

有关集装箱联运提单浅见

陆 文 廉

当今,先进的集装箱运输体系,已在世界上蓬勃发展。我国开展集装箱运输并不太久,正方兴未艾,现就使用集装箱联运提单,提出一些粗浅看法:

我国现用唯一的中远公司集装箱联运提单(02格式)于1980年由交通部批准设制,上海在1981年3月份开始使用,至今4年。用于对日本、欧洲、澳洲、美国的四条航线上。

中远上述提单定名为联合运输提单,即联运提单(Combined transport Bill of lading),适用于集装箱运输。提单开端的文字表明属于收货待运提单(Received for shipment B/L),针对集装箱运输或多式联运而言,也是对的。当然,这与已装船提单(shipped on board B/L)显然又是不同的。

集装箱联运提单使用以来,货主、银行及承运人三方面,每因受历来的商业习惯所限以及国际商会(ICC)的传统影响,发生收货人藉口我集装箱联运提单不符合国际商会惯例,因而拒付无法结汇等情况,主要有:

①中远提单属于“收货待运提单”而银行和收货人要求装船提单(on board B/L)或已装船提单(shipped on board B/L);

②中远提单属于“联运提单”,而信用证规定:联运提单不予接受,我方被迫在提单上划掉联运(Combined transport)字样,只存提单(bill of lading)二字,方得结汇;

③中远提单没有明确是集装箱运输提单,有些信用证规定,提单必须标明“是装

集装箱整箱货”(B/L to be marked full container loaded),我方必须照办,才能顺利收汇;

④有些信用证规定,要求提单上“装妥”栏内,要有承运人或代理人进行签字或小签,而我方习惯上以盖章为主,从而形成麻烦,遭致拒付,延迟结汇。

国际商会1983年修订的“跟单信用证统一惯例”规定(简称“第400条款”规定)于1984年10月生效实施。“400条款”在原来“290条款”基础上作了不少重要变革,具有一定进步意义,对于应用集装箱联运提单有所裨益。例如,在“400条款”中,第25条第2款如此规定:除信用证另有规定外,银行将不拒受“联运提单”、“联运单据”及“联运提单或港至港提单”等。

第22条第3款规定:除信用证另有规定外,银行将接受下述方法制作的单据作为正本单据,包括:影印 reprographic system;自动或电脑处理 automated or computerized system 及复写 carbon copies。

第24条规定:除信用证另有规定外,银行将接受出单日期早于信用证开证日期的单据,但该单据须在信用证和本条文规定的时限内提交。

第27条第2款规定:可在“收货待运提单”上加批“已装船”的日期及签名或小签,即作为“已装船”等等的条款内容,均适应国际贸易发展的需要,也有益于促进集装箱运输的发展。

但是,在实际工作中,我们仍旧必须严

密注意今天在信用证上经常会出现针对“400条款”的保留意见条款，万勿掉以轻心！例如，1984年12月，上海连续发生多起由于对上述新情况不知或不慎，造成拒付，蒙受经济损失。其中包括印度资本的银行，巴基斯坦、孟加拉、以及科威特等国家或地区的若干银行，他们所开的信证中，往往附有新的补充说明或者保留意见条款，用以抵销“400条款”，务必引起高度警惕。有的甚至表明：影印，自动或电脑处理，及复写纸拷贝的运输单据即使注明作为正本，均不予接受。运输单据的日期早于开证日期也不接受。(Documents falling within the purview of UCPDC ICC Pub.400 Article 22C not acceptable unless they are manually signed and stamped with the name and address of the issuing party.) (Additional conditions—^{<1>}A transport document which is produced. ① by reprographic system or ② by or as a result of automated or computerized system or ③ as carbon copy will not be accepted as an original document even if it is marked as original or appears to have been authenticated.) 上述附加新条款，即使在最近由“风展轮” Feng Zhan) 从上海运往加尔各答的货物的来证中还续有发现，由于我方单位疏忽大意，未曾重视，致使事故发生后很是被动，遭致麻烦。

综合以上存在问题，我们决不能简单地认为国际商会“400条款”既在1984年10月已

经生效实施，对多式联运与联运单据有了保护作用，因而就可以高枕无忧，或全盘接受对方来证条件。相反，对此我们更要深入研究，正确判断。笔者认为，我国的货、船与银行三方，在各司其职的分工基础上，还要加强联系。我方银行首先应负审证责任，如发现国外来证有异样条文或于我不利时，要及时提请货主引起警惕，协助货主向外据理交涉。我们的船方包括外轮代理公司，也应负有相应配合的责任与义务。建议中远和外代以及上级部门，在研究修订集装箱联运提单时考虑，在保持提单名称是“联运提单”(Combined Transport B/L)的基础上，提单开端是否可改变一个字，由“Received”改为“Shipped”？国外有几家集装箱船公司提单早已这样做了，如丹麦MAERSK LINE(麦斯基轮船公司)、香港 AFEA LINE LTD(安快轮船公司)。这对外贸有利，深受欢迎；或者是否采用“Received/shippped”两字并列，UNITED ARAB SHIPPING CO. 如科威特(阿联轮船公司)就采用了这种做法。最后，建议外贸单位在洽谈贸易时，要讲究灵活、审慎，不宜单纯以为有公约、规则、惯例作依据，而忽视另一面的发展，宜仔细研究，真正弄懂相应、相关或相违、相制约的条文之间的意思和关系，尤其对不宜接受的条款，应事先提出修改，或者也可采取另列针对性的保留意见或作补充声明，既达到成交，又保障货、款的安全，不受外方的挑剔、牵制，减少和防止损失。