，而且还涉及到有关的法律和国际惯例。实际业务中一般采用在出口国检验，进口国复验的规定。即以出口国的检验证书作为卖方办理议付结汇的凭证，货到进口国后允许买方有复验权，复验结果作为买方对货物的质量、数量、包装是否有索赔权的依据。合同中的检验检疫条款举例如下：

1、买卖双方同意货物在装运港（地）装运前由中华人民共和国国家质检总局进行检验、签发的质量和重量（数量）检验证书，作为L/C项下议付单据的一部分，买方有权对货物运抵目的港（地）卸货后经双方同意的检验检疫机构进行复验。如发现货物的质量、数量、包装不符合合同规定时，买方有权向卖方索赔，并提供经卖方同意的公证机构出具的检验检疫报告。索赔期限为货物到达目的港（地）后20天内。

Both Buyer and Seller agree to inspect the goods before shipment at the port of shipment. The quality and weight (quantity) certificate issued by State General Administration of the people's Republic of China for Quality Supervision and Inspection and Quarantine will be regarded as a part of documents presented for negotiation under the L/C. The Buyer has the right to re-inspect the goods delivered at the port of destination by an inspection bureau agreed by both parties. In case the quality, quantity and packaging of the goods are found not in accordance with those stipulated in the contract, the Buyer should provide the inspection report issued by authority agreed by the Seller the duration for lodging claims should be within twenty days after the arrival of the goods at the destination port.

2、双方同意在出口国产地、工厂或装运前或装船时检验，由中华人民共和国国家质检总局检验后签发的质量和重量（数量）检验证书，作为买卖双方最后交货的依据，买方无权对货物的质量和数量、重量进行复验，若有异议无权向卖方提出索赔。

Both Buyer and Seller agree to inspect the goods before shipment or on the shipping time at the place of the export country or the factory. The inspection is subject to the quality and weight (quantity) certificate issued by State General Administration of the People's Republic of China for Quality Supervision and Inspection and Quarantine, as the final accordance of delivery for both Buyer and Seller. The Buyer reserves no right to re-inspect the quality, quantity and weight of goods. In case the goods are found any faults, the Buyer has no right to lodge claims against the Seller.

作业：下载中国GB 2763-2025与欧盟No 396/2025对茶叶农残限量的差异表，就“噻虫胺”限量不同写200字出口风险预警，提出两条降低超标概率的供应链整改建议。

第九章 争议的预防与处理

教学目的：

通过对本章的学习，使学生了解并掌握国际货物买卖合同争议的预防与处理程序和步骤

课程思政育人目标：以“法治中国·诚信外贸”为主线，通过“中信保胜诉美国法庭”“RCEP仲裁第一案”等典型案例，植入契约精神、法治信仰与国家尊严意识；在“中国律师团捍卫企业海外权益”故事中厚植家国情怀与民族自信，树立“预防争议是责任、理性维权是担当”的职业理念，培养精通国际规则、敢于亮剑、善于调解的新时代外贸法律人才。

教学重点：

掌握国际货物买卖合同争议处理的程序和步骤；

教学难点：进出口合同争议预防与处理的各个环节应注意的问题。

教学方法：讲练结合

课时：2课时

第一节 异议与索赔 (Claim)

一、约定异议与索赔条款的意义

二、异议与索赔条款的内容

(一) 索赔的时限 (Period of Claim)

索赔的期限，是指受害方向违约方提出索赔的有效期限。索赔期限的长短，应根据不同商品的特性及检验所需的时间等因素而定。索赔期的起算时间以货物到达目的港（地）后X天起算较常见，还有货到目的港卸离海轮后XX天起算，货到买方营业处所或用户所在地后XX天起算，货物检验后XX天起算。

- (1) 约定索赔期限
- (2) 法定索赔期限

(二) 索赔的依据 (Claim Foundation)

法律依据和事实依据，前者是指合同和有关国家法律的规定；后者是指违约的事实证据和出证的机构。

(三) 索赔金额

(四) 索赔的处理办法

一般只做笼统规定，但确定索赔金额有三条原则：

- (1) 索赔金额应等于因违约造成的包括利润在内的损失。
- (2) 应该以可以预料的合理损失为准。
- (3) 由于受害方未采取合理的措施使有可能减轻的损失应在赔偿金额中扣除。

三、索赔对象

- (一) 向买、卖方索赔
- (二) 向承运人索赔
- (三) 向保险人索赔

四、约定异议与索赔条款的注意事项

(一) 合理约定索赔的期限

(二) 索赔期的约定应明确具体

- (1) 货到目的港后若干天起算
- (2) 货到目的港卸离海轮后若干天起算
- (3) 货到买方营业处所或用户所在地后若干天起算
- (4) 货物检验后若干天起算

(三) 应注意索赔条款与检验条款之间的联系

第二节 违约金与定金

一、违约金或罚金条款 (Penalty Clause or Liquidated Damage Clause)

1、该条款的适用场合：适用于卖方延期交货，或买方延迟开立信用证和延期交货等情况。当事人一方支付罚金后，一般还应履行合同的义务。

2、违约金的性质：在买卖合同中规定罚金或违约金条款，是促使合同当事人履行合同义务的重要措施，能起到避免和减少违约行为发生的预防性作用，在发生违约行为的情况下，能对违约方起到一定的惩罚作用，在发生违约行为的情况下，能对违约方起到一定的惩罚作用，对守约方的损失能起到补偿性作用。

3、我国《合同法》对违约金的规定：在确定违约金数额时，双方当事人应预先估计因违约可能发生的损害赔偿确定一个合适的违约比率。

二、定金罚则

(一) 定金的含义

定金是指合同一方当事人根据合同的约定预先付给对方一定数额的金额，以保证合同的履行，它是作为债权的担保而存在的；

预付款是合同当事人预先付给对方一定数额的价款，即对合同义务的预先履行，其本身就是预付的价款或价款的一部分，而不是对合同履行的担保。

(二) 约定定金条款的意义 (定金罚则)

如支付定金的一方违约，即丧失定金的所有权，定金则由另一方当事人所有；如收取定金的一方违约，则除返还定金外，还需付给对方同定金数额相等的款额。这种规定和做法，就称为定金罚则。

(三) 运用定金条款的注意事项

- 1、在合同中，如需要订立定金条款时，要注意定金条款内容与预付条款内容的区别，二者不能混同使用。
- 2、定金条款的规定应明确具体。
- 3、在合同中同时约定违约金和定金的情况下，如出现一方违约，对方只能选择其中之一适用，不能同时并用。

第三节 不可抗力 (Force Majeure)

一、不可抗力条款的意义

不可抗力(FORCE MAJEURE)是指买卖合同签订后，不是由于合同当事人的过失或疏忽，而是由于发生了合同当事人无法预见、无法预防、无法避免和无法控制的事件，以致不能履行或不能如期履行合同，发生意外事件的一方可以免除履行合同的责任或推迟履行合同。

(一) 不可抗力的构成条件

(二) 各国对不可抗力的不同称呼及说明

- 1、英美法中有“合同落空”(FRUSTRATION OF CONTRACT)原则的规定，其意思是指合同签订后，不是由于当事人的过失，发生意想不到的事件，致使订约目的受到挫折，发生事故的一方可以免责。
- 2、大陆法有“情势变迁”原则的规定，其意思与“合同落空”基本一致。不过法院对援引此原则免责的要求是很严格的。
- 3、《联合国国际货物销售合同公约》规定，合同签订后，如发生了合同当事人订约时无法预见和事后不能控制的障碍，以致不能履行合同义务，则可免除责任。

二、不可抗力条款的主要内容

(一) 不可抗力的性质与范围

不可抗力事件通常分为下列两种情况：一种是由于自然力量引起的事件，如水灾、旱灾、冰灾、雪灾、雷电、火灾、暴风雨、地震、海啸等；另一种是政治或社会原因引起的，如政府颁布禁令、调整政策制度、罢工、暴动、骚乱、战争等。

对于不可抗力事故的范围认定，最易引起当事人双方的争议。我们不能任意扩大或缩小不可抗力事故的范围，应把它和一般的商业风险（如物价的涨跌、汇率的波动、班轮逾期及机器出故障等）区分开来。

（二）不可抗力事件的通知和证明

1. 不可抗力事故的通知

当发生不可抗力事件影响合同履行时，当事人必须及时通知对方，对方也应在接到通知后及时答复。为明确责任，买卖双方对此应在合同中明确规定。如一方遭受不可抗力事件以后，应以最快捷的方式通知对方，并应在15天内以航空挂号信提供事件的详情及影响合同履行程度的证明文件。

2. 不可抗力事故证明

当一方援引不可抗力条款要求免责时，必须向对方提交合同中规定的出证机构出具的证明文件。在国外，一般由当地的商会或合法的公证机构出具。在我国，由中国国际经济贸易促进委员会或其设在口岸的贸促分会出具。

（三）不可抗力事件的处理原则和办法

不可抗力后果有两种，究竟如何处理，应视事故的原因、性质、规模及其对履行合同所产生的实际影响程度而定。

- 1、解除合同；
- 2、延期履行合同。

三、约定不可抗力条款的注意事项

（一）对不可抗力事件性质与范围的约定办法要合理

1、概括规定

在合同中不具体规定哪些事件属于不可抗力事件，而只是笼统地规定：“由于公认不可抗力的原因，致使卖方不能交货或延期交货，卖方不负责任”或“由于不可抗力事件使合同不能履行，发生事件的一方可据此免除责任”。这类规定办法，过于笼统，含义模糊，解释伸缩性大，容易引起争议，我们不宜采用。

2、具体规定

在合同中详列不可抗力事件，这种一一列举的办法，虽然明确具体，但文字繁琐，且可能出现遗漏情况，因此，也不是最好的办法。

3、综合规定（综合规定的方法最常用）

列明经常可能发生的不可抗力事件（如战争、洪水、地震、火灾等）的同时，再加上“以及双方同意的其他不可抗力事件”的文句。这种规定办法，既明确具体，又有一定的灵活性，是一种可取的办法。在我国进出口合同中，一般都采取这种规定办法。

（二）约定不可抗力条款应体现公平合理原则

（三）不可抗力条款的内容应当完备

第四节 仲裁（Arbitration）

一、仲裁是解决争议的一种重要方式

（一）友好协商（Amicable Negotiation）

争议双方通过友好协商，达成和解，这是解决争议的好办法，但这种办法有一定的局限性。

（二）调解（Conciliation）

在争议双方自愿的基础上，由第三者出面从中调解，实践表明，这也是解决争议的一种好办法。其具体的做法是：结合仲裁的优势和调解的长处，在仲裁程序开始之前或之后，仲

裁庭可以在当事人自愿的基础上，对受理的争议进行调解解决，如调解失败，仲裁庭仍按照仲裁规则的规定继续进行仲裁，直到作出终局裁决。

（三）仲裁（Arbitration）

1、仲裁的定义

买卖双方达成协议，发生争议时若通过协商不能解决，自愿将有关争议提交给双方同意的第三者进行裁决，裁决的结果是终局的，对双方均有约束力。

2、仲裁的特点

仲裁的优势在于其程序简便、结案较快、费用开支较少，能独立、公正和迅速地解决争议，给予当事人以充分的自治权。它还具有灵活性、保密性、终局性和裁决易于得到执行等优点。由于仲裁程序简便、结案较快、处理案件较为公正及费用开支较少，已成为普遍采用的一种方式。

（四）诉讼（Litigation）

1、诉讼带有强制性，只要一方当事人向有管辖权的法院起诉，另一方就必须应诉，争议双方都无权选择法官。

2、诉讼程序复杂，处理问题比仲裁慢。

3、诉讼处理急议，双方当事人关系紧张，有伤和气，不利于今后贸易关系的继续发展。

4、诉讼费用较高。

二、仲裁协议的形式

（一）仲裁协议的形式

仲裁协议是指双方当事人表示愿意将他们之间的争议交付仲裁机构解决的一种书面协议，它是受理仲裁案件的依据。

1、仲裁条款（Arbitration Clause）或事前协议

2、提交仲裁的协议（Submission）或事后协议

（二）仲裁协议的法律效力

若事前协议与事后协议不一致，以事后协议为准，两种仲裁协议的形式具有同等法律效力。

三、仲裁协议的作用

1、约束双方当事人只能以仲裁方式解决争议，不得向法院起诉。

2、排除法院对有关案件的管辖权，如果一方违背仲裁协议，自行向法院起诉，另一方可根据仲裁协议要求法院不予受理，并将争议案件退交仲裁庭裁断。

3、仲裁机构取得对争议案件的管辖权。

上述三项作用的中心是第二条，即排除法院对争议案件的管辖权。

根据中国法律，有效的仲裁协议必须：载有请求仲裁的意思表示、选定的仲裁委员会和约定仲裁事项（该仲裁事项依法应具有可仲裁性）；必须是书面的；当事人具有签订仲裁协议的行为能力；形式和内容合法。

四、仲裁程序（Arbitral Proceeding）

1、仲裁申请

2、仲裁庭的组成

3、仲裁审理

4、仲裁裁决

五、仲裁裁决的承认和执行

仲裁裁决对双方当事人都具有法律上的约束力，当事人必须执行。如双方当事人都在本国，如一方不执行裁决，另一方可请求法院强制执行。如一方当事人在国外，拒不执行裁决。则只有到国外法院去申请执行，或通过外交途径要求对方国家有关主管部门或社会团体（如商会、同业公会）协助执行。

六、仲裁条款的基本内容

（一）仲裁地点

按照有关国家法律的解释，凡属程序方面的问题，除非仲裁协议另有规定，一般都适用审判地法律，即在哪个国家仲裁，就往往适用那个国家的仲裁法规。交易双方都愿意在本国仲裁。

在我国进出口合同中，关于仲裁地点有下列三点规定方法：

- 1、多数合同规定在中国仲裁
- 2、有规定在被申请人所在国仲裁
- 3、规定在双方同意的第三国仲裁

对第三国的要求是：（1）在政治上友好，非敌对国。（2）仲裁机构名声要好。（3）允许受理非本国居民的申请仲裁案件。

（二）仲裁机构

国际仲裁机构分常设仲裁机构和临时仲裁机构。我国的常设仲裁机构是中国国际经济贸易仲裁委员会和海事仲裁委员会。我们在外贸业务中经常遇到的外国常设仲裁机构有：英国伦敦仲裁院、瑞典斯德哥尔摩商会仲裁院、瑞士苏黎士商会仲裁院、日本国际商事仲裁协会及美国、意大利仲裁协会。合同中应明确规定选用哪个国家（地区）的仲裁机构审理争议。

（三）仲裁规则

各国仲裁规则与仲裁地点并非绝对一致，按照国际仲裁的一般做法，原则上采用仲裁所在地的仲裁规则，但在法律上也允许根据双方当事人的约定，采用仲裁地点以外的其他国家（地区）仲裁机构的仲裁规则进行仲裁。在中国，双方当事人通常约定适用《中国国际经济贸易仲裁委员会仲裁规则》。

（四）仲裁裁决的效力

若败诉方不执行裁决，仲裁机构不能强制执行，但胜诉方有权向有关法院起诉，请求法院强制执行。仲裁裁决是终局的，对双方都有约束力。

（五）仲裁费用的负担

合同中应明确规定仲裁费用由谁负担。通常由败诉方承担，也可另作具体规定。仲裁的费用，一般按争议价值的0.1%--1%收取。

七、我国通常采用的仲裁条款格式

（一）在我国仲裁的条款格式

“凡因本合同引起的或与本合同有关的任何争议，双方应通过友好协商的办法解决；如果协商不能解决，均应提交中国国际经济贸易仲裁委员会，按照申请仲裁时该会现行有效的仲裁规则进行仲裁。仲裁裁决是终局的，对双方都有约束力。”

（二）在被申请人所在国仲裁的条款格式

“凡因本合同引起的或与本合同有关的任何争议，双方应通过友好协商来解决，如果协商不能解决，应提交仲裁，仲裁在被申请仲裁时该仲裁规则进行仲裁。如在XX国（被申请人所在国名称）由XX国XX地仲裁机构（被申请人所在国家的仲裁机构的名称），根据该组织的仲裁程序规则进行仲裁。现行有效的仲裁裁决是终局的，对双方都有约束力。”

（三）在第三国仲裁的条款格式

“凡因本合同引起的或与本合同有关的任何争议，双方应通过友好协商来解决，如果协商不能解决，应按XX国XX地XX仲裁机构根据该仲裁机构现行有效的仲裁程序规则进行仲裁。仲裁裁决是终局的，对双方都有约束力。”

八、约定仲裁条款的注意事项

- （一）选择合适的仲裁地点
- （二）择优选择适当的仲裁机构
- （三）合理约定仲裁费的负担
- （四）仲裁条款的规定应当明确具体

九、仲裁裁决的承认与执行-----《1958年纽约公约》

课后作业：手绘A4竖版“国际贸易争议解决流程图”，画面须出现“协商—调解—仲裁—诉讼”四节点与中国天平元素，附50字标语“预防争议靠诚信，化解冲突凭规则”，拍照上传学习通。

。