

2010年单证员考试辅导：电放与海运提单的区别单证员考试
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022_2010_E5_B9_B4_E5_8D_95_c32_645085.htm id="niao" class="iian">

把单证员
站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年单证员课程免费试听 点击
进入免费体验：百考试题单证员在线考试中心 更多信息请访问：
百考试题单证员、百考试题论坛单证员 随着国际贸易法律与实务的发展、变化以及集装箱班轮运输的普及和集装箱运输技术的进步，十多年来国际集装箱班轮运输中使用的单证也发生了一些变化。“国际贸易条件解释规则

” (Incoterms1990 , Incoterms2000等)中出现了海运单(sea waybill)。而在我国的国际集装箱班轮的近洋航线上，于1992年底、1993年初，出现了“电放”(telex release)的概念。“电放”与“海运单”都是为了便利海上运输而创设的，而且在目前的国际集装箱班轮运输实践中经常使用。根据对中日航线一些集装箱班轮所使用单证的统计，按票数计，使用提单的情况仍高达90%左右，使用“电放”的也已占8%左右，而使用海运单的只占2%左右。然而，人们在选择使用“电放”还是使用海运单时，往往是人云亦云，盲目地选择。在研究选择使用“电放”还是使用海运单的问题时，必须首先明确“电放”和海运单的基本概念。1.“电放”及海运单的概念在货物装船、船公司签发提单的情况下，收货人必须交出一份经适当背书(duly endorsed)的正本提单(在变更卸货港时或在其它特殊情况下，通常应交出全套正本提单)(注：这是提单作为缴还证券的性质，即提单上请求提货权利的实现必须以交还提单为要件)，并且还应付清所有应支付费用，然后方

能在卸货港取得提货单(Delivery Order, D / O), 提取货物。当收货人无法及时获得提单, 则通常是收货人凭保证书换取提货单后提货(注: 请区分航运实践中通常使用的“保函”的概念和担保法中“保证”的概念)。但是, 船公司不能以保证书对抗第三人(持有提单的真正收货人), 因为提单是承运人保证据以交付货物的单证。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。为了使收货人可以在某些无法及时取得提单、而船公司又不愿意凭保证书交付货物的情况下能及时提取货物, 实践中就产生了“电放”的做法。人们通常所说的“电放”是狭义上的概念, 即托运人(发货人)将货物装船后将承运人(或其代理人)所签发的全套正本提单交回承运人(或其代理人), 同时指定收货人(非记名提单的情况下); 承运人授权(通常是以电传、电报等通讯方式通知)其在卸货港的代理人, 在收货人不出具正本提单(已收回)的情况下交付货物。因此, “电放”的法律原理是: 在承运人签发提单的情况下, 当收回提单时即可交付货物(或签发提货单)。由于承运人收回提单的地点是在交付货物(卸货港)以外的地点(通常是在装货港), 视其为特殊情况, 所以收回全套正本提单。然而, 目前有关的国际公约、各国的法律(如中国的海商法)和法规中均无“电放”的定义。海运单规则较为简单的贸易程序通常会吸引更多的人来做生意。所以, 简便的运输程序也是决定世界贸易发展速度的重要因素之一。与使用提单的情况相比, 使用海运单时收货人提货手续更简便、更及时、更安全。所以, 20世纪70年代以后海运单开始被银行接受。国际商会(International Chamber Of

Commerce , ICC) 制订的INCOTERMS将海运单写入了运输单据(transport document)之中。1990年6月29日在巴黎举行的国际海事委员会第三十四届大会上通过了“国际海事委员会海运单统一规则”(CMI Uniform Rules for Sea Waybill),使海运单的使用更具规范性。与提单的三个功能相对应,海运单也具有货物收据的功能和运输合同证明的功能,但是,海运单不是“物权凭证”。关于支配权的规定是:第一,除非托运行人行使其选择权,否则托运人是唯一有权就运输合同向承运人发出指示的当事人。除非准据法禁止,否则在货物运抵目的地后、收货人请求提取货物之前的任何时候,托运人有权改变收货人的名称(条件是托运人应以书面形式或为承运人接受的其它方式,给承运人以合理的通知,并就因此造成承运人的额外费用承担赔偿责任)。第二,托运人具有将支配权转让给收货人的选择权,但应在承运人收取货物之前行使,并在海运单上注明。选择权一经行使,则托运人便终止了第一项中的权利,同时收货人便具有了这种权利。承运人只要尽合理谨慎的责任、确认声称收货人的当事人,就可凭收货人出示适当的身份证明交付货物,而不需要出示正本海运单。当然,海运单还存在着一些问题,而且它也无法替代提单。所以,许多船公司尚不具有自己的海运单。但是在一些适用“电放”的情况下,通常都是可以使用海运单的。

2 承运人的选择 作为承运人的集装箱班轮公司都是以“客户是上帝”为其服务理念,所以当客户提出使用“电放”或使用海运单的要求时,除非该船公司没有自己的海运单,船公司都会满足客户的要求。然而,对于承运人而言,应该选择使用海运单。选择使用“电放”的依据和风险众所周知,提单已有

国际公约、各国的法律等赋予其定义、加以规范。而“电放”实际上是使用提单时的一种特殊情况。但这种情况非常特别，使得提单的“准流通证券”的性质，即提单可以通过交付或背书加交付自由转让的性质被消灭。目前还没有国际公约或各国的法律给“电放”赋予定义和规范。如前所述，“电放”的原理是异地收回提单，然后交付货物。这种做法也是参照了在签发提单时的特殊情况，即“异地签单”的做法。但是，“异地签单”仍然是存在着问题的，并且也有人对其做法提出过质疑，可以说“异地签单”做法的后果存在着不确定性。严格按照本文给予“电放”的定义操作，可以避免一些不确定因素造成的影响。然而，实践中的一些做法仍然给“电放”以后承运人承担的相应责任构成风险。值得注意的问题可以包括，但不局限于：(1) 托运人(发货人)申请“电放”时，承运人不再签发提单，此时，提单条款对当事人是否具有约束力的问题。(2) 提单可以适当背书(duly endorsed)后转让，“电放”时如何实施的问题。(3) “电放”情况下的托运人和收货人都是无船承运人，作为实际承运人的船公司将货物交付给真正的货主时，是否会承担交错货物的责任问题，或者无船承运人错误交付货物时，船公司应承担的责任问题。(4) 船公司与船舶代理人之间授权不明现象的发生及其责任的承担问题。选择使用海运单的原因 海运单无论是在国际贸易方面(如国际商会制订的INCOTERMS)还是在国际航运方面(如国际海事委员会的海运单统一规则)都已经有了十多年的惯例、规范可循。而“电放”实际上是在使用提单的情况下，基本上按照海运单流程操作的一种方式。因此，必要时选择使用海运单对作为承运人的船公司而言，可

以在避免因使用“电放”而可能产生的问题同时，又有惯例、规范可供当事人遵守。所以，当需要时，承运人选择使用海运单是较为妥当的。

3 货方的选择

此处所指的货方是买卖合同中的卖方和买方，通常他们也就是运输合同中的货方，即托运人(发货人)和收货人。对于托运人和收货人而言，在某些情况下，同样存在着是选择使用“电放”还是使用海运单的问题。正确的选择将使其既能满足流程上的需要，又能维护自身权益。

托运人(发货人)的选择

首先，货物买卖合同中的卖方、货物运输合同中的托运人(发货人)应该了解“电放”的基本概念。“电放”并非在任何情况下都可以使用。例如，当采取信用证方式作为支付货款的方式、并遵守ICC的“跟单信用证统一惯例”(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP)时，就不能使用“电放”，因为UCP500规定的海运提单要求是全套正本，而“电放”却要求托运人(发货人)将全套提单交回承运人(注：实践中，由于承运人对“电放”的概念不明确，所以会有在“电放”的同时，承运人再签一份正本提单的错误做法等，千万不能效仿)。但是，如果买卖双方选择汇付作为支付货款方式时，由于买卖双方互相信任，且不需要以提单作为收取货款的保证，所以此时就可以使用“电放”。但是，如果卖方对收取货款存在任何疑问，就应注意能否在“电放”后，安全、及时地收到货款。

其次，托运人应了解在使用“电放”的情况下，由于必须将全套提单交回给承运人，所以，在某些情况下，例如，主管机关检查时要求提供或者当与承运人发生争议时，托运人会因拿不出提单而影响其维护自身的权益。由于可以使用“电放”的情况都可以使用海运单，而使用海运单比

使用“电放”更安全，更能引起托运人对维护自身权益的注意力。所以，对于托运人(发货人)而言，应该选择使用海运单。收货人的选择 买卖合同中的买方，在洽谈买卖合同时，通常处于主导地位。而当其作为运输合同中的收 100Test 下载 频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com