

谈转船提单无必要独立存在

费 振 芳

转船提单 (Transshipment Bills of Lading)和联运提单 (Through Bills of Lading)两者有没有区别?国内有关著作既说有区别,又说实质上没有什么区别或区别不大。这种模棱两可之说极易引起人们的争论,因此转船提单是否有存在的必要倒是一个值得商榷的问题。

转船提单和联运提单都是海上运送货物的运输单证。它是随着国际间的联合运输业务的产生而相应产生的一种联合运输单证。国际联合运输业务的基本特点是一个国家的某个交通运输企业在自己运力不能到达的地区可以通过与另一国家的运输企业合作将其国际贸易物资运往目的地。这种联合运输业务不论国内外企业或企业之间的合作,它们都使用以下四种共同的方法来完成运输业务:

1. 全程的货物运输是分二程或二程以上的运输来完成;

2. 承办联合运输的承运人(简称联运人)负责安排各段的运输业务,货主不需在转运地再办理托运手续;

3. 运输费用是包括各段在内的包干运价,联运人一次向货主收齐;

4. 联运人在收到运费后,以自己的名义签发一张在目的地能提取货物的运输单证给货主。

每一种运输方式必然具有一种能适用于它的运输单证。用传统装卸方法的联运方式来完成全程货运的运输单证,如果由海上承运人签发,并被现在国内有关著作称之为转

船提单或联运提单的话,那末,同样用分程运输来完成全程运输任务的单证为什么要分为二种名称呢?两者之间的区别又在那里呢?根据又是什么?现引用有关区别两者的论说如下:

“转船提单:当某货在装货港所装的船舶不直接驶往该货物的目的港而需要在其他一个或几个中途港换装另一船舶的运往时就签发转船提单。

联运提单:当远洋运输船舶对所运的货物不能完成全程运输任务,需要用其他运输工具接运时即产生联运(包括海陆联运、江海联运或海空联运),这时承运人就要签发联运提单。

转船提单和联运提单实质上区别不大……”引自《远洋运输业务》第二章

按照上述论说,转船提单用于将货从第一程船上转载于第二程另一条船的海海联运上。联运提单则是用于将货从船上卸下转载于下一程的火车、飞机等不同的运输工具的联运上。简而言之,转船提单与联运提单之间的区别仅在于下一程的接运的运输工具上,前者是船,后者是除海轮以外其他运输工具。

在同样的联运方式条件下,是否有必要再以下一程的运输工具来区分提单的种类可以从理论和实践两方面来论证。

以传统装卸方法的海上运输所采用的运输方式可分为直达和联运两种。转船和联运都是采用联合运输方式,按运输方式作为划分提单种类的理论依据,那末,只有直达提单(Direct bills of lading)和联运提单两

种。如果从联运方式中再进一步以下段接运工具来分提单种类,从签发运输单证的承运人的责任而言就无其必要了。因为联运人的责任不论其接运工具如何,对不在其照管下的下一段货物运输只负担费用而不承担风险。假使一定要按接运工具来分,那末,下一程运输工具不论是何种都应有一个名称,若只将用船接运的单独列为一个种类而将其他的都归于另一类,这样的说法是没有道理的。

按照运输方式,联运提单包括海海联运的论点亦见之于国外有关著作,如劳埃德船级社(Lloyd's Register of Shipping)等公司联合出版的《海运实务》(Shipping Practice)一书也有论述:“联运提单在当发货人(货主)要求轮船公司安排全程运输时签发的,这种提单除同意将货物从一个港口到另一个港口外还包括将货物以海运或陆运的方式从承运货物船舶的停靠港运往较僻远的地区的路程在内。在这种情况下,船公司加上一条款作为提单条款一个组成部分,那就是货物转装和运往×××(目的地或港口),费用由船方负担,但风险由发货人(货主)承担”(Through bills of lading are issued when a shipper wishes the carrying co. to make arrangements for a complete journey and these bills of lading in addition to the agreement to carry goods from port to port include a further journey (by sea or land) from the port of ship's destination to a distant place. In this case the carrier incorporates in the bill of lading stating that the goods are to be transhipped and forwarded ... at ship's expense but at shipper's risk)。

《海运原理》第四版本(Elements of shipping Fourth Edition)进一步用实例来阐明此观点:“联运提单:在很多情况下,这需要使用二个或更多的运输工具将货物运至最后目的地。第二程可能由第二艘船舶来担承(例如经印度的曼谷或肯尼亚的蒙巴萨转

运去塞舌尔岛屿的货运),或者也可能由一个不同的运输方式来担承(例如去加拿大内陆为目的地的货运)……” Through bills of lading: In many cases it is necessary to employ two or more carriers to get the goods to their final destination. The on-carriage may be either by a second vessel(e. g. to The Seychelles Islands Via Bombay (or Mombasa) or by a different form of Transport (e. g. to destination in the interior of Canada)……)。

事实上,经营国际海洋运输的船公司也接受联运应包括海海联运方式在内的观点。因此,在船公司或其代理人之间的来往函电中都使用“联运提单”而不用“转船提单”。例如,我有关单位在去电汉堡立克麦斯轮船公司询问可否接受去热内亚等港的货运时就用了“联运提单”。其电文如下:“我们可否以立克麦斯轮船公司的联运提单接受热内亚5800立方英尺、马赛26480立方英尺的转船货运装在“URSULA”号轮船上“(URSULA may we accept on RICKMERS Through bills of lading transshipment cargoes GENOA 5800 cuft MA RSEILLES 26480)又如一九六三年五月二十七日香港法国邮船公司致我某单位在接受马达加斯加地区货运的信件中也使用联运提单这个词组,来信简摘如下:我谨向你公司证实你们可以签发联运提单来接受上海至散巴瓦和其他马达加斯加的港口的货运”(I wish to confirm you that you can issue a Through bill of lading SHANGHAI/SAMBAWA as well as other ports of MADAGASCAR)。

在实际海洋运输业务中,货主从未向签发联合运输单证者提出要“转船提单”或要“联运提单”。联运人亦从未按货主的上述要求将“转船”或“联运”批注在提单上。虽然有时候联运人也在提单上加上“转运”(with Transshipment)两字,这仅仅是为了使有关方面能区分此批载明在提单上的

货物是直达抑或转运而已。为了符合信用证上的特殊要求,经过适当安排,船公司也同意在提单上加注“在×××转运”(with transshipment at ×××)。事实上,当船公司签发此种性质的提单时并不知道下程的运输工具是船还是除船以外的其他运输工具。例如在太平洋航线上,航行于美国、加拿大西口岸线的轮船承运美国、加拿大东口岸的货运,船公司可采用二条航行路线来完成全程的货运,一条是全程都用海运,即货物运到美国或加拿大西口岸后,再装上船经巴拿马运河直驶美国或加拿大东口岸;另一条是采用海陆联运方式,即货物运抵美国或加拿大西口岸后,再由火车横跨美洲大陆直抵东口岸。因此,在签发运输单证时,除非经过特殊安排,一般要确定下一程是船还是其他运输工具是办不到的事。

使用“转船提单”和“联运提单”二种名称很容易引起人们对“转船”和“联运”的误解,认为“转船”与“联运”是二个独立存在互不相关的事件。一九八三年三月二十八日,解放日报在头版上发表了一篇题为《开辟“海海”“陆陆”“空空”联运》的报导文章。文中将货物经中转港找船运往目的港的运输方式说成有到货不及时的缺点,而对海海联运却认为有速度快的优点。这主要是出于作者对“转船”和“联运”的误解。殊不知海海联运就是全程货运,都是使用船来装运,这与在中转港找船运往目的港并无任何差别。

综上所述,作者认为在用传统装卸方法进行联合运输时的单证只需一种单证,那就是联运提单,转船提单实无存在的必要。

(上接第36页)

产品质量,扩大出口贸易,增强创汇能力,改善经营管理,提高经济效益诸方面发挥积极作用。

通过四年的实践,我国在举办中外合资经营企业方面积累了一些经验,取得了一定的进展,收到了一定的成效。人们对利用外资,举办合资经营企业对四化建设的重要意义和作用已有一个比较统一的认识。最近,我国政府对有关政策进行了调整和放宽,涉外

经济法律和条例日臻完善,各地基础工程建设也加快了步伐。更重要的是我国当前政治安定,经济繁荣,可以说,一个较好的投资环境已经形成。同时,经过四年来各方面的努力,增进了外商对我国对外开放政策的认识 and 了解。可以预见,今后必将大大加快利用外资的速度和规模,吸引更多海外投资者来我国办理合营企业。当然,我们还有许多事情要做,还有一些方面需要继续改进,继续完善。

