



海



运



提



单

顾奕镭

海运提单是一种物权凭证，在起运港交货的贸易术语如 FOB、CIF、C&F 等的解释中，所谓交货，实际上是交提单的象征性交货方式。提单即代表货物，在交货中起着重要的作用。进出口商可利用提单的转让以周转资金，银行可凭提单进行抵押贷款，保险公司可承保提单上所列货物在运输途中可能发生的风险损失，运输行则可接受货物关系人的委托代办货物交接手续，以取得提单或凭提单代为提取货物并送到委托人手中，提单持有人、收货人可凭提单要求承运人交出提单上所列的货物。这些与提单有关系的人隶属不同国籍，分散在不同国家，货物运送途中要经过公海和各国的领海和港口，如果发生纠纷，就涉及到国际私法的问题。提单上规定了承运人和托运人双方的权利和义务、责任和豁免，在处理有关货运纠纷时，就要依据提单上的有关条款而分清责任，有时还要参照甚至依照有关国家的法律或法规来处理，因此我对外经贸人员，对提单必须进行了解和研究，以维护其本身的权益。

一、提单编制的依据

提单既如此重要，我们首先要了解提单的现状。各轮船公司均有其自行拟定的提单格式，提单除正面各栏外，背面又有很详细的条款，这些条款多达二、三十条，各公司也并不一致，但基本上都是根据现行的《统一提单的若干法律规则的国际公约》即“海牙规则”而拟定的，因此基本上条款是大同小异的，只是有时加上对某个国家的特殊条款而已。如中国远洋运输公司提单条款有一条“地区条款”(Local clauses)中规定：“运往美国或从美国运出的货物，尽管有本提单的任何其它条款，本提单遵守美国 1936 年海上运输法的规定。”即为一例。

经贸工作者在出运货物时，要编制载货船舶所属船公司所拟定的提单。编制时要依据贸易合同和信用证上规定的要求，特别是在信用证交易情况下，银行强调严格一致原则，在议付货款时如提单等单据不符信用证要求，即拒付货款。下面介绍常见的、在信用证中规定的有关提单的条款。

1. 要求提供全套清洁已装船提单[Full(complete)set of clean(shipped) on board bills of lading]。
2. 空白抬头、空白背书(Made out to order and blank endorsed)。空白抬头、背书由××银行指示(Made out to order and endorsed to the order of ××bank.)
3. 每套提单至少需包括三份(Each set must consist of at least three signed copies),另加两份不可议付的付本(plus 2 non-negotiable copies)。
4. 运费预付(Freight prepaid),运费到付(Freight payable at destination),提单上要列明预付运费金额(The amount of prepaid freight must be shown on the B/L)。从上海至温哥华运费预付，从温哥华至蒙特利尔铁路运费由收货人支付(Freight from Shanghai to Vancouver prepaid and Railway charges from Vancouver to Montreal to be paid by consignee)。
5. 可接受在香港转船的联运提单(Transshipment in Hongkong on through ocean B/L

permitted)不允许转运(Transhipment not allowed 或 transhipment prohibited)。

6. 可接受过期提单 (Stale B/L is accepted), 不接受租船提单 (charter party B/L is not accepted)。

二、编制提单的方法

总体来说, 提单编制要求内容完整、不缺不漏, 字迹清晰可辨, 单面整洁不轻易涂改。如万不得已必须更改时, 更改后要加盖更正章。如更改太多, 极不雅观, 仍以重制为宜。提单各栏编制要求是:

1. 选单。使用××公司的船只载货, 就得选用××公司的提单, 不可错用, 因为这与发生问题时承运人的责任有关。

2. 托运人(shipper)。一般即为××出口公司, 也就是信用证中的受益人。如开证人为了贸易上的需要, 要求做第三者提单(Third parties B/L), 我也可照办, 如请对外贸易运输公司为托运人。

3. 收货人(Consignee)。如要求记名提单, 则可填具体的××公司或××收货人; 如属指示提单, 则填为“指示”(order)或“凭指示”(to order), 如需在提单上列明指示人, 则可根据不同要求, 作成“凭托运人指示”(To Order of shipper)、“凭收货人指示”(To order of consignee)或“凭××银行指示”(To order of ××bank)。

4. 被通知人(notify parey)。这是轮船公司在货物到达目的港时发送到货通知的收件人, 有时即为进口人。在信用证项下的提单, 如信用证上对提单被通知人有具体规定时, 则必须严格按照信用证要求填列。如果是记名提单或收货人指示提单, 而收货人又有详细地址的, 则此栏可以不填。如果是空白指示提单或托运人指示提单, 则此栏必须填列被通知人名称及详细地址, 否则船方就无法与收货人联系, 收货人也不能及时报关提货, 甚至会因超过海关规定申报时间而被没收。

5. 提单号码(B/L NO.)。一般列在提单右上角, 以便于工作联系和查核。发货人向收货人发送装船通知(shipping advice)时, 也要列明船名和提单号码。

6. 船名 (Name of vessel)。应填列货物所装船舶的船名及航次。

7. 装货港(port of Loading)。填列实际装船港口的具体名称, 如“上海”、“天津”等, 不要笼统填为“中国港口”。

8. 卸货港(port of discharge)。填列货物实际卸下的港口名称。如系转船, 用两程提单, 则卸货港填转船港, 收货人填二程船公司, 这是指第一程提单而言。第二程提单装货港填转船港, 卸货港填最后目的港。如由第一程船公司出联运提单, 则卸货港即可填最后目的港, 提单上列名一程和二程船名。有时第二程船名尚未确定, 但已确定转船港, 则卸货港也可填最后目的港, 提单上注明“with transhipment at 转船港。”在运用集装箱运输方式时, 目前使用“联合运输提单”(Combined transport B/L), 则提单上除列明装货港、卸货港外, 还要列明“收货地”(place of receipt)、“交货地”(place of delivery)以及“第一程运输工具”(pre-carriage by)、“海运船名和航次”(Ocean vessel voy. No.)。

填列卸货港, 还要注意同名港口问题。世界上同名港口很多, 如不加以注意, 就会造成错运。例如, 一次运利比亚的黎波里港的货, 由挪威轮船公司承运, 货发出后也结了汇、收了货款, 但收货人迟迟未收到货, 几次来电催询, 最后才发现运到黎巴嫩的黎波里港去了。吸取这次教训后, 才在同名港口后加注所属国家名称, 如上例Tripoli /Libya 或 Tripoli/Lebanon 以防错发错运。

再加,维多利亚港(Victoria)世界上就有十二个,喀麦隆、加拿大、几内亚、智利、巴西、马尔他、塞舌尔群岛都有,连香港也有一个维多利亚港,就更要特别注意。甚至一个国家内也有同名港口,如美国波特兰港(Portland),在东海岸缅因州有一个,在西海岸俄勒冈州也有一个同名港口,那就连州名“Maine”和“Oregon”也要注明,以防差错。如属选择卸货港提单,如伦敦/鹿特丹/汉堡选卸,则要在卸货港栏填列为“Option London/Rotterdam/Hamburg”,收货人并需在船舶到达第一卸货港前按船公司规定的时间(一般为24小时或48小时前)通知船公司或卸货港的代理人,否则船方可任意选择一个卸货港卸货。

9. 货名(Discription of goods)。在信用证项下货名必须与信用证上规定的一致。如一次购买花生交易,来证货名为Groundnut,但出口商用了peanut,结果遭到拒付。后来告到法庭,法官认为各行业商品众多,不可能要求银行职员懂得各行业的商品知识;名称不同,在特定行业可能品质上也有区别,如品质相同,出口商就不该用peanut以代替groundnut。又有一次香港购买“恤衫”,出口商用了“衬衫”为货名,也遭到拒付。

同一提单上列有两个或两个以上不同货物名称者,必须按不同货名分别提供毛重和体积,否则承运人要按收益高者计收运费。

货物名称又与运费直接有关,如选择适当,就可减收运费。如一次去国外的展览品,中国租船公司运价表中有列名费率为13级,但机械进出口公司托运的展品全部是机器及零件,托运时在“展品”名称后,加注“全部是机械及零件,结果就可按机械类10级收费,节省了运费。有些商品,运价表中既有单独列名费率,又有集合列名费率,如鞋类,有皮鞋、草鞋、绣花鞋、塑料鞋等的单独列名费率,又有一个“未列名鞋”(Footwear N. O. E.)即其它鞋的意思。凡已有具体列名的商品,就不能用“未列名”的运价。我出口商品的译名正确与否也与运费高低有关。例如,脱水蔬菜Vegetable Dehydrated)运费为6级W/M,如误为干菜(Vegetable, Dried)则应按14级W计费,运费要相差8级。

10. 唛头(shipping marks)·信用证有规定的,必须按规定填列,否则可按发票上的唛头填列。

11. 件数和包装种类(Number and kind of packages)。要按实际包装情况填列,如箱子要填列是木箱、纸箱、铁箱或胶合板箱,袋子要填明是布袋、黄麻袋或塑料薄膜袋,不可笼统填为“件”(packages)。但一张提单有几批不同包装的货物,在统计总件数时,则可用件表示,在货名下用大写填列,如总数为12件,则可填为“SAY TWELVE PACKAGES ONLY。”

12. 毛重、尺码(Gross weight, Measurement)。除信用证另有规定者外,重量一般以公斤列出货物毛重数,以立方米列出货物体积,小数要保留三位,因小数位一件相差无几,但件数一多,则积少成多,也是一个大数目。

13. 运费和费用(Freight and charges)。运费和费用的支付方式一般有预付(Freight prepaid)和到付(Freight collect or Freight collect at destination)之分。如为CIF或C&F出口,一般均填上运费预付字样,千万不可漏列,否则收货人因运费问题提不到货,虽可查清情况,但拖延提货时日,也要造成损失。如系FOB出口,则运费可作成运费到付字样,除非收货人委托发货人垫付运费。按船公司费率表规定,有些货物如舱面货、冷藏货、散装油、散装胶浆、活牲畜、鲜货、行李、家具以及易腐货物等,则必须预付运费。有些地区规定提单上要加注运费数目,或信用证中有此规定,则应照办。

三、提单的签发和份数

按海牙规则规定,提单的签发人可以是承运人、船长或承运人的代理人。按一般习惯,船长是承运人合法的代表,但承运人的代理人则必须取得承运人的授权方可签发提单。在我国港口,经常是由外轮代理公司接受承运人的委托代为签发提单,但也有由船长签发提单的。对船长签发提单,在编制时更要特别注意其正确性,因船只离港后,如需更改,则手续相当麻烦。

关于提单的签字方法,海牙规则无规定。如信用证上有规定,则按规定办理。1978年联合国海上货物运输公约(简称为汉堡规则,目前尚未正式生效)规定:提单上的签字可以用手写、印摹、打孔、盖章、符号或如不违反提单签发地所在国家法律,用任何其他机械的或电子的方法均可。代理人签发的提单,如违背了承运人的委托而有损于承运人时,则承运人对外赔偿后,可根据委托代理关系向代理公司追偿。

提单签发的份数,各国法律和航运习惯,一般都允许承运人签发正本提单一式数份。例如,苏联规定至少两份,英国为三份,也有规定为四份的,有些国家没有规定,也不加限制,只要承托运人双方同意即可。提单签发数份的原因,是防止在转递过程中遗失。承运人另防止发生货方一物二卖,有一个以上的持单人前来提货,在提单上注明正本提单一式×份,如凭其中一份完成交货责任后,其余各份作废的字样。如提单持有人要求在原目的港外的其他港口提货,则必须提出全套正本提单,以防止提单中的任何一张正本在目的港向承运人要货。如两个以上的持单人向承运人提取同一批货,则承运人通知关系人,候确定谁是提货权利人后方可交货。

四、提单的更改和补发

原制提单如发现差错,托运人在发现后应立即通知代理公司更正,或另缮制一份要求重新签署。如果在船舶装货完毕或开航后才发现,这时代理公司已编妥了运费舱单,核计了运费,那就要考虑到各方面的关系,手续比较复杂。如果要更改装货单的主要项目,如货名、件数、包装、重量、标志、目的港等,则代理公司需事先联系船方证实后方同意更改,如果属船长签发的提单需要更改时,也要事先电告委托方或船长经同意后方可。

提单如有遗失,托运单位要求补发,这时如尚未结汇,则由托运单位提供书面保证或银行担保,由代理公司补签提单,并及时通知委托人转知卸货港代理,原提单作废,以免发生纠纷。如正本提单已结汇,在邮寄途中遗失,则不必另签提单,收货人在卸货港凭担保提货。在船舶已到港而提单未到,收货人也可凭银行担保提货。

