

进出口业务操作

IMPORT AND EXPORT BUSINESS OPERATIONS

王亚男 © 主编

 吉林大学出版社

进出口业务操作

王亚男 主编

 吉林大学出版社

第一篇 外贸合同的主要条款

一、品名条款

品名 (Name of Goods), 即商品的名称, 是一种商品区别于其他商品的称呼或者概念。在进出口贸易中, 商品品名条款的表示方法并无统一的格式, 它的表达取决于商品自身的特点。对于一般的商品, 在贸易合同中, 一般情况下只需列明商品的具体名称即可。但对于有些商品, 由于其拥有不同的种类、等级和型号, 所以为了明确起见, 还要对货物进行细节的适当描述, 以作具体区分。常见的品名表示方法主要有以下几种。

1. 以商品主要用途命名。常见于日用品和医药用品等。如“洗发水”“旅游鞋”“书包”“钱夹”等。

2. 以主要加工材料命名。如“羊绒裤”“铝锅”“玻璃杯”等。

3. 以人物或产地命名。如“王致和腐乳”“北京烤鸭”“西湖龙井茶”等。

4. 以主要成分命名。如“葵花籽油”“芝麻酱”等。

5. 以制作工艺命名。如“景泰蓝”“转基因大豆”等。

在品名条款的制定上, 应注意以下几方面问题, 达到规避风险的目的。

1. 品名条款的订立必须准确。商品的名称是贸易双方进行交易的基础, 并且品名条款作为合同要件之一, 在合同订立时应力求做到明确、清楚、简洁, 能真正反映出商品本质特征, 避免不必要的误解。

2. 尽可能使用国际上通用的名称。由于各国对同一商品的称谓不同, 并且语言翻译也容易造成误解。所以在品名的制定中, 应尽量使用国际通称。国际上按照《商品名称及编码协调制度国际公约》(简称为《协调制度》, harmonized system, 缩写为 HS), 对商品进行了一定分类, 这对清楚地制定品名提供了借鉴。如果非要采用地区称谓, 则需要在交易双方达成共识的情况下使用, 否则容易引起不必要的麻烦。而对于一些新产品的命名及其译名均应当做到准确、易懂, 符合国际社会的习惯称呼。

3. 商品名称的规定, 必须是卖方能够供应并且是买方真正需要的商品, 任何不切实际的或不必要的词语都不应当列入, 以免引起误解。

4. 合适的品名可以降低关税, 方便进出口。有些商品有几个不同的称呼, 在订立品名条款时, 应遵循有利于降低关税、方便进出口和节省运费等原则, 选择合适的名称。如果名称选用有误, 则可能会导致被禁止进出口或者被收取较高的税费, 不利于交易的顺利开展。

二、品质条款

商品的品质 (Quality of Goods), 主要指商品的质量和外观形态。商品质量指其内在质量, 即商品的内在属性, 包括物理性能、机械性能、化学成分等; 而外观形态主要指商品的外形、色泽、味觉、款式等。商品的品质条款是合同中的基本条款之一。常见的表示方法有以下几种。

1. 以实物表示

(1) 看货买卖

看货买卖主要指买卖双方交易时, 先由买方对交易的货物进行查看, 以货物的实际品质作为质量标准的交易。这种交易属于现货交易, 主要适用于寄售、拍

卖、展卖等业务中。

(2) 凭样品买卖

凭样品买卖主要指以样品来表示货物的品质并以此作为买卖双方交货质量依据的交易。具体分为凭卖方样品买卖、凭买方样品买卖、凭对等样品买卖三种。

1) 凭卖方样品买卖，主要指样品由卖方提供并作为交货的质量依据。一般要在合同中明确说明“品质以卖方样品为准”，这样，卖方交货时，所有货物的质量都要与该样品的质量相一致。

2) 凭买方样品买卖，主要指样品由买方提供并作为交货的质量依据。凭买方样品买卖也被称为“来样成交”或“来样制作”。一般要在合同中明确说明“品质以买方样品为准”，这样，卖方交货时，所有货物的质量都要与买方样品的质量相一致。

3) 凭对等样品买卖。对等样品也被称为回样，主要指买方先提供一个样品，卖方如果认为自己没有确切把握供货，可以根据买方提供的样品仿制出相似的样品给买方，经过买方确认后，卖方就可以按照此样品的品质进行交货。这种样品就是对等样品。

样品无论是由买方提供还是由卖方提供，一经双方确认，卖方就要按照该样品的品质来交货，所以说卖方承担货物品质与样品完全一致的责任。在实际业务中，为了避免出现争议，应留存一份或数份复样，必要时还要使用封样。

2. 以文字说明表示

(1) 凭规格买卖

凭规格买卖主要是用能反映货物品质的主要指标来表示货物的质量，如化学成分、含量、大小、纯度、粗细、长短等。主要适用于农产品、矿产品以及橡胶、轮胎等货物的交易。

例：东北大米，水分不高于 15%，杂质不多于 1%，不完善粒最多 8%。

(2) 凭等级买卖

等级指按照货物品质的差异将其分为不同的级别。凭等级买卖须在合同中明确货物的等级，以避免引起争议。

例：鲜鸡蛋，蛋壳呈浅棕色、干净新鲜。A 级每只净重 61~65 克，B 级每只净重 56~60 克，C 级每只净重 51~55 克。

(3) 凭标准买卖

标准主要指将货物的规格和等级予以标准化。货物的标准一般是由相关的组织规定的并对外进行公布。由于货物的标准不断地被完善和修改，所以在合同订立时要标明援引标准的年份和版本。

例：利福平，英国药典，1993 年版。

对于一些农副产品，由于其品质变化大而难以规定统一的标准，所以往往采用“良好平均品质”(Fair Average Quality, F.A.Q)来表示。“良好平均品质”俗称为“大路货”，指出口商品某一时期的平均品质。这一品质的确定一般是由同业公会或检验机构定期对当地收获后的农产品进行抽样后予以确定公布，或对离岸的出口商品进行抽检予以确定公布，或由交易双方或共同委托的检验人员进行联合抽样，并送交指定的检验机构检验确定。我国在使用 F.A.Q. 时，通常要标明年份以及主要的规格。例：东北大豆，2014 年，F.A.Q. 水分最高 16%，杂质最多 1%，碎粒最多 30%。

(4) 凭牌名或商标买卖

牌名,即货物的品牌,是生产商或销售商对其生产或销售的商品所选用的名称。商标则是牌名的图案化,它一般由一个或几个具有特色的字母、数字、图形等组成。凭牌名或商标买卖主要适用于一些广为人知的、质量相对稳定、信誉良好的产品。例:(法)雪铁龙、(德)宝马、(日)佳能数码相机。

(5) 凭产地名称买卖

有些商品,由于受到独特的自然环境、传统的制作工艺等因素的影响,使其具有独特的品质,这些商品就可以用产地名称来表示品质。例:“北京烤鸭”“法国香水”“中国东北大豆”“贵州茅台酒”等。

(6) 凭说明书和图样买卖

对于一些技术密集型产品,在国际贸易中通常用产品的说明书并附有图样、分析数据以及图表等来完整说明货物的品质。例:在合同中货物名称后面附上“品质和技术参数符合本合同所附说明书”。

在实际业务中,如何表示货物的品质,买卖双方需要经过协商确定。各种表示货物品质的方法,可以单独使用,也可以结合起来使用。

订立品质条款时,应注意以下几个方面的问题:

1. 应根据货物自身的特点,确定表示品质的方法。凡是能用一种方法表示的,就不要采用两种或两种以上的方法,以避免表述烦琐造成误解。

2. 品质条款订立时,用词要准确,避免使用“大约”“上下”“左右”等含糊字眼,必要时可以采用品质机动幅度。如:(1)规定上下幅度:女士鹅绒服,含绒量 95%,允许 $\pm 1\%$ 。(2)规定极限:东北玉米,水分最高 16%,碎粒最多 20%,杂质最多 1%。(3)规定范围:棉布,幅宽 0.8~0.9 米。

3. 品质条款的规定应符合有关国家或国际组织的要求,以提高产品的国际竞争力。

三、数量条款

货物的数量是指以一定的度量衡表示的交易货物的量,如重量、体积、个数、长度、面积、容积等。

实际业务中,大多数货物都是按照重量来计算的。计算重量的方法有以下几种:

1. 按毛重计量

毛重(Gross Weight, G.W.)指货物本身的重量加上外包装的重量。对于一些低值货物,包装材料相对于货物本身较轻,而且价值也低,所以在计量时,往往会采用毛重计量,即“以毛作净”。如:麻袋包装的红豆,每吨 260 美元,以毛作净。

2. 按净重计量

净重(Net Weight, N.W.)指货物本身的实际重量,即去除包装材料后的重量。通常按重量计量的货物都以净重计量。

3. 按法定重量计量

法定重量指货物本身的重量加上内包装即销售包装的重量。法定重量往往是一些国家的海关征收从量税的基础。

4. 按公量计量

公量指使用科学的方法,抽掉货物中的实际水分,再加上标准水分而求得的

重量。主要适用于水分含量不稳定，经济价值较高的产品，如，生丝、羊毛、棉花等。其计算方法如下：

$$\begin{aligned} \text{公量} &= \text{干量} + \text{标准含水量} \\ &= \text{实际重量} \times (1 + \text{标准回潮率}) / (1 + \text{实际回潮率}) \end{aligned}$$

5. 按理论重量计量

理论重量适用于一些固定规格，尺寸统一的商品，这些货物的重量大致相等，以其单个重量乘以件数就可以推算出总重量。

在订立数量条款时，应注意以下几个方面的问题：

1. “约”数条款

“约”数条款指在具体的数量前面加上“约”“大约”(About、Approximate)等字样。由于国际上对于“约”数没有明确统一的规定，所以只有在信用证支付方式下才被允许使用。按《UCP600》(《跟单信用证统一惯例》)规定，“约”可以理解为是对金额或数量或单价允许有10%的增减。在国际贸易中，数量条款的拟订一般不宜采用约数条款，如果采用也要征得双方的同意，就约量达成一致，以防由于双方的理解不同造成误解引起贸易纠纷。

2. 合理使用溢短装条款

溢短装条款指数量条款中明确规定允许增减的百分比。如：300 吨，卖方可以溢短装 5% (300MT, with 5% more or less at seller's option)。在实际业务中，对于一些难以准确交货的大宗商品，应在其数量条款中标明允许溢短装的比率，以利于合同的履行。

3. 对于成交的货物，如果采用重量计量的，应明确计算重量的方法。如果在信用证业务中，采用重量计量却没有说明是按净重还是毛重的情况下，则应按照净重计量。

四、包装条款

由于国际贸易中的货物需要经过长途运输，所以包装对于货物来说至关重要。根据在流通过程中，包装所起到的不同作用，包装可以分为两大类，即运输包装和销售包装。

1. 运输包装

运输包装，即货物外包装。其作用主要是为了方便运输，并且在运输过程中保护货物以减少货损。运输包装的种类很多，按照包装方式可以分为单件包装和集合运输包装；按照包装材料可分为纸质包装、木质包装、塑料包装、金属包装等；按照包装程度分为全部包装和局部包装；按照包装质地分为软性包装、半软性包装和硬性包装等。

在国际贸易中，卖方通常会在外包装上印一些内容，比如文字、图形、数字等，以便于区分和识别货物。这些标志根据其不同的用途分为运输标志、指示性标志和警告性标志。

(1) 运输标志

运输标志，也被称为“唛头”(Shipping Mark)。联合国欧洲经济委员会制定了标准化的运输标志，具体包括四部分内容：收货人代号、参考号(可以是订单号、发票号、运单号等)、目的地、件数代号。

例：XYZ Co.
KL89701

NEW YORK

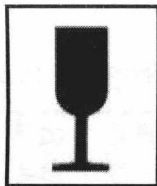
CTN/NOS. 1-120

(2) 指示性标志

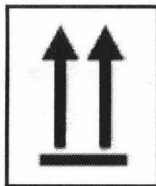
在运输过程中，指示性标志主要用来提醒人们一些需要注意的事项。一般以一些简单的图形或文字标示。



怕湿



小心轻放



向上



禁止翻滚

(3) 警告性标志

警告性标志一般印在装有危险货物的运输包装上，以图形或文字的形式用来警告人们在搬运过程中要采取相应措施，注意安全。



腐蚀性物品



感染性物品

2. 销售包装

销售包装，即货物的内包装，也被称为直接包装。它除了起到保护货物的作用外，还可以对产品进行宣传，美化产品，吸引消费者，方便消费者携带等。

在订立包装条款时，应注意以下几个方面的问题：

1. 包装材料、包装规格等内容要具体明确，避免采用“习惯包装”等含糊的字眼。如：纸箱装，每箱 30 千克 (In Cartons Of 30kg Each)。

2. 明确包装由谁提供和包装费用由谁负担。买卖双方应协商确定包装材料和费用问题。一般情况下，包装费用由卖方负担，并计算在货价内，但如果买方对包装有特殊要求，额外产生的费用则应该由买方负担。

3. 应谨慎采用中性包装。中性包装指在货物内外包装上均不标明生产的国别和厂商名称等内容。由于其在国际上屡遭非议，所以如果外商要求采用中性包装，尤其是定牌中性包装，应在合同中提前声明由此产生的知识产权纠纷等问题，由买方承担一切责任和损失。在实际业务中要谨慎使用。

4. 应考虑进口国当地的习俗和偏好等因素对包装的影响。由于国家之间的风俗习惯迥异，当地居民对商品包装的偏好也不同，这些都将直接影响到商品的销售。所以，出口商要提前了解对方国家的习俗，避免由于误会引起的商品滞销。

五、价格条款

1. 贸易术语

贸易术语 (Trade Terms), 又被称为价格术语, 是用几个简单的英文字母来表示进出口商品价格构成的专门用语。它可以用来区分买卖双方的责任、费用和 risk。贸易术语在进出口贸易中起着非常重要的作用。

国际商会于 2000 年 1 月 1 日正式颁布了用来解释贸易术语的国际惯例《2000 年国际贸易术语解释通则》, 在当今的贸易实践中被广泛应用。按照卖方义务的由小到大, 该通则将贸易术语划分为 E、F、C、D 四组。

《2000 年国际贸易术语解释通则》规定的 13 种贸易术语

类别	名称	交货地点	运输	保险	风险转移	出口 清关	进口 清关	运输方式	各组 特点
E 组	EXW 工厂交货	卖方工厂	买方	买方	交货时	买方		各种运输	内陆 交货
F 组	FCA 货交承运人	交承运人(买方指定)				卖方	各种运输	装运 合同 运费 未付	
	FAS 船边交货	指定装运港船边							
	FOB 船上交货	指定装运港船上							
C 组	CFR 成本加运费	装运港船上		买方	装运港 船舷	卖方	买方	海河 内河	装运 合同 运费 已付
	CIF 成本保险费 运费	装运港船上		卖方					
	CPT 运费付至	交第一承运人		买方	各种运输				
	CIP 运输保险费 付至	交第一承运人		卖方					
D 组	DAF 边境交货	边境指定地点(不卸货)	卖方		交货时	卖方		陆上运输	到货 合同
	DES 目的地港船 上交货	目的港船上(不卸货)						海河 内河	
	DEQ 目的地港船 上交货	目的港码头(卸到 码头)							
	DDU 未完税交货	指定目的地(不卸 货)						各种运输	
	DDP 完税交货	指定目的地(不卸 货)					卖方		

2010 年国际商会正式推出《2010 年国际贸易术语解释通则》(以下简称《2010 年通则》), 于 2011 年在全球正式推行。与《2000 年国际贸易术语解释通则》相比, 《2010 年通则》的主要变化如下:

(1) 贸易术语的数量由 13 个变为 11 个。DAF、DES、DDU 被删除, 增加了 DAP 和 DAT。

DAP (地点交货), Delivered At Place, 其交货地点可以是陆地上的某个地点、边境城市、双方约定的地点或港口, 运输方式可以是各种运输。

DAT (物流节点交货), Delivered At Terminal, 物流节点包括码头、仓库、

集装箱站场以及公路、铁路、空运的节点，也适用于各种运输方式。

(2) 术语分类方面调整为可以分为两大类，即可以适用于各种运输方式的和适用于海运或内河运输的。前者包括 CIP、CPT、DAP、DAT、DDP、EXW、FCA，后者包括 FAS、FOB、CFR、CIF。

(3) “船舷”这一风险临界点的概念被“船上”取代。即一旦货物被装运到买方的船上才算完成了风险的转移，从而避免了由于装运过程中难以确定风险而引起的麻烦。

(4) 投保范围方面，《2010 通则》规定，CIF 术语下，卖方投保的最低额度除了达到协会货物保险条款 (C) 所确定的内容外，在买方要求下，还有扩大投保范围的义务。

2. 主要贸易术语之间价格的转换

(1) FOB、CFR、CIF 价格的构成

FOB 价=进货成本价+国内费用+净利润

CFR 价=进货成本价+国内费用+净利润+国外运费

CIF 价=进货成本价+国内费用+净利润+国外运费+国外保险费

其中，净利润为出口企业的预期利润。

(2) 贸易术语间价格的换算

1) 已知 FOB 价

CFR 价=FOB 价+国外运费

CIF 价= (FOB 价+国外运费) / (1 - (1+投保加成率) × 保险费率)

2) 已知 CFR 价

FOB 价= CFR 价 - 国外运费

CIF 价= CFR 价 / (1 - (1+投保加成率) × 保险费率)

3) 已知 CIF 价

FOB 价= CIF 价 × (1 - (1+投保加成率) × 保险费率) - 国外运费

CFR 价= CIF 价 × (1 - (1+投保加成率) × 保险费率)

3. 合同中的价格条款

合同中价格条款的构成主要包括四部分：计量单位、计价货币、贸易术语和单价金额。如：USD 200 per MT FOB Shanghai, Incoterms 2010。每吨 200 美元 FOB 上海，按照《2010 通则》。

有些时候，价格条款中还会涉及佣金和折扣。佣金 (Commission) 主要指支付给中间商的报酬。折扣 (Discount) 主要指卖方所给予买方的价格优惠。

通常情况下，含有佣金的价格表达为：USD 200 per MT FOBC3% Shanghai, Incoterms 2010。每吨 200 美元 FOB 上海，按照《2010 通则》，并包含 3% 的佣金。

含有折扣的价格表达为：USD 200 per MT FOBBD3% Shanghai, Incoterms 2010。每吨 200 美元 FOB 上海，按照《2010 通则》，并给予买方 3% 的折扣。

订立价格条款时，需要注意以下几个问题：

(1) 根据实际情况合理选择贸易术语，并且对货物价格的确定要保持在合理水平，防止偏高或者偏低。

(2) 尽量选择币值稳定的货币，避免币值波动带来的不利影响。

(3) 书写价格条款时，计价单位、计价货币等一定要按规范书写，保证正确清楚，以促进合同的顺利开展。

六、装运条款

国际贸易中所用的运输方式有国际贸易海上运输、国际铁路货物运输、国际航空货物运输、公路运输、管道运输以及国际多式联运等运输方式,但用到最多的是国际贸易海上运输,在此只介绍海上运输的方式。国际贸易海上运输方式按照船舶的运营形式的不同可划分为班轮运输和租船运输两种。

(1) 班轮运输 (Liner Transport)

班轮运输又称为定期船运输，是指班轮公司依照事先制定的船期表、沿特定航线、在固定挂靠港装卸货、为非特定的众多货主或货运代理人提供规律的、反复的货物运输服务，并按运价表的规定计收运费的一种运输方式。

在班轮运输中,从办理货物的托运手续开始直至货物交付的整个过程之中的各个环节都需要各种单证,用以证明货物已交接,同时划分货方、港口、船方等各方的责任。

1) 在装货港使用的单证: 托运单(Booking Note, B/N)、装货联单(Shipping Order, S/O)、收货单(Mate's Receipt, M/R)、装货清单>Loading List, L/L)、载货清单(Mani Fest, M/F)\货物积载图(Stowage Plan, S/P)、提单(Bill of Lading, B/L)。

2) 在卸货港使用的单证: 过驳清单 (Boat Note)、货物溢短单 (Overlanded & Shortlanded Cargo List)、货物残损单 (Broken & Damaged Cargo List)、提货单 (Delivery Order, D/O)。

上述单证在货物运输过程中的流转如下图所示:

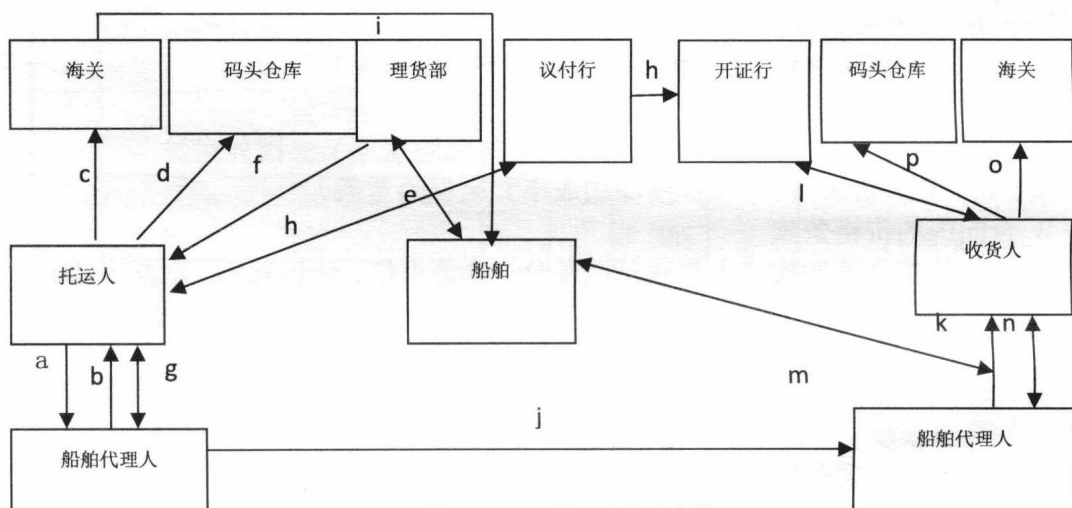


图 1-1 货运单证流转示意图

- a: 托运人或其代理人向船公司或船公司代理人提出货物托运申请, 递交托运单 (B/N), 填写装货联单 (S/O);
- b: 船公司同意承运后, 指定船名, 核对 S/O, 留下底联, 将二、三联退还给托运人, 托运人按要求将货物及时送达指定的码头仓库;
- c: 托运人持 S/O 及有关单证向海关办理出口货物的保管、放行手续, 海关核对无误后加盖放行图章, 货物即可装船出口;
- d: 托运人将经过检验的货物送至指定码头仓库准备装船;
- e: 货物装船后, 理货长将 S/O 交大副, 核对无误后留下 S/O, 签发收货单 (M/R);

- f: 理货长将 M/R 转交给托运人;
- g: 托运人持 M/R 到船公司换取正本已装船提单 (B/L);
- h: 托运人持 B/L 及有关单证到议付行结汇, 取得货款, 议付行将 B/L 及其他单据邮寄给开证行;
- i: 海关办理船舶出口手续, 承运人随船携带载货清单 (M/F);
- j: 船公司或其代理人根据 B/L 副本 (或 M/R) 编制出口载货运费清单 (F/M), 然后将 B/L 副本或 M/R、F/M 等单据交给船公司结算费用, 并将在卸货港需要的单据寄给其在卸货港的代理人;
- k: 船公司在卸货港的代理人接到船舶抵港消息后, 通知收货人船舶的到港日期;
- l: 收货人到开证行付清货款, 取回 B/L;
- m: 船舶抵港后, 其在卸货港的代理人随即办理船舶进口手续, 靠泊后即可卸货;
- n: 收货人持正本 B/L 向船公司或其代理人办理提货手续, 换取提货单 (D/O);
- o: 收货人办理货物进口手续, 交付关税;
- p: 收货人持 D/O 到码头提取货物。

(2) 租船运输 (Carriage of Goods by Chartering)

租船运输又称不定期船运输, 是指船舶所有人与货主即租船人签订协议, 将船舶的全部或部分出租给租船人使用, 租船人按约定支付一定的费用, 最终完成货物的运输任务。

租船运输的方式主要有三种: 航次租船 (Voyage / Trip Charter)、定期租船 (Time /Period Charter)、光船租船 (Bareboat Charter)

租船类型	负责人	费用
航次租船	船舶所有人负责货物运输和船舶管理	租金由双方以合同约定, 通常船方会规定滞期费和速遣费; 船舶所有人支付船舶营运费用
定期租船	船舶所有人负责配备船员, 承租人有船员指挥权, 并负责船舶的营运和调度	租金按合同约定计算; 船舶所有人负责船舶营运费用
光船租船	承租人负责货物运输和船舶管理	承运人支付船舶营运费用及租金

表 1-1 租船类型

其中航次租船时, 船方为控制船期, 一般都在合同中规定多少时间内货方要完成装卸作业, 如果租船人未能在规定期限内完成装卸作业, 则从规定装卸时间截止后到实际装卸完毕时的时间称为滞期, 租船方需向船方支付滞期费, 以作补偿; 若所用时间少于合同中规定的装卸时间, 则船方付给租船人一定金额的速遣费以作奖励。滞期费与速遣费的计算主要是对装卸时间的计算, 当装卸时间以“日”计算时, 常见的几种规定方法有:

- 1) 连续日, 时钟连续走过 24 小时的自然日为一天;
- 2) 工作日, 按港口规定的工作时间计算, 扣除非工作日;
- 3) 累计 8 小时工作日, 即不按港口规定工作时间, 装卸作业累计进行 8 小时即为 1 个工作日;
- 4) 累计 24 小时工作日, 即累计进行装卸作业 24 小时为一个工作日;
- 5) 晴天工作日, 扣除非工作日后, 天气不好无法进行装卸作业的时间也不

计入装卸时间；

6) 连续 24 小时晴天工作日，累计进行 24 小时作业算 1 日，因天气原因无法作业的时间不计入装卸时间。

七、保险条款

1. 海上货物运输风险

因为风险是造成损失的原因，所以海上货物运输的保险人将海上货物运输风险分为两类：海上风险和外来风险。

(1) 广义的海上风险是指船舶或货物在海上航行过程中有可能发生的一切风险，包括海上发生的自然灾害和意外事故。

1) 自然灾害：海上发生的超过正常强度的自然现象造成了船舶和货物的损失，即属于自然灾害。包括：恶劣气候；雷电；海啸；洪水；地震；火山爆发；海水、湖水或河水进入船舶等运输工具、集装箱或其他储存场所等。

2) 意外事故：指由于偶然的、意想不到的原因造成的事故。包括：搁浅；触礁；沉没；碰撞；火灾；爆炸；失踪；抛货等。

(2) 外来风险是指海上风险以外的因外来原因造成的风险，即由于偶然性或意料之外的因素造成的风险，分为一般外来风险和特殊外来风险。

1) 一般外来风险：货物在运输途中由于偷窃、提货不着、渗漏、短量、碰损、淡水雨淋、破碎、钩损、锈损、玷污、混杂、受潮受热、串味、船长或船员的不法行为等原因导致的风险。

2) 特殊外来风险：由于军事、政治及行政法令等原因产生风险，最终造成货物的损失。如：战争、罢工、交货不到、拒收等。

海上损失都是由于海上风险引起的，海上货物运输保险人根据损失的不同所承保范围也不同，因此保险人和投保人要就海上损失的划分意见一致，海上损失分类如下：

① 全部损失 (Total Loss)，简称全损，指被保险货物在海洋运输中遭受全部损失，可分为实际全损和推定全损两类。

a. 实际全损 (Actual Total Loss, ATL)，又称绝对全损，指保险标的物在运输途中全部灭失或等同于全部灭失。构成实际全损的情况如下：

保险标的物全部灭失，例如保险标的物遭遇火灾而化为灰烬；

完全丧失保险标的物的所有权，例如载货船舶被海盗抢劫；

保险标的物已丧失原有商业价值或用途，例如水泥遭海水浸泡后变硬而无法使用；

载货船舶失踪达相当一段时间，船上货物即构成全部损失。

b. 推定全损 (Constructive Total Loss, CTL)，指被保险货物在运输途中受到损失后，目前尚未达到绝对全损的程度，但实际全损已不可避免，或施救费用加上货物运抵目的港的费用已超出保险价值的情况。如下：

保险标的物受损后，其修理费用超过修复后价值；

保险标的物受损后，其修理和继续运往目的港的费用，超过货物到达目的港后的价值；

保险标的物的实际全损已不可避免，对其施救的费用将超过获救后标的物的价值；

失去承保范围内保险标的物的所有权，重新获得其所有权的费用超过了其价

值。

②部分损失 (Partial Loss), 指被保险货物的损失还未达到全部损失的程度, 可分为共同海损和单独海损。

a. 共同海损 (General Average), 指载货船舶在海洋运输中, 船舶、货物和其他财产遭遇共同危险时, 承运人为了共同安全, 有意而合理地做出某些牺牲或引起的特殊费用。其包括共同海损的牺牲和共同海损的费用两类。

共同海损牺牲是指由共同海损行为直接导致的船舶或货物的损失;

共同海损费用是指采取共同海损行为时支付的相关费用。

共同海损的发生条件:

(a) 必须确实遭遇到危险, 危险是实际存在或不可避免的, 而非主观猜测;

(b) 必须是自愿和有意识地采取合理措施而造成的损失或发生的费用;

(c) 必须是为共同安全而采取的措施所做的牺牲或引起的特殊费用;

(d) 必须是特殊性质的牺牲或发生的费用, 且以脱险为目的。

b 单独海损 (Particular Average), 指除了共同海损以外的部分损失。其特点如下:

(a) 不是人为有意造成的部分损失;

(b) 是某一单独利益方保险标的物的损失;

(c) 由遭受损失的被保险人单独承担, 可根据损失情况从保险人处获得赔偿。

2. 海洋运输货物保险险种

在国际贸易中, 由于海上运输时间长, 所以遇到各种危险和事故的可能性比较大, 在了解了危险和事故类型后, 还需要了解保险类型, 进而可以合理地海上运输货物投保。

(1) 基本险: 也称主险, 可以独立投保。有三种类型, 即平安险、水渍险和一切险。

1) 平安险 (Free from Particular Average, F.P.A.), 平安险是我国三种基本险别中承保范围最小的险种。从其英文意思可知, 平安险对单独海损不承担赔偿责任。其负责的损失类型如下:

①自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损;

②意外事故造成货物的全部损失或部分损失;

③发生意外事故前后, 由于自然灾害而造成的部分损失;

④货物在装卸或转运时落海造成的全部或部分损失;

⑤被保险人为减少货物损失支付的施救费用;

⑥运输工具遭遇海难后, 在避难港的活动产生的特别费用;

⑦共同海损的牺牲、分摊和救助费用;

⑧运输契约订有“船舶互撞责任”条款, 据此条款由货方补偿船方的损失。

2) 水渍险 (With Particular Average, W.P.A./W.A.)

①由其英文表示可知其包括单独海损;

②包括平安险承保的损失类型;

③自然灾害造成的部分损失。

3) 一切险 (All Risks)

①包括水渍险承保的损失类型;

②保险货物在运输途中由于一般外来风险 (一般附加险所保障的风险) 导致

的全部或部分损失。

(2) 附加险：只有投保了基本险，才允许投保附加险。针对不同的风险类型附加险划分为：一般附加险和特殊附加险。

1) 一般附加险

包括：偷窃、提货不着险；淡水雨淋险；短量险；混杂、玷污险；渗漏险；碰损、破碎险；串味险；受潮受热险；钩损险；包装破裂险条款；锈损险条款。

2) 特殊附加险

包括海运货物战争险；罢工险；交货不到险；进口关税险；舱面险；拒收险；黄曲霉素险；出口货物到我国香港（包括九龙）或澳门存仓火险责任扩展条款。

八、支付条款

一般情况下，由于国际货款的结算涉及到的金额比较大，所以绝大多数会采用结算工具，即票据，进行结算。主要的票据包括汇票、本票和支票。其中，以汇票的使用最为广泛。目前使用到的结算方式主要包括汇付、托收、信用证，其中汇付和托收属于商业信用，信用证属于银行信用。

1. 汇付（Remittance）

汇付又被称为汇款，是付款人通过其所在国的银行或其他途径主动将款项付给收款人的一种结算方式。

根据汇出行向汇入行转移资金发出指示的方式不同，可以将汇付分为三种：电汇、信汇、票汇。

电汇（Telegraphic Transfer, T/T）是汇款人将款项交给当地银行（汇出行），汇出行以电报、电传或 SWIFT 等电信方式向汇入行发出付款委托的一种方式。

信汇（Mail Transfer, M/T）是汇款人将款项交给当地银行（汇出行），汇出行以航空信函的方式向汇入行发出付款委托的一种方式。

票汇（Remittance by Banker's Demand Draft, D/D）是汇出行应汇款人的要求，开立以其分行或代理行为解付行的银行即期汇票，支付一定款项给收款人的方式。

实际业务中，电汇使用最普遍。

电汇、信汇汇款业务的流程如下图所示：

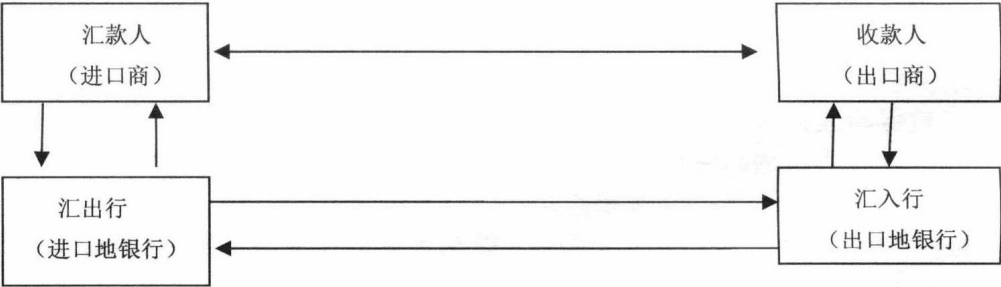


图 1-2 电汇、信汇业务流程图

说明：

进出口双方在贸易合同中规定采用汇付的结算方式。汇款人将款项交给汇出行，并填写汇付申请书，委托汇出行将相应款项汇出。如果采用电汇结算，汇出行接受付款人的委托后，通过电报、电传或 SWIFT 等电信工具委托汇入行解付款项给收款人；如果采用信汇结算，汇出行接受付款人的委托后，将信汇委托书邮

寄给汇入行作委托付款指示。汇入行在收到指示后，核对相关签章相符后，通知收款人收取货款并将汇款通知单交收款人。待收款人收取货款后，汇入行将付讫借记通知发送给汇出行。

2. 托收 (Collection)

托收是出口商委托银行收取货款的简称。一般在货物装运后，出口商开立以进口商为付款人的汇票，连同合同中规定的单据一起交给本地银行，委托其通过进口地银行或其代理行向进口商收取货款的结算方式。

在托收流程中，根据是否附带货运单据，分为光票托收和跟单托收。在跟单托收中，按照交单条件的不同，分为付款交单 (Documents Against Payment, D/P) 和承兑交单 (Documents Against Acceptance, D/A)。

(1) 付款交单。指进口商在付清货款后才能取得出口商提交的全套单据。按照进口商付款时间的不同，付款交单分为即期付款交单 (D/P AT SIGHT) 和远期付款交单 (D/P AFTER SIGHT)。

(2) 承兑交单。指进口商在对汇票进行承兑后即可取得出口商提交的全套单据，等到汇票到期时，进口商才履行付款义务。这种结算方式对于出口商来说，风险很大，如果进口商在汇票到期时不履行付款义务，出口商将面临财货两空的境地。

跟单托收业务的流程图如下图：

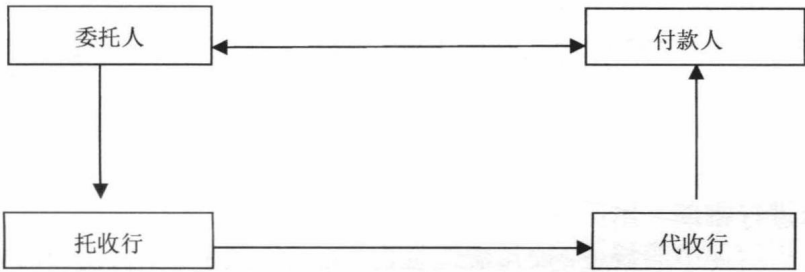


图 1-3 跟单托收业务流程图

说明：

进出口双方在贸易合同中规定采用跟单托收的结算方式。货物装运后，出口商取得全套货运单据。出口商填写托收委托书，并将货运单据一起交给当地银行，委托其代收货款。托收行接受委托后，在确保单据没有问题的情况下，将托收委托书、全套单据寄送进口商所在地的银行代为收款。代收行收到全部材料后，及时提示进口商付款。如果是即期汇票，进口商见票即付；如果是远期汇票，进口商先要进行承兑，等汇票到期时再履行付款义务。进口商在付款后，即取得全套单据。如果是承兑汇票，进口商履行承兑手续后即取得货运单据，在汇票到期时，再付款。代收行收到进口商的款项后，将货款拨付托收行，最后由托收行将货款转交出口商。

3. 信用证

信用证 (Letter of Credit, L/C) 是国际结算的重要方式之一。它是由银行根据客户的申请以自身的名义开立的，承担在一定期限内凭规定的单据将款项支付给受益人的书面文件。

由于信用证是银行作出的付款承诺，所以它属于银行信用。它是以买卖合同为依据进行开立的，但是一经开出，就独立于合同，不受合同条款的约束，成为另一种独立于买卖合同的契约。在信用证业务中，只要出口商提供了符合信用证要求的全套单据，保证“单单一致、单证一致”，银行就可以将货款解付给出口商。所以信用证业务是一种纯单据业务。

在实际业务中，信用证涉及到的当事人很多，其中基本当事人包括开证申请人（进口商）、开证行和受益人（出口商）。

跟单信用证业务的流程如下：

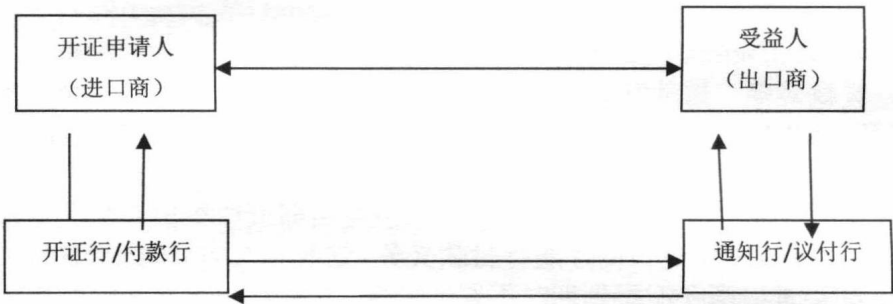


图 1-4 跟单信用证业务流程图

说明：

进出口双方在合同中规定使用跟单信用证的结算方式。进口商在合同规定的时间内，向当地银行提出开证申请，依照合同填写开证申请书，交纳开证押金或保证金等，请求银行开出信用证。开证行受理开证手续后，开出信用证，并将其寄交出口商所在地的分行或代理行（现实业务中，一般采用电开本）。通知行收到信用证的信息后，对印鉴进行核实，对信用证进行审核。之后，通知行通知出口商进行审证。出口商对信用证的所有内容进行认真审核，确保无误的情况下，按照信用证中的规定，安排装运货物，完成相关手续。待出口商备齐全套单据后，在信用证的有效期内，连同汇票一起交议付行议付货款。议付行对单据审核无误后，将货款垫付给出口商。之后，议付行将单据和汇票寄交开证行或付款行，进行货款的索偿。开证行或付款行对单据进行核实确认，对货款进行偿付。最后，开证行或付款行通知进口商付款赎单。

在合同中订立支付条款时，需要注意以下几方面问题：

1. 对于结算方式的确定，要结合实际情况，进行慎重选择。汇付的结算方式，手续简单，速度快，对于一些稳定可靠的客户，可以选择汇付，提高交易效率。信用证的结算方式，由银行进行付款担保，对于出口商来说，收汇风险大大降低。但是其占用时间长，对于进口商的资金也会占用一定比率。在现实中，要权衡利弊，进行协商。
2. 对于客户的选择也要慎重，做好资信调查。
3. 贸易术语的选择上，要结合不同的结算方式，进行慎重考虑。对于实际交货的贸易术语，如 EXW，不宜选择托收或者信用证进行结算。
4. 可以根据实际需要，选择混合的结算方式。如预付货款采用 T/T，其余大部分货款采用信用证进行结算。

九、检验条款

在国际贸易中,货物要经过长途运输,容易发生货损、货差等现象,这就需要第三方对货物进行检验,以查明货损、货差的原因。其出具的证书可以作为货物交接、货款结算、索赔理赔的依据。所以说,货物检验是交易顺利开展的重要保证。

检验(Inspection,指专门的商检机构或其他特定的部门,按照相关法律法规以及合同的规定,对卖方出口的货物在品质、数量、重量、包装及卫生等方面进行鉴定,并出具检验证书的行为。

在权衡买卖双方利益的基础上,对于检验时间和地点的选择,大多数采用“出口国检验,进口国复验”的方法。这一方法可以兼顾买卖双方的共同利益。

在我国,由中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局(简称国家质检总局)及其在各地的出入境检验检疫局负责对进出口商品进行检验。在国际上,有官方的检验机构、半官方的检验机构、非官方的检验机构等。实际操作中,对于检验机构的选择,取决于买卖双方所在国的相关法律、商品的性质等条件。

在合同中订立检验条款时,应注意以下问题:

1. 对于检验机构的确定,买卖双方应秉着利益兼顾的精神,协商检验时间、地点及费用负担等问题。
2. 如果在合同中有复验的规定,应明确复验的时间、地点等因素,以免造成误会,引起纠纷。

十、索赔条款

索赔(Claim)指合同中的一方由于另一方违约导致其遭受损失后,向另一方提出要求赔偿其损失的行为。和索赔相对应的行为,被称为理赔。理赔(Claim Settlement)指违约的一方对遭受损失的一方提出索赔要求时进行受理的行为。

索赔的发生,一般是由违约行为引起的。关于违约概念的界定,我国《合同法》规定:违约行为包括不履行、延迟履行、不当履行、拒绝履行等,也包括全部不履行或部分不履行。而索赔的发生,主要是由于相关方出现了违约。如卖方违约、买方违约、买卖双方均有违约行为等。在合同的实际履行中,违约的具体表现包括:卖方不交货,不按合同条款的要求交货;买方不及时开证,不及时安排运输,无理拒收货物,不按时付款赎单等。

我国《合同法》规定,对违约的处理,一般采取以继续履行合同为主、赔偿为辅的救济原则。一旦引起索赔,买卖双方可以协商解决,采取退货、更换、减价、推迟履行甚至解除合同等方法。

合同中的索赔条款主要包括两种规定方式:“异议和索赔条款”以及“罚金条款”。

1. 异议和索赔条款

该条款主要规定了当一方违约时,另一方的索赔依据、索赔时间、索赔金额。

索赔依据主要指索赔方提出索赔时必须出具的证据。索赔时间主要指索赔方向对方提出索赔的有效时限。索赔金额一般在合同中笼统规定,待索赔发生时,根据违约的实际情况而定。

2. 罚金条款

在合同中,该条款一般订立在异议和索赔条款之后,而不能单独订立。主要指违约方对索赔方支付的一定数额的约定罚金。

十一、不可抗力