

鹿特丹規則對海上貨物運送交付遲延 責任及貨損理賠之分析¹

THE LIABILITY OF DELAY IN DELIVERY AND THE ANALYSIS OF ITS APPLICATION IN THE ROTTERDAM RULES IN MARINE CARGO CLAIMS

鍾政棋 Cheng-Chi Chung ²

于惠蓉 Hui-Lung Yu ³

鄭莉穎 Li-Ying Cheng ⁴

(101 年 12 月 6 日收稿，102 年 1 月 23 日第一次修改，102 年 6 月 20 日定稿)

摘 要

海上貨物運送乃國際貿易之重要環節，若未能於契約所定時間及地點為貨物之交付，即構成海上貨物交付遲延之責任。國際海上貨物運送主要受 1924 年海牙規則、1968 年海牙威斯比規則、1978 年漢堡規則或 1980 年聯合國多式聯運公約等國際公約之規範。本文主要探討貨物交付遲延責任之本質，比較各國際海運公約，包含最新 2009 年鹿特丹規則之規範，探討貨物交付遲延責任於國際發展之最新趨勢。本文研究發現，於航運發展趨勢與各國利益權衡下，運送人對貨物交付遲延責任之規範，在國際海運公約規範中缺乏統一性，一般海上貨物航程保險又將遲延責任排除於承保範圍，如此不僅影響託運人亦將損及受貨人或載貨證券持有人之利益。對運

-
1. 本文承蒙國科會專題研究計畫(編號：NSC99-2410-H-019-005-MY3)補助部分研究經費，特此一併致謝。
 2. 國立臺灣海洋大學航運管理學系副教授 (聯絡地址：202 基隆市中正區北寧路 2 號，臺灣海洋大學航運管理學系；電話：02-24622192 轉 3412；E-mail: jackie@mail.ntou.edu.tw)。
 3. 國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授 (E-mail: hlyu@webmail.nkmu.edu.tw)。
 4. 國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士。

送人貨物交付遲延之責任，我國海商法規定不足，須適用民法相關規定。有鑒於航運發展趨勢與鹿特丹規則之制定，本文針對海商法提出貨物交付遲延責任之修正建議，研究成果可供我國未來修法之參考。

關鍵詞：貨物運送；交付遲延；貨損理賠；鹿特丹規則；國際海運公約

ABSTRACT

The carriage of goods by sea is an important part of the international trade. If goods are not delivered at the time and place as agreed, freight companies are held liable for the delay in delivery. International seaborne trade is mainly governed by the Hague Rules (1924), the Hague-Visby Rules (1968), the Hamburg Rules (1978), or the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980). This article mainly explores the nature of the responsibility of delay in delivery, compares the international maritime conventions (incl., the latest Rotterdam Rules of 2009), and examines the latest international trends of the liability for delay in delivery. This study showed that under the balance of shipping developing trend and national interests, the norm of carrier's liability for delay in delivery lacks uniformity in the international maritime convention, and the coverage of general voyage policy excludes the liability of delay. These negative aspects not only affect shippers, but also damage the interest of consignees or bills of lading holders. The regulation of Taiwanese Maritime Law about the liability for delay in delivery is insufficient, and thus applications from the Civil Law are required. In view of the developing shipping trend and the formulation of the Rotterdam Rules, this paper proposed amendment to the liability for delay in delivery in Maritime Law. The research results can be provided as a favorable reference for amending the law.

Key Words: Freight transport; Delay in delivery; Cargo claims; The Rotterdam Rules; International maritime conventions

一、前 言

於國際貿易全球化趨勢下，海上貨物運送實乃重要之環節，貨物運輸業者應提供更為快速且船期緊密之服務，以滿足現今商業環境對即時交貨之需求 (Chung 等人^[1])。有關船期方面，根據 Vernimmen 等人^[2] 研究發現，全球超過 40% 以上貨櫃船抵港時間遲延 1 天或以上。Notteboom^[3] 亦指出，船舶運送遲延導致運送人營運成本增加，對託運人、受貨人或載貨證券持有人 (B/L holders) 亦會增加存貨與產品再製之成本。要言之，船舶在海上若因非預期因素而遲延，對船貨雙方皆會造成重大之影響 (Chung 與 Chiang^[4])。

海上貨物運送具有高度之風險性與不確定性，運送人對受託貨物有其應盡之基本義務與責任。而全球通訊系統與衛星科技發達，縱船舶於海上航行，對海象預測及與航運公司

或港務當局保持聯繫，使貨物於運送途中之安全性大幅提高。現今對快速運送與準時之要求日漸加重，而經常造成遲延之因素，如港口擁擠或天候不佳等，皆可預先得知並研擬因應對策，是故應重視貨物運送交付遲延 (delay in delivery) 之責任，且有加以明確規範之必要 (Ganado 與 Kindred^[5])。

全球現行國際海運公約，主要有 1924 年海牙規則 (The Hague Rules)、1968 年海牙威士比規則 (The Hague-Visby Rules) 及 1978 年漢堡規則 (The Hamburg Rules)。各國國際公約締約國不同，於適用上亦未統一 (Minichello^[6])。就貨物運送實務而言，常涉及兩種或以上運送方式。然因各運送階段不同，其運送責任歸屬及管轄權之決定，亦頗受爭紛。前述三大海運公約中，僅漢堡規則對貨物運送交付遲延有明確之規範；相對地，廣泛適用的海牙規則與海牙威士比規則，並未明文規範。

按英國 1906 年海上保險法 (Marine Insurance Act) 第 48 條航程遲延 (delay in voyage) 規定：於航程保險 (voyage policy) 中，航程須以合理航速 (reasonable dispatch) 航行，若無合法理由說明未依合理航速航行，則自航程遲延不合理時始，保險人不負責任；同法第 55 條第 2 項 (b) 款規定：保險人對因遲延主力近因所致船舶或貨物之損失，即使該遲延係承保危險所致者，仍不負責任。綜言之，國際海運公約對貨物交付遲延之損害，並未有一致性之規範，於海上航程保險又將之排除於承保範圍，如此不僅影響託運人之權益，或將損及受貨人或 B/L 持有人之利益。

有鑒於戶到戶運輸方式已為國際運輸物流主要方式，為因應多式聯運之發展，建立國際上統一性與公平性 (鍾政棋等人^[7])，聯合國國際貿易法委員會 (United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL) 歷經 12 年有餘，在 2008 年決議通過「聯合國全部或部分海上國際貨物運送公約 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)」，在 2009 年 9 月 23 日於荷蘭鹿特丹舉行簽署，簡稱 2009 年鹿特丹規則 (The Rotterdam Rules)；相較於前述三大海運公約，鹿特丹規則有許多突破性之規範。

鹿特丹規則參酌漢堡規則之規範，將運送人貨物交付遲延責任納入規範。此新規則之出現，將對航運業帶來重大之影響，有待各界透過協商，以接納與適應才能有效發揮公約之統一性。我國為海運發達國家，須重新審視我海商法律與現行國際航運發展趨勢及實務之落差，探討是否須增修以適應全球航運環境之變化。本文章節方面，第 2 節探討貨物交付遲延問題，第 3 節討論各國國際海運公約含鹿特丹規則，對貨物交付遲延責任之規範，第 4 節論述我國海商法與民法對貨物交付遲延責任之規定，並研擬我國海商法之修正建議，最後第 5 節提出結論與建議。

二、貨物交付遲延之探討

本節針對運送人未於契約約定期間，或習慣合理期間內為貨物之交付時，致生貨物交付遲延責任問題進行探討。論述相關學說與案例，探討貨物交付遲延責任之意義、認定及

其立法理由，並提出綜合評析。

2.1 貨物交付遲延之意義

1957 年 William Cable Ltd. v. Trainor⁵ 案件指出，遲延 (delay) 表示「超出某行為或步驟應完成之期間，而延期履行之」。Ganado 與 Kindred^[5] 指出，遲延係指時間上之概念，不合理的遲延則屬違反契約中所約定期間之義務，亦構成契約基本之違反。楊仁壽^[8] 認為，運送物之遲延係指於約定期間或通常應到達目的地之期間，而未達到之情形。Bush^[9] 引用 1999 年 Nippon Yusen Kaisha Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co.⁶ 案件，上訴法院援引牛津英語辭典對遲延之定義，包含延緩 (postpone)、延期 (defer)、遲到 (make late)、妨礙 (hinder) 等意思。張新平^[10] 指出，若運送人未於應交付期間內交付者，即為交付遲延；所指「應交付期間」，係指運送契約明定之期間，或契約無明定者依習慣之期間，或無約定亦無習慣之情況下，於相當之期間。按我國民法第 632 條 (運送人之按時運送義務) 規定，運送人應於約定期間內運送之。無約定者，依習慣。無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。此項「相當期間」之決定，應顧及各該運送之特殊情形；亦即斟酌該運送之一切情況後，所決定之合理期間而言。

貨物運送契約為雙務契約，自契約締結後，運送人即負履行運送之義務，而託運人則有給付運費之義務。因此運送人之運送遲延行為，將造成債務不履行之結果，亦即給付遲延。申言之，若運送人違反契約「時間」上之義務，且造成遲延之原因係屬不合理時，運送人須對因遲延致生之損害負賠償責任。

2.2 貨物交付遲延之認定

於英美普通法中，運送人負有以合理速度運送之義務。若契約中未約定交付期間者，則其應為交付的合理期間之判定，應視運送人於實際運送時，所花費之時間是否相當而論 (陳金池^[11])。若時間為契約之根本時，則契約中所明示約定之期間，應可視為保證⁷。但於一般船期廣告中，運送人通常為明示之保留，或於 B/L 中有自由條款 (liberty clause)，以配合實際營運狀況使船期為適當之調整，船期合理的改變並不涉及契約之違反⁸。Boyd 等人^[12] 亦指出，合理的轉船運送並不違反運送人之注意義務，因此運送人將不負遲延責任；然此僅限於運送契約並未約定交付之日期，而應於合理期間內為交付之情形。

⁵ [1957] N. Z. L. R. 337 (C. A.).

⁶ [1999] 1 Lloyd's Rep. 903 (Q. B.), aff'd, [2000] 1 Lloyd's Rep. 515 (Eng. C. A.).

⁷ Harrison v. Missouri Pacific Ry. Co. (1881) 41 Am. Rep. 318 (Cir. Ct. Mo.); Ganado and Kindred (1990), *op. cit.*, p. 29.

⁸ Squillante and Zimmerman Sales, Inc. v. Puerto Rico Marine Management, Inc. (1981) 516 F. Supp. 1049 (D. C., Puerto Rico).

於早期 1893 年 Hick v. Raymond and Reid⁹ 案件，Watson 法官認為，合理期間 (Reasonable time) 之條件，係指當事人有按時履行運送之義務，即使該遲延係其無法控制者，且其並無過失及不合理之行為。於 1925 年 The Panola¹⁰ 案件，合理期間被定義為足以使其履行運送之期間，且負履行義務之人，應以通常之注意及謹慎履行其義務。Boyd 等人^[12] 則認為，合理期間須考慮實際情況中船東或傭船人能力，以及各港特性、機具設備、作業習慣及其它因素如潮差等，加以衡量之。

貨物交付遲延之損害，施智謀^[13] 指出，係指貨物運送遲延致受貨人受有滅失或毀損以外，其它財產上不利利益之情形。於美國法上，因交付遲延致生損害，不論為貨物實體毀損、市價差損或所失利益，均得求償之¹¹。惟求償人須提出表面證據 (prima facie)，以證明該滅失或毀損之數額。此外，澳洲 1998 年海上貨物運送法與中國 1993 年海商法，亦將海上貨物運送人交付遲延責任，明文於國內法 (Tetley^[14])。於法國海商法，雖未明文運送人交付遲延之責任，於普通法則仍可適用之。於日本國際海上物品運送法，運送人對貨物之滅失、毀損或交付遲延之賠償責任，亦均加以明文規定。

綜言之，貨物若未能於契約約定期間內，或一般習慣上合理運送期間內為交付者，係屬交付遲延；若該遲延原因係屬不合理者，則運送人應負交付遲延之損害。再者，合理期間得決定遲延之合理與否，然其影響因素諸如航程中所遭遇之海象、天氣，以及船型、港口裝卸習慣、貨物條件等，是故遲延之合理與否，應視其個案情況而定。

2.3 貨物交付遲延立法理由

運送人交付遲延係屬違反契約上時間之約定，受貨人得就其損害，向運送人提起債務不履行或侵權行為之訴。交付遲延之損害，可分為實質毀損 (physical damages) 與經濟損失 (economic loss)。前者如因運輸時間過長導致貨物腐敗，則此致生貨物之滅失或毀損，其賠償責任之認定較無疑問；後者如貨物市場價值之減損。針對遲延所生單純之經濟損失，其損害賠償責任與範圍之界定，於各國法制中有不同之看法，國際上對此問題亦無統一之規範。

於英國法上，對損害賠償之原則，主要於 1854 年 Hadley v. Baxendale¹² 案件中確立。法院對其所失利益之請求予以拒絕，並建立以下原則 (陳俐文^[15])：(1) 違約之必然損害 (damages which arise naturally)：僅於締約當時運送人已被告知，或其應可合理預期，因貨物交付遲延所造成的「特別損失」或「間接損失」是違約之可能結果時，應予以賠償。(2)

⁹ [1893]A. C. 22.

¹⁰ [1925] A. M. C. 1173 (2nd Cir.).

¹¹ Commercio Transito Internazionale Ltd. v. Lykes Bros. Steamship Co. 243 F. 2d 683 (2 Cir. 1957); Mitsui Marine Fire and Ins. Co. Ltd. v. Direct Container Line, Inc. 192 F. Supp. 2d 412 (2 Cir. 2001); Sunpride Ltd. v. Mediterranean Shipping Co., S. A. 2004 A. M. C. 1 (S. D. N. Y. 2003).

¹² (1854) 9 Ex. C. 341 at pp. 354-5, 156 E. R. 145 at p. 151.

特殊情形之損害(damages which arise from special circumstances)：當事人間訂有特約，且運送人於締約時已被告知，貨物因交付遲延產生損害之特殊情形，則對該特殊情形所致生之損害，應予以賠償。

前述 2 項原則係基於貨物運送之遲延，致貨物價值減損所生爭紛之情況，然此等原則於任何形態之運送，亦可適用 (Ganado 與 Kindred^[5])。此原則主要強調損害之可預見性 (foreseeable)，第 1 項原則係指通常情況下，契約雙方得預期貨物可能會產生之合理損害；第 2 項原則係指雙方當事人於締約時，應事先聲明貨物用途或有其它特殊情形，如貨物未能於某特定期間內送達，將致受貨人工廠無法順利運作，對該遲延所受之損害，得向運送人請求賠償。

於早期 1877 年 The Parana¹³ 案件中，貨物運送遲延導致市場價值下跌之賠償，法院認為從事海上冒險有許多不確定因素，除非是易腐性貨物，否則對時間上履約之責任要求，相較於妥善照料貨物之責任較不嚴格，因此所致經濟上之損失無法求償。然此判決被 1925 年 United States v. Middleton¹⁴ 案件推翻，法院認為海上航行技術已較進步，可簡單估算航程所需時間，因而主張該判決不適用。於 1969 年 C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II)¹⁵ 案件中，法院再度確定 Hadley v. Baxendale¹⁶ 所建立之原則，認為不能因市場價值損失不易估算而免除運送人之責任，且契約雙方於遲延期間有貨物市價波動，為可合理預期之範疇，因此運送人應負不當變更航程 (change of voyage)，造成交付遲延所生貨物市場價值之損失。不當變更航程運送人自應負責，但若是因合理之偏航 (deviation) 而造成貨損，運送人自可主張免責。有關貨物市場價值之損失有別於貨物之實體毀損，乃求償人基於侵權行為之訴，因侵權人之侵權或不法之行為，而受利益損失或財務損害 (Tetley^[14])。

基於上述，對純經濟損失賠償與否，得視個案情況判定責任歸屬，及其是否適用 Hadley v. Baxendale¹⁶ 所建立之原則。因此對交付遲延責任之明文規範，並求國際上之統一適用，必有助於爭紛之減少，而有其立法之必要性。

2.4 綜合評析

由前述案例與學說可知，貨物交付遲延係指未能於契約約定期間內交付者，或未能於一般習慣上合理期間內交付者，且不合理之遲延將構成契約基本之違反。於英美普通法，一般對遲延之經濟損失，運送人應負賠償之責。楊仁壽^[8]指出，前述損害係指運送物因交付遲延之「金錢損害」，如因遲延而生「物理」或「物質」上之損害，則仍屬貨物滅失或毀損之範疇，其賠償額之計算較無疑慮。

¹³ (1877) 2 P. D. 118 (C. A.); 3 Asp. M. L. C., 220.

¹⁴ [1925] A. M. C. 85 (4th Cir.).

¹⁵ [1969] 1 A. C. 350 (H. L.).

¹⁶ Hadley v. Baxendale (1854) 9 Ex. C. 341 at pp. 354-5, 156 E. R. 145 at p. 151.

相反地，於貨物交付遲延責任確立後，損害賠償額之認定應視個案而論。通常限於契約雙方可預期發生之損害範圍估算，此並不影響運送人主張單位責任限制 (Tetley^[14])。就適用的國際海運公約中，對貨物交付遲延之責任，並未有一致性之規範。有鑒於全球經貿與航運發展變化，本文探討國際海運公約之規範，檢視我國海商法規定是否合乎國際立法趨勢，並針對不足部分提出修正建議。

三、海上貨物交付遲延規範

於國際海運公約中，運送人對貨物交付遲延責任之規範，有明顯差異。本節討論海牙規則、海牙威斯比規則、漢堡規則、聯合國多式聯運公約及鹿特丹規則等之規範，並提出綜合評析。

3.1 1924 年海牙規則

1924 年有關載貨證券統一規則國際公約 (The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)，簡稱 1924 年海牙規則(The Hague Rules)，在 1924 年 8 月 25 日布魯塞爾舉行國際海商法外交會議通過，於 1931 年 6 月 2 日生效。海牙規則承襲美國 1893 年哈特法 (The Harter Act) 精神，採取過失責任主義，認為特約免責有違公序良俗 (public policy) 而予以禁止。同時為了平衡運送人之利益，運送人若已提出具有適航能力之船舶時，亦許以特約條款免除船舶航行或管理上之過失所負之責任 (張新平^[10])。

海牙規則第 3 條第 1 項與第 2 項規定，運送人就船舶適航能力應負注意義務。凡運送貨物時，運送人應以相當之注意 (due diligence) 及適當之措施，於發航前及發航時，使船舶具有適航能力，包含配置適當之船員、設備及供應品；使貨艙、冷藏室及所有供載運送貨物之部分，適宜貨物之裝載、運送及保存；於運送中亦應以注意及措置盡裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守與卸載之責任。此乃運送人最低限度之責任，不得以特約予以免除或減輕 (曾國雄與徐當仁^[16])。海牙規則第 4 條運送人權義與免責事由中，若運送人已盡公約明定之義務，或於第 4 條第 2 項所列免責事由情形下，若發生貨物之滅失或毀損，始可免除責任。

海牙規則明定對貨物之滅失或毀損，運送人應負賠償責任，但對交付遲延致生損害之規範，極為模糊 (Tetley^[14])。Ganado 與 Kindred^[5]；Treitel 與 Reynolds^[17] 及 Baughen^[18] 等學者根據英美案例指出，海牙規則第 4 條第 5 項(a) 款運送人責任限制，訂有 “... for any loss or damage to or in connection with goods ...” 等文句，不僅指貨物實體滅失或毀損

(physical loss or damage)¹⁷，然因遲延或誤交 (delay or misdelivery) 情況，雖貨物本身並未受損，仍可能造成託運人或受貨人於經濟上之損失，是故亦應包含於其中¹⁸。

綜言之，運送人對貨物交付遲延之責任，海牙規則未有明文。因遲延所致經濟上之損失，得否適用公約中有關貨物滅失或毀損之規定，有待商榷。

3.2 1968 年海牙威斯比規則

有鑒於貨櫃化運送之發展，海牙規則顯有未盡完善，且適用範圍較狹隘等問題，在 1968 年通過統一載貨證券規則國際公約修正議定書 (Protocol to Amend the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)，簡稱 1968 年海牙威斯比規則 (The Hague-Visby Rules)，亦稱為布魯塞爾議定書 (The Brussels Protocol)，其後於 1977 年 6 月 23 日生效。

海牙威斯比規則對公約適用範圍、單位責任限額、貨物不當交付的損害賠償責任消滅期間等，加以補充。有關運送人責任基礎 (basis of liability) 之規定，與海牙規則相同；換言之，對運送人交付遲延責任亦未明文，已如前述，於此不再贅述。

3.3 1978 年漢堡規則

1978 年聯合國海上貨物運送公約 (UN Convention on the Carriage of Goods by Sea)，為聯合國海事法外交會議在 1978 年 3 月 31 日於德國漢堡市通過，簡稱 1978 年漢堡規則 (The Hamburg Rules)。除保留部分海牙威斯比規則修訂之外，對海牙規則進行根本性之修改，時至 1992 年 11 月 1 日生效；然其締約國多為開發中國家，並未如海牙規則與海牙威斯比規則被廣泛適用。

貨物交付遲延之損害，於海牙規則與海牙威斯比規則，並無具體之賠償規範。漢堡規則為與其它運具之國際規範具同一性¹⁹，將交付遲延所致經濟損失列入運送人之責任範疇，除非舉證非因運送人本人或受僱人之過失 (Wilson^[19])。漢堡規則第 5 條第 1 項明定運送人責任基礎，於運送人照料期間，若發生貨物之滅失、毀損或交付遲延，應負賠償責任。依同條第 2 項規定，所謂「交付遲延」係指未於運送契約所定期限交付貨物者；若契約未定交付期限，則應與英美法同，未盡一般勤勉運送人 (diligent carrier) 所須合理運送時間內，送達卸貨港交付者 (張東亮^[20])。於航運實務上，為避免交付遲延賠償責任，運送人多不願在契約內明示貨物交付期限。因此對交付遲延之規範，漢堡規則確有必要斟酌「實際情況」及「對勤勉運送人之合理期待」後，判斷是否已構成交付遲延之責任

¹⁷ G. H. Renton and Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama [1957] A. C. 149 (H. L.); St. Lawrence Construction Ltd. v. Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. [1985] 1 F. C. 767 (C. A.).

¹⁸ Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. v. Adamastos Shipping Co. Ltd. [1958].

¹⁹ 參見 1929 年華沙公約 (Warsaw Convention) 第 19 條、1956 年國際公路運送公約 (CMR Convention) 第 17 條及 1962 年國際鐵路運送公約 (CIM Convention) 第 27 條。

(Mankabady^[21])。

漢堡規則第 6 條運送人賠償責任限額規範，乃承襲海牙規則與海牙威斯比規則之精神。有鑒於海運事業經營高風險性，運費收入與賠償風險不成比例，建立單位責任限制以避免運送人承擔過重責任（曾國雄與徐當仁^[16]）。漢堡規則除提高單位責任限額，有別於海牙規則與海牙威斯比規則，增列運送人因交付遲延所負賠償責任限額，以交付遲延的貨物所應支付運費之 2.5 倍為限，但不得超過運送契約所定運費總額；按同條(c)款規定，因貨物之滅失、毀損或交付遲延，運送人所負賠償責任，不得超過貨物全損所引起賠償責任所定之限額。

受貨人負損害通知之義務，須於實際收受貨物後 60 日內，將因交付遲延致生損害以書面通知運送人，否則運送人無須負賠償責任。若因交付遲延致生貨物實體滅失或毀損時，應適用第 19 條第 1、2 項通知期間與法律效果；若受貨人未於期間內為通知者，即可作為運送人已依 B/L 記載交付貨物之表面證據，運送人並不因此解除賠償責任（Berlingieri^[22]）。而受貨人基於貨物之滅失、毀損或交付遲延之賠償請求權，並不因未在期間內通知而喪失。受貨人主張所受領之貨物與 B/L 記載不符者，應負舉證責任；若無法證明，則無法請求損害賠償。

綜上可知，運送人對貨物交付遲延之責任，漢堡規則已明文規範，為一重大突破。然因交付遲延損害賠償範圍如何認定，仍未見諸於規則中。於航運實務上，其認定標準不一，且各國互異，仍有待解決（曾國雄與徐當仁^[16]）。

3.4 1980 年聯合國多式聯運公約

自海牙規則至漢堡規則以來，運送人所採責任期間，皆僅限於海上運送段。於多式聯運情況下，貨損發生階段之紛爭，並未明確予以規範（Sturley^[23]）。聯合國貿法會認為，國際貨物多式聯運公約可促進經濟，並提高貨物運送效率，滿足各國貿易需求。1980 年 5 月 24 日由聯合國頒布 1980 年聯合國國際貨物多式聯運公約（UN Convention on International Multimodal Transport of Goods），主要目的在於簡化單據，並使運送責任明確，然而此公約迄今仍未生效。

聯合國多式聯運公約基本條款主要係仿漢堡規則而成，漢堡規則為調整海牙規則與海牙威斯比規則偏袒運送人之缺點，因此對託運人相對較有利，於多式聯運公約亦然。於公約中第 16 條聯運營運人責任基礎規定，若為聯運營運人之過失致生貨物之滅失、毀損或交付遲延，其應負賠償責任。對交付遲延責任，除貨物發生實體滅失或毀損之「物理損害」外，另如市場價格減損之「非物理損害」，或貨物受領權利人未能及時使用之「使用損害」等，均可包括在內（楊仁壽^[24]）；且同條第 2 項指出，若聯運營運人未於約定期間或合理運送期間內交付貨物者，視為交付遲延。其賠償責任與漢堡規則相同，於第 18 條加以規定，以交付遲延的貨物所應支付之運費 2.5 倍為限，但不得超過聯運契約所定之運費總額。

多式聯運公約第 19 條規定，若確知貨損發生階段，而該階段適用之國際公約或國內

法規定限額高於前述規定時，應按國際公約或國家法律之規定。換言之，此規定對貨物所有權人相對有利，但加重聯運營運人之責任；持平論之，應為較公允之責任制度。此公約對受貨人提出交付遲延所致損害通知，於第 24 條第 5 項規定，受貨人負有以書面為損害通知之義務；且須於實際收受貨物後 60 日內，將交付遲延致生之損害通知聯運營運人，否則無須負賠償責任。

綜前所述，多式聯運公約乃依漢堡規則之精神，將運送人對貨物交付遲延責任，予以明定。於此對託運人或受貨人較有利；相對地增加聯運營運人之責任，惟此公約迄今仍未生效。根據黃文龍^[25]指出，對於貨物交付遲延責任限額，不得超過聯運契約之運費總額，此點並未對經濟損失特性加以考量，對託運人權益保障仍顯不周。要言之，多式聯運公約內容之完整性，仍有待商榷。

3.5 2009 年鹿特丹規則

1996 年聯合國貿法會第 29 屆會議，重新審視國際海上貨物運送現行法律，為求統一而認為有修法之必要，委由國際海事委員會 (Comité Maritime International, CMI) 蒐集海上貨物運送領域現行慣例與資料，並發放調查問卷與舉行會議。其後由聯合國貿法會接手，歷經 10 年有餘之努力，於 2008 年 12 月 11 日通過「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly at Sea)」，在 2009 年 9 月 23 日於荷蘭鹿特丹舉行簽署儀式，簡稱為 2009 年鹿特丹規則 (The Rotterdam Rules)。

鹿特丹規則制定之目的，為促使全球經濟合作發展，處於公平、對等及共同利益之基礎 (Minichello^[6])。藉回顧已生效之三大國際公約 (含海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則)，擴大其適用範圍，明確規範託運人與運送人及其履行輔助人之權義，將管轄範圍擴展至包含海上運送段之多式聯運段，為「海運加上 (Maritime-plus)」非海運段之概念 (Nikaki^[26])。申言之，Maritime-plus 係指包含為輔助運送完成之非海上運送段，若該非海運段有其適用之國際公約，應按該公約之規定，否則可適用鹿特丹規則 (Schelin^[27])。有鑒於貨櫃化運輸普及、戶到戶運輸模式需求、電子化運輸單證流通、批量契約 (volume contract) 發展與應用等，提出新的法律框架，使之更加符合現行商業習慣 (Khalid 與 Suppiah^[28])。

有鑑於 1929 年華沙公約 (Warsaw Convention)、1956 年國際公路運送公約 (CMR Convention) 與 1962 年國際鐵路運送公約 (CIM Convention) 等，對貨物交付遲延均有規範。因此為求國際統一性，鹿特丹規則乃循漢堡規則之精神，將貨物交付遲延責任納入公約第 17 條，與貨物之滅失與毀損相同，均列為運送人責任基礎。其間，第 1 項明定運送人責任基礎，於運送責任期間，若發生貨物之滅失、毀損或交付遲延，運送人應負賠償責任。此與漢堡規則規範相同，皆將運送人責任明文化。並於公約第 21 條明定，交付遲延係指「貨物未能於約定之期間內，約定之目的地交付者」而言。相較於漢堡規則與多式聯運公約規範，鹿特丹規則已刪除在未明示約定交付期間之情況，考慮「勤勉運送人合理運

送期間 (the time it would be reasonable to expect of a diligent carrier)」之但書。換言之，於運送契約中明示約定貨物交付期間，才構成交付遲延之責任。

貨物交付遲延損害之通知時效，於公約第 23 條第 4 項縮短為應於受領貨物後連續 21 日內，而非 60 日內書面通知為限。司玉琢與韓立新^[29]指出，此相當於除斥期間規定，若未於期間內提出損害通知，則求償人喪失權利，藉以兼顧運送人與求償人間之利益。於第 60 條明定遲延責任限額，對非貨物實體滅失或毀損之間接損失 (consequential loss)，稱為經濟損失，運送人應負賠償責任。且按第 22 條賠償額計算，對貨物價值認定亦予明文，根據貨物「交易價格」，若無此約定則以「市場價格」計算；若無上述兩種價格，則應參照交貨地同種類或同品質貨物之一般價格計算。但責任限額與漢堡規則規範相同，以遲延的貨物所應支付運費之 2.5 倍為限。

鹿特丹規則綜合各海運公約而成，擴大公約內容含蓋範圍及其適用範圍，增加有別於以往之規範。基於此，鹿特丹規則雖已明定貨物交付遲延之責任，相較於漢堡規則與多式聯運公約，其條款有所變動，刪除「未於合理期間內為貨物交付」之規定。蓋「合理期間」不易界定，且易過於主觀認定，或使法院有擴大解釋之可能，徒增國際法規不一致之虞，然此或將影響託運人或 B/L 持有人之利益。

鹿特丹規則承襲漢堡規則與多式聯運公約，明定貨物交付遲延之責任。漢堡規則簽署國多為貨主國，於國際航運市場影響力略顯不足，使公約適用性不彰；多式聯運公約亦未廣為接受，迄今仍未生效。按鹿特丹規則第 94 條第 1 項規定，公約將於第 20 個國家交付其批准書、接受書、核准書或加入書之日起 1 年期滿後下個月之第 1 日生效。現今鹿特丹規則雖已有 24 國簽署，然截至 2012 年為止，僅有西班牙與多哥共和國 (Togolese Republic) 兩國批准，因此實際生效日期尚未可知！

有鑒於航運產業之發展，目前各國對貨物交付遲延問題予以正視，由公約起草及簽署過程即可察知。換言之，國際間對鹿特丹規則接受程度頗高，仍希望藉由統一性之規範，得將貨物交付遲延責任明文化，以杜爭端。

3.6 綜合評析

隨貨櫃化運輸與多式聯運發展，國際海上貨物運輸規範亦逐步修正。各國國際公約制定目的，希冀使國際上具統一性之規範。截至目前為止，各國國際海運公約於國際上之接受度有明顯差異。國際海運公約適用情況，綜整如表 1 所示。

由表 1 可知，廣為適用者係簽署國大部分為船東國之海牙規則與海牙威斯比規則，為了符合時代變遷，對運送人責任要求漸趨嚴格，雖廣為適用，但規範不足，易生爭紛；基於貨主國立場制定之漢堡規則，對運送人責任又過於嚴苛；多式聯運公約則參酌漢堡規則制定，惟迄今尚未生效。因此，再次修改國際海上貨物運送法之期望愈來愈高。

有關貨物交付遲延之責任，是否明文於公約中，對運送人責任及託運人或受貨人之利益，均有重大之影響。本文就各國國際海運公約對貨物交付遲延責任之規範，綜整如表 2 所示。

表 1 國際海運公約適用情況

國際公約 簽署情況	1924 年 海牙規則	1968 年 海牙威斯比規則	1978 年 漢堡規則	1980 年 多式聯運公約	2009 年 鹿特丹規則
簽署地	比利時布魯塞爾	比利時布魯塞爾	德國漢堡	瑞士日內瓦	荷蘭鹿特丹
通過/簽署日	1924/08/25	1968/02/23	1978/03/31	1980/05/24	2009/09/23
公約生效日	1931/06/02	1977/06/23	1992/11/01	尚未生效	尚未生效
生效門檻	未定	10 國	20 國	30 國	20 國
簽署國/地區數 (2012/12/31 為止)	78 國	30 國	34 國	13 國	24 國

表 2 國際海運公約對貨物交付遲延責任之規範

國際公約 遲延責任	1924 年 海牙規則	1968 年 海牙威斯比規則	1978 年 漢堡規則	1980 年 多式聯運公約	2009 年 鹿特丹規則
運送人責任 基礎之規定	第 4 條第 1 項	與海牙規則 規定相同	第 5 條第 1 項	第 16 條第 1 項	第 17 條第 1 項
滅失、毀損	明文規定		明文規定	明文規定	明文規定
交付遲延	未明定				
交付遲延定義	未明定	未明定	第 5 條第 2 項	第 16 條第 2 項	第 21 條
交付遲延 認定全損	未明定	未明定	第 5 條第 3 項 交付期間屆滿 後連續 60 日	第 16 條第 3 項 交付期間屆滿 後連續 90 日	未明定
交付遲延 賠償責任限額	未明定	未明定	第 6 條第 1 項 2.5 倍運費	第 18 條第 4 項 2.5 倍運費	第 60 條 2.5 倍運費
交付遲延 致生損害通知	未明定	未明定	第 19 條第 5 項 交貨後連續 60 日內書面通知	第 24 條第 5 項 交貨後或通知 受貨後連續 60 日內書面通知	第 23 條第 4 項 交貨後連續 21 日內通知

資料來源：鄭莉穎^[30]。

由表 2 可知，貨物交付遲延責任之規範，國際海運公約有明顯差異。隨時間演進與航運發展，對運送人責任規範有所變動，茲分述如下：

1. 於海牙規則與海牙威斯比規則中，僅明定貨物滅失或毀損之責任，對貨物交付遲延之定義、賠償責任與限額等，未有明定。
2. 於漢堡規則與多式聯運公約中，除明定運送人對貨物滅失、毀損或交付遲延之責任，有關交付遲延定義、認定全損期間、賠償限額及損害通知時效，亦有明文。由於多式聯運公約係仿漢堡規則而制定，因此兩公約規範大體一致。
3. 有關運送人責任基礎，鹿特丹規則仿漢堡規則規範，對貨物之滅失、毀損或交付遲延之

責任，明文規定。鹿特丹規則對賠償限額，與漢堡規則及多式聯運公約規範相同，但對遲延定義較為嚴苛，並不考慮契約未明定交貨期間之情況；對遲延多久後得將貨物視為全損，亦未明文；遲延損害通知時效縮短為 21 日，蓋為平衡運送人與託運人或受貨人間之權益。

4. 漢堡規則、多式聯運公約與鹿特丹規則，均已將貨物交付遲延之責任，明文規定。換言之，此三大國際海運貨物運送公約將交付遲延責任，與貨物滅失與毀損同視，顯然較國際 B/L 法—海牙規則與海牙威士比規則完備。鹿特丹規則除參考海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則，又考量目前航運發展趨勢，制定符合海商環境需求之規範。惟此最新的國際貨物運送公約規範是否合適，仍有待公約生效後實踐之考驗。

四、我國交付遲延責任與建議

本節探討我國運送人對貨物交付遲延之規定，包括海商法與民法之規定，並提出海商法對交付遲延責任之修正建議。

4.1 海商法對交付遲延責任規定

就貨損型態而言，根據楊仁壽^[8]研究指出，所謂運送物之滅失係指不能將運送物交付於託運人或受貨人之情形，包括物質之滅失、占有之喪失或法律上之不能回復占有；而運送物之毀損係指因物質之變動，而使其價值減損之情形；而運送物之遲延則指約定期間或通常應到達目的地期間而未到達者，其所受損害係指因遲延所生金錢上之損害而言。

運送人對貨物交付遲延之責任，我國海商法首見於民國 88 年之修訂，其後沿用迄今。運送人最低強制責任，海商法第 61 條（運送人責任免除限制）規定，將「運送契約」修正為「件貨運送契約」，即僅限以件貨運送為目的之運送契約，而排除對傭船契約（Charter Party）之適用。並考慮運送人與託運人間利益之均衡，避免運送人以特約條款、條件或約定，免除或減輕交付遲延應負之責任，因此按我國民法用語，增列「遲到」一詞於「...毀損、滅失」之後。柯澤東^[31]指出，依民法第 640 條（遲到之損害賠償）之規定，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。因此，即使本條將遲到列為最低強制責任，對運送人亦無重大不利之處。

有鑑於我國海商法主要係繼受海牙規則與海牙威士比規則，亦未對交付遲延有較周延規定，僅於第 76 條（代理人及受僱人之責任限制）提及。若發生貨物之滅失、毀損或交付遲延，運送人及其代理人、受僱人皆得主張抗辯及責任限制，除非違反強制責任或故意或重大過失所致者，則排除適用。按我國海商法第 69 條（法定免責事由）及第 70 條（單位責任限制）規定，皆明文以「貨物之滅失或毀損」為適用對象；貨物「交付遲延」損害是否可適用免責事由與單位責任限制之規定，有待商榷。要言之，海商法對貨物交付遲延與責任之規定，確有加以修正之必要矣！

4.2 民法對交付遲延責任規定

針對我國海商法規定不足部分，如運送人對交付遲延責任，及其所負損害賠償範圍等，得按海商法第 5 條適用民法之規定。本節針對我國民法貨物交付遲延之定義、賠償範圍及其損害通知時效，加以探討。

4.2.1 交付遲延之定義

根據姚志明^[32]研究指出，貨物給付遲延責任係當債務屆履行期時，雖債務人給付可能，但因可歸責於債務人之事由，致未為給付者。按我國民法第 229 條（給付遲延）之規定，係指於給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任；給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。根據貨物運送契約之特殊性，於民法第 632 條（運送人之按時運送義務）及第 634 條（運送人之責任）就遲延責任加以規定，託運物品，應於約定期間內運送之。無約定者，依習慣。無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。按民法第 634 條規定，若運送物之喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，運送人得主張免責；此與海商法第 69 條（免責事由）之立法精神相同。

4.2.2 交付遲延損害賠償額之計算

有關交付遲延之經濟損失，包括債權人所受損害與所失利益（柯澤東^[31]）。所謂遲延致生貨物之損害，係指貨物具體滅失、毀損以外之純經濟損失，如市場喪失、價格下跌、生產受阻及其它間接損失等（許美玲^[33]）。由於我國海商法對交付遲延所致損害賠償範圍，並未明文，故得適用民法第 638 條（損害賠償之範圍）與第 640 條（遲到之損害賠償額）貨損賠償範圍，應依其交付時目的地之價值計算。施智謀（1986）指出，由於交付遲延之性質特殊，數額可能極大，特以民法第 640 條規定，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額，以平衡運送人之責任。於一般民事案件中，通常採過失責任主義，其賠償額以填補債權人所受損害及所失利益為範圍²⁰。

我國民法對運送人之責任，係採較嚴格之通常事變主義，法律基於衡平原則，制定損害賠償額之範圍，以「所受損害」為限（楊仁壽^[8]）。換言之，其賠償僅限於如貨物跌價所受損害，而不包括貨物無法轉售之所失利益（許美玲^[33]）。若因運送人之故意或重大過失致生損害發生者，則損害額範圍始擴及「所受利益」，若求償人遭受其它損害，亦得請求運送人賠償之。

4.2.3 交付遲延損害賠償請求權之時效

依我國海商法第 56 條（貨物受領之效力）第 2 項規定，貨物之全部或一部毀損、滅失

²⁰ 參見我國民法第 216 條有關法定損害賠償範圍之規定。

者，自貨物受領之日或自應受領之日起，1 年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。基此觀之，交付遲延之責任並未於該範圍內。因此，按我國民法第 623 條（短期時效）之規定，於貨物交付遲延之情況，若生貨物損害賠償之請求權時，求償人自運送終了或應終了之時起，1 年間不行使而消滅。

基此可知，我國民法與海商法規定之時效相同，僅時間起算點不同；海商法以「自貨物受領之日或自應受領之日」起算，而民法係以「自運送終了或應終了之時起」。就貨物運送之特性，運送人於貨物送達目的地後，應為合理之通知，告知受貨人受領貨物之期間。因此本文認為，以海商法所定「自貨物受領之日或自應受領之日」起算，似較為適當。

4.3 海商法對交付遲延責任之修正建議

有關運送人貨物交付遲延之責任，我國海商法首見於民國 88 年之修訂，援用民法用語，將「遲到」列入第 61 條（免責約款之限制）及第 76 條（對託運人或第三人得主張抗辯事由等之援用）之規定，其後沿用迄今。對貨物交付遲延責任，並未明文。且僅將交付遲延列為運送人最低強制責任，若發生貨物之滅失、毀損或交付遲延，除非違反強制責任或因故意或重大過失所致者外，運送人及其代理人或受僱人皆得主張抗辯及責任限制。然於免責事由與單位責任限制中，卻未將交付遲延責任明文規定，或生條款適用與解釋之爭紛。簡言之，與海上運送有關貨物交付遲延責任，應有成文法制化之必要，以杜紛爭。

鹿特丹規則係最新的國際貨物運送法，已明定貨物交付遲延之責任。於英美普通法，交付遲延致生損害，運送人應適當賠償求償人；中國、澳洲及北歐國家，亦將之納入國內海上貨物運送法中（Tetley^[14]）。基於此，相較於國際公約與各國立法趨勢，我國海商法對交付遲延責任規定不足，為使運送人責任更為明確，本文參酌鹿特丹規則與我國民法之規定，茲就我國海商法貨物交付遲延責任提出修正建議，如表 3 所示。

茲將表 3 我海商法對貨物交付遲延責任修正建議之理由，分述如下：

1. 本文建議於原第 61 條（運送人責任免除之限制）後，參照鹿特丹規則與我國民法之規定，增訂第 61 條之 1 有關「運送人責任基礎」之規定，以期我國海商法規範內容趨於完善，使運送人之責任更為明確。
2. 由於我國海商法現行條文中，並未明確定義貨物交付遲延之責任，於條款適用上須適用民法相關規定。本文參考鹿特丹規則第 21 條之精神，於「運送人責任基礎」條款之後，明確陳述貨物交付遲延之定義。
3. 於航運實務上，運送契約多未明示約定貨物交付期間，本文參酌漢堡規則第 5 條（責任基礎）第 2 項規範，及相關案例與學說建議，將「未於合理期間內」為貨物之交付者，亦為交付遲延。
4. 有鑒於海上運送之高風險與不確定性，為避免運送人承擔過重之責任，本文建議參考鹿特丹規則第 60 條（遲延所致損失責任限額）之精神，增訂交付遲延責任之賠償限額，以遲延的貨物所應支付運費之 2.5 倍為限。但不得超過運送契約所應支付之運費總額。

表 3 我國海商法對貨物交付遲延責任修正建議

海商法修正建議	現行法律規定	
	海商法	民法
第 56 條第 2 項 (貨物受領之效力) 貨物之全部或一部毀損、滅失或交付遲延者... (以下略)。	第 56 條第 2 項 (貨物受領之效力) 貨物之全部或一部毀損、滅失者... (以下略)。	第 623 條第 1 項 (短期時效) 關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權... (以下略)。
第 61 條 (運送人責任免除之限制) 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、滅失或交付遲延之責任者，其條款、條件或約定不生效力。 第 61 條之 1 (運送人責任基礎) 求償人證明貨物之毀損、滅失或交付遲延係發生於運送人負責任期間者，運送人對於貨物之毀損、滅失或交付遲延負賠償責任。但運送人能證明其毀損、滅失或交付遲延係因第 69 條所規定之免責事由所致者，不在此限。 第 61 條之 2 (交付遲延之定義與賠償限額) 交付遲延係指運送人未於明示約定或合理期間內，於約定之地點交付貨物者。前項合理期間之認定，應顧及各該運送之實際情形。 根據第 61 條之 1 之規定，運送人對貨物交付遲延所負的賠償責任，以遲延的貨物所應支付運費之 2.5 倍為限。但不得超過運送契約所應支付之運費總額。	第 61 條 (運送人責任免除之限制) 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。	第 634 條 (運送人之責任) 運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。
		第 229 條 (遲延) 第 1、2 項 1. 給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任。 2. 給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。
		第 632 條 (運送人之按時運送義務) 1. 託運物品應於約定期間內運送之。無約定者，依習慣。無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。 2. 前項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形。
		第 640 條 (遲到之損害賠償) 因遲到之損害賠償額，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。
原第 69 條 (免責事由) 因下列事由所發生之毀損、滅失或交付遲延，運送人或船舶所有人不負賠償責任... (以下略)。	第 69 條 (免責事由) 因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任... (以下略)。	未明定。

資料來源：鄭莉穎^[30]。

5. 基於前述，增訂運送人責任基礎、交付遲延之定義與賠償額之規定，將可使運送人之責任趨於明確。於此，建議於海商法第 56 條 (貨物受領之效力) 及第 69 條 (免責事由) 中，亦將「交付遲延」增列於「毀損或滅失」之後，使法條內容更趨完備。

基於上述，除將海商法相關條文加以修正，使之前後規定一致；為與國際貨物運送最新規範接軌，明定貨物交付遲延之定義與賠償額，將使運送人貨物交付遲延條款明文化，以符合國際運輸發展之最新趨勢。如此，不但可保障託運人之權益，對運送人之責任亦更為明確，以達平衡雙方利益之目的，又可避免不必要之爭紛。

五、結論與建議

本文主要討論運送人對貨物交付遲延之責任與法理依據，及各國際海運公約對交付遲延責任之規範與爭紛，以了解交付遲延責任之立法趨勢，進而探討我國海商法與民法對交付遲延之規定，並提出我國海商法之修正建議。

5.1 結論

1. 全球貿易與貨物流通，對即時性與快速性之要求日益提高，為保持產品供應鏈與航運公司船期之穩定性，時間因素掌握良好與否，對船貨雙方皆會產生重大之影響。海上貨物運送乃國際貿易之重要環節，因貨物交付遲延或將造成利害關係人之損害。於貨物交付遲延下，雖貨物實體上未必受有滅失或毀損，然因未準時送達致貨價減損，係屬經濟價值之損害。對運送人交付遲延之責任，國際海運公約規範缺乏統一性，一般海上貨物航程保險又未將遲延責任列入承保範圍，如此不僅影響託運人，亦或將損及受貨人或 B/L 持有人之利益。
2. 根據相關案例與學說可知，貨物交付遲延問題逐漸受到重視。若運送人未能於明示約定或合理期間內，於約定之地點，為貨物之交付者，為貨物交付遲延。然而，對交付遲延責任及損害賠償範圍之認定，因各國法律體系與原則而不同，此乃海上貨物運送遲延責任立法阻礙之一。
3. 貨物交付遲延乃契約上時間因素之違反，應使運送人就遲延之責任負責，並使求償人獲得適當之補償。交付遲延所致之損失，係指貨物實體滅失或毀損以外，所受利益損失或財物損害等經濟損失，其賠償責任範圍，通常限於契約雙方可預期發生之損害範圍估算之。
4. 貨物交付遲延責任之規範，國際海運公約有明顯分歧，接受程度因各國立場不同而有差異，迄今仍未統一。運送人責任基礎之規範，於廣泛適用的海牙規則與海牙威士比規則中，僅就貨物之滅失與毀損加以規範，對貨物交付遲延之定義與賠償責任限額等，均未明文；漢堡規則與多式聯運公約，均已將貨物交付遲延責任明文規範，相對較前述兩國國際 B/L 公約為完備，然而其適用性不彰。

5. 鹿特丹規則為最新的國際海運貨物運送公約，期望符合現代國際貿易需求，擴大其適用範圍，並平衡託運人與運送人及其履行輔助人等之權益，其確切生效日期未知，仍需各界配合與接納，方得以達成統一國際海運法制之目的。鹿特丹規則雖已明定運送人貨物交付遲延之責任，然其條文解釋與適用上或有不同，因此即便於公約生效後，或因條文解釋與判例未普及之故，致生複雜性。
6. 運送人對貨物交付遲延之責任，我國海商法並未明文，須適用民法給付遲延相關規定。有鑒於國際航運發展趨勢與鹿特丹規則制定，本文認為我國海商法對此應有修正之必要，茲就貨物交付遲延責任提出修正建議，已如表 3 所示。

5.2 建議

1. 有鑒於貿易全球化之趨勢，若發生海運貨損理賠情事，或將涉及兩國或以上法律之爭紛。建議後續研究可進一步分析我國主要貿易夥伴，如中國、美國、日本、香港、韓國及新加坡等，就其當地法令對貨物交付遲延責任之規範，加以比較與分析，以提供我國航運業者與立法機關未來修法之參考。
2. 根據德國航運與物流研究中心 (Institute of Shipping Economics and Logistics, ISL^[34]) 最新 (2011) 統計顯示，我國貨櫃船噸與散裝船噸排名全球第 6 名與第 7 名，分別占全球 3.4%與 3.8%。於此建議未來修法時，除考量國際趨勢與主要貿易伙伴之規範，亦應將我國為船東國角色納入考量，以避免對運送人責任要求過苛。
3. 於後續研究建議方面，得就運送人對貨物交付遲延問題深入討論，從我國過去此問題相關案例判決，及目前航運實務實際規範，進一步加以分析與探討，以作為我國運送人對貨物交付遲延責任法制化之根據。

參考文獻

1. Chung, C. C., Chung, Y. S., and Tai, A. N., "An Evaluation of Key Service Attributes of Ocean Container Carriers from the Ocean Freight Forwarder's Perspective", *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 9, 2011, pp. 605-620.
2. Vernimmen, B., Dullaert, W., and Engelen, S., "Schedule Unreliability in Liner Shipping: Origins and Consequences for the Hinterland Supply Chain", *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 9, Iss. 3, 2007, pp. 193-213.
3. Notteboom, T. E., "The Time Factor in Liner Shipping Services", *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 8, Iss. 1, 2006, pp. 19-39.
4. Chung, C. C. and Chiang, C. H., "The Critical Factors: An Evaluation of Schedule Reliability in Liner Shipping", *International Journal of Operations Research*, Vol. 8, No. 4, 2011, pp. 3-9.
5. Ganado, M. and Kindred, G. M., *Marine Cargo Delays - The Law of Delay in the Carriage of General Cargoes by Sea*, Lloyd's of London Press Ltd, London, 1990.

6. Minichello, D., "The Coming Sea Change in the Handling of Ocean Cargo Claims for Loss, Damage or Delay", *Transportation Law Journal*, Vol. 36, No. 2, 2009, pp. 229-260.
7. 鍾政棋、曾文瑞、程法彰、黃凱臨，「貨損單位責任限制及其於鹿特丹規則之分析」，*運輸學刊*，第 24 卷，第 2 期，民國 101 年，頁 167-198。
8. 楊仁壽，*海商判決評釋*，三民書局有限公司，臺灣臺北市，民國 89 年。
9. Bush, P., "Charter Party Symposium: Delay and Detention", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 25, No. 2, 2001, pp. 441-457.
10. 張新平，*海商法*，五南圖書有限公司，臺灣臺北市，民國 99 年。
11. 陳金池，「海上貨物運送遲延之研究」，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國 83 年。
12. Boyd, S. C., Burrows, A. S., and Foxton, D., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 21st Ed., Sweet and Maxwell, London, 2008.
13. 施智謀，*海商法*，三民書局有限公司，臺灣臺北市，民國 75 年。
14. Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 4th Ed., Les Editions Yvon Blais Inc., Montreal, 2008.
15. 陳俐文，「海上貨物運送人交付遲延之研究」，國立臺灣大學法律研究所碩士論文，民國 100 年。
16. 曾國雄、徐當仁，*海商法（上）*，作者自行出版，臺灣臺北市，民國 82 年。
17. Treitel, G. H. and Reynolds, M. B., *Carver on Bills of Lading*, 2nd Ed., Sweet and Maxwell Ltd., London, 2005.
18. Baughen, S., "Economic Loss Claims and the Hague-Visby Gross Weight Limitation Figure", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, No. 4, 2008, pp. 439-444.
19. Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th Ed., Pearson Education Ltd., London, 2004.
20. 張東亮，*劃時代之國際法－漢堡規則論*，中國文化大學出版部，臺灣臺北市，民國 70 年。
21. Mankabady, S., *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, 1st Ed., The British Institute of International and Comparative Law, London, 1978.
22. Berlingieri, F., *A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, General Assembly of the Association Mondiale de Dispatcheurs (AMD), Marrakesh, 2009.
23. Sturley, M. F., "Sea Carriage Goes Ashore: The Relationship between Multimodal Conventions and Domestic Unimodal Rules", *Congress to Celebrate the Fortieth Annual Session of UNCITRAL*, Vienna, Austria, 2007, pp. 1-3.
24. 楊仁壽，「貨物遲到之通知」，*航貿週刊*，第 33 期，民國 95 年，頁 58。
25. 黃文龍，「從國際複合運送公約與規則比較經營人責任」，*大同技術學院學報*，第 18 期，民國 99 年，頁 179-200。
26. Nikaki, T., "The Carrier's Duties under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 35, No. 1, 2010, pp. 1-44.
27. Schelin, J., "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-harmonization?", *Texas International Law Journal*, Vol. 44, No. 3, 2009, pp. 321-327.

28. Khalid, N. and Suppiah, R., "The Rotterdam Rules: Catalyst for Trade or Cumbersome Convention?", *Maritime Policy and Management*, Vol. 37, No. 4, 2010, pp. 447-450.
29. 司玉琢、韓立新，**鹿特丹規則研究**，大連海事出版社，中國大連市，2009。
30. 鄭莉穎，「海上貨物運送交付遲延責任及其於鹿特丹規則之分析」，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，民國 101 年。
31. 柯澤東，**最新海商法：貨物運送責任篇**，翰蘆圖書總經銷，臺灣臺北市，民國 89 年。
32. 姚志明，**債務不履行之研究：給付不能、給付遲延與拒絕給付**，元照出版有限公司，臺灣臺北市，民國 92 年。
33. 許美玲，「遲到貨損不賠—免責條款之效力」，**月旦法學**，第 61 期，民國 96 年，頁 28-29。
34. ISL, *Shipping Statistics and Market Review (SSMR)*, Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Germany, 2011.