

航运实务丛谈

提单与其他付运单证

杨良宜 杨大明 著

大连海事大学出版社

BILLS OF LADING AND OTHER SHIPPING DOCUMENTS

提单与其他付运单证

杨良宜 杨大明 著

大连海事大学出版社

© 杨良宜 杨大明 2016

图书在版编目(CIP)数据

提单与其他付运单证 / 杨良宜, 杨大明著. — 大连 :
大连海事大学出版社, 2016. 9
(航运实务丛谈)
ISBN 978-7-5632-3381-6

I. ①提… II. ①杨… ②杨… III. ①海上运输—国
际货运—提单②海上运输—国际货运—货运单据 IV. ①D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 226761 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2016年9月第1版

2016年9月第1次印刷

幅面尺寸:170 mm × 230 mm

印张:78.5

字数:1580 千

印数:1 ~ 2000 册

出版人:徐华东

责任编辑:王桂云

责任校对:杨 洋

封面设计:王 艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3381-6 定价:168.00 元

鸣 谢

杨良宜先生鸣谢以下同事:

- (1) 司嘉女士与王可心女士帮助本书的审阅、校对与提出宝贵意见;
- (2) 贡航先生作为主力撰写与研究本书的内容,包括自己完成的第七章。

杨大明先生鸣谢以下同事:

- (1) 陈晓山先生、李建堃先生与李隽文先生对本书的审阅、校对与提出宝贵意见。

杨良宜先生与杨大明先生的联络方式如下:

杨良宜

电子邮箱:yangliangyee@ gmail. com

个人网站:[http://www. yangliangyee. com](http://www.yangliangyee.com)

杨大明

电子邮箱:ernest_yang@ hotmail. com



目录

第一章 简介	(1)
第二章 提单作用之一:物权凭证	(4)
§1 物权凭证	(4)
1.1 定义	(4)
1.2 物权凭证转让的是货物的推定占有	(8)
1.2.1 推定占有和产权的区分	(10)
1.2.1.1 物权凭证只转让推定占有而不转让财产权的例子	(11)
1.2.1.2 nemo dat 说法	(12)
1.2.1.2.1 nemo dat 说法的思考	(12)
1.2.1.2.2 nemo dat 的例外	(13)
1.2.1.3 区分占有和产权的重要性	(13)
1.2.1.3.1 例子之一:没有产权的中间商签发的第二套提单	(13)
1.2.1.3.2 例子之二:自动交出物权凭证,但保留产权	(14)
1.2.1.4 CIF/FOB 卖方转让财产权/产权的意图	(15)
1.3 侵占货物属于侵权下的严格责任	(17)
1.3.1 侵占的不同形式	(19)
1.3.2 可以以侵占为由要求救济的人士	(20)
1.3.3 侵占针对的财产	(24)
1.3.4 侵占的立法救济	(25)
1.4 承运人侵占货物要承担运输合约下的严格责任	(26)
1.5 承运人作为货物托管人(bailee)的责任	(28)
1.5.1 托管的定义	(28)
1.5.1.1 托管作为诉因与托管的类别	(29)
1.5.1.2 托管的构成因素	(31)
1.5.2 托管或分托管可以是合约关系	(33)
1.5.3 托管也可以是侵权关系	(35)
1.5.4 让与(attornment)	(36)
1.5.5 提单可否提前让与的争议	(37)

1.5.6 船东交货单是让与,可构成托管关系	(38)
1.5.6.1 为何要有船东交货单(ship's delivery order)	(38)
1.5.6.2 对船东交货单的权威定义	(40)
1.5.7 托管人的责任	(41)
1.5.7.1 托管人的责任之一:足够地合理小心照顾货物	(41)
1.5.7.2 托管人的责任之二:托管期满根据托管的条件将货物归还	(43)
1.5.7.3 托管与侵占货物的近期先例	(44)
1.5.8 对货物灭失或损坏的举证责任	(45)
§2 能成为物权凭证的条件	(46)
2.1 普通法下完全是根据习惯做法	(48)
2.2 什么是习惯	(48)
2.2.1 要求之一:肯定、稳定与悠长历史	(49)
2.2.2 要求之二:合理	(49)
2.2.3 要求之三:不得与法律规定或合约明示条文有直接矛盾/冲突	(50)
2.2.3.1 不得有明示条文的“不可流通/转让”	(52)
2.2.3.2 不得漏掉“听指示”(to order)字样	(52)
2.2.4 要求之四:在有关地区证明习惯被承认和依从	(55)
2.3 总结有关条件	(56)
2.4 可否光靠单证上的注明/措辞成为物权凭证	(56)
§3 各种付运单证介绍	(57)
3.1 装船提单(shipped/onboard bill of lading)	(57)
3.1.1 简介	(57)
3.1.2 接受为物权凭证的先例	(58)
3.1.3 装船提单的优点	(60)
3.1.4 装船提单的缺点	(61)
3.1.5 提单背书	(63)
3.1.5.1 什么是背书	(63)
3.1.5.2 谁是有权做出背书/指示的发货人	(64)
3.1.5.2.1 发货人填上卖方名字	(64)
3.1.5.2.2 发货人填上买方名字	(66)
3.1.5.2.3 发货人填上代理人或其他人士的名字	(66)
3.1.5.3 背书/指示给收货人	(67)
3.1.5.4 背书/指示给银行	(69)

3.1.5.5 发货人自由决定货物交付给谁的权利 (shippers' right to redirect goods)	(73)
3.1.5.6 发货人/卖方中止运输 (stoppage in transit) 的权利	(74)
3.1.5.7 指示提单下要改变背书/指示的情况	(78)
3.1.5.8 指示提单其他千奇百怪的问题	(79)
3.1.5.9 提单什么时候不能再背书/指示	(81)
3.1.6 装船提单是可流通或只是可转让之争	(83)
3.1.6.1 “转让”历史的简介	(83)
3.1.6.2 依权威说法装船提单只是“可转让”	(84)
3.1.6.3 转让需要约因/对价支持	(85)
3.2 大副收据 (mate's receipt)	(86)
3.3 收货提单 (received for shipment 或 alongside bill of lading)	(87)
3.3.1 一般不被视为物权凭证的原因	(89)
3.3.1.1 原因之一:货物不是义无反顾地付运并锁死在船上	(89)
3.3.1.2 原因之二:另有最后单证	(90)
3.3.1.3 原因之三:难有肯定与稳定的习惯	(90)
3.3.1.4 原因之四:以往的先例与立法只针对装船提单	(90)
3.3.2 不同看法的案例之一:The “Marlborough Hill”先例	(91)
3.3.3 不同看法的案例之二:The “Lycaon”先例	(92)
3.3.4 认同不算是物权凭证的案例之一:Diamond Alkali 先例	(93)
3.3.5 承认收货提单为物权凭证的好处	(94)
3.3.6 1992 年英国《海上运输法》已包括收货提单	(95)
3.4 全程或转运提单 (through bill of lading)	(95)
3.4.1 全程或转运提单下的一程船与二程船的做法与安排	(95)
3.4.2 买卖合同下的付运文件要包括全程以保护买方	(96)
3.4.3 签发多于一套提单时的产权等问题	(99)
3.5 多式联运提单/单证 (combined transport bill/multi-model transport bill)	(99)
3.5.1 多式联运的定义	(99)
3.5.2 多式联运承运人	(100)
3.5.2.1 班轮公司/货代在多式联运中作为承运人	(101)
3.5.2.2 货代在多式联运中作为代理人	(102)
3.5.2.3 实务中区分多式联运中货代是承运人还是代理人的困难	(103)
3.5.2.4 区分多式联运承运人或代理人需要考虑的因素	(105)
3.5.3 多式联运提单/单证与收货提单、全程提单的区别	(107)

3.5.4	多式联运的付运单证	(107)
3.5.5	多式联运提单的问题	(109)
3.5.5.1	第一个问题:不同运输方式会适用不同的国际公约	(109)
3.5.5.2	第二个问题:多式联运单证是否是提单? 是否是物权凭证?	(115)
3.5.5.3	第三个问题:转让多式联运提单/单证能否转让合约权利 包括诉权	(117)
3.6	记名提单(straight bill of lading)	(119)
3.6.1	什么是记名提单	(119)
3.6.2	美国的有关立法	(119)
3.6.3	英国的 The “Rafaela S” 先例	(120)
3.6.4	The “Rafaela S” 先例带来的问题	(121)
3.7	海运单(sea waybill)	(125)
3.7.1	海运单的特征	(126)
3.7.2	海运单的格式	(127)
3.7.3	海运单的缺点	(127)
3.7.4	针对海运单的立法改善	(129)
3.7.5	海运单的优点与近年兴起的原因	(130)
3.8	船东交货单(ship’s delivery order)	(131)
3.9	发货通知单(consignment note)	(132)
3.10	空运单(air waybill)	(133)
§4	物权凭证的质押	(134)
4.1	银行在国际贸易中的融资与质押	(134)
4.2	质押的产生与做法	(139)
4.3	银行对提单货物有特殊财产权	(142)
4.4	银行的特殊财产权受到侵占有诉权	(142)
§5	无单放货问题的现状与新发展	(145)
5.1	怎样才是准确交付货物/放货	(146)
5.1.1	呈上规则(presentation rule)	(146)
5.1.2	法律坚持对呈上规则保持简单化与严格对待	(147)
5.1.3	提单一式几份? 应退回多少?	(149)
5.1.4	要签发另一套提单(switch bill)	(152)
5.1.5	提单如果被偷或遗失怎样办?	(156)
5.1.6	拒绝无单放货的船东应否先卸下货物存仓	(157)
5.1.7	货物在岸上仓库被无单放货以习惯做法作为抗辩	(159)

5.1.8 船东/承运人能否以明示免责条文针对无单放货的严格责任	(161)
5.1.8.1 无单放货可以免责的 <i>Chartered Bank v. British Steam Navigation</i> 先例	(163)
5.1.8.2 不得依赖免责条文的案例之一: <i>Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co Ltd.</i> 先例	(164)
5.1.8.3 不得依赖免责条文的案例之二: <i>The "Ines"</i> 先例	(166)
5.1.8.4 不得依赖免责条文的案例之三: <i>Motis Exports v. Dampskibsselskabet AF 1912</i> 先例	(167)
5.1.8.5 不得依赖免责条文的案例之四: <i>East West Corp. v. DKBS 1912</i> 先例	(168)
5.1.9 等待提单的船期损失应由谁承担?	(169)
5.1.10 易腐货物等不及提单怎样办?	(172)
5.1.11 发货人、承租人等是否有权要求船东无单放货?	(172)
5.2 保函的做法	(175)
5.2.1 船东是否必须接受保函	(176)
5.2.2 租约规定船东要接受保函	(178)
5.2.3 对保函的实质要求	(179)
5.2.3.1 谁出的保函?	(179)
5.2.3.2 保函的措辞/文字	(180)
5.3 卸港对产权有争议	(188)
5.3.1 船东/船长遇上货物的产权有争议应向法院请求确定权利归属	(188)
5.3.2 船东所花律师费用可获补偿	(191)
5.3.3 向什么法院申请?	(191)
5.4 船东/船长无辜交货/放货给伪造的正本提单持有人的情况	(192)
5.4.1 今天航运的现实环境	(192)
5.4.2 买卖双方互骗是否应由无辜船东承担后果?	(193)
5.4.3 底线是考虑大原则	(196)
5.4.3.1 商业机制无法,也不去对付欺诈	(196)
5.4.3.2 侵占是严格责任	(197)
5.4.3.3 提单信誉必须维护	(197)
5.4.3.4 总结大原则	(198)
5.5 船东/承运人责任基础与损失计算	(198)
5.5.1 违约与侵占的不同损失计算	(199)
5.5.1.1 <i>Order/Judgement for Specific Delivery</i>	(200)

5.5.1.2	市场规则的适用	(201)
5.5.1.3	市场价格或实际价格在侵占当天到判决/裁决当天有所上涨	(202)
5.5.1.4	侵占当天至判决/裁决当天期间最高的市场价格	(204)
5.5.1.5	原告/受害人合理减少损失的义务	(206)
5.5.1.6	市场价格或实际价格在侵占当天到判决/裁决当天有所下跌	(207)
5.5.1.7	没有市场价格时对侵占财物价值的估价	(209)
5.5.1.8	估价对侵占人做出不利的假设	(211)
5.5.1.9	侵占人在侵占期间做了使得财物增值的工作	(211)
5.5.1.10	对可流通的单证的侵占	(212)
5.5.1.11	侵占财物市场价格/价值外可以索赔的“特别损失”(special damage)	(213)
5.5.1.12	示范损失/惩罚性损失赔偿(exemplary damages/punitive damage)	(214)
5.5.1.13	侵占财物租金损失或使用权损失	(215)
5.5.1.14	侵占的受害方如何在1977年TIGA立法下做出抉择	(218)
5.5.2	合约与侵权的并列诉权	(218)
5.6	对无单放货的抗辩	(221)
5.6.1	时效已过	(221)
5.6.2	提单合约内的免责条文	(223)
5.6.3	《海牙规则》下的包装/件数或单位赔偿限额	(223)
5.6.4	船舶总的吨位责任限制	(224)
5.6.5	弃权/禁止翻供	(225)
5.6.6	提单不是船东授权签发	(227)
5.7	船东可否对无单放货协议及时翻悔	(229)
5.8	无单放货的损失与保险的关系	(231)
5.9	多式联运提单下的无单放货	(233)
第三章	提单作用之二:海上运输合约—谁是提单的合约方?	(236)
§1	合约方	(236)
1.1	合约方是谁的重要性	(236)
1.2	国际贸易/航运中充斥了皮包公司/单船公司	(241)
1.3	国际贸易/航运合约的代理人与委托人	(242)
§2	代理	(243)
2.1	代理人在国际外贸/航运中的重要性	(243)
2.2	“仆人”“承包商”与“代理人”之间的区别	(244)

2.3 披露了的委托人(disclosed principal)	(246)
2.3.1 显名委托人(identified principal)	(246)
2.3.2 隐名委托人(unnamed/unidentified principal)	(247)
2.4 未披露委托人(undisclosed principal)	(251)
2.4.1 未披露委托人的说法是来自于商业上的需要与例子	(251)
2.4.2 未披露委托人的说法与合约法的基本原则的冲突	(254)
2.4.3 未披露委托人的法律地位	(256)
2.5 授权	(257)
2.5.1 实际授权	(258)
2.5.2 默示授权	(259)
2.5.2.1 默示授权是为了补充明示授权的不足	(259)
2.5.2.2 部分代理人业务中的默示授权	(260)
2.5.3 表见授权	(262)
2.5.3.1 表见授权的说法是基于陈述性禁止翻供的说法	(263)
2.5.3.2 The “Ocean Frost”先例	(265)
2.5.4 涉及各种授权相互关系的例子	(267)
2.5.4.1 船长的默示授权及代船东签发提单	(268)
2.5.4.2 承租人(包括分承租人)与其代理人代船东签发提单	(269)
2.5.4.3 “喜马拉雅条文”与授权	(271)
2.5.4.4 公司结构下分公司与代理人的区别	(272)
2.6 追认	(273)
2.7 代理人不为委托人利益行事的情况	(275)
2.7.1 代理人只在为了委托人利益行事时有授权	(275)
2.7.2 违背委托人利益签订的合约中仲裁(及管辖权)条文的问题	(276)
2.8 紧急代理人	(278)
2.8.1 第一种:涉及外部关系与内部关系的紧急代理	(278)
2.8.2 第二种:只涉及内部关系的紧急代理	(281)
§3 提单的合约方为何混乱	(282)
3.1 谁是提单承运人、发货人/托运人或收货人纯是订约自由	(287)
3.1.1 发货人/托运人	(287)
3.1.2 收货人/提单持有人	(291)
3.1.3 承运人	(292)
3.2 谁是提单承运人混乱的原因之一:合约转让	(293)
3.3 谁是提单承运人混乱的原因之一:谈判中的证据	(297)

3.4 谁是提单承运人混乱的原因之三:没有在提单中写下的口头协议、 合约更改等内容不包括在提单合约内	(299)
3.5 谁是提单承运人混乱的原因之四:提单常有矛盾/隐晦内容,不易 解释	(302)
§4 对象要找对的重要性:谁是承运人?	(303)
4.1 找对提单承运人的重要性	(303)
4.2 时效	(305)
§5 光船租赁(demise/bareboat charter)	(307)
5.1 船长与光船租赁的承租人有雇用关系	(307)
5.2 光船租赁不必登记,外人不会知道	(307)
5.3 英国法律曾有的漏洞	(307)
5.4 现实中发生的光船租赁	(308)
5.5 期租合约	(309)
5.6 识别有否光租的一般做法	(310)
5.6.1 提单上只有船名	(310)
5.6.2 对人诉讼	(311)
5.6.3 对物诉讼	(312)
5.6.4 迫船东对有否光租做出披露与保证	(312)
5.6.5 提单上除船名外印有船公司的名字	(313)
§6 班轮提单与租约提单	(314)
6.1 班轮提单的条文	(315)
6.2 租约提单的条文	(316)
6.3 总结班轮提单与租约提单的区别	(318)
6.3.1 班轮提单针对谁是承运人的条文之一:光租条文(demise clause)	(319)
6.3.1.1 内容简介	(320)
6.3.1.2 英国法律承认有效	(320)
6.3.1.3 光租条文的历史来由	(321)
6.3.1.4 漠视光租条文会有严重后果	(322)
6.3.1.5 美国、加拿大法院的不同看法	(323)
6.3.2 班轮提单针对谁是承运人条文之二:承运人身份条文(identity of carrier clause)	(323)
6.3.3 班轮提单下可否把提单抬头的承租人与原船东一并视为 承运人?	(324)
§7 提单由谁签字的重要性	(325)
7.1 一般船长签字约束船东	(326)

7.2	期租承租人签字一般也约束船东	(326)
7.3	中国部分人士的不同看法	(331)
§ 8	如何识别提单承运人	(334)
8.1	凭对提单内明示条文、措辞与签字的全面解释	(334)
8.2	UCP 对承运人说明的要求	(335)
§ 9	关于提单承运人是谁的先例	(336)
9.1	先例之一: The “Venezuela” (1980) 1 Lloyd’s Rep. 393	(336)
9.2	先例之二: The “Rewia” (1991) 2 Lloyd’s Rep. 325	(337)
9.3	先例之三: The “Ines” (1995) 2 Lloyd’s Rep. 144	(338)
9.4	先例之四: The “Hector” (1998) 2 Lloyd’s Rep. 287	(339)
9.5	先例之五: The “Flecha” (1999) 1 Lloyd’s Rep. 612	(340)
9.6	先例之六: Maritrop Trading Corp v. Guangzhou Ocean Shipping Co. (1998) CLC 224	(341)
9.7	先例之七: The “Starsin” (2003) 1 Lloyd’s Rep. 571	(341)
9.8	总结	(344)
9.9	承运人是谁与禁止翻供	(345)
§ 10	实际承运人(actual carrier)	(349)
10.1	英国法下视为是分包(sub-contract)	(349)
10.2	实际承运人与货方没有合约关系	(350)
10.2.1	侵权问题之一:《海牙规则》/《海牙-维斯比规则》不包括分 包商	(351)
10.2.2	侵权问题之二:以喜马拉雅条文与有条件的分托管保护分包商	(352)
10.2.3	侵权问题之三:损失时已拥有货物产权才能起诉并获赔偿	(356)
10.2.4	侵权问题之四:不允许以侵权索赔纯经济损失	(360)
10.3	在提单合约的承运人外再加上实际承运人对货方的好处	(361)
10.4	《中国海商法》可能对实际承运人过于苛求	(362)
§ 11	谁是海上运输合约的货方?	(365)
11.1	国际货物买卖双方中总要有的一方安排运输	(365)
11.1.1	CIF 买卖	(365)
11.1.2	FOB 买卖	(367)
11.1.3	中间商	(370)
11.1.4	全程运输的二程船	(371)
§ 12	租约、提单与买卖合同能否一致	(371)
12.1	提单合约与租约一致与否的探讨	(371)

12.2 提单合约与买卖合同一致与否的探讨	(373)
§ 13 订立海上运输合约的货方才能享有合约权利和承担合约责任	(374)
13.1 合约权利	(374)
13.2 合约责任/义务	(374)
13.2.1 例子之一:危险品	(374)
13.2.2 例子之二:支付运费、亏舱费和滞期费等	(378)
§ 14 合约相对性的大原则造成的障碍与解决办法	(381)
14.1 背书与交出提单只转让货物产权,不转让合约	(381)
14.2“合约相对性”/“合约相互性”(privity of contract)简介	(382)
14.2.1 提单的对策之一:Dunlop v. Lambert 先例	(384)
14.2.2 提单的对策之二:未披露委托人规则	(387)
14.2.3 提单的对策之三:信托关系	(388)
14.2.4 提单的对策之四:有条件的托管(bailment on terms)	(389)
14.2.5 提单的对策之五:转让合约权利(assignment of contractual rights)	(390)
14.2.6 提单的对策之六:默示合约(Brandt v. Liverpool 先例)	(391)
14.2.7 提单的对策之七:《Contract (Right of Third Parties) Act 1999》	(394)
14.2.8 提单的对策之八:1855 年《英国提单法》	(395)
14.2.8.1 1855 年《英国提单法》的措辞/文字	(396)
14.2.8.2 1855 年《英国提单法》转让提单合约要求发货人与收货人负 连带责任	(396)
14.2.8.3 1855 年《英国提单法》问题之一:只针对装船提单	(397)
14.2.8.4 1855 年《英国提单法》问题之二:与有关货物财产权/产权 转让挂钩	(399)
14.2.8.5 1855 年《英国提单法》问题之三:已用提单	(400)
14.2.9 提单的对策之九:1992 年《英国海上运输法》	(400)
§ 15 1992 年《英国海上运输法》	(400)
15.1 Section 1:1992 年立法扩大了对海上运输单证的适用	(400)
15.1.1 提单:包括可通过背书或交出的提单与收货提单	(401)
15.1.2 海运单(与记名提单)	(403)
15.1.3 船东交货单	(403)
15.1.4 将来会可以通过背书或交出转让的电子付运单证	(403)
15.2 Section 2:1992 年立法针对海上运输合约权利的转让	(404)
15.2.1 银行作为提单持有人	(406)
15.2.2 中间商作为提单持有人	(406)

15.2.3	代理人作为提单持有人	(407)
15.2.4	已用提单	(409)
15.2.4.1	Section 2(2)(a): 什么是提单变为已用前的合约或其他安排?	(410)
15.2.4.2	Section 2(2)(b): 买方拒货带来已用提单的转让	(410)
15.2.4.3	Section 5(2): 善意	(411)
15.2.5	Section 2(4): 提单合法持有人可以为第三人的损失向船东/ 承运人提出索赔	(413)
15.2.6	Section 2(5): 消灭海上运输合约原订约方的权利	(415)
15.2.7	转让的是什么样的权利?	(417)
15.3	Section 3: 1992 年立法针对海上运输合约责任的转让	(419)
15.3.1	相互性原则 (principle of mutuality)	(419)
15.3.1.1	Section 3(1)(a): 提货或要求船长交货	(420)
15.3.1.1.1	提货 (take delivery)	(420)
15.3.1.1.2	要求船长交货 (demand delivery)	(422)
15.3.1.2	Section 3(1)(b): 提出索赔	(425)
15.3.1.3	Section 3(1)(c): 成为提单持有人之前已经提货或要求船长 交货	(428)
15.3.2	Section 3(2): 大宗货运输中分拆的船东交货单	(428)
15.3.3	Section 3(3): 作为原订约方的发货人需要承担提单合约责任	(428)
15.4	1992 年立法后的系列先例	(429)
15.4.1	The “Aegean Sea” (1998) 2 Lloyd’s Rep. 39 先例	(429)
15.4.2	The “Berge Sisar” (2001) 1 Lloyd’s Rep. 663 先例	(432)
15.4.3	The “David Agmashenebeli” (2003) 1 Lloyd’s Rep. 92 先例	(436)
15.4.4	East West Corp. v. DKBS 1912 (2003) 1 Lloyd’s Rep. 239 先例	(438)
15.4.5	The “Ythan” (2006) 1 Lloyd’s Rep. 457 先例	(443)
15.4.6	The “Pace” (2011) 1 Lloyd’s Rep. 537 先例	(448)
15.4.7	Fortis Bank Sa/Nv And Another v. Indian Overseas Bank (2011) 2 Lloyd’s Rep. 190 先例	(450)
15.4.8	The “Kalisti” (2014) 2 Lloyd’s Rep. 449 先例	(454)
15.4.9	The “Erin Schulte” (2015) 1 Lloyd’s Rep. 97 先例	(455)
15.4.10	The “Dolphina” (2012) 1 SLR 992 新加坡先例	(458)
15.5	总结 1992 年《英国海上运输法》	(461)

15.5.1	要了解 1992 年《英国海上运输法》的原因	(461)
15.5.2	英国法律委员会报告针对 1992 年立法草案的总结	(461)
15.5.3	1992 年《英国海上运输法》解决了什么问题?	(462)
15.5.4	1992 年《英国海上运输法》扩大提单合约转让的对象下的银行、 代理人等	(463)
第四章	提单作用之二: 运输合约的形式与有关条文的分析/探讨	(465)
§1	提单合约形式简介	(465)
§2	租约提单	(469)
2.1	找出双方针对合并条文的订约意愿	(470)
2.2	假设双方的订约意愿是合并哪一份租约?	(471)
2.2.1	进一步探讨针对提单要合并的租约问题中船东的意愿	(474)
2.2.2	租约链中的第一份租约是期租合约或多航次程租的情况下合并 的是哪一份租约?	(479)
2.2.2.1	第一份租约是期租合约时双方的假设订约意图	(480)
2.2.2.2	租约链中的二船东或三船东如何保障自己在分租约中的利益	(482)
2.2.2.3	第一份租约是“多航次程租合约”(consecutive voyage charter) 时双方的假设订约意愿	(484)
2.2.3	合并期租合约的先例	(484)
2.2.4	美国法与英国法对待提单合并条文的不同之处	(487)
2.2.5	合并条文的措辞/文字	(488)
2.2.5.1	对提单中合并条文如何解释?	(488)
2.2.5.2	提单中没有合并条文的时候如何解释?	(492)
2.2.5.3	解释提单中的合并条文是否需要考虑租约内容?	(493)
2.3	合并的只是租约内与付运、卸下货物有直接关联的内容/条文	(495)
2.3.1	什么是“与付运、卸下货物有直接关联”?	(495)
2.3.2	船东可否改变已经被合并并在租约提单内的租约条文, 例如运费 支付办法?	(496)
2.3.3	“运费预付”字样与禁止翻供	(498)
2.3.4	英国法下对普通的合并条文的几方面控制	(500)
2.3.5	控制之一: 不正常(unusual)、苛刻(onerous)、不符合常理 (insensible) 与不适用(inapplicable) 的租约条文	(501)
2.3.5.1	租约中的无单放货条文	(502)
2.3.5.2	租约中的滞期费条文	(503)
2.3.5.2.1	问题之一: 装港滞期费	(504)

2.3.5.2.2 问题之二:部分货物的收货人面对的滞期费问题	(506)
2.3.6 控制之二:与强制立法不一致的租约条文	(509)
2.3.6.1 租约中的“自由条文”(liberty clauses)	(509)
2.3.6.2 租约中货物堆装与装卸的费用与免责条文	(512)
2.4 普通的合并条文不合并附属性的仲裁条文	(519)
2.4.1 什么是“附属性条文”(ancillary term/clause)?	(519)
2.4.2 与租约提单不同,其他类别合约中一条普通的合并条文可以 合并仲裁条文	(521)
2.4.3 Congenbill 1978 改为 Congenbill 1994 与 2007 的原因	(524)
2.4.4 租约提单合并了租约仲裁条文对船东的好处	(525)
2.4.5 向法院申请中止诉讼就会带来对仲裁条文有效性的解释	(527)
2.4.6 代位保险人的地位	(528)
2.4.7 在正确的诉讼地点开始诉讼程序才能保护索赔时效	(529)
2.4.8 英国法院保护租约提单合并的伦敦仲裁条文的手段	(532)
2.4.8.1 英国法院的手段之一:止诉禁令	(532)
2.4.8.2 英国法院的手段之二:做出宣示判决或裁决	(537)
2.4.8.3 英国法院的手段之三:对违反伦敦仲裁条文的收货人做出 违约的金钱赔偿判决/裁决	(538)
2.5 中国收货人与/或代位保险人在目前的困境有什么有效对策?	(538)
2.5.1 中国收货人与/或代位保险人的对策之一:买卖合约的订立	(539)
2.5.2 中国收货人与/或代位保险人的对策之二:扣船时强制船东 提供被合并的租约	(543)
2.5.3 中国收货人与/或代位保险人的对策之三:在船东与互保协会 提供的放船保函中试图令船东放弃伦敦仲裁	(543)
2.5.4 中国收货人与/或代位保险人的对策之四:熟悉英国法与伦敦 仲裁	(545)
2.5.5 中国收货人与/或代位保险人的对策之五:中国法院尽快做出 合并仲裁条文无效的判决以造成一事不再审的局面	(545)
2.5.6 中国收货人与/或代位保险人的对策之六:中国法院做出反止 诉禁令	(546)
2.5.7 中国收货人与/或代位保险人的对策之七:中国接受《鹿特丹 规则》之第十五章	(546)
§3 班轮提单	(548)
3.1 条文字体太小的影响	(550)