

# 贸易术语、运输方式、结算条件匹配性分析

——以一则 FOB 术语成交、航空运输、信用证结算业务为例

■ 高小钠 吉林警察学院

**摘要:**贸易术语、运输方式、结算条件是买卖合同中相互影响且需要匹配使用的三要素,然而实务中很多出口商对三者的使用却具有很大的随意性,因匹配错误导致出口业务受损的案例更是时有发生。所以研究三者之间的内在关系,探讨其中一个要素被固定时正确匹配其他2个要素的方法,能够有助于出口合同的顺利履行,降低出口业务受损风险。

**关键词:**贸易术语;运输方式;结算条件;匹配性

外贸实践工作中,很多出口商在交易磋商与对外报价工作中不考虑运输方式及结算条件,一律报 FOB 或是 CIF 价格,忽略了贸易术语、运输方式、结算条件的内在关系以及需要互相匹配的要求。这种盲目报价不仅可能会增加出口商合同履行成本,还可能给物权控制及安全收汇带来风险。本文将以一则 FOB 术语成交、航空运输、信用证结算业务为例,分析错误匹配贸易术语、运输方式、结算条件带来的危害,并给出正确的匹配及应对方法,希望能给国内出口商带来一定的启示与借鉴。

## 一、案例导入

2020年1月,国内某出口商与韩国进口商以 FOB SHANGHAI 成交一批玻璃制品,金额为16000美元,运输方式为航空运输,结算方式为30%预付款、70%即期付款信用证。出口商收到预付款后按照合同及信用证约定时间将货物送入进口商指定货运代理在上海机

场的海关监管仓库。然而仓库在将货物装入机舱时却因叉车人员操作失误导致托盘掉落,部分货物受损严重而无法按时装机。货损发生后,出口商以货物按时交付给进口商指定货运代理、完成交货义务,但是无法取得运输单据交单为由,要求进口商改为电汇支付70%尾款。进口商则辩称此合同以 FOB 术语成交,货物安全装入机舱前的一切风险和费用均应由出口商承担。现在由于货损问题导致货物无法按时装机,使其无法向最终客户按时交付货物,出口商已经因延迟交货构成违约,因此要求取消合同、退还预付款并额外索赔合同金额的5%作为违约金。双方一度就货损承担及延迟交货问题陷入争议,出口商不肯退还预付款给进口商,进口商也指示货运代理在争议解决之前不能退还已入仓货物给出口商。后出口商向贸易及货运专家请教,得知出口货物到达进口商指定货代仓库后到安全装机前的风险应由货运代理及其自营或是租用的仓库承

担,由仓库向其投保的保险公司索赔,货运代理认可了这一说法并对货损部分进行了赔偿(全部货值的10%)。货损承担问题解决的同时,进出口双方也就货物交付问题重新达成协议,由进口商对信用证进行展期,出口商对破损货物进行补发并重新包装后再次发运,待出口商收到全部尾款后另以电汇形式支付合同金额的2%作为延迟交货给进口商的补偿。后进口商如约修改了信用证的有效期限,出口商重新发货并由货运代理出具了中性航空运单。但是事情并没有到此结束,由于出口商所交单据中的中韩原产地证存在不符点又不能在交单期内修改,开证行直接拒付并退单。与此同时,进口商不但提走了货物,还以各种理由拒绝支付尾款。出口商转而在向货运代理追究无单放货责任,却被告知空运单不是海运提单一样的物权凭证,航空公司及货运代理向收货人交付货物时无需收回正本空运单,因此拒绝承担任何责任。

[基金项目]本文系吉林省教育厅人文社会科学研究“十二五”规划课题 课题项目:网络消费者权益保护研究(编号:2015242)。

[作者简介]高小钠(1983—),女,硕士,吉林警察学院经济管理系讲师;研究方向:金融和税收。

## 二、案例分析

本案涉及到2个关键问题：一是航空运输方式下以FOB术语成交风险转移及交货时间问题；二是航空运输方式下信用证结算条件的适用性问题。

### （一）风险转移及交货时间问题

尽管《2020通则》中明确说明FOB术语仅适合于水上运输，但《2020通则》仅是一种贸易惯例，对进出口双方均不具有强制性约束力。进出口双方在航空运输方式下以FOB术语成交可以视为对《2020通则》的一种补充和修改，而且买卖合同中的这种补充和修改的效力优于惯例本身的效力。因此本案中风险转移界限及交货时间均应参考海洋运输方式下对FOB术语的规定，以货物安全装入机舱时间作为出口商完成交货及风险转移给进口商的时间，而不是以出口商将货物交给进口商指定货运代理照管时间作为完成交货及风险转移给进口商的时间。综上所述，本案中货物安全装入机舱前的风险应该由出口商承担，尽管此间风险可以转移给货运代理及其指定仓库，但是仍然需要出口商负责与货运代理协商赔偿事宜。同时出口商没能按照约定时间将货物安全装入机舱，也就没有完成交货，延迟交货也是事实。进口商据此取消合同，要求退还预付款并要求损害赔偿同样是合理的。本案中之所以由出口商承担相应风险，是因为在买卖合同中错误使用了本不适合航空运输方式的贸易术语。如果以FCA代替FOB，按照《2020通则》对

FCA术语的规定，出口商完成交货并将风险转移给进口商的时间将由货物安全装入机舱提前到将货物交给进口商指定承运人（货运代理）照管，对应的货损以及实际装运延迟风险也将由进口商自行承担。出口商在无法取得运输单据交单的情况下，要求进口商改用电汇方式支付尾款就是合理的，但是如前文所述以FOB术语成交结果则完全不同。

### （二）信用证结算条件适用性问题

航空运输方式下，如果货运代理不需通过控制货物来收回相应费用，都会直接申请出具航空公司主运单。根据当下航空货运惯例，航空公司主运单上的收货人必须是记名收货人且通常为买卖合同上的进口商。同时大多数航空公司规定不能以开证行为记名收货人，更不能是“凭开证行指示”。因此在FCA（或是错误使用FOB时）术语下进口商指定的货运代理一定是以其委托人（进口商）为航空公司主运单上的收货人。此外，空运单非物权凭证，不能流通转让，航空运输方式下的货运代理及实际承运人航空公司均无需凭正本空运单交付货物，收货人凭到货通知及身份证明即可向航空公司提货，而无需出示正本空运单，因此本案中进口商指定货运代理及航空公司均无需承担无单放货责任。这也是本案中进口商可以在未向开证行付款赎单情况下就提走货物的根本原因，因为他只要能提供身份证明即可向航空公司提货。

在标准信用证结算业务中，受益人及开证行均需通过运输单据来控制货物，以此保证开证申请人

不会在未付款赎单的情况下提走货物。但是如前文所述，航空运输方式下收货人提货时根本无需出示正本空运单，受益人及开证行也就无法通过运输单据来控制货物，所以本质上说航空运输方式不适用信用证结算。然而实务中有些国家可能规定进口业务必须采用信用证结算，因此产生了一种错误的自欺欺人的作法，即开证行参照海运提单形式，要求在空运单收货人栏显示“凭开证行指示(TO ORDER OF + 开证行名称)”，然而航空公司又不允许这样显示，所以货运代理会出具所谓的中性航空运单来满足受益人交单要求。准确地说，这种中性航空运单只是货运代理根据航空公司主运单套打的空运单，仅仅是为了满足受益人交单要求而打印，在航空公司及货运代理的系统中均没有记载，仅仅是一种形式上的要件，不具备任何效力，更不能用于控制货物。航空公司或是货运代理在货物到达目的地后通知的仍然是航空公司主运单上记载的收货人。因为在航空公司主运单上清楚地记载了收货人以及通知人的名称，只要收货人或是通知人能够证明身份，航空公司就会放货给他，而无需查看其是否有正本空运单，因为正本航空公司主运单会随货一同到达。即使有些个别航空公司可能接受以银行为收货人的空运单，但是只要提单表面记载了通知人，航空公司仍然会放货给通知人，因为在航空公司眼里银行就不是贸易商，本就不该是收货人。实际上这也是本案中出口商交单被开证行拒付，进口商还能在未付款赎单的情况下提走货物的另一个原因。因为进口商指定的货运

代理很有可能在货物装运后就把航空公司主运单扫描件给了进口商供其提货。即使货运代理不给,只要进口商知道货物近期装运也可以自行或是委托到达机场的货运代理去向航空公司查询货物,只要其为收货人或是通知人并能提供身份证明,航空公司就会向其交付货物。在航空运输方式下采用信用证结算和采用 FOB 术语成交一样,矛盾和风险从一开始就存在,只能努力降低,而无法消除。

### 三、几点启示

#### (一) 贸易术语要与运输方式匹配

根据《2020 通则》规定,不同贸易术语适用不同运输方式,即不同的运输方式要匹配不同的贸易术语,以确保风险转移及完成交货时间与出口商失去货物控制时间一致。因此在以航空运输方式运输(包括航空快递)货物时,必须采用适合任何运输方式的贸易术语。其中常用的就是 FCA、CPT、CIP,出口商在装运地将货物交给进口商或是进口商指定承运人(货运代理)时完成交货,风险转移给进口商,出口商失去货物控制时间与风险转移及完成交货时间一致,对买卖双方相对公平。本案中如果以与 FOB 术语相近的 FCA 术语成交,则货物在到达进口商指定货代仓库后的风险以及延迟装运的风险都将由进口商自行承担,他就没有理由取消合同并要求损害赔偿,货损赔偿问题也将由其进口商与其指定货运代理自行沟通。尽管本文中提及货物入仓后的风险应该由进口商指定货运代理及其指定仓库

承担,但是实际与货运代理协商赔偿问题的仍然是货损发生时对货物风险承担责任的一方。EXW 术语下出口商只需将货物交给进口商或是其指定人处置即可,至于何时运输、如何运输与出口商关系不大,但是要求进口商在出口国有自行办理清关的能力,在进口业务中要慎重使用。如果自己或是合作货运代理不能提供 EXW 术语下的上门提货以及国外的出口清关手续,则要用 FCA 术语代替 EXW 术语。航空运输方式下也可以选用 DAP、DPU、DDP 术语,但是出口商完成交货以及风险转移时间多在进口国国内指定地点交给进口商或是其指定人照管时,出口商需要自行承担风险和费用将货物运到进口国指定地点,交货地点、交货时间及风险区间都大幅延长,要充分考虑多次转运可能需要的额外时间,确保交货时间不会被延迟。在 DDP 术语下出口商还需要充分考虑在进口国的清关以及缴税能力,一般来说在一国确认另外一国的转运、清关及缴税问题不仅费时费力,而且费用相比于各自在国内确认国内费用也要高。出口商需要清楚,尽管不同贸易术语在费用上区别不大,但是在交货时间、交货地点及风险承担上却有很大区别。所以 EXW 及 DAP、DPU 与 DDP 在实际空运进出口业务中应用较少,如果不得已而用之,要提前确认好转运时间、费用以及清关情况,以免影响最终的交货或是收货时间。

通过本案,出口商必须对贸易术语与运输方式的匹配问题有正确的认识,不能因为之前采用某种与运输方式不匹配的术语没有出现问题,就认为其做法是正确的、

可行的,以后也不会出现问题。在非整船水上运输的情况下,理论上都应该采用适用任何运输方式以及多式联运的贸易术语,要尽量用 FCA、CPT、CIP 代替 FOB、CFR、CIF,以保证风险转移及出口商完成交货时间与其失去货物控制时间一致。尽管有些风险(如货物入仓到货物安全装上运输工具之间的风险)发生的概率较小,但是却客观存在,必须提前做好预防,将主动权掌握在己方手里,而不是依靠进口商的诚信。

#### (二) 运输方式要与结算方式相匹配

如前文所述,航空运输方式下受益人及开证行均无法通过运输单据来控制货物。尤其是在 FCA(或是错误使用 FOB 时)术语下,由进口商指定货运代理或是承运人的情况下,在出具航空公司主运单的情况下受益人及开证行都无法控制航空公司向收货人或是通知人交付货物。如果开证行想要控制货物,只能在空运单上以开证行同时作为收货人和通知人,明确银行是以贸易商的身份出现,但是只要空运单上显示开证行以外的人,航空公司就会把货物放给他而不是银行。此外大多数银行都没有贸易资质,也不具备自营进出口权,无法办理清关业务,所以想通过银行或是银行想要控制航空运输下的货物基本不现实。因此,实务工作中要尽量避免在航空运输业务中采用信用证结算。更进一步说,如果某种运输方式(包括多式联运)不能产生能够控制物权的海运提单,都应该采用发货前收回全部货款的前 TT (TELEGRAPHIC TRANSFER, 电汇) 结算条件,在货物离开出口

商营业处所或是仓库前收回全部货款(不得已接受托收或是赊销结算条件的情况除外)。

仍然以航空运输为例,如果不得已要在航空运输方式下采用信用证结算,需要明确以下事项。第一,国外来证中不能要求提供航空公司主运单。因为按照当下航空货运惯例,航空公司出具的主运单正本会全部随机带走,不会给到发货人,而由货运代理(集中托运人)出具的“中性航空运单”又不具备实际效力。所以信用证结算下最好约定提交货运代理出具的航空分运单,使航空公司主运单与货运代理分运单同时存在。即在航空公司出具的主运单上以装运地货运代理在到达机场的合作代理作为收货人和通知人,然后在装运港货运代理出具的分运单上按照信用证要求显示收货人和通知人。好处在于货运代理以承运人名义出具的航空分运单具备法律效力,货运代理需要为其承运的货物负责。同时由于在到达机场套了代理,而且在航空公司出具的主运单上以到达机场货运代理为收货人,航空公司只能向到达机场货运代理交付货物。分运单上记载的实际收货人需要凭装运港货运代理出具的分运单向目的港货运代理换取提货单后提取货物,在必要的时候装运港货运代理可以通知目的港货运代理代为控制货物。在以CPT、CIP术语成交且由出口商自行安排运输的情况下,出口商甚至可与装运港货运代理约定凭其放货通知放货给进口商。如果分运单上收货人一栏显示“凭开证行指示”,出口商也可以要求装运港货运代理通知目的港货运代理凭开证行对分运单的

背书或是授权办理提货的介绍信或是提货授权书向实际收货人交付货物。通过分运单以及必要的约定可以有效杜绝实际收货人不通过信用证结算条件下银行转递的运输单据提货问题。第二,由于航空运输本质上不适合信用证结算,为了杜绝航空运输业务中信用证结算可能带来的一系列问题,必须满足2个基本条件。首先,出口商应该有足够的审证、制单能力,确保能够做到单证相符,能够通过开证行收回货款,避免发生类似本案中因单证不符被开证行拒付,将银行信用转为商业信用的问题。其次,出口商必须对进口商的信誉有足够的把握,确保进口商不仅不会恶意拒付,还会在单证不符、开证行付款保证失效的情况下自行支付相应货款。

### (三) 货物入仓后的风险承担方

在FCA、CPT、CIP贸易术语下,出口商将货物交给承运人照管时完成交货,风险同步转移给进口商,货物入仓到安全装上运输工具期间的风险应该由进口商承担。DAP、DPU、DDP贸易术语下,货物运到进口商指定地点并交给进口商或是其指定人照管之前所有风险都由出口商承担,货物入仓到安全装上运输工具期间的风险应该由出口商承担。但是此间风险不管是由出口商承担还是进口商承担,最终都应该由货运代理及其自营或是租用的仓库承担。通常来说,货运代理租用的海关仓库都会购买保险,保障期间为货物入仓直到货物安全装上运输工具,这期间所有的风险都应由仓库承担,并通过其购买的相应保险转嫁风险。即使是

运输途中的风险,本质上也应该是由运输单据表面记载的承运人承担,因为货物入仓的时候是好的,承运人有责任与义务保证货物安全、完好到达目的地。如果收货人提货时发现存在货损、货差,可要求目的地仓库出具货损证明并据此向空运单表面记载的承运人索赔,至于最终是由航空公司还是仓库负责赔偿,与收、发人关系都不大,所以不详论述。但是尽管平时收发货人接触不到正本航空公司主运单,但是航空公司主运单客观存在,在其背面通用条款中也对其承运货物的赔偿标准做出了详细规定,是否对发生的货损、货差进行全额赔偿还未可知。所以尽管航空运输货物出现货损、货差的概率较小,收、发货人还是需要自行或是通过货运代理购买航空运输货物保险来转嫁风险,以便在出现货损、货差时能够从保险公司处获得全额赔偿。▲

#### 注释:

- ①所谓“中性航空运单”是指在航空运单表面不显示航空公司名称及标识的空运单。

#### 参考文献:

- [1] 邹格兵. 外贸实践中如何正确使用贸易术语——以浙江慕容时尚家居有限公司选择方法为例[J]. 对外经贸实务, 2018(5): 61-63.  
 [2] 张文敬. 中小出口企业在实践中对FOB与FCA的术语选择问题[J]. 对外经贸实务, 2018(2): 61-63.  
 [3] 陈广. 各类信用证结算合同中支付条款的要求及要注意的问题[J]. 对外经贸实务, 2014(2): 63-65.  
 [4] 武义海. 一单大额空运出口信用证结算收汇的启示[J]. 对外经贸实务, 2006(5): 51-52.