

六、联合运输提单、联合运输单据、联合运输提单或港至港提单：(Combined transport B/L, Combined transport document, Combined transport B/L or port-to-port B/L)(第二十五条a款)

由于集装箱、托盘等成组化运输方式在国际货物运输中广泛应用，传统的“港至港”交接方式延伸到内陆的“门到门”交接，发展成为从起点到终点包括海、陆、空多种运输方式的联合运输。原有的运输单据已不能适应联合运输的要求，但适应这种联合运输方式的运输单据，还没有国际公认的规则或国家法律加以统一规定。国际商会乃于1975年通过其联合运输委员会颁发了《联合运输单证统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transport Document 即298小册子)。根据该规则的要求，波罗的海国际航运公会(BIMCO)和国际船东协会(INSA)联合颁发了“联合运输单据”；运输商协会国际委员会缮制了“联合运输提单”。国际海运协会(ICS)则拟定了“联合运输提单或港至港提单”，这种提单既可用于联合运输，也可用于港至港运输。提单格式参照联合国国际贸易业务程序简化委员会(FALPRO)的有关布局进行设计，有利制作单据手续的简化。由于运输单据存在着上述各种不同的名称，为适应这种情况，新规定中银行对上述名称不同的运输单据均可接受。为更明确起见，规定中说明凡运输单据内注明货装集装箱或托盘者；接受监管地点不同于装货港者；最后目的地不同于卸货港者；货运条件参阅单据以外另一来源或单据者（指筒式提单）等等，银行均将接受。但单据内容如注明以租船合约为准者；载运船只仅以帆为动力者，银行将予拒收。

对《跟单信用证统一惯例一九八三年修订本》

（第四〇〇号出版物）若干条文和术语的理解

顾奕镆 邹莉芭

七、船只(或其他运输工具)、装货港、卸货港项下，包括有“预期”字样者，(第二十五条B款)

国际海运协会拟制的“联合运输提单或港至港提单”，由于它既可用于联合运输，也可用于港至港运输，所以提单上船只、装货港、卸货港项下，包括有“预期”(Intended)字样。当提单用于联合运输时，承运人在港口以外的收货地(Place of receipt)收货，即需签发联合运输单据，但此时货物仍在收货地，没有装上预定的船只，装港和船名均可能有变动，所以均加上“预期”字样。当信用证不规定海运提单作为运输单据时，银行对这种货物已处于承运人监管下的运输单据是可以接受的。但如信用证明确规定海运提单作为运输单据时，银行对注明货物已装船或已装指名船只的运输单据才可接受。所以当货物已在装货港装船后，此时船名与装货港均已明确，在上述注明“预期船只”和“预期装货港”的单据上加上具体船名和已装船批注并表明实际装货港，根据规定银行即可接受。至于卸货港项下有“预期”字样者，当信用证未明确规定海运提单作为运输单据者，银行是可接受的。但如信用

证明明确规定海运提单作为运输单据，有“预期卸货港”的单据银行将予拒收，除非该卸货港不是最后目的地。这意味着单据上的最后目的地（即承运人的交货地）是肯定的，承运人要负责全程运输责任，把货物运至最后目的地交货，单据上的“预期卸货港”，仅是货物的转运地，虽有“预期”字样，对收货人的权益并无影响，所以银行仍可按规定接受。

八、运输商协会国际委员会（第二十五条d款）

运输商协会国际委员会（The International Federation of Freight Forwarders Association）简称“FIATA”，又称“国际货运代理人联合协会”是1926年成立的国际性组织。它的会员不仅限于货运代理企业，还包括海关、船舶代理、空运代理、仓库、卡车、集中托运等部门，因为这些部门都是国际运输的组成部份。在该会的指导下，许多国家正在筹建本国的运输商协会。这些协会成立后均将成为国际委员会的正式会员。凡没有建立本国协会国家里的各私人企业以及有关的港口、机场当局等可成为国际委员会的联系会员。目前，它已有五十多个正式会员和一个千个以上的联系会员，其业务活动遍及一百二十多个国家从事运输工作的三千五百多个公司。

运输商协会国际委员会是一个非盈利的组织，它的任务是协助各国的货运代理组织和同行们组织起来，在国际范围内保护货运代理的利益。国际委员会每两年开一次全会，这是该会的最高权力机构。全会选举产生国际委员会主席、秘书和司库，以主持日常会务。

运输行出具的运输单据，银行是拒收的。但如单据上注明运输行作为承运人或某承运人的代理人，他所出具的运输单据，银行是可以接受的。由运输行出具，使用国际商会批准的FIATA联合运输提单，银行也是能接受的，因为该项提单是符合国际商会颁发的298号小册子的规定的。

九、最低保险金额（第三十七条B款）

保险单据的最低投保金额应是C. I. F. 或C. I. P. 货值加百分之十。它改变了“290”所订最低投保金额为有关货物的C. I. F. 价值的规定。其原因在于国际商会《一九五三年国际贸易条件解释通则》（Incoterms 1953）中C. I. F. 价格术语项下关于卖方责任第五条规定“该项保险的保险额包括C. I. F. 价另加百分之十”。在该《通则》的一九八〇年补充本（Supplement 1980）中新增添的C. I. P. 价格术语项下关于卖方责任第十一条也规定：“保险额应包括合同规定的价格加百分之十”。经过这次修改后，两个惯例的有关条文便取得一致。

十、“保一切险”（第三十九条）

这条文对“290”作了两点补充：（一）在“银行当接受有任何‘一切险’批注或条文的保险单据”后，加上“不论有否‘一切险’标题”。这是因为在国际保险市场上，具有较大影响的英国伦敦保险协会制订的“协会货物条款”（Institute Cargo clauses 简称为I. C. C.）已于1981年重新修订。它放弃使用原来平安险、水渍险和一切险三种基本险别的名称，而改为I. C. C. (A). I. C. C. (B). I. C. C. (C) 三种基本险别，其中I. C. C. (A) 相当于原来的一切险，但不再出现“一切险”标题了。（二）将“如有任何特种险未经投保者，银行当不负责”改为“在批注或条文注明不包括某些险别，银行也将接受”。这是鉴于各国保险公司对有关一切险承保的责任范围，并不统一，而且在条文内通常都注明不包括某些险别。这次在措辞上作了修改，更为符合保险业务的实际情况。

十一、商业发票的金额（第四十一条）

在“290”第三十二条规定“银行可拒绝接受其金额超过信用证允许金额的商业发票”后，新规定补充了“被授权付款、承兑或议付银行有权决定接受该发票，只要其付款、承兑或议付的金额不超过信用证金额，其决定对各有关方面均具有约束力”。换言之，银行可接受超过信用证金额的发票，只要对超过部分的金额不予付款、承兑或议付。今后，银行对待超过信用证金额的商业发票，其责任更为明确。

十二、货物数量可掌握的幅度（第四十二条B款）

“290”规定，“即使信用证不准分批装运，只要支取金额不超过信用证金额，其货物数量可掌握百分之三的伸缩”。新规定将该幅度改为“可掌握百分之五的伸缩”。此点表示对出口人更为灵活。

十三、有关有效期和装运期术语的新解释

（一）信用证的有效期使用“一个月”、“六个月”（for one month, for six months）或类似情况，“290”解释为“自承兑行或通知行的承兑日或通知日起计算”，新规定改为“以开证行的开证日起计算”（第四十六条C款）。（二）装运期使用“迅速”、“立即”、“尽快”（prompt immediately, as soon as possible）以及类似词语，“290”解释为“自发出信用证通知之日起三十天内装运”。新规定改为“自开证行开证之日起三十天内装运”。（第五十条C款）由于过去的解释对开证行来说不易掌握，往往产生漏洞和纠纷。这次修改后，均按开证之日起计算，开证行一经开出信用证，即可确定预期的有效期和装运期，使条文更为严密明确。（续完）

（上接第66页）

工作与有关的业务（如国内贸易、交通运输、旅游事业、咨询服务、通讯联络等）结合起来，把外贸搞活搞好。“五个结合”主要是促进生产，搞活外贸，在经营思想、经营方式上来一个破旧创新。参加会议的同志普遍感到很有启发，表示将按各地本身的情况和特点，考虑改进措施。

关于什么是外贸经济效益问题，曾经是讨论的中心议题，也是一个研究的重点。因为概念不明确，定义下不了，外贸经济效益的大文章也就无法写了。这次青岛会议没有着重讨论这一问题，因为这个问题在事实上已经得到了答案，“实践证明，外贸是可以盈利的，世界各国如此，我国有27年也是如此，今后也应如此。经贸系统要为国家创造利润，提高经济效益”。在提供大会的论文中，也有不少论述外贸利润问题的。就外贸企业来说，利润应该是经济效益的综合指标，

就国家来说，利润是否就是外贸经济效益的综合指标？青岛会议对此没有展开讨论。在目前的价格体系下，在国内外价格分离的条件下，研究外贸宏观经济效益的难度很大，这应该是所有外贸工作者今后的研究课题。

怎样才能提高外贸经济效益？怎样才能控制或扭转外贸亏损？会议探索了解的途径，应当说这些条条都是可行的。但会议对主要途径或根本途径没有得到一致的看法，有的说是抓生产，有的说是抓价格，有的说是抓体制改革。福建是既抓生产，又抓改革，青纺联是通过体制改革抓价格。牛鼻子在哪里？且待下回分解。

青岛会议的启示是：要提高外贸经济效益，正如搞四化建设一样，必须进行一系列的改革，没有改革，就不可能提高外贸经济效益。以上是个人的一些感受，供作参考。

（陈舜年）