

提单系统知识四提单的类型 PDF转换可能丢失图片或格式，  
建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/449/2021\\_2022\\_\\_E6\\_8F\\_90\\_E5\\_8D\\_95\\_E7\\_B3\\_BB\\_E7\\_c32\\_449649.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/449/2021_2022__E6_8F_90_E5_8D_95_E7_B3_BB_E7_c32_449649.htm)

1.按货物是否装船划分1) 已装船提单on board B/L or shipped B/L是指整票货物已全部装进船舱或装在舱面甲板上后承运人才签发的提单。提单是买方凭以提货的依据，为了确保能在目的地提货，一般都要要求卖方提供已装船提单，以证明货物确已装船。同时，使用已装船提单对买卖双方的责任划分均有利，具体说来，在FOB、CIF、CFR价格条件下，货物装船是承运人“钩至钩”责任的起点，如果在装船过程中承运人发现问题，可以在提单上加一批注以修改托运人申报货物的内容，只有在货物表面状况与托运人的申报一致时，承运人方才注明“已装船”文句，因此，“已装船”是卖方按照合同交货的标志。货物装船后，承运人始对提单上描述的货物负责，承担货物在运输中的灭失和损坏之责，因而对买方来说，减少了收货的风险。故双方都愿意在信用证中规定提单上有已装船字样。由于信用证中一般均要求提供已装船提单，银行也因此只接受表明货已装船，或已装具名船只的提单。表示货已装船或已装具名船只的方法有两种。一种是由提单上印就的“货已装船”或“货已装具名船只”这类词表示。在这种情况下，提单出单日就是装船日或发货日。另一种是由提单上加批的词语证明货已装具名船只。批注必须表明货已装船的日期，这一日期即是发货日期。如果提单表明“预期船只”，也就是货物有可能装上这只船，提单上的已装船批注除了要表明货已装船外，还要写明货实际已装的船只的船名。如果货实

际所装的船只就是当初预期要装的船只，这一说明也不能免。货物装载在船只上，可分为置于舱面即甲板上，loaded on deck与置于舱内即甲板下，loaded under deck。若在提单中载有on deck，loaded on deck或stowed on deck等批注，这类提单称为甲板货提单On deck B/L，它表示货物装载于甲板上。一般收货人都不喜欢其货物置于甲板上，因甲板上之货物易遭雨淋水浸，或卷入海中等损失，比甲板下货物有较大的危险性，对买方不利。除非发货人同意，承运人将不属于甲板货deck cargo的普通货物装载于甲板上，以致发生毁损或灭失，必须承担赔偿责任。如果提单上载有上述批注，表示该项装载已获托运人同意。根据UCP500第31条，银行将不予接受有这类批注的提单。由于货物本身的性质，例如具有危险性的货物，或体积过于庞大的货物，如整部重型车辆等，非装载于甲板上不可，或按一般商业习惯可以不必装载于甲板之下者，如原木之类，则信用证应加注“on deck shipment acceptable”或类似字样的特别条款，也就是说必须具有信用证特别授权。但是，根据海运的惯例，即使运输条款没有规定，承运人也有权将货物装载于甲板上，只要他对货物的灭失负责。为了说明他的这种权利，提单条款中往往有承运人有权将货装甲板的内容。这种提单不算是甲板货提单。若提单只是表明货可装甲板the goods may be carried on deck，而并没有明确注明已装或将装甲板the goods are or will be loaded on deck，银行可以接受。2) 收货待运提单received for shipment B/L简称待运提单。是在托运人已将货物交给承运人，承运人已接管等待装船的货物后，向托运人签发的提单。有时船公司因船期问题，指定仓库预收货物，根据仓库收据签发收受

待运提单，准备交由日后到港船只装运。特别是随着集装箱运输的发展，因集装箱船航运公司大都在内陆收货站收货，而收货站是不能签发已装船提单的。通常此种待运提单上记载“received for shipment in apparent good order and condition...”等文句，表示签发提单时，承运人仅将货物收管take in charge准备于不久后装船，而实际当时还未装船。由于这些货物尚未装船，所以提单上并未载明装运船舶的船名和装运日期。有时提单上虽有船名，也多属拟装船名，该船能否如期到达将货运出，船公司并不负责。正因为此，进口商一般不欢迎这种提单，如果进口商付款后取得的提单对货物能否及时装船并没有确切的保证，万一货物不能顺利装船，进口商无货可提。所以信用证项下银行一般不愿意接受这种提单。收妥待运提单虽表示货物尚未装船，但如在签发待运提单后，货物已经装载于船只上，则承运人可在待运提单上加注“已装船”On board字样，注明船名和装运日期并由承运人签署，这时待运提单便转化为已装船提单。在此种情况下，货物的装运日期是加注的装船日期，而不是待运提单的出单日期。也有承运人在待运提单上加注“I certify the goods described herein are loaded on board the vessel named herein at the port specified in the bill of lading on or before the date of this endorsement dated...”等语，并加签署，使这张待运提单具有已装船提单的效力。如果受益人提交的是待运提单，银行将审查是否转化为已装船提单，也就是查看是否有已装船批注。这一项是银行审单的重点。如果信用证要求已装船提单而提单内无已装船说明或批注，银行不会接受。

2. 按对货物的外表状况是否有不良的批注划分：1) 清洁提单clean B/L这是指

货物装船时，货物的外表状况良好，对提单上所印就的“外表状况明显良好” in apparent good order and condition 没有作相反的批注Superimposed Clause或附加条文的提单。信用证要求的提单均为清洁提单。银行审单时应注意审核是否为清洁提单。如果提单上没有打上“clean”字样或原先印就的“clean”字样被承运人删除，并不影响提单成为清洁提单。也就是说，提单清洁与否，不依提单上是否有“清洁”字样，根据UCP500第32条的定义，只要“是不带有明确宣称货物及/或包装缺陷状况的附加条文可批注的运输单据”就是清洁单据，因此提单上有无“清洁”字样并无意义。不能因为没有此字样就构成单据不符点。2)不清洁提单foul B/L这是指承运人在提单上加注了有关货物及包装状况不良或存在缺陷等批注的提单。承运人签发提单给托运人，要对托运人，收货人或其他提单持有人承担提单上所载的责任。提单上记载了“received或shipped from the shipper herein named in apparent good order and condition, unless otherwise noted in this B/L...” ，表示除非另有说明，否则，即表明货物表面状况良好。承运人应在目的地交付提单上记载的外观良好的货物给收货人。如果货物在目的地显示其状况不良，承运人可能要负责任。因此，承运人在接管货物时，如果发现货物或包装污染、潮湿、破包等，即在提单上批注，以明确其责任。批注就是对“表面状况良好”提出的异议，而“表面状况良好”一词是说明凭目力所及的范围，货物是在表面上外观良好的情况下装运的，但这不说明没有暴露出来的质量。例如批注了“两包破” 2 bags torn或“10箱货物短装” 10 cases short-ship等，即表示这些情况在装运时即已发生，不应由承运人负责。有了

这些批注，则构成不清洁提单。但这种情况除外：按照班轮条款规定，托运人的责任到货物吊至船舷为止，货物过了船舷后发生损坏，如果是由于装卸不慎造成的，责任应在船方而不是托运人。在这种情况下提单上不作任何批注。并非所有有关货物的批注都构成不清洁提单。例如，承运人对于提单上列有货物的数量、质量、价值或特性并不负责，即使托运人在提单上声明了内容、价值、重量、尺寸、标记、质量、数量等，承运人也视作不详。这些声明并不构成提单的“不清洁”。承运人对因包装性质如装入纸袋、塑料袋内的货物而引起损失或损坏予以保留的条款，即免责权利，也并不作为声明货物有缺陷，不构成“不清洁提单”。如果大副收据所列货物唛头、件数、重量等内容与提单所申报的不符，提单应根据大副收据作更正，这种更正过的提单应该说不构成不清洁提单，但可能遇到刁难挑剔的客户，也会以不洁提单为由而拒付。例：提单上常见的批注类型有：a. 对货物与包装状况的批注，如：ONE BAG BROKEN 一包破 ONE BALE OF RUBBER STAINED BY WATER 一包橡胶水渍 ALL TIMBER LOADED WET 全部木材装船水湿 ONE CARTON NO.23 MIDDEW STAINED 第23号纸箱有霉迹 TWO BOXES CARSHDE, CONTENTS EXPOSED 两箱打碎，货物暴露 THREE STEEL TUBES BENT 三条钢管弯曲 DAMAGED BY VERMINS RATS有虫或被鼠咬 TWO DRUNS,NOS.3,5,BADLLY DENTED N/R FOR CONDITION OF CONTENTS 第3,5两桶严重碰凹，船方对其内容不负责b. 对附加费用的说明，如：PORT ECPENSES AT DESTINATION TO BE BORNE BY THE CONSIGNEE 目的港费用由收货人负担c. 免责批注，如：N/R

FOR PUTREFACTION 船方不负货物腐烂之责 N/R FOR NUMBER OF PIECES CAUSED BY BUNDLES OFF 散捆后船方对件数不负责 SAID TO CONTAIN... 据托运人说有...d. 对运输方式的说明，如：SHIP MAY DISCHARGE THE GOODS AT THE NEAREST PORT IF UNABLE TO REACH THE DESTINATION 如不能进入目的港，船方可将货物在就近港口卸下e. 未明确表示货物与包装不良的批注。如

：SECOND-HAND CASES 用过的箱子 USED DRUMS 旧桶f. 对货物数量的批注，如：SHORT SHIPPED ONE JAR 少装一坛 SHUT OUT FIVE CASES 少装五箱在上述五类批注中，有a类批注的无疑是不清洁提单。b是说明费用的，除非信用证有相反规定，银行都会接受这种提单的。c和d实际上是承运人认为需要时重申他的权利和责任，一般提单条款中已有类似说明，提单上加注这些内容，对收货人权益并无影响。e并没有明确表明货物与包装的缺陷。所以有b,c,d,e这几类批注的都不属于不清洁提单。f说明了货物的短少。货物在装船时由于损坏等原因，出口商一时又不能补齐货物，承运人就在提单上加这类批注。提单上有这类批注时，托运人均按实际出运数来缮制发票收取货款，对收货人来说仍是货真价实，不会吃亏。所以一般说来进口商可以接受这类单据。但是，也有这样的实例：我国某港货物在夜间装船，不慎货物落海一件，因船即将离港，来不及更换提单，船长在签单时注明：

“ Shut-out one Package ” 退关一件，结果进口商以提单是不洁提单为由提出拒付货款，最后几经交涉，降价才付款。所以为谨慎起见，在这种情况下出口商还是尽可能更换提单，以防对方拒付。 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](http://www.100test.com)