

《跟单信用证统一惯例》1983年修订 草案有关运输单据条例的浅析

陈 伯 度

编者按:

为了适应近年来国际货物运输方式和单据制作等方面出现的新情况,国际商会决定制订新的信用证统一惯例,编为“400出版物”,以代替现行的“290出版物”。所拟草案已易三稿,现已打算以第三稿提交专门会议讨论通过后正式公布施行。为便于有关同志了解可能通过的新惯例的内容,并在施行前作必要的准备,本刊1983年第一期曾发表陈步蟾、吴百福所译《国际商会〈信用证统一惯例〉修正本(400出版物)草案》全文(第二稿)。刊出以后,受到了各方面的关注。现陈伯度同志就草案第三稿中有关《运输单据》一节作了具体分析,并写成一文,可供同志们对新文本有关这方面内容进一步了解和研究,现予刊出,以飨读者。文后还附了草案第三稿中《运输单据》一节的译文,阅读时可与第二稿译文相对照。

时代在前进,新的事物在不断出现,国际商会1974年修订的《跟单信用证统一惯例》(以下简称《290》)至今已不能完全适应国际贸易形势发展的要求。为此,国际商会正在对《290》作进一步修订,所拟草案,已三易其稿,最后一稿(以下简称《草案》)尚待提交委员会讨论通过。修订后的文本,编为

该会第400号出版物,定于1984年10月施行。

国际贸易通常以单据为交易手段,运输单据作为物权凭证是最重要的一种单据,因此也是这次修订的重点内容。修订后的统一惯例有关运输的共有10条(第25条至34条)。兹参照《290》有关条款,作综合分析如下:

(一)

《草案》注意了国际运输业务正在向组装化、综合化发展的趋势,配合运输,有利贸易,放宽了银行对于运输单据的某些限制,突破了《290》以海运提单为主体的旧框框,把海运提单及邮运单据以外的海、陆、空运单据放在首要地位,反映出传统的海运方式在国际运输业务中的作用正在逐步下降,多式

联运、航空运输等运输方式正在扩大使用的现实。

据此,《草案》在《290》基础上作了两大重要变革:其一是统一使用运输单据(transport documents)或单据(documents)这类统称,而摒弃了《290》所用的提单(B/L)一词;同时允许银行在信用证规定海运提单(ocean

B/L)的情况下可以接受“联合运输提单”(Combined transport B/L)、“联合运输单据”(Combined transport document)、“联合运输提单或港至港提单”(Combined transport B/L or port-to-port B/L)及其类似意义名称的单据,从而推翻了《290》中海运单据仅限“提单”(B/L)一种的狭隘规定。

其二是把运输单据的签发人统称为承运人或其代理。据《海牙规则》和《汉堡规则》规定,提单应由承运人或其代理签发,《国际多式联运公约》和国际商会的《联合运输单据统一规则》则规定由联运经营人(Combined transport operator)签发联合运输单据,这里的联运经营人相当于承运人,因此运输单据由承运人或其代理签发,是符合国际公约和惯例的。

根据《290》,海运提单是由船公司或其代理签发的,那末,承运人与船公司究竟有什么区别?

承运人一词有两个概念:其一是实际承运人,即运输工具的拥有者;另一是契约承运人,即与托运人签订运输合同的人。《汉

堡规则》对承运人一词所下的定义是“承运人是指以其名义与托运人签订海上货物运输合同的任何人”。这里的承运人显然属后一概念。《海牙规则》的定义是“承运人包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人”。这种提法虽然强调了船舶所有人或租船人(即实际承运人),但并不等于承运人即实际承运人。再看,国际商会《联合运输单据统一规则》对联运经营人一词的解释:“他可以是这种运输或至少是其中一部分运输的实际的提供者或者也可仅仅是由他人提供的全部或部分运输的承办人。”

由于《海牙规则》长期以来被国际船商奉为准则,国际商会在《290》及其以前的信用证统一惯例中很可能受到《海牙规则》的影响,从稳妥出发,进一步从严掌握,把提单的签发人限制在实际承运人——船公司或其代理的范围内,这次修订,统一改为承运人或其代理,其涵义应如上述《联合运输单据统一规则》所解释的那样,既可以是实际承运人,也可以是契约承运人,这对《290》无疑是一个重大修正。

(二)

《草案》继续保留《290》货运单据中的若干规定和原则,其中有的是全盘继承,有的作局部修正,修正后的条款都表示从宽掌握的倾向。

(1)在单一海运方式的条件下,海运提单必须是已装船提单(Shipped on board B/L),并且是不允许货装舱面的提单(on deck B/L),这两项一向被人们认为海运提单的基本原则在《草案》中全盘继承下来(参见《草案》第26条a款和第28条)。以上两项基本原则的保留,主要是与《海牙规则》“钩至钩”和舱面货不作为货物对待的原则保持一致。因为《海牙规则》影响深远,至今绝大多数国家的海运提单仍然以《海牙规则》或根据《海牙规则》制订的国内法为准则。

(2)《草案》保留了《290》运输单据的一些共性原则,如《290》第16条运费条款,17条发货人装载、计数和报称条款,18条清洁提单条款,这些条款虽文字有所增删,但基本精神不变。此外,《290》海运提单中的简式提单条款亦被保留,而且也适用于其它运输单据。

(3)《290》不接受运输代理行签发的海运提单,《草案》继续保留了这一原则,但表示了灵活的态度。在第26条中作了如下阐述:银行拒绝接受由运输行签发的单据,除非单据表明该运输行系以承运人身份或作为某一承运人的代理而签发的。运输行一般不是实际承运人,但它与契约承运人之间却很难严格划分,因此“除非”以下的一段文字实际上给运输行以很大回旋余地,使他同样可以

参与海运单据的签发。

(4)《290》中银行拒绝接受的“租船契约项下和受租船契约条款约束的提单”在《草案》中被删改为“受租船契约约束的运输单据”。

根据目前运输实务,租船提单有两种情况,一种是名副其实的租船提单,提单上注明“一切条款及免责事项按照租船契约办理”(All terms, conditions and exceptions in accordance with Charter Party)或类似条款。这种提单不用说应理解为“受租船契约约束的提单”,自然不为银行所接受。另

一种情况,租船人就是船公司,他与船东虽订有租船契约,但对货主则签发自己的提单,使用自己的提单条款。这种情况在航运界比较普遍。它虽属租船运输,但签发的提单却又独立于租船契约之外,算不算“租船契约项下”呢?这个问题有争议,因为“租船契约项下”一语概念太大,也太笼统,在这里争议双方都可按照各自的需要加以解释。删改以后,根据《草案》条文,这种提单就不能被理解为租船提单了。但这种独立于租船契约以外的提单,在运输业务实践中往往受到租船契约的约束。

(三)

《草案》为了适应多式联运和集装箱运输的需要,对实际业务中存在问题作出了具体处理意见,并对条款之间的矛盾作了适当协调。例如:

(1)《草案》第26条银行接受的海运单据必须是已装上指明船只(have been loaded on board a named vessel)的单据,但同时又同意接受联合运输提单。如所周知,联合运输提单不是已装船提单(shipped on board B/L),而是收货待运提单(received for shipment B/L)。这不是自相矛盾吗?为此《草案》在第27条中另作如下规定:“如为收货待运的运输单据,则可在单据上作成装船备忘录,由承运人或其代理签字或简签并加注日期,此项日期应视作已装上或已装运指明船只的日期。”

(2)围绕“已装船”和“收货待运”而出现的另一个问题是暂定(intended)一词用以修饰船只和装、卸港的问题。这是针对“联合运输提单或港至港提单”(combined transport B/L or port-to-port B/L)而提出来的,该提单格式由国际海运协会(International Chamber of Shipping)所拟,虽流通不多,但像英国的箱运有限公司(OCL)这样的老牌船公司亦已采用,就有一定的影

响力了。它的格式与其它联合运输提单不同之处就在于船名、装港、卸港三项前都饰以“暂定”(intended)一词,这是因为在多式联运情况下,承运人在港口以外的收货地(place of receipt)收货并签发联运单据,当时货物尚未装船,船名和航线难以确定之故。《草案》在第26条海运单据项下接受“联合运输提单或港至港提单,”但又拒绝船名和装、卸港使用暂定及类似意义的饰词。为解决这一矛盾,《草案》作了如下补充规定:如果“此项单据按照第27条b款作成装船备忘录,且卸货港不是单据中的最后目的地”,便可为银行所接受。这是因为作成装船备忘录后,船名和装港就变“暂定”为既定了,而卸货港如果不是最后目的地(在联合运输单据中一般都有交货地一栏记载货物的最后目的地),它只不过是全程运输的中转地,因而被允许饰以“暂定”字样。

(3)联合运输必然发生转运行为,那末,信用证要求提供联合运输单据,同时又不准转船,这个问题如何处理?国际商会银行委员会曾经多次收到世界各地银行的如上询问,《草案》在第29条中回答了这个问题,如果全程运输由一套运输单据包运到底,银行可认为符合条款要求。这一处理意见表示了

《草案》尊重现实的态度。

总的来说,就运输单据而言,修订后的统一惯例基本上适应了时代要求,有利于国际贸易的开展,特别是对于出口商和运输商提供了不少便利。但对进口商来说,由于

银行放宽了某些限制,在实际业务中也可能增加些风险。因此,我进口业务,今后在对外开证时有必要把条款订得更为严密、更为具体一些,以免授人以隙,造成不应有的损失。

附:《草案》“运输单据”一章的译文

运输单据(表示装船、发运或接管货物的单据)

第25条

如信用证需要的运输单据并未规定为海运提单(海洋提单或海上运输提单)或邮寄收据或邮寄凭证:

a)除信用证另有不同规定外,银行可接受下述运输单据,该单据须:

(1)在正面显示系由指明承运人或其代理所签发;

(2)视实际情况注明发运或货物接管或装船;

(3)包括全套正本;

(4)符合信用证的其它一切规定。

b)按照上述规定,除信用证另有不同规定外,银行对下列单据不予拒绝,该单据:

(1)具有诸如“联合运输提单”、“联合运输单据”、“联合运输提单或港至港提单”或类似含义的名称或名称组合,及/或

(2)注明部分或全部装运条款系参照运输单据以外的来源或文件为依据者(简式/光背运输单据),及/或

(3)注明接管货物的地点与装运港是不相同的,及/或

(4)所涉及的货物是用集装箱、托盘及类似器物装载的,及/或

(5)以“暂定”或类似的修饰词修饰船只或其它运输工具及/或装运港及/或卸货港。

c)除非信用证另有不同规定,如系海运或一种以上运输方式内中包括海运者,银行可拒收下列单据,该单据:

(1)注明受租船契约约束,及/或

(2)注明该装运船只只是仅靠帆来推进的。

d)除信用证另有不同规定外,银行对运输行签发的运输单据当不予接受,除非该运输行以承运人身份或作为某一承运人的代理签发此项单据。

第26条

如信用证所需运输单据订明为海运提单:

a)除非信用证另有不同规定,银行可接受下列单据,该单据须:

(1)在正面显示系由指明承运人或其代理所签发;

(2)表明货物业已装上指明船只;

(3)包括全套正本;

(4)符合信用证的其它一切规定。

b)按照上述规定,除信用证另有不同规定外,银行对下列单据不予拒绝,该单据:

(1)具有诸如“联合运输提单”、“联合运输单据”、“联合运输提单或港至港提单”或类似含义的名称或名称组合,及/或

(2)注明部分或全部装运条款系参照运输单据以外的来源或文件为依据者(简式/光背运输单据),及/或

(3)注明接管货物的地点与装运港是不相同的,及/或

(4)所涉及的货物是用集装箱、托盘及类似器物装载的。

c)除非信用证另有不同规定,银行可拒绝接受下列单据,该单据:

(1)注明受租船契约约束,及/或

单据按照第27条b)款作成装船备忘录,且卸

(2)注明该装运船只是仅靠帆来推进

(3)有关船名及/或装运港及/或卸货港含有“暂定”或类似的修饰词,除非此项的,及/或

货港不是单据中最后目的地,及/或

(4)系由运输行所签发者,除非该运输行以承运人身份或作为某一承运人的代理签发此项单据。

第27条

a)除非信用证特别要求提供已装运的运输单据,或如与信用证其它规定或上述第26条规定并无不符,银行可接受已接管货物或收货待运的运输单据。

b)证明货物已装运或已装船,可在运输单据上注明已装上或已装运指明船只。如为“收货待运”的运输单据,则可在单据上作成装运备忘录,由承运人或其代理签字或简签并加注日期,此项日期应视作已装上或已装运指明船只的日期。

第28条

倘为海运,或为一种以上运输方式内中包括海运者,除信用证特别许可外,银行得拒受货物装于或将装于舱面的运输单据。

运输单据上订有货物可能装于舱面的条款,倘未特别载明货物装于或将装于舱面者,银行不予拒绝。

第29条

本条旨在明确转运是指从装运港或发运地或货物接管地至卸货港或目的地的运输过程中,用同样运输方式,由某一运输工具或船舶转装至另一运输工具或船舶,或者由某一运输方式转换为另一运输方式。

除非信用证不准转船,倘全程运输由同一份运输单据包运到底,银行可接受载明货物将在途中转运的运输单据。

即使信用证不准转运,银行可接受下列单据,该单据:

(1)印刷条款订明承运人有转运之权,或

(2)虽标明货物将要或可能转运,但如全程运输由同一份运输单据包运到底,而信用证又规定为联合运输单据或订明自货物接管地至最后目的地使用不同运输方式包括海运者;

(3)标明货物从接管地至最后目的地用同一集装箱、货运拖车、子母船的驳船等类似器物装载,而又是同一份运输单据包运全程的;

(4)标明收货地及/或最后目的地为装港及/或卸港的或与之相连接的“集装箱装卸站”或“集装箱堆场。”

第30条

如信用证规定货物用邮包寄发并需邮包收据或邮寄凭证者,银行可接受由信用证指定的货物寄发地邮局用盖章或其它方式证实的并注有日期的邮包收据或邮寄凭证。

第31条

a)除非信用证另有不同规定,或与信用证项下其它单据有抵触,银行可接受注有运费或运输费用(下称运费)仍须支付的运输单据。

b)如信用证规定运输单据须注明运费付讫或预付,银行可接受用戳印或其它方式以文字表明运费付讫或已预付的运输单据,或以其它方式表示运费已付的运输单据。

c)如运输单据上表示“运费应预付”或“运费将预付”或类似文字,则不得作为运费付讫的证据而予接受。

d)运输单据上用戳印或其它方式批注运费以外另加诸如与装货、卸货等类似事项有关的费用和支出,银行可予接受,但信用证明确规定不准有此类批注者除外。

第32条

除非信用证另有不同规定,银行可接受在正面上载有“发货人装载和计数”或“内容据发货人报称”或类似文字的运输单据。

第33条

除非信用证另有不同规定,银行可接受
(下转第26页)

场。去年,意矿产品进口占总进口的28.1%,机电产品的进口也超过了20%。在今后数年中,增加资源性产品及机电产品的出口也是我国整个出口商品结构的调整方向。因此,扩大对意出口无论从那方面讲都是有很好条件的。

除此以外,我们还可以努力扩大诸如食品类等商品的出口。意大利人是十分讲究饮食烹调的。但是,据了解,他们现在越来越多地依赖现成的食品(ready-made food)。意食品进口是有一定市场的,去年,食品总进口的比重从1980年的6%增加到7.5%。目前我对意出口主要是活禽、禽肉食品(占我食品类对意出口的85%以上)。今后还可以扩大出口各类罐头及其它商品,只要我们在质量上和包装上下功夫,并符合意有关食品进口的规定,扩大出口还是有希望的。

第二,认真研究意外贸政策、规定,以采取相应措施扩大出口。近几年,世界各国贸易保护主义盛行,与共同体其它国家一样,意对某些商品的进口也实行严格的限制。在我出口商品中首当其冲的是纺织品,为了加强我商品(包括土特产品)的竞争能力,我们在价格上必须表现出相当的吸引力,这是无疑的。但是,必须看到,在价格上不

能走得太远,以免对方以“反倾销”、“反补贴”为借口,影响我出口的扩大。应该说根本的办法是在商品的质量和品种上作努力,不断了解消费者的喜好,做好市场调研工作。另外我们也要防止同类产品多头对外经营,以致造成低价竞销。这种内部自相竞争,不仅造成市场混乱,而且极易引起对方限制,给国家带来损失。

第三,加强广告宣传。扩大出口离不开广告宣传,我们不仅要利用广告来使更多的消费者熟悉和了解我们的商品,同时也要利用广告这一武器战胜竞争者。目前,西方国家广告之多十分惊人。人们在买东西以前,一般也先注意一下有关的广告,因此,广告不离消费者,消费者也离不开广告。然而,在意大利的电视上、大街上、地铁里以及报刊杂志上,几乎看不到任何宣传我商品的广告。据一些对我某些商品比较了解的意大利人讲,中国有些商品并不比其它国家差,问题在于人们不知道它的好处,有些甚至连品名都不甚了解。由此可见,加强我商品广告宣传对于进一步扩大出口很重要。

总之,发展中意两国贸易,特别是扩大我对意出口,潜力是很大的,前景十分广阔。

(上接第17页)

非信用证受益人一方为发货人的运输单据。

第34条

a)清洁运输单据是指运输单据上并无货物及/或包装有缺陷的附加条文或批注者。

b)银行对有该类附加条文或批注的运输

单据,除信用证明确规定可接受者外,当予拒绝。

c)信用证要求运输单据具有“清洁已装船”条款者,如该运输单据按照本条及第27条b)款规定办理,则银行认为相符。