

馋死业务员的提单知识 PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E9_A6_8B_E6_AD_BB_E4_B8_9A_E5_c30_36031.htm 一、提单的基本知识

1.提单的定义与关系人 海运提单(Marine Bill of Lading or Ocean Bill of Lading)，或简称为提单(Bill of Lading, B/L)，是国际结算中的一种最重要的单据。《汉堡规则》给提单下的定义是

: Bill of lading, means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of the document. A

provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking. 《中华人民共和国海商法》(1993年7月1日施行)

第71条规定：“提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”提单的主要关系人是签订

运输合同的双方：托运人和承运人。托运人即货方，承运人

即船方。2.提单的功能 提单具有以下三项主要功能：(1)提单

是证明承运人已接管货物和货物已装船的货物收据. 对于将货物交给承运人运输的托运人，提单具有货物收据的功能。不仅对于已装船货物，承运人负有签发提单的义务，而且根据托运人的要求，即使货物尚未装船，只要货物已在承运人掌

管之下，承运人也有签发一种被称为“收货待运提单”的义务。所以，提单一经承运人签发，即表明承运人已将货物装上船舶或已确认接管。提单作为货物收据，不仅证明收到货物的种类、数量、标志、外表状况，而且还证明收到货物的时间，即货物装船的时间。本来，签发提单时，只要能证明已收到货物和货物的状况即可，并不一定要求已将货物装船。但是，将货物装船象征卖方将货物交付给买方，于是装船时间也就意味着卖方的交货时间。而按时交货是履行合同的必要条件，因此，用提单来证明货物的装船时间是非常重要的。

(2)提单是承运人保证凭以交付货物和可以转让的物权凭证。对于合法取得提单的持有人，提单具有物权凭证的功能。提单的合法持有人有权在目的港以提单相交换来提取货物，而承运人只要出于善意，凭提单发货，即使持有人不是真正货主，承运人也无责任。而且，除非在提单中指明，提单可以不经承运人的同意而转让给第三者，提单的转移就意味着物权的转移，连续背书可以连续转让。提单的合法受让人或提单持有人就是提单上所记载货物的合法持有人。提单所代表的物权可以随提单的转移而转移，提单中所规定的权利和义务也随着提单的转移而转移。即使货物在运输过程中遭受损坏或灭失，也因货物的风险已随提单的转移而由卖方转移给买方，只能由买方向承运人提出赔偿要求。

(3)提单是海上货物运输合同成立的证明。文件提单上印就的条款规定了承运人与托运人之间的权利、义务，而且提单也是法律承认的处理有关货物运输的依据，因而常被人们认为提单本身就是运输合同。但是按照严格的法律概念，提单并不具备经济合同应具有的基本条件：它不是双方意思表示一致的产物，约束

承托双方的提单条款是承运人单方拟定的；它履行在前，而签发在后，早在签发提单之前，承运人就开始接受托运人托运货物和将货物装船的有关货物运输的各项工作。所以，与其说提单本身就是运输合同，还不如说提单只是只是运输合同的证明更为合理。如果在提单签发之前，承托双方之间已存在运输合同，则不论提单条款如何规定，双方都应按原先签订的合同约定行事；但如果事先没有任何约定，托运人接受提单时又未提出任何异议，这时提单就被视为合同本身。虽然由于海洋运输的特点，决定了托运人并没在提单上签字，但因提单毕竟不同于一般合同，所以不论提单持有人是否在提单上签字，提单条款对他们都具有约束力。

3. 提单的流通性

提单作为物权凭证，只要具备一定的条件就可以转让，转让的方式有两种：空白背书和记名背书。但提单的流通性小于汇票的流通性。其主要表现为，提单的受让人不像汇票的正当持票人那样享有优于前手背书人的权利。具体来说，如果一个人用欺诈手段取得一份可转让的提单，并把它背书转让给一个善意的、支付了价金的受让人，则该受让人不能因此而取得货物的所有权，不能以此对抗真正的所有人。相反，如果在汇票流通过程中发生这种情况，则汇票的善意受让人的权利仍将受到保障，他仍有权享受汇票上的一切权利。鉴于这种区别，有的法学者认为提单只具有“准可转让性” (Quasi-negotiable)。

4. 提单的签发

有权签发提单的人有承运人及其代理、船长及其代理、船主及其代理。代理人签署时必须注明其代理身份和被代理方的名称及身份。签署提单的凭证是大副收据，签发提单的日期应该是货物被装船后大副签发收据的日期。提单有正本和副本之分。正本提单一般签

发一式两份或三份，这是为了防止提单流通过程中万一遗失时，可以应用另一份正本。各份正本具有同等效力，但其中一份提货后，其余各份均告失效。副本提单承运人不签署，份数根据托运人和船方的实际需要而定。副本提单只用于日常业务，不具备法律效力。

5.有关提单的国际公约 由于提单的利害关系人常分属于不同国籍，提单的签发地或起运港和目的港又分处于不同的国家，而提单又是由各船公司根据本国有关法规定自行制定的，其格式、内容和词句并不完全相同，一旦发生争议或涉及诉讼，就会产生提单的法律效力和适用法规的问题，因此，统一各国有关提单的法规，一直是各国追求的目标。当前已经生效，在统一各国有关提单的法规方面起着重要作用或有关国际货物运输的国际公约有三个：

(1)海牙规则(Hague Rules) 海牙规则的全称是《统一提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading)，1924年8月25日由26个国家在布鲁塞尔签订，1931年6月2日生效。公约草案是1921年在海牙通过，因此定名为海牙规则。包括欧美许多国家在内的50多个国家都先后加入了这个公约。1936年，美国政府以这一公约作为国内立法的基础制定了1936年美国海上货物运输法。海牙规则使得海上货物运输中有关提单的法律得以统一，在促进海运事业发展，推动国际贸易发展方面发挥了积极作用，是最重要的和目前仍被普遍使用的国际公约，我国于1981年承认该公约。海牙规则的特点是较多的维护了承运人的利益，在风险分担上很不均衡，因而引起了作为主要货主国的第三世界国家的不满，纷纷要求修改海牙规则，建立航运新秩序。

(2)维斯比规则(Visby

Rules) 在第三世界国家的强烈要求下，修改海牙规则的意见已为北欧国家和英国等航运发达国家所接受，但他们认为不能急于求成，以免引起混乱，主张折衷各方意见，只对海牙规则中明显不合理或不明确的条款作局部的修订和补充，维斯比规则就是在此基础上产生的。所以维斯比规则也称为海牙---维斯比规则(Hague-Visby Rules)，它的全称是《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约的议订书》(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading)，或简称为“1968年布鲁塞尔议订书”(The 1968 Brussels Protocol)，1968年2月23日在布鲁塞尔通过，于1977年6月生效。目前已有英、法、丹麦、挪威、新加坡、瑞典等20多个国家和地区参加了这一公约。

(3) 汉堡规则(Hamburg Rules) 汉堡规则是《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea,1978)，1976年由联合国贸易法律委员会草拟，1978年经联合国在汉堡主持召开有71个国家参加的全权代表会议上审议通过。汉堡规则可以说是在第三世界国家的反复斗争下，经过各国代表多次磋商，并在某些方面作出妥协后通过的。汉堡规则全面修改了海牙规则，其内容在较大程度上加重了承运人的责任，保护了货方的利益，代表了第三世界发展中国家意愿，这个公约已于1992年生效。但因签字国为埃及，尼日利亚等非主要航运货运国，因此目前汉堡规则对国际海运业影响不是很大。

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