

§ 1 贸易术语

国际贸易中使用的贸易术语是区分买卖双方的基本责任，勾画贸易的基本格局的最为方便的科学方法。贸易术语发展到今天，已有 13 种之多，足以满足不同贸易的需要。因此，绝大多数国际货物买卖合同都采用了贸易术语。

§ 1.1 贸易术语概述

§ 1.1.1 贸易术语的含义与有关惯例

在国际贸易中，货物从卖方转移到买方，通常要涉及较长的时间、较多的环节和较大的风险。就贸易的基本环节而言，包括运输、装卸、保险、商检、进出口清关手续、转运与过境手续、货款结算，等等。就风险而言，由于贸易环节繁多，贸易周期较长，货物必须面临种种由于自然的或人为的因素所造成的损坏或灭失的风险。各个贸易环节下的具体责任由谁承担？有关的费用由谁支付？货物损坏和灭失的风险属于卖方还是买方？这些问题是国际贸易所不能回避的。随着国际贸易的交货形式由传统的和

单一的实际交货转向实际交货和象征性交货两种形式并存，卖方的交货地点是在进口国还是在出口国？是在进口国（或出口国）的边境还是在进口国（或出口国）国内的指定地点？这些问题同样也是买卖双方所必须明确的。当然，买卖双方可以采用长篇的合同条文来逐项说明上述问题，但是，这种做法无疑会使得国际贸易从交易磋商到签订合同、履行合同以及随后可能发生的争议及其裁决都非常繁琐。于是，贸易术语应运而生。所谓贸易术语 (Trade Term)，是指用一个简短的术语或英文字母缩写来规定卖方的交货地点及买卖双方在贸易过程中分别承担的风险、责任和费用。最早的贸易术语 FOB 与 CIF 相继出现于 19 世纪初期和中叶。随后，其他贸易术语也陆续产生，以满足不同性质和内容的贸易的需要。

贸易术语所确定的买卖双方的风险、责任与费用的划分，必然会反映到出口价格上。显然，当贸易术语规定卖方承担较小的风险、责任和费用时，出口价格较低。相反，则较高。所以，贸易术语有时也被称为价格术语。

贸易术语的出现和使用，给国际贸易带来了很大的方便。正如国际商会《1990 年国际贸易术语解释通则》（以下简称《1990 年通则》）的“前言”部分所说明的那样，使用贸易术语，卖方和买方“就可以简单和安全地划分各自的责任，这样，就可消除任何可能发生的误解和日后的争议”。但是，贸易术语的上述作用，是以买卖双方对术语所代表的具体内容具有共识为基本前提的。否则，将会弄巧成拙。因此，使用贸易术语，首先要了解解释贸易术语的国际贸易惯例。

§ 1.1.2 国际贸易惯例的含义

国际贸易惯例，是指在国际贸易的长期实践中形成的，对国际贸易具有普遍指导意义的规定或解释。由于国际贸易的当事人——买方与卖方——不在同一个国家（或地区），受不同法规的管辖，有不同的商业习惯，因此，对贸易中的同一问题的解释往往不同。这种情况严重影响了国际贸易的顺利进行。在此情况下，国际贸易惯例作为统一买卖双方的行为的准则，在国际贸易的有关领域发挥了积极的作用。目前，在国际贸易的许多问题上；都有可供买卖双方援用的相关惯例。例如，在贸易术语方面，有《国际贸易术语解释通则》等惯例；在支付方面，有《跟单信用证统一惯例》等惯例；在运输方面，有《统一提单的若干法律规则的国际公约》等惯例；在共同海损的理赔方面，有《1974 年约克—安特卫普规则》等惯例；在仲裁裁决的执行方面，有《承认和执行外国仲裁裁决公约》，等等。

§ 1.1.3 国际贸易惯例的性质

在性质上，国际贸易惯例既不是任何一个国家的国内法，也不是世界各国的共同立法。无论一个惯例是否重要，它都不具备强制当事人使用该惯例并受其约束的效力。要使惯例对当事人产生约束力，唯一的方法就是，双方当事人自愿使用惯例，并在买卖合同中将此意愿明确表示出来。正如《1990 年通则》所规定的那样：“愿意采用本通则的商人应在合同中规定，它们的合同受《INCOTERMS 1990》的约束。”

必须指出的是，尽管从表面上看，惯例能否发挥作用，取决

于当事人的意愿。但是，在事实上，现代国际贸易的运行中，“惯例无所不在。由于惯例的内容一般比较公正，而且有很强的针对性，因而很容易得到各国的接受与采纳。有关国际公约及一些国家的国内法中，也对采纳惯例作有专门规定。例如，《联合国国际货物销售合同公约》规定，“双方当事人业已同意的任何惯例和它们之间确定的任何习惯做法，对双方当事人均具有约束力。除非另有协议，双方当事人应视为已默示地同意对他们的合同或合同的订立所适用的双方当事人已知道或理应知道的惯例。而这种惯例，在国际贸易中，已为有关特定贸易所涉及的同类合同的当事人所广泛知道并为他们所经常遵守”。我国的《涉外经济合同法》也规定，适用于中华人民共和国的法律的合同，在中华人民共和国的法律未作规定的问题上，可以适用国际惯例。

§ 1.1.4 国际贸易惯例的作用

首先，国际贸易惯例为不同国家的当事人提供了一个统一的行为准则，使他们在进行国际贸易时有章可循。这就是惯例最根本的作用——指导作用。其次，惯例在简化贸易程序，提高贸易效率方面的作用，也是不可忽略的。例如，有关贸易术语的惯例的存在，使当事人能够在交易磋商和签订合同时，非常方便地用一个简短的术语代替对买卖双方的基本责任的长篇规定。又如，有关信用证支付方式的惯例的存在，使银行在开立信用证时，只需列出本次支付的主要内容，并在信用证中规定：“本信用证按《跟单信用证统一惯例》(××号)办理，” [This LC is subject to Uniform Custom and Practice for Documentary Credits (I. C. C. Publication No. . . .)]”。如果在支付中遇到一些信用证本身未作规定的问题，信用证的有关当事人可按信用证所规定的惯例的有

关规定办理。此外，惯例还常常被受理国际贸易纠纷的司法机构、仲裁机构及调解机构所援用，用于解释当事人的行为，并作为裁决的依据。

§ 1.1.5 关于贸易术语的国际贸易惯例

关于贸易术语的主要惯例包括以下三种：

(一) 《1932 年华沙—牛津规则》

1928年，国家法协会在波兰华沙举行会议，制定了一个关于 CIF 术语的统一规则，称为《1928 年华沙规则》（Warsaw Rules 1928）。后经 1930 年纽约会议、1931 年巴黎会议和 1932 年牛津会议修订，改称为《1932 年华沙—牛津规则》（Warsaw - Oxford Rules 1932）并援用至今。该规则共计 21 条，较全面地说明了 CIF 术语下买卖双方的主要责任与义务，以及 CIF 术语所确定的买卖合同的性质与特点。

(二) 《1941 年美国对外贸易定义修正本》

1919 年，美国的 9 个商业团体制定了《美国出口报价及其缩写条例》（The U. S. Quotations and Abbreviations），并于 1941 年进行修订，称为《1941 年美国对外贸易定义修正本》（Revised American Foreign Trade Definition 1941）。该修正本由全国对外贸易协会发行，得到了由美国商会、美国进口商协会和全国对外贸易协会所组成的联合委员会的采用。它介绍和解释的贸易术语共有 6 种，它们是：

1. EX (Point of Origin) (产地交货)；
2. FOB (Free on Board) (在指定地点交货)；
3. FAS (Free along Shipline) (船边交货)；
4. C&F (Cost and Freight) (成本加运费)；

5. CIF (Cost, Insurance and Freight) (成本加保险费、运费);

6. Ex Dock (Named port of importation) (目的港码头交货)

上述术语在美洲国家的相互贸易和对外贸易中时常得到采用。

(三)《国际贸易术语解释通则》

《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 简称 INCOTERMS) 是国际商会制定的一个著名惯例。该惯例始订于 1936 年, 后经数次修改和增补, 相继出台了以下几个版本:

1. 《1953 年国际贸易术语解释通则》, 简称《INCOTERMS 1953》。介绍和解释了 9 种贸易术语。即: Ex Works、FOR/FOT、FAS、FOB、C&F、CIF、Freight or Carriage Paid to... Ex ship 和 Ex Quay。

2. 《1967 年补充本》(Supplement 1967)。根据国际贸易的需要, 补充了两种贸易术语。即: “边境交货 Delivered at Frontier)” 和 “完税后交货 (Delivered... Duty Paid)”。

3. 《1976 年补充本》(Supplement 1976)。顺应航空运输的发展, 补充了适合于空运的贸易术语: “启运机场交货 (FOR Airport)”。

4. 《1980 年补充本》(Supplement 1980)。补充了两种贸易术语, 即: “货交承运人……(指定地点) [Free Carrier... (named port)]” 和 “运费、保险费付至……(指定目的地) [Freight or Carriage and Insurance Paid to... (named port of destination)]”, 并修改了原有的 12 种贸易术语中的 “运费付至……(目的地) [Freight or Carriage Paid to... (named

port of destination)]]”。为了使用方便，国际商会将《INCOTERMS 1953》和 1967、1976 和 1980 年的三个补充本合为一册，定名为《1980 年国际贸易术语解释通则》（国际商会第 350 号出版物）(INCOTERMS 1980, ICC Publication No. 350)。

5. 《1990 年国际贸易术语解释通则》（国际商会第 460 号出版物）(INCOTERMS 1990, ICC Publication No. 460)。该通则将 350 号出版物中的 FOR/FOT 和 FOB Airport 两个术语的内容并入 FCA 术语，并补充了一个新术语：DDU，从而使通则中所包含的术语由原来的 14 个转为 13 个。该通则于 1990 年 7 月 1 日起正式实施，是目前使用最广的一个关于贸易术语的国际惯例。

§ 1.1.6 《1990 年通则》产生的原因

如上文所述，《1990 年通则》是修订原《1980 年国际贸易术语解释通则》而产生的。修订的原因主要在于使贸易术语适应现代国际贸易的新特点，尤其是电子数据交换（**Electronic Data Interchange**, 简称 **EDI**）在国际贸易中的应用和国际货物运输技术的变化。为了确定电子单证的效力，《1990 年通则》的各术语中均作有采用电子单证的有关规定。以 FCA 术语为例，A1 和 A8 条分别规定：卖方应“提供符合买卖合同的货物和商业发票，或与商业发票具有同等效力的电子单证”，如果卖方和买方约定采用电子通信，那么，卖方应提供的关于交货和运输的单证，“可被具有同等效力的电子数据交换（**EDI**）信息所替代”。此外，为了方便电脑操作，《1990 年通则》中的贸易术语均以三个字母的英文缩写为名称，取缔了含有符号的术语名称（如 **C&F**）和用短语表示的术语名称（如 **Ex Works** 等）。在运输方面，随着

集装箱运输、国际多式联运、滚装滚卸等新型运输方式的兴起，《1990年通则》取消了先前版本中针对特定运输方式而提出的 FOR、FOT 和 FOR Airport，而采用了适合多种运输方式的 FCA 等术语来满足上述及其他单项运输方式的运用。

§ 1.1.7 · 《1990年通则》的结构特点

《1990年通则》共包括 13 种贸易术语。在结构上，具有下述特点：

1. 13 种贸易术语按卖方责任最小到最大的规则编排。在第一个术语 EXW 下，卖方承担最小的责任，而在最后一个术语 DDP 下，卖方则需要承担最大的责任。其他 11 种术语，按照卖方责任依次递增的方法排列。

2. 13 种贸易术语按相同的字头和内容上的共同点分为四组。即：

(1) E 组：仅包括一个贸易术语——EXW。在此术语下，卖方负责在其所在地向买方交货；

(2) F 组：包括 3 个贸易术语，即 FCA、FAS 和 FOB。采用本组贸易术语时，卖方负责将货物交给买方指定的承运人或运输工具作为交货；

(3) C 组：包括 4 个贸易术语，即 CFR、CIF、CPT 和 CIP。采用本组术语时，卖方要负责订立将货物运输到指定地点的运输合同，并支付运费。但是，装运或发运货物后，货物发生损坏或灭失的一切风险和费用由买方承担；

(4) D 组：包括 5 个贸易术语，即 DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP。在本组贸易术语下，卖方承担货物运输到进口国的指定目的地点之前的一切风险和费用，并于货物置于进口人控制之

下时交货。

不难看出,《1990年通则》的术语分组,仍然采用了卖方责任依次增加的方法。

3. 买卖双方在各个贸易术语下承担的基本义务分为 10 个相互对应的项目,如下表所示:

表 1-1

卖方义务	买方义务
A1. 提供符合合同规定的货物	B1. 支付货款
A2. 许可证、批准证件及海关手续	B2. 许可证、批准文件及海关手续
A3. 运输合同与保险合同	B3. 运输合同
A4. 交货	B4. 受领货物
A5. 风险转移	B5. 风险转移
A6. 费用划分	B6. 费用划分
A7. 通知对方	B7. 通知对方
A8. 交货凭证、运输单证或相等的电子单证	B8. 交货凭证、运输单证或相等的电子单证
A9. 核查、包装及标记	B9. 货物检验
A10. 其他	B10. 其他

上述特点使《1990年通则》在结构上具有较强的科学性。掌握这些特点,无疑会有助于对贸易术语的学习和使用。

§ 1.2 常用贸易术语

由于海上运输在国际贸易中的重要地位，适合水上运输的贸易术语 FOB、CFR 和 CIF 得到了广泛的使用，一直是国际贸易中最常用的贸易术语。此外，《1990 年通则》中介绍的 FCA、CPT 和 CIP 术语，因其适用于多种运输方式，尤其是能够符合集装箱运输、国际多式联运等现代运输方式的要求，也必定会得到日益广泛的采用。

§ 1.2.1 FOB Free On Board (... port of shipment) 船上交货 (...指定装运港)

(一) FOB 的含义与买卖双方的主要义务

FOB 是指卖方负责在指定装运港的船上交货，并承担交货前的一切风险和费用。买方承担交货后的一切费用，以及货物发生损坏和灭失的一切风险。按照《1990 年通则》的规定，FOB 条件下卖方承担的主要义务是：

1. 提供符合合同规定的货物和商业发票，或与之相等的电子单证，以及合同可能要求的证明货物符合合同要求的其他凭证。

2. 自行承担风险及费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续。

3. 在合同规定的日期或者期限内，按照港口习惯的方式，在指定装运港将货物交到买方指定的船上。

4. 承担货物在装运港越过船舷之前的一切风险与费用。

5. 给予买方货物已装船的充分通知。

买方承担的主要义务是：

1. 按照合同规定支付货款。

2. 自行承担风险和费用，取得进口许可证或其他官方批准证件，并办理货物进口以及必要时经由另一国过境运输所需的一切海关手续。

3. 订立从指定装运港运输货物的运输合同，并支付运费。

4. 承担货物在装运港越过船舷之后的一切风险和费用。

5. 给予卖方关于船名、交货地点及交货时间的充分通知。

(二) 使用 FOB 术语时必须明确的基本问题

FOB 是一个古老的贸易术语，其使用可以远溯到 19 世纪。在长期和经常的使用中，关于 FOB 的解释越来越科学，越来越适用。但是，这种科学性和适用性仍然是相对的。为了正确理解和使用 FOB 术语，还要注意明确以下几个方面的问题：

1. 船与货的衔接问题

根据上述对 FOB 的解释，该术语下，卖方负责在装运港船上交货，买方负责租船订仓，并派遣船只到装运港装货。这样就产生了卖方的货与买方所租的船如何衔接的问题。这里所说的“衔接”是指时间上的衔接。由于备货并将货物运送到装运港的责任由卖方承担，而办理国际运输的责任由买方承担，货物周转的连续性往往会因为货到港而船未到港，或船到港而货未到港而被迫中断，并因此而引发额外的损失和费用。在第一种情况下，这些损失和费用通常包括因延长货物在港口的停放时间而引起的仓储费、管理费等额外费用的增加，以及在该停放时间内货物可能发生的种种风险；在第二种情况下，这些损失和费用通常包括船只因延后装运而产生的空仓费、滞期费和其他相关费用。

对于这一问题，国际贸易的有关方面——如贸易商、司法机

构、仲裁机构等——通常认为，如果买方派遣的船只未能在规定的时间内到达装运港载货，属于买方违约。卖方有权拒绝交货，并要求买方承担由于船只未能按时到港载货而发生的一切风险和费用；如果卖方未能在规定的时间内将货物运送到有关装运港受载，则属于卖方违约，因此而发生的一切损失与费用均由卖方承担。《1990年通则》中也有相类似的规定。

可见，对于船货衔接方面的问题的解决，是有一定之规的。然而，比如何解决问题更为重要的，是如何避免出现问題。显然，买卖双方信守合同，同时在规定的时间内分别将船与货派送到指定装运港，对于避免船货脱节是十分必要的。但是，由于国际贸易中的意外情况时常发生，有的时候，船货脱节确实是买卖双方都不情愿但又难以避免的。这时，可以采用买方委托卖方代办运输手续的方法，由卖方根据备货的进展情况安排运输，从而有效地避免船与货的脱节。但是，必须明确的是，在 FOB 术语下，办理运输并非卖方必须承担的责任。卖方可以酌情接受买方的委托，也可以拒绝。如果接受，卖方的行为也仅仅属于委托代办性质，因办理运输而产生的一切风险和费用均由买方承担。

2. 谁承担装船费用

在国际运输中，装船包括从岸上起装货物、将货物稳固地搁置与甲板上或船舱内并进行平仓和理仓等环节。所谓平仓，是指为了不损害船体，并使船只在航行时保持平稳，对装入船舱的散装货物，如粮食、矿砂等，进行填平补齐，合理堆放；所谓理仓，是指按照船只结构和货物特性合理堆码货物，并进行必要的铺垫和整理。因此，在装船中涉及的费用，包括将岸上的货物起装上船的费用及平仓理仓费。按照一般解释，在 FOB 术语下，卖方承担货物装上船之前的一切风险和费用，买方则承担货物装上船之后的一切风险和费用。这一“装上船”的概念，显然不能

明确卖方是负责将货物起装上船即可，还是需要负责将货物装入船舱，或需要进一步负责平仓与/或理仓，并承担相关的费用。按照《1990年通则》的解释，买卖双方承担的风险与责任费用的划分界限是“装运港船舷”，这种解释自然是十分明确肯定的，它实际上是规定，卖方负责将货物起装上船，买方负责平仓理仓。但是，在实际操作中，上述言及的各个装船环节，显然是不便分割的。否则只能产生额外的手续与费用，既不符合运输业的习惯，还会使贸易程序更加复杂。因此，在采用 FOB 成交时，应当尽量保持装船工作的连续性，明确约定是由卖方还是买方承担装船费用。约定的方法，通常采用贸易术语变形，及在贸易术语后面加上一个补充部分。在解决装船费用方面常见的变形有以下几种，进出口商可根据需要选择使用：

(1) FOB 班轮条件 (FOB Liner Terms) 是指由班轮公司负责装船，由于装船费用是班轮公司向租船人——买方收取的运费的一个组成部分，因此，这种变形意味着买方承租装船费用。

(2) FOB 吊钩下交货 (FOB Under Tackle) 指卖方负责将货物交到买方指定船只的吊钩所及处交货，也就是说，卖方不负责装船。

(3) FOB 理仓费在内 (FOB Stowed) 指卖方负责将货物装进船舱，并承担包括理仓费在内的装船费用。

(4) FOB 平仓费在内 (FOB Trimmed) 指卖方负责将货物装进船舱，并承担包括平仓费在内的装船费用。

(5) FOB 平仓并理仓 (FOB Stowed and Trimmed) 指卖方负责将货物装上船，并负责包括平仓费和理仓费在内的装船费用。

(三) 美国等美洲国家习惯采用的 FOB

如本章第一节所述，《1941年美国对外贸易修正本》《以下

简称“修正本”》中所规定的贸易术语，在美国及其他美洲国家的对外贸易中得到了广泛的使用，在整个国际贸易中也有一定的影响。它所介绍的 FOB 共分为六种，即：

1. FOB··· (Named Inland Carrier at Named Inland Point of Departure) 在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上发货

2. FOB··· (Named Inland Carrier at Named Inland Point of Departure) Freight Paid To (Named Point of Exportation)在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上发货，运费预付到指定的出口地点。

3. FOB··· (Named Inland Carrier at Named Inland Point of Departure) Freight Allowed To (Named Point) 在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上发货，减除至指定出口地点的运费。

4. FOB··· (Named Inland Carrier at Named Point of Exportation) 在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货。

5. FOB Vessel··· (Named Port of Shipment) 在指定装运港船上交货。

6. FOB··· (Named Inland Point in Countries of Importation) 在进口国指定内陆地点交货。

上述六种术语有不同的内容，适用于不同的情况。与《1990年通则》所介绍的 FOB 相比，除了种类的多少不同之外，其具体规定也有很大差异。如“修正本”规定，必须在 FOB 后面加上“Vessel”一词，才表示交货地点是装运港，而《1990年通则》中没有这种要求；又如，“修正本”规定，卖方应负责根据买方的要求，并在买方负担费用的前提下，协助买方取得出口所需要的证件，而《1990年通则》则规定，卖方应自行承担风险与费用，取得出口许可证及其他官方批准证件。在风险划分界限上，二者的规定也不相同，《1990年通则》规定，买卖双方承担

的风险以货物在装运港越过船舷为界，“修正本”则规定，卖方应承担货物一切灭失及 / 或损坏的责任，直至在规定的日期或期限内，已将货物装载于轮船上为止。也就是说，买卖双方承担的风险是以货物“装上船”为界。

可见，不同惯例对同一术语的解释往往有很大的区别。尽管国际商会有关贸易术语的解释通则得到了普遍的欢迎和广泛采用，但在进行贸易时，还应当注意了解贸易的对方所习惯采用的惯例，以免发生误会。在与美国及美洲国家进行贸易——尤其是进口贸易时，要特别注意对所采用的 FOB 术语的含义加以规定，以确保贸易的顺利执行。

§ 1.2.2 CIF Cost Insurance and Freight (···named port of destination) 成本加保险费、运费 (·····指定目的港)

(一) CIF 的含义与买卖双方的主要义务

CIF 术语是指卖方负责在装运港船上交货，并负责办理货物从装运港到指定目的港的运输与保险手续，承担运费与保险费。买方承担自货物在装运港越过船舷起货物发生损坏与灭失的一切风险以及除运输与保险之外的一切责任与费用。按照《1990 年通则》的解释，卖方在 CIF 术语下承担的主要义务是：

1. 提供符合合同规定的货物和单证。
2. 取得出口许可证或其他官方批准证件，办理货物出口所需的一切海关手续。
3. 按照通常条件订立运输合同，将货物按惯常航线运输到指定目的地。
4. 办理货物保险，并向买方提供保险单或其他保险凭证。

5. 在规定的日期或期限内，在装运港将货物装运到船上。

买方的主要义务是：

1. 按照买卖合同的规定支付价款。

2. 取得进口许可证或其他官方批准证件，并办理货物进口所需的一切海关手续。

3. 承担货物在装运港越过船舷后的一切风险以及除运输费用和保险费用之外的一切费用。

4. 接受运输单据，并在指定目的港从承运人那里收领货物。

(二) 采用 CIF 术语时需要注意的主要问题

1. CIF 与通常所说的“到岸价”的区别

在 CIF 术语下，卖方自负费用将货物运输到指定目的港，并办理保险，承担保险费用。因此，有的人将 CIF 称为“到岸价”，意即卖方承担与货物有关的责任和费用直到指定目的港为止。这种看法其实是很不准确的。因为，在 CIF 术语下，卖方在装运港交货后需要承担的责任费用只有运输和保险两项，其他的责任和费用仍然由买方承担。对此，《1990 年通则》CIF 部分 B6 条规定，除了运输与保险之外，买方应在卖方交货之后“支付有关货物的一切费用，并支付货物在运输途中直至到达目的港为止的一切费用，以及卸装费用，包括驳运费和码头费在内……支付货物进口时和必要时经由另一国家过境运输应缴纳的一切关税、捐税和其他官费，以及办理海关手续的费用，”此外，卖方虽然负责办理运输和保险，但是，他并不承担货物在运输途中的风险，买卖双方所承担的风险的划分界限仍然以装运港船舷为界。可见，CIF 并不是真正意义的“到岸价”，在实际业务中，不应笼统地称之为“到岸价”，以免引起误解。

2. 卖方承担的运输与保险责任的内容

在 CIF 术语下，卖方应当负责办理运输与保险手续，并支

付运费与保险费。就运输而言，运费的高低取决于航程、航线、船级、船龄、船型等多种因素。那么，出口人应当租用什么样的船只，采用哪一条航线进行运输才是合理的呢？对此问题，不同惯例有不同的解释。《1990年通则》的解释是：卖方应“按照通常条件自行负担费用订立运输合同，将货物按惯常路线用通常类型可供装载该合同货物的海上航行船只（或适当的内海运输船只）装运至指定目的港”；美国的“修正本”中未对此问题进行明确规定，而是笼统地要求卖方“负责安排货物运至指定目的港的运输事宜，并支付运费”；《1932年华沙—牛津规则》中规定：“①在买卖合同规定由特定船只装运，或者一般地应由卖方租用全部或部分船只，并承担将货物装船的情况下，非经买方同意，卖方不得随意改用其他船只代替。买方也不应不合理地拒绝同意；如果买卖合同规定用蒸汽船装运，卖方在其他条件相同的情况下，可用蒸汽船或内燃机船（将货物）运给买方；③如果买卖合同未规定装运船只的种类，或者合同内使用了‘船只’这样的笼统名词，除按照特定行业惯例外，卖方有权使用通常在此路线上装运类似货物的船只来装运。”可见，如果买卖双方（尤其是买方）对于载货船只与航线有特定的要求，并在合同中加以规定，卖方在承办运输时就应当遵从这些要求。否则，卖方有权按照通常条件下习惯的航线，租用适当的船只进行运输。

在保险方面也有类似的问题。在不同保险险别和保险加成下，卖方需要支付的保险费是不同的，如果按照较宽的险别或较高的保险加成率投保，买方可以在更多的情况下获得保险人对受损货物的赔偿，或获得更高的赔偿，而卖方则需支付较高的保险费，因此，对买方有利而对卖方不利。反之，则对卖方有利而对买方不利。那么，卖方应当按照那种险别和保险加成投保才是合理的？对此，《1990年通则》的规定是，如果没有相反的明示规