

# 无正本提单放货

凭保函放货的情况很普遍，但若保函承诺无法履行，  
后果可能极为严重



## 要点

- 在大量散货或油类贸易中，无提单时接受保函的做法司空见惯。尽管此做法在很多贸易实践中得到普遍认可，但会员也可能面临保函无法履行导致的严重后果。
- 凭保函放货但错误交付而引起的索赔，会损害保赔险的效力。
- 获得措辞正确的保函非常关键，并且会员应确实遵守保函规定的程序。
- 同时，会员应主动考量，是否存在保函出具方的商业风险。可信赖的一方提供的保函，才有保障。
- 近期英国高等法院审理的Zagora轮一案，涉及无单放货引起的争议。



## 引言

尽管不被推崇，无正本提单放货却是国际贸易中的常见做法。单证流通链上的延迟，和货物在运输途中被转卖，往往意味着在船舶抵达卸货港时，不能提供正本提单。

当发生这种情况时，承运人通常会同意，在收到承租人或收货人提供的担保函后交付货物。大多数情况下，货物交付都可以顺利进行。尽管大家对此做法都不陌生，但太熟悉有时也会导致疏忽大意。

因此，务必要谨记上述做法涉及的风险并谨慎行动，尽可能降低船东的风险。

### 风险聚焦

无正本提单放货涉及的风险主要有四种：

第一项是错误交付的风险。众所周知，除其他功能外，提单作为仓库的“钥匙”，当出现在卸货港时，应递交给船长用于放货给提单“持有人”。切记，如果此“钥匙”没有出现在卸货港，担保函不能解除承运人因错误交付货物而须承担的责任（通常称为“错误交付索赔”）。提单的合法持有人可就船东错误交付向其索赔，而保赔协会极有可能对船东的索赔不提供支持（见下文论述），此外，获取的保函能否保护船东的利益，也存在不确定性。

显然，在上述情况下避免错误交付索赔的最简单方法，就是坚持凭正本提单放货。若租约无相应的条款，不得强制船东

未收回正本提单就同意放货。然而，许多租船实务中，出于商业压力，船东不得不根据租约中的提单/保函（或其它类似的）条款在没有正本提单时凭保函放货。如果租约中有此类条款，除了有证据表明主张提货的人没有货权，否则即使船东认为极其不妥，也不能拒绝无正本提单放货。

不论是否同意凭保函放货，船东都应了解为何正本提单未能在卸货港递交。船东可能会听到完全合法的理由来解释正本提单延迟到达卸货港，例如银行方面导致的延迟。但也有一些理由能让船东意识到错误交付的风险。例如，正本提单被依据信用证向卖方议付的银行扣留，因为银行的客户（即买方）没有赎回正本提单。

最后，船长应提高警惕并留意核实登轮要求提货人员的身份（记录其姓名和证件号），并尽其所能，仔细确认该人员是否为保函中列明的或（提供保函）承租人所指定的或保函中写明的收货方人员或其代表。一些谨慎的船东，甚至会要求在船舶到达卸货港之前，获得代表保函载明的收货人登轮提货的人员的姓名及其证件号。只要承租人愿意协助，建议船东采取此做法。

第二项风险与保险有关。众所周知，因错误交付而产生的责任，不属于互保协会规则规定的承保范围，除非与协会董事会另有约定（见UK保赔协会规则第2.17(c)(ii)条）。保函旨在尽可能地降低上述风险，但须知，保函实质上取代了船东为错误交付投保的保赔险（如果无单放货与后续的索赔没有因果关系，例如由于货物灭失或损害而引起的索赔，依然属于承保范围之内）。

UK保赔协会可为特定类型的船舶提供延伸货物保险，有保障无正本提单放货或在非提单指定港口放货可选。<sup>1</sup>

第三项风险，是保函能否在出现错误交付索赔时发挥作用。保函的措辞因此显得至关重要。如前所述，在大部分的租约中，船东已经同意依据提单或保函条款（或类似约定）接受保函。多数情况下，承租人会要求遵循国际船东保赔协会集团的标准保函措辞且不得改动，但却没有考虑到特定港口和特定时间的实际情况。因此，一开始就应该注意检查这些合约条款的措辞，以确保船东无须承担过多的风险。例如，租约条款通常会被修改成船东“同意凭保函卸货”，而不是“同意凭保函放货”。尽管上述条款可视为有利于船东，因为保函从开卸之时即适用，但船东仍需依据提单“交付”货物。由于“卸货”和“放货”是两个完全不同的概念，除非货物卸下后船东仍能占有或控制（多半是不可能），否则他们依然面临错误交付的风险。

“BREMEN MAX”轮案<sup>2</sup>也表明了坚持保函措辞的重要性。该案中，基于提交的保函，法官强调，若船东在依据保函提出担保要求之前，就已经向货物索赔方提供了担保，则可能损害船东依据保函要求和接受担保的权利。承租人也主张，赔偿是以货物交付给保函载明的收货人一方为条件的。2010年10月，国际船东保赔协会集团发布通函，建议修改保函的标准模板以回应上述两点。

上述第二点在最近审理的“ZAGORA”轮保函纠纷案<sup>3</sup>中也有论述。在该案中，船方凭租家的保函在无正本提单的情况下卸货，保函的关联性再次受到关注。八个多月之后，当该轮再次回到同一卸货港时被扣押，中国银行诉称，因无人付款赎单，他们是正本提单持有人，船东（在无人提交正本提单的情况下）把货物错误卸下。

船东依据租家出具的保函要求首承租人协助释放船舶。首承租人顺着租约链传递船东的要求，尽管次承租人获得临时强制令要求买家遵循保函并提供担保，买家拒绝履行。耽搁一段时间过后，首承租人最终提供担保以获得船舶的释放，但同时保留权利主张保函并未履行。

英国高等法院审理了该案，并在卸货近三年之后才作出判决。首承租人主张，在船东越过租约链将货物卸给由终端货物买家指定的航运代理占有和控制的情况下，约定货物交付给“厦门买家或者贵方相信是厦门买家或其代表的一方”的保函

<sup>1</sup> UK保赔协会的延伸货物保险，详情请登入 – <https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Extended%20Cargo%20Cover%20brochure%20Oct%202008.pdf>

<sup>2</sup> Farenco Shipping Co. Ltd v Daebo Shipping Co Ltd (The “Bremen Max”) [2008] EWHC2755(Comm)

<sup>3</sup> Oldendorff GmbH & Co KG v Sea Powerful II Special Maritime Enterprises (The Zagora) [2016] EWHC3212(Comm)

未被履行。相反，首承租人主张上述航运代理以船东代理的身份保管货物。

最终，英国高等法院确认了保函内容，并认定船东依指示卸货并把货物交付给了上述代表“厦门买家”的代理。然而在形成这一论断前，法院进行了大量的事实调查，包括对租约链、买卖合同链、保函在合同链中如何形成的证据，及卸货当时的详细情况，包括各方的通讯往来。“ZAGORA”轮一案突出表明了保函链条上的固有困境。

第四项，也是最后一项风险，则是提供保函一方的信誉。尽管船东都意识到这一点，但值得强调的是，船东不能因保函项下的索赔而留置货物。请注意，保函可能已经替代了保赔险。同样需要强调的是，一个公司因错误交付而遭受货值索赔时表现出来的可信赖程度，跟他们根据租约支付租金和其他杂费的信誉，是不成正比的。索赔会出现得比较晚且可能比较严重。“ZAGORA”轮一案，恰恰说明位于租约链中部的承租人信誉的重要性。在卸货三年后的庭审中，第三承租人缺席审判，导致租约链上游的承租人不得不应

对错误交付导致的后果。

### 使用电子提单有帮助吗？

近年来，电子提单的使用频率显著提高。与纸质提单相比，电子提单未能出现在卸货港，从而导致无法卸货的风险极低。而且据使用者反馈，采用电子提单后，开立保函的次数呈断崖式下降。正因如此，错误交付的风险同样大幅降低。电子提单系统的“封闭性”特质，也有助于辨认提货方的身份。

欲知更多关于电子提单的资料，请参阅UK保赔协会《关于电子提单的法律简讯》。<sup>4</sup>

### 结论

实践中无正本提单放货司空见惯，就纸质提单而言，此种情况仍将继续，而错误交付的索赔也时常发生。应对这些索赔不仅没有保险的支持，面临索赔时船东接受的保函能否有效地保护船东，也存在不确定性。因此，船东在交货流程、租约条款和保函措辞等方面，保持警惕尤为重要。如有疑问，船东会员应及时向协会寻求建议。



<sup>4</sup> <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/legal-briefing-electronic-bills-of-lading-138374/>



