

103-74-4273
MOTC-IOT-102-MBA008

我國海商法貨物運送規範初探

著者：張朝能、張贊育、張世龍、陳一平

交通部運輸研究所

中華民國 103 年 5 月

我國海商法貨物運送初探

著 者：張朝能、張贊育、張世龍、陳一平

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 103 年 5 月

印 刷 者：連江印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 15 冊

定 價：90 元

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

| | | | |
|--|-----------|---------------------------|--|
| 出版品名稱：我國海商法貨物運送規範初探 | | | |
| 國際標準書號（或叢刊號） | 政府出版品統一編號 | 運輸研究所出版品編號 103-74-4273 | 計畫編號 102-MBA008 |
| 主辦單位：運輸經營管理組 主管：張朝能 計畫主持人：張朝能 研究人員：張贊育、張世龍、陳一平 聯絡電話：2349-6846 傳真號碼：2545-0431 | | | 研究期間 自 102 年 2 月 至 102 年 12 月 |
| 關鍵詞：海商法，貨物運送，載貨證券，鹿特丹規則 | | | |
| 摘要： <p>海運產業係國際性的產業，面臨的是國際性的競爭市場。隨著國際貿易的蓬勃發展，航運經營環境已經有相當大的改變，其商業競爭也日趨激烈，傳統的商業模式已經逐漸不能夠適用競爭環境。例如：貨櫃運輸的發展、貨物的多元化使得運送人所承擔之運送風險增加；海上運送業已陸續發展為結合陸、海、運送及報關與倉儲物流的一貫作業服務；尤其是資、通訊科技發達，電子商務已成為趨勢，海運實務已越來越多採用電子化載貨證券，使得過去傳統的運輸觀念複雜化，在如此發展的趨勢下，聯合國貨物複合運送公約乃應運而生。</p> <p>民國88年我國「海商法」最後一次的修正完成公布實施後至今已10餘年，再加上近年海上航行科技日新月異，海事國際公約亦不斷制定或增修，而「海商法」修法事涉航運實務與多方之權益，需配合實務及國際規範。為使我國「海商法」與國際主流價值接軌，對船貨雙方營造穩定而可預測的法律環境，以落實國家海洋政策，應積極進行「海商法」修法相關作業。</p> <p>本報告除對我國「海商法」關於貨物運送規範之內容詳細探討，並與國際海上貨物運送公約進行比較分析，另蒐集我國最高法院判決有關我國「海商法」貨物運送實務爭議案例，以做為未來修訂「海商法」之參考。</p> | | | |
| 出版日期 | 頁數 | 定價 | 本 出 版 品 取 得 方 式 |
| 103 年 05 月 | 115 | 90 | 凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。 |
| 機密等級： <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;"> <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 </div> <div> （解密條件：<input type="checkbox"/> 年 月 日解密，<input type="checkbox"/> 公布後解密，<input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密，<input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） </div> </div> <div style="margin-top: 5px;"> <input checked="" type="checkbox"/> 普通 </div> | | | |
| 備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。 | | | |

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

| | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|--|
| TITLE: A Preliminary Study on ROC Maritime Law Governing Carriage of Goods | | | |
| ISBN(OR ISSN) ISBN (pbk.) | GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER | IOT SERIAL NUMBER 103-74-4273 | PROJECT NUMBER 102-MBA008 |
| DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Chao-Neng Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chao-Neng Chang PROJECT STAFF: Tsan-Yu Chang, Shyh-Long Chang, I-Ping Chen PHONE: 886-2-23496846 FAX: 886-2-25450431 | | | PROJECT PERIOD FROM February 2013 TO December 2013 |
| KEY WORDS: Maritime Law ,Carriage of Goods, Bills of Lading ,Rotterdam Rules | | | |
| ABSTRACT: <p>For promoting the international trade and reducing the trade barriers, each country will enact its Maritime Law based on its economic environment to cope with the need of its international transport performed by ocean transportation. Since the enactment of the Hague-Visby Rules 1968 and the Hamburg Rules 1978, there are many newly developed shipping practices in international trades, including the common practice of door-to-door service, electronic transport documents, volume contract, requirements of maritime safety and security, requirements of imposing stricter duties and liabilities on ocean carriers and other performing parties, etc. It is necessary to consider all these development and decide whether or not to modify prevailing regulations in order to cope with the change of shipping practices. The Rotterdam Rules are proposed to provide uniform rules for promote international trades and carriage. The part of “Carriage of goods” in ROC Maritime Law has been enacted based on the Hague-Visby Rules. It also faces certain challenges because the change of international shipping practices.</p> | | | |
| DATE OF PUBLICATION May 2014 | NUMBER OF PAGES 115 | PRICE 90 | CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED |
| The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications. | | | |

我國海商法貨物運送規範初探

目 錄

| | |
|----------------------------------|-----|
| 目錄..... | III |
| 圖目錄..... | VI |
| 第一章 緒論..... | 1 |
| 1.1 研究緣起與目的..... | 1 |
| 1.2 研究範圍與內容..... | 2 |
| 1.3 研究方法..... | 2 |
| 1.4 研究架構與流程..... | 3 |
| 第二章 海商法概述..... | 7 |
| 2.1 海商法之定義與特性..... | 7 |
| 2.2 我國海商法之法源..... | 8 |
| 2.3 我國海商法之立法歷程..... | 10 |
| 2.4 我國海商法主要內容要點及民國 88 年修正重點..... | 11 |
| 第三章 海上貨物運送國際公約..... | 13 |
| 3.1 海牙與海牙威士比規則..... | 14 |
| 3.1.1 海牙規則擬訂背景..... | 14 |
| 3.1.2 海牙威士比規則擬訂背景..... | 17 |
| 3.1.3 海牙規則與海牙威士比規則主要內容..... | 17 |
| 3.2 漢堡規則..... | 22 |
| 3.2.1 漢堡規則擬訂背景..... | 23 |
| 3.2.2 漢堡規則主要內容..... | 24 |
| 3.3 鹿特丹規則..... | 28 |
| 3.3.1 鹿特丹規則擬訂背景..... | 28 |
| 3.3.2 鹿特丹規則主要內容..... | 29 |

| | |
|-------------------------------|---------------|
| 第四章 我國海商法貨物運送規範 | 39 |
| 4.1 海上貨物運送契約 | 39 |
| 4.1.1 海上貨物運送契約之定義與性質 | 39 |
| 4.1.2 海上貨物運送契約之種類 | 40 |
| 4.2 運送人之權利、義務及責任 | 43 |
| 4.2.1 海上貨物運送人之權利 | 43 |
| 4.2.2 海上貨物運送人之義務 | 49 |
| 4.2.3 海上貨物運送人之責任 | 53 |
| 4.3 託運人之權利、義務及責任 | 59 |
| 4.3.1 託運人之權利 | 59 |
| 4.3.2 託運人之義務 | 60 |
| 4.3.3 託運人之責任 | 61 |
| 4.4 載貨證券 | 61 |
| 4.4.1 載貨證券之意義 | 61 |
| 4.4.2 載貨證券之性質 | 62 |
| 4.4.3 載貨證券之種類 | 64 |
| 4.4.4 載貨證券之效力 | 66 |
| 4.4.5 載貨證券上之據稱條款與不知條款之記載 | 67 |
| 4.4.6 喜馬拉雅條款 | 68 |
| 4.4.7 載貨證券之準據法 | 70 |
| 4.4.8 仲裁條款 | 71 |
| 第五章 我國海商法與國際公約比較分析 | 73 |
| 5.1 強制責任期間之比較 | 73 |
| 5.2 運送人基本義務 | 75 |
| 5.3 免責事由 | 82 |
| 5.4 位責任限制 | 86 |
| 5.5 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效 | 87 |

| | |
|----------------------|----------------|
| 第六章 海商法案例探討 | 91 |
| 6.1 船舶所有人之適航及貨物照管義務 | 91 |
| 6.2 發航時是否具備堪航能力 | 92 |
| 6.3 載貨證券物權效力 | 94 |
| 6.4 電報放貨是否為海上貨運單 | 95 |
| 6.5 載貨證券之準據法 | 97 |
| 6.6 貨物未提領通知託運人義務 | 98 |
| 6.7 定期傭船人之定位 | 99 |
| 第七章 結論與建議 | 101 |
| 7.1 結論 | 102 |
| 7.2 建議 | 104 |
| 參考文獻 | 105 |

圖 目 錄

| | |
|------------------|---|
| 圖 1.1 研究流程圖..... | 5 |
|------------------|---|

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

我國之國際貿易運輸方式，基於地理環境及成本考量，通常以海上及航空運送為主要方式，其中又以海上運送為大宗，所以我國國際經貿發展與海上運送行為有著密不可分的關係。

海運產業係國際性的產業，面臨的是國際性的競爭市場。隨著國際貿易的蓬勃發展，航運經營環境已經有相當大的改變，其商業競爭也日趨激烈，傳統的商業模式已經逐漸無法適用競爭環境。例如：貨櫃運輸的發展、貨物的多元化使得運送人所承擔之運送風險增加；海上運送業已陸續發展為結合陸、海、運送及報關與倉儲物流的一貫作業服務；尤其是資、通訊科技發達，電子商務已成為趨勢，海運實務已越來越多採用電子化載貨證券，使得過去傳統的海洋貨物運輸觀念複雜化。

回顧我國海商法的立法過程，政府於民國18年12月制定海商法，全文共有174條，民國20年1月開始施行，中間經過幾次修正，最後一次的修正是在民國88年7月，參考1968年「海牙威士比規則」相關條文，把國際公約國內法化。在民國89年1月及98年7月又分別針對76條與16條、153條等條文進行文字上之修正，實質內容並無大幅度的修訂。從民國88年至今已10餘年，再加上近年海上航行科技日新月異，海事國際公約亦不斷制定或增修，而海商法修法事涉航運實務與多方之權益，需配合實務及國際規範。為使我國海商法與國際主流價值接軌，對船貨雙方營造穩定而可預測的法律環境，主管機關亦積極進行海商法修法之相關準備作業，以落實國家海洋政策。

我國現行海商法共分8章153條，規範事項甚多，主要包括：船舶所有人責任限制、海事優先權、船舶抵押權、海上貨物運送、海上旅客運送、船舶拖帶、船舶碰撞、海難救助、共同海損、海上保險等。本報告擬以國際海上運送公約及我國海商法海上貨物運送規範為探討之

主要核心，首先回顧我國「海商法」立法過程，進而探討國際海上運送公約與我國海商法對海上貨物運送規範之內容及其異同，主要包括為運送人強制責任期間、運送人基本義務、免責事由與舉證責任、其他責任規定之條款解析、鹿特丹規則之其他新規範等，另蒐集目前我國海商法有關貨物運送實務運作過程中產生之爭議案例予以檢討，並透過學理及實務見解之整理與分析，以供主管機關之未來修法參考。此外本報告亦可配合運輸政策白皮書(海運發展部分)相關政策及交通部海商法幕僚工作小組修法之推動，研究成果並可提供交通部制訂我國國際海運發展政策之重要參據。

1.2 研究範圍與內容

依據上述緣起與目的，本報告之主要內容為：

1. 探討我國「海商法」概述，包括定義、特性、法源等。
2. 探討我國現行「海商法」之立法歷程及整體架構。
3. 國際海上運送公約有關貨物運送之相關規定及其差異和產生之法律衝突，以及國際公約發展趨勢之研析。
4. 就我國「海商法」貨物運送之主要規範與國際海上運送公約進行比較分析。
5. 實務爭議案例分析。
6. 結論與建議。

1.3 研究方法

一、文獻探討法

本報告主要的研究方法為靜態的次級資料(secondary data)蒐集與分析，針對海上貨物運送蒐集國際海上貨物運送三大公約(即「海牙規則」、「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、「鹿特丹規則」、我國與世界海運先進國家如美、英等國的海上貨物運送相關法令與司法見解等文獻，均為本報告的論證基礎。主要包括：

1. 「海商法」教材。

2. 相關會議、研討會資料：包括輔仁大學法財經法律學系召開之「海商法修正研討會系列」、交通部航港局委託中華航運學會辦理之「海商法修正座談會」及海運相關公協會辦理之研討會等會議相關資料及其他相關研究報告等官方資料。
3. 國內海洋法律、航運管理、交通運輸物流等相關科系研究所師生相關研究報告及學術論文。
4. 期刊、報章雜誌報導資料等。
5. 相關網站資料。

二、法理探討法

由於海上貨物運送涉及不同國家、船貨不同立場的利益競爭的因素，法理的探討，包括立法宗旨、法益保護、業界實務慣例與學術見解的變遷，都納入研究之範圍。

三、比較研究法

本研究重點乃在探討我國「海商法」貨物運送相關規定及其與國際公約之異同，所以「海牙規則」、「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、「鹿特丹規則」等海上貨物運送國際公約法制規範與實務見解，亦是本研究蒐集、分析、比較的對象。期能透過不同角度、不同基礎、不同利益考量、不同政策目標等法制變數的多元比較分析，獲得週延、理性、全面的研究成果。

1.4 研究架構與流程

本報告計分為七章，各章主要內容如下：

第一章為緒論，主要敘述研究緣起與目的、研究範圍與內容、研究方法與研究架構與流程。

第二章首先探討我國「海商法」之定義、特性及其法源，並回顧我國「海商法」立法歷程及民國 88 年最新修訂之內容，最後說明我國「海商

法」之整體架構，以作為後續研究之基礎。

第三章則就「海牙規則」、「海牙威士比規則」與「漢堡規則」等國際海上貨物運送三大公約及「鹿特丹規則」等國際公約的擬訂背景、主要內容加以探討。

第四章針對我國「海商法」關於貨物運送規範之內容詳細加以探討，包括運送契約之當事人、載貨證券之權利義務關係、免責事由及單位責任事由之舉證責任分配等，以做為未來進一步研究我國「海商法」修正方向之基礎。

第五章就現行國際公約「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、「鹿特丹規則」中與貨物運送相關之重要規範，如強制責任期間、運送人基本義務、免責事由、單位責任限制及貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效，與我國「海商法」及進行比較分析。

第六章蒐集我國最高法院判決有關我國「海商法」貨物運送實務爭議案例，瞭解其與我國其他相關法令之競合關係，以做為未來修訂「海商法」之參考。

第七章則提出研究結論及相關建議。

本研究之流程，如圖 1.1 所示。

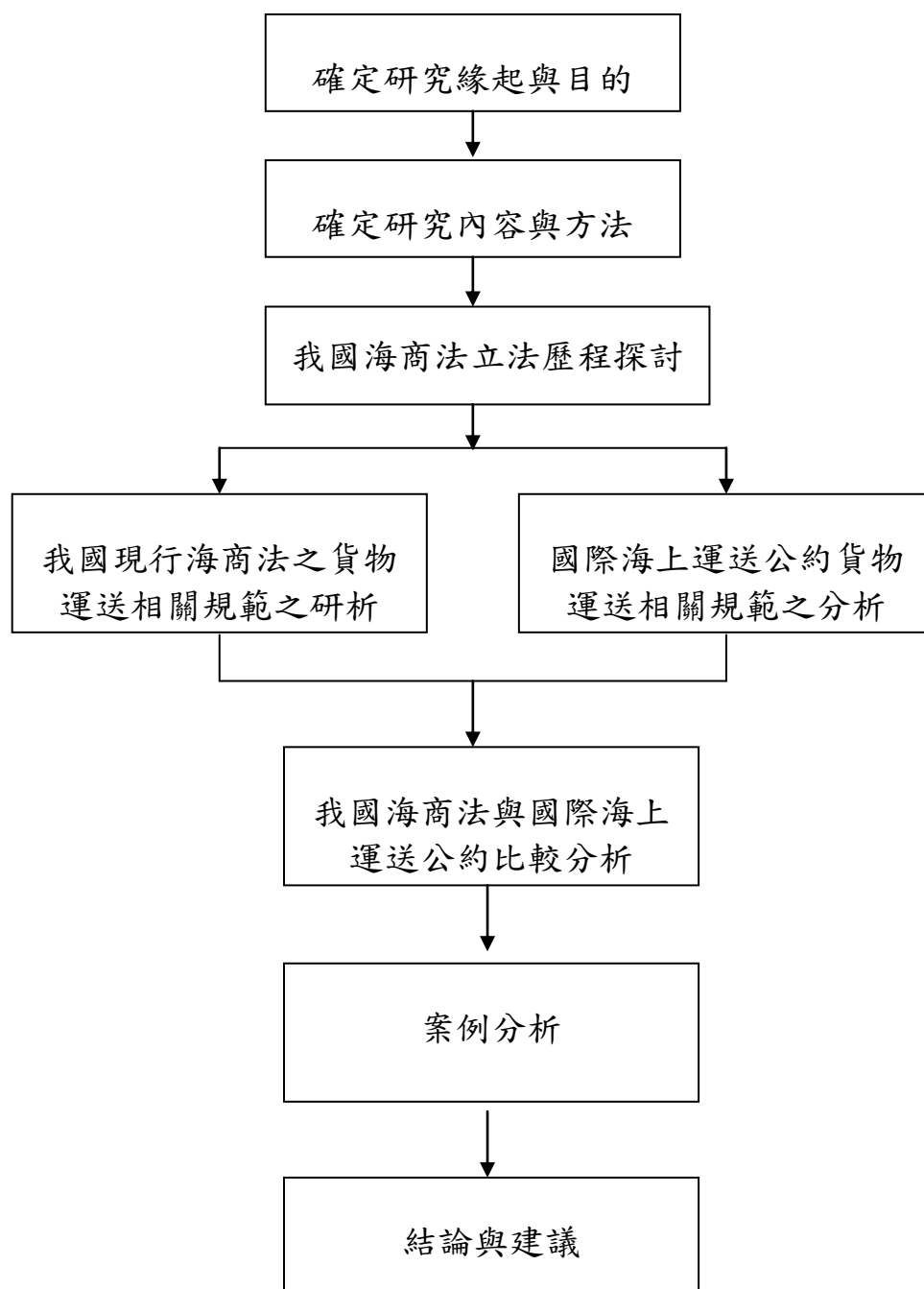


圖 1.1 研究流程圖

第二章 海商法概述

本章探討我國「海商法」之定義、特性及其法源，並回顧我國「海商法」立法歷程及最新修訂之內容，以及說明我國「海商法」之整體架設，以作為後續研究之基礎。

2.1 海商法之定義與特性

「海商法」係指規定船舶在海上或與海相通之水面或水中航行所生私法上權利義務關係為主之法律，所以「海商法」乃規範海上運送關係、船舶關係法規之總稱。其中主要是規範在海上運送關係中，船舶所有人與其他有關當事人間所發生之民事、商事法律關係。

「海商法」歷來有廣義、狹義之分。廣義「海商法」，強調「海」，是海事、海運法規之總稱，包括海上運送和有關海難救助、船舶碰撞、共同海損、海事賠償責任限制、船舶抵押權、船舶優先權、船舶扣押等相關規定，以及商港法、船舶登記法、船舶檢驗法、海上交通安全法規、海洋環境保護法規、船舶管理規則、船員職務規則及其他單行法規。狹義的「海商法」，則強調「商」，主要規範海上運送關係和船舶關係中各主體間之法律關係，為民法之特別法；主要是規範海上運送契約及由於海上船舶運送所必需之船員配備和船長職責規定，海上運送所特有之船舶碰撞、共同海損、船舶所有人賠償責任限制等亦皆在規範之列。

一般而言，「海商法」具有下列特性：

1. 航海之危險性

海上企業係以「海」或與「與海相通之水面或水中」為其活動區域，其危險性極高，故「海商法」設有船舶碰撞、共同海損、海難救助、海上保險等章節，以分擔及減輕船舶所有人之危險。

2. 海上企業之大資本性

海上活動係以船舶為活動工具，須有龐大資本方足以因應，故「海商法」有船舶共有制度、船舶所有人有限責任制度、海事優先權、船舶抵押權等章節以資因應。

3. 海洋之廣大性

海上航行之地區廣大，對於各法之適用，應兼顧整體性及自主性。

2.2 我國海商法之法源

海法係別於陸法與空法而言。海法的類別，從適用言，可分為國際海法與國內海法；就性質言，可別為海事公法與海事私法。「海商法」者，就編制言，係屬國內法之民事法。

海是沒有國界的，海上活動也難有國內與國際之別。就數十年來各國「海商法」之演進觀察，各國「海商法」之修訂，大抵以儘量符合國際公約之內容為依歸，以邁向統一途徑。茲將我國「海商法」之法源詳述如後：

1. 國際習慣之承認

契約自由原則或當事人意思自主是近代法律的一大原則。國際貿易之當事人相互間常以契約方式承認國際習慣之效力，用以代替國內法。「海商法」中最顯著之一例，為國際法學會於一八九〇年所制定之「約克安特衛普規則」。此一規則係一種私人性質之行為規範，素為國際航運活動所尊重。

2. 國際公約與條約之適用

國際公約之訂立，亦為促進海法統一之主力。締約國為履行條約必須賦予國內法之效力。

我國「憲法」第 141 條明文規定尊重條約，第 58 條及第 63 條並規定我國簽訂的條約，立法院有審議權，經通過公布後即具有國內法同等的效力。否則，即需另以法律制定程序，取得法律之效力。條約之效力，依司法院民國 20 年解釋：「法律條約相牴觸時，除條

約批准在前者外，原則上以條約的效力為優。」是按「後法優於前法」法理處理，賦於條約與法律同等地位，僅以時間前後順序分別之。惟國際局勢多變，自我國政府退出聯合國以來，不能取得締約國或加入國的地位，對於這類公約與條約，經政府採納施行者，多僅能以命令視之。

法律通說及實務均認為條約或公約若經立法院決議通過，則條約應視同國內法律，與法律位階相同。其與法律相抵觸時，依據憲法第 141 條尊重條約之精神，宜優先適用條約。

我國目前所處之政治環境，通常未能加入國際公約或簽訂條約，故外國條約或公約，如未經立法院議決，即不具法律效力，在法源上，實務通常以法理處理。惟外國條約或公約若已轉化成國內法，在位階上，即以法律視之，如公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法。

關於「海商法」之適用，「海商法」第 5 條規定：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。」因為「海商法」為「民法」之特別法，按特別法優先適用於普通法，必須「海商法」無規定時，才適用「民法」及其他法律。但海事之特別法律，如「船舶法」、「船舶登記法」等，則又優先於「海商法」。「海商法」如無規定，民事其他特別法令有規定時，則其他民事特別法仍優先適用於「民法」。例如「海商法」中之海上保險無規定時，即須先行適用保險法之規定，若「保險法」無規定，始得適用「民法」，因「保險法」為「民法」之特別法。

我國「民法」第 1 條規定：「民事，法律所未規定者，依習慣。」第 2 條規定：「民事所適用之習慣，以不背於公共秩序或善良風俗者為限。」此乃承認習慣，僅於不違背公共秩序及善良風俗之範圍內，有補充法律之效力。關於海事習慣之事項甚多，雖在法律上未有規定，但仍可適用習慣以為補充，惟商事習慣適用時次於民法之規定。又法理亦可做為裁判之準據，乃以法律規定，司法官不得以

法律不備為理由，拒絕裁判，故援用法理，補充法律，自為事實上所必要。我國雖屬成文法國家，上級法院判決仍對下級法院有拘束力，故法院之判決先例，亦有事實之拘束力，但外國法院判決前例，於我國法院並無拘束力，然因海商事件具國際性，英美海運先進國家判決，亦可供我國法院判決之參考。

綜合以上，我國「海商法」之法源及適用順序如下：

1. 經立法院議決之條約或公約；
2. 海事特別法：如「船舶法」、「船舶登記法」等；
3. 「海商法」；
4. 民事特別法：如「保險法」、「消費者保護法」等；
5. 「民法」；
6. 習慣；
7. 法理：包括外國立法例、學說、法院裁判、立法沿革資料及未經立法院決議通過之條約等。

2.3 我國海商法之立法歷程

我國「海商法」於民國 18 年公布，民國 20 年施行，民國 51 年曾作修正，其後未曾修訂增刪。基於國際海運之興革及海洋法律之變遷，已不足因應實際需要，為因應時代之變遷與海運經營型態之更迭，並為配合社會環境整體之需要，交通部於民國 74 年成立「海商法修正委員會」，由海商專家、學者、律師及業界代表組成，分組逐條進行討論，並舉辦公聽會，以博周諮。

交通部「海商法修正草案」於民國 80 年 10 月 2 日報送行政院後，經行政院邀集司法院、外交部、法務部、財政部、經濟部行政院環保署及多位專家學者共同審議，83 年 1 月 19 日經由行政院丘政務委員宏達所主持之審查會審查完畢，1 月 29 日經行政院會通過，後函請立法院審議。民國 88 年 6 月 22 日立法院修正三讀通過共計 153 條，並由總統於同年 7 月 14

日公布施行，為現行之「海商法」。經統計，審查「海商法」修正草案共歷經 4 年 1 個月，計召開 93 次會議。

2.4 我國海商法主要內容要點及民國 88 年修正重點

我國「海商法」共分八章，計 153 條，係以海上運送為中心，並規範及運送主體之人和船舶有關之海事制度為內容，其主要內容可略分如次：

（一）海上企業活動主體

在人方面以船舶所有人、共有人及運送人為規範對象。在物方面，以船舶為規範對象。

（二）海上企業活動

以海上運送而言，可分為貨物運送、旅客運送、船舶拖帶等三者。

（三）海上事故

以船舶碰撞、海難救助，及共同海損為重心。

（四）海上企業金融

以海事優先權、船舶抵押權及海上保險為重心。

至於我國「海商法」民國 88 年修正重點如次：

1. 將「船長」、「海員」兩章刪除，有關規定於另行立法之「船員法」中加以規範。
2. 修正對船舶保全程序強制執行之限制。
3. 修正有關船舶所有人責任限制之規定。
4. 修正及增訂有關海事優先權、船舶抵押權及留置權之規定。
5. 增訂載貨證券所載之裝載港或卸載港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係，應適用本法之規定。
6. 提高單位賠償責任限制金額，另為考慮新臺幣幣值之變動，改採國際貨幣基金特別提款權訂定之。
7. 修正關於偏航不負責任之規定。

8. 增訂船舶碰撞時，被扣押之加害船舶，得由適當之銀行或保險人出具書面保證，請求放行。
9. 增訂關於船舶碰撞之訴訟管轄法院，得由當事人合意管轄之法院。
10. 增訂施救人對於船舶或船舶上貨物可能造成之環境損害，予以防止或減輕之報酬請求權。
11. 修正共同海損之定義及共同海損分擔義務之規定。
12. 增訂共同海損費用之規定。
13. 修正得為海上保險之標的，及增訂海上保險契約得約定加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。
14. 增訂海上保險之被保險人有損害防阻之義務。
15. 增訂有關船舶、運費部分損害之計算，使其補償方式有所依據。
16. 船舶行蹤不明或被扣押得為委付之期限縮短為二個月。

第三章 海上貨物運送國際公約

隨著國際貿易的增加與頻繁，海上貨物運送等各類運輸的需求與供應自然增加且快速發展，相關運輸工具的利用與攸關當事人間的權利義務也需要有效規範予以管理，此種趨勢隨著人類文明與互動腳步加速而增強。柯澤東教授即指出：「第二次世界大戰後，國際貿易大興，國際上經濟、科技、政治及法律等因素內容重大變動，海上貨物運送扮演重要任務。又由於銀行、保險業之配合發展，信用狀付款方式之運用，單據買賣代替實物買賣，科技發展、貨櫃運用導致多式聯運制度之產生，國際貿易經濟與技術面引發多元發展，海商法之發展亦受衝擊，產生迅速之變革與需求。其最顯著之特徵，為應國際化所需而形成之國際公約與配合海上運送相關業界所形成之海商習慣法，如信用狀統一慣例(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)及國際法規逐漸發展成形」。

二十世紀海商法之演進消長與國際統一之趨勢，隨著國際貿易興盛而蓬勃發展，以貨物運送公約為例，先以美國「哈特法」(Harter Act 1893)為基礎，在1924年布魯塞爾簽訂有關「載貨證券統一規則國際公約」(簡稱「海牙規則」)以來，為普世所接受，盛行迄今歷四分之三世紀而不衰。其他國際公約則以國際海事組織(International Maritime Organization, 簡稱IMO)及聯合國相關委員會為中心，國際民間團體如國際商會(ICC)亦扮演重要角色，致力於「海商法」國際統一化之促進。另一方面，自八十年代以後，由於科技、經濟、海洋環境或國家內不同利益與需求之衝突，導致國家實證比較立法上產生若干面向之差異，使原來大同小異之國際統一之海商法，產生若干原則性的重大變動，其發展呈現分歧，各國海商法分裂卻又多元，此一現象正是邁入新世紀「海商法」國際統一理想所面臨之困境與特徵。以下即就「海牙規則」、「海牙威士比規則」與「漢堡規則」等國際海上貨物運送三大公約及「鹿特丹規則」等國際公約的擬訂背景、主要內容詳加探討。

3.1 海牙與海牙威士比規則

1924 年世界各國簽訂之「載貨證券統一規定國際公約」(International Convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924)，簡稱「海牙規則」(Hague Rules：H.R.)，為統一世界各國關於載貨證券的不同法律規定，確定運送人與託運人在海上貨物運輸中的權利和義務而制定的國際協議。不但是人類第一部規範海上貨物運送單據及有關權利與義務的國際公約，更為後來陸續研訂的諸多海上貨物運送規則立下基本架構。

3.1.1 海牙規則擬訂背景

載貨證券(Bills of Lading；又稱提單)的使用由來已久。早期的載貨證券無論是內容還是格式，都比較簡單，而且其作用也較為單一，僅作為貨物的交接憑證，只是表明貨物已經裝船的收據。隨著國際貿易和海上貨物運輸的逐步發展，載貨證券的性質、作用和內容(特別背面的條款)都發生了巨大變化。

載貨證券產生的早期，在海上航運最為發達的英國，一方面從事載貨證券運輸的運送人，即英國習慣上視為「公共運送人」(Common Carrier)必須按照英國普通法(Common law)對所承運的貨物負絕對責任，即負有在目的港將貨物以裝貨港收到貨物時的相同狀態交給收貨人的義務，對所運貨物的滅失或損壞，除因天災(Act of God)、公敵行為(Queens Enemies)、貨物的潛在缺陷、託運人的過錯行為所造成，或屬於共同海損損失之外，不論運送人本人、船長、船員或其他受僱人、代理人有無過錯，運送人均應負賠償責任。但另一方面，法律對私人契約卻採取「契約自由」原則，也為運送人逃避普通法上的法律責任打開了方便之門，運送人在載貨證券上列入對貨物滅失或損失免責的條款，強加給貨主的各種不公平的條件和不應承擔的風險越來越多。這種免責條款從 18 世紀開始出現，到 19 世紀中期的後半期，便發展到不可收拾的地步。有的載貨證券上的免責事項甚至多達六七十項，以至有人說，運送人只有收取運費的權利，無責任可言。運送人濫用契約自由，無限擴大免責範圍的作法使當時

的國際貿易和運輸秩序陷入極度的混亂，其直接結果不但使貨方正當權益失去了基本的保障，而且還出現了保險公司不敢承保，銀行不肯匯兌，載貨證券在市場上難以轉讓流通的不良局面。

在以英國為代表的船東國在載貨證券上濫用免責條款的時期，以美國為代表的貨主國利益受到了極大的損害。因此，為了保護美國商人的利益，美國於 1893 年制定了「哈特法」(Harter Act)，即「關於船舶航行、載貨證券以及與財產運輸有關的某些義務、職責和權利法案」(An Act Relating to Navigation of Vessels, Bill of Lading, and to Certain Obligations, Duties, and Rights in Connection with the Carriage of Property)。該法規定，在美國國內港口之間以及美國港口與外國港口之間進行貨物運輸的運送人，不得在載貨證券上加入由於自己的過失而造成貨物滅失或損害不用負責任的條款，同時還規定運送人應謹慎處理使船舶適航，船長船員對貨物應謹慎裝載、管理和交付。該法規定，凡違反這些規定的載貨證券條款，將以違反美國「公共秩序」為由宣告無效。

「哈特法」的產生，對以後的國際航運立法產生了巨大的影響。澳大利亞 1904 年制定「海上貨物運輸法」；紐西蘭於 1908 年制定「航運及海員法」；加拿大於 1910 年制定「水上貨物運輸法」。這些立法都採納了「哈特法」確定的基本原則，根據「哈特法」的有關規定進行部分調整。但是，少數國家的努力是難以解決運送人無邊際免責的實質問題。而且各國立法不一，各輪船公司制定的載貨證券條款也不相同，嚴重地妨礙了海上貨物運輸契約的簽訂，不利於國際貿易的發展。國際海上貨物運輸不可能按某一國的法律處理，因此，制定統一的國際海上貨物運輸公約來制約載貨證券已勢在必行。

第一次世界大戰的爆發，雖然延緩了制定國際統一規則的進程，但同時也給制定國際統一規則帶來了生機。戰後由於全球性的經濟危機，貨主、銀行、保險界與船東的矛盾更加激化。在這種情況下，以往對限制契約自由，修正不合理免責條款問題一直不感興趣的英國，為了和其殖民地、在經濟上、政治上採取妥協態度，也主動與其他航運國家和組織一起尋求

對上述問題的有效解決方法，也主張制定國際公約，以維護英國航運業的競爭能力，保持英國的世界航運大國的地位。為此，國際法協會所屬海洋法委員會（Maritime Law Committee）於1921年5月17日至20日在荷蘭首都海牙召開會議，制定了一個載貨證券規則，定名為「海牙規則」，供契約當事人自願採納。以此為基礎，1922年10月9日至11日在英國倫敦召開會議，對「海牙規則」進行若干修改，同年10月17日至26日，於比利時布魯塞爾舉行討論海事法律的外交會議上，與會代表作出決議，建議各國政府採納這個規則，在稍作修改後使之國內法化。1923年10月，又在布魯塞爾召開海商法國際會議，由海商法國際會議指派委員會對這個規則繼續作了一些修改，完成「海牙規則」的制定工作。隨後，1923年11月英國帝國經濟會議通過決議，一方面建議各成員國政府和議會採納這個修訂後的規則使之國內法化；另一方面率先通過國內立法，使之國內法化，由此而產生了「1924年英國海上貨物運輸法」（Carriage of Goods by Sea Act 1924, 簡稱 COGSA）。1924年8月25日，各國政府代表在布魯塞爾通過了簡稱「海牙規則」的「載貨證券統一規定國際公約」。

「海牙規則」於1931年6月2日正式生效。歐美許多國家都加入這個公約。有的國家仿效英國的作法，通過國內立法使之國內法化；有的國家根據這一公約的基本精神，另行制定相應的國內法；還有些國家雖然沒有加入這一公約，但所屬之船公司的載貨證券條款也採用了這一公約的精神。所以，這一公約是海上貨物運輸中有關載貨證券的最重要且被普遍採用的國際公約。我國雖然沒有加入該公約，但卻把它作為制定我國「海商法」的重要參考依據；不少船公司的載貨證券條款也採納了這一公約的精神。所以，「海牙規則」堪稱現今海上貨物運輸方面最重要的國際公約，迄今仍係國際海上貨物運送法律制度之基礎。

「海牙規則」自1931年生效以來，雖為海運國家廣泛接受，但仍存在以下問題：

1. 適用範圍太過狹隘，且缺乏對散裝貨之明確規定。
2. 對運送人較有利，在免責條款和最高賠償責任限額上尤為明顯，造成在

風險分擔上的不均衡。

3. 責任期間的規定欠周密，出現裝船前和卸貨後兩個實際無人負責的空白期間，不利於維護貨方的合法權益。
4. 賠償責任限額過低，訴訟時效期間過短。
5. 部分條款的解釋仍未統一，如「管理船舶」與「管理貨物」的差異、與貨物有關的滅失或損壞的含義、作為賠償責任限制的計算單位的解釋等，因沒有統一解釋而容易引起爭議。
6. 海上運送發展已貨櫃化，「海牙規則」之規定不能適應新發展。
7. 海運危險隨科技之發展已減少許多，因此管理及操作船舶之過失免責已不適用。
8. 運送人之代理人、雇用人之法律地位及持有提單之善意第三人之法律地位需予以明確化。

3.1.2 海牙威士比規則擬訂背景

「海牙威士比規則」公約制定背景為第二次世界大戰後，國際貿易環境及航運科技有重大進展，特別是貨櫃之使用，而且「海牙規則」實施後，實務運作與法院之判決，逐漸浮現「海牙規則」許多待解決之問題，例如喜馬拉雅條款之效力以及幣值變動導致單位責任限制之數額過低等問題。因此，「國際海事委員會」(Committee Maritime International，簡稱CMI)於1968年在布魯塞爾召開會議，就「海牙規則」規定作部份修正，成為「海牙威士比規則」。該公約主要以「海牙規則」為藍本，就單位責任數額、載貨證券之證據效力、侵權行為之適用、運送人之受僱人或代理人之法律地位與所適用之範圍等議題進行修改與補充，並於1977年6月23日生效。世界大部分國家均加以接受，我國現行「海商法」即以「海牙威士比規則」為基礎加以制定。

3.1.3 海牙規則與海牙威士比規則主要內容

「海牙規則」與「海牙威士比規則」規範運送人、運送契約、貨物、船舶和貨物運送的定義，載貨證券的簽發、內容和效力並採納美國「哈特

法」的基本原則，明確規範運送人基本的義務和最大限度的權利；另也規定了貨物損失通知與訴訟時效，以及適用範圍等內容。

「海牙規則」共十六條，「海牙威士比規則」則有十七條，包含實質性條款與程序性條款，程序性條款主要是有關公約的批准、加入和修改程序性條款，實質性條款主要內容說明如下：

一、運送人基本義務

所謂運送人基本義務，就是運送人必須履行的義務。對此「海牙規則」與「海牙威士比規則」第三條第一款均規定：「運送人必須在開航前和開航當時，謹慎處理，使航船處於適航狀態，妥善配備合格船員，裝備船舶和配備供應品；使貨艙、冷藏艙和該船其他載貨處所能適當而安全地接受、載運和保管貨物。」該條第二款規定：「運送人應妥善地和謹慎地裝載、操作、積載、運送、保管、照料與卸載。」即提供適航船舶，妥善管理貨物，否則將承擔賠償責任。

二、運送人運輸貨物的責任期間

所謂運送人的責任期間，是指運送人對貨物運送負責的期限。按照「海牙規則」及「海牙威士比規則」第一條第五款有關「貨物運送」的定義，貨物運送的期間為從貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間。所謂「裝載上船起至貨物自船舶卸載」可分為兩種情況：一是在使用船上吊杆裝卸貨物時，裝貨時貨物掛上船舶吊杆的吊鉤時起至卸貨時貨物脫離吊鉤時為止，即「鈎至鈎」期間。二是使用岸上起重機裝卸，則以貨物越過船舷為界，即「舷至舷」期間運送人應對貨物負責。

至於貨物裝船以前，即運送人在碼頭倉庫接管貨物至裝上船這一段期間，以及貨物卸船後到向收貨人交付貨物這一段時間，按「海牙規則」及「海牙威士比規則」第七條規定，可由運送人與託運人就運送人在上述兩段發生的貨物滅失或損壞所應承擔的責任和義務，訂立任何協議、規定、條件、保留或免責條款，減輕或免除運送人之責任。

三、運送人的賠償責任限額

運送人的賠償責任限額是指對運送人不能免責的原因造成的貨物滅失或損壞，通過規定單位最高賠償額的方式，將其賠償責任限制在一定的範圍內。這一制度實際上是對運送人造成貨物滅失或損害的賠償責任的部分免除，充分顯示對運送人利益的維護。「海牙規則」第四條第五款規定：「不論運送人或船舶，在任何情況下，對貨物或與貨物有關的滅失或損壞，每件或每單位超過 100 英鎊或與其等值的其他貨幣時，任意情況下都不負責；但託運人於裝貨前已就該項貨物的性質和價值提出聲明，並已在提單中註明的，不在此限。」

「海牙威士比規則」則對運送人之單位責任做重大之修改，即採「重量」與「件」之雙軌制，規定運送人之賠償金額原則上每公斤不得超過 30 法郎，或每件不得超過 10,000 法郎。

為了配合國際間通用之國際貨幣，「國際海事委員會」(IMC)於 1979 頒布「布魯塞爾修正議定書」(又稱為 SDR Protocol)，將「海牙規則」及「海牙威士比規則」對運送人之單位責任修訂為「運送人或船舶對於貨物或與之有關之滅失或毀損負責，在任何情況下，應就每件或每單位(unit of account)，以不超過 666.67SDR，或貨物之滅失或毀損時，每公斤 2SDR 計算單位為限，兩者以高者為準」，但託運人於裝船前已聲明貨物之性質與價值並載明於載貨證券者，不在此限。該議定書並規定，所稱之計算單位係指國際貨幣基金會(International Monetary Fund, IMF)所定義之特別提款權(Special Drawing Right, SDR)。

四、運送人的免責

「海牙規則」及「海牙威士比規則」對運送人責任採不完全過失責任制度。「海牙規則」及「海牙威士比規則」第四條第二款對運送人的免責作 17 項具體規定，分為兩類：一類是過失免責；另一類是無過失免責。國際海上貨物運輸中爭論最大的問題是「海牙規則」及「海牙威士比規則」的過失免責條款，「海牙規則」及「海牙威士比規則」

第四條第二款第一項規定：「由於船長、船員、引水人或運送人的受雇人在航行或管理船舶中的行為、疏忽或過失所引起的貨物滅失或毀損，運送人或船舶不負責任。」這種過失免責條款是其他運輸方式責任制度中所沒有的。很明顯，「海牙規則」及「海牙威士比規則」偏袒船方的利益。

另一類是運送人無過失免責，主要有以下幾種：

1. 不可抗力或運送人無法控制的免責有 8 項：(1)海上或其他通航水域的災難、危險或意外事故；(2)天災；(3)戰爭行為；(4)公敵行為；(5)君主、當權者或人民的扣留或拘禁，或依法扣押；(6)檢疫限制；(7)不論由於任何原因所引起的局部或全面罷工、關廠、停工或勞動力受到限制；(8)暴力和騷亂。
2. 貨方的行為或過失免責有 4 項：(1)貨物託運人或貨主、其代理人或代表的行為；(2)由於貨物的固有缺點、質量或缺陷所造成的容積或重量的損失，或任何其他滅失或損害；(3)包裝不固；(4)標誌不清或不當。
3. 特殊免責條款有 3 項：一是火災，即使是運送人和僱用人的過失，運送人也不負責，只有運送人本人的實際過失或私謀所造成者才不能免責；二是在海上救助人命或財產，這一點是對船舶的特殊要求；三是謹慎處理，克盡職責所不能發現的潛在缺陷。
4. 運送人免責條款的第十七項：「非因運送人的實際過失或知情，或非因運送人的代理人或僱用人員的過失或疏忽所引起的其他任何原因。」這是一項概括性條款，不像前述十六項那樣具體，而是對它們之外的其他原因規定一般條件。

所謂「沒有過失或知情」不僅指運送人本人，而且也包括運送人的代理人或僱用人沒有過失或知情。援引這一條款要求享有此項免責利益的人應當負舉證義務，即要求證明貨物的滅失或損壞既非由於

自己的實際過失或知情，也非他的代理人或受僱人的過失或知情所導致。

五、索賠與訴訟時效

索賠通知是收貨人在接受貨物時，就貨物的短少或殘損狀況向運送人提出的通知，它是索賠的程序之一。收貨人向運送人提交索賠通知，代表收貨人有可能就貨物短損向運送人索賠。「海牙規則」及「海牙威士比規則」第三條第六款規定：「運送人將貨物交付給收貨人時，如果收貨人未將索賠通知用書面形式提交運送人或其代理人，則這種交付應視為運送人已按提單規定交付貨物的初步證據」。如果貨物的滅失和損壞不明顯，則收貨人應在收到貨物之日起 3 日內將索賠通知提交運送人。

「海牙規則」及「海牙威士比規則」有關訴訟時效的規定為：「除非從貨物交付之日或應交付之日起一年內提起訴訟，運送人和船舶，在任何情況下，都應免除對滅失或損壞所負的一切責任。」另為解決運送人對受貨人賠償後，再向應負責之再運送人或獨立契約人求償時，面臨一年求償時效屆滿，而無法向有過失之再運送人或獨立契約人求償之困難，因此，「海牙威士比規則」第三條第六項之一規定「在未超過受訴法院所允許之期間情況下，一年期限雖已屆滿，仍得向第三人提起追償之訴。然法院所允許之期間，應自賠償請求人對其已獲得解決或訴狀送達之日起算，不得少於三個月。」

六、託運人的義務和責任

1. 保證貨物說明正確的義務。「海牙規則」及「海牙威士比規則」第三條第五款規定：「託運人應向運送人保證其在貨物裝船時所提供的標誌、號碼、數量和重量的正確性，並對由於這種資料不正確所引起或造成的一切滅失、損害和費用，給予運送人賠償。」
2. 不得擅自裝運危險品的義務。「海牙規則」及「海牙威士比規則」第四條第六款規定：如託運人未經運送人同意而託運屬於易燃、易

爆或其他危險性貨物，應對因此直接或間接引起的一切損害和費用負責。

3. 損害賠償責任。根據「海牙規則」及「海牙威士比規則」第四條第三款規定：「託運人對他本人或其代理人或受僱人因過錯以致對運送人或船舶造成的損害，承擔賠償責任」。可知，託運人承擔賠償責任是完全過錯責任原則。

七、運輸契約無效條款

根據「海牙規則」及「海牙威士比規則」第三條第八款規定：運輸契約中的任何條款或協議，凡是解除運送人按該規則規定的責任或義務，或以不同於該規則的規定減輕這種責任或義務的，一律無效。有利於運送人的保險利益或類似的條款，應視為屬於免除運送人責任的條款。

八、適用範圍

「海牙規則」及「海牙威士比規則」第五條第二款規定：「本公約的規定，不適用於租傭船契約，但如果載貨證券是根據租傭船契約簽發，則載貨證券應符合本公約之規定。」同時該規則第十條規定：「本公約的各項規定，應適用於在任何締約國內所簽發的一切載貨證券。」

結合本規則「運輸契約」定義的規定：(1)根據租傭船契約或在船舶出租情況下簽發的載貨證券，如果載貨證券在非運送人的第三者手中，即該載貨證券用來調整運送人與載貨證券持有人的關係時，「海牙規則」及「海牙威士比規則」仍然適用。(2)不在「海牙規則」及「海牙威士比規則」締約國簽發的載貨證券，雖然不屬於「海牙規則」的強制適用範圍，但如果載貨證券上訂有適用「海牙規則」及「海牙威士比規則」的首要條款，則「海牙規則」及「海牙威士比規則」作為當事人協議適用法律。

3.2 漢堡規則

因二次大戰後，眾多殖民地紛紛脫離原屬國家獨立，這些新興國家因其經濟力量不足夠發展資本與勞力密集之航運產業，故均屬貨方國家，少數已開發國家則掌控國際海上之主要運送力量。這些開發中國家不滿現有海上運送法律對於運送人之過度保障，尤其當時造船、航海與通信技術已較以往有相當之提升，運送人之風險已相當程度減少，其即於各種場合要求檢討「海牙規則」，故聯合國要求應對「海牙規則」加以深切檢討。

3.2.1 漢堡規則擬訂背景

1966 年12 月，聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)成立工作小組，在現行體制下，就國際法與實務之角度觀察，探討是否符合發展中國家經濟發展之需求，1971年於日內瓦開會時即提出相關建議案。其後貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)經過5 年時間研議準備草案，最終於1978 年在德國漢堡舉行之78國代表參加的海上貨物運輸大會，討論通過「聯合國海上貨物運輸公約」(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)，簡稱「漢堡規則」。

「漢堡規則」於1992 年已有30 個國家加入因而生效，其中絕大數為發展中國家，因主要海上運送強權國認為權益有相當損害並未接受，故其影響並未如「海牙規則」深入。

「漢堡規則」對於規範海上貨物運送而言，已大幅度增加「海牙規則」及「海牙威士比規則」中有關運送人的責任。公約之「共同瞭解」明白規定：「運送人在本公約下的責任，是以推定過失或疏忽的原則為基礎。也就是說，通常舉證責任由運送人負擔。」從此，廢除原先「海牙規則」中讓貨主最不平的第四條全部十七款免責條款；增列運送人對其管領期間貨物之喪失、毀損及遲延負責（規則第五條第一項），但運送人若能證明其已盡所有合理的、可能的方法以避免損害的發生，可以免責。惟對於因火災、牲口運送所生之喪失、毀損及遲延，其舉證仍由請求人負擔。同時，運送人對於海上救助之合理措施，不負賠償責任。除了加重運送人責任

外，規則區分訂約運送人與實際運送人；許可「甲板裝載」；承認「免責函」；以「記算單位」（特別提款權）作為賠償計算的單位；放寬時效與賠償請求權行使之要件，基本上已脫離「海牙規則」及「海牙威士比規則」之責任形態，對貨主利益保護漸趨周全。

3.2.2 漢堡規則主要內容

「漢堡規則」全文共分七章三十四條條文，在「漢堡規則」的制定中，除保留了「海牙威士比規則」對「海牙規則」修改的內容外，對「海牙規則」進行了根本性的修改，是一個較為完備的國際海上貨物運輸公約，擴大了運送人的責任。「漢堡規則」之修改重點及其主要內容，整理如下：

1. 採完全過失責任制，無航行過失免責條款及其它列明之免責條款。
2. 運送人之責任期間，由「海牙威士比規則」之鈎對鈎原則修改成港到港。
3. 對於延遲交付予以明確規定。若貨物未能於約定之時間內，或雖無此項約定，但未能於合理之時間內交貨，即為延遲交付。
4. 對於火災造成的貨物損失，應由求償人舉證為運送人、其雇用人或代理人之過失所造成，運送人才負賠償責任。
5. 提高單位責任限制至每件835SDR(Special Drawing Rights)特別提款權或每公斤2.5SDR，二者取其高者。
6. 明確規定甲板貨物運送責任。
7. 明確規範運送人及實際運送人間之關係。若運送人將全部運送或部分運送委託實際運送人，運送人仍須依公約規定對全程運送負責。若實際運送人與運送人皆應負責，則於此責任範圍內應負連帶責任。
8. 明確規定認賠書在託運人與運送人間有效，但對持有提單之善意第三人無效。若有詐欺之情事，則認賠書對託運人亦屬無效。
9. 將訴訟時效從一年延長為二年，且被求償人可於時效期限內之任何時間向索賠人提出書面聲明延長時效期限。
10. 訂立管轄權條款，對於管轄法院之選擇有所規範。
11. 除締約國內簽發之提單及提單上載有適用「漢堡規則」條款時適用外，

並於下列狀況時亦適用之：

(1)海上運送契約規定之裝貨港位於締約國內；

(2)海上運送契約規定之卸貨港或指定之備選卸貨港位於締約國內。

12. 允許使用提單以外之其他運送單證，作為收受貨物及訂立海上運送契約之證明。

「漢堡規則」之主要內容詳述如下：

1. 運送人的責任原則

「漢堡規則」較「海牙規則」擴大了運送人的責任。「漢堡規則」規定運送人的責任基礎是不完全過失責任制，一方面規定運送人必須對自己的過失負責，另一方面又規定運送人對航行過失及管船過失的免責條款。故「漢堡規則」以下列規定實施行推定過失責任制：

(1)第五條第一款規定：「除非運送人證明其本人、雇用人、代理人避免事故之發生及其後果已採取一切所能合理要求之措施，否則運送人應對因貨物滅失或損壞或延遲交貨所造成損失負賠償責任。」

(2)會議通過之「共同瞭解」條款，根據本公約，運送人之責任以推定過失疏忽之原則為基礎，即由運送人負舉證之責。

2. 運送人的責任期間

「漢堡規則」第四條第一款規定：「運送人對貨物的責任期間包括在裝貨港、在運輸途中以及在卸貨港，貨物在運送人掌管的全部期間。」即運送人的責任期間從運送人接管貨物時起到交付貨物時止。解決了貨物從交貨到裝船和從卸船到收貨人提貨這兩段沒有人負責的空間，明顯地延長運送人的責任期間。

3. 運送人賠償責任限額

「漢堡規則」第六條第一款規定：「運送人對貨物滅失或損壞的賠償，以每件或其他裝運單位的滅失或損壞相當於 835 特別提款權或每公斤 2.5 特別提款權的金額為限，兩者之中以其較高者為準」。

4. 對遲延交付貨物的責任

「海牙規則」或「海牙威士比規則」僅規定運送人對於貨物之滅失或毀損負賠償責任，並未就貨物之「遲延交付」(delay in delivery)設有

負責之規定。一九七八年「漢堡規則」在草擬之初，與會多數國家有鑒於有關航空、鐵路、陸路各運送公約均已就「交付遲延」予以明定，海上運送似亦不宜獨外，乃仿國際陸路貨物運送公約（Convention relative au Contract de Transport International de Marchandises par Route，簡稱CMR公約）第十九條之規定，於第五條第二項規定：「貨物未於海上運送契約明定之期間內，或契約無約定時，未於斟酌實際情況，可合理要求運送人遵守之期間內，於卸載港交付貨物者，即為交付遲延」，並於同條第一項將貨物之滅失、毀損或交付遲延並列，規定：「貨物之滅失、毀損或交付遲延，如其事故發生於該貨物已依本公約第四條規定，置於運送人實力支配下時，運送人對於該貨物之滅失、毀損或交付遲延所生損害應負賠償。但運送人能證明其本人或其受僱人或代理人已採取一切合理措施，以避免事故及其結果之發生者，不在此限」。

所謂運送人之「遲延責任」，指受貨人等貨物所有人因運送人遲延交付貨物所受金錢上之損害賠償而言。此項損害賠償之範圍為何，由於所涉至廣，不易確定。因此，聯合國國際貿易法委員會（UNCITRAL）在起草時，英國堅持應以契約當事人於締結契約時，所得預見(foreseeable)之損害為限，始得請求賠償。日本亦持同一觀賞，惟因與會者認為損害賠償之問題，非僅限於「遲延」而已，宜由各國國內法規定，實不能一概而論，因而未予採納。

5.規定甲板貨物運送責任。

6.運送人和實際運送人的賠償責任

「漢堡規則」中增加實際運送人的概念。當運送人將全部或部分貨物委託給實際運送人辦理時，運送人仍需按公約規定對全部運輸負責。若實際運送人與運送人皆應負責，則於此責任範圍內應負連帶責任。

7.託運人的責任

「漢堡規則」第十二條規定：「託運人對於運送人或實際運送人所遭受的損失或船舶遭受的損壞不負賠償責任。除非這種損失或損壞是由於託運人、託運人的僱用人或代理人的過失或疏忽所造成。」

8.保證函的法律地位

「海牙規則」和「海牙威士比規則」沒有關於保證函的規定，而「漢堡規則」第十七條對保證函的法律效力作出了明確的規定，託運人為換取清潔提單，可以向運送人出具承擔賠償責任的保證函，該保證函在承、託人之間有效，對包括受讓人、收貨人在內的第三方一概無效。但是，如果運送人有意欺詐，對託運人也屬無效，而且運送人也不再享受責任限制的權利。

9. 索賠通知及訴訟時效

「漢堡規則」延長上述通知時間，規定收貨人可在收到貨物後的第一個工作日，將貨物索賠通知送交運送人或其代理人，當貨物滅失或損害不明顯時，收貨人可在收到貨物後的十五天內送交通知。同時還規定，對貨物遲延交付造成損失，收貨人應在收貨後的六十天內提交書面通知。並將訴訟時效從一年延長為二年，且被求償人可於時效期限內之任何時間，向索賠人提出書面聲明延長時效期限。

10. 管轄權和仲裁的規定

「海牙規則」、「海牙威士比規則」均無管轄權的規定，只是在載貨證券背面條款上訂有由船公司所在地法院管轄的規定，這一規定顯然對託運人、收貨人極為不利。「漢堡規則」則於第二十一條及第二十二條增加管轄權與仲裁的規定。

11. 規則的適用範圍

該規則適用於兩個不同國家之間的所有海上貨物運輸契約，包括海上貨物運輸契約中規定的裝貨港或卸貨港位於其一締約國之內，或備選的卸貨港之一為實際卸貨港並位於某一締約國內；或載貨證券或作為海上貨物運輸契約證明的其他單證在某締約國簽發；或載貨證券或作為海上貨物運輸契約證明的其他單證規定，契約受該規則各項規定或者使其生效的任何國家立法的管轄。

12. 允許使用其他單證

「漢堡規則」第十八條規定，如運送人簽發提單以外之其他單證，用以證明收到交運之貨物，這種單證即為訂立海上運送契約及運送人

接受該單證上所載貨物之初步證據。此規定乃為適應現代科學電子技術之發展及部分航線海運開始使用海運單(Waybill)之情況而制定。

3.3 鹿特丹規則

3.3.1 鹿特丹規則擬訂背景

目前「海牙規則」、「海牙威士比規則」與「漢堡規則」等公約同時存在，且均有其缺陷。因航海、通訊及造船技術高度發展，「海牙規則」與「海牙威士比規則」已無法符合時代需求。而海運強權國家均未加入「漢堡規則」，其影響力有限。目前國際海上運輸規則處於一個分裂的狀態，將不利於航運和國際貿易之發展，所以絕大多數國家均期待「鹿特丹規則」能實現統一國際海上貨物運送規則之目標。

其次，運送實務遭遇之問題也是推動「鹿特丹規則」之重要動機。這些實務問題包括：（一）需確立多式聯運發展下之「貨物運輸貨櫃化」、「門到門」之運送型態之法律基礎；（二）「海牙威士比規則」僅適用於載貨證券或類似的物權憑證，未能涵蓋現行實務常見之電子載貨證券，且運送人責任期間亦較短；（三）「海牙威士比規則」某些免責規範，較偏向運送人，如航海過失免責條款及船舶管理過失免責條款；（四）「漢堡規則」顛覆「海牙威士比規則」之責任體系，採取推定過失責任制度，倘發生貨物滅失或毀損，就推定運送人應該負責，除非運送人能舉證證明已採取一切合理的措施避免損害之發生。

因此，聯合國貿易法委員會希望就海上運送之法律秩序尋找新途徑，藉以解決現存問題，並希望制訂新規則以符合現代社會現狀，並尋求解決現今不同制度之公約同時存在之衝突。因此國際海事法委員會與聯合國貿易法委員會就合作推出新公約「鹿特丹規則」，藉以解決前揭問題。

「鹿特丹規則」(Rotterdam Rules)為「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約」之簡稱，共有18章，96條，2008年7月3日聯合國國際貿易法委員會(UNCITRAL)於維也納批准通過；2008年11月3日於紐約聯合

國第23屆代表大會通過該公約，並就該立法公約定名為「鹿特丹規則」，以相對於現行國際生效之三個立法公約「海牙規則」、「海牙威士比規則」及「漢堡規則」。「鹿特丹規則」於2009年9月23日在荷蘭鹿特丹舉行開放簽署儀式，並於第二十份批准書、接受書、核准書或加入書於交存之日起滿一年後之次月首日生效。本公約目前已有25個國家簽約。「鹿特丹規則」係就全球海上貨物運送之責任體制訂定統一規範，並將現今海上貨物運送作業等納入。

「鹿特丹規則」之制定主要目的，係順應現代航運發展，並統一國際海運公約準則，以一個公約替代現行三個公約，期望結束近期海運以運送人強制責任為中心之「海牙規則」時代。其立法目的在因應現代運輸趨勢，尋求船貨雙方利益之平衡，以提供各國及各種運輸模式間統一規範機制，並解決國際海運法規分歧及多式聯運適用上之問題。

3.3.2 鹿特丹規則主要內容

「鹿特丹規則」已獲25國批准加入，依該公約規定，於第20個國家簽署加入一年後生效。本公約與「漢堡規則」不同之處在未大幅加重運送人責任，並對現行海商運送法律常見之法律爭議，提出解決方案，故能獲得主要海運及貿易國家之認同而加入，包括美國、荷蘭、法國、丹麥、希臘、挪威、波蘭、西班牙、瑞典等國。惟部分國家，如英國、德國、中國大陸，則持觀望態度，再評估加入之可能性。各國在衡量採納與適用「鹿特丹規則」時，都會以自身最大利益為基準，思考是否加入或部分參採該公約。我國「海商法」於民國88年修正時，在貨物運送規範上主要係參考1968年「海牙威士比規則」，未來在立法上是否應參考「鹿特丹規則」修正相關規範，則有待產官學研進一步集思廣議。

有關「鹿特丹規則」主要內容，茲摘述本所民國100年「鹿特丹規則之影響分析與海商法修法先期規劃」研究報告如下。

一、總則

「鹿特丹規則」第一章總則包括：

1. 定義：

在定義上對30個主要名詞界定其內容，其中與現行三個主要國際貨物運送公約（亦即「海牙威士比規則」、「漢堡規則」及「聯合國國際貨物複合運輸運送公約」）有多處之不同，部分則從未於上述公約中出現者，例如：

- (1)運送契約，改採「海運加其他運送方式(Maritime plus others)」。
- (2)批量契約，准許當事人享有較大之契約自由，不受「以特約減輕或免除法定義務或責任規定者，不生效力」之拘束。
- (3)海運履約方，指港至港間履行或承諾履行運送人任何義務之履約人，故亦納入本公約之規範範圍內。
- (4)對託運人／單證託運人／持有人／收貨人／貨物控制權及控制方之定義，乃為加強界定運送契約之權利義務關係。尤其對強化運輸效率及運輸安全，有必要要求貨方應盡相關之義務。
- (5)電子通訊／電子運輸紀錄／可轉讓電子運輸紀錄／不可轉讓電子運輸紀錄及其簽發、轉讓方式，乃在配合電子商務之進行，引入電子運送單據（電子載貨證券等），在我國目前主要規範為電子簽章法，若能在「海商法」明文規定，則可使船貨雙方皆有所遵循。
- (6)對運輸要素之定義，包括：運輸契約內容、貨物、船舶、貨櫃、車輛、運費等。
- (7)對爭議解決方式之定義，如住所等。

2.公約之解釋

3.形式要求

4.抗辯與賠償責任之適用

二、適用範圍

「鹿特丹規則」第二章係規範「鹿特丹規則」得以適用之情形，具體包括三個方面的內容：

- 1.第5條是關於公約的「一般適用範圍」，規範該公約適用的地理要素亦即須滿足雙重國際要求：全程運輸須具國際性（收貨地點與交貨地點在不同國家）；海運區段亦須具國際性（裝貨港與卸貨港在不同國

家)；

- 2.第6條是「特定除外情形」，依定期航運與不定期航運的分類，對某些契約（傭船契約與艙位租用契約）予以排除適用；
- 3.第7條是「對契約當事人之外的人適用」，乃對公約適用範圍的擴大；故即使契約被公約予以排除，但在該契約的運送人與第三人（第三人具有收貨人、控制方或單證持有人）之間，本公約卻依然適用。

三、電子運送紀錄

「鹿特丹規則」第三章規定了電子運送紀錄的法律效力、使用程式的內容及其可轉讓電子運送紀錄與可轉讓運輸單證的替換問題。本章涉及電子技術方面的議題。包括：

- 1.第8條：電子運送紀錄之使用和效力；
- 2.第9條：可轉讓電子運送紀錄之使用程序；
- 3.第10條：可轉讓運送單證或可轉讓電子運送紀錄之替換。

四、運送人的義務

「鹿特丹規則」第四章規定包括運送人的基本義務與責任：

- 1.第11條：運送人對貨物運送和交付義務的規定；
- 2.第12條：運送人責任期間；
- 3.第13條：管理貨物義務；
- 4.第14條：操作船舶義務；
- 5.第15條：可能形成危險的貨物；
- 6.第16條：海上運送期間之貨物犧牲。

五、運送人對滅失、損壞或遲延交付所負的賠償責任

「鹿特丹規則」第五章主要為貨物滅失、損壞或遲延交付的運送人賠償責任規定，共七個條文，為本公約重要章節之一。其分別規定：

- 1.運送人的賠償責任基礎、
- 2.運送人為第三人所負之賠償責任、
- 3.海運履約方之賠償責任、
- 4.運送人與代理人負連帶責任之情形、
- 5.對遲延交付貨物之界定、

6.對賠償額計算之規定、

7.貨物發生滅失、損壞或遲延交付時的通知義務。

本章內容涉及運送人責任基礎、免責、舉證責任等核心問題，故爭議最多，在立法過程中花費時間相對最長。相對「海牙規則」、海牙—威士比規則和漢堡規則，「鹿特丹規則」變動較明顯。

六、關於特定運送階段的補充條款

「鹿特丹規則」第六章鑑於鹿特丹規則將公約適用範圍擴大到「海上+其他運送方式」，故在規定運送人的基本義務以及貨物滅失、損壞或者遲延交付的賠償責任規定外，亦針對海上特殊風險以及海上運送方式以外的問題制定本章條文。內容共3 項條款，分別是

- 1.第24條：偏航條款；
- 2.第25條：船甲板貨條款；
- 3.第26條：海上運送前後之運送條款。

七、託運人對運送人的義務

「鹿特丹規則」第七章解決的重要問題之一為如何將海上貨物運送契約中船貨雙方的利益能夠平衡。此一權利義務平衡涉及運輸安全及運輸效率，包括：託運人提供有關貨物和運送的資訊和指示以及危險貨物運送方面的主要問題，同時對託運人的責任基礎、單證託運人的法律地位以及託運人與代理人間的法律關係制定規範。其條文包括：

- 1.第27 條規定託運人有義務使貨物處於適合運送的狀態；如果託運人約定承擔貨物裝卸、堆存、搬移等義務，則託運人應妥善、謹慎地履行義務；如果託運人負責將貨物裝載於貨櫃並交付，託運人亦應負責貨物在櫃內的堆存與固定等工作。
- 2.第28條規定託運人與運送人間有關貨物的資訊和指示的請求應相互配合。
- 3.第29條規定為託運人應即時向運送人提供妥善運送及處理貨物所需的貨物資訊、指示和文件。
- 4.第30條規定託運人違反本章第31 條第2 項規定（向運送人提供關於運送契約所需要資訊的準確性）。

- 5.第31條規定擬定運送契約事項所須之訊息。託運人應即時向運送人提供運送契約以及簽發運輸單證所需的資訊並保證資訊的準確性。
- 6.第32條規定（關於危險品運送的特殊規則）託運人則應承擔嚴格責任。除此之外，託運人對違反本章其他條款規定所造成的毀損滅失，均應承擔推定過失責任。託運人在交付危險品時，應將危險貨物的特性通知運送人，並按照法律的規定對危險品做出標誌。
- 7.第33條規定單證託運人享有託運人的權利並承擔託運人的義務。
- 8.第34條規定託運人對於受雇人、代理人等人的作為或不作為應負責，若受雇人、代理人為運送人或履約方，則託運人不負賠償責任。

與「海牙規則」、「漢堡規則」等其他國際公約相比，「鹿特丹規則」對託運人義務所作的規定最為詳盡。海牙—威士比規則中，僅有一條託運人責任的條款（第4條第3項），而於「漢堡規則」中也只有兩條針對託運人義務作出規定（第12條和第13條）。

八、運輸單證和電子運送紀錄

「鹿特丹規則」第八章規定：

- 1.運送人應當向誰簽發運輸單證或者電子運送紀錄；
- 2.運輸單證或者電子運送紀錄的內容；
- 3.在運輸單證或者電子運送紀錄的內容欠缺時，本章規定並不影響該單證或記錄的法律性質和效力，僅在運送人身分的記載、單證上相關日期的法律意義和貨物外表狀態做明確規定(除非已約定或行業習慣、慣例或者做法)；
4. 結合運輸單證作一規範，本章明確規範運輸單證或電子運送紀錄記載事項的法律效力。

九、貨物交付

「鹿特丹規則」第11條規定運送人應根據本公約運送契約的條款，將貨物運至目的地並交付予受貨人，此為運送人交付貨物的基本義務。但實務中常有貨物運至目的地卻無法交付情況。如：在簽發可轉讓單證或憑單交貨單證情況下，因受貨人未取得單證而無法交付、受貨人拒絕或遲延領取貨物以及沒有受貨人領取貨物等。「鹿特丹規

則」第九章（第43條至第49條）之立法目的為對於貨物交付制定了若干規則，以解決實務中常見之問題。包括：

- 1.根據運送契約要求交貨的受貨人按照運送契約或公約規定接受交貨的義務（第43 條）。
- 2.為解決運送人交付貨物難題，針對不同狀況分別制定規範。例如在未簽發可轉讓運輸單證的情況下，運送人應當向受貨人交付貨物；若在公約規定的情況下貨物不能交付給受貨人，運送人可依控制方、託運人或單證託運人的指示交付貨物，而解除交貨義務（第44條）。
- 3.在簽發必須提交的不可轉讓運輸單證情況下，運送人應當交付貨物與表明為受貨人並提交單證的人；若依公約規定之情況下貨物不能交付給受貨人，運送人可依託運人或單證託運人的指示交付貨物，而解除其交貨義務（第45條）。
- 4.在簽發可轉讓運輸單證的情況下，運送人應當交付貨物與提交可轉讓運送單證，並適當表明其身分的單證持有人；若依公約規定的情況下貨物不能交付給單證的持有人，且單證記載明可不憑單交貨），運送人可依託運人或單證託運人的指示交付貨物，而無需憑單證交貨，並解除其交貨義務(第46 條)。
- 5.如果運送人依上述指示而須負賠償責任，得向發出指示之人請求損害賠償（第47 條）。
- 6.運送人在無法交付貨物的情況下，可依規定處理貨物，且未交付期間發生的損失不負賠償責任，除非運送人未採取合理措施造成損失（第48條）。
- 7.本章規定不損及運送人根據契約或準據法留置貨物，而獲得擔保的權利（第49條）。

十、控制方的權利

「鹿特丹規則」第十章在海上貨物運輸的國際公約中引入貨物控制權及控制方

的概念。主要為：

- 1.此等控制權之行使範圍及行使方式（第50條）。

- 2.在貨物運輸途中，確定有權控制運送物之人（控制方）（第51條）；
- 3.貨物控制權包括發出與貨物有關但不構成對運送契約的變更指示以及修改指示的權利、在貨物到達目的地前請求交付貨物的權利以及變更收貨人的權利。享有貨物控制權的人稱為控制方。控制方除享有貨物控制權外，還享有與運送人協商變更契約的權利。
- 4.控制方有權將控制權轉讓給他人。在簽發不同的運輸單證或電子運輸記錄的情況下，控制方的識別方法以及轉讓控制權的規則有所不同。（第51條）
- 5.在符合規定下，運送人應執行控制方行使控制權所發出的指示，但因此產生的合理費用和損失，應由控制方承擔（第52 條）。
- 6.運送人有權要求控制方為此提供相應的擔保（第52 條）。
- 7.運送人不合理拒絕執行控制方的指示，亦須承擔賠償責任（第52 條）。
- 8.控制方有義務向運送人或履約方提供有關資訊與指示；如控制方無法提供此種資訊等，則應由託運人或者單證託運人提供此種資訊與指示（第55 條）。
- 9.有關於控制權的規定，並非強制性條款，當事人可以通過協議變更或者限制或排除有關條款的效力（第56 條）。

十一、權利轉讓

「鹿特丹規則」第十一章共2條：

- 1.第57 條規定可轉讓運輸單證或者電子運送紀錄的權利轉讓。
- 2.第58 條規定權利轉讓後持有人之賠償責任。

十二、賠償責任限額

「鹿特丹規則」第十二章中。包括了3條內容：

- 1.責任限制基礎（第59條）。
- 2.遲延造成損失的責任（第60條）。
- 3.責任限制權利的喪失（第61條）。

十三、時效

「鹿特丹規則」第十三章「時效」包括4 個條文，分別規定：

- 1.時效期間和起算點（第62條）。
- 2.時效的延長（第63條）。
- 3.追償訴訟的時效（第64條）。
- 4.識別運送人之訴訟時效（第65條）。

十四、 第十四章共包括9條：

- 1.可供原告選擇的管轄法院範圍（第66條）。
- 2.法院選擇協議的有效要件（第67條）。
- 3.對海運履約方提起訴訟的管轄法院範圍（第68條）。
- 4.不另增管轄地原則（第69條）
- 5.公約與其他公約管轄條款協調的問題（第70條）
- 6.訴訟合併與轉移問題（第71條）。
- 7.爭議產生後的協議和被告應訴時的管轄權認定問題（第72條）。
- 8.管轄法院所作之判決效力與執行問題（第73條）。
- 9.公約管轄權的適用問題（第74條）。

因涉及一國司法主權，有關管轄條款效力等問題一直都是國際公約的敏感話題。「海牙規則」、「海牙威士比規則」均未涉及管轄權，但對國際統一的國際性公約而言，管轄權是不可不關注的核心內容之一。

十五、仲裁

第十五章關於仲裁的規定反映從業人員在海運業中對於仲裁的需要，為不經常使用仲裁的定期航運業者提供透過仲裁解決糾紛的可能性，且為常使用仲裁方式解決爭議之不定期航運業提供較大的仲裁自由。

- 1.對於定期航運業者，第75條採取了，「二分法」模式，即對「運送契約」與「批量契約」中使用的運輸單證仲裁條款效力分別採取不同的判斷標準。在普通定期航運契約中，第75條第2款賦予貨物索賠方可選擇的仲裁地點。而對於批量契約，第3款貫徹仲裁自由原則，批量契約當事方約定的仲裁地點及準據法對契約當事方均具有約束力；對契約之外的第三方只有滿足第4項規定的四項條件，才具有約束力。

- 2.對於非定期航運業者則允許較大的仲裁自由，第76條保留租船契約中訴諸仲裁的傳統作法，同時規定了根據租船契約簽發的提單中併入仲裁條款時應該滿足各項條件。
- 3.在第78條中規定，本章只適用於受約束的聲明締約國。

十六、契約條款的有效性

第十六章「契約條款的有效性」，其核心內容是：

- 1.對契約自由原則進行限制（第79條）。「契約自由」是契約法的基本原則，然而，海上貨物運輸法卻一直採取「限制契約自由」的原則。主要是為了防止船方(尤其是定期航運業者)依其優勢地位濫用「契約自由」。
- 2.「鹿特丹規則」對「契約自由」之規範作調整。主要允許批量契約享有較為充分的「契約自由」原則，蓋因大批貨量的貨主才會與運送人簽訂批量契約，他們具有較強的談判實力，賦予批量契約當事人較為充分的契約自由，對於鼓勵自由競爭、提高商業效率將有明顯的影響，原則上不會導致運送人契約自由的濫用。（第80條）。
- 3.「鹿特丹規則」對活動物及特殊貨物，亦允許有較寬鬆之契約自由。（第81條）

十七、本公約不管轄的事項

第十七章主要規定了本受本公約規範管轄的事項。鑒於本公約規定的運送人的賠償責任為有限的網狀責任制，海上運送前後的運送期間所造成之貨物毀損、滅失或遲延，其他非海運國際公約中有關運送人賠償責任的規定優先適用本公約規定。

包括：

- 1.本公約規定不影響其他非海運運送公約中有關規範運送人對貨物毀損、滅失或遲延的賠償責任（第82條）。
- 2.本公約規定不影響適用任何規範船舶所有人賠償責任總限制的國際公約或國內法（第83條）。
- 3.本公約規定不影響適用有關共同海損理算的運送契約條款或國內法規定（第84條）。

4.本公約不適用於旅客及其行李的運送契約（第85條）。

5.對於核子事故造成的損害，根據相關文書應由核子設備經營人負賠償責任，本公約不產生任何賠償責任（第86 條）。

十八、最後條款

第十八章中含有第87條至第96條，共10個條文。內容包含公約的保存人，公約的簽署、批准、接受、核准或加入、保留、生效、修訂和修正以及退出等具體規則，亦規定了締約國聲明的程序和效力、對締約國領土單位的效力和區域經濟一體化組織的參與以及退出公約等其他事項。

綜合以上，可以發現「鹿特丹規則」較現行三個公約有下列明顯改變：

- 一、 適用範圍擴大；
- 二、 運送人責任加重；
- 三、 免責事由調整；
- 四、 舉證責任明確化；
- 五、 修正單位責任限制及貨損通知期限；
- 六、 明確規定託運人義務；
- 七、 電子運送單證的規範；
- 八、 新增批量契約的規定；
- 九、 控制權與海運履約方的出現等。

第四章 我國海商法貨物運送規範

我國「海商法」關於貨物運送之規範，以「海商法」第三章第一節為核心，自 1990 年代初期「漢堡規則」生效以來，許多國家之立法例已選擇採行「海牙規則」、「威士比規則」為主，並兼採行「漢堡規則」之混合法制，由現行我國「海商法」貨物運送規範可知，運送人之責任基礎雖仍以「海牙規則」之責任型態為主，惟於貨損之單位賠償計算上則又酌採「漢堡規則」之規定，同時我國「海商法」長久以來對於運送人責任期間之爭議，亦傾向採用「漢堡規則」之立法例。綜前所述，我國「海商法」為平衡船貨雙方利益之多元考量，可謂是採行「海牙/威士比規則」為主，並加入「漢堡規則」部分規定之立法模式。

縱觀我國「海商法」貨物運送規範之主要內容，係區分為「件貨運送」及「傭船運送」兩種主要運送類型，此亦構成本報告探討之核心，並以此一主軸擴及海上貨物運送規範之其他內容，即運送契約之當事人之權利義務關係、載貨證券相關規範、免責事由及單位責任事由之舉證責任分配等議題。本章參考尹章華教授「海商法之理論與實務」及曾國雄、張志清教授所著「海商法」等書，對我國「海商法」關於貨物運送規範之內容詳細加以探討，以做為未來進一步研究我國「海商法」修正方向之基礎。

4.1 海上貨物運送契約

4.1.1 海上貨物運送契約之定義與性質

海上貨物運送契約係指一方支付運費，他方以自有或租賃第三人船舶由特定處所（裝載港）裝載貨物運送至另一特定處所卸載之契約。一方有支付運費之義務，他方有為完成一定工作（將貨物場所變更）之義務。故海上貨物運送契約為雙務契約及有償契約，並具有承攬契約等性質，茲說明如下：

一、雙務契約

海上貨物運送契約雙方當事人均負有義務及享有權利。例如，船方負有安全運送貨物之義務，享有收取運費權利；貨方（託運人或收貨人）負有支付運費之義務，享有收取貨物權利，當船方違反上述義務時，對因此造成的貨物損害，可向船方索賠的權利。

二、有償契約

船方取得運費等權利，需以將貨物從一港運至另一港為代價；貨方在目的港收取貨物等權利，以支付運費等為代價。

三、要式契約

海上貨物運送契約一般應採用書面形式。「海商法」第三十九條規定「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之」，故海上貨物運送契約為要式契約。惟「海商法」第三十九條係傭船契約之規定，故件貨運送契約，得為非要式契約。

四、具有約束第三人（利他契約）之性質

託運人通常不是收貨人。運送人應向第三者收貨人交付貨物。收貨人雖不參加契約簽訂，但可直接取得契約規定之某些利益，並受契約之一定約束。

五、承攬契約

海上貨物運送契約係一方交付運費，託他方為貨物之運送，他方收受運費，依約完成運送義務之契約，故亦屬於承攬契約。

4.1.2 海上貨物運送契約之種類

一、依「海商法」之規定分類：

「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」。茲述之如下：

（一）件貨運送契約：係以貨物之件數或數量運送為運費計算標準之運送契約。件貨運送重點在運送行為之完成，運送人以何船舶完成運送並不重要，故運送人原則上有轉船之權利。在件貨運

送下，託運人對船長無指揮監督權限，對於貨物如何裝艙無權過問。

(二) 傭船契約：亦稱包船契約，係以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約。傭船契約，依船舶之使用空間及方式不同，可分為下列二種：

1. 就使用空間分，可分為：

(1) 全部傭船契約：以船舶之全部供運送為目的者稱之。

(2) 一部傭船契約：以船舶之一部供運送為目的者，為一部傭船契約。所謂一部，為船舶一部分之空間，或一定數量之船艙，或船舶載重量之一定數，故一部傭船契約之運送人，尚可以其他部分之船舶空間與他託運人訂立另一運送契約。

2. 就使用方式分，可分為：

(1) 定時傭船契約：運送人提供船舶之全部或一部於「特定期間」為運送，託運人（傭船人）無須確定航路者，為定時傭船，亦稱期間傭船契約或論時傭船契約。「定時傭船契約」與「定期傭船契約」不同，「定期傭船契約」指船所有人在一定期間，將船舶全部及其所僱用之船長、海員、一併包租予定期傭船人，定期傭船人對船長海員有指揮監督權，但船長海員之薪津等及船舶之修繕費等仍由船舶所有人負責，航海費用則由定期傭船人負責。

(2) 定程傭船契約：運送人提供船舶之全部或一部於「特定航線」航行，並以航次計算費用者，為定程傭船契約，亦稱航程傭船契約或論程傭船契約。

二、以航行之船期及航線是否固定而為分類可分為二：

(一) 定期船舶運送契約：件貨運送皆為定期船舶運送。航業法第二條第十款「固定航線：指以船舶在一定港口間經營經常性客貨運送之路線」，即為定期船，民國 88 年 2 月 3 日修訂時改稱固定航線。

(二) 不定期船舶運送契約：定期船以外之航線即屬不定期船，備船契約之貨物運送大多為不定期船舶運送。

三、就運送人為複數分，又可分為：

(一) 再運送契約：係運送人與他運送人訂立運送契約，將其原應負之運送貨物責任，轉由他運送人運送，以賺取運費差價之運送契約。運送人與貨物所有人間之運送契約稱為原運送契約。運送人於再運送契約中為再運送託運人，他運送人在再運送契約中稱為再運送運送人。原託運人因非再運送契約之當事人，與再運送契約無任何關聯。故原運送契約與再運送契約各自獨立，其間並無主從關係。

(二) 聯營運送契約：聯營運送契約者，係指複數運送人分段參與海上運送之運送契約。可細分為：

1. 轉託聯營運送：係一運送人與託運人約定承擔海上全程運送之責任，而將航程之一部以自己名義委託其他運送人運送，以完成全程之運送而言。
2. 共同聯營運送：係指數運送人，共同與託運人訂立一海上運送契約，而由數運送人於內部協議分段運送，將同一貨物運送至目的地交付之運送契約而言。
3. 相繼聯營運送：指數運送人基於一載貨證券接繼為託運人運送同一貨物以完成運送契約而言。此與共同聯營運送之不同處在於共同運送係數運送人「共同」與託運人訂立運送契約；而相繼運送則是數運送人基於第一運送人所簽發之載貨證券繼續完成運送。

(三) 多式聯營運送：多式聯營運送又稱複合運送契約，指二種以上之不同運送方法結合之運送契約。與前述之聯營運送不同點在於聯營運送指海上運送有多數運送人而多式運送指運送方法之有二種以上者。「海商法」第七十五條之規定，即指此而言。多式運送在現代貨櫃運送發達時代，盛行戶對戶運送（door to door），常以陸、海、空等多式之運輸工具結合運送貨物。

4.2 運送人之權利、義務及責任

4.2.1 海上貨物運送人之權利

一、運費請求權

海上貨物運送契約為雙務、有償契約；運費為運送貨物之對價，運送人有請求運費之權利。依「海商法」第四十條第五款規定，運費為運送契約應記載之事項，雖該條係規定適用於傭船契約，唯件貨運送契約依「民法」契約及「海商法」之解釋自屬當然。

有給付運費義務之人，在傭船契約為傭船人，在件貨物運契約則為託運人。受貨人並無給付運費之義務；即使載貨證券註明運費到付，受貨人仍無支付運費之義務；此時，運送人得依民法第二百六十八條規定，向託運人請求損害賠償或僅得依「民法」第六百四十七條第一項之規定，行使留置權。。

「海商法」為顧及運送人、託運人間之平衡，亦於第六十六條、第六十七條及第六十八條規定兼採「服務運費」及「比例運費」，說明如次：

(一) 因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時：「海商法」第六十六條規定：「船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。」

- (二) 因海上事故而須修繕時，於到達目的地港前提取貨物者：「海商法」第六十七條規定：「船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。」
- (三) 遭難或不能航行，按實際情形支付運費：「海商法」第六十八條規定：「船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目的地港時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。」「如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。」。由此條文可知，船舶在航行中遭難時，船長有轉船之權。

有給付運費義務之人為託運人，此支付運費之義務係屬「人的無限責任」不得以委棄託運貨物載以免除其運費支付之義務。運費之計算方式如次：

(一) 傭船契約運費計算之方式

1. 期間傭船運費之計算依船舶可使用、停止、及行蹤不明三種情形計算，敘之如次：

(1) 船舶可使用期間：「海商法」第四十六條、第四十七條第一項本文規定：「以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。」「前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。」

(2) 船舶停止期間：「海商法」第四十七條第一項但書規定：「……但船舶因航行事變所生之停止，仍應由託運人繼續負擔運費」。又依「海商法」第四十七條第二項規定：「前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行為，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。」

(3)船舶行蹤不明時：「海商法」第四十七條第三項規定：

「船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數」。

2. 航程傭船運費之計算可依裝載不足、解除契約時二種情形計算：

(1)裝載不足約定數量時：「海商法」第四十八條規定：「以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載之貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部運費；但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三」。蓋以因運送人臨時無法將其所剩之艙位，再行承攬其他運送之貨物之故。

(2)解除契約時：「海商法」第四十九條規定：「託運人因解除契約，應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三」。

(二)一般件貨運費之計算方法，大多依貨物種類、性質及進出口地之交易習慣不同，而有容積法、重量法、從量法等計算運費方法。運費，原則上以契約所訂為據，唯有下列情形例外：

1. 中途運回貨物：「海商法」第六十六條規定：「船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港，而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費」。又準用民法第六四五條規定「運送物於運送中，因不可抗力而喪失者，運送人不得請求運費」。

2. 中途提取貨物：「海商法」第六十七條規定：「船舶在航行中，因海上事故而修繕時，如託運人於到達目的港前提取貨物者，應付全部運費」。

3. 中途轉運貨物：情形有二，茲分述如次：

- (1) 「海商法」第六十八條第一項規定：「船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目的港時，如其運費低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數」。所謂約定之運費，係指繼續航行時依比例應給之運費。
 - (2) 「海商法」第六十八條第二項規定：「如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之」。
4. 貨物之毀損滅失與運費請求權：貨物毀損時，託運人仍須負擔運費，並無依比例扣減之權。喪失時，依「海商法」第五條準用民法第六四五規定，茲分述如次：
- (1) 貨物因不可抗力而喪失：運送人對於滅失部分不得請求運費，已受領者，應返還之。
 - (2) 貨物因可歸責於運送人之事由而喪失：若運送人就其喪失無須賠償，則不得請求運費，已給付者應返還之。例如「海商法」第六九條規定者。若運送人就其喪失須負賠償者，依民法第六三八條第二項規定，運費應由賠償額中扣除之。
 - (3) 貨物因歸責於託運人之事由而喪失，運送人可請求運費，此為當然之解釋。

二、延滯費請求權

延滯費係指傭船人裝貨或卸貨超過合理裝卸期間，對於運送人因船舶留置港口所受之損失，如港埠費及海員薪資等，須按超過之日期，所作之合理補償金額。在航運實務，計算裝卸期間，自接到運送人完成裝貨或卸貨準備完成之通知書後之某一時期開始計算。若超過裝卸期間，託運人應付給運送人延滯費。亦即超過合理裝卸期間者，

船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償，（「海商法」第五十二條第二項但書）。此即運送人之延滯費請求權。

裝卸期間，「海商法」第五十二條規定如次：

- （一）以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書。（第一項）。至裝卸期間則由當事人間自行約定，若無約定，則依各港口之習慣，若連習慣亦無時，則依相當之合理期間計算。
- （二）期間之起算及計算：裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。（第二項）。
- （三）超過裝卸期間之計算：超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。（第三項）。

至於裝卸期間及延滯費之適用範圍僅計程傭船契約才有裝卸期間及延滯費之問題。件貨運送契約及計時傭船契約均無此等問題。因在計程傭船契約中，海上運送人與傭船人就貨物之裝卸，通常訂有停泊之最長期間，傭船人裝卸貨物日數，若超過此期間，應向運送人支付延滯費，以補償船舶延滯之損失；若無此約定，傭船人裝卸貨物若超過合理裝卸期，亦應按超過之日期作合理之補償。

在件貨運送契約，因託運人於裝載開始前，將貨物交付運送人，等貨物到達目的港後，送人通知託運人所指定之應受通知人或受貨人，裝卸載均為運送人之義務，故無託運人延滯之問題。而計時傭船契約係以時間為計算傭船費用之基礎，裝卸期間不問多長均計入傭船期間，故亦無延滯問題。

三、請求交還載貨證券權

民法第六百三十條規定「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。」依據「海商法」第五條：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。」準用之。故載貨證券持有人請求運送人交付其所運送之貨物時，運送人可請其交還載貨證券。

四、運送物留置權

依據「海商法」第五條適用民法第六百四十七條「運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要，按其比例，對於運送物，有留置權。運費及其他費用之數額有爭執時，受貨人得將有爭執之數額提存，請求運送物之交付。」留置權之範圍為「為保全其『運費』及『其他費用』得受清償之必要」，此之其他費用應解為與運費有同一性質之費用為限。因此，運費及其他費用以外之債權，運送人不得依民法第六百四十七條規定行使留置權。

五、運送物寄存及拍賣權

（一）寄存貨物之規定

1. 受貨人怠於受領貨物時：「海商法」第五十一條第一項規定「受貨人怠於受領貨物時運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。」
2. 受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時：「海商法」第五十一條第二項規定「受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。」
3. 二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時：「海商法」第五十八條第二項前段規定：「二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人。」
4. 運送人或船長，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者：「海商法」第五十八條第二項後段規定「運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其賸餘之部分亦同。」

5. 「海商法」第五十八條第三項後段規定「載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。」

(二) 寄存貨物之拍賣

「海商法」第五十一條第三項規定「運送人對於前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額：

- 一 不能寄存於倉庫。
- 二 有腐壞之虞。
- 三 顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。」

六、對未報明貨物裝運之處置權

「海商法」第六十五條規定「運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償。前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。」

4.2.2 海上貨物運送人之義務

運送人之義務，除依運送契約條款所負之義務外，尚有「民法」及「海商法」所定之法定義務。先確定運送人之義務後，於運送人違反義務，致託運人或載貨證券持有人權利受損時，才會有運送人責任之成立問題。在運送人責任成立後，才會有運送人所負責任程度問題，亦即有無單位責任限制之適用。茲將運送人之義務分項說明如下：

一、堪航能力之必要注意及措置義務

- (一) 運送人為履行運送義務，自須提供適當之船舶，此船舶自應具有堪航能力；堪航能力之意義依「海商法」第六十二條第一項規定

乃指「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

- 1.使船舶有安全航行之能力。
- 2.配置船舶相當船員、設備及供應。
- 3.使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。」其中：

- 1.使船舶有安全航行之能力：指船體在構造上足堪以抵抗「預定航程」上「可預見之危險」而言。危險之可預見否，應依航行之時、地及同樣之船舶標準決之。
- 2.配置船舶相當船員、設備及供應：相當海員，指海員之人數與資格，與法令規定或船舶正常營運所需者相當。相當設備，指船舶應具備之設備與法令規定或船舶正常營運所需設備者應相當。船舶法第五十條規定之船舶設備可供參考。相當供應，指有關燃料、糧食、飲水、醫藥及其他之供應需相當。
- 3.使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存：即船舶需具備適載能力而言。例如雜貨輪不具備冷凍貨艙時，即不該運送冷凍貨物，如運送之，即屬不具備適載能力。

（二）堪航能力注意義務之時期

所謂「於發航前及發航時」應為必要之注意及措置，有二說：

- 1.預定航程說：指船舶在貨物裝載港之裝貨時起至發航時止，運送人應使船舶有堪航能力，與途經停泊港之再發航時之堪航能力無關。
- 2.航段說：指船舶自裝載港之裝貨時起，於途經之各港口啟航時，運送人均應使船舶有堪航能力。

學者間對此看法不一，「海牙規則」係採預定航程說，故在定期船，每一貨物之裝載港不同，目的港亦不一，各個貨物之堪

航能力，如依預定航程說須各別認定之；亦有學者認為應採航段說，以保護託運人；並與「海商法」第二十一條第三項之所謂本次航行，係指船舶自一港至次一港之航程之規定相呼應。

「於發航前及發航時」，採「始航責任主義」；船舶於發航後，航行中才失去堪航能力，則屬管理船舶問題，應依「海商法」第六九條第一款之規定解決，即船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失，致使貨物之毀損滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。

二、船舶開往裝載港及裝貨通知義務

海上運送人裝載貨物之港口，稱為裝載港。運送人為裝載貨物，有使船舶停裝載港之義務，以利貨物之裝載。

裝載港之確定之方式主要有二：

1. 有載貨證券時：裝載港為載貨證券上應記載事項之一，裝載港可藉由載貨證券上之記載，加以確定。
2. 有傭船契約時：依「海商法」第40條，裝載港無須事先約定。未約定裝載港之傭船契約，稱為未定傭船契約，傭船人對裝載港有選擇權。

至於運送人發裝貨通知之時機，傭船契約運送人於裝載貨物所必要之準備完成時，應即對傭船人發出「裝貨通知」，以便確定「裝載時間」之起算點。若運送人違反義務，應負債務不履行責任。件貨運送託運人則應依船長之指示，即時將貨物裝載。

三、貨物之照管義務

貨物之照管義務與適航性之注意義務，均為運送人之基本注意義務及強制責任事項之一。照管義務係運送人重要之注意義務之一，因若運送人對貨物未盡照管義務，縱使已盡其他義務，貨物仍無法安全抵達目的地，故「海商法」第六十三條規定：「運送人對於承運貨物

之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。」

照管義務之存在時期通常包括：

- (1) 貨物在船期間（裝載後卸載前）：運送人對貨物之照管義務為基本注意義務及強制責任事項之一，不得特約減輕或免除。運送人違反貨物之照管義務時，不得主張「海商法」第六十九條之免責。
- (2) 貨物待運與待交期間（收受後裝載前，卸載後交付前）：運送人對於貨物仍負照管義務，但不負強制責任，運送人可適用「海商法」第六十九條之免責。惟對於故意或重大過失之責任，仍不得預先免除。

四、直航之義務

直航係指依預定航程或習慣航程航行。一般而言，運送人有直航義務，因偏航結果，貨物將遲延送達，且增加海上危險對託運人相當不利。除有正當理由外，運送人不得偏航，對於因偏航所生之損害，運送人應負賠償責任。

「海商法」第六十九條規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」亦即運送人客觀上有救助行為或主觀上有救助人命或財產之意圖，或其他正當理由之偏航，均構成合理偏航。運送人不就偏航所生之損害負賠償責任。

若變更航程超過人命、財產之救助目的範圍，即為不合理偏航，係違反運送契約，為不完全履行債務，得為解除契約之由。若因之發生毀損滅失時，運送人應負責任。至於賠償額度，視託運人是否解除契約而定。

五、不得為甲板運送之義務

原則上，依據「海商法」第七十三條本文不允許運送人為甲板運送，但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。因對貨物而言，所承受之海上危險大幅增加；且甲板運送貨物於共同海損經投棄時，貨物所有人不能請求共同海損分擔額。

六、交付及寄存貨物之義務

運送人依據運送契約，應於目的港將所承運之貨物交付受貨人。運送人簽發載貨證券時，貨物之交付，應憑載貨證券為之。「海商法」第五十八條規定：「載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付。不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其賸餘之部分亦同。載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。」。

4.2.3 海上貨物運送人之責任

一、運送人及其履行輔助人之最低責任內容

- (一) 「海商法」第六十二條堪航能力之注意義務及第六十三條貨物照管之注意義務，運送人皆負過失責任。且均推定運送人之責任，舉證責任倒置之結果，運送人應舉證以免責。
- (二) 「海商法」第六十一條免責約款禁止之規定，除不准運送人免除或減輕其依「海商法」第六十三條、及第六十九條第十七款之責任外；亦不准運送人以特約免除其履行輔助人有關「海商法」第六十三條、及第六十九條第十七款之過失責任。此項責任，不論履行輔助人屬獨立或非獨立之履行輔助人，均適用之。

(三) 在堪航能力注意義務方面，運送人之履行輔助人未為必要之注意及處置，運送人仍應負責；唯如履行輔助人若為「獨立」之履行輔助人時，即運送人對履行輔助人，並無指揮監督權時，若運送人之「選任」無過失時，運送人即不必負責。運送人僅負「選任」之注意義務。

(四) 履行輔助人之責任：

履行輔助人係指依運送人之意思，輔助運送人履行運送債務之人，如船長及海員等。履行輔助人非運送契約之當事人，對託運人無契約責任可言。在處理運送契約時，若因履行輔助人之過失，運送人可依「海商法」第六十九條主張免責，造成託運人或載貨證券持有人僅能依侵權行為向履行輔助人主張，此造成運送人免而履行輔助人須負責之不公平現象，故有加以調整之必要。

至於如何調整，不僅須考量公平性問題，亦即海商對經濟上較強勢之運送人有諸多之保護，對經濟上相對弱勢之履行輔助人亦應加以保護。同時，亦應考量利益衡平問題，亦即運送人原則上僅對自己過失負責，對於履行輔助人之過失又可透過免責條款主張免責，此對託運人及載貨證券持有人亦不公平。在此二考量下，故有「海商法」第七十六條之設計。亦即將實務上「喜馬拉雅條款」加以明文化，原則上「海商法」對於運送人之保護規定，履行輔助人亦可適用，如約定免責事由、法定免責事由、單位責任限制及短期期間利益等。

履行輔助人依是否受運送人之指揮監督，可區分為：

1. 從屬性之履行輔助人：得主張「海商法」第七十六條規定「本節有關運送人因貨物滅失、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。」

2. 獨立履行輔助人：依「海商法」第七十六條第二項規定「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。」，「從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者」，應屬獨立履行輔助人之「執行職務範圍內」之行為，只要係執行職務行為，自亦得類推適用「喜馬拉雅條款」。

二、免責約款之禁止

「海商法」第六十一條規定：「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」；依本條文可知，因『過失』及『海商法第三章第二節運送契約之法定責任』等二種責任不得以特約減免之。此二種責任計有如次：

1. 過失責任：指「海商法」第六十二條及第六十三條之未為必要之注意及措置而言。此為商業上過失，不得特約免責。
2. 法定責任：計有
 - (1) 拒絕載運禁運不實申報物。（第六十四條）
 - (2) 不得無正當理由偏航之義務。（第七十一條）
 - (3) 不得擅為甲板裝載之義務。（第七十三條）
 - (4) 貨物運達之通知義務。（第五十條）
 - (5) 等待裝卸載之義務。（第五十一條）
 - (6) 給載貨證券之義務。（第五十三條）
 - (7) 運送人或船舶所有人免責之舉證責任。（第六十二條第三項）
 - (8) 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，將之載明於載貨證券之義務。（第五十四條第一項第三款）

(9)單位賠償責任不得低於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金額，二者以較高者約定之義務。（第七十條第二項）

(10)貨物受領權利人之起訴期間不得短於一年之期間約定之義務。（第五十六條第二項）

「海商法」第六十一條規定係以『件貨運送』為對象，故在傭船契約，免責約款並非無效；縱有簽發載貨證券，免責約款在傭船契約之運送人與託運人間仍屬有效；蓋載貨證券在傭船契約之運送人與託運人間僅屬收據之性質而已。但若載貨證券已轉讓由傭船人以外之人持有時，依「海商法」第六十條第二項規定：「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有人間之關係，依載貨證券之記載。」，故如載貨證券有免責約款，對託運人以外之載貨證券持有人仍不生效力。

三、海上貨物運送人之免責事項

前述過失責任及法定責任之免責約款，「海商法」第六十一條予以禁止，但另一方面，亦規定免責事由，以兼顧運送人之利益；茲依「海商法」規定，臚列海上貨物運送人之免責事項如次：

（一）「海商法」第六十九條規定：「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：

1. 船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。
2. 海上或航路上之危險、災難或意外事故。
3. 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。
4. 天災。
5. 戰爭行為。
6. 暴動。
7. 公共敵人之行為。

8. 有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。
9. 檢疫限制。
10. 罷工或其他勞動事故。
11. 救助或意圖救助海上人命或財產。
12. 包裝不固。
13. 標誌不足或不符。
14. 因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。
15. 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。
16. 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。
17. 其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」

(二) 故意虛報貨物性質或價值：「海商法」第七十條第一項規定「託運人於託運時，故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任」。依本條文義及立法修正之理由，不論低價高報或高價低報皆屬之；唯以本條之目的在於防止託運人詐欺，故低價高報應適用本款規定固不待言；如在高價低報之情形，運送人有單位責任限制與之抗衡，對運送人並無不利，且可依第六十五條第一項「運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償。」，亦無詐欺可能之存在，因此，低價高報應不包括在內；實務上，最高法院七十五年台上字第二四一號亦同此見解。

(三) 為救助人命財產之偏航：「海商法」第七十一條規定「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得

認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」。

（四）貨物未經同意而裝載：海商法第七十二條規定「貨物未經船長或運送人之同意而裝載者，運送人或船舶所有人，對於其貨物之毀損或滅失，不負責任。」。

（五）違禁物或不實申報物未拒絕載運之責任：「海商法」第六十四條規定「運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者「海商法」，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。」

（六）未經報明之貨物：「海商法」第六十五條第二項規定「未經報明之貨物，在航行中發現時，如係違禁物，或其性質足以發生損害。船長得投棄之，不負賠償責任」。

（七）發航後突失航行能力：「海商法」第六十二條第二項規定「船舶於發航後，因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。」

四、運送人賠償之單位責任限制

（一）賠償額之計算：民法第六百三十八條規定「運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之。」「運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之。」「運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。」故損害額為貨物『依其應交付時目的地

之價值計算』，基本上不包括所失利益；但如因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償；則仍得請求所失利益。又因目的地之價值通常已包含運費及其他費用，為免損害賠償請求權人雙重得利，故民法第六三八條第二項規定運費及其他費用應予扣除。

(二)「海商法」為減輕海上運送人之責任，對運送人之賠償額於第七十條第二項特設規定「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。」

「海商法」第七十條第三項規定「前項所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以載貨證券所載其內之包裝單位為件數。但載貨證券未經載明者，以併裝單位為件數。其使用之貨櫃係由託運人提供者，貨櫃本身得作為一件計算。」。此為件數計算之明文規定，以杜爭議。

又依「海商法」第七十條第四項規定「由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不得主張前述第二項單位限制責任之利益。」。運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，其惡性重大，自不予保護以維公允，且於此情形，運送人所應賠償之範圍，不僅為所受損害，尚應包括所失利益也。

4.3 託運人之權利、義務及責任

4.3.1 託運人之權利

一、發航請求權：

海上運送人裝貨完畢應即發航，故託運人有請求發航之權利。

二、使為運送權：

「海商法」第四十六條規定「以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定，或以船舶之性質而定之方法，使為運送。」。託運人得依適當方法請求運送權利。

三、請求簽發載貨證券權：

「海商法」第五十三條規定「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。」

4.3.2 託運人之義務

一、遵守裝卸期間之義務：

託運人對於貨物之裝載、卸載期間，應遵守之。「海商法」第五十二條第二項第三項規定如次：

(一)裝卸期間自裝貨或卸貨準備完成通知書通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。

(二)前述超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。

二、負擔運費之義務：

運費為海上貨物運送契約應載明事項之一，為運送人完成運送應得之報酬，係運送人運送貨物之對價，故託運人負有交付運費之義務。唯運送契約或載貨證券上規定，運費到付或後付者，貨物到達卸載港後，受貨人因非運送契約之當事人，不受契約之拘束，並無交付運費之義務。受貨人若不支付運費，運送人得依民法第六百四十七條第一項規定：「運送人為保全其運費及其他費用，得受清償

之必要，按其比例，對於運送物有留置權」行使留置權，留置貨物並拍賣取償。

4.3.3 託運人之責任

「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，對抗運送人以外之載貨證券持有人。」。第五十七條規定「運送人或船舶所有人所受之損害，非由於託運人或其代理人、受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任。」。此為託運人應負責及免責之規定。

4.4 載貨證券

4.4.1 載貨證券之意義

海上貨物運送契約訂立後，託運人依約將貨物交付運送人運送後，運送人為證明託運人所交付運送貨物之性質及數量，乃交付託運人一張類似收據之文件，此文件在「民法」稱為提單，在「海商法」稱為載貨證券。載貨證券者，乃運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，所發給載明運送條款，由持有人憑以受領貨物之有價證券。依據「海商法」第五十三條之規定：「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。」載貨證券兼有證明運送契約之效力。故載貨證券乃用以證明海上貨物運送契約及貨物已由運送人收受或裝船，以及運送人保證據以交付貨物之單證。載貨證券中載明向受貨人交付貨物，或按指示人之指示交付貨物，或向載貨證券持有人交付貨物條款，構成運送人據以交付貨物之義務。

依上述定義，載貨證券具有如次作用：

一、載貨證券為海上貨物運送契約之證明

件貨運送在訂艙時，託運人與運送人就運送條件達成協議。因此，訂艙單即為運送契約，載貨證券只是在運送契約履行過程中之重要證據，並進一步確定雙方之權利義務。

二、載貨證券為貨物收受收據

運送人、船長或運送人之代理人向託運人簽發載貨證券，表明運送人已收受載貨證券所記載之貨物。

三、載貨證券為貨物之物權憑證，屬有價證券

載貨證券代表貨物，持有載貨證券，取得貨物之權利。載貨證券持有人憑載貨證券有權要求運送人交貨。反之，即使真正收貨人，如無載貨證券，亦無權提取貨物。運送人或其代理人在目的港交貨時，只根據載貨證券交貨，而不論載貨證券持有人為誰。

4.4.2 載貨證券之性質

一、文義性

實務上載貨證券之買賣甚為頻繁，而載貨證券之貨物非託運人占有，對於載貨證券之買受人僅能憑載貨證券之文義以瞭解買受之權利義務內容。為促進載貨證券之流通及發展國際貿易，乃賦與運送人對載貨證券之持有人負文義責任，即「海商法」第六十條準用「民法」第六二七條規定，載貨證券發給人，運送人與證券持有人間，關於運送事項，依其載貨證券之記載；傭船契約，依「海商法」第六十條第二項規定「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有人間之關係，依載貨證券之記載。」故為文義證券。

二、要式性

「海商法」第五十四條第一項規定「載貨證券應記載法定之事項，並由運送人或船長簽名」，故為要式證券。「海商法」對載貨證券應記載事項不採嚴格之要式主義，故法定記載事項不以各事項全記載為必要，僅須足以辨識運送人之同一性即可。

「海商法」第五十四條第一項規定：「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。」

三、流通性

「海商法」準用民法第六二八條規定，記名之載貨證券，除有禁止轉讓之記載外，得以背書為轉讓；無記名之載貨證券，因交付而轉讓，故為流通證券。又稱載貨證券之背書性。載貨證券之背書僅生「移轉之效力」與「資格授與之效力」，不生「擔保效力」，持有人不得向背書人行使追索權。此與票據背書有不同處。

四、有價性

載貨證券表彰貨物之所有權，權利之處分與行使，與載貨證券之占有，有不可分離之關係，故為有價證券。

五、物權性

載貨證券為受領、處分貨物之證券。「海商法」準用「民法」第六二九條規定，交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付，有同一之效力，故為物權證券。

唯其非設權證券，故載貨證券之權利與其原因行為有關聯，必有運送契約之存在，方才作成載貨證券以表彰權利。

六、要因性

載貨證券必有運送契約之存在及運送物之交付為其原因關係，其效力並受原因關係之影響，故載貨證券為要因證券，因此，運送人自得以原因關係對抗託運人，唯對善意之載貨證券持有人，在件貨運送契約，「海商法」第六十條準用「民法」第六二七條規定，載貨證券發給人，運送人與證券持有人間，關於運送事項，依其載貨證券之記載；在傭船契約，依「海商法」第六十條第二項規定「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有人間之關係，依載貨證券之記載。」。

七、繳還性

「海商法」第六十條準用民法第六三十條規定，受貨人請求交付貨物時，應將載貨證券交還，船長始負交付貨物之義務，故為繳還(回)證券。

4.4.3 載貨證券之種類

一、依貨物是否已裝船分

- (一) 裝船載貨證券(Shipped B/L, on Board B/L)指貨物在裝船後簽發之載貨證券。「海商法」第五十三條規定「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」即屬之。
- (二) 收貨待運載貨證券(Received for shipment B/L)又稱備運載貨證券或待運載貨證券，指運送人收到託運人之貨物，但尚未裝船，應託運人要求而簽發之載貨證券。收貨人大多不願接受收貨待運載貨證券。因銀行不予結匯。故收貨待運載貨證券在性質上，僅屬收據或倉單而已，在實務上造成若干不便。

二、依有無記名分

- (一) 記名載貨證券(Straight B/L)又稱收貨人載貨證券。指載貨證券載明特定之收貨人。依據此種載貨證券，只有指定之收貨人才能提貨。記名載貨證券除非證券上明文規定禁止背書，否則仍可背書轉讓。記名載貨證券由於流通性較弱，在國際貿易中不常使用。
- (二) 不記名載貨證券(Open or Blank B/L)又稱空白載貨證券。指載貨證券不具明收貨人或由某人指示，僅註明「持有人」或「交與持有人」之載貨證券。
- (三) 指示載貨證券(Order B/L)指載貨證券上收貨人欄載明「由某人指示(Order of XXX)」或「指示(Order)」字樣之載貨證券。通常有託運人指示(Order of shipper)、收貨人指示(Order of consignee)、銀行指示(Order of Bank)等三種。

三、依載貨證券上有無批註分

- (一) 清潔載貨證券(Clean B/L)指運送人簽發之對貨物及其包裝之外觀良好狀況未作任何批註之載貨證券。其判斷時點為裝船時貨物之外觀及包裝。清潔之載貨證券不會因含有不知條款（據告稱，如貨物之重量、數量、外部情況、內容與價值不知），而變成不清潔之載貨證券。在國際貿易實務上買方通常要求賣方提供清潔載貨證券。
- (二) 不清潔載貨證券(Unclean B/L; Foul B/L)。指載貨證券上有貨物外表狀態不良之批註。在裝船時，運送人如發現貨物或包裝的表面狀況不良，可在載貨證券上批註。如「內裝貨物外露」「破包」，「汙損」，「銹蝕」等等。按「跟單信用狀統一慣例」規定，除非信用狀另有規定，否則銀行拒絕接受不清潔載貨證券。賣方只有向銀行提供清潔載貨證券，才能取得貨款；清潔載貨證券為買

易上履行出口契約之必要單據。買方因不接受不清潔載貨證券，因此，賣方在無法更換已包裝或修復貨物之情況下，通常向運送人出具免責函或認賠書，要求運送人簽發清潔載貨證券，並承諾賠償運送人若因簽發清潔載貨證券而引起之一切損失。

四、依運送方式分

- (一) 直達載貨證券(Direct B/L)指運送人簽發貨物自裝貨港裝船後直接運往卸貨港，中途不得轉船之載貨證券。此種載貨證券，僅填寫裝貨港和卸貨港名稱，而無中途轉船批註。
- (二) 聯運載貨證券(Ocean Through B/L) 指規定貨物從裝貨港裝船後，在中途卸船，交給其他承運人用船舶接運至目的港的載貨證券。亦即由二以上之海上運送人運送。簽發此種載貨證券之運送人，稱為聯運運送人，接運貨物之運送人稱為連續運送人(On carrier)或實際運送人(Actual carrier)。
- (三) 多式聯運載貨證券(Multi modal Transport B/L) 指運送人將貨物以包括海上運送在內之兩種以上運送方式，從一地運至另一地而簽發之載貨證券。這種載貨證券多用於貨櫃或墊板之國際間貨物運送。對多式聯運發生之糾紛，「海商法」第七十五條規定「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用法之規定。」「貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。」

4.4.4 載貨證券之效力

一、載貨證券之債權效力

指海上運送人與載貨證券持有人間有關債權關係之效力。按運送人與託運人間之關係，依運送契約定之，載貨證券於此不過為證據方

法之一而已，「海商法」就運送人與載貨證券持有人間所規定之關係，即為載貨證券之債權效力。

二、載貨證券之物權效力

(一) 載貨證券之物權效力指載貨證券之交付與貨物之交付有同一效力之謂。

(二) 載貨證券移轉之效力

「海商法」第六十條準用「民法」第六二九條規定「交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付，有同一之效力」。此即載貨證券物權移轉之效力。

(三) 轉讓方法

「海商法」第六十條準用「民法」第六二八條規定，得以背書之方法，背書於載貨證券上轉讓之。

4.4.5 載貨證券上之據稱條款與不知條款之記載

一、意義

按依「海商法」第五十四條第一項第三款規定運送人有「依照託運人書面通知，記載貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌」之義務。又依「海商法」第五十四條第三項規定「載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。」故載貨證券對貨物描述之記載，推定運送人依其記載為運送。但此項貨物描述之記載，以運送人能核對為前提，若運送人對託運人關於貨物描述事項之書面通知，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不符合，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，亦為「海商法」第五十四條第二項所明定，以兼顧雙方利益。但若於載貨證券為積極記載其重量為「據報重……」或「據稱重……」，既記載重量，自應依載貨證券負責任。實務上，運送人

或船長，大多照託運人書面通知而記載，並常另以附註方式載明「據告重（said to weight）」、「據告稱（said to be）」等，此即通稱所謂「據稱條款」，甚至亦有記明「內容不詳」、「件數不詳」或「重量不詳（weight shipped unknown）」等字樣，此即通稱所謂「不知條款」（unknown clause）。

二、據稱條款與不知條款之效力

附有「據稱條款」之載貨證券，並非指貨物或其包裝有缺陷，僅在指明運送人或船長對於託運人書面通知事項，未加確定，故其非屬「不清潔載貨證券」，銀行仍得受理押匯。關於「據稱條款」之效力，「海商法」第五十四條第三項規定：「載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。」依增訂立法說明，在於解決據稱條款之爭議。

載貨證券為要因證券，運送人與託運人間有關載貨證券之記載，自應依「海商法」第五十四條第三項規定，但運送人可舉反證推翻。至於在運送人與託運人以外之載貨證券持有人間，因載貨證券係文義證券性質，為保護善意之載貨證券持有人，使法律關係單純明確，應依「海商法」第五十五條第二項規定：「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。」，並與「海商法」第六十條第二項規定：「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有人間之關係，依載貨證券之記載」相呼應，而認為在運送人與託運人以外之載貨證券持有人間，運送人不得舉反證推翻載貨證券之記載。

4.4.6 喜馬拉雅條款

一、概述

按運送人之履行輔助人，不論係獨立或從屬性之履行輔助人，於執行職務範圍內，不法侵害託運人、受貨人或載貨證券持有人之貨物時，因其與託運人、受貨人或載貨證券持有人之間並無契約關係存在，在「海牙規

則」之規定下，無從享有運送人之「免責」、「責任限制」及「短期時效」之利益，而需負擔較重之責任，最後不得不又轉嫁予運送人負擔。結果使運送人於「海牙規則」之利益，遭受剝奪。故航運界多於載貨證券內規定運送人之履行輔助人，包括獨立契約人在內，均得援引運送人之法定免責、單位責任限制及短期消滅時效等利益；因為在訴訟上由 The Himalaya 一案首創，故稱喜馬拉雅條款，各國對此條款，接受不一。有鑑於此，一九六八年「海牙威士比規則」第四條之一第二項明文規定，從屬輔助人如受僱人或代理人之侵權行為得引用該公約規定之運送人所得援用之抗辯及責任限制規定。一九七八年「漢堡規則」第七條第二項及其他國際規則更規定，不論是從屬性或獨立性之履行輔助人，均得援用運送人所得主張之抗辯及責任限制。

二、運送人之履行輔助人之意義及種類

所謂運送人之履行輔助人指依運送人之意思，輔助運送人履行運送之人，可分為二：

- （一）獨立履行輔助人：獨立之履行輔助人者，係指運送人對之無指揮監督關係之履行輔助人；如搬運公司、裝卸公司等。
- （二）從屬履行輔助人：從屬之履行輔助人者，係指運送人對之有指揮、監督關係之履行輔助人，如運送人之受僱人、使用人或代理人均是。

三、運送人之履行輔助人之責任

- （一）對從屬性之履行輔助人：「海商法」第七十六條第一項規定「海上運送有關運送人因貨物滅失、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」，乃參酌 1968 年「海牙威士比規則」第四條之一第四項規定而增修。

(二) 對獨立性之履行輔助人：我國「海商法」第七十六條第二項規定「前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬移、運送、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之」。乃參酌 1978 年「漢堡規則」第七條第一項規定而增修。

4.4.7 載貨證券之準據法

海上運送契約為法律行為，因其國際化結果，常有涉外因素，而須依國際私法解決法律適用之問題；海上貨物運送在運送人與託運人間，因須依運送契約定其法律關係，故可適用涉外民事法律規定，但究應如何適用，學者主張不一，有些學者主張運送契約準據法主義，認為載貨證券之基礎在於運送契約，因此，載貨證券之準據法自不能單就載貨證券之自身考慮，而應以載貨證券基礎之運送契約定其準據法。有些學者則主張載貨證券準據法主義，認為載貨證券一經發行，轉讓至載貨證券持有人手中，即具有其獨立性，不必再依存運送契約。「海商法」第六十條第一項準用「民法」第六百二十七條規定：「提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載」，更可證明載貨證券之獨立性，故準據法自應依載貨證券自身決之。

在我國之具體個案中，因運送契約之當事人國籍互異，依涉外法律規定往往須適用外國法律，而外國運送人亦常故意以載貨證券之約定加以排除我國「海商法」之適用，對我國託運人、受貨人之保護有所不週，為使載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口之託運人、受貨人，有依我國「海商法」接受裁判之機會，俾免外國運送人以載貨證券上之準據法約款，排除本法之適用，故參照 1936 年美國海上貨物運送條例第十三條，增修「海商法」第七十七條規定「載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係，依涉外民事法律適用法所定應適用法律，但依本法中華民國受貨人或託運人保護較優者，應適用我國海商法之規定。」，此即通稱之「海商法」之「至上

條款」，俾保護載貨證券上所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口之託運人或受貨人。

4.4.8 仲裁條款

「海商法」第七十八條規定「裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄。」「前項載貨證券訂有仲裁條款者經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。」「前項規定視為當事人仲裁契約之一部，但當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。」。

第五章 我國海商法與國際公約比較分析

「鹿特丹規則」對未來之國際貨物運輸有重大影響，我國「海商法」於民國88年修正時，在貨物運送規範上主要係參考1968年「海牙威士比規則」，未來在立法上，尤其是「海商法」運送章貨物運送節之修正，仍須參考「鹿特丹規則」與「海牙威士比規則」進行修正相關規範。

本章將就現行國際公約「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、「鹿特丹規則」中與貨物運送相關之重要規範，如強制責任期間、運送人基本義務、免責事由、單位責任限制及貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效與我國「海商法」相關規範進行比較分析。

5.1 強制責任期間之比較

運送人之強制責任期間（compulsory period of responsibility），為法律之強制適用期間，係指運送人在該法定期間內，對於法律規定之貨物毀損、滅失或遲到所應負之責任，不得以條件、條款或約定之方式，包括以明示、默示之形式排除或減輕其依法應負之運送責任。至於運送人強制責任期間外之期間，則有契約自由，當事人得自由決定。

僅就現行主要三國際公約與我國「海商法」對於強制責任期間之相關規定進行比較如下。

一、海牙威士比規則

「海牙威士比規則」第一條(d)款：「船舶」指用於海上及可供航行水域上之貨物運送之任何船舶，與(e)款「貨物運送」，包括自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間為「海牙威士比規則」對於運送人強制責任期間之規定。在本條款中，所指「貨物運送」係指自貨物裝船後(Loaded on)至卸載離船(Discharged from the ship)時止之運送，但由「海牙威士比規則」第2條規定運送人對於裝船至卸載間之作業應負其責任；及第3條第2項「運送人就貨物之裝載與卸載應適當地且謹慎地為之」的規定觀

之，運送人對貨物裝載時起即應負其責任。而「卸載」指以貨物卸於駁船或岸上，自貨物脫鈎時止，亦不論其屬岸上或船上起重機或由何人經營。此即所謂「鈎對鈎」(Tackle to Tackle)原則。

(d)款與(e)款應合併解釋以定義「海牙威士比規則」強制適用期間，亦即自貨物裝上(d)款所定義之船舶至貨物從該船卸下為止。而裝卸之實際點非以貨物越過船欄，而係以鈎對鈎為原則。因此海上貨物運送期間包括貨物裝卸作業期間，而不論是否使用岸上起重機與否為斷。

二、漢堡規則

「漢堡規則」將運送人的強制責任期間擴大。由「漢堡規則」第 4 條規定運送人之「責任期間」(Period of responsibility)運送人對貨物的責任期間包括在裝貨港、在運輸途中以及在卸貨港，貨物在運送人看管的全部期間。亦即將運送人的責任期間擴大到從運送人接管貨物時起到交付貨物時止，其責任期間為「港到港」而非「鈎對鈎」。依該規則第 23 條：「海上運送契約、載貨證券或作為海上運送契約證明之任何其他文件內所載之任何規定，在其直接或間接減損本公約之規定之範圍內概屬無效。」觀之，若運送人於載貨證券內以條款、條件或約定，免除其責任期間內依公約規定之責任者，其條款、條件或約定無效。

三、我國海商法

依我國「海商法」第1 條及第3 條規定，「海商法」之適用範圍：係以「海商法」規範之船舶，從事海上商業活動有關之事項。因此包括以「海商法」規範之船舶從事貨物運送之契約。亦即鈎對鈎期間。在此強制責任期間運送人除能主張「海商法」或「海牙威士比規則」所規定之免責事由即其他法定抗辯權利外，不得以任何條款、條件減輕或免除其法定義務及責任。

再依我國「海商法」第63 條及第76 條來看，我國對於運送人強制責任期間可理解為由傳統鈎對鈎期間擴充至商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙等作業，使港埠裝卸業者亦得享有

海上運送人在「海商法」上得主張之免責事由，而使「海商法」之範圍不限於海上鈎對鈎之期間。惟不可再進一步擴展至內陸運送或商港區域範圍外之倉儲期間，因為「海商法」第63條所稱之「裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守」，即使解讀為係依運送作業之順序排列，其中「搬移、堆存、保管、運送及看守」，雖在卸載之後的作業，亦應與「海商法」第1條、第3條及第76條作整體之解釋。亦即此等搬移等作業必須與履行海上運送契約有關，且必須在海上運送階段或在商港區域範圍內進行者，才在「海商法」的強制責任期間內。

四、鹿特丹規則

「鹿特丹規則」對運送人之強制責任期間規定作了大幅的改變。依「鹿特丹規則」第12條規定：「運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或者履行方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止。」可知，運送人責任期間已擴大至包含裝卸前、後的「戶到戶」運送。該公約所規範之運送責任期間不再以「鈎對鈎」為限。已擴展為收受至交付貨物的全部的運送過程。

此外，「鹿特丹規則」亦允許各當事人可以約定其收受貨物和交付貨物的時間及地點。但其約定的責任時間不可短於海上運送段，至少要維持鈎對鈎的責任期間，而裝載前與卸載後的陸上段期間貨物之處理義務，當事人間亦可約定由運送人負責。

「鹿特丹規則」亦允許當事人約定運費、交貨時間、裝卸時間、延滯費，或自行加入戰爭條款等，惟不得違反「鹿特丹規則」第11條運送人之義務。

5.2 運送人基本義務

運送人的基本義務不論是國際公約或我國「海商法」，大致可分為三項：提供適航能力之船舶、照料貨物、不作不合理之偏航。此三種義務具有強制性，不得以契約條款減輕或免除。運送人對此三項基本義務之履行與否，將可能與其是否能主張免責事由之利益有關。在「鹿特丹規則」中

已明文保留運送人盡應義務，如使船舶具適航性及照料貨物等，且該義務存續整個航程期間。

以下就現行「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、我國「海商法」及聯合國國際貨物複合運輸運送公約關於運送人

一、海牙威士比規則

(一) 提供適航能力之船舶

「海牙威士比規則」中的第3條規定了運送人於發航前及發航時，應提供適航能力之船舶。

1. 適航能力之內容

船舶應具適航能力之要求，係指該船舶、機具等能合理地並能抗拒海上預定航程之預期風險，且能在該航程中適合於貨載之安全保存及運送。但適航能力並無絕對之標準，而係以當時能因應一般所認定之知識程度及標準之相對性而言。因之，即使船舶於爾後之科學調查，判定其不具適航能力，但該事實於當初並無法知悉時，仍可認定運送人已盡必要之注意使船舶具有適航能力。

2. 適當配置船員、設備及供應

對於配置適當之船員，包括：(1)對船員證書之檢查，船員未具備有效之執業證書，代表其無適任能力，不得僱用；(2)確認該船員是否如證書所載具適任能力、其健康情形、其身份是否相符等事項；(3)過去服務紀錄之查詢，以確認該船員是否有不良紀錄，例如當值時酗酒或不服從船長指揮等情事。

船舶設備並不需最新，但需能適合於承運貨物及預定航程之安全運送為必要，因此舉凡航海儀器、海圖、冷凍櫃等設備須依該運務之需要而配置。

船舶之供應包括燃油、淡水、食物等補給品均須充分且足夠，其數量足夠該必要航程所需。

3.船艙之適載能力

船艙之適載能力(Cargoworthiness)係指貨艙或其他供載運貨物之部分，應能適合該貨物之保存、運送等。例如：冷藏貨之冷藏/冷凍櫃，散裝穀類之清艙、燻艙，依所承運貨載之性質而有不同之標準。

4.相當之注意

應盡相當之注意(Due Diligence)指船舶所有人應依當時主、客觀情況採取必要之注意或措施，以確認船舶具適航能力。船舶所有人主張已盡上述之相當之注意，應負舉證責任。

5.發航前及發航時

「發航前及發船時」(Before and at beginning of the voyage)應至少包括，從貨物開始裝載時起至船舶開始其航程時止之期間，船舶所有人應盡相當之注意，使船舶具適航能力。本項規定旨在減輕船舶所有人在英國普通法上對船舶之適航能力原應負絕對之責任(Absolute Undertaking)，針對船舶所有人對於發航後之突失航行能力仍應負責之情形，修正為證明在發航前及發航時已盡「相當之注意」(Due Diligence) 仍不能發現船舶適航能力之潛在瑕疵時，即可免責。

(二) 照料貨物

「海牙威士比規則」第3 條第2 項之規定，對貨物應盡照管義務，應指裝載至卸載止之一切海上運送期間。其目的在於使運送人就貨物上鈎後至下鈎時止之期間中，應負有照管貨物、安全保管義務。裝卸人(Stevedore)等處理貨物之人亦視為運送人之使用人(雇用人)，運送人對此等人之過失所造成貨物之毀損、滅失仍不能免其責任。

「適當地且謹慎地」(Properly and Carefully)之字義為運送人或船舶所有人應針對承運貨物之性質，包括託運人指示之照管方

法及其專業知識，以及相當之主客觀環境，而採取適當之運送作業。

(三) 不作不合理之偏航

所謂之合理偏航(Justifiable Deviation)，在實務上，如為貨載之利益、海上危險、適航能力之回復之偏航或停船，為避免船舶急迫之危險等之偏航，均屬「合理偏航」（依「海牙威士比規則」第4條第4項對於偏航之規定）。且船長為救遇難船之人命，得離開航線或遲延。或為使船舶脫離海上危險，而將之開往避難港之偏航，即使船舶不適航。故不得偏航之義務，意指不得偏離契約所定之運送路線、運送方法等，為對於運送人要求之基本義務之一。

二、漢堡規則

「漢堡規則」對於運送人應盡之義務，於第4條第1項採「港到港之原則」(principle of port to port)，並依第5條第1項將「海牙威士比規則」中三項列舉基本義務改成概括式規定，亦即應採一切合理措施使盡運送人之義務。如此之改變乃有鑒於航海技術漸趨成熟，已不同於以往，故要求運送人對於船舶適航能力之注意義務不限於「發航前及發航時」，應為必要之注意及處置等法定義務。而改採「持續性義務」。若與「海牙威士比規則」比較，因為大幅提高運送人責任，而不易為多數海運國家所接受。

三、我國海商法

在「海商法」的規定中可以發現運送人基本義務有三項：

(一) 提供適航能力船舶之義務

依「海商法」第62條第1項之規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項應為必要之注意及措置：使船舶有安全航行之能力、配置船舶相當船員、設備及供應、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。」

所謂「發航前」係指貨物開始裝載上船時，並不溯及貨物裝載前之時期，運送人不但須於貨物開始裝載時使船舶具有適航能力，且至船舶「發航時」此一期間內亦應維持船舶適航能力之狀態。一般而言適航能力注意義務之期間即係指貨物「裝船時起」至「發航時止」之期間。

(二) 照料貨物之義務

依「海商法」第63條規定係採推定過失責任主義，運送人需對承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，證明以為必要之注意及措置，並無過失且貨損係由於法定免責事由之一所致者，始可主張免責。

(三) 不作無正當理由偏航之義務

根據「海商法」第71條規定為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。若運送人或船舶所有人無正當理由偏航，運送人或人應負絕對之賠償責任。倘運送人或船舶所有人具有正當理由而偏航，對於貨物因船舶偏航所致之毀損滅失不負賠償責任，但此處之不負賠償責任僅限於貨物毀損滅失與偏航具有相當因果關係時，方可不負賠償之責。又於正當理由偏航之航程中，運送人或船舶所有人仍須盡其「海商法」第62條與第63條之義務，否則無法主張免責事由及單位責任限制之法定利益。且其無正當理由下之偏航，託運人或受貨人可在知悉後選擇解除契約，並請求損害賠償，或讓契約繼續生效，但保留損害賠償請求權。

四、鹿特丹規則

(一) 提供適航能力之船舶

「鹿特丹規則」第14條除了承襲1924年「海牙規則」第3條關於運送人應於船舶發航前及發航時採取必要的措施使船舶具有

適航性外，又將此義務延展至海上航程，故於「鹿特丹規則」第17條第5項明定運送人在下列條件下，須為船舶不適航所致之貨物毀損、滅失或遲到負責，且不得主張同條第3項所列舉15種免責事由之利益：

- (1) 損害賠償請求權人能證明毀損、滅失或遲到可能因船舶之不適航產生，且
- (2) 運送人無法證明船舶之不適航並非造成貨物毀損、滅失或遲到之原因，或
- (3) 運送人無法證明已採取必要之措施使船舶有適航性。

其次，在貨櫃運輸中通常由運送人提供貨櫃，若因貨櫃本身不適合貨物運送，例如破損漏水，而致貨損，依「海牙威士比規則」，運送人對貨櫃之適載能力，可引用該公約第3條第2項，亦即得主張運送人對貨物之照料義務應包括提供具「適載能力」（cargoworthiness）之貨櫃，以「適當地且謹慎地」（properly and carefully）裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載所承運之貨物。但「鹿特丹規則」第14條(c)款則明確規定運送人應為適當之注意，使其所提供之貨櫃適合且能安全接受、運送和保存貨物，並於整個海上航程中保持同等狀態。二者之差異在於對「應為適當之注意」（shall exercise due diligence）及「應適當地且謹慎地」（shall properly and carefully ...）要求是否一致。

- (1) 「適當之注意」（due diligence）指船舶所有人應依當時主、客觀情況採取必要之注意或措施，以確認船舶貨櫃具適航或適載能力。例如：船舶所有人委託驗船機構依國際公約檢查船舶或貨櫃時，未發現其固有瑕疵，該船舶所有人是否已盡相當之注意，應考慮下列因素：
 - a. 依當時情況，是否已執行一熟練及勝任之船舶所有人所應為之合理檢查。

b. 是項檢查是否以合理之技巧、注意及勝任能力去執行，包括選派勝任之技術人員或驗船機構，並監督其執行。

(2) 「適當地」(Properly)之定義係指運送人應依其所知及應知之方式，針對承運貨物之性質、當時之情況、海上運送慣例等採取一完整之措施來照料貨物。

(二)照料貨物

「鹿特丹規則」第13 條第1 項對運送人照料貨物之義務，將原「海牙威士比規則」的七個步驟，增加了收受及交付二步驟而成為九個步驟，明確規定：運送人應「適當地且謹慎地」收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載及交付貨物，故貫穿全部運送過程，包括鈎對鈎以外之陸上或航空運送階段。然對非以海上運送為主之複合運輸，則在非海上運送之其他運送階段，若受強制適用國際公約規範，運送人則須依該國際公約的相關規定承擔義務；若無強制適用之其他國際公約，則全程仍適用「鹿特丹規則」。此外，「鹿特丹規則」雖規定上述自收受至交付之責任期間應盡照料貨物之義務，亦允許運送人與託運人約定由託運人、單證託運人或受貨人負責貨物的裝載、搬移、堆積或卸載工作，惟應於契約明細中載明此等約定。

三、不作不合理之偏航

「海牙威士比規則」所允許之三種合理偏航包括：(1) 為救助海上人命、財產而偏航；(2) 為意圖救助海上人命、財產而偏航，例如為救助之目的而偏航，卻未實際到達救助之現場而無救助之事實；(3) 任何合理偏航（any reasonable deviation），例如當事人另以契約約定可在中途偏航至加油港加油或中途港維修船舶。但若契約無約定何種情況可合理偏航，則合理與否為一事實認定問題，由各國法律決定之。英國法院通常依下列標準認定合理偏航與否：(1) 是否為一謹慎且勝任之船長所應為；(2) 在作決定及偏

航當時是否已考慮所有情況，包括運送契約之條款，所有當事人之利益等。

「鹿特丹規則」將(1)救助或意圖救助海上人命，與(2)救助或意圖救助海上財產之合理措施二項列入十五種法定免責事由之中。運送人須先證明其已符合主張免責之條件後，才能主張此二項合理偏航之免責利益。至於(3)其他之合理偏航，依「鹿特丹規則」第24條之定義，係依任何可適用之「法律」而偏航，且該偏航不致剝奪本公約所賦予運送人或海運履約運送人任何抗辯或責任限制之權利，故是否得以「契約」自由約定合理偏航，似有爭議之餘地。現行通用載貨證券條款常有一「航程範圍」(scope of the voyage)條款，規定運送人自由選擇運送路徑及停泊港，故不構成偏航。此等條款在「鹿特丹規則」下是否有效，仍有待觀察，但亦可知「鹿特丹規則」與「海牙威士比規則」對合理偏航之定義仍有差異。

5.3 免責事由

一、海牙威士比規則

「海牙威士比規則」採不完全過失責任制度，依其「海牙威士比規則」第4條第2項所列之17款法定免責事由得分為下列三種：

- (一) 航行或管理上的過失、火災所造成之損害，免除責任。但因運送人本人之故意或過失所致損害則仍須負責。
- (二) 不可歸責運送人之事由，例如：不可抗力之原因造成之損失，以及因託運人之疏忽、貨物的缺陷或包裝、標誌或其他潛伏的瑕疵所造成之損害，運送人也免除責任。此類可再分為以下方面：
 - a. 不可抗力或運送人無法控制事項方面：有海上危險、天災、戰爭、公敵行為、暴動和騷亂、政府扣押船舶、檢疫限制、罷工或停工等八項。
 - b. 託運人或貨方之行為或過失方面：有託運人或貨主的行為，貨物

包裝不良，貨物標誌不清或不當以及貨物之性質、固有缺陷等四項。

- c. 特殊免責條款有三項：第一項火災，即使為運送人之雇用人之過失，運送人亦不負責，只有在運送人本人之實際過失或知情參與時方不能免責，第二項救助或企圖救助海上人命或財產，為對船舶之要求，乃海上運送所特有。第三項為謹慎處理仍不能發現之潛在缺點。

(三) 為概括之無過失免責條款，即屬例示以外之運送人無過失免責條款。

對此，「海牙規則」規定必須由運送人舉證，證明有關貨物的滅失或損壞既非由於運送人之實際過失或知情，又非運送人之代理人或受雇人之過失或疏忽所造成。

但應注意運送人必須謹慎處理提供適航船舶，若船舶不適航，縱非由此引起之貨物滅失或損害，運送人仍不可援引前述免責規定。

二、漢堡規則

「漢堡規則」不沿用「海牙規則」第4條第2項對運送人列舉免責事由之規定，而採取推定過失責任。一旦索賠人證明損害之發生，依第5條第1項，運送人只要證明損害非因運送人及其履行輔助人之過失所致，運送人皆得據以免責。而運送人如欲依此項規定作為免責之抗辯，則須證明發航時及航海中已盡相當注意使船舶適航，並於收受至交付期間盡到一般注意義務。

此外「漢堡規則」第5條第4、5、6項仍可歸類出三種免責事由供運送人主張：

(一) 火災免責事由

在火災為損害發生原因時，索賠人為推翻運送人的免責抗辯，應證明火災係因運送人及其履行輔助人之過失所致。因索賠人居於資訊之弱勢，要求其證明火災係由運送人及其履行輔助人之過失所致，機率極為渺茫，故「漢堡規則」之火災免責抗辯應大幅減輕運送人之責

任。

（二）動物之傷亡係因此類運送固有危險所致之免責事由

「漢堡規則」將動物運送納入規範範圍，但是考量到動物運送的風險性，選擇以調整舉證責任的方式衡平各方利益。在舉證責任上，運送人對於動物運送亦負第5條第1項之責任，惟顧慮動物運送時固有的危險，則免除其責任，託運人指示運送人為動物運送時，運送人只須證明其係依該項指示行事，即可將舉證責任轉換於託運人身上，由託運人就運送人或其受雇人、代理人對動物之傷亡或遲延有過失，負舉證責任。

（三）拯救人命或因保全財產而採取合理措施所致之免責事由

「漢堡規則」第5條第6項規定「除共同海損外，運送人對在海上救助人命之措施或拯救財產之合理措施，致生之毀損滅失或遲延交付，不負責任」，相較於「海牙規則」第4條第4項，「漢堡規則」的規定更為清楚，從該項文意可明確得知於救助人命時，不論救助人命是否合理皆可免責，然在救助財產的情形，則運送人須舉證已盡合理的措施。

三、我國海商法

依我國「海商法」第69條、第71條及第72條觀之，運送人法定免責事由之主要規定可歸納如下：

（一）屬不可抗力之事由

1. 海上或航路上之危險、災難或意外事故。
2. 天災。
3. 戰爭行為。
4. 暴動。
5. 公共敵人之行為。
6. 有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。
7. 檢疫限制。

8. 罷工或其他勞動事故。

(二) 可歸責於託運人之事由

1. 包裝不固。
2. 標誌不足或不符。
3. 因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。
4. 同意裝運之危險貨載對船舶等有危險之虞者。
5. 未經報明之違禁物或危險物經投棄者。
6. 虛報性質或價值之貨物。
7. 未經同意而裝載之貨物。

(三) 屬運送人無過失之事由

1. 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。
2. 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。

(四) 特殊免責之事由

1. 船長、海員、引水人或運送人之受雇人，於航行或管理船舶之行為而有過失。
2. 救助或意圖救助海上人命或財產。
3. 非因運送人本人之故意或過失及非因其代理人、受雇人之過失所致者。
4. 船舶發航後突失航行能力。
5. 合理偏航。

四、鹿特丹規則

「海牙威士比規則」採不完全過失責任制度，依其海牙威士比規則第4條第2項所列之17款法定免責事由，可略分為下列三類：

- (一) 航行或管理上的過失、火災所造成之損害，免除責任。但因運送人本人之故意或過失所致損害則仍須負責。
- (二) 不可歸責運送人之事由，例如：不可抗力之原因造成之損失，以及因託運人之過失或貨物本身原因所造成之損害，運送人可免除責任。

(三) 依「海牙規則」第4 條第2 項(q)款：「其他非因運送人之實際過失或知情，或非因運送人之代理人或受雇人之過失或疏忽，所生之事由；但主張本款免責之利益者，應負舉證之責，證明滅失或毀損既非歸因於運送人之實際過失或知情，亦非歸因於運送人之代理人或受雇人之過失或疏忽」。

5.4 單位責任限制

一、海牙威士比規則

關於單位責任限制之規定，「海牙威士比規則」第4 條第5 項將運送人的賠償限額提高，其規定：

- (一)款規定除載貨證券有從價(Ad Valorem)之記載外，運送人若無法主張第4條第2項之免責，在任何情況下(in any event)仍得主張法定單位責任限制。以受損貨物每件666.67SDR 或每公斤2SDR(兩者取其高者)計算運送人最高賠償額。但若實際受損額未達法定之單位責任限制，仍以實際受損額賠付。
- (二)款對貨物損害金額計算規定，亦即以貨物完好價值減去其殘餘或受損後之價值來計算。通常殘餘價值或受損後價值因保有實物較無爭議。但完好價值常有爭議，故以卸載地卸載時(或應卸載之地點及時間)的市價或參考價值來計算。
- (三)款乃針對現代貨櫃運輸之整櫃運輸(Full Container Load, FCL)，其件數是否以一個貨櫃計一件或以櫃內之件數計而設。
- (四)款乃對金法郎所作之定義。惟金法郎應非現實之貨幣，故常須受訴法院換算成本國貨幣。
- (五)款明定運送人不得主張單位責任限制之情況，視為(a)款在任何情況下(in any event)之例外。
- (六)款與(h)款應合併解釋，載貨證券上之從價記載對受貨人或託運人僅為表面證據，允許運送人以反證推翻，乃在防止託運人虛報貨物之價值的詐欺行為。

(七)款規定運送人可與託運人約定較高之單位責任限制。

二、漢堡規則

「漢堡規則」中規定，運送人對貨物毀損或滅失之賠償責任，每件或每其他裝船單位不得超過835 SDR，或每公斤不得超過2.5SDR，其中以其數額較高者為準。

對於交付遲延之賠償責任，不得超過遲延貨物應付運費之 2.5倍，且不得超過海上貨物運送契約應付運費總額。上述責任限制數額，以不超過運送人依「漢堡規則」第6 條第1 項a 款，就貨物全部滅失應負之責任為限。

(3) 我國海商法

「海商法」為減輕海上運送人之責任，對運送人之賠償額於第72 條特設規定「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666.67 SDR 或每公斤2 SDR計算所得之金額，兩者較高者為限。」其餘之規定皆與「海牙威士比規則」類似。

(4) 鹿特丹規則

「鹿特丹規則」第59 條大幅修正對單位責任限制之每單位賠償金額，由「海牙威士比規則」的每件666.66SDR 或每公斤2SDR 改成為「鹿特丹規則」的每件875SDR或每公斤3SDR。但在實際計算上，仍應視貨損金額及其件數、重量而定。「鹿特丹規則」所訂定之單位責任金額折合美金約每件1338.75 美元或每公斤4.59 美元，取其較高者。若金額高於貨物之每包裝單位價值，例如成衣、五金、玩具等，則仍以實際貨損賠償，故應視個案提高運送人之單位責任。

5.5 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效

一、海牙威士比規則

貨損通知義務為舉證責任之一部分。受貨人仍可不經過通知而直接起訴，但受貨人若不依本項之規定，於受領貨物損害情況外觀可察

時或受領後損失不顯著屬內部之情況時三日內為所定之通知時，則另須證明該毀損、滅失於受領前發生始可成立。運送人若欲免除其責，須證明毀損、滅失係發生於交付後始可。反之，受貨人或代理人，自運送人受領貨物而未表異議，且未於法定期間為貨損通知時，則「推定」運送人以收受時同一外觀狀態良好之狀況交付貨物予受貨人。如受貨人之後才發現毀損、滅失，須另行舉證證明貨損發生在運送人管領期間內。

第3條第6項之一，為解決運送人對受貨人賠償後，再向應負責之再運送人或獨立契約人求償時，往往面臨一年短期時效屆滿，而無法再向有過失之再運送人或獨立契約人求償之困難。因此，允許依下列之日期起至少再寬限三個月，而其起算日期為若在起訴前已解決索賠案件，應以解決之日起算。但若是在起訴前未解決索賠案件，則以起訴之日起算。由起算日可允許運送人有至少三個月期間向應負責任之第三人提出索賠之訴。即使經此延長至少三個月期限超過貨物交付或應交付之日起一年，其訴訟仍不受上述一年時效之限制。

(2) 漢堡規則

依「漢堡規則」第19條與第20條規定，應不遲於交貨後之一個工作日內為貨損通知。若滅失、毀損不明顯，交貨後十五天內通知，而於無交貨通知構成已依提單交貨或依運輸單證交貨之表見證據。

「漢堡規則」將貨物毀損不明顯之書面通知延長至十五日內為之，若為雙方當事人共同檢驗以確定毀損滅失者，則不必書面通知，惟運送人或受貨人應給予他人檢查及記錄合理便利外，「漢堡規則」將「海牙威士比規則」一年的訴訟時效展延為兩年。

三、我國海商法

依「海商法」第56條第1項規定「貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載交清貨物。」採推定主義，受領權利人得舉證證明運送人並未交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限：

1. 提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。
2. 提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告。
3. 毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。
4. 在收貨證件上註明毀損或滅失者。

而於「海商法」第56條第2項則是規定貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任，此項請求權限定為「起訴」，使其較能符合「海牙威士比規則」的精神。

四、鹿特丹規則

「鹿特丹規則」對貨損通知及訴訟時效之規定，有以下之增修：

1. 「鹿特丹規則」規定須於交貨前或交貨時通知，如滅失、毀損不明顯，則交貨後7天內須為通知，如因遲延交付則應於交貨後21連續日內通知。其目的應在配合貨櫃運輸「戶到戶」運送實務，貨主提貨後常須自行拖運至內陸點，且常未立即拆櫃。「海牙威士比規則」所規定3日內通知顯然過短。至於確定是否因遲延交貨而致損失，則給予較長的21連續日之期限。而「海牙威士比規則」對於貨損不明顯者，應於3日內通知，但未明定遲延交付之貨損通知期限。
2. 對於未在上述通知期限內而為貨損通知，僅生「推定」運送人已依載貨證券或契約記載交清貨物之效力，亦即仍允許貨主以反證推翻之。關於此點，「鹿特丹規則」與「海牙威士比規則」之規範相同。但「鹿特丹規則」以明文規定上述通知並不影響索賠權利，故不影響舉證責任之分配。
3. 「鹿特丹規則」之通知方式為較合理之規定，包括可向運送人或海運履約方提出、雙方應就疑慮之核對及清點貨物互相提供一切合理便利及紀錄等。
4. 「鹿特丹規則」之訴訟（或仲裁）時效為2年，且被求償人可「向求

償人經再次聲明或多次聲明而進一步延長」訴訟時效期間。此項訴訟時效延長對於運送人的影響在於一旦發生求償人請求賠償後，運送人因為訴訟時效變為2年且可再次聲明延長，故於保存證據上，運送人應謹慎修正其作業程序，配合延長相關證據的保留時限。「海牙威士比規則」之延長訴訟時效則以「未超過受訴法院地之法律允許期間，前項規定之1年期限雖已屆滿，仍得向第三人提起損害賠償之訴。但法院所允許之期間，應自賠償請求人對其請求已經獲得解決或自對其請求權之訴狀遞送之日起計算，不得少於3 個月。」為條件。

5. 值得注意的是，「鹿特丹規則」第63 條開宗明義說明，第62 條第1 項中所規定的「2年訴訟時效不得中止或中斷」，似將該時效定義為「除斥期間」。又「除斥期間」為一「不變期間」，自權利成立之日起算，不得因任何事由予以延長或中斷，且該期間經過後，其權利當然消滅。此與已完成的「消滅時效」之利益可以拋棄的情形不同。然而，第63 條對於此2 年的訴訟期間卻允許被求償人向求償人以聲明之方式予以延長，此點似乎又與「除斥期間」不得延長的性質有差異。

第六章 海商法案例探討

本章蒐集我國最高法院判決有關我國「海商法」貨物運送案例，主要議題包括船舶所有人之適航及貨物照管義務、發航時是否具備堪航能力、載貨證券物權效力、電報放貨效力、載貨證券之準據法、貨物未提領通知託運人義務、定期傭船人之定位等實務爭議案例，以做為未來修訂「海商法」之參考。

6.1 船舶所有人之適航及貨物照管義務

一、判決書字號：最高法院 91 年台上字第 859 號判決

二、事實：

原告瑞泰鋼鐵企業股份有限公司向香港迅祥鐵倉有限公司價購熱軋鋼板一批，經託運人寶威公司（即該貨物出賣人之母公司），與嘉茂公司締結傭船契約，由嘉茂公司以運送人身份承運系爭貨物來台。嗣嘉茂公司將系爭貨物轉由賴比瑞亞商波羅密能航運公司（長宇船務股份有限公司為其船務代理公司）以所屬之聖文森籍古柏輪為運送，古柏輪承運系爭貨物以前，已將該船連同船長、船員定期傭租予韓商三星航運公司營運，三星公司再轉租傭予香港商林克威斯公司，該船係在林克威斯公司租傭期間，交予嘉茂公司承運，再由長宇船務股份有限公司就系爭貨物曾以運送人及提單簽發人之身分及地位，簽發載貨證券交付予託運人，託運人再以背書方式轉讓予瑞泰鋼鐵企業股份有限公司。系爭貨物運抵高雄港卸載時，發現古柏輪之第二、三、四貨艙內積水，所裝載之系爭貨物，因長期浸泡海水中，嚴重銹蝕無法供原定加工製造使用，原告因此起訴請求賴商波羅密能航運公司賠償其所受之損失，並確認對於古柏輪有海事優先權之判決。

三、爭議點：

若船舶所有人不是運送人，其對託運人是否負有船舶堪航能力以及貨物照管的注意義務。

四、法院判決內容：

被告僅為古柏輪之所有人，並非上訴人所持提單之簽發者，亦非與託運人寶威公司訂立運送契約之運送人，且於古柏輪承載系爭貨物前，即已將該船舶連同船長、船員定期租傭予三星公司營運，三星公司再將之轉租傭予林克威斯公司營運，有經認證之傭船契約二份為證。再系爭貨物係在該林克威斯公司轉租傭期間，由嘉茂公司與本件託運人訂立運送契約，再由長宇公司簽發提單予託運人，而林克威斯公司與嘉茂公司間及嘉茂公司與長宇公司間之法律關係均為兩造所不爭執。按「海商法」第六十二條第一項於船舶堪航能力注意義務的規定中雖將「運送人或船舶所有人」並列，惟此之「船舶所有人」係指船舶所有人為運送人時，始須就船舶之堪航能力負責，若僅為船舶所有人而非運送人者，即無須直接對傭船人或託運人負責。

另參酌「海牙規則」第三 2(a)規定，運送人負有於船舶發航前及發航時，使船舶具有適航能力之義務。被告既非系爭載貨證券之簽發人，亦非運送契約之運送人，自不負「海商法」所規定運送人應提供堪載、適航船舶及對貨物注意處置等之注意義務。

6.2 發航時是否具備堪航能力

一、判決書字號：最高法院 96 年台上字第 2239 號判決

二、事實：

被告(託運人)於民國九十一年五月至七月間陸續委託其運送多筆貨物至越南胡志明港，雙方約定每月結算並給付運費。原告(承攬運送人)主張其已將全部貨物運抵目地港，但被告藉詞拒付運費，爰依運送契約為請求。

被告則主張，其於九十一年六月二十一日委託原告以 CY 方式承攬運送白紙板及機械零件共二十四個貨櫃，交貨地點為台中港，目的地為越南胡志明市。詎於海上運送期間有十四個貨櫃落海遺失，且到港後有二個貨櫃之紙板浸水毀損，原告須賠償其損失。雖原告主張因海上運送途中遇惡劣天候所致，十四個貨櫃縱因不可抗力而喪失，依民法第六百四十五條規定，原告亦不得請求該部分之運費。至其他運費部分，則以上述賠償金額抵銷。

三、爭議點：

船舶於發航時是否具備堪航能力以及運送人是否盡到對貨物之注意義務由何人負舉證之責任。

四、法院判決內容：

我國「海商法」係採過失推定主義，託運人只要證明貨物於運送途中毀損、滅失或遲到為已足，至於運送人主張免責，則須就其免責事由負舉證責任。

我國「海商法」第六十九條第二款、第十七款固規定因海上或航路上之危險、災難或意外事故或其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致貨物之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。惟同法第六十二條規定運送人於發航前及發航時，對於「使船舶有安全航行之能力」、「配置船舶相當船員、設備及供應」、「使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存」，應為必要之注意及措置。船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任，但應負舉證之責。

同法第六十三條復規定：「運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，亦應為必要之注意及處置。」故運送人主張並舉證證明「海商法」第六十九條規定之免責事由之前，應先舉證證明船舶於發航前及發航時具有堪航能力、堪載能力及其對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，已為必要之注意及處置。

6.3 載貨證券物權效力

一、判決書字號：最高法院 93 年台上字第 1896 號判決

二、事實：

原告為彰化商業銀行股份有限公司延平分行，被告為運昇船務代理有限公司，原告主張昱太企業股份有限公司（下稱昱太公司）於民國八十六年十二月二十九日、持被上訴人於同年月二日簽發之載貨證券三紙（下稱系爭載貨證券），檢同匯票、商業發票及相關文件，向其辦理出口押匯，經其墊付貨款美金，而於八十七年一月八日，其竟接獲開狀銀行拒絕付款之通知，並將全套單據退回，原告始知被告在系爭三張載貨證券尚在原告持有中而非受貨人持有的狀態下將該批貨物交予受貨人，而受貨人在取得貨物後未向開狀銀行付款贖單，致開狀銀行不願將貨款匯給原告，使其受有系爭墊款之損失。被告既未取回該證券即放行貨物，顯已侵害原告之受領運送物之權利、貨物所有權及債權，因而依侵權行為之規定向被告請求賠償其所受之損害。

三、爭議點：

- （1）載貨證券持有人是否為唯一有權受領貨物之人？
- （2）交付載貨證券是否即等於託運物所有權之移轉？即載貨證券的移轉是否具有物權效力的爭議。

四、法院判決內容：

依「海商法」準用「民法。提單的規定，載貨證券之交付，就物品所有權移轉之關係與物品之交付有同一之效力，此一效力僅於將載貨證券交付於有受領物品權利之人時始發生，如將載貨證券交付於非有受領物品權利之人時，例如將載貨證券交付押匯銀行辦理押匯或將載貨證券設定質權，而交付於各該押匯銀行或質權人時因各該押匯銀行或質權人均非有受領物品權利之人，自不發生物品所有權移轉之效力。原告之所以持有被告代理簽發之系爭三張載貨證券，依其自認係

因昱太公司向其辦理押匯交付而來，足見其非為有受領物品權利之人。而交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付，有同一之效力，為「海商法」準用「民法」第六百二十九條所明定。惟此係就運送人尚未喪失其對貨載之占有之情形而言，倘貨載已遺失或被盜用，而不能回復其占有或已為第三人善意受讓取得者，則載貨證券持有人縱將載貨證券移轉與他人，亦不發生貨物所有權移轉之物權效力，僅發生損害賠償債權讓與之問題。因此，原告主張系爭貨物之所有權或受領權被侵害，自屬無據。

而就原告主張其對於昱太公司債權被被告侵害之部分，「海商法」準用「民法」第六百三十條規定：「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還」，旨不在限制運送人交付運送物，僅於受貨人不憑載貨證券請求交付運送物時，運送人得拒絕交付而已。縱令受貨人未將載貨證券繳回，運送人交付運送物與否，仍有斟酌之權。是以在一般海運實務上，為使載貨證券上之受貨人得迅速處分運送物，以把握商機，除由開狀銀行以出具「擔保提貨書」之「保證交付」方式為交付外，運送人恆有以無庸或暫時不交還載貨證券等所謂「空交付」或「暫交付」之方式而交付運送物之事例，因此本件被告依昱太公司之請求，以「電報放貨」之方式，乃一般海運所慣行之實務，即無違背善良風俗之可言。且原告係於 86 年 12 月 22 日與昱太公司簽定出口押匯約定書，同年 12 月 29 日墊付系爭美金二十七萬四千七百九十三元四角五分，而被告放貨行為係同年 10 日、11 日，可知原告對昱太公司之債權成立之時點，係在被上訴人放貨行為之後，即被告放貨時，原告對昱太公司債權尚未發生，何能因被告之違法放貨致其債權受侵害。

6.4 電報放貨是否為海上貨運單

一、判決書字號：最高法院 98 年台上字第 1805 號判決

二、事實：

訴外人同暉公司代原告隆太公司於民國 94 年 6 月間委託德翔國際公司運送貨櫃十二只，自台灣基隆，經香港轉船，至中國梧州李家庄碼頭卸貨。德翔國際公司於同年月 14 日在台中簽發「電放」載貨證券予伊。嗣系爭貨櫃於同年月 21 日上午運至梧州時，適逢連日豪雨，洪水上漲，李家庄碼頭停止作業，德翔國際公司及其履行輔助人香港華勝船務有限公司未注意航道安全及船舶堪航堪載能力不足，強行載運至河西碼頭卸貨，致系爭貨櫃中有三只落入水中滅失，爰依「海商法」第七十四條、「民法」第一百八十四條及第一百八十八條之規定為請求等情，求為德翔國際公司賠償。

德翔國際公司認為系爭運送契約之託運人係同暉公司，非被上訴人；系爭載貨證券乃電報放貨，未實際發行載貨證券正本，被上訴人非載貨證券正本持有人；縱被上訴人持有載貨證券或為託運人，系爭三只貨櫃滅失係因不可抗力所致，依「海商法」第六十九條第二款、第四款及第十七款伊得免責；

三、爭議點：

電報放貨是否為海上貨運單？

四、法院判決內容：

在簽發載貨證券而為運送之情形，即使為實際受貨人，於請求交付貨物時，仍應將載貨證券繳回。

惟現代運輸快捷，國際間商品之運送時間大為縮短，尤其近距離者，常於一天內，出口商尚未取得提單正本前，即可送達，致有廠商為爭取提貨時效，常持載貨證券正本趕搭飛機進艙，俾於貨物抵港時，得即時憑正本提單辦理提貨事宜，此種持單進貨方式，不僅造成人力與財力之浪費，且常有差錯，為彌補上述缺點，在運輸實務上有「電報放貨」之提貨方式。即出口商（託運人），在趕時效之貨物交運後，將全套載貨證券正本不透過銀行押匯或託收情形下，請出口地之運送人（船公司）以電報要求進口地之船務代理，在不交付載貨證

券之情形下交付託運之貨物，此即實務上所稱「電報放貨」、「直放提單」或「電放提單」，學理上稱為「海上貨運單（Sea Waybill）」，一九七七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上所載受貨人之義務。」，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。取得屬海上貨運單之電報放貨通知者，與取得具有物權效力之載貨證券者有別。

6.5 載貨證券之準據法

一、判決書字號：最高法院 91 年台抗字第 566 號判決

二、事實：

託運人為大陸地區溫州之盧茜外貿有限公司，運送人為 P&O NEDLLOYD B.V.公司，為未經認許之外國法人，鐵行渣華股份有限公司為其在我國境內之代理人，載貨證券原係 P&O NEDLLOYD B.V.公司簽發，嗣由鐵行渣華股份有限公司更改後簽發，而載貨證券上載有訴訟應向英國法院提起之管轄條款。

三、爭議點：

該管轄條款是否有效？

四、法院判決內容：

法院認為「原託運人為大陸地區溫州之盧茜外貿有限公司，運送人即再抗告人 P&O Nedlloyd B.V.公司，而運送契約目的地為非洲，與英國均屬無涉。依系爭載貨證券載明之內容，由 P&O Nedlloyd B.V.公司簽發載貨證券決定由英國法院管轄，其目的係利用相對人遠赴英國求償不便，使其放棄訴訟求償，得以逃避其所應負之責任，顯為減輕運送人之責任，參酌「海商法」第六十一條規定之精神，自難認可拘束相對人。」

6.6 貨物未提領通知託運人義務

一、判決書字號：最高法院 97 年台上字第 2026 號判決

二、事實：

啟基公司於民國九十四年五月間，委託好好公司承攬運送，自中國鹽田運至杜拜，好好公司則將上開貨物輾轉委由長榮海運運送，並由長榮海運簽發託運人為啟基公司之載貨證券。伊因受貨人未依約付款，未將載貨證券交付該公司，詎長榮海運於貨運抵杜拜，在無人提領情況下，未通知啟基公司並請求指示，即將貨物存放於長榮海運在杜拜之貨櫃場，並於同年八月十五日已知海關將拍賣該貨，亦未通知啟基公司，而於同年九月六日將貨拖至海關倉庫，經海關於同年月二十八日拍賣，啟基公司因而受損，依侵權行為、運送契約法律關係請求好好公司，及依侵權行為、載貨證券法律關係請求長榮海運賠償。

三、爭議點：

受貨人怠於受領貨物時，運送人有否通知託運人義務？

四、法院判決內容：

海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定，「海商法」第五條定有明文。依此規定之反面解釋，海商事件，「海商法」有規定時，應優先適用「海商法」之規定。

「海商法」第五十一條第一項及第二項已規定：「受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人」、「受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人」，自應優先適用。上開第一項所謂受貨人怠於受領貨物，係

指受貨人於受通知後，於一定期間並未受領而言，包括因事實上之障礙不能受領。

啟基公司主張長榮海運所簽發之載貨證券上記載啟基公司為託運人，長榮海運必可循託運之一定聯絡人及聯絡方式通知啟基公司，乃其於 94 年 8 月 15 日即知貨物即將遭海關提領及拍賣，竟未注意，亦未告知啟基公司，顯悖其照管貨物之義務，就系爭貨物因拍賣而滅失，應有過失，發回台灣高等法院。

6.7 定期傭船人之定位

一、判決書字號：最高法院 88 年台上字第 1438 號判決

二、事實：

原告為華南產物保險股份有限公司，被告為賴比瑞亞商伊莉莎白有限公司，原告主張，訴外人台榮產業股份有限公司於民國 79 年 11 月底自秘魯進口魚粉，委由被告所有，但因定期傭船契約而交由貨洋運輸有限公司營運之伊莉莎白輪載運來臺。途經馬尼拉港時，該輪第六號貨艙失火，系爭貨品遭受嚴重損害，其承保系爭貨品，已依約賠付，依「保險法」第五十三條規定，取得代位權。而該批貨品所以受損，乃該輪船長未盡照管貨物之義務所致，被告為其僱用人，依侵權行為之規定，應負責賠償。被告則認為其非系爭貨品之運送人，亦非僱用該輪之船長之人，因此原告主張並無理由。

三、爭議點：

「海商法」未明文規定的「定期傭船人」之定位，在船舶定期傭船契約中，原船舶所有人是否為船長、海員之僱用人而須對船長、海員之行為負責。

四、法院判決內容：

高等法院認為，定期傭船契約，係指船舶所有人在一定之期間，將船舶全部及其所僱用之船長、海員，一併包租予定期傭船者，該等船長及海員等，並須聽從定期傭船者之指示，以執行其職務之契約。

依被告和貨洋運輸有限公司之間的傭船契約內容觀之，定期傭船期間，船舶所有人，即被告僅負責支付船長、海員薪資及特定之費用，及於傭船人對船長或海員之行為不滿意時，得變更對船長之選任而已，而於航程中，船長應服從傭船人之命令及指示一如受僱人，被告對於船長並無指揮監督之權限，自非運送人。且船舶由傭船者即貨洋公司居於所有人之地位營運，船長、海員均由貨洋公司指揮監督，被上訴人自 77 年 10 月 15 日成立定期傭船契約後，將伊莉莎白輪交付貨洋公司營運，在該期間內並非船長、海員之實質僱用人，自不須負起船舶適航能力的注意義務以及貨物照管義務。定期傭船契約，船舶所有人將船舶及海員一併傭租、交付傭船人後，傭船人即為船長、海員之實質僱用人，故貨洋公司始係該輪之船長、海員之實質僱用人。該輪於運送系爭貨物期間所發生之損害，自難令被告負運送人及僱用人之賠償責任，原告主張自不可採。

但最高法院則認為，高等法院的意見有可議之處，最高法院的意見是，伊莉莎白輪之船長係與被告成立僱傭契約，抑係與貨洋公司成立僱傭契約，應以船長係與被告約定由被告給付報酬，抑係與貨洋公司約定由貨洋公司給付報酬以為斷，而非以船長受何人之監督以為斷。而既然對船長給付報酬者為被告，則被告為船長海員之僱用人，被告自當就船長之過失行為負責。

第七章 結論與建議

在世界貿易全球化趨勢下，海上貨物運送為一重要環節，海運產業係國際性的產業，面臨的是國際性的競爭市場。隨著國際貿易的蓬勃發展，航運經營環境已經有相當大的改變，其商業競爭也日趨激烈，傳統的商業模式已經逐漸不能夠適用競爭環境，運送人應提供更快速及密集之服務，以滿足託運之需求。例如：貨櫃運輸的發展、貨物的多元化，使得運送人所承擔之運送風險增加。海上運送業已陸續發展為結合陸、海、運送及報關與倉儲物流的一貫作業服務，尤其是資、通訊科技發達，電子商務已成為趨勢，海運實務已越來越多採用電子化載貨證券，使得過去傳統的運輸觀念複雜化，在如此發展的趨勢下，為適應新的商業貿易環境與滿足海上運輸方式與運送環境的轉變，新的海上國際運送公約乃應運而生。

民國 88 年我國「海商法」最後一次的修正完成公布實施後至今已 10 餘年，再加上近年海上航行科技日新月異，海事國際公約亦不斷制定或增修，而「海商法」修法事涉航運實務與多方之權益，需配合實務及國際規範。為使我國「海商法」與國際主流價值接軌，對船貨雙方營造穩定而可預測的法律環境，以落實國家海洋政策，應積極進行「海商法」修法相關作業。

本報告以國際海上運送公約及我國海商法海上貨物運送規範為探討之主要核心，探討國際海上運送公約與我國海商法對海上貨物運送規範之內容及其異同，另蒐集目前我國海商法有關貨物運送實務運作過程中產生之爭議案例予以檢討，並透過學理及實務見解之整理與分析，以供主管機關之未來修法參考。此外本報告亦可配合運輸政策白皮書(海運發展部分)相關政策及交通部海商法幕僚工作小組修法之推動，研究成果並可提供交通部制訂我國國際海運發展政策之重要參據。

本章將分別就研究結論、未來之政策建議，總結歸納前述之研究內容，整理提出本研究的心得與檢討，期能作為未來交通部修訂「海商法」之參考。

7.1 結論

一、「海商法」係指規定船舶在海上或與海相通之水面或水中航行所生私法上權利義務關係為主之法律。所以「海商法」乃是規範海上運送關係、船舶關係法規之總稱。其中主要是規範在海上運送關係中船舶所有人與其他有關當事人間所發生之民事、商事法律關係。我國最早之「海商法」於民國 19 年 12 月 30 日公布施行。於民國 51 年 7 月 13 日第一次修訂共計 194 條，同年 51 年 7 月 25 日公布施行，最進一次修訂為民國 88 年 6 月 22 日立法院再修正三讀通過共計 153 條，並由總統於同年 7 月 14 日公布施行，為現行之「海商法」。

二、我國「海商法」之法源及適用順序如下：

1. 經立法院議決之條約或公約；
2. 海事特別法：如「船舶法」、「船舶登記法」；
3. 「海商法」；
4. 民事特別法：如「消費者保護法」；
5. 「民法」；
6. 習慣；
7. 法理：包括外國立法例、學說、法院裁判、立法沿革資料及未經立法院決議通過之條約等。。

三、二十世紀「海商法」之演進消長與國際統一之趨勢，隨著國際貿易興盛而蓬勃發展，以貨物運送公約為例，先以美國哈特法(Harter Act 1893)為基礎，至1924年布魯塞爾簽訂有關「載貨證券統一規則國際公約」，(即海牙規則)，為普世所接受。其他國際公約則以國際海事組織 (IMO)及聯合國相關委員會為中心，致力於「海商法」國際統一化之促進，於 1968 年通過「海牙威士比規則」，1978 年通過「聯合國海上貨物運輸公約」即「漢堡規則」，合稱國際海上貨物運送三大公約。

四、「海牙規則」、「海牙威士比規則」與「漢堡規則」等公約同時存在，

均有其缺陷存在。因航海、通訊及造船技術高度發展，「海牙規則」與「海牙威士比規則」已無法符合時代需求。而海運強權國家均未加入「漢堡規則」，其影響力有限。現今國際海上運輸規則處於一個分裂的狀態，將不利航運和國際貿易之發展，絕大多數國家均期待著2008年11月3日於紐約聯合國第23屆代表大會通過的「鹿特丹規則」能實現統一國際海上貨物運送規則之目標。「鹿特丹規則」之制定主要目的係順應現代航運發展，並統一國際海運公約準則，以一個公約替代現行三個公約，期望結束近期海運以運送人強制責任為中心之「海牙規則」時代。其立法目的在因應現代運輸趨勢，尋求船貨雙方利益之平衡，以提供各國及各種運輸模式間統一規範機制，並解決國際海運法規分歧及多式聯運適用上之問題。

五、「鹿特丹規則」之規範內容較現行三個國際公約有下列明顯改變：

- (一)適用範圍擴大；
- (二)運送人責任加重；
- (三)免責事由調整；
- (四)舉證責任明確化；
- (五)修正單位責任限制及貨損通知期限；
- (六)明確規定託運人義務；
- (七)電子運送單證的規範；
- (八)新增批量契約的規定；
- (九)控制權與海運履約方的出現等。

六、我國「海商法」關於貨物運送之規範以「海商法」第三章第一節為核心。由於1990年代初期，自「漢堡規則」生效以來，甚多國家之立法例已選擇採行「海牙規則」、「威士比規則」為主，並兼採行「漢堡規則」之混合法制；由現行我國「海商法」貨物運送規範可知，運送人之責任基礎雖仍以「海牙規則」之責任型態為主，惟於貨損之單位賠償計算上則又酌採「漢堡規則」之規定；同時我國「海商法」長久以來對於運送人責任期間之爭議，亦傾向採用「漢堡規則」之立法例。綜前所述，我國「海商法」為平衡船貨雙方利益之多元考量，可謂是

採行「海牙/威士比規則」為主，並加入「漢堡規則」部分規定之立法模式。

- 七、本報告就現行國際公約「海牙威士比規則」、「漢堡規則」、「鹿特丹規則」中與貨物運送相關之重要規範，如強制責任期間、運送人基本義務、免責事由、單位責任限制及貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效與我國「海商法」相關規範進行比較分析。
- 八、本研究蒐集我國最高法院判決有關我國「海商法」貨物運送案例，主要議題包括船舶所有人之適航及貨物照管義務、發航時是否具備堪航能力、載貨證券物權效力、電報放貨效力、載貨證券之準據法、貨物未提領通知託運人義務、定期傭船人之定位等實務爭議案例，以做為未來修訂「海商法」之參考。

7.2 建議

- 一、我國「海商法」於民國88年修正時，在貨物運送規範上主要係參考1968年「海牙威士比規則」。又鑒於「鹿特丹規則」中約有三分之二的條文規定為我國現行「海商法」中所無，其中仍有具爭議性的規定尚待折衷協調，另需彙集相關利害關係人共同研商，以期立法之週延。
- 二、有鑑於貿易全球化趨勢，海上貨物運送多涉及兩國或兩國以上之法律為契約準據法之爭端。建議後續研究可進一步分析我國主要貿易夥伴，例如：中國、日本、美國、韓國、新加坡等國，就其當地法令對海上貨物運送之規定，加以比較分析，以供我國未來修法之參考。
- 三、限於人力與時間，本報告僅對海上貨物運送加以探討；建議未來可就（一）船舶部份（如：船舶所有權、海事優先權、求償權）；（二）旅客運送部份；（三）船舶碰撞部份；（四）海難救助部分；（五）海上保險部份等進行研究，以做為未來修法之參考。

參考文獻

1. 曾國雄、張志清，「海商法」，第三版，航貿文化，2008年。
2. 尹章華，「海商法之理論與實務」，文笙書局，1992年。
3. 柯澤東，「海商法修訂新論」，元照出版公司，2000年。
4. 交通部運輸研究所，鹿特丹規則之影響分析與海商法修法先期規劃，2011年。
5. 黃裕凱，「海上貨物運送國際公約」，台灣運保服務有限公司，2010年5月。
6. 吳幸樺，「鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2010年。
7. 黃凱臨，「海運貨損單位責任限制及其於鹿特丹規則之分析」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2010年。
8. 林妲欣，「由鹿特丹規則探討我國海商法貨物運送人規範修正之建議」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2012年。
9. 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學系碩士論文，2012年。
10. 何德超，「兩岸海商法貨物運送法制與理論之比較研究」，國立東華大學財經法律研究所碩士論文，2010年。
11. 康復明，「海商法貨物運送法制演進之研究」，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所博士論文所，2012年。
12. 張志清、林財生、陳福照、連義堂，國際海商立法多元化趨勢下對多式聯運載貨證券條款之建議，航運季刊，第15卷，第4期，2006年，頁1-22。
13. 張志清，「論我國海商法下貨物運送人之基本義務及強制責任」，運輸計劃季刊，第30卷，第34期，2000年，頁679-714。
14. 張志清、李佳逸、王穆衡，「鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響」，運輸計劃季刊，第40卷，第4期，2011年，頁393-422。

- 15.方凱弘、劉祖彰、鍾政棋，「海上貨物運送人責任國際公約立法模式之分析」，航運季刊第二十卷第二期，2011 年 6 月，頁 21～ 44。
- 16.國立臺灣海洋大學海洋法律研究所，「國際海上貨物運送法的變革與趨勢-鹿特丹規則之探討」，國際海商法學術研討會論文集，2013 年 4 月 26 日。
- 17.羅俊瑋，「從近年海商法案件判決若干問題論海商法修正之方向」，海商法修正研討會，台北市海運承攬運送商業同業公會，2014 年 1 月 10 日。
- 18.黃裕凱，「海商法修正建議-條文」，私立輔仁大學財經法律學系，2014 年 3 月。
- 19.王肖卿譯，「海牙威士比、漢堡規則及鹿特丹規則之比較分析」，譯自 Francesco Berlingieri 之 “A Comparative Analysis of the Hague-visby Rules the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”）。
- 20.黃裕凱博士教學研究網路<http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/>。
- 21.尹章華，「海商法教案」，台灣法律網，<http://www.lawta.com/>。
- 22.司法院法學資料檢索系統，http://jirs.judicial.gov.tw/fjud/fjudqry01_1.aspx。
- 23.臺灣商事法，教育部法學教育教學研究改革計畫網站，http://www.ccunix.ccu.edu.tw/~lawctw/96/law_3_4.htm。
- 24.Comite Maritime International (CMI),2009. Questions and Answers on theRotterdam Rules. Available at: <http://www.comitemaritime.org/> (accessed 3 April 2012).
- 25.UNCITRAL, 2011. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seathe Rotterdam Rules. Available at: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (accessed 21 November 2012) .