

## 四、充分运用法律手段，制定涉外经济法规、法律，监督对外经济贸易

随着我国外贸体制改革的深入，迫切需把对外经济贸易活动的准则用法律形式固定下来，使之成为从宏观上调节对外经济贸易关系及其活动的重要手段。

我国涉外经济法规、法律正在逐步建立和完善。到目前为止，我国已颁布涉外经济法规、法律有五十多种，其中全国人大颁布的法律有十多种，国务院颁布的法规有四十多种。此外，国务院各部门颁布的涉外法规有三十多种，广东、福建及经济特区颁布的地方法规有十几种。当然，还不够完备，尚未能配套成龙，如缺少外贸法，即使已公布的法规，也存在解释不明确等缺点，今后有待进一步完善。但是，这些已建立和将要继续建立的涉外经济法律和法规，正在逐步构成我国涉外经济法律法规的体系，对加强法制有重要作用，使对外经济贸易活动有法可论，违法必究，执法必严，保证我国对外经济贸易健康发展。

综上所述，加强和改善我国对外经济贸易宏观控制和管理体系，不仅不与外贸体制改革相对立，而且是外贸体制改革的重要内容。改革过去高度集中、及行政手段为主和吃“大锅饭”的传统外贸管理模式，建立符合我国国情的充满生机和活力的新的外贸管理模式，既要扣住增强企业活力这个中心环节进行改革，也要围绕加强宏观控制和管理进行改革。不能认为开放、搞活是改革，加强宏观控制和管理不是改革。只有把这两者有机结合起来，进行配套改革，正确把握两者合理的界限和结合的度，才能使中央制定的“既要调动各方面积极性，又要实行统一对外”的原则真正贯彻落实。

加强和改善我国对外经济贸易宏观控制和管理体系，也决不是走回头路。它是为适应我国进一步对外开放、扩大对外经济贸易和技术交流所进行的系统工程。要完成好这个系统工程，必须把计划和市场有机结合起来，把经济手段、法律手段和必要的行政手段有机结合起来。只有全面掌握和综合运用宏观控制和管理体系，才能促进我国对外经济贸易在新形势下有一个更大的发展，为振兴我国国民经济和加速实现社会主义现代化作出新的更大贡献。

---

### （上接第37页）

以上是“美苏贸易合同中应用之选择性仲裁条款，1977年”全文。美苏双方当事人既可以把条款的全文，也可以将其简略的格式，订入他们的商事合同中，其作用相同。条款的简略格式如下：

“由于本合同而发生的或与本合同有关的任何争议、争端或要求，或有关本合同的违约、终止或失效，应照‘美苏贸易合同中应用之选择性仲裁条款，1977年’的规定予以解决。（美国仲裁协会与苏联工商联合会制订）”

此外，应当注意的是上述条款全文第六条第(1)款中曾提到苏美常设仲裁机构制订的“首席仲裁员共同名册”一词，但是这个名册究竟是如何制订的，条款中却未加以说明。由于首席仲裁员的决定关系重大，足以左右仲裁裁决的结果，因此，美国仲裁协会和苏联工商联合会共同制订了一个由18名著名律师和法官组成的名册。为了保证公平合理起见，在此18名人员中，6名是选自瑞典，6名选自东欧各国（不包括苏联），其余6名则选自西方国家。（不包括美国）当情况需要时，第三名仲裁员（即主席仲裁员）应由斯德哥尔摩商会依照上述条款第六条第(1)至(3)款规定的“名单剔除”办法任命之。

# 进口合同一般交易条件探讨

李 正 方

自我国实行开放政策以来，经营进口业务的企业逐渐增加，各企业都印制了进口合同，并各自对一般交易条件的条款作了一些规定，内容不尽相同。由于进口贸易的复杂性，我进口业务有时因合同所列条款不够完整或不够妥当而造成损失。为了确保我方在

进口交易中的利益，进口合同一般交易条件中所列条款应参照国际贸易惯例和依据我国法律，并制定维护我方利益及能确保合同顺利履行的条款。现对其中主要条款进行一些探讨。

## 一、装运条件

又称装船条件、交货条件。

我进口交易大多采用 FOB 价格条件，但如果装运口岸是一般班轮不经常停靠的港口，冬季冻港或订货数量零星，不值得派船接货的，也采用 C&F 条件，CIF 条件使用极少，因为我进口合同尽量争取由我方投保。根据 1981 年我 10 个对外贸易总公司、外运总公司与中国人民保险总公司签订的《海运进口货物运输预约保险合同》规定，凡按 FOB 及 C&F 条件进口货物的保险，都由我人民保险公司承保，每批进口货物，只要在收到国外装船通知后，将船名、提单号、开船日期、商品名称、数量、装运港、目的港等内容通知我保险公司，即作为已办妥保险手续。这样，既简化了进口货物的投保工作，又保证了进口货物能及时投保，对维护进口人的利益十分有利。因此，作为进口合同的共性条款，应分别列明在 FOB 条件下及在 C&F 条件下的装运条款。

### (一) FOB 条件下的装运条款

FOB 条件下的进口货物，由我方派船

装运，而我方派船装运的时间，除了要按照合同规定的交货时间外，还需根据卖方货物备妥的时间。如果备货和派船不能很好衔接，除会发生空舱费、滞期费的问题外，还会产生不能交货的责任纠纷。例如，1972 年，我某进出口公司与英国某公司签订了两笔进口合同，共订购贵重金属 8,000 公吨，价格条件是 FOB，交货口岸为汉堡/鹿特丹/安特卫普，由卖方选择。成交后，我进出口公司曾多次去电报要求对方指定装运港及通知货物备妥待运的日期，以便我方派船接货，但因当时该商品国际市场价格上涨，加上遇到计价货币英镑贬值，对方一再对我公司的要求避而不答，致使我方无法派船前往接运。双方争议经两年多时间交涉均未能获得解决，1975 年，我方提请仲裁，对方反以合同的装运条件中规定如果卖方未在合同规定期限内将数量、装运口岸、预计货物运达装运口岸日期等通知买方，即作为卖方同意在合同规定的交货期内任何日期交货并由买方主动订舱派船，……反诉我方未主动派船去接货。后虽由我方胜诉，但在纠纷过程中，

对方转移了财产，宣告清理，而使我方造成很大损失。

由此可见，FOB 条件下的装运条款，对确保我方利益有很大关系。在 FOB 条件下，装运条款一般包括卖方的货妥通知、租船订舱、空舱费、滞期费的承担和风险的划分等条款。

### 1. 卖方的货妥通知

根据国际贸易惯例，在 FOB 条件下，由买方负责租船订舱，而卖方并无在货妥后通知买方的义务。为了确保装运工作的顺利进行，明确交货责任，应规定卖方在货妥后通知我方的时间、方式和内容，特别是有些货物超重、超长，需作特殊的运输安排，如得不到卖方的具体通知，将使运输工作发生困难。现将这一条款较完整的规定举例如下：

“卖方应于本合同规定之交货期前30天，以电报通知买方如下内容：合同号、货物备妥日期、品名、数量、件数、装船重量及尺码。其中每件超过5公吨者，应逐件列明毛重(公吨)、长、宽、高(米)；如果重量在20吨以上，长在10米以上，宽高在3米以上者，应提供详细外形包装图纸一式三份。如货物系危险品则需提供危险品的性质和运输注意事项以及事故处理办法”。

### 2. 租船、订舱和装船

《国际贸易条件解释通则》(1980) (以下简称《通则》)规定，在 FOB 条件下，买方应“自费租赁船只或预定所需舱位，并将有关船只的名称、装船泊位及装船日期通知卖方”。我进口货物一般均由我国远洋运输公司的船舶负责运输，由进口企业和中国租船公司订总体运输合同，统一洽订舱位。进口合同的装运条件中通常规定：

“买方对本合同货物将委托中国租船公司统一洽订舱位并安排中国远洋运输公司的船舶和中国租轮负责承运。卖方应负责将所订货物在本合同规定的装船期限内按买方所

通知的船名(在卖方没有收到买方通知装货船名的情况下，卖方可按中国远洋运输公司和中国租船公司所授权的在卖方所在港口的船舶代理的配船通知)和任何日期，装上指定的船只。”

### 3. 空舱费、滞期费和其他额外费用的承担

在 FOB 条件下的进口业务中，有时会发生我方船只按时到达装运港口而卖方货未备妥或未按规定日期将货物装上船而产生空舱费和滞期费；有时也会因种种原因而发生我方未能按时派船而产生额外的包租、保险费用，这些费用应由何方承担往往发生争执。《通则》规定：“如买方指定的船只，不能在规定期限内到达，或未能装载上述货物，或在规定日期或规定期限终止前截止装货，买方应负担一切由此而产生的额外费用，……”而未规定如买方按时派船而卖方不能如期装船而产生的空舱费、滞期费由谁负担。另外，按国际贸易惯例，如买方不能按规定派船，则自原订交货期限终了时起，负担一切由此而发生的额外费用。为保障我方利益，应在进口合同中规定卖方对空舱费、滞期费的承担并对我方承担的额外费用作一些与惯例不同的规定，如：

“买方或中国租船公司或其港口代理人于估计承运船到达装货口岸日期十天以前，将船名、预计装船日期、合同编号初步通知卖方，以便卖方安排装运。事先指定的承运船如有变更，或其估计到达日期提前或延期时，买方或其装运代理人应及时通知卖方。如果该船未能于买方或其装运代理人所通知的到达日期后三十天内到达装运口岸，则从第三十一天起货物的仓租和火灾保险费用应由买方负责。

如买方船只及时到达装运口岸，而卖方不能按时备货装船，则由此产生的船舶滞期损失及空舱损失应由卖方负担。”

### 4. 风险的划分

在 FOB 条件下, 买卖双方对货物的风险负担划分点, 国际贸易惯例有不同解释。《通则》规定, 卖方“负担货物的一切费用及风险, 至货物在装运港装船越过船舷时为止, ……”而《美国1941年对外贸易定义修正本》规定, 卖方“承担货物一切灭失及/或损坏责任, 直至在规定日期或期限内, 已将货物装载于轮船上为止”。“进口合同中关于风险划分条款的规定直接关系到我方利益。例如, 我某公司曾向日本进口贵重仪器一台, 在装运港装船越过船舷后从吊钩上脱下掉在甲板上摔坏, 因合同规定风险以越过船舷为界, 从而发生纠纷。目前, 除与日本商人签订的进口合同还有规定风险以装运港越过船舷为界外, 大多数进口合同中关于风险划分的条款都规定为:

“货物在装运港装船越过船舷并从吊钩上卸下以前, 所发生的一切风险和费用均由卖方负担。货物在装运港装船越过船舷并从吊钩上卸下以后, 所发生的一切风险和费用均由买方负担”。

## (二) C&F 条件下的装运条款

许多进口合同的一般交易条件未订列在

C&F 条件下的装运条款。在 C&F条件下, 由卖方负责运输, 根据《通则》规定, 卖方“按照通常条件及惯常航线, 自费订立运输合同, 将货物用通常类型可供装载该项货物之用的海船(非帆船), 装运至约定目的港, ……”为贯彻执行国家的方针政策, 维护我方利益, 应对分批装运、转船及船籍等问题作一些规定:

“卖方必须按时在装运期限内将货物由装运口岸装船到目的口岸。除经明确注明外, 不允许转船或分批装运, 装载船只不得悬挂买方不能接受的国家的旗帜”。

另外, 关于风险划分, 也应参照FOB条件, 作相应规定。

关于装船通知问题, 虽然我进口公司与保险公司订有预约保险合同, 但仍需出口方在装船后发装船通知。为保障我方权益, 有关装船通知的条款可包括如下内容:

“货物装运完毕后, 卖方立即以电报通知买方合同号、货名、所装数量或重量、发票价值、船名、起运口岸、开船日期及目的口岸。由于卖方不给上述装船通知电报而致买方不能及时保险时, 所发生的一切损失均由卖方负责赔偿”。

## 二、检验和索赔

检验和索赔条款内容, 我国《进出口商品检验条例》、《上海市进出口商品检验实施办法》以及《联合国国际货物销售合同公约》, 均有明确规定, 进口公司应据以拟订条款。其中索赔期限是检验索赔条款的最中心的问题, 应予注意。合同中对索赔期限一般有两种规定方法: 货到目的口岸后××天及货到目的口岸卸货后××天。我进口合同应规定货到目的口岸卸货后××天, 具体期限也应订得长一些。目前, 许多进口合同规定索赔期限为货到目的口岸90天, 但由于港口拥挤, 用货单位又在内地, 待货物装到用货单

位经检验不合格已超过了索赔期限, 造成我方损失, 这种例子是很多的。为了执行中国商检条例和上海市商检实施办法, 进口合同的商检索赔条款必须订得具体明确, 有利于对进口货物进行复验和向外提出索赔。

“双方同意以制造厂出具之品质及数量或重量检验证明书作为卖方向付款银行议付货款的单据之一, 但不得作为最后依据。货到目的口岸卸货后120天内经中国商品检验局复验, 如发现品质或数量或重量与合同规定不符, 除应由保险公司或船公司负责外, 买方凭商检局出具之检验证书有权拒收货物

或向卖方提出索赔。卖方收到买方索赔通知后，如果在三十天内不答复，应视为卖方同

意买方提出的一切索赔”。

### 三、迟交罚款

又称罚金条款。罚金条款只适用于卖方延迟交货或买方延迟接货，不适用于品质不良或数量短缺。为防止卖方延迟交货造成我方损失，我进口合同往往规定关于卖方延迟交货的罚金条款，故许多合同称之为迟交罚款。迟交罚款条款的内容一般包括迟交罚金的百分比及迟交后对合同的处理，如：

“除人力不可抗拒原因外，如卖方延期交货，买方有权撤销该部分合同，并向卖方

提出截至撤销合同日期为止的迟交罚款，或经买方同意在卖方缴纳罚款的条件下延期交货。延期每14天，卖方应缴纳迟交货物总值1%的罚款，不足14天者按14天计算，但最高不得超过迟交货物总值的5%，罚款在议付货款时由付款银行扣除。如迟延交货超过原定期限10星期时，买方有权终止本合同，但卖方仍应向买方缴付以上规定的罚款，不得推诿或迟延”。

### 四、不可抗力

在进口合同中，不可抗力条款往往只规定卖方在发生不可抗力事故后可以免除交货的责任或免除延期交货的责任，这就要防止国外出口商在商品市场价格上涨时借口不可抗力事故取消合同。例如，1973年我某公司向欧洲某国化肥商订购化肥一批，签约后，该商有一化肥厂爆炸，卖方援引不可抗力条款要求解除合同。后通过我驻外机构了解，知道该商有二家化肥厂，另一家仍在正常生产，只因当时化肥价格上涨，卖方企图乘机毁约，于是，我方只同意对方延迟交货而不同意取消合同。因此，在进口合同中对于不可抗力条款应根据我国《涉外经济合同法》有

关规定，明确规定不可抗力事故的范围、不可抗力事故的后果、出具事故证明的机构及通知我方的期限：

“由于战争、地震和其他经买卖双方同意的人力不可抗拒事故，而卖方迟延或不能交货时，责任不在卖方。但卖方应立即电告买方，并于事故发生后十四天内将事故发生地政府主管机关出具的事事故证明书航空邮寄买方并取得买方认可。在上述情况下，卖方仍负有采取一切必要措施从速交货的责任。如果事故持续超过十个星期，买方有权撤销合同或合同中未装部分”。

### 五、仲裁

根据国际贸易惯例和有些国家的法律规定，凡采用仲裁方式处理争议时，双方当事人必须订有仲裁协议。关于仲裁条件我国《涉外经济合同法》也有明确规定。合同中订立仲裁条款较事后签订书面仲裁协议更为有利。进口合同中的仲裁条款主要包括仲裁地

点、仲裁机构、仲裁程序、仲裁费用和仲裁裁决的效力等。对于仲裁地点，我进口合同应争取规定在我国仲裁。进口合同的仲裁条款一般为：

“凡有关本合同或执行本合同而发生的一切争执，应通过友好协商解决。如协商不

# 谈 谈 审 证

筠 村

信用证是我们现今对外贸易的主要支付方式，所以在业务中经常接触它，如何搞好审证也就需要我们不断地总结与研究。

银行与出口公司对审证负有共同的职责，但对审核的内容各有侧重。笔者拟从公司的角度围绕海运来谈谈如何审证。

信用证是以合同为基础而开立的，所以

审证要依据有关的合同。对于合同并无规定而来证中加列的条款应以我们的对外政策与贸易惯例为准则来考虑能否接受。凡与我政策相抵触的或做不到的应要求修改。

笔者将审核的内容归纳为以下几个方面并举些例子说明应该注意的问题：

## 一、受益人姓名地址

受益人的姓名地址，在审证时很容易被忽略，往往认为无关紧要，而不求对方修改，这种态度是不够谨慎的。

国外来证中受益人姓名地址差错的情况大致有：

### 1. 专业公司名称不符

“苦杏仁”属于土产进出口公司经营，但客商将受益人写成医药与保健用品进出口公司。

### 2. 省份搞错

把河北 (Hebei) 工艺品进出口公司误为湖北 (Hubei) 工艺品进出口公司，或将陕西 (Shaanxi) 误为山西 (Shanxi) 等。

### 3. 名称不全

如在“中国土畜产进出口公司河北省土

产分公司”中漏掉“土产”二字。

### 4. 地址错了

譬如河北省外贸专业公司设在石家庄，负责对外成交，出运由其驻秦办事处负责。受益人地址，应是秦皇岛东风路，而来证写成“石家庄机场路”。

曾有一信用证开给河北省某分公司，其受益人写成了“石家庄分公司”，当时不觉得是个问题，所以未洽修改；然而单据上显示的都是河北省分公司，于是单证不一致，客商拒绝赎单。我方再三解释也无济于事，最后只好降价了案。还有个典型的例子：证中受益人地址用汉语拼音“Lohneesan Road”，单据上用阿拉伯数字“623Road”，我中行议付了单据并寄到开证行之后，对方来电称“地址不符”，我方与其交涉，一个多月后才同意付款。

能解决，应提交中国国际经济贸易促进委员会对外经济贸易仲裁委员会，按照该会的仲裁程序暂行规则进行仲裁。仲裁地点在中国

北京。仲裁裁决是终局的，对双方均有约束力。仲裁费用由败诉一方负担”。