

2009年单证员考试辅导笔记：提单的背面条款单证员考试
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/539/2021_2022_2009_E5_B9_B4_E5_8D_95_c32_539083.htm 提单的背面条款 提单背面的条款，作为承托双方权利义务的依据，多则三十余条，少则也有二十几条，这些条款一般分为强制性条款和任意性条款两类。强制性条款的内容不能违反有关国家的法律和国际公约、港口惯例的规定。我国《海商法》第四章海上货物运输合同的第四十四条就明确规定：“海上货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款，违反本章规定的，无效。”《海牙规则》第三条第八款规定：“运输契约中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任与义务，因而引起货物的或与货物有关的灭失或损害，或以本规则规定以外的方式减轻这种责任的，都应作废并无效。”上述的规定都强制适用提单的强制性条款。除强制性条款外，提单背面任意性条款，即上述法规、国际公约没有明确规定的，允许承运人自行拟定的条款，和承运人以另条印刷、刻制印章或打字、手写的形式在提单背面加列的条款，这些条款适用于某些特定港口或特种货物，或托运人要求加列的条款。所有这些条款都是表明承运人与托运人、收货人或提单持有人之间承运货物的权利、义务、责任与免责的条款，是解决他们之间争议的依据。虽然各种提单背面条款多少不一，内容不尽相同，但通常都有下列主要条款：1. 定义条款（Definition）定义条款是提单或有关提单的法规中对与提单有关用语的含义和范围作出明确规定的条款。如中远提单条款第一条规定：货方

(Merchant) 包括托运人 (Shipper)、受货人 (Receiver)、发货人 (Consignor)、收货人 (Consignee)、提单持有人 (Holder of B/L)，以及货物所有人 (Owner of the Goods)。在国际贸易的实践中，提单的当事人应该是承运人和托运人是毫无异议的。但是，不论是以FOB还是CIF或CFR价格成交的贸易合同，按照惯例，当货物在装货港装船时，货物一旦越过船舷其风险和责任就转移到作为买方的收货人或第三者。如果货物在运输过程中发生灭失或损坏，对承运人提出赔偿要求的就不再是托运人，而是收货人或第三者，在这种情况下，如果仅将托运人看作合同当事人一方，就会出现收货人或第三者不是合同当事人，而无权向承运人索赔。为了解决这一矛盾，英国1855年提单法第一条规定，当提单经过背书转让给被背书人或收货人后，被背书人或收货人就应该取代作为背书人的托运人的法律地位，而成为合同当事人的一方，由于《海牙规则》的定义条款未涉及“货方”，英国提单法弥补了这一不足，各船公司都在提单中将“货方”列为定义条款。

2. 首要条款 (Paramount Clause) 首要条款是承运人按照自己的意志，印刷于提单条款的上方，通常列为提单条款第一条用以明确本提单受某一国际公约制约或适用某国法律的条款。通常规定：提单受《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》或者采纳上述规则的某一国内法的制约，如英国《1971年海上货物运输法》，《1936年美国海上货物运输法》的制约。例如，我国《海商法》实施前的中远提单第三条规定：“有关承运人的义务、赔偿责任、权利及豁免应适用《海牙规则》，即1924年8月25日在布鲁塞尔签订的《关于统一提单若干规定的国际公约》。”目前中远提单则规定

，该提单受中华人民共和国法律的制约。提单上出现了首要条款，通过当事人“意思自治”原则，在某种意义上扩大了国际公约或国内法的适用范围。各国法院通常承认首要条款的效力。

3. 管辖权条款（Jurisdiction Clause）在诉讼法上，管辖权是指法院受理案件的范围和处理案件的权限。在这里是指该条款规定双方发生争议时由何国行使管辖权，即由何国法院审理，有时还规定法院解决争议适用的法律。提单一般都有此种条款，并且通常规定对提单产生的争议由船东所在国法院行使管辖权。例如，我国中远公司提单就规定：本提单受中华人民共和国法院管辖。本提单项下或与本提单有关的所有争议应根据中华人民共和国的法律裁定；所有针对承运人的法律诉讼应提交有关公司所在地的海事法院——广州、上海、天津、青岛、大连海事法院受理。严格他说，该条款是管辖权条款和法律适用条款的结合。提单管辖权的效力在各国不尽相同，有的国家将其作为协议管辖处理，承认其有效。但更多的国家以诉讼不方便，或该条款减轻承运人责任等为理由，否认其效力，依据本国诉讼法，主张本国法院对提单产生的争议案件的管辖权。也有的国家采取对等的原则，确定其是否有效。1958年《联合国承认与执行外国仲裁裁决的公约》即《纽约公约》已被90多个国家承认，我国也是该公约的缔约国。在远洋运输提单中列入“仲裁条款”，以仲裁代替诉讼，其裁决可以在很多公约缔约国家得到承认和执行。因此，仲裁不失为解决纠纷的现代途径。

4. 承运人责任条款（Carrier's Responsibility）一些提单订有承运人责任条款，规定承运人在货物运送中应负的责任和免责事项。一般概括地规定为按什么法律或什么公约为依据，如果提

单已订有首要条款，就无需另订承运人的责任条款。在中远提单的第三条、中国外运提单第四条、华夏提单第三条均规定，其权利和责任的划分以及豁免应依据或适用《海牙规则》。根据这一规定，并非《海牙规则》所有规定都适用于该提单，而只是有关承运人的义务、权利及豁免的规定适用于该提单。《海牙规则》中承运人的责任可归纳为承运人保证船舶适航的责任（义务）和管理货物的责任，即承运人应“适当”与“谨慎”地管理货物。

5. 承运人的责任期间条款（Period of Responsibility）

《海牙规则》中没有单独规定承运人的责任期间，因而各船公司的提单条款中都列有关于承运人对货物运输承担责任的起止时间条款。中远提单第四条规定：“承运人的责任期间应从货物装上船舶之时起到卸离船舶之时为止。承运人对于货物在装船之前和卸离船舶之后发生的灭失或损坏不负赔偿责任。”《海牙规则》第一条“定义条款”中对于“货物运输”（Carriage of Goods）的定义规定为“包括自货物装上船舶开始至卸离船舶为止的一段时间”。上述责任期间的规定，与现行班轮运输“仓库收货、集中装船”和“集中卸货、仓库交付”的货物交接做法不相适应。所以，一些国家的法律，如美国的“哈特法”（Harter Act）则规定：承运人的责任期间为自收货之时起，至交货之时为止。《汉堡规则》则规定：承运人的责任期间，包括在装货港，在运输途中以及在卸货港，货物在承运人掌管下的全部期间。我国《海商法》规定的承运人责任期间，集装箱货物同《汉堡规则》，而件杂货则同《海牙规则》。

6. 装货、卸货和交货条款（Loading, Discharging and delivery）

本条款是指对托运人在装货港提供货物，以及收货人在卸货港提

取货物的义务所作的规定。该条款一般规定货方应以船舶所能装卸的最快速度昼夜无间断地提供或提取货物；否则，货方对违反这一规定所引起的一切费用，如装卸工人待时费、船舶的港口使费及滞期费的损失承担赔偿责任。应当予以注意，这一条很难实施。因为，没有租船合同及装卸期限，要收取滞期费用比较困难。承运人签发了提单，如果航程很短，货物比单证先到，收货人无法凭单提货，货物卸载存岸仍将由承运人掌管，难以推卸继续履行合同之责。如果收货人不及时提取货物，承运人可以将货物卸入码头或存入仓库，货物卸离船舶之后的一切风险和费用，由收货人承担。而承运人应被视为已经履行其交付货物的义务。承运人负担货物装卸费用，但货物在装船之前和卸船之后的费用由托运人、收货人负担。但是费用的承担往往与承运人的责任期间的规定有关。如果双方当事人另有约定时，则以约定为准。提单中通常不另订条款规定，当按照港口习惯或受港口条件限制，船舶到达港口时，不能或不准进港靠泊装卸货物，其责任又不在承运人，在港内或港外货物过驳费用由托运人或收货人承担。

7. 运费和其他费用 (Freight and Other Charges) 条款 该条款通常规定，托运人或收货人应按提单正面记载的金额、货币名称、计算方法、支付方式和时间支付运费，以及货物装船后至交货期间发生的，并应由货方承担的其他费用，以及运费收取后不再退还等规定。中远提单第六条和中外运提单第八条规定：运费和费用应在装船前预付。来源考试大网/到付运费则在货物抵达目的港时，交货前必须付清。无论是预付还是到付，船舶或货物其中之一遭受损坏或灭失都应毫不例外地全部付给承运人，不予退回和不得扣减。一切

同货物有关的税捐或任何费用均应由货方支付。另外，该条款还规定：装运的货物如系易腐货物、低值货物、活动物（活牲畜）、甲板货，以及卸货港承运人无代理人的货物，运费及有关费用应预付。该条款通常还规定，货方负有支付运费的绝对义务。即使船舶或货物在航行过程中灭失或损害，货方仍应向承运人支付全额运费。如货物灭失或损害的责任在于承运人，则货方可将其作为损害的一部分，向承运人索赔。

8. 自由转船条款（Transshipment Clause）

转运、换船、联运和转船条款（Forwarding, Substitute of Vessel, Through Cargo and Transshipment）或简称自由转船条款。该条款规定，如有需要，承运人为了完成货物运输可以任意采取一切合理措施，任意改变航线，改变港口或将货物交由承运人自有的或属于他人的船舶，或经铁路或以其他运输工具直接或间接地运往目的港，或运到目的港以远、转船、收运、卸岸、在岸上或水面上储存以及重新装船运送，以上费用均由承运人负担，但风险则由货方承担。承运人责任限于其本身经营的船舶所完成的那部分运输，不得视为违反运输合同。如中远提单第十三条，中外运提单第十四条都作了上述规定。这是保护承运人权益的自由转运条款。在船舶发生故障无法载运，或者目的港港口拥挤一时无法卸载，或者目的港发生罢工等，由承运人使用他船或者通过其他运输方式转运到目的港，或者改港卸货再转运往目的港，费用由承运人负担，但风险由货方负担则欠合理。我国《海商法》第九十一条规定：因不可抗力或者不能归责于承运人的原因，船舶不能在约定的目的港卸货时，船长有权将货物卸在邻近的安全港口，视为已经履行合同；否则，承运人有责任将货物运到目的港

，将部分运输转交实际承运人的，承运人也应当对此负责。

9．选港（Option）条款 选港条款亦称选港交货（Optional Delivery）条款）该条款通常规定，只有当承运人与托运人在货物装船前有约定，并在提单上注明时，收货人方可选择卸货港。收货人应在船舶驶抵提单中注明的可选择的港口中第一个港口若干小时之前，将其所选的港口书面通知承运人在上述第一个港口的代理人。否则，承运人有权将货物卸于该港或其他供选择的任一港口，运输合同视为已经履行。也有的提单规定，如收货人未按上述要求选定卸货港，承运人有权将货物运过提单注明的港口选择范围，至船舶最后的目的港，而由托运人、收货人承担风险和费用。当船舶承运选港货物时，一般要求收货人在所选定的卸货港卸下全部货物。

10．赔偿责任限额条款（Limit of Liability）承运人的赔偿责任限额是指已明确承运人对货物的灭失和损失负有赔偿责任应支付赔偿金额，承运人对每件或每单位货物支付的最高赔偿金额。提单应按适用的国内法或国际公约规定承运人对货物的灭失或损坏的赔偿责任限额。但承运人接受货物前托运人书面申报的货物价格高于限额并已填入提单又按规定收取运费时，应按申报价值计算。如果首要条款中规定适用某国际公约或国内法，则按该公约或国内法办理。如中远提单第十二条规定：当承运人对货物的灭失或损坏负赔偿责任时，赔偿金额参照货方的净货价加运费及已付的保险费计算；同时还规定，尽管有本提单第三条规定承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任应限制在每件或每计费单位不超过700元人民币，但承运人接受货物前托运人以书面申报的货价高于此限额，而又已填入本提单并按规定支付了额外运费者除外。 11．危

险货物条款（ Dangerous Goods ）此条款规定托运人对危险品的性质必须正确申报并标明危险品标志和标签，托运人如事先未将危险货物性质以书面形式告知承运人，并未在货物包装外表按有关法规予以标明，则不得装运；否则，一经发现，承运人为船货安全有权将其变为无害、抛弃或卸船，或以其他方式予以处置。托运人、收货人应对未按上述要求装运的危险品，使承运人遭受的任何灭失或损害负责，对托运人按要求装运的危险品，当其危及船舶或货物安全时，承运人仍有权将其变为无害、抛弃或卸船，或以其他方式予以处置。如提单上订明适用《海牙规则》或《海牙——维斯比规则》或相应的国内法，便无需订立此条款。

12. 舱面货条款（ Deck Cargo ）由于《海牙规则》对舱面货和活动物（ Live Animal ）不视为海上运输的货物，因而提单上一般订明，关于这些货物的收受、装载、运输、保管和卸载均由货方承担风险，承运人对货物灭失或损坏不负赔偿责任。

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