

第三章

国际贸易术语



选择正确的贸易术语签订国际买卖合同

北京某企业曾通过铁路运输方式向境外出售一批纺织品,该企业按约定的交货时间,将备好的货物发运出去,取得了铁路承运人签发的运输单据。当买方在目的地车站凭单提货并验收后,却发现货物数量短少,遂以卖方违约为由,向卖方提出索赔。卖方则出具承运人签发的运输单据,证明自己是按合同规定数量发运的,并未违约。买方则认为自己所提供的货物数量短少的证明文件是由双方认可的检验机构出具的,是合法有效的凭证。经协商不能取得一致意见后,买方依据合同中的仲裁条款提请仲裁。

仲裁庭在审理该争议案时发现,双方在买卖合同中对于交货地点和风险转移的界限问题未作出明确规定,合同自始至终没有出现国际货物买卖合同中普遍采用的贸易术语。询问当事人时,其答复是“缺乏经验,做法不规范”。正是这种不合规范的做法,给解决合同争议带来了很大的困难。

案例分析: 如果买卖双方选择一个贸易术语进行成交,双方产生争议时,交给仲裁庭审理不会有困难。在国际货物买卖中,交易双方之所以产生纠纷,往往是没有明确规定各自应承担的义务,包括有关风险、责任和费用的划分等问题。如果每次交易都对这些问题进行磋商,费时费力,而且极易造成交易不成功。

资料来源:黎孝先.国际贸易实务[M].北京:对外经济贸易大学出版社,2010.

学习目标:

1. 掌握国际贸易术语的含义、作用,了解有关国际贸易术语的国际惯例的性质与内容。
2. 掌握《2000 通则》中主要国际贸易术语的特点、风险、费用和责任的划分以及适用的运输方式。
3. 逐渐熟悉和学会使用《2010 通则》中的国际贸易术语。
4. 掌握在使用国际贸易术语时应注意的事项。

主要名词或概念:

国际贸易术语、国际贸易惯例、装运港船上交货、象征性交货、实际交货、装运合同、到货合同

在国际贸易中,买卖双方应通过洽商,明确各自应承担的责任和义务。在买卖双方货物交接过程中,要涉及许多问题,如有关风险、责任和费用的划分问题,这些问题直接关系到商品的价格。在长期的国际贸易实践中,逐渐形成了各种不同的贸易术语,可以使用贸易术语对各种问题加以确定。学习和掌握各种贸易术语,对于正确运用这些术语来明确当事人的义务和合理确定价格,具有十分重要的现实意义。

第一节 贸易术语的概述

一、贸易术语的含义

贸易术语在我国又称贸易条件、价格术语,它说明价格的构成及买卖双方有关风险、费用 and 责任的划分,从而确定买卖双方在交货和接货过程中应尽的义务。

国际贸易具有线长、面广、环节多、风险大等特点。线长是指货物的运输距离长;面广是指交易中要涉及许多方面的工作;环节多是指货物从出口国到进口国要经过许多道关卡,办很多手续。在这期间货物遭遇自然灾害或意外事故而导致损坏或灭失的风险自然要大一些。因此,买卖双方在洽商、订立合同时,必然要遇到以下几个问题:

- (1) 卖方在什么地方办理交货?
- (2) 货物发生损坏或灭失的风险何时由卖方转移给买方?
- (3) 谁负责办理货物的运输、保险以及通关手续?
- (4) 由谁负责承担上述事项时所需的各种费用?
- (5) 买卖双方需交接哪些有关货运单据?

在交易过程中,这些问题都是必须明确的,贸易术语正是用来解决这些问题的。在国际贸易中,确定商品的成交价,不仅取决于其本身的价值,还要考虑有关手续由谁办理、费用由谁负担以及风险如何划分等一系列问题。因此,国际贸易术语具有二重性:一方面它可以确定交货条件,另一方面可以表示该商品的价格构成因素。二者是紧密相关的。

贸易术语是在国际贸易实践中产生的,它的出现,可以简化交易过程,缩短洽商时间,节省费用开支。因此,学习和掌握各种贸易术语的含义与运用,是从事国际贸易的基础。

二、贸易术语的作用

1. 有利于买卖双方洽商交易和订立合同

由于每种国际贸易术语都有其特定的含义,而且一些国际组织对每种贸易术语也作

了统一的解释与规定，这些解释与规定，在国际上被广为接受，并成为惯常奉行的做法或行为模式。因此，买卖双方只需商定按何种国际贸易术语成交，即可明确彼此在交接货物方面所应承担的责任、费用和 risk，这就简化了交易手续，缩短了洽商交易的时间，从而有利于买卖双方迅速达成交易和订立合同。

2. 有利于买卖双方核算价格和成本

由于贸易术语表示价格构成因素，所以买卖双方确定成交价格时，必须要考虑采用的贸易术语包含哪些从属费用，如运费、保险费、装卸费、关税、增值税和其他费用。这就有利于买卖双方进行比价和加强成本核算。

3. 有利于解决履约中的争议

买卖双方商订合同时，如对合同条款考虑欠周，对某些事项规定不明确或不完备，致使履约当中产生的争议不能依据合同的规定解决，在此情况下，可以援引有关贸易术语的一般解释来处理，因为，贸易术语的一般解释，已成为国际惯例，并被国际贸易界从业人员和法律界人士所理解和接受，从而成为国际贸易中公认的一种类似行为规范的准则。

4. 有利于其他有关机构开展业务活动

在国际贸易的过程中，离不开船公司、保险公司和银行等机构，而贸易术语及有关解释贸易术语的国际惯例的相继出现，便为这些机构开展业务活动和处理业务实践中的问题提供了客观依据和有利条件。

三、贸易术语的发展

贸易术语是在长期的国际贸易实践中产生的，在数量、名称及含义等方面，都发生了很大的变化。随着国际贸易的发展，新的贸易术语不断应运而生，旧的过时的贸易术语也逐渐被淘汰。国际商会于 1936 年首次制定和公布了《1936 年解释贸易条件的国际规划》，订出了 9 种贸易术语，以后经过几次修改。后来，为了适应电子数据交换（英文缩写 EDI）通信的应用和集装箱及多式运输的扩大，1990 年国际商会又推出了《1990 年国际贸易术语解释通则》，简称《90 通则》，确定了 13 种贸易术语。2000 年，国际商会又根据最近出现的无关税区的广泛发展，交易中使用电子信息的增多以及运输方式的变化，对已使用了 10 年的《90 通则》作了进一步的修订，在此基础上又推出了《2000 通则》（Incoterms 2000）。新通则保留了原来的 13 种贸易术语，只是对某些术语在对当事人的有关义务的规定方面作了适当的变更，使贸易术语的规定更加细致、明确、清楚。2010 年 9 月国际商会在《2000 通则》基础上又完成了《2010 通则》（Incoterms 2010），已于 2011 年 1 月 1 日生效。《2010 通则》中将贸易术语划分为适用于各种运输的 CIP、CPT、DAP、DAT、DDP、EXW、FCA 和只适用于海运和内河运输的 CFR、CIF、FAS、FOB，并将术语的适用范围扩大到国内贸易中，赋予电子单据与书面单据同样的效力，增加对出口国安检的义务分配，要求双方明确交货位置，将承运人定义为缔约承运人，这些都在很大程度上反映了国际货物贸易的实践要求，并进一步与《联合国国际货物销售合同公约》及《鹿特丹规则》衔接。

第二节 有关贸易术语的国际贸易惯例

贸易术语是在长期的国际贸易实践中产生的，相当长的一段时间内，在国际上没有形成对各种贸易术语的统一解释。不同的国家和地区对同一种贸易术语有着不同的解释和做法，这样一来交易双方往往产生很多分歧。为了解决这一问题，国际商会、国际法协会及美国著名商业团体，分别制定了解释国际贸易术语的规则，而且是目前比较成形的规则，在国际上被广泛应用。下面分别加以介绍。

一、《1932 年华沙—牛津规则》

《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 贸易术语在国际贸易中得到广泛应用，然而对这一贸易术语，国际上没有统一的解释和规定。为此，1928 年国际法协会在波兰华沙开会，以英国贸易习惯及判例为基础，制定了 CIF 买卖统一规则，称为《1928 年华沙规则》，共计 22 条。其后，在 1930 年的纽约会议、1931 年的巴黎会议及 1932 年的牛津会议，国际法协会在国际商会协助下，对此规则进行了修订，共计 21 条，并定名为《1932 年华沙—牛津规则》，沿用至今。这一规则对 CIF 的性质、买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分以及货物所有权转移的方式等问题都作了较详细的解释。它的重要贡献是规定了所有权的转移问题：货物所有权转移时间是卖方将有关单据交到买方掌握的时刻，对所有权问题的明确有利于处理相关纠纷。

二、《1941 年美国对外贸易定义修订本》

1919 年美国由代表美国商会、美国进口商全国协会和美国对外贸易协会等 9 个商业团体的联合委员会，共同制定了《美国对外贸易定义》。原称为《美国出口报价及其缩写条例》。1941 年在美国第 27 届全国对外贸易会议上做了修订，并改称为《1941 年美国对外贸易定义修订本》。该修订本经美国商会、美国进口商全国协会和美国对外贸易协会所采用，并由美国对外贸易协会予以发行。

《1941 年美国对外贸易定义修订本》主要在美洲国家应用广泛，由于它对贸易术语的解释，与国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》有明显的差异，所以，在同美洲国家进行交易时应该引起注意。近年来在美洲，国际商会的解释通则，逐渐取代美国定义修订本的趋势越来越明显。

三、《国际贸易术语解释通则》

《国际贸易术语解释通则》是国际商会为了统一对各种贸易术语的解释而制定的。其宗旨是为国际贸易中最普遍使用的贸易术语提供一套解释的国际规则，以避免因各国不同解释而出现的不确定性，或至少在相当程度上减少这种不确定性，其分别于 1936 年、1953 年、1967 年、1976 年、1980 年、1990 年、2000 年、2010 年对通则进行了多次修

订和完善,平均每10年修订一次。2010年9月27日,国际商会正式推出《2010国际贸易术语解释通则》(Incoterms 2010),与Incoterms 2000并用,新版本于2011年1月1日正式生效。

如今,作为一种重要的国际贸易惯例,它已成为国际贸易双方当事人签约、履约及解决业务纠纷的主要依据。

第三节 《2000 通则》中的贸易术语

《2000年国际贸易术语解释通则》将贸易术语分为13种,按开头字母的不同,分别在E组、F组、C组、D组。下面分别加以介绍。

一、E组的贸易术语

E组仅包括一种贸易术语,即EXW,英文全文是Ex Works (…named place),即工厂交货(……指定地点)。

这一术语表明卖方在其所在地交货的各种交货条件。按这一条件达成交易,在性质上类似于国内贸易,因为卖方是在本国的内地完成交货,他所承担的责任费用和风险等也都局限于出口国国内。由此可见,采用EXW条件成交时,卖方承担的风险、责任以及费用都是最小的。在交单方面,卖方只需提供商业发票或具有同等作用的电子信息。至于货物出境所需的出口许可证或其他官方证件,卖方无义务提供。但在买方的要求下,并且买方承担风险和费用的情况下,卖方可以协助买方取得上述证件。

根据《2000通则》解释,EXW术语适用于各种运输方式。

1. 买卖双方的主要义务

(1) 卖方主要义务。

① 在合同规定的时间、地点将符合合同规定的货物置于买方的控制之下,就算完成了交货义务。

② 承担将货物交给买方控制之前的一切费用和 risk。

③ 提供商业发票或具有同等作用的电子信息。

(2) 买方主要义务。

① 在合同规定的时间、地点,受领卖方提交的货物,并支付货款。

② 承担受领货物之后的一切费用和 risk。

③ 办理货物出境和入境的一切手续,并承担费用。

2. 注意事项

按EXW成交时,卖方承担的责任、risk最小,费用最少。EXW不是国际贸易中的常用术语,只是陆地接壤国家之间使用。但由于按这一价格术语成交的价格是最低的,因而对买方具有一定的吸引力。在业务中选用这一贸易术语时,应注意下列事项。

(1) 关于货物的交接。在使用该术语时,一般要对货物交接的时间和地点作出具体规定。为了做好货物的交接,卖方在交货前应给予买方合理的通知,说明货物何时可以置于买方的控制之下。如果双方约定,买方有权确定在一定的时间和地点受领货物,买

方应及时通知卖方。如果买方没有能够在规定的时间、地点受领货物，或者在他有权确定受领货物的时间、地点时，没有及时给予适当通知，那么只要货物已成为特定化合同项下的货物，买方就要承担由此产生的费用和 risk。

(2) 关于货物的包装和装运。作为买方，在签约时应根据运输的实际情况，对货物包装的具体要求及包装费用由谁负责的问题做出明确规定，以免事后引起争议。针对货物的包装问题，按《2000 通则》的解释，由买方负责运输工具到交货地点接运货物，一般情况下，卖方不承担将货物装上运输工具的责任和费用，但需要由卖方负责将货物装上买方安排的运输工具并承担相应的费用，应在签约时做出明确规定。

(3) 关于办理出口手续。在使用该术语条件下，办理货物出口手续的责任在买方，尽管有时卖方可以代办，但 risk 由买方承担，如货物被禁止出口的 risk。因此，在成交前，买方应熟悉和了解出口国政府的有关规定，由于该术语卖方不负责出口清关，如果买方不能直接或间接办理出口手续，则不应使用 EXW 术语，而宜用 FCA 术语。

二、F 组的贸易术语

本组的贸易术语包括 FOB、FAS 和 FCA。

(一) FOB 术语

1. FOB 术语的含义

FOB 英文全文是 Free on Board (···named port of shipment)，即船上交货 (·····指定装运港)，通常称为装运港船上交货。

装运港船上交货是国际贸易中常用的贸易术语之一，在外贸业务中习惯上称为“离岸价格”。采用这一价格术语时，在它的后面要注明装运港的名称，例如：FOB 大连。这一价格术语含义是指由买方负责派船接运货物，卖方应在合同规定的装运港和规定的期限内，将货物装上买方指派的船只，并及时通知买方。货物在装船时越过船舷，risk 即由卖方转移至买方。

根据《2000 通则》的解释，FOB 术语只适用于海运和内河运输。

2. 买卖双方的义务

在采用 FOB 价格术语时，买卖双方各自承担的主要责任如下：

(1) 卖方义务。

① 负责在合同规定的装运港和装运期限内，将符合合同规定的货物装到买方指派的船上，并向买方及时发出装运通知。

② 承担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和 risk。

③ 负责办理出口手续，提供出口所需的各种证件。

④ 提交商业发票和自费提供证明卖方已按规定交货的单据，或具有同等作用的电子信息。

(2) 买方义务。

① 订立从指定装运港口运输货物的合同，支付运费，并将船名、装货地点和要求交货的时间及时通知卖方。

- ② 根据买卖合同的规定受领货物并支付货款。
- ③ 承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。
- ④ 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并办理货物所需的海关手续。

3. 使用 FOB 术语应注意的问题

(1) “船舷为界”的确切含义。以装运港船舷作为划分风险的界限是 FOB、CFR 和 CIF 同其他贸易术语的重要区别之一。“船舷为界”表明货物在装上船之前的风险,包括在装船时货物跌落码头或海中所造成的损失,均由卖方承担,货物装上船之后,包括在起航前和运输过程中所发生的损坏和灭失,则由买方承担。以“船舷为界”划分风险是历史上形成的一项行之有效的规则,由于其界限分明,易于理解和接受,故沿用至今。严格地讲,船舷为界只是说明风险划分的界限,它并不表示买卖双方的责任和费用划分的界限。这是因为装船作业是一个连续的过程,在卖方承担装船的责任情况下,他必须完成这一全过程。关于费用划分问题,《2000 通则》中有关 FOB 的卖方义务第 5 条中规定:“卖方必须支付与货物有关的一切费用,直至货物在指定装运港已越过船舷时为止。”这实际上是指,在一般情况下,卖方要承担装船的主要费用,而不包括货物装上船后的理舱费和平舱费。但在实际业务中,买卖双方完全可以出于不同的考虑对于装船费用负担问题作出各种不同的规定。

(2) 关于船货衔接问题。按照 FOB 术语成交的合同属于装运合同,这类合同中卖方的一项基本义务是按照规定的的时间和地点完成装运。然而由于 FOB 条件下是由买方负责安排运输工具,即租船定舱,所以,这就存在一个船货衔接问题。如果处理不当,自然会影响到合同的顺利执行。根据有关法律和惯例,如果买方未能按时派船,这包括未经对方同意提前将船派到装运港,卖方都有权拒绝交货,而且由此产生的各种损失,如空舱费、滞期费及卖方增加的仓储费等,均由买方承担。如果买方指派的船只按时到达装运港,而卖方却未能备妥货物,那么,由此产生的上述费用则由卖方承担。有时双方按 FOB 价格成交,而后来买方又委托卖方办理租船定舱,卖方也可酌情接受。但这属于代办性质,其风险和费用仍有买方承担,就是说运费和手续费由买方支付,而且如果卖方租不到船,他不承担责任,买方无权撤销合同或索赔。总之,按 FOB 术语成交,对于装运期和装运港要慎重规定,签约之后,有关备货和派船事宜,也要加强联系,密切配合,保证船货衔接。

(3) 个别国家对 FOB 的不同解释。以上有关 FOB 的解释都是按照国际商会的《2000 通则》作出的,然而,不同的国家和不同的惯例对 FOB 的解释并不完全统一。它们之间的差异在有关交货的地点、风险划分界限以及卖方承担的责任义务等方面的规定上都可以体现出来。如在北美国家采用的《1941 年美国对外贸易定义修订本》中,将 FOB 概括为 6 种,其中前 3 种是在出口国内陆指定地点的内陆运输工具上交货,第 4 种是在出口地点的内陆运输工具上交货,第 5 种是在装运港船上交货,第 6 种是在进口国指定内陆地点交货。上述第 4 种和第 5 种在使用时应加以注意。因为这两种术语在交货地点上有可能相同,如都是在旧金山交货,如果买方要求在装运港口的船上交货,则应在 FOB 和港名之间加上“Vessel”字样,变成“FOB Vessel San Francisco”,否则,卖方有可能按第 4 种情况在旧金山的内陆运输工具上交货。

即使都是在装运港船上交货，关于风险划分界限的规定也不完全一样。按照《1941年美国对外贸易定义修订本》的解释，买卖双方划分风险的界限不是在船舷，而是在船上。卖方责任之三规定：“承担货物一切灭失及/或损坏责任，直至在规定日期或期限内，已将货物装载于轮船上为止。”

另外，关于办理出口手续问题上也存在分歧。按照《2000 通则》的解释，FOB 条件下，卖方义务之三是“自负风险及费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所必需的一切海关手续”。但是，按照《1941 年美国对外贸易定义修订本》的解释，卖方只是“在买方请求并由此负担费用的情况下，协助买方取得由原产地及/或装运地国家签发的，为货物出口或在目的地进口所需的各种证件”。

鉴于上述情况，在我国同美国、加拿大等国家从事的进口出口业务中，采用 FOB 成交时，应对有关问题在合同中具体订明，以免因解释上的分歧而引起争议。

（二）FAS 术语

1. FAS 术语的含义

FAS 英文全文是 Free Alongside Ship (…named port of shipment)，即船边交货（……指定装运港）。

通常将 FAS 称作装运港船边交货。这一价格术语是指卖方要在合同规定的交货期内将符合规定的货物交到指定的装运港买方所指派船只的船边，就算完成了交货义务。买卖双方承担的责任、费用和 risk 均以船边为界。如果买方所派的船只不能靠岸，卖方则要负责用驳船把货物运至船边，仍在船边交货。装船的责任和费用仍由买方承担。

2. 买卖双方的基本义务

（1）卖方义务。

① 在合同规定的时间和装运港口，将符合合同规定的货物交到买方所派船只的旁边，并及时通知买方。

② 承担货物交至装运港船边的一切费用和 risk。

③ 自负费用和 risk，取得出口许可证或其他官方证件，并且办理货物出口手续。

④ 提交商业发票或具有同等作用的电子信息，并提供交货凭证。

（2）买方义务。

① 订立从指定装运港口运输货物的合同，支付运费，并将船名和要求交货的时间及时通知卖方。

② 在合同规定的时间、地点，受领卖方提交的货物，并按合同规定支付货款。

③ 承担受领货物后所发生的一切费用和 risk。

④ 自负费用和 risk，取得进口许可证或其他官方证件，并办理货物进口的手续。

3. 使用 FAS 术语应注意的事项

（1）对 FAS 的不同解释。根据《2000 通则》的解释，FAS 仅适用于包括海运在内的水上运输方式，交货地点只能是装运港。但是，按照《美国对外贸易定义》的解释，FAS 代表 Free Along Side，即指交到各种运输工具的旁边，因而，含义较广，只有在 FAS 后面加上“Vessel”字样，才能表示“船边交货”。对此，要予以注意。

(2) 办理出口手续的问题。按照《2000 通则》的规定,采用 FAS 成交时,办理货物出口报关的风险、责任和费用由卖方承担,而按照《1990 通则》的规定在实际操作时,给买方带来很多麻烦和不便。

(3) 注意船货衔接问题。因为在 FAS 条件下,从装运港至目的港的运输合同要由买方负责订立,买方要及时将船名和要求装货的具体时间、地点通知卖方,以便卖方按时做好备货出运工作。卖方也应将货物交至船边的情况通知买方,以利于买方办理装船事项。

(三) FCA 术语

1. FCA 术语的含义

FCA 的英文全文是 Free Carrier(…named place),即货交承运人(……指定地点)。

采用这一贸易术语时,买方要自费与承运人签订自指定交货地点至目的地的运输合同。并及时通知卖方,承担卖方交货后的一切费用和 risk。卖方负责在合同规定的时间和地点将符合合同规定的货物交给买方指定的承运人,并办理了出口手续后,就算完成了交货义务,承担交货前的一切费用和 risk。

FCA 适用于各种运输方式,包括多式联运在内,但无论采用哪种运输方式,买卖双方各自承担费用和 risk 均以货交承运人为界,即卖方承担货交承运人之前的一切费用和 risk,买方承担货交承运人之后的一切费用和 risk。risk 转移后,与运输、保险相关的责任和费用也相应转移。

2. 买卖双方的基本义务

(1) 卖方义务。

① 按合同规定的时间和地点,将合同规定的货物置于买方指定的承运人控制下,并及时通知买方。

② 承担货交承运人之前的一切费用和 risk。

③ 办理货物出口手续,自负 risk 和费用,取得出口许可证或其他官方证件。

④ 提供交货凭证、商业发票或具有同等作用的电子信息。

(2) 买方义务。

① 签订从指定地点至目的地的运输合同,支付运费,并将承运人名称及有关情况及时通知卖方。

② 按照合同规定的时间和地点受领货物并支付货款。

③ 承担受领货物之后的一切费用和 risk。

④ 自负 risk 和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并且办理货物进口手续。

3. 使用 FCA 术语应注意的事项

(1) 关于承运人和交货地点。在该术语条件下,是由买方安排承运人,并与其订立运输合同,并将承运人的情况通知卖方。该承运人可以是真正有运输工具的,也可以是运输代理人。按照《2000 通则》的解释,交货地点的选择直接影响到装卸货物的责任划分问题。如果双方约定的地点是在卖方所在地,卖方负责把货物装上买方安排的承运人所提供的运输工具即可;如果交货地点是在其他地方,卖方就要将货物运交给承运人,

在自己所提供的运输工具上完成交货义务，而不负责卸货。

(2) 关于风险转移。按该术语成交时，买卖双方的风险划分是以货交承运人为界。通常情况下是由买方负责订立运输合同，并将承运人名称及有关事项及时通知卖方，卖方才能如约完成交货义务，并实现风险的转移。而如果买方未能及时给予卖方上述通知，或者他所指定的承运人在约定的时间未能接受货物，其后的风险是否仍由卖方承担呢？《2000 通则》的解释是，自规定的交付货物的约定日期或期限届满之日起，由买方承担货物灭失损坏的一切风险，但以货物已被划归本合同项下为前提条件。可见，对于 CFA 条件下，风险转移的界限问题也不能简单片面地理解为一概于交承运人处置货物时转移。

(3) 关于责任和费用的划分。FCA 适用于各种运输方式，卖方交货的地点也因采用的运输方式不同而异。不论在何处交货，按照《2000 通则》的解释，卖方都要自负风险和费用，并办理货物出口的一切手续。这一规定对一些在出口国的内地口岸就地交货和交单结汇的做法是十分适宜的。

按照 FCA 术语成交，一般是由买方自行订立从指定地点到目的地的运输合同，但是如果买方有要求，并由买方承担风险和费用的情况下，卖方也可以代替买方指定承运人并订立运输合同。当然，卖方也可以拒绝订立运输合同，如果拒绝，应立即通知买方，以便买方另行安排。

在 FCA 条件下，买卖双方承担的费用一般也是以货交承运人为界进行划分，即卖方负担货物交给承运人控制之前的有关费用，买方负担货交承运人之后的各项费用。但是，在特殊情况下，买方委托卖方代办一些本属自己义务范围内的事项所产生的费用，以及由于买方的过失所引起的额外费用，均应由买方负担。

三、C 组的贸易术语

本组的贸易术语包括 CIF、CFR、CPT、CIP。

(一) CIF 术语

1. CIF 术语的含义

CIF 的全文是 Cost Insurance and Freight(…named port of destination)，即成本加保险费、运费（……指定目的港）。

CIF、CFR 和 FOB 同为装运港交货的贸易术语，也是国际贸易中常用的三种贸易术语。它们均适用于水上运输方式。采用 CIF 术语成交时，卖方的基本义务是，负责按通常条件租船订舱，支付到目的港的运费，并在规定的装运港和规定的期限内将货物装上船，装船后及时通知买方。卖方还要负责办理从装运港到目的港的货运保险，支付保险费。在业务上有人认为 CIF 为“到岸价”，这是错误的，容易导致工作中产生不应有的损失。其实，按 CIF 条件成交时，卖方仍是在装运港完成交货，卖方承担的风险，也是装运港货物越过船舷以前的风险，越过船舷以后的风险仍由买方承担；货物装船后产生的除运费、保险费以外的费用，也要由买方承担。CIF 条件下的卖方，只要提交了约定的单据，就算完成了交货义务，并不保证把货物按时送到对方港口。