

单证员案例分析：CIF国际贸易操作中要注意的选择 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E5_8D_95_E8_AF_81_E5_91_98_E6_c32_645505.htm C.I.F 是英语 Cost Insurance And Freight的缩写，同 FOB 一样，是国际贸易中最常用的价格术语。在我国，有人称此术语为“到岸价格”。笔者认为，这种观点亟待改进!这种称呼，容易使人误解为货物灭失的风险是在卸港才由卖方转移给买方的。国际商会(ICC)在其第460号出版物，即《INCOTERMS 1990》中曾规定.卖方必须负责租船、订舱，在货物装船后取得Clean B/L.订立货物保险合同，支付保费，取得保险凭证.自负费用和 risk，办理货物的出口清关手续。从表面上看，C.I.F的买方除了付款赎单外，就是在目的港坐等提货。但仔细分析一下，不难发现其中的奥妙。《INCOTERMS 1990》中，卖方只须按通常条件订立运输合同，而“通常条件”是一个事实问题。对卖方而言，“通常条件”即是低廉的运费。因此，他可以不顾船东的信誉、船舶的状况，只要货物能装上船就万事大吉。卖方只须按保险条款中最低责任的保险险别投保，如PICC货物保险中的平安险(FPA)。至于加保战争险、罢工险等，买方须通知卖方，并自负费用。老实说，象C.I.F这种凭几张纸打交道，而不注重同信誉良好的卖方交易，是什么事都有可能发生的。许多国际骗子，利用买方的松懈，钻C.I.F这种贸易方式的空子，到处招摇撞骗。文件诈骗 1990年，孟加拉遭受水灾，该国通过港商与中国粮油进出口公司上海公司签订了一份8千吨大米的买卖合同，C.I.F价约为170万美元。信用证开出后，港商将全套制作精美的单证在日

本一家银行顺利结汇，提单由巴西一家班轮公司签发，承运船名为“罗里达”号。然而，“罗里达”号却一直未往孟加拉卸货。后经调查发现，其实在签单日该船尚在欧洲营运。结果，孟加拉政府自认倒霉——付出170万美元加上一大笔律师费。有人要问，银行在结汇时不是要审单吗？国际商会UCP400规定，银行审查文件时，只要文件表面相符，就须放款。换言之，对文件诈骗，银行不承担任何责任。在英国，银行即便明知文件是虚拟假的，也无权拒付。该规定源自1983年的“United city Merchants V. Royal Bank of Canada”。当时，在该案中，当受益人到银行结汇时，银行发现实际装运期较信用证规定的装运期晚，因而拒付。但第二天，同样单证议付时却发现提单日期已符合L/C的装运期，银行以文件诈骗为由，确认拒付，双方随即对簿公堂。贵族院认为上述情况有两种可能：1.打字时，将日期错打。2.船长签错。贵族院最后判定，除非银行能证明受骗人参与欺诈，否则银行无权拒付。此判例对打击欺诈极为不利。然而，从另一角度看，贵族院也无可厚非。但凡金融中心的形成，与银行资信息息相关。如果银行动辄拒付，是不利于金融稳定的。

100Test
下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com