

國際海商立法多元化趨勢下對複合運送提單條款之建議

Suggestions on multimodal transport bill of lading clauses to cope with the trend of divergence of international legislation

張志清 Chih-Ching Chang*

林財生 Tsai-Seng Lin**

陳福照 Fu-Chao Chen***

連義堂 Yih-Tarng Lien***

摘要

海上運送及複合運送之國際立法已呈多元化，而使運送人責任之內容（包括：運送義務、免責事由、責任限制等）分歧，並造成運送責任不明確、不易預估運送責任風險之困難。本文基於現行法律、國際公約及複合運送運送實務，探討複合運送運送人應如何修正複合運送提單條款，以保障其權利。期能提供運送人在研擬其提單條款之參考。

關鍵詞：複合運送；運送人責任，提單，海商法

Abstract

The divergence of international legislation concerning carriers' liability have resulted in difficulties in determining the scope of carriers' liability under a multimodal transport contract, including their responsibility, exceptions and limit of liability, etc. The discrepancies may also result in forum shopping and render the carriers difficult in pre-estimating their risk arising from the contract. Based on prevailing applicable laws,

* 國立臺灣海洋大學航運管理學系教授兼系主任。本文改寫自作者接受國科會專題研究案（NSC 88-2416-H-019-003）補助之期末報告。

** 國立臺灣海洋大學航運管理學系兼任講師

*** 國立臺灣海洋大學航運管理學系講師

international legislation and multimodal transport practices, this article explores the ways of modifying those clauses on multimodal transport documents. It aims to provide useful suggestions to the carriers while drafting their own transport documents.

Key words: multimodal transport; carrier's liability, bill of lading, maritime law

一、前言

海上運送之國際立法，自 1924 年關於載貨證券法律某些統一規則國際公約（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924，以下簡稱海牙規則(the Hague Rules)）之制定以來，已呈現相當之統一性。而為配合貨櫃運輸之發展，乃有 1968 年海牙規則布魯塞爾議定書（Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1968，以下簡稱海牙威士比規則(the Hague-Visby Rules)）。然因海牙威士比規則主要仍在修正海牙規則，未必符合某些貨主國對加重運送人責任之需求，故有 1978 年聯合國海上貨物運送公約（United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978，以下簡稱漢堡規則(the Hamburg Rules)）之制定。此外，1980 年聯合國國際貨物複合運送公約（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980，以下簡稱複合運送公約）係以漢堡規則為基礎，規範複合運送人之運送義務及責任。

1.1 複合運送責任分歧之原因

即使上述國際公約提供各國規範運送責任之依據，目前對國際複送人責任之決定仍甚為分歧，其原因有四：

- (1) 各國採行海上運送國際公約之速度不一。各國大都依其本國國情、條件，選擇是否批准或採納海牙威士比規則或漢堡規則，使國際間之立法呈多元化之現象¹。
- (2) 1980 年複合運送公約尚未生效。由於複合運送公約大幅提高運送人責任，不易為主要海運國家所接受。而且該公約又涉及內陸運送人責任，各國內陸運送法規內容甚為分歧，不易統一。即使複合運送公約正式生效，亦將因各國採納之

¹ 例如美國 1936 年海上貨物運送法仍採海牙規則，而我國海商法在 1999 年修正時係採海牙威士比規則之精神，而大陸於 1992 年通過之海商法亦以海牙規則為貨物運送之責任基礎，亦有部分條文節採漢堡規則。另參柯澤東，最新海商法--貨物運送責任篇，頁 13-19。

速度不一，而有分歧。

- (3) 各國之內陸運送法規內容不盡相同。目前國際複合之運送運送人責任大都依複合運送提單及貨損發生階段之內國法決定。各國除對海上運送國際公約之採行速度不一外，對於陸上運送之運送責任亦有分歧，使複合運送運送人責任規定產生多元化之現象。
- (4) 複合運送提單所採之運送責任制度不同。複合運送提單可能採不同之運送責任制度，包括：單一責任制、網狀責任制及分割責任制²，故亦影響運送責任之決定。

1.2 運送責任分歧之問題

國際複合運送責任分歧，常造成下列問題：

- (1) 因各國法律對運送責任規定不一致³，常因受訴法院不同，或管轄法律不同，而使運送責任之內容亦隨之不同。
- (2) 求償人爲能取得較有利之結果，常會在有管轄權之法院間選擇對其最有利者提出貨損索賠之訴⁴，故常有遊走法庭地之問題（forum shopping）。
- (3) 因運送責任不明確，常使運送人及保險人不易估計運送責任風險。
- (4) 在複合運送中，求償人常有貨損發生階段舉證困難之問題，包括應由哪一階段之運送人負賠償責任及應由何階段之法律來決定運送責任⁵。

爲能解決上述因運送責任立法多元化，所造成之困難，本文分析在運送責任國際立法多元化下，運送人應如何修正其複合運送提單，以保障其在法律上應享有之權利，並避免因管轄法律不同，而產生運送人責任不明確之困難。

二、海上運送之國際立法

2.1 海牙威士比規則

1924 年海牙規則於 1931 年 6 月 3 日生效，已廣爲主要海運、貿易國家所接受，對國際海上運送人責任之統一，成效顯著，例如美國 1936 年海上貨物運送法

² 張志清，複合運送及轉船運送之運送責任研究，頁 98-100。

³ 例如美國 1936 年海上貨物運送法規定之單位責任限制每件 500 美元，而英國 1971 年海上貨物運送法及我國海商法則每件 SDR666.67。

⁴ 例如民事訴訟法第 6 條（因業務而涉訟者）、第 7、8 條（因船舶而涉訟者）、第 12 條（因契約而涉訟者）。

⁵ 張志清，複合運送及轉船運送之運送責任研究，頁 98-99。

係採 1924 年海牙規則。而 1968 年海牙威士比規則亦已於 1977 年 6 月 23 日生效，共有二十餘國批准加入，包括主要海運國家英國等⁶，故亦具有相當之影響。我國於 1999 年修正海商法，其第三章運送亦採海牙威士比規則⁷，海牙威士比規則與我國海商法相關條文對照表，如表一所示⁸。大陸於 1993 年 7 月 1 日施行之海商法亦有部分條文節採海牙威士比規則⁹。

表 1 海牙威士比規則與我國海商法相關條號對照表

	海牙威士比規則	我國海商法相關條文之條號
(一) 適用範圍	(1) 鈎對鈎原則適用：Article 1 (e)及 Article 7	第 1 條，第 3 條
	(2) 以提單或類似之物權證書為契約證明之運送契約：Article 1 (b)	第 74 條第 1 項
	(3) 甲板貨載(Deck cargo)及活的動物(Live animals)之運送不強制適用海牙威士比規則：Article 1(c)；特殊運送契約可除外：Article 6	第 73 條 (對活的動物未排除適用) (對特殊貨載未特別規定)
	(4) 地理上為提單之簽發國或貨物出口國：Article 10 (1)(a)及 Article 10(1) (b)	第 77 條
	(5) 得在契約或提單中以引入條款引入海牙規則為管轄法律：Article 10(2)	海商法未明文規定，故依民法第 153 條規定
	(6) 傭船契約下之提單：Article 1(b) 引入海牙規則為管轄法律：Article 10(2)	第 60 條第 2 項
(二) 運送人之基本義務	(1) 提供適航能力船舶之義務：Article 3(1)及 Article 4 (1)	第 62 條第 1 項
	(2) 照料貨物之義務：Article 3 (2)	第 63 條
	(3) 不作不合理偏航義務：Article 4 (4)	第 71 條

⁶ 英國之 1971 年海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1971) 採 1968 年海牙威士比規則。

⁷ 例如我國海商法第 69 條法定免責事由，第 70 條單位責任限制係採海牙威士比規則第 4 條第 2 項及第 5 項。

⁸ 參曾國雄、張志清、鍾政棋，載貨證券理論與實務，頁 79。

⁹ 例如大陸海商法第 51 條所採十二款法定免責事由及第 56 條單位責任限制，係節採海牙威士比規則第 4 條第 2 項及第 5 項之內容。

(三) 貨損求償權利規定	(1) 提單之三項功能： (a)收據功能以證明貨損： 提單之簽發及貨物收受情狀陳述：Article 3 (3)	第 54 條
	當事人間為表面證據及對善意第三人為文義證據： Article 3 (4)	第 55 條第 2 項
	託運人對貨物情狀通知之保證及責任：Article 3 (5)	第 55 條第 1 項
	貨損通知：Article 3 (6)	第 56 條第 1 項
	(b)契約證明功能： 契約內容證明及違約之舉證：Article 1(b)	第 74 條第 1 項
	(c)物權證書以證明求償權利：Article 1 (b) 裝船提單：Article 3 (7)	第 58 條、第 60 條第 2 項 第 53 條
	訴訟時效：Article 3 (6) , Article 3 (6) bis	第 56 條第 2 項
	(2) 舉證責任： Article 4 (1)：適航能力之舉證 Article 3 (4)：表面證據原則	第 62 條第 3 項
(3) 侵權行為之訴的適用：Article 4 (1) bis	(未明文規定)	
(四) 運送人之強制義務及責任內容	(1) 海上貨物運送契約強制義務及責任之適用範圍： Article 2	海商法第 1 條、第 61 條
	(2) 十七款法定免責事由：Article 4 (2)	第 69 條
	(3) 單位責任限制：Article 4 (5)	第 70 條
	(4) 強制義務及責任不得以特約減輕或免除，否則該特約無效：Article 3 (8)	第 61 條
	(5) 危險品運送：Article 4 (6)	第 64 條、第 65 條
	(6) 運送人之受僱人、代理人之權利： Article 4 (2) bis , Article 4 (3) bis Article 4 (4) bis	第 76 條
	(7) 運送人得自願加重其義務及責任：Article 5	(未明文規定)
(五) 雜項規定	(1) 與其他現行法律之關係：Article 8	第 5 條
	(2) 核子事件之損害：Article 9	海商法未明文規定，故依核子損害賠償法第 20 條

2.2 漢堡規則

1978 年漢堡規則於 1992 年 11 月 1 日生效，亦有二十餘國批准採納，但大都為貨主國，而且批准國家之總貿易量僅約站全球總貿易量之 5%，目前較不具影響力，此因漢堡規則大幅提高海上運送人責任¹⁰，不易為主要海運國家所接受。但在另一方面，漢堡規則對一貫運輸¹¹、提單所生之問題¹²等方面之規定，與運送人責任高低並無直接關係，卻能解決海上運輸長久以來所存在的責任爭議。因此，許多國家雖未直接批准採納，但對上述方面亦局部採用，例如大陸海商法亦節採漢堡規則部分條文¹³。漢堡規則在這方面仍具相當之影響力。未來應有更多主要海運國家以節採方式，將漢堡規則納入其本國海商法中，例如美國 1998 年海上貨物運送法修正草案雖以海牙威士比規則為主要修正依據¹⁴，但亦有部分條文受漢堡規則之影響¹⁵。

2.3 複合運送公約

複合運送(multimodal transport)，依複合運送公約第 1 條：「稱國際複合運送者，指依複合運送契約，至少兩種不同之運送方式，由複合運送運送人將貨物自一國境內接管貨物之地點，運至另一國境內之指定交付貨物之地點。但為履行單一運送(unimodal transport)契約，而實施該契約所規定之貨物接送業務不視為複合運送」。國際複合運送涉及不同國境、不同運送工具間之運送。此時運送人之責任並非由單一運送階段之管轄法律(例如海牙規則)來管轄，而應依各階段強制適用之法律。然因各階段之法律的適用前提在須能證明貨損係發生在該階段。若貨損發生之階段不明，則因無強制性之運送法律可適用¹⁶。故常由契約之規定來決定聯運運送責任。因此，應可以複合運送提單條款來規範貨損發生階段不明時之複合運

¹⁰ 例如依漢堡規則第 5 條，運送人應證明其本人或其受僱人或代理人已採取一切合理措施，以避免事故發生及其結果，才能免責。其責任基礎較海牙威士比規則嚴格。

¹¹ 例如漢堡規則第 10 條及第 11 條。

¹² 例如漢堡規則第 14 條至第 18 條。

¹³ 例如大陸海商法第 42 條及第 60 條至第 65 條對實際運送人之定義及責任之規定，第 71 條及第 74 條等對運輸單證之規定等。

¹⁴ 例如該修正草案第 9 條對單位責任限制及免責事由之規定。

¹⁵ 例如該修正草案第 2 條對運送責任期間之規定。參 Asariotis, R. and M.N. Tsimplis, 'The Proposed US Carriage of Goods by Sea Act' [1999] LMCLQ 126.

¹⁶ 例如：海牙規則適用於海上運送階段，但若求償人無法證明貨損係發生於海上運送階段，則海牙規則將無法強制適用。我國海商法第 75 條第二項為能解決此等困擾，規定：「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。」

送人責任。

複合運送公約至今尚未生效，其原因有二：

- (1) 主要參照 1978 年漢堡規則規定複合運送運送人責任，大幅提高運送人責任，不易為主要海運國家所接受¹⁷。
- (2) 對於內陸運送之運送責任，目前實務上大都依各國之國內法來決定運送責任。由於內陸運送具區域性，其因責任不同造成國際間不公平競爭或責任分歧之困擾並不嚴重，各國並無迫切需要對其本國內陸運送之運送責任尋求國際統一立法。因此，仍由當事人依契約自由原則約定，並受相關之國內法管轄。

國際間對海上運送責任之立法雖有統一性，但因各國立法採納國際公約之速度不一，而仍造成分歧，故使運送人責任內容因管轄法不同而可能不同。

三、複合運送責任制度

為解決不同法律對運送人責任有不同規定的適用問題，複合運送人大都在其簽發之複合運送提單上，以契約方式規定貨損責任應由誰負責及應依何種法律決定貨損責任等事項。此種規定，不論其為明示或默示條款，通常稱之為複合運送運送人責任制度 (liability system)。此等複合運送人責任制度係以提單條款明示或默示規定，具契約條文性質，若該條款違反法律強制規定，則僅違反之部分無效¹⁸。

目前國際間並無生效之國際複合運送公約¹⁹。因此，仍以各階段之管轄法律來決定複合運送運送人責任。目前實務上為複合運送運送人所採納，而記載於其提單之複合運送責任制，主要有分割責任制、網狀責任制及單一責任制，²⁰三者之主要差異如表 2 所示。

表 2 複合運送責任制度主要差異

¹⁷ 例如該公約第 16 條責任基礎與漢堡規則第 5 條相似；第 18 條單位責任限制與漢堡規則第 6 條相似，而其單位責任金額定為每單位 920SDR，較漢堡規則之 835SDR 為高。

¹⁸ 大部分提單皆有一效力(Validity)條款，強調提單其他條款仍具效力，例如：P & O Nedlloyd's Bill of Lading之 Clause 25。此外，我國法院雖常以提單為運送人單方所簽發為由而否定其中之條款具契約之效力，見 73 台上字第 986 號、73 台上字第 289 號及 79 台上字第 2021 號等民事判決，但英美法則承認其為契約之證明，亦即，除非提單之條款違反法律強制規定，或貨主能證明該條款違反當事人訂約之合意，大都承認其效力，參 Sewell v. Burdick [1884] 10 App. Cas. 74 at 105 per Lord Bramwell; The Ardennes [1951] 1 KB 55; Heskell v. Continental Express [1950] 83 Ll.LR 438 at 449。

¹⁹ 因複合運送公約仍甚難為主要海運或貿易國家所採納，目前被廣為接受之 1975 年國際商會複合運送單據統一規則，但在性質上其為民間團體所制定之商業習慣，並無法律之強制力。

²⁰ 張志清，複合運送及轉船運送之運送責任研究，頁 97。

	由何人對貨主負貨損責任	依何種法律決定貨損責任	目前採用情形
單一責任制	簽發提單之人	依單一之法律或契約條文	較少適用
網狀責任制	簽發提單之人	1. 由貨損發生階段之法律 2. 貨損發生之階段不明時，另由契約訂定貨損責任	盛行
分割責任制	各階段之運送人	1. 由貨損發生階段之法律 2. 貨損發生之階段不明時，另由契約訂定貨損責任	甚少適用

3.1 分割責任制

3.1.1 由何人對貨主負貨損責任

在分割責任制(segmented liability system)下，簽發複合運送提單之複合運送運送人，僅對自己所實際從事運送階段之貨損負責。對於其他複合運送階段，複合運送運送人係以各階段之運送人的代理人名義與託運人訂立獨立之運送契約(但仍以同一提單作為契約之證明)。因此，若貨損發生在其他階段時，貨主應向其他階段之運送人索賠。採此種責任制的最大困擾為貨主並未實際參與運送，常無法舉證貨損發生之階段為何，而屢有索賠無門之憾。其解決方法有二：

- (1) 依民法第 637 條，運送物由數運送人相繼運送者，除其中有能證明無第 635 條所規定之責任者外²¹，對於運送物之喪失、毀損或遲到，應連帶負責。因此，貨主得向簽發提單之運送人或其他運送人求償。
- (2) 依民法總則施行法第 15 條，若簽發複合運送提單之運送人為我國法人，而其他階段之運送人為未經我國法律認許其成立之外國法人，則由簽發提單之我國法人就其代理該外國法人簽訂運送契約之行為，與該外國法人負連帶責任。

3.1.2 依何種法律決定貨損責任

運送人責任之有無及賠償金額等事項，應依各階段之法律決定。例如，當貨損發生在海上運送階段，則依海牙規則或相關國家之海商法，若發生在陸上運送階段，則依該階段之國內法或生效之國際公約。惟若貨損發生之階段不明時，究

²¹ 亦即：運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或損時，運送人於接收該物時不為保留者，應負責任。

竟應依那一階段之法律來決定運送責任，亦常有困擾。其解決方法有二：

- (1) 由複合運送契約或提單規定，若貨損發生階段不明時，運送人得主張之免責事由及責任限制金額。由於求償人無法證明貨損發生在海上運送階段，故不適用海商法第 61 條（或海牙威士比規則第 3 條第 8 項）不得以契約條款減輕或免除運送人強制義務或責任規定。因此，此等運送契約或提單條款可能為法院所承認。
- (2) 由法律規定來解決，例如依我國海商法第 75 條第 2 項，對同時涉及海上運送及其他方法之運送者，當貨損發生時間不明，推定其發生於海上運送階段，而適用海商法。

3.2 網狀責任制

3.2.1 由何人對貨主負貨損責任

在網狀責任制(network liability system)下，簽發提單之複合運送運送人應負運送全程之責任，不論貨損發生之階段是否為複合運送運送人所實際承運之階段，貨主皆可向複合運送運送人提出索賠，故對貨主之保護較周全。惟運送人責任之有無及賠償金額等，仍依貨損階段相關法律決定。若貨損階段不明，則另行以契約條款規定運送得主張免責之事由及責任限制等事項。

此種責任制之優點在其可解決向何人索賠之困擾。此外，因網狀責任制並不違反各運送階段之強制性法律規定，亦不加重運送人責任，故在實務上能為大多數複合運送提單所採納²²。1975 年國際商會複合運送單據統一規則(Uniform Rules for Combined Transport Document, 1975)係採網狀責任制²³。而複合運送公約所採之責任制，亦可歸類為修正之網狀責任制²⁴。

3.2.2 依何種法律決定貨損責任

網狀責任制之缺點在仍須證明貨損發生之階段，才能依該階段之法律決定運

²² 例如：P&O Nedlloyd 之提單條款第 6 條規定：“.. the Carrier undertakes to perform and/or in his own or procure performance of the carriage of the Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading ... to Port of Discharge or the Place of Delivery, ... (1) if the stage of the Carriage during which loss or damage occurred is not known... (2) if the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred is known ...the liability of the Carrier is respect of such loss or damage shall be determined :”。

²³ 見 ICC Uniform Rules, Rules 11, 12, 13。

²⁴ 見該公約第 14 條、第 16 條至第 19 條之規定。

送責任。若無法證明貨損發生之階段，則須：

- (1) 另以契約規定運送人之免責事由及單位責任限制責任等事項²⁵，或
- (2) 另依法律規定²⁶。

因網狀責任制度並未加重運送人在現行法律下之責任，亦不違反各運送階段之強制管轄法律，故最廣為運送人所採納。但在另一方面，亦造成運送責任之分歧，蓋應由貨損階段之法律決定運送責任，若貨損階段不明才由運輸單據之規定或各國國內法規定決定運送責任。例如：依我國海商法第 75 條規定：

「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責。」（第 74 條第 1 項）²⁷「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。」

依上述規定，對於海陸聯運之場合，除非索賠人或運送人能證明貨損發生之階段²⁸，否則推定在海上運送階段發生貨損，由海商法管轄。上述條文之規定亦採網狀責任規定。

此外，大陸海商法規定：「複合運送經營人負責履行或組織履行複合運送合同，並對全程運輸負責。」（第 104 條第 1 項）；「貨物的滅失或者損壞發生於複合運送的某一運輸區段的，複合運送經營人的賠償責任和責任限制，適用調整該區段運輸方式的有關法律規定。」（第 105 條）；「貨物的滅失或者損壞發生的運輸區段不能確定的，複合運送經營人應當依照本章關於承運人賠償責任和責任限額的規定負賠償責任。」（第 106 條）

由大陸海商法上述三條文之規定可知，亦採網狀責任制度，由各階段之法律來決定運送責任。若貨物損壞階段不明時，則由大陸海商法定其賠償責任及責任限額，故與我國海商法之規定相同。

在採網狀責任制度下，運送人責任之有無及責任限制金額常因貨物毀損、滅失階段之不同而不同，雖有分歧，但因仍依各階段之法律決定複合運送責任，並未加重運送人在現行法律下之責任，故為運送人所樂於採行。

²⁵ 此等運送契約或提單條款應具效力，參本文 3.1.2 之分析。

²⁶ 例如我國海商法第 75 條第 2 項及大陸海商法第 106 條。

²⁷ Bill of lading 一詞在我國海商法稱「載貨證券」，在民法則稱「提單」。

²⁸ 端視何人主張該階段之法律應予適用；主張對自己有利之一方應負舉證責任，見我國民事訴訟法第 277 條。

3.3 單一責任制

在單一責任制(uniform liability system)下，不論貨損發生之階段為何，皆由簽發提單之複合運送運送人對貨主負責，而其責任之有無以及賠償金額等事項，則由契約作統一規定，不因貨損發生之階段不同而有差異。在此種制下，可避免貨損階段舉證之困難，蓋在分割責任制或網狀責任制下，貨主為主張那一運送人應負責任或應依何種法律負其責任，應先舉證證明貨損發生階段，但因貨損在運送人管領期間發生，貨主之此種舉證常有困難。

單一責任制雖可免除舉證責任之困難，但因各階段之強制性法律常有特約免責無效之規定²⁹，運送人必須制定一個至少不低於每一階段之最低強制責任的運送責任條款，才能使此種責任制生效。故通常須取其高者，而大幅提高運送人依現行法律下之責任。因此，此一責任制並不常見。

四、對複合運送提單條款之檢討與建議

4.1 運送義務相關規定

4.1.1 自由條款 (liberty clause)

自由條款使運送人有彈性安排、選擇運送方法之自由。合理之自由條款應可減少違約、不合理偏航 (unjustifiable deviation) 及被求償之風險，例如：

The carrier is entitled to perform the transport in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes, unless this document has indicated the intended journey routes, modes of transport and places of transshipment.³⁰

4.1.2 運送受阻 (hindrance)

本條款除一方面要求運送人在運送受阻時應盡合理努力完成運送外，另一方面規定運送人得以貨主費用安排其他方式之運送，或放棄運送，例如：

(1) ... the carrier is entitled to arrange any storage, handling and other services at

²⁹ 例如海牙規則第 3 條第 8 項、我國海商法第 61 條及 1956 年國際公路貨物運送公約(The CMR Convention, 1956)第 41 條。

³⁰ 除非契約另有明示規定運送路徑、方法及轉運地點，運送人應可在運送起迄點間，自由安排運送。

the place where the hindrance has occurred on behalf of the merchant at the merchant's risk and expenses.

- (2) If the hindrance or supervening event, which frustrated the adventure, has been removed, the carrier shall complete the carriage, if possible, subject to terms and conditions provided in this document, and the payment of additional freight charges according to an agreement with the merchant.³¹

4.1.3 再運送契約之訂定 (sub-contracting)

此等條款實務上又稱「喜馬拉雅條款」(Himalaya clause)，運送人可朝下列方向規定，以保障其權利：

- (1) The carrier shall be entitled to sub-contract on any terms³² the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing, handling and any other duties whatsoever undertaken by the carrier in relation to the goods.³³
- (2) The defences and limit of liability provided for in this document shall apply to any action against the carrier for loss or, or damage to, the goods, or delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort. If an action for loss or damage to the goods is brought against the carrier's servants, agents or any independent contractors,³⁴ such persons shall be entitled to avail themselves of the defences and limit of liability, which the carrier is entitled to involve under this document.
- (3) The expression 'independent contractors' in this document shall include stevedores, inland carriers, ocean carriers, terminal operators and any other persons who are directly or indirectly employed by the carrier for performing the contract, and their respective servants and agents.³⁵ When entering into this contract, the carrier does so not only on his own behalf but also as agent for the above persons.³⁶

³¹ 由此觀之，若不可能另行安排運送，或貨主拒付額外費用，運送人得不予另行安排。

³² 依此“on any terms”之文字，運送人得以再運送契約、再運送人之運價表上之條款拘束貨主，見英國判例 *The Pioneer Container* [1994] 2 All ER 250 at 265 per Lord Goff。

³³ 含海上及陸上運送、搬移、堆存及保管等作業階段，皆可訂立再運送契約，由第三人代為履行，而不致違反契約義務。

³⁴ 將運送人受僱人、代理人及獨立契約人納入保護範圍，見加拿大判例 *London Drugs v. Kuehne & Nagel* (1933) 97 DLR (4th) 261。

³⁵ 定義獨立契約人之範圍，並將其受僱人、代理人納入保護範圍。

³⁶ 以此段文字用以符合「契約關係原則」(doctrine of privity of contract)，使獨立契約人、其代理人

4.2 運送責任條款

4.2.1 當貨損發生階段不明時之責任 (when stage of loss or damage is unknown)

當貨損發生階段不明時，我國海商法第 75 條及大陸海商法第 106 條規定，推定其發生在海上運送階段，兩者對運送責任之規定主要依海牙威士比規則，使運送人得主張法定免責事由³⁷、責任限制³⁸及較寬鬆之提供適航能力船舶的義務³⁹、照料貨物義務等⁴⁰，故對運送人相當有利。惟為避完免因管轄法律未作此種規定，而無法主張上述利益，可在提單納入下列條款：

The Hague-Visby Rules (or Hague Rules) shall apply to the determination of the carrier's liability notwithstanding that the loss, damage or delay in delivery might not have occurred at sea.⁴¹

4.2.2 責任限制 (limit of liability)

運送人得另以下列條款規定單位責任限制：

When the carrier is liable for the loss of, or damage to, the goods, or delay in delivery, his liability shall, in any event,⁴² be limited to xxx per package or other shipping unit or xxx per kilogram weight of the goods, lost or damaged, whichever is the higher, unless the stage of loss, damage or delay in delivery is known so that the limit of liability of liability will be determined by mandatory laws at that stage.

此外，為能免除或限制間接損害 (consequential loss) 之責任，可納入下列條款：

Unless otherwise declared herein, the carrier shall in no circumstances be liable for any indirect or consequential loss or damage whatsoever arising.⁴³

運送人得以下列條款限制因遲延交付 (delay in delivery) 所生之責任：

及受僱人與貨主間能成立契約關係。

³⁷ 參海牙威士比規則第 4 條第 2 項。

³⁸ 參海牙威士比規則第 4 條第 5 項。

³⁹ 參海牙威士比規則第 3 條第 1 項。

⁴⁰ 參海牙威士比規則第 3 條第 2 項。

⁴¹ 劃底線部分為必要之條文，以下皆同。本段劃線文字之目的在將海牙威士比規則引入管轄內陸運送階段。內陸運送法規大都無類似海牙威士比規則第 3 條第 8 項之規定。

⁴² 加入 'in any event' 之效果可強調運送人在「任何情況下」，包括海上及內陸運送，或貨損發生之階段不明，皆可主張本條款之責任限制，除非另能舉證證明有相反之強制法律規定。

⁴³ 亦可以如下條款規定：Unless otherwise declared herein, the limit of liability provided in this document shall apply to the claim for any consequential loss or damage other than the loss of, or damage to, the goods.

- (1) The carrier's liability for loss resulting from delay in delivery shall, in any event,⁴⁴ be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight⁴⁵ (not including extra charges)⁴⁶ payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.
- (2) No compensation shall be payable for loss from delay in delivery unless notice has been given in writing to the carrier within 60 consequential days⁴⁷ after the day when the goods were delivered to the consignee, or when ...

4.2.3 免責事由 (exceptions)

運送人不應輕易變更運送契約免責事由，蓋變更之後果及風險甚難預估，且所使用之新條款及名詞未經明確判決，其定義易生爭議。較能為運送人接受之方案應為以海牙威士比規則為基礎⁴⁸，例如：

The contract evidenced by this document is deemed to be a contract as defined in Article 1(b) of the Hague-Visby Rules. The Hague-Visby Rule shall *mutatis mutandis* apply to any claim or dispute arising from this document, unless the stage of loss of, or damage to, the goods, during a stage other than the sea leg of carriage, so that the mandatory laws of that stage shall apply.⁴⁹

但在另一方面，將海牙威士比規則之免責事由引入免除運送人陸上運送之風險，亦可能被批評違反加重運送人責任之國際立法趨勢，故亦可改採下列條款：

Unless the stage where the loss of, or damage to, the goods, or delay in delivery, is known to have occurred at a particular stage and the mandatory laws of that stage shall apply,⁵⁰ the carrier is not liable for any loss of, damage to, the goods, or delay in delivery, which was caused by (a) strike, lockout, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the carrier could not avoid by the exercise of reasonable diligence; (b) any cause or event which the carrier could not avoid and the

⁴⁴ 此處之 'in any event' 表示本條款之責任限制可適用於任何因遲延交付所致之間接損害或經濟損失 (economic loss)。

⁴⁵ 參考複合運送公約第 18 條第 4 項之規定。

⁴⁶ 亦即不含倉儲及貨櫃延滯費、留滯費。

⁴⁷ 參考複合運送公約第 24 條第五項之規定。惟六十天之通知或許太長，運送人可予縮短以便能向應負責任之實際運送人追償。

⁴⁸ 另亦可再對陸上運送常見風險附加其他免責事由。

⁴⁹ 若本運送契約主要由海上運送人承運，除非另有相反證明，將本運送契約視為海牙威士比規則所定義之運送契約應屬合理。參我國海商法第 75 條及大陸海商法第 106 條亦持類似之見解。

⁵⁰ 基於本段文字，若能證明貨損階段，仍以該階段之強制管轄法律決定免責事由。

consequences of which he could not prevent by the exercise of due diligence;⁵¹
(c) ...

4.3 貨櫃運輸 (container transport) 條款

對於貨櫃運輸所生之問題，得以下列修正條文規定：

- (1) FCL shipment: The carrier shall not be responsible for the safe and proper stowage of goods in a container if that container is packed by the shipper or shipper's agent, who shall properly seal that container. If the original seal is intact at delivery, the carrier shall not be liable for any shortage, or damage due to bad packing. The shipper, consignee and holder or owner of the goods agree to indemnify the carrier for any loss, damage or injury, including fines, penalties, and any other expenses resulting from their packing, unpacking, inland haulage or any other operations of that container.⁵² The shipper or shipper's agent shall carefully inspect and clean the container before packing it. Acceptance and packing of that container shall be prima facie evidence⁵³ that the container supplied by the carrier was sound, clean and suitable for use and shall relieve the carrier of responsibility for any loss, damage or injury resulting from the condition of that container.
- (2) The right to use general-purpose containers: The merchant accepts that the carriage may properly be undertaken in a general-purpose container. A ventilated or refrigerated or any other special purpose container will not be used unless specially provided. The acceptance of booking of particular goods shall not infer that the carrier agrees to use a special purpose container for carriage of such goods.⁵⁴
- (3) The safety of containers: The carrier shall not be responsible for the defective condition of the container if he has exercised due diligence to make it fit for the purposes of carriage of goods and that defective condition cannot be detected

⁵¹ 若不能證明貨損階段，則仿照複合運送公約第 5 條規定，須由運送人證明已盡必要注意（但仍較該公約要求之「一切合理措施」為輕）才能免責。

⁵² 此一條文使運送人及其代理人等得向貨主追償因貨主在其負責之運送及堆存作業之過失所致損害賠償。

⁵³ 因此，貨主仍得以反證推翻此一表面證據。

⁵⁴ 此段文字可避免運送人因接受特殊貨物（例如農產品）之訂載，而有默示使用特殊貨櫃（例如冷凍櫃）之合意。

by apparent inspection at the time when he releases the container to the shipper or shipper's agent, or when he accepts it from the shipper or shipper's agent, or when he loads it on to any inland vehicle or ship for carriage.⁵⁵

4.4 貨物交付 (delivery)

運送人得以下列條款釐清貨物交付責任：

- (1) Right place: If no 'Place of Delivery' is named on the face hereof, the carrier shall be at liberty to discharge the goods at the port of Discharge or onto any wharf, place or container terminal.⁵⁶ The merchant shall take delivery of the goods upon discharge or within a specific time according to the applicable tariff of the carrier or any person acting on his behalf, whether or not a notice of arrival has been given.⁵⁷ If a 'Place of Delivery' is named on the face hereof, the merchant shall take delivery of the goods at the terminal, within the time, provided either by a notice of arrival or by applicable tariff of the carrier or any person acting on his behalf. The carrier shall not undertake the responsibility to deliver the goods to the merchant's premises unless it is specially provided or no proper terminal is available at the place of delivery.⁵⁸
- (2) Right person: Where this document is issued in a negotiable form (to order or to a named consignee),⁵⁹ the carrier shall be discharged from his obligation to deliver the goods when he or any person acting on his behalf has bona fide delivered the goods against surrender of one of the original documents.⁶⁰ Where this document is issued in a non-negotiable form, the carrier shall be discharged from such an obligation

⁵⁵ 本條款目的在免除運送人因貨櫃不具適載能力 (cargoworthiness) 所致損害之責任。

⁵⁶ 依此文字，運送人得將貨物寄存於卸貨港附近之貨櫃場，以履行交付之義務。但仍須考慮契約其他條款，例如自由條款 (liberty clause)，以決定何者為正確交付地點。

⁵⁷ 但仍須給予受貨人合理時間提貨。此段文字可避免受貨人以未收到貨到通知作為抗辯。但為安全起見，可再加入 'Failure to give such a notice shall not involve the carrier in any liability nor relieve the merchant any obligation hereunder' 之文字。

⁵⁸ 尤其以鐵路從事複合運送，運送人未必承擔「戶到戶運輸」(door to door service) 之義務，以此段文字可避免糾紛。

⁵⁹ 記名式提單 (straight bill of lading) 是否得背書轉讓，可能因管轄法律不同而異。例如：我國民法第 628 條規定：提單縱為記名式得以背書移轉於他人，但提單上有禁止背書之記載者，不在此限；大陸海商法第 79 條則規定記名提單不得轉讓；依英國法則僅能由託運人背書轉讓給該記名之受貨人，此後則不能再背書轉讓。故以此文字可避免爭議。

⁶⁰ 本段文字並未要求受貨人背書，以避免在實務上未能取得或無法鑑識適當背書 (duly endorsed) 之困難；參複合運送公約第 6 條第 1 項。

when he has bona fide delivered the goods to the consignee named in this document or to such other person as he may be irrevocably instructed upon proof of his identity.

- (3) Local by-laws: The carrier shall discharge his obligation to deliver the goods when he has handed over the goods without the surrender of the bill of lading to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.⁶¹
- (4) Period of involuntary bailment: If the goods have not been taken delivery of by the merchant within a reasonable time after the carrier has called upon him to take such delivery, the carrier or a person acting on his behalf shall be at liberty to place the goods in safe custody on behalf of the merchant at the merchant's risk and expense,⁶² or dispose of the goods according to the contract, the law or the usage of trade at the place of delivery.⁶³ If it appears at any time that the goods cannot safely or properly be carried or carried further, the carrier may give notice to the merchant and follow the merchant's instruction, or if the merchant's instruction is unobtainable,⁶⁴ take any measures, and/or unpack the goods if packed in containers, and/or abandon the carriage, and/or store them ashore or afloat, at any place. The abandonment or storage shall be deemed to constitute a right delivery. The merchant shall indemnify the carrier against any additional expenses so incurred.

4.5 貨損理賠 (cargo claim) 條款

4.5.1 法律與管轄 (law and jurisdiction)

在大部分情況下，以運送人之主營業所之法院及由當地之法律管轄應屬合理，例如：

Any claim or dispute arising under this document be determined by the courts, in accordance with the law, at the place where the carrier has his principal place of business, or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant,⁶⁵ or at the option of the claimant at the place where the goods were taken in

⁶¹ 此一條款採用複合運送公約第 14 條第 2 項 (b) 款之規定。

⁶² 'on behalf of the merchant' 亦代表運送人在寄存時，除為貨主之代理人外，亦應考慮貨主之利益。

⁶³ 僅貨主未在合理期間提貨之事實，並不能使運送人擁有此一處分貨物之權利。必須依契約、法律或證明有此一商業習慣才可。

⁶⁴ 運送人應證明無法與貨主連繫，或無法取得貨主指示，且為貨主之利益而處置，才能免責。

⁶⁵ 採複合運送公約第 26 條第 1 項之規定。

charge by the carrier or his agent or at the place designated for delivery⁶⁶.

4.5.2 訴訟時效 (time bar)

運送人常希望能在管轄法律規範下，縮短訴訟時效，例如：

Except that the stage of loss, damage or delay is known to have occurred during a particular stage, then the limitation of action provided by the mandatory law of that stage applies,⁶⁷ the carrier shall be discharged of all liability under this document unless suit is brought within one year (or nine months) after: (1) the delivery of the goods; or (2)...

4.6 其他條款

4.6.1 危險品運送 (dangerous goods)

危險品運送之複合運送常涉及當地法令規章，故建議納入以下條款：

- (1) Where the consignor hands over dangerous goods to the carrier or any person acting on his behalf, the consignor shall inform of the dangerous nature of the goods and, if necessary, the precautions to be taken.
- (2) The consignor shall mark or label dangerous goods and stow the goods (if an FCL shipment) in a manner in compliance with all laws or regulations which may be applicable during the carriage.

4.6.2 引入條款 (incorporation clause)

運送人得在託運單及提單中納入如下之引入條款，以強調提單各項條款之效力：

The terms of the carrier's standard conditions and tariff (including those relating to pre-carriage and on-carriage) ⁶⁸ applicable at the date of shipment, as well as any international convention or national law, which is compulsorily applicable to the contract evidenced in this document, are incorporated herein. Copies of the carrier's standard conditions and tariff applicable hereto may be inspected or will

⁶⁶ 可另由求償人選擇在收貨或交貨地點之法院，以配合複合運送實務。

⁶⁷ 海牙威士比規則第 3 條第 6 項規定為一年。內陸運送則可能依貨損階段之管轄法律，例如我國民法第 623 條規定自運送終了或應終了之時一年。

⁶⁸ 運送人之運價表含內陸運送之費率及運送條件，故對複合運送內陸運輸之安排及責任內容相當重要。

be supplied on request at the office or web-side of the carrier or their principal agents⁶⁹.

五、結論與建議

5.1 運送責任分歧之問題

目前生效之海上運送國際公約共有海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則三種，各國依其國情、條件而選擇採納方式⁷⁰。而目前 1980 年複合運送公約尚未生效，因此大都依貨損發生階段之內國法決定運送人責任⁷¹。但常因受訴法院及管轄法院不同，運送責任之內容亦隨之不同。此種運送責任分歧之現象往往造成求償人遊走選擇法庭。運送責任國際立法多元化，常使運送人責任呈現分歧而不易預估其運送責任及風險之困難⁷²。故有賴各國立法及司法之努力⁷³，使運送人責任更趨明確。但在另一方面，運送人亦得以修正運送契約或提單條款規定，使其責任更為確定，避免不可預測之責任風險⁷⁴。

5.2 權利義務之平衡

以海上運送為主體之國際複合運送，其運送人責任之立法，經一百餘年來（自美國一八九三年哈特法（the Harter Act 1893）之訂立）之發展，已在各利害關係人間達到巧妙的平衡（其貨損求償關係，如圖 1 所示）。由 1978 年漢堡規則尚未被廣為接受，而 1980 年複合運送公約尚未生效，可知此一平衡至今仍不易被打破，新的平衡亦不易迅速被建立。各國立法仍以採海牙規則或海牙威士比規則為基礎之運送責任體制。

⁶⁹ 此段文字可避免貨主以不知有此等條款，作為複合運送運送契約不含某一條款之抗辯。

⁷⁰ 見本文 2.1 及 2.2 所述。

⁷¹ 見本文 3.1 所述。

⁷² 見本文 4.1 所述。

⁷³ 例如在海上運送部分，除免責事由及責任限制外，其他部分可局部採納漢堡規則之規定。

⁷⁴ 另見本文 3.2 及 4.2 所述。

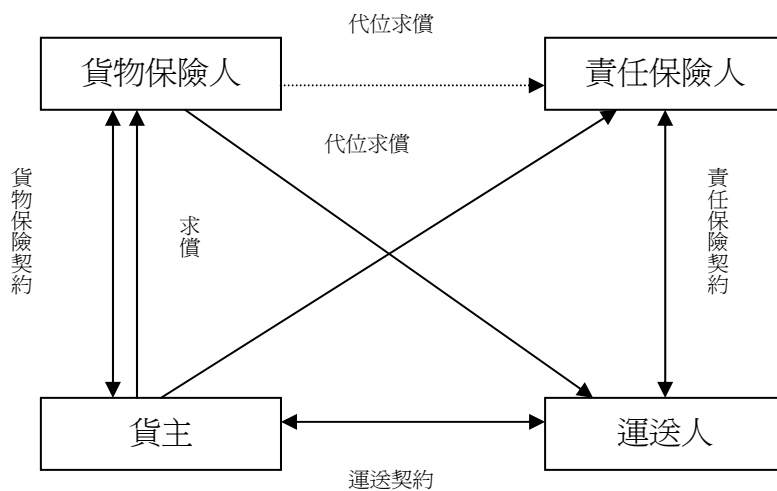


圖 1 貨損求償關係圖

5.3 因應之道

對於運送人責任分歧及貨損發生階段不易舉證之問題，運送人通常在管轄法律限制下，得以運送契約或提單條款作明確規定。尤其對於貨損發生階段不明，除非管轄法律另有規定⁷⁵，運送人應可以契約或提單條款另定運送責任之內容或決定方式，不受特約免責無效之限制⁷⁶。

此外，運送人亦得以契約或提單條款規定管轄法律及法院（law and jurisdiction）、舉證責任之分配等事項，以解決求償方式不明確及貨主遊走選擇法庭地之問題。

⁷⁵ 例如我國海商法第 75 條及大陸海商法第 105 條、第 106 條之破規定。

⁷⁶ 參海牙威士比規則第 3 條第八項或我國海商法第 61 條、大陸海商法第 40 條，蓋三者皆僅適用於貨損階段已知在海上運送階段發生。若法律無特別規定（例如我國海商法第 75 條，大陸海商法第 106 條），當貨損發生階段不明，運送人仍得以契約條款約定運送責任之內容。

參考書目

1. Asariotis, R. and M.N. Tsimplis, “*The Proposed US Carriage of Goods by Sea Act*” [1999] LMCLQ 126.
2. Boyd, S C., ed. “*Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*” , 20th ed., Sweet & Maxwell, London, 1996.
3. Chang, Chih-Ching, “The Determination of Applicable Law on Multimodal Transport Contracts under the ROC Law”, *Journal of Maritime Science*, Vol. 9, pp. 29-46.
4. Diamond, A. “Liability of the Carrier in Multimodal Transport” , *International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions* ,p. 35, ed. by Schmitthoff, C.M. and Goode, R.M. London: Centre for Commercial Law Studies, 1989.
5. Diamond, A. “*The Hague Visby Rules’ in The Hague-Visby Rules and the Carriage of Goods by Sea Act*” , 1971 (A one-day seminar organised and published by Lloyd's of London Press, December 8, 1977).
6. Jackson, D. etc., “*Bills of Lading: Law and Contracts*”, Lloyd’s of London Press, 2000.
7. Jackson, D.C. “*The Hague-Visby Rules and Forum, Arbitration and Choice of Law Clauses*” [1980] LMCLQ 159.
8. Lloyd's of London Press. “*A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules -- An LLP Special Report*”, London: Lloyd's of London Press, 1985.
9. Maskell, J. “*The Influence of the New Rules on Contracts of Carriage’ in The Hague-Visby Rules and the Carriage of Goods by Sea Act*” , 1971 (A one-day seminar organised and published by Lloyd's of London Press, December 8, 1977).
10. Schmitthoff, ed., “*International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions*”, Centre for Commercial Law Studies, London.
11. Wilson, J.F. , “*Carriage of Goods by Sea*”, 3rd, Pitman Publishing, London 1998.
12. Yates, D. ed. “*Contracts for Carriage of Goods -- by Land, Sea and Air*”. London: Lloyd's of London Press, 1993.
13. 柯澤東， “海商法論”，作者自行，1998年。
14. 柯澤東， “最新海商法---貨物運送責任篇”，元照出版，2000年

15. 張志清，“載貨證券的功能與貨損索賠：論我國海商法與海牙威士比規則相關規定之比較”，**航運季刊**，第九卷第二期，2000年。
16. 張志清，“論我國海商法下貨物運送人之基本義務及強制責任”，**運輸計劃季刊**，第三十卷第三期，頁 679-714，2001年。
17. 張志清，“複合運送及轉船運送之運送責任研究”，**海運研究學刊**，第十一期，頁 97-104，2002年。
18. 梁宇賢主編，“**兩岸海商法比較導讀**”，五南圖書，1998年。
19. 梁宇賢，“**海商法論**”，修訂四版，三民書局，1994年。
20. 曾國雄、張志清，“**海商法**”，二版，作者自行，2003年。
21. 曾國雄、張志清、鍾政棋，“**載貨證券理論與實務**”，二版，作者自行，2000年。