

编者按：“联合运输单据”和航运界一些船公司所制定的“联合运输提单”，均已引起有关方面的关注，同时也产生一些不同的看法。本期特再刊登此文以供有关同志研讨参考。

《国际商务研究》一九九〇年第三期登载《正确使用“联合运输提单”》一文，通过某出口公司损失 5 013.93 美元的案例，阐述了当前出口贸易单证工作中一个亟待澄清的实际问题。作者归纳了联合运输单据 (Combined Transport Document) 的三大特征，介绍了区分“联合运输提单” (Combined Transport Bill of Lading) 与“已装船海运提单” (On Board Marine Bill of Lading) 的方法。对于各出口单位单证人员如何正确使用“联合运输提单”，以及议付银行的审单人员如何正确掌握单证一致的原则，提高议付的工作质量，从而保障出口单位的收汇安全，都是很有帮助的。本文仅就该文所述之案例作一粗浅的分析，并对“联合运输提单”在实际业务中的双重性试作一些补充。

在此一案例中：

(1) 议付银行认为出口公司所提交的“联合运输提单”符合信用证的要求，作为“联合运输单据”予以议付。

(2) 25 天后开证银行来电以该提单是“海运提单”为由而拒绝偿付。

(3) 收到开证银行的拒付电传，议付银行即通知出口公司联系客户解决（要求客户接受单据）。

(4) 客户得知单证不符且开证银行已予拒付，即以退货相要挟，乘机煞价。

(5) 为了避免退货的损失，出口公司不得不折让 17.5% 结案，损失了 5 013.93 美元。

从上述案情来看，本案的关键在出口公司所提交的提单究竟是“联合运输提单”还是“海运提单”。如果答案是前者（联合运输提单），那么，议付银行的议付是正确的，当开证行提出异

议时，即应向其申明议付该单据的理由和依据，为维护受益人的利益进行交涉，要求开证银行迅速履行其偿付的责任，而不能要求受益人直接联系客户解决，招致客户借机煞价。相反，如果答案是后者（海运提单），受益人所提交的提单并不符合信用证的规定，而是由于议付银行的疏漏或对信用证条款理解错误，误将“海运提单”作为“联合运输提单”予以接受并议付，那么，开证银行的拒付是正确的，则议付银行须对此负责。因为如果在出口公司向议付银行交单时，议付银行即发现提单的做法不符合信用证的要求而拒绝议付，受益人是可以及时更改提单的，此一案件当可避免。

出口公司提交的提单是否符合信用证的规定，按照信用证的提单条款：

“3/3 Original negotiable on Board Bill of Lading to order blank endorsed marked freight

也谈正确使用联合运输提单

吴景林

paid and notify K. P. & Sons, or full set combined transport document, evidencing goods addressed to K. P. & Sons”受益人既可以提交“已装船海运提单”，也可以提交“联合运输单据”。但对提单抬头人的做法要求不同，如使用海运提单须作成空白抬头，空白背书；如使用联合运输单据，则须作成以 K. P. & Sons 为收货人的记名提单。

事实上出口公司提交的是“联合运输提单”并作成以 K. P. & Sons 为收货人的形式。这里首先要解决“联合运输提单”是否属于“联合运输单据”，以此来确定它是否符合信用证条款的规定。根据《国际商会银行委员会的决议》第 371 号出版物，以及联合运输提单符合联合运输三大主要特征的事实，“联合运输提单”完全

可以作为“联合运输单据”使用,而不构成不 符点。

接着需要明确的是审核受益人提示的全套单据,是议付银行和开证银行的责任。按《400》第四条规定,“各有关方面处理的是单据而不是与单据有关的货物,服务及/或其它行为”。议付银行和开证银行没有责任去审核实际运输方式。但他们都有责任审核受益人所提示的单据是否符合信用证的规定,包括单据的名称和内容是否相符,不能简单地以单据的名称来判定单证相符和单单相符,而应该审核单据的内容和名称是否一致。

本案例,按信用证提单条款的规定,受益人如果提交“已装船海运提单”,并作成空白抬头,空白背书,则单证相符,不会引起任何争议。但事实上受益人按照该条款的后半部份,采取了“联合运输单据”的做法,争议发生了。根据国际商会第 459 号出版物——《跟单信用证案例研究》案例第 93,承运人可将同一单据用作海运提单或联合运输提单,其区别是当该单据被用作联合运输提单时,必须包括数项额外的信息内容,如装船前的运送工具(Pre-carriage)、收货地点(Place of Receipt)、交货地点(Place of Delivery)等等。这可以解释为:(1)联合运输提单可以用作联合运输单据;(2)联合运输提单也可以被视为已装船海运提单。区别的关键在于它是否包括数项额外的信息内容,这就是“联合运输提单”的双重性。

在本案中受益人提示的联合运输提单可以有以下三种情况:第一种,受益人提交的联合运输提单中,列有数项额外内容,反映了至少使用两个不同的运输方式,并按信用证要求作成以 K. P. & Sons 为收货人的记名提单。这样的提单应该说是有问题,议付行和开证行必须履行其各自的义务。第二种,受益人提交的是联合运输提单,但没有额外的信息内容的记

载,没有反映至少使用两个不同的运输方式,并作成以 K. P. & Sons 为收货人的记名提单。这样的提单并非名符其实的联合运输提单,而只是冠以“联合运输提单”的一般海运提单,于是出现了单证不符的事实,议付行有权拒绝议付,开证行有权拒绝偿付。第三种,受益人提供的是属于第二种没有列明额外信息内容的联合运输提单,但缮制提单时按照已装船海运提单的要求,作成空白抬头,空白背书。这也达到了单证相符的要求,可以免遭议付行的拒绝议付和开证行的拒绝偿付。

由此可见,确定本案中的提单是否符合信用证的规定,议付银行和开证银行只能审查受益人所提供的单据本身,而不是去审核实际的运输方式。

最后,关于根据保险单来判定本案为单一海运方式的说法也需要加以探讨。笔者认为不能简单地以保险单上显示货物在香港转装其它船只为由,来肯定本案货物的运输为单一海运。理由是,根据保险公司在承保联合运输货物时,在保险单的装载运输工具一栏,应将各种运输工具的名称打上。在承保险别一栏,应将不同运输方式的险别条款打上,如海空联运应将海运险及空运险条款打上,海陆联运将海运险和陆运险条款打上,这样保险公司对不同运输方式的承保责任范围更为明确。但是,根据《400》第三十八条 B 款规定“信用证如无明确规定,银行将接受提交的保险单据”。这就是说,在信用证没有明确要求必须注明运输工具和某种险别的情况下,受益人不保或漏保某一运输方式的运输险别,则保险公司对该项运输的损失不承担责任。但这种保险单银行是接受的,因此,采用多式联运方式时,在保险单上并不一定能够全面地反映出所使用的运输工具和运输方式,如果仅以保险单的记载来确定本案的运输方式显然也是欠妥的。