

国际贸易术语的最新解释

INCOTERMS 1990

吴百福

编者按：国际商会最新修订的《INCOTERMS》，已于1990年7月1日起实施，引起了有关方面关注，但目前我国进出口实务教材都还来不及写入。本刊特请我院吴百福老师撰写此文，全面扼要地阐述其内容，同时提出了当前工作中应当考虑的三个问题，以供有关方面参考。

国际商会制订的《国际贸易术语解释通则》经过全面修订后已正式颁布实施。这是国际贸易惯例的重大发展，引起了各国贸易界和有关人士的关注。本文拟就这个解释修订的原因、修改后的基本内容作些介绍，并对我们对此应当采取的态度提些看法，供同志们参考。

一、何谓国际贸易术语

在国际货物买卖中，涉及的问题很多，但从根本上说，不外乎两大问题：卖方交付货物与买方支付价款。就交付货物而言，又要涉及在何地交货；由何方办理运输和支付运费；由何方办理货物的运输保险和支付保险费；货物在运输过程中可能出现的灭失和损坏的风险在何时由卖方转移至买方；货物的进出口手续由何方办理并承担其中可能产生的风险和支付有关的税捐与费用；凭以付款的依据是什么？（是货物还是单据，哪些单据）等问题。这些问题都直接关系到买卖双方的切身利益，因此需要通过交易磋商在合同中作出具体安排。十九世纪初有一个外国商人驾船到利物浦，要求英国供货人把货物交到他的停靠在利物浦港的船上，那时在合同中使用“Free on board”的条件。这就是FOB术语的由来。以后，随着通讯事业的发展，蒸汽船的发明，航运业、保险业、银行业的兴起，航程可以估算，运输途中的风险损失可通过保险得到补偿，这就使凭货运单据进行交易，货款通过银行结算有了可能。于是，由卖方在装运港订立运输合同后将货物装上船，办理保险手续，垫付运费记入发票内，并以发票、海运提单和保险单向买方收取货款的CIF术语于十九世纪中叶首先在英国出现，并很快被推广使用。一百多年来，CIF（及其变形C&F）与FOB始终是国际贸易中最重要、最为常用的贸易术语。除此之外，根据不同的需要，又相继出现了一些其他术语。这些从长期实践中逐渐形成的一整套相对固定的、基本上以交货地点划分买卖双方有关手续、费用、风险等责任的、以短语或英语缩写表示的习惯做法，国际上就称之为贸易术语（Trade Terms）。由于贸易术语的基本内容是规定买卖双方在交接货物方面的责任，故有人又称之为交货条件（Delivery Terms），又由于不同的贸易术语体现着不同的责任划分，这就必然要反映到货物的售价，于是不同的贸易术语说明了不同的价格构成，故有人又把贸易术语称之为价格术语或价格条件（Price Terms）。贸易术语的广泛采用，为双方当事人提供了很大的方便，并大大简化了交易磋商的过程和买卖合同的内容。

二、国际贸易术语的解释与 INCOTERMS

与所有的国际贸易惯例一样,国际贸易术语也来源于在国际贸易长期实践中形成的习惯做法。但世界各国,尤其是各主要港口在这方面的习惯做法并不一致,对同一术语的解释往往存在一定的甚至很大的差别,这就不能不影响国际贸易的正常进行。于是,一些国际组织和商业团体为消除买卖双方因解释不同而引起的误解和争议,曾先后分别对一些主要的贸易术语制订了统一的定义和解释。其中主要的有:

(一)国际法协会于1928年在华沙制订,1932年在牛津修订完成的《1932年华沙——牛津规则》(Warsaw—Oxford Rules 1932)。该规则只对 CIF 术语进行解释。其内容较为具体、详尽。

(二)于1919年产生并由美国商会、美国进口商会和对外贸易协会组成的联合委员会于1941年在美国第二十七届全国对外贸易会议上修正并通过的《1941年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definitions 1941)。该修订本对 Ex point of origin、FOB、FAS、C&F、CIF、EX Dock 等六种术语作了解释。《定义》把 FOB 解释成“在运输工具上交货”,随着不同地点又细分为六种:1.“在内陆指定发货地点的内陆运输工具上交货”;2.“在内陆指定的发货地点的指定内陆运输工具上交货,运费预付到指定的出口地点”;3.“在指定的内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货,减除至指定出口地点的运费”;4.“在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货”;5.“指定装运港船上交货”;6.“进口国指定内陆地点交货”。

(三)国际商会制订的《国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS—International Rules for the Interpretation of Trade Terms)。

在这三种解释中,INCOTERMS 应用最广,影响最大,以致参予制订《美国对外贸易定义》的美国商业团体也已同意不再继续使用《定义》而建议改用 INCOTERMS。

《国际贸易术语解释通则》最初于1936年由国际商会制订,定名为《1936年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 1936),以后,为了适应不同时期国际贸易实际业务的需要,国际商会又先后于1953年、1967年、1976年、1980年作过四次部分的修改和补充。最近,为了进一步适应国际贸易新变化、新情况的需要,国际商会国际商业惯例委员会又在总结了自1980年以来国际贸易中的新经验的基础上于1989年11月通过了经过全面修订的《国际贸易术语解释通则》新版本,事后又对这个新版本进一步修改后于1990年4月正式定名为《1990年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 1990),并作为国际商会第460号出版物(以下简称《1990年通则》)颁布,并已于1990年7月1日起实施。

三、全面修订《通则》的原因

这次全面修订《通则》的原因主要有二:一是使贸易术语能适应日益广泛使用的电子数据交换(Electronic data interchange—EDI)新情况。这种把传统的电报、电传、传真等模拟信号传送改为通过电子计算机的数据信号传送是通信技术上的大变革。这种通信技术上的大变革必将影响十分依赖于国际间信息交换的国际贸易的业务程序。根据目前科技发展的情况,可以预计,电子数据交换在九十年代定将是在全世界被广泛应用的通信方式。为了适应通信技术上的这场变革,《1990年通则》把它所解释的13种术语都修改成为三个英文字母的符号,使之可以直接用以作为计算机处理和电子数据交换方式通信用的一种贸易术语代码。除此以外,按《1990年通则》,当事

人还可通过电子数据交换提供各种单据的信息。例如,商业发票、清关单据、证明货物已经发运的单据以及其他运输单据。对于为便于出售在途货物(Cargo afloat)所常用的提单时,使用电子数据交换信息如何确保买方据有如同他从卖方收到一份可以转让的提单后所获得的法律权利这个问题,《1990年通则》虽未完全予以解决,但也作了必要考虑。例如,具体规定了在买卖双方协议采用电子数据交换信息的条件下,上述这些单据均可以具有同等效力的电子通信信息替代。再如,为便于运用电子数据交换的通信技术,还将已经用了一百多年的C&F术语中的“&”符号除去,并将此术语改成三个字母:“CFR”。

第二个原因是随着运输技术的发展,集装箱运输、滚装船运输和不同运输方式的联合运输方式的广泛使用,原有的术语,特别是以往使用最多的FOB、CIF、C&F等以装运港船上作为交货地点,以货物越过船舷作为买卖双方风险划分界限的术语已不能适应这种新的变化了的情况。为此,在《1990年通则》中,把FCA(FREE CARRIER——货交承运人)作了较大修改和补充,使其适用范围扩大至包括铁路和航空运输在内的任何运输方式的单独运输和不同运输方式的联合运输。于此同时,取消了老版本中专用于铁路和航空运输的FOT/FOR和FOB Airport两个术语。

四、贸易术语的分组

为便于理解,《1990年通则》首次将所解释的13种术语按其不同特点分成四组:

(一) E 组

E组为启运(Departure)术语,只有EXW一种,是指卖方在他的货物所在地将货物提供给买方时,即履行了交货义务。

(二) F 组

F组为主运费未付(Main carriage unpaid)术语,共有FCA、FAS和FOB三种。按本组术语均由买方自负费用订立运输合同并指定承运人,卖方只要将货物交给买方指定的承运人或运输工具,即完成交货义务。

(三) C 组

C组为主运费已付(Main carriage paid)术语,共有CFR、CIF、CPT、CIP四种。C组术语的卖方均须负责按通常条件订立运输合同并支付到达合同规定的目的港或目的地的正常运费,其中CIF和CIP条件下的卖方尚需负责投保货物运输险并支付保险费。C组术语与其他组术语相比,有一明显特点:买卖双方的费用划分地点与风险划分地点(交货地点)相分离。按C组术语,卖方必须负担货物运抵目的港或目的地的运费,其中有的还要负担保险费(CIF、CIP),但是卖方的交货义务早在装运港将货物装上船(CIF、CFR)或在发货地将货物交付于承运人接管时起(CPT、CIP)就已完成,货物的灭失或损坏以及额外增加费用的风险则于货物在装运港越过船舷时(CIF、CFR)或在发货地将货物交付于承运人接管之时(CPT、CIP)起转移。因此,C组术语是“装运合同”(Shipment contract),在规定交货期条款时,只能规定装运期或发货期,而不能规定到达目的港或目的地的期限。

(四) D 组

D组为到达(Arrival)术语,共有DAF、DES、DEQ、DDU、DDP五种。按D组术语,卖方必须

负责把货物运送到约定的目的港或目的地并负担货物交到该港或该地为止的一切费用和风险。因此,用D组术语的合同是“到达合同”(Arrival contract),规定交货期条款时,要规定货物到达目的港或目的地的日期。

五、买卖双方的责任编排方法

为了便于相互对照和比较,《1990年通则》对于买卖双方责任的规定方法从过去的罗列式改成了对照式,即将每个术语的当事人的相关义务编排为下列十个标题,在卖方义务一边的每个标题对照着有关同一事项或相关事项的买方义务:

卖方义务

- A 1 提供符合合同规定的货物
- A 2 许可证、批准文件及海关手续
- A 3 运输合同和保险合同
- A 4 交付货物
- A 5 风险转移
- A 6 费用划分
- A 7 通知买方
- A 8 交货证明、运输单据或具有同等效力的电子信息
- A 9 检验、包装及标志
- A 10 其他义务

买方义务

- B 1 支付货款
- B 2 许可证、批准文件及海关手续
- B 3 运输合同
- B 4 收取货物
- B 5 风险转移
- B 6 费用划分
- B 7 通知卖方
- B 8 交货证明、运输单据或具有同等效力的电子信息
- B 9 货物检验
- B 10 其他义务

例如,FOB的卖方义务A 4“交付货物”标题下规定:“按照港口的惯常方式,在规定的日期或期间内,在指定的装运港将货物交到买方指定的船上。”而在同一术语的买方义务B 4“收取货物”的标题下规定:“收取按照A 4规定支付的货物。”又如,CIP的卖方义务A 3的“运输合同”标题下规定:“自负费用,按通常条件,订立将货物经通常路线和以惯常方式,运至指定目的地约定地点的运输合同,如未约定交货地点或未能按惯例予以确定,则卖方可在指定目的地选择最适合其意图的地点交货。”而在CIP术语买方义务B 3的同一标题下,就可看到“无义务”的字样。当然,这并不意味着买方不会为其自身利益订立自约定目的地运至他所期望的其他地点的运输合同,但对卖方来说,他却无此义务。

六、六种主要贸易术语的最新解释

《1990年通则》除保留了适用于海洋运输和内河运输的传统贸易术语外,增加了适用于各种运输方式,特别是多式联运的贸易术语的比重。在全部十三种贸易术语中,有六种是主要的。其中FOB、CIF、CFR三种是专用于海运和内河运输的;FCA、CPT、CIP三种则既可适用于海运和内河运输,也可适用于其他各种运输包括多式联合运输的交易。

(一) 专用于海运和内河运输的三种术语

1. FOB (...named port of shipment)

FOB(FREE ON BOARD),装运港船上交货(指定装运港)是指卖方必须负责把货物在装运

港装上买方指定的船只,按照《1990年通则》解释,采用 FOB 术语,卖方的基本义务是:在合同规定的日期或期间内,在指定的装运港将符合合同的货物交到买方指定的船上并通知买方货物已经交至船上;负担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和风险;办理货物的出口手续,交纳有关的费用和税捐;提供发票和证明已按规定交付货物的通常单据。如买卖双方已约定采用电子通信,则所有单据可由具有同等效力的电子数据交换信息代替。买方的基本义务是:必须按合同规定的时间派船接货并将船名、装船地点和要求交货的时间充分的通知卖方;负担货物在装运港越过船舷后的一切费用和风险;按合同规定支付价款。

采用 FOB 术语,有以下几点需要注意:

(1) 何谓“交到船上”,是越过船舷,还是交到舱底,抑或交到船边船方可以照管的地方?各港口有不同解释。《1990年通则》对此明确规定“按港口的惯常方式”,即按装运港的习惯做法办理。如港口无明确习惯,一般可理解为越过船舷。

(2) 关于装船费用的负担问题,按《1990年通则》规定,买卖双方的费用划分以货物在装运港越过船舷为界。但是货物在装船过程中,从起吊至入舱是一个连续的作业,而各港口有关装船费用负担的规定又有差异。对此,国际商会曾经解释,如果运费中不包括装船费用(如使用程租船),装船费应由卖方负担或按港口惯例。在实际业务中,为防止发生争执,通常应在 FOB 合同中明确规定这些费用如何分担或由何方负担的条款。有时也可采用在 FOB 后面加列有关装船费用由谁负担的条件,即所谓 FOB 的变形。常见的有① FOB 班轮条件(FOB Liner terms),即装船费用如同班轮那样由支付运费的一方(即买方)负担;② FOB 吊钩下交货(FOB Under tackle),指卖方不负担从货物起吊开始的装船费用;③ FOB 包括理舱费(FOB Stowed, FOBS),指卖方负担装船和理舱的费用;④ FOB 包括平舱费(FOB Trimmed, FOBT),指卖方负担散装货物的装船和平舱费用

2. CIF(…named port of destination)

CIF(COST INSURANCE AND FREIGHT),成本加保险费、运费(指定目的港)是指卖方负责租船或订舱、办理保险、支付运费和保险费,在装运港将合同货物装上运往约定目的港的船舶。按《1990年通则》解释,卖方的基本义务是:自负费用,按照通常条件,订立将货物经惯常航线运至指定目的港的运输合同;在合同规定的日期或期间内,在装运港将符合合同的货物交至船上并给予买方货物已交至船上以及便于买方收取货物所需的通知;自负费用,取得按合同中约定的货物保险;负担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和风险;办理出口手续,交纳有关的费用和税捐;无延迟地提供发票和证明货物符合合同的凭证、保险单或保险凭证以及货物运至约定目的港的通常运输单据(一般应为可转让的已装船提单)。如买卖双方已约定采用电子通信,则所有单据可由具有同等效力的电子数据交换信息代替。买方的基本义务是:接受卖方提供的符合合同的单据并按合同规定支付价款;负担除运费、保险费外货物在装运港越过船舷后的一切费用和风险;接受交货,并在指定的目的港向承运人收取货物;办理进口手续。

采用 CIF 术语,以下几点需要注意:

(1) 关于运输单据,《1990年通则》规定,除非另有约定,允许卖方提交通常的单据,诸如可转让的提单、不可转让的海运单(Sea waybill)或内河运单(Inland waterway document)。如双方已约定采用电子通信,则上述单据可被具有同等效力的电子数据信息代替。但是通过电子数据传送可转让提单在技术上尚未完全解决,因此,如果买方拟出售在途货物,似还应明确由卖方提供可转让提单为好。

(2) 按某些法学家的解释和某些国家的判例, CIF 是一种特殊类型的贸易术语, CIF 合同实行的是“象征性交货”(Symbolic delivery)和凭单付款。也就是说,卖方只要按合同规定的时间在

约定地点把货物装船以运交买方并向买方提交约定的代表货物所有权的提单和其他必要的单据(发票、保险单等),就算完成交货义务。卖方不保证到货,但也不得以交货代替交单。买方一旦受领货运单据,就必须按合同规定支付价款,即使此时货物已经灭失或受损,也不例外,而只能在付款后,凭单据向有关责任方提出索赔。所以有人把 CIF 合同的交易称作“单据买卖”,或者更确切地说,是以交付单据作为履行合同的货物买卖。

(3) 在 CIF 合同中,卖方是为买方的保险利益办理保险的。《1990 年通则》对卖方的保险责任规定:“如无相反的明示协议,卖方只须按《协会货物条款》或其他类似的保险条款中最低责任的保险险别投保^①。……如买方要求,卖方须在可能情况下投保战争、罢工、暴动和民变险。最低保险金额须为合同规定的价款加 10%,并以合同货币投保。”在实际业务中,仅投保最低险别的交易是不多的,而保险金额要求超过价款 110% 的却并不少见。所以,为明确责任,对于投保险别和保险金额,一般还是应当在合同中具体规定,并将增加的保险费用计入价格为好。

(4) 凡 CIF 合同使用程租船运输货物的,在目的港的卸货费用由何方负担,也是容易引起争议的问题,有必要在合同中加以明确。对此,也可采用 CIF 变形,最常见的有 CIF 班轮条件(CIF Liner Terms)和 CIF 舱底交货(CIF Ex ship's hold)两种。前者是指卸货费按班轮办法由运费负担方即卖方负担;后者则由买方负担卸货费。

有必要指出,贸易术语的变形只是有关装卸费用负担的附加说明,不涉及交货和风险划分的地点。如果买卖双方愿意改变这些地点,也可在买卖合同中作出具体规定。例如,我国的有些进口合同就规定:“卖方承担货物在装运港船上舱底,脱离吊钩时为止的一切风险。”

3. CFR(…named port of destination)

CFR (COST AND FREIGHT)成本加运费(……指定目的港),也就是老版本的 C&F,由于“&”符号不便于电子数据交换,故改为 CFR。有人认为 CFR 是 CIF 的一种变形,与 CIF 的不同之处仅在于办理货物的运输险及其费用均由买方自理,卖方也不提供保险单。

应当特别指出的,关于卖方在货物装船后向买方发通知的问题,虽然《1990 年通则》由老版本的“无迟延”(without delay)改成“充分”(Sufficient),但是,按 CFR 成交,卖方及时发装运通知,仍特别重要。因为在 CFR 条件下,安排装运和办理保险是由买卖双方分别进行的,卖方将货物装船后及时通知买方,买方才能及时办理货运保险。这对未办预约保险的买方则尤为重要。按照某些国家的法律规定,在 CFR(C&F)条件下,如由于卖方疏忽而未及时发装运通知,致使买方未能及时办理保险,货物在运输途中的风险损失就应由卖方承担。

此外,在我按 CFR 条件进口时,由国外卖方安排装运,由我方负责保险,故应选择资信好的客户,并对船舶提出适当要求,以防其与船方勾结,出具假提单,租用不适航的船舶等欺诈行为,使我方蒙受损失。

(二) 适用于各种运输方式和多式联运的三种主要术语

为了适应运输技术的发展和运输方式变化的新情况,《1980 年通则》增添了“货交承运人”(FRC)、“运费、保险费付至……”(CIP)两个术语,同时对原有的“运费付至……”(DCP)作了修改。《1990 年通则》又对“货交承运人”的内容作了较大补充和修改,使之不仅可适用于多式联运,而且还可适用各种运输方式的单独运输,代码也改为 FCA。同时为了便于按各自特点纳入各该组别,还将“运费付至……”和“运费、保险费付至……”的术语和/或全称作了修改。现分述如下:

1. FCA(…named place)

^① 如协会货物条款的 C 险、中国保险条款的平安险。

FCA(FREE CARRIER),货交承运人(……指定地)是从《1980年通则》FRC改过来的,是指卖方在指定地点将货物交由买方指定的承运人监管,即履行了他的交货义务,如买方未指明确切地点,卖方可在规定的交货地或地段内选择由承运人接管货物的地点。在买方与承运人订立合同时(如在铁路或航空运输情况下)需要卖方提供协助,卖方可在由买方负担风险和费用情况下行事。这里所指的“承运人”是在运输合同中承担履行运输义务的任何人。如买方指示卖方将货物交给一个不是直接承担运输作业的货物运输商,当货物已被交由该人监管时,应认为卖方已履行其交货义务。在此以后的一切费用和 risk 即由卖方转移于买方。

《1990年通则》对 FCA 术语详细规定了在不同运输方式情况下,卖方于何时完成将货物交付承运人的义务:(1)在铁路运输情况下,如果货物可装一整车(或由铁路运送的一个整集装箱),卖方必须以适当的方式将货物装上货车或装入集装箱,并将已装货的货车或集装箱为铁路或其代理接收时;如果货物不够装一整车或一整箱,则当卖方将货物交给铁路收货处,或将货物装上由铁路提供的车辆时,交货即完成。(2)在公路运输情况下,如果装货在卖方所在地进行,当货物装上由买方提供的车辆时,交货即告完成;如果在承运人所在处所进行,则应将货物交给公路承运人或其代理人时,交货才告完成。(3)在内河运输情况下,如果装货在卖方所在地进行,当货物已装上由买方提供的载货船只时,交货即告完成;如果货物需交到承运人所在地,则当货物被交给内河承运人或其代理时,交货即告完成。(4)在海洋运输情况下,如果货物可装一整箱(FCL),当已装货物的集装箱被海运承运人接收时,交货即告完成;如果集装箱已被送交代表承运人的运输站经营人,则当集装箱进入该运输站的所在地时,即应认为货物已被接收;如果货物不够装一集装箱(LCL),或不作集装箱化,卖方必须将货物送至运输站。当货物已被交付给海运承运人或其代理时,交货即告完成。(5)在航空运输情况下,当货物被交付给空运承运人或其代理时,交货即告完成。(6)在未指明运输方式的情况下,当货物被交付给承运人或其代理时,交货即告完成。(7)在多式联运情况下,当货物按以上(1)~(6)的规定交付货物时,交货即告完成。

按《1990年通则》,卖方须负责办理出口清关手续并支付有关的费用和税捐。

2. CPT(…named Place of destination)

CPT(CARRIAGE PAID TO…),运费付至……(指定目的地)原为“Freight or Carriage Paid to…”,《1980年通则》确定的代号为 DCP,《1990年通则》改成 CPT (Carriage Paid to…)。本术语是指卖方支付货物运至指定目的地的运费,在货物被交由承运人接管时,货物灭失或损坏的风险,以及由于在货物交给承运人后发生的事件而引起的额外费用即由卖方转移于买方。本术语的“承运人”的含义与 FCA 术语的“承运人”同样是指在运输合同中承担履行运输义务的任何人。本术语要求卖方办理货物的出口清关手续并支付有关的费用和税捐。

3. CIP(…named place of destination)

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO…),运费、保险费付至(…指定目的地),在《1980年通则》中的全称为 FREIGHT OR CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO…。本术语是指卖方除了须承担在 CPT 术语下同样的义务外,还须对货物在运输途中的灭失或损坏的买方风险取得货物保险,订立保险合同并支付保险费。

FCA、CPT、CIP 三个术语都是从 FOB、CFR(即 C&F)、CIF 三个传统术语分别发展起来的,前三种和后三种责任划分的基本原则是相同的,其区别主要表现在以下几方面:

1. 适用的运输方式不同

FOB、CIF、CFR 三种术语仅适用于海运和内河运输,其承运人一般只限于船公司;而 FCA、CPT、CIP 则不仅适用于海运和内河运输,而且也适用于陆运、空运等各种运输方式的单独运输以

及不同运输方式结合起来的^①多式联运。其承运人既可以是船公司，也可以是其他履行运输合同义务的任何人，包括安排运输的多式联运承运人。

2. 交货和风险转移的地点不同

FOB、CIF、CFR 的交货地点均在装运港的船上，风险均在货物在装运港越过船舷时转移；而 FCA、CPT、CIP 的交货地点均在承运人所在地，风险则自承运人接管货物之时起转移。

3. 装卸费用负担不同

按 FOB、CIF、CFR 术语，卖方承担在货物装运港越过船舷为止的一切费用。但由于货物装船是一个连续作业，各港口的习惯做法又不尽一致，所以采用程租船的 FOB 合同要明确装船费由何方负担，CIF 和 CFR 合同要明确卸货费由何方负担。而在 FCA、CPT、CIP 术语下，卖方将货物交给承运人时所支付的运费（CPT、CIP 条件下）或日后由买方支付的运费（FCA 条件下）已包含了装运地的装船或装上其他运输工具的费用以及在目的港或目的地的卸货费用在内的费用。这样，在 FCA 合同中的装船费用的负担和 CIP 与 CPT 合同中的卸货费用的负担问题就不再存在。

4. 运输单据不同

使用 FOB、CIF、CFR 术语，在一般情况下，卖方应向买方提交已装船的清洁提单，而在使用 FCA、CPT、CIP 术语时，卖方提交的运输单据则视不同的运输方式而定。如在海运和内河运输方式下，应提供可转让的提单、有时也可提供不可转让的海运单和内河运单；如采用航空、铁路、公路或多式联运时，则应分别提交航空运单、铁路运单、公路运单或多式联运单据。

七、其他七种贸易术语的最新解释

除了上述六种主要术语外，《1990 年通则》还解释了其他七种贸易术语，其中 DDU 是新增加的。这些术语目前在我国外贸实践中使用不多。以下简要介绍其基本含义：

（一）EXW(…named place)

EXW(EX WORKS)，工厂交货(……指定地)是指卖方在他的所在地(工厂、工场、仓库等)将货物提供给买方时，即履行了他的交货义务。除非另有约定，卖方不负责把货物装上买方备妥的车辆，也不负责出口清关。这是十三种贸易术语中卖方责任最小的一种。

（二）FAS(…named port of shipment)

FAS(FREE ALONGSIDE SHIP)，船边交货(……指定装运港)是指卖方按合同规定将货物放置在装运港码头或驳船上交至指定装船地的买方指定船只的船边，即履行了他的交货义务。买方必须自该时起负担一切费用和货物的风险并自行办理出口清关手续。

（三）DAF(…named place)

DAF(DELIVERED AT FRONTIER)，边境交货(……指定地)是指当卖方将经出口清关的货物运至毗邻国家关境之前的指定地点时，卖方即履行了他的交货义务。在此以后的一切费用和货物风险以及进口清关手续概由买方负责。

（四）DES(…named port of destination)

DES(DELIVERED EX SHIP)，目的港船上交货(指定目的港)是指当卖方在指定的目的港

船上向买方提供货物时，即履行了交货义务。卖方必须负担货物运至指定目的港的一切费用和 risk。在指定目的港船上卖方向买方交货后的一切费用和 risk 以及进口清关手续均由买方负责。本术语的含义与《1980 年通则》中的“EX SHIP”基本相同。

(五) DEQ(...named port of destination)

DEQ(DELIVERED EX QUAY<DUTY PAID>), 目的港码头交货 (关税已付) (……指定目的港) 是指卖方已将货物运至指定目的港码头, 经进口清关可供买方收取时, 卖方即履行了交货义务。卖方必须负担货物交至该处的一切风险和费用, 包括关税、税捐和其他费用。

如果卖方不能直接或间接地取得进口许可证, 则不宜使用本术语; 如果双方当事人愿由买方办理货物清关手续并支付关税, 则应使用“关税未付”字句而不用“关税已付”; 如果双方要求排除卖方负担货物进口时支付某些费用的义务 (如增值税 <VAT>), 则应通过加注字句, 如“目的港码头交货, 增值税未付……(指定目的港)”。

(六) DDU(...named place of destination)

DDU(DELIVERED DUTY UNPAID)未完税交货(……指定目的地)是指当卖方将货物运至进口国的指定地, 可供买方收取时, 即履行了交货义务。卖方必须负担货物运至该处的费用和 risk (不包括关税、税捐和进口时所需支付的其他由当局收取的费用) 以及办理海关手续的费用和 risk。买方必须负担由于他未对办理货物清关手续而引起的额外费用和 risk。DDU 是新增的术语, 卖方须在目的地国家交货, 办理一般的海关手续, 但不负责进口清关手续 (不支付进口税), 故只适用于进口清关不会引起任何问题 (如欧洲共同市场内) 的交易。

如果双方当事人愿在卖方义务中包括货物进口时需支付的某些费用 (如增值税 <VAT>), 则应就此意义加注字句, 如“未完税交货, 增值税已付……指定目的地”。

(七) DDP(...named place of destination)

DDP(DELIVERED DUTY PAID)完税后交货 (……指定目的地) 是指当卖方将货物运至进口国的指定地可供买方收取时, 即履行了交货义务。卖方必须负担货物运至该处的风险和费用, 包括关税、税捐和其他费用, 并办理进口的清关手续。

如果卖方不能取得进口许可证, 则不应使用本术语; 如果双方当事人愿由买方办理进口清关手续和支付关税, 则应使用 DDU 术语; 如果双方当事人愿从卖方义务中排除进口货物时需支付的某些费用 (如增值税 <VAT>), 则使用例如“完税后交货, 增值税未付 (……指定目的地)”字句。

在这七种贸易术语中, FAS、DES、DEQ 仅适用于海运和内河运输的合同; EXW、DAF、DDU、DDP 则可使用于各种运输方式, 包括多式联合运输的合同。

八、应当考虑的问题

《1990 年通则》对各种贸易术语进行了全面的修订, 这是当前国际贸易惯例的一项重大发展, 必将给国际贸易的实际业务带来影响。因此, 应当引起我国有关方面的重视, 研究改进我们的工作, 使之适应这种新的变化。现就以下三个问题提些个人的看法, 供同志们参考。

（一）应考虑在实践中选用《1990 通则》

《1990 年通则》是国际商会制订的对贸易术语的一种解释，既不是某个国家的国内法，又不是国际条约，不具有强制性，只有当事人在合同中选用时，才对当事人有约束力，任何在合同中不同于解释的规定，均以合同规定为准。假如在合同中未明确所用术语按何种解释，当发生争议而提请仲裁或诉讼时，某些公认的或有一定影响的有关解释，均可被仲裁员或法官作为裁决或判案的依据。然而，如上所述，对于贸易术语，目前国际上共有三种不同的解释。如在买卖合同中未明确所用术语按何种解释，当发生某项责任的争议，而对此争议又有不同解释时，在处理时，就会产生不确定性。因此，为明确责任，防止不必要的纠纷和争议，在合同中使用贸易术语时，以明确规定按何项解释为好。因为这样做就可排除其他解释。而《1990 年通则》显然是现有三种解释中最全面、最符合当前国际贸易实际而且影响最大的一种。因此，在我们的货物进出口合同中，似应明确规定按《1990 年通则》解释。例如，在合同中规定：“FOB...INCOTERMS 1990”、“CIP...subject to INCOTERMS 1990”等。过去，由于种种原因，在涉外经济合同中，很少直接规定适用何项国际惯例或解释的做法，事实证明是不利于我国的外经贸事业的。这种现象应当逐步加以改变。

（二）研究在出口业务中推广使用 FCA、CPT、CIP 三种术语

《1990 年通则》在保留传统贸易术语的同时，充实和提高了适用于集装箱运输、滚装船运输和多式联合运输的贸易术语的内容和比重。这不但符合当前国际贸易和国际货物运输的实际，也符合我国的外贸货运实际的。党的十一届三中全会以后，随着外贸体制改革，内地省市纷纷自主经营对外贸易，加上集装箱运输和多式联运的迅速发展，内地外贸企业有可能将出口货物从产地直接发运至进口国的港口或内陆城市。即使是沿海的传统出口口岸，也有大量货物是通过集装箱运输和多式联运出口的。对于这些交易，完全可以采用适用于各种运输方式和多式联运的 FCA、CPT、CIP 三种术语。可是，迄今为止，我国各外贸企业在对外订立的货物买卖合同，仍不问情由一律使用传统的 FOB、CIF 和 CFR，这可能与业务人员对于几种新的贸易术语的含义和用法还不够熟悉有关。有关部门，特别是运输部门在工作环节上也有些问题尚待解决。但是，应当看到，凡是能用 FCA、CPT 与 CIP 的交易，仍使用 FOB、CFR 或 CIF，对我出口业务来说，至少有两大缺点：1. 扩大了我方的风险责任，把风险转移给买方的时间从把货交承运人接管延伸到货物在装运港越过船舷为止。2. 推迟了运输单据的出单日期，从而推迟了收汇时间。在 FOB、CIF、CFR 条件下一般要求卖方提交已装船提单，所以船方要在货物全部装船后才出单。而在 FCA、CPT、CIP 条件下，承运人只要接管货物即可出单。

由此可见，在出口业务中，应当区别情况积极推广使用 FCA、CPT、CIP 三种术语。《1990 年通则》也在导言中指出：“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不涉及‘装上船’的 F 组或 C 组术语，例如用 FCA、CPT 或 CIP 来代替 FOB、CFR 和 CIF。”

此外，如果货物是通过铁路、航空、多式联运或使用集装箱船、滚装船运输的交易，因已无“船舷”为界的概念，使用 FOB、CIF 与 CFR 也是不合适的。当然，如货物仅通过传统意义上的一般海上运输，而买方又坚持要求提供可转让提单的，继续使用 CIF 或 CFR 在目前还是必要的。

（三）研究使用不可转让的海运单据

在 CIF 和 CFR 条件下，传统上只有卖方提交的可转让的已装船提单才是可接受的单据。众

所周知，提单有三项重要作用：1.货物已交到船上的证明；2.运输契约的证明；3.转让物权的工具，从而能控制在目的地的交货。

除提单以外的其他运输单据能起上述前两项作用，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向他人出售在途货物，如果买方为了便于出售在途货物，或者用以进行抵押，融通资金，就必须占有提单。

但是，按照这些提单的特有性质，要通过电子数据交换信息予以替代尚有困难。但可以预期，在不久的将来，这个困难将得以克服。对此，《1990年通则》已作了适当考虑。例如，在CIF和CFR术语A8项下在规定卖方必须提交的运输单据（包括可转让的提单）的要求后，又作了如下规定：“如卖方和买方已约定采用电子通信，则前段所提及的单据可被具有同等效力的电子数据交换信息替代。”

近年来，国际上已有不少国家在海运业务中经常以与非海运的其他运输方式所使用的类似的、不可转让的运输单据来代替提单，如“海运单”(Sea waybills)、“班轮运单”(Liner waybills)、“货运收据”(Freight receipts)等。除了买方打算向他人交付书面文件销售在途货物，或用以作为押品融通资金外，这种不可转让的海运单据在使用上是很方便和有效的，而且可通过电子数据传递信息。因此，凡是买方根本不打算出售在途货物或用以融通资金，完全可由买卖双方达成协议，免除提交可转让提单的义务而改以上述不可转让的海运单据代替，或者改用不需提供提单的CPT或CIP术语，以达到可以电子数据交换传递单据的目的。然而，迄今为止，在我国基本上尚未使用这些不可转让的海上运输单据。为顺应国际贸易和运输通信技术的新发展，有关方面似可借鉴国际上的新做法，在海运业务中，逐步推行不可转让的运输单据以代替提单。

（上接第18页）

四、对人口质量特别是劳动人口的质量，也应有自己的新需求，并应有相应的实现措施

浦东新区建设，今后在工业、管理等方面将会集现代之大成。由于对外开放政策上的特殊性，区内三资企业一定不会少。因此，对人口素质特别是劳动人口素质的要求，客观上也会相应提高。人口素质，从经济学的角度来说，首先是指文化素质和劳动技能水平。这方面，应尽早提出要求，制定措施。新区对人口素质特别是对劳动人口的素质要求，在总体上必须高于市区其它地区。因此，相应的措施也应多一些。这对现在的浦东人来说负担可能重一些，但将

来却会使他们感到自己不愧为浦东开发区一员的称号。事实上，不断提高自己的文化素质和劳动技能水平，对于每个浦东人来说，在解决今后自己就业等问题时肯定也是有帮助的。当然，各行各业对人口素质的要求是不同的，因此，我们的做法应该是：总体上的高要求和具体做法上的多层次，而不是采取一刀切的办法。

总之，浦东新区采取什么样的人口模式，这是一个重要课题，需要人们深入研究。