国际贸易理论与实务〔教材〕习题答案

第七章 国际贸易术语

【试一试】单项选择题〔P96〕

1、以下术语中卖方不负责办理出口手续及支付相关相关费用的是〔　　〕。

A、FCA　　B、FAS　　C、FOB　　D、E*W

2、象征性交货指卖方的交货义务是〔　　〕。

A、不交货　　B、即交单又实际性交货

C、凭单交货　　D、实际性交货

3、CIF E* Ship’s Hold 属于〔　　〕。

A、内陆交货类　　B、装运港船上交货类

C、目的港交货类　　D、目的地交货

4、我出口大宗商品，按CIF 新加坡术语成交，合同规定采用租船运输，如我方不想负担卸货费用，我方应采用的贸易术语变形是〔　　〕。

A、CIF Liner Terms Singapore　　B、CIF Landed Singapore

C、CIF E* Ship’s Hold Singapore　　D、CIF E* Tackle Singapore

5、在以CIF 和CFR 术语成交的条件下，货物运输保险分别由卖方和买方办理，运输途中货物灭失和损坏的风险〔　　〕。

A、前者由卖方承当，后者由买方承当　　B、均由卖方承当

C、均由买方承当　　D、前者由买方承当，后者由卖方承当

6、按照"2000 通则"的规定，以 FOBST 贸易术语的变形成交，买卖双方风险的划分界限是（　　）。

A、货交承运人　　B、货物在装运港越过船舷

C、货物在目的港卸货后　　D、装运港码头

7、"1932 年华沙——牛津规则"是国际法协会专门为解释〔　　〕合同而制定的。

A、FOB　　B、CFR

C、CIF　　D、FCA

8、CIF E* Ship’s Hold 与DES 相比，买方承当的风险〔　　〕。

A、前者大　　B、两者一样

C、后者大　　D、买方不承当任何风险

9、在交货地点上，"1941 年美国对外贸易定义修订本"中对〔　　〕的解释与"2000 年通则"中对FOB 的解释一样。

A、FOB Under Tackle　　B、FOB

C、FOB Vessel　　D、FOB Liner Terms

10、根据"2000 年通则"的解释，CFR 术语仅适用于水上运输，如果卖方先将货物交到货站或

使用滚装与集装箱运输时，应采用〔　　〕为宜。

A、FCA　　B、CIP

C、CPT　　D、DDP

参考答案：

1、D　2、C　3、B　4、C　5、C　6、B　7、C　8、A　9、C　10、C

课堂讨论7—1：比拟FOB、CFR、CIF三种贸易术语的异同。〔P112〕

参考答案：

FOB、CFR、CIF三种贸易术语的一样点主要有：〔1〕交货地点都在装运港的船上。〔2〕风险转移都以装运港船舷为界。〔3〕运输方式都适于海运或内河航运。〔4〕进、出口清关手续都由买方、卖方各自办理。〔5〕按这些术语成交的合同均属于装运合同。

这三种贸易术语的不同点主要表现在买卖双方承当的责任及费用的不同。FOB术语由买方负责租船订舱和支付运费，CFR和CIF术语由卖方负责租船订舱和支付运费；CIF术语下，卖方还应负责办理货运保险和支付保险费，由此可以看出三种术语的价格构成也不同，CIF属于的价格最高，CFR术语次之，FOB最低。

课堂讨论7-2：FOB、CFR、CIF和FCA、CPT、CIP贸易术语的主要区别是什么？〔P112〕

参考答案：

1.适用的运输方式不同：FOB、CFR、CIF是适用于海洋运输和内河航运，其承运人一般是船公司，而FCA、CPT、CIP则适用于包括海运在内的各种运输方式以及多式联运方式，其承运人可以是船公司、航空公司或多式联运的联合运输经营人；

2.风险转移的地点不同：FOB、CFR、CIF三种贸易术语的风险转移点为装运港船舷，而FCA、CPT、CIP的风险则自货物交付承运人接收时转移。承运人接收货物的地点可以在其提供的运输工具上，也可以为约定的运输站或收货站；

3.卸费用负担不同：采用租船运输时，FOB条件下需要明确装货费用由何方负担，在CFR、CIF条件下要规定卸货费用由何方负担。而FCA、CPT、CIP术语同样采用租船运输时，由于装卸货费用通常已经包括在运输中，所以买卖双方一般需要在合同中规定装卸货费用由何方负担；

4.运输单据不同：按FOB、CFR、CIF条件成交，卖方应提供与海运有关的运输单据，而FCA、CPT、CIP术语，卖方向买方提供的运输单据视运输方式而定。

复习参考题

一、案例分析题

1·我*出口公司与外商按 CIF Landed London 条件成交出口一批货物，合同规定，商品的数量为500箱，以信用证方式付款，5月份装运。买方按合同规定的开证时间将信用证开抵卖方。货物顺利装运完毕后，卖方在信用证规定的交单期内办好了议付手续并收回货款。不久，卖方收到买-方寄来的货物在伦敦港的卸货费和进口报关费的收据，要求我方按收据

金额将款项支付给买方。

问：我方是否需要支付这笔费用，为什么？

2·我方以FCA贸易术语从意大利进口布料一批，双方约定最迟的装运期为4月12日，由于我方业务员疏忽，导致意大利出口商在4月15日才将货物交给我方指定的承运人。当我方收到货物后，发现局部货物有水渍，据查是因为货交承运人前两天大雨淋湿所致。据此，我方向意大利出口商提出索赔，但遭到拒绝。

问：我方的索赔是否有理，为什么？

3·我方于荷兰*客商以CIF条件成交一笔交易，合同规定以信用证为付款方式。卖方收到买方开来的信用证后，及时办理了装运手续，并制作好一整套结汇单据。在卖方准备到银行办理议付手续时，收到买方来电，得知载货船只在航海运输途中遭遇意外事故，大局部货物受损。据此，买方表示将等到具体货损情况确定以后，才同意银行向卖方支付货款。

问：1〕卖方可否及时收回货款，为什么？2〕买方应如何处理此事？

4·我方以CFR贸易术语与B国的H公司成交一批消毒碗柜的出口合同，合同规定装运时间为4月15日前。我方备妥货物，并于4月8日装船完毕。由于遇星期日休息，我公司的业务员未及时向买方发出装运通知，导致买方未能及时办理投保手续，而货物在4月8日晚因发生了火灾被火烧毁。

问：货物损失责任由谁承当，为什么？

5·*进出口公司以CIF汉堡向英国*客商出售供给圣诞节的应节杏仁一批，由于该商品的季节性较强，买卖双方在合同中规定：买方须于9月底以前将信用证开抵卖方，卖方保证不迟于12月5日将货物交付买方，否则，买方有权撤销合同。如卖方已结汇，卖方需将货款退还买方。

问：该合同是否还属于CIF合同，为什么？

6·我*出口公司就钢材出口对外发盘，每吨2500美元FOB**黄埔，现外商要求我方价格改为CIF伦敦。

问：1〕我出口公司对价格应如何调整？

2〕如果最终按CIF伦敦条件签订合同，买卖双方在所承当的责任、费用和风险方面有何不同？

7·*公司从美国进口瓷制品5000件，外商报价为每件10美元FOB Vessel New York，我方如期将金额为50000美元的不可撤销即期信用证开抵卖方，但美商要求要求将信用证金额增加至50800美元，否则，有关的出口关税及签证费用将由我方另行电汇。

问：美商的要求是否合理，为什么？

参考答案：

1、我方应负担卸货费用，不需要负担进口报关费。因为本案中我*进出口公司按CIF卸至岸上成交，以这种贸易术语变形成交，卖方要负担卸货费；但以这种贸易术语变形成交

的情况下，进口手续由买方办理，进口报关费由买方负担。因此，我方应负担卸货费而不应负担进口报关费。

2、我方的索赔是无理的。因为本案中，我方收到货物后，所发现的局部货物的水渍，是因我方业务员的疏忽而造成的。所以，责任应由我方承当。因此，我方的索赔是无理的。

3、1〕卖方可以及时收回货款。因为，按CIF术语成交术语象征性交货，买卖双方风险划分的界限以船舷为界，其特点是卖方凭单交货，买方凭单付款。本案中，卖方收到买方开来的信用证后及时办理了装运手续，并制作好一整套结汇单据，这说明卖方已经完成了交货义务并且风险已经转移给买方。因此，只要卖方按照信用证提交了单据，就可以及时收回货款。2〕买方应及时与保险公司联系，凭保险单和有关证明向其提出索赔，以弥补损失。

4、货物损失的责任由我方承当。因为，在CFR术语成交的情况下，租船订舱和办理投保手续分别由卖方和买方办理。因此，卖方在装船完毕后应及时向买方发出装运通知，以便卖方办理投保手续，否则，由此而产生的风险应由卖方承当。本案中，因为我方未及时发出装运通知，导致买方未能及时办理投保手续，未能将风险及时转移给保险公司，因而，风险应由我方承当。

5、本案中合同性质已不属于CIF合同。因为：1〕CIF合同是“装运合同〞，即按此类销售合同成交时，卖方在合同规定的装运期内在装运港将货物交至运往指定目的港的船上，即完成了交货义务，对货物在运输途中发生灭失或损坏的风险以及货物交运后发生的事件所产生的费用，卖方概不承当责任。而本案的合同条款规定：“卖方保证不得迟于12月5日将货物交付买方，否则，卖方有权撤销合同……〞该条款指卖方必须在12月5日将货物实际交给买方，其已改变了“装运合同〞的性质；2〕CIF术语是典型的象征性交货，在象征性交货的情况下，卖方凭单交货，卖方凭单付款，而本案合同条款规定：“……如卖方已结汇，卖方需将货款退还买方。〞该条款已改变了“象征性交货〞下卖方凭单交货的特点。因而，本案的合同性质已不属于CIF合同。

6、1〕原报价为每吨2500美元FOB**黄埔，现外商要求我方将价格改为CIF伦敦，我方应调高对外报价。因为，以CIF价格成交时，我方需要负担从装运港至目的港的正常运费和保险费；2〕如最终我方以CIF术语成交时，卖方不但增加了订立运输合同和办理保险手续责任，而且还增加了从装运港至目的港的正常运费和保险费这两项费用的负担。但不管以FOB还是CIF术语成交，买卖双方承当的风险都以船舷为界。

7、美商的要求是合理。根据本案的案情可知，本案依据的有关贸易术语的国际贸易惯例是"1990年美国对外贸易定义修订本"，根据该惯例的规定买方要支付卖方协助提供出口单证的费用以及出口税和因出口产生的其它费用，而我方开出的信用证中未包含此项费用。因此，美商的要求是合理的。

二、简答题

1·"2000通则"将贸易术语划分为哪几组？每组贸易术语有何特点？

2·请举例说明装运合同与到达合同的区别。

3·试比拟装运港交货与向承运人交货的两组贸易术语的主要区别。

4·试比拟CIF与DES的异同点。

5·试比拟CFR与CPT的异同点。

6·试比拟CFR与FOB的异同点。

7·试比拟CIF与CIP的异同点。

8·试比拟DEQ与DES的异同点。

9·试比拟FOB与FCA的异同点。

10·在实际业务中选用贸易术语时应考虑哪些因素？

参考答案：

1—3题答案参考教材。

4·〔1〕交货地点不同：CIF术语的交货地点在装运港的船上，而DES的交货地点却在目的港的船上；〔2〕风险划分界限不同：CIF以装运港船舷为界，而DES以目的港船上为界；〔3〕交货方式不同：CIF是一种象征性交货，即凭单交货，而DES是实际交货；〔4〕合同类型不同：按CIF条件成交的合同属于装运合同，而按DES条件成交的合同属于到达合同；〔5〕卖方的义务不同：采用CIF术语，卖方在装运港交货，由卖方办理从装运港至目的港的运输和保险事项属于代办性质，卖方必须按照合同的规定或惯例办理，并提交合同的运输和保险单据；而采用DES术语办理时，卖方在目的港交货，所办理的从装运港至目的港的运输和保险事项是为自己的利益而办理的，他必须保证按时在目的港提交合格的货物，至于是否办理保险事项，则由卖方自行决定。

5·实务中，常将CFR称为“海上CFR〞，而将CPT称为“联合运输的CFR〞，两者的区别如下：

〔1〕在运输方式上：CPT可使用于包括所有运输方式在内的任何运输方式；而CFR则只能使用于以海运或内河航运运输货物的交易。因此，前者的承运人可能是公路承运人或是铁路承运人、航空公司、联运承运人，承运人不必拥有运输工具，后者的承运人一般是船东租船人或船运代理人。

〔2〕在交货地点上：CPT的交货地点在第一承运人营业处所；而CFR的交货地点则在装运港船上。

〔3〕在风险移转上：在CPT下，货物风险是以其交给第一承运人时作为风险转移界限；而在CFR下，则以货物在装运港越过船舷时作为风险转移的分界点。

〔4〕在卖方应提供的运输单据上：在CPT下，卖方应提供的运输单据不必注明“On Board〔已装船〕〞字样；但在CFR下，卖方应提供注明“On Board〞字样的运输单据，此项运输单据必须可使买方在目的港向承运人索取货物，而且，除另有约定外，尚须能使买方以转让单据或通知承运人方式将运输途中货物转售给下一买方，CPT术语的运输单据则无此项要

求。

〔5〕货物所有权的转移不同：在CFR下，卖方通常只要交出代表货物的海运提单，一般地说，货物所有权就转移至买方;但在CPT下，不能仅通过交付运输单据，货物所有权便可转移［除非其为可流通〔转让〕提单]，因为陆上运输和航空运输中所用的运输单据，与海运提单的法律性质不同。

6．主要一样点：

〔1〕均只适用于海运及内河航运；

〔2〕均由卖方负责申领出口许可证及办理货物出口通关手续；

〔3〕货物风险均在越过出口港船舷时，由卖方转移至买方；

〔4〕均由买方负责办理货物的保险事宜；

〔5〕均由买方负责申领进口许可证并办理货物进口通关手续，支付进口关税。

主要不同点：

〔1〕在FOB下，由买方负责安排船运并支付运费，但在CFR下，则由卖方负责安排租船定舱并支付运费；

〔2〕在FOB下，卖方只须提供交货的通常交货证明以证明其已交货，只在买方有所要求时，才协助其取得运输单据，但在CFR下，卖方须提供通常的运输单据，凭该运输单据，买方可在目的港向承运人索取货物或在运输途中将货物转售；

〔3〕通常FOB多使用于由买方租船的交易；而CFR则多使用于通常的交易；

〔4〕在FOB下，必须约定装运港；而在CFR下，则必须约定目的港；

〔5〕在FOB下，常发生船舶已到港，而卖方无法交货，或货已准备好，船舶却未到港或迟到的情形，在CFR则无此种问题；

〔6〕在FOB下，在装载费用方面常发生应由何方负担的问题，而在CFR下，则常发生卸货费用由何方负担的纠纷。

7．实务中，常将CIF术语称为“海上CIF″，而将后述的CIP术语称为“联合运输的CIF″，两者的区别如下：

〔1〕在运输方式上：CIP术语可使用在包括联合运输在内的任何运输方式；而CIF术语则只能使用在以海运或内河运输的交易。

〔2〕在交货地点上：CIP术语下的交货地点在第一承运人(First Carrier)营业处所；而CIF术语下的交货地点则在装运港船舶上。

〔3〕在风险转移上：在CIP术语下，货物风险是以其交给第一承运人时作为风险转移的界限；而在CIF术语下，则以货物在装运港越过船舷时作为风险的分界点。

〔4〕在卖方应提供的运输单据上:在CIP术语下，卖方应提供的运输单据不必注明“On Board″字样；但在CIF术语下，卖方应提供注明“On Board″字样的运输单据。在CIF术语下，卖方所提供的运输单据必须可使买方在目的港向承运人索取货物，而且，除另有约定

外，尚须能使买方以转让单据或通知承运人等方式将运输途中的货物转售给下一买方，CIP术语的运输单据则没有此项要求。

〔5〕货物所有权的转移不同：在CIF术语下，卖方通常只要交出代表货物的海运提单，一般货物所有权就转移至买方；但在CIP术语下，不能仅通过交付运输单据而使货物所有权发生转移〔假设其为可流通转让提单除外〕，因为陆上运输和航空运输中所用的运输单据与海运提单的法律性质不同。

〔6〕费用承当不同：在CIF术语下，卖方须承当把货物运到目的港的运费及保险费；但在CIP术语下，卖方须承当把货物运到目的地为止的运费及保险费。

8．〔1〕在交货地点方面：在DES术语下，卖方须在指定目的港于通常卸货地点的船舶上交货；在DEQ术语下，卖方须在指定目的港码头上交货。

〔2〕在风险承当方面：在DES术语下，卖方须承当货物灭失或损坏的风险，直至其在指定目的港船舶上把货物交由买方处置时为止；在DEQ术语下，卖方则须承当货物风险，直至其在指定目的港码头上，把货物交由买方处置时为止。

〔3〕在卸货费用承当方面：按DES合同交易时，货物如以班轮条件〔Liner Terms〕装运，则卸货费用包括在运费中，由卖方承当，如以租船装运，则卸货费用由买方承当；按DEQ术语交易时，无论以班轮条件Liner Terms装运，还是以租船装运，卸货费用都由卖方承当。

9．实务中，常将FOB术语称为“海上FOB”，而将FCA术语称为“多式联运的FOB”，两者的区别如下：

〔1〕在运输方式上：FCA可用于包括以多式联运在内的任何运输方式运送货物的交易；而FOB则只能使用于以海运或内河航运方式运送货物的交易。

〔2〕在交货地点上：FCA 下的交货地点在内陆的运送集散地或其他收货地点；而 FOB下的交货地点则在装船港船舶上。

〔3〕在风险转移上：FCA 下的风险转移地点与运输工具没有关联，是以货物交给指定承运人时作为风险的分界点；而FOB则以货物在装运港越过海(河)船的船舷作为风险的分界点。

〔4〕在卖方应提交的运输单据上：FCA 的交货地点在内陆，承运人签发运输单据时，货物尚未装上运输工具，因此对卖方所应提交的运输单据，只能做出笼统的规定：提供货物已交承运人的通常证明；但在FOB术语下，卖方所应提交的运输单据则必须说明货物已装上船。

第九章 国际贸易合同的签订

【试一试】单项选择题〔P134〕

1．以下条件中，〔　　〕不是构成发盘的必备条件。

A．发盘内容必须十分确定　　B. 主要交易条件必须十分完整齐全

C·向一个或一个以上特定的人发出　D. 说明发盘人承受约束的意旨

2·我国*企业6月10日向国外*客户发盘，限6月15日复到有效。6月13日接到对方复电称“你10日电承受，以获得进口许可证为准”。该承受〔　　〕。

A·相当于还盘

B·在我方沉默的情况下，则视为有效承受

C·属于有效的承受

D·属于一份非实质性变更发盘条件的承受

3·按"联合国国际货物销售合同公约"规定，一项发盘在尚未送达受盘人之前，是可以阻止其生效的，这叫发盘的〔　　〕。

A·撤回　B. 撤销　C. 还盘　D. 承受

4·我方公司星期一对外发盘，限星期五复到有效，客户于星期二回电还盘并邀我电复。此时，国际市场价格上涨，故我未予答复。客户又于星期三来电表示承受我方公司星期一的发盘，在上述情况下〔　　〕。

A·承受有效　B. 承受无效

C·如我方未提出异议，则合同成立　D. 属于有条件的承受

5·在国际货物买卖中，〔　　〕是交易磋商中必不可少的法律步骤。

A·询盘和发盘　B. 发盘和还盘

C·发盘和承受　D. 询盘和承受

6·我方*出口公司于5月5日以电报对德商发盘，限8日复到有效。对方于7日以电报发出承受通知，由于电信部门的延误，出口公司于11日才收到德商的承受通知，事后该出口公司亦未表态。此时，〔　　〕。

A·除非发盘人及时提出异议，该逾期承受仍具有承受效力。

B·该逾期承受丧失承受效力，合同未成立

C·只有发盘人好不延迟的表示承受，该逾期承受才具有承受效力，否则，合同未成立

D·由电信部门承当责任

7·*公司向欧洲*客户出口一批食品，该公司于3月16日发盘，限3月20日复到有效。3月18日接对方来电称：“你方16日电承受 希望在5月装船。” 我方未提出异议 于是〔　　〕。

A·这笔交易达成　B. 需经该公司确认后交易才达成

C·属于还盘，交易未达成　D. 属于有条件承受，交易未达成

8·根据"联合国国际货物销售合同公约"的规定，发盘和承受的生效采取〔　　〕。

A·投邮生效原则　B. 签订书面合约原则

C·口头协商原则　D. 到达生效原则

9·英国*商人3月15日向国外*客商用口头发盘，假设英商与国外客商无特别约定，国外客商〔　　〕。

A·任何时间表示承受可使合同成立　　B. 应立即承受方可使合同成立

C·当天表示承受即可使合同成立　　D. 在两三天内表示承受可使合同成立

10·A公司5月18日向B公司发盘，限5月25日复到有效。A公司向B公司发盘的第二天，A公司收到B公司5月17日发出的、内容与A公司发盘内容完全一样的穿插发盘，此时〔　　〕。

A·合同即告成立

B·合同无效

C·A公司向B公司或B公司向A公司表示承受，当承受通知送达对方时，合同成立

D·必须是A公司向B公司表示承受，当承受通知送达B公司时，合同成立

参考答案

1、B　2、A　3、A　4、B　5、A　6、A　7、A　8、D　9、B　10、C

课堂讨论9—1：在法律上，撤销与撤回的概念有什么区别？〔P138〕

参考答案：

在法律上，撤销与撤回属于不同的概念，撤回是指发盘尚未生效，发盘人采取行动，阻止它的生效；而撤销是指在发盘已经生效后，发盘人以一定的形式解除发盘对其的效力。

课堂讨论9—2：还盘有什么法律后果？〔P139〕

参考答案：

还盘有两个法律后果，其一是还盘是对发盘的拒绝，还盘一经做出，原发盘即失去效力；其二是还盘等于是受盘人向原发盘人提出的一项新的发盘。

复习参考题〔P144〕

一、简答题

1·构成一项法律上有效的发盘必须具备哪些条件"

2·简述"公约"关于一项发盘能否撤销的规定。

3·导致发盘效力终止的原因有哪些"

4·构成一项有效的承受必须具备哪些条件"

5·试述"公约"关于逾期承受的规定。　''

6·简述一项合同有效成立的条件。

二、案例讨论题

1·我方A公司向美国旧金山B公司发盘*商品100公吨，每公吨2 400美元CIF旧金山，以不可撤销即期信用证支付，收到信用证后2个月内交货，限3日内答复。第二天收到B公司回电称："Accept your offer shipment immediately"(承受你方发盘，立即装运)A公司未予答复。又过两天，　B公司通过旧金山银行开来即期信用证，注明"　shipment immediately"。当时该货国际市场价格上涨20%，A公司以合同并未达成为由拒绝交货，并立即将信用证退回，于是双方发生争议。

2·*月 20 日，我方F 公司向老客户 G 公司发盘："可供一级红枣100 公吨，每公吨500 美元CIF 安特卫普，适合海运包装。定约后即装船，不可撤销即期信用证付款，请速复电。"G 立即电复："你 20 日电我方承受，用麻袋装，内加一层塑料袋。"由于F 公司一时没有麻袋，故立即回电："布包装内加一层塑料袋。"回电后，G 未予答复，F 便着手备货。之后在F 公司去电催请G 公司开立信用证时，G 以合同根本没有成立为由拒绝，于是发生争议。

3·我方对外发盘轴承800 套，分别为：101 号／200 套；102 号／100 套；103 号／200 套；104 号／300 套，限 9 月 20 日复到有效。对方在发盘的有效期内来电表示承受，并附第1080 号订单一份。订单内说明的规格是：101 号／200 套；102 号／200 套；103 号／300 套；104 号／100 套。我方对来电未作处理。数天后收到对方开来的信用证，证内对规格未作详细的规定，仅注明：as per our order No.1080。我方凭证按原发盘的规格、数量装运出口，商

业发票上注明as per order No.1080。

问：我方可否顺利交单结汇"为什么"

参考答案：

1·2·

以上两则案例，都是我方向外商发盘，外商表示"承受"，但都在"承受"中变更了发盘的条件，且我方或外商对于这种变更又都未予答复，以致一方认为合同已经成立而开立信用证或着手备货，另一方则认为合同并未成立而最终引发争议。所不同的只是对发盘变更的具体内容，一则变更的是发盘中的装运期，另一则变更的却是包装条件。则，这两则案例中，我方与外商的合同终究是否成立呢？

国际货物买卖合同的成立，与其他合同一样，必须具备两个法律步骤——即要约和承诺。要约在贸易中又称发盘，是一方当事人以缔约为目的，向特定受盘人所作的意思表示，说明交易条件并表示受其约束；承诺在实务中又称承受，是受盘人按照发盘规定的期限和方式对发盘条件所作出的同意表示。一项发盘，只有被受盘人作出承受，交易才能达成，合同也可成立。

在外贸业务中，承受的情况是多种多样的，是否在电文中有了"承受"两字，就可以成为法律意义上有效的承受呢？譬如以上两例，答复是否认的——因为法律意义上的承受是重实质而非只看形式的。承受必须是对发盘内容完全的、无保存的同意，而不能对发盘条件有所添加或更改，这一点是很严格的。则，是否对发盘做了添加或更改的"承受"，就一定不能构成有效的承受呢？

"联合国国际货物销售合同公约"第 19 条规定："〔1〕对发盘表示承受但载有添加、限制或其他更改的答复，即为拒绝该项发盘并构成还盘。〔2〕但是，对发盘表示承受但载有添加或不同条件的答复，如所载的添加或不同条件在实质上并不变更该项发盘的条件，处分盘人在不过分延迟的期间内以口头或书面通知反对其间的差异外，仍构成承受。如果发盘人不作

出这种反对，合同的条件就以该项发盘的条件以及承受通知中所载的更改为准。〔3〕有关货物价格、付款、货物的质量和数量、交货地点和时间、一方当事人对另一方当事人的赔偿责任*围或解决争端等等的添加或不同条件，均视为在实质上变更发盘的条件。〞根据该条的三款规定，我们可以分别得出认定载有对发盘更改之承受的法律后果的一般原则、例外情况及其条件和实质性变更的判定标准。该条第〔1〕款指出，原则上，这种承受应视为拒绝该项发盘并构成还盘；第〔2〕款指出，但存在例外情况，即这种承受仍可构成有效承受，然而必须同时满足两个条件：一是这种承受对发盘的更改并不构成实质性变更；二是发盘人不过分迟延的通知其反对，并指出在差异问题上，合同条件将以承受中的更改为准；第〔3〕款则指出，判定承受中所载变更的性质的标准，即何为实质性变更。

根据以上"公约"的规定，对于前面问题中所谈的对发盘做了添加或更改的“承受〞，我们应先判定其变更的性质，而后再认定其法律后果。假设该项变更属实质性变更，则其构成还盘；假设该项变更属非实质性变更，应再看发盘人的态度，如发盘人以通知表示反对且在时间上不过分迟延，则其也构成还盘，否则构成承受。

根据上述国际货物买卖合同成立的法律条件，案例1中，我方发盘，外商回电“承受〞，但变更了发盘中的装运期。而装运期对所采用的CIF术语来说也即交货期，因为在该术语下卖方的交货义务是以在装运港将货物装上船只完成的。所以，该变更因更改了“交货时间〞而属实质性变更，该“承受〞构成还盘。故合同不成立。案例2中，我方发盘，对方电复“承受〞，但更改了发盘中的包装条件，属非实质性变更，然而由于我方立即回电对该非实质性变更又提出变更，即表示了反对，故不能构成承受而仍然构成还盘。则，既然对方的“承受〞并非有效承受，是否就至此可以定论合同没有成立呢？答复也是否认的。因为合同虽不能由我方发盘经对方承受而成立，却可以由我方承受对方的发盘来达成。而对方的发盘即是其还盘，因之具备发盘的要件；受盘人特定、内容确定且说明受其约束；我方的承受即是我方的回电，虽更改了对方发盘的包装条件，但属于非实质性变更，且对方未予答复即并未表示反对，故构成有效承受，使得合同成立。

综上所述，合同的成立必须经过发盘与承受两个环节，但承受不一定都以明确的字眼表示，如案例2中的我方承受；反之，有“承受〞字眼的不一定就是承受。至于在“承受〞中对发盘条件的变更，更应慎重对待——首先要对其定性，然后再结合国际市场状况和自身情况作出适当的应对，即：〔1〕对于实质性变更，假设欲成交则应及时承受，否则可拒绝或不予答复；〔2〕对于非实质性变更，假设欲成交则可确认或不予答复，否则定当以通知表示反对。一定要注意：同时对发盘的变更，变更的条件不同，其性质就不同，法律后果也不同，尤其是同一态度即“不予答复〞对其所产生的法律意义也截然相反。

另外，由案例2中我方回电所具有的承受意义，我们还应警觉看问题不连贯、不全面、半途即止和和一面性，防止作出错误的判断，从而造成不必要的争议和不应有的损失。

3·思路：我方不可顺利交单结汇。从本案中看出，对方的承受对我方发盘的内容进展

了修改，已构成了还盘，但我方对来电未作处理，导致对方开来的信用证的规定与我方发盘内容不符，而我方却按原发盘的内容出运货物，此举势必造成单证不符，我方无法顺利结汇。

第十章 商品的品名、品质、数量和包装

【试一试】单项选择题〔P148〕

1·凡货样难以到达完全一致的，不宜采用(　　)。

A·凭说明买卖　　B·凭样品买卖

C·凭等级买卖　　D·凭规格买卖

2·在交货数量前加上“约”或“大约”字样，按惯例"UCP600"的规定这种约定可解释为交货数量不超过(　　)的增加幅度。

A·10%　　B·5%　　巴2·5%　　D·1·5%

3·在品质条款的规定上，对*些比拟难掌握其品质的工业制成品或农副产品，我们多在合同中规定(　　)。

A·溢短装条款　　B·增减价条款

C·品质公差或品质机动幅度　　D·商品的净重

4·凭卖方样品成交时，应留存(　　)以备交货时核查之用。

A·回样　　B·复样

C·参考样　　D·对等样品

5·对于价值较低的商品，往往采取(　　)计算其重量。

A·以毛作净　　B·法定重量

C·净重　　D·理论重量

6·对于大批量交易的散装货，因较难掌握商品的数量，通常在合同中规定(　　)。

A·品质公差条款　　B·溢短装条款

C·立即装运条款　　D·仓至仓条款

7·合同中未注明商品重量是按毛重还是净重计算时，则习惯上应按(　　)计算。

A·毛重　　B·净重　　C·以毛作净　　D·公量

8·*公司与外商签订了一份出口*商品的合同，合同中规定的出口数量为500吨。在溢短装条款中规定，允许卖方交货的数量可增减5%，但未对多交局部货物如何作价给予规定。卖方依合约规定多交了20吨，根据"公约"的规定，此20吨应按(　　)作价。

A·到岸价　　B·合同价　　C·离案价　　D·议定价

9·我方*进出口公司拟向马来西亚出口服装一批，在洽谈合同条款时，就服装的款式可要求买方提供(　　)。

A·样品　　B·规格　　C·商标　　D·产地

10·我国现行的法定计量单位制是(　　)。

A·公制　　B. 国际单位制　　C·英制　　D·美制

参考答案：

1、B　2、A　3、C　4、B　5、A　6、B　7、B　8、B　9、A　10、D

课堂讨论10—1：在出口贸易中，有些非洲国家经常很轻易下订单，但要求我国出口企业提供卖方样品，并表示在收到样品后订立正式合同，你如何理解？〔P152〕

参考答案：

大致有两种可能：

第一，进口商以卖方样品为依据，确定买卖商品的品质，订立合同和履行合同。如果对卖方样品不满意，可以品质不符为由，撤消合同，即使合同成立，也可以实际交付货物品质与提供的卖方样品不符为由，提出索赔。

第二，进口商经常以下订单为由，要求提供卖方样品的真实目的是掌握商品的设计规格，以便在国内仿制，或要求其他生产商加工，或以该样品的品质要求其他供货商提供更优惠的交易条件。因此，出口商要在合同〔或定单〕中，加列保护对所提供样品的知识产权的有关条款。

课堂讨论10—2〔P153〕：

***公司向日本出口一批苹果。合同及来证上均写的是三级品，但发货时才发现苹果库存缺乏，于是该公司改以二级品交货，并在发票上加注：“二级苹果仍按三级计价”。货抵买方后，遭买方拒绝。请问：在上述情况下，买方有无拒付的权利？为什么？

参考答案：

买方有拒付的权利。既然合同及来证上均写的是提供三级品，出口商即应履约执行，所提供货物如为二级品，即使按三级计价，也构成违约。因为这样无疑会影响甚至破坏进口商与其买家的契约关系，会造成大家对品质级别划分的识别和认定，破坏供给链条上商家长期形成的贸易习惯，并发生重新整理的额外费用。

课堂讨论10—3〔P155〕：

合同中数量条款规定“10 000MT 5% more or less at the seller’s option”，卖方正待交货时，该货国际市场价格大幅度下跌。问：

〔1〕如果你是卖方，拟实际交货多少数量？

〔2〕如果你是买方，在磋商合同条款时，有何考前须知？

参考答案：

〔1〕10 000×〔1－5%〕＝9500MT

〔2〕关于选择溢短装的权利；溢短装局部商品的价格确定

复习思考题〔P157〕

一、案例分析题

1．我方向西欧*国出口布匹一批，货到目的港后，买方因购销旺季，未对货物进展检验就将布匹投入批量生产。数月后，买方寄来几套不同款式的服装，声称用我方出口的布匹制

成的服装缩水严重，难以投人市场销售，因而向我方提出索赔。

问：我方应否同意对方的要求，为什么"

2．我方*出口公司对美成交出口电冰箱4 500台，合同规定。pyw-A、pyw-B、pyw-C三种型号各1 500台，不得分批装运。待我方发货时，发现pyw-B型电冰箱只有1 450台，而其他两种型号的电冰箱存货充足，考虑到pyw-B数量短缺不大，我方于是便以50台pyw-A代替pyw-B装运出口。

问：我方是否应该理赔，为什么"

3．我方*进出口公司向国外*客户出口榨油大豆一批，合同中规定大豆的具体规格为含水分14%、含油量18%、含杂质1%。国外客户收到货物不久，我方便收到对方来电称：我方的货物品质与合同规定的相差较远，具体规格为含水分18%、含油量10%、含杂质4%，并要求我方给予合同金额40%的损害赔偿。

问：对方的索赔要求是否合理"合同中就这一类商品的品质条款应如何规定为宜"，

4．我方*纺织品进出口公司以CIF条件与国外买方签订一份出口5000套西服的合同。货到目的港，经买方对货物进展复验后，发现局部西服有水渍。因此，买方向我方纺织品公司提出30%的扣价索赔。但当我方欲就此案进展核查时，买方已将该批西服运往他国销售。

问：我方是否仍应赔偿对方的损失？

5．AB公司出口葡萄糖5000桶，设毛重均为54公斤，净重均为50公斤。现在卖方设计了三种唛头，请问选择哪种唛头最合理"

AB NEW YORK NO.1-5000 (第1种)	AB NEW YORK GW.54KGS (第2种)	AB NEW YORK NW.50KGS (第3种)

参考答案：

1．我方不应该理赔。本案就买方因购销旺季，未对货物进展检验就将布匹投入批量生产产生的后果，我方可根据国际上通常执行的“纺织品一经开剪即不予考虑赔偿”的原则，拒绝理赔。

2．我方这样做是不适宜的。因为如双方实现无品质机动幅度的规定，卖方在交货时，对于货物的质量〔包括规格、花色搭配、型号等〕应严格询售合同的规定。否则，由此而产生的一切后果将由卖方承当。就本案而言，我方在发现pyw-B型电冰箱数量短缺，应先征得买方的同意才能发货，而不能擅自其它型号的电冰箱来代替。因此，我方的做法是不适宜的。

3．对方的要求是合理的。因为我方交货的品质不符合合同的规定，理应给予对方一定金额的损害赔偿，但是否为合同金额的40%，应根据具体情况而定。合同中就这一类较难掌握交货品质的出口商品的品质条款，应采用规定品质公差或品质机动幅度的方法，来防止因交货品质难以掌握，给我方交货带来的困难。

4．我方不应赔偿对方的损失。根据案情，货到目的港经买方对货物进展复验后，发现局部西服有水渍，因此，买方向我方纺织品公司提出30%的扣价索赔。但当我方欲就此案进展核查时，买方却已将该批西服运往它国销售，这说明买方对货物做出与卖方所有权相抵触

的行为，导致买方事实上提已承受了货物，从而丧失了向卖方索赔的权利 所以，我方不应赔偿对方的损失。

5．第 1 种唛头设计最合理。

第十一章 国际货物运输

【试一试】单项选择题〔P160〕

1．我国对北美出口货物通常所使用的运输单据是〔　　〕。

A、铁路运单正本　　B、承运货物收据

C、海运提单　　D、航空运单

2．按"UCP500"解释，假设信用证条款中未明确规定是否允许“分批装运”、“转运”，则应视为〔　　〕。

A、可允许分批装运　　B、可允许分批装运和转运

C、可允许装运，但不允许分批装运　　D、不允许分批装运和转运

3．海运提单日期应理解为〔　　〕。

A、货物开场装船的日期　　B、货物装船过程中任何一天

C、货物装船完毕的日期　　D、签订运输合同的日期

4．关于租船装卸费用划分问题，使用较多的是〔　　〕。

A、FO　　B、FIO

C、FOB Liner Terms　　D、FI

5．班轮运输应该(　　).

A、包括装卸费，但不计滞期费、速遣费

B、包括装货费，但不计滞期费、速遣费

C、包括装卸费和滞期费，但不计速遣费

D、包括装卸费和速遣费，但不计滞期费

6．以下单据中，只有〔　　〕才可用来结汇。

A、大副收据　　B、铁路运单副本

C、场站收据副联　　D、铁路运单正本

7．经过背书才能转让的提单是〔　　〕。

A、指示提单　　B、不记名提单

C、记名提单　　D、清洁提单

8．签发多式联运提单的承运人的责任是〔　〕。

A、只对第一程运输负责　　B、必须对全程运输负责

C、对运输不负责　　D、只对最后一程运输负责

9．我*公司与外商签订一份 CIF 出口合同，以 L/C 为支付方式。国外开来信用证中规定：“信用证有效期为 8 月 10 日，最迟装运期为 7 月 31 日。〞我方加紧备货出运，于 7 月 21 日取

得大副收据，并换回正本已装船清洁提单，我方应不迟于〔　　〕向银行提交单据。

A、7 月 21 日　　B、7 月 31 日

C、8 月 10 日　　D、8 月 11 日

10·信用证的到期日为 12 月 31 日，最迟装运期为 12 月 16 日，最迟交单日期为运输单据出单后 15 天，出口人备妥货物安排装运的时间是 12 月 10 日，则出口人最迟应于〔　　〕交单。

A、12 月 16 日　　B、12 月 25 日

C、12 月 28 日　　D、12 月 31 日

参考答案：

1、C　2、B　3、C　4、B　5、A　6、B　7、A　8、B　9、C　10、B

课堂讨论 11－1〔P169〕：

在国际货物运输中，对需要进展拼箱处理的货物，一般需要由承运人在何处负责将不同发货人的货物拼装在一个集装箱内？

A·集装箱堆场〔CY〕　　B. 装箱货运站〔CFS〕

C·发货人仓库　　D. 码头

参考答案：B

课堂讨论 11－2：提单的"Port of discharge"和"Final destination"两栏有哪些区别？〔P175〕

参考答案：

"Port of discharge"是卸货港，指提单上所指名的轮船卸货港，而"Final destination"是最终目的地，指轮船在卸货港卸货后在转运而到达的最终目的地。

课堂讨论 11－3：什么时候银行才认为，运输单据上所包括的"clean on board"的条件已经满足？〔P175〕

参考答案：

第一种情况，如提交的运输单据是海运提单，单据外表显示印就有"clean on board"字样，没有任何关于货物品质、数量以及包装的不良批注，即说明属于清洁、已装船提单，银行认为条件已经满足；

第二种情况，如提交的运输单据是海运提单，单据外表没有显示印就有"clean on board"字样，而是显示印就有"Received"字样，即说明属于备运提单。但如果单据加注有"Shipped on board"和具体装船时间，没有任何关于货物品质、数量以及包装的不良批注，即说明提单已经转化为清洁、已装船提单，银行也认为条件已经满足；

课堂讨论 11－4〔P176〕：

在开证行收到提单后发现提单日期倒签，并有根据证实倒签的事实，开证行以伪造单

据为由提出拒付，是否成立？

参考答案：

如果银行通过单单相符、单证相符以及逻辑相符原则判断提单为倒签，则拒付成立。如果通过单单相符、单证相符以及逻辑相符原则不能判断提单为倒签，银行无义务咨询贸易背景判断其是否为倒签。

课堂讨论 11—5〔P177〕：

倒签提单、顺签提单、预借提单的主要区别是什么？分别在什么情形下使用？

参考答案：

例如，信用证规定最迟装运日为 4 月 10 日，托运人实际装船日为 4 月 12 日，为防止银行提出“迟装船”的不符点，托运人要求承运人或其代理人在签发提单时，将装船时间改为 4 月 10 日或之前，这种提单就是倒签提单。

例如，信用证规定货物分期装运，要求在 3 月 15 日-20 日装运一批货物，托运人在 3 月 9 日将货物运到港口，由于港口仓储能力缺乏、或季节性港口拥挤等原因，托运人将货物装船发运，在承运人签发提单时，托运人要求批注装船日期为 3 月 16 日，以符合信用证的要求，这种提单就是顺签提单。

例如，信用证规定最迟装运日为 4 月 10 日，托运人在 4 月 10 日将货物交付承运人，但尚未装船，货物实际装船日要推迟到 4 月 12 日，这必然造成迟装船。为符合信用证关于装船日期的规定，托运人要求承运人在 4 月 10 日接收货物的当天，预先签发已装船提单，提单装船日为 4 月 10 日，这种提单就是预借提单。

课堂讨论 11—6：在装运时间的规定中，应注意的问题有哪些？什么是双到期？〔P182〕

参考答案：

考前须知：

装运时间的规定中应该注意的主要事项：

- 一般地，应注意不要具体规定*一特定装运日期。如切勿规定“于*月*日装运”，因为国际贸易牵涉面广，很难确定正好于*一个时点进展装运。但假设 L/C 规定最早装船期，则装货不可提前。
- 在进口管制较严、买方资信不佳或交易商品为专为买方生产的特定商品〔以销定产或产品只能适销*些地区〕的情形下，买方需要申请到进口许可证或国家批准外汇前方可开证。一旦遇市场行情下跌，买方不开证或不如期开证，卖方将困难以转售其他市场而遭受损失。这种情形下，卖方装运的迟早取决于买方开证的时间，因而在装运及付款交单方面比拟被动，但可以不定期规定装运时间的方式，在到证后在安排货源与装运。因此合同中常明确 L/C 的开出或开到日期，并规定“卖方收到 L/C 后××天内安排装运。”有时还加列约束条件：“买方如不按合同规定开证，则

卖方有权按买方违约提出索赔。〞为方便卖方安排船期，装运时间一般以收证后20—30天为宜。

如果L/C有效期与装运期为同一天〔称为“双到期〞〕或仅差几天，将对卖方不利，可能带来展证的麻烦，这时可在L/C中规定：“卖方有权自动延长xx天装运〞的条款，但含此条款的L/C往往开证费用多一些，因此这种规定应受控制，且展证时间不宜过长，通常L/C有效期与装运期之间间隔15天。

课堂讨论11—7：信用证规定装运期为During the end of May,2006，应如何理解？〔P182〕

参考答案:

应理解为5月21日至5月31日止为装运期。

课堂讨论11—8〔P183〕:

信用证装运总量为500公吨，规定，从6月份开场，每月装100公吨。在实际装运时，6月份装100公吨，7月份装100公吨，8月份未装，而卖方要求9月份一起补交，是否可以？

参考答案：

不可以。按照国际商会"跟单信用证统一惯例"(600)第32条的规定：“任何一期未按信用证规定期限支取或或发运时，信用证对该期及以后各期均告失效。〞而案中8月份未装，即意味着8月及以后的信用证均告失效。

课堂讨论11—9〔P183〕:

假设合同与信用证中规定：SHIPMENT FROM HONGKONG TO LONDON，TRNSHIPMENT PROHIBITED.如果你是卖方，是否会承受该条款"

参考答案：

如果我是卖方一般是不能承受的 因为从**到伦敦的直航船实在太少了 运费本钱过高。

课堂讨论11—10〔P185〕:

租船应注意的问题是什么？

参考答案：

〔1〕租船合同与买卖合同相互衔接

〔2〕考虑船东的信誉，尽量不要租用转租船只

〔3〕考虑船龄、船籍

〔4〕可以通过租船代理人、经纪人进展

复习思考题〔P186〕

一、计算题

1、我出口商品共100箱，每箱的体积为30cm×60cm×50cm，毛重为40千克，查运费表得知该货为9级，记费标准为W/M，根本运费为每运费吨HK$109，另外收燃油附加费20%，港口拥挤费20%，货币贬值附加费10%，试计算该批货物的运费是多少港元？

2、*公司出口货物共200箱，对外报价为每箱438美元CFR马尼拉，菲律宾商人要求将价格改报为FOB价，试求每箱货物应付的运费及应改报的FOB价为多少？〔该批货物每箱的体积为45cm×35cm×25cm，毛重为30千克，商品计费标准为W/M，根本运费为每运费吨100美元，到马尼拉港需加收燃油附加费20%，货币附加费10%，港口拥挤费20%。〕

3、我按CFR价格出口洗衣粉100箱，该商品内包装为塑料袋，每袋0.5千克，外包装为纸箱，每箱100袋，箱的尺寸为：长47cm，宽30 cm，高20cm，根本运费为每尺码吨HK$367，另加收燃油附加费 33%，港口附加费 5%，转船附加费 15%，计费标准为“M”，试计算该批商品的运费为多少？

4、我*公司向东京*进口商出口自行车100箱，每箱一件，每箱体积是20cm×50cm×120cm，计收运费的标准为“M”，根本运费为每运费吨HK$280，另加收燃油附加费30%，港口拥挤费10%，问该批商品的运费是多少？

参考答案：

1、解：30cm×60cm×50cm=0.09，0.09>0.04M/T

因为根本运费的计收方法是W/M， 所以应选择0.09来计算运费

代入公式：运费=计费标准×根本运费×商品数量〔1+各种附加费率〕

=0.09×109×100〔1+20%+20%+10%〕=HK$1471.5

答：该批货物的运费是1471.5港元。

2、解：1〕45cm×35cm×25cm=0.0394c，0.0394c >0.03M/T

因为根本运费的计收方法是W/M， 所以应选择0.0394来计算运费

代入公式：运费=计费标准×根本运费〔1+各种附加费率〕

=0.0394×100〔1+20%+20%+10%〕=23.29美元

2〕应该报FOB价是：FOB=CFR-运费=438-23.29=414.7美元

答：该批货物每箱的运费是23.29美元，应该报的FOB价是414.7美元。

3、解：该批商品的运费为：

运费=计费标准×根本运费×商品数量〔1+各种附加费率〕

=0.47×0.3×0.2×367×100(1+33%+5%+15%)

=0.0282×367×100×1.53

=1583.46港元

答：该批货物的运费为1583.46港元。

4、解：该批商品的运费为

运费=计费标准×根本运费×商品数量〔1+各种附加费率〕

= 0.2×0.5×1.2×280×100(1+30%+10%)

=0.12×280×100×1.4

=4704港元

答：该批货物的运费为 4704 港元。

二、操作题

我国**贸易**向美国里斯特公司出口**红小豆 300 吨，2001 年产。每吨 320 美元 CIF 纽约，每层麻袋包装，每袋 100 千克，运输标志〔唛头〕为：

NEW YORK

SY-2001-897

Nos: 3000

货物于 2001 年 9 月 28 日在**装“菊花”轮运往美国纽约。

请根据上列条件填制一份清洁、已装船、空白抬头提单，并注明“运费已付”。

BILL OF LADING

Shipper

China JINCHENG Trading Co.,Ltd

COSCO

Consignee

To order

中 国 远 洋 运 输 公 司

Notify Party

CHINA OCEAN SHIPPING PANY

ORIGINAL

*Pre carriage by	*Place of Receipt
Ocean Vessel Voy. No. M.V. “菊花”	Port of Loading Qingdao China

Port of discharge	*Final destination	Freight payable at	Number original Bs/L
New York USA			3

Marks and Numbers	Number and kind of packages;Description	Gross weight	Measurement m3
NEW YORK SY-2001-897 Nos: 3000	TIANJIN RED BEADS 2001 CROP	300MT	

TOTAL PACKAGES(IN WORDS)

Freight and charges Freight Prepaid

. z.

Shipped on Board
Place and date of issue Qingdao China Sep.21,2001
Signed for the Carrier

三、案例分析题

1、*农产品进出口公司向国外*贸易公司出口一批花生仁，国外客户在合同规定的开证时间内开来一份不可撤销信用证，证中的装运条款规定“Shipment from Chinese Port to Singapore in May, Partial shipment prohibited”。农产品进出口公司按证中规定，于4月15日将200吨花生仁在**港装上“嘉陵”号轮，又由同轮在**港续装300吨花生仁，4月20日农产品进出口公司同时取得了**港和**港签发的两套提单。农产品公司在信用证有效期内到银行交单议付，却遭到银行以单证不符为由拒付货款。

问：银行的拒付是否有理，为什么？

2、我*外贸公司以FOB中国口岸与日本M公司成交矿砂一批，日商即转手以CFR悉尼价售给澳大利亚的G公司，日商来证价格为FOB中国口岸，目的港为悉尼，并提出在提单上说明“运费已付”。

问：日商为何这样做？我们应如何处理才使我方的利益不受损害？

3、一份买卖日用品的CIF合同规定“9月份装运”，即期信用证的有效期为10月15日。卖方10月6日向银行办理议付所提交的单据中，包括9月29日签发的已装船清洁提单。经银行审核，单单相符、单证相符，银行接收单据并支付了货款。但买方收到货物后，发现货物严重受损，且缺少50箱。买方因此拒绝收货，并要求卖方退回货款。

问：1〕买方有无拒收货物并要求退款的权利，为什么？

2〕此案中的买方应如何处理此事才合理？

4、我*食品进出口公司向意大利出口3000吨冷冻食品，合同规定2000年4-7月份交货，即期信用证支付。来证规定：Shipment during April/July, April Shipment 800M/T,May Shipment 800M/T, June Shipment 800 M/T, July Shipment 600M/T 我公司实际出口情况是：4、5月份交货正常，并顺利结汇，6月份因船期延误，拖延到7月12日才实际装运出口。7月15日我方在同轮又装了600M/T，付款行收到单据后来电表示拒绝支付这两批货的款项。

问：我方有何损失及开证行拒付有何依据？

5、我*公司与美国*客商以FOB条件出口大枣5000箱，5月份装运，合同和信用证均规定不允许分批装运。我方于5月10日将3000箱货物装上“喜庆”轮，取得5月10日的海

运提单；又于5月15日将2000箱装上“飞雁〞轮，取得5月15日的海运提单，两轮的货物在新加坡转船，均由“顺风〞轮运往旧金山港。

问：我方的做法是否适宜？将导致什么结果，为什么？

参考答案：

1、银行的拒付是无理的。信用证中的装运条款规定：“Shipment from Chinese Port to Singapore in May, Partial shipment prohibited〞，即规定不允许分批装运。而我方的500吨货物分别在**和**装运，且同为“嘉陵〞号。因此，本案的主要问题是确定要运往同一目的地的货物在不同的时间和地点分别装上同一航次、同一艘载货船只，属不属于分批装运的问题。根据"UCP600"第31条b款的规定：“运输单据外表注明货物系使用同一运输工具并经同一路线运输的，即使每套运输单据注明的装运日期不同及/或装货港、承受监管地、发运地不同，只要运输单据注明的目的地一样，也不视为分批装运。〞由此可见，本案中我方的做法是不属于分批装运的。所以，银行拒付无理。

2、日商这样做的目的是想将运费转嫁由我方承当。我方可采取以下两种做法以确保我方的利益不受损害：1〕要求日商修改信用证，将“运费已付〞改为“运费到付〞；2〕要求日商在装船前将从中国口岸到悉尼的运费付给我方，在此根底上同意在提单上说明“运费已付〞字样。

3、1〕买方没有拒收货物并要求退款的权利。首先在信用证支付方式下，银行承当第一性的付款责任。只要银行审核单据时，确认买方所提交的单据外表上与信用证的规定相符，付款行就应履行付款义务。另外，CIF术语成交属于象征性交或，卖方凭单交货，买方凭单付款。本案中，我方已于10月6日向银行提交单据，其中包括9月29日签发的已装船清洁提单，经银行审核，单单相符、单证相符，银行承受了单据并支付了货款，说明我方已完成了交货，我方理应按信用证的规定取回货款。因此，买方的拒绝收货和退款的要求是不合理的；2〕本案中，买方应与有关方面联系，确认货物受损和缺少的原因，然后凭保险单及其它证据向有关方面提出索赔，以弥补自己的损失。

4、我方的损失是将两批货物装上同一船只，违反了信用证中分批装运的规定，导致付款行拒付。

开证行拒付的依据是，我方未按信用证的规定分批装运，导致信用证失效。根据"UCP600"第32条的规定：“如信用证规定在指定的时间内分批装运，假设其中任何一批未按约定时间装运，则信用证对该皮和以后各批均告失效。〞本案中，来证规定： Shipment during April/July, April Shipment 800M/T, May Shipment 800M/T, June Shipment 800M/T, July Shipment 600M/T。而我公司因船期延误，6月份的800吨货物拖延到7页12日才实际装运出口，7月15日我方在同船又装600M/T，这实际违反了分批装运的规定，信用证对6、7两月的结汇失效。因而，付款行收到单据后来电表示拒绝支付这两批货物的货款是有依据的。

5、我方的做法不适宜，将导致银行拒付的结果。根据"UCP600"第31条b款的规定：“说

明同一运输工具并经由同次航程运输的数套运输单据在同一次提交时一路,只要显示一样目的地,也不视为局部发运。〞本案中,来证规定不允许分批装运,而我方于5月10日将3000箱货物装上“喜庆〞轮,取得5月10日的海运提单,又于5月15日将2000箱装上“飞雁〞轮,取得5月15日的海运提单,尽管两轮的货物在新加坡转船,均由“顺风〞轮运往旧金山港,但向银行提交的分别是由不同名货轮,在不同时间装运的两套单据,这将无法掩盖分批装运这一事实。所以,银行可议单证不符为由,拒付货款。

第十二章 国际货物运输保险

【试试看】单项选择题〔P190〕

1、我出口稻谷一批,因保险事故被海水浸泡多时而丧失其原有用途,货到目的港后只能低价出售,这种损失属于〔 〕。

A、单独损失　　B、共同损失　　C、实际全损　　D、推定全损

2、CIC“特殊附加险〞是指在特殊情况下,要求保险公司承保的险别,〔 〕。

A、一般可以单独投保　　B、不能单独投保

C、可单独投保两项以上　　D、在被保险人同意的情况下,可以单独投保

3、一批出口货物投保了水渍险,在运输过程中由于雨淋致使货物遭受局部损失,这样的损失保险公司将〔 〕。

A、负责赔偿整批货物　　B、负责赔偿被雨淋湿的局部

C、不给予赔偿　　D、在被保险人同意的情况下,可以单独投保

4、有一批出口服装,在海上运输途中,因船体触礁导致服装严重受浸,如果将这批服装漂洗后再运至原定目的港所花费的费用已超过服装的保险价格,这批服装应属于〔 〕。

A、共同海损　　B、实际全损　　C、推定全损　　D、单独海损

5、我方按CIF条件成交出口一批罐头食品,卖方投保时,按以下〔 〕投保是正确的。

A、平安险 + 水渍险　　B、一切险 + 偷窃、提货不着险

C、水渍险 + 偷窃、提货不着险　　D、平安险 + 一切险

6、在海洋运输货物保险业务中,共同海损〔 〕。

A、是局部损失的一种　　B、是全部损失的一种

C、有时为局部损失,有时为全部损失　　D、是推定全损

7、根据我国“海洋货物运输保险条款〞规定,“一切险〞包括〔 〕。

A、平安险加11种一般险　　B、一切险加11种一般附加险

C、水渍险加11种一般附加险　　D、11种一般附加险加特殊附加险

8、预约保险以〔 〕代替投保单,说明投保的一方已办理了投保手续。

A、提单　　B、国外的装运通知　　C、大副收据　　D、买卖合同

9、按国际保险市场惯例,投保金额通常在CIF总值的根底上〔 〕。

A、加一成　　B、加二成　　C、加三成　　D、加四成

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：https://d.book118.com/708004070074006046