

談信用狀下的提單詐騙

駱仔生

一、前言

在現今貿易市場一片低迷、競爭又激烈的環境下，作什麼買賣最賺錢？答案竟然是詐騙。在多數人的觀念中，用信用狀作交易，是一種安全的貿易模式，其實不然，即使是透過信用狀交易，詐騙者還是有辦法成功。騙子愛錢，受騙者又何嘗不是愛錢，詐騙為什麼可以一再成功，就是抓準了人們貪婪的本性。

提單是信用狀交易下的一份關鍵文件，如何避免詐騙者在提單上作文章就至為重要了。

二、常見有關提單所產生之信用狀糾紛

要進行詐騙就是要先製造糾紛，如此就可以讓當事人無法以正常的流程處理，也可以趁機騙取金額。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。

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，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。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據的嚴格相符，對於信用狀未規定之單據也要審核。在中國銀行福建省分行 v. 東亞銀行一案中，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據，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，信用證項下單據與信用證條款之間、單據與單據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但遺失必然會造成作業上的困擾，甚至訴訟糾紛。在中國治

金公司 v. 中國實業銀行一案中，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，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。

三、不清潔提單的假象

買方若要利用信用狀詐騙，慣用的伎倆就是讓信用狀不符而退回，他們可以與銀行勾結以提單不清潔/不符為由拒絕支付貨款，其實這些所謂不清潔/不符並非事實，也不違反信用狀統一慣例(The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits – UCP 600)的規定。依 UCP 600 規定，其可以接受下列的提單批註：

- 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。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”。

- 可能裝甲板(May be loaded on deck)

依據 UCP 600 第 26 條第 A 款規定，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。

- 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 條第 B 款規定，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。

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

運費以外的費用，通常稱之為附加費(Surcharge)，例如燃油附加費 (BAF) 及匯率附加費 (CAF) 或與裝卸有關之裝運條款(Free In / Free Out / Free In and Out

Stowed 等)。依據 UCP 600 第 26 條第 C 款及 ISBP 681 Para 113 規定，在運送單證上有運費以外的費用是可以接受的。換言之，只有在信用狀上明確表示不得顯示附加費，顯示附加費的提單才會被銀行拒絕。

● 貨物將轉運 (Will or may be transhipped)

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 條第 C 款，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、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、占用碼頭面積小，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。

另外，依據 UCP 600 第 19、20 及 21 條第 D 款，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。

四、在 FOB 貿易條件下，為何容易造成提單詐騙？

在 FOB 的貿易條件下，通常是由買方與運送人洽定艙位，買方只要掌握運輸控制權，即可與貨物承攬業串通進行詐騙。

由於貨物是經由貨物承攬業安排，交運給實際運送人，主提單(Master B/L)上的託運人為貨物承攬業，賣方與實際運送人完全沒有契約關係。買方在信用狀上設下障礙，在貨物承攬業配合下使得分提單(House B/L)不符信用狀規定，此時貨物已裝船，但無法結匯收款。

買方在取得主提單後即可憑正本提單在目的地領取貨物，甚至利用電報放貨及海運單的方式輕易領貨。賣方即使握有貨物承攬業的分提單，也無法向實際運送人要求退運、索賠等。

分析此運作模式，在於賣方沒有運輸控制權，即使發現異狀後，沒有全套正本主提單就無法要求實際運送人進行補救措施。賣方也與實際運送人完全沒有契約關係，其在放貨上程序上亦沒有瑕疵。在信用狀押匯方面，也要避免接受分提單，即使它也是被信用狀接受的提單。

五、貨物分開裝運，運送人如何避免涉入與提單有關之信用狀詐騙？

信用狀實務操作中，在有大批貨物交運的情況下，買方會要求賣方不可以部分裝運貨物(partial shipment)。然而是否構成“部分裝運”並非如字面上解釋這麼簡單。貨物若是由不同港口裝運，只要是裝在同一班船上，運輸路線不變，即使裝船日期不同，亦不能算是部分批裝運。在UCP 600 第 31 條 B 款這樣規定，表明使用同一運輸工具，並經由同次航程運輸的數套運輸單據在同一次提交時，只要顯示相同目的地，將不視為部分裝運，即使運輸單據上標明的裝運日期不同或裝貨港、接管地或發送地點不同。如果交單由數套運輸單據構成，其中最晚的一個裝運日將被視為裝運日。

在 UCP 下判斷是否構成“部分裝運”，不是貨物是否分開裝運，而是貨物是否被受貨人分批收到。在多套運送單證下，只要受貨人收貨時與一次收貨時處理沒有區別(只需一次報關一次提領)，就不會被視為部分裝運。另外，ICC 在 R369 中提到同一列火車上的不同車箱，以及 R478 中提到的卡車與其拖車，均屬同一運輸工具。

所以在此情況下，運送人不需要配合託運人去變造裝船日期或地點，或是將多套提單合而為一，誠實記載貨物裝運的實施狀況，如此才不會涉入信用狀詐騙的陷阱中。

六、信用狀軟條款的陷阱

信用狀中的“軟條款”(Soft Clause)，有時也稱為“陷阱條款”(Pitfall Clause)，是指在不可撤消的信用狀加列一種條款，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消信用狀，極易造成單狀不符而遭開狀行拒付。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。

常見的軟條款中與運送人或是提單有關的如下：

- 開狀申請人(買方)通知船公司、船名、裝船日期、目的港、驗貨人等後，受益人才能裝船。此條款使賣方裝船完全由買方控制。
- 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。
- 要求簽發記名式提單，運送人可憑受貨人合法身份證明交貨，不必提交正本提單。
- 信用狀限制運輸船隻、船齡或航線等條款。
- 含空運提單的條款，提貨人簽字就可提貨，不需交單，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。

- 自相矛盾，即規定允許提交聯運提單，又規定禁止轉船。
- 規定受益人不易提交的單據，如要求使用 CMR 運輸單據。
- 一票貨物，信用狀要求就每個包裝單位分別繕製提單。
- 易腐貨物要求受益人先寄一份提單，持此提單可先行提貨。
- 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。
- 信用狀規定受益人在貨物裝運後如不及時寄 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的時候應該要慎重。

七、結語

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。

伊索預言-「老婆婆和醫生」的故事中，老婆婆因為眼疾而請醫生到家裏來看診，並允諾醫生若能將其眼睛治癒，願意支付一大筆酬勞。醫生每天來幫老婆婆眼睛塗藥，並趁機拿走一樣傢俱與值錢的東西。等老婆婆眼睛復元時，家裏的貴重物品也幾乎被搬光了。醫生要求老婆婆兌現當時的承諾。老婆婆搖頭並拒絕的說：「你並沒有治好我的眼睛，反而讓它更嚴重。以前我還看得清楚家裡的擺設，而現在只看得到兩三件傢俱！」。給詐騙者一個忠告，勿存僥倖之心，因為惡行總會留下足以辨識的痕跡。

本文作者 /
現服務於航運業

