

<<提单及其他付运单证>>

图书基本信息

书名：<<提单及其他付运单证>>

13位ISBN编号：9787562020875

10位ISBN编号：7562020876

出版时间：2001-6

出版时间：中国政法

作者：杨良宜

页数：947

字数：680000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<提单及其他付运单证>>

内容概要

有关提单的法律与实务，是国际贸易与国际航运最为重要的法律与实务。

提单这份源于欧洲商人“发明”的单证，通过几百年来实践、习惯做法与改良，已成为国际贸易与航运的基石。

外贸中最普遍的做法：“成本、保险费和运费”（简称CIF）或“成本加运费”（简称CFR），常被称为“文件买卖”（不严格是“货物买卖”），而其中的文件主要是指提单。

跟单信用证中的单证，最重要的一份也是单证。

由于提单相关的内容实在太多，笔者自知目前本书只是涉及皮毛，将来肯定还需要出修订本并由业内人士不断去发扬光大，方可写出更精确、更全面的内容。

<<提单及其他付运单证>>

作者简介

杨良宜，男，1948年生于上海，5岁时移居香港。

现任海事、商事仲裁员；北京大学、中国政法大学、大连海事大学、上海海运学院及香港城市理工大学等十余所著名大学的客座教授。

主要著作有：《提单》、《外贸及海运诈骗》、《滞期费》、《英国海上保险条款详论》、《期租合约》、

<<提单及其他付运单证>>

书籍目录

第一章 简介第二章 提单作用之一：物权凭证 1 物权凭证 2 能成为物权凭证的条件 3 各种付运单证介绍 4 物权凭证的质押 5 无单放货问题的现状与新发展第三章 提单作用之二：运输合约•谁是其中的合约方 1 提单的合约方为何混乱 2 对象要找对的重要性：谁是承运人 3 光船租赁 4 班轮提单与租约提单 5 提单由谁签字的重要性 6 如何识别提单承运人 7 近期有关案例简介 8 实际承运人 9 谁是运输合约的货方 10 租约、提单这两份运输合约针对同一航次能否一致的探讨 11 订立运输合约的货方才能享有合约权利和承担合约责任 12 合约相互关系的大原则造成的障碍与解决办法 13 1992年立法没有针对合约相互关系障碍的FOB买卖的情况 14 货人严格的产品责任第四章 提单作用之二：运输合约的形式与有关条款的分析/探讨 1 提单合约形式简介 2 租约提单 3 班轮提单第五章 提单作用之二：运输合约下的货损货差责任 1 起点是公共承运人有严格责任 2 普通法下合约的承诺也是严格责任 3 订约自由受到尊重 4 海上运输责任的立法第六章 提单作用之三：货物收据 1 收据内容 2 发货人提供准确内容的责任 3 提单的货物内容 4 船东/承运人对提单内容不正确的责任 5 提单内容的否定性批注 6 运费 7 提单日期第七章 总结案例索引附录

<<提单及其他付运单证>>

章节摘录

3.8 发货通知单 (consignment note) 这不是海运的付运单证,但也可略为提及。

公路(或/与铁路)的承运人在收货后,通常会出具一份发货通知书,而它的作用可节录“公路运输公约”(CMR Convention)之Articles 8-59(另有其他有关条款)如下:“Article 8(1) On taking over the goods, the carrier shall check: (a) the accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and (b) the apparent condition of the goods and their packaging ... Article 9(1) The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by carrier...” 显而易见,它的职能及其做法与提单相同。

内中有不少资料是发货人才能填上的(请看CMR Convention之Article 6)。

而由承运人或它的雇员(公路运输就会是卡车/货柜车司机)签发,这实际是收据的作用与做法。

此外,像提单一样,发货通知单的一个职能是运输合约的证明。

它只能是一个证明,因为在签发时,双方已部分履约(装货上车或上船)。

在这之前双方一定有合约存在。

而在货代的粗糙做法上较多会是在饭桌上的口头协议,或纯粹是以行动构成一个合约:货方一言不发,把货物交给以前有过交往的货代或只是叫货代来取货。

装船提单具有的三个职能中唯一剩下的,也是发货通知单所欠缺的就是物权凭证。

众所周知,要有习惯做法才会有法律承认的物权凭证的地位。

而发货通知单没有这个习惯是因为商人不这样做,也没有必要这样做。

原因是公路运输时间不会太长,不像航运般旷日持久。

也不需要去创造一个代表货物的标志,以便去马上处理/运用。

加之货物不会像装上船那样被“锁死”在卡车内,令大家有信心。

所以,不像提单,没有人去以一把“钥匙”来形容一份发货通知单,好像没有这钥匙的人就无法碰这批货物。

而只涉及公路运输的货物,一般是实物买卖,无须以发货通知单在运输中进行买卖。

3.9 空运单 (air waybill) 空运单是华沙公约的说法,英国的立法(Carriage by Air Acts)称它为“空运发货通知单”(air consignment note)。

与3.8小段的发货通知单一样,它也有货物收据与证明运输合约的职能及其做法。

这可以节录华沙公约的Article 11如下:“(1) The air waybill shall be prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the receipt of the goods and of the conditions of transportation. (2) The statements in the air waybill relating to the weight, dimensions, and packing of the goods, as well as those relating to the number of packages, shall be prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume, and condition of the goods shall not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the goods.” 但空运单亦是欠缺了装船提单的另一个职能:不是一份“物权凭证”(document of title)。

所以,承运人在空运单下只是把货物交给空运单上写明的收货人,这在华沙公约的Article 13有说明如下:“(1) Except in the circumstances set out in the preceding article, the consignee shall be entitled, on arrival of the goods at the place of destination, to require the carrier to hand over to him the air waybill and to deliver the goods to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of transportation set out in the air waybill.

” 显然从以上的措辞/文字可见,它根本不是类同装船提单的做法,在卸港一手交单(提单),一手交货。

提单也不会跟船,而是会另外处理,或银行结汇,或海上进行CIF买卖(单证买卖),但空运单却跟货物走在一起,到了目的地承运人要去作出通知并同时去交给记名的收货人。

.....

<<提单及其他付运单证>>

<<提单及其他付运单证>>

编辑推荐

由于提单相关的内容实在太多，笔者自知目前《提单及其他付运单证》(修订版)只是涉及皮毛，将来肯定还需要出修订本并由业内人士不断去发扬光大，方可写出更精确、更全面的内容。

<<提单及其他付运单证>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>