

1990年

国际贸易条件解释规则

Incoterms
1990

NO.460



国际商会 编

俞浩明 姚念慈 姚永昌 译

上海翻译出版公司

1990 年 国际贸易条件解释规则

(国际商会第 460 号出版物)

俞浩明 姚念慈 译
姚永昌

上海翻译出版公司

ICC Incoterms 1990
根据国际商会第 460 号出版物翻译

1990年国际贸易条件解释规则
(国际商会第 460 号出版物)

俞浩明 姚念慈 译
姚永昌

上海翻译出版公司

(上海复兴中路 597 号 邮政编码 200020)

本书由上海发行所发行 上海竟成印刷厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张 5.125 字数 53 千字

1991 年 3 月第 1 版 1991 年 4 月第 2 次印刷

印数 5001—9000

ISBN 7-80514-663-2/F·95

定价: 3.50 元

译者的话

在国际贸易中,买卖双方分处两国,而两国的贸易习俗和对购销的法律规定可能迥然不同。如果在每笔交易中,买卖双方为了明确彼此的责任、费用和风险而需往返磋商,必然耗时费日,影响贸易的达成。因此,早在19世纪在国际贸易中就有使用贸易条件的习惯。所谓贸易条件(又称贸易术语)是用一个简短的词组或几个略语的组合来说明买卖双方责任,费用和风险的划分。由于世界主要港口对涉及买卖双方责任的划分有传统的规定,不同行业又有不同的惯例。因此对贸易条件的解释上常有分歧。国际上某些有影响的学术团体和商会组织为了消除分歧、统一认识,试图对贸易条件作出比较一致的解释。其中比较有影响的有:《1932年华沙—牛津规则》、《1941年美国对外贸易定义修订本》和国际商会的《国际贸易条件解释规则》。在这3种文件中又以国际商会的解释规则最有影响,即使在美国,虽其本国对某些贸易术语下了定义,但美国商会、美国进口商协会、全国对外贸易协会等7个商业团体也向美国对外贸易界推荐国际商会的解释规则以取代美国的对外贸易定义修订本。解放以来,我国对外贸易界对外成交一贯采用国际商会的解释规则。因此,对该解释规则的修正和变动必须予以密切的关注和研究。

国际商会于1936年开始制订《1936年国际贸易条件解释规则》后,为了适应国际贸易的发展,特别是国际贸易运输方式的发展,先后于1953、1967、1976、1980年分别作了修正和补充,将原来的9种贸易条件增加为14种,在1980年进行修订时,又把以前的补充本合并成本,取名为《INCOTERMS 1980》,成为该会的第350号出版物。

1980年以来,国际贸易又有了新的变化,随着集装箱运输和

联合运输的发展,以及电子数据处理系统的广泛使用,国际商会感觉对 1980 年解释规则有更进一步修订和更新的必要,乃于 1990 年对该规则重新进行了编排和修订,取名为 1990 年国际贸易条件解释规则,并列为国际商会 460 号出版物。

纵观经修订后的解释规则与 1980 年版本有下述不同点:

(1) 编排方式有了新的改变。以前的版本对买卖双方的责任都采用罗列式,而新版本中采用了对照式,把每一贸易条件买卖双方责任归纳为 10 种进行对比。

(2) 将原来的 14 种贸易术语精简为 13 种,取消了“铁路交货/敞车交货”条件和“飞机场交货”条件,将它们并入交至承运人条件。另增加一项“未完税交货”条件。

(3) 将 13 种贸易术语依不同的特点分成 4 类: E 字组为发货, F 字组为主要运费未付, C 字组为主要运费已付, D 字组为货到。

(4) 对某些贸易术语规定了新的国际代号,如: C&F 一律改为 CFR, DCP 改为 CPT, 等等。

为了使读者得窥全豹并能在实际业务中使用,兹将《1990 年国际贸易条件解释规则》全文译出,以供参考。但在引用时,请以原文为准。

本书由俞浩明、姚念慈、姚永昌三人合作译出。由于译者水平有限,译文中谬误之处在所难免,欢迎读者批评指正。

1990.10.14

前 言

作为商业交易的一部分,将货物自一国运至另一国,可能是很冒风险的。如果货物灭失或损坏,或由于其他原因而未交付,则当事人间的信任感可能会下降至争讼的地步。但是,超乎一切之上的是国际合约的买卖双方总是想顺利地履行合同的。

如果买卖双方在签订合同时具体地提到国际贸易术语之一,他们就可以放心而简单安全地肯定其各自的责任。这样做以后,误解和导致争议的可能性将大大地减少。鉴于运输技术的变化,《国际贸易条件解释规则》已作修改,某些术语已作合并,并重新排列,使其与电子数据交换系统(EDI)的最新发展相适应。1990年《国际贸易条件解释规则》采用新的格式,使买卖双方能按步就班地肯定其各自的义务,亦更便于使用。

本书的出版是国际商会商业惯例委员会,特别是以荷兰 Hans de Vries 博士为主席的贸易条件工作小组集思广益的结果。

目 录

前言

导论..... 1

1990 年国际贸易条件解释规则

- EXW EX WORKS** (...named place) 工厂交货
(指定地点)条件..... 13
- FCA FREE CARRIER** (... named place) 交
至承运人(指定地点)条件..... 15
- FAS FREE ALONGSIDE SHIP** (... named
port of shipment) 船边交货(指定装运港)条件... 21
- FOB FREE ON BOARD** (... named port of
shipment) 船上交货(指定装运港)条件 24
- CFR COST AND FREIGHT** (... named port
of destination) 成本加运费(指定目的港)条件 ... 27
- CIF COST, INSURANCE AND FREIGHT**
(...named port of destination) 成本加运
保费(指定目的港)条件..... 30
- CPT CARRIAGE PAID TO** (... named place
of destination) 运费付至(指定目的地)条件 34
- CIP CARRIAGE AND INSURANCE PAID**
TO (...named place of destination) 运
费、保险费付至(指定目的地)条件 37
- DAF DELIVERED AT FRONTIER** (... named
place) 边境交货(指定地点)条件 41
- DES DELIVERED EX SHIP** (... named port
of destination) 船上交货(指定目的港)条件 44

DEQ	DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID)	
	(...named port of destination) 码头交货	
	(关税已付)(指定目的港)条件.....	47
DDU	DELIVERED DUTY UNPAID	
	(...named place of destination) 完税前	
	交货(指定目的地)条件.....	51
DDP	DELIVERED DUTY PAID (...named	
	place of destination) 完税后交货 (指定目	
	的地)条件	54

导 论

国际贸易条件解释规则的目的

1. 本书的目的是为在对外贸易中最经常使用的贸易条件的解释提供一组国际规则。这样,在不同国家对这类术语作不同解释的不确定性可以避免,或至少可减至最低程度。

2. 合同的当事人往往对他们各自国家里不同的贸易惯例并不一定了解,这样就会发生误解、争议、诉讼,金钱和时间都白白浪费了。为了补救起见,国际商会于1936年首次出版了一组解释国际贸易条件的规则。这些规则称为《国际贸易条件解释规则1936》,其后又于1953、1967、1976、1980作了修改和增补,现在的1990年版是为了使这些规则与当前国际贸易的做法相一致。

为什么要修订

3. 出版1990年修订本的主要原因是企图使贸易条件与电子数据交换系统使用的日益增加相适应。在当前的1990年版本中,当当事人有义务提供各种单据(例如商业发票、清关所需的单据或证明已经交货的单据以及运输单据)时,这样做就有了可能。当卖方必须提供可流通的运输单据(提单)时,就有这种特殊需要,因为提单一般经常用作为出售运输过程中货物之用。在这种情况下,在使用电子数据交换系统信息时,保证买方所具有的法律地位与他从卖方那里收到提单时所处的地位一样,就有特别重要的意义。

新的运输技术

4. 进行修改的另一个理由是由于运输技术的变化,特别是在集装箱运输、多式联运和在近海运输中与陆路车辆及铁路车皮相

衔接的滚装(Roll on-Roll off)运输中所采用的货物单位化(Uni-tisation)所引起的变化。在 1990 年的新版本中,“向承运人交货条件 (Free Carrier)... 指定地点” (FCA)已能适用于各种方式的运输, 不管其方式如何或以何种不同方式结合。因此, 在过去版本中所出现的条件, 诸如涉及某一特殊运输方式的 FOR/FOT 和 FOB 机场交货条件已予删除。

目前版本新的编排方式

5. 在国际商会工作组进行修订工作时,有人建议, 为了便于阅读和理解起见,用新的方式对贸易条件进行编排。这些条件现基本上分为 4 组: 第一类为“E”字组, 只有一个条件: EX WORKS (卖方仓库交货); 第二类为“F”字组, 要求卖方向买方指定的承运人交货, 其中包括 FCA (交至承运人), FAS (船边交货), FOB (船上交货), 第三类为“C”字组, 由卖方负责签订承运合同, 但对发生于装船和发运后货物灭失或损坏的风险, 或其他费用不负责任。其中包括 CFR (成本加运费), CIF (成本加运保费), CPT (运费付至…), CIP (运费保险费付至…)。第四类为“D”字组, 由卖方承担所有为把货物运至目的国所需的费用和风险, 其中包括 DAF (边境交货), DES (目的港船上交货), DEQ (目的港码头交货), DDU (完税前交货), DDP (完税后交货)。兹将新的条件分类列表如下:

1990 年国际贸易条件

分类	略语	条 件
E 字组 发货	EXW	EX WORKS 工厂交货
F 字组 主要运费 未付	FCA FAS FOB	Free Carrier 交至承运人 Free Alongside Ship 船边交货 Free On Board 船上交货
C 字组	CIF	Cost, Insurance and Freight 成本加运保费

主要运费 已付	CFR	Cost and Freight 成本加运费
	CPT	Carriage Paid to 运费付至
	CIP	Carriage and Insurance Paid to 运费、保险费付至
D 字组 货到	DAF	Delivered at Frontier 边境交货
	DES	Delivered Ex Ship 船上交货
	DEQ	Delivered Ex Quay 码头交货
	DDU	Delivered Duty Unpaid 完税前交货
	DDP	Delivered Duty Paid 完税后交货

此外，在所有条件下，当事方各自的义务都按 10 点分类，卖方应履行的每一点也反映出买方相应的义务。比如，根据 A3 款，卖方应签订运输合同并支付相关费用，而在买方义务的 B3(运输合同)项下的“无义务”就表明买方的地位。无需多说，这并不意味着买方不可以在他需要时为自己的利益签订此类合同将货物运往所需目的地，买方只是对卖方并无这方面的义务。虽然在买方接收货物后，卖方可能对买方如何处置货物毫无兴趣，但是，就双方对关税、税收及其他法定收费和报关手续费用的划分而言，本通则为清楚明白起见，列明了这类费用在双方间的划分。相反，在某些条件下，比如在“D”字组下，买方对卖方将货物运往约定目的地所需的费用也毫无兴趣。

港口或行业惯例

6. 因为贸易条件必须可以应用于不同行业及地区，所以就不可能精确地列出双方的义务。因此，在某种程度上有时就必须参考某一行业或地区的惯例或双方在以前交易中所定下的做法（比较 1980 年联合国关于国际货物贸易的公约第 9 条）。当然，最好的方法是买卖双方在签订合同时弄清这类行业惯例，在发生疑问时，应在销货合同中用相应条款明确双方的法律地位。每一合同中的这类特别规定应优先或可变更任何在各种贸易条件中列出的解释规则。

买方选择权

7. 在有些情况下,在签订合同时可能无法确切决定卖方将货物交付运输或目的港的准确地点或区域。因此,在这阶段只提到一个“范围”或一个较大的地域,比如,一个海港,一般还规定以后买方有权利或义务指定该范围或范围内更确切的地点。如果买方如上述那样在有指定确切地点的义务,而他未能履行此义务时,则他应对由此而产生的风险及额外费用承担责任。此外,如买方未使用其指定交货地点的权利将使卖方有权为此选择最适合卖方的交货地点。

清关手续

8. 一般比较好的方法是由居住在应报关国或至少在该国有代理人的那一方办理报关手续。因此,出口报关手续一般由出口商办,而进口报关手续由进口商办。但是,在某些贸易条件中买方可能应承担在卖方国办理出口报关手续(EXW, FAS),而在另外的条件中,卖方可能应承担在买方国办理进口报关手续(DEQ 及 DDP)。毫无疑义,在这种情况下买卖双方应各自承担任何禁止出口或进口的风险。另外,他们还应确定,由不在该国居住者,或代不在该国居住者办理报关手续,是否可为海关当局接受。如果卖方承担在买方国家的某地交货,而货物又不能在在该地办妥报关手续前运往该地,则如买方未履行其进口报关义务,从而影响了卖方将货物交往该地的能力,这时就会产生特别的问题(见下面对 DDU 的评论)。

有时买方希望在卖方所在地(在 EXW 条件下)或船边(在 FAS 条件下)接收货物,但要求卖方办理出口报关手续,这时就应在有关条件名称下加上“办理出口报关(Cleared for Export)”字样。相反,如果卖方希望按 DEQ 或 DDP 条件交货,但不想全部或部分承担货物进口所应付的关税、税收或其他法定收费,这时就应在 DEQ 条件后加“关税未付(Duty Unpaid)”字样,或排除

卖方所不希望支付的特别税收或费用，如“增值税不付 (VAT Unpaid)”。

还应注意到在许多国家中外国公司不仅很难取得进口许可证，也不易得到减税待遇(如增值税减免等)。“已交货，关税未付 (Delivered Duty Unpaid)”就可免除卖方这方面的义务。

但是，有时负责将货物运至进口国买方所在地的卖方，希望办理报关手续但不付关税，如果是这样，DDU 条件就应改成“DDU，已报关 (Cleared)”。其他 D 字组条件也可相应改成“DDP，增值税未付 (VAT Unpaid)”，“DEQ 关税未付 (Duty Unpaid)”。

包 装

9. 在大部分情况下，有关各方应事先明确为安全将货物运至目的地应使用什么包装。但是，由于卖方包装货物的义务将视预定的运输方式和时期的不同而变化，所以必须规定卖方有义务按运输所要求的方式包装货物，但仅以合同签订时有关运输的状况已为卖方所知悉者为限(比较 1980 年联合国关于国际货物买卖公约第 35.1 及 35.2.b. 条，该条规定货物，包括包装，应“适合在签订合同时明示或默示地告诉卖方的任何特定目的，除非情况表明买方并不依赖，或没有理由依赖于卖方的技术及判断”)。

检验货物

10. 在许多情况下买方可能已得到详细通知可在卖方将货物交付运输前或交付运输时进行检验(即所谓装船前检验)。除非合同另有规定，买方自己必须支付这种为其利益而作出检验的费用。但是，如果检验是为了使卖方能符合其本国出口货物的强制性规定而安排的，则卖方应为此付费。

交至承运人(FCA)(指定地点)

11. 已经说过，如果卖方必须将货物交付给买方指定的承运

人才能完成其义务，可以使用 FCA 条件。如果货物不是按传统的越过船舷方式交给船方，则这一条件也可适用于一切海运。毫无疑问，如果要求卖方在船舶抵达前将货物交给货物终端站，传统的 FOB 条件就不适用。因为此时卖方已无法控制货物或对货物的保管发出指示，但却必须承担货物的风险和费用。

必须强调，在 F 字组条件下，卖方必须按买方的指示将货物交付运输。因为将由买方签订运输合同并指定船舶。因此，无需在贸易条件中精确说明卖方应如何把货物交与承运人。然而，为使贸易双方能将 FCA 条件作为一种“超越一切的”F 字组条件，还是对各种不同运输方式下的习惯交货方式作出了解释。

同样，对“承运人”下定义可能也是多余的，因为应由买方指示卖方将货物交与何人运输。但是，由于承运人及运输单据对贸易双方至关重要，所以在 FCA 条件的序言中对“承运人”下了定义。应注意在那段文字中“承运人”不仅是指实际履行运输的企业，还包括那些只承诺履行运输或取得履行运输的企业，只要它们承担作为货物承运人的责任。换句话说，“承运人”一词既包括履约承运人，也包括签约承运人。鉴于各国运输行在这方面的地位各有不同，还会依运输代理业的惯例而变化，序言中还提醒卖方必须依买方指示将货物交与运输行，即使该运输行拒绝承担承运人的责任从而不在“承运人”的定义范围内也应如此。

C 字组条件 (CFR, CIF, CPT 及 CIP)

12. 在 C 字组条件下，卖方必须自负费用签订一般条件的运输合同。因此，在有关的条件后还应表明卖方的运输费用付至何处的地名。在 CIF 及 CIP 条件下，卖方还必须办理保险并付保险费。

由于划分费用的地点是在目的地国，C 字组条件常常被错误地认为是到货合同，按照到货合同，在货物实际抵达约定地点前卖方不能免除其风险及费用。这里必须再次强调，C 字组条件与 F 字组条件其性质是相同的，卖方在装运国或发运国履行完合同。

因此，C 字组的贸易条件合同与 F 字组条件合同一样，属装运合同范畴。虽然卖方必须为货物经习惯航线由通常运输方式运往约定目的地支付运费，但对自货物交付运输后发生的事故引起的灭失或损坏的风险及额外的费用，均应由买方负责。因此，C 字组条件与其他任何条件有两个“关键”的不同点，一个用以划分费用，另一个用以划分风险。出于这一理由，在上述风险划分点以后增加卖方在 C 字组条件下的义务时，就必须特别注意。C 字组条件的要旨在于卖方于签订运输合同将货物交与承运人并在 CIF 及 CIP 条件下提供保险后即已正确履行其义务，可免除对任何风险及费用的责任。

卖方也可以与买方约定在跟单信用证下向银行提示规定装运单据后取得货款。如果卖方根据跟单信用证或按其他方式已获得货款而在已装运或发运货物后还要负担货物的风险或费用，就会与这种国际贸易公认的支付方式相抵触。毫无疑义，卖方必须支付应付予承运人的每一项费用，无论其在装运前支付或在目的地支付(运费到付)，但装运或发运后发生的事故而引起的额外费用除外。

如果习惯上将货物运往目的地需签订几个运输合同，包括在中转地转运，卖方就应支付所有这些费用，包括货物由一种运输工具转装到另一种运输工具的任何费用。但是，如果承运人行使其在转船条款或类似条款下的权利以避免不可预料的障碍(如冰冻、港口拥挤、工潮、政府命令、战争或类似战争的行为)，则任何由此而引起的费用应由买方支付。

13. 贸易双方也经常希望明确卖方取得运输合同(包括卸货费用)的程度。由于货物在由班轮公司运输时卸货费用已包括在运费内，销货合同中经常规定货物应由班轮公司承运或至少应以班轮条款承运。在其他情况下，应在 CFR 或 CIF 后加上“卸货”字样。但是，最好不要用简称加在 C 字组条件后，除非在有关行业中该简称被贸易双方、有关法律或行业惯例清楚地理解并接受。在任何情况下，卖方不应，也不可能对货物抵达目的地承担任何责任

而不改变C字组条件的性质，因为运输中的任何延迟风险应由买方承担。因此，任何关于时间的义务必须是涉及装运或发运地的，如“不迟于…装运(发运)”。诸如“CFR 汉堡不迟于…”这类条款实在是使用不当，会造成不同解释的可能性。当事方既可以认为该条款意指货物应在规定时间实际抵达汉堡（在这种情况下该合同不是装运合同而是到达合同），当事方也可以认为卖方装运货物的时间必须使货物在运输中如不发生不可预见事故而延迟，能在规定时间前抵达汉堡。

14. 在商品贸易中，经常发生买卖的商品正在海运途中，在这种情况下，要在贸易条件后加上“在海运中(Afloat)”字样。由于按CFR或CIF条件这时货物灭失或损坏的风险应由卖方转移到买方，可能会产生解释上的困难。一种解释的可能性是坚持买卖双方之间关于风险划分应按照一般CIF或CFR定义，即买方应承担在销货合同生效时货物已发生的风险。另一种解释的可能性是使风险的转移与签订销货合同的时间一致起来。第一种解释的可能性非常切合实际，因为一般不可能确定处于运输途中的货物的状况。出于这一理由，1980年联合国关于国际货物买卖公约第68条规定，“如果表明情况确是如此，则自货物交与签发证明运输合同的单据的承运人起，风险由买方承担。”但是，对这一原则在“卖方知晓或应当知晓货物已灭失或损坏而未将此事实向买方揭示时应作为例外。”因此，在CFR或CIF条件加上“在海运中”字样后，其解释将依销货合同所适用的法律而定。贸易双方应明确适用法律及由此产生问题的解决方式，如有疑问，应在合同中予以澄清。

《国际贸易条件解释规则》与运输合同

15. 必须强调，“国际贸易条件解释规则”仅与销货合同中的贸易条件有关而与运输合同中有时可能会使用的条款，特别是各种租船合同中的条款（即使使用的是相同或类似的措词）无关。租船合同的条款对装卸货费用及装卸货物所需的时间（所谓“滞期”

条款)的规定一般更为详尽。建议贸易双方在销货合同中作出特别规定处理这类问题,从而尽可能明确对买方提供的船舶或其他运输工具卖方有多长的装货时间可用,而买方在目的地从承运人处接收货物的时间又有多长,而且还进一步规定卖方在F字组条件下承担装货风险及费用和在C字组条件下承担卸货风险及费用的程度。只有卖方取得了运输合同的事实,比如根据“不负责卸货(Free out)”的租船合同条款的承运人可根据运输合同不承担卸货之责,并不一定说明根据销货合同买方应负担卸货的风险及费用,因为可能根据签订的销货合同规定或港口的惯例,推定卖方取得的运输合同中本应包括卸货在内。

FOB、CFR 及 CIF 中的“装上船要求 (On board requirement)”

16. 运输合同可决定发货人或发运人向承运人交付承运货物的义务。应注意 FOB、CFR 及 CIF 中均保留了在船上交货的传统做法。虽然在传统上根据销货合同的交货点与运输合同中的交货点一致,但当代的运输技术使运输合同及销货合同间在“同步”上产生了很大的问题。现在货物一般由卖方在装上船前,有时甚至在船舶抵达海港前交付给承运人。在这种情况下,商人应使用那种并不涉及将货物装上船作为交付货物的条件,即 FCA、CPT 或 CIP 以代替 FOB、CFR 及 CIF。

D 字组条件 (DAF、DES、DEQ、DDU 及 DDP)

17. 正如上述,D字组条件与C字组条件性质不同,因为根据前一条件,卖方有责任负责货物安全抵达目的地的约定地域或地点。卖方必须承担将货物送达该地的一切风险及费用。因此,D字组条件代表到货合同而C字组条件表示发货合同。

D字组合同可分为两种类型。根据DAF、DES及DDU条件,卖方交付的货物无需已办妥进口报关手续,而根据DEQ及DDP却必须办妥进口报关手续。由于DAF经常用于铁路运输,