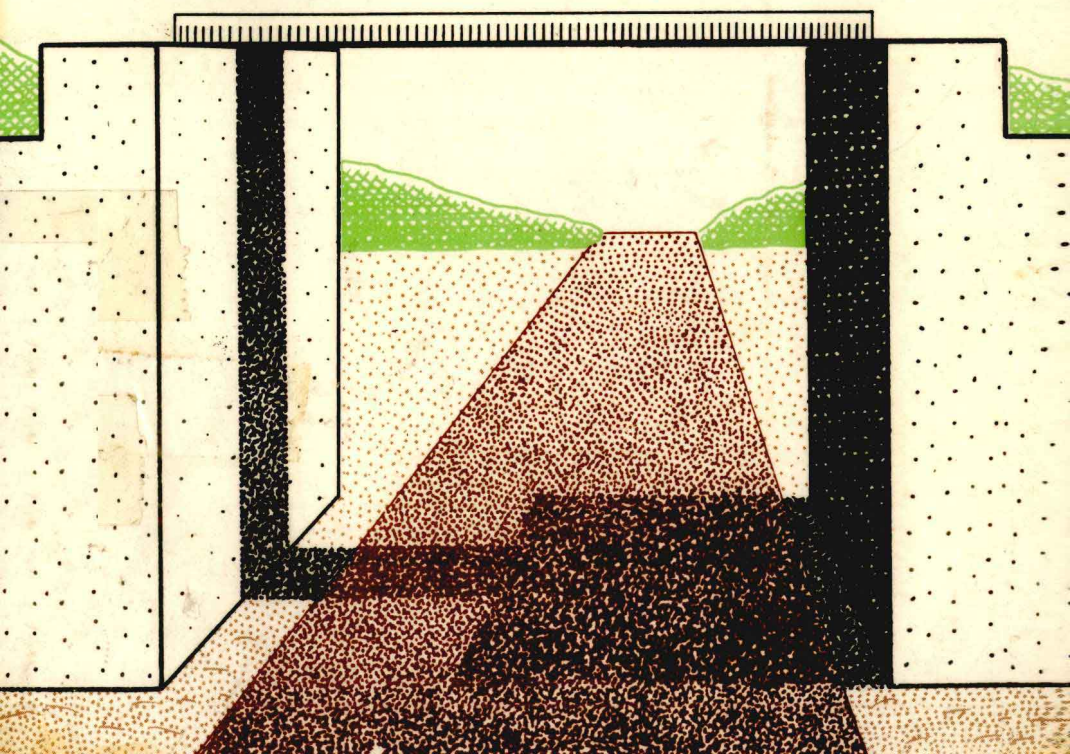


工商法學叢書①

貨櫃運送之法律問題

黃慶源・主編
李復甸・著



李復甸・著

貨櫃運送之法律問題

• 工商法學叢書 •

貨櫃運送之法律問題

70.3.0427

中華民國七十年三月初版
保有版權・翻印必究

定價：新臺幣一五〇元

著 者 李 復 甸
發行人 王 必 成

出版者 聯經出版事業公司
臺北市忠孝東路四段555號
電話：7074151・3940137
郵政劃撥帳戶第 100559 號

行政院新聞局出版事業登記證局版臺業字第 0130 號

• 58006-1 •

總序言

第二次世界大戰以後，自由國家無不以社會安定與經濟繁榮爲其追求之目標，以期厚植國力，抵禦共產勢力之擴侵，維護自由富足之生活環境。三十餘年來，自由世界不少國家均能經常保持某一水準之經濟成長率，人民生活水準賴以提高，社會福利日益改善與普遍，國家與人民同蒙其利。

我國在近二十年中，經濟蓬勃發展，成長率迭創高峯，自由國家莫不以「奇蹟」二字形容近年我經濟之起飛與猛晉。然社會經濟結構之轉變，隨經濟高度發展以俱來，從而使社會人際關係以及國際關係，亦轉趨密切而複雜。在如此複雜之經濟環境中，各種現代專業知識，逐漸步入專精之道路，無論工商業者、銀行業者以及政府主管部門之公務人員，非經常吸收新知，實不足以肆應複雜而多變之經濟環境，且其所應吸收之現代知識，屬於經濟之專業新知者，固屬必備，而超經濟之各項知識，亦不容忽視，其中尤以有關之法學專業，更與經濟學息息相關，舉凡政府經濟政策之研擬與執行，工商業之發展與管理及業者之經營等，在在均與法學有其關聯。晚近修習經濟貿易工商管理之學者專家，學有專長，時有專門著作發表，匡濟時艱，嘉惠工商，貢獻至大，然專從法學角度剖析工商貿易經濟之譯述論著，尚缺乏有系統之專集，供備研讀參考。

黃慶源先生卒業臺灣大學法律研究所，赴美深造，專攻商業

法及國際貿易法，學成歸國，執教中興大學及輔仁大學。邇來國步多艱，先生以其所學，為國効力，為工商業服務，其熱忱良堪矜式。先生最近計劃主編工商法學叢書一套，糾合碩彥，就工商法學範疇撰寫專文，分期陸續出刊，索序於余。余以為此一學術與實務并重之叢書，非僅必能為工商業者創業、經營及發展之南針，亦將為政府制訂財經政策與立法之重要參考。行見先生展布長才，從其報國之志，余故樂為之序。

李國鼎 識

民國六十八年二月六日

主編序言

中華民國三十年來在臺灣的經濟發展被世界公認為一項「奇蹟」，這是全世界中國人引以為傲的一件事。不過，隨著工商業的迅速發展，以及經濟活動的日益複雜化，在繁榮的同時也出現了許多問題，比如一方面要鼓勵資本的形成與投資，另一方面又要防止企業的兼併或獨占；一方面要鼓勵外國人投資，他方面却不能不防範多國籍企業過份操縱國內經濟與逃避租稅；一方面要盡一切可能推廣外銷，突破貿易障礙，另一方面自己却不能不在某種限度內採取貿易保護措施；一方面要鼓勵大量設廠，另一方面却不能不注意自然環境的保護；一方面要防範經濟犯罪，另一方面却不能因噎廢食，過份約束工商活動的自由，凡此工商經濟政策問題，筆者深信我們能夠克服而使經濟繼續成長，但這需要集合各階層人士的智慧，以理性與專業精神來尋找答案。在這團隊的努力過程中，法律人扮演不可或缺的角色，因為在一個法治國家，工商活動的獎勵與弊端的防治均須透過立法為之，政府如何將政策變成法律，以及如何執行法律以達成政策目標，在在需要法律人直接參與。

再者，歐美國家的工商界人士對法律問題較為重視，從而對律師的倚賴程度亦高，任何重要工商交易均有律師參與，在任何重大投資計劃之前亦必有經濟可行性與法律可行性的研究，其在我國，由於傳統觀念的影響，企業界對法律問題並不太重視。然

而隨着歐美經營方法的引進，以及政府經濟管制的增加，此種態度已逐漸轉變，工商界人士對法律知識的需求亦逐漸增加。

筆者有見於以上兩種發展趨勢（亦即政府與民間對財經法律知識的需求），在美國密西根大學及哈佛大學深造時即致力國際商事法及經濟管制立法的研究，一九七七年學成回國後，一方面自己為文分析我國工商界所遭遇的各項法律難題（如各項貿易障礙），並提出因應之道，就教國人，一方面商得聯經出版公司王董事長惕吾先生的同意，着手編輯本叢書，期以深入淺出的方式，探討工商界當前所關切的法律與政策性問題，對法律、工商界及政府提供一套專業性的研究報告，以為業者經營與政府制定與執行法律的參考。

編者非常感謝王董事長不計盈虧的鼎力支持此一計劃，他對學術的關心與實際行動，令人欽佩。在我國經濟發展過程中有重大貢獻的李政務委員國鼎先生，在百忙中賜序，更使後學的青年人振奮。另外我更感謝本叢書第一輯的作者：李復甸、曹競輝、高大鈞、蔡之中、陳松卿、林石根及周治正等七位先生，沒有他們的埋頭苦幹，本叢書便沒有誕生的可能。本叢書是一繼續性的出版計劃，希望讀者隨時指教，以便在叢書內容及體裁上隨時調整改進。

黃慶源

序於國立中興大學法律研究所
中華民國六十八年十一月六日

目錄

總序言

主編序言

第一章 概言	1
第一節 貨櫃運送之歷史與發展	1
第二節 貨櫃的性質	7
第三節 貨櫃運送之優點與所增加之危險	10
第二章 甲板載貨的問題	19
第三章 損害賠償最高金額之限制	29
第一節 法院判例之研究	29
第二節 學者對單位責任限制與責任預測之爭論	43
第三節 船公司對單位責任限制之態度	51
第四節 國際會議所提出之方案	53
第五節 漢堡規則(一九七八年聯合國海上貨物運送公約) 之規定	64
第四章 相繼運送人責任	69
第一節 傳統運送方式的責任制	70
第二節 船公司對相繼運送責任之態度	81

第三節 貨櫃倉儲公司與無船運送人應負之責任	90
第四節 國際會議所提出之方案	99
第五章 貨櫃運送與遲延責任	119
第六章 貨櫃運送對共同海損所生之影響	129
第一節 投棄	129
第二節 滅火行爲	132
第七章 貨櫃運送對銀行作業的影響	135
第八章 結語	145
參考資料	151
簡稱	163
案例索引	165
索引	167
附錄	
I The Visby Rules	171
II The Hague Visby Rules	175
III Tokyo Rules	188
IV Draft Convention on Combined Transport, Rome Version, January 1970	196
V TCM Convention	207
VI Uniform Rules for a Combined Transport Document	220
VII UN COGSA	231
VIII The Hamburg Rules	253

第一章 概言

第一節 貨櫃運送之歷史與發展

貨櫃之使用，實植因於運送上之需要。近年因商業繁榮，急欲發展一種快速、便捷又安全的運輸系統，加以配合^①。因之，融合人類數千年運送物品之經驗——包裝（packing），單位化（unitisation），墊板化（palletisation），標準化（standardisation）——經多年刻意研究發展，而成一種嶄新的運輸方法，這便是近年在世界各地引起革命性變動的貨櫃化運送。

包裝應是貨櫃的鼻祖。歐洲早在希臘時代已有包裝，用之於便利運送^②。我國雖缺乏可靠的記錄，但據一般推測，在商代已有包裝之觀念。我們可以說，有商業就有運輸^③，有運輸就有包裝。包裝的功能在於保護貨物與利於搬動，包裝之於運輸實有密不可分的重要性。

在有了包裝的觀念後，因實用而產生的經驗告訴人們，在搬動能力許可範圍之內，集合數小包為一單位，可以節省搬動的時間與人力。於是便有盒子（box）、箱子（case）、與紙箱（carton）

① 因商業之發展，使貨品價格之變動愈來愈快，在託運人固然要求運送時間的縮短，而在船公司言，運送速率之增加，對船舶之使用較為經濟，而獲益亦可因之提高，故海運界之趨勢至今仍在向快速的運送發展。

② G. van den Burg, *Containerization: A modern transport system*. (London: Hutchinson and Co., Ltd., 1969). at 151.

③ *Ibid.* at 1.

等容具。十八世紀，英帝國為便利將殖民地的產物運回英倫，便有了此一方式，以免受損或遺失^④。

貨物單位化以後，對碼頭工人來說，已是極大的便利，但是對運輸業者仍不能滿足。遂有墊板 (pallet)^⑤ 之發明。將單位化的貨物固置在墊板上，再利用起重機與滑車起卸。開始，貨物搬入船艙後，墊板仍須取出。後來覺得貨物從墊板上搬上搬下仍不够方便，又改進為連墊板一起運到目的港或轉運港，再利用墊板將貨物搬下。歐戰期間，曾使用墊板於鐵路運送，以利裝卸^⑥。

因墊板留在艙內，層層相疊，若能使墊板大小齊一，必能更加便利。於是，又有了標準化的觀念。

在歐洲，貨櫃化運輸的研究源始於鐵路系統。一九二八年，歐洲鐵路會議便決定發展「及戶服務」(Door to Door Delivery Service) 而有貨櫃的構想^⑦。真正開始貨櫃化一貫運輸方式之研

④ 中國驗船協會編印，運輸貨櫃概況，第1頁。

⑤ 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.”

⑥ 同註③。

⑦ 同註③。並參見 G. van den Burg 前揭書 151~152 頁。

究，還是在第二次世界大戰期間^⑧。美軍為運輸裝卸之便捷，減少中途轉運起卸及裝載之困擾，乃再度因戰爭需要而展開研究。在歐洲得原有之「及戶服務」構想之利，使用已初步發展的裝具，在運輸軍需物資上已見便捷之利。戰後，美軍繼續研究，於一九五〇年代初期完成了 CONEX 系統。目前已有十萬隻以上的貨櫃，於美國軍事防禦系統上，極具有重要地位^⑨。

一九五六年，泛大西洋輪船公司（Pan Atlantic Steamship Corporation）首次將現代化的貨櫃運輸帶入商業運輸界。四月二十日，一條未經改裝 T—2 型油船馬柯斯頓號（SS Maxton）積載了六十個 35'×8'×8'6" 大小的貨櫃，由紐約（New York）駛往休斯頓（Houston）。該輪未備有特殊吊具，貨櫃本身亦不具有車架（chassis），僅利用岸邊橋型起重機，採吊上吊下（lift-on/lift-off）的積載方式，完成卸貨。

⑧ 依鐵路雜誌（*The Railway Magazine*, London, March, 1938）之報告，在一八四〇年代，巴黎——奧爾良線（Paris-Orleans Railway）已有利用鐵路運送驛馬車的車箱（bodies of stages），這應該是目前所發見，貨櫃運送最具體的雛形。在英國亦曾有類似之託運，見29頁第三章註②本文。一九〇六年，有一公司名為 Bowling Green Storage and Van Company，使用巨大的匣櫃，以利運送。在國家地理雜誌（*National Geographic Magazine*），一九一一年四月號上，刊登有該公司的廣告：

“Lift-vans can be provided for immediate loading in any city in the United States or in Europe. Their use insures a minimum of handling, security for small packages, and least possible risk of damage.”

其中並未見 Container 字樣，僅稱其為 Lift-van。據說其為鋼製，大小為 18'×8'×8'。果真如此，實與目前通用的標準貨櫃，無甚差異。

見 G. van den Burg 前揭書150頁及 152~153 頁。然令人難以瞭解的是，該公司的營業未能持續一段相當時日，隨即便消失無踪。推想其原因，可能是當時貿易額小，不需要大規模的運送；又因科學技術所限，雖有貨櫃化的構想，仍難全面地配合。到了二次大戰時，方有全面發展之可能。

⑨ G. van den Burg, *op. cit.*, at 150.

CONEX 標準大小為 8'6"×6'3"×6'10½"，半型 CONEX 為 4'3"×6'3"×6'10½"。

依泛大西洋輪船公司^⑩創始人麥克林構想，貨櫃化最重要之目的，在於迅速將船上的貨櫃卸下，並能迅速地拖離碼頭；並能直接到達託運人指定處所，收取或送達託運之貨物。依此構想，一九五七年，泛大西洋輪船公司改裝了屬下三十七艘C—2型貨輪中的六艘，採駛入駛出（roll-in/roll-off）方式，全以貨櫃運送，航行於紐華克（Newark）與休斯頓之間。此類C—2改裝的貨櫃輪，多採船上橋式起重機（Ship-board Gentry Crane），在裝卸貨櫃之時，不受岸上有無裝備之限制。迨至一九六五年，海陸運輸公司（Sea-Land Service, Inc.）始決定於重要港埠，添置岸邊起重設備，從此船的載重愈大，船長九百呎以上，總載貨櫃數可達一千三百餘^⑪。

梅遜航業公司（Matson Navigation Company）設立於一八九一年，其主要航線於美國本土與夏威夷之間。一九五六年，梅遜公司組織一機構，專事改進運輸效率之研究。一九五八年八月三十一日，梅遜航業的貨櫃首次亮相，歐布蘭船長（Captain O'Brein）駕著夏威夷商人號（Hawaiian Merchant）將二十個貨櫃自檀香山（Honolulu）運至舊金山（San Francisco）。貨櫃全數放置甲板，貨櫃長二十四呎，寬八呎，高八呎六吋。一九五九年又將夏威夷公民號（Hawaiian Citizen）改為全貨櫃輪。一九六七年始，梅遜航業拓展遠東航線，一九七〇年更延長航線至澳洲^⑫。

⑩ 馬孔·麥克林（Maccolm McLean）以麥克林貨車運輸公司（McLean Trucking Company）之名執海上及陸上運輸業牛耳達二十年，一九五五年一月購得Waterman Steamship Corp. 及其子公司泛大西洋輪船公司，籌組麥克林工業公司（McLean Industrial, Inc.），並由泛大西洋輪船公司策劃貨櫃化的運送方式。至一九六〇年四月，始更名為海陸運輸公司（Sea-Land Service, Inc.）。

⑪ H. D. Tabak, *Cargo Containers*, Cambridge, Maryland: Cornell Maritime Press, Inc., 1970. 1ff., G. van den Burg, *op. cit.*, pp. 154-158.

⑫ Tabak, *op. cit.*, 1ff.; G. van den Burg, *op. cit.*, pp. 158-163.

聯合輪船公司 (The Associated Steamships, Ltd.) 爲澳洲設立之公司，自一九五八年開始經營，其使用之貨櫃爲較小型貨櫃，尺寸爲六呎長，六呎寬，四呎二吋高。目前已有改變，其大小因各類貨櫃而有不同，而最常見的水密型乾式貨櫃爲 16'8" × 8' × 8'6"⑬。

以上所列舉三家航運公司，爲現代貨櫃化運輸之先驅。海陸運輸公司爲近代商業運輸界最早大規模使用貨櫃的航業組織，影響海運可謂至深且遠。目前海陸公司航線廣布，爲世界最有勢力的海運公司之一。梅遜公司的興起雖較海陸運輸公司爲晚，但是在研究發展上不遺餘力，尤對 C—2 與 C—3 型貨輪之改裝，尤著績效。聯合輪船公司的貢獻在於運送人責任制度之創新，該公司之一貫運輸制度與包含保險條款之運送契約，在海運界乃屬創舉⑭。

另一極具意義之發展爲浮入浮出型 (float-on / float-off) 之設計。浮入浮出型，亦即爲人所熟知之子母船系統 (LASH System)。此所謂 LASH 卽 Lighter Aboard Ship 之縮寫。子母船之設計亦乃導源於軍事用途之發展，美國海軍爲適應軍事需要，設計了一登陸塢船 (LSD, Landing Ship Dock)，利用船身下沉船尾門打開，將海水導入船內，使船體下沉，以利小艇直接駛入駛出。一九六〇年，美國 Fried & Goldman, Inc. 依美國海軍的 LSD 改良設計了一種由船尾裝卸駁船的貨船 (over-the-stern system of handling lighters)。隨後於一九六五年七月又設計完成了子母船系統。一九六九年十月，第一艘子母船亞加底森林號 (M. S. Acadia Forest) 積載了七十五個駁船參加航

⑬ 參見中國驗船協會編印，運輸貨櫃概說，第 7—11 頁，2—0—1 表，目前各國航業公司使用之貨櫃尺寸資料。

⑭ 詳見後文第四章第二節第三。並參見 G. van den Burg, *op. cit.* at 119.

運^⑮。目前，美國遠東太平洋輪船公司 (Pacific Far East Line) 及總統輪船公司 (President Line) 已正式使用。在臺則以基隆爲其進出港口。

民國五十八年八月二十三日，海陸運輸公司之貨櫃輪抵達基隆，爲我國航運界揭開了新頁。當時港務局指定三十二及三十號碼頭爲臨時貨櫃船席，於民國五十七年九月開工興建永久性貨櫃基地。高雄亦於民國五十八年開始進出貨櫃船，並於五十九年七月完成永久性貨櫃基地。基隆港並在民國六十年八月將二十七號碼頭改建成爲遠東第一座子母船船席，同年九月三日太平洋遠東公司所屬之嘉福號 (S/S Thomas E. Cuffe) 首航該港，貨櫃運輸從此又邁前一大步^⑯。

民國五十八年，基高兩港平均每月進出貨櫃不足一千隻，迨至六十三、六十四年每月平均已在三萬五千隻以上，發展至爲快速^⑰。

因近年國際貿易不斷繁榮，海運之負荷量日益增大，傳統的散裝載運方式，因裝卸不便，泊港時間過久，使得貨櫃化成爲運輸界必然的趨勢。自一九五六年以來，由一萬噸以下之散裝貨輪或略經改裝之第一代貨櫃輪；到一萬噸以上之改裝輪或新建的貨櫃輪爲第二代；至於今日，進入第三代貨櫃船的時期：三萬噸以上的大貨櫃輪及子母船系統；技術進步真是一日千里，是目前運輸界，尤其是海運界全力發展的方向。

^⑮ 見中國驗船協會編印，貨櫃船概說。及 G. van den Burg 前揭書 129~131 頁。並見 H. D. Tabak 前揭書 182~184 頁。及 R. A. Lyons, Some Thoughts on General Average in the Container Age, 2 *J. Mar. L. & Comm.* 172. (1971)

^⑯ 見民國五十七年七月，基隆港務局編訂「基隆港貨櫃碼頭規劃研究」，第 1 頁、第 3 頁、第 9 頁。鄧世卿著，貨櫃運輸的理論與實務，第 504~505 頁，第 530 頁。王沈著，我國貨櫃運輸的籌備，航運季刊四卷二期，17~19 頁 (民國五十七年)；及貨櫃運輸與我國貨櫃化運輸的創辦，航運季刊七卷三期，1~21 頁 (民國五十九年)。

^⑰ 鄧世卿著，前揭書，第 499 頁。

貨櫃運送是國際運輸系統，經常聯繫兩國以上，由海洋、陸地、航空等兩種以上，積載方式不同之運送^⑮。因海陸空運送人的責任原已不同，益以各國間立法之差異，使適用於貨櫃運送人的責任制，更顯得混淆不清。因此，思求解決配合之道，已成為刻不容緩的重要課題。

第二節 貨櫃的性質

許多因貨櫃運送所生之法律問題，可依貨櫃的性質，獲得解決^⑯。在貨物以貨櫃方式運送中發生糾紛時，首先發生的疑問便是「貨櫃的性質是什麼？」究竟貨櫃是託運貨物之一部份？船體之一部份？是貨物的包裝？抑是其他？

一 貨櫃是否船艙之一部份

通常船運公司均有自備的貨櫃，但是為避免空櫃往返的浪費情形，多將空貨櫃留在卸貨港，俟卸貨港有貨物託運時，再行裝載利用，因此貨櫃使用之周轉情形相當複雜。貨櫃的價格十分昂貴，以一般二十呎乾式鋁製標準貨櫃言，大約每隻二千五百美元，故船運公司亦不願多備貨櫃，寧願必要時向其他公司租用貨櫃。同時，亦有許多託運人自備貨櫃。另有一類無船運送人（NVOCC）^⑰，可能以其本身之名義承攬運送全程，他們有時自備一批貨櫃；也可能僅為船運公司的承攬運送人^⑱。多數情形，無船運送人承攬內陸中心的貨物，代裝貨櫃後，經公路、鐵路、航空等方法，運至口岸，再代訂船隻運送出口，而載貨證券仍為船運公司所簽發。

⑮ 見東京規則第一條。

⑯ 各項問題因貨櫃之性質而有差異，詳見後文各章。

⑰ Non-Vessel Operating Common Carrier.

⑱ 在載貨證券上通常稱為 Forewarder。

由此可知，船上所積載之貨櫃，雖有時同屬一家公司所有，但通常為其他船運公司，甚至為無船運送人或託運人所備有。若以貨櫃視為船艙之一部份，雖可解決部份共同海損、甲板貨、適航性及貨櫃進口稅等問題，但在貨櫃與船舶非屬一家公司時，實難適用此一假說。

二 貨櫃是否託運物之一部份

依我國關務署之見解，凡是由外國經由海上、陸上、航空，逾越邊界進入中華民國領域之所有貨物均須課稅；貨櫃為進口貨之一種，當然在課稅之列^②。

以貨櫃的功能與目的言，若在貨櫃自備之情形，充其量亦僅能算是託運物的包皮而已^③。倘使，貨櫃由船運公司提供或向無船運送人租用時，當託運物運到受貨地點後，又須將託運物之一部——貨櫃——還給船運公司或無船運送人，故貨櫃是否為託運物之一部，實滋疑義。

三 貨櫃是否為包裝

包裝的觀念可溯至商業行為發展之初期，其最主要之目的在保護搬運中之交易品^④。包皮之目的在於轉運的便利與保持貨物的完好。因此，包皮應隨附於運送中之物品，於運送物品到達受貨人時，包裝即被撤卸拋棄。包皮價格甚廉，而無重覆使用之可能與重覆使用之必要，於貨櫃則不然；雖則，最初貨櫃乃是由包

② 見五十八年財政部公布，六十二年修正，海關管理貨櫃辦法，第十五條。六十年十二月，海關註冊小型保稅貨櫃管理辦法。

為避免貨櫃進口出口一再繳稅退稅，財政部乃採取保稅制度，凡進口的貨櫃，必須登記，保證於半年之內必須重行運送出口，但屆期可續延半年。

並見郭寶林著，臺灣貨櫃運輸進出口實務，航運季刊八卷二期，第48頁。（民國六十年）

③ 詳見第三章。

④ 見本章第一節。包裝之含義較廣，通常有利於銷售之性質在內。故包裝可分為商業包裝與工業包裝兩類。貨櫃性質近於包皮，亦即工業包裝一類。