

海运提单与运输合同比较研究

——兼议若干法律问题

何家宝

摘 要:《海牙规则》名为关于提单的规则,实际调整的是必须使用提单的运输合同,该规则下的提单是指不完全或有特定记载要求的书面运输合同。运输合同实际上不可能不需要一定的书面形式。《海牙规则》并不在意运输合同与提单的区别。本文从运输业的角度论述了作为运输单证的提单与运输合同的一致性,又从贸易的角度对提单作为贸易单证的可设质性、UCP 混同提单与海运单、提单为贸易服务而对承运人来说却是一种负担、提单的两种运转方式、FOB 下卖方直接取得提单的必然性等问题提出看法,也论及了提单持有人为什么不能向他的转让人追索、对承运人的诉权并不是根据提单而是根据非他订约的运输合同等问题,并探讨了提单作为贸易单证与运输合同的若干区别。

关键词:《海牙规则》; 运输合同; 提单; 运输单证; 贸易单证

中图分类号: F740.4 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2009)06-0063-08

一、《海牙规则》中提单的运输合同性质研究

(一)《海牙规则》调整的是使用提单的运输合同

1924 年通行世界至今的《海牙规则》全称为《统一提单的若干法律规则的国际公约》,不谙此道的人往往以为这是一个仅仅关于提单的规则,实际上它调整的是必须使用提单或类似权利凭证的运输合同,同时对可以或必须记载于提单的内容作出了某些规定。而且,这里的运输合同实际是指强弱地位不等的双方当事人(承运人与托运人)及其他涉他人的班轮运输合同。本文所称承运人包括船长或承运人的代理人。

《海牙规则》并不调整地位基本相当的双方当事人(船东与租船人)按自由契约原则所订立的租船合同(《海牙规则》所称租船合同实际是指航次租船合同,简称“程租”),但《海牙规则》同时有条件地扩大适用于租船合同下的提单,即在程租下当船东或租船人(此时租船人相当于承运人)签发的具有权利凭证性质的提单在调整承运人与提单持有人的关系时也予以适用。

《海牙规则》名为关于提单的公约,但其第一条仅对承运人、运输合同、货物、船

舶、承运货物这5个特定用语就其适用范围或含义作了就公约范围而言的解释,恰恰没有列出“提单”,这种反差令人深思。

《海牙规则》第一条(b)款仅在解释“运输合同”时才直接联系于作为该规则核心词的“提单”,并将运输合同限定在提单所涵盖的范围内。原文是:“Contract of carriage applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea,”文中“cover”一词,直译为“涵盖”,其本身就有“包含和证明”的意思,为了更明确地表述运输合同与提单的关系,除了《海牙-维斯比规则》仍沿用“cover”一词外,以后其他重要的相关国际性文件一般都用“contain and/or evidence”这样的用语。

提单作为运输单证之于运输合同的关系,用文字来表述就是“contain and/or evidence”。提单包含运输合同,表明提单具有书面的运输合同的性质,又由于提单作为一个可记载内容极为有限的A4大小的纸质单据绝不可能容纳运输合同的所有内容,尤其在提单的正面。此外为什么提单的反面其条款文字越来越小,甚至小到肉眼难以看清,就是因为容纳不下。海上运输合同的履行充满了变数(英国人历来将海上航行称为“冒险”),因此只能用“证明”一词从不能完全涵盖的角度来界定提单对运输合同的关系。尤为重要的是,我们这里讨论的提单与运输合同的关系是从海上运输业特别是从承运人的角度说的,《海牙规则》对提单的界定是指与海上货物运输有关的(运输)单据,着眼点还是在于运输而不在贸易,但既然确认提单与“类似权利凭证”可以互相替代,(见英语上文)同时也就表明提单毕竟不能与运输合同等同,没有人会说运输合同是一种权利凭证。

《海牙规则》所称提单本质上并不是贸易人及提供融资的银行或其他人眼中的提单,与其称之为“提单”还不如说它是不完全或有特定要求的书面运输合同更恰当。提单作为运输单证,承运人的另一方托运人不签字并不影响提单所具有的运输合同的性质,并非所有的合同都要双方签字。而且,提单必须只有承运人单方签字,否则就不能把凭单发货的责任集中于提单的唯一签字人——承运人。

(二)《海牙规则》前六条提单与运输合同关系研究

就本文讨论的问题而言我们不妨简要地分析一下《海牙规则》的基本内容。

货物运输就是要使货物发生合同约定的位移。

《海牙规则》第一条如前述对承运人、运输合同、货物、船舶、承运货物这5个概念作了解释,并不涉及运输为之服务的贸易活动。

第二条是说承运人对货物的装载、处置、配载、运送、保管、照料和卸载(loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods)承担责任和义务,并享受权利和豁免,与贸易从而与连接着贸易、带有贸易单证性质的提单无关。这一条联系着法律权利与义务及豁免的都是指运输合同履行中的物理行为,其特点是没有说到与提单直接有关的如何交付(deliver)问题。

第三条是核心条款,限定了承运人的最低法定责任即适航、管货。本条第3款规定承运人应向托运人签发提单,但要求托运人载明的事项是货物标志(唛头)、包数或件数、数量或重量,货物的表面状况由承运人填写。由此被记载的提单乃为初步证据,显然是指运输合同履行过程中的一个证据。本条第6款存在着运输合同与提单概念的混同。该款说的是

交付货物时责任的划分,有这样的表述:“该人有权取得运输合同下的交付”(the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage),而我们知道,就放货的方式而言,从承运人角度来说凭单放货可以看作运输合同得以正常履行的一部分或最后一个环节,但从提单持有人角度来说则是凭单提货,他要求交付的权利并不直接来自于运输合同,提单持有人往往不是运输合同的订约人。从这里可以看出,从运输业的角度看,《海牙规则》并不在意运输合同与提单的区别。此外,第四条第4款,任何合理绕航的行为,都不得视为损及或违反本公约或运输合同,(this Convention or of the contract of carriage)这里表明《海牙规则》将自己与加以规范的具体运输合同互相替代使用,说明《海牙规则》实际调整的是运输合同;同时本公约在名称上毕竟是关于提单的公约,既然可以与运输合同作为替代词来加以表述,说明《海牙规则》认同的是运输合同与提单的一致性。

本条第7款讲的是承运人应签发“已装船提单”以及如何成就“已装船提单”,事实上不乏满足贸易人及银行需要的意图,但从承运人的角度看,是承运人对货物安置或位移状况的事实记载。这里可附议的是,托运人可凭“any document of title to such goods”(“关于货物的权利凭证”)换取“已装船提单”,也可由承运人将该“货物权利凭证”标注为“已装船提单”。在业务中这种“document of title”一般是指“备运提单”,而“备运提单”几乎没有可转让性。《海牙规则》用“or”将“document of title”与“bill of lading”连接,而“document of title”可指备运提单,所以我们不能简单地从“document of title”来论证“bill of lading”的可转让性。

第四条主要为承运人免责条款,其第2款著名的17项免责规定都是指在运输合同履行过程中导致货物灭失或损坏的事由的免责,附加了承运人的举证责任,但也都是指运输合同履行过程中的问题,没有规定必须记载在提单中(当然全式提单的背面会有选择性或详尽记载)。该条其他款项如托运人免责事项也莫不如此。本条第5款关于超过承运人赔偿限额须在提单中注明但仍为初步证据问题,其出发点仍是把提单设定在运输单证的范围内。与此有关的问题是,货物的价值一般不在提单上记载,而货价对贸易人却生死攸关,所以《海牙规则》下的提单着眼于运输合同而非贸易合同的特点非常明显。

第五条主要为《海牙规则》规定运输合同的当事人有权订立与行使自由契约条款,但必须在承运人最低法定责任之外。承运人放弃其权利和豁免,或增加其责任和义务,则必须在签发给托运人的提单上载明。如前述,运输性质的提单不能容纳当事人关系复杂、海上活动变化万千的运输合同的全部内容,但从《海牙规则》规定的来看,如有游离于本规则以外的自由协议的,即使提单容量再小也必须记载。可见,《海牙规则》一方面重视涉及到规则适用与否等重要问题时须予书面记载的必要性,而这种记载唯一实现的地方只能是提单,另一方面也确认了当事人关于运输合同某些方面的自由契约权。此外,第五条规定不得妨碍在提单中加注合法的共同海损条款。共同海损的牺牲、费用与分摊涉及的当事人众多,包括各类货主及利益方,也直接关系到船东自己的利益。严格地讲,共同海损并不属于运输合同的范围,但可在提单中加注。所以提单记载的内容可以大于运输合同,或者说提单可以记载与运输合同有关的其他重要问题。

第六条是说,在按通常贸易程序成交的一般商业货运之外(注意这里出现“贸易”这样的字眼),即在特殊货物运输下需要订立特别协议时,当事人可以就前述各条规定的方方面面的内容自由订立不违反公共秩序的任何协议,但是这种不受本公约约束的自由协议只适

用不签发提单的场所,而且要载入不得转让并注明这种字样的收据内。即特殊货物运输下的特别协议(也是运输合同)只能载入没有可转让性、而且要载明“non-negotiable”等字样的收据(receipt)内。同时,《海牙规则》下的提单在这里出现了第二重含义,联系其“通常贸易程序”、“一般商业货运”之表述,原有的作为运输单证的提单同时也是必须具有的贸易单证的性质在《海牙规则》中浮出水面。

二、提单既是运输单证,又是贸易单证

提单是国际货物买卖合同与紧随其后的海上货物运输合同的连接物。如前述,提单直接与运输合同连接甚至可以说它就是文字记载不完全的运输合同。运输合同作为一个当事人众多、其履行又十分复杂、多变的涉他性合同实际上无法做到不需要任何书面文件,而提单以自己特殊的方式部分或大部分地满足了这种书面要求;而提单同时连接着买卖,从而必然担负着与运输合同有区别的使命,于需要跨国海运的买卖关系而言,它其实是买卖的核心问题即货物权利转移与如何转移的一种工具,我们可称之为“权利凭证”。贸易商对于提单,更关注的是它所表彰的货物权利的归属问题,而不是运输合同。承运人本来就要向托运人签发货物收据,又由于19世纪中叶开始发达起来的班轮运输其承运人本不可能向同一航次的众多托运人一一签订书面运输合同,因此这样的货物收据必然演变为提单这样的单证,既是运输单证又是贸易单证。承运人签发提单体现了对货物贸易当事人所拥有的货物权利及其可流转性的尊重。

以下我们从几个方面探讨提单的运输单证与贸易单证的两重性质及其与运输合同、特别是贸易单证性质的提单与运输合同的区别:

(一) 若干法律或惯例对提单的两重性质的规定及其评价

提单作为承运货物的单证,一方面衍生于运输,受海商法相关章节或提单法(中国目前尚无提单法)调整,另一方面不可分割地连接着货物买卖,从而连接着作为买卖之要义的财产权或物权变动。不同的法律可以从不同的角度对提单的性质作出不同的规定。中国《海商法》第71条规定:提单是承运人据以交货的保证。这种必须凭单发货的规定应视为运输合同正常履行完毕,属于运输合同范围。至于承运人无单放货是违约还是侵权,由于《海商法》并没有明确涉及物权(民法用语),因而按《海商法》只能视为违约;而中国《担保法》第75条、《物权法》第244条明确规定:提单可以设立权利质权。这种情况下,无单放货当然视为侵权,至少在法律上有依据认定侵害了质权人的质权。质权属于物权,而物权变动无疑是买卖关系的核心问题。提单作为贸易单证可以设质,反过来说提单作为运输单证是不能设质的,同样运输合同也不存在设质的问题。

国际商会的UCP(《跟单信用证统一惯例》)对提单与海运单作出完全相同的规定是令人诟病的。UCP的制定人主要是国际银行界人士,应该非常清楚贸易单证性质的提单对信用证下提供融资的银行的极端重要性,而海运单不具有设立质权的功能,从根本上说仅是运输单证,其贸易单证的性质极其微弱。信用证乃买卖结算方式,总体上仍属于国际货物买卖范围,连国际商会银行委员会都不能区分提单的运输单证与贸易单证的两重性质,否则就不会将提单与海运单视作一物。可见提单的不同性质的研究并非易事。

实际上近现代航行大国英国人一开始就没有将提单与运输合同视为一物,承运人往往以

提单持有人不是原运输合同的托运人来抗辩他运输合同下的责任。英国《1855年提单法》要规定的法律问题是提单的被背书人（提单持有人）法定享有非他订约的运输合同下的诉权，就像运输合同是他与承运人订立的那样，而以前承运人并非一开始就认可这种诉权。承运人根据严格的合同相对性原则，运输合同下的一切权利（诉权）仍为原始托运人等人握有。从诉权问题可以看出，承运人要将（作为运输单证的）提单与运输合同区分开来，而法律要强调两者的一致性，否则就不需要专门对这个问题予以立法。但该法必须确认提单持有人享有对承运人的诉权并不是根据提单本身而是根据非他订约的运输合同。英国《1992年海上货物运输法》第二条(1)款，在规范提单、海运单、（承诺）交付单三种单据时对此予以了确认，无论是提单持有人、海运单下承运人要根据运输合同将货物交付于他的人，还是交付单下承运人要根据运输合同或承诺将货物交付于他的人，对承运人均享有非他订约的运输合同下的诉权，虽然在表述上仍有运输单证下的诉权这种说法。总之，对承运人的诉权是根据运输合同而不是运输单据。同时，《1855年提单法》开宗明义地指出根据商人惯例，提单通过背书转让（being transferable）货物财产权（所有权）给被背书人。这一点很重要，在商人眼里或根据最初的商业惯例，提单代表货物财产权（所有权），货物买卖必然陪伴所有权的转移，所以提单一开始就带有权利性贸易单证的性质，而且至今商人们仍然天然地普遍地强烈地如此看待，现在许多研究海商法的人对此却大加忽略。该法认为上述诉权应当与货物所有权一起转移。英国《1992年海上货物运输法》取代了《1855年提单法》，不再将诉权与货物所有权转移问题挂钩，货物所有权转移可以根据买卖双方的合意，因而与提单的转移可以不同步。同时海运单、（承诺）交付单这样的单据与货物所有权转移没有关系。这里要指出的是，《1855年提单法》对提单的二重性质的认识并不清晰，从货物所有权转移角度实际认为提单是一种贸易单证，而诉权问题实际上仍旧是一个与运输合同直接有关的运输单证问题，同时毕竟表明了提单作为运输单证不能与运输合同等同。

（二）提单起源之宗旨及其货物权利性质

提单制度的产生是顺应货物在途时间长而只能用单据交易来及时实现货物权利的转让，换句话说，提单制度本身是顺应运输为国际货物贸易服务的宗旨而产生，签发提单就是要将货物交与承运人并不知悉具体为何人的提单持有人。

当初运输业与贸易分家的时候，采用提单交付制度实际上是唯一的选择，如果船东就是货主，就不存在提单；正是因为运输与贸易分离，才需要提单。

提单产生时的初衷不仅是为了满足在最初的买卖双方之间授受的需要，更是为了满足与最初的买卖合同及运输合同的订立没有关系的提单受让人的需要。《海牙规则》为什么同时有条件地扩大适用于租船合同下的提单，人们没有注意到，程租与班轮运输相比，从买方处受让提单的状况更多，也就是说提单持有人更多的是与原买卖合同及运输合同没有订立关系的人。这样的人更应该受到提单以及提单所包含的运输合同法律制度的保护。但在银行参与结算特别是在银行提供融资的场合下如在使用信用证结算时提单授受主要发生在最初的买卖双方之间。

提单代表货物是笼统的说法，从法律的角度来思考，提单代表的是有关货物的权利。正如我们说在我国土地不能转让，实际是指土地所有权不能转让。而在运输合同项下，托运人托付运输的是货物而不是货物权利。此外，货物权利在价额上还有量的差别，如包含

运费的货物权利与不包含运费的货物权利在价额上显然是不同的。

（三）不同的人对提单的不同看法

贸易双方，本质上更关心的是货物权利而不是货物本身，载运货物已为承运人掌控，货物通常是投保的，国际货物买卖的买方作为贸易商也并不是货物的最终消费者，因此他们是出于货物权利才去关心货物。提单是这种背景下的产物。而运输合同的客体是货物位移本身，履行运输合同也就是要将货物如数安全地位移到指定地点并交付给恰当的收货人。承运人无须去关心货物权利的具体归属，也就是无须去关心提单的流转状况，他只要不错发就行了。

在信用证下，U C P（跟单信用证统一惯例）规定，运输单据所印有的运输条款或者在背面空白的运输单据下需要参阅其他出处的运输条款，银行对其内容不予审核。这里的运输条款是指仅限于运输合同的运输条款，这同时意味着开证行在信用证中不会有关于这方面的任何规定。在本文场合，开证行当然要对提单及其记载向受益人作出信用证下的规定，但对运输条款既无规定又不审查，足见银行的立场并不把提单视作运输合同。在银行看来，提单仅是一种单据，占有提单表明享有权利质权或其他权利。当然，银行如果作为最后提单持有人仍要受到提单运输条款的约束，不过银行凭单提货的情况并不多见。

与上一个问题有关的是承运人与银行对提单的态度截然不同。如前所述，提单产生于运输为贸易服务的需要，但是提单对承运人来说却是一种负担，提单的使命就是要求承运人必须凭单发货，但是载货船舶到港的时间可能早于提单递达。在当前运输技术越来越发达的今天，特别是在买卖合同的买方（通常情况下他是运输关系中的收货人），在货物运输途中通过转卖提单来转卖货物权利的状况越来越不普遍的情况下，世界上的承运人都有一种强烈的要求取消提单的倾向。而对为买方向卖方垫付资金的银行来说，从卖方处取得的提单就是相对于买方的一种极为有效的担保，取消提单无疑会影响到银行对贸易的融资规模。世界上这两大产业集团为此事正处于斗争之中。不过总体上说，银行参与其中的结算方式是可以变更的，有很大的可选择性，银行对于提单的可担保性的需求也并非不可替代，因而银行业在这方面的较量中处于劣势。凭保函无单放货，在今天已是司空见惯的现象。无单放货的泛滥实际说明了提单制度天性存在缺陷，而在运输业越益发达的今天，它的缺陷显得越来越明显了。

（四）FOB 下提单签发对象与运输合同订约人关系研究

提单签发对象可以不是运输合同订约人。不管与承运人签订运输合同并支付运费的人是谁，承运人签发的提单通常是交与实际发货的人。过去有人认为在 FOB 贸易关系下提单应直接签发给订立运输合同同时作为贸易合同买方的托运人，确实有这种变型的做法。但这种说法总体上表明对贸易术语及其规则不甚了了，虽然《INCOTERM2000》在这个问题上鉴于实践它的说法也不是很明确。但是，通常情况下即使在 FOB 下出口地的货运代理一般是由买方指定的，提单也是交与实际发货人即 FOB 下的卖方。道理很简单，买卖合同约定使用哪一种贸易术语，用 FOB 还是 CFR、CIF，不过是约定那一方去与承运人订约并支付运费进而关系到买卖双方的货价结算的构成。如果仅因使用了 FOB 而使卖方不能得到用来控制货物及其权利的提单，银行也因不能质押提单而不愿为卖方或买方提供融资，那么 FOB 这种贸易术语马上就会在世界上消失从而使国际货物贸易及其运输产业不可思议地萎缩。事实上，经验正常的卖方决不会愚蠢到因买卖合同约定由买方租船订舱而让买方直接取得提单；

在信用证结算方式下, 银行也总是要求受益人(卖方)向银行交付提单而不管使用那种贸易术语, 换句话说, 银行决不会容忍作为卖方的受益人采用信用证结算而不向他交付提单; FOB下的卖方作为发货人将货物交付运输也决不表明货物权利已经转移, 相反, 必须通过提单来表彰他对货物拥有权利。CFR、CIF下的卖方作为运输合同一方订约人, 与其原始提单持有人地位一致, 而在FOB下买方作为运输合同托运人, 其提单的取得一开始就与其订约人地位处于分离状态。

提单记载的内容也可与运输合同的一方订约人无关。FOB下的买方作为运输合同的托运人, 在提单上却通常没有关于这个托运人的记载。而FOB下的卖方, 虽然不是这个运输合同的订立人, 但除非签发提单时货物所有权已约定转移于买方, 提单“托运人”栏显示的通常是实际发货人即FOB下的卖方, 有权通过背书来处分提单权利的大多也是这个在“收货人”栏以“TO ORDER”来表示其权利的实际发货人即FOB下的卖方, 也就是这个非运输合同订约人。

提单的其他内容除了“运费到付”记载可间接地折射出买方作为运输合同的托运人的影子, 由于承运人几乎天性地厌恶在其运输条款中渗入任何贸易术语, 所以一般不会有有关FOB或FOB下的买方的内容, 尽管这个买方是合同托运人并且是支付运费的人。提单背面由承运人制定的以某个国际公约或本国《海商法》为法律依据的格式条款更是这样。至于有的提单应贸易商要求记载有买卖合同及当事人的内容, 正如有的汇票也写有基础关系的内容那样, 并不是法律规定的应记或必记项目, 也不是实际业务通常的做法。

(五) 从提单的运转看提单的贸易单证性质与运输合同的区别

如前述, 提单的运转有两种: 一种是提单仅在最初的买卖双方之间授受, 另一种是已经取得提单的买方再向他的买家转让提单, 并可继续进行。

提单在买卖方之间的授受。买方取得提单并不来之于承运人而是来之于从承运人取得提单的卖方, 所以买方首先是以买方自己的身份而后才以运输关系中的收货人的身份取得并使用提单。也就是说, 对买方来说, 提单的授受首先基于买卖关系, 而后才作为持单的收货人与承运人发生货物的交付关系, 使承运人运输合同下的交付义务以凭单交付的方式得以履行。同样地, 卖方必须从承运人处取得提单其初衷并不是着眼于运输合同及其履行而是要将提单交付于买方并获得货物价款。

已经取得提单的买方再行转卖在途货物(权利), 不论原始的买卖双方使用哪种贸易术语, 提单受让人与原运输合同的订立越益疏远。他既不是原始运输合同的订立人, 也与货物装船等运输合同的履行环节没有关系, 提单特别是空白背书的提单是他或其后的受让人与承运人发生运输法律关系的唯一依据。而且提单受让人不能向他的转让人(不能称为前手)追索, 有别于汇票。人们经常讨论为什么提单持有人不能向他的转让人追索, 其实道理简单得不能再简单, 因为签发提单的人与凭单发货的人是同一个人, 就是某个特定的承运人。

(六) 提单作为贸易单证与运输合同的其他若干区别

从提单的贸易单证的性质来说, 提单乃是船运货物权利及其变动的表彰, 是承运人承诺凭单发货这种保证的纸质载体, 谈不上什么合同问题。正如我们不能说汇票本身就是合同那样, 虽然汇票的基础关系总是包含了各种合同关系。

当货物在途时,提单持有人处分提单无须通知运输合同当事人承运人,这是提单宗旨使然;这表明在提单持有人凭单提货以前,提单的运转带有独立于运输合同的性质,运输合同本身并不顾及承运货物的权利变动。

提单为国际贸易的货物权利的转移服务,所以在表述上可以与卖方、买方直接挂钩。而运输合同的基本当事人是承运人、托运人(或发货人)、收货人;在航次租船下是出租人(或船东)、租船人、托运人、收货人,这些当事人不应或不能将卖方、买方作为直接对应的当事人。卖方或买方作为托运人已经作为运输关系的当事人。至于货运代理人作为托运人更是疏远了买卖关系。

运输合同不会取消,而提单正处于慢慢地被其他单据特别是海运单替代或局部替代的趋势之中。英国《1855年提单法》调整的仅为提单法律关系,英国《1992年海上货物运输法》其规范对象如前述已扩展为提单、海运单、(承诺)交付单3种单据。

运输合同乃是要使货物实现位移的合意,除了如程租船运输下法律另有规定外,其本身并非以书面形式为要件,(虽然事实上还是需要提单这样的特殊书面形式)一般也无所谓正本副本。而提单必须是书面的,而且要注明提单的正本份数,从权利凭证角度来说,提单权利与纸质单证不可分离。

(作者单位:华东政法大学)

A Comparative Study between Bill of Lading and Contract of Carriage

HE Jia-bao

Abstract: "Hague rules" is about the rules of bill of lading but actually governs the contract of carriage which must use the Bill of Lading. The B/L under these rules means the written contract of carriage with part or special states required. The written form is necessary for the contract of carriage. "Hague rules" does not distinguish the contract of carriage from the B/L as shipping document. This article comments the consistence of both above from the view of transportation, and puts forward its opinions from the view of trade on the issues such as the allowance of pledge for the B/L as trading document, the mixing of B/L and sea waybill in UCP, serving the trade but as a burden for the carrier by the B/L, two modes of transferring of B/L, the necessity that the seller directly procures the B/L under FOB. In addition, these questions are mentioned: why is not the holder of B/L entitled to claim on the transferor and why are the Rights to the carrier in accordance with contract of carriage which is not entered into with the holder of B/L? Finally, this article discusses the differences between B/L as trading document and contract of carriage.

Key words: "Hague rules"; contract of carriage; bill of lading; shipping document; trading document