

贸易术语解释国际 规则的最新发展

吴百福

摘要 本文介绍了《国际贸易术语解释通则》第6个修订本——INCOTERMS 2000 (简称《2000年通则》)的结构及其主要的修改内容,并就如何在实际业务中加以运用提出建议。

关键词 INCOTERMS 2000 国际贸易术语 修订 FCA CPT CIP

国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》(International Commercial Terms; 简称 INCOTERMS^①)第6个修订本——INCOTERMS 2000(以下简称《2000年通则》),作为国际商会第560号出版物,已于1999年9月13日正式公布,并于2000年1月1日生效。这是继《1990年通则》之后有关贸易术语解释国际规则的最新发展,也是不断完善国际贸易惯例的重要成果,引起了我国有关部门尤其是涉外经贸企业的广泛关注。今将该通则自诞生以来的修订过程,《2000年通则》的结构及其主要的修改内容作扼要介绍,最后还就如何在实际业务中加以运用提些建议,供有关方面参考。

一、修订过程

在国际贸易中,凡是货物买卖都离不开贸易术语。但是,由于不同国家的法律对这方面的规定不尽相同,有些港口也有若干涉及买卖双方责任划分的传统规定,某些商品行业还有一些特定的解释规定,故而引起对贸易术语的不同解释。而不同解释不仅影响贸易术语的使用,而且影响国际贸易的进行。有鉴于此,有关国际学术或商业团体曾试图对其作出统一解释,供从事国际贸易的人士参考使用。其中国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》,即INCOTERMS是目前在国际贸易中影响最大,使用最广泛,并被公认为解释贸易术语最重要的一种国际惯例和规则。此外,还有国际法协会制定的《1932年华沙—牛津规则》(WARSAW—OXFORD RULES 1932)与美国一些商业团体制定的《美国对外贸易定义1941年修正本》(Revised American Foreign Trade Definitions 1941)。

INCOTERMS之所以能被普遍接受并被公认为是一种国际惯例和规则的一个重要原因是由于它能根据不同时期国际贸易以及国际运输等客观情况的变化不断作出补充和修订,从而使这些规则能够适应不同时期国际贸易实践发展的需要。《国际贸易术语解释通则》首次出现在1936年,那时,国际商会公布了一套解释贸易术语的国际规则,称为INCOTERMS 1936,以后又于1953年、1967年、1976年、1980年和1990年进行了5次修订。最近修订的

INCOTERMS 2000 则是第六次。不断修订的主要原因是力求使这套规则能准确反映贸易实践。例如,自 20 世纪中叶开始出现使用集装箱运输,引起了国际运输方式的大变革,滚装滚卸、拖车或渡轮运输,尤其是国际多式联合运输逐渐在国际货物运输中被推广采用。在这类新型的运输方式下,传统的以货物在装运港“越过船舷”作为交货点的贸易术语已不合需要。为反映已经开始变化的贸易实际,有必要把交货点定在将货物装运以前运到陆地上某一地点作为交货点,并在那里将货物装入集装箱,或者将已装入货物的集装箱交到那里置于承运人的掌管之下,以便经由海运或其他运输方式继续运往目的地。为此,INCOTERMS 1980 年修订本引入了“货交承运人”(Free Carrier - FRC, 1990 年修订本改为 FCA)和在此基础上增加卖方承办运输、保险的“运费、保险费付至……指定目的地”(Freight or Carriage and Insurance Paid to...; CIP)两个术语,同时又将 1953 年修订本中的“运费付至……指定目的地”(Freight or Carriage Paid to...)进行了修改,定名 DCP,使这三个术语能够适应用上述这类新型运输方式进行贸易的需要。之后,随着数据交换(EDI)通信技术逐步推行,有必要对 EDI 信息的有效性作出明确回答,因而在 1990 年修订本中,所有涉及卖方提供交货凭证义务的条款都规定,只要当事人同意使用电子方式通信,均可以具有同等效力的电子数据交换信息替代书面凭证。

为了适应当前国际贸易实践的发展,自 1996 年底开始,在国际商会的国际商业惯例委员会的主持下,专门成立了由来自世界各国和有关贸易部门的专家组成的贸易术语工作组和起草小组,着手对所有的 13 个贸易术语的定义和具体内容进行修订。工作组和起草小组尽了很大努力,通过国际商会各国家委员会调查、搜集各行业国际贸易界人士使用 INCOTERMS 的情况和问题以及进行修改的意见和建议,在此基础上提出新的修订本初稿,再发交各国家委员会征求意见,如此几经反复,历经两年,最终产生了第 6 个修订本——INCOTERMS 2000。

二、INCOTERMS 2000 的结构

INCOTERMS 2000 仍维持 1990 年版本的结构,分为导言和对 13 个贸易术语的解释。把 13 个贸易术语分别按其共同特点分为 4 个基本不同的类型,即 4 个组。第一组“E”组(EXW 一个术语),为启运(departure)术语,指卖方只要将货物在约定地点,通常是在卖方所在地(Seller's own premise)交给买方处置,即完成交货;第二组“F”组(FCA、FAS 和 FOB 三个术语),为主运费未付(main carriage unpaid)术语,要求卖方按照买方的指示将货物交至买方指定的承运人;第三组“C”组(CFR、CIF、CPT 和 CIP 四个术语),为主运费已付(main carriage paid)术语,要求卖方按照通常条件自费用订立将货物运往目的港或目的地的运输合同。因此,在 C 组每一项术语后均须指明卖方支付运费运到的地点。其中, CIF 和 CIP 两个术语,卖方还须负责办理保险并负担保险费用。C 组术语与 F 组术语具有相同的性质,即按此术语达成的买卖合同均属装运合同。其特点是:卖方只支付将货物按惯常路线、通常条件和习惯方式运至约定地点所需的正常运输费用,而货物在交运后的灭失或损坏的风险以及因发生意外而产生的额外费用均应由买方负担。因此, C 组术语包含两个不同于其他组术语的关键点:一个是卖方安排运输并承担费用的终点;另一个是风险的划分点,即交货点。在使用 F 组与 C 组术语时,货物的出口清关手续均须由卖方办理。第四组“D”组(DAF、DES、

DEQ、DDU 和 DDP 5 个术语)为到达(Arrival)术语。D 组术语与 F 组、C 组术语有本质区别。根据 D 组术语,卖方负责将货物运至边境或进口国内约定的目的地。卖方必须承担货物运至该地前的全部风险和费用。因此,D 组术语属于到货合同。在 D 组术语下,除 DDP 外,卖方在边境或进口国交货时无须办理进口清关手续。

在上述 13 种贸易术语中,FAS、FOB、CFR、CIF、DES、DEQ 6 种只适用于单一海上运输和内河运输方式,其他 7 种则可适用于包括海运和内河运输和多式联运在内的各种运输方式。

三、INCOTERMS 2000 对 INCOTERMS 1990 的主要修改

本着力求清楚准确地反映国际贸易实务和避免不必要变化的精神,INCOTERMS 2000 对所解释的每一个贸易术语虽都作了修改,表述得更加简单明了。但从内容而言,实质性的修改不是很多,仅涉及 FCA、FAS 和 DEQ 3 个术语。然而,从发展的角度看,有些改动以及在导言部分中的说明,却是十分重要的,有的还具有深远的指导意义。现择要介绍于下:

1. FCA 的卖方义务 FCA 无疑是一个具有强大生命力和广阔用途的术语。INCOTERMS 1980 在引进“货交承运人”这个术语时特别指出:“Free Carrier”是为了适应现代运输,尤其是“多式”运输,例如用拖车或渡轮运送的集装箱滚上滚下运输的需要而拟订的。至于以何种方式将货交由承运人掌管,则只规定“按特别约定的方式或者指定地点习惯使用的方式”。INCOTERMS 1980 对“承运人”所下的定义为“某人或以他的名义制作公路、铁路、航空、海洋或联合方式运输合同的人”。为了把买方指定的运输商明确列为承运人,1990 年修订本又将承运人的定义改为“在运输合同中承担履行铁路、公路、海洋、航空、内河运输或多式联运,或承担取得上述运输履行的任何人,例如货物运输商。在 1990 年修订本中又将卖方如何完成交货按 7 种不同方式 10 种情况分别作了具体说明。2000 年修订本在维持 1990 年本对承运人原有解释的同时,为了使所用的语言能更加简单明了地反映当前的贸易实践,将 FCA 术语卖方何时完成交货改作如下两种概括的规定:(1)如果指定的地点是卖方所在地,则当货物被装上买方指定的承运人或代表买方的其他人提供的运输工具时;(2)如果指定的地点不是卖方所在地,而是其他任何地点,则当货物在卖方的运输工具上,尚未卸货而交给买方指定的承运人或其他人。如果买方未指定承运人或其他人,则卖方也可按照买方请求选定承运人,或者根据商业惯例自行选定承运人,只要该自行选定的承运人,买方并未适时给予卖方相反指示,则当卖方将货物交给该选定的承运人处置时,即完成交货,并承担交货为止的费用和风险。

2. 关于清关 一般说来,一方负责办理某项手续时,有关费用也同时由该方负担。例如,运费由负责订立运输合同的一方负担;负责办理投保手续的,同时要支付保险费,关于清关工作自然也是如此。当卖方或买方承担将货物运过出口国或进口国海关的义务时,此项“清关”义务不仅包括交纳关税和其他费用,而且还包括履行一切与货物通过海关涉及的行政事务以及向当局提供必要证单。对此,旧版本《通则》对所解释的贸易术语都有具体规定。但在目前区域性贸易集团每有增多和发展,在欧盟内部或其他自由贸易区,已不再有货物进出口的限制和交纳关税的义务。于是有人认为,在无关税区内国家之间的贸易使用现有术语是不恰当的。尽管这种认识是错误的,但为使这些术语能在这些国家间的贸易中使用更为贴切,新版本在相关术语涉及清关义务的条文中增加了“在适用清关的地方时”

(where applicable)的用语,从而可使在不适用清关,也就是说无需办理清关的地方,也可明确使用这些术语了。

再者,一般而言,海关手续由设在海关所在国的一方办理较为便利。但 INCOTERMS 历次版本中均规定 EXW 与 FAS 要由买方负责办理出口清关手续,DEQ 与 DDP 的进口清关手续却要求由卖方办理。而事实上,一方商人到对方国家办理清关手续,诸多不便。因此,在实践中,上述4个术语所提到的清关手续,往往都委托对方代为办理,即 EXW、FAS 的出口清关由买方委托卖方代办,而 DEQ、DDP 的进口清关手续则由卖方委托买方办理。为准确反映贸易实际和便于操作,2000年修订本决定将 FAS 的出口清关改由卖方负责办理,DEQ 的进口清关改由买方负责办理。至于 EXW 和 DDP 两个术语,由于前者是表示卖方最小义务的术语;后者的字面含义即为“完税后交货”故均维持原有规定,未作改动。

3. 关于以货物在装运港越过船舷完成交货 在单一海上运输方式下,传统的3种贸易术语 FOB、CFR 与 CIF 均以货物在装运港船舷作为交货点(即所谓 FOB 点)。自20世纪中叶集装箱运输广泛开展以后,在此基础上的滚装滚卸和多式联合运输也迅速发展起来,传统的吊装吊卸已被打开舱门货物直进直出以至门到门方式所代替,在此情况下,以货物在装运港越过船舷为交货点,已无实际意义。因此,在此次讨论修订通则过程中,有人提出应按实际情况将“越过船舷”的交货点予以取消,但也有人坚决主张保留这一传统的划分买卖双方费用和风险的分界线,以致成为这次讨论的热点问题。其实这原是一个自集装箱运输开展以来就已存在的老问题,在近几年修订时均曾进行过讨论,并作出努力试图解决。例如,在1976年修订本中将 FOB、C&F、CIF 3种术语的交货点改为“有效地越过船舷”(have effectively passed the ship's rail),其出发点就是加上“有效地”这一定语,使之适应于新发展起来的滚装滚卸的运输方式。1980年修订本中引进了 FRC、CIP,修改了 DCP,使之适用于集装箱运输和多式联合运输,这可以说是解决“船舷”问题的一大突破和另一种尝试。《1990年通则》又将其细化,并将 FRC 术语改称为 FCA,将 DCP 术语改称为 CPT,《1990年通则》还在 FOB、CFR、CIF 3种术语的序言中,特别指出:如果“货物越过船舷”不合需要,比如在滚装运输或集装箱运输的情况下,则分别采用 FCA、CPT 或 CIP 更为适用。在这次修订过程中,经过反复讨论,考虑到“货物越过船舷”完成交货的标准已经深入人心,完全取消不切实际,原封不动,也不符现实,最后确定在新版本中 FOB、CFR、CIF 3个术语的序言中改作如下表述:如当事各方无意以越过船舷作为完成交货(do not intend to deliver the goods across the ship's rail),则应分别使用 FCA、CPT 或 CIP,也就是说,在单一海洋运输和内河运输方式下只要当事人愿意,既可选用传统的 FOB、CFR 或 CIF 术语,以货物在装运港越过船舷作为完成交货点,也可以选用 FCA、CPT 或 CIP 术语,卖方在将货物交由承运人监管即完成交货。这样,在必要时,尤其在不宜装入集装箱又须采用单一海洋运输或内河运输的农矿产品交易中,仍可继续使用 FOB、CFR 或 CIF 3种传统术语。

《2000年通则》除了对 FCA、FAS、DEQ 3个术语作了上述实质性的修改,以及对3个适用于单一船运的术语的交货点进行了重要的技术性处理以外,对其他术语的修改和导言中的说明,有些也是相当重要的。例如把在《1990年通则》中 DDP 术语 A6 使用的“在出口和进口中所需缴纳的官方费用”,删去了“官方”一词以避免可能造成的在判断应否支付的不确定性。又如,为了有利于保障商业秘密,同时也为了使之与《跟单信用证统一惯例》1993年修订本(国际商会第500号出版物)的规定相一致,把《1990年通则》中 CIF 与 CFR 两个术语的

卖方义务中向买方提交的运输单据如“载有参照租船合同办理的,卖方还必须提供一份租船合同副本”的规定予以删除。此外,对一些日常用语,如“托运人”、“交货”、“通常”、“查对与检验”、“无义务”等也作了明确的解释和处理,澄清了不少在实践中存在的片面认识和模糊观念,这些都对顺利开展国际贸易是有益的,因而也是不容忽视的。

四、几点建议

国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》既是为解释国际贸易术语提供的一套最重要,影响最大的国际规则,也是我国外贸实践中处理有关贸易术语争议的主要依据。《2000年通则》是总结过去60余年的实践经验,实事求是地进行修订的成果,既能与过去衔接,又有新的发展和突破,起到了继往开来的作用。因此,摆在我们面前的应是迅速、全面地对它进行学习,首先要对这个新版本进行通读,然后全面掌握并理解它的各项规定,并在实践中正确地加以运用。为此,提出以下几点建议:

1. 在外贸实践中明确选用 INCOTERMS 2000 INCOTERMS 2000 是一种解释贸易术语的国际规则与惯例,本身不具有强制性,只有当事人在国际货物买卖合同中选用时,才对当事人有约束力,任何在合同中所作不同于该惯例的规定,均以合同规定为准。如果买卖合同未明确规定所用术语按何解释,当事人之间发生有关术语解释的争议而提请诉讼或仲裁时,有关惯例可能被法官或仲裁员作为判决或裁决的依据。然而,有关贸易术语解释的国际惯例有3种,如在买卖合同中未明确所用术语按何种惯例解释,当发生某项责任的争议而对此责任又有不同解释的,在处理时就会产生不确定性,甚至要使有关方蒙受不必要损失。例如我国企业曾在向美国订购粮食的进口合同中,使用了“FOB 纽约”这个术语,但未规定按何解释,当我方所派船舶抵达纽约港接载,美方出口商却要我方派车到它仓库提货。因为,如按《美国对外贸易定义 1941 年修订本》,“FOB 纽约”有可能被解释为卖方可以在纽约的任何地点将货物交到买方安排的内陆运输工具上即完成交货。因此,为明确责任,防止不必要的纠纷和争议,在买卖合同中使用贸易术语时应当明确规定按何种惯例解释。由于 INCOTERMS 是现有有关贸易术语的3种惯例中最符合当前国际贸易实际的一种,因而在我国的货物进出口合同中,似应明确规定按 INCOTERMS 解释,又由于 INCOTERMS 几经修订,同一术语,不同版本往往有不同规定,所以,在运用时还应明确版本的年份。例如在买卖合同中规定:“FOB…INCOTERMS 2000”、“CIP…subject to INCOTERMS 2000”等。

2. 按不同运输方式正确选用贸易术语 根据 INCOTERMS 2000 规定,在它所解释的13种贸易术语中,FAS、FOB、CFR、CIF、DES 和 DEQ 6种只能适用于单一海上运输和内河运输,但是,在国际贸易中,目前仍比较普遍地存在着不按实际运输方式使用贸易术语的情形。需要指出的是,应当使用 FCA 的交易,如果不适当地使用了 FOB,卖方承担的货物风险就不是在将货物交给买方指定的承运人为止,而是要延伸到承运人将货物交到船上越过船舷。再者,如果在非单一海运方式的交易中错误地使用了仅适用于海运方式的术语,卖方就将处于无法向买方提交提单、海运单或相应电子信息的窘境。总之,不严格按照运输方式选用适当的贸易术语,其后果是十分明显的。可是,上述不适当使用贸易术语的情形,在我国的外贸实践中也经常出现,有的还比较突出。例如,对香港出口,不论何种运输方式,几乎都使用 CIF 香港;空运法国货物出口合同,曾有使用 CIF 巴黎的。众所周知,巴黎是内陆城市而非

港口,何况,CIF不适用于航空运输的交易。有的企业还“创造”了一些并无统一解释的“术语”,如“FOB by air”、“FOB by sea”,如前所述,航空运输不能用FOB,海运则无需在FOB后加“by sea”字样。这些都是应当加以纠正的。

3. 积极推广使用 FCA、CPT、CIP 3个术语 FCA、CPT、CIP 3个术语是为了适应集装箱、多式运输等新型运输方式的需要而引进的,无疑是具有强大生命力和广阔运用前途的,可以预见,这3个术语定将逐步替代传统的 FOB、CFR、CIF 而成为今后国际贸易中最重要,使用频率最高的贸易术语。因此,尽快熟悉 INCOTERMS 2000对 FCA、CPT 和 CIP 的解释并在此基础上积极推广使用是十分重要的。还应当看到,在既能使用 FOB、CFR、CIF,又能使用 FCA、CPT、CIP 的出口交易中,如争取使用后3种术语,对我方(卖方)是比较有利的,具体表现在两个提前,即风险转移的时间提前和从承运人取得运输单据的时间提前,从而有利于及时收汇。按照目前实践,除少数农矿产品外,即使在单一海运的交易中,卖方通常也在货物装船以前,有时甚至在船舶抵达装运港之前,就把货物交给了承运人。在此情况下,采用货物的交付不涉及“装上船”的 FCA、CPT 和 CIP 来代替 FOB、CFR 和 CIF 也是一种较好的选择。

4. 谨慎使用贸易术语的变形 在实际业务中,合同当事人经常在贸易术语的基础上添加某些词句以求进一步明确当事方的义务。值得注意的是,对于这些添加,即通常所称的贸易术语的变形(Variants),INCOTERMS 从未提供过任何指导性的规定。因此,可能带来因不同理解而引起纠纷。例如使用了“FOB stowed”(FOB 理舱)、“EXW loaded”(EXW 装车),卖方的义务不仅被扩大至需要负担货物装到船上进行理舱或装上车辆的费用,而且还可能包括在装船理舱和装车期间货物灭失或损坏的风险。再如在租船运输方式下,使用的“liner terms”(班轮条件)和“Terminal Handling Charges, THC”(终点站搬运费)由于至今尚无权威解释,因而在这些条款下,费用的划分常因所处地域的不同而不同,而且经常变化。再者,这些词语的添加,是否意味着交货点与风险转移点的变化也无明确统一的解释。因此,在使用贸易术语变形时,应按 INCOTERMS 2000 在导言第 11 段中强调指出的在买卖合同中明确额外的义务只限于费用还是既包括费用又包括货物的灭失和损坏的风险。

5. 要规范使用贸易术语 为了便于电子信息处理,《1990 年通则》已将一些贸易术语的名称作了改变。例如,把在实际业务中已经用了 100 多年的 C&F 改为 CFR; EX SHIP 和 EX QUAY 分别改为 DES 和 DEQ; FRC 由于内容有了较大变化,也已改成 FCA。虽然实施新名称已经 10 年,但迄今为止,在实际业务中还在频繁使用早已被废弃的传统表述,有的甚至即使在过去也不是规范的写法,也有使用。这种情况,不仅在外国有,在我国的外贸实践中,也不少见。对此,INCOTERMS 2000 在导言 9.3 段中明确指出,CFR 是全球广泛接受的“成本加运费(……指定目的港)”术语的唯一缩写,如果继续使用早经修改的传统术语,就有可能产生解释合同的困难。

6. 出口要多用 CIF 或 CIP,进口要多用 FOB 或 FCA 选用何种贸易术语,历来是外贸企业通常需要慎重考虑的重要问题。在我国出口合同中,如使用 INCOTERMS 2000 的 C 组术语不仅有利于我方安排运输,衔接船货,也有利于促进我国远洋运输事业的发展,增加外汇运费收入,若使用 CIF 或 CIP 术语,还有利于我国保险事业的发展和外汇保险费的收入。因而在出口业务中,一般应当选用 C 组术语,特别是 CIF 和 CIP 术语而不宜采用 FOB 或 FCA 等 F 组术语。按 INCOTERMS 2000 解释,FOB 或 FCA 合同的卖方必须把合同货物装上买方指定的船舶或交付给买方指定的承运人掌管。虽然按 FOB 或 FCA 术语订立的合同,也

可按推定交货的方式处理,即凭单交货、凭单付款,但一旦买方或代表其利益的银行对单据进行无理挑剔,借口单据不符拒付货款,而此时货物实际上已掌握在买方或其指定的承运人手中,卖方虽然持有单据,但对货物已失去占有,倘若承运人信誉不佳或与买方相勾结,当买方拒付货款时,要追回货物可能相当困难。因此,在出口业务中,只有当外商向我购买大宗商品使用程租船运输,买方为谋求较低运价租船,并在保险费上得到优惠,要求自行租船,自办保险。在此情况下,为了促成交易,也可接受按 FOB 或 FCA 术语订立合同,但这要有个前提,即确认外商与承运人的资信可靠,收汇安全有保证。而目前,由于国际运输业竞争剧烈,常以优惠运价揽货,国外进口商为了贪图少付运费,有的甚至与承运人对我实施诈骗,因此,不论货物性质和运量大小一律要求采用 FOB 或 FCA 术语,我方企业则为了谋求成交,往往轻易接受对方要求按 FOB 或 FCA 订立合同,以致带来被动,造成损失。近年来,在我国外贸实践中发生的类似案例不少,应当引起警惕。

相反,在进口业务中,应当多使用 FOB 或 FCA 术语,由我方自行安排运输和保险,以保证货运安全,减少运费,保险费支出。但在实际业务中,进口使用 C 组术语也相当普遍。国外出口商要求使用 C 组术语的出发点,除了便于交付货物外,还可在运费、保险费上得到实惠。应当看到,进口使用 C 组术语,我方企业是有一定风险的。例如,外商以伪造的运输单据骗取我方货款;货装不适航的船舶造成货物受损或不能如期到达等。如果进口使用 CFR 或 CPT,对我方的风险可能更大,因为使用这两个术语的交易,由对方装货,由我方投保,一旦由于对方装运不当,造成货损,中途风险由我方承担,承保的保险公司一般均为我国的保险公司,即使企业获得保险赔款,但最终损失还在我国。所以,除非确信国外出口商资信可靠,在进口业务中,以尽量少用 C 组术语为宜。

此外,还有一些其他值得注意的问题,例如:使用 F 组与 C 组术语的交易不能规定货物到达目的港或目的地的时限,否则有违“装运合同”的性质而变成“到货合同”了;按 FOB、FCA 条件订立的出口合同,应当限定货物运往的国别或地区,规定具体的目的港或目的地,以防货物进入不能销往例如又授予他人专营权的地区;在农矿产品贸易中,如买卖的是海运途中的“路货”,为明确货物的风险转移点,应在买卖合同中加注“在途”(afloat)字样。等等。

(作者单位:上海对外贸易学院)



注释:

① INCOTERMS 的副题是 International Rules for the Interpretation of Trade Terms,因此被释作《国际贸易术语解释通则》。