

澎湖船舶運送業、物流業、郵局託運流程 及貨損責任之研究

A Study on the Shipping Processes and Cargo Liabilities of Shipping Carriers, Logistics Providers and the Post Office in Penghu

賴阿蕊 (A-Jui Lai)^{①*}、林蔚婷 (Wei-Ting Lin)^②、周瑩姿 (Ying-Zi Zhou)^②、

郭紋君 (Wun-Jyun Kuo)^②

摘要

澎湖物資進出多半仰賴低成本的海運，除臺華輪外，有四家船舶運送業提供雜貨運送，經營的船舶均為雜貨船或半貨櫃船。而物流業及郵局與船舶運送業簽約，協定運送事宜，讓交寄的貨物與郵件得以往返臺灣、澎湖兩地。本研究即探討澎湖海上貨物運送現況及責任，包括：澎湖的船舶運送業、物流業、郵局的託運流程以及貨損責任等問題，並對澎湖海上貨物運送提出建議。

關鍵字：離島、海運、物流、郵局、責任

Abstract

In Penghu, imported and exported goods are mainly transported by low-cost shipping companies. There are currently Tai-Hwa Liner and the other four carriers that provide mail and general cargo freight services between Penghu and Taiwan. Both logistics service providers and the post office have signed agreements with these shipping carriers. This study reviews the status quo of Penghu's maritime

①* 通訊作者，國立澎湖科技大學航運管理系助理教授；聯絡地址：880 澎湖縣馬公市六合路 300 號，國立澎湖科技大學航運管理系；E-mail: ajlai@npu.edu.tw。

② 國立澎湖科技大學航運管理系學士。

cargo transport market and investigates the liabilities these carriers bear. The shipping processes and cargo liabilities of shipping carrier, logistics provider, and the post office in Penghu are addressed. The recommendations on Penghu's maritime cargo transport are then provided.

Keywords: Offshore islands, Maritime, Logistics, Post office, Liabilities

壹、緒論

澎湖物資進出多半仰賴海運，以降低運輸成本。目前澎湖主要有四家船舶運送業提供雜貨運送，包括：(1) 海盛航運、永發海運（相同經營者）；(2) 長奕海運；(3) 嘉明海運；(4) 澎湖航業、明鑫輪船（相同經營者）。這些業者的船舶皆為總噸位 20 以上之動力船舶，從事貨物運送而受報酬，其運送責任應受「海商法」的規範。行駛高雄－馬公航線的客貨輪－臺華輪，也提供貨物、貨車運送等業務。

現今臺灣物流業蓬勃發展，許多業者看中澎湖物流市場的潛力，開始進駐澎湖，提供便利的貨物託運服務。目前澎湖主要有四家物流業：臺灣宅配通公司、統一速達物流公司（宅急便）、嘉里大榮物流公司、中連汽車貨運公司。這些業者中，僅中連汽車貨運公司提供澎湖各離島的配送，其餘三家業者則僅提供澎湖本島（馬公市、湖西鄉）、白沙島、西嶼（漁翁島）等地的運送服務。

郵局在澎湖本島（馬公市、湖西鄉）、白沙鄉、西嶼鄉、望安島、七美島等地設

有支局，其餘各離島的郵政業務則交由當地代辦所，包括：虎井、吉貝、員貝、鳥嶼、大倉、將軍、花嶼、東坪、西坪、東吉等代辦所。目前桶盤嶼並無代辦所，郵件不定期由當地居民分送。郵局自 2004 年開辦冷凍冷藏貨物的寄送服務「優鮮配」，對澎湖地區民眾郵寄海鮮食品，頗稱方便，但多年來持續虧損下，2013 年 3 月 26 日起停辦（黃政義，2013）。

託運人可將貨物交由物流業或郵局，或委託船舶運送業。目前澎湖物流業及郵局，就澎湖、臺灣間的海上貨物運送，皆委託船舶運送業。多數澎湖經營雜貨運送的船舶運送業，在船期資訊、運費報價、託運條款、貨損賠償等，均缺乏公開的資訊供託運人參考，也因此託運人多為固定合作的貨主。

澎湖海上貨物運送，有其風險，例如，2012 年 6 月 10 日，「永發輪」貨輪自嘉義縣布袋港開往澎湖，出港不久，因機械故障失去動力，擱淺在東石外海約三哩處，事後，船公司將貨輪拖回布袋港檢修（黃煌權，2012）。另外，2012 年 12 月 22 日晚上，「永發輪」從澎湖返回布袋港

途中，船身擱淺、船艙進水，貨物毀損，其中包括郵局及物流業等近千件貨品(魏斌、李宗祐，2012)。這麼多貨物的泡水毀損，影響層面遍及澎湖居民、機關行號等。

本研究即探討澎湖海運貨物運送現況及責任，貨物主要以雜貨為主，探討的主題包括：澎湖的船舶運送業、物流業、郵局的託運流程及貨損責任等問題，並對澎湖海上貨物運送提出建議。

貳、文獻探討

倪安順(1986)指出離島航業發展遲緩，受到先天條件的限制，船舶本身設備差，港埠配合設施不足，貨源較少，貨物、船舶、港埠三方面無法密切配合。

賴瑞應等人(2004)指出澎湖縣政府在龍門及鎖港二處漁港設有客貨碼頭，造成馬公商港與這些漁港間不公平競爭問題，建議組成澎湖國內商港港群，將港口功能分工，進而發揮整體港埠效益。高雄港務局(今臺灣港務公司高雄港務分公司)於2009年11月16日自澎湖縣政府接管龍門尖山港，配合馬公港區，建構一港兩碼頭區的澎湖商港，施行客貨分離，將馬公港區劃分為客運碼頭，龍門尖山港區則定位為貨運碼頭(鄭宇捷等人，2011)。

倪安順(2006)指出臺灣地區港埠分布密度高，在全島貨物資源有限，及國家有

限資源下，考量港埠發展及分配運用，建議建立港埠分級制度，將臺灣地區港口分為4~5個等級，劃分為二個或四個港群，在港群管理方面，較低等級的地方港(衛星港)應支持中心港，中心港則應技術支援衛星港，其中，布袋港、安平港、馬公港均為高雄港的衛星港。

澎湖海運除載運一般貨物外，尚包括廢棄物清運。賴阿蕊等人(2013)探討澎湖縣垃圾轉運臺灣焚化處理，以2012年為例，得標廠商欣欣環保公司，委託澎湖航業的延鴻輪(YI HUNG)載運，每年垃圾轉運量約13,600噸，每日約37噸。

張志清(2001a)將國際複合運送責任制度分為：(1)分割責任制：簽發複合運送載貨證券之運送人，僅對其實際從事運送階段之貨損負責；(2)網狀責任制：簽發載貨證券之運送人，應負運送全程之責任，惟運送人責任仍依貨損階段而定；(3)單一責任制：簽發載貨證券之運送人對貨主負責，而其責任則由契約統一規定，不因貨損階段而不同；其中，單一責任制雖可免除貨損階段舉證之困難，但運送人必須制定達到各運輸階段之最低強制責任的運送責任條款，如此將提高運送人的法律責任。

張志清(2001b)探討我國海商法下貨物運送人之基本義務及強制責任，基本義務包括：(1)提供具有適航能力船舶；(2)照料貨物；(3)不做無正當理由之偏航等。強制責任包括：(1)除法定免責事由

外，不得以特約免責之限制；(2) 單位責任限制；(3) 危險品等特殊運送之責任；(4) 受僱人、代理人及獨立契約人之責任等。

張志清等人 (2004) 以自由貿易港區物流業為主體，分析其整合各項物流機能時所採之貨損責任制度，例如：當採網狀責任制時，港區物流業為港區物流契約之當事人，其餘相關業者則為其履行輔助人；若貨損發生階段已知，可分別依運送階段、倉儲階段、裝卸作業階段等，處理貨損理賠；若貨損階段不明時，則依契約約定，或適用某一特定之國內法 (例如，海商法)。

杜思揚 (2013) 概述定期海運業的策略聯盟、航商間合作案例等，例如：以策略聯盟的方式，聯營及艙位互換、簽訂運費協定等方式，提高服務水準、加強市場占有率、降低營運成本、共同分攤風險以及責任等，並建議定期海運業者應：(1) 降低營運成本，例如：減少不必要的人力成本，在景氣不好時將較舊的船隻轉賣或拆解；(2) 持續加強供應鏈協同合作，以期提高競爭力，並加強組織績效。

相同。海盛航運公司有兩艘船舶：(1) 山寶輪 (SAM BO LUN)，670 噸；(2) 山寶貳號 (SAM BO II)，1,376 噸。行駛的航線皆為澎湖龍門尖山港往返嘉義布袋港，載運的貨物多屬民生用品、雜貨等。澎湖的物流業及郵局皆與海盛航運公司合作。

海盛航運公司 (永發海運) 的「貨物清單」如圖 1，其背面為空白，無託運條款。待貨物運送至目的港時，受貨人可憑託運人傳真或郵寄的貨物清單，自行到碼頭領貨，或請海盛航運公司運送至指定收貨地。海盛航運公司裝運貨物情形，如圖 2 所示。

永發海運股份有限公司		TEL: 995
收貨主		FAX: 995299
日期		備註
出貨主	件數	金額
常	7	37.196
		131.12
低	11	57.258
		24.68
共	18	273.15
		246
	青	
	手	

簽收人：_____

圖 1 海盛航運公司 (永發海運) 的貨物清單

參、澎湖船舶運送業

3.1 海盛航運、永發海運

海盛航運公司與永發海運公司經營者

3.2 長奕海運

長奕海運股份有限公司擁有一艘船舶：長奕輪 (CHAN YI)，1,215 噸，行駛



(a) 海盛航運(永發海運)的貨車



(b) 海盛航運的貨櫃(冷藏櫃)



(c) 海盛航運的貨櫃



(d) 海盛航運將貨物裝船

資料來源：本研究拍攝。

圖 2 海盛航運公司裝運貨物情形

往返嘉義布袋港與澎湖龍門尖山的航線，載運的貨物種類為民生用品、汽機車、建材、雜貨等。該公司直接於貨主出示的出貨單上簽名註記。運費以貨物的重量或材積重計算，材積重以貨物包裝的長 × 寬 × 高(公分)再除以 5,000。受貨人需憑託運人傳真或郵寄的出貨單，自行至目的港碼頭領貨。長奕海運公司裝運貨物情形，如圖 3 所示。

3.3 澎湖航業、明鑫輪船

澎湖航業、明鑫輪船公司的經營者相

同，兩家公司各擁有一艘船舶，分別為延鴻輪(YI HUNG)，937 噸，及延聯輪(YIN LIAN)，996 噸。行駛航線均為往返高雄港與澎湖龍門尖山港，亦有於臺南將貨物集結後，以貨車運至高雄港，再以船舶運至澎湖龍門尖山港。運送的貨物為民生用品、汽機車、建材、砂石、散裝水泥、雜貨等。貨物的運費以每體積噸 605 元(未稅)計算。受貨人需自行憑託運人郵寄或傳真的「貨物託運計算清單」(圖 4)，至目的港碼頭領貨。裝運貨物情形，如圖 5 所示。



(a) 長奕海運的貨櫃



(b) 長奕海運將貨櫃裝船

資料來源：本研究拍攝。

圖 3 長奕海運公司裝運貨物情形

貨物託運計算清單 NO. _____

民國 年 月 日 船名： 延鴻 延聯 航次：_____ 由馬公－高雄

託行號： 姓名： 運地地址： 人電話：				收行號： 姓名： 貨地地址： 人電話：				
貨名	件數	才數	噸位	項別	費別	現收	元收	向收
				船運費				
				馬公裝卸費				
				車工出庫				
				高雄起卸費				
				高雄代工				
				代辦費				
				營業稅				
				合計				
備註：						點貨員：		

圖 4 澎湖航業「貨物託運計算清單」

3.4 嘉明海運

嘉明海運公司的據點位於鎖港，其客戶多為散戶或小型私人企業。該公司擁有的船舶為嘉明輪，588 噸，行駛航線為嘉義布袋港往返澎湖鎖港，載運的貨物種類包括：建材、砂石、家具、大宗貨物、雜

貨等。運價以貨物種類來區分，家具類以材積計，水泥則以噸數計，其他貨物則以該物品之尺寸大小來計算。受貨人可選擇自行憑託運單到目的港碼頭領貨，也可請船公司幫忙聯絡貨車載運。嘉明海運公司託運單(如圖 6)，裝運貨物情形(如圖 7)。



(a) 位於鎖港的嘉明海運



(b) 嘉明海運的貨櫃

資料來源：本研究拍攝。

圖 7 嘉明海運公司裝運貨物情形



(a) 堆高機自船艙跳板駛入駛出



(b) 船尾貨艙吊桿吊掛貨物

資料來源：本研究拍攝。

圖 8 臺華輪裝卸貨物情形

3.6 小結

目前澎湖提供散雜貨運送之船舶運送業、船舶、航線及船期，彙整如表 1。行駛的港口以嘉義布袋、澎湖龍門尖山為主，其次有高雄、澎湖鎖港等。澎湖航業、明鑫輪船公司(相同經營者)皆為有貨物運送才開船，其餘業者皆有固定船期。海盛航運、嘉明海運、臺華輪為每日

開航，長奕海運為週一～六開航。

目前澎湖船舶運送業僅嘉明海運有較為正式的託運單，其餘如海盛航運公司(永發海運)的貨物清單、澎湖航業「貨物託運計算清單」等，僅是簡單的收據。託運單上應有託運條款，且有多聯單的設計，船公司可留存其中一聯託運單，作為後續作業之用，例如：領貨查核、貨損理賠、營運統計等。

表 1 澎湖船舶運送業、船舶、航線及船期

船舶運送業	船舶	航線	船期
海盛航運	山寶輪	嘉義布袋－澎湖龍門尖山	每日，澎湖約 14 點開船。
	山寶貳號		
長奕海運	長奕輪	嘉義布袋－澎湖龍門尖山	週一～六，澎湖 12 點～13 點開船。
嘉明海運	嘉明輪	嘉義布袋－澎湖鎖港	每日，澎湖 13 點～14 點開船。
澎湖航業	延鴻輪	高雄－澎湖龍門尖山	有貨才開，澎湖週六 22 點開船。
明鑫輪船	延聯輪		
臺灣航業	臺華輪	高雄－澎湖馬公	每日，澎湖 15:00 或 16:00 開船。

資料來源：本研究整理。

臺華輪「貨運須知」提供運費計算的詳細規定，其餘業者並無公開之價目表。本研究以一件常溫貨物，長 120 公分，寬 60 公分，高 90 公分，重 60 公斤，向各業者詢價，如表 2 所示。

表 2 澎湖船舶運送業對常溫貨物 (120×60×90 公分，重 60 公斤) 之運費報價

船舶運送業	預估貨物運費
海盛航運	約 350 元
長奕海運	約 100 元
嘉明海運	約 250～300 元
澎湖航業、明鑫輪船	約 450 元
臺灣航業 (臺華輪)	約 300 元

資料來源：本研究整理。

肆、澎湖物流業及郵局

4.1 臺灣宅配通公司

臺灣宅配通公司經營的主要業務為常溫宅配、低溫宅配、當日宅配、機場行李宅配等，並有全家、萊爾富、家樂福……等代收店提供代收服務。臺灣宅配通澎湖

營業所，位於馬公市西文里西文澳 86-8 號。

託運人自行攜貨物至臺灣宅配通公司的服務據點或代收店，亦可電請該公司到府收貨，填寫託運單並交付運費。託運貨品(含包裝)長、寬、高之總和不得超過 150 公分(低溫貨品不得超過 120 公分)，重量不得超過 20 公斤，價值超過三萬元不受理託運。

臺灣宅配通公司將貨物依送達地區分類，裝於各籠車，用保鮮膜包裹籠車外部，將籠車運至碼頭，船公司確認籠車數量後，在貨物清單上簽名。船舶到達目的港後，臺灣宅配通公司依貨物清單領取貨物，另行配送。

4.2 統一速達公司

統一速達公司(黑貓宅急便)主要業務有機場宅急便、常溫宅急便、低溫宅急便、當日宅急便等，與統一超商、康是美等代收店合作。澎湖的營業所位於馬公市西文里 10-3 號。

託運人可至統一速達營業據點或其代收店寄件，或是電洽該公司到府收件，填寫託運單交付運費。託運貨品(含包裝)長、寬、高之總和不得超過 150 公分，低溫貨品不得超過 120 公分，重量不得超過 20 公斤，不受理單件價值超過新臺幣二萬元的物品等。貨品依地區不同，分裝於不同的籠車，外部用保鮮膜包裹。

統一速達將籠車裝上該公司的貨車，將籠車運至船公司碼頭，船公司核對貨物清單上的數量並簽名。統一速達憑貨物清單於目的港領貨後，另行配送。圖 1 為海盛航運公司(永發海運)給統一速達的貨物清單，備註欄中填寫的是籠車的編號。統一速達公司的倉儲空間、保溫櫃，如圖 9 所示。

4.3 嘉里大榮物流公司

嘉里大榮物流公司主要提供低溫、常

溫物流配送、國際快遞、貴重品運送、機器等加大貨物運送等服務。澎湖營業所設於澎湖縣馬公市石泉里 130 號。

託運人可將託運貨品送至嘉里大榮的營業所，或電洽公司到指定地點收件。託運人取件時，可至營業所提領，或由公司送至指定地點。運費計算以 30 公分的立方體為一材(27,000 立方公分)，一材等於 10 公斤計算，再以材積和重量兩者取較大者計算運費，單筆貨物總材積最低以三材計。貨物報值需加收貨品價值的 1%，報值金額以五萬元為上限。

嘉里大榮公司將託運貨品由公司貨車送至港口，並依冷凍、冷藏櫃裝載，常溫物品則依收貨地區，以籠車或棧板分裝，再用保鮮膜包覆，送交海盛航運裝船。嘉里大榮公司依傳真過來的貨物清單，至目的港領貨。嘉里大榮公司的倉儲空間，如圖 10 所示。



(a) 倉儲空間



(b) 保溫櫃

資料來源：本研究拍攝。

圖 9 統一速達公司的倉儲空間、保溫櫃



資料來源：本研究拍攝。

圖 10 嘉里大榮公司的倉儲空間

4.4 中連汽車貨運股份有限公司

中連汽車貨運公司主要運送的貨品除了一般的包裹外，也接受機車、電器用品、玻璃等貨物的託運。澎湖為代辦站所，位於馬公市東衛里 71-1 號。該公司於澎湖的配送範圍包括澎湖本島（馬公市、湖西鄉）、虎井嶼、桶盤嶼、白沙嶼（含吉貝嶼、鳥嶼、員貝嶼、大倉嶼）、西嶼（漁翁島）、七美鄉、望安鄉（含將軍澳嶼、花嶼）等。

託運人可選擇將貨物拿到中連貨運的代辦站所，或請中連貨運前往收件。託運人可到代辦所提領貨物，也可選擇將貨物送到指定地點。運費依貨物包裝尺寸計算，重量不得超過 30 公斤。貴重物品須報值，另加收報值額 0.4% 的報值費。

中連汽車貨運在澎湖的貨運量不大，一般約累積 2 ~ 3 天的量，才將託運的貨

物集中送到港口，貨物以棧板裝載，記錄棧板和材積數，並將貨物清單給海盛航運簽名，到目的港時憑貨物清單提領貨物。

4.5 郵局

澎湖郵局位於馬公市中正路 70 號，主要業務有遞送郵件、儲金、匯兌等。託運人可前往郵局寄件，或請郵局派員上門收件（快遞）。郵局運費計算以重量為主，單件重量不得超過 30 公斤。包裹外箱尺寸長寬高總計逾 150 公分者，每超過 10 公分須另加收 10 元，任一邊不得超過 150 公分，以 $1 \times \text{長} + 2 \times \text{寬} + 2 \times \text{高}$ 之尺寸計算，合計不得超過 300 公分。運費計算根據包裹、信件之資費表。

澎湖郵局採公開招標方式選擇合作的船舶運送業，2012 年由海盛航運得標，契約期間為一年，最多得續約二次，每次一年。郵局將信件依平信、掛號信分別裝袋，連同包裹放入籃車，依地區分

裝，再由海盛航運的貨車將籃車運送至港口。根據「101 年度澎湖郵局委外承攬普通郵件、包裹郵件運輸採購案契約書」，郵件交運時，由澎湖郵局繕造「收發郵件路單」一式三份，載明交運日期、接收局名、郵件號碼、種類及數量等項，由海盛航運人員當場驗明後，將其中一份路單簽章交還澎湖郵局作為憑證，其餘二份隨同郵件交臺南郵局當場點驗郵件無誤後簽章，再將其中一份路單交還海盛航運。郵件一經簽收，即由簽收之一方負責。郵局的籃車、郵袋，如圖 11 所示。

4.6 小結

物流業的託運流程大致相同，其中嘉里大榮物流與中連貨運公司能託運較大型的貨物，如大型機具等。中連汽車貨運與中華郵政公司可提供澎湖各離島的貨物運送。



(a) 郵局的籃車



(b) 郵局的郵袋

資料來源：本研究拍攝。

圖 11 郵局的籃車、郵袋

臺灣宅配通、統一速達及郵局有運費表，其餘公司以貨物的重量或材積計算運費。臺灣宅配通在低溫包裹、常溫包裹等部分運費，較統一速達公司便宜，例如：尺寸 60 公分以下的貨物，本島常溫運費，臺灣宅配通為 110 元，統一速達為 120 元；但寄件或收件地點為外島時，例如，澎湖、金門、馬祖、綠島等，兩家物流公司的運費相同。

伍、貨損責任

5.1 各運輸階段貨損責任的法律規定

海上運輸階段發生貨損時，運送人可援引「海商法」各種免責事由，例如：第 69 條下之 17 款免責事由、第 62 條「船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅

失」、第 70 條第 1 項「託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值」、第 71 條因海難救助而偏航、第 72 條未經船長同意裝載之貨物、第 73 條貨物裝載於甲板經託運人同意者並載明於運送契約……等，皆可主張免責。運送人援引「海商法」各種免責事由時，需負舉證之責任，例如，海事公證報告等佐證，才能主張免責，因主張對自己有利之人應負舉證之責任（張志清，2001b）。

託運人對於貨物之名稱、數量、包裝等未如實通知運送人者，在貨損理賠時，恐將損及其自身之權益。「海商法」第 55 條：託運人對於交運貨物之名稱、數量，或包裝種類、個數、標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任。「海商法」第 70 條第 1 項：託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。

運送人若須負起賠償責任時，依據「海商法」第 70 條第 2 項規定，除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，可主張單位責任限制，以每件特別提款權 666.67 單位，及每公斤特別提款權 2 單位計算賠償金額，取兩者較高之金額為賠償上限。

陸上運輸階段發生貨損時，依據「民法」第 634 條之規定，除因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失

而致者外，運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。「民法」第 638 條：運送物有喪失、毀損時，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之；運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之。

當貨損發生階段不明時，根據「海商法」第 75 條：「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。」

郵局與寄件人間的賠償及責任等事項，皆依據「郵政法」、「郵件處理規則」之規定。根據「郵政法」第 29 條，郵件的補償，僅限包裹、快捷、報值、掛號等郵件，不包含平信。平信乃由寄件人直接投至郵筒，郵局並無開立託運證明。此外，因天災因素、郵件性質瑕疵致損失或郵件為禁寄物品等，不予理賠（「郵政法」第 31 條）。根據「郵件處理規則」第 64 條：國內掛號函件的補償金額，每件 575 元。第 65 條：國內掛號包裹及國內快捷郵件之補償金額：5 公斤以下者，575 元，5 ~ 10 公斤以下者，865 元，超過 10 公斤者，1,155 元。

5.2 物流業與郵局的貨損責任

澎湖各物流業者均訂有託運條款（託運須知、注意事項），條列於託運單。運送人（物流業）若另委託船舶運送業運送，該船舶運送業即為運送人的履行輔

助人。關於運送人(物流業)另委託其他業者運送(或聯繫)時,運送人究竟應承擔如何之運送責任,各物流業者之規定如下:

1. 臺灣宅配通公司

「託運條款」第 28 條:「本公司與其他運輸聯繫或利用其他運輸公司運送貨件時,其運送上之責任為本公司所定之契約條款予以負擔責任。」

2. 統一速達公司

「託運條款」第 5 條:「在確保運送品質之前提下,託運人同意運送人所受理之貨品得交由運送人以外之其他單位或業者運送,惟運送人仍應依本條款擔負運送上之責任。」

3. 嘉里大榮公司

「託運須知」第 8 點:「寄件人同意本公司所承運之貨物得交由其他單位或業者運送,惟本公司仍應依本條款負運送上之責任。」

4. 中連汽車貨運

託運單「注意事項」第 6 點:「託運貨物如須轉海、空運送者,運送人僅載運至上船(登機)前為止,經轉運後經海、空運送中發生毀損、喪失或遲延者,依相關法令規定,該運送人適用責任限制或免責條款時,為託運人與海、空運者之關係,與運送人無關。」

根據上述規定,在複合運送中,澎湖

物流業所負擔之責任,可分為:(1)單一責任制,包括:臺灣宅配通、統一速達、嘉里大榮等公司,不論貨損發生於陸運或海運階段,仍由運送人(物流業),依其契約條款(託運條款)負擔責任;(2)分割責任制,例如:中連汽車貨運公司,運送人僅對其實際從事運送階段之貨損負責(張志清,2001a)。

對於貨損責任,物流業的賠償方式如下:

1. 臺灣宅配通公司

視貨物原始包裝的缺失及貨品價值,決定賠償金額,貨品價值以三萬元(含稅)為限。「託運條款」第 3 條規定「宅配單」的填寫,其中「賠償責任限度額」由該公司填寫。第 22 條規定免則事由,包括:貨件缺陷、罷工、火災、地震、海嘯、土石流等天災。第 25 條規定賠償金額,根據貨件之價格及責任限制額度賠償。第 26 條規定貨件遺失、受損或遲送時,將退還運費。

2. 統一速達公司

「託運條款」第 12 條規定,貨品因遺失、毀損所生之損害,按貨品之價值(於發送地之貨品價值),責任限度二萬元的範圍內賠償;貨品遲延送達所生之損害,則於運費之範圍內賠償。

3. 嘉里大榮公司

「託運須知」第 6 點規定,以每公斤最高 200 元或每件最高 3,000 元為限;報

值的貨物，以報值金額賠償，最高賠償金額以五萬元為限。

4. 中連汽車貨運

該公司派人前往查看實際毀損情形，評估價值賠償。報值貨物毀損時，依報值金額賠償，每筆最高以六萬元為限。

郵局於包裹託運單中，附帶「注意事項」：一般包裹遇有遺失、被竊或毀損得予補償者，其補償金額依「郵件處理規則」第 65 條之規定辦理，最高不逾 1,155 元整；報值包裹遇有遺失、被竊或毀損得予補償者，以託運單上註明之報值金額為限，最高不逾五萬元整，並提醒貴重物品請以報值交寄，以確保權益辦理。上述「注意事項」係摘錄郵政法規部分規定，而非完整之託運條款，因此郵局的貨損責任，仍以郵政法規之規定為準。

託運人申請理賠時，須自行提出寄件證明文件。物流業及郵局（包裹 / 快捷）貨損賠償及複合運送責任，如表 3 所示。臺灣宅配通、統一速達，不限是否報值，根

據貨件（貨品）之價格（價值）及責任限制額度賠償，最高賠償分別為三萬元、二萬元。嘉里大榮，未報值以每件最高 3,000 元，報值則以五萬元為限。中連汽車貨運，報值以六萬元為限。郵局國內包裹、快捷最高賠償金額 575 ~ 1,155 元，報值以五萬元為限，報值每千元，加收報值費四元。在複合運送責任方面，中連汽車貨運採分割責任制，其餘採單一責任制。

貨損的最高賠償金額，以郵局依郵政法規辦理的賠償金額最低。建議價值超過 600 元的貨品，經由郵局寄送，無論包裹或快捷，務必報值。臺灣宅配通、統一速達，則因其託運條款規定，根據貨件之價格賠償，客戶可依據託運單上記載之內容物、重量等記載，主張貨件之價格，及應賠償之金額，例如，內容物為「土魷魚」，重量 10 公斤，以土魷魚每公斤 300 元計，則貨件價格約 3,000 元。

5.3 船舶運送業的貨損責任

澎湖的船舶運送業主要可分為：

表 3 物流業及郵局（包裹 / 快捷）貨損賠償及複合運送責任

物流業、郵局	貨損賠償	複合運送責任
臺灣宅配通	最高 30,000 元。	單一責任制
統一速達	最高 20,000 元。	單一責任制
嘉里大榮	每公斤最高 200 元或每件最高 3,000 元，報值最高 50,000 元。	單一責任制
中連汽車貨運	依實際毀損情形評估，報值最高 60,000 元。	分割責任制
郵局	5 公斤以下，575 元； 5 ~ 10 公斤以下，865 元； 超過 10 公斤，1,155 元； 報值最高 50,000 元。	單一責任制

資料來源：本研究彙整。

1. 單純提供海上運送者：

例如，臺華輪、長奕海運、嘉明海運等，這些業者僅對海上運送階段負責。

2. 同時提供海上運送及陸上運送者

例如，海盛航運有自己的貨車為託運人提供運送服務，澎湖航業及明鑫輪船公司以拖板車運送貨件往返高雄、臺南。這些業者須對海上及陸上運送階段負責。

運送人之貨損責任，海上運送階段依據「海商法」，陸上運送階段依據「民法」，當貨損發生階段不明時，根據「海商法」第 75 條，推定發生於海上運送階段。運送人與託運人雙方若有書面契約約定，依其契約，但依據「海商法」第 61 條之規定，若契約有減輕或免除運送人因過失或應履行之義務而不履行，其約定不生效力。

目前各業者中，臺華輪的網站的「貨運須知」有運送條款，嘉明海運的託運單有運送契約條款，其他公司則無任何書面或網站的契約條款。各業者對貨損的賠償方式如下：

1. 海盛航運、永發海運

可攜貨物清單至海盛航運公司，共同評估貨物受損情形及協調賠償方式。

2. 長奕海運

託運人提供該貨物的發票或估價單，該公司依損壞情形及該貨品的市價評估賠償金額。

3. 澎湖航業、明鑫輪船

不詳(公司不提供資料)。

4. 嘉明海運

根據該公司託運單上的「運送契約」第 1 條，未報值的貨品，以每公斤不超過 200 元，或每件不超過 6,000 元為限。運送契約第 6 條：本合約未盡事項，依民法、公路法等相關規定或法令解釋之，並依有關運送慣例行之。

5. 臺華輪

「貨運須知」第 7 點：除貨物的性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於運費單者外，運送人或船舶所有人對於貨物的毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權 (SDR) 666.67 單位，或每公斤特別提款權 2 單位計算所得金額，兩者較高者為限。上述規定即依據「海商法」第 70 條，有關單位責任限制條款之規定。「貨運須知」第 8 點：運送人免責部分，規定有 5 項，分別對應「海商法」第 69 條～第 73 條之免責規定。

各業者的賠償方式，整理如表 4。依據 2014 年 9 月 2 日國際貨幣基金會 (IMF) 提供的換算匯率，1 SDR = 1.51371 USD，約合新臺幣 45.6 元。「海商法」及臺華輪的賠償金額，以每件特別提款權 (SDR) 666.67 單位，或每公斤特別提款權 2 單位計算所得金額，約為每公斤 91 元，或每件 30,400 元，取較高者為限。

表 4 澎湖船舶運送業貨損賠償

船舶運送業	貨損賠償
海盛航運	共同評估貨物受損情形及協調賠償。
長奕海運	依損壞情形及貨品市價等評估。
嘉明海運	以每公斤不超過 200 元，或每件不超過 6,000 元為限。未盡事項，依民法、公路法等相關規定。
澎湖航業、明鑫輪船	—
臺灣航業（臺華輪）	每件特別提款權 666.67 單位，或每公斤特別提款權 2 單位計算所得金額，兩者較高者為限。

資料來源：本研究整理。

嘉明海運規定賠償金額以每公斤不超過 200 元，或每件不超過 6,000 元為限。嘉明海運在貨物每公斤重的賠償金額，符合「海商法」規定（約為每公斤 91 元），但在每件的最高額度限制，則與「海商法」規定不符。每件最高額度限制，仍應依「海商法」規定，約為每公斤 91 元，或每件 30,400 元，取較高者為限。以單件 400 公斤的貨物為例，以貨物重每公斤計， $91 \text{ 元} / \text{公斤} \times 400 \text{ 公斤} = 36,400 \text{ 元}$ ，與每件 30,400 元，取較高者，即為 36,400 元。再者，嘉明海運「運送契約」規定，其契約未盡事項，依「民法」、「公路法」等相關規定；然而，嘉明海運僅從事海上運送業務，其契約未盡事項可依「海商法」，「海商法」未規定者則依「民法」。

綜合以上所述，澎湖船舶運送業中，只有臺灣航業（臺華輪）及嘉明海運訂有運送條款，其他業者則無運送條款。嘉明海運在每件的單位賠償責任低於「海商法」第 70 條的規定，依「海商法」第 61 條之規定，該公司「運送契約」第 1 條為

無效，仍應依「海商法」每件特別提款權 (SDR) 666.67 單位之規定。

澎湖物流業及郵局另與船舶運送業訂立運送契約，運送途中若發生貨損，則依雙方書面契約規定，但其契約不可違反各運輸階段的法律規範。以 2012 ~ 2014 年澎湖郵局委託海盛航運公司載運郵件為例，雙方的運送契約即「101 年度澎湖郵局委外承攬普通郵件、包裹郵件運輸採購案契約書」，包括：嘉義布袋港－澎湖龍門尖山港海運運輸，以及龍門尖山港－澎湖郵局陸路運輸，其中第 12 條「履約責任及違約罰則」規定：

1. 船公司（乙方）不得拒運郵件，否則應按次扣罰價金兩倍的懲罰性違約金，並賠償澎湖郵局（甲方）因此所生之損害及費用。
2. 船公司對運送之郵件應負完全責任，如遺失、被竊、或毀損時，應賠償澎湖郵局依法應向收件人或寄件人補償之金額。

3. 船公司對運送之郵政公用物或貴重物品，遇遺失、被竊或毀損時，前者應依市價賠償，後者如經澎湖郵局報明性質與價值者，應照所報價值賠償。
4. 船公司不得開拆、隱匿或毀棄郵件，違反者除依前述補償與賠償責任及相關法律責任外，另應扣罰每件 500 元之懲罰性違約金。

上述第 3 點規定郵政公物及報值郵件，應照市價或所報價值賠償。上述第 2 點所謂「郵局依法應向收件人或寄件人補償之金額」，主要即依「郵政法」、「郵件處理規則」之規定。所謂船公司對運送之郵件「應負完全責任」，即不同於海上貨物運送人原所享有之責任限制之利益 (Gauci, 1995)，包括：免責條款、限制責任等，而是採普通法上之「絕對責任」：運送人是否承擔賠償之責任，取決於是否在目的地港將貨物同一狀態交付受貨人，與運送人是否有故意過失無關 (方凱弘等人，2011)，依據「民法」第 634 條之規定，除因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者外，運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。

以「臺灣高雄地方法院民事判決 89 年度海商字第 2 號」為例，1999 年 3 月 17 日，「大明海運公司」所屬「大民輪」自高雄港開往馬公港途中發生火災，燒毀貨艙、駕駛艙等，包括：臺灣南區郵政管理局託運之郵件、包裹等，全部燒毀，雙

方契約中約定「乙方船舶收運郵件後應負保管全責，除天災事變或其他不可抗力事件外，倘有遺失、毀損或失竊等情事，乙方應負之責任與郵局對寄件人所負補償責任相同。」判決書中，未採信高雄港務消防隊所稱，機車引擎排煙管過熱，引燃接觸排煙管之易燃品後起火之說法，乃根據證人季正心之證言，認為並非機車及滑油桶放在郵包旁邊而造成火災，而是郵包自燃，因此駁回原告 (臺灣南區郵政管理局) 賠償及假執行之申請。在上述案例中，雖起火原因說法不一，法官即認定為非可歸責於運送人之事由，而判決免責。

此外，上述郵局的契約，既主要為海上貨物運送，除依「郵政法」、「郵件處理規則」之外，應參考「海商法」之賠償規定，例如：貨損的賠償責任等。本研究建議：為了同時符合「郵政法」及「海商法」貨損賠償額度之規定，對個別郵件，可以就這些法規中取賠償額度最高者，作為對收件人或寄件人賠償之金額。以 20 公斤的郵局包裹為例，依「郵政法」，郵局最高賠償金額 1,155 元；但若依「海商法」， $91 \text{ 元 / 公斤} \times 20 \text{ 公斤} = 1,820 \text{ 元}$ ，對收件人或寄件人則有較佳之保障。

綜合以上，船舶運送業乃受物流業及郵局委託從事運送，雖非直接向貨主負責，但船舶運送業仍須依「海商法」之規定負起相關責任。本研究建議：物流業及郵局在與船舶運送業訂定契約時，應考慮

契約不得低於「海商法」對運送人之最低強制責任。

5.4 「永發輪」船貨泡水事件評析

2012年12月22日晚，永發航運所屬的「永發輪」返回布袋港途中擦撞消波塊，船身在燈塔處海域擱淺、船艙進水，整起事件的後續處理，主要分為郵局及物流業兩部分：

1. 澎湖郵局表示，受損包裹 193 件、掛號郵件 632 件，另有大批普通信件，依「郵件處理規則」，掛號郵件及 5 公斤以下包裹，每件補償 575 元，郵局將依規定補償，再向船公司求償。澎湖郵局建議，民眾寄送貴重物品，例如：手機，可選擇報值或保價，一旦交寄過程遺失、被竊、毀損可依申報價值全額補償。
2. 永發海運公司表示，船貨雖泡水，但一件也沒少，除郵局貨物，還有宅急便（統一速達）、臺灣宅配通、大榮貨運共近千件貨品，該船貨物多為魚貨、罐頭及澎湖名產黑糖糕，受害民眾可先申報物品價值，若確認無誤，就可賠付（魏斌、李宗祐，2012）。

此次事件發生在海上運輸階段，適用「海商法」。經交通部航港局南部航務中心回函表示，此次事件未辦理海事評議，僅有海事報告簽證，但涉及個人資料保護

規定，無法提供海事報告的內容。此次事件若為船隻突然失去動力，而致擱淺、進水，適用「海商法」第 62 條第 2 款：「船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。」此次事件若為船長、海員等的航海過失，適用「海商法」第 69 條第 1 款的免責事由：「船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。」航行船舶之過失包括：船舶碰撞、擱淺、觸礁等；管理船舶之過失包括：未蓋緊艙蓋、未封閉排水閥等，而使海水侵入、貨物受損（張志清，2001b）。

事發後，運送人（船公司）即表示願意負起賠償責任，並無援引「海商法」各種免責事由。此外，運送人（船公司）依照與物流業、郵局之契約，應負起賠償責任。例如，根據「101 年度澎湖郵局委外承攬普通郵件、包裹郵件運輸採購案契約書」規定，船公司對運送之郵件應負完全責任，如遺失、被竊、或毀損時，船公司應賠償郵局依法應向收件人或寄件人補償之補償金額。

一般託運人若未與運送人（船公司）訂定書面契約，依「海商法」，運送人可援引上述免責事由，不予賠償。然而，一般民眾對海上運送責任的認識不多，多數民眾認為運送人應為貨物受損，負起賠償責任。這樣的看法，即類似「民法」第 638 條規定：「運送物有喪失、毀損或

遲到者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之。」部分船公司也有類似規定，例如，嘉明海運「運送契約」第 6 條：本合約未盡事項，依民法、公路法等相關規定或法令解釋之，並依有關運送慣例行之。

「海商法」為「民法」的特別法，自應優先適用，「海商法」未規定者才適用「民法」。運送人(船公司)自得援引「海商法」各種免責事由。至於運送人直接採用「民法」第 638 條等相關規定，放棄援引各種免責事由，對託運人有較大保障，也是符合法律規定的做法。

事發至今，物流業及船公司均已處理善後。物流業及郵局，各依賠付給客戶之費用，向船公司求償。本起事件，物流業、郵局及一般託運人，貨物賠償的情形如下：

1. 臺灣宅配通、統一速達(黑貓宅急便)、嘉里大榮貨運共近千件貨品，貨物多為魚貨、罐頭及澎湖名產黑糖糕等。各物流業者應依貨件價格全額賠償，各物流業者再依契約向船公司求償。
2. 郵局的部分，依「郵件處理規則」第 64、65 條之規定，掛號郵件及 5 公斤以下包裹，每件補償 575 元，超過 10 公斤者，最高 1,155 元。此外，依據「郵政法」第 29 條，普通信件不予賠償。郵局再依整體賠償金額，向船公司求償。

3. 託運人直接將貨物交給船公司運送者，由於永發航運並無任何書面運送契約或條款，其賠償責任悉依「海商法」。根據「海商法」第 70 條規定，船公司可主張單位責任限制負賠償責任，以每件特別提款權 666.67 單位，及每公斤特別提款權 2 單位計算賠償金額，取兩者較高之金額為賠償上限，約為每公斤 91 元，或每件 30,400 元，取較高者為限。以 10 公斤的貨物為例，以公斤計為 910 元，以每件計為 30,400 元，二者取高者，因此賠償上限為 30,400 元，遠高於郵局的 1,155 元。

本起事件中，臺灣宅配通、統一速達等物流業，均以貨件價格賠償，託運人的損失不大。郵局依「郵件處理規則」，僅有 575 ~ 1,155 元之最高賠償，也因此有客戶郵寄最新智慧型手機，而損失二萬多元。託運人直接將貨物交給船公司運送者，由於船公司並無援引「海商法」各種免責事由，可依「海商法」規定之最高賠償金額，約為每公斤 91 元，或每件 30,400 元，取較高者為限。

陸、結論與建議

目前澎湖主要有四家船舶運送業提供雜貨運送，包括：(1) 海盛航運、永發海運(相同經營者)；(2) 長奕海運；(3) 嘉

明海運；(4) 澎湖航業、明鑫輪船(相同經營者)。此外，臺灣航業公司的臺華輪也提供貨物託運的業務。這些船舶行駛的港口以嘉義布袋、澎湖龍門尖山為主，其次有高雄、澎湖鎖港等。

目前澎湖船舶運送業僅嘉明海運有較為正式的託運單。託運單上應有託運條款，且有多聯單的設計，船公司可留存其中一聯託運單，作為後續作業之用，例如：領貨查核、貨損理賠、營運統計等。

澎湖的船舶運送業主要可分為：(1) 單純提供海上運送者：例如，臺華輪、長奕海運、嘉明海運等；(2) 同時提供海上運送及陸上運送者：例如，海盛航運、澎湖航業及明鑫輪船公司等。運送人之貨損責任，海上運送階段依據「海商法」，陸上運送階段依據「民法」，當貨損發生階段不明時，根據「海商法」第 75 條，推定發生於海上運送階段。運送人與託運人雙方若有書面契約約定，依其契約，但依據「海商法」第 61 條之規定，若契約有減輕或免除運送人因過失或應履行之義務而不履行，其約定不生效力。

海上運輸階段發生貨損時，根據「海商法」第 70 條規定，運送人可主張單位責任限制負賠償責任，以每件特別提款權 666.67 單位，及每公斤特別提款權 2 單位計算所得之金額，取兩者較高之金額為賠償上限。臺華輪的賠償金額係依「海商法」之規定，約為每公斤 91 元，或每件

30,400 元，取較高者為限。嘉明海運規定賠償金額以每公斤不超過 200 元，或每件不超過 6,000 元為限，在每件的最高額度限制，與「海商法」不符，仍應依「海商法」規定。再者，嘉明海運「運送契約」規定，其契約未盡事項，依「民法」、「公路法」等相關規定，本研究建議其契約未盡事項可依「海商法」、「民法」之規定。

目前澎湖除郵局外，另有四家物流業：臺灣宅配通公司、統一速達物流公司(宅急便)、嘉里大榮物流公司、中連汽車貨運公司。運送人(物流業)若另委託船舶運送業運送，該船舶運送業即為運送人的履行輔助人。在複合運送中，澎湖物流業負擔之責任，可分為：(1) 單一責任制，包括：臺灣宅配通、統一速達、嘉里大榮等公司，不論貨損發生於陸運或海運階段，仍由運送人(物流業)，依其契約條款(託運條款)負擔責任；(2) 分割責任制，例如：中連汽車貨運公司，運送人僅對其實際從事運送階段之貨損負責。

2012 年 12 月 22 日「永發輪」船貨泡水事件中，船公司並無援引「海商法」各種免責事由。物流業及郵局，各依賠付給客戶之費用，向船公司求償。臺灣宅配通、統一速達，依其託運條款，根據貨物之價格賠償，客戶可依據託運單上記載之內容物、重量等記載，主張貨物之價格，及應賠償之金額，對客戶的損失不大。郵局依「郵件處理規則」，僅有 575 ~ 1,155

元之賠償金額。客戶直接將貨物交給船公司運送者，則依「海商法」規定之賠償金額。

建議價值超過 600 元的貨品，經由郵局寄送，無論包裹或快捷，務必報值。此外，託運人必須留意，海上運輸階段，運送人可援引「海商法」各種免責事由，不負賠償責任，託運人對高價貨物宜報值或投保海上貨物保險。

目前郵局與船舶運送業訂定的契約中，除報值郵件得照價賠償外，僅規定賠償金額為「郵局依法應向收件人或寄件人補償之金額」，主要即依「郵政法」、「郵件處理規則」之規定。然而，船舶運送業對海上貨物運送的責任，應依「海商法」之規定，例如：貨物損失的賠償責任等。本研究建議：為了同時符合「郵政法」及「海商法」賠償額度之規定，對個別郵件，可以就這些法規中取賠償額度最高者。物流業及郵局在與船舶運送業訂定契約時，應考慮契約不得低於「海商法」對運送人之最低強制責任。

參考文獻

方凱弘、劉祖彰、鍾政棋，2011，海上貨物運送人責任國際公約立法模式之分析，*航運季刊*，第 20 卷，第 2 期，21-44。

杜思揚，2013，定期海運業供應鏈協同合

作、競爭優勢與組織績效關係，*船舶與海運通訊*，第 117 期，1-3。

倪安順，1986，臺灣地區離島航運貨運營運分析，*航運季刊*，(原卷號)第 23 卷，第 1 期，11-19。

倪安順，2006，臺灣地區港埠分級制度建立與港群管理之探討，*航運季刊*，第 15 卷，第 4 期，45-61。

張志清，2001a，複合運送及轉船運送之運送責任研究，*海運研究學刊*，第 11 期，97-104。

張志清，2001b，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 30 卷，第 3 期，679-714。

張志清、崔延紘、李政欣，2004，自由貿易港區港區物流業之貨損責任，*航運季刊*，第 13 卷，第 2 期，51-72。

黃政義，2013，郵局停辦優鮮配冷藏、冷凍郵件遞送，*澎湖日報*，2013 年 3 月 26 日。

黃煌權，2012，東石外海 3 哩處 永發貨輪擱淺，*聯合報*，2012 年 6 月 11 日。

鄭宇捷、葉家宏、陳佩如，2011，澎湖港未來發展趨向研究，交通部高雄港務局研究報告，高雄市。

賴阿蕊、陳渝珊、鄭雅中、林絃雯，2013，澎湖縣垃圾轉運之探討，*航運季刊*，第 22 卷，第 3 期，1-16。

賴瑞應、王克尹、王慶福，2004，澎湖港之整合發展研究，*航運季刊*，第 13 卷，第 4 期，45-69。

魏斌、李宗祐，2012，澎湖購新機 海運回台 iPhone5 衰遇船難，*蘋果日報*，2012 年 12 月 29 日。

Gauci, G., 1995. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? *Marine Policy*, 19(1), 65-74.

