



第 236 期通讯 (中文)

集装箱运输的

国际通用术语

The right clause for worldwide

container shipping

2022 年 1 月

长年以来, Lorenz & Partners 高度重视通过新闻简讯和手册的方式进行信息更新, 然而我们对所提供信息的完整性、正确性或质量不承担任何责任。本新闻稿所含任何信息均不能取代具有执业资格的律师所提供的个人咨询服务。因此, 对于因使用或不使用本文中任何信息 (包括可能存在的任何种类的不完整或不正确的信息) 而造成的损害, 若非故意或严重过失所致, 请恕我们不承担赔偿责任。

众所周知, 集装箱船承载了全世界大约 70% 普通货物的运输任务。

目前, 全球大约有 5,400 艘集装箱船。例如, 台湾长荣航运公司的“Ever Ace”号是世界上最大的集装箱船; 长 400 米, 宽 61.5 米, 可容纳 23,992 个标准的 20 英尺集装箱 (标准箱, 或 TEU) (相当于 10,000 个大型的 40 英尺集装箱)。

集装箱有各种尺寸, 但几乎所有尺寸的集装箱都可以相互堆叠。根据国际标准化组织 (ISO) 的最低要求 (即 ISO 668:2013), 6 个或以上满载的集装箱应该能够相互堆叠; 实际上许多集装箱被设计成可以堆叠 9 个甚至更多的满载的集装箱。

全球平均每年损失大约 1,500 个集装箱, 约占用于运输的集装箱总量的 0.001%。而这中间大约 2/3 的损失是由灾害造成的。

2021 年 9 月, 集装箱的运费达到峰值, 一个 40 英尺集装箱的运费高达 10,323 美元。相比之下, 2019 年 11 月的平均运费只有 1,290 美元, 2020 年 11 月的平均运费为 2,443 美元。这些数据取自所有航线上所有运输的均值。由于中国和东南亚地区出口量远高于进口量, 因此来自该地区的货物运费要比回程高出很多倍。许多集装箱从美国和欧洲运回亚洲时完全是空箱, 只待在亚洲被重新装满。

I. 什么是国际商会“国际贸易术语解释通则” (Incoterms) ?

长年以来, 许多被标准化和定义的商业术语已经被开发和用于缩短相关交易的谈判时间。其中最著名的当属《国际贸易术语解释通则》 (英文: International Commercial Terms 或 Incoterms) 。

上述国际贸易术语由国际商会 (ICC) 于 1936 年在巴黎首次推出。自 1980 年以来, 每十年对其进行一次调整, 以适应当下的法律、经济和技术发展情况。

每份国际货物销售合同都应包含一个国际贸易术语条款, 以对重要问题做出规定, 比如货物转移的时间、地点和方式、运费的支付、保险和清关, 尤其是对风险转移的规定。

最新的《国际贸易术语解释通则》出版于 2020 年。然而, 当事人仍可选择适用旧版本。因此, 合同中应指明国际贸易术语的适用版本, 例如, “适用 2020 年《国际贸易术语解释通则》”。

《国际贸易术语解释通则》简介

《国际贸易术语解释通则》规定了合同双方在下列事项中的权利和义务:

- 交付和运送文件 (或相关电子通讯);
- 买卖双方分担运费、进出口关税、税费、保险等费用。

- 所售货物（由于意外、不可抗力、盗窃或类似原因）（意外）损失时的风险转移。

《国际贸易术语解释通则》对下列事项**未作规定**：

- 货物所有权的问题，和由所有权产生的其他权利的转让；
- 违反合同及其后果；
- 货物的描述或质量；
- 支付的时间和方式；
- 适用的法律；或
- 与产品验证标准/运输者有关的问题。

II. 适用性

只有当（两个或多个）交易方在采购合同中明确声明适用贸易术语，或在相关报价、采购或销售的一般条款和条件、采购订单、订单确认书等中有效包含并同意适用贸易术语时，国际贸易术语才应当被适用。大多数术语适用于多式联运，即可以用于各种运输方式。

由于不同版本之间的差异（如 2010 版和 2020 版的《国际贸易术语解释通则》），只说明引用“《国际贸易术语解释通则》”可能导致严重问题。

此外，指定目的地点也很重要，否则不清楚货物究竟在哪里提供或交付，国际贸易术语的适用也就失去了意义。

因此，国际货物销售合同中应当对国际贸易术语做如下约定：

1. 表明适用的哪一个国际贸易术语；

2. 表明目的地；
3. 表明所引用的《国际贸易术语解释通则》的版本。

交付条款示例：“*交货适用 FCA 曼谷 – 水门区仓库 5 号厅，适用 2020 版《国际贸易术语解释通则》*”。

如有必要，可以使用信用证来处理国际交易的支付。

III. 《国际贸易术语解释通则》的术语分类

《国际贸易术语解释通则》中的术语可大致分为以下四组：

(1) E-组 (EXW) 是纯粹的工厂提货条款，卖方的唯一义务是在卖方所在地将备妥的货物交给买方。

(2) F-组 (FCA、FAS 和 FOB) 作为所谓的单点式条款，卖方必须将货物交给买方指定的承运人。

(3) C-组 (CFR、CIF、CPT 和 CIP)，这是两点式条款，要求卖方安排货物运输，但不承担货物被装运后产生的损失或损坏的风险；和

(4) D-组 (DAT、DPU 和 DDP) 作为所谓的目的地条款，卖方承担将货物运送到最终目的地的所有费用和 risk。

2010 版的《国际贸易术语解释通则》中对于“*所有运输方式的术语*”（EXW, FCA, CPT, DAP, DPU- 前身为 DAT，以及 DDP）和“*海运和内河运输的术语*”（FAS, FOB, CFR 和 CIF）之间的主要区别，被保留在了 2020 版的《国际贸易术语解释通则》中，简单介绍如下。

其中四个“*海运术语*”是针对卖方在指定船舶上（如果选择 FAS 条款，则

是在船边)卸货的情况。这是卖方向买方交付货物的地方。在使用这些术语时,买方要承担从这个指定地点开始的货物损失或损坏的风险。

另外七个“适用于所有运输方式”的术语适用于下列情况:

- 卖方将货物交给或提供给承运人时;
- 承运人向买方移交货物的地点,或买方提货地,或
- 已经提到的地方不在船上(或者,如果选择FAS条款,则在船边)。

IV. 有关集装箱货运的正确术语

过去,在集装箱运输中,除了使用CIF外,还使用FOB术语。然而,后者并不符合集装箱运输的实际流程。

FOB术语最初是被用于海运和内河运输的“海运条款”。该术语要求在指定装运港的船上交货。搭载货物的集装箱卸载在货船甲板上后方可将货物损失或损坏的风险转移给买方(这是2020版本《国际贸易术语解释通则》的创新;此前,风险在货物(第一次)越过船舶的栏杆时转移;这就没考虑到,在传输过程中,货物是落入水中还是卸载在甲板上,对风险的转移是有区别的)。在现代的集装箱运输中,卖方实际上总是把集装箱交给承运人并适用EX Works术语(即在指定的卖方地点交货,即完成交货义务)。从这一刻起,卖方也失去

了对其集装箱施加影响的可能性。然后,船舶本身的装载完全由集装箱码头处理。因此,FOB条款不适合于集装箱运输。

不过,FOB条款仍可适用于通过常规货船运输的普通货物和散装货物。

V. 建议: 就FCA条款达成一致

2010版本《国际贸易术语解释通则》存在一个问题:在很多时候,销售合同的资金是由银行签发的跟单信用证来担保得。

在许多情况下,银行需要一份带有装船背书的提单,即所谓的“已装船提单”,来证明(订购的)货物已经(及时)装上(指定的)船舶,以便适用付款条件。也就是说,银行只有在拿到装船提单时,才会提供信用证。

然而,在2020年前,FCA术语不包含装船提单的签发。

根据2020版《国际贸易术语解释通则》的FCA条款(A6/B6),合同双方现在可以约定,根据FCA条款,交货将在集装箱码头进行,买方将指示其承运人向卖方提供一份装船提单。然后,卖方可以将该提单提交给需要确认信用证的银行,从而通过信用证(LC)获得付款。FCA术语下,卖方往往不能也不想承担在出口码头/港口的处理责任,而FCA条款的上述改编就这一点照顾到了卖家的利益。

我们希望本新闻通讯中提供的信息对您有所帮助。
如果您还有其他疑问, 请随时与我们联系。

LORENZ & PARTNERS 律师事务所
泰国·曼谷·沙吞区沙吞南路·179 号
曼谷都市大厦 (Bangkok City Tower) 27 楼 · 10120
座机: +66 (0) 2 287 1882
电子邮箱: info@lorenz-partners.com