

## 一是最孤单的数字——经久不衰的“随船提单”实务操作

随船正本提单不具有作为物权凭证的实际价值，同时由于在没有流转提单的情况下难以核实谁有权取得货物，因此这一实务操作存在固有风险。



国际贸易的一项基本前提是：由于知晓提单是提单持有人享有货物所有权的有效凭证，船东可以放心凭正本提单交货。但是航运业一直以来需要解决的一个相应问题是正本提单在银行流转环节的延迟问题。虽然电子提单或者区块链的应用可能为这一难题提供了优雅而安全的解决方案，行业内也出现了几个不同的平台，但对它们的使用仍相对有限。目前，国际保赔集团承保因使用 Bolero International Ltd、E-Title Authority Pte Ltd、GlobalShare S.A.（edoxOnline 平台）、CargoX、WAVE（WAVE 应用）、TradeLens（TradeLens 电子提单）和 essDOCS（CargoDocs 平台）而引发的责任。然而，新平台还在不断涌现，例如 Covantis（2021 年 2 月）和 Minehub Trade Finance（2021 年 11 月）。

传统上，正本提单会一式三份。作为正本提单延迟到港的解决方式之一，随船携带一份正本提单的实务操作应运而生，并延续至今。表面上，该实务操作使得船东可以“凭正本提单交货”，因而可能在理论上被认为满足了这一法律上的字面要求。但是，准确来说，由于随船正本提单并未通过银行环节，也未经流转和背书，因此不具有作为物权凭证的实际价值。实质上，由于在卸货港无人可提供流转提单的情况下，船东对于谁有权取得货物仍然面临着无法核实的困境，因此这一实务操作存在固有风险。

实践中，如果非随船提单卡在银行环节，提单的合法持有人极有可能是银行而非当地收货人，正如最近几起涉及错误交货的诉讼案件（如 *The Navig8 Ametrine* [2021] EWHC 3132 (Comm)、*The Miracle Hope* [2021] Lloyds Rep Plus 54 和 *The Nika* [2020] EWHC 254 (Comm)）所反映的那样。

多年来国际保赔集团已发布大量会员通函，建议会员不要接受这种实务操作，同时明确在采用该实务操作的情况下，保赔保险人可以自主决定是否对错误交货索赔进行赔付。如果会员出于商业原因不得不接受该实务操作，协会建议在所有正本提单上进行备注，以确保取得其他正本提单的人知晓可能会凭随船提单而不是其取得的提单交货。为此，会员应确保在所有正本提单上做如下备注：



“船上留有一份随船提单，在收到托运人/租船人指示时，可能凭该随船提单正当交货。”

在收到交货指示时，会员还应谨慎行事，核实收货方的身份，并固定适当证据，以证明其已经将货物交给托运人或租船人指定的一方。

但是，由于船长无法核实其交货相对方的权利，因此错误交付风险继续大幅提高，而且涉及的是相关货物的全部价值。虽然国际保赔集团已经认可并制作[可转让提单无单放货保函](#)的推荐措辞，但其对于凭随船提单正本放货并没有推荐措辞。因此我们仍鼓励会员在现实及商业上可行的情况下，尽量拒绝接受这一实务操作。

在数字提单成为常态之前，会员在卸货时将继续面临这样的压力：要么凭保函无单放货，要么如上所述，随船携带三份正本提单中的一份，并将随船提单交给托运人和/或租船人指定的人士，之后在该人士“出示”正本时立即交货。不论是凭保函无单放货，还是凭随船提单放货——请记住，在任一情况下，这种实务操作都可能导致丧失保赔险保障。

希望了解更多，请参见 [Gard 关于规则第 34 条的指南](#)。



**作者：Helena Biggs**  
伦敦分公司高级律师