

一是最孤單的數——經久不衰的“隨船提單”實務操作

隨船正本提單不具有作為物權憑證的實際價值，同時由於在沒有流轉提單的情況下難以核實誰有權取得貨物，因此這一實務操作存在固有風險。



國際貿易的一項基本前提是：由於知曉提單是提單持有人享有貨物所有權的有效憑證，船東可以放心憑正本提單交貨。但是航運業一直以來需要解決的一個相應問題是正本提單在銀行流轉環節的遲延問題。雖然電子提單或者區塊鏈的應用可能為這一難題提供了優雅而安全的解決方案，行業內也出現了幾個不同的平臺，但對它們的使用仍相對有限。目前，國際保賠集團承保因使用 Bolero International Ltd、E-Title Authority Pte Ltd、GlobalShare S.A.（edoxOnline 平臺）、CargoX、WAVE（WAVE 應用）、TradeLens（TradeLens 電子提單）和 essDOCS（CargoDocs 平臺）而引發的責任。然而，新平臺還在不斷湧現，例如 Covantis（2021 年 2 月）和 Minehub Trade Finance（2021 年 11 月）。

傳統上，正本提單會一式三份。作為正本提單遲延到港的解決方式之一，隨船攜帶一份正本提單的實務操作應運而生，並延續至今。表面上，該實務操作使得船東可以“憑正本提單交貨”，因而可能在理論上被認為滿足了這一法律上的字面要求。但是，準確來說，由於隨船正本提單並未通過銀行環節，也未經流轉和背書，因此不具有作為物權憑證的實際價值。實質上，由於在卸貨港無人可提供流轉提單的情況下，船東對於誰有權取得貨物仍然面臨著無法核實的困境，因此這一實務操作存在固有風險。

實踐中，如果非隨船提單卡在銀行環節，提單的合法持有人極有可能是銀行而非當地收貨人，正如最近幾起涉及錯誤交貨的訴訟案件（如 *The Navig8 Ametrine* [2021] EWHC 3132 (Comm)、*The Miracle Hope* [2021] Lloyds Rep Plus 54 和 *The Nika* [2020] EWHC 254 (Comm)）所反映的那樣。

多年來國際保賠集團已發佈大量會員通函，建議會員不要接受這種實務操作，同時明確在採用該實務操作的情況下，保賠保險人可以自主決定是否對錯誤交貨索賠進行賠付。如果會員出於商業原因不得不接受該實務操作，協會建議在所有正本提單上進行備註，以確保取得其他正本提單的人知曉可能會憑隨船提單而不是其取得的提單交貨。為此，會員應確保在所有正本提單上做如下備註：



“船上留有一份隨船提單，在收到托運人/租船人指示時，可能憑該隨船提單正當交貨。”

在收到交貨指示時，會員還應謹慎行事，核實收貨方的身份，並固定適當證據，以證明其已經將貨物交給托運人或租船人指定的一方。

但是，由於船長無法核實其交貨相對方的權利，因此錯誤交付風險繼續大幅提高，而且涉及的是相關貨物的全部價值。雖然國際保賠集團已經認可並製作**可轉讓提單無單放貨保函**的推薦措辭，但其對於憑隨船提單正本放貨並沒有推薦措辭。因此我們仍鼓勵會員在現實及商業上可行的情況下，儘量拒絕接受這一實務操作。

在數位提單成為常態之前，會員在卸貨時將繼續面臨這樣的壓力：要麼憑保函無單放貨，要麼如上所述，隨船攜帶三份正本提單中的一份，並將隨船提單交給托運人和/或租船人指定的人士，之後在該人士“出示”正本時立即交貨。不論是憑保函無單放貨，還是憑隨船提單放貨——請記住，在任一情況下，這種實務操作都可能導致喪失保賠險保障。

希望瞭解更多，請參見 [Gard 關於規則第 34 條的指南](#)。



作者：Helena Biggs
倫敦分公司高級律師