

学校的理想装备

电子图书·学校专集

校园网上的最佳资源

对外贸易出口单证实务

 **eBOOK**
内参资料 非卖品

前 言

几年来对外贸易的迅速发展，对我国国民经济建设的作用越来越显得重要。出口单证工作又是外贸的经济效益重要环节。最近各外贸企业出口单证工作由于管理不善，对单证工作重视不够，尤其备省、市外贸新机构成立，缺乏工作经验，开证行提出拒付货款和保留追索权的情况逐渐增多。损失了外汇利息，甚至银货两空，造成严重损失。为了满足各方面需要特编写这本《对外贸易出口单证实务》。

本书从第二章至第五章是最基础的外贸知识，进出口业务人员必须了解。从第六章至第十五章都是出口制单经验和知识。各章详细介绍了对各种单证作用、功能、缮制要求和各国不同单证特殊规定，是外贸单证人员必须掌握的知识。

本书在编写过程中，承蒙东北财经大学副校长赵承璧同志和薛宝龙、徐景霖、孔祥光同志、中国银行大连分行李叙华同志、大连保险公司杨瑞兰和顾家康同志、辽宁省粮油食品进出口公司吕学武和王明义同志的大力支持和帮助。谨此表示感谢。

由于编者水平有限，定有不少贻误，望广大读者批评指正。

编 者
F04

修订说明

《对外贸易出口单证实务》从 1987 年 7 月出版后，承蒙广大外贸读者的厚爱，所以在 1988 年 4 月又进行了第二次印刷以满足读者的需要。但由于国际贸易的发展和国际形势的变化，引起某些结算方式和单据缮制方法的改变。以及由于国际惯例和规则的修订，影响某些贸易条件的改变和信用证条款的不同理解。所以，对本书涉及上述有关部分作了必要的修订和改写。

凡涉及《跟单信用证统一惯例》者全部依拆国际商会第 500 号出版物的修订本新条文解释和评述；国际贸易价格术语则依照国际商会第 460 号出版物的《国际贸易术语解释通则》修订本的新条文阐述。

为了便利读者对国际商会《跟单信用证统一惯例》新修订条文的理解，将其条文的译文列入本书后《附录》中供读者对照理解。

编者
1994.3

对外贸易出口单证实务

第一章 概 论

国际贸易结算在国际历史中，它是随着社会的发展而形成、发展并逐渐趋于完善。

从古代到中世纪的国际贸易结算，是以货易货发展到以黄金和白银或铸币交换来偿清贷款。从封建社会以后，向资本主义过渡时期，尤其是在西欧各国的工业开始逐渐发达，工业品产量大幅度地增加，国际市场迅速扩大，国际贸易有了很大发展，出现了票据结算方式。从此，这种新型结算方式才逐渐地代替了以货易货，以黄金和白银结算的落后方式。这时以货币来结算货款已远远不能满足国际贸易发展的需要，票据结算就占了国际贸易结算的主要地位。当时的票据也就是现在的汇票的前身，它只是不跟随任何货运单据的“光票”。

从 19 世纪以后，汇票结算已经随着社会的发展比较普遍地被利用。这就是由出口商出具的汇票寄交进口商凭以付款。这种结算方式是以买卖双方的商业信用为基础的，因为对方能否如期付款是没有保证的。

资本主义制度带来了经济危机，资本家破产也随着逐渐扩大。所以买卖双方产生了互不信任，进口商不信任出口商，怀疑付了货款而出口商不能按期装运货物，出口商也怀疑进

口商，担心装运货物后，不能安全地收到货款。又由于国际上航海运输业和保险业等行业的发达，提单代替了原始的船方收据，《海牙规则》的出现，促进了提单条款的定型，提单又变成了可以背书转让的一种可流通的货权凭证。保险单也变成可以背书转让的有价证券。这些单据在某一定时间内可以作为一种抵押品。所以，这就出现了跟单汇票付款方式，也就是要求付款的汇票必须跟随着货运单据和保险单据。这比光票又进了一步，但这种跟单汇票仍然是以商业信用为基础的，并没有彻底解决买卖双方互不信任的问题。

资本主义的高度发展，经济危机也随着更进一步深化。货币大量贬值，国际市场斗争更为激烈，各国商人纷纷倒闭、破产。在国际贸易结算中大量出现拒付现象，商业信用也跟着破产。这时银行信用就代替了商业信用，即需要第三者——银行来担任交换货款和传递货运单据的担保人。执行这种担保任务是以一种文件作为担保凭证，这种文件就是信用证（Letter of Credit）。也可以说信用证是银行对出口商保证付款的一种凭证，这就是跟单信用证支付方式的生产。

跟单信用证所跟随的单据变成支付货款的主要凭证，即“凭货付款”发展成“凭单付款”的支付方式。所以结算单据在目前国际贸易结算中变成主要付款根据。只要出口商能按信用证条款所要求而出具各种单据，银行就保证履行付款；只要单据表面合格，符合信用证条款要求，开证行就必须按时按额付款。对货物好与坏，货物是否确实已经装运或发运，银行并不管。这是凭单付款的一个特点。

由于信用证项下支付方式的特点，制单工作在国际贸易结算中已上升到重要的地位，所以有必要对结算制单进一步探讨。作为一个出口结算单证工作人员，对各种结算单据的作用、性质、具体内容、填制注意事项、各国有关当局对各种单据的要求等都应该有所了解，才能做到及时和安全收汇，以支援祖国四化建设。

第一节 对外贸易出口结算单据的重要性

在出口结算的支付方式中，最主要的是信用证支付方式。根据国际商会《跟单信用证统一惯例》（第 500 号出版物）（以下均简称为《统一惯例》）中第 13 条规定：银行必须合理小心地审核一切单据，以确定单据表面上是否符合信用证条款。单据之间表面上互不一致者，将被认为不是表面上符合信用证条款。所以，我们制单人员对结算制单必须十分谨慎地绝对按照信用证条款所规定的要求制单，能否安全收回外汇，完全在于能否履行信用证条款，提供符合信用证要求的单据，这是关键。如果我们没有在信用证的有效期内提交完全符合信用证要求的单据，即使是某些单据中一字之差，进口商都会以此为借口提出拒付货款或拒收货物。

由于单据不能按信用证条款执行，被开证行提出单和证不符，不同意付款或保留追索权等，在我们实际工作中都屡见不鲜。1979 年我们对英国某商人出口一批货物，由于品质规格在检验证书上缺少品质含量的具体百分比，只证明不超过 2%（信用证也只规定不超过 2%），开证行提出异议，不同意付款，要求回电答复单据处理意见。经过双方交涉，结果

却晚付款十八天，损失利息一万多英镑。又如我某进出口公

司对 × × 商出口一批货物，信用证所表示的合同号“DH(83)89461564”，而实际双方签订的合同号为“DH83—89461564”，制单人员认为合同号有误，却按正确合同号在发票上表示，只因括号之差，开证行提出单证不符，拒付货款。

由于资本主义的经济危机和资产阶级的唯利是图的本性，在结算制单工作上存在着激烈的斗争。这就要求我们制单人员要不断提高单据的质量，加强责任心，对单据要反复、仔细复核，保证做到单与证一致，使外汇顺利地收回。如果由于我们单据上存在着缺点，外汇不能及时收回，使国家和人民遭受了损失。一笔贸易的成败关键在于我们单据是否与信用证一致。所以出口结算单据占国际贸易中非常重要的地位。假使在贸易成交上卖了好价，又按时租了船舱，把货物装运出去，而单据质量不高，造成外汇收不回来，一切都等于零。

第二节 对外贸易出口结算单据和对制单人员的要求

上一节我们已经讨论过了出口结算制单工作的重要性。这里我们谈谈对单据的要求：

一、单证一致：即单据与信用证一致。信用证上所规定的一切条款必须与单据完全一致，并在单据上落实。

二、单单一致：各种单据与单据之间某一相应的项目要互相一致。

三、单货一致：单据上所叙述的各有关项目必须与实际货物情况完全一致。

这就是我们制单工作中常说的“三一致”。

为了确保单据的完全正确无误，制完单据，自己要严格复核。并在制单人员互相之间交叉审核单据，按“三一致”标准逐项并逐条地单、单之间和单、证之间严格地对照审核。在互相审核的基础上，再进行一次总复核，即

设专人总复核。这个总复核工作必须由对工作责任心强、作风细致、有丰富工作经验的同志担任。最后，再送银行预审。预审时提单未签发出来，可以先提供副本提单预审。预审单据使有些在审查信用证不严时偶而遗留的问题可以预先发现，有充分时间得到处理解决。

缮制单据速度快，当然对及时收汇起着直接作用，但制单人员首先要具备熟练的专业业务知识和细致的工作作风。单纯求快，精神不集中，心不在焉，往往差错百出，结果返工重制，反而慢，这是制单人员深有体会的。

制单人员必须对单据一丝不苟，严格要求，不能凑合、将就。结算单据最好不要有涂改，尤其汇票、提单等更不能涂改或盖校对章。其它单据最好不要涂改，或尽量减少涂改，以达到单据的美观整洁。

缮制单据要求清洁。被打字机中的夹棍挤压成有皱纹的打字复写纸不能再用，否则新缮制的单据副本会有花纹，显得单据不清洁。打字复写纸使用后发生皱纹，毛病是出在打字开始时，由于放进的纸张不平整。或由于打字机滚动的橡皮夹棍使用时间长而磨损，造成夹棍左右松紧不一致而形成单据或复写纸压成皱纹。要克服这个毛病，首先在放纸时要放平整，在旋转夹棍时，当旋转一周左右，再放松夹棍，让单据重新再铺置平整，然后夹紧夹棍开始打字。这样就不会再有被压成皱纹的现象。

变质的打字复写纸不要使用，否则复印出来的单据出现斑点或花斑，使单据不清洁。

对结算单据除了要做到“三一致”外，还要求美观、整齐。我们出口结算单据是对国外结算，是代表国家缮制的。单据的整洁，排列合理、美观、清晰，语法通顺等，都代表着我们民族的文化水平。单据印刷的技术、纸张质量、打字色带的色泽等则代表着我国工业发达程度。有些制单人员不重视这些，单纯求快，复写纸模糊不清，涂改累累，单据质量不高，这些现象都会影响到我国的声誉。

制单人员应具有为祖国贡献自己的高尚的情操。不具备这种思想，很难做好这项工作。制单工作的特点就是时间性强，要求严格，工作不能拖拉。为了早日收汇，要争分夺秒地提前向议付行交单。

制单工作人员一接到信用证，就应该全面了解信用证各项条款和要求，逐条逐项考虑能否接受与落实。不怕麻烦，是制单工作的特点。对稍有疑问的条款和问题，要不厌其烦地和有关人员 and 单位联系落实。

除了制单人员本身主观努力以外，组织上给予保证和支持也是非常重要的。制单工作者队伍要稳定。同时，在调配制单人员时，要抽调业务水平高的、经验丰富的、外语水平比较高的人员担任制单工作，使结算制单人员的队伍整齐，制单质量高，安全收汇有保证。

第二章 价格条件和价格术语

价格条件虽然是签订交易合同时应该掌握的项目，但对于结算制单工作人员不能不了解价格条件，不同的价格条件有不同的制单方法。

商品价格在国内外贸易中只单纯地表示商品本身的价值，包括进货成本、国内运费、搬运费、包装费、仓储费和税金等。国际贸易由于两国之间路途遥远，交接货物在运输过程中由于运输环节多，会产生许多复杂的问题。例如：谁办理进出口有关手续；谁申办报关：在运输和交接过程中产生许多费用，谁负担哪几项：货物发生风险时，谁承担，其承担界限怎样划分；在交接货物过程中，其货权转移界限如何确定。这些复杂问题并不象国内贸易那样以单价数额一项就能解决问题。所以，在国际贸易中除了货物本身价值外，买卖双方还要明确其责任承担和费用负担的范围、货权转移和风险划分界限的条款。这种条款就是价格术语。国际贸易价格条件应包括下列四个组成部分：一、计价单位；二、单价金额；三、货币名称，四、价格术语。（价格术语也有叫贸易术语。）例如上述“计价单位”以公吨计算；“单价金额”以 100 计算；“货币名称”以美元计价；“价格术语”以 CIF 伦敦表示，则其完整的价格条件应为：“每公吨 100 美元 CIF 伦敦”。

价格条件中我们主要讨论价格术语。国际上主要价格术语的国际惯例较有影响的有三种，即：《1932 年华沙——牛津规则》、《美国对外贸易定义 1941 年修正本》和《1990 年国际贸易术语解释通则》。

一、《1932 年华沙——牛津规则》（Warsaw Oxford Rule-s）：《1932 年华沙——牛津规则》是国际法协会于 1932 年制定的。它的前身即《1928 年华沙规则》经过 1930 年和 1931 年二次作了修改，最后在 1932 年又改为 21 条并定名为《1932 年华沙——牛津规则》，该规则的内容主要对 CIF 条件合同的买卖双方权利、义务作了详尽规定，如装船责任、风险划分、提单责任、运费支付、货物状况、卖方对各种单证的提供等。所以有人又把它叫做“CIF 买卖合同统一规则”。

二、《美国对外贸易定义 1941 年修正本》（Revised American Foreign Trade Definitions 1941.）：1919 年由泛美会议制定了《美国对外贸易定义》，于 1940 年美国对外贸易会议进行了某些修订后，经美国进口商协会、美国商会和全美对外贸易协会通过并定名为《美国对外贸易定义 1941 年修正本》（以下简称为《修正本》）。

《修正本》主要对 FOB，CIF 和 C&F 等 6 种术语作了解释，尤其 FOB 术语，《修正本》的解释与国际商会的《1990 年国际贸易术语解释通则》的解释差别很大。《修正本》认为 FOB 术语除适用于海运方式以外，还适用于内陆交货方式，并将 FOB 分为 6 种术语。即：1. 在国内指定的发货地点指定的内陆运输工具上交货（FOB named inland carrier at named inland point of departure），2. 在国内指定的发货地点指定的内陆运输工具上交货，运费预付到指定的出口地点（FOB named inland carrier at named inland point of departure, freight prepaid to named point of exportation）；3. 国内指定发货地点指定的内陆运输工具上交货，减除到指定出口地点的运费（FOB named inland carrier at named point of departure, freight allowed to named point of exportation）；4. 送到指定的出口地点，在指定的内陆运输工具上交货（FOB named inland carrier at point of

exportation) :5 .装运港船上交货(FOB vessel , named port of shipment) ;
6 .送到进口国家的内地指定地点交货(FOB named inland point in country of
importation) 。

《修正本》上述的 FOB 6 种术语只有第 5 种术语与《1990 年国际贸易术语解释通则》有关 FOB 的解释基本类似,其他 5 种应该属于内陆交货条件。所以对美国出口如果合同适用于《修正本》,在 FOB 后应加“ Vessel ”才能明确表示与《1990 年国际贸易术语解释通则》的 FOB 术语一致。

三、《1990 年国际贸易术语解释通则》(International Rules For The Interpretation of Trade Terms 1990 .) : 国际商会在 1936 年制定了《国际贸易术语解释通则》后,分别在 1953 年、1967 年、1976 年和 1980 年作了 4 次修改和增补。国际商会根据国际贸易的发展和适用于电子数据交换系统(Electronic data interchange 简称 EDI),使商业发票、运输单据以及其他货物交付的纸单据可以由相等的 EDI 单证代替。单证的传递能准确又迅速,适应国际贸易的发展。国际商会又考虑到国际贸易运输技术的变化,尤其集装箱运输、滚装船运输和多式联运的需要,所以又在 1990 年作了新的调整和修改,称为《1990 年国际贸易术语解释通则》《INCOTERMS 1990》(以下简称《1990 年解释通则》)(国际商会编列为第 460 号出版物)。《1990 年解释通则》调整为 13 种术语,并将 13 种术语分为 E, F, C 和 D 四组。E 组属于卖方最低责任的工厂交货: F 组是卖方须将货物交至买方指定的承运人而不负担运输费用; c 组是卖方负责安排运输并负担运费: D 组是须将货物运至进口国指定地点交货。其 13 种术语如下:

一、E 组: (启运术语)

EXW 工厂交货

二、F 组: (主要运费未付术语)

FCA 货交承运人

FAS 船边交货

FOB 船上交货

三、C 组: (主要运费已付术语)

CFR 成本加运费

CIF 成本加保险费和运费

CPT 运费付至

CIP 运费和保险费付至

四、D 组: (货物到达术语)

DAF 边境交货

DES 目的港船上交货

DEQ 目的港码头交货

DDU 完税前交货

DDP 完税后交货

上述《1990 年解释通则》各术语是依照卖方的责任和风险的大小而顺序排列,即以卖方的责任从小到大,责任越小的排列在前面,如 E 组的 EXW 在最先,卖方责任越大的排列在最后,如 D 组的 DDP 排在最后。《1990 年解释通则》的每个术语的解释均将买卖双方责任分为 10 项义务,每项分别互相对照阐述双方各自的责任范围。其 10 项义务即: 1. 执行合同, 2. 许可证及报关; 3. 运输及保险合同; 4. 交接货; 5. 风险转移; 6. 费用划分; 7. 通知

对方；8. 交货证据；9. 检验货物，包装及标记；10. 其他义务。

现将其四组术语的主要责任分述如下。

第一节 E 组价格术语

E 组只有一个价格术语，即：

EXW 工厂交货（指定地点）Ex work5（.....named place）：“工厂交货”条件是在指定的卖方所在的工厂或其他生产场所，卖方将货物交给买方。所以，EXW 条件对卖方来说其责任和风险最小。本交货方式适合于任何运输方式，包括多式联运方式。工厂交货条件的买方自己负责办理进、出口所需的手续，或在卖方同意的条件下，买方自负费用由卖方协助领取出口所需的许可证。卖方必须在规定的日期内和规定的地点提供符合合同的货物，进行交货，或将货物置于买方处置之下，买方则迅速接货。如买方有权决定接货的时间或地点，应向卖方发出通知，否则要负担因此而引起的风险。接货后货物的灭失、损坏，一切风险和费用均转移给买方。卖方要及时通知买方发货各细节，此后卖方才算完成交货任务。至于为了交货所需的货物核对等费用由卖方负担，而在装运前货物的检验费用则由买方负担。卖方同时要提供商业发票或与之相当的电子信息，买方则支付货款。

第二节 F 组价格术语

F 组价格术语共三个：

一、FCA 货交承运人（指定地点）Free carrier（.....named place）：“货交承运人”条件是指卖方将已办完出口清关手续的货物交与买方指定的承运人监管之下，就算完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式，包括多式联运方式。货交承运人条件的买方自负费用签订运输合同并及时向卖方通知承运人的名称、运输方式或交货日期。买方自负费用办理进口通关手续和缴纳关税。卖方则负责办理出口所需的通关手续及关税，并领取出口许可证。在规定的日期内和约定地点按约定方式提供符合合同规定的货物交给承运人或买方指定的其他人。货交指定承运人后卖方的交货任务即算完成，此后货物的风险和费用负担即转移给买方。

卖方要及时通知货已交承运人的细节，并提供已交货的常规单据或以 EDI 代替。为了交货所需的货物核对等费用由卖方自负。卖方同时要提供商业发票或相当的电子信息。买方则负责交付货款。

二、FAS 船边交货（指定装运港）Free alongside ship（.....named port of shipment）：“船边交货”条件是指卖方在指定的装运港将货物置于船边即完成交货任务。本交货方式适用于海运及内河永运方式。船边交货条件的买方自负费用签订自指定装运港装运货物的运输合同，并将船名、装运港和日期通知卖方。如果买方未按规定通知卖方，或船舶未按时到达装运港，或未能接货等原因而引起货物损坏，由买方负责。

卖方负责将符合合同规定的货物交至装运港船边。卖方要向买方通知在船边已交货的细节，同时交货后的一切风险和费用均转移给买方，但装运前的检验费用包括出口国的法定检验所需的费用亦由买方负担。卖方要提供商业发票或相当的电子信息或合同要求的其他凭证。进出口所需的通关手续和

许可证由买方负责办理，如买方未按规定办理而引起货物风险由买方负责。卖方负责提供交货后的常规的单据或以 EDI 代替。买方负责支付货款。

三、FOB 船上交货（指定装运港）Free on board (Named port of shipment)：“船上交货”条件是指卖方在装运港将货物于装运时越过船舷后即完成交货任务。本交货方式适用于海运及内河水运方式。船上交货条件的买方自负费用签订自指定装运港装运货物的运输合同，并将船名、装运港和日期通知卖方。如果买方未按规定通知卖方，或船舶未及时到达，或未能接货，或提早截止装货等原因引起货物损坏，由买方负责。卖方负责将符合合同规定的货物按规定日期在指定港口交至指定的船上，在货物越过船舷后卖方即完成交货任务。以越过船舷作为双方风险和一切费用划分界限。

卖方要及时通知已交货的细节，买方负责接货。卖方要提供商业发票或相当的电子信息或合同要求的其他凭证，买方则支付货款。卖方自负费用领取出口许可证及出口通关手续：买方负责进口许可证和通关手续。卖方提供证明已交货的常规单据或以 EDI 代替。

本交货条件不适合于集装箱或滚装船的运输方式。

第三节 C 组价格术语

C 组价格术语共四个：

一、CFR 成本加运费（指定目的港）Cost and freight (.....named port of destination)：“成本加运费”条件是指卖方要负责支付货至目的港所需的运费将货物装上船，货越过船舷即完成交货任务。本交货方式适用于海运及内河水运方式。成本加运费条件的卖方自负费用签订运输合同，办理出口通关手续，领取出口许可证，将符合合同规定的货物在规定期内运至指定目的港。但卖方只负责货物在装运港货越过船舷前的一切风险和费用（包括装船费），越过船舷后的一切费用（运费除外）和风险即转移给买方。

装船后卖方要及时通知买方有关装运各细节。买方负责按时接货。卖方要提供商业发票或相当的电子信息或合同要求的其他凭证。卖方自负费用及时向买方提供运至目的港的常规运输单据，或以 EDI 代替。买方负责支付货款。

二、CIF 成本加保险费和运费（指定目的港）Cost, insurance and freight (.....named port of destination)：“成本加保险费和运费”条件是指卖方要负责支付货至目的港所需的运费及保险费将货物装上船。货越过船舷，卖方即完成交货任务。本交货方式适用于海运及内河水运方式。本术语条件的卖方要自负费用办理合同规定的保险，使买方或其他对货物有保险利益的人将有权直接向保险人索赔。卖方要提供保险单据。但买方要注意，CIF 条件仅要求卖方取得最低限度的保险。

按《1990 年解释通则》规定，除 CIF 条件的卖方要办理保险和负担保险费以外，买卖双方的其他义务，CIF 和 CFR 两者完全一致。这里就不重复介绍。

三、CPT 运费付至（指定目的地）Carriage paid to (.....named place of destination)：“运费付至”（指定目的地）条件是指卖方要负责支付货至目的地所需的运费将货物交给承运人监管后即完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式包括多式联运方式。本术语条件的卖方要自

负费用签订运输合同，办理出口通关手续，领取出口许可证，将符合合同规定的货物在规定期内交承运人，如有后继的承运人则交第一承运人监管，使货物运至指定目的地。当货物交到承运人监管时，卖方即将货物的风险和费用转移给买方。

货交承运后，卖方要及时将已交货的细节通知买方，买方负责接货。卖方提供商业发票或相当的电子信息或合同要求的其他凭证。卖方自负费用及时向买方提供运至目的地的常规的运输单据或以 EDI 代替。买方负责支付货款。

四、CIP 运费和保险费付至（指定目的地）Carriage and insurance paid to（.....named place of destination）：“运费和保险费付至（指定目的地）”条件是指卖方要负责支付货至目的地所需的运费和保险费，将货物交给承运人监管后即完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式，包括多式联运方式。本术语条件的卖方要自负费用取得合同规定的货物保险，使买方或其他对货物有保险利益的人将有权直接向保险人索赔，并向买方提供保险单据。但买方要注意，CIP 条件仅要求卖方取得最低限度的保险。

按《1990 年解释通则》规定，除 CIP 条件的卖方要办理保险和负担保险费以外，买卖双方的其他义务，CIP 和 CPT 两者完全一致。这里不再赘述。

第四节 D 组价格术语

D 组价格术语共五个：

一、DAF 边境交货（指定地点）Delivered at frontier（.....named place）：“边境交货”条件是指卖方负责将货物运至边境指定地点即完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式，包括多式联运方式。卖方要自负费用负责办理领取出口许可证，或因货置于买方处置之下所需的证件，办理为货物出口至指定边境交货地及必要时经由另一国家过境运输所需的海关手续。卖方还要自负费用签订运输合同在规定日期内将货物运至指定边境并置于买方处置之下，买方接受货物。此后货物的一切风险和费用即转移给买方。

在货物发运至指定边境时，卖方同时要向买方发出通知，使买方为获取货物办理所需的手续。卖方提供商业发票或相当的电子信息，并提供边境交货的通常单据或其他凭证，或以 EDI 代替。买方负责支付货款。

二、DES 目的港船上交货（指定目的港）Delivered ex ship（.....named port of destination）：“目的港船上交货”条件是指卖方将货运至指定目的港在卸货前的船上交与买方而完成交货任务。本交货方式只能适用于海运或内河永运方式。“目的港船上交货”条件的卖方自负费用签订运输合同，负责办理出口通关手续及领取出口许可证，在规定的期内自负费用和 risk 将符合合同规定的货物运至指定的目的港，将货置于买方支配之下，并使货物能适合该类货物的卸货设备之下，买方即接受货物。从货物被置于买方支配之下开始，一切风险和费用即转移给买方。买方如确定在规定期内接货时间或地点，买方应向卖方发出通知。如未按规定发出通知，或通知后又未按时接货，由此而引起的货物灭失和损坏由买方负责。

卖方在规定期限内发货时应将船舶预计到达时间通知买方。卖方提供商业发票或相当的电子信息或合同规定的其他凭证，买方则支付货款。进口通关手续或领取进口许可证由买方负责。卖方及时向买方提供提货单或常规的

运输单据，或以 EDI 代替，使买方能及时提取货物。

三、DEQ 目的港码头交货(关税已付)(指定目的港)Delivered ex quay (Dutypaid) (.....namedportof destination)：“目的港码头交货(关税已付)”条件是指卖方将货物运至指定目的港并办理进口通关后在码头上交货与买方。本交货方式只能适用于海运或内河航运方式。卖方自负费用签订运输合同，负责办理进、出口的通关手续及领取进、出口许可证。卖方在规定的日期自负费用和风险将符合合同规定的货物运至指定目的港的码头上，将货物置于买方支配之下，买方接受被置于其支配之下的货物。从货物被买方支配之下开始，一切风险和费用即转移给买方。买方如确定在规定期限内接货时间或地点，买方应向卖方发出通知。如未按规定发出通知或通知后又未按时接货，由此而引起的货物灭失和损坏则由买方负责。

卖方在规定期限内发货时应将船舶预计到达时间通知买方。卖方同时向买方提供提货单或常规的运输单据，或以 EDI 代替，使买方能及时提取货物。卖方提供商业发票或相当的电子信息或合同规定的其他凭证，买方则支付货款。

本交货条件特点是进口通关和领取进口许可证均由卖方负责。如果卖方不能办理这方面工作，应采用 DDU 等条件。

如果卖方欲免去支付进口所需的某些费用，例如免缴“增值税”，则在本术语中明确加以注明，如：“目的港码头交货，增值税未付(指定目的港)Delivered ex quay, VAT unpaid (.....namedportof destination)”。(上述 VAT 系“Vessel added tax”的缩写。)

四、DDU 完税前交货(指定目的地)Delivered duty unpaid (.....namedplaceofdestination)：“完税前交货”条件是指卖方将货物运至指定目的地而完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式，包括多式联运方式。卖方自负费用签订运输合同，办理出口通关手续及领取出口许可证，将货物在规定日期内运至目的地约定地点置于买方支配之下，即完成交货任务。买方应接受被置于其支配之下的货物。从买方支配货物时起，货物的一切风险和费用均转移给买方。进口的许可证及进口所需的通关手续和关税均由买方负责。如买方未履行此项义务而引起货物的灭失或损坏均由买方负担。买方如确定在规定期限内接货时间或地点，买方应向卖方发出通知，如未按规定发出通知或通知后又未按时接货，因此而引起的货物灭失和损坏均由买方负责。

卖方在规定期限内发货时应将货物预计到达时间通知买方。卖方同时向买方提供提货单，或买方为提货可能需要的常规运输单据，或以 EDI 代替。卖方提供商业发票或相当的

电子信息或合同规定的其他凭证，买方则支付货款。

DDU 术语虽然卖方不承担进口关税，如果买卖双方同意要卖方负担支付某些费用，例如负责支付“增值税”(VAT)，则应在术语中明确注明，如：“完税前交货，增值税已付(指定目的地)Delivered duty unpaid, VAT paid (.....namedplace of destination)”。

五、DDP 完税后交货(指定目的地)Delivered duty paid (.....namedplaceofdestination)：“完税后交货”条件是指卖方将货物运至指定目的地，并办理进口通关及缴纳进口关税后而完成交货任务。本交货方式适用于任何运输方式，包括多式联运方式。卖方自负费用签订运输合同，领取

进、出口许可证，办理进、出口通关手续及缴纳关税，将货物在规定日期内运至目的地约定地点，置于买方支配之下。买方接受被置于其支配之下的货物。从买方支配货物时起的一切风险和费用均转移给买方。买方如果确定在规定期限内接货时间或地点，须向卖方发出通知，如未按规定发出通知或通知后又未按时接货，因此而引起的货物灭失和损坏由买方负责。

卖方在规定期限内发货时应将货物发运情况向买方通知。卖方同时向买方提供提货单或买方为提货可能需要的常规运输单据，或以 EDI 代替。卖方同时提供商业发票或相当的电子信息或合同规定的其他凭证，买方则支付货款。

如果买卖双方同意卖方免去支付某些费用，例如免去支付“增值税”（VAT），则应在术语中明确注明。如：“完税后交货，增值税未付（指定目的地）Delivered duty, VAT-unpaid (.....named place of destination)”。
（表格和格式之一）

各种价格术语的卖方负担费用和 risk 划分表

组别	价格术语		适用的运输方式	卖方负担费用	卖方负担 risk
	名称	略语		界限	界限
E	工厂交货	EXW	任何运输方式	工厂交货前	工厂交货前
	货交承运人	FCA	任何运输方式	货交承运人监管前	货交承运人监管前
F	船边交货	FAS	海运及内河水运	装运港船边交货前	装运港船边交货前
	船上交货	FOB	海运及内河水运	装运港卸货时未越过船舷前	装运港卸货时未越过船舷前
	成本加运费	CFR	海运及内河水运	目的港卸货时未越过船舷前	装运港卸货时未越过船舷前
C	成本加保险费 and 运费	CIF	海运及内河水运	目的港卸货时未越过船舷前	装运港卸货时未越过船舷前
	运费付至	CPT	任何运输方式	指定的目的地(如运费包括卸货费, 则负卸货费)	货交承运人(或第一承运人) 监管前
	运费和保险费付至	CIP	任何运输方式	指定的目的地(如运费包括卸货费, 则负卸货费)	货交承运人(或第一承运人) 监管前
D	边境交货	DAF	任何运输方式	指定的边境交货地	指定的边境交货地

价格术语		适用的		续表	
组别	名称	略语	运输方式	卖方负担费用 界限	卖方负担风险 界限
D	目的港船上交货	DES	海运及内河水运	目的港船上	目的港船上
	目的港码头交货	DEQ	海运及内河水运	货卸目的港码头	货卸目的港码头
	完税前交货	DDU	任何运输方式	目的地的指定地点进口清关前	目的地的指定地点
	完税后交货	DDP	任何运输方式	目的地的指定地点，负责进口清关	目的地的指定地点

第三章 无证出口及其制单

在目前国际贸易不断发展，国际贸易支付方式中，信用证支付方式已占主要的地位。又由于某些特殊原因，为了配合国际市场的需要，灵活掌握，无证出口方式仍然占着一定的地位。如试销小量商品、寄售商品、订货付现的工艺品、鲜活出口商品、航空运输商品等，多采用无证出口方式。所以无证出口仍然是不可缺少的一种方式。

第一节 汇 款

以一定的结算工具，通过银行使款项从一方转移到另一方。叫做“汇款”。债务人将款项主动汇给债权人，叫做“顺汇”：如果债权人开出一张票据，通过银行指令债务人付款，这叫做“逆汇”。

汇款业务一般都是债务人主动把款项汇交债权人，所以汇款业务属于顺汇范围内（托收支付方式和信用证支付方式则属于“逆汇”范围内）。

汇款业务的当事人一般有汇款人（即债务人）、汇出行、汇人行和收款人（即债权人）四个人。

汇款人向汇出行申请汇款，汇出行接受汇款人的委托，将汇款委托书寄交汇人行或以密押电报通知汇人行，授权汇人行按额解付款项给收款人，达到了债务人向债权人偿清债务关系的目的。

汇款方式主要分为下列三种：

一、信汇（Mail Transfer，简称 M/T）：信汇是付款人向汇出行提出信汇申请，汇出行将信汇委托书作为结算工具，通过航空邮递给汇人行解付款项给收款人。

二、电汇（Telegraphic Transfer，简称 T/T）：电汇是付款人向汇出行提出电汇申请，汇出行用密押电报作为结算工具通知汇人行解付款项给收款人。汇出行同时向汇人行邮寄电报证实书（Cable Confirmation），以资核对。

电汇方式在国际贸易中使用很广，尤其大金额的货款或急需款项多使用电汇。电汇能减少货币的贬值的风险和节约利息。

在信用证支付方式中，付款行偿付议付行垫款时，尤其大宗商品出口，也经常使用电汇方式偿付。即信用证中所谓电索条款。

三、票汇（Demand Draft，简称 D/D）：票汇是付款人向汇出行提出票汇申请，汇出行开具即期汇票作为结算工具，把汇票交给汇款人径寄给收款人，收款人持汇票向汇人行领款。

汇出行同时把汇票的票根寄给汇人行作为收款人取款时核对汇票之真假。

这种汇票是由银行开具的，所以这种汇票属于银行汇票。

不管是信汇、电汇还是票汇，都是顺汇范围内。在国际贸易结算中，汇款支付方式也是经常使用的一种方式。

汇款结算时间与发运货物时间比较，有先汇款后装运货物；也有先装运货物后汇款。前者属于“预付货款”方式；后者属于“先出后结”方式。“预付货款”方式对进口商来说当然是不利的，在还没有收到货物之前，甚至出口商还没有装运货物，进口商就先垫付货款，不但风险大而且要损失垫款利

息。这种方式多属于快销商品，国际市场缺货，进口商就得以较优惠条件向出口商签订这样的合同。

汇款方式的结算制单比较简单，只是按该地区的习惯要求提供有关单据，如发票、货运单据、检验证书等。一般按合同要求（包括订单规定）缮制各项单据。单据可直接航邮给进口商。

第二节 托 收

国际贸易的支付方式是多种多样的，但最主要的方式是托收和信用证的支付方式。在国际贸易结算方式中，除了上一节所介绍的预付货款方式由进口商主动汇款给出口商以外，大部分都是出口商开具汇票要求进口商按期支付规定金额给出口商。由于这种结算方式的款项流动方向和结算工具传递的方向两者正相反，所以属于“逆汇”范围。但并不是逆汇都是托收，因为信用证的支付方式也属于“逆汇”范围内。

根据合同规定，卖方在装货后为了向国外买方收取货款，按发票货值开出汇票，或跟随发票及其他货运单据，委托当地银行向买方所在地的有关银行要求买方按期按额付款。这种行为称做“托收”。

托收是属于商业信用范围内，能否收回货款，完全靠买卖双方商业信用。在这种情况下，卖方担心货物装运后收不回来货款；买方也担心卖方是否能按合同规定要求的货物质量发货。这就是托收方式不如信用证支付方式主要的缺点。

在资本主义国家中，托收的汇票也有不通过银行委托收款，而将汇票转让抵押给另外一个人以清偿自己的债务，该第三者还可以再转让，直至最后的汇票持有人向付款人要求付款为止。

使用无证出口托收的收汇方式一般要求：

甲、必须选择资信比较好的，而且有经营我商品多年历史，证明有付款能力的客户使用托收方式。

乙、远期托收的期限不要过长，一般最好不要超过九十天以上。

丙、签订合同时，对价格计算要考虑远期的利息在内。

丁、对一些外汇比较紧张和形势不稳定的地区，尽量少使用无证出口托收的方式。

托收方式没有信用证的各种条款的要求和约束，所以在制单方面也比信用证支付方式简单，只根据合同上的规定和要求提供一般单据。但托收制单更需仔细核对，严格做到单据与合同一致。单据种类和要求都要符合进口国海关和当局的有关规定，以免给买方作为延期付款或拒付的借口。

一、托收业务中各当事人的义务和权利

托收业务中的当事人共四个人：

（一）委托人（Principal）：也称出票人（Drawer），即出口商。由于出口商出具汇票委托银行向国外收款，所以叫做“委托人”。

（二）托收行（Remitting Bank）：即接受委托人的委托而办理托收业务的出口国家银行。所以有人又称它为“出口方银

25

他行”（Exporter's Bank）。

（三）代收行（Collecting Bank）：即接受托收行的委托向付款人收款

的进口国的银行。

(四) 付款人 (Payer or Drawee) : 即进口商, 也就是汇票上的付款人。

按国际商会《托收统一规则》(322 号出版物) 规定的当事人增加“提示行” (Presenting Bank), 系指向付款人作出提示的银行。代收行可以委托另外一个与付款人有往来关系的银行向付款人提示汇票, 这个另外的一个银行在这种情况下就叫做“提示行”。代收行也可以自己兼当提示行, 在这种情况下, 当事人只有四个人。

委托人与托收行, 托收行与代收行之间都是委托和代理的关系。所以, 托收行及代收行只凭收到单据种类在表面上核对与托收指示书所列的是否一致。如发现单据遗漏, 应立即通知对方, 银行再没有进一步审单的义务。对于能否收回贷款更不负责。所以, 托收方式的制单人员一定要加倍仔细审核。

托收行和代收行或其它有关银行对单据和函件等在邮递过程中如有遗失、残缺、延误或其他错误, 银行并不负责。或由于天灾、暴动、叛乱、战争、罢工等原因而引起的银行营业时间中断, 其后果也不负责。

托收行对代收行的委托指示应与委托人对托收行的委托指示相一致。托收行与代收行有义务按照委托人的指示进行托收业务活动。如因银行工作疏忽而违背委托人的指示, 其后果由银行负责。

付款人与代收行不存在任何契约关系, 付款人也不受代收行的任何约束, 付款人之所以履行付款, 是根据代收行或提示行所提示的汇票或其它托收单据或凭证而履行付款的责任。在代收行或提示行提示以前, 付款人在承兑汇票以前, 并不存在有绝对付款的责任, 只是付款人承兑以后, 才负有付款的责任。

二、托收种类

开出汇票委托其托收行办理托收, 从汇票是否跟随其他货运单据的角度来看, 可分为下列种类。

(一) 光票托收 (Clean Bill for Collection) : 指委托人开立汇票通过银行向付款人收款, 不跟随任何货运单据。这种方式一般常用于佣金、货款尾数、某些费用的收取和其它贸易从属费用或非贸易收款等, 所以没有货运单据可提供。一般金额都不太大。有时汇票虽然不跟随货运单据, 却跟随发票或其他非货运单据, 这也属于光票托收范围内。

光票托收的汇票期限, 一般有二种: 即期和远期。即期光票托收和远期光票托收在制单上主要表现在汇票付款期限栏。如“at sight” (见票付款——即期) 和“at 10 days sight” (见票十天付款——远期)。

即期光票托收与远期光票托收在托收程序上主要表现在代收行收到即期汇票后应立即向付款人提示汇票, 要求付款人立即付款。远期光票托收, 代收行在接到远期光票托收的汇票时, 立即向付款人提示汇票, 同时要求付款人承兑。在承兑后, 代收行收回原汇票, 等到汇票到期日再向付款人要求付款。

(二) 跟单托收 (Documentary Bill for Collection) : 指委托人在装运货物后开立汇票并跟随货运单据、发票及其他单据委托托收行通过进口国的代收行向付款人收取货款。在国外有些国家的跟单托收, 个别也有不开立汇票, 仅以货运单据、发票及其他单据办理托收, 这是因为资本主义国家对汇票要贴印花税票。

按国际惯例, 不管是托收行还是代收行, 对买卖双方的合同并没有任何关系, 所以, 并不负责单据与合同审核。我国有个别地区办理托收, 把合同

与单据一起提交银行审核，这只是我国银行与外贸公司两家协作关系，核对合同的付款方式的规定，有否把信用证付款方式降低为托收方式，是对国家收汇安全的考虑。在国际惯例上，托收行的责任和义务都不管买卖合同，也不负责审核单据。付款人却有权按合同审核单据，如有不符合同要求，有权拒付货款。

托收方式既然是商业信用，并没有第三者的保证，与汇款方式一样都是商业信用，为什么目前大多数采取跟单托收方式而极少采取汇款方式？本来出口商可以先按合同规定把货物装运出去，然后将有关单据邮寄给进口商要求把货款汇来。或者进口商先将货款汇给出口商，然后出口商把货物装运出去（即预付货款方式）。但由于资本主义经济危机的深化，出口商不信任进口商，怕货装运出去后，进口商不按期付款，所以出口商要求采取预付货款方式；而进口商也怕货款预先汇出去，出口商不按期装货。跟单托收则不然，跟单托收方式对出口商有利的方面是：进口商在付款后才能掌握货权（如 D/P 方式），或进口商向银行书面表示负责付款，即承兑后，才能掌握货权（如 D/A 方式）。托收方式对出口商来说，在安全收回货款方面比较有些保证。对进口商来说，比预付货款方式也优越多了，因为出口商必须按合同装运货物，进口商见到了货运单据，说明货确已装运，才付货款（如 D/P 方式）。或进口商掌握了货权才付款（如 D/A 方式）。如果进口商审核单据，发现不按合同要求发货，或单据与合同有违背的地方，进口商仍可以拒付货款。

这就是跟单托收方式在国际贸易结算方式中被普遍采用的主要原因之一。

跟单托收由于交单条件不同可分为：付款交单和承兑交单二种。

1. 付款交单 (Document against payment——D/P)：这种支付方式即付款人必须在付清全部货款的条件下，代收行才能交给付款人货运单据和其他所有单据。换句话说，即付款人必须付清货款后才能提取货物。这种方式又分为：

(1) 即期付款交单 (D/P at sight)：即期付款交单方式指代收行收到单据后，向付款人提示汇票，付款人同时审核单据无误后立即付清货款。在这样情况下，代收行才交出货运单据及其他有关单据给付款人提货。

(2) 远期付款交单 (D/P after sight or D/P after date)：远期付款交单方式指代收行收到单据后向付款人提示汇票，付款人审核单据无误后，在远期汇票上作出承兑，待远期汇票所规定期限到期时再交清货款。在这样情况下，代收行才交出货运单据及其它单据给付款人提货。

远期付款交单方式对付款人来说比较有利些。在承兑后有一段时间筹备资金。对委托人来说，虽然晚收货款，但在付款人未付清货款前，货权仍掌握在委托人手中，风险较小些。如果付款人拒付货款，委托人仍然有处理货物的权利。

远期付款交单对付款人来说，也有它的缺点，即付款期限与到货时间的关系。如果付款期限到期了，正好货物也到达了，付款人可以在付款后马上提货进行贸易。如果货物到达时间在付款期限之后，那未付款人必须在到货前先付款，积压付款人的资金。如果先到达货物，付款期限在后，付款人急于办理提货手续，又取不到货运单据。在这样情况下，付款人只好提前付款，以便取出单据。国际习惯在这样情况下，付款人提前付款可以在货款中扣除因提前付款天数的利息。或者付款人在承兑汇票后向代收行出具“信托收据”

(TrustReceipt), 先向代收行借出货运单据办理提货和销货, 等汇票到期日才付款。这种做法一般人叫做“付款交单凭信托收据借货”(D/P T/R)。

D/P T/R 方式如因代收行对付款人的信任, 凭信托收据把单据借给付款人, 其一切后果当然由代收行负责, 代收行必须负对委托人偿付汇票的责任。如果 D/P T/R 方式是由委托人在办理托收委托时主动提出可以凭借信托收据借货, 其后果当然由委托人自己负担。在这样情况下, 对委托人来说, D/P T/R 方式其风险与 D/A 没有多大差别。

D/P T/R 方式对付款人义务来说, 他出具信托收据即意味着受银行的委托取出货物代银行保管。同时承认该货物的所有权仍属于银行, 银行有权随时收回货物; 或者货物已出售, 银行则有权收取其货款。如付款人倒闭, 银行对该项货物或货款有优先债权。

付款交单方式的付款人本应见单即付款或承兑, 但有些国家常常提出按“本国习惯”以承兑交单方式处理(至于“承兑交单”方式具体做法, 将在第 2 项介绍)。如中南美等国家有这样习惯。也有的国家提出以“本国习惯”要等货到付款, 尤其芬兰、希腊、以及德国等国家。所以在签合同时应了解进口国的这种“习惯”。

2. 承兑交单(Document against acceptance——D/A): 承兑交单全部是远期付款。这种支付方式即代收行收到单据后向付款人提示汇票, 以付款人在汇票上承兑为条件(承兑的意思即在汇票上签字、盖章并表示承认到期付款)。只要付款人承兑, 代收行即交给付款人货运单据, 付款人即可提货进行贸易, 待到期时付款人才付清货款。

在目前实际使用跟单托收方式中, D/P 比 D/A 被使用多些。对出口商来说, D/P 比 D/A 风险小, 因为付款人必须付清货款后, 其货权才从出口商转移出去, 而 D/A 方式只凭付款人在汇票上签字就把货权从出口商转移出去。所以使用 D/A 方式比较少些, 即使采用这个方式, 也是出口商认为进口商信用比较可靠, 而且金额不太大的。

三、托收业务制单

不管付款交单还是承兑交单方式, 其制单方法除汇票制法外, 其他单据和信用证支付方式项下的单据缮制方法没有很大的差别。现将汇票和货运单据的缮制方法介绍如下。其他单据细节请参阅第六章至第十四章各有关部分。

(一) 汇票:

(汇票的格式及每栏详细说明, 请参阅第八章第一节。)

1. 付款期限: 如果是即期付款交单条件, 汇票的付款期限栏应填“D/P at sight”。远期付款交单的, 如付款交单远期 30 天条件, 应填“D/P at 30 days sight”; 承兑交单 30 天期限的, 应填“D/A at 30 days sight”。

2. 汇票受款人或抬头人: 不管是付款交单的托收方式还是承兑交单托收方式, 其汇票的受款人可以按托收行或按所选择的代收行为受款人。其代收行名称应选择为付款人

所在地有关的银行, 如果合同和订单上有规定或买方有特别要求 × × 银行为代收行时, 要与托收行联系并查对代理行名册而决定。如果合同或订单上没有特别指定代收行, 可以由委托人选择。在选择代收行时, 如付款人当地有我中国银行的联行, 应该尽量委托我联行为代收行。如付款人有往来银行, 而且该行又是我中国银行的代理行, 则以该行为代收行较合适。买方

无特别要求，则以托收行为受款人。

3. 汇票出票条款中应注明“托收”及“对价文句”，如“ The above being the amount of.....M / tons of.....for collection ” 或类似字句，也有只简略地注明：“ For collection ” 等类似字句。

4. 付款人：即对汇票上所规定的金额和期限而履行付款的人。在托收业务中，即进口商，所以也称受票人。

(二) 提单：跟单托收的提单（包括对港、澳出口的陆运使用的承运货物收据和其他货运单据等）的抬头（Consignee）有二种填法：

1. 作成记名提单（Siraighi B / L），即把付款人的名称直接填在“Consignee”栏中。这种填法要考虑进口商的资信情况，因为有些国家对记名提单习惯，进口商可以不需要提交正本提单，只要向船公司出具保函就可以先提货。这样，委托人就无法掌握货权，风险大。

2. 作成提示提单（Order B / L）。这种提单还有二种作法，即在“Consignee”栏中作成“凭指示”（To order），同时发货人在提单背面空白背书（Blank endorsed）。第二种做法“凭代收行指示”，即在“Consignee”栏中填：“To order of（代收行名称）”，“凭指示”和“凭代收行指示”提单，代收行不交给付款人单据，付款人无法提货的。这样货权仍掌握在委托人手里。“凭代收行指示”提单最好事先征得代收行的同意。根据国际商会第 322 号出版物《托收统一规则》第六条规定：“未经银行事先同意，货物不能直接发至银行，也不能作成以银行为抬头人的记名提单。倘若货物直接发至银行，或者作成以银行为抬头人的记名提单。然后银行凭以付款或承兑、或其它条件，将货物交给付款人，而没有事先征得该银行的同意，则银行没有提货的义务。货物的风险和责任由发货人承担。”

目前一般对无证出口的托收支付方式的提单的收货人栏普遍作成“凭指示”（To order）。

托收制单除了上述的汇票和货运单据做法以外，其它单据与信用证支付方式的制单方法没有很大的差别。托收业务的制单应严格按照有关合同或订单规定办理。制单人员应了解进口国的商业惯例和某些海关规定，以免单据到进口国无法清关，或付款人借口延期付款或拒付货款。对于某些国家的特殊要求，制单人员要经常了解和掌握国外的政策和形势的变化。一般托收行对托收单据不进行审查或核对，所以对托收方式的制单更要严格核对审查。

第三节 出口保理

出口保理是指在无证出口方式（如托收、赊售、先出后结等方式）下，保理商对出口商提供出口收汇风险的一种担保。例如：某出口商向进口商出口货物，进口商不愿意接受信用证方式，只同意接受 D / A 方式。出口商又不了解对方资信情况，而且根据上次交易又拖欠贷款多时的教训，所以出口商先与出口保理商签订保理协议，并向保理商申请信用额度。出口保理商通过进口保理商调查其资信情况，然后发出信用额度批准书。出口商待发货后将单据通过进、出口保理商转给进口商（或径寄进口商）。（如出口商急需资金也可提前向保理商预收部分货款。）在规定到期日，进口商通过保理商付款。进口商未能付款，如超过 90 天，保理商应在批准的信用额度内担保付款。但出口商需向保理商支付保理费，其费用标准各国不一，一般在 1% 至 2% 左

右。如由于货物质量、数量等原因而遭拒付，则保理商不负责。

保理业务种类较多。依保理商是否提供融资，分为到期保理和预支保理。前者出口商卖出单据给保理商，到期时付款；后者出口商可从保理商预收部分货款。依保理是否出口保理商和进口保理商均参与，则分有单独保理和双保理。前者只有出口或进口保理商单一参与；后者指出口和进口保理商双方都参与。如果根据买卖双方是否公开通过保理，则又分为公开保理和隐蔽保理。前者出口商对进口商不隐瞒有保理商参与的事实；后者出口商对保理商参与的情况，向进口商保密，货款直接付给出口商。

出口保理除了担保信用风险外，还可以为催收帐务、资金短期出口融通、财务管理等综合性的服务。

第四章 信用证

第一节 信用证的定义和作用

信用证 (Letter of Credit) 是银行依进口商申请或主动开给出口商, 保证在出口商按所规定的条款和条件提供各项单据时, 银行以他自己的信用保证履行付款的一种书面凭证。

随着资本主义社会的发展, 经济危机越加深化, 进口商和出口商之间矛盾也加深, 互相不信任。出口商不信任进口商在货物装运以后能按时付清货款; 进口商也不信任出口商, 在付清货款后所收到货物是否符合合同规格或品质的要求等等。所以商业信用已经不适应国际贸易的发展。这时需要双方都信任的第三者来担当中间的担保人, 这个第三者负责传递货运单据和付款的任务, 这个第三者担保的角色就是银行。这样银行信用代替了原来的商业信用。银行保证是以信用证作为保证的工具。出口商和进口商双方就没有必要再有什么顾虑, 可以安心发运货物和付款, 因为只要出口商履行信用证的条款, 银行就要负责偿付货款。信用证开证的银行对出口商的担保履行付款并不是一般的担保。一般的担保是在付款人不付款时, 银行负责代为付款; 而信用证的开证行担保是出口商可以直接向开证行要求付款, 并不需要向进口商要求付款。开证行是首先负责付款的责任者。进口商可以通过信用证条款来约束出口商各种要求, 如什么时候发货, 什么时候提交货运单据, 货物数量和包装条件等各种要求, 需要向保险公司投保什么险别, 通过商品检验证书来约束货物的品质规格、数量、包装情况的各种要求。这样买卖双方基本上打消了一切顾虑, 可以顺利地进行贸易。所以, 信用证的产生大大促进了国际贸易的发展。

与跟单托收对比, 托收方式往往由于进口商事先未领到进口许可证, 外汇申请未批准, 因而货到目的港被禁止进口、或被没收、或无法支付外汇等。目前世界各国都成立有进口贸易或外汇管理部门, 对外汇进行严格控制。而信用证支付方式只要开证行能开出信用证, 都已经过外汇及有关部门批准, 所以外汇支付都不会发生困难, 对出口商来说, 是有好处的。

信用证的产生, 充分地表现了凭单付款的条件。当然跟单托收也是凭单付款的条件, 但它与信用证相比还不完全一样。因为跟单托收方式在很多国家有“货到目的港才见票或承兑”的习惯, 实际变成凭货付款方式, 凭单付款等于空话。信用证就彻底解决了这个问题, 它并不管有什么“货到付款”习惯。

原来跟单托收只限于买卖双方比较熟悉而且互相了解和互相信任的进、出口商进行贸易, 只限于以前老关系和老客

户的几个狭小范围内。由于信用证产生, 银行信用代替了商业信用, 资信一般的进、出口商也可以大胆地进行贸易; 互相不十分熟悉和了解的进、出口商也可以安心进行贸易, 这样促进了国际贸易的发展。

这些就是信用证的作用。

第二节 使用信用证方式的程序和主要有关当事人

信用证从开立到信用证支付结束, 大体上有下面几个程序和当事人。

Relating to	
Shipments: C.I.F. /C. and F. /F.O.B.	
FROM: Port(s) of	to:
Leteston:	
of:	

All charges outside Hong Kong are for account of Beneficiary / Drawees .

OTHER TERMS AND CONDITIONS :

It is understood that the issuance of this letter of credit is subject to the Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credit (1993 revision) International Chamber of Commerce , Publication No . 500 and to the terms and conditions of the agreement on file with you .

In consideration of your opening this credit I / we agree that on no account shall any claim be made against the bank either in respect of the documents and / or the merchandise after the draft (s) has been accepted or paid by me / us . please FIX / DO NOT FIX exchange and debit my / our account with the margin requested and your relative charges and commissions .

Signature..... (开证申请人签字)

二、由开证申请人提出申请，进口方银行根据开证申请书内容开出信用证。开立信用证的银行就叫“开证行”（Opening Bank, Issuing Bank, Establishing Bank）。开证行把信用证正本和副本寄给出口国的代理行或往来行，要求转递给出口商。同时将另外一副本交开证申请人。有的个别开证行把信用证直接邮给出口商或由开证申请人邮给出口商。按国际习惯这种传递路线是不合适的。我们中国银行要求，信用证传递必须由开证行寄交或转交我中国银行才生效。不能直接寄交出口商。如果个别进口商直接把信用证寄交出口商，出口商应将信用证送交中国银行核对印鉴、备案，并由中国银行确定信用证的真伪。

信用证的邮寄一般以航空挂号邮寄给出口国代理行。我们叫这种信用证为“信开证”（To open credit by mail）。或者由于时间的紧迫关系，先用电报简单地把已开立信用证的证号、总金额、开证申请人名称、商品名称和数量、装运期及有效期通知出口国代理行，以便出口商备货、租船、订舱，随后再航寄正本信用证。这种电报称为“简电，（Brief Cable）。也有开证行把信用证全文用电报通知出口国代理行，这种信用证我们称为“电开证”（To open credit by cable）。随着电讯事业发达，电开信用证越来越多。电开证开出后，开证行又航邮证实的信用证，我们称这个航邮信用证为证实书（Cable confirmation）。电开证和证实书哪一个为有效的信用证？国际商会《统一惯例》（第 500 号出版物）第 11 条规定：开证行如以电讯方式开证，除非在电讯中声明：“详情后告”或声明以邮寄证实书为有效证以外，均以电讯为有效证。

“ a . (1) 如果开证行以有效的电讯传递方式指示通知行通知信用证或修改书，核电文应视为有效信用证或修改书，而无须再邮寄证实书。如邮寄证实书终究被发出，则该邮寄证实书也是无效的。通知行亦无义务对该证实书与经电讯收悉的有效信用证文件或有效修改书进行核对。

(2) 如电讯声明‘ 详情后告 ’ (或类似措辞) 或声明以邮寄证实书为有效信用证文件或有效修改书，则该电讯不视为有效信用证文件或有效修改书。开证行必须不迟延地将有效信用证或有效修改书寄给通知行。 ”

如果电开证又有证实书，应该把电开证 (包括简电) 和证实书都附在一起送交议付行议付。制单以有效证为准。

三、出口国代理银行接到信用证，把原证通知或传递给出口商。这个时候的出口商称为“ 受益人 ” (Beneficiary)。

信用证的通知和传递有时并没有很大的差别。出口国代理银行收到信用证后，看信用证的收件人是谁，如果致给 (To.....orAddressto.....) 银行，银行则另录信用证 (如电开证) 通知受益人。此即通知信用证，该银行为“ 通知行 ” (AdvisingBank)。如果信用证收件人直接是受益人，出口国银行只将原证转递给受益人，此即传递信用证，该银行则起传递作用，所以叫“ 传递行 ” (TransmittingBank)。现在我们中国银行有些地区分行把国外电开证影印或原电照转给受益人。并未另外录制。所以在这样情况下，传递与通知则差别不大。

四、受益人接到通知行或传递行的信用证，即进行严格的审查，并与合同核对。如果有不同意或不能接受的条款，应立即通知进口商进行修改信用证。如果受益人不信任开证行，提出由另一个可靠的第三家银行保证兑付货款，这个保证兑付的银行叫做保兑行 (TheConfirmingBank)。如果由通知行承担保兑，这时的通知行既是通知行又是保兑行。

受益人与开证行之间虽然没有书面的契约，但受益人一旦接受了信用证，双方都受到信用证的约束。即受益人必须履行信用证中的一切条款，并按信用证条款提供合格的单据；而开证行负有履行付款的责任。

五、受益人接受信用证后，应按期装运货物，准备缮制符合信用证条款要求的一切单据，并附有结汇申请书交给开证行所指定的银行办理议付。这时该被指定的银行就叫做议付行 (NegotiatingBank)。

议付行收到受益人的单据并严格核对，议付汇票后，立即向开证行寄单并向开证行索取垫款。议付行并不是受开证行委托的关系，而是根据信用证上的开证行承担付款承诺条款向开证行索回垫款。

六、开证行收到汇票和单据后，按信用证条款严格审核单据，审核无误后，偿付给议付行的垫款。如果发现单据与信用证条款有任何不符，开证行有权拒付货款，同时迅速通知议付行对单据处理的意见。

七、开证行通知开证申请人付款赎单，开证申请人如果对单据发现单证不符，即使开证行已偿付货款，开证申请人仍然有权拒付货款和拒收单据。如果单证一致，开证申请人只得照付货款。即使开证申请人在收到货物时发现货物残、缺，不符合同规定，仍无权向开证行或议付行追索货款，只能直接向受益人提出交涉或索赔。

第三节 信用证一般内容

各国不同的银行对信用证的格式和文字说法都不一样，每家银行都有自己不同的格式。但其主要内容基本差不多，不外乎下列一些内容。

一、信用证号码（地点）和开证日期（L / C number, place and date of issue）。

二、信用证最高金额和货币名称（The aggregate L / C amount & currency）。

三、受益人（Beneficiary）。

四、通知行（Advising Bank）。

五、开证申请人（Applicant）。

六、信用证形式（Form of Credit）。

七、开证行受开证申请人委托开立信用证文句。

八、汇票条款。

1. 开具汇票金额要求（The stipulation for the amount of draft）；

2. 开具汇票份数（Number of drafts）；

3. 汇票付款人（Drawee），

4. 收款人（即抬头人）（Payee）；

5. 汇票的期限（Tenor）；

6. 出票条款（Drawn clause）；

九、跟单条款（The stipulation for the shipping documents）。

要求汇票跟随各项单据，每种单据内容的要求和它的份数要求。一般常见有下列几种单据：

商业发票（Commercial invoice）；

提单或其他货运单据（Bill of lading or other shipping documents）；

保险单或保险凭证（Insurance policy or certificate）；

商品检验证书或产地证书（commodity inspection certificate or certificate of origin）。

十、装运商品条款（The stipulations for shipment of merchandise）。

规定品名、数量、品质规格、包装条件、单价及贸易条件等（Name of commodity, quantity, quality, unit price, & etc (trade terms)）。

十一、运输条款（The stipulations for shipping terms）。

主要包括装运港（Loading port）、目的港（Destination）、分批装运和转船规定（The stipulations for transshipment & partial shipment）、装运期和信用证有效期（Latest date of shipment and expiry date）。

十二、对议付行指定条款（Instruction to negotiating bank）。

偿付方法（Method of reimbursement）；

寄单方法（Method of despatching documents）；

议付金额应在信用证背面注销等类似字句（The negotiated amount must be endorsed on the reverse of the credit by negotiating bank）。

十三、其他特别条款（Other special clauses）。

限制装运船只和航线条款（如只许装运某某轮船公司或某某国籍的船只，不许经过或停靠某某港口……，或只许航行某某航线等）；

保兑条款和限制议付行条款。

根据不同交易条件和商品情况还有各种特别条款。

十四、开证行担保付款的条款 (Opening Bank ' s engagement clause) 。

十五、开证行签字 (Opening Bank ' s signature) 。

现列举一个最常见的信用证格式样本如后，并附注中文供参考 (见表格和格式之三) 。

附：信用证格式 (表格和格式之三)

THE NATIONAL COMMERCIAL BANK

London , 1st March , 1984

1984 年 3 月 1 日于伦敦 To : Bank of China Dalian , China

致：大连，中国银行

Documentary credit NO . 34985

跟单信用证第 34985 号

Gentlemen ,

For the account of A . B . C . Trading Co . Ltd . ,

开证申请人：A . B . C . 贸易有限公司，312 South Bridge Street ,

London .

伦敦南桥街 312 号

We open an irrevocable documentary credit in

兹开立不可撤销跟单信用证，

favour of China National Cereals , Oils &

以中国粮油食品进出口公司

Foodstuffs Import & Export Corp , Dalian Branch

大连分公司为受益人，

for a sum not exceeding £ 10 , 000 , 00 (POUNDS

最高金额 £ 10 , 000 , 00 (大写共

STERLING TEN THOUSAND ONLY .) availa-

一万英镑整) 。

beneficiary ' s draft (s) at sight onus 由受益人开具以我行为付款人的

bearing the clause : " Drawn under The National

即期汇票并记载： " 根据伦敦国民

commercial Bank , London irrevocable documentary

商业银行 1984 年 3 月 1 日

credit No . 34985 dated 1st March , 1984 . " accompa-

第 34985 号不可撤销跟单信用证 " 开具 by the following documents :

的条款，并跟随下列单据：

Signed commercial invoice in triplicate .

签字的商业发票一式三份。

Full set of clean " ON BOARD " Bill of Lad-

全套的清洁 " 已装船 " 的提单，

ing made out to the order of the National Com- 作成以伦敦国民商业银行为抬头人，

mercial Bank , London and marked " FREIGHT

并注明 " 运费付讫 " ，

PREPAID " and notify accountee .

通知开证人。

insurance policy or certificate in duplicate for

保险单或保险凭证一式二份。

110% of the invoice value blank endorsed covering 空白背书, 按发票价值的 110% 投保, 以中国人民保险公司 P. I. C. C. Ocean Marine cargo clauses (W. A.) and 1981 年 1 月 1 日修订的海上运输货物保险条款,

War Risks dated 1st January, 1981.

包括水渍险及战争险。

Certificate of origin issued by Liaoning Import

由中华人民共和国辽宁进出口商品

and Export Commodity Inspection Bureau of The 检验局出具的产地证书,

People's Republic of China in triplicate.

一式三份。Evidencing shipment of the following merchandise: 证明装运下列货物:

5 M / tons of Groundnut Kernels, count 24 / 26

五公吨花生仁, 每盎司 24 / 26 粒, per ounce, Packing: In gunny bags of about 50 包装: 麻袋装, 每包净重约 50 公斤。

kilos net each, @ 2,000.00 per M / ton net, C. I. 价格以每公吨 2,000.00 英镑, C. I. F. 伦敦。

F. London, Other terms and conditions as per 其它条款按照第 AB001 号合同。

Contract NO. AB001, from Dalian to London.

从大连到伦敦。

Partial shipment permitted, Transshipment prohibited. 允许分批装运, 不许转船。

Latest date for shipment: 30th April, 1984. 最晚装运期: 1984 年 4 月 30 日。

Expiry date 15th May; 1984. in place of beneficiary - 有效期: 1984 年 5 月 15 日在受益人

beneficiary for negotiation.

所在地议付到期。

We hereby engage with the drawers, endorsers

凡根据本信用证并按照其所列

and bona fide holders of draft (s) drawn under

条款开出之汇票: 如按时

and in compliance with the terms of this credit that 提出, 我行同意对其出票人, such draft (s) shall be duly honoured on due 背书人及善意的持有人履行付

presentation.

款责任。

Instruction to Negotiating Bank;

议付行注意:

1. Amount of draft (s) negotiated must be

议付汇票的金额须在本
noted on the back hereof .
证背面批注。

2 . Please despatch the first set of documents
除特别规定外，其中第一套
direct to us by registered airmail and the second 单据请以挂
号航空邮寄我行
set by following airmail , unless otherwise directed . 第二套单据
由次班航邮寄下。

3 . Method of reimbursement : The negotiating
偿付办法：议付行以
bank should draw their own sight draft (s) , we 即期汇票索偿，
我行贷记
shall credit your a/c .
贵行账目。

This credit is subject to "Uniform Customs
本证根据国际商会（1983年
and Practice for Documentary Credit" (1983 re-修订本) 第 400
号

vision) International Chamber of Commerce (Pub-
《跟单信用证统一惯例》
lication No , 400) 。
办理。

Yours faithfully ,
The National Commercial Bank , London
(Authorized signature)
伦敦国民商业银行

第四节 信用证种类

从信用证不同的角度可以分为不同的种类。

一、以能否单方面随意撤销信用证的角度可以分为：

(一) 可撤销信用证 (Revocable credit) : 信用证可以不经受益人的
同意，开证行随意单方面撤销信用证的效力，甚至可以不通知受益人已撤销
信用证的这个情况而信用证就变成无效。开证行也可以随时修改信用证的
内容，同样不需要征求受益人的同意，但要把修改通知受益人。

可撤销信用证，如受益人在已装运和议付行已议付之后，开证行才通知
撤销信用证，开证行仍须负付款的责任。

国际商会《统一惯例》第八条的 b . 项规定：.....开证银行必须对可撤
销信用证项下可以办理即期付款、承兑或议付的银行，在其收到修改或撤销
通知以前，根据表面上符合信用证条款的单据所进行的任何付款、承兑或议
付，予以偿付。

对可撤销信用证，银行不给真正的保障。实际等于不依靠银行的信用，

仍然依靠商业信用。但是对出口商来说，与无证托收方式相比，可撤销信用证还是有利的，因为并不是所有的可撤销信用证都被撤销，而且信用证方式银行可以垫款。

(二) 不可撤销信用证 (Irrevocable Credit)：指开证行未经受益人同意不能对已开出的信用证随意单方面撤销信用证的效力；也不能未经受益人同意单方面随意修改信用证内容。如果开证行主动来修改信用证内容，受益人有权拒绝接受，把修改书退回开证行。但不能对修改书有一部分条款接受另一部分不接受，不接受必须整个修改不接受，否则就整个接受。

信用证一般都有标明“可撤销信用证”或“不可撤销信用证”。如果信用证未标明“可撤销”或“不可撤销”字样，按国际商会《统一惯例》(第500号出版物)规定，凡信用证未标明是否可撤销，都被认为是不可撤销信用证。

二、以跟随和不跟随单据的角度可分为：

(一) 跟单信用证 (Documentary Credit)：指汇票要跟着货运单据而付款的信用证。即使信用证有时规定不要汇票，只要提供货运单据 (包括提单、陆运运单、航空运单) 而付款，这也属于跟单信用证范围内。这类信用证就是我们对外贸易出口货物结算最普遍所使用的一种信用证。

(二) 光票信用证 (Clean Credit)：指凭汇票不跟随货运单据而付款的一种信用证。

这样的信用证有时也伴随着一般的单据，但它所跟随的并不是货运单据。在非贸易结算或从属费用结算中大都使用这种信用证。因为非贸易和从属费用结算没有货运单据可提供。

三、从信用证的付款期限来划分有，

(一) 即期信用证 (Sight Credit)：受益人提供符合信用证要求的即期汇票或单据，可立即取款的信用证。

有的信用证规定不提供汇票，但从其他条款中，如偿付条款等，也规定即期付款。这都属于即期信用证。

(二) 预支信用证 (Anticipatory Credit)：它的特点是受益人先支款后装货。即允许受益人在装货和交单前先支取部分或全部货款的一种信用证。

这种信用证对出口商来说当然有利。开证申请人能开立

这种信用证大都由于市场缺货，故在付款上以优惠条件争购货物，或由于利用对出口商有利的付款条件，又在价格上向出口商压价购货。

如果出口商取款后不执行交货和交单，其后果由开证申请人负责。预支信用证的预支条款开证行通常以红颜色书写而成，所以有人又叫预支信用证为红条款信用证 (Red Clause Credit)。

(三) 远期信用证 (Usance Credit)：受益人提供符合信用证要求的远期汇票或单据，不能立即取款，须等汇票到期才能取款的信用证，也就是说须等汇票到期后，付款行或开证行才履行付款责任。

远期信用证对进口商来说是可以利用出口商的垫付资金进行贸易和扩大贸易，进口商决定采取远期信用证方式时首先要考虑利息问题。因为进口商同样在国内也可以采用其他方式进行借款，但要比谁的利率高，出口商虽然答应远期付款，出口商却在价格中包含了利息在内而提高了价格。同时进口商还要考虑外汇的汇率风险，因为进口商在本国内借款可以避免这个风

险。

远期信用证对出口商来说主要为扩大贸易，尤其对类似滞销商品，只好在付款期限上给进口商一些优惠条件，而且与“承兑交单”方式对比还是优越得多，因为远期信用证有银行保证付款。有时信用证规定出具远期付款汇票，实际在信用证特别条款或在偿付条款中又规定受益人可以即期支取货款，其贴现息及其他有关费用由开证申请人负担。如在汇票条款中规定：“This credit is available by your draft(s) drawn on us, at 90 days sight.”，但在偿付条款或特别条款中又规定：“Usance draft(s) to be negotiated on sight basis and discount charges, acceptance commissions and stamp duty, if any, are for account of the applicant.”。因为这样信用证从形式上看是远期付款，但受益人可以即期支取货款。所以有人把这样信用证又叫做假远期信用证。

四、从信用证是否由另外一家银行加以保证付款的角度分有：

(一) 保兑信用证(Confirmed Credit)：由于受益人对开证行的不信任，受益人要求由另外一家可靠银行对于符合本信用证要求的一切条款所提供的汇票和单据履行付款责任加以保证。这样加以保兑的信用证叫做保兑信用证。

开证行不能自己在信用证中宣称为保兑信用证。保兑是第三者加以保兑，并不是自己保证自己兑付，自己保兑是没有意义的。按国际商会第 371 号出版物《1975—1979 决议》中规定，开证行自己在信用证中加注“保兑”字样是不合逻辑的。因为所谓“保兑”必须涉及双方不同银行，应该由开证行邀请或授权通知行或其他第三家银行对信用证加以保兑，而且经过通知行或第三家银行接受这种邀请或授权，否则保兑就不能成立。

信用证由另外一家银行加以保兑，那个另外的一家银行叫做保兑行(Confirming Bank)。

保兑信用证必须是不可撤销的信用证。如果信用证的本身的形式是可撤销的，那末，该信用证随时都有可能被开证行单方面撤销信用证的效力。所以这样的信用证就不可能被第三家银行加以保兑。

英国和西欧个别的国家银行对保兑信用证的理解和国际上惯例的理解不一样。英国认为保兑信用证就是不可撤销信用证，也就是说，开证行本身自己对信用证加以保证兑付，认为这就是保兑信用证，并不是第三者银行对开证行开出的信用证加以保兑。但现在英国一些银行也开始使用不可撤销信用证的说法。

(二) 不保兑信用证(Unconfirmed Credit)：信用证未经过其它银行加以保兑的就叫做不保兑信用证。

五、从信用证是否可以转让划分有：

(一) 可转让信用证(Transferable Credit)：可转让信用证的含义按国际商会《统一惯例》第 48 条的 A 项作如下解释：可转让信用证是受益人可以要求被委托付款或承兑的银行或可以议付的任何银行使信用证全部或部分有效于一个或数个受益人(第二受益人)使用的信用证。

允许分批装运信用证同时给几个人使用，这样信用证有人又叫“可分割信用证”(Divisible Credit)。可分割信用证须在可转让信用证的基础上进行分割。所以可分割信用证实际也是可转让信用证。按《统一惯例》第 48 条的 B 项规定：只有开证行明确指明‘可转让’的信用证才能转让。诸如‘可

分割’(divisible)。(可分开’(fractionable)、可‘让渡’(assignable)和‘可转移’(transmissible)的词语并不意味‘可转让’,一旦使用了该词语,可不予理会。

信用证转让只能准许转让一次,不允许第二受益人再进行另外一次转让。但在一次转让中,第一受益人把信用证金额分几个部分分别同时转让给几个人,仍然视为一次转让。

信用证转让时,根据第一受益人的要求,通知行可以把信用证重新缮制。但原证的金额、证中规定的单价、有效期和装运期可以减少或缩短,保险投保的金额百分比可以增加。另外可以用第一受益人代替开证申请人名称;用第二受益人代替第一受益人。由第二受益人执行交货和交单。然后第一受益人再重新换制汇票和发票等单据向原开证行收汇。

(二)不可转让信用证(Non-transferable Credit):指受益人不得将信用证使用权利转让给第三者使用的信用证。凡信用证没有规定“可转让”字样者都视为不可转让的信用证。不可转让信用证的受益人不得将信用证转让给另外一个人使用,受益人必须自己按时交货,提供以受益人名称出具的各种单据。

六、循环信用证(Revolving Credit)

指信用证被受益人使用后,又可重新恢复原金额再次使用的信用证。

例如信用证规定10公吨数量,每公吨单价50英镑,共500英镑。同时又规定每装运10公吨支付500英镑后即可主动恢复原金额再循环使用。共循环五次,总金额不得超过2,500英镑。这种循环是以金额为循环。还有以时间为循环。例如信用证规定10公吨数量,每公吨单价50英镑,共500英镑。同时本信用证又规定从5月开始装运,5月、6月、7月、8月、9月每月装10公吨。每月装完10公吨后,即可自动恢复原金额再次使用。这种循环就是以时间为循环的。

按时间为循环的信用证如果在某一特定时间内未按期交货,而信用证允许在下个特定时间(如下一个月)内补交。这种信用证有人又称它为“累计循环信用证”(Cumulative Revolving Credit)。如果上期末交货,信用证规定不允许在下一期补交,而且该未交货的金额即失效,但以后其它备期仍可继续交货。这种信用证有人称它为“非累计循环信用证”(Non Cumulative Revolving Credit)。

按金额循环的信用证可分为三种:

(一)自动循环信用证:受益人可根据信用证规定,按一定的金额每议付一次后信用证即自动又恢复生效原来的金额,不需要开证行的任何通知。

(二)半自动循环信用证:受益人可根据信用证规定,按一定的金额在每议付一次后,如果未接到开证行不得再恢复循环的通知时,信用证即自动又恢复生效原来的金额。

(三)不自动循环信用证:受益人根据信用证规定,按一定的金额每议付一次后,必须等待开证行的允许恢复循环的通知,该信用证才能恢复生效原来的金额。

七、对背信用证(Back to Back Credit)

对背信用证大都是中间商对实际供货人使用的一种信用证。当进口商开立以中间商为受益人的信用证,中间商(即受益人)要求通知行或其它银行以原证为基础重新开立另外一个信用证给实际供货人。这个重开的另外信用

证叫做对背信用证。实际供货人负责交货和交单向中间商收款。中间商更换发票，根据原证条款再向进口商收款。

八、对开信用证 (Reciprocal Credit)

对开信用证是用于进口商与出口商互相换货进行逐笔平衡结算而互相开立的信用证。

例如：A 商人申请开立以 A 商人为开证申请人，以 B 商人为受益人的第一张信用证。同时，B 商人也申请开立以 B 商人为开证申请人，以 A 商人为受益人的第二张信用证。同样，开证行和通知行的地位在第一张信用证与第二张信用证中的地位正好互相调换。其目的就是通过通过对开信用证达到以货易货平衡结算的目的。

在目前出口贸易结算中常见的信用证不外乎以上介绍的几种。但由于信用证的种类划分方法不同，又分出不少信用证种类名称。如由于远期汇票的承兑人不同，银行为汇票付款人，由银行承兑的信用证，有人又叫它做银行承兑远期信用证 (Bank ' Acceptance Credit)。如进口商为远期汇票付款人，由进口商承兑的信用证又叫做商人承兑远期信用证 (Tr-ader ' s Acceptance Credit)。有时信用证不要求出具汇票，只规定交单若干天后开证行履行付款。这样的信用证有人把它叫做无承兑远期信用证 (Without Acceptance Credit)。这些信用证实际都属于远期信用证范围内。又如信用证不要求出具汇票，只规定开证行收到完全符合信用证要求的单据后开证行见单立即付款，这样的信用证有人叫它为凭单付款信用证 (Payment Against Documents Credit)。即期付款的汇

票的付款人如果是银行，有人又称它为银行付款信用证 (Cre- dit Payable by Bank)。这样的信用证都属于即期信用证范围内。如果详细分类，类似这样的信用证的名目繁多，但主要的种类是如上所介绍的几种，这里就不详细探讨。

还有为提供旅游者在海外支付费用而使用的旅行信用证 (Travaller ' s Letter of Credit or Circular Credit)，象这样信用证属非出口贸易结算范围，这里就不讨论它了。

第五章 审核信用证

审核信用证是很重要的一项工作。我们在第一章中对有关履行信用证条款的重要性已经讨论过了，只要受益人一接受信用证上的条款，信用证就成为一个独立的“新契约”。开证行的履行付款并不管双方的买卖合同，不管商品情况、不管单据真假、也不管出口商是否履行合同交货。开证行只管受益人能否准确地履行信用证条款，并提供正确无误的符合信用证要求的一切单据。如果信用证条款存在问题，当然受益人就不可能提供符合信用证条款的单据。

按国际商会《统一惯例》有关义务与责任条款中规定：银行必须合理小心地审核一切单据，以确定单据表面上是否符合信用证条款。单据之间表面上互不一致者，将被认为不是表面上符合信用证条款。单证不符，就失去安全收汇的保证。所以在装运以前，审查信用证工作被提到非常重要的地位。有的个别进口商在申请开立信用证时故意在信用证条款中设置圈套，以达到不付款或者拖延付款的目的。

国外开来信用证不能完全符合合同内容，甚至违背合同要求和存在受益人无法接受的条款，基本上有下列原因：

一、有些地区和国家由于当地政府和海关的特殊规定，所以在开证时出现原来合同没有规定的条款。

二、由于进口商申请开证时工作疏忽或差错而造成的。

三、个别进口商出于非善意的企图和不良的经营作风，故意设置圈套，以便在付款时有机可乘，达到拖延付款或遇到市场不景气时候可以用它作为借口提出拒付货款的目的。

不管信用证条款所存在的问题是由于何种原因，它的后果都会造成外汇无法收回的损失。

第一节 银行审证主要范围

当信用证从开证行开来后，我们银行和出口专业公司都分别进行审证，但银行审查信用证与出口专业公司审查信用证各有自己的不同重点。

银行审查的重点：

一、开证行所属国家是否与我国有来往，对我国的政治态度如何，这作为是否能接受信用证的首要条件。

二、对开证行的政治背景要进行审查，该行对我国是否保持友好态度。

三、审核信用证有否对我国歧视内容，对我国的国名误称及类似问题，要根据我国政策处理。

四、审查开证行的经营作风和资信情况。金额过大，要考虑该行资力是否与金额相称，或由另外一家银行保兑，同时还要看保兑行的资信情况。

五、偿付路线是否合理，偿付条款是否恰当。

六、信用证的大小写金额是否一致。

七、开证行对开立信用证应负担的付款责任是否明确。如果由第三者银行保兑或付款，承担的保兑或偿付责任条款是否明确。

八、如属于和我签订支付协定的国家开来信用证，审查是否与支付协定有不一致的地方。

- 九、开证行的印鉴、密押是否相符。
- 十、信用证要求的单据是否符合我国政策许可。
- 十一、信用证有效期的地点如在国外到期，不能接受。

信用证一般有效期是这样规定的：

“ Expiry date 15th Jun . 1984 . in country of beneficiary for negotiation . ” 或 “ Expiry date 15th Jun . 1984 . for payment in your counters . ” 如果信用证规定 “ Valid until 15th Jun . ,1984 . for negotiation of documents in London . ” 就不能接受。因为六月十五日在伦敦到期，我们对准确的邮程时间无法掌握，如果开证行资信不好，可以借口到达单据已过期，拒付货款，对安全收汇很不利。如果船期拖延，临近装运期装船，这样就可能来不及在有效期前单据到达国外。

十二、审核信用证条款之间有否互相矛盾。如 CFR 价格条件，要求出具保险单：信用证号码与出具汇票根据条款中规定证号不一致：装运期晚于有效期等。

上述只是银行对审核信用证的主要范围。银行审证细节要求远不止这些，我们做为外贸工作人员要求有一般的了解。以便在银行审证有遗漏时，补其不足。

第二节 受益人以合同条款对照信用证进行审查

银行虽然不管买卖双方合同，但信用证的开立，进口商申请开证时究竟还是以合同条件为基础，信用证应该反映合同的内容。但是，往往进口商开来信用证与合同条款不一致或互相矛盾。如果受益人一旦接受了信用证条款，无形中变成开证行与受益人之间成立新的契约，也意味着双方开始受“新合同”的约束，以“新合同”（——信用证）作为能否付款的主要依据。

审核信用证首先对合同中所规定的商品名称、牌名、品质规格、包装条件、总值等逐一核对。与合同有矛盾的项目应向开证申请人提出修改，改妥后才装运。

一、一般合同在付款条件中，如以信用证付款方式，都规定买方须在某某时间通过银行向卖方开立不可撤销的信用证……。所以审证首先要审查信用证的性质，即可撤销还是不可撤销的信用证。信用证一般在标题上或信用证的开端都有明腑的表示：不可撤销信用证（Irrevocable Credit）。如果是可撤销信用证（Revocable Credit）则不能接受。信用证如果没有明确是什么样性质的信用证，按国际商会《统一惯例》（500号出版物）规定认为，凡信用证没有明确规定是“可撤销”或“不可撤销”都被认为是“不可撤销信用证”。为什么不能接受

“可撤销信用证”？可参阅第四章第四节第一项有关可撤销信用证部分。

二、商品名称、规格、包装等应逐条、逐词、逐字一一核对。信用证经常由于笔误出现商品名称、规格等字母错误，严格地说都应该提出修改。如果不修改，单据只得将错就错地照样缮制，才能算单证一致。但主要单据如货运单据和保险单等，商品名称错误，会产生许多麻烦。如果须出具商品检验证书，我国商品检验局一般不能接受出具错别字的证书。如个别字母笔误，不修改信用证，单据按错字打，后面再加正确字并加括号，有时国外也接受。

三、货物数量：货物数量虽然与合同规定一致，应考虑货源足够的情况和装运条件是否可能。如果装运可能要溢短装，应该有允许溢短装条款。尤其大宗商品或整条船散装货物，由于货物的积载系数和装载技术差异或船方为了不产生空舱损失等等原因，都会发生溢短装的情况。

如果数量已有允许溢短装条款，如允许数量增减 5%，同时要检查总金额是否也有允许增减 5% 的幅度。按国际商会《统一惯例》（500 号出版物）规定：除非信用证规定货物的指定数量不得有所增减，在所支付的总金额又没有超过信用证所规定的总金额的条件下，货物数量准予在增减不超过 5% 限度内伸缩。但信用证已规定货物数量按包装单位或个体计数时，此项伸缩则不适用。所以审证时注意信用证总金额如果足够，数量不是以包装单位或按个体计数时，数量则可以增减 5%。例如：“Covering shipment of 50M / tons of Cement @ USD . 500 . 00 per M / ton , Total amount USD . 26 250 . 00 partial shipment not allowed . ” 如果实际货装 52 . 500 公吨，总金额应为 USD . 26 250 符合信用证要求。如果信用证规定：“Covering shipment of 500 cases of Brushes @ USD 15 . 00 per case , Total amount USD . 7875 . 00 partial shipment not allowed . ” 这样条款因规定 500 箱数量，是以包装单位和以个体计数，按国际商会《统一惯例》规定不能再伸缩，只能 500 箱整数。

数量前如有“大约”或其类似字样（如 about , circa），按国际商会《统一惯例》可以解释为增减 10%。该惯例第三十九条 A 项是这样规定的：“凡‘约’、‘大约’或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价时，应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度”。

商品数量或价值过大，如果对开证行资力与信用证总值有不相称的情况，必要时可以采取分批装运，用分批付款办法，以分散风险。

四、价格条件：价格条件应与合同规定相一致。如合同规定为 CFR 条件，而开来信用证却为 CIF 条件，同时要求我们出具保险单。对于这样信用证如果我们代为投保没有其它问题，可以考虑代办保险，但必须提出信用证应加注条款说明其保费可由信用证项下与货款一起收取。如果信用证总金额不够，信用证应允许超证额支付或修改增额。

五、信用证使用货币：合同规定支付用什么货币，信用证也应该使用什么货币。因为资本主义国家经济危机，货币汇率动荡不定，有时开证行投机取巧，以软货币代替硬货币开证（这里所谓软货币是指汇率趋于下跌的倾向，硬货币是指汇率比较稳定或可能趋于上涨的倾向），企图把从成交到付款这段时间的汇率下跌的风险转嫁给我们。但是，也不是所有开来信用证的使用货币与合同不一致时都是由于上述原因。有时是由于开证申请人为了方便结算，以及便利开证申请人的资金使用等原因，而用另一种货币。

出于前者原因，我们不应该接受，如果出于后者原因，虽然开证申请人不是出于恶意，但应该调查信用证所使用的货币是硬货币还是软货币。根据当时的国际金融市场的趋势，对我们有利，还有考虑的余地，否则以不接受为妥。假使接受了，要看其汇率是从合同签订日期开始折算？还是从信用证开出日期折算？根据当时汇率情况以哪一种折算方法对我们有利而决定。

还有一种情况。信用证所使用的货币和合同规定虽然一致，但在信用证特别条款中又规定议付时按当时等值的另外一种货币付款。这也要看从议付

日期到付款日期这一阶段的汇率的趋势情况，再决定是否接受。

六、付款期限：在汇票条款中规定受益人出具汇票的付款期限一般有两种：即期和远期。

即期付款除了在汇票条款中规定：“凭受益人出具即期汇票按发票价值100%支款”外，有时在偿付条款中也规定：“Upon receipt of the drafts and shipping documents we will effect payment in accordance with your instructions .

如果是远期付款，例如信用证规定：“Available against your drafts drawn on us at 120 days after sight .”这就是见票后120天的远期付款的条款，应与合同核对是否符合。如合同是即期付款，不应接受。

合同为即期付款，信用证条款规定为远期的期限，但在偿付条款中规定，汇票期限可以按即期付款，其贴现息由开证人负担。如“The negotiating bank is authorised to negotiate the usance drafts on sight basis , as acceptance commission , discount charges and interest are for account by buyer ”。这样条款受益人仍可以即期取款，一般人把这样条款叫做假远期条款，因假远期信用证对受益人来说完全是即期取款。开证人开立这样信用证的目的是利用金融市场的资金进行贸易，实际也就是国外银行向开证申请人贷款。这样条款，如果开证行或其他付款行资信没有什么问题，是可以接受的。

如合同是即期，信用证规定为远期，该远期汇票付款人为中国银行，并规定承兑费、贴现息等由买方负担，应理解为要求中国银行垫款。过去中国银行不办理垫款业务，但从1980年起在安全的前提下，对美元、英镑、人民币、法国法郎、德国马克、瑞士法郎六种货币办理不超过180天的垫款业务。

接受假远期条款要注意两点：第一、信用证应明确受益人可即期收款；第二、信用证应明确其贴现总和有关费用由对方负担。这两项条款明确，才能接受。

第三节 信用证一般条款的审查

信用证中各种条款都应该逐条审核和落实，稍有一点不能满足信用证要求，就会造成单证不符，都有被开证行拒付的可能。所以有问题的条款不应该接受或同有关部门和人员研究解决，确实能做到没有什么问题才能考虑接受。否则就应该及时向开证申请人提出修改。

一、船只限制条款

(一) 有些地区往往在信用证中规定对装运船龄加以限制。如信用证规定：“The Bills of Lading or shipping agent's certificate must certify that the carrying steamer is not over 15 years of age .”这样信用证大都来自伊拉克、卡塔尔、约旦、沙特阿拉伯、尼日利亚等国家。在装期内确实有直达该目的港不超过十五年船龄的船只则可以考虑接受。如果没有直达船，一般外轮代理公司对二程船是否确实为15年船龄以下的船只，把握不大，所以外轮代理公司不愿意做这样的保证，也不愿意在提单上证明。据目前情况，这些航线很少有十五年以下船龄的船只，因为上述地区多是非先进国家，设备条件差，装卸效率低，而且港口拥挤，所以船公司不愿意以新船航行这些港口。这样条款要具体了解该船期内的船只情况并与有关单位联系。如果没

有这个条件，不能接受。

(二) 有的信用证对装运要求装某水脚公司或某班轮公会船只等。如：“Shipment must be made by conference line vessels and documents must include shipping Co. 's or their agent 's certificate to that effect.”。有的信用证要求装某国某某船公司的船只。如“Shipment must be made by APL or USL vessel.”按：APL 系美国总统轮船公司 (American President Lines)。USL 系美国轮船公司 (United States Lines Inc.)。

这样条款都很难做到，在有限的船期内是否能租到这样船只的舱位是很难设想的。没有十分把握，不能接受。而且 CIF 或 CFR 价格条件，我发货人有权选择合适的船只装运，这是符合国际航运惯例的，买方无权加以限制。所以在签订合同时也不应该签订类似这样条款。

(三) 货到阿拉伯地区，信用证经常要求不装黑名单船和不靠某某的港口等。这样条款是可以接受的。实际上，我们目前也不可能租用黑名单船只。

(四) 限制船舱部位条款：有的信用证对货物装运船舱的部位加以限制，这要看具体情况而定。有些由于商品性质要求而限制船舱部位，是合理的。事先与承运人联系妥还是可以接受的，如易燃、易爆货物、鲜果、蔬菜等要求不准靠近锅炉或机舱。如果不是由于商品的性质原因的不合理要求，不能接受。

二、分批装运，转船和目的港条款

(一) 信用证如果没有规定是否可以分批和转船，而且该信用证有规定：“本证以国际商会《跟单信用证统一惯例》为依据 [This credit is subject to Uniform Customs and Practice For Documentary Credits International Chamber of Commerce (publication NO. 500)]，则认为可允许分批装和将转船。

(二) 信用证规定不允许分批装运，其数量能否允许伸缩，怎样掌握，请参阅本章第二节第三项有关货物数量部分。

(三) 如果信用证规定：“several shipments”，应该理解为分三批以上的分批装运。

(四) “One or Several Shipments”以“partial shipments are allowed.”掌握。

(五) 如果信用证规定，5月装100吨、6月装100吨、7月装100吨、8月装100吨，必须按月备货装运。如果其中有一个月未照办，以后全部失效。例如5月照装100吨，6月末未装，则从此后信用证余额全部失效。所以这样条款如办不到，应改证。

(六) 如果信用证规定：“50M / tons of Bee Honey . shipment for 25M / tons to Rotterdam , 25M / tons to Antwerp , partial shipment , not allowed .”。50吨两个港口应同时装一条船，制单分两套单据。如果这两个港口在规定装期内不可能租到这样船舱，应注意修改。

(七) 如果信用证规定不许分批装运，原证规定50公吨货物，以后又修改证增额加装20公吨货物，应该70公吨货一起装出。如果20公吨增额修改未到以前，原证的50公吨货物已装运出去并已议付完毕，以后才来修改增额20公吨，则可以再装运20公吨。如果50公吨货物刚在进行装运并且还未议付，这时又来修改增额，应向银行提出原证50公吨已装运，不能接受这次修改，把修改退回银行，或另向开证申请人提出修改为允许分批装运。

(八) 按《统一惯例》第四十条规定,从多份运输单据的表面上表明以同一运程的同一个运输工具装运,即使运输单据载有不同出单日期或不同的装运地或受监管地,只要证明同一目的地,将不视为分批装运。

如果属于邮包运送,其邮寄收据已用信用证上所规定的发货地名的邮局戳印证实同一天日期中多次邮寄,也不作为分批装运论。

(九) 信用证规定如转船时必须在提单上注明二程船名。(In case transshipment to be effected, port of transshipment and the second carrying vessel's name should be indicated on the relative Bill of Lading.) 这样条款很难做到。在装货港装货时,对于转船虽然预先有所安排,但二程船公司对于具体船名有时要临时改变,在装货港的外轮代理公司一般不同意在提单上预先表示第二程船名。所以这样条款最好不接受或修改为二程船名将在转船通知单上详细通知。

(十) 信用证规定不许转船,要看具体目的港而定。凡是没有直达的港口或两、三个月以上才有一个航次的港口都应该考虑允许转船。或在装运期限内确实有到该港的船只者才接受不允许转船的条款。

(十一) 有的信用证要求在目的港的指定码头卸货,尤其指大宗商品出口,指定在对方专用码头靠船卸货。对这种条款要从两个方面考虑。第一,要了解承运人能否在该码头卸货;另一方面应该了解该码头的情况,如设备条件和装卸效率,水深度能否靠该轮,费用情况。其中有一项存在问题,承运人也不愿意在该码头卸货。如小批货物,承运人也不能同意另外再靠一个码头卸货,要考虑修改。

(十二) 几个港口的变更:

对阿曼苏丹国出口,主要港是马斯喀特(Muscat),该国已经宣布把马斯喀特变为城市名称。所以来证目的港都改为“米那克布斯”(Mina Qaboos)。该国宣布统一使用这个名称。有时信用证中的目的港这样规定:“Mina Qaboos / Muttrah / Muscat”,实际不是三个地方,更不是选港。Mina Qaboos 是港口名称, Muttrah 是商业中心, Muscat 是城市名。遇到这样情况,以 Mina Qaboos 掌握,提单只填 Mina Qaboos 即可。

纽约港当局规定 Mewark(纽华)和 Jersey City(泽西城)二港已合并在新 York 一起。

墨西哥最近宣布, Acapulco(阿卡普尔科)已被封闭改为旅游港,并集中由 Manzanillo(曼萨尼路)和 Ensenada(恩塞纳达)港卸货。

三、装期和有效期条款

(一) 信用证如果没有规定装运期(Latest date for shipment),以信用证的有效期(Latest date for negotiation)掌握装运期,即俗称“双到期”。

(二) 信用证必须有交单议付有效期,不能单独只有装运期。按《统一惯例》第四十二条 A 项规定:“一切信用证必须规定一个付款、承兑交单的到期日及地点”。如果没有该到期日,应通过通知行向开证行提出。

(三) 信用证有效期的地点应该在我国内,如果在国外到期不能接受。(详见本章第一节的第十一项。)

(四) 在日期冠以“to”、“until”、“till”、“from”及类似字词,应理解为包括其所提及的日期在内;而“after”则认为不包括其所提及的日期在内。

(五) 对于“first half of May”应理解为从 5 月 1 日开始至 5 月 15 日,

而“Secondhalf of May”应为5月10日至31日，“Beginning of May”应理解为5月1日至10日，“Mid- dle of May”应为5月11日至20日，“End of May”应为5月21日至31日。

“Before”这个词或类似这样意义的词冠于日期前，应理解为不包括该日期在内。

“on or about”或同义的词字被指定在装运期前时，应认为所要求的日期前后各5天之内，起迄日包括在内。

(六) 有时个别信用证对装运期使用“prompt”，“immediately”或“as soon as possible”等词，银行对这类词语可不予理会。

(七) 有的信用证对有效期使用“1个月”(for one month)或“6个月”(for six months)等类似规定，并未明确从哪一天起算，应从开证行的开证日期起算。

(八) 一般信用证除议付有效期外，大部分还规定一个在运输单据装运日期后必须提交单据办理议付或付款的特定期限。如“Documents to be presented within 15 days after the issuance of the shipping documents but within the validity of the credit.”。如果没有这样特定期限，应以货运单据装运日期后21天内交单议付有效，但也不能超过信用证原规定议付有效期。超过21天，银行可拒绝议付单据。

以上各项关于期限用词的解释，均根据《统一惯例》(500号出版物)有关部分的解释，如果信用证规定以该《惯例》为依据，则以上解释对该信用证均有效。

(九) 信用证如果修改只延展装运期，可以理解为包括议付有效期也跟着延展。如果修改只延展议付有效期，未修改延展装运期，则不能理解为装运期也相应延展。

(十) 土耳其政府规定许可证自开出信用证日起生效，有效期为5个月，信用证有效期为四个月，货须在有效期内到达土耳其港口，逾期失效不能展期，所以要特别注意。如遇到人力不可抗拒的原因，须出具证书证明原因，才能展证3个月。

(十一) 有的信用证对装运期和有效期有自动延展的条款。如信用证规定：“If the shipment to be unable to be effected within the specified time of shipment, both shipment and validity date may be automatically extended for 15 days.”。这个条款要求如果受益人不能在有效期内装运，其装运期和有效期可以自动延展15天。这样条款对双方都有利，卖方可避免要求展期的电报费和一些麻烦，买方可以节省展期修改的银行手续费。所以在签订买卖合同时，应争取这样条款。

四、前后条款的一致性

(一) 装效期颠倒：信用证的议付有效期比较装运期要长，这是合乎常规的。反之，装运期比议付有效期长，如装运期为6月30日，而议付有效期为6月15日，应修改，或与银行联系，由银行向开证行声明代改。

(二) 大小写金额不一致。信用证大写与小写的金额具有同等效力。如果发生大小写金额不一致或货币符号不一致应提出修改。

(三) 价格条件与运费支付条款矛盾。CFR和CIF的价格条件其运费支付由受益人支付，所以运费支付条款应该是“Freight prepaid”。如果信用证规定“Freight collect”，或者FOB价格条件而运费支付条款却规定为

“Freight prepaid”等，这样互相矛盾，应修改。

(四) 信用证号码前后不一致。有的信用证在汇票出票根据条款中规定的信用证号码与信用证开端所规定的信用证号码互相不一致，可通过通知行向开证行要求澄清。

(五) FOB 价格条件要求出具保险单，两者有一个是错误的，应按照合同规定向开证申请人提出修改。

(六) 货物数量规定有增减幅度(如 5% more or less)，而金额未规定增减幅度，而且也并不多余。如果要增装则应修改，否则就不能增装。如果不许分批装运，也不能少装超过 5%。

五、银行费用问题

一般信用证关于银行费用多数是这样规定：“All your banking charges are for applicant's account.”。但个别信用证却规定：“All banking charges in China are for beneficiary's account.”。信用证是由开证行或开证申请人的委托开立的，开证行又指示或委托通知行、议付行等进行信用证业务活动。所以通知行或议付行所发生的费用应由委托人或指示者(即开证行和开证申请人)负担。

根据国际商会《统一惯例》(第 500 号出版物)第 18 条 C 项作如下规定：

(1) 一方指示另一方提供服务，指示方有责任负担被指示方因执行而发生的一切费用，包括手续费、费用、成本费或开支。

(2) 即使信用证上规定这些费用由指示方以外的人负担，而这些费用不能收取时，指示方有支付的最后责任。

所以按上述规定，由于开证行指示通知行和议付行为其提供服务，或开证行又受开证申请人的指示而进行信用证业务活动，则开证行或开证申请人应负担由其所引起的费用。一般信用证大都规定银行费用由开证申请人负担，如果规定由受益人负担时，应提出修改。

第四节 有关单据条款审查

一、保险单 (Insurance policy)

(一) 险别要明确：信用证在保险条款中要明确投保哪些主要险别。如“一般险别”(Usual risks)或“惯常险”(Customary risks)等类似含糊不清的险别，开证申请人不应该使用这样不明确的词句。既然使用了，我们可以接受，制单时照合同规定办理，银行可以接受。根据《统一惯例》规定，信用证如果使用了这类词句，银行可以接受所提交的保险单据，并对未投保的任何险别不承担责任。

(二) 如 CFR 价格条件，而信用证又要求出具保险单据，可能系开证申请人的差错，应提出修改。如果系开证申请人特意委托我代办保险，我代办又没有其它问题，可以考虑代为办理。但要修改为保险费凭保费收据与货款一起收取，如金额不够应允许超额支取。

(三) 关于其它附加险。过去我保险公司对很多特别附加险不接受承保。近几年来，为了适应客观上需要，有些特殊

附加险只要在国际习惯上有承保过的，我人民保险公司都可

以考虑接受承保，具体可与保险公司联系解决。

(四) 保险金额加成。一般加成 10%，如信用证规定：“Marine Insurance policy in duplicate for 110% of CIF in-

voicelvaluecoveringmarine . warrisks .allrisks.....”。加成是除了货价以外，补偿买方利润、管理费用等差额。过去为了防止商人弄虚作假，骗取赔款的行为，我保险公司曾规定最高加成不得超过 30%。现在看来，有些商品的国际市场价格与发票金额相差很大，有的商人要求保额为发票价值一倍多。如果我们规定过于死板，有的商人还要在国外另行办理保险或加批，产生很多不便。为了适应客观需要，各进出口公司可以根据商品情况自己掌握，但我保险公司暂定加成不超过 200%。具体应与保险公司联系。

(五) 保险回执 (AcknowledgementofInsurance)。澳大利亚和新西兰等国的银行开来信用证，有时要求预保信寄给进口国保险公司，经其签收回执，凭回执与货运单据一起办理议付。

这样条款不应接受。因为首先造成拖延收汇时间，而且是否能在信用证有效期内收到回执是个问题。其次货物装运后能否保证收到回执，也值得考虑。所以为安全计，以不接受为妥。

二、包装单 (packinglist)

包装单是表示货物不同规格、不同包装和每件具体情况。如果每件是不定量包装，要逐一系列出每件的毛重和净重等情况。如果数量大，缮制这种单据是比较麻烦而且费时间，但买主要求这种单据是合理要求，可以接受，但散装货物不应接受这种单据。

三、领事发票和领事签证单据 (Consular invoiceandconsular legalized documents)

领事发票是根据进口国驻在出口国的领事馆所制定的一种固定格式而填制的一种发票并由领事签章。或我们已缮制好的单据，如发票和产地证书等，再由领事签章。

目前一般备装货口岸多数不接受这种单据。因为装货口岸没有该国领事馆，接受这种单据势必影响我及时收汇，而且签证要支付给领事馆签证费用 (支付外汇)，办理签证人员的旅费等支出，对受益人来说是不利的。如信用证条款中有 “ if available ”，或类似字样可以不办理也不用修改。例如信用证规定： “ Invoiceandcertificateoforigin must be legal-ized by an Arab Embassy or Consular in the city of export ifavailable ”。因出口口岸没有该国领事馆驻在，可以在单据中声明本地没有驻在领事馆，不办理签证。北京则应办理。

四、货运单据 (Shippingdocuments)

(一) 陆运要求出具铁路运单 (Railwaybill) 不能接受。我国铁路部门出具的运单，除俄罗斯、朝鲜等国家出口按国际 “ 货协 ” 出具运单以外，对国外不出具运单，铁路运单只供国内用。货到香港和澳门地区可由中国对外贸易运输公司出具的 “ 承运货物收据 ” (CargoReceipt) 作为货运凭证。如果陆运集装箱由独联体国境到欧洲各国去的货物，可由中国对外贸易运输公司出具 “ 联合运输提单 ” (CombinedTransportriBill ofLading) 作为货运凭证。关于 “ 联合运输提单 ” 将在第七章第二节中介绍。

(二) 有的信用证规定从全套正本提单中抽出一份由受益人直接邮寄给开证申请人。如： “ Oneoriginal bill of lading mustbesenttoaccounteedirectly ”。这样条款对受益人并没有什么好处，而且风险很大。全套提单中只要有其中一份就可以有效地向承运人凭其提货，其余正本均失效。如果我们把正本提单一份直接邮给收货人，收货人可以不

通过银行（提单不是银行抬头的情况）付款而提取货物，受益人失去掌握货权的能力，一旦遇到拒付贷款，受益人就无法处理货物，也失去凭单付款的作用。

第六章 海运提单

对外贸易运输主要是海洋运输。货运单据虽然有空运运单、铁路运单、承运货物收据。邮包收据等，但最主要的还是海运提单。海运提单又是一种货权的凭证，所以海运提单成为对外贸易结算单据中主要单据之一。海运提单一般简称为“提单”（Bill of Lading）。

第一节 海运提单的概念和作用

海运提单是承运人签发给托运人确认已将表面上状况良好的货物收到或已装上某船只，负责运往指定目的港，完好地交付给收货人，并列明承运条件的一种货权凭证。

在很早以前，货物装上船后，由船长签发一张收到货物的收据交给装货人，收货人在目的港凭此提货。实际上这个收据就是今天的收货单或称大副收据（Mate's Receipt），俗称“下货纸”。由于社会的发展和国际贸易日趋发达，从19世纪中叶后期才由收据逐渐变迁为现在的提单。

现在装运货物，船方仍然先签署“收货单”，然后发货人持“收货单”再换取提单。收货单一式六联，第一联为“装货单”（Shipping Order），装货单是船方接受发货人的委托，凭该单上所列的外表良好的货物装上船的一种单据，同时也是出口海关放行文件。第二联为“收货单”（Mate's Receipt）。收货单是在货物装上船以后，由大副签字表示所列的外表

良好的货物已如数收妥并装上船的收据，交发货人以便换取提单。装货单和收货单一般都叫它为“下货纸”。第三联、第四联、第五联、第六联都是留底（Counterfoil），由船方代理公司、海关、理货公司等有关单位各自留存。

提单能起代表货物的所有权作用，所以说它是货权凭证。取得提单就等于取得货物。在提货前，提单背书后可以在市场上流通使用，作为有价证券进行买卖或转让，还可以当作抵押品而抵押或抵偿债务。

提单起证实承运人收到提单上所列的货物的作用，并负责向规定的收货人交货的根据。

提单条款虽然规定了承运人的义务、责任、权利、豁免和托运人的责任，但提单只是由承运人单方面签字，所以提单并不能算是承运人和托运人双方的运输契约。但提单却起到了双方缔结运输契约的证明作用。

综上所述，提单的作用主要是：货权凭证（Document of Title）、已装船的货物收据（Receipt for the goods shipped）、运输契约的证明（Evidence of the contract of carriage）。这就是提单与一般单据不同的地方，也可以说是提单的特点。

第二节 海运提单的正面内容和它的填制

海运提单正面内容的填写要保证正确无误，因为它代表货权的一种凭证，不应有涂改现象。巴西的圣多斯（Santos）港海关规定提单不得修改，即使是承运人的修改盖了校对章也不行。如果有修改需当地领事馆签发修改信，其费用由货方负担。叙利亚的海关就有这样规定，如果提单存在差错，

甚至笔误，承运人要遭到罚款。

提单正面主要内容如下：

一、承运人（Carrier，即轮船公司）

一般在提单上端都有轮船公司的名称。有的船只，尤其买方租舱派船，由于某种原因船方没有带来提单用纸，就借用外轮代理公司提单纸。这种提单纸没有印就的轮船公司名称，有时船长签字时，在提单上只签名字，没有盖轮船公司图章，从提单上看不出该轮属于哪一家轮船公司。有的开证人以此提出拒付货款。所以在填制时一定要与外轮代理公司联系明确船公司名称，在提单上加填轮船公司名称。

二、发货人（Shipper）

即委托承运人装货的货主。除非信用证或其他有规定以第三者当发货人（ThirdpartyasShipperacceptable）者外，一般要按信用证规定以受益人名称填写发货人。

如果信用证要求以国外第三者商人为发货人，一般不接受。如在保证安全收汇情况下，可与有关承运代理人商洽而定，而且关系到产生费用由谁支付的问题。如果以第三者为发货人，提单的收货人又是指示提单（如“*Toorder*”），则其背书应由第三者背书才能生效。

三、收货人（Consignee）

填写收货人要严格按照信用证规定填制。

（一）有的信用证规定直接以某某公司名称为收货人。这样提单只有该收货人才能取货，而且不能转让。收货人有时不用提交提单就可以提货。有些地区只要收货人在《到货通知》（*NoticeofArrival*）上背书签字即可提货。所以开证行一般不愿意接受这样的提单，因为开证行付了款，而这种提单的货权又不在开证行手中，实际上开证行失去了货权，提单无法做抵押行为，风险比较大。所以现在很少使用这样提

单。对受益人来说关系不大，只要信用证这样规定，填制提单则照办。

（二）有的信用证在提单条款中对收货人栏规定留空不填，或规定填“*Tobearer*”（交给持有人）。这样的提单不需要任何转让手续即可凭提单提货。所以提单如果丢失或被盗等情况，就会产生很多麻烦。目前这样提单不常用了。

（三）如果信用证规定作成“*Toorder*”或“*Toshipper'sorder*”，可以照填，同时信用证还规定“*Blankendorsed*”（空白背书）或“*Endorsedto × × Co.*”（记名背书）。例如信用证规定：“... ..madeout*Toorder*andendorsedto × × × Co.”这种条款除了在收货人栏填：“*Toorder*”外，在提单背面空白处还填：“*pleasedeliverto × × Co.*”。这种提单很普遍，大部分信用证采取这种提单条款，因为垫款银行可以自由处理货物。

还有信用证规定收货人栏填：“*Toorderof × × × Bank*”（凭××银行指示），这样垫款银行可以掌握货权，经银行背书后收货人才能提货。如果“凭收货人指示”*Toorderof*（收货人），这种提单必须由收货人背书。收货人一旦拒付货款时，垫付银行想自己提货处理，还需要请求收货人进行背书才能提货，这样银行就被动了。所以信用证规定收货人指示的提单比较少。

如果信用证没有明确收货人的填法，可以作“*Toorder*”并空白背书。

如信用证规定“*Toorder, delivertotheorderof.....Bank.*”，应该在提

单收货人栏填“ Toorder ”并在背面填上“ Deliver to the order of.....Bank ”，然后由发货人背书盖章。

有的信用证规定：“ Toorder of negotiating bank ”，提单作议付行名称，再由议付行背书。我国出口制单可以作“ Toorder of Bank of China ”，并由中国银行背书。

(四) 有些国家对提单的收货人栏有特殊要求。如对伊朗出口，当局要求凡是危险品，在提单的收货人栏必须以在目的港的收货人填列，并有详注地址，要求收货人直接到船边提货。如仅有银行名称是不行的。

四、被通知人 (Notify party)

为便利轮船公司在货到目的港后通知收货人的代理人准备报关提货，这个收货人的代理人即称为被通知人。所以提单副本不管任何情况都要详细列明被通知人名称及地址。如果信用证没有规定被通知人，正本可以不填，副本要填。

信用证规定在被通知人后有“ only ”字样，应照填。

被通知人最好是目的港的被通知人。如货运吉达 (Jeddah) 或达曼 (Dammam)，要求被通知人必须是目的港的地址，而且当局规定没有详细地址不准船入港和卸货。有些国家，如波斯湾一带国家，要求除被通知人的详细地址列入外，还要求电挂、电传号、电话号等列在提单副本上。如果只提供信箱号是不够的。

被通知人的地址，关系到货物到达后，承运人能否及时通知收货人的代理人及时提货的问题。目前有些国家规定，如果货物到港未及时提货，存仓费由货主负担，或超过规定时间当地有权拍卖货物。

例如西非各港口规定，货物到港后超过下列天数无人提货，当地海关有权拍卖处理货物。

Monrovia	365 天
Freetown	210 天
Lome	180 天
Tema	90 天
Cotonou	135 天
Douala	120 天
Abidjan	120 天
Matadi	45 天
Nigerian Ports	60 天
Dakar	120 天

五、目的地港 (Destination)

提单上的目的地港除 FOB 交货价格条件外，不能填笼统的目的港，如“ U.S.A. mainport ”等。

(一) 很多国家都有“自由区” (Free Zone)，如信用证在目的地港后有“ Free Zone ”字样，不能一律都在提单目的地港后填。除了亚丁 (Aden)、阿喀巴 (Aqaba)、科隆 (Colon)、贝鲁特 (Beirut)、塞得港 (Port Said) 后可以照加“ Free Zone ”外，其它目的地港不能接受加“ Free Zone ”，但可接受在发货人声明栏或其它空白处加注。

(二) 到滨城目的地港有三种填法：

(A) “ Penang ”；(B) “ Penang / Butterworth ”；(C) “ Pen-ang ”

/ Georgetown ” .

上述的 (B) 和 (C) 并不是选港, 其实 “ Butterworth ” 和 “ Georgetown ” 都是檳城港中的一个具体卸货码头, 该港卸货一般都在 “ Butterworth ” 卸货。 (A) 只规定 “ penang ” 港, 不指定在哪一个码头卸货。 (B) 指定在 “ Butterworth ” 卸货也是正常的, 如信用证这样规定可以照样填。 (C) 在 “ Georgetown ” 卸货, 船到檳城后, 用驳船再运至 “ Georgetown ” , 驳船费要发货人支付。合同如果没有这样卸货的特别要求, 不应接受; 如果接受了这样信用证条款要求, 提单则要照填。

(三) 凡货物经过科特迪瓦共和国 (如经过 “ Abidjan ” 港) 运到马里 (Mali)、布基纳法索 (BurkinaFaso) 和尼日尔 (Niger) 者, 提单上要注明 “ TransiEnCoteD ’ ivoire ” (科特迪瓦转运) 字样, 否则要征收 19.05 % 的附加税。

(四) 到卢旺达 (Rwanda) 的货多在蒙巴萨港 (Mombasa) 转运。合同和信用证大都也是 CFRMombasa, 如信用证常常规定在提单上注明货到蒙巴萨港后再转运到基加利 (Kigali)。为了明确转运责任, 船公司一般要求, 如果提单注明 “ Intransittokigali ” , 提单同时就要再注明下列条款:

“ According to terms of CFR Mombasa, the ship's responsibility ceases when the cargo passes over the ship/s rail and sellers undertake no responsibility there-after. ”

(五) 凡信用证未明确是否允许转运, 如开证行参加国际商会, 受《统一惯例》的约束者, 可接受将转运提单。

(六) 信用证指定在某港转船, 提单应表示。如果信用证规定不许在某港转船, 提单上应把实际转船港表示出来, 以证明本船并不在所禁止的转船港转船。或由承运人另出具证明也可以。

(七) 货到美国, 有时信用证规定目的港后有 “ OCP ” 字样, 例如 “ SanFranciscoOCP ” 。意思即货到旧金山港后再转运至内陆。转运到哪一个内陆城市, 有时信用证给予规定。如 “ SanFranciscoOCPCoosBay ” , 即货到旧金山港后再转运至柯斯湾。

OCP 即 “ OverlandCommonPoints ” 的简写。一般叫做 “ 内陆转运地区 ” 。最近美国为了便利和加强内陆转运工作, 在美国西岸港口作为转运点。货到西岸港口后, 收货人委托转运公司负责转运至内陆地区。对发货人来说, 实际上等于卖断西岸港口, 不承担转运责任和风险。OCP 地区包括北达科他州 (NorthDakota)、南达科他州 (SouthDakota)、内布拉斯加州 (Nebraska)、科罗拉多州 (Colorado)、新墨西哥州 (NewMexico) 起以东各州都属于 OCP 地区范围内。

提单的填法, 在目的港栏填 (如上例) “ SanFranciscoOCP ” , 如信用证需要再注明内陆目的地时, 可在提单发货人声明栏的空白处加 “ OCPCoosBay ” 。

六、唛头 (MarksandNo.)

如果信用证有规定唛头, 提单应该照样不变地填制, 上、下、左、右顺序都不能颠倒, 而且保持信用证所规定唛头的原形状, 实际货物的唛头也应同样照刷。信用证规定的唛头中如没有目的港在内, 可以加目的港, 不算单证不符。信用证所规定的唛头后如有 “ orasperBill of Lading ” , 则可不受信用证规定的约束。提单上唛头必须与发票一致。

信用证虽然没有规定唛头的要求，除散装货物以外，一律都要刷唛头。一般提单条款中都有要求刷唛头的规定，例如中国远洋运输公司提单条款，在背面第五条关于包装与标志中明确规定：“在装船前……货物标志必须正确、清晰，并须以不小于五厘米长的字体将目的港清晰标明在货物的外部。……由于包装和标志的不足或不适当所产生的一切罚款和费用应由货主负担。”

散装货物没有唛头，可以表示“Nomark”或“N/M”。裸装货物常以不同的颜色区别。例如钢材、钢条等刷上红条标志，提单上可以“Redstripe”表示。

在卸货港卸货后还要转口的货物，唛头中要加“Intransitto……”，否则会认为是货在该港消费，要纳进口税。

对印尼出口，要求把对方的进口许可证号列入唛头内。

七、包装件数、重量、呎码和货物名称 (Number of packages, weight, measurement and description of goods)

货物一般包装不外乎三种：

甲、散装：大都指大宗商品或液体商品。如煤炭不怕碰伤，又如油轮装石油等不需要包装，或其它不需要包装的大宗商品等。这种包装在提单件数栏中只填“Inbulk”，没有件数，也不需要填大写件数。

乙、裸装：这类货物本来已有捆扎成件数，它不怕外界条件的影响而变质，不需要包装。如木材、钢条等只要用铁丝捆成件数。

丙、包装：由于货物本身怕受外界影响、怕碰伤、怕震动，所以用包装材料加以包装。如箱装、麻袋装、桶装等。

除上述第一种包装外，第二种和第三种包装在提单上包装栏 (No. and kind of Packages) 中都应该详细列明包装数量和包装单位，并在大写件数栏 (Total Packages in words) 中同样填上大写件数。

如果在同一张提单上有两种以上包装单位，如 100 件中有 70 件是木箱装；30 件是纸箱装，在提单上不能只填“100 packages”，应分别表示如下：

Number and kind Gross

<u>of packages:</u>	<u>weight:</u>	<u>Measurement:</u>
---------------------	----------------	---------------------

70 wooden	2100kgs .	3.500M ³
-----------	-----------	---------------------

cases

30 cartons	750kgs .	1.500M ³
------------	----------	---------------------

100 packages	2850kgs .	5.000M ³
--------------	-----------	---------------------

阿拉伯酋长国卫生当局最近规定，对迪拜 (Dubai) 和阿布扎比 (Abu Dhabi) 港出口的食品货物 (包括罐头)，包装上必须注明生产日期和失效日期。

不管什么商品，提单都应该列明毛重和呎码。例如巴林国海关规定，运往巴林去的货物，提单须列明毛重和呎码，二者不可缺一。该地海关规定按此征收关税。

FOB 交货价格条件的提单，如果信用证没有特别要求，一般习惯可以免填呎码。

如果信用证规定的货物名称很复杂、繁多，提单可以接受总的类别名称，不必详细列明，不算单与单、证与单不符。

八、运费 (Freight)

提单上运费支付填法，总的可分两种。在 CIF 价格条件或 CFR 价格条件下，其运费是由发货人支付，提单要填：

“FreightPrepaid”或“FreightPaid”（运费已付）。在 FOB 价格条件下，运费则由收货人支付，提单要填：“FreightCollect”或“Freightpayableatdestination”（运费待付或运费在目的港支付）。这些都要按照信用证规定填制。

提单经常加注附加费条款。如货到“Rotterdam, Hamb-urg, Antwerp”等港都有卸货费及附加费的条款。根据国际商会《统一惯例》第 33 条中规定：银行可以接受用戳印或其它方式批注运费以外的附加费用，如装费、卸费或类似费用支付的货运单据，除非信用证条款明确规定不准有该类批注。

但有的信用证有如下的规定：

Billsofladingshowingcostsadditional to the freight Charges, mentioned in Article 33 (d) of the UniformCustomsand Practice for Documentary Credit,1993 Revi-sion,are not acceptable.

这就要注意提单上有否这种附加费条款。在审查信用证时和装运前，先和承运人或其代理人联系了解有否附加费条款。

在 CFR 和 CIF 价格条件下，有些国家要求在提单上注明运费金额。如印尼、柬埔寨，新加坡、马来西亚有时要求在提单上列明运费金额。

有时承运人要求在提单上表示“F.O.”（FreeOut）条款，要根据信用证是否有这样规定。这是关系到收货人利益的问题，因为它表示船方不承担卸货费，也就是卸货费由收货人负担。信用证没有规定，不能加注。

货到叙利亚的 Lattakia 或 Tartous 港，一般经常要求在提单上明确承运条款，即“F.O.”？还是“Liner Terms”？如果提单不明确，计算运费时按较高的费率计算。所以在信用证规定允许条件下，可以在提单上予以明确。

货到阿根廷“BuenosAires”港，承运人要在提单上加注下列条款：

“ All expenses beyond ship's tackle at discharging port are for account of the cargo. ”（在卸货港所支付除船上装备、用具以外的一切费用均由货方负担。）

应该检查信用证条款是否允许，或与承运人联系解决。

货物的装船费和卸货费负担问题，经常船方要求在提单上注明有关条款，如：

“F.I.”（FreeIn）：船方不承担装船费；

“F.O.”（FreeOut）：船方不承担卸船费；

“F.I.O.”（FreeInandOut）：船方不承担装卸费；

“F.I.O.S.”（FreeIn, Outand Stowed）：船方不承担装卸费及理舱费；

“F.I.O.S.T”（Free In,Out, Stowed and Trimmed）：船方不承担装卸费、理舱费、平舱费。

这些都要根据信用证上是否允许才能加注。

目前有些港口拥挤，船到目的港不能及时卸货，有的拖延半月或一个月。所以承运人在收取运费时加收拥挤费，以期弥补损失。拥挤费是按运费额比率收取，少则 5%；多达 40%。

港口拥挤情况随着各国港口情况不断变化，拥挤港口有了好转就会取消拥挤费；原来不是拥挤港口，在某一时期拥挤了就变成了拥挤港口。

港口拥挤是买方港口问题，所以港口拥挤费应由买方负担。信用证应规定港口拥挤费可在信用证项下超证额支付（指 CIF 和 CPR 价格条件下）。

九、提单的签发地点和签发日期（Place and date of issue on Bill of Lading）

提单由船长或承运人的代理人签章发给发货人，这是承运人应有的责任。根据《1978 年联合国海上货物运输公约》第十四条规定：“当承运人或实际承运人接管货物时，承运人必须按照托运人的要求，签发给托运人一份提单。”有些国家要求提单要手签。如到巴拉圭的亚松森（Asuncion）的货，包括过境货或在布宜诺斯艾利斯（Buenos Aires）转运到亚松森的货，提单上签发人一定要手签。货到斯里兰卡也有同样的要求。

提单签发的地点表示承运人收受货物保管或装运的地点，一般和启运地一致。

提单签发的日期，可以证明是货物装运的日期。根据《统一惯例》第 23 条 a. 款规定：如果信用证要求港至港装运提单，银行将接受这样提单：装船或装运于指名船只，可以由在提单上以预先印就的文字表明货物已被装上指名船只或已装运于指名船只，在这样情况下，提单的签发日期即视为装船日期和装运日期。

所以提单签发的日期不得晚于信用证规定的装运期。

提单签发的份数应符合信用证规定的份数，如果信用证没有规定份数，一般签发两份至三份正本都可以。提单签发不管多少份，其中一份在目的港提货后，其余各份正本均失效。

十、其它

目前各国为了对进出口和过境危险品物资加强管理，很多国家要求危险品提单上（如果信用证没有规定，可在副本提单上）注明危险品货物的国际危规的级别代号（IMCO class code）。尤其运往阿比让港强制性规定提单要注明国际危规的级别代号。

货到缅甸的提单，不许涂改，尤其是收货人和提单签发日期。否则将被当地海关没收。

对阿根廷出口的提单，有时在信用证上规定“Signed by shipper”的要求，可以照办，并由发货人手签。

第三节 海运提单条款

一、海运提单的正面条款

通常提单正面有下列一些条款：

（一）装船条款：主要说明本提单所列的外表状况良好的货物已装上船或已收到并在上列卸货港卸货或该轮所能安全到达并保持浮泊附近的地点卸货。

（二）内容不知悉条款：发货人在本提单所提供的重量、尺码、唛头、品质、内容和价值，承运人并不了解，也不负核对的责任。

（三）接受条款：本提单的发货人、收货人、提单持有人明确表示接受本提单和背面所记载的一切规定和免责条款。

二、提单的背面条款

提单背面条款是承运人与托运人双方处理争执和纠纷时的依据，因为它规定承运人的义务、权利、责任的豁免条款。

从有提单的历史开始，承运人和托运人两者之间一直在不停地斗争着。承运人尽量减少或免除承运责任，而委托人则尽量要承运人多负些责任。这种情形影响了国际贸易的发展。为了缓和这种矛盾，世界各国主要航运商人及国际法律协会于 1921 年在荷兰海牙集会，拟订了《海牙规则草案》。最后又于 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔正式通过了《关于统一提单的若干法律规定国际公约》(International Convention For Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading)，简称为《海牙规则》(The Hague Rules 1924)。这个规则对国际航运的提单条款影响很大，有了这个规则，各国航运公司都开始根据这个规则修订了自己的提单条款，从此国际海运提单条款趋向基本统一。

由于《海牙规则》主要偏袒于承运人的利益，所以托运人仍然不满意，并一直反对。并由于成组化的运输发展，《海牙规则》已逐渐不适应形势需要，所以在 1978 年 3 月 31 日联合国在汉堡召开会议，有 78 个国家代表参加，通过了《1978 年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on The Carriage Of Goods By Sea 1978)。简称《汉堡规则》(Namburg Rules)。

《汉堡规则》对《海牙规则》作了不少调整和修改，对承运人和托运人双方作了比较合理的规定。《汉堡规则》对《海牙规则》的修改主要表现有：

(一) 承运人对承运货物的负责期限扩展为从承运人收到货物时到交出货物止。

(二) 承运人在承运货物期间发生的火灾或其它损害和交货延误等的损失，要负责赔偿。删除了《海牙规则》中的共十七项承运人免责条款。

(三) 对承运的最高赔偿限额作了新的规定。

(四) 对于托运人提出索赔和仲裁延长了时效。《海牙规则》规定的时限为一年，《汉堡规则》改为二年。

(五) 增加了对于托运人提出诉讼和仲裁的地点。《汉堡规则》规定原告可以在一定的管辖范围内自由选择诉讼和仲裁的地点。

提单背面条款虽然均以《海牙规则》和《汉堡规则》为依据，各船公司作了修改，但仍不完全一样。下面将通常的条款归纳主要几点分述如下：

(一) 一般条款 (General clause)：本条款包括对托运人的定义解释、法律和管辖权，规定一切争执由何国家法庭裁决。决定《海牙规则》或其它规则通用于本提单有关货物运输。

(二) 承运人责任条款 (Carrier's responsibility clause)：规定承运人从收受货物起至交货时所发生灭失或损害由承运人负责。承运人负责保持船舶适航状态和安全保管和载运货物。

(三) 豁免条款 (Exception clause)：规定由于不可抗力的非承运人能力所能控制的原因，如战争、封锁、海盗、瘟疫、冰冻、罢工、拥挤等而影响安全抵港和卸货或造成灭失损害，承运人不负责。

由于货方的错误行为或疏忽、货物包装不良、货物本身的自然特性或缺陷等原因而引起或造成灭失或损坏，承运人不负责。

规定货物必须有唛头(如用五厘米长的字体包括目的港刷在货物外表)，如由于唛头欠缺或不当所引起的灭失和损坏，承运人不负责。

(按：《海牙规则》却有十七项多免责范围。)

(四) 运费条款及留置权 (Freight and Lien clauses)：托运人在装货前必须将运费连同其它应付费用预付给承运人。如未按时付款，按通知日

起以年息 $\times\%$ 由托运人负担利息，在任何情况下对已付运费不得退回。如系待付运费 (Freight to collect)，则船到目的港时支付。不管预付运费或待付运费，如货物遭受灭失或损害，应照常付给承运人，也不得退回或减扣。

由于承运人收不到运费、空舱费、滞期费或任何货方应付的款项，或共同海损分摊费等，承运人有权出售或处置货物。如出售货物所得还不够所引起的费用，承运人仍有权向货方收回差额。

有关货物的捐税都应由货方支付。

承运人如发现货物的重量、尺码或其它内容与提单所提供的不符，承运人不负责由此而引起的一切后果。如果承运人按原申报所收的运费低于应收的全额，承运人有权按其差额二倍以上补收。

(五) 货物遇到不明显的损坏或部分灭失，托运人应于提货三天内提出通知。对于货物的灭失或损坏的索赔，应在交付之日起一年内提出，否则承运人解除所负的一切责任。

承运人对应负的赔偿，其货价以货方的净价加运费、保险费的金额计算。

规定承运人对货物灭失或损坏的赔偿，限度在每件货计价单位不得超过 $\times\times$ 元。

(六) 卸、交货条款 (Discharging and delivery clauses)：船到卸货港后，只要承运人需要，货方应迅速地昼夜包括星期日和假日不间断提取货物，否则其滞期费或由此而引起的一切费用由货方负担。

承运人可以不预先通知即开始卸货，如货方不及时提货或拒收货物，承运人有权将货物卸在岸上或其它场所，其风险和费用由货方负担。在一定时期内无人提货，而货物变质或改变其价值，承运人可以按留置权处理或抛弃，其风险及费用都由货方负担。

(七) 转船或转运条款 (Transshipment clause)：如果需要，承运人有权任意将货物交由其它船只或其它运输工具直接或间接地运至目的地。其转船、驳运、卸岸、在岸上或水面上储存以及重新装船起运等费用，由承运人负担。但风险却由货方负担。承运人的责任只限于其本身经营船舶所完成的运输。

(八) 危险品和违禁品条款 (Dangerous goods and Contraband)：在事先未向承运人提出货物的性质的声明，或在货物外包装未加以标明之前，如在装港或中途挂靠港和卸货港的任何法律所禁止，承运人有权将该货卸下或投海甚至消灭并不予赔偿。

(九) 舱面货、活动物、植物条款 (Deck cargo, live animals and plants clauses)：承运人对于装在舱面的货物和动、植物的装载、运输、保管和卸货，一律由托运人承担风险。承运人对该货的灭失和损害均不负责赔偿。

(十) 共同海损和碰撞条款 (General Average and Collision clause)：收货人或货物所有人分担船舶互撞和具有共同海损性质的牺牲或损失。

(十一) 战争、检疫、冰冻、罢工等条款 (War, Quarantine, Ice, Strike clauses)：如果遭遇到战争、封锁、海盗、瘟疫、检疫、冰冻、罢工、港口拥挤等情况致使船舶不能安全到达目的港卸货，承运人有权在任何适合港卸货，并认为承运人已经履行承运责任。对因此而发生费用均由货主负担。

从以上简单介绍的海运提单条款看，条款是以最大限度保护承运人的豁免责任的利益，承运人以最小的责任范围限制自己。虽然 1978 年通过了《汉堡条约》，对《海牙规则》作了不少调整和修改，但目前各国提单条款基本

仍以《海牙规则》为基础，而《汉堡条约》还要等待一定的时间过程才能贯彻到各国提单条款中去。

第四节 海运提单种类

在国际贸易中，海运提单分类繁多，按不同角度，将其主要提单种类区分如下：

一、按是否已经装船划分，可分为：

(一) 已装船提单 (Shipped B/L or On Board B/L)：在货物实际已装上船后，承运人签发给发货人的一种表示所列明的货物已收到而且已装上所指定的船名的提单。在目前国际贸易中所见到的信用证除集装箱运输使用运输单据以外都要求提供已装船提单。凡已装上船的货既不会在装港再卸下又不能改装另外船只，所以对收货人来说有按时收货的保证，对发货人和收货人都有利。

(二) 收讫备运提单 (Received for shipment B/L)：这种提单系承运人已收到发货人托运的货物，暂时保管等待船舶到港后准备装船而签发的提单。除了集装箱和不同运输方式的联合运输所使用提单以外，一般信用证要求出具的海运提单都规定已装船提单。信用证要求出具已装船的海运提单，如果提供收讫备运提单，当然银行不能接受。如果信用证要求不同运输方式的运输单据，银行可以接受收讫备运提单。根据国际商会《统一惯例》第二十六条规定：如果信用证要求包括至少二种不同形式的运输（多式联运），除非信用证另有规定，银行将接受在在多式联合运输单据上用文字表明货物已发运、接受监管或装船。

一般收讫备运提单在正面条款中明确声明：

“RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated here-in, the goods, or the container (s) or package (s) said to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to.....”

而已装船提单的正面条款首先是：

“SHIP PED on board in apparent good order and condition (unless otherwise indicated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the mentioned port of discharge.....”

二、按提单条款内容是否全面的角度，可分为：

(一) 全式提单 (Long Form B/L)：我们通常所见的提单不但正面有条款外，而且在背面还详细地记载有承运人和托运人的责任、义务、权利等条款。

(二) 简式提单 (Short Form B/L)：就是提单仅有正面提单内容和正面条款，在背面没有记载关于承运人与托运人的责任条款和义务、权利等条款。

这种提单常见于美国各船公司。虽然背面没有详细条款，但在提单正面却记载该货物的收管、运输、费用各项均按照

××公司全式提单条款办理。国际商会《统一惯例》第二十三条规定，除非信用证另有规定，银行将不拒收注明某些或全部运输条款系参照运输单据本身以外的来源或文件的简式或背面空白的运输单据。

三、按装运船只是否直达或转船，又分为：

(一) 直达提单 (Direct B / L)：在提单上所指定的船只由起运港直接驶达卸货港，中途不更换其它船只，在这样方式下出具的提单，叫做直达提单。

如果信用证规定不许转船，必须出具这种提单。

(二) 转船提单 (Transshipment B / L)：货物在起运港装上船只，而该船不能直接到达所规定的目的港，需要在中途改换另外一条船转运至目的港，而且提单包括全程，这样提单叫做转船提单。

例如从 Dalian 到 Malmo 中途在 Hongkong 转船。这时提单填法应在“port of Loading”栏填 Dalian，在“port of Discharge”栏填 Hongkong，在“Final Destination”栏中填 Malmo。

有的提单格式没有转船的格式，只有“port of Loading”和“port of Discharge”二栏，没有“Final Destination”栏。这样格式的提单，应在“port of Loading”栏中填 Dalian，在“port of Discharge”栏填 Malmo，另在空白处填：“With transshipment at Hongkong”。

填制转船提单一般只记载第一程船名，第二程船名一般在提单上不记载，或只在提单上这样声明：“To be transhipped at.....onto substitute vessel.”

(三) 联运提单 (Through B / L)：有人认为转船提单与联运提单没有多大区别，有的认为只是叫法不同，实际是同一内容。但严格地说，它们有不同的地方。如果海河联运所签发包括全程的提单，这种提单可以叫它为转船提单，也可以说属于联运提单。因为联运提单包括转船提单在内。

如果海河联运和海陆联运，它需要由不同的运输工具或运输方式才能到达目的港而完成运输任务，这时所签发海陆联运或海河联运的包括全程的提单就是联运提单。

所以几用于海河联运、海河联运、海陆联运等不同运输方式或不同运输工具联合运输而签发的一种包括全程的提单，叫做联运提单。

例如从大连装船海运至温哥华，再由温哥华改装火车由铁路运至加拿大东岸，提单是由起运港的第一程的承运人签发包括全程的联运提单。

四、从航运业的经营方式不同的角度，划分有：

(一) 租船契约提单 (Charter Party B / L)：货方向船方租赁船只，双方签订租船契约。在这样情况下，货物装上所租的船只，船方出具根据租船契约条款的提单，就叫做租船契约提单。该提单只列有货名、数量、船名、装运港、目的港.....主要项目，并在提单正面注明：“Other terms and conditions as per Charter Party.”运费条款有时填为：“Freight payable as per Charter party”。这种提单要受租船契约的约束。受哪些约束？从提单上又看不出来，所以一般银行不接受这样提单。按国际商会《统一惯例》第二十五条规定，如果信用证要求或允许租船契约提单，银行将接受注明以租船契约为准的运输单据。

租船契约一般有两种：

1. 期租船契约 (Time Charter Party)：出租人以固定时间（如一年）租给租船人船只，在租赁期间内，租船人有权经营管理和按契约规定的海域内调度行驶，租船人负责每月按载重吨计算预付租金，而船方负担船员工资、生活费用、维修费，并负责保持船只适航性。

2. 程租船契约 (Voyage Charter Party) : 出租人按双方协定的费率和条件, 在规定某些港口之间将舱位租给租船人所签定的契约。

(二) 班轮提单 (Liner B/L) : 按固定航线, 沿途停靠固定的港口而航行的船只叫做班轮。由班轮装运而签发的提单叫做班轮提单。班轮提单项下的货物装卸费用都是由船方负责。装卸时间按照“港口习惯至速装卸”(Customary Quick Despatch, C. Q.D.)。货与船双方不计算滞期费 (Demurrage) 与速遣费 (Despatch)。

班轮提单的承运人的责任条款, 按照班轮提单上所记载的条款为依据。

五、按提单的收货人填法不同, 可划分为:

(一) 记名提单 (Straight B/L) : 在提单收货人栏中填指定的人名为收货人, 这样提单叫做记名提单。记名提单多是高贵商品装运使用, 一般商品很少使用这种提单, 银行也不愿意接受记名提单, 因为这种提单在某些国家习惯中收货人可以不需提供提单正本, 只凭“到货通知”(No tice of arrival) 上背书即向承运人提货。所以这种提单的货权并不掌握在银行手里, 银行垫款风险很大。

(二) 不记名提单 (Open B/L or Blank B/L) : 在收货人栏中不填任何名称, 也不填“凭指示, (To order)”。留空白不填, 但也可以填“持有人”(To bearer)。这种提单叫做不记名提单。这样提单目前也很少使用, 因为不记名提单只凭提单的持有人即可提货, 如果提单一旦遗失, 会引起许多纠纷。

(三) 指示提单 (Order B/L) : 指示提单即在提单收货人栏中填“凭指示, (To order)”。有的信用证要求填“凭某某人的指示”(To order of x x) 或“凭发货人指示”(To shipper's order), 也属于指示提单。凭指示的提单的发货人要在提单背面背书。背书一般有两种, 即空白背书和记名背书 (详见本章第二节第三项有关提单正面内容中的收货人部分)。

有的提单分类把“指示提单”归入“不记名提单”范围内, 统称为“不记名提单”。

六、从提单是否被承运人加注货物不良的批语, 可分为:

(一) 不清洁提单 (Unclean B/L or Foul B/L) : 一般海运提单正面条款中都有证明本提单所列的外表状况良好的货物已装上船……。因此承运人要求货物的外观状况要良好、唛头要清楚、包装要坚固和良好。所以遇到货物包装不坚固、不完整、破包、渗漏、污染, 承运人在提单上要加注这样外现状况不良的批语, 这样的提单就变成不清洁提单。按国际商会《统一惯例》第三十二条规定, 清洁运输单据是指运输单据上无明确地声明货物和/或包装有缺陷的附加条文或批注者。除非信用证明确规定可接受该类条款或批注, 银行可拒收附有此类条文或批注的运输单据。

发货人为了能获得清洁提单以便安全收汇, 往往要求大副只在收货单 (Mate's Receipt) 上批注, 由发货人写出书面保函, 保证货到目的港收货人提出异议或索赔等情况, 一律由发货人负责一切后果, 然后承运人签发不加批语清洁提单。国际商会认为这种做法是以欺骗手段隐瞒事实, 是不正当的行为。

承运人有时为了本身利益, 过分地、不合理地加以批注。如批注: “由于包装或货物质量而引起的风险, 船方不负责。”这样批注并没有明确包装有什么缺陷和不良情况, 至于因货物质量而引起的风险更与船方无关。因为

提单条款中已明确声明船方负责收到货物外表状况良好，至于货物的内容、重量、品质一概不知悉。所以这样批注是多余的，不必要的。但是有些船方过分谨慎，一定要坚持批注，遇这样情况，发货人可以出具保函而签发清洁提单。这不算为欺骗行为。

(二) 清洁提单 (Clean B/L)：如上项所介绍，船方在提单上加注了对于货物和包装的外表不良等条款，叫做不清洁提单，反之，提单不附加任何类似对货物外表状况不良和包装有缺陷等条款，这样提单就是清洁提单。

七、其它

迟期提单 (Stale B/L)：(也叫过期提单)，提单寄往目的港，一般要求在船舶到港前提单要寄达目的港，以便收货人凭提单提货。如果船舶已经到港后，而提单还未寄达，收货人无提单提货，这样迟到的提单叫做迟期提单。

中国对日本出口货物，因船舶从中国港口驶往日本三、四天即到达，而提单通过议付行审核办理议付，再航寄提单到开证行，经过开证行核对，转给收货人，这过程需要八、九天到十余天。所以对日本出口多是迟期提单。日本开来信用证一般都有“Stale Bill of Lading is acceptable”。

有的把“预借提单”和“倒签提单”也列入提单分类中。

倒签提单：信用证规定的装运期已过，而货物还未备好，或船只延期到港，不能按信用证规定日期装船，或虽然船只已到港又由于按船图顺序作业装船，在实际装船日已超过信用证装运期。这时由发货人出具保函，要求承运人按信用证规定的装运期签发假日期的提单，以便向议付行办理议付。所以叫做倒签提单。

预借提单：同样也由于上项原因，不能按信用证规定的装运期装船，而且信用证的议付期也到期，这时实际货物还未装船。在这样情况下，发货人出具保函向承运人预先借出提单，以便赶在信用证议付有效期前办理议付。这样预先借来的提单叫做预借提单。预借提单在议付交单时，实际货还未装运。

上述倒签提单和预借提单，在资本主义国家中经常发生。实际上这等于伪造提单的行为，以欺骗银行。所以它不应该存在，是不合法的提单。如收货人或开证人发现，有权提出诉讼、查对航海日志，向发货人索赔。甚至有些发货人预借了提单，办理了议付，但由于装运港序情况安排在最后装船，等到装船时，发现舱位已满被退关。只好向开证人认错赔款。

第七章 成组运输方式和其它运输方式的运输单据

由于国际贸易的开展，航海运输业的发达和海、陆、河、空联运的需要，产生了成组运输方式。成组运输就是把几十件或几百件的货物集中在一起，改装变成一大组的大单位，再装上船，运往目的地，这就是成组运输。成组运输目前有“托盘”（Pallet）运输和“集装箱”（Container）运输。

第一节 托盘运输和它的提单

将几十件或成百件的货物用托盘成组地因定成为一大件，再装上船。这就是托盘运输。

托盘运输是普通运输方式走向集装箱运输方式的过渡阶段。托盘运输的特点，就是以最简单的设备达到更高度的装卸效率。据有关资料统计，托盘的装卸效率比普通货船装卸效率提高一点四倍。而且托盘运输装卸不象集装箱运输那样需要有大型的集装箱升降机设备才能装卸，只要一般的铲车即可，所以托盘运输的投资额小。

托盘运输也有它的缺点。托盘运输只适合于一些箱装的干货和杂货，如家具、机械或其它形状不一致的包装商品，就不太适合于使用托盘。托盘运输虽然设备费用少，但包装费增大了，两者抵销。其次托盘运输不能象集装箱运输那样会发展为联合运输方式。

托盘运输与普通船货运输对比，还是有它的优越性，即以最简单的设备达到高度的装卸效率。

所以目前有些国家要求进口货物要以托盘运输。如伊朗的“Khorramshahr”港，沙特阿拉伯的“Dammam”、“Jidda”港，毛里求斯的“port Louis”港，但桑尼亚的“Dar-Es-Salaam”港，尼日利亚的“Apapa”港，利比里亚的“Monrovia”港和阿根廷的“Buenos Aires”等港口都要求以托盘运输进口，以提高卸货速度。说明托盘运输已被一些国家所欢迎。又如巴基斯坦的卡拉奇（Karachi）港口当局规定，有些货物如碳粉、石墨粉、二氧化镁及其它染料一类商品，最好用箱装加打托盘。

托盘运输的提单除件数档、毛重栏和呎码栏外，其它项目和一般提单没有很大差别。

托盘运输提单上的件数栏填托盘的数量并在括号内加注货物包装的件数。重量（以公斤表示）及呎码（以立方米表示）要提供未打托盘前实际的货物重量和呎码，及打托盘后的重量和呎码。现举例如下：

如 500 箱货物，毛重为 17500 公斤，呎码为 30.503 立方米。500 箱打托盘后变成 21 个托盘，连货物带托盘的毛重为 18 355 公斤，货物打托盘后的呎码为 44.214 立方米。其提单应如下表示：

NO. and kind	Gross	
of packages:	weight:	Measurement:
21 pallets	18355kgs .	44.214M ³
(500cases)	(17500Kgs.)	(39.593M ³)

这主要为了便利目的港报关及海关计算运费。

装货单（Shipping order）和收货单（Mate's receipt）（俗称“下

货纸”) 除一般所需要的项目外还要加注下列项目 :

(一) 成组货物 (包括托盘) 的总重量及总的呎码。

(二) 托盘的长、宽、高及重量。

(三) 成组货物 (包括托盘) 的长、宽、高及重量。

按上述 500 箱、21 个托盘为例。21 个托盘重量和呎码如下:

托盘自身的重量: 每个托盘 41.5 公斤, 共 20 个托盘。还有另外一个托盘 25 公斤。

托盘自身的呎码: 每个托盘呎码 $137 \times 102 \times 16$ 公分, 共 20 个托盘。另外一个托盘 $137 \times 68 \times 16$ 公分。

货物带托盘的重量: 每个托盘 881.5 公斤, 共 20 个托盘。另外一个托盘 725 公斤。

货物带托盘的呎码: 每个托盘呎码 $137 \times 102 \times 152$ 公分。共 20 个托盘。另外一个 $137 \times 68 \times 186$ 公分。

根据上述情况为例, 其装货单和收货单应作如下表示:

<u>Quantity:</u>	<u>Gross weight</u> <u>in kilos</u>	<u>Measurement</u> <u>Cu.M.</u>
21pallets	18355	44.214M ³
(500cases)	(17500)	(39.593M ³)

Pallet: @41.5kgs / $137 \times 102 \times 16$ cm. $\times 20$

@25kgs / $137 \times 68 \times 16$ cm. $\times 1$

Unit cargo with pallet:

@881.5kgs / $137 \times 102 \times 152$ cm. $\times 20$

@725kgs / $137 \times 68 \times 186$ cm. $\times 1$

托盘运输所用的提单除了以上介绍在件数、毛重、呎码栏中不同填法以外, 其它各项目与普通提单一样。

第二节 集装箱运输和联合运输及其运输单据

集装箱运输在国际航运业史上还是最近几年来新发展起来的一种新事物。从 1967 年以后, 世界才开始使用集装箱运输。现在, 集装箱在我国也普遍地被使用。

目前国际成组化的运输不断发展, 集装箱运输已成为国际贸易中不可缺少的一种运输方式。集装箱运输有它的特点。也有它的优点, 同时也存在一定的缺点。

集装箱运输的优点:

一、集装箱是成组化的运输, 装卸全部大型机械化。

二、由于成组装卸, 所以缩短了船只停泊时间, 减低了运费。

三、缩短运输时间。

四、由于集装箱装运, 可以简化包装。如机械等商品, 原来用木箱包装, 现在可以改装木条箱装: 又如大米等商品原来用双层麻袋包装, 现在可改用单层麻袋包装。

五、可节省刷唛头。

集装箱运输的缺点是设备投资额比较大, 还需经常维修的费用。

适合集装箱运输的商品大致有两类: 一类属于容易被破损或被盗窃的价

高而运费也高的商品。如酒类、药品、钟表、收录机、电视机、照相机等。这类商品最适合装集装箱。

第二类商品是价格不太高；运费稍低，被盗或破损的可能性也较少。如电线、铁丝类及袋装粮食、箱装食品、各种杂货等。

集装箱的种类很多，有干货集装箱(Dry container)；冷冻集装箱(Reefer container)；框架集装箱(Flat rack container)；敞盖集装箱(Open top container)；活动物集装箱(Living animal container)；罐式集装箱(Tank container)；平板式集装箱(Platform container)；汽车集装箱(Car container)；粉状货物集装箱(Free flowing bulk material container)。

集装箱运输的接受货物和交出货物的方式、地点和一般货物不同。

一、集装箱码头堆场(Container Yard-CY)的接货和交货：货物由发货人从工厂或仓库装入集装箱(Full container load cargo-FCL)运到码头堆场交承运人接受托运，承运人再进行装船，货到目的港卸货后凭提单由集装箱码头堆场交付货物。

二、集装箱中转站(Container Freight Station—CFS)的接货和交货：集装箱中转站又称为集装箱货运站。由发货人从工厂或仓库将不够装集装箱整箱的货物运到集装箱中转站进行拼装成集装箱。——这就是“拼箱货”(又称“非整箱货”)(Less than full container load cargo—LCL)然后由集装箱中转站再送到集装箱码头堆场装上船。货到目的港卸货

后，集装箱码头堆场与集装箱中转站联系，由集装箱中转站取出拼箱货交与收货人。

三、集装箱的用户门口(door)的接货和交货：发货人在自己的仓库、工厂交出货物托运，承运人把海上运输、内陆运输或其它方式运输联合起来一直负责把货运到收货人的营业的仓库或工厂的门口。这就是“门到门”(door to door)的运输方式。

从上述集装箱的交、接货方式不同，所以承运人的责任范围也不同。一般普通船货的承运人的责任范围只限在海区内的“港到港”或“吊钩到吊钩”的责任范围，而集装箱联合运输由于门到门的交接货的方式，其责任范围就扩大到从发货人内地工厂或仓库交出货物开始一直负责到收货人在内地的工厂或仓库门口收货为止。即“门到门”的条款。

集装箱联合运输的承运人是联合运输经营人(Combined transport Operator—C.T.O.)。联合运输经营人本身可能没有掌握运输工具，只是组织别人来承担运输任务，或者自己只掌握有一段的运输工具，其他各段由别人来完成。

集装箱提单和联合运输提单(Container B/L & combined transport B/L)：以集装箱装载运输和联合运输的货物而签发给发货人证明该货物已收到，或已装船的一种提单。

集装箱货物在装箱后，承运人收到货物而签发给发货人集装箱提单时，一般仅表示货已收受保管等待装运。所以集装箱提单多属于收讫备运提单。

这种提单一般都有收受待运的声明。如“Received by the carrier from the shipper in apparent good order and condition.....”。

集装箱提单和联合运输提单如果第一程是海运运输方式，如海海联运、海陆联运、海河联运等，在这样情况下，信用证经常要求出具已装船(Shipped

on board) 的提单。按《统一惯例》第二十六条 a 款规定：如果信用证要求多式联运，银行将接受在多式联运单据上表明发运、接受监管或装船的文字，则出单日期认为发运、接受监管或装船日期。但如果单据使用印戳或其他方式表明发运、接受监管或装船，该日期被认为装运日期。

所以这种提单除承运人签发栏外，在提单末端还没有为承运人加注已装船及日期栏，有人把这栏叫做“装船备忘录”栏 (On board notation)。现以中国远洋运输公司 (China Ocean-Shipping Company) 使用的联合运输提单为例，即“Combined Transport Bill of Lading”，它的格式除了承运人签字栏 (Signed for the carrier) 外，在提单末端还有“装船备忘录”栏。其格式如下：

Laden on Board the Vessel	
Date	Signature

承运人在提单签发栏签章表示收讫备运外，在实际装船时，承运人又在上述所列的“装船备忘录”栏中另加注日期及签章表示已装船，就符合于《统一惯例》的要求。

集装箱提单要注明集装箱号和铅封号 (Container No. & Seal No.)。除了上述“装船备忘录”栏、“集装箱号”栏和“铅封号”栏以外，其它各栏和普通货船的海运提单一样。

集装箱提单有时也使用于陆海陆或陆海河等其它运输方式，即“门到门”条款。这时联合运输经营人所签发的集装箱提单，他的责任范围就包括从接受发货人的委托而收到货物开始一直到货物交给收货人为止。提单是包括全程的提单。

这样运输方式的货运单据也可使用联合运输单据 (Combined Transport Document) (联合运输单据将在后面另外讨论)。

联合运输提单有的是收讫备运提单：有的是已装运提单。例如美国马士基轮船公司出具的“Combined Transport Bill of Lading”在条款第一句就明显表示“Shipped in apparent good order and condition.....”。而该公司“Managed by A. P. Moller, Copenhagen”的格式在条款开始就明显表示“Received in apparent good order and condition.....”，同时在提单末端有“装船备忘录”栏。

凡是从发货人的交货地点包括内地或他的工厂门口一直到收货人的收货地点包括内地或他的工厂门口之间使用二种以上的不同运输工具和方式的运输，都属于联合运输。目前我国陆海、陆海陆等联合运输方式正在积极创建，由中国对外贸易运输总公司承办。

陆海陆航线从我国铁路运输至满洲里或二连，通过独联体国境铁路至对方港口 (如“Riga”港、“Tallin”港等) 再装船海运至欧洲各港口，再转运至内地。这就是所谓“西伯利亚大陆桥”。它是我国开展联合运输事业的一个有发展的途径。如果目的地是欧洲各国内地，也可以采取集装箱陆陆联运，即从满洲里或二连通过独联体边境站 (如“Luzhaka”车站和

“Chop”车站等) 转运至欧洲内地。上述的陆海陆或陆陆联运都是由中国对外贸易运输公司为承运人并由其签发“联合运输提单” (Combined Transport Bill of Lading)。

目前我国还有一种通过香港转运的集装箱陆海联运。即在国内集装箱装火车至香港，再由香港装船至国外其他港口。这种方式最适合某些不便于海海联运的特殊商品。例如，北

京至马赛冷藏食品，在短期国内又没有直达马赛的冷藏船只，而香港又有到马赛的冷藏船。在这样情况下就适合采用本方式。这种陆海集装箱联运，目前我国刚刚开创，由中国对外贸易运输公司为承运人，也使用上述的“联合运输提单”。该提单制法与一般海运提单基本一致，只是在“pre-carriage-by”栏中填“wagon No. x x x x - x x”；“Place of receipt”栏填“Beijing”（按上述假设为例）；“Ocean vessel”栏填在香港转运的二程船名；“port of loading”填“Hong Kong”；“port of discharge”栏填“Marseilles”；“Freight payable at”栏填“Beijing”。

联合运输单据：凡使用二种以上不同运输方式和工具从一国的发货地运输到另一国的交货地所签发的包括全程的货运单据，叫做“联合运输单据，（Combined Transport Document-CTD）。

联合运输单据在目前有使用于集装箱运输，也有使用于非集装箱的原包装的运输。联合运输单据不象海运提单那样把当事人的权利、义务和责任记载在提单背面，而是在单据正面明确记载“一切条款按《联合运输单据统一规则》办理”。

联合运输单据虽然没有“已装运”等文句，议付行却可以接受这种单据（系根据国际商会《统一惯例》规定）。一般信用证也相应地规定接受联合运输单据而不要求已装船的提单。如规定：“The goods to be carried by land-sea combined transport.”同时在信用证有关运输单据条款中也规定：“Full set of combined transport document.....”。

第三节 其它运输方式的运输单据

对资本主义国家出口使用的运输单据最主要是海运提单。除了以上所述的提单以外，对港澳地区陆运出口的货运单据，目前我国使用的是“承运货物收据”（Cargo Receipt），承运货物收据由中国对外贸易运输公司出具和签发。

承运货物收据主要内容和项目如下：

- 一、编号；
- 二、托运人；
- 三、收货人；
- 四、货至目的地被通知人；
- 五、车号；
- 六、运单号；
- 七、装车日期；
- 八、起运地；
- 九、目的地；
- 十、货物名称、件数、毛重、标记及运费支付声明等；
- 十一、接洽提货地点；
- 十二、签发日期。

除信用证特别规定外，可以中文出具，也可以英文填制。

本收据习惯正本出具一份。如果信用证要求出具正本二份，可以照办。

承运货物收据的格式，各地不完全一致，但其内容不外乎上述几项。填制承运货物收据，一定要在实际发运以后或同日签发，各项内容必须与委托书内容相同。车号和运单号要和铁路运单上记载一致。签发日期要和发车日期一样。

经深圳转运供应香港出口或经深圳外运公司承运的货物可以使用深圳外运分公司的《承运货物收据》。使用深圳外运的承运货物收据，要将一份副本和留底，及时退回深圳外运分公司。作废的也要全套退回。深圳外运的承运货物收据的格式与其他地区出具的承运货物收据略有不同，填制时可按格式要求填制。但有“特约事项”栏，根据信用证要求和交货价格条款填，一般多填“运费已付，全程保险已办妥”类似字句。

承运货物收据正面还规定收据自签发日期起满3个月无人持凭提货，即告作废。

承运货物收据背面系《承运责任条款》，主要内容分五条。第一条，系内容不知悉条款；第二条，承运人免责条款；第三条，过轨车卡由于发生故障不能及时返回，一切费用由货主负担；第四条，赔偿条款；第五条，承运货物收据挂失条款。

航空运输方式的空运运单（Air Waybill）和通过邮局邮寄的邮包收据（Parcel Post Receipt）等，都是承运人出具的一种收货凭证，并不是提货凭证，也不是货权的证据，只能表示货物已经装运的证明。这种单据比较简单，没有什么复杂的条款和项目。

航空运单按国际习惯，正本共签发三份。第一份正本由航空公司自己留存；第二份正本随机交收货人；第三份正本交发货人向银行办理议付。

第八章 汇 票

汇票是由一方开给另一方无条件的一种支付指令，要求对方按票面所规定的期限和金额支付给指定人的一种票据。

汇票，严格地说它不属于单据范围内。只能说它是一种票据。正因为它不是一种单据，所以才有“跟单汇票”这种说法。但一般人统称结算单据时，往往把汇票也包括在内。如果汇票缮制差错，开证行提出异议，也称为“单证不符”。所以在某种程度上，无形中也把它列入单据范围内。

第一节 汇票的主要项目及其内容

汇票格式虽然不完全一样，但其主要项目是一致的。现举常用的一种格式如下（见表格和格式之四）：

（为了便于对照说明，故在下面格式中各项目前加注 、 、 、 、 、 、 、 符号，以便与下述分项说明中的 1、2、3、4、5、6、7、8 对照，）

下述所列举我国目前的格式是在出口贸易结算中常用的一种汇票格式。各国对汇票的项目和各项的要求、规定，意见不一，各有各的立法。英美法系和西欧大陆法系是两个不同的主要系别。在国际上曾想用一种统一法把矛盾统一起来，所以在 1930 年有 30 多个国家参加国际票据法统一会议，会议上通过了《日内瓦统一法》。当时英国和美国就没有参加签字，因为《日内瓦统一法》是以大陆法系为基础的，所以仍然没有统一。

（ 汇票格式）

（ 表格和格式之四）

② No.	① Dalian,	1984.
③ Exchange for		
④ At	sight of this FIRST of Exchange	
	(Second of the same tenor and date unpaid) pay	
	to the order	
⑤ of		
③ the sum of		
⑥ Drawn under		
⑦ To		
	（ 出票人签章处）	
	⑧	

不管哪一个法系，汇票项目不外乎上面列举格式中的几项。按目前我国常用的汇票项目分述如下：

1. 汇票出票地点及日期，汇票的出票地点是汇票内容中的主要项目之一。出票地点应该是议付地点。它的位置一般在右上方和出票日期连在一起。为什么出票地点是汇票的必要项目之一呢？因为目前国际上票据法还不统一，各国各地区根据本身的利益有它自己的票据立法，甚至各法系互相矛盾。如发生争执，以哪一国票据法为依据？一般采取出票当地法为准。所以出票地点在这样情况下就变成汇票主要项目之一。

我国有些出口公司把出票地点在印刷汇票时事先印就好，以免在缮制汇票时遗忘。上述汇票格式中就是这种情况。

出票周期最好填制议付日期。原则上出票日期最晚不能晚于提单日期 21

天以后，更不能晚于信用证的议付期限，或不能早于提单日期和发票日期。

我国各地银行为了加速收汇时间，要求各专业出口公司预先交单给银行审查。如果出票日期以制单日期填制，往往距离议付日太长，而且早于提单日期。所以我国有些地区做法由议付行在议付时代专业出口公司填写出票日期。

2. 汇票编号：汇票编号应与发票号完全一致。因信用证支付方式项下的发票是整套单据的中心单据。

3. 汇票金额：汇票的大写金额 (Amount In words) 和小写金额 (Amount in figures) 要完全一致。从票据法解释，有的认为在大、小写金额不一致的情况下，以文字为准，即以大写为准。但这种说法只能在票据法和一般国际习惯上解释，而在我们出口贸易以信用证方式结算使用的汇票，如果发生大、小写金额不一致，开证行或开证申请人都有权提出拒付全部货款，或要求更换正确的汇票才能付款。所以作为出口结算制单的要求，必须大、小写金额完全一致。

金额和所使用币制应与发票完全一致。如信用证规定：

“to be available by beneficiary's draft at sight induplicate for 100% of the invoice value. ”

有的信用证规定汇票金额按发票价值 97% 出具汇票，其 3% 差额作为佣金。如信用证条款这样规定：

“to be available by beneficiary's draft at sight induplicate for 97% of the invoice value. ”

这个规定要求按发票价值 97% 开具汇票，实际等于付款人付款时按发票价值扣了 3% 佣金。这样做，开证申请人可以凭发票向海关免征佣金税款。因为从发票上看不出进出口商收取佣金的情况。

有的信用证规定扣除佣金不在发票金额中表示扣除，是另开具“贷记通知单” (Credit Note)。这时发票金额应减去贷记通知单上的金额后的余额做为汇票金额。

汇票金额不许涂改或盖校对章。汇票金额不得超过信用证的金额，除非信用证金额前有“大约” (about) 或类似字样者，而且开证行参加国际商会，信用证受国际商会《统一惯例》约束，可以按 10% 增减幅度掌握，但不得超过 10%。如开证行不受《统一惯例》约束者，只能增减 5%。

4. 付款期限：付款期限在各国票据中都认为它是票据的重要项目。法国、德国、意大利、荷兰等国在票据法中都规定汇票未列明到期的期限视为无效。

一般付款期限分为二种：即期与远期。

(1) 即期：出口商开出即期汇票，开证行见票立即付款。有的信用证免出汇票，但在偿付条款中也明确规定：“我行（指开证行）收到符合信用证条款的全套单据后将立即实现付款。”

即期汇票可以在汇票付款期限栏中填：“At sight”。这种汇票无需提示承兑。

(2) 远期：根据信用证规定，汇票指定付款人将于见票后 × 天或固定某日付款。如信用证规定：“available by your draft at 30 days sight..... ”，这 30 天是以付款人见票日起算 30 天后付款。

一般远期的期限计算有四种：

a. 付款人于见票后 × × 天付款 (At × × days after sight)，即付款人在

持票人提示汇票时，付款人表示承兑，从承兑日起算××天即为付款日期。

b. 以汇票出票日起算××天付款 (At ×× days after date of draft)。

c. 按提单签发日期后××天付款 (At ×× days after date of B/L)。

d. 按固定的×月×日付款。

上述d. 项远期汇票又称为板期汇票，也有人主张把b. 项和c. 项也列入板期汇票范围内。汇票期限栏要按信用证规定填写。

5. 收款人 (Payee)：又称抬头人。收款人是领取汇票所规定金额的人，有的以出口商或以所指定的第三者为收款人。

按国际习惯填法可分三个类型：

a. 记名式抬头：即在收款人栏中填“付给××人的指定人”(Pay to the order of ××)。这种类型是最普遍使用的一种。

b. 限制式抬头：这种类型多是出票人不愿意把本债权、债务的关系转移到第三者手里。所以在收款人栏填：“限付给××人”(Pay to ×× only) 或“限付给××人，不许转让”(Pay to ×× only not transferable)。

c. 持票人式抬头：即在收款人栏填“付给持票人”(Pay to bearer)。

但我国出口结算在信用证支付方式下一般都以议付行为收款人。从理论上讲，汇票的收款人本应该是出票人，由出票人在汇票背面背书给议付行，议付行在汇票背面再背书。这样手续较麻烦，所以为了简化手续，现在我国多采取直接以议付行为收款人。即以“中国银行指定人”为收款人 (Pay to the order of Bank of China)。这种填制法就是属上述类型a, 式的“记名式抬头”。如果信用证规定以开证行为收款人，应按规定填制，议付行则不背书。如果信用证规定由上海汇

丰银行 (The Hongkong And Shanghai Banking Corporation) 议付或上海麦加利银行 (The Chartered Bank) 议付，汇票收款人可以做上海汇丰银行或麦加利银行。

6. 出票条款：也有人叫“出票根据”。一般内容要具备三项，即开证行名称、信用证号码和开证日期。如果信用证有规定缮制方法，则应照信用证规定原句填制。

信用证如果有规定利息条款，也应在本栏中加以列上。

如信用证规定有：“payable at the selling rate of exchange at Hong Kong with interest @ 11 1/2 per cent per annum from date hereof to approximate date of arrival of cover in Hong Kong.”

有的信用证要求在汇票中的出票条款注明“凭单付款”字样 (Documents Against Payment)。例如“Overseas Union Bank, Ltd. Kuala Lumpur”开立的信用证，在出票条款中有这样的规定：“Drawn under the Overseas Union Bank, Ltd., Kuala Lumpur L / C No. 375946 dated 25/4/1983.” “Documents Against Payment”应照要求在出票条款中填制。

7. 付款人 (Drawee)：汇票上的付款人是很主要项目之一。因为所谓汇票就是出票人指令付款人按期按额支付款项的一种票据。如果没有付款人，汇票的意义也不存在。根据汇票的意义，有人又把付款人称为受票人。汇票的付款人一般都是以该信用证的开证行为付款人。这要根据信用证规定办

理。如信用证规定：“开立你方的即期汇票，以我行为付款人（“.....available by your draft at sight on us”）。这样条款 120 填汇票时，在汇票付款人栏中填开证行名称。如果信用证没有明确规定，也以开证行为付款人。

8. 出票人（Drawer）及其签字：汇票的出票人应该是信用证的受益人，在出口业务中也就是出口商。汇票要有出票人及其签字才能生效。

一般出口贸易结算的汇票主要内容就是这些。

近十几年来，很多国家在即期付款条件的信用证中都免去汇票。如信用证规定：“Credit available with advising bank by negotiation against presentation of the documents detail herein。”因为汇票在资本主义国家中要交纳印花税。在欧洲有些国家税率高达千分之一以上，对进口商来说是一种负担。所以有些国家在信用证中规定免去汇票的要求，但英国和某些比较保守的国家仍规定受益人提供汇票（如果信用证规定付款人是中国银行也可以免制汇票）。

汇票的份数一般是一式二联的。因为银行寄单大部分都以二次寄出，如果第一联航邮遗失，第二联还有效。香港和澳门地区的联行开来信用证也可以开具单独一份的汇票，因为中国银行对港、澳联行采取一次寄单。但开具单独一张汇票，须在汇票格式中的二联式字句改为“Sole”，以表示一联式汇票才行。

有的信用证虽然不要求出具汇票，但却要求出具“收据”（Receipt）代替汇票。收据意味着受益人出具收据证明收讫货款。二者性质不同。汇票是受益人向付款人要求按期付款的指令，而收据是受益人证明已从议付行或其它银行领取货款的凭证。所以收据的项目简单。一般项目如下：

一、收据字样；

121

二、出据日期和地点；

三、大、小写金额；

四、出据条款（即出具收据的依据或“对价文句”）；

五、出具收据人的签章。

现举一常用格式如下供参考。

（表格和格式之五）

RECEIPT

（收据）

Dalian, 30th Mar., 1984.

Received from Bank of China, Dalian the sum of USD4,598.00 (SAY US. DOLLARS FOUR THOUSAND FIVE HUNDRED & NINETY EIGHT ONLY.) being the proceeds of 400 cartons of Tea under European Asian Bank, Credit No. Lc120/30456 dated 24th Jan., 1984.

（Signed）

第二节 汇票的种类

常见的出口贸易结算的汇票有下列几种：

一、跟单汇票（Documentary Draft）和光票（Clean Bill）

汇票按是否跟随货运单据及其它单据的角度划分，可以分为跟单汇票和光票二种。

经常在信用证上见有这样的条款：“Credit available by your drafts at sight on us to be accompanied by the following documents.”这个条款就是跟单汇票条款。开立这种汇票必须跟随有关货运单据及其它有关单据对。能生效，所以叫做“跟单汇票”。和这个意思相反，即开立汇票不跟随货运单据。

单凭汇票付款的叫做“光票”。

在出口业务中，结算所缮制的汇票多是跟单汇票，很少有光票。这是因为跟单汇票对买卖双方都有利。汇票跟随着货运单据一起，使进口商必须在付清货款或承兑后才能得到货运单据而提取货物；而出口商如果没有提供合乎信用证要求的单据，进口商可以不负责付款。光票则与上述情况相反。所以进出口贸易都采取跟单汇票，极少使用光票。只有由于费用或佣金等收取才采取光票方式，因无货运单据可提供。

二、即期汇票 (Sight Draft) 和远期汇票 (Time Draft)

从汇票的付款期限来分，有即期汇票和远期汇票的区分。凡是汇票上明确规定见票付款人立即执行付款等字句，这样的汇票就是即期汇票。凡是汇票上明确规定见票后×天或规定将来某一时期内付款人执行付款，这样汇票就是远期汇票。

关于即期汇票和远期汇票在第一节汇票主要项目及其内容中第4项的付款期限有关部分已经详细讨论过，请对照参阅。

三、银行汇票 (Bank's Bill) 和商业汇票 (Commercial Draft)

从出票人角度来分，有银行汇票和商业汇票。例如在汇款业务中汇款人请求汇出行把款项汇交收款人，这时汇出行开立汇票交给收款人以便寄交收款人向付款行领取款项。这种汇票其出票人由银行开具，所以叫银行汇票。在出口贸易中的预付货款的支付方式，进口商向出口商汇付货款的汇票也属于银行汇票。在汇款方法中属于顺汇法。

送出口贸易结算中的托收支付方式和信用证项下的支付方式所开具汇票就是属于商业汇票。商业汇票是债权人主动开具汇票向债务人指令凭票付款，这种汇票的出票人是商人或商号，所以叫做商业汇票，在汇款方法中属于逆汇法。

我们所要讨论的汇票包括本章第一节所述的都是研究商业汇票。

四、商业承兑汇票 (Commercial Acceptance Bill) 和银行承兑汇票 (Banker's Acceptance Bill)

从承兑人角度区分，可分为商业承兑汇票和银行承兑汇票。在商业汇票中，远期汇票的付款人为商人，并经付款人承兑，这种汇票叫做商业承兑汇票；如果远期汇票的付款人是银行，并由付款人——银行承兑，这种汇票就叫做银行承兑汇票。

在出口贸易结算中所使用的汇票种类，常见的就如上所述的几种。

第九章 商业发票

商业发票有时也称发票或发货票。商业发票是出口商对装运货物的全面情况详细列述的一种货款价目的清单。

商业发票是出口贸易结算单据中最主要单据之一，所有其它单据都应该以它为中心来缮制。在制单顺序中，一般也先缮制商业发票较好，以后再缮制其它单据，以便向商业发票看齐。

第一节 商业发票的作用和主要项目

商业发票在出口贸易结算单据中是一项最重要的单据之一，它是货物各项目 and 情况的总说明，又是价目的总清单，所以一切单据以它为中心。

商业发票的作用：

一、商业发票可供进口商了解和掌握该装运的货物的数量、商品规格、包装情况、重量等各项的全面情况，所以可以说是商品的总清单。

二、作为进口商记账、统计的依据。

三、供进口商进口报关、海关统计的依据。

四、可为进口商提供识别该批货物是属于哪一批订单项下的。

125

五、供进口商进行验收、核对货物的依据。

六、商业发票虽然不是合同，但在某些情况下可以作为合同的证明。

七、在即期付款不出具汇票的情况下，可作为买方支付货款的根据。

八、在光票付款的方式下，因为没有货运单据跟随，也经常跟随发票。这时商业发票就起着证实所装运货物的情况和确定交易细节的作用。

九、商业发票在所有结算单据中起着中心作用，其它单据以它为中心，并向它看齐。

十、供计算和支付佣金的根据。

十一、供出口地海关统计和交纳出口税的计算依据。

十二、供出口商记账、收汇、统计的依据。

商业发票没有规定的格式，每个出具商业发票的单位都有自己发票的格式，其格式虽然不一样，但商业发票所要填制的项目却差不多。其主要项目可以分三个部分。

第一部分：“发票”字样、合同号码、信用证号码、发票的出票日期和发票号码、运输方式或工具、起运港和目的港、买方名称等。这部分一般都是印刷妥的项目，后面留着空格似便填空。

第二部分：是发票主要的部分，描述商品全面情况。如商品名称、商品规格，包装条件和包装单位，数量、重量、价格及其条件、总值、币制、唛头、佣金或折扣等。

第三部分：是商业发票结尾部分。根据信用证的要求列明进口许可证号、买方有关的参考号、特殊证明条款、出票根据或收款文句（在不出具汇票的情况下）等。最后受益人签章。

这些项目是商业发票最常见也是最起码的项目。这些项目（尤其第二部分项目）排列在发票上，要整齐又美观，行距和段落要规整，使人一看就一目了然，不紊乱，也是一种艺术的设计。

有的制单员在缮制发票时，把商品名称、包装条件，件数、规格。数量、价格条件等象一段文章一样堆积在一起。如：

40 . 500 M / tons f1et of Small Groundnut Kernels ,
Packed in 810 gunny bags , H . P . S . Ungraded ,
North-East Origin . 55 / 65 per Ounce ,
@ 700 . 00 per M / ton net , CIF & C .
London : 28 350 . 00
Less 2% C .
567.00
27 783.00

如果要从上述内容中了解其中一项，必须从头看到底才能找出。现把上述内容改为如下排列：

SMALL GROUNDNUT KERNELS
810 gunny bags .
H . P . S . Ungraded , North-East Origin ,
55 / 65 per Ounce .
N . W . 40 . 500 M / tons .
Price : 700 . 00 per M / ton net ,
CIF & C , London : 28 350 . 00
Less 2% c , 567.00
27 783.00 :

这排列方法的特点是把各项明显地表示出来，使人一目了然。如果这样发票在档案中寻找也非常容易，商品名称特别醒目，使人视线一接触发票，马上就能方便地看到是什么商品的发票。第二行是数量，第三、四行是规格，第五行是重量，第六行是价格。

单据内容的设计，各种证明文件的句法通顺，都要有一定的讲究。

第二节 商业发票内容和填制

现把商业发票的内容分项介绍如下：

一、单据的名称

商业发票作为主要单据之一，应该有“发票”或“发货票”名称的字样。

二、商业发票编号及出票日期

商业发票应该有它的编号，因为商业发票是所有单据中的中心单据，所以商业发票编号可以代表整套单据的代表号。开证行拒付货款时指出单据中的问题，也是指××号（即发票号）单据项下存在单证不符。

出票日期最好接近装运日期。目前我国各口岸议付行要求提前预审单据，所以要提前制单。其日期如距离装运日期太长也不妥当。商业发票日期要求不能晚于汇票日期和信用证的议付期。

三、信用证号和合同号

无论信用证有否要求，商业发票都应列明信用证号码。合同号码应按信用证要求以原句说法在发票上表示，如“Other terms and conditions as per contract No.....”。

四、运输方式、起运港和目的港

运输工具应据实表示。航空运输注明运单号或机号；陆运注明运单号或车号；海运列明船名（有的只表示：“By steamer”，但最好表示具体船名，如货去科威特，当地要求发票要注明船名）。有转船情况也应给予表示。起运港和目的港要和提单上的起运港、目的港一致。

五、买方名称

除非信用证有特别规定以某某公司为商业发票的买方名称外，商业发票应以信用证的开证申请人或委托人等为发票的买方的名称。一般信用证对买方名称的说法有：“Applicant”、“Accountee”、“For account of.....”或“By order of.....”、“Accreditor”等，除这些以外，还有如下一些说法：“We hereby open our documentary credit at the request of.....”和“You are hereby authorised to draw on.....”。

六、商品名称及规格的叙述

所有商品在发票上描述都应以信用证规定原句不变地照样表示，如商品名称、规格、等级、尺寸、颜色等。信用证没有规定的东西，如未规定的规格等，尽量不表明。例如货是等外品，合同也是规定等外品；但信用证并未表明。这样情况下，发票尽量不表明。又如合同规定以旧、修补麻袋包装；但信用证只笼统表示麻袋包装，发票也只能照信用证表示麻袋装。如果在装货时大副在装货单上加以批注：包装有修补麻袋等情况，发货人可以出具保函向承运人要求签发清洁提单。否则修改信用证。

有人认为合同规定的就是这样的品质或包装，而实际货也是这样的包装或品质的货，买方没有理由提出拒付货款。这种说法不全面。虽然信用证是以合同为基础开立的，从买卖双方角度来说，合同与信用证是互相联系的，但信用证又是独立于买卖合同之外的新契约，受益人必须受这个新契约的约束。从银行的角度来看，开证行是不管你买卖双方的合同。按《统一惯例》第三条规定：就其性质而言，信用证是独立于其所基于的销售合同或其他合同以外的交易。即使信用证含有该合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。所以说信用证是独立于买卖合同以外的新契约。只要单证不符，开证行就有权向议付行提出不符点。待我们根据合同条款向买方交涉，买方即使同意付款，却晚付款最少十多天以上，损失了利息。

如果信用证对品名只规定总的名称，如罐头食品、鲜水果、灯具、玻璃器皿、药物.....。发票（包括其它单据）有的做法以具体名称表示。如信用证规定品名为：“药物”，实际出口货是“安乃近”，发票可表示“安乃近”（Analgin）。但最好表示方法是照信用证规定表示“药物”（Medicament），然后再表示具体名称“安乃近”（Analgin）。如：

MEDICAMENT :

ANALGIN

如果信用证规定的品名系法文、西班牙文或其它外文等，商业发票的品名应照原法文、西班牙等文字表示，因为银行根据国际商会的《统一惯例》要求，只负责表面上对照单、证是否相符。或者以法文表示再以英文在括号内做为译文表示，议付行还可以通融接受。信用证上的法文或西班牙文等外文品名系收货人本国海关（尤其法国海关）在进口清关时需要本国文字的品名对照。其它单据也应如此。

七、数量、重量

商业发票上的数量、重量要和提单上的数量、重量一致，不能有出入。

所用包装单位要符合信用证规定，用词、说法都要一致。重量单位的表示也要和信用证说法一样，例如信用证规定为长吨单位，发票也应该以长吨表示。

信用证规定的数量或重量如有“大约”或类似的字样（如：“about, Circa”等）时，而且信用证规定受《统一惯例》约束者，则可以10%的上、下幅度掌握。如果不受《统一惯例》约束，开证行未参加国际商会者，只能按5%掌握。

八、计价条款、总值与佣金

信用证的价格条件，如CIF, CFR, FOB都应该按规定填制。在价格条件后有“Berth Terms”, “Line Terms”, “Unstowed & Untrimmed”等都应该填。这些都是关系到收货人本身利益问题，如漏加会被遭到拒付。如合同是CFR条件，而信用证却规定CIF条件，并要求出具保险单。我们可以接受代买方投保，但应在信用证上规定允许其保费可凭保费收据在本证项下超额付款。在审证时就应该注意这些条款。

发票金额所用的货币应该和信用证上所规定的货币一致。但个别信用证有时规定单价是一种货币，而总值又是另一种货币。在这种情况下，发票单价应按信用证规定的单价所使用货币计算，最终的总值再折合成信用证上所规定总值的货币，而且不能超过信用证规定总值。商业发票总值应与汇票金额一致。

如果有扣佣金规定，应按信用证原句说法表示。尤其131“Commission”和“Discount”二词不能互相串用。因为进口国海关对“Commission”要征收关税；而“Discount”则可免税。如果发货票混淆串用，损害开证申请人利益，也会遭到拒付货款。

有的国家，尤其是非洲国家和美洲一些国家，要求在发票上分别表示运费、保费和FOB价值。对这些要求都应照信用证要求表示。运费、保费和FOB价值三者相加应等于发票上的CIF总值。

信用证规定的总值增减幅度应与数量增减幅度相适应。例如数量规定可增减5%，而总值却没有允许增减。在这样情况下，实装数量按信用证增装了5%，就造成了金额不够无法议付。在这样情况下，有的采取超额部分的价值办理托收，即在发票中注明超过信用证金额××元办理托收。汇票金额按信用证金额出具，另外再缮制超额部分的汇票办理托收。这样做虽然有时也收回了货款，但有时只收回信用证项下的金额，托收部分被拒付了。有时整套单据（包括信用证本身项下的和托收部分的货值）都被开证行认为单、证不符，拒付了全部货款。所以审证时应严格核对。

九、唛头及号码

商业发票上的唛头及号码既要按照实际货物填制，还要与提单上唛头相符，还要符合信用证上的规定。信用证上所规定的唛头，包括形状，都要绝对一致，丝毫不能改变。

十、受益人签章

受益人的印章名称必须与信用证规定的受益人名称完全一致，除非信用证允许转让。根据《统一惯例》第37条规定，商业发票不需签署。

商业发票受益人如签章要与其它所有单据的签章一致。132 其签章的名称要和提单的发货人名称一致，除非信用证允许可以第三者当发货人。

十一、商业发票结尾部分

信用证经常规定进口许可证号、管汇号或其它买方参考号等，都应该照

原词句列入商业发票上。

又如开证申请人为了简便，没有把合同中详细规格或其它条款列入信用证上，所以在信用证注明：“其它条款按照第策号合同办理”。这样词句也应该在发票上照填。

信用证不要求出具汇票时，有的做法在发票上加注出票条款（即汇票出票条款——“根据××银行×年×月×日开立××号信用证”）。

很多国家要求在商业发票上附加产地及价值证明，一般内容不外乎证明本发货票所列商品的原产地及所列的价值正确无误……等词句。例如“ We hereby declare that the goods stated in the invoice are of Chinese Origin, that the value is real, authentic and in conformity with our records. This invoice is the only one issued by us for the goods mentioned in it. ”

法国和伊朗等国家也经常出现这样要求。下面再列举几个国家的附加证明供参考。

马尔他国家经常要求在商业发票上另加“产地及价值声明”（The declaration of origin and value）。其证明具体内容如下：

“ We hereby declare that this invoice amounting to（金额） is in all respects correct and contains a full and true statement of the particulars of the goods and of the price actually paid or to be paid for the said goods and the actual quantity there of and that no other invoice has been or will be furnished to anyone else, and that the goods are of（产地） origin, and that no discount or rebate has been or will be allowed other than that shown on this invoice. ”

货到卡塔尔的多哈（Duha）港也要求在商业发票联合如下证明：

“ We certify that this invoice is in all respects correct and true both as regards the prices and description of the goods referred to therein, and that the country of origin or manufacture of the goods is China. ”

还有类似这样证明，如对毛里求斯等国家出口都要求在商业发票上联合产地与价值证明，这里就不一一列举。

凡是在商业发票上证明有“真实、正确 ”（ This invoice is in all respects correct & true. ）或类似字样时，在商业发票末端印就妥的“ E, & O. E. ”应划掉。“ E. and O. E. ”是由“ Errors & Omission Excepted ”省略而来，即“错漏当查”或“错误遗漏不在此限”。既然在商业发票证明各项均真实和正确，与“错漏当查”互相矛盾，所以应把“错漏当查”划掉。

商业发票的份数应按信用证规定办理，最少二份、多达七、八份或十多份。如果信用证没有明确，可以提供二份至三份。

最近有些制单同志经常把其它单据联合在发票上，如产地证书、包装单、重量单、规格单、证明单据等联合在发票一起。这样联合办法虽然能简化单据、节省时间，但风险很大。不管哪一个国家，一般都不愿意接受联合发票。有些国家甚至禁止使用联合发票（参阅本章第三节中第一、三、七条）。香港地区联行开来信用证，如规定接受联合发票者则可以使用。远洋地区单据，如信用证未规定接受联合发票，中国银行拒绝议付联合单据。

所以不管对哪一个国家出口，最好不要出具或者尽量少出具联合单据。

第三节 各国对商业发票的特殊规定和要求

各国当局对单据有不少特殊要求。出口结算制单人员应该了解和掌握各国和各地区的当地政府或海关对单据的特殊规定和要求。因为结算单据是否符合国外当地要求是关系到收货人能否顺利提货和我能否安全收汇的大问题。这里举几个常见的例子供参考，但仍以信用证规定为主要依据。

一、伊朗：规定发票要加注关税号，并禁止使用联合发货票。伊朗开来信用证，有时要伊朗中央银行的授权书才能装运。

二、科威特：发票要表示船名、毛重和净重，并且重量要以公斤表示。

三、土耳其：当地海关不承认联合在发票上的产地证。

四、黎巴嫩：当地海关规定商业发票除了要表示货值、详细品名、产地、唛头、件数和商品的毛、净重外，同时还要注明发票内容的真实性。如有的信用证条款要求在商业发票上作下列的证明：

“ We hereby certify that this invoice is authentic , that it is the only one issued by us for the goods mentioned in it , that its value and prices are correct and current without deduction of any advance payment or further discount and that the origin of the goods is exclusively (The country of origin to be mentioned) . ”

除了受益人签字及注明日期外，还要求国际贸易促进委员会签章，有的还要求由该会批注“已阅”（Seen）或“已阅并认可”（Seen Approved）字样。如有任何限制性的表示不予接受。

五、毛里塔尼亚：发票要有品名、规格、数量、单价、总值、毛重、净重外还要有原产地国名。

六、芬兰：海关要求在商业发票上要列明毛重（Gross weight）、净重（Net weight），如果象罐头类商品还要加注“固体物重量（net weight），否则买主受罚款。

七、西班牙：对加那利群岛（Canary Is.）出口，发票不能联合。

八、圭亚那：要求把成本（C.）、保险费（I）、运费（F）、佣金（C.）分别列明在发票上。有的要求佣金不能直接从发票价值中扣除，总金额要保留佣金在内。

配套商品（如内、外车胎，灯管、灯座等），发票要分别列明价格。一些免费备用件（如瓶胆、灯罩）也要列明价格，并加注：“仅供海关用”。

发票不能盖胶印。

九、秘鲁：发票要列明 FOB 值、货物金额、运费、保险费及其它费用。发票品名应以西班牙文表示。

十、委内瑞拉：委内瑞拉要求对该国出口的商业发票以西班牙文印刷，否则在海关引起罚款。如有困难，而信用证没有明确，最起码要在发票上加注西班牙文的商品名称。

十一、对马来西亚各港口出口，最近当地海关要求进口商报关要填制新表格。该格式除一般发票正常项目外，要注明该货的运费、保险费。所以对当地出口的商业发票要注明运费和保险费。

十二、日本海关规定进口酒类商品，在商业发票上要注明平均酒精度及

其容量 (CC 单位表示)。

十三、经科威特转口到伊拉克的货，要求最迟在开船后二天内把商业发票及产地证明书副本各一份交外轮代理公司随舱单一起邮寄给承运人的目的港代理人。

十四、对阿根廷和墨西哥出口货物，所有单据必须手签。

十五、对特立尼达和多巴哥出口，该国政府最近要求在发票上表示下列内容：

1. Sellers name , full address and country ;
2. Consignee ' s name .full address and country ;
3. Port of loading ;
4. Countrv of fina destination ;
5. Ship/Air freight/etc . ;
6. Other transportation information , if any ;
7. Marks and numbers ;
8. Number and type of packages ;
9. Specifiction of commodity ;

10. Invoice date and number ;
11. Customer order number ;
12. Presenting Bank (指买方银行) ;
13. Buyer (if other than consignee) ;
14. country of origin of goods ;
15. Terms and conditions of delivery and payment ;
16. currencv of sale ;
17. Gross weight of packages in kilogram ;
18. Measurement of packages :
19. Net weight in kilogram ;
20. Quantity.net price , total amount ;
21. Packing cost , freight cost , any other cost ;
22. Insurance ;
23. Total amount of invoice ;

24. Under the invoice.a declaration is required by the suppliers, worded as follows: " It is hereby certified that this invoice shows the actual price of the goods described, that no other invoice has been or will be issued and that all particulars are true and correct . "

Signature and Status of authorised person

国外对发票的要求远远不止这些，而且是随着当时的形势变化而变化的。因此，制单人员要随时注意掌握和了解。

第十章 海关发票

海关发票是非洲、美洲和大洋洲等某些国家海关规定的固定格式由出口商填制供进口商凭以报关用的一种特别发票。

第一节 海关发票的作用和种类

一、海关发票的作用

(一) 供进口国海关统计的依据。

(二) 供进口国海关核定货物的原产地，以便根据不同国别政策采取不同的征收进口关税比率。

(三) 提供给进口国海关掌握对该商品在出口国市场的价格情况，以便确定该商品是否对进口国低价倾销。

(四) 供进口国海关借以了解进口商是否有虚报价格，预防进口商逃、减关税的情况。

(五) 是进口国海关对进口货物估价定税的根据。

二、海关发票的种类

海关发票由于各国海关规定不同，各国和各地区有它自己不同格式，所以形成不同的种类和不同的格式。现将最常见的几个国家的海关发票名称列出供参考。常见各国海关发票名称（表格和格式之六）
EMBED Word.Document.6 \s

续 表

国名	使用海关发票名称或格式名称
利比里亚 (Liberia)等	
尼日利亚(Nigeria)	Combined Certificate of Value and or Origin and Invoice of goods for Exporta-tion to Federation of Nigeria (Bowcourt No . 25).
加纳(Ghana)	Combined Certificate of value and Invoice in Respect of goods for Importation into Ghana.
赞比亚(Zambia)	Invoice and Certificate of Value for Expcrts to Zambia .
圭亚那(Guyana);	FORM”B”
所罗门群岛 (British Solomon Islands)	Combined Certificate of Value and of Origin and Invoice of goods .
塞浦路斯(Cyprus);	
多米尼加	
(Dominica);	
斐济(Fiji);	
直布罗陀	
(Gibraltar);	
巴哈马群岛	
(Bahamas Islands);	
吉尔伯特群岛和	
埃利斯群岛	
(Gilbert	

续 表

国 名	使用海关发票名称或格式名称：
And Ellice Islands); 塞舌耳 (Seychelles); 特立尼达和多巴哥 (Trinidad and Toba- go); 汤加(Tonga); 土耳其(Turkey)等	
肯尼亚(Kenya); 乌干达(Uganda); 坦桑尼亚(Tanzania) 马尔他(Malta); 毛里求斯 (Mauritius)等	Combined Certificate of Value and In-voice in Respect of Goods for Importation into Kenya,Uganda and Tanzania 自由格式 (即无标题的格式)
南非 (South Africa)	Appendix "B" Customs Conference Form.

上述地区的信用证中有时要求出具“Certified Invoice”就是指海关发票。

(注一)：一般用 Customs Form 5515。还有 5520 格式，即 SSSI 格式 (Special Summary Steel Invoice) 钢材专用；还有 5523 式，用于鞋类商品；5519 式系棉织品使用。最近美国对部分商品已取消海关发票。信用证没有特别要求或没有指定要海关发票，可以不提供海关发票。

海关发票内容除了填列类同于商业发票主要项目以外，主要还有产地证明和价值证明二项。所以海关发票一般都称为：“Combined Certificate of Value and of Origin”。

上表所列的国家有个别来证已不要求出具海关发票，如塞浦路斯、马尔他等。根据信用证要求办理。

第二节 填制海关发票的注意事项

海关发票与商业发票相应的同一项目内容必须完全一致。海关发票要求字签 (在“Signature”处)，不能盖章。有涂改之处也不能盖校对章，只能加以简签。“Witness”栏是证明人签字，应由第三者签字证明，不能与“Signature”处签字同一个人。证明人签字不能在其它单据中出现。

“产地”(Origin of goods) 栏不能漏填。

“出口国当地市场价”(Current Domestic Value in Currency of Exporting Country) 栏以本国人民币表示。但本栏价值应比“FOB”价低，如果比“FOB”价高，会被认为是低价倾销。

有些国家的格式有“费用栏”，应尽量填全。如果有“是否包括在国内市场价内”栏的要求 (即“State if included in selling price to purchaser”)，也应给予表明。如果填“不包括”或“包括”都直接影响“国

内市场价”的计算额，应注意计算的正确。

海关发票每一个地区都有它自己的不同格式、内容和要求。因为海关发票种类很多，这里只能举几个常见格式中比较特殊的要求介绍一些。

一、毛里求斯

当地很多开来信用证要求类似“Combined Certificate of value & Chinese origin”或“Combined Invoice with origin and value”的单据，并没有特别指明“Customs, Invoice”或“Certified Invoice”，可以用商业发票代替。即在商业发票上端加注信用证上所规定的单据名称，如“Combined Certificate of Value & Chinese Origin”，同时发票列明“FOB”价，保险费及运费。如信用证有规定外汇管理编号，也应加上。并在空白处作如下证明：

“We hereby certify that this invoice is in all respect true and correct and is the only one issued for the merchandise mentioned herein and that no different invoice has been or will be furnished to any one”。

二、尼日利亚

要求海关发票背面由出口商的经理和证明人签名，正面须由出口国的贸易促进委员会盖章并签名。正、反面的签章必须具备，缺一不可，否则海关将拒绝放行货物。份数一般要求一式六份（二份正本和四份副本）。海关取一正二副，凭以验关；尼日利亚中央银行外汇管理局取一正一副，凭以审批外汇；其余由进口商及其银行备用。并在海关发票正面作如下的证明：

“After having inspected the original documents of the manufacturer, we confirm that the above mentioned invoices value is the actual selling price of these goods and that the goods are of Chinese origin.”

三、塞拉利昂

要求表示运费的费率，并在发票上端应有印刷的受益人或制造商名称的信头。该国开来信用证就有这样的规定：

“For casual exporters a certified invoice without a letter head is acceptable, but a commercial invoice with printed letter heading bearing the undermentioned certificate in support of this certified invoice must be attached: “We hereby certify that this commercial invoice is in support of the attached certified invoice number.....and that the particulars shown on the certified invoice are true and correct in every details.”

四、美国（以“Customs Form 5515”为例。）

第五栏“Consignee”：必须填目的港的收货人名称及详细地址。一般填信用证的开证申请人，如果开证申请人不是目的港所在地的商人，也可以填提单的收货人，如果提单的收货人栏是空白抬头或银行指示抬头，或者也不是目的港所在地的商人抬头，也可以填提单上的通知方的人名。

第六栏“Buyer”：如果第五栏不是填信用证的开证申请人，则第六栏填信用证的开证申请人；如果第五栏已填信用证的开证申请人，则第六栏就填上“The same as 5. consignee”类似字句。

第九栏“Terms of Sale, Payment, and discount”：可以填支付方

式、价格条件、佣金折扣等。

第十一栏“Currency used”：填本发票所使用的货币名称。

第十八栏“Unit price—Home market”：即国内市场价。如果信用证没有特别要求和规定，本发票该栏一般可以不填。没有特别要求也可以不填FOB价值。

第二十二栏“packing cpets”、第二十三栏“Ocean or in-ternational freight”、第二十四栏“Domestic freight charges”及第二十五栏“Insurance Costs”，各栏都应该按要求填制。

美国海关发票在1976年12月20日作了一次修改，上述各栏均按1976年修改后的格式介绍。

第二栏“Document NR.”、第四栏“References”、第八栏“Notlfy pariy”、第十栏“Additlonal Transportatlon Informa”ion”，各栏一般不填。

美国现在使用的海关发票名称为“Special Gustoms In-voice”。所以有人把这种发票叫做特殊发票。它是1976年修改后一种新格式“Cusioms Form 5515（12—20—76）”。凡是货价超过500美元以上的从价税的商品，都要出具这种海关发票。

根据美国计税方法不同，有的商品是从量税，即以商品的数量计算税额者，可以免出海关发票。有的商品是从价税，即以商品价值征收税款。从价税货物要提供海关发票。同一种类的商品计税方法也不一样，这要根据美国海关规定办理。

五、加拿大

加拿大海关发票改革后的新格式从1985年1月1日开始使用。现将该新海关发票主要项目介绍如下：

加拿大海关发票内容与美国海关发票有点类似。

第一栏（Vendor）：填直接售给加拿大货物的卖方或直接发运至加拿大货物的发货人的名称和详细地点。

第二栏（Date of direct shipment to Canada）：填直接运至加拿大的装运日期。一般可以填提单日期。

第三栏（Other References）：填合同号或订单号或商业发票号等。

第四栏（Consignee）：填在加拿大的实际收货人的名称和地址。

第五栏（Purchaser's name and address）：本栏填买方名称。如果本栏所要填的买方与第四栏的收货人同是一个人时，一般可以表示：“The Same as 4. Consignee.”

第六栏（Country of transhipment）：填转运港的国家名称。

第七栏（Country of origin of goods）：填货物真实的原产地。

第八栏（Transportation）：填运输方式，起运地及目的地或转船字样。

第九栏（Conditions of sale and Terms of Payment）：填贸易和付款条件。

第十栏（Currency of Settlement）：填本贸易结算所使用的货币名称。

第十一栏（No.of packages）：填件数。

第十二栏（Specification of Commodities）：填包装单位、唛头、货物的描述和规格等。

第十三栏（Quantity）：填所装运的货物数量及其单位。

第十四栏（Unit price）：单价及货币名称。

第十五栏 (Total amount) : 填本项合计金额。

第十六栏 (Total weight) : 填本发票累计的毛、净重。

第十七栏 (Invoice Total) : 填本发票各项累计金额。

第十九栏 (Exporter's name and address) : 出口商的名称和地址。

如果出口商与第一栏卖方同一个人, 可以填:

“The same as L. Vendor”。

第二十栏 (Originator) : 填卖方单位负责人名字及地址。

其它各栏可按其要求填列。

六、圭亚那等国

圭亚那等国 (详见《表格和格式之六》) 所使用的海关发票是 Form “B” 式 “Combined certificate of value and of origin and invoice of goods” 的格式。一般海关发票除了上述所介绍的美国和加拿大海关发票的格式比较特别外, 其它地区如

非洲等所使用的海关发票格式基本差别不大, 内容也差不多。所以现以 Form “B” 格式的海关发票为例介绍如下。

在发票开端有下列词句:

“ 1 (1) of
(2)of (3)manufacturers of
the goods enumerated in this invoice amounting to.....
hereby declare that I[(4) have the authority to make and sign this
certificate on behalf of the a-foresaid manufacturers and that I] have
the means of knowing and I do hereby certify as follows: ” :

上述 (1) 栏填声明人的身分, 如经理、会计主任等类似身分名称。(2) 栏填出口商的商号或公司名称。(3) 栏填出口商所在的城市名或国名。(4) 栏: 如果制造商或供应者本身签署本声明时, 在本栏中 [] 符号内的词句应划掉。

本 Form “B” 格式的海关发票内容主要是二个证明, 即价值 (Value) 证明和产地 (Origin) 证明, 所以本发票名称叫做: “Combined Certificate of value and of Origin and invoice of goods”。该二证明基本是印就妥的。

证明后有 “Witness.....” 和 “Signature.....”。前者为证明人签字: 后者是本海关发票的签署人的签字。

接着就是费用栏, 共有七项费用需要填写:

(1) Cartage to rail and/or to docks.....

(2) Inland freight (rail or canal) and other charges to the dock area, including inland insurance.....

(3) Labour in packing the goods into outside packages

(4) Value of outside packages

(5) If the goods are subject to any charge by way of royalties.....

(6) Ocean Freight.....

(7) Ocean Insurance.....

填写的金额全部以出口国货币名称填列, 并在各项费用金额后要填注本

费用是否包括在售与买方的价格中 (State if included in selling price to purchaser) 。

在填制产地证明时，在本发票上所表示的所有货物都是同一国产，则该产地国名就不必填在分开的栏中，但在产地国名栏中要明显地表示产地国名。

如果货物运至斐济 (Fiji)、吉尔伯特群岛和埃利斯群岛 (Gilbert and Ellice Islands)、所罗门群岛 (Briiish Solomon Islands) 和汤加 (Tonga) 时，本发票费用栏要填全。

反面内容与商业发票各项内容相似，没有特别的项目。

其它各国的海关发票的内容和填法与 Form “ B ” 格式差不多，可参照填制。

第十一章 保险单据

出口货物的保险由谁来办理，这要看双方签订的价格条件。价格条件有 FOB、CFR 和 CIF 等。FOB 和 CFR 条件都是由买方办理保险；CIF 价格条件是卖方办理保险。出口货物一般都争取 CIF 价格条件成交合同，使保险由我卖方办理。即使 FOB 等价格条件的合同要求我方代保险也可接受。但有些国家有法令规定进口保险要在进口国办理。这些国家如：

缅甸联邦 (The Union of Burma) ；
印度尼西亚 (Indonesia) ，
巴基斯坦伊斯兰共和国 (The Islamic Republic of Pakistan) ；
伊拉克共和国 (The Republic of Iraq) ；
加纳共和国 (The Republic of Ghana) ；
也门共和国 (The Republic of Yemen) ；
苏丹民主共和国 (The Democratic Republic of the Sudan) ；
阿拉伯叙利亚共和国 (The Syrian Arab Republic) ；
伊朗伊斯兰共和国 (The Islamic Republic of Iran) ；
墨西哥合众国 (The United States of Mexico) ，
阿根廷共和国 (The Republic of Argentina) ；
哈希姆约旦王国 (The Hashemite Kingdom of Jordan) ；
阿尔及利亚民主人民共和国 (The Democratic People's Republic of Algeria) ；
塞拉利昂共和国 (The Republic of Sierra Leone) ，
尼日利亚联邦共和国 (The Federal Republic of Nigeria) ；
埃塞俄比亚 (Ethiopia) ；
毛里塔尼亚伊斯兰共和国 (The Islamic Republic of Mauritania) ；
卢旺达 (Rwanda) ，
刚果人民共和国 (The People's Republic of Congo) ；
阿拉伯利比亚共和国 (The Arab Republic of Libya) ，
巴西联邦共和国 (The Federal Republic of Brazil) ；
厄瓜多尔共和国 (The Republic of Ecuador) ；
秘鲁共和国 (The Republic of Peru) ；
马达加斯加民主共和国 (The Madagascar Republic) ；
索马里民主共和国 (The Somali Democratic Republic) 等。

除上列国家外，我们都可能争取以 CIF 等价格条件成交，争取在我国办理保险，以增加保险费的外汇收入。

凡由我们办理保险，就要出具保险单据。保险单据也是出口贸易结算单据中的主要单据之一。

第一节 出口货物运输保险的概念和作用

在目前世界各国所经营的保险业务中，主要有财产保险、人身保险、责任保险和保证保险等分类。出口货物运输保险属于财产保险范围内。这里所要讨论的是出口货物运输保险。

出口货物运输保险是被保险人为了货物在出口运输过程中能安全地到达

目的地，不受自然灾害和意外事故的损失，向保险人交纳一定的保险费，双方订立有保险契约，一旦货物遭受各种灾害和意外事故，进口商可以从保险人得到货物损失的经济补偿。

保险契约签订的有关当事人只有两个人，即保险人和被保险人。被保险人一般就是货主。虽然货物在运输过程中承运人也负有安全运输的责任，但其责任是非常有限的，因承运人在很多情况下都享有各种免责权利，而且承运人对于人力不可抗拒和一切自然灾害等损失都不负责。所以货主为了保障货物不受损失，向保险人办理投保而取得货物安全的保障。使双方的贸易可以顺利进行而不受其影响。

出口货物运输保险的主要作用如下：

一、出口运输货物办理了保险，一旦货物受到了意外的损失，货主可以得到经济上的补偿。

二、投保后的货物如果遭到了重大损失，保险人给予补偿损失，这样就保证了买方能照常偿付货款，使贸易不受其影响，同时维护了贸易信誉，使买卖双方能够继续履行合同，促进对外贸易发展。

三、由于有了专业的保险业务活动，保险人长期在处理或勘查索赔案件中能总结一套防损经验，可以协助有关部门采取措施或改进工作，对避免或减少损害产生起着一定的作用。

四、出口贸易的价格如多争取以 CIF 等价格条件成交，增加在国内办理保险，可以增加外汇收入。

第二节 出口货物运输保险的种类和险别

在目前世界各国的保险业务中，货物运输保险的种类，按运输方式不同可分为：海洋运输货物保险、陆上运输货物保险、航空运输货物保险和邮包保险。

现在按每种保险和它的险别分述如下：

一、海洋运输货物保险 (Ocean Marine Cargo Insurance)

保险人负担在海上运输过程中所发生的意外损害、自然灾害等所造成的损失。海洋运输货物保险是出口货物保险中最主要的一项保险。由于世界地理条件所限制，世界各国之间被海洋所隔离，对外贸易运输主要是海上运输，所以出口货物保险主要也是海洋运输货物保险。

按中国人民保险公司 1981 年 1 月 1 日修订的海洋运输货物保险条款有如下三个主要基本险。

(一) 平安险 (Free from Particular average-F.P.A.)：平安险所承担的责任范围是单独海损不赔的，所以有人又称为单独海损不赔险。

(本险别的主要责任范围请参阅《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》。以下其它险别以及陆上运输货物保险、航空运输货物保险和邮包保险等的责任范围均参阅中国人民保险公司的各有关部分的条款。)

(二) 水渍险 (With average-w.A.)：本险别除包括平安险所属的责任范围外，还包括平安险所不负责的单独海损险，所以有人又称为单独海损赔偿险。

(三) 一切险 (All risks)：本险别除包括上述的平安险和水渍险范围内的责任条款外，还包括货物在运输过程中由于外来灾害所造成的部分损失

或全部损失。

一切险还包括下列十一种附加险。

(1) 偷窃、提货不着险 (Theft, pilferage and non-delivery - T.P.N.D.) : 系包括由于货物被偷窃行为或整件货物由各种不明原因而遗失、未交货所造成的损失。

(2) 淡水雨淋险 (Risk of fresh water, rain damage-F. w. R.D.) : 本险别包括淡水或雨水所造成的损失。上述所介绍的平安险和水渍险只负责海水所致的损失, 本险能补充平安险和水渍险所不足的范围。

(3) 短量险 (Risk of shortage) : 包装货物的外包装破裂造成货物短量或散装货物短少重量的损失都是本条款范围内。

(4) 混杂、沾污险 (Risks of intermixture & contamination) : 货物由于被混入其它杂质而降低原货物质量或被其它有害物体或颜色污染所引起的货物损失。

(5) 渗漏险 (Risk of leakage) : 流体或液体货物因容器损坏引起渗漏而致使货物损失。

(6) 碰损、破碎险 (Risk of clash & breakage) 易碎货物在运输过程中因震动或挤压而引起货物的破碎、挤压和四瘪或其它损失。

(7) 串味险 (Risk of taint of odour) : 食品和其它物品被另外异味货物影响而引起串味损失。

(8) 受潮、受热险 (Risk of sweat and heating) : 由于气温突然变化、通风不良而引起水气凝结, 造成货物受潮、受热的损失。

(9) 钩损险 (Risk of hook damage) : 货物在装卸过程中使用铁钩而造成货损。

(10) 包装破裂险 (Risk of breakage of packing) : 货物在装卸过程中而造成外包装破损, 或因此而进行修补和调换所支付的费用。

(11) 锈损险 (Risk of rust) : 由于货物在运输或装卸过程中造成生锈的损失, 但货物本身的性质所引起的锈损却不包括在内。

上述十一种附加险称为一般附加险, 属于“一切险”范围内。只有投保了基本险别的情况下, 才能加保附加险, 附加险不能离开基本险而单独投保。

二、海洋运输货物战争险 (Ocean marine cargo war risk)

货物在运输过程中因敌对或战争行为或海盗行为所引起的货物损失均属于战争险范围内。战争险是海洋运输货物保险条款的一种附加险, 必须在投保了基本险别以外再另加保战争险。战争险不属于各基本险别的范围内, 所以加保战争险要另加收保险费。

三、海洋运输冷藏货物保险 (Ocean Marine Insurance for Frozen Products)

由于冷藏货物在运输过程中因自然灾害、事故或其它外来原因所造成的损失均由保险公司负责。

本险别又分为冷藏险 (Risk for frozen products) 和冷藏一切险 (All risks for frozen products)。具体责任范围请参阅中国人民保险公司《海洋运输冷藏货物保险条款》。

四、陆上运输货物保险 (火车、汽车) (Overland Transportation Cargo Insurance) (Train, Truck)

本险别虽然是陆上运输范围, 但它以火车和汽车运输为主要范围。又分

为：

(一) 陆运险 (Overland transportation riskS)：包括货物在运输过程中因受自然灾害或意外的事故所造成的货物部分或全部损失。

(二) 陆运一切险 (Overland transportation all risks)：除包括上述陆运险，还包括在运输过程中由于外来原因所造成部分或全部损失。

五、陆上运输货物战争险 (Overland Transportation Cargo War Risk)。

货物在运输过程中因敌对或战争行为所引起的陆上运输货物的损失。陆上运输货物战争险是陆上运输货物保险的一种附加险别，但它必须在投保了陆运险或陆运一切险情况下，根据需要可再另加保战争险。

六、航空运输货物保险 (Air Transportation Cargo Insurance)

是航空运输货物为主体的保险。它分为：航空运输险 (Air transportation risk) 和航空运输一切险 (Air transportation all risks)。航空运输险和航空运输一切险的责任条款类似于海洋运输货物保险中的水渍险和一切险。

七、航空运输货物战争险 (Air Transportation Cargo war Risk)

货物由于航空运输中遭遇到战争或敌对行为以及武器等造成的货物损失。

八、邮包保险 (Parcel Post Insurance)

由于通过邮包邮寄的货物不管是海运、陆运或航空运输，保险公司都应负责。凡货物在邮寄过程中因自然灾害、意外的事故或外来原因引起的货物损失均由保险公司负责。本险又分为邮包险 (Parcel post risk) 和邮包一切险 (Parcel post all risks)。

九、邮包战争险 (Parcel post war risk)

邮包货物在运输过程中遭遇战争或敌对行为以及武器等造成的货物损失，由保险公司负责。

除了以上所介绍九种保险以外，还有一些特别附加险，这些特别附加险不包括在一切险的责任范围内。需要投保下列的特别附加险应向保险公司联系，经过保险公司同意接受时才能办理，因为它们的责任范围已超出一般意外事故的范围。

特别附加险有：

1. 交货不到险条款 (Failure to deliver clause)：不管任何原因，凡是货物在起运港装运并装上船后 6 个月内货物不能安全地到达目的港，应由保险公司负责赔偿。实际本险在保险公司赔偿后也不一定货物绝对已受损失，所以保险公司按全部损失赔偿后，被保险人应将货权完全转移给保险公司。

2. 进口关税险条款 (Import Duty clause)：有些国家规定货物遭受损害，而进口关税仍以货物未残损前的原价值缴纳，由此而引起的损失由保险公司负责。

3. 舱面险条款 (On deck clause)：一般装船海运货物都是装载在船舱内，但在特殊情况下某些货物由于体积太大、过长或能污染其它货物，所以装载在船舱外面。装载在船舱外面的货物，由于在露天暴露，风吹雨淋等而受损，由此产生损失由保险公司负责。

4. 拒收险条款 (Rejection clause)：货物运至进口国因种种原因被进口国有关当局拒绝进口，由此而产生的损失由保险公司负责。但被保险人在

投保时必须具备已经获得许可进口的有关证件。

5. 黄曲霉素险条款 (Aflatoxin clause) : 花生等出口行业中常见的保险条款。花生在发霉时会产生黄曲霉素菌, 这种菌是致癌菌。进口国如果发现在货物中有黄曲霉素菌会采取没收或拒绝进口, 这样引起的损失由保险公司负责。

6. 出口货物到香港(包括九龙)或澳门存仓火险责任扩展条款(Fire Risk Extension Clause -F.R.E.c.) (For storage of cargo at Destination Hongkong, Including Kowloon, or Macau) : 本条款指货物卸至过户银行指定仓库后, 其存仓时间的火险可延展至过户银行货权转移后 30 天。在这 30 天以前所发生火灾均由保险公司负责。

上述六种特别附加险不属于一切险的责任范围内, 被保险人如需要投保上述六种特别附加险, 须事先征得保险公司同意后才能办理投保。

还有限制条款, 如海关、码头检验条款 (Survey at Jetty Clause), 本条款主要对货损较大的港口, 要求货抵目的地后立即在码头检验, 以减少货损。

第三节 出口货物运输保险单据的种类

保险单据是保险人对被保险人承担保险责任的书面证明, 它不能算为保险契约。保险单据与被保险人的投保申请书合在一起才算为双方的保险契约, 所以保险单据只能说是签订契约的证明。

货物运输保险单是保险单据中主要的一种保险单据。货物运输保险单以它的分类方法不同, 所以保险单的名称也各异。

如果以保险有效期范围分类, 货物运输保险单可以分为:

一、定期保险单 (Time Policy) : 凡保险的有效期固定在某一个时期内, 在这时期货物发生货损由保险公司负责的一种保险单据。

二、航程保险单 (Voyage policy) : 凡规定从某起运地至某目的地的指定航程中如发生货损由保险公司负责而出具的保险单据。

如果按赔偿价值的角度分, 则可以分为:

一、定值保险单 (Valued policy) : 货物受损时其计算赔偿款额按保险单的保险金额计算的一种保险单。如果全部受损, 照保险金额全赔偿。

二、非定值保险单 (Unvalued policy) : 如果发生货损时, 需要另外再确定保险价值, 保险公司再接保险金额与保险价值之间的比例计算赔额的一种保险单。

从某一个角度分类就有另外一种保险单据种类名称。譬如从承保的形式不同去分类又可分为单独保险单、总括保险单、流动保险单或者逐笔保险单等。

我们要讨论的主要是按保险人与被保险人双方确定的保险形式简与繁的情况的角度分类方法来介绍保险单据的种类: 即保险单、保险凭证、保险联合凭证和预保单。

保险单、保险凭证、保险联合凭证和预保单是出口货物运输保险最常用的保险单据。现在分别介绍如下:

一、保险单 (Insurance policy) : 一般所说的大保单就是保险单。它是保险人根据被保险人的要求, 表示已接受承保责任而出具的一种独立文

件。在保险单的正面有双方约定保险标的物名称、数量、唛头、被保险人名称、被保险金额等。保险单背面印有海洋运输货物保险条款，其中包括平安险、水渍险和一切险的责任范围，还有除外责任、责任起迄、被保险人的义务和索赔期限等。除此之外，还有海洋运输货物战争险条款。所以它是一种正规的保险单据，又称为“正式保险单”，是被保险人在货物发生损失时进行索赔的主要依据。

关于保险单正面项目请参阅本章第四节中有关部分。

二、保险凭证 (Insurance Certificate)：俗称小保单。保险凭证是保险人为了简化手续，把保险单的条款作了简略，对背面条款并不作详细记载的一种文件。所以它是保险单的一种简化形式的凭证。但它同样是保险人对被保险人表示已接受承保责任而出具的一种文件。

保险凭证的正面内容和格式与保险单大致一样，它与保险单区别只不过背面没有详细记载保险人的责任范围、除外责任和被保险人的义务等有关条款。

它虽然没有详细列明保险条款，但在我国的人民保险公司受赔时仍可根据保险单 (Insurance Policy) 的条款给以理赔。

如果信用证要求出具保险单，我们应该按信用证要求出具保险单，不要以保险凭证代替。有的做法在保险凭证上加盖“ This is a policy ”字样的戳印来代替保险单使用。这样做法虽然有时也收回了货款，但这同时也会给信用证的开证申请人或开证行以单证不符提出拒付贷款或保留追索权。尤其英国地区的开证行不接受这种做法。如果信用证规定提交保险凭证时，可以保险单代替。有的做法把保险单的名称“ In- surance policy ”中的“ policy ”用括号括起来，然后莅“ policy ”后再加上“ certificate ”，即“ Insurance (Policy) Certificate ”。

三、联合保险凭证 (Combined Insurance Certificate)：有人又叫做“承保证明” (Risk Note)。保险人利用进出口公司的商业发票上的空白处列明保险凭证的编号、主要险别、保险金额、运输工具和起运日期。其它项目都利用进出口公司的商业发票上所列明的项目为依据，保险公司同时在联合保险凭证上正式签章以表示接受承担该保险责任。

联合保险凭证在我国只用于对香港、澳门地区出口，而且开证行必须是我联行开立的信用证方可使用联合保险凭证。如果信用证规定不接受联合单据者则禁用。

联合保险凭证格式如下 (见表格和格式之七)

下述格式一般印刷在进出口公司的商业发票左下角的空白处。

四、预保单 (Open Policy) 在货物未发运以前，预先向保险公司办理预约保险的一种单据。这种保险的被保险人与保

(联合保险凭证)

(表格和格式之七)

承保编号	号
本发票所列货物已由我公司承保	
计保金额	于
装	
经往九龙/香港凡属承保责任范围的事故由香港民安保险公司(香港德辅道中2A号)代为理赔	
中国人民保险公司大连分公司	

险人事先签订协议，约定保险总限额、期限、保险标的种类、运输工具、航程、保险条件、费率等。保险人一经接到被保险人的装运通知，保险立即生效。即使在货物发生货损后保险人才接到装运通知，保险人仍须负责赔偿。所以在买方负责保险的价格条件下，大都信用证（尤其阿拉伯地区和红海地区）都有类似要求卖方在装运后立即通知买方的保险公司。这种通知一般叫做《装运通知》（或称《预保信》）（Shipment advice）例如信用证有这样条款：

“ Insurance covered by buyerS , and shipment advice quoting the above / c NO. and referring to Policy No.....to be sent by registered mail immediately after shipment to..... Insurance Co. and a copy of this advice to accompany the documents . ”

预保单一般使用于出口展览品、小卖品等。出口贸易货物保险很少使用它。

第四节 保险单的填制

保险单据的种类在上一节中已经介绍过，其中最常见的是保险单。对保险单的项目填制分述如下（保险凭证的项目基本与保险单一致，不另外分述）：

保险单是被保险人进行索赔的主要依据，它是属于有价证券范围内，所以在缮制保险单时要非常慎重，要求质量高，字句排列整齐、清洁，不涂改。如果实在要更改，一定要盖校对章。涂改多的要重新出具，把原单作废。保险单上的各项目内容必须与商业发票及其它单据各相应的项目一致，更不能互相矛盾。

一、被保险人

即办理投保的申请人。在 CIF 交货条件下，出口货物一般是出口商申请投保，所以在信用证没有特别规定的情况下，都以信用证的受益人名称为被保险人。如果被保险人填信用证的受益人名称，则保险单背面须由被保险人背书，背书的行为表示该保险单的权益就转让给保险单的持有人了，同时受让人也承担了被保险人的义务。

如果信用证规定保险单做成“ To order ’ ，可以在被保险人栏照填“ To order ” ，同时加以背书，其效果与填信用证的受益人后加以背书一样。

有的信用证要求以某某公司或某某银行为保险单的被保险人，在保险单上则填“××Co.Lid.”，这时保险单就不用背书。

如果信用证规定：“.....issued to the order of ×××Bank.” 保险单可照信用证要求在被保险人栏填“To the order of ×××Bank.”。

如果信用证规定：“endorsed to the order of.....Co.”，可以用信用证的受益人为被保险人，并在背面空白处照填“To the order of.....Co.” 然后被保险人再背书盖章。

信用证虽然没有规定被保险人，却指明如发生赔偿请付给A公司(Loss if any, Pay to A Co.)，对于这样条款，过去有的做法在保险单的被保险人栏直接以“A Co.”为被保险人，不背书。这种填法过去曾遭到进口商以此为借口提出“不符点”。尤其目前国际市场上资本主义经济危机不断激化，进口商从单据挑剔缺点以达到拖延付款或拒付货款。为了严格保持单证一致，最好是仍以信用证的受益人为被保险人，再背书，并在赔款偿付地点栏后填：“pay to A Co.”，这样就达到单证一致了。

二、标志（即唛头）

保险单上的标志应和提单、发票及其它单据上的标志一致。如果信用证没有特别规定，保险单要表示装运标志。过去有的做法在保险单上不填标志，并在标志栏中注明：“按照××号发票及××号提单上的标志，”（Marks & Nos. as per invoice No. ×× or Bill of Lading No. ××）。实际这样填法原为了简化反而复杂化了，并没有少打字（也可能还多打字），反而给信用证的开证行或开证申请人授之以柄。遇到挑剔的开证申请人可以借口提出保险单未填标志保留追索权。所以还不如把实际标志填上，开证申请人就无隙可乘。

三、数量、重量及保险货物项目

如发票计价以净重计算，数量栏填件数外再填净重；如系以毛重计价，除了件数外再填毛重即可，以包装单位计价，如以箱计价，只填总箱数即可。如件数、毛重、净重都表示也可以。

货物项目可以照发票中所描述的商品名称填制。如果商品项目繁多，如一一列出，该栏空白处即不够填列，有的制法只列总的名称。如：糖水苹果罐头（Canned Apples In Syrup）、苹果酱罐头（Canned Apple Jam）、熏鱼罐头（Canned Fried Fish）.....可以打一总名称“罐头”（Canned Goods），但不如逐一详列妥当。

个别信用证有时要求所有单据都要表示本信用证号码，如“All documents must be indicated credit No.”。保险单也不例外，可在本栏空白处表示。

四、保险金额

保险单上的金额有两栏，即“保险金额”（Amount Insured）（小写金额）和“总保险金额”（Total Amount Insured）（大写金额）。两栏金额要完全一致。所用货币和信用证金额所用的货币要一致。投保金额按信用证规定办理。如信用证不明确，按CIF或CIP价金额加10%。如无法确定CIF或CIP价值，最低投保金额以信用证议付额或者发票毛值取两者较大额加10%。保险金额不要辅币，其货币单位以下的辅币采取进位，不管有多少辅币都往上进为一个货币单位。如人民币14 346 .01元，应进为人民币14 347 .00元。

过去对保险单上金额的辅币的做法，有的按四舍五入法进位，认为“四舍五入”是世界各国通用的而且是公认的。实际这样做法会给开证行或开证申请人提供“单证不符”的条件。因为严格他说保险金额不等于发票金额的110%。

发票如果有扣除佣金、费用等情况，保险金额应按未扣除以前的毛额投保。

如果信用证要求投保进口关税险，开来信用证有这样规定：

“Insurance Policy for 110% of CIP invoice value, plus 30% to cover import duty.”

保险金额可表示如下：

(假设发票 CIF 价值为 2000.00 英镑)

200.00

Plus loss of import duty at 30%
of CIF Invoice value :

600.00

Total : 2 800.00

五、装载工具、起运地、目的地和开航日期

装载工具：海运的货物，应将具体船名填上。如果该船在中途转船，并且已确定二程船名，则把二程船名也填上，如：s.s. “CHANGCENG” to be transhipped at Hongkong onto s.s. “HUOHE”。如果二程船名无法确定只好填：s.s. “CNANGCHENG” with transhipment at Hongkong. 如果连转船地点也不知道，可填：s.s. “CHANGCHENG” with transhipment.

如果是海陆联运，可填：“By s.s. “.....” thence by overland transportation to.....”。

如铁路运输，除填火车运输外，能再注明车号更好。如：“By Railway, wagon No.4865732”。

由航空运输的，可填：“By aeroplane。”

由邮包运输的，可填：“By Parcel Post。”

起运地和目的地：保险单上的起运地和目的地必须和提单或其它运输单据一致。如果信用证要求海运至某目的港而

保险规定保到内陆，保险单填法应该填目的港后再填内陆地

名。如海运目的港到马赛，并要求保险要保到巴黎。保险单

上的目的地可填为：“Marseilles and thence to Paris”。

开航日期：应按提单日期填列。但一般投保日期在装运之前，所以保险单上开航日期允许填大约日期 (Slightly or

about) 。但最好填实际装运日期，办理投保时可留空，待装运后再填。

六、保费及费率

保费及费率一般没有必要在保险单上表示。例如人民保险公司的保险单格式上印就“As arranged” (照约定办理)。

有的信用证要求在保险单上表示“保费已预付”，如信用证规定：“Marine Insurance Policy in duplicate for 110% of the invoice value marked “premium Prepaid”，可以在保险单空白处注明。

七、承保险别

本栏是保险单的最中心内容，因为它主要说明保险人对本批货物都承担

了哪些责任，也就是今后货物受损时理赔责

任范围的书面根据。本栏所记载的条款要正确，并要严格符合信用证条款要求。当开证申请人收到保险单据，往往货物还没有到达目的港，将来货物是否需要理赔不能预料，所以开证申请人对待保险单据是非常严格而且慎重审查。如果稍有缺点，为了预防万一，开证申请人都会向议付行提出保留追索权。

例如 1983 年某进出口公司对某国商人出口花生仁，信用证在保险条款中规定：“.....insurance to be covered by sellers for 110% invoice value against All Risks' (Ocean Marine Cargo Clause) including the risks of heating, sweating, spontaneous combustion, mould, infestation, all irrespective of percentage,”

但我保险单在险别栏中除了投保一切险以外，对其附加险作如下表示：“All irrespective of percentage as per CICC-including the risks of heating, sweating, spontaneous combustion, mould, infestation, ”

开证申请人提出保险单险别条款未按信用证原句顺序排列。即“ All irrespective of percentage ” 不应在“ the risk of heating sweating..... ” 前面，拒付了货款。

所以险别填制要十分谨慎，严格按信用证说法表示。

我国出口货物运输保险主要依我人民保险公司修订的货物运输保险条款办理。如信用证条款“.....ocean marine cargo clauses (W.A.) and ocean marine cargo war risks clauses of The People's insurance company of China dated January 1 , 1981 . ”。但有些国家却有这样要求“..... Institute cargo clause (W.A.) and institute war clauses dated 1st January 1963. ”这是要求以伦敦协会保险条款办理投保。该条款已于 1982 . 1 . 1 又修订用 (A) 条款、(B) 条款、(C) 条款分别代替原来一切险、水渍险、平安险条款。

以前中国人民保险公司不同意接受伦敦协会条款，现在考虑到该条款在国际上是通用的，而且它的基本保障责任与中国人民保险公司货物运输保险条款实质上差不多，所以现在人民保险公司可通融接受伦敦协会条款。

如果信用证没有明确规定主要险别，或只规定“通常险”(Usual Risks)，或类似字样，可以按合同规定的险别办理。

信用证的险别如果大于合同的险别，例如合同规定平安险，而信用证规定一切险；又如 CFR 交货条件，信用证却要求办理投保。类似这样情况，应向开证申请人提出删除信用证有关条款，或由我代办保险，把信用证条款改为其额外增加的保费或超过险别部分的费用凭保费收据在信用证项下与发票所列的货款一起收取。

八、 勘查、理赔代理人

有的信用证要求保险单表示勘查、理赔代理人名称，可查阅中国人民保险公司的《货损检验、理赔代理人名册》，按该册所规定目的地的代理人名称列在保险单上。

如果信用证自行指定买方选择的代理人，这是有损于我保险公司的自主权，不应接受。

九、 赔款偿付地点

信用证如有规定赔款偿付地点，应按信用证上所规定的地点填制。如信

用证规定：

“Claim, if any, to be payable at Japan in the currency of the draft.”可按要求填制,如填“Claim payable at Japan in Japanese Yens.”,又如信用证规定在甲地或乙地支付赔款,例如:“payable at London or Liverpool”,都应该照填。不能由我选择其一。

如果信用证没有规定赔款地点,一般按实际目的港为赔款偿付地点。

十、出具保险单日期

保险单的出具日期要比提单日期或其它货运单据日期之前,最晚可与提单日期或其它货运单据日期同一天,以表示货物在装运前已办理投保,但也不能晚于发票日期。

第十二章 检验证明书

检验证明书是由公证机构对商品进行检查，关于品质、规格、重量、数量、包装或检疫等各方面给予鉴定的书面证明的文件。

第一节 检验证明书作用和种类

检验证明书在出口结算单据中也是一项很重要的单据，所以，出具这类证明书不但要严格符合信用证要求而且还要符合合同规定，因为检验证明书可以作为赔偿的依据。

一、检验证明书的作用

- (一) 对进口商品的品质、规格等方面起保障作用。
- (二) 货到目的港后，买卖双方如发生争执时，作为解决矛盾的客观依据。
- (三) 检查卖方所装运的货物是否按合同履行交货义务的依据。
- (四) 供进口商提出索赔的依据。
- (五) 供进口商向进口国海关和有关其它当局清关或申报时使用。
- (六) 防止对人类、牲畜有病害或传染病扩大传播起保障作用。
- (七) 监督卖方重合同守信用的作用。

二、检验证明书的种类

商品检验证明书常见的有：品质检验证明书 (Inspection Certificate of Quality)；重量检验证明书 (Inspection Certificate of Weight)，数量检验证明书 (Inspection Certificate of quantity)；兽医证明书 (Veterinary Certificate)；卫生检验证明书 (Sanitary Inspection Certificate or Certificate of Health)；消毒检验证明书 (Inspection Certificate of Disinfection)；产地证明书 (Certificate of origin)；衡量检验证明书 (Inspection Certificate of Measurement & / or Weight)；温度检验证明书 (Inspection Certificate of Temperature)。

以上各种证明书均由进出口商品检验局出具。

此外，还有熏蒸证明书 (Fumigation Certificate)；植物检疫证明书 (Phytosanitary Certificate or Plant Quarantine Certificate) 等。

以上证明书由动植物检疫所出具。

第二节 检验证明书的一般要求和注意事项

各种检验证明书一般都有它自己本身所需要证明内容。如品质检验证明书要证明该商品的质量状况、规格描述如花色、尺寸、加工标准等，和经过检验后的结果。又如重量检验证明书要证明的是该商品的总件数、毛重、皮重、净重、内外包装的情况或每件包装重量。此外，各种证书还有下列一般内容要求：一、发货人名称；

- 二、收货人名称；
- 三、件数和包装单位，
- 四、重量；
- 五、唛头；

- 六、品名；
- 七、证书日期。

对法国出口肉食类和野味商品，法国当局有规定固定格式的卫生检验证书，其主要内容如下：

- 一、产地国名；
- 二、签发证书单位名称；
- 三、品名；
- 四、加工方法或冷冻日期；
- 五、包装种类及件数；
- 六、重量；
- 七、起运港；
- 八、目的港；
- 九、运输工具；
- 十、发货人；
- 十一、收货人；
- 十二、兽医主任姓名及签字；
- 十三、兽医证明内容及评语；
- 十四、出证日期；等等。

所以向进出口商品检验局申请出证时，应提供上述内容。

应注意事项和要求：

- 一、证明书中的发货人、收货人一定要严格符合信用证中规定。
- 二、品名、数量、包装单位、唛头等都要和商业发票或其它单据完全一致。

三、日期：证书日期最好在提单日期之前。虽然商品不超过商品检验规定的有效期内出口，但证书日期最好还是与提单日期同一天或早于提单日期一、二天。如冻、鲜商品和随时间长短而变质的商品更应与提单同一天出具证书。太早于提单日期，也会被认为证书上所证明的检验结果不是实际装船时的质量结果，在检验后与装船前这一段时间货已变质。

四、以重量计价的商品，其检验证明书上的重量应与发票上的计价的重量一致。如以毛计净的价格条款商品，检验证明书上申请报验的重量应以毛重表示，而重量检验证明书则在检验结果中表示毛、皮、净各项重量。

五、对马尔他出口的商品所提供的商品检验证明书要求手签，如只有盖章无签字，将被认为是无效的。

六、对意大利和南斯拉夫出口的农产品、畜产品要求出具卫生检验证明书由承运人转交目的港卫生局，否则不能提货或罚款。

七、对下列港口出口的食品货物，当地海关规定必须随货带走卫生检验证明书，否则将受罚款。

国名	港口名
巴基斯坦	卡拉齐 (Karachi)
伊朗	阿巴丹 (Abadan)
伊朗	布什尔 (Bushire)
伊朗	霍拉姆沙赫尔 (Khorramshahr)
伊拉克	巴士拉 (Basra)
科威特	科威特 (Kuwait)

巴林	巴林 (Bahrain)
卡塔尔	多哈 (Doha)
卡塔尔	乌姆赛义德 (Umm Said)
沙特阿拉伯	达曼 (Dammam)
沙特阿拉伯	腊斯塔努腊 (Ras Tanura)
阿拉伯联合酋长国	阿布扎比 (Abu Dhabi)
阿拉伯联合酋长国	迪拜 (Dubai)
	(如对该港口出口麦麸、面粉、大米等商品另需熏蒸证明书)
阿拉伯联合酋长国	拉斯开马 (Ras al Khaima)
阿曼	米那卡布斯 (Mina Qaboos)
黎巴嫩	贝鲁特 (Beirut)

如果信用证也要求提供卫生检验证明书，应服从信用证要求照规定提供给议付行结汇，则随货带证可提供副本的卫生检验证明书。

第十三章 产地证明书

产地证明书 (Certificate of origin) 主要证明该商品的生产来源地, 供进口国海关采取不同的国别政策和关税待遇。

第一节 普通产地证明书

普通产地证明书由各地进出口商品检验局和中国国际贸易促进委员会出具。由谁出具要根据信用证要求办理。

进出口商品检验局和中国国际贸易促进委员会出具的产地证明书格式、内容两者完全一样, 只是所签发的单位名称、签章不同而已。除个别栏目的内容外, 其证明书的格式又与普惠制产地证明书 (格式 A) 基本一致 (请参阅本章第二节的“表格和格式之八”)。

普通产地证明书项目共 12 栏, 即: 1. 出口商; 2. 收货人; 3. 运输工具及路线; 4. 目的港; 5. 供官方使用; 6. 唛头; 7. 商品名称和包装数量; 8. 《协调制度》商品编码; 9. 毛重或其他数量; 10. 发票号及日期, 11. 出口商声明、签章; 12. 签发当局证明、签章。

红海和波斯湾地区大都要求由中国国际贸易促进委员会出具的产地证明书。阿拉伯地区要求在证书上证明制造商或生产者的名称和地址, 或证明该货不含有以色列的原料或产品。

信用证即使没有规定产地证明书由谁出具, 也不能联合在发票上。产地证明书一般要求不能表现出货值和价格。由于把产地证明书联合在发票上, 无形中暴露出它的货值。联合单据在目前除了香港联行开证外, 其它地区已经受到了进口商的抵制。进口商所要求的不同单据各有它的不同的用途和需要提交给不同当局和有关部门, 单据的联合使进口商很为难, 所以风险很大, 而且联合单据在国际上和有关法律并没有得到公认。现在甚至香港联行部分开来信用证也开始不接受联合单据。尤其对西欧各国应严格控制不出具联合单据。

不但产地证明书联合在发票上普遍已受到国外进口商的反对, 而且连简单的证明信联合在发票上也遭到拒付货款。例如 1980 年某进出口公司对西欧某商人出口货物, 在出口结算单据上把受益人已航邮副本单据的证明联合在发票上, 被开证申请人拒付货款。这样的例子并不少见。因为进口商所要求的不同单据有它不同的用途和提交给不同当局和有关部门。把各种单据都联合在一起, 使进口商无法分开或分别提交给有关部门, 当然要遭到拒付货款。

对意大利出口有时要求产地证明书除须由贸促会盖章外还要增加手签。

对西班牙的加那利群岛 (Canary Is.) 出口商品, 当地海关规定产地证明书须由出具单位的负责人手签, 而且不许与发票联合在一起。

第二节 普惠制原产地证明书 (格式 A)

普惠制原产地证是发展中国家向发达国家出口, 按照联合国贸发会议规定的统一格式而填制的一种证明商品原产地的文件。又是进口国——给惠国给予优惠关税的待遇或免税的凭证。

普惠制原产地证明书 (格式 A) (Generalised System of Preferences

Certificate of Origin“ FORM A ”) 是根据联合国贸发会议规定的统一格式。规定本证明书规格尺寸为 210 毫米 × 297 毫米, 证书表面上必须印有绿色机制扭索图案, 使能识别进行涂改或伪造的行为。证明书所使用的语种允许两种语言, 即英文和法文。

现将证书的格式译成中文如下(见表格和格式之八)。

目前实行普惠制采用普惠制原产地证明书格式 A 的国家有: 澳大利亚、奥地利、加拿大、芬兰、日本、比利时、丹麦、法国、荷兰、希腊、挪威、瑞典、瑞士、美国、新西兰、爱尔兰、意大利、卢森堡、德国、联合王国、保加利亚、匈牙利、波兰、捷克、斯洛伐克。

对澳大利亚出口是出口商根据普通商业发票提出申请, 也可以接受附有普通商业发票的格式 A, 不需要官方证明。新西兰采用“ 59A ”格式, 可由出口商自行签发。

现将普惠制原产地证明书格式 A 的各栏分述如下:

第一栏, 出口商名称、地址和国名“ Goods consigned from (Exporter ' s business name, address, country ”: 出口商名称应按信用证的受益人名称填写, 并加注具体地址。 EMBED Word.Document.6 \s

第二栏, 收货人名称、地址和国名“ Goods consigned to (Consignee ' s name, address, country) ”: 根据信用证要求填写给惠国的真实的收货人名称。信用证没有明确者可填信用证的开证申请人, 即发票上抬头人。如果信用证的开证申请人不是进口国的商人, 也可以填提单的被通知人。有的信用证要求留空不填, 如属于欧洲共同体国家, 可以照办。

第三栏, 运输工具及航线“ Means of transport and route (as far as Known) ”: 要填写实际所用的运输工具, 起运港(地)和目的港(地)。如途中有转船要标明。

第四栏, 供官方使用“ For official use ”: 此栏应留空不填。有时由于后补证书等情况, 由进出口商品检验局填往。如因证书丢失要重新补出证书时, 除盖上“ DUPLICATE ”章以外, 并在本栏由进出口商品检验局给以注明: “ 本证书系 × 月 × 日所签发第 × × 号证书的复本, 原证书作废。 ” (This certificate is in replacement of certificate of origin No. × × × dated × × × × which is cancelled .)

第五栏, 顺序号(即项目号)“ Item number ”: 本证书中的品名如分多项不同商品项目排列时, 按“ 1、2、3..... ”分行列出。如只有单项商品, 也要列明项目“ 1 ”。

第六栏, 唛头及包装号码“ Marks and numbers of packages ”: 需要与其它单据的唛头一致。如没有唛头也应当填:

“ No Marks ”。

第七栏, 包装数量及种类; 商品名称“ Number and Kind of packages, description of goods ”: 件数要注大写件数。包装单位名称和品名都要和信用证规定及其它单据一致。在必要时也可以把该商品的规格注上。

第八栏, 原产地标准“ Origin criterion ”: 这一栏是国外海关在审查中最核心的项目。填的字数最少; 但情况却十分复杂。如果本商品完全是出口国自产品, 填“ P ”代号。至于在出口国加工或部分进口的商品, 请参照本证书格式 A 的背面解释, 以及联合国贸发会议优惠问题特别委员会在 1982 年十一届会议所通过的新注释, 和 1982 年 10 月 1 日第三次修订的《关于普

惠制原产地证书（格式“ A ”）的填制说明》规定填制。或与当地进出口商品检验局联系填制。

第九栏，毛重或其它数量“ Gross weight or other quantity ”：填实际毛重，同时应与提单上的毛重一致。除填毛重以外也可以加填货物的数量。一般以毛重计算的货物填毛重即可，如果只有净重的，也可以填净重，但要注明：“ N. w. ”。

第十栏，发票号及日期“ Number and date of invoice ”。证书上的发票号及日期须与发票实际号码及日期完全一致。日期最好以英文填制，不要中国书写习惯写法填列，如“ 1984 . 6 . 4 . ”，因为这样填的月份和日期极易混淆。

第十一栏，签证单位的签章及证明文句“ place and date ,Signature and stamp of certifying authority , Ceftification. ”：本栏由中国进出口商品检验局盖章及签字。本证书只签章正本一份，副本不签章，因为按联合国贸发会规定本证书正本有效，副本无效。

本栏日期不得早于第十栏的发票日期及第十二栏的出口商声明日期。一般填同一日期最容易掌握。

进口国如果是新西兰，证书不需要官方签证机构签署。

第十二栏，出口商声明“ Declaration by the exporter ”：在“ produced in ”后填：“ 中国 ”（ China ）。在“goodsexported to ”后填进口国名，并与最终收货人或目的港的国别一致。所有正、副本证书，出口商都要盖章及授权人签字，同时填上地点和日期。本栏日期不得早于第十栏的发票日期。

第十四章 其它单据

出口贸易结算单据除了上述的提单、商业发票、海关发票、保险单据、检验证书等主要单据以外，还有一些附属单据。为了进口国海关或其它有关当局的需要，开证申请人往往在信用证中要求各国不同规定的附属单据。由于附属单据种类繁多，不能把所有各国要求的附属单据一一列出，这里只能举出一些比较常见的附属单据供参考。

第一节 领事签证

凡单据经进口国驻出口国的领事馆加以认证的单据叫做领事签证单据 (Consular Documents)。签证单据大部分要求以发票进行签证。有些国家规定一种固定格式发票，由出口商填制后再由进口国驻出口国的领事签证，这叫做领事发票 (Consular Invoice)。有的国家只要求在普通商业发票上加以签证 (Consular visa)。除了发票签证以外，还有产地证签证，甚至还有其它单据签证。

领事签证单据的作用：

- 一、作为进口国海关和其它进口贸易管理部门统计用。
- 二、经过驻出口国的领事签证后起确认商品产地的作用，进一步核实商品的原产地，以便采取不同的国别政策和不同纳税比率的政策。
- 三、以限制某些禁运商品和不需要进口的商品。起进口许可证作用。
- 四、通过领事签证，从签证发票售价上和领事馆所掌握当地市场价比较，审核是否有倾销现象。
- 五、在出口商申请签证时，领事馆要征收签证费用，起增加外汇收入的作用。

除了受益人在北京以外，其它城市的受益人一般不愿意接受这个要求。因为本地区没有外国驻华使馆，必须去北京办理，增加各种费用，签证还要支付给外国使馆的签证费用，有的国家——如约旦——则规定按发票总值的比率征收费用，还拖延议付时间。

要求签证的常见国家有：科威特、菲律宾、马来西亚、伊拉克、约旦、也门、黎巴嫩、伊朗、泰国、叙利亚、利比亚、埃及、埃塞俄比亚、苏丹、尼日利亚、摩洛哥、委内瑞拉、秘鲁、巴拿马、墨西哥等。

黎巴嫩、巴拿马、墨西哥等国有时在信用证上允许发票上注明：“本地区无×××领事馆”，再由中国国际贸易促进委员会代替认证。有些国家如墨西哥等却要求以西班牙文字表示，“本地区无×××领事” (por no haber en espe puertoconsul de Mexico)。

签证日期或领事发票日期不得晚于汇票和提单日期，最少提前两天，否则要遭到罚款。

领事发票要注明货系中国产，而且领事发票内容完全要和商业发票一致。

第二节 包装单和重量单

包装单和重量单是商品的不同包装规格条件、不同花色和不同的重量逐

一分别详细列表说明的一种单据。

这二种单据都是发票的补充单据。它的作用主要供买方收货时核对货物的品种、花色、尺寸、规格和海关验货的主要依据。

一、包装单 (packing List)

有人叫做“包装单”，也有人叫做“装箱单”。包装单重点要说明商品每件包装的详细情况。尤其不定量包装的商品要逐件列出每件包装情况，所以又叫做“码单”或“磅码单”。一般机器零件、服装、纺织品、工艺品和不定量包装的商品都要求出具这种单据。它的内容应该包括有：

- (一) 号码及日期，
- (二) 唛头，
- (三) 品名；
- (四) 箱号，
- (五) 规格（包括商品规格和包装规格）；
- (六) 包装单位，
- (七) 逐件列明每件包装的净重和毛重；
- (八) 总合计件数和重量。

以上各项均与其它有关单据各相应的项目一致。有的信用证要求每件唛码也要标出来。

有的信用证要求出具“Specification List”，其内容和“packing list”类似，但它偏重于每件的包装规格。例如每箱装 12 小盒，每小盒 6 块，每块 5 磅，把这样包装细节加以证明，或不同的包装规格要分别逐项列出。

加那利群岛 (Canary Is.) 海关规定包装单（还包括商业发票和产地证书）要求出具单位的负责人手签，并不能与发票联合在一起，否则收货人将被海关罚款。

二、重量单 (Weight Note / memo)

多是粮食类商品或其它以重量为计价单位的商品要求出具这样的单据。它的内容偏重于该商品的详细重量，一般起码要具备下列内容：

- (一) 编号及日期；
- (二) 商品名称；
- (三) 唛头；
- (四) 毛重；
- (五) 净重；
- (六) 皮量；
- (七) 总件数。

第三节 航行路线和转船通知证明

一、航行路线证明 (Itinerary Certificate)

由船长或船方代理人证明该船只在本航次中所经过港口和挂靠港或航行路线及船籍等证明的文件。

红海和波斯湾一带地区常要求船公司或船方出具这样证明书。

以下举几种格式供参考。

(一)：

ITINERARY CERTIFICATE

To whom it may concern : Dalian,.....

Re : s . s . “ ”

This is to certify as following clause marked by (x) : ()
The above mentioned steamer is not Israeli vessel and
will not call at any Israeli port or water and is not Black-listed
by The Arab Boycott of Israeli Office.....

() If with transshipment , the port of transshipment is not
Israeli port and the second vessel is also above stated.

() The captioned vessel is flying.....flag sailing from Dalian
on her voyage will call at.....with transshipment at.....for destination.

() At the time of transshipment , the exporters will / we shall
advise the buyers of the name of second vessel and
address of transfer.

(二) :

ITINERARY CERTIFICATE

Dalian ,

TO whom it may concern :

Re : B / L NO. x x x per s . s . x x x x x

and the second carrying steamer (s) ,

if any , from Dalian to.....

This is to certify that the above—mentioned steamer (s) is / are :

() not Israeli Means.

() not scheduled to call at Israeli Ports,

() not blacklisted ,

()

(三)

Dalian.....

To whom it may concern :

This is to certify that s . s . “ ” , flying the flag of The People ' s
Republic of China , will not call at any Israeli Ports during this
present voyage according to the schedule , and so far as we know that
she is not black listed by the Arabian Countries.

上述格式和内容是最常见的信用证要求内容，其格式和内容并不是固定的。
如信用证还有规定其它内容，可以酌情变更或另外编制。

二、转船通知证明 (Certificate for transshipment advice)

是由船长、船方代理人或发货人证明该轮在中途转船，并由转运人负责
将有关转船事项通知收货人的一种文件。

有的信用证要求出具证明书，证明在转船时必须通知收货人关于二程船
的船名。例如信用证有如下的条款：

In case transshipment is allowed . port of transshipment and the
second carrying vessel ' s name should be advised to the consignee
and beneficiary ' s certificate to accompany the documents.

现举一常见的证明如下：

CERTIFICATE

NO. × × × × × ×

TO :

This is to inform you that goods under B/L No.....will be transhipped at Hong Kong, and the name of the second carrying vessel will meanwhile be shown in their transhipping advice to be sent by M/s. Far East Enterprising Co. (HK) Ltd. Bank of China Building, Hong Kong.

(上例中的“Far East Enterprising Co Ltd.”只是假设例子，应与有关代理公司联系，按实际负责转运的单位填制。)

有的信用证规定：

In case transhipment to be effected, port of transhipment and the second carrying vessel's name should be indicated on the relative Bill of Lading.

这样条款一般不容易做到，因为二程船名大部分在起运港很难确定。如在香港转船，假设由香港华夏公司在香港再作安排，在起运港装货时很难准确地肯定，所以提单上无法加注。最好修改为由发货人出具证明（如上述所举例的证明内容），以代替提单上证明。

第四节 其它

除了以上所介绍的几种附属单据以外，不同的商品和不同的地区有不同的特别单据的要求。现举几种常见的单据介绍如下：

一、装船通知 (shipping advice)

由于收货人的要求，发货人在按规定装运货物后，把装运的各细节通知收货人的一种文件。其目的主要为了收货人便于安排卸货、租仓、保险等事宜。

在第十一章第三节出口货物运输保险单据的种类中第四项曾经介绍过预保单，预保单是办理预约保险项下所使用的保险单据。在这种保险种类下，被保险人或直接由出口商在装运货物后立即通知进口国保险公司使其预约保险生效。这种预约保险所要求的装运通知，有人又叫它为“预保信”。

例如信用证有这样条款：

Insurance to be effected by accountee, and shipping advice must be sent to × × × Insurance Co. by beneficiary quoting Open policy No..... immediately after shipment and a copy of this advice to accompany the negotiating documents.

《装运通知》或《预保信》的格式根据信用证要求不同而异。现在介绍常见的格式三种供参考，或根据信用证具体要求加以修改。

(一)

Our Ref.

Your Ref.

Dalian,

To:

Insured party :

Re: Open Policy No.....

(Cover Note No.....)

We declare that the shipment under the captioned Openpolicy(Cover Note) has been made.The details of shipmentare stated below.please cover insurance and send your ac-knowledgment direct to the insured party.Commodity:

Quantity :

Invoice Value : (Plus 10%)

Means of conveyance : per s.s . / m.s.

Date of shipment :

Port ofLoading:

Destination :

shippjng Marks:

c.c.

(二)

Dalian ,

M / s.

Re: _____

In compliance with the requirement of insurance pur-pose, we hereby declare that the goods have been shipped :

1) Commodity :

2) Quantity :

3) Value :

Insurance Amount :

4) conveyance : per s . s .

5) Port of Loading :

6) Destination:

7) consignee:

8) Shipping Marks :

9) Shiphg date :

10) Open Policy No.

c.c.

(三)

Our Ref . No.

Dalian ,

ADVICE OF SHIPMENT

1) Name of Commodity:

2) Quantity :

3) Invoice Value :

4) Name of Carrying Steamer:

5) Date of shipment :

6) Shipping Marks :

c . c .

二、进口声明 (Form III)

对加拿大出口食品类商品要求出“ III ”型的进口声明。进口声明有时又叫做“ 洁净食品证书 ’ (Pure Food Certificate)。如信用证要求出具“ 洁净食品证书 ” , 可以在单据的标题处改为“ pure Food Certificate ”。

本声明的第五行“Entry”后填目的港；第六行填受益人名及地址；第八行和第九行按商品情况填列；第十行填唛头；第十一行填制造商，如制造商即受益人，也可以填受益人名称；第十三行填收货人名及地址；第十五行“1”后填发货人名称，最后一行由发货人签章。

现把进口声明格式列在下面供参考。（表格和格式之九）

IMPORTDECLARATION

（进口声明格式）FORM

Place_____

Date_____To the Collector of Customs and Excise

Port of Entry_____Canada

Exporter_____Address_____

Product	Gradc	Brand	No , of Cases	Size	&No.
_____	_____	_____	_____	_____	Per case
_____	_____	_____	_____	_____	

Identification Marks :

Name and address of the actual manufacturer :

Name and address of consignee :

I , _____ , shipper for the above mentioned Exporter do hereby declare:

a) that the shipment described above was manufactured from sound raw materials, and that its manufacture was carried on under the sanitary conditions ;

b) that the products are at the time of shipment , sound, wholesome and fit for human food :

c) that the containers and packages show thereon the true name and address of the manufacturer, or the first dealer ;

d) that the description of the contents is true and correct.

(Signature of shipper)

三、船长收据

有的信用证要求某些单据（尤其商检证书等）要在装船时交给载货的船长，以便转交给收货人，并提交船长收据与正本货运单据一起议付。

例如下列信用证条款：

“Original Certificate of quality should be handed to the Captain of the carrying vessel , and a captain ' s receipt to accompany the documents . ”

在交给船长单据时，可自行缮制下列收据交船长签字退回。现举两个例

子供参考。

(一) :

Dalian ,

To the Master.

we thank you for forwarding the shipping document to the consignee. Messrs..... , as below :

1)

2)

please acknowledge the receipt of the above document by countersigning this letter and return a copy of the same to us .

(二) :

RECEIPT

Dalian ,

Received from shipper ,, the following shipping documents one copy each, which the present master is requested to transmit to the consignee ,

1)

2)

The master of s.s. ""

四、非以色列产品证明

红海和波斯湾一带的国家开来信用证，要求出具证明书证明货物非以色列产品。有的只要求在发票中证明上述内容。这要视信用证要求不同而定。

下面举两个例子供参考。

(一)

CERTIFICATE

Dalian ,

This is to certify that the goods are not of Israeli origin nor do they contain any Israeli materials and not exported from any Israeli port.

(Signature)

(二)

CERTIFICATE

Dalian ,

This is to certify that the goods are not of Israeli origin and that no materials of Israeli origin have been used in their manufacture.

(Signature)

五、木材包装声明 (Declaration For Wood Packing)

对澳大利亚、新西兰、南非等出口的商品，如果包装使用木箱（包括托盘使用的木材或出口木材），当地要求木材需

要熏蒸或加热处理，否则货物到达目的港将被烧毁，其损失由发货人负担。所以对该地区出口，信用证经常要求出具木

材包装声明或类似这样声明。

如果包装不是木箱或木材包装的货物，可以出具这样声明：

DECLARATION

Dalian,

We declared that no timber has been used in the pack-ing of the goods under credit No.....

(Signature)

如果包装使用的材料是木材产品，或出口木材制品，应出具这样的声明：

DECLARATIONBYEXPORTERFORWOOD

PACKING (ORFORESTPRODUCE)

Dalian,.....

Country of origin :

To : The collector of Customs

.....

.....

I of herebvdeClarethataalltimberusedfor packing of the goods listed below has been inspected by me and was to the best of knowledge free from bark and from visible signs of insect and fungi attack when the goods were shipped to.....

.....

.....

Port of discharge :	Class of goods :	shipping Marks :	No.ofcases :
---------------------	------------------	------------------	--------------

上面介绍了一些比较常用的其它单据。在实际制单工作中不止这几种，但这里不能全部列出，因为有些单据比较简单没有必要逐一举例介绍。如电报抄本 (Copy of Cable) 是最常见的单据之一，它只是通知收货人货已装运的电报，也没有什么固定的格式。再如邮局收据 (Post Office Registered Re-ceipt)，是信用证要求在邮寄副本单据时，由邮局出具收据以资证明，并不需要制单人员填写什么复杂的项目。其次由于某些单据是因个别商品的特性和个别地区所要求的单据，这种单据使用面非常小，一般不普遍使用它。如对法国出口冷藏货物要求出具“冷冻证书”(Certificate de congelation)对阿拉伯等地区的伊斯兰教国家出口肉食类商品要求出具“屠宰证书”(Slaughter certificaie)等。由于本书篇幅所限，对这类单据就不详加介绍了。

第十五章 “立即付款” 结算方式的制单

我国原来对独联体、东欧和古巴等国家贸易结算是采用“立即付款”结算方式，但多数现已改用信用证结算方式。目前只有古巴继续使用“立即付款”方式，俄罗斯个别贸易和朝鲜贷款部分有时还使用。

“立即付款”结算方式是根据双方国家每年进行协商，签订《换货和支付协定》(Trade and payment agreement) (也有叫做《货物交换议定书》或《相互供应货物和付款协定》)和《交货共同条件》(General Terms & Conditions of Delivery of Goods)。两国的贸易机构继而签订《合同》(Contract)。这些文件是两国进行贸易和结算的主要依据。

第一节 交货与结算

根据《交货共同条件》和《合同》规定，在交货期前的一定时间内，卖方将货备妥，然后向买方发出备妥货通知，以便买方租船、订舱。现举一备妥货通知例子如下：

“Trade Department ,
Embassy of.....
in Beijing , Beijing ,
We wish to inform you that the following cargo will be ready for shipment :
1 . Contract No
2 . Name of Commodity :
3 . Quantity :
4 . Port of Delivery :
5 . Date of Readiness :
Please arrange the necessary shipping space , send us your shipping instructions and let us know the name of the steamer and the estimated arrival date at the port of loading as soon as possible .
China National.....
Import & Export Corporation . ”

买方接到上述备货通知即按时租船，然后向卖方发出装船通知书，将船名、船只预计到达日期，货名、数量及提单缮制有关要求（如铁路运输，买方以《分拨表》通知发货人）。这种通知多是从进口国驻出口国的使馆商务处发出，并抄送给装运港口的轮船代理公司。发货人接到装船通知后，应在船只到港后按时装货。

其结算方式不象前面介绍信用证支付方式那样受信用证的约束，而是完全依靠买卖双方的信用，按照合同规定，按质、按量地交货并进行结算。对货物的质量和数量主要以合同作为依据，在单据上以提单的数量（包括运单和邮包收据的数量）作为交货的数量的根据。以国家检验机关出具的检验证书作为交货品质的根据。

对于合同的交货期、交货数量、品质规格等条款需要变更时，以双方或指定的代表互相商谈而定，并做出确认函件（Acknowledgement），作为修改合同的附件。否则应“遵合同，守信用”严格执行原合同规定。

交货后买方发现货物的数量、质量上的问题，如质量上问题应在交货后 6 个月内以书面提出；数量上问题在交货后 3 个月内提出。在交货共同条件或合同中一般都有详细规定。

装运货物后，发货人必须在一定时间内以最快的通讯工具将装运详细项目和情况通知买方，即所谓交货通知（Ship-Ping Advice）。对上述用“立即付款”方式的交货，海运一般多以“FOB”为交货价格条件，铁路运输多以“FCA”为交货价格条件。这些价格条件都是由买方办理保险，一般要求发货人在装运后 48 小时以内发出“交货通知”，以便买方办理投保事宜。

装运后发货人按《交货共同条件》和合同中的有关规定向出口国银行提交有关单据办理议付。出口国银行以《交货共同条件》和合同核对和审查单据，并根据《银行账务处理细则》（Banking Arrangement on Accounting Procedures），两国银行互相开立“贸易账户”。这个账户是没有利息、没有费用的清算账户。议付时立即付款给卖方，借记买方国家银行贸易账户，同时将付款通知书连同单据航寄给买方国家银行。买方国家银行收到单据及付款通知书，按原金额贷记卖方国家银行的贸易账户，同时向买方收回贷款。该贷款是互相在贸易账户中进行处理。这种支付方式叫做“立即付款”（Prompt Payment）方式。

“立即付款”方式是从 1955 年后逐步改善而创立的一种新型的互相信任的支付方式。它用简单的记帐方式代替了信用证的支付方式，简化了结算手续。

买方在付款时如有异议，一般不得拒付货款，只能在付款后向卖方提出异议，要求处理。或提出充分证据和拒付书面理由和有关文件，方可拒付货款。如卖方接受买方提出的异议，卖方应向国家银行办理退汇手续，填制退汇发票，说明理由及其细节，同时填制《退汇申请书》。《退汇申请书》内容包括：退汇日期、付款人、收汇人、国别、品名、退汇金额、折合人民币金额、退汇理由等。

第二节 制 单

一、货运单据（Shipping documents）

采用“立即付款”结算方式的出口运输，主要是铁路运输和海上运输，其它如航空运输和邮包运输是少数的。根据地理条件，与我国接壤的国家的贸易多采用铁路运输，对古巴等国出口多采用海上运输。大宗商品多用海上运输，少量杂货一般用铁路运输。

（一）铁路运单：（Railway Bill）：对上述一些国家出口铁路运输所使用的铁路运输单据，原是根据《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》）办理。从 1991 年苏联发生变化后，《国际货协》实际已形成解散，但目前国际铁路联运业务在实际上仍继续按原方式进行，尚未见有重大改变。我国于 1993 年 2 月在北京召开了五国国际铁路联运会议，由中国、朝鲜、俄罗斯、蒙古和越南代表参加，使国际铁路联运促进国际贸易进一步的发展。国际铁路联运单由铁路部门出具。这种运单内容由发货人和铁路部门分别填制各自不同的项目，并由发货人签字。每项要中、外文对照，要求以不褪色的自来水笔、圆珠笔填写或用打字机填制，也可以用事先刻好的戳记盖印。字迹要清晰端正，正确无误。不准有划消或粘贴以及擦改或涂抹等类似的修

改。在特殊情况下发货人必须修改时，由发货人签章以资证明。

国际铁路运单共一式五联。各联格式中主要项目基本差不多，因为每联用途不一样，所以在某些项目（如背面）还有一些差别。国际铁路运单共五联：

- 第一联：运单正本（给收货人），
- 第二联：运行报单（给到达路），
- 第三联：运单副本（给发货人）；
- 第四联：货物交付单（给到达路）；
- 第五联：货物到达通知单（给收货人）。

第一联运单的正本按有关规定应随货从发送站至到站全程附送。但第二联、第四联、第五联由发送站转给有关到达路和收货人。第三联由发货人连同其它单据向国家银行议付。

国际铁路运单分“慢运”和“快运”两种。“慢运”运单一般用白纸黑字印刷；“快运”运单用白纸黑字印外，并在正面和背面上、下各边加印一厘米宽的红线。

国际铁路运单由发货人和铁路填写的项目共 98 项，现仅将由发货人填写的主要部分项目介绍如下，以供参考。

- 1. 发货人，通讯地址：填实际发货的出口专业公司名称及地址。
- 2. 合同号码：填买卖双方签订的合同号码。
- 3. 发站：填实际发货车站全称。
- 4. 发货人的特别声明：根据实际情况发货人做必要的声明。如货经俄罗斯转运东欧国家时，把必要内容填列。
- 5. 收货人，通讯地址：根据对方所通知的实际收货人的名称和地址填制。
- 7. 通过的国境站：填实际所通过的我国边境车站及对方边境车站名。如：满州里 / 后贝加尔。
- 8. 到达路和到站：根据对方所通知的到站名填制。如：卡拉巴尔塔站。
- 9. 记号、标记、号码：如有唛头可照填。如集装箱装运，可填集装箱号，免填唛头。
- 10. 包装种类：填实际货物包装单位，如木箱、麻袋等。集装箱装运则填集装箱类型。如 20 英尺或 40 英尺等集装箱型。
- 11. 货物名称：填具体货物名称。
- 12. 件数：填实际货物总件数。如系集装箱装运，则填集装箱的箱数。
- 13. 发货人确定的重量（公斤）：填货物的总毛重。如集装箱则填集装箱中货物重量、集装箱的自重和总毛重。
- 14. 共计件数（大写）：总件数的大写数字。
- 15. 共计重量（大写）：即总毛重的大写数字。
- 16. 发货人签字：发货人签字盖章。
- 21. 办理种别：即零担或者整车给以表明。
- 22. 由何方装车：即由发货人或者铁路装车给以选择其
- 23. 发货人添附的文件：由发货人注明根据合同或交货共同条件所规定的随货附送的各种文件名称和份数。例如：出口货物明细单 7 份；商品品质检验证书 2 份；重量鉴重证书 2 份。
- 45. 铅封：填列实际铅封的个数和铅封号码。

国际铁路运单由发货人填制的项目主要有如上所述。运单上印刷黑粗线

范围内的项目由铁路部门填写。黑粗线范围以外的项目由发货人填写。

(二) 海运提单 (Bill of lading) : 对古巴和俄罗斯等国家使用海上运输也是主要的运输方式, 即使对邻国 (如俄罗斯) 出口大宗商品的运输也是主要靠海上运输。对东欧其它几个国家出口一般都是海上运输。海上运输所使用的海运提单其基本缮制方法和第六章所介绍的信用证项下支付方式的提单大致一样, 所不同的是缮制提单依据对象不同。信用证支付方式项下的提单, 完全依据信用证条款和要求缮制; 对“立即付款”结算方式国家出口使用的海运提单, 是依据合同和买方的装船通知书中的要求和规定缮制。有时合同上对提单条款没有具体要求, 可按照装船通知书要求缮制。

海运提单的发货人 (Shipper), 以合同上卖方或其下属的执行装运的分机构为发货人。

收货人 (Consignee)、被通知方 (Notify party)、目的港 (Destination) 以及运费支付条款等项目, 都要按照合同和装船通知书规定缮制。本章所介绍的贸易的价格条款多属 FOB 项下, 所以其运费条款多系“Freight collect”, 或由于装船通知书上没有指定填法, 也可以填“Freight payable as arranged”。由于租船订舱系买方办理, 有时船方要求提单注明: 一切条款按租船契约办理 (这样提单为租船契约提单), 而卖方一般并不了解对方签订的租船契约的具体规定, 所以可填为: “Freight payable as per charter party.”

(三) 空运运单和邮包收据 (Airway bill & parcel post receipt) : 航空运输和邮包寄送所用的运输单据的各项, 无特别要求, 可参照合同规定。但这两种运输的运费, 都是在寄送时就支付, 而对本章所讨论的出口对象的几个国家多是 F 组的价格条件, 如 FCA 等 (即货交至承运人就完成交货任务), 其运费应由买方负担, 所以所代垫的运费应向买方收回。

二、其它单据 (Other documents)

办理议付除了上述国际铁路运单、海运提单、航空运单和邮局包裹收据的货运单据以外, 其它单据应根据有关的共同交货条件和合同中规定的单据, 提交给国家银行作为支付根据。

一般常见单据有:

(一) 发货票 (Invoice) : 俄罗斯等国常称发货票为“账单”。发票是付款的主要依据, 对这些国家出口议付不使用汇票, 所以发货票变成付款的依据。

发货票的买方名称, 应按照合同规定的买方名称填写。如果我们以英文填制发货票, 而合同的外文又是俄文 (如对俄罗斯出口), 或合同的外文是西班牙文 (如对古巴等出口) 时, 发货票的买方名称可以填写电报挂号代替。

其它如商品名称、规格、包装条件、单价及其它条款等, 都要按合同规定填制。发货票一定要注明合同号码。起运地与目的地要与合同及装船通知书一致。发货票的重量、数量, 如铁路运输要与铁路运单上数量、重量相一致, 如海运要与提单上的数量、重量一致。为了便于买方核对和验收单据种类和份数、有时在发货票末端加以备注: 附 × × 单据 × 份; × × 单据 × 份……。如:

“The following documents attached herewith:

1. Bill of Lading in triplicate;
2. Packing List in duplicate;

3. Inspection certificate of quality in duplicate ;

4. Specification of Export Goods in triplicate . ”

除此之外，可参照第九章第二节有关发货票填制部分。

(二) 包装单 (packing list) : 包装单有时称为磅码单或装箱单。包装单的有关内容应与发货票一致，它是发货票的补充单据。不定量包装的商品应列出每件的编号、毛重、净重、皮重。其它要求可参照第十四章第二节有关部分。

(三) 商品检验证书 (Commodity Inspection certificate) : 根据不同的商品要求出具不同的证书。一般常见的有品质检验证书 (Inspection certificate of quality)、重量检验证书 (Inspection certificate of weight)、卫生检验证书 (Sanitary inspection certificate)、兽医检验证书 (Inspection certificate of veterinary) 和植物检疫证书 (Phytosanitary certificate) 等。对俄罗斯、朝鲜等的一些国家出口大都要求随货带检验证书。铁路运输一律要求随货带商品检验证书和出口货物明细单。对俄罗斯、古巴等国家出口货物以海运运输大部分要求随船带副本商品检验证书。对罗马尼亚出口有时要求随船带走一套正本单据，包括提单、商品检验证书、发货票等合同所规定的单据，同时并提供船长收据与其余单据一起交国家银行议付。

所有的各种检验证书，都要严格按照合同所规定的要求出具，尤其是品质证书、兽医证书和类似证书的检验结果的评语，一定要与合同规定的规格等条款一致。

有关商检证书的各项说明和内容，请参阅第十二章第二节有关部分。

(四) 出口货物明细单 (Specification of Export Goods) : 一般要求随货带出口货物明细单。出口货物明细单是供承运人、收货人等便于了解货物详细情况。

出口货物明细单主要项目如下：

1. 填制单位编号；
2. 海关编号；
3. 出口口岸；
4. 经营单位；
5. 指运港（站）；
6. 合同（协议）号；
7. 贸易性质（方式）；
8. 贸易国别（地区）；
9. 消费国别（地区）；
10. 收货单位；
11. 运输工具名称及号码；
12. 装货单或运单号；
13. 收汇方式；
14. 起运地点；
15. 海关统计商品编号；
16. 货名规格及货号；
17. 标记唛码；
18. 件数及包装种类；

