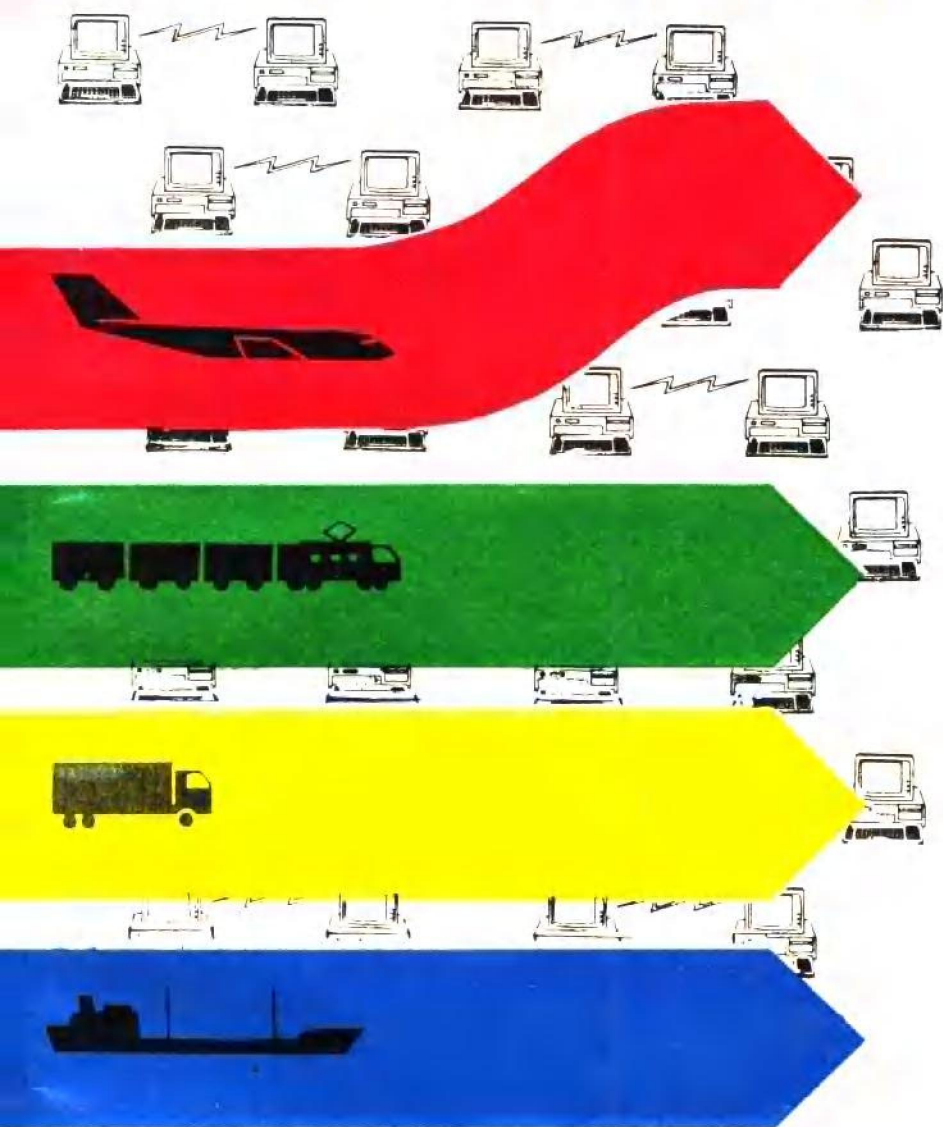


1990年

国际贸易术语解释通则



上海外语教育出版社

1990年

国际贸易术语解释通则

国际商会 编

周秉成 黄晓光 译

上海外语教育出版社

沪新登字 203 号

1990 年国际贸易术语解释通则

周秉成 黄晓光 译

上海外语教育出版社出版发行

(上海外国语学院内)

上海外语教育出版社欧阳印刷厂印刷

新华书店上海发行所经销

开本 787×1092 1/24 8 印张 201 千字

1991 年 8 月第 1 版 1991 年 12 月第 2 次印刷

印数: 5,001—15,000 册

ISBN 7—81009—655—9 / G · 195

定价: 4.00 元

F74
Y23(Z2)
1990

32 P88 1-5

185-

JM/24/28

序 言

国际贸易是在法律和惯例的基础上进行的。凡从事国际贸易的实际业务工作者和教学工作者,无不十分重视对有关的法律和惯例的研究。法律和惯例有其相对的稳定性,但并非一成不变。随着国际贸易的发展和变化,有关的法律和惯例也往往需作必要的修订和补充。在这方面,作为在国际上影响最大、使用最广的关于贸易术语的惯例——《国际贸易术语解释通则》,是一个突出的例子。

早在 1936 年,国际商会最初制订了《1936 年国际贸易术语解释通则》,以后于 1953、1967、1976 和 1980 年先后对该通则作了四次修订和补充。鉴于 1980 年以来运输技术的不断更新以及电子数据交换(EDI)通信方式的新发展,国际商会为使《通则》能更好地适应国际贸易中的新变化,又对《1980 年通则》作了全面修订,并于 1989 年 11 月通过了《通则》的新版本。该新版本经进一步修订后于 1990 年 4 月正式公布,定名为《1990 年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 1990),成为国际商会第 460 号出版物。该通则已于 1990 年 7 月 1 日生效。

为了满足我国外经贸(包括工贸)业务工作者和外经贸教学工作者学习、研究和工作的需要,我院具有三十年外贸教学经验的周秉成副教授与不久前从荷兰学成归来的青年教师黄晓光同志(荷兰商业大学国际商学院工商管理硕士)合作,已于 1990 年 11 月完成了对《INCOTERMS 1990》的全文翻译。两位译者本着严谨治学的精神,对《通则》新版本作了认真的翻译,做到了译文忠实于原文,译义准确,各种专门名词、术语运用规范,文字通畅,易于理解。本书的出版,无疑为我国外经贸实际业务工作者和大专院校从事外经贸专业教学的教师和学生,提供了一本实用的工具书和必备的业务和教学参考资料。深信本书以其良好的翻译质量和新型的编印方式,将受到广大读者的欢迎。

上海对外贸易学院院长 王钟武

1991 年 4 月

目 录

前 言	1
导 言	2
《1990年国际贸易术语解释通则》	
INCOTERMS 1990	
EXW EX WORKS	
(... named place)	
工厂交货(……指定地)	14
FCA FREE CARRIER	
(... named place)	
货交承运人(……指定地)	18
FAS FREE ALONGSIDE SHIP	
(... named port of shipment)	
船边交货(……指定装运港)	26
FOB FREE ON BOARD	
(... named port of shipment)	
装运港船上交货(……指定装运港)	32
CFR COST AND FREIGHT	
(... named port of destination)	
成本加运费(……指定目的港)	38
CIF COST, INSURANCE AND FREIGHT	
(... named port of destination)	
成本加保险费、运费(……指定目的港)	44
CPT CARRIAGE PAID TO	
(... named place of destination)	
运费付至(……指定目的地)	50
CIP CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	
(... named place of destination)	
运费、保险费付至(……指定目的地)	56
DAF DELIVERED AT FRONTIER	
(... named place)	

边境交货(……指定地)	62
DES DELIVERED EX SHIP	
(... named port of destination)	
目的港船上交货(……指定目的港)	68
DEQ DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID)	
(... named port of destination)	
目的港码头交货(关税已付)(……指定目的港) ...	72
DDU DELIVERED DUTY UNPAID	
(... named place of destination)	
未完税交货(……指定目的地)	78
DDP DELIVERED DUTY PAID	
(... named place of destination)	
完税后交货(……指定目的地)	84

前 言

作为一笔商业交易的一部分,从一国运送货物到另一国,可能是一种有风险的业务。如果货物灭失或损坏,或由于某种原因货物未予交付,则当事人之间的信任可能会降低到引起法律诉讼的程度。然而,首要的是,国际货物买卖合同的卖方和买方都想要他们的交易得以顺利地完成。

如果买方和卖方在草拟合同时明确引用国际商会《国际贸易术语解释通则》(以下简称《通则》^①)中的一种贸易术语,他们就可以简单和安全地划分各自的责任。这样就可消除任何可能发生的误解和日后的争议。

对《通则》作修订,将某些术语予以合并和调整,是考虑到运输技术的变化,并使它们充分适应电子数据交换(EDI)^②的新发展。以新形式排列的贸易术语,可供卖方和买方渐进的程序来确定各自的义务。新的安排使《通则》更便于使用。

本出版物是国际商会商业惯例委员会,特别是以 Hans de Vries 博士(荷兰)为主席的该委员会贸易术语工作组深入研究的结果。国际商会特别感谢 Jan Ramberg 教授(瑞典)、Ray Battersby 先生(联合王国)、Jens Bredow 和 Bodo Seiffert 先生(德国)、Mauro Ferrante(意大利)、Asko Raty 和 Kainu Mikkola 先生(芬兰)和 Carol Xueref 夫人(国际总部),他们负责本出版物的具体起草工作。

工作组的其他参加者有: Ladislaus Blaschek(奥地利)、Carine Gelens 夫人、Jan Somers 先生和 Robert De Roy 先生(比利时)、Matti Elovirta 和 Timo Vierikko 先生(芬兰)、Klaus B. Winkler 先生(德国)、Dott. Vladimiro Sabbadini(意大利)、Ryohei Asaoka(日本)、Santiago Hernandez Izal(西班牙)、Lyn Murray 小姐、Brigitte Faubert 小姐和 Pat J. Moore 先生(联合王国)。

①译者注

②EDI系Electronic Data Interchange 的缩写。

导 言

《通则》的目的

《国际贸易术语解释通则》的目的是为对外贸易中常用贸易术语的解释提供一套国际规则,以消除不同国家对这些术语不同解释的不确定性,或者至少在相当程度上减少这种不确定性。

合同当事人往往不了解对方国家的贸易惯例。这就会引起误解、争议和诉讼,从而浪费大量时间和金钱。为了解决这类问题,国际商会最初在1936年出版一套贸易术语解释的国际规则,定名为《1936年国际贸易术语解释通则》(《INCOTERMS 1936》),以后于1953、1967、1976、1980和目前1990作了修改和补充,以使它们符合现行的国际贸易实践。

为什么要修订?

对《通则》作1990年修订的主要原因,是要使贸易术语适应日益广泛使用的电子数据交换(EDI)。按《通则》的1990年版本,当事人可通过电子数据交换(EDI)提供各种单据(比如商业发票、清关单据、交货证明单据以及运输单据)。当卖方需提交一份可转让的运输单据,特别是为出售路货所常用的提单时,就会发生特殊的问题。在这些情况下,使用电子数据交换(EDI)信息,必须确保买方据有同样的法律地位,正如他从卖方收到一份提单后所应获得的法律地位一样。

新的运输技术

进行修订的另一原因是出于运输技术的变化,特别是在集装箱运输、多式联运、和在短程海运中使用陆路车辆和铁路敞车的滚装运输中的货物集合化。在《1990年通则》中,《货交承运人》(FCA)术语现在可适用于各种运输方式的单独运输和不同运输方式的联运。因此在《通则》先前版本中一些针

对特定运输方式的术语(《铁路交货》、(FOR)、《敞车交货》(FOT)和《启运机场交货》(FOB Airport))已被取消了。

新的编排方法

为了便于阅读和理解,国际商会贸易术语工作组按新的方法对贸易术语进行编排。贸易术语按不同类别分为四组。第一组(E组)只有一个术语——EXW。按此术语,卖方在他自己的处所将货物提供给买方。第二组(F组)包括FCA、FAS和FOB。按这些术语,卖方必须将货物交给由买方指定的承运人。第三组(C组)包括CFR、CIF、CPT和CIP。按这些术语,卖方必须订立运输合同,但不负担由于装运和发运后发生的事件所引起的货物灭失或损坏的风险或额外费用。第四组(D组)包括DAF、DES、DEQ、DDU和DDP。按这些术语,卖方必须负担将货物运至目的地国家所需的一切费用和 risk。按新分类列表如下:

E组 启运	EXW EX Work	工厂交货
F组 主运费未付	FCA Free Carrier FAS Free Alongside Ship FOB Free On Board	货交承运人 船边交货 装运港船上交货
C组 主运费已付	CFR Cost and Freight CIF Cost, Insurance and Freight CPT Carriage Paid To CIP Carriage and Insur- ance Paid To	成本加运费 成本加保险费、 运费 运费付至 运费、保险费付 至
D组 到达	DAF Delivered At Fron- tier DES Delivered Ex Ship DEQ Delivered Ex Quay DDU Delivered Duty Un- paid DDP Delivered Duty Paid	边境交货 目的港船上交货 目的港码头交货 未完税交货 完税后交货

此外,在所有的术语下,当事人的有关义务被分成十个标题,在卖方一边的每个标题对照着有关同一事项的买方的地位。例如:按照 A3 的规定,卖方必须订立运输合同,并支付运费;那么,在规定买方义务的 B3“运输合同”的标题下,就可见到“无义务”的字样。当然,这并不意味着买方不会为其自身利益订立将货物运至所期望的目的地的运输合同,但他对卖方并无此“义务”。至于当事人之间如何划分关税、税捐、其他由当局收取的费用以及办理海关手续的费用,尽管卖方在向买方交货后,对买方如何处置货物毋需关心,但是为了明确起见,各贸易术语对有关费用在双方当事人之间如何划分,都作了解释。另一方面,在有些贸易术语下(如 D 组术语),买方对卖方为了把货物运至约定的目的地点所需负担的费用,并不感兴趣。

港口或特定贸易的惯例

鉴于贸易术语必须能适用于不同的贸易和地区,不可能对当事人的义务作精确的规定。所以在某种程度上有必要提及特定贸易地的惯例或当事人之间在先前交易中已确立的习惯做法(参见《1980 年联合国国际货物销售合同公约》第 9 条)。当然,最好是卖方和买方在磋商合同时,相互通报有关贸易惯例,如有疑问,则应在买卖合同中用适当的条款予以澄清。在各别合同中的特别规定可超越或改变各种贸易术语的解释规则。

买方的选择

在有些情形下,在订立合同时不能就卖方为运输货物或在最终目的地交付货物的确切交货地点(point)甚至地方(place)作精确的规定。此时,可只提出一个“地段”(range)或一个更大的地方,例如海港(seaport),而通常同时规定,买方有权或有责任于以后在该地段或地方内指定一个更确切的地点。如果买方有责任指定上述确切的地点,而未能做到,则必须负担由此而引起的风险和额外费用。此外,如买方未能使用指明交货地点的权利,卖方就有权选择最适合其意图的地点交货。

清 关

在通常情况下,当事人(或至少由其在当地的代理)在他所居住的国家办理在该国的清关手续。因此,出口商通常应办理出口清关手续,而进口商则应办理进口清关手续。但是,在有些贸易术语下,买方必须负责在卖方所在国的出口清关(如 EXW 和 FAS),而在另一些术语下,卖方则必须在买方所在国负责进口清关(如 DEQ 和 DDP)。毫无疑问,在这些情况下,卖方和买方必须承担各自有关禁止出口或禁止进口的风险。另外,还需弄清不居住在有关国家的当事人或其代理办理清关手续是否为该国有关当局所许可。当卖方承担了买方所在国某地交货的义务,但货物在清关手续办妥之前又不能运至该交货地,而由于买方不履行其货物进口清关的义务,致使卖方不能将货物运至该地时,就会产生特殊的问题(见以下对 DDU 的解说)。

如果买方拟按《工厂交货》(EXW)术语在卖方处所收取货物,或按《船边交货》(FAS)术语在船边收货,但要求卖方办理货物出口清关手续,那么,可在有关贸易术语后面加注“出口清关”(cleared for export)字样。反之,卖方可能准备按 DEQ 或 DDP 术语交货,但不愿承担支付对进口货物征收的全部或部分进口关税、其他税捐或由当局收取的其他费用的义务。那么,在 DEQ 或 DDP 后面可加注“关税未付”(duty unpaid)字样;或者对卖方不愿支付的特殊税捐或费用可予以明确地排除,例如:“增值税未付”(VAT unpaid)。

应注意到,在许多国家里,外国公司不但难以获得进口许可证,而且难以得到关税减免(增值税减免,等)。《未完税交货》(DDU)免除了卖方在这方面的义务。

在有些情况下,承担把货物运到进口国买方所在地义务的卖方,需办理进口清关,但不支付关税。如是,则应在 DDU 术语后面加注“清关”(cleared)字样。相应的加注可用于其他 D 组术语,例如,“DDP, 增值税未付”(DDP, VAT unpaid)、“DEQ, 关税未付”(DEQ, duty unpaid)。

包 装

在大多数情况下,当事人各方事先知道,为了把货物安全地运至目的地所需要的包装。但是,由于卖方对货物包装的义务可能因运输方式的不同和运输期的长短而改变,这就有

必要规定,卖方必须按运输的要求履行包装义务,其前提是在买卖合同订立之前就让卖方了解与运输有关的情况(参见《1980年联合国国际货物销售合同公约》第35条第1款和第2款6,其中规定:货物,包括包装,必须“适用于订立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。”)。

货物的检验

在许多情况下,买方可能被通知,在卖方将货物交付装运之前或同时,安排对货物的检验(即所谓“装运前检验”——pre-shipment inspection 或 PSI)。除非合同另有规定,买方必须对为其自身利益而进行的检验支付费用。但是,如果检验是为了使卖方在他自己的国家遵守适用于出口货物的强制性规则,则卖方须支付该检验费用。

货交承运人……指定地(FCA)

如前所述,当卖方须将货物交给由买方指定的承运人以履行其义务时,可采用 FCA 术语。在货物不是以越过船舷为界的传统方法交到船上的情况下,这一术语也适用于海运。毋庸赘言,如果卖方被要求在船只到达之前将货物交给货运站,则传统的 FOB 术语是不相宜的,因为卖方在不能控制货物或不能对货物的保管作出指示的情况下,却还须负担风险和费用。

应强调指出,在 F 组术语下,卖方必须按买方的指示交运货物,因为是由买方订立运输合同和指定承运人的。所以,没有必要在贸易术语中就卖方应如何将货物交给承运人作精确的说明。然而,为了使贸易商能将 FCA 作为一项“统管”F 组的术语来使用,对不同运输方式下的各种惯用的交货方式都作了说明。

同样,对“承运人”作出定义可能是不必要的,因为是由买方指示卖方须向何人交运货物。但是,因承运人和运输单据对贸易商来说至关重要,在 FCA 术语的序言中含有“承运人”的定义。对此,应注意到,“承运人”不仅指实际履行运输的企业,也包括只承担履行运输或取得运输的履行的企业,只要这些企业承担作为运输承运人的义务即可。换言之,“承运

人”一词包括(实际)履行运输的承运人和订立运输合同的承运人。由于货运商在这方面的地位在不同国家以及按货运业的惯例而有所不同, FCA 的序言含有一项提示, 即: 卖方必须按照买方的指示将货物交给货运商, 即使该货运商拒绝承担承运人的义务, 从而与“承运人”的定义不相符, 也应如此。

C 组术语 (CFR、CIF、CPT、CIP)

在 C 组术语下, 卖方必须按通常条件自费订立运输合同。因此必须对卖方在各个“C”术语下需负担运输费用到何处作出说明。在 CIF 和 CIP 术语下, 卖方还必须办理保险并负担保险费。

由于费用负担的划分点是在目的地国家, C 组术语往往被错误地认为是“到货合同”, 即卖方承担任何风险或费用直至货物实际到达约定的地点为止。然而, 必须再次强调, C 组术语与 F 组术语, 在卖方在装运或发运国完成合同(交货义务)方面, 其性质是相同的。因此, 与 F 组术语下的合同一样, C 组术语下的买卖合同也属于“装运合同”的种类。卖方必须支付按通常路线和惯常方式运送货物到约定目的地的正常运费, 因货物交运后发生的事故而引起的货物灭失或损坏的风险以及额外费用, 均由买方负担。因此, C 组术语与其他术语不同, 包含有两个关键点, 一是费用划分的关键点, 另一是风险划分的关键点。为此, 在 C 组术语下, 如果在上述风险划分关键点以后增加卖方的义务, 必须持十分谨慎的态度。C 组术语的根本性质是, 卖方经订立运输合同, 将货物交给承运人, 并在 CIF 和 CIP 术语下提供了保险, 而适当地履行了合同后, 即免于负担任何进一步的风险和费用。

卖方也可能与买方约定, 凭跟单信用证向银行提交约定的货运单据收取货款。如果卖方凭跟单信用证或在货物装运和发运时收取货款后, 还需负担进一步的风险和费用, 这就与国际贸易中这一常用的支付方式严重地相背。无疑, 卖方必须支付所有为承运人应得的费用, 不论运费是预付的还是到付的, 但因装运和发运后发生的事故而引起的额外费用除外。

如果为了将货物运至约定的目的地而按惯例需订立几个运输合同, 包括在中转地转运, 卖方必须支付所有这些费用, 包括将货物从一种运输工具转装到另一种运输工具的费用。

但是,如果承运人根据转运或类似条款行使其权利以避免意外障碍(诸如冰冻、港口拥挤、工潮、政府命令、战争或类似战争行为),则由此而发生的任何额外费用需由买方负担。

双方当事人经常要求明确,卖方须在多大范围内订立包括卸货费在内的运输合同。因为,如果货物是由班轮公司运输的,卸货费一般包括在运费内。买卖合同往往规定货物必须由班轮运输,或至少规定在“班轮条件”(liner terms)下运输。在其他情况下,在 CFR 或 CIF 术语后面加注“卸到岸上”(landed)字样。不过,最好不要在 C 组术语后面使用缩写词,除非在有关贸易中,该缩写词的意义为合同当事人,或按照适用法律或贸易惯例,明确地理解和接受。由于货物在运输途中任何迟延的风险是由买方负担的,卖方在任何情况下都不应——实际上也不可能——承担任何关于货物运达目的地的义务,而不改变 C 组术语的根本性质。因此,任何与时间有关的义务必须与装运或发运地相联系,例如,“装运(发运)不迟于……”。诸如“CFR 汉堡,不迟于……”之类的协议,实在是用词不当,并可能导致不同的解释。它既可被理解为:货物必须在规定的日期实际到达汉堡(按此情况,该合同不是装运合同,而是到货合同),或者,也可被理解为:卖方必须及时装运货物,使货物在正常情况下能在规定的日期前到达汉堡,除非运输为不可预见的事件所延误。

在商品贸易中,有可能货物在海运途中被买卖,在此种情况下,可在贸易术语后面加注“在途”(afloat)字样。因为,在 CFR 和 CIF 术语下,货物灭失或损坏的风险已从卖方转移到买方,可能会产生对贸易术语解释的困难。一种可能是,对 CFR 和 CIF 关于买卖双方的风险划分维持平常的含义,这就是说,买方承担在买卖合同成立时已经发生的风险。另一种可能是,将风险转移的时间与买卖合同成立的时间相一致。前一种可能较为切实可行,因为对运输途中货物的状况通常不可能确定。为此,《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,从货物交付给签发载有运输合同单据的承运人时起,风险就由买方承担。”但这一规则有个例外,“如果卖方在订立合同时已知道或理应知道货物已经灭失或损坏,而他又不将这一事实告知买方,”(则这种灭失或损坏应由卖方负责。)因此,对附有“在途”字样的 CFR 或 CIF 术语的解释,将取决于对买卖合同所适用的

法律。双方当事人应确定所适用的法律以及可据以采取的任何解决办法。如有疑问,双方当事人应在他们的合同中对有关事项加以澄清。

《INCOTERMS》和运输合同

应强调指出,《INCOTERMS》仅与用于买卖合同的贸易术语有关,而不涉及用于运输合同,特别是租船合同的术语,有时其用语与贸易术语的用语相同或相似。租船合同中的术语通常着重于有关装船和卸货费用以及可供装卸操作的时间(所谓“滞期”demurrage 条款)。买卖合同的当事人应考虑到这个问题,并在合同中作出具体规定,以尽可能地明确有多少时间可供卖方将货物装上买方所提供的轮船或其他运输工具,以及有多少时间可供买方在目的地从承运人收取货物。此外,还应在合同中规定在何等程度上卖方须负担装船操作的风险和费用(在 F 组术语下)和卸货操作的风险和费用(在 C 组术语下)。卖方可能按“船方不负担卸货费”(free out)条件订立租船合同,从而免除了承运人的卸货义务,但这并不必定表明,在买卖合同下该卸货操作的风险和费用落到了买方身上,因为可能按照买卖合同的规定,或港口惯例,卖方所订立的运输合同应该包括卸货操作。

FOB、CFR 和 CIF 下的“装上船要求”

运输合同决定托运人或发货人关于向承运人交运货物的义务。应注意到,FOB、CFR 和 CIF 都维持将货物交到船上的传统做法。在传统上,按照买卖合同的交货地点与按照运输合同将货物交付运输的地点是一致的,但是现代运输技术对运输合同与买卖合同之间的这种“一致”引起了相当的问题。现今,卖方通常在货物装上船之前,有时甚至在轮船抵达装运港之前就将货物交给了承运人。在这种情况下,商人应采用不将货物的交付承运与“装上船”相连的 F 组或 C 组术语,即用 FCA、CPT 或 CIP 来替代 FOB、CFR 和 CIF。

D 组术语(DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP)

如前所述,D 组术语与 C 组术语在性质上是不同的,因为按照 D 组术语,卖方须负责将货物运送到约定的目的地或地点。卖方必须负担货物交到该处为止的一切风险和费用。

因此, D 组术语表示到货合同, 而 C 组术语则显示为装运合同。

D 组术语可分为两类。按 DAF、DES 和 DDU, 卖方不负责货物进口清关, 而按 DEQ 和 DDP, 则须负责进口清关。因 DAF 往往是用于铁路运输, 所以可以从铁路方面取得直至最终目的地的全程联运单据, 并安排在相同期间的保险, DAF 在 A8 中含有这方面的规定。然而, 必须强调, 卖方是在由买方负担风险和费用的情况下, 协助买方取得这种联运单据的。同样, 卖方在边境交货以后的任何保险费用也由买方负担。

DDU 是《1990 年通则》新增加的术语。它具有一项重要的作用, 即卖方须在目的地国家交货, 但不负责进口清关手续, 不支付关税。当进口清关不会引起任何问题时(如在欧洲共同市场内), DDU 是很合适的。但是, 如果在进口清关困难并耗时的国家, 卖方承担清关后交货的义务将是有风险的。尽管, 按照 DDU B5 和 B6 的规定, 买方须负担因其不履行货物清关义务而引起的额外风险和费用, 但在预期进口清关会遇到困难的国家里, 卖方不应采用 DDU 术语。

提单和电子数据交换(EDI)方式

在 CFR 和 CIF 术语下, 传统上只有卖方提交的已装船提单才是可接受的单据。提单具有三项重要作用, 即

- 货物已交至船上的证明;
- 运输合同的证明;
- 凭向另一方转让书面文件来转让在途货物物权的工具。

提单以外的其他运输单据具有上述前两项作用, 但不能控制在目的地的交货, 也不能使买方凭交付书面文件向他的买方出售在途货物。不过, 其他运输单据指明有权在目的地收取货物的人。要在目的地向承运人收取货物, 必须占有提单, 这一事实使得用电子数据交换(EDI)方式来取代提单变得特别困难。

此外, 提单通常是以正本一式数份签发的。但对买方或按照买方的指示代为向卖方付款的银行来说, 十分重要的是确保卖方交出了全部正本提单(即所谓“全套”——full set), 这也是《跟单信用证统一惯例》(国际商会第 400 号出版物)的要

求。

运输单据不但必须证明货物已交承运人,而且要在承运人所能确定的范围内表明货物在收到时情况是良好的。运输单据上任何显示货物状况不良的批注,都将使其成为不清洁单据,并按上述《统一惯例》成为不可接受的(第18条^①,并参见国际商会第473号出版物)。尽管提单有其特定的法律性质,但可以预期,在不久的将来它将被电子数据交换(EDI)方式所替代。《1990年通则》对这一可期待的发展作了适当的考虑。

不可转让的运输单据替代提单

近几年来在单据简化方面取得了很大的进展。提单经常被非海运的其他运输方式所使用的类似的、不可转让的运输单据所替代。这些单据被称为“海运单”(sea waybills)、“班轮运单”(liner waybills)、“货运收据”(freight receipts)或其他名称。不可转让的运输单据在使用上是很有效的,除非买方拟凭向新买主交付书面文件来出售在途货物。为使这种交易成为可能,有必要在CFR和CIF术语下保留卖方提供提单的义务。然而,如合同当事人知道买方不打算销售在途货物,他们可特别约定,免除卖方提供提单的义务,或者,他们可采用CPT和CIP,按这两种术语不需要提供提单。

运输方式和适用的1990年贸易术语

各种运输方式 包括多式联运	EXW 工厂交货(……指定地)
	FCA 货交承运人(……指定地)
	CPT 运费付至(……指定目的地)
	CIP 运费、保险费付至(……指定目的地)
	DAF 边境交货(……指定地)
	DDU 未完税交货(……指定目的地)
	DDP 完税后交货(……指定目的地)
航空运输	FCA 货交承运人(……指定地)
铁路运输	FCA 货交承运人(……指定地)

^①英原文为“第18条”,实际上应为《跟单信用证统一惯例》第34条——译者注。