

F550.81

5

海运提单

赵宏勋 著

样书

对外贸易出版社

• 1982 •

A601953



前 言

现代提单自十八世纪出现以来，迄今已有近百年的历史。它是物权凭证，而且可以转让，所以在国际贸易中一直普遍使用。它还是运输合同的证明文件，规定了承运人与托运人之间的权利和义务，是航运业务中的重要文件。而且它与保险、银行等部门的业务也有着密切的联系。近年来，随着航运技术的进步、国际海商法的变革，提单的形式和内容发生了很大的变化。所以写这个小册子，对提单作详细的介绍，以便读者能够了解它，并在进出口和航运业务中更好地使用它。

当前航运业务中使用的提单的条款，在文字上大同小异，然而均受国际公约即海牙规则或维斯比规则和以公约为基础的国内法的约束。所以本书以国际法为依据，从法理上对提单条款进行解释，以便对提单条款有较深的理解。

本书阐述了运输基础知识，也阐述了有关海商法，是对外贸易学院和海运学院学生的参考读物，也是进出口业务、航运、保险和银行业务干部以及远洋船舶的船长，大副的参考书。限于作者水平，书的内容难免有不当之处，望读者指正。

作 者

一九八二年四月

目 录

前 言

第一章 提单概说	1
第一节 提单的定义.....	1
第二节 提单的作用.....	1
第三节 提单的种类.....	5
一、按货物已否装船分类.....	5
(一) 已装船提单.....	5
(二) 备运提单.....	5
二、按运输方式分类.....	6
(一) 直达提单.....	7
(二) 联运提单.....	7
三、根据提单抬头分类.....	8
(一) 记名提单.....	8
(二) 不记名提单.....	9
(三) 指示提单.....	10
四、根据提单有无批注分类.....	11
(一) 清洁提单.....	11
(二) 不清洁提单.....	12
五、根据运费支付方式分类.....	13
(一) 运费预付提单.....	13
(二) 运费到付提单.....	13
六、其他分类.....	13

(一) 租船合同项下的提单	13
(二) 甲板货提单	14
(三) 简式提单	14
(四) 过期提单	15
(五) 运输代理行提单	15
(六) 海上货运单	16
第四节 提单的签发、份数和日期	16
第五节 提单的关系人	18
第六节 提单的转让	19
第七节 提单与租船合同的关系	21
第二章 约束提单的国际公约	24
第一节 海牙规则	25
第二节 汉堡规则	28
第三节 维斯比规则	30
第三章 提单的记载事项	33
第一节 按照海牙规则提单必须载明的事项	33
第二节 按照汉堡规则提单应载明的事项	35
第四章 提单的主要条款	38
第一节 定义	38
第二节 首要条款	44
第三节 适用范围	45
第四节 承运人的责任	46
第五节 管辖权	77
第六节 仲裁	79
第七节 责任期间	81
第八节 承运人和实际承运人的责任	85
第九节 转船	88

第十节 联运	90
第十一节 绕航	92
第十二节 责任限制	94
第十三节 责任限制权利的丧失	103
第十四节 甲板货	104
第十五节 危险品	107
第十六节 运费	111
第十七节 留置权	115
第十八节 延迟交货	117
第十九节 诉讼时效	118
第二十节 索赔通知	122
第二十一节 共同海损	127
第二十二节 冷藏货	131
第二十三节 互有过失碰撞条款	132
第二十四节 对提单记载事项的批注	135
第二十五节 保函	137
附件一、统一提单的若干法律规则的国际公约	139
附件二、一九七八年联合国海上货物运输公约	147
附件三、一九六八年布鲁塞尔议定书	172

第一章 提单概说

第一节 提单的定义

提单是由船长或承运人的代理所签发，证明收到特定的货物，允诺将货物运至特定的目的地并交付与收货人的凭证。

法律上更给提单以严格的定义。汉堡规则第一条第七款给提单下的定义是：

“提单是指证明海上运输合同和货物由承运人接管或装载以及承运人保证凭以交付货物的单据。单据中关于货物应按记名人的指示或不记名人的指示交付或交付给提单持有人的规定，即是这一保证”。

上述定义包括三点内容：提单是运输合同的证明、货物收据和物权凭证。而最后一点，物权凭证，即所有权凭证，更反映了提单的特点。提单既是所有权凭证就可以转让。提单不仅是物权凭证，而且是可以转让的物权凭证。转让提单就转让了货物的所有权。提单受让人可凭提单向承运人要求在目的港交货。但由于各国对于提单转让的性质的看法不一致，很难对提单的可转让性作出一致的严密的规定，故在提单的定义中未提及这一点。关于提单的转让，在本章第六节“提单的转让”中还要详加阐述。

第二节 提单的作用

各海运国家一般均承认提单有以下三种作用：

一、提单是承运人出具的已装船货物收据 (Receipt for the Goods Shipped)

提单是承运人签发给托运人的收据，确认承运人已收到提单所列货物并已装船，或者承运人已接管了货物，以待装船。

提单正面所载许多事项，如标志、件数、数量或重量以及货物的表面状况等等，都是收据性的文字。提单是承运人按照提单的这些记载收到货物的初步证据。承运人应按照提单所载事项对收货人交货。但准许承运人就清洁提单所列事项以确实的证据向托运人提出异议。

对于杂货，承运人有责任按照提单所列的总件数或总数量向收货人交付货物，不得以“托运人装船并点数”等理由，推卸短交的责任，除非承运人能提出确实的证据，证明提单的全部或部分货物实际上并未装船或托运人提供的件数或数量有差错。在这些特殊情况下，如收货人起诉要求承运人按照提单数量交货，承运人可向托运人起诉，并使收货人对托运人连带起诉。至于杂货的重量，承运人对其如有怀疑，可以不列入提单。因之，只要货到目的港，数量相符，包装完好，承运人就可免责。但如承运人在提单内列有重量，可能引起纠纷。有些易损商品，如袋装水泥，在允许的途中损耗的范围内，承运人亦可免责。至于杂货的表面状况，承运人必须按照提单的记载负责，不能否认，因为货物的表面状况，是承运人能够检查的。

提单是承运人收到货物的初步证据，这是对托运人而言，如果提单被托运人转让给善意的第三者，提单就不是初步证据，而是终结性的证据。承运人对于提单受让人不能就提单所载事项提出异议。这是因为提单受让人在购买提单之时，并没

有机会检查实际货物，而只依据提单所载事项。承运人不能对受让人提出抗辩，是为了保护受让人。而且只有这样，才能使提单成为更容易做买卖的工具，使提单具有准流通单据的作用。英国、美国的法律均规定对于提单受让人，提单是承运人收到货物的终结性证据。即令货物确实并未装船，承运人亦不能免责，除非提单持有人在接单时已接到货未装船的通知，或承运人能够证明提单误列事项，是由于托运人的欺诈。

至于散装货，由于测重既非由托运人，亦非由承运人，而由第三者进行，承运人对散装货的重量一般是不负责的。提单散装货的重量不是承运人收到的初步证据。

二、提单是承运人和托运人之间订立的运输合同的证据 (Evidence of the Contract of Carriage)

承运人与托运人为了运输货物而订立的合同称为运输合同。海洋运输合同可以分为租船合同和提单运输合同两种。为了运输整船货物而订立的运输合同称为租船合同 (Charter Party)。如果托运的货物不足一船，须与其他托运人的货物一起装船，则承运人与托运人订立的运输合同称提单。更确切地说，提单不是运输合同，而是运输合同的证据。提单是不是运输合同在学者之间尚有争论。有人认为是运输合同，有人认为只是运输合同的证据。英国学者倾向于后一种意见。因为运输合同在签发提单之前即已订立，而提单是在执行运输合同以后，即是装货以后才签发的。真正的运输合同应该包括承运人的揽载和托运人的订舱以及提单重申的各项条款。

如果托运人在取得提单之时，发现提单所列条款与双方事前的约定有矛盾，则托运人可以要求承运人赔偿损失，如果时间允许，还可以要求退货。

在阿登尼斯 (The Ardennes) 这一案例中、有一个经营柑橘的托运人在西班牙口头与承运人约定，承运人应该赶在一九四七年十二月一日这种货物的进口税提高以前把货直接运到英国。但这批货物所用的提单却载有通常的条款，规定承运人可以任意经过任何航线把货物直接或间接运至目的港。船舶首先开到安特卫普，到十二月四日才抵达伦敦。戈达法官判定，运输合同是在提单签发以前缔结的，在合同中已有一项明示的担保，承运人不得指望在没有该项担保时本应由他享有的行动自由，该项口头担保已使提单所列条款无效，因此判决赔偿托运人的损失。

如果提单所列条款与双方事前的约定一致，承运人有依据提单所载条款完成运输任务，将货物交付与提单持有人的义务。

三、提单是物权凭证 (Document of Title)

提单是货物所有权的凭证。提单代表货物。转移提单也就转移了货物所有权。谁持有提单，谁就有权要求承运人交货。虽是真正的收货人，但不能提交提单，也不能提货。谁持有提单，承运人就把货交给谁，而不问提单持有人权利的依据，也不管一套提单中，其它几份在什么地方。承运人对凭提单交货所产生的错交不负责任。如果承运人把货物交给非提单持有人，承运人就要承担风险。如果承运人对提交提单的人的收货人身份有怀疑，可要求他提供银行担保。

在资本主义国家，提单可以经过背书的方式转让给受让人，所以提单又是可以转让的物权凭证。虽然不可转让的提单也有物权凭证的作用，但提单多既是物权凭证，也是可以转让的，所以提单在国际贸易中所起的作用很大。

在我国的海洋运输工作中，也使用提单这种单据，但目

前在我国国内只起到货物收据和运输合同的证据的作用，而没有可转让的物权凭证的作用。

第三节 提单的种类

一、按货物已否装船分类

(一) 已装船提单(Shipped or on Board Bill of Lading)

已装船提单是指货物已装船后签发的提单。如果承运人签发已装船提单，就是他确认货物已装在船上。在这种提单上除载明其它事项外，还必须注明装货船名和装船日期。这种提单的正面均载明“已由某船装运”(Shipped on Board the Vessel Called the...)。现在除去集装箱货物运输外，绝大多数提单都是已装船提单。由于已装船提单对于收货人按时收到货物有保障，所以在买卖合同中一般都规定卖方提供已装船提单。国际商会一九八〇年修订的“国际贸易术语解释通则”(International Rules for the Interpretation of Trade Terms) CIF 交货条件，要求卖方提供已装船提单。国际商会一九七四年修订的跟单信用证统一惯例第二十条规定：“除非信用证有不同规定，提单必须表明货物已装上或已装运指明船只。”

(二) 备运提单(Received for Shipment Bill of Lading)

备运提单又称待装提单，是指在装货以前签发的提单。有时船公司因船期关系，指定仓库预收货物，根据仓库收据签发备运提单，准备交由日后到港的船只装运。如果承运人签发备运提单，就是他确认货物已交由他保管，存在他所控制的仓库，而不是确认货物已开始装运。这种提单仅说明货

物将装就要到港的某船或其他代替船。在提单的开头照例声称：“兹由……收到下列货物，表面状况良好……准备装在……船上或其他船上。”备运提单是最初的运输合同的证据。它通常包括一切运输条款。俟货物确实装入预定船舶后，由承运人在提单正面加注“已装船” (Shipped on Board) 字样和装船日期，并签字盖章，使之成为已装船提单；或如承运人同意亦可由托运人以备运提单向承运人换取已装船提单。备运提单的装船日期须另行加注，而其他提单则以提单签发日期作为装船日期。如果预定船舶不能按时到港，承运人不负责任，承运人可以另换他船。

从提单的历史上看，起初只有已装船提单。而无备运提单。备运提单于十九世纪晚期，首先出现在美国。这种形式的提单所以被采用，是因为托运人希望将货物交由承运人保管后尽快得到可转让提单，以取得货款。美国航运商为了争揽业务，采取对托运人通融的办法，在没有即期船舶装运的情况下，签发备运提单。后来其他国家航运商为了维持业务，也只好在某些航线上签发这种提单。在备运提单上加注“已装船”字样的做法，开始于二十世纪初，是美国的银行业者对航运业者施加压力的结果。这一做法现在已普遍实行。

买方一般不愿接受备运提单，因为备运提单没有装船日期，使他无法估计货物到达卸货港的日期，其后果是他可能因到货不及时而遭受损失；而且备运提单没有肯定的船名，使提单持有人不能在承运人违约时申请法院扣押船只。

但随着集装箱运输的开展，备运提单日益增多。因集装箱航运公司必须在内陆收货站收货，而在收货站不能签发已装船提单，只能签发备运提单。

二、按运输方式分类

(一) 直达提单 (Direct Bill of Lading)

直达提单，亦称直运提单，是指自装货港直接运往卸货港，中途不转船的货物的提单。此种提单仅填列装货港和卸货港的名称，而无中途转船的批注，即无“转船”或“在某港转船”这种批注的惯用语句。有时提单条款内列有承运人有权转装他船的所谓“自由转船条款”，但没有“转船”的批注，这种提单仍应视为直达提单。

对货主来说，货物由同一运输船舶直运目的港，比中途转船要有利的多，因为中途转船要增加费用（如装卸费）并承担货物残损、被窃风险，而且当不能及时转装二程船时，货物将推迟到达目的港的时间，所以只有在没有直达可能时，货主才同意转船。在国际贸易中，如信用证规定不准转船，买方就必须取得直达提单方能结汇。

(二) 联运提单 (Through Bill of Lading)

货物经海海、海陆或陆海联运，由一张提单包括全程者，称为联运提单。货物经由海海联运时签发的提单，也可称为海上联运提单或转船提单。转船提单是我国运输业者的习惯用语。

按照海上联运提单，联运的做法是，由第一程船的承运人将货物从起运地运往中途转运港，交由第二程船的承运人，由其运往最后目的港。如从上海海运至汉堡，转船后运至赫尔辛基。海上联运可以转运多次，然以转运一次者居多。

海上联运提单一般由第一程船的承运人在装货港签发。填写的方法，按上例是：装港上海、卸港汉堡，最后目的港赫尔辛基。提单运转的方法是，一程船所签联运提单经银行转收货人。在转船港二程船承运人接货后签发二程船提单，交一程船在转船港的代理由该代理转寄二程船在最后目的港

的代理。收货人在最后目的港凭一程船的联运提单向二程船的代理换取二程船提单，办理提货手续。

海上联运提单亦有由二程船承运人签发的。如从起运港黄埔驳运货物至香港转装二程远洋船，运往最后目的港。穗港段运输由托运人自理，二程船公司在香港收到货物后，签发联运提单给托运人据以结汇。这种提单仅是形式上的联运提单，其目的是为了符合信用证条款。

联运提单虽然包括全程运输，但一般都在提单条款内规定，第一程船承运人仅对货物在第一程运输发生的损害负赔偿责任；对货物在转船港换装期间以及二程船运输阶段发生的损害概不负责。第二程船承运人负责二程船运输中发生的货物损害。此所谓“分段负责条款”。所以海上联运提单实际上是一系列由一些独立承运人履行的互不相干的运输合同。

托运人所以选择海上联运的方式，是考虑到同第一程船的承运人签订联运合同，较同整个航程各个阶段不同承运人分别订约要便利得多。联运不仅对托运人，而且对收货人也是便利的。在现代运输中海上联运提单的使用日益增多。

三、根据提单抬头分类

提单的抬头就是提单的收货人。根据如何填写提单的收货人分类如下：

(一) 记名提单 (Straight Bill of Lading)，亦称收货人抬头提单，是由托运人指定收货人的提单。记名提单，由托运人在收货人一栏具体填明某一特定的人或是特定的公司 (Deliver to xx Co. Ltd.)，而不填写“凭特定人的指示”，也不填写“凭指示”字样。

根据这种提单，承运人只能将货物交给托运人指定的收货人。如果承运人将货物交给提单指定的以外的人，即使该

人占有提单，承运人亦应负责。但如承运人接到托运人的指示，将货物交给提单指定的以外的人，则承运人这样做是正当的。

托运人不得将记名提单背书转让。但记名提单指定的收货人可以转让。记名提单内如有禁止转让的记载，则任何人均不能转让。

记名提单的收货人，在货物到达卸货港后，可将提单提交船公司提货，亦可在提单上背书后委托其代理人代为提货，还可背书后转让。

如果是跟单信用证项下的交易，则记名提单是由托运人通过出口方银行转寄进口方银行，再交与收货人。但如提交提单不是以付款为条件，则可由托运人将提单邮寄收货人，或由船公司随船带交，而不须通过银行，使提单可以及时送达目的港，不致延误。在短途航运中，使用这种提单较好。这是记名提单的优点。

但是如果提交提单是以付款为条件，而一些国家又准许记名提单的收货人可不凭提单正本，而只凭个人担保提货，则银行及托运人都失去保障。因此银行一般不愿对这种提单垫款。这是记名提单的缺点。记名提单在国际贸易中不常使用，一般用于展览品或贵重品，如金、银、珠宝等。

(二) 不记名提单 (Open Bill of Lading, Blank Bill of Lading, Bearer Bill of Lading)

不记名提单是指记载应向提单持有人交付货物的提单。在提单收货人栏内填写交与持票人 (To Bearer)，而不填写收货人名称，更不填写“凭指示”。承运人应将货物交给提单持有人。谁持有提单，谁就可以提取货物。不记名提单是可转让的提单。转让手续简便，不须作任何背书，只要把

提单交付给受让人即可。不记名提单由于买卖双方的风险较大，在国际贸易中极少使用。

(三) 指示提单 (Order Bill of Lading)

指示提单是按照记名人 (Named Person) 的指示或不记名人 (To Order) 的指示交货的提单。记名指示在提单收货人一栏填写 “Consign to the Order of x Co.” (凭某公司指示交付)，或填写 “To the Order of x Co.” (凭某公司指示)。不记名指示在收货人一栏仅填写 “To Order” (凭指示)。

记名指示，根据发出指示的人的不同，有托运人指示 (To the Order of the Shipper)、收货人指示 (To the Order of the Consignee)、和进口方银行指示 (To the Order of the Bank) 三种情况。

托运人指示，应按照托运人的指示交货。在收货人一栏填写 “凭托运人某公司指示” (To the Order of the Shipper x Co.)。托运人可以作指定背书，也可以作空白背书。指定背书是背书给指定的收货人或托运人的指示人。空白背书是托运人即不指定收货人也不明确指示人，只在提单背面签字盖章。托运人还可以不作背书，则只有托运人可以提货，即是卖方保留货物所有权。

收货人指示，应按照收货人的指示交货。在收货人一栏填写 “凭收货人某公司指示” (To the Order of the Consignee x Co...)。收货人可以背书后自行提货，也可以背书后转让。

有时进口方银行为了防止进口商无力偿还垫款，而争取作为提单指示人。在收货人一栏填写 “凭某银行指示” (To the Order of the Bank...)。银行指示提单，应按照银行

指示交货。一般是在进口商付款后，银行在提单上背书，然后将提单转给进口商，由其提货或背书转让。

不记名指示，是在收货人一栏未写明按照谁的指示交货只写“凭指示”（To Order）。托运人可作指定背书或空白背书后转让。

指示提单是一种可转让（严格地说是准可转让）的单据。提单持有人可以用背书的方式，把它转让给第三者，而不须取得签发人（承运人）的认可，所以指示提单为买方所乐意接受。而不记名指示又比记名指示的转让性大。因为记名指示只有提单指定的人背书转让时，才可以转让。而不记名指示没有这种限制。不记名指示，俗称空白抬头，使用比较普遍。信用证常要求把提单作成空白抬头、空白背书，即是在提单收货人一栏作不记名指示，在提单背面作空白背书。

四、根据提单有无批注分类

（一）清洁提单（Clean Bill of Lading）

清洁提单是指未被承运人加批注的提单。亦即对货物的表面状况或其它方面未加批注的提单。货物的表面状况一般是指货物的包装情况，如没有包装，则指货物本身的外表情况。

按照海牙规则第三条第三款，承运人应签发给托运人货物表面状况良好的提单。货物的表面状况不须托运人提供，而由承运人在装船时对货物进行检查。如经检查，货物的表面状况良好，就应在提单上记载“表面状况良好”。事实上提单内已印有“上列表面状况良好的货物已经装船”的词句。如果承运人在签提单时确认接受的货物表面状况良好，就不须对“表面状况良好”一词作任何批注。这种提单即是清洁

提单。批注就是对“表面状况良好”一词提出的异议。批注的内容就是货物的外表或包装不良的情况。

“表面状况良好”一词，说明凭目力所及的范围，货物表面上是在外观良好的情况下装上船舶的，但不说明没有暴露出来的货物的质量。

在国际贸易中，买方均要求货物的包装良好，以防止货物受损。在买卖合同中一般均规定，卖方必须提供清洁提单。按照“跟单信用证统一惯例”第十八条的规定，除非信用证另有规定，银行拒绝接受不清洁提单。卖方只有向银行提交了清洁提单，才能取得货款。清洁提单是履行出口合同的必要单据。清洁提单也是收货人转让提单时，所必须具备的条件。

承运人有责签发提单并受其约束。货物在卸港卸下后，如发现残损，承运人应对收货人负赔偿责任，而不得借口签发清洁提单之前就存在包装不良的情况而不负责。但如承运人能证明，签发提单以后，货物由于海难而受损，就可以免除责任。

（二）不清洁提单（Unclean Bill of Lading or Foul Bill of Lading）

不清洁提单又称有批注提单，是指被承运人加批注的提单。亦即对货物的表面状况或其它方面加批注的提单。

在装船时，承运人如发现货物或包装的表面状况不良，可以在提单上进行批注，如（羊毛）破包、（新闻纸）撕破、锈蚀、捆扎松失等等。在交货时如发现货物损害可以归因于这些批注的事项，可以减轻承运人应负的责任。在提单上进行批注，是承运人保护其自身利益的办法。

买方一般不愿接受不清洁提单，因为他担心包装不良会