

港口及內陸貨櫃集散站營運人對 貨損責任之分析

AN ANALYSIS OF CARGO CLAIMS LIABILITIES OF PORT AND INLAND CONTAINER FREIGHT STATION OPERATORS

于惠蓉 Hui-Lung Yu¹
鍾政棋 Cheng-Chi Chung²
李慕武 Mon-Wu Lee³
蔡宛蓓 Wan-Chien Tsai⁴

(109 年 02 月 03 日收稿，109 年 03 月 18 日第一次修改，109 年 09 月 18 日定稿)

摘 要

我國部分港口腹地不足，須於港區外設立內陸貨櫃集散站；港口及內陸貨櫃集散站均扮演國際運輸中繼站之角色。以運輸物流立場，本文系統性分析國際海運公約有關貨櫃集散站營運人對貨損責任，及聯合國國際貿易運送終站營運人責任公約 (UNOTT) 規範；考量貨櫃集散站之特殊性，針對我國海商法提出具體的修正建議。經研究發現，新修訂喜馬拉雅條款適用範圍已擴大，於國際立法上，舉凡為協助履行運送契約而提供任何服務之人，不論其與運送人是否有契約關係，以其行為目的為判定基準。研究成果可提供航政主管機關檢視貨櫃集散站經營業現行規範，俾與國際公約規範接軌，以健全我國貨櫃集散站經營業之整體發展。

關鍵詞：貨櫃運輸、貨損責任、貨櫃集散站、運送終站營運人。

-
1. 國立高雄科技大學航運管理系所副教授。
 2. 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理學系特聘教授；地址：202301 基隆市中正區北寧路 2 號；電話：02-2462-2192 轉 3412；email：jackie@ntou.edu.tw。
 3. 億達船務代理股份有限公司總經理；國立臺灣海洋大學航運管理學系兼任講師。
 4. 國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士。

ABSTRACT

Due to the lack of hinterland space within some of the port areas in Taiwan, it is necessary to establish inland container freight stations (CFS) beyond the port areas. In addition, both port CFS and inland CFS play the roles of intermediate nodes in international transport. Therefore, from the transport logistics point of view, the research systematically discusses various international shipping conventions on the cargo claim liabilities of CFS and regulations of the United Nations Convention on the Liabilities of Operators of Transport Terminals in International Trade (UNOTT). Considering the particularities of CFS in Taiwan, the amendments of cargo claim liabilities are proposed. The research discloses the expanding applicability of the Revised Himalaya Clause. In international legislation, anyone providing services in the delivery of carriage is under legal extent and judged by his purpose, whether having contractual relationship with the carrier or not. The results of the research can provide the maritime authority to examine the existing operational regulations of CFS referring to the regulations of the international conventions, so as to improve the overall development of container freight stations in Taiwan.

Key Words: *Container transportation, Cargo claim liabilities, Container freight stations, Operators of transport terminals*

一、前言

自 1956 年美國海陸運輸公司於紐華克 (Newark) 港承載貨櫃啟航，揭開全球貨櫃航運之序幕；1960 年代商用貨櫃航運開始萌芽，引發貨櫃化航運革命；1970~1980 年代貨櫃航運急速發展，全球相繼出現貨櫃船。為提供戶至戶運輸服務，貨櫃集散站 (Container freight stations) 經營業逐漸萌生；為整櫃裝卸與堆存，又提供零星散貨併裝成整櫃，及整櫃卸載後拆櫃之場所。貨櫃集散站經營業為貨物儲存、裝櫃與拆櫃、裝車與卸車、貨物集中與分散、貨櫃保養與維修及連鎖倉庫；於國際運輸物流過程中，扮演著不可或缺的中繼站角色。

依我國貨櫃集散站經營業管理規則第 3 條規定，貨櫃集散站經營業，依地理位置區分，有設於港區內的「港口貨櫃集散站」，及港區外的「內陸貨櫃集散站」。近年來我國貨櫃集散站經營業家數與分布情形，如表 1 所示。

由表 1 可知，目前我國貨櫃集散站經營業有 42 家；其中，基隆關以內陸貨櫃集散站為主 (18 家)。海上貨櫃運輸服務，運送人責任期間，起於貨物收受終了於貨物交付時。內陸貨櫃集散站性質是否等同倉庫性質，使營運人被課予較重之責任？對貨損責任是否公允？基此，貨櫃運輸履行輔助人責任與法律地位，益形複雜；然確定得以享有較優地位，為現代國際經濟分工發展趨勢之必要^[2]。

表 1 我國貨櫃集散站經營業家數與分布情形

時間 (年)	營業家數															
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
家數	38	37	38	38	39	41	40	41	40	40	39	40	40	42	42	42
分布情形																
關 別	基隆關		臺中關		高雄關		合 計									
類 型	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸	港口	內陸
家 數	5	18	4	1	11	3	20	22								

資料來源：本文整理自財政部關港貿單一窗口海關進出口統計^[1]。

為探求貨櫃集散站營運人之責任，釐清內陸貨櫃集散站營運人之權益，本文分析我國貨櫃集散站之經營現況，討論國際海運公約對貨櫃集散站營運人貨損責任之規範，詳細討論 1991 年聯合國國際貿易運送終站營運人責任公約 (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 1991) 之規範，簡稱聯合國 UNOTT 公約，檢視我國貨櫃集散站營運人貨損責任之規範，考量我國貨櫃集散站之特殊性，提出貨櫃集散站經營管理之修正建議，使貨櫃運輸網絡系統與國際公約規範接軌，提升內陸貨櫃集散站於國際運輸之競爭力。章節配置方面，第二節回顧貨櫃集散站經營管理文獻，並提出綜合評析；第三節分析國際海運公約對貨櫃集散站之規範；第四節討論聯合國 UNOTT 公約的主要條款；第五節檢視我國貨櫃集散站營運人對貨損責任之規範；最後提出具體的結論與建議。

二、貨櫃集散站經營管理之探討

本節回顧國際規範相關文獻，分析港埠裝卸業者之法律地位、喜馬拉雅條款的責任限制，探討我國貨櫃集散站經營業相關文獻，最後提出綜合評析。

2.1 國際規範相關文獻

根據楊仁壽^[3]指出，早期英美法系國家堅持契約相對原則 (Doctrine of privity of contract)，僅契約當事人得享契約上之利益；即令契約明定第三人可向當事人主張契約上之利益，亦不生效力。1924 年 Elder, Dempster and Co. Ltd. v. Paterson, Zochonis and Co. Ltd.^[4] 案例主張，船舶所有人（實際運送人）得援用傭船人（契約運送人）所簽發載貨證券 (Bills of Lading) 上免責約款之利益。但 1962 年 Scruttons Ltd. v. Mildand Sillcones Ltd.^[5] 案中，仍拘泥於契約相對原則，契約利益唯當事人享有。因此履行輔助人或獨立契約人，不得援用契約上之免責約款。惟此原則受第三人利益契約之概念，已有明顯鬆動之趨勢。

為解決非契約當事人之權利，根據 Tetley^[6]指出，1999 年英國國會通過契約法第三人

之權利，針對第三人得強制執行契約所定之法益。如此對海上貨物運送契約的喜馬拉雅條款 (Himalaya Clause)，將得免除或責任限制類似條款，延伸至協助履行契約進行裝卸作業之受僱人、代理人或獨立契約人；即對第三人得享契約上之特定利益，制定明確之法理基礎，補強喜馬拉雅條款之正當性，使運送人之履行輔助人，於特定條件下，得主張運送人所能主張之抗辯及責任限制之法益。

根據 Lee^[7] 研究，契約相對原則之根本，為實現契約當事人之意願，於不違反當事人意願下，可強制執行契約上之約定，使當事人得賦予第三人強制執行契約上之權利。根據香港政府^[8] 所述，僅契約當事人得依契約強制執行權利，使當事人賦予第三人之利益未能實現。目前有許多國家對此推動改革，如新加坡、英國、加拿大、澳洲、紐西蘭等；香港亦設立契約 (第三人之權利) 條例，於 2016 年 1 月 1 日實施，目的即為保障第三人之權利。要言之，於不違反契約當事人之意願，可明文保障第三人得主張契約上之特定權利。

2.2 港埠裝卸業者之法律地位

根據謝文豐^[9] 研究，就功能性而言，裝卸業者與倉儲業者均屬海上運送人之履行輔助人。裝卸業者提供裝載、卸載、搬移、堆積、翻艙等動態性作業；倉儲業者提供進出口及轉口貨物保管與倉儲等作業；兩者性質不同，而倉儲業兼營裝卸業務者，仍不失為裝卸業者之功能。現今複合運送服務，為加速貨暢其流，將前述裝卸與倉儲作業聯結，除提供裝卸服務，並參與貨物裝船前與卸船後之裝卸、搬運、集散、保管與倉儲，甚至運送資訊蒐集整理等服務，稱為終站營運人。內陸貨櫃集散站營運人，所從事的裝併櫃、拆卸櫃、吊櫃、裝車、卸車、移櫃及貨物集散、存儲、保管等業務者，實亦屬終站營運人。

根據曾國雄與徐當仁^[10] 指出，裝卸業者以承攬貨物裝卸搬運而收受報酬，其地位屬承攬人，與委託人間成立裝卸 (承攬) 契約屬獨立契約人，與運送契約係屬兩個獨立之法律關係。於履行輔助人概念，若排除承攬人 (裝卸業者) 時，則造成向運送人請求僅有限責任，向裝卸業者請求反為無限責任，實有失衡平。裝卸業者地位頗富國際性，協助運送契約之完成，以契約方式受運送人委託，執行裝船前、裝船、卸船及卸船後，運送契約之部分行為，其法律地位屬獨立契約人，如均課以侵權行為責任，無限制責任之適用，造成裝卸業者與運送人權益之失衡。根據柯澤東^[2] 認為，我國陸上裝卸業責任法制，無需區分為運送人之受僱人、代理人或獨立契約人，均可適用相同責任制度，包括責任期間、責任基礎、舉證分配及單位限制責任等，宜由主管機關鼓勵運送業、貨物承攬業及託運業等協商制定。

2.3 喜馬拉雅條款內容

1954 年英國 P&O 航運公司喜馬拉雅客輪 (S/S Himalaya)，因旅客 Rose M. Adler 夫人下舷梯摔落重傷；因船票有免責條款，Adler 夫人則以侵權行為控告船長與水手長。英國高等法院認為，此案未明示或默示當事人同意免責法益及於船長等人，因而判決船長應負

侵權責任。值得注意者，法院亦表示，若航運公司明示將受僱人亦得免責併入船票，則可免責^[11]。基此，海運公司紛紛於載貨證券或船票上，載入履行輔助人亦可援用免責之規範，並以喜馬拉雅條款稱之；即運送契約當事人，事先約定將運送法賦予運送人之抗辯及於受僱人、代理人或獨立契約人等。根據張新平^[12]研究，考量履行輔助人之地位，常不足以與運送人抗衡；若生事故，運送人可以海商法減免，履行輔助人卻無法援用之現象。

根據黃裕凱^[13]指出，喜馬拉雅條款適用範圍，已從受僱人與代理人擴及裝卸工人與終站營運人。英國不列顛船東互保協會^[14]表示，為避免運送契約賦予船舶所有人得享抗辯或責任限制，美國發生多起求償人對經理人提訴。基此，契約應載明適用範圍，含受僱人、代理人、直接或間接再承攬人，或任何受僱於運送人之人，以明示使經理人亦得援用；波羅地海國際海運委員會 (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) 亦提出修正，主要目的即為擴展保護含經理人。依 BIMCO^[11] 最新修訂喜馬拉雅條款 (Revised Himalaya Clause) 可知，有關受僱人 (Servants) 之範圍，舉凡為協助履行運送契約而提供任何服務之人，殊不論其與運送人是否有契約關係，皆可屬之。

締結運送契約後，運送人須藉履行輔助人始能完成，舉凡船長與海員、裝卸業者、倉儲業者、碼頭業者等，皆係運送人之履行輔助人。履行輔助人不以與運送人間有從屬關係為限，於履行運送債務時，運送人使用各獨立企業，如修造船廠、裝卸業者等獨立契約人，亦得為履行輔助人^{[3][12]}。若因履行輔助人之過失，致貨物滅失或毀損時，運送人得依約主張權益，然該履行輔助人因未與託運人締約，基於契約關係原則，無法主張契約上之權益，此對履行輔助人有失公平^[15]。

2.4 綜合評析

有關集散站之經營，於不同法制背景下，各國有不同之解決途徑。為規範運送終站營運人之責任，聯合國國際貿易法委員會 (United Nations Commission on International Trade Law) 於 1991 年制定 UNOTT 公約。終站營運人與託運人或受貨人間，通常未有契約關係，僅受運送人委託執行裝船前及卸船後之行為，輔助運送契約之完成；若課以侵權行為責任，無限制責任之適用，有礙運輸物流之暢行。基此，為第三人契約上之利益，衡平運送人與終站營運人之責任，不僅調和當事人之經濟利益，就複合運送責任法制考量，各國終站營運人責任有統一之必要性！

貨櫃運輸提供戶至戶服務，貨櫃集散站業務延伸至內陸，致運送人的履行輔助人之責任，益形複雜；然其得享較優地位，為現代國際經濟分工趨勢；喜馬拉雅條款係為運送人與履行輔助人責任衡平考量。裝卸業者之法律地位，普遍為運送人之獨立契約人；若履行輔助人排除裝卸業者，造成裝卸業者應負無限責任之結果。貨櫃集散站營運人若係獨立契約人，協助履行運送契約，於國際海運公約上，得適用運送人責任基礎之趨勢。

針對 BIMCO 修訂喜馬拉雅條款可知，運送人的履行輔助人之範圍逐漸擴大，以其行為為目的為判定基準。海上貨物運送契約常以英國法為依，英國於 1999 年通過契約法上第

三人之權利，賦予第三人得享契約之利益，以補強喜馬拉雅條款法理之正當性，使履行輔助人有權主張抗辯及責任限制之利益。

三、國際海運公約對貨櫃集散站之規範

本節探討運送人之履行輔助人之規範，探求國際公約立法趨勢，含海牙規則、海牙威士比規則、漢堡規則、聯合國多式聯運公約及鹿特丹規則等，對履行輔助人所得主張抗辯及限制之規範，分述如下。

3.1 海牙規則之規範

1924 年有關載貨證券統一規則國際公約 (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 日比利時布魯塞爾國際海商法外交會議通過，於 1931 年 6 月 2 日生效；依規則第 3 條第 2 項可知，運送人對貨物照管義務，自裝載至卸載為強制期間，即鈎至鈎原則；裝船前及卸船後之陸上段，屬當事人間之任意約定，非強制責任期間^[2]。基於契約自由，當事人可於載貨證券或類似單證，另訂貨物裝船前或卸船後，發生滅失、毀損或交付遲延之協定。

根據楊仁壽^[16]指出，於海牙規則下，因運送人之履行輔助人，與託運人並無契約關係，僅能依侵權行為請求。然舉證責任須證明貨物滅失或毀損，係因故意或過失所致，否則無法求償；而一旦求償成立，履行輔助人則不能主張責任限制。於侵權行為下，履行輔助人是否得主張抗辯及責任限制，海牙規則未有規範，至 1954 年喜馬拉雅客輪案件後，1968 年海牙威士比規則始有規範。

3.2 海牙威士比規則之規範

1968 年統一載貨證券規則國際公約修正議定書 (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) 針對海牙規則進行補充及修訂，在 1968 年 2 月 3 日比利時布魯塞爾通過，又稱布魯塞爾議定書 (Brussels Protocol)，因議定書準備工作在瑞典威士比完成而得名，簡稱 1968 年海牙威士比規則 (The Hague-Visby Rules)，於 1977 年 6 月 23 日生效；對運送人之強制責任期間，與海牙規則規範相同係採鈎至鈎原則。海牙威士比規則對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範，如表 2 所示。

由表 2 可知，於侵權行為下，海牙威士比規則給予履行輔助人亦得享賦予運送人之抗辯及責任限制之利益；然僅限其受僱人及代理人，而獨立契約人 (即再承攬人) 則無法享有。海牙威士比規則將獨立契約人明文排除，然依英國皇家特許傭船經紀人協會 (Institute of Chartered Shipbrokers)^[18]建議，契約當事人間可另行約定，獨立契約人 (如裝卸業者) 亦

得享有喜馬拉雅條款保護，始得主張前述之法益。

表 2 海牙威士比規則對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範

The Hague-Visby Rules Art. 4bis (2)	海牙威士比規則第 4 條之 1 第 2 項
If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.	若此項訴訟係對運送人之受僱人或代理人（該受僱人或代理人非獨立契約人）提起者，該受僱人或代理人得援用本公約內運送人所得援用抗辯及責任限制之規定。

資料來源：本文整理自曾國雄與鍾政棋^[17]。

3.3 漢堡規則之規範

1978 年聯合國海上貨物運送公約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) 在 1978 年 3 月 31 日德國漢堡通過，簡稱 1978 年漢堡規則 (The Hamburg Rules)；確立託運人、運送人及受貨人之權利與義務，於 1992 年 11 月 1 日生效；依規則第 4 條第 1 項可知，運送人強制責任期間係採港至港原則。漢堡規則對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範，如表 3 所示。

表 3 漢堡規則對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範

The Hamburg Rules Art. 7(2)	漢堡規則第 7 條第 2 項
If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.	若此訴訟係對運送人之受僱人或代理人提起者，該受僱人或代理人證明其行為係在執行職務範圍內時，得援用運送人依本公約所得援用抗辯及責任限制之規定。

資料來源：本文整理自張東亮^[19]。

由表 3 可知，若運送人之受僱人或代理人證明其行為係在執行職務範圍內時，亦得援用運送人所得主張之抗辯及責任限制，並未明文將獨立契約人排除。於漢堡規則下，將履行輔助人由從屬性擴及獨立性，但以證明履行輔助人行為係在僱傭契約範圍內為限^[20]；苟不能證明者，不問其為獨立契約人與否，均不得援用，以杜爭議^[16]。

依漢堡規則第 1 條第 2 項所稱實際運送人，及第 10 條第 2 項內容，範圍擴及所有履行輔助人；基此，履行輔助人可適用於商港範圍內；然內陸貨櫃集散站營運人是否亦可援用，並未明文；依規則第 10 條規定，實際運送人（即非與託運人締約，而係接受運送人委託履行運送之人）之責任與運送人（即與託運人締約之人）之責任同^[15]，因此，對實際運送人之受僱人及代理人，亦得享有該法益。

3.4 聯合國多式聯運公約之規範

1980 年聯合國國際多式聯運公約 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 在 1980 年 5 月 24 日於日內瓦訂定；依公約第 14 條第 1 項可知，運送人之責任延伸至各運送方式之貨物收受至交付時止^[21]。國際多式聯運公約對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範，如表 4 所示。

表 4 多式聯運公約對履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範

UN Multimodal Transport of Goods Art. 20(2)	多式聯運公約第 20 條第 2 項
If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.	若因貨物之滅失、毀損或交付遲延所致損失，對多式聯運營運人之受僱人或代理人，或對為履行多式聯運契約而利用其服務之其他任何人提起訴訟，該受僱人或代理人，若能證明其行為係於執行職務範圍內，或該其他任何人，若能證明其於履行契約之範圍內行事，則該受僱人或代理人或該其他任何人，有權援用多式聯運營運人依本公約所得援用抗辯及責任限制之規定。

資料來源：本文整理自黃裕凱^[22]。

由表 4 可知，除受僱人或代理人外，公約亦將參與運送契約之營運人，為履行多式聯運契約而使用其服務之其他任何人，明文納入。於侵權行為下，聯運營運人之受僱人或代理人，若能證明其行為係於執行職務範圍內，或該其他任何人，若能證明其於履行契約之範圍內行事，則該受僱人、代理人或其他任何人，有權援用聯運營運人所得主張之抗辯及責任限制之規定。

3.5 鹿特丹規則之規範

2009 年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 by Sea) 在 2008 年 12 月 11 日美國紐約決議通過，於隔年 9 月 23 日荷蘭鹿特丹簽署，簡稱 2009 年鹿特丹規則 (The Rotterdam Rules)；主要目的係為使國際海運規範更符合現代航運發展，並圖統一國際海運公約準則^[23]^[24]；依規則第 12 條可知，運送人之責任，以運送人或其履行輔助人收受至交付為責任期間。

就履行輔助人之規範，依鹿特丹規則第 6 條可知，係非運送人且非託運人、單證託運人、控制權人或受貨人，直接或間接委託人，履行或承諾履行之義務，應為貨物運送之具體義務，包括收受、裝載、操作、堆存、運送、照料、卸載或交付，且履行義務應直接或

間接地，在運送人之要求、監督或控制下為之。鹿特丹規則對海運履行輔助人之定義，如表 5 所示。

表 5 鹿特丹規則對海運履行輔助人之定義

The Rotterdam Rules Art. 1(7)	鹿特丹規則第 1 條第 7 項
‘Maritime performing party’ means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.	「海運履行輔助人」係指凡於貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間，履行或承諾履行運送人所需負擔之任何義務之履行輔助人。內陸運送人僅於履行或承諾履行，完全在港區範圍內提供之服務時，方視為海運履行輔助人。

資料來源：本文整理自司玉琢與韓立新^[25]。

由表 5 可知，鹿特丹規則創設海運履行輔助人，其與託運人並無直接契約關係，係於運送人直接或間接要求、指示或控制下，履行或承諾履行運送人在港至港區段義務之人^[16]；此項第 2 段目的，為避免本規則過於影響內陸運送法規^[26]。

鹿特丹規則係以履行或承諾履行，運送人所需負擔任何義務之規範，凡於貨物到港或離港之期間，於港區範圍內，協助運送人履行義務者，即為海運履行輔助人；而無履行輔助人或獨立契約人之區分。基此，運送人指揮的碼頭工人、港區貨櫃集散站、裝卸公司、於港區內提供貨櫃載運之拖車公司等，均屬所指^[27]；亦包含完全在港區範圍內履行或承諾履行，運送人任何義務之內陸運送人，如鐵路運送、公路運送、內河運送及港口駁船公司等^[16]。鹿特丹規則對海運履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範，如表 6 所示。

表 6 鹿特丹規則對海運履行輔助人所得主張抗辯及責任限制之規範

The Rotterdam Rules Art. 19(1)	鹿特丹規則第 19 條第 1 項
A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier’s defences and limits of liability as provided for in this Convention if: (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.	若符合下列規定，海運履行輔助人須受本公約對運送人規定之義務與責任之約束，有權主張本公約提供運送人之抗辯及責任限制：(a) 海運履行輔助人於簽約國收受運送物，或於簽約國交付運送物，或於簽約國港區範圍內履行有關運送物之活動，及 (b) 所致滅失、毀損或遲延事故發生於 (i) 貨物到達裝載港區至貨物離開卸載港區之期間；(ii) 貨物於海運履行輔助人照管期間；或 (iii) 其他任何時間，於參與任何履行運送契約所預期之活動。

資料來源：本文整理自司玉琢與韓立新^[25]。

由表 6 可知，海運履行輔助人欲適用賦予運送人之法益，須同時達成「地理區域、適用期間」為前提。於地理區域，海運履行輔助人所造成損害，須於簽約國收受或交付貨物；或簽約國港區履行運送相關活動。於適用期間，貨損事故須發生於港區期間、照管期間、或為參與任何履行契約所預期之活動。

因海運履行輔助人與託運人或受貨人未有契約，依契約關係原則，託運人或受貨人僅得依侵權行為求償。本條明定，海運履行輔助人，於一定情況下，應承擔契約對運送人所規定之義務及責任；此乃對契約關係原則之突破^[25]。然公約僅針對海運履行輔助人之責任而規範，因此非海運履行輔助人之責任，則依其他國際公約或各國內法之規定^[15]。

3.6 綜合評析

綜合上述，運送人之責任期間，及履行輔助人所指對象、適用條件與適用範圍等不同。國際海運公約對履行輔助人之比較，如表 7 所示。

表 7 國際海運公約對履行輔助人之比較

公約 規範	1924 年 海牙規則	1968 年 海牙威士比規則	1978 年 漢堡規則	1980 年 聯合國多式 聯運公約	2009 年 鹿特丹規則
公約生效日	1931年6月2日	1977年6月23日	1992年11月1日	尚未生效	尚未生效
運送人之 責任期間	第3條第2項 裝載至卸載	第3條第2項 裝載至卸載	第4條第1項 港口至港口	第14條第1項 收受至交付	第12條 收受至交付
履行輔助人 所指對象	未有明文 一般係指運 送人之受僱 人或代理人	第4條之1第2項 運送人之受僱人 或代理人，非獨 立契約人	第7條第2項 運送人或實際 運送人之受僱 人或代理人	第20條第2項 聯運營運人之受 僱人或代理人， 或為履行契約之 任何人	第19條第1項 海運履行輔 助人
履行輔助人 適用條件	未有明文 僅得依侵權 行為，且該受 僱人或代理 人證明其行 為在執行職 務範圍內	未有明文 然該受僱人或代 理人證明其行為 在執行職務範圍 內	第7條第2項 該受僱人或代 理人證明其行為 在執行職務範 圍內	第20條第2項 該受僱人或代 理人若能證明其 行為在執行職務 範圍內，或該其 他人若能證明 其於履行契約之 範圍內	第1條第7項 履行或承諾 履行運送人 所需負擔之 任何義務
履行輔助人 適用範圍	未有明文 鈎至鈎範圍內	未有明文 港區範圍內	未有明文 港區範圍內	未有明文 港區範圍內	第1條第7項 港區範圍內

資料來源：本文修改自蔡宛倩^[28]。

由表 7 可知，隨國際貿易形態與貨櫃運輸發展，從「裝載至卸載、收受至交付」期間，

對得主張抗辯及責任限制之履行輔助人所指對象存有差異。於漢堡規則後，將履行輔助人之適用條件，其行為應在執行職務範圍內，或係履行或承諾履行運送人所需負擔之任何義務。基此，逐漸擴大履行輔助人之適用對象，並明確規範其適用條件；對港區外之履行輔助人是否亦可援用，並未有明文規範。

四、聯合國國際貿易運送終站營運人責任公約規範

本節探討 1991 年聯合國 UNOTT 公約立法背景與主要條款，以檢視我國貨櫃集散站經營之規範，俾與國際公約之立法接軌。

4.1 運送終站營運人責任公約立法背景

依聯合國國際貿易法委員會^[29]所述，運送終站營運人法律地位及責任，各國司法實務並未一致，且國際公約規定不一，實有更新之必要性。為協調與統一國貿法規，減少運輸物流往來阻礙，通過 1991 年聯合國國際貿易運送終站營運人責任公約 (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade)，簡稱聯合國 UNOTT 公約。

延續漢堡規則之規範，聯合國 UNOTT 公約自貨物收受至交付為強制責任期間及責任基礎^[2]；係針對運送終站營運人，而非在託運人、運送人或受貨人之管理期間，發生貨物滅失、毀損或交付遲延問題，制定賠償責任統一規則，填補既有國際運送立法之空白，以促進國際運輸物流之暢行。

4.2 運送終站營運人責任公約主要條款

聯合國 UNOTT 公約共 25 條，為解決獨立契約人法律地位爭議，明確制定賠償責任及限制，免除隨運送人適用責任不同而變動；針對獨立契約人及其履行輔助人，創設完善責任體制，範圍包含貨櫃集散站。於此針對公約規範「運送終站營運人」，發生貨物滅失、毀損或交付遲延時，應承擔之賠償責任進行分析。

4.2.1 適用範圍與非契約之索賠

依公約第 1 條 a 項規定，營運人於業務過程，履行與運送相關服務，方可適用。凡於船上進行貨物積載或平艙，即係營運人有權出入之區域；碼頭係多企業共用，營運人裝卸貨物為其有權使用之區域；營運人之倉儲地則是其控制區域。為使適用範圍明確，依公約第 1 條 c 項規定，運送起迄點於營運人收受貨物時，起運地與目的地於兩國間。依公約第 1 條 d 項所載，屬公約管轄範圍內與運送相關服務，此等服務以裝卸業者（動態裝卸搬運作業為主）及倉庫業者（靜態貨物倉儲保管為主）作業形態為主，但不以保管、倉儲、裝載、卸載、堆存、平艙、墊艙及捆紮等為限；以該行為是否屬履行國際運送契約所必要，

及是否於終站營運人支配之場所，或有權進入或使用之場所進行者^[30]。

對非契約索賠之適用，依公約第 7 條規定，(1) 公約所定抗辯及責任限額，適用於因貨物發生滅失、毀損或交付遲延，對營運人提起之任何訴訟，不論基於契約、侵權行為或其他依據。(2) 前項訴訟，如對營運人之受僱人或代理人，或其他由營運人所履行與運送相關服務而利用其服務之人提起時，該受僱人、代理人或其他人，若能證明其行為係在受僱職務或營運人雇用授權委託範圍內，得援用營運人依公約所得主張之抗辯及責任限額。(3) 除第 8 條規定外，從營運人與上述所指的任何受僱人、代理人或其他人，所取得賠償總額不得超過公約規定之賠償額。往昔抗辯制度所欲保護對象及於運送人之獨立履行輔助人，即為裝卸業者、貨櫃集散站營運人或倉庫業者等，若能證明其行為係在執行職務範圍內，方可援用運送人之抗辯及責任限制。如今，此被保護對象成為公約之責任主體後，抗辯制度所欲保護對象移至該責任主體之受僱人、代理人或其他由營運人利用於履行運送相關服務之人，如獨立契約人^[30]。

4.2.2 責任期間

依公約第 15 條規定，對締約國所採國際貨物運送有關國際公約，或賦予國際貨物運送有關國際公約效力之國內法所生權義，並不加干涉。依聯合國國際貿易法委員會^[29]調查，貨物滅失或毀損，多數並非發生於運送過程，係發生於運送前或後。於起運地，當託運人將貨物交付營運人，運送人責任或未開始；於目的地，運送人將貨物交付營運人，運送人責任或已免除。營運人之責任期間，公約第 3 條明定，自貨物收受時起至交付受領權利人，或至受領權利人支配時止；即貨物「收受後裝船前、卸船後交付前」期間，以填補前述國際海運公約規範之空白，將海上段以外之期間，明確包含港口與場站間之運送與作業。

營運人之責任期間，應將海陸空運送公約責任期間以外的終站作業包含在內，且應排除與其他運送公約責任期間重疊^[30]。若運送人亦為終站營運人，則非公約所欲規範之營運人，而受原運送契約之規範。若不排除運送人之適用，則無法界定營運人之責任期間，不論係於營運人接管時，或於受領貨物權利之人時，皆將此責任期間提早或延長至運送階段，甚不合理^[20]。公約所指交付係指若營運人從倉庫取貨，並交付於運送人或受貨人，則其交付時間應為營運人停止對貨物監管或控制時；如營運人僅係堆存、平艙、墊艙及捆紮時，只要營運人完成對貨物處理後，其責任期間即終了。將貨物交由受領貨物權利之人處理者，即使於受領貨物權利之人未接管貨物，亦允營運人於履行理貨義務後，即終止公約承擔之責任^[29]。

4.2.3 賠償責任、限額及其限制

依公約第 5 條可知，(1) 若於第 3 條規定，營運人對貨物負責期間內發生，引起貨物滅失、毀損或遲延，營運人應負賠償責任。除非能證明其本人、受僱人或代理人，或營運人為履行與運送相關服務而利用其服務之人，已採一切合理要求措施，防止相關情事及結

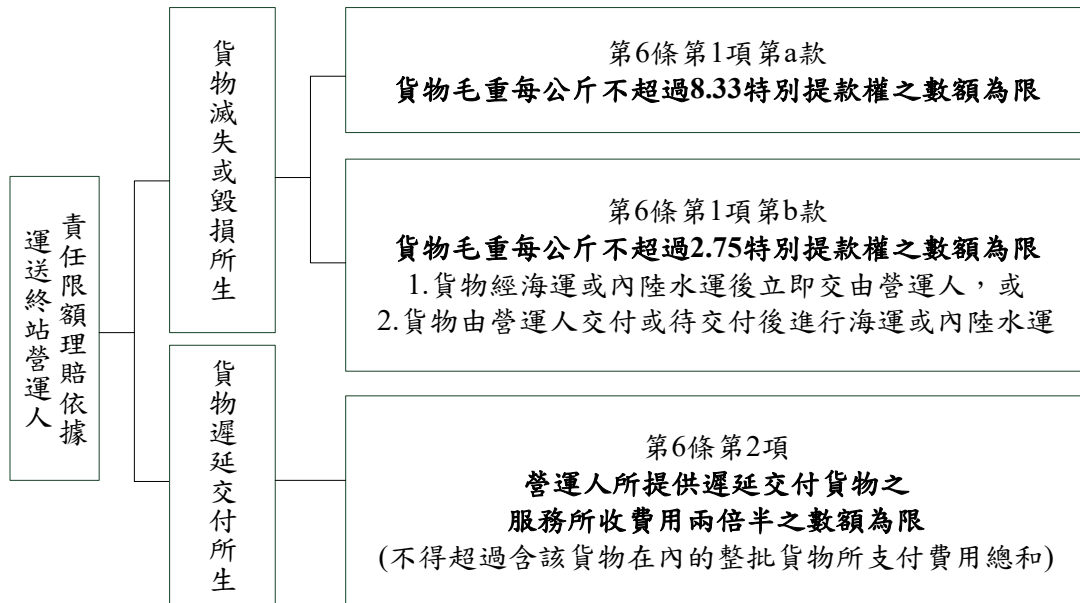
果發生。(2) 若因營運人、受僱人或代理人，或營運人為履行與運送相關服務而利用其服務之人，未採第 1 項所提措施，而因另一原因引起貨物滅失、毀損或遲延，營運人僅對因未採該措施額外引起之滅失、毀損或遲延負責，但須經營運人證明非歸因於未採該措施之損失數額。(3) 交貨遲延指營運人未能於明確約定時間內，或於無上述約定情況，未能於獲悉受領貨物權利之人交貨要求後一段合理時間內，將貨物交付受領貨物權利之人，或給予其支配貨物之權利。(4) 若營運人於明確約定交貨日後連續 30 日內，或無上述約定情況，收受受領貨物權利之人交貨要求後連續 30 日內，未能向受領貨物權利之人交付貨物，或將貨物交由其支配，則有權就貨物之滅失提出求償之人，可將貨物視為滅失。依公約第 5 條第 1 項規定，營運人責任基礎為推定過失責任原則。公約除「受僱人或代理人」外，加入「營運人為履行與運送相關服務而利用其服務之人」，即指營運人之獨立契約人。現今終站作業藉獨立契約人輔助履行情況普遍，若不納入非由營運人指揮監督之獨立契約人，將未能徹底解決營運人責任不明情況^[30]，以擴大對運送人之獨立履行輔助人之保護。

就貨物滅失或毀損所生限額，依公約第 6 條第 1 項 a 款規定，營運人依第 5 條規定，對貨物滅失或毀損之責任，以滅失或毀損貨物毛重每公斤不超過 8.33 特別提款權之數額為限；同項 b 款規定，若貨物係海運或內陸水運後立即交由營運人，或貨物由營運人交付或待交付後進行運送，則營運人責任以滅失或毀損貨物毛重每公斤不超過 2.75 特別提款權之數額為限。本項之適用，包括在海上運送或內陸水運港口提貨及交貨；同項 c 款規定，如部分貨物滅失或毀損影響他貨之價值，在確定責任額時，應計算遭受滅失或毀損貨物及其價值受影響貨物相加所得之總重量。就貨物遲延部分，同條第 2 項規定，營運人對交付遲延之貨物應負賠償，以相當於遲延交付所收費用兩倍半之數額為限，但不得超過整批貨物所收費用之總和；同條第 3 項規定，於任何情況，營運人依第 1 項與第 2 項賠償總額，不超過依第 1 項所引起貨物全部滅失或毀損之限額；同條第 4 項規定，營運人可約定比本條第 1、2 與 3 項所定較高之賠償額。運送終站營運人責任限額理賠依據，如圖 1 所示。

由圖 1 可知，終站營運人之責任，隨貨物重量多寡而定，與海牙規則或漢堡規則不同，並不以包裝單位為標準。依公約第 6 條第 1 項 b 款規定，該貨物與海上或內河運送有直接密切關係，在海上或內河運送前後一段短時間內，貨物仍於運送終站營運人管理，營運人享較低責任限額^[30]。就法律性質而言，單位責任限制乃最低之最高賠償，運送人不得任意減輕或免除，但得以約定較高之限額。此國際公約明文規定，營運人得適用責任限額，對終站營運人責任風險評估，具有極大之助益^[31]，使運送終站營運人責任限額之明確化。

依公約第 8 條規定，若經證明貨物滅失、毀損或交付遲延，係因營運人本人或其受僱人或代理人意圖導致此滅失、毀損或交付遲延所作為或不作為，或明知可能造成該滅失、毀損或交付遲延仍貿然為之者，營運人或其受僱人或代理人，或其他由營運人利用於履行運送相關服務之人，不得享有第 6 條所定法益。有關終站營運作業，公約第 8 條第 1 項規定，不宜擴至所有由終站營運人利用於履行運送相關服務之人。若終站營運人利用於履行運送相關服務之人故意或輕忽所致時，不構成營運人責任限制權利之喪失，即獨立契約人引起之事由，不影響終站營運人享責任限制利益。為配合第 7 條第 2 項履行輔助人抗辯制

度，公約第 8 條第 2 項規定此責任限制權利喪失事由。此乃海牙威士比規則以來，漢堡規則、聯合國多式聯運公約所採；所不同者，公約係針對終站營運人之受僱人、代理人或其他由營運人利用於履行運送相關服務之人而定^[30]。



資料來源：本文修改自蔡宛蓊^[28]。

圖 1 運送終站營運人責任限額理賠依據

4.2.4 通知與訴訟時效

依公約第 11 條可知，除非營運人於貨物交付有權受領之人後 3 個工作日內，收到載明有滅失或毀損概況之通知，否則推定營運人已依第 4 條第 1 項 b 款單據記載狀態下交付，或若未簽發此單據，則係於良好狀態下交付之表面證據；同條第 2 項規定，貨物滅失或毀損不顯著時，若於貨物到達最終受貨人後連續 15 日內，或貨物交付有權受領之人後連續 60 日內，未通知營運人者，本條第 1 項準用之；同條第 4 項規定，若貨物實際或疑似有毀損滅失時，營運人、運送人及有權受領貨物之人，相互間應給予他方一切檢查與理算之合理協助；同條第 5 項規定，除非貨物於交付有權受領之人後連續 21 日內向營運人發出通知，否則不予賠償。依公約第 11 條第 1 項規定，受領權利人收受貨物後第 3 個工作日內，提出貨損通知，可阻單據所載狀態及收受良好貨物之推定；同條第 2 項針對貨物外觀上滅失或毀損不顯著之通知；15 日內之規定，給予受貨人充裕時間，檢查外觀上對貨物滅失或毀損不顯著；而 60 日內之規定，乃滅失或毀損通知之最後期限。

依公約第 12 條規定，(1) 公約之任何訴訟，若未於 2 年內提起司法或仲裁程序者，即不得再提出。(2) 時效期間自下列規定之日起算：(a) 營運人交付貨物全部或一部，或將貨

物置於有權受領之人支配之日起，或 (b) 若貨物全部滅失，於有請求權人接至營運人貨物滅失通知之日，或依第 5 條第 4 項規定，有請求權人將該貨物視為滅失之日，以較早者為起算日。(3) 時效期間開始之日，不計入期間內。(4) 營運人得於時效期間內，通知求償人延長期間。此項期間，得因再通知而延長。(5) 對運送人或其他被認為有責任者提起訴訟，或解決以此訴訟為基礎之求償後 90 日內提出者，且提出對運送人或其他人之求償，而可能導致對營運人提起求償訴訟時，此求償之提出已通知營運人後一段合理期間內提出者，即使已逾前述起訴期間後，運送人或其他人仍可對營運人提出追索訴訟。為避免運送人於 2 年時效接近期滿或期滿後，遭受起訴或判定應負責任，使運送人對營運人提起追索訴訟之困難，公約訴訟時效為 2 年。此與漢堡規則規定相同，較海牙威士比規則所定 1 年為長。

4.3 綜合評析

聯合國 UNOTT 公約解決終站營運人法律地位之爭議，明確制定賠償責任及限制。營運人就貨物收受至交付期間，對貨物所生損害責任基礎為推定過失責任原則，不論係契約或侵權行為，終站營運人均得依貨物重量或服務費用倍數之限額計算，及 2 年訴訟時效，有助營運人責任風險之評估。此外，公約將喜馬拉雅條款條文法化，明確使營運人之履行輔助人及獨立契約人，有限度地於協助履行運送相關服務範圍內，得以適用公約之法益。

為平衡營運人對託運人、運送人及受貨人之權益，聯合國 UNOTT 公約為運送終站營運人貨損責任建立國際統一規範，有助於構建合理舉證責任制，以供爭端解決機制。公約規範主體為「運送終站營運人」，該適用性以與運送相關服務而定，不論業別名稱，含貨櫃集散站經營業、裝卸業、倉庫業等，使營運人之履行輔助人及獨立契約人，有限度地適用公約之法益；若欲將之國內法化，則應視營運人提供與運送相關服務之目的，是否與國際運送直接相關，以避免抗辯制度之濫用。

五、貨櫃集散站經營業之責任規範

本節討論貨櫃集散站經營業相關規範，以國際海運公約立法精神，考量我國貨櫃集散站之特殊性，提出貨櫃集散站經營業對貨損責任規範之建議。

5.1 貨櫃集散站經營業之規範

貨櫃集散站經營業以航業法為母法，貨櫃集散站經營業管理規則為行政管理，海關管理貨櫃集散站辦法與貨棧貨櫃集散站保稅倉庫物流中心，以及海關指定業者實施自主管理辦法，係海關所頒佈貨櫃集散站經營業於貨物通關及申請自主管理之依據。有關貨櫃集散站及其經營業務，依我國航業法第 3 條第 5 項規定，係指提供貨櫃集散站之場地及設備，經營貨櫃貨物集散而受報酬之事業。依海關管理貨櫃集散站辦法第 2 條第 4 項規定，指經海關完成登記，專供貨櫃及櫃裝貨物集散倉儲之場地；依貨櫃集散站經營業管理規則第 2

條第 1 項規定，為貨櫃之儲存、裝櫃、拆櫃、裝車、卸車及貨櫃貨物之集中、分散等。根據蘇冠儒^[32]研究，就運送人而言，貨櫃集散站係提供收交貨物、儲存及管理貨櫃之處所；就託運人與受貨人而言，為提送貨物及運送人責任起迄之地點；就海關而言，則是關稅及走私之管制點。

我國司法實務上，貨櫃集散站營運人之法律地位屬倉庫營業人。若港口貨櫃集散站以履行輔助人身分，協助運送人從事海商法第 76 條第 2 項相關業務，得適用抗辯及責任限制；但內陸貨櫃集散站僅能依民法倉庫章第 614 條準用寄託章第 590 條規定，受報酬之倉庫營業人，應善盡管理人之注意義務，若未盡此義務致貨物喪失或毀損時，應負損賠責任^[33]。於賠償原則，貨櫃集散站經營業務契約，若視為倉庫契約形態，則依民法第 213~216 條規定，除法律或契約另有規定，其損賠以回復原狀為原則；若回復不能或回復原狀顯有重大困難者，或債權人請求支付回復原狀必要之費用以代回復原狀者，則得以金錢賠償。損賠範圍以填補債權人所受損害及所失利益為限^[32]。於時效限制，契約責任依民法第 125 條為 15 年，侵權行為則依民法第 197 條為 2 年。

5.2 履行輔助人之抗辯及限制

民國 51 年修訂之海商法，主要承襲 1924 年海牙規則精神，對履行輔助人得否援用運送人之抗辯及責任限制，未有規範。民法與行政法規中，亦未援用喜馬拉雅條款規定。但履行輔助人之責任，於國際公約與立法例上，基於運送人與利益衡平，均朝向擴張責任限制之主體改革，俾除運送人外，船舶承租人、營運人、運送終站營運人與裝卸業者等，亦均得主張責任限制、免責條款及短期時效等法益，使海上運送相關從業人員樂於奉獻航港經營相關事業^[34]。

因應喜馬拉雅條款之趨勢，保障履行輔助人之權益，我國海商法於民國 88 年新增暨 89 年修正第 76 條，有關代理人及受僱人之責任限制，於第 1 項規定，「本節有關運送人因貨物之滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限」；同條第 2 項增訂：「前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之」。

從立法理由可知，主要係依 1968 年海牙威士比規則第 4 條之 1 增訂，使海上運送人所得主張之抗辯及責任限制，其代理人、受僱人及契約履行輔助人亦得主張之。凡於商港區域內，從事裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，除有故意或重大過失情形，得主張如同運送人之抗辯及責任限制，使喜馬拉雅條款成文化；使貨櫃集散站營運人可享如同運送人之免責事由、較低賠償額及短期時效等法益^[32]。此立法欲將獨立契約人納入，然因明定「商港區域內」，而有地理區域之適用限制；致內陸貨櫃集散站營運人無法適用。

根據林福港^[34]指出，上述規範因運送人之責任，仍限於 1968 年海牙威士比規則所採

鈎至鈎範圍，僅當貨物滅失、毀損及遲延發生於海上時，一切抗辯及免責權利才能享有；於陸上部分，因主體運送人只能適用民法，則客體—履行輔助人之抗辯及免責權利，自無法超過運送人；如欲海商法第 76 條第 2 項適用實益，僅有採單一說，即認為雖於陸上段，惟仍屬海上運送契約之一部分，不宜分割適用法律，仍應適用海商法；於此情形，運送人可主張單位責任限制，輔助其履行運送義務的裝卸業者與倉儲業者等，方得援用。

5.3 履行輔助人之抗辯及限制增訂建議

我國部分港口腹地受限，不論設置於港口或內陸，貨櫃集散站均扮演國際運輸中繼站角色；其主管機關相同，作業模式與流程亦相同，因地理位置不同，於私法上，港口貨櫃集散站適用海商法，而海商法排除內陸貨櫃集散站之適用。考量我國貨櫃集散站之特殊性，使之與國際公約接軌；針對運送人之履行輔助人所得主張抗辯及責任限制，於此建議增訂海商法第 76 條第 3 項^[28]如下：

「於商港區域範圍外負責接管國際運送之貨物，協助運送人履行運送契約，而提供裝載、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙、卸載等服務者，亦得享有運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定」。

「對貨物之滅失或毀損引起之損失所負賠償責任，以滅失或毀損貨物毛重每公斤不超過 8.33 特別提款權之數額為限；若貨物係海運或內陸水運後立即交由營運人，或貨物由營運人交付或待交付後進行運送，則對所負賠償責任以滅失或毀損貨物毛重每公斤不超過 2.75 特別提款權之數額為限。對交付遲到之貨物應負賠償責任，以相當於對該交付遲到貨物提供之服務所收費用兩倍半為限；但不得超過含該貨物在內之整批貨物所支付費用總和」。

針對前述我國海商法第 76 條第 3 項之增訂理由，分述如下：

1. 隨國際貿易形態改變，運輸物流服務多元化，及我國港口營運之特殊性，貨櫃集散站業務自然延伸至內陸，造成港口與內陸的貨櫃集散站適用不同規範，有失衡平。雖陸上風險與海上風險不同，內陸貨櫃集散站經營業之責任法制，雖無法與海運享有相同責任限額，但應避免與陸上法規適用過重之責任體制。
2. 建議參考 1991 年聯合國 UNOTT 公約，規範負責接管與國際運送直接相關之貨物，提供與運輸相關服務，包括裝載、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙、卸載等，以協助運送人履行運送契約者，無需區分運送人之受僱人、代理人或獨立契約人，均可適用所定貨損責任額。
3. 我國海商法第 76 條第 3 項之增訂，規範商港區域範圍外提供上述服務，協助運送人履行運送契約者，於發生貨物滅失、毀損或遲延時，亦得主張抗辯及責任限制。
4. 我國貨櫃集散站之經營，常以貨物噸數（重量）計算收取服務費用，因此單位責任限額以「公斤」單位為賠償計算；貨物交付遲延則以所收費用之倍數計算。

5.4 綜合討論

前述建議，又需斟酌者，因我國海商法第 76 條之規定，僅限於商港區域內之範圍。若從運送人之責任期間，在 1924 年通過、1931 年生效的海牙規則，僅對運送人自貨物裝載至卸載；經 1968 年通過、1977 年生效的海牙威士比規則，將適用對象擴及運送人之受僱人及代理人（不含獨立契約人）；及 1978 年通過、1992 年生效的漢堡規則，再擴及受僱人或代理人證明其行為係在執行職務範圍內之獨立履行輔助人；再經 1980 年聯合國多式聯運公約將聯運營運人之受僱人及代理人亦納入；直至 2008 年通過、2009 年簽署的鹿特丹規則，將適用對象擴及海運履行輔助人，並將責任期間延展至貨物收受至交付期間，均未見責任範圍擴及將內陸貨櫃集散站營運人視為海運履行輔助人。綜言之，鹿特丹規則對履行輔助人或獨立契約人仍僅以港區範圍內為限；而且，1991 年聯合國 UNOTT 公約目的係針對運送終站營運人，制定賠償責任統一規則，其與海上運送人責任限制並無直接關係。

本文主要依國際公約立法趨勢，討論運送人之履行輔助人所得主張之抗辯及責任限制，得否擴及適用於港區範圍外之履行輔助人之責任限制；依我國貨櫃集散站經營業立場，所提供服務功能相同，因地理位置不同，於私法上，港口貨櫃集散站適用海商法，而內陸貨櫃集散站適用民法倉庫之規定。基此，1991 年聯合國 UNOTT 公約係針對運送終站營運人，而非在託運人、運送人或受貨人管理期間，發生貨物滅失、毀損或交付遲延問題，制定賠償責任統一規則；且應視內陸貨櫃集散站營運人提供與運送相關服務之目的，是否與國際運送直接相關，以避免抗辯制度之濫用，填補既有國際運送立法之空白，以促進國際運輸物流之暢行。

六、結論與建議

有關貨櫃集散站營運人對貨損責任，本文提出主要的研究結論與建議如下：

6.1 結論

1. 我國經濟係屬海島型經濟，國貿貨物進出有賴海洋運輸實現。依我國航業法之規範，貨櫃集散站經營業係航運特許業之一；就其功能而言，扮演國際運輸物流中繼站之角色，不論設置於港口或內陸，所提供服務相同，主管機關相同，因地理位置不同，於私法上，港口貨櫃集散站適用海商法，而海商法排除內陸貨櫃集散站之適用，僅能適用民法有關倉庫業之規定。
2. 國際海運公約中，運送人之履行輔助人所得主張之抗辯及責任限制，所指對象有所不同；於漢堡規則後，履行輔助人之行為，應在執行職務範圍內，或係履行或承諾履行運送人所需負擔之義務判定。依新修訂喜馬拉雅條款適用範圍已擴大，於國際立法上，舉凡為協助履行運送契約而提供任何服務之人，不論其與運送人是否有契約關係，以其行

為目的為判定基準。要言之，隨國際運輸物流形態改變，於貨櫃運輸服務，運送人之履行輔助人之適用對象，已從受僱人及代理人，逐漸擴及獨立契約人，含貨櫃集散站營運人在內。

3. 運送終站營運人之法律地位，目前各國司法實務並未一致，且國際公約規範不同。聯合國 UNOTT 公約規範主體為運送終站營運人，為貨損責任建立國際統一規範，解決獨立契約人法律地位爭議，明確制定賠償責任及限制，對協助履行運送行為之獨立契約人及其履行輔助人，創設完善之責任體制；惟應視營運人提供與運送相關服務，是否與國際運送直接相關，以避免抗辯制度之濫用。
4. 為保障非契約當事人權益，1999 年英國已通過契約法案，明定法理基礎，賦予契約中第三受益人得享契約規範之特定利益，補強運送契約中喜馬拉雅條款於法理之正當性，使運送人之履行輔助人，於特定條件下，得主張運送人之抗辯及責任限制；此明文規範，對協助履行運送契約之履行輔助人，實為一大保障。

6.2 建議

1. 本文探討國際海運公約對貨櫃集散站之貨損責任，討論聯合國 UNOTT 公約之規範，提出貨櫃集散站營運人對貨損責任之修正建議。我航港主管機關應正視部分港口腹地有限之特殊性，及其與倉庫之差異性，採納聯合國 UNOTT 公約精神，以制定專屬責任限額，使我國海商規範與國際公約之規範接軌。有關內陸貨櫃集散站之規範，建議進一步探討其他國家規範，以健全我國海商法律之規範。
2. 鹿特丹規則將適用對象擴及海運履行輔助人，但內陸貨櫃集散站營運人得否納入海運履行輔助人。於此建議針對履行輔助人或獨立契約人，及新修訂喜馬拉雅條款適用範圍，得否擴及至內陸貨櫃集散站營運人；此外，聯合國 UNOTT 公約與海上運送人責任限制之關係，亦值得深入研究。

參考文獻

1. 財政部，關港貿單一窗口海關進出口統計(民國 109)，https://portal.sw.nat.gov.tw/APGA/GA11_LIST，民國 109 年 2 月 3 日。
2. 柯澤東，最新海商法貨物運送責任篇，第 2 版，元照出版公司，臺北市，民國 90 年。
3. 楊仁壽，最新海商法論，第 3 版，三民書局，臺北市，民國 89 年。
4. Elder, Dempster & Co. Ltd. v. Paterson, Zochonis & Co. Ltd. [1924] A.C. 522.
5. Scruttons Ltd. v. Midland Silicones Ltd. [1962] A.C. 446.
6. Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 4th Ed., Éditions Y. Blais, 2008.
7. Lee, M., "Contracts (Rights of Third Parties) Ordinance: Legislative Reform of the Doctrine of Privity", *The Official Journal of the Law Society of Hong Kong*, 2015, pp. 44-48.

8. The Government of the Hong Kong (2015), Special Administrative Region, Department of Justice, "Contracts (Rights of Third Parties) Ordinance - An Introduction", <http://www.doj.gov.hk/eng/public/rightsofThirdParties.html>, 2015.
9. 謝文豐, 「我國國際港埠裝卸人貨損責任之探討」, 國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文, 民國 92 年。
10. 曾國雄、徐當仁, **海商法(上): 港埠裝卸人之法律地位之探討**, 作者自版, 臺北市, 民國 82 年。
11. BIMCO (2014), Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and Other Contracts No. 6, September 2010, <https://www.bimco.org/>, Retrieved on June 11, 2016.
12. 張新平, **海商法**, 第 4 版, 五南圖書, 臺北市, 民國 99 年。
13. 黃裕凱, 「論「喜馬拉雅條款」及「次契約條款」(上)」, **輔仁法學**, 第 27 期, 民國 93 年, 頁 193-270。
14. Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (2014), "Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and Other Contracts", <http://britanniapandi.com/publication/revised-himalaya-clause-bills-lading-contracts/>, Retrieved on February 3, 2020.
15. 于惠蓉, 「鹿特丹規則海運履行輔助人定義及責任之探討」, **東海大學法學研究**, 第 41 期, 民國 102 年, 頁 159-211。
16. 楊仁壽, 「海運履約人的賠償責任」, **航貿週刊**, 第 42 期, 民國 101 年, 頁 55-57。
17. 曾國雄、鍾政棋, **載貨證券理論與實務**, 環球書局, 臺北市, 民國 86 年。
18. Institute of Chartered Shipbrokers, *Legal Principles in Shipping Business* 2010/2011 Ed., Witherby Seamanship International Ltd., United Kingdom, 2010.
19. 張東亮, **劃時代之國際法—漢堡規則論**, 中國文化大學出版部, 臺北市, 民國 70 年。
20. 李政欣, 「我國港埠物流法律相關問題之研究」, 國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文, 民國 93 年。
21. Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, Cowansville, Quebec: Éditions Y. Blais, 2002.
22. 黃裕凱, **國際海商暨海事法基本文件—第二冊運送與貿易**, 作者自版, 臺北市, 民國 97 年。
23. 鍾政棋、于惠蓉、鄭莉穎, 「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」, **運輸計劃季刊**, 第 42 卷, 第 2 期, 民國 102 年, 頁 151-170。
24. Sturley, M.F., "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States", *Texas International Law Journal*, Vol. 44, No. 3, 2009, pp. 427-455.
25. 司玉琢、韓立新, **鹿特丹規則研究**, 大連海事大學出版社, 中國大連, 民國 2009 年。
26. Tomotaka Fujita, "The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications," *Texas International Law Journal*, Vol. 44, No. 3, 2009, pp. 349-373.
27. 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。
28. 蔡宛蓓, 「我國貨櫃集散站經營管理與貨損理賠之分析」, 國立臺灣海洋大學航運管

理研究所碩士論文，民國 105 年。

29. United Nations Commission on International Trade Law (1994), United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade(Vienna,1991), https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals, Retrieved on February 3, 2020.
30. 林宗德，「運送終站營業人責任法制之研究」，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，民國 81 年。
31. 巫俊蔚，「我國航空貨物集散站經營業貨損賠償責任之研究」，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，民國 96 年。
32. 蘇冠儒，「我國貨櫃集散站經營業貨損賠償責任及其責任保險之研究」，長榮大學航運管理研究所碩士論文，民國 98 年。
33. 陳契宏，「我國貨櫃集散站經營業責任制度之研究」，長榮大學經營管理研究所碩士論文，民國 95 年。
34. 林福港，「港埠裝卸作業問題與其法律責任之研究」，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，民國 88 年。

