

专题 1: 品质、数量、包装

专题 2: 装运

专题 3: 保险

专题 4: 支付与信用证

专题 5: 建立业务关于询盘

专题 1: 品质、数量、包装

**【案例 7】**我国某外贸公司向美国出口电扇 1000 个，国外来证规定不允许分批装运。但在出口装船时发现 40 个的包装破裂，有的风罩变形，有的开关按钮脱落。临时更换已来不及。为保证质量起见，发货人员认为根据《UCP 600》规定，即使不准分运，在数量上也许可有 5% 的浮动。如甩下 40 个并未超过 5%。结果实装 960 台。当持单但银行议付时，银行则不予以议付，问其故何在？

**【案例分析】**按照《UCP 600》的规定，对个数、件数可以精确计数的商品，不适合用于溢短装条款，本案电扇属于个数、件数可以精确计数的商品，不适用于数量可以有 5% 增减的条款。我方提交 960 个风扇的提单，与信用证不符，银行有权拒付。

专题 2: 装运

**【案例 1】**我国某外贸公司与美商按 CIF 纽约出口运动鞋 10000 双，合同与信用证装期 7-8 月，每月装运 5000 双，允许转船。我公司于 7 月 31 号将 5000 双运动鞋装上“武夷号”轮，取得 7 月份的提单，又于 8 月 10 号将余下的 5000 双装上“胜利号”轮，取得 8 月份的提单，两船均在中国香港转船，两批货均由马士基公司“贵族号”轮运至目的地。

请问：(1) 这种做法，是否属于分批装运？为什么？

(2) 卖方能否安全收汇？为什么？

**【案例分析】**(1) 本例做法属于分批装运。因为《跟单信用证统一惯例》（《UCP 600》规

定)：“同一船只，同一航次中多次装运货物，即使提单表示不同的装船日期或表明不同的装船港口，只要运输单据注明的目的地相同也不视为分批装运”，但本例中 7 月 31 日货装“武夷号”轮，8 月 15 日货装“胜利号”轮，即非同一船只，所以应视作分批装运。

(2) 卖方能安全收汇，因为符合信用证装运条款的要求。

### 专题 3：保险

**【案例 9】**一货轮在航行途中，遇风暴，船上货舱进水，一批货投保平安险，共 18,000 美元，保险公司是否赔偿？

**【案例分析】**平安险对自然灾害引起的单纯海损不赔，但本案中在发生自然灾害之前后又发生意外事故，根据 PICC 平安险责任范围第三款，保险公司应该赔偿。

**【案例 12】**我国某外贸公司向某英商出口糖果一批，投保一切险，由于货轮破旧，加上到处揽载，结果航行 3 个月后才到达目的港，卸货时发现糖果全部软化，无法销售，保险公司是否赔偿？

**【案例分析】**尽管该批货物投保了一切险，但是并非一切损失保险公司都负责赔偿，以本案为例即属于“除外责任”。根据 PICC “除外责任”第 4 条规定：“被保险货物的自然损耗，本质缺陷，特性及市场跌落、运输延迟所引起的损失或费用不予赔偿”。据此，糖果之所以软化，是因为运输延迟造成的，所以保险公司将不予赔偿。

### 专题 4：支付与信用证

**【案例 2】**在 D/P 付款时，设寄单邮程为 7 天，如果 7 月 1 日托收，提示日、承兑日、付款日、交单日分别是哪一天？

**【案例分析】**D/P sight: 提示、付款、交单日期均为 7 月 8 日号

D/P 30 days: 承兑日: 7 月 8 号, 付款、交单日: 8 月 7

D/A 30 days: 提示、承兑、交单均为7月8日, 付款日: 8月7日

**【案例3】**在L/C规定提单签发日后10天内向银行交单议付, 如果10天恰逢节假日, 银行不营业, 是否可顺延?

**【案例分析】**可以

#### 专题5: 建立业务关于询盘

**【案例5】**我国某出口企业根据某法商询盘, 发盘销售某货物, 限对方5日复到有效。法商于4日发电表示接受, 由于电报局投递延误, 该电报通知于6日上午始送达我公司。此时, 我方由于市价上升, 当即回电拒绝。但法商认为接受通知迟到不是他的责任, 坚持合同有效成立, 而我方则不同意达成交易, 于是诉讼法院。你认为法官应如何判决? 又如我方在接电后未拒绝, 法官该如何判决? 说明理由。

**【案例分析】**(1) 我国与法国均为《公约》缔约国。

(2) 按《公约》规定, 如传递正常能及时送达发盘人的情况下, 寄发的逾期接受具有接受效力, 除非发盘人毫不迟延用口头或书面通知被发盘人, 他认为他的发盘已失效。据此, 我方在接到该逾期接受, 立即回电拒绝, 应认为合同未达成。但如我方在接电后未予以拒绝, 则应认为合同有效成立。