

TT Talk 第247期

1. 国际海事局 NVOCC 注册——降低提单风险
2. 无人提货——风险减损

1. 国际海事局 NVOCC 注册——降低提单风险



当出现提单方面的问题，可能是出于正当的贸易原因，但其中也隐藏着很多不健康的犯罪活动。

TT Talk 在2018年12月的刊物中强调了一些与提单贸易有关的问题。[文章](#)中所引用的案例提到了“Motis Exports”¹一案中所阐明的法律立场，解释了提单签发人和相关利益人因为依赖提单文件而产生的风险。本文指出了行业在面对此类欺诈活动时的脆弱性。

银行审查

[国际商会商业犯罪服务 \(ICC-CCS\)](#) 部门有一项主要职能是通过查明欺诈和渎职行为，并据此向其成员提供报告，从而保护国际贸易的完整性。

商业银行每年就提单欺诈展开数以千计的调查，这些调查由CCS的一个部门，即国际海事局 (IMB) 执行的。在调查过程中，IMB对包括提单在内的所有贸易单据尽职调查，并寻求独立的第三方核实，为贸易活动提供额外的保障。这也需要银行遵守相关程序来防止欺诈、洗钱和违反制裁规定。

¹ *Motis Exports Ltd 诉 Dampskibsselskabet AF 1912 & another [2000] Lloyds Rep 211 (CA)*

可疑提单是指内容不实的提单，包括错误的船舶名称、船期、货物品名、集装箱编号或公司名称。犯罪分子向银行出示这些提单，以方便进行包括洗钱、欺诈、非法资本外逃和绕过制裁在内的欺诈活动。

NVOCC的弱点

通过这项调查，IMB估计超过95%的不当提单是由无船承运人签发的。这是令人震惊的发现，尽管它只占总贸易量的一小部分，但却清楚地显示了无船承运人在某些环节上的脆弱性。

“IMB估计超过95%的不当提单是由无船承运人签发的”

众所周知，无船承运人和货运代理人在国际贸易中扮演着重要的角色，虽然他们大多数的经营水平都很高，但不可避免地有一些经营人可能出于各种原因，故意或鲁莽地签发不实提单。所以有一个保障措施来确保提单的安全，以及有一个跟踪提单滥用情况的制度是非常重要的。

由于提单欺诈和利益相关人的日益关注，IMB于2019年1月15日在新加坡国际企业发展局公开举行的一场关于提单操纵的研讨会上发起一项倡议，有来自银行、物流公司和律所的100多名代表参与了该讨论。其主要目标是提供一个共同的开放性平台，从而提高反欺诈能力，并对遵守该平台所定的最低标准的无船承运人予以应有的表彰。

颁布IMB无船承运人注册制度

该倡议引入了开放性的[无船承运人注册制度](#)和IMB新的操作守则，所有参与注册的无船承运人均须遵守该守则。该操作守则可通过[网上培训学习](#)，为无船承运人签发提单制定了最低标准。如果注册的无船承运人所签发的提单被发现有欺诈行为，则该无船承运人须对该提单解释并负责。预计若对这一做法越加优化，可不断减少欺诈案件。

对于全球贸易的所有利益相关人来说，保持提单的完整性是至关重要的。欺诈活动得以存续的地方，所造成的真正危害是关键利益人的提单不断贬值。且不可避免地是，如果行业本身无法从商业上解决使用欺诈单据所带来的问题，那么就可能需要制定相关法规。该倡议即认识到且希望在行业范围内寻求并解决这一问题，提高警惕意识以及寻求可供接受并执行的贸易操作实践。

“对于全球贸易的所有利益相关人来说，保持提单的完整性是至关重要的”

TT Club认为，通过供应链来提高标准和减少欺诈活动所带来的潜在风险，对整个行业是有益的。因此我们鼓励无船承运人审慎评估这一平台并考虑登记参与进来。

我们非常感谢Pottengal Muknudan（国际海事局ICC商业罪案服务处处长）对本文的撰写所提供的帮助。

2. 无人提货——风险减损



对于无船承运人来说，无人提货是一个长期存在的问题，通常会产生大量的仓储费用、集装箱滞期费用和处置费用。除此之外，还会消耗大量的管理资源用于解决问题。

无人提货对于无船承运人来说并不是一个新的困难，但在世界许多地区，这似乎是一个日益严重的问题。尤其是无船承运人在签发了分单作为承运人的情况下，其暴露的责任迅速加重。

一般来说，可能并没有什么“良方”，但我们依然可以实施控制流程，以帮助尽早识别该风险并减轻其后果。虽然TT Club提供相关的保险和全球理赔的支持，以减轻因收货人未能提货而产生的费用，但更有效的途径是建立控制流程来避免问题的发生。

“建立控制流程来避免问题的发生”

规避问题

在某种程度上，这仅仅通过良好的记录和对运输货物的管理控制就可以做到。未来我们可以期望任何货运中介人能使用电子系统来监控到货日期等类似的信息；围绕这些数据构建信息管理系统（MI）很简单，可方便查看与运输有关的关键信息，如提单的交付。

不可避免地是，有些特定货物更容易被弃货，这可能是由于贸易波动或制裁问题引起的。此外，对废弃物/废料进口的政府政策加剧了这一过程的复杂性，可能使运输链中的问题暴露无遗。同样地，[假冒产品](#)也可能无人认领，尤其当进口商已经没有销货的渠道，或此一贸易引起了当局的注意。我们应建立相关系统和流程，用经验和建议来鉴别出此类商品或路线/目的地，在操作时多加小心或在销售/订舱时就予以拒绝。

如果提单收货人在合理期限内没有要求或接受交货的意愿，则该票货物被视为“无人收货”。这可能是在一段“免费”的使用期之后，在这期间需要您积极主动，因为过后相关利益人可能会面临“滞期费”或其他费用的索赔。密切和有效地监控MI可能会避免这样的结果。

值得注意的是，根据提单合同，即使货物已经开始起运，托运人仍保留某些合同责任，包括运费的支付和对承运人的一般赔偿责任。因此，除却收货人之外，在寻求解决方案和补救措施时，也应该与托运人保持联系。

采取行动！

当有警报时（特别是免费期满之前），立即采取行动是非常重要的。

- 同时与托运人和收货人沟通，要求他们支付任何未付的费用，并清理货物；
- 在没有采取行动的情况下，再次与托运人和收货人沟通，要求立即指示改变收货人或目的地，或重新安排装船，甚至是弃货，同时明确指出任何未付的或正在发生的费用。警告当事人他们的合同责任和承运人的权利；
- 确保任何代理或分支机构对无人提领的货物所产生的全部费用保留完整且清晰的记录，并保证通知到托运人和收货人。

“立即采取行动是非常重要的”

如果事态仍在发生，尽量寻求方法减少成本或滞期费以及仓储费用。在可能的情况下，与当地代理沟通并安排一个更经济的仓储替代方式。密切关注对解决方案的任何回复和进展，并在卸货后45天内发出第二次正式通知。

最后通知必须在卸货后的三个月内发出（部分司法管辖区可能会延展至六个月）。在这一点上，明确表示若不采取任何行动将使无船承运人/承运人别无选择，只能通知有关港务局，要求其采取必要的措施，包括出售或处置货物，而在这方面发生的任何及所有费用均由客户方承担。

在一些司法管辖区，无船承运人可能有义务在30天届满后通知当局，表示有关货方尚未或不太可能前来清关提货。在发出最后通知后，一般有必要代表托运人和/或收货人向有关部门发出“弃货通知书”，要求有关部门指定处理或拍卖货物的日期。

一般来说，未经托运人或收货人的同意，不要出售任何无人提取的货物——并且要经常咨询您的责任保险人。如果托运人和/或收货人同意弃货，请确保该意向经书面确认，并写明全额赔偿的具体条款，同时正本提单已归还。

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

<https://ttclubnews.com/2RU-63RJS-60NTVZ6G3C/cr.aspx>

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>