

國立臺灣大學法學叢書（一一八）

最新海商法 貨物運送責任篇

柯澤東 著

二〇〇一年元月修訂



元照出版

國立臺灣大學法學叢書（一一八）

最新海商法 貨物運送責任篇

柯澤東 著

二〇〇一年元月修訂

元照出版公司

國家圖書館出版品預行編目資料

最新海商法---貨物運送責任篇 / 柯澤東著.-- 臺北市：

柯澤東發行，2001[民 90]

面 ； 公分--（國立臺灣大學法學叢書；118）

ISBN 957-97425-3-7 (平裝).

1.海商法

587.6

88016548

國立臺灣大學法學叢書（一一八）

最新海商法 —貨物運送責任篇

2001 年元月 修訂

著 作 人 柯澤東

出 版 者 柯澤東

總 經 銷 元照出版公司

100 台北市館前路 18 號 5 樓

定 價 平裝 新臺幣 450 元

訂閱專線 (02)2375-6688 轉 166 (02)2370-7890

訂閱傳真 (02)2331-8496

郵政劃撥 19246890 元照出版公司

Copyright © by Angle publishing Co., Ltd.

登記證號：局版臺業字第 1531 號

ISBN 957-97425-3-7

序 言

我國海商法於民國八十八年六月二十二日於立法院修正通過，同年七月十四日總統公布實施，分八章，全文共一百五十三個條文。民國五十一年七月二十五日修正公布，分十章，共一百九十四個條文之舊法，終其長達三十七年施行期間，從未修定。

就廣義言，海商法各章無不與海上貨物運送有直接、間接關係，惟本著就「貨物」海上運送「責任」及「賠償」問題為討論，採取分開作最狹義範圍之區隔。亦即以第三章運送人責任制度在修正新法中之重點作為討論之主題。內容上係以件貨運送為主軸。或有論及傭船契約或載貨證券，但以之與件貨運送上層結構牽連或連帶關係之問題，始予討論，如第五十四條、第六十條第二項、第六十一條，及第七十七條法律適用與第七十八條之程序問題。至於個別條文涉及傭船契約或載貨證券問題，前者如運費之收取，後者於物權單據證明及受領貨物競合上問題，於修法上維持未變；或為文字之酌修或項款之增刪，更為詳細規定，以明權義耳，非重大之改變，故未為特別討論。

本著既以件貨運送為主軸論述，所論問題亦圍繞於此一軸心。修正法制一方面持續舊法制，另一方面，乃開創修正法制新頁。本著內容包括下述五章：

第一章演進論，含蓋整個海商法各章主題之發展趨勢。但前已述，自廣義言之，海商法各章無不因貨物運送引發之責任、賠償有直接關係者，此即明顯之例。而該章後半部分，即為作者在修正海商法通過三讀前，對貨物運送法制回顧與前瞻之論述，仍

與件貨運送法制與修法之展望及修法結果相關，可作對照。

第二章立法論，可分為二部分觀察。第一，為海牙威士比規則與非屬此系統之條文，此自修正條文說明中可得知。第二，為增刪修正條文部分，以對件貨運送（以載貨證券為運送契約之證明）之條文，修正最夥，此自第五十三條以前至第三十八條，為關於傭船契約條文，幾無重要之變動，或其增刪非關宏旨。僅第五十條刪去舊法中對運送人責任，於貨物卸載離船時，解除運送責任之規定。認為與第六十三條之解釋有關。本章有關條文修正【說明】部分及【說明】中作者另為補述，以**符號表示之。運送人責任既以海牙威士比規則修訂我國原來以海牙規則精神之規定，故讀之不難瞭解。第二章中【說明】未盡之部分，作者乃於下一章解釋論中，再作進一步之闡明與評釋。

第三章解釋論，本章對修法重輕、條次、範圍及依據，予以整體分析與歸類，並提出問題與批評。本著對修正新法所呈現運送人責任制度之現代化與國際化整體面向表示贊許，並提議今後應繼續修訂，以朝實用性、演進性、實踐性及國際性法制特質之調整邁進。本章討論中，雖為原重要條文，但修正新法既未對之作變動，本著亦僅予簡單帶過。蓋其於一般教科書中，均有足夠討論，無庸重複贅述。本章有三要點及兩種問題觀察。三要點：一為國際化——現階段國際運送責任體制雖多元、分歧，但各有其發展脈絡；各尊其體制型態，或以整合、混合為其立法技術，但必崇其制，附隨其型，不顛倒混亂其主幹結構。質言之，即其條文之採擇或修訂，應以海牙、海牙威士比或漢堡規則之原型闡釋者。而非條文本身之規定或改變，成為可以任意解釋。二為制度化——若干條文之修正，應恢復其立法精神與原義、原貌，此為制度化者。直言之，海上

運送法制多不同團體利益之衝突，立法時，難免有所考量，而變動條文。但若因之使條文之解釋不定，無制度可依循，形成矛盾，則不妥也。此時應考慮整體配套之修法或立法，加以調整，使其正常化、制度化。三為現代化——若因上述國際化、制度化之偏離，則無法與國際潮流並駕齊驅，長此以往，必陷所修法律形成孤立，迷失方向，無法成為現代法制，徒失修法之意義，應繼續再修法調整，或試為一致之解釋，如對現行第六十三條規定之不同解釋。如第七十七條，原應為直接適用法之規定，始為妥當。所謂兩種問題，一為新條文舊問題。此類增定，實為考驗法院將來實務之解決。如增訂條文第七十八條第二項，雖推翻最高法院之決議，但又如何建立新標準，以解決載貨證券引置條款之合法性及其效力問題？二為新條文運用問題。如第七十七條之載貨證券涉外法律適用。其增訂條文，固可促進法院提升司法品質，但條文規定本身，法院如何運用尚待觀察。惟現行條文規定模式，乃可質疑。

第四章比較法論，為對中國大陸一九九二年海商法貨物運送責任制度內容與特色之闡析。以我國新修正海商法與之為同異比較中，可發現兩者共同具有國際化、制度化與現代化之特色優點。惟我國以海牙威士比規則為主，酌採漢堡規則條文；而大陸為整合及混合海牙威士比及漢堡規則兩對立制度，除責任期間有區分外，基本責任體制，以海牙威士比規則為外貌支架，但條文內容規定，卻甚多採自漢堡規則。為較傾向於後一規則之立法型。惟本章供基本比較，兩岸差異，另有待未來對法院實踐之比較、觀察。

第五章實踐論，此章為對第二章立法論及第三章解釋論問題深入探討之延申。修正條文第六十條第二項及第七十八條第二、三項之增訂內容所涵蓋問題，實非乍看條文，可以瞭然

IV 最新海商法——貨物運送責任篇

者。於傭船契約下另簽發載貨證券，為何運送人與託運人以外之載貨證券持有人與運送人間，其載貨證券始具運送契約之關係？所謂「運送人」為何人？「託運人」為何人？又為何傭船契約下之載貨證券上發生對傭船契約仲裁條款等之引置？其引置之性質如何始謂成立？及其引置條款若可成立，是否即具拘束載貨證券持有第三人之效力？等問題，均為上述條文彼此間有所關聯之問題。而就「引置」仲裁條款問題，我國最高法院前決議，為何未妥適，本章亦對之有多面向之檢討。

海上貨物運送法制，淵源流長。件貨運送國際統一法制，經歷三分之一世紀面臨分裂多元發展，邁入新世紀如何再求統一，以維海運秩序，應為共同期待與肩負之新任務。作者秉持此精神、原則與理想為本著之撰述。新法修正甫公告實施，其解釋與適用，面臨新考驗。海運法制，因利益衝突，錯綜複雜。本著所論，對修正新法之研究有所增益，則幸甚。惟遺漏失誤，恐所難免，願高明宏達匡正是祈。

民國九十年元月謹就書中文字酌為修訂。

柯 澤 東

序於考試院玉衡樓考試委員研究室

民國八十八年十一月

民國九十年元月修訂

最新海商法

—貨物運送責任篇

總 目 次

第一章 演進論——海商法演進之回顧與前瞻	1
第一節 海商法固有性為該法存在之特質	2
一、實體海商法之形式與制定技術同於民法，但實質與精神異於民法	2
二、海商法固有性演進上之現代化與國際同化	4
第二節 海商法固有特性面臨衝擊之變化	6
一、對海商法固有性具影響者	7
(一)對非營利船舶及鑽油平台之擴大適用海商法	7
(二)船舶共有制度固有性之質變	8
二、海商法固有原則之遭受突破者	9
(一)船舶所有人責任限制原則新統一趨勢之再分裂	9

(二)海上救助「無效果無報酬」原則之變動	11
第三節 海商法統一化之分裂、多元化及再統一之	
期待	13
一、海上貨物運送法制之統一與分裂	14
(一)統一立法	14
(二)統一立法之分裂	15
1. 分裂之現狀	15
2. 分裂之原因	17
二、運送契約法制分裂中實體法或判決之分歧 ...	20
(一)海上運送契約陸段履行輔助人責任之多元	
型態	21
(二)貨櫃運送載貨證券上註記「據稱內裝有」及	
「託運人裝櫃、計件、封櫃」保留條款效力	
見解之分歧	23
(三)其他重要事項解釋或適用法律之分歧	27
1. 運送人免責事由	27
2. 運送人單位責任限制金額高低之實質分	
歧	27
3. 載貨證券上外國管轄條款或仲裁條款之	
效力	27
4. 「備裝載貨證券」之法律性質	28
三、統一之期待及可能模式之展望	29

(一)第一模式	29
(二)第二模式	30
第四節 結 語	32
 第二章 立法論 —— 我國海商法運送章修正條文說明	33
第一節 行政院海商法修正草案總說明	34
第二節 現行海商法條文與海商法舊條文對照及其說明(“* *”爲作補充說明者)	38
附表 我國海上運送契約及載貨證券相關重要條文一覽表	91
 第三章 解釋論——我國新海商法「貨物運送責任制度」論析	93
第一節 前 言	95
第二節 舊法增刪修訂程度暨其條文條次與現行條文條次之對照	96
一、維持原條文未變動者	97
二、爲符合實務作業，或爲資明確化，酌就條文字爲小幅更動，而未涉及實質內容重要之修訂或增刪者	97
三、原條文經重大實質內容變動之修訂或增刪重組者	100

四、舊海商法條文及採擇威士比規則亦無之新增訂 條文	102
第三節 新海商法貨物運送人責任總體法制之特 徵與地位	103
一、符合國際化與現代化——趨向海牙規則、海 牙／威士比規則及漢堡規則共同特徵之國 際與現代化法制體系	104
二、以海牙／威士比規則爲主幹，以漢堡規則等 法制爲平衡——新法凸顯在追求合理責任 制度與當事人間利益平衡	105
三、新法修訂未臻完整，尙有待未來之繼續修法 調整	107
第四節 新海商法實體規定之法政策與法技術	110
一、運送人強制責任之基本精神	112
1. 區別傭船契約與件貨運送	112
2. 運送人負最低強制責任	113
二、運送人之強制義務基本內容及免責事由	113
1. 責任基礎	113
2. 強制責任期間	114
3. 舉證責任	115
4. 運送人免責原因之規定	115
三、特別事項之規定	116

1. 偏航之規定	116
2. 甲板運送之規定	116
四、損害賠償單位責任限制之規定	116
第五節 新海商法酌兼採漢堡規則及其他比較法 例規定與精神，以爲若干利益平衡	118
一、從實體法方面觀察	118
(一)新法採網狀責任制爲多式聯運之法定責任 制度	118
(二)我國將裝船卸載前後段履行輔助人責任體 制明文化規定於第七十六條第二項，將 Himalaya Clause 條文化擴大適用	121
1. 規定條文文句應補正遺漏	124
2. 等同於海上運送人之受雇人或代理人之 地位	125
3. 權利與義務之特徵	126
(三)關於貨櫃貨運送損害賠償單位責限，非屬運 送人所有或非其提供之貨櫃（或容器）本身 是否列入計算件數之問題	132
二、從程序法方面觀察	133
(一)新法規定載貨證券爭議之法院管轄	133
(二)新法對載貨證券仲裁條款之性質及效力之 規定	135

三、從國際私法法律適用觀察	139
(一)載貨證券法律適用之一般問題	140
(二)新法對載貨證券準據法之規定，及刪除前一 讀通過「即刻適用法」採擇之遺憾	141
(三)對但書規定之評論	144
第六節 結 語	145
附圖 我國件貨運送人照管貨物強制責任期間示 意圖	149

第四章 比較法論——一九九二年大陸海商法海上 貨物運送責任制度之探討

151

第一節 導 言	152
一、研究之範圍、動機及旨趣	152
二、大陸海商法立法沿革	153
三、大陸海商法之特徵	154
第二節 大陸海上貨物運送責任體制	156
一、融合各類海運責任制度之大型海法	156
(一)為海上客貨運送及所生法律關係而非僅限 於以規範搭載運送載貨證券為中心之法律 ..	156
(二)適用於海商法之船舶，包括：「船舶」與「非 船舶」	156
二、倣仿先進國家立法及國際公約之立法體例 ..	157

(一)明揭強制法與補充法適用上之分野	157
(二)分開規定海上貨物運送（件貨運送）、航次 傭船契約爲一組，及時間傭船契約、光船租 賃契約爲另組（即分開運送服務與船舶利用 之法律性質）	159
第三節 件貨運送運送人責任制度態樣	162
一、單式運送——採混合制	162
(一)運送人責任制度依海運技術演進爲不同之 設計	162
(二)多元混合（或整合）型之責任體制	165
(三)明訂運送履行輔助人（運送人之代理人或受 雇人）之地位	173
二、多式聯運——條文明揭採「網狀責任制」 ..	175
(一)對「多式聯運」爲特別定義	175
(二)「經營人」定義	175
(三)責任期間	175
(四)貫徹多式聯運經營人對外應向託運人負全 程運送責任（但亦得爲區別責任之約定） ..	176
(五)責任基礎與損害賠償	177
第四節 時 效	179
一、海上運送以載貨證券爲證明者	179
二、以航程傭船契約、定期或光船租賃契約爲證	

XII 最新海商法——貨物運送責任篇

明者	180
第五節 損害賠償計算單位	180
第六節 涉外法律適用	181
第七節 結語	184
附錄一 「中華人民共和國一九九二年海商法海上 貨物運送契約相關條文」	186
附錄二 民國八十八年修正海商法第三章第一節 「貨物運送」相關條文	201
 第五章 實踐論——海上貨物運送契約與仲裁條款 ..	213
第一節 概 述	214
第二節 仲裁條款在國際海上運送之效力	218
一、國際公約	218
(一)海牙規則——以載貨證券為代表之運送契約 ...	220
(二)漢堡規則	222
二、傭船契約及標準傭船契約書	223
第三節 仲裁條款在國內海上運送法上之效力	228
一、英國法	229
二、美國法	231
三、加大法	234
四、法國法	236
五、我國法	241

第四節 傭船契約之仲裁條款與載貨證券	241
一、二者之分合關係	241
二、載貨證券上未實際引置傭船契約仲裁條款之 法律分離效果	246
三、載貨證券上引置傭船契約仲裁條款之效力	250
(一)英國實務	251
(二)美國實務	254
(三)法國之學說及判例	257
(四)我國實務	258
1. 民國六十七年前	258
2. 民國六十七年最高法院之決議及對其評 論	260
第五節 最高法院決議之應告終結（代結論）	271
一、比較法上引置條款自一九六〇年代以後法院 對其效力態度改變	272
二、載貨證券簽發時不可能以雙方簽名之形式存 在，故不宜以之決定其上仲裁條款記載效力 之基礎	273

第一章 演進論

海商法演進之回顧與前瞻

目 次

- 第一節 海商法固有性為該法存在之特質
 - 一、實體海商法之形式與制定技術同於民法，但實質與精神異於民法
 - 二、海商法固有性演進上之現代化與國際同化
- 第二節 海商法固有特性面臨衝擊之變化
 - 一、對海商法固有性具影響者
 - (一)對非營利船舶及鑽油平台之擴大適用海商法
 - (二)船舶共有制度固有性之質變
 - 二、海商法固有原則之遭受突破者
 - (一)船舶所有人責任限制原則新統一趨勢之再分裂
 - (二)海上救助「無效果無報酬」原則之變動
- 第三節 海商法統一化之分裂、多元化及再統一之期待
 - 一、海上貨物運送法制之統一與分裂
 - (一)統一立法
 - (二)統一立法之分裂
 - 二、運送契約法制分裂中實體法或判決之分歧
 - (一)海上運送契約陸段履行輔助人責任之多元型態
 - (二)貨櫃運送載貨證券上註記「據稱內裝有」及「託運人裝櫃、計件、封櫃」保留條款效力見解之分歧
 - (三)其他重要事項解釋或適用法律之分歧
 - 三、統一之期待及可能模式之展望
 - (一)第一模式
 - (二)第二模式
- 第四節 結 語