

货代综合辅导:货代提单需谨慎 PDF转换可能丢失图片或格式
，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/267/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E7_BB_BC_E5_c30_267436.htm 国际贸易中，风险防范问题正越来越引起各方面的关注。在运输方面，因为远隔重洋的关系，货物的发运、货物的提取只能凭借一纸提单为证，因而也就出现了诸如倒签提单、假提单(鬼船提单)等风险。我们遇见最多的还是倒签提单，这方面更应该引起警觉。对于货主来说，航运中的风险主要有两种，一种是货损货差和延迟交付，另一种是与欺诈有关的提货而不付款。对第一类风险，有比较明确的国际法和各国法律来判断责任所在，而第二类风险实在更加诡谲。有一些进口商出于有意欺诈的目的，首先迎合出口商希望信用证支付方式安全可靠的心理，在信用证中设置一些软条款，如客检证等，使议付时发生不符，出口商无法从银行取得货款，同时，在信用证中又指定货运代理，可以不通过银行而通过货代取得货物。关于货代提单，出口商是有过不少教训的，曾闻上海某公司接受了一张客户的银行开出的信用证，其中包括了这样两个条件：(1)指定提交某货代提单；(2)要求客检证正本，由客户手签，签名必须与客户在银行的留底一致。该公司制妥所有单据，赶在提单日后的第21天向议付行交单。按理说这套单据经过严格的审核，不会有什么错误了，但问题就出在客户签字上，客检证签字与银行留底不符。该公司立刻与客户联系，但始终联系不上，于是想到去找货物，却发现货物早就被货代在目的港的代理提走，而此时货代也没了踪迹。可以肯定，这是一起客户与货代串通的诈骗案。我们不禁要问，这

种情况能不能要求船公司(实际承运人)赔偿呢?让我们来看看船公司的地位。在单一海运方式下,货代签发提单给托运人结汇,然后再以自己的名义向船公司订舱取得提单,但在这套提单上的托运人是货代,收货人或通知人是货代在目的港的代理。这里牵涉到两个合约,其一,是货代与出口商作为订约双方的揽货协议(有时实际订约的一方是作为承运人的船公司,在下一段将讨论);第二,是承运人和货代作为订约双方的运输协议(体现在提单)。从合约关系来看,如果货代仅是以自己的名义与承运人订约的话,我们所面对的就是两个相对独立的合约。出口商在运输合约下,是不能要承运人负任何责任时,他必须通过货代来要求承运人赔偿,而在上面的事件中显然是行不通的。退一步讲,即便出口商获得了合约下的诉权,也看不出承运人要负哪一种责任。这从绝大多数海运提单条款所纳入的《海牙规则》或《海牙---维斯比规则》管辖的情况可以得到解释。承运人要负责的是船舶的适航,妥善地装载、照看货物等等,以期将货物安全、完好地运抵目的港交货。至于凭正本提单向提单收货人放货后,货物再有任何偏差甚至发生欺诈活动,都是承运人职责结束后的事情,当然与其无关,可见合约下告承运人难以胜诉。那么,以侵权来告呢?虽然货物提走了,但客户并没有付款,所以,货权并没有转移,仍在出口商手中,因此没有诉权问题。但以上例的情况,承运人并没有疏忽或过失。凭正本提单放货是其职责,而且承运人也不可能明察秋毫,指认货代要欺诈而拒绝放货,这样谁还敢当承运人呢?可见,承运人不负有责任,出口商只能自食苦果了。从另一方面来说,

《UCP500》接受货代提单,一方面顺应了航运业发展的现状

，另一方面，却在某种程度上麻痹了出口商。因为如果银行可以接受，出口商当然没问题，问题出在一旦向银行提交的单据有所不符，L / C的付款保证便荡然无存，最终只能回到货权和客户的问题上来。应该注意到，《UCP500》在接受货代提单时是有附加条件的，即由货代作为承运人或作为一个具名承运人的代理签发。这样做，国际商会的目的是为了出口商或其他利益方明确谁应最终负责。尤其是把货代作为具名的承运人的代理来出货代提单，是想让承运人作为揽货协议的一方，直接对出口负责，一旦在运输途中出现了货损之类的情况，承运人是难逃其咎的。但无论如何，承运人所负的责任也仅限于货物运输时途中的安全，对前述的诈骗行为也还是不应承担责任。总之，尽管有《UCP500》的认可，在货代提单，特别是指定货代提单的使用上，出口商要非常慎重。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com