

Incoterms®2010规范下 国际货物买卖合同当事人责任探析

徐小微

(上海对外贸易学院国际经贸学院, 上海 201620)

摘 要: Incoterms是国际商会有关贸易术语的重要国际惯例。本文主要探讨Incoterms®2010所规范的国际货物买卖合同当事人的主要责任, 分析其修改的主要特点, 以期更全面准确地把握Incoterms®2010及其贸易术语内涵。

关键词: Incoterms®2010; 贸易术语; 货物买卖合同; 当事人义务

中图分类号: F740.4 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894 (2012) 06-0022-09

Incoterms是国际商会制定的有关贸易术语的重要国际惯例。2011年1月1日起施行的Incoterms®2010对11种贸易术语作了解释, 并规定了每一术语项下买卖双方各自10项义务。本文主要探讨Incoterms®2010所规范的国际货物买卖

合同当事人的主要责任, 分析其修改的主要特点, 以期更全面准确地把握Incoterms®2010及其贸易术语内涵, 从而在实际业务中正确运用贸易术语成交, 明确合同项下买卖双方的权利义务, 促进进出口贸易顺利进行。

一、Incoterms®2010所适用的货物买卖合同当事人的责任范围

众所周知, 完成一笔国际货物买卖交易, 不仅需要买卖合同, 而且还需要运输合同、保险合同或支付融资合同, 但Incoterms只涉及到买卖合同。根据Incoterms®2010引言, Incoterms规则主要说明了在货物由卖方交付给买方过程中所涉及的事项、费用和 risk。由此, Incoterms®2010规范的仅限于买卖合同当事人的权利义务与已售货物交付有关的事项, 即主要明确由合同哪一方来安排运输、保险和承担进出口清关义务, 卖方应在何地向买方交付货物, 以及各方应当支付哪些费用。

实务中使用Incoterms®2010应避免一个误区, 即误认为该规则能够解决货物买卖合同中的一切问题, 事实上, Incoterms规则下的贸

易术语仅仅明确的是与货物交付相关的问题。正如Incoterms®2010引言指出, 贸易术语并没有给当事人提供一个完整的买卖合同, 如没有说明应付价格或支付方式, 也未涉及到货物所有权的转移或违约的后果。这些问题通常必须依据买卖合同的明确约定或合同所适用的法律来处理。同时, 各国强制适用的法律也可能优先于买卖合同的任何条款, 包括所选择的贸易术语。

当然, 当双方当事人在买卖合同中同意采用某一贸易术语成交, 将不可避免地对其他合同产生影响。如CFR和CIF术语成交时, 卖方就只能以海运方式与承运人订立运输合同, 因为在这两个术语项下, 卖方必须向买方提供提单或其他海

收稿日期: 2012-10-12。

作者简介: 徐小微, 女, 上海对外贸易学院国际经贸学院副教授, 研究方向: 国际贸易实务、国际结算。

运单据,而如果采用其他运输方式,则卖方将无法满足这些要求。同样,在跟单信用证业务中,

信用证项下所要求的单据也将取决于所使用的运输方式。

二、Incoterms®2010所设定的货物买卖合同当事人的主要义务

在Incoterms®2010中,贸易术语项下买卖双方的义务是对照列出,分别反映在规定卖方义务的A栏和买方义务的B栏。这些义务主要明确一方当事人对对方所承担的责任,并不涉及为其本身是否应该做某事。在当事人义务的表述上,不同贸易术语项下同一意思的表述保持一致,并尽可能使用1980年《联合国国际货物销售合同公约》

(以下简称《销售合同公约》)中的表述。这些义务,有的在所有贸易术语规定中都相同,如A1和B1卖方和买方的一般义务、A9卖方包装和B9买方检验义务,有的则随运输方式、交货点等不同而有所区别。这些义务既可由卖方或买方亲自承担,有时也可根据合同条款或适用的法律,由卖方或买方指定的第三方,如承运人、货运代理人及其他人承担。

1. 按合同规定交货和付款 货物买卖合同的性质是以货物换取货款,在Incoterms®2010所解释的贸易术语A1和B1款有关卖方和买方的一般义务分别规定了卖方必须按合同规定交付货物,买方必须按合同规定支付价款。这与《销售合同公约》中有关买卖双方的基本义务规定一致。但是,卖方应交付怎样货物,买方该如何支付价款,Incoterms®2010则未再作具体规定,这需要双方当事人在合同中加以明确。但为了便于双方交接货物和支付价款,A1款规定,卖方必须提供“商业发票”和合同所要求的任何“证明货物符合合同的凭证”,并在A1和B1款中明确在当事人约定或符合惯例的情况下,电子信息与纸质单据具有同等效力。

为保证买方完好地收到货物,Incoterms®2010中A9款规定了卖方的包装义务,“卖方必须自付费用提供货物运输所需的包装,但在特定贸

易中,运送该类货物通常无需包装的情况除外。除非在订立合同前买方已通知卖方特定的包装要求,卖方必须按照通常适合运输的方式包装,并在包装上予以适当的标记”。Incoterms®2010引言中还对“包装”作了专门解释,即指为满足买卖合同的要求对货物进行包装以及为适应运输需要对货物进行的包装,但不包括在集装箱或其他运载工具中装载包装好的货物,并明确,其解释的贸易术语不涉及各方在集装箱内的装载义务。在很多交易中,双方当事人知道货物安全运至目的地需要何种包装。但是,由于卖方包装义务可能因具体的运输方式和期限而大相径庭,因而买卖合同必须对货物包装作详细规定,或依据当事人在先前交易中的明确约定,否则卖方可能无法确定该如何操作。如果合同未作明确规定,卖方则必须按照运输方式的需要包装货物,但仅涉及到在合同订立前他所知道的运输情况。应该说,Incoterms®2010有关货物包装义务与《销售合同公约》第35条1款和第35条2款b规定一致。实际业务中,采用买方安排运输的EXW或F组术语成交,买方及时通知卖方货物运输方式尤为重要。

2. 核查和检验货物 货物检验通常是国际货物买卖中双方当事人交接货物的主要环节。Incoterms®2010中A9款使用查对一词,主要强调卖方须为其完成交货,需对货物进行查验。这样规定对买方来说是必要的,由此可以确信卖方已经适时完成其交货义务,特别在买方收到和检验货物前已经付款的交易。此外,一些国家有关当局可能要求进口或出口前必须对货物质量、数量进行核查和丈量,有些货物必须注上标志,过磅或点数以作为承运人接受承运货物的条件。

Incoterms®2010中B9款规定任何必须的装运前检验(PSI, Pre-Shipment Inspection)的费用由买方承担。唯一例外是出口国有关当局进行强制性检验,即实施法定检验的,则由卖方承担。实施装运前检验通常是两种情况:一种是买方须从政府当局获得许可证或付款可以保证货物与买卖合同规定相符。在此情况下,政府当局要求一家检验机构,通常是独立的检验机构对货物进行检验,并依据检验结果决定是否要对货款进行支付或支付多少。另一种是买方自身要求的检验,如订约双方在先前交易中彼此并不十分熟悉,或大宗商品交易中,为保证卖方所交货物符合合同规定,买方通常可以在合同中订立装运前检验的条款。此外,实施装运前检验有时可作为避免海运欺诈的一种有效方法。实务中一些案例表明,从事欺诈的卖方根据跟单信用证凭有关货物装运的单据即可取得付款,即使货物或船舶都不存在。如果事先约定装运前检验,结果将完全不同。因此,实施装运前检验可以更好地保障买方的自身利益。

3. 进出口安检通关及相关信息提供 当货物从一国运送至另一国,进出口通关通常是国际货物买卖合同涉及的惯例。Incoterms®2010引言对“海关手续”解释是,“指为遵守任何适用的海关规定所需满足的要求,并可包括各类单证、安全、信息或实物检验的义务”。同时在A2和B2款“许可证、授权、安检清关或其他手续”中明确了这些责任。为方便当事人办理通关手续,除了EXW术语由买方办理出口清关和DDP术语由卖方办理进口清关外,其余9种术语都由卖方办理出口清关,买方办理进口清关。

2001年美国“9·11”事件后,在保证国际贸易便利化的基础上,兼顾安全性已成为各国和地区政府积极应对的课题,海关的职能从传统的关税征收转变为贸易供应链安全保障和合作。为此,世界海关组织于2005年制订了《全球贸易安

全和便利标准框架》(以下简称《标准框架》)。

《标准框架》提出了保障供应链安全的两大支柱,即海关与海关间的合作以及海关与商界的合作,第一次在全球范围内正式提出要建设海关与商界间的合作伙伴关系。该《标准框架》在倡导成员海关间合作和互认的同时,实施了AEO(Authorized Economic Operator, 经认证的经营者)制度,更多强调海关与商界的磋商、合作和沟通,以保证一体化国际贸易供应链的持续安全,实现海关与商界利益的共赢。《标准框架》中将AEO定义为“以任何一种方式参与货物国际流通,并经海关认可符合世界海关组织或相应供应链安全标准的一方,包括生产商、进口商、出口商、报关行、承运商、理货人、中间商、口岸和机场、货站经营者、综合经营者、仓储业经营者和分销商”。这意味任何从事与国际贸易相关的企业,只要愿意且符合相应的国际供应链安全标准和要求,就可以被海关认证为AEO,从而获得作为AEO的一些便利。AEO制度的实质是,海关以企业为基本合作对象,通过海关为守法、安全的企业提供最大化的通关便利,建立合作伙伴关系,达到互利双赢的目的。目前,世界海关组织176个成员中已经有161个签署加入《标准框架》,包括欧盟、美国、加拿大、新西兰、日本、新加坡、韩国和中国等在内的45个国家已经实施各具特色的AEO制度,全球已经签署了17个互认安排(MRA)。^①

由此可见,在当今进出口贸易中,“关税已付”、出口和进口“已清关”的含义已发生变化。海关在进口国边境的传统检查点已经发展成为预先控制的全球体系。海关边境管理的职责依然存在,但其职能已经发生了改变。尽管卖方和买方仍必须明确出口和进口清关责任,但事先提供所需要信息的帮助已经成为必不可少。这种帮助是由负责货物清关一方当事人承担费用和 risk,选择合适的伙伴和符合相关海关管理的

安全项目,以便能够享有《标准框架》所带来的利益。

尽管Incoterms®2010规则下出口和进口清关主要原则仍然相同,但当事人的合作责任变得必不可少。由此,卖方和买方帮助以便提供安全措施所需要的必要信息的责任在各贸易术语A2、B2和A10、B10中作了明确规定。

此外,一方当事人在承担办理出口或进口清关,或通过第三国运输货物中可能经常需要得到其他方的帮助以获得各种单据,例如表明产地或货物最终目的地的单据。因此,A2和B2款规定,如遇这种情况,卖方或买方必须给予另一方帮助。同时,在A10和B10还规定卖方和买方各自偿付因另一方给予所需帮助而产生的任何费用。

4. 卖方交付货物和买方提取货物 Incoterms®2010各贸易术语A4款规定卖方交货的义务,并对“交货”概念的解释更加简单明了,“用来指明在此货物损坏灭失的风险从卖方转移至买方”。可见,Incoterms®2010规则明确了各贸易术语的交货点与风险点是一致的,即当卖方在指定点完成交货义务,有关货物损坏灭失的风险即由卖方转移至买方。

综合Incoterms®2010的11种贸易术语解释,卖方交货义务可归为3类:在卖方所在地交货、在买方所在地交货以及将货物交付承运。

(1)在卖方所在地交货,即EXW术语。卖方在其所在地或其他指定地点(如工厂、车间或仓库)将货物交付买方处置时,即完成交货义务。该术语项下,卖方必须将货物交付至“在指定点买方处置下”,而不是放置在买方接收货物的运输工具上。

(2)在买方所在地交货,即D组DAT、DAP和DDP等3种术语。卖方须负责将货物运送至进口国指定目的地交付买方处置时才完成交货义务。其中DAT术语须明确卖方将货物从到达运输工具上卸下交付买方处置,而DAP和DDP则是卖方在到达

运输工具上将等待卸货的货物置于买方处置。DAT和DAP术语是Incoterms®2010新增的术语,以取代原Incoterms2000的DAF、DES和DEQ。在D组术语项下,货物如何在目的地完成交付,如目的港船上、码头、相邻的铁轨或运输终端站等,则取决于实际情况,买卖双方须明确约定。

(3)货物交付至承运,F组的FCA、FAS、FOB和C组的CRF、CIF、CPT、CIP术语都归属这类交货,即当卖方在出口国指定地将货物交付承运、交至船边或装上船即完成交货义务。卖方承担交货前的一切费用和风险,买方承担交货以后的一切费用和风险。按此成交的合同,通常又称为“装运合同”,因为,一旦卖方在发运地或装运地完成其交货义务,此后无论货物怎样,均由买方承担风险和费用。

为了适应大宗商品传统“路货”交易的需要,即货物在海洋运输中被多次转售,形成“链式交易”,Incoterms®2010在适用海洋运输的FAS、FOB、CFR、CIF等4种贸易术语卖方交货义务中,首次规定处于链式交易中端的卖方可以“取得货物”方式履行其交货义务,以取代装运方式的交货。

为了使贸易术语更好地凸显其作用,Incoterms®2010引言特别强调了合同当事人应尽可能对交货点(指定港口或地点)作出详细说明,特别是C组4个贸易术语。

按EXW和F组术语成交,为保证卖方能够按时在指定地完成交货义务,Incoterms®2010要求,买方必须为卖方的交货提供一定的前提条件,如买方必须自费订立运输合同,并将指定的承运人、收取货物的时间、使用的运输方式以及指定地点内的交货点通知卖方。

收取货物是合同项下买方的主要义务。Incoterms®2010的B4款规定,当货物按照A4交付时,买方必须收取货物。如果买方不及时收取货物,会给卖方带来不必要的损失和费用。例如,

依据B4规定,在C组术语项下,买方应在指定目的地或目的港向承运人收取货物。如果买方拒绝对所交付的单据付款,不能向承运人提取货物,卖方将承担与承运人订立的运输合同项下预定的费用,这些费用可作为买方违反其合同项下的义务随后包含在卖方的索赔金额中。

然而,对于卖方如何将货物运送至指定交货点,买方收取货物后该如何处置货物,这是当事人一方自身的事,Incoterms®2010并未涉及。同时,当发生卖方未履行交货义务、买方未收取货物、买方收货后发现货物与买卖合同不符等违约时该如何处理,Incoterms®2010也均未涉及,而是留给了所适用的法律或买卖合同的规定来处理。

5. 运输和保险合同 根据Incoterms®2010贸易术语A3、B3和A4、B4款解释,F组术语是由买方自负费用订立运输合同,C组和D组术语则由卖方自负费用订立运输合同,其中CIF和CIP两种贸易术语须由卖方自负费用取得货物保险。

实际业务使用F组术语时,为便于货物及时装运,作为给买方提供的额外服务,卖方通常仍要安排运输,但是由买方承担风险和费用。Incoterms®2010为此特别明确,若买方要求,或是按照商业惯例,而买方未适时作出相反指示,卖方可以按照通常条件签订运输合同,由买方负担风险和费用。同时还强调,不管哪种情况,卖方都可以拒绝签订运输合同,但如果拒绝,则应立即通知买方。例如,在班轮运输下,卖方按FOB术语成交时通常负责订舱。但是,即使根据买方要求或根据商业惯例由卖方订立运输合同,但如果发生意外事件导致卖方不能及时安排运输,则风险应由买方自行承担。

在Incoterms®2010规则中,CFR和CIF两术语系唯一与保险责任直接关联。对于卖方保险义务,A3款已及时反映了劳合氏市场协会(LMA)和伦敦国际保险协会(IUA)共同修订并于2009年1月1日起实施的《协会货物保险条款》的修改,规定卖

方保险需至少符合《协会货物保险条款》(LMA/IUA)C条款或类似条款的最低险别,最低保险金额是合同规定价格另加10%,并采用合同货币。为更好地保障买方利益,该款规定应与信誉良好的承保人或保险公司订立,应使买方或其他对货物有可保利益者有权直接向保险人索赔,并新增了“保险期间应从货物自A4和A5规定的交货点起,至少到指定目的地止”。由于在制成品交易中,最低保险险别尚不能涵盖可能导致货物损坏灭失的风险,该款还特别规定,当买方要求,且能够提供所需的信息时,卖方应办理任何附加险别,费用由买方承担。这些险别包括《协会货物保险条款》(LMA/IUA)

(B)和《协会货物保险条款》(LMA/IUA)(A),以及协会战争险或协会罢工险或其他类似条款的险别。当然,如果应卖方要求,买方必须向卖方提供投保附加险别的信息,当该附加险别是买方要求的。应该说,Incoterms®2010对卖方的保险义务规定全面明确,在实际操作中不会产生歧义。然而,卖方如果需要有关货物特别的信息,而该信息并不包含在合同内,以及有关买方要求延长的或额外的保险相关信息,根据B3规定,买方必须相应地告知卖方。

在其他贸易术语中,Incoterms® 2010并未将保险责任强加于某一当事人,而是留给当事人自行处理。为此,当卖方或买方打算自行办理保险,或根据其本国规定有责任办理保险,他或许会要求另一方提供额外的信息,而这时根据A3或B3款规定,买方或卖方必须应要求向对方提供取得保险所需的相关信息。

6. 货物损坏灭失的风险转移 Incoterms® 2010中A5和B5款“风险转移”中的“风险”(Risks)有其特定含义,是指“货物损坏灭失”,即在运输过程中因自然灾害或意外事故等各种风险从而导致货物实际损坏或灭失,并不包括其他原因的迟延或不履行合同的风险。

遵循风险转移点与交货点一致的原则,Incoterms®2010规定,当卖方根据A4在指定地完

成交货义务时,货物损坏灭失的风险即由卖方转移给买方。与《销售合同公约》第67条规定相同,Incoterms规则将风险转移与货物交付结合起来,而不是与诸如货物所有权的转移或合同履行的时间等连在一起。因此,Incoterms[®]2010和《销售合同公约》都未涉及到货物所有权的转移或其他与货物相关的权利,这是因为货物所有权转移是个复杂的问题,各国法律对此有不同的规定,很难给予统一规定。但是,如果货物的损坏灭失是因卖方的责任产生,如,卖方未合适包装或标注货物,即使在风险转移后发生了损坏灭失,卖方仍要承担责任,买方有权声称卖方违反合同,有权拒绝付款或采取其他补救措施。但这也不是Incoterms规则所能处理的。

F组和C组术语项下,一旦卖方完成其交货义务,货物损坏灭失的风险即由买方承担。如果货物在运输途中发生意外事件导致损坏灭失,卖方不承担任何责任。然而,D组术语下,卖方负责在进口国指定地点交货,承担交货前的一切风险。如果货物在运输过程中遭到损坏灭失,则卖方就不能完成向买方交付货物的责任。因此,当卖方承担在其不能控制的交货点履行交货,为了避免承担违约责任,保护自身利益,在合同中订立不可抗力条款就很有必要。万一合同订立后发生了不可预见、不能避免并不可克服的意外事件,卖方可援引不可抗力条款免除其相应的履约责任,以避免提供替代货物,或给予另外补偿。

必须指出,在Incoterms[®]2010所有贸易术语A5款都有“但B5所列明的情况中的损坏灭失除外”的表述,这主要是指在一些情况下,风险甚至在卖方完成其交货义务前可由卖方转移给买方,即风险提前转移。风险提前转移主要是买方未能按照要求使卖方能够交付货物,包括3种情况,一是未能按照B7规定给予卖方充分通知,例如,F组术语项下买方未能及时告知指定的承运人或指定的船舶名称;C组和D组术语项下买方在

有权决定发货时间和/或指定目的地或目的地内提取货物的地点时未能及时通知等;二是F组术语项下买方指定的船舶未准时到达或指定的承运人未能在约定的时间内接管货物;三是D组术语项下买方未能及时办妥相关进口清关手续。

然而,风险提前转移只有在确认货物已准备交付买方或合同项下货物已适时划拨归买方,正如Incoterms[®]2010规则B5款所规定,货物必须“清楚地已确认为本合同项下的货物”。一旦货物准备承运,这种划拨通常就可确认,因为这时必需要对货物标注和/或指定收货人。但是,货物如是散装承运而不需要此类标注或指定收货人,这样,直到货物有效划拨时,风险才转移。例如,分提单的签发,或批量货物下分批提货单的签发。

7. 当事人的费用分摊 在国际货物买卖合同中,费用的分摊是最重要的要素之一。双方当事人不仅必须清楚知道自己该做哪些事,而且还须明确费用该如何划分。通常的惯例是,一方当事人必须做某些事,并由此承担相关费用,除非另有规定。但是也有例外和发生不确定的事,特别是第三方承担了一些服务,如码头装卸公司承担了货物装运或卸货,但并不明确该费用属于卖方或买方等。同样,当意外事件导致额外费用时又该如何划分,如船舶偏航,或船舶延长留港时间等。

与风险转移一样,Incoterms[®]2010中费用分摊的主要原则非常清晰,也都遵循相同原则,在A6和B6款明确规定,交货点同时也是费用划分点,卖方必须承担按照A4将货物运送至指定交货点所必要的费用,买方承担至该交货点起所发生的一切费用。只有C组术语项下,卖方的运输费用将承担至指定目的港或目的地,其中CIF、CIP还须支付保险费。

但是,此项原则在实务中并不容易执行,因为Incoterms[®]2010规范的术语是不可能将这些费用功能全部划分清楚。如果合同中未作

明确规定,则必须从其他标准中寻求指南,例如当事人之前的商业惯例或贸易通常做法等。

根据Incoterms®2010规则A6、B6、A3、A10和B10款的规定,费用可大致划分为4类,主要包括:发送、发运和交付费用、进出口清关费用、一方当事人为另一方提供服务或协助所产生的费用以及保险费用。其中,与发送、发运和交付相关的费用最为重要,因为其包含在相关的运输费用中,主要有:在卖方所在地的装货费用、出口国装运前的费用;订立运输合同费用(含签发相关运输单据);出口地国家发送货物并此产生的仓库、储存和处理货物费用;在出口地租赁运输设备或相关设施;主要的国际运输费用、在进口国卸货产生的仓库、储存和处理费用、在进口国租赁运输设备和设施的相关费用、进口国的承运费用;在买方所在地的卸货费用等等。

在C组和D组术语下,卖方须支付运费,但通常运费都已包含在货物总价中,实际上最终由买方承担。但是,实务中承运人或港口运营人有时会向买方索要港口或集装箱码头设施内处理或搬运货物的费用(通常称为码头作业费,THC),这样买方就可能为同一服务支付两次费用。为避免发生类似问题,Incoterms®2010在A6和B6款中明确了此类费用的分摊,通常应由买方负担,除非该费用已包含在运输费用内由卖方承担。

8. 当事人的通知 Incoterms®2010贸易术语项下A7和B7分别规定当事人通知义务,比Incoterms2000更加明确。

关于卖方给予买方充分通知,主要包括EXW术语项下货物交付置于买方处置之下的时间和地点;F组和C组术语项下货物交付承运人或装运的时间和地点;D组术语项下货物预计到达的时间和地点,以便买方能够及时采取必要措施接收货物。

而对买方来说,如果合同未作明确规定,则买方有权决定,EXW或D组术语项下买方接收货物

的时间和/或地点;F组术语项下指定承运人或船舶的名称、交货时间、运输方式以及指定的交货点或装船点;C组术语项下通知货物发运的时间和/或目的地或指定目港提货的地点。这时,买方必须给予卖方及时和充分的通知。

然而,Incoterms®2010规则中并未明确通知应以何种方式发出。但根据A1和B1规定,如果当事人同意采用电子通讯方式,通知也可采用电子方式。

如果当事人一方未能给予及时和充分的通知,则构成违约,并承担相应的责任。对其后果,Incoterms®2010规则中仅在两处涉及有关延误通知或充分通知的规定:一是风险提前转移(B5);另一是买方有责任支付额外的费用(B6)。有关风险提前转移以及支付额外费用,当事人必须能够确信已产生与货物相关的风险或额外费用,并且只有在货物已经划拨该买卖合同时,该风险和额外费用才会产生。

9. 交货单据的提交 在Incoterms®2010中,除了EXW外,其他贸易术语A8款均要求卖方向买方提交证明其已完成交货义务的单据,这与《销售合同公约》第30条“卖方必须移交一切与货物有关的单据”规定相同。根据Incoterms®2010引言,该交货单据就是运输单据或对应的电子记录。Incoterms®2010将贸易术语分为适用于任何单一运输方式或多种运输方式,以及适用于海运和内河水运的两大类,而不同运输方式下的运输单据是不同的,但Incoterms®2010规则中不再将运输单据的种类一一列出。

F组术语项下,买方须安排运输并支付运费,与承运人建立直接的运输契约关系,但由于卖方负责将货物装运或交付至承运人,运输单据仍须由承运人向卖方提供以作为卖方交货的证明。这是因为,运输单据不仅构成运输合同的证明,而且还是向承运人交付货物的证明。在实际业务中,作

为托运人,卖方须从承运人那里取得证明已交货的运输单据,如海运提单,并交付给买方,以便买方能够在目的地提取货物。这在F组术语中A8进一步得到明确,即在买方承担风险和费用下,卖方必须给予买方任何帮助以获得运输单据。

在D组术语下,卖方须将货物实际运送至目的地时才完成其交货义务。然而,买方仍需要单据以便在指定交货点向承运人提取货物。例如,海洋运输以DAP术语成交,买方在目的港船上向承运人领取货物。在这种情况下,通常需要提交正本提单。然而,DAT和DDP则完全不同,因为货物可能放置在指定目的港的码头,或内陆点某个终端站提取。但是,这并不意味着货物将留给承运人照管,仍需要买方收货人以提单、提货单或仓单来收取货物。

C组术语项下,卖方须安排运输和支付运费,并在指定装运港或指定地完成交货义务,这时,运输单据的交付就显得尤为重要,因为运输单据不仅证明货物在指定日期内已交付承运,而且买方有权在目的港/目的地独立凭单据向承运人提取货物。根据Incoterms®2010中A8规定,卖方必须向买方提供“通常的运输单据”。此运输单据“必须涵盖合同货物,且载明约定装运期间内的日期,以便买方在目的港/目的地向承运人提取货物,并且除非另有规定,使买方能够以向下一位买方转让单据或以通知承运人的方式,转售在运输途中的货物”。尽管Incoterms®2010规则不再将运输单据的种类一一

列出,如可转让提单,但从其表述中,可以清楚看到,CFR和CIF术语项下卖方必须将货物装上船才完成其交货义务,单据必须仍表明是可转让、已装船提单。提单对买方来说至关重要,特别是买方打算将运输中的货物出售给另一买主(即卖路货),此时,正本或全套正本提单的提交就是将货物所有权转移给另一当事人。

当前,以电子信息取代传统纸质运输单据是可行的,但是,取代提单可能产生问题。因为,提单不仅是向承运人交货的证明,而且还是经常所表述的“提单代表货物”原则的法律象征。那么,如何通过电子信息来取代?首先,当事人必须同意通过电子通讯交往;其次,必须采取某种形式表明同意取代提单。在Incoterms1990通则CFR和CIF术语卖方责任A8中,已经考虑EDI的发展。首次通过保留传统原则,除非另有规定,运输单据必须能够使买方通过转移单据而将货物转让给后一买主。但是,这种转让只能通过通知承运人进行。然而,在任何情况下,仅仅通知承运人是不能够足以替代提单的。因此,当事人如果要以电子通讯方式取代提单,则必须使用诸如BOLERO系统^②或《鹿特丹规则》第9条第1款可转让电子运输记录的程序^③来完成,以便买方能够在目的地向承运人提取货物,或当货物仍在承运时能够向后手转让货物权利。Incoterms®2010在A1和B1中明确规定,接受等同与运输单据的电子交单。

三、结 语

Incoterms®2010所规范的买卖双方当事人的义务对于国际货物买卖合同的顺利履行起着极为重要作用,但是需要强调,Incoterms®2010规范的仅仅是买卖双方在货物交付过程中有关事项、风险和费用的责任划分,不是合同中的全部义务。对于Incoterms®2010未涉及的问题,则需要双方当事人在合同中明确,如合同中未作明确规定,则要依

据合同所适用的法律,如各国有关货物买卖合同的法律或《销售合同公约》等的有关规定。为此,在订立国际货物买卖合同中,双方当事人必须根据货物的性质和运输方式选用合适的贸易术语成交,处理好贸易术语与合同中其他条款的关系,明确合同当事人的权利义务。

注释:

① 参见Keynote speech by Kunio Mikuriya, Secretary General of the World Customs Organization, WCO Global AEO Conference, Seoul, 17 April 2012.

②BOLERO系统是由环球同业银行金融电讯协会(the Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication, SWIFT)和联运保赔协会(Through Transport Club, TTC)资助建立的。在BOLERO系统下,电子信息是通过TTP—可信赖的第三方接收和发送的。电子信息的验证和一体化是通过数字签名来获得安全保障的,而该数字签名能辨别发送者和接收者,并排除了一旦信息发送当事人将改变信息内容的可能,从而控制系统的当事人能够保证EDI信息的准确交付。BOLERO系统为所有参与者提供了额外的价值,通过要求他们提供电子协议的规则书本。这个系统并不限于承运人、托运人和收货人等参与,并对其他当事人开放,诸如运输代理人、保险人、海关当局、银行以及签发许可证或原产地证书的政府部门。

③ 可转让电子运输记录的使用程序主要为:(1) 向预期持有人签发和转让可转让电子运输记录的方法;(2) 可转让电子运输记录保持完整性的保证;(3) 持有人能够证明其持有人身份的方式;和(4) 已向持有人交付货物的确认方式。

参考文献:

[1] 国际商会. Incoterms®2010 (国际贸易术语解释通则®2010) [M]. 北京: 中国民主法制出版社, 2011.

[2] 国际商会. Incoterms 2000 (2000年国际贸易术语解释通则) [M]. 北京: 中信出版社, 2000.

[3] Ramberg, Jan. ICC Guide to Incoterms® 2010. The International Chamber of Commerce, 2011.

[4] 国际商会. ICC Guide to Incoterms 2000. The International Chamber of Commerce, 2000.

[5] 姚新超, 沈均, 左宗文. 国际贸易术语惯例的新发展及其应用策略[J]. 国际贸易, 2011, (11).

A Study on Obligations of the Seller and the Buyer in the Contract of International Sale of Goods under Incoterms®2010

XU Xiao-wei

Abstract: The Incoterms rules are a series of pre-defined trade terms published by the International Chamber of Commerce (ICC) widely used in international commercial transactions. The paper aims to explore major obligations of the seller and the buyer in the contract of international sale of goods under Incoterms®2010 and to analyze the amendments of the rules so as to provide a more comprehensive understanding of Incoterms®2010 and connotation of trade terms as defined therein.

Key words: Incoterms®2010; trade terms; contract of sale of goods; obligations between the parties

小 启

为方便广大作者投稿, 及时了解稿件处理进程, 《国际商务研究》已经在中国期刊网开通网上投稿、审稿系统, 欢迎广大作者登录、注册和投稿。网址: <http://gjsj.cbpt.cnki.net/>。