

## 海运提单的这个15项填写说明

产品名称	海运提单的这个15项填写说明
公司名称	深圳市红三羊供应链有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E
联系电话	0755-25108873 18807550903

## 产品详情

/海运提单主要项目填制说明1、托运人(Shipper)：即与承运人签订运输契约，委托运输的货主，即发货人。在信用证支付方式下，一般以受益人为托运人;托收方式以托收的委托人为托运人。另外，根据《UCP 500》第31条规定：除非信用证另有规定，银行将接受表明以信用证受益人以外的第三者为发货人的运输单据。2、收货人(Consignee)：收货人要按合同和信用证的规定来填写。一般的填法有下列几种：(1)记名式：在收货人一栏直接填写上指定的公司或企业名称。该种提单不能背书转让，必须由收货人栏内指定的人提货或收货人转让。(2)不记名式：即在收货人栏留空不填，或填“ To Bearer ”(交来人/持票人)。这种方式承运人交货凭提单的持有人，只要持有提单就能提货。(3)指示式：指示式的收货人又分为不记名指示和记名指示两种。不记名指示，是在收货人一栏填“ To Bearer ”，又称空白抬头。该种提单，发货人必须在提单背面背书，才能转让。背书又分为记名背书和不记名背书(空白背书)两种。前者是指在提单背面填上“ Deliver to x x x ”“ Endorsed to x x x ”，然后由发货人签章;后者是发货人在背面不做任何说明只签章即可。记名背书后，其货权归该记名人所有，而且该记名人不可以再背书转让给另外的人。不记名背书，货权即归提单的持有人。记名指示，是在收货人一栏填“ To Order of Shipper ”，此时，发货人必须在寄单前在提单后背书;另外还有凭开证申请人指示即L/C中规定“ To Order of Applicant ”，在收货人栏就填“ ” To Order of x x x Co “；凭开证行指示，即L/C中规定“ To Order of Issuing Bank ”，则填“ To Order of x x x Bank ”。在实际业务中，L/C项下提单多使用指示式。托收方式，也普遍使用不记名指示式。若作成代收行指示式，事先要征得代收行同意。因为根据URC522中第10条a款规定：除非先征得银行同意，货物不应直接运交银行，亦不应以银行或银行的指定人为收货人。如未经银行事先同意，货物直接运交银行，或以银行的指定人为收货人，然后由银行付款或承兑后将货物交给付款人时，该银行并无义务提取货物，货物的风险和责任由发货人承担。3.被通知人(Notify Party)：原则上该栏一定要按信用证的规定填写。被通知人即收货人的代理人或提货人，货到目的港后承运人凭该栏提供的内容通知其办理提货，因此，提单的被通知人一定要有详细的名称和地址，供承运人或目的港及时通知其提货。若L/C中未规定明确地址，为保持单证一致，可在正本提单中不列明，但要在副本提单上写明被通知人的详细地址。托收方式下的被通知人一般填托收的付款人。4.船名(Ocean Vessel)：即由承运人配载的装货的船名，班轮运输多加注航次(Voy.No.)。5.装运港(Port of Loading)：填实际装运货物的港名。L/C项下一定要符合L/C的规定和要求。如果L/C规定为“ 中国港口 ”(Chinese Port)此时不能照抄，而要按照装运的我国某一港口实际名称填。6、卸货港(Port of Discharge)：原则上，L/C项下提单卸货港一定要按L/C规定办理。但若L/C规定两个以上港口者，或笼统

写“××主要港口”如“European Main Ports”(欧洲主要港口)时,只能选择其中之一或填明具体卸货港名称。如果L/C规定卸货港名后有“ In Transit to ×× ”只能在提单上托运人声明栏或唛头下方空白处加列。尤其我国只负责到卸货港而不负责转运者,不能在卸货港后加填,以说明卖方只负责到卸货港,以后再转运到何地由买方负责。另外,对美国 and 加拿大O.C.P.(Overland Common Points)地区出口时,卸货港名后常加注“ O. C. P ×× ”。例如L/C规定:“ Los Angeles O. C. P Chicago ”,可在提单目的港填制: Los Angeles O. C. P;如果要求注明装运最后城市名称时,可在提单的空白处和唛头下加注“ O. C. P. Chicago ”,以便转运公司办理转运至“ Chicago ”。

7. 唛头(Shipping Marks/Marks & Nos): 如果信用证有明确规定,则按信用证缮打;信用证没有规定,则按买卖双方的约定,或由卖方决定缮制,并注意做到单单一致。

8. 包装与件数(No. & kind of Packages): 一般散装货物该栏只填“ In Bulk ”,大写件数栏可留空不填。单位件数与包装都要与实际货物相符,并在大写合计数内填写英文大写文字数目。如总件数为320 CARTONS填写在该栏项下,然后在总件数大写栏(Total numbers of Packages in Words)填写: Three hundred And Twenty Cartons only. 如果货物包括二种以上不同包装单位(如纸箱、铁桶),应分别填列不同包装单位的数量,然后再表示件数: 300 Cartons 400 Iron drums 700 packages

9. 商品名称(Description of Goods): 原则上提单上的商品描述应按信用证规定填写并与发票等其他单据相一致。但若信用证上货物的品名较多,提单上允许使用类别总称来表示商品名称。如出口货物有餐刀、水果刀、餐叉、餐匙等,信用证上分别列明了各种商品名称、规格和数量,但包装都用纸箱,提单上就可以笼统写: 餐具 ××× Cartons。

10. 毛重和体积(Gross Weight & Measurement): 除非信用证有特别规定,提单上一般只填货物的总毛重和总体积,而不表明净重和单位体积。一般重量均以公斤表示,体积用立方米表示。

11. 运费支付(Freight & Charges): 信用证项下提单的运费支付情况,按其规定填写。一般根据成交的价格条件分为两种:若在CIF和CFR条件下,则注明“ Freight Prepaid ”或“ Freight Paid ”;FOB条件下则填“ Freight Collect ”或“ Freight Payable at Destination ”。若租船契约提单有时要求填:“ Freight Payable as Per Charter Party ”。有时信用证还要求注明运费的金额,按实际运费支付额填写即可。

12. 签发地点与日期(Place and date of Issue): 提单的签发地点一般在货物运港所在地,日期则按信用证的装运期要求,一般要早于或与装运期为同一天。有时由于船期不准,迟航或发货人造成迟延,使实际船期晚于规定的装期,发货人为了适应信用证规定,做到单证相符,要求船方同意以担保函换取较早或符合装运期的提单,这就是倒签提单(Ante-dated B/L);另外,有时货未装船或未开航,发货人为及早获得全套单据进行议付,要求船方签发已装船提单,即预借提单(Advanced B/L)。这两种情况是应该避免的,如果发生问题,或被买方察觉,足以造成巨大经济损失和不良影响。

13. 承运人签章(Signed for the Carrier): 提单必须由承运人或其代理人签字才能生效。若信用证要求手签的也要照办。对于海运提单由哪些人签署才有效的问题,《UCP500》作了新的补充规定,即第23条a(1)款中规定签署人可以是承运人或作为承运人的具名代理人或代表,或船长或作为船长的具名代理人或代表。

14. 提单签发的份数(No. of Originals B/L): 信用证支付方式下提单正本的签发份数一般都有明确规定,因此,一定要按信用证的规定出具要求的份数。例如信用证规定:“ Full set 3/3 Original clean on board ocean Bill of Lading... ”,这就表明提单签发的正本三份,在提交给银行议付时必须是三份正本。若在提单条款上未规定份数,而是在其它地方指明:“ ...available by beneficiary's draft at sight drawn on us and accompanied by the following documents in duplicate ”,表明信用证所要求提交的单据,当然包括提单,全都是一式两份。又如信用证规定:“ Full set of clean on board Bill of Lading issued... ”,此种规定没有具体表明份数,而是指“全套”,根据《UCP500》第23条a(4)款规定:“ 包括一套单独一份的正本提单,或如果签发正本超过一份,则包括出立的全套正本。因此,对此类规定,就要看实际船方签发正本的份数而定。

15. 提单号码(B/L NO): 一般位于提单的右上角,是为便于工作联系和核查,承运人对发货人所发货物承运的编号。其它单据中,如保险单、装运通知的内容往往也要求注明提单号。海运提单除上述正面的内容外,一般背面是托运人与承运人的运输条款(Terms and Conditions of Shipment mutually agreed),理论上应是托运人与承运人双方约定的事项,但实际上是承运人单方面印定的,托运人很少有修改的机会。这也就是为什么说提单是双方运输契约的证明,而不能说是运输契约或合同的原因。由于各国航运公司提单的格式不同,其条款的规定内容也互不一样,内容较多,如托运人与承运人的定义、承运人责任条款、运费和其它费用条款、责任限额、共同海损等等,其内容虽多也大同小异,可以归类,一般首要条款中要规定所适用的国际公约(如海牙规则,维斯比规则和汉堡规则),以便在发生争议时作为依据。