

清洁运输单据问题是一个长期以来有较大争议的问题,实际工作中的处理也有一定难度。本文从理论上探讨了有关运输单据“清洁性”的几个基本问题,力图能澄清对这一问题及相关问题的模糊认识。

一、运输单据“清洁性”的理论由来

国际贸易中,买方为获得货物,要求卖方提交的一项最重要的商业单据是运输单据。它是说明货物如何运输的文件,是由承运人签发,表明承运人收到货物,并且作为运输契约的凭证。

近些年,国际货物运输发展很快,除传统的海运、空运、公路、铁路、内河水运、邮包运输方式外,随着集装箱运输的普及,联合运输(Combined Transport)又称多式联运(Multimodal Transport或Inter-modal Transport)也发展起来。与之相对应的运输单据有:海运提单、航空运单、公路和铁路运单、内河提单、邮包收据和联合运输单据。它们可流通转让,也可不具流通性。一般说来,所有运输单据都执行两项功能:(a)证明承运人收到货物;(b)作为与承运人间运输契约的凭证。海运提单还有另外一个功能,即物权证书,承运人仅凭交出正本提单交付货物。

跟单信用证涉及到各种资金单据、商业单据和公务证书,根据“单证相符”的原则,每一种单据都十分重要。但实际业务中,由于运输单据直接关系到货物的“来龙去脉”,进口商往往把运输单据看得更为重要,因而对其审核就格外认真。

它在国际商会对外贸易合同所用主要术语的标准定义中,解释为:“除非对不符合买卖合同规定之外达成明确协议,任何由卖方置于买方支配下的运输单据必须是清洁的”。

UCP500 第 32 条 a 款将这种“清洁运输单据”(Clean Transport Documents)定义如下:

“洁净运输单据系指未载有明确宣称货物及/或包装状况有缺陷的条款或批注的运输单据。”并严格规定:“除非信用证明明确规定可以接受上述条款或批注,银行将不接受载有此类条款或批注的运输单据。”

大多数跟单信用证交易要求卖方向付款行出具运输单据,因而该单据必须是“清洁的”。

对卖方来说,要履行跟单信用证的条款,他必须提供买方所订购的有关货物及/或劳务的单据,这些单据通常表明:(a)单据所载的货物描述,应与跟单信用证中表明的货物描述相应;(b)当签发单据的承运人接管货物时,货物和包装的表面状况良好。例如,买方订购了一辆新的汽车并已开出信用证,而运输单据可能带有“严重刮擦”(Badly Scratched)字样的批注。显然,买方没有订购一辆严重刮擦的汽车,并不会愿意为之付款。在此情况下,该运输单据就会被认为是不清洁的,且付款行会拒绝向卖方付款。这种不清洁的运输单据(Unclean Transport Documents)又称瑕疵运输单据(Foul Transport Documents)。与清洁运输单据相反,它是指

带有关于货物外表状况不良或包装不当的批注的运输单据。从买方角度来看,一般情况下,根据买卖合同,卖方必须提供合格的货物,即货物本身与包装都应完好无损。而不清洁运输单据说明了货物及包装的缺损情况,因而买方就可以不接受、不付款。此外,对于不清洁运输单据下的货物如在运输途中受到残损,承运人概不负责,这显然对收货人不利,所以除信用证另有规定外,银行不接受这种运输单据。从卖方角度考虑,不清洁的运输单据会导致其收不到货款,引起贸易纠纷,因而要尽量避免。

二、运输单据“清洁性”的范围界定

如上所述,运输单据是否清洁取决于单据上的批注。是否所有的批注或注记都将构成不清洁运输单据呢?如果不是的话,何种批注会导致“不清洁”呢?这是国际贸易中银行、商人、承运人之间争论最多的问题之一。承运人在签发运输单据时,可以在单据上的“货物描述栏”(Space for Description of Goods)手写、盖橡皮图章或在运输单据上另行加列一些意见或批注,常见的有以下几类:

a类: 2 bags torn/broken 两袋扯破/破裂; 3 packages damaged 三件破损; insufficiently packing 包装不适宜; iron straps loose 铁腰子松散; drum rusty 桶生锈。

b类: one jar short shipped 少装一坛; 10 cases short shipped 短装十箱。

c类: Port expenses at destination to be borne by the consignee 目的港费用由收货人负担。

d类: Not Responsible for rusty 生锈免责; N/R for breakage 破碎免责; Carrier shall not be responsible for risks arising through the nature of the goods or the packing 承运人对由于货物性质或包装而产生的风险不负责任。

e类: The Weight Measurement Quantity Content and Value of the Cargo not Known 货物的重量、尺码、数量、内容和价值均不知悉。

上述五类批注中,b类说明的是货物的短少,c类说明的是费用的支付,d类系承运人的免责条款,e类是不知悉条款。根据《跟单信用证统一惯例》第32条a款可以看出,尽管这些批注或条款并非对进口商或收货人有利,但由于它们未涉及货物及/或包装状况,故并不影响运输单据的清洁性。而a类批注是说明货物或包装缺损状况的,故带有这种批注的运输单据是不清洁的。

有的同志认为b类有关货物短装的批注亦属“货物状况缺陷”,认为会导致单据不清洁。实际上当货物在装运时损坏而出口商又一时未能补齐货物时,承运人往往不是按实际装船数量打制运输单据,而是以批注的方式修改托运人申报的数量。单据上有这样的批注时,只要托运人按实际出运数缮制发票收取货款,对收货人来说仍是货真价实。因而,这种单据亦并非“不清洁”单据。

此外,有时运输单据上的附加条款可能属数量性质,虽然在涉及信用证的特定条款时,它们可能是不可接受的,但这种性质的条款本身并不使运输单据“不清洁”。它们反映了发货人和承运人之间关于所收到或所装船货物的确切数量的不同意见。在某些贸易中,买方和卖方可以预先(可以在发票中给予折扣)约定接受条款的最高限额。

由此可见,带有批注的运输单据(claused transport documents)和“不清洁的运输单据”之间并不能划等号。在判定一份运输单据是否“清洁”时,需要特别关注那些“明确宣称货物及/

或包装状况有缺陷的条款或批注”。任何无关和未提到货物及/或包装状况有缺陷的条款或批注,都不会使运输单据如 UCP500 第 34 条里所述,成为“不清洁”的。

因此,承运人可以在运输单据正面加列其它批注,诸如“发货人装载并计数”,装载或卸货意见,或运输契约以外的条款。由于这些类型的条款“没有明确提及”货物及/或包装的缺陷状况,故它们都不会使运输单据“不清洁”(但是需要注意,该条款有可能与跟单信用证的其它条款或《统一惯例》中的其它条文冲突)。

三、运输单据“清洁性”的时间掌握

判断运输单据清洁与否以何时为准?这里有一个时间掌握的问题。为保护自身利益,承运人在收到货物时将签发一货物收据。因而,承运人在其实际收到货物时,应将其发现的运输单据所载的货物和包装的描述与货物外表和包装的不符点在运输单据上注明。正是这些保留文字和意见引起了关于运输单据清洁与否的争执。以海运提单为例,具体做法是,货物装船时,理货员(Tally Clerk)对货物进行检查,如发现货物外包装损坏,防护方面有缺陷或包装破旧等,即在理货单(Tally Sheet)上加以批注,然后由大副转记于大副收据(Mate's Receipt)上,大副收据上的批注在提单上体现出来,这就决定了提单是不清洁的。因为这种条款或批注只有在其描述装船货物品质时才可能违背《跟单信用证统一惯例》第 32 条,所以,只有装载之前有关货物或包装状况的说明才会使运输单据“不清洁”。货物在装载后损坏,而且已有承运人因此为之承担责任的说明,并不影响运输单据的合法性。

四、运输单据“清洁性”的本质意义

虽然关于货物及/或包装的批注会导致运输单据不清洁,但这并非意味着不带有这样批注的运输单据在任何时候都绝对真正“清洁的”。由于单据的“清洁性”关系到单据是否合法,国际贸易中常有出口商请求承运人对货物或包装的缺陷避而不言——为避免运输单据上的条款问题可能导致宣称单据不清洁。卖方曾试图向承运人出具赔偿保证书(Letter of Indemnity),请其考虑保持单据清洁。例如,海运中要求承运人将货物缺陷只记载在大副收据(Mate's Receipt)上,不在提单正面批注。这是一种危险的做法。接受担保书意味着隐瞒收货人有权获知的运输单据上的重要事实。几个国家的法院已将接受这种担保书的承运人或签发(或会签)该担保书的银行判为对买方进行同谋欺诈。该担保书本身是非法的也是无效的。事实上,由于承运人这样做是作伪证,如果托运人不认帐,承运人就不能获得法律的保护。有些承运人为了解脱责任会在出具的清洁运输单据上注明“根据托运人赔偿保证书签发清洁运输单据”。这种貌似清洁的运输单据实质上仍是不清洁的,也是不合法的。

因此,国际商会反对那种试图向承运人提供担保书,以期从运输单据上略去对货物及/或包装状况的描述性批注的做法。一般说来,不应使用此类赔偿担保书,只有在为数极少的、有限的、善意的争执中,确定事情真实状况的难度比事情本身的重要性还要大时,担保书才能在商业上证明是合理的。

由此可知,运输单据“清洁性”的本质意义在于出口商和承运人均知悉的货物和包装“In appearant order”(表面状况良好),而并非仅指单据本身的批注。

五、运输单据“清洁性”的国际争论及避免措施

国际贸易是一项极为复杂的跨国界的经济活动,各国对一些问题的具体看法和解释往往随其法律制度、贸易习惯、国家政策的的不同而不同。在清洁运输单据这一争议性颇强的问题上更是如此。尽管目前《跟单信用证统一惯例》已被公认为是“活的法律”(Living law),且基本上已为国际贸易界所共同遵循,但实际上有些国家仍有其具体规定,况且国际贸易中的习惯做法在不断发展,各信用证中的具体条款及每笔买卖中货物和运输的性质也不相同,因而实践中不大好把握。例如,英国为使银行不卷入承运人、卖方、买方之间的纠纷之中,认为“清洁提单是不含有对货物或包装外表状况良好的任何保留文字的提单”。照这一解释,提单上的“免责条款”和“不知悉条款”均属“保留文字”,在其看来这就构成了不清洁提单。

再如,关于未明白表示货物或包装有不满意情况的条款,如“Second-hand case”(旧箱子)、“used drums”(用过的桶)等,英国亦视作保留文句,国际商会 371 号出版物亦认为该类条款不能接受,但国际商会在 473 号出版物中(注:参见拙译文《清洁运输单据》,载《国外经济管理》1995 年第 1 期)又重申“下面对货物或包装状况所作意见的条文本身并不使运输单据不清洁:(1)使用用过的包装材料;(2)使用旧的包装材料;(3)包装材料修复过。

对于这些易引起争议的问题,最好在签订合同时或开立信用证之前就考虑到,做到“防患于未然”。

如果买方和卖方在签订合同同时,对两件事予以适当考虑,就可避免潜在的问题:第一,包装的性质和质量;第二,运输单据上使用可接受条款。

关于包装用品,买方和卖方应对该商品的性质、运输方式和航运的性质及时间给予认真的考虑。

关于条款,买方和卖方应努力在他们中间约定,如果情况发生,运输单据上的条款或批注是否可以接受。但如果是用跟单信用证方式付款,他们还应意识到,处理信用证的银行人员可能对洽谈中的贸易及有关的条款或批注并不知悉。因此,买方和卖方应预先约定想要使用的条款或批注,并在信用证中明确规定其可以接受,银行就会、而且必须遵照 UCP500 第 32 条 b 款接受该运输单据。

例如,装运某些货物可以不加包装或不加保护物。在跟单信用证中表明此点可以接受,可避免提交运输单据时的麻烦,诸如这样的条款:(1)未加保护;(2)未装箱;(3)局部加保护。它们本身并不使运输单据不清洁。

又如,装运铁和钢可能带有“生锈”的批注。在考虑该运输单据是清洁还是不清洁时,一批铁条的生锈程度当然重要,这在签订合同时应提到。如果信用证明确表明,倘若情况发生,带有生锈的条文是否可以接受,问题就会避免。

再如,运输单据上条款提到包装用品“已修理/已修补/已重新缝合/已重新包装/桶已修过”,则表明表面缺陷业已矫正,因而不会影响运输单据的清洁或其它方面。