# 试论海运单在贸易实践中的一些问题(1)论文

来源：网络 作者：清香如梦 更新时间：2024-01-11

*[摘 要] 海运单作为一种新的运输机制，具有提货简便快捷的特点，大大地提高了工作效率。它的出现在某种程度上解决了近洋贸易中提单晚于货物到港的问题，但由于海运单出现的时间与提单相比十分短暂，在实际业务中难免存在一些问题，贸易实物界人士要充...*

　　[摘 要] 海运单作为一种新的运输机制，具有提货简便快捷的特点，大大地提高了工作效率。它的出现在某种程度上解决了近洋贸易中提单晚于货物到港的问题，但由于海运单出现的时间与提单相比十分短暂，在实际业务中难免存在一些问题，贸易实物界人士要充分了解海运单的优点和问题，根据自己的实际情况，权衡利弊有选择地运用。

　　【论文关键词】 海运单 提单 UCP600 海运单是在20世纪70年代初期，随着科学技术的发展、造船技术的提高与航海速度的加快而产生的一种运输单证。

　　它虽然已产生有30余年，但是与海运提单数百年历史相比，年轮实在短浅。由于人们对其认识生疏，加之相关的法律法规尚不十分完备，因此在国际贸易实践中海运单未能发挥出其应有的巨大作用。尤其是在我国，对海运单的使用率极低，我们应该了解它的特点、相关的法规以及在贸易实践中存在的问题，这对于我们在贸易实践中正确地运用海运单会有很大帮助，进而促进进出口贸易的蓬勃发展。 一、海运单的产生背景 1.运输技术的提高 第二次世界大战以来，科学技术飞速发展，新科技被广泛地应用于航海领域，使船舶的安全性能大大提高，航海的速度大大地加快。集装箱运输方式的迅猛发展，世界各大港口装卸设备的现代化，使得港口的装卸效率提高，国际海上货物运输所需的时间大大缩短。

　　因而经常会出现代表货物的提单晚于货物到达目的港的情况，尤其是在近洋贸易当中，这种现象就更加普遍。由于提单的制作流程冗长而复杂，造成货到而提单未到的情况，使得买方无法及时提货。这不仅给港口造成货物滞留的情况，而且也给买方增加了额外的费用和风险。为了解决这种难题，贸易界出现了银行担保提货、电放等“偏方”，这种方式不仅违反了提单“见单交货”的原则，而且还会造成在发生贸易纠纷时，当事人得不到法律保护的严重后果。海运单就是在这种情况下产生的，它的出现在缓解了提单晚于货物到港的问题。 2.传统的以船舷为界的交货界限有所改变 20世纪70年代以来，集装箱运输方式风靡全球，被人们称之为运输史上的一次革命。随着运输技术的不断革新，特别是集装箱运输和国际多式联运方式的迅速发展，使得传统的海洋运输由以往的“港至港交货”，变为集装箱“货运站至货运站(CFS to CFS)”或“堆场至堆场(CY to CY)”，以至于发展到“卖方库门到买方库门(Door to Door)”的交货方式。

　　在这种情况下，以“船舷”为界的传统交货方式有所改变，而提单的出具仍然要等到货物上船后才能办理，这种传统的提单流转程序难以满足国际海运发展的要求。 3.推广普及电子商务的需要 电子商务是企业通过运用现代信息科技，特别是网络技术和现代通讯技术，使得商务活动所涉及的贸易当事人，通过网络传递单证信息，从而实现商务活动的“无纸化交易”。但是由于提单具有物权凭证的这一重要功能，在目前要通过电子数据传输来体现这一功能尚有一定困难。

　　因为作为电子数据的电子提单既无法进行正本手签，又不能进行背书转让。提单的物权凭证这一功能，成了网络信息时代电子提单发展的一大障碍。因此，联合国贸易与发展会议主张在进出口贸易中，特别是在近洋贸易，如果能肯定货物不在路途中销售，而且到货目的港明确，积极鼓励使用海运单。因为海运单不具备物权凭证这一功能，以此来实现运输单据的网上操作。 二、海运单与提单的区别 为了适应国际贸易环境的发展，国际海事委员会(Committee Maritime International CMI)于1983年制定了《关于并入海运单或其他类似单证的统一规则草案》，在1990年召开的国际海事委员会大会上进一步讨论修改并通过了《国际海事委员会海运单统一规则》。

　　规则共八条，包括适用范围;常用关键术语的定义;代理;当事人的权利和责任;货物说明;支配权;交付;效力等。该规则为海运单的实施提供了法律依据。 海运单(Sea Waybill)是证明国际海运货物运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人保证将货物交给指定的收货人的一种不可流通的单据。由于海运单不可流通的特点，因此它不能等同于提单的职能，与提单相比，海运单有如下不同的特点。

　　1.提单具有货物收据、运输合同证明、物权凭证的三项功能，而海运单只具有提单的货物收据和 运输合同这两种性质，它不是物权凭证。 2.提单是物权凭证，可以作成指示性抬头，通过背书进行转让，具有流通性，而且只有持有人才能提取货物。而海运单不是物权凭证，不能作指示性抬头，不能流通转让。因此，海运单上的收货人栏(Consignee)内必须详细标明具体收货人的名称、住址和其他能够辩明收货人身份的事项。提货时不需要出示海运单，但需出示提货单上标明的收货人身份证明。 3.提单有全式和简式之分，而海运单是简式单证，即它的背面不列详细条款。海运单的正面及各栏目格式与海运提单基本相同，海运单和提单都可以作成“已装船(shipped on board)”形式或“收妥备运(received for shipment)”形式。海运单背面不列详细货运条款，但载有一条可援用海运提单背面内容的条款。 4.在提单的分类中，有“记名提单”，记名提单同样不能背书转让，这与海运单相同。但它们有着本质的不同，记名提单是物权凭证，而海运单不具备这一性质。在提货时，收货人须持记名提单提货，而海运单不是提货的必需单据。

　　三、海运单的优越性 海运单不能背书转让，属于不可买卖的单证，不具有流通性和有价证券的性质。签发海运单的提货程序通常是：船公司在船舶到达目的港之前，向海运单上注明的具体收货人发出到货通知，收货人签署到货通知后退还给船务代理，船务代理根据签署过的到货通知向收货人签发提货单(Delivery Order)，凭此提货单在目的港向承运人提货。当然，承运人有责任、有义务对指定收货人进行严格的核实并将货物交到托运人指定的收货人手中，因此海运单具有一定的安全性。海运单仅涉及托运人、承运人、收货人三方，程序简单，操作方便，有利于货物的运转。

　　从上述海运单流转程序可以看出，海运单提货具有快捷、简便、安全的特点，与提单相比有如下优点。 1.提货快捷 海运单项下，收货人在目的港提货时，不需要出示正本海运单，只需出示船务代理根据到货通知签发的提货单以及能够证明本身的证明即可提货。承运人只要小心谨慎地将货物交给海运单上所列明的收货人，就视为完成了交货义务。提货快捷对于收货人来说非常重要，能够节省货物在码头的滞期费、仓储费等开支。 2.程序简便 在单据交接程序方面，使用提单时，由于托运人必须向收货人交付全套正本提单，而提单的签发又是在货物装船之后，因而影响提了收货人的提货速度。而海运单由托运人保存，不需要向收货方提交，因此其他单据，如保险单、商业发票等，可以在装完货之后直接发给有关当事人，加快了单据的传递速度，从而能缓解近洋贸易中货到而提单不到的现象。

　　3.相对安全 在风险方面，采用提单时通行的做法是见单交货，如果提单丢失或被盗至使货物被冒领，承运人对此并不承担责任，因为承运人的义务是凭单交货，这对收货人来讲风险较大。由于海运单的不可转让性，即使海运单丢失或被盗，拾得者或盗窃者也不能凭海运单提货，海运单的收货人明确，这就杜绝了伪造运单骗取货物的可能，从这种意义上讲，海运单是一种相对安全的凭证。 四、海运单在实际贸易运用中的问题 事物总是一分为二的，尽管海运单具有快捷、简便和相对安全的优点，为托运人和收货人双方免去了诸多不便，大大地提高了工作效率;但由于海运单出现的时间与提单相比十分短暂，在实际业务运作中难免存在一些问题。以下从出口方托运人、进口方收货人以及相关银行等三方面加以论述。

　　1.从托运人角度看 海运单是托运人与承运人之间签署的一种运输货物契约。根据《国际海事委员会海运单统一规则》第六条第一款的规定：“托运人如果不将对货物的支配权转让，他便是惟一的有权就运输合同向承运人发出指示的当事人。他有权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，改变收货人的名称”，从这一点来看，海运单项下运输货物，对托运人很有利。 但是，由于海运单的操作方式简便，省去了许多复杂的审单过程，货到目的港之后，根据规则第七条规定“承运人凭收货人出示的适当的身份证明交付货物”，收货人是否付款赎单，并不是提货的必要条件，这一点对托运人十分不利。从这种意义上讲，如果收货人的信誉不良，就会给出口方造成货、款两空的危险。 因此，海运单运输方式适合于和信誉良好、有长时间业务关系的老客户做的，也适合于在预付货款或一些无需担心收付货款母子公司之间做的贸易。

　　2.从收货人角度看 海运单运输方式对收货人的最大好处是提货快捷，可以避免近洋贸易中提货单据晚于货物到港而产生额外费用，以及因提货迟而失去商机。然而，对收货人来讲也存在着一定的风险。 首先，由于运输合同是出口托运人与承运人之间签订的，收货人与承运人无直接的契约关系，虽然《海运单统一规则》第三条规定：“托运人订立运输合同，不仅代表自己，同时也代表收货人，并且向承运人保证他有此权限”，但这也只是一种代理关系。再因收货人凭身份证明提货，所以收货人不持有海运单，一旦货物发生货损和灭失，收货人向承运人提出索赔，便会有一定的难度。这与提单相比，收货人在海运单中所受到的法律保护要脆弱许多，如果发生纠纷，往往是收货人的利益得不到充分保护。

　　其次，《海运单统一规则》第六条第一款规定：“ 托运人是惟一的有权就运输合同向承运人发出指示的当事人。他有权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，改变收货人的名称”，这对收货人来说极为不利。如果托运人收到货款后，向承运人书面提出变更收货人，则原上收货人无诉讼权。 因此，在采用海运单的运输方式时，买方要在签订的贸易合同中附加一些保护自己的条款。 3.从银行角度看 海运单如果用于如托收、汇付等非信用证结汇方式下，对银行来说不存在太大的风险。而目前国际贸易中大部分的货物买卖是通过跟单信用证方式进行的，由于海运单不具备物权凭证这一性质，使用海运单可能会使开证银行的利益受到损害。因为在使用海运单时，收货人无需提交海运单，根据《海运单统一规则》第七条第一款规定：“承运人凭收货人出示适当的身份证明交付货物。”收货人向银行付款赎单并不是提货的必要条件;再加上《海运单统一规则》第六条第一款的规定：托运人有权在货物运抵目的地后，收货人提取货物之前的任何时候，都可以改变收货人的名称，这会使开证银行的债权落空。尽管《跟单信用证统一惯例》(UCP600号)第21条已有接受海运单的规定，但在现实业务当中，银行仍然不愿意接受海运单;即使接受，势必也要给开证申请人附加一些苛刻的条件;或者在收到货款之后再付款给受益人，银行会把风险转嫁给他人。

　　为了保护银行的利益，目前在实际业务操作中有一些“偏方”做法。如，在海运单上载明银行作为收货人，使开证行拥有货物的支配权，待买方付清货款后，再把收货人名改为买方等。然而，偏方毕竟是偏方，它不能代替法律法规，不能从根本上解决托运人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，更改收货人的名称这一实质问题。如果托运人收到银行的付款，而没有将收货人的名称改为买方的话，从规则的角度来看也是无可挑剔的。由于海运单不是物权凭证，海运单项下开证行不能取得对货物控制权。因此，海运单更适合于付款条件是预付或延期付款的不随附运输单据的贸易。 五、结束语 综上所述，海运单作为一种新的运输机制，既有其优点，又有其不足。贸易实物界人士要充分了解海运单的优点和问题，要根据自己的实际情况，权衡利弊有选择地运用。比如，跨国公司的总分公司与子公司间的业务往来;结汇方式为汇付或者不随附运输单据的近洋贸易;往来已久、相互信任、关系密切的贸易伙伴间的业务等，应该选择使用海运单。

　　参考文献:

　　熊良福 夏国正编著:国际贸易实务新编.第三版[M].武汉:武汉大学出版社， 202\_ 梁英焕 徐正斗编著:国际贸易法规.第三版[M].韩国首尔:三英社，1998 陈 岩 刘 玲:国际贸易中不可转让海运单的应用及风险控制[J].北京:国际贸易问题，202\_年第4期 刘 宇:关于INCOTERMS C组贸易术语的研究[D].韩国:启明大学博士论文，202\_

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！