



YIJIUJULING  
NIAN



**incoterms**

**1990**

年  
国际贸易  
术语解释通则

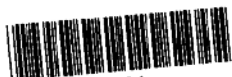
徐景霖 曲清德 译

东北财经大学出版社

GUOJIMAOYISHUYUJIESHITONGZE

XUJINGLINQUQINGDEYI  
DONGBEICAJINGDAXUECHUBANSHE





中财 80004501

# 1990年 国际贸易术语解释通则

徐景霖 曲清德 译

CD251/05

中央财经大学图书馆藏书	
总号	395921
书号下	74-81/22·2

东北财经大学出版社

**1990年国际贸易术语解释通则**

徐景霖 曲清德 译

---

东北财经大学出版社出版发行 (大连黑石礁)

大连印刷工业总厂印刷

---

开本: 787×1092 1/32    印张: 10    字数: 210 000

1991年5月第1版    1991年5月第1次印刷

---

责任编辑: 隋 义

---

印数: 1—4 000

ISBN 7—81005—505—4/F·376    定价: 5.50元

出版社登记证: (辽)第10号

## 译 者 的 话

国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS)已成为当今世界各国贸易界广泛应用的国际贸易惯例。该惯例从1936年制定以来,后经1953年、1967年、1976年和1980年多次修订和补充,为国际贸易买卖双方当事人签约、履约及处理业务争议提供依据,对国际贸易发展起到了重要促进作用。

随着世界科学技术和经济的发展,国际贸易领域里也不断发生新的变化,为适应国际贸易中新变化的需要,国际商会于1990年重新修订《国际贸易术语解释通则》,即国际商会第460号出版物。为了适应经贸干部业务学习和外贸专业教学需要,我们将《1990年国际贸易术语解释通则》英文版译成中文,并附《1980年通则》中英本仅供读者参考。

承蒙经贸部条法司提供有关翻译《INCOTERMS1990》的材料,为我们的翻译工作创造了条件,在此深表谢意。由于译者水平有限,错误或不妥之处在所难免,敬请广大读者批评指正。

译 者

1991年2月于大连

# 1990年国际贸易术语 解释通则

1990年7月1日生效



## 前 言

运送货物从一个国家到其他国家，是商业交易中的一环节，可能是有风险的事务。如果货物发生灭失或损坏，或者由于某种原因未交货，则当事人之间的信任气氛可能降到引起诉讼的地步。但是，在国际合同中的买卖双方总是希望他们之间的交易能成功的完成。

如果买卖双方起草合同时明确地引用《国际贸易术语解释通则》中的一种贸易术语时，便能简单而安全地划分双方各自的责任。采取此办法，可以消除他们之间的任何误解可能性以及随之而产生的争议。

国际贸易术语解释通则重新修订是考虑运输技术的变化，对某些贸易术语进行合并与重新编排，因而使国际贸易术语解释通则更好地适应电子数据交换系统(EDI)的新发展需要。该规则以新的编排形式出现，即买卖双方可逐项确定各自的义务。新编排《1990年国际贸易术语解释通则》更容易使用。

该规则的出版是国际商会商业惯例委员会，尤其是在 Hans de Vrics 博士（荷兰）为主席的贸易术语工作小组全面考虑后的成果。具体的起草工作委托了 Jan Ramberg 教授（瑞典）、Ray Battersby 先生（英国）、Jens Beedow 先生

和Bodo Sciffert先生（德国）、Mauro Ferrante先生（意大利）、Asko Raty先生和Kainu Mikkola先生（芬兰）、国际商会尤其要感谢Carol Xueref女士。

工作小组其他参加者有：Ladislaus Blaschek先生（奥地利）、Carine Gelens女士、Jan Somers先生和Robert De Roy先生（比利时）、Matti Elovirta先生和Timo Verikko先生（芬兰）、Klaus Winkler先生（德国）、Vladimiro Sabbadini博士（意大利）、Ryohei Asaoka教授（日本）、Santiago Hernandez Izal先生（西班牙）、Lyn Murray小姐、Brigitte Faubert小姐和Pat J. Moore先生（英国）。



# 引 言

## 国际贸易术语解释通则的目的

1. 《国际贸易术语解释通则》的目的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，或者至少在相当程度上减少这种不确定性。

2. 贸易中双方当事人之间互不了解对方国家的贸易习惯的情况经常出现。这就会引起误解、争议和诉讼，从而浪费大量时间和费用。为了解决这些问题，国际商会于1936年首次制定并公布了《国际贸易术语解释通则》，以后又于1953年、1967年、1976年和1980年作了补充和修订。1990年又根据国际贸易新发展而作了最新修订。

## 为什么要新的国际贸易术语解释通则？

3. 国际贸易术语解释通则进行修订的主要原因之一是为了使贸易术语适应电子数据交换系统(EDI)日益发展的新情况的需要。《国际贸易术语解释通则》(以下简称“1990年通则”)允许当事人通过电子数据交换系统提供各种单据(如，商业发票、清关单据、交货单据和运输单据)。当卖方必须提供一份可转让的运输单据，特别是用于转销在途货物提单时，就会产生一些特殊问题。在这种情况下，运用电子数据交换信息，确保买方具有如同其收到卖方提单一样的地位是很重要的。

## 新的运输技术

1. 修订的另一个原因是运输技术的发展，特别是在集装箱运输、多式联运和在近距离海运中使用公路车辆和铁路货车的滚装船运输中的货物成组化。《1990年通则》“货交承运人……指定地点 (FCA)”适用于各种运输方式的单独运输和不同运输方式的联合运输。为此，以前修订本中一些特殊运输方式的贸易术语 (FOR/FOT 和 FOA 启运机场交货) 被删掉了。

### 《1990年通则》表现的新方法

5. 在国际商会修订小组工作中，有人这样建议，采用另一种方式表现贸易术语，使之更加易于阅读和理解。本术语按不同类型划为四个组：第一组“E组”(EX WORKS)，卖方在其自己的地点把货物备妥；第二组“F组”(FCA、FAS和FOB)，卖方须将货物交至买方指定的承运人；第三组“C组”(CFR、CIF、CPT和CIP)，卖方必须签订运输合同，但货物灭失或损坏的风险以及装船和启运后发生意外所产生的额外费用，卖方不承担责任；第四组“D组”(DAF、DES、DEQ、DDU和DDP)，卖方必须承担把货物交至目的地国家所需的全部费用和 risk。新的分类方法详见下表：

#### 《1990年通则》

E组	EXW	工厂交货
启运		
F组	FCA	货交承运人

	FAS	船边交货
主要运费未付	FOB	船上交货
C组	CFR	成本加运费
	CIF	成本、保险费加运费
主要运费已付	CPT	运费付至
	CIP	运费、保险费付至
D组	DAF	边境交货
	DES	目的港船上交货
到达	DEQ	目的港码头交货
	DDU	未完税交货
	DDP	完税后交货

此外，在所有术语中当事人各自的义务均用10个项目列出。卖方在每一项中的地位相应“反映”了买方在该项中的地位。例如，根据A3项，卖方应订立运输合同和支付运输费用，在B3项“运输合同”中用“无义务”一词来阐明买方的地位。不用说，这并不意味着买方不愿为自己的利益签订所需要的合同把货物运至期望的目的地，而是指买方没有“义务”去履行卖方应履行的义务。关于当事人之间的关税、捐税，其他官费以及海关手续费用的划分，该通则术语的解释旨在分清当事人之间对这此费用如何划分。当然，卖方不会关心货物交至买方，买方再处置货物的事情。相反地，有些术语，例如D组术语，买方也不会关心卖方为把货物运到指定目的地所支出的费用。

### 港口惯例或贸易习惯做法

6. 贸易术语的解释应适用于所有地区和各种贸易，因而不可能把当事人的义务作出详细的规定。从某种程度而

言，有必要参照特定贸易地区的惯例或者参照当事人之间以往交易中已确定的习惯做法（参阅1980年联合国国际货物销售公约第9条）。恰当的做法是，买卖双方洽谈合同时，互相通报各自的贸易习惯。当有不明确的问题发生时，就要依据买卖合同中的相应的条款阐明他的法律地位。当事人在合同中规定的一些特别条款可以超越或改变各种术语的解释。

### 买方的选择

7. 在某些情况下，签订销售合同时不可能确定卖方将货物交付承运或在最终目的地交货的具体地点。如，在签订合同时只规定“地区范围”或一个很大的区域，如海港。在这种情况下，通常规定买方有权或有义务在该范围和地区内指定一个更确切的交货地点。如果买方承担了对交货地点作进一步指定的义务而未指定，则买方必须承担由此产生的风险和额外费用。另外，如果买方未能指定交货地点，则卖方有权选择对自己最合适的交货地点。

### 清 关

8. 在通常情况下，买卖双方愿意办理自己居住国的清关手续，或者至少由其代为办理。出口商办理出口清关，而进口商应为进口货物清关。但有些贸易术语（EXW和FAS），买方须在卖方国家办理出口货物清关。另外有些术语（DEQ和DDP），卖方则须在买方国家办理进口货物清关。毫无疑问，在此情况下，买方和卖方必须承担各自禁止出口和进口的风险。另外，还要搞清楚不居住在有关国家的当事人或其代理人办理清关手续是否为该国有当局所接

受。当卖方负责将货物运到买方国家某个地方，但货物在清关手续办妥之前又不能运到该交货地，而买方又不履行进口清关义务，就会出现特殊的问题（见对DDU的解释）。

按EXW术语，买方希望在卖方所在地受领货物，或按FAS术语，在船边受领货物，但想卖方办理出口货物清关手续，这时应在有关贸易术语后面加上“出口货物已清关”。反之，如按DEQ或DDP贸易术语，卖方负责交货，但不愿意负担交付进口的全部或部分关税，其他捐税或官方费用。这时，应在DEQ术语后面加上“关税未付”，或卖方不希望支付的特别捐税或费用可以明确予以排除，如“增值税未付”。

还要注意到，在许多国家里，外国公司不但难以取得进口许可证，而且难以得到关税减免（增值税减免等）“未完税交货”术语免除了卖方这些义务。

有时，卖方负责将货物运至进口国买方所在地，由卖方办理清关手续，但不支付捐税。如果这样的话，在DDU术语后应加上“未完税交货，已清关”。在使用D组其它术语时，也可作相应的增补，例如，“完税后交货，增值税未付”、“目的港码头交货、关税未付”。

## 包 装

9. 在大多数情况下，当事人要事先知道货物安全运至目的地需要何种包装。但是，由于卖方包装货物的义务可能根据具体的运输方式和期限有所不同，有必要规定卖方有义务使货物的包装适合运输方式的要求，但只限于在签订买卖合同前已经知道有关运输的情况。（参阅1980年联合国国际

货物销售合同公约第35条1款和第35条2款b项，货物，包括包装必须“适用于订合同时曾明示或默示地通知卖方的任何特定目的，除非情况表明买方并不依赖卖方的技能和判断力，或者这种依赖对他是不合理的。”）

## 货物检验

10. 在许多情况下，买方在卖方把货物交付运输前或交付运输时要得到安排货物检验的通知(称为“装船前检验”)。除非合同另有规定，否则买方自己应负担这样的检验费用，因这是为买方利益安排的检验。但是，如果进行的检验是为了使卖方履行在其本国适用于出口货物的任何强制性规定，卖方应支付检验费用。

## 货交承运人——指定地点(FCA)

11. FCA术语可以适用于当卖方应通过把货物交给由买方指定的承运人履行其义务的情况。预期这个术语也将适用于货物没有被按传统的方式越过船舷交到船上的海上运输。如果要求卖方在船只到达之前把货物交到货点站，传统的FOB术语就不适用的，因为在这以后卖方要承担风险和费用，卖方却没有可能控制货物或作有关保管货物的任何指示。

应该强调的是，按照F组术语、买方负责签订运输合同和指定承运人，卖方应按买方的指示把货物交付承运。因此，没有必要在贸易术语中详细地说明卖方应如何将货物交付承运人。然而，为了使商人们有可能采用F组术语中“重要的”FCA术语，对不同运输方式交货的通常做法作了解释。

同样，因为由买方指示卖方应当把货物交给某人承运，说明“承运人”的定义完全是多余的。但因承运人和运输单证对商人们极为重要，FCA术语的概述中包括了“承运人”的定义。关于此点，应该注意的是，“承运人”一词不仅是指实际履行承运的一个公司，还包括从事办理运输业务的公司，只要该公司作为一个承运人承担运输义务。换言之，“承运人”包括了实际履行运输合同的承运人也包括订立运输合同的承运人。转运代理人的地位在每个国家各不相同，以及根据这个行业的惯例、概述中有一个提示，即使转运代理人会拒绝接受承运人的责任，卖方也必须遵照买方的指示把货物交给该转运代理人，因此，这与“承运人”的定义不相符。

### C组术语 (CFR、CIF、CPT和CIP)

12. 在C组术语下面，卖方必须按通常条件由他自己负担费用签订运输合同。因此，卖方究竟怎样承担运输费用，必须在C组每一项术语后予以明确。按照CIF和CIP术语，卖方还要负责办理保险和负担保险费用。

由于费用划分地点为目的地国家，C组术语往往被误认为是到货合同，即卖方直至货物实际到达约定的地点才被免除风险和费用。在此必须反复地强调，C组术语有与F组术语相同的性质，即卖方是在装船国或启运国履行合同。因此，C组术语的买卖合同和F组术语的买卖合同一样，属于装运合同。卖方对承运的货物是按惯常航线和习惯方式运到约定的目的地要支付通常的运输费用，货物灭失或损坏的风险以及货物交至承运人之后发生意外而产生的额外费用应由买方

承担。因此，区别于其他所有术语的C组术语包含两个“分界点”：费用划分和风险划分。为此，在C组术语中，前述划分风险的分界点之后增加卖方义务时，应特别小心。按照CIF和CIP术语，卖方签订运输合同，把货物交付承运人并办理保险后，即履行其合同义务，这是C组术语免除卖方进一步风险和费用的实质所在。

买卖双方可能达成协议，卖方凭跟单信用证向银行提交约定的装运单据收取货款。如果卖方凭跟单信用证收到了货款，或者货物装船或发运之后，卖方还得承担进一步的风险和费用，这与国际贸易通常的支付方式严重相地违背。无疑，卖方必须支付承运人的每项费用，不论运费是预付的还是到付的，但装船或发运后因任何事故而引起的额外费用除外。

如果按习惯要签订几份运输合同、包括货物在中途转运以抵达约定的目的地，卖方必须支付所有的费用，包括货物从一种运输工具转运到另一种运输工具的费用。但是，承运人依据转运合同或一个类似条款的规定行使他的权利以避免预料之外的阻碍（例如，冰块、阻塞、人为骚扰、政府禁令、战争或类似战争行为），则由此而产生的所有额外费用应由买方承担。

13. 当事人往往愿意搞明确，在何种情况下由卖方签订包括卸货费用的运输合同。买卖合同通常规定，货物必须这样装运或至少规定根据“班轮条件”运输，因为当货物按通常航线运输的时候，这样的费用一般包括在运费之内。有时在CFR或CIF术语后加上“卸货”，然而建议在C组术语后不要加缩写语，除非在有关的行业，该缩写语为合同当事人



明白和接受，或者可根据任何的法律或行业习惯。无论如何，在没有改变C组术语实质内容的情况下，卖方不应当，实际上也不能对货物抵达目的地承担任何义务，因为在运输中任何迟延的风险应由买方承担。因此，与时间有关的任何义务必涉及装船地或启运地，例如“装船（启运）不迟于……”。但是，“CFR 汉堡不迟于……”这样的一份协议确属用词不当，并会引起不同的解释。当事人的意思可能被认为是货物必须在特定的时间抵达汉堡，在这种情况下该合同不是装船合同而是到货合同；另一种可能的理解是，卖方必须在货物通常能抵达汉堡的那个时间装船，除非发生意想不到的意外运输迟延，货物应在该特定的日期前到达汉堡。

11. 在商品贸易中，有时购买的货物正在海上运输途中，在这种情况下，贸易术语后应加上“在海上”一词。根据CFR和CIF术语，货物的灭失或损坏的风险这时已从卖方转移到买方，这可能引起解释上的困难。一种可能是，维持CFR和CIF术语有关买卖双方风险划分的通常含义，这意味着买方要承担买卖合同签订时已发生的风险；另一种可能性是让风险的转移和合同签订的时间相一致。前一种可能性也许更切合实际，因为确定正在运输途中货物的状况往往是不可能的。鉴于这个原因，1980年联合国国际货物销售合同公约第68条规定“如果情况表明由此需要，从货物交付给签发载有运输合同单证的承运人时起，风险就由买方承担”。但是有一例外“卖方知道或理应知道货物已经灭失或损坏，而他不将这一事实告知买方。”因此，CFR或CIF术语后加上“在海上”一词的解释应取决适用于买卖合同的实体法。建议当事人应确定该实体法，任何的解决办法可能依此而定。