

# 外贸人海关货运知识：如何区分海运提单？

产品名称	外贸人海关货运知识：如何区分海运提单？
公司名称	深圳市实测通技术服务有限公司
价格	.00/件
规格参数	测试周期:5-7天 寄样地址:深圳宝安 价格费用:电话详谈
公司地址	深圳市罗湖区翠竹街道翠宁社区太宁路145号二单元705
联系电话	17324413130 17324413130

## 产品详情

提单在对外贸易中，运输部门承运货物时签发给发货人的一种凭证。收货人凭提单向货运目的地的运输部门提货，提单须经承运人或船方签字后始能生效。是海运货物向海关报关的有效单证之一。

下面列举的九大类，具体如下：

### 1、按提单收货人的抬头信息区分

记名提单（Straight B/L）：指在提单(straight)上收货人(consignee)一栏内具体填写某一特定的人或公司名称的提单。指定的收货人在向承运人或其代理人交出一份提单正本时则取得交付的货物。尽管记名提单是一种权利凭证，但它是不可流通的。在中国，记名提单不得转让。

不记名提单（Bearer B/L，or Open B/L，or Blank B/L）：提单内没有任何收货人或ORDER字样，即提单的任何持有人都有权提货。是指向无论是谁只要是提单持有人的交付货物的提单。若提单1、明确指出它是不记名提单;2、它将收货人指为不记名;3、它作为指示提单但未能表明根据谁的指示;4、它是空白背书的指示提单。不记名提单无需背书即可转让。

指示提单（Order B/L）：是指提单上收货人一栏内载明"凭指示"(to Order)或"凭某人指示"(to the Order of)字样的提单。前者称为不记名指示提单，承运人应按托运人的指示交付货物;后者叫记名指示提单，承运人按记名的指示人的指示交付货物。

## 2、按货物是否已装船划分

已装船提单 ( Shipped B/L , or On Board B/L ) :是指货物装船后由承运人或其授权代理人根据大副收据签发给托运人的提单。如果承运人签发了已装船提单，就是确认他已将货物装在船上。

收货待运提单 ( Received for Shipment B/L ) :是承运人在收到托运人交来的货物但还没有装船时，应托运人的要求而签发的提单。

## 3、按提单上有无批注划分

清洁提单 ( Clean B/L ) :指货物在装船时外表状况良好，承运人未加任何货损，包装不良或其他有碍结汇批注的提单。

不清洁提单 ( Unclean B/L or Foul B/L ) :不清洁提单(Unclean B/L or foul B/L)则是指承运人在提单上加注有货物及包装状况不良或存在缺陷，如水湿、油渍、污损、锈蚀等批注的提单。

## 4、根据运输方式不同划分

直达提单 ( Direct B/L ) :指货物自装货港装船后，中途不经换船直接驶到卸货港卸货而签发的提单。

转船提单 ( Transhipment B/L ) :是指货物须经中途转船才能到达目的港而由承运人在装运港签发的全程提单。

联运提单 ( Through B/L ) :指须经两种或两种以上运输方式(海陆、海河、海空、海海等)联运的货物，由第一承运人(第一程船运输的承运人)收取全程运费后，在起运地签发到目的港的全程运输提单。联运提单虽然包括全程运输，但签发提单的各程承运人只对自己运输的一段航程中所发生的货损负责，这种提单与转船提单性质相同。

多式联运提单 ( Multimodal Transport B/L or Intermodal Transport B/L ) :指货物由海上、内河、铁路、公路、航空等两种或多种运输方式进行联合运输而签的适用于全程运输的提单。

## 5、按提单内容的简繁划分

全式提单 ( Long Form B/L ) :相对于简式提单，是指提单除正面印就的提单格式所记载的事项，背面列有关于承运人与托运人及收货人之间权利、义务等详细条款的提单。由于条款繁多，所以又称"繁式提单"。

简式提单（Short Form B/L，or Simple B/L）：又称短式提单、略式提单，是相对于全式提单而言的，是指提单背面没有关于承运人与托运人及收货人之间的权利义务等详细条款的提单。

## 6、按签发提单的时间划分

倒签提单（Anti-dated B/L）：指承运人应托运人的要求在货物装船后，提单签发的日期早于实际装船完毕日期的提单。

顺签提单（Post-date B/L）：是指货物装船后。承运人或者船代应货主的要求，以晚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。

预借提单（Advanced B/L）：是指由于信用证规定的装运期和交单结汇期已到，货主因故未能及时备妥货物或尚未装船完毕的，或由于船公司的原因船舶未能在装运期内到港装船，应托运人要求而由承运人或其代理人提前签发的已装船提单。预借提单所产生的一切责任均由提单签发人承担。

过期提单（Stale B/L）：指出口商取得提单后未能及时到银行，或过了银行规定的交单期限未议付而形成过期提单，习惯上也称为滞期提单。

## 7、按收费方式划分

运费预付提单（Freight Prepaid B/L）：成交价格中CIF、CFR条件为运费预付，按规定货物托运时，必须预付运费。在运费预付情况下出具的提单

运费到付提单（Freight to Collect B/L）：指表明运费在目的港由收货人支付的提单,并且提单上注明运费到付,否则不能对抗收货人.

\*低运费提单（Minimum B/L）：指对每一提单上的货物按起码收费标准收取运费所签发的提单。

## 8、按提单签发的不同划分

船公司签发的提单 :通常为整箱货签发提单

无船承运人所签发的提单（NVOCC B/L）：货代公司或者物流公司以自己作为承运人，和发货人签订货物运输合同而签发的提单。

## 9、特殊提单

**合并提单 (Omnibus B/L) :**指应托运人要求将不同种货物合并在同一提单上的提单。

**并装提单 (Combined B/L) :**指将两批或两批以上的品种、质量、装货港和卸货港相同,但分属于不同收货人的液体散装货物并装于同一液体货舱内而分别为每批货物的收货人签发的,其上加盖有‘并装条款’印章的提单。

**分提单 (Separate B/L) :**指将装货单上同一批货细分成两批以上分别签发的提单。

**交换提单 (Switch B/L) :**指凭原提单换发的另一套提单。在直达运输的条件下,应托运人的要求,承运人承诺,在某一约定的中途港凭在启运港签发的提单另换发一套以该中途港为启运港。

**舱面货提单 (On Deck B/L) :**又称甲板货提单。这是指货物装于露天甲板上承运时,并于提单注明"装于舱面"(On Deck)字样的提单。

**包裹提单 (Parcel Receipt B/L) :**指以包裹形式托运的货物而签发的提单包裹形式托运的货物而签发的提单。这是承运人根据贸易上的特殊需要而设定的一种提单,重量不得超过45kg。

**集装箱提单 (Container B/L) :**指为装运集装箱所签发的提单。是集装箱货物运输下主要的货运单据,负责集装箱运输的经营人或其代理人,在收到集装箱货物后而签发给托运人的提单。

这么多的提单种类,你们都记得了吗?

### 提单发放形式

1. 电放:需要提供正本“电放保函”。保函就是出具一份申明说这批货什么东西放给你的哪位客户,然后下面加盖公章,传给货代,剩下的就不用操心了。(当然电放的前提是安全收款!一般都是前TT收到钱才电放),提单确认,出货,等着货代把提单副本传回,再传给客户就可以了。
2. 分单:开船后3-4天(当客户在我们和其他工厂定了同一个柜,方便起见也为了安全,可以分提单,各自给客户寄过去。)
3. 并单:同上
4. 异地放单:要经过船公司同意。

### 装箱情况

1. 门到门:就是向货代定舱,约好时间,然后货代会派车队到你的工厂,或者指定地方装货,再回到港口。

2. 内装：指工厂直接把货发到货代的仓库，然后再由他们帮你拉进港区，货主无权直接送进港区。

## 不可小觑的提单通知人

在海运提单上，有个角色往往被我们忽略，但它的重要性不可小觑，它就是通知人。通常海运提单在目的港信息部分有两个公司甚至三个公司需要填写，一般为Consignee和Notify party。有的船公司提单还会列有the First Notify Party和the Second Notify Party。

## 区别Consignee和Notify Party

Consignee指收货人，一般是目的港客户，也就是真正的买家，信用证支付条件下，一般会为银行。Notify party指通知方，是指的是目的港客户的联系方，若是客户自己就可以填写为Same as consignee，否则一般会标示为客户在目的港的代理商或贸易商。

## 通知方存在的意义

货到目的港后，船公司会将到货信息第一时间通知通知方，以方便由通知人通知收货人提货，或者做其他处理。防止提货不及时，造成滞港滞箱费甚至巨额罚金。所以，为了防止通知不到，有的时候，会有二个通知人。因为在信用证支付条件下，提单上的Consignee往往是开证行，而非真正的收货人；当所有单据交到开证行时，开证行会通知真正收货人进行议付等流程。

## 填写不可随意

很多情况下，通知人被当做通知人时并不知情或者并未事先沟通好，导致到货通知不能及时到达收货人手里，从而造成提货延误和额外的费用产生。这就需要在确认提单时，通知方一栏也要格外注意，不可随意。

## 关于To order

有时我们会碰到To order 提单。To order提单泛指指示提单。一般格式为‘ To order of xxx ’，需要‘ xxx ’的背书才能转让或者提货。如果提单上收货人栏只有‘ To order ’，这时的含义就是‘ To order of shipper ’，需要‘ shipper ’的背书。通知人只起到通知收货人的作用，与背书无关。

## 关于通知人的疑问

1) 如果提单的收货人和通知人不一致，一般货到通知是发给谁的？

一般是通知收货人的。多数提单都是以通知方的信息作为目的港船代理联系收货人的主要信息。因为多数提单的收货人为To order，不直接具名。有时，被通知人联系不到，会找收货人，或有必要时联系发货人。

2) 做提单电放，该给谁？

收货人。无论是正本还是电放，都是物权转移，其根本就是要转移到物权人手里。真正拥有货权的就是收货人。

3) 提单收货人和通知方都为To order 可以吗？

从表面上看，这样操作方便，可以转让给任何收货人。但实际操作中一般船公司规定，提单收货人和通知人不能同时为To order。只能有一个，这也是为了防止货运风险。

4) 客户信用证要求提单上通知人栏一起写两个公司，这样可以吗？

有的船公司提单会有第一通知人和第二通知人，如果没有的话可以在一个通知方下面填写两个公司。

5) 收货人To order的情况下，海运提单上面的通知人可以提货吗？

不会，当船公司正本提单的收货人为To order时，发货人不背书寄给客户，收货人是提不到的，更别说通知人了。

6) 客户要求，提单的通知人一栏显示To order，可以吗？

\*\*不要To order。毕竟通知人的作用是及时了解到货情况，通知收货人及时收货。一般通知人如果没有，可以写Same as consignee。

7) 提单的收货人To order,通知人是 Same as consignee

如果收货人是To order，一定要提供一个有具体联系方式的Notify party, 否则船到港之后，会由于无法通

知到进口商或相关责任方而导致货物无法被提领，甚至有可能导致被海关没收等严重后果。如果是要申报AMS/ACI的话，还有可能导致被对方海关处以巨额罚金。

## 8) To order提单需不需要通知人背书？

如果提单的收货人是To order，且之后没有其它内容，比如：不是To order of the XXX，那么，这叫做空白指示提单，需要Shipper（发货人）背书。Notify party是目的港的通知人，与背书无关。

## 9) 货已到港，客户说通知人的抬头没写全，要求改单，否则无法清关。是否真的影响呢？

通知人抬头错误不会影响,只要提单上的收货人正确,通知人信息只要不影响判定真实性,不会影响目的港客户清关提货的。

## 常见问题

### 1、为什么有时候外商无需提单即可提货？

我们知道，提单理论上应该是“物权凭证”，即谁“合法取得”提单，谁就等于拿到了货物。提单上有发货人(出口商)Shipper、承运人(货代/船东)Carrier、收货人Consignee、通知方Notify Party四方。其中“收货人Consignee”决定了货物的归属。“收货人Consignee”通常有两种填写方式：一是“凭指示(TO ORDER或TO ORDER OF...)”，即收货人是谁还未定，这种提单可以通过背书(原持有人在提单背面签字，表示转让)自由转让，比较贵重-----因为谁“合法”拿到提单，货物就是谁的。这样的提单就是“不记名提单”。不记名提单的操作中，外商拿不到正本提单就无权提货(除非货代和船公司乱来，违法无单放货)，很保险，推荐大家使用。信用证项下，银行通常也会要求出具这样的提单。另一种就是记名提单，即“收货人Consignee”栏具体写明了收货人的公司名址(通常是外商)，只有这家公司才能提货。因为具体规定了收货人，所以别人即使拿到提单也没用，此提单也无法转让。另一方面，正因为规定死了提货人，只有他才能提货，所以一些国家就认可这个收货人即使没有正本，只要证明自己的身份，就能提货。这就是为什么我们在业务中会碰到外商没拿到正本提单也能提货的原因。在这种情况下，把货物交给货代开出记名提单，几乎就等于直接交货给外商。如果此时没有收回货款，就有一定的风险，付款与否就靠外商自觉了。记名提单也就失去了“物权凭证”的效力。

### 2、哪些国家可以无需记名提单正本即可提货？

并非所有国家都可以无(记名提单)正本提货的。目前世界上主流的法律体系有两种，英美法系和大陆法系。其中只有英美法系，过去认为记名提单不是物权凭证。所以英美法系的国家容易发生记名提单下私自提货的现象。英美法系国家有：美国、加拿大、英国、澳大利亚、香港、新西兰、印度、巴基斯坦、孟加拉、马来西亚、新加坡、巴哈马、博茨瓦纳、文莱、喀麦隆、塞浦路斯、斐济、冈比亚、加纳、格林纳达、圭亚那、牙买加、肯尼亚、基里巴斯、莱索托、马尔代夫、马耳他、毛里求斯、莫桑比克、

纳米比亚、瑙鲁、尼日利亚、塞舌尔、塞拉利昂、南非、斯里兰卡、斯威士兰、坦桑尼亚、汤加、特立尼达和多巴哥、图瓦卢、乌干达等。有疑虑时，大家可以在网上查查此外商是否属于英美法系国家。不过，即便是英美法系的国家（包括英国），\*近几年也出现了一些判例，认为记名提单也是物权凭证。英美法系中是判例即法律的，可以看成是一种转机。虽然如此，还是要谨慎，毕竟预防为主，一旦出事，哪怕打官司赢了，对绝大多数中小出口企业来说也是得不偿失的。更何况还不一定打得赢，老手些的外商很容易把诉讼变成商业纠纷，扯皮几年。所以，对于不熟悉的外商，尤其是D/P的，\*\*慎用记名提单。实际上记名不记名的，在正经的生意操作中不会给外商带来太多不便。

### 3、货代提单和船东提单是一回事吗？

咱们在实际操作中，会碰上两种类型的提单：船东提单和货代提单。船东，就是自己有远洋货轮的货运公司。一条远洋货轮的造价不菲，拥有自己的远洋船队的公司自然是实力雄厚。从某种意义上看，这样的公司也比较可\*，因为他们做长久生意的比较注重声誉，不会为一点蝇头小利而自毁名节，相对来说操作上就比较正规。另一种货运公司就是货运代理，简称货代。货代自己没有船，某种意义上性质与普通贸易公司差不多。他们招揽货物以后，再一起拿到船东那里去订舱。咱们不妨把船东和货代的区别和关系看成批发商和零售商，商品就是远洋货轮的“舱位”。船东把舱位批发给货代，货代把舱位零售给咱们。

不难想象，船东虽然稳妥，但毕竟难免“店大压客”一些，在服务的灵活性和殷勤程度上往往比不上货代。货代数量众多，分布广泛，与咱们做外贸的沟通起来非常方便，也比较愿意配合咱们的操作，特别是上面提到的类似于“倒签提单”这样的特殊运作。所以，实际工作中咱们跟货代打交道更为普遍。

表面上看，船东提单和货代提单的效力相似，咱们把正本提单卖给外商，外商凭提单取货。而实际上还是有差别的。首先，提单本身就是一种“运输契约”，货运人把提单开给咱们，就等于签了一份承运合同。船东提单，是咱们与船东间的合同，而货代提单就不是。咱们把货物交给货代，货代再交给船东，货代与船东间有承运协议，船东只对货代负责而不会对咱们货主负责，因为在货代提单的操作下，对于船东来说，货代才是“货主”。

因此，凭船东提单，到了目的港可以直接提货；而货代提单则不行，需要把货代提单拿到港口代理人那里“换单”，也就是根据货代提单开出提货通知，再去提货。当然，对于咱们提货人而言，这表面上就是多了一道手续而已，不影响提货的，不算什么风险。恰恰相反，咱们可以利用这一点更好地控制物权。比如，咱们把货代提单交给客户以后，突然发现客户有欺诈行为，可能会不给钱，这时咱们就可以请货代帮忙，通知目的港代理“扣住”货物，让外商即使拿着货代提单也暂时提不到货，给咱们争取宝贵的时间（无正式理由，目的港也不便强行扣货，只能拖延数日，不过对于外贸纠纷而言，这种拖延非常有利于出口商）。

简言之，如果货物运输本身不幸出了事，咱们追究货运公司责任的时候，显然实力雄厚的船东比普通的货代更有能力负责。平时货代则比船东能配合咱们的工作，在灵活处理提单和防范商业欺诈上，货代的帮助至关重要。此外，货代的运输价格也很有优势，常有折扣。

MBL与HBL的操作区别：MBL为船公司的提单；HBL为货代的提单。1. SHIPPER把托运单传给FORWARDER，写明整箱还是拼箱。2. FORWARDER向船公司定舱，船ON BOARD后。船公司签发MBL给FORWARDER。MBL的SHIPPER是起运港的FORWARDER，CNEE一般是FORWARDER目的港的分公司或代理。3. FOWARDER签HBL给SHIPPER。HBL的SHIPPER是真正的货主。CNEE一般做信用证的是TO ORDER。4.

CARRIER 在船开后将货物运达目的港。5. FORWARDER  
将MBL通过DHL/UPS/TNT等寄往目的港分公司。( INCLUDING : CUSTOM CLEARANCE DOCS ) 6. SHIPPER  
拿到提单后，在交单期之内向国内议付行交单，结汇。如果做T/TSHIPPER直接寄单据给国外客人。  
7. 议付行把全套单据向开证行结汇。8. CNEE向开证行付款赎单。9. FORWARDER  
拿着MBL向船公司换单提货，清关。10. CNEE拿着HBL向FORWARDER提货。