

# 論海上貨運單 (Sea Waybill)

## ——兼論最高法院九十年台上字 第一七九三號判決\*

羅 俊 瑋\*\*

### 要 目

|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| 壹、前 言                 | 四、功 能           |
| 貳、現行海上貨物運送交付貨物之<br>方式 | (一)海上貨物運送契約之證明  |
| 一、憑載貨證券交付貨物           | (二)接受貨物之收據      |
| 二、未憑載貨證券交付貨物          | (三)載貨證券是貨物之物權憑證 |
| 參、載貨證券                | 五、記名載貨證券之轉讓與繳回  |
| 一、概 說                 | (一)我國法          |
| 二、定 義                 | (二)大陸地區         |
| 三、簽 發                 | (三)美 國          |
| (一)簽發人                | (四)英國法          |
| (二)簽發之時點              | (五)小 結          |
|                       | 肆、海上貨運單         |
|                       | 一、概 說           |

\* 作者感謝審稿委員提出寶貴之修正意見。作者亦感謝寬達法律事務所王國傑律師，暨裕達海事商務法律事務所許志勇律師對本文之寶貴意見。

\*\* 東海大學法律學系兼任講師，政治大學風險管理與保險研究所博士班研究生、大連海事大學海商法研究所博士班研究生。

投稿日期：九十五年八月二十九日；接受刊登日期：九十六年二月二十六日

責任校對：王純逸

|                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| 二、海上貨運單統一規則           | 二、貨 方                    |
| (一)概 說                | (一)託運人                   |
| (二)性 質                | (二)受貨人                   |
| (三)訴訟權之規定             | 陸、國際公約對海上貨運單之適用          |
| (四)海上貨運單效力之規定         | 一、海牙規則                   |
| 三、海上貨運單之特徵            | 二、威士比規則                  |
| 四、海上貨運單與載貨證券之區別       | 三、漢堡規則                   |
| 五、海上貨運單之格式            | 四、小 結                    |
| 六、海上貨運單之缺點            | 柒、美國、英國暨我國法律規定           |
| 七、海上貨運單之優點            | 一、美國一九九九年海上貨物運送<br>法草案規定 |
| 伍、電報交付貨物與海上貨運單之<br>使用 | 二、英 國                    |
| 一、運送人                 | 三、我 國                    |
| (一)使用電報交付貨物之風險        | 四、小 結                    |
| (二)使用海上貨運單            | 捌、結 論                    |

## 摘 要

國際貿易，將貨物由一國送往另一國，雙方當事人係處於不同之國家，此種買賣契約之履行，係不同於國內買賣之環境。在國際貿易中，買賣雙方當事人對於買賣標的之貨物均未實際占有，其通常係由第三人占有。國際貿易中貨物之運送過程相當長久，此即意味國際貿易之買賣雙方，必須就貨物之運送與保險事項加以安排。在國際貿易之買賣關係中，出賣人負有交付貨物之義務，買受人有支付價金之義務，雙方當事人均需確保買賣貨物過程順利進行。載貨證券在國際貿易之運作有相當重要地位，為其重要之單據。載貨證券具有三種功能，其分別為接受貨物之收據、運送契約之證明，及代表貨物所有權之憑證，受貨人須憑藉載貨證券於目的港請求運送人交付貨物。於貨櫃運送興起後，船舶運送速度增快，常產生貨物已抵達目的港，而載貨證券尚未交付於受貨人之情況，而於某些情形，國際貿易之進行無需使用載貨證券。為解決此項困難，實務中發展出電報交付貨物之模式，然此種交付貨物之模式，對運送人與貨方均有不利之影響。且載貨證券有遺失、被變造或偽造之風險，因此又發展出以海上貨運單代替載貨證券之模式。電報交付貨物與使用海上貨運單交貨係兩種不同之模式，雖其運作過程有些許類似，然我國最高法院九十年台上字第一七九三號判決，將此兩種運作之模式混為一談，本文即針對電報交付貨物與使用海上貨運單之模式加以說明，釐清二者之差異。

**關鍵字：**載貨證券、海上貨運單、電報放貨、海上貨運單統一規則、物權證券、海牙規則、威士比規則、漢堡規則

## 壹、前言

國際貿易有助於全球資源互通，其所交易之貨物大部分透過海洋運送。依據二〇〇四年聯合國貿易暨發展委員會（UNCTAD）<sup>1</sup>之統計，全球經由海上運送之貨物較一九九〇年成長近三分之一<sup>2</sup>。國際貿易是一張由契約所組成的網，這張網的中央即為載貨證券（Bill of Lading）。載貨證券最重要之功能，係作為受貨人在目的港向運送人請求交付貨物之憑證。載貨證券是海上貨物運送之重要文件，亦為國際貿易之重要單證<sup>3</sup>，在國際貿易之運作過程有相當重要之地位。於較早之年代，載貨證券被認為擁有神奇之魔力。現今，載貨證券仍被認為是打開倉庫之鑰匙<sup>4</sup>，為國際貿易發展之樞紐。

載貨證券一般認為具有三種功能，其分別為海上貨物運送契約之證明、運送人收受貨物之收據、貨物之物權憑證<sup>5</sup>。載貨證券為繳回性之證券，受貨人請求運送人交付所運送之貨物時，必先提出所持有之載貨證券，藉以證明其為合法受領貨物之權利人，並於向運送人領取貨物時，將載貨證券交還運送人。

然因現時，航海與造船技術之發達，船舶航行速度快速，常於

---

<sup>1</sup> United Nations Conference of Trade and Development.

<sup>2</sup> UNCTAD, Review of Maritime Transport 5 (2005).

<sup>3</sup> UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 6 (2003).

<sup>4</sup> NICHOLAS GASKELL, REGINA ASARIOTIS & YVONNE BAATZ, BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS, LLP, 417 (2000).

<sup>5</sup> UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade 4. 張新平，海商法，頁174，2005年修訂2版；張志清，載貨證券的功能與貨損索賠：我國海商法與海牙威士比規則相關規定之比較，航運季刊，9卷2期，頁33-50，2000年6月。

貨物已到達目的港時，受貨人因尚未取得載貨證券而無法領取貨物，以致造成貨物留滯港口，增加相關倉儲費用，致使運送人與受貨人產生相當困擾。為解決此項困擾，實務上產生電報放貨之方式，受貨人無需於目的港提出載貨證券，憑電報放貨通知或身分證明文件，即得向運送人提領貨物。

又載貨證券因其繳回與可轉讓之性質，實務上運用產生若干不便，為解決前開問題，亦發展出海上貨運單 (Sea Waybill)。海上貨運單與載貨證券相較，其除非為貨物之物權憑證外，仍具海上貨物運送契約之證明與運送人收受貨物之收據<sup>6</sup>等性質。

最高法院九十年台上字第一七九三號判決<sup>7</sup>謂：「……上開

---

<sup>6</sup> WILLIAM TETLEY, INTERNATIONAL MARITIME AND ADMIRALTY LAW, EDITIONS YVON BLAIS 68 (2002).

<sup>7</sup> 最高法院90年台上字第1793號判決要旨：「本件中機公司傳真予上訴人之系爭貨物B/L影本與鄭和公司傳真予上訴人之B/L影本完全相同，其上均載有『TELEX RELEASE』，足證本件確採電報放行無誤。上開『電報放貨』之通知，學理上稱為海上貨運單 (Sea Waybill)，1977年國際海運協會將其定義為：『係不得轉讓之單據，為海上貨物運送契約與接收，裝載貨物之證明，運送人負有將貨物交付其所載受貨人之義務。』海運實際上則有稱為直放提單或電放提單，此與一般海運提單 (即載貨證券) 有別。就物權法上觀之，海運提單表彰物權，一般可以背書方式轉讓，海上貨運單不表彰物權，僅是託運人與運送人間之契約，是取得屬海上貨運單之電報放貨傳真通知者，與取得具有物權效力之載貨證券者有別，本件上訴人僅取得屬海上貨運單之電報放貨傳真通知，並無表彰物權之效力，鄭和公司既已簽發載貨證券予中機公司，上訴人必取得載貨證券始取得所有權，其於請求交付運送物時，自應提出並交還該載貨證券之原本，始能取得系爭機器之交付請求權。惟上訴人迄未能提出該載貨證券原本以表彰其權利，又未能舉證證明其已將載貨證券原本交還簽發人。系爭機器於上訴人領取前，即已於八十四年六月七日因火災而焚燬之事實，為兩造所不爭，則上訴人既未提出載貨證券正本以證明其取得系爭機器之所有權，則其空言主張其為合法之受貨人，而請求被上訴人賠償損害，自屬無據。從而上訴人依運送契約及侵權行為之法律關係，請求被上訴人不真正連帶給付伊364萬8千元及自八十五年五月十七日起至清償日止按年息百分之五計算之利

「電報交付貨物」之通知，學理上稱為海上貨運單，……」其將海上貨物運送實務之電報放貨通知，認為係海上貨運單。然於海上貨物運送實務中，電報交付貨物之通知與海上貨運單之使用，實為兩種不同之情形，本案判決實為我國司法與海運實務脫節之適例。

本文即對海運實務中之載貨證券、電報交付貨物之通知與海上貨運單依據實務、現存國際公約、英、美及我國法律之規定加以比較說明，並對運送人、託運人、或受貨人應選擇何種方式處理，較能促進貿易與航運程序之順暢，並對其權益較有保障加以分析。並期望國內學術與實務界不因最高法院九十年台上字第一七九三號判決之錯誤認知，而將海上貨物運送之單證做出錯誤之解讀。

## 貳、現行海上貨物運送交付貨物之方式

### 一、憑載貨證券交付貨物

憑載貨證券交付貨物，為現行海上貨物運送標準之交付貨物方式。即海上貨物之運送人，依受貨人所提出之正本載貨證券，而將所運送之貨物交付。苟實際之受貨人，未將載貨證券現實提出與交還運送人，仍不得請求交付運送物<sup>8</sup>。我國實務亦採相同見解，最高法院六十七年台上字第一二二九號判例即稱：「載貨證券具有換取或繳還證券之性質，運送貨物，經發給載貨證券者，貨物之交付，憑載貨證券為之，即使為實際之受貨人，苟不將載貨證券提出及交還，依海商法第一〇四條（現行海商法第六十條，筆者加入）

---

息，洵屬無據。為其心證之所由得，並說明對兩造其餘攻擊防禦方法之取舍意見，因而維持第一審所為上訴人敗訴判決，駁回其上訴，經核於法洵無違誤。上訴論旨，復就原審取舍證據、認定事實之職權行使，指摘原判決不當，聲明廢棄，不能認為有理由。」

<sup>8</sup> 張新平，同註5，頁175。

準用民法第六三〇條規定，仍不得請求交付運送物。」

## 二、未憑載貨證券交付貨物

未憑載貨證券交付貨物，為海上貨物運送人於受貨人未提出正本載貨證券，而將貨物交付於受貨人者<sup>9</sup>。按未憑載貨證券交付貨物，實務上可區分為三種情形。其一，為海上貨物運送人已簽發載貨證券於託運人，受貨人未提出載貨證券，亦未提出任何其他文件，運送人即將所運送之貨物交付於受貨人提領，此為所謂無載貨證券交付貨物之情況。其二，為受貨人因載貨證券提供於銀行押匯使用，而無法及時取得載貨證券，因此由銀行出具擔保提貨書，受貨人即持擔保提貨書，向運送人請求交付貨物。運送人雖於取得銀行擔保後將貨物交付於受貨人，然其仍為無載貨證券交付貨物。其三，為在貨物到達目的港，受貨人因尚未拿到正本載貨證券，為避免貨物留滯港口產生損失和費用，託運人於裝載港將全套正本載貨證券交還於運送人或其代理人，並由託運人指示運送人以電訊方式，通知其在目的港之代理人無需憑正本載貨證券交付貨物與所指定之受貨人，此即為所謂之電報交付貨物。

## 參、載貨證券

### 一、概 說

早期因貿易與運送不分，自無需載貨證券。其後，因貨方不再

---

<sup>9</sup> 相關討論，見羅俊瑋，論未收回載貨證券交付貨物，律師雜誌，283期，頁20-36，2003年4月；楊仁壽，運送人不憑載貨證券交付貨物之後果，航貿週刊，9906期，頁52-54，1999年2月；鍾政棋，運送人未收回載貨證券交付貨物之責任，運輸計畫，29卷3期，頁557-582，2000年9月。

與貨物同行，貨物已裝運之證據，則由船舶帳簿取代<sup>10</sup>。此時，船長應登記所有裝船貨物，並註明其性質和數量<sup>11</sup>。其後，因大量貨物運送之需，貨主遂向船舶所有人租傭船舶，並自行僱用船員進行運送。此時，貨方、船舶所有人與船員之地位逐漸產生分化。運送因而脫離貿易獨立，遂產生託運制度<sup>12</sup>。而託運人為求保障權利，要求船長簽發貨物收據，並要求提供已將貨物交付給船長之證明。為因應貨主要求，船長將記載運送契約條款與貨物之文件，交付於貨主作為證明，此即為載貨證券的起源。當時載貨證券為一式兩聯，從騎縫處截開，船貨雙方各執一聯，於目的港核對騎縫即可提貨，載貨證券成為在目的港向運送人提貨之憑證。

十六世紀末，載貨證券已作為證明船舶裝載貨物之證據，其上記載貨物之標誌、託運人及受貨人等項目。載貨證券通常為一式三份，一份由運送人留存，一份交由受貨人持有，另一份由託運人留存。十七世紀，載貨證券已成為託運人提示後，才能就船上貨物主張權利之文件。持有載貨證券者，得於目的港受領貨物。載貨證券和貨物密切聯繫，因此賦予載貨證券一種新的功能，即用以代表運送途中之貨物，並代替貨物本身進行轉讓<sup>13</sup>。

隨商業之發展，產生貨物於到達目的地前，有轉讓其權利之必要，從而載貨證券發展成可以背書方式轉讓給買方。英國在一七九四年Lickbarrow v. Mason<sup>14</sup>案，確認託運人於貨物運送途中抵達目

---

<sup>10</sup> W. P. BENNETT, THE HISTORY AND PRESENT POSITION OF BILL OF LADING AS A DOCUMENT OF TITLE OF GOODS 4 (Cambridge University Press, 1914).

<sup>11</sup> 王肖卿，載貨證券，頁24-26，2000年。

<sup>12</sup> 邢海寶，海商提單法，頁33-34，1999年。

<sup>13</sup> 郭瑜，提單法律制度研究，北京大學，頁2，1997年。

<sup>14</sup> (1794) 5 Term Rep. at 683. RAOUL COLINVAUX, CARVER'S CARRIAGE BY SEA, vol. 2, 13th ed., Stevens & Sons, 1115-1116 (1982).



的地前，要求停止貨物交付之權利，應次於持有載貨證券之受貨人或背書人之權利。本案亦確認依據商業習慣，載貨證券可背書轉讓，藉已轉讓貨物之權利<sup>15</sup>。一八五五年，英國制定世界第一部載貨證券立法，即一八五五年載貨證券法 (Bill of Lading Act)。該法雖僅有三條條文<sup>16</sup>，但意義重大。依據英國一八五五年載貨證券法第一條<sup>17</sup>規定，載貨證券指定之受貨人或經合法背書之被背書人，基於該轉讓或背書，而視為該載貨證券所表彰之運送契約，由運送人與該受貨人或背書人間所締結。因此，受貨人或背書人可享受契約之一切權利，但亦需負擔所有之義務。

## 二、定 義

載貨證券為運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求發給載明運送物之特徵、裝載港、目的港及其他運送條款，持有人得憑其受領、或處分所代表貨物之有價證券<sup>18</sup>。於我國相關法律中，並未對於載貨證券加以定義。而國際公約之海牙規則<sup>19</sup>與威士比規則<sup>20</sup>，亦未對於載貨證券加以定義。

---

<sup>15</sup> 程學文，英國一九九二年海上貨物運送法，頁14-15，1994年。

<sup>16</sup> 相關條文見同前註，頁173-175。

<sup>17</sup> Every consignee of goods named in a bill of lading and every endorsee of a bill of lading of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods, as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.

<sup>18</sup> 林群弼，海商法論，頁438-439，2003年。

<sup>19</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading (Hague Rules), 25 August 1924.

<sup>20</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain

漢堡規則<sup>21</sup>第一條第七項<sup>22</sup>對載貨證券定義為：「載貨證券為證明海上貨物運送契約存在，及運送人受領貨物或裝載貨物，且於繳還時，運送人即負有交付貨物義務之證券。載貨證券記載之貨物，應向證券所載之人、或託運人所指定之人、或持有人為交付者，即構成運送人應交付貨物於該持有人之義務。」第八項<sup>23</sup>規定：「書面包括電報和傳真。」大陸地區海商法第七十一條對載貨證券（其稱為提單）亦加以定義，其規定：「提單，係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。提單中載明的向記名人交付貨物，或者按照指示人的指示交付貨物，或者向提單持有人交付貨物的條款，構成承運人據以交付貨物的保證。」

### 三、簽發

#### (一)簽發人

海運發展初期，船舶所有人與船長暨運送人為同一人，即由其簽發載貨證券。後由於時代變遷，產生委託代理人代為簽發載貨證券之型態。依海牙規則第三條第三項<sup>24</sup>規定：「運送人或船長或運

---

Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 23 February 1968.

<sup>21</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 31 March 1978.

<sup>22</sup> Bill of lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

<sup>23</sup> Writing includes, inter alia, telegram and telex.

<sup>24</sup> After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue the shipper a bill of lading showing

送人之代理人，在接受貨物後，應託運人之請求，應發給載貨證券……」漢堡規則第十四條<sup>25</sup>規定：「1.當運送人或實際運送人接管貨物時，應託運人請求，運送人必須對託運人簽發載貨證券。2.載貨證券可由運送人授權之人簽字。載貨證券由載運貨物船舶之船長簽字應視為代表運送人簽字。3.載貨證券上之簽字可用手寫、印模、打孔、蓋章、符號，或如不違反載貨證券簽發地所在國國家之法律，用任何其他機械或電子之方法。」我國海商法第五十三條第一項亦規定：「運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。」

#### (二)簽發之時點

海牙規則第三條第七項<sup>26</sup>規定：「貨物裝載後，運送人、船長

---

among other things....

- 25
1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.
  2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.
  3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by an other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

- 26
- After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a shipped bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the shipped bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3

或運送人之代理人，因託運人之請求，發給託運人之載貨證券，應為裝船載貨證券。但如託運人已事先取得託運貨物之物權憑證，應交還該憑證以換取裝船載貨證券。但依據託運人之決定，於裝載港由運送人、船長或其代理人於上述物權憑證上註明裝貨船名和裝船日期，經此註明之憑證，如載有第三條第三項所稱之項目，視為本條所指之裝船載貨證券。」

漢堡規則第十五條第二項<sup>27</sup>規定：「如運送人已事先發給託運人載貨證券或其他有關該貨物之權利文件時，託運人應依運送人之請求返還上述證券或文件，以換取裝船載貨證券。運送人亦得依託運人之請求，修改先前所發給之證券，使其成為裝船載貨證券，其修改後之證券應包含裝船載貨證券所有應記載之事項。」

按前開海牙規則、漢堡規則及我國法律之規定，載貨證券為裝船載貨證券<sup>28</sup>。所謂裝船時，究係為何時？按英國 *Hansson v. Hamel & Horley Ltd.*<sup>29</sup>案，法院認為載貨證券常於裝船時即已製作

---

of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a shipped bill of lading.

<sup>27</sup> After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a shipped bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a shipped bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a shipped bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a shipped bill of lading.

<sup>28</sup> 程學文，載貨證券物權效力之探討，律師雜誌，283期，頁37-46，2003年4月；林群弼，同註18，頁462。

<sup>29</sup> (1922) 2 A.C. at p. 36.

完畢，但有時係於船舶開航後才簽發，但並不代表此非為裝船時所簽發之載貨證券。於 *Forman and Hlams Ltd. v. Blackvurn*<sup>30</sup> 案，載貨證券於船舶開航後七星期才簽發，法院認為此非為「裝船時」所簽發，其不符合正常載貨證券之形式，載貨證券應於合理之時期簽發。又必須於載貨證券所載之貨物全部裝載完畢，才能簽發<sup>31</sup>。

#### 四、功能

通說認為載貨證券具有海上貨物運送契約之證明 (evidence of the contract)、貨物之收據 (a receipt for the goods delivered to the shipowner or carrier) 和物權憑證 (documents of title to the goods) 等三項功能<sup>32</sup>。

##### (一) 海上貨物運送契約之證明

###### 1. 定期航線

定期航線運送貨物時所簽發之載貨證券，於其反面載有詳細印刷之條款。運送人於接受託運人之貨物後，運送契約即成立。載貨證券之簽發，係於運送契約簽訂後，因此載貨證券是運送契約存在之證明<sup>33</sup>。在載貨證券轉讓於第三人時，其則成為唯一之證據。

<sup>30</sup> (1928) 2 K.B. at p. 60.

<sup>31</sup> *Mendela III Transport v. Total Transport Corp.* (1993) 2 Lloyd's Rep. at p. 41.

<sup>32</sup> 林群弼，同註18，頁485；楊仁壽，海商法論，頁317，1988年；施智謀，海商法，頁240，1986年；劉宗榮，海商法，頁351-353，1996年4月；柯澤東，海商法——新世紀幾何觀海商學，元照，頁179-180，2006年；柯澤東教授並認為載貨證券還有第四項功能，即為現代國際貿易以信用狀為付款方式押匯之必備文件。

<sup>33</sup> GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 41-42.

*Heskell v. Continental Express* [1950] 1 All E.R. at p. 1033. *The Ardennes*, 84 Ll.L. Rep. at p. 340 (K.B.).

在定期航線運送時，運送人與託運人間之權利義務由運送契約確定，載貨證券條款於有特別約定時，得作為運送契約之補充。但載貨證券轉讓於託運人以外之人時，運送人與載貨證券受讓人間之權利義務，即依據載貨證券之條款。然按我國司法實務<sup>34</sup>，卻認載貨證券為運送人單方之簽名，而否認其上所載條款之效力，此種與現實不符之認知實值重新考慮<sup>35</sup>。

## 2. 租傭船運送

在租傭船運送時，運送人與租傭船人之權利義務，由租傭船契約加以規範。此時如簽發載貨證券，並由租傭船人持有時，載貨證券不具海上貨物運送契約證明之性質。然載貨證券由非租傭船人之第三人持有時，該載貨證券具有海上貨物運送契約之性質。我國海商法第六十條第二項即規定：「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持

<sup>34</sup> 我國最高法院67年第4次民事庭總會決議。

<sup>35</sup> 載貨證券是一項古老的制度，當事人間以其所載的條款作為彼此的權利義務內容，此係行之已久的國際商業習慣。定期航線所使用之載貨證券，通常為定型化之條款，且各大航商通常均將其載貨證券之條款公開。託運人對於配合之航運公司所使用之載貨證券格式與條款，殊難謂無所認識，尤以雙方配合已有一段之時日者，更係如此。因此難謂載貨證券僅有運送人單方之簽名，而否認載貨證券所載條款之效力。我國海商法第61條規定：「以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。」從反面解釋，載貨證券中的條款、條件或約定，只要不違反第61條的規定者應皆為有效。相關討論見羅俊瑋，論載貨證券管轄權條款之效力，律師雜誌，314期，頁80-101，2005年11月。然應注意者為，載貨證券背面條款通常為一堆密密麻麻細小之文字，如其含有當事人所無法預料之特殊條款，應以特殊方式加以強調或以合理之方式通知，以促使他方當事人注意，方能產生效力。Lewis v. M'kee (1868) L.R. 4 Ex. 58. Crooks v. Allan (1879) 5 Q.B.D. 38.

有人間之關係，依載貨證券之記載。」

## (二)接受貨物之收據

### 1. 載貨證券之記載事項

載貨證券之正面通常有相當欄位，藉以填註所運送貨物之內容。海牙規則第三條第三項<sup>36</sup>、漢堡規則第十五條第一項<sup>37</sup>及我國

---

<sup>36</sup> After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
- (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

<sup>37</sup> 1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

- (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) the apparent condition of the goods;
- (c) the name and principal place of business of the carrier;
- (d) the name of the shipper;
- (e) the consignee if named by the shipper;
- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which

海商法第五十四條第一項即有規定其應記載之事項。於載貨證券上記載之事項，如不符合法律所規定之項目，則該單證可否認為係載貨證券？於英國 *The Oceania Trader*<sup>38</sup> 案，法院認為單證之性質為何，應就當事人之意思加以決定，其不純以單證上之記載決定，應著重者為該單證是否具備載貨證券之性質<sup>39</sup>。我國學者有認為，只要單證之記載，足以使人辨明運送物之同一性，即可認為具備載貨證券法定之要式性<sup>40</sup>。

## 2. 不知條款

海牙規則第三條第三項及第四項<sup>41</sup>規定，對於任何標誌、個數、數量或重量，疑其非正確代表實際收受之貨物，或無合理方法

- 
- the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
  - (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
  - (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
  - (i) the place of issuance of the bill of lading;
  - (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
  - (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
  - (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
  - (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
  - (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
  - (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

<sup>38</sup> *Comalco Aluminium Ltd. v. Mogul Freight Services Pty Ltd.* (1993) 113 A.L.R. at p. 677. GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 21-22.

<sup>39</sup> 大陸地區學者司玉琢亦採相同見解。司玉琢，*海商法*，法律出版社，頁134，2003年。

<sup>40</sup> 楊仁壽，同註32，頁342。

<sup>41</sup> Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).



予以核對者，運送人或船長或運送人之代理人得不予載明於載貨證券，此時載貨證券之記載應作為運送人依其記載收受貨物之表面證據。即推定運送人依其記載之貨物狀態而為運送，但運送人則可舉反證推翻。實務中，運送人即於載貨證券記載不知條款 (unknown clause)<sup>42</sup> 藉以規避責任。

威士比規則第一條第一項<sup>43</sup>，於原海牙規則第三條第四項中增定但書規定：「載貨證券已轉讓與善意第三人者，不得提出反證。」此具有限縮表面證據適用之範圍，具保護託運人以外之載貨證券善意第三持有人的作用，對載貨證券之流通有其助益，惟關於不知條款之記載方式仍未有所改進，致海牙規則之缺失依然存在。同時完全否定不知條款於運送人與載貨證券善意第三持有人間的法律效力，對運送人頗為不利，蓋其必須於無法清點、計算運送貨物之情形，負擔載貨證券之文義責任。

漢堡規則第十六條第一項<sup>44</sup>規定：「如運送人或代表運送人簽

---

<sup>42</sup> 此可稱為保留條款或批註條款，劉宗榮，同註32，頁367以下。此條款之用意在於避免無法押匯之不利利益，並期望藉此規避運送人之法律責任，後者尤為運送人或其代理人作此記載之主要意圖。Nicholas Curwen, *An Unacknowledged Defect in Bills of Lading*, 29 J. BUS. L. N. 3, 373-375 (1995).

<sup>43</sup> In Article 3, paragraph 4, shall be added: "However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith".

<sup>44</sup> If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a shipped bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

發載貨證券之人，對於載貨證券內有關貨物之一般性質、主要標誌、包裝件數或個數、重量或數量等事項之記載，明知或有合理之理由懷疑其非正確表示實際所接收之貨物，或於裝船後發給之裝船載貨證券，不能正確表徵實際裝載之貨物，或無法以合理之方法核對上開事項時，運送人或上述之代理人應於載貨證券內註記保留文句，表明此不正確之事實、懷疑之理由，或無法以適當方法核對之事實。」

漢堡規則非如海牙規則時，只需運送人對託運人通知記載之事項，感到懷疑時，即可註記不知條款。運送人於懷疑時，雖得記載不知條款，但需附記理由，何以未能或無法核對所運送貨物之理由，使該不知條款具有對抗善意載貨證券第三持有人之效力。為保護載貨證券之善意持有人，於漢堡規則第十六條第二項<sup>45</sup>規定，於運送人或其代理人簽發載貨證券時怠於註明貨物外表狀況時，視為貨物外表狀況良好，運送人不得舉反證推翻。

我國海商法第五十五條規定：「託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任。運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人以外之載貨證券持有人。」因此於運送人按載貨證券記載，向載貨證券持有人交付貨物後，如因託運人通知不正確，而受有損失時，可向託運人請求賠償其所受之損害。海商法第五十四條第二項規定：「前項第三款之通知事項，如與所受貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得

---

<sup>45</sup> 2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

在載貨證券內載明其事由或不予載明。」載貨證券上，如有不知條款或未註明或標明數量、標誌，無論載貨證券是否轉讓於善意受讓人，則運送人不受限制。國內有學者則按漢堡規則之規定，認為運送人須有證據證明貨物之標誌、數量或重量非為其實際所接收之貨物，或無適當方法進行核對時，才不註明或標明，或訂入不知條款<sup>46</sup>。

### 3. 貨櫃運送

現行貨櫃運送方式，係由託運人自行將貨物裝入貨櫃，再由託運人自行將貨櫃封閉加上封條後，交付運送人。運送人於實際中並無任何機會就託運人所交付貨櫃內之貨物品質、數量等各種情況加以檢視。因此，雖運送人依託運人所告知貨物之情狀，填註於載貨證券，並不代表運送人即應對其數量之減少或貨物之損壞負賠償責任。貨方於索賠時，其應先就貨櫃內之貨物數量、品質等情形，先行加以舉證，始可請求運送人對貨物之損失負賠償責任<sup>47</sup>。

我國最高法院八十八年台上字第二一四六號判決謂：「……載貨證券上如已載明貨物之品名、重量、體積、數量等，而依各該記載之內容得據以計算出其客觀價值時，當不復有單位責任限制規定之適用。」前開法院之見解，實乃過度高估海上運送人之能力，蓋海上運送人，大部分非僅運送單一種類之貨物，縱使託運人於託運時告知貨物之品名、重量、體積、數量等資訊，其亦僅為概括之資訊，而非貨物之精確資訊，海上運送人如何得以知悉運送物之價值？且海上運送人所專精者為運送事務，如何得以要求其亦精通各種貨物之價值評定。尤其，於貨櫃裝載貨物之情形，運送人並無法

<sup>46</sup> 楊仁壽，海商法思潮，頁229，2003年。相關討論，蔡佩芬，具告稱條款與不知條款之意義及其效力，台灣本土法學雜誌，62期，頁17-31，2004年9月。

<sup>47</sup> 相關討論可參閱GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 216-217.

查驗貨櫃內所裝載貨物之內容。且實務中，如託運人如要求於載貨證券上註明貨物之價值，運送人將對於報值貨物另行估定運費。因此我國實務此種見解，實嫌速斷。

我國現行海商法第七十條第二項已規定：「除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」因此，運送人須於載貨證券中同時註明貨物之性質及價值，方可排除單位責任限制適用。法院實不宜以載貨證券已載明貨物之品名、重量、體積、數量等，即可推論海上運送人知悉所運送貨物之價值。

#### 4. 小 結

綜上所述，漢堡規則對運送人註記不知條款之方式，較海牙規則明確。其雖對運送人限制較嚴格，由漢堡規則第十六條第一項與第三項<sup>48</sup>之規定綜合觀之，若運送人於載貨證券上之不知條款、文句，註記理由表明對所運送貨物之性質、標誌、數量、件數有所懷疑，則於損失發生時，縱載貨證券已轉讓於受貨人，運送人仍得提出反證以證明其記載不實。由此可知，其限縮運送人與載貨證券善意持有人間，適用載貨證券文義性之範圍，對運送人責任之負擔較

---

<sup>48</sup> Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this Article has been entered:

(a) The bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a “shipped” bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) Proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

為有利。因此，漢堡規則於不知條款之規範，較能平衡船貨雙方之利益。

### (三)載貨證券是貨物之物權憑證

可轉讓之載貨證券起源於海上運送，因船舶在海上航行時間長，航程遙遠。於航程中因種種原因，貨方可能將載貨證券轉讓，以便向銀行貸款或將貨物轉賣。英國普通法承認載貨證券作為物權憑證 (document of title)，所謂document of title，為貨物之占有與控制之憑證<sup>49</sup>，其轉讓載貨證券，將可使得貨物之占有與控制移轉<sup>50</sup>。要構成document of title須具備四個要件，即：載貨證券必須為可轉讓、載貨證券之轉讓人對貨物具有物權、貨物現於運送人運送過程中<sup>51</sup>，以及轉讓人具有轉移貨物占有與控制之意圖<sup>52</sup>。

我國海商法第六十條第一項規定：「民法第六二七條至第六三〇條關於載貨證券之規定，於載貨證券準用之。」民法第六二九條規定：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力。<sup>53</sup>」載貨證券具物權憑證之功能，因此銀行依載貨證券提供貸款，保險公司亦可據以承保海上保險<sup>54</sup>。

<sup>49</sup> 程學文，同註28，頁42。作者不認為載貨證券為物權之憑證。

<sup>50</sup> 司玉琢，同註39，頁127。楊良宜，提單及其付運單證，政法大學，頁6-7，2001年。

<sup>51</sup> UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade 7.

<sup>52</sup> JOHN WILSON, CARRIAGE OF GOODS BY SEA 133 (4th ed. 2001).

<sup>53</sup> 學者程學文認為載貨證券之交付與所有權之取得與否無關，其僅生與貨物交付有相同之效力，見氏著，同註28，頁44。

<sup>54</sup> 關於載貨證券有無物權效力之問題，學者見解不一，有絕對說、相對說與否認說之分，相對說之中又有嚴正相對說與單純相對說之別。

1. 絕對說：楊仁壽，最新海商法論，頁397，1999年10月。賴來焜最新海商法

國際貿易得以進行之基礎，在於買賣雙方及運送人均確信載貨證券具有物權效力。載貨證券之交付，即發生運送物物權移轉之效力。國際貿易上之買賣，因此有單證買賣之稱。從銀行角度言之，載貨證券為物權憑證，是國際貿易融資制度之先決要件。於跟單信用狀，銀行所以先行付款取得單證，再向開狀申請人要求付款贖單，即因載貨證券為物權憑證。開狀申請人如破產或不贖單，銀行成為持有載貨證券之人，就其先前所付之款項得以確保。如否認載貨證券之物權憑證功能，則銀行處於一般債權人地位，只能就開狀申請人之財產按通常債權之比例受償，則國際貿易將無法繼續進行。

從買賣契約當事人之角度言之，當事人所關心者為權利得否實現，亦即貨物到達目的港時，是否可請求貨物之交付。從運送人角度言之，運送人非買賣契約之當事人，其不負有查明貨物所有權人為何人之義務，運送人憑載貨證券交付貨物。因此，載貨證券如不具物權效力，則海上運送業務將難以推展。

## 五、記名載貨證券之轉讓與繳回

### (一)我國法

我國海商法第六十條規定準用民法第六二八條規定，民法第六二八條規定：「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」於我國法下，載貨證券縱為

---

論，頁432，2002年。

2. 相對說：又有嚴正相對說及代表說之分：(1)嚴正相對說：採此說者有施智謀，同註32，頁253。(2)代表說：採此說之學者有張東亮，海商法新論，頁305，1983年6月。我國司法實務則採相對代表說之見解，如最高法院68年台上字第3819號判決、最高法院76年台上字第771號判例。

記名式，仍得以背書轉讓於他人。我國法中，受貨人欲向海上運送人提領貨物，無論其為記名式或不記名式載貨證券，均應將其提示並繳還於運送人。

### (二)大陸地區

大陸地區海商法第七十九條規定，記名提單不得轉讓。於大陸地區之司法判決或學說中，對於受貨人如持有記名載貨證券，是否應於提貨時將其交還於運送人，即運送人如於記名載貨證券之情形下，未收回載貨證券而將貨物交付，是否應負擔未收回載貨證券之違約或侵權責任存有爭議。近期，其司法實務認為，即使為記名載貨證券亦應憑單交付貨物<sup>55</sup>。

### (三)美 國

美國一九一六年 *Pomerene Act*<sup>56</sup> 將載貨證券區分為記名式與不記名式。記名式載貨證券為不可轉讓，於領貨時無需繳還載貨證券<sup>57</sup>。*Pomerene Act* 把海上貨運單、快遞單 (*express bill*) 等，均視為記名載貨證券。

---

<sup>55</sup> 青島海事法院民事判決書 (1999) 青海法海商初字第88號。山東省高級人民法院民事判決書 (2001) 魯經終字第240號。大陸地區最高人民法院於2004年4月6日對東方海外貨櫃航運有限公司與青島海神食品有限公司、三湖物產株式會社海上貨物運輸無單放貨糾紛案作出 (2002) 民四提字第10號案民事判決，及2004年最高人民法院在青島召開記名提單無單放貨專題研究會，會議的結論是，記名提單下運送人仍需憑正本提單放貨。

<sup>56</sup> *United States Bills of Lading A.C. 1916*. 於1994年以後，本法內容併入美國法典 (USC) 第49編，但內容並未改變，其適用美國州際與出口貿易使用之提單。各州範圍內之載貨證券則受統一商法典 (UCC) 第7章規範。相關討論，王肖卿，*物流單證與國際運輸法規釋義*，文史哲，頁199-210，2005年。

<sup>57</sup> *W. J. Coffey, Multimodalism and the American Carrier*, 64 *TUL. L. REV.* 569, 588-589 (1989). UNCTAD, *The Use of Transport Documents in International Trade* 10.

#### (四)英國法

英國 C.P. Henderson & Co. v. The Comptoir d'Escompte de Paris<sup>58</sup>案，表明記名式載貨證券不得轉讓於他人。於 The Marlborough Hill<sup>59</sup>案，法院認為如為載貨證券之單證，其必為可轉讓之證券，即認可轉讓性為載貨證券之特性。英國一九九二年海上貨物運送法（Carriage of Goods by Sea Act 1992）第一條第二項規定之載貨證券，不包含不能以背書或交付而轉讓之單證。

於記名載貨證券下，運送人是否應將該載貨證券收回，始得將貨物交付，於英國司法實務中存有分歧之意見<sup>60</sup>。然於近期英國於 The Rafaela<sup>61</sup>案已確認，記名載貨證券仍為物權證券，運送人於交付貨物時，仍需將該證券收回。

#### (五)小 結

從上開各國之規定觀察，除美國外，其他國家對於簽發記名載貨證券時，於目的港提領貨物仍應由受貨人將記名載貨證券提示，並繳還於運送人，如運送人未收回正本載貨證券而交付貨物，運送人仍應對此負責。

---

<sup>58</sup> (1873) L.R. 5 P.C. at p. 253.

<sup>59</sup> The Ship v. Alex Cowan and Sons Limited (H.L.) (1921) A.C. at p. 444.

<sup>60</sup> Felix W.H. Chan, *A Plea for Certainty: Legal and Practicle Problems in the Presentation of Non-negotiable Bill of Lading*, 29 HONG KONG L.J., 44.

<sup>61</sup> J.I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., *The Rafaela S* (2005) UKHL 11; (2005) 1 L.L.R. at pp. 347-365. 於法國、新加坡、荷蘭亦有相同之判決。UNCTAD, *The Use of Transport Documents in International Trade* 10.



## 肆、海上貨運單

### 一、概 說

海上貨運單是運送人向託運人或其代理人，表明貨物已收妥之證券，其為不可轉讓，且無需在目的港提示該證券作為領貨之條件<sup>62</sup>。海上貨運單依國際海運協會 (International Chamber of Shipping) 將其定義為：「其係不得轉讓之證券，為海上貨物運送契約與接收、裝載貨物之證明，運送人負有將貨物交付於該證券上所載之受貨人之義務<sup>63</sup>。」海上貨運單之受貨人憑到貨通知或身分證明，即可向船舶所有人或其代理人請求交付貨物<sup>64</sup>。

海上貨運單興起之主因，為某些國際貿易之進行，無需簽發具物權憑證之載貨證券<sup>65</sup>。且於貨櫃運送發展後，船舶航行速度加快，航程時間縮短，常出現貨物抵達目的港後，受貨人尚未收到載貨證券。此時，受貨人無法提領貨物，導致產生大量之延滯費與倉儲費用，或受貨人以銀行擔保之方式提領貨物，運送人於未收回正本載貨證券而交付貨物，然此為運送人帶來風險。為解決前述之問

---

<sup>62</sup> LEO D'ARCY, SCHMITTHOFF'S EXPORT TRADE: THE LAW AND PRACTICE OF INTERNATIONAL TRADE 281 (10th ed., 2000).

<sup>63</sup> 張新平，海上貨運單之研究，月旦法學雜誌，頁11，1995年。

<sup>64</sup> Peer Voss v. APL Co. Pte. Ltd. [2002] 2 Lloyd's Rep. 707 at p. 722 (Singapore C.A.). 英國Carriage of Goods by Sea Act 1924第1項第3款規定：References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but (a) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and (b) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract. John Wilson, Carriage of Goods by Sea, 161.

<sup>65</sup> GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 716.

題，海上貨運單因而產生<sup>66</sup>。

與載貨證券相比，使用海上貨運單受貨人提貨手續將更為及時、簡便與安全，於二十世紀七十年代後，海上貨運單開始被銀行與當事人所接受。國際商會（International Chamber of Commerce, ICC）所制訂之國貿條規（INCOTERMS）將海上貨運單規定為運送單證之一種類型。一九九〇年在法國巴黎舉行之CMI（Comité Maritime International）第三十四屆大會，訂定海上貨運單統一規則（CMI Uniform Rules for Sea Waybill<sup>67</sup>），使海上貨運單之使用有遵循之依據。

## 二、海上貨運單統一規則

### （一）概說

一九九〇年，CMI訂定海上貨運單統一規則<sup>68</sup>。該規則共八條條文，分別規定適用範圍、定義、代理權、權利與責任、貨物說明、控制權、交貨與效力，然本規則並未對於海上貨運單加以定義。

---

<sup>66</sup> GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 20. UN/CEFACT Recommendation 12, 2d ed., ECE/TRADE/240 (2001). 袁紹春，海上運輸單證相關問題研究，載：司玉琢編，海商法專題研究，大連海事大學，頁69，2002年。

<sup>67</sup> 本規則條文僅有8條。詳細條文見GASKELL ET AL., *supra* note 4 Appendix D.1, 817-818. The CMI Uniform Rules for Sea Waybills are available at <http://www.comitemaritime.org> under “CMI Documents”.

<sup>68</sup> 相關討論，張新平，同註63，頁51-68；王肖卿，同註56，頁181-184。

## (二) 性質

本規則第二條<sup>69</sup>規定，海上貨運單統一規則僅於被運送契約採用時，方可適用，其非如現行三個國際公約具強制適用之性質。本規則第一條第二項<sup>70</sup>規定，運送契約是否以書面形式訂立，在所不問。運送契約之當事人選擇適用規則時，運送契約非由載貨證券或類似之物權憑證所包含時，當事人可選擇適用該規則規範海上貨運單，即本規則不規範載貨證券等物權憑證。

海上貨運單統一規則第八條<sup>71</sup>規定，海上貨運單所證明之運送契約，應受適用於該契約之國際公約或國內法之規範，或應受強制適用於由載貨證券或類似之權利憑證所包含之運送契約之國際公約或國內法之約束。

海上貨運單統一規則第四條<sup>72</sup>規定，當海上貨運單所包含之運

---

<sup>69</sup> Contract of carriage shall mean any contract of carriage subject to these Rules which is to be performed wholly or partly by sea.

<sup>70</sup> They shall apply when adopted by a contract of carriage which is not covered by a bill of lading or similar document of title, whether the contract be in writing or not.

<sup>71</sup> In the event of anything contained in these Rules or any such provisions as are incorporated into the contract of carriage by virtue of rule 4, being inconsistent with the provisions of any International Convention or National Law compulsorily applicable to the contract of carriage, such Rules and provisions shall to that extent but no further be null and void.

<sup>72</sup> (i) The contract of carriage shall be subject to any International Convention or National Law which is, or if the contract of carriage had been covered by a bill of lading or similar document of title would have been, compulsorily applicable thereto. Such convention or law shall apply notwithstanding anything inconsistent therewith in the contract of carriage.

(ii) Subject always to subrule (i), the contract of carriage is governed by:

(a) these Rules;

(b) unless otherwise agreed by the parties, the carrier's standard terms and conditions for the trade, if any, including any terms and conditions regarding to the

送契約選擇適用本規則時，就受適用該契約之國際公約或國內法之拘束。此外亦受運送契約之條款及條件，包括任何有關非海上運送之條款和條件之拘束。除非當事人另有協議，亦受當事人協議之其他條款和條件之拘束。在規範海上貨運單所包含之運送契約之制度中，國際公約或國內法有優先之效力，本規則效力次之，運送人之條款和條件以及當事人協議之條款和條件效力屬於最後。後者與前者不一致時，以前者為準，後者無效。

### (三) 訴訟權之規定

載貨證券為物權證券，可轉讓於受貨人，受貨人因其合法持有載貨證券而享有包括訴訟權在內之各項權利。海上貨運單統一規則第三條<sup>73</sup>規定，託運人訂立運送契約，不僅代表自己，同時亦代表受貨人之利益作為其代理人，其應向運送人保證其有此權限。本條僅在根據適用於運送契約之法律，為使受貨人於起訴或被訴所必須時，才予以適用。受貨人負擔之責任，不得超過運送契約由載貨證券或類似之物權憑證所包含時，其應負之責任。本條規定賦予受貨人有運送契約當事人地位，並確認受貨人之訴訟地位，然其並不影響其實體之權利與義務。

---

non-sea part of the carriage;

(c) any other terms and conditions agreed by the parties.

(iii) In the event of any inconsistency between the terms and conditions mentioned under subrule (ii)(b) or (c) and these Rules, these Rules shall prevail.

<sup>73</sup> (i) The shipper on entering into the contract of carriage does so not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee, and warrants to the carrier that he has authority so to do.

(ii) This rule shall apply if, and only if, it be necessary by the law applicable to the contract of carriage so as to enable the consignee to sue and be sued thereon. The consignee shall be under no greater liability than he would have been had the contract of carriage been covered by a bill of lading or similar document of title.

#### (四)海上貨運單效力之規定

海上貨運單統一規則第三條和第六條<sup>74</sup>，規定託運人訂立運送契約時，不僅係為其本身，同時作為受貨人之代理人亦代表受貨人，並且向運送人保證其有此權限。其主要係為使託運人保證其與運送人所訂立之運送契約，不僅代表其本人，亦有權作為受貨人之代理人而簽約。其亦有將控制權轉讓給受貨人之選擇權，使受貨人與運送人間之法律關係得以成立。然此規定僅依據適用於運送契約之法律，使受貨人能起訴或被訴所必須時，才予以適用。受貨人負擔之責任，不得超過當運送契約由載貨證券或類似之物權憑證包含時，其所應負擔之責任。

海上貨運單規則第五條<sup>75</sup>規定，託運人應對貨物內容之正確性

---

<sup>74</sup> (i)Unless the shipper has exercised his option under subrule (ii) below, he shall be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. Unless prohibited by the applicable law, he shall be entitled to change the name of the consignee at any time up to the consignee claiming delivery of the goods after their arrival at destination, provided he gives the carrier reasonable notice in writing, or by some other means acceptable to the carrier, thereby undertaking to indemnify the carrier against any additional expense caused thereby.

(ii)The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the sea waybill or similar document, if any. Where the option has been exercised the consignee shall have such rights as are referred to in subrule (i) above and the shipper shall cease to have such rights.

<sup>75</sup> (i)The shipper warrants the accuracy of the particulars furnished by him relating to the goods, and shall indemnify the carrier against any loss, damage or expense resulting from any inaccuracy.

(ii)In the absence of reservation by the carrier, any statement in a sea waybill or similar document as to the quantity or condition of the goods shall.

(a)as between the carrier and the shipper be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated;

負責。否則，應對誤報貨物內容導致運送人之損失負賠償責任。如運送人未作保留，在運送人與託運人間，海上貨運單或類似之證券中，有關貨物數量或狀態之任何記載，應作為收到所記載貨物之初步證據。其在運送人與受貨人間為絕對之證據，且不得提出相反之證據，但應以受貨人善意為條件。

### 三、海上貨運單之特徵

海上貨運單具有如下之特徵：

(一)海上貨運單非物權憑證，其為不可轉讓之非流通性證券<sup>76</sup>。

(二)海上貨運單為認人不認證<sup>77</sup>，即所認之人為託運人所指定之受貨人。即使持有海上貨運單者，如非託運人指定之受貨人，亦不得要求運送人交付貨物<sup>78</sup>。

(三)託運人可指示運送人將貨物交付於某特定之人。即使事先已指定某特定人，於船舶運送途中，託運人亦可將之加以變更<sup>79</sup>。

### 四、海上貨運單與載貨證券之區別

海上貨運單與載貨證券之區別如下：

(一)載貨證券是貨物收據、運送契約之證明及物權憑證；海上貨運單只具有貨物收據和運送契約之證明兩種性質，其非物權

---

(b)as between the carrier and the consignee be conclusive evidence of receipt of the goods as so stated, and proof to the contrary shall not be permitted, provided always that the consignee has acted in good faith.

<sup>76</sup> 張新平，同註5，頁181。

<sup>77</sup> 同前註，頁182。

<sup>78</sup> WILSON, *supra* note 52, at 167.

<sup>79</sup> Peer Voss v. APL Co. Pte. Ltd. (2002) 2 Lloyd's Rep. at p. 707, 722 (Singapore C.A.)

憑證<sup>80</sup>。

(二)載貨證券可為指示式，而用背書加以流通轉讓；海上貨運單是一種非流通性之證券，海上貨運單載明之受貨人，不能將之轉讓流通。

(三)海上貨運單之正面各欄位格式和製作方法<sup>81</sup>，與載貨證券大致相同，然海上貨運單受貨人欄位不能為指示式之記載，其應記載確定之受貨人。

(四)載貨證券之合法持有人與運送人憑載貨證券提貨與交貨；海上貨運單上之受貨人並不須出示海上貨運單，運送人憑受貨人出示適當身分證明交付貨物。因此海上貨運單並非如載貨證券為繳回證券。

(五)海上貨運單與記名載貨證券，均有具名之受貨人，且不得以背書之方式轉讓。但其本質並不相同，記名載貨證券屬於載貨證券之一種，是物權憑證，持有記名載貨證券，受貨人可據以提領貨物；但受貨人卻無法僅憑海上貨運單提領貨物，此乃因海上貨運單並非為物權證券，其無法用背書及交付證券方式處分貨物。

## 五、海上貨運單之格式

現行海上貨物運送實務中使用之海上貨運單，與一般載貨證券十分相似。其於正面中記載貨物數量、表面狀況與裝卸貨港等資訊，背面是密密麻麻之條款。但海上貨運單為簡式證券 (short form) 或可稱為背面空白證券<sup>82</sup>，其背後並無條款之註記，或僅有

---

<sup>80</sup> WILLIAM TETLEY, INTERNATIONAL MARITIME AND ADMIRALTY LAW, Cowansville, 68 (2002). 張新平，同註63，頁13。

<sup>81</sup> 有關海上貨運單應記載之事項，張新平，同註63，頁15-17。

<sup>82</sup> 張新平，同註63，頁13；張新平，同註5，頁181。

一條款表明該契約係使用運送人之標準條款<sup>83</sup>。海上貨運單於正面記載不可轉讓，其受貨人欄位不會記載「to order」，以顯示海上貨運單無法以背書方式轉讓貨物。甚至，某些海上貨運單無受貨人欄位，而只載明貨物在目的卸貨港，交付於託運人所指定之人。

## 六、海上貨運單之缺點

使用海上貨運單之缺點如下：

(一)其非為物權憑證，因此無法加以轉讓，所以如運送中可能轉售之貨物，無法使用海上貨運單<sup>84</sup>。

(二)海上貨運單非物權憑證而無法轉讓，因此於國際貿易中，需要買方先行支付價款，再行取得海上貨運單，對於買方之風險相當高。然實務中，為避免託運人於貨物運送途中更改受貨人，可在海上貨運單中註明託運人不得更改受貨人之條款，即non disposal clause (NODISP)<sup>85</sup>。

(三)實務中銀行無法接受海上貨運單押匯，如銀行要接受海上貨運單，將要求加註銀行對於該貨物有留置權之條款，且非經銀行授權，運送人不得將貨物交付於受貨人。或將銀行作為受貨人，實際受貨人作為受通知人<sup>86</sup>。

(四)海上貨運單之受貨人無法依海上貨運單之契約關係向運送人

<sup>83</sup> WILSON, *supra* note 52, at 161. GASKELL ET AL., *supra* note 4, at 19.

<sup>84</sup> WILSON, *supra* note 52, at 161.

<sup>85</sup> 如：“Upon acceptance of this Waybill by a Bank against a Letter of Credit transaction (which acceptance the Bank confirms to the Carrier) the Shipper irrevocably renounces any right to vary the identity of the Consignee”. UNCTAD, *The Use of Transport Documents in International Trade* 13. 陳安，*國際海事法學*，北京大學，頁337，1999年；張新平，同註63，頁33-35；袁紹春，同註66，頁70-71。

<sup>86</sup> 陳安，同前註，頁337。



求償，因海上貨運單之契約關係存在於託運人與運送人間，受貨人與運送人間並無任何契約之關係<sup>87</sup>。英國一九九二年海上運送法第二條第一項<sup>88</sup>規定，就有權受領貨物之人，可受讓依據運送契約所生之訴訟權利，即如同該運送契約之當事人，以解決前開問題。

(五)海牙規則所規範之證券為載貨證券或其類似之物權憑證，其並不包含海上貨運單。於海牙規則中對於運送人有最低責任之規定，然其無法於海上貨運單中使用。因此，於海上貨運單中欲要求運送人負擔如海牙規則之最低義務時，須於海上貨運單中加入至上條款 (paramount clause)，藉以引用海牙規則之規定<sup>89</sup>。

## 七、海上貨運單之優點

海上貨運單之優點如下：

(一)海上貨運單僅涉及託運人、運送人、受貨人三方當事人，法律關係簡單，其有利於貨物之快速轉移。海上貨運單非物權證券，

---

<sup>87</sup> WILSON, *supra* note 52, at 162.

<sup>88</sup> 2.(1)Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—  
(a)the lawful holder of a bill of lading;  
(b)the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or  
(c)the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,  
shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

<sup>89</sup> 張新平，同註63，頁40-41。

其不得加以轉讓，亦非為繳回證券<sup>90</sup>，因此受貨人僅需證明其為真正有權受領貨物之人，其即可提領貨物。

(二)海上貨運單因不具有可轉讓性，可避免證券遺失、被竊或偽造、變造<sup>91</sup>，因此對於各種海事詐欺之情事，將可有效加以防止<sup>92</sup>。

(三)海上貨運單具有提貨便捷、及時、節省費用之優點。受貨人提貨時無需出示海上貨運單，其解決短程海上運送貨物已到達目的地，而載貨證券尚未取得之問題，可使受貨人避免延期提貨，產生大量延滯費用與倉儲費用<sup>93</sup>。

(四)海上貨運單非物權憑證，擴大海上貨運單之使用，可為推行電子商務中電子載貨證券<sup>94</sup>之準備<sup>95</sup>。

## 伍、電報交付貨物與海上貨運單之使用

電報交付貨物（即實務所謂之電放）是由託運人向運送人申請並提出保證書後，由運送人或其代理人以電報通知目的港代理，將貨物無需憑正本載貨證券放貨，受貨人可憑蓋有受貨人公司章之電

<sup>90</sup> 張新平，同註5，頁182。

<sup>91</sup> GASKELL ET AL., *supra* note 4, para. 1.47. COFFEY, *supra* note 57, at 569, 589.

<sup>92</sup> 張新平，同註63，頁20-23。

<sup>93</sup> 同前註，頁18。

<sup>94</sup> 相關討論，賴阿蕊、吳培基，電子載貨證券貨物交付程序及錯誤交付之責任，運輸計畫，31卷4期，頁841-852，2002年12月。黃裕凱，21世紀海運電子提單之發展及相關法律問題之研究(一)、(二)、(三)、(四)，海運月刊，187期，頁36-45，2001年7月、188期，頁10-32，2001年8月、189期，頁2-23，2001年9月、190期，頁16-33，2001年10月。徐國勇，電子載貨證券概述，全國律師，4卷3期，頁32-34，2000年3月。

<sup>95</sup> T. SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, 3rd ed. vol. 2, West Group, 541 (2001). 張新平，同註5，頁183。

放通知單，換取小提單藉以結關提貨之運作方式。電放通知單係指運送人或其代理人簽發之載有Surrendered或Telex release之載貨證券副本、影本或傳真。

電報交付貨物，其運作方式為由託運人向運送人提出電放保證書，表示因此產生之一切責任及後果由託運人負擔。運送人接受申請及保證書後，對於目的港之運送人代理傳送電放通知單，允許該批貨物可用電放通知單換取小提單。於貨物裝船後，運送人向代理人簽發電放通知，並交付託運人，託運人向受貨人傳真電放通知單，運送人之目的港代理憑電放通知單簽發小提單。受貨人將蓋有其公司章之電放通知單交給目的港代理人，目的港代理人憑此電放通知交付受貨人小提單。船舶到達目的港後，受貨人憑小提單即可提貨。

如同前述，電報交付貨物係指在貨物到達目的港，受貨人因尚未取得正本載貨證券，為避免貨物留滯於港口產生費用，由託運人指示運送人以電訊方式通知其在目的港之代理人，不憑正本載貨證券交付貨物。託運人須於裝載港，將全套正本載貨證券交還於運送人或其代理人。於透過電報交付貨物時，受貨人應於目的港提出電放通知單，或證明身分之文件，運送人即憑該通知單或證明身分之文件確定受貨人身分，而交付貨物。

於實務中，選擇使用電報交付貨物之方式或使用海上貨運單，應經過詳細之評估。以下則分別就運送人、託運人及受貨人之立場加以說明：

### 一、運送人

運送人並無選擇使用何種方式之機會，因其以客戶之選擇為依據。當客戶提出使用電報交付貨物，或使用海上貨運單之要求時，

運送人均依客户要求而作業。然對於運送人而言，以選擇使用海上貨運單為佳。蓋：

#### (一)使用電報交付貨物之風險

目前，載貨證券已有國際公約（如海牙規則、海牙威士比規則、漢堡規則）、或各國之法律等加以規範。而電報交付貨物實際上是使用載貨證券之特殊情況，目前並無任何國際公約或國家之法律，對於電報交付貨物予以定義及規範。電報交付貨物，係於裝貨港由運送人或其代理人收回全套載貨證券，然後於目的地交付貨物。電報交付貨物對運送人之風險包括：

1. 託運人要求使用電報交付貨物時，載貨證券條款對受貨人是否仍具有約束力<sup>96</sup>？

2. 載貨證券可背書而後轉讓，電報交付貨物應如何轉讓貨物？運送人如何加以確認貨物是否轉讓於某人？

3. 於實務中，電報交付貨物之託運人與受貨人如為承攬運送人時，實際運送人將貨物交付給貨方時，是否負擔交錯貨物之責任？或承攬運送人錯誤交付貨物時，運送人應否負擔責任？

4. 運送人與代理人間，如因授權未盡清楚，而產生錯誤交付貨物之情形時，應如何處理？

#### (二)使用海上貨運單

海上貨運單於國際商會所制訂之國貿條規，或CMI之海上貨運

---

<sup>96</sup> 我國最高法院認為載貨證券之文句，乃單方所表示之意思，不能認係雙方當事人之約定，因此於正常按載貨證券交付貨物時，載貨證券之背面條款即已被排除，則遑論於電報交付貨物時，載貨證券是否會對受貨人產生任何效力了，此乃令人難以信服之見解。有關最高法院67年第4次民事庭總會決議之評論，柯澤東教授有深入之評論，同註32，頁232-241。

單統一規則，均有加以規範。而電報交付貨物實際上是在使用載貨證券之情況下，按照海上貨運單之方式交付貨物。因此，選擇使用海上貨運單對運送人而言，可在避免因使用電報交付貨物而產生之問題，同時有明確之規範供當事人遵守。所以運送人選擇使用海上貨運單較為妥適。

## 二、貨 方

買賣契約中之買賣雙方，通常為運送契約中之貨方，即託運人與受貨人。對於託運人與受貨人而言，其選擇使用電報交付貨物或海上貨運單，應考慮何種方式能符合買賣過程之需求，且維護自身權益。

### (一)託運人

對於貨物買賣契約中之賣方，即貨物運送契約中之託運人，電報交付貨物之方式並非在任何情況都可使用。如其採取信用狀作為支付價金、並依據ICC跟單信用狀統一慣例<sup>97</sup>時，不能使用電報交付貨物，因其要求全套正本載貨證券。而電報交付貨物時，託運人則已將全套載貨證券交回運送人。

然若買賣雙方選擇以現金付款，作為支付價金之方式，因買賣雙方相互信任，無需以載貨證券作為收取買賣價金之保證，所以使用電報交付貨物之方式較為便利。但如賣方對收取價金有所存疑，則其應注意在電報交付貨物後，是否可安全、及時收到價金。對於託運人而言，使用海上貨運單，較使用電報交付貨物更安全。因此，以託運人之角度而言，應選擇使用海上貨運單。

---

<sup>97</sup> Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP 600.

## (二)受貨人

買賣契約中之買方為受貨人時，常處於被動之地位。在買賣契約中約定使用電報交付貨物，或使用海上貨運單，受貨人應慎重考慮。電報交付貨物時，運送人將依託運人之指示確定受貨人，且在受貨人提取貨物前，受貨人可能被改變。因此，對於受貨人而言，如其於收到貨物後再支付價金，則不存在風險。

但如受貨人須先行支付價金，而後才得以提貨時，則存在付款後無法提貨之風險。另電報交付貨物時受貨人不能取得載貨證券，一但有紛爭發生時，將因無法提出載貨證券，使自身權益遭受損害。

以受貨人之角度觀察，選擇使用海上貨運單，可按照海上貨運單之規則保護自身利益，又可認知使用海上貨運單之條件與風險，因此受貨人應選擇使用海上貨運單較為妥適。

## 陸、國際公約對海上貨運單之適用

### 一、海牙規則

海牙規則第十條<sup>98</sup>規定：「本公約之各項規定，適用在任何締約國所簽發之載貨證券。」第五條第二項<sup>99</sup>規定：「本規則中各項

---

<sup>98</sup> The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

<sup>99</sup> A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the

規定不適用於租傭船契約，但如載貨證券係於租傭船契約下所簽發，則應符合本規則之規定。本公約中之任何規定，不得有礙在載貨證券加註相關共同海損之任何合法條款。」第一條第二款<sup>100</sup>規定：「運送契約僅適用於以載貨證券或任何類似之物權憑證，以進行相關海上貨物運送之契約。在租傭船契約下或依據租傭船契約所簽發之載貨證券或類似之物權憑證，在其成為運送人與載貨證券持有人間之依據時，亦包括在內。」

海牙規則係為規範載貨證券而生<sup>101</sup>，其並非就海上貨物運送契約而加以規範，此乃因海牙規則制定之目的，係為解決當時載貨證券免責條款泛濫之情形。海牙規則第三條第八項<sup>102</sup>復規定：「運送契約之條款、約定或協議，係為解除運送人或船舶對疏忽、過失或未履行本條規定之責任與義務，而致貨物或與貨物相關之毀損或滅失之賠償責任，或以本規則規定以外之方式減輕運送人之責任，應為無效。如為有利於運送人之保險利益條款或其他類似條款，亦屬無效。」

---

terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

<sup>100</sup> Contract of carriage applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

<sup>101</sup> UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade 8.

<sup>102</sup> Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

## 二、威士比規則

威士比規則第五條<sup>103</sup>規定：「本公約各項規定，應適用於在兩個不同國家港口間與貨物運送相關之載貨證券，如：(一)載貨證券在某一締約國簽發；或(二)貨物從某一締約國港口起運；或(三)載貨證券所包含或所證明之契約，受本公約各項規定或賦予此規定法律效力之任一國家立法之拘束，而不論船舶、運送人、託運人、受貨人或任何其他關係人之國籍。每一締約國應將本公約各項規定適用於上述載貨證券。本條規定不禁止締約國將本公約適用於未在前述各款中列明之載貨證券。」

## 三、漢堡規則

漢堡規則第二條<sup>104</sup>規定：「(一)本公約之各項規定，適用於兩

---

<sup>103</sup> Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

The provisions of this Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the Bill of Lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs.

<sup>104</sup> Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:



個不同國家間之所有海上運送契約，如：1. 海上運送契約所規定之裝貨港位於一個締約國內，或 2. 海上運送契約所規定之卸貨港位於一個締約國內，或 3. 海上運送契約所規定之備選卸貨港之一為實際卸貨港，且該港位於一個締約國內，或 4. 載貨證券或證明海上運送契約之其他證券在一個締約國內簽發，或 5. 載貨證券或證明海上運送契約之其他證券規定，本公約各項規定或實行本公約之任何國家之立法，應受該契約拘束。(二) 本公約各項規定之適用與船舶、運送人、實際運送人、託運人、受貨人或任何其他人之國籍無關。(三) 本公約之各項規定不適用於租傭船契約。但如載貨證券係依據租傭船

- 
- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
  - (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
  - (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
  - (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
  - (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.
2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.
  3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.
  4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

契約簽發，並規範運送人與非租傭船人之載貨證券持有人間之關係，則本公約之各項規定適用於該載貨證券。(四)如契約規定，貨物將在一個約定之期限內分別運送，本公約之各項規定適用於每批運送。但如運送係依據租傭船契約進行者，則適用本條第三款之規定。」

#### 四、小 結

海牙規則為對於規範載貨證券或類似物權憑證之第一部國際公約，然其只適用於出口載貨證券，威士比規則之適用範圍較海牙規則為廣，漢堡規則適用範圍則更為擴張。海上貨物運送之三種國際公約均為強制適用，三運送公約之適用範圍與載貨證券關係密切，尤其前兩個公約係直接就載貨證券或類似之物權憑證進行規範。

一般大致認為，依據海牙規則第一條規定，海牙規則只適用於具有物權憑證功能的證券所代表之運送契約。海上貨運單不具有物權憑證之功能，非為海牙規則規範之標的。然亦有學說認為，從海牙規則第六條規定可推論，運送人只有完全具備以下要件，方可排除海牙規則之適用：(一)簽發不可轉讓的貨物收據，並註明不可轉讓；(二)並非依照普通程序交易之商業貨運<sup>105</sup>；(三)依照貨物的性質和狀況，須訂立特別協議。海上貨運單因僅不符合第一個要件，所以適用海牙規則<sup>106</sup>。即海牙規則在規範海上貨物運送具公共政策的性質，貿易中的一般商業貨運必須適用該規則，海上貨運單亦包含其中<sup>107</sup>。然個人認為就海牙規則與威士比規則觀之，應以前說

---

<sup>105</sup> The Vechscroon [1982] 1 Lloyd's Rep. at p. 301, 305.

<sup>106</sup> WILLIAM TETLEY, MARINE CARGO CLAIMS 945 (3d ed. 1988).

<sup>107</sup> 楊仁壽，海運單仍應受海牙規則之約束，航貿週刊，200319期，頁60-62，2003年5月。

為妥。漢堡規則依一般見解，認為可適用於海上貨運單<sup>108</sup>。

## 柒、美國、英國暨我國法律規定

### 一、美國一九九九年海上貨物運送法草案規定

美國擬修改一九三六年海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act of 1936)<sup>109</sup>，已擬定新的海上貨物運送法草案。該草案於一九九八年四月列入參議院進行討論，至一九九九年九月二十四日已六度更正草稿內容<sup>110</sup>。

美國一九三六年海上貨物運送法規定，本法適用於在對外貿易中，自美國進出口經海路運送貨物的一切運送契約<sup>111</sup>，該法僅提

---

<sup>108</sup> 張新平，同註63，頁27-32；袁紹春，同註66，頁70。UNCTAD, *The Use of Transport Documents in International Trade* 8.

<sup>109</sup> 美國法之深入討論，Mandelbaum, *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, 23 *TRANSP. L.J.* 471, 477-480 (1996).

<sup>110</sup> 有關美國1999年COGSA草案規定之簡介，王肖卿，同註11，頁167-175。

<sup>111</sup> § 1312 Scope of chapter; “United States”; “foreign trade.”

This chapter shall apply to all contracts for carriage of goods by sea to or from ports of the United States in foreign trade. As used in this chapter the term “United States” includes its districts, territories, and possessions. The term “foreign trade” means the transportation of goods between the ports of the United States and ports of foreign countries. Nothing in this chapter shall be held to apply to contracts for carriage of goods by sea between any port of the United States or its possessions, and any other port of the United States or its possessions: Provided, however, That any bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea between such ports, containing an express statement that it shall be subject to the provisions of this chapter, shall be subjected hereto as fully as if subject hereto by the express provisions of this chapter: Provided further, That every bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea from ports of the United

及載貨證券，其為運送人收到所載運貨物之初步證據。一九九九年海上貨物運送法草案第二條(a)項(6)款<sup>112</sup>規定，運送契約為全部或部分，經由海上以及，部分採用一種或一種以上運送方式，進行貨物運送之契約，包括載貨證券（或類似單證），而不論該單證是否可轉讓，亦不論其係以印刷或電子方式表現。運送契約尚包含租傭船契約下簽發，或依據租傭船契約簽發之載貨證券，但僅限於該單證規範運送人和載貨證券持有人之關係時。上述運送契約不包括專門用於大湖區、河流、其他內陸水域或者沿海水道之國內貿易運送之契約，或租傭船契約和功能相同之類似契約，或拖船契約。因此，美國一九九九年海上貨物運送法草案可適用於海上貨運單。

---

States, in foreign trade, shall contain a statement that it shall have effect subject to the provisions of this chapter.

112 CONTRACT OF CARRIAGE.—

IN GENERAL.—The term contract of carriage means—

a contract for the carriage of goods either by sea or partially by sea and partially by one or more other modes of transportation, including a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic; and a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic, arising under or pursuant to a charter party from the moment at which it regulates the relations between a carrier and the holder of the bill of lading or other contract.

CERTAIN CONTRACTS EXCLUDED.—The term contract of carriage does not include—contracts for transportation in domestic trade exclusively on the Great Lakes, rivers, or other inland waters, or the intracoastal waterways;

charter parties, contracts of affreightment, and similar agreements that are functionally equivalent; or

towage agreements.

SPECIAL RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING.—An electronic bill of lading may be used in accordance with procedures agreed upon by the parties to the bill.

於一九三六年海上貨物運送法第一條(b)項<sup>113</sup>則規定，運送契約僅適用於依據載貨證券或與海上貨物運送有關之任何類似之物權憑證，而成立之運送契約。包括自規範運送人與載貨證券持有人，或憑證持有人之關係時起，依據租傭船契約簽發之載貨證券，或上述憑證而成立之運送契約。

## 二、英 國

英國一九七一年海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act 1971) 將威士比規則適用於英國。該法第一條第六項<sup>114</sup>(b)款已包含海上貨運單。一九九二海上貨物運送法第一條第三項<sup>115</sup>規

---

<sup>113</sup> The term “contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

<sup>114</sup> Without prejudice to Article X (c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to:

- (a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract,
- and
- (b) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading, ...

<sup>115</sup> (3) References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but—

- (a) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and
- (b) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract. 王肖卿，同註11，頁138-139。

定：「本法所稱海上貨運單非為載貨證券，但符合以下要求之單證：(一)包括或證明海上貨物運送契約的貨物收據；並(二)明確依據上述契約運送人應將貨物交付與特定人。」如前所述，一九九二年英國海上貨物運送法賦予海上貨運單持有人對運送人的契約權利。

### 三、我 國

我國海商法第三十八條規定：「貨物運送契約為下列二種：(一)以件貨之運送為目的者。(二)以船舶之全部或一部供運送為目的者。」因此，我國海商法之規定，於件貨運送或租傭船契約均可加以適用。又件貨運送，運送人所簽發之單證，我國海商法僅規定載貨證券，海上貨運單於我國海商法並未予以規定<sup>116</sup>。

### 四、小 結

美國一九九九年海上貨物運送法草案及英國一九九二年海上貨物運送法就海上貨運單已加以規定。海上貨運單載明之收貨人法律地位，英國一九九二年海上貨物運送法規定，其被視為運送契約之當事人，從而受轉讓和賦予該契約之一切訴訟權利。於其向運送人領取或請求領取貨物時，或就此項貨物向運送人依據運送契約提出索賠時，或在其取得契約訴訟權利，或向運送人請求提取此項貨物時，應負擔契約之責任。我國海商法對於海上貨運單則未有規定。

---

<sup>116</sup> 張新平，同註5，頁183。

## 捌、結 論

誠如張新平教授所述，海上運送歷史久遠，在研究上沒有一個題目為未被翻過之石頭，因此應在舊的課題上找出新契機<sup>117</sup>。我國司法實務對於海上運送之部分判決，與現行國際海上運送實務之觀點，誠有相當之差距。因此，在我國判決中尋找海商法之研究主題，實屬恰當。

載貨證券具三種功能，分別為海上貨物運送契約之證明、運送人收受貨物之收據、貨物之物權憑證。載貨證券為繳回性之證券，受貨人請求運送人交付貨物時，必先提出其持有之載貨證券，藉以證明其為合法收受貨物之權利人，並於向運送人領取貨物時，將載貨證券交還運送人。

然因航海與造船技術之發達，船舶航行速度快速，常於貨物已到達目的港口，而受貨人尚未取得載貨證券而無法領取貨物，以致造成貨物滯留港口，增加相關倉儲費用，導致運送人與受貨人產生相當之困擾。為解決此項困擾，實務上產生電報放貨之方式，使受貨人無需於目的港提出載貨證券，憑電放通知或其他身分之證明文件，即得向運送人提領貨物。

又載貨證券因具有前開所述之三項功能，並具繳回與可轉讓之性質，於實務上產生不便。為解決前開問題，實務上則發展出海上貨運單。海上貨運單與載貨證券相較，其除非為貨物之物權憑證外，為海上貨物運送契約之證明與運送人收受貨物之收據，且不具有可轉讓性。

實務中海上貨運單通常於以下之情形使用<sup>118</sup>：

---

<sup>117</sup> 張新平，同註63，自序。

<sup>118</sup> UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade 23-25.

一、跨國公司之關係公司間之業務往來。

二、於雙方當事人往來已久，彼此有高度互信，關係密切之業務情形，而無需開立信用狀。

三、在雙方約定以買方支付價金時，作為貨物所有權移轉之條件時，而無使用載貨證券之必要。

四、短程海上運送時，其往往是貨物先到而載貨證券未到，如現今台海兩岸間貨物之往來，宜採用海上貨運單。

五、無資金風險之私人物品，或樣品之運送。

六、貨物於運送途中，無轉賣貨物之需求者。

如同前述，海上貨運單之使用有其不利之處，因此於CMI制訂之海上貨運單統一規則中，即對此加以規範。即受貨人非為運送契約之當事人，與運送人無契約關係，如於託運人收到價金後，向運送人變更受貨人，則原受貨人無權對運送人為任何主張。於海上貨運單統一規則第三條規定，託運人訂立運送契約，不僅代表自己，同時亦代表受貨人，並應向運送人保證其有此許可權。第六條規定託運人具有將支配權轉讓於受貨人之選擇權，但應在運送人收取貨物前行使，此選擇權之行使，並應在海上貨運單或類似之文件中註明。此規定使得受貨人與運送人間具有契約之關係，亦禁止託運人在原受貨人提貨前，變更受貨人之權利<sup>119</sup>。

對託運人而言，交付海上運送人運送之貨物，往往係貨物先行到達目的地，而載貨證券未能及時到達。如使受貨人先行提貨，則受貨人往往藉故拒絕支付價金、或拖欠支付價金，此時將對託運人造成相當之風險。為避免此種危險之發生，可以銀行作為受貨人，使銀行掌握貨物之權利，直到受貨人付清價金，再行交付貨物。

古時有一「錯把馮京作馬涼」的笑話，其故事內容大概為：在

---

<sup>119</sup> WILSON, *supra* note 52, at 162.



一次鄉試中，某主考官老眼昏花，把考生馮京的「馮」姓左邊兩點落到名字上，他大喊「馬涼」，生員無一人回應。現在則將「馮京當馬涼」解讀為「兩者乍看之下頗為相似，而實際上大相逕庭」，最高法院九十年台上字第一七九三號判決謂「電報交付貨物之通知，學理上稱為海上貨運單」，即將電報放貨通知，認為係海上貨運單，實有「錯把馮京作馬涼」之感。錯把馮京當馬涼，且宜持酒細端詳。夢中說夢兩重虛，只緣無事可商量。

海上貨運單作為載貨證券之替代單證，於現今實務上有相當之重要性。電報交付貨物之通知與海上貨運單，係兩種不同之情形，實不容加以混淆。而我國海商法並未對於海上貨運單加以規範，宜於海商法中增加相關規定，以利實務之需要，於法律尚未規定前，應可將英國法或CMI訂定之海上貨運單統一規則作為法理而加以適用。

## 參考文獻

### 一、中文

1. 王肖卿，載貨證券，2000。
2. 王肖卿，物流單證與國際運送法規釋義，文史哲，2005。
3. 司玉琢主編，海商法專題研究，大連海事大學，2002。
4. 司玉琢，海商法，2003。
5. 各國（地區）海商法匯編，大連海事大學，2003。
6. 邢海寶，海商提單法，1999。
7. 林群弼，海商法論，2003。
8. 施智謀，海商法，1986。
9. 柯澤東，最新海商法——貨物運送責任篇，2001。
10. 柯澤東，海商法——新世紀幾何觀海商法學，2006。
11. 徐國勇，電子載貨證券概述，全國律師，4卷3期，頁32-34，2000。
12. 張志清，載貨證券的功能與貨損索賠：我國海商法與海牙威士比規則相關規定之比較，航運季刊，9卷2期，頁33-50，2000。
13. 張東亮，海商法新論，1983。
14. 張特生，海商法實務問題專論，1998。
15. 張新平，海商法專題研究，月旦法學雜誌，1995。
16. 張新平，海商法，2005。
17. 郭瑜，提單法律制度研究，北京大學，1997。
18. 陳安，國際海事法學，北京大學，1999。
19. 程學文，英國一九九二年海上貨物運送法，1994。
20. 程學文，載貨證券物權效力之探討，律師雜誌，283期，頁37-46，2003。
21. 黃裕凱，21世紀海運電子提單之發展及相關法律問題之研究(一)，海運月刊，187期，頁36-45，2001。
22. 黃裕凱，21世紀海運電子提單之發展及相關法律問題之研究(二)，海運月刊，188期，頁10-32，2001。

23. 黃裕凱，21世紀海運電子提單之發展及相關法律問題之研究(三)，海運月刊，189期，頁2-23，2001。
24. 黃裕凱，21世紀海運電子提單之發展及相關法律問題之研究(四)，海運月刊，190期，頁16-33，2001。
25. 楊仁壽，海商法論，1986。
26. 楊仁壽，最新海商法論，1999。
27. 楊仁壽，運送人不憑載貨證券交付貨物之後果，航貿週刊，9906期，頁52-54，1999。
28. 楊仁壽，海運單仍應受海牙規則之約束，航貿週刊，200319期，頁60-62，2003。
29. 楊仁壽，海商法思潮，2003。
30. 楊良宜，提單及其付運單證，政法大學，2001。
31. 劉宗榮，海商法，2006。
32. 蔡佩芬，據告稱條款與不知條款之意義及其效力，台灣本土法學雜誌，62期，頁17-31，2004。
33. 賴來焜，最新海商法論，2002。
34. 賴阿蕊、吳培基，電子載貨證券貨物交付程序及錯誤交付之責任，運送計畫，31卷4期，頁841-852，2002。
35. 鍾政棋，運送人未收回載貨證券交付貨物之責任，運送計畫，29卷3期，頁557-582，2000。
36. 羅俊璋，論未收回載貨證券交付貨物，律師雜誌，283期，頁20-36，2003。
37. 羅俊璋，論航海過失免責條款，月旦法學雜誌，112期，頁104-120，2004。
38. 羅俊璋，論載貨證券管轄權條款之效力，律師雜誌，314期，頁80-101，2005。

## 二、外 文

1. BENNETT, W. P., THE HISTORY AND PRESENT POSITION OF BILL OF LADING AS A DOCUMENT OF TITLE OF GOODS, Cambridge University Press (1914).

2. Chan, Felix W.H., *A Plea for Certainty: Legal and Practice Problems in the Presentation of Non-negotiable Bill of Lading*, HONG KONG L.J. 44.
3. Coffey, W. J., *Multimodalism and the American Carrier*, 64 TUL. L. REV. 569 (1989).
4. COLINVAUX, RAOUL, *CARVER'S CARRIAGE BY SEA*, vol. 2, 13th ed., Stevens & Sons (1982).
5. Curwen, Nicholas, *An Unacknowledged Defect in Bills of Lading*, 29 J. BUS. L. (1995).
6. D'ARCY, LEO, *SCHMITTHOFF'S EXPORT TRADE: THE LAW AND PRACTICE OF INTERNATIONAL TRADE* (10th ed. 2000).
7. Dyason, J., *South African Maritime Law-An Overview of Some Developments*, 32 JMLC 475 (2001).
8. GASKELL, NICHOLAS, ASARIOTIS, REGINA & BAATZ, YVONNE, *BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS*, LLP (2000).
9. Mandelbaum, *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, 23 TRANSP. L.J. 471 (1996).
10. SCHOENBAUM, T., *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* (3d ed. 2001).
11. STURLEY, MICHAEL F., *THE LEGISLATIVE HISTORY OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT*, Fred B Rothman & Co. (1990).
12. TETLEY, WILLIAM, *MARINE CARGO CLAIMS* (3d ed. 1988).
13. TETLEY, WILLIAM, *INTERNATIONAL MARITIME AND ADMIRALTY LAW* (2002).
14. UN/CEFACT Recommendation 12, 2nd ed. 2001, ECE/TRADE/240 (2001).
15. UNCITRAL, Possible future work on electronic commerce. Transfer of rights in tangible goods and other rights, A/CN.9/WG.IV/WP.90 (2000).
16. UNCTAD, *Electronic Commerce: Legal Considerations*, UNC TAD/SDTE/BFB/1 (1998).
17. UNCTAD, *Electronic Commerce and International Transport Services* TD/B/COM.3/EM.12/2 (2001).

18. UNCTAD, The Use of Transport Documents in International Trade, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 (2003).

19. UNCTAD, Review of Maritime Transport (2005).

20. WILSON, JOHN, CARRIAGE OF GOODS BY SEA (2001).

# **Studies on the Legal Problems of Bills of Lading, Telex Release without Producing Bill of Lading and Sea Waybill**

Chun-Wei Lo<sup>\*</sup>

## **Abstract**

International sale of goods poses different challenges to sales in a domestic environment. Sellers and buyers are located in different countries and the goods sold are often not in the physical possession of the seller, but in the hands of a third party. Invariably, international sales involve transportation of the goods, often over large distances. This means that either the seller or the buyer needs to make arrangements relating to the transportation and insurance of the goods sold. Both parties to the sale contract need to perform their respective main obligations, that is, delivery of goods in accordance with the contract and payment of the agreed price, while at the same time seeking to ensure contractual performance by the other party.

The negotiable bill of lading has played a key role in international trade, as it fulfils a number of functions facilitating trading in an inter-

---

<sup>\*</sup> Ph. D. Student of Institute of Risk Management & Insurance, National Chengchi University.

Received: August 29, 2006; accepted: February 26, 2007

national environment. It is sometimes said that a bill of lading is like a cloakroom ticket, because it must be produced in order to obtain delivery. The bill of lading may serve three different functions: firstly, it operates as a receipt providing evidence that goods conforming to the contract have been shipped as agreed and is in the physical possession of the carrier for delivery to the consignee at destination. Secondly, the bill of lading evidences the relevant terms of contract between the carrier and the shipper. Thirdly, the negotiable bill of lading operates as a transferable document of title.

In a variety of trades, there is no need for negotiable bill of lading. Further, delays are often caused by bill of lading being unavailable in the port of discharge, partly because modern container ships can operate so quickly so that they arrive before the documents have processed through the shipping and banking systems. Also, there is a risk of forged, altered or lost of bill of lading.

In practice, the merchants are developing other models to replace bill of lading, such as telex release without producing bill of lading or issuing sea waybill. The article is discussing the different functions between telex release without producing bill of lading and issuing sea waybill.

**Keywords:** Bill of Lading, Sea Waybill, Telex Release without Produce Bill of Lading, CMI Uniform Rules for Sea Waybill, Document of Title, The Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Hamburg Rules 1978

