

谈谈使用 FCA、CPT、CIP 三种术语的运输问题

董 玉 增

《1990 年国际贸易术语解释通则》(以下简称《90 通则》)已于 1990 年 7 月 1 日生效。《90 通则》对原有的贸易术语予以合并和调整,对原有的某些内容作了较大的修改和补充,按新的形式排列了十三种贸易术语。《90 通则》的使用,必将给国际贸易的实际业务和国际航运业务带来较大的影响,特别是 FCA、CPT、CIP 三种术语,是国际贸易中最重要、最常用的 FOB、C&F、CIF 三种传统术语的新发展,尤其需要在国际贸易交易、货运代理业务和国际航运承运中加以研究和协调,以达到适用的目的。

FCA、CPT、CIP 三种术语的一个共同特点是承运人处置货物后,即告风险已由卖方转移至买方;出口货物的交货地点是出口国的内地或港口,即承运人办理接货并开始负责照管货物的地点。这些特点是《90 通则》的其他贸易术语所没有的。与传统的 FOB、C&F、CIF 术语比较,所不同的是卖方的交货行为和风险转移提前了,只要货物被承运人或其货运代理接管,卖方即履行了交货义务,其风险也随之转移到买方,而不必等到传统的 FOB、C&F、CIF 条件下所规定的货物越过船舷后才能转移风险。这是 FCA、CPT、CIP 三种术语与 FOB、C&F、CIF 三种术语最根本、最重要的不同。其次是适用的运输方式不同。FOB、C&F、CIF 条件下的运输方式,只适用于海运或内河运输;而在 FCA、CPT、CIP 条件下,不仅适用于海运或内河运输,同时适用于陆运、空运、国际多式联运及各种不同运输方式的联运。承运人亦由单一的船公司扩大到了能够履行上述运输全过程之责任的任何合法的货物运输人。再次是使用的运输单据不同。在 FOB、C&F、CIF 条件下,卖方须向买方提交已装船的清洁提单;而在 FCA、CPT、CIP 条件下,卖

方可向买方提交按不同的运输方式所取得的相应的运输单据。使用海运时,既可提交海运提单,也可提交不可转让的海运单。最后是负担的各项费用不同。FOB、C&F、CIF 三种术语交货地点是越过船舷,在此之前的一切费用均由卖方负担,在 C&F、CIF 条件下,有时还要明确卸货费由何方负担。而在 FCA、CPT、CIP 条件下,卖方在承运人或其货运代理办理接货的地点履行交货义务后,其后所发生的装卸船、搬捣和港口规费均与卖方无关。从上述四个不同点中可以看出,使用 FCA、CPT、CIP 三种术语对卖方明显有利。特别是使用集装箱运输方式时,卖方的实际交货时间一般较越过船舷的时间早二至三天,有时甚至更早,但由于仍然使用 FOB、C&F、CIF 术语,不得不等集装箱越过船舷后才能取得海运提单。若使用 FCA、CPT、CIP 术语,本应由卖方获取的在装船前取得运输单据并及时结汇的正当权益则会得到实现,其风险也在交货的同时转移到了买方。

《90 通则》生效已近一年半了,在我国尚未得到推广和使用,这无疑是个损失。从目前情况看,我国每年约有 10% 的出口货物是以集装箱方式出运的,晚结汇三天,每年的利息损失就达 400 多万美元。《90 通则》之所以未能在我国得到应有的推广和使用,主要原因有两个:一是在国际贸易交易中,传统上使用 FOB、C&F、CIF 术语较多,尚不习惯使用 FCA、CPT、CIP 术语,或对能否行得通有疑虑;二是在国际运输环节上,尚存在一些有待解决的问题。特别是在海运环节上,传统的运价所包含的内容及承托双方的责任、权利、义务和风险的划分,不能适用 FCA、CPT、CIP 术语。为使 FCA、CPT、CIP 三种术语在我国尽快得到推广和使用,有必要对我

国外贸运输的现行做法进行分析,研究已经具备的条件和有待解决的问题,组织力量加以解

决,以便有利于我国对外经济贸易的发展,有利于我国服务贸易的成长。

一、使用 FCA、CPT、CIP 术语已具备的运输条件

使用 FCA、CPT、CIP 术语的中心问题是改变传统的卖方越过船舷交货和承运人或货物运人越过船舷接货。随着我国集装箱运输的发展,实际上已形成了在承运人或货物运人接货地点的交货。这为在集装箱运输方式下使用 FCA、CPT、CIP 术语创造了条件。

1. 集装箱运输在沿海港口的作业程序,实际上使卖方已在装船前将货物交给了承运人或货运代理

自 1973 年开始,我国在上海、天津开展了中日航线 $8 \times 8 \times 8$ 呎小型集装箱的试运工作,至 1976 年,在上海、天津、青岛开展了中日航线国际标准箱的集装箱运输。15 年来,集装箱运输发展很快,年货运量递增率在 30% 左右,基本上形成了与国际上相同的集装箱作业程序。在开展集装箱运输的沿海港口,均设有集装箱堆场 (CONTAINER YARD 简称 CY) 或集装箱货运站 (CONTAINER FREIGHT STATION), 或两者均俱备的多用途集装箱货运站 (MULTI-PURPOSE CARGO TERMINAL)。这些不同的集装箱运输机构,由不同的货运代理经营,适应了集装箱运输打破传统的钩至钩 (TACKLE TO TACKLE) 责任原则,而延伸至 CY 或 CFS 的变革。一般情况下, CY 负责空箱的管理和整箱载货重箱的管理, CFS 负责拼箱货和装拆箱作业,两者的经营范围不同,但通常均隶属于同一个货运代理或租让 (有时是部份租让) 于货运代理使用。卖方通过货运代理向承运人订舱或直接向货运代理订舱后,根据货运代理的通知或按承托双方的事先约定,在指定地点或约定地点将货物装入集装箱交付货运代理;在货物装入集装箱时或装入集装箱前,卖方已办理了出口清关手续并经海关查验放行。然后由货运代理

根据舱期和港口装船安排,负责组织由 CY 或 CFS 至码头的交接工作,并协助船长或大副与港口衔接装船作业。装船和卸船的费用都是由船方负担的。集装箱运输的上述作业程序,与 FCA、CPT、CIP 术语要求的卖方必须履行的交货、清关、费用负担等义务几乎是完全一致的,使 FCA、CPT、CIP 术语的使用具备了最基本的条件。

2. 集装箱运输已延伸到内陆地区或内陆省份,内地的卖方同样可以履行货交承运人或货运代理的义务

随着我国集装箱运输的发展,集装箱门到门的优势已被若干收货人或发货人所采用,有时也被演变为港到门加以使用。为适应对外经济贸易发展的需要并使用比较方便的集装箱门到门运输或门到港、港到门运输,内陆省份的货运代理相继开办了集装箱货运站或集装箱中转站。这些内地货运代理均与港口的货运代理建有联营或互为代理关系,有的内地货运代理亦直接与承运人建有揽货关系。内陆集装箱的作业程序与港口集装箱的作业程序大致相同。货运代理接受卖方或发货人的委托后,在自己经营的接货地点或双方约定的地点组织装箱,同时通过港口的货运代理或直接向承运人订舱并将装箱后的货物转运移交给港口货运代理,由港口货运代理组织衔接装船。出口清关一般由发货人在内地海关申请查验放行后监管至港口海关,有时也由港口货运代理在港口代办报关验收。从内地接货点至港口装船的整段费用由内地货运代理按包干方式向发货人一次结算,然后再分段支付。内地集装箱运输的作业程序与 FCA、CPT、CIP 术语所要求的卖方必须履行的义务也是基本一致的,同样具备了使用 FCA、

CPT、CIP 术语的基本条件。

3. 货运代理与实际承运人之间订有货运代理协议,稍加改动即可代表实际承运人接收货物

使用 FCA、CPT、CIP 术语,对承运人来讲必须有一个或数个可以接收并照管货物的接货点和接货人。目前我国能够履行货运代理职责的合法货运代理主要有中国外贸运输公司和中国远洋运输公司两个系统,两者的经营侧重有所不同。外运系统侧重于货运代理,远洋系统侧重于船舶营运,两者之间又可以互相兼营。作为货运代理,外运系统与国际上主要的船公司大多订有货运代理协议,这些协议都含有为船公司揽货的内容。但建国后,我国的对外贸易长期实行统制贸易体制,外贸运输体制亦同样是统制贸易下的体制。因此,外贸系统规定外运公司作为专业公司的货运总代理,与专业公司之间是分工委托关系。1985 年以来,我国对国际海洋运输分工进行了一系列的改革,引入了竞争机制,各个货运代理不再具有法定货运总代理的身份,外运公司与专业公司之间的分工委托关

系改变为单纯的委托关系。这种变革,使货运代理从完全从属于货方的地位中解脱出来,具备了担当船方货运代理的可塑性。只要在与承运人之间的货运代理协议中明确代表承运人在经营地或承托双方约定的地点接管货物,即可构成 FCA、CPT、CIP 术语所要求的交货条件。

4. 在空运和大陆桥方式下,已具备使用 FCA、CPT、CIP 术语的条件

按照《90 通则》的解释,在铁路运输情况下,卖方以适当的方式将货物装上货车或装入集装箱并为铁路或其代理接收时,交货即告完成。在空运情况下,当货物被交付给空运承运人或其代理时,交货即告完成。从我国现行的空运和铁路运输实践看,基本上与《90 通则》的规定是一致的。外运系统与航空公司和铁路部门均有货运协议,同时备有自己的接货地点和航空运单、铁路承运收据。目前也正是使用这些运单作为交货收据和结汇单据,无非是没有按 FCA、CPT、CIP 术语来使用。而且在空运和铁路运输情况下,一般是随交货随发运,基本不存在时间差的问题。

二、海运方式下使用 FCA、CPT、CIP 术语存在的几个主要问题

在海运方式下使用 FCA、CPT、CIP 术语的基本条件是具备的,特别是在集装箱运输方式下的基本条件更较充分。但在海运情况下,涉及到海运单据的国际规则、法律地位、承托双方的风险、责任、权利、义务以及货运代理的法律地位、运输全过程的单据流转等一系列问题,是一个比较复杂的系统工程,而且涉及面不仅是承托双方,更涉及与运输相关的方方面面,需要逐个加以研究和解决,才能形成 FCA、CPT、CIP 术语有效使用的运输环境。

1. 海运单问题

我国目前使用的海运单据有海运提单、联运提单、国际多式联运提单三种,尚无标准的海

运单格式。对国际班轮公司的使用,也只限于传统的海运提单。尽管近几年来国际上出现了替代提单的“海运单”(SEA WAYBILL)、“班轮运单”(LINER WAYBILL)、“货运收据”(FREIGHT RECEIPTS)之类的海运单据,但由于尚无统一的国际规则,上述海运单据的法律地位、承托双方的权责界定尚不够明确,使大多数承运人对这些单据的使用持慎重态度。这是当前使用海运单的最大障碍,也是影响 FCA、CPT、CIP 术语使用的最大障碍。另外,海运提单的物权凭证的特征,使买方可以凭提单转让和销售在途货物;卖方可以在买方无力偿付货款时,对已装运的货物行使停运权(STOPPAGE IN TRANSIT);开证行在开证人不能如期付款赎单时,可以行使

对提单所代表的货物的所有权;议付行贴现押汇后得不到付款行的付款时,可以行使对提单所代表的抵押货物的处置权。在使用海运单的情况下,无法替代提单是物权凭证的特定的法律性质。因此,在海运单中如何公正合理的界定货方(包括卖方和买方)和船方的权益,同时能够维护与运输相关的善意的第三方的合法权益,是必须解决的一个法律问题。

2. 货运代理问题

通常,货运代理有三种,一是货方的货运代理,二是船方的货运代理,三是两者兼营的货运代理。在我国,由于长期以来货运代理处于从属于货方的地位,使货运代理的后两种形式未能得到有效的使用。尽管1985年实行了国际海洋运输分工的改革,但在大多数情况下,卖方通过货运代理托运后,卖方和货运代理往往都把货运代理视为货方的代理。基于这种理解,卖方的交货过程便成为卖方将货物交给自己的代理人的过程,使FCA、CPT、CIP术语的使用被人为地消失了。事实上,我国现行的国际海洋运输体制完全可以使三种货运代理并存。若经营能力和经营范围许可,能够兼营货方货运代理和船方货运代理,对使用FCA、CPT、CIP三种术语最为有利。在实际工作中,货运代理接受不同方面的委托,代办各类不同的运输业务也是十分普遍的。除上述三种货运代理外,我国尚存在一种具有实际承运人作用的货运代理。这种货运代理通常不经营或少量经营部份运输工具,承担全过程的运输责任,并备有和签发自己的全程运输提单,国际上称为无船承运人。这在国际多式联运中应用最广泛,对使用FCA、CPT、CIP术语是最为便当的实际承运人。

在货运代理具有承运人货运代理性质的情况下,货运代理与其所代表的承运人之间亦存在着权利与义务、风险与责任的划分,需要明确各自的法律地位和法律责任。目前,由于上述问题未能得到法律明确,承运人往往仍以传统的越过船舷为接收货物的界定点。虽然在集装箱运输方式下,承运人的费用负担和运输责任已

经延伸到了CY或CFS,但在风险的界定上,未能突破以船舷为界的传统,这与至今仍全部使用海运提单不无关系,也是货运代理能够在接货地点接货而不能签发货运收据的主要原因。

3. 装船单据的流转问题

我国的集装箱运输是在整套货运单据不规范的情况下发展起来的,装船单据基本上沿用了件杂货单据及其流转程序。海关查验放行后在装货单(SHIPPING ORDER)上加盖放行戳记,然后由港口凭以装船,由船长或大副凭以收货并签发大副收据(MATE'S RECEIPT),托运人凭大副收据换取已装船提单。在这种情况下,承运人或其货运代理,在装船前没有凭以签发海运单或货运收据的凭据,使FCA、CPT、CIP术语的使用无法实现。按集装箱运输的规范做法,应以码头收据(DOCK RECEIPT)替代大副收据。CY或CFS接收货物后即可签发码头收据,托运人可凭码头收据换取收货待运提单(RECEIVED FOR SHIPMENT BILL OF LADING),但这种提单不能用以结汇,需在装船后填上船名和装船日期方能生效。在FCA、CPT、CIP术语条件下,以码头收据可否换取海运单或货运收据,是个值得研究的问题。但这一变动涉及整套集装箱货运单据的改变,同时涉及海关放行、监管及港口作业依据的放行单据等一系列的改变。必须在适应FCA、CPT、CIP术语要求的前提下,设计一套便于各个环节操作的简便易行的集装箱货运单据。

4. 运输法规不健全的问题

我国现行的运输管理体制和国际运输环境,不能适应对外经济贸易发展和国际运输发展的需要。国内运输法规不能适用于国际运输,而海商法自1952年组成起草委员会以来,至今未能出台。1963年拟订的《中华人民共和国海商法》(草案)亦未公布实行,目前尚在修订中。1985年公布的《中华人民共和国涉外经济合同法》,明确指出不适用于国际运输合同。而在国际贸易不断发展和变化的情况下,国际运输技

术亦在不断发展变化。为适应国际贸易惯例及发展对外经济贸易的需要,我们必须采用国际上适用的先进的运输技术和运输方式。根据贸易合同使用国际上先进的运输技术和运输方式时,所签订的国际运输合同,不可避免地会涉及国内的若干运输环节和运输行业。国际运输合同在国内的继续和延伸,有时会与国内的运输管理或规定发生冲突和矛盾。在对外贸易合同

发生冲突或矛盾时,可按我国涉外经济合同法的规定适用国际惯例;我国参加或缔结的与合同有关的国际条约同我国法律有不同规定的,可以适用该国际条约的规定。而在国际货运上,因没有这方面的法律规定而往往难以处理,以致在使用 FCA、CPT、CIP 时,按要求将货物交付给货运代理后,货运代理往往受到外来干预而无法履行运输全过程的职责。

三、选择商品进行使用 FCA、CPT、CIP 术语的试点

为使 FCA、CPT、CIP 术语尽快得到推广和使用,有必要、有重点、有选择地进行试点。外运公司作为全国最大的货运代理,与各专业公司和国际上实力较强的船公司有着广泛的业务联系,有条件与专业公司配合,选择部份经常使用集装箱运输的商品,在航运和国际贸易发达的北美、欧洲、日本等航线上组织试验。重点解决海运单或货运收据的使用及其法律地位问题,解决货运代理与实际承运人之间权利与义务、

风险与责任的划分及其法律责任的问题,解决集装箱货运单据的规范化问题,使之适应 FCA、CPT、CIP 术语的使用。同时结合 FCA、CPT、CIP 术语的使用,研究 EDI 技术在外贸运输上的应用,如订舱委托与确认,货运作业操作与指令,出口清关,货物抵达进口国时的进口报关,对出口人反馈运输信息,对进口人提供运输动态,便于准备接货等方面的应用。

四、健全有关法规,改善我国的国际运输环境

尽快修订和出台海商法,健全国际运输法规,不仅是日益发展的对外经济贸易的需要,更是国际运输发展的需要。海商法中关于海上货物运输合同的规定,应当考虑衔接《90 通则》的运输要求,考虑国际先进的运输技术和运输方式的使用,使我国的国际运输有一个宽松的良好环境。国际运输作为与国际贸易密切相关的行业,其作用的发挥是影响贸易的重要因素。国际运输作为国际服务贸易的组成部份,其发展对国家总体经济的发展亦有着极其重要的意义。关贸总协定乌拉圭回合已将服务贸易纳入谈判议题,必将进一步刺激服务贸易的激烈竞

争。我国国际运输环境的改善,必然增强运输企业在国际上的竞争地位,提高国际运输的服务水平,保证对外经济贸易在国际范围内货畅其流。

推广和使用 FCA、CPT、CIP 三种术语,是一项综合性很强的工作,涉及的部门和行业亦较多,不是一、二家可以解决的,必须调动各方面的力量,联合起来,共同解决问题。有必要组织外贸、航运、海关、银行、保险、法律、高等院校等方面的专业人才,就涉及到的各个环节逐一进行研究,使之贯通衔接,为我国对外贸易所用。