

用商業手段解決商業問題 — 談提單詐騙

駱仔生

一、前言

提單是國際貿易中重要的單證之一，也正因為如此，提單若有錯誤、瑕疵或是疑慮，則容易造成貿易糾紛，甚至於詐騙。提單在其流通的過程中，經常是透過銀行體系的押匯程序，然而提單的簽發者眾多，內容也依不同商品型態而多樣化，並非銀行業者可以全然熟悉。依據國際商會（International Chamber of Commerce - ICC）所屬國際海事局（International Maritime Bureau - IMB）的資料，其每週都會核實數千份主要來自於銀行的『問題提單』，在這些可疑的提單中，有 95% 以上是由無船公共運送人（Non-Vessel Owning Common Carrier - NVOCC）¹ 所簽發的。這個數字背後代表的意義為何，值得我們深思。

二、信用狀統一慣例（The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits - UCP）的規定

1. UCP 可以接受哪些運輸單證

目前最新版的 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。² 依其規定，下列單證為可接受的運輸單證：

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

另外，依據 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

¹ 此為 IMB 的定義，其他組織例如 Federal Maritime Commission (FMC)、the World Shipping Council 則稱之為 Non-Vessel Operating Common Carrier。

² 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。

³ 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 - CAN）顯示，此兩種稱謂意義相同。

⁴ 實務上，此類運輸單證極為罕見。

for the Examination of Documents under Documentary Credits subject to UCP 600, 2013 Revision) 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。

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領域。⁵

- 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。
- 海運提單, 強調海運輸船運輸及提單的物權特性。
- 海運單, 強調海運單的不可轉讓性。
- 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。
- 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。

- 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。

2. NVOCC 所簽發的提單是否可以押匯

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。⁶ 如自行運送, 其權利義務, 與運送人同。貨物承攬業 (Freight Forwarder)⁷ 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公共運送人而否定其所簽發出的提單之性質。⁸ 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 L 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。

而且 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。⁹

⁵ 林建煌, 品讀 UCP 600, 第 1 版, 廈門大學出版社, 廈門, 2008 年, 頁 340。

⁶ 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。

⁷ 除了 NVOCC 的稱謂, 業界亦稱之為 Freight Forwarder。

⁸ 台灣最高法院 93 年台上字第 1720 號。

⁹ 林建煌, 品讀 UCP 600, 第 1 版, 廈門大學出版社, 廈門, 2008 年, 頁 388。

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公共運送人，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，¹⁰ 因此有某種程度的風險，所以買賣雙方常常不接受。

三、提單記載內容的規定

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¹¹。四、裝載港及卸貨港。¹² 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。¹³ 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）。¹⁴ 縱使如「受貨人」欄未填具者，亦不影響其有效性。¹⁵

台灣海商法對提單應記載事項不採嚴格之要式主義，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

¹⁰ 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，頁 175。

¹¹ 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。

¹² 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。

¹³ 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，頁 22。

¹⁴ 司玉琢，海商法專論，大連海事大學出版社，大連，2006 年，頁 161。

¹⁵ 台灣最高法院 93 年台上字第 1720 號。

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¹⁶ 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。¹⁷

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，¹⁸ 惟其記載仍不得違反海商法的強制規定。

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。¹⁹ 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。²⁰

四、詐騙的樣貌

一般來說，船公司與其代理在提單簽發的管控流程通常較為嚴謹，因為問題提單會牽涉到商譽以及後續可能的訴訟風險，因此簽發出問題提單的機率相對較低。當然也有許多制度健全的無船公共運送人，本身即依標準流程經營業務；但是，不可諱言仍有不少無船公共運送人經營業務不遵守相關規則、缺乏貿易常識或是不注重業務品質。造成的結果是，這些無船公共運送人簽發的問題提單，經由銀行及買賣交易中其他利益方的移轉，構成了重大的欺詐和洗錢風險。

1. 傳統的提單詐騙

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。

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。

¹⁶ 以契約明細 (Contract particulars) 稱之。

¹⁷ 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，頁 24。

¹⁸ 王肖卿，載貨證券，第 4 版，五南出版社，台北，2001 年，頁 31。

¹⁹ 楊仁壽，載貨證券，第 2 版，三民書局，台北，2000 年，頁 61。

²⁰ 張新平，海商法，第 3 版，五南出版社，台北，2008 年，頁 143。

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；²¹ 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。

在傳統的提單詐騙案件中，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，當事人務必要小心謹慎，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. 升級的貿易詐欺

如前言所述，國際海事局在核實提單的過程中，其所稱可疑/問題提單是指包含錯誤的船名、日期、貨物描述、貨櫃號碼、數量或當事人等不實內容的提單。這些提單被提交給銀行，除了可能從事一般常見的貨款/貨物詐騙外，亦有可能企圖實施跨國洗錢、非法資本外移及逃避制裁限制等行為。

國際詐欺的方式日益更新，早期可能只是單純地詐騙無辜第三人的貨款/貨物，之後演變為不法企業間的跨國流動資金，其重點已不是貨物的品質、數量、產

地、是否裝運及正確船名等等提單上的文字描述，而是藉由提單表彰著有價證券經由銀行轉移權利，而達到不法資金的移動。在此情況下，不會有買方宣稱貨物品質不佳、短少或一貨多賣；也不會有賣方宣稱貨物被無提單放貨、收不到貨款等貿易糾紛。所以這時候銀行的把關就非常重要了。此類詐騙在單證上多會顯現出下列異常：²²

- 貨物的描述在提單與發票上有極大的差異
- 發票上貨物價值與市場價值有極大的差異
- 交運貨物數量異常（例如以 40 呎貨櫃裝運少量低價貨物）
- 買方/賣方的公司規模與貿易量不符比例原則
- 買賣的貨物與買方/賣方的營業項目無關
- 無正當理由貨物經由多處轉運
- 付款方式有違一般常理（例如付款給無關聯的第三方、由無關聯的第三方付款、異常風險控管等）
- 無正當理由頻繁修改信用狀條件

然而平心而論，提單並非銀行所出具之文書，要其分辨提單之真偽或內容是否屬實，確實有施行上的困難，故在 UCP 600 第 17 條（正本單據和副本）、34 條（單據有效性的免責）及國際商會（ICC）政策說明編號 470/871 中，對於文件正本判定有詳細的規範，除此之外，亦特別聲明銀行對於單據之真偽不負責任，該聲明對 UCP 600 仍然繼續有效。

²¹ 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，頁 61-62。

²² David M. Rosenfield, Two key Current Money Laundering Issue for Banks, Financial Institutions Alert, 2008.

五、無船公共運送人登記簿（NVOCC Register）

為了確保無船公共運送人在其提單（House B/L）中填入的資訊是正確的，而且符合主提單（Master B/L）中的相關資訊或實際運送人發出的指示。國際海事局則推出『無船公共運送人登記簿』的制度，該制度為自願性質，參與者須依其業務範圍繳交對應的年費²³，其主要特徵如下：²⁴

1. 登記簿將向全球所有無船公共運送人開放註冊。
2. 申請註冊在登記簿上的無船公共運送人須接受登記簿中規定的『行為準則』（Code of Conduct）。
3. 無船公共運送人必須提供完整的聯繫方式，包括實際位址以及根據『行為準則』對無船公共運送人承擔相關責任的兩名董事（指定人員）的姓名，並回答國際海事局提出的、與無船公共運送人簽發的提單有關的問題。
4. 『行為準則』規定了無船公共運送人在簽發和處理提單時應遵循的最低實踐標準。『行為準則』還將規定，無船公共運送人應及時回答國際海事局就提單所提出的問題。
5. 申請註冊在登記簿上的無船公共運送人必須簽署上述『行為準則』，有效期為一年。
6. 無船公共運送人必須保存與其簽發的無船公共運送人提單有關的關鍵單證，為期三年。

²³ NVOCC operating in one country GBP 150.
NVOCC operating in 2-10 countries either GBP 150 per country or GBP 1000 whichever is lower.
NVOCC operating in 11 or more countries either GBP 100 per country or GBP 3000 whichever is lower.

²⁴ Gard P & I, The IMB NVOCC Register – protection against fraudulent bills of lading, 2019.

7. 所有已註冊登記的無船公共運送人的識別資訊將顯示在國際海事局建立的、可供銀行訪問的私人網路站上。該網站不會提供指定人員的相關資訊。
8. 如果無船公共運送人無法就其簽發的提單，作出令國際海事局滿意的解釋，或者有證據表明其簽發的提單包含虛假資訊，則將在國際海事局資料庫中，被記錄為該無船公共運送人的一次“違規”。如果無船公共運送人一年內有兩次“違規”，則其將面臨從登記簿中除名的風險，除非其能夠證明主要員工已經順利完成了國際商會學院提供的線上無船公共運送人培訓課程，而且已經在其組織機構內部落實相關實踐標準，以確保不會再出現這些錯誤。

六、結語

許多研究表示經由電子提單的運用，可以減少提單詐騙的發生。然而，多數的問題提單是由無船公共運送人簽發的，電子提單在無船公共運送人間的應用，似乎比例不高。就如同標題所說的，用商業手段解決商業問題，國際海事局認為經由無船公共運送人登記簿的設立，除了可以提升提單簽發的正確性，進而減少欺詐性提單發生。無船公共運送人經由該制度的認證，可以得到貿易和航運供應鏈中其他單位的信任，提升業務品質，而銀行及相關利益方也可以從中獲得利益，達到雙贏的結果。

本文作者：
現服務於海運業