



林泽拯
林毅
编著

中国对外经济贸易出版社

案例与析

**国际贸易
结算单证**

① No. 816198067
② Exchange for 100000.00
③ At (Second of the same tenor and date)
④ Drawn under Bank of Tokyo
⑤ To Bank of Tokyo
⑥ 924 cartons
⑦ TOYATO PASTE
⑧ CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY
⑨ DALIAN INTERNATIONAL

DAIAN 1995
中国大连外轮代理公司
CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY D

国际贸易结算单证 案例与分析

林泽拯 林 毅 编著

中国对外经济贸易出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际贸易结算单证案例与分析/林泽拯,林毅编著. —

北京:中国对外经济贸易出版社,1998.9

ISBN 7-80004-665-6

I. 国… II. ①林… ②林… III. 国际结算—凭证—案例

IV. F830.73

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 20121 号

国际贸易结算单证

外文印刷厂印刷

案例与分析

林泽拯 林毅 编著

*

*

787×1092 毫米 32 开本

8.625 印张 194 千字

1998 年 9 月第 1 版

1998 年 9 月第 1 次印刷

印数:6000 册

中国对外经济贸易出版社出版

(北京安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码:100710

新华书店北京发行所发行

ISBN 7-80004-665-6

F·418

定价:12.00 元

前 言

随着我国改革开放进一步深入发展,对我国的外贸事业的蓬勃发展产生了巨大的影响。国际贸易结算量因而急剧上升,并取得了令人瞩目的成就,给国家多创汇、多收汇做出了贡献。但由于各种因素和工作上的失误,在国际贸易结算和单证工作中发生的纠纷案件有所增长。又因我们没有完全熟悉和掌握国际法规和惯例,单证工作经验不足,在纠纷案件中经常处于被动地位,给国家积累外汇资金造成一定的损失。

为了达到“前车之覆,后车之鉴”,吸取别人的教训,总结自己的经验,传播知识的目的,特编写《国际贸易结算单证案例与分析》这本书。书中的案例系编者从全国各地对外经济贸易企业单位中搜集曾经发生过有关单证方面的各类成与败的纠纷案件,从中再经过筛选有代表性的精粹案例。本书每案例均加以分析,结合国际规则和惯例层层剖析,指出成功的

因素和失败的根源。既可以作为风险防范的指南,提高外贸单证和业务人员的单证技能和业务水平,又可以为各银行国际结算审单实务操作提供有益的经验教训,还可以作为各院校的教学和学习的参考,起到理论联系实际的效能。读者通过案例的纠纷和案情的分析,又起到了进一步全面熟悉掌握各种国际法规和惯例的作用。

书中部分案例曾在《对外经贸实务》月刊连载过,曾引起许多读者的浓厚兴趣,并要求作者能够将其蒐集成书。故经改写后亦纳入本书内,以飨读者。

由于编者水平和时间所限,书中分析所涉及的理论探讨会有不足之处,希广大读者指正。

编 者

1998 年 1 月

目 录

前言	(1)
第一部分 理解信用证条款的争端	(1)
一、 信用证不许分批装运和转运,后修改增装数量引起纠纷案	(1)
二、 信用证不许分批装运,后修改分别运往两个目的港引起纠纷案	(6)
三、 误解等量分批争议案	(10)
四、 分批装运与分套制单的误解	(13)
五、 “PARTIAL SHIPMENTS ARE ALLOWED IN TWO LOTS”的分歧	(18)
六、 增减装条款的纠纷	(22)
七、 装运期用语的分歧	(27)
八、 误解装运期条款造成损失案	(30)
九、 产地证书日期和正本提单的争议案	(33)
十、 误解运输标志条款	(38)
十一、联合运输提单代替已装船海运提单引起争议案	(41)
十二、误解集装箱交接方式条款	(46)
十三、误解提单抬头条款造成损失案	(50)

十四、误解装运港造成损失案	(53)
十五、单据出单人的分歧	(56)
十六、直达运输是否须投保转船险的争议案	(59)
十七、影印副本单据的争议	(62)
十八、不要忽视信用证上的词句	(67)
十九、单据未落实熏蒸地点引起争端	(72)
二十、未理解信用证要求“CHINESE PORT”造成 损失案	(77)
二十一、对“OR”词理解的争议案	(81)

第二部分 理解 UCP500 惯例的争端 **(85)**

一、 装运通知电引起争议案	(85)
二、 空运运单正本和重量证明的纠纷	(92)
三、 正本单据的纠纷	(96)
四、 保险单日期的争端	(101)
五、 分港装运引起争端	(104)
六、 不许分批装运而支取金额不足	(107)
七、 怎样对待“CLEAN ON BOARD”条款和品名 的纠纷	(110)
八、 保险加成的争端	(115)
九、 拒受单据的时效	(119)
十、 接受修改的时效	(123)
十一、非单据性条件引起的争端	(127)
十二、预期船只引起的纠纷	(132)
十三、不许转运条款下是否仍可以转运	(135)
十四、提单上的承运人名称	(138)

十五、误算交单特定日期的起算日	(143)
十六、怎样接受信用证的修改	(145)
十七、银行审单范围的争端	(149)
十八、乘隙而入,转败为胜	(157)
十九、提单正、副本不明确的争议	(163)
第三部分 其他	(168)
一、 发票号码和提单副本引起纠纷	(168)
二、 单据内容规定不明确引起纠纷	(172)
三、 一步走错,步步错	(177)
四、 倒签提单的后果	(181)
五、 单据的更正章引起纠纷	(186)
六、 疏忽原证条款办理转让信用证	(190)
七、 直寄 1 / 3 正本提单的弊端	(195)
八、 航空运输方式收汇的隐患	(198)
九、 联合单据的争议案	(202)
十、 托收费用的负担	(206)
十一、接受未生效的信用证进行装运之一	(209)
十二、接受未生效的信用证进行装运之二	(212)
十三、提单上的承运人身份	(216)
附录一 《跟单信用证统一惯例》1993 年修订本汉译本 (国际商会第 500 号出版物)	(220)
附录二 《托收统一规则》1995 年修订本汉译本(国际 商会第 522 号出版物)	(254)

第一部分

理解信用证条款的争端

一、信用证不许分批装运和转运， 后修改增装数量引起纠纷案

案例:A 进出口公司与洛曼兹贸易有限公司成交一笔花生仁出口贸易,于 6 月 26 日由通知行——B 银行通知信用证,其部分有关条款规定:

“Credit available with freely negotiable by any bank by negotiation against presentation of the documents detailed herein ...400 M/Tons of Groundnuts Kernels H. P. S. , packed in new gunny bags. Shipment from Dalian to London not later than 31st July, 1996. Partial shipments and transshipment are prohibited.”(本证凭提交如下详列的单据可由任何议付行公开议付。……400 公吨手拣花生仁,新麻袋装。从大连装运至伦敦,最迟装运期 1996 年 7 月 31 日。不许分批装运和转船。)

A 进出口公司接到信用证经审核后未发现问题,准备安排装运,但在即将装运之际,于 7 月 5 日又接到买方信用证修

改书：“The quantity is increased by 100 M/Tons. The Shipment date is extended until 31st August 1996.”(数量增加 100 公吨。装运期延展至 1996 年 8 月 31 日。)A 进出口公司根据合同规定：7 月份装运 400 公吨；8 月份装运 100 公吨，认为该信用证增装 100 公吨部分属于 8 月份交货额，所以修改也延展至 8 月 31 日。原信用证既规定 400 公吨不许分批，应理解为该 400 公吨须原数装出。对于增装修改部分也应按照 100 公吨原数不分批另行再装出。所以 A 进出口公司仍照原计划安排装运该 400 公吨，同时以书面形式向通知行通知接受该修改。

A 进出口公司于 7 月 8 日将 400 公吨货物以集装箱装运完毕，7 月 9 日将该信用证项下的全套单据向 A 进出口公司的往来银行——C 银行办理交单议付。A 进出口公司在交单时认为本议付单据属于原证 400 公吨项下的，与修改项下待装的 100 公吨无关，所以在议付时未将修改书附在信用证上即向 C 银行办理了议付。

但单据寄到开证行，于 7 月 18 日被提出单证不符：

“第××××号信用证项下你方第××××号单据，经审核发现单证不符：

1. 我信用证规定总数量 500 公吨不许分批装运，即应一次不许分批装出 500 公吨。但你所提交的第××号提单只装 400 公吨，因此违背我信用证规定。

2. 我信用证规定不许转运，但你方所提交的提单上记载有将转运的字样，故不符合我信用证要求。

根据以上不符点，我行无法接受，单据暂代留存，并告单据处理的意见。

7 月 18 日”

A 进出口公司接到开证行上述拒付电后,经研究于 7 月 19 日向开证行答复如下:

“你 7 月 18 日电悉。我们认为:

1. 你第××××号原信用证数量规定 400 公吨不许分批装运,我已经按照你信用证规定,将 400 公吨货物不分批原数装出。至于你 7 月 5 日又修改信用证增加数量 100 公吨,我仍然要按照该修改的要求于 8 月 31 日前将 100 公吨原数亦不分批装出。因此,我们认为单证相符。

2. 关于转运问题,提请你行注意,该批货物系以集装箱装运。根据 UCP500 第 23 条 d 款规定:‘即使信用证禁止转运,银行将接受下述提单: I. 注明将发生转运者,只要在提单上证实有关的货物是由集装箱、拖车、和/或子母船运输,并以同一提单包括海运全程运输。……’我提单上明确表示‘Containerized’,说明该货物系由集装箱运输。依照上述 UCP500 条文,即使你信用证规定不许转运,而我在提单上证实了由集装箱装运,又在该提单上包括了信用证所规定的海运全程,你银行仍然应予以接受将转运的提单。

综上所述,我单证完全相符,你行必须按时付款。

7 月 19 日”

A 进出口公司发出上述反驳电后,7 月 22 日又接到开证行电:

“你 19 日电悉。关于第××××号信用证项下分批装运事,我行前电已阐明过:我信用证既已规定不许分批装运,就是说在本信用证项下所规定的货物只能不分批地一次装运。信用证原规定数量 400 公吨,后又增加数量 100 公吨,经你方接受该修改,本信用证数量变成 500 公吨,则 500 公吨应不分

批地一次装出,才能符合信用证的要求。据你方所提交的单据装运数量仅装 400 公吨,所以不符合信用证要求。

我行亦联系申请人,申请人不同意接受单据。速告你方对单据处理的意见。

7 月 22 日”

开证行虽然对于转运问题在上述电文中再未提出异议,但对于分批装运问题仍然坚持不放。A 进出口公司又几经与买方交涉,均无效果。由于买方拒收单据,使货物无人提取,A 进出口公司为了避免货物的损失,委托目的港的船方代理又将货物运回内销处理,结果损失惨重。

分析:根据国际商会《跟单信用证统一惯例》——国际商会第 500 号出版物(以下简称 UCP500)——关于港至港海洋运输转运问题,有几种情况银行可以接受转运的提单:如果信用证未明确规定禁止转运,只要在同一提单内已包括了信用证所规定的全程运输,银行应该接受将转运的提单;如果信用证即使明确规定禁止转运,只要货物已由集装箱、拖车或子母船运输,并且在同一提单内已包括了信用证所规定的全程运输,银行也应该接受转运的提单;如果提单上条款仅是声明承运人保留转运权者,即使信用证规定禁止转运,银行也可以接受这样的提单。

本案例的提单,已明确表示了“Containerized”,当然银行应该接受表明有转运的提单,A 进出口公司准确引证了 UCP500 第 23 条的条文使开证行在 7 月 22 日电中对这个问题无言可答,只好又紧紧抓住分批装运问题不放,坚持拒付。

对于分批问题,A 进出口公司在接到信用证修改当时如

未作出接受修改的通知,交单时仍然可以安全收回货款,因为在交单时仍有权表示不接受该修改,可以按未修改前的 400 公吨的原信用证条款安全办理收汇。然后再向买方提出解释,因信用证修改通知书到达之前,我 400 公吨货物已经开始进行装运,故无法接受该修改,请重新修改信用证:增装 100 公吨,允许分批装运。这样既能安全收回货款;又符合双方合同条款。所以 A 进出口公司最主要的错误是既然已决定按原计划只装运 400 公吨,又矛盾地采取接受信用证的增装修改,并正式发出接受信用证修改的通知,所以才造成这样的事故。A 进出口公司应在当时拒绝接受信用证修改并发出拒绝接受的通知,将该修改退回,这是最妥当的办法。因为根据 UCP500 惯例第 9 条 d 款第 I 项规定:“……未经开证行、保兑行(如有的话)及受益人的同意,不可撤销信用证既不得修改,也不得撤销。”所以作为受益人有权不接受不可撤销信用证项下的修改。即使在 A 进出口公司未正式向银行发出接受信用证修改之前,A 进出口公司所装运的 400 公吨仍然可以说是单证相符。因为 UCP500 第 9 条 d 款第 III 项规定:“在受益人告知通知修改的银行接受该修改之前,原信用证(或含有先前被接受修改的信用证)的条款,对受益人仍然有效。……”也就是说先装运 400 公吨对信用证条款仍然是有效的。所以在采取只装运 400 公吨的情况下发出了接受信用证修改通知是 A 进出口公司的主要错误。

A 进出口公司之所以产生这样的错误,因误解为 400 公吨不许分批装运是原信用证规定的,100 公吨是后增额部分,另再装运这 100 公吨也不分批装出就是信用证的要求,因为合同也是如此规定的。其实本案例的信用证规定不许分批装

运,信用证原数量 400 公吨,后又增额 100 公吨,A 进出口公司又正式发出了接受修改的通知,变成总数量为 500 公吨不许分批装运。因为信用证后增额 100 公吨就是意味着信用证原数量 400 公吨改为 500 公吨,原来的 400 公吨的情况已不复存在,原信用证不许分批装运,即变成 500 公吨不许分批装运。A 进出口公司没有这样正确理解信用证的修改,是 A 进出口公司产生错误的根源。

其实买方坚持不接受单据,拒付货款,其资信情况已不言而喻。A 进出口公司虽然单据在分批装运的问题上不符合信用证要求,但却未违背双方所签订的合同交货期的规定。据了解当时 A 进出口公司在决定将货物运回前曾向买方交涉,提出:我 7 月装 400 公吨完全符合双方合同规定,买方应该接受货物。但买方的理由是对方提出信用证修改为 500 公吨不许分批,A 进出口公司又表示接受这样的修改,等于接受改变合同交货条款。其实买方之所以坚决拒受货物,只因市场突然暴跌,以此为借口乘机拒付而已。所以通过本案例,应引起同行者警惕!

二、信用证不许分批装运,后修改分别运往两个目的港引起纠纷案

案例:某粮油进出口公司向詹姆斯国际贸易公司出口一笔芝麻,于 2 月 6 日国外开来信用证,有关部分条款规定:“300 M/Tons of Yellow Sesameseeds, shipment from Dalian to Rotterdam not later than March 31, 1996. Partial shipment prohibited.”(300 公吨黄芝麻,装运不得晚于 1996 年 3 月 31

日从大连至鹿特丹港。不许分批装运。)

粮油进出口公司于3月11日装运前又接到开证行的信用证修改通知。修改书的内容:“The shipment changed to 150 M/Tons of Yellow Sesame seeds from Dalian to Rotterdam and 150 M/Tons of Yellow Sesame seeds from Dalian to Amsterdam instead of original stipulation.”(装运改为150公吨黄芝麻从大连到鹿特丹港,另150公吨黄芝麻从大连到阿姆斯特丹港代替原装运条款规定。)

粮油进出口公司根据信用证要求,即与船公司联系租船订舱,经各方面的安排才最后于3月16日在“黄海”轮装150公吨至鹿特丹港;于3月17日在“嘉兴”轮装150公吨至阿姆斯特丹港。

粮油进出口公司在装运后于3月18日备妥信用证项下的所有单据向议付行交单办理议付。但3月29日接到议付行转来开证行拒付电称:

“第×××号信用证项下的你第×××号单据经审核发现单证不符:我信用证规定不许分批装运,而你却分两批装:3月16日装‘黄海’轮150公吨至鹿特丹港;于3月17日装‘嘉兴’轮150公吨至阿姆斯特丹港。因此,不符合信用证要求,构成单证不符。单据暂由我行留存,听候单据处理意见。

3月29日”

粮油进出口公司接到开证行拒付电后,认为对方完全是“鸡蛋里挑骨头”,信用证原条款虽然规定不许分批装运,但已经修改为分两批装,即一批装运到鹿特丹;另一批装运到阿姆斯特丹,不许分批装运的条款已不复存在。所以粮油进出口公司于4月1日即向开证行提出反驳的意见:

“你 3 月 29 日电悉。但我们感到非常惊讶。我们提醒你行不要疏忽你 3 月 11 日已将信用证的不许分批装运条款改为分两批装,即 150 公吨至鹿特丹港,150 公吨至阿姆斯特丹港。我方故于 3 月 16 日装‘黄海’轮 150 公吨至鹿特丹港;另于 3 月 17 日装‘嘉兴’轮 150 公吨至阿姆斯特丹港,因此我单证完全相符。你行应按时付款。

4 月 1 日”

4 月 5 日又接到开证行的复电:

“你 4 月 1 日电悉。从你方电文来看,你方完全误解我信用证修改的内容。我 3 月 11 日信用证修改只是将原规定到鹿特丹港的 300 公吨货改为 150 公吨到鹿特丹港,150 公吨到阿姆斯特丹港。只修改目的港,并未修改关于分批装运的条款,原规定的‘不许分批装运’条款仍然存在。即要求 300 公吨的两个目的港的货物装运在同一条船上,你方却将分别装在两条船上,所以不符合我信用证的要求。我行仍无法接受你方的单据。

4 月 5 日”

粮油进出口公司将上述开证行的电文与议付行研究,才认识到不应该分别两条船装运。粮油进出口公司只好又直接与买方詹姆斯国际贸易公司反复商洽,但均无效果,最终答应对方以降价处理而结案。

分析:从本案例信用证条款来看,在原信用证规定不许分批装运的条件下,后来修改的内容仅仅是改变目的港和货量的搭配而已。原来 300 公吨全部运到鹿特丹港,而现在改为鹿特丹港只装 150 公吨,另 150 公吨改为阿姆斯特丹港,其修

改并没有涉及分批装运问题,则原条款“不许分批装运”仍然存在。正如开证行所解释将两目的港的货物同装在同一条航线上,因为鹿特丹港和阿姆斯特丹港是同属于一个航线上。粮油进出口公司没有这样正确理解,而议付行作为处理信用证业务专业部门在议付审单时也没有把住关,确是遗憾。

从本案例买方实际情况来看,并未因粮油进出口公司分两条船装运而遭到非常严重的损失或受到什么重大的影响,而且在实际上两条船装运的日期只差一天,与一条船同时装运差别不大。据粮油进出口公司后来了解才知道对方因市场疲软,利用单据上的问题而提出拒受单据,达到不付款和拒受货物的目的。如果粮油进出口公司能正确理解信用证的修改条款,将两个目的港的货物装在同一条船上,单据能严格符合信用证规定,使其无懈可击,则本案例就不会产生,粮油进出口公司就可以安全地、及时地收回货款。

由此看来,正确理解信用证条款和审核信用证是一项重要工作;单证严格一致又是安全收汇的绝对保证。所以在出口结算工作中要严格审查和正确理解信用证条款,及时发现信用证中存在的问题和提出的修改,严格按信用证条款履行装运工作,使单证一致,安全收汇才有保证。本案例的产生主要在粮油进出口公司没有严格审查和正确理解信用证条款。如果能正确理解修改信用证的要求,然后联系船方同时到鹿特丹港和阿姆斯特丹港的船期,如果能在规定装期内办到就接受信用证修改,办不到就不接受。粮油进出口公司一直不理解信用证修改的内容要求,经开证行指出后,粮油进出口公司仍不理解,再次进行抗辩,最终只能以失败告终,本案例值得我们深思!