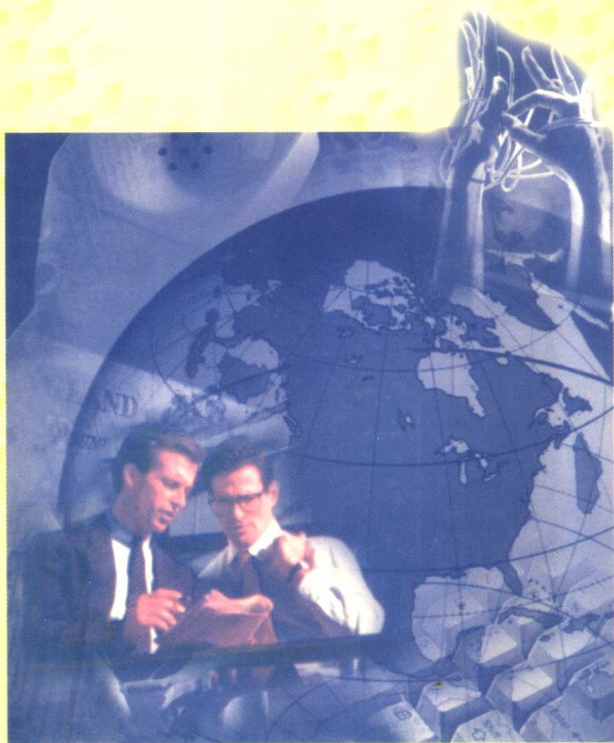


● 陈双喜 主编

新编国际贸易实务



XINBIAN GUOJI MAOYI SHIWU

大连海事大学出版社

新编国际贸易实务

Xinbian Guoji Maoyi Shiwu

陈双喜 主编

大连海事大学出版社

© 陈双喜 2003

图书在版编目 (CIP) 数据

新编国际贸易实务 / 陈双喜主编. — 大连海事大学
出版社, 2003.6

ISBN 7-5632-1639-1

I. 新… II. 陈… III. 国际贸易—贸易实务
IV. F740.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 006996 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌水桥 邮编: 116026 电话: 4728394 传真: 4727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

沈阳新华印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸: 140 mm × 203 mm 印张: 9.875

字数: 248 千字 印数: 1~2 000 册

2003 年 6 月第 1 版 2003 年 6 月第 1 次印刷

责任编辑: 姜建军 版式设计: 晓 江

封面设计: 王 艳 责任校对: 凌 心

定价: 15.00 元

目 录

第一篇 贸易术语.....	1
第一章 贸易术语与国际惯例.....	1
第一节 贸易术语的基本内涵.....	1
第二节 有关贸易术语的国际惯例.....	4
第二章 贸易术语的种类及内容.....	16
第一节 装运港交货的贸易术语.....	16
第二节 向承运人交货的贸易术语.....	27
第三节 其他贸易术语.....	34
第二篇 合同条款.....	44
第三章 商品的品名、品质、数量和包装.....	44
第一节 商品的品名.....	44
第二节 商品的品质.....	47
第三节 商品的数量.....	62
第四节 商品的包装.....	71
第四章 国际货物运输.....	83
第一节 运输方式.....	83
第二节 运输单据.....	96
第三节 进出口合同中的装运条款.....	102
第五章 国际货物运输保险.....	114
第一节 海运货物运输风险与损失.....	115
第二节 我国海运货物保险条款.....	120
第三节 国际货物运输保险程序.....	129

第四节 进出口合同中的保险条款	138
第六章 商品的价格	144
第一节 进出口商品作价的原则	144
第二节 出口商品理论外销价格的构成与测算	145
第三节 进出口合同中的价格条款	153
第七章 货款的收付	159
第一节 支付工具	159
第二节 支付方式	167
第三节 各种支付方式的结合使用	203
第四节 进出口合同中的支付条款	209
第八章 争议、索赔、仲裁和不可抗力	213
第一节 争议原由	213
第二节 索 赔	215
第三节 仲 裁	222
第四节 不可抗力	225
第三篇 业务程序	233
第九章 交易磋商	233
第一节 电子商务	233
第二节 交易磋商	241
第三节 合同签订	253
第十章 合同履行	260
第一节 出口合同履行	260
第二节 进口合同履行	298
参考文献	311

第一篇 贸易术语

第一章 贸易术语与国际惯例

贸易术语是国际贸易所特有的，在长期的国际贸易实践中出现和逐步完善起来的，并被贸易界所认可和实用的商务用语。在1812年，英国利物浦首先出现了FOB贸易术语，以后随着国际贸易的进一步发展，到了1862年在英国又出现了CIF贸易术语。随着国际贸易和交通运输的发展，又相继出现了一系列贸易术语，并得到广泛的应用，从而大大简化了买卖双方业务洽谈的内容，缩短了成交过程，减少了误解和争议，节省了时间和费用，对国际贸易的发展起到了促进作用。

第一节 贸易术语的基本内涵

一、贸易术语的内涵

贸易术语(Trade Terms)，在我国又称“价格术语”或“价格条件”(Price Terms)，是指用一个简短的概念或英文缩写字母来说明商品在由卖方交付给买方的过程中，表示商品价格的构成、买卖双方各应办理的手续、负担的责任、支付的费用，以及双方风险划分的界限。

例如，Cost Insurance and Freight，缩写为CIF，即“成本加保险费、运费”，它是指卖方负责租船订舱，支付到目的港的运费，负责办理货物海上运输保险，支付保险费，负责货物出口的通关手续，并将出售的货物从装运港运到约定的目的港。Free On Board，缩写为FOB，即“装运港船上交货”，它是指卖方负责在

约定的装运港将货物装到买方指定的船上，负责货物出口的通关手续，而买方负责租船订舱，支付运费，办理货物海上运输保险，支付保险费。

国际贸易术语是国际贸易发展到一定历史阶段的产物。据资料记载，在 18 世纪末和 19 世纪初就出现了装运港船上交货的术语，即 FOB。尽管当时的 FOB 与今天所运用的术语在内容上有所差异，但它仍是今天 FOB 的雏形。后来随着科学技术的进步、运输和通信工具的发展，国际贸易的条件发生了巨大变化。到了 19 世纪中叶，以 CIF 为代表的单据买卖方式逐渐成为国际贸易中最为常用的贸易做法。进入 20 世纪以来，国际贸易术语无论其名称、内涵及数量等方面都发生了很大变化，新的贸易术语不断出现，过时的贸易术语逐渐淘汰，贸易术语的广泛应用为交易双方起到了非常重要的作用。

国际贸易较之国内贸易有其自身的特点和一系列复杂的因素。如具有线长、面广、环节多、风险大的特点。货物从生产者手中转移到消费者手中，要经过长途运输，通过许多环节，办理进出口手续，受到有关国家的法令、贸易规章的约束，涉及到银行、商检、海关和保险等方方面面的工作，货物遭受自然灾害或意外事故的可能性也相对较大。交易双方在谈判或成交一笔国际贸易业务时，必然要涉及到以下 6 个方面的重要问题：

- (1) 卖方在什么地方，以什么方式办理交货？
- (2) 货物发生损坏或灭失的风险何时由卖方转移给买方承担？
- (3) 由谁负责办理货物的运输、保险以及通关过境的手续？
- (4) 由谁承担办理上述事项时所需的各种费用？
- (5) 买卖双方需要交接哪些有关单据？
- (6) 买方何时付款，是凭单付款还是收到货物后付款？

以上问题均涉及到贸易双方的经济利益，必须在贸易合同中明确规定。在上述问题中，交货地点是核心问题。交货地点不同，

买卖双方承担的风险、责任和费用也不相同。至于在实际交易中如何规定，要视具体情况而定。如果交易双方约定使用在出口国国内的商品产地交货的贸易术语，则卖方只需按约定的时间和地点，将交易货物备妥，并承担交货之前的费用与风险；而买方则需自行安排运输工具将交易货物从交货地点运往最终目的地，并承担自领受货物之后的一切费用、责任和风险。按此条件成交，货物的卖价自然很低。反之，如果交易双方约定使用在进口国国内的约定地点交货的贸易术语，则卖方要承担在约定的地点将货物交付给买方之前的一切风险，并负责办理货物从产地到目的地的运输、保险以及通关手续，承担相应的费用，向买方提交约定的单据。按此条件成交，当然卖价要高得多，卖方承担的责任重、风险大、费用多。所以，贸易术语直接关系到商品价格的构成，这也是许多人将贸易术语称为价格术语的原因所在。

贸易术语的出现为国际贸易提供了方便，简化了交易手续，缩短了磋商时间，节省了费用开支，缩短了成交过程，对促进国际贸易的发展起着重要的作用。

二、贸易术语与货物销售合同

1. 贸易术语所能解决的问题

货物销售合同规定货物的数量、质量以及货物的价款等事项，而贸易术语则是用以解决有关交货的问题，它只是货物销售合同内容的一部分。通过货物销售合同的具体规定，或通过适用的法律或贸易惯例，或由于贸易术语自身需要所做出的解释，才能解决除按传统交易方式以及交易双方所承担的基本费用以外的其他一些事项，如由谁负责货物进出口清关，由谁承担货物的装卸费用等。

2. 贸易术语不能解决的问题

贸易术语解决了买卖双方交易货物灭失或损坏的风险划分问题，但不解决货物产权问题。换言之，贸易术语不能解决有关财

产的转移或货物所有权转移的问题。而货物的产权问题则是由交易双方在货物销售合同中加以确认并明确规定。

此外, 贸易术语本身也不能解决合同执行过程中出现的违约问题。违约的界定及其后果的处理是由货物销售合同具体规定的, 或通过适用法律解决的。

3. 贸易术语的使用

贸易术语与适用的国内法或国际公约不同, 它不能以与其相同方式自动地适用于销售合同, 但是在下列这些方式下, 它们适用于销售合同:

- (1) 使用国际组织制定的标准销售合同;
- (2) 作为国际贸易惯例;
- (3) 规定当事人同意使用贸易术语 (指定)。

第二节 有关贸易术语的国际惯例

一、国际贸易惯例及其特点

国际贸易惯例 (International Custom of the Trade), 是指在国际贸易实践中逐渐形成的, 并对国际贸易业务具有普遍指导意义的习惯做法、解释和规定。它包括由国际上的一些组织、团体就国际贸易某一方面 (如支付、运输和价格等) 所做的解释或制定的规则; 国际上一些主要港口的传统习惯和不同行业的惯例等。其特点是:

1. 它是在长期的国际贸易活动中逐渐形成的

贸易术语在国际贸易中的运用可以追溯到 100 多年前, 但是, 在相当长的时间内, 在国际上没有形成对各种贸易术语的统一解释。由于各国之间的交往和联系远不如今天这样密切, 不同国家在使用贸易术语和规定交货条件时, 必然会出现各种不同的解释和做法。这些分歧的存在对于国际贸易的发展显然是很不利的。为了解决这一问题, 国际商会、国际法协会等国际组织以及美国

一些著名的商业团体经过长期的努力，分别制定了解释国际贸易术语的规则，这些规则在国际上被广泛采用，因而形成为一般的国际贸易惯例。

2. 它有确定的内容且被许多国家和地区认可

任何一种国际贸易惯例都是由地区、行业以至国际社会组织或商业团体对国际贸易的习惯做法归纳成条文，并对有关的名词、术语给予明确的定义、解释，从而被越来越多的国家所认可。

3. 它一般不具有强制性

国际贸易惯例的适用是以当事人的意志为基础的。因为惯例本身不是法律，它不具有法律上的约束力，对贸易双方不具有强制性，故交易双方有权在合同中做出与某项国际惯例不符的规定。只要合同有效成立，双方均要遵照合同的规定履行。但是，国际贸易惯例对贸易实践仍具有重要的指导作用。这体现在：一方面，如果双方都愿意采用某种惯例来约束该项交易，并在合同中做出明确的规定时，那么这项约定的惯例就具有强制性。另一方面，如果双方对某一问题没有做出明确的规定，也未注明该合同适用某项惯例，在合同执行中发生争议时，受理该争议的司法和仲裁机构也往往会引用某一国际贸易惯例进行判决或裁决。所以，国际贸易惯例虽然不具有强制性，但它对国际贸易实践的指导作用是不容忽视的。

二、有关贸易术语的国际贸易惯例

目前，在国际贸易上影响较大的有关贸易术语的国际贸易惯例主要有以下 3 个：

1. 《1932 年华沙—牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules 1932)

《华沙—牛津规则》是国际法协会专门为解释 CIF 合同而制定的。19 世纪中叶，CIF 贸易术语开始在国际贸易中得到广泛的采用，然而，对于使用这一术语时买卖双方各自承担的具体义务，并没有统一的规定和解释。为此，国际法协会于 1928 年在波兰首

都华沙开会,制定了关于 CIF 买卖合同的统一规则,称之为《1928 年华沙规则》,共 22 条。后经 1930 年的纽约会议、1931 年的巴黎会议和 1932 年的牛津会议对该规则的修改,最后修订为 21 条,并定名为《1932 年华沙—牛津规则》,沿用至今。这一规则对于 CIF 合同的性质、买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分以及所有权转移的方式等问题都做了比较详细的解释。

《华沙—牛津规则》在总则中说明,这一规则供交易双方自愿采用,凡明示采用《华沙—牛津规则》者,合同当事人的权利和义务均应援引本规则的规定办理。经双方当事人明示协议,可以对本规则的任何一条进行变更、修改或增添。如本规则与合同发生矛盾,应以合同为准。凡合同中没有规定的事项,应按本规则的规定办理。

2. 《1941 年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definition 1941 年)

1919 年,美国国内的 9 个商业团体,以美国贸易中习惯使用的 FOB 价格条件为基础,制定了《美国出口报价及其缩写条例》(The U.S. Export Quotation and Abbreviations),后来,于 1941 年在美国第 27 届全国对外贸易会议上对该条例进行了修订,并改称《1941 年美国对外贸易定义修订本》。该修订本在同年为美国商会、美国进口商协会和全国对外贸易协会所采用。

该修订本对下述 6 种贸易术语进行了解释:

- (1) Ex Point of Origin (EX) ——产地交货;
- (2) Free on Board (FOB) ——在运输工具上交货;
- (3) Free Along Side (FAS) ——在运输工具旁边交货;
- (4) Cost & Freight (C & F) ——成本加运费;
- (5) Cost, Insurance and Freight (CIF) ——成本加保险费、运费;
- (6) Ex Dock (Ex Dock) ——目的港码头交货。

在这 6 个贸易术语中,除产地交货 (EX) 和目的港码头交货

(Ex Dock) 分别与《国际贸易术语解释通则》中的工厂交货 (EXW) 和目的港码头交货 (DEQ) 大体相近外, 其他 4 种与《国际贸易术语解释通则》相应的贸易术语的解释有很大的差异。在对 FOB 的解释中又将 FOB 细分为 6 种情况, 只有第 5 种情况 FOB Vessel 与《国际贸易术语解释通则》对 FOB 的解释基本一致, 所以, 在同北美自由贸易区, 以及其他美洲国家进行交易时应加以注意。

上述修订本多年来被美国、加拿大以及其他一些拉美国家所采用, 不过由于其内容与一般解释相去甚远, 在国际上很少采用。近年来, 美国的贸易组织、商会和金融机构等有关方面也曾表示不再继续使用该修订本, 而将尽量采用国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》, 因而有逐步趋向统一之势, 但我们对他们的解释和规定仍须有充分的了解, 不能忽视它在美洲地区长期以来习惯使用的影响。

3. 《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 缩写为 INCOTERMS)

《国际贸易术语解释通则》(以下简称《通则》), 是国际商会为统一各种贸易术语的解释于 1936 年制定的, 后来经过了多次修改和补充。1953 年修订的《通则》对 9 种贸易术语进行了解释, 经过 1967 年、1976 年和 1980 年的几次修订和补充, 使《通则》对贸易术语的解释达 14 种。之后, 随着科学技术的飞速发展, 集装箱多式联运在国际贸易运输中的普及, 电子数据交换在国际贸易中的运用, 国际商会于 1990 年对《通则》又进行了一次修订。此次修订删除了 2 种贸易术语, 又增加了 1 种贸易术语, 这样贸易术语改为 13 种。同时, 对部分贸易术语使用的国际电码也做了一些改动。

在即将进入 21 世纪之际, 国际商会在广泛地调查研究, 并听取了各方面有关专家意见的基础上, 全面总结了《通则》多年来的实践情况。为使贸易术语更进一步适应世界上无关税区的发展,

交易中使用电子信息的增加以及运输方式的变化,国际商会再次对《通则》进行修订,并于1999年9月公布《2000年国际贸易术语解释通则》(简称《INCOTERMS 2000》,以下简称《通则2000》)。《通则2000》于2000年1月1日起生效。

(1)《通则2000》对《通则1990》的修订

《通则2000》对《通则1990》在下列两个方面做了实质性地改变,即在FAS和DEQ术语下,办理清关手续和缴纳关税的义务;在FCA术语下,装货和卸货的义务,具体修订如下。

① 货物交付

在13个贸易术语中,在货物交付方面,CFR、CIF两个术语没有做任何改变。FOB术语中卖方的义务规定仅做了文字位置的调整。FAS仅在船只前增加了“买方指定的”词语。其余贸易术语的修订主要是交货地点和位置的细化,以及将货交某人支配改为向某人交付货物。具体变动如下:

EXW补充了卖方将货物交由买方支配时货物“没有装上任何收取货物的运输工具”。如果在指定的地点内没有就具体的位置达成一致,并且有几个具体交货位置,卖方可以选择一个最适合其目的的位置。原来术语没有具体位置的规定。同时,买方收取货物是在卖方依据上述规定交付时而不是原来规定的“交由买方支配时”。

FCA变化最大。新术语的规定相对简单,没有了运输方式的区分和集装箱货物与非集装箱货物的区别,但是规定了是否在卖方所在地交货的区别。如果指定地点是在卖方的场所,当货物装上买方或买方代理人指定的承运人提供的运输工具时,交货完成;如果指定地点是在卖方的场所之外,当货物交由买方指定的或买方选择的承运人或另一人支配,没有卸离卖方的运输工具时,交货完成。

CPT与CIP两个术语的修订相同,要求依据运输合同向承运人交付,原来规定交由承运人支配。在有后续承运人的情况下,

在指定地点的“指定位置”向第一承运人交付。增加了指定位置的规定。

DAF 属于要求卖方将货物运抵边境的指定地点交货，“在到达的运输工具上不卸货”交由买方支配。如果买方要求，卖方同意，在买方承担费用和风险的情况下，卖方可以订立将货物运到买方指定超越边境的指定地点的进口国境内最终目的地的运输合同。

DES 和 DEQ 两个术语都要求在“运输合同所指的”地点和码头而不是原来规定的“通常”地点交付。DEQ 还规定，在就具体的港口没有达成一致的情况下，卖方可以选择最适合其目的地港口。

DDU 和 DDP 的修订一样，除原来规定的将货物交由买方支配外，还增加了交由“买方指定的另一人”支配的规定。同时补充规定“在指定的目的地在到达的运输工具上不卸货”交付。

② 清关手续

“清关”，是指无论何时，当卖方或买方承担将货物通过出口国或进口国海关时，不仅包括缴纳关税或其他费用，而且还包括履行一切与货物通过海关办理有关的行政手续以及向当局提供必要的信息并交纳相关费用。在清关手续方面只改变了两个术语即 FAS 和 DEQ。需要注意的是该改变是实质性的，买卖双方的责任发生了转移。FAS 原来规定出口清关由买方承担，卖方提供帮助。新术语规定卖方承担货物出口的出口许可证、官方授权及海关手续。新旧术语的规定正好相反。DEQ 原来规定进口手续由卖方办理，买方提供帮助。新术语规定卖方只承担出口而不承担进口许可及海关手续，与以前的规定也正好相反。

③ 费用承担

共同特点是有关关税、捐税和关费的费用承担增加了“适用时”（where applicable）这一词语。这表明这方面的费用并不是必然产生的，只有在产生时才由卖方或买方承担。另外，另一个重

要的修改是将“官费”改为“费用”，费用的范围增加了。FOB的修改仅此而已，具体变动如下：

EXW 费用转移的时间从原来的货交买方支配时起改为交付时间，与交付货物的修订保持一致。货物出口时买方需支付的关税、捐税和其他“官费”现改为买方需支付关税、捐税和其他“收费”。买方费用的范围开始增加，而不仅仅限于官费。删除了买方承担进口费用的规定。该删除使买方的义务更为明确，原来进口费用的规定属于多余。

FCA 规定费用的承担以货物交付时为分界点，将原来规定的“向承运人”交货时删除。如果因为买方没有指定承运人或另一人，或因买方指定方没有收取货物，由此产生的额外费用由买方自己承担。

FAS 卖方承担到货物交付时的所有费用，增加了“适用时卖方承担出口支付的海关费用、关税、捐税和其他费用”的规定。在买方方面，原由买方承担的出口和进口时的上述费税改为承担进口时的上述费税。

CFR 卖方支付签订运输合同所产生的运费和其他费用，包括货物的装船费和“据运输合同由卖方支付的在约定的卸货港的卸货费”。原来规定仅限于“定期班轮可能收取的”在卸货港的卸货费。新术语将卖方支付卸货费的运输方式的范围扩大了。同时，新术语增加了“适用时，根据运输合同，由卖方支付的途径任何国家运输应缴纳的关税、捐税和其他费用。”与此对应，买方支付直到目的港的与货物有关的运输中的费用，以及包括驳运费和码头费的卸货费用，“除非上述费用据运输合同，由卖方支付。”“适用时”，买方支付必要时经由任何国家运输所缴纳的关税、捐税和其他费用及海关手续费用，“除非包括在运输合同中”。卸货费用具体由哪一方支付，据运输合同确定。

CIF 卖方需要支付“据运输合同记入卖方账户的”在约定卸货港的卸货费用。适用时还应支付“据运输合同由卖方支付的经

由任何国家运输”所支付的关税、捐税和其他费用。与 CFR 相同，买方支付直到目的港的与货物有关的运输中的费用，以及包括驳运费和码头费的卸货费用，“除非上述费用据运输合同，由卖方支付。”“适用时”，买方支付必要时经由任何国家运输所缴纳的关税、捐税和其他费用及海关手续费用，“除非包括在运输合同中”。

CPT 与 CIP 相同。卖方支付签订运输合同所产生的运费和其他费用，包括货物的装船费和根据运输合同由卖方支付的在约定的目的地的卸货费。买方支付直到目的地的与货物有关的运输中的费用，以及包括驳运费和码头费的卸货费用，“除非上述费用据运输合同，由卖方支付。”“适用时”，买方支付必要时经由任何国家运输所缴纳的关税、捐税和其他费用及海关手续费用，“除非包括在运输合同中”。

DAF 与原来的规定相比，买方承担的费用减少，少了卸货费用、卖方支付产生于运输合同的费用、交付货物的费用。“适用时”，支付出口必要的海关手续，以及出口和交付前经由任何国家运输应支付的关税、捐税和其他费用。

DES 卖方的支付责任与 DAF 相同。买方应支付交付时起的与货物有关的费用，“包括从船上提取货物所必要的卸货费用”。

DEQ 与原来的规定相差不大。费用的分配点增加了“在码头上”一词。买方的费用负担增加。买方支付货物交付后的货物费用“包括为之后运输在港口处理货物的费用或在仓库或运输站存储的费用”。买方还应支付“适用时，海关手续费用、货物进口和之后运输支付的关税、捐税和其他费用。”

DDU 卖方支付费用的责任基本没有变化。买方的付费义务有些变化。买方支付货物交付时起的货物费用，原来规定在指定的目的地交由买方支配时起的货物费用。在额外费用方面，新术语删除了原来规定“当货物交由买方支配买方没有收取货物”所产生的额外费用。这与交付方式的变化有关，货物不再限于交由买方本人支配，可以交由其指定人。

DDP 在卖方方面, 海关手续费用增加了“出口和进口所必要的”这一词语。经由任何国家的运输的关税、捐税和其他费用, 适用时, 卖方应予以支付, 删除了“除非另有约定”和“必要时”的规定。在买方费用方面, 买方支付货物交付时而非原来规定的交由买方支配时起的与货物有关费用。在买方承担的额外费用方面, 原来规定如果在货物交由买方支配时买方没有收取货物则应支付由此引起的额外费用, 新术语修订为“如果买方没有据 B2 履行其义务”, 应支付由此引起的额外费用。B2 中买方的义务是指应卖方的请求在卖方承担风险和费用的情况下为取得进口货物所必要的进口许可和其他官方许可提供帮助。这与原来的规定完全不同。这也是由于支付方式变化的缘故, 货物不仅可交买方, 也可以交由买方指定的另一人。

④ 风险转移

在 13 个贸易术语中, C 组中的术语 (CFR、CIF、CPT 和 CIP) 的风险承担没有改动。

EXW 和 D 组术语是直接交付的贸易术语。共同特点是原来规定风险据 A4 交由买方支配时转移, 新术语将其定为据 A4 “交付”时转移。DDP 卖方承担的风险没有变化。在买方方面, 增加了一款规定。“如果买方没有据 B2 履行义务, 承担由此产生的货物灭损的全面额外风险。”买方在 B2 中的义务是以卖方请求并承担风险、费用的情况下在取得进口许可等方面提供帮助。

FCA 卖方承担货物交付时而非交由承运人时止的与货物有关的费用, 买方承担货物交付时起的与货物有关的费用。“因为买方没有据 A4 指定承运人或另一人, 或者因为买方指定的承运人或另一人没有在约定的时间接管货物”, 或者因为买方没有据 B7 给予“适当”的通知, 货物灭失的风险期限届满日起由买方承担。新术语增加了 3 项内容: 指定承运人或另一人; 另一人没有接管货物; 适当的通知。原来规定没有通知, 现在规定没有适当通知。这表明买方的责任增大, 不仅要给予通知, 而且还必须是适当的