

新型运输方式下价格术语的使用

王 钟 武

国际商会在其原制定的十二个价格术语解释（参见《外贸教学与研究》第一期）的基础上，于一九八〇年三月份正式提出了三个新的价格术语的名称和解释。它们是：

(一)FREE CARRIER.....Named point “货交承运人（指定地点）价”

(二)FREIGHT OR CARRIAGE PAID TO.....“运费付至……价”

(三)FREIGHT OR CARRIAGE & INSURANCE PAID TO.....“运费、保险费付至……价”

（上述三个新的价格术语中的第(二)个是沿用原同名价格术语，但其解释已作了改变）

国际商会这次提出新的术语，主要是考虑到国际货物运输技术的发展及货运单据形式的变化，使原来国际贸易常用的 FOB、CIF、C&F 三种价格术语不能适应新的形势发展要求。国际商会的《国际贸易条件解释通则》（简称《INCOTERMS》）自一九三六年首版以来，继一九五三年、一九六七年、一九七六年三次修订，这是第五次版本。

国际贸易三种常用价格术语 FOB、CIF、C&F 主要用于海运，它对有关买卖双方责任划分的规定是适应于原有的传统海运方式——“港口交接”——即从出口国的启运港到进口国的卸货港。以卖方将货装上船（按国际商会《INCOTERMS》的解释是“货物越过船舷”）作为买卖双方风险、费用划分的界限。卖方取得船方出具的运输单据（通常是提单）后提交买方就作为履行交货的义务，并可按买卖合同规定要求买方支付货款。

随着运输技术的发展，集装箱运输等成组化新型运输方式日益扩大使用，被人们称为“运输革命”的集装箱运输在国际上已开始形成一个比较完整的运输体系。据统计，全世界已有五十七个国家地区的二百二十七个港口开展了集装箱运输业务。其中有五十多个港口集装箱年吞吐量在十万箱以上。纽约、鹿特丹、神户、香港、圣胡安五个港口年吞吐量都超过一百万箱。集装箱运输是把单件货装于集装箱内，由运输工具运至目的地将箱内货物交给收货人。箱内货物不必像过去杂货运输那样逐件装卸，从而节省大量劳动力和时间，大大加快装卸速度。此外，还有减少货损货差、节省包装材料等优点。正是由于上述特点，因此集装箱运输发展很快，预计到一九八〇年集装箱船队所承运的货物将占国际海上运输杂货部份的百分之七十——八十。

集装箱造价高，极少由货主自备。国际上有专门经营集装箱出租业务的集装箱出租公司，规模较大的如“国际集装箱运输公司（CONTAINER TRANSPORT INTERNATIONAL，简称 CTI）”。它在全世界设有二百多处集装箱服务站，拥有数万个集装箱。出租公司出租的对象主要是规模较小的船公司。至于那些规模大的船公司均自备集装箱，提供货主使用。集装箱的具体业务要通过“集装箱堆场”（CONTAINER YARD，简称 CY）和“集装箱货运站”（CONTAINER FREIGHT STATION，简称 CFS）。前者是对由货主自行装箱的整箱货（FULL CONTAINER LOAD，简称 FCL）进行堆放、运转。后者（又称“中转站”或“装箱站”，有的国家称为 CONTAINER BASE 或 DEPOT）是对不同货主的单件货，即“不足整箱货”（LESS

THAN CONTAINER LOAD, 简称 LCL) 进行拼箱。集装箱由运输工具运至目的地后,如系整箱货,自可径交收货人;如系“不足整箱货”,则尚须经过目的地的“集装箱货运站”进行拆箱后将货分别交给各收货人。设立在港口装卸区(在资本主义国家,装卸区有的是码头公司经营,也有的是较大的船公司所有)的“堆场”和“货运站”一般是代表船公司办理接货和交货工作,接货后代船方出具“码头收据”(DOCK RECEIPT,或译作“场站收据”),发货人凭此向船公司换取提单。“堆场”和“货运站”有的设在港口装卸区以外的地区,主要是为了方便货主送货、送箱,也有利于装卸区集装箱的储存和调运。也有的设在内地城市,可直接接收从内地启运的货物。有些堆场和货运站是由“运输代理人”(FREIGHT FORWARDER,或译作“发运业者”)或“无船承运人”(NON VESSEL OPERATION CARRIER,简称 NVOC)经营的;他们本身并不拥有任何运输工具,常租进一定数量的集装箱。他们从货主那里接货,自己作为“承运人”,收取运费,与运输单位订立运载契约,承担组织运输、将货运交收货人的义务,并将自己出具的运输单据提供给发货人。

由于集装箱是流动的运输装备,可以看作是一种活动货舱。它在铁路上是车皮,在公路上是货车,在港内及内河是驳船,在海上是船内货舱的一部份,在空中则是飞机的货舱。所以集装箱的出现促使“门到门”和“多式运输”(MULTI—MODAL TRANSPORT, 又称“联合运输”—COMBINED TRANSPORT) 方式的发展。可以说,集装箱运输的实质是“门到门的多式运输”。所谓“门到门”是指货物由卖方工厂或仓库的“门”到买方工厂或仓库的“门”。所谓“多式运输”是指使用任何两种或两种以上不同运输方式,将货物从一个国家内接收货物的地点运交到另一个国家内指定交付货物的地点。多式运输的经营者称为“联合运输承运人”(COMBINED TRANSPORT OPERATOR)。他可以是全程运输或其中一部份运输的实际运送人,也可以是将全部或部份运输委托其他人办理的“运输代理人”。他出具“联合运输单据”(COMBINED TRANSPORT DOCUMENT) 给货主作为承办全程运输的证明。为了使国际间的多式运输能顺利开展,国际海事委员会于一九六九年曾制定了《联合运输公约》草案(DRAFT CONVENTION COMBINED TRANSPORT, 简称《东京规则—TOKYO RULES》),国际商会于一九七五年十月提出《联合运输单据统一规则》(UNIFORM RULES FOR A COMBINED TRANSPORT DOCUMENT),以及今年五月二十四日联合国正式通过《国际货物多式联运公约》(CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTI—MODAL TRANSPORT),对多式运输的定义、适用范围、单据、责任等作了规定。这些文件的制定必将对多式运输方式的进一步发展起推动作用。

正由于上述新型运输方式的发展,国际贸易货物买卖双方通常用以划分责任界限的 FOB、CIF、C&F 三种价格术语就不能适应,它表现在下列方面:

(一)风险: 使用 FOB、CIF、C&F 术语,买卖双方承担风险均以货装上船(或越过船舷)为界。如今集装箱的整箱货由发货人(卖方)装箱后交堆场,发货人承担风险界限在发货人工厂或仓库门口或在堆场。至于集装箱的拼箱货,发货人的风险承担至货交货运站为止。发货人如将货交由联合运输承运人承运,则自该联合运输承运人接管货物之时起,风险即告转移。(按《国际货物多式联运公约》,第十四条规定:本公约所规定的多式联运经营人对于货物的责任期间,是自其接管货物之时起到交付货物时为止)。

(二)交货时间: 使用 FOB、CIF、C&F 术语,卖方交货时间就是货装上船取得船方出具货运单据上的注明日期。在这里,交货时间和装运时间是同一概念。如今卖方将货交给堆场、货运站或联合运输承运人,即可取得货运单据,至于其后具体装运时间并非由卖方安排,可见

交货时间和装运时间在这里并不是一致的。

(三)费用: 使用 FOB、CIF、C&F 术语, 卖方承担货物装上船(或越过船舷)前的一切费用。由于国际贸易惯例对“装船”概念有不同的解释, 从而涉及到有关装船费用应由谁承担的问题。如今卖方将货交给堆场、货运站或联合运输承运人时所支付的运费费用(或待收的运费费用)中已包含了后者接货后的装船费和货到目的地卸货费在内的一切有关费用。这样原 FOB 术语装船费用划分和 CIF/C&F 术语卸货费用划分的争议就不再存在。

(四)货运单据: 使用 FOB、CIF、C&F 术语, 卖方一般应将船公司出具的已装船单据供给买方。如今货交堆场或货运站, 可取到码头收据, 并能据此向船公司换取提单(这是待运提单。必要时也可要求船公司装船后在待运提单上加签装船日期)。如货交联合运输承运人, 则可取得一种证明从起点至终点的全程运输单据——联合运输单据, 它具有特定的含义, 不同于过去使用的一般货运单据。

针对新型运输方式的特点, 国际贸易界曾有建议改变原价格术语的含义或使用新的价格术语。有的主张将 FOB 术语作为一般交货条件 (GENERAL DELIVERY TERMS) 扩大其适用范围, 例如“FOB 内陆装运地”等。有的主张使用“集装箱收货站交货”术语 (DELIVERED AT CONTAINER COLLECTION DEPOT), 联合国国际贸易法律委员会主席施米托夫曾对此作如下解释: “卖方必须支付直至货物被合同指定的集装箱收货站联合运输经营人接收为止的各项费用。其次, 卖方负担货物直至这一地点为止的灭失或损失的风险, ……货物到达收货站并归联合运输经营人占有, 毋须待货物装入集装箱, 卖方的责任即告终止。货物一旦归联合运输经营人占有, 买方即承担进一步运往国外目的地的责任。他必须同联合运输经营人就此作出安排, 负担货物的运费、保险费和其它费用, 并承担从收货站运到国外目的地的运输风险。”在集装箱运输中, 也有使用“集装箱到达站交货” (FREE ARRIVAL STATION) 术语, 由买方在合同规定的到达站受领货物, 这是属于目的地交货的另一种类型的术语。国际商会在一九六七年就曾经根据集装箱运输“门到门”的特点而提出使用“进口国目的地指定地点完税后交货”术语 (DELIVERED.....DUTY PAID)。看来上述种种设想都还不够完善, 为此, 国际商会在一九八〇年三月提出三个新的价格术语名称和解释。国际商会在国际贸易界有一定的地位和影响, 它制定的《INCOTERMS》对各种价格术语的解释常为国际贸易买卖双方所引用。最近美国七大商业团体亦表示将放弃他们所惯用的《美国对外贸易定义修正本》对于价格术语的解释, 而建议接受国际商会《INCOTERMS》的解释。因此, 国际商会这次提出的价格术语解释是具有一定重要意义的, 我们应予以重视。兹分别就这三个新的术语的解释简介如下:

(一) FREE CARRIER.....NAMED POINT “货交承运人(指定地点)价”:

买方自负费用订立从指定地点启运的运载契约并及时通知卖方。卖方应在买卖双方同意的期限内, 在指定地点将货交给买方指定的承运人, 并承担交货前的一切费用和 risk。卖方负责领取出口许可证和支付出口税捐费用。买方承担卖方交货后的一切费用和 risk。

此一术语和 FOB 的基本原则一样。主要区别是 risk 划分不在船舷, 而在货交承运人。这里所指的承运人是指任何人或以其名义能签订公路、铁路、航空、海运或多种运输方式运载契约的。当卖方将证明货已交承运人的通常单据给买方, 即作为已履行交货责任。

(二) FREIGHT OR CARRIAGE PAID TO.....“运费付至……价”:

卖方应自费订立将货运往目的地指定地点的运载契约并提供通常的运输单据给买方。卖方承担货物 risk 直至按合同规定时间将货交给第一承运人为止。卖方自费领取出口许可证以

及支付出口税捐费用。买方在上述指定地点受领货物，除支付货款外并需支付除运费以外的有关货物在运输途中直至到达目的地为止的一切费用和卸货费用以及进口税捐，承担货物已交给第一承运人后的一切风险。

此一术语和 C&F 的区别是，C&F 用于海运，而这一术语可适用于任何运输方式，特别适合于多式运输。此术语虽包括货运至目的地的运费，但风险划分不在船舷而是在货交第一承运人。当卖方将通常的运输单据提交给买方，即作为已履行交货责任。

(三)FREIGHT OR CARRIAGE & INSURANCE PAID TO.....“运费、保险费付至……价”：

使用此术语，买卖双方责任划分和“运费付至……价”的主要区别是卖方须自费投保运输险。在 CIF 术语下，保险险别一般是海洋运输险别（如“平安险”—F.P.A.）。“运费、保险费付至……价”适用于各种运输方式，因此承保险别内容需要买卖双方根据具体情况商定。

综上所述可以看出，这三个术语和 FOB、CIF、C&F 一样仍都是凭单交货，对买卖双方进行交易比较方便。卖方将货交给承运人后取得承运单据交给买方即作为履行交货责任，按合同规定向买方收取货款。

在我国，对外贸易集装箱运输仅有几年的历史。从一九七二年起，至今已有上海、天津、青岛、黄埔等几个港口开展这项业务。一九七九年共吞吐了约三万三千个集装箱，虽比一九七八年增加了两倍，但远远还不能跟上客观形势发展的要求。现有关部门正抓紧筹划新建和扩建集装箱码头，装置专用机械设备，并研究建立集装箱运输业务管理制度等。同时根据外贸体制的改变、外贸口岸的陆续增设和进出口业务不断扩大等新的情况，正考虑开办集装箱联合运输业务。

上海口岸集装箱运输的现状是：（一）航线：目前航线范围窄、运输量小。现仅有美加（美国、加拿大）、香港、沃大利亚三条航线。美加航线由美国海陆公司和日本川崎公司经营，每月各行驶两个航次。香港、沃大利亚航线由中远公司经营，共三个航次。以上每个航次只装 100—250 箱。（二）装箱：大部份集装箱的装箱工作在外运公司装箱场地进行。整箱货中仅一部份在发货人仓库由发货人自行装箱送至港区码头。（三）费用：装箱费由船公司作为服务费按商定的统一费率付给装箱人。装箱人负担将该箱装运到码头的费用，船公司负担码头装箱费用（包括码头至船边、船边装上船费用）。（四）风险：基本上按照费用支付阶段划分，但实际上货装上船后船方才承担风险。（五）单据：货实际装上船后由船公司签发已装船提单给各发货人，实际装船日期即提单日期。发货人提供上述提单作为履行交货责任。

从上述情况看，尽管我国现在已办理集装箱运输，但具体做法上仍基本上和普通货物运输一样，因此原 FOB、CIF、C&F 三种价格术语仍可适用。集装箱多式运输尚未开办，目前对外交货使用“陆—空—陆”（T.A.T.）、陆海联运等方式虽也属于多式运输方式，但都是非集装箱货。随着客观形势的发展，大力开展集装箱业务和国际多式运输方式是必然趋势。为适应这种趋势，就需要船公司、港区码头、外运公司、铁路局等有关单位紧密联系，筹划建立一套有效的经营体制和管理办法；研究如何扩大港口装卸区的作用；建立一定规模和科学管理的堆场和货运站；发挥外运公司的“运输代理人”或“无船承运人”的作用，由外运公司直接出具承运收据或联合运输单证；要做到不仅在口岸而且要逐步在内地城市直接自货主处接货，组织运输出口。同样，在进口方面也要做到按多式运输方式，使进口货直接运交内地收货人。在这种情况下，我们对外贸易使用的价格术语就需要参照国际商会新提出的价格术语，以替代原使用的 FOB、CIF、C&F 价格术语。