

信用证交易中提单丢失后的重补问题 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/31/2021_2022__E4_BF_A1_E7_94_A8_E8_AF_81_E4_c27_31922.htm 一公司有两票提单因承运人缮制不符合信用证要求，在退回承运人修改的途中被速递公司丢失，当这家公司要求承签发提单的两家承运人分别重补时，他们的不同做法就很值得我们深思和商榷。一开始他们都要求公司连续3天登报声明提单丢失作废，同时要出保函承担重补提单的责任。当公司将登有声明的报纸原件及保函交给他们后，其中“P”船公司出具有提单样本，但却在提单上加上批注“ORIGINAL B/L REPORTED LOST BY SHIPPER AND CARGO SHOULD BE RELEASED AGAINST THIS O B/L(提单号)”，意思是正本提单被托运人丢失，应参照这份提单放货。然而议付银行不肯接受，认定必须删除此条款。为此船公司又要托运公司出具保函，因为这样做，造成在目的港产生两份正本提单提货的可能，风险必须由这家公司承担，这样才给重补了提单，而另一家“E”船公司，却一定要这家公司提供银行保函才行，令公司十分为难。原本拟交议付的外资银行不同意提供，只好洽关系较为密切的中行提供保函，他们先出的保函，因为未按船公司要求出具，较为简单又不行，最后重新按船公司提供的样本出具，船公司方才接受。这样再三折腾，使该票提单过了议付有效期，不得不担保议付，使结汇蒙受很大风险。对于这两家船公司的做法是否合理，这里分别加以讨论。(1)“P”船公司要求再出保函，才肯删除提单批注一事，表明他们的做法并不规范。在第一份保函上，就可以把他们所有的要求全部列出，而不必再出

第二份保函以节省时间。除此之外，他们的做法对托运人来说还是合理的。(2)“E”船公司硬要提供银行保函一说，似乎是强人所难。因为议付银行并未涉及此事，要他们出具保函似无道理。中行肯出保函，一是考虑到与托运公司长期的合作关系；二也还是要托运公司出具保函承担责任才勉为其难的。倘若他们不肯，恐怕也无办法。再者，要求托运人出具银行保函似乎也是多此一举。因为在收货人赎单提货前，托运人更有权力向承运人主张货权。在托运人已经声明原提单作废的前提下，只有向开证行付清货款的提单持有者，才能成为善意提单持有人，才能真正拥有货权，而未付清货款时，货物所有权并未真正转移到提货人手上。如果有人持丢失的提单，则肯定不是从银行赎单得来，因而就是非善意提单持有人，无权向承运人主张货权。在此重要的是，重补的提单应改用新的提单号，让旧的提单号亦即旧提单作废，这样做较为保险。如果一定要沿用原提单号，则前后两套提单应有明显区别，使得承运人在目的港之代理人，在有人提货时，很容易分辨出是重补的提单还是丢失的提单，若持前者提货则可行；若持后者提货，则要求来者必须提供开证银行出具的已付款保函，否则不予提货。所以需要提供银行保函的，是持原提单的提货人，而不是托运人。然而现在承运人重补给托运人的，却都是沿用原提单号与丢失的提单一模一样的提单，这是承运人不负责任的表现。在目的港即使真的发生货被他们冒提，他们也可以凭保函推卸责任。然而这样做对托运人来说，却埋藏下了很大的祸根。承运人既然要求登报声明提单丢失作废，却仍然还让用该提单提货，这样做本身就非常矛盾。这也使得他们只顾自身利益，不管他人损

失的态度表露无遗。然而他们可能没有想到自己也可能有百密一疏的时候，如果收货人得知货物已被他人提走，而向承运人质询，既然明知该提单已丢失，为何还接受该提单提货呢？所以设法阻止未付款之已丢失的原提单提货，对承运人来说并不是一件麻烦事，但却消除了日后引起纠纷的后遗症，这确实是一件事半功倍的事情。综上所述，重补提单由托运人登报声明原提单作废，同时出保函承担相应责任已经足够。承运人重补的提单不论是否沿用原提单号，关键在于前、后两套提单要能明显区别开来。对于丢失的原提单，必须出示开证银行的已付款保函，否则船公司不予办理提货事宜。这样做出较稳妥，可以有效避免二次正本提单提货的发生。鉴于提单传递过程中丢失或被盗是个客观存在的现象，那么重补提单在所难免。有关主管部门应该制定出相应的法规，规范重补提单的做法，这对保障托运人的利益，改善在这个问题上托运人所遭受的不合理待遇，是迫切需要的。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com