

談提單的背書轉讓

駱仔生

一、前言

國際貿易糾紛經常發生，而發生在海運提單的背書轉讓下，更是屢見不鮮。誠如提單是信用狀交易下的一項重要單據，正確審核信用狀項下的單據，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”審核單據。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單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 - 跟單信用狀下單據之審查 / International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 500)。

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 - 跟單信用狀下單據之審查 / 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 - 跟單信用狀下單據之審查 / International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 600, 2013 Revision) 修訂版。

二、提單轉讓的目的

提單是屬於有價證券，而有價證券之特色，在於它的流通性，而轉移則為流通之手段，移轉與證券結合，不但可以使其所表彰之權利，迅速流通，故移轉與證券結合，乃屬於有價證券不可或缺之要件，一旦缺此要件，即喪失有價證券之特色也。台灣海商法第 60 條準用台灣民法第 628 條規定，記名之提單，除有禁止轉讓之記載外，得以背書轉讓；無記名之提單，因交付而轉讓。故提單為流通證券，又稱提單之背書性。中國海商法第 79 條規定提單可以背書轉讓，但記名提單則不得轉讓，此與台灣海商法略有不同。

合法的提單持有人，只須其持有提單，即可以處分置於其佔有下之運送物，包括以背書方式轉讓提單所記載貨物之物權，以及將提單交付給押匯銀行 (質押)，以取得貨款，如同該運送物在其佔有之

下，此亦即貨物之處分權。如果提單處於爭訟過程中，依民事訴訟法第 254 條第 1 項規定，仍得轉讓，不過該轉讓是以侵權行為及債務不履行之損害賠償請求權為訴訟標的，而非行使提單所表彰之權利。換句話說，背書是實現提單轉讓的一種手段，提單經過背書後，提單本身所代表的物權便產生變化，轉讓提單也就是轉讓了貨物所有權。

其實背書的用途絕不局限於轉讓，還存在質押背書與委託背書。質押背書在信用狀融資實務中可以看到，即受貨人收到提單後，貨未到港前，先用於質押向銀行申請融資。委託背書比較少見，即代理人代為背書，在 ISBP 745 第 E13 段(原 ISBP 681 第 102 條)中規定，表明代表託運人所做的背書可以接受。代理人代為背書時，只要在背書時同時在表面上表明其代理關係即可 (made for or on behalf of shipper)，而無須進一步顯示為 “as agent” 等。代理人與提單持有人或受貨人之間的委託授權或代理協議，可以在信用狀以外和提單外表現。基於非轉讓背書取得提單的人雖然持有提單，卻不是真正意義上的提單持有人，他只能取得背書所指明的權利，如前所述的質押與代理的權利，而不能主張其他權利，例如對運送人的訴權。因此，提單持有人在背書時一定要將背書的意圖表明清楚。

三、提單背書轉讓的方式

得以背書方式移轉之提單，其受貨人

欄可能為記名式 (Full Endorsement)，亦可能為 “To Order” 或 “To Order of XXX” 指示式 (Order) 及無記名式 (Blank Endorsement)。

提單縱為記名式，除有禁止背書轉讓之記載外，有些國家法律仍視為指示式，得以背書轉讓。如其為記名式背書，不僅要記名被背書人之姓名或商號，並且須背書人簽名或蓋章，亦即應完全背書方可，至於被背書人如再背書轉讓他人時，完全背書或略式背書均可。

所謂 “To Order”，乃指待託運人之指示。“To Order of XXX”，乃指待 XXX 之指示，XXX 可為公司名稱、銀行，亦可為個人姓名，依具體情事而定。指示人在提單背面批註 Delivery to the Order of YYY，然後簽字，受讓人可以再繼續背書轉讓。而如果批註為 Delivery to YYY，則受讓人只能直接向運送人要求提領貨物，不能再背書轉讓。

未記載特定之人為權利人之提單即為無記名式提單，其於提單受貨人欄記載持有人 (To Bearer)，即屬此式。無記名式提單僅須交付即生移轉之效力，如果持有人願意將其姓名記入而為略式背書，亦無不可。無記名提單又有選擇無記名式之一種，其記載方式為 “To ZZZ 或 Bearer”，其背書方式或由 ZZZ 背書，或由持有人背書，或經背書後由持有人持有均可。

至於背書簽署的位置，大多數提單並不會限定，只要在提單背面即可，但有些提單會印有專門欄位供託運人及其他背書

人簽署，其背書必須要於正確欄位中始可，否則無效。如果提單包含多頁，每一頁只有正面而沒有背面，而最後一頁載有一般性的運送條款時，理應視為背面，即在最後一頁作背書。有些運送人會要求託運人於提單正面簽署，以承認接受提單條款，但是這樣的簽署並不能取代背書。

惟值得注意的事，背書僅為形式，該運送物所有權移轉的要件，仍在該背書所代表之所有權移轉契約，如買賣契約，契約當事人間之約定。故縱欠缺背書之形式，而交付貨物，只要移轉所有權之契約有效，即可移轉貨物所有權。然而當提單持有人出示一背書不完整的提單要求提領貨物時，運送人應該予以拒絕，除非其出示相關所有權已合法轉移之證明文件。

為了避免賣方詐欺，在近洋運輸中，買方便常常要求 2/3 提單在信用狀下提交銀行，1/3 提單寄給買方，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貨物。有時，開狀銀行為了控制貨權的需要，往往要求把其做成提單受貨人，這樣即使買方想提貨也得先行經過開狀銀行作轉讓背書或委託背書。

另外一提，對銀行而言，“To Order”提單是良好的擔保品，其代表運送中的貨物，多有現成的買主，較之以倉單 (Warehouse Receipt) 作為擔保品為佳，故對於附有此類提單之匯票，其貼現或讓購，銀行較樂意接受。

四、常見提單背書轉讓的問題

1. 提單背書轉讓的次數

提單可以多次轉讓並無次數之限制，實際受貨人也就是最後的提單受讓人 (持有人)。提單透過合法手續轉讓和取得，就發生物權效力。非法轉讓和取得，就失去物權效力。例如，提單遺失或被竊後，使提單與提單項下貨物具有的同效力失去作用。因此，如因拾獲或竊取提單而持有者，該提單持有人不能謂是適法之持有人。

在連續背書之場合，背書人取得提單雖為正當，惟因其他原因須返還提單於前手或發行人而未還，仍將之轉讓予善意之第三人，該第三人仍依背書讓予而被授與資格，成為真正的提單持有人。也就是說，在合法取得提單之情形下，背書人之後的背書行為，並不會使得在其之後的善意提單持有人權利受到損害。又提單之背書，僅生移轉之效力及資格授予之效力，並不生擔保之效力的問題，與票據背書之效力不同，故提單持有人不能向背書人或前手索賠。

2. 記名式提單背書轉讓

就提單的轉讓與否可分為可轉讓提單與不可轉讓提單，一般而言不可轉讓提單通常包括兩種，其一為提單上已載明禁止背書或不可轉讓，另一種為直接載明受貨人，但沒有記載不得轉讓或是不可以背書等。然而有些國家法律規定，雖為記名式提單仍可背書轉讓，例如美國統一商法典

第 7-104 條、日本商法第 574 條、韓國商法典第 820 條準用第 130 條、前蘇聯海商法第 126 條、挪威海商法第 292 條、台灣民法第 628 條。惟該等條文部分有“不適用已載明禁止背書轉讓”之但書。英國、法國、中國法律實務見解及規定則非常明確表示記名式提單不可轉讓。為避免爭議，故運送人會在提單正面上印有記名式提單不可轉讓之記載 (Not Negotiable Unless Consigned To Order)。

一般通說，記名式提單雖然不可轉讓給任意第三人，但其至少需在託運人與受貨人之間轉讓一次，託運人也常常透過轉讓記名式提單與否來約束受貨人付款。

在亞洲地區尤其是大中華地區，有採用讓渡方式將記名式提單的貨物讓渡給受讓人，亦即提單上的受貨人提出讓渡書並指定受讓人，運送人同時要求受讓人提出讓渡書及適當擔保。

另外，在 The Happy Ranger 一案中，大法官 Tuckey 認為，提單上雖然載明受貨人，然而提單上卻出現了“delivery to the consignee or his assigns”的字句，這些字句的意思為待指示 (To order)。故在提單用語上不得不謹慎之。

3. 提單流通速度

提單自運送人簽發後，依其性質 (轉讓與否) 可能會經過背書轉讓、銀行押匯、郵寄等過程，終至受貨人繳回提單並提領貨物。然而其流通的速度主要是取決於銀行處理提單等單證的時間。依據 UCP 600 第

14 條的規定，銀行的審單期限為 5 個工作天；依 UCP 600 第 35 條規定，銀行對於任何單證在傳遞過程中發生的遲延並不負責，銀行並沒有法律上的義務迅速傳遞相關單證。此外，信用狀交易往往牽涉到許多的中間銀行 (通知銀行、議付銀行、承兌銀行等)，使得提單的流通環境變多，當然流通的時間也會增加。

如果其中又牽涉到轉換提單 (Switch B/L)、分割提單 (Split B/L) 等操作問題，會使得整個提單流通時間倍增。在這樣的時間因素下，往往是貨物比提單還要早到達目的地，再加上貨物的特性 (易腐爛、季節商品、大宗貨物等) 使得貨物 (船舶) 無法久留，運送人與受貨人為了避免損失，也就會造成無提單放貨的情況了。

4. 提單轉讓通知

在海運實務上，託運人並無通知運送人提單轉讓的義務。早期因通訊不發達的原故，要通知船長存在實際上的困難。然而，以現在的通訊發展，託運人仍然無通知運送人之必要。其原因為，運送人係憑藉著正本提單放貨，當提單持有人出示提單要求提領貨物時，運送人即可知道誰是最終貨物提領人。託運人以提單支配來控制貨物所有權，而不是依賴通知運送人來控制貨物。

有別於合約權利的轉讓通常需要通知債務人，需要徵得債權人的同意。提單轉讓除無須通知運送人外，更無須獲得運送人之同意。概因提單為物權憑證，其經由

轉讓而得以流通，若須經運送人同意，則將失去其實質意義，也勢必會造成買賣雙方交易之遲延。

5. 提單背書轉讓與票據的異同

提單以背書行為轉讓，與台灣民法債權之轉讓手段僅許「物之抗辯」相同，此點與票據相同。就背書之形式而言，可準用票據法，以記名或空白背書之方式為之。而就背書之效力而言，票據背書有權利移轉、權利證明及權利擔保之效力。申言之，提單背書後，提單上一切權利悉由背書人移轉於被背書人，如提單背書上連續性一經證明，其持有人之權利即可予以推定。但無票據法上權利擔保效力之規定，應無準用之餘地，因其為票據法上特別保護執票人所設之規定。

依基本權利擔保效力之規定，當事人始有追索權之行使，基於追索權，發票人與背書人應負連帶責任。而連帶責任者，須以當事人明示或有法律特別規定者為限。海商法既無如票據法使背書人與提單簽發人負連帶責任明文或法律之規定，則背書之權利擔保效力，自無發生之可能。

6. 提單背書樣式

在信用狀實務中，單據上的簽字主要有三種形式，第一種，只有公司印章；第二種，有公司印章及個人手簽或個人印章；第三種，只有個人手簽或個人印章。依據 UCP 600 第 3 條規定，單據簽字得以手簽、摹樣簽字、穿孔簽字、印戳、符號

或任何其他機械或電子認證之方法為之。國際商會認為公司印章 (Chop) 算是印戳 (Stamp) 的一種，構成簽字。

然而僅有公司印章是否完全構成法律上的簽字要件，則須回歸到該地法律問題。由於文化習慣的不同也就造成法律背景的不同。例如在美國地區並不認為公司印章為一種認證方法或簽字。而中國法律，公司印章本來就可以是一種認證方法或簽字。只要有公司印章，必然扮演雙重角色，一為簽字本身，二為識別公司名稱。在台灣，除了公司印章外，亦需有負責人章。另外，在票據上的爭議，支票上的簽名不可用捺指印的方式來替代，這種背書方式是無效的。提單的背書轉讓亦可準用之。

7. 提單直接交付

提單之流通方式除了背書轉讓外，亦可為直接交付。台灣海商法第 60 條準用民法第 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，故提單為物權 (貨物所有權) 證券。

提單既然代表所記載之物品，當然可處分其所代表之貨物，但須以提單為之，故以移轉所有權之意思交付提單，具有移轉提單上之物權的效力。以直接交付之方式流通之提單，通常在其受貨人欄中應記載 “To Order” (待指定)，故其持有人，可以不經背書 (或稱空白背書)，以直接交付來移轉該提單。

8. 提單權利瑕疵

所謂「交付提單於受領貨物權力之人」者，乃指交付於提單之合法持有人。若違反原提單持有人之意思，以非法之手段取得該提單，或縱其持有非以非法手段(例如拾得)，仍非法律上所稱之「有受領權利之人」，例如，前者如竊盜或後者如拾得之提單，並非「交付」行為之結果。

就提單之轉讓後，後持有人並不能取得優於前持有人的權利，因前手取得提單時即有瑕疵或是不法，則此後所有之提單受讓人，即便是善意取得提單之受讓人，均不得取得提單上所載明之貨物權利，此即提單的要因性。茲因提單雖具轉讓性質，但其流通性是小於票據的，如果票據於流通過程發生這種情形，票據的善意受讓人的權利仍將受到保障。

基於提單的文義性，提單流通的有效性不因該流通是做出流通者違背責任所為，或提單所有人是因詐欺、事故、錯誤、威脅、遺失、竊盜或侵占而喪失提單佔有的事實而受損害，前提是受讓人或後繼受讓提單的人基於善意支付了對價，而且對違背責任、詐欺、事故等情形一無所知。但是此說法(文義性)又與提單後持有人不能取得優於前持有人的權利(要因性)有所矛盾。

要解釋這樣的矛盾現象，或許可以從不同的立論角度來看。提單的要因性主要是強調提單有契約證明及貨物收據的屬性，並主要指向運送人與託運人間的關

係；提單的文義性主要是強調提單是物權憑證及契約證明的屬性，並主要指向運送人與提單持有人間的關係。

在一些情況下，確實存在後手優於前手的情形，這也說明了海商法是特別法，許多民法的法理不應生硬套用在海商法上。例如貨物交運時已有破損，運送人收取託運人之擔保函而簽發清潔提單。運送人對受貨人之求償提出抗辯，聲稱貨物裝船時即有瑕疵。或是運送人簽發空單，運送人聲稱並無實際貨物之交付，然而基於提單之文義性，運送人仍須賠償損失。

五、結語

隨著國際貿易及銀行實務不斷的更新，提單背書轉讓的觀念若不正確，將會產生許多問題，輕則押匯遲延，重則貿易糾紛，甚至於訴訟產生。許多人面對問題，其態度是亡羊補牢多於防微杜漸，然而與其事後的補救，倒不如事前的防範。古有云：曲突徙薪無恩澤，焦頭爛額為上客。吾人應引以為戒！

本文作者：
現服務於海運業

