

不清潔提單押匯與提單詐騙之研究*

A STUDY ON CLAUSED BILL OF LADING UNDER UCP 600 AND BILL OF LADING FRAUD

邱重盛 Chung-Sheng Chiu¹

劉中平 Chung-Ping Liu²

摘要

提單是國際貿易中極為重要的文件，尤其是跟單信用狀交易下的一個關鍵文件，而造成信用狀交易下，銀行拒絕付款的原因有很多，提單(運送單證)的瑕疵(Non-Compliance)就是其中之一。「信用狀統一慣例」與「國際標準銀行實務」是銀行審視提單的兩套非常重要的參考與依循的準則，然而隨著信用狀統一慣例與國際標準銀行實務的不斷更新與修正，許多的審單方法與實務都與時俱進。不清潔提單是提單瑕疵中最重要及最常見的原因之一，也是在審單過程中最容易發生爭議的地方，國內相關論文多已過時或是僅是作概括式的討論，已不足以符合現行國際貿易實務。再者，提單瑕疵也可能會牽涉到詐騙情事，本研究亦一併提出分析與討論。

關鍵詞：跟單信用狀；信用狀統一慣例；國際標準銀行實務；不清潔提單；提單詐騙

Abstract

Bill of lading is one of the key documents under Documentary Credits in the International Trade. There are many issues to make these Documents become Non-Compliance, B/L (transport document) is one of them. UCP (The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) and ISBP (International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits) are two very important Rules and Guidance, however, they will amend and revise once a whole to

* 本研究部分內容曾發表於 2017 年兩岸三地航運物流研討會，此文為後續研究分析。

¹ 國立台灣海洋大學輪機工程學系(商船組)博士生

² 國立台灣海洋大學商船學系助理教授

match the latest banking practice. Claused B/L, of course, is one of the most important reasons to cause dispute while examining the Documents. Many studies in this topic have been out-of-date and/or are too general to meet the practice of International Trade. Furthermore, claused B/L may involve trade fraud. This study will also have insight analysis.

Keywords: Documentary Credits ; UCP 600 ; ISBP 745 ; Claused B/L ; B/L Fraud

一、 緒論

1.1 提單的歷史

提單(台灣海商法稱之為載貨證券)是起源於簡單的商品收受證。提單法文稱 *Connaissement* ,其字義源自「承認」(*reconnaitre*) ,意指船長於收受貨物後所發給之收據,其主要功能為證明貨物業經運送人³收訖,並推定已裝船之文件。德文稱之為 *Konnossement* ,其意義與法文相同。英文稱之為 *Bills of Lading* ,及日本海商法稱之為「船荷證券」(*Hunanishoken*) ,字義上兼顧貨物之裝船及證券之流通兩種作用(曾國雄、張志清、鍾政棋^[1])。

中世紀以前,商人大多自己攜帶貨物到世界各地自售貨物,所以不必向運送人(船主)要求領取寄託貨物之憑證,故不須流通證券之介入。隨後,商人利用代理商處理商品行為日亦普遍,所以銀行或都市組織開始參與商品移動之融資業務。商人不再隨船同行,船主會簽發類似收據的文件,該收據是在記事簿(*Book*)上複寫而成。到了 14 世紀,記事簿式的收據被取名為單據(*Bill*) ,此即傳統提單的濫觴,現今被發現的提單可以被追溯到西元 1316 年。16 世紀末,牛津字典裏才出現 *Bill of Lading* 一詞,此後一直沿用至今。

1.2 提單的法律適用

台灣與中國並沒有專門的提單法,其相關規定是在海商法(特別法)的相關條文中,若海商法無明文規定,則可適用於一般民法及其他相關法律。⁴

英國的提單法原名為 *Bill of Lading Act, 1855* ,自 1992 年更名為海上貨物運送法(*Carriage of Goods by Sea Act, 1992*) ,其規範的海運文件除了提單外,亦包括海運單、小提單及電子資料交換(EDI)。

³ 中國海商法則稱之為「承運人」。

⁴ 台灣海商法第 60 條之 1 規定,民法第 627 條至第 630 條關於提單之規定,於載貨證券準用之。

英國 1992 年海上貨物運送法(提單法)與 1971 年的海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1971)是不同的，1971 年海上貨物運送法乃是承襲 1924 年的海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1924)，其主要內容為海上貨物運送事項，當然也有海運文件之規範。

美國的提單法源於 1916 年的伯美崙法(Pomerene Act, 1916)，自 2000 年改名為提單法，共有 16 條，其所規範的海運文件就只有提單，內容則偏重於提單的轉讓功能、效力、遭竊、遺失等問題。值得一提的是，對於提單的偽造及故意詐欺行為給予刑事處罰。惟其僅適用於美國國內及出口所簽發的提單。

香港的海上運送法規一直承襲英國的法律，其在 1993 年引用英國 1992 年海上貨物運送法(提單法)，制定了提單及相類似裝運單據條例(Bills of Lading and Analogous Shipping Documents Ordinance)，該提單條例絕大部分內容與 1992 年海上貨物運送法相同。提單條例所稱之提單是指可以背書或直接交付轉讓的指示提單(Order Bill)、不記名提單(Bearer Bill)、備運提單(Received for Shipment Bill)，但不包括不可轉讓的記名提單(Straight Bill)。其中比較特別的規定，貨物因退貨或是中途毀損滅失造成提單失效前的契約行為，提單持有人仍享有原運送契約之權利。

除了各國國內法規定，⁵國際公約中的海牙規則(The Hague Rules)、海牙威士比規則(The Hague-Visby Rules)、漢堡規則(The Hamburg Rules)及鹿特丹規則(The Rotterdam Rules)⁶都有規範到提單及運送責任等相關的規定。

1.3 提單與信用狀統一慣例(The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits - UCP)的關聯

提單是國際貿易中的一項重要單證，因為其可能涉及到銀行融資或押匯，故需要一套結算工具，而信用狀就是銀行最常使用的一套結算工具。信用狀統一慣例最早是由國際商會(The International Chamber of Commerce - ICC)在 1933 年頒佈的，目的是為了制定一套能夠約束信用狀有關當事人，並能為各方共同遵守的統一、明確的規則，同時也為從事國際結算的銀行和國際貿易的相關人士，提供處理實際業務和解決有關糾紛案例的重要依據，是全世界公認的、到目前為止最為成功的一套非官方規定。在 The Starsin⁷一案中，英國上議院法官認為，UCP 的這些條款對於試圖確認提單含義的讀者而言，提供部份的基礎訊息。讀者對提單的認知不會與銀行、受貨人、受讓人有不同的解讀。

⁵ 例如，日本商法第 776 條規定，第 572 條至 575 條及 584 條的規定，準用於船運證券。

⁶ 於 2009 年 9 月通過，目前尚未正式生效。

⁷ [2003] 2 W.L.R 711 HL.

信用狀統一慣例在 1993 年(UCP 82)施行後，為因應國際貿易中相關的金融、保險、運輸等產業的變革，國際商會(ICC)也分別於 1951 年(UCP 151)、1962 年(UCP 222)、1974 年(UCP 290)、1983 年(UCP 400)、1993 年(UCP 500)及 2007 年(UCP 600)做過 6 次修訂。美國銀行界於 1951 年開始使用 UCP 151，而英國銀行界則遲於 1962 年才使用 UCP 222，在此之後 UCP 才廣為全球所採用(Paul^[2])。

另外，為配合電子商務(e-commerce)之發展，國際商會(ICC)也於 2002 年 1 月訂定信用狀統一慣例補篇：電子提示(Supplement to UCP 500 for Electronic Presentation Version 1.0 – eUCP Version 1.0)，以作為處理信用狀所要求提示之電子紀錄(Electronic Records)的依據。為配合 UCP 600 之修訂，eUCP Version 1.0 亦更新為 eUCP Version 1.1。

如前所述，提單是信用狀交易下的一項重要單證，正確審核信用狀項下的單證是信用狀業務順利進行的關鍵。UCP 500 在第 13 條規定，銀行應依據「國際標準銀行實務」審核單證。但是 UCP 500 並沒有明確指出何為「國際標準銀行實務」。由於沒有統一的國際標準和各國對 UCP 500 理解的不統一，信用狀在第一次交單時被認為存在不符點而遭到拒付的比例多達 60%~70%，不僅引發大量爭議，也嚴重影響了國際貿易的正常發展。有鑒於此，國際商會(ICC)銀行委員會於 2000 年 5 月成立了一個專門工作組，對世界主要國家審理單證慣例加以統一編纂和解釋。2003 年 1 月，國際商會(ICC)正式出版 ISBP 645(國際標準銀行實務－跟單信用狀下單證之審查 / International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 500)(MBA 智庫百科^[3])。

為因應 UCP 600 的推出，2007 年 7 月 ISBP 645 也更新為 ISBP 681(國際標準銀行實務－跟單信用狀下單證之審查 / International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 600, 2007 Revision)及 2013 年的 ISBP 745(國際標準銀行實務－跟單信用狀下單證之審查 / International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 600, 2013 Revision)修訂版。

二、 文獻回顧與評析

2.1 文獻回顧

國內過去關於信用狀之論文研究主題包括下列幾類：

1. 交易糾紛處理：陳賢芬^[4]以 UCP 600 為主要架構，從信用狀交易基本理論、單證審查及相關作業作論述，建議交易糾紛的解決方案。連健良^[5]以司法案件為例，建議當

事人善用第三人之公信力，並優先考慮 ICC 所提供諸如仲裁規則(Rules of Arbitration)、友好爭議解決規則(Amicable Dispute Resolution Rules)、爭議處理委員會規則(Dispute Board Rules)、專家規則(Rules for Expertise)與跟单文件糾紛解決專家規則(Rules for DOCDEX)等非訴訟解決機制。張正忠^[6]以銀行拒絕付款的原因，來討論如何處理這類案件，並建議救濟與預防措施。林雪玉^[7]以我國法院之判決論信用狀統一慣例之適用，並進而探討法院適用該慣例時之態度。

此類論文對於信用狀交易可能產生的糾紛與處理方向有相當不錯的分析與建議。

2. 單證之審查處理：馬翠吟^[8]比較 UCP 500 與 UCP 600 的差異，並探討國際航運常見的運送單證。林世緯^[9]以 UCP 500 為藍本，討論海運及空運單證之應用。劉文琴^[10]以 UCP 500 為藍本，逐版比較歷次 UCP 修正有關單證的規定，其中亦特別討論當事人破產問題。張宗仁^[11]以 UCP 400 與 UCP 500 為本，比較有關海運單證之相關規範。蕭乾祥^[12]討論假單證與詐欺之問題，並建議當事人基於詐欺等違法行為之救濟方法。黃有仁^[13]以 UCP 290 為本，討論單證製作與審核之問題，並建議交易糾紛之預防與解決方法。

此類論文對於相關單證的審核與因應措施，在不同的 UCP 版本下有很好的分析與建言。

3. 電子信用狀法律問題：林麗秋^[14]討論電子信用狀所涉相關之法律問題，如國際付款、電子簽章法及交易安全認證及電子載貨證券、及電子信用狀交易糾紛之解決。張文德^[15]以 eUCP 為例，建議事先注意防範信用狀電子化流程中可能導致的糾紛。吳佳育^[16]為因應全面電子化之時代來臨，其所面臨之法律問題非常廣泛，包括電子技術與信用狀特性之調和問題、電子資金移轉問題、電子化載貨證券於海商法之問題、電子匯票於票據法上之問題、信用狀當事人間之電子契約及電子化物權行為之解釋問題。

此類論文對於信用狀電子化會面臨到的問題事先提出討論，並對這些問題提供可行的建議方案，以為後續修法之參考。

4. 電子信用狀系統問題：彭炳焜^[17]以銀行外匯進口業務為例，利用服務導向塑模與架構方法(Service-Oriented Modeling and Architecture, SOA)，建立銀行內部資訊系統整合。簡明達^[18]介紹銀行業電子信用狀系統作業流程與架構，以因應電子商務之發展。

此類論文對於銀行業因應信用狀電子化所必須面臨到的系統問題，不論是在硬體設備上或是軟體配合上，皆有相當不錯的參考建言。

5. 版本及修正之比較：蘇文玉^[19]以 UCP 600 之修訂內容與作業實務作解析。劉執禮^[20]以 UCP 400 與美國信用狀法作比較。卓佳慶^[21]以 UCP 500 之修訂內容作解析。

此類論文著重在每次 UCP 版本修訂之比較分析，對於重大修訂的部份都有比較其差異化及對實務運作上的助益或是衝擊。

6. 擔保信用狀及風險管理：黃祖珊^[22]討論擔保信用狀與一般信用狀性質之差異。卓家立^[23]討論信用加強法制問題，其中有關信用狀部份是以 UCP 500 為本。常照倫^[24]討論擔保信用狀與一般信用狀及保證之性質差異，並建議立法管制的必要性。

此類論文已延伸討論到擔保信用狀的問題，並指出擔保信用狀與一般信用狀的差異問題。

7. 付款機制：廖政聰^[25]以信用狀輸出信用貸款為例，探討債務證券化之問題。黃玉珍^[26]以 UCP 290 為本，討論信用狀相關付款問題。

此類論文最主要在討論信用狀付款機制的問題，在不同 UCP 版本下有不同的規範。

8. 信用狀條款與買賣契約：劉必成^[27]討論買受人與出賣人間的法律關係及相關權利與義務。

此論文著重在以信用狀作為付款條件下，買賣雙方在訂定契約時應該要注意的事項，有助幫助買賣雙方瞭解到自身的權利與義務。

9. 信用狀轉讓：劉坤錫^[28]討論跟單信用狀之功能及其延伸、擴大等信用狀再度使用的問題。

此論文是在討論信用狀在轉讓及再度使用時，可能面臨到的信用擴大等問題。

2.2 文獻評析

在與本研究有關的單證審查類別中，僅有三篇論文(馬翠吟^[8]、林世緯^[9]、張宗仁^[11])大篇幅討論海運提單，其中兩篇(林世緯^[9]、張宗仁^[11])是以舊版的 UCP 500 甚至於 UCP 400 來討論，已不能滿足現行 UCP 600 為主的銀行市場與航運實務。而馬翠吟^[8]是以最新版 UCP 600 為討論基礎，其僅在論文中第 5 章以 UCP 600 第 20 條及 27 條作說明，筆者建議應可再全面及深入探討。

再者，ISBP 681 已經在 2013 年更新為 ISBP 745，銀行審理單證實務有進一步的修訂，其對不清潔提單也有明確規範，然而上述研究論文都沒有提到 ISBP 745，所以本研究亦將 ISBP 745 納入討論，以期更為周詳與嚴謹。

三、 提單的性質與功能

3.1 提單的組成

提單在國際貿易上的地位非常重要，因此如何辨別何者是提單，是一件「最迫切的常識」。從提單的外觀來看，提單是由「提單(Bill of Lading)字樣」之表示、「前文」、「主體」及「任意記載事項」所組成。若就正反面來概分，其可分為正面記載事項、正面條款和背面條款。

1. 提單字樣：台灣海商法並無類似台灣票據法第 24、120 及 125 條之規定，分別應記載「表明其為匯票之文字」、「表明其為本票之文字」及「表明其為支票之文字」，其所以如此者，乃是匯票、本票及支票等票據是屬「設權證卷」，票據一經作成，票據上之權利即形發生。而提單則為「非設權證卷」，須先有運送契約之締訂，於有運送債權之存在後始作成提單以表彰其「權利」兩者不可同日而語(楊仁壽^[29])。
2. 前文：表明裝載特定之貨物(shipped on board)、運送(to be transported by the ship)以及在目的港交付(to be delivered at the port of discharge)。
3. 主體：亦即為台灣海商法第 54 條第 1 項所規定之法定記載事項，「載貨證券，應載明左列各款事項，由運送人或船長簽名：一、船舶名稱。二、託運人⁸之姓名或名稱。三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌。四、裝載港及卸貨港。五、運費交付。六、載貨證券之份數。七、填發之年月日」。
4. 任意記載事項：包括事故摘要及提單背面條款。

3.2 提單的記載

3.2.1 法定記載

⁸ 中國海商法則稱之為「托運人」。

台灣海商法第 54 條第 1 項規定，「載貨證券，應載明左列各款事項，由運送人或船長簽名：一、船舶名稱。二、託運人之姓名或名稱。三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌⁹。四、裝載港及卸貨港。¹⁰五、運費交付。六、載貨證券之份數。七、填發之年月日」。

對於台灣海商法第 54 條第 1 項所規定之記載事項，究竟為強制規定抑為任意或是訓示規定，有學者認為若缺其一應屬無效。惟觀之 1978 年漢堡規則(The Hamburg Rule, 1978)第 15 條第 3 項之規定，若提單符合第 1 條第 7 項之規定，則縱其欠缺本條規定中之一項或數項，亦不影響提單之合法性，似可看出，即使欠缺法定事項之一者，只須符合漢堡規則第 1 條第 7 項有關運送契約之存在、貨物之裝卸、交付之規定，仍屬有效之提單。^[1]各國海商法規及相關國際公約對提單之記載不一而同，提單之記載若不影響其法律性質(例如貨物交付，提單轉讓)，缺少某些提示性的記載亦可(例如運費的支付(司玉琢^[30])。縱使如「受貨人」欄未填具者，亦不影響其有效性。¹¹

台灣海商法對提單應記載事項不採用嚴格之要式主義，故法定記載事項不以各事項全部記載為必要，僅須足以辨識該運送物與託運人所交付的貨物為同一貨物即可，即所謂運送物之同一性。此與票據所採取缺少規定記載事項之一者無效之嚴格要式主義不同。而 1924 年海牙規則 (The Hague Rules, 1924) 第 3 條第 3 項則規定，提單載明之事項包括為識別貨物所必要之主要標誌；依其情形，託運人書面所提供之包或件之個數、或數目或數量；貨物之表面狀態及情況。其他諸如中國海商法第 73 條、1936 年美國海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1936)第 1303 條第 3 項及 2009 年鹿特丹規則(The Rotterdam Rules, 2009)第 36 條¹²亦有相似的規定。若能從提單之記載中，可得知運送人是誰，及能辨識運送貨物之同一性，即可認為其已具備法定要件(邱錦添^[31])。

除法定記載事項外，運送人亦可與託運人以合意之方式，於提單上記載其他事項，是為任意記載事項。茲因法定記載並不足以涵蓋實務上提單正面的必要記載，而該類記載又會影響提單在應用上的有效性，例如最常見的押匯行為，所以雖然並非法定必要，卻為現實上的必要(王肖卿^[32])，惟其記載仍不得違反海商法的強制規定。

⁹ 標誌分為主標誌(Leading Marks)與副標誌(Marks)兩種，主要作為一般雜貨及併櫃貨辨識之用。在整櫃運送時，標誌已無作用，而以貨櫃封條號碼作為辨識依據。

¹⁰ 貨櫃船提單中除了有裝載港(Port of Loading)、卸貨港(Port of Discharging)外，另有收受地(Place of Receipt)及交付地(Place of Delivery)，簡稱 4P。但不是每套提單都會有完整 4P，通常是依實際記載。

¹¹ 台灣最高法院 93 年台上字第 1720 號。

¹² 以契約明細(Contract particulars)稱之。

提單記載事項中，有關契約當事人之權利義務事項，經雙方當事人合意者，稱之為約款。此項約款不以明示者為限，默示亦包括在內。事實上，提單上的約款，以默示合意者為多，亦即運送人先將其意思，表示(或印刷)於提單上。託運人收到提單後，如不為反對之表示，且依其舉動或其他情事，則可間接推知其有允諾之效果，即默示之合意(楊仁壽^[29])。如果雙方同意將貨物裝於甲板、約定交付貨物的日期、同意提高運送人的責任限制、擴大運送人責任或放棄運送人某些免責事項，都應在提單上載明。

至於提單是詳式(Long Form)或是簡式(Short Form)，甚至背面空白(Blank Back)，均不影響提單之效力(張新平^[33])。

3.2.2 信用狀統一慣例規定

就提單之押匯行為而言，信用狀統一慣例(UCP)中亦對銀行審查提單等海運單證必須要記載之事項作出規範，最新版的 UCP 600 為 2007 年 7 月 1 日推出。海運單證並不限於海運提單(Marine B/L / 第 20 條)，尚包括多式聯運單證(Multimodal or Combined transport document / 第 19 條)、海運單(Sea Waybill / 第 21 條)及傭船契約提單(Charterparty B/L / 第 22 條)等。對於上述不同單證的記載規定，分屬於不同條文，必須予以正確區分，尤其是海運提單與海運單之間所代表的物權屬性之有無。

以海運提單為例，其必須包括：運送人名稱、船名、裝船日期、裝貨港、卸貨港、貨物名稱、貨物件數、提單號碼、提單份數、運送人簽署等。其規定雖似簡略，仍須輔以其他相關單證，銀行始得完成審核程序。

一般來說，運送人願意簽發的提單記載項目(法定及任意記載)均會少於貨主依 UCP 600 規定之要求，為因應買賣契約中可能有一些特殊要求，尤其是與貨物之金額與品質¹³之確認，運送人是不應該貿然同意為宜。

3.2.3 品質記載之風險性

運送人必須對提單上的記載負文義責任，除了貨物品名、數量或情狀等必要之記載，會避免任何不相關之記載，例如買賣條件、產地證明、許可證明、品質證明、保險證明、發票號碼、信用狀號碼(單證缺少信用狀號碼也不構成拒付的理由(林建煌^[34]))等。

¹³ 貨物「品質」並非台灣海商法第 54 條第 1 項第 3 款要求的法定記載項目。

上述記載可能會被視為運送人間接承認貨物的品質及金額，而被廣義認定為從值提單。一旦發生貨物毀損滅失的情形，將可能無法主張運送人對於貨物品質與金額無所知悉，而存在有以貨物實際價值賠償之風險，故在繕製提單時都會特別予以剔除。

其他任意記載，例如船舶保險、船齡、船級協會(Classification Society)等有關船舶之資料，鑑於聯營船舶、租船及接駁船的不確定性，不應該在提單上予以載明為宜。常見實務上，貨主會要求運送人另外開具上述船舶資料的證明文件，保證其符合銀行/信用狀的規定。對於運送人之自有船舶，只要符合規定，出具此類證明並無風險，但對於聯營船舶、租船及接駁船是否能符合，則必須要事先查證，否則不宜出具此類證明文件。

提單具有貨物收據之功能，依提單之記載，其表示為貨物名稱、主要標誌、數量、狀態等之收據。在 *Cox, Patterson & Co. v. Bruce & Co.*¹⁴一案中，貨物標誌上有記載貨物之品質，運送人在提單上誤載貨物之標誌並表示較高之品質。提單持有人據此向運送人求償兩種不同貨物品質之差價。法院認為，運送人仍可提出反證，以否定提單上有關品質之記載。

貨物「品質」並非台灣海商法第 54 條第 1 項第 3 款要求的法定記載項目，因為「品質」並非外觀明顯可見之事項。¹⁵運送人並無義務於提單上載入貨物品質，況且以運送人或船長之專業能力，並不足以鑑識個別貨物之品質。一般提單上有貨物品質之記載，多是基於託運人之通知，運送人在慣例上並無適當方法予以核對。因此，提單上貨物品質之記載，不構成品質收據的功能，對此，運送人不受禁止反言之限制(曾國雄、張志清、鍾政棋^[1])。

但是在台灣最高法院 95 年台上字第 22 號一案中，則出現一個很有爭議的見解，法院認為提單上記載託運貨物之種類及重量，應認已記載其「性質」，而貨物之價值可自一般國際原物料行情價格表得知。此見解顯然是課與運送人無法承擔或非其專業可得知之嚴苛義務。因此，若無特殊考量，運送人還是不要在提單上記載貨物品質，以避免無謂之困擾。

3.3 提單的功能

一般來說，提單具有下列三大功能：

1. 運送契約的證明

¹⁴ [1886] 18 QBD 147.

¹⁵ 台灣最高法院 95 年台上字第 2773 號。

海事法大師 William Tetley 教授所著 *Marine Cargo Claims* 一書如此說明，“The real contract of carriage is the offer, the arrangements for shipment, the advertisements of the carrier, the booking note, the acceptance of the shipper, the statements of agents, etc., as well as the Bill of Lading itself, all taken together.”，舉凡廣告、口頭約定、S/O 或收貨單之記載，貨物交付收受之文件，只要能證明與契約當事人間之要約、承諾內容有關，皆可用來證明契約之訂立及契約之明示或默示內容。在 *Sewell v. Burdick*¹⁶一案中即指出，提單是貨物的收據，載明貨物接收和交付的條款，但它不是一份契約。契約在簽發提單前便已成立。

運送契約與提單彼此獨立，但運送契約得獨立存在，而提單僅是運送契約之證明，不得單獨存在。當運送契約成立生效時，運送人尚未簽發提單，若託運人不請求，運送人或船長得不發給提單，但絲毫無損運送契約的效力(劉宗榮^[35])。依台灣民法第 153 條規定，「當事人互相表示意思一致者，無論其為明示或默示，契約即為成立。當事人對於必要之點，意思一致，而對於非必要之點，未經表示意思者，推定其契約為成立，關於該非必要之點，當事人意思不一致時，法院應依其事件之性質定之。」，即使提單未簽發，運送契約仍屬成立。因此，提單雖非契約本身，但為契約之最佳證明(the best evidence of the contract)。¹⁷

在傭船契約下所簽發的提單，如果提單持有人為傭船人(Charterer)時，該提單不具契約證明的功能，因為傭船人與船舶所有人間已有傭船契約來規範雙方之權利與義務關係。反之，如果提單持有人非為傭船人時，提單則仍具有契約證明的功能。

2. 物權證明

台灣民法第 629 條規定，交付提單於受領貨物權力之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付，有同一之效力，故為物權(貨物所有權)證券。因此合法持有提單具有與持有運送物同一效力。此所指提單是指貨物裝船後所簽發之提單，在 *Diamond Alkali Co. v. Bourgeois*¹⁸一案中，收受提單(Received B/L)並不具備有物權證書效力。

提單的物權功能在求償時，可作為求償人證明其為權利受損之人，而為有權利求償之人。在另一方面，若因託運人之事由，使運送人蒙受損害，運送人亦可向託運人或提

¹⁶ [1884] 10 App. Cas. 74, p.105.

¹⁷ 然而美國仍有一些判例將提單視為契約，例如 1895 年最高法院的 *James Henderson v. Goldsmith* 案、1985 年聯邦第 2 巡迴法院的 *Allied Chemical International Co. v. Companhia de Nevegacao Lloyd Brasileiro* 案、1994 年紐約南區地方法院的 *International Knitwear Co. v. M/V Zim Canada* 案。

¹⁸ [1921] 3 KB 443.

單持有人請求。因為提單持有人在受讓提單上之權利同時，亦承受相對之義務，包括面對運送人請求賠償或請求支付運費等之義務。

3. 貨物交運之收據

實務上，貨物裝船後，運送人才會簽發提單。因此提單之簽發，即表示貨物已收到並業已裝船。故提單具有貨物收據之功能，依提單之記載內容，其表示為貨物名稱、主要標誌、數量、狀態等之收據。

4. 各國實務之差異

在英美法系的國家相當強調提單的物權功能，而許多大陸法系的國家卻不接受。¹⁹在鹿特丹規則下的「運送單證」僅有運送契約與貨物收據之功能，其權利證券功能分別由「控制權(Right of control)」²⁰及「單證種類(可轉讓或不可轉讓)」²¹所取代。

3.4 提單的分類

實務上，提單的分類名目繁多，依不同的目的、功能、樣貌、簽發人、運送方式或是其表徵的法律性質等，常見有下列幾種分類：

1. 貨物是否裝船：裝船提單(Shipped B/L)與收受提單(Received B/L)
2. 提單是否有批註(Remarks)：清潔提單(Clean B/L)與不清潔提單(Foul, Claused, or Dirty B/L)
3. 受貨人(Consignee)欄記載：記名式提單(Straight B/L)、記名指示提單與指示提單(Order B/L)
4. 運送人身份：實際運送人簽發的主提單(Master B/L)與貨物承攬業(Freight Forwarder)所簽發的分提單(House B/L or Forwarder B/L)
5. 運送方式：海運提單(Marine or Ocean B/L)與非海運提單(Railway B/L or Inland

¹⁹ 中國海商法第 71 條前段：「提單，是指用以證明海上貨物運輸合同和貨物已經由承運人接收或者裝船，以及承運人保證據以交付貨物的單證。」。「證明海上貨物運輸合同」即運送契約證明，「由承運人接收或者裝船」即收據證明，「承運人保證據以交付貨物的單證」即交貨憑證。

²⁰ 貨物仍在運送途中時(Article 51)。

²¹ 目的地交貨時(Article 35)。

waterway B/L)

6. 轉運方式：未經轉船的直達式提單(Direct B/L)、數個運送人參與運送的聯營提單(Through B/L)與數種不同交通工具下的多式聯運提單(Multimodal or Combined Transport B/L)
7. 記載內容：詳式提單(Long Form B/L)與簡式提單(Short Form B/L)
8. 流通轉讓與否：可轉讓提單(Negotiable B/L)與不可轉讓提單(Non-negotiable B/L)
9. 運費記載：運費預付(Freight Prepaid)提單與運費到付(Freight Collect)提單
10. 船舶租傭：傭船契約提單(Charterparty B/L)
11. 定期船件貨運送：定期船提單(Liner B/L)
12. 三角貿易轉換提單：轉換提單(Switch B/L)
13. 提單分割：分割提單(Split B/L 或 Separate B/L)

依據 ISBP 745 第 E2 段規定，在信用狀押匯下，所提交之提單只要滿足功能即可，不管其名稱是 Marine B/L、Ocean B/L 或是 Port-to-Port B/L，而且不一定要使用信用狀要求的名稱。例如信用狀要求 Marine B/L 或 Ocean B/L，而提交了 Port-to-Port B/L，這是可以接受的。反之亦然。因為這些名稱相類似(林建煌^[36])。

3.5 貨物承攬業(Freight Forwarder)分提單

依台灣民法第 663 條規定，承攬運送人除契約另有訂定外，得自行運送物品。²²如自行運送，其權利義務，與運送人同。貨物承攬業(Freight Forwarder)所簽發的提單，如果符合海商法之法定記載要件，其與船公司所簽發的提單一樣，並不會因為其是無船運送人而否定其所簽發出的提單之性質。²³因此，貨物承攬業所簽發的提單亦具有物權性質，儘管 UCP 600 並沒有對此作出直接規定，但在第 14 條 1 項則表示，運輸單證只要符合第 19 條至 24 條的要求，可以由任何人出具，無須為運送人、船東、船長或傭船人。

²² 中國則依據「國際貨物運輸代理業管理規定」及「國際海運條例」之規定。

²³ 台灣最高法院 93 年台上字第 1720 號。

ISBP 745 第 E3 段(原 ISBP 681 第 95 條)亦提及，若信用狀載明貨物承攬業之提單可以接受(Freight Forwarder's Bill of Lading is acceptable)，或使用類似用語，則提單得由貨物承攬業以承攬運送人之身份簽署，而無須表明其為運送人或標明運送人之代理人。於此情況，實際運送人之名稱無須顯示。簡言之，貨物承攬業所簽發的提單與其他提單的區別，只著重於提單簽署人，不及其他事項(林建煌^[34])。

由此可知，除了提單簽署人外，貨物承攬業所簽發的提單與其他提單不應也沒什麼不同。但是對於貨方而言，貨物承攬業的身份為無船運送人，其資本額通常較低及風險管控流程可能不如船公司嚴謹，所簽發的提單之可信度比船公司的提單要低。其所簽發的分提單(House B/L)亦不能向實際運送人提領貨物，如果分提單(House B/L)發現不符點而遭銀行退單，託運人無法用分提單(House B/L)與實際運送人商談貨物處理問題(王沐昕、仲磊^[37])，因此有某種程度的風險，所以買賣雙方常常不接受。

貨物經貨物承攬業承攬而為運送，此時所簽發的提單可能為下列三種，一是實際運送人(船公司)所簽發的提單，即所謂的主提單(Master B/L)；一種是承攬業者以自己名稱為抬頭所印製簽發的提單，俗稱分提單(House B/L)；第三種是國際貨物承攬業工會(International Federation of Freight Forwarders Associations)²⁴為維持貨物承攬業聲譽而統一印製，發給各會員使用的提單，即所謂 FIATA B/L(FBL)，FIATA 所制訂的包括聯運提單在內的八套標準格式單證，更為各國貨物承攬業所廣泛使用。

就貨主而言，貨物承攬業與實際運送人(船公司)兩者都是運送人，無論其所收到的提單是那一種，只要能讓其完成買賣交易及提領貨物，並無所謂。然而就理賠上，就有非常截然不同的法律差異。例如船公司會拒絕貨主以分提單向其求償，因為對船公司而言，貨物承攬業才是其提單上的貨主。²⁵再者，貨物承攬業為了要保障其向船公司索賠的權利，通常會在其提單上縮短貨主向其索賠之時效，以利其遭遇索賠時可轉而向船公司人索賠。²⁶在共同海損方面，FBL 並沒有像船公司提單一樣有理算規則的規定。²⁷

3.6 提單與小提單的關係

依英國 1992 年海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1992)(提單法)第 1 條第 4 項規定，本法所稱提領單證(Delivery Order - D/O)是指不能被稱之為提單或海運單

²⁴ 為法文"Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés"的縮寫。

²⁵ 有時候貨物承攬業者會要求船公司直接以貨主名稱簽發提單，此時船公司即無法拒絕貨主的求償。

²⁶ 有別於一般提單 1 年的規定，Standard Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING第16條規定為9個月。

²⁷ Standard Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING第15條。

的任何單證，但是該單證應包含一項保證，該保證：(a)是按照或為了與這一單證有關的貨物或其中部分貨物的海上運送契約而做出的。(b)是一項運送人向這一單證所載明的人交付該單證項下貨物的保證。

實務上，提領單證(D/O)，又稱小提單，因其並非提單或是海運單，所以並不具物權性及收據的功能，提領單證是受貨人在繳回正本提單後(電報放貨亦同)，運送人所簽發的單證，憑該單證向海關進行後續報關繳稅及向貨櫃場辦理提領貨物事宜，其僅是扮演運送契約的隸屬及補充的角色。依各國航貿之通例，提領單證(D/O)僅是提單之代用品，以之為提貨之憑證，實是一種提貨書。²⁸

小提單並不是提單，所以不能如提單一樣反映出運送契約，故也不是信用狀可接受之運輸單證，而進行押匯。

四、 不清潔提單的定義與性質

4.1 清潔提單與不清潔提單的實質意義

清潔提單或稱無保留提單，一言以蔽之，是指貨物裝船時，貨物的外表情況良好，於提單上印有外表狀況明顯良好，沒有做相反的批註，或加入附加條款(Superimposed Clause)，表示貨物及其包裝沒有不當瑕疵情況。此等記載是銀行在審視提單是否為清潔提單與否時的重要參考依據。然而所謂清潔提單不應拘泥於是否有“clean”註記的迷思，只要提單上沒有任何宣稱貨物或是包裝有缺陷的批註，就是清潔提單。UCP 600 第 27 條即是如此規定。

從反義來解釋，並非所有有關的貨物批註，都構成不清潔提單(Claused, Foul or Dirty B/L)。在實務上，運送人對於貨物的數量、質量、價值、尺寸、標誌等聲明無法確認或是予以保留，例如 Said to Weight、Shipper's Load and Count、In apparent good order and condition，這些聲明旨在表明運送人對於貨物無法核對之事由，其僅構成舉證責任之轉換而已，並不構成不清潔提單。於此情形，可謂是一種保留文句，而非批註。其他例如，強調運送人對貨物或包裝性質所引起的風險不負責任及無明確表示貨物或包裝有令人不滿意的註記，都不算是不清潔提單。

另依 ISBP 745 第 E20 段(原 ISBP 681 第 106 條)規定，註記包裝可能不堪海運航程(packaging may not be sufficient for the sea journey)，不構成瑕疵。反之，如果聲明包裝不堪海運航程(packaging is not sufficient for the sea journey)，則不能接受。在 ISBP 745 第

²⁸ 台灣最高法院 91 年台上字第 720 號。

E21 段(原 ISBP 681 第 107 條)則規定，如果提單上原有“clean”的字樣，但又被刪除，亦不能被認為不清潔提單。

在提單對貨物作批註是運送人的權利，目的當然是保護運送人，以防止對受貨人承擔非其所造成的貨物損失責任，因此託運人不能無理干涉。相對地，運送人亦必須要謹慎及適當的行使該權利，若運送人並沒有合理的依據，而於提單上恣意濫用而侵害到託運人之權利時，運送人當然也要承擔必要的法律責任(邱錦添^[31])。在 The David Agmashenebeli²⁹一案中，船長在提單上的批註有違合理的判斷而被提出求償。

典型的不清潔提單為直接載明貨物破損或短缺的情況，但對於數量的描述應該要明確，概括式的描述在法律上是無意義的，例如，some、many、several、a number of 等 (Mark^[38])。加入確切的數字，例如，2 bags torn、5 boxes short-shipped、10 cases broken、20 steel coils rusty 等才是正確的作法。而對於包裝的缺陷有 packing broken/holed/torn/damaged、packing badly dented、packing contaminated 等。

提單上的貨物品名因疏失而導致其中一、二個字母漏打或拼寫錯誤(typing or spelling error) 該打字疏誤若不會影響到判斷正確品名的程度，是不足以構成單證的歧異或瑕疵。所謂不清潔提單，是在提單上明示載明貨物或其包裝有破損瑕疵(a defective condition of the goods or their package)之條款或註記之提單。貨物或包裝之瑕疵狀況，是指破損、生鏽、遭受水漬、鐵皮鬆脫或是包裝不適合海上運輸而言。貨物品名錯誤可能會造成提單瑕疵，但不會造成 UCP 600 第 27 條所定義之不清潔提單的效果。

ISBP 745 第 A23 段(原 ISBP 681 第 25 條)亦有相同規定，拼法錯誤或繕打錯誤，倘若不影響文字或詞句之意思，將不視為瑕疵。例如“machine”誤打為“mashine”、“fountain pen”誤打為“fountan pen”及“model”誤打為“modle”均不視為瑕疵，但以“model 123”取代“model 321”，則視為瑕疵。在台灣最高法院 93 年台上字第 1846 號(更一審上訴)一案中，貨物明稱原為“Lubricating”，但是提單上卻誤打為“Lubicating”，法院亦不認為構成不清潔提單。

至於一般普遍接受的縮寫字，亦不會造成單證瑕疵。在 ISBP 745 第 A1 段(原 ISBP 681 第 6 條)則列舉，“Ltd.”取代“Limited”、“Int'l”取代“International”、“Co.”取代“Company”、“kgs”/“kos”取代“kilos”、“Ind.”取代“Industry”、“mfr”取代“manufacturer”及“mt”取代“metric tons”。在 ISBP 745 第 A2 段(原 ISBP 681 第 7 條)則規定，斜線(/)或逗號(,)符號可能有多種不同之含義，除非上下文用詞明確，否則不應用以代替文字。

²⁹ [2002] EWHC 104(Admlty).

總而言之，貨物品名的微小疏誤記載，應不致造成銀行審單人員判斷為不清潔提單之結果，因為這是銀行審單人員最基礎的教育訓練所要求的專業能力。

如前所述，所謂不清潔提單，是在提單上明示載明貨物或其包裝有破損瑕疵(a defective condition of the goods or their package)之條款或註記之提單。受貨人欄是一個非常重要的欄位，受貨人名稱繕打錯誤則是會造成物權的混淆，亦會造成信用狀不符的情況。然而，在 *Beyene vs. Irving Trust Co.* 一案中，美國法院認為將“Smith”打成“Smithh”並不會造成信用狀不符，因為常識告訴人們，不會有人叫做“Smithh”，唯一的判斷它是“Smith”的誤拼。但是將“Sofan”打成“Soran”，卻是會造成不符，因為現實中確實存在著某人名為“Soran”的可能性，這一拼寫錯誤將有可能使得“Soran”提取貨物。³⁰(詳如表 1)

在 *United Bank Ltd v. Banque National de Paris* 一案中，信用狀將受益人 Pan Associated Ltd. 作成 Pan Associated Pte Ltd.，新加坡高等法院認為這是不符點，可以拒付。儘管在新加坡法律下這不可能對應於兩家不同的公司，而明顯是一種「商業習慣(commercially insignificant)」。

其實打字錯誤應該要就事論事，結合語言環境，區別對待。更多的時候，則見仁見智了(林建煌³⁶)。筆者認為因事涉物權，應謹慎為宜。

表 1 常見提單文字錯誤/疑義比較表

常見文字錯誤類型	典型字句	ISBP 745	是否構成提單(單證)瑕疵	說明
貨物名稱	“machine”誤打為“mashine”、 “fountain pen”誤打為“fountan pen”、 “model”誤打為“modle”	第 A23 段	否	不影響字義
貨物名稱	“model 123”誤打為“model 321”	第 A23 段	是	影響字義
縮寫字	“Ltd.”取代“Limited”、 “Int'l”取代“International”、 “Co.”取代“Company”、 “kgs”/“kos”取代“kilos”、 “Ind.”取代“Industry”、 “mfr”取代“manufacturer”及“mt”取代 “metric tons”	第 A1 段	否	普遍接受的縮寫字
斜線(/) 或逗號(,)符號	“Red/Black/Blue”、 “Hamburg, Rotterdam, Antwerp”	第 A2 段	視情況	須審視上下文
受貨人 名稱	“Smith”打成“Smithh”	第 A23 段	否	不造成誤認
受貨人 名稱	“Sofan” 打成“Soran”	第 A23 段	是	造成誤認

³⁰ 此案例為空運提單。

4.2 常見的提單批註

提單上常見的註記包括下列七大類：

1. 貨物與包裝狀況：one carton stained、two drums badly dented、three boxes crashed and contents exposed、four steel tubes bent、five bags torn、10 cases broken、20 steel coils rusty 等。
2. 貨物數量：5 boxes short-shipped、10 cases shouted out 等。
3. 附加費用：Port expenses at destination to be borne by the Consignee.
4. 運送人免責：N/R for putrefaction、N/R for number of pieces caused by bundles off 等。
5. 運送方式：Ship may discharge the goods at the nearest port if unable to reach the destination.
6. 據稱條款：Said to contain、Shipper's Load & Count、Shipper's Weight、Said to be 等。
7. 其他：Second-hand cases、Used drums 等未表示貨物與包裝不良的註記。

如前所述，並非所有註記都會造成不清潔提單，只有第 1 及第 2 類是典型的不清潔提單註記；第 3 類是費用的說明，除非信用狀有相反的規定；第 4 及第 5 類為運送人重申其權利與責任；第 6 類僅是屬舉證責任分配之問題；第 7 類未明確表示貨物與包裝的缺陷，並不構成不清潔提單。(詳如表 2)

運送人對於貨物表面狀況通常是用觀測的方式來發現是否有瑕疵，即用目視或是其他通常的、合理的檢驗方式，其僅表示所觀察到和發現的貨物表面狀況。如果有表面上的瑕疵狀況，就會在提單上作註記，至於貨物內在品質是否已損壞或發生質變則無從確認。然而託運人所關切的是貨物實際品質問題，所以會以貨物裝船前的質量檢查報告為抗辯。

就運送人而言，如果沒有在提單上作註記，就沒有辦法主張無貨損責任，因此運送人為了保護自己的利益，應該在提單上作適當的批註。所謂質量檢查報告並不能阻止運送人在提單上進行批註，因為提單上所批註的重點是貨物的包裝或是外表狀況，而不是貨物品質。

例如運送人發現散裝木薯片的表面有少量霉跡，因此應該要在提單上作批註，然而託運人卻主張這批貨物經過商品檢驗機構檢驗過品質沒有問題。要用質量檢查報告來對抗運送人的批註是無法成立的，因為霉跡是客觀存在的，運送人只是依其權利作事實記載而已。

表 2 常見提單批註比較表

常見批註類型	典型字句	UCP 600	ISBP 745	是否構成不清潔提單	說明
貨物與包裝狀況	one carton stained、two drums badly dented、three boxes crashed and contents exposed、four steel tubes bent、five bags torn、10 cases broken、20 steel coils rusty	第 27 條	第 E20 段及 E21 段	是	典型註記
貨物數量	5 boxes short-shipped、10 cases shouted out	第 27 條	第 E20 段及 E21 段	是	典型註記
附加費用	Port expenses at destination to be borne by the Consignee	第 26 條 c 項	第 E27 段	否	僅費用的說明，除非信用狀有相反的規定
運送人免責	N/R for putrefaction、N/R for number of pieces caused by bundles off	無	無	否	運送人重申其權利與責任
運送方式	Ship may discharge the goods at the nearest port if unable to reach the destination、Goods will or may be transhipped、Goods may be loaded on deck	第 20 條 b、c、d 項、26 條 a 項	無	否	運送人重申其權利與責任
據稱條款	Said to contain、Shipper's Load & Count、Shipper's Weight、Said to be	第 26 條 b 項	無	否	僅是屬舉證責任分配之問題
其他批註	Second-hand cases、Used drums	無	無	否	未明確表示貨物與包裝的缺陷

4.3 擔保函的實務運用

貨物在裝船時若是發現貨物外觀或是數量明顯損壞或是有誤，運送人必須要詳實記載於提單當中，然而提單上若有如此的記載，將會構成不清潔提單，而銀行也會拒絕其押匯。為了使得銀行押匯可以順利進行，託運人通常會以擔保函與運送人達成協議不要予以記載。

提供擔保函以換取清潔提單已經是非常普遍的實務作法，運送人多半也會礙於商業考量而接受。雖然漢堡規則第 17 條已承認貨損擔保函的合法性(僅對託運人有效，但共

謀詐欺仍無效³¹)，各國法院認為此舉作法是運送人討好託運人而為之虛偽表示，已妨害提單之真實性及背於公序良俗，恐與託運人有共同詐欺提單持有人之嫌，故多認為該擔保函無效。早期運送人常會在提單上置入所謂的”RETLA Clause”³²保護條款，以對抗清潔提單的文義性，然而在最近的 *The Saga Explorer*³³一案中，英國高等法院認為運送人明知貨物有瑕疵而不為之記載，此舉乃是不誠實的行為，故判決運送人敗訴，其所收取的擔保函也不生效力。美國提單法第 16 條(Sec. 80116)更是將提單故意虛偽表示之違反行為，予以刑事之科處。

運送人除了須依提單之文義性對受貨人負損害賠償責任，若託運人存心抵賴不願履行擔保函之承諾，在法律上運送人亦無法對其主張擔保函之責任，P & I 更不會承保其衍生的相關損失，可說是兩頭皆空的不智行為。

言而總之，不清潔提單造成銀行拒絕押匯是貨主間的問題，運送人雖然有商業上的壓力，但也不應該違反法律規定，正確的作法應該是買賣雙方間協調更改信用狀，以適當反應貨物實際狀況，方是上上之策。

託運人提供貨損擔保函，除了貨物是真的處於損害或是短少的情況，有絕大部分是貨物是否損害仍有疑義，或是運送人執意對微不足道的瑕疵作註記。例如在散裝鋼材的運送，鋼材表面或多或少會有輕微氧化/鏽蝕及綁帶破損，這樣的情形並不會影響受貨人的正常使用。如果運送人在提單上作如此的註記，就會造成不清潔提單，也就會造成提單押匯的困擾。此時擔保函的提供是一種變通的方式，並非運送人與託運人間有存心詐騙的意圖。因此在散裝鋼材的運送中，有 90%的貨物需要簽發此類擔保函(張敏、趙通 [39])。

在 *Brown Jenkinson v. Percy Dalton* 一案中，法官認為在實務中簽發此類清潔提單擔保函很常見，已經是商業慣例的一種，為商業與航運的經營提供了便利，有利於經濟的發展。這種行為雖不可取，但是不屬於違法或是違反公共利益的行為。中國最高人民法院在「關於保函是否具有法律效力問題的批覆」中指出：海上貨物運輸的託運人為換取清潔提單而向運送人出具的擔保函，對受貨人不具有約束力。不論擔保函如何約定，都不影響受貨人向運送人或託運人索賠；對託運人和運送人出於善意而由一方出具另一方接受的擔保函，雙方均有履行之義務。因此運送人在基於「善意」的基礎下，將無法避免接受清潔提單擔保函。

³¹ *Brown Jenkinson v. Percy Dalton* [1957] .

³² *Tokio Marine & Fire Insurance Company Ltd v. Retla Steamship Company* [1970] 2 Lloyd's Rep 91.

³³ [1970] EWHC 3124 (Comm).

五、 提單在信用狀交易下之運作

5.1 信用狀統一慣例可以接受的運輸單證

最新版的 UCP 600 為 2007 年 7 月 1 日推出，基本上其繼承了 UCP 500，只是在條款順序及名稱上略有調整，沒有實質變化。³⁴

依據 UCP 600 的規定，其可以接受的運輸單證如下：

1. 多式聯運單證(Multimodal or Combined transport document / 第 19 條)
2. 海運提單(Marine B/L / 第 20 條)
3. 海運單(Sea Waybill / 第 21 條)
4. 傭船契約提單(Charterparty B/L / 第 22 條)
5. 空運單證(Air transport document / 第 23 條)³⁵
6. 公路、鐵路或內陸水運單證(Road, rail or inland waterway transport document / 第 24 條)
7. 快遞收據、郵政收據或投郵證明(Courier receipt / 第 25 條)³⁶

依據 ISBP 745 第 A18 段(原 ISBP 681 第 19 條)，與貨物運送有關的常見單證，還有提貨通知(Delivery Note)、小提單(Delivery Order)、貨物收據(Cargo Receipt)、貨代收貨證明(Certificate of Receipt)、貨代裝運證明(Certificate of Shipment)、貨代運輸證明(Certificate of Transport)、貨代貨物收據(Cargo Receipt)和大副收據(Mate's Receipt)等，此等單證沒有運送條款並無法反映運送契約，故不是 UCP 600 可接受之運輸單證。

³⁴ 依據 ICC Publication No.632，國內法(Local law)之效力優於 UCP 所記載之責任與義務。

³⁵ 實務上，空運單證時常以空運單(Air waybill – AWB)或是航空貨運單(Air consignment note – ACN)顯示，此兩種稱謂意義相同。

³⁶ 實務上，此類運輸單證在銀行押匯中極為罕見。

上述分類雖可簡單依照運輸方式來劃分，其實其主要依據為單證本身所反映的運送契約以及該運送契約在實務中的使用頻率和使用領域(林建煌^[34])。

1. 多式聯運單證，強調戶到戶或點到點運輸，以及多種運輸方式間的轉換。
2. 海運提單，強調海運輸船運輸及提單的物權特性。
3. 海運單，強調海運單的不可轉讓性。
4. 傭船契約提單，強調運送單證所反映的運送契約，已經與傭船契約合而為一。
5. 公路、鐵路或內陸水運單證，分別對應於公路、鐵路及河運三種單一的運輸。
6. 快遞收據、郵政收據，則強調小件物品的戶到戶運輸，表面上看不出使用什麼運輸方式。

5.2 信用狀統一慣例可以接受的提單批註

依據 UCP 600 的規定，其可以接受以下的提單批註，此等批註與不清潔提單構成無關，而是與「單證不符」或是「單證瑕疵」有關。

1. 依據傭船契約(Subject to C/P / As Per C/P)

依據 UCP600 第 22 條，傭船契約提單(Charterparty B/L)是可以被接受的海運單證，所以這類提單自然允許有「依據傭船契約」的批註或是引置條款(Incorporation Clause)。通常銀行會以「不審視傭船契約」的情形接受。如同提單條款一樣，傭船契約條款也是專業性及複雜性很高的條款，一般銀行不具備審核這些條款的專業知識，即使信用狀要求要提交傭船契約，銀行也不會去審核傭船契約的內容。³⁷如此，銀行也可以免去審核責任。其他常見的表示方式還有：“all terms, conditions, rights and exception of C/P are incorporated herewith”及“This B/L is issued pursuant to the terms of C/P”。

2. 可能裝甲板(May be loaded on deck)

³⁷ UCP 600 Article 22(b) - A bank will not examine charter party contracts, even if they are required to be presented by the terms of the credit.

依據 UCP 600 第 26 條 a 項規定，在運送單證上若有“loaded on deck”或是“will be loaded on deck”或是類似之記載，銀行將拒絕受理，但表明可能裝載於甲板上(may be loaded on deck)，將可接受。

3. 託運人自行裝貨與計算(Shipper's load and count / said by shipper to contain)

依據 UCP 600 第 26 條 b 項規定，在運送單證上若有“Shipper's load and count / said by shipper to contain”是可以接受的。此類條款稱之為「據稱條款」，其用意在於表彰運送人對貨物之記載無從確認。有些運送人為了更保護自己，亦會在提單上加入「不知條款」，例如“number unknown / weight unknown / quantity unknown”，只不過「不知條款」將難被押匯銀行接受。

4. 運費以外費用(Charges additional to freight)的註記

除了運費以外，提單上亦可能會載明其他額外費用(Costs additional to freight)或與裝卸有關之裝運條款(例如 Free In / Free Out / Free In and Out Stowed 等)。實務中，這些額外費用也稱為附加費(Surcharge)。產生附加費的主要原因如下：

- ① 因貨物本身特殊需要而計收：超重附加費(Heavy Lift Surcharge or Over Weight Surcharge)、超長附加費(Long Length Surcharge or Over Length Surcharge)及變更卸貨港附加費(Optional Fees)。
- ② 因在非基本港卸貨或特殊情況而計收：直航附加費(DDC)、轉船附加費(Transshipment Surcharge)、港口擁擠附加費(Port Congestion Surcharge)及冰凍附加費(Ice Surcharge)。
- ③ 因運送人驟然增加之營運費用而計收：燃油附加費(BAF)、繞航附加費(Deviation Surcharge)及幣值附加費(CAF)。

此等費用名目繁多且金額大小不一，其收取有很大的隨意性，常常超出貨方之預期，而這些費用的發生，又是運輸行業的慣例，依 UCP 600 第 26 條 c 項規定是可以被接受的，如果於信用狀要求不得有此類註記，則不允接受。但是依 ISBP 745 第 E27 段(原 ISBP 681 第 113 條)規定，貨物卸載或是卸載後之遲延費用，則不屬之。此即貨物之卸載等費用，運送人亦得以向受貨人請求。

5. 貨物將轉運(Will or may be transshipped)

並不是信用狀禁止貨物轉運，所有顯示轉運的提單都不可接受。依據 UCP 600 第 19、20 及 21 條 c 項，即使信用狀禁止轉運，表明將轉運或可能被轉運，仍可接受，但僅限於貨物由貨櫃³⁸、拖船(trailer)或子船(LASH-lighter aboard ship)運輸。

實務上，之所以有大量的信用狀規定不允許貨物轉運，主要是因為轉運會延誤運輸時間、產生額外費用及增加貨損風險，尤其是散裝貨載。而貨物經由貨櫃、拖船(trailer)或子船(LASH barge)此等單元化運輸，相對安全、快速、佔用碼頭面積小，甚至不必停靠碼頭也可以裝卸。儘管如此，此等單元化運輸也不能完全消除轉運可能所帶來的負面效益。所以，實務上，申請人有時可能會在信用狀上加列“Transshipment is not allowed even if the goods is shipped in container(s), trailer(s) and/or LASH barge(s).”。此時提單還是不得表明貨物將要或可能轉運。

如果提單上顯示“via”一詞與港口相連，可能是貨物轉運；也可能表示船舶經停或掛靠一特定港口，以卸載或裝載其他貨物。如果要判斷是否實際發生轉運，可查看提單是否同時顯示二程船名來確定(林建煌^[36])。

另外，依據 UCP 600 第 19、20 及 21 條 d 項，提單上聲明運送人保留轉運權利的條款，並不等於轉運，可以不予理會。因為當船舶於航行中可能會遭遇機械故障、海難事故、不可抗力的天災或是救助遇難人員而合理偏航。如有必要，運送人會將貨物轉運、於中途港暫存或用其他運輸方式將貨物運達目的地。運送人為了保留權利，常在提單上載明此等轉運條款。

5.3 信用狀押匯糾紛與提單詐騙

有別於一般貨物毀損滅失，提單所衍生的索賠爭議或多或少都涉及貿易糾紛或詐騙。國際貿易的多變性，詐騙案件層出不窮，海事單證詐騙往往比較容易達成，且詐騙者多能謀取暴利而逍遙法外。以海運公司理賠人員之角度來看提單詐騙事件，絕大部分的原因是運送人的自身疏失所致，在商業考量的壓力下，運送人不得不作出一些有違正常作業的行為而將風險往自己身上攬，再加上管控環節上出現瑕疵，使得詐騙者有機可乘。

5.3.1 提單與信用狀糾紛

在銀行實務中，常見有關提單所產生信用狀糾紛有倒簽提單、預借提單、偽造提單、提單不符、提單遺失及審單時間等。

³⁸ 中國海商法則稱之為「集裝箱」。

倒簽提單、預借提單及偽造提單方面，因涉及詐騙意圖，法院通常會認定運送人侵害貨方的權益而須承擔損失。在 ZIM Integrated Shipping Services Ltd v.新疆奎屯云森紡織公司一案中³⁹，運送人承運 22 只貨櫃並簽發提單，其實只有 10 只貨櫃上船，其餘 12 只貨櫃是事後再由其他船舶轉運至目的港。另外，在中國最高人民法院 2005 年『關於審理信用證糾紛案件若干問題』的規定第 8 條，此類行為是被認定為信用狀詐欺。⁴⁰不意外的，預借提單的行為，運送人最終承擔了貨方的所有損失。

在提單不符方面，有些銀行非常在意單證的嚴格相符，對於信用狀未規定之單證也要審核。在中國銀行福建省分行 v.東亞銀行一案中⁴¹，開狀銀行在信用狀正文條款中，含有以「碼」為單位的貨物數量條件，但信用狀條款對提單要求中，並未規定應提交以此記載貨物數量的提單。提單上以“Packages”表示數量，因此開狀銀行拒絕接受。其實如果信用狀含有某項條件，但未規定應提交符合該條件的單證，銀行應將此種條件視為無記載並不予以理會。依 2005 年『關於審理信用證糾紛案件若干問題』的規定第 6 條規定，信用證項下單證與信用證條款之間、單證與單證之間在表面上不完全一致，但並不導致相互之間產生歧義的，不應認定為不符點。想當然爾，最後結果是開狀銀行敗訴。

在提單遺失方面，提單是押匯過程中最重要的文件之一，一旦遺失必然會造成作業上的困擾，甚至訴訟糾紛。在中國冶金公司 v.中國實業銀行一案中⁴²，因為開狀銀行疏失遺失提單，貨方表示拒絕承兌。此案最終是銀行敗訴，承擔損失。

在審理單證時間方面，信用狀一般均會約定合理時間審理單證，以便決定是否接受或是拒絕單證。在大連中壘鑫源公司 v.韓國新韓銀行一案中⁴³，開狀銀行在超過約定審單時間才提出單證不符並拒絕付款，開狀銀行還提出所交付之提單是偽造的信用狀詐欺之抗辯，然而因舉證不足而敗訴。⁴⁴

³⁹ 天津高級人民法院，(2005)津高民四終字第 163 號。

⁴⁰ 第八條 凡有下列情形之一的，應當認定存在信用證欺詐：（一）受益人偽造單據或者提交記載內容虛假的單據；（二）受益人惡意不交付貨物或者交付的貨物無價值；（三）受益人和開證申請人或者其他協力廠商串通提交假單據，而沒有真實的基礎交易；（四）其他進行信用證欺詐的情形。

⁴¹ 福建高級人民法院，(2002)閩經終字第 126 號。

⁴² 中國最高人民法院，(1999)經終字第 27 號。

⁴³ 天津高級人民法院，(2004)一中民三初字第 105 號。

⁴⁴ 宣稱提單是偽造，並不足以構成開狀銀行拒付之理由，開狀銀行其實僅須就提單表面之資料審閱，而非就其他來源或單證所獲得之資料審閱。

信用狀交易有其獨立性，依 UCP 600 第 5 條之規定，在信用狀作業上，銀行所處理的是單證交易，而非該等單證所表彰的貨物、勞務或履約行為，所有當事人於信用狀作業時，所需遵循者為信用狀規定，與契約無關(陳賢芬^[40])。

開狀銀行因為提單有瑕疵或不符規定(例如慢提示或信用狀過期)，開狀銀行有權拒絕單證且不予付款。但是信用狀僅是付款工具，開狀銀行不付款，並不影響依據買賣契約買方應付貨款之責任，尤其是買方已經取得貨物之情況下，賣方絕對有權要求買方付款，買方最多有權主張，在信用狀作業下，賣方因提示不合規定，須賠償買方因此發生之損失。⁴⁵

5.3.2 信用狀軟條款

信用狀中的「軟條款」(Soft Clause)，有時也稱為「陷阱條款」(Pitfall Clause)，是指在不可撤銷的信用狀中加列一種條款，使出口商不能如期發貨，據此條款開狀申請人(買方)或開狀銀行具有單方面隨時解除付款責任的主動權，即買方完全控制整筆交易，受益人處於受制人的地位，是否付款完全取決於買方的意願。這種信用狀實際變成了隨時可以撤銷或永遠無法生效的信用狀，銀行中立擔保付款的職能完全喪失。帶有此種條款的信用狀實質上是變相的可撤銷信用狀，極易造成單狀不符而遭開狀銀行拒付。買方憑藉信用狀「軟條款」還可以騙取賣方的保證金、質押金、履約金、開狀費等(中華民國關務學會網^[41])。

常見的軟條款中與運送人或是提單有關的如下：

1. 開狀申請人(買方)通知賣方船公司、船名、裝船日期、目的港、驗貨人等資料後，受益人才能將貨物裝船。此條款使賣方的貨物裝船行程完全由買方控制。
2. 1/3 正本提單逕(直)寄開狀申請人。買方可能持此提單先行將貨物提領走。
3. 要求簽發記名式提單，運送人可憑受貨人合法身分證明交貨，不必提交正本提單。
4. 信用狀限制運輸船隻、船齡或航線等條款。
5. 含空運提單的條款，提貨人簽字就可提貨，不需交付提單，貨權難以控制。有的信用狀規定提單發貨人為開狀申請人或客戶，可能被不法商人利用此特殊條款進行無提單提貨。

⁴⁵ Samsung America, Inc v. Yugoslav-Korean Consulting & Trading Co., Inc.

6. 自相矛盾，即規定允許提交聯運提單，又規定禁止轉船。
7. 規定受益人不容易提交的單據，如要求使用 CMR 運輸單據。
8. 一票貨物，信用狀要求就每一個包裝單位分別繕製提單。
9. 易腐貨物要求受益人先寄一份提單，持此提單可先行提貨。
10. 信用狀規定指定貨代出具聯運提單，當一程海運後，二程境外改空運，容易被受貨人不憑正本聯運提單提貨。
11. 信用狀規定受益人在貨物裝運後如不及時寄交 1/3 提單，開狀申請人將不寄檢驗證書，使受益人難以議付單據。

為了要防止進口商利用信用狀的軟條款進行詐騙，故在訂定信用狀條款時應該要謹慎小心。

5.3.3 提單詐騙

1. 提單詐騙種類

在航運實務中，常見的提單詐騙案件類型有偽造提單、盜用提單、倒簽提單、預借提單、空單、重覆簽發提單(一貨多賣)、利用海關放貨漏洞領貨、以擔保函換取清潔提單/二程提單/無提單放貨等(邱重盛^[42])。

有關偽造提單的部分，可分為賣方無實際出貨行為而偽造提單；賣方有實際裝運貨物，但是偽造提單中的數量、質量等內容；買方以偽造提單提領貨物。

有關盜用提單的部分，可分為詐騙方偷取運送人提單；趁運送人之代理人停止營運或資金困難時買下其資產，取得庫存提單(孟於群^[43])；與運送人或其代理人內部人員勾結取得提單。

有關海關放貨部分，可分為與海關內部人員勾結，使用提單影本放貨；利用偽造之提單/銀行擔保函放貨。

有關擔保函的部分，可分為偽造銀行擔保；誘騙買方或運送人接受無用的公司擔保函。

在提單詐騙案件中，無論是買方、中間商、賣方、代理商、運送人、銀行等都有可能是被詐騙的一方，當然也可能為行使詐騙的一方，但無論如何，當事人務必小心謹慎，遇有疑問就要澄清，千萬不要因為貪圖小利或是害怕喪失商機而便宜行事。

2. 軟條款詐騙

在某些信用狀規定中，買方(開狀申請者)要求 2/3 提單在信用狀下提交銀行，1/3 提單寄給買方或是其他第三人，以便買方在支付信用狀貨款前，憑 1/3 提單先行提前驗貨，以確認提單上所載貨物是否就是信用狀規定的貨物，在此情況下，存在著非常高的詐騙風險。此條款即為典型的軟條款陷阱。

因為在信用狀作業上，銀行所處理的是單據交易，而非該等單據所表彰的貨物、勞務或履約行為，開狀銀行是否付款，是以其所收到的提單是否符合信用狀條款，而不考慮一份正本已直接寄送申請人或第三者。當受貨人收到一份正本提單後就可能發生貨物被提領，而後提示之提單又因為不符被開狀銀行退單並拒付。國際商會(ICC)在 ICC 459 Case 55 中表示，如果受益人(賣方)接受這樣的信用狀，風險則自行承擔。

所以當出口商(賣方)收到此類的信用狀時，應該要好好考慮可能會發生之後果，保護自己的方式就是將提單的受貨人欄作成開狀銀行或是憑開狀銀行指示，但是還是無法免除受貨人偽造銀行背書轉讓的風險。

3. 象徵性交貨詐騙

在 *Sanders v. Maclean* (1883) 11 Q.B.D.327 一案中，英國法官 Bowen 指出，海洋運輸途中的貨物當在運送人手中，這時難以進行實際交貨。習慣法中的提單在貨物運送途中被普遍認為是一種象徵，背書和提交提單就是象徵性交貨。(A cargo at sea while in the hands of the carrier is necessarily incapable of physical delivery. During this period of transit and voyage, the bill of lading by the law merchant is universally recognized as its symbol, and the endorsement and delivery of the bill of lading operates as a symbolical delivery of the cargo.)

所謂象徵性交貨(Symbolic Delivery)是相對於實際交貨(Physical Delivery)而言。象徵性交貨是指賣方只要按時間在約定的地點完成交運，並向買方提交買賣合約規定的所有單據(包括代表物權的提單)，就算完成了交貨義務，而無須保證到貨，即使貨物在運送途中損壞或滅失。實際交貨則是指賣方要在規定的時間和地點將符合合約規定的貨物提交給買方或其指定的人，不能以交單代替交貨。

在信用狀交易下，CIF 貿易條件就是一種典型的象徵性交貨，只要出口商與運送人、保險公司或是銀行共謀，製作假提單，或是與運送人合謀，將貨物轉賣給第三人，就可以進行詐騙(姜作利^[44])。

4. 僅供議付提單詐騙

在提單上註有“Only for Negotiation”，實務上稱之為僅供議付提單，它是近幾年來出現在中韓及中日等地短程國際運送的一種單據。具體操作上是出口商同意以電報放貨給受貨人，另一方面卻要求運送人簽發此種「提單」。嚴格來說，僅供議付提單並非一具有物權的提單，銀行是不會接受此類單據或是將“Only for Negotiation”當作不符合點來對待。由於貨物可能早在提單押匯前即已到達，受貨人可以在出口商發覺有異前將貨物提領一空(張敏、趙通^[39])。

出口商於遭受損失後並無法向運送人求償，因為貨物是出口商同意以電報放貨放行的，而所謂僅供議付提單並非一正本提單，運送人並沒有無提單放貨之疏失。而向銀行求償方面，銀行拒絕押匯並沒有不對，因為僅供議付提單並非信用狀下可以接受的運送單據。

5. Memory 提單詐騙

在內陸地區的託運人，因為貨物裝船後才能拿到正本提單，而提單寄送需耗費數日，如果遇到提單內容修正，往往會超過提單押匯日期。為了避免耽誤信用狀有效日期，有的內陸地區會採用簽發所謂的 Memory 提單。

實際操作為託運人委託內陸貨代公司代為運輸，貨代向船公司洽定艙位，要求主提單(Master B/L)受貨人欄特別載明 To order of the holder of original XXX(貨代公司名稱) B/L No.YYY(貨代公司分提單號碼)，貨代公司則簽發其分提單(House B/L)。受貨人依照正常程序向銀行付款贖單取得貨代的正本分提單(House B/L)，再加上託運人寄來的船公司主提單(Master B/L)，用兩套正本提單提領貨物。

此作法的風險為運送人並無法辨別分提單的真偽，受貨人可能不去銀行付款贖單(分提單)，而是以偽造的分提單冒充，此時船公司可能就會涉入放貨瑕疵。同樣狀況，也可能會發生在電報放貨的情形下，託運人除了要求運送人將貨物放給指定的受貨人外，亦要求代收貨代公司所簽發的正本分提單。

在台灣最高法院 95 年台上字第 203 號一案中，其牽涉到貨物承攬業間的複雜委託關係，法院認為依法應將分提單收回之人，乃是分提單簽發人，而非全程運送人。

6. 電報放貨提單詐騙

所謂電放提單只是一種俗稱，充其量只是一種蓋有 Telex Release、Surrendered 字樣的提單副本，其提單份數欄位也應註記為 0 份。既然是提單副本，就不具有提單的三大功能，也不符合 UCP 600 第 20 條 a 項(iv)款之規定。

然而如果僅是將已簽發的正本提單蓋上 Telex Release、Surrendered 字樣，提單份數並未更改為 0 份，此「電放提單」正本性質與一般提單正本相似，但就提單功能上是取消了物權憑證的功能。在 UCP 的意義上，如果信用狀要求提單卻未作特別說明時，「電放提單」正本是不可以接受的。而若信用狀規定“Surrender B/L acceptable”時，即可依 UCP 600 第 20 條辦理，不過受益人(賣方)應注意，該提單已不是物權憑證，要好好考量是否接受載有此等規定之信用狀(林建煌^[36])。

另外一提，如果在提單上顯示“Please do not deliver goods without agreement of consignor by telex.”的字句可以接受嗎？ICC 在 Case 93 中認為，該文句與提單作為流通工具的功能不符，這種阻止釋放貨物的限制與提單可以經由背書轉讓是完全抵觸的，銀行當然可以拒絕這樣的提單。

7. 傭船契約提單詐騙

傭船契約提單與一般定期船提單一樣，均具備物權證明、契約證明與貨物收據的三大功能。⁴⁶然而傭船契約提單所反映出的契約證明與一般定期船提單畢竟不同。因為一般定期船提單都有制式條款，而且經監管單位備查。而傭船契約提單所反映出的契約通常並不經過監管單位備查，而是船東與傭船人依據契約自由原則訂定，所以對於未參與契約訂定的第三方提單持有人來說，並不顯得是公平。提單持有人對於契約內容的權利和責任並不清楚，若發生爭議，僅憑傭船契約提單，向船東主張權利也不若一般定期船提單方便。

其次，在運輸過程中，傭船人為託運人，船東必須聽命於傭船人，而傭船運送多涉及大宗物品，數量與金額都比較大，因此傭船契約提單下發生海事詐騙的可能性比一般定期船提單大得多。也就是如此，受貨人即使在信用狀下付款贖單，也未必能確保收貨安全。所以，對銀行來說，儘管傭船契約提單與一般定期船提單一樣代表貨權，卻默認不為信用狀所接受，除非信用狀明確要求或允許提交傭船契約提單(林建煌^[36])。依 UCP 600 第 22 條 b 項及 ISBP 745 第 G27 段，銀行也不會審核該傭船契約的內容。

⁴⁶ 如果提單持有人是傭船人本身，而提單條件與傭船契約不一致，此時提單僅具有貨物收據功能。

六、 結論與建議

1. 在跟單信用狀交易下，單證瑕疵是銀行審單最常見到的問題，而在運送單證瑕疵方面又以不清潔提單的問題占了絕大多數。然而並非所有提單上的批註都會造成不清潔提單的效果，有很多提單批註其實是航運實務的慣例，卻常常被銀行審單人員誤認而造成無法完成信用狀押匯。或是貨方對不清潔提單有所誤解，擔心提單無法順利押匯，要求航運公司去作無謂的更正，而造成不必要的爭執。在這種情況下，會造成銀行業與航運業作業成本與時間的增加，對國際貿易的運作推展是不利的，也背離了當初 UCP 與 ISBP 設立的美意。

建議當貨方提出無謂的提單更正要求時，運送人應適時地教育貨方正確的提單作業實務，以避免造成押匯時間的延誤。

2. 在審視提單的過程中，除了文字批註外，文字錯誤或疑義也會造成單證瑕疵，然而此等單證瑕疵並不會造成不清潔提單的效果，卻常與不清潔提單混為一談，實有予以澄清的必要。

建議當銀行發現提單有瑕疵/不符點時，須詳細地向客戶解說該瑕疵/不符點的確切原因，而不是以似是而非的”不清潔提單”一語帶過。協助客戶正確地向運送人提出必要之更正，以避免造成客戶無謂的困擾與損失。

3. 在提單上對受損貨物作批註是運送人的權利，以防止對受貨人承擔非其所造成的貨物損失責任，因此託運人不能無理干涉。礙於商業壓力下，實務上有以擔保函來換取清潔提單的變通方法，但是也不能違反法律規定。

近期的 The Saga Explorer 判決，使得”RETLA Clause”已不再能保護運送人了，若時間許可，建議買賣雙方間協調更改信用狀，以適當反應貨物實際狀況，才是三贏的作法。

4. 在跟單信用狀交易下，除了單純的單證瑕疵外，也經常發生提單詐騙的情事，詐騙者故意製造單證瑕疵，實則為進行詐騙。在信用狀中置入軟條款就是常見的手法，出口商因為國貿常識不足或是因為商業壓力下而去接受這樣具有高度詐騙風險的條款。銀行方面，建議應該要善盡告知的義務，對於可能會產生糾紛或是詐騙的貿易條件，提醒客戶注意。而運送人方面，在一般的狀況之下，運送人是無法也無義務知悉貨方的交易內容，然而提單是由運送人所簽發，其又是一項具有物權性質的單證，一旦發生提單詐騙，運送人亦難完全置身事外。當貨方向運送人提出一些有違正常作業的要求時，建議運送人應該予以審慎評估。若發現可能有詐騙之疑義，也應該要教育客

戶保護自己的利益，製造雙贏的局面。

參考文獻

1. 曾國雄、張志清、鍾政棋，**載貨證券理論與實務**，第3版，航貿文化事業有限公司，台北，2008年。
2. Paul Todd, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 4th Edition, Informa, London, 2007.
3. MBA 智庫百科，「ISBP 制定背景」，<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/ISBP>，民國104年。
4. 陳賢芬，「信用狀統一慣例與信用狀交易爭議解決之研究」，東吳大學國際經營與貿易學系碩士論文，民國96年。
5. 連健良，「從信用狀統一慣例探討我國司法實務的相關見解—以UCP600為核心」，東吳大學法律學系碩士論文，民國99年。
6. 張正忠，「信用狀交易下銀行拒絕付款之研究」，國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國83年。
7. 林雪玉，「從法院判決論信用狀統一慣例之適用」，國立中興大學法律研究所碩士論文，民國69年。
8. 馬翠吟，「信用狀統一慣例UCP600相關問題之研究-以定義解釋及單據條款為中心」，國立政治大學法律學研究所碩士論文，民國98年。
9. 林世緯，「一九九三年信用狀統一慣例中海運單據及空運單據之研究」，國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國84年。
10. 劉文琴，「信用狀統一慣例單據處理實務及其規定之研究」，國立成功大學企業管理研究所碩士論文，民國83年。
11. 張宗仁，「一九七四年及一九八三年信用狀統一慣例有關海運單據規範之研究」，中國文化大學海洋研究所碩士論文，民國75年。
12. 蕭乾祥，「信用狀項下假單據問題之研究」，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，民國71年。
13. 黃有仁，「信用狀項下單據之制作與審核之研究」，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，民國69年。
14. 林麗秋，「電子信用狀及其法律問題之研究」，輔仁大學法律學研究所碩士論文，民國95年。
15. 張文德，「從eUCP跟單信用狀進入電子商務時代引發問題之探討」，龍華科技大學商學與管理研究所碩士論文，民國92年。
16. 吳佳育，「電子信用狀相關法律問題之探討」，東吳大學法律學系研究所碩士論文，民國89年。
17. 彭炳煊，「服務導向架構應用於銀行信用狀系統整合之研究」，大同大學資訊經營研究所碩士論文，民國100年。
18. 簡明達，「銀行業電子信用狀系統之研究」，世新大學資訊管理學研究所碩士論文，

民國 99 年。

19. 蘇文玉，「信用狀統一慣例第六次修訂內容之研究」，南台科技大學商管專業學院碩士論文，民國 97 年。
20. 劉執禮，「信用狀統一慣例與美國信用狀法之比較研究」，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，民國 77 年。
21. 卓佳慶，「信用狀統一慣例第五次修訂內容之研究」，國立政治大學國際貿易學系碩士論文，民國 83 年。
22. 黃祖珊，「擔保信用狀之種類與性質研究」，東吳大學法律學系碩士論文，民國 101 年。
23. 卓家立，「從經濟的觀點論信用加強法制—以保證、信用狀、保證保險及信用衍生商品為例」，臺灣大學法律學研究所碩士論文，民國 94 年。
24. 常照倫，「擔保信用狀之研究」，國立政治大學法律研究所碩士論文，民國 73 年。
25. 廖政聰，「國際應收帳款證券化之研究~以信用狀輸出信用貸款為例」，國立中興大學高階經理人碩士在職專班碩士論文，民國 92 年。
26. 黃玉珍，「國際貿易以信用狀為付款方式法律問題之研究」，國立中興大學法律研究所碩士論文，民國 69 年。
27. 劉必成，「信用狀條款與買賣契約關係之研究」，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，民國 78 年。
28. 劉坤錫，「信用狀再度使用之研究」，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，民國 70 年。
29. 楊仁壽，**載貨證券**，第 2 版，三民書局，台北，2000 年。
30. 司玉琢，**海商法專論**，大連海事大學出版社，大連，2006 年。
31. 邱錦添，**兩岸海商法載貨證券之比較**，初版，國立編譯館，台北，2002 年。
32. 王肖卿，**載貨證券**，第 4 版，五南出版社，台北，2001 年。
33. 張新平，**海商法**，第 3 版，五南出版社，台北，2008 年。
34. 林建煌，**品讀 UCP 600**，第 1 版，廈門大學出版社，廈門，2008 年。
35. 劉宗榮，**新海商法**，初版，三民書局，台北，2007 年。
36. 林建煌，**品讀 ISBP 745**，第 1 版，廈門大學出版社，廈門，2013 年。
37. 王沐昕、仲磊，**中國海商法操作實務與典型案例解析**，第 1 版，中國法律出版社，北京，2008 年。
38. Mark Russel, *Gard Guidance on Bills of Lading*, 2nd Edition, Gard Services, Arendal, 2002.
39. 張敏、趙通，**徹底搞懂提單**，第 1 版，中國海關出版社，北京，2009 年，頁 151。
40. 陳賢芬，**國際貿易糾紛之解析與處理**，初版，宏點文化出版社，台北，2008 年。
41. 中華民國關務學會網，「信用狀軟條款(Soft Clause)／陷阱條款 (Pitfall Clause) 之解析」，<http://customs-assoc.org/40.2.htm>，民國 104 年。
42. 邱重盛，**海運提單釋疑**，長榮海運公司，台北，民國 104 年。
43. 孟於群，**防止海運欺詐及法律實務**，第 2 版，中國商務出版社，北京，2008 年。
44. 姜作利，**中國外貿預防欺詐策略全書**，第 1 版，中國紡織出版社，北京，2009 年。