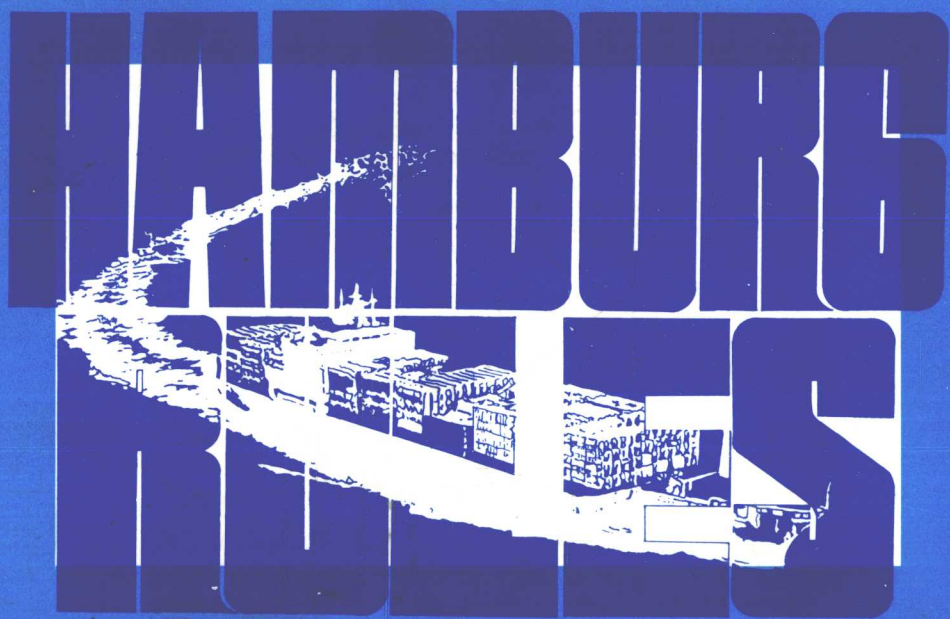


海上貨物運送公約釋論

李復甸



中國文化大學出版部印行

海上貨物運送公約釋論

李復甸著

中國文化大學出版部印行

不許翻印



版權所有

論 說 公 約 送 運 貨 物 上 海

定價：每本新臺幣150元整

著 作 者：李復甸

出版日期：中華民國七十二年八月出版

出 版 者：中國文化大學出版部

代 表 人：朱重聖

登 記 證：行政院新聞局局版臺業字第2116號

地 址：臺北市陽明山華岡于正路1號

電 話：8611861

郵 撥：101425號帳戶

門市部：臺北市漢口街一段31號二樓

電話：3812811

印 刷 者：華岡印刷廠

地 址：臺北市陽明山華岡大功館

電 話：8611862

海上貨物運送公約釋論

李復甸撰 民國72年 臺北市

中國文化大學出版部印行

2,145面 21公分

附：參考資料及索引

I. 李復甸撰

587.6

4022

海上貨物運送公約釋論

目 次

第一章 概 言	1
第二章 傳統規範下的一貫運送	5
第一節 傳統相繼運送之責任制	8
第一、分段責任制	9
第二、表見責任制	10
第三、一貫責任制	10
第二節 單位賠償最高金額限制之計算	11
第三節 甲板載貨	14
第四節 遲延責任	14
第三章 海牙威世比規則	17
第一節 單位賠償最高金額限制之計算	17
第二節 相繼運送之責任	20
第四章 漢堡規則逐條釋義	23
第一章 通 則	23
第二章 運送人責任	29
第三章 託運人責任	50
第四章 運輸文件	54
第五章 損害賠償之請求與訴訟	63

第六章 補充條款	71
第七章 最後條款	77
第五章 結 論	81
附件一： 一九六八，海牙・威世比規則	85
附件二： 一九七八，漢堡規則	101
參考資料	135
索 引	143

第一章 概 言

貨櫃之源起有多種說法，（註一）但是我們可以確信貨櫃與包裝（packing）之觀念有著密不可分之關係。第二次大戰期間，美軍為運輸裝卸之便捷，減少中途轉運起卸及裝載之困擾，遂將歐洲原有「及戶服務」（Door to Door Delivery Service）之構想（註二）配合「包裝」之觀念，便開始了貨櫃運送。大戰以後貨櫃之研究發展，更因商業機構加入而大為推展。（註三）

貨櫃之使用，可視蒸汽引擎發明以來，運輸界所發生最大一次變革，影響所及，傳統以一九二四年海牙規則為藍本之各國海上貨物運送法，已無法適應，故而造成法律真空。（註四）

貨櫃運送之所以造成如此巨大的震盪，其原因不全在於貨櫃本身，最重要的一點，為貨櫃運送所包括的一種觀念，那便是「一貫運送」（Through Transportation），除了貨櫃以外尚有其他的工具可以達成此一理想，譬如墊板（Pallet）即是另一種方式。

所謂貨櫃，依國際標準組織一〇四技術委員會（ISO, 104）對貨櫃下的定義：「貨櫃者，乃一種運輸裝備，負有下列之特性（一）具有足夠的強度，適合經久反覆使用；（二）經特殊設計，適於一種或多種積載方式，而不需重行裝卸；（三）配有特殊裝備，利於搬運堆置，尤利於一種運輸方式交由另一種方式之載運；（四）利於裝

註 一：見拙著，貨櫃運送之法律問題，（聯經出版社，民國七十年），第一章，第一節。併見 G. Van den Burg, *Containerization: A modern transport system.* (London: Hutchinson and Co., 1969) at 151.

註 二：G. van den Burg *op. cit.* at 151-152.

註 三：見拙著，前揭書，三～七頁。

註 四：Seymour Simon, *Admiralty Jurisdiction and Liability of Wharfingers.* 3J. Mar. L. & Comm. 512 ff (1972)

卸貨物；(四)具有一立方公尺或三五·三立方呎以上之容積。」(註五)由此，一貫化的運送方式實為使用貨櫃之主要目的。

墊板雖為便利堆高機或叉動車而設計，但在實用上墊板仍與貨櫃同有單位化(Unitisation)與標準化(Standardisation)兩項優點。(註六)由於單位化與標準化此兩項運輸的理想，經由墊板與貨櫃之使用，得以實現，而大為發展。運輸界幾乎全成為一貫運送之天下。

一貫運送所引發的問題，亦成為當前法學界與運輸界，迫切尋求解決的問題(註七)。在一九六三年，即在斯德哥爾摩召開國際性會議討論修改海牙規則，以資因應，並通過威世比草案，(註八)迨至一九六八年，海商與外交人員會議在布魯塞爾修正通過威世比規則，稱為海牙·威世比規則，或稱威世比·布魯塞爾規則。(註九)其目的僅在小規模地修正海牙規則，冀能利用傳統的

註 五：International Organization for Standardization, Technical Committee 104.

"A freight container is an article of transport equipment: a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; b) especially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading; c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another; d) so designed to be easy to fill and empty; e) having an internal volume of 1-m³ (35.3 ft³) or more. See H. D. Tabak, Cargo Containers, at 5."

註 六：墊板在一九六〇年，歐洲各國間使用墊板運送關稅協定(The European Convention on Customs Treatment of Pallets Used in International Transport, Geneva, December 9, 1960)

第一條中之定義為「一種甲板上器械，可集合定量貨物其上，以利於運輸、處理或堆置。此器械或由上下兩層底板組成，中以支棍分開，或為一層底板，下有支座，其間高度適於堆高機或叉動車之操作。墊板並可能另有框架。」

"a device on the deck of which a quantity of goods can be assembled to form a unit load for the purpose of transporting it, or of handling or stacking it with the assistance of mechanical appliances. This device is made up of two decks separated by bearers, or of a single deck supported by feet; its overall height is reduced to the minimum compatible with handling by forklift trucks and pallet trucks; it may or may not have a superstructure."

註 七：張東亮著，劃時代之國際法——漢堡規則論，第二頁。

註 八：Visby Rules, 1963.

註 九：The Hague Visby Rules, 1968 見附錄一。

規則，以適應巨變之後的諸種情況。但事實不如想像樂觀，勢非全面大幅修正立法，不足以面對一貫運送所產生的各種困擾。於是從一九六九年，國際海事委員會在東京召開會議討論放棄傳統的條文，重行訂定，通過了「聯運公約草案東京規則」(Draft Convention on Combined Transport, Tokyo Rules)。其後，有一九七〇年的聯運公約草案羅馬案 (Draft Convention on Combined Transport, Rome Version)、一九七一年的聯運公約草案(Draft Convention on the International Combined Transport of Goods 簡稱 TCM Convention) (註一〇)、一九七五年國際商會 (The International Chamber of Commerce) 之聯運證券統一規則 (Uniform Rules for a Combined Transport Document) 一九七六年，聯合國國際貿易法委員會 (UNCITRAL) 通過了聯合國海上貨物運送公約草案 (Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea) 此項草案對以往諸次公約之草案有了較大規模之改變，對運送人之責任大幅提高。到一九七八年在漢堡召開聯合國海上貨物運送會議，修正通過一九七六年之草案，簡稱為漢堡規則 (The Hamburg Rules) (註一一) 漢堡規則之修正幅度頗大，唯其支持者乃以非海運國及所謂第三世界為主，在實行上略有窒礙，猶待時間來排除困難，但以聯合國在一九七八年公約簽訂之大會上所提出「最後條款」中，對推行漢堡規則所訂定的強硬立場，漢堡規則終將替代海牙規則之地位。(註一二)

註一〇：TCM為法文*Transport Combiné Marchandise* 縮寫即 Combined Transport of Goods 之意。

註一一：有關諸次公約草案之變革，請參考拙著「貨櫃運送之法律問題」一書。

註一二：漢堡規則第三十一條第一項規定：「一九二四年八月二十五日簽訂之布魯塞爾載貨證券統一規則國際公約締約國成為本公約之締約國時，應通知一九二四年公約之保管人比利時政府，宣告自本公約對該國生效日起，退出該公約。」故海牙威士比規則，終將為漢堡規則所淘汰。

第二章 傳統規範下的 一貫運送

傳統的運送方式，因包裝較小，且無一貫運送的觀念，故在運送作業上，乃是多種運輸型態的相繼運送。

傳統的海上運送人責任是諸種運送方式中，負擔最輕的一種，依海牙規則第三條，我國海商法一〇六條及美國海上貨物運送法第三條，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應為必要之措置：一、使船舶有安全航行之能力，二、配置相當海員，設備及船舶之供應，三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部份，適合於裝載，運送與保全。在發航時或發航前既已對船舶之適航性為相當之注意，則運送人對突失航行能力所致之毀損滅失，不負賠償責任。且有諸多免責條款之限制。（註一）因此，海上運送人之責任非常有限。又依海牙規則第四條五項，賠償最高金額每包為一百英鎊。尤其減輕了海上運送人責任。

一般公路運送責任比海上運送增加甚多，依國際公路運送公約（Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road of Geneva, 1956）第十七條之規定運送人自收受貨物時起，至交付託運物時止，對貨物之毀損、滅失或遲延負賠償之責，但因可歸責於託運人之事由致有毀損滅失或遲延發生時，運送人不負責任。又若經同意並証明於發貨通知書（Consignment Note），使用無蓬的車輛者；託運物無包裝或包皮不固或瑕疵，而託運物之本質易因此而損耗者；託運物由託運人、受貨人或兩者之代理人處理、裝填、裝載或搬卸者；本質易於破碎、生鏽、腐敗、乾縮、滲漏、自然損耗或生蠹蟲及其他蟲害者；標嘜、數字不清或不當；或

註 一：見我海商法一一三條及美國海上貨物運送法第四條，對於適航性之規定。

託運物爲牲口等情形，發生毀損，運送人得不負責。（註二）又依第二十三條三項、二十四條及二十六條一項之規定，除經約定依託運物較高價值或約定之賠償定額外，賠償額不得超過每公斤二十五金佛朗，相當每磅三・七〇美元之計算。（註三）

鐵路則依一九五二年於柏恩簽訂之鐵路運送公約（The Inter-

-
- 註 二：CMR, Article 17: 1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.
2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.
4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances.
- (a) use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
 - (b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
 - (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;
 - (d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
 - (e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
 - (f) the carriage of livestock.
5. Where under this article, the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that the factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

註 三：CMR, Article 23 (3): Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. 'Franc' means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

Article 24: The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 26 (1): The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in consignment note.

national Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail, Berne, 1952) 及一九六一年為相繼運送所訂定之國際間相繼運送公約 (International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail, CIM, 1961) 之規定為每磅十五美元的最高賠償金額。

依我國民法六三四條之規定，運送人所負乃是善良管理人責任。(註四)而運送人責任較之國際公路運送公約尤重，許多免責條款均不包括在民法規定之內。(註五)

美國對公路運送人責任之規定，在各洲內部本屬該州管轄範圍之內，但在美國憲法六條二項商務條款 (Commerce Clause) 之限制與 (*Southern Pacific Rail Road Co. V Arizona*) (註六) 案例後，有關運輸之規則，幾乎均依州際商務委員會 (Interstate Commerce Commission) 之制定。(註七)

依美國法之規定，公共運送人 (Common Carrier) 包括鐵路、公路及其他方式的陸上運送，對於託運物一切損失，須負保險人相同的賠償責任。(註八)除不可抗力、公敵行為或隱匿託運物之性質包括不良及指示錯誤等託運人過失，(註九)或鐵路運送中所拖帶的車廂，屬於託運人自備者外，鐵路公司對過失所致之損害負賠償責任。(註一〇)

航空運送人在各類運輸方式中所負之責任最重。依我國民用

註 四：民法六三四：運送人對於運送物之喪失，毀損或遲到應負責任，但運送人能證明其喪失，毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或貨人之過失而致者，不在此限。」

註 五：僅包皮不足得為免責，但因民法六三五條，若包皮有易見之瑕疵未為保留仍須負責。

註 六：325 U. S. 761 (1945).

註 七：Walter P. Hickey, Legal Problems Relating to Combined Transport and Barge Carrying Vassels, 45 *Tul. L. Rev.* 863-869. (1971);

註 八：13 *Am Jur.* 2d. § 344.

註 九：13 *C. J. S.* § 76-78.

註一〇：Walter P. Hickey, *op. cit.*, at 867, 13 *Am Jur* 2d. § 344.

航空法第六十七條之規定，即使屬於不可抗力之毀損滅失，運送人亦須負責。美國法規定，航空運送人亦負絕對的責任，只要有損害之發生，運送人即須賠償，無待託運人之請求，此為 *res ipsa loquitur* 責任。（註一一）依華沙公約（The Warsaw Convention）有關航空運送人責任之規定，損害賠償最高額以每公斤三十二・六三美元計算。

在貨櫃運送發展以前，海陸空運送各自獨立，少有牽連，法律對各類運送人所課責任，如上所述，以空運所負責任為最重，即使是不可抗力亦須負責。次為陸上運送，除不可抗力，託運物之性質及貨主之過失所致損害外，均須負責，因此，所負乃是類似抽象輕過失之責。海上運送人責任最輕，其負擔甚至小於重大過失之責任。三種形式之運輸，其間責任差距竟如此之大。且航空、鐵路、海運等運送人之單位賠償限制自每磅九角美元至十五美元，（註一二）相去亦如此之遠。自從貨櫃運輸發展以來，其使用情形至少包括兩種以上方式的一貫運送，故而如何平衡各階段運送人責任，實為困難。

第一節 傳統相繼運送之責任制

細分相繼運送的託運方法，可有下列三種。其一，運送人以其名義為全程運送之承攬，而另訂契約轉請他運送人負責其一部份運送行程；其二，數運送人共同具名，負擔全程運送；其三，首程運送訂約承攬運送，記明各相繼運送人所負擔之行程。（註一三）

註一一：W. L. Prosser & B. Smith, *Cases & Materials on Torts*, P. 256, (1962).
Rogow V. United States (S. D. N. Y, 1959), 173 F. Supp. 547.

註一二：1 *J. Mar. L. & Comm.* 87. (1969).

註一三：第一類相繼運送，日本法學界稱「下請運送」。第二類相繼運送稱「同一運送」。第三類相繼運送稱「相次運送」。

若是上述第一程相繼運送方式，且契約訂定運送人僅就其自行負擔之行程負責，則依據海牙規則第三條八項，一切以契約減輕運送人責任之規定無效。（註一四）無論在任何一段運送中受損，託運人仍得就所受損失，向首程之運送人請求賠償。（註一五）但在有些國家，對最後一程的運送人請求賠償，仍受准許。（註一六）於載貨證券中記明各段運送人各自對所擔任之路程負責者，則其約定自然為有效。

第一、分段責任制

所謂分段責任制即日本學者所謂「下請運送」，相繼運送人間不相連繫，責任隨貨物交付而移轉。因貨櫃運送興起未久，法學界缺少即時適應的責任制度，故海運界仍沿用以往的責任制，在海上則以傳統「吊鉤至吊鉤」責任（from tackle to tackle）。

依美國法院之判例，凡相繼為貨物之運送，當貨物交付於下一行程時，其責任亦雖同移轉。（註一七）此即典型之分段責任制度。

依日本商法七百六十六條，海上運送準用商法五百七十九條之規定，數人相次為運送，各運送人對託運物之毀損、滅失及遲延，負連帶賠償責任。而其中間運送人，則於收受託運物負擔運送時起，代前運送人行使權利負擔義務。（註一八）

註一四：The Hague Rules Article III "8: Any clause, covenant, or agreement in an contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article, or lessening such liability otherwise than as provided in this convention, shall be null and void and of no effect..."

註一五：Pioneer Land (1957) A. M. C. 50: headnote: "An ocean carrier who makes a contract for a through journey is answerable for its complete performance, even though part of the carrying is done by another carrier and in another vessel."

註一六：W. Tetley, *Marine Cargo Claims*. at 253 (1965).

註一七：13 C. J. S. § 403.

註一八：參見日商法七六六條、五七九條、五八九條、五六三條及國際海上物品運送法第二十條。

我國民法六三七條規定，運送物由數運送人相繼爲運送者，對於物之喪失、毀損或遲到，應連帶負責。而海商法第九十三條二項之規定，我國似乎亦採「吊鉤至吊鉤」或「船舷至船舷」之責任制。於一百一十八條二項但書，更明定各連續運送人，僅對自己航程中所生之毀損滅失及遲到，負其責任。以條文之文義觀察，似採取分段責任制。（註一九）

第二、表見責任制

表見責任制係指主相繼運送人，以其本人之名義與託運人訂約，其責任各依行程之性質而定，而主相繼運送人則對其他後繼各運送人，連帶負賠償責任。

英國習慣法（Common Law）規定，除非地方法律之規定或契約之訂定，相繼運送中，第一個運送人需與其後繼之運送人同負任何毀損滅失之責。

我國依海商法九十三條二項及一百一十八條但書規定，似採分段責任，已見前文。但依我國最高法院六十四年台上字第二五二號民事判決要旨：「海商法第一百一十八條二項但書，固有各連續運送人對於自己航程中，所生之毀損滅失及遲到，負其責任之規定，惟此所謂各連續運送人乃指次運送人以下之運送人而言，不包括發給載貨證券之第一運送人在內，第一運送人依同條前段規定，本負有保證之責，不因海商法第九十三條之規定而免除其責任。」將第一程的運送人即主相繼運送人連帶負賠償責任。

第三、一貫責任制

在一貫運送發達之後，爲免各運送人責任之差異所造成的困擾，故有各運送人另立一契約責任，以取代分歧而又不連貫的傳

註一九：後有六十四台上字第二五二號民事判決，有不同意見，詳第二、表見責任。

統責任。此類責任制度，開始見之於少數船公司之載貨證券，其後，國際間之立法會議亦走向此一方向。（註二〇）

第二節 單位賠償最高金額限制之計算

依海牙規則第四條第五項之規定，運送人或該運送船舶所負損害賠償責任，除託運時預先報明託運物之內容及價值外，賠償額應以每一件（unit）或每包（package）一百英鎊為限。

貨櫃之使用在發生損害時，究竟以何為損害賠償之計算單位。揆諸各國判例，有以貨櫃為一託運單位者，亦有以貨櫃中包裹為一單位者，各言其是，未有定論。

囿於國際貿易上之習慣，船公司往往略而不計貨櫃內所裝之紙箱數或墊板數，尤以託運人自備貨櫃時為然。常在載貨證券上記作「一貨櫃，某物」。如此之記載，則一隻貨櫃是否成為海牙規則中之一「包」，或是一「件」，便大生爭執，若一隻貨櫃，僅受一百英鎊、五百美元、或三千銀元之單位賠償最高金額之限制，對託運人而言，顯然極不公平。此外，在 CY/CY 情形之貨櫃，託運人與船公司或船務代理簽訂載貨單（Shipping Order）時，常自據內裝貨物與質量情形，表現於載貨證券，以及與載貨證券同一格式一格式複寫打字的 Shipping Order, Dook Receipt, S/O Copy for Ship per S/O Copy for CFS/CY S/O Copy for port office, S/O Copy for Surveyor, 等，均記明據稱內盛（Said to Contain），在「S.T.C.若干包」貨物時，「據稱內盛」之可信度，究竟如何，是否依託運人所據，計算賠償，仍屬疑問。（註二一）

在各國判例之分析，法院的態度大致可確定以下諸項原則：

註二〇：拙著，貨櫃運送法律問題第四章第一節及第二節對法學界與船公司所採之責任制有分別之討論。

註二一：見拙著，前揭書，P.29 ff. 及 P.90 f. 並見拙著，「貨櫃倉儲公司應負之責任」，法學叢刊八十一期，108～110 頁。（民國六十五年）