

国际贸易术语 EXW 研究

何家宝

摘要: EXW 是一个限制条件较多但目前实际使用频率并不低的较古老的贸易术语。本文认为, EXW 不能适用任何运输方式, Vehicle(车辆)是 EXW 下的基本运输工具并且可以做到使用自有提货车辆; EXW 合同下并不涉及承运人, 承运人也不能成为 EXW 下买方的代理人。此外, 本文部分地解释了 EXW 使用较多的原因。

关键词: 自有车辆; 任何运输方式; 代理; 保税区

中图分类号: F 740.4 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2004)02-0055-05

EXW(Ex Work)是《国际贸易术语解释通则》1936 年初版即有的贸易术语之一, 中国商人过去极少使用, 但该术语在国际商会秘书处 1998 年所调查的 37 个国家反馈的信息中却位列于“极其经常使用”的前 3 位贸易术语之中。而长期以来人们对 EXW 的理解却十分含糊。

一、EXW 不能适用任何运输方式

90 版、新版通则均在导言部分将 EXW 归于适用任何运输方式项下, 但是我们发现, 90 版及新版 13 篇贸易术语除了 EXW 篇外, 各篇序言确实均有各自适用何种或哪些运输方式的具体规定, 唯独 EXW 篇没有论及, 也就是说 90 版及新版导言中关于 EXW 适用任何运输方式的论述与 EXW 序言和正文的规定存在着明显的不一致。EXW 即指定工厂地点交货, 名为国际贸易术语, 实际上是一个类同于国内贸易的内陆交货术语, 所涉及的运输方式实际仅指公路运输工具而已。细阅通则各个版本, 我们可以发现, EXW 下不论哪一个版本均仅使用了 vehicle 这个词。根据《国际公路货物运输合同公约》第一条第 2 款, Vehicle 就本公约而言是指机动车、铰接式车辆、拖车、半拖车。因此一般不能将 Vehical 理解为任何运输工具, 至少与水上运输工具无关。可佐证的是, 80 版通则铁路交货(FOR)篇中, 卖方责任第 3 点讲到卖方交货如不足整个车皮, 卖方可货交铁路部门保管, 而接应的可以是铁路部门提供的车辆。90 版 FCA 篇 A4 部分也有类似规定, 卖方可将货装上铁路部门提供的车辆以完成交货义务。这里“车辆”均是指适用公路的运输工具而不是铁路货车。至此, 既然通则各版本的 EXW 篇通篇都不涉及 vehicle 以外的任何运输工具, 因此所谓 EXW 适用任何运输方式提法就值得商榷。由于 EXW 下卖方不提供任何运输工具因而就有了 90 版 EXW 篇序言

中“买方提供的车辆”、90 版和新版中“买方的提货车辆”等说法。从前后文义来说,买方提供的车辆和买方的车辆是一个意思。

那么买方与其提供的车辆关系如何?是买方自有车辆还是买方通过签订运输合同从而依靠承运人前来提货?通则这方面没有提供任何为防止误解而特意指出的信息。

但是,EXW 只能是卖方货交买方而不是货交承运人。因为:

第一,如果 EXW 下卖方也可以货交承运人,那么就混淆了 EXW 与 F 组、C 组下卖方货交各类承运人并向买方提交单据即履行其交货义务的界限。

第二,如果是货交承运人,承运人就应向货主或其代理签发运输单据,该运输单据无论是海运提单还是其他各类运单或是多式联运单据都必须首先具有货物收据的法律效力。而根据 EXW 的规定,“买方必须向卖方提供已受领货物的适当凭证”,即由买方而不是由所谓承运人向卖方提供货物收据。EXW 下买卖双方都不涉及运输单据。

第三,卖方将货物置于买方控制之下,在 90 版及以前版本有两种说法,一种是“make the goods available to the buyer”,另一种是“place the goods at the disposal of the buyer”,前一种表述特别是 available 一词直观地具有形体上可获得、可控制的意思,新版在 EXW 篇和 D 组各篇统一使用第 2 种表述,但含义并无偏离,并不体现除可占有货物形体以外还有其他物权可行使的意思,因为通则开宗明义是不涉及所有权处置等超出其范围的内容的。新版此处的改动不过是表述上更统一而已。此外,从买方来说,通则规定的“受领货物”均是指为避免压港、压库或其他滞延及其费用损失,因而要求买方及时在货物形体上收下货物。通则只适用正常履约而不涉及违约行为,并不设置买方因卖方违约而有权拒收的条款。同时为避免误解,通则导言强调买方受领货物并不表示买方认可货物符合买卖合同。EXW 与 D 组术语均为货交买方,买方受领货物均表示为“take delivery of the goods”。

第四,国际贸易普遍推行代理人制度,通则并不是没有注意到这一点。例如 FCA 篇交货中在表述卖方在何处货交承运人须承担装载义务时提到“买方或其他代其行事的人”,但是 EXW 篇只有货交买方而没有亦可货交买方代理的规定,其论定之明确令人不容怀疑。既然货交买方而不是货交承运人十分明确,那么车辆只能是买方自己提供的。据此,EXW 一般只适用内陆地点交货的公路运输而且可以做到买方自备车辆,因为很难想象买方会使用海运、航空、铁路等运输方式而不签订运输合同,更不可能使用必须签订运输合同的多式联运。

二、国际贸易并不排斥自有运输工具

现代国际贸易使用自有运输工具自然并不多见,但决不等于没有。各版本通则 EXW 篇从未提及自有运输工具,但是 80 版 D 组却有相关规定。该版导言“交货术语”部分阐述“发运国”含义时就提到卖方使用公共承运人或卖方自有运输工具以完成交货义务。此外,80 版 DAF 篇、DDP 篇卖方责任第 5 点明确规定卖方可以在一定条件下自负风险及费用使用其自有运输工具。

自 90 版以来,D 组中 DAF、DDP 下可以使用公路自有运输工具的规定被彻底删除。其实,D 组下的卖方自负全部运输费用和 risk 在约定进口国或边境地点如期将货物运交买方,在买方不需要转卖运输单据的情况下,卖方自备运输工具也理所当然可为买方接受,而 90

版通则却规定 D 组下的所有卖方都必须签订运输合同。

这一改动恐怕与 90 版新的结构编排有关。自 90 版以后,通则将买卖双方义务格式化地对应列为 10 项,双方义务均用“卖方必须”、“买方必须”表示,其中 A3、B3 即运输合同和保险合同。这样的结构安排并非没有漏洞。

就运输合同而言,第一,虽然现代国际贸易绝大多数情况下需要由买卖双方的一方去和承运人签订运输合同并满足单据特别是运输单据交易的需要,但通则本身并不调整运输合同,通则要解决的应该是由买卖双方的哪一方来承办运输事宜,而不一定强求其中一方必须签订运输合同。因此用运输合同来覆盖运输事宜对通则的宗旨来说有一定偏离。第二,事实上是覆盖不了的,EXW 合同就是一个显著例外。EXW 下买卖双方均不涉及运输合同,甚至除了卖方有义务装车外也不涉及运输事宜。第三,在运输合同项下,通则的规定是买卖双方要么有义务,要么无义务,而没有设置例外条款,这可能是 90 版删去 D 组 DAF、DDP 下卖方可以自备车辆的原因之一。第四,除 EXW 篇以外,通则要求卖方提供运输单据(F 组下规定比较复杂,需另议),在 D 组下也要求卖方提供运输单据或提货单。但是 D 组也是货交买方,买方很可能是最终用户而不是贸易商,不一定需要运输单据,因此 90 版及新版规定 D 组下的卖方都必须签订运输合同是值得商榷的。

通则有一个很有趣的现象,E 组与 D 组都是货交买方。就货交买方地点而言,区别在于 E 组在出口国指定地点,D 组在进口国指定地点或边境指定地点,两者当然都需要运输。而关于 EXW,长期以来关于涉及运输(不是指运输合同)的规定是少得不能再少,仅因为涉及可由买卖双方另行约定由卖方负责装车才不得不提及提货车辆。而 D 组关于运输方面的规定都很详尽,并有如前述的变动和不甚合理的规定。或许通则基于从卖方角度予以规定的准则,因为 EXW 是卖方承担义务最少的术语,D 组是卖方承担义务较大或最大的术语,所以相应无须对 EXW 作详尽的规定。这可能是人们长期以来对 EXW 的理解最为含糊的一个原因。

本文这里要说的是,如果 D 组下卖方可以使用自有运输工具,EXW 下为什么不可以由买方使用自有运输工具呢?

三、承运人不能成为 EXW 下买方的代理人

国际贸易毕竟很少使用自有车辆,于是一种很自然的说法便是 EXW 下买方依然要委托承运人,该承运人并且成为买方的代理人,故卖方货交该承运人亦即货交买方。如果此说成立,那么 FCA、FAS、FOB 下的承运人均可以成为买方的代理人,卖方也是货交买方而不是货交承运人了。

EXW 合同并不涉及运输合同。所谓涉及运输合同,是指买卖双方其中必有一方需要去与承运人签订运输合同,不涉及也就是买卖双方都无须也不存在去签订运输合同的问题。EXW 篇在“运输合同和保险合同”项下的规定是双方均无办理运输合同的义务。在通则中双方对应“义务”有不同的含义,有时是指术语本身的责任规定,如 CIF、CFR 下卖方有义务签订运输合同租船定舱,买方相应则不承担这方面的义务;有时则是指一方仅是为了自己的利益去签订相关合同,因而对另一方也不构成义务关系。如 FOB、CFR 下的买方须为自己的利益去投保,但与卖方无关。EXW 下,卖方自然与运输合同毫无牵连,但买方可否因出于

自己的利益去与承运人签订呢?而且这个运输合同是 EXW 以外的另一个法律关系,甚至承运人同意以买方代理人的身份前去提货。或许从卖方来说,只要有人按约来提货并且出具买方的货物收据,至于此人的真实身份可不予顾及。但是这种推理得不到法律和商业实践的支持,而且是荒谬的。

委托不一定构成代理,但是如果承运人以买方身份出具货物单据,那么两者之间就构成代理关系而不是运输合同关系。如是,对于作为“被代理人”的买方来说,其后果将是灾难性的。第一,为了避免承运人滥用免责条款,各国际货物运输公约及各国法律都强制性规定了不完全过失责任制或更为严格的过失责任制,例如班轮运输下承运人的适航义务、管货义务、不允许不合理绕航以及其他法定默示义务。根据《国际公路货物运输合同公约》第 17 条,托运人应对自货物接管之时起到交付时止发生的全部或部分灭失和损坏以及货物交付中的任何迟延负责。但在所谓代理关系下,代理人(这里是承运人)在授权范围内对第三人(这里是卖方)以及为被代理人(这里是买方)谋利益的代理行为,即承运人在卖方处承接货物然后运交买方的整个过程,其法律后果将归于被代理人承担,而且这里首先包含着承运人法定责任被非法免除的前提。第二,除了承运人因其过失迟延向收货人交付货物导致损失的应承担相应限额法律责任外,还有一种人们较少注意的情况,即买方指派的承运人也应按时抵达买卖双方约定的出口国装运地点。但是即使班轮也有脱期发生,其他运输方式也有相似情况。而通则各篇不厌其详地明确规定了买方在卖方交货期限届满之日起将承担已划归合同项下货物提前转移的风险。如果是代理关系,那么无论是迟延到达装运地,还是迟延到达目的地,其风险和损失都将由作为“被代理人的”买方承担。第三,保险人将不予承保。道理很简单,假定承运人的法定义务也被免除,货主的保险人将丧失对作为第三人的承运人所致损失的代位追偿权,买方一旦失去风险保障,其后果是可想而知的。与国际货物运输有关的代理只限于租船代理、船务代理、货运代理等几种,并不存在“承运人代理”。而且代理必须合法,如果存在“承运人代理”,承运人之最低法定义务也将被非法免除,这种代理关系本身是无效的。

EXW 下的卖方会否接受承运人的买方代理人身份呢?新版导言在解释“托运人”定义时承袭了《汉堡规则》FOB 下两种托运人的说法,FOB 下的买方是缔约托运人,FOB 的卖方是实际托运人。同样,EXW 下如果买方与承运人签订运输合同的话,卖方将成为实际托运人,因而与承运人有着事实上的托运关系,卖方必然要求承运人以承运人身份而不是以买方身份出具运输单据,所以也不存在买方代理人问题。

四、EXW 的使用频率如此之高的部分原因

国际商会秘书处 1998 年 37 国调查关于 EXW 的结果是令人意想不到的,特别是使中国的研究者感到惊讶。EXW 不仅属于“极其经常使用”者,而且还高于 CFR 好几个百分点。不过同属货交买方的 D 组术语其使用频率却合乎逻辑地很低。

EXW 由买方办理出口手续,通则 EXW 篇序言还特意关照买方如不能办理出口手续则可协商改用 FCA。如前述,EXW 实际上只适用内陆毗邻国家的交易,海岛或与以海运为主的国家很难适用 EXW。

但是中国这样的绝对以海运为主的贸易国,现在也在使用 EXW,虽然中国商人对 EXW

极不熟悉。实际做法是这样的:国外出口人将货物运至我国保税区,并未结关和完税,由出口人与中国保税区外的进口商约定以 EXW 并可凭信托收据(T/R)成交,买方自然可使用自有车辆,办理从保税区退出进入国内市场的进口手续。这种 EXW 做法实际上将国际贸易演变成一国国境之内的保税区内外贸。这种变形 EXW 离传统的 EXW 操作方法差距甚远,至少出口手续实际上是由出口人而不是进口人办理的,对于出口人来说这种交易方式实际上相当于 DDU,而商人们宁肯将它称为 EXW,因为在 EXW 下,买卖合同双方都无须规定运输及其他相关条款。如果各国商人将这样的做法亦称为 EXW 交易,上述调查报告的数据是可以接受的。

最后本文要指出的是, EXW 是通则 1936 年初版即有而沿用至今的较古老的术语, 其时航空货运还非常不发达, 买方要将铁路运输设置到出口国家几乎不可能, EXW 本身又不适用海运, 而六七十年来国际贸易及相关运输业发生了翻天覆地、前所未有的变化, EXW 条款本身并无什么变化, 由此可以进一步证明 EXW 是一个买方使用自备公路运输工具、于卖方处直接交接货物的、类同于国内贸易的原始的贸易术语。

(作者单位:华东政法学院)

(上接第 54 页)

一步发展。80年代后半期,世界各国致力于经济发展,和平与发展成为世界潮流。而且,在1983年3月美国宣布发展高科技的“战略防御计划”(即“星球大战”计划)之后,1984年11月,日本制订了“振兴科技的基本政策”,1985年7月,欧洲共同体提出了“尤里卡计划”,世界上由此掀起一股以高科技竞争为重点的发展综合国力浪潮,单纯的军备竞赛让位于综合国力的较量。因此,美苏如若继续军备竞赛只能导致自身综合国力的衰败。美苏关系因而进入了一个新阶段:对话为主,对抗为辅;综合国力竞争为主,军备竞赛为辅。

然而,美苏关系的缓和是有限的,美苏在对话的同时,依然存在着相互对抗的因素。“里根主义”的问世便是美苏对抗的最直接反映。1986年3月14日,里根发表题为《自由、地区安全和全球和平》的对外政策咨文,全面系统地总结了美国对第三世界的政策,提出了以实力为后盾,以苏联为主要对手,压缩苏联势力范围,扩大美国影响的方针。这便是里根主义。其核心思想是:支持共产党统治国家的“自由战士”,把苏联取得的政治和军事进展推回去,即“有限推回”的遏制政策。同时,里根政府不再坚持以是否反共为标准来决定向别国提供支持,不再反对卡特政府推行的人权外交,提出了“反对以任何形式出现的暴政,不管它是左的暴政还是右的暴政”的新方针。里根主义是美国同苏联争夺第三世界及对第三世界的战略主动权的新遏制政策。

里根在任 8 年,其“重振国威”全球战略的实施结果是成败参半。里根政府投入巨额美元重整军备,确实加强了美国的军事实力,扭转了对苏军事颓势,夺回了世界头号大国的地位,但其代价也是极其巨大的:里根执政 8 年,累计财政赤字为 13 382 亿美元,比以前历届总统在 204 年中累积的财政赤字总和还要多;外贸连年逆差,从 1981 年到 1988 年(里根任内)逆差总额高达 9 986 亿美元;1985 年,美国由世界最大债权国沦为最大债务国,这是 1914 年以来的第一次;而且,里根政府通过压缩福利费的方法确保高额军费开支,致使美国社会内部问题成堆,危机四伏。

(作者单位:复旦大学)