

神戸市外国語大学 学術情報リポジトリ

International Logistics Business in AsianRegions

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 1990-09-30 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小原, 三佑嘉, Ohara, Miyuka メールアドレス: 所属:
URL	https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2200

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



アジア地域における

国際物流の法的発展

——'89年4月26日、北京国際物流会議での研究発表——

小 原 三佑嘉

ま え が き

Developing International Logistics and Business Cooperation in Asian Region と題する拙稿が神戸外大論叢（第39巻2号）の一偶を汚したが、またその一部（英文）に加筆修正したものを本誌で日英中の3カ国語でまとめることにした。それは、国際交流基金の支援のもとに1989年4月26日北京で開催の第8回国際物流会議で行った発表論文を中国の物流関係者にも読ませたいとの声も⁽¹⁾あったので、そのなかのアジア地域における国際物流の新展開と提言の部分を神戸外大外国学研究資料 No. 42 に、とくに国際取引の新しい法的発展の動きについての部分を本稿で論じたものである。

とりわけ、国際物流マンの法的マインドの高揚に不可欠の国際商取引法の新秩序形成が急がれている割には、その動きについての資料、情報の入手困難なことは、中国のみならず世界のどの国も同じであって、わが国でも官学民の一部有識研究家の発表になるものに情報源を求めているといった状況である。そのことをいみじくも説明してくれたのが国立国会図書館の⁽²⁾記事である。

(1) 神戸外大外国学研究資料 No. 42

(2) 月刊誌(1990年10月号 Vol. 41, No. 10)の「びぶろす」(国会図書館行政・司法支部図書館をはじめ官公庁図書館、地方議会図書館および調査研究機関資料等の専門分野をもつ各種図書館との連絡誌)が時を同じくして「国際商取引法資料について—国際連合と国際商業会議所の資料—」を紹介しており、筆者の連載講座3本(財団法人日本関税協会月刊誌「貿易実務ダイジェスト」に1988年10月から寄稿、現在も「新輸出入決済実務講座」に連載中)が推せんされていることを付言しておく。

I 国際物流マンの法的マインドの高揚

まず、「国際物流」をするという行為は、最終的には契約という法的手段により実現される行為であるから、どうしてもそこに法的マインドの高揚につとめることが国際物流マンにとっての基本的な要件である。ところが、産業および経済活動の大規模化、多角化、高度化にともない、なかでも、とくに技術革新の波が在来の輸送手段はもちろんのこと、貿易、決済、保険、保管、包装、荷役、通信の各手段の伝統的な方法とサービスを大きく変えつつあることにより、これまで長年親しまれてきた「貿易・運送・保険・通関の実務」のあり方も抜本的に見直すべき必要がでてきた。これらの新しい発展により国際物流を含む新秩序に関しての情報の収集・配布・普及の場は、現在のところ、各分野の業種別団体の有識者の手に委ねられているものが多く、それらが全体としてどうなっているのかという点になると、各専門家にもよくわからないといった声を聞く。

実際問題として、輸出入を行なう荷主の貿易行為が売った買ったのバーゲイニング行為による商売をまとめるといった点に関心を払い、当事者間の権利・義務・債権・債務を明確するための取決めに合意するという法律行為の認識の乏しいことが原因となってよくトラブルを起している。それでは、売買の法律行為を明確にすればよいということになるが、それだけでは国際取引は履行できない。すなわち、商品の受渡しには海上、航空、鉄道、道路、内国水路のいずれか1つの運送またはそれらの組合せによる複合一貫運送、運送貨物自体の損害保険、その危険を引受ける国際物流企業の責任保険、代金決済、正確には銀行の外国為替・信用・金融などの機能が迅速かつ円滑に履行されることが重要であり、これらの制度の法的発展は着々と進んでいる。

このように貿易を補佐する運送・決済・保険・通関の各分野においては着実に法的整備がなされつつあるにもかかわらず、これを利用する立場にある荷主の貿易行為がそれに対応した機能を果していないきらいがあると指摘さ

れている。それ故、複合一貫運送をサービスする国際物流マンによる新環境への対応のための前提要件として、法的マインドの高揚につとめることが荷主へのサービスの提供につながることになるゆえんはここにある。

Ⅱ 新国際商取引法秩序の展望

昨今は、何かにつけて体制的な現行秩序を改革して新しい秩序を確立しようという動きが内外ともに活発になってきたが、企業の貿易取引を規制する法やルールの分野もその例外ではない。すなわち、新しい国際経済秩序の確立の動きが進む今日、長年の伝統的な国際取引の実務の分野にも新秩序を形成しようという動きがそれである。このような新しい動きはつぎにみられるように、古くから全世界の取引実務を支配してきた欧米諸国のそれが発展途上国のイニシアティブにより国際連合や国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) 等の国際機関において再検討されるようになった。

(1) 国連の動き：国連事務総長が1968年の国連総会に提出した「国際商取引に関する法の 斬進的発達」(Progressive Development of Law of International Trade)と題する報告書のなかで「発展途上国が貿易取引に関する統一化や標準化の作業に加わることは、今までになかったが、これからは国連等の国際機関の場を通じて、この分野の新秩序形成のための作業に積極的に参加することにより、自国の法の整備の近代化を促進、もって外国との間で対等の取引ができるよう努力すべきである」と初めて実務問題が触れられ、発展途上国の利益を重視する旨の決議が採択されたのを契機に、国連国際商取引法委員会 (United Nations Commission on International Trade Law: UNCITRAL) が発足、これまでに多くの成果をあげてきた。そのことは、経済面の南北問題が UNCTAD で展開するとすれば、UNCITRAL は法秩序での南北問題の舞台の場ともいえよう。こうして始まった UNCITRAL の作業には、発展途上国のイニシアティブにより、この20年ほどの間

に西欧型の現行秩序をドラスタックに変えていこうとする動きが強く、経済界に大きなショックを与えている。それらは、国際物品売買契約条約、定期船同盟行動憲章条約、国際海上運送条約、国際複合物品運送条約、国際商事仲裁規則、契約保証状統一法案、新国際為替手形法条約案などのかたちでまとまりつつあるが、それらが発効するかどうかは、今後実業界の大きな関心事となっている。

(2) ICCの成果：世界経済の健全な発展と国際貿易の拡大化を希求する100カ国にわたる世界のビジネスマンおよび商工会議所・経済団体（先進国、発展途上国・東欧諸国をメンバー）の集まりであるICCは、民間企業の活動と市場経済制度こそ社会的・経済的・商業的・技術的進歩を達成するための最も確実な道であるとして、それをICC活動の基盤としてきた。ICCは、1920年の設立以来、世界各国の経済界の意見を収集し、国連A級諮問機関としてそれをUN, IMF, GATT, UNCTAD, UNCITRAL, OECD, EC, ESCAP等の政府間機関の討議および政策に反映させるといった重要な使命をもつほかに、国際取引における不必要な手続きの撤廃、必要な手続きの標準化、複雑な手続きの簡素化を提唱し、国際間の日常の貿易、運送、決済、仲裁活動に必要なルールづくりに鋭意努力している。この分野におけるICCの業績には、FOBやCIFの解釈を統一したIncoterms、信用状取引のガイドといわれる信用状統一規則、D/P・D/A決済のための取立統一規則、ドア・ツー・ドア輸送の複合運送証券統一規則、紛争解決のための仲裁規則等があり、国際取引に従事する者は、先進国・発展途上国、社会主義諸国のいかにかわりなく、これらのルールを日常的に使用している。これらのルールも、それぞれ時代の発展に応じて、世界の経済界の総意を汲みながら修正につぐ修正がつけられているのは、知識と経験の国際交流が円滑かつ効率的に行われている証左であるとして、世界から高く評価されている。

(3) 中国司法部門の国際ルール適用

上海高等法院は日本の輸送業者発行のB/Lについて、1989年8月10日に

「上訴人の発行したB/Lの形式は、1924年ヘグ・ルール第3条の規定に照して、また日本国の1975年国際海上運送法第6～7条の規定に注意を払えば、船積式船荷証券と認むべきであり、銀行がこれによって支払いを行なったことは信用状統一規則にしたがっている。……」と国際ルールの適用を認める⁽³⁾判決を下し、国際的な評価をうけている。

Ⅲ 新しいルールの普及の必要性

国際取引で不可欠の国際ルールであるインコタームスや信用状統一規則等が新時代の要求に合わせて改訂されていることを、国際物流マンはもっと認識すべきである。

(1) 1990年インコタームスの普及：輸出でも輸入でも、その取引の成否は建値の決め方いかんにかかっており、その取決めにはFOBやCIFなどのTrade terms が使用されていることについては説明の必要もないが、それらの解釈を統一した国際ルールであるインコタームスがつぎからつぎへと新しいTrade terms を追加・改訂されているという動きについては、殆んど知られていない。1990年インコタームスに定める新Trade terms をつぎに掲げておこう。

新Trade terms (略語—邦訳名) —用途または性質

- Delivered duty paid (DDP—関税込・持込渡条件)—プラント・設備財取引に使用可能の条件
- Free Carrier (FCA—運送人渡条件) —航空および複合一貫運送による取引に使用可能でFOBにとって代わる条件
- Freight/carriage paid to (CPT—輸送費込運送手配条件) —複合一貫運送による取引のためのものでC&Fにとって代わる条件
- Freight/carriage and Insurance paid to (CIP—輸送費・保険料込運送・保険手配条件) 複合一貫運送による取引のためのものでCIFにとって代わる条件

(3) 拙稿「金融法務事情」No. 1244, 「国際商事法務」Vol. 18, No. 2, 「海事法研究会誌」90年2月により紹介。

これらの Trade terms が登場してきたのを契機に、I C C は従来からあった FOB, C&F, CIF 等を含めて全部で 13 Trade terms を規定した 1990 版インコタームスを採用している。したがって、これからは、プラント輸送、複合運送や航空運送を利用した契約の場合には海上運送用のみの FOB や CIF ではなく、DDP, FCA, CPT, CIP, などの新条件の内容をよく研究した上でそれらを使用するよう頭を切り換えるべきである。

(2) 1980年国際売買法の登場：国際的売買契約の交渉の際のもっとも重要かつ困難な問題の 1 つは、準拠法の確定、すなわち当該契約に適用される法をどこの国の法律やルールにするかであるが、わが国の場合は、日本法によって規制する旨を申出しても相手方が承諾しないことが多く、結局外国法が準拠法として指定されているのが一般である。このように、準拠法の指定をめぐる不利益と煩わしさを選避するためにも、国際間で共通に準拠しうる売買法として登場したのが 1980 年国連採択の国際物品売買契約条約で、1988 年 1 月発効、米国、フランス、中国をはじめ 29 カ国が批准している。問題は、日本がこの条約を批准していなくても、貿易相手国がこの条約の締約国であれば、本条約の適用から免れるわけにはいかない場合も十分に予想される。国連条約とインコタームスとの関係であるが、本条約は、インコタームスや信用状統一規則等の国際ルールの優先性と拘束性を明白に認めることにより、売買契約の当事者の自治意思原則を尊重しているため、これらの規定を事前に研究しておくべきである。

(3) 新国際運送秩序の形成：国際運送とくに海上運送と複合運送、さらに海運同盟の分野においては、これまでどちらかといえば、運送人主導型の法秩序であったものが、これらについても国連の場において荷主主導型のそれへと大きく転換しつつあり、これまでの貿易・海運実務に大きな影響がでてきた。たとえば、約半世紀の間に、B/L の基本法である 1924 年船荷証券統一条約のいわゆるヘーグ・ルールは、今日的な要請に応じてヘーグ・ルール一部改正のいわゆる 1968 年のヘーグ・ヴィスビー・ルールと、ヘーグ・ルー

ルとは無関係に現行秩序を抜本的に変更した1978年のいわゆるハンブルグ・
ルールの国連国際海上物品運送条約の2ルールの誕生をよんだのをはじめ、
これとは別に先進国や海運国の反対を押し切って発展途上国のイニシアティブ
でできた1980年国連複合物品運送条約も成立し、B/Lの準拠法が4本建と
いう厄介なことになってきた。

(4) 信用状統一規則と D/P・D/A の取立規則⁽⁴⁾の世界的普及：

i) 売買契約と違って、信用状取引は、物品取引とは別個の取引で、信用
状条件と一致することを前提に、信用状に要求されている書類と引換えに支
払・引受・買取が行われることを基本原則としているから、輸出・輸入者は
次のことを守らなければならない。

——輸入者である発行依頼人は、これまで述べてきた新しい動きをふま
えた売買契約にしたがって発行銀行に対して、正確かつ完全な指図を簡
単明瞭に行うことにより無用のトラブルの発生を避けること

——輸出者である受益者は、信義則にしたがい、信用状条件どおりに行動
することももちろんのことであるが、万一その条件を履行できないと
思われる信用状を受取ったときは、船積や発送の前に問題となった信
用状条件の変更を発行依頼人に要求すること。

ii) つぎに、信用状取引と違って、取立てとは、買主からの支払または買
主による手形の引受を2つの銀行を仲介して行なう方法である。信用状なし
の取立のための D/P・D/A 取引の場合には、輸出・輸入者は次のことを守
らなければならない。

——本人である輸出者は、仕向銀行に対して完全かつ正確な取立指図を与
えることで無用の誤解や混乱を招かないようにすること。

——支払人である輸入者は、仕向銀行の取立指図にしたがって取立銀行よ
り荷為替手形の呈示をうければ、D/P・D/A の条件どおり誠実に支
払いまたは引受けをすること。

(4) 信用状なしの D/P・D/A 条件を定めた取立統一規則は、現段階では中国により採択され
ていないので、誤解を避けるため、中国語では説明を省略する。

1. Logistics behavior for International Trade

Firstly, since logistics behavior for international trade is usually accomplished by legal means called contracts, logistics personnel must be legally minded on agreement of terms and conditions of business. As industrial and economic activities became diversified and more sophisticated and are carried out on a larger scale and especially because new trends based on technological innovation are considerably changing not only traditional means of transport but also methods and services for exporting and importing, payment, insurance, storage, packaging, stevedoring, cargo handling, and communication, that is to say, the long-cherished technique and practice for trade, transport, insurance and customs clearance, it is now requested that techniques and practices should be reviewed. At present, acquisition, distribution and diffusion of information concerning these moves for the establishment of a new climate and order are mostly in the hands of specialists in each relevant academic, business and industry of the world.

In practice, most businessmen who have engaged in international trade are more interested in profit-making aspects than legal aspects involving complete and precise agreements of terms and conditions for stipulating rights and liabilities as well as obligations between the parties concerned. However, this often leads to problems because international trade cannot be carried out by simply clarifying practical points of view. For delivery of goods, combined transport, using a combination of means of transport by sea, air, rail, road and waterways, must be established with contracts of cargo insurance for loss of and/or damages to the goods and liability insurance by the carrier. For making and receiving payment, it is imperative for banks to achieve the necessary functions for buying/selling foreign currencies, operating documentary credits and finance quickly and smoothly. Legal arrangements for these systems are making steady progress.

Someone point out notwithstanding, that although legal climate order are steadily being made in the field of international trade law, shippers who are to be followed by those legal systems are still far behind in fulfilling their functions. Under these encouraging circumstances, those engaged in international logistics services need to become more legally minded in order to offer more complete and better services to these customers as shippers.

I. 国际物流工作者要适应新的形势

第一，因为国际贸易中的物流最终是通过法律手段（即合同）得以实现的，因此，物流人员必须对项目协定和商业条件有一个法律观念。随着工业和经济活动的多样化、复杂化，并且在大规模范围内实施，特别是技术革的浪潮，不仅改变了传统的运输手段，而且也改变了销售、付款、保险、储存、包装、搬运、检验、结算、垫付、安检及货物处理，即，贸易、运输、保险和海关报关长期坚持的“技术和作法”，这就要求技术和方法的不断革新。目前，有关那些新的商业动态和秩序的信息收集、分配和推广大多集中在相应行业的有况之士手中。

实际上，从事国际贸易的大多数商人对盈利更感兴趣，而对有关团体间的权利和义务，信贷与债务条件以及合同条款的完整和准确等方面问题的法制观念则兴趣不大。然而，因为国际贸易不是通过简单的贸易活动就能完成的，因而常常产生许多问题。对于货物的交货、使用海运、空运、铁路、公路及水路等一种或多种运输方式的联运必须以（货主的）货物丢失或损坏保险合同和承运人的责任保险合同为基础。对于货款的支付和收款，银行应该具有能快速而顺利地进行外汇交易，使用跟单信用证和资金供应等必要的功能。这些系统的立法程序正在取得不断的进展。

虽然，在国际贸易法领域正在稳步地进行各种立法准备，但使用这些法律系统的货主仍然不能充分发挥其功能。在这种情况下，鼓励国际物流工作者加强法制观念将会为用户提供更好的服务。

II. Perspectives for New International Trade Law Order

In recent years, moves for establishing a new order by reforming the traditional order of the social and economic establishment has vigorously been promoted both at home and abroad. Similar movements have also been noticeable in laws and regulations controlling international transactions of private/public owned enterprises. Namely, while moves are pursued for the establishment of a New International Economic Order, attempts to establish a new order in the long cherished international trade practices are also being made. These new moves are reflected in reviews by international organizations such as the United Nations and the International Chamber of Commerce (ICC) as to industrialized countries' traditional business practices prevalent in the world on the initiative of the Third World.

(1) Works of the United Nations

A report entitled "Progressive Development of Law of International Trade" submitted by the Secretary General to the U.N. General Assembly in 1968 first touched upon international trade techniques and practices saying, "although developing countries have not joined discussions on unification and harmonization of international trade laws, they should actively participate in preparations for the establishment of new order through international bodies such as the UN, and that they should make efforts to promote the modernization of their own legal systems in order to engage in making contract with developed countries on equal terms". The report eventually led to a resolution to attach high importance to the interests of developing countries and the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) was founded. UNCITRAL has achieved many results as a forum of the solution of South-North legal issues which is in line with UNCTAD acting as a forum for the solution of South-North economic issues.

UNCITRAL has been trying for the past twenty years to drastically change the prevailing western market economic system on the initiative of developing countries thereby embarrassing the industrial economic countries. The United Nations efforts have so far borne fruits in the form of the international conventions relating to the sale of goods, liner conference, carriage of goods by sea, multimodal transport, commercial arbitration, bank guarantee and new bill of exchange, etc. Whether or not they can be put into effect draws the global attention of business circles.

II. 国际贸易法新秩序展望

近年来，通过变革目前现行体制建立新经济秩序的要求和动向，无论是在国内还是在外国都十分活跃，与此相似，在控制国际贸易的法律和规章的制订也取得了很大的成果。即是说，正在努力建立一个长期繁荣的国际贸易新秩序。在第三世界的倡议下，联合国（UN），国际商会（ICC）等国际组织对发达国家的风靡世界的商业策略作了评论，这些新的发展在评论中得到了反映。

（一）联合国所作的工作

一九六八年，联合国秘书长呈交给联合国大会一份题为“逐步发展国际贸易法”的报告，首先提到了国际贸易的技术和惯例。报告指出，“虽然，发展中国家没有参加关于国际贸易法的统一与协调的讨论，但是，他们却在通过联合国等国际团体积极参与建立新秩序的准备工作中，并在努力促进本国的法制系统现代化，以便同别国进行对等贸易”。这份报告终于导致了高度重视发展中国家的利益的决议，并组成联合国国际贸易法委员会（UNCITRAL）。与专题讨论解决南北经济问题的联合国贸易和发展会议相比较，由于专题讨论解决南北立法问题，所以，已取得了许多效果。二十年来，在发展中国家的倡议下，联合国国际贸易法委员会努力改变了现行的西方经济秩序，从而控制新兴的工业经济国家的经济增长。联合国努力促成了关于商品销售、空运、海运、联运、商业仲裁准则银行担保及汇票等国际会议草案的落实。从而引起了全世界对商业界的注视。

(2) ICC Achievements

The ICC is the international organization of business enterprises, chambers of commerce and economic organizations in 100 countries including developed, developing and east European nations, aiming at the sound development of the world's economy and the promotion of international trade. ICC activities have been based on the notion that business practices by private enterprises and the market economy system are the most suitable means to achieve social, economic, commercial and technological progress.

Since its establishment in 1920, the ICC has been paying attention to the opinions of economic circles all over the world and reflecting them in the discussions and policies of intergovernmental organizations such as the UN, IMF, GATT, UNCTAD, UNCITRAL, OECD, ESCAP and EC etc.. The ICC has also been calling for the abolition of unnecessary international business procedures, the standardization of essential proceedings and the facilitation of complicate practices thereby regulating day-to-day transaction, transport, payment and arbitration.

The ICC has already succeeded in unifying the interpretation of trade terms such as FOB and CIF in the form of Incoterms, and adopting Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (hereinafter referred to as UCP) which are now regarded as a guide for L/C operations, and the Uniform Rules for Collection (hereinafter referred to as URC) for D/P and D/A transactions, and Uniform Rules for Combined Transport Documents for door-to-door transport and Arbitration Rules for the settlement of business disputes.

Those engaged in international trade use these rules in their daily business practices whether in a free market economy or planned economy nations. These practical rules have been undergoing amendments reflecting the consensus of economic circles in the world. The UN highly appreciates the continual revisions of these rules which reflect the fact that international exchanges of knowledge and experience are being carried out smoothly and efficiently. Recently, the China Chamber of International Commerce (CCOIC) and ICC have decided jointly to create a working body to be called as the PRC CCOIC/ICC cooperation council.

(3) PRC Court's Ruling

Shanghai High Court decided for applying the international rules that the form of B/L issued by Japanese forwarder was evident as "Shipped on board B/L" from Art. 3 of 1924 Hague Rules as well as Art. 6~7 of 1975 International Carriage of goods by Sea of Japan; thereby the same B/L was accepted by the banks in conformity with the credit conditions subject to 1983 UCP.

（二）国际商会的成就

国际商会（I C C）是国际性的商业组织，是由包括发达国家和发展中国家在内的一百一十个国家所组成的商会和经济机构，其目的是促进世界经济的健康发展和促进国际贸易。国际商会（I C C）的活动建立在这样观念的基础上，即通过私人企业和市场经济是取得社会的、经济的、商业的和技术的发展的最适当的方式。

自一九二〇年该机构创立以来，I C C一直注视全世界经济领域的舆论。这在诸如UN, IMF, GATT, UNCTAD, UNCTRAL, OECD, ESCAP 及 EC等政府间机构的讨论和政策中得到了体现。同时，I C C要求取消不必要的国际间的商业程序，要求必要程序的标准化以及实际应用的简化，从而调节日常交易、运输、付款及仲裁。I C C已经以《国际贸易术语解释通则》（Incoterms）的形式成功地统一了如 FOB, CIF 等贸易术语的解释。并对跟单信用证采用“证跟单信用统一的惯例”（U C P），这被认为是L/C（信用证）运用的准则，对D/P（付款交单）及D/A（承兑交单）采用的准则，对复式运输采用《统一的联运法规》，对解决商业争端采用《仲裁法规》。

国际贸易人员在其日常商业活动中，不论市场经济还是计划经济国家，都应用这些法规。这些统一的法规一直在修改、反映了世界经济界的意见。联合国高度珍视经过不断修订后的这些规则，因为其反映了这样的事实：国际间知识和经验的交流正在顺利而有效地进行。最近，中国国际商会（CCOIC）与国际商会共同成立了 PRC CCOIC/ICC 合作委员会。

（三）中国司法部门参照国际法规审理纷争

上海高级人民法院参照国际法规，于1989年10月8日对某纷争做出如下判决：本院认为，当事人双方的民事法律关系是由海上货物运输合同所引起，上诉人所签发的提单的性质，参照一九二四年《统一提单的若干法律规定的国际公约》第三条第七款的规定，并注意到日本国一九五七年《国际海上货物运输法》第六条、第七条的规定，应确认为已装船提单，银行据此予以结汇，符合《跟单信用证统一惯例》的规定。

III. Necessity of Putting New Rules to Wider Adoption

Economic circles in Asia should be aware that Incoterms, UCP and Arbitration Rules, which are of essential for international trade, have been revised according to requirements for the new era.

(1) Widespread use of the 1990 Incoterms

In import and export, successful results of international transactions are depended on price quotation and the proper use of trade terms such as FOB and CIF for concluding contracts. It is hardly known that the Incoterms which are a set of international rules derived from the global interpretation of those trade terms have had addition of new trade terms, Such as :

- Delivered duty paid (DDP) :

To be used for supply and erection of plants and machinery.

- Free Carrier (FCA) :

Equivalent to FOB for air, combined transport of goods.

- Freight/carriage paid to (CPT) :

Equivalent to C & F for combined transport of goods.

- Freight/carriage and insurance paid to (CIP) :

Equivalent to CIF for combined transport of goods.

With the adoption of these new trade terms, the ICC recommended the 1990 Incoterms which define a total of 13 trade terms including the previously defined FOB, C & F, CIF, etc. For contracts involving erection of plants and machinery, combined transport or air freight transportation, new terms such as DDP, FCA, CPT, CIP, should be used instead of FOB, C & F, CIF for maritime transport.

III 在更广范围内采用新法规的必要性

国际物流工作者应该认识到国际贸易的必要手段《国际贸易术语解释通则》(Incoterms), 《跟单信用证统一惯例》(UCP), 《仲裁法》等已针对新时代的要求作了修正。

(一) 一九九〇年《国际贸易术语解释通则》的广泛应用

无论是产品的进口还是出口, 任何成功的国际交易都取决于用于合同之中的报价和贸易术语, 例如FOB、CIF等。几乎没有人知道, 从那些贸易术语的通用解释中产生出来的国际规则《国际贸易术语解释通则》正在增添新的贸易术语。一九九〇年《国际贸易术语解释通则》包括如下新的贸易术语。

新的贸易术语(已写)如下:

- *DDP 已付进口关税的货运
可以用于出口成套设备(机械)
- *FCA 免费运输
对于联运同FOB
- *CPT 付联运费
对于联运同C&F
- *CIP 付联运费和保险费
对于联运同CIF

随着这些新的贸易术语的出现, 包括从前确定的 FOB, CIF 等, 一九九〇年国际商会采取的《国际贸易术语解释通则》中共确定了十三个贸易术语。对于涉及出口成套设备、联运或空运的合同, 应该采用 DDP, CIP, DCP, FOA 等新的贸易术语而不是 FOB、CIF 等。

(2) Enactment of the 1980 UN Sales Convention

One of the most important and difficult matters for negotiating an international agreement is that of an applicable law, that is, the problem of which country's law should be applied to the contract. If one of the parties proposes his country's law as the law applicable to the contract, the proposal is normally declined and a foreign law is often specified by the other party. To avoid disadvantages and embarrassments incurring from the selection of a governing law, the UN Convention on International Contract of Sale of Goods (hereinafter UN Sales Convention) was adopted in 1980 as a sales law common to international transactions. The UN Sales Convention was ratified by a total of 29 countries, including China, USA, France and Italy and came into force on January 1, 1988. Even though Japan has not yet ratified to Convention, it may not be free from the application of the provisions of the Convention if its trade partner is a member country of the Convention. Since the UN Sales Convention clearly recognizes that the international rules such as the Incoterms and the UCP are binding upon the parties and have priority over the Convention, and at the same time appreciates the autonomy of the parties concerned in an international contract, these international rules should carefully be considered in advance.

(二) 《一九八〇销售公约》的制订

在国际贸易合同的谈判中，一个十分重要而又十分困难的问题是决定贸易法规的问题。即哪个国家的法律适用于这种合同的问题。如果建议把其本国的法律作为适用于合同的法规，则这个建议通常是被否决的，而指定某个外国的法规。为了避免从推荐某个政府的法规而引起的为难和不利，一九八〇年联合国制订了《联合国国际商品销售公约》（以下称维也纳公约）国际交易通用的销售法规。维也纳公约得到了中国、美国、法国和意大利等二十九个国家的认可，包括一九八八年一月一日加入活动的国家。虽然，日本尚未认可此公约，但如果其贸易伙伴是该公约的成员国，则日本也必须按此公约进行贸易。因为《维也纳公约》清楚地判明：参予者受如《国际贸易术语解释通则》，《跟单信用证统一惯例》等国际法规的约束，这些法规优先于成员国的法规和规章，同时又重视参与合同的各方的自主性。因此，这些统一的法规需要事先认真研究。

(3) Establishment of New International Transport Order

In the field of international transport by sea and a combination of sea/land/air transportation, code of conduct for liner conference, the legal order of liability regimes in particular had been established to be carrier-oriented. However, those orders have been considerably changing into one which is shipper-oriented; thereby greatly affecting international trade and shipping practices. For example, the so-called Hague Rules of the 1924 Convention for Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading; serving as the maritime B/L Law were partially revised and gave birth to the so-called 1968 Hague Visby-Rules according to the today's requirements, and the so-called Hamburg Rules of 1978 UN Convention on International Carriage of Goods by Sea were established to drastically change the prevailing order irrespective of the Hague Rules legislations. In addition, the 1980 UN Convention on International Multimodal Transport of Goods was adopted on the initiative of developing countries against the intentions of advanced shipping countries. Therefore, the present situation will be extremely complicated with four laws applicable to bills of lading.

（三）国际运输新秩序的建立

在国际海运及海陆空联运方面，特别是在空运的管理规程上，责任部门的立法原则过去常常是着重承运部门的利益。但是，这些规程已经显著地向着重货主方向发展，因而，对国际贸易与航运业产生了很大影响。例如，根据现代的需要，用作统一提单若干法律规定的国际公约的一九二四年《海牙公约》经过部分修改，变成了一九六八年的《海牙 Visby 公约》（《新海牙公约》——译著），一九七八年又颁布了《汉堡联合国国际海运公约》，极大地改变了当时流行的《海牙公约》。此外，一九八〇年通过了《联合国国际联运公约》，此公约由发展中国家倡议，违背了发达海运国家的意向。因此，同时存在四个统一提单法规。目前，情况十分复杂。

(4) Worldwide Adherence to UCP and URC for D/P·D/A

i) Documentary credits are a very widely used means of paying for goods in international trade. The 1983 UCP has greatly facilitated documentary credit practice by laying down codified rules that are applied to virtually all such transactions throughout the world.

Unlike sale of goods, operation of documentary credits are carried out provided that the stipulated documents are presented and the conditions instructed are complied with. In principle, payment, acceptance or negotiation of the draft are fulfilled in exchange for documents stipulated in the credit. Therefore, both an exporter as a beneficiary and an importer as an applicant for the credit must observe the following :

— An applicant must provide the issuing bank with precise and complete instructions according to the underlying sales contracts based on the UCP rules so that unnecessary misunderstanding and confusions can not be happened.

— A beneficiary must act faithfully as instructed in the credit. If he receives the credit but is not satisfied with the terms and conditions of the credit he should ask the importer to amend the corresponding conditions of the credit.

ii) A collection subject to URC is a means by which a seller in one country may obtain payment from or acceptance of drafts by a buyer in another country through the intermediary of two banks.

In the case of D/P or D/A terms for collection without documentary credit, both an exporter as a principal (drawer) and an importer as drawee must pay attention to the following ;

— A principal must instruct the remitting bank with precise and complete collection order so that unnecessary misunderstanding and confusion cannot be happened ;

— A drawee may or may not pay or accept the principal's draft on D/P or D/A terms presented by collecting bank as per the collection order from which the remitting bank received.

(四) <国际跟单信用证统一惯例>和 D/P · D/A 规则的国际化

i) 跟单信用证的使用是以附单规定的证书和承兑条件为前提的。大体上说,付款,接收及支票的转让是以换取信用证上所规定的条件书来实现的。因此,无论是输出者(如收款人)还是输入者(如信贷申请人)都应遵守如下原则:

——申请人必须按有关的贸易合同向银行简单明了地提供全部细则,以避免不必要的问题出现。这些合同的签订是以上面所述的新的经济法规为基础的。

——收款人必须按信用证要求老实办事。如果他得到了一张尚未透支的跟单信用证,装运前他应要求发证者修改其相应的承兑条件。

——中国进出口业务中一般不搞无信用证交易。

ii) 对不开信用证而只规定 D/P · D/A 条件的托收统一规则,因目前中国尚未认可,为避免误解,本文不做介绍。