

商事法判解

載貨證券之分類及操作

最高行政法院109年度上字第745號判決

【實務選擇題】

運送人或船長於貨物裝載後，因何人之請求，應發給載貨證券？

- (A) 託運人
- (B) 受貨人
- (C) 租船人
- (D) 仲介人

答案：A

【裁判要旨】

海商法第53條規定：「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。」準此，運送人一旦發給載貨證券，可以證明其業已收受或裝載貨物。同法第54條第1項、第3項規定：「（第1項）載貨證券，應載明下列各款事項，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。四、裝載港及卸貨港。五、運費交付。六、載貨證券之份數。七、填發之年月日。

（第2項）前項第3款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。

（第3項）載貨證券依第1項第3款為記載者，推定運送人依其記載為運送。」可見載貨證券具有要式性，必須記載法定事項，始賦與法律上效力。又海商法第54條第1項雖規定「應載明下列各款事項：……」，但欠缺其中1項或數項，不妨礙「運送物之同一性」者，載貨證券並不因之而無效。換言之，從載貨證券之記載為觀察，已可獲知或解釋運送人為誰，及能辨識運送物之同一性，即可認載貨證券業已具備法條規定之「要式」（參見楊仁壽，最新海商法論，第3版，第366頁至第372頁）。故於載貨證券確依海商法第53條規定而發給，但未記載貨名，該載貨證券是否為實際到貨而發給，該實際到貨是否未具有貨物運送契約文件，應依

個案事實為判斷，尚難僅憑載貨證券未記載貨名，遽認來貨未具有貨物運送契約文件。

【爭點說明】

- (一)按海商法（下同）第五十三條規定：「運送人或船長於貨物裝載後，因託運人請求，應發給載貨證券。」之規定，所謂載貨證券係指運送人或船長於貨物裝載後，因託運人請求下，所發給之有價證券。其不僅為運送人收到託運人所委託運送貨物之收據，也是上述兩者訂定運送契約的憑證，亦可作為表彰貨物所有權之證券。又若載貨證券簽發人為運送人或船長，其簽發時間為貨物裝載上船並經託運人請求後，此種情形，即一般所稱之「裝船載貨證券（shipped bill of lading）」。
- (二)按所謂「備載載貨證券（received for shipment bill of lading）」，又稱「待運載貨證」，係指海運實務上，運送人常在內陸收受貨物後，即行簽發「備載載貨證券」，表示貨物已經運送人收受並等待運送，然未保證一定裝貨運送之情形，其對載貨證券持有人之保障自不如「備載載貨證券」。
- (三)承上開第五十三條規定，運送人或船長於貨物裝載後，因託運人請求，應發給載貨證券。足見我國海商法所承認之載貨證券類型應為「裝船載貨證券」，其表明貨物已裝載於船舶上，亦即指賣方已履行貨物交運之義務，其自然較「備載載貨證券」提供較大之保障。
- (四)查，所謂「備載載貨證券（received for shipment bill of lading）」若欲轉換成「備載載貨證券」，在現行海運實務上，運送人常在內陸收受貨物後，即行簽發「備載載貨證券」，俟貨物實際裝載上船後，再於「備載載貨證券」正面蓋上（on board）字樣之戳記，以此方法即使其成為「裝船載貨證券」。

【相關法條】

海商法第53條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！