

海上貨物運送人責任國際公約 立法模式之分析

An Analysis of Legislative Approach to Liabilities of Marine Cargo Carriers under International Conventions

方凱弘 (Kai-Hong Fang)^①、劉祖彰 (Tsu-Chang Liu)^②、鍾政棋 (Cheng-Chi Chung)^{③*}

摘要

自美國 1893 年哈特法案以降，至 1924 年海牙規則、1968 年海牙威斯比規則、1978 年漢堡規則，以迄 2009 年鹿特丹規則之百年歷程中，託運人與運送人間之勢力持續對抗。就海上貨物運送發展趨勢，以託運人利益抑或運送人利益優先之立法模式，對全球海運市場具有舉足輕重之影響。本文藉由歷史法學研究方法，分析國際公約統一法之變革，探討海上貨物運送人責任之演進。本文研究發現，受契約自由原則之影響，海上貨物運送人責任從絕對責任逐步緩和至相對責任。顯然地，為了追求國家利益與海運市場效率，折衝於各國際公約之責任混合立法已為趨勢。海上貨物運送人責任立法模式，並非單向式亦非直線式發展，乃託運人與運送人間之變動，搖擺振幅似有逐漸縮小之趨勢。

關鍵字：國際公約、海牙規則、鹿特丹規則、海上貨物運送人責任

Abstract

The force of shippers and carriers were in the competition for hundreds of

^① 國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士，現為陽明海運股份有限公司船副，E-mail: fkh0510@yahoo.com.tw。

^② 國立臺灣海洋大學商船研究所碩士，現為臺北海洋技術學院輪機工程系講師，E-mail: f0134@mail.tcmt.edu.tw。

^{③*} 通訊作者：國立交通大學交通運輸研究所博士，現為臺灣海洋大學航運管理學系所副教授，E-mail: jackie@mail.ntou.edu.tw。

years, since the Harter Act in 1893, the Hague Rules in 1924, the Hague-Visby Rules in 1968, the Hamburg Rules in 1978, and the Rotterdam Rules in 2009. To the trend of marine cargo transportation development, the legislative approach of the priority of shipper's or carrier's benefit has played a decisive role in global shipping markets. This article is analyzed by the process of legislation explained to the unification of international conventions and the background of liabilities of marine cargo carriers. It is shown that under the impact of doctrine of contract freedom, the carrier's absolute liabilities have been turned into relative liabilities gradually. Obviously, the mixing legislative approach among the international conventions is the main way to fit for the benefit of countries and efficiency of shipping markets. We believe that the legislative approach to liabilities of marine cargo carriers is neither one-way nor straight-way process. It swings like a pendulum under the influence of shippers and carriers, and the amplitude seems to be less and less.

Keywords: International Conventions, The Hague Rules, The Rotterdam Rules, Liabilities of marine cargo carriers

壹、前言

於海上貨物運送契約中，對運送人義務之賦予內涵繁多 (梁宇賢，1999；楊仁壽，2000；司玉琢，2003；林群弼，2004)。於概念上，可區分為基本義務與基本義務以外之義務。所謂「基本義務」具有強制性，不得以契約減輕或免除，且義務涉及免責事由之主張，履行與否將產生失權效果。於運送人責任體系居重要之地位，其中以船舶適航、貨物照管與直航義務為普通法所公認者。所謂「基本義務以

外之義務」僅為運送契約或各國海上貨物運送立法中課予運送人之義務，性質上屬於任意或強制，惟義務履行與否和免責事由之主張無涉，僅為運送契約之債務不履行，如裝卸準備完成通知、等待裝卸、發給載貨證券 (Bills of Lading, B/L)、拒絕裝運違禁物、完成運送、正確交付貨物等義務。

國際海事委員會 (Comite Maritime International, CMI) 於 1924 年制定海牙規則 (The Hague Rules)；1968 年提出海牙威斯比規則 (The Hague-Visby Rules)，有

關船貨雙方責任及 B/L 之規範，被國際海運界奉為主臬。然而海上貨物運送日新月異，貨櫃運輸多式聯運盛行，有海運單與電子 B/L 之採行，世界政治權力與市場形態改變，開發中國家逐漸佔有一席之地，偏惠運送人的海牙規則與海牙威斯比規則，漸受質疑(張新平，1980)。1978 年 3 月於德國漢堡舉行海上貨物運送會議，制定聯合國海上貨物運送公約，稱為漢堡規則(The Hamburg Rules)，就船貨雙方責任重新分配。於價值判斷上已有更新趨勢，顯見海商法思潮之改變。

從 1924 年海牙規則、1968 年海牙威斯比規則至 1978 年漢堡規則可知，船貨雙方勢力對抗。就海上貨物運送發展趨勢，以託運人利益優先抑或以運送人利益優先之立法模式，主要訴諸國際公約批准加入國的數量及其代表性。於利益衡量上，則依國際政治權力優劣論定，造成法律體系與解釋上產生混淆。以航海過失免責條款為例，即有留存(如海牙規則)與廢除(如漢堡規則)之不同模式。漢堡規則制定後，聯合國國際貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)與其他國際組織，關注於現有國際公約之生效與實施。其後 CMI 決定研擬全新的海上貨物運送規範，2002 年 1 月 8 日作成海上貨物運送文書草案，交由 UNCITRAL 運輸法工作小組審議，2008 年 12 月 11 日通過，2009 年 9 月 23

日於荷蘭鹿特丹開放簽署，稱為鹿特丹規則(The Rotterdam Rules)，其能否跨出海牙規則、海牙威斯比規則與漢堡規則立法思維，值得觀察(何麗新、陳琳，2007)。

十九世紀初，西方思想為個人主義籠罩，有云「運送人責任猶如貨物保險人」(司玉琢，2002)，對貨物滅失或毀損，除特約免除或例外規定，運送人須負絕對責任(absolute liability)。契約自由原則下，於 B/L 列入免責條款，欲脫逸絕對責任拘束，產生絕對責任之緩和。隨貨物運送迅速發展，運送人地位愈來愈強勢，免責條款日益增加，造成 B/L 持有人無法得到保障，海運市場自受影響。為避免船貨雙方利益衝突，美國國會 1893 年制定哈特法案(Harter Act)規定運送人應承擔最低之責任，要求提供適航船舶，允許特約免除航行或管理上之過失，是謂運送人「相對責任」之確立。其後 1904 年澳洲海上運送法、1908 年紐西蘭海運與船員法、1910 年加拿大水運法，相繼仿倣。為求海上貨物運送立法一致，調整船貨雙方利益，1924 年通過海牙規則，延續哈特法案精神，為二十世紀海上貨物運送立法之主流。

海牙威斯比規則對運送人責任限額、B/L 證據效力、喜馬拉雅條款、規則適用範圍與訴訟時效等，順應時代發展而定，仍未脫離相對責任之立法。海牙規則體系架構未適切反映風險分配，致船貨雙方

利益失衡，且部分規定不明確，增添適用困難。漢堡規則重新調整船貨雙方權義，變更運送人賠償基礎，揚棄免責事由之列舉。若運送人未盡必要注意，對航行上或管理上之過失，須負責任，即相對責任立法之緩和。鹿特丹規則將維持相對責任立法抑或持續緩和朝絕對責任立場，對全球海運市場具有舉足輕重之影響。本文擬先說明貨物運送人責任立法演進及其責任內涵，並加以比較分析，以探究海上貨物運送人責任立法之發展趨勢。

貳、運送人絕對責任立法

早期由於商業交易發達，對小亞細亞區域商旅隊可能面對之風險、搶奪與意外，逐漸形成習慣加以規範。當時貨物運送規範，可從漢摩拉比法典窺見痕跡，經菲尼基人統合，結合中東河流運送法制、巴比倫商隊旅法與漢摩拉比法典，形成無疆界商旅隊法，亦即早期海商法雛形。適用於地中海海運市場，範圍西至太平洋，北至北海並轉入波羅地海。由於沿岸港口均適用同法解決紛爭，逐漸成為商人與法律實務共同遵守之習慣規範。當時國際同化下之海商法，為現今海商法之基礎。固然滋長於地中海，其後流傳至大西洋而普及於歐洲，成為世界性法律。基於此，海商法性質上係現代統一化與古代法兩者結

合之共存體(柯澤東，1999)。

於封建社會背景(清河雅孝，1979)，羅馬人以農立國，不若其鄰羅地人活躍於海上。古羅馬皇帝 Antonius 曾曰：「朕雖陸上之王，然非海上之王！就讓羅地法(Lex Rhodia)管海上之事吧！就此而言，尚未違吾法之處」，則陸海分立之制生焉(張東亮，1983；桂裕，1984)。觀察羅馬法對運送人採嚴格責任，並未區分海上或陸上之運送人，蓋通信與保險未發達(吳昭瑩，1976)。貨物交付運送人後，運送人以佔有人地位加以處分，託運人無法監督又須支付運費；對運送人而言，僅憑受領事實即須負絕對擔保責任。受著名的羅馬法影響，開啟海上貨物運送人絕對責任之立法，對已發生事故之損害，運送人一律賠償，即大陸法系所謂結果責任或無過失責任者。貨物交予運送人後，運送人負有交付收受時同一狀態之義務，倘有滅失或毀損，運送人須負責任，縱損害原因不明，亦不得免責。要言之，運送人是否承擔賠償責任，取決於是否在目的港將貨物同一狀態交付予受貨人，與運送人是否有故意過失無關，可謂為保險人責任。

西方法律思想為個人主義引導，對私人權利保護不遺餘力。運送人責任初始為受領責任：貨物一經受領，即須負有返還義務。隨世界各國商法修正，改採通常事變責任或無過失責任，對海上與陸上之運送人責任，仍等同視之。所謂無過失責

任，對船舶本身缺陷與運送人發航後之過失，均包含在內，是運送人對適航能力以擔保責任主義為原則(施智謀，1986b)，負絕對擔保責任，殊不問過失之有無。運送人絕對責任下，須提供適航能力船舶、對運送物盡相當之注意與直航義務，此三者為十九世紀末 B/L 保證事由，相當於默示保證 (Implied undertaking)。

運送人絕對責任於 1671 年 *Morse v. Slue* 案中提出 (Carver, 1982; Mocatta et al., 1984)，於 1703 年 *Coggs v. Bernard* 案中確立。依運送契約，請求損害賠償之一方，如託運人或 B/L 持有人，應證明本身係有權索賠之人，及貨物滅失或毀損之情況。於絕對責任下，原告無須證明運送人有無故意或過失，只要證明損害發生且無免責事由。海上貨物運送人責任，除法律責任外，亦受時空背景影響。隨工業革命來臨，船舶因蒸氣機發明，速度及數量與日俱增，惟未能熟練操作，致意外事故增加，不問運送人有無過失，均須負責。海事審判制度發達，運送人實難規避責任，課予絕對責任壓力倍增，運送人遂產生反動，進入絕對責任緩和之立法。

1767 年英國海事判決免責條款，僅以海上危險 (The danger of the sea)、天災 (The act of God)、公敵行為 (The king's enemies) 為限。Mocatta et al. (1984) 指出，1776 年 B/L 上僅載有「除海上之危險外 (The danger of the sea only excepted)」而已。於

絕對責任立法下，海上貨物運送人不僅負擔沉重，且少有免責條款之約定。曾國雄、鍾政棋 (1997) 指出，自 1795 年 *Smith v. Shepherd* 案中，海運界體悟運送人責任之重，且免責條款保障不足，以契約自由名義增加免責條款，包括火災、一切海上或其他可供航行水面之危險或意外，欲脫逸絕對責任之負擔。施智謀 (1986a) 認為，運送人對貨物安全，除能證明係歸因於不可抗力、公敵行為、貨物固有瑕疵與共同海損犧牲外，應負絕對責任。Hutchinson (1891) 認為，除上述免責事由外，尚有託運人之行為與公權力行使。天災與公敵行為係最古老之免責條款，其後固有瑕疵、包裝不固、投棄、託運人之行為或疏忽與公權力行使等，亦成為普通法上之免責事由 (許美玲，1988)。要言之，免責事由可分為默示條款 (判例法定或法院推定) 與明示條款 (當事人約定) 之區分。

參、運送人絕對責任緩和立法

各國海事法普遍以海事習慣為基礎，至十七世紀遭致破壞。蓋國家主義抬頭，各國為保護自身利益有不同立法。十八世紀末，運送人始於 B/L 或契約上增列免責條款，以減免普通法上之絕對責任。

英國立於船東國地位，強力主張契約自由原則 (劉宗榮，1985)，以緩和絕對責任之拘束，於海運市場成為主力。於契約自由下，常見過失免責條款，不論是運送人本人或其代理人、使用人之過失，均得主張免責。如此廣泛的責任免除，破壞船貨雙方平衡地位，顯然偏惠運送人。運送人居於優勢地位，以契約自由之名，追求商業利益之實。Stanton (1970) 謂曰：運送人僅有收運費之權，而不負任何責任。如此濫用免責條款，大幅降低運送人之注意義務，致損害得以藉免責條款轉嫁予託運人 (曾國雄、鍾政棋，1997)，造成海運市場上整體資源之浪費。

十九世紀各國競相發展海運，船舶建造資本密集，意欲短期回收或快速運送，或冒險航行危險航道，常造成損害事故增加。與陸上運送比較，海上危險性較大，非經保護不足以鼓勵。運送人為招攬生意大幅降低運費，非擴大適用免責條款無以竟其功。為提高海運市場競爭力，各國經濟政策向運送人傾斜。運費構成要素不外乎成本、利潤與危險分擔三者，而免責條款將影響危險分擔 (許美玲，1988)，自為運送人積極介入。1880 年許免責條款已達氾濫，法院對契約自由進行反省，基於衡平正義，對日益增加的免責條款進行限制。武知政芳 (1978) 認為，運送人責任是以新判例包含舊判例逐漸構成。從當時英國法院實務可知，仍相當尊重契約自由原

則，但面對不公平免責條款時，法官即創造法律理論或運用解釋方法介入。

3.1 否定免責條款之限制

法院實務中有採否定免責條款者，如 *Crooks v. Allen* (1879) 案中，Lush 法官認為，運送人不得援引 B/L 上「共同海損分擔責任條款」與「保險條款」，並非於條款內容對託運人不利，乃因託運人既未閱讀條款，亦未接獲任何通知，縱 B/L 條款具附合契約性，習慣將條款視為契約一部分，但具備此拘束力者，應限縮於特定性、周知性且為反覆使用者 (Tetley, 1978)，方得於託運人收受而無異議時，視為默示同意。倘運送人意圖藉條款修正或變更習慣之內容，自須賦予其強大之公示性，使託運人能明知或可得知，本案運送人藉複雜文句，意圖以條款記載改變契約內容。惟既難推知託運人事前是否同意，則應予以拒絕適用。基於此，免責條款雖具附合契約性質，但為契約之一部分而發生效力者，須符合契約本質之雙方合意，倘未經託運人同意，對其自不生拘束力，稱為「同意原則」。

於 *The Duero* (1869) 案中，運送人援引免責條款，宣稱「因船長、海員或其他履行輔助人之過失致生損害，不負賠償責任」作為抗辯。*Hart v. Pennsylvania* (1884) 案中，運送人引價額條款 (valuation clause) 為抗辯，法院認為免責條款為契約

之一部分所生運送契約之效力，須具備約因 (consideration)。原則上託運人支付運費作為對價，不得為免責條款之約因，但海運市場競爭激烈，運送人採取低廉運費或折扣情形，此等條款為平衡託運人運費負擔與運送人危險負擔，則例外可為此免責條款之約因而承認其效力，稱為「約因理論」。

綜言之，法院相當程度受限契約自由原則，從契約本質角度，約因理論係基於構成契約部分須有約因；同意原則認知契約內容須經當事人同意，於運送人濫用免責條款，發揮部分限制效用。反觀船貨雙方勢力消長，託運人係屬弱勢，於定型化契約或 B/L，運送人援引免責條款，如締約時以清晰易辨文句加註。於 *Savanilla Calderon v. Atlas Steamship* (1893) 案中，法院對運送人加註「運送人或船舶對貨物或其相關滅失或毀損，每包超過 100 美元部分，不負賠償責任。但貨物性質與價額經託運人通知並記載 B/L 上，且運費依通知價額比例計算者，不在此限」，由於未違反契約本質之雙方同意，及有效約因之具備，不得不加以承認。

3.2 限制免責條款之限制

法院實務有對免責條款採限制者，於 *Burton v. English* (1883) 案中，對運送人援引免責條款宣稱「因發航時船舶隱有瑕疵或其他原因致生損害，不負賠償責任」，

法院認為「或其他原因」過於空泛，免責條款既為運送人預先擬定，應已優先考量自身權益，倘條款文句將原免責範圍不當擴充者，於解釋上自應嚴格限縮。運送人擬定「隱有瑕疵或其他原因」作為免責事由，則「或其他原因」應限縮於隱有瑕疵內，對因發航時船舶明顯瑕疵致生損害，自應負責，此即採取「嚴格解釋原則」。於 *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.* 案中，Greer 法官認為，嚴格解釋原則係合理解釋原則；於 *Foreman and Ellams Ltd. v. Federal Steam Navigation Co.* 案中，Wright 法官亦持相同見解 (徐培元，1989)。

於 *Taylor v. Liverpool S.S.* (1874) 案中，運送人援引條款宣稱「因小偷竊取致生損害，不負賠償責任」。此案爭點在「小偷」範圍是否包括船員，陷於曖昧 (ambiguous) 不清。對託運人而言，事前未必知悉條款內容，對條款適用上自較傾向字面意義，條款既明示「小偷」解釋上自不包括「小偷以外之人」。對運送人而言，應於條款訂定時所預料，既於條款中明示，當依字義表明，對此免責條款文句發生曖昧不清者，法院顯然採不利於運送人之解釋，稱為「曖昧解釋原則」 (許美玲，1988)。

於 *Rathbone v. MacIver* (1903) 案中，運送人於 B/L 中明定「航行中因船舶瑕疵或其他可能存在之瑕疵致生損害，不負

賠償責任，且於裝載時或裝載前瑕疵業已存在者亦同」、「運送人對適航能力已盡相當之注意義務者，對前述危險、原因、情事、發航時或航行中之過失致生損害，不負賠償責任」，當其以該部分記載主張免責時，法院認為免責條款前後文句須整體視之。本案免責條款限於「運送人對適航能力已盡相當之注意義務者」，始得加以主張。運送人既未對適航能力盡相當之注意義務，自不得援引此條款免責，謂為「**整體性解釋原則**」。

於嚴格解釋、曖昧解釋與整體性解釋原則，法院試圖限制免責條款，主要對條款內容有不清楚部分，採取限縮適用，或採「作成者不利原則」(Colinvaux, 1973)。由於運送人事前擬妥定型化條款，未必詳加預見事後發生之事實，難免有模糊抽象爭議空間，無法為一致涵攝，提供法院發揮限制。而且解釋原則尚未突破當事人間原契約內容，對契約自由原則亦有尊重，經多年判例與實踐，逐漸形成具準法律地位之確信。於 La Salle v. Maher Terminals (1978) 案中，法官認為依美國海上運送法簽發 B/L 為附合契約，對當事人間載入契約之免責條款應予嚴格解釋。曖昧原則亦經 Norman v. Binnington (1890) 案確認，成為限制免責條款之主要方法。

3.3 阻卻免責條款之限制

由否定與限制免責條款適用法理可知，於契約自由原則，法院往往僅得從契

約本質與條款內容審視，無法逕自衡量船貨雙方之利益，構建海運市場完整的權義結構，難免欠缺一致性，破壞法之安定性，亦不利海運市場發展。經長時間實踐，逐漸形成阻卻免責條款之限制適用法理，從基礎上進行船貨雙方之權義分配，以填補否定與限制免責條款之限制適用上之不足。從發展時間上，許美玲 (1988) 指出，大致可分為 Davis v. Garrent 案提出之「偏航法理」；Phillips v. Clark 案提出之「過失法理」；及 Steal v. State Line Steamship Co. (1877) 案提出之「不適航法理」。

1. 偏航法理 (胡文棟，1983；清河雅孝，1995)

根據許美玲 (1988) 指出，船舶偏離預定航道，航行中遭遇風災致貨物滅失或毀損，運送人得否援引「因天災、公敵行為、火災或其他在河川、海上發生之不論性質種類之全部危險事故致生損害，不負賠償責任」為抗辯。法院認為其免責主張無理由，蓋運送人若履行直航義務，循預訂航道自得主張免責，惟既變更航道違約在先，當不得再賦予免責權利。此爭點主要於直航義務是否為契約內容，及偏航與損害間之舉證分配。基本上，偏航條款在契約法為 fundamental term，若違反係屬契約基本的違約 (fundamental breach)，則產生運送人失權之效果。

本案法院認為，直航義務屬法定義

務，倘契約雙方合意明定者當無疑問；若未經明定，亦得藉法之默示，為契約內容之一部分，不論件貨運送或傭船運送，均負直航義務，即「依直接、習慣及通常航線，不任意為不必要變更之運送義務」。所謂不法偏航指「自習慣及通常航線為不必要變更」，法院並非否定本案免責條款之適用，而為阻卻本案免責條款之適用。換言之，本案免責條款仍屬有效，惟違反契約者不得援引對自己有利之免責條款，除非運送人得舉證貨物之毀損或滅失與偏航無因果關係。依舉證責任之訴訟，託運人僅須證明貨損及偏航事實，運送人卻須對因果關係進行舉證，即事實上潛在地產生阻卻免責條款之效果。

2. 過失法理

於 1857 年 *Phillips v. Clark* (許美玲，1988) 案中，運送人因堆存不當致貨物滅失毀損，得否援引「因漏損或破損致生損害，不負賠償責任」，法院認為運送人既未記載「因任何原因致漏損或破損」者均得免責，依曖昧解釋原則，應予限制而不得主張免責。本案 *Cockburn* 法官認為，運送人若明文同意過失免責，則該條款有效。此判例形成上僅具解釋原則之適用，尚未突破契約自由原則。於 *Grill v. General Iron Screw Collier Co.* (1868) 案中，*Kolley* 法官贊成 *Phillips v. Clark* 案中 *Cockburn* 法官之見解，並架構過失法理之雛形。法院認為運送人對船上貨物應盡適當之注意，

係運送契約上默示保證或義務。「過失免責」是指過失免責條款的約定、適用和解釋。運送契約之強制內容，使貨物照管義務為契約之一部分。倘對貨物運送未盡相當之注意，屬契約之違反不得主張免責，具有阻卻免責條款效力。

過失法理指運送人或履行輔助人 (*The Duero*, 1869) 對貨物運送未盡相當之注意義務，縱損害原因符合運送人約定之免責事由，亦不得主張。惟須注意者，此時海上運送人責任仍屬絕對責任，僅藉免責條款及其限制達緩和之地步。並非因「過失法理」提出而為過失責任立法，此處過失法理屬於阻卻免責條款之事由，雖亦具歸責事由之效果，但不得認為已推翻絕對責任。蓋過失係運送人證明有免責事由存在時，託運人得為抗辯之主張，非因運送人有過失始負責任。

3. 不適航法理

於 *Steal v. State Line Steamship Co.* (1877) 案中，由於船長海員之過失，致甲板貨艙不密，海水進入船艙致貨物濕損，運送人得否援引「因所有原因所引起海上危險，不問其性質或種類致生損害者，不負賠償責任」或「因船長海員或其他於船舶上提供勞務者之過失致生損害者，不負賠償責任」而主張免責，法院認為船舶於發航時欠缺適航能力，致貨物滅失或毀損，故不得主張免責，蓋適航能力屬默示擔保。運送人若違反，縱損害原因係基於

免責條款事由所致，仍不得主張免責。法院運用「法之默示」課予適航擔保義務，性質上當為契約內容之一部分，倘契約未明定時亦同。於運送契約無相反約定時，運送人基於契約性質，須於發航時擔保船舶良好且適於航行狀態，即船舶具備適航能力之默示保證。

清河雅孝 (1995) 指出，法院承認運送人適航擔保免責條款效力，惟須注意者，對「依通常注意擔保船舶具備適航能力」條款內容予以確認，而非承認「運送人因不適航致生損害，不負賠償責任」之免責條款。提供適航船舶義務成為契約內容，則無庸法院藉「法之默示」而得援引該適航船舶擔保予以抗辯。此時，適航船舶擔保義務具有優先義務之性質。

3.4 小結

於運送人絕對責任緩和之立法，面臨免責條款大量使用。為維護海運市場秩序，法院積極介入限制免責條款之適用。從「否定」、「限制」至「阻卻」免責條款可知，實務上以多樣化法理欲脫逸契約自由。隨實務操作益加成熟，構建限制架構為貨物運送法制之基礎 (Carver, 1982)，認為藉默示保證為契約之一部分，從而發生契約效力。運送人須先完成義務，始享有免責條款權利。法院不僅從當事人意思導出默示保證，亦對客觀存在且普遍承認者，認知為法定義務。清河雅孝 (1978) 認

為，偏航、過失與不適航等法理具雙重性格，屬歸責事由與阻卻免責條款限制。

肆、運送人相對責任立法

1861 年美國爆發南北戰爭，美國商船損壞泰半。因工業革命，大量鋼鐵船取代木造船，但面臨鋼鐵原料缺乏，使美國運送人競爭力下滑。大量人力投入西部拓荒，致海運市場遭英國運送人獨占。1889 年美國最高法院於 *Liverpool and Great Western Steam Co. v. Phenix Ins. Co.* (1889) 案中，宣布過失免責條款無效，但該判決無法於英國執行 (張天欽，1986)；於英國法院，美國託運人又常敗訴於英國運送人。有鑑於此，哈特法案於焉產生，蓋不論契約履行地或訴訟地，航行出入美國即有適用，此係海上貨物運送人責任逐漸脫離「絕對責任」跨入「相對責任」之立法。

4.1 哈特法案

美國哈特法案對船貨雙方提供新平衡，澳洲、紐西蘭與加拿大等以之為本，分別於 1904 年、1908 年與 1910 年制定海上貨物運送法。英國雖維持運送人保護傾向，然面對相對責任立法 (許美玲，1988)，採取運送人自由之態度。哈特法案以七條文為成文法典，有關運送人責任

內容，主要規範於第 1 條、第 2 條與第 3 條。

1. 運送人責任事由

- (1) 不得任意約定運送人免責條款 (Knauth, 1982)，約定者無效 (第 1 條)。
- (2) 運送人因過失致船舶無適航能力，及因違反商業上過失所生之責任，不得以特約方式減輕或免除之 (第 2 條)。
- (3) 運送人應負責使船舶具有適航能力 (第 3 條前段)。

2. 運送人免責事由 (第 3 條後段)

- (1) 船舶航行上或管理上之過失 (Faults or errors in navigation or in the management of the vessel)。
- (2) 海上或其他可供航行水域之危險 (Dangers of the sea or other navigable waters)。
- (3) 天災 (Acts of God)。
- (4) 公敵行為 (Public enemies)。
- (5) 貨物之固有瑕疵、品質或缺陷 (Inherent defect, quality or vice of the thing carried)。
- (6) 包裝不固 (Insufficiency of packing)。
- (7) 法律程序之扣押 (Seizure under legal process)。
- (8) 託運人、貨物所有人及其代理人或代表人之行為或疏忽 (Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agents, or representatives)。

- (9) 為救助或意圖救助海上生命或財產而偏航 (Saving or attempting to save life or property at sea or from any deviation in rendering such service)。

從哈特法案可知，將法院實務認定加以明文化。就適航能力注意義務加諸運送人，將不適航法理明文化。運送人不得事先減免商業過失，如貨物收受、堆存、保管、交付等注意義務。對「船舶航行上或管理上之過失」、「託運人或貨物所有人之行為或疏忽」及「為救助或意圖救助海上生命或財產而偏航」，為哈特法案有別於普通法明示之事由。船舶航管過失免責條款，蓋非運送人注意力所及，且技術上日趨專門縱加注意亦難所能，為保護運送人而予明文。對 B/L 免責條款限制，不僅從司法實務亦提升至立法層次上。隨後各地展開模仿，惟各國海運立法分歧，造成託運人與運送人責任分配不定，而有 1924 年海牙規則之議。

4.2 海牙規則

1918 年第一次世界大戰結束後，國際經濟快速發展，海運文件於市場上具關鍵地位，其中以 B/L 最為重要。蓋記載條款繁雜，又具有涉外性，若當事人國法律不一，則易生適用困難。1921 年國際法協會於荷蘭海牙召開 B/L 統一化之議，通過「海牙規則草案」委由業者自由採納。為

加速國際立法統一化，遂經 CMI 進行草案修改後，1924 年 8 月 25 日於布魯塞爾召開國際海法會議，通過有關載貨證券統一規則國際公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading)，簡稱 1924 年海牙規則 (The Hague Rules)，1931 年 6 月 2 日生效。有關運送人責任內容架構，主要以第 3 條與第 4 條為規範。

1. 運送人責任事由

- (1) 運送人應負責使船舶具有適航能力 (第 3 條第 1 項 a 款)。
- (2) 適當配置船舶上之船員、設備及供應 (第 3 條第 1 項 b 款)。
- (3) 使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部分，就貨物之收受、運送及保存，為適宜並穩妥 (第 3 條第 1 項 c 款)。
- (4) 適當並注意地裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守並卸載所承運之貨物 (第 3 條第 2 項)。
- (5) 運送人對因過失致船舶無適航能力及貨物處理上之過失，所負責任不得以特約減輕或免除之 (第 3 條第 8 項)。
- (6) 運送人欲主張免責時，應就以為必要之注意事實負舉證責任 (第 4 條第 1 項)。

2. 運送人免責事由 (第 4 條第 2 項、第 4 項)

- (1) 船長、海員、引水人或運送人之受僱人於船舶航行上或管理上之行為、疏忽或過失 (Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship)。
- (2) 火災，但係由於運送人之實際過失或知情者，不在此限 (Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier)。
- (3) 海上或其他可供航行水面上之危險或意外事故 (Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters)。
- (4) 天災 (Act of God)。
- (5) 戰爭行為 (Act of war)。
- (6) 公敵行為 (Act of public enemies)。
- (7) 君主、統治者或人民之拘捕或管制，或依法律程序之扣押 (Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process)。
- (8) 檢疫限制 (Quarantine restrictions)。
- (9) 託運人、貨物所有人或其代理人或代表之行為或疏忽 (Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative)。
- (10) 罷工、停工、勞動之中止或限制，不問其原因為何，亦不論其為局部性或全部性 (Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general)。

- (11) 暴動與民變 (Riots and civil commotions)。
 - (12) 救助或意圖救助海上生命或財產 (Saving or attempting to save life or property at sea)。
 - (13) 因貨物之固有瑕疵、性質或缺點所致之體積或重量之耗損或其他滅失或毀損(Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods)。
 - (14) 包裝不固 (Insufficiency of packing)。
 - (15) 標誌不充足或不適當 (Insufficiency or inadequacy of marks)。
 - (16) 經充分注意仍不能發現之隱有瑕疵 (Latent defects not discoverable by due diligence)。
 - (17) 非因運送人之實際過失或知情，或非因運送人之代理人或受僱人之過失或疏忽所生之其他事由 (Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier)。
 - (18) 為救助或意圖救助海上生命或財產之偏航或任何合理之偏航 (Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation) (第4條第4項)。
- 從海牙規則可知，適航能力與貨物運

送應盡必要之注意義務，運送人責任確立於過失責任制度，如欲主張免責須負舉證責任。此係運送人權義規定，乃哈特法案所未明文者。由海牙規則第3條與第4條可知，運送人責任已進入相對責任之立法(武知政芳，1978)。運送人免責事由從哈特法案擴大，新增「火災」、「罷工」、「非因運送人之故意過失」、「檢疫限制」與「暴動與民變」。一方面從嚴格責任推向過失責任，脫逸絕對責任之拘束；另方面增加免責事由，使動搖絕對責任之立場，過失免責使運送人即使有過失亦可不承擔損失，產生「不完全過失責任」之體例(吳煥寧等人，2007)。

國際間模仿海牙規則可分三種模式(Carver, 1982)：(1) 將規定全部接受並予補充以訂新法者，如1924年英國海上貨物運送法、1936年美國海上貨物運送法；(2) 採實質內容並調整於本國法系以訂新法者，如1936年法國海上貨物運送法、日本昭和32年國際海上貨物運送法；(3) 採實質內容並調整於本國法系以修正舊法者，如1937年德國商法修法。不論各國立法模式如何，均建立於相對責任之立法趨勢。

4.3 海牙威斯比規則

1968年2月23日通過載貨證券統一規則國際公約議定書 (Protocol to Amend the International Convention for the

Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading)，簡稱 1968 年海牙威斯比規則 (The Hague-Visby Rules)，又稱布魯塞爾議定書 (The Brussels Protocol)。於相對責任立法中，運送人權義規範，海牙威斯比規則並未脫離海牙規則架構，針對不足部分加以補充，包括 B/L 效力 (第 1 條與第 5 條)、損害賠償責任限制 (第 2 條)、履行輔助人之權利保護 (第 3 條) 與核子損害責任 (第 4 條)。整體言之，對船貨雙方權義架構並無重大改變，因之各國採觀望態度，且為符合生效條件 (第 13 條第 1 項)，遲至 1977 年 6 月 23 日生效。

4.4 小結

免責事由存在前提，應立足於絕對責任之立法。蓋責任完全負擔者，法律以免責事由為例外規定，避免因責任過度造成權義失衡。1893 年哈特法案為海上貨物運送立法之先例，並未變動絕對責任緩和之思維，僅將實務見解明文化。1924 年海牙規則通過後，大幅突破絕對責任之立法，改為相對責任立法模式，可謂海上貨物運送人責任立法之重大改革，且保留免責事由，使運送人得以舉證免責空間。於促進海運市場發展過程，對船貨雙方權義配置進行單方法律干涉，如海牙規則偏惠運送人之情況，確實不利於運送人責任立法之統一。

伍、運送人相對責任緩和立法

海牙規則呈現相對責任架構，運送人義務由絕對責任至相對責任，增加免責事由，明顯偏惠運送人。此一失衡對海運發展不利，且開發中國家強烈反應，醞釀船貨雙方權義架構重新分配。1978 年聯合國海上貨物運送公約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) 孕育產生，係聯合國海事法外交會議於 1978 年 3 月 31 日於德國漢堡通過，簡稱 1978 年漢堡規則 (The Hamburg Rules)，1992 年 11 月 1 日生效，為國際海上貨物運送法之規範。

5.1 漢堡規則

漢堡規則棄海牙規則對運送人責任事由與免責事由之列舉，有關運送人責任內容架構，係將責任基礎規定於第 5 條。

1. 運送人責任事由

- (1) 揚棄責任事由與免責事由併列之列舉方式 (第 5 條第 1 項)。
- (2) 運送人對適航能力負擔連續性義務。
- (3) 增列運送遲延責任之規定 (第 5 條第 2 項)。
- (4) 運送人負嚴格之舉證責任，即推定過失責任 (附錄 2)。

2. 運送人免責事由 (張新平, 2004)

- (1) 運送人證明本人、其受僱人或代理人已採取一切合理措施以避免事故及結果之發生 (第 5 條第 1 項)。
- (2) 因火災引起之損害，賠償請求權利人無法證明係由於運送人或其受僱人或代理人之過失或疏忽所致者 (第 5 條第 4 項)。
- (3) 動物之傷亡係因此類運送固有之危險所致者 (第 5 條第 5 項前段)。
- (4) 損害係由於救助生命而採取之措施或因保全財產而採取之合理措施所致者 (第 5 條第 6 項前段)。

基於相對責任架構，漢堡規則以推定過失為基礎。貨物發生滅失、毀損或遲延交付，除非證明本人或其受僱人或代理人，為避免該事故發生及其後果已採取合理措施，否則運送人應負責任。觀察運送人責任之立法，從絕對責任至契約自由，哈特法案對適航能力注意義務屬於連續性，海牙規則限縮至「發航前及發航時」，漢堡規則回歸連續性義務，試圖緩和偏惠運送人相對責任之立法。

海牙規則免責事由中，以刪除「航管過失」最為關鍵。哈特法案立法以來，即創造普通法未有的「船舶航行上或管理上之過失」，延伸適航能力注意義務為連續性。觀察 1929 年華沙公約 (The Warsaw Convention) 有關航空貨物運送人責任 (第 20 條第 2 項) 規定，亦採相對責任立法，

並賦予「因駕駛、航空器之管理或飛航之過失」；惟 1955 年海牙修正議定書 (The Hague Protocol, 1955) 第 10 條將公約第 20 條第 2 項刪除，即剝奪航空貨物運送人「航空上或航空器管理上之過失」。就運送人責任之統一，顯然並未重海上貨物運送人而輕航空貨物運送人 (Sweeney, 1976)。

課予運送人嚴格舉證責任，突破海牙規則相對責任之立法。依漢堡規則第 5 條第 1 項：「……如導致滅失、毀損或遲延之事件係發生於第 4 條所規定之貨物由其控管之期間……」，則請求權利人須舉證貨損原因或其事故之發生於照管期間，再由運送人就已採取一切合理要求與措置，負嚴格舉證責任。雖漢堡規則明文採取推定過失責任，惟第 5 條第 4 項針對火災作例外規定，請求權利人須證明火災係運送人、其受僱人或代理人之過失或疏忽所引起，或經請求權利人證明由於運送人、其受僱人或代理人採取合理要求滅火，或減輕其後果之一切措施之過失或疏忽所致者，運送人始負責任；即舉證責任由請求權利人負擔之特例 (吳煥寧等人, 2007)，回歸至 (完全) 過失責任制度，具有緩和偏惠運送人相對責任立法之意味。

5.2 鹿特丹規則

漢堡規則制定，重新分配海上貨物運送人責任。但日新月異的海運發展，其規

範仍有不足。如海運單盛行、貨櫃運輸多式聯運興起，及控制權、權利讓與或訴訟權利等，已非海牙規則、海牙威斯比規則或漢堡規則規範所及。CMI 決定研擬全新的海上貨物運送規範，2008 年 12 月 11 日聯合國第 63 屆大會通過，正式定名為「聯合國全部或部分海上國際貨物運送公約 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)」，2009 年 9 月 23 日於荷蘭鹿特丹開放簽署，建立現代運輸統一法律體系，將現有海上貨物運送的海牙規則、海牙威斯比規則與漢堡規則進行整合 (梁志偉，2003)。有關海上貨物運送人責任架構，須結合運送人義務觀察，依第 4 章與第 5 章規定歸納如下：

1. 運送人責任事由

- (1) 沿襲責任事由與免責事由併列之列舉，運送人欲主張免責時，應就不可歸責之事實負舉證責任 (第 17 條第 1 項及第 2 項)。
- (2) 運送人對適航能力負擔連續性義務 (第 14 條)。
- (3) 謹慎並注意地為貨物之收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載與交付 (第 13 條第 1 項)。
- (4) 增列運送人連帶賠償責任之規定 (第 20 條)。
- (5) 衡平分配運送人與求償人間之舉證責任 (第 17 條第 4 項與第 5 項)。

2. 運送人免責事由 (第 17 條第 3 項)

- (1) 天災 (Act of God)。
- (2) 海上或其他航行水域之風險、危險及意外事故 (Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters)。
- (3) 戰爭、敵對行為、武裝衝突、海盜、恐怖活動、騷亂及民變 (War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions)。
- (4) 檢疫限制，政府、政府機關、統治者或人民之干涉或所造成之障礙，包括非由運送人或第 18 條所述任何人所造成之滯留、假扣押或扣押 (Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to article 18)。
- (5) 罷工、停工、勞動之中止或限制 (Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour)。
- (6) 船上火災 (Fire on the ship)。
- (7) 經謹慎注意仍無法發現之隱有瑕疵 (Latent defects not discoverable by due diligence)。
- (8) 託運人、單證託運人、控制方或依第 33 條或第 34 條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疏忽 (Act or omission of

the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34)。

- (9) 依第 13 條第 2 項所述之協議所進行之貨物裝載、搬移、堆存或卸載，然以非運送人或履行輔助人代表託運人、單證託運人或受貨人執行該作業為限 (Loading, handing, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee)。
- (10) 因貨物固有瑕疵、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 (Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods)。
- (11) 非因運送人或其代理人所為之包裝不良或標誌欠缺或不清 (Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier)。
- (12) 救助或意圖救助海上生命 (Saving or attempting to save life at sea)。

(13) 救助或意圖救助海上財產之合理措施 (Reasonable measures to avoid or attempt to save property at sea)。

(14) 避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施 (Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment)。

(15) 運送人依第 15 條與第 16 條所賦予之權利之行為 (Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16)。

鹿特丹規則對適航能力注意義務為連續性，除發航前及發航時，擴及「發航後」。於絕對責任立法，對哈特法案第 3 條與漢堡規則第 5 條明文，有其劃時代意義。海牙規則限縮至「發航前及發航時」，其後各國競相仿效。漢堡規則回歸連續性義務，試圖緩和偏惠運送人之立法。將適航能力注意義務連續性明文化，與現行國際安全管理規章 (International Safety Management Code) 相符，蓋 1998 年 7 月 1 日起 ISM Code 陸續適用各類船舶。法院甚至將 ISM Code 為判決基礎，要求船舶始終處於適航狀態 (尹章華等人，2000)，一方面緩和偏惠運送人之立法，另一方面呼應 ISM Code 之規範，亦有效淘汰次級船舶，對航行安全與海洋保護具正面意義。

鹿特丹規則第 13 條貨物照管義務，明定應於第 12 條期間內。除第 26 條另有

規定外，應謹慎並注意地為貨物之收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載與交付。就責任內涵言，與海牙規則第 3 條第 2 項「適當並注意地」相符。就責任期間言，自收受至交付時止，與海牙規則自裝載至卸載時止不同，延長運送人責任期間。除海上運送外，亦包含裝載、卸載、碼頭、國內鐵公路運送、內陸水運，及國際鐵公路運送（若無其他應優先適用之公約）。鹿特丹規則第 20 條增列運送人與海運履行輔助人連帶賠償規定，海運履行輔助人係指貨物到達裝貨港以迄離開卸貨港之期間，履行或承諾履行運送人任何義務之履行輔助人。鹿特丹規則之運送人，為與託運人訂定運送契約之人，包含海運履行輔助人，明定為連帶 (joint) 責任，有利於求償人提訴，亦為緩和偏惠運送人相對責任立法之體現。

鹿特丹規則明列 15 項免責事由，主要沿襲海牙規則第 4 條第 2 項，但排除第 1 款與第 17 款。增列第 3、9、14 及 15 款，其中第 3 款為運送人無法掌握而免責；第 9 款為配合第 13 條第 2 項所增列，貨物照管義務得依當事人約定，由託運人、單證託運人或受貨人負擔；第 14 款為鼓勵對環境保護之回應；第 15 款為配合第 15 條與第 16 條所增列，於特定情形下，運送人得拒絕裝載、卸載或毀滅貨物使之無害，均為法律上運送人權利所能支配者，故為免責事由而增列。

鹿特丹規則刪除海牙規則第 4 條第 2 項第 1 款，加重運送人相對責任之緩和，具有指標性意義，蓋通訊便利船長得及時與運送人聯繫。有關適航能力注意義務為連續性，本屬不可轉讓義務之例外，海牙規則限縮於「發航前及發航時」，有欠缺監督功能與特殊海上危險之目的。就主體上，適航能力注意義務係對運送人，航海過失係對履行輔助人，基於不可轉讓義務理論，主體上差別並無實益。雖有「發航前及發航時」與「發航後」之分，倘要求運送人負擔連續性適航能力注意義務，卻對履行輔助人對發航後之航海過失免責，或生航海過失免責之適用困難。

為衡平船貨雙方利益，達成法律之確定性，鹿特丹規則將舉證責任分配明定條文中。依規則第 17 條 (責任基礎) 第 4 項 (a) 款規定：「如求償人證明，運送人或第 18 條所述之人之過失造成或促成運送人所主張之事件或情況」，運送人應負全部或一部滅失、毀損或遲延交付之責，由求償人舉證運送人有過失，回歸普通法過失責任之立法，由主張權利受損之人負舉證責任；依同條第 4 項 (b) 款規定：「如求償人證明，本條第 3 項所列事件或情況以外之事件或情況，促成滅失、毀損或遲延交付，且運送人無法證明該事件或情況既無法歸責於其本人之過失，亦無法歸責於第 18 條所述任何人之過失」，運送人應負全部或一部滅失、毀損或遲延交付之責。鹿

特丹規則將運送人舉證證明程度降低，漢堡規則第 5 條第 1 項規定，運送人須舉證「本人或其受僱人或代理人為避免該事件發生及其後果，已採取一切所能合理要求之措施」，其證明程度相當困難，蓋任何損害事故難非人為疏忽 (邱展發，2000)。依鹿特丹規則，運送人僅須舉證「無法歸責於其本人之過失，亦無法歸責於第 18 條所述任何人之過失」，將舉證證明程度降低，以求衡平，亦係因應鹿特丹規則第 17 條第 3 項免責事由中，刪除海牙規則第 4 條第 2 項第 17 款而為。

依鹿特丹規則第 17 條 (責任基礎) 第 5 項 (a) 款規定：「求償人證明，造成或可能造成或促成滅失、毀損或遲延交付之原因，為 (i) 船舶不適航；(ii) 配備船員、裝備船舶及物料供應不當；或 (iii) 貨艙或船舶其他載貨處所，或由運送人所提供之任何貨櫃不適宜，且無法安全受載、運送及保存貨物；且」，(b) 款規定：「運送人無法證明：(i) 本條第 5 項 (a) 款所述任何事件或情況未造成滅失、毀損或遲延交付；或 (ii) 運送人已履行第 14 條所規定之謹慎注意義務」之情形，運送人應負全部或一部滅失、毀損或遲延交付之責，明顯加重求償人舉證責任，將適航與否舉證歸責於求償人 (王澤鑑，2001)，須運送人無法舉證不適航與滅失、毀損或遲延交付無因果關係，又須運送人無法舉證已盡適航能力注意義務多重條件，求償人方得順利

求償，蓋求償人對適航與否舉證困難，又要運送人無法舉證無過失，其實踐有待觀察。

依鹿特丹規則第 17 條第 3 項前段規定：「除經證明無本條第 2 項所規定之過失之外，如運送人證明為下列一種或數種事件或情況造成或促成滅失、毀損或遲延交付，亦可免除運送人根據本條第 1 項所負的全部或部分賠償責任」，運送人責任事由依第 2 項規定，確立於過失責任立法，第 3 項後段規定 15 款免責事由，本條將責任事由與免責事由併列，第 4 項與第 5 項適用前提均有「無論本條第 3 項規定為何」之排除規定，確立鹿特丹規則採取完全過失且推定責任 (司玉琢、韓立新，2009) 之立法原則。

5.3 小結

從海牙規則至漢堡規則，船貨雙方勢力拉鋸激烈。列舉免責事由已偏惠運送人，權利義務與舉證責任為託運人所不讓。海牙規則與海牙威斯比規則的不完全過失責任，遵循已久。託運人欲維護權益，須從運送人注意義務或舉證責任著手。漢堡規則之推定過失責任 (除火災外全部由運送人舉證)，為運送人抗拒而無法實踐。鹿特丹規則歷經多年討論，其目的在對現有國際公約進行整合，由於公約草擬期間，獲得許多具影響力國家 (如美國、荷蘭、法國等) 之支持，進展相當順

利 (朱曾杰, 2007)。基於充分對話, 鹿特丹規則間或滿足船貨雙方之利益。於立法模式上, 鹿特丹規則傾向以海牙規則、海牙威斯比規則為基礎, 汲取漢堡規則而成之混合立法, 突破性地將適航能力注意義務擴及為連續性, 並刪除航海過失免責條款, 但求償人舉證責任大幅加重, 偏惠運送人之相對責任緩和立法已然確立。

陸、未來運送人責任立法趨勢

於普通法中, 有關行為人責任制度有無過失責任、嚴格責任 (通常事變責任)、推定過失責任、過失責任之立法。社會現象變化無常, 以抽象化一般社會事實。所謂「無過失責任」者, 行為人無過失亦應負責, 蓋某些場合事故發生與加害人是否保持注意義務無關, 或縱盡最大注意仍無法避免損害發生或擴大, 如空難或核災等, 則須採無過失責任, 實質上須從過失責任思考 (方凱弘, 2006; 朱曾杰, 2007)。所謂「嚴格責任」者 (薛波, 2003), 比未盡合理注意義務而承擔過失責任更嚴格之責任, 但非絕對責任, 接近無過失責任, 但高於過失責任, 即除不可抗力或託運人自身過失者外, 均應負責。國際鐵路貨物運送契約統一規則 (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail,

COTIF/CIM Convention, 1999) 與國際公路貨物運送公約 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, CMR Convention, 1956), 有關海上貨物運送人責任立法屬之。所謂「推定過失責任」者, 為過失責任之變形, 除運送人舉證已採一切合理措施, 否則對貨損負責, 漢堡規則有關運送人責任之立法屬之。推定過失責任形式上採過失責任之名, 實質上藉舉證責任之轉換, 受害人毋庸舉證加害人有過失, 加害人須舉證自己無過失, 於過失責任與無過失責任間提供緩和。

1. 海上貨物運送人責任立法, 有特殊的不完全過失責任者。即運送人對實際過失 (自身過失) 所致貨物滅失或毀損負責, 但對擬制過失 (履行輔助人過失) 不負責。所謂實際過失 (actual fault) 指運送人自己之故意或過失, 是真正的實質上之過失; 擬制過失 (constructive fault) 指履行輔助人之故意或過失, 藉法律上之擬制, 視為運送人之故意或過失, 是可能的理論上之過失, 亦稱解釋性過失 (劉宗榮, 1996)。實際過失乃過失責任內涵, 就自己過失所致損害負責, 亦即英美法下「本人責任 (personal liability)」制度; 擬制過失則因運送人與履行輔助人具僱傭關係, 運送人對受僱人之選任及監督, 應盡善良管理人之注意義務, 履行輔助人故意或過失, 基於立法政策將之歸責運送人 (方凱弘,

2007)，係基於選任監督所為法律上之擬制。海牙規則與海牙威斯比規則中，均採不完全過失責任之立法。

2. 於絕對責任立法，運送人須負完全責任，對貨物之注意義務，實屬過苛，而以免責事由作為緩和，免責事由係絕對責任緩和立法之核心內涵。海牙規則採責任事由與免責事由併列，將絕對責任降至相對責任。於海牙規則與漢堡規則立法模式下，運送人負過失責任，就自己無過失負舉證責任。於海牙規則中，託運人證明貨物於運送人照管期間發生損害，再由運送人就免責事由負舉證責任，對履行輔助人之過失不負責任，採不完全過失責任。於漢堡規則中，揚棄責任事由與免責事由併列，由運送人就

事故原因與無過失進行舉證，否則須負賠償 (Pixa, 1978-1979)，加重運送人責任而採推定過失責任，相對責任立法模式產生緩和。於鹿特丹規則中，揉合海牙規則與漢堡規則，形式上以海牙規則責任事由與免責事由併列，實質上依漢堡規則將適航能力注意義務延長。

3. 經哈特法案、海牙規則、海牙威斯比規則、漢堡規則與鹿特丹規則之誕生 (武知政芳，1978)，各國際公約貨物運送人責任立法模式之演進，如圖 1 可知，顯非單向式亦非直線式之發展。於演進過程中，託運人與運送人勢力拉鋸，呈現鐘擺式震盪，來回於船貨雙方間權義之架構，不斷搖擺而振幅有逐漸縮小之勢。

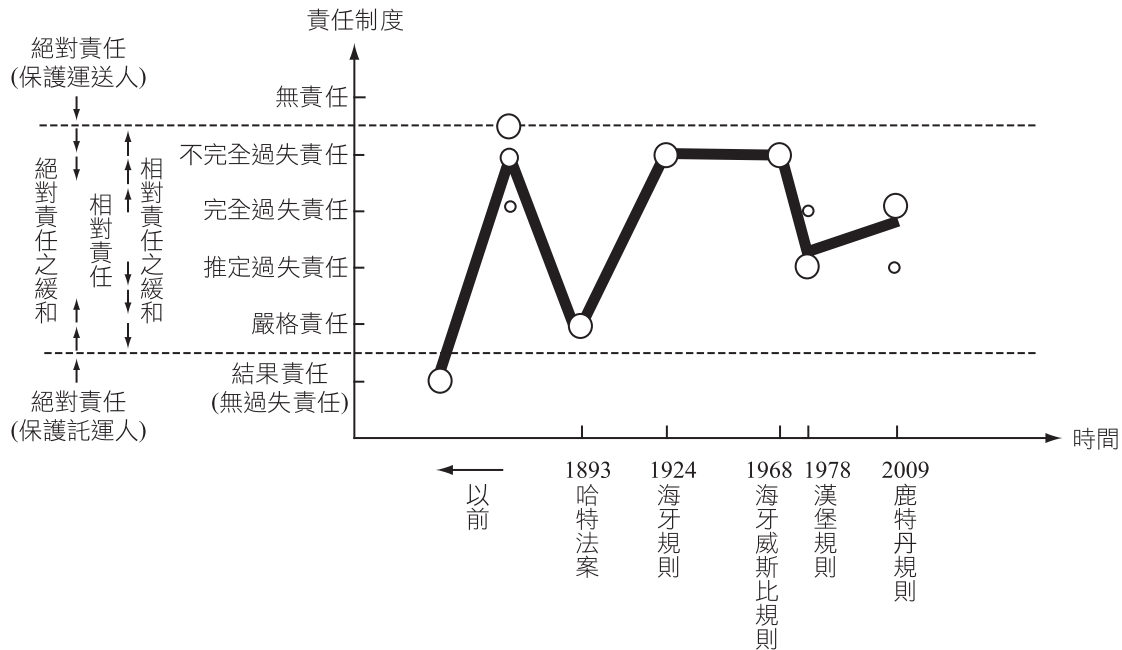


圖 1 海上貨物運送人責任國際公約立法模式之演進

4. 國際海上貨物運送法之立法，涉及國與國之海權競爭、法系與法系間之競合、國貿秩序之維持、內國產業之保護、政治經濟大國之影響，並非單純的法律議題。因而國際公約所揭櫫者，非必然是船貨雙方權益平衡之最適方案，往往都是談判、妥協與折衷後之結果。因而國際公約對船貨雙方權義分配，是否公平與合理，實有批判之空間。本文主要以歷史法學之研究方法予以探究，後續研究可從法律社會學方面進一步深入探討。

參考文獻

- 王澤鑑，2001，*侵權行為法——基本理論：一般侵權行為*，一版，三民書局，臺北市。
- 方凱弘，2006，*海上貨物運送人責任之法律經濟分析——以航海過失免責條款為中心*，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，基隆市。
- 方凱弘，2007，*航海過失免責條款之理論與實踐*，*兩岸海商法研討交流會論文集*，中國政法大學國際法學院海商法研究中心，21-37，北京市。
- 尹章華、邱劍中、郭惠農，2000，*船舶適航性之法律規範與執行*，一版，文笙書局股份有限公司，臺北市。
- 司玉琢，2002，*國際海事立法趨勢及對策研究*，一版，法律出版社，大連市。
- 司玉琢，2003，*海商法*，一版，法律出版社，大連市。
- 司玉琢、韓立新，2009，*鹿特丹規則研究*，大連海事大學出版社，大連市。
- 朱曾杰，2007，關於「全程或部分海上貨物運輸國際公約」草案中的若干問題，*兩岸海商法研討交流會論文集*，6-8，北京市。
- 何麗新、陳琳，2007，從 UNCITRAL 運輸法草案看我國多式聯運經營人責任制度之完善，*兩岸海商法研討交流會論文集*，51，北京市。
- 吳昭瑩，1976，*海陸空貨物運送人責任之比較研究*，嘉新水泥基金會。
- 吳煥寧、朱曾傑、張永堅、郭瑜，2007，*國際海上運輸三公約釋義*，中國商務出版社，北京市。
- 武知政芳，1978，*海上物品運送人責任法的基本理論——海上運送人責任法研究序說*，*名城法學*，第 27 卷，第 3/4 號，9-76。
- 邱展發，2000，*海運貨物索賠*，二版，長榮國際(股)公司，臺北市。
- 林群弼，2004，*海商法論*，二版，三民書局，臺北市。
- 施智謀，1986a，從英美實務論海牙載貨證券規則之適用，*海商法專題研究*，廉律法學叢書編輯委員會。

施智謀，1986b，從英美實務論海牙載貨證券規則中運送人責任，海商法專題研究，廉律法學叢書編輯委員會。

柯澤東，1999，最新海商法——貨物運送責任篇，國立臺灣大學法律學院法學叢書。

胡文棟，1983，海上運送人免責條款之研究，中國文化大學法律學研究所碩士論文，臺北市。

徐培元，1989，從海商法之演進探討貨物運送免責條款之變遷，私立輔仁大學法律學研究所碩士論文，臺北市。

桂裕，1984，海商法新論，一版，正中書局股份有限公司，臺北市。

許美玲，1988，載貨證券上免責條款之規制，國立中興大學法律研究所碩士論文，臺中市。

梁宇賢，1999，海商法精義，一版，瑞興圖書股份有限公司，臺北市。

梁志偉，2003，國際海上貨物運送法之新趨勢——國際海事委員會運送法草案之研究，國立政治大學法律學研究所碩士論文。

清河雅孝，1978，運送人の責任に關する制定法とコモン・ローとの關係 (一)，產大法學，第 12 卷，第 1/2 號，35。

清河雅孝，1979，海上物品運送人責任法にあける離路法理の位置づけ (一)，產大法學，第 13 卷，第 3 號，27, 75。

清河雅孝，1995，海上物品運送法の基礎理論，中央經濟社，27, 40。

張天欽，1986，海上貨物運送法修正專論，航貿文化事業有限公司，臺北市。

張東亮，1983，海商法新論，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。

張新平，1980，海上貨物運送法之新趨勢與我國海商法之檢討，司法行政部 68 年度研究發展項目研究報告。

張新平，2004，海商法，二版，五南圖書股份有限公司，臺北市。

曾國雄、鍾政棋，1997，載貨證券理論與實務，環球書局股份有限公司，臺北市。

楊仁壽，2000，最新海商法論，三版，三民書局，臺北市。

劉宗榮，1985，免責條款之研究，臺灣大學法律研究所博士論文，臺北市。

劉宗榮，1996，海商法，一版，三民書局，臺北市。

薛波，2003，元照英美法詞典，一版，法律出版社，北京市。

Carver, 1982. *Carver's Carriage by Sea*, 13th Edition, Stevens & Sons: London.

Colinvaux, R., 1973. *Carrier's Carriage by Sea*, 12th Edition., Stevens & Sons: London.

Hutchinson, 1891. *Law of Carrier*, 2nd Edition, Callaghan & Co.: Chicago.

Knauth, A.W., 1982. *The American Law of Ocean Bill of Lading*, 4th Edition., Furst Co.: Maryland.

Mocatta, A.A., Mustill, M.J. and Boyd, S.C., 1984. *Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 19th Edition, Sweet and Maxwell: London.

Pixa, R.R., 1978-1979. The Hamburg rules fault concept and common carrier liability under U.S. law. *Journal of International Law*, 19, 433-450.

Stanton, 1970. *The Law and Practice of Sea Transport*, Revised Edition., Brown, Son & Ferguson, Ltd.: Glasgow.

Sweeney, J.C., 1976. The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part V). *Journal of Maritime Law and Commerce*, 8, 167.

Tetley, W.Q.C., 1978. *Marine Cargo Claims*, 2nd Edition, Butterworths: Toronto.