

由鹿特丹規則論我國海商法貨物 運送修正之方向

Examining the Amendments of ROC Maritime Law Governing Carriage of Goods by Sea based on the Rotterdam Rules

張志清 (Chih-Ching Chang)^①、林妘欣 (Da-Sin Lin)^{②*}

摘要

我國於 1999 年修正海商法時係參酌 1968 年海牙威士比規則修正貨物運送相關規定。但是由於近年來貨櫃運輸與多式聯運之發展，運送人亦面臨國際間對提升海上運送安全及運輸效率之要求，電子商務亦成為趨勢。而有待國際統一規則予以規範，鹿特丹規則乃因運而生，面臨此等改變，有必要探討是否可借鏡鹿特丹規則修正我國海商法相關規定。惟鹿特丹規則中多數條文為我國海商法所無，其中亦不乏具爭議性的規定，故在短期內似不易廣為接受。本文探討鹿特丹規則相關規範之適用性，分析鹿特丹規則與我國海商法規範之差異分析，包括鹿特丹規則之擴大其適用範圍、對運送人義務及責任之修正、配合國際貨物運送實務之新規範，並提出我國未來海商法修正方向之建議。

關鍵字：鹿特丹規則、運送人法定義務、免責事由、海上貨物運送

Abstract

The carriage of goods by sea in ROC Maritime Law was amended in 1999 based on the 1968 Hague-Visby Rules. But newly shipping practices in

^① 國立臺灣海洋大學航運管理學系教授。地址：20224 基隆市北寧路 2 號；電話：02-24262192#3439；E-mail: cchang@mail.ntou.edu.tw。

^{②*} 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士，地址：308 新竹縣寶山鄉雙新村浦坑路一段 292 號；電話：03-5206395；E-mail: ashi0523@gmail.com。

international trades emerge in recent years, including door-to-door multimode service, the safety and efficiency requirement of maritime transport, and the use of electronic transport documents. The Rotterdam Rules are then proposed to provide uniform rules for promoting international trades and maritime transport. Based on the changes of these shipping practices, this paper discusses the applicability of the relevant contents in the Rotterdam Rules and compares the Rules with ROC Maritime Law. These issues include the scope of the Rules, and the statutory obligations, exceptions, and limitation of carriers' liability. Several suggestions for the amendments of ROC Maritime Law are provided.

Keywords: Rotterdam Rules, Carrier's Liability, Carriers' Statutory Exceptions, Carriage of Goods by Sea

壹、前言

2008 年 12 月 11 日，聯合國大會第 63 屆會議第 67 次全體會議審議通過「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約」(United Nations Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)，並授權 2009 年 9 月 23 日在荷蘭鹿特丹舉行開放供簽署的儀式，簡稱「鹿特丹規則」。若鹿特丹規則能獲得主要航運國家的認可並使之生效，國際貨物運輸的國際立法將重新調整，也將影響全球海商貿易規則。但值得注意的是，即使將來有 20 國接受或批准，通過法定生效門檻，但該規則是否有實質影響力，仍應視美、日、中國大陸及歐盟等貿易大國之動向而定 (Baatz, 2009)。

目前有海牙規則、海牙威士比規則與漢堡規則三個並存的國際公約，對海上運送契約有的規範不同，加上各國所制定的國內法不盡相同，使國際海運法律的分歧而易生爭議 (張志清等人，2006)。這種法律分歧亦可能阻礙國際間貨物的自由流通，增加國際貿易交易成本。鹿特丹規則之立法目的在解決三個已生效之國際海上運送公約對貨物運送義務及責任規範不同所生之困擾，並配合貨櫃運輸、電子商務、多式聯運、海運安全等議題之發展，制定統一規範 (CMI, 2009)。

各國於其海商法制定之上，除參酌該國之經貿背景外，莫不以上述海上貨物運送國際公約之一為其立法之參考依據，藉此作為和國際接軌，並降低產生貿易障礙。面臨此等改變，我國海商法是否可借鏡鹿特丹規則內容予以修正，亦有待

探討。但在另一方面，鹿特丹規則中約有三分之二的條文規定為我國現行海商法中所無，包括海運履約方、控制方、電子運送紀錄、無單放貨、批量契約、仲裁等，皆有待分析評估。鹿特丹規則的新規範，目前雖非全然代表當前國際間主流法制，但其所意圖解決者為現今國際海運及多式聯運之發展所帶來的衝擊，不論其生效與否，均可為我國未來修正海商法時，予以考量之因素（交通部運輸研究所，2011）。本文以三個構面分析鹿特丹規則與我國海商法貨物運送規範之差異，期能提供未來修法方向之思考，包括：(1) 擴大適用範圍；(2) 修正運送人法定義務及責任；(3) 配合國際貨物運送實務之新規範。

貳、擴大適用範圍

鹿特丹規則擴大其適用範圍，主要表現在：(1) 法定責任期間擴大為海上運送與其他運送模式；(2) 運送人身分之辨識方式；(3) 除運送人外，將責任主體擴大至履約方、海運履約方，故海運、港口以及內陸各種模式的經營人的權利義務都包括在內，受該規則規範，不再以鈎對鈎為限。

2.1 法定責任期間

鹿特丹規則第 12 條第 1 項規定：「運送人依據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履約方為運送而接收貨物時開

始，至貨物交付時終止。」將運送人之法定責任期間擴大至全部的運送過程，成為「海運+其他模式」，亦即海運模式加上與其兩端連接的內陸、內河、空運運送模式，也可稱之為以海運為主的戶到戶運送，或與海運有關的國際多式聯運，由簽發運輸單證之運送人負全程的運送責任。鹿特丹規則亦允許各當事人另行約定其收受貨物和交付貨物的時間及地點，但所約定之責任時間不得短於海上運送期間。裝載前與卸載後陸上期間的貨物搬移義務，亦可約定由託運人或受貨人負責。

鹿特丹規則對非以海上運送為主之多式聯運，且在非海上運送階段有強制適用之國際公約，採網狀責任制，亦即由簽發單證之運送人依貨損階段之法律負其責任。但對其他情形（包括以海上運送為主之多式聯運、非以海上運送為主之多式聯運但無強制適用之國際公約），則以單一責任制為原則，亦即由簽發單證之運送人依鹿特丹規則負其責任（張志清等人，2011）。因目前尚無已生效之國際多式聯運公約，運送人得在其所簽發之多式聯運載貨證券中採網狀責任制（劉宗榮，1991），其責任內容較鹿特丹規則為輕。鹿特丹規則已擴大其適用範圍，並加重運送人責任（張永堅，2010）。我國海商法第 75 條則採網狀責任制：僅在海上運送階段及貨損發生階段不明時，才適用海商法。其餘情況，則可由契約自行約定。

依我國海商法第 1 條及第 3 條所稱之船舶，海商法之適用範圍限於以海商法所定義之船舶從事海上運送、其船舶所有權、海事優先權、船舶抵押權、船舶碰撞、海難救助、共同海損、海上保險等相關事項。對於貨物運送之適用範圍是否參考鹿特丹規則予以擴大至其他運送模式，除衡量其必要性外，仍須考慮海商法之體制。我國現行法制對多式聯運之規範，主要依民法及運送契約，其適用上是否有困難？鹿特丹規則之新規定是否較佳？仍有待探討。若在海商法中，單獨將第 3 章第 1 節貨物運送之適用範圍予以擴大是否妥當？亦有待考量。英美等國將貨物運送另以海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act) 單獨立法規範，亦為參考之選項之一。惟此一方式雖可單獨將貨物運送適用範圍擴大至非海上階段，但在我國其立法難度較高。

2.2 運送人身分之辨識

多式聯運之運送過程常包含船舶所有人、光船租賃人、論時傭船人、論程傭船人、再傭船人、無船公共運送人、港口營運人及內陸運送人等，故如何辨識運送人以向其索賠，對貨主之索賠權利甚為重要。

鹿特丹規則第 37 條以法律明文規定：契約雖未載明運送人名稱，但有裝貨

船名之記載時，「推定」該船舶之登記所有人或光船租賃之租船人為運送人，並允許船舶所有人或租船人以反證推翻此一推定。此種規定可幫助索賠人解決運送人身分辨識問題。船舶所有人或租船人應可掌握本身擁有或承租船舶之動態及其所履行運送契約相關訊息。若國際公約對運送人身分做如此推定，將使船舶所有人或租船人在論時傭船契約或光船租賃契約中採用適當條款，對於傭船人或無船公共運送人因簽發單證而損及其權利時，保留追償之權。對貨主而言，若運送人身分的辨別較為明確，將有助於求償效率。

惟上述規定仍有爭議之處，蓋即使對純為海上運送，仍有無船公共運送人簽發載貨證券承擔運送責任。而貨物運輸中可能涉及一系列船舶租賃關係，故船舶所有人或租船人可能並非運送人，亦非貨損發生階段之實際運送人。根本解決之道在要求契約或運輸單證中載明運送人，以避免因運送人辨識而生爭議，亦可避免銀行因無法辨識運送人而拒絕此種運輸單證，進而對船舶融資產生不利影響 (張志清等人，2011)。此種運送人身分推定為鹿特丹規則所定之新制度，尚無現行判例可供參考。雖可解決部分問題，但無法全面預見可能產生之負面爭議，包括對船舶所有人權利之衝擊。故不建議在海商法中增加類似內容。

2.3 對履約方及海運履約方責任規範

海上貨物運送契約之當事人為運送人與託運人。但在實務上，除訂約之運送人外，尚有實際運送人及商港區域內履行輔助人等參與履行運送義務。此等履行輔助人之相關法律義務及責任為何，亦與貨物索賠權利有關。鹿特丹規則創設「履約方」(Performing Party) 及「海運履約方」(Maritime Performing Party) 制度。履約方包括但不限於實際運送人。根據鹿特丹規則第 1 條第 6 款的定義觀之，履約方應符合三個特徵：

1. 履約方是指運送人以外的人。履約方不是運送人，也非貨方僱用或委託的人，故與貨方（託運人、單證託運人、控制方與收貨人）之間無契約關係。
2. 其所履行者為運送契約下有關貨物之接收、裝載、操作、積載、運送、照料、卸載或交付的義務，僅限於運送人責任的核心部分，亦即與該八項義務有關，其行為也必與貨物緊密相關。海上、陸上的運送人、裝卸工人、碼頭經營人均包括在履約方中。
3. 履約方從事上述業務，是直接或間接的在運送人要求、監督或控制之下而為之。係接受運送人之委任，代為處理或履行運送義務（王秋雯，2010）。

另依鹿特丹規則第 1 條第 7 項規定，「海運履約方」是履約方的下位概念，同

樣符合以上三特徵。但鹿特丹規則對海運履約方履行運送人義務的區段，在地理上限制在裝貨港及卸貨港之「港區」(Port Area) 範圍內。依該規則第 19 條第 1 項規定，只有當海運履約方在一締約國為運送而接收貨物，或在一締約國交付貨物，或在一締約國某一港口履行與貨物有關的各種活動，並在以下三種期間造成貨物滅失、毀損或延遲交付的事件，則海運履約方應與運送人相同之義務及責任，將無法再以契約條文減輕或免責其法定義務及責任。此因 1991 年聯合國國際貿易運輸終站營運人責任公約 (UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1991) 尚未生效，故港口營運人仍得以契約條款減輕或免除其義務或責任。在另一方面，鹿特丹規則亦賦予海運履約方有權主張與運送人相同的法定抗辯事由和責任限制。海運履約方之責任期間為：

1. 貨物到達船舶裝貨港至貨物離開船舶卸貨港之期間內。
2. 貨物在海運履約方掌管期間。
3. 海運履約方參與履行運送契約所記載任何活動的任何其他時間內（韓立新，2010）。

在實務上，運送人常以運送契約條款將其履行輔助人納入，成為運送契約當事人之一，使其有權主張運送契約上之抗辯及單位責任限制，亦即實務上所稱之「喜

馬拉雅條款」(Himalaya Clause)。若載貨證券中包含有效的喜馬拉雅條款，多數法院已認定履行運送契約有過失之人，包括運送人之受僱人或代理人，有權主張與運送人相同的抗辯權和責任限制的保護。鹿特丹規則將此種使用喜馬拉雅條款實務法制化，並同時要求海運履約方與運送人承擔相同義務及責任(凱特·藍納，2009; Wilson, 2004)。

我國海商法第 76 條第 2 項之內容與鹿特丹規則相似，使商港區域內之履行輔助人得主張與運送人相同之抗辯及責任限制，但並未要求此等履行輔助人負相同之義務及責任，亦未要求不能以契約條款減輕或免除履行輔助人此等法定義務及責任。商港區域內之履行輔助人並非我國海商法所定義之海上運送契約當事人，是否應負海商法所定之強制義務，仍有疑義，卻可依海商法第 76 條第 2 項主張運送人依本法所可主張之抗辯及責任限制，而有爭議之餘地，故可參考鹿特丹規則第 1 條第 7 項，將商港區域履行輔助人定義為在貨物抵達裝貨港至貨物離開卸貨港期間「履行或承諾履行運送人任何義務之履約運送人」。

我國海商法第 76 條及鹿特丹規則第 19 條皆未明文規定當商港區域履行輔助人或海運履約方之代理人或受僱人成為侵權行為之訴的被告時，是否得主張運送人所得主張之抗辯及責任限制。在此等情況下，求償人是否得以侵權行為之訴向商港

區域履行輔助人之代理人或受僱人求償，以規避海商法或鹿特丹規則規定之抗辯及責任限制，亦有待各國法律規範。海牙威士比規則第 4 條之一第 1 項規定「……向運送人提出之任何訴訟，不論係基於契約或侵權行為，本公約所規定之抗辯及責任限制均應適用之」，可供我國未來修法之參考。

對於商港區域外之內陸運送人、內陸場站營運人，則不在海商法的適用範圍內，應依民法規定決定其義務及責任，包括民法第 637 條相繼運送人，以及代理、委任之法理。將來是否參考鹿特丹規則，將內陸段之履行輔助人納入，因涉及海商法之適用範圍及立法體制，仍須一併考量是否擴大海商法對貨物運送規範之適用範圍。

參、修正運送人法定義務及責任

鹿特丹規則修正運送人義務及責任，主要包括：法定義務、免責事由及單位責任限制。茲分析如下：

3.1 運送人法定義務

依海牙威士比規則及我國海商法，運送人之法定義務包括提供適航能力船舶、照料貨物、不做不合理偏航三項，為運送人在法律上應盡之最低強制義務(曾國

雄、張志清，2008），運送人對此等義務不得以契約條文減輕或免除（海牙威士比規則第 3 條第 8 項及我國海商法第 61 條）。又因採過失責任制，若運送人在履行三項法定義務之一有過失，運送人不得主張免責事由。惟亦有學者認為違反我國海商法第 62 條義務後，運送人於我國法上是否尚可主張我國海商法第 69 條免責事由之保護，我國法並未說明，此項缺陷似可於未來修法時予以補正（黃正宗，2009）。依海牙威士比規則第 4 條第 5 項 (a) 款 “In any Event” 之文字推論，即使在法定義務不履行而有過失之情況下，仍可主張單位責任利益。鹿特丹規則對法定義務之項目及內容已有修正，茲比較如下：

1. 提供適航或適載能力之船舶及適載能力貨櫃義務

鹿特丹規則對運送人提供適航能力船舶之義務的修正有二：

(1) 不以發航前及發航時盡必要注意為限，尚包括海上航程

鹿特丹規則第 14 條除要求運送人於船舶「發航前及發航時」應為「必要注意」外，並將採此一注意之義務延展至「海上航程」。故可適用於貨櫃運輸有多個裝卸港，運送人應對每一中途裝卸港之發航前及發航時，以及在海上航程中，均應盡此等義務。但運送人若能證明無法在航程中採必要注意，例如在中途港及在海上航程中無修復船舶主機之廠商或設備，

是否可主張免責，仍有待澄清。此等修正之目的應在提升航行安全，對發航後突失船舶航行能力，運送人仍並採必要之注意及處置，否則仍有過失，不得主張免責，故已提高運送人之義務。

此外，因船舶及船上貨物昂貴，海難事故所造成之海上人命財物損失、海洋污染防治責任等損害賠償金額可能極為龐大，故應要求船舶所有人在船舶發航後，對突失航行能力之船舶，也須盡必要之注意，惟運送人只要能證明在海上航程中已盡必要之注意，仍可主張對提供適航能力船舶義務並無過失。以現代航海及通訊導航技術發展，船舶所有人對海上航行船舶之掌控能力已提升，且運送人責任提高之風險可經由保險機制移轉，鹿特丹規則此等規定並非不合理，故可考慮採納。

(2) 要求運送人所提供貨櫃須具適載能力

鹿特丹規則第 14 條亦將運送人所提供貨櫃之適載能力明文納入法定義務範圍內，此因海牙威士比規則之立法年代為貨櫃運輸尚未盛行，而未予以明文列入規範。惟在海牙威士比規則下，運送人提供適載能力貨櫃之義務，仍可由第 3 條第 2 項（我國海商法第 63 條）對貨物照料義務規範。若運送人所提供之貨櫃不適合於貨物之搬移、堆存、保管及運送，則有過失。海牙威士比規則對此項照料貨物義務之要求並不限於發航前及發航時，而鹿特丹規則對船舶適航能力及貨櫃適載能

力之要求亦已擴大至海上航程，故二者之差異主要在「必要注意」(Due Diligence) 及「適當地且謹慎地」(Properly and Carefully) 要求的不同。依英國判例，「適當地且謹慎地」指運送人應依其所知及應知之方式，針對貨物性質及當時情況，採取一完整措施來照料貨物，其要求應較「必要注意」為廣(張志清等人，2011)。因此，鹿特丹規則在此點之修正，其效果主要在使之明確，並未大幅提高運送人法定義務。

2. 照料貨物義務

鹿特丹規則對照料貨物義務之修正有二：

- (1) 將照料貨物之法定義務期間由「裝載」上船至「卸載」離船止七項作業，改為自貨物「收受」起至「交付」時止九項作業。
- (2) 明文允許當事人約定：由託運人、單證託運人或受貨人負責貨物的裝載、搬移、堆積或卸載工作時，運送人可在此約定期間內免除照料貨物義務，惟應於契約明細中載明此等約定。但若實際裝卸作業仍是由運送人本人以託運人等之代理人身分代為裝卸時，運送人仍不得主張鹿特丹規則第 17 條第 3 項 (i) 款之免責事由。

由我國海商法第 63 條及第 76 條觀

之，運送人對於貨物照料義務限於裝載至卸載期間(亦即鈎對鈎期間)。即使海商法第 76 條第 2 項給予在商港區域內從事裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者得享有海上運送人在海商法上得主張之抗辯及責任限制，但仍僅限於商港區域內，無法再進一步擴充至內陸運送或商港區域範圍外之倉儲期間，故與鹿特丹規則之收受至交付可延伸至內陸階段仍有不同。此外，我國海商法第 76 條僅賦予此等業者主張與運送人相同之權利，但未明文要求亦應與運送人與負相同的貨物照料義務。故仍有爭議之處。是否參考鹿特丹規則予以修正，仍須考慮如何在不影響其他各章節之情況下，如何單獨擴大貨物運送之適用範圍。

3. 不做不正當偏航之義務

不正當偏航(Unjustifiable Deviation) 在英美普通法屬契約基本的違反(Fundamental Breach of Contract)，因偏航使運送風險增加，偏航後運送人已非在履行原運送契約，故貨主得主張解除契約，並得請求損害賠償。在契約解除情況下，運送人不得主張原契約上之權利，包括：免責抗辯及單位責任限制(Wilson, 2004)。惟若為正當偏航則不在此限，包括：救助及意圖救助海上人命(例如：Scaramanga v. Stamp³案)；為避免船舶或貨物之危

³ 參考案例 Scaramanga v. Stamp (1880) 5 CPD 295 at 304。

⁴ 參考案例 Notara v. Henderson (1870) LR 5 QB 346。

險 (例如：Notara v. Henderson⁹ 案)；因可歸責於傭船人之原因而有必要之偏航 (例如：Wallems v. Muller⁹ 案)。1924 年海牙規則將正當偏航定義為：救助或意圖救助海上人命或財產，及「任何合理偏航」(Any Reasonable Deviation)，不視為反本公約或運送契約。我國海商法第 71 條雖亦沿襲海牙規則第 4 條第 4 項做相似規定，但是否能如英美普通法將不正當偏航視為是「契約基本的違反」，使貨主得解除契約，運送人不得主張原契約上之權利，仍有待於未來修法時予以考量 (黃正宗，2009)。

在海上貨損索賠實務上，貨主甚少以不正當偏航而主張解除運送契約，並使運送人不能主張契約上的免責或單位責任限制利益。其原因有二：(1) 海牙規則之「任何合理偏航」常使運送人以契約條款約定合理偏航範圍。例如：載貨證券條款常有一「航程範圍」(Scope of the Voyage) 條款，規定運送人可自由選擇運送路徑及停泊港，而使該航程不構成不正當偏航；(2) 即使有不正當偏航，其後果可能僅構成運送遲延，貨物並未毀損或滅失，故較難獲得實質損害賠償。在此種情況下，亦常引起運送契約對合理偏航規定是否有效之爭議。鹿特丹規則為解決上述爭議，對於偏航之規範有如下之特性：

1. 在第 12 章規定運送人義務時，列舉二項具體義務 (Specific Obligations)：對貨物照料義務 (第 13 條) 及適航 (適載) 能力義務 (第 14 條)，並未提及不做不正當偏航之義務。
2. 第 24 條規定，若依準據法認定其偏航構成違反運送契約，該偏航不致剝奪本規則所賦予運送人或海運履約方任何抗辯或責任限制之權利。
3. 將「救助或意圖救助海上人命」與「救助或意圖救助海上財產之合理措施」列入法定免責事由之中。故基於上述二種原因而偏航，應不構成違反運送契約或鹿特丹規則，運送人可證明其已符合主張免責之條件主張此等法定免責。

參考鹿特丹規則的新規範，我國海商法未來對不正當偏航之修正，似可考慮下列因素：

1. 應明確規定對於不正當偏航的法律效果，包括是否可主張法定免責事由及單位責任限制等。
2. 對於第 71 條之「因其他正當理由偏航者」是否包括以載貨證券之「航程範圍」條款，或規定此等條款之效力認定標準。
3. 是否參考鹿特丹規則，直接將救助或意圖救助海上人命或財產納入法定免責事由之中，而不再另以獨立法條 (第 71 條) 規定。

⁹ 參考案例 Wallems v. Muller (1927) 2 KB 99。

3.2 免責事由

鹿特丹規則第 17 條第 3 項列舉 15 項免責事由，若與我國海商法第 69 條 (或海牙威士比規則第 4 條第 2 項) 比較，可分為四類：

1. **維持不變**：包括天災；海上或其他可供航行水域之災難；罷工、閉廠、停工或勞動限制、船舶經適當注意而無法發現之隱有瑕疵；因貨物之固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何滅失或毀損等五項 (鹿特丹規則第 17 條第 3 項 (a)、(b)、(e)、(g) 及 (j) 款及海牙威士比規則第 4 條第 2 項 (a)、(d)、(j)、(m) 及 (p) 款 (向力，2009)。
2. **修正免責內容**：其修正原因主要在配合航運實務，將海牙規則體系列舉之免責

事由予以調整或合理化，例如因採完全過失責任主義，船上失火除證明運送人本人無過失外，並應證明其受僱人、履約方、履行輔助人等無過失；戰爭行為中納入海盜、恐怖活動；對政府干涉、扣押、限制及造成之障礙重新界定範圍；對運送人或其代理人所為之包裝或標誌不足仍不可免責；要求救助或意圖救助海上財產須為合理措施，救助海上人命則不要求證明為合理措施。其內容比較如表 1 所示。

3. **新增**：鹿特丹規則新增三款免責事由：

- (1) 對裝卸、搬移、堆存或卸載，若由託運人、受貨人等自行作業，所致之貨損得主張免責 (第 17 條第 3 項 (i) 款)。此項免責事由可歸類為託運人或受貨

表 1 鹿特丹規則與我國海商法對法定免責事由內容調整之比較

| 鹿特丹規則第 17 條第 3 項 | 我國海商法第 69 條 |
|---|--|
| (1) 船上失火，但運送人應證明其本人、受僱人、履約方、履行輔助人等無過失。(第 17 條第 2 項、第 3 項 (f) 款及第 18 條) | (1) 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。(第 3 款) |
| (2) 戰爭、敵對行為、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴動及民變。(c) 款 | (2) 戰爭行為；公共敵人之行為；暴動。(第 5、7、6 款) |
| (3) 檢疫限制；政府、統治者或人民之干涉或所造成之障礙，包括非運送人或第 18 條所述之人 (運送人之受僱人、履約方等人) 所造成之滯留、扣押或拘捕。(d) 款 | (3) 檢疫限制；有權力者拘捕、限制或依司法程序之扣押。(第 9、8 款) |
| (4) 託運人、單證託運人、控制方，或託運人或單證託運人對其行為應承擔責任之其他任何人之行為或不行為。(h) 款 | (4) 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。(第 15 款) |
| (5) 非因運送人或其代理人所為之包裝或標誌不足或瑕疵。(k) 款 | (5) 標誌不足或不符；包裝不固。(第 13、12 款) |
| (6) 救助或意圖救助海上人命。(l) 款 | (6) 救助或意圖救助海上人命或財產。(第 11 款) |
| (7) 救助或意圖救助海上財產之合理措施。(m) 款 | |

資料來源：張志清等人 (2011)。

人之行為或不行為所致，但若運送人或履約方代理託運人從事裝卸作業，仍不得主張免責（黃傑琳，2010）。

- (2) 避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施（第 17 條第 3 項 (n) 款）。其目的在鼓勵運送人採取合理措施，以避免對環境造成損害。
- (3) 銷毀可能構成危險貨物或使之無害之合理措置，以及為共同安全，或為保全共同冒險之人命或財產安全所為之合理貨物犧牲（第 17 條第 3 項 (o) 款及第 15、16 條）。此一免責事由乃為共同安全或共同利益，授權運送人銷毀危險品或使無害。在海牙威士比規則係規定於第 4 條第 6 項（對危險品之處置權）。且依海牙威士比規則第 5 條：「本公約之規定不得作為禁止於載貨證券內引入有關共同海損之任何條款」，故目前實務上，運送人大都於其所簽發載貨證券上加入共同海損條款，取得貨主對共同海損行為及費用分攤之同意。鹿特丹規則將此部分予以明文規範，使運送人對共同海損行為而導致貨物之損害，得依法主張免責。

4. 取消傳統免責事由：

- (1) 取消「其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」（海商法第 69 條第 17 款或海牙威士比規則第 4 條第

2 項 (q) 款），故完全採用列舉方式定義法定免責事由。

- (2) 取消「船長、海員、引水人或運送人之受僱人之航行或管理船舶之行為、疏忽或過失」，故改採完全過失責任制為責任基礎。

鹿特丹規則對法定免責事由之修正有如下之特性，可供我國海商法未來修正之參考：

1. 對傳統之法定免責事由，包括天災、海上固有危險、貨物固有瑕疵，以及罷工、船舶隱有瑕疵，仍維持不變。此等免責事由在各國法院已有許多判例支持，其定義甚為明確，維持不變可保持法律之穩定性。
2. 針對免責內容予以修正者共七款（如表 1 所示），其目的包括：體現立法之時代性，例如重新定義船上失火、戰爭行為、政府及公權力行使之範圍；非因運送人或其代理人所為之包裝或標誌不足或瑕疵；為鼓勵救助及意圖救助海上人命，將海難救助之免責內容區分為救助海上人命（不要求須為合理措施）及救助海上財產（須證明為合理措施才能主張免責）二種；以及配合鹿特丹規則其他條文而修正，例如擴大託運人之行為或不行為範圍，納入單證託運人及控制方等。
3. 新增之免責事由，主要在配合海運實務或運送安全、環保之要求，包括：由貨

主自行承擔裝卸、搬移、堆存等作業；避免對環境造成危害之合理措施、危險貨物之處置及共同海損行為等。

4. 取消之免責事由，主要在加重運送人責任，包括完全採列舉方式定義免責事由，並取消航行及管理船舶之過失得免責之規定。因現代航海技術進步，保險制度亦較海牙規則制定年代成熟，似不至於對船舶所有人造成過大負擔及風險(蔣躍川、朱作賢，2010)。

3.3 單位責任限制

鹿特丹規則對單位責任限制規範之修正，主要有三：

1. 提高受損貨物之單位責任限制金額至每件(或其他貨運單位) 875 特別提款權(Special Drawing Right, SDR)，或貨物毛重每公斤 3 SDR，以較高者為準(第 59 條)，故加重運送人責任。鑑於提高運送人義務已為國際海商立法之趨勢(黃凱臨，2010; Thomas, 2010)，若將來鹿特丹規則生效，並廣為主要海運及貿易國家所採納，則我國海商法修正時，對於第 59 條提高限責金額部分似可配合修正。
2. 增加對遲延造成經濟損失(Economic Loss)之責任限制，以等同於受運交貨物應付運費 2.5 倍之數額，但不得超過第 59 條所計算貨物全損時之責任限額

(第 60 條)。以運費為基礎定遲延損失責任限制為漢堡規則第 6 條第 1 項、聯合國國際多式聯運公約第 18 條第 4 項，以及目前航運實務所採之方式，例如 BIMCO MULTIDOC 95 Clause 12 對遲交之限責金額，以該批貨物應收運費為限。若我國海商法可採類似方式修正，將可更周延，且減少對遲延損失責任限額之爭議。

3. 增加對約定為船艙裝載，但實際上卻將貨物裝載於甲板上，運送人無權主張單位責任限制之規定(第 25 條第 5 項)。對違約做甲板裝載不得主張單位責任限制，應屬合理。運送人既已同意託運人之要求為船艙裝載(即使為貨櫃運輸，部分貨物如食品、化學品及精密儀器，為避免貨損，仍可能做此要求)，卻為甲板裝載，使運送風險大幅提高。故規定在此種情況下，運送人不得主張單位責任限制。此項變革即使我國尚未能採納鹿特丹規則，在未來修法時應亦可考慮採納。

此外，由鹿特丹規則第 59 條之文字「運送人對違反本公約有關運送人義務所負之責任限額，依……」觀之，即使違反第 13 條(照料貨物)及第 14 條(適航及適載能力船舶及貨櫃)具體義務，運送人亦得主張本條之單位責任限制。故與海牙威士比規則同。

肆、配合國際貨物運輸實務

鹿特丹規則在配合國際貨物運輸實務上的新規範，包括：在貨損通知及訴訟時效、批量契約、電子商務等，茲分析如下：

4.1 貨損通知及訴訟時效

目前定期航運所使用之載貨證券大都已合併海上運送及多式聯運二種格式，且簽發載貨證券之運送人亦可將部分或全程運送委託給實際運送人、再承攬人 (Sub-contractor)、履約方。鹿特丹規則為配合此等多式聯運及再承攬 (Sub-contracting) 之實務，有必要一併解決主運送人被貨主索賠後，須向再承攬人 (Sub-contractor)、實際運送人或履約方追償時可否延長訴訟時效，以及貨主向主運送人或履約方為貨損通知之問題。

我國海商法之適用範圍仍限於海上運送，對多式聯運及使用實際運送人 (履約方) 情況下之索賠貨損通知及訴訟時效，須依民法規定。在同一契約下，若因貨損階段不同而有不規定，似有必要考量是否依鹿特丹規則之方式採單一規定。鹿特丹規則在貨損通知與訴訟時效之修正，茲分析如下：

一、貨損通知

鹿特丹規則對貨損通知規定有如下之修正：

1. 第 23 條規定須於交貨前或交貨時為貨損通知。若貨物之滅失、毀損不明顯者，應於交貨後 7 工作日內通知。若為遲延交付，應於交貨後 21 連續日內通知。但明文規定未為通知並不影響索賠，亦不影響第 17 條規定之舉證責任分配。對於未通知不影響舉證之分配，與海牙威士比規則及我國海商法並無不同。海牙威士比規則第 3 條第 6 項規定未於期限內為貨損通知，僅為運送人已依載貨證券交付貨物之表面證據 (Prima Facie Evidence)，而我國海商法第 56 條亦規定為「推定」運送人已依載貨證券之記載交清貨物，故仍允許貨方以反證證明貨損發生於運送人管理期間，而推翻此一表面證據或推定。
2. 允許對運送人或海運履約方為貨損通知，雙方應就疑慮之核對及清點貨物互相提供一切合理便利及紀錄 (第 23 條第 5、6 項)。因此，可減少對貨物短少、毀損或滅失之爭議，對受貨人亦較有利。
3. 對於通知之形式，依鹿特丹規則第 3 條，若經收發當事人同意者，得使用電子通訊為之 (否則仍應以書面)，貨主與運送人得約定以電子傳輸代替書面貨損通知，故較海牙規則或我國海商法具彈性及時效性。

二、訴訟時效

鹿特丹規則對訴訟時效之修正，茲分

析如下：

1. 第 62 條第 1 項將訴訟時效定為至 2 年，又依第 63 條規定：「第 62 條所規定之訴訟時效期間不得中止或中斷」。在訴訟時效期間，不因某些法律行為（例如求償、起訴或和解）而中止或中斷，似採除斥期間之法理。
2. 上述之訴訟時效，適用於「違反本公約任何義務所生之求償或爭議所提起訴訟或仲裁程序」（第 62 條第 1 項），亦包括運送人向託運人等求償之索賠程序，故不同海牙威士比規則或我國海商法第 56 條（僅適用於就海上貨物運輸貨主向運送人索賠）。依民法第 125 條，運送人向託運人索賠之時效為 15 年，對貨方之反證證據的保存顯較不利。鹿特丹規則此等規定應值得參考。
3. 為解決運送人被貨主索賠後，轉向對實際運送人追償，其訴訟時效常已屆滿之問題，鹿特丹規則明文規定「被求償人」（運送人）可向「求償人」（貨主）以聲明之方式多次延長訴訟時效（第 63 條）。並可於下列期間之前（以較晚者為準），向實際運送人（履約方）提出索賠：(1) 依索賠地準據法所允許之時間；或 (2) 自提起追償訴訟之人解決原求償之日起，或自收到向其本人送達起訴文書之日（以較早者為準）起 90 日內（第 64 條）。此項規定對使用履行輔助人之運送人較為有利，但亦不影響貨主之求償權利。

4. 對於光船租賃情況下，究竟應向誰索賠：船舶所有人或光船租賃人？亦比照前述方式，仍可在上述 2 年時效屆滿後，於下列期間之前（以較晚者為準），提出索賠：(1) 依索賠地準據法所允許之時間；或 (2) 自載明運送人身分之日起，或自船舶所有人或光船租賃人舉證推翻其為運送人之日起 90 日內（第 65 條）。目前以光船租賃、財務租賃取得船舶，經營定期航運之實務漸多，此項規定對貨主之索賠較為有利。

4.2 批量契約

批量契約 (Volume Contract) 在實務上常用於美國航線，由海上運送人與無船公共運送人訂立以一年為期、分批裝運、約定總量之貨物運送契約。因無船公共運送人並非運輸服務之最終使用人 (End-user)，其談判地位與海上運送人較對等，具「個別商議契約」之性質，適合由當事人以自由商議訂立契約（劉宗榮，1988）。鹿特丹規則規定在符合某些形式條件（第 80 條第 1、2 項）及實質條件（第 80 條第 4 項）之情況下，允許該契約不受鹿特丹規則強制管轄。亦即當事人雙方都可以對公約中的一些義務做出適當的背離（享有契約自由），並且在一定條件下可約束當事人以外之第三人（例如載貨證券持有人）（張志清等人，2011）。

鹿特丹規則對批量契約之內容可背離該規則之規定，對有下列事項仍有爭議之

餘地。我國海商法修正時，應謹慎考量是否節採：

1. 可背離該規則之條件 (包括對當事人間生效條件或拘束第三人之條件) 相當複雜，不具有很強的操作性 (張麗英、景晴，2010)。因此，只要託運人拒絕此等背離該規則規定之契約條文，或生效之條件有一項不符合，則不能背離鹿特丹規則之強制規定。
2. 即使形式及實質條件均符合，在航運市場景氣時，或與規模較小的無船公共運送人訂約時，批量契約雙方當事人間的談判地位未必相當，無船公共運送人未必有能力拒絕背離該規則之契約條文 (Carlson, 2007; CMI, 2009)。在此種情況下，又因無船公共運送人與其託運人間仍不得背離鹿特丹規則之強制規定，而須對貨主負較高之義務及責任，卻無法向海上運送人以相同條件追償。

4.3 無單放貨

無單放貨在實務上常用於近洋航運，船、貨先到而單證未到，須由銀行出具擔保提貨書先行提貨。俟單證到達後，再以正本單證換回擔保提貨書。受貨人為取得擔保提貨書常須發生額外成本，而且一有索賠，運送人仍須先對單證之合法持有人負賠償責任 (我國海商法第 58 條第 1 項、民法第 627 條至第 630 條規定，另參 The Sormovskiv 3068 [1994] 2 Lloyd's Rep. 266

at 274)，再依擔保提貨書向保證人 (出具擔保提貨書之銀行) 索賠。鹿特丹規則意圖以成文法提供無單放貨之條件，希解決此等困擾。其規範可區分為二：

1. 對於簽發必須繳回之不可轉讓運送單證時，受貨人未於期限內提貨，而運送人經請求控制方或託運人等指示，並依指示交付貨物，可解除運送契約之交付貨物義務，不考慮是否收回該不可轉讓單證 (第 46 條)。依我國民法第 628 條規定，提單縱為記名式，仍得以背書轉讓於他人 (除非提單上有禁止背書之記載)。而且經由信用狀交易之運送單證，均為可轉讓單證。鹿特丹規則本項對不可轉讓運送單證之規範在我國似較無具體可用價值。
2. 對於簽發可轉讓運送單證或電子運送紀錄時，鹿特丹規則並非完全承認無單放貨可合法化，而是在現行之憑單放貨制度下，以例外方式使運送人可在特定條件下，依控制方之指示無單放貨，但運送人仍須對單證合法持有人負賠償責任，再向為指示之控制方追償 (第 47 條)。惟鹿特丹規則為無單放貨設立相當冗長及複雜之條件，只要有一項條件不符，即不能推行。即使運送人依此條件放貨，仍無法對單證合法持有人免責。故恐難以此制度完全取代目前通用之擔保提貨或電報放貨實務。其執行之難度可能已超出當初設計此制度之人所預期，在實務

上可能實用性不佳。此外，若銀行為單證持有人，雖可向運送人求償，但對其貿易貨款墊付仍有風險，亦可能反對此一制度。

此外，鹿特丹規則第 47 條亦可能會滋生詐欺行為，例如，運送人憑指示而無單放貨後，而受貨人取得單證後，將其轉讓給善意第三人。該第三人有權向運送人索賠。運送人賠付後，仍可能無法向發出指示之人追償，須自負責任（李笑黎，2010）。此外，但某些法系或國家仍可能基於物權法定主義之考量，不能接受此等以約定及在單證上載明而可有條件無單放貨之制度，亦可能成為該規則無法為國際間普遍接受的原因之一（張志清等人，2011）。鑑於以上困難在短期內較難解決，我國海商法修正時，不宜納入該規則之無單放貨制度。

4.4 電子運輸紀錄

鹿特丹規則對電子運輸紀錄之規範，基本上符合目前電子商務之基本原則，並與我國電子簽章法第 4 條，得以電子文件代替書面單證之條件相容。因此，我國海商法無須另以明文另行規定此等條件。在適用上若有困難，可朝通案方式，由修正電子簽章法著手（張志清，2002；林幸蒨，2011）。但亦可在海商法第 53 條，增列「本法關於載貨證券之規定，於電子載貨證券準用之」即可（張志清等人，2011）。

伍、結論與建議

5.1 結論

鹿特丹規則之立法目的主要在：(1) 解決目前已生效的三個國際公約——1924 年海牙規則、1968 年海牙威士比規則、1978 年漢堡規則，對於國際海上貨物運送規範之分歧問題，冀提供一個統一的法律制度，便利航運及貿易之進行；(2) 針對運送責任之合理化要求，提出修正方案，包括因貨物價值提高及對運輸安全、運輸效率之要求而修正運送人及託運人之義務及責任；(3) 配合國際貨物運輸型態及實務之演變，提供新的法律規範，包括擴大適用範圍至海運加其他模式、修正貨損通知及訴訟時效、加入對批量契約、無單放貨及電子運輸紀錄等規定。此等修正若能被採行，將促使運送人及貨主雙方在運送契約之權利義務上達成新的平衡，並解決國際運輸實務及法律規範上許多問題。

但在另一方面，鹿特丹規則目前雖有 24 國簽署，包括丹麥、希臘、法國、荷蘭、挪威及美國，但僅有西班牙及多哥 (Togo) 遞交批准 (UNCITRAL, 2011)。未來即使有 20 國批准達生效門檻，是否能廣被接受達其當初之立法目的，仍視主要航運及貿易國家是否批准加入。惟以基於下列原因，在短期內該規則恐尚無法生效或廣被採行：

1. 各國大都依其經貿航運發展環境，思考是否加入或部分參考採納國際公約。鹿特丹規則除加重運送人及託運人義務及責任外，又擴大其適用範圍及創立許多新的制度，例如：履約方、批量契約、無單放貨、電子運輸紀錄等。此等修正對運送人、貨主及周邊產業業者皆產生衝擊及不確定性，而可能影響各國決定是否採行。
2. 現今國際航運市場及經貿生態環境較 1924 年海牙規則制定年代複雜，在海牙規則制定以前國際間並無海上貨物運送公約，而目前已有三個生效之公約，由各國已依其國情需要採行其一，故大部分國家並無迫切需要改採鹿特丹規則。況且亞洲新興國家之航運業者崛起 (UNCTAD, 2011)，各國利益未必相同，較難採取一致規則。
3. 在法制層面上，鹿特丹規則創新之制度及名詞定義尚乏司法驗證。新制度之操作性如何？是否有負面效果？名詞定義是否可能引起爭議？皆有待觀察，故亦增加其不確定性及被普遍接受之難度。
4. 鹿特丹規則涵括範圍較目前已生效之三個國際公約廣泛，且條文多而常互相引用，不易瞭解及正確引用，而增加被接受之難度。

5.2 建議

基於下列理由，我國目前尚不宜全盤採納鹿特丹規則：

1. 鹿特丹規則中約有三分之二的條文規定為我國現行海商法中所無，其中仍有許多具爭議性的規定尚待折衷協調。國家利益應為評估我國是否採納該規則之主要考量依據。以我國航業發展而言，我國似較偏向船東國地位 (UNCTAD, 2011)，未來海商法修正否應大幅提高運送人責任，仍可再斟酌。
2. 我國海商法從未採納尚未生效或尚未廣為接受之國際公約或商業習慣，故在鹿特丹規則生效之前，全盤採納該規則之難度甚高。
3. 鹿特丹規則之適用範圍較海商法為廣，尚包括陸上運送階段。若予以納入海商法中，在立法體制上較難解決海商法其他章節適用範圍仍限於以海上階段之問題。若將貨物運送單獨立法，在以目前體制而言，其難度甚高。

若可在合理範圍部分，局部採鹿特丹規則修正我國海商法，則建議如下：

1. 法定責任期間

海商法第 76 條第 2 項將其適用範圍擴大至港區地理範圍內之作業，僅限於港區範圍內的裝貨前、卸貨後之作業。對於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，適用海商法。貨損階段已知發生在非海上階段，因則依民法規定，由契約約定，故採網狀責任制。以上方式在適用上並無太大爭議，故仍可維持現況。惟在細節部分，建議修正海商法第 76 條第 2 項，使商港區域範圍內作業之營運人，一方面可主張與運送人相同之抗辯及責任限制，另一方面亦應負相同之義務及責任，鹿特丹規則第 1 條第 7 項之規定可供參考。

2. 運送人法定義務

鹿特丹規則對運送人之法定義務的修正有三，我國海商法是否可參考修正，茲建議如下：

(1) 鹿特丹規則將提供適航能力船舶之期間擴大至海上航程，並要求運送人所提供之貨櫃應具適載能力。由於運輸安全及防止船舶污染之要求，國際船舶管理章程 (International Ship Management Code, 簡稱 ISM Code) 已成為海上人命安全公約第 9 章，船舶所有人對船舶安全管理已不限於發航前及發航時，而強制要求在整個航程皆需依船舶安全管理程序作業，否則即有過失。因此，即使將提供適航能力船舶之期間擴充至海上航程，僅係反映已生效施行之海上人命安全公約之要求，況且此等要求可保障海上人命財產及防止船舶污染，我國海商法

若配合修正，其爭議應不大。至於是否納入貨櫃之適載能力，目前已可依海商法第 63 條貨物照料義務要求運送人負此義務，並無迫切修正之需求。惟若在海商法中予以明文規範，因未加重運送人義務，似亦可行。

- (2) 鹿特丹規則對貨物照料義務，擴大為自收受至交付止之九種作業。我國海商法是否配合修正，應視是否將其適用範圍擴大至陸上之收受及交付階段。若是，則可配合多式聯運實務，予以修正，但不能單獨修正本條。
- (3) 鹿特丹規則第 12 章並未將不做不正當偏航之義務納入運送人具體義務之一，且於第 24 條規定，即使依準據法認定偏航構成違反運送契約，該偏航不致剝奪該規則所賦予運送人或海運履約方任何抗辯或責任限制之權利。其目的在以成文法修正英美法將不正當偏航視為契約基本的違反。我國民法及海商法均未明文規定不正當偏航之法律效果，貨主是否能以不正當偏航主張解除契約，並使運送人無法主張契約之免責抗辯及單位責任限制，仍有疑義。故建議明確規範不正當偏航之效果，以杜爭議。

3. 免責事由

鹿特丹規則在免責事由上主要的變革有二：(1) 取消航行及管理船舶之過失免責，而採完全過失責任制；(2) 取消海牙規

則第 4 條第 2 項 (q) 款 (我國海商法第 69 條第 17 款) 概括式免責，而採完全列舉方式定免責事由。故已明顯地加重運送人責任。此等修正將對運送人產生較不利之影響。我國海商法未來是否採納鹿特丹規則之法定免責事由，應視該規則是否已為主要航運及貿易國家所接受而定。

4. 單位責任限制

鹿特丹規則將單位責任限制提高為以系爭貨物每件 875 SDR 或每公斤 3 SDR 的方式，採較高者為準，我國海商法是否配合採納，似應俟該規則生效且廣被接受之後為之。

該規則另規定遲延交付之經濟損失以受遲延貨物運費 2.5 倍為其責任限額，但是最高不能超過貨物全損之限額，以及增加違約為甲板裝載不得主張責任限制。此等規定，尚屬合理，可考慮斟酌採納。

5. 貨損通知及訴訟時效

鹿特丹規則規定對貨損通知修正，對我國海商法有如下之可借鑒之處：

- (1) 為配合海運加其他模式及使用履約方履行運送，對滅失、毀損不明顯者，可適度延長至交貨後 7 日內為通知；並納入可延長訴訟時效，以利運送人向履約方追償。
- (2) 可明定遲延交付之貨損通知期限。
- (3) 可考慮將運送人對託運人之訴訟時效納入海商法，以保障託運人或單證持

有人之權利。

- (4) 對於是否得以電子傳輸代替書面貨損通知，得由當事人依電子簽章法自行約定，可不必納入海商法。
- (5) 可參考鹿特丹規則，規定貨損通知得向運送人或海運履約方提出，而雙方亦應就疑慮之核對及清點貨物互相提供一切合理便利及記錄等。

6. 批量契約

鹿特丹規則允許批量契約在某些條件下，不受該規則強制規範。惟其規定過於複雜而較難應用。又恐海上運送人將某些背離該規則之條文做不當引用或過度延伸，而破壞該規則欲達成公平性與一致性之原意，故建議不予採用。

7. 無單放貨

鹿特丹規則對於無單放貨之規定過於複雜且尚有不周延之處，未來將甚難以此新制度普遍取代目前常用之擔保提貨或電報放貨實務。我國於海商法修正時不宜冒然採用。

8. 電子運輸紀錄

電子運輸紀錄或電子載貨證券在短期內仍甚難完全取代紙本單證 (張志清，2002)，即使有部分航商採行，亦得由當事人自行依電子簽章法約定，我國海商法無須再為規範。惟為明確故，亦可在海商法以概括方式規定：「本法關於載貨證券之規定，於電子載貨證券準用之」。海商法

未規定者，仍由電子簽章法及其他法律規範。

參考文獻

王秋雯，2010，區別論的責任體系：鹿特丹規則履約方制度的引入，*中國海商法年刊*，第 21 卷，第 4 期，24-31。

交通部運輸研究所，2011，鹿特丹規則之影響分析與海商法修法先期規劃，臺北市。

向力，2009，國際海運運送人責任體制的轉承與發展，*中國海商法年刊*，第 20 卷，第 4 期，10-16。

李笑黎，2010，鹿特丹規則下無單放貨解決機制：從憑保函放貨到憑指示放貨，*中國海商法年刊*，第 22 卷，第 1 期，49-54。

林幸蒨，2011，電子載貨證券法制之比較研究，東吳大學法律學系碩士在職專班比較法學組碩士論文，臺北市。

張永堅，2010，對國際貨物運輸法統一化努力的思考，*中國海商法年刊*，第 21 卷，第 2 期，11-18。

張志清、林財生、陳福照、連義堂，2006，國際海商立法多元化趨勢下對多式聯運載貨證券條款之建議，*航運季刊*，第 15 卷，第 4 期，1-22。

張志清、李佳逸、王穆衡，2011，鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響，*運輸*

計劃季刊，第 40 卷，第 4 期，393-422。

張志清，2002，由法律觀點論電子載貨證券作業方式及可行性，*運輸計劃季刊*，第 31 卷，第 2 期，451-474。

張麗英、景晴，2010，鹿特丹規則批量契約相關法律問題探析，*中國海商法年刊*，第 21 卷，第 3 期，8-13。

凱特·藍納，2009，鹿特丹規則的構建，*中國海商法年刊*，第 20 卷，第 4 期，1-9。

曾國雄、張志清，2008，*海商法*，第三版，航貿文化，臺北市。

黃正宗，2009，我國海商法評論——以「2008 鹿特丹規則」及其他相關國際公約為中心討論我國海商法之適用與海上貨物公共運送法律規範，*數位科技與公共事務發展學術研討會論文集*，嘉義縣。

黃凱臨，2010，海運貨損單位責任限制及其於鹿特丹規則之分析，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文，基隆市。

黃傑琳，2010，海上貨物運送人法定免責事由之回顧與展望以履行輔助人之過失為中心，國立臺灣大學法律學系碩士論文，臺北市。

蔣躍川、朱作賢，2010，鹿特丹規則的立法特點及對其中涉及重大利益的幾個問題的分析，*中國海商法年刊*，第 21 卷，第 1 期，26-35。

韓立新，2010，鹿特丹規則對港口營運人的影響，*中國海商法年刊*，第 21 卷，第 1

期，35-40。

劉宗榮，1988，*定型化契約論文專輯*，三民書局，臺北市。

劉宗榮，1991，*論多式聯運經營人責任制度及其影響*，三民書局，臺北市。

Baatz, Y., 2009. *The Rotterdam Rules-A Practical Annotation*, Informal Law: London.

Carlson, M.H., 2007. U.S. participation in the international unification of private law: the making of the UNCITRAL draft carriage of goods by sea convention. *Tulane Maritime Law Journal*, 31(2), 615-637.

Comite Maritime International (CMI), 2009. Questions and Answers on the Rotterdam Rules. Available at: <http://www.comitemaritime.org/> (accessed 3 April 2012)

Thomas, D.R., 2010. *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List: London.

UNCITRAL, 2011. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-the Rotterdam Rules. Available at: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (accessed 21 November 2012)

United Nations Conference on Trade and Development, 2011. Review of Maritime

Transport 2011, UNCTAD/RMT2011, Geneva, Switzerland.

Wilson, J.F., 2004. *Carriage of Goods by Sea*, 5th Edition, Pearson Education: Essex, England.

