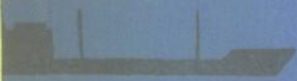


1990年国际贸易术语解释通则

Incoterms 1990



EDI 文集之一

1990 年国际贸易术语解释通则

(Incoterms1990)

1990 年 7 月 1 日起实施

中国 EDI 标准化工作组 译

中国标准出版社

ICC PUBLISHING S. A.
International Chamber of Commerce

1990年国际贸易术语解释通则
(Incoterms 1990)

中国 EDI 标准化工作组 译
责任编辑 智华澎

*

中国标准出版社出版
(北京复外三里河)

中国标准出版社秦皇岛印刷厂印刷
新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

版权专有 不得翻印

*

开本 850×1168 1/32 印张 6.25 字数 18 0000

1991年5月第一版 1991年×月第二次印刷

*

ISBN7 - 5066 - 0408 - 6 F·010
印数 5 001 - 6 000 定价 4.10 元

译者说明

近年来,世界各国为了提高其在国际市场的竞争能力,都非常重视商业文件的快速传递与处理,在国际贸易活动中广泛推行 EDI。

EDI 是英文 Electronic Data Interchange 的缩写。中文翻译为“电子数据交换”或“电子资料联通”。EDI 是标准化和高科技相结合的产物。它使用统一的国际标准编制的电子式贸易文件,利用计算机和通讯网络完成全世界范围的瞬间传递和自动处理,从而实现了“无纸张贸易”。EDI 具有提高传递速度、减少错漏、降低成本、提高质量和效率、便于跟踪和管理等优点,它的应用业已在许多国家产生了巨大的经济效益。专家们预测,EDI 必将引起世界范围内的一场商业大革命。

国际商会(ICC)根据国际贸易形势发展的需要,特别是推行 EDI 的需要和为了使用方便,对《Incoterms 1980》进行了修订。

为了配合和推进我国 EDI 工作的蓬勃开展,中国 EDI 标准化工作组将陆续编辑出版 EDI 文集。在此,《1990 年 国际贸易术语解释通则》一书谨作为 EDI 文集之一,首先奉献给读者。

本书是根据国际商会正式出版发行的《Incoterms 1990》最新版本翻译而成。它为对外贸易中最通用的贸易条款的解释提供了一套国际通则。它是所有从事外贸、运输、海关、银行、保险、法律以及其他所有涉外经济活动人士的重要参考书,还可供有关专业教学使用。

本书的主要翻译和校对工作是由国家技术监督局胡涵景、刘碧松、对外经济贸易部谢伟荣同志完成。国家技术监督局姚世全、

程女范、对外经济贸易部战复东、田英、赵瑞朝等同志也参加了本书的校对工作。由于时间仓促和水平所限,错误在所难免,欢迎批评指正。

此外,国家技术监督局易昌惠、金光、赵艳华、李凤文等同志对本书的翻译出版工作给予极大地支持和帮助,在此表示感谢。

中国 EDI 标准化工作组

1991 年 3 月

在国际贸易合同中,全世界都使用《1980年国际贸易术语解释通则(INCOTERMS 1980)》规定交货责任。随着国际贸易的变化,国际商会(ICC)的专家们以全新资料对该版本作了修订。

在起草合同时,买卖双方只要参照国际商会的《国际贸易术语解释通则》中的某一术语,便肯定能既简单又安全地确定各自的责任。这样,他们便可排除误解和随后引起争议的任何可能性。

在《1990年国际贸易术语解释通则》编写过程中,考虑了运输技术方面的变化,并保证它们与电子数据交换(EDI)的发展完全兼容。

商界人士、律师、保险商和银行家都认为《1990年国际贸易术语解释通则》更易于理解和使用。

序 言

作为商业往来的一部分,把货物从一个国家发送到另一个国家可能是件担风险的事情。如果货物丢失或者损坏,或者由于某种原因而没有交货,合同双方间的信任气氛就可能降低到诉讼的程度。然而,最为重要的是国际贸易中买卖双方总是希望他们的买卖能顺利地做成。

在起草合同时,如果买卖双方具体地参照国际商会的《国际贸易术语解释通则》中的某一条,便一定能既简单而又安全地确定各自的责任。这样便可排除误解和由此引起争议的任何可能性。

在《国际贸易术语解释通则》的修订过程中,考虑了运输技术的变化,某些术语已经合并或已重新定义,并保证了它们与电子数据交换(EDI)的新发展完全兼容。它们以新的格式表示,这种新的表现格式使得买卖双方能一步一步地确定各自责任。新的版面布局使得国际贸易术语解释通则(1990年版)更易于使用。

《1990年国际贸易术语解释通则》的出版是国际商会(ICC)的商业实务委员会和以汉斯得弗莱斯博士(DR Hans De Fries)(荷兰)为主席的贸易术语工作组进行广泛讨论的结果。

具体起草工作委托 Jan Rambery 教授(瑞典)、Ray Battersby 先生(英国)、Jens Bredow 和 Bodo Seiffert 先生(德国)、Mauro Ferrante 先生(意大利)、Asko Raty 和 Kainu Mikkola 先生(芬兰)及 Carol Xueref 女士(IHQ)。在此,对他们表示特别的谢意。

工作组的其他参加者如下:

Ladislaus Blasckek 先生(奥地利)、Carine Gelens 女士、Jan Somers(+)和 Robert De Roy 先生(比利时)、Matti Elovirta 和 Timo Vietikko 先生(芬兰)、Klaus B Winkler 先生(德国)、Dott Vladimiro Sabbadini 先生(意大利)、Ryohei Asaoka 教授(日本)、Santiaho Hernandez Lzel 先生(西班牙)、Lyn Murray 女士、Rrigitte Faubert 女士、和 Pat J. Moore 先生(英国)。

目 录

概述	(1)
1990 年国际贸易术语解释通则	
EXW 工厂交货价(... 指定地点)	(14)
FCA 货交承运人(... 指定地点)	(20)
FAS 启运地船边交货(... 指定装货港口).....	(28)
FOB 离岸价(... 指定装货港口).....	(34)
CFR 成本加运费(... 指定港口)	(40)
CIF 成本、保险费和运费(... 指定港口)	(46)
CPT 运费付至(... 指定地点).....	(52)
CIP 运费和保险费付至(... 指定地点)	(58)
DAF 目的地边境交货(... 指定地点)	(64)
DES 目的港船上交货(... 指定港口).....	(70)
DEQ 目的港码头交货,关税已付(... 指定港口)	(76)
DDU 目的地未完税交货(... 指定地点)	(82)
DDP 目的地完税后交货(... 指定地点)	(88)

CONTENTS

Foreword	(97)
Introduction	(98)
INCOTERMS 1990	
EXW EX WORKS(... named place)	(110)
FCA FREE CARRIER(... named place)	(116)
FAS FREE ALONGSIDE SHIP(... named port of shipment)	(124)
FOB FREE ON BOARD(... named port of shipment)...	(130)
CFR COST AND FREIGHT(... named port of destination)	(136)
CIF COST, INSURANCE AND FREIGHT(... named port of destination)	(142)
CPT CARRIAGE PAID TO(... named place of destination)	(148)
CIP CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO(... named place of destination)	(154)
DAF DELIVERED AT FRONTIER(... named place)...	(160)
DES DELIVERED EX SHIP(... named port of destination)	(166)
DEQ DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID)(... named port of destination)	(172)
DDU DELIVERED DUTY UNPAID(... named place of destination)	(178)
DDP DELIVERED DUTY PAID(... named place of destination)	(184)

概 述

编写《国际贸易术语解释通则》的目的

1. 编写本书的目的是为对外贸易中最通用的贸易术语的解释提供一套国际通则。这样便可避免由于不同国家对于同类术语可能有不同解释的不定因素,至少使其降到最低程度。
2. 合同当事人常常不知道与他们签约的国家的不同的贸易习惯,这样就可能会产生误解、纠纷和官司,并由此造成时间和金钱的浪费。为解决这类问题,ICC 于 1936 年首次出版了一套有关贸易术语解释的国际通则,即《1936 年国际贸易术语解释通则》。为使这些通则符合当时的国际贸易惯例,曾于 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年和 1990 年对其进行了修订和补充。

为什么要更新《国际贸易术语解释通则》?

3. 《国际贸易术语解释通则》1990 年进行修订的主要原因是想修改某些术语,以便扩大 EDI 的应用。目前的《1990 年国际贸易术语解释通则》使得当事人提供各种文件(如:商业发票、海关报关所需文件或交货凭证文件及运输文件)成为可能。当货物正在运输途中,卖方必须提供那些通常用于出售货物的可转让的文件,尤其是提货单时,特殊的问题便可能发生。在这种情况下,使用 EDI 报文来保证买方在收到来自卖方的提货单时,就拥有同样的法律地位是极为重要的。

全新的运输技术

4. 修订《国际贸易术语解释通则》的另外原因是由于运输技术的变化,特别是集装箱中货物的一体化、多元化运输以及在近海运输中汽车和火车的滚动式运输。《1990 年国际贸易术语解释通则》中,《货交承运人(... 指定地点)》(FCA)现已改成适用于所有类型

的运输方式,无论是单一方式或多种方式联运。因此,国际贸易术语前一版本中涉及某些特定运输方式 (FOR/FOT 和 FOB 机场)的那些术语均被删除。

《国际贸易术语解释通则》新的表达方法

5. 为了更易于阅读和理解,ICC 工作组在修订工作中,建议以另一种方式来表达这些贸易术语。这些术语被分为四种不同的基本类型:第一类,只有一个术语,即卖方在自己的地点交货(《E》术语,工厂交货);第二类,要求卖方把货物交给由买方委托的承运人(《F》术语,FCA、FAS 和 FOB);第三类为《C》术语,卖方必须办理运输合同,但不承担装运和发货后货物丢失或损坏的风险,或因发生事故所造成的额外的费用(CFR、CIF、CPT 和 CIP);最后一类为《D》术语,卖方必须承担把货物送到目的地国家所需要的全部费用和 risk (DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP)。

此外,在所有术语中,当事人各自的责任都按 10 个标题分组,对应卖方一边的每个小标题,在买方一边对应的位置上,也都反映相同主题的内容。以 A3 为例,如果卖方必须办理运输合同并支付费用,那么在相应的买方位置 B3 的标题为“运输合同”项下,我们发现“无责任”的句子。当然,这并不意味着买方不关心在必要时办理把货物运到预期目的地这样的合同,而是相对于卖方办理运输合同来说,买方没有责任。但是,就双方在关税、税收和其他官方费用及办理海关手续的费用分担而言,尽管在货物移交给买方后,卖方并不关心买方对货物的进一步安置,但为了清楚起见,术语解释了这些费用在当事人之间如何分担。相反,在某些术语里,诸如《D》组术语,买方并不关心卖方为了把货物运到商定的目的地所支付的一切费用。

下面给出描述这一新分类的图表:

1990年国际贸易术语解释通则	
E组 离港	EXW 工厂交货价
F组 不支付主要运费	FCA 货交承运人 FAS 启运地船边交货 FOB 离岸价(启运地船上交货)
C组 支付主要运费	CFR 成本加运费 CIF 成本、保险费加运费 CPT 运费付至 CIP 运费和保险费付至
D组 抵达	DAF 目的地边境交货 DES 目的港船上交货 DEQ 目的港码头交货 DDU 目的地未完税交货 DDP 目的地完税后交货

港口或特别贸易海关

6. 既然贸易术语必须尽可能地用于不同的贸易和不同的地区,也就不可能精确地提出合同双方的责任。因此,在某种程度上参照具体贸易地点的惯例,或参照贸易双方在过去的贸易中建立起来的商业习惯作法是必要的(参见《1980年联合国国际货物销售协定》的第9款)。当然,买卖双方最好在谈判合同时,将这类贸易惯例及时通知对方,一旦发生争议时,通过销售合同相应的条款澄清各自的法律地位。在个别合同中的这类特别条款可代替或改变各个版本的国际贸易术语解释通则的任何规定。

买方的选择

7. 在某些情况下,在签订贸易合同当时还不可能准确地规定卖方发运的地点或交货的最终目的地。例如,只提到一个范围或一个大

的地区,如海港。在这种情况下,通常规定买方有权力或义务在该范围或在该地区内指定一个更具体的地点。如果买方有权指定上述的具体地点,但他未能这样做,就应承担由于他的失误带来的风险和额外的费用。另外,买方没能行使自己的权力去指明该地点,可以授权给卖方去选择最适合于其目的的地点。

报关

8. 通常最好由居住在办理报关国家的那一方或至少委托代理人办理报关。因此,通常由出口商对出口货物报关,进口商对进口货物报关。然而,在某些贸易术语中规定,买方可在卖方国家办理出口货物报关(EXW、FAS),而在另一些术语中规定卖方可到买方国家办理进口货物的报关(DEQ 和 DDP)。在这些情况下,买卖双方各自必须承担进、出口禁令的风险。他们还须明确由不居住在该国的一方或代理报关需经当局的认可。当卖方负责在买方国家中的那些需完成进口货物报关后才能抵达的地方交货,但由于买方没有履行对进口货物报关的职责而影响了卖方交货时,就会出现特殊问题(参见下面的 DDU)。

按 EXW 术语,买方希望在卖方的工厂接货,而按 FAS 术语,买方希望在船边接货,但是买方希望卖方对出口货物报关。如果这样,那么应在相应的贸易术语后加上“已办出口报关”字样。否则,在 DEQ 或 DDP 贸易术语中,卖方打算交货但不承担部分或全部进口货物的关税或其他税收或官方费用。如果是这样,可在 DEQ 后加上“未完税”,或者可以专门把卖方不愿意交付的特定税收和费用除外,如“VAT 未付”。

据了解,在许多国家里,外国公司既难获得进口许可证又难得到减免关税(如免除 VAT)，“未完税交货”给卖方解除了这些责任。

然而,在某些情况下,卖方的运输责任已延伸到进口国家买方的货场上,卖方想办理海关报关,但不支付关税。如果这样,DDU

术语应添加“DDU, 结关”。在《D》组的其他术语上可作相应的添加, 如“DDP, 不支付 VAT”, “DEQ, 不支付关税”。

包装

9. 在大多数情况下, 当事人应事先明确为把货物安全地运输到目的地所需要的包装。但是, 由于卖方对货物的包装可根据面临的运输方式和运输时间长短变化, 因此有必要规定卖方需按运输的要求进行包装, 该包装只需达到在销售合同签署前已经知晓的有关运输环境所需要的程度(参见《1980年联合国国际货物销售协定》的第35.1款和35.2.b款: 货物, 包括包装, 必须“适合于在合同签署时明确地或含蓄地使卖方知道的任何特定目的, 除非情况表明买方不信任或没有理由信任卖方的技术和判断”)。

货物检验

10. 在许多情况下, 应通知买方在卖方将货物启运之时或之前安排验货(称为装运前验货或PSI)。除非合同另有规定, 否则买方必须支付为其自身利益而安排的验货费用。但是, 如果为了执行卖方本国货物出口的强制性规定而进行的验货, 那么卖方必须支付验货费用。

货交承运人(... 指定地点)(FCA)

11. 如上所述, FCA 无论何时都可用于卖方履行其职责把货物移交给由买方指定的承运人。预期该条术语也适用于所有的用传统的通过船舷的办法不能把货物移到船上的海上运输。显然, 当卖方没有可能控制货物或给出有关货物监护指令时, 仍须承担成本和风险。因此, 传统的 FOB 术语不适用于那些在船到达前要求卖方把货物运到货物集散地的情况。

应该强调指出, 在《F》组术语中, 由于买方签订了运输合同并指定了承运人, 因此, 卖方应按买方的指示移交货物。这样, 没有必

要在贸易术语中精确地规定卖方应如何将货物移交给承运人。然而,为了使贸易双方把 FCA 作为一个“主要的”《F》组术语,应忌对有关不同运输方式的通用交货形式予以解释。

同样情况,由于是买方指示卖方把货物交给某一承运人的,因此,给“承运人”下定义可能是多余的。但是,由于承运人和运输文件对交易者而言极为重要,因此,FCA 的序言包括了“承运人”的定义。在该文本中,应该注意到,“承运人”不仅指实际从事运输的企业,而且还包含了仅承担完成或进行承运工作的企业,只要这些企业承担了作为运输承运人的义务即可。换句话说,“承运人”包括执行人和签约人。根据各国贸易转运业的惯例,各国有关贸易转运商的地位也不一样。因此,在序言中再次强调,卖方必须遵照买方的指示把货物交给转运商,即使转运商拒绝接收承运人的责任,因这已超过了“承运人”定义范畴。

《C》组术语(CFR、CIF、CPT 和 CIP)

12. 在《C》组术语中,卖方必须自费按通用条款签署运输合同。因此,在《C》组各项术语后应该指明卖方必须支付运输费用这一点。在 CIF 和 CIP 术语下卖方还必须承办保险和承担保险费。

由于费用分担涉及到目的地国家,《C》组术语常常被错误地认为是期货合同。因此,在货物实际抵达商议好的地点前,卖方仍然负有风险和费用。但是,必须再次强调,卖方在装运或发货的国家完成合同方面,《C》组术语和《F》组术语具有相同的属性。这样,《C》组术语中的销售合同和《F》组术语中的合同一样,属于装运合同类型。当卖方必须支付沿通常路线并以惯用的方式把货物运到商定的目的地的正常运输费用时,货物损坏或丢失的风险,以及货物移交运输后发生的事故所带来的附加费用均由买方负责。因此,《C》组术语与其他组术语“关键性的”区别有两点:其一为费用分担,其二为风险分担。因此,在提及上述关于风险分担的关键性问题之后,在《C》组术语中给卖方追加责任时必须十分谨慎。《C》组

术语的实质就是在卖方及时地完成了运输合同,并把货物移交给承运人之后,给卖方解除了风险和费用。在 CIF 和 CIP 术语中,通过投保来完成其合同之后的所有风险和费用。

卖方也有可能同意买方向银行递交协商定好的装运文件,凭跟单信用证收取货款。如果卖方要承担按跟单信用证付款或完成装货和发运付款后的风险和费用,那么它与国际贸易中这种通用的支付形式是相当矛盾的。然而,除了那些可能来自装运和发货以后发生事故而带来的附加费用外,卖方必须支付承运人每项费用,无论是发货时预先支付的运费还是货到目的地后支付的费用(运费已收)。

为了把货物运输到预期的目的地,如果需要在几个中转站中转,按照惯例需签定若干个运输合同时,卖方必须支付所有这些费用,包括把货物从一个运输工具装到其他运输工具上的所有费用。但是,承运人为了避免意想不到的障碍(诸如冰块、拥挤、劳工纠纷、政府法令、战争或战事活动)在转运中行使其权力或类似的条款,那么买方应支付由此所产生的任何附加费用。

13. 当事人常常希望澄清卖方应签订包括卸货费用在内的运输合同的范围。当货物由定期航线航运公司负责运输时,由于这些费用常常已经包括在运费内。因此,销售合同常常要规定货物运输方式或至少规定应在“班轮条件”下运输。在其他情况下,要把《到岸》加在 CFR 或 CIF 术语之后。然而,最好不使用加在《C》组术语中的略语,除非在有关的贸易中,这些略语的含义易于签约双方理解和接受,或来源于任何适用的法律或贸易惯例。由于在运输过程中任何延迟的风险均由买方承担,所以,在任何情况下,卖方不应该也不可能没有改变《C》组术语的真实属性下,承担与货物抵达目的地有关的任何责任。因此,和时间有关的任何责任必然涉及装运或发货的地点,如:“装运(发货)不迟于...”。由于协议用词不当而产生不同意义的解释,如“CFR 汉堡不迟于...”。合同双方可能把它理解成货物必须在指定的日期实际抵达汉堡。在这种情况下,该合

同不是一个装运合同,而是一个期货合同;也可能把它理解成卖方必须保证在限定的日期前正常地将货物运达汉堡的前提下运输货物,除非是由于意想不到的事故使运输推迟。

14. 在商品贸易中,偶然发生在海上运输时出售货物,在这种情况下,在贸易术语后加上“在途中”一词。在 CFR 和 CIF 术语中,由于丢失或损坏货物的风险已由卖方转移到了买方,因此,可能会出现术语解释的困难。一种可行的办法是根据风险在买卖双方中分担,保持 CFR 和 CIF 术语的原意。这意味着,买方必须在销售合同开始生效时承担那些已经出现的风险。其他可行的办法是要让风险的转移恰好和销售合同签订的时间一致。前一种方法可能更实际,因为确定正在被运输的货物条件通常是不可能的。由于这个原因,《1980 年联合国国际货物销售协定》第 68 款规定:“如果情况如此标明,在货物移交给出示运输合同文件的承运人的时间开始,风险由买方承担。”但是,这一条也有例外,那就是“卖方知道了或应该已经知道货物损坏或者丢失,但没有向买方透露”。因此,CFR 或 CIF 术语的解释中增加了“在途中”的字样,它将取决于适用于销售合同的法律。建议当事人确定适用的法律及由此所产生的解决办法。在有疑问的情况下,建议双方在销售合同中澄清有关问题。

《国际贸易术语解释通则》和运输合同

15. 应该强调,国际贸易术语解释通则仅仅适用于销售合同中的贸易术语。因此,它不涉及那些可用于运输合同,特别是各种租船合同中的术语,尽管有时用词相同或类似。租船合同术语通常更具体地规定装卸费用和装卸时间(即“滞期费”规定)。在销售合同中,要求合同双方通过具体的术语来考虑这个问题,以便尽可能准确地描述卖方把货物装到船上或其他由买方提供的交通工具上的时间,买方在目的地从承运人那里接收货物的时间,并进一步明确卖方在《F》组术语中必须承担装货费用和风险的程度,以及在《C》组术语中承担卸货费用和风险的程度。由于销售合同规定,或港口惯