

自由貿易港區港區物流業者之貨損責任

Cargo Liabilities of Logistics Providers in Free Trade

Port Areas

張志清 Chih-Ching Chang^{*}、

崔延紘 Yen- Hung Tsui^{**}、

李政欣 Cheng-Hsin Li^{***}

摘 要

「自由貿易港區設置管理條例」於民國九十二年七月二十三日公布施行，將使港區物流業者能因應貿易及製造業者之需求，將原料或產品運送至自由貿易港區內從事倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展覽或技術服務等業服務，此等服務涉及不同作業階段、不同作業方式之權利義務關係，例如：運送、通關、倉儲、流通加工、資訊及其他物流服務等。一旦發貨損，則有賴一完善之物流責任制度以釐清港區物流業者之責任。本文以港區物流業者為主體，分析其整合各項物流機能時所採之貨損責任制度，期能提供安排國際物流作業及處理貨損理賠之參考。

關鍵詞：港區物流、自由貿易港區、運輸終站經營人、貨損責任

ABSTRACT

The ROC government has promulgated “The Establishment and Administration on Free Trade Port Areas Law” on July 23, 2003. Such a Law will enable logistics providers located in free trade areas to run those businesses concerning warehousing, logistics, container freight station, transshipment, freight forwarding, customs agency, cargo consolidation, etc. However, such businesses involve complicated liabilities arising from different operation methods in different stages, such as forwarding, customs agency, trading and transportation, information flows, etc. A sound liability system will

* 國立臺灣海洋大學航運管理學系教授。

** 國立臺灣海洋大學商船學系教授、海運學院院長。

*** 國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士。

help logistics providers to ascertain their liabilities. This article discusses those liabilities systems stipulated by port logistics contracts in order to provide useful reference to port logistics providers and cargo owners while dealing with cargo claims arising from port logistics operations.

Key words: Port Area Logistics; Free Trade Port Areas; Logistics Provider's Liability; Cargo Liability

壹、前言

本文所稱「港區物流」係指設置於自由貿易港區或國際商港或鄰近國際商港之地區，透過港埠或海運所進行之物流作業，包括依據「自由貿易港區設置管理條例」在自由貿易港區內從事倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展覽或技術服務等業服務。

港區物流服務之產生，係為因應產業界對於物流服務之需求與現代產業國際分工趨勢。此等物流服務之需求，包括運送、倉儲、裝卸、加工、包裝與資訊交換等服務，除可由港埠棧埠業者提供，亦可由相關業者提供，包括：船舶運送業者、海運承攬運送業者、倉儲業者、貨櫃終站經營業（Container Terminal Operator）、裝卸業者等。其中每一業者皆可能成為提供港區物流業務之主體，以第三方物流業者(Third Party Logistics Providers)之身分，整合其他業者之服務(在此種情況下其他業者則屬其履行輔助人)。

港區物流係整合相關服務，故以運送、倉儲等作業之機能，連貫其他物流作業構成整個物流作業流，並涉及不同階段、不同作業方式之安排，若有貨物損、滅失或運送遲延，其貨損責任如何決定對港區物流業者之責任及貨主之風險管理相當重要。本文由港區物流之作業流程，探討在此流程中運送及倉儲作業下貨損責任制度，期能釐清其責任歸屬等問題。至於報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工等業務之責任問題，亦可依相同原則，由當事人港區物流契約中約定之，不在本文主要探討範圍內。

貳、港區物流之作業流程及與聯運運送之比較

一、港區物流作業之流程

1. 出口物流之作業流程

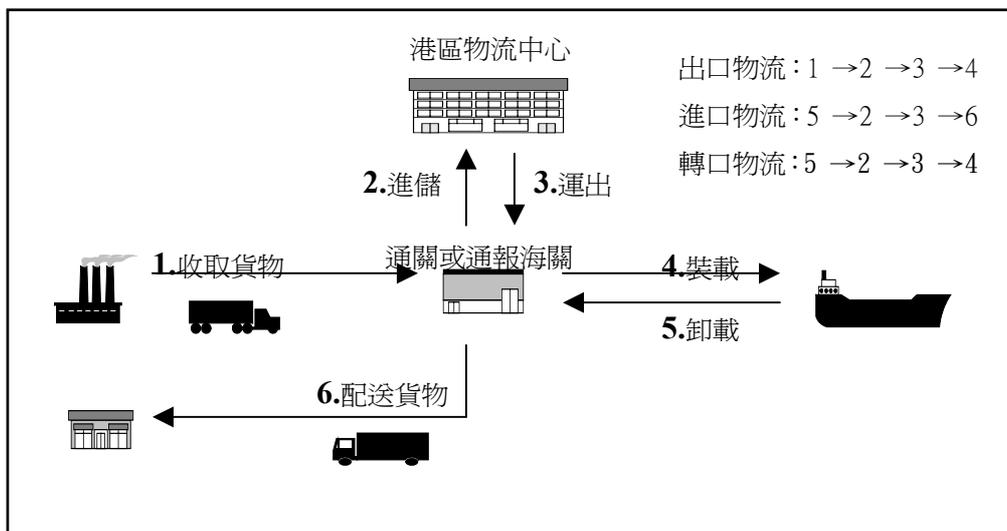
出口物流由委託人(亦即貨主或供應商)與港區物流業者訂立港區物流契約，將委託人之製成品或原物料出口至國外。通常由港區物流業者於約定之時間，至委託人所指定之處所，將物品運至港區物流中心，並經海關准予通關或通報海關後進儲，以及應委託人之需求進行加工或倉儲，再經海關准予通關或通報海關，裝載於船舶運往國外之目的地。即圖 1 港區物流作業流程圖之作業 1 → 作業 2 → 作業 3 → 作業 4。

2. 進口物流之作業流程

進口物流指委託人向國外進口製成品或原物料，故依委託人與港區物流業者訂立港區物流契約，由港區物流業者將貨物以船舶自國外運送至我國，經海關准予通關或通報海關後，進儲港區物流中心並配合委託人之需求加以適當之加工，而倉儲於港區物流中心內，於與委託人約定之時間，再經海關准予通關或通報海關，配送至國內之課稅區或其他保稅區。即圖 1 港區物流作業流程圖之作業 5 → 作業 2 → 作業 3 → 作業 6。

3. 轉口物流之作業流程

轉口物流之前段流程與進口物流相同，但於港區物流中心加工後，則與出口物流相同，係運往國外。即圖 1 港區物流作業流程圖之作業 5 → 作業 2 → 作業 3 → 作業 4。



資料來源：本文整理

圖 1 港區物流之作業流程圖

此外，於港區物流作業流程中，應注意之處有二：1.進儲或運出港區物流中心皆應經海關准予通關或通報海關：若為依物流中心貨物通關辦法所成立之物流中心需要向海關申報准予通關放行；若為自由貿易港區內之物流事業則需向海關通報，經海關以電腦回應記錄有案，即得進出自由貿易港區；2.以物流活動係於我國之立場而言，與國外相連接之運輸工具為船舶，於進口物流與出口物流時。但於轉口物流時，運至我國或運往國外之運輸工具僅需至少其一為船舶。由於上述之作業流程可知，港區物流之運送涉及多種運輸工具及不同階段之業者，此與傳統的聯運運送性質及責任是否不同，則有待進一步比較分析，以提供確認相關運送責任之參考。

二、港區物流與聯運運送之比較

聯運運送包括複合運送及轉船運送^[1]。複合運送係使用兩種以上之運輸工具為運送之運輸方式，故又稱多式聯運^[2]；轉船運送則為兩艘以上之船舶進行聯運，而與複合運送並不相同。港區物流較聯運運送之功能多出甚多，包括：

- 1.倉儲功能：港區物流之貨物可倉儲於港區物流中心，配合顧客於約定之時間配送至顧客所指定之地點，並可作定期之配送。

- 2.加工功能：港區物流可依照顧客之需求，為流通之目的對貨物作簡易或深層次之加工。但物流中心內之簡易加工，常以貨物在流通過程所必需者為限，不涉及大型複雜機器設備從事加工，且應於重整及加工專用倉區辦理。而自由港區內之物流事業則允許為深層次之加工。
- 3.資訊服務功能：港區物流可經由網路上之查詢，追蹤貨物目前所在或提供貨物之資訊，以及訂單之服務。亦即委託人與港區物流業者約定，由其代委託人進行物品之數量控管與訂單處理。

但在港區物流機能中之運送，應與聯運運送相當。蓋進口物流與出口物流之運送方式類似聯運運送之複合運送。而轉口物流之運送方式類似聯運運送之轉船運送。此外，港區物流業務尚提供多重功能，屬整合眾多功能之服務型態，則較聯運運送更為精細。港區物流與聯運運送之比較，如表 1 所示。

表 1 港區物流與聯運運送之比較表

	港區物流	複合運送	轉船運送
運輸工具	1.進口物流與出口物流：若以兩種以上運輸工具從事作業，通常為海/陸聯運，故與複合運送相當。 2.轉口物流：若屬轉船運送：皆為船舶。	兩種以上 (海/陸、海/空、陸/空或海/陸/空)	皆為船舶
倉儲功能	可配合顧客，先作倉儲，並在約定時間配送。	主要在配合貨物運送之收受及交付、裝拆櫃	
流通加工	可因應顧客需求，進行加工、分嘜等作業。	—	—
資訊服務	提供貨物追蹤資訊或訂單服務等	—	—

資料來源：本文整理

基於上述，港區物流主要係以船舶、車量等為運輸工具之聯運運送，並結合物流機能的一種整合服務型態。其契約內容常包括運送、倉庫營業及承攬三種典型契約，惟因分屬不同階段、不同方式之作業，似仍可引用聯運運送之貨損責任制度，探討港區物流於運送途中所發生之貨損責任。本文以聯運運送之貨損責任制度，探討港區物流作業過程中之貨損責任歸屬、貨損期間界定、貨損責任內容等問題。

參、港區物流作業貨損之責任

一、港區物流之貨損責任制度分析

茲以複合運送與轉船運送之貨損責任制度規定，分析其在港區物流關於運送之貨損責任制度之適用。

1. 進口物流或出口物流適用之貨損責任制度

因進口物流及出口物流常涉及海陸聯運及倉儲作業等不同運送方式及作業階段，故其責任型態與複合運送相似。目前實務上為複合運送契約所採納之複合運送責任制度，主要有三種^[1]。茲探討其適用於港區物流中之進口物流及出口物流貨損責任之方式如下：

(1) 分割責任制 (Segmented Liability System)

在分割責任制下，簽訂港區物流服務契約之業者或簽發複合運送載貨證券之複合運送人，僅對自己所實際從事運送或物流作業階段之貨損負責。對於其他運送或作業階段，訂約之物流業者或複合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物流或運送契約，但仍以同一契約或載貨證券條款涵蓋個別契約內容。此時，訂約之物流業者或複合運送人以外之實際運送人或業者，為獨立契約人，應獨自向貨主負責契約履行之義務及責任，故非訂約之物流業者或複合運送人之履行輔助人。因此，若貨損發生在不同階段時，貨主應向各階段之運送人或業者索賠。此外，運送人及業者責任之有無及賠償金額等事項，應依各階段之法律決定。若無法確認貨損階段時，則可依契約內容決定貨損責任，蓋此等契約通常包括一概括條款(Overall Clause)，規定貨損階段不明時，貨損責任之決定方式。此種約定並不違反公共運送人不得以特約免除，減輕強制責任之規定，而仍為有效。

對於貨主而言，由必須先確認損害發生之區間，方能向該階段之運送人索賠，較為不利。雖有上述之概括條款已部分解決貨損階段不明之困難，但仍有應向何人索賠之困擾，故與複合運送立法之釐清運送責任的精神不符，未為一九八〇年聯合國國際複合運送公約 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980) 所採^[3, 4]。

(2) 網狀責任制 (Network Liability System)

在網狀責任制下，簽訂港區物流服務契約或簽發載貨證券之物流業者或複合

運送人應為運送或作業全程之負責，不論貨損發生之階段是否為該物流業者或複合運送人所實際承運或履行之階段，貨主皆可向該物流業者或複合運送人提出索賠，故對貨主之保護較周全。惟物流業者或運送人責任之有無及賠償金額大小等，仍依貨損階段相關法律決定。若貨損階段不明，則另以上述之概括條款規定物流業者或運送人得主張免責之事由及責任限制等事項。國際商會（International Chamber of Commerce，簡稱為 ICC）制訂之一九七五年「複合運送單據統一規則」（Uniform Rules for a Combined transport Document）即採用網狀責任制^[5]。而一九九一年聯合國貿易暨開發會議（UNCTAD）與國際商會共同制訂之「聯合國貿易暨開發會議/國際商會複合運送單據規則」^[6]（UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents）亦採網狀責任制^[7]，足見此一責任制較易為實務界所接受。在採網狀責任制下，應係由訂約之港區物流業者負作業全程之責，不論貨損發生之階段，委託人皆可向訂約之港區物流業者索賠。責任規定部分則依貨損階段之相關法律決定，若貨損階段不明，則另以契約條款規定或依法律之規定。

（3）單一責任制（Uniform Liability System）

在單一責任制下，不論貨損發生之階段為何，皆由簽訂港區物流契約或簽發載貨證券之物流業者或複合運送人對貨主負責，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。此種責任制度所採之單一責任內容，不區分貨損階段，故常須以各階段法律所要求者取其最高者，故須提高運送人責任，而不為業者所樂於採納。

2.轉口物流之貨損責任制度

轉口物流之貨損責任有以下兩種情形^[1]：

（1）轉口物流之共同聯運

若由轉口物流契約或載貨證券中推知，應由各連續運送人承擔各自階段之運送責任時，簽發載貨證券之運送人或訂定港區物流服務契約之業者對契約之履行責任，應依海商法第七十四條對各連續運送人之行為負保證之責。此等「保證之責」是否與民法第七三九條規定之保證契約相同，或係為「法定保證」似仍有爭議之餘地。若與民法規定之保證契約相同，則訂約之運送人或業者享有先訴抗辯權，亦即依照民法第七百四十五條規定：「保證人於債權人未就主債務人之財產強制執行而無效果前，對於債權人得拒絕清償。」若為法定保證，則訂約之運送人或業者似視為應負放棄先訴抗辯權之保證責任。

（2）轉口物流之委託聯運

若由轉口物流契約或載貨證券中推知，應由簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者負全程之運送責任，而其他實際運送人或物流業者僅以簽發載貨證券運送人之受託人或履行輔助人身分從事運送或物流作業，其為複合運送人或訂約之物流業者的代理人。依民法第一〇三條：「代理人於代理權限內，以本人名義所為之意思表示，直接對本人發生效力。」故貨主應直接向簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者求償，不生海商法第七十四條第二項保證責任之情形。運送人此時既然直接承擔運送責任，自無先訴抗辯權。但在賠償貨主損失之後，得依其與實際運送人間之運送契約，向應負責之實際運送人求償。

茲以表 2 說明港區物流適用複合運送及轉船聯運運送貨損責任制度。

表 2 港區物流關於運送適用聯運運送之貨損責任制度對照表

類型	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者的責任	索賠對象	責任規定之依據	特性	在港區物流貨損責任上之適用情形	
複合運送	分割責任制	僅對實際運送階段負責	各貨損階段之運送人或業者	依各階段之法律	貨損階段不明時，索賠之對象與應適用何階段之法律皆無法確於。	適用於進口物流與出口物流部分
	網狀責任制	負運送或作業全程之責	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者	依貨損階段相關法律決定。若階段不明，則另行以契約或一特定單式公約規定	須證明貨損階段，才能依照該階段之法律決定運送責任。若無法證明，則另依契約或法律規定。	
	單一責任制	負運送或作業全程之責	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者	由契約作統一規定	為使運送責任條款符合最低強制責任而能夠生效，將大幅提高運送人之責任。	
轉船運送	共同聯運	僅對實際運送階段負責	各階段之運送人	海商法（或海牙規則），於前者	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者對於其他階段應負保證之責，因此貨主不至於無法求償。	適用於轉口物流部分
	委託聯運	負運送或作業全程之責	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者	無明文規定時，則可依民法（或各國內國法）	簽發載貨證券之運送人或訂約之物流業者直接承擔運送責任，無須討論保證之責與先訴抗辯權。	

資料來源：本文整理

二、貨損責任主體與客體

依據上述，港區物流在運送、倉儲期間之貨損責任制度，其貨損之責任主體為港區物流業者，責任客體則為委託人。此等港區物流業者之法律地位，亦即係屬運送人、抑或承攬運送人或兩者皆可包括，涉及港區物流業者之相關責任應如何規範。故有進一步之比較分析之必要。

1. 責任主體

(1) 複合運送經營人

若依據聯合國國際複合運送公約對複合運送經營人之定義，係指以自己或透過其代表訂定複合運送契約之任何人作為本人，非為託運人之代理人或代表或為參加複合運送業務之運送人的代理人或代表，且負有履行契約之責任。因此，複合運送經營人不得由託運人之代理人或代表擔任，亦不得以從事複合運送業務運送人之代理人或代表之身分訂約，而應以自己之名義或透過其代表作為複合運送契約之訂約人本人。

而複合運送經營人經營複合運送之型態，可分為：1. 實際運送全程；2. 實際參與部分運送，其餘部分由他運送人負責；3. 不參與實際運送，僅安排複合運送之業務。其中，第一種與第二種型態之地位皆為運送人。其中第三種型態^[8]，大都係以承攬運送人之形式，但若欲符合前述關於複合運送經營人之定義，必須以本人之名義訂定契約，則造成其介入之擬制而仍應負運送人之權利義務。蓋承攬運送人得居於運送人之地位者，於民法第六百六十三條有介入權之行使，以及於民法第六百六十四條有介入擬制之規定。亦即承攬運送人須負擔運送人之權利義務，有以下三種特性：1. 自行運送物品者；2. 就運送全部約定價額者；3. 填發提單於委託人者。此處係因承攬運送人以本人之名義訂定複合運送契約，為契約之主體而就運送之全部約定價額以及簽發提單，所以屬於介入之擬制。此外，介入權之行使（即自行運送），亦可能為運送業者兼營承攬運送業，於訂定契約時，其原以承攬運送業者之身分為之，而後欲自行運送，則其仍須負擔運送人之權利義務。

綜上論述，複合運送經營人應定位為運送人，或為承攬運送人因行使介入權或介入之擬制而負與運送人相同之權利義務。

(2) 港區物流業者於運送時之定位

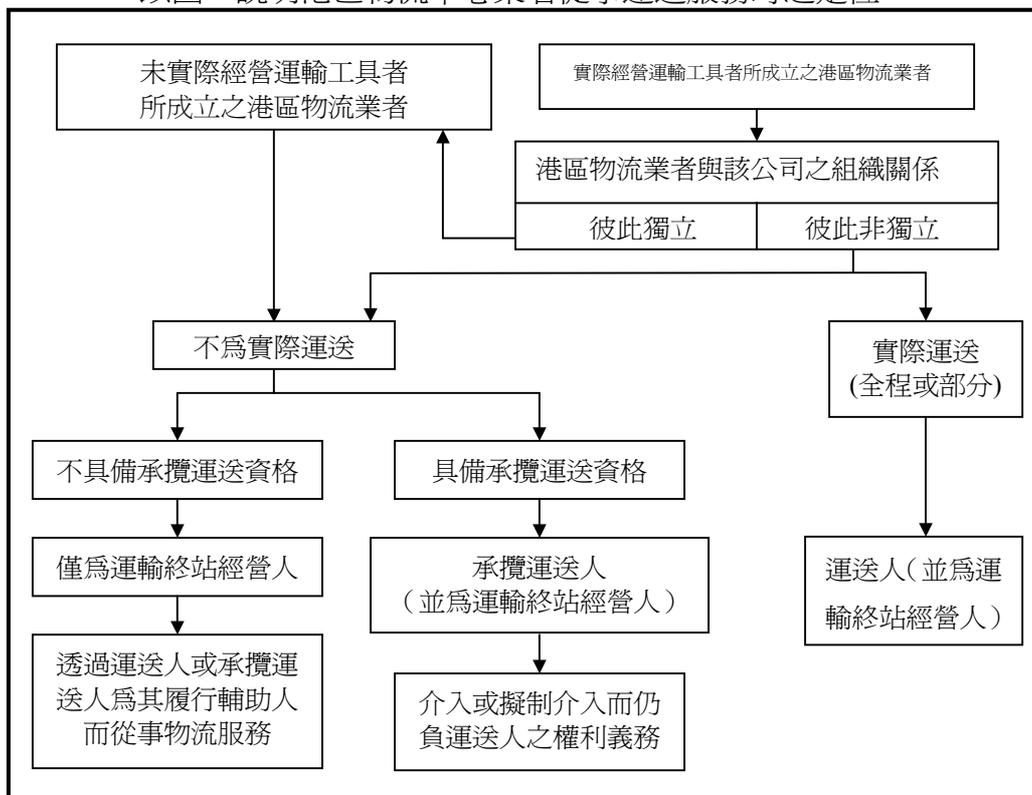
港區物流之業務大都在整合有關運輸、倉儲、裝卸、加工、包裝與資訊交換等之服務，然於我國現行法制對於物流產業之規定，並非將其視為一獨立之行業。

目前我國經濟部商業司在公司登記的行業分類中並不單獨承認一個「物流業」之概念，而係由數個個別產業（如：運送業、承攬運送業、倉儲業、物流中心等）組合而成之「集合概念」。然因於我國法制對於港區物流中心之營業項目，僅為相關之物流服務。而船舶運送與海運承攬之業務並未包括於港區物流中心可經營之業務中，若欲取得船舶運送與海運承攬之營業資格，則仍須另外經交通部許可並核發證書。因此，於港區物流中心提供運送服務時，須探討其與運送業者或承攬運送業者間之關係，抑或其本身即具備相關之資格。

在歸類港區物流業者之法律地位時，應先區分港區物流業是否經營運輸工具或從事運送（亦即港區物流中心是否亦具備運送業者之營業資格），其次再分析其是否實際參與運送或物流作業，以及是否具備承攬運送之資格。

- a. 若由無運輸工具之公司所成立之港區物流業，其當然無法實際參與運送，則其主要之作業即為提供自身之物流服務與整合運送（包括與陸上貨運公司、海運公司等合作）。在此種情況下，須再進一步區分其是否具備承攬運送之營業資格，若具備者，則其法律地位係屬承攬運送人，但亦與複合運送對於複合運送經營人之規定同，因以本人之名義訂定契約（就運送全部約定價額與簽發提單）而為介入之擬制，應負與運送人相同之權利義務；若未實際提供運送工具者，港區物流業者可能僅為運輸終站經營人，其從事運送服務，應透過運送人或承攬運送人為其履行輔助人而為之。
- b. 若為航運公司所成立之港區物流中心，須先考量航運公司與港區物流中心彼此間於組織上的關係，究為彼此獨立而屬不同公司或仍為同一公司之概念。
 - (a) 如彼此間係獨立而為不同公司，則此港區物流中心將形成與上述無運輸工具之港區物流中心相同，成為承攬運送人而再因介入之擬制而負與運送人相同之權利義務，或為完全以運送人或承攬運送人為其履行輔助人而從事運送服務之運輸終站經營人。
 - (b) 如彼此間仍屬同一公司，且實際參與運送之全程或部分，其當居於運送人之地位，但其如未參與實際運送，僅提供物流之服務與整合運送（例如環世國際物流股份有限公司與長榮航運公司之關係^[9]），則亦應屬無運輸工具之物流中心。其次再探討其是否具備承攬運送之資格。

以圖 2 說明港區物流中心業者從事運送服務時之定位。



資料來源：本文整理

圖 2 港區物流中心業者從事運送時之法律地位關係圖

基於上述，港區物流業者可能為：(1) 為運送人；(2)承攬運送人因行使介入權或介入之擬制而負運送人之義務；(3) 僅為運輸終站經營人透過運送人或承攬運送人為其履行輔助人而從事運送服務。因此，港區物流業者欲從事運送服務，除另經居於運送人或倉儲營業人之地位外，亦可以第三方物流業者之身分為之，此時須透過他運送人或承攬運送人、實際運送人等為其履行輔助人，。

2.責任客體

(1) 託運人

若依聯合國國際複合運送公約對託運人之定義為：「由本人或以其名義或其代表與複合運送經營人訂立複合運送契約的任何人，或指由本人或以其名義或其代表按照複合運送契約將貨物實際交給複合運送經營人的任何人。」依此定義，託

運人可能為契約當事人，可自行將貨物交予複合運送經營人之人，亦可使他人將貨物交予複合運送經營人運送。但此等實際交付貨物之人因其並未與複合運送經營人訂定契約，故非契約之當事人，其與託運人間訂有交予貨物於複合運送經營人之契約關係。

(2) 委託人

港區物流之責任客體與複合運送之責任客體相似。港區物流之責任客體中之委託人，依民法第五二八條之委任，指「當事人約定，一方委託他方處理事務，他方允為處理之契約」。港區物流契約中所包含之物流服務內容，除運送外，尚包含倉儲、通關、分唛及簡易加工等，故可能包括託運人、受貨人及其他對貨物之處置有指示權利之人，故以委託人稱之當。

三、貨損責任期間之界定

界定責任期間之主要目的，係於知悉貨損發生於何階段時，以適用該階段之法律。茲將貨損責任期間分為三個部分進行分析：

1. 港區物流契約責任期間之起始與終結

在採網狀責任制下之港區物流契約，港區物流業者應對發生在契約責任期間內之貨損負責。

(1) 責任期間之起始

當委託人或託運人以貨物運送等為目的將貨物交予港區物流業者或運送人或其代理人收受時，為港區物流業者責任期間之起始。港區物流業者皆應於對貨物為完全之占有與控制時起負責。

(2) 責任期間之終結

運送人依照港區物流契約所規定之時點，將貨物交予受貨人時，除有貨損不顯著而有賠償請求，以及受貨人怠於受領、拒絕受領或受貨人不明而須寄存之情形外¹⁰¹，為責任期間之終結。

對於貨物儲存於港區物流中心，可否視為交付，仍須視港區物流中心之法律地位以及是否係因法令規定所為而定。若僅為正常情況而儲存於港區物流中心，且港區物流中心為運送人所經營者，須於受貨人實際受領時，始得認為交付。若為經受貨人指示或因法律之規定而為寄存時（如：因有民法第六百五十條與海商法第五十一條之情事所致之寄存），則係以寄存代替交付，於依法寄存後，產生

推定交付之效果，運送人因此解除其責任，此時係將港區物流中心視為受貨人之代理人。

對於港區物流作業，因港區物流中心業者可能為經營港區物流業者或為其履行輔助人，亦可能為獨立契約人，故應考慮港區物流中心於港區物流業務是否在約定之契約範圍內。若是，則港區物流中心業者為港區物流業者之履行輔助人。上述推論亦可適用於港區物流業者將貨物倉儲寄存於一般倉庫，而非港區物流中心。在另一方面，在採「分割責任制」之港區物流契約下，港區物流業者應交付貨物至貨主所指定之倉庫，則該倉儲業者可能視為與貨主另行訂約，為獨立契約人，應獨立向貨主負責契約履行之成敗。

2. 倉儲於港區物流中心之期間

在採網狀責任制度下，界定倉儲期間之目的在決定依何種法律來決定貨損責任內容。若在倉儲期間發生，在我國則可依民法債篇第十五節「倉庫」定其責任。

(1) 進儲物流中心之時點界定

應以拆櫃卸貨進倉為進儲港區物流中心之時點界定是否在倉儲期間。拆櫃卸貨進倉之定義，為須將貨物卸載後並移動至港區物流中心之一定倉位，而由港區物流中心對貨物為完全之占有與控制。

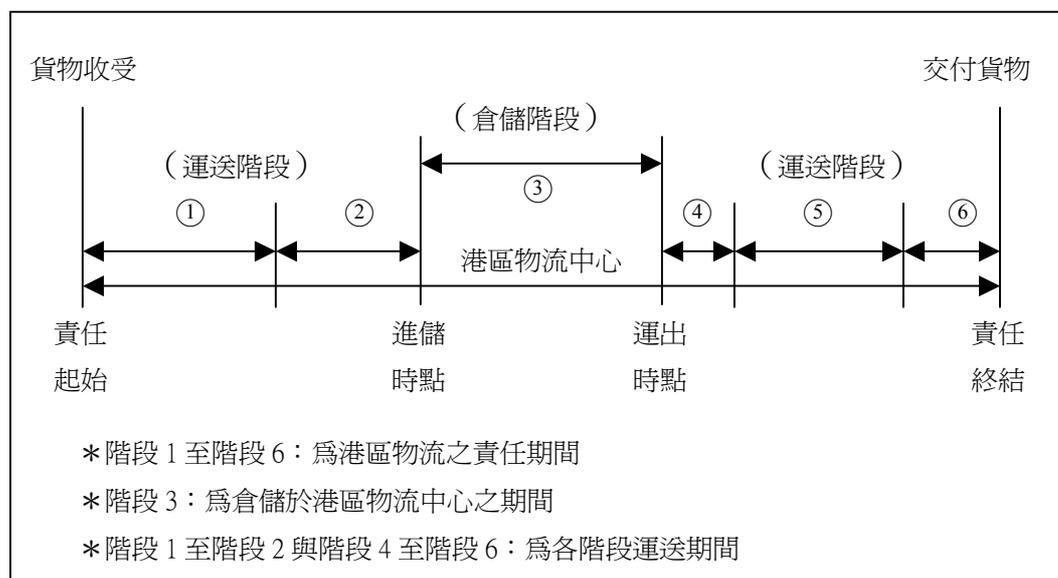
(2) 運出物流中心之時點界定

與責任之起始類似，即以貨物運送為目的而將貨物交予運送人或其代理人收受，並且運送人對貨物為完全之占有與控制時，則為另一運送階段之開始。

3. 進儲港區物流中心前與運出港區物流中心後之期間

此期間為區分運送之各階段，可參考前述對於貨損責任期間區分的方式，亦即對貨物為完全之占有與控制。換言之，前一運送人以繼續運送為目的，將其對貨物之占有與控制移轉於後一運送人時，為此一運送階段之結束與後一運送階段之開始。不同運送階段所使用之運送方式不同，其適用之法律亦異，故有予以區分之必要。

茲以圖 3 表示港區物流責任期間各階段之區分。



資料來源：本文整理

圖 3 港區物流責任期間之劃定示意圖

四、貨損責任制度之內容

基於上述，由於大部分業者採網狀責任制，分析其相關規範內容如下。

1. 網狀責任制之規範內容

網狀責任制係指港區物流業者與託運人或委託人於訂定港區物流契約時，約定由港區物流業者就運送或作業全程負責，而各階段之運送人或物流業者僅為港區物流業者之履行輔助人。惟港區物流業者之責任，係依據貨損發生之階段所適用之法律決定。若貨損發生階段已知時，係依照該貨損發生時之運送方式所應受規範之國際單式貨運公約或法律。若於貨損階段不明時，則約定直接依照某一特定貨運公約之規定或依訂定之契約條款而定^[7]。以下列舉各階段主要規範之國際貨運公約如下：

(1) 海上運送階段

- a. 海牙規則 (Hague Rules)，全稱為一九二四年關於載貨證券統一規則國際公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law

Relating to Bills of Lading, 1924)；

- b.海牙-威斯比規則 (Hague/Visby Rules)，全稱爲一九六八年關於載貨證券統一規則國際公約布魯塞爾修正議定書 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading 1924, 1968)；
- c.漢堡規則 (Hamburg Rules)，全稱爲一九七八年聯合國海上貨物運送公約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)。

(2) 陸上運送階段

- a.一九八〇年國際貨物鐵路運送公約 (CIM) 之附錄 B：國際貨物鐵路運送契約統一規則 (COTIF) (Uniform Rules Concerning the Contract for the International Carriage of Goods by Rail, Appendix B to the Convention Concerning International Carriage by Rail, May 1980, 簡稱爲 CIM-COTIF)，並有一九九九年 CIM-COTIF 修正議定書 (Protocol to amend CIM-COTIF, 1999)，其主要適用地區限於歐洲、北非及西亞地區；
- b.一九五六年國際貨物公路運送契約公約 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956, 簡稱爲 CMR)，主要適用於歐洲地區。
- c.各國之國內運送法規。

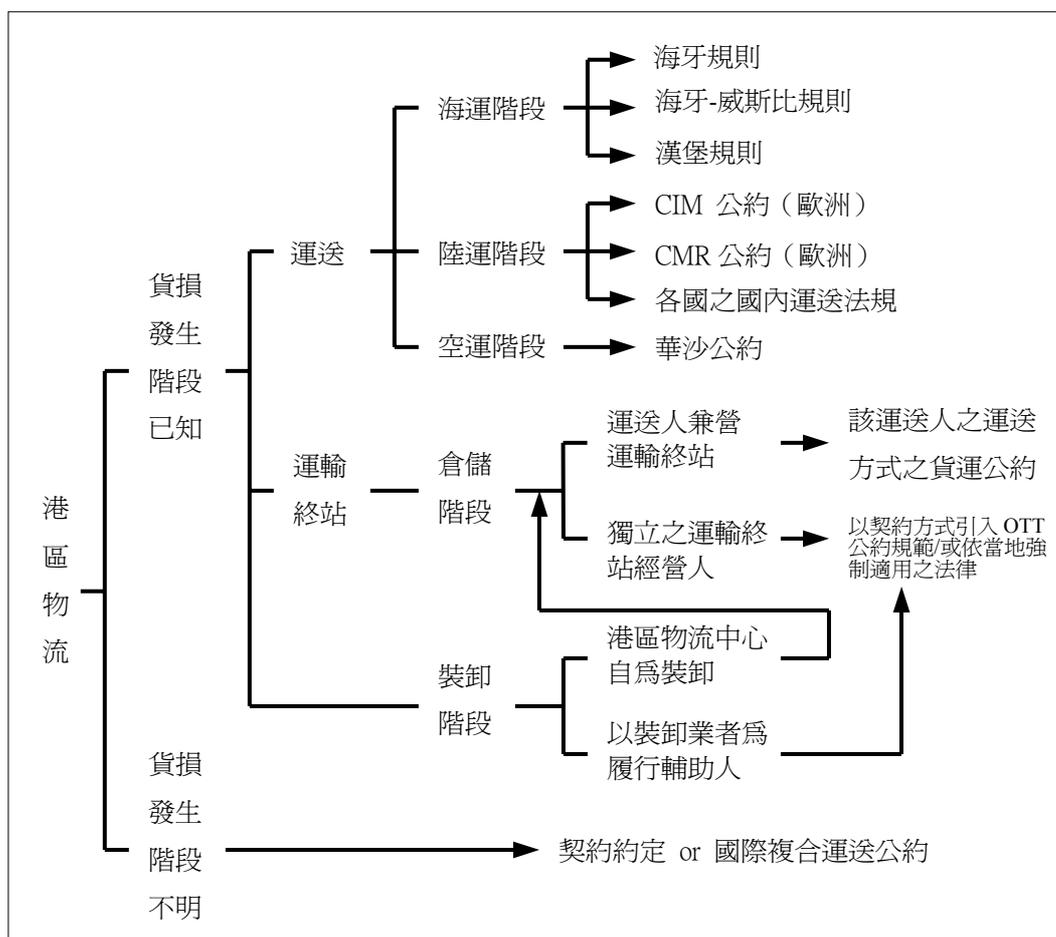
(3) 航空運送階段

由華沙公約體系之規範，包括一九二九年國際航空運送統一公約，簡稱爲華沙公約 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air, 1929, 簡稱爲 Warsaw Convention)，及其相關之議定書：一九五五年海牙議定書 (The Hague Protocol, 1955)、一九七五年蒙特利爾第四號議定書 (Montreal Protocol No.4, 1975) 與一九九九年蒙特利爾公約 (The Montreal Convention, 1999) 等。

(4) 港埠倉儲階段

對於裝船前、卸船後在港區物流中心內之倉儲階段，目前尙生效之國際公約規範供運送責任，因此大都依各國國內法或契約約定之內容。而一九九一年聯合國國際貿易運輸終站經營人責任公約 (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 1991；以下簡稱 OTT 公約) 尙未生效。

以圖 4 說明港區物流各階段應適用之國際公約或法律規範。



資料來源：本文整理

圖 4 港區物流各階段責任適用國際公約或法律規範之關係圖

2.我國海商法對於複合運送責任之規定

由我國海商法第七十五條規定：「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。」可知，若複合運送之貨損階段為海上時，係適用我國海商法；而貨損階段不明時，則規定推定適用我國海商法。因此，我國海商法對於複合運送責任係採網狀責任制。蓋規定於貨損階段不明時，係以海商法為其特定之法律規範，如此亦可避免各階段之運送公約或國內法體制相衝突。

但由於海上運送人之責任，通常較其他運送方式之責任為輕，因此海商法規定貨損階段不明時，推定發生於海上階段，對運送人可能較有利。此外，因貨物係在運送人管領下，由貨方舉證證明貨物毀損滅失發生在非海上運送階段，其舉證較困難，是以一般認為海商法第七十五條第二項之規定較利於運送人^[11]。網狀責任制較利於海上運送人，但可以提升單位責任限制賠償等規定而為衡平之^[12]。

在實務上，海上運送人或港區物流業者，亦常在其契約中加入喜馬拉雅條款（Himalaya clause），規定其受僱人、代理人、獨立契約人皆得主張本契約運送人或港區物流業者所得主張之抗辯及責任限制等權利，亦即得主張海商法或海牙規則中之抗辯及責任限制，即使貨損係發生在裝船前、卸船後之倉儲階段亦同。為能以此等契約方式引入海上運送階段之法律規範，喜馬拉雅條款亦規定，當海上運送人與貨主訂約時，亦代理其受僱人、代理人或獨立契約人與貨主訂約。故其受僱人、代理人或獨立契約人亦為契約當事人，得主張契約規定之利益。

肆、運輸終站經營人責任公約適用之研析

一、責任主體之規範適用

OTT 公約制訂之目的係為解決於各運送階段連接之際，貨物處於非任何運送人實際占有時之責任歸屬問題。亦即在規範貨物脫離前一運送人之控制但尚未交付後一運送人或受貨人期間，而於運輸終站時之運輸終站經營人的責任。

由 OTT 公約第一條第一款規定：「運輸終站經營人指於其業務過程中，在其控制下的某一區域內或在具有權出入或使用的某一區域內，負責接管國際運輸的貨物以對此等貨物從事或安排從事與運輸有關的服務之人。但凡屬適用於貨運法律規則而身為運送人者，不視為經營人。」及第十五條規定：「本公約對於締約國受有關國際貨物運輸之國際公約拘束或該國因有關國際貨物運輸之國際公約而生效的任何法律，所產生之任何權利或義務並不加以變更。」可知，OTT 公約之制訂目的在規範貨物由運輸終站經營人接管，而又不適用各種運輸方式之公約管轄時所發生的毀損、滅失或遲延，由 OTT 公約制定統一規定決定貨損責任。

此外，OTT 公約第一條第四款所列舉之即保管、倉儲、裝載、卸載、堆存、平艙、墊艙和繫固之八種作業，除保管與倉儲外，幾乎皆屬於裝卸業者之作業項目，不宜將裝卸業者排除在 OTT 公約之責任主體之外。因此，裝卸業者亦為 OTT

公約所定義之責任主體。

其次，漢堡規則第一條第二項所稱之「實際運送人」，實亦涵蓋終站經營人與裝卸業者^[13]，蓋此兩者同屬在裝載港或卸載港接受委託完成運送之人，故亦有漢堡規則第十條有關「履行輔助人亦適用運送人之相關規定」之適用。然而，OTT公約之目的，本為填補國際運送立法留下之空白，故 OTT 公約之責任主體自不宜與運送人有所重疊。因此，非為運送人兼營之終站經營人與裝卸業者，在不適用漢堡規則規範下，才適用 OTT 公約。

2.適用 OTT 公約之責任期間

OTT 公約之責任期間定義為：「自貨物置於經營人接管之時起，迄於其交付貨物予有權提領貨物之人或將貨物置於有權提領貨物之人時止。」由此一責任期間規定，亦可說明為何 OTT 公約之責任主體排除運送人之適用。蓋若不排除運送人之適用，則無法界定 OTT 公約之責任期間，此因不論係「貨物置於經營人接管之時」或係「貨物置於有權提領貨物之人時」之時點，皆會將此責任期間「提早」或「延長」至運送階段。

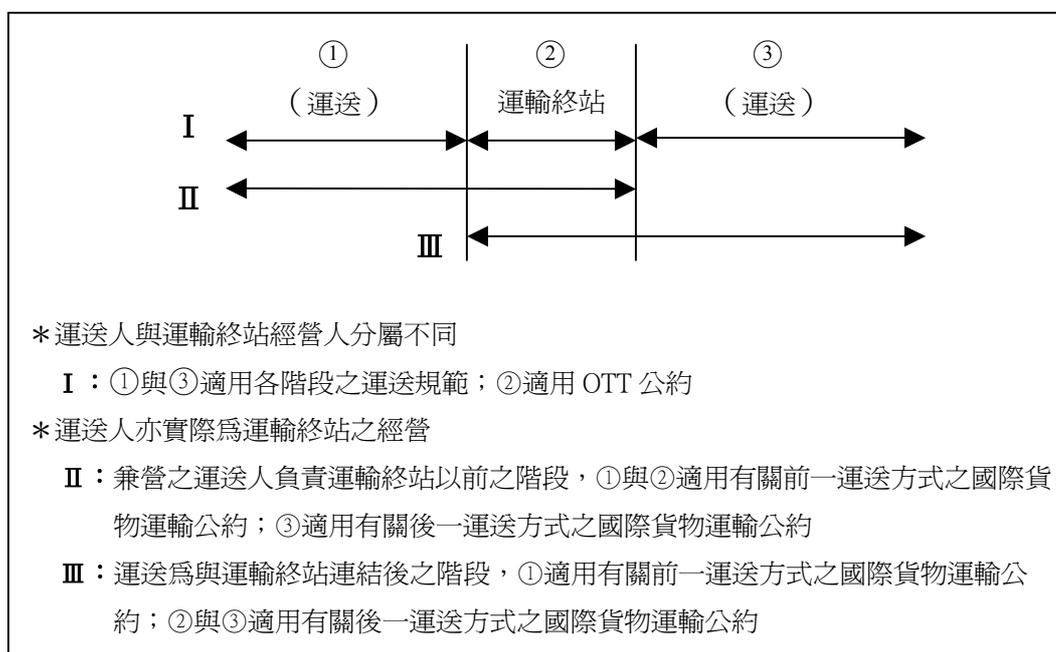
然若運送人亦實際經營運輸終站業務，仍須進一步分析此等兼營運輸終站的運送人之責任期間，茲以下列兩種情況分析之：

(1) 運送人負責運輸終站以前之運送/倉儲階段

此時貨物仍於兼營運輸終站業務之運送人實際占有中，應視為尚未交付後一運送人，故須於運出運輸終站並交予後一運送人或受貨人，才屬真正之交付。此階段適用之規範為有關前一運送方式之國際貨物運輸公約。如圖 5 之 II。

(2) 運送人負責運輸終站以後之運送/倉儲階段

此時前一運送人已將貨物移轉至兼營運輸終站業務之運送人實際占有，因此不待該運送人開始運送，而於接受貨物之實際占有時，其責任期間已開始，視為已收受。如圖 5 之 III。



資料來源：本文整理

圖 5 傳統運送人與運輸終站經營人之責任關係圖

二、港區物流關於 OTT 公約之適用

在探討港區物流業者是否能適用 OTT 公約時，應考慮現代港區物流業者不僅為運送服務，其更著重對於貨物有附加價值之其他物流服務，其角色是多重的，包括以運輸終站經營港區物流中心為而提供物流服務，以及以運送人或承攬運送人身分提供整合型物流服務。因此，若港區物流業者為參與實際運送而為「運送人」者，依 OTT 公約之定義，不適用 OTT 公約，而應適用其實際運送段之國際貨物運送公約。亦即，港區物流業者僅於不參與實際運送時，才得以適用 OTT 公約。

事實上，港區物流之服務內容較傳統運輸終站為廣，若限制港區物流業者僅於不參與實際運送時，才得適用 OTT 公約，較不妥當。蓋傳統運輸終站之倉儲係為配合運送，如等待船期、拆併櫃等，其作業時間並不長。然港區物流中心須為加工或為配合委託人需求而提供無限制期日之倉儲服務，若僅因其參與運送，即

不可適用 OTT 公約，而應適用相關之貨運公約，則可能產生貨物倉儲於港區物流中心數月而發生貨損情形時，仍係適用貨運公約之問題。雖 OTT 公約至今尚未生效，但為使其能配合最十餘年來港區物流業之發展，OTT 公約若可進一步修正，針對此種服務型態作內容調整，甚至針對倉儲於港區物流中心期間之責任，制訂專章作責任規範，將可更易為各國所接受。

五、結論

一、港區物流業者及其相關業者之法律地位

1. 港區物流業者之法律地位

港區物流係由貨物承攬、運送、倉儲、流通加工、裝卸、通關等眾多之服務功能集合而成。以傳統的角度觀之，各行業各司其職，包括貨運承攬業者、運送業者、倉儲業者、加工業者、裝卸業者、報關業者等，何者為責任主體，須視契約之訂定者而定。但若由港區物流業者整合上述眾多之服務，並採網狀責任制，其為港區物流之責任主體，亦即以經營港區物流中心之業者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。但若以非經營港區物流中心之業者為責任之主體，則「經營港區物流中心之業者」將成為其履行輔助人。

因此，狹義之港區物流業者僅指經營港區物流中心者，而廣義之港區物流業者則不以經營港區物流中心者為限。若再進一步分析狹義港區物流業者之法律地位，可知：

- (1) 於運送階段時，可先以是否具備運送營業資格區分。若具備運送資格並為全程或部分之實際運送者，係居於運送人之地位。若具備而不為實際運送者須與不具備者，再以是否具備承攬運送之營業資格再作進一步區分。若為具備承攬運送資格者，則居於承攬運送人之地位（但需負運送人之權利義務）。若亦不具備承攬運送資格者，則僅居於運輸終站經營人之地位而只能透過運送業者或承攬運送業者為其履行輔助人而從事運送業務。
- (2) 於倉儲階段時，係居於運輸終站經營人之地位。

2. 相關業者之法律地位

因港區物流業者亦有可能非自行從事眾多功能之服務，而與相關業者合作，例如負責全程運送而須與他運送業者合作；或在裝卸作業上，透過其委託裝卸業

者從事裝卸業務等。因此，港區物流業者若欲履行港區物流契約，而將契約部分內容委由相關業者為之，例如：全部或部分之運送或裝卸作業等，則此些相關業者之法律地位應為港區物流業者之履行輔助人（採網狀責任制時）或獨立契約人（採分割責任制時）^[14]。

OTT 公約第五條第一項：「其他由經營人利用於履行運送相關服務之人」，已將運輸終站經營人之履行輔助人（除運送人外）與獨立契約人明文納入。使裝卸業者等據此得以適用 OTT 公約之規範。

依我國海商法第七十六條第一項規定，運送人之代理人或受僱人亦得主張運送人所得主張之抗辯及責任限制，而同條第二項將其適用範圍擴大至包括「商港區域內」，使裝卸業者與運輸終站經營人於一定範圍內，亦得主張運送人得主張之抗辯及責任限制利益。雖然裝卸業者是否屬獨立契約人，抑或履行輔助人常有爭議^[14, 15]，但基於此項規定，使商港區域內之裝卸業者不論其是否為履行輔助人或運送人之受僱人、代理人，而皆得主張運送人得主張之抗辯及責任限制利益。

二、港區物流責任制度之適用

對於港區物流業務之不同階段的運送與倉儲作業期間所發生之貨損責任，以最通用之網狀責任制，歸納其適用方式如下：

1. 若貨損發生階段已知

- (1) 運送階段：採網狀責任制之進口物流與出口物流，以及轉口物流（屬轉船運送之委託聯運），皆適用各階段運送之單式公約或國內法。
- (2) 倉儲階段：因港區物流中心亦屬運輸終站，若經營運輸終站者亦為運送人時，仍應適用其運送方式之國際運送公約。僅於運輸終站經營人係獨立而無運送公約可適用時，才能適用 OTT 公約（但該公約尚未生效，僅能以契約條文引入作契約之一部分）。
- (3) 裝卸作業階段，應依當地強制適用之法律或依契約規定。雖裝卸業者亦可適用 OTT 公約之規範，惟該公約尚未生效，僅能以契約條文引入作為規範。

2 貨損階段不明時，則依契約約定（亦可約定適用某一國際公約，例如國際複合運送公約）或適用某一特定之國內法。

參考文獻

1. 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 11 期，頁 97-99, 102。
2. Slack, B., "Intermodal Transport" , *Modern Transport Geography*, 1998.
3. Driscoll & Larsen, The Convention on International Multimodal Transport of Goods, *57 Tulane Law Review*, p.196.
4. Nasser, K., The Multimodal Convention, *Journal of Maritime Law and Commerce* , Vol.19 , No.2 , p.243
5. 崔延紘、夏力生，**國際複合運送**，翠柏林企業出版，頁 300。
6. Ramberg, Jan, *International Commercial Transactions*, Kluwer Law International, p.183.
7. 賴來焜，**新海商法論**，頁 773, 768。
8. Holloway, Ian C., Troubled Waters: The Liability of a Freight Forwarder as a Principal Under Anglo - Canadian Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.17, No.2, p.243..
9. 環世國際物流股份有限公司網站
<http://www.rtwlogistics.com/seafreight/default.htm>。
10. 最高法院 77 年台上字第 1963 號民事判決。
11. 柯澤東，我國海商法修正述評，**臺灣本土法學雜誌**，第 10 期，頁 222。
12. 柯澤東，**海商法修訂新論**，元照出版公司，頁 95。
13. Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International Shipping Publication, 1988, p. 779 .
14. 楊仁壽，**海上貨損索賠**，作者自行，頁 107，113。
15. 柯澤東，**最新海商法貨物運送責任篇**，元照出版公司，頁 121。