

<<国际贸易实务实验教程>>

图书基本信息

书名：<<国际贸易实务实验教程>>

13位ISBN编号：9787307062733

10位ISBN编号：7307062739

出版时间：2008-9

出版时间：武汉大学出版社

作者：尹显萍 著

页数：292

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<国际贸易实务实验教程>>

前言

现代实验教学是将专业理论知识、信息技术和操作技能等融于一体的教学，是经济学与管理学新发展的主要内容，其既对已有的经济学和管理学教学体系、教学内容、教学方法、教学手段、教学条件、教学管理等提出了新的要求，也对从事经济学和管理学教育的教师和管理者提出了新的要求。

限于条件、学科发展、硬件与软件设施以及人们对经济学与管理学教学内容和方式认识的局限，过去经济学与管理学的教学长期偏重于理论教学，实验教学基本上处于可有可无的境地。

随着经济与管理实践的不断发展和经济与管理方式的变化，随着经济学和管理学学科的进一步发展，随着实验教学硬件与软件设施的不断改善，更由于人们对经济学与管理学教学内容和方式认识的转变，以计算机为物质基础、以现代信息技术和经济学与管理学专业软件为支撑、以现代模拟教学为主要方式的经济学与管理学实验教学已经被认为是经济学与管理学的重要教学内容和方式。

推进经济学与管理学的实验教学，达到理论教学与实验教学并重已经成为经济学与管理学专业教育的重要方向。

实验教学已经成为培养宽口径、厚基础、高素质、强能力的具有创新、创造和创业精神和能力的高层次复合型的经济学和管理学专业人才的必不可少的重要环节。

为了进一步促进经济学与管理学实验教学，我们决定推出经济学与管理学实验教学系列教材。

编写本系列教材的宗旨是要推动经济学与管理学的实验教学，提高经济学与管理学的实验教学水平，完善经济学与管理学的实验教学体系，培养和提高学生的实践能力，促进经济学与管理学学科专业的发展。

我们将以本科各专业课程教学计划为基本依据，根据实验教学和人才培养需要，以实验教学系列教材的形式分批推出实验教学教材，最终形成体系比较完整的适应实验教学和人才培养需要的具有学院学科专业特色和优势的系列教材。

<<国际贸易实务实验教程>>

内容概要

随着经济全球化进程的加快和我国对外开放的深入,越来越多的中国企业开始走向世界市场,这些企业对涉外经贸人才的需求大幅上升,同时,各类企业对人才的要求也在不断提高。因此,培养应用型、复合型和创新型涉外经贸人才,提高国际经济与贸易专业大学生的动手能力、专业技能和实用能力是本教材的指导思想。

本教材根据有关国际贸易的法律和惯例,结合我国对外贸易的实际,详细阐述了国际贸易实务的业务程序 and 操作规程,介绍了国际贸易实务的基本知识。

与国内同类教材相比,本教材的主要特色表现在以下几个方面。

第一,本教材突破了国内多数贸易实务教材遵循的以贸易术语、合同条款、进出口合同的磋商履行、国际贸易方式为先后顺序的传统布局,以进出口合同的签订为主线,以更多的篇幅集中讨论与进出口贸易实际操作最为密切的进出口合同的磋商履行、信用证、运输、报关、退税等方面的内容。

第二,本教材作为实务操作的实验教程,强调了案例教学的作用,尽量使案例与教学内容紧密联系并且做到案例篇幅长短适宜。

书中的大部分章节都详细列举了相关的典型案例和分析,这些案例极大地丰富了教材内容,有助于读者更加深入地了解实务知识。

在部分章节后面还附录了相关的实务单证,有助于强化读者在国际贸易实务中的操作能力。

第三,为了适应国际经济与贸易专业涉外特点的需要,本教材的部分章节介绍了进出口合同中常用的英文条款并附上相关的中文翻译,以方便读者在学习国际贸易实务知识的同时也能学到相关的外贸英语。

全书共十章,分别讲解国际贸易中的各项交易条件、国际贸易合同的交易磋商、签订与合同履行等。

本教材可供高等院校国际经济与贸易、管理等专业作为教材和教学参考书,也可作为外贸工作者和其他涉外企业工作人员的岗位培训教材和自学参考书。

<<国际贸易实务实验教程>>

书籍目录

第一章 交易磋商第一节 交易磋商的形式与内容第二节 建立业务关系第三节 询盘第四节 发盘
第五节 还盘第六节 成交第二章 缮制合同并签约第一节 国际贸易合同结构第二节 国际贸易合
同的主要条款第三节 贸易术语第四节 国际贸易合同成立的一般要件第五节 有关合同的具体格式
第三章 国际贸易商品的作价第一节 出口报价第二节 出口还价核算第三节 成交核算第四章 信
用证第一节 信用证概述第二节 开证申请书第三节 审核信用证第四节 信用证中的软条款第五节
修改信用证第六节 信用证项下的交单结汇第七节 信用证与其他支付方式的综合运用第五章 出
口托运订舱第一节 运输方式第二节 海洋运输托运订舱流程第三节 相关单据第六章 出口货物投
保第一节 海洋货物运输保险概论第二节 中国海洋货物运输保险条款第三节 投保第七章 出入境
货物报检第一节 合同中检验权的几种做法第二节 进出口货物报检的一般规定第三节 出境货物报
检单的填写第四节 原产地证明书第五节 电子报检第八章 进出口货物报关第一节 报关的一般规
定第二节 报关的基本程序第三节 进出口货物报关单的填制第四节 装运货物第九章 出口制单结
汇第一节 结汇第二节 常用结汇单据的填制第十章 出口收汇核销和退税第一节 出口收汇核销第
二节 出口退税参考阅读

<<国际贸易实务实验教程>>

章节摘录

第六章 出口货物投保 【学习目标】 1. 掌握国际贸易海上货物运输保险承保的范围；
2. 掌握中国海洋货物运输保险承保的险别； 3. 掌握国际贸易中投保险别的选择和保险金额、
保险费的计算； 4. 掌握国际贸易投保的一般程序； 5. 正确缮制出口货物投保单。

第一节 海洋货物运输保险概论 国际贸易货物运输方式多种多样，货运保险也相应分为海洋货物运输保险、陆上货物运输保险、航空货物运输保险和邮包保险等，其中以海洋运输保险最具有代表性。

下面我们以海洋货物运输保险为例介绍国际贸易实务操作中货物投保的相关内容。

一、海洋货物运输保险概论 海洋运输保险是保险人和被保险人通过协商，对船舶、货物及其他海上标的所可能遭遇的风险进行约定，被保险人在缴纳约定的保险费后，保险人承诺一旦上述风险在约定的时间内发生并对被保险人造成损失，保险人将按约定给予被保险人经济补偿的商务活动。海上保险属于财产保险的范畴，是对由于海上自然灾害和意外事故给人们造成的财产损失给予经济补偿的一项法律制度。

(一) 海洋运输保险与一般财产保险的区别 海洋运输保险的标的通常与海上航行有关，如船舶和船上的货物等。

海洋运输保险承保的风险除了一般陆上也存在的风险（如雷电，恶劣气候，火灾，爆炸等）之外，还有大量的海上所特有的风险（如触礁，搁浅，海水进舱等）。

海洋运输保险一般属于国际商务活动，因为通常情况下，或者海洋运输保险的当事人属于不同的国家，或者保险事故发生在异国他乡，总之大多牵涉到国际关系。

由于上述原因，我国的保险公司一般均把海洋运输保险业务归属在国际业务部，有的将海洋运输保险称为水险。

(二) 海洋运输保险的原则 海洋运输保险的原则是指在海上保险活动中当事人应当遵循的行为准则。

海洋运输保险活动作为一种独立的经济活动类型，基于自身的特点和适用范围，逐步在长期的发展过程中形成了一系列基本原则。

根据国际惯例，这些基本原则可归纳为损失补偿原则、可保利益原则、近因原则、最大诚信原则和代位求偿原则。

二、海洋货物运输保险承保范围 (一) 海上风险 国际贸易货物在海上运输、装卸和储存过程中，可能会遭到各种不同风险，而海上货物运输保险人主要承保的风险有海上风险和外来风险。

(1) 海上风险 海上风险在保险界又称为海难，包括海上发生的自然灾害和意外事故。

自然灾害（Natural Calamity）是指由于自然界的变异引起破坏力量所造成的灾害。

它是客观存在的、人力不可抗拒的灾害事故。

在海运保险中，自然灾害并不泛指一切由于自然界的力量所引起的灾害，而是仅指恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水、火山爆发等人力不可抗拒的灾害。

恶劣气候一般是指海上8级以上的飓风、3米以上的大浪引起的船舶以及货物的损失。

雷电是指雷电直接造成的或由于雷电引起的火灾造成的损失。

海啸是指海面的甚大涨落现象，包括地震海啸和风暴海啸。

洪水是指山洪暴发等造成保险货物遭受泡损、淹没、冲散等损失。

火山爆发是指由火山爆发产生的地震及喷发出的火山岩灰造成的保险货物的损失。

意外事故（Fortuitous Accidents）是指由于意料不到的原因所造成的事故。

海运保险中，意外事故仅指搁浅、触礁、沉没、碰撞、火灾、爆炸和失踪等。

搁浅是指船舶与海底、浅滩、堤岸在事先无法预料到的意外情况下发生触礁，并搁置一段时间，使船舶无法继续行进以完成运输任务。

但规律性的潮汛涨落所造成的搁浅则不属于保险搁浅的范畴。

触礁是指载货船舶触及水中岩礁或其他障碍物（包括沉船）。

沉没是指船体全部或大部分已经没入水面以下，并已失去继续航行能力。

<<国际贸易实务实验教程>>

若船体部分入水，但仍具航行能力，则不视做沉没。

碰撞是指船舶与船或其他固定的或流动的固定物猛力接触。

如船舶与冰山、桥梁、码头、灯标等相撞等。

火灾是指船舶本身，船上设备以及载运的货物失火燃烧。

爆炸是指船上锅炉或其他机器设备发生爆炸和船上货物因气候条件（如温度）影响产生化学反应引起的爆炸。

失踪是指船舶在航行中失去联络、音讯全无，并且超过了一定期限后，仍无下落和消息，即被认为是失踪。

（2）外来风险 外来风险一般是指由于海上风险以外的其他外来原因引起的风险。

它可分为一般外来风险和特殊外来风险。

一般外来风险是指货物在运输途中由于偷窃、淡水雨淋、短量、渗漏、破碎、受潮、受热、霉变、串味、玷污、钩损、锈损等原因所导致的风险。

特殊外来风险是指政治、军事、国家禁令及管制措施等导致的风险。

如因政治或战争因素，运送货物的船只被敌对国家扣留而造成交货不到；某些国家颁布的新政策或新的管制措施以及国际组织的某些禁令，都可能造成货物无法出口或进口而造成损失。

（二）海上损失 被保险货物因遭受海洋运输中的风险所导致的损失称为海损或海上损失。海损按损失程度的不同，可分为全部损失和部分损失。

（1）全部损失（Total Loss） 全部损失简称全损，是指整批货物全部灭失或失去原来的用途。

从损失的性质看，全损又可分为实际全损和推定全损两种。

实际全损是指被保险货物在海洋运输中完全灭失或完全变质，已经失去了原有的使用价值。

在保险业务上构成实际全损主要有以下几种。

保险标的物全部灭失。

例如，载货船舶遭遇海难后沉入海底，保险标的物实体完全灭失。

保险标的物的物权完全丧失已无法挽回，例如，货物被抢劫、扣押、盗窃等。

虽然标的物仍然存在，但被保险人已失去标的物的物权。

保险标的物已丧失原有商业价值或用途。

例如，水泥受海水浸泡后变硬；烟叶受潮发霉后已失去原有价值。

载货船舶失踪达3个月以上。

推定全损是指保险货物虽然没有全部灭失，但如果进行施救、整理、修复所需的费用，或上述费用再加上继续运至目的地的费用总和，估计要超过货物在目的港处于完好状态的价值。

构成被保险货物推定全损的情况有以下几种。

保险标的物受损后，其修理费用超过货物修复后的价值。

保险标的物受损后，其整理和继续运往目的港的费用，超过标的物到达目的港后的价值。

保险标的物的实际全损已经无法避免，为避免全损所需的施救费用，将超过获救后标的物的价值。

保险标的物遭受保险责任范围内的事故，使被保险人失去标的物的所有权，而收回标的物的所有权，其费用已超过收回标的物的价值。

【例1】某公司出口稻谷一批，因保险事故被海水浸泡多时而丧失其原有价值。这种损失属于实际全损。

【例2】有一批出口服装，在海上运输途中，因船体触礁导致服装严重受浸，若将这批服装漂洗后运至原定目的港所花费的费用已超过服装的保险价值，这种损失属于推定全损。

分析：发生推定全损时，被保险人可以要求保险人按部分损失赔偿，也可要求按全部损失赔偿，这时须向保险人发出委付（Abandonment）通知。

所谓“委付”，就是被保险人在保险标的处于推定全损状态时，向保险人声明愿意将保险标的一切权益，包括财产权及由此产生的权利与义务，转让给保险人，而要求保险人按全损给予赔偿的行为。

如果被保险人未发送委付通知，损失只能被视为部分损失。

<<国际贸易实务实验教程>>

(2) 部分损失 (Partial Loss) 部分损失是指被保险货物的损失没有达到全部损失的程度。部分损失按其性质, 可分为共同海损和单独海损。

共同海损。

根据1974年国际海事委员会制定的《约克?安特卫普规则》的规定: 载货船舶在海运上遇难时, 船方为了共同安全, 以使同一航程中的船、货脱离危险, 有意而合理地做出的牺牲或引起的特殊费用, 这些损失和费用被称为共同海损。

例如, 载货船舶失火, 船方为控制火势的蔓延, 人为地将那些易燃物品淋湿或干脆抛入海中以免后患, 则这部分被船方淋湿或抛入海中的货物的损失都属于共同海损。

构成共同海损的条件是: 危险必须是实际存在的, 或者是不可避免的, 而非主观臆测的。

危险是共同的, 采取的措施是合理的。

牺牲是人为的、主动的、有意识的, 费用是额外的。

是属于非常性质的牺牲或发生的费用, 并且是以脱险为目的。

共同海损行为所做出的牺牲或引起的特殊费用, 都是为使船主、货主和承运各方不遭受损失而支出的, 因此, 不管其大小如何, 都应由船主、货主和承运各方按获救的价值, 以一定的比例分摊。

这种分摊叫共同海损的分摊。

在分摊共同海损费用时, 不仅要包括未受损失的利害关系人, 而且还需包括受到损失的利害关系人。

单独海损。

是指仅涉及船舶或货物所有人单方面的利益损失, 即指除共同海损以外的部分损失。

这种损失只能由受损各方单独负担。

与共同海损相比较, 单独海损的特点是: 它不是为了解除共同风险而人为有意造成的损失。

它是保险标的物本身的损失。

单独海损由受损失各方自己承担。

【例3】某货轮从天津新港驶往新加坡, 在航行途中船舶货舱起火, 大火蔓延到机舱, 船长为了船、货的共同安全, 下令往舱内灌水, 火很快被扑灭, 但是由于主机受损不宜继续航行, 于是船长决定雇佣拖轮将船拖回新港修理, 修好后重新驶往新加坡。

这次造成的损失有: 1000箱货物被火烧毁; 600箱货物被水浇湿; 主机和部分甲板被烧坏; 拖轮费用; 额外增加的燃料和船上人员的工资。

从损失的性质上看, 上述哪些损失属于共同海损, 哪些属于单独海损?

为什么?

分析: (1)、(3)属于单独海损, 因为这两项损失是由于火灾这一风险直接造成的; (2)、(4)、(5)属于共同海损, 因为这三项是船长为了船、货的共同安全, 进行救火并向船舱灌水, 造成的特殊牺牲和支出的特殊费用。

【例4】海轮的舱面上装有1000台拖拉机, 航行中遇大风浪袭击, 450台拖拉机被卷入海中, 海轮严重倾斜, 如不立即采取措施, 则有翻船的危险, 船长下令将余下的550台拖拉机全部抛入海中。

请问: 这1000台拖拉机的损失由谁承担, 属于何种性质?

分析: 属于共同海损, 应由船主、货主和承运各方按获救的价值, 以一定的比例分摊。

(三) 海上费用 海上费用是指保险人(保险公司)承保的费用。

保险货物遭受保险责任范围内的事故, 除货物本身遭受损失外, 还会带来费用上的损失, 这种费用, 保险人同样有赔偿责任。

此类费用主要有以下两种。

施救费用是指被保险货物在遭受保险责任范围内的灾害事故时, 被保险人及其代理人为了避免或减少损失而采取的抢救、保护、清理等措施所需支付的合理费用。

例如, 仓库淹水, 被保险人请人把货物搬到高处去会产生费用, 如果投了“淡水雨淋”险, 保险人对部分施救费用负责赔偿。

一般而言, 施救费用不包括共同海损及由保险人和被保险人以外的第三者救助而产生的费用。

救助费用是指被保险货物在运输途中遭受承保范围内的自然灾害事故时, 由保险人和被保险人以外的第三者采取救助行为而获救, 由被救方付给救助方的报酬。

<<国际贸易实务实验教程>>

第二节 中国海洋货物运输保险条款 在我国内地，开办国际货运保险业务的公司有很多，但目前，中国人民保险公司（PICC）的经营规模最大、最具影响力。

《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》是进出口贸易中投保海洋运输货物保险时的重要依据。该条款规定了保险人的责任范围、除外责任、责任起讫、被保险人的义务和索赔期限等内容。

本节将依据该保险条款，介绍中国海洋货物运输保险的相关知识。

一、中国海洋货物运输保险的险别 （一）基本险 基本险，又称主险，是可以独立投保的险别，主要承保海上风险（自然灾害和意外事故）所造成的货物损失。

中国海洋运输货物保险的基本险分平安险、水渍险和一切险三种。

（1）平安险（free from particular average，简称f.p.a.） 平安险的英文原意是指单独海损不负赔偿责任。

平安险原来的保障范围是只赔全部损失，但在长期的实践过程中对平安险的责任范围进行了补充和修订，当前平安险的责任范围已经超出只赔全损的限制。

概括起来，这一险别的责任范围主要包括：在运输过程中，由于自然灾害和运输工具发生意外事故，造成被保险货物的实际全损或推定全损。

由于运输工具遭搁浅、触礁、沉没、互撞，与其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成被保险货物的全部或部分损失。

运输工具已经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的被保险货物的部分损失。

在装卸转船过程中，被保险货物一件或数件落海所造成的全部损失或部分损失。

发生了保险责任范围内的危险，被保险人对货物采取抢救、防止或减少损失的各种措施，因而产生合理施救费用。

但是保险公司承担费用的限额不能超过这批被救货物的保险金额。

施救费用可以在赔款金额以外的一个保险金额限度内承担。

运输工具遭遇自然灾害或意外事故，需要在中途的港口或者在避难港口停靠，因而引起的卸货、装货、存仓以及运送货物所产生的特别费用。

发生共同海损所引起的牺牲、公摊费和救助费用。

运输契约中如订有“船舶互撞责任”条款，则根据该条款应由货方偿还船方的损失。

（2）水渍险（with particular average，简称w.p.a.） 水渍险的责任范围除了包括上列“平安险”的各项责任外，还负责被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害所造成的部分损失。

（3）一切险（all risks） 一切险的责任范围除包括上列“平安险”和“水渍险”的所有责任外，还包括货物在运输过程中，因各种外来原因所造成的保险货物的损失。

不论全损或部分损失，除对某些运输途耗的货物，经保险公司与被保险人双方约定在保险单上载明的免赔率外，保险公司都给予赔偿。

<<国际贸易实务实验教程>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>