

随着承运技术的发展,过去全程单一联运的运输单据已不能适应货物运输方式的新变化,取而代之的一种从“起点到终点”全程新的联运的运输单据,即“联合运输单据(Combined Transport Document 简称CTD)或称“多式联运单据”在国际运输上被广泛应用。国际商会的《联合运输单据统一规则》(简称国际商会第298号出版物)虽然对联运方式、联运经营人及其责任下了定义,但是在实际应用上要比定义上的规定复杂得多。其复杂性在于缺乏国际公约或法律来统一规定一种单据用于联合运输。联运经营人对联合运输单据的使用都根据各自的理解、习惯和利益办事,特别反映在标题为“联合运输提单”(Combined Transport Bill of Lading 简称CTB/L)上。因此各有关当事人对“联合运输提单”是否是国际商会第298号出版物规定的单据经常引起争议。下面介绍一个1985年单一海运联运的货物使用“联合运输提单”所引起的异议事件。

某出口公司根据伦敦米兰银行开来的信用证,其提单条款如下:

“3/3 original negotiable on board marine bill of lading to order and blank endorsed marked freight paid and notify K. P. & Sons P. O. Box 1143 Monrovia Liberia... or full set combined transport document evidencing goods addressed to K. P. & Sons P. O. Box 1143 Monrovia Liberia”

该货价值USD28,651.00元,出运后按第二种规定缮制以K. P. & Sons为收货人由招商局签发的一式三份正本“联合运输提单”送中国银行议付,中行认为符合信用证的要求予以议付。单证寄出25天后,开证行来电以运输单据只有单一的海海联运为由而拒付,中行接通知

后要求公司直接联系客户予以解决。为此,银行和海运法律事务所同志曾对开证行拒付的理由作过研究,但是他们之间存在着两种截然不同的观点:一种认为开证行拒付是没有道理的。其理由:(1)提供的“联合运输提单”仅显示沪/港的海轮船名,议付行无法从单据表面确定全程是使用单一的海海联运,因此可作“联合运输单据”(CTD)接受议付;(2)根据国际商会第298号出版物第一条a款和《国际商会银行委员会的决议本(1975~1979书、目371号)》C. T. D.,可包括“联合运输提单”,也可包括“海洋联运提单”(Marine Through Bill of Lading)。另一种观点是开证行拒付有一定的依据。这是由于保险单上显示货物在香港转装其他船只,为开证行确认我方的“联合运输提单”是单一的海运方式提供了证明。

正确使用“联合运输提单”

洛 恒

这件单证案以给客户17.5%折扣而告结束。某公司为此损失了USD5,013.93元,同时也向人们提出了一个问题,如何

正确使用CTB/L。

CTB/L的名称最早见于日本东京通过的《联合运输公约草案》,简称《东京规则》(Drafts Convention on Combined Transport-Tokyo Rules)。《东京规则》是由国际海事委员会制定的,其目的是按国际法规统一规定以一种海运为主的单据用于多种运输方式的联合运输。该规则对CTB/L下了如下的定义:

“联合运送提单是两国之间至少以两种运输方式来运送货物,其中一种是海运或内陆水运,另一种至少不是海运的运输契约的证明文件”(CTB/L means a document evidencing a contract for carriage of goods between two states by at least two modes of transport of which at one is by sea or inland waterway

and at least one is not by sea)。

该规则又对经营联合运输的承运人作了规定：“凡履行从接货地开始到指定交货地为止的整个过程的运输并承担责任的任何人都可作联合运输的承运人”。

《东京规则》对 CTB/L 所作的规定与国际商会制定的国际商会第 298 号出版物中的联合运输的主要特征是相符合的。这些特征是：

(1) 货物的运输需从一国境内接管的地点运至另一国境内指定地点的国际货运；

(2) 联运需至少使用两个或两个以上的不同运输方式的国际多式联运；

(3) 需由联运经营人负责安排全程运输，并对从接管货物到交付货物的全程运输过程所发生的灭失和损害负责。

凡符合以上主要特征而签发的契约证明文件都是 CTD。由此可见，CTB/L 不论从理论或者从法律的角度出发，它是用于国际联合运输的一种联运契约的证明文件，即 CTD。但是从国际货物运输的现实情况来看，CTB/L 又作为海运提单中的联运提单，在国际海洋运输上被船公司大量地使用。为此，国际商会银行委员会的 470/357 文件的附录对 CTB/L 可以作联运提单来接受作了规定：“联合运输提单是证明从收货地到交货地的全程运输合同的文件，从这个意义讲，它通常满足了跟单信用证统一规则第 19 条(b)款(i)项的要求，同时也符合第 20 条条款，可视为联运提单”。(although a combined transport bill of lading evidences a “through” contract of carriage from the place where the goods are taken in charge to the place of delivery of the goods and to this extent can be considered as a through bill of lading—it would normally meet the requirements of Article 19 (b) (i) only, if it also complied with the provisions of Article 20)

第 19 条(b)款(i)项是指：船公司或其代表发出的“联运”提单，即使该项提单包括多种运输方式者。

第 20 条的(a)、(b)款是指：提单必须表明货物已装上船或在批注中加列货装上船的日期，并经船公司或其代表签字者。

CTB/L 既作联合运输单据又可当联运提单使用。这种具有灵活性的和双重身份的 CTB/L 对签发者——船公司或其代表并不存在什么问题，但是对货方则在正确使用联合运输提单时增加了难度，难在联运提单和联合运输提单不仅在抬头、格式、印刷文字和条款上相互一致，而且都是以分段运输来完成“全程”的货运任务，同时它们的签发者又都是船公司或其代表，三者类似，以致使货方不易掌握何时 CTB/L 可当作联运提单，何时它又是作为联合运输单据使用。诚然，联运提单与联合运输提单存在着相同之处，但是根据以上有关规则的规定和解释，人们不难发现它们之间也存在着差别。这些差异主要反映在以下两点：

(1) 使用联运提单的联运包含几个运输方式(several modes of transport)既可以用几个同一种的运输方式，也可以用几个不同类的运输方式来完成全程的货运。使用联合运输提单的联运必须至少使用两个不同的运输方式。

(2) 联运提单是货物已装上船的提单，(on board bill of lading)，船公司的责任是从货物装上船开始；联合运输提单是收运待运提单(received for shipment bill of lading)，船公司的责任是货方将货物交付船方或其代表时开始。

以上差异给人们区别什么是联运提单、什么是联合运输提单提供了依据。所以只要能掌握这些差异，在处理上面所引的单据案例中的信用证关于提单条款的规定时，人们就可避免以 CTB/L 当作 CTD 去交单议付的错误。

伦敦米兰银行开来的信用证中的提单条款给受益人有选择海运提单或者联合运输单据的自由。作为受益人某出口公司一旦知道货物在香港转装其他船只时，而且又掌握了联合运输单据必须至少使用两个不同运输方式的这一原则，他就会利用信用证给予他选择单据的自由，舍弃联合运输提单而去使用以空白抬头、空白

目前,我国出口贸易中所使用的支付方式,主要有汇款、托收和信用证。这三种支付方式虽然都通过银行办理,但银行所承担的义务是不同的。汇款和托收,银行不承担买方付款或卖方提交货运单据

的义务,而是由卖方根据合同互相提供信用,属于商业信用。信用证是银行在规定条件下保证付款的凭证,属于银行信用。

浅 谈 支 付 方 式

翁 松 潮

(一) 汇款(Remittance)

汇款是买方主动将货款通过银行汇付给卖方的一种支付方式。根据资金通过什么途径转移,汇款分为电汇、信汇和票汇三种。电汇是快速清算方法,买方寄一份密码电报给卖方国家往来银行,命令按规定汇入卖方帐户的贷方,电汇特点是转移快,费用高。信汇方式是通过航空信汇或普通信汇转移资金。票汇中的支票是买方向卖方寄送一张支票来支付货款的。而银行汇票实际上是一家银行向另一家银行开出支票。

在国际贸易中,汇款方式除用于支付佣金、样品、赔款外,多数用于预付货款。预付货款(Payment in Advance)是买方在货物出运之前将货款的全部或一部分,通过银行汇交卖方或预存卖方指定的银行。预付货款的收汇虽然通过银行,但装运后由卖方直接将单据寄给买方,不必通过第三者。

使用预付货款方式,对卖方是有利的,而对买方来说,不仅积压了资金,损失了利息,而且还要承担卖方收了款不交货或迟交货的风险。一般买方只有在迫切需要某商品或预计价格有变动

背书、通知人为 K.P. & Sons 的海运的联运提单。他可在招商局的联合运输提单上按照国际商会银行委员会的 470/357 文件的附录所规定的第 20 条条款的办法,在附注上加注货物装上船的日期,使其成为一份海运联运提单。

CTB/L 既然是具备双重性质的运输单据,在交单结汇时,议付的银行又没有责任去审核它的运输方式,因此运输方式是否符合信用证要求的责任就落在受益人的肩上,故而人们在使用 CTB/L 时,预先要审核贸易合同和信用

证对运输单据的要求。如果来证规定是 CTD,那么,全程的联运必须是几个不同的运输方式;CTB/L 的签发者可是负责“全程”联运的任何人,而不必非是船公司不可。假若规定是海运联运提单,那么,就应按 19 条(b)款(i)项和第 20 条的条款方法去办理。换言之,CTB/L 必须具备了经由船公司或其代表签发和货物已装上了船的这两个条件时,银行可以当海运的“联运提单”来接受。