doi:10.3969/j.issn.1003-5559.2021.05.019

国际海运不同放货方式的风险比较及托运人的选择

■ 王明严 海南经贸职业技术学院

摘 要:国际海运中,运输单据不仅是承托双方运输合同关系的证明,也是承运人在目的港向收货人放货的依据,不同类型的运输单据对应着不同的目的港放货方式,不同放货方式对托运人而言的风险大小各异。通过比较分析法分析了国际海运中承运人在目的港常见放货方式的风险,揭示出不同运输单据对应的目的港的放货风险大小,进而给出托运人应如何选择合理的放货方式才能有效规避贸易风险的策略建议。

关键词:国际海运;运输单据;放货;风险

当国际贸易标的物装上所订的船舶上之后，承运人应托运人的要求在装货港向托运人签发运输单据，该单据证明了托运人所托运的货物已经付运，反映了与该票货物运输有关当事人的责任与权利，是国际海运业务中最重要的文件。该运输单据即是卖方进行贸易结汇的重要单据，也是船公司在目的港交付货物的依据。不同运输单据对应着不同的放货方式，不同放货方式的风险各异。

《ucp600》第十四条C款规定，托运人在获得船公司或其代理人签发的正本提单后，应在信用证有效期之前且不超过21个银行日向银行交单。之后出口方银行和进口方银行以及进口方银行与收货人之间可能会经过多次背书转让等商业行为，这些商业行为的操作可能会持续三到五周甚至更长时间，因此就可能造成目的港“货等单”的现象，货物堆放在港口的时间超过港口规定的免费堆存期限就会带来一定的“压港费”，增加了收货人的物流成本，特别是在近洋运输中此种情况表现得尤为突出。当收货人收到船公司发来的到货通知而又没有获得正本提单的情况下，收货人无法向船公司或其代理人换取提货单以便提货。通常，收货人会向船公司或其代理人出具“无单提货保函”，船公司凭此保函向收货人签发提货单，这种做法即构成“无单放货”，由此给出口商带来不同程度的经济损失，从而也就引发了诸多国际货物运输纠纷。为了有效解决此类问题，国际货物运输实务中也就出现了正本提单放货的替代单据——电放、目放及海运单。

一、几种放货方式的特征

国际海运业务中，船公司在目的港的放货方式决定于其在装货港签发给托运人运输单据的类型，不管哪种类型的运输单据均是由承运人应托运人的要求签发的。目前，国际海运中的运输单据有正本提单、电放提单、目放单、海运单及电子提单五种类型。因受多种因素的影响，电子提单在实际业务中并不多用，所以常见的只有前四种运输单据。四种不同运输单据下的放货又各具特征。

（一）正本提单放货

如果船公司或其代理人在装货港应托运人的要求向其签发了正本提单，也就意味着该提单是作为物权凭证的付运单据，是承运人在目的港向收货人交付货物的合法依据，收货人在向船公司或其代理换取提货单时必须要交还至少该套提单中的一份正本提单才能得到船公司或其代理人签发的提单货，即须遵从普通法下的“呈上规则”。否则，如果船公司或其代理在没有收回正本提单而

[作者简介]王明严(1976—),男,海南经贸职业技术学院国际货运代理大师工作室副教授;研究方向:国际经贸。

仅凭收货人出具的提货保函的前提下将货物交付给收货人，即构成了无单放货，此种情况也构成了船公司对货物的侵占与提单合约下的违约，船公司应向正当的提单持有人承担无单放货的法律责任。

国际贸易中，因信用证对提单抬头要求不同，提单可分为记名提单、不记名提单和指示提单。对于三种不同抬头的正本提单，船公司在目的港交付货物的方式不同，风险各异。

1.记名提单(Straight Bill of Lading)放货及其风险。记名抬头的提单在流通中不可背书转让，只有提单收货人栏记载的人持有该提单才有用，流通中风险最小，所以，凭记名提单放货往往被一些人认为是最安全的一种放货方式。其实不然，这里必须要明确流通风险不等同于放货风险，这种情况只有在一些将记名提单视为物权凭证、必须交出正本记名提单以符合“呈上规则”的国家。但国际上并非所有国家都是这样，如美国、加拿大、墨西哥和英国等一些典型的英美法系国家通常认为记名提单不是物流权凭证，船公司或其代理人在目的港放货时可以不用收回正本记名提单，仅凭船公司或其代理人签发的到货通知及收货人的身份证明即可放货，船公司无需承担无单放货责任，即是“合法”的无单放货，这也就增大了记名提单的放货风险。杨大明认为，如果签发记名提单，特别是FOB合同，且买卖合约中也没有条文规定“cash against documents”的情况下，通常被视为卖方没有保留物权，而导致货物装上船舶就将物权让给了买方。所以行内有“记名提单等于放弃货权”的说法，此种说法虽欠严谨，但却说明了该种抬头提单的风险不可小视。

2. 持有人提单(Bearer's Bill of Lading)放货及其风险。持有人提单在流通中不需要背书即可流转，船公司只凭正本提单放货，谁持有提单谁就可以向船公司提出放货要求，船公司放货时“认单不认人”。可见，此种抬头的提单在流通中和放货时的风险都比较大。

3.指示提单(Order Bill of Lading)放货及风险。指示抬头的提单在流通中必须要经过正常背书才能转让，在收货人没有支付该提单项下货物的货款时收货人无法得到由托运人指示或开证行指示的正本提单，只能在“结清货款”时收货人才能获得船公司放货的合法凭证，即付运单证。经过合理背书后获取的正本提单是收货人向承运人提取货物的有效单据。

我国海商法第71条规定“提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”所以，船公司严格的放货方式应该是在收回正本提单的前提下才能放货，但在实际业务中并非全是如此。由上述可知，三类不同抬头的提单，有些国家或地区的港口只要求持有人提单和指示提单交还，而记名提单则不需要交还，而且在两种交还提单放货方式中，持有人提单的“认单不认人”的放货方式也存在着很大的风险，一旦提单丢失或被窃，真正的货主将无法控制货权。所以，从托运人角度来看，三种不同抬头正本提单的放货方式中指示提单最有利于托运人有效把控物权，风险相对最小。

(二)电放

电放，即电讯放货。实务中，当卖方有效把控货款时，托运人向船公司或其代理提出电放申请并出具电放保函，船公司或其代理即可向托运人签发电放提单(Surrendered Bill of Lading)。电放提单不具备物权凭证功能，不能背书转让，只能表明船公司或其代理已接收托运人所托运的货物并装上事先安排船舶的运输合同证明，船公司或其代理在目的港凭收货人出具的电放提单和到货通知即可以给收货人签发提货单，以示放货。该种放货方式尤其适用于近洋运输，电放提单不需要经过如正本提单的银行结汇及背书转让等业务环节，而是由托运人直接将电放提单通过传真或其他电讯方式发送给收货人，有效地解决了“货等单”问题，进而规避无单放货。电放提单解决“货等单”问题的常见情形有二，一是银行结汇时运输单据流转太慢，二是收货人在付款赎单后将正本提单搞丢失的情况。

在跟单信用证结汇情况下，运输单据先是由受益人向指定银行交单结汇，根据《ucp600》第十四条B款的规定，指定银行应在受益人交单翌日起5个银行工作日回复审单结果，并决定是否符合结汇要求，如果符合要求，指定银行即向保兑行(如果有)或开证行发出交单指示，同样，保兑行或

开证行也应在接到指示后翌日起5个银行工作日回复审核结果，如果一切顺利，这些程序走完需要近三周时间，如果单据不符合规定，则需要更多时间，这样的单据流转速度对于航程只有一周左右的近洋运输极有可能引致“货等单”问题，从而产生较高的“压港费”。而电放提单则不需要经过银行流转，直接由托运人电传给收货人，有效地解决了近洋运输中的“货等单”这一痛点。

当然，在有些远洋运输中电放提单也能体现其较高的优越性。比如，在买方付款赎单后不慎将正本提单遗失的情况下，买方与卖方协商请求电放将是最优选择，否则，买方将无法提货。法理上来讲，正本提单丢失后托运人可以向承运人申请重新签发正本提单，但条件相当苛刻，通常是申请人在公开发布提单遗失声明后，还要向船公司指定的银行押本贸易合同项下货款两倍的资金两年，之后由该银行出具重新签发提单的保函。如此苛刻的条件一般的贸易商不可能选择这种解决方式，尤其是在进口商已经付款赎单的情况下，进口商和出口商协商以电放形式放货是最好的选择，既节省了成本又抢回了时间。

显然，电放是托运人在有效把控货款情况下于装货港进行的主动放弃货权的商业行为。

（三）目放

目放，即目的地放货，是船公司或其代理在卸货港应托运人的指示将货物交付给指定的收货人。此种放货方式通常是在买方市场的非信用证业务中，托运人事先无法把控货款的情况下不得已而为之。比如，在买方市场中，卖方A为了减少积压存货或争取订单，不得已签下预付小部分（比如15%）的订金、余款货到付款的贸易合同，托运人如期将本合同贸易标的运到合同指定的目的港，此时如果卖方A确定收到买方B支付的全部或绝大部分余款，托运人即可指示船公司或其代理在目的港将本票货物交付给指定的收货人。当然，买方B可能以各种理由拒不付款或要求取消合同，此情况下卖方最好的选择即是就地快速找到新的买家C，在收到买家C支付的全部或绝大部分货款后，托运人即可指示船公司或代理将本票货物交付给买家C。

由此可见，目放是卖方在事先无法把控货款的情况下，为了有效把控物权，不得已而选择的于目的港进行物权转移的商业行为，虽说被动，但卖方在一定程度将国际贸易中的风险最小化。

（四）海运单放货

海运单是船公司或其代理在装货港向托运人签发的付运凭证，代表了承运人已接收货物并已装上船的货物收据，并证明了承运人与托运人之间的运输合同关系，但不具备物权凭证功能，不能背书转让。船公司其代理在目的港向收货人放货时仅凭其或其代理签发的到货通知和收货人身份证明即可放货，无需遵从“呈上原则”要求收货人交还其装货港签发的海运单，船公司无需承担无单放货责任，即是“合法”的无单放货。由此可见海运单在某种程度上类似于电放提单，托运人在货物装上船后即放弃物权，承运人在目的港放货最为便利，最大限度地提高放货效率。但托运人须在有效把控货款的情况才能主张签发海运单，否则将可能面临货款两空的窘困境地。

二、常见放货方式的风险比较

由上述分析可知，除不正常的无单放货外，船公司在目的港的放货方式由其所签发的运输单据决定。于托运人而言，除非信用证或贸易合同中明确规定具体的运输单据外，托运人可根据具体业务的风险程度主张签发何种运输单据，所以，托运人必须事先明晰在不同的贸易结算方下不同运输单据所具有风险类型及程度。

（一）跟单信用证结算方式下的放货风险

因跟单信用证结算方式下开证行负有第一付款人责任，于托运人而言，无论信用证要求签发何种抬头的正本提单或电放提单或海运单，只要托运人在有效的交单期前按信用证的要求向银行交单，在满足“单证相符、单单相符”的情况下开证行必须向托运人承兑汇票或支付本票业务的全部货款。此种情况下，托运人无需担心任何放货风险，即便承运人在目的港有无单放货的可能。

（二）非跟单信用证结算方式下的放货风险

信用证结算是以银行信用为担保的结算方式，卖方收回货款的风险非常小，而非信用证结算方式下的商业信用不能有效保证卖方顺利收回全部或绝大部分货

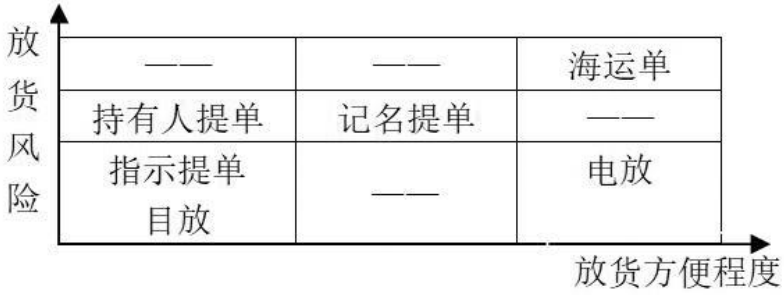

图1　国际海运放货风险与方便程度矩阵

款，此种结算方式下，托运人必须要慎重考虑如何放货才能有效把控物权或货款，以规避钱货两空的风险。

根据上述国际海运业务中四种常见放货方式的特征可以得出下面的放货风险与方便程度矩阵，该矩阵从放货风险和放货方便程度两个维度明示了四种放货方式的差异。

1.指示提单和目放两种放货方式下，托运人能够有效地把控物权或货款，所以风险相对最低，但放货的方便程度也最低，可能会提高目的地的物流成本，如果单单从放货风险角度考虑，这两种放货方式对托运人来说显然最有利。

2.记名提单的放货风险与方便程度决定于目的地所在国的相关法律规定或港口习惯，如美国、南美、非洲等地区的一些国家就规定不用收回正本提单就可以放货给收货人，船公司无需承担无单放货责任，放货的方便程度提高，但却增加了托运人的风险；如果目的地所在国没有如同上述这些地区地相关规定，船公司需要收货人交还正本提单才会放货给收货，否则船公司将承担无单放货责任，此种情况下，放货风险降低了，但却以牺牲放货的方便程度为代价。

3.电放，通常情况下，托运人基本上掌握了货款的情况才会主动放弃物权做电放，所以这种情况下于托运人而言也就不存在放货风险问题，而且放货方便程度最高。

4.持有人提单的放货风险较高、方便程度较低。如若托运人收不到收货人的货款，托运人不会将正本提单放给收货人，即使货物已经到达目的港，收货人也无法提取货物；如若托运人已经收到本单业务的全部货款或按合同规定的货款金额，托运人便按合同规定将正本提单寄给收货人，在邮寄正本提单的过程中可能会发生提单被盗或遗失，如果托运人或收货人没能及时发现，货物可能会被不合法的第三方持有人提走，因船公司或其代理人在放货时仅“认单不认人”，只要提单是真实的，船公司或其代理人就可以放货，无需承担“误”放货责任，此种情况下，虽然于托运人而言不存在放货风险，但会引发一系列的麻烦，进而会影响买卖双方的后续贸易合作。

5.海运单放货的方便程度最高，如果托运人在货物装上船舶之前就已收到全部或绝大多数货款，海运单与电放几近相当，放货风险很小。否则，于托运人而言此种放货方式的风险最大。实务中常见的一些贸易诈骗案中，买方开始几单业务都是非常主动地支付货款，之后就与卖方签订一个数额较大的贸易合同，并以当前资金周转紧张为由要求仅支付少部分订金，余额等货到支付，此时卖方已经将买方认定为资信较高的老客户，同意了买方的海运单放货要求，而等到货到目的港后，买方提取货物后便“跑路”，或以产品质量不达标等原因要求卖方降价，从而给卖方带来巨额损失。

三、风险最小化的放货方式选择

国际海运实务中，托运人在不同市场、面对不同的收货人选择何种放货方式不能一概而论，但放货风险最小化的基本原则不能放弃。

（一）跟单信用证结算下的放货方式选择

《ucp600》第七条A款“倘若规定的单据被提交至被指定银行或开证行并构成相符提示，开证行必须以信用证所适用的情形予以兑付”。即业内常说的“开证行负有第一付款人责任”的诠释。所以，在跟单信用结算方式下，受益人根据信用证的要求履行其应尽义务、按信用证中的相关单证条款要求签发运输单据，并在合理的交单期限内向指定银行提交符合“单证相符、单单相符”的结汇单据，即可有效规避放货风险。

（二）非跟单信用证结算下的放货方式选择

（下转第88页）