序 言

作为国际商会中国国家委员会主席，我很高兴向与进出口业务有关的贸易公司、银行、保险公司、运输公司、法律机构以及大专院校和研究机构介绍由国际商会修订，国际商会中国国家委员会翻译出版的《2000 年国际贸易术语解释通则》（Incoterms 2000）。

《国际贸易术语解释通则》（Incoterms）于 1936 年由国际商会制订。它是在国际贸易中得到普遍承认和应用的国际惯例，为节省贸易商们的谈判时间，减少纠纷，促进国际贸易的发展起到了十分重要的作用。

为适应国际贸易实践的不断发展， 1999 年 7 月，国际商会正式出版了它的第六次修订本，即 Incoterms 2000。Incoterms 2000 将于 2000 年 1 月 1 日起生效。

Incoterms 2000 是在广泛征求世界各国外贸从业人员和专家意见的基础上数易其稿而成。本会国际商业惯例委员会也对其提出了具体建议，其中一些主要意见得到工作小组的采纳。通过此事，我们欣喜地看到我国公司对国际组织制订规则的参与意识的提高。

翻译出版此书，是本会通过正式、合法的渠道向我国商界介绍国际惯例工作的一部分。今后，本会将继续及时向国内商界介绍国际商会以及其他国际组织制订的文件及组织的活动，更好地促进国内商界积极参与国际经贸活动。

国际商会中国国家委员会主席

俞晓松

一九九九年九月二十日

需要全本请访问 www.ertongbook.com

前　言

经济全球化给商界创造了前所未有的参与国际竞争的机遇，更多种类的商品以更大的数量在更多的国家销售。但是，随着国际销售中货物数量和复杂程度的增加，销售合同的起草如不适当，产生误解和代价昂贵的交易纠纷的可能性也增加了。

《国际贸易术语解释通则》，是国际商会对各种贸易术语解释的正式规则，其目的在于便利国际贸易的进行。在销售合同中引用《2000年国际贸易术语解释通则》可以明确界定当事方各自的义务并可减少法律纠纷的风险。

自1936年国际商会创立《国际贸易术语解释通则》以来，这个全世界无可争辩的合同标准就不断更新以与国际贸易的发展保持同步。《2000年国际贸易术语解释通则》考虑了最近出现的无关税区的广泛发展、交易中使用电子讯息的增多以及运输方式的变化。13个贸易术语在《2000年国际贸易术语解释通则》中变得更简单明了，每一个术语都被修订过。

ICC国际商业惯例委员会成员来自世界各地不同贸易领域，其丰富的专业知识保证了《2000年国际贸易术语解释通则》足以满足世界各地的商业需要。

ICC在此感谢以Fabio Bortolotti教授(意大利)为主席的国际商业惯例委员会的成员，以及委员会下设的以Jan Ramberg教授(瑞典)为主席的贸易术语工作组，和包括Charles Debattista教授(主席,英国)，Robert De Roy(比利时)，Philippe Rapatout(法国)，Jens Bredow(德国)和Frank Reynolds(美国)在内的起草小组的所有成员。

国际商会秘书长

玛丽亚·卡塔薇

引　言

1.《国际贸易术语解释通则》的宗旨和范围

《国际贸易术语解释通则》(以下称 Incoterms) 的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。

合同双方当事人之间互不了解对方国家的贸易习惯的情况时常出现。这就会引起误解、争议和诉讼，从而浪费时间和费用。为了解决这些问题，国际商会(ICC)于 1936 年首次公布了一套解释贸易术语的国际规则，名为 Incoterms 1936 ，以后又于 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年和 1990 年,现在则是在 2000 年版本中做出补充和修订，以便使这些规则适应当前国际贸易实践的发展。

需要强调的是，Incoterms 涵盖的范围只限于销售合同当事人的权利义务中与已售货物(指‘有形的’货物,不包括‘无形的’货物,如电脑软件）交货有关的事项。

关于 Incoterms ，看来有两个非常普遍的特别误解。一个是常常认为 Incoterms 适用于运输合同而不是销售合同。第二个是人们有时错误地以为它规定了当事人可能希望包含在销售合同中的所有责任。

首先,正如 ICC 一贯强调的那样，Incoterms 只涉及销售合同中买卖双方的关系，而且，只限于一些非常明确的方面。

对进口商和出口商来讲，考虑那些为完成国际销售所需要的各种合同之间的实际关系当然是非常必要的。完成一笔国际贸易不仅需要销售合同，而且需要运输合同、保险合同和融资合同，而 Incoterms 只涉及其中的一项合同，即销售合同。

虽然如此，当双方当事人同意使用某一个具体的贸易术语时，将不可避免地对其他合同产生影响。举例说明，卖方同意在合同中使用 CFR 和 CIF 术语时，他就只能以海运方式履行合同，因为在这两个术语下他必须向买方提供提单或其他海运单据，而如果使用其他运输方式，

这些要求是无法满足的。而且，跟单信用证要求的单据也必然将取决于准备使用的运输方式。

其次，Incoterms 涉及为当事方设定的若干特定义务，如卖方将货物交给买方处置，或将货物交运或在目的地交货的义务，以及当事双方之间的风险划分。

另外，Incoterms 涉及货物进口和出口清关、货物包装的义务，买方受领货物的义务，以及提供证明各项义务得到完整履行的义务。尽管 Incoterms 对于销售合同的执行有着极为重要的意义，但销售合同中可能引起的许多问题却并未涉及，如货物所有权和其他产权的转移、违约、违约行为的后果以及某些情况下的免责等。需要强调的是，Incoterms 无意取代那些完整的销售合同所需要订入的标准条款或商定条款

通常，Incoterms 不涉及违约的后果或由于各种法律阻碍导致的免责事项，这些问题必须通过销售合同中的其他条款和适用的法律来解决。

Incoterms 一直主要用于跨国境的货物销售交付，因此，它是一套国际商业术语。然而，有时 Incoterms 也被用于纯粹国内市场的货物销售合同中。在此情况下，Incoterms 中的 A2、B2 以及任何与进出口有关的条款当然就变成多余了。

2. 为什么需要对国际贸易术语解释通则进行修订？

连续修订 Incoterms 的主要原因是使其适应当代商业的实践。1980 年修订本引入了货交承运人（现在为 FCA）术语，其目的是为了适应在海上运输中经常出现的情况，即交货点不再是传统的 FOB 点（货物越过船舷），而是在将货物装船之前运到陆地上的某一点，在那里将货物装入集装箱，以便经由海运或其他运输方式（即所谓的联合或多式运输）继续运输。

在 1990 年的修订本中，涉及卖方提供交货凭证义务的条款在当事方同意使用电子方式通讯时，允许用电子数据交换（EDI)讯息替代纸面单据。毫无疑问，为了使 Incoterms 更利于实务操作，其草拟和表述一

直都在改进。

3. Incoterms 2000

在为期两年的修订过程中，ICC 尽其最大努力通过 ICC 各国家委员会吸取了各行业国际贸易从业者的意见和建议，完成了修订稿的多次修改。令人高兴的是，在 Incoterms 的这次修订期间，ICC 从全世界使用者得到的反馈意见超过了以往任何一次。ICC 与 Incoterms 的使用者之间交流的结果产生了 Incoterms 2000 这个版本，与 Incoterms 1990 相比看上去变化很小。原因很明显，即 Incoterms 当前已得到世界承认，所以 ICC 决定巩固 Incoterms 在世界范围内得到的承认，并避免为了变化而变化。另一方面，在修订过程中，ICC 尽量保证 Incoterms 2000 中的语言清楚准确地反映出国际贸易实务。新的版本在下面两个方面作出了实质性改变：

- 在 FAS 和 DEQ 术语下，办理清关手续和交纳关税的义务；
- 在 FCA 术语下装货和卸货的义务。

无论是实质变化还是形式变化都是在对 Incoerms 的使用者广泛调查的基础上作出的，而且对 1990 年以来 Incoterms 专家小组(专门为 Incoterms 使用者提供额外服务的机构）收到的咨询意见给予了充分考虑。

4. 在销售合同中订入 Incoterms

鉴于 Incoterms 不时修订，所以，如果合同当事方意图在销售合同中订入 Incoterms 时，清楚地指明所引用的 Incoterms 版本是很重要的。人们很容易忽略这一点，例如当在标准合同或订货单中引用了早期版本时，未能引用最新版本，可能会对当事方的意图是在合同中引用新版本还是早期版本引起纠纷。希望使用 Incoterms 2000 的商人，应在合同中明确规定该合同受 Incoterms 2000 的约束。

Incoterms 的结构

990 年，为了便于理解，将所有的术语分为 4 个基本不同的类型。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

第一组为“E 组”(EX WORKS)，指卖方仅在自己的地点为买方备妥货物;第二组“F 组”(FCA、FAS 和 FOB)，指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),指卖方须订立运输合同，但对货物灭失或损坏的风险以及装船和启运后发生意外所发生的额外费用，卖方不承担责任;第四组“D 组”(DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP)，指卖方须承担把货物交至目的地国所需的全部费用和风险。下表反映了这种分类方法：

2000 年国际贸易术语解释通则

E 组（发货）	
EXW	工厂交货（……指定地点）
F 组（主要运费未付）	
FCA	货交承运人（……指定地点）
FAS	船边交货（……指定装运港）
FOB	船上交货（……指定装运港）
C 组（主要运费已付）	
CFR	成本加运费（……指定目的港）
CIF	成本、保险费 加运费（……指定目的港）
CPT	运费付至（……指定目的地）
CIP	运费、保险费付至（……指定目的地）
D 组（到达）	
DAF	边境交货（……指定地点）
DES	目的港船上交货（……指定目的港）
DEQ	目的港码头交货（……指定目的港）
DDU	未完税交货（……指定目的地）
DDP	完税后交货（……指定目的地）

与 Incoterms 1990 相同,在 Incoterms 2000 中，所有术语下当事人各自的义务均用 10 个项目列出，卖方在每一项目中的地位“对应”了买方

在同一项目中相应的地位。

6. 用语说明

在起草 Incoterms 2000 过程中，工作小组力求使这 13 个术语中的不同表述尽可能地做到连贯一致，这样就避免了用不同表述表达相同的意义。而且,只要可能,均使用了 1980 年《联合国国际货物销售合同公约》中的表述。

“托运人”(shipper)

在一些情况下，需要用同一个词表示两个不同的意思，这只是由于无法找到合适的替代词的缘故。商人们在销售合同和运输合同中经常遇到这种困难。例如,“托运人”一词既表示将货物交付运输的人,又表示与承运人订立合同的人，而这两个“托运人”可能是不同的人，如在 FOB 合同中，卖方将货物交付运输，而买方则与承运人订立运输合同。

“交货”(delivery)

需要特别注意的是，“交货”这个词在 Incoterms 中有两种不同含义。首先,“交货”一词被用来判断卖方何时完成了其交货义务,这规定在所有 Incoterms 的 A4 条款中。其次，“交货”也被用于买方受领或接受货物的义务，这规定在所有 Incoterms 的 B4 条款中。用于这第二种含义时,“交货”首先意味着买方“接受”C 组术语的基本宗旨，即卖方在将货物交运时即完成其义务 其次,“交货”一词还意味着买方有受领货物的义务。为避免因买方提取货物前支付不必要的贮藏费，这后一种义务是很重要的。例如，在 CFR 和 CIF 术语的合同中，买方有义务接受货物并从承运人处领取货物，若买方未履行该义务，就可能对与承运人订立运输合同的卖方损失承担赔偿责任，或者向承运人支付货物滞期费以使承运人放货。在这方面，说买方必须“受领货物”并不表示买方将其作为符合销售合同而接受货物，而只是指买方接受这一事实，即卖方按 C 组术语 A3 a)款订立运输合同，完成了将货物交付运输的义务。如果买方在目的地收到货物后，发现货物与销售合同规定不符，买方可使用销售合同和适用的法律给予的任何一种补救办法向卖方寻求补偿。如前所述，此项事宜已完全超出 Incoterms 的适用范围。

当货物在某一特定地点可交给买方时，Incoterms 2000 在适当之处使用了“将货物交给买方处置”的表述。这种表述与《联合国国际货物销售合同公约》中‘将货物交与’的表述含义相同

“通常”(usual)

“通常”一词在很多术语中出现，如在 EXW 术语中表示交货时间的条款(A4)中，在 C 组术语下关于卖方必须提供的单据和必须订立的运输合同的条款中(A8、A3)。当然，说清楚‘通常’的含义并非易事，然而在很多情况下，是有可能认定该行业内人士通常是如何行事的，这种行事惯例即可作为参照。在此意义上，“通常”这个词比“合理的”一词更有帮助。“合理的”要求的不是根据日常实践的评估，而是根据更难界定的善意和公平交易原则的评估。在一些情况下，可能还是需要判断什么是‘合理的’。尽管如此，由于上述原因，在 Incoterms 中，一般使用“通常”一词而不使用‘合理的’一词。

“费用”(charges)

在涉及到办理货物进口手续的义务时，判断货物进口时要支付的“费用”包括哪些内容是很重要的。在 Incoterms 1990 中，DDP 术语 A6 使用的是“在出口和进口中所需交纳的官方费用”。而在 Incoterms 2000 中，删去了“官方”一词，其原因是当决定某项收费是否是“官方”收费时，“官方”一词会造成某些不确定性。虽然删去了‘官方’一词，但本意并非改变这一条款的实质意义。必须支付的“费用”仅涉及进口必然发生并按适用的进口管理规定必须支付的费用。其他任何由私人机构在货物进口时收取的费用不应包括在“费用”中，如与清关义务无关的贮存费。然而，若承担义务的一方非亲自履行该义务时，则履行此项义务可能发生付给海关经纪人或运输行（freight forwarders）的一些费用。

“港口”(port)、“地点”(place)、“点”(point)和‘所在地’(premise)

在交货地点的问题上，Incoterms 中使用了不同的表达方法。只适用于海运的术语，如 FAS、FOB、CFR、CIF、DES 和 DEQ，使用了“装运港”和“目的港”两种表述。在所有其他的术语中使用的是“地点”(place)一词。在某些场合，有必要指明在“港口”和“地点”(place)内的某“点”(point)，因为卖方不仅需要知道他要把货物交至一个特定地区，例如某

个城市，而且也要知道在该地区的什么点将货物交给买方处置。销售合同经常缺少这一方面的信息，于是，Incoterms 规定如果在指定地点没有约定交货点，并且有几个点可以选择，卖方可选择对其最有利的点交货(见 FCA 术语中的 A4 条款)。当交货点是卖方的‘地点’时，则使用了“卖方所在地”(FCA 术语中的 A4 条款)。

“船只”(ship 和 vessel)

在适用海上运输货物的术语中，“ship”和“vessel”被当作同义词使用。无需说明，当“ship”作为贸易术语的组成部分时，如“船边交货(FAS)”和“目的港船上交货(DES)”，必然要使用‘ship”一词。同样，由于 FOB 术语中传统上使用“越过船舷”的表述，因而必然会将“ship”一词用于相关内容。

“查对”(checking)和‘检验”(inspection)

在 Incoterms 中，A9 和 B9 条款分别使用“查对、包装和标记”和“货物检验”作为条款标题。尽管“checking”和“inspection”是同义词，但是人们认为这样来区别使用比较合适：在涉及卖方按 A4 交货的义务时使用查对(checking)，而后者则用于一些特别情况，即进行“装运前检验”，因为在通常情况下只有当买方或货物出口或进口国当局希望在货物装运前保证货物符合合同或官方规定时才要求进行“检验”。

7. 卖方的交货义务

Incoterms 将重点放在卖方的交货义务上。对与卖方交货有关联的责任和费用的准确分配在各当事方有持续商业关系的情况下一般不会有什么问题。他们会在相互之间确立一种习惯做法(course of dealing)，而且他们会按这种方式处理今后的交易。然而，当建立一种新的商业关系或通过经纪人的中介订立合同(这在农矿产品销售中是普遍现象)时，当事人一定要按合同规定办事，在将 Incoterms 2000 订入合同时，按照 Incoterms 2000 的规定划分责任、费用和风险。

当然，人们希望 Incoterms 能够尽可能细致地划分与交货有关的各当事方的义务。与 Incoterms 1990 相比，Incoterms 2000 在某些具体情况下在这方面作了进一步努力(见 FCA 术语中 A4 条款)。但在 FAS 和

FOB A4 中，不可避免地要援用行业惯例（“按港口的习惯方式”），其原因是，在 FAS 或 FOB 合同下，将货物，尤其是农矿产品交运的具体做法在不同的海港是不一样的。

8. 与货物有关的风险和费用的转移

当卖方交货后，货物灭失或损坏的风险，以及负担与货物有关的费用的义务便从卖方转移到买方。由于不应给予买方任何拖延风险和费用转移的机会，因此，所有术语都作出规定，当买方没有按约定受领货物或没有给予卖方完成交货义务的必要指示（有关装船时间和／或交货地点）时，风险和费用甚至在交货之前就可转移。这种提前转移风险和费用的条件就是货物已指明为为买方准备的，或如术语所规定，已为买方“划出”。

在 EXW 术语下，这一点尤为重要，因为在所有其他术语下，当采取措施为交运、发送货物（F 组和 C 组）或在目的地交货作准备时（D 组），一般即可认为这批货物是专门为买方准备的但在一些例外场合，如当卖方散装发运货物且未确定每一个买方的数量时，则在货物按前述规定特定化前，风险和费用不发生转移（参见《1980 年联合国国际货物销售合同公约》第 69.3 条）。

9. 术语

9.1. E 组术语下卖方的义务最小：卖方只要将货物在约定地点，通常是在卖方所在地，交给买方处置即可。但是，另一方面，在实务中，卖方经常会帮助买方将货物装至买方的运输工具上。如果将卖方的义务扩大到包括装货，那么 EXW 术语将更好地反应这实务。但是，人们认为理想的是仍然保留 EXW 下卖方义务最小的传统原则，其目的是适用于那些卖方不愿意承担任何装货义务的情况。若买方希望卖方负担更多的义务，应在销售合同中写明。

9.2. F 组术语要求卖方按照买方的指示将货物交运。在 FCA 术语下，当事各方所希望的交货点造成了困难，其原因是此术语所涉及的合同可能会遇到各式各样的情况。货物可能装上买方派往卖方所在地

提取货物的车辆；或者货物也许需要从卖方往买方指定的交货地点的车辆上卸下。Incoterms 2000 考虑到了上述可能，规定若合同中指定交货地点是卖方所在地，当货物装上买方的装货辆时即完成交货，在其他情况下，当货物在卖方的车辆上尚未卸货而交给买方处置时，即完成交货。Incoterms 1990 FCA 术语 A4 条款中提到的各种不同运输方式在 Incoterms 2000 中未再重复。

FOB 术语中的交货点与 CFR 和 CIF 术语中的相同，尽管对此有很多争论，在 Incoterms 2000 中仍未做改动。虽然 FOB 术语中的“越过船舷”交货的原则在当前许多情况下已不合适了，但是既然已为商人们所深知，并根据货物的特点和可用的装载设备的具体情况加以运用，更改 FOB 的交货点可能会造成不必要的混乱，尤其对于按租船合同进行农矿产品运输来说，更是如此。

不幸的是，FOB 术语被一些商人用来表示“任何”交货点，如“FOB 厂”，“FOB 工场”，“FOB 卖方工厂”或其他内陆地点，这样做就失去了 FOB 术语是‘Free on Board’的缩写的意义了。如此使用 FOB 术语会造成混乱，应该避免。

FAS 术语办理货物出口手续的义务出现了重要的变化，因为看来最普遍的做法是由卖方而不是由买方承担这项义务。为了保证这一变化得到足够的重视，在 FAS 序言中使用了黑体字来标出。

9.3. C 组术语要求卖方按照通常条件自付费用订立运输合同。因此，卖方支付运费运到的地点，必须在 C 组每一项术语后指明按照 CIF 和 CIP 术语，卖方还要负责办理保险和负担保险费用。由于费用划分地点确定为目的地国家的某个点，因而 C 组术语往往被误认为是到货合同，在到货合同中，卖方要承担货物实际被运到约定地点之前的全部风险和费用。

在此必须强调，C 组术语与 F 组术语具有相同性质的一点，就在于卖方是在装运国或发货国完成合同履行。因此，C 组术语的销售合同和 F 组术语的销售合同一样，属于装运合同。

装运合同的特点是，卖方要支付将货物按照惯常航线和习惯方式运至约定地点所需的通常运输费用，而货物灭失或损坏的风险以及在

需要全本请访问 www.ertongbook.com

货物以适当方式交付运输之后发生意外而发生的额外费用则应由买方承担。因此，C 组术语包含两个区别于其他所有术语的“分界点”：一是指明卖方必须安排运输，并承担其费用的点；另一点是风险的划分点。为此，凡增加卖方在 C 组术语下的义务而扩大卖方的责任超出上述风险划分的“分界点”时，应特别小心。按照 CIF 和 CIP 术语，卖方在履行其合同义务，订立运输合同，将货物交付承运人并办理保险后，免除卖方任何进一步风险和费用，这正是 C 组术语的实质所在。

C 组术语作为装运合同的本质也通过在此组术语下广泛使用跟单信用证作为人们喜用的付款方式显现出来。若销售合同的当事方同意，卖方凭跟单信用证向银行提交约定的运输单据后收取货款，则如果卖方在按照跟单信用证得到货款或在货物起运或发货后以其它方式得到货款之后，仍承担进一步的风险和费用，就与跟单信用证的中心目的背道而驰了。当然，不管运费在货物起运之前已经预付还是在目的地支付（运费到付），卖方必须支付运输合同的费用；然而，在货物装船或发货后的事件所发生的额外费用必须由买方承担。

如果卖方需要提供包括交纳关税、税款和其他费用在内的运输合同，那么，在合同约定这些费用由卖方支付时，当然应由卖方支付。这一点在所有 C 组术语的 A6 条款中已作出明确规定。

若按习惯要订立几份运输合同，以便货物中途转运以抵达约定的目的地，则卖方必须支付所有的费用，包括货物从一种运输工具转到另一种运输工具而发生的费用。但是，若承运人依据转运合同或一类似条款的规定行使其权利以避免意外的阻碍（例如，冰块、堵塞、劳工动乱、政府禁令、战争或类似战争行为），则由此发生的所有额外费用应由买方承担，因为卖方的义务只限于订立通常的运输合同。

销售合同的当事人往往希望明确卖方应在什么程度内订立运输合同，包括卸货费用由谁负担。由于当货物由通常的班轮运输时，这些费用一般包括在运费之内，因此，销售合同经常规定，货物必须由班轮运输或至少按“班轮条件”运输。有时在 CFR 或 CIF 术语后加上“卸到岸上(landed)”。然而，最好不要在 C 组术语后使用缩写语，除非在有关行业中，该缩写语为合同当事人或适用的法律或行业惯例所明确理解

和接受。

具体而言,卖方不应当(在不改变 C 组术语本质的情况下，实际上也不能够）承担任何保证货物抵达目的地的义务，因为在运输途中任何迟延的风险应由买方承担。因此，涉及时间的任何义务必须表明装船地或发货地，例如“装运（发货）不迟于……”。象‘CFR 汉堡不迟于……”这样的一份协议属于用词不当，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规定的日期抵达汉堡，在这种情况下该合同不是装运合同而是到货合同；另一种可能的理解是，卖方发运货物的时间必须是使其在通常情况下能在规定的时间前抵达汉堡，除非发生意外事件耽误运输。

在农矿产品贸易中，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“在途(afloat)”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，这就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，即风险在装运时转移。这意味着买方也许不得不承担销售合同生效时已发生的事件的后果。另一种可能性是让风险的转移和合同订立的时间相一致。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“如果情况表明有此需要，从货物交付给签发体现运输合同的单据的承运人时起，风险就由买方承担”，但是有一例外，即当“卖方知道或理应知道货物已经灭失或损坏，而不将这一事实告知买方”时。因此，CFR 或 CIF 术语后加上“在途”一词的解释应取决于销售合同适用的法律。建议当事人弄清适用的法律及其可能导致的解决方法。如有疑问，当事人应在合同中加以明确规定。

在实务中，交易方继续频繁使用 C & F(或 C and F, C + F) 这样传统的术语。然而，在绝大多数情况下，交易方视这些传统术语等同于 CFR 。为了避免解释合同时的困难，交易方应使用 CFR 术语，因为 CFR 是全球广泛接受的“成本加运费（……指定目的港）”术语的唯一的缩写。

在 Incoterms 1990 中，CFR 和 CIF 的 A8 条款要求：只要卖方提供的运输单据（通常是提单）中援引了租船合同，例如，最常用的表达方式“所有其他条款(terms)和条件(conditions)均按租船合同”,这时卖方就有义务提供租船合同的副本。尽管签约人应该总是能够确知合同中所有条款的内容（最好是在订立合同时），但是这种提供租船合同的作法带来了一些问题，尤其是在跟单信用证业务中。所以，在 Incoterms 2000 中,删去了 CFR 和 CIF 术语下卖方要随运输单据提供租船合同副本的义务。

虽然 Incoterms 中 A8 条款的目的在于保证卖方向买方提供“交货凭证”,但应该指出,这里强调的是只要卖方提供了‘通常’的凭证,卖方就完成了这项义务。在 CPT 和 CIP 术语下,卖方要提供‘通常的运输单据”,在 CFR 和 CIF 术语下，卖方要提供提单或海运单，运输单据必须是“清洁的”，即运输单据上不能出现声明货物和／或其包装有与合同不符的条款或批注。若单据中出现这样的条款或批注，那么这个单据就被认为是“不清洁的”，而在跟单信用证交易中则会被银行拒收。但是，一份运输单据，即使上面没有这样的条款或批注，对买方来说通常也不能成为对抗承运人的无可质疑的证据，证明货物在装运时是符合销售合同内容的。一般情况下，承运人会在运输单据的正面以标准文句指明，在运输单据中加入的细节(particulars)是托运人的声明,因此货物情况只是“据称”如其添加的细节所述。承运人以此拒绝承担有关货物状况的责任。根据大多数援用的法律或原则，承运人必须至少使用合理的方法检验货物状况是否正确，否则对收货人负有责任。然而，在集装箱贸易中，承运人无从检查集装箱内货物，除非承运人负责将货物装入集装箱。

涉及保险的术语只有两个，即 CIF 和 CIP。在这两个术语下，卖方有义务为买方的利益办理保险。在其他情况下，则是由当事方自己决定是否要办理保险以及投保到什么程度。由于卖方要为买方的利益办理保险，卖方不一定知道买方的详细要求。根据由伦敦保险人协会(Institute of London Underwriters)拟定的《协会货物保险条款》(Institute Cargo Clauses),(C)规定办理‘最低程度’的保险,(B)规定办理中等程度

保险,(A)规定办理最高险别。在 CIF 术语下的农矿产品销售中，买方或许希望将在途货物卖给新的买方，而这个新的买方也许希望再将货物售出，所以，卖方不可能了解这些后继买方的保险要求。因此，在 CIF 术语下，传统上选择最低程度的保险，但买方可以要求卖方办理附加保险。但最低保险对制成品货物的销售可能不太适宜，因为对制成品而言存在偷盗、不当搬运或保管的风险，要求为货物投保超过《协会货物保险条款》(C)下“最低程度”的保险。由于 CIP 不同于 CIF ,一般不用于农矿产品的销售，如果在 CIP 下采用最高险别而不是 CIF 下的最低险别，将会是可行的。但若在 CIF 和 CIP 术语下对卖方办理货物保险义务的要求不同，则容易导致混乱。所以，这两个术语要求卖方只限于办理“最低程度”的货物保险。对于 CIP 术语下的买方来说，注意到这一点是非常重要的。如果买方要求附加的险别，他可以与卖方协议由卖方办理或自行安排办理更高的保险。在某些情况下，买方也许会要求获得比《协会货物保险条款》(A)更高的保险,比如战争险、动乱险、民变险、罢工或其他劳工动乱险。若买方希望卖方安排这样的保险，买方必须指示卖方，而卖方必须在可能情况下负责安排这些保险。

9.4. D 组术语与 C 组术语有着本质区别。根据 D 组术语,卖方负责将货物运至边境或进口国内的约定目的地或点。卖方必须承担货物运至该地前的全部风险和费用，因此，D 组术语属于到货合同，而 C 组术语则属于离港(装运)合同。

在 D 组术语下,除了 DDP ，卖方在目的地国交货时无须办理进口手续。

传统的做法,在 DEQ 术语下，卖方有义务办理货物的进口清关手续，因为货物需要搬运到码头，这样就进入了进口国。但是，由于大多数国家的清关手续发生了变化，现在由居住在该国的一方办理进口清关手续并交纳关税和其他费用更为合适。所以，DEQ 术语有了一些改变，正如前面提到的 FAS 术语的变化一样。DEQ 术语中的变化在序言中以黑体字标出。

看来，很多国家使用一些没有收进 Incoterms 中的贸易术语，尤其是在铁路运输中（如 franco border, franco – frontiere, Frei Granze ）等 。然

而，在这些术语下，通常并不想让卖方承担将货物运至边境前的货物灭失或损坏的风险。在这些情况下，最好使用 CPT 指明边境。另一方面，如果他们希望让卖方负担运输中的风险，使用指明边境的 DAF 术语将更合适。

DDU 术语是在 Incoterms 1990 中新加入的。当卖方准备在目的国交货但不办理进口手续、不交纳关税时，该术语就发挥了重要作用。在那些办理海关手续很困难而且耗时很久的国家里，卖方承担在完成海关清关手续后交货的义务将是有风险的。尽管按照 DDU 术语的 B5 和 B6 条款，买方要承担其未完成货物进口手续情况时可能发生的额外风险和费用，我们仍然建议在与办理货物进口手续可能会有困难的国家的交易中，卖方不使用 DDU 术语。

10.“无义务”的表示

“卖方必须”和“买方必须”这样的表达方法体现出 Incoterms 只涉及当事双方对对方承担的义务。这样，“无义务”一词则被用于一方对另一方不承担义务的情况。如果按各该术语中 A3 条款卖方须安排并支付运输费用，则在 B3 a)的“运输合同”项目下“无义务”的字样即规定了买方的地位。同样，当任何一方对对方都不承担义务时，在双方名下都会出现“无义务”一词,例如有关“保险”的情况。

在上述任何一种情况下，重要的是要指出，即使一方“无义务”为另一方履行某项任务，这并不意味着履行该任务不符合它的利益。例如，CFR 的买方按照 B4 对卖方并无投保的责任，但很明显买方投保符合其利益，因为在该术语下按照 A4 卖方也没有义务获取保险。

11. Incoterms 的变体

在实务中，当事双方经常在 Incoterms 术语基础上添加词句以求得比术语更精确的约定。需要强调的是，Incoterms 对任何这种添加的内容不提供任何指导规定。这样，如果当事方无法依赖一个公认的行业惯例来解释其新增内容时，他们可能会由于无法就新增内容证明有一贯的理解而面临严重的问题。以常用的“FOB 理舱”和“EXW 装车”为

例，卖方的义务不仅被扩大至包括负担将货物分别装到船上或装上车辆的费用，而且也包括在装舱和装货期间货物意外的灭失或损坏的风险，这就无法在全世界达成一致的理解。由于上述原因，强烈建议当事双方明确表示他们是否只打算由卖方承担装舱和装车的任务及费用，还是卖方也需要承担装舱和装车全部结束之前的风险。对此 Incoterms 并无答案。其结果，假如合同也未对双方意图加以明确的话，双方就将面临不必要的麻烦和费用了。

尽管 Incoterms 2000 未对许多这样的普遍使用的变体作出规定，某些术语的序言确实在提醒双方，如希望超出 Incoterms 的规定来分配双方义务的话，需要使用特殊的合同条款。例如：

EXW	关于卖方将货物装上买方的运输工具的额外义务
CIF/CIP	关于买方安排货物额外保险的需要
DEQ	关于卖方支付卸货之后的费用的额外义务

在一些情况下，卖方和买方援引班轮和租船合同中的商业惯例。这样就需要明确地区分当事双方在运输合同中的义务和彼此在销售合同中的义务。但是，对于“班轮条件”（liner terms）和“终点站搬运费”（Terminal Handling Charges，THC）等表达法尚无权威解释。在这些条款下，费用的划分因地点的不同而不同，而且经常变化。建议当事方在销售合同中明确规定如何划分双方应承担的费用。

在租船合同中经常使用的表达法如“FOB 理舱”，“FOB 理舱和平舱”等，有时被用在销售合同中以明确在 FOB 术语下卖方要在何种程度内负担理舱和平舱的义务。当使用此类附加语时，有必要在销售合同中明确额外的义务只限于费用还是包括费用和风险。

如上所述，我们尽量使 Incoterms 反映出最通行的国际商业做法。然而，在某些情况下，尤其是当 Incoterms 2000 与 Incoterms 1990 有不同之处时，当事方也许会希望以不同方式使用贸易术语。在贸易术语的序言中，以“但是”作句子的开头专门提醒注意这些可能性。

12. 港口或特定行业的习惯做法

因为贸易术语要在不同行业和不同地区使用，对双方的义务不能

需要全本请访问 www.ertongbook.com