

中国对外贸易经济合作企业协会

关于集装箱出口货

尽量采用 FCA（货交承运人）条款取代 FOB 条款的建议

各会员单位及外经贸企业：

《2010 年国际贸易术语解释通则》(Incoterms 2010) 于 2011 年 1 月 1 日起实施。Incoterms-2010 是国际商会根据国际贸易及运输方式的发展，经过征询 30 多个国家和地区的意见后，对《2000 年国际贸易术语解释通则》进行修订的，相对于 Incoterms-2000 而言，Incoterms-2010 的主要变化如下：

Incoterms -2010 术语由原来四大类变为两组，种类由原来的 13 种变为 11 种：

将原来的 **E、F、C、D** 四大类变更为以下两类：

一组）适用于各种运输方式

二组）只适用水运（海运及内河运输）

Incoterm-2010 删去了 Incoterms-2000 的以下 4 个术语：

DAF (Delivered at Frontier)	边境交货
DES (Delivered Ex Ship)	目的港船上交货
DEQ (Delivered Ex Quay)	目的港码头交货
DDU (Delivered Duty Unpaid)	未完税交货

新增加的 2 个术语：

DAT（目的港码头集散站交货 delivered at terminal）- 在指定目的地或目的港的集散站交货（取代了 DEQ，且扩展至适用于各种运输方式）；

DAP（目的地交货 delivered at place）在指定目的地交货（取代了 DAF、DES 和 DDU 三个术语）。

修改后的 11 种术语如下：

第一组：适用于任何运输方式的术语七种（**Any Mode of Transport**）：
EXW、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP、DDP

EXW (ex works)	始发地工厂交货
FCA (free carrier)	始发地货交承运人
CPT (carriage paid to)	运费付至(目的地)
CIP (carriage and insurance paid to)	运费/保险费付至(目的地)
DAT (delivered at terminal)	目的港码头或集散站交货
DAP (delivered at place)	目的地指定地点交货
DDP (delivered duty paid)	目的地完税后交货

第二组：适用于水上运输方式的术语四种（**Sea and Inland Waterway Transport Only**）：FAS、FOB、CFR、CIF

FAS (free alongside ship)	装运港船边交货
FOB (free on board)	装运港船上交货
CFR (cost and freight)	成本加运费
CIF (cost, insurance and freight)	成本、保险费加运费

修订后的 **Incoterms-2010** 就风险转移问题取消了“船舷”的概念，即卖方承担货物装上船为止的一切风险，买方承担货物自装运港装上船后的一切风险。在 FAS, FOB, CFR 和 CIF 等术语中加入了货物在运输期间被多次买卖（连环贸易）的责任义务的划分。**Incoterms 2010** 不仅适用于国际贸易合同，也适用于国内贸易合同。

尽管以上术语较 **Incoterms-2000** 有所进步，但 FOB 术语中仍然存在一定的缺陷，尤其是当集装箱化运输成为主要的运输方式时，由于买家在全球市场签订合同时自由使用 FOB 术语，该术语在码头作业费的支付问题上未能解释清楚，因此付货人、特别是亚洲的付货人一直是码头附加费的受害者。

目前在 FOB 术语中，FOB 变形的做法有好几种，如集装箱班轮运输 FOB 变形条款就是 FOB liner term，定价机制以 CY-CY（场站至

场站)为责任范围确定。但该变形做法在“国际贸易术语解释通则”中未具体体现。因此,班轮公司和货主对此条款产生的码头作业费THC的纠纷成为当今全球集装箱班轮运输最大的争论焦点。

按惯例,以FOB条件成交时,如果是散货,多数情况下卖方要负责支付货物装上船之前的一切费用。但各国对于“装船”的概念没有统一的解释,有关装船的各项费用由谁负担,各国的惯例或习惯做法也不完全一致。如果采用班轮运输,船方管装管卸,装卸费计入班轮运费之中,自然由负责租船的买方承担,这是国际上普遍的习惯做法;而采用程租船运输,船方一般不承担装卸费用。这就必须明确装船的各项费用应由谁负担。为了说明装船费用的负担问题,双方往往在FOB术语后加列附加条件,这就形成了FOB的变形,主要有以下几种变形:

1. FOB Liner Terms (FOB 班轮条件)

这一变形是指装船费用按照班轮的做法处理,即由船方或买方承担。所以,采用这一变形,卖方不承担装船的有关费用。(集装箱班轮按此原则处理)

2. FOB Under Tackle (FOB 吊钩下交货)

指卖方负担费用将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处,而吊装入舱以及其他各项费用,概由买方负担。

3. FOB Stowed (FOB 理舱费在内)

指卖方负责将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用。理舱费是指货物入舱后进行安置和整理的费用。

4. FOB Trimmed (FOB 平舱费在内)

指卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用。平舱费是指对装入船舱的散装货物进行平整所需的费用。

按照我国对外贸易运输的传统惯例,散货与集装箱班轮运输的习惯做法是完全不同的。集装箱班轮运价是依照海商法第46条明确的集装箱承运人的责任范围是始发港场站至目的港场站(CY-CY)的原则制定的。按此价格条款,集装箱班轮运价自然也包括了始发港和目的港的码头作业费。

然而，如今班轮公司随意破坏这些惯例，在 FOB 集装箱班轮条款下，承运人在运费之外向与运输合同无关的第三方（即 FOB 出口商）广泛收取非透明的码头作业费（terminal handling charge）、单证费（documentation fee）、集装箱铅封费（container sealing fee）等。

上述这些费用本来已包括在班轮条款运费之中，班轮公司在运费之外另收上述费用是双重收费。FOB 出口商与承运人对此争论非常激烈，但是弱勢的 FOB 出口商群体只能被迫支付不该付的 THC。

集装箱班轮运输是国际贸易最主要的现代运输方式，占全球贸易 90%以上，为了避免不必要的纠纷，中国外经贸企业协会曾向商务部提出建议国际商会在制定新的国际贸易术语时，尤其是 FOB 术语，要特别对集装箱班轮条款 FOB-container liner term 的费用与责任风险进行划分和说明，即：“在集装箱班轮条款 **FOB - container liner term** 情况下，运价应以 **CY/CY**（集装箱堆场到集装箱堆场）、**CFS/CFS**（集装箱货运站到集装箱货运站）和 **Door/Door**（门到门）”等现代运输方式和责任范围来确定，班轮公司的责任期间是指自接收货物时起至目的港交付货物时为止，在此期间的费用与责任风险由班轮公司负担。”此建议同时由亚洲货主协会向 ICC 提出。

以上建议在 Incoterms2010 中未来得及采纳，但 ICC 已注意到码头作业费被重复征收问题，期望以后修改时能对 FOB Liner term 集装箱班轮 CY-CY 价格条款的责任与费问题予以明确解释。

目前我国传统的 FOB 出口商仍然习惯使用 FOB 价格条款，尽管 ICC Incoterms -2000 引进了比 FOB 条款更为有利的 FCA(货交承运人)价格条款，而且至今已第十七个年头，但使用 FCA 价格新术语的极少，主要是 FOB 价格术语及其变形的操作办法广泛被应用成了习惯。当然 FOB 价格条款仍然有效，如果是集装箱货，使用 FOB 条款时必须在 FOB 后面加上 liner term 字样，因为 FOB liner term 变形术语仍然可用，海商法明确的集装箱班轮场站至场站 CY-CY 的责任范围未变，目前实际操作方法仍然未变，CY-CY 定价机制仍然未变。只要是集装箱出口货，无论采用 **FOB liner term** 或是 FCA 价格条款性质都是一样的，都是货交承运人就可以了。因此为了避免班轮公司对 FOB 术语的片面理

解，断章取义，钻空子乱收费，建议中国集装箱货出口商尽量采用 FCA 价格条款，取代传统的 FOB 条款。这样更直截了当，避免不必要的纠纷。



抄报：商务部外贸司、条法司、服务贸易司

抄送：各兼职副会长，理事单位；各进出口商会，国际货运代理协会
本会领导（3）、货主及会员部、办公室存档
