

提单系统知识六划分班轮提单linerB_L PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/479/2021_2022__E6_8F_90_E5_8D_95_E7_B3_BB_E7_c32_479220.htm

6. 按船舶营运方式划分班轮提单liner B/L国际海上运输主要有两种运输方式：一是班轮运输；二是租船运输。采取班轮运输方式、由经营班轮运输的承运人或其代理人签发的提单叫做班轮提单。银行接受班轮提单。国际班轮运输是指固定船舶按照公布的船期表或有规则地在特定的航线和固定港口间从事国际客货运输。班轮运输的特点可以四个“固定”来描述：固定船舶、固定船期、固定航线、固定港口。班轮运输的承运人与货物托运人、收货人之间的权利和义务以船公司签发的班轮提单条款为依据，不再另行签订租船合同。班轮运输按公开的费率收取运费这种运费被称为Liner或Berth term，所有的装卸费、理平舱费均已计入班轮费率表中，亦即班轮承运人负责装船、理平舱和卸货，不再另向托运人收取费用。因此，如果信用证规定运输条款按“班轮条款”办理，即由船方负责装卸费。案例：A.B.进出口公司向D.S.有限公司出口一批花生仁，以CIF伦敦条件成交。信用证规定：“150M/Tons of Groundnut Kernels, UCD.xxx per M/Ton net CIF London, Liner out”，A.B.进出口公司经对照合同条款，认为没什么问题，只是信用证上多了“Liner out”字样，经办人员对此理解为：“Liner”解释为“班轮”，“out”解释为“在外”“除外”，两词连在一起就是“非班轮”条款。按规定班轮条款的船方要负担装卸费用，那么“非班轮”条款当然就是船方不负担装卸费用。而我们的合同规定CIF伦敦的条款并不与信用证

规定“非班轮”条款矛盾。前者的装费由卖方负担，卸费由买方负担，也就是船方不负担装卸费。所以A.B.进出口公司的经办人员两者没有抵触，接受了上述信用证条款。A.B.进出口公司在装运出货后单据遭拒付，开证行拒付理由是：提单上没有表示“Liner out”条款。A.B.进出口公司对此不理解，故分别向开证行及买方同时提出如下意见：根据你第xxxx号信用证规定，并未要求在提单上注明“Liner out”条款，我方已在商业发票有关价格条件中已按信用证要求表示“UCD.xxx per M/Ton net CIF London, Liner out”，即已满足信用证要求。根据上述情况，我单据与信用证相符，你们应接受单据，按时付款。英国D.S.有限公司对此回电：“Liner out”是关系到我公司是否负担卸货费依据的条款。“Liner out”系指卸货费按班轮条款办理，即卸货费由船方负担。由于你提单上未表示“Liner out”，所以船方不受此条款约束，不负担卸货费，也不负责卸货。因此我无法付款。A.B.进出口公司也同时接到开证行的复电：我信用证在运输条款中明确规定“Liner out”，它作为运输条款，理应在运输单据中将信用证指明的有关运输条款完全地列入，这才符合国际惯例做法。所以，我行仍无法接受上述单据。A.B.进出口公司又通过询问船公司，这才明白自己理解的“Liner out”正好与原意相反。但A.B.进出口公司认为双方贸易合同并未规定“Liner out”条款，只一般地签订了CIF伦敦。按合同规定的CIF条件，其卸货费应由买方负担。但买方却违背合同规定，另在信用证上擅自规定卸货费由船方负担，是不应该的。A.B.进出口公司再向开证行复电如下：关于第xxx号信用证项下的单据所指不符点事，我们认为虽然信用证规定了

“Liner out”，但并未明确规定在提单上必须表示“Liner out”。根据UCP500第21条规定，如果信用证并未规定单据的措辞或内容，只要所提交单据内容与提交的其他规定单据不矛盾，银行将接受此类单据。所以根据上述规定，我提单可以不表示你信用证未特别指明必须表示的内容。因此，我所提交的提单，你们认为的单证不符是不存在的。开证行答复如下：关于第xxxx号信用证项下的提单，据你方说法以UCP500第21条规定，如果信用证并未规定单据的措辞或内容，只要所提交单据内容与提交的其他规定单据不矛盾，银行将接受此类单据……。我方提请你方注意：你方未全面理解UCP500第21条的条文。该条文首先规定：“当要求提供运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证中应规定该单据的出单人及其措辞或内容，如信用证对此未作规定，只要所提交单据内容与提交的其他规定单据不矛盾，银行将接受此类单据。”这是第21条整条原文。也就是说上述条文规定只能适合于除运输单据、保险单据和商业发票以外的其他单据。我们所争执的不符点单据是运输单据提单，它不适用于第21条。作为运输单据，不将信用证规定的有关运输条款“Liner out”列入，当然应认为不符合信用证要求。这时D.S.有限公司提出，如果卖方同意负担或仍由船方负担卸货费，货款则可以照付。A.B.进出口公司即与船公司研究，其卸货费可以由发货人负担，请目的港船方代表先行垫付卸货费。但经联系方知该批货物已由收货人提取，卸货费也已由收货人支付了。于是A.B.进出口公司立即向开证行提出：关于第xxx号信用证项下的单据，你方既已决定拒受单据，请速将原单据种类及份数全部退还给我们。由于开证行已放单给买

方，买方已持提单取货，开证行无法退单，只好宣称如下：“关于第xxxx号信用证项下的单据，经研究并征得开证申请人同意接受单据，我已于本日付款。”最后，由于开证行错误地擅自交单给买方，还不得不负担了由于晚付款的利息。

分析：从该案例吸取的经验教训有：对班轮条款Liner terms及“Liner out”的理解，及由此而引起的审证问题。买方在信用证擅自加列“Liner out”，与合同不符，但由于卖方错误理解“Liner out”，因而没有要求改证，本案的错误根源在于此。信用证中的运输条款内容应完全列入运输单据。本案中卖方的错误是未在提单上完全体现信用证有关运输条款。开证行对拒付的单据只能妥善保管或退还交单人，本案中最后开证行被迫付款并承担利息就是因为擅自将不符单据交申请人的错误所致。

租船契约提单charter payer B/L租船运输是相对于班轮运输而言的另一种船舶营运方式，它的主要特点是：环球航行，没有固定船线、固定船期和固定装卸港口；以装运整船单一的大宗货为主，也可根据租船人需要只租部分舱位；由承租人揽货经营；运价或租金受租船市场供求关系制约，起伏变化大。在大宗商品交易时，货主为了减少运费支出，往往不是将货物装班轮，而是自己租船运送货物。租船运输适合于货多量大或需特殊装卸设备的货物运输，如粮、糖、化肥、矿砂、煤炭、石油、木材、水泥、饲料等。目前国际上主要的租船方式可分为两大类：航次租船程租船与定期租船期租船。

A．程租船Voyage on Trip Charter是以航程为基础的一种租船方式。在这种方式下，船方必须按照程租合约规定的航程完成货运任务，并负责船舶航行中的一切开支费用包括船员的工资、港口的使用费、代理费、船用燃料等费

。租船人按约定支付租金。程租船按运输形式不同，分为单程租船、来回程租船、连续航次租船、包运合同租船等。其特点是：船舶的经营管理由船方负责；规定一定的航线和装运的货物种类、名称、数量以及装卸港；船方除对船舶航行、驾驶、管理负责外，还应对货物负责；在多数情况下，运价按货物装运数量计算；规定一定的装卸期限或装卸率，并计算滞期速遣费。B. 期租船Time Charter是由船舶出租人将船舶租给租船人使用一定期限，在此期限内，租船人自行调度和经营管理，租金按全日历月、全载重吨金额计算。租船期限可长可短，有的可长达二十年，也有的仅几个月或以完成一个航次货运任务的时间为限。与程租船比较，期租船的特点有：程租的运费是按装运货物的吨数计付的，它直接表现为货物的运输成本。而期租支付的租金不是运输成本，是按租船的载重吨计付的。因此租金不能直接表现为货物的运输成本，必须通过对各种费用开支的计算才能得到；对租船人来说，期租有更多的灵活性，比如当租方有船舶的高度权时，就可以根据货运需要，任意选择航线；在期租条件下，船方只负担少数几项船舶营运费，如船员工资、船舶维修和船壳机器保险费。至于其他开支如装货、理舱、平舱、卸货等费用都由租方负担；在期租条件下，租方需了解船舶的各项性能指标，需具备一定的专业技术知识，并掌握航运动态等。由于技术性强、工作量大，期租方式不如程租方式用的普通。C. 光船租船Demise Charter是期租船的一种，不同的是船东不提供船员，光一条船交给租方使用，由租方自备船员，负责船舶的经营管理和航行各项事宜。对船东来说，一般不放心把船交给租船人所雇佣的船员使

用支配，而租船人也因雇佣和管理船员工作复杂较少采用这种方式。当然，也有些承租人以期租或光船租船的方式租入一些船舶后，在租期内将租用的船舶当成是自有船舶而从事班轮运输经营的。无论是哪种租船形式，货主均须与船东缔结租船契约Charter Party，或者是按航程计租的程租合约Voyage C/P，或者是按时间计租费的期租合约Time C/P，此时货主与承运人的权利义务应以租船合约为准。在货物装船后，由船东或船长根据租船契约签发的提单叫做租船契约提单。这类提单上通常加注有“根据xx租船合同成立”的批语。租船合同和提单在性质和内容上是不同的。租约条款在不违背国际上公认的航运习惯的限度内，由船租双方达成的协议，其内容可不受限制。但提单包括的承运契约则不同，它要受国际公约的约束。因之按租约签发的提单，就会有两种不同的合同和法律关系交织在一起。其一是货方和承运人之间受制于租约关系；另一是提单与提单所有人之间受制于提单关系。这样就在履行货运的某些方面产生了困难。例如：租约里有“责任终止条款”和对货物的“留置权条款”，租船人在货物装上船并取得提单后，责任便告终止。对于船舶在航程中发生的共同海损分摊，以及船舶到达目的港支付运费、滞期费和其他特殊费用等，由提单收货人承担责任。如果船方向提单收货人收取不到这些费用，即可对货物行使留置权。但是，由于提单条款中并无这些相应的条款规定，船方就不能向提单收货人索取这部分费用，也不能行使对货物的留置权。而且一般提单条款中也没有下述一类内容的相应规定。如：提单收货人在卸港可选用几个泊位？过驳费由何方负担？滞期费等如何计算？以及装卸率、运费支付和货差

货损责任等有关规定。因之，解决这些矛盾，就必须使提单与租约相结合，使租约有关条款并入到提单中去。为此，一般租约加注了一项条款，即在提单上写明“Freight and all other terms, conditions and exception as per C/P 运费和其他一切条款、条件和免责事项按照租约办理”，或类似这样的条款，从而使提单与租约相结合，成为所谓的租船契约提单。租船契约提单不列出详细条款，因而不成为一个完整的独立文件，要受到租船合同的约定，从提单上银行无法看出它受租船合同约束的情况，银行一般不愿意承担由此带来的额外责任和风险。例如按CIF或CFR条件交易时，假如出口商提供的是租船契约提单，出口商应付给船方的装卸费用或滞期费未付清时，船方可以根据租船契约提单对承运货物行使留置权。这时作为提单持有人的进口商虽然不是租船契约的当事人，但仍受租船契约的约束，所以除非代替出口商清偿欠债，不能只凭提单要求船方交付货物，因而对进口商不利。所以UCP500第23条明文规定，银行不接受租船契约提单，除非信用证特别授权。如果信用证要求或者允许租船契约提单，银行和买方接受这种提单时，还会要求卖方在提单后面附有租船合同的副本，以了解提单和租约的全部情况。不过，银行只处理提单，不处理契约。即使信用证要求租船契约，银行也没有义务审核，银行将照转契约，但不负任何责任。如果一条租轮，除原船东出租的租约外，可能经过了几次转租，签了几个转租租约，而每个转租租约条款内容不尽相同。因此提单上批注究竟涉及哪个租约应明确，应注明该租约的签约日期，以免发生差误。另外一种情况是，租船人不是托运人而是承运人。如果租轮装运的不是租船人自己的货物，

而是组织第三者托运人的货物，则租船人成为承运人。如果使用租船人提供的提单，即以租船人作为承运人的提单，这与原船东不发生任何法律关系，这类提单上没有注明“按租船契约办理”之类文句，不属于租船契约提单。比如班轮公司租轮参加定期航线运输所签发的提单，属于班轮提单，银行应予接受。

7.按签发提单的时间划分倒签提单anti-date B/L
这是指承运人或其代理人应托运人的要求，在货物装船完毕后，以早于该票货物实际装船完毕的日期作为提单签发日期的提单。当货物的实际装船时间迟于信用证规定的装运期时，托运人为了使提单日期与信用证之规定相符，常常请求承运人按信用证规定日期签单。承运人倒签提单的做法，掩盖了事实真相，是隐瞒迟期交货的侵权行为，要承担风险。特别是当市场上货价下跌或其他原因，收货人可以以“伪造提单”为由拒收货物，并向法院起诉，因此，承运人不能签发这种提单。

预签提单advanced B/L
这是指在信用证有效期即将届满，而货物尚未装船或尚未装船完毕的情况下，托运人要求承运人提前签发的已装船清洁提单。即托运人为了能及时结汇而从承运人那里借用的已装船清洁提单。承运人签发这种提单，不仅同样掩盖了事实真相，而且面临着比签发倒签提单更大的风险。一方面是因为货物尚未装船而签发清洁提单，有可能增加承运人的货损赔偿责任；另一方面还因签发提单后，可能因种种原因而改变原定的装运船舶，或发生货物灭失、损坏，或退关，这样就会使收货人掌握预借提单的事实，以此为由拒绝收货，并向承运人提出赔偿要求，甚至向法院起诉。但与倒签提单一样，实务中为了经济利益，承运人得到托运人的保函后也可能签发这种提单。银行不接受

倒签提单和预签提单。如果开证行发现提单倒签和预签，并有证据证实，可以伪造单据为由拒付。案例.1997年4月，我国T公司向荷兰M公司出售一批纸箱装货物，以FOB条件成交，目的港为鹿特丹港，由M公司租用H远洋运输公司的货轮承运该批货物。同年5月15日，该合同货物在青岛港装船。当船方接收货物时，发现其中有28箱货外表有不同程度的破碎，于是大副在收货单上批注“该货有28箱货外表破碎”。当船方签发提单，欲将该批注转提单时，卖方T公司反复向船方解释说买方是老客户，不会因一点包装问题提出索赔，要求船方不要转注收货单上的批注，同时向船方出具了下列保函：“若收货人因包装破碎货物受损为由向承运人索赔时，由我方承担责任。”船方接受了上述保函，签发了清洁提单。该货船启航后不久，接到买方M公司的指示，要求其将卸货港改为法国的马赛港，收货人变更为法国的F公司。经过一个多月的航行载货船到达马赛港，船舶卸货时法国收货人F公司发现该批货物有40多箱包装严重破碎，内部货物不同程度受损，于是以货物与清洁提单不符为由，向承运人提出索赔。后经裁定，向法国收货人赔偿20多万美元。此后，承运人凭保函向卖方T公司要求偿还该20多万美元的损失，但T公司以装船时仅有28箱包破碎为由，拒绝偿还其他的十几箱的损失。于是承运人与卖方之间又发生了争执。这是一个典型的托运人卖方与承运人一起隐瞒装船货物不清洁的事实，承运人凭保函发清洁提单的案件。承运人提单上对货物的不良包装加以批注，从而导致丧失了公约或法律赋予的可能免除责任的权利；也没有履行其应尽的义务，对本该加批注的不作任何批注。这不仅造成了对收货人的损害，使受蒙蔽的买方持

付款赎回不洁货物，同时也给承运人自己带来了风险。卖方在货物装船时就提供了一部分包装破碎的货物，这本身就是一种违约行为；不仅如此，还同承运人一起隐瞒事实真相，从而构成对买方的欺骗。如果买方获悉这一真相后，不仅可以起诉承运人，还可以卖方严重违约甚至以欺诈为由提出买卖合同，要求退回货款，同时要求卖方给予损害赔偿。因此，以保函换清洁提单的做法实不可取。 > 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