

5 書叢律法運航

漢 堡 規 則

■ 壽 仁 楊 ■

官法院法最高 前■

長廳院法司

長院院地園桃 現■

月二十年九十七國民華中

本書作者其他著作：

① 法學方法論

精裝本定價三〇〇元

② 海商法

精裝本定價四〇〇元

③ 海上貨損索賠

精裝本定價四〇〇元

④ 載貨證券

精裝本定價四〇〇元

漢堡規則

著作人：楊 仁 壽
兼發行人：楊 仁 壽

桃園市法治路一號桃園地院
(僅供通訊之用，著作人不自銷售)

總經理：三民書局有限公司

地址：臺北市重慶南路一段六一號
郵政劃撥帳戶：〇〇〇九九九八一五號

印刷者：文太印刷有限公司

地址：臺北縣中和市中正路九〇八號五樓
電話：二二二三九四九七

中華民國七十九年十二月 出版

有著作權・請勿侵害

精裝本定價新幣叁佰伍拾元

序 言

一、更深人靜，閱覽佳籍，沉迷其中，寵辱頓忘，樂何如之。尤以心領神會之餘，振筆記下心得，更覺快意。當此之時，雖南面王不易也。近數年來，子夜埋首，展讀聯合國國際貿易法歷年出版之年鑑，興味淋漓；摩挲玩味之餘，剗記心得，不覺盈尺。本書內容，泰半出於此。

二、聯合國海事法外交委員會及國際貿易法委員會成員，俱爲各國海商法專家，彼等草擬、審議一九七八年海上貨物運送公約過程，卯盡全力，各出所學；年鑑所載，殆爲其實錄。披閱之餘，海商精髓，盡收眼底，本書卽其精華也。

三、尤巧者，日本出席該等委員會代表谷川久、櫻井玲二等教授，亦

分別撰述與會報告，刊載於ジュリスト及海運月刊，該等報告，鈞玄提要，頗具畫龍點睛之妙。本書拜二氏啓迪之處，亦屬不尠。特附記之，以表敬意。

四、本書之成，得力於內人鄭慈美女士無限支持，併此附記，用示感謝。

楊 仁 壽

七十九年十月二十五日

目次

壹、漢堡會議經緯……………一

貳、聯合國審議「漢堡規則」實錄……………九

第一章 通 則……………九

第一條 (定 義)……………九

第二條 (適用範圍)……………二〇

第三條 (公約之解釋)……………二三

第二章 運送人之責任……………二四

第四條 (責任期間)……………二四

第五條	(責任基礎)	二八
第六條	(責任限制)	四五
第七條	(非契約關係索賠之適用)	五三
第八條	(責任限制權之喪失)	五五
第九條	(甲板裝載)	六一
第十條	(運送人及實際運送人之責任)	六六
第十一條	(聯營運送)	七一
第三章	託運人之責任	七六
第十二條	(通則)	七六
第十三條	(危險貨物之特則)	七八
第四章	運輸文件	八三
第十四條	(載貨證券之簽發)	八三
第十五條	(載貨證券之內容)	八七
第十六條	(載貨證券之保留文句與證據力)	九六

第十七條	(託運人之擔保)	一〇一
第十八條	(載貨證券以外之文件)	一〇七

第五章	索賠與訴訟	一一〇
-----	-------	-----

第十九條	(毀損、滅失或遲延之通知)	一一〇
------	---------------	-----

第二十條	(訴訟時效)	一一七
------	--------	-----

第二十一條	(裁判管轄)	一二二
-------	--------	-----

第二十二條	(仲 裁)	一三二
-------	-------	-----

第六章	補充規定	一三九
-----	------	-----

第二十三條	(無效之契約條款)	一三九
-------	-----------	-----

第二十四條	(共同海損)	一四四
-------	--------	-----

第二十五條	(其他公約)	一四八
-------	--------	-----

第二十六條	(記帳單位)	一五六
-------	--------	-----

第七章	最後條款	一六五
-----	------	-----

第二十七條	(保管處)	一六五
第二十八條	(簽署、批准、接受、認可、加入)	一六七
第二十九條	(保留)	一六九
第三十條	(生效實施)	一七五
第三十一條	(退出其他公約)	一八三
第三十二條	(修正)	一九三
第三十三條	(責任限制額、記帳單位或貨幣單位之修正)	一九九
第三十四條	(退出)	二〇九
參、漢堡規則與保險		二一三
肆、論海上貨物運送之國際立法		二一九
伍、中外海上貨物運送法規之比較		二五九

壹、漢堡會議經緯

一、會議召開之目的：聯合國「海事法外交會議」(The Diplomatic Conference on Maritime Law)，自一九七八年三月五日起至同月三十一日止，在西德漢堡市召開「海上貨物運送會議」，其主要之任務，係就聯合國國際貿易法委員會(United Nations Commissions on International Trade Law，簡稱 UNCITRAL，本書以下簡稱「貿委會」)，自一九七二年一月(亦即貿委會第三次會議)以來，先後六次與國際海運立法作業部共同擬就之草案(自一九七二年一月起至一九七四年九月第七次會止，完成一讀；一九七五年二月第八次會完成二讀。國際海運立法作業部之任務即告終了，而功成身退)，並以之為張本，再經一九七六年第九次總會審議通過之「海上貨物運送公約草案」(Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea)，逐條予以審議。

貿委會第九次總會，自一九七六年四月十二日起至五月七日止，在紐約召開，就前述共同擬就之草案加以整理後，全文計二十五條，隨提交聯合國大會審查，經大會決議，移由「海事法外交會議」審議。海事法外交會議，雖為各國代表組成，惟彼等對海事法均有精湛之

研究，其中有大學教授、律師以及政府官員等，在各國或國際均享有盛名，故該會不啻係審議「海上貨物運送公約草案」之全權代表會議。

前述會議，於三月三十日作成「最後議定書」(Final Act)，並以「聯合國海上貨物運送公約」爲題，除由三十四條條文組成外，同時冠以「共通了解」及其決議文。至同月三十一日舉行「最後議定書」及「公約」之簽署儀式，其中，與會各國有僅簽署「最後議定書」者，如日本是；有併將「公約」亦予簽署者，如西德、埃及等十六個國家是。

在決議文中，爲示對地主國（邀請國）西德，表示感謝，並建議各界，將「聯合國海上貨物運送公約」稱爲「漢堡規則」。

二、會議之運行：參加漢堡會議之國家，計有七十八國，其中先進國家有二十一國，亞洲有十五國，非洲有十七國，拉丁美洲有十四個，社會主義國家有九國，其他二國。至於以觀察員資格參加者，則有國際貨幣基金會、聯合國貿易開發會議 (United Nations Conference on Trade and Development，簡稱爲 UNCTAD，本書簡稱爲貿發會) 及其他政府間之國際機構。另外，民間國際團體如國際商業集會所、國際海運集會所、萬國海法會、國際海上保險聯合會、拉丁美洲船舶所有人協會亦均獲邀參加。

至於會議工作人員，大會主席係由地主國西德法務部商業司司長 Mr. R. Herber 獲選，該氏自貿委會成立伊始，即積極佈署活動，且又屬地主國，故能脫穎而出。至於副主席則

採聯合國之方式，選出二十二個之代表輪流充當。在選舉之過程中，開發中國家對副主席之分配極其重視，並對各地區之平衡，亦至關注，充滿折衝色彩。

其次，有關公約之實質規定，亦即審議質委會原案，由第一委員會負責，其主席由埃及代表，亦即開羅大學教授 Mr. M. Chafik 獲選。該氏與挪威代表西爾秘克，在貿委會審議時，主導全部議程，因之甚獲與會各國倚重。而負責審議公約「最後條款」之第二委員會主席，則由保加利亞代表 Mr. D. Popov 獲選。起草委員會主席由印度代表 Mr. R. K. Dixit 獲選。

會議開始時，首由各國在大會中，就有關公約原案之內容，大體討論，並提出一般性之演說，其後即移由第一委員會審議。第一委員會則以貿委會原案為基礎，並就各國所提修正案逐條加以審議，如果意見紛歧，有不同意見時，則以舉手表決之（但第五、六、八等三條則採整盤交易，其詳如後）。至於個別之修正案，如認為必要時，亦交由少數國家組成之特別工作小組起草具體條文。第一委員會除依貿委會原案審議實質規定外，並就最後條款中之「保留」設有規定。

三、非正式協議：本公約重心所在為第五條（責任原則）、第六條（責任限制）及第八條（責任限制權之喪失）。第一委員會主席為避免此等重心條文純由多數決定，乃委由英國、荷蘭、挪威、美國、蘇俄、波蘭、捷克、印度、比利時、烏干達、迦納、墨西哥、阿根廷

、厄瓜多爾等十四個國家與主席共同組成一協議小組折衝，期能符各方利益。在此十四個國家中，英、荷、蘇、波代表先進國家之利益，挪威及美國則不以爲然，另執異言。

又此一協議小組成員，咸認將此三條文採「整籃」解決或整批交易方式，始能使各國利害衝突，減至最低程度，因此，乃就原案作若干重要修正，及決定責任限制之金額後，作成三新條文，提出第一委員會。在第一委員會整籃審議「新條文」時，贊成者計有六十票，反對者有三票（加拿大、智利及秘魯等），棄權者有九票（阿根廷、肯亞、匈牙利、捷克、東德、奧地利等及其他國家），最後仍照原案通過，此即公約第五條、第六條及第八條也。

在這「整籃」票決三條條文中，第五條決定廢止「航海過失免責」，使先進國家頗爲氣餒，對此「妥協」案，均難免有挫折感，而其關鍵，乃由於開發中國家認爲此事最爲重要，絲毫不作讓步，有以致之。先進國家，失之東隅，爲期能收之桑榆，乃改爭取責任限制以及權利之喪失等有關事項，以資平衡，其間實充滿折衝色彩。換言之，整籃交易之議案，不啻決定本公約是否成立最重要之因素也。

另一方面，第二委員會乃與第一委員會同時舉行，以貿委會秘書處所作成之「最後條款」（有關保留之規定除外）爲基礎，就各國所提修正案逐案審議。

四、公約之採納：起草委員會就第一委員會（實質規定之審議）及第二委員會（最後條

款之審議)所付託之草案，字斟句酌，作文字修改，務求至善後，再交各該委員會審議，於審議完竣，移由大會討論。

本公約草案在委員會及大會審議時，逐條甚至逐項採舉手表決方式，以定取捨。最後，復就整個公約交付表決，爲使各國表明贊成與否之態度，採逐一唱名表示之方式，亦即採 roll call vote 之方式。其結果，贊成者有六十七票，反對者無，而棄權者有加拿大、賴比瑞亞、希臘及瑞士等四票（惟依秘書處資料則僅有三票棄權）。加拿大之所以棄權，係以貨主之立場，對本公約殊多詬病，其餘三國則係自傳統海法之立場表示不滿。

在審議之過程中，各海運先進國家就若干條文雖屢次強烈表示不滿，時或就其中某一條項持反對見解，惟於本公約整案總表決時，則多投贊成票，此因大家業已建立共識，本公約在實務上容有諸多問題，惟其終究屬妥協之結晶，不能過於堅持，不得不本於國際協調之精神以及外交上之考慮，予以贊成。

五、開發中國家之優勢：綜觀漢堡會議，誠如所料，各方之「勢力關係」，與在 UNCTRAL 之基本態勢，殆無不同。除先進國（亦即 UNCTAD 中之 B Club）與社會主義國（即 UNCTAD 中之 D Club）之對立外，另有開發中國家組成七七 Club，勢力龐大，不可忽視，其中亦有所謂「異端」廁身其間，穿插縱橫，多方試圖控制七七 Club 成員，形成一複雜之關係。

析而言之，在先進國家中，站在尊重傳統海法特性之立場者，有英國、荷蘭、日本、西德、比利時、義大利、希臘、瑞士、葡萄牙及愛爾蘭等國；而社會主義國家中，蘇俄、波蘭保加利亞，亦與前述各國同其步調；開發中國家賴比瑞亞，亦復如此。以上各國組成所謂海運先進國家。另外阿根廷、秘魯、韓國等國，雖未直接加入此一 Club，惟彼等立場與之亦甚為接近。

再者，在先進國家中，北歐四國步調一致，向來即採集體行動，尤其在挪威代表西爾秘克強而有力之影響下，北歐四國自劃界限，輒與開發中國家持同一立場（例如有關航海過失免責之意見），與前述海運先進國家之意見，每每相左。另外，法國亦與北歐四國立場相近，而美國、澳大利亞更立場鮮明，直接維護貨主之利益，不遺餘力。

至於在社會主義國家中，捷克、匈牙利、東德等國與奧地利，則均明確表示其為內陸國、貨主國，與自始即表明為海運國之蘇俄，則立於相對立之地位。

而在開發中國家當中，賴比瑞亞、阿根廷、秘魯、韓國甚至南斯拉夫等國，則又與海運先進國家持同一論調。除此之外，絕大多數開發中國家，則均色彩鮮明，站在貨主國之立場而為主張。在先進國與社會主義國內部分崩離析，意見不一之情形下，開發中國家無疑居於舉足輕重地位。

依會議程序規則，條文須經投票國三分之二以上贊成，始可通過。例如，就航海過失免

責之問題而言，先進國 Club 及與之同步調者，不過十七、八國而已，依規定須有參加國三分之一以上國家投反對票，始能壓制成功，然因開發中國家橫梗其間，先進國家即使希望該案不獲通過，亦因欠缺奧援，終功敗垂成。

又除整籃監交易三個條文外，其他有關條項，如前所述，其修正案通過與否，全以投票決定之。在開發中國家佔優勢之情況下，若修正案於運送人有利，則立遭否決；反之，修正案若於貨主有利，即或於理論上有相當疑問，亦有被採納之趨勢，其左右大局之勢力，於此可見一斑。

六、整籃計劃：在本公約中採整籃計劃 (package deal) 之對象有三個條文，①關於第五條，貿委會原案係採妥協、中間解決之方式，本計劃除維持原案之底線，廢止航海過失免責，並就火災設舉證責任之特例，作一例外規定外，更於運送人就火災亦須負責之情形，追加規定，運送人於火災發生後，應為相當之處置，若未盡防止或減輕其後果之能事，仍不免其責任。②關於第八條（責任限制權喪失之理由），則對原案作重大之修正，依據原案除規定運送人之受僱人、代理人之須有故意，或違反重大義務之準故意外，更包含須在一定範圍執行職務時有此情事，始足當之，而將之修正祇須運送人之故意及違反重大義務之準故意，即為已足，將須在一定範圍內執行職務之規定予以刪除。③關於第六條（責任限制），原案雖列有二代替案，惟最後決定仍一九六八年布魯塞爾議定書之例，併用以件或裝船單位為基

準，及以重量爲基準之立法例，並於原案所留空白之限制金額，就布魯塞爾議定書所規定之金額加上百分之二十五，以 IMF（國際貨幣基金會）之特別提款權（SDR）表示之，更規定遲延之責任限度，以不逾運費爲限。

至於在整籃交易條文以外之條文，對原案作重要修正之處較少，如第十一條之聯營運送、索賠之通知期間等，其他大多爲技術方面的修正而已。

又在本公約之適用對象中，列上複合運送契約下所爲之海上運送，與是時正準備複合運送公約有關。另外，在最後條款中，本公約之生效要件，單純以經二十個國家批准爲條件，未採以往海事公約中所常見以船艙載重量爲要件，揆其用意，乃期待本公約早日生效，有以致之。