

100-108-4255
MOTC-IOT-99-MDA015

鹿特丹規則之影響分析 與海商法修法先期規劃



交通部運輸研究所

中華民國 100 年 8 月

100-108-4255
MOTC-IOT-99-MDA015

鹿特丹規則之影響分析 與海商法修法先期規劃

著者：王穆衡、張志清、李佳逸、陳一平、陳其華、林妲欣

交通部運輸研究所

中華民國 100 年 8 月

鹿特丹規則之影響分析與海商法修法先期規劃

著 者：王穆衡、張志清、李佳逸、陳一平、陳其華、林妧欣

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 100 年 8 月

印 刷 者：群彩股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 30 冊

定 價：100 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。

交通部運輸研究所合作研究出版品摘要表

出版品名稱：鹿特丹規則之影響分析與海商法修法先期規劃			
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 100-108-4255	計畫編號 99-MDA015
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：陳一平、陳其華 聯絡電話：02-23496838 傳真號碼：02-25450431	計畫主持人：張志清 研究人員：李佳逸、林妲欣 地址：基隆市北寧路2號 聯絡電話：02-24622192		研究期間 自 99 年 9 月 至 99 年 12 月
關鍵詞：海商法修正、運送人責任、鹿特丹規則、海牙威士比規則			
摘要： <p>聯合國貿易法委員會於 2008 年決議通過「全程或部分海上國際貨物運送契約公約」，亦簡稱為鹿特丹規則。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。未來在立法上是否應參考鹿特丹規則修正相關規範，則有待更進一步從管理面及法制面深入研討。本研究內容主要分四部份：1.鹿特丹規則之我國參考範疇分析；2.鹿特丹規則與現行三個國際運送公約之比較分析；3.鹿特丹規則對海上運送人責任之規範分析；4.海商法修法先期規劃。</p> <p>我國現行海商法係參考 1980 年代部分國際海事公約而制定，為因應國際間近年修法之趨勢，並促使國內航運發展能順利與國際接軌，就我國現行海商法各章次序，引出未來修訂方向並提初步建議，期許營造更公允合理的法律環境。</p>			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
100 年 8 月	140	100	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： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （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） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
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: Study on the impact of Rotterdam Rules and the Modification of Maritime Law of Taiwan			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 100-108-4255	PROJECT NUMBER 99-MDA015
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Wang, Mu-Han PRINCIPAL INVESTIGATOR: Wang, Mu-Han PROJECT STAFF: Chen, I-Ping , Chen, Chi-Hua PHONE: 886-2-23496838 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM September 2010 TO December 2010
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang , Chih-Ching PROJECT STAFF: Li, Chia-Yi , Lin, Dar-Shin ADDRESS: 2, Pei-Ning road, Keelung, Taiwan R.O.C. PHONE: 02-24622192			
KEY WORDS: Modification of Maritime Law, Carrier's liability, Rotterdam Rules, Hague-Visby Rules			
ABSTRACT: <p>“The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, also known as the Rotterdam Rules, was passed by the United Nations Commission on International Trade Law (“UNCITRAL”) in the year of 2008. About two-thirds of the Rotterdam Rules provisions have not yet been incorporated into the Maritime Act of Taiwan (2009); many of those are controversial in nature, and would require further discussions and adjustments before taking in as part of our future amendment task. The contents of this research include the following four parts:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rotterdam Rules as a reference for future enactment of the Maritime Law of Taiwan. 2. Comparison of Rotterdam Rules with other three international conventions relating to international carriage of goods. 3. Analyses of carriers' liabilities under Rotterdam Rules. 4. Certain suggestions for future modification of the Maritime Law of Taiwan. <p>This study leads us to review each individual section of the Maritime Law of Taiwan for detailed discussions, and thereafter ends with preliminary proposals for future revisions.</p>			
DATE OF PUBLICATION August 2011	NUMBER OF PAGES 140	PRICE 100	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.			

目錄

第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起與目的.....	1
1.2 研究範圍與對象.....	1
1.3 研究內容.....	2
1.4 研究方法.....	3
1.5 研究流程.....	3
第二章 鹿特丹規則之我國參考範疇分析.....	5
2.1 鹿特丹規則之主要內容.....	5
2.2 我國海商法相關條文與海上貨物運送公約主要事項對照.....	13
第三章 現行國際公約比較分析.....	19
3.1 國際運送公約簡介.....	19
3.1.1 海牙規則及海牙威士比規則.....	19
3.1.2 漢堡規則.....	19
3.1.3 1980 年聯合國國際貨物複合運輸運送公約.....	20
3.1.4 我國海商法.....	21
3.2 強制責任期間之比較.....	21
3.3 運送人基本義務.....	25
3.4 免責事由.....	30
3.5 其他責任規定.....	34
第四章 鹿特丹規則對海上運送人責任規範分析.....	49
4.1 運送人責任期間.....	49
4.2 公約之適用範圍.....	53
4.3 運送人基本義務.....	58
4.4 免責事由與舉證責任.....	60
4.5 單位責任限制.....	66
4.6 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效.....	69
4.7 鹿特丹規則對運送人責任之其他規範.....	71
4.8 鹿特丹規則對我國未來運送責任立法之影響.....	75
第五章 海商法修法先期規劃.....	81
5.1 通則.....	81
5.1.1 我國海商法與其他法律之關係.....	81
5.1.2 與我國海商法有關之國際公約、相關法律及國際慣例.....	83
5.2 船舶.....	85
5.2.1 船舶所有人責任限制.....	85
5.2.2 海事優先權.....	98
5.2.3 船舶抵押權.....	103

5.3 運送.....	104
5.3.1 海上貨物運送之立法趨勢.....	104
5.3.2 海上旅客運送之立法趨勢.....	105
5.4 船舶碰撞.....	107
5.4.1 船舶碰撞國際立法現況.....	107
5.4.2 我國船舶碰撞未來立法方向.....	107
5.5 海難救助.....	110
5.5.1 海難救助國際立法現況.....	110
5.5.2 我國海難救助未來立法方向.....	116
5.6 共同海損.....	117
5.6.1 共同海損國際立法現況.....	117
5.6.2 國際間關於共同海損立法方式.....	118
5.7 海上保險.....	119
5.7.1 海上保險國際立法現況.....	119
5.7.2 我國未來海上保險立法方向.....	120
第六章 結論與建議.....	121
參考文獻.....	125

表目錄

表 2-1 海上運送人強制責任期間及適用範圍比較表	13
表 2-2 運送人之基本義務比較表	15
表 2-3 貨損求償權利之規定比較表	16
表 2-4 運送人強制義務及責任內容比較表	18
表 2-5 雜項規定比較表	18
表 3-1 現行法規關於強制責任期間之相關條文對照表	23
表 3-2 現行法規之關於運送人基本義務之相關條文對照表	28
表 3-3 現行法規關於免責事由之相關條文對照表	32
表 3-4 現行法規之關於單位責任限制之相關條文對照表	36
表 3-5 現行法規有關管轄範圍之相關條文對照表	40
表 3-6 現行法貨物毀損、滅失通知及訴訟時效之相關條文對照表	43
表 3-7 單位責任限制、管轄範圍、訴訟時效與貨損通知規定對照表	47
表 4-1 海牙威士比規則與鹿特丹規則之運送人責任期間條文對照表	52
表 4-2 海牙威士比規則與鹿特丹規則之適用範圍條文對照表	55
表 4-3 複合運輸下之各種責任制度	56
表 4-4 海牙威士比規則與鹿特丹規則之運送人基本義務條文對照表	59
表 4-5 海牙威士比規則與鹿特丹規則之免責事由條文對照表	62
表 4-6 海牙威士比規則與鹿特丹規則對貨損求償舉證責任比較分析	64
表 4-7 海牙威士比規則與鹿特丹規則之單位責任限制條文對照表	67
表 4-8 海牙威士比規則與鹿特丹規則有關貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效 條文對照表.....	70
表 5-1 我國及英國海商、海事法律之內容比較表	81
表 5-2 我國海商法及強制執行法對強制執行規定比較表	82
表 5-3 海商法與 1976 年公約對得主張責任限制之人之比較	86
表 5-4 海商法及 1976 年公約對船舶所有人得主張責任限制事由規定比較表	87
表 5-5 海商法與 1976 年公約對不得主張責任限制情形規定比較表	88
表 5-6 我國海商法與相關國際公約對依金額主義之責任限制金額比較表	91
表 5-7 對海商法船舶所有人責任限制規定修正之建議	95
表 5-8 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之項目規定比較表	98
表 5-9 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權與抵押權順位關係比 較表.....	99
表 5-10 海商法與 1967 年海事優先權公約對不適用海事優先權項目規定比 較表.....	100
表 5-11 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之除斥期間規定比 較表.....	100
表 5-12 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之標的規定比較	101

表 5-13 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之項目規定比較表 ...	101
表 5-14 海商法與 1967 年海事優先權公約對不適用海事優先權項目規定比較表.....	102
表 5-15 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之除斥期間規定比較表.....	102
表 5-16 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之標的規定比較表 ...	102
表 5-17 1967 年海事優先權公約與我國相關法律對抵押權優先位次規定比較表.....	103
表 5-18 海商法與碰船舶撞公約對船舶碰撞責任界定規定比較表	109
表 5-19 我國海商法與海難救助公約對救助標的規定比較表	111
表 5-20 我國海商法與海難救助公約對施救人之義務規定比較表	112
表 5-21 我國海商法與海難救助公約對無效果即無報酬原則規定比較表	112
表 5-22 我國海商法與海難救助公約對妹船救助之報酬規定比較表	112
表 5-23 我國海商法與海難救助公約對報酬金額之決定規定比較表	113
表 5-24 海商法與海難救助公約對環境損害救助之特別補償規定比較表	114
表 5-25 海商法與海難救助公約對不得請求報酬之規定比較表	115
表 5-26 海商法與海難救助公約對有契約之救助規定比較表	115
表 5-27 海商法與海難救助公約對軍艦或公務船舶之救助報酬規定比較表	116
表 5-28 歷年共同海損有關之國際會議	119

圖目錄

圖 1.1 研究流程圖.....	4
圖 4.1 鹿特丹規則之責任期間範圍.....	50
圖 4.2 裝卸貨約定與否之責任期間起始示意圖.....	51
圖 4.3 鹿特丹規則於以租入船舶經營定期航運適用.....	53
圖 4.4 鹿特丹規則於不定期航運傭船契約下簽發載貨證券之適用.....	54
圖 4.5 鹿特丹規則於定期航運以租用艙位營運情況下之適用範圍.....	54
圖 4.6 鹿特丹規則適用於複合運輸之條件.....	57
圖 4.7 鹿特丹規則適用於轉船聯運之條件.....	57
圖 4.8 鹿特丹規則與海牙威士比規則對單位責任限制之適用分析圖.....	66
圖 5.1 我國海商法與其他法律、國際公約之關係.....	82

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

「鹿特丹規則」為「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約」之命名，共有 18 章，96 條，2008 年 7 月 3 日聯合國國際貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law—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，將於第二十份批准書、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。目前已簽署國家有 21 個(如美國、法國、荷蘭等)，亦有部分國家反對(如英國、德國、加拿大等)或持中立之態度(如日本、中國等)，鹿特丹規則約經十年在聯合國之立法工作，終能完成立法提供各國簽署與批准。而現有國際海運制度為混合海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則及各國國內法制，在數十年間，各國各自依需要調整，因缺乏國際統一而面臨分裂為數種法制。然批准鹿特丹規則與否，在國際上尚持對立態勢，依柯澤東教授之見解¹，若鹿特丹規則於近期未獲批准生效，分裂之現代海商法會再度分裂，統一之海運法可能要再等待半個世紀以上。

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，其中尚包括海運履行輔助人、批量契約(Volume Contract)等具有爭議性的重要規定尚待折衝協調。惟面對國際海事社會所通過的這些新公約或修正議定書，雖然非全然代表世界當前主流法制，但其所代表的新思維及發展方式，不論其生效實施與否，均為我國在積極強化與世界接軌之同時，絕對不可忽略之環節，故本研究主要因應近期鹿特丹規則對海牙規則等國際海事公約及我國國內法變動之影響進行初步分析，以期加速研擬因應鹿特丹規則生效之影響，並初步探究我國海商法龐大法制修訂程序與內容，提出海商法修法先期規劃等建議，以因應後續交通部修法之參考。

1.2 研究範圍與對象

鹿特丹規則目前已獲超過 21 個國家的簽署，該公約依規定將於第 20 個國家完成簽署一年後生效，但尚涉及各國配合進行相關法規的修訂及各國國會或立法機關是否核准的問題，因此鹿特丹規則將「實際」影響海運界及運送人的時間點，尚無法確定。為因應該公約生效後對我國之衝擊，本研究主要以鹿特丹規則通過

¹柯澤東，鹿特丹規則與我國海商法回應之探討，鹿特丹規則與海商法修訂研討會，2010 年 5 月。

後對海牙規則及我國海商法變動之影響進行分析，鹿特丹規則主要雖僅與我國現行海商法第三章第一節貨物運送之規範有關，然因應國際發展趨勢，亦為免與國際脫軌，仍應及早檢討修正，故本研究研擬因應我國海商法未來修訂之對策與相關建議，並提供交通部後續進行海商法法制作業之參考。

1.3 研究內容

根據前述研究緣起與目的，綜述本研究之主要研究內容如下：

1. 鹿特丹規則之我國參考範疇分析

鹿特丹規則共包括 18 章 96 條條文，實質規定於 15 章及約 50 條條文，整體表現 21 世紀貨物海運法之大型架構，對於「電子化」、「去載貨證券化」、「船貨權義平衡化等」均有相當程度之著墨，其內所表徵的新觀念及制度，實有值得我國參考及仿效之處。鹿特丹規則之背景與目標，主要如下：

- (1) 以國際公約之制定尋求法律之統一與安定，並對海上貨運契約關係人權利與義務之釐清。
- (2) 電子商務及運送單證現代化功能地位之確認。
- (3) 建立「門及門」之運送方式法制。
- (4) 因應國際貿易產業及科技發展之需要。

2. 鹿特丹規則與現行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」之比較分析

現行海牙、海牙威士比及漢堡規則係以限於運送人強制責任制度為中心，鹿特丹規則必須配合本世紀以來全球貿易貨流、科技電子商務及運送單證之興起，貨櫃化「門及門」運送方式法律制度確定之需要，有異於海牙或漢堡規則單純為載貨證券的法制及注重運送人之責任制度，鹿特丹規則為運送契約立體性、現代化綜合海運之大型法，結合國際貿易及科技發展。

3. 鹿特丹規則對我國之影響分析

鹿特丹規則為美國所倡議，美國及中國為我國最重要之貿易夥伴，今後對鹿特丹規則之回應與動向影響我國甚鉅，應為密切關注，俾為因應。鹿特丹規則截至 2009 年 10 月底已有 21 個簽署國，鹿特丹規則雖然延續不少海牙、海牙威士比、漢堡規則之重要部分與良好制度，但也有些相反或不同之規定。我國現行海商法係參考部份 80 年代時期的國際海事公約，如貨物運送一章即為仿效海牙威士比規則及採擇漢堡規則等若干條文制定，因應國際間近年各項法制修訂，預料對國內各界均會產生相當大的影響，故須針對鹿特丹規則對我國航運業界之影響進行研析。

4. 海商法修法先期規劃

海商法修法事涉航運實務與多方之權益，本研究先就鹿特丹規則通過後之因應對策與海商法有關之貨物運送章節修正方向提出初步建議外，並就未來本部進行海商法修法之方向提出相關建議，俾供交通部後續修法程序之參辦。

1.4 研究方法

鹿特丹之影響分析與後續海商法之修訂，需要更為寬廣、新穎與多元之視野與知識，除須具備法律知識外，並應相對兼具對電子商務、國際貿易等法律知識，本研究除廣為蒐集相關海事公約資料進行分析比較外，並就國際海事公約之增修訂後對我國海商法之影響分析，作為我國法制增修之參考依據。

本研究特別由交通部運輸研究所(以下簡稱本所)延聘學者專家包括海洋大學張志清教授、海洋大學李佳逸助理教授及碩士研究生林妲欣共同參與合作研究，主要進行鹿特丹規則及相關國際公約蒐集與研析、鹿特丹規則與國際公約之比較分析及協助研提海商法後續修法建議之規劃。

1.5 研究流程

依據上述之研究內容，本研究流程如圖 1.1 所示。

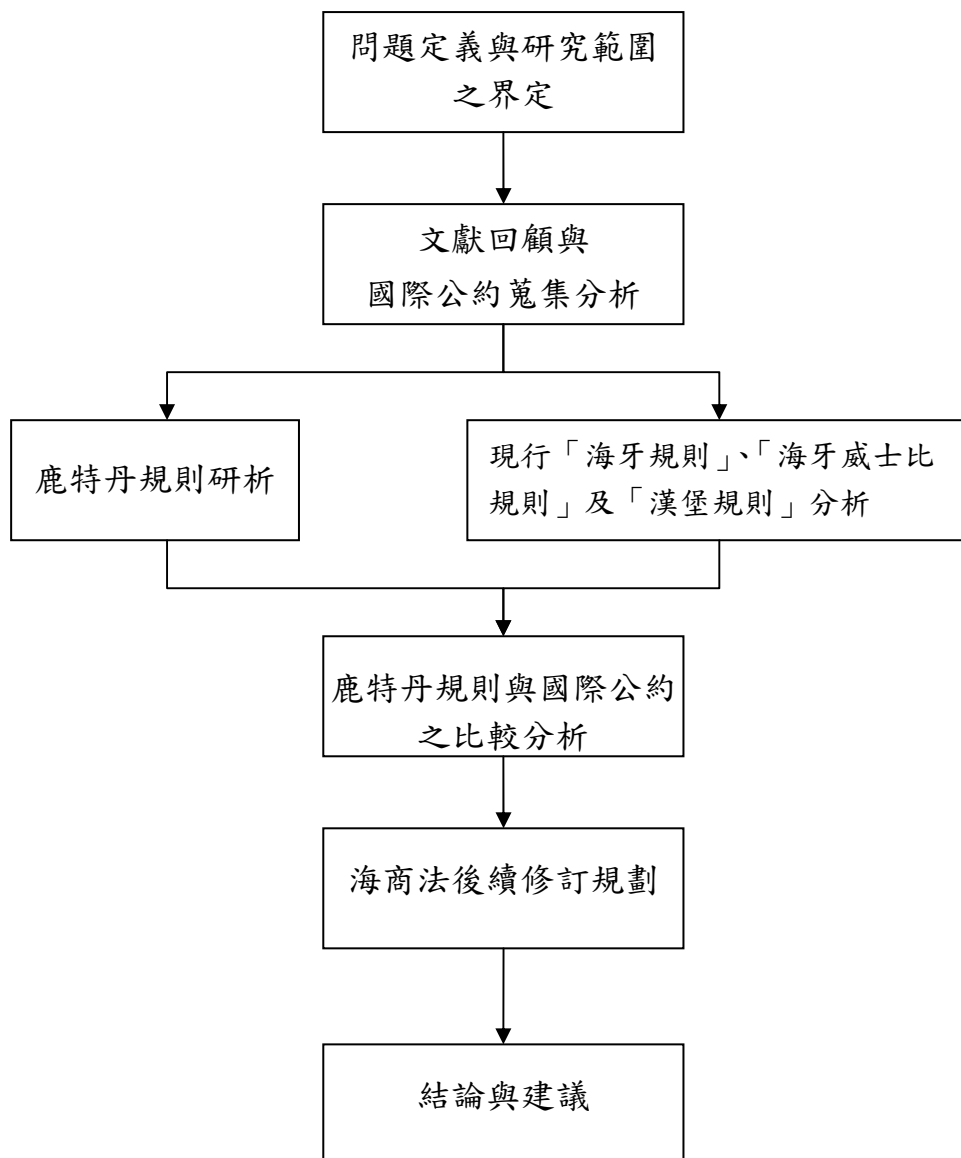


圖 1.1 研究流程圖

第二章 鹿特丹規則之我國參考範疇分析

2.1 鹿特丹規則之主要內容

鹿特丹規則已獲 21 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乃在未巨幅加重運送人責任，而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。而部分國家，如英國、德國、中國大陸，則持觀望態度，再評估加入之可能性。綜上情形，本公約對未來之國際貨物運輸，包括複合運輸之運送，將有重大影響。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，未來在立法上是否應參考鹿特丹規則修正相關規範，則有待深入研究。以下茲以鹿特丹規則各章內容，逐章分析該公約規定對我國海商法之影響，並探討是否有借鏡之處。

1. 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，其中對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：

- a. 運送契約，改採「海運加其他運送方式(Maritime plus others)」。
- b. 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。
- c. 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。
- d. 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。
- e. 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。
- f. 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。
- g. 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

2. 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。

3. 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。

4. 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。

5. 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。

6. 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。

7. 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)。

8. 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。

本章爭議較大的條款為有關運送人身分識別的規定。

9. 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，且單證二載明可不憑單交貨），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）。

10. 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）。

11 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。

12. 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）。

13. 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）。

14 管轄權

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。

15. 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 條的意圖就是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有效併入仲裁條款時應該滿足各項條件。
- (3) 在第 78 條中規定，本章只適用於受本章約束的聲明締約國。

16. 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) 如何於大範圍內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」。自 1924 年的海牙規則，海上貨物運輸領域在國際上一直對「契約自由」有非常嚴格的限制，不允許運送人通過契約方式增加法律所賦予的權利或減少法律所規定的義務。
- (2) 鹿特丹規則對「契約自由」之規範已作調整。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）

17. 本公約不管轄的事項

第十七章主要規定了本公約不管轄的事項。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) 本公約規定概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) 本公約規定概不影響適用有關共同海損理算的運送契約條款或者國內法規定（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，包括本公約下不產生的任何賠償責任（第 86 條）。

18. 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的具體規則，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。

2.2 我國海商法相關條文與海上貨物運送公約主要事項對照

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(第三章)貨物運送節(第一節)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，茲就現行國際公約所規範之貨物運送相關規範，以海牙威士比規則、鹿特丹規則與我國海商法進行比較，如表 2-1 至表 2-4 所示。

表 2-1 海上運送人強制責任期間及適用範圍比較表

1968 年海牙威士比規則	鹿特丹規則	我國海商法
(1) 鈎對鈎原則適用： 第 1(e) 條及第 7 條	第 12 條：運送人義務期間 第 5 條 如依照契約，下列地點位於締約國： (a) 收貨地； (b) 裝貨港； (c) 交貨地；或 (d) 卸貨港。 且收貨地及交貨地為不同國家，且海上運送裝貨港及同一海上運送之卸貨港位於不同國家之運送契約。	第 1 條、第 3 條
(2) 以載貨證券或類似之物權證書為(1)契約證明之運送契約：第 1(b) 條	第 1 條：運送契約之定義 第 6 條：特別除外適用	第 74 條第 1 項
(3) 甲板貨載(Deck cargo)及活體動物(Live animals)之運送除外： 第 1(c) 條； 特殊貨載可除外：第 6 條	第 25 條 鹿特丹規則規定僅於下列情況，使得船上甲板上為貨物之運載： (a) 法律要求為該運送者； (b) 貨物載於適合甲板運送之貨櫃內或公路、鐵路貨運車輛內，而船舶甲板係專門適於運載此類貨櫃或公路、鐵路貨運車輛者；或 (c) 甲板運送符合運送契約	第 73 條 (對活體動物未規定) (對特殊貨載未規定)

	<p>或相關商業習慣、慣例及實務。</p> <p>甲板上載運貨物非前述准許情況者，對完全因甲板載運貨物所造成之貨物滅失、毀損或遲延交付，運送人應付賠償責任，且無權享有規則所規定之抗辯事由。運送人與託運人明確約定貨物應裝載於艙內，如貨物被裝載於甲板而造成任何滅失、毀損或遲延交付，運送人無權享有責任限制之利益。</p> <p>第 81 條</p> <p>運送契約得免除或限制運送人及海運履約運送人有關活動物之義務或責任，然如求償人證明，貨物滅失、毀損或遲延交付系因運送人或履約運送人明知可能產生該滅失、毀損或遲延損失輕率地作為或不作為所致者除外。</p>	
(4)地理上為載貨證券之簽發國或貨物出口國：第 10(a) 條及第 10(b) 條	第 5 條：一般適用範圍	第 77 條
(5)在契約或載貨證券中以引入條款引入海牙規則為準據法律：第 10 條		(未明文規定)

表 2-2 運送人之基本義務比較表

1968 年海牙威士比規則	鹿特丹規規則	我國海商法
(1)每一海上運送契約之強制義務及責任： 第 2、3、4 條	第 13 條：具體義務 第 17 條第 3 項：賠償責任基礎	(未明文規定)
(2)十七款法定免責事由：第 4(2) 條	第 17 條第 3 項：賠償責任基礎	第 69 條
(3)單位責任限制：第 4(5) 條	第 59 條 除有聲明價值外，每公斤 3 特別提款權或每件或每船運 875 特別提款權 第 61 條 如求償人能證明運送人違反本公約所規定之義務所致之損失，係由於主張有權主張責任限制之人本人故意造成該損失之作為或不作為所致，或明知可能發生該損失而輕率作為或不作為所致，則運送人或履約運送人無權依規則規定或依運送契約約定，享有責任限制之利益。	第 70 條
(4)強制義務及責任不得以特約減輕或免除，否則該特約無效：第 3(8) 條	第 79 條：一般規定	第 61 條
(5)危險品運送：第 4(6) 條	第 15 條：可能構成危險之貨物	第 64 條、第 65 條
(6)運送人之受雇人、代理人之權利： 第 4 條	第 4 條：抗辯及責任限制之適用	第 76 條
(7)運送人得自願加重其義務及責任： 第 5 條	第 59 條：責任限制	(未明文規定)

表 2-3 貨損求償權利之規定比較表

1968 年海牙威士比規則	鹿特丹規規則	我國海商法
<p>(1)載貨證券之三項功能：</p> <p>(a)收據功能以證明貨物之收受交付及貨損之依據</p> <p>第 3(3) 條：載貨證券之簽發及貨物收受情狀陳述</p>	<p>第 36 條：契約明細</p>	<p>第 54 條</p>
<p>第 3(4) 條：當事人間為表面證據及對善意第三人為文義證據</p>	<p>第 41 條 為運送人收訖契約明細所載貨物之表面證據。契約明細係被載明於可轉讓運送單證或可轉讓電子運送紀錄已轉讓給善意第三人時，不認可運送人針對任何契約明細所提出之反證。</p> <p>第 42 條 包括「運費預付」亦適用於前述善意第三人(但不包括對託運人)。</p>	<p>第 55 條第 2 項(缺“善意”兩字)</p>
<p>第 3(5) 條：託運人對貨物情狀通知之保證及責任</p>	<p>第 31(2) 條：編輯契約明細所需資料</p>	<p>第 55 條第 2 項</p>
<p>第 3(6) 條：貨損通知</p>	<p>第 23(1)&(2)：滅失、毀損或遲延之通知</p>	<p>第 56 條第 1 項</p>
<p>(b)契約證明功能：</p> <p>第 1(b) 條：對契約之定義及違約之舉證</p>	<p>第 41 條：契約明細之證明效力</p>	<p>(未明文規定)</p>
<p>(c)物權證書以證明求償權利：</p> <p>第 1(b) 條：契約之定義</p>	<p>第 47 條：簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送紀錄時之交貨</p>	<p>第 53 條、第 58 條、第 59 條</p>

第 3(7) 條：裝船載貨證券		
(2)訴訟時效：第 3(6) 條 第 3(4) 條	<p>第 62 條 自交貨或自應交貨起兩年。</p> <p>第 64 條 追償訴訟應於下列較後之日期內為起訴：</p> <p>(a) 提起訴訟之管轄地準據法所允許之訴訟時效期間內；或</p> <p>(b) 自提起追償訴訟之人解決原求償之日起，或自收到向其本人送達之起訴文書之日（以較早者為準）起九十日內。</p> <p>第 65 條 對光船租船人或依第 37 條第 2 項載明為運送人之人之訴訟，可於第 62 條所規定之訴訟時效期間屆滿後提起，提起該訴訟之訴訟時效期間以下列較晚者為準：</p> <p>(a) 提起訴訟程式之管轄地準據法所允許之時效期間內；或</p> <p>(b) 自載明運送人身分之日起，或自船舶登記所有人或光船租船人依據第 37 條第 2 項推翻其為運送人之推定之日起九十天日內。</p>	第 56 條第 2 項 (對延長訴訟時效未規定)
(3)舉證責任： 第 4(1) 條：適航能力之舉證 第 3(4) 條：表面證據原則	第 17 條：賠償責任基礎	第 62 條第 3 項
(4)侵權行為之訴：第 4(1)	第 4(2)條：	(未明文規定)

條	公約所規定之免責抗辯及限責適用於所有貨物之滅失、毀損或遲延之求償，無論是基於契約、侵權或其他基礎。	
---	---	--

表 2-4 運送人強制義務及責任內容比較表

1968 年海牙威士比規則	鹿特丹規規則	我國海商法
(6) 僱船契約下之載貨證券： 第 1(b) 條	第 6 條：特別除外適用	第 60 條第 2 項
(1) 提供適航能力船舶之義務： 第 3(1) 條及第 4(1) 條	第 14 條：適用於海上航程之具體義務	第 62 條第 1 項、第 3 項
(2) 照料貨物之義務：第 3(2) 條	第 13 條：具體義務	第 63 條
(3) 不作不合理偏航之義務： 第 4(4) 條	第 24 條：偏航	第 71 條

表 2-5 雜項規定比較表

1968 年海牙威士比規則	鹿特丹規規則	我國海商法
(1) 特定貨載之特約條款：第 6 條 (2) 與其他現行法律之關係：第 8 條 (3) 核子事件之損害：第 9 條 (4) 共同海損：第 5 條	(1) 第 26 條：海上運送之前或之後的運送 (2) 第 82 條：管轄其他運輸方式貨物運送國際公約 (3) 第 86 條：核子事故造成損害 (4) 第 84 條：共同海損	(未明文規定)

第三章 現行國際公約比較分析

3.1 國際運送公約簡介

3.1.1 海牙規則及海牙威士比規則

國際海事委員會(Comite Maritime International, 簡稱 CMI)所起草之 1924 年海牙規則,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。
2. 對運送人較有利。
3. 賠償責任限額過低,且缺乏對散裝貨之明確規定。
4. 海上運送發展已貨櫃化,海牙規則之規定不能適應新發展。
5. 海運危險隨科技、技術之發展已減少許多,因此管理及操作船舶之過失免責已不適用。
6. 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。

針對上述問題「關於修訂統一載貨證券規則國際公約議定書(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading),亦稱海牙威士比規則(The Hague-Visby Rules)」進一步予以修訂。該公約共十七條,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,且海牙規則實施後實務運作與法院判決之實踐,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,海牙威士比規則於 1968 年在布魯塞爾召開之會議上通過,並於 1977 年 6 月 23 日生效。

3.1.2 漢堡規則

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(Hamburg Rules)。1978 年由聯合國 78 國代表於德國漢堡討論通過,並於 1992 年 11 月 1 日生效。漢堡規則雖然已經生效,但由於漢堡規則之締約國多為開發中國家,相對海運產業及貿易額佔全球甚小比例,幾可預見在未來仍不易為英美日德等海運及貿易大國所接受。

漢堡規則全文共分 7 章 34 條條文,在漢堡規則的制定中,除保留海牙威士比規則對海牙規則修改的內容外,亦對海牙規則進行根本性的修改,為一個

較為完備的國際海上貨物運輸公約，且明顯地擴大運送人之責任。而漢堡規則之基本性修改，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，或
 - (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。

3.1.3 1980 年聯合國國際貨物複合運輸運送公約

複合運輸因運送過程包含數個不同之運送階段，而國際間並無統一之國際公約規範，僅能於載貨證券內約定相關責任，為彌補此一缺點，制定統一之複合運輸運送國際公約之構想便儼然而生。聯合國貿易與發展委員會完成了「1980 聯合國國際貨物複合運輸運送公約 (United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport of goods 1980)」。該公約因加重運送人責任，未能獲得先進國家之批准，故迄今離公約規定之 30 國生效條件相距尚遠，尚未生效。

該公約由「序言」、「八個部分」(四十條條文)和一個「附則」組成。公約內容之適用範圍為複合運輸運送經營人收受或交付貨物之地點位於締約國內，即適用於兩國間之複合運輸運送契約。該公約之複合運輸運送人賠償責任

為推定過失責任制，並採「修正網狀責任制」，與漢堡規則十分類似。不論在那一運送區段發生貨損，除責任限額取其高者外，均按統一之運送責任制度處理。遲延交付責任之規定與漢堡規則規定相同。賠償責任限制為每件 920SDR 或按貨物毛重每公斤 2.75SDR，取其高者。若複合運輸運送不包括水運，則其賠償限額為貨物毛重每公斤 8.33SDR。然而，因延遲交付造成損失之賠償限額為延遲交付貨物之運費兩倍半，但最多不得超過複合運輸運送契約規定之應付運費總額。但是若確知貨損發生之運送區段時且該區段適用之國際公約或國家法律規定之賠償責任限額高於前段規定，則運送人之賠償責任金額應以該公約或國家法律規定為準。

該公約規定由原告在規定範圍內選擇法院或仲裁地點之權利。訴訟時效為 2 年訴訟時效以貨物交付之日或應當交付之日後 6 個月內提出索賠通知。

3.1.4 我國海商法

我國海商法(1999 年修訂)第三章第一節為規範貨物運送，運送人之責任基礎雖以海牙規則為主，惟於貨損之單位責任限制則已酌採漢堡規則之規定。

3.2 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。

鹿特丹規則之適用期間及責任期(第 12 條)，包括運送人整個貨物保管期間，包括收貨迄交貨為止之期間，責任以運送人是否負責保管貨物為主，因此排除貨物依當地規定應交予主管機關之期間。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，如表 3-1 所示。

1. 海牙威士比規則

海牙威士比規則中第一條(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。而裝卸之分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。

2. 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。

3. 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：係以海商法船舶，從事海上商業活動有關之事項。因此包括以海商法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。

4. 聯合國國際貨物複合運輸運送公約

複合運輸 (multimodal transport)，係指複合運輸營運人與託運人訂定一複合運輸運送契約，或簽發複合運輸提單，由運送人利用二種或二種以上不同之運送

方法，分段實施全程之運送型態，而由運送營運人負全程運送責任。

聯合國國際貨物複合運輸公約第 14 條規定，複合運輸運送人之責任期間，自其接管貨物之時起至交付貨物之時止（From the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery）。因此，在下列之情形視為複合運輸運送人接管貨物期間，亦即為運送人責任期間：

(1)運送人自下列之人收受貨物之時起：

- a.託運人或其代理人；
- b.主管機關或其他第三人（依接管貨物地法律或規章之規定，該貨物應由其交付者）。

(2)至以下列方式交付貨物之時止：

- a. 交付貨物於受貨人；或
- b. 若受貨人不自複合運輸運人收受貨物時，則依照複合運輸運送契約或交貨地點適用的法律或特定貿易慣例，將貨物置於受貨人支配之下；或
- c. 依交貨地點適用之法律或規章之規定，將貨物交付於主管機關或其他第三人。

該公約對複合運輸運送人責任期間之規定有如下特性：

- (1) 採「收貨至交貨」制，而不論貨物是否已裝上船、車、航空器等運送工具之上，故對貨主之保障較為週全。
- (2) 複合運輸運送人若依據契約、法令或慣例之規定，已將貨物置於受貨人可支配之範圍內，即視為已完成交付，其責任即行終了，因此若受貨人怠於受領貨物，運送人可依法或依約以「寄存」貨物於主管當局或其他第三人（例如碼頭或內陸倉棧）來代替實際「交付」，而解除運送責任²。

表 3-1 現行法規關於強制責任期間之相關條文對照表

海牙威士比規則	漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
第 1 條 第 4、5 項 (d)「船舶」指用於海上貨物運送之任何船舶； (e)「貨物運送」包括自貨物裝載上	第 4 條 1.於本公約，運送人對於貨物於裝貨港、運送途中及於卸貨港由其控管之全部期間，應負	第 1 條 本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通水面或水中航行之船舶。（亦即以此等船舶從事運送	第 1 條 「國際複合運輸」係指依照複合運輸契約，已至少兩種不同運送方式，由複合運輸營運人將貨物從

²洪偉晟，國際複合運輸運送之運送人、託運人與保險人賠償責任之研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2005 年 6 月，頁 70。

<p>船至貨物自船舶卸載之期間。</p>	<p>擔責任。</p> <p>2.為本條第1項之目的，運送人於下列所豎起訖期間視為貨物控管期間：</p> <p>(a)其從以下的人、當局或其他第三人接收貨物之時起：</p> <p>(i)託運人或其代表其行事之人；或</p> <p>(ii)依據裝貨港所適用之法律或規章，貨物必須交其裝船之當局或其他第三人；</p> <p>(b)其他依下列方式交付貨物之時為止：</p> <p>(i)將貨物交付給受貨人；或</p> <p>(ii)受貨人不自運送人處收受貨物時，依照契約或卸貨港所適用之法律或特定商業慣例，將貨物交由受貨人處置；或</p> <p>(iii)將貨物交付給依據卸貨港所適用之法律或規章，貨物必須交付之當局或其他第三人。</p> <p>3.於本條第1及第2</p>	<p>之契約在鈎對鈎期間受海商法管轄。)</p> <p>第3條</p> <p>下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：</p> <p>一、船舶法所稱之小船。</p> <p>二、軍事建制之艦艇。</p> <p>三、專用於公務之船舶。</p> <p>四、第一條規定以外之其他船舶。</p>	<p>一國境內接管貨物之地點運至另一個國境內之指定交貨地點。為履行單一方式運送契約而實施之該契約所規定之貨物收送業務，不應視為國際複合運輸。</p> <p>第14條</p> <p>1.根據本公約，複合運輸運送營運人對貨物的責任期間，自其接管貨物之時起到交付貨物時為止。</p> <p>2.就本條而言，在所述期間，貨物視為在複合運輸運送營運人掌管之下；</p> <p>(a)自複合運輸運送營運人從下列一方接管貨物之時起：</p> <p>(i)託運人或代其行事的人；或者</p> <p>(ii)根據接管貨物地點適用的法律或規章，貨物必須交付運輸的當局或其他第三方；</p> <p>(b)直到他以下列方式交付貨物時為止：</p> <p>(i)將貨物交給收貨人；或者</p> <p>(ii)若收貨人不向</p>
----------------------	--	--	--

	項，述及運送人或受貨人，除運送人或受貨人外，應並指運送人或受貨人之受雇人或代理人。		複合運輸運送營運人提取貨物，則按照複合運輸運送契約或按照交貨地點適用的法律或特定行業慣例，將貨物置於收貨人支配之下；或者 (iii) 根據交貨地點適用的法律或規章，將貨物交給必須向其交付的當局或其他第三方。
--	---	--	--

資料來源：本研究整理

3.3 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³。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義務的相關規範進行比較，如表 3-2 所示。

1. 海牙威士比規則

(1) 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。

a. 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

³曾國雄，張志清，同註 6，頁 149。

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。

b. 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。

c. 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。

d. 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。

e. 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⁴。

(2) 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

⁴曾國雄等，載貨證券理論與實務，作者發行，2000年1月二版，頁91~95。

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。

(3) 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。

2. 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。

3. 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：

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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，運送人或船舶所有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。

4. 聯合國國際貨物複合運輸公約

在運送人其責任期間內，對貨物處理應盡善良管理人之義務，包括擔保各契約履行輔助人所應盡之義務，若違反此項義務時，除非複合運輸運送人能舉證證明有法定免責事由之存在，且其未怠於注意或已採一切避免貨損之必要措施，否則基於債務不履行，應負損害賠償責任。聯合國國際貨物複合運輸運送公約第 16 條第 1 項規定，複合運輸運送人的責任基礎為：「複合運輸運送人倘貨物的滅失、毀損或遲延交付之事故發生在複合運輸運送人接管期間時，必須對損害起因於貨物的滅失、毀損或遲延交付負賠償責任，但複合運輸運送人能證明其本人或其雇用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。」

表 3-2 現行法規之關於運送人基本義務之相關條文對照表

海牙威士比規則		漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
1. 提供適航能力	第 3 條 (1)運送人於發航前及發航時，應就下列事項為相當之注意： (a)使船舶有適航	第 4 條第 1 項 1.於本公約，運送人對於貨物於裝貨港、運送途中及於卸貨港由其控管之全部期間，	第 62 條 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： 一、使船舶有安全	第 16 條 1.如導致貨物滅失、毀損及交付遲延之事故發生於第 14 條所規定之貨物於複合運輸營運人控管期間，複合運輸營運人除證明其本人、受雇

之 船 船	<p>性；</p> <p>(b)適當地配置船舶之船員、設備及供應；</p> <p>(c)使貨艙、冷藏/冷凍室及船舶所有供載運貨物之其他部分，能適合並安全地收受、運送及保存貨物。</p>	<p>應負擔責任。</p> <p>第 5 條</p> <p>1.運送人對於貨物之損失或損壞及延遲交付所致之損害，如導致損失、損壞或延遲之事件係發生於第 4 條所規定之貨物由其控管之期間，即須負賠償責任，然運送人能證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果曾採取所有得合理要求之一切措施者，不在此限。</p>	<p>航行之能力。</p> <p>二、配置船舶相當船員、設備及供應。</p> <p>三、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。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。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。</p>	<p>人、代理人或第 15 條所述之其他任何人已採取一切合理可能措施以避免事故及其結果之發生，複合運輸營運人需對因貨物之滅失、毀損及交付遲延所生之損失負賠償責任。</p>
2. 照 料 貨 物	<p>(2)除第 4 條(權利與免責)另有規定者外，運送人應適當地且謹慎地裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守並卸載所承運之貨物。</p>		<p>第 63 條</p> <p>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</p>	
3. 不 作 不 合 理 之 偏 航	<p>第 4 條</p> <p>(4)為救助或意圖救助海上人命或財產之偏航，或任何合理之偏航，不得視為抵觸違反本公約或運送契約；且因此所致之任何滅失或損害，運送人不負責任。</p>		<p>第 71 條</p> <p>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</p>	

資料來源：本研究整理

3.4 免責事由

1. 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：

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

2. 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：

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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⁵。

3. 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：

(1) 屬不可抗力之事由

- a. 海上或航路上之危險、災難或意外事故。
- b. 天災。
- c. 戰爭行為。
- d. 暴動。
- e. 公共敵人之行為。
- f. 有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。
- g. 檢疫限制。
- h. 罷工或其他勞動事故。

(2) 可歸責於託運人之事由

- a. 包裝不固。
- b. 標誌不足或不符。
- c. 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。

⁵葉耀群，同註 19，頁 48~51。

- d. 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。
- e. 同意裝運之危險貨載對船舶等有危險之虞者。
- f. 未經報明之違禁物或危險物經投棄者。
- g. 虛報性質或價值之貨物。
- h. 未經同意而裝載之貨物。

(3) 屬運送人無過失之事由

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

(4) 特殊免責之事由

- a. 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。
- b. 救助或意圖救助海上人命或財產。
- c. 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。
- d. 船舶發航後突失航行能力。
- e. 合理偏航。

4. 聯合國國際貨物複合運輸運送公約

聯合國國際貨物複合運輸運送公約第 16 條第 1 項：「若導致貨物滅失、損壞及給付遲延之事故發生在第 14 條所稱貨物在複合運輸運送人掌管之期間，複合運輸運送人除非證明其明本人、受雇人、代理人或第 15 條所指之其他任何人已採取一切合理可能之措施以避免事故及其結果之發生，須對因貨物之滅失、損壞以及交付遲延所生之損失負賠償責任」。蓋過失責任主義，除無過失以外，不必要有免責事由。除此之外，無規定其他免責事由，故係完全地廢止其免責事由之項目，其運送人責任較重。

三國際公約與我國海商法關於免則事由之相關規定之比較，如表 3-3 所示。

表 3-3 現行法規關於免責事由之相關條文對照表

海牙威士比規則	漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
第 4 條 (2)因下列事由生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶均不負責任。 (a)船長、海員、引水人或運送人之受	第 5 條第 1、4、5、6 項 1.運送人對於貨物之損失或損壞及延遲交付所致之損害，如導致損失、損壞或延遲之事件	第 69 條 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： 一、船長、海員、	第 14 條第 2 項 2.就本條而言，在下述期間，貨物視為在複合運輸運送營運人掌管之下；(a)自複合運輸運送營運人從下列一方接

<p>雇人之航行或管理船舶之行為、疏忽或過失。</p> <p>(b)火災，但係由於運送人之實際過失或知情者，不在此限。</p> <p>(c)海上或其他可供航行水域之危險或意外事故。</p> <p>(d)天災。</p> <p>(e)戰爭行為。</p> <p>(f)公共敵人之行為。</p> <p>(g)君主、統治者或人民之拘捕或管制或依法律程序之扣押。</p> <p>(h)檢疫限制。</p> <p>(i)託運人或貨物所有人或其代理人或代表之行為或不行為。</p> <p>(j)罷工、停工、勞動之中止或限制，不論其由於何原因，亦不論其為局部性或全面性者。</p> <p>(k)暴動及民變。</p> <p>(l)救助或意圖救助海上人命或財產。</p> <p>(m)因貨物之固有瑕疵、性質或缺點所生之體積或重量之消耗或其他減失或毀損。</p> <p>(n)包裝不固。</p> <p>(o)標誌不充足或不完全。</p>	<p>係發生於第 4 條所規定之貨物由其控管之期間，即須負賠償責任，然運送人能證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果曾採取所有得合理要求之一切措施者，不在此限。</p> <p>4.(a)以下情形運送人應負責：</p> <p>(i)因火災而引起之貨物損失或損壞或延遲交付，然請求權人應須證明火災係因運送人、其受雇人或代理人之過失或疏忽所致；</p> <p>(ii)請求權人能證明運送人、其受雇人或代理人於採取可合理要求之一切措施以撲滅火災並防止或減輕其後果方面之過失或疏忽所引起之損失、損壞或延遲交付。</p> <p>(b)船上發生火災而影響貨物時，一經請求權人或運送人請求，即須依照海運慣例，針對火災之起因及狀況進行調</p>	<p>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。</p> <p>二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。</p> <p>三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。</p> <p>四、天災。</p> <p>五、戰爭行為。</p> <p>六、暴動。</p> <p>七、公共敵人之行為。</p> <p>八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。</p> <p>九、檢疫限制。</p> <p>十、罷工或其他勞動事故。</p> <p>十一、救助或意圖救助海上人命或財產。</p> <p>十二、包裝不固。</p> <p>十三、標誌不足或不符。</p> <p>十四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損減失。</p> <p>十五、貨物所有人、託運人或其代理人、代</p>	<p>管貨物之時起：(i) 託運人或代其行事的人；或者 (ii) 根據接管貨物地點適用的法律或規章，貨物必須交付運輸的當局或其他第三方；</p> <p>第 16 條</p> <p>1.如導致貨物減失、毀損及交付遲延之事故發生於第 14 條所規定之貨物於複合運輸營運人控管期間，複合運輸營運人除證明其本人、受雇人、代理人或第 15 條所述之其他任何人已採取一切合理可能措施以避免事故及其結果之發生，複合運輸營運人需對因貨物之減失、毀損及交付遲延所生之損失負賠償責任。</p>
---	---	---	---

<p>(p)雖盡相當注意仍不能發現之隱有瑕疵。</p> <p>(q)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。</p>	<p>查，調查報告副本一經要求，應送交運送人及請求權人。</p> <p>5.關於活動物，運送人對於此類運送固有之任何特別危險所引起之損失、損壞或延遲交付不負賠償責任。如運送人能證明其已遵守託運人所給予有關動物之任何特別指示，且依照實際情況，損失、毀損或延遲交付系歸因於該危險者。</p> <p>6.除共同海損分擔外，運送人對於因救助海上人命措施或救助海上財產之合理措施所致之損失、損壞或延遲交付，不負賠償責任。</p>	<p>表人之行為或不行為。</p> <p>十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。</p> <p>十七、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、受雇人之過失所致者。</p>	
---	---	---	--

資料來源：本研究整理

3.5 其他責任規定

除上述之強制責任期間、運送人義務及免責事由外，其他對運送人責任規定尚有單位責任限制利益、管轄範圍、訴訟時效與貨損通知等，茲分析如下：

1. 單位責任限制

(1) 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：

(a)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。

(b)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。

(c)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。

(d)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。

(e)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。

(f)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。

(g)款規定運送人可與託運人約定較高之單位責任限制。

(2) 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) 聯合國國際貨物複合運輸運送公約

聯合國國際貨物複合運輸運送公約第 18 條所定之單位責任限制為每件 920 SDR 或按貨物毛重每公斤 2.75 SDR，以其高者為準。如複合運輸運送不包括水運，則其賠償限額為貨物毛重每公斤 8.33 SDR。關於因延遲交付造成損失的賠償限額為延遲交付貨物的運費兩倍半。

三國際公約及我國海商法關於單位責任限制之相關規定之比較，如表 3-4 所

示。

表 3-4 現行法規之關於單位責任限制之相關條文對照表

海牙威士比規則	漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
<p>第 4 條第 5 項</p> <p>(a)除非託運人於裝運前已將貨物之性質與價值聲明並載於載貨證券者，運送人或船舶對於貨物之滅失或損害責任，在任何情況下，應就滅失或毀損貨物每一件或每一單位，按不得超過相當 10,000 法郎之金額，或其毛重每公斤，按不得超過相當 30 法郎之金額為限，擇其較高限額適用之。</p> <p>(b)賠償總金額應參照依據契約約定之卸載時間與地點或應予卸載之時間與地點市價，計算該項貨物之價值。</p> <p>貨物之價值，應依據商品交易所市價；如無商</p>	<p>第 6 條</p> <p>1. (a) 運送人依照第 5 條規定對於貨物之滅失或毀損引起的損失所負之賠償責任，僅限於同等於所滅失或毀損之貨物每包或每其他貨運單位 835 SDR 或總重量每公斤 2.5 SDR 之額度，以較高者為準。</p> <p>(b) 運送人依照第 5 條規定對於延遲交付所負之賠償責任，僅限於同等於對延遲貨物所應支付運費二倍半之額度，然不得超過海上貨物運輸契約所應支付之運費總額。</p> <p>(c) 運送人依據本項 (a) 及 (b) 項之賠償責任總額，無論如何均不得超過依據本項 (a) 項對於貨物全部損失所致生之賠償責任所規</p>	<p>第 70 條</p> <p>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。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。</p> <p>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</p>	<p>第 18 條</p> <p>(1) 若複合運輸營運人根據第 16 條對貨物的滅失或損壞造成的損失負賠償責任，其賠償責任按滅失或損壞的貨物的每包或其他貨運單位計不得超過 920 SDR，或按毛重每公斤計不得超過 2.75 SDR，以較高者為準。</p> <p>(2) 根據本條第 1 款計算較高限額時，適用下列規則：</p> <p>(一) 若貨物是用貨櫃、貨盤或類似的裝運工具集裝，經複合運輸單據列明裝在這種裝運工具中的包數或貨運單位數應視為計算限額的包數或貨運單位數。否則，這種裝運工具中的貨物應視為一個貨運單位。</p> <p>(二) 若裝運工具本身滅失或損壞，</p>

<p>品交易所市價，應依據當時市價；如無商品交易所市價，亦無當時市價，則應參考同性質與品質之其他貨物通常價值。</p> <p>(c)為併裝貨物而使用貨櫃、貨架或類似之運送容器時，載貨證券內所列裝在此等運送容器內之件數或單位之數目，應視為本項所指之件數或單位之數目，但如約定上述之運送容器視為件數或單位時，不在此限。</p> <p>(d)稱一法郎者，係指一個單位含有黃金重量65.5公絲(毫克)，其成色為千分之九百。判定給付賠償金額換算本國貨幣之日期應依受訴法院之法律。</p> <p>(e)如經證明損害係由運送人出諸故意或輕</p>	<p>定之額度。</p> <p>2.為計算依照本條第1項4款規定何一數額較高之目的，應適用下列規則：</p> <p>(a)使用貨櫃箱、墊板或類似載貨物件併裝貨物時，載貨證券內或未發給載貨證券作為海上運送契約證明之任何其他文件內列明包裝者，該載貨物件內之包裝或其他或運單位事為包裝或貨運單位。除上述情況外，該載貨物件內之貨物視為單一貨運單位。</p> <p>(b)於載貨物件本身滅失或毀損時，如該載貨物件並非運送人所有或提供，則視為一個單獨貨運單位。</p>	<p>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。</p> <p>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第二項單位限制責任之利益。</p>	<p>而該裝運工具並非為複合運輸營運人所有或提供，則應視為一個單獨的貨運單位。</p> <p>(3)雖有本條第(1)項和第(2)項的規定，國際複合運輸若根據契約不包括海上或內河運輸，則複合運輸營運人的賠償責任按滅失或損壞貨物毛重每公斤不得超過8.33 SDR。</p> <p>(4)複合運輸營運人根據第16條的規定對延遲交貨造成損失所負的賠償責任限額，相當於對延遲交付的貨物應付運費的兩倍半，但不得超過複合運輸契約規定的應付運費的總額。</p> <p>(5)根據本條第1項和第4項或第3項和第4項的規定，複合運輸營運人賠償責任的總和不得超過本條第(1)項或第(3)項所確定的貨物全部滅失的賠償責任限額。</p> <p>(6)經複合運輸營</p>
--	--	---	--

<p>率，且明知損害可能發生之行為或不行為所致者，運送人或船舶不得享受本款所規定責任限制之利益。</p> <p>(f)本項(a)款所規定之聲明，如經記載於載貨證券之內，應為表面證據，對運送人並無至高的拘束力或絕對性。</p> <p>(g)運送人、船長或運送人之代理人及託運人之間，可協議訂定本項(a)款所規定以外之其他最高額，但另約定之最高限額不應低於該款所規定之其他限額。</p> <p>(h)如託運人於載貨證券中故意誤記貨物之性質或價值者，運送人或船舶在任何情況下，對貨物或與有關之滅失或毀損均不負責。</p>			<p>運人和託運人之間協議，複合運輸單據中可規定超過本條第(1)項、第(3)項和第(4)項所定的賠償限額。</p>
---	--	--	---

資料來源：本研究整理

2. 適用範圍

(1) 海牙威士比規則

關於適用範圍，海牙威士比規則第 10 條除了維持海牙規則原有之規定外亦擴大了其適用範圍，將有關國際海上貨物運輸由締約國起運的提單，以及海牙規則發生法律效力之國內法約束的提單，都包含在內。並依第 10 條可觀之有兩種情況，一為由於載貨證券通常於出口地簽發，故依本條(a)及(b)款所決定之地點可能相同。若出口國為海牙威士比規則之締約國，則本公約強制適用。二為(c)款承認載貨證券上以引入條款(Incorporation Clause)引入 1968 年海牙威士比規則的效力。

(2) 漢堡規則

依漢堡規則第 2 條之規定，凡海上運送契約所定之裝載港、卸載港或實際卸載港係在一締約國之領土內；載貨證券或其他證明為海上運送契約之證券，係於一締約國所簽發者；載貨證券或其他證明海上運送契約之證券上，約定適用本公約者，皆有本公約之適用。

(3) 我國海商法

依我國海商法第 1 條、第 3 條、第 75 條及第 77 條觀之，我國海商法之適用範圍如下：

- a. 海上件貨運送契約當事人之權利義務關係。
- b. 傭船契約下簽發之載貨證券期持有人為傭船人以外之第三人時，該載貨證券持有人與運送人間之權利義務關係。
- c. 在海上運送階段或商港區域內作業人員於作業階段發生之貨損索賠。
- d. 裝載港或卸載港為我國港口時，依我國涉外民事法律適用法來決定我國海商法是否適用，但我國海商法對我國受貨人或託運人保護較優者，則依我國海商法，決定契約當事人之權利義務關係。
- e. 海陸聯運複合運輸運送，海上運送階段適用海上法。惟若貨損發生階段不明時，推定在海上運送階段發生，適用海商法。

(4) 聯合國國際貨物複合運輸運送公約

關於適用範圍可依第 2 條及第 3 條之規定觀之，為兩國間之複合運輸運送契約，契約上之貨物收受地或交付地，屬締約國者適用本公約。而複合運輸運送人，指任何由自己或由他人為本人代理簽訂複合運輸運送契約，並負擔履行契約責任之人。且複合運輸運送人因託運人之請求簽發可轉讓或不可轉讓之複合運輸運送證券亦為在適用範圍內。

三國際公約及我國海商法關於適用範圍之相關規定之比較，如表 3-5 所示

表 3-5 現行法規有關管轄範圍之相關條文對照表

海牙威士比規則	漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
<p>第 10 條</p> <p>無論船舶、運送人、受貨人，或其他利害關係人之國籍為何，本公約各條規定於下列情形之一者，適用於兩國港口間貨運之每一載貨證券：</p> <p>(a)載貨證券係在一締約國內簽發者，或</p> <p>(b)運送係自一締約國內之港口出發者，或</p> <p>(c)載貨證券中所包含或得以證明之契約規定本公約之規定或任何批准國家之內國立法，對是項契約有約束者。</p>	<p>第 2 條</p> <p>1.本公約規定適用於下列情況之二個不同國家間之一切海上運輸契約：</p> <p>(a)海上運輸契約所規定之裝貨港位於締約國內，或</p> <p>(b)海上運輸契約所規定之卸貨港位於締約國內，或</p> <p>(c)海上運輸契約所規定之各選擇卸貨港之一之實際卸貨港，而該港位於締約國，或</p> <p>(d)載貨證券或作為海上運輸契約之其他文件於締約國內發給，或</p> <p>(e)載貨證券或作為海上運輸契約證明之其他文件規定本公約規定或任何</p>	<p>第 75 條</p> <p>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本法之規定。</p> <p>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。</p> <p>第 77 條</p> <p>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，應適用本法之規定。</p>	<p>第 2 條</p> <p>本公約的各項規定適用於兩國境內各地之間的所有複合運輸契約，若：</p> <p>(一)複合運輸契約規定的複合運輸營運人接管貨物的地點是在一個締約國境內；或</p> <p>(二)複合運輸契約規定的複合運輸營運人交付貨物的地點是在一個締約國境內。</p> <p>第 3 條</p> <p>強制適用</p> <p>(1) 根據第 2 條受本公約制約的複合運輸契約一經簽訂，本公約各項規定即應對這種契約強制適用。</p> <p>(2) 本公約的任何規定不得影響</p>

	<p>國家實施本公約規定之國內法適用於該契約。</p> <p>2.本公約規定於適用時不應考慮船舶、運送人、實際運送人、託運人、受貨人或任何其他關係人之國籍。</p> <p>3.本公約規定不適用於租傭船契約。然依照租傭船契約所簽發之載貨證券，如該載貨證券規定運送人與非租傭船人之載貨證券持有人間關係，本公約規定即適用於該載貨證券。</p> <p>4.如契約規定一未來約定期間針對貨物為一系列運送者，本公約規定適用於每次運送。然依據租傭船契約為運送時，則適用本條第3項之規定。</p>	<p>第 78 條</p> <p>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。</p>	<p>託運人選擇複合運輸或分段運輸的權利。</p>
--	--	--	---------------------------

資料來源：本研究整理

3. 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效

三國際公約及我國海商法關於貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效之相關規定之比較，如表 3-6 所示。

(1) 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。

(3) 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：

- a. 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。
- b. 提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告。
- c. 毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。
- d. 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。

(4) 聯合國國際貨物複合運輸運送公約

依聯合國國際貨物複合運輸運送公約第 24 條規定，明顯之貨損受貨人應不遲於受領貨物之隔天以書面通知複合運輸運送營運人，但若為貨損不明顯之情況下，則受貨人應於受領貨物之連續六日內通知複合運輸運送營運人。而關於遲延交付之通知，收貨人應於貨物交付之日或應交付之日六十日內通知複合運輸運送營運人，否則複合運輸運送營運人不負責遲延交付所致之損失。

再根據公約第 25 條之規定，有關複合運輸運送的訴訟時效為兩年。但是，若在貨物交付之日或應當交付之日後六個月，沒有提出書面索賠通知，則在此期限屆滿後即失去訴訟時效。

表 3-6 現行法貨物毀損、滅失通知及訴訟時效之相關條文對照表

海牙威士比規則	漢堡規則	我國海商法	聯合國國際貨物複合運輸運送公約
第 3 條 如貨物依照運送契約移轉於有受領權利人保管之下以前或當時，除非已為滅失或毀損及滅失或毀損大概性質之通知，或如滅失或毀損為不顯著者於三日內，以書面送達運送人或其卸載港之代理人，則是項移轉應為運送人已依照載貨證券記載交付貨物之表面證據。 如貨物之情況於受領時業經共同檢驗及檢查者，書面通知可不必為之。 除第 6 項之 1 另有規定外，自交貨日或應交貨日起一年內不提起訴訟，運送人及船舶在任何情況下均應免除對貨物之一切責任。但於訴訟原因發生後，此一	第 19 條 1.除受貨人至遲於貨物移交受貨人之日後第一個工作日內給予運送人有關滅失或毀損之書面通知，詳細說明該滅失或毀損之一般性質，該貨物移交應為運送人已交付運輸文件上所載貨物，或於未簽發該類文件時，已完好無損地交付貨物之表面證據。 2.該滅失或毀損不明顯之情況下：如於貨物移交給受貨人之日後連續十五天內未為書面通知者，本條第 1 款規定應予以同樣適用。 3.如貨物狀況曾於移交給受貨人時，由當事各方進行聯合公證或檢驗，則無需就進行該公證或檢驗時所查明之滅失或毀損給予書面	第 56 條 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。但有下列情事之一者，不在此限： 一、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。 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。 三、毀損滅失	第 24 條 (1)除非收貨人不遲於在交付貨物後次一工作日，將說明此種滅失或損壞的一般性質的滅失或損壞書面通知送交複合運輸營運人，否則，此種貨物的交付即為複合運輸營運人交付複合運輸單據所載明的貨物的初步證據。 (2)在滅失或損壞不明顯時，若在貨物交付收貨人之日後連續六日內未提出書面通知，則本條第 1 項的規定相應適用。 (3)若貨物的狀況在交付收貨人時已經當事各方或其授權在交貨地的

<p>期間如經當事人同意者得延長之。</p> <p>若貨物實際有或疑有減失或毀損者，運送人及收貨人應互予他方以檢查及查點貨物之所有合理之便利。</p> <p>第6項之1如未超過受訴法院地之法律允許期間，前項規定之一年期限雖已屆滿，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，不得少於三個月。</p>	<p>通知。</p> <p>4.於發生任何實際減失或毀損時或擔心發生任何減失或毀損時，運送人和受貨人必須給與彼此間公證及清點貨物之一切合理便利。</p> <p>5.對於貨物延遲交付所致生之損失，除貨物交付給受貨人之日起連續六十日內給予運送人書面通知外，否則無須給付賠償。</p> <p>6.貨物係由實際運送人交付，依據本條給予該實際運送人之任何通知與給予運送人通知具有同等效力，同時，給予運送人之任何通知亦與給予該實際運送人具有同等效力。</p> <p>7.除運送人或實際運送人最晚於減失或毀損發生後連續九十日內或依照第4條第2項交付貨物後連續九十日內，以較後日期為準，給予託運人損失或損害之書面通知，詳細說明該損失或損害之一般性質，否則未給予該通知即為運送人或實際運送人並無託運人或其受雇人或代理人之過失或疏忽而遭受任何損失或損害之表面證據。</p> <p>8.為本條目的，給予代表</p>	<p>不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。</p> <p>四、在收貨證件上註明毀損或減失者。</p> <p>貨物之全部或一部毀損、減失者，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。</p>	<p>代表聯合調查或檢驗，則無須就調查或檢驗所證實的減失或損壞送交書面通知。</p> <p>(4)遇有任何實際的或料想會發生的減失或損壞時，複合運輸營運人和收貨人必須為核對總和清點貨物相互提供一切合理的便利。</p> <p>(5)除非在貨物交付收貨人之日後連續六十日內，或者在收貨人得到通知，貨物已按照第十四條第2項(二)(b)或(c)項的規定交付之日後連續六十日內，向複合運輸營運人送交書面通知，否則對延遲交貨所造成的損失無須給予賠償。</p> <p>(6)除非複合運輸營運人不遲於在減失或損壞發生後連續九十日內，或在按照第十四條第2項第2款的規定交付貨物後連續九十日內，以其較遲者為準，將說明此種減失或損壞的一般性質的</p>
---	--	--	---

	<p>運送人或實際運送人行事之人，包括船長或船副，或給予代表託運人行事之人之通知，應視為已分別給予運送人、實際運送人或託運人為是項通知。</p> <p>第 20 條</p> <p>1. 本公約運送貨物之任何訴訟如未於兩年期間內提起司法或仲裁程序，即罹於時效。</p> <p>2. 時效期限於運送人交付貨物或部分貨物之日起算，如貨物未交付，則自貨物應交付之最後一日起算。</p> <p>3. 時效期限開始之日不算入該期間。</p> <p>4. 被請求賠償之人可於時效期限進行中隨時向請求權人提出書面聲明將該期間延長。此期間並可再以一次獲多次聲明予以延長。</p> <p>5. 於上列各項規定之訴訟期間屆滿後，仍可對被認定負有賠償責任之人提出追償訴訟，然此項訴訟必須在提起訴訟地國家法律准許之期限內提起。所准許之期限不得少於九十日，自提起此項追償訴訟之人已解決求償請求或對其本人所提訴訟之傳票送達之日起</p>		<p>滅失或損壞書面通知送交託運人，否則，未送交這種通知即為複合運輸營運人未由於託運人、其受雇人或代理人的過失或疏忽而遭受任何滅失或損失的初步證據。</p> <p>(7) 若本條第 2 項、第 5 項和第 6 項中規定的通知期限最後一日在交貨地點不是工作日，則該期限應延長至次一工作日為止。</p> <p>(8) 為本條之目的，針對複合運輸營運人之代表、包括其於交貨地點運用其服務之任何人、或者向發託運人之代表送交通知，應分別視為向複合運輸營運人或託運人送交通知。</p> <p>第 25 條</p> <p>(1) 根據本公約有關國際複合運輸的任何訴訟，若在兩年期間內沒有提起訴訟或交付仲裁，即失去時效。但是，若在貨物交付之日後六個月內，或於貨物未交</p>
--	--	--	--

	算。		<p>付時，在應當交付之日後六個月內，沒有提出書面索賠通知，說明索賠的性質和主要事項，則訴訟在此期限屆滿後即失去時效。</p> <p>(2)時效期間自複合運輸營運人交付貨物或部分貨物之日的次一日起算，如貨物未交付，則自貨物應當交付的最後一日的次一日起算。</p> <p>(3)接到索賠要求的人可於時效期間內隨時向索賠人提出書面聲明，延長時效期間。此種期間可用另一次聲明或多次聲明，再度延長。</p> <p>(4)除非一項適用的國際公約另有相反規定，根據本公約負有賠償責任的人即使在上述各款規定的時效期間屆滿後，仍可在起訴地國家法律所許可的限期內提起訴訟，要求追償，而此項所許可的限期，自提起此項追償訴訟的人已清償索賠</p>
--	----	--	--

			要求或接到對其本人的訴訟傳票之日起算，不得少於九十日。
--	--	--	-----------------------------

資料來源：本研究整理

總結以上所述，三國際公約與我國海商法對推定責任之相關規定之主要差異之比較，如表 3-7 所示。

表 3-7 單位責任限制、管轄範圍、訴訟時效與貨損通知規定對照表

規範 公約、規則	單位責任限制	適用範圍	貨物毀損、滅失及遲延之通知	訴訟時效
海牙威士比規則	666.67 SDR/unit， 2 SDR/kg，兩者取其較高者。	由締約國裝貨的提單。	貨損顯著於收貨當時或之前，不顯著為三日。	一年
漢堡規則	835SDR/unit， 2.5SDR/kg，兩者取其較高者。	所定之裝載港、卸載港或實際卸載港係在一締約國之領土內。	貨損顯著於次一工作日前，不顯著為十五日；遲延為六十日內。	二年
我國海商法	666.67 SDR/unit， 2 SDR/kg，兩者取其較高者。	裝載港或卸載港為我國港口。	貨損顯著於收貨當時或之前，不顯著為三日。	一年
聯合國國際貨物複合運輸運送公約	920SDR/unit， 2.75SDR/kg(包括海運)，兩者取其較高者。 8.33SDR/kg(不包括海運)	契約上之貨物收受地或交付地，屬締約國者。	貨損顯著於次一工作日前，不顯著為六日；遲延為六十日內。	二年

資料來源：本研究整理

第四章 鹿特丹規則對海上運送人責任規範分析

國際公約雖無強制性，惟新公約通過後，迫於國際趨勢，亦為免與國際脫軌，仍應及早因應以為未來修法之參考。海牙威士比規則目前仍為各國海上貨物運送法或海商法貨物運送章節之主要參照公約，本文以運送人責任之規範為主軸，分析海牙威士比規則與鹿特丹規則修正之內容或新增規定，從運送人強制責任期間、公約之適用範圍、運送人基本義務、免責事由與責任舉證、單位責任限制、貨物毀損滅失通知及訴訟時效等之適用範圍層面，探討其對海上貨物運送人責任之影響，並分析鹿特丹規則對未來運送責任立法之影響。

4.1 運送人責任期間

海牙威士比規則第 1 條(d)款與(e)款須合併解釋以定義海牙威士比規則強制適用期間。第 1 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，「貨物運送」係指自貨物裝船後(Loaded on)至卸載離船(Discharged from the ship)時為止之運送，但由海牙威士比規則第 2 條規定：「除第 6 條規定之情形外，在每一海上貨物運送下，運送人就貨物之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載所負之責任及義務與享受之權利及免責，應依後開之規定。」；以及第 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，應負其責任。亦即，自貨物掛上起重機之吊桿索具開始，不論該吊桿索具為船上或岸上起重機所屬，亦不論其為船舶所有人所有或為獨立契約人所有，而非指貨物實際上已裝在船上之時才開始起算。而「卸載」係指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。

再由海牙威士比規則第 7 條規定就海上運送之貨物於裝載上船以前及自船上卸載以後之非海上運送階段，運送人或託運人對於貨物或與之有關之保管、看守及搬運上之滅失或毀損所負之責任及義務，可以透過訂立協議、條款、條件、保留或免除，減輕或免除運送人之責任。此條文與第 1 條 e 款有相同之意義，強調海牙規則僅適用於裝載至卸載。若運送人希望在裝載前、卸載後仍有海牙規則之適用，運送人必須在契約條款中引入海牙威士比規則，以管轄鈎對鈎以外之責任期間。

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，如圖 4.1 所示：

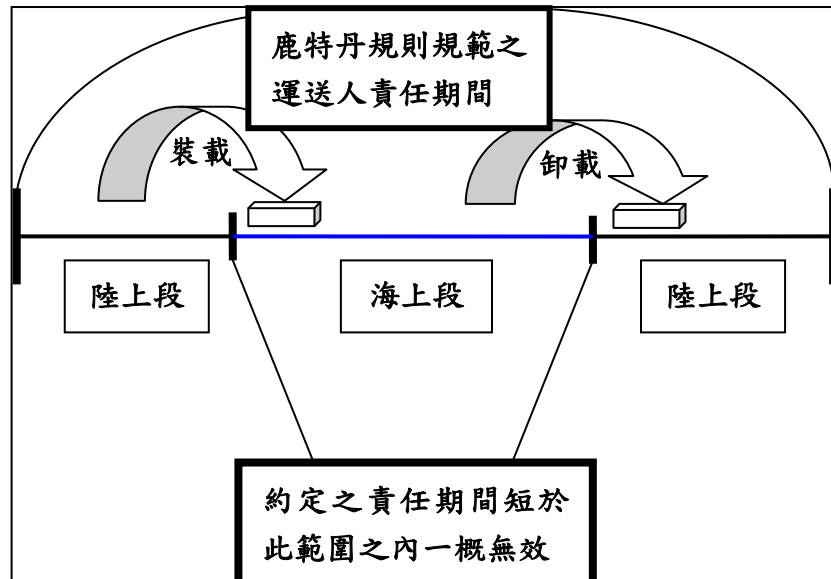


圖 4.1 鹿特丹規則之責任期間範圍

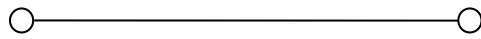
資料來源：吳幸樺(2010)。

1. 鹿特丹規則第 12 條第 3 項「最初裝貨」與「最後卸貨」之定義分別為「當貨物裝載於第一個運送工具」與「貨物從最後一個運送工具卸載時」。但由於現在的運送服務已從「鈎對鈎」(Tackle to Tackle)發展至「海運加其他運送模式」(Maritime Plus)。故最初裝貨與最後卸貨的責任時間起算有四種型態，如圖 4.2 所示。

○→運送人負責裝(卸)

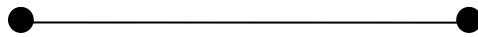
●→運送人不負責裝(卸)

海上段



【型態一：海上運送：雙方約定運送人不負裝(卸)港之裝(卸)義務】

海上段



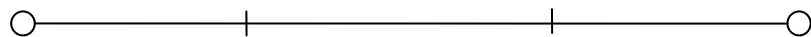
【型態二：海上運送：雙方約定運送人負裝(卸)港之裝(卸)義務】

Maritime Plus

陸上段

海上段

陸上段

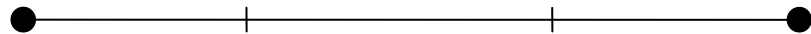


【型態三：海運加其他運送模式，但運送人不負陸上起(迄)點之裝(卸)義務】

陸上段

海上段

陸上段



【型態四：海運加其他運送模式，且運送人負陸上起(迄)點之裝(卸)義務】

圖 4.2 裝卸貨約定與否之責任期間起始示意圖

資料來源：本研究整理

以上四種情形外，尚有一特殊情況：若運送人與託運人約定運送人免負裝卸義務(FIO)之裝卸條件，但實際裝卸作業仍是由運送人本人以託運人之代理人身分代為裝卸，此時運送人不得主張鹿特丹規則第 17 條第 3 項(i)款之免責事由。

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。

海牙威士比規則與鹿特丹規則關於強制責任期間相關規定進行比較，如表 4-1 所示。

表 4-1 海牙威士比規則與鹿特丹規則之運送人責任期間條文對照表

海牙威士比規則	鹿特丹規則
<p>第 1 條</p> <p>(d)「船舶」指用於海上貨物運送之任何船舶；</p> <p>(e)「貨物運送」包括自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間。</p>	<p>第 12 條 運送人的義務期間</p> <p>一、運送人依本公約對於貨物之義務期間，自運送人或履約方為運送而收受貨物時，至貨物交付時為止。</p> <p>二、</p> <p>(一)若收貨地的法律或規章要求將貨物交給某機關或其他第三方，運送人可以從該機關或該其他第三方提取貨物者，運送人的義務期間自運送人從該機關或從該其他第三方提取貨物時開始。</p> <p>(二)交貨地的法律或規章要求將貨物交給某機關或其他第三方，收貨人可以從該機關或該其他第三方提取貨物者，運送人的義務期間至運送人將貨物交給該機關或該其他第三方時終止。</p> <p>三、為確定運送人義務期間之目的，各方當事人可約定接收和交付貨物之時間及地點，然運送契約條款為下述規定者，該條款之約定範圍無效：</p> <p>(一)接收貨物之時間是為依運送契約開始最初裝貨之後；或</p> <p>(二)交付貨物的時間為依運送契約完成最後卸貨之前。</p> <p>第 26 條</p> <p>海上運送之前或之後的運送</p> <p>若貨物滅失、損壞或造成遲延交付之事件或情形發生於運送人的義務期間內，然發生之時間係於貨物裝載上船之前或於貨物卸船之後，就發生該滅失、毀損或造成遲延交負之事件貨狀況時，本公約之規定不得優先於其他國際公約之下列規定：</p> <p>(一)根據該國際公約的規定，若託運人已就發生貨物滅失、損壞或造成貨物遲延交付的事故或狀況之特定運送階段與運送人訂有單獨和直接之契約，即應適用於運送人全部作業或任何作業之規定；</p> <p>(二)針對運送人責任、責任限制或訴訟時效作之具體規定；及</p> <p>(三)依該公約，不得以契約方式完全悖離或損及託運人之規定。</p>

資料來源：本研究整理

4.2 公約之適用範圍

由海牙威士比規則第 10 條觀之，有該公約二種適用情況：

1. 由於載貨證券通常於出口地簽發，故依本條(a)及(b)款所決定之地點可能相同。若出口國為海牙威士比規則之締約國，則強制適用本公約。
2. 本條(c)款承認載貨證券上藉由引入條款(Incorporation Clause)引入 1968 年海牙威士比規則的效力。在此情況下，該公約可適用於該載貨證券所證明之運送契約。

鹿特丹規則仍沿襲海牙精神，在其條文中有鹿特丹規則強制適用(亦即限制契約自由)之規定，如：

1. 保護經濟上弱者，強制適用於定期航運當事人之間，以避免定期航運運送人以契約條款任意減輕或免除其法定之義務及責任。即使運送人以租入船舶或租用艙位 (Slot charter) 營運時，亦同 (如圖 4.3、圖 4.5 所示)。
2. 維持契約正義，亦即保障載貨證券當事人之權利義務對等性或維持載貨證券之流通性。雖不適用於不定期航運傭船契約，但仍適用於傭船契約下所簽發之載貨證券，其持有人為傭船人以外之第三人時 (如圖 4.4 所示)。

(1) 情境一：以租入船舶經營定期航運，係在傭船契約下藉由 T/C 或 V/C 方式租進船舶以經營定期航運載運貨物，並發給載貨證券予第三人。此時運送人與持有載貨證券之第三人間則適用鹿特丹規則。

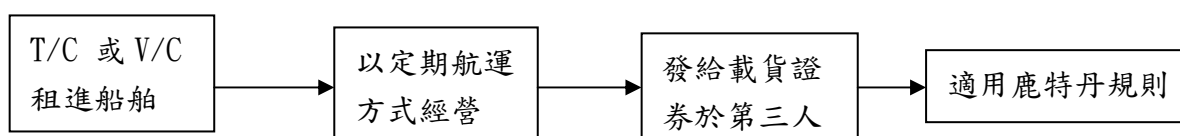


圖 4.3 鹿特丹規則於以租入船舶經營定期航運適用

資料來源：吳幸樺 (2010)

(2) 情境二：不定期航運傭船契約下簽發載貨證券

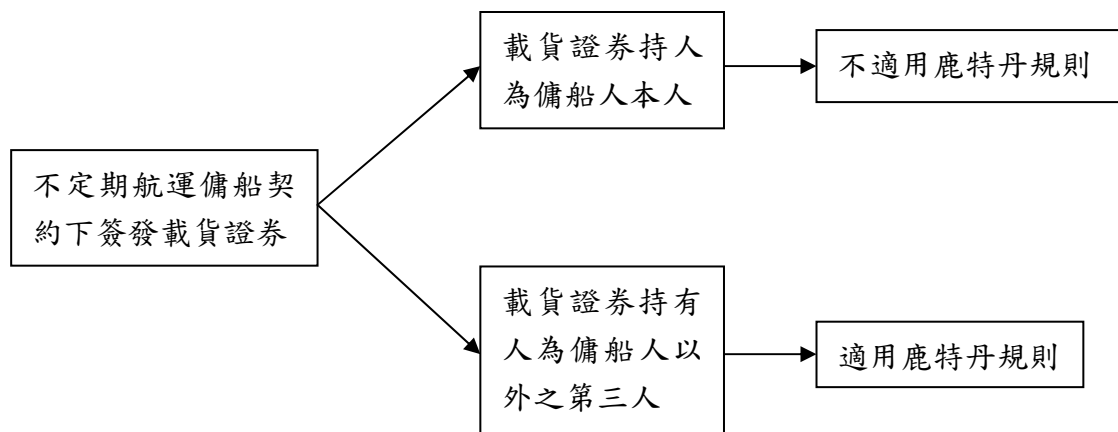


圖 4.4 鹿特丹規則於不定期航運傭船契約下簽發載貨證券之適用

資料來源：吳幸樺(2010)

(3)情境三：定期航運以租用艙位營運之情況。在此情況下，雙方當事人不論是否發給載貨證券，皆不適用鹿特丹規則，除非當事人間有一方為第三人，且運送人發給載貨證券，並移轉給予該第三人，此時才有鹿特丹規則之適用。

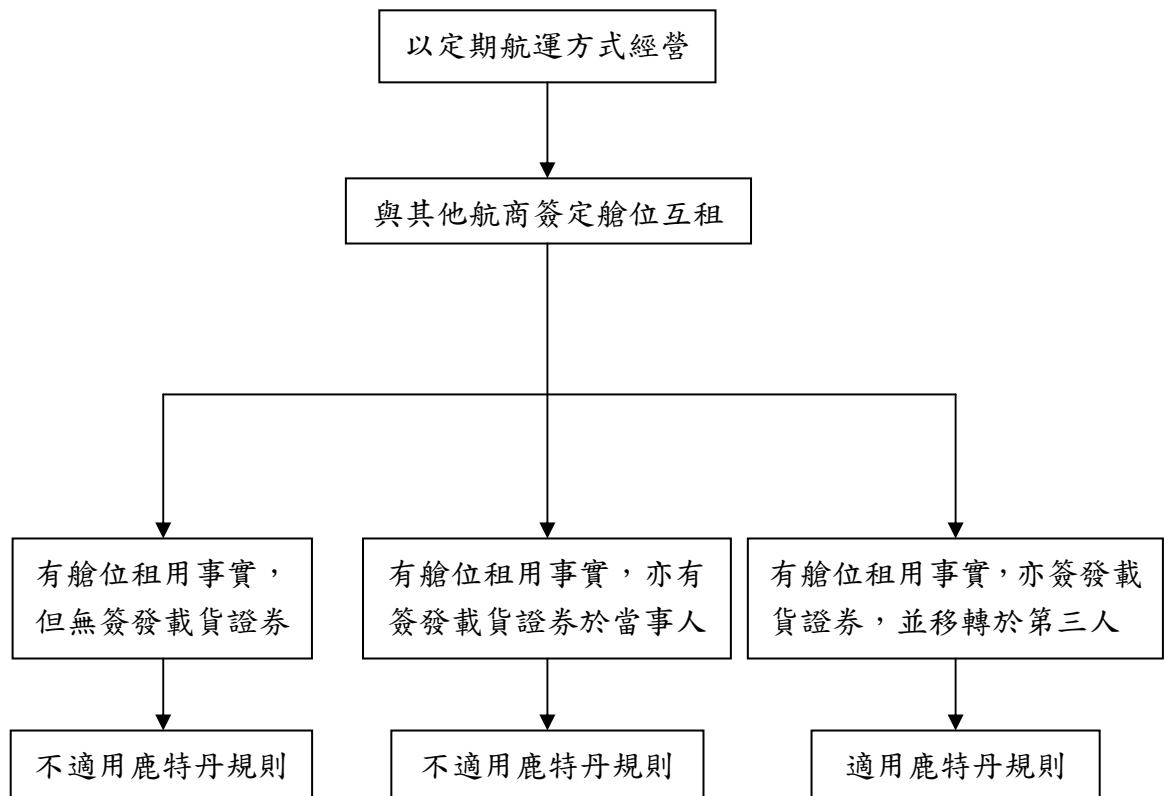


圖 4.5 鹿特丹規則於定期航運以租用艙位營運情況下之適用範圍

資料來源：吳幸樺(2010)

海牙威士比規則與鹿特丹規則關於適用範圍相關規定之比較，如表 4-2 所示。

表 4-2 海牙威士比規則與鹿特丹規則之適用範圍條文對照表

海牙威士比規則	鹿特丹規則
<p>第 10 條</p> <p>無論船舶、運送人、受貨人，或其他利害關係人之國籍為何，本公約各條規定於下列情形之一者，適用於兩國港口間貨運之每一載貨證券：</p> <p>(a) 載貨證券係在一締約國內簽發者，或</p> <p>(b) 運送係自一締約國內之港口出發者，或</p> <p>(c) 載貨證券中所包含或得以證明之契約規定本公約之規定或任何批准國家之內國立法，對是項契約有約束者。</p>	<p>第 5 條</p> <p>1. 除第 6 條另有規定外，本公約適用於收貨地及交貨地位於不同國家，且海上運送裝貨港及同一海上運送之卸貨港位於不同國家之運送契約，且依運送契約，下列地點之一位於任一締約國境內者：</p> <p>(a) 收貨地；</p> <p>(b) 裝貨港；</p> <p>(c) 交貨地；或</p> <p>(d) 卸貨港。</p> <p>2. 適用本公約時，不應考慮船舶、運送人、履約運送人、託運人、受貨人或其他任何利害關係人之國籍。</p> <p>第 6 條第 2 項</p> <p>本公約不適用於非班輪運送中的運送契約，但下列情形除外：</p> <p>(a) 當事人之間並無使用船舶或其中任何艙位的租船契約或其他契約；且</p> <p>(b) 已簽發運送單證或電子運送紀錄。</p> <p>第 7 條</p> <p>無論第 6 條規如何，若收貨人、控制方或持有人非被排除在本公約適用範圍之外的租傭船契約或其他運送契約之原始當事人，本公約仍適用於運送人與該等之間。然如當事人為依據第 6 條被排除在外之運送契約原始當事人，本公約即不適用於該等當事人之間。</p>

資料來源：本研究整理

現今海上運送活動常往前或往後延伸至陸上段，漸漸演變成為戶到戶的服務。因此在責任的歸屬與規範常涉及複合運輸之責任制度，如表 4-3 所示。

表 4-3 複合運輸下之各種責任制度

分割責任制	<ol style="list-style-type: none"> 1. 載貨證券發給者僅對自己實際從事運送階段之貨損負責。而其他運送階段之貨損，由該運送階段之實際運送人(為一獨立契約人)，向貨主負責契約履行之義務及責任。因此，若貨損發生在不同階段時，貨主應向各階段之運送人索賠。 2. 其責任內容之決定(例如運送人是否負賠償責任及賠償金額等事項)，應依各階段之法律決定。但如貨損階段無法確認，則可依契約決定貨損責任。此等契約通常包括一概括條款(Overall Clause)，規定貨損階段不明時，貨損責任之決定方式。此類約定並不違反公共運送人不得以特約免除、減輕強制責任之規定，而仍為一有效之條款。
網狀責任制	<ol style="list-style-type: none"> 1. 由簽發載貨證券之運送人負運送全程之責任，不論貨損發生於哪一階段，貨主皆可向發給載貨證券者索賠。 2. 其責任內容，則依該貨損階段之相關法律決定。若貨損階段不明，則另依契約條款之規定或依法律之規定。
單一責任制	<ol style="list-style-type: none"> 1. 不論貨損發生於哪一階段，皆由發給載貨證券者對貨主負責。 2. 其責任內容由契約作統一規定，不因貨損發生之階段不同而有差異。此種責任制度通常採用單一責任內容，不區分貨損階段，故常需取其各階段法律所要求最嚴者。此情形提高了運送人之責任，非為業界所樂於採納之方式。

資料來源：Chang, Chih-Ching (1995)

海牙威士比規則為「鈎對鈎」，漢堡規則則是「港到港」之責任制，二者均未納入複合運輸實務。鹿特丹規則將適用範圍擴展至「海運加其他運送模式」，包括：鐵路、公路、內河運送及航空運送，由簽發載貨證券之運送人負全程（收受至交付貨物期間）的運送責任。依鹿特丹規則第 26 及第 28 條，原則上本公約適用於海上運送。若貨物運送契約涵蓋海上運送以外的非海上運送階段，而貨損發生於非海上運送期間，且該非海上運送期間有強制適用的國際公約，此時應優先適用相關之國際公約。反之，若該運送區段沒有強制性的國際公約，則適用鹿特丹規則。值得注意的是，鹿特丹規則為首創港口營運商納入強制規定之國際公約，因運送責任主體擴及海運履約方，使港口營運商之權利義務與海運運送人相當。由此可知，鹿特丹規則允許有條件地擴充適用於與海上運送連接的鐵路、公路、內河運送、空運等。

綜上觀之，鹿特丹規則係採網狀責任制度，其與現行國際運送公約之適用關係，如圖 4.6 所示。

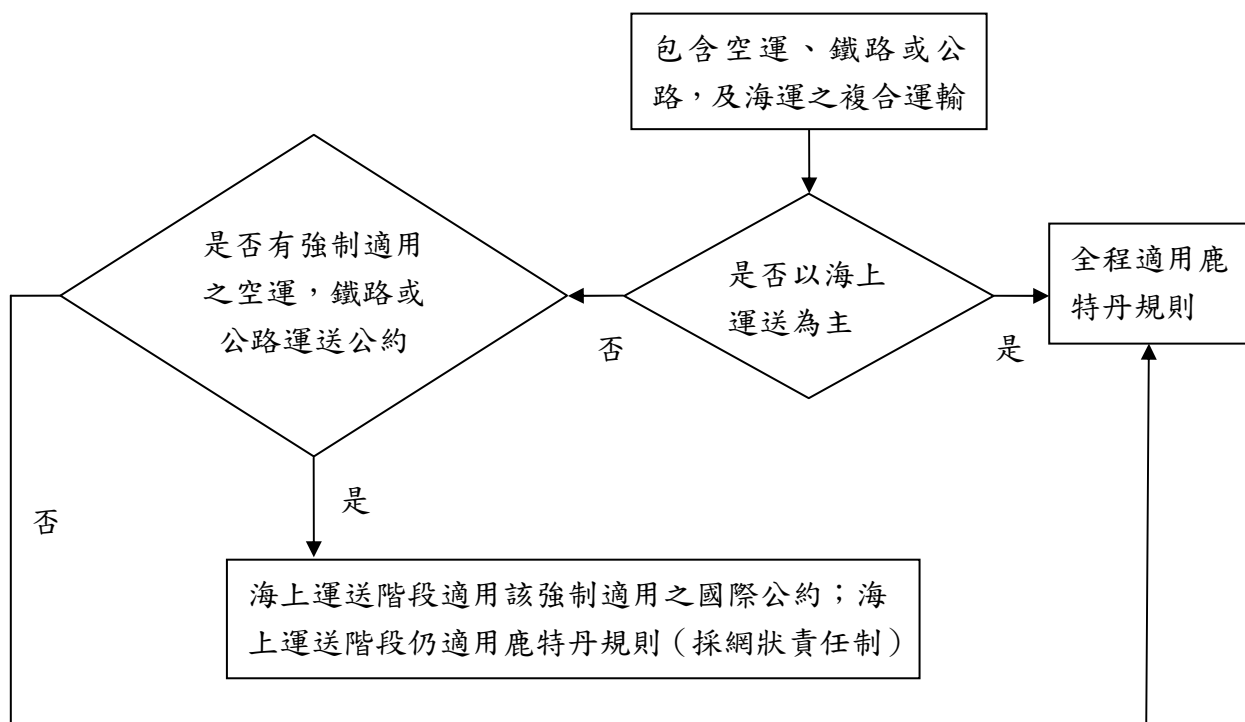


圖 4.6 鹿特丹規則適用於複合運輸之條件

資料來源：本研究整理

轉船運送有兩種情況：一為屬純內河之海上運送，適用內河運送國際公約，而非鹿特丹規則。二為運送期間包含與海相通的內河轉船之海上運送，此時內河運送之起、迄地即為鹿特丹規則第 5 條所稱之裝、卸貨港或收、交貨地，故適用鹿特丹規則(如圖 4.7 所示)。此等規定與海牙威士比相通之水面或水中(navigable water) 航行船舶之規定相似。

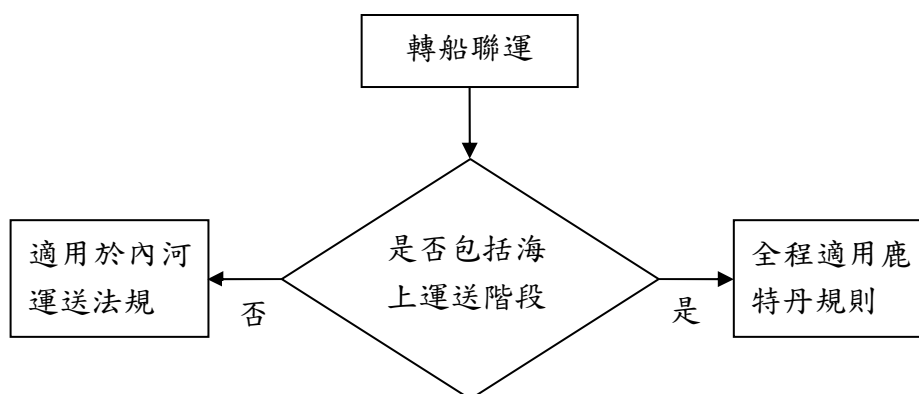


圖 4.7 鹿特丹規則適用於轉船聯運之條件

資料來源：本研究整理

4.3 運送人基本義務

1. 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。此為著名之 Pyrene v. Scindia Navigation 一案中 Devlin 法官對「適當地」(Properly)一辭所作之定義「適當地」之解釋範圍應包括運送人必須採取一切必要之措施，故亦包括「謹慎地」(Carefully)之涵義。

2. 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。

(3) 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。

海牙威士比規則與鹿特丹規則關於運送人基本義務規定之比較，如表 4-4 所示。

表 4-4 海牙威士比規則與鹿特丹規則之運送人基本義務條文對照表

海牙威士比規則		鹿特丹規則
1. 提供適航能力之船舶	第 3 條第 1 項 (1)運送人於發航前及發航時，應就下列事項為適當之注意： (a)使船舶有適航性； (b)適當地配置船舶之船員、設備及供應； (c)使貨艙、冷藏/冷凍室及船舶所有供載運貨物之其他部分，能適合並安全地收受、	第 14 條 運送人於開航前、開航時及於海上航程中，就下列事項應為適當注意： (一)使船舶處於且保持適航能力； (二)適當地配備船員、裝備船舶及為船舶之供應，且於整個航程中保持該配備、裝備和供應；且 (三)使船舶之貨艙及所有其他載貨處所，包括運送人所提供之貨櫃，適於且能安全為貨物之受載、運送及保存。

	運送及保存貨物。	
2. 照 料 貨 物	第 3 條第 2 項 (2)除第 4 條(權利與免責)另有規定者外，運送人應適當地且謹慎地裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守並卸載所承運之貨物。	第 13 條第 1 項 於第 12 條所規定的義務期間內，除第 26 條的另有規定外，運送人應謹慎注意地收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載及交付。
3. 不 作 不 合 理 之 偏 航	第 4 條 (4)為救助或意圖救助海上人命或財產之偏航，或任何合理之偏航，不得視為牴觸違反本公約或運送契約；且因此所致之任何滅失或損害，運送人不負責任。	第 17 條第 3 項第 12-13 款 除經證明無本條第 2 項所規定之疏失情況之外，若滅失、毀損或遲延交付經證明為下列一或數事故或狀況所致或所生，運送人亦免除其於本條第 1 項所負全部或一部之責任： (十二)救助或意圖救助海上人命； (十三)救助或意圖救助海上財產之合理措施； 第 24 條 若依任何可適用之法律，偏航構成運送人違反其義務者，除第 61 條規定外，該偏航本身不得剝奪運送人或海運履約運送人於本公約所規定之任何抗辯或責任限制權利。

資料來源：本研究整理

4.4 免責事由與舉證責任

1. 免責事由

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：

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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」。

鹿特丹規則第 17 條第 3 項列舉之免責事由與海牙威士比規則比較，其主要差異如下：

- (1) 鹿特丹規則明文將「貨物滅失、毀損或遲延交付」(for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery) 納入免責之適用範圍。而海牙威士比規則僅規定「滅失或毀損」(loss or damage)，雖然在有些國家的判決中可見「滅失或毀損」(Loss or Damage)一詞，並不限於貨物之實體的滅失或毀損(Physical Loss or Damage)，應包括非實體(Non-physical)之損害，例如運送遲延或共同海損之施救費用等，但若以法律明文規定，則較為明確。
- (2) 鹿特丹規則對於免責事由的適用規範較嚴謹，明文規定運送人須同時證明符合第 17 條第 2 項之規定，亦即損害非由於運送人本人、其他履約人、船長或船員、或其受雇人等之過失所致者，且係由於第 17 條第 3 項免責事由之一或多項所致或所生損害者，才可主張免責。而海牙威士比規則所列舉 17 款免責事由，包括第 4 條第 2 項(q) 款「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之其他事由所致者」，皆為獨立之條款，僅須符合其中一項條款即可免責。此外，在海牙威士比規則下，若求償人仍得依第 4 條第 4 項、第 3 條第 2 項及第 4 條第 4 項證明運送人在提供適航力船舶、照料貨物及不作不合理偏航三項義務上有過失時，主張運送人不得享有法定免責事由之利益。而鹿特丹規則則規定若運送人未盡提供適航能力船舶及未盡照料貨物之義務，則為有過失，亦不得主張免責。
- (3) 鹿特丹規則將(1) 船長、海員、引水人或運送人之受雇人之航行或管理船舶之行為、疏忽或過失；(2) 公權之拘捕限制；(3)司法扣押等免責事由予以刪除。此項免責事由的刪除，似乎使海上運送人承擔「完全過失責任制」之規範。
- (4) 鹿特丹規則對部分免責事由之內容予以調整，火災亦涵括在內。依海牙威士比規則，發生在船上之火災只須證明非運送人本人之實際過失或知情者即可免責。而鹿特丹規則依據第 17 條第 3 項，凡係船上發生的火災應符合第 17 條第 2 項運送人及履約方、船長、船員或受雇人無過失之情形，始可免除船上火災之賠償責任。此點相較於海牙威士比規則，鹿特丹規則明顯加重了運送人的責任。
- (5) 為反映航運實務，對海牙威士比規則中廣義之戰爭行為 (Act of war)、公共敵人之行為 (Act of public enemies)、暴動及民變(Riots and civil commotions)，鹿特丹規則在修正為戰爭、敵對行為、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴動及民變，故可減少各國對戰爭及公共敵人之行為在解釋上之歧異。
- (6) 為符合環保趨勢，鹿特丹規則亦增列「避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施」為免責事由。

- (7) 鹿特丹規則第 17 條(o)款將運送人對危險貨物處置與為保全航程中的其他貨物、人命及財產之合理必要之行為所致之損害或犧牲，納入免責範圍。但值得注意的是，鹿特丹規則第 16 條將為了共同安全所作之犧牲，不再限於共同海損範圍內，除了貨載，還包括了為了船上人命安全與財產之情形。此等免責事由在海牙威士比規則係規定於第 4 條第 6 項（對危險品之處置權）及第 5 條條文之中。第 5 條規定「本公約之規定不得作為禁止於載貨證券內引入有關共同海損之任何條款」。在實務上，運送人皆於其所簽發載貨證券上加入共同海損條款，取得貨主對共同海損行為責任分攤之同意，以保障運送人自身權利。由於此等處分權為法定或契約所賦予，故運送人如因行使處分權而導致貨損可主張免責事由。鹿特丹規則將此部分予以明文規範，可減少潛在爭議。
- (8) 鹿特丹規則增加或修訂因託運人或其他貨物權利人之行為或不行為所致之損害，運送人得主張免責。其內容包括：(h)款：託運人、單證託運人、控制方，或託運人或單證託運人對其行為應承擔責任之其他任何人之作為或不作為；(i)款：對裝卸、搬移、堆存或卸載係由託運人自行作業時，若發生貨損運送人可不負賠償責任。若運送人或履約方為代理託運人從事裝卸作業，則不得主張免責事由；以及(k)款：非因運送人或其代理人所為之包裝、標誌欠缺或不清之情形始能免責。
- (9) 在完全免責與部分免責上，鹿特丹規則第 17 條第 6 項規定，即便無全部免責之適用，只要運送人提出充份證據證明其中某些部分符合免責事由，則仍可以就該部份免除責任。鹿特丹規則制定之前，此部分均由各國法院判定之。

海牙威士比規則與鹿特丹規則關於免責事由相關規定之比較，如表 4-5 所示。

表 4-5 海牙威士比規則與鹿特丹規則之免責事由條文對照表

海牙威士比規則	鹿特丹規則
第 4 條第 2 項 因下列事由所生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶均不負責任。 (a)船長、海員、引水人或運送人之受雇人之航行或管理船舶之行為、疏忽或過失。 (b)火災，但係由於運送人之實際過失或知情者，不在此限。 (c)海上或其他可供航行水域之危險或意外事故。 (d)天災。 (e)戰爭行為。	第 17 條第 3 項 若經證明滅失、毀損或遲延交付係不可歸責於運送人本人之過失或第 18 條所稱之任何人之過失的一項或數項原因所致者，運送人免除其於本條第 1 項所負之全部或一部之責任。 第 17 條第 3 項 除經證明無本條第 2 項所規定之疏失情況之外，若滅失、毀損或遲延交付經證明為下列一種或數種事故或狀況所致或所生，運送人亦免除其於本條第 1 項所負全

<p>(f)公共敵人之行為。</p> <p>(g)君主、統治者或人民之拘捕或管制或依法律程序之扣押。</p> <p>(h)檢疫限制。</p> <p>(i)託運人或貨物所有人或其代理人或代表之行為或不行為。</p> <p>(j)罷工、停工、勞動之中止或限制，不論其由於何原因，亦不論其為局部性或全面性者。</p> <p>(k)暴動及民變。</p> <p>(l)救助或意圖救助海上人命或財產。</p> <p>(m)因貨物之固有瑕疵、性質或缺點所生之體積或重量之消耗或其他減失或毀損。</p> <p>(n)包裝不固。</p> <p>(o)標誌不充足或不完全。</p> <p>(p)雖盡相當注意仍不能發現之隱有瑕疵。</p> <p>(q)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，證明減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。</p>	<p>部或一部之責任：</p> <p>(a)天災；</p> <p>(b)海上或其他航行水域之風險、危險和意外事故；</p> <p>(c)戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖活動、騷亂和民變；</p> <p>(d)檢疫限制；政府、政府機關、統治者或人民的干涉或所造成之障礙，包括非由運送人或第 18 條所述任何人所造成之滯留、假扣押或扣押；</p> <p>(e)罷工、閉廠、停工或勞動限制；</p> <p>(f)船上失火；</p> <p>(g)經謹慎注意仍無法發現之隱有瑕疵；</p> <p>(h)託運人、單證託運人、控制方或依第 33 條或第 34 條託運人或單證託運人對其行為應承擔責任之其他任何人的作為或不作為；</p> <p>(i)按照第 13 條第 2 款所述之協議所進行之貨物裝載、搬移、堆存或卸載，然以非運送人或非履約運送人代表託運人、單證託運人或受貨人執行該作業者為限；</p> <p>(j)因貨物固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何減失或毀損；</p> <p>(k)非因運送人或其他代理人所為之包裝不良、標誌欠缺或不清；</p> <p>(l)救助或意圖救助海上人命；</p> <p>(m)救助或意圖救助海上財產之合理措施；</p> <p>(n)避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施；或</p> <p>(o)運送人依第 15 條和第 16 條所賦予權利之作為。</p>
--	--

資料來源：本研究整理

2. 舉證責任

就貨損求償舉證責任之順序及舉證內容而言，鹿特丹規則第 17 條第 5 項(a)

款與(b)款規定，託運人提出表面證據證明即可免責；若運送人欲推翻託運人提出的賠償請求而滿足免責事由的條件，必須提出充分證據，此部分與海牙威士比規則之規定相同。由於索賠人非實際管領貨物或航行船舶之人，故在求償時不論是證明運送人未提供適航能力船舶或不合理偏航之情事，僅需提出表面證據即可；然而運送人欲主張免責，必須提出充分證據推翻索賠人所提供的表面證據。海牙威士比規則與鹿特丹規則對求償過程舉證責任之比較，如表 4-6 所示。

表 4-6 海牙威士比規則與鹿特丹規則對貨損求償舉證責任比較分析

順序	提出證明之人	海牙威士比規則	鹿特丹規則
1.	索賠人	發生貨損時先由索賠人證明其損失，包括貨物之毀損、滅失或交付遲延所致之損害。索賠人僅需證明貨物在目的地交貨之狀況與簽發之清潔載貨證券記載不同即可。故此階段索賠人以提供表面證據為已足，而非充分證據。	索賠人應證明其貨損或遲延交付於該規則第 4 章之運送人義務期間發生， 索賠人只需提出表面證據證明可能因上述原因所致者即可成立，此為推定過失責任。
2.	運送人	1. 運送人可提出足以推翻索賠人於第一階段所提出之任何證據，或 2. 由運送人證明貨損係由法定免責事由之一所造成(海牙威士比規則第 4 條第 2 項共十七款免責事由)。此時應證明貨損之發生與任一免責事由有相當之因果關係，運送人才能免責。 然若運送人能直接以反證反駁索賠人所提出之表面證據，例如證明貨物外觀明顯之貨損通知索賠人未及時提出，因此推定已交清貨物，運送人亦可免責，並不需進一步證明貨損係由於海牙威士比規則第 4 條第 2 項中十七款免責事由之一所造成。	1. 運送人在此階段可提出反證推翻索賠人之表面證據，證明貨損或遲延交付皆非其所列之本人、履約方、船長、船員或受雇人之過失所造成。並提出證明已盡第 14 條之各項適航能力來免除貨損賠償責任。 2. 運送人亦須同時證明貨損或遲延交付係因鹿特丹規則第 17 條第 3 項所列舉免責事項之一或多項所致或所生才可以免責。
3.	索賠人	1. 索賠人應提出足以推翻上個階段運送人所提出之證	1. 索賠人可推翻運送人所提出之證據，並證明貨損為運送

		<p>據，或</p> <p>2. 依海牙威士比規則第3條第2項，證明貨損係由於運送人對照料貨物有過失，若運送人無盡此義務，則有過失，不能主張免責。但若貨損係由於船長、海員等之航行或管理船舶之行為而有過失者，運送人仍可提出證明而仍得主張免責。</p> <p>此外，若索賠人能提出證明運送人未依海牙威士比規則第3條第1項提供具適航能力之船舶或運送人有不合理偏航之情事，運送人亦皆不得主張法定免責事由。</p>	<p>人本人或第18條所列之本人、履約方、船長、船員或受雇人所造成，或</p> <p>2. 證明貨損為鹿特丹規則第17條第3項所列之免責事項以外之情事所造成，且運送人無法證明非本人及第18條所列之履約方、船長、船員或受雇人所致，或</p> <p>3. 貨損可能由於船舶(或貨櫃)無適航(無適載)能力之情形所造成、促成者。例如因海水而濕損可推定貨艙或貨櫃未水密無法安全受載、運送及保存貨物。</p>
4.	運送人	<p>1. 運送人再提出任何足以推翻索賠人於第三階段所提出之證據，或</p> <p>2. 無論是否偏航、或是否有照料貨物之過失、或未提供有適航能力之船舶，運送人皆可依海牙威士比規則第4條第5項及第3條第6項主張單位責任限制及訴訟時效限制。</p>	<p>1. 運送人若依鹿特丹規則第17條第3項所列之免責事由，主張免責，必須先推翻求償人依鹿特丹規則第17條第5項(a)款所提之證據，亦即其已盡提供適航(或適載)能力之船舶(或貨櫃)之義務，且證明已盡鹿特丹規則第14條所列之運送人義務。</p> <p>2. 運送人主張免除其部分責任者，應證明貨損哪些是在可免責的範圍之內。</p> <p>3. 運送人若無法證明上述事實，得主張單位責任限制及訴訟時效限制之利益。</p>

資料來源：本研究整理、Clarke, M. (1989)。

此外就適航能力的注意義務之舉證，鹿特丹規則17條第4項雖要求貨主須證明損害係因船舶不適航等原因所造成，其求償之舉證責任亦較海牙威士比規則重。但鹿特丹規則第14條要求運送人有義務維持整段運送航程之適航能力，而不再僅限於發航時及發航前應盡之義務。由此觀之，鹿特丹規則所增加貨主之舉證任，實為取得某種程度權利與義務的平衡。

4.5 單位責任限制

1. 單位責任限制金額

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。

再與其他相關公路運送國際公約的賠償單位相比，以國際公路貨物運送公約 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956, CMR) 為例，在該公約之下運送人的賠償單位為每公斤 8.33SDR，可以看出責任似乎較鹿特丹規則更重。然而，不宜以條文所定之單位責任限制金額作為比較之標準，因為公路運送的件數較少，故較多以公斤為其計算單位。而海上運送為大量運送居多，且每一運務的件數較多，在取其較高者為準之前提，大都以件數來計算，是故不能因此斷定 CMR 所訂定之單位責任限制高於鹿特丹規則所定者。

2. 不得主張單位責任限制之事由

鹿特丹規則第 61 條規定若求償人能證明因「主張單位責任利益之人」本人的故意或重大過失所致之損害，則不得主張單位責任限制。此等得「主張單位責任利益之人」，包括運送人、海運履約方因契約關係或侵權行為被求償，以及運送人之受雇人或履行輔助人因侵權行為等原因而被求償之情形。在通常情況下，多由運送人負運送責任，並由運送人主張單位責任限制之利益。然而，若因運送人之受雇人及履行輔助人之故意或過失致運送人應負賠償責任，運送人仍可主張單位責任限制，如圖 4.8 所示。

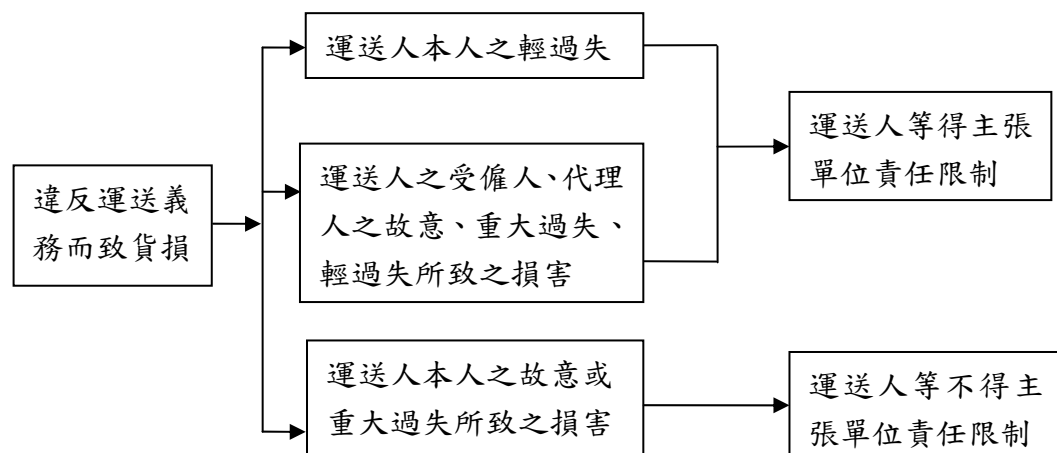


圖 4.8 鹿特丹規則與海牙威士比規則對單位責任限制之適用分析圖

3. 因應擴大適用範圍之新規定

鹿特丹規則之適用範圍已擴大至複合運輸、轉船運送，故規定使用於公路、鐵路車輛為載具所生之損害以契約所載明裝於該類運具內之件數為單位數，來計算單位責任限制金額。若未記載者，則該運具或車輛內之貨物視為一單位。

由於鹿特丹規則第 19 條「海運履約方」的涵蓋範圍擴大至囊括海運過程中參與照管貨物的任何人，包括港口營運人(port operator)。故港口營運人應承擔相同責任，且其得主張單位責任限制金額亦須提高。在鹿特丹規則生效適用之前，對港口營運人之責任規範並無強制適用之國際公約，故其於處理貨物或其它運送狀況下，均享有較大之契約自由以限制其責任。但於鹿特丹規則適用之下，港口營運人的此項優勢將不復存在。

海牙威士比規則與鹿特丹規則之單位責任限制相關規定之比較，如表 4-7 所示。

表 4-7 海牙威士比規則與鹿特丹規則之單位責任限制條文對照表

海牙威士比規則	鹿特丹規則
<p>第 4 條第 5 項</p> <p>(a)除非託運人於裝運前已將貨物之性質與價值聲明並載於載貨證券者，運送人或船舶對於貨物之滅失或損害責任，在任何情況下，應就滅失或毀損貨物每一件或每一單位，按不得超過相當 10,000 法郎（66 記帳單位）之金額，或其毛重每公斤，按不得超過相當 30 法郎（2 記帳單位）之金額為限，擇其較高限額適用之。</p> <p>(b)賠償總金額應參照依據契約約定之卸載時間與地點或應予卸載之時間與地點市價，計算該項貨物之價值。</p> <p>貨物之價值，應依據商品交易所市價；若無商品交易所市價，應依據當時市價；若無商品交易所市價，亦無當時市價，則應參考同性質與品質之其他貨物通常價值。</p> <p>(c)為併裝貨物而使用貨櫃、貨架或類似之運送容器時，載貨證券內所列裝在此等運</p>	<p>第 59 條</p> <p>1.第 60 條以及第 61 條第 1 項另有規定外，運送人對於違反本公約有關運送人義務所負責任之限額，依求償或系爭貨物之件數或單位計算，每件或每單位 875SDR，或依求償或系爭貨物毛重計算，每公斤 3SDR，兩者採較高額為準，然貨物價值經託運人申報且於契約明細予以載明，或運送人與託運人另行約定高於本條所規定之責任限制者，不在此限。</p> <p>2.貨物裝載於貨櫃、墊板或用於併裝貨物之類似裝運載具內，或裝載於公路、鐵路貨運車輛內為運送者，契約明細所記載之裝載於該類裝運載具或車輛內之貨物件數或其他貨運單位數，視為貨物件數或貨運單位件數。未記載者，裝載於該裝運載具或車輛內之貨物視為一貨運單位。</p> <p>3.本條所述之計算單位，為國際貨幣基金</p>

送容器內之件數或單位之數目，應視為本項所指之件數或單位之數目，但若約定上述之運送容器視為件數或單位時，不在此限。

(d)稱一法郎者，係指一個單位含有黃金重量 65.5 公絲(毫克)，其成色為千分之九百。判定給付賠償金額換算本國貨幣之日期應依受訴法院之法律。

(e)若經證明損害係由運送人出於故意或輕率，且明知損害可能發生之行為或不行為所致者，運送人或船舶不得享有本款所規定責任之限制。

(f)本項(a)款所規定之聲明，若經記載於載貨證券之內，應為表面證據，對運送人並無至高的拘束力或絕對性。

(g)運送人、船長或運送人之代理人及託運人之間，可協議訂定本項(a)款所規定以外之其他最高額，但另約定之最高限額不應低於該款所規定之其他限額。

(h)若託運人於載貨證券中故意誤記貨物之性質或價值者，運送人或船舶在任何情況下，對貨物或與有關之滅失或毀損均不負責。

組織所定義之特別提款權。本條所述之責任限制，應依照一國貨幣於判決日或裁定日，或於當事人所約定之日期之幣值折算成該國貨幣。締約國為國際貨幣基金組織成員國，該國貨幣對特別提款權之兌換率，依國際貨幣基金組織當日就其業務及交易實行之計價換算方法計算，締約國非國際貨幣基金組織成員國，該國貨幣對特別提款權之兌換率，依該國所確定之方式計算。

第 60 條

除第 61 條第 2 項另有規定外，對於遲延造成貨物滅失或毀損之賠償額度，依第 22 條計算，對遲延造成經濟損失之責任限制，應等同於受遲交貨物應付運費兩倍半之數額。依本條及第 59 條第 1 項應付之賠償總額，不得超過所涉貨物全損時依第 59 條第 1 項決定之限制金額。

第 61 條

1.若求償人能證明運送人違反本公約所規定之義務所致之損失，係由於有權主張單位責任利益之人故意造成該損失之作為或不作為所致，或是明知可能發生該損失而輕率作為或不作為所致，則運送人或第 18 條所述及之任何人，無權依第 59 條的規定或依運送契約約定主張責任限制。

2.若求償人能證明，遲延交付係因聲稱有權主張單位責任利益之人本人故意造成遲延損失之作為或不作為所致，或是明知可能發生該損失而輕率地作為或不作為所致，則運送人或第 18 條所述之任何人，無權依第 60 條規定主張單位責任限制。

資料來源：本研究整理

4.6 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效

鹿特丹規則對貨損通知及訴訟時效之規定，有如下之增修：

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 年的訴訟期間卻又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。

海牙威士比規則與鹿特丹規則關於貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效相關規定之比較，如表 4-8 所示。

表 4-8 海牙威士比規則與鹿特丹規則有關貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效條文對照表

海牙威士比規則	鹿特丹規則
<p>第 3 條第 6 項</p> <p>若貨物依照運送契約移轉於有受領權利人保管之下以前或當時，除非已為滅失或毀損及滅失或毀損大概性質之通知，或若滅失或毀損為不顯著者於 3 日內，以書面送達運送人或其卸載港之代理人，則是項移轉應為運送人已依照載貨證券記載交付貨物之表面證據。</p> <p>若貨物之情況於受領時業經共同檢驗及檢查者，書面通知可不必為之。</p> <p>除第 6 項之 1 另有規定外，自交貨日或應交貨日起 1 年內不提起訴訟，運送人及船舶在任何情況下均應免除對貨物之一切責任。但於訴訟原因發生後，此一期間若經當事人同意者得延長之。</p> <p>若貨物實際有或疑有滅失或毀損者，運送人及收貨人應互予他方以檢查及查點貨物之所有合理之便利。</p> <p>第 6 項之 1 若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</p>	<p>第 23 條</p> <p>滅失、毀損或遲延時之通知</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.除已於交貨前或交貨當時，或於滅失或毀損不明顯之情況下，在交貨地於交貨後 7 個工作日內，向運送人或實際交付貨物之履約運送人，提交貨物滅失或毀損通知，載明該滅失或毀損一般性質外，在無反證之情況下，應推定運送人已依契約明細中有關貨物的記載為貨物之交付。 2.未向運送人或履約運送人提交本條所述之通知，不影響依本公約對貨物滅失或毀損求償之權利，亦不影響第 17 條所規定之舉證責任分配。 3.受領貨物之人與運送人或與當時被請求承擔責任之海運履約運送人若已對貨物進行共同檢定，則無須再就共同檢定所確認之滅失或毀損提交本條所述之通知。 4.除於交貨後 21 連續日內向運送人提交遲延造成損失之通知外，運送人無須就遲延交付任何賠償。 5.向實際交付貨物之履約運送人提交本條所述之通知，與向運送人提交該通知具有同等效力。向運送人提交通知，與向海運履約運送人提交通知具有同等效力。 6.若有任何實際或疑慮可能發生滅失或毀損時，爭議各方當事人應就核對及清點貨物相互提供一切合理便利，且應提供貨物運送有關紀錄及單證之查詢。 <p>第 62 條</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.於 2 年訴訟時效期間屆滿後，即不得就違反本公約任何義務所生之求償或爭議提起訴訟或仲裁程序。

<p>求權之訴狀遞送之日起計算，不得少於3個月。</p>	<p>2.本條第1項所述之訴訟時效期間，自運送人交付貨物之日起算，未交付貨物或只交付部分貨物者，自本應交付貨物最後之日起算。訴訟時效期間之起算日不計入該期間內。</p> <p>3.無論本條第1項規定之訴訟時效期間是否屆滿，一方當事人仍得提出求償做為抗辯，或以此抵銷對方當事人所提出之求償。</p> <p>第63條</p> <p>第62條所規定的訴訟時效期間不得中止或中斷，然被求償人可於訴訟時效期間內之任何時間，向求償人為聲明之方式延長該訴訟時效期間。該訴訟時效期間可經再次聲明或多次聲明而進一步延長。</p>
------------------------------	--

資料來源：本研究整理

4.7 鹿特丹規則對運送人責任之其他規範

海牙威士比規則有關運送人之責任主要為使船舶具適航性及照料貨物等規範，除上述外，鹿特丹規則對運送人責任之其他規範，主要包括下列幾項。

1. 批量契約(Volume Contracts)

「批量契約」在航運實務上又稱服務契約(service contract)，係指約定期間內分批裝運約定總量貨物契約，貨物總量可以是最低數量、最高數量或一定範圍數量。海牙威士比規則、漢堡規則及鹿特丹規則均規範運送契約，包括長期貨物運送契約(Contract of Affreightment)等，這些公約都以條文規範或限制運送人之契約自由。而鹿特丹規則第80條則允許批量契約當事人在下列條件下，得約定增加或減少鹿特丹規則所規定之權利、義務及賠償責任。

- (1) 在批量契約中記載異於鹿特丹規則內容之明確聲明；
- (2) 該批量契約為個別協商訂立，或有明確指出某一部分含有異於鹿特規則內容；
- (3) 已通知並給予託運人不依上述規定作出任何異於鹿特丹規則內容的約定之機會；且
- (4) 該差異之約定並非僅以引入方式由另一契約納入本契約，亦非規定在非經協商之附合契約(contract of adhesion)中。

此外，在下列條件下，亦得適用於運送人與非託運人之其他任何人間：

- (1) 該人已收到並明確同意受與鹿特丹規則規定有差異之約定，且
- (2) 該同意應記載於運送單證或電子運送紀錄，以及運送人之公開運價表中。

值得注意的是，為確保運輸安全及運輸效率，上述得在批量契約對下列事項仍不得偏離鹿特丹規則之強制規範：

- (1) 依第 14 條所定運送人應提供具適航或適載能力船舶或貨櫃。
- (2) 依第 29 條託運人應提供有關貨物正確搬移、運送及應符合相關法令之資訊、指示及文件。
- (3) 依第 32 條託運人在託運危險貨物時所應盡之注意及未盡此等義務之責任。
- (4) 依第 61 條對主張單位責任限制利益之人之故意或重大過失而無權主張此一利益之規定

賦予批量契約當事人較大之契約自由，係考量批量契約之當事人(例如運送人與無船公共運送人、海運承攬運送業)間談判能力處於較為平等之地位，無須基於保護經濟上之弱者而限制其契約自由，故允許當事人在符合一定條件下，排除公約強制部分之適用。因此，雙方均須了解鹿特丹規則之規定，以爭取對自己最有利的條款。

2. 運送人身分之識別

鹿特丹規則第 37 條規定，運送人之身分之決定，依以下之次序：(1) 契約明細中所載明之運送人(若運送單證或電子運送紀錄有不同記載，該單證記載無效)；(2) 若契約明細未記載運送人但記載貨物已裝上某一船舶時，為該船舶之船舶登記所有人；(3) 若船舶所有人可證明船舶已經光船租賃給其他人，以光船租賃人為運送人。

但在另一方面，履行全程運送過程之契約鏈中，常包含船舶所有人、光船租賃人、論時傭船人、論程傭船人、再傭船人、無船公共運送人、港口營運人及內陸運送人等。就海上運送而言，通過推定船舶所有人或光船租船人為運送人的做法有其必要性，在法理上也有一定的基礎。但上述推定運送人的方式仍有問題待解決，蓋因鹿特丹規則之適用範圍已擴大至戶到戶服務。在此種情況下，推定船舶所有人或光船租船人為運送人，可能會造成貨損發生在其非實際承擔義務之運送階段，但卻必須承擔責任之情形，而有不合理及不公平之虞。

3. 甲板貨與活體動物

鹿特丹規則第 25 條第 1 項下列情況貨物得為裝在甲板上運送：(1) 依法律要求應置於甲板之運送之貨物，例如某些危險品；(2) 適合裝於甲板上的貨櫃、

車輛內之貨物，或貨櫃或車輛本身；或(c) 為系爭貿易之運送契約、商業習慣、慣例或實務所允許之甲板裝載，例如無法裝入船艙內之超大、超長貨物。

依鹿特規則第 25 條第 2 項及第 3 項，若符合以上甲板貨認定的條件，則運送人可主張鹿特丹規則中有關運送人賠償責任的規定。但若為法律要求應裝載於甲板之貨物或是一般商業習慣等為甲板裝載運送，對於因甲板裝載所涉及之特殊風險造成的損失，運送人不負賠償責任。然而，此處所稱之特殊風險，鹿特丹規則並未作特別定義而留給各國法院決定，可能包括貨櫃掃落海中或濕損等問題。對於裝於適合裝於甲板上的貨櫃、車輛內之貨物，或貨櫃、車輛本身，鹿特丹規則未特別規定其損害賠償責任，故應與一般貨物相同。亦即，雖允許運送人為甲板裝載及運送，但若運送人有其他過失，例如因船舶不適航或未盡照料貨物義務而致損害，運送人仍應負責。此外依鹿特規則第 25 條第 3 項之規定，若所載運之甲板貨物非屬同條第 1 項所允許之甲板裝載範圍，其所造成之損失，運送人無權主張第 17 條規定之抗辯。

鹿特丹規則第 25 條第 4 項對於運送人與託運人約定將貨物置於甲板上，但未在運送契約上特明註明「On Deck」，而該貨物也確實置放於甲板上，一旦運送單證或可轉讓電子運送紀錄已交於善意第三人手中時，則無法主張適用同條第 1 項(c)款係為運送契約或商業習慣所允許之規定。若遇有損害，運送人應依同條第 3 項對該善意第三人負賠償責任。此處所提及的特別載明於運送契約之行為，過去海牙威士比規則之相關判決只承認於載貨證券正面的註明「stowed on deck」，並不承認載貨證券背面「liberty to stow on deck」之記載。鹿特丹規則對此並未特別規定，似乎應持相同見解。而同條第 5 項的規定，若託運人與運送人約定將貨物置放於艙內，運送人卻將其貨物置於甲板上而致生之任何損害，運送人無權主張單位責任之權益。

對於活體動物之運送，鹿特丹規則第 81 條則採開放的態度，運送契約得免除或限制運送人或海運履約方之義務及責任。但若為運送人故意或重大過失行為所致之損害，該免除或限制責任之規定則無效。

4. 電子商務

由於電子商務發展快速，為避免法令修正不易導致規範僵化，各國電子簽章法大多採框架式立法，亦即不修正相關之實質法，例如海上貨物運送法關於載貨證券之內容及效力等，而以原則性規定以何種方式可確認電子傳輸之運送文件的效力。若電子商務法規未明文規定時，仍可引用各國內國法之規定。鹿特丹規則對電子運送紀錄之規範已大致符合現行電子簽章法中以電子傳輸代替書面、意思表示、正本及簽名之條件，亦即

- (1) 經相對人同意者：依鹿特丹規則第 8 條(a)款，「電子運送紀錄之簽發及隨後之使用應經運送人及託運人之同意。」

- (2) 其內容可完整呈現：依鹿特丹規則第 9 條第 1 項，「可轉讓電子運送紀錄之使用應遵守包含下列內容之程序：... (b) 可轉讓電子運送紀錄保持其完整性之確保；..」
- (3) 可於日後取出供查驗：依鹿特丹規則第 9 條第 1 項，「可轉讓電子運送紀錄之使用應遵守包含下列內容之程序：... (a) 向預期持有人簽發及轉讓電子運送紀錄之方法；... (d) 已向持有人交付貨物之確認方法，或依第 10 條第 2 項或第 47 條第 1 項(a)款(ii)目及(c)款，可轉讓電子運送紀錄已失去效力之確認方式。」
- (4) 依法令或行政機關之公告，未排除其適用：依鹿特丹規則第 8 條(b)款，「電子運送紀錄之簽發、專屬控制、或轉讓，與運送單證之簽發、占有或轉讓具有同等效力。」

此外，鹿特丹規則將電子運送紀錄分為可轉讓與不可轉讓，並依第 10 條規定，得由運送人與持有人雙方約定，繳還可轉讓運送單據以換發可轉讓電子運送紀錄，或改發可轉讓運送單據以替換電子運送紀錄。

5. 加強託運人義務及責任

託運人如對貨物名稱等申報不實，將造成海運危險品及運輸安全 (safety)、保安 (security) 問題，而使船舶及其他貨物遭受損害。對託運人責任之規定，海牙威士比規則第 4 條第 3 項：「運送人或船舶所有人所遭受之滅失或毀損，非由於託運人、其代理人或受雇人之行為、過失或疏忽所致或所引起者，託運人不負責任。」鹿特丹規則強化運輸安全及效率，乃加強託運人（包括單證託運人，亦即託運人以外但在運送單證或電子運送紀錄中列名為託運人之人）之義務及責任。其主要規定如下：

- (1) 仍以過失責任主義為其責任基礎，若運送人能證明其所遭受之損失或損害為託運人違反本公約之義務所致者，託運人應負賠償責任。
- (2) 託運人依鹿特丹規則應負之義務，包括：
- a. 對貨物裝載、搬移、堆存、繫固、加固及卸載貨物、貨櫃、公路及鐵路之車輛等，使其適於運輸過程中之各種作業，不會造成人員或財產之損害；
 - b. 提供有關貨物之正確及合理資訊、指示及文件，包括遵守政府機關有關運送之法律、規章或其他要求；
 - c. 回應運送人對貨物處置指示之請求；
 - d. 提供編輯契約明細所需資料，包括當事人名稱及第 36 條第 1 項所需之事實（貨物之陳述、包數、件數、數量及重量），並保證其正確無訛；

- e. 將貨物危險性質或特性，在交付運送人或履約運送人之前及時通知運送人或履約運送人，並依相關法規或其他要求，予以標誌或標籤；
- f. 對其委託人（受雇人、代理人及再承攬人（subcontractor））之過失負責，但如受託運人委託之人為運送人或其代理人等，則託運人不負賠償責任。

6. 無單放貨

載貨證券具物權證書之性質，運送人在交付貨物之時須收回載貨證券，否則係以自己風險放貨，仍應對載貨證券的合法持有人負賠償之責。但鹿特丹規則第 47 條第 2 項允許運送人在下列條件下，得不收回運輸單證而逕為交付貨物，解除其於運送契約下向持有人交付貨物之義務（the carrier ... is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder）：貨物未能交付係因：

- (1) 持有人未能於約定或合理預期之交貨時間及地點接受交貨，或
- (2) 持有人未適當表明其為該運輸單證之合法持有人、電子運送紀錄之被簽發人或受讓人，或
- (3) 運送人經合理努力，請求指示及通知託運人，或無法確認託運人，請求單證託運人之指示，且
- (4) 運送人依上述託運人或單證託運人之指示交付貨物。但
- (5) 運送人依上述情況下交付貨物後才成為單證或電子運送紀錄持有人，對運送人仍得主張提貨權以外之運送契約下之權利。

4.8 鹿特丹規則對我國未來運送責任立法之影響

鹿特丹規則問世前，已生效之國際海上貨物運送公約，分別為 1924 年海牙規則、1968 年海牙威士比規則及 1978 年漢堡規則。海牙規則是最早的海上運送國際公約，而海牙威士比規則係針對貨櫃運輸等實務部分修正海牙規則之內容。漢堡規則雖在 1992 年 11 月 1 日生效，惟其批准加入國家大都屬貨主國，其國際貿易貨量僅佔全球貿易額之 5% 左右，故對國際海上運送責任規範無重大影響力。而 1980 年聯合國國際貨物複合運輸公約（UN Convention on International Multimodal Transport of Goods）則從未生效，亦使國際間缺乏統一之複合運輸公約。

上述三個已施行公約的並存加上各個國家制定的內國法不盡相同，形成了國際立法的多元化。鹿特丹規則的出現，對海運界最大的影響力即是以一個統一之規則替代現行三個公約，並因應戶到戶運輸之需求，為「海運加其他運送模式」

(Maritime Plus)之相關法律問題提供一個單一的國際公約作為準則。然而鹿特丹規則中的新規範，雖係為符合現在的海運商業模式而生，但仍然需要各界的適應與一致配合，方能真正發揮其統一之效果。鹿特丹規則真正生效後，勢必需經過長時間的磨合，才能讓運送人及託運人接受。

對於上述現行國際貨物運送公約運行狀況與其新誕生鹿特丹規則關係之充分了解，將有助於探討鹿特丹規則生效後悠關運送人責任之問題與變化。本文分析鹿特丹規則對上述「海運加其他運送模式」相關法律問題，其結論如下：

1. 強制責任期間

從海牙規則的「鈎對鈎」原則，到漢堡規則的「港到港」原則，可看出國際公約為因應海上商業行為，漸漸將其運送人之強制責任期間擴大。然而，對於鈎對鈎以外的責任期間，必須在契約條款中引入海牙規則或漢堡規則，始有國際公約之適用。鹿特丹規則的新規範乃明確規定運送人強制責任期間，係自運送人或者履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止，明顯擴大了地域適用範圍（海運加其他運送模式），致使所規範運送人之運送責任期間自「鈎對鈎」延伸至「戶到戶」。此外，鹿特丹規則亦賦予雙方當事人約定裝卸作業是否由運送人負責之自由，以及收受、交付貨物的時間與地點，惟該約定的責任期間不得短於海上運送區段。此一改變，對於運送人為增加其所負之責任，而對託運人則是加強運送貨物的保障。

2. 適用範圍

鹿特丹規則沿用海牙規則關於定期航運當事人間強制適用之規定，也承襲海牙規則保障載貨證券雙方權義之精神，更進一步採用網狀責任制度，以「海運加其他運送模式」為整體架構添增完整性。此一作法係將適用範圍延伸至海上運送階段以外的其他領域，包括與海上運送連接的鐵路、公路及內河水運送，並且包括了航空運送。此項規定適用於海上運送，若包括其他非海上運送階段，且貨損發生於非海上運送階段，則依該階段之強制適用國際公約。反之，若該階段無強制適用之國際公約，則適用鹿特丹規則之規定。此外，鹿特丹規則將港口營運商納入強制規定之創舉，使港口營運商與海運運送人的權利義務更趨平衡。

3. 運送人基本義務

海牙威士比規則之運送人基本義務為運送人需提供適航能力之船舶、照料貨物及不作不合理偏航。漢堡規則為將上述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以盡運送人之義務。如此規定大幅提高了運送人之責任而難以被多數之海運國家接受。聯合國國際貨物複合運輸公約亦採與漢堡規則類似規定，要求複合運輸人對貨物處理應盡善良管理人之義務，包括擔保各契約履行輔助人所應盡之義務，即為複合運輸人基本義務。

而在貨物照料義務上，海牙威士比規則有七個環節，而鹿特丹規則則擴大為九個環節，規定運送人應當妥善而謹慎地收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載及交付貨物，即看管貨物之義務連結在九個環節上。並規定對於海上運送外之其他運送區段，若有其強制適用之國際公約，則運送人須根據該國際公約承擔義務。此外，鹿特丹規則亦明文允許運送人與託運人間得自行約定由託運人、單證託運人或者收貨人負責貨物的裝載、操作、堆積或卸載工作，如此運送人可免其義務，而改由其託運人負責。

自以上轉變觀察，運送人基本義務係逐漸加重。而大幅提高運送人之責任，將不易為海運國家所接受。比較海牙威士比規則與鹿特丹規則之內容，可發現鹿特丹規則雖擴大運送人應提供船舶適航義務期間至整個海上航程，並加入對貨櫃適載的要求，但卻保留了海牙威士比規則大部分適航能力之內容，故可視為係因順應航運之發展而提供明確規範，故較能被多數國家所接受。惟對於運送人照料義務相關的定義，如「應為適當之注意」、「應適當地且謹慎地」，以及「偏航」的規定等，鹿特丹規則與海牙威士比規則仍有歧異。

4. 免責事由

對於免責事由，鹿特丹規則延續海牙規則之列舉免責事由及抗辯制度，於該規則第 17 條中明定了 15 款的免責事由。該條條文刪除了海牙規則中因船長、海員等之航行或管理船舶有過失可免責之規定，此舉被認為係鹿特丹規則較顯著之修正，因該變動使海上運送人進而承擔「完全過失責任」。再從第 17 條第 3 項觀之，欲主張船上火災之免責時，必須先證明運送人及履約方、船長、船員或受雇人無過失，方可免除賠償之責。相較於海牙威士比規則而言，鹿特丹規則整體明顯加重了運送人的責任。

至於共同海損之規範，鹿特丹規則將運送人對危險貨物處置及為保全航程中的其他貨物、人命及財產之合理必要之行為所致之損害或犧牲，納入免責範圍。第 16 條也規定因共同安全所作之犧牲，不再侷限於傳統的共同海損，而開放其範圍涵括貨載以及為船上人命安全與財產等情形，此一作法大幅減少了固有的潛在爭議。

鹿特丹規則亦修訂了因託運人及其代理人之行為或不行為所致之損害的規範，使運送人得據以主張免責。同時，於第 17 條第 4、5 項明定運送人及託運人的舉證責任，此等舉證責任之分配，實為海牙威士比規則中未見的詳盡規定。

海牙威士比規則與鹿特丹規則皆規定在發生貨損時，求償人必須先提出表面證據證明有貨物損壞或滅失的情況發生。運送人如欲主張免責，則須充分地提出反證證明其有法定的免責事由發生。然而，鹿特丹規則對此新增一項規定，明定運送人可針對貨損原因劃分「可歸責程度」，此種「可歸責程度」係指運送人若能證明哪部分的貨損是在可免責的範圍之內，則可部份賠償，部份免責。相對地，

海牙威士比規並沒有將賠償責任劃分成可免責與不可免責之規定。

值得一提的是，為因應航運實務及符合環保趨勢，鹿特丹規則重新定義戰爭及公共敵人之行為，並增列了「避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施」免責事項。

5. 單位責任限制

由鹿特丹規則第 59 條觀之，運送人對於貨物滅失、損壞的賠償責任相較於海牙威士比規則而言，鹿特丹規則提高至每單位 875 SDR 或每公斤 3 SDR，故可能加重運送人之賠償責任並間接增加保險人之責任。又由於該規則刪除了航海過失免責、擴大提供適航船舶義務的期間等，均將對運送人之責任產生重大影響。再者，此等改變也間接影響保險人之責任，導致保費等相關項目之提高。隨著保費的增加，運送人勢必會將增加的保費轉嫁給託運人，而就長期而言，此等成本的提高將反映於運費之上，故託運人實為最終受害者。然就短期來看，運費高低仍主要由海運市場上之船噸供需情況決定。

再者，由於鹿特丹規則的適用範圍擴及海運過程中參與照管貨物的任何人，尤以港口營運人為最，故將其主張之單位責任限制金額提高。以往港口營運人之責任規範並無強制適用之國際公約，因而擁有較大之契約自由，然而於鹿特丹規則之規範下，港口營運人享有的契約自由將逐漸減少。

6. 貨物毀損、滅失之通知及訴訟時效

海牙威士比規則之訴訟時效為 1 年，漢堡規則為 2 年。鹿特丹規則規定貨損發生之時必須在貨物交付或應交付之次日起算 2 年內提起，不生停止或中斷的問題，惟被請求人得以延長之，期間經過被請求人得以之為抗辯。此項規定對於運送人最大的影響則是運送人對於貨損之證據必須延長其保存時間，以維護訴訟時運送人之權益。

此外，為配合貨櫃運輸「戶到戶」之運送實務，鹿特丹規則將貨物滅失、毀損不明顯之通知期限，自交貨後 3 日內延長為交貨後 7 日內；至於遲延交付之通知，則以交貨後 21 個連續日以內為限。

最後須注意的是，鹿特丹規則第 62 條規定的 2 年訴訟時效不得中止或中斷，似乎將之定義為「除斥期間」。惟第 63 條卻允許被求償人向求償人以聲明之方式延長該期間，此點與「除斥期間」不得延長的性質有差異，未來恐有爭議之虞。

7. 其他規定

鹿特丹規則中有許多規範，為符合現行海上運送的環境並因應整個商業行為的轉變與發展，其條文中修訂過去國際公約亦有新增條文。各項其他責任規定的變動整理如下：

(1) 批量契約

依鹿特丹規則第 80 條規定之條件下，批量契約下之運送人與託運人間，可增加或減少公約規定的權利、義務和賠償責任，使其當事人擁有較大的契約自由，惟不得偏離鹿特丹規則原有的強制規範。

(2) 運送人之識別

依鹿特丹規則第 37 條規定，運送人之辨別依序以運送契約或其他單據紀錄應記載事項中之運送人名稱為主，若其他運送人辨別之相關資訊與上述不符，則視為無效。若運送契約或其他單據紀錄應記載事項未載明運送人名稱，則推定船舶所有人或光船租賃人為運送人，此等規定有利於貨主在求償時辨識運送人。但由於鹿特丹規則之適用範圍已擴大至戶到戶服務，若貨損發生在其他運送區段內，船舶所有人或光船租賃人仍須承擔該責任，故此等問題仍有待解決。

(3) 甲板貨與活體動物

海牙威士比規則僅承認於運送契約有「on deck stowage」之聲明，且貨物亦須實際裝載於甲板上之甲板貨。鹿特丹規則第 25 條則規定，可對於依據商業習慣而為、依國內法規而為或經託運人同意、適合儲載於甲板的貨櫃或裝載於車輛中之貨物或貨櫃、車輛本身，皆視為合法之甲板貨。

關於活體動物之運送，鹿特丹規則亦賦予當事人自由約定之彈性，但運送人之故意或重大過失不在允許範圍之內。

(4) 電子商務

鹿特丹規則第 35 至 42 條新增了各項電子運送紀錄之規範，相較於其他國際公約最不同的地方，係反映運送電子化的發展成果和趨勢，即以保障載貨證券之安全性為電子商務發展過程中重要考量之一。

(5) 託運人義務

隨著貨物種類、運輸方式日益多樣化之情勢以及託運人談判能力增強等原因，且為平衡運送契約雙方之利益，應明確規範託運人的義務。基於對等原則，鹿特丹規則比照運送人之義務與賠償責任之規定，於該規則第七章明確列出相關條文，說明託運人對其所交付之貨物狀態及提供之貨物信息不足所致之船舶損害，必須承擔嚴格責任。

由以上可知，鹿特丹規則生效後，關於託運人義務之新規定，將有助於維持海上運送過程的安全性以及保障運送人之權益。

(6) 無單放貨

鹿特丹規則有別於過去相關國際公約之規定，允許運送人於該規則第 47 條

第 2 項所列之條件下，不收回載貨證券而直接交付貨物。此一新規定，係提供了控制方、託運人和單據託運人指示交付貨物之權利，且同意運送人無單放貨之情形，看似為便利航貿實務，卻也無形中增加了整體運送過程的風險。因此，在現行憑單提貨之國際貿易習慣下，恐將衍生諸多相關問題與爭議。

第五章 海商法修法先期規劃

本章依我國海商法之通則、船舶、運送、船舶碰撞、海難救助、共同海損及海上保險等各章次序，分析未來我國海商法修正時，應注意之事項，以及提出修法方向之初步建議。

5.1 通則

我國海商法第一章通則主要在規範海商法之適用範圍，以及與其他法律間之關係。

5.1.1 我國海商法與其他法律之關係

茲比較我國海商法與英國海商、海事法律之內容，與我國強制執行法之比較，如表 5-1 及表 5-2 所示。另我國海商法與其他法律及國際公約之關係，如圖 5.1 所示。

表 5-1 我國及英國海商、海事法律之內容比較表

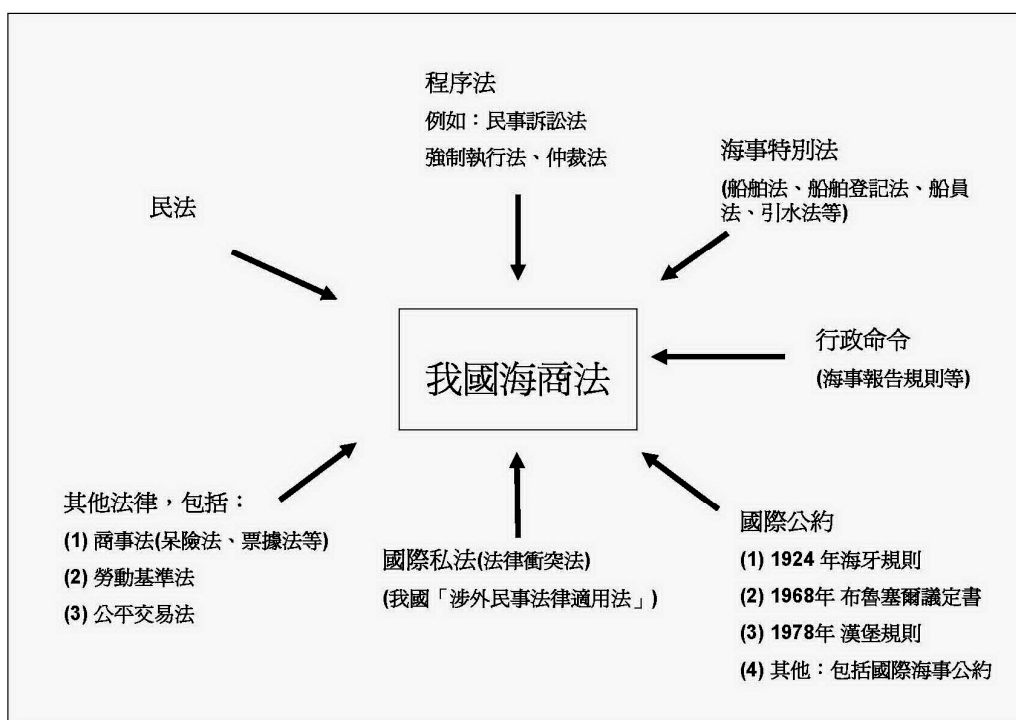
我國法律	英國法律
海商法（成文法）	Maritime Law(通稱)，包括： 1.1971 年及 1992 年海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1971 and 1992)。 2.海事法(Merchant Shipping Act)中關於船舶權利、船舶所有人責任限制、海事優先權、船舶碰撞、海難救助等。 3.1906 年海上保險法(Marine Insurance Act,1906)。 4.普通法之判例及原理原則，包括對傭船契約之規範及上述成文法未明文規定之部分。
海事行政法(或稱海事特別法)包括：船舶法、商港法、船員法、船舶登記法、引水法、航業法等。	Merchant Shipping Act(海事法)之其他相關規定，包括：船籍、船舶登記、船長及海員、漁船、污染防治、海事評議、燈塔、海事行政官署之職權等。

資料來源：曾國雄、張志清，海商法，三版，2008。

表 5-2 我國海商法及強制執行法對強制執行規定比較表

強制執行法	海商法
<p>第 114 條第 2 項：</p> <p>「對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之」。</p> <p>第 114 條第 3 項：</p> <p>「前項強制執行，除海商法第 4 條第 1 項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行名義，不適用之」。</p>	<p>第 4 條：</p> <p>「船舶之保全程序之強制執行，於發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但使航行可能所生之債務，或因碰撞所生之損害，不在此限」。</p>

資料來源：曾國雄、張志清，海商法，三版，2008。



資料來源：曾國雄、張志清，海商法，三版，2008。

圖 5.1 我國海商法與其他法律、國際公約之關係

5.1.2 與我國海商法有關之國際公約、相關法律及國際慣例

海上運送大多為國際間之運送，各國之海商法大都採用或參考國際海上運送公約、國際海事公約及 CMI(國際海事委員會)公約之精神，故有國際性及統一性。

一、國際運送公約

國際運送公約之規定，尤以 1924 年海牙規則，亦即關於載貨證券某些統一規則國際公約(1931 年 6 月 2 日生效)，已廣為主要海運、貿易國家所接受。而 1968 年海牙規則布魯塞爾議定書係修正 1924 年海牙規則，亦已於 1977 年 6 月 23 日生效。惟 1978 年漢堡規則，雖於 1992 年 11 月 1 日生效，但批准國家之總貿易量僅占全球之 5%，故目前較無影響力。此外，聯合國全程或部分經由海上國際貨物運送契約公約(簡稱鹿特丹規則)，已於 2009 年 9 月 23 日簽署，將成為新一代之國際海上運送法。對複合運輸(Multimodal Transport)(或稱複合運送)之規範，另有 1980 聯合國國際貨物複合運輸公約(尚未生效)，及 1991 年聯合國國際貿易運送終站經營人責任國際公約(尚未生效)。

二、國際海事公約

在國際海事公約方面，係指國際海事組織(International Maritime Organization)所制定之二十六種國際公約，主要包括海上人命安全公約，航海人員訓練、發證、當值標準國際公約，防止船舶污染國際公約等與船舶航行、安全、污染有關之國際公約。此外，國際勞工組織(International Labor Organization)對於船員勞動基準、商船最低安全標準，亦制定相關之公約或國際規則。

三、CMI 公約

國際海事委員會 International Maritime Committee 為非官方組織，成立於 1897 年，依其法文簡稱 CMI，提出甚多重要國際公約草案供各國政府制定公約之參考，對海商法之國際統一性具深遠之影響，包括：

1. 1910 年關於碰撞統一規則國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions, 1910)。
2. 1910 年關於救助與撈救統一規則國際公約及其 1967 年修正議定書 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea,1910 and 1967 Protocol)。
3. 1924 年海船所有人責任限制統一公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels,1924)。
4. 1926 年、1967 年及 1993 年關於海事優先權及抵押權統一規則國際公約 International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to

Maritime Liens and Mortgages, 1926, 1967, 1993)。

5. 1952 年關於民事管轄統一規則國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Civil Jurisdiction, 1952)。
6. 1952 年關於刑事管轄統一規則國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction, 1952)。
7. 1952 年關於海船假扣押國際公約(International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952)。
8. 1957 年關於海船所有人責任限制國際公約及其 1979 年修正議定書(International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1957 and 1979 Protocol)。
9. 1957 年關於偷渡人員國際公約(International Convention Relating to Stowaways, 1957)。
10. 1961 年關於海上客運統一規則國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea, 1961)。
11. 1962 年關於核子船舶營運人責任國際公約(International Convention of Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962)。
12. 1974 年關於海上旅客及行李運送雅典公約(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974)；及 2002 雅典公約議定書(尚未生效)。
13. 1967 年海事優先權與船舶抵押權統一規則國際公約(International Convention for the Unification of certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967)；其 1993 年修正之公約尚未生效。
14. 1976 年海事求償責任限制國際公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)。
15. 1989 年海難救助國際公約(International Convention on Salvage, 1989)。
16. 1990 年電子載貨證券規則(CMI Rules for Electronic Bill of Lading, 1990)。
17. 1990 年海運貨運單統一規則(CMI Uniform Rules for Sea Waybills, 1990)。

四、其他國際慣例

1. 1924 年、1950 年、1974 年、1990 年、1994 年及 2004 年約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules of 1924, 1950, 1974, 1990, 1994, 2004)。
2. 1991 年聯合國貿易發展委員會／國際商會複合運輸單據規則(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1991)。
3. 2007 年國際商會信用狀統一規則 (ICC, The Uniform Customs and Practices for Documentary Credits, 2007 Revision)。
4. 2010 年國際商會國貿條規(Incoterms 2010)。

此外，因保險具有風險分攤之性質，海上保險業者大都以安排再保險分攤其理賠風險。英國倫敦為全球最大之再保險市場，其海上保險保單，例如協會貨物保單(Institute Cargo Clause (A))，皆以英國法管轄法律。而保險契約與再保險契約之內容(包括管轄法律內容)須一致，才能達風險分攤之目的。因此，1906 年英國海上保險法亦為各國海上保險立法之重要參考，我國海商法自不例外。

由於各國之法律體系不同(例如：成文法系與普通法系)、其他相關法律規定不同或各國立法之差異⁶，以及裁判、管轄之程序法規定之不同，海商法之國際性及統一性仍有部分難予解決之問題。因此，才常有法庭地選擇(Forum Shopping)之問題，以及運用國際私法(Private International Law)原則來決定應由何國法院管轄及應由何國法律為準據法(Applicable law)予以規範之問題。我國涉外民事法律適用法於民國 99 年 5 月修正，亦可供參考。

5.2 船舶

我國海商法第二章船舶，主要包括船舶所有權（包括船舶共有、船舶所有人責任限制）、海事優先權、船舶抵押權等規範，分述如下。

5.2.1 船舶所有人責任限制

我國海商法第 21 至 23 條對船舶所有人責任限制之規範主要參考「1957 年船舶所有人責任限制國際公約」及「1976 年海事賠償責任限制公約」(Convention on Liability for Maritime Claims 1976，以下簡稱 1976 年公約)。若以 2001 年 1 月 14 日希臘籍阿瑪斯號貨輪之求償過程觀察，其在適用上仍有進一步研究修正之餘地。海商法對船舶所有人責任限制規定與 1976 年公約、1957 年海船所有人責任限制國際公約及 1924 年海船所有人責任限制統一國際公約仍有相當程度的差異。

一、我國海商法與相關國際公約之比較

海商法第 21 條第二項對得主張責任限制之人的規定與 1976 年公約之規定之比較如表 5-3 所示。

⁶ 國際公約僅對國際間共同之問題作出規範，其他部分仍由各國之國內法規定。且各國之相關立法採納國際公約之方式亦未必相同，批准公約之國家可全部採納，但部分未批准國家僅採納國際公約之精神。

表 5-3 海商法與 1976 年公約對得主張責任限制之人之比較

海商法(第 21 條第 1 至 2 項)	1976 年公約(第 1 條第 1 至 6 項)
<p><u>船舶所有人</u>⁷對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值及其他附屬費為限：...</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、<u>船舶承租人</u>、經理人及營運人。</p>	<p>1. 下述定義之<u>船舶所有人及施救人</u>，得依據本公約規定，對第二條所列示之索賠，限制其責任。⁸</p> <p>2. 「船舶所有人」指海船之所有權人、<u>僱船人</u>、經理人及營運人。⁹</p> <p>3. 「施救人」指提供與救助作業直接有關之服務的任何人。救助作業亦應包括第二條第一項 (d)、(e) 及 (f) 款所稱之作業。¹⁰</p> <p>4. 若依第二條規定之索賠係向船舶所有人或施救人對其行為、過失或錯誤應負責之人提起，此等人應有權主張本公約所規定之責任限制。¹¹</p> <p>5. 本公約中，船舶所有人之責任包括對船舶本身提起訴訟。¹²</p> <p>6. 依本公約規則主張責任限制之索賠，其責任保險人在被保險人可主張之相同範圍，有權享有本公約之利益。¹³</p>

海商法第 21 條所規定之船舶所有人得主張責任限制之事由係參酌 1976 年公約之規定，兩者之比較如表 5-4 所示¹⁴。

7. 本文表 1 至表 6 劃底線部分之文字表示海商法我國海商法與相關之國際公約有主要差異。
8. 其原文為 “Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.”
9. 其原文為 “The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.”
10. 其原文為 “Salvor shall mean a person rendering services in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).”
11. 其原文為 “If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.”
12. 其原文為 “In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself”，惟我國並無對物訴訟（action in rem）之規定。
13. 其原文為 “An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.”
14. 有關海商法第 21 條之立法理由及背景，參楊仁壽，頁 31-33；賴來焜，頁 159-160，363-388。

表 5-4 海商法及 1976 年公約對船舶所有人得主張責任限制事由規定比較表

海商法(第 21 條第 1 項)	1976 年公約
一、在船上、操作船舶或救助工作 <u>直接所致</u> 人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。	第 2 條第 1 項 (a) 發生在船上，或與操作船舶或救助工作 <u>直接有關</u> 之人身傷亡或財物毀損或滅失(包括對港埠工作物、船渠及航路，以及助航設施之毀損)，以及 <u>因此所致</u> 之間接損害的賠償。 ¹⁵
(無類似規定)	(b) <u>因貨物、旅客及其行李之海上運送遲延所致之損害賠償</u> 。 ¹⁶
二、船舶操作或救助工作 <u>所致</u> 權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。	(c) 與船舶操作或救助工作 <u>直接有關</u> 所致之非契約上之權益侵害的損害賠償。 ¹⁷
三、 <u>沈船或落海物之打撈移除</u> 所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。	(d) <u>對沉船、破船、擱淺或已棄船之船舶的打撈、移除、破壞或使之無害，包括在該船上或自船上落海之任何物品</u> ，所生之求償。 ¹⁸
(無類似規定)	(e) <u>與該船之貨物的移除、破壞或使之無害有關之求償</u> 。 ¹⁹
四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。	(f) <u>由應負責任之人以外之人所採取之措施，以避免或減輕應負責任之人依本公約得主張責任限制有關之損失，以及由此種措施所致之進一步損失的求償</u> 。 ²⁰

15. 其原文為 “Claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basin and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom.”

16. 其原文為 “Claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage.”

17. 其原文為 “Claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations.”

18. 其原文為 “Claims in respect of the raising, removal, destruction of the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship.”

19. 其原文為 “Claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship.”

20. 其原文為 “Claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.”

(無類似規定)	<p>第 2 條第 2 項</p> <p><u>第 1 項所提起之各項索賠即使以追償或依契約求償或以其他方式，仍應受責任限制。但依第 1 項 (d)、(e) 及 (f) 款所提起之索賠，在其涉及與應負責任之人所訂契約下之報酬的範圍內，不應受責任限制之拘束。</u>²¹</p>
---------	---

海商法第 22 條與 1976 年公約相關條文之比較如表 5-5 所示²²。

表 5-5 海商法與 1976 年公約對不得主張責任限制情形規定比較表

海商法 (第 22 條)	1976 年公約
一、本於船舶所有人本人之 <u>故意或過失</u> 所生之債務。	<p>第 4 條</p> <p><u>若經證明損害係由於應負責任之人本人之行為或不行為所致之損害，或輕率且明知損害可能發生之行為或不行為所致者，不得主張責任限制。</u>²³</p>
二、本於船長、海員及其他服務船舶之人之僱用契約所生之債務。	<p>第 3 條(e)款</p> <p>由船舶所有人或施救人所僱用與船舶或救助作業職責有關之人的索賠，<u>包括其繼承人、家屬、或其他有權提出此等索賠之人</u>，若依照船舶所有人或施救人與上述僱用人員間之僱用契約所適用之法律，該船舶所有人或施救人無權主張限制其責任，<u>或若根據該法律，僅能以高於本公約第六條規定之金額限制其責任。</u>²⁴</p>
三、救助報酬及共同海損分擔額。	<p>第 3 條(a)款</p> <p>在共同海損中之救助及分擔之求償。²⁵</p>
四、船舶運送 <u>毒性化學物質</u> 或油污所生損害之	<p>第 3 條(b)款</p> <p>1969 年 11 月 29 日之油污染損害民事責任國際公約，</p>

21. 其原文為 “Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.”

22. 有關海商法第 22 條之立法理由及背景，參楊仁壽，頁 65-66；賴來焜，頁 410-422。

23. 其原文為 “A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.”

24. 其原文為 “Claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the Ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependents or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servant, the shipowners or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.”

25. 其原文為 “Claims for salvage or contribution in general average.”

賠償。	或其後生效之任何修正案或議定書，所指之油污染損害的求償。 ²⁶
五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。	第3條(c)款 依據管轄或禁止核子損害之責任限制的任何國際公約或國內立法之求償。 ²⁷
六、核子動力船舶所生核子損害之賠償。	第3條(d)款 對核子動力船舶之所有人的核子損害求償。 ²⁸

第4款與1976年公約第3條(b)款類似，但仍有下列差異：

(一) 有毒化學物質之損害

1976年公約第2條(b)款應無法予以解釋、擴充其範圍至毒性化學物質，或一般危險貨物所致之損害。但鑑於國際間毒性化學品、危險品之運送日益頻繁，其污染亦可能造成重大損害。而毒性化學品或危險品價值及其海運運費通常較高，基於公正之考量，排除船舶所有人主張海商法之船舶所有人責任限制，或另訂較高金額之責任限制，應屬合理。例如，可參考1996年關於危險及有毒物質海上運送損害賠償及責任國際公約（International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996）²⁹，另定其責任限制。

(二) 油污染損害

1976年公約對油污染損害之求償係採1969年油污染損害賠償民事責任國際公約（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969）之定義，以油輪之貨油或燃油所造成之污染為限³⁰，不含其他貨輪之燃油外洩所造成之污染。1976年公約之原意應在使油污染損害賠償責任依1969年油污染損害賠償民事責任國際公約決定，故不得依1976年公約主張責任限制。但依相反解釋，在無法適用一九六九年公約時，仍可適用一九七六年公約之責任限制。此外，其立法有漏洞，亦即對非油輪所造成之油污染案件，仍可則可直接引用1976年公約主張責任限制。因此採納1976年公約之國家，例如

26. 其原文為“Claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage dated 29th November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force”

27. 其原文為“Claims subject to any International Convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage.”

28. 其原文為“Claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage.”

29. 該公約第9條所定之責任限制金額較1976年公約高出甚多：船舶總噸位未滿2000者為一千萬特別提款權，總噸位超過2000至50,000以下者，超過部分每總噸再加1500特別提款權，總噸位超過50,000者，超過部分每總噸再加360特別提款權，但每一事件累計責任以一億特別提款權為限；該公約目前尚未生效。

30. 參該公約第1條第1款及第六款對「船舶」(ship)及「油污染損害」(oil pollution damage)之定義。

英國，已有另以條文彌補此一漏洞之實例³¹，規定所有油污染損害賠償皆不得主張責任限制。海商法未區分「貨油」及「燃油」之污染損害賠償責任，應屬適當。

阿瑪斯輪並非油輪，對其燃油外洩對墾丁海域造成油污染損害賠償及為防止進一步損害之移除船上剩餘燃油之費用，我國之受害人及主管機關得依海洋污染防治法向船舶所有人請求清除油污及採取應變措施等費用，船舶所有人不得主張責任限制。

油污染損害之賠償金額往往甚大，國際間對油污染損害賠償之方式，主要包括：

1. 由船舶所有人責任險或防護與補償協會（protection and indemnity club）賠償。惟責任保險人或防護與補償協會大都在其保險契約或協會規則內規定責任限制，以免面對過高額之油污染損害索賠³²。此係基於契約之限制，並非海商法規定之「船舶所有人責任限制」。換言之，責任保險人或防護與補償協會雖得基於契約對受害人限制其賠償金額³³，但船舶所有人則無法主張責任限制，不足額部分仍應由船舶所有人賠付之。但面對鉅額之索賠，船舶所有人也可能因其財力有限，無法賠付，而宣告破產。
2. 由損害賠償基金或協定來賠付³⁴，此種損害賠償基金或協定可能僅用來賠付保險人、防護與補償協會及船舶所有人所未能賠償之部分。

1976 年公約所稱「依管轄或禁止核子損害之責任限制的任何國際公約或國內立法之求償」，在我國應指「核子損害賠償法」及海商法第 22 條第 5 款。依核子損害賠償法第 20 條，以運輸工具裝載核子物料而引起核子事故時，由核子設施經營人負賠償責任。且依同法第 22 條：「核子設施經營人以外之人，對於核子損害，除本法有特別規定外，不負賠償責任」。而依同法第 7 條，運

31. 參英國 Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II Section 4(2)： “The claims excluded from the Convention by paragraph (b) of article 3 are claims in respect of *any liability* incurred under section 153 of this Act”.

32. P & I Club 對船舶所有人之油污染損害賠償，大都以五億美元限定其責任，參 Hazenwood^[13], p.274.

33. 依我國海洋污染防治法第 34 條：「污染損害賠償請求人，得直接向責任保險人請求賠償或就擔保求償之」。

34. 國際間主要之油污染損害賠償基金或協定有：(a) TOVALOP(Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, 1969)油輪船舶所有人關於油污染責任自願協定。但該協定仍有最高賠償金額限制。(b) CRISTAL(Contract Regarding A Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, 1971)油輪油污染責任補充協定。本協定乃為補充 TOVALOP 之賠償規定而設。惟上述二協定已於 1997 年 2 月 20 日廢止。(c) FUND(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)設立油污染損害國際賠償基金國際公約。該公約係配合 1969 年油污染損害民事責任國際公約而設。該基金亦有賠償責任限制。(d) 美國之「溢油責任信託基金」(Oil Spill Liability Trust Fund)，係依據美國 1990 年油污染法設立。

送人或船舶所有人並非核子設施之經營人³⁵，故依該法不負核子損害之賠償責任。若無須負責，則無主張責任限制之必要。

海商法所規定核子動力船舶所生核子損害之賠償與 1976 年公約所規定者相同。核子動力船舶所生之核子損害不在我國核子損害賠償法所定義之核子損害範圍內³⁶，不適用該法之規定，故應由其他法律規範。依海商法，船舶所有人不得主張責任限制。

海商法所採金額主義之規定係參酌 1957 年海船所有人責任限制公約 (International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ship, 1957，以下簡稱 1957 年公約)。1957 年公約、1976 年公約與海商法對船舶所有人責任限制金額規定之比較，如表 5-6 所示。

表 5-6 我國海商法與相關國際公約對依金額主義之責任限制金額比較表³⁷

法律別 項目	海商法第 21 條第 4 項	1957 年公約第 3 條 第 1 項	1976 年公約第六條
僅發生 人命或 身體之 傷亡時	以船舶登記總噸位， 每一總噸 162 SDR。	以船舶登記淨噸位每 噸位 3100 金法郎為限 (或依其 1979 年議定 書折合成 206.67 SDR)。	以船舶登記總噸位： 1.船舶噸位在 500 以下者：每 船以 333,000 SDR 計。 2.船舶噸位超過 501 至 3000 以下者：超過部分每噸位另 加 500 SDR。 3.船舶噸位超過 3001 至 30,000 以下者：超過部分每 噸位另加 333 SDR。 a. 船舶噸位超過 30,001 至 70,000 以下者：超過部分 每噸位另加 250 SDR。 b. 船舶噸位超過 70,000 者 ：每噸位另加 167 SDR
僅發生 財物損 害時	以船舶登記總噸位， 每一總噸 54 SDR。	以船舶登記淨噸位， 每噸位 1000 金法郎 (或 折合為 66.67 SDR)。 。	以船舶登記總噸位： 1.船舶噸位在 500 以下者：以 167,000 SDR 2.船舶噸位超過 501 至 30,000

35. 依該法第六條，核子設施指核子反應器、生產核子物料之工廠及專營儲存核子物料之儲存設備，故運送工具即使載運核子物料、廢料亦非核子設施，故運送人非其所定義之核子設施經營人。

36. 依該法第八條，核子損害指核子設施內之核子物料等所發出之放射性、毒害性、爆炸性或其他危害性，及游離幅射等之損害。

37. 本表之國際公約相對條文之原文文字結構較為單純，但較冗長，為節省篇幅，不予列出。

			<p>以下者：超過部分每噸位另加 167 SDR。</p> <p>3.船舶噸位超過 30,001 至 70,000 以下者：超過部分每噸另加 125 SDR。</p> <p>4.船舶噸位超過 70,000 者：每噸另加 83 SDR。</p>
同一事故中發生人身傷亡及財物損害時	以船舶登記總噸位，每一總噸 162 SDR 為限。但人身傷亡，應優先以船舶總噸位，每一總噸 108 SDR 計算限額。若仍不足以清償人身傷亡時，其不足額再與財物之損失，每一總噸 54 SDR 之數額，比例分配受償。	以船舶登記淨噸位，每噸位 3100 金法郎（或折合 206.67 SDR）為限。但在此限額下，以其中每噸位 2100 金法郎（或折合 140 SDR）賠償人身傷亡。其餘 1000 金法郎（或折合 66.67 SDR）供財物損害及人身傷亡尚未足額受償之部分平均分配受償。	依僅發生人身傷亡時之責任限制計算規定，所未能充分獲賠之部分，可參與依僅發生財物損害時所計算出之責任限制，比例分配。
旅客運送			<p>第七條：</p> <p>對每一個別事件之船上旅客人身傷亡，依：</p> <p>1. 船舶證書上許可之載客人數乘以 46,666 SDR 計算責任限制。</p> <p>2. 但以不應超過 25,000,000 SDR 為限。</p>

茲比較分析海商法與 1957 年公約、1976 年公約如下。

1. 海商法所採金額主義與 1957 年公約相似，但我國以船舶總登記噸位 38，而 1957 年公約則以淨登記噸位 39。
2. 海商法規定每噸位之責任限制金額較 1957 年規定者小，雖然以總噸位計可彌補不足，但其計算所得之金額與 1957 年公約及 1976 年公約之規定有顯著之差別。

38. 亦即指船舶遮蔽甲板以下之總容積，以 100 立方英尺（或 2.83 立方公尺）為一總噸位，見 1969 年船舶丈量國際公約。

39. 亦即上述之總噸位扣除船員起居、駕駛台、機艙等不能供載客、貨之容積。

二、採用國際公約之方式

海商法關於得主張責任限制之人（第 21 條第 2 項）、得主張責任限制之事由（第 21 條第 1 項）及不得主張責任限制之情形（第 22 條）係節採 1976 年公約，船價主義（第 21 條及第 23 條）係節採 1924 年公約，而所採金額主義之金額計算方式（第 21 條第四項）則節採 1957 年公約。在彙整及折衷採用之餘，未免有矛盾或爭議之處。基於下列理由，應以採 1976 年公約為佳：

1. 1976 年公約已於 1986 年生效，其所代表者為新的國際立法趨勢：採較高額之責任限制金額主義⁴⁰ [36,37,38]。而船價主義最常被垢病之點船價甚低時，船舶所有人等於變相免責，尤其在船價在海上事故後而大幅減損時為然。1967 年 *The Tarrey Canyon* 油輪案⁴¹，造成鉅額油污染，其船舶所有人曾主張以事件後之船價 50 美元（僅一艘救生艇殘存）限制其責任⁴²，但若按 1957 年公約之金額主義計算，應約達 130 萬英鎊，亦顯示船價主義較不利於債權人之求償。此外，船舶所有人常僅投保最低額度之責任保險⁴³，而其股東又以出資額限制其責任，且在一海難案件中，尚有其他優先債權人（例如船長、海員本於僱傭契約所生之債權），對於殘存之船舶，求償人甚難以扣押，取得賠償³⁹。對一船公司，則更難以十足求償。
2. 1976 年公約雖提高船舶所有人之責任限制金額，此為國際立法之趨勢，應不致造成我國航商之困擾，亦不致提高其保險成本或 P&I Club 之會費，蓋此等規定亦同等地適用外國船舶（如阿瑪斯輪）⁴⁴。事實上，目前並無直接證據顯示採 1976 年公約國家之國籍船隊的船舶保險費用較高。而國際航運運費之決定主要依船噸供需之情形，而非依航運成本（含保險費），且船舶保險費僅占航運成本極小部分⁴⁵。
3. 由於船價主義對船價之估計及證明方式常引起爭議，故 1957 年公約及 1976 年公約已改採金額主義，此為國際立法之趨勢。海商法將來進一步修正時，應以採金額主義為宜。而對於金額主義下之責任限制金額，

40. 1976 年公約已為主要海運國家如法國、日本、英國、澳洲、德國、希臘、挪威及荷蘭等採納。但亦有主張維持 1957 年公約之船所有人責任限制金額，例如阿爾及利亞、印度、伊朗及新加坡等。

41. *In re Barracuda Tanker Corporation* 409 F.2d. 1013；本案後來船方與英、法二國政府以數百萬美元達成和解。

42. 1957 年公約尚未規定對油污染，船舶所有人不得主張責任限制，參該公約第 1 條第 4 項。

43. 參我國海洋污染防治法第三十三條第二項：「前項責任保險或擔保之額度，由中央主管機關會商財政部定之。」

44. 一般而言，責任保險人以承保範圍（cover）、船舶因素（vessel）、營業種類（trade）、船舶管理（management）及索賠紀錄（claims record）來決定保費高低，參 Hazelwood^[13], pp. 114-116。但若遇重大海難事遇，再另向會員公司加收保費，參 Coghlin^[40], at 417。

45. 應在 2% 以下，參林光、張志清^[41]，頁 134, 141。

若基於保護我國債權人權利及公共利益之立場⁴⁶，應採與 1976 年公約相同之規定，而非以 1957 年之方式⁴⁷。

4. 對航行我國水域之外國船舶課以較高、較嚴格之責任限制，未必對我國船舶運送人不利。因此，依 1976 年公約採較高及較嚴格之責任限制制度，對我國航商之競爭力及貨運成本應無直接之衝擊。

三、未來立法方式

國際間對國際公約之採納有多元化、分歧化之現象，此因國際公約因實務需要而不斷演進修正，但各國國內立法採納國際公約之速度不一⁴⁸。國際公約締約國均以採納單一之公約為原則，雖對公約部分內容可保留而無須完全採納⁴⁹，但似無同時採用二種以上同性質之公約^{50 [38]}。海商法第 21 條至第 23 條採三種公約以規範船舶所有人責任限制應為特例。其節採之過程中，對三種公約之文字已再三濃縮，以求廣納眾議，惟亦有諸多缺漏或不符國際公約立法之原意。若由法官之解釋或裁量，則常有分歧，而未必符合國際公約或海商法之立法目的。若法律文字能與國際公約一致，將來對有爭議部分文字亦可酌採與符合國際立法趨勢之定義，可減少適用之問題。

基於上述，對海商法相關條文修正之建議如表 5-7 所示。

46. 參美國 *Maryland Gas v. Cushing* 347 U.S. 40 (1954) 之判決，在本案中法院認為，若國會有意優惠船舶所有人，應可在不犧牲受害人之利益下為之。而在 *The Bramley Moore* [1963] 2 Lloyd's Rep. 429 at 437 Denning 法官亦認為船舶所有人責任限制法律與“public policy”有關。

47. 事實上海商法第 21 條所規定者應未完全依照 1957 年公約。

48. 與海商法有關之各種國際公約批准及生效情形，參柯澤東，頁 169-173。

49. 例如依 1976 年公約第 18 條，締約國得排除該公約第 2 條第 1 項 (d) 及 (e) 款。

50. 雖有部分國家如西班牙、波蘭，已批准採納 1976 年公約，但未明示廢除 1957 年公約。在解釋上，應認為係採 1976 年公約。

表 5-7 對海商法船舶所有人責任限制規定修正之建議

現行條文	建議修正條文
<p>第 21 條第 1 項：</p> <p>船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：</p> <p>一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。</p> <p>二、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。</p> <p>三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。</p> <p>四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。</p>	<p>第 21 條第 1 項：</p> <p>船舶所有人<u>及施救人</u>⁵¹對下列事項所負之責任⁵²，依第五項所示之金額為限：</p> <p>一、發生在船上，或與操作船舶或救助工作<u>直接有關</u>之人身傷亡或財物毀損或滅失，<u>以及因此所致之間接損失的賠償</u>⁵³。</p> <p>二、船舶操作或救助工作<u>直接有關</u>權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。</p> <p>三、對沉船、破船、擱淺或已棄船之船舶打撈、移除、破壞或使之無害，包括在該船上或自船上落海之<u>任何物品</u>，所生之損害賠償⁵⁴。</p> <p>四、<u>與該船貨物之移除、破壞或使之無害有關之求償</u>⁵⁵。</p> <p>五、<u>由應負責任之人以外之人所採取之措施，以避免或減輕應負責任之人依本法得主張責任限制有關之損失，以及由此種措施所致進一步損失之求償。</u>⁵⁶</p>
	<p>第 21 條第 2 項</p> <p><u>前項所提起之各項求償，縱以追償或依契約求償或以其他方式，仍應受責任限制。但依第三至五款所提起之索賠，在其涉及與應負責任之人所訂契約下之報酬的範圍內，不應受責任限制之拘束。</u>⁵⁷</p>
<p>第 21 條第 2 項：</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經</p>	<p>第 21 條第 3 項：</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人⁵⁸、經理人及營運人。<u>施救人</u>⁵⁹，<u>包括提供與救</u></p>

51. 本表劃底線斜粗體字部分為本文建議修正之部分。為符合 1976 年公約之規定，修正為「直接有關」，並包括「因此所致之間接損失」。
52. 為符合 1976 年公約之規定，增列「施救人」使施救人及其受僱人、代理人參與救助工作所生之債務，亦得主張責任限制。因施救人未必擁有或操作船舶，故在船舶所有人之外，增列施救人。
53. 1976 年公約第 2 條第 1 項第 2 款關於「海上運送遲延」之損害賠償，常為非實體貨損之財務損失或間接損失，應可包括在第 1 款之「間接損失」內，故可省略。
54. 為符合 1976 年公約之規定，將範圍擴大至破船、擱淺船等。至於不包括因契約關係所生之損害賠償，則統一由建議新增之第 21 條第 2 項規定。
55. 為符合 1976 年公約之規定，增列第 4 款。
56. 原第 4 款依 1976 年公約修正，使之不限於「前二款」。條次修改為第 5 款。
57. 依 1976 年公約第 2 條第 2 項，增列本項。
58. 雖 1976 年公約以「傭船人」稱之，但仍以「船舶承租人」為妥。
59. 第 3 項增列「施救人」及「救助作業」之定義。故施救人不限於海商法船舶之所有人，使我國海軍或海巡署對參與救助工作所致之損害，得主張責任限制。

理人及營運人。	<p>助作業有關服務之任何人。救助作業包括本條第一項第三至五款所稱之作業。</p> <p>第 21 條第 4 項： <u>本條有關船舶所有人或施救人所得主張之責任限制，對船舶所有人或施救人之受僱人或代理人亦得主張之。但有第二十二條規定情形之一者，不在此限。</u>⁶⁰</p>
<p>第 21 條第 3 項： 第 1 項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，...</p>	<p>(刪除)⁶¹</p>
<p>第 21 條第 4 項： 第 1 項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：</p> <p>一、對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單位，計算其數額。</p> <p>二、對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。</p> <p>三、前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。</p> <p>四、船舶登記總噸不足三百噸</p>	<p>第 21 條第 5 項： <u>第一項所稱之責任限制，依下列規定計算：</u>⁶²</p> <p>一、<u>對財物損害之賠償，以船舶登記總噸位：</u>⁶³</p> <p>(一) <u>船舶總噸位未滿五〇一者：每船以國際貨幣基金，特別提款權一六七、〇〇〇計算單位。</u></p> <p>(二) <u>船舶總噸位五〇一以上至未滿三〇、〇〇一者：超過五〇〇部分每一總噸位另加特別提款權 一六七計算單位。</u></p> <p>(三) <u>船舶總噸位三〇、〇〇一以上至未滿七〇、〇〇一者，超過三〇、〇〇〇部分每一總噸位另加特別提款權一二五計算單位。</u></p> <p>(四) <u>船舶噸位七〇、〇〇一以上者，超過七〇、〇〇〇部分每一總噸位另加特別提款權八三計算單位。</u></p> <p>二、<u>對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸位：</u></p> <p>(一) <u>船舶總噸位未滿五〇一者，每船以特別提款權三三三、〇〇〇計算單位。</u></p> <p>(二) <u>船舶噸位五〇一以上至未滿三、〇〇一者，超過五〇〇部分每一總噸另加特別提款權五〇〇計算單位。</u></p> <p>(三) <u>船舶總噸位三、〇〇一以上至未滿三〇、〇〇一者，超過三、〇〇〇部分每一總噸位另加特別提款權三三三計算單位。</u></p> <p>(四) <u>船舶總噸位三〇、〇〇一以上至未滿七〇、〇〇一者，超過三、〇〇〇部分每一總噸另加特別提款權二五〇計</u></p>

60. 增列第 4 項，使船舶所有人及施救人之受僱人、代理人亦得主張責任限制。

61. 既採金額主義，對本航次之運費及附屬費規定可予刪除。

62. 依 1976 年公約第 6 條金額主義，其金額及計算單位悉依該公約，以符合國際立法趨勢。

63. 依 1969 年船舶丈量國際公約，船舶總噸位以材積為單位而非重量，故噸位數字之後不另加「噸」。

<p>者，以三百噸計算。</p>	<p><u>算單位。</u></p> <p>(五) <u>船舶總噸位七〇、〇〇一以上者，超過七〇、〇〇〇部分每一總噸另加特別提款權一六七計算單位。</u></p> <p><u>三、同時發生財物及人身傷亡之損害賠償時，依第二頂計算所得之金額</u>，不足以全部清償人身傷亡之全部求償，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。</p> <p>四、船舶登記總噸位不足<u>五〇〇</u>者，以<u>五〇〇</u>計算⁶⁴。</p> <p>五、<u>對任何不在船上進行救助工作之施救人，或非船舶所有人之施救人，以船舶登記總噸位一、五〇〇計算</u>。⁶⁵</p>
<p>第 22 條：</p> <p>前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：</p> <p>一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。</p> <p>二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。</p> <p>三、救助報酬及共同海損分擔額。</p> <p>四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。</p> <p>五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。</p> <p>六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。</p>	<p>第 22 條</p> <p>前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：</p> <p>一、<u>由於應負責任之人本人之故意或重大過失所致損害之求償</u>。⁶⁶</p> <p>二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。</p> <p>三、<u>在共同海損中之救助報酬及分擔額之求償</u>。⁶⁷</p> <p>四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。</p> <p>五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。</p> <p>六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。</p>
<p>第 23 條：</p> <p>船舶所有人，如依第 21 條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。...</p>	<p><u>(刪除)</u>⁶⁸</p>

64. 第 4 款，改以「總噸位五〇〇」以符合前述第 1、2 款之規定。

65. 參 1976 年公約第 6 條第 4 項。

66. 依 1976 年公約第 4 條修正，其中「輕率且明知損害可能發生之行為或不行為」相當於我國法之「重大過失」。

67. 依 1976 年公約第 3 條 (a) 修正

68. 海商法若採金額主義，則無需規定船價之估計方式。

四、對求償規定之建議

對一船公司或外國船舶所有人求償時，常有強制執行之困難，似可參酌我國國情（例如公共利益、人民權利及海洋環境保護），增訂適當之債權保全規定。以阿瑪斯輪案為例，其為希臘籍貨船，且非承載我國進出口貿易貨物，但該事件卻對我國海岸景觀造成相當之損害。而救援、移除沉船、清除油污染及油污損害賠償等金額甚高，其求償過程，因無完善之法規作為依據，極為艱辛。我國商港法第 16 條關於沉船、物資及漂流物打撈與清除之規定，無法適用於商港區域外，且無法據之促使船舶所有人主動打撈或移除之義務或負賠償之義務⁶⁹，將來若可在海商法、商港法及海洋污染防治法相關條文中適當加入債權保全之規定，當有助於求償及維護我國港口、海域之安全。

此外，亦可參考美國 1899 年河川及港口法（the Rivers and Harbors Act 1899, 33 U.S.C. Sections 401 *et. seq.*）或英國 1847 年港口、碼頭及凸堤條款法第 56 條及 1894 年海事法第 503 條等，規定船舶所有人對我國港務當局代為打撈或移除之費用，不得主張責任限制規定⁷⁰。

5.2.2 海事優先權

我國海商法第 24 至 32 條關於海事優先權之規範，係參考 1967 年海事優先權及抵押權統一規則國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967，以下簡稱 1967 年海事優先權公約)之規定，以下比較我國海商法海事優先權之規定與 1967 年關於海事優先權及抵押權統一規則國際公約之差異。1967 年海事優先權公約之內容與我國海商法相關之內容，茲比較如表 5-8 至表 5-12 所示：

表 5-8 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之項目規定比較表

我國海商法第 24 條	1967 年公約第 4 條第 1 項
下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：	下列各項之請求權應受以船舶為標的之海事優先權的擔保：(The following claims shall be secured by maritime liens on vessel：)
一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。	1.船長、高級船員及其他服務於船上之人員，在船上任職所應得之薪資及其他款項。(Wages and other sums due to the master, officer and other member of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel.)
二、因船舶操作直接所致人身傷亡，	3.與船舶操作直接有關，不論在陸上或水上發生的人

69. 我海洋污染防治法第 33 條至第 34 條規定，僅適用於海域污染損害賠償。而同法第 35 條，雖可以限制相船員離境方式，促使船舶所有人或其責任保險人負賠償責任，但亦僅適用於海域污染之損害，且有人權上之爭議，故對移除費等債權之保全，仍有不足。

70. 參 *In re Chinese Maritime Trust* 478 F.2d 1357, 1973 A.M.C. 1110 (1973)。

對船舶所有人之賠償請求。	身傷亡對船舶所有人之賠償請求。(Claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel.)
三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。	5.救助、移除殘骸及共同海損分擔之請求。(Claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.)
四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。	4.與船舶操作直接有關，不論在陸上或水上發生的財物毀損或滅失，依據侵權行為而無法依據契約向船舶所有人提出之賠償請求。(Claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel.)
五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。	2.港埠、運河、其他水道費及引水費。(Port, canal and other waterway dues and pilotage dues.)

表 5-9 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權與抵押權順位關係比較表

我國海商法	1967 年海事優先權與抵押權統一規則國際公約
<p>第 25 條：</p> <p>「建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前」。</p>	<p>第 6 條第 2 項：</p> <p>「對於下列之人因占有船舶所享有留置權時，其留置權行使之位次應在第 4 條所列船舶優先權之後，不論是否已有任何已登記之抵押權，但在船舶離開造船人或修船人之占有時消滅：</p> <p>(1)造船人：以擔保其造船費之請求權。</p> <p>(2)修船人：以擔保其在占有中所為修繕費之請求權」。</p>

表 5-10 海商法與 1967 年海事優先權公約對不適用海事優先權項目規定比較表

我國新海商法第 22 條第二款至第 4 款至第 6 款之賠償請求（依第 26 條規定）	1967 年公約第 4 條第 2 項
<p>1. 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。</p> <p>2. 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。</p> <p>3. 核子動力船舶所生核子損害之賠償等三款之請求權。</p>	<p>1. 放射性物質（the radioactive properties）。</p> <p>2. 放射性物質與有毒的或爆炸性的或其他危害性之核燃料物質，或放射性產品或廢料之混合物（a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other – hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.）。</p>

表 5-11 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之除斥期間規定比較表

我國海商法	1967 年公約
<p>第 32 條：</p> <p>第 24 條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第 24 條第一款之賠償，自離職之日起算。</p>	<p>第 8 條：</p> <p>1. 第 4 條所規定之海事優先權自其所擔保之賠償請求權發生起一年而消滅，除非在此一年期間內該船舶已以強制出售之目的被扣押。（The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.）</p> <p>2. 前項所稱之一年期限不得中止或中斷，但優先權人依法而無法扣押該船舶之期間，不計算在內。（The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.）</p>

表 5-12 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之標的規定比較

我國海商法第 27 條	1967 年海事優先權公約 第 4 條第 1 項
<p>一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p> <p>二、在發生優先債權之航行期間內之運費。</p> <p>三、船舶所有人因本航次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。</p> <p>四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。</p> <p>五、船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。</p>	<p>下列各項之請求權應受以船舶為標的之海事優先權的擔保。</p> <p>(The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel)</p>

因應國際間有關海事優先權之演進，提出對我國海商法未來修正建議方向，如表 5-13 所示：

表 5-13 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之項目規定比較表

建議修正我國海商法第 24 條條文	說明
<p>下列各項之請求權應受以船舶為標的之海事優先權的擔保：</p> <p>一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。</p> <p>二、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。</p> <p>三、<u>與船舶操作直接有關，不論在陸上或水上發生的人身傷亡對船舶所有人之賠償請求。</u></p> <p>四、<u>與船舶操作直接有關，不論在陸上或水上發生的財物毀損或滅失，僅能依據侵權行為而無法依據契約向船舶所有人提出之賠償請求。</u></p> <p>五、救助之報酬、清除沈船及殘骸費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。</p>	<p>1. 以船舶及附屬費為限。</p> <p>2. 依 1967 年公約之順位修正。</p> <p>3. 依 1967 年公約修正各項文字。</p>

對不適用海事優先權之項目，提出我國海商法未來修正之建議，如表 5-14 所示。

表 5-14 海商法與 1967 年海事優先權公約對不適用海事優先權項目規定比較表

建議修正我國海商法第 26 條條文	說明
本法第二十二條第五款至第六款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。	因我國對油污之損害賠償尚未成立賠償基金或要求進入我國水域之船舶提供油污染財務責任保證（Certificate of Financial Responsibility），故不應將第二十二條第四款列入不適用優先權之項目。

對除斥期間規定，提出我國海商法未來修正之建議，如表 5-15 所示。

表 5-15 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之除斥期間規定比較表

我國海商法第 32 條條文	說明
第 24 條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第 24 條第 1 項第 1 款之賠償，自離職之日起算。	本項可維持不變，蓋可保障船員之權利，且可督促其他優先債權人及早主張其債權。

對海事優先權之標的規定，提出我國海商法未來修正之建議，如表 5-16 所示。

表 5-16 海商法與 1967 年海事優先權公約對海事優先權之標的規定比較表

我國海商法第 27 條條文	說明
<p>一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p> <p>二、船舶所有人因本航次航行中船舶所受損害應得之賠償。</p> <p>三、船舶所有人因共同海損應得之賠償。</p> <p>四、在發生優先債權之航行期間內之運費。</p> <p>五、船所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。</p>	以船舶及附屬費為限。

5.2.3 船舶抵押權

有關船舶抵押權之規定散見於我國民法、船舶登記法、強制執行法等法律，另我國海商法第 33 至 37 條關於船舶抵押權之規定，亦參考 1967 年海事優先權公約訂定。其相關條文之比較及評析如表 5-17 所示。

表 5-17 1967 年海事優先權公約與我國相關法律對抵押權優先位次規定比較表

法律項目	1967 年海事優先權公約	我國相關之法律條文
登記之效力	第 1 條： 「海船之抵押權，如符合下列條件者，在各締約國間應承認其效力：	
	一、抵押權經依船舶登記國之法律成立並登記有案者。	1.民法物權第 860 條（抵押權之設定及定義）。 2.海商法第 36 條，船舶登記法第 3、4 條（抵押權登記之對抗效力）。
	二、登記及其文書，應依船舶登記國之法律呈送登記官署，備妥之任何文書應公開供人查閱，並得申請該官署發給登記之節本（Extracts）及文書之謄本。	1.船舶登記法第 2 條（船舶登記之主管機關）。 2.船舶登記法第 62 條（登記簿影本或節本之申請）。 3.船舶登記法第 63 條（公開供閱覽）。
	三、前述第 2 款規定之登記或文書上應載明抵押權人之姓名、住址，或為不記名（to bearer）、其擔保之金額以及依船舶登記之締約國法律用以決定其位次的時間及其他事項」。	1.船舶登記法第 19 條（登記證書之內容，含登記日期及權利先後位次、登記人姓名等）。 2.船舶登記法第 44 條（記載債權之數額）。
抵押權之位次	第 2 條： 「在不違反本公約之規定，已登記之各抵押權間之位次，及其對第三人效力，應依登記國之法律定之。在不違反本公約之規定，其強制執行程序之所有事項，應由強制執行國之法律管轄」。	1.船舶登記法第 30 條（各抵押權間之位次）。 2.海商法第 33 條，船舶登記法第 4 條（對抗第三人效力）。 3.民法第 873 條（抵押權之實行）（拍賣）。 4.強制執行法第 75 至 113 條（不動產之強制執行）。 5.強制執行法第 114 條、第 114 條之 1、第 114 條之 2、第 114 條之 3 及海商法第 4 條（船舶之強制執行）。

抵押權之銷及變更	<p>第3條：</p> <p>「一、締約國塗銷船舶登記時，除第11條規定外，非經抵押權登記權利人之書面同意，不得准許。</p> <p>二、船舶已於締約國登記者，除有下列情形外，不得在其他締約國再為登記。</p> <p>(一)原登記國出具之證書，證明該船舶已註銷登記者。</p> <p>(三)原登記國出具之證書，證明該船舶可於重新登記之日註銷原登記者」。</p>	<p>1.船舶登記法第59條（抵押權之註銷登記）。</p> <p>2.船舶登記法第11條（申請登記，應附送之文件）。</p> <p>3.船舶登記法第52條（建造中船舶已有抵押權）。</p>
----------	--	--

5.3 運送

我國海商法第三章運送包括貨物運送、旅客運送及船舶拖帶三節。

5.3.1 海上貨物運送之立法趨勢

目前已生效之三個國際公約：海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則，存在相當大之差異，已導致大量之法律衝突，而不利於國際貿易之正常發展。此外，對於國際複合運輸、電子商務、港埠及貨物終站營運人之責任、現行常生爭議之海上法律事件，如無單放貨、危險品用送、託運人應盡義務、遲延運送責任等，三個已生效之國際貨物運送公約尚未明確規範，而有待一個合理而能為各主要海運國家所接受之國際立法。

我國海商法於民國1999年修正時，在貨物運送方面之立法主要係參考1968年海牙威士比規則，對上述國際海商法律問題尚乏明文規定。目前適用上，主要參考民法及其他法律，故有必要參考國際立法趨勢，研修現行海商法。

在決定是否應節採鹿特丹規則內容以修正我國海商法，應考慮下列因素：

一、國際海上貨物運送立法之趨勢

- (一)貨主國或貨方之影響力越來越大，而有加重運送人義務及責任之立法趨勢。
- (二)航運事業，因造船、通訊、航海、氣象預測技術之提高，而有風險逐漸降低之趨勢。即使因國際公約之加重運送人責任，但對運送人所承擔之

成本未必有直接影響。除因海運事故減少，風險可透過海上保險規避外，亦因船舶大型化，貨櫃港口及終站經營高效率而使單位運輸成本大幅降低。因此，運送人所在乎之修法重點，未必全在海上運義務及責任，而可能也希望藉由修法而使運輸安全、運輸效率提高，並明確規範運送契約當事人間之權利義務關係，使其易於掌控風險。

(三)船貨雙方權利義務之平衡。漢堡規則雖已生效，但因加重運送人責任，打破海牙規則體系所建立之責任的平衡，卻未能建立起新的平衡，令船東國概括接受此一變革，故批准加入國家大都為貨主國，其貿易額約僅佔全球貿易額之 5%，故尚未達到統一立法之目標。後來之國際公約，例如鹿特丹規則，在運送人責任架構上大致仍仿海牙規則，包括運送人之基本義務（提供適航能力船舶、照料貨物及不作不合理偏航）、免則事由、單位責任限制、舉證責任、訴訟時效等運作架構及內容，僅在內容上作微調。然相對之下，較易為貨主國及船東國所接受。

(四)將針對目前運送實務上常見之爭議參考航運慣例或商業習慣，提出規範，包括：

1. 電子商務。
2. 戶至戶運輸之需求。
3. 危險品運送。
4. 貨櫃運輸。
5. 基於運輸安全、運輸效率，對託運人應盡申報貨物品名、提供運送文件及貨物處理事項。
6. 無單放貨之問題。
7. 爭議之解決方式，包括訴訟及仲裁。

二、我國航運及貿易之發展

雖然面臨台灣產業外移，貨櫃進出量減少，但國人所經營之貨櫃船隊（含權宜船）的運能已居世界第 4 位（僅次德、日及丹麥），而散裝乾貨船隊亦居世界第 7 位（僅次於日本、希臘、大陸、南韓、香港及德國）（依 ISL, SSMR April/July, 2008 之統計），而我國出口之定期航運貨物亦較進口多，出口貨之求償地大都在目的地之受貨人（進口商）而非出口地之託運人（出口商）。此等之貨損索賠往往不屬我國法院管轄、依我國法律求償。由此推論，我國多居船東國之地位。未來海商法修正仍不宜大幅提高運送人責任。

5.3.2 海上旅客運送之立法趨勢

一、海上旅客運送國際公約

(一)1974 年海上旅客及其行李運送雅典公約(Athens Convention relating to

the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974)，及其 1976、1990 修正議定書。

(二)2002 年雅典公約修正議定書(Protocol of 2002 to the Athens Convention)。

二、2002 年雅典公約對運送責任之主要修正

- (一)對航運事故(Shipping Accident)所致之人身傷亡，例如因船舶碰撞、沉沒、擱淺等引起，適用嚴格責任原則，比較 1974 年公約所採之過失責任原則，2002 年公約有加重運送人責任之趨勢。
- (二)對非航運事故(Non-Shipping Accident)，例如旅客在船上不慎自舷梯跌落，而致人身傷亡，採推定過失責任原則，但要求舉證責任倒置，亦即由損害之事實推定運送人有過失，再由運送人證明自身無過失，否則應負其賠償責任。
- (三)對旅客之隨身行李，若為航運事故所致者，以推定過失原則決定。若為非航運事故所致者，以一般過失原則決定。
- (四)其他行李之損害，則不論是否為航運事故皆已推定過失責任決定之。
- (五)對於超額責任，亦即超過 250,000 SDR，但不超過 400,000 SDR 之損失，如經證明運送人有過失，運送人仍應負責，不得主張責任限制之利益。
- (六)強制保險：2002 年雅典公約規定，客輪營運人應對每一旅客每一事故投保不低於 250,000 SDR 之責任保險，且船上應隨時備就此等強制保險或財務保證相關證明文件。

三、我國海商法有關旅客運送規定之相關問題

- (一)未採最新國際公約作為修正之參考，例如節採 1974 年雅典公約相關規定。
- (二)人貨不分。海商法第 79 條規定「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節（貨物運送）之規定。」但兩者之性質不同，尤其是在運送人之基本義務（船舶適航能力、照料貨物義務等）及單位責任限制等差異甚大，不應為立法方便而簡化規定。
- (三)過多之行政規範，例如強制保險、票價負擔及遲延運送解約權。
- (四)條文內容不全，而須參酌民法相關規定。
- (五)運送人責任是否應參照國際立法趨勢予以加重。

因科技進步，使船舶設備抵禦海上風險能力大為提升，而人民生活水準提高，未來海上旅客運送之運送人責任將朝向以嚴格責任制度(Strict liability system)，亦即較少之免責事由，取代現行之過失責任制度(Fault based liability system)。由我國海商法第 79 條規定，旅客運送準用貨物運送推之，仍採較寬鬆之過失責任限制。

- (六)對旅客人身傷亡是否採強制責任保險，仍有待探討。

我國航業法第 17 條，及船舶運送業管理規則第 27 條規定，運送人亦為每一旅客投保人身傷害保險新台幣 200 萬元，違反者依航業法 57 條法則處分，但海商法及保險法並無相關規定，未來在修正時可考慮下列事項：

- 1.是否規定應強制投保責任保險或取得相應之財務保證(Financial security)。
- 2.是否建立直接訴訟制度，亦即賦予求償人直接訴責任保險人或其他提供財務擔保之人的權利。

5.4 船舶碰撞

我國海商法第四章 船舶碰撞主要在規範船舶碰撞責任，為民法關於侵權行為(例如第 184 條)之特別法。

5.4.1 船舶碰撞國際立法現況

船舶碰撞相關之國際立法為：

- 一、1910 年碰撞統一規則國際公約(International for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collision, 1910)
- 二、1952 年海船假扣押國際公約(International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952)
- 三、1952 年碰撞民事管轄權國際公約(International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952)

1910 年碰撞公約主要在規範碰撞責任（依過失比例推定確定責任）及對人身傷亡之連帶責任等。CMI 雖於 1985 年推出「確定海上碰撞損害賠償國際公約草案」，並於 1987 年於里斯本進行修正，簡稱「里斯本草案」，但至今尚未通過。該草案對海上碰撞（不限於船舶間之碰撞）之損害賠償原則、船舶全損及部分損失、船期損失及租金或運費損失、貨物及船上其他財產損害、人身傷亡等損害賠償範圍其計算方法作明確規定，而可供未來立法之參考。

5.4.2 我國船舶碰撞未來立法方向

我國海商法未來修正時可考慮下列因素或方向：

- 一、海上風險之特性與過去不同，包括：

- (一) 因科技進步，海上風險因自然因素或船舶實體設備之特性等而導致碰撞事故之可能性相對會減少，而人為因素，包括航行過失、船舶維修不當等風險將提高。如何以法律制約後者之發生，如責任分配公平、符合大眾利益，應予考慮。
- (二) 隨著船舶大型化，及對環境之重視，每一事件之後果及賠償金額將超過以往。此等因素涉及船舶所有人責任限制、海上保險等相關議題。
- (三) 海上碰撞責任將不限於船舶間之碰撞，故對「碰撞」之定義將可能修正，包含與其他海上或水中浮動或固定物體之間之碰撞，甚至可包括與水上飛機及自天空掉落物體間之碰撞。

二、碰撞責任之歸責方式是否修正

1910 年碰撞公約採依過失比例分配責任，若不可歸責於任一方時，或原因不明時，則互不負賠償責任。但若未來將納入船舶與其他物體之碰撞，例如海上鑽油平台、水上飛機，則因雙方移動能力不同，而有必要考慮細分責任規定。

三、是否建立碰撞損害賠償基金或強制責任保險機制

傳統碰撞涉及人身傷亡或財物損失，但未來更擴及對海洋環境汙染，其後果可能甚為嚴重而其求償金額將甚為龐大。已於其他法律產生關聯，包括海洋汙染防治法、核子損害賠償法等，若船舶所有人為一船公司，其所能提供充分之損害賠償可能甚為渺小，而有必要考慮輔以強制保險等規範。

茲比較海商法及船舶碰撞公約相關條文，如表 5-18 所示。

表 5-18 海商法與碰撞公約對船舶碰撞責任界定規定比較表

法律項目	海商法	船舶碰撞公約
不可抗力或不明原因所致者	第 95 條： 「碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。」	第 2 條第 1 項： 「若碰撞為意外事件，由不可抗力(force majeure)，或其碰撞原因不明時，其損害由受害人自負之。」 第 2 條第 2 項： 「相撞船舶，或其中之任一船，於事故發生時為停泊(或在其他定著狀態)中者，本條規定仍適用之。」
一方過失所致者	第 96 條： 「碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任。」	第 3 條： 「碰撞由一船舶之過失所致者，損害賠償責任由該有過失之船舶負責。」
共同過失所致者	第 97 條第 1 項： 「碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任。」	第 4 條第 1 項： 「兩艘或兩艘以上之船舶均有過失者，各依過失程度之比例負其責任。如不能判定各船之過失程度，或其過失顯屬相等者，平均負擔責任。」 第四條第二項： 「對於船舶或其貨載，或對於船員、旅客或船上其他人員之行李所生之損害賠償，由有過失之船舶依前項比例負擔之。即使對第三人，該船舶不應負擔超過此項比例之損害賠償。」
	第 97 條第 2 項： 「有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。」	第 4 條第 3 項： 「對於由死亡或身體傷害所生之損害賠償，有過失之船舶應對第三人負帶責任。但一船已為賠償之數額，超過本條第一項最後所應負擔之數額時，其向同有過失之他船，請求分擔之權不受影響。」 第 4 條第 4 項： 「關於前項分擔請求權，在限制船舶所有人對船上人員責任之契約或法律規定上之意義及效力，由各國法律定之。」
因引水人之過失所致者	第 98 條： 「前二條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。」	第 5 條： 「前列各條規定之責任，於因引水人過失所致之碰撞事件亦適用之，即使引水人之僱用由法律所強制者亦同。」

各國立法例對於不明原因及不明過失所致碰撞之規定，頗不一致⁷¹，大陸海商法第 167 條規定：船舶發生碰撞，係由於「不可抗力」或「其他不能歸責於任何一方之原因」，或「無法查明原因」造成的，碰撞各方互相不負賠償責任。其立法旨意與船舶碰撞公約相同。而海商法對於碰撞責任界定之規定，原則上亦與公約相符，海商法第 95 條規定：碰撞係因「不可抗力」發生者，被害人不得請求損害賠償，僅包括「不可抗力」。與船舶碰撞公約及中國大陸之規定相較，其範圍較窄，似有再斟酌之餘地。但在另一方面，自 1972 年國際避碰規則以公約型態制定，為世界各國奉為主臬以來，船舶航行規則日愈明確，隨著船舶科學技術日異月新、鑑定技術之改進，故通常可找出碰撞事故發生之真正原因，使得意外事故及不明原因等所致碰撞之免責事由，愈不能為過失船舶所援用。海商法未納入「無法查明之原因」等，亦不致構成重大困難。

5.5 海難救助

我國海商法第五章海難救助主要在規範未訂立海難救助契約時，海難救助報酬之決定方式。

5.5.1 海難救助國際立法現況

1989 年海難救助公約(International Convention on Salvage, 1989)，相對於 1910 年統一海上救助某些法律規定國際公約，做了下列之變動，亦為民國 88 年我國海商法修正本章之重要參考依據：

- (1) 擴大該公約之適用範圍。第 2 條規定：「本公約適用於在公約締約國提出本公約所轄事項之訴訟或仲裁」，而不要求救助船或被救助船之任一方或雙方為締約國船舶。
- (2) 救助標的之範圍擴大。除船上財產外，增加防止或減輕對環境污染及人命救助二項救助標的。
- (3) 增設特別補償條款，對環境污染即使無防止或減輕之效果，亦得請求補償，或有效果其補償金額可提高。(第 14 條)
- (4) 明文確認船長有權代表傳或雙方簽訂海難救助契約。
- (5) 增加被救財產所有人提供擔保，先行給付報酬等規定。

⁷¹ 對於不明過失所致之碰撞，法國商法第 407 條第 3 項之規定，係由當事船舶平均負擔損害賠償責任；西班牙商法第 828 條、義大利商法第 662 條、葡萄牙商法第 668 條等，則規定準用碰撞船舶之共同過失規定，負平均責任。其與公約及英美法之規定不盡相同。

(6) 對施救人義務作較明確之規範。(第 8 條)

茲比較及分析我國海商法對海難救助規定與海難救助公約內容之差異，如表 5-19 至表 5-27 所示。

表 5-19 我國海商法與海難救助公約對救助標的規定比較表

法律別 項目	我國海商法	海難救助公約
對財物之救助	第 103 條第 1 項 「對於船舶或船上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。」	第 1 條： 「(a) 救助作業，係指在可航行水域或任何其他水域，援救處於危險中之船舶或任何其他財物之行為或活動。 船舶，係指任何船隻、艇筏或任何能航行之構造物。 財物，係指非永久性及有意地固著於海岸線之任何財物，並包括在風險中之運費。」
對人命之救助	第 107 條： 「於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。」	第 16 條第 2 項： 「在發生需要救助之事故時，參與救助人命之施救人有權從支付給救助船舶或其他財物，或防止或減輕環境損害之施救人的報酬中獲得合理之分配。」
防止或減輕環境損害	第 103 條第 2 項： (對船舶或船上貨物，有損害環境之虞者，其施救特別補償之規定)	第 14 條： (對環境構成損害威脅之船舶或船上財物，其施救的特別補償之規定) ⁷²

⁷² 另參該公約第一條 (d) 款：「環境污染，係指由污染 (Pollution)，沾污 (Contamination)，火災、爆炸或類似之重大事故，對人身健康或對沿海、內河或其毗鄰區內之造成之海洋生物重大的有形損害。」及第十三條第一項 (b) 款：「施救人在防止或減輕對環境損方面之技巧及努力」得為決定其報酬之考慮因素。

表 5-20 我國海商法與海難救助公約對施救人之義務規定比較表

我國海商法	海難救助公約
	<p>第 8 條第 1 項</p> <p>「施救人對在危險中之船舶或其他財物，負有下之義務：</p> <p>(a) 以適當之注意 (Due Care)，進行救助作業；</p> <p>(b) 在履行 (a) 款規定之義務時，應盡適當之注意以防止或減輕環境損害；</p> <p>(c) 當情況有合理需要時，應尋求其他施救人之援救；且</p> <p>(d) 當危險中之船舶或其他財物之所有人或船長合理地要求其他施救人介入時，應接受此種介入。但若此等要求係不合理時，其報酬金額不受影響。」</p>
<p>第 102 條：</p> <p>「船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。」</p>	<p>第 10 條第 1 項：</p> <p>「在不致造成對其船舶及船上人員造成危害之情況下，每一船長應對在海上有喪命危險之人員施予援救。」</p>

表 5-21 我國海商法與海難救助公約對無效果及無報酬原則規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 103 條第一項：</p> <p>「對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。」</p>	<p>第 12 條第 1、2 項：</p> <p>「(1) 有效果之救助作業，方有權取得報酬。除另有相反規定外，無效果之救助作業，不應取得本公約下之支付款項。」</p>

表 5-22 我國海商法與海難救助公約對姊妹船救助之報酬規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 104 條第 1 項：</p> <p>「屬於同一所有人之船舶救助，仍得請求報酬。」</p>	<p>第 12 條第 3 項：</p> <p>「若被救船舶與施救船舶屬同一所有人所有，本章亦適用。」</p>

表 5-23 我國海商法與海難救助公約對報酬金額之決定規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 105 條：</p> <p>「救助報酬由當事人協議定之，協議不成時，得提付裁或請求法院裁判之。」</p>	<p>第 13 條第 1 項：</p> <p>「報酬應以鼓勵救助之觀點決定，並考慮下列標準，但與下列出現之順序無關：</p> <p>(a) 獲救船舶或其他財物之價值。</p> <p>(b) 施救人在防止或減輕對環境損害方面的技巧及努力。</p> <p>(c) 施救人獲得成功之程度。</p> <p>(d) 危險之程度及性質。</p> <p>(e) 施救人在救助船舶、其他財物及人命之技巧及努力。</p> <p>(f) 施救人所發生之費用、時間及所受之損失。</p> <p>(g) 施救人員及其設施所承受之責任風險及其他風險。</p> <p>(h) 提供服務之及時性。</p> <p>(i) 用於救助作業之船舶及設備的可用性及使用情況。</p> <p>(j) 施救人之設備的可用狀況、效能及其在救助中所提供價值。」</p>
<p>第 106 條：</p> <p>「前條規定，施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬之比例，準用之。」</p>	<p>第 15 條：</p> <p>「(1) 第 13 條下之施救人間報酬的分配，應依該條所列之標準為之。每一救助作業船舶之所有人，其船長及其他人員之間的報酬分配，應依船旗國法律決定之。</p> <p>若救助作業不由船上進行，其報酬分配應依管轄救人及其受僱人間所定契約的法律決定之。」</p>
<p>第 107 條：</p> <p>「於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。」</p>	<p>第十六條：</p> <p>「(1) 獲救之人無須支付任何報酬，但本條不影響國內法對此事項所作之規定。</p> <p>(2) 在發生需要救助之事故時，參與救助之人命施救人有權從支付給救助船舶或其他財物、或防止或減輕環境損害之施救人的報酬中獲得合理之分配。」</p>

表 5-24 海商法與海難救助公約對環境損害救助之特別補償規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 103 條第 2 項：</p> <p>「施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費同額或不超過其支出費用一倍之報酬。」</p>	<p>第 14 條：</p> <p>「(1) 若一船舶或其船上之貨物有構成環境損害之威脅，而施救人之救助作業，未能在第 12 條下取得至少相當於依據本條可取得之特別補償之報酬時，施救人有權自船舶所有人處獲得相當於其所發生之此處所定義之費用。</p> <p>(2) 在第 (1) 項之情況下，若施救人因其救助作業已防止或減輕環境損害，船舶所有人根據第 (1) 項所應付給施救人之特別補償得予增加。其增加額度最高可達施救人所支出之費用的百分之三十。然若法庭或仲裁庭認為其為公正，且考慮第 13 條第一項所設定之標準，上述之特別補償可進一步增加，但其總增加之金額不得超過施救人所發生之費用。</p> <p>(3) 施救人依第 1 項及第 2 項之目的所發生之費用，指施救人在救助作業中合理之實際支付費用及其在救助作業中之實際且合理使用之人員和設備之公平費率，但應考慮第 13 條第 1 項 (h) (i) (j) 款規定之標準。</p> <p>(4) 本條之特別補償僅能在其高於施救人依第 13 條可獲得之報酬之部分，才予以支付。</p> <p>(5) 若因施救人之過失而未能防止減輕環境損害，可全部或部分地剝奪其依本條所可獲得之特別補償。</p> <p>(6) 本條不應影響船舶所有人之任何追償權。」</p>

表 5-25 海商法與海難救助公約對不得請求報酬之規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 108 條：</p> <p>「經以正當理由拒絕施救，而仍強為施救者，不得請求報酬。」</p>	<p>第 19 條：</p> <p>「雖經在危險中之船舶的所有人或船長，或未曾裝於該船之其他財物的所有人的明示且合理之制止，而仍予救助者，不得獲得本公約下之支付款項。」</p>
	<p>第 18 條：</p> <p>「若因施救人之過失或詐欺，或因其犯之詐欺，或其他不誠實之行為，使救助作業變成更加必需或更加困難，依其程度可剝奪全部或一部地救助依本公約所可獲得之支付款項。」</p>
<p>第 103 條第 4 項：</p> <p>「施救人之報酬請求權，自救助完成日起二年間不行使而消滅。」</p>	<p>第 23 條：</p> <p>「(1)若未在二年期間內提起訴訟或仲裁程序，任何與本公約款項之支付有關的訴訟將時效消滅。此項時效限制期間自救助作業終止時起算。</p> <p>(2)被索賠之人得在時效限制期限內之任何時間向索賠人聲明延長該期限。該期限可以相似之方法進一步延長。</p> <p>(3) 若索賠之訴係在依起訴地法律允許之時間內提起，即使上述各項中規定之期限已屆滿，負有責任之人仍可提起補償之訴。」</p>

表 5-26 海商法與海難救助公約對有契約之救助規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 104 條第 2 項：</p> <p>「拖船對於被拖船施以救助者，得請求報酬，但以非為履行該拖船契約者為限。」</p>	<p>第 17 條：</p> <p>「除非其所提供之救助服務被合理地認為已超過契約範圍，在危險救助發生前所定之契約下的救助，不得獲得本公約之支付款項。」</p>

表 5-27 海商法與海難救助公約對軍艦或公務船舶之救助報酬規定比較表

我國海商法	海難救助公約
<p>第 3 條：</p> <p>「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：</p> <p>一、船舶法所稱之小船</p> <p>二、軍事建制之艦艇。</p> <p>三、專用於公務之船舶。</p> <p>四、第一條規定以外之其他船舶。」</p>	<p>第 5 條：</p> <p>「(1)本公約不影響任何國內法或國際公約關於公共當局（Public authorities）從事或控制下救助作業之任何規定。</p> <p>(2)但從事此項救助作業之救施救人，有權主張本公約規定救助作業有關之權利及補償（rights and remedies）。</p> <p>(3)負責救助作業之公共當局所得主張本公約規定之權利及賠償的範圍，應依該公共當局所在地之締約國之法律決定之。」</p>

5.5.2 我國海難救助未來立法方向

- (1)可考慮擴大救助標的之規範，包括探勘及開發海底資源之設備、浮船塢、海上倉庫等。
- (2)基於鼓勵救助，以減少對海洋生態環境之衝擊，可考慮提高施救人之報酬。因此，除特別補償外，對有效果之海難救助，其金額可酌予提高，使施救人在有利可圖下，可不斷更新設備、配置高素質救助人員，及願提供遭遇危難之海上人命、財產之救助。
- (3)明確規範施救人及被救船舶之義務，包括被救船舶在海難救助作業中之配合義務及施救人對危險中之船舶及其他財物應負之義務。

基於下列因素，對我國海商法第五章海難救助之規定及現行之海難救助契約之內容，有深入研討之必要：

- (1) 由於近年來船舶大型化，使海難救助作業變得較困難而複雜，且成本昂貴，而施救人在救助作業中若有過失，則易造成被救財物之損失，若無合理法規或契約規範施救人之責任並給予合理之救助報酬，將使施救人望而卻步。
- (2) 被救財物所有權人(包括船舶所有人、貨主等)在救助作業過程中，所應盡配合之義務⁷³，亦有待契約或法律之規範。
- (3) 在海難救助作業中，貨主或其代理人常不在救助之現場，則船舶所有人或

⁷³ 例如：提供船上之設備、機具供救助作業使用，以及被救助財物所有人對救助報酬提供擔保之義務。

船長是否能取得貨主之授權，代為接受救助，而拘束貨主，則亦有時明確之規範。

- (4) 危險品及具污染性之貨物的運送較以往頻繁且貨量龐大，每當發生海上事故，即可能造成環境污染，而政府及民眾對環保的認知及重視，亦促使立法以給予特別補償金(Special Compensation)方式，修正傳統之「無效果即無報酬」(No Cure No Pay)原則，以鼓勵對環境污染之救助。
- (5) 為救助大型船舶及油污染，常須大型拖船，救難設備、物料，專業人員。其購置成本及人員薪資常相當可觀，但使用頻次卻少。為能反應成本，其救助作業若有效果，應以給付相當或可觀金額之報酬，方能彌補其成本，並鼓勵投資及參與救助。但過高之報酬，則往往對被救船舶或其他財物之所有人不公平。如何取得平衡，有賴國際公約或國內法律，或以契約方式作合理規範。
- (6) 對於何種資格才能取得報酬，以及應以何種因素來決定報酬之金額，可依契約之規定⁷⁴。若無契約，則應依法律規定⁷⁵。但即使依契約而救助，契約中仍可能採用與現行法律相同或類似之規定。例如依 2000 年勞伊茲標準格式救助合約 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement，以下簡稱 LOF 2000⁷⁶) Clause J 稱：「本合約及本合約下之仲裁，應以英國法為準據法。」而英國之海難救助法律，亦即一九九四年海事(海難救助及污染)法(The Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994)，係採一九八九年海難救助公約 (International Convention on Salvage 1989，以下簡稱「海難救助公約」)。因此，即使依契約之救助，完善之救助法律仍不可或缺⁷⁷。

5.6 共同海損

我國海商法第六章共同海損主要參考約克安特衛普規則，制定共同海損之定義及理算規則。

5.6.1 共同海損國際立法現況

共同海損制度為最早形成之海商法律制度，而且獨立於其他海商法規範之外，例如不影響運送人責任之決定、海難救助報酬、海難救助報酬以及船舶所有人責任限制等規定。至目前為止，國際間並不存在關於共同海損之統一規則國際物公約，而只存在民間規則，亦即約克安特衛普規則。該規則之演變如下：

- (1) 1860 年格拉斯哥決議。

⁷⁴ 在我國大都由海軍或其他公務船舶(例如：海岸巡防署之船隻)參與救助，而我國海商法第三條已明文排除軍艦及公務船舶之適用。因此，即使有效果，我國軍艦或公務船舶亦無法依海商法第 103 條請求報酬。然而，仍得以契約方式請求報酬。

⁷⁵ 例如我國海商法第五章或海難救助公約之規定。

⁷⁶ 亦即，Lloyd's Open Form 2000 之簡稱。

⁷⁷ LOF 2000 Clause D 對特別補償金之規定，亦採 1989 年海難救助公約之規定。

- (2) 1864 年約克規則。
- (3) 1877 年約克安特衛普規則，要求各國代表於會後在各自國家召開會議，將本規則列入租傭船契約、提單及海上保險單中。至 1879 年，幾乎所有海運國家都同意採用該規則作為共同海損理算之方式。
- (4) 1890、1924、1950、1974、1994 年修正之約克安特衛普規則。
- (5) 2004 年約克安特衛普規則。

5.6.2 國際間關於共同海損立法方式

觀察歷年來約克安特衛普規則之適用及修正情形，大致反映下列之趨勢：

- (1) 清除理算規則內部之字母規則與數字規則間之矛盾，使之更有系統及明確。
- (2) 配合航運發展現況修正或補充，使之與其他法律制度相統一，例如海救助中之減輕或避免對環境構成汙染之特別補償（已於 1994 年規則第 6 條納入）。
- (3) 簡化理算規則。國際間一直存在取消共同海損制度與否的爭議，其中主張廢除之主要理由在於理算過程甚為繁雜、冗長且費用高。雖基於公平原則，而分損犧牲與費用，但長遠之計，仍有簡化共同海損之計算方式、理算工作之必要。尤其保險制度之發展，可逐步取代共同海損，蓋因船貨雙方可分別由其保險中得到補償。事實目前共同海損分擔額亦常轉嫁由保險人負擔（依損害防阻費用規定），故可供參考。

歷經多次國際會議將共同海損之內容漸次予以條文化，後至 1974 年修訂成立約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules)，為現今國際間廣為實務界遵行之規則。惟約克安特衛普規則並非國際公約，須當事人以契約方式協議予以適用時，始成為雙方當事人間之法律效力。現今海運實務如載貨證券，均有列入發生共同海損時，以 1974 年之約克安特衛普規則為雙方適用之約款，在當事人契約自治原則下，該約定自有其效力。而大多數國家於其海商法中，其有關共同海損規定，大致亦循約克特衛普規則之內容制定之。歷年共同海損有關之國際會議如表 5-28 所示。

表 5-28 歷年共同海損有關之國際會議

年期	國際會議
1860 年	格拉斯哥規則(英國)，共 11 條。
1864 年	約克規則(英國)，共 11 條。
1877 年	安特衛普國際法修訂委員會(比利時)，共 12 條。
1890 年	約克安特衛普規則利物浦國際會議(英國)，共 18 條。
1924 年	約克安特衛普規則斯德哥爾摩國際海商學會(瑞典)，7 條文字規則，22 條數字規則。
1949 年	阿姆斯特丹國際海商學會(荷蘭)，前言規則，餘同上。
1950 年	哥本哈根國際海商會(丹麥)，同上。
1974 年	漢堡國際海商學會(西德)，同上。
1990 年	修訂 1974 年約克安特衛普規則有關海難救助規定(巴黎)，同上。
1994 年	修訂 1990 年約克安特衛普規則(雪梨)，至上規則，增訂拖船油污延遲，餘同上。
2004 年	溫哥華國際海商學會(加拿大)，修訂救助報酬，避難港費用等 6 條數字規則。計有文字規則 7 條，數字規則 23 條。

5.7 海上保險

我國海商法第七章海上保險提供海上保險之基本原則及相關規範。

5.7.1 海上保險國際立法現況

目前國際上尚無一個適用於海上保險之國際公約，而由各國制定其本國法規，其中以英國 1906 年海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906，簡稱 MIA 1906) 最具影響，蓋海上保險 (船舶及貨物保險) 與其再保險之條款內容及管轄法律需趨於一致，才有風險分攤之效果。而英國為全世界最大之再保險市場，因此幾乎有三分之二之海上保險保單採英國保險條款 (剩下三分之一大多為法語系國家以及一部分中東國家)。儘管如此，MIA 1906 已沿用 100 年，甚至其中某些保險原則為已有 200 年以上歷史之 SG 保單格式，雖可在 MIA 1906 之架構下運作，但仍有質疑之論點，認為 MIA 1906 已不符現行海上保險之發展需求。雖然各國在海上保險之立法尚未統一，但隨著海上事業之發展，未來海上保險立法趨勢可能朝下列方向發展：

- (1) 承保標的範圍可能由目前之船舶、貨物及運費，擴及建造中船舶、海上作業、海上資源開發及與上述有關之財產、責任及利益之保險。
- (2) 海上保險之承保危險，將不限於海上固有危險，尚可包括「戶至戶」運輸之內陸、內河及航空運送階段的危險，以及使用各種運送工具所引起之責任。
- (3) 未來可能擴充取代共同海損分擔制度。
- (4) 是否將船東互保制度(Protection and Indemnity Scheme)納入海上保險法之規範範圍內，亦可考慮。
- (5) 是否強化責任保險部分，尤其對油污染、核子事故損害、打撈沉船等之索賠金額鉅大，常非海上保險契約所能涵蓋。未來是否可規定受害人可直接向船舶保險人直接索賠，亦值得探討。

5.7.2 我國未來海上保險立法方向

未來國際間仍甚難出現海上保險統一規則國際公約，而藉由保險契約及再保險契約格式及內容之統一，而趨向一致。我國海商法第七章海上保險亦不例外。未來立法方向可考慮如下之因素：

- (1) 是否以保險取代共同海損制度。
- (2) 是否納入對船東互保制度之規範。
- (3) 是否強制要求對船東投保對第三人責任險，例如因海難事故造成油污染使船東須對運送契約以外之第三人負賠償責任。此等責任常與社會秩序、大眾利益有關，若要求強制保險，對社會安定將有助益。
- (4) 是否可強制推動對人身傷亡責任保險。
- (5) 是否對保險人之「保證」(warranty)之效力作出規範。
- (6) 是否擴大保險標的之範圍。
- (7) 是否將保險期間延伸至非海上之運送階段。
- (8) 界定海商法第七章（海上保險）與保險法相關內容之關性。

第六章 結論與建議

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之準則。其規定不僅未鉅幅加重運送人責任，還對現行海上運送中常見之法律爭議，提出解決方案，因而獲得主要海運及貿易國家之認同。本規則以一個規則替代現行之三個規則，期結束近期海運法制—以運送人強制責任為中心之海牙時代，擴充至為現代國際貿易需求，調和權義、平衡利益，展開適應新世代「門及門」運送方式之大型海運法。鹿特丹規則為國際海運界之重大變革，對各國海商法制與實務推動均有影響，我國海商法龐大而複雜，且影響者眾，鹿特丹規則主要雖僅與我國現行海商法第三章第一節貨物運送之規範有關，然因應國際發展趨勢，亦為免與國際脫軌，仍應及早檢討修正。

我國有絕佳地理位置、優良商港建設、營運強大的商船船隊，藉由與時俱進地同步對國際公約之檢討，可促使航運發展能順利與國際接軌，以期我國海事人力資源、商管技術、營運效能之提升。並初步探究海商法修訂之先期規劃，使海商法與國際主流價值得接軌，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。藉由本研究初步研究成果，可提供我國因應鹿特丹規則生效之策略分析，並可提供交通部作為海商法後續修法法制程序之參考。

6.1 結論

1. 鹿特丹規則對海上運送貿易之適用擴充為戶到戶之複合運輸服務，同時新增批量契約之規定，並明確規定託運人、運送人和收貨人在國際海上運送之運送契約可享有的權利及所須承擔的義務，其目的亦在於統一國際海運立法。
2. 目前與鹿特丹規則相關之三大國際公約主要為海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則，惟此三過國際公約並存以及各個國家國內法制定之立法進度不一，造成海上運送人責任更為多元化。此等法律不統一之情形易生爭議，更間接增加國際貿易成本。
3. 現有國際海運制度為混合海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則及各國國內法制，在數十年間各國各自依需要調整。鹿特丹規則約經十年在聯合國之立法工作，各界亦期盼一個嚴謹且公平的海上貨物運送國際公約，可使海上運送的當事人處於雙贏立場，但各國在衡量採納與適用時，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。
4. 分析鹿特丹規則可以發現下列明顯改變：適用範圍擴大、運送人責任加重、舉證責任明確化、託運人義務明確規定、電子運送單證的規範、批量契約規定的新增、控制權與海運履約方的出現、港埠營運商及仲裁納入規範等。
5. 我國 88 年修訂之海商法第三章第一節有關貨物運送之規範，運送人之責任基礎雖以海牙規則為主，惟於貨損之單位責任限制則已酌採漢堡規則之規定。因應鹿特丹規則通過實施，未來在立法上仍應參考該規則修正相關規範。

6. 鹿特丹規則中的新規範係符合現在的海運商業模式而生，仍然需要各界的適應與一致配合，並需時間讓運送人及託運人接受。
7. 有關海商法修法建議方向，本研究從我國海商法之原法章節規劃之通則、船舶、運送、船舶碰撞、海難救助、共同海損及海上保險等提出建議，詳細內容請參閱第五章。

6.1 建議

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。因此，未來在立法上是否應參考鹿特丹規則修正相關規範，則有待深入研討。

建議未來交通部因應鹿特丹規則之實施，配合研商海商法修法之法制作業，除參考本研究第五章相關未來立法之建議方向外，另彙集相關利害關係人共同研商，以期立法之週延。茲摘整未來修法方向之建議臚列如下：

一、船舶部份

1. 船舶所有權：海商法第 21 條至第 23 條採三種公約以規範船舶所有人責任限制應為特例。惟文字亦有諸多缺漏或不符國際公約立法之原意。若法律文字能與國際公約一致，將來對有爭議部分文字亦可酌採與符合國際立法趨勢之定義，可減少適用之問題。
2. 海事優先權：建議修正我國海商法第 24 條條文，以船舶及附屬費為限，並依 1967 年公約之順位及文字修正。
3. 求償權：建議可在海商法、商港法及海洋污染防治法相關條文中適當加入債權保全之規定，當有助於求償及維護我國港口、海域之安全。此外，亦可參考美國 1899 年河川及港口法或英國 1847 年港口、碼頭及凸堤條款法第 56 條及 1894 年海事法第 503 條等，規定船舶所有人對我國港務當局代為打撈或移除之費用，不得主張責任限制規定。
4. 海事優先權：建議修正海商法第 27 條，以船舶及附屬費為限。

二、運送部份：

1. 我國多居船東國之地位，未來海商法修正仍不宜大幅提高運送人責任。
2. 旅客運送：考量是否規定應強制投保責任保險或取得相應之財務保證 (Financial security)；是否建立直接訴訟制度，亦即賦予求償人直接訴責任保險人或其他 提供財務擔保之人的權利。

三、船舶碰撞部份：

1. 海上風險之特性與過去不同，建議以法律制約人為因素如航行過失、船舶維修不當等風險之發生，如考量責任分配公平，以符合大眾利益。
2. 海上碰撞責任將不限於船舶間之碰撞。
3. 碰撞責任之歸責方式是否修正，若未來將納入船舶與其他物體如海上鑽油平台之碰撞，則因雙方移動能力不同，而有必要考慮細分責任規定。

4. 考量是否建立碰撞損害賠償基金或強制責任保險機制。

四、海難救助部分：

1. 可考慮擴大救助標的之規範，包括探勘及開發海底資源之設備、浮船塢、海上倉庫等。
2. 可考慮提高施救人之報酬。
3. 明確規範施救人及被救船舶之義務，包括被救船舶在海難救助作業中之配合義務及施救人對危險中之船舶及其他財物應負之義務。

五、海上保險部份：

1. 是否以保險取代共同海損制度。
2. 是否納入對船東互保制度之規範。
3. 是否強制要求對船東投保對第三人責任險，例如因海難事故造成油汙染使船東須對運送契約以外之第三人負賠償責任。此等責任常與社會秩序、大眾利益有關，若要求強制保險，對社會安定將有助益。
4. 是否可強制推動對人身傷亡責任保險。
5. 是否對保險人之「保證」(warranty)之效力作出規範。
6. 是否擴大保險標的之範圍。
7. 是否將保險期間延伸至非海上之運送階段。
8. 界定海商法第七章（海上保險）與保險法相關內容之關性。

參考文獻

1. Alexandra Parker (2009) , The Rotterdam Rules: A Step Backwards For Australian Shippers, Logistics Association of Australia Ltd.
2. Baptist, C. Salvage Operation, 1st ed. Butler & Tanner, London, 1978.
3. Black, Henry Campbell (1990, Black's law dictionary : Definitions of the terms and phrases of American and English, 6th ed., St. Paul, Minn.: West Pub. Co.
4. Boyd, S. C. etc. ed. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed. Sweet & Maxwell, London, 1996, p. 324.
5. Brice, G., *Maritime Law of Salvage*, 3rd ed., Sweet & Maxwell, 1999, pp. 433-434.
6. Brice, G., "The Scope of the Limitation Action", in *Limitation of Shipowners' Liability*, Sweet and Maxwell, 1986, p.18 at pp. 29, 32.
7. Brown, R. H. (1998) , Cargo Practice, Witherby, p.157.
8. Chang, Chih-Ching (1995), Carriers' Liabilities in Sea/Land Multimodal Transport, Ph.D thesis, University of Bristol.
9. Chen, "Legal and Practical Consequences of Not Complying with ISM Code", *Maritime Policy and Management*, 2001, p. 219 at p. 224.
10. Clarke, M. (1989) 'Container: Proof that Damage to Goods Occurred during Carriage' in International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions p. 64, ed. By Schmittohoff, C.M. and Goode, R.M. London: Centre for Commercial Law Studies.
11. Coghlin, T., "Shipowners' Liabilities Fifty Years On", *JMLC*, 1991, p. 415 at p. 417.
12. Darling, Gerald, and Christopher Smith, "LOF and the New Salvage Convention" Lloyd's of London Press, London, 1991.
13. De La Rue, C. and Anderson, C. B., *Shipping and the Environment Law and Practice*, Lloyd's of London Press, 1998, pp. 66-67, 79, 127, 200-201, 296.
14. Dykes, A., "Limitation and Oil Pollution" in *Limitation of Shipowners' Liability*, Sweet & Maxwell, 1986, p.14.
15. Gilmore, G. & Black, C. L. (1975) , The Law of Admiralty, Foundation Press.
16. Gores, J.N. Marine Salvage, David & Charles, London, 1972.

17. Greenman, D. C., "Limitation of Liability Unlimited", *JMLC*, 2001, p. 279 at p. 312.
18. Griggs, P. and Williams, R., *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd ed., Lloyd's of London Press, 1998, pp.8-10, 16-17, 23-24, 28.
19. Griggs, P., "Limitation of Liability for Maritime Claims: The Search for International Uniformity", *LMCLQ*, 1997, p. 369 at pp. 376-378.
20. Grime, R., "The Loss of the Right to Limit", in *Limitation of Shipowners' Liability*, Sweet & Maxwell, 1986, p. 102 at p. 107 °
21. Hazelwood, S. J., *P & I Clubs Law and Practice*, 3rd ed., Lloyd's of London Press, 2000, pp. 114-116, 280.
22. Healy, N. J. & Shapre, D. J. (1974) , *Cases and Materials on Admiralty*, West Pub. Co., pp.574-575
23. Herzberg, J., "Application of the Limitation of Liability Act to Special Purpose Craft", 1985, *JMLC*, p. 483 at p. 491.
24. Hill, C. J. S. (1974) , *An introduction to the law of Carriage of goods by sea*, London (12 Long Acre, WC2E 9LP): Stanford Maritime Limited.
25. Hill, C., *Maritime Law*, 3rd ed., Lloyd's of London Press, 1989, pp. 311-316.
26. Kiern, L. I., "The Oil Pollution Act of 1990 and the National Pollution Funds Center", *JMLC*, 1994, p. 487.
27. Lucas, J. D. (1987) , *Cases and Materials on Admiralty*, Foundation Press. pp.796-797.
28. Luksic, B., "Limitation of Liability for the Raising and Removal of Ships and Wreck: A Comparative Survey", *JMLC*, 1980, p. 47 at pp. 48-49 °
29. Mangone, G. J., *United States Admiralty Law*, Kluwer Law International, 1997, pp. 187-188, 191-192.
30. Mankabady, S. (1987) , *The Laws of Collision at Sea*, Elsevier Science Publishers B.V. pp.297-298.
31. Mankabady, Samir, ed. (1978) , *The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea*, London: The British Institute of International and Comparative Law.
32. Meeson, N., *Admiralty Jurisdiction and Practice*, Lloyd's of London Press, 1993, pp. 191, 252-254, 258.

33. Messent, A. D.(2000), CMR: contracts for the international carriage of goods by road, London: Lloyd's of London Press.
34. Phillips, N., Merchant Shipping Act 1995 --- An Annotated guide, Lloyd's of London Press, 1996.
35. Popp, A. H. E., "Limitation of Liability in Maritime Law – An Assessment of Its Viability from a Canadian Perspective", *JMLC*, 1993, p. 335 at p. 347.
36. Questions and Answers on The Rotterdam Rules (2009) , The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules.
37. Rudolph, "Negligent Salvage; Reduction of Award Forfeiture of Award or Damages?" *Journal of Maritime Law & Commercial Quarterly*, 1976.
38. Seward, R. C., "The Insurance Viewpoint" in *Limitation of Shipowners' Liability*, Sweet & Maxwell, 1986, p. 161 at p. 166.
39. Sheen, "Limitation of Liability: The Law Gave and the Lords Have Taken Away", *JMLC*, 1987, p. 473.
40. Steel, D., "Ships Are Different: The Case For Limitation of Liability", *LMCLQ*, 1995, p.77 at p. 80.
41. Stone, D. J., "The Limitation of Liability Act: Time to Abandon Ship?", *JMLC*, 2001, p. 317 at pp. 329.
42. Thomas, D. Rhidian (2000) , "And then there were the Rotterdam Rules", Editorial of the *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, pp. 189-190.
43. Thomas. D.R. "Life Salvage in Anglo-American Law", *Journal of Maritime Law & Commercial Quarterly*, May 1978.
44. UNCTAD, "*Review of Maritime Transport 2000*", Report by the UNCTAD Secretariat, 2001.
45. Weiss, J. A., "Maritime Disasters Through the Ages", *JMLC*, 2001, p. 215 at p. 238.
46. Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed. Pitman Publishing, 1998, p. 275.
47. 司玉琢、吳兆麟 (1995)，船舶碰撞法，2 版，大連海事大學出版社，頁 17-19，246-250。
48. 田中誠二 (1985)，海商法詳論，頁 513，增補 3 版。
49. 交通部，海商法修正草案（含總說明）民國八十四年七月。

50. 交通部，海商法修正草案參考資料，民國八十三年六月。
51. 交通部網站：<http://www.motc.gov.tw/hypage.cgi?HYPAGE=business.htm> (2001. 4. 25)。
52. 伍安泰 (2006)，「海上貨物運送人強制責任期間之研究」，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文。
53. 朱言貴 (民 72)，船舶碰撞之研究，台大法研所碩士論文，頁 15-16。
54. 周和平，海商法，周氏兄弟出版社，民國八十八年十月。
55. 林光、張志清，八四年海商法修正案對我國航運經營之影響，國科會八十七年專題研究案。
56. 林光、張志清，航業經營與管理，上冊，二版，作者自行，航貿文化事業經銷，民國九十一年九月，頁 134, 141。
57. 林群弼 (民 92)，海商法論，三民書局，頁 537。
58. 邱展發 (民 80)，船舶碰撞之法律問題，保險專刊第 27 輯，頁 130-131。
59. 邱錦添 (2000)，「兩岸海商法複合運輸 (又稱多式聯營運送) 規定之比較」，全國律師雜誌，頁 30。
60. 邱錦添，海商法，二版，五南圖書公司，民國八十七年。
61. 侯木仲 (民 77)，海商法，再版，頁 136。
62. 施智謀，海商法 (最新修訂版)，三民書局經銷，民國八十八年，頁 233-234, 321, 333-334, 339, 341-342, 350。
63. 施智謀，海商法，初版，作者自行，民國六十八年。
64. 施智謀，海商法，初版，作者自行，民國六十八年。
65. 柯澤東 (2010)，鹿特丹規則與我國海商法回應之探討，鹿特丹規則與海商法修訂研討會，中華民國，頁 19-27。
66. 柯澤東，海商法修訂新論，元照出版公司，民國八十九年十一月，頁 80, 87, 169-173。
67. 柯澤東，海商法論，作者自行，一九八八年。
68. 徐永浩 (民 70)，論船舶碰撞之民事責任，文化大學海洋所航運組碩士論文，頁 20, 26, 52, 62。
69. 徐當仁、曾文瑞 (民 89)，海上保險基礎理論與實務，高皇出版社，頁

IV26-27。

70. 桂裕（民 79），海商法新論，正中書局，頁 408-409。
71. 張志清(2002)，由法律觀點論電子載貨證券作業方式及可行性，運輸計劃季刊，31(2):451-474。
72. 張志清，「您的運送契約受海商法管轄嗎？——論海商法修正案運送章之適用範圍」，航運季刊，第八卷，第四期，頁 1-16。
73. 張志清、林財生、陳福照、連義堂（2006），「國際海商立法多元化趨勢下對複合運輸載貨證券條款之建議」，航運季刊，第十五卷，第四期，頁 1-22。
74. 張東亮（民 80），海商法新論，五南圖書出版公司，頁 403。
75. 張新平，海商法專題研究，月旦出版社，民國八十四年。
76. 梁宇賢，海商法專題論叢，初版，作者自行，民國七十七年。
77. 梁宇賢，海商法實例解說，作者自行，民國八十七年。
78. 梁宇賢，海商法精義，作者自行，民國九十年，頁 58, 63。
79. 梁宇賢，海商法論，修訂四版，三民書局，民國八十三年。
80. 梁宇賢，海商法論，修訂四版，三民書局，民國八十三年。
81. 梁宇賢主編，兩岸海商法比較導讀，五南圖書公司，民國八十七年。
82. 陳文正（2010），鹿特丹規則對運送人運送責任之影響，鹿特丹規則與海商法修訂研討會，中華民國，頁 55-60。
83. 陳顯榮，從比較法論我國船舶優先權，初版，聯經出版公司，民國七十六年。
84. 陳顯榮，從比較法論我國船舶優先權，初版，聯經出版公司，民國七十六年。
85. 曾國雄，張志清（2008），海商法，三版，台北：作者發行。
86. 曾國雄、于惠蓉、曾文瑞（2004），國際物流業責任之探討，兩岸三地航運物流研討會，中華民國，頁 361-365。
87. 曾國雄、張志清、鍾政棋（2008），載貨證券理論與實務，三版，台北：作者發行。
88. 黃正宗（2009），「我國海商法評論——以「2008 鹿特丹規則」及其他相關國際公約為中心討論我國海商法之適用與海上貨物公共運送法律規範」，頁 20-21。

89. 黃隆豐，海難救助之法律問題，初版，聯經出版公司，台北市，民國七十五年十二月。
90. 黃裕凱（2010），我國海商法的回顧與前瞻，鹿特丹規則與海商法修訂研討會，中華民國，頁 1-17。
91. 廉芳芝（民 70），船舶碰撞之比較研究，台大法學論叢，10 卷 2 期，頁 203。
92. 楊仁壽（1990），漢堡規則，台北，三民書局有限公司。
93. 楊仁壽（民 86），海商法修正評釋，自刊，頁 68 頁。
94. 楊仁壽，海商判決評釋，二版，作者自行，民國八十九年，頁 32-33。
95. 楊仁壽，海商法修正評釋，作者自行，民國八十六年。
96. 楊仁壽，海商法論，作者自行，民國七十九年。
97. 楊仁壽，最新海商法論，作者自行，民國八十八年，頁 65。
98. 葉永芳編纂，海商貿易判決資料彙編，初版，作者自行，民國七十一年。
99. 葉耀群（2008），「海事貨損索賠舉證責任分配之研究—以貨物照管義務、適航性義務與法定免責事由為中心」，國立台北大學法律系碩士論文。
100. 趙勇傑（民 84），惡劣天候與海上危險-運送人免責是否以「不可預見」者為限，海運月刊，頁 59-60。
101. 劉宗榮，海上運送與貨物保險論文集，三民書局，民國八十二年。
102. 劉宗榮，海商法，作者自行，初版，一九九六年。
103. 劉定安（民 84），海事國際私法中船舶碰撞之比較研究，海洋大學海法所碩士論文，頁 77-78。
104. 蕭芳菁（民 69），從英美實務論海上碰撞之損害分配，法學研究報告選集(1)，中興大學法律研究所，頁 2。
105. 賴來焜，新海商法論，學林文化事業，民國八十九年一月，頁 159-160, 363-388, 410-425。
106. 環保署網站 Allen, C. H., “Limitation of Liability”, *JMLC*, 2000, p. 263 at pp. 277-278.
107. 饒瑞正（2010），國際海上貨物運送人責任的變革與趨勢，鹿特丹規則與海商法修訂研討會，中華民國，頁 1-43。