

2. udgave

Walter Kurz

INCOTERMS 1980

Internationale regler for ensartet
fortolkning af handelsklausulerne

udgivet af

Det Internationale Handelskammer I C C

med tillæg og kommentarer:

**grafisk fremstilling og sammendrag
faren ved afvigelser
fragtaftalen
transportforsikringen**

FORORD

Det kan være en risikofyldt forretning at sende varer fra et land til et andet som led i en kommerciel transaktion. Hvis de går tabt eller bliver beskadigede, eller hvis leveringen ikke finder sted af andre grunde, så vil tillidsforholdet mellem parterne kunne svækkes så meget, at der bliver brug for en lovhjemmel.

Men hvis køber og sælger ved oprettelsen af deres kontrakt refererer til en af ICC's INCOTERMS, så får de vished om, at deres respektive forpligtelser er definerede på en enkel og sikker måde. Gør de det, så undgår de enhver mulighed for misforståelser med deraf følgende stridigheder.

Siden 1936, da ICC udgav sine første INCOTERMS, blev de regelmæssigt å jourført for at modsvare de skiftende tendenser i international samhandel, særligt med henblik på transporten. Dette er hensigten med denne nye udgave. INCOTERMS 1980 indeholder to nye klausuler: »Free carrier« og »Freight (or carriage) and insurance paid to«. Samtidigt er klausulen »Freight (or carriage) paid to« blevet revideret.

INCOTERMS har fået »et nyt ansigt«, som vil gøre det nemmere at rådspørge dem. Det er min tro, at de fortsat vil bidrage til at jævne vejen for en tilfredsstillende samhandel over hele verden.

sign. Carl-Henrik Winquist
Secretary General of the ICC

INDLEDNING

INCOTERMS' formål

- 1) INCOTERMS' formål er at tilbyde et sæt internationale regler for fortolkningen af de vigtigste aftaleklausuler, som anvendes i internationale handelskontrakter, til frivillig brug for forretningsfolk, der foretrækker vissheden af ens internationale regler, fremfor uvisheden af de samme reglers varierende fortolkninger i forskellige lande.
- 2) Som oftest er parterne i en kontrakt uvidende om forskellighederne i deres respektive landes handelsusancer. Forskelligheden er en konstant årsag til gnidninger i international handel, som medfører misforståelser, stridigheder og henvendelser til domstolene, med spild af tid og penge til følge. For at stille et middel til handelsfolkernes rådighed, som kunne eliminere de værste årsager til disse gnidninger, har Det Internationale Handelskammer, første gang i 1936, udgivet et sæt internationale regler for fortolkningen af de i handelen anvendte kontraktklausuler. Disse klausuler blev kendt som »INCOTERMS 1936«. Senere forbedringer og tilføjelser blev foretaget i 1953, 1967, 1976 og i 1980, for at tilbyde et sæt å jourførte regler, som stort set var i overensstemmelse med de fleste handelsfolks aktuelle praksis i international handel.
- 3) De væsentligste vanskeligheder, som im- og eksportører møder, er af tre slags. For det første, usikkerheden med hensyn til, hvilket lands lov der finder anvendelse ved indgåede kontrakter, for det andet, vanskeligheder, der opstår som følge af utilstrækkelig information, og for det tredje, vanskeligheder, der forekommer på grund af forskellig fortolkning. Disse besværligheder i handelen kan reduceres væsentligt ved anvendelse af »INCOTERMS«.

Hensynet til særlige handels- og havneusancer

- 1) På visse punkter har det vist sig umuligt at skabe absolut endelige regler. I så fald har reglerne overladt afgørelsen til den pågældende handels eller havns sædvane. Man har bestræbt sig på at begrænse sådanne henvisninger til sædvane til et absolut minimum, men at undgå dem alle har ikke været muligt.

Det vil altid være befordringsbestemmelserne, der vil afgøre, hvordan sælgeren bør opfylde sin forpligtelse til at »aflevere varen til fragtføreren«. Klausulerne FOB, C & F og CIF, der forblev uændrede i den foreliggende version af »INCOTERMS«, er alle tilpasset den praksis, at varen leveres ombord på skibet. Nu til dags er det almindeligt, at sælgeren afleverer varen til en fragtfører, inden den leveres ombord. I sådanne tilfælde bør forretningsfolk bruge de nye og forbedrede klausuler: Free carrier (named point), Freight / Carriage paid to, eller Freight / Carriage and Insurance paid to. En definition af begrebet »fragtfører« findes i en anmærkning til klausulen Free carrier (named point).

Særlige bestemmelser i individuelle kontrakter

- 5) Særlige bestemmelser i parternes individuelle kontrakt vil tilsidesætte, hvad disse regler måtte foreskrive.
- 6) Det står parterne frit, at anvende »INCOTERMS« som en generel basis for deres kontrakt, men de kan også aftale særlige variationer af dem eller tilføjelser til dem, alt efter den pågældende handels behov, tidens omstændigheder, eller deres individuelle ønsker. F.eks. kan det forekomme, at et firma ved en CIF-kontrakt anmoder leverandøren om at tegne både en søforsikring og en krigsfareforsikring. I så fald kan køberen foreskrive »INCOTERMS CIF plus forsikring imod krigsfare«. Sælgeren vil derefter opgive sin pris på dette grundlag.

Visse forkortelser, som måtte være almindelige i den indenlandske handel, vil ikke altid uden videre blive forstået i international handel. Det anbefales for klarhedens skyld at undgå sådanne indenlandske forkortelser.

Afviigelser ved C & F- og CIF-kontrakter

- 7) Forretningsfolk bør være særdeles forsigtige, hvis de i deres købekontrakter aftaler afviigelser fra C & F- og CIF-klausulerne, såsom »C & F og CIF fortoldet og told betalt« eller lignende. Tilføjelsen af bare ét ord eller kun ét bogstav til klausulerne C & F og CIF kan ofte medføre helt uforudsete følger og forandre kontraktens karakter. Forretningsfolk kan udsættes for, at en domstol af hensyn til sådanne tilføjelser må afvise, at der er tale om en C & F- eller CIF-kontrakt overhovedet. I sådanne tilfælde vil det altid være mere sikkert at foreskrive i kontrakten, hvilke pligter og omkostninger hver part skal overtage.

»INCOTERMS« og fragtaftalen

- 8) Forretningsfolk, der i deres kontrakter refererer til disse regler, bør iagttage, at de kun har gyldighed i forholdet sælger og køber imellem, og ikke, hverken direkte eller indirekte, berører den ene parts forhold til fragtføreren, hvilket bestemmes af fragtaftalen.

Det vil altid være befordringsbestemmelserne, der vil afgøre, hvordan sælgeren bør opfylde sin forpligtelse til at »aflevere varen til fragtføreren«. Klausulerne FOB, C & F og CIF, der forblev uændrede i den foreliggende version af »INCOTERMS«, er alle tilpasset den praksis, at varen leveres ombord på skibet. Nu til dags er det almindeligt, at sælgeren afleverer varen til en fragtfører, inden den leveres ombord. I sådanne tilfælde bør forretningsfolk bruge de nye og forbedrede klausuler: Free carrier (named point), Freight / Carriage paid to, eller Freight / Carriage and Insurance paid to. En definition af begrebet »fragtfører« findes i en anmærkning til klausulen Free carrier (named point).

»Delivered« - klausulerne

- 9) Medmindre der i købekontrakten udtrykkeligt er aftalt noget andet, hører det ikke til sælgerens forpligtelser at sørge for en forsikringspolice til køberens fordel.

Men under særlige forhold, som f.eks. beskrevet i art. A5 i klausulen, der refererer til varer solgt på »Delivered at Frontier«-vilkår, vil parterne gøre klogt i, i fællesskab at overveje, hvilke forpligtelser sælger eller køber bør overtage med hensyn til transportforsikringen fra afgangsstedet i forsendelseslandet til den endelige bestemmelsesplads valgt af køberen.

Medmindre der i købekontrakten udtrykkeligt er aftalt noget andet, skal et hvert transportdokument, som sælgeren stiller til køberens disposition, være rent *).

Medmindre der af sammenhængen fremgår andet, har de efterfølgende udtryk den mening, der tillægges dem, hvilket vil sige:

»Forsendelseslandet« betyder det land, fra hvilket sælgeren skal afsende varen til det nævnte bestemmelsessted ved grænsen eller i indførselslandet, hvad enten dette sker med offentlig fragtfører eller med hans egne transportmidler.

*) Ved definitionen af udtrykket »clean shipping document« i bankernes praksis, bør der henvises til art. 18 i »Uniform Customs and Practice for Documentary Credits« (ICC's publikation 290). Med hensyn til aftalemuligheden en købekontrakts parter imellem, hvilke påtaleklausuler vedr. tilstand, kvalitet eller mængde, som fragtføreren måtte anføre i transportdokumentet, der vil være acceptable for både sælger og køber, henvises til publikation 283 »The Problem of Clean Bills of Lading«.

»Udgifter« betyder alle omkostninger, gebyrer og udgifter, som opstår eller medføres af, at parterne opfylder deres respektive forpligtelser, og som parterne skal påtage sig, bære og betale i overensstemmelse med de anvendelige regler.

Definition af »konnossement«

- 10) Som det anvendes i disse regler, er udtrykket »konnossement« et »afskibet« - (shipped) konnossement, udfærdiget af fragtføreren eller på dennes vegne, og er både et bevis for en indgået fragtaftale og for varens levering ombord på skibet.
- 11) Et konnossement kan enten lide på »fragt forudbetalt« eller på »fragt betalbar på bestemmelsesstedet«. I det førstnævnte tilfælde vil dette dokument almindeligvis ikke kunne fås, før fragten er blevet betalt.

Forenklet dokumentpraksis

- 12) Indenfor linietrafikken erstattes konnossementer som oftest af ikke negotiable dokumenter (»sea waybills«, »liner waybills«, »freight receipts«, »combined« eller »multimodal transportdocuments«) og anvendeligheden af EDB-teknikken for en transmittering af de relevante informationer er ved at blive undersøgt for tiden. Såfremt der ikke anvendes konnossementer i den pågældende handel, bør parterne hellere anvende klausulerne »Free carrier (named point)« eller »Freight / Carriage paid to«, eller alternativt, i FOB, C & F og CIF-klausulerne foreskrive, at sælgeren skal forsyne køberen med det sædvanlige dokument eller andet bevis for varens aflevering til fragtføreren.

Forretningsfolk, der ønsker at anvende disse regler, bør angive, at deres kontrakter underligger »INCOTERMS«' bestemmelser. Ønsker de at referere til en klausul i en tidligere version, bør de specielt henvise til dette.

DE FJORTEN INCOTERMS