

案例14

為什麼航空公司不同意出具受貨人為TO ORDER或 TO ORDER OF SHIPPER 之空運提單？

問

本公司收到國外開來之 L/C，其內容摘要如下：

46A：DOCUMENT REQUIRED：FULL SET CLEAN ON BOARD BILL OF LADING MADE OUT TO ORDER OF SHIPPER，BLAND ENDORES，MARKED FREIGHT PREPAID，AND NOTIFY BUYER”，由於信用狀載有分批裝運時間表，本公司依約出貨後，由於買方需貨甚殷，要求未裝運部份改以空運方式交貨，其隨後修改書除增加運費外，並添加下列條款「AIR WAY BILL IS ACCEPABLE」其他條款不變。

未裝運部份本公司改以空運方式處理時，航空公司不同意出具受貨人為「TO ORDER」 「TO ORDER OF SHIPPED」之提單，請問：

1. 其理由安在？
2. 若受貨人改以進口商時，貨到目的地，由非進口商提貨，是否會發生困擾？

答

一、為探討此問題，首先對提單之本質需有所瞭解。

所謂提單，依運送人（輪船公司或航空公司）或其代理人所簽，證明出口商所託運之貨物已裝在船上或已收妥，並約定將該項貨物運往目的地，交給提單之受貨人或持有人之運送契約，但因運送工具不同，內容記載不同，海運提單與空運提單之功能亦存部分差異，茲將二者之功能異同之處敘述如

下：

1. 相同之處

- (1) 書面收據 (Receipt)：輪船公司或航空公司收受承攬貨物之收據。
- (2) 運送契約 (Contract)：作為船公司或航空公司與託運人間運送契約之證明文件。

2. 相異之處

海運提單為物權證券，空運單為非物權證券；由於海運提單具有流通性 (Negotiable)，無論為記名式提單或不記名提單，均可背書而移轉物權，只要有合法之背書，提單持有人可享受提單之權利。但空運提單不流通性 (Non-Negotiable) 且為記名式或直接式 (Straight)，所以並非物權證券，貨物運抵目的地時，僅提單記載之受貨人 (Consignee) 才有權提領貨物。簡言之，海運提單認單不認人，而空運提單認人不認單，在此情形下空運提單所加註之受貨人如為 To Order 或 To Order of shipper 或者是空白，將造成終點站 (Destination) 之實質作業困難，因此在國際航空協會之規則及 1929 年華沙公約，1955 年海牙修正公約等皆規定，空運提單上要求上項「受貨人」Consignee 欄之記載，將被運送人所拒絕。

又國際商會所著「國際標準銀行實務」(簡稱 ISBP 2007) 第 143 項有相同之看法。

143. AN Air transport documents should not be issued "to order" or "to order of" a named party because it is not a documents of title.

Even if a credit calls for an air transport document made out "to order" or "to order of" a named party, a document presented showing goods consigned to that party, without mention of "to order" or "to order of", is acceptable.

中譯如下：

143. 航空運送單據因非屬物權證書，不應以「憑指示」(to order) 或「憑標名人之指示」(to order of a named party) 之形式簽發。即使信用狀要求航空運送單據以「憑指示」(to order) 或「憑標名人之指示」(to order of a named party) 之形式簽發，而提示之單據顯示貨物將交付予該人，未提及「憑指示」或「憑...之指示」，可以接受。

二、空運提單依據華沙公約之規定，應由託運人填寫，經運送人簽署後成為託運人與運送人之運送契約，空運提單雖為不可轉讓提單，但亦可由受貨人書面授權之委任人提領之。

案例15

空運提單託運人欄未簽名可以拒付嗎？

問

本公司以空運方式出口貨物乙批到日本，提示 L/C 規定空運提單，押匯後不久，開狀銀行拒付，其理由如下「空運提單託運人欄，託運人未簽名」請問拒付理由合理嗎？

答

台灣出口之產品，由體大值小之農業、輕工業產品提升為「短、小、輕、薄」之附加價值高之電子、科技產品，加上近年來航空事業發展神速，飛機載運能量大幅提高、安全性增加，雖航空運費較海運昂貴，但對運輸時間而言，空運比海運快捷方便，在空間上，可利用空運直達內陸目的地，彌

補海運功能之不足，因此國外進口商常因事實之需要，為維持品質及爭取時效之產品，諸如花卉、活魚、新聞報紙、電子零組件等都指定空運。

為答覆來函所詢問題之前應先瞭解空運貨物的託運手續及簽發空運提單製作流程。

一、託運手續

空運貨物 (air cargo) 若貨物數量多時，可直接聯絡航空公司或其代理人洽訂艙位，填妥託運單 (shipper's letter of instructions)，經航空公司或其代理人接受後，將貨物送至機場進倉報關。經海關驗放後，航空公司將發行空運提單交與託運人。若貨量少時，則可洽航空貨運承攬商 (air cargo consolidator) 辦理託運報關手續，此時，託運人須填妥委託書，由航空貨運承攬商以託運人的地位，將承攬的整批貨物交予航空公司或其代理人，並自航空公司或其代理人取得主提單 (Master Air WayBill；MAWB)，並以本身名義發行分提單 (House Air WayBill；HAWB) 交予貨主。

二、空運提單製作流程

空運提單之製作，通常係由託運人填具印妥之表格 (一式正本 3 份，副本若干份) 並予簽名後，遞給航空公司簽署。

第一份正本：航空公司留存。(1. 稱 For Carrier 聯) 記帳用

第二份正本：與貨物隨機一同送往目的地。(2. For Consignee 聯)

第三份正本：由航空公司簽名後交還託運人，以作為收到貨物之憑證。

(3. For Shipper 聯) 供出口商押匯用

三、進口商領取貨物之手續

1. 提單：一般航空公司對受貨人憑空運提單才能提貨，但實際上許多航空公司並不要求受貨人出示提單，只要能證明其為受貨人即可。

但在信用狀實務上，航空提單載明 Consignee to ×××銀行時，航空公司會要求當事人持往開狀銀行辦理委託提貨背書後，才能辦理提領貨物。

2. 分提單：貨物抵達目的地後，由航空貨運承攬商在進口地的代理人領取貨物，再由其拆櫃並通知各收貨人辦理報關提貨手續。

因此，空運提單通常先由託運人或其代理人先在其簽署之欄位簽署確認空運提單上記載資料正確，並接受背面運送條款。

至於開狀銀行以託運人在空運提單未簽署為理由拒付，ICC Publication No.596 R288 案例有類似結論。

【分析與結論】

UCP500 第 27 條（現為 UCP600 第 23 條）條文並未規定，空運提單須由託運人或其代理人簽署；因此，倘信用狀未有明確規定，空運提單未經託運人或其代理人簽署者，開狀銀行不得以此理由主張瑕疵而予以拒付。

— 摘錄自 “Five more quires from Frankfurt Banking Commission meeting” ICC DCI Vol.8 No.2 Apr.-June 2002/5/23

又國際銀行標準實務 (ISBP) 對航空提單之簽署亦有類似之解釋供參

137. An original air transport document must be signed in the form described in UCP 600 sub-article 23 (a) (i) and indicate the name of the carrier, identified as carrier. If an agent signs an air transport document on behalf of a carrier, the agent must be indentified as agent and must identify on whose behalf it is signing, unless the carrier has been identified elsewhere on the air transport document.

意譯：

137. 正本航空運送單據必須依 UCP600 第二十三條 (a) 項 (i) 規定款式簽署，且表明運送人之名稱，表明為運送人。若代理人代表運送人簽署航空運

送單據，則代理人必須表明為代理人，且必須表明被代理之運送人，除非航空運送單據之其他地方業已表明運送人。

38.The fact that a document has a box or space for a signature does not necessarily mean that such box or space must be completed with a signature. For example, banks do not require a signature in the area titled “Signature of shipper or their agent” or similar phrases, commonly found on transport documents such as air waybills or road transport documents. If the content of a document indicates that it requires a signature to establish its validity (e.g., “This document is not valid unless signed” or similar terms), it must be signed.

意譯：

38.單據上供簽字之欄位或空格，並不當然意味該等欄位或空格必須有簽字。例如，航空運送單據或公路運送單據上常見一欄位標示「託運人或其代理人之簽字」(signature of shipper or their agent)、或類似用語，銀行並不要求在該處有簽字。若單據內容表明要求簽字始生效力，(例如「本單據非經簽署，不生效力」或類似用語)，則必須簽署。

據此，倘信用狀未有明確規定，開狀銀行不得以「空運提單未經託運人或其代理人簽署」為理由予以拒付。

案例16

空運提單其押匯期限如何計算？

問

本公司出口電子產品乙批到日本，買方開來之信用狀內容摘要如下：

31D : DATE AND PLACE OF EXPIRY 2009.4.10 IN THE
BENEFICIARY'S COUNTRY

44C : LATEST DATE OF SHIPMENT 2009.3.31

46A : DOCUMENTS REQUIRED : CLEAN AIR WAY BILL

48 : PERIOD FOR PRESENTATION DOCUMENTS TO BE PRESENTED
WITHIN 5 DAYS AFTER DATE OF SHIPMENT BUT NOT LATER
THAN L/C EXPIRY DATE

本公司於 4 月 2 日向往來銀行提示押匯文件，其空運提單實際起飛日 28 MAR 2009，簽發日期為 27 MAR 2009，為押匯銀行以瑕疵單據 (超過最後期限) 為由，改為託收，請問：

1. 空運提單裝運起算日應以簽發日或實際起飛日起算？
2. 以本題為例，應以何日為提示之末日？

■ 答 ■

一、空運提單以何日為提示押匯起算日，應依 L/C 是否有特殊記載而定。

1. L/C 上規定運送單據應顯示實際起飛日時，則運送單據上往往會顯示實際起飛日與發行日兩種。

依據現行 2007 年 UCP600 第 23 條 a 項第 3 款。

「表明簽發日期。此簽發日期將視為裝運日期，除非航空運送單據含實際裝運日期之特別註記。於此情形，該註記敘明之日期將視為裝運日期。」

顯示於航空運送單據有關飛行班次及日期之任何其他資料，將不作為判定裝運日期之用。」

又 ISBP (2007)

140. The date of issuance of an air transport document is deemed to be the date

of shipment unless the document shows a separate notation of the flight date, in which case this will be deemed to be the date of shipment. Any other information appearing on the air transport document relative to the flight number and date will not be considered in determining the date of shipment.

意譯：

140.航空運送單據簽發日期視為裝運日期，除非單據顯示個別之飛行日期註記。於此情形，飛行日期將視為裝運日期。顯示於航空運送單據有關飛行班次及日期之任何其他資訊，將不作為判定裝運日期之用。

2. L/C 未要求運送單據顯示實際起飛日情況，國際商會於 1985 年 4 月 23 日會議分別以編號 470/444、470/452 表明其看法。The commission agreed that the date to be taken into account unless the Credit called for an actual flight date was the date of issuance and not the actual flight date。即國際商會同意，除非信用狀規定運送單據要求實際起飛日外，係以發行日作為提示押匯起算日(即以 27 Mar 03 為起算日)

據此本條有關顯示於航空運送單據上之飛行班次及日期欄內資料(標示「僅供運送人使用」或有類似表示)，將不認係該項發送日期之特殊註記。

在一切其他情形，航空運送單據上之簽發日期將視為裝運日期。

- 二、依據 UCP600 第 3 條規定“AFTER”(之後)一字將解為不包括所提示之期日。據此以本題例，押匯有效日期應在 4 月 1 日以前。