

2020 年 6 月

总第玖拾期

6

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 促进亚洲经济融合 加强国际协调合作
- ◇ 2020 年新规——危险货物在列
- ◇ 浅议贸易术语中保险利益的转变

为客户创造价值

促进亚洲经济融合 加强国际协调合作



博鳌亚洲论坛 2020 旗舰报告首发会暨线上研讨会视频现场。

亚洲经济总量占世界经济总量比重



亚洲经济总量占世界经济总量的比重不断上升，其中 2020 年为预测值。



外资企业哈金森工业橡胶制品(苏州)有限公司主要生产汽车、航空等工业零部件，在做好疫情防控工作的同时，按时完成通用、奔驰等生产商订单。图为该公司中法员工正在车间忙碌着。



作为中国和斯里兰卡共建“一带一路”的重点合作项目，中斯合营汉班托塔港建设和运营良好，日前启动燃料油加油业务。图为汉班托塔港作业中的“凯歌”号油船。

5月8日，博鳌亚洲论坛发布2020旗舰报告《亚洲经济前景和一体化进程2020年度报告》，并就疫情下亚洲及全球发展前景举行线上研讨会。报告指出，疫情对亚洲经济造成较大冲击，但亚洲各国宏观经济基本面总体良好，区内贸易、生产、投资依存度很高，亚洲经济体具有很强韧性。与会人士普遍认为，疫情面前，国际合作的重要性和紧迫性更加凸显。现摘编部分与会人士发言

亚洲经济体具有很强韧性

博鳌亚洲论坛副理事长 周小川

疫情使人与人之间的社交距离拉大，但越是困难时期，越需要人与人、国与国、地区与地区之间的理解与帮扶，越需要汇聚全球智慧，寻找解决方案。

目前,各国政府正努力应对疫情,并实施前所未有的、快速的大规模经济措施。二十国集团领导人承诺将为全球经济注入 5 万亿美元,世界各国采取的财政措施数额巨大,各国央行注入的流动性也超过了 6 万亿美元。面对疫情的挑战,各国经济政策选择的关键在于为社会提供兜底保障和减轻债务负担。

国际组织救助应特别关注受冲击严重的发展中和新兴市场国家。迄今,全世界 100 多个国家向国际货币基金组织 (IMF) 申请了援助。IMF 也采取了增加流动性等一揽子措施。世界银行和其他多边开发银行提供了巨额资金支持抗疫,并防止严重的经济收缩。亚洲的救助和刺激方案也密集实施,亚洲开发银行和亚洲基础设施投资银行已宣布大规模的援助安排。

中国为应对疫情付出了巨大努力,并积极参与全球抗疫合作。面对疫情对经济社会带来的严峻挑战,中国政府采取了包括“六保”在内的诸多举措,坚持保居民就业、保基本民生、保市场主体、保粮食能源安全、保产业链供应链稳定、保基层运转。同时,中国坚持深化市场化改革、扩大高水平对外开放,释放了积极的信号。

亚洲经济体具有很强韧性,疫情后将会持续发挥作为全球经济增长引擎的作用。4 月召开的东盟与中日韩 (10+3) 抗击新冠肺炎疫情领导人特别会议,发出了强有力的声音。相关国家将采取措施,加强区域经济稳定性和韧性,用好区域金融安排措施,促进区域贸易发展。

疫情的影响仍然存在不确定性。有人担心疫情后一些国家政策更加内顾、全球供应链不稳定和贸易摩擦升级等。国际社会需要对此保持警惕。技术、基础设施、市场的紧密连

接,使各国命运相连,只有克服恐惧,共同战斗,才能获得胜利。经济全球化和区域经济一体化终将向前发展。

加强区域和全球合作

博鳌亚洲论坛理事、新加坡前副总理 黄根成

新冠肺炎疫情让我们看出人类是多么脆弱,也反映出人们之间的相互依存和相互联系是多么紧密。几乎所有经济体都受到疫情的冲击,人们的生计受到影响,要兼顾公共卫生安全和经济发展殊为不易。全球经济承受巨大损失。

此次疫情对于国际社会来说是一次警钟,我们要发展经济,也要保证安全。在这个重要时刻,绝不能关起大门向内转,全球一致行动至关重要。只有这样才能控制疫情,并在疫情之后实现经济复苏。

全球供应链的活力很重要。全球可持续的供应链是克服经济困难的重要手段,必须确保货物和服务能够自由流动,包括一些正在进行艰苦抗疫国家急需的物资和农产品等。采取出口限制以及非关税措施,结果只会适得其反。

全球基础设施和沟通手段的畅通也很重要。在合作抗疫的过程中,必须要保证全球关键物资的跨境流动。在东盟、东盟和中日韩框架下,以及与其他对话伙伴,我们都联合呼吁加强区域和全球合作,共同应对疫情。

我们坚定致力于通过联合行动来抗击疫情。在出现全球衰退时,我们比以往任何时候都更需要通过区域和全球合作来应对挑战,并确保金融市场不受影响。国际货币基金组织、世界银行以及区域开发银行的援助有很大帮助,亚洲基础设施投资银行在抗疫方面也发挥了重要作用,提供了 100 亿美元的支持资金。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

只有通过合作,全球才能战胜疫情,建设更美好的未来。

经济全球化在使各国生活水平得到改善的同时,也产生了一些问题。解决这些问题的办法不是孤立主义、民族主义,而是要采取措施使经济增长更具包容性。要抵制去全球化趋势,全球需努力强化合作。

推动全球供应链更可持续

泰国驻华大使 阿塔育·习萨目

应对这场疫情的有效方式是进行合作。为了合作应对疫情的挑战,亚洲各国政府保持密切沟通。除了分享交流信息,还举行了一系列重要会议。2月,中国—东盟关于新冠肺炎问题特别外长会在老挝万象举行;4月初,东盟—中日韩关于加强应对新冠肺炎合作特别卫生部长视频会议召开;4月14日,东盟与中日韩(10+3)抗击新冠肺炎疫情领导人特别会议举行。我们的对话会处在应对危机的最前沿。

只有拥有充足的资源,才能有效应对疫情带来的挑战。对此,东盟各国已经在一些领域展开合作。包括交换信息、提出建立一个新冠肺炎疫情响应机制,对防控、药品和疫苗研发等提供支持。我们需要协调应对,不仅是医疗卫生相关部门,也包括电子商务行业等。

在这个困难时期,我们必须保持市场的开放,包括贸易和投资的畅通,要确保全球供应链稳定,确保食品和药品等关键物资的自由流动,卫生部门人员等能跨境流动。此次疫情不应该导致经济全球化的后退。深入和广泛的区域内和区域间合作更加重要。我们盼望着能够签订区域全面经济伙伴关系协定。

从宏观经济政策来说,我们需要推动全球供应链更可持续、更包容。

我们需要提高供应链的数字化水平,促进电子商务和数字经济发展,在这一新常态中推动贸易和经济发展。尤其要促进受疫情影响严重行业的线上发展,就像举办线上会议一样,通过网络手段进行支付、贸易,同时要加强网络安全。我们还需要推出应对疫情影响的经济方案,使困难群体能够获得医疗卫生保障服务。

新冠肺炎疫情给社会发展带来很多变化。各国要适应这种变化,在其中寻找并抓住发展的新机遇。

有力的政策应对尤为关键

国际货币基金组织副总裁 张涛

我们的最新预测认为,受疫情影响,2020年全球经济将萎缩3%,其中发达经济体经济预计下降6.1%,新兴市场和发展中经济体经济预计下降1%。

亚洲经济增长也面临严峻挑战,预计2020年将出现停滞。为什么会如此呢?第一,与2008年国际金融危机时不同,此次新冠肺炎疫情对亚洲的实体经济,特别是服务业冲击很大;第二,和1997年亚洲金融危机时相比,此次外部需求放缓更快;第三,亚洲贸易一体化高度发展,使得生产的传导效应更加明显。

疫情对亚洲经济前景的冲击存在较大不确定性。要遏制疫情对经济的进一步冲击,有力的政策应对尤为关键。亚洲经济体可以从以下方面采取措施。

首先,各国政府必须确保足够的防护措施,特别是对医疗卫生行业的保护,并采取措施遏制病毒的传播。其次,各国政府必须有针对性地支持受疫情影响最严重的行业,保护

困难群体,保障就业。具体的政策需要有针对性地进行研究,而不仅仅是金融政策,要确保能够减少不平等。再次,政策应该具有快速反应能力。亚洲各国的政策必须是非常灵敏的,以便能更有效地实现目标。亚洲各国目前积极主动采取措施,减少了疫情对经济的影响,使本地区成为全球经济重启和复苏的重要力量。此外,各国还应努力利用双边和多边交换机制,对冲外部压力,防止资本外流,确保外向型部门稳定。最后,强有力的全球以及区域合作是各国努力的有效补充。病毒不分国界,没有一个国家能独善其身。我们必须在各领域加强合作,无论是医卫还是经济领域。只有这样,亚洲和全球经济才能尽快恢复正常。

大力推进区域一体化进程

东盟与中日韩宏观经济研究办公室主任 土井俊范

新冠肺炎疫情给世界各国造成了巨大影响。我们预测,东盟和中日韩区域内各国经济增速放缓,不少国家会出现负增长。下半年开始,区域内可能会重新有所增长。得益于自身的增长动力,中国将逐步引领制造业的复苏。

疫情给许多行业带来巨大冲击。以旅游业为例,过去10年来,在不少国家,旅游业对国内生产总值(GDP)的贡献显著增加,而此次疫情极大地影响了旅游业的发展。半导体等行业的出口和复苏也将受到疫情的不利影响。

尽管如此,我们仍要看到,本区域的经济仍然强劲、具有韧性。各经济体正在对金融和非金融企业加强监管。大多数国家的外汇储备和相关政策都处于相对舒适的区间,可以通过一揽子政策来支持自身经济,应对波动。东盟与中日韩区域内各国关联度较高,应大力推进区域一体化进程,营造“缓冲区”和“保护层”。各国应继续加强区域内联系和相

互依存,提升区域合作和一体化,以对冲全球贸易保护主义的影响。

东盟和中日韩各国通过出口和制造业发展,在全球价值链上提高了自己的位置。现在,本区域也是消费能力增长最快的地区。电子商务、数字技术不断发展,形成了新的增长范式。区域内国家应该继续发展新兴经济,改善监管框架。同时,要加强社会安全网建设,实现本区域的稳定和发展。我们通过清迈倡议多边化协议等支持各国实施各种举措,促进发展区域金融安全网。我们将继续监测本地区经济金融情况,及时进行风险评估,并提出政策建议。

2020 年新规——危险货物在列

2020年1月初公布的今年首起集装箱船起火事故的消息,再次强调了严控危险品运输(不仅仅在海上运输环节)的重要性。

在过去的一年里,人们投入了大量精力来寻找导致集装箱船上货物起火的常见原因。可以理解的是,考虑到这些事故发生的频率和潜在的严重性,我们在一定程度上集中注意力在海上火灾事故的检测、抑制和扑灭能力上——毕竟存在这样的现实,即船舶在很长一段时间里,是船员的家也是他们工作的地方,而外部的消防援助又是如此的遥远。

因此,有人呼吁提高集装箱船舶的消防保护能力。尽管在过去的25年里,最大型的集装箱船的载箱量已经增长了约四倍,但无论在创新层面还是监管都没有实质的变化。在这种情况下,甲板下依赖二氧化碳来进行灭火已被证明是有很大缺陷的。虽然也有充足的水可以替代,但会迅速加剧船上的问题:船舶的稳定性可能会受到影响,更不用说某些化学品类货物和水接触,会产生剧烈的反应——以及随后的

诚至 诺 行

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089

噩梦就是船员和鉴定部门要在货舱底部形成的有毒液体中穿行。

在参加这些关于船舶事故的讨论中,TT Club 一直认为核心问题在于寻求对货物申报和包装的重大改进。协会是唯一可向整个货运供应链提供全覆盖保障的保险供应商,从而能够与大多数参与者对话。协会提倡的“货物完整性”运动,旨在提高公众对这些问题的认识,并敦促有关方面采取更严格的措施纳入货物供应链系统中。

“TT Club 是唯一可向整个货运供应链提供全覆盖保障的保险供应商,从而能够与大多数参与者对话”

通常情况下,火灾和爆炸只是能观察到的货物问题的“冰山一角”。目前对运输商品进行分类和申报方面存在太多的错误,同时也因包装、装箱、分隔和系固等的错误决定和做法而扩大了损失后果。这类事情以各种方式损害了运输的安全性,但最关键的是当某一货物根据规定的要求被正确描述为危险货物时,就应当遵守《联合国示范条例》(UN Model Regulations)和其衍生的相关法规。针对海上货物运输,相关的法规载于国际海事组织每两年更新一次的《国际危规》(IMDG Code)中。

2020 年 1 月 1 日是强制执行最新版《IMDG Code》第 39-18 号修正案的日期(点此可查询主要变化的摘要)。因此,UK P&I Club 和 TT Club 再次合作更新了他们的出版物《Book it right and pack it tight》。本指南为集装箱货物海上运输的所有参与者提供了重要的见解。本指南不是为了满足强制性培训的要求,而旨在概述《IMDG Code》规定的每个利益相关方的主要实际职责。

“《Book it right and pack it tight》为集装箱货物海上运输的所有参与者提供了重要的见解”

除了推广良好的做法和提供指南外,协会也积极参与众多致力于提升运输安全的业界组织。其中之一是 CINS,这是一家成立于 2011 年的航运公司联合组织,目前代表了占全球 85%的集装箱运力。该组织致力于搜集和分析重要的货物和集装箱事故信息,以强调所存在的安全问题,并制定策略,以减少集装箱供应链中船上及陆上的事故。最近,他们的工作内容是编写《与集装箱船舶危险货物装载相关的船舶操作人员的安全考量》,这份指南是寻求“加强集装箱船舶上的安全,认识到实现有效和合规的集装箱装载所涉及的重大复杂性”。该文件表明,行业已做出了大量努力,以使人们了解船舶配载过程中的复杂性,并制定了通用原则的各种方法,以提高运输安全。该指南明确指出这是对“船舶经营人在处理已正确申报的危险货物的现行措施”的补充。可见,正确申报是最重要的先决条件!

Exis Technologies 及其母公司国家货运局(NCB)是参与制定 CINS 配载风险指南的专家组之一。Exis 的主要投入是围绕其对《IMDG Code》危险货物清单和配载要求的充分了解,并与行业专家合作,将每个特定的联合国编号按照指南中定义的适当风险区域进行分类。为了支持 CINS 配载指南的使用,Exis 将把 Hazcheck 风险区域数据作为免费资源,提供给集装箱航运企业使用。

最近的事故表明,在加强货物完整性方面还有很多工作要做,而不仅仅是在受管制的危险货物方面。TT Club 将继续深入研究可能会危及供应链安全的整个操作流程。

浅议贸易术语中保险利益的转变

一、E 组 贸易 术语

该组术语被称为“启运”术语(departure term), 其仅包括一种, 即 EXW, 英文为 Ex Works(...named place), 即工厂交货(...指定地点)。该术语适用于各种运输方式。在此术语下, 卖方在合同约定的时间, 在商品的产地或所在地(如工厂、仓库)将货物置于买方控制之下, 即完成交货。此时风险由卖方转移到买方, 保险利益也从卖方转移到买方。一般由买方办理保险, 保险费由买方承担。此种情况下, 保险利益的转移与交货一致。

二、F 组贸易术语

该组术语被称为“主运费未付”术语(main carriage unpaid)。包括 FCA、FAS 和 FOB 三种贸易术语。(一)FCA 术语全文为 Free Carrier(...named place), 即货交承运人(指定地点)。此术语也适用于各种运输方式。在此术语下, 卖方需在合同规定的时间、地点, 将已经出口清关的货物交给买方指定的承运人, 即完成交货。卖方承担将货物交给买方指定的承运人控制之前的风险, 买方承担将货物交由承运人控制之后的风险, 此时, 保险利益由卖方转移至买方。此术语下, 注意如指定的地点为卖方所在处所, 则交货点和风险转移点为货物装上买方指定的承运人提供的运输工具上; 如指定的交货地点为其他地点, 则在卖方的送货运输工具上(未卸下, not un-loaded), 此时交由买方指定的承运人处置时, 风险就转移到买方。此种方式下, 交货点与风险转移点一致, 交货后的保险由买方安排, 保险费由买方支付。

(二)FAS 术语 Free Along side Ship(...named port of shipment), 船边交货(指定装运港)。此术语适用于使用船

舶运输的海洋运输和内河运输等水上运输方式。在此术语下, 卖方负责在规定的时间内、指定装运港将已办理出口清关的货物交到买方所派船只的旁边, 即完成交货, 如船只可以靠码头, 卖方将货物放置码头即可; 如买方船不能靠岸, 需要驳运, 则卖方需要雇驳船将货物运至买方船边, 完成交货。交货同时, 风险转移到买方, 保险利益也随之转移。(三)FOB 术语 Free on Board(...named port of shipment), 即船上交货(...指定装运港), 习惯称为装运港船上交货。此术语适用于使用船舶运输的海洋运输和内河运输等水上运输方式。在此术语下, 卖方在合同约定的时间和装运港, 将合同规定的货物按装运港习惯方式交到买方所派的船只的船上, 完成交货。风险转移点为货物越过船舷, 在越过船舷前保险利益在卖方, 之后, 保险利益转移到买方。

三、C 组术语

此组术语通常被称为“主运费已付”(main carriage paid)术语, 包括 CFR、CIF、CPT 和 CIP 四种术语。

(一)CFR 术语

Cost and Freight(...named port of destination), 即成本加运费(...指定目的港), 又称为运费在内价, 以前版本中也用 C&F 表示。CFR 术语也是国际贸易中常用的贸易术语之一, 此术语适用于使用船舶运输的海洋运输和内河运输等水上运输。此术语包含的价格为货物的成本和到目的港的运费, 卖方必须负责办理货物出关的一切手续, 在合同约定的时间和装运港, 在合同规定的时间内将货物交到自己所找船只并且已付运费的船上, 此术语下, 常常会被误解为卖方承担的风险一直到目的港为止, 误以为是到货合同。实际上, 此术语下, 风险的转移点与费用承担点是脱离的, 其风险转移点与 FOB 一致, 是货物在装运港装船时, 以船舷为界, 诚至 诺 行

货物越过船舷之前的风险由卖方承担,越过船舷后的风险由买方承担,保险利益的转移与风险的转移一致,均以船舷为界。故在此术语下,卖方必须给予买方充分的通知(sufficient notice),意指对该货物已装船的通知在时间上是“毫不延迟”(without delay)的,在内容上是“详尽”的,可以满足买方为在目的港收取货物采取必要的措施的需要,包括为货物办理保险以转嫁越过船舷后的风险。如果卖方没有给予买方充分的通知,根据一般的国际惯例以及有些国家的法律,因此导致买方未能购买保险,如货物在海运途中的遭受损失货灭失,卖方不能以货物已越过船舷为理由而免除责任的承担。如英国 1979 年修订的《货物买卖法》中规定:“如果卖方未向买方发出装船通知,致使买方未能办理保险,那么,货物在海运途中的风险被视为卖方承担。”在此情况下,风险由卖方承担,保险利益也在卖方。值得注意的是,CFR 术语与上一组中 FOB 术语方式下,通常货物的保险由买方购买,但买方的保险利益从货物越过船舷起,因存在地理上的距离和时点上的差异,买方很难做到准点购买。如买方提前购买,被保险人为买方,需等货物越过船舷,此保险才真正开始;如买方延后购买,那延后的时间就成为空档期,无保险保障。

(二) CIF 术语

Cost Insurance and Freight (...named port of destination), 即成本加保险费、运费(...指定目的港), 亦被称之为“到岸价”。该术语与 FOB、CFR 同为装运港交货术语, 这三种术语也是国际贸易中最常用的三种贸易术语。该术语适用于使用船舶运输的海洋运输和内河运输等水上运输。卖方负责在合同约定的时间和装运港, 将合同规定的货物交到卖方所找的船只的船上, 支付运费, 负责出口清关等一切手续和费用, 同时自负保险费, 为货物购买货物运输

保险。值得注意的是, CIF 虽然被称为到岸价, 只是指此价格条件包含至到货港的运费、保险费, 但风险的转移与 CFR、FOB 一致, 均为在装运港货物越过船舷为止, 与费用的支付点不重叠。按此价格成交, 一般在货物买卖合同中订有关于保险的险别、保险金额等保险条款, 卖方必须按合同的要求投保, 如果合同中规定买方付款方式为信用证(letter of credit, 简写 L/C)方式, 在信用证的条款中会清晰列明卖方需要投保的保险的险别、保险金额等规定, 如卖方不能按规定办理, 在向议付行申请议付货款时, 银行审单、审证时, 发现严重不符即予退回卖方, 不予议付。如货物买卖合同没有规定保险条款, 按照国际惯例, 卖方只需投保最低责任的保险险别, 如我国海洋货物运输平安险、协会货物保险 C 款, 如买方有要求, 可在买方承担费用情况下, 卖方可加保战争、罢工险等, 最低的保险金额应为合同规定的价格上加成 10%, 以合同货币投保。在 CIF 术语下, 保险投保方式与货物流通呈同方向, 在货物越过船舷前, 货物的保险利益在卖方, 卖方投保时, 被保险人一般为卖方, 货物装船后, 卖方一般通过背书转让, 可指定受让人为买方或空白背书, 将保险单转让给货物的所有者。这种方式比较便捷, 且相对较节省, 于保险人而言, 承担的风险从出运港卖方的仓库到目的港买方的仓库, 保险期限涵盖的范围相对较全。

(三) CPT 术语

Carriage Paid to (...named place of destination), 即运费付至(...指定目的地)。此术语下卖方在合同约定的时间和地点, 将合同中规定的货物交给卖方自己付运费(到目的地的运费), 所找的承运人或第一承运人, 完成交货。出口方海关的费用等也由卖方负责。CPT 术语价格与 CFR 一样, 都包含货物成本和到目的地的运费, 都属于装运合同, 当然, 卖方承担的责任、费用有一些区别, 但两者主要不同之处在

于:1. 适用的运输方式和提交单据不同。CFR 适用于水上运输, 需向买方提交已装船清洁提单, 而 CPT 适合任何运输方式, 包括海、陆、空或多式联运, 故视不同的运输方式, 提交的单据也不同;2. 交货地点不同。CFR 交货地点在装运港, CPT 因运输方式的不同由双方约定, 可以是卖方所在地由承运人通过的运输工具上, 也可以在铁路、公路、航空、内河、海洋运输承运人或多式运输承运人的运输站或其他收货点的卖方送货工具上;3. 风险划分点和保险利益转移点不同。CFR 以货物越过船舷作为风险划分点和保险利益的转移点, 而 CPT 以货交承运人(或第一承运人)为界。

(四)CIP 术语

Carriage and Insurance Paid to(...named place of destination), 即运费保险费付至(...指定目的地)。此术语从传统术语 CIF 发展而来。此术语下, 卖方需在合同约定的时间和地点, 将合同中规定的货物交给卖方自己付运费所找的承运人, 完成交货, 并为货物安排运输保险。与 CPT 一样, CIP 适用于各种运输方式。CIP 与 CIF 的区别与 CPT 与 CFR 的区别相似, 不再赘述。在 CIP 方式下, 风险划分点和保险利益的转移点与 CPT 一致, 均是以货交承运人(或第一承运人)为界。

四、D 组贸易术语

此组术语一般称之为到达术语, 包括:DAF、DES、DEQ、DDU、DDP 五种。

(一)DAF 术语

Delivered At Frontier(...named place), 即边境交货(...指定地点), 指卖方于约定时间, 在毗邻国家(地区)关境前的边

境指定地点, 在其送货车辆上, 将合同约定、经出口清关的货物置于买方控制之下, 即完成交货。该术语适用任何运输方式, 但主要用于铁路或公路运输。在此方式中, 费用和风险的划分的时间地点比较一致, 都于卖方完成交货时。交货前的运输、保险费用有卖方承担, 之后的费用都由买方承担, 保险利益的也在完成交货时才从卖方转移到买方。DAF 下, 如使用铁路运输方式时, 卖方可以取得一直到最终目的地的全程联运单据, 但需由买方承担过边境后的运输费用和 risk。同样, 如卖方安排了一直到目的地的保险, 边境后的保险费应由买方承担。

(二)DES 术语

Delivered Ex Ship(...named port of destination), 即船上交货(...指定目的港)。卖方在合同约定的时间在目的港的船上将货物交由买方处置时, 完成交货。交货前的一切费用、出口清关的费用由卖方负责, 进口关税、货物运至最终目的地的费用等由买方承担。风险划分在完成交货时, 保险利益转移点也在此时。该方式适用于水上运输和回程为水上运输的多式联运方式。

(三)DEQ 术语

Delivered EX Quay(...named port of destination), 即码头交货(...指定目的港)、目的港码头交货。买方在合同规定的时间在目的港的码头将货物交给买方处置时, 完成交货。卖方负责出口清关、到目的港的码头交货前的运费、装卸费、保险费等一切费用。买方负责交货后的一切费用, 包括进口关税、运至最终目的地的费用等。风险划分点和保险利益转移点都在目的港的码头完成交货时。该方式与 DES 一样适用于水上运输和回程运输为水上运输的多式联运方式。

(四)DDU 术语

Delivered Duty Unpaid(...named place of destination), 即未完税交货(...指定目的地)。卖方在合同规定的时间在进口国内的指定地点, 将货物交给买方处置时, 完成交货。卖方负责货物出口的一切手续和费用, 负责到进口国指定地点的完成交货前的运费、保险费等, 但不包括进口关税, 买方负责进口关税和其他进口手续。该方式下的风险划分点和保险利益转移点均为完成交货时。该方式适用于各种运输方式。

(五)DDP 术语

Delivered Duty Paid(...named place of destination), 即完税后交货(...指定目的地)。该术语与 DDU 的区别是:DDP 下, 办理货物进关的风险、责任和费用包括进口关税, 均由卖方承担, 是比较彻底的交货, 买方的责任和义务较小。卖方办好一切手续, 在合同指定的目的地, 将货物交给买方, 完成交货, 此时风险从卖方转移到买方, 保险利益亦同时转

移。此方式下, 保险有卖方安排保险, 被保险人通常为卖方。卖方具有运输全程的保险利益。此术语适用于任何运输方式。综合本文所述, 《2000 年通则》中 13 中主要贸易术语下, 货物的风险的划分时点和保险利益的转移时点简要分析, 可以看出, 货物的保险利益的转移与费用的划分点不尽重合, 但与风险划分点基本重合。由于国际贸易的复杂性, 在长期的贸易活动中, 形成的国际惯例繁多, 需要注意的是, 国际惯例并非自动生效, 只有在双方约定适用时才生效。如只有在买卖双方签订合同时注明适用《2000 年通则》时, 《2000 年通则》中的权利义务规定才对双方有约束。我们在从事国际贸易的保险工作中, 需要注意学习和掌握国际惯例的作用, 同时在涉及国际贸易的案件中, 也要注意掌握和适当引用国际贸易术语, 理清货物的保险利益, 做到有理、有据, 依法、合规, 争取有利地位, 减少不必要的损失。

达诺箴言:

至人无己, 神人无功, 圣人无名。 —《庄子·逍遥游》

免责声明: 本出版物仅供一般性参考, 并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。