

一九九〇年国际贸易术语解释 通则主要特点*

桑 穆译 周秉成校

国际商会最近对《国际贸易术语解释通则》作了修订,并完成了新的文本《1990年国际贸易术语解释通则》,国际商会第460号出版物(INCOTERMS 1990, ICC Publication 460)。

《国际贸易术语解释通则》的目的是为国际贸易中常用术语提供一套解释的国际规则,以消除因各国不同解释而产生的不确定性,或者至少在相当程度上降低这种不确定性。贸易中双方当事人之间互不了解对方国家的贸易惯例的情况经常发生。这就会引起误解、争议和诉讼,从而浪费大量时间和费用。为了解决这类问题,国际商会于1936年首次制定、公布了《国际贸易术语解释通则》,以后又于1953年、1967年、1976年和1980年作了补充和修订。1990年又根据国际贸易和新发展而作了最新的修订。

为什么要修订

进行修订的主要原因之一是要使贸易术语适应广泛使用电子数据交换这一新情况。《1990年国际贸易术语解释通则》(以下称“1990年通则”)允许当事人通过电子数据交换提交各种单据,如商业发票、清关单据、交货单据和运输单据。当卖方必须就运输途中的货物提交可转让运输单据(特别是提单)时,就会产生一些特殊问题。在这些情况下运用电子数据交换信息的话,十分重要的是确保买方据有同样的法律地位,正如他从卖方收到一份提单后所应获得的法律地位那样。

新的运输技术

进行修订的原因还有运输技术的发展,特别是在集装箱运输、多式联运和在短程海运中使用陆路车辆和铁路敞车的滚装船运输中的货物集合化。“1990年通则”使“货交承运人……指定地点”(FCA)术语适用于各种运输方式的单独运输和不同运输方式的联运。因此,以前修订本上的一些针对特定运输方式的术语被取消了,如“铁路交货”(FOR)、“敞车交货”(FOT)和“启运机场交货”(FOB Airport)。

新的编排方法

为了便于阅读和理解,国际商会修订工作委员会按新的方法对贸易术语进行编排。“1990年通则”把贸易术语分为四组:第一组(E组)只有一条,即“工厂交货”(EXW);第二组(F组)为买方指定地交货,包括“货交承运人”(FCA)、“装运港船边交货”(FAS)和“装运港船上交货”(FOB);第三组(C组)为卖方承办运输,但不承担起运后的任何风险或新增费用,包括“成本加运费”(CFR)、“成本加保险费运费”(CIF)、“运费付至……”(CPT)和“运费保险费付至”(CIP);最后一组(D组)为卖方承担货物到达指定进口国之前的一切费用和 risk,包括“边境交货”(DAF)、“目的港船上交货”(DES)、“目的港码头交货”(DEQ)、“未完税交货”(DDU)和“已完税交货”(DDP)。详见下表:

* 本译文的英文原文系《1990年国际贸易术语解释通则》的导言。

Group E: Departure E组: 发货	EXW Ex Work	工厂交货
Group F: Main carriage unpaid F组: 主运费未付	FCA Free Carrier FAS Free Alongside Ship FOB Free On Board	货交承运人 装运港船边交货 装运港船上交货
Group C: Main carriage paid C组: 主运费已付	CFR Cost and Freight CIF Cost, Insurance and Freight CPT Carriage Paid To CIP Carriage and Insurance Paid To	成本加运费 成本加保险费、运费 运费付至…… 运费、保险费付至……
Group D: Arrival D组: 到货	DAF Delivered At Frontier DES Delivered Ex Ship DEQ Delivered Ex Quay DDU Delivered Duty Unpaid DDP Delivered Duty Paid	边境交货 目的港船上交货 目的港码头交货 未完税交货 已完税交货

在所有的贸易术语下面, 交易各方的有关义务被分成 10 栏, 在每一栏里都从卖方角度就同一事项反映买方的地位。举例来说, 如果在 A·3 栏下卖方必须订立运输合同和支付运费, 那么, 在规定买方地位的 B·3 的“运输合同”栏下就可以看到“无义务(No obligation)”字样。毫无疑问, 这并不意味着买方不可以从自身利益出发来订立运输合同, 而只是表明买方不对卖方承担订立运输合同的义务。至于当事人各方如何分摊关税、其他捐税、行政手续费和履行海关手续的费用, 尽管卖方向买方办妥交货后对买方如何处置货物毋需关心, 但为了使责任明确, 各贸易术语的解释都包含着有关费用在当事人之间的分摊方法。另一方面, 在有些贸易条件下(D 组), 买方对于卖方为了把货物运到合同所规定的交货地点而承担的费用不感兴趣。

港口惯例和贸易习惯做法

贸易术语的解释应适用于所有的地区和各种各样的贸易, 因而不可能对当事人的义务作详尽的规定。这就有必要注意各贸易发生地的惯例和一些贸易商在先前的交易活动中确立起来的习惯做法(参见《1980 年联合国国际货物销售合同公约》第九条)。买卖双方 在洽谈合同时 应互通 通报有关的惯例, 如果有什么不明确的地方, 就必须在合同中以适当的条款来明确他们的法律地位。各个具体合同中的特别条款可以超越或改变各种贸易术语解释的规定。

买方的选择

有时在缔结销售合同时不可能就交货点、或者甚至交货地作精确的规定。这时卖方可只提出一个范围或较大的地方(例如海港)作为参考交货地点, 而通常规定买方有权或有义务此后在该范围或地方内指定一个更确切的交货地点。如果买方承担了对交货地点作进一步明确的义务, 而又未能实际履行时, 买方就要承担可能会由此而产生的风险和额外费用。另外, 如果买方未能进一步明确交货地点, 卖方就有权选择对自己最有利的交货地点。

清 关

在一般情况下,交易各方分别办理自己居住国(或代理人所在国家)的清关手续。通常是出口商办理出口清关手续,而进口商则办理进口清关手续。在有些贸易术语下买方必须在卖方所在国办理出口清关手续(如 EXW 和 FAS),而在另一些贸易术语下卖方则须在买方所在国办理进口清关手续(如 DEQ 和 DDP)。毫无疑问,在这些情况下,买方和卖方必须承担各自有关的禁止进口或禁止出口的风险。另外,还要搞清楚不居住在有关国家的当事人或其代理人办理清关手续是否为该国有关当局所许可。当卖方承担了在买方所在国某地交货的义务,但货物在清关手续办妥之前又不能运抵该交货地,而买方又不履行进口清关的义务,这时就会发生特殊的问题(见下面对 DDU 的解说)。

如果买方想按工厂交货(EXW)或装运港船边交货(FAS)条件在卖方所在国收取货物,但希望卖方办妥出口清关手续,这时在有关的贸易术语后面就要加注“出口清关”(cleared for export)字样。再如,卖方可能准备以 DEQ 或 DDP 条件交货,但不愿承担交付对进口货物征收的全部或部分进口关税及其他税收和行政费用的义务,这时在 DEQ 或 DDP 后面可加注“关税未付”(duty unpaid)字样,或在合同中用专用条款把卖方不愿承担的税收和费用作特别排除,如“增值税未付”(VAT unpaid)。

在许多国家里,外国公司不但难以获得进口许可证,而且难以得到税收减免(如增值税减免等)。“未完税交货”(DDU)条件免除了卖方在这方面的义务。在有些情况下,承担把货物运到进口国买方所在地的义务的卖方,需办理进口清关,但不负责支付进口关税。如果这样的话,应在 DDU 术语后面加注“清关”(cleared)字样。相应的加注可以用于其他 D 组术语,如“DDP, VAT unpaid”、“DEQ, duty unpaid”等。

包 装

在大多数情况下当事人各方都事先知道,为了把货物安全地运到目的地需要什么样的包装。根据运输方式的不同和运输期的长短,卖方履行包装义务时会有多种选择,这就有必要规定卖方必须按运输的要求履行包装义务,其前提是在销售合同订立之前就让卖方了解有关的运卖情况。参见《1980 年联合国国际货物销售合同公约》等三十五条第 1 款和第二款 b,其中规定:货物(包括包装)必须“适用于订立合同时曾明示或默示地通知卖方的任何特别目的,除非情况表明买方并不依赖卖方的技能和判断力,或者这种依赖对他是不合理的。”

货 物 的 检 验

在许多情况下,买方被通知在卖方将货物交付装运之前或同时安排对货物进行检验(即所谓“装船前检验”,pre-shipment inspection 或 PSI)。除非在合同中另有规定,买方要对为自身利益而进行的检验支付费用。但如果是卖方必须遵照本国有关出口货物的强制性规则而进行的检验,卖方应支付检验费用。

货交承运人(FCA)

当卖方须承担把货物交给买方所指定的承运人运输这一义务时,就可采用 FCA 术语。在货物不是以传统的越过船舷为界的方法交到船上的情况下,这一术语也适用于海运。当卖方被要求在货船到达之前把货物交到货物终点站(cargo terminal)时,传统的 FOB 术语就不适用了,因为

卖方在失去对货物的控制或不能对货物的保管作指示之后，自不能承担风险和费用。

应该强调指出，在 F 组术语下卖方须按买方的指示交运货物，因为是由买方订立运输合同并指定承运人。因此，没有必要在 FCA 术语下就卖方如何向承运人交运货物作明确的规定。但是，为了使贸易商能把 FCA 作为一项“统管”F 组的术语来使用，对不同运输方式下的各种惯用的交货方式都作了说明。

同样，因为是由买方指示卖方向哪一个承运人交运货物，对“承运人”作专门定义可能是多余的。但因承运人和运输单据对贸易商来说至关重要，在 FCA 术语的序言中含有对“承运人”所作的定义。应注意到，“承运人”不但指实际履行运输的企业，而且也包括仅保证履行或保证获得履行运输的企业，只要这些企业承担作为运输承运人的义务。换句话说，“承运人”包括履行运输的承运人和订立运输合同的承运人。由于在不同的国家以及根据货运业的习惯做法，货运人在这方面的地位有所不同，FCA 的序言里包括一项提示，说明卖方必须按照买方的指示把货物交给指定的货运人，即使该货运人拒绝承担承运人的义务，从而与“承运人”的定义不相符。

C 组术语(CFR、CIF、CPT 和 CIP)

在 C 组术语下，卖方必须按通常条件自费订立运输合同。因此，必须对卖方在各别的“C”术语下需负担运输费用到何处作出说明。在 CIF 和 CIP 术语下，卖方还必须办理保险并负担保险费。

由于费用负担的划分点是在目的地的国家，C 组术语常被错误地认为是“到货合同”(arrival contracts)，即卖方承担一切风险或费用直到货物实际到达约定的地点。在这里必须再三强调，C 组术语和 F 组术语在卖方在装运国或启运国完成合同义务方面，其性质相同。所以，与 F 组术语下的合同一样，C 组术语下的买卖合同也属于“装运合同”(shipment contracts)的种类。

卖方须支付按通常方式和惯驶路线装运货物到约定目的地的正常运费，货物交运后灭失或损坏的风险和因事故而引起的额外费用均由买方负责。因此，C 组术语与所有其他术语不同，包含有两个关键点(critical points)，一是费用划分的关键点，另一是风险划分的关键点。为此，在 C 组术语下，对卖方增加超过上述费用和 risk 划分关键点以上的义务，应持特别谨慎的态度。C 组术语最根本的一点，是卖方经订立运输合同、将货物交给承运人、并在 CIF 和 CIP 术语下提供了保险，而及时履行了合同以后，就免于负担任何进一步的风险和费用。

买卖双方可能达成这样的协议：卖方凭跟单信用证向银行提交约定的货运单据收取货款。如果卖方于凭跟单信用证或于货物装船和发运收取货款之后，还需负担进一步的风险和费用，这就与国际贸易这一常用的支付方式严重地相背。无疑，卖方必须支付所有为承运人应得的费用，不论运费是预付的还是到付的，但装船或发运后因任何事故而引起的费用，卖方概不负责。

如果为了把货物运至约定的目的地而按惯例需订立几个运输合同，包括中途转运，卖方须支付所有的费用，包括把货物从一种运输工具转装到另一种运输工具的费用。但如果承运人根据转运或类似条款行使其权利以避免意外障碍(如流冰、港口拥塞、工潮、政府干预、战争或类似战争的行为)，则由此而产生的任何额外的费用需由买方负担。

交易各方通常希望明确地知道，在什么情况下卖方愿意订立包括卸货费在内的运输合同。如果货物是由班轮公司运输的，卸货费就包括在运费里；这样，销售合同一般都要规定货物必须经由班轮运输，或至少规定加注“班轮条件”(liner terms)下运输。有时在 CFR 或 CIF 术语后面会有“卸到岸上”(landed)字样。但最好不要在 C 组术语后面加上缩写语，除非在有关贸易中，该缩写

语的意义为合同当事人,或按照适用法律或贸易惯例,明确地被理解和接受。由于货物在运输途中任何迟延的风险是由买方承担的,所以卖方在任何情况下都不应(实际上也不可能)承担任何关于货物运达目的地的义务,而不改变C组术语的根本性质。任何与时间有关的义务必须与装运地或发运地相联系,如,“装运(发运)不迟于……”。象“CFR 汉堡,不迟于……”(CFR Hamburg not later than…)之类的协议完全是用词不当,这将导致几种不同的解释。它既可被理解为货物在规定的时间内实际运抵汉堡(这就不是装运合同,而是到货合同了),也可被理解为卖方必须及时装运货物,使货物能在规定的时间内正常地到达汉堡,除非运输为不可预见的事件所延误。

在商品贸易上,货物有可能会在海运途中被买卖,在这种情况下,可在贸易术语后面加上“在途”(afloat)字样。在CFR和CIF术语下,货物在运输途中灭失或损坏的风险已由卖方转移到买方,这时对贸易术语的解释就产生了困难。一种可能是维持CFR和CIF对风险分担的规定,这就是说买方承担在销售合同成立时业已发生的风险;另一种可能是把风险转移的时间与销售合同成立的时间一致起来。前一种方法较为可行,因为对运输途中的货物状况通常不可能确定。为此,1980年联合国国际货物销售合同公约第68条规定:“如果情况表明有此需要,从货物交付给签发载有运输合同单据的承运人时起,风险就由买方承担”。但这一规则有个例外,即“卖方已知道或理应知道货物已经遗失或受损,而他又不将这一事实告知买方。”因此,对附有“在途”字样的CFR或CIF术语的解释取决于对销售合同所适用的法律。双方当事人应确定所适用的法律,以及可据以采取的任何解决方法。如有疑问,当事人应在合同中对有关事项加以澄清。

INCOTERMS 和运输合同

应该强调指出,INCOTERMS是仅适用于销售合同的贸易术语,而与运输合同(特别是租船合同)中可能使用的一些相同或类似的术语无关。租船合同中的术语通常着重于装卸费用和可供装卸操作的时间(所谓“滞期”demurrage条款)。销售合同的当事人应考虑到这个问题,并在合同中作出具体规定,以尽可能地明确有多少时间可供卖方把货物装上买方所提供的轮船或其他运输工具,以及有多少时间可供买方在目的地从承运人收取货物;另外,还应在合同中规定在什么程度上卖方须承担装船的风险和费用(在F组术语下)或卸货的风险和费用(在C组术语下)。卖方可能会按“船方不负担卸货费”(free out)条件订立租船合同,从而免除了承运人的卸货义务,但这并不意味着卸货的风险和费用必然落到了销售合同的买方身上,因为根据销售合同的规定或根据港口惯例,卖方所订立的运输合同应该包括卸货操作。

FOB、CFR 和 CIF 下的“装船要求”¹

运输合同决定托运人或发货人向承运人交付货物的义务。应注意到FOB、CFR和CIF都维持把货物交到船上的传统做法。按照销售合同的交货地点与按照运输合同将货物交付承运的地点,在传统上是一致的,但现代运输技术对运输合同与销售合同之间的这种“一致”(synchronization)引起了相当的问题。现在,卖方通常在货物装上船之前,有时甚至在轮船抵达装运港之前就把货物交给了承运人。在这种情况下,最好采用货物的交付承运与“装到船上”(shipment on board)不相连的F组与C组术语,如用FCA、CPT或CIP来代替FOB、CFR和CIF

D组术语(DAF、DES、DEQ、DDU和DDP)

如前所说,D组与C组在性质上是不同的,因为按照D组术语,卖方须负责把货物运送到约定的目的地点。卖方必须负担货物交到该地点为止的一切风险和费用。因此,D组术语表示到货

合同,而C组术语则显示装运合同。

D组术语可分为两类,按DAF、DES和DDU卖方不承担进口清关义务,而按DEQ和DDP则需承担此义务。因DAF往往是用于铁路运输,所以可从铁路方面取得直至最终目的地的全程运输单据,并安排同样期间内的保险。DAF在A·8里含有这方面的规定。但是,必须强调,卖方是在买方负担风险和费用的情况下,协助买方获得全程运输单据的。同样,卖方在边境交货以后的任何保险费用也由买方负担。

DDU是“1990年通则”新增加的术语。它具有一项重要的作用,即卖方须在目的地国家交货,但不负责进口清关手续,不支付进口税。当进口清关不会引起任何问题时(如在欧洲共同市场内),DDU是很合适的。但是,如果在进口清关困难并耗时的国家,卖方承担清关后交货的义务将是具有风险的,尽管根据DDU B·5和B·6的规定,买方须承担因不履行进口清关义务而增加的风险和费用,卖方最好不要在预期进口清关会遇到困难的国家里采取DDU术语。

提单与电子数据交换(EDI)形式

在CFR和CIF条件下,传统上只有卖方提交的已装船提单才是可接受的单据。提单有三项重要的作用;(1)货物已交到船上的证明;(2)运输契约的证明;(3)经向另一方转让书面文件来转让物权的工具。

除提单以外的运输单据能起到上述前两项作用,但不能控制在目的地的交货,也不能使买方凭交付书面文件来向他的买方出售在途货物。不过其他运输单据表明谁有权在目的地收取货物。要在目的地向承运人取得货物,必须占有提单,而这一事实使得用电子数据交换形式替代提单特别困难。

此外,习惯上签发提单正本一式数份,但对买方或按照买方的指示代为向卖方付款的银行来说,十分重要的是确证卖方交出了全部正本提单(即所谓“全套”fullset)。这也是按照国际商会跟单信用证规则的要求(所谓统一惯例,“UCP”,国际商会第400号出版物)。

运输单据不但必须证明货物已交承运人,而且要在承运人所能确定的范围内表明货物在收到时情况是良好的。运输单据上任何显示货物非良好状况的批注都使其成为不清洁单据,并据“统一惯例”而成为不可接受(第18条,并参见国际商会第473号出版物)。尽管提单有其特定的法律性质,但可以预期,在不久的将来电子数据交换形式将起而代之。“1990年通则”对这一可期待的发展作了适当的考虑。

不可转让运输单据替代提单

近年来,在单据简化上取得了很大的进展。提单越来越多地被非海运的其他运输方式所使用的类似的不可转让运输单据所代替。这些单据被称为“海运单”(sea waybills)、“班轮运单”(liner waybills)、“货运收据”(freight receipts)或其他名称。不可转让运输单据在使用上是很有效的,除非买方拟通过向新买主交付书面文件来出售在途货物。为使这种交易成为可能,有必要在CFR和CIF术语下保留卖方提供提单的义务。然而,如合同当事人知道卖方不打算销售在途货物,他们可达成特别的协议来免除卖方提供提单的义务,或者他们可选择采用CPT和CIP,按这两种术语不需要提供提单。

对承运人作指示的权利

在C组术语下,买方应确保支付货款时,受益人(卖方)不得向承运人作出处置货物的新指

示。一些用于航空、公路或铁路运输的运输单据，通过向买方提供一份特定的正本或付本运单，使买方有可能禁止卖方对承运人作出上述新指示。这些运单列有一项“无处置权条款”(no-disposal clause)。但在海运中用以替代提单的运输单据并不具有这种“禁止”(estoppel)作用。国际海事委员会为弥补这一缺陷正在制定《海运单统一规则》(Uniform Rules for Sea Waybills)。然而，在这一规则具体化并在实践中被遵守应用之前，当买方有理由不信任卖方时应避免凭不可转让的运输单据支付货款。

与货物有关的风险和费用的转移

卖方履行了交货义务之后，货物的灭失和损坏的风险以及费用负担的义务从卖方转移到买方。因买方不应该有延迟风险及费用转移的可能性，所有的术语都规定，如果买方不按合同规定收取货物，或不作出关于装运时间和/或交货地点的指示，以便让卖方履行交货义务，风险及费用的转移甚至可以在交货之前转移到买方。已注明货物是为特定买主所准备，或根据有关条款规定，已将货物放置一边(拨定)留给特定买主，这是提早转移风险及费用的前提。这一前提在EXW术语下尤为重要，因在其他贸易术语下，对装运或发运(F组和C组术语)或在目的地交货(D组术语)采取措施时，货物通常已被注明归何买主。但有例外情况：当卖方以散装形式运送货物，并且未明确划拨给各买主的数量时，在对货物按上述要求拨定之前，风险及费用不能转移。

引用 INCOTERMS

愿意采用这些规则的商人应在合同中规定，他们的合同受“INCOTERMS 1990”的约束。

国际商会仲裁

如果合同当事人愿意在发生争议时求助于国际商会的仲裁，应在合同上作明确规定；如没有单一的合同文件，则应通过双方交换函电达成这一仲裁协议。在合同中或在来往函电中列入一个或数个INCOTERMS术语这一事实本身，并不表明已就国际商会仲裁达成了协议。国际商会推荐下列标准的国际商会仲裁条款：“与本合同有关的一切争议必须由根据国际商会调解和仲裁规则指定的一个或几个仲裁员，按照上述规则作终局的解决。”(All disputes arising in connection with the present contract shall be finally settled under the Rules of Conciliation and Arbitration of the International Chamber of Commerce by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules)。

若想进一步了解“1990年通则”，读者可与国际商会联系购买该文本，价格为每册95法国法郎另加运费。联系地址：ICC Publishing S. A., 38, Cours Albert 1er, 75008 Paris, France。