

2009年单证员考试辅导：国际贸易术语解释通则单证员考试
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/542/2021_2022_2009_E5_B9_B4_E5_8D_95_c32_542872.htm Incoterms 国际贸易术语解释通

则 Incoterms来自于International Commercial Terms,全称为 International Rules for the Interpretation of Trade Terms. 它的宗旨是为国际贸易中普遍使用的贸易术语提供一套解释的国际规则,以避免或减少各国不同解释而出现的不确定性.它是国际商会制订的,几经修改,最新的版本是2000年1月1日生效的,即 Incoterms2000. Incoterms的结构 一九九〇年,为了便于理解,将所有的术语分为四个基本不同的类型。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 risk。各术语是依照卖方的责任和 risk的大小而顺序排列,即以卖方的责任从小到大,责任越小的排列在前面,如E组的EXW在最先,卖方责任越大的排列在最后,如D组的DDP排在最后。下表反映了这种分类方法:

组别	术语	描述
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)

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十个项目列出，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。用语说明在起草Incoterms 2000过程中，工作小组力求使这十三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，均使用了一九八〇年《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缴纳的官方费用”。来源考试大网/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)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FC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”被当做同义词使用。无须说明，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Incorms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殊情况，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”。百考试题收集整理。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com