

鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響

IMPACTS OF ROTTERDAM RULES UPON OCEAN CARGO CARRIERS' LIABILITIES

張志清 Chih-Ching Chang¹

李佳逸 Marie Chia-Yi Li²

王穆衡 Mu-Han Wang³

(100年8月20日收稿，100年11月30日第一次修改，
100年12月30日定稿)

摘 要

本文分析鹿特丹規則與我國海商法對海上貨物運送人責任規範之主要差異，包括：運送人強制責任期間、運送人基本義務、免責事由、舉證責任、單位責任限制、貨損通知、訴訟時效及其他規範，並探討此等差異對海上及多式聯運運送義務及責任之影響。鹿特丹規則將其適用範圍擴大至海運加其他模式 (maritime plus)，並修正運送人基本義務及其他義務、採完全過失責任制修訂其法定免責事由、明文規範舉證責任次序及內容、提高託運人義務及責任、擴大對運輸文件之規範 (含電子運輸紀錄)、明定契約權利之轉讓及貨物交付規則、對無單放貨特別規定、新增「批量契約」規定、修正貨損通知期限及訴訟時效等。此等變革之目的在解決海上貨物運

-
1. 國立臺灣海洋大學航運管理學系教授兼副校長 (聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號海洋大學航運管理學系；E-mail：cchang@mail.ntou.edu.tw)，責任作者。
 2. 國立臺灣海洋大學助理教授 (聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號海洋大學航運管理學系；E-mail：mcyli@mail.ntou.edu.tw)。
 3. 交通部運輸研究所運輸經營管理組組長 (聯絡地址：10548 臺北市敦化北路 240 號交通部運輸研究所運輸經營管理組；E-mail：muhan@iot.gov.tw)。

送及多式聯運所面臨之國際立法多元化及分歧的困擾。惟其修正範圍較廣，對船貨雙方權利義務關係之影響甚大，故本文亦探討鹿特丹規則對上述議題的適用問題，並提出我國未來是否據以修法之考慮因素，期能提供主管機關參考。

關鍵詞：海商法；海上貨物運送契約；多式聯運；鹿特丹規則；海牙威士比規則

ABSTRACT

This article analyzes different rules provided in the Rotterdam Rules and the ROC Maritime Law, respectively, including the carrier's period of responsibility, statutory obligations, exemptions, burden of proof, limitation of liability, notice of damage or loss, limitation of action and other related rules, and further explores the overall impacts on maritime and multimodal transport. The Rotterdam Rules as a whole have extended their scope of application to "maritime plus." They have also revised the carriers' fundamental obligations (e.g. provision of seaworthy ships, and duty of care), modified the statutory exemptions according to a full fault-based liability system, specified the contents of burden-of-proof, revised the contents of carriers' liabilities, increased the duty of shippers, expanded the regulations of transport documents (e.g. electronic transport records), enumerated the rights of control of goods, as well as rules on cargo delivery, amended the special requirements on releasing goods without the production of a bill of landing, added in new rules on volume contract, and rectified the time for both the notice of cargo damage and limitation of action. The above mentioned modifications aim to resolve problems arising from the discrepancy of various international conventions on maritime and multimodal transport; however, it is also needed to take into account that such wide range of revision may well have great impact on both carriers and cargo owners in practice. To this end, this article continues to discuss potential problems on the application of the Rotterdam Rules, and further proposes suggestions for the authorities' reference in future domestic laws revision tasks.

Key Words: Maritime law; Carriage of goods by sea; Multimodal transport; Rotterdam Rules; Hague-Visby Rules

一、前言

聯合國大會於 2008 年 12 月 11 日採納「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約」(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)，簡稱為鹿特丹規則 (the Rotterdam Rules)。截至 2010 年 9 月 23 日已有 23 國家簽署，包括美國、挪威、丹麥、法國、希臘、荷蘭、西班牙、波蘭、瑞士、盧森堡等國。惟依該公約第 94 條，須有 20 國提交批准書、接受書、核准書或加入書滿 1 年後之次

月 1 日生效，目前該公約尚未生效。

鹿特丹規則之立法目的在解決 3 個已生效之國際海上運送公約，亦即海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則，對海上運送契約有不同的規範，而易生分歧及爭議之問題^[1]，以及配合貨櫃運輸、電子商務、多式聯運、海運安全等議題制定全球統一規範^[2]。鹿特丹規則之新增或修正內容，包括：採完全過失責任制、修正運送人免責事由、提高單位責任限制金額、將適用範圍擴大至海運加其他模式 (maritime plus)、增加海運履約方 (maritime performing party) 及控制方 (controlling party) 之規定、明文規範舉證責任次序及內容、修正運送人提供適航能力船舶之義務、提高託運人義務及責任、增加對單據託運人相關規範、擴大對運輸文件之規範 (含電子運輸紀錄)、明定契約權利之轉讓及貨物交付規則、加入對履行輔助人保護規定、對無單放貨特別規定、新增批量契約規定、修正貨損通知期限及訴訟時效、對管轄及仲裁合意之規範等。若主要海運及貿易國家陸續批准或接受，該公約勢必影響全球海商貿易規則。惟因其所規範及修正之範圍甚廣，亦引發許多爭議，例如：該規則第 1 條列舉 30 項名詞定義，但與此等新名詞之相關規定仍尚待司法檢驗。而 20 國接受或批准僅為法定生效門檻，在實質影響力上，仍應視美、日、中國大陸及歐盟等海上貿易大國之動向而定。故有建議持續修正該規則，使其普為各國所接受^[3]。

本文分析鹿特丹規則與我國海商法對海上貨物運送人責任規範內容之主要差異，及其對海上貨物運送人責任之影響，包括：運送人強制責任期間、運送人基本義務、免責事由、單位責任限制、對運送人責任之其他規範等，期能提供未來修法之參考。

二、運送人強制責任期間

海牙威士比規則對運送人強制責任期間採「鈎對鈎」(tackle to tackle) 原則，亦即，自貨物在裝貨港掛上起重機之吊鈎開始，至在卸貨港將貨物卸於駁船或岸上，貨物脫鈎時止⁴。在鈎對鈎期間，當事人不得以協議、條款或條件，免除或限制運送人之責任，否則該協議、條款或條件不生效力⁵。

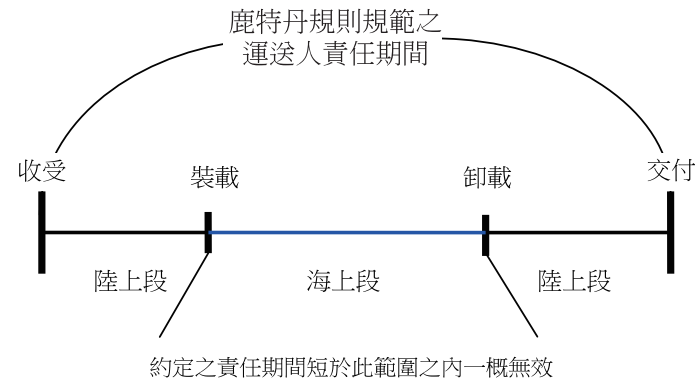
2.1 海運加其他模式

鹿特丹規則第 12 條第 1 項規定：「運送人依據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止。」將運送人之強制責任期間擴大至全部的運送過程 (海運加其他模式)，包括：港口、鐵路、公路、內河運送及航空運送，由簽發運輸單證之運送人負全程的運送責任。而其運送責任主體則擴大至海上運送人及海

4. 依該規則第 1 條 (d) 款與 (e) 款、第 2 條合併解釋；另參 *Pyrene v. Scindia Navigation* [1954] 2 QB 402 at 416。

5. 參海牙威士比規則第 3 條第 8 項、我國海商法第 61 條。鹿特丹規則第 79 條亦有相似之規定。

運履約方，使港口營運人 (port operator) 及各階段之運送人的權利義務都受該規則之規範，不再以「鈎對鈎」為限。鹿特丹規則允許各當事人另行約定其收受貨物和交付貨物的時間及地點，但所約定之責任時間不得短於海上運送期間，亦即至少應維持鈎對鈎的強制責任期間。裝載前與卸載後陸上期間的貨物搬移義務，亦可約定由託運人或受貨人負責 (鹿特丹規則第 13 條第 2 項)，如圖 1 所示。



資料來源：吳幸樺 (2010)^[4]。

圖 1 鹿特丹規則規範之運送人責任期間

鹿特丹規則第 12 條第 3 項對「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」。故在海運加其他模式下，最初裝貨與最後卸貨的責任時間起算，有 4 種基本型態：(1) 海上運送：雙方約定運送人不負裝 (卸) 港之裝 (卸) 義務；(2) 海上運送：雙方約定運送人負裝 (卸) 港之裝 (卸) 義務；(3) 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；(4) 海運加其他運送模式，且運送人負陸上起 (迄) 點之裝 (卸) 義務。

1. 多式聯運

鹿特丹規則以海運加其他模式適用於多式聯運，但在該規則第 82 條另規定對非以海運為主之多式聯運，且發生貨損之運送階段有已生效之其他模式國際公約，則適用該公約。此外，依鹿特丹規則第 26 條規定，對於某些多式聯運，若託運人直接與運送人已就貨損發生階段訂有個別及直接之契約 (separate and direct contract)，則該個別契約由強制適用於該階段之國際公約管轄。在此等情形下，因當事人分別對不同階段之多式聯運訂有 2 個以上的運送契約，鹿特丹規則僅適用於海上運送契約。但若該階段無強制適用之國際公約，仍受鹿特丹規則之管轄。我國海商法第 75 條亦規範對包含海上運送之多式聯運的運送責任，二者之比較如表 1 所示。鹿特丹規則適用於多式聯運之條件，如圖 2 所示。

表 1 鹿特丹規則與我國海商法對多式聯運運送人責任規範之比較

	鹿特丹規則第 12、26、82 條	我國海商法第 75 條
貨損階段已知	(1)以海上運送為主之多式聯運：全程適用鹿特丹規則（採單一責任制）。惟若當事人就非海上運送階段訂有個別及直接契約，且該階段有強制適用之國際公約，則適用該公約。 (2)非以海上運送為主之多式聯運，且貨損階段無強制適用之其他運送公約：全程適用鹿特丹規則（採單一責任制）。 (3)非以海上運送為主之多式聯運，但貨損階段有強制適用之其他運送公約：非海上運送階段適用該強制適用之國際公約；海上運送階段仍適用鹿特丹規則（採網狀責任制）。	(1)海上運送部分依海商法之規定。 (2)其他方法之運送，得依契約條款或依管轄法律規定。
貨損階段不明	該規則未明文規定，得依契約條款或依管轄法律規定。	推定其發生於海上運送階段，適用海商法規定。

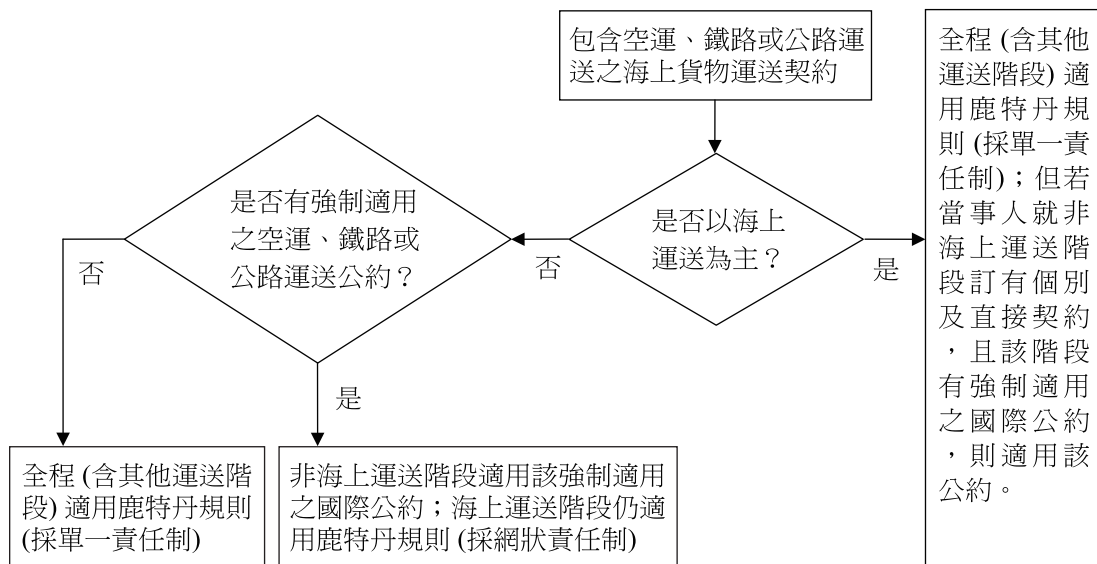


圖 2 鹿特丹規則適用於多式聯運之條件

鹿特丹規則僅對非以海上運送為主之多式聯運，且在非海上運送階段有強制適用之國際公約，採網狀責任制度，亦即由簽發運輸單證之運送人負運送全程之責任，而其責任內容，則依該貨損階段之相關法律決定。對於其他情形，則以單一責任制為原則，亦即對以海上運送為主之多式聯運，及非以海上運送為主但非海上運送階段無強制適用之國際公約，皆適用鹿特丹規則^[5,6]。

2. 轉船聯運及內河運送

轉船聯運或內河運送有兩種情況：(1) 海運與內河運輸之轉船運送；(2) 純內河或非與海相通之水路運輸。鹿特丹規則與我國海商法對轉船聯運及內河運送管轄之比較，如表 2 所示。

表 2 鹿特丹規則與我國海商法對轉船聯運或內河運送管轄之比較

	鹿特丹規則	我國法律
海運與內河運輸轉船聯運	若包含與海相通的內河轉船運送，且內河運送之起、迄地，為鹿特丹規則第 5 條所稱之裝、卸貨港或收、交貨地，則適用鹿特丹規則 (如圖 3 所示)。	由海商法管轄。
純內河或內陸湖泊運輸	若屬純內河水路運送，且有已生效之內河水路貨物運送公約 ⁶ ，則適用該公約 (鹿特丹規則第 82 條)。若無生效之公約，應可依該運送契約之準據法決定運送責任。	與海相通之內河水路運送，由海商法管轄。非與海相通之水路運輸，由民法或契約之準據法管轄。

由我國海商法第 1 條對海商法船舶之定義，可推論在與海相通水域或水中航行之船舶，不論是否純內河運送，仍適用我國海商法。海牙威士比規則第 4 條第 2 項(c) 款所稱之可供航行水域 (navigable water) 亦可作相同推論。

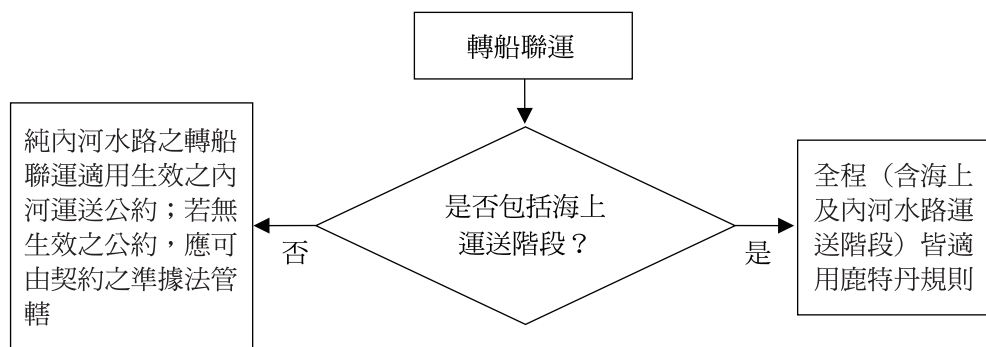


圖 3 鹿特丹規則適用於轉船聯運之條件

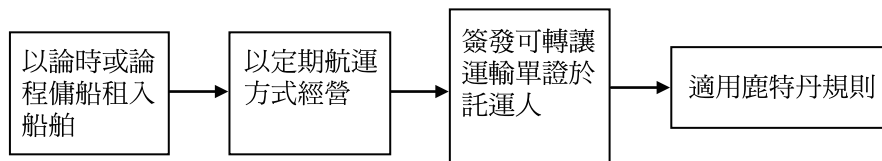
2.2 強制適用對象

鹿特丹規則與我國海商法均強制適用於：(1) 定期航運之運送契約；(2) 傭船契約下所

6. 例如：Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway 2001 (2005 年 4 月 1 日生效)。

簽發之載貨證券其持有人為傭船人以外之第三人。二者之強制適用對象規範，茲比較如下：

1. 依鹿特丹規則第 6 條，即使運送人以論時或論程傭船契約方式租入船舶，或以艙位租用 (slot charter) 方式取得艙位，經營定期航運，並簽發可轉讓運輸單證於託運人，或艙位租用契約以外的第三人時，適用鹿特丹規則 (如圖 4、圖 5 所示)。我國海商法對以租入船舶或艙位之定期航運運送契約，雖未明文規範，惟依第 74 條第 1 項，載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。故不論其船舶或艙位之取得方式為何，甚至為無船公共運送人，若以自己名義簽發載貨證券，均為海商法之適用對象。



資料來源：吳幸樺 (2010)^[4]。

圖 4 鹿特丹規則對租入船舶經營定期航運之規範

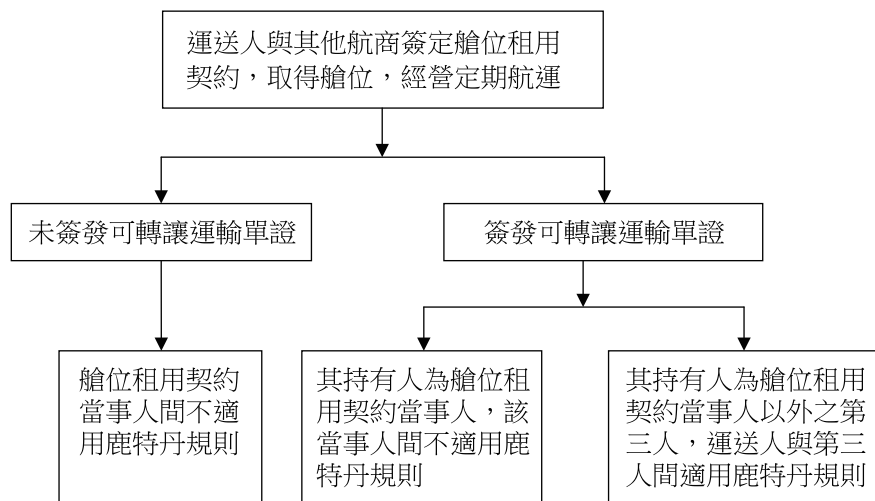
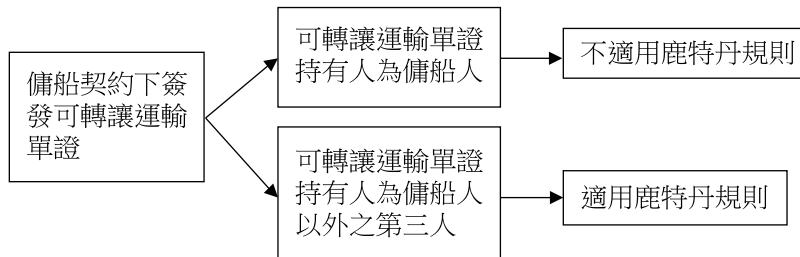


圖 5 鹿特丹規則對以租用艙位經營定期航運之規範

2. 不定期航運之傭船契約雖不受鹿特丹規則管轄，但依鹿特丹規則第 6 條、第 7 條對於傭船契約下簽發之可轉讓運輸單證⁷，其持有人為傭船人以外之第三人時，仍適用鹿特丹規則 (如圖 6 所示)。其立法理由在保障可轉讓運輸單證 (negotiable transport document)

7. 海牙威士比規則稱之為「載貨證券或任何類似物權證書」(bill of lading or any similar document of title)。

之流通性。我國海商法第 61 條以「件貨運送為目的之運送契約」或「載貨證券」來定義海商法對貨物運送之強制適用對象，應作相同之解釋。



資料來源：吳幸樺 (2010) ^[4]。

圖 6 鹿特丹規則對傭船契約下簽發載貨證券之規範

2.3 運送人身分之識別

多式聯運之運送過程常包含船舶所有人、光船租船人、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。故如何識別運送人以向其索賠，甚為重要。

1. 運送人之識別

對運送人身分識別，鹿特丹規則與我國海商法規定之比較，如表 3 所示。

表 3 鹿特丹規則與我國海商法對運送人身分識別規定之比較

	鹿特丹規則 (第 37 條)	我國海商法 (第 74 條)
契約中載明運送人名稱	(1)以契約明細中所載明之運送人為運送人。 (2)若運輸單證或電子運輸紀錄有與契約明細不一致之其他記載，該記載無效。	載貨證券之發給人 (包括：船舶所有人、無船公共運送人、光船租船人、論時傭船人等以自己名簽發載貨證券)，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。
契約中未載明運送人名稱	(1)若契約明細未記載運送人，但記載貨物已裝上某一船舶時，推定該船舶之登記所有人為運送人。 (2)若上述之船舶所有人可證明其船舶以光船租賃給其他人，則推定光船租船人為運送人。 (3)船舶之登記所有人及光船租船人皆得以反證推翻上述推定。	未明文規定，可依契約其他記載，推定運送人身分。例如當載貨證券由船長簽發，或代船長簽發 (for master)，則推定船舶所有人 (船長之僱用人) 為運送人。

實務上，論時傭船契約下所簽發之載貨證券中常含有「轉責條款」(demise clause)⁸，規定在該契約下，論時傭船人所簽發之載貨證券，係以船舶所有人或光船租船人之代理人身分簽發，船舶所有人或光船租船人視為運送人。各國法院對此等條款之效力的認定仍相當分歧^{9[7,8]}。鹿特丹規則以法律明文規定：契約雖未載明運送人名稱，但有裝貨船名之記載時，「推定」該船舶之登記所有人為運送人，並允許船舶所有人或租船人以反證推翻此一推定。此等規定，似在統一各國法院對上述轉責條款分歧之見解，惟亦有爭議之處。蓋即使對純為海上運送，仍有無船公共運送人簽發載貨證券之實務，況且在多式聯運中亦可能由內陸運送人簽發載貨證券，承擔運送責任。船舶所有人或光船租船人可能並非運送人，亦非貨損發生階段之實際運送人，若依上述推定而須承擔運送責任，未必合理。故船舶所有人或光船租船人在訂立運送契約時，可加入適當條款，對傭船人或無船公共運送人因簽發運輸單證損及船舶所有人或光船租船人之權利時，保留追償權。但根本解決之道在要求契約或運輸單證中載明運送人，以避免因運送人之識別而生爭議，亦可避免銀行因無法識別運送人而拒絕此種運輸單證。

2.3 對商港區域內履行輔助人之責任規範

對商港區域內履行輔助人（鹿特丹規則第 1 條第 7 項稱之為「海運履約方」）之責任規範，鹿特丹規則與我海商法規定之比較，如表 4 所示。

表 4 鹿特丹規則與我海商法對商港區域內履行輔助人責任規定之比較

	鹿特丹規則 (第 19 條)	我國海商法 (第 76 條第 2 項)
適用範圍	貨損發生於海運履約方掌管期間或其參與貨物有關之各種履約作業之其他任何時間內，且發生在貨物抵達裝貨港至貨物離開卸貨港期間。	從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，但經證明貨物之滅失、毀損或遲到係因其故意或重大過失所致者，不在此限。
適用效果	海運履約方應承擔本公約所課以之義務及責任，並有權享有本公約賦予運送人之抗辯及責任限制。	此等業者得主張依本法運送人對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制規定。

依我國海商法第 76 條之文義，運送人之代理人或受僱人，以及在商港區域內從事裝卸等作業之履行輔助人，得主張運送人所得主張之抗辯及責任限制規定，但似不包括此等

8. 其條文通常為：‘If the ship is not owned by or chartered by demise to the company or line by whom this bill of lading is issued, this bill of lading shall take effect only as a contract with the owner or demise charter as the case may be as principal made through the agency of the said company or line who acts as agents only and shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof.’

9. 例如澳洲法院在 *Andersons (Pacific) Trading Co. v. Karlander* [1980] 2 NSWLR 870 中認為該條款無效，而英國法院在 *Tillmans v. Knutsford* [1908] AC 406 及 *The Berkshire* [1974] 1 Lloyd’s Rep. 185 at 188 per Brandon J. 中則持有效之見解。

履行輔助人之代理人及受僱人。此外，此等履行輔助人之身分亦可能為獨立契約人，獨立接受貨主之委託從事港埠作業，而非運送人之受僱人或代理人。在此種情況下，履行輔助人並非我國海商法所定義之海上運送契約當事人，是否應負海商法所定之強制義務，仍有疑義，卻可依海商法第 76 條第 2 項主張運送人依本法所可主張之抗辯及責任限制，而有爭議之餘地，故有必要予以明文規定¹⁰。鹿特丹規則第 1 條第 7 項明文定義海運履約方為：在貨物抵達裝貨港至貨物離開卸貨港期間「履行或承諾履行運送人任何義務之履約運送人」，故亦有權享有該公約賦予運送人之抗辯及責任限制，似較合理。

我國海商法第 76 條及鹿特丹規則第 19 條，皆未明文規定當港口營運人或海運履約方之代理人或受僱人成為侵權行為之訴的被告時，是否得主張運送人所得主張之抗辯及責任限制。在此等情況下，求償人是否得以侵權行為之訴求償，以規避鹿特丹規則規定之抗辯及責任限制，亦有疑義。又依鹿特丹規則第 18 條規定，運送人應對其受僱人、履約方、履約方之受僱人等之行為或不行為負責。而第 19 條第 3 項又要求海運履約方應對其所委託履行運送義務之人（其代理人或受僱人）違反本公約之行為負責。故使運送人或海運履約方因其委託之人的過失對貨主負賠償責任。因此，不論在我國海商法或鹿特丹規則下，運送人、港口營運人或海運履約方仍有必要以契約條款，使其代理人及受僱人亦得主張相同之抗辯及責任限制¹¹。

因 1991 年聯合國國際貿易運輸終站營運人責任公約 (UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1991) 尚未生效，目前港口營運人仍得以契約條款減輕或免除其義務或責任¹²。但鹿特丹規則第 19 條將「海運履約方」的涵蓋範圍，擴大至在締約國港口參與照管貨物的任何人，將使港口營運人等承擔與海上運送人相同之義務及責任，無法再以契約條文減輕或免責其法定義務及責任。

三、運送人基本義務

依海牙威士比規則及我國海商法，運送人之基本義務包括提供適航能力船舶、照料貨物、不作不合理偏航三項¹³，乃為運送人在法律上應盡之最低強制義務，運送人對此等義務只能提高，不得以契約條文減輕或免除。求償人若能證明運送人在履行此三項基本義務中之任一項有過失，運送人不得享有法定免責事由之利益^[9]，而鹿特丹規則對此則有修

10. 建議將我國海商法第 76 條第 2 項修正為：「對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者及其代理人、受僱人，其應盡之義務準用本章規定，並適用前項之責任規定。」

11. 即以實務上所稱之「喜馬拉雅條款」使其受僱人、代理人亦得主張契約上之抗辯及單位責任限制。其條文大致為：「... any person other than the carrier is carrier or bailee of the Goods, or under responsibility with respect thereto, then all exemptions and limitations of, and exonerations from, liability provided by law or by the terms in this Bill of Lading shall be available to such person....」

12. 該公約第 13 條第 1 項，任何依該公約之契約或文件的條款不得偏離該公約，否則偏離之部分不生效力。

13. 海牙威士比規則第 3 條第 1 項及第 2 項、第 4 條第 4 項，以及我國海商法第 61、62 及 71 條。

正。鹿特丹規則與我國海商法對運送人基本義務規定之比較，如表 5 所示。

表 5 鹿特丹規則與我國海商法運送人基本義務規定之比較

	鹿特丹規則	我國海商法
提供適航能力船舶義務	1. 於發航前、發航時及於海上航程中，應盡適當之注意及處置義務。 2. 對船舶、船員、設備、船舶供應、貨艙及運送人所提供之貨櫃，皆應盡此等義務 (第 14 條)。	1. 應於發航前、發航時 (不含海上航程) 盡適當之注意及處置義務。 2. 僅包括：船舶、船員、設備、船舶供應、貨艙，不含運送人所提供之貨櫃 (第 62 條)。
照料貨物義務	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」 (第 13 條)。	對承運貨物之「裝載、搬移、堆存、保管、運送、看守及卸載」，應為必要之注意及處置 (第 63 條)。
不作不合理偏航義務	依鹿特丹規則第 13 條及第 14 條不作不合理偏航之義務，不屬運送人之具體義務 (specific obligations)。又依第 24 條：如依準據法，偏航構成運送人違反其義務者，該偏航將不剝奪本公約所賦予運送人或海運履約方任何抗辯或責任限制之權利。	除為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由而偏航外，不得作不合理偏航 (第 71 條)。

3.1 提供適航或適載能力之船舶或貨櫃義務

1. 是否僅以發航前及發航時為限盡必要注意之義務

鹿特丹規則第 14 條承襲海牙威士比規則第 3 條第 1 項，要求運送人於船舶「發航前及發航時」應為「必要注意」，使船舶及貨櫃具有適航能力 (seaworthiness) 及適載能力 (cargoworthiness)，並將採此一注意之義務延展至「海上航程」。故可適用於貨櫃運輸有多個裝卸港，運送人應對每一中途裝卸港之發航前及發航時，以及在海上航程中，均應盡此等義務。但運送人若能證明無法在航程中 (包括在中途港) 採必要注意，例如在中途港及在海上航程中無修復船舶主機之廠商或設備，是否可主張免責，仍有待澄清。此等修正已大幅提高運送人之義務，可能增加其為船東國所接受之難度。

在舉證責任上，鹿特丹規則第 17 條第 5 項規定，運送人在下列條件下，須為船舶或貨櫃不適航或不適載所致之貨物毀損、滅失或遲到負責，且不得主張同條第 3 項所列舉 15 款免責事由之利益：(1) 求償人能證明毀損、滅失或遲到「可能」因不適航、不適載所致；且 (2) 運送人無法證明不適航或不適載並非造成貨物毀損、滅失或遲到之原因，或運送人無法證明已採取必要注意，使船舶或貨櫃具適航或適載能力。我國海商法第 62 條第 3 項則規定：「運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證責任」，雖未如鹿特丹規則詳盡，但因同採表面證據、主力近因原則及過失責任制，在我國法制下，求償人亦僅須負表面證據之舉證責任，證明損害「可能」因船舶之不適航所致為已足。運送人則

須證明損害之發生與船舶不適航無相當因果關係，且已採必要之注意及措置而無過失，才能免責^[7]。

2. 運送人所提供貨櫃之適載能力

對於由運送人所提供貨櫃，依鹿特丹規則第 14 條 (c) 款規定，運送人應為必要注意 (due diligence)，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適載狀態。相對地，運送人應提供具「適載能力」貨櫃之義務，在海牙威士比規則屬於照料貨物之義務範圍 (第 3 條第 2 項)，亦即運送人應在其照管貨物期間 (含海上航程) 「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，包括提供適載能力之貨櫃。二者之差異主要在對「必要注意」及「適當地且謹慎地」之要求標準是否相同。茲分析如下：

- (1) 「必要注意」指運送人應依當時主、客觀情況採取必要之注意或措置，以確認船舶、貨櫃具適航或適載能力。運送人是否已盡此等必要注意，應考慮下列因素包括：(a) 依當時情況，是否已執行一熟練及勝任之運送人所應為之合理檢查；(b) 此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¹⁴。
- (2) 「適當地且謹慎地」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¹⁵。在此種情況下，運送人必須採取一切必要之措施，故「適當地且謹慎地」範圍應較「必要注意」為廣。

3.2 照料貨物義務

配合海運加其他模式之適用範圍，鹿特丹規則第 11 條規定運送人應根據該規則及運送契約條款，將貨物運至目的地並交給收貨人。與海牙威士比規則比較，鹿特丹規則對照料貨物義務有如下之修正：

1. 將原海牙威士比規則的 7 個步驟，增加「收受」及「交付」2 步驟而成為 9 個步驟，故包括鈎對鈎以外之陸上或航空運送階段 (第 13 條第 1 項)；
2. 上述自收受至交付之責任期間，仍允許當事人約定由託運人、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。但若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 (因託運人等之行為或不行為所致貨損) 之免責事由 (第 13 條第

14. 對船舶之檢查主要依據 1974 年海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974) 及其後之修正議定書，對貨櫃之檢查則依據 1972 年安全貨櫃公約 (International Convention for Safe Containers 1972)。

15. 此為著名之 Pyrene v. Scindia Navigation [1954] 2 QB 402 at 418 一案中 Devlin 法官對「適當地」 (Properly) 一辭所作之定義，並為後來之判決 Renton v. Palmyra [1957] AC 149 at pp. 170, 173, 174 所確認。

2 項)。

3.3 不作不合理偏航之義務

海牙威士比規則第 4 條第 4 項及我國海商法第 71 條，所允許之 3 種合理偏航 (reasonable deviation)，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，例如雖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) 其他正當理由之合理偏航，例如當事人另以契約約定可在中途偏航至加油港加油，或在中途港維修船舶¹⁶。若契約未約定何種情況為合理偏航，則是否為合理為事實認定問題，由各國法律決定之。英國法院在決定該偏航是否為合理時，通常會考慮該偏航是否為一謹慎且勝任之船長所應為，以及船長決定是否偏航時及偏航當時，是否已考慮所有情況，例如運送契約之條款、所有當事人之利益等¹⁷。

由以下二因素，似可推論鹿特丹規則未將不作不合理偏航之義務列為基本義務：

1. 運送人仍得以適當之契約條款約定合理偏航¹⁸，亦即該條款合理，且不違反鹿特丹規則第 79 條不得減輕或免除運送人法定義務或責任。
2. 鹿特丹規則第 13 條及第 14 條在列舉運送人之具體義務時，未將不作不合理偏航之義務並列在內。而依鹿特丹規則第 24 條，偏航本身並不剝奪運送人依該規則所得以主張之抗辯及責任限制權利，似未授與貨方因偏航而主張解除契約之權。在實務上，除運送遲延外，偏航若未造成貨物之實體的毀損或滅失，貨主是否可就偏航本身主張解除契約，並主張損害賠償，常有爭議，鹿特丹規則之修正也許可部分解決此等實務上之問題。但對不合理偏航所造成運送物暴露在海上風險的時間增加，若發生實體之毀損或滅失，運送人仍可依該規則主張免責或單位責任限制，此等規定是否合宜，應留有爭議之餘地。

四、免責事由與舉證責任

4.1 免責事由

若與海牙威士比規則比較，鹿特丹規則對法定免責事由之內容未變者，有 5 項：(1)

16. Leduc v. Ward (1888) 20 Q.B.D. 475; Glynn v. Margetson [1893] A.C. 351; Hadji Ali Akbar v. Anglo-Arabian (1906) 11 Com.Cas. 219; Morrison v. Shaw, Savill [1916] 2 K.B. 783; Connolly, Shaw Ltd. v. A/S Det Nordenfjeldske D/S (1934) 49 Ll.L.R. 183.

17. Foreman & Ellams v. Federal S.N [1928] 2 KB 424.

18. 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，而不構成偏航，例如陽明海運公司歐洲航線載貨證券背面條款 Clause 5: Scope of the Voyage: "... the Carrier may at any time, and without notice to the Merchant, use any means of Carriage or storage whatsoever, ... proceed by any route in the Carrier's discretion, and proceed to, or stay at, any place or port whatsoever, load and unload the goods at any place or port... Anything done in accordance with this Clause or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation."

天災；(2) 海上或其他可供航行水域之災難、危險及意外事故；(3) 罷工、閉廠、停工或勞動限制；(4) 經適當注意而無法發現之隱有瑕疵；(5) 因貨物之固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何滅失或毀損¹⁹。除上述情形外，鹿特丹規則對免責事由之修改有：內容調整 (如表 6 所示)、取消及新增等 3 類。

表 6 鹿特丹規則與我國海商法對法定免責事由內容調整之比較

鹿特丹規則第 17 條第 3 項	我國海商法第 69 條
(1) 船上失火，但運送人應證明其本人、受僱人、代理人無過失 (第 17 條第 2 項、第 3 項 (f) 款及第 18 條)。	(1) 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災 (第 3 款)。
(2) 戰爭、敵對行為、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴動及民變 ((c)款)。	(2) 戰爭行為；公共敵人之行為；暴動 (第 5、7、6 款)。
(3) 檢疫限制；政府、統治者或人民之干涉或所造成之障礙，包括非運送人或第 18 條所述之人 (運送人之受僱人、委託人等) 所造成之滯留、扣押或拘捕 ((d)款)。	(3) 檢疫限制；有權力者拘捕、限制或依司法程序之扣押 (第 9、8 款)。
(4) 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行為或不行為 ((h)款)。	(4) 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為 (第 15 款)。
(5) 非因運送人或其代理人所為之包裝或標誌不足或瑕疵 ((k)款)。	(5) 標誌不足或不符；包裝不固 (第 13、12 款)。
(6) 救助或意圖救助海上人命 ((l) 款)。	(6) 救助或意圖救助海上人命或財產 (第 11 款)。
(7) 救助或意圖救助海上財產之合理措施 ((m)款)。	

1. 內容調整之免責事由

- (1) 在 1924 年海牙規則之立法年代，要求運送人充分掌控海上航行之船舶，並採必要措施以避免因其本人、受僱人、代理人之過失所致船上失火，可能較為困難。故依海牙威士比規則，對船上之火災，只須證明非運送人本人之實際過失或知情者即可免責。但以今日造船及通訊技術之進步，對航海人員之操控船舶亦有嚴格規範，運送人掌控海上船舶及監督航海人員執行業務之能力已大幅提高。故依鹿特丹規則第 17 條第 2 項及第 18 條，運送人應證明其本人、受僱人、代理人無過失，才可對船上失火免責，故在這方面已加重運送人責任。
- (2) 因各國法院對戰爭行為等事由是否可涵蓋敵對行為、武裝衝突、海盜及恐怖攻擊，仍留有爭議之餘地^{20 [10]}，故鹿特丹規則明文列舉之。
- (3) 對可歸責於運送人或海運履約方之原因所致之檢疫限制、政府或統治者等之干涉，

19. 參鹿特丹規則第 17 條第 3 項 (a)、(b)、(e)、(g) 及 (j) 款及海牙威士比規則第 4 條第 2 項 (a)、(d)、(j)、(m) 及 (p) 款。

20. Cooke, J. etc., *Voyage Charters*, at 85.303, n. 527。

導致滯留、假扣押或扣押，而造成貨物毀損或滅失，仍不得主張免責。故在舉證責任上，另規定運送人須同時證明符合第 17 條第 2 項之規定，亦即損害係不可歸責於運送人本人、其履約人、船長、船員或其受僱人等之過失所致者，且係由於第 17 條第 3 項(d)款（檢疫限制、政府或統治者等之干涉）免責事由所致或所生損害者，才可主張免責。

- (4) 對單證託運人、控制方等人或其所委託之人的行為或不行為，運送人亦得免責。但對託運人等未盡提供危險品之性質等通知義務，應與第 32 條合併解釋。若運送人可由其他方式得知危險貨物或具危險性質（例如由貨物品名得知），卻未依該規則第 13 條盡照料貨物之義務，仍不能主張免責。
- (5) 包裝或標誌不足或瑕疵之免責事由，明文排除運送人或其代理人之行為或不行為所致，乃在配合實務上運送人可能受貨主委託兼營簡易加工、包裝、標籤及物流倉儲業務。
- (6) 鹿特丹規則對「救助或意圖救助海上財產」，要求該救助行為屬「合理措施」，才能主張免責，而對「救助或意圖救助海上人命」則否，二者顯有差別。

2. 取消之免責事由

鹿特丹規則對免責事由，完全採用列舉方式，故取消「其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」之免責事由（海商法第 69 條第 17 款或海牙威士比規則第 4 條第 2 項 (q) 款）。

此外，亦取消「船長、海員、引水人或運送人之受僱人之航行或管理船舶之行為、疏忽或過失」之免責事由（海商法第 69 條第 1 款或海牙威士比規則第 4 條第 2 項 (a) 款），故改採完全過失責任制為責任基礎，而加重運送人責任。尤其航行及管理船舶過失所致之損害，在海上運送貨損索賠案件中占相當大之比重，包括船舶碰撞、觸礁、擱淺、錨地及航路選擇不當、忽視氣象報告之暴風雨預測、未駛入避難港、未蓋緊艙蓋或未封閉排水閥而使海水侵入致貨物受損、壓艙水排放操作不當使船舶翻覆等。運送人常在傭船契約或載貨證券中加入「雙方過失碰撞責任條款」，亦係基於航海過失免責之思考^[7]。

3. 新增之免責事由

鹿特丹規則新增 3 款免責事由及其立法理由為：

- (1) 對裝卸、搬移、堆存或卸載若由託運人、受貨人等自行作業，所致之貨損得免責（第 17 條第 3 項 (i) 款）：乃因託運人或受貨人之行為或不行為所致得免責，但若運送人或履約方代理託運人從事裝卸作業，仍不得主張免責。
- (2) 避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施（第 17 條第 3 項 (n) 款）：在鼓勵運送人採取合理措施，以避免對環境造成損害。
- (3) 銷毀可能構成危險之貨物或使之無害之合理措置，以及為共同安全，或為保全共同冒險之人命或財產安全所為之合理貨物犧牲（第 17 條第 3 項 (o) 款及第 15、16 條）：乃為共同安全或共同利益，授權運送人銷毀危險品或使之無害。此款免責事由在海

牙威士比規則係規定於第 4 條第 6 項 (對危險品之處置權)。且依海牙威士比規則第 5 條：「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」，故目前實務上，運送人大都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，以保障自身權利。鹿特丹規則將此部分予以法律明文規範，使運送人對共同海損行為而導致貨物之損害，得依法主張免責。

4.2 舉證責任

由於鹿特丹規則已將運送人強制責任期間擴大至海運加其他模式，並納入海運履約方及保護運送人之受僱人、代理人、履行輔助人等之規定，對於基本義務及免責事由內容亦有調整，故其貨損索賠之舉證責任亦與海牙威士比規則有差異，茲比較如表 7 所示。

表 7 鹿特丹規則與海牙威士比規則對貨損求償之舉證責任內容之比較

舉證次序	鹿特丹規則	海牙威士比規則
1. 索賠人	索賠人應提出貨損或遲延交付發生於該規則第 4 章之運送人義務期間之表面證據 (第 17 條第 1 項及第 5 項) ^[11] 。	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之記載不同，即可推定運送人有過失，故以提供表面證據為已足。
2. 運送人	(1) 運送人應提出反證，證明貨損或遲延交付皆非其之本人、履約方、船長、船員、運送人或履約方之受僱人的過失所致 (第 17 條第 2 項及第 18 條)，並證明已依第 14 條提供適航或適載能力之船舶或貨櫃，且 (2) 證明貨損或遲延交付係因鹿特丹規則第 17 條第 3 項列舉免責事項之一項或多項所致或所生 (第 17 條第 3 項)。	(1) 運送人應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第 4 條第 2 項法定免責事由之一所造成。
3. 索賠人	(1) 索賠人可反證推翻上階段運送人所提出之證據，或 (2) 證明貨損為鹿特丹規則第 17 條第 3 項所列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、運送人或履約方之受僱人的過失所致 (第 17 條第 4 項)，或 (3) 貨損可能因船舶或貨櫃不具適航或適載能	(1) 索賠人以反證推翻上階段運送人所提出之證據 ²¹ ，或 (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；或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。

21. 依海上人命安全國際公約，船舶所有人負執行 ISM Code 之義務，故應提供執行 ISM Code 之相關表單紀錄。此等紀錄文件等可作為運送人或船舶所有人已盡必要之注意使船舶具適航能力之證明。依我國民事訴訟法第 282 條之 1：「當事人因妨礙他造使用，故意將證據滅失、隱匿或致礙難使用者，法院得審酌情形認他造關於該證據之主張或依該證據應證之事實為真實」，若運送人無法提出 ISM Code 表單紀錄等相關證據，則索賠人之主張可能被認定為真實，亦即運送人無法免責。

表 7 鹿特丹規則與海牙威士比規則對貨損求償之舉證責任內容之比較 (續)

舉證次序	鹿特丹規則	海牙威士比規則
	力所造成、促成者 (鹿特丹規則第 17 條第 5 項 (a) 款)。例如因海水而濕損，則可推定貨艙或貨櫃未水密無法安全受載、運送及保存貨物。	
4. 運送人	(1) 運送人須先推翻求償人依鹿特丹規則第 17 條第 5 項 (a) 款所提之上述證據，且證明其已盡鹿特丹規則第 14 條所列之運送人已盡必要之注意提供適航或適載能力之船舶或貨櫃之義務 (第 17 條第 5 項 (b) 款)。 (2) 運送人主張免除其部分責任者，應證明某些貨損在免責的範圍之內，則仍可就該部分主張免除責任 (第 17 條第 6 項)^[11]。 (3) 運送人若無法證明上述事實，仍得主張單位責任限制限制之利益 (第 59 條)。	(1) 運送人可提出任何足以推翻索賠人於上階段所提出之證據，例如：已依第 4 條第 1 項，盡必要注意使船舶具適航能力。 (2) 運送人主張免除其部分責任者，應證明某些貨損在免責的範圍之內，則可就該部分主張免除責任²²。 (3) 若無法以反證推翻索賠人之舉證，運送人仍可主張單位責任限制利益 (第 4 條第 5 項)。

資料來源：Clarke, M. (1989)^[9]。

五、單位責任限制

單位責任限制之立法目的，在使運送人對實際貨損金額超過法定責任限制時，得主張法定責任限制。在計算實際貨損金額時，鹿特丹規則第 17 條第 1 項對損害範圍，除「貨物滅失、毀損」外，增加「交付遲延」(delay in delivery) 之損害，故可解決對交付遲延之損害是否在計算實際貨損金額內的爭議²³。鹿特丹規則與我國海商法^[12]對單位責任限制規定之主要差異，在責任限制金額及不得主張責任限制事由。二者之比較，如表 8 所示。

5.1 單位責任限制金額

我國海商法及海牙威士比規則，對一受損貨物之單位責任限制金額為每件 666.66SDR 或每公斤 2SDR，鹿特丹規則第 59 條則提高至每件 875SDR 或每公斤 3SDR。但對每一個案之計算，仍應視貨損實際金額及其件數、重量之個案而定。但值得注意者，鹿特丹規則規定：「對於違反本公約有關運送人義務所負責任限額，…」而我國海商法及海牙威士比

22. The Canadian Highlander [1928] 32 Ll.L. Rep. 91; The Torenia [1983] 2 Lloyd's Rep. 210; The Vallescura 293 U.S. 296。

23. 雖然有些國家之判決認為「毀損或滅失」一詞不限於貨物之實體的滅失或毀損 (physical loss or damage)，亦包括非實體 (non-physical) 之損害，例如運送遲延或共同海損之施救費用等。參 Seven Seas Transportation v. Pacific Union Marine [1984] 1 Lloyd's Rep. 588; Marifortuna Naviera v. Government of Ceylon [1970] 1 Lloyd's Rep. 247。

規則之相對文字為：「對其貨物之毀損滅失，其賠償責任，以…為限。」二者之差異可能使無單放貨及因簽發運輸單證過失造成之責任，因未涉及貨物之實質滅失或毀損，依我國海商法及海牙威士比規則不得主張責任限制，但依鹿特丹規則可主張之。

表 8 鹿特丹規則與我國海商法對單位責任規定之比較

	鹿特丹規則	我國海商法
單位責任限制金額	1. 求償貨物每件 875SDR 或每公斤 3SDR，取其較高者 (第 59 條第 1 項)。 2. 以記載於貨櫃、墊板等載具、鐵路車輛之件數為其件數；若未記載，則以該裝運載具或車輛視為 1 件 (第 59 條第 2 項)。	1. 受損貨物每件 666.67SDR 或每公斤 2SDR，取其較高者。 2. 以貨櫃、墊板等併裝者，以載貨證券所記載之件數為其件數。若未記載件數，以該併裝單位為件數。
不得主張單位責任限制之事由	1. 貨物價值經申報並載明於契約明細者 (第 59 條第 1 項)； 2. 貨損係由於主張單位責任利益之人明知可能發生該損失而輕率之「本人之行為或不行為」(personal act or omission) 所致者 (第 61 條)； 3. 運送人明示同意將貨物裝載在船艙內，但實際上卻裝於甲板上而造成貨損或運送遲延者 (第 25 條第 5 項)。	1. 貨物之性質及價值於裝載前，經聲明並載明於載貨證券者； 2. 由於運送人及船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失者。

鹿特丹規則之適用範圍已擴大至多式聯運，對以公路、鐵路車輛為載具期間所生之貨損，則以契約所載明裝於該類載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，則該載具內之貨物視為一單位。若與國際公路貨物運送公約 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956, 簡稱 CMR) 比較，CMR 公約之單位責任限制每公斤為 8.33SDR，似乎較鹿特丹規則高。然不宜直接以條文所定之單位責任限制金額比較其責任高低。公路貨物運送契約之平均件數通常較少，故以公斤為其限責之計算單位。而海上貨物運送每一運送契約的件數通常較多，在取其較高者為準之前提，大都以件數來計算。二者之責任限制金額孰高，亦應依個案情況而定。

5.2 不得主張單位責任限制之事由

依鹿特丹規則，不得主張單位責任限制之事由，包括：

1. 簽發從價聲明之運輸單證，我國海商法及海牙威士比規則亦作相同規定。
2. 求償人能證明貨損係因主張單位責任利益之人明知可能發生該損失，而輕率之「本人之行為或不行為」(personal act or omission) 所致者 (第 61 條)。若因運送人之受僱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^[13] (如圖 7 所示)。此等得「主張單位責任利益之人」，包括因契約關係或侵權行為被求償之運送

人、海運履約方 (第 18、19 條)，以及運送人之受僱人或履行輔助人 (第 4 條)。但貨主通常向運送人求償，而運送人亦可主張單位責任限制之利益。我國海商法第 70 條之相對條文為：「由於運送人及船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失」，海牙威士比規則相對條文為：「如經證明損害係由運送人意圖造成損害，或輕率且明知損害可能發生之行為或不行為所致者」，運送人或船舶不得主張單位責任限制 (第 4 條第 5 項 e 款)。海牙威士比規則此處所稱之「運送人」通常指運送人本人 (his alter ego)，不含受僱人及代理人²⁴，惟亦留有爭議之餘地。

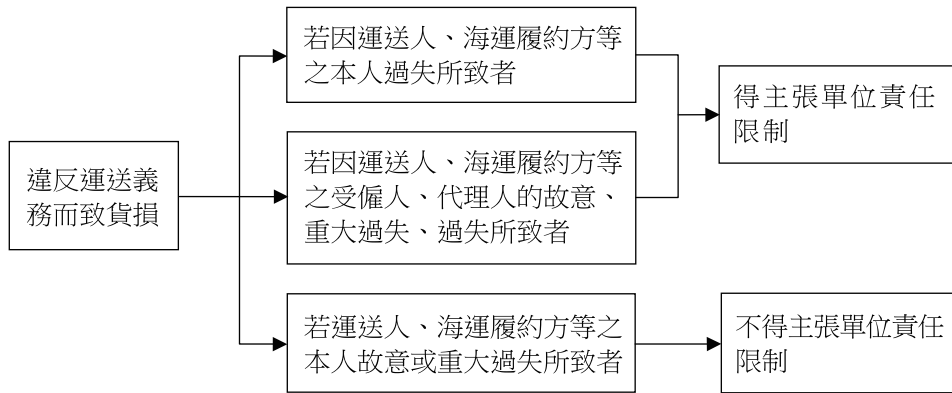


圖 7 鹿特丹規則對運送人主張單位責任限制分析

3. 運送人明示同意將貨物裝載在船艙內，但實際上卻裝於甲板上而造成貨損或運送遲延之情況 (第 25 條第 5 項)^[14]。此點與我國海商法及海牙威士比規則不同，依海牙威士比規則第 4 條第 5 項 (a) 款，運送人「於任何情況下」 (in any event) 得主張單位責任限制。故運送人對甲板貨載之損害，仍得主張責任限制。

六、貨損通知及訴訟時效

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與我國海商法規定之比較，如表 9 所示。

6.1 貨損通知

鹿特丹規則規定對貨損通知修正，對我國海商法有如下之可借鑒之處：

1. 為配合海運加其他模式之運送，對滅失、毀損不明顯，延長至交貨後 7 日內為通知；

24. The European Enterprise [1989] 2 Lloyd's Rep. 185。

表 9 鹿特丹規則對貨損通知及訴訟時效與我國海商法之比較

	鹿特丹規則第 62、63、64 條	我國海商法第 56 條
貨損通知	1. 須於交貨前或交貨時為貨損通知； 2. 如滅失、毀損不明顯，則延長至交貨後 7 日內為通知； 3. 如為遲延交付，應於交貨後 21 連續日內通知。	1. 提貨前或當時，以書面通知或作成共同檢定之公證報告，或在收貨證件上註明； 2. 貨損不顯著，提貨後 3 日； 3. 對遲延交付無明文規定。
訴訟時效	1. 自交付日或應交付日起算，2 年內提起訴訟或仲裁程序； 2. 被求償人可聲明而多次延長； 3. 延後其訴訟時效起算時間（得以解決原求償訴訟之日起，或自收到向其本人送達起訴文書之日起算，以較早為準，90 日內提起追償之訴）。	1. 自貨物受領之日或應受領之日起，1 年內起訴； 2. 無明文規定遲延交付之訴訟時效，亦無延長訴訟時效之規定。

2. 明定遲延交付之貨損通知期限；應於交貨後 21 連續日內通知（第 23 條第 1 項）。但未為上述通知並不影響索賠權利，亦不影響舉證責任之分配（第 23 條第 2 項）。
3. 對通知方式，依鹿特丹規則可向運送人或海運履約方提出，而雙方亦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（第 23 條第 5、6 項）。

6.2 訴訟時效

鹿特丹規則對於訴訟時效規定，有如下之特性：

1. 明文規定此等訴訟時效包括提出訴訟及提交仲裁之時效，故可減少提交仲裁是否在內之爭議。
2. 對追償訴訟之時效起算時間，得以解決原求償訴訟之日起，或自收到向其本人送達起訴文書之日起算，以較早為準，90 日內提起追償之訴。惟實際發生損失為損害賠償請求權之成立條件，對未來之損失則否。在法院或仲裁終局判決或判斷之前，運送人並未遭受實際損失。而且訴訟或仲裁案常難在收到起訴文書之日起 90 日內作出終局判決或判斷，因此，鹿特丹規則此項規定仍有爭議之餘地。海牙威士比規則之延長訴訟時效則以「未超過受訴法庭地之法律允許期間，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。
3. 鹿特丹規則第 62 條第 1 項所規定 2 年訴訟期間，依第 63 條不得中止或中斷，似將該期間定義為「除斥期間」，故與「消滅時效」之可中斷者不同²⁵。但第 63 條又對 2 年的

25. 在除斥期間，其權利自成立之日起算，不得因任何事由予以延長或中斷，在該期間經過後，其權利消滅，另參民法第 129 條，時效得因請求、承認及起訴而中斷。

訴訟期間，允許被求償人向求償人以聲明之方式予以延長，此點又與「除斥期間」不得延長的性質不同。此等規定是否對貨方較不利，仍有待司法實務之檢驗。

七、鹿特丹規則對運送人責任之其他規範

鹿特丹規則對運送人責任之其他規範，主要包括下列幾項：

7.1 批量契約

「批量契約」(volume contract) 係指約定期間內分批交運約定總量貨物之運送契約，常用於海上運送人與無船公共運送人間。

1. 批量契約享有契約自由之條件

鹿特丹規則雖以第 79 條限制運送人之契約自由，但另允許批量契約當事人在符合下列條件下，以約定來增加或減少公約所規定之權利、義務及賠償責任：

(1) 形式條件 (第 80 條第 1、2 項)：

- a. 在批量契約中記載得偏離鹿特丹規則規範之明確聲明；
- b. 該批量契約為個別協商訂立，或明確指出某一部分含有偏離鹿特規則內容；
- c. 已通知並給予託運人，仍可依鹿特丹規則內容訂立運送契約之機會；且
- d. 該偏離鹿特丹規則之約定並非僅以引入方式將另一契約引入本契約，亦非規定在非經協商之附合契約 (contract of adhesion) 中。

(2) 實質條件：為確保運輸安全及運輸效率，在批量契約中對下列事項仍不得偏離鹿特丹規則之強制規範 (第 80 條第 4 項)：

- a. 依第 14 條，運送人應提供具適航或適載能力之船舶或貨櫃。
- b. 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。
- c. 依第 32 條，託運人在託運危險貨物時所應盡之注意義務、未盡此等義務之責任。
- d. 依第 61 條，因主張單位責任限制利益之人的故意或重大過失，而無權主張此一利益之規定。

(3) 拘束第三人之條件：符合下列條件時，批量契約之內容可適用於運送人與託運人以外之第三人 (例如受貨人) 間權利義務關係 (第 80 條第 5 項)：

- a. 該第三人已收到上述資訊，並明確同意受偏離鹿特丹規則規定之內容的拘束，且
- b. 該合意不應僅單獨載明於運輸單證、電子運輸紀錄、運送人公開之運價或服務表。

2. 我國海商法是否採納上述批量契約規定分析

我國海商法是否採納上述規定，仍有下列因素尚須謹慎評估：

- (1) 因須同時符合上述形式、實質及拘束第三人之條件，才享有契約自由，不受鹿特丹規則第 79 條之限制，故已給予託運人拒絕訂立此種批量契約，而受鹿特丹規則保護

之機會。但該規則對批量契約並無具體之運量要求，若在特殊市場中的某些運送人運用其強勢談判力量，仍有可能對一般之海上貨物運送契約濫用此等契約自由。例如：在具有寡占地位航線上，託運人或中小規模之無船公共運送人對海上運送人之談判地位相對較弱，海上運送人可能以批量契約，減輕或免除其法定義務或責任，或增加無船公共運送人之義務及責任。但該無船公共運送人卻無法對其託運人依定期航運契約主張免責，或增加託運人之義務及責任，而可能產生不公平之現象^[15]。使用批量契約，雖然對某些當事人可享有以較具彈性方式擬定契約條款^[16]，但亦有被濫用之隱憂。

- (2) 批量契約開啟不受鹿特丹規則強制規範之機會，對於制定統一規則以保護處於弱勢之中小規模託運人，以及為保障載貨證券之流通性而限制契約自由之立法目的，將受挑戰。

7.2 甲板運送貨物之責任

鹿特丹規則與我國海商法關於甲板運送貨物條件之比較，如表 10 所示。

表 10 鹿特丹規則與我國海商法允許甲板運送貨物條件之比較

鹿特丹規則第 25 條第 1 項	我國海商法第 73 條
1. 依法令要求應裝載於甲板運送貨物； 2. 裝於適合甲板運送的貨櫃或車輛內之貨物，而該船舶之甲板係專門適於載運此類貨櫃或車輛者；或 3. 依系爭貿易之運送契約、商業習慣、慣例或實務，允許為甲板運送貨物。	1. 經託運人同意並載明於運送契約者；或 2. 航運種類或商業習慣所許者。

鹿特丹規則對甲板裝載貨物之條件及運送責任規定，較我國海商法之規定為詳盡，茲分析其內容如下：

- 鹿特丹規則允許為甲板運送，包括：(1) 依法律要求，該貨物應裝載於甲板；或 (2) 依契約（例如經託運人同意並載明於運送契約者），或 (3) 依商業習慣、慣例等而為甲板裝載運送（例如：無法裝入船艙內之超大、超長貨物等）。對於因此類甲板運送之「特殊風險」所造成之損害，例如甲板裝運之貨櫃被掃落海中，或因甲板裝載造成濕損等，運送人不負賠償責任（鹿特丹規則第 25 條第 2 項）。而我國海商法第 73 條對允許為甲板運送之貨物，包括依契約，或為航運種類或商業習慣所許者，運送人對此類貨物因裝載於甲板致生損害者，亦不負賠償責任。惟鹿特丹規則將「依法律要求」該貨物應裝載於甲板明文列舉，可避免爭議。蓋因「國際海運危險品準則」（International Maritime Dangerous Goods Code）對某些危險品應為甲板運送之規定，已為海上運輸安全之強制法律（海上人命安全公約第 7 章），而非航運種類或商業習慣所許者。
- 若運送人與託運人約定將貨物置於甲板上，而該貨物實際上亦裝載於甲板上，但未在運送契約上特明註明「裝載於甲板上」（stowed on deck），一旦運輸單證或可轉讓電子運輸

紀錄已交於善意第三人手中時，則無法依鹿特丹規則第 25 條第 1 項(c)款主張此等甲板裝載，係運送契約或商業習慣所允許者（第 25 條第 4 項）。若遇有損害，對於完全因甲板裝載所造成之損失，運送人無權主張鹿特丹規則第 17 條規定之抗辯（第 25 條第 3 項）。對於在運送契約特別註明之文字，海牙威士比規則相關判決僅承認於載貨證券正面的註明「裝載於甲板上」，並不承認載貨證券背面「有裝載於甲板上之自由」(liberty to stow on deck) 之記載²⁶。鹿特丹規則對此並未明文規定，似應與海牙威士比規則相同見解。

3. 鹿特丹規則對允許為甲板運送新增一項：「裝於適合甲板運送的貨櫃或車輛內之貨物，而該船舶之甲板係專門適於載運此類貨櫃或車輛者」，運送人對此等貨物之毀損、滅失及遲延交付之責任，與一般貨物相同。亦即是否得主張免責，應視有無過失及是否為法定免責事由之一所致而定。
4. 若託運人與運送人約定將貨物裝載於船艙內，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限制之利益（鹿特丹規則第 25 條第 5 項）。我國海商法第 70 條則未作類似規定。

7.3 電子運輸紀錄

鹿特丹規則對電子運輸紀錄之規範，與現行電子簽章之基本原則相似^[17]。對電子運輸紀錄之簽發，鹿特丹規則與我國電子簽章法規定之比較，如表 11 所示。

表 11 鹿特丹規則與我國電子簽章法對簽發電子運輸紀錄相關規定之比較

	鹿特丹規則	我國電子簽章法第 4 條
應經相對人同意。	電子運輸紀錄之簽發及隨後之使用，應經運送人及託運人之同意（第 8 條 (a) 款）。	經相對人同意者，得以電子文件為表示方法。
其內容可完整呈現，並可於日後取出供查驗。	可轉讓電子運輸紀錄之使用應確保其完整性（亦即未被非法篡改）。電子運輸紀錄之記載應包含：向預期持有人簽發及轉讓電子運輸紀錄之方法、已向持有人交付貨物之確認方法、可轉讓電子運輸紀錄已失去效力之確認方式（第 9 條第 1 項、第 10 條第 2 項、第 47 條第 1 項 (a) 款 (ii) 目及 (c) 款）。	依法令規定應以書面為之者，如其內容可完整呈現，並可於日後取出供查驗者，經相對人同意，得以電子文件為之。
法令或行政機關之公告未排除其適用。	承認電子運輸紀錄之簽發、專屬控制或轉讓，與紙本運輸單證之簽發、占有或轉讓具有同等效力（第 8 條 (b) 款）。	前二項規定得依法令或行政機關之公告，排除其適用，或就其應用技術與程序另為規定。但就應用技術與程序所為之規定，應公平、合理，並不得為無正當理由之差別待遇。

26. 參 Sevnsk Traktor Akt v. Maritime Agencies (Southampton) [1953] 2 QB 295。

鹿特丹規則將電子運輸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，繳還可轉讓運輸單證以換發可轉讓電子運輸紀錄，或改發可轉讓運輸單證以替換電子運輸紀錄，故與 1990 年國際海事委員會電子載貨證券規則第 10 條之規定相似。鹿特丹規則第 10 章確認控制方之權利及控制權之行使的目的之一亦為因應電子商務之需要，該規則第 51 條第 4 項，可轉讓電子運輸紀錄之持有人可依該規則第 9 條第 1 項所述之程序，經由轉讓電子運輸紀錄，將控制權轉讓給其他人。

7.4 加強託運人義務及責任

鹿特丹規則為強化運輸之安全及效率，乃以過失責任制為其責任基礎，要求託運人(包括單證託運人、控制方，第 33 條、第 55 條)負法定之義務及責任。此等義務及責任不得以契約條款限制、免除或增加(第 79 條第 2 項)，亦不得因委託運送人以外之其他人代為履行而免除(第 34 條)。鹿特丹規則與我國海商法對託運人之義務及責任之比較，如表 12 所示。

表 12 鹿特丹規則與我國海商法對託運人之義務及責任規定之比較

	鹿特丹規則	我國海商法
應盡義務	1. 應使其所交運貨物能承受運輸過程中之各種作業，包括裝載、搬移、堆存、繫固、加固及卸載，並應適當且謹慎地堆放、繫固及加固其所裝填於貨櫃、公路及鐵路車輛內之貨物，不會造成人員或財產之損害(第 27 條)。 2. 應提供與貨物搬移有關之正確及合理資訊(information)、指示(instructions)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(第 29 條)；並在其合理能力內提供或回應運送人對貨物處置指示之請求(第 28 條)，但以運送人無法以其他合理方法取得者為限。 3. 應提供編輯契約明細所需資料，包括當事人名稱、貨物之陳述、包數、件數、數量及重量，並保證其正確無訛(第 31 條、第 36 條第 1 項)。 4. 應將本身具危險性質或可能形成危險之貨物，在交付給運送人或履約方之前，將其危險性質、特性及在必要時所可採取預防之措施，及時通知運送人(第 15 條)，並依任何階段所適用之法規或其他要求，予以標誌或標籤(第 32 條)。	1. 對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所生之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任(第 55 條第 1 項)。 2. 對未經報明而裝載之貨物，如有損害，應負賠償責任(第 65 條)。
責任基礎	如運送人能證明其所遭受之損害，為託運人違反本公約義務所致者，託運人應負賠償責任。如損害之原因或原因之一，不能歸責於託運人或其委託履約之人之過失者，託運人應免除全部或一部之責任(第 30 條第 1、2 項)。	運送人或船舶所有人所受之損害，非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任(第 57 條)。

鹿特丹規則對託運人義務及責任之規定，有如下之特性：

1. 鹿特丹規則第 28 條所稱之「資訊」，似指提供運送人參考但未必採行，而「指示」則為要求運送人應予執行。惟運送人仍應依第 13 條第 1 項盡照料貨物之義務，故不得在盲目執行託運人之指示後，再主張應由託運人負全責。運送人對其應盡必要注意之範圍內，亦有主動要求託運人提供安排運送所需資訊、指示及文件之義務。
2. 鹿特丹規則第 15 條要求託運人應為通知義務之貨物，似應包括：(1)實質上具有危險性質；(2)可能造成危險之貨物；及 (3)法令規章列為違禁品，此三者皆可能對人員、財產或環境造成危險。而海牙威士比規則第 4 條第 6 項及我國海商法第 65 條對危險品運送則區分為經報明與未經報明而裝載二種，用以規範運送人處置危險品之權利及當事人權利義務。對未經報明而裝載之貨物，例如因違反正確通知之義務致生損害或費用，託運人應負賠償之責。惟依海牙威士比規則第 4 條第 3 項或我國海商法第 57 條規定，運送人或船舶所有人所遭受之滅失或毀損，非由於託運人、其代理人或其受僱人之行為、過失或疏忽所致或所引起者，託運人不負責任。
3. 鹿特丹規則第 17 條對運送人之責任基礎則明文包括「滅失、毀損或遲延交付」，而第 30 條對託運人之責任基礎僅提及「滅失或毀損」，是否包括因託運人之過失致其他貨物遲延交付之損害責任，仍留有爭議之餘地。
4. 單證託運人亦應承擔第 7 章（託運人對運送人之義務）及第 55 條（向運送人提供額外資料、指示及文件）所課以託運人之義務及責任（第 33 條第 1 項）；我國海商法無類似規定。

7.5 無單放貨及交付貨物之義務

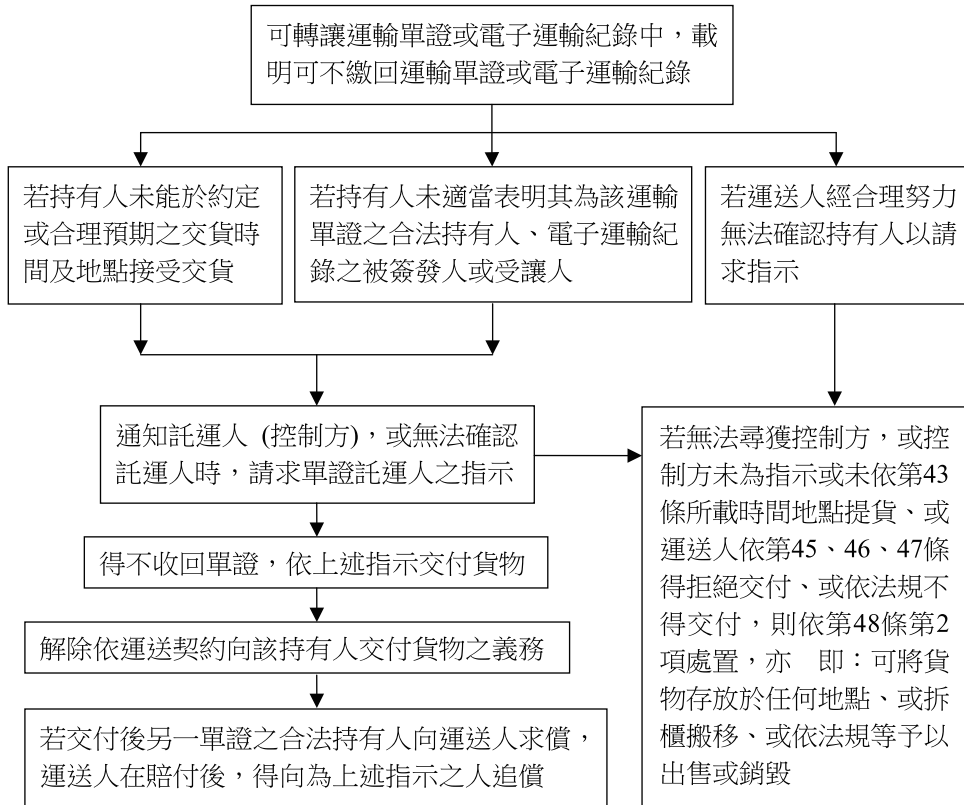
依各國現行法律，載貨證券具物權證書之性質，運送人在交付貨物時須收回載貨證券。若未收回，即使有擔保提貨書，仍係以自己之風險放貨，應對載貨證券的合法持有人負賠償之責²⁷。但鹿特丹規則允許在某些條件下，運送人得不收回運輸單證而交付貨物（如圖 8 所示）。

上述制度並非完全承認無單放貨可合法化，而是在現行之憑單放貨制度下，以例外方式使運送人可在特定條件下，依控制方之指示無單放貨，但運送人仍須對單證合法持有人負賠償責任，再向為上述指示之控制方追償。此一制度之立法目的，在解決現行之憑單放貨、擔保提貨及電報放貨制度所生之困擾，惟亦可能面臨下列挑戰：

1. 在目前航運實務上，在單證未寄達目的地時，常以銀行擔保提貨書（bank guarantee）放貨。然依鹿特丹規則，受貨人可無須付出額外成本以取得擔保提貨書，而可在符合規定條件下，要求運送人依控制方指示無單放貨。惟運送人是否可拒絕受貨人之要求，似已非純法律考量，尚有維持良好客戶關係之商業考量。故此等規定，可能增加運送人之困

27. 參我國海商法第 58 條第 1 項、民法第 627 條至第 630 條規定；The Sormovskiv 3068 [1994] 2 Lloyd's Rep. 266 at 274。

擾，並產生向發出指示之控制方追償的司法成本。



資料來源：本研究整理自鹿特丹規則第 43、45-48 條。

圖 8 運送人得依鹿特丹規則無單放貨之條件及其相關責任與義務

2. 以銀行之觀點，持有可轉讓運輸單證為其墊付貨款之擔保（質權）。若運送人得在某些條件下無單放貨，無疑將造成銀行對貿易貨款墊付之風險，其後雖可向運送人求償，但仍具有司法及人力成本等風險。
3. 鹿特丹規則所定出無單放貨之條件仍有不明確處，例如：雖要求運送人通知託運人，或無法確認託運人時，請求單證託運人之指示，但何時可啟動請求單證託運人指示，以及何時有權處置貨物，並不明確。而此等可轉讓單證可能已轉手給第三人。託運人、單證託運人為避免因其錯誤指示造成誤交而須負責，亦可給拒予指示。而且在未獲指示之下的處置貨物之條件甚為複雜。鹿特丹規則對無單放貨所規定之限制條件（如圖 8 所示），只要有一項不符，即不能推行，故恐難以此制度普遍取代目前通用之擔保提貨或電報放貨實務，其執行之難度可能已超出當初設計此制度之人所預期。我國似應審慎評估此等可能缺點，再決定是否應參考採納。

4. 鹿特丹規則允許以上述之方式協議，並在可轉讓單證上載明，以不繳回單證方式交付貨物。但某些法系或國家可能仍基於物權法定主義之考量，不能接受此等以約定及在單證上載明之方式，而可有條件無單放貨之制度，亦可能成為該規則無法為國際間普遍接受的原因之一。

八、結論與建議

本文分析鹿特丹規則對海上運送責任的新規範，其結論與建議如下：

8.1 結論

國際貨物運送法制多元化之現象，主要顯現在：(1)不同運輸模式由不同運送公約規範，例如：空運之1929年華沙公約及1999年蒙特婁公約、海運之海牙規則及漢堡規則等；(2)即使同一種運送模式，各運送公約亦存在相當大之差異，而各國批准採納各公約之進度不一，造成有多個生效之國際公約同時並存，例如：1924年海牙規則、1968年海牙威士比規則、1978年漢堡規則，導致諸多法律衝突，而衍生適用上之困擾；(3)1980年聯合國國際貨物多式聯運公約並未生效，目前多式聯運之運送義務及責任常由契約約定，故內容分歧。

鹿特丹規則對海上貨物運送責任及義務已作重大修正，其立法目的在因應現代運輸趨勢，尋求船貨雙方利益之平衡，提供各國及各種運送模式間統一規範機制，並解決上述法規分歧及多式聯運適用上之問題。惟是否能如所預期產生重大影響力，將視其是否能被普遍接受。此等修正內容，包括：擴大其適用範圍至海運加其他模式、修正運送人基本義務之內容、調整免責事由、明定貨損索賠舉證責任、修正單位責任限制及貨損通知期限、增加許多創新制度（例如：批量契約、無單放貨、電子運輸紀錄）等。但一個新國際規範的形成，常須克服各種挑戰。基於本文上述之分析，鹿特丹規則仍面臨下列挑戰，故在短期內恐不易完全取代現行之國際貨物運送公約：

1. 鹿特丹規則將適用範圍擴大至海運加其他模式，適用對象亦擴及運送人、履約方、託運人、單證託運人、持有人、受貨人、控制方等。其內容及架構複雜，在許多細節或配套法律設計尚未健全之前（例如對電子運輸紀錄與電子簽章法間之連結、管轄與仲裁等），將增加法律的不確定性，而提高被廣泛接受之難度。
2. 鹿特丹規則有甚多創新制度，包括電子運輸紀錄、託運人及控制方之權利及義務、海運履約方義務及責任、喜馬拉雅條款法制化、無單放貨、批量契約等，對運送人及貨方皆有某種程度之衝擊。故各國在決定是否採行時，易受各利益團體之影響，其溝通協調及取得共識之時間較長。又因新興國家之航運業興起，且各國之立場及利益不一，而可能加重對鹿特丹規則內容取得共識之難度。
3. 目前已有三個已生效之海上貨物運送國際公約，雖有分歧，但仍以海牙規則體系為主

[8]。基於法律之安定性，各國目前並無立即依鹿特丹規則修正現行法律之急迫需求。至於多式聯運，實務上常依運送契約規定，以網狀責任制為主^[1]。故目前船貨雙方在權利義務關係上，已維持某種程度的平衡。鹿特丹規則分別提高運送人（船方）及託運人（貨方）之義務及責任，將打破現行法制上雙方權利義務之平衡，若新的平衡未能迅速建立，將使運送人、貨主及保險人等利害關係人處於不能明確預估風險之困擾。相較而言，海牙規則之立法目的，僅在制定關於載貨證券某些統一規則，其內容較為簡易，且在 1924 年之前並無任何生效之海上貨物運送公約，使各國對國際統一法制規範有實際需要，而較易達成共識。

8.2 建議

我國海商法於 1999 年修正時，在貨物運送方面之立法主要參考 1968 年海牙威士比規則。惟近年來國際運送實務及立法趨勢已有重大變革，故未來修正海商法時，似應考慮下列因素：

1. 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。由鹿特丹規則的立法過程觀之，其內容已非單純的法學理論及法律原則之爭論與妥協，尚包含參與之國家在政治勢力與外交實力較量的結果。各國常以國家總體利益為考量，參與該公約之制定^[18]。因此，國家利益應為評估我國是否採納該規則之主要考量依據。2011 年我國航商所經營之貨櫃船隊（含權宜船）的運能居世界第 6 位（次於丹麥、瑞士、法國、中國大陸及新加坡），而包含貨櫃船，油輪及散裝乾貨船之運能亦居世界第 10 位（僅次於希臘、日本、德國、中國大陸、南韓、美國、挪威、香港及丹麥）^[19]，我國似居船東國之地位，未來海商法修正是否應大幅提高運送人責任，仍可再斟酌。
2. 因造船、通訊、航海、氣象預測技術之提高，航運事業之風險有逐漸降低之趨勢。即使國際公約加重運送人責任，對運送人之營運成本未必有直接影響。除因海運事故減少，以及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效率提高，而使單位運輸成本大幅降低。運送人、貨主及保險人等所關注之修法重點，未必全在海上運送義務及責任之高低，亦包括如何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。
3. 我國在未來修正海商法時，是否參考鹿特丹規則，取消航行及管理船舶之過失的免責事由，似可考慮下列因素：
 - (1) 以現代航海及通信技術之進步情況，運送人操控船舶及抵禦海上風險之能力，已較 1924 年制定海牙規則時大幅提升，是否仍須保留航海過失免責，仍再可斟酌。
 - (2) 國際船舶管理章程（International Ship Management Code，簡稱 ISM Code）已成為海上人命安全公約第 9 章，而具強制規範效力。若船舶未通過 ISM Code 認證或船員未在發航前及發航時執行該章程所要求之船舶安全管理程序，船舶視為不具適航能力。在此種情形下，運送人不得主張法定免責事由。若仍將管理船舶之過失列為免責事由，似有爭議之餘地。

- (3) 現今之海上保險市場機制已較 1924 年成熟及健全，運送人以保險移轉此等風險之能力亦應提高。
- (4) 基於海上人命安全及防止污染，國際間對航海安全及環保要求已成不可阻擋之趨勢。取消此等免責事由，似可促使船舶所有人加強船舶安全、船員訓練及督導，減少海上事故發生。
4. 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平衡狀態，卻未能建立新的平衡，將使船東國須概括接受此變革所加重之義務，故批准加入國家大都為貨主國，但其貿易額約僅占全球貿易額之 5%，故尚未達到統一國際立法之目標^[8]。鹿特丹規則之運送責任架構上大致仿效海牙規則，包括運送人之責任基礎、基本義務（提供適航能力船舶、照料貨物）、免責事由、單位責任限制、舉證責任、訴訟時效等。但因其適用範圍擴大，而規範內容複雜，且前後條文互相參考引用，一般之從業人員可能較難了解。而且又增加甚多新法制，希望以一步到位達到國際運輸法制之統一。但亦可能適得其反，使之在短期內似不易廣為接受。我國海商法從未採納尚未生效或尚未廣為接受之國際公約或商業習慣，故是否修法採納鹿特丹規則，仍有待考量。
5. 即使未能立即採納鹿特丹規則，但仍可針對該規則所意圖解決之問題，全面檢討現行法律（包括海商法、民法債篇及物權篇、保險法、民事訴訟法及仲裁法等）。故仍應探討是否能在公平合理下，採取適當規範，例如：電子載貨證券；貨櫃運輸及戶至戶運輸之需求；危險品運送；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等配合事項；無單放貨之問題；爭議之解決方式（訴訟及仲裁）等事項。

參考文獻

1. 張志清、林財生、陳福照、連義堂，「國際海商立法多元化趨勢下對多式聯運載貨證券條款之建議」，*航運季刊*，第 15 卷，第 4 期，民國 95 年，頁 1-22。
2. The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, "Questions and Answers on The Rotterdam Rules", <http://www.comitemaritime.org/>, 2009.
3. Baatz, Y., *The Rotterdam Rules – A Practical Annotation*, Informal Law, London, 2009.
4. 吳幸樺，「鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響」，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，民國 99 年。
5. 張志清，「複合運送與轉船運送責任研究」，*海運研究學刊*，第 11 期，民國 90 年，頁 97-104。
6. 劉宗榮，*論多式聯運經營人責任制度及其影響*，初版，三民書局，臺北，民國 80 年。
7. 曾國雄、張志清，*海商法*，第 3 版，航貿文化，臺北，2008 年。
8. Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pitman Publishing, London, 2004.

9. Schmittohoff, C. M. and Goode, R. M.(ed.), *International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions*, Centre for Commercial Law Studies, London, 1989.
10. Boyd, S. C., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell, London, 1996.
11. Regina A., “Burden of Proof and Allocation of Liability for Loss Due to a Combination of Causes under the New Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, No. 6, 2008, pp. 537- 543.
12. 施智謀，**海商法專題研究**，再版，國立政治大學法律學系法學叢書編輯委員會出版，臺北，民國 67 年。
13. Girvin, S., “Exclusions and Limitation of Liability”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, No. 6, 2008 , pp. 524 - 536.
14. Thomas, D. R., “An Appraisal of the Liability Regime Established under the New UN Convention”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, No. 6, 2008 , pp. 496 - 509.
15. Mukherjee, P. K. and Bal, A. B., “A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 40, 2000, pp. 579- 607.
16. Carlson, M. H., “U.S. Participation in the International Unification of Private Law: The Making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 31, No. 2, 2007, pp. 615-637.
17. 張志清，「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**，第 31 卷，第 2 期，民國 91 年，頁 451-474。
18. 張永堅，「如何評價鹿特丹規則」，**中國海商法年刊**，第 21 卷，第 1 期，2010，頁 15-25。
19. UNCTAD, “*Review of Maritime Transport 2011*”, UNCTAD Secretariat, Geneva Switzerland, 2011.