

电子提单流通的法律制度

吴仁坚

(中国政法大学,北京 100088)

【摘要】 电子信息技术的的发展和提单实践的问题为电子提单的应用提供了机会。电子提单在实践中的流通需要有一定的条件:功能等同和优越性的发挥。在法律上确定电子提单具有纸质提单的同等功能,这是电子提单流通的法律前提;而电子提单优越性的发挥取决于其流通制度本身的设计是否合理。通过比较传统提单的流通制度,考察已有电子提单实践之中的流通制度设计,笔者认为在法律上应当建构一个由第三人登记制度、信息传递制度、身份认证制度构成的电子提单流通法律制度。

【关键词】 纸质提单; 电子提单; 功能等同; 流通

【中图分类号】 F740 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1673-0755(2008)02-0068-05

电子提单的产生不仅是技术发展的产物,更是提单现有实践问题的强烈要求。然而,电子提单的现实流通有许多障碍,包括技术上和法律上的问题;电子提单进行流通,首先它要具备纸质提单那样的功能,其次它要能发挥自身优越性,而后者取决于其流通法律制度的建构。流通是提单法律制度的关键,对电子提单来说也是如此,本文将就电子提单流通的法律制度问题进行分析。

一 电子提单应用的可能性

现代提单制度的合理性在于,海运一般运输距离长而速度慢,货物要在海上闲置很长一段时间;使用提单代替货物本身进行转让,可以加快速度,增加效率。^[1]但这里有一个基本前提,就是提单可以比货物更快到达,从而使收货人能及时提货。^[2]

但随着航运速度的加快,货物运输的时间越来越短,于是,提单在现实应用中遇到了挑战,提单的局限性开始凸现出来。提单危机于是成为一个重要的话题。^[3]在提单的现实问题中,最为突出的是流通速度的问题,^[4]因为流通速度是提单制度的基本前提和制度基础。如果提单流通速度不能满足要求,则提单作为可流转的物权凭证将是无实践意义的,整个提单制度也面临崩溃的危险。因为提单流通速度慢导致收货人不能及时提货,由此在实践中也被迫产生了许多无单放货的问题,这可能给有关参与者造成重大损失。虽然在实践中,收货人也可以凭副本提单加保函提取货物,但收货人取得此种保函是有一定困难的,因为他必须具有一定的财力作保证,承运人才能决定将货物交付于他,因而对收货人来讲,会造成极大的不便。^[5]所以,提单流通速度的现实问

题产生了传统提单变革的要求。而在纸质提单的情况下,提高其流通速度是不现实的,因为现有提单的寄送一般是通过航空方式进行,其提速的空间很小。于是,电子提单脱颖而出。电子提单是提单和 EDI 相结合的产物,EDI 的技术手段使得电子提单的流通速度大大提高,因而电子提单的速度特性恰恰能解决传统提单流通速度慢这一关键问题。由此,电子提单具有代替传统提单的可能,因为它解决了传统提单在现今实践中所面临的最重大问题。

二 电子提单的功能等同和流通性——基础法律制度

电子提单要想进行实践流通,首先它必须具有传统纸质提单的功能,其次它要能发挥其优越性以弥补传统提单的缺陷。

电子提单要得以运用,必须使其具有传统提单的同等功能。而最为重要的是要确立电子提单的物权凭证功能和赋予其流通性。物权凭证功能是提单流通的基础。流通性是提单的生命力所在,而对于传统提单而言,其流通性的实现又是与其所使用的媒介——纸张密切相关的。^[6]通过将无形的权利附着在有形的纸张上,从而转让纸张来转让权利以实现流通。在这里,纸张的一个重要特征是它支持了合并原则——所有产生自可转让工具的权利都被包含在一个提供独特性和永久性的物质文件中。^[7]

电子提单本身的无形性和合并原则产生了不一致。但是,此处问题的本质在于:合并原则是否是流通性所必需的。显然,答案是否定的。对于持有人来说,重要的是单证所代表的权利而不是单证本身。^[8]这就意味着电子提单的无形性不会影响其作为物权凭证并实现流通。流通性的本质不在

【收稿日期】 2008-01-16

【作者简介】 吴仁坚(1983-),男,浙江玉环人,中国政法大学国际法硕士研究生。

于纸张,而在于纸张上所承载的信息,在于人们所约定的并进而为法律所承认的该信息的流通过程本身。^[9]无论是纸张与否,只要能彰显其信息并完成信息流转将满足流通性的本质要求,我们关注的焦点就是流通过程本身而非流通的媒介。正所谓“流通性文件的实质不在于其载有签名或原始性,而在于激发人们对该纸面文件信心的文件流通过程本身。”^[10]所以,法律对于电子提单流通性的规定应当突破原来纸质提单的窠臼,关注形式背后的共同性,从信息流通的角度确认电子提单作为物权凭证的流通性。

在法律确认电子提单具有传统提单的同等功能后,电子提单具有了代替纸质提单的法律基础。但电子提单能否被实践所认可和采用则取决于电子提单能否发挥其技术上的特殊性,以自身的优越性来弥补传统提单的缺陷。在技术和法律得到确保的情况下,发挥电子提单优越性的关键在于其流通制度的设计。因为提单的流通是整个提单制度的生命力所在,提单在现实中的重要问题就是流通速度慢,而电子提单的首要优势就在于速度快。如何有效发挥这种速度优势就是电子提单流通制度设计的着眼点。

三 电子提单的流通制度——核心法律制度

提单由承运人或其代理人或船长签发。除了不可转让的记名提单外,提单可以自由流转,表现为一种“准流通性”。^[11]在可转让提单的流通过程中,承运人处于局外人的地位而不参与其中。提单由持有人通过背书交付(指示提单)或直接交付(空白提单)转让给受让人,受让人即取得提单并获得对提单项下货物的支配权。所以提单的流转方式是直接的持有人——受让人模式,而作为运输主体的承运人是独立于外的。

提单之所以能采用这种流转模式是因为提单的信息是以纸张为载体,持有人能直接占有提单而成为信息的占有者,而受让人可以直接从转让人处获得纸质提单并予以占有从而获得提单信息下的货物及其权利。

由于电子提单不以纸张为载体,所以其流转不可能通过直接占有的方式从持有人处转移到受让人处。现实的占有使得受让人对纸质提单的流通过程具有信心,从而纸质提单的流转得以实现。对于电子提单来说,其关键也就是如何使得受让人对该流转(实质是信息流转)过程具有信心。由于不能直接占有电子提单,因而一个可行的解决办法就是第三者登记,即由中立的第三者通过登记确认流转过程中电子提单信息的占有者(即是电子提单权利人)。

(一) 电子提单实施的基础

电子提单实施的基础不外乎两类:一是基于有关电子提单的立法;二是基于有关当事人之间的协议。

在目前,直接进行电子提单立法的国家只有澳大利亚。澳大利亚1996年《海运单证法》规定了电子提单,该法第4部分规定该法适用于电子或计算机的海运单证。^[12]该法将电子提单功能等同于提单,具有流通性。与此对应,澳大利亚1991年《海上货物运输法》也已修改以适用于电子海运单证。^[13]修改将该法扩大适用于纸张的或电子的可转让和不可转让海运单证。但法律没有具体规定电子提单的构成,并

且将电子提单创建、传送和转让的程序和方法留给了当事人。因而,产生于全面电子提单系统的一组数据信息以及一个电子传输的纸张提单的数据映像都可以成为电子提单。^[14]虽然英国1992年《海上货物运输法》section1(5)规定可以通过规章将该法适用于电子提单,^[15]但到目前并没有公布这样的规章。^[16]如果法律能对电子提单做出规定,这必然将有利于实践的开展,当然如何建构电子提单的流通制度也就成为一个关键。

到目前为止较为有影响的电子提单实践是基于当事人协议而产生的。虽然在缺乏明确的立法之前,“合同途径”的意义往往更突出些。^[17]但是,双方的合同安排毕竟不能凌驾于法律的强制性规定。^[18]所以在法律没有规范的情况下有可能会产生法律不保护的危险。而且,提单最重要的功能是物权凭证功能,而“物权凭证只能通过惯例、商人习惯法或制定法设立”。^[19]所以,当事人之间的协议安排不能使电子提单作为一份物权凭证来进行流转。但通过分析这种实践的安排,我们可以从中发现有助于法律制度建构的经验。笔者也是基于此进行分析。

(二) 已有实践中电子提单流通制度的分析

非法律规定的电子提单实践主要有两类:一类是纸面单据和电子手段并用的做法,即仍然签发纸面提单,但签发后不是进入流通领域而是存放在特定点,提单转让的各种信息由数据电讯传递以加快速度,而最后仍然要换出纸面单据用于提货;另一类是纯粹的电子提单,即不再签发纸面单据,而是从提单的签发、转让到凭单提货等都通过网络进行。^[20]两者的主要区别在于是否有纸质提单贯穿流通过程。在这些实践中,笔者关注的是如何建立一个第三者登记制度以使当事人对电子提单的流转具有信心。提单登记处的设想首先在美国大通银行(Chase Manhattan Bank)与国际独立油轮船东会(Intertanko)建立Sea Dock Registry Ltd的过程中提出,之后在1990年《国际海事委员会电子提单规则》(CMI规则)中得到发展,最后Bolero计划又进一步发展了CMI规则,并设立一个中心登记处作为可信任的第三者。^[21]

1、关于第一类实践,要数Seadocs(Seaborne Trade Documentation System)方案。该计划由美国大通银行(Chase Manhattan Bank)与国际独立油轮船东会(Intertanko)推出。它主要是想对付油轮的无单放货问题,而做法上既有纸质提单,又利用电子手段去加快整个流通过程。在这个流转制度中,存在一个特设的第三者登记处(由大通银行控制),由其将流转后的提单信息占有者登记在纸质提单上。但在实施过程中,该方案失败了,只进行了半年时间。原因在于商业秘密的侵害、高昂的保险成本以及不公开的机制等使得商业界不支持。Seadocs方案的失败给了国际贸易界一个有价值的教训:除非贸易单证的目标用户支持电子提单,否则它是不能成功的。Seadocs的问题与其说是法律的不如说是实践的。^[22]所以,在设计电子提单流通制度时,我们要看其是否能适合商业实践的需要,用户将会考虑成本优势、系统的安全性和机密性等内容。

2、关于第二类实践,包括CMI规则模式和Bolero计划。

但严格来说,CMI 规则模式不是绝对意义上的这类实践。在该模式下,持有人和承运人在交货前都有要求书面单证的选择权,签发书面单证后电子数据交换程序终止。^[23]对此,笔者认为设计者本身的期望是进行完整的电子提单使用,但考虑到现有法律规定和实践操作,不得已才做出了妥协。因为 CMI 规则的基本目的不在于突破原有法律制度,而是去适应原有法律制度。在实践中,“会有产生于某些管辖区域提单法律的纸张基础性或者某些港口纸张基础性的通关体系的问题”。^[24]这迫使 CMI 规则对此做出了反应。事实上,Bolero 体系也注意到了这个问题,也存在提货时的书面单证转换问题。在此,笔者将忽略书面单证的转换问题,关注纯粹的电子提单流通过程,因为这对我们在法律上建构电子提单流通制度是有意义的。

(1)在 CMI 规则模式下,承运人在电子提单的流转中发挥了核心作用。承运人作为与电子提单转让行为无利害关系的第三方,确实可以在电子提单的流转中起到登记处的作用。与此同时,CMI 规则的操作以密钥(private key)为中心。^[25]密钥的持有人是唯一可以向承运人采取行动的一方:要求放货;指定收货人或指定任何其它替换被指定的收货人,包括持有人自己;向另一方转让支配和转让权;根据运输合同条款,对货物的其它事项向承运人发出指示,如同一个书面提单持有人一样。^[26]而在具体运作中,登记处作用和密钥相结合:承运人在收货后发送电子提单信息的同时发送一密钥给托运人,并登记托运人为持有人;持有人不能直接转让密钥;在持有人转让电子提单时,通知承运人并由后者发送电子提单信息给拟受让人,在拟受让人确认后,发送新的密钥给该受让人并对该转让予以登记。看上去,承运人在每次登记时都签发了一份新的电子提单(因为提单信息和密钥构成了一个完整的电子提单^[27])。因此也有人认为“在 CMI 模式中的电子提单和普通提单之间有一处差异:即一份通常的提单在交易者间可流转,直到卸货时才会回到承运人手中;而 CMI 的电子提单在每次交易协议时均会回到承运人处。”^[28]

为什么会有这样的制度设计呢?承运人既然登记了持有人又何必再使用密钥,持有人直接向承运人发出指示而承运人根据指示行为即可。在笔者看来,原因有三:

第一,承运人是运输合同的主体,存在运输和交货的义务。虽然承运人和持有人、受让人之间的转让行为无直接的利害关系,但承运人最终是要向收货人交付货物的。如果承运人承担登记处职责而不受任何约束,则很难保证承运人会向最后的收货人交付货物,这将损害货物权利人的利益,同时也将使得电子提单物权凭证功能和流通作用丧失。于此,密钥就成为必要,密钥将登记的电子提单持有人和信息占有者显示出来。持有密钥者就在实质上成为电子提单的控制者,获得电子提单信息下的有关权利。

第二,电子提单是通过 EDI 系统传输的,信息的输送方和接收方不能直接确认对方的身份,因而需要一定的技术手段,由于没有专门的身份认证系统,密钥就得以应用。密钥在通讯中使用,不仅确认承运人发送信息时的身份也确认持

有人发送信息时的身份,同时表明使用者对相关信息内容的确认。

第三,正如前面讲到的,当事人协议安排不能创设一种权利凭证,因而不能通过直接转让 CMI 电子提单来转让货物。为了在法律上达到转让的效果,电子提单的每次转让都经过承运人,由承运人对电子提单的信息做出确认,在事实上构成一个承诺:只为受让人占有电子提单下货物。由此,电子提单权利由持有人转让给受让人。这种做法符合英国法律中托管让与的规定。^[29]有学者将这种流转机制称为“让与制”。^[30]让与制是法律规定的直接流通制的补充。事实上,在直接流通制下也存在承运人在提单上的保证但无需每次转让时都再次予以承诺,两者的区别在于一次性保证还是每次承诺,其原因在于法律是否确认一单证为权利凭证。

CMI 规则将承运人登记与密钥相结合的制度能否取得良好的效果呢。单从技术角度看,该制度可以操作。但在实践中,这种制度没有得到支持。在 CMI 规则公布 5 年后发起了 Bolero,后者表达了对 CMI 规则失败的承认。^[31] CMI 规则失败的原因有:

第一,整个体系让承运人负担过重。后者其实根本不必去理会货物每一次的转售,其只要在卸港交出货物时,知道谁有提货权,能去控制货物的一方即可。^[32]在 CMI 规则下,承运人在电子提单流转中承担巨大的工作,这势必增加承运人成本支出,而在原有的提单流通过程中这些是不需要的。显然,这种状况不符合商业实践的要求,承运人在实践中不可能支持。有意思的是,制定 CMI 规则的会议中承运人不是参与者。

第二,CMI 规则没有规定承运人在电子提单转让中的责任。这就给实践埋下隐忧,承运人对此缺乏信心。

第三,没有获得银行的支持。在纸质提单的情况下,银行可以直接占有提单从而确保自身利益有保障,但在这种电子提单下,由于关键性的密钥是不能转让的,银行很难确定电子提单的真实性,除非银行已被登记为持有人。

第四,CMI 体系虽然是一套公开的体系,但不是一个广泛的体系,也没有能建立一个有效的机构来执行。它只是由愿意采用的交易当事人自愿选择使用,这不利于这个体系的扩大和普及。同时,密钥是由承运人在个人技术支持的基础上发送,很难保证密钥在使用中的安全性。

第五,最后一个还是法律的问题。由于缺少法律的规定,CMI 规则下的电子提单并不具有权利凭证的功能,让与制的操作不一定能获得法律的认可,这使得人们对这种电子提单的流转缺乏信心。

(2)目前来说最为成功的实践是 Bolero(Bill of Lading Electronic Registry Organisation)。它在 1994 年由一个承运人、商人、银行、电讯公司的协会与欧洲委员会共同发起,在 1997 年 Through Transport Mutual Services Limited(TTC)和 Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication(S.W.I.F.T.)加入该计划。在 1995 年成立 Bolero Association Limited 公司,1998 年成立 Bolero International Limited 公司。Bolero International Limited 公司在 1999 年 9 月 27 日推出了一套电子提单

规则。Bolero的运作包括:核心信息平台(Core Message Platform (CMP))用以传递信息,由技术保障信息的真实性和完整性;权利登记处(title registry (TR))对电子提单流转和权利人进行记录;用户身份认证系统通过电子签名技术对信息发送者的身份进行确认。于此,Bolero发挥了三种作用:一是电子信息传输平台,二是权利登记,三是身份确认。Bolero集合这三种作用和身份于一身,能更好地保障信息的安全性,保证登记的准确性,同时还能降低运作的成本。

Bolero是在认识到CMI规则的不足的基础上发展起来的。基于CMI规则下承运人登记的缺陷,Bolero在流通制度方面最为重要的的发展是设立一个独立的与承运人以及电子提单转让双方都无利害关系的权利登记处,专门负责登记电子提单转让中的权利方。在这种体系下,承运人无需承担繁重的登记和发送信息工作,他的作用类似于纸质提单流转制度下的作用。电子提单的持有人在转让电子提单时需要经过权利登记处的确认和登记。

登记处作为一个公正第三方,对流转中的电子提单权利人进行客观的登记(记录),因而持有人也就无需密钥来实现对电子提单的占有,直接依据登记处的记录成为电子提单的权利人,享有电子提单信息下的货物权利。同时,密钥的身份认证功能由专门的身份认证系统来执行。由此,CMI规则下的承运人登记和密钥相结合的制度被分成了两项:权利登记处和身份认证系统。

Bolero是不公开的系统,使用者要交纳费用加入后才能使用该系统提供的服务。由于是一种协议安排而非法律规定,Bolero提单同样不具有权利凭证的功能,因而采用的是更新和让与原则,由承运人承诺为电子提单受让人占有货物。^[33]另外,Bolero也不享有任何法律地位,没有专利/专营权。^[34]由此,Bolero系统自身行为的法律效力也将存在问题。因而,其发展还是缺少法律的保障。

(三)电子提单流通制度的法律建构

电子提单被法律赋予提单的同等功能后,进行流通是一个重要问题,进而法律上的流通制度建设就成为一个最迫切的要求。通过对上述实践的分析,可以发现由于没有提单那样的现实占有,因而让人们对于电子提单的流通树立信心的方法是第三人登记制度。该第三人是独立于运输关系和电子提单转让关系的可信赖之无利害关系人。围绕着第三人登记制度,还应该确立信息传递制度、身份认证制度。这三项制度将构成一个可行的电子提单流通制度。

1、法律对第三人登记制度的规定应包括:(1)第三人的资格要求。第三人应当与承运人、电子提单的转让人和受让人都无利害关系,同时还应当具有一定的技术能力,能进行电子信息通讯和相关处理。(2)登记行为要求。第三人应当根据事实忠实客观地进行登记,记录电子提单的持有人。(3)登记效力确认。法律应确认符合规定的第三人登记行为具有法律效力,该第三人对流过程中电子提单权利人的登记将被赋予肯定的法律效力。(4)登记信息一定程度的公开性。法律应当规定电子提单流通中的拟受让方在转让方允许的情况下可以向登记人核实转让人是否为有权利的持有

人。但登记人不得将信息向无关的他人公开,拟受让方也不可以将查询到的信息向他人公开。

2、法律对信息传递制度的规定应包括:(1)信息传递的要求。信息在传输过程中应当是真实和完整的。(2)信息传递行为的要求。法律规定信息发送和接收行为的要求。(3)信息传递行为的确认。法律对符合规定的信息传递行为予以肯定,认可其法律意义。

3、法律对身份认证制度的规定包括:(1)身份认证机构的资格要求。法律应当规定进行身份认证的机构所应当具备的要求。(2)身份认证的要求。身份认证应当保证不同个人的唯一性,不会出现身份的错误认定。(3)身份认证行为效力的确认。法律对一定依据下的身份认证行为给予确认,肯定认证行为的效力。(4)身份认证的法律效果。法律规定由被认证行为确定的行为者对一定的行为承担相关的法律后果。电子签名技术的发展为法律上的身份认证制度提供了基础。从美国1995年的《犹他州数字签名法》到1998年新加坡《电子交易法》,2001年联合国贸易法委员会《电子签名示范法》,以及我国2004年《电子签名法》,法律确认电子签名的身份认证作用已是一个现实。

虽然在法律上确立的是三个相互独立又相互联系的制度,但在实践的操作中很大可能是形成一个像Bolero那样将三者合一的系统,因为将三个制度的合一运作不仅能实现最大程度的安全性,而且能最大程度地降低成本,这是符合参与各方实际利益的。法律可以鼓励由相关利益方(包括承运人、贸易方、银行)的代表共同组成系统的管理者,有助于提高各领域使用者对系统的信心。事实上,TTC和S.W.I.F.T.也希望扩大Bolero International Limited公司的所有者范围。

因为需要一个可靠第三人对电子提单及其信息的流通进行登记,所以不可能建立传统提单那样完全公开的流转体系,完全公开将会削弱电子提单的安全性,这不利于使用者信心的建立。但同时,不公开的体系却是不利于电子提单在实践中的最大应用。因此,可行的办法是在世界范围内建立一个尽可能广泛的体系,放宽条件以让更多的人进入体系,越多的使用者加入到法律建构的统一电子提单流通体系将是有益的。在全球化的今天,根据国际公约建立一个世界范围的统一电子提单流通体系将是一个最理想的结果。

当然,为了电子提单流通制度的顺利实施,法律还要有辅助的制度:错误责任制度和保险制度。法律对错误责任制度的规定包括:(1)承运人的错误责任。(2)电子提单持有人的错误责任。(3)电子提单受让人的错误责任。(4)登记人的错误责任。对于这种错误责任,应由有过错的当事人承担责任。如果在没有过错方的情况下发生意外损失,保险制度就有其必要性。

四 小结

电子提单是提单和电子数据交换相结合的产物。提单实践的流通速度问题使得电子提单的应用成为可能。但电子提单在实践中取代纸质提单需要有一定的条件,即功能等同和优越性发挥。功能等同是要在法律上确认电子提单具有传统提单同等的功能,其中最重要的是确认电子提单的同

权凭证功能并赋予流通性,而电子提单要想在实践中发挥优越性,流通制度的建设成为一个关键。在法律上,确保电子提单的有效流通应当构建一个由第三人登记制度、信息传递制度和身份认证制度构成的电子提单流通制度。

【参考文献】

- [1] [2]郭 瑜.电子提单长短说[N].国际经贸消息,2000-08-21.
- [3] 彭礼堂,项益才.提单危机的原因与对策分析[J].湖北社会科学,2003,(7):55.
- [4] 对于提单存在的“问题”,可以见杨敏.电子提单法律问题浅析[J].科技导报,1998,(2):34.丘彪山.电子提单相关法律问题浅析[J].中国水运,2003,(8):43.丁翔.电子提单的优越性与风险性[J].黑龙江对外经贸,2004,(1):54.
- [5] 傅廷中.关于电子提单的业务与法律问题[J].世界海运,1998,(6):50.
- [6] [9][30]向在胜.论电子提单的流通性[J].武汉大学学报(人文科学版),2005,(1):53-54.
- [7] Christopher B. Woods, “Commercial Law: Determining Repugnancy in an Electronic Age: Excluded Transactions Under Electronic Writing and Signature Legislation”, (1999) 52 Okla. L. Rev, 449.
- [8] James A. Newell & Michael R. Gordon, “Electronic Commerce and Negotiable Instruments (Electronic Promissory Notes)”, (1995) 31 Idaho L. Rev, pp819, 830-31; James Steven Rogers, “Negotiability As a System of Title Recognition”, (1987) 48 Ohio St. L. J. 197, 206; Jane Kaufman Winn, “Couriers Without Luggage: Negotiable Instruments and Digital Signatures”, (1998) 49 S. C. L. Rev, 739.
- [10] Georgef. Chandler, “Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century”, (1998) 22 Tul. Mar. L. J, 470-471.
- [11] [19][英]施米托夫.国际贸易法文选[M].赵秀文译.北京:中国大百科全书出版社,475.473.
- [12] See Sea - Carriage Documents Act, 1996, § 4 (Queensl.) [Z].
- [13] See Carriage of Goods by Sea Act, 1991, § 7 (Austl.) and schedule 1A—schedule of modifications[Z].
- [14] [16][22][24] Emmanuel T. Laryea, “Paperless Shipping Documents: An Australian Perspective”, (2000) 25 Tul. Mar. L. J, 276. 276. 281. 283.
- [15] See Carriage of Goods by Sea Act, 1992, § 1 (Eng.) [Z].
- [17] 单文华.国际贸易法学[M].北京:北京大学出版社,2000.226.
- [18] 翟少成.浅议电子提单的法律问题[J].对外经贸实务,1999,(5):18.
- [20] 郭 瑜.电子提单的发展前景[N].国际经贸消息,2000-09-11.
- [21] Caslav Pejovic, “Documents Of Title In Carriage Of Goods By Sea: Present Status And Possible Future Directions”, (2001) 9 J. B. L, 485.
- [23] 参见《国际海事委员会电子提单规则》第10条[Z].
- [25] Ibid.
- [26] 《国际海事委员会电子提单规则》第7条(a)款[Z].
- [27] 参见《国际海事委员会电子提单规则》第4条[Z].
- [28] 徐 锦.CMI模式下的电子提单及其法律问题[J].世界海运,2000,(4):35.
- [29] [32][34]杨良宜.提单及其付运单证[M].中国政法大学出版社,2001.20.156.157.
- [31] David Jones, “Bills of Lading Go Electronic”, (1994) 12 Banking World, 38.
- [33] Robert Caplehorn, “Bolero. Net - - The Global Electronic Commerce Solution for International Trade”, (1999) Butterworths J. Int'l Banking & Fin. L, 423.

The Legal System for the Circulation of the Electronic Bill of Lading

WU Ren - jian

(China University of Political Science and Law, Beijing 100088, China)

Abstract: The development of electronic information technology and the practical problems of the bill of lading (B/L) give rise to the chance for the application of the electronic bill of lading (EBL). The practical circulation of the EBL needs certain conditions: functional equivalent and the exertion of its superiority. It's the legal premise of the EBL's circulation to confirm that the EBL has the equivalent function of paper B/L. And the EBL's exertion of superiority lies on whether the circulating system itself is reasonable. By comparing to the B/L's circulating system and reviewing that in the past and present EBL practice, the writer considers that it should set up the EBL's legal circulating system consisting of a third-party registry system, information transmitting system and identity authenticating system.

Key words: paper bill of lading(B/L); electronic bill of lading(EBL); functional equivalent; circulate