

对2010年国际贸易术语解释通则若干问题的质疑

聂开锦 周秉成

(上海对外贸易学院国际经贸学院, 上海 201620)

摘要:2010年国际贸易术语解释通则(INCOTERMS 2010)是国际商会对于国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)的又一次重要修订。但本次修订存在一些不明确之处和值得商榷的问题。本文通过对《2010年国际贸易术语解释通则》中部分修订内容的分析,结合我国对外贸易实践,阐述了《2010年国际贸易术语解释通则》在修订中的一些令人质疑之处,其目的是探讨国际贸易术语解释通则尚存的修订空间,为外经贸教学和研究提供参考,同时为我国外贸企业提示在实际操作中的注意事项和潜在风险。

关键词:2010年国际贸易术语解释通则;国际商会;链式交易;大宗商品贸易

中图分类号:F740.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2012)02-0024-06

国际商会于2010年9月正式公布了《2010年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2010,国际商会第715号出版物),并于2011年1月1日正式生效。在新修订版本中,可以看出国际商会力求使贸易术语更加贴近现代国际

贸易的发展,使得INCOTERMS更加适合区域内贸易,包括国内贸易的需要。但在本次修订中,INCOTERMS 2010仍然存在一些令人质疑之处,并未达到可以完全符合国际贸易实践需要的程度。这些质疑包括下列几个方面:

一、FOB和CFR术语是否适用于链式交易

在本次修订中,国际商会对于FOB、CFR和CIF术语的交货点,即风险转移界限做了重大修订,摒弃了长期沿用的“越过船舷”(pass the ship's rail)为界的概念。取而代之以“将货物交至船上”(deliver the goods on board the vessel),也就是卖方将货物交至船上完成其交货义务。此外,为了迎合买方对在途货物(cargo afloat)作转售,即所谓的“链式交易”(string sales)的需

要,国际商会对FOB、CFR和CIF术语卖方的交货义务添加了“或取得已如此交付的货物”(or procure the goods so delivered)的规定。

然而,“链式交易”的名词,并不见于专业性法律书籍和国际经贸词典,尽管这种交易方式在大宗商品贸易中是常见的。国际商会在INCOTERMS 2010的引言中对“链式交易”作了一段说明,大意如下:

收稿日期:2011-12-16。

作者简介:聂开锦,女,硕士,上海对外贸易学院国际经贸学院讲师,研究方向:国际货物买卖合同、跟单信用证统一惯例;周秉成,男,上海对外贸易学院国际经贸学院副教授,研究方向:国际货物买卖合同。

相对于制成品的销售,在大宗商品交易中货物往往在运输途中“顺链而下”(down a string)地被多次转售,从而形成“链式交易”。发生此情况时,链式交易中间的卖方(the seller in the middle of the string)并不“装运”(ship)货物,因该货物已为链式交易中第一位卖方所装运。所以,位于链式交易中间位置的卖方不是以装运货物履行其对买方的交货义务,而代之以“取得”(procuring)已装运的货物。为明确起见,INCOTERMS 2010 将“取得已装运货物”(procuring goods shipped)作为装运货物义务的一种替代条件(an alternative)列入有关术语(FOB、CFR 和 CIF)的规则中。

从上述说明中,我们应着重注意到,所谓的“链式交易”是发生在货物运输途中,载货船只已离港在海上航行。不论 FOB 还是 CFR 的最初买方,都必须在货物被装运前向保险公司为货物作合理投保,支付保费,并取得可转让的保险单;FOB 买方或 CFR 卖方向船公司支付运费,取得可转让的海运提单。至此,上述 FOB 或 CFR 买方的购货成本已为 CIF 成本,因此,如欲转售在途货物,必须在此购货成本之上,增加一定的利润,按 CIF 术语与其后续买方进行交易。一旦交易达成,应向后者提供可转让的提单和覆盖航行全程的可转让的保险单。这是通常的转售在途货物的合法、合理的做法。例如,链式交易中的某个买方拟购入在途货物,而其卖方(即上一程的买方)已经支付了覆盖全程的运费和保险费,则该买方必须按 CIF 术语与上述卖方洽谈交易,以便成交后取得可转让的海运提单和保险单。如该买方拟再向后续买方转售其在途货物,也必须采用 CIF 术语。这样若干笔转售在途货物的 CIF 交易,将连接成

所谓的“链式交易”。然而,按照 INCOTERMS 2010 对 FOB 和 CFR 所作的新规定,FOB 和 CFR 术语适用于在途货物的转售交易——链式交易。按此规定持有在途货物的货主可按 FOB 术语或 CFR 术语转售货物,而不向后续买方提供覆盖海运全程的保险单。^①这样,后续买方必须自行向保险公司为其所购的在途货物进行投保。但此时载货船只已经驶离了装运港,并且已经行驶了一段时间和路程,在此期间内,有关货物有可能已经遭受了损坏,甚至灭失。试问,该后续买方如何能向保险公司取得自装运港装运前起至目的港的全程海运保险?有哪家保险公司会接受包括投保前已可能发生货物损坏或灭失风险在内的全程海运保险的申请?如果,后续买方不能为其拟购买的在途货物取得可靠、有效的全程海运保险,那么,采用 FOB 和 CFR 术语作在途货物的转售交易是无法进行的。

长期以来,国际贸易实践证明,只有采用 CIF 术语才能有效地对在途货物(cargo afloat; goods in transit)作转售交易。采用 FOB 和 CFR 术语作在途货物的转售交易,这种规定是脱离实际和行不通的。

INCOTERMS 2010 对 FOB 和 CFR 术语卖方义务添加“或取得已如此交付的货物”(or procure the goods so delivered),并在上述术语的“导引”(guidance note)中强调这是为了迎合链式交易的需要,而对其具体操作不提供任何说明和解释,这将对国际贸易从业者如何应用 FOB 和 CFR 术语的新规定带来困惑和误导。笔者对本节标题所提出的问题的答案是否定的,即:FOB 和 CFR 不适用于链式交易。

二、FAS 术语存在的必要性

按照 INCOTERMS 2010 的规定,FAS(free alongside ship)是指卖方将货物置于指定装运港由买方指定的船边(例如,在码头或驳船上

on a quay or a barge)时,卖方完成交货义务。比较 INCOTERMS 2010 对 FAS 与 FOB 买卖双方各项义务的规定,两者大致是相同的,其主要

差别在于交货点和交货手续的不同。FAS 的交货点 (point of delivery) 是装运港船边; FOB 的交货点是装运港船上 (on board the vessel at the port of shipment)。FAS 较 FOB 少了一个将货物从船边装到船上的手续。可是 FOB 术语是国际贸易中享有悠久历史, 为广大国际贸易从业者最熟悉, 最常用的贸易术语之一。FOB 卖方可凭交付可转让的海运提单, 向买方作象征性交货 (symbolic delivery), 而且可为买卖双方进行贸易融资提供便利。而 FAS 卖方所持有的代表货物所有权的单据, 一般是栈单 (warrant) 或提货单 (delivery order)。这些单据是不可转让的。因此, FAS 卖方向买方交付货物, 系实物交付 (actual delivery), 这对买卖双方交接货物带来不便。同时, 在当今国际贸易实践中, 对于制成品交易, 特别是以集装箱运输的制成品, 已经不存在所谓的“船边交货”的概念。卖方采用 FCA (free carrier) “货交承运人”术语可在货物装船前在指定的地点, 如集装箱堆场 (CY) 或集装箱货运站 (CFS), 甚至在卖方所在处所 (seller's premises) 将货物交由承运人监管, 按买方要求安排运输, 提供可转让的海运提单 (B/L) 或联合运输提单 (CTB/L)。FCA 术语不仅适用于海运, 还适用于其他任何一种运输方式和多式运输, 并按交易需要取得所需的运输单据。FCA 术语是现代商务中一种很方便、实用的贸易术语。

INCOTERMS 2010 对 FAS 术语卖方交货义

务, 也添加了“或取得已如此交付的货物”的规定, 其目的同样是为了适应大宗商品销售中作转售 (链式交易) 的需要。但是, 在上文 (第一节) 中已经述及, 链式交易是指对已装载于海轮上, 并已在航运途中的货物作转售交易。而在 FAS 术语下, 货物是被放置于装运港码头或驳船上, 靠船边。这些货物并未装上船, 更不用说“在途” (in transit)。如果 FAS 买方仍拟按 FAS 术语作转售交易, 货物仍将放置于原处不动, 如后续买方再按 FAS 术语作转售, 货物仍然置于原处, 即码头或驳船上, 靠船边。这种对置于岸上 (或驳船上) 的货物作多次转售, 是与通常的对海运中在途货物的转售交易 (链式交易) 的特点不相符合的。INCOTERMS 2010 在 FAS 术语“导引”中声称, 对 FAS 卖方交货义务添加“或取得” (or processing) 的规定, 是为了迎合大宗商品作转售交易“即链式交易”的需要, 实际是将对置于陆地上的货物的转售, 与对海上航行途中货物 (在途货物) 的转售交易 (链式交易) 混为一谈。INCOTERMS 新版本对 FAS 术语所作的修订不仅对 2000 版本 FAS 术语的规定没有起到任何实质性改进的作用, 反而增加了含义不确切的内容, 不利于对 FAS 术语正确的理解和应用。

综上所述, 笔者认为, FAS 术语完全可以用 FOB 或 FCR 术语作替代; FAS 术语是否有必要存在于新的国际贸易术语解释通则中, 是一个值得商榷的问题。

三、DAT 和 DAP 术语是否可以代替原有的 D 组贸易术语

国际商会在本次修订中将原有的 13 种贸易术语简化为 11 种。以新增的 DAP 和 DAT 术语替代了原有的 DAF (边境交货)、DES (目的港船上交货)、DEQ (目的港码头交货) 和 DDU (未完税交货) 等术语, 仅保留了 DDP (完税后交货) 术语。其中 DAT 术语中所指的“delivered at terminal (终点站交货)”包括遮蔽的或露天的 (covered or not) 任何地方, 比如仓库、码头、集装箱堆场、公路、铁路、航空货运站

等。INCOTERMS 2010 的修订者认为, 这些地点可以就在港口, 因此可以取代 INCOTERMS 2000 中 DEQ 曾经使用的情况。而 DAP 术语中所指的“place of destination (目的地)”从字面含义来看应是一个比“terminal (终点站)”范围更大的地点, 从而可以取代 INCOTERMS 2000 的 DAF、DES 和 DDU 3 种术语。这两种术语都属于在 INCOTERMS 2000 中的目的地交货的术语。在 INCOTERMS 2010 的解释中, 两者除了

交货地点的不同以外,还包括装卸货义务的不同。从此次修订中可以看出,国际商会希望将原有的 D 组贸易术语扩展到传统港口以外的陆港和空港,以实现海港、陆港及空港的立体性衔接。但是这种分类方式虽然简化了 2000 年版本中的术语种类,却并未给实际使用者带来更为明确的解释。以 DDU 术语为例,修订者的初衷是考虑到淡化国际贸易和国内贸易的区别,特别是考虑到欧盟等自由贸易区和保税区等进出口限制较小,甚至取消或简化清关手续的情况,因此不再需要 DDU 术语而用 DAP 取代。但是在我国的出口实践中,特别是不断扩大的对欧盟贸易中,DDU 术语是被广泛使用的。而且从 DDU 的字面意思“delivered duty unpaid”上来看,含义是清楚的,能够较好地反映这一术语对于贸易实践的指导意义。取而代之的 DAP 从字面上来看是“delivered at place”术语,其中“place”的含义是十分笼统的,它可被理解为“任何地方(any place)”。这可能对我出口公司在使用该术语时产生疑惑。为了做到正确履行交货,防止发生履约争议,我出口公司在采用 DAP 术语与外商洽谈交易时,必须十

分清楚地规定在约定的目的地内一个特定的交货地点(specify a specific point of delivery within the agreed place of destination)。

在 INCOTERMS 2010 中,DDP (delivered duty paid) 术语依然被保留。这一术语原本与 INCOTERMS 2000 中的 DDU 形成对比,清楚地表示卖方要承担支付进口关税的义务。但目前的修改和排列方式则使 DDP 术语显得较为突兀。另外,DAT 和 DAP 的区别仅是卖方是否要承担卸货的义务,究竟“terminal”和“place”一词有多大区别,并不能真正地从 INCOTERMS 中反映出来。

自 1936 年之后,国际商会于 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年、1990 年和 2000 年对 INCOTERMS——国际贸易术语解释通则作了多次的修订和补充。每一次修订的目的都是希望能够给予使用者更为清楚明确的指导。但是本次修订中对于 D 组术语的改动是值得商榷的。这样的修订并没有在 2000 年版本的基础上做出什么实质性的改进,而很可能给使用者带来更多的不便。

四、按照运输方式作为分组依据是否合理

INCOTERMS 2000 一共解释了 13 种贸易术语,并以卖方交货义务和费用负担为依据将这 13 种术语分为:E 组(启运)、F 组(主运费未付)、C 组(主运费已付)、D 组(到达)等四组。这些分组具有较强的逻辑顺序,可以清楚直观地反映各种贸易术语的一定特性。但国际商会在本次 2010 年版本的修订中将贸易术语的分组依据简化为适合任何单一的或一种以上运输

方式(rules for any mode or modes of transports)以及适合海运、内陆水运方式(rules for sea and inland waterway transports)两种分组。这种简化分组,除了规定各贸易术语对运输方式的不同适用外,并不显示各术语的任何特性。因此,无论是对教学《通则》的师生,还是对使用《通则》的企业来说,不如 2000 年版本对贸易术语的分组更有助于对术语的加深理解和正确选用。

五、买方义务“B9 货物检验”的规定修改有误

在国际贸易中,买方通常是在所购货物到达目的港或目的地后,对货物进行检验,以确定货物是否符合合同的规定。但有时由于货物

的特性,买方为了确保所购货物符合合同要求,自行派员或委托专业检验机构在出口国货物装运前对货物进行检验,即所谓“装运前检验”

(pre-shipment inspection, 简称 PSI)。按惯例,因装运前检验而发生的费用,应由买方负担。然而,如该项检验系出口国当局强制实施的,则此类强制性检验费用,需由卖方负担。因此,无论是 INCOTERMS 2000 年版本还是 1990 年版本,在各术语买方义务“B9 货物检验”中都作如下规定:“买方必须支付任何装运前检验的费用,但该检验系出口国当局强制检验者除外。”^②

可是, INCOTERMS 2010 对各个术语(DDP 除外)买方义务“B9 货物检验”修改为:“买方必须支付任何装运前强制性检验的费用,但该检验系出口国当局强制实施者除外”。对比 INCOTERMS 先前版本对买方义务“B9 货物检验”的规定与 2010 年新版本对 B9 的规定,可看出新版本对 B9 规定的修改,主要是对“任

何装运前检验的费用”(costs of any pre-shipment inspection), 添加了“强制性”(mandatory)一词,即将上述检验费用改为“任何装运前强制性检验的费用”(costs of any mandatory pre-shipment inspection)。细读经修改的 B9 条义,不难发现,其前半句与后半句的含义是相矛盾的。前半句称,买方必须支付任何装运前强制性检验的费用;后半句则称,出口国当局强制实施者除外。而且,经修改后的 B9 规定,对买方是否支付通常的装运前检验的费用,却只字不提。笔者认为,2010 年新版本对 B9 规定,作了添加“强制性”(mandatory)一词的修改,是错误的。也就是说,INCOTERMS 2000 年和 1990 年版本的“B9 货物检验”的规定是正确的,适合于国际贸易实际业务情况,不应在 2010 年版本中作修改。

六、结 语

由于 INCOTERMS 主要适合于制成品贸易,而在大宗商品贸易中,国际商会所发挥的作用是比较弱的。大宗商品交易大都依照英美普通法和各商品协会自行制定的合同规则进行,因此国际商会希望通过本次修订,可以在国际贸易实践中更好地发挥 INCOTERMS 的作用,以影响到大宗商品交易领域。特别希望能够达到和《联合国国际货物销售合同公约》以及《鹿特丹规则》的衔接,提高国际商会在世界贸易规则制订方面的影响力。但是本次修订是否可以达到国际商会所期待的效果,是需要拭目以待的。随着我国进口大宗商品贸易量的不断增长,各贸易公司,特别是从事大宗商品贸易的公司需要密切关注 INCOTERMS 2010 在实践中的具体运用以及相关案例,以降低自身风险,维护其经济利益。

注 释:

① FOB 和 CFR 卖方对其买方无保险义务。

② 参见 INCOTERMS 1990 引言中对“pre-shipment inspection”(装运前检验)的说明:In many cases, the buyer

may be well advised to arrange for inspection of the goods before or at the time they are handed over by the seller for carriage (so-called pre-shipment inspection or PSI). Unless the contract stipulates otherwise, the buyer would himself have to pay the cost for such inspection which is arranged in his own interest. However, if the inspection has been made in order to enable the seller to comply with any mandatory rules applicable to the export of the goods in his own country he would have to pay for that inspection. (在许多情况下,买方需要在卖方将货物交付装运之前或同时,安排对货物的检验(即所谓“装运前检验”——pre-shipment inspection 或 PSI)。除非合同另有规定,买方必须对其自身利益而进行的检验支付费用。但是,如果检验是为了使卖方在他自己的国家遵守适用于出口货物的强制性规则,则卖方须支付该检验费用。)

参考文献:

[1] 戴维·M·萨逊. CIF 与 FOB 合同[M]. 北京:对外贸易出版社,1980.

[2] 吴百福,徐小微主编. 进出口贸易实务教程(第六版)[M]. 上海:上海格致出版社、上海人民出版社,2011.

(下转第 39 页)

《国际商务研究》2012年投稿选题参考

为帮助读者和作者了解本刊2012年的主要选题方向,现简要介绍本刊的主要栏目和热点选题,供参考。

1. 学术探讨:主要刊登具有独特视角、观点新颖、论证充分、结构严谨的与国际经济和贸易相关的研究成果,具体选题不限。

2. 国际经贸:(1)国际贸易政策工具;(2)我国的粮食国际贸易战略;(3)高技术服务业的发展与我国制造业的转型升级;(4)我国外贸发展方式转型的战略与政策设计;(5)国际经贸实务研究。

3. 服务贸易专题:服务贸易补贴政策的绩效评估、服务贸易补贴的国际规制、具体服务贸易部门的开放与规制政策、国际服务贸易谈判、自然人流动的效应与测量、国际文化服务贸易、我国文化服务贸易的竞争力、知识产权服务业发展的战略及政策;

4. 国际金融:(1)巴塞尔新协议与我国的银行业监管;(2)我国金融服务开放的效果与测量;(3)人民币离岸市场和货币供应量调控;(4)人民币与国际汇率协调机制;(5)人民币国际化的挑战与对策;(6)国际货币监管的发展方向;(7)国外外汇储备的现状与经验;(8)国际金融危机演变的最新趋势及对我国的影响。

5. 国际投资:(1)TRIMS与国际服务贸易投资;(2)资源寻求与国际投资战略;(3)我国对外贸易与投资一体化的形成机制;(4)我国企业的海外投资与效率;(5)全球企业并购与国际直接投资;(6)中国海外投资的国家战略规划与风险防范;(7)对外援助与贸易和投资的互动关系。

6. 国际工商管理:(1)国际化环境下会计准则建设;(2)企业供应链研究;(3)中国企业自主性创新转型路径;(4)国有企业跨国投资

与政府监管;(5)中国跨国公司的成长与挑战;(6)我国企业的社会责任;(7)商务诚信问题;(8)信息化时代企业营销管理。

7. 国际经济法:主要刊载有关国际贸易、国际投资法、国际金融法、世界贸易组织法等领域的研究成果。2012年可以重点关注:(1)我国出口管理制度改革;(2)国际反避税的协调与合作机制;(3)多哈回合谈判;(4)TPP协定;(5)国际服务贸易法与WTO贸易规则谈判;(6)碳关税法律问题;(7)自然人流动的法律规制。

8. 区域经济与合作:(1)我国参与区域贸易谈判的立场与策略(如TPP);(2)我国参加的区域贸易协定的实施效果;(3)国际区域贸易协定与多边贸易制的冲突与协调;(4)开放经济条件下双边贸易差额的真实利益分析与评估;(5)我国实施CEPA与ECFA的效果与效应;(6)海峡两岸的经济合作模式。

9. 经贸案例评析:(1)国际服务贸易案例;(2)针对我国实施的“双反”案例;(3)国际知识产权案例。

10. 现代物流:(1)物联网服务新业态;(2)与上海国际航运中心建设有关的论题;(3)物流成本与产业发展、价格水平。

11. WTO & APEC:(1)APEC的困境与挑战;(2)我国参与政府采购协议谈判的相关问题;(3)WTO的新议题与挑战;(4)中国“入世”十年应对贸易摩擦的经验与教训;(5)WTO体制下我国与发展中国家的利益冲突与协调。

12. 电子商务:(1)我国电子商务服务业发展战略;(2)国际电子商务规则与效用;(3)网络新技术、新业态的发展趋势。

《国际商务研究》编辑部