

目次

簡目

目次.....	I
簡目	I
詳目	III
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機.....	1
第二節 研究目的.....	4
第三節 研究方法與研究範圍.....	4
第四節 研究架構.....	6
第二章 海運履行輔助人之基本概念.....	7
第一節 海運履行輔助人之意涵.....	7
第二節 海運履行輔助人之法律問題.....	17
第三節 海運履行輔助人及喜馬拉雅條款之適用.....	21
第四節 小結.....	30
第三章 鹿特丹規則中海運履行輔助人之責任規範.....	31
第一節 運送人與履行輔助人之定義.....	32
第二節 運送人與海運履行輔助人之責任範圍.....	48
第三節 運送人與海運履行輔助人之義務.....	58
第四節 運送人與海運履行輔助人之賠償責任.....	65
第五節 小結.....	100
第四章 比較與建議.....	103
第一節 鹿特丹規則與我國法關於履行輔助人規定之比較.....	103
第二節 對於我國未來修法之建議.....	105
第五章 結論.....	111
一、海運履行輔助人之重要性與日俱增.....	111
二、海運履行輔助人曾面臨之法律難題.....	111
三、鹿特丹規則中海運履行輔助人之定義、責任與抗辯.....	112
四、鹿特丹規則中海運履行輔助人相關規定之利弊得失.....	117

參考文獻..... 122

附件..... 130



詳目

目次.....	I
簡目.....	I
詳目.....	III
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機.....	1
第二節 研究目的.....	4
第三節 研究方法與研究範圍.....	4
第四節 研究架構.....	6
第二章 海運履行輔助人之基本概念.....	7
第一節 海運履行輔助人之意涵.....	7
第一項 履行輔助人之緣起—海運實務上之需求.....	7
第二項 履行輔助人之定義—從鹿特丹規則通過前之國際公約談起.....	8
第一款 海牙規則及海牙威士比規則.....	8
第一目 廣泛認定運送人之範圍.....	8
第二目 實務上運送人認定之困難與因應.....	9
第三目 小結.....	10
第二款 漢堡規則.....	11
第一目 漢堡規則設立實際運送人制度之背景.....	11
第二目 漢堡規則中實際運送人之概念.....	11
第三目 漢堡規則中實際運送人的法律責任.....	12
第四目 小結.....	13
第三項 履行輔助人之種類.....	14
第一款 從屬性履行輔助人.....	14
第一目 代理人.....	15
第二目 受僱人.....	15
第二款 獨立性履行輔助人.....	15
第二節 海運履行輔助人之法律問題.....	17
第一項 對於履行輔助人直接請求賠償之問題.....	17
第一款 並存之請求權.....	17
第二款 契約相對性原則.....	17
第二項 早期國際公約之解決方法.....	18
第一款 海牙規則及海牙威士比規則.....	19

第一目 運送人侵權行為之適用	19
第二目 運送人履行輔助人侵權行為之適用	19
第二款 漢堡規則	20
第三項 契約之解決方法—喜馬拉雅條款之適用	錯誤! 尚未定義書籤。
第三節 海運履行輔助人及喜馬拉雅條款之適用	21
第一項 喜馬拉雅條款之緣起	21
第二項 喜馬拉雅條款訂定之理由	22
第三項 喜馬拉雅條款於司法實務之發展	24
第一款 喜馬拉雅條款於美國所發生之問題	24
第二款 美國聯邦最高法院 1959 年 Herd 案判決之分析	25
第三款 美國聯邦最高法院 2004 年 Kirby 案判決之影響	26
第一目 Kirby 案之背景	26
第二目 最高法院所面臨之問題	27
第三目 最高法院認為 Kirby 案應屬於聯邦法之管轄	28
第四目 最高法院肯認鐵路運送人得主張喜馬拉雅條款之保護	29
第四節 小結	30
第三章 鹿特丹規則中海運履行輔助人之責任規範	31
第一節 運送人與履行輔助人之定義	32
第一項 運送人	32
第二項 履行輔助人及海運履行輔助人	33
第一款 立法之爭議問題	33
第一目 履行輔助人定義範圍之爭議	34
第二目 確立履行輔助人之規範目的及修正原則	38
第三目 是否應排除鐵路運送人於海運履行輔助人定義外之爭議	41
第四目 是否應排除公路運送人於海運履行輔助人定義外之爭議	42
第五目 鹿特丹規則第 1 條第 6 項及第 7 項之通過	43
第二款 鹿特丹規則中履行輔助人及海運履行輔助人定義之現行規定	46
第二節 運送人與海運履行輔助人之責任範圍	48
第一項 鹿特丹規則之一般適用範圍	48
第一款 鹿特丹規則得適用於海運件貨多式運送	49
第二款 鹿特丹規則得適用於海運單式運送	52
第三款 鹿特丹規則適用於國際貨物運送	52
第四款 鹿特丹規則適用於收貨地、裝載港、交貨地或卸載港之一位於締約國之運送	53
第五款 國籍並非適用鹿特丹規則之標準	54
第二項 運送人之責任期間	55
第三節 運送人與海運履行輔助人之義務	58
第一項 運送人之義務	58
第一款 運送人之運送及交付貨物義務	59

第二款 運送人之貨物照管義務.....	61
第三款 運送人之船舶適航性、貨物及貨櫃適載性義務.....	61
第二項 海運履行輔助人之義務.....	63
第三項 非海運履行輔助人之義務.....	64
第四節 運送人與海運履行輔助人之賠償責任.....	65
第一項 運送人之賠償責任.....	65
第二項 海運履行輔助人賠償責任與運送人責任相結合.....	71
第一款 鹿特丹規則中海運履行輔助人賠償責任之立法過程.....	71
第一目 有關喜馬拉雅條款適用主體範圍之爭議.....	71
第二目 運送人及海運履行輔助人賠償責任之確立.....	74
第二款 鹿特丹規則中海運履行輔助人賠償責任之現行規定.....	83
第三項 海運履行輔助人得援引運送人之抗辯事由.....	86
第四項 海運履行輔助人之賠償責任限額.....	88
第一款 鹿特丹規則之單位責任限制規定.....	88
第二款 鹿特丹規則與海牙威士比規則中單位責任限制之差異.....	91
第三款 貨物交付遲延所生經濟上損失之賠償責任限額.....	94
第四款 單位責任限制利益之喪失.....	97
第五款 鹿特丹規則之單位責任限制制度將對海運履行輔助人產生衝擊.....	98
第五節 小結.....	100100
第四章 比較與建議.....	103
第一節 鹿特丹規則與我國法關於履行輔助人規定之比較.....	103
第二節 對於我國未來修法之建議.....	105
第五章 結論.....	111
一、海運履行輔助人之重要性與日俱增.....	111
二、海運履行輔助人曾面臨之法律難題.....	111
三、鹿特丹規則中海運履行輔助人之定義、責任與抗辯.....	112
四、鹿特丹規則中海運履行輔助人相關規定之利弊得失.....	117
參考文獻.....	122
附件.....	130

第一章 緒論

第一節 研究動機

聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約 (UN Convention on the Contracts of International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)，自 1996 年開始草擬，歷經大小數十次會議，迄 2008 年 12 月 11 日於聯合國第 63 屆大會第 67 次會議於紐約審議通過，並於 2009 年 9 月 23 日在荷蘭鹿特丹開放簽署，公約定名為鹿特丹規則，雖有若干歐盟國家及加拿大之公開杯葛，簽字儀式上已有剛果、丹麥、法國、加彭、迦納、希臘、幾內亞、荷蘭、奈及利亞、挪威、波蘭、塞內加爾、西班牙、瑞士、多哥及美國等 16 國簽字，此後於紐約聯合國總部簽字的又有亞美尼亞、喀麥隆、馬達加西加及尼日共和國等 4 個國家，迄至 2011 年 7 月 21 日瑞典簽字加入成為第 24 個簽約國，已滿足公約要求之 20 個簽署國家數，以上包含開發中國家、已開發國家，涵括國際主要貿易國及海運大國。公約將於第 20 份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起一年期滿後的下一個月第一日生效¹。

現行之海上貨物運送公約，包括海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則，限於公約定位及其訂定之年代，皆未涵蓋貨櫃戶對戶運送，對貨櫃運送之規範有所欠缺。就非海運公約而言，鑑於貨櫃運送往往採用多式運送模式，現行之公路、鐵路、航空方面之國際公約也從某些方面對貨櫃運送進行規範，但前開各公約之適用範圍及賠償制度各異，相互矛盾衝突之處亦屢見不鮮，實不利於貨櫃運送法律適用之穩定性，不免對貨櫃運送之發展造成障礙。故各國對多式運送國際統一性之要求，愈為迫切，此即為訂定鹿特丹規則之主要目標之一。

¹ 鹿特丹規則第 94 條規定：「本公約於第二十份批准書、接受書、核准書或者加入書交存之日起一年期滿後的下一個月第一日生效。」(This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.)。本文以下所述鹿特丹規則條文係採聯合國之官方中文翻譯本，但以我國素來所採之用字用語表達，俾能清楚流暢論述。

為達成前開目標，鹿特丹規則首次確立「海運加（maritime plus）」（海運階段加上海運前後其他運送方式階段）之適用範圍，較諸傳統海上運送公約之適用範圍，變化甚鉅。「海運加」制度將鹿特丹規則之適用範圍擴大到傳統海上運送階段以外之其他領域，包括與海上運送連接之陸上運送，鐵路、公路、內陸河道運送甚至航空運送都包括在內²。然而，倘貨物運送契約除涵蓋海上運送外尚包括其他非海上運送階段，而且貨物係於其他運送階段發生毀損滅失，且該運送階段存有強制適用之國際公約，即應適用該國際公約³。反之，若該運送階段未存有強制適用之國際公約，即有鹿特丹規則之適用。

因此，為因應鹿特丹規則適用範圍之延伸，其適用之責任主體也隨之擴張。

² 鹿特丹規則第 1 條第 1 項規定：「運送契約是指運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地的契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外的其他運送方式作出約定。（“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.）

³ 鹿特丹規則第 82 條規定：「本公約之規定概不影響在本公約生效時已生效之規範運送人對貨物滅失或毀損的賠償責任之下列國際公約之適用，包括今後對此種公約之任何修正：

- (a)任何管轄航空貨物運送之公約，此種公約根據其規定適用於運送契約之任何部分；
- (b)任何管轄公路貨物運送之公約，此種公約根據其規定適用於船載公路貨運車輛不卸貨之貨物運送；
- (c)任何管轄鐵路貨物運送之公約，此種公約根據其規定適用於補充鐵路運送的海上貨物運送；或
- (d)任何管轄內河航道貨物運送之公約，此種公約根據其規定適用於不在內河航道及海上轉船的貨物運送。（Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:
 - (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;
 - (b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;
 - (c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or
 - (d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.）

海牙威士比規則之責任主體為運送人，漢堡規則則包括運送人及實際運送人。鹿特丹規則中沒有實際運送人之概念，但創設了「海運履行輔助人」(maritime performing party) 制度，意指「凡從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人」。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人⁴。海運履行輔助人與託運人間並不存在直接契約關係，而係於運送人直接或間接之要求、監督或控制下，實際履行或承諾履行運送人在「港至港」運送階段義務者，鹿特丹規則規定在一定條件下海運履行輔助人需負擔與運送人相同之義務及賠償責任⁵，從而突破傳統上之契約相對性原則 (privity of contract)。海運履行輔助人一方面承擔鹿特丹規則中運送人之義務及賠償責任，另一方面則同時享有運送人之抗辯及賠償責任限制。從而，港口營運人以及在港內提供服務之公路、駁船運送者，依鹿特丹規則將被視為海運履行輔助人，承擔與運送人相同之地位與責任義務。

與先前三個主要之國際海上貨物運送公約—海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則相較，鹿特丹規則為統一國際海上貨物運送立法的一次新嘗試，亦使港口營運人首次需遵守國際海運公約，其雖無強制性，惟鹿特丹規則通過後，迫於國

⁴ 鹿特丹規則第 1 條第 7 項規定：「海運履行輔助人係指從貨物到達船舶裝載港至貨物離開船舶卸載港期間，履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人。」(Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.)。

⁵ 鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定：「符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定之義務及賠償責任，且有權享有本公約對運送人規定之抗辯及賠償責任限制：(a)海運履行輔助人在一締約國為運送而收受或交付貨物，或在一締約國某一港口履行與貨物有關之各種活動；並且(b)造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於：(i)貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間內；(ii)貨物在海運履行輔助人掌管期間內；或(iii)海運履行輔助人參與履行運送契約所記載時間內之活動。(A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier’s defences and limits of liability as provided for in this Convention if: (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.)」

際趨勢，亦為與國際海運實務接軌，我國海商法相關章節之因應修正勢屬必然，例如：鹿特丹規則中海運履行輔助人之意涵及實際適用範圍為何？其責任內涵及抗辯事由有何具體規範？其與運送人間如何分擔賠償責任？鹿特丹規則中海運履行輔助人相關規定有何利弊得失？與我國海商法之相關規定有何異同？有無足供我國未來修法參考之方向？等問題，誠值研究。上述爭議，不但足以影響實務執法之解釋、判斷，有定位及釐清之必要，而且彼此之間往往相互牽連，體系上不容割裂。本文擬分析、評估有關文獻及實務見解，特別是以鹿特丹規則為主題之文獻資料為研究基礎，期能對於海運履行輔助人制度有進一步的瞭解，並提供我國海商法修正之參考。

第二節 研究目的

本文之研究目的，主要有下列數項：

- (一) 探討海運履行輔助人之意涵、適用範圍、重要爭議與相關之討論意見。
- (二) 以鹿特丹規則之規定為中心，分析海運履行輔助人規範之新趨勢。
- (三) 根據上述分析之結果，與我國現行法之規定做比較，提出修法之建議。

第三節 研究方法及研究範圍

本文擬併用以下幾種方法進行研究：

一、制度分析法

本文採用制度分析法，除了透過傳統之法學方法外，並以法制面作為主軸，分別分析有關海運履行輔助人制度在運作上之要件及缺憾，進而探討其

具體運作上所應呈現之制度為何。

二、文獻整合法

本文除以聯合國國際貿易法委員會第三工作小組審議時之討論意見、草案之定稿文書、各國提出之意見書以及秘書處之說明報告等有關資料為基礎外，另輔以與本文相關之立法背景以及學者評釋之專書、期刊論文、國際海上運送公約、聯合國文件、外國成文法規與法院實務見解等資料之蒐集及整合，期能借著文獻之整理與分析，有助於歸納、演繹海運履行輔助人制度之內涵，所蒐集之具體內容包括學術教科書、學術論文、研究計畫、學位論文、政府出版品、學術研討會記錄以及期刊文章等。

三、比較研究法

鹿特丹規則已於 2009 年 9 月 23 日在鹿特丹開放簽字，只要待簽字國達 20 國以上，經簽字國立法機關批准，將於第 20 份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起一年期滿後的下一個月第一日生效，包括國際多式運送制度在內的國際海上貨物運送法至此將漸趨一統之狀態。然則，各國現行法制對於海運履行輔助人之規範並不盡相同，與鹿特丹規則更是頗有差異，因此有必要審視各個先進國家法制規定不同之處，藉由與鹿特丹規則之相互比較、分析，以評析該公約之當否與得失。

然而，受限於篇幅，本文擬只以英美等海運先進國家為研究對象，結合國外學說及實務見解，綜整比較其異同，並探究這些異同的背後，其所隱藏的歷史沿革及經濟、政治乃至於各種社會原因，甚至是立法者之獨創等，藉以評析鹿特丹規則之利弊得失，進而做為將來我國法律修正之參考。

第四節 研究架構

本論文共分為五章。第一章為「緒論」，分為研究題目之說明、研究動機及研究目的、研究方法與研究範圍、及研究架構等部分，係介紹論文的基本理念與架構，使讀者能初步瞭解本論文題目之重點所在。

第二章係探討「海運履行輔助人之基本概念」，第一節先分析海運履行輔助人之發展背景、定義與種類；第二節評述至目前為止國際上有關海運履行輔助人制度上所面臨之法律難題，以及相關之國際公約、外國立法例與修法草案、實務上適用之規則等，並提出基本的評估與看法；第三節先探討喜馬拉雅條款之背景，並剖析各國對該條款的相關看法，最後說明該條款與海運履行輔助人間之關係。

第三章為「鹿特丹規則中海運履行輔助人之責任規範」，先於第一節論述鹿特丹規則之立法背景、內容特色以及與海運履行輔助人相關之規定；第二節之主題為鹿特丹規則中運送人與海運履行輔助人之賠償責任制度，首先分析運送人與海運履行輔助人之責任範圍及責任期間，進而闡述運送人及海運履行輔助人之義務，包括貨物照管義務以及保持船舶適航性、貨物適載性及貨櫃適載性義務等；再則探討鹿特丹規則中海運履行輔助人之賠償責任，包括海運履行輔助人所得援引之抗辯事由及賠償責任限額；第三節秉持前開研究結果，綜合評論鹿特丹規則海運履行輔助人相關規定之利弊得失。

第四章「比較及建議」則就鹿特丹規則與我國海商法關於履行輔助人之規定進行比較，並提出修法建議，以供我國海商法未來修正之參考。

第五章「結論」歸納總結前述各章之重點，包括海運履行輔助人之重要性及曾面臨之法律難題、鹿特丹規則對於海運履行輔助人之定義、責任及抗辯之相關規範，最後並分析上開規範之利弊得失，俾作為我國未來修法之借鏡。

第二章 海運履行輔助人之基本概念

第一節 海運履行輔助人之意涵

第一項 履行輔助人之緣起—海運實務上之需求

隨著現代海上貨物運送的發展，航運界的分工益加精細化，今日之海上貨物運送已非運送人所可獨立完成，而與貨方訂立運送契約之運送人以及實際履行貨物運送任務者相分離之現象也越來越普遍，而隨國際貿易之發展與貨櫃運送之延伸其服務項目與空間擴大，行業益形複雜化⁶。

目前海運實務中，運送人往往承攬貨物之運送並與貨方訂立海上貨物運送契約，然後將貨物運送全部或部分地交給他人完成，亦即海上貨物運送之收受、裝載、卸載以及交付之過程中，並非如往日僅由運送人僱用之船長以及海員輔助運送即可成行，更需要海運相關之週邊產業，諸如駁船業、裝卸業、倉儲業以及物流業者等配合，方能迅速且有效率地完成現代化的海上貨物運送。於前開情況下，儘管只有運送人以及託運人為運送契約之當事人，但參與整個海上貨物運送過程之當事人卻早已超出前述二者之範疇。

縱觀整個海上貨物運送過程，大多會存在複數的契約，即除了運送人與託運人雙方所締結之運送契約外，亦有可能存在運送人與實際履行貨物運送任務者之間的委任契約、僱傭契約、運送契約或傭船契約等。

進一步言，於上述層層契約法律關係之下，實際履行貨物運送任務者負

⁶ 柯澤東，《海商法-新世紀幾何觀海商法學》，元照，2010年9月，二版，頁136。

責於海上貨物運送過程中實際掌管貨物，若肇因於其過失導致貨物發生毀損、滅失或遲延交付等情況，復對受貨人或其他利害關係人構成侵權行為時，將使契約債之關係與侵權行為債之關係同時存在，導致海上貨物運送之法律關係錯綜複雜。

上述之複雜法律關係，需要有相對應之法律制度來加以規範，故運送人以外參與整個海上貨物運送過程中之相關人員，即需以一個類似於「運送人」之法律概念加以定義，進而對其建立起統一之法律責任制度。此即「履行輔助人」此一概念產生之海運實務背景。

第二項 履行輔助人之定義—從鹿特丹規則通過前之國際公約談起

探討履行輔助人定義及範圍之前，須先從運送人之範圍談起。由於海上運送之索賠首先考慮的對象為運送人，其次方為協助運送人完成運送之履行輔助人，故本文以下擬從鹿特丹規則通過前之國際公約規範情形，分析運送人與履行輔助人之界定。

第一款 海牙規則及海牙威士比規則

第一目 廣泛認定運送人之範圍

海牙規則及海牙威士比規則是早期規範海上貨物運送契約之主要國際公約，在國際航運領域使用範圍最廣也最具影響力，即使至今仍然發揮一定的作用。

由於這兩個公約訂定的時間較早，當時的海上貨物運送業務還相對簡單，涉及的法律關係及當事人不如現今複雜，所以這兩個公約並未處理涉及海上貨物運送中之履行輔助人的問題。在這兩個公約下，一旦在運送過程中

發生貨損，貨方只能向運送人索賠。

然而，在當時相對簡單之法律關係體系下，參與完成整個貨物運送業務者，也往往不只是與託運人簽訂運送契約之運送人，貨方當然希望也能對運送人之外實際參與貨物運送的人追究責任，但這兩個公約並未設立這種追究的機制，取而代之的是採用了一個比較廣泛的運送人概念：海牙威士比規則第1條規定，「運送人包括與託運人訂立運送契約的船舶所有人或傭船人。」⁷，以彌補此不足。

第二目 實務上運送人認定之困難與因應

前述海牙威士比規則對於運送人之廣泛定義，在實務上卻造成了運送人的識別問題。依我國海商法第56條第2項：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」其規範目的為促使有請求權者儘速行使其權利，但也使得權利之行使對象—運送人，必須加以確定。

由於實務上運送人名稱並非載貨證券必要記載事項，載貨證券縱未載明運送人名稱，銀行原則上仍接受押匯，導致運送人名稱通常不出現於載貨證券上；再加上傭船運送時，傭船人以外之託運人、受貨人取得由傭船人簽發之載貨證券，其上往往署名為「代理船長簽發(for and behalf of the Master, As agent)」，易使人誤以為船舶所有人為運送人，傭船人僅為代理人，導致運送人之認定上頗滋疑義。⁸

為解決上述運送人認定上之困難，海運實務乃發展出傭船契約下簽發載貨證券時，於載貨證券記載「確認運送人條款」⁹之解套辦法，規定載貨證

⁷ “Carrier” includes the owner or the charterer who enters into a contract of a carriage with a shipper.

⁸ 張新平，《海商法》，五南，2010年9月，四版二刷，頁155-156。

⁹ 確認運送人條款之前身係「代理船舶所有人條款」(demise clause)，強調簽發載貨證券者為船舶所有人之代理人：「船舶若非簽發載貨證券者或光船傭船人所有，本件載貨證券應視為以船舶所有人或光船傭船人為契約當事人，簽發載貨證券者僅係前者之代理人，不負載貨證券上責任。」。實務上亦有以「契約當事人條款」(parties to the contract clause)方式出現者，其規定與確

券所證明之契約，係存在於貨方與船舶所有人之間，雙方並同意僅由船舶所有人對於因違反契約或契約不履行所致之毀損滅失單獨負賠償責任，僱船人僅是船舶所有人的代理人，並就運送契約不承擔任何個人責任。

在國際間，確認運送人條款之效力不一，在美國實務上被認為是無效的，美國法院基於保護受貨人之利益，認為確認運送人條款違反美國海上貨物運送法第 3 條第 8 項¹⁰之規定而應為無效；我國最高法院亦曾認為船舶所有人並未在載貨證券上簽名，故不受載貨證券上所載之確認運送人條款之拘束¹¹。關於確認運送人條款之效力究應如何判斷，參酌我國學者見解，較為縝密之思考流程為：若僱船人有代理權並表明代理簽發載貨證券之意旨，亦載明船舶所有人名稱，則確認運送人條款應為有效；若僱船人無代理權或欠缺權利義務主體之記載，則參照民法無權代理之法律效果，應認為確認運送人條款無效，由僱船人負起運送人責任，以維護交易安全。另外，由於確認運送人條款所免除者乃僱船人之責任，與海商法第 61 條之主體「運送人或船舶所有人」不同，故無違反第 61 條之問題¹²。

第三目 小結

海牙威士比規則對於運送人的廣泛定義，使更多參與海上貨物運送的相關當事人得以在運送人的責任體系下享受權利負擔義務。然而如此的定義亦

認運送人條款相同，均係明示規定船舶所有人為運送人。張新平，同前揭註 8，頁 159。

¹⁰ The Carriage of Goods by Sea Act (1936), § 1303 Responsibilities of carrier and ship, [8] Limitation of liability for negligence: "Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with the goods, arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this section, or lessening such liability otherwise than as provided in this chapter, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favor of the carrier, or similar clause, shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability."

¹¹ 最高法院 76 年台上字第 2006 號判決：「...被上訴人(本案中之船舶所有人)否認其為本件運送契約之運送人，上訴人(本案中之貨主)又不能舉證，以實其說，則本件運送契約之運送人應為雷諾公司(本案之僱船人)而非被上訴人，上訴人不得以被上訴人為船舶所有人，將船舶出僱於雷諾公司，遽指被上訴人為運送人。次查雷諾公司於載貨證券背書所載運送人之認明條款，被上訴人既未在載貨證券簽名，自不受該條款之拘束。...」

¹² 張新平，同前揭註 8，頁 160。

造成實務上運送人認定的困難，以及確認運送人條款效力之爭議。就此漢堡規則所提出之運送人與實際運送人(actual carrier)並存之制度，或可解決上述實務上之難題，以下詳論之。

第二款 漢堡規則

第一目 漢堡規則設立實際運送人制度之背景

漢堡規則設立實際運送人制度的初衷，就是為了解決困擾實務界已久的運送人認定問題，並加強對貨方利益的保護。經貨主國家及航運國家的激烈爭辯，漢堡規則在參照關於航空運送的1929年華沙公約以及1961年瓜達拉哈拉公約的基礎上¹³，引進了實際運送人的概念，明確劃分了運送人及實際運送人的法律責任，從而首次在關於海上貨物運送契約的國際規範中，建立了實際運送人制度。

第二目 漢堡規則中實際運送人之概念

漢堡規則在第1條定義條款中的第1款及第2款中對運送人及實際承運人分別予以定義：「1.稱『運送人』者，係指本人或以本人名義與託運人訂立海上貨物運送契約之人；2.稱『實際運送人』者，係指受運送人之委託，實際完成貨物之一部或部分運送者，包括一切受委託以完成此項運送之人。」¹⁴。

¹³ 1961年國際民航組織法律委員會在墨西哥的瓜達拉哈拉召開外交會議，簽訂了統一非立約運送人所作國際航空運送的某些規則以補充華沙公約的公約，簡稱瓜達拉哈拉公約。公約第1條將與旅客或託運人，或與此二者之代理人訂立受華沙公約約束的運送契約的人定義為「締約運送人(contracting carrier)；將締約運送人以外，經締約運送人授權而承擔全部或部分運送的人定義為「實際運送人」(actual carrier)。並在有關條文中規定了實際運送人的責任，從而首先在國際航空運送法領域建立了實際運送人制度。

¹⁴ Article 1 1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper. 2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

從上述定義來看，漢堡規則擴大了運送人定義之範圍，目的即在於讓貨方於發生貨損請求賠償時，不必再苦於運送人認定之問題，例如於託運人將貨物交予傭船人運送，而傭船人再與船舶所有人訂定傭船契約，委託船舶所有人運送之情形，與託運人訂立運送契約者為傭船人，則縱其未實際從事運送，仍為漢堡規則第 1 條定義第 1 款之運送人；而船舶所有人縱未與託運人訂立運送契約，仍因其受傭船人所託進行實際運送而為漢堡規則第 1 條定義第 2 款之實際運送人。託運人只需向船舶所有人或傭船人其中之一主張運送契約上之權利即可，程序自更為迅速簡便，大大減輕託運人在短期時效下之訴訟壓力。

另外，根據實際運送人之定義，包括了接受運送人委託及轉委託兩種情況：在轉委託情況下，受託人如果將全部受託的運送任務轉委託給第三人，則受託人只是接受運送人委託卻沒有親自運送貨物，在這種情況下受託人是否是實際運送人，單純從漢堡規則的定義無法做出明確判斷。有認為漢堡規則對實際承運人的定義只強調接受運送人之委託，而沒有強調對運送的實際履行，因此漢堡規則中實際運送人的概念包括了轉委託中的委託人及受託人雙方，貨物運送包括從裝載港之接受貨物開始裝載、搬移、堆存、運送、保管、保管、卸載、至卸載港交付為止，其中陸段運送人或傭船人已可認為係實際運送人¹⁵。但本文認為，從漢堡規則第 10 條第 2 款之規定：「本公約有關運送人責任之規定亦適用於實際運送人就其所履行運送範圍內之責任。」¹⁶來看，似可推論只有實際執行運送者才是實際運送人，因此中間受託人並非實際運送人。

第三目 漢堡規則中實際運送人的法律責任

漢堡規則規定實際運送人就自己履行的運送部分直接對託運人負責，由

¹⁵ 林青怡，〈從 CMI/UNCITRAL 草案論析海上貨物運送履行輔助人之責任〉，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，頁 15。

¹⁶ "All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him."

於實際運送人並未與託運人訂立契約，故其責任並非基於運送契約，而是基於該公約(成文法的責任)，即實際運送人對載貨證券持有人的責任是法定的。

漢堡規則對實際運送人的法律責任沒有一一列明，而是籠統的規定，如前揭之漢堡規則第 10 條第 2 款規定：「本公約有關運送人責任之所有規定亦適用於實際運送人就其履行運送範圍內之責任。」。另外，運送人對全程運送負責，縱使運送之全部或一部委託實際運送人運送者亦同¹⁷。實際運送人依特約或於貨物在其管領下時負損賠責任。應強調的是，實際運送人的責任僅限於運送人的部分責任。在一定情況下，運送人及實際運送人應當對貨物的滅失、毀損或遲延交付直接承擔責任，受貨人、載貨證券持有人可以直接向其中一方或同時向雙方索賠，但是，實際運送人僅僅在貨物的滅失、毀損或遲延交付的原因發生在實際運送人實際控制的運送階段，且由於實際運送人的過失而引起的情況下，才需要直接向載貨證券持有人承擔責任。

為了加強對貨主利益的保護，漢堡規則第 10 條第 4 款更規定：「運送人及實際運送人同須責任時，則在此責任範圍內應負連帶責任。」。

第四目 小結

漢堡規則建立了實際運送人制度，將海上貨物運送中運送人以外實際履行貨物運送者加以定位，並以此概念為基礎規定實際運送人之責任制度，是海上貨物運送立法上的重大突破。

¹⁷ 漢堡規則第 10 條第 1 項：「運送人將運送或其一部分轉託實際運送人執行時，不論根據海上運送契約是否有此轉託之自由，運送人仍須按照本公約的規定對全部運送負責任。關於實際運送人所執行的運送，運送人須對實際運送人及其受僱人及代理人在僱傭範圍內的行為或不行為為負擔責任。(1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.)」

然而漢堡規則之實際承運人制度亦存在一些問題。首先，在轉委託的情況下，實際運送人的範圍不夠明確，從實際運送人的定義來看，漢堡規則並未將轉委託中之委託人排除在外，但在規定實際承運人的責任時卻沒有規定轉委託中之委託人的責任；其次，關於實際運送人責任的規定過於簡單，將運送人的責任一概適用於實際運送人是否妥當仍值得斟酌。另外，關於實際運送人的責任期間、歸責原則等，漢堡規則亦未具體規定。因此，關於海運履行輔助人責任制度之建制及規範仍有待更進一步之立法，此即本文於後將探討的重心。

第三項 履行輔助人之種類

關於海上貨物運送履行輔助人之分類，國內學說概有「從屬性履行輔助人」及「獨立性履行輔助人」之分¹⁸。其係以運送人對履行輔助人指揮監督關係之有無為判斷基礎，亦即履行輔助人是否依運送人之意思而輔助運送人履行運送契約而加以區分。

上述二者之區分，就運送人之責任而言，由於運送人對從屬性履行輔助人有指揮監督權，故運送人應就此等人之過失行為負責。反之，運送人對獨立性履行輔助人並無指揮監督權，故運送人僅對獨立性履行輔助人之選任負注意義務。

關於履行輔助人，英美法上常見之用詞有 servant(受僱人)、agent(代理人)及 independent contractor(獨立性履行輔助人)，前二者即為國內學者所稱之從屬性履行輔助人，後者則為獨立性履行輔助人，以下分別論述之。

第一款 從屬性履行輔助人

¹⁸ 張新平，同前揭註 8，頁 275。尹章華、徐國勇，《海商法》，2002 年 2 月初版，頁 249。楊仁壽，《海商法修正評釋》，民國 86 年 12 月初版，頁 333。梁宇賢，〈受僱人之航管過失與喜馬拉雅條款〉，月旦法學教室，第五期，頁 23。

若履行輔助人受運送人指揮監督，其即為從屬性履行輔助人，諸如船長、海員、代理人、引水人、船舶所有人或運送人之受僱人及使用人等。當中亦可再細分為運送人之代理人或運送人之受僱人而異其法律效果。

第一目 代理人

依照民法上代理之法理，代理人之行為直接對本人發生法律效果，故代理人於履行債務有過失之責任本即由運送人本人負擔，託運人自應直接向運送人請求賠償而無向代理人求償之問題。至於侵權行為性質上是無法代理的，然而由於代理人之侵權行為於實務上較為少見¹⁹，故較無問題。

第二目 受僱人

在英、美等國，自 1840 年 *Quarman v. Burnett*²⁰ 一案以來，確立所稱「僱用人責任之原則 (doctrine of respondent superior)」認為僱用人對受僱人之有責加害行為，僅在「職務範圍內 (within the scope of employment)」，始負責任。申言之，在職務執行上，僱用人對受僱人有指揮監督權者，該受僱人為一非獨立之履行輔助人，僱用人始應負其責任。若對之無指揮監督權，則為一「獨立性履行輔助人」，自無須負責²¹。

第二款 獨立性履行輔助人

若履行輔助人無受運送人指揮監督之情形，其即屬獨立性履行輔助人，如搬運公司、裝卸公司、倉庫經營人及修造船廠工人等。

¹⁹ 以裝貨經紀人 (loading broker) 為例，其係運送人僱用之履行輔助人，以刊登船舶出航日期、監督貨物裝船，以收取運費之一定比例作為報酬之人，此紙上作業居多，其所致貨物毀損之侵權行為應不多見。林青怡，同前揭註 15，頁 18。

²⁰ (1840)151 ER 509. 轉引自楊仁壽，《最新海商法論》，2010 年 4 月，第四版，頁 108。

²¹ 同前註，頁 108。

惟必須注意者在於，獨立性履行輔助人雖得為履行輔助人，但以對之有選擇可能者為限，若對某一企業別無選擇，唯有出以僅得選擇其履行輔助一途，諸如郵政、鐵路等，則該企業不能成為運送人之履行輔助人。²²

獨立性履行輔助人受運送人之託，實施運送或裝卸作業以協助運送人完成運送，僅係運送人之次承攬人，並非運送契約之當事人，以英國習慣法而言，傳統上運送人得依運送契約主張之免責事由，獨立性履行輔助人皆不得主張之，然為使獨立性履行輔助人亦可主張運送人之免責利益，英國習慣法中發展出其他方式以資解決，例如運送人以獨立性履行輔助人之代理人自居，於載貨證券中納入條款，規定貨方向獨立性履行輔助人索賠時，該人得據之而受運送人免責利益之保障²³。

至於運送人是否需對獨立性履行輔助人之過失行為負責，依民法之法律，既然運送人對其無指揮監督權，似僅就選任負注意義務。但由於我國海商法第 61 條係繼受海牙規則第 3 條第 8 項而來，運送人之過失責任依不可轉嫁義務之理論(the doctrine of non delegable duty),縱另圖將責任轉嫁給獨立性履行輔助人，就獨立性履行輔助人之過失仍須負責，蓋此條規定係運送人之最低強制責任。亦即在採行海牙規則之國家，即使係獨立性履行輔助人，只要在執行運送人之業務範圍內，運送人仍應負責。在此意義下區分獨立性或從屬性履行輔助人即無實益。至於造船廠或驗船協會，有謂區分若於經常性或例行性檢查或修繕船舶有過失時，運送人仍應負責，然若為造船廠之建造新船或驗船協會就新船下水所為之檢驗，運送人對之無干涉之可能，且非屬運送人運送義務範疇，則運送人無需負責²⁴。故獨立性履行輔助人所執行者是否屬運送人運送契約事項，實係運送人是否需對獨立性履行輔助人之過失行為負責之判斷標準。

²² 同前註。

²³ 梁志偉，〈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〉，國立政治大學法律研究所碩士論文，民國 92 年，頁 104。

²⁴ 楊仁壽，同前揭註 20，頁 109。

第二節 海運履行輔助人之法律問題

第一項 對於履行輔助人直接請求賠償之問題

第一款 並存之請求權

關於貨物發生毀損、滅失或遲到時之損害賠償請求權，往往並非對運送契約之當事人提起，而係對參與運送之人直接訴請賠償，亦即運送人之受僱人、代理人或獨立次承攬人等履行輔助人，舉例而言，該等履行輔助人可以為全程運送中部分或全部運送階段之運送人、裝卸工人或倉儲管理人。於此情況下，該針對履行輔助人之直接索賠有理由與否之關鍵性因素，即係該請求所應適用之法律規定為何。

在大多數國家之法律體系下，針對履行輔助人直接索賠之請求權基礎應為侵權行為之損害賠償請求權，蓋基於契約相對性原則(privity of contract)，針對非契約當事人係禁止依據契約而為契約上之請求，當然，仍有部分國家之法律體系設有例外之規定。惟無論如何，其結果皆為相同：請求權人擁有並存之二權利，其可選擇依據契約向締約運送人索賠，或選擇依據侵權行為或例外依契約向運送契約下履行締約運送人部分義務之履行輔助人索賠。

第二款 契約相對性原則

並存之請求權所造成之問題與契約相對性原則息息相關。契約相對性原則不論係在英美法系或大陸法系皆具有不可撼動之地位，依該原則，契約應僅在契約當事人之間發生效力，故而該契約不論係減損或賦予權利與第三人之條款，對該第三人皆不生效力²⁵。

²⁵ Ralph De Wit, *Multimodal Transport – Carrier Liability and Documentation*, L.L.P, 1995, at 439.

舉例而言，若 A 貨主與 B 運送人締結有海上貨物運送契約，而 A 得對履行部分 B 契約義務之第三人例如履行輔助人 C 直接索賠，則依契約相對性原則，A 對 C 之直接索賠請求權基礎僅能為侵權行為損害賠償請求權而非契約上之請求，更進一步而言，C 對於 A 主張之索賠，亦不能援引 A 與 B 締結之契約上之免責或責任限制條款，甚至亦不能主張 C 與 B 締結之再運送契約上之免責或責任限制條款，如此一來，履行輔助人 C 即處於完全不受任何保護之境地。

然而，相反地，若禁止 A 得直接向 C 索賠，則對 A 亦係十分不公平，例如當 A 對 B 之請求權因 B 破產而無法完全實現時，若使有過失之 C 得因此免除全部之債務亦不合情理。

因此，關於海上貨物履行輔助人之法律問題在於：是否可以適度放寬契約相對性原則，使得貨主既得對履行輔助人直接索賠，而履行輔助人亦可援引契約上之免責或責任限制條款？本文以下即分別以早期國際公約以及契約之解決方法，分別論述之。

第三項 契約之解決方法—喜馬拉雅條款之適用

如前所述，在現代海上貨物運送之場合，實際運送階段往往並非僅由運送人所獨力完成，而仍有轉與其他履行輔助人締結委任契約或僱傭契約之可能，如此一來，貨主與運送人之履行輔助人間並無直接之契約關係，履行輔助人僅與運送人締結有契約關係。因此，為避免貨主以履行輔助人必須為貨損負過失責任為由提起侵權行為之訴，而造成規避運送人與貨主所締結契約中約定之免責或責任限制條款之結果，故有以契約條款填補該漏洞之方法，此即為後述第三節之喜馬拉雅條款²⁶。

第二項 早期國際公約之解決方法

²⁶ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th edition, Pearson Longman 2010, at 249.

為解決上述契約上請求權與侵權行為請求權競合之問題，早期國際貨物運送公約嘗試採取簡單且實用之手段，亦即與其直接解決該棘手問題，不如事先避免該問題之產生²⁷。

詳言之，相關國際公約所採之方法，即係將契約上請求權與侵權行為損害賠償請求權「一視同仁」，亦即，不管請求權人所為之請求係依據契約或侵權行為之規定，皆一體適用相同之公約規定。如此一來，不但可避免世界各國雜亂且不盡相同之法律概念與規定所產生之複雜爭議，而且無論請求權人對締約運送人或履行輔助人所為主張之依據係契約或侵權行為，該公約之規則仍一體適用²⁸。至於各個國際貨物運送公約依前述方法所為之具體規定，則不盡相同，以下分述之。

第一款 海牙規則及海牙威士比規則

第一目 運送人侵權行為之適用

海牙威士比規則第4條之1第1項規定：「關於運送契約內所載貨物之滅失或毀損，無論係基於契約或侵權行為，對運送人提起之訴訟，均適用本公約所規定之抗辯及責任限制。」，本條之立法理由，係因在運送法領域內，由於運送營業之特殊性，在法律上殆皆承認契約責任之減輕與免除，此等免除或減輕責任之利益，若不能一體適用於侵權行為責任，將使該等規定形同具文，海牙威士比規則將之明文化，應有其必要²⁹。

第二目 運送人履行輔助人侵權行為之適用

海牙威士比規則第4條之1第2項規定：「如此項訴訟，係對運送人之受僱人或代理人（該受僱人或代理人非獨立性履行輔助人）提起者，該受僱

²⁷ Id, at 475.

²⁸ Id.

²⁹ 楊仁壽，《海牙威士比規則》，自版，2000年9月，初版，頁276。

人或代理人得援引本公約內運送人所得主張抗辯及責任限制之規定」，係針對運送人之從屬性履行輔助人而規定。蓋既於同條第 1 項承認運送人之侵權行為責任，亦可享受責任限制及抗辯之利益，若運送人之從屬性履行輔助人竟不能享受，在實質上亦將造成同條第 1 項之規定形同虛設之效果³⁰。

關於獨立性履行輔助人 (independent contractor)，承前所述係指不受僱用人之監督及指示，基於自己之判斷而從事之人而言，與代理人 (agent) 及受僱人 (servant) 尚難等量齊觀。本項規定之目的，主要係為解決裝卸公司等承攬業者所衍生之問題，而該等裝卸業者屬於前述獨立性履行輔助人者所在多有，故威士比規則於審議過程中乃有刪除本項括弧中「該受僱人或代理人非獨立性履行輔助人」等文字之意見，然反對意見則認為，若刪除括弧中之文字，則免責範圍將大為擴張，因之，該刪除意見乃遭到否決³¹，形成獨立性履行輔助人無法援引該公約內運送人所得主張抗辯及責任限制之局面。

第二款 漢堡規則

漢堡規則第 7 條規定：「本公約所規定之責任限制及抗辯，適用於運送人因海上貨物運送契約所生貨物滅失、毀損以及交付遲延而被訴之任何事件，不論被訴之法律關係係基於契約關係、侵權行為或其他原因事實（第 1 項）。前項訴訟，如係對運送人之受僱人或代理人提起者，該受僱人或代理人證明其行為係在執行職務範圍內時，亦得援引運送人依本公約所得主張之責任限制及抗辯（第 2 項）³²。...」。

³⁰ 同前揭註。

³¹ 楊仁壽，同前揭註 29，頁 278。

³² 本條原文為：「1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.」

由上述可知，漢堡規則係繼受海牙威士比規則關於保護代理人與受僱人之規定，但值得注意者為，本條第 2 項加上「該受僱人或代理人證明其行為係在執行職務範圍內時 (if he proves that he acted within the scope of his employment)」之文句，並刪除海牙威士比規則第 4 條之 1 第 2 項括弧中「該受僱人或代理人非獨立性履行輔助人」等文字，其所以如此者，乃為避免無謂之紛爭，蓋類如裝卸公司 (stevedore)，苟其能證明其行為係在「執行職務範圍內」，即得援用運送人依本公約所得主張之責任限制及抗辯，苟不能證明者，不問其為獨立性履行輔助人或運送人之履行輔助人，均不得援用，以杜爭議³³。

至於鹿特丹規則訂定後之規範情形，包括海運履行輔助人之定義及地位、責任與義務之具體內容，以及相關規定之利弊得失，本文將於第三章以專章論述。

第三節 海運履行輔助人及喜馬拉雅條款之適用

第一項 喜馬拉雅條款之緣起

喜馬拉雅條款(the Himalaya clause)為載貨證券常見之印刷條款之一，該條款之主要內容係規定運送人之免責或限制責任規定，運送人之履行輔助人亦可主張之³⁴。

喜馬拉雅條款之產生，可溯及 1954 年的喜馬拉雅輪案件。喜馬拉雅輪之船側出入口舷梯滑動鬆脫，致使頭等艙乘客年邁寡婦 Alder 夫人失足跌落 16 英尺下之碼頭，腿部受傷。Alder 夫人先向船舶所有人請求賠償，但因船票上有免責條款之規定而徒勞無功。Alder 遂轉向 Dickson 船長請求損害賠

³³ 楊仁壽，《漢堡規則》，自版，1990 年，初版，頁 54。

³⁴ 張新平著，同前揭註 8，頁 273。

償。法院認為依據契約當事人原則 (privity of contract)，非契約之當事人無法主張該契約上之權利，因此，船舶所有人與旅客訂定之運送契約，其上之免責條款，無法嘉惠非運送契約當事人之船長及海員。船長遂負擔了六千英鎊之損害賠償，嗣後並由船舶所有人補償之，使船舶所有人仍需為其履行輔助人負擔終局之賠償責任，而無法藉由載貨證券上之免責條款獲得保護，對船舶所有人以及其履行輔助人造成極大的困擾³⁵。

英國樞密院 (Privy Council) 遂於 1975 年 *N.Z. Shipping Co. Ltd v. A.M. Satterthwaite Co. Ltd*³⁶ 一案中改變見解，轉而肯認運送人之履行輔助人得依代理之法理援用運送契約上之免責條款，其要件有四³⁷：

1. 運送契約載明運送人係為自己並代理履行輔助人簽訂運送契約；
2. 運送人之代理行為業經履行輔助人之授權；
3. 運送契約載明履行輔助人亦受免責條款之保護；
4. 履行輔助人提供約因 (consideration)。

至此喜馬拉雅條款廣為英國法院所接受，也為眾多海運發達國家所歡迎，而由於履行輔助人可援引運送人免責規定之條款，係肇始於喜馬拉雅輪案件，因而以「喜馬拉雅條款」稱之³⁸。

第二項 喜馬拉雅條款訂定之理由

喜馬拉雅條款之訂定，主要係基於下列理由³⁹：

壹、衡平原則

運送人之履行輔助人的財力、地位雖不足與運送人抗衡，然其為運送人實際提供勞務、履行海運之各項業務，亦在海上貨運過程中扮演重要的角

³⁵ 同前揭註。

³⁶ (1962) A.C. 446. 轉引自柯澤東，同前揭註 6，頁 144。

³⁷ 同前註。

³⁸ 張新平著，同前揭註 8，頁 273--274。

³⁹ 同前註，頁 278。

色。若有貨損事故發生，運送人有內國海商法及國際海上運送公約各項免責事由、責任限制利益，消滅時效規定之適用，而履行輔助人因非運送契約之運送人，即履行輔助人非運送契約之主體，則無法援引該責任利益之規定。遂造成有資力之運送人受到責任利益之保護，而無資力卻負擔無法免責或得到責任限制之不公平現象。託運人基於自身利益之考量為求迅速獲得貨損賠償與訴訟上之訴訟經濟，輒捨運送人以履行輔助人為被告直接向履行輔助人求償。造成不能主張海商法責任利益與抗辯之履行輔助人之責任遠較運送人為重，運送人與其履行輔助人兩者之責任遂顯失平衡。因此，基於衡平原則之考量，運送人之履行輔助人實亦應享有運送人之免責事由、責任限制及短期滅消時效等利益為當。

貳、航運政策之貫徹

運送人之履行輔助人若不能主張運送人所得主張免責事由、責任限制及短期時效等利益，與運送人相較反而負擔較重之責任，勢必將索取較高的報酬或將此項風險另行投保而將保費轉價於報酬上。履行輔助人提高報酬後，相對而言，運送人亦會增加營運之成本，最後的成本亦將反映於運費，對託運人實際而言，經濟上仍屬不利益。運送人之履行輔助人如須就貨損事故之發生負起無限責任，運送人基於衡平，均多會對其予以補償，惟此舉卻不啻使運送人放棄法律對其所設之免責事由、責任限制及短期時效利益之保護，使得「減輕運送人責任促使航運之發展」之目的難以貫徹。且一旦因履行輔助人負全責致須承擔較重責任時，運送人自會以調高運費方式來衡平其所承擔之一切海運風險。因此，縱使運送人之履行輔助人負完全責任，貨方即託運人亦未必完全有益無害。故基於航運政策之考量，應使運送人之履行輔助人得援用運送人得享有海商法上法定之免責事由、責任限制及短期滅消時效等利益。

參、航運競爭力之維護

運送人若因履行輔助人負全責，而事後另予以補償，致須承擔較重之責任，勢必降低其在國際航運市場之競爭力，對該國航運發展殊為不

利，是以一旦喜馬拉雅條款出現於某國之航運公司之載貨證券上，其他國家之航運公司鮮有不跟進者。

第三項 喜馬拉雅條款於司法實務之發展

第一款 喜馬拉雅條款於美國所發生之問題

雖然美國法院並未如英國法院一般，對於契約相對性原則有著嚴格的堅持，但由於美國法院之傳統見解上，對於契約當事人單方面於契約上加入免除其責任或有害另一方利益之「附合條款 (adhesion agreements)」，向來採取較為嚴格之態度，故以減輕或免除履行輔助人責任為目的之喜馬拉雅條款，於美國即受到了嚴峻的挑戰⁴⁰。

美國最高法院即於 *Liverpool & Great Western Steam Co. v. Phenix Ins. Co.*⁴¹ 一案中，將上述否定附合條款效力之傳統見解擴張及於載貨證券之約定條款，亦即倘契約當事人單方面於載貨證券上加入免除其責任或有害另一方利益之條款，則該載貨證券之約定亦屬無效，該案所採取之見解亦影響到 1893 年哈特法案 (Harter Act)。美國最高法院針對「附合條款」之敵意，在公共政策之驅使下，連續顯露於 *Bisso v. Inland Waterways Corp.* 及 *United States v. Atlantic Mutual Insurance* 二案中，此從美國最高法院於二案中分別否定了載貨證券所載「免責拖船條款 (exculpatory towage clause)」及「雙方互有過失碰撞條款 (both-to-blame collision clause)」之效力可以窺見端倪⁴²。

於 *Bisso v. Inland Waterways Corp.* 案中，美國最高法院明確宣示該等免責條款不為法院採用之主要原因有二：免責條款之不適用，將使契約當事人有過失之一方必須負擔損害賠償責任，故可使當事人履行契約時更加謹慎，

⁴⁰ Joseph C. Sweeney, *Crossing the Himalayas: Exculpatory clauses in global transport*. *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004), *Journal of Maritime Law & Commerce*. (April 2005), at 162.

⁴¹ (1889) 129 U.S. 397. 轉引自 Joseph C. Sweeney, *supra note 40*, at 162.

⁴² (1952) 343 U.S. 236. 轉引自 Joseph C. Sweeney, *supra note 40*, at 163.

降低過失行為產生之機會，此其一也；可避免談判能力相對處於弱勢而具有物品或服務之需求者任人宰割，此其二也⁴³。

第二款 美國聯邦最高法院 1959 年 Herd 案判決之分析

儘管並未有喜馬拉雅條款牽涉在內，美國最高法院就 Robert C. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp.⁴⁴ 一案所為判決，仍對履行輔助人是否得援引運送人於契約中約定之免責以及責任限制條款一事，提供了適用的基準。

於 Herd 案中，港口裝卸工人於搬運貨物時，將重達 19 公噸的工業機具掉落巴爾的摩港中，託運人乃就該等過失行為起訴請求裝卸工人賠償。裝卸工人否認其裝卸工作有任何過失，並且主張其可援引 COGSA 以及載貨證券上之 500 美元單位責任限制條款。

原審法院判決該裝卸工人應該就全部之損害負責（47,992 美元），而不得主張單位責任限制。同樣地，上訴法院亦判決裝卸工人應負擔全額賠償，但不同的是，上訴法院於判決理由中說明，裝卸工人不得主張單位責任限制之原因為：「該裝卸工人並非該運送契約之當事人或受益人（...not a party to nor a beneficiary of the contract of carriage）」，因此，上訴法院係認為，裝卸工人之所以不得援引責任限制條款之原因，係因從該條款之文字中，並無法推敲出契約當事人有限制裝卸工人賠償責任之意思，故從反面推之，若裝卸工人實際上為該契約之受益人，則其自可對託運人主張責任限制條款之保護⁴⁵。

該判決隨後即適用於 Carle and Montanari Inc v. American Export

⁴³ Id.

⁴⁴ (1959) 359 U.S. 297, 1959 AMC 879. 轉引自 Joseph C. Sweeney, *supra note 40*, at 163.

⁴⁵ Carver, *Carver on Bills of Lading, 2nd edition by Sir Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds*, 2005, at para 7-047.

Isbrandtsen Line Inc⁴⁶一案中，本案所涉及之載貨證券上即明白表示其所記載之責任限制條款，裝卸工人亦得主張之，是以法院即判決認為裝卸工人應以利益第三人之地位受到該條款之保護⁴⁷。

自 1959 年 Herd 案後以迄 2004 年，美國最高法院就喜馬拉雅條款問題之處理並未獲得再次審理並表達意見之機會，而期間上訴法院即係以 Herd 案所提出之判斷標準，作為處理喜馬拉雅條款效力問題之處理依據⁴⁸。

第三款 美國聯邦最高法院 2004 年 Kirby 案判決之影響

第一目 Kirby 案之背景

Norfolk Southern Railway Co v. James N. Kirby Pty Ltd⁴⁹一案（以下簡稱 Kirby 案）主要係針對非海運階段之履行輔助人是否仍得主張喜馬拉雅條款此一問題加以討論。

澳洲的貨主 James N. Kirby Pty Ltd（以下簡稱 Kirby）要將一批貨物從澳洲運送至北美，與一般海上貨物運送契約不同的是，該運送之終點並非港口，而係位於美國內陸阿拉巴馬州之大亨城（Huntsville），若要有效率地運送該批貨物，最好的方法係先從海路運送至最靠近終點之港口，再轉由鐵路運抵最終目的地。

於是 Kirby 與 International Cargo Control（澳洲之海運承攬運送公司，以下簡稱 ICC）就上開運送全程締結戶對戶運送契約，ICC 簽發載貨證券與 Kirby，並以無船公共運送人（NVOCC⁵⁰）之身分就貨物自澳洲至阿拉巴馬州之運送全程負責。ICC 隨後轉與 Hamburg Sud 締結運送契約，約定由後者負責該貨物之實際運送。Hamburg Sud 就該貨物之海上運送途程以及前往

⁴⁶ (1967) 275 F. Supp. 76. 轉引自 Carver, *supra* note 45, at 7-047.

⁴⁷ Carver, *supra* note 45, at para 7-047.

⁴⁸ Joseph C. Sweeney, *supra* note 40, at 164-165.

⁴⁹ (2004) 125 S. Ct. 385.

⁵⁰ NVOCC（無船公共運送人）為「Non-Vessel Operating Common Carrier」之縮寫。

阿拉巴馬州交付貨物之陸上運送途程以自己之名義簽發載貨證券與 ICC，Hamburg Sud 隨後又就陸上鐵路運送途程轉包與 Norfolk Southern，最後該貨物於鐵路運送時，因為火車脫軌而導致貨物嚴重毀損。

ICC 與 Hamburg Sud 所簽發之載貨證券上，都記載了至上條款以及喜馬拉雅條款，其所記載之至上條款就運送人免責之範圍有所差異，而二者之喜馬拉雅條款於其所可援引之對象上亦有所不同。

Kirby 就該貨物之損害，起訴請求 Norfolk Southern 賠償其損失，後者則同時主張上開 ICC 與 Hamburg Sud 所各自簽發之二不同載貨證券上所記載之喜馬拉雅條款作為抗辯，北喬治亞州地方法院判決認為 Norfolk Southern 得援引喜馬拉雅條款並主張責任限制之保護，但美國聯邦第十一巡迴上訴法院則推翻了地方法院之判決，其一方面認為 Kirby 既非 Hamburg Sud 所簽發之載貨證券之契約當事人，另一方面 ICC 所簽發之載貨證券上亦沒有明白表示鐵路運送途程之履行輔助人可為喜馬拉雅條款之受益人。

然而，第十一巡迴上訴法院之判決見解並沒有受到最高法院之青睞，而遭到最高法院之推翻，以下即針對美國最高法院就本案所為判決析論之。

第二目 最高法院所面臨之問題

當 Kirby 案經上訴由最高法院受理時，最高法院實際上係面臨了二個主要問題⁵¹：

- 一、與承攬運送人締結運送目的地係位於美國境內之運送契約之貨主，是否應受到承攬運送人與其他實際運送人所締結之運送契約之拘束？

⁵¹ Attilio M. Costabel, *The "Himalaya" Clause Crosses Privy's Far Frontier: Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004), *Journal of Maritime Law & Commerce*. (April 2005), at 238.

二、承攬運送人所簽發之多式運送載貨證券上所記載之「任何為履行本契約而提供服務者（包括獨立性履行輔助人）」一詞，其所指稱之「提供服務者」，是否包括實際履行該多式運送之陸上運送途程之鐵路運送人，而不問該鐵路運送人是否直接與承攬運送人締結有契約關係？

而在直接進入解答上開二問題之前，最高法院試圖先釐清關於本案究竟應適用聯邦法或州法之管轄問題。

第三目 最高法院認為 Kirby 案應屬於聯邦法之管轄

在判斷 Kirby 案之管轄問題上，最高法院採取 *Kossick v. United Fruit Co.*⁵²一案中所提出之判斷標準⁵³：

- 一、關於海事管轄權就契約上之管轄範圍，與侵權行為訴訟或是刑事訴訟不同，並非以「空間 (spatial)」作為判斷要素，而係應以「概念 (conceptual)」作為判斷之準繩，換句話說，決定訴訟案件是否屬於海事案件之關鍵，與實際上損害發生地是否位於海上並無絕對之關係。
- 二、當認定一契約屬性上為海事契約，而相關之爭議又並非僅發生於非海上運送階段，則聯邦法應為解釋契約之基準。

因此，最高法院乃認定 Kirby 案所涉及之二載貨證券皆為海事契約，而應為海事管轄權所及，其所由生之爭議並應受到聯邦法所規範。

最高法院於判斷時，並不認為本案爭議產生之貨物損害發生地係位於內陸此一事實可決定上開二載貨證券之法律性質，而係強調了上開二載貨證券

⁵² (1961) 365 U.S. 731, 1961 AMC 833. 轉引自 Attilio M. Costabel, *supra* note 51, at 238.

⁵³ *Id.*, at 239.

之所以會簽發，其主要目的即係「為了藉由海上運送完成由澳洲至美國東岸之貨物運送」，最高法院亦認知到本件運送確實「有部份係於陸上完成」，但仍認為「依據『概念』，而非『空間』作為判斷因素之理論，上開事實仍不足以撼動系爭契約之海事本質」。

最高法院同時認為，海事管轄權之基本立意既然係在保護並發展海運，因此，判斷運送契約是否受到海事管轄權所及，自然必須從該觀點出發。故既然本案為本質上利用海運完成其目的之運送契約，則應為海事管轄權所及。從而最高法院乃推翻下級法院所採取之「空間理論 (spatial approach)」，以及陸上運送僅係海事運送契約之附帶行為之觀點，因為每一個不同之運送途程或階段皆係為完成系爭運送契約所不可或缺之行為⁵⁴。

最後，最高法院宣示了具有劃時代意義之裁決：「只要載貨證券本質上必須倚賴海運以完成貨物之運送，並且係為了完成海事之商業目的，則該載貨證券即為海上運送契約。但若海上運送並非該載貨證券本質上所必須，則該載貨證券並非海上運送契約。」，因此，最高法院清楚地表示，海上運送契約並不會因為有部份之運送行為必須於陸上完成，而改變其海上運送契約之本質，而完全必須從該運送行為之目的以及是否本質上需要以海運為之⁵⁵。

第四目 最高法院肯認鐵路運送人得主張喜馬拉雅條款之保護

最高法院判決指出，本案之鐵路運送人應受到承攬運送人以及貨主間所締結之運送契約上之責任限制條款之保護。

其判決所出發之角度，係認為本案係一「單純的契約解釋問題」，而本案與 Herd 案中所審理之事實亦有所出入，蓋 Herd 案中所涉及之責任限制條款之適用對象為「運送人」，而本案則為「任何為履行本契約而提供服務者

⁵⁴ Id.

⁵⁵ Id, at 240.

(包括獨立性履行輔助人)」。

從而，最高法院駁斥下級法院關於「利益第三人僅有於滿足契約相對原則之例外時，方受到保護」之見解，其理由為：本案所涉及之喜馬拉雅條款之文字用詞十分簡單明瞭地表達出鐵路運送人「係（承攬運送人簽發之）載貨證券上記載之喜馬拉雅條款所意欲保護之對象」，故此時鐵路運送人即可透過該喜馬拉雅條款上之文字明示而受到保護。因此，本案從結果上而言擴張了喜馬拉雅條款之適用主體範圍，但應注意者為，本案判決並非認為所有喜馬拉雅條款之適用主體均應擴張及於內陸之鐵路運送人，毋寧說此係個案判斷之結果⁵⁶，蓋並非所有載貨證券上均會如此明確記載喜馬拉雅條款適用於「任何為履行本契約而提供服務者」。

上開美國聯邦最高法院之判決理由與英國法院以及其他習慣法法系之傳統見解大相逕庭，前者僅僅要求利益第三人證明其為條款所意欲免責或限制責任之對象即可，無須如後者般符合數個不同要件⁵⁷。

第四節 小結

履行輔助人之定義、法律定位以及責任向來為海事實務上爭論之焦點，國際公約諸如海牙規則、海牙威士比規則以及漢堡規則皆嘗試解決上述問題，惟紛爭卻仍難以止息；就喜馬拉雅條款適用對象之範圍而言，海牙威士比規則限於「從屬性履行輔助人」，漢堡規則則擴張至「獨立性履行輔助人」，但以「證明其行為係在僱傭契約範圍內」為限制之要件；另一方面美國聯邦最高法院於經過 Kirby 案之判決後，關於海事案件之定性以及履行輔助人是否得以援引貨主與承攬運送人免責條款之問題有了嶄新之發展，而經歷數年醞釀而生之鹿特丹規則，是否能解決履行輔助人所面臨之諸多難題？又會對履行輔助人帶來如何之衝擊？其規範內容為何？本文擬於下一章論述之。

⁵⁶ 簡泰宇，《國際貨物運送法制之過去與未來（聯合國新運送法公約）—以責任制度為中心》，臺北大學法律學系碩士論文，2009年，頁80。

⁵⁷ Carver, supra note 45, at para 7-048.

第三章 鹿特丹規則中海運履行輔助人之責任規範

2008年12月11日，第63屆聯合國大會第67次全體會議審議通過由聯合國國際貿易法委員會（United Nations Commission on International Trade Law, 下稱UNCITRAL）提交之「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日於荷蘭鹿特丹舉行開放供簽署儀式，同時建議將該公約之規範內容稱為「鹿特丹規則」⁵⁸。

該規則於經20個國家批准或加入後，於第二十份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起滿一年後之次月第一日生效⁵⁹，此為繼海牙規則、海牙威士比規則及漢堡規則之後，第4個統一國際海上貨物運送契約公約。雖有若干歐盟國家及加拿大之公開杯葛，簽字儀式上已有剛果、丹麥、法國、加彭、迦納、希臘、幾內亞、荷蘭、奈及利亞、挪威、波蘭、塞內加爾、西班牙、瑞士、多哥及美國等16國簽字，此後於紐約聯合國總部簽字的又有亞美尼亞、喀麥隆、馬達加西加及尼日共和國等4個國家，迄至2011年7月21日瑞典簽字加入成為第24個簽約國，已滿足公約要求之簽滿20個國家數，以上包含開發中國家、已開發國家，包括國際主要之貿易國及海運大國。

鹿特丹規則將參與履行海上貨物運送階段運送人義務之海運履行輔助人一併納入鹿特丹規則之規範內，為海運履行輔助人建立了實質之損害賠償責任制度，並且規定海運履行輔助人與運送人間之連帶損害賠償責任，突破往昔囿於契約相對性原則而使貨方往往無法對海運履行輔助人行使債務不履行損害賠償請求權之窘境，同時也賦予海運履行輔助人相對應之抗辯權，本文以下乃析述之。

⁵⁸ 司玉琢，〈鹿特丹規則的評價與展望〉，《中國海商法年刊》第20卷第1-2期，2009年6月，頁3。

⁵⁹ 鹿特丹規則第94條規定：「本公約於第二十份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起滿一年後之次月第一日生效。」

第一節 運送人與履行輔助人之定義

第一項 運送人

在鹿特丹規則關於貨物運送的規定中，「運送人」的角色自然是反覆地出現，其中最顯而易見的規定，舉例如下：(1) 適用對象（第 7 條）。(2) 電子運送紀錄的簽發及隨後的使用須得到運送人的同意（第 8、9 條）。(3) 運送文件應當由運送人或其代理人簽名（第 35、38 條）。(4) 運送人的識別（第 37 條）。(5) 運送人之義務及責任（第 4、5、6、9、10 章）。(6) 運送人責任之單位限制及時效（第 12、13 章）。(7) 運送人有權變更鹿特丹規則所規範之權利及義務內涵（第 16 章）等。

鹿特丹規則所指之運送人，係指與託運人訂立運送契約之人⁶⁰。而此處所稱之運送契約，其定義依鹿特丹規則第 1 條第 1 項規定，係指「運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定」⁶¹，因此運送人與託運人所訂立之運送契約，無論係約定進行戶對戶或港對港運送、多式運送或單式運送以及是否有簽發多式運送單據、紀錄或單式運送單據、紀錄，皆不影響本條項運送人之定義⁶²。

承襲海牙規則與漢堡規則之規定，鹿特丹規則中所稱之運送人係以有無與託運人締結運送契約而加以認定⁶³，鹿特丹規則中之運送人乃係「契約運送人

⁶⁰ 鹿特丹規則第 1 條第 5 項規定：「運送人係指與託運人訂立運送契約之人。（“Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.）」

⁶¹ 鹿特丹規則第 1 條第 1 項規定：「Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.」

⁶² D. Rhidian Thomas, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009, at 56.

⁶³ 海牙規則第 1 條第 1 項規定：「運送人包括與託運人定有運送契約之船舶所有人或傭船人。（“Carrier” includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.）」；漢堡規則第 1 條第 1 項及第 2 項分別規定：「運送人是指其本人或以其名義與託運人訂立海上貨物運送契約之人（“Carrier” means any person by whom or in whose name a contract of

(contractual carrier)」。鹿特丹規則雖不若漢堡規則有就「運送人」及「實際運送人」有分別定義，然而此僅係文字上之差異，實際上二公約間就運送人之定義並無實質差異，在鹿特丹規則中之履行輔助人及海運履行輔助人可能被認定為漢堡規則下之實際運送人，此時海運履行輔助人即應依鹿特丹規則第 19 條規定⁶⁴與「契約運送人」負擔同一責任⁶⁵。

值得注意的是，要對「運送人」加以定義，仍須涉及到前揭鹿特丹規則第 1 條第 1 項所定義之「運送契約」，亦即經由海運或海運加上其他運送方式之契約，因此在鹿特丹規則規範下的運送人，即為與託運人訂立經由海運或海運加上其他運送方式之契約之人。

第二項 履行輔助人及海運履行輔助人

第一款 立法之爭議問題

在鹿特丹規則之立法過程中，UNCITRAL 針對履行輔助人及海運履行輔助人討論之聯合國重要文件，主要為 A/CN.9/WG.III/WP.21 (下稱 WP.21 文件)、A/CN.9/WG.III/WP.81 (下稱 WP.81 文件) 及 A/CN.9/WG.III/WP.101 (下稱 WP.101 文件) 等文件，該等文件名稱中之「A」係指聯合國大會 (General assembly)，

carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.)」、「實際運送人是指受託運人委託執行貨物運送或部分貨物運送之人，包括受委託執行此種運送之他人。("Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.)」。

⁶⁴ 鹿特丹規則第 19 條規定：「符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定的義務及賠償責任，且有權享有本公約對運送人規定的抗辯及賠償責任限制 (第 1 項) ... 符合本條第 1 項所列條件者，對於受海運履行輔助人委託，履行運送契約約定運送人義務之人違反本公約對海運履行輔助人規定義務的作為或不作為，海運履行輔助人負賠償責任。(第 3 項)」 (A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if... A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.) 」。)

⁶⁵ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 56.

「CN.9」係指 UNCITRAL 即聯合國國際貿易法委員會，「WG.III」係指第三工作小組 (Working group)，「WP」係指工作文件 (Working paper)，工作文件後記載之阿拉伯數字係以流水號特定該工作文件，舉例以言，「A/CN.9/WG.III/WP.21」即係指聯合國大會國際貿易法委員會下第三工作小組之工作文件第 21 號。該等文件性質上為 UNCITRAL 秘書處為工作小組會議討論所製作之準備文件，內容通常詳實記載立法爭議討論之過程及與會各國代表所提出之意見，實為研究鹿特丹規則立法意旨所不可或缺之重要文獻，本文以下乃分別就第三工作小組針對履行輔助人及海運履行輔助人之定義進行討論及修訂相關條文之重要工作文件分述如下。另外，在討論過程中，就懸而未決之草案各備案用詞，工作文件均以方括號「[]」表示，合先敘明。

第一目 履行輔助人定義範圍之爭議

關於履行輔助人之定義，於 WP.21 文件⁶⁶中採用版本為：

第1條第17項：「『履行輔助人』係指運送人以外親自履行（或未能全部或部分履行）運送人在運送契約項下對貨物運送、裝卸、保管或堆存職責之人員，具體範圍指該人員係按運送人之請求或在運送人之監督或控制下直接或間接地行事，而無論該人員是否為運送契約的當事人、是否在該契約中被確認或是否負有契約項下的法律責任。『履行輔助人』不包括託運人或受貨人僱用之人員，或託運人或受貨人僱用人員（運送人以外）的受僱人、代理人、承包商或次承攬人⁶⁷。」

WP.21 版本草案對上開履行輔助人定義範圍，究應擴張、限縮或維持原狀，

⁶⁶ UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.21.

⁶⁷ 「Performing party」 means a person other than the carrier that physically performs [or fails to perform in whole or in part] any of the carrier's responsibilities under a contract of carriage for the carriage, handling, custody, or storage of the goods, to the extent that that person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage. The term 「performing party」 does not include any person who is retained by a shipper or consignee, or is an employee, agent, contractor, or subcontractor of a person (other than the carrier) who is retained by a shipper or consignee.

存在不同意見：⁶⁸

1. 從寬認定履行輔助人之意見

主張從寬認定履行輔助人者，認為凡係「履行運送契約項下運送人職責之人員」，只要係直接或間接地為運送人工作者，都應包括在履行輔助人定義範圍內，而非僅將履行「運送人在運送契約項下對貨物運送、裝卸、保管或堆存職責」者納入。倘採如此廣泛之定義，將使貨物發生滅失或毀損時，所有可能成為侵權行為、委任契約或其他非基於契約關係等請求權基礎請求賠償之被告，均符合上述履行輔助人之定義，如此一來該等訴訟均需受到草案規範，可減少在草案之外提起訴訟之數目，就可實現草案更大程度的統一性。主張從寬認定履行輔助人者乃建議將該條定義首句修改為：「履行輔助人」係指運送人以外親自履行、承諾履行或努力爭取履行運送契約項下運送人職責者，具體範圍指……」。

2. 採完全排除履行輔助人概念之意見

採此見解者，主張應將「履行輔助人」之定義完全排除在草案之外，蓋此一定義並無必要性，草案應僅約束託運人及運送人間之關係即可，而不應約束託運人與受運送人直接或間接僱用者間之關係。

3. 採折衷見解者之意見

在上述採將履行輔助人定義擴張至極大以及完全將履行輔助人排除在草案適用範圍外之兩極化意見中，亦有採取較為折衷之看法者，在討論中最常提及的兩種意見是：

- (1) 第一種折衷意見採取上開WP.21文件版本之定義，亦即履行運送人在運送契約項下對貨物運送、裝卸、保管或堆存職責者方為草案之履行輔助人，該定義較上述從寬認定履行輔助人之意見狹隘，因其對於履行輔助人所履行之運送人義務有所限制，但仍較上述完全排除履行輔助人定義

⁶⁸ UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/WP.21,at para14~19.

之意見為寬鬆；

- (2) 第二種折衷意見係採取較上開第一種折衷意見更廣泛之定義，改以如下措詞作為首句開頭：「運送人以外履行或承諾履行運送契約項下運送人對貨物的運送、裝卸、保管或堆存職責之人員，具體範圍指……」

上述兩種折衷意見都把「履行輔助人」的定義限制在參與運送人的核心職責即貨物之運送、裝卸、保管或堆存之範圍內。從而，例如海運運送人、內陸運送人、搬運工人、港站經營人均包括在上述兩定義之內。而貨櫃場之保全公司則不包括在上述兩個折衷定義之內。

這兩個定義之間的差別在於如何處理中間承包人之問題。舉例而言，如果某一無船運送人A與託運人約定將貨物從某個國家的某個港口(例如鹿特丹)運到另一個國家的某個內陸城市(例如渥太華)，假設該無船運送人其後與某一海運運送人B訂約將貨物從鹿特丹運到加拿大某一港口，並與一家汽車運送公司C訂約進行內陸運送。如果該海運運送人B另向船舶所有人D訂立傭船契約運送貨物，並由獨立的搬運人從事該船上貨物的裝卸，則依上開(2)較廣泛的定義，上述之B、D及兩地的搬運人均屬於履行輔助人，但是依上開(1)所代表的較狹隘的定義，僅第二個海運運送人即D及搬運人屬於履行輔助人，理由是雖然第一個海運運送人B「承諾履行」海運，但其並未「親自」履行運送。

同理，如果上述汽車運送公司C分包給一個自己擁有卡車的司機將貨物從加拿大港口運到渥太華，那麼，根據上開(2)較廣泛的定義，該汽車運送公司C及該卡車車主司機均屬於履行輔助人，但是根據上開(1)較狹隘的定義，只有該卡車司機屬於履行輔助人。雖然汽車運送公司C「承諾履行」內陸運送，然其並未「親自」實施內陸運送。

上開兩種見解相同之處在於判斷履行輔助人之標準，均取決於其是否履行運送契約項下運送人的某些職責，而不問是否辦理任何契約手續。至於相異之處則為採較狹隘定義者不包括「承諾履行」之人，而較廣泛定義則包括之。

另外，WP.21文件將「或未能全部或部分地履行」用詞置於括弧中，係因為

上開條文可能被解讀為未能履行其有義務履行的某項任務之人被包括在履行輔助人範圍內，也可能被解讀為未能履行某項任務的人因為沒有「親自履行」而不包括在履行輔助人範圍內，因此括弧中的措詞還是必要的，以確保一個人無論其是否符合債之本旨履行其職責，還是根本未履行其職責，均視為「履行輔助人」對待。⁶⁹

WP.81 文件⁷⁰中就上開討論，將履行輔助人及海運履行輔助人之定義修改如後：

「第 1 條第 6 項規定：

『履行輔助人』係指運送人以外履行或承諾履行運送人在運送契約下有關收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付貨物義務之人，以該人直接或間接地在運送人之要求、監督或控制下行事為限。履行輔助人包括履行輔助人之受僱人、代理人及次承攬人，但以其同樣履行或承諾履行運送契約下運送人義務為限，但不包括託運人、單證託運人、發貨人、控制方或受貨人所用之人，或託運人、單證託運人、發貨人、控制方或受貨人所用之人（不包括運送人）之受僱人、代理人或次承攬人。⁷¹

第 1 條第 7 項規定：

『海運履行輔助人』係指從貨物到達裝貨港至其離開卸貨港期間履行或承諾履行運送人任何義務之履行輔助人，但在轉運情形中，從貨物離開一港口至其到達另一裝貨港之內陸期間履行運送人義務之履行輔助人，並非海運履行輔助人。

⁶⁹ Id,at para 21.

⁷⁰ UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/WP.81

⁷¹ 該條原文為：「「Performing party」 means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations⁶ under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, discharge or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. It includes employees, agents and subcontractors of a performing party to the extent that they likewise perform or undertake to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage, but does not include any person that is retained by a shipper, by a documentary shipper, by the consignor, by the controlling party or by the consignee, or is an employee, agent or subcontractor of a person (other than the carrier) who is retained by a shipper, by a documentary shipper, by the consignor, by the controlling party or by the consignee.」

72
」

上開 WP.81 文件第 1 條第 6 項草案規定描述「履行輔助人」定義之文字包含前後二段：前段「履行輔助人係指：運送人以外之履行或承諾履行運送人在運送契約下，有關收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付貨物義務之人」係從正面描述履行輔助人之基本定義，亦即草案所稱之履行輔助人，係從有無「實際履行」或「承諾履行」運送人基於運送契約所應負擔之特定義務，以及有無受到運送人之直接或間接之要求、監督或控制下行事作為判斷標準，該特定義務即係指「收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付貨物」等義務，倘履行前開特定義務以外之義務者，即非草案所稱之履行輔助人。後段「履行輔助人包括履行輔助人之受僱人、代理人及次承攬人」則擴大了前開基本定義之範圍，將履行輔助人之受僱人、代理人及次承攬人也包括在「履行輔助人」之範圍內，但同樣地，該等履行輔助人之受僱人、代理人及次承攬人亦須「實際履行」或「承諾履行」運送人基於運送契約所應負擔之特定義務，以及必須受到運送人之直接或間接之要求、監督或控制下行事，方與草案規定之履行輔助人定義相符。

第二目 確立履行輔助人之規範目的及修正原則

就草案有關「履行輔助人」定義條文之修改方向，應從「履行輔助人」定義之規範目的加以著手，亦即必須先辨明規範目的為何，否則對於履行輔助人定義之爭論均屬空談。因此，WP.81 文件乃提出草案中履行輔助人定義之目的，係為規範不應混淆之三個不同層次問題⁷³：

首先，該定義第一個目的，係為規範履行運送契約下運送人義務之當事人以及運送人承擔該當事人之賠償責任，此觀 WP.81 文件第 18 條第 1 項草案規定：

⁷² 該條原文為：「「Maritime performing party」 means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship⁹, but, in the event of a trans-shipment, does not include a performing party that performs any of the carrier's obligations inland during the period between the departure of the goods from a port and their arrival at another port of loading.」

⁷³ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 128.

「下列人的作為或不作為違反本公約規定的義務，運送人應承擔賠償責任：(a) 履行輔助人；及 (b) 直接或間接根據運送人之請求或在運送人之監督或控制下作為，履行或承諾履行運送人在運送契約下之義務之其他人⁷⁴」自明，從而履行輔助人定義之範圍即決定運送人應承擔賠償責任之範圍。

其次，該定義之另一目的，亦在於規範履行輔助人為其受僱人或其他為其服務之人承擔之賠償責任，例如 WP.81 文件第 19 條第 1 項(b)款草案規定：「海運履行輔助人...應對由其委託履行運送人義務之人，因違反本公約對其規定義務之作為及不作為承擔賠償責任。⁷⁵」，亦即海運履行輔助人應依上開規定，為其受僱人或其他為其服務之人承擔賠償責任。

最後，履行輔助人定義之目的亦在決定可援引運送人抗辯及賠償責任限制之當事人，例如 WP.81 文件第 4 條草案規定：「本公約規定之抗辯、賠償責任限制以及本公約所定之義務，適用於就運送契約所涉及之貨物滅失、毀損或遲延交付，或就違反本公約規定之其他義務而對運送人或海運履行輔助人提出之訴訟，而不論該訴訟之依據係契約、侵權或其他依據。⁷⁶」，及第 19 條第 4 項草案：「若 [對海運履行輔助人][對運送人或海運履行輔助人的受僱人或代理人[對運送人以外的，第 18 條第 1 項或本條第 1 項(a)款述及之任何其他人]提起訴訟，[經其證明]在契約、僱傭或代理範圍內行事者，該人有權享有本公約為運送人規定之抗辯及賠償責任限額。]⁷⁷」，由前二條草案相規範相互配合觀之，可知在對海運履

⁷⁴ 該條原文為：「1. The carrier is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts or omissions of: (a) Any performing party; and (b) Any other person, that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.」

⁷⁵ 該條原文為：「1. A maritime performing party... (b) Is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts and omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage.」

⁷⁶ 該條原文為：「The defences and limits of liability provided for in this Convention and the obligations imposed by this Convention apply in any action against the carrier or a maritime performing party for loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention, whether the action is founded in contract, in tort, or otherwise.」

⁷⁷ 該條原文為：「4. If an action is [brought against a maritime performing party] [brought against an employee or agent of the carrier or a maritime performing party] [brought against any person referred to in article 18, paragraph 1, or subparagraph 1(a) of this article, other than the carrier,] that

行輔助人提出基於運送契約所涉及之貨損或遲延交付之損害賠償訴訟中，只要海運履行輔助人可證明其係在運送人之契約、僱傭或代理範圍內行事以致該等損失者，海運履行輔助人即可援引草案中為運送人規定之抗辯及賠償責任限額，前開規定等同於向海運履行輔助人提供「喜馬拉雅條款」之保護，從而履行輔助人之定義亦將決定受「喜馬拉雅條款」保護之範圍。

上開規定中「海運履行輔助人」之定義內容涉及「履行輔助人」之定義，因此海運履行輔助人亦可能包括其受僱人、代理人或次承攬人，蓋依 WP.81 文件第 1 條第 7 項規定，海運履行輔助人係指「貨物在港期間承諾履行運送人義務」之「履行輔助人」，而履行輔助人依 WP.81 文件第 1 條第 6 項後段規定，履行輔助人包括其受僱人、代理人及次承攬人。然而，有認為上述海運履行輔助人定義之用詞可能會產生意料之外的效果，即海運履行輔助人根據運送契約承擔之契約責任，均可能被直接強加給受僱人、代理人或次承攬人，將產生使受僱人直接承擔契約規定賠償責任的後果，此與許多國家保護受僱人免於承擔此類責任的法律不符。因此乃有認為應重新審議「履行輔助人」之定義以避免該意外後果⁷⁸。

實則，履行輔助人及海運履行輔助人定義之範圍之所以如此寬泛，係為避免喜馬拉雅條款之相關實務判例中，曾經發生之契約相對性問題，該問題使得只能對契約當事人而不能對契約鏈中更遠之其他人即受僱人及代理人提供喜馬拉雅條款之保護。此外，無論從實務或法律角度加以設想，均難以想像會發生由個別受僱人作為海運履行輔助人而承擔所有賠償責任之情況，蓋從訴訟實務而言，殊難想像貨物所有人會直接對受僱人起訴，蓋為能使判決得順利執行，訴訟當事人往往係對具有最大財力者起訴⁷⁹。

因此，經過前開有關履行輔助人定義目的性之討論，乃就該定義內容之修正，應全盤考量草案中所有涉及該定義之草案條文，並遵循下列指導原則⁸⁰：

person is entitled to the defences and limits of liability available to the carrier under this Convention if [it proves that] it acted within the scope of its contract, employment, or agency.」

⁷⁸ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 129.

⁷⁹ Id, para 130.

⁸⁰ Id, para 131.

- (1) 運送人及次承攬人應負擔連帶賠償責任；
- (2) 運送人應為其受僱人承擔賠償責任；
- (3) 「喜馬拉雅條款」之保護應當以對僱用人適用之同樣方式適用於其受僱人，而且其適用不應受到契約相對性之限制。

第三目 是否應排除鐵路運送人於海運履行輔助人定義外之爭議

就是否應排除鐵路運送人於海運履行輔助人定義外之爭議問題，有肯定說及否定說之爭執如下：

(1) 否定說

採否定說者認為，似無必要針對鐵路運送人作出特定之排除，因為依據草案之現有條文可知，該類鐵路運送人一般均歸類為內陸運送人，而並未包含在海運履行輔助人之定義中，因此不屬於公約草案的範圍，倘草案明文規定將其排除，實有畫蛇添足之嫌。

(2) 肯定說

採肯定說者認為，鐵路運送人即使在港口內履行服務，亦應排除於「海運履行輔助人」定義之外，從而應於 WP.81 文件第 1 條第 7 項末尾增加：「鐵路運送人在貨物抵達裝貨港之後或在貨物離開卸貨港之前，即使履行屬於運送人責任之服務，仍非海運履行輔助人⁸¹。」

肯定說進一步指出，雖然從「在港區內為運送而收貨或交貨」此點而言，鐵路運送人可能與其他內陸運送人有相似之處，但其仍與其他內陸運送人有很大差

⁸¹ UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.84, para 3. 原文為：「A rail carrier, even if it performs services that are the carrier's responsibilities after arrival of the goods at the port of loading or prior to the departure of the goods from the port of discharge, is a non-maritime performing party.」

異，蓋鐵路運送人服務之最終目的完全係將貨物遠距離運入或運出港口，而並非僅僅在港口內將貨物從甲地運送至乙地，故應將鐵路運送人排除在海運履行輔助人之外⁸²。

況且，如果公約草案不作出明文規定，則法院即需進行逐案分析，以確定鐵路運送人是否包含在該定義之內，倘明文將鐵路運送人排除於海運履行輔助人定義之外，可使該問題獲得清楚之解答，有效減少有關該問題之訴訟⁸³。

再者，倘此時決定一概排除鐵路運送人於海運履行輔助人定義之外，恐將產生不良後果，例如各種運送人都會接二連三地尋求用同樣辦法被排除在公約草案適用範圍之外。

此外，相較於一概排除，比較可取之方法係在條文中更加明確地規定，在契約當事人既未考慮也未實際採用海上運送之具體情況下，則不適用公約草案，因為運送承攬人理應被賦予以其認為適當之方式來履行運送契約之靈活性，包括使用最佳運送方式之權利⁸⁴。

第四目 是否應排除公路運送人於海運履行輔助人定義外之爭議

關於公路運送，有與會者擬議排除範圍應擴大及於公路運送人，並在可能情況下擴大及於內陸水運。然而，反對者質疑，貨車運送業者與鐵路運送人不同，極有可能會履行完全屬於港區內之服務，因此對於公路運送人之排除在措詞上應與對鐵路運送人之排除有所不同。此外，既排除公路運送人又排除鐵路運送人之措詞可能過於寬泛，以致將完全在港區內提供服務並應被視為海運履行輔助人之貨車運送業者亦被排除在外。遂有建議對該問題採取更加細緻之方法，擬定內容大致如下之排除條文：「鐵路運送人或公路運送人僅完全在港區內履行或承諾履行服務之情況下，才是海運履行輔助人」。該建議乃獲得了一定之支持⁸⁵。

⁸² UNCITRAL, A/CN.9/621, para 134.

⁸³ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 135.

⁸⁴ Id, para 136.

⁸⁵ Id, para 137.

第五目 鹿特丹規則第 1 條第 6 項及第 7 項之通過

依據上述相關討論內容，工作小組繼續審議 WP.81 文件第 1 條第 6 項及第 7 項之修訂條文，條文如下⁸⁶：

「第 1 條 定義

6. (a) 『履行輔助人』係指運送人以外，履行或承諾履行運送人在運送契約下有關收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付貨物義務之人，以該人直接或間接在運送人要求、監督或控制下行事為限。『履行輔助人』包括履行輔助人之代理人或次承攬人，但以其同樣履行或承諾履行運送契約下運送人義務為限。

(b) 『履行輔助人』不包括：

- (一) 運送人或履行輔助人之受僱人；或
- (二) 託運人、單證託運人、發貨人、控制方或受貨人等非由運送人直接或間接所僱用之人。⁸⁷

7. 『海運履行輔助人』係指從貨物到達裝貨港至其離開卸貨港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人，但在轉運情形中，從貨物離開一港口至其到達另一裝貨港之內陸期間履行運送人義務之履行輔助人，並非海運履行輔助人。僅有履行或承諾履行完全在港區之服務之內陸運送人方為海運履行輔助人。⁸⁸」

⁸⁶ Id, para 141.

⁸⁷ 該條原文為：「Article 1. Definitions

6. (a) 「Performing party」 means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, discharge or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. It includes agents or subcontractors of a performing party to the extent that they likewise perform or undertake to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage.

(b) Performing party does not include: 「(i) an employee of the carrier or a performing party; or
「(ii) any person that is retained, either directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the consignor, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.」

⁸⁸ 該條原文為：「7. 「Maritime performing party」 means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival

上開修訂條文，係遵循上述針對改寫「履行輔助人」及「海運履行輔助人」定義之三條指導原則所完成。在修訂條文中，「履行輔助人」之定義範圍很窄，WP.81 第 1 條第 6 項(a)款詳細列出包括在履行輔助人定義範圍內之人，而於同條項(b)款詳細列出排除在該定義外之人，由於該款將「運送人或履行輔助人之受僱人」排除於「履行輔助人」之定義外，前述根據公約草案有可能使海運履行輔助人之受僱人為其雇主之行為承擔賠償責任之問題即不復存在。

至於 WP.81 第 1 條第 7 項「海運履行輔助人」定義末句「僅有履行或承諾履行完全在港區之服務之內陸運送人方為海運履行輔助人」之用意係特別將僅負責把貨物運進或運出港口之內陸運送人排除於海運履行輔助人之定義外⁸⁹。

就 WP.81 第 1 條第 7 項修訂條文，有與會者表示疑慮，認為在非常廣大之港口內，或地理位置比鄰之二港口間，或由同一機構管理之不同港口內，將很難確定履行輔助人是否「完全在港區內」履行服務，從而很難判定究竟是否符合「海運履行輔助人」之定義，因此乃建議與其一一判定履行輔助人是否符合 WP.81 第 1 條第 7 項修訂草案條文之定義，不如直接概括規定所有內陸運送人均應排除於海運履行輔助人之定義外。對此，有與會者指出，工作小組先前已商定將如何確定「港口」範圍之問題留給各地主管機關及司法部門解決；況且，漢堡規則中提及「港口」一詞，亦未就該詞作出明確定義。雖然有與會者擔心在確定港口界限方面採取留給各地主管機關及司法部門解決之辦法，可能會在確定「港口」之含義方面產生不必要且代價高昂之訴訟，但與會者一致認為，將所有內陸運送人排除於海運履行輔助人定義外之作法係一個政策性決定，並對整個公約草案產生嚴重後果，因此目前 WP.81 第 1 條第 7 項修訂草案條文獲得了廣泛支持⁹⁰。

工作小組經討論後認為，WP.81 文件第 1 條第 6 項及第 7 項之修訂草案條文

of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship, but, in the event of a trans-shipment, does not include a performing party that performs any of the carrier's obligations inland during the period between the departure of the goods from a port and their arrival at another port of loading. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.」

⁸⁹ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 142.

⁹⁰ Id, para 148.

符合其早先之決定，認為上開修訂草案條文內容應可接受⁹¹。嗣於做出文字修正後將上開規定於 WP.101 文件⁹²之第 1 條第 6 項及第 7 項草案，其內容如后：

「6. (a) 「履行輔助人」係指運送人以外，履行或承諾履行運送人在運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付義務之人，以該人直接或間接地在運送人要求、監督或控制下行事者為限。

(b) 「履行輔助人」不包括非由運送人，而係由託運人、單證託運人、發貨人、控制方或受貨人直接或間接委託之人。⁹³

7. 「海運履行輔助人」係指凡從貨物到達裝貨港至離開卸貨港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人。」⁹⁴

上開「履行輔助人」及「海運履行輔助人」等定義，分別經工作小組⁹⁵及 UNCITRAL⁹⁶核准通過第 1 條第 6 項及第 7 項草案規定之實質內容，並將其交給起草小組處理。旋經聯合國第 63 屆大會⁹⁷正式通過，成為下述鹿特丹規則第 1 條第 6 項及第 7 項之規定。

⁹¹ Id, para 153.

⁹² UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.101.

⁹³ 該條原文為：「6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the consignor, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.」

⁹⁴ 該條原文為：「7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.」

⁹⁵ UNCITRAL, A/CN.9/645, para 61.

⁹⁶ UNCITRAL, A/63/17, para 81.

⁹⁷ 聯合國大會文件, A/63/438, para 12.

第二款 鹿特丹規則中履行輔助人及海運履行輔助人定義之現行

規定

鹿特丹規則第 1 條第 6、7 項分別規定：「履行輔助人係指運送人以外，履行或承諾履行運送人在運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付之義務之人，而以該人直接或間接在運送人之要求、監督或控制下行事為限（第 1 款）。履行輔助人不包括不由運送人，而由託運人、單證託運人、控制方或受貨人直接或間接委託之人（第 2 款）⁹⁸。」、「海運履行輔助人係指從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間，履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人。⁹⁹」

以上兩項條文分別對於「履行輔助人」及「海運履行輔助人」做出定義，使鹿特丹規則相較於相對簡單的海牙威士比規則，又往前邁進了一大步，可從兩方面來看，其一為突顯了運送人經常藉由第三人來履行某些部分之契約責任，其二則為由於鹿特丹規則涵蓋了海運或海運加上其他運送方式，因此履行輔助人可能輔助履行的範圍，自不限於海運方面，而擴及海運以外之其他方式運送¹⁰⁰。

⁹⁸ 鹿特丹規則第 1 條第 6 項：「(a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control. (b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.」

⁹⁹ 鹿特丹規則第 1 條第 7 項：「Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.」

¹⁰⁰ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, informa London, 2009, at 3.

履行輔助人可能包含代理人、獨立性履行輔助人及次承攬人等與運送人締結契約而使該等人負責提供運送人部分甚至全部之功能。運送契約不論是以戶對戶或港對港之基礎下所締結，運送人所應負擔之責任皆可委由代理人或獨立性履行輔助人等他人進行，例如貨物之收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付等，但是該等他人並不包括運送人之職員，因為鹿特丹規則第1條第6項第1款就履行輔助人之定義既然係「運送人以外之人（instead of by the carrier）」，運送人之職員並非「運送人以外之人」，故其自非該款所稱之履行輔助人¹⁰¹。此外，依鹿特丹規則第6項第2款規定，「履行輔助人」不包括不由運送人，而由託運人、單證託運人、控制方或受貨人直接或間接委託之人。

相較於「履行輔助人」，「海運履行輔助人」係指凡從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人。

一般來說，海運履行輔助人包括港口營運人（terminal operators）、裝卸業者（stevedores）、倉庫管理人（warehouse keepers）、港區內運輸者（intra-port transporters）、駁船營運人（lightering and barge operators），以及當運送人將運送契約轉包時，負責海上部分的運送人（sea carrier）。另一方面，假設上述港口運作及海上運送由運送人來履行，則自然不會牽涉到運送人以外的其他人。

依鹿特丹規則第1條第7項規定，完全在港區範圍內提供服務者方歸類為海運履行輔助人，由此可能有疑問產生：負責將貨物運送至港區之公路運送人或鐵路運送人是否因此成為全程運送之海運履行輔助人？抑或公路運送人或鐵路運送人在其到達港區之前均為單純履行輔助人，而係在進入港區之時方轉變為海運履行輔助人？由於實際上難以確定損害發生於哪一運送階段，該條文實際操作起來恐有困難。

實則，內陸運送人只有當其履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時，才會被歸類為海運履行輔助人。內陸運送人如果只是將貨物自內陸之收貨地運送至裝載港，或將貨物自卸載港運送至內陸交貨地，就並非海運履行輔助

¹⁰¹ D. Rhidian Thomas, *supra* note 62, at 57.

人。對於其他服務提供者例如倉庫管理人等，亦需符合上述限制（即完全於港區內履行服務），方可歸類為海運履行輔助人。因此，公路運送人將貨物從港區外運到港區內，將不會被視為海運履行輔助人，因為公路運送人並非完全在港區範圍之內履行義務。另外由各地方主管機關自行劃定港區範圍，已為普遍之作法，在絕大多數情況下，均可為鹿特丹規則第1條第7項之適用提供明確依據，也因此工作小組於鹿特丹規則制定過程中認為沒有必要就「港區」加以統一定義¹⁰²。

值得注意的是，上述限制並非要求服務提供者的整個營運活動都必須限於港區內，而是要求在整個服務過程中，只要與運送貨物有關者，就必須限於在裝載港或卸載港或在裝載港到卸載港之航程中服務之人，方歸類為海運履行輔助人。

第二節 運送人與海運履行輔助人之責任範圍

第一項 鹿特丹規則之一般適用範圍

有關鹿特丹規則之適用範圍及其除外範圍，分別規定於鹿特丹規則第5條及第6條：

「1.除第6條另有規定外，本公約適用於收貨地及交貨地位於不同國家，且海上運送裝載港及同一海上運送卸載港位於不同國家的運送契約，條件是運送契約約定以下地點之一位於一締約國：

- (a) 收貨地；
- (b) 裝載港；
- (c) 交貨地；
- (d) 卸載港。

2. 本公約的適用不考慮船舶、運送人、履行輔助人、託運人、受貨人或其他利害關係人的國籍。」¹⁰³；

¹⁰² UNCITRAL, A/63/17, para 80.

¹⁰³ 鹿特丹規則第5條：「1.Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in

「1. 本公約不適用於定期運送中的下列契約：

- (a) 傭船契約；及
- (b) 使用船舶或其中艙位的其他契約。

2. 本公約不適用於非定期運送中的運送契約，但下列情形除外：

- (a) 當事人之間不存在使用船舶或其中艙位的傭船契約或其他契約；並且
- (b) 簽發了運送單證或電子運送記錄。」¹⁰⁴

本文以下乃分別析述上開規定內容。

第一款 鹿特丹規則得適用於海運件貨多式運送

鹿特丹規則適用於一部或全部為海運之國際貨物運送契約，但更具體而言，更適用於件貨運送，也就是載貨證券、海上貨運單以及其他相類似的契約，但不包括傭船契約。鹿特丹規則只適用於運送契約。

鹿特丹規則第1條第1項規定「運送契約」係指運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定，與之相較，漢堡規則之運送義務僅指海運，自某港迄某港；鹿特丹規則之運送義務卻為自某地至某地；漢堡規則規定運送契約如包含海運以外之運送，明文排除海運以外其他運送義務之規範。鹿特丹規則之運送義務則只要當事人同意，公約運送義務亦可適用於他種運送方式¹⁰⁵。

which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State: (a) The place of receipt; (b) The port of loading; (c) The place of delivery; or (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.」

¹⁰⁴ 鹿特丹規則第6條：「1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (a) Charter parties; and (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon. 2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (b) A transport document or an electronic transport record is issued.」

¹⁰⁵ 王肖卿，同前揭註3。

定義「運送契約」之目的主要為確定契約當事人義務，與鹿特丹規則相較，海牙威士比規則對「運送契約」未設明確定義，僅規定運送契約適用於依約所簽發之載貨證券或其他類似物權證券，只要單證與海運運送有關¹⁰⁶，即海牙威士比規則下之「運送契約」係由載貨證券所代表。漢堡規則及鹿特丹規則均另行定義運送契約，漢堡規則所稱之海運運送契約，指運送人在收受運費下依約以海運方式自一港至另一港運送貨物之契約，契約包含海運運送及其他方式之運送者，就本公約目的，視為海運運送契約¹⁰⁷。

鹿特丹規則第1條第1項與海牙威士比規則第1條第2款均為運送契約之相關條款，前者規定「運送契約」係指運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定。相較之下，兩者最主要的不同點如下：

一、以「海運加」(maritime plus)為核心

鹿特丹規則第1條第1項的第2句用詞即展現了鹿特丹規則的全名—「全程或部分海上貨物運送公約」(the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)。因此明確指出鹿特丹規則所規範的對象為海運或海運加上其他運送方式。

而既然此處文字係使用「海上」運送，則顯然明確排除了「水路」運送。鹿特丹規則適用的大前提是就該運送契約必須包含海上運送之約定，舉例來說，單

¹⁰⁶ 海牙威士比規則第1條第2項：「運送契約，僅指以載貨證券或海上貨物運送有關類似權利證券為證之運送契約，包括在傭船契約下或依照傭船契約所簽發之載貨證券或類似權利證券，但以該等證券規範運送人與持有人關係之時起算。('Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.)」。

¹⁰⁷ 漢堡規則第1條第6項：「海運運送契約指運送人在收受運費下應依約以海運方式運送貨物自一港至另一港，契約包含海運運送及其他方式之運送，則就本公約目的，視為海運運送契約。('Contract of carriage by sea' means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.)」。

純約定進行內陸水上運送之契約仍不適用鹿特丹規則，但相反的，倘若運送契約約定於進行內陸水上運送前、後之階段進行海上運送，則不因此排除鹿特丹規則的適用¹⁰⁸。

由於海上運送此一階段為適用鹿特丹規則所不可或缺的，鹿特丹規則乃因此於公約名稱中使用了「全部或部分途程為海上運送 (wholly or partly by sea)」之文字，這也充分反應了現代海上貨物運送—特別是在定期運送及貨櫃運送—只佔了國際戶對戶貨物運送全部階段的一小部分而已，倘若鹿特丹規則之名稱省略了「部分 (partly)」文字，則鹿特丹規則所能適用之範圍將大大地限縮至僅單純進行海上貨物之運送契約。鹿特丹規則乃因此可以被形容為一個「海運多式運送公約 (maritime multimodal convention)」、「濕多式運送公約 (wet multimodal convention)」或「海運加運送公約 (maritime plus multimodal convention)」或其他類似的公約，但仍無法被視為一個全面的多式運送公約¹⁰⁹。

二、不再使用「載貨證券」之用詞

在鹿特丹規則對運送契約的定義裡，已不再使用「載貨證券」之用詞¹¹⁰。鹿特丹規則另外引進較廣義的概念—「運送文件」(transport document)，包括了「電子運送紀錄」(electronic transport record)作為運送契約之媒介¹¹¹，並規定於鹿特丹規則第 8 章「運送文件及電子運送紀錄」(Transport Documents and Electronic Transport Records)。

適用鹿特丹規則之海運加運送，儘管海運部分未實際履行，但因契約有對於海運做出約定，故仍有鹿特丹規則之適用。但是假如契約係約定「可能適用」於

¹⁰⁸ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 15.

¹⁰⁹ Id, at 3.

¹¹⁰ 鹿特丹規則第 1 條第 1 項規定：「運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定。(“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.)」

¹¹¹ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 15.

海上運送（"may provide" for sea carriage），亦即契約保留了是否採用海上運送的選擇權，在此約定下，若最終未採用海運來履行契約，仍不構成違約，但應無鹿特丹規則之適用¹¹²。

相較之下，海牙威士比規則僅適用於海運部分，而不適用於海運以外之其他運送部分。儘管在海運加運送之下，海運的部分很長而其他運送途程很短，海牙威士比規則仍然不適用於其他運送部分。反之，在鹿特丹規則下，不管海運部分途程的長短，均不影響鹿特丹規則適用於整個運送途程。

第二款 鹿特丹規則得適用於海運單式運送

鹿特丹規則也可能是單式運送公約（unimodal Convention），蓋鹿特丹規則第1條即明訂：「運送契約係指運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且『得』對海上運送以外之其他運送方式作出約定。」，既然條文用詞是「得」而不是「應」，自然並非必須包括海運以外之其他運送¹¹³。

第三款 鹿特丹規則適用於國際貨物運送

鹿特丹規則並非適用於各種運送契約，而是僅適用於國際貨物運送。首先，鹿特丹規則第5條第1項要求貨物之收貨地與交貨地必須位於不同之國家，亦即運送契約之整體必須具備國際性，而為兩個不同國家間之跨國際運送。仔細觀察鹿特丹規則之文字，可以發現其於該條項前段分別使用「位於不同國家（different States）」來強調鹿特丹規則所適用之運送契約不但必須整體為一跨國運送，其中所涉及之海上運送階段亦必須具備位於不同國家而具備跨國海上運送之國際性，與後段提及之「位於締約國（Contracting States）」相較，二者既然使用不同文字，則自應賦予其不同之意義，詳言之，不同國家（different States）可

¹¹² Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 16.

¹¹³ Id.

能係指締約國，亦可能不是；但是締約國（Contracting States，此處States係複數）則必為不同國家，故綜合以上文字，可以推敲出鹿特丹規則適用於收貨地及交貨地位於不同國家之國際性運送契約，該契約之收貨地及交貨地可能位於締約國，亦可能不是。

其次，本條項進一步規定該運送契約之海上運送階段之裝載港及卸載港必須位於不同國家（different States），但同前所述，該不同國家可能係締約國，亦可能不是，因此，倘若貨物係經由陸路、鐵路、或空運進行國際運送，而海上運送階段卻非國際運送，鹿特丹規則即不予適用。綜前所述，鹿特丹規則所適用之運送契約必須具備雙重國際性，一為運送契約整體必須為跨國運送，而其中海上貨物運送階段亦必須為跨國運送¹¹⁴。

第四款 鹿特丹規則適用於收貨地、裝載港、交貨地或卸載港之一位於締約國之運送

依鹿特丹規則第5條第1項之規定，除了前述須為國際貨物運送外，另外至少收貨地、裝載港、交貨地或卸載港之一必須位於締約國。因此在收貨地或交貨地之一位於締約國之情形下，即不要求裝載港或卸載港之一必須位於締約國。

儘管鹿特丹規則並未對於「締約國」加以定義，但從鹿特丹規則第92條第1項規定「一締約國擁有兩個或多個領土單位，各領土單位對本公約所涉事項適用不同法律制度的，可以在簽署、批准、接受、核准或加入時聲明本公約適用於本國的全部領土單位或僅適用於其中的一個或數個領土單位，且可以在任何時間通過提出另一聲明修改其所作的聲明¹¹⁵」可知，締約國係指簽署、批准、接受、

¹¹⁴ Id, at 17.

¹¹⁵ 該條原文為：「If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.」

核准或加入鹿特丹規則的國家，並因此承擔該規則所賦予之國際性義務¹¹⁶。

「收貨地」、「裝載港」、「交貨地」及「卸載港」之意涵，鹿特丹規則均未加以定義，儘管如此，「收貨」(receipt)與「裝載」(loading)之間顯然不同，「交貨」(delivery)與「卸載」(discharge)之間亦然。

關於裝載港及卸載港之「港」(port)的概念，應係指國家領土內一個港區的法定範圍，通常包括「港口」(harbour)。然而，收貨地及交貨地之「地」(place)的概念則無邊無際的，可能是任何地方，可能在國家領土範圍內甚至超出國家領土範圍以外，因此收貨地及交貨地有可能是某個海上鑽油平台或海岸線外的中途航站等¹¹⁷。

第五款 國籍並非適用鹿特丹規則之標準

在海牙威士比規則¹¹⁸及漢堡規則¹¹⁹均有類似條款，不論運送人、履行輔助人、託運人、受貨人及其他相關之人的國籍為何，均不影響鹿特丹規則之適用與否。

另外，船舶的註冊國或船舶所懸掛之國旗是否就等同船舶的國籍？尤其是現今在海運實務上常見的權宜船(flag of convenience)，更顯示在國際法¹²⁰下，船

¹¹⁶ Yvonne Baatz & Charles Debatista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 17.

¹¹⁷ Id.

¹¹⁸ 海牙威士比規則第 10 條第 3 項規定：「本公約各項規定，適用於不同兩國港口間，與貨物運送有關之每一載貨證券：...而不問船舶、運送人、受貨人或其他利害關係人之國籍為何。(The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if...whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.)」

¹¹⁹ 漢堡規則第 2 條第 2 項規定：「本公約之規定，不問船舶、運送人、實際運送人、託運人、受貨人或其他利害關係人之國籍，一律適用。(The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.)」

¹²⁰ 1982 年海洋法公約第 91 條規定：「1.每個國家應確定對船舶給予國籍、船舶在其領土內登記及船舶懸掛該國旗幟的條件。船舶具有其有權懸掛的旗幟所屬國家的國籍。國家及船舶之間必須有真正聯繫。2.每個國家應向其給予懸掛該國旗幟權利的船舶頒發給予該權利的文件。(1.

船的真正國籍與註冊國籍不一定相同。因此，不論是船舶的國籍、船舶的註冊國或船舶所懸掛之國旗，均不影響鹿特丹規則之適用與否¹²¹。

第二項 運送人之責任期間

鹿特丹規則有關運送人之責任期間，規定於第 12 條：

- 「1. 運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履行輔助人為運送而收受貨物時開始，至貨物交付時終止。
2. (a) 收貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或其他第三人，運送人可以從該當局或該其他第三人提取貨物者，運送人的責任期間自運送人從該當局或從該其他第三方提取貨物時開始。
- (b) 交貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或其他第三方，受貨人可以從該當局或該其他第三人提取貨物者，運送人的責任期間至運送人將貨物交給該當局或該其他第三人時終止。
3. 為確定運送人的責任期間，各方當事人可以約定收受及交付貨物的時間及地點，但運送契約條款作下述規定者即為無效：
 - (a) 收受貨物的時間是在根據運送契約開始最初裝貨之後；或
 - (b) 交付貨物的時間是在根據運送契約完成最後卸貨之前。」¹²²

Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship. 2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.)」

¹²¹ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 18.

¹²² 該條原文為：「1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered. 2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party. (b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of

海牙威士比規則第 1 條第 5 項¹²³之「貨物運送」定義其實並非十分清楚，其適用期間就乾雜貨而言，自裝貨上船始迄自船上卸貨完成時止，因此對於運送人已收受貨物應予負責之定期航運裝貨上船前，及卸載港暫時存倉、交貨予受貨人前，海牙威士比規則均不適用，存在了一個模糊空間。漢堡規則試圖彌補該缺口，其於第 4 條第 1 項規定漢堡規則之適用期間即運送責任期間由運送人在裝載港收貨保管開始，運送途中乃至卸載港為止¹²⁴。就港到港之契約而言，漢堡規則一般適用於全部運送人對貨物之保管期間。

鹿特丹規則之適用期間及責任期，包括運送人整個貨物保管期間，包括收貨迄交貨為止之期間，責任以運送人是否負責保管貨物為主，因此排除貨物依當地規定應交予主管機關之期間。運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履行輔助人為運送而收受貨物時開始，至貨物交付時終止。當全程之貨運過程由不同之獨立契約所構成，但是僅由港口所在之單一契約主體出面運送契約時，問題即為產生。舉例而言，例如當託運人甲將貨物交付與船舶代理人乙運送並由其收受，而乙隨後與丙締結契約，並將貨物轉船交付予丙運送時，究竟應以乙或丙收受貨物之時，作為甲乙雙方間運送契約中運送人責任期間之開始，應視甲乙雙方運送契約之條款而定¹²⁵。

倘若貨物之交付，係依據裝載港或目的港所在地之法律規定而導致主管機關

responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party. 3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that: (a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or (b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.」

¹²³ 海牙威士比規則第 1 條第 5 項規定：「『貨物運送』，包括自貨物裝載上船之時起至貨物卸離船舶止之期間。('Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship) .」

¹²⁴ 漢堡規則第 4 條第 1 項：「在本公約下，運送人對於貨物應負責任之期間，包括自運送人於裝載港將貨物置於其實力支配下時起，經運送全程，迄於卸載港為止之期間。(The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.)」

¹²⁵ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 33.

或第三人之介入所強制作成，則在運送人實際從該等主管機關或第三人手中取得貨物前，運送人之責任期間仍未開始，或自貨物由前開主管機關或第三人取得時起，運送人之責任期間即告結束。然而，該條用詞似有疑義，即第 12 條第 2 項係規定「收貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或『其他第三人』，『運送人』可以從該當局或該『其他第三人』提取貨物的，『運送人』的責任期間自『運送人』從該當局或從該『其他第三人』提取貨物時開始。」、「交貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或『其他第三人』，受貨人可以從該當局或該『其他第三人』提取貨物的，『運送人』的責任期間至『運送人』將貨物交給該當局或該『其他第三人』時終止。」，前開之「運送人」與「其他第三人」顯係不同之主體，茲有疑義者為，該「其他第三人」是否包含「履行輔助人」在內？

蓋若單純從文義上解釋，則該條所述之「其他第三人」既未排除「履行輔助人」，則「履行輔助人」似應包含在「其他第三人」之範疇內；惟從本條第 1 項之規定觀之，既然「運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履行輔助人為運送而收受貨物時開始，至貨物交付時終止」，則履行輔助人就貨物之收受、交付，應與運送人等量齊觀，亦即本條第 2 項所稱之「運送人」，應同指「運送人」及「履行輔助人」而言，否則本條第 1 項與第 2 項規定即無從避免產生矛盾之情況。本條第 2 項之用詞遣詞顯有改進之空間，否則即有可能產生前述適用上之疑義¹²⁶。

在交貨時，實際交付貨物予主管機關或第三人之時間點決定了運送人責任期間之終期。而應由運送人履行實際交付貨物之行為，可由履行輔助人代替運送人為之，因此當貨物基於當地法令而強制地交付予海關後，縱使嗣後係由未提示載貨證券之第三人出面將貨物提走，運送人亦無須負擔任何責任，蓋因運送人之責任期間已於貨物交付予海關之同時結束。依照鹿特丹規則之規定，當發生類似於前述海關之強制介入取得貨物之期間，鹿特丹規則並不適用於該期間，而僅適用於貨物交付前後之期間¹²⁷。

¹²⁶ Id, at 34.

¹²⁷ Id.

第三節 運送人與海運履行輔助人之義務

第一項 運送人之義務

鹿特丹規則中之運送人必須達成三項基本義務以完成運送：

一、首先，運送人有義務依照鹿特丹規則及運送契約之約定，將貨物從一地運至另一地，並且交付與受貨人¹²⁸；

二、其次，運送人必需在鹿特丹規則第 12 條規定的責任期間內，負擔妥善而謹慎地收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載並交付貨物之義務¹²⁹，然而，這不代表運送人對於前揭義務均須親力親為，實則，運送人與託運人可以在運送契約中載明約定由託運人、單證託運人或受貨人裝載、搬運、堆存或卸載貨物¹³⁰；

三、最後，運送人必須在開航前、開航當時及海上航程中謹慎處理而使船舶處於且保持適航狀態；妥善配備海員、裝備船舶及補給供應品，且在整個航程中

¹²⁸ 鹿特丹規則第 1 條第 1 項規定：「運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。此種契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定。（“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.）」、第 11 條規定：「運送人應當根據本公約並依照運送契約的條款，將貨物運至目的地並且交給受貨人。（The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.）」

¹²⁹ 鹿特丹規則第 13 條第 1 項規定：「在第 12 條規定的責任期間內，除第 26 條另有規定外，運送人應當妥善而謹慎地接收、裝載、操作、積載、運送、保管、保管、卸載並交付貨物。（The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.）」

¹³⁰ 鹿特丹規則第 13 條第 2 項規定：「運送人與託運人可以約定由託運人、單證託運人或受貨人裝載、操作、積載或卸載貨物。此種約定應當在契約事項中載明。（Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.）」

保持此種配備、裝備及補給；並且使貨艙、船舶所有其他載貨處所及由運送人提供的貨櫃適於且能安全收受、運送及保管貨物，且保持此種狀態¹³¹。

運送人與託運人間可以約定使運送人負擔較上述鹿特丹規則明文規定義務以外更嚴格之責任，相反地，若運送人與託運人約定使運送人負擔較上述義務更低之責任，則依鹿特丹規則第 79 條之規定，該等約定係屬無效¹³²。

就上述運送人第一、二種義務而言，不論運送人所締結之契約係單純之海上運送契約或就海上運送做出約定之多式運送契約，均有適用。

第一款 運送人之運送及交付貨物義務

¹³¹ 鹿特丹規則第 14 條規定：「運送人必須在開航前、開航當時及海上航程中謹慎處理：(a) 使船舶處於且保持適航狀態；(b) 妥善配備海員、裝備船舶及補給供應品，且在整個航程中保持此種配備、裝備及補給；並且(c) 使貨艙、船舶所有其他載貨處所及由運送人提供的貨櫃適於且能安全接收、運送及保管貨物，且保持此種狀態。(The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a) Make and keep the ship seaworthy; (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.)」

¹³² 鹿特丹規則第 79 條規定：「除非本公約另有規定，運送契約中的條款，凡有下列情形之一的，一概無效：(a) 直接或間接，排除或限制運送人或海運履行輔助人在本公約下所承擔的義務；(b) 直接或間接，排除或限制運送人或海運履行輔助人對違反本公約下的義務所負的賠償責任；或(c) 將貨物的保險利益轉讓給運送人或第 18 條述及的人(第 1 項)。除非本公約另有規定，運送契約中的條款，凡有下列情形之一的，一概無效：(a) 直接或間接，排除、限制或增加託運人、受貨人、控制方、持有人或單證託運人在本公約下所承擔的義務；或(b) 直接或間接，排除、限制或增加託運人、受貨人、控制方、持有人或單證託運人對違反本公約下任何義務所負的賠償責任(第 2 項)。(1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention; (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18. 2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.)」

鹿特丹規則特別就有關運送人之最基本運送義務規範於第 11 條，亦即運送人必須將貨物運送至目的地後交付與受貨人。運送人對於該義務的履行必須遵守鹿特丹規則以及當事人締結之運送契約之約定。本條所提及之「運送契約之條款」應係指就鹿特丹規則並未規定之事項而言¹³³。

運送人必須運送及交付貨物，乃運送人所應負擔之最基本義務，類似於此種就運送之最基本運送義務之規範從未見於先前之國際公約，例如海牙規則及漢堡規則中並無明文就此作出規範，海牙規則之原始性質即如標準式載貨證券條款之條文，運送人基本義務中不含交貨予受貨人，而漢堡規則則僅在第 5 條第 1 項間接提到交貨之義務¹³⁴，實務上係藉由該等公約以外之相關法規加以補充¹³⁵，迄鹿特丹規則之第 11 條始將該等義務正式明文訂定。儘管鹿特丹規則第 11 條已明定運送人所應負擔運送及交付貨物之義務，然而，若運送人拒絕運送、運送失敗或將貨物交付予錯誤之對象，鹿特丹規則就此仍未規定運送人因此所應負擔之責任，而僅能從相關法規中尋求解釋，本條規定有數項疑問可以從國際法獲得解決，以下分述之。

在運送人根本未為運送行為之情況下，亦即運送人並未裝載貨物，除了依據契約或鹿特丹規則運送人得主張免責之情況外，運送人應視為當然違反了運送契約。因此，設若運送人於裝載貨物前，方發現或經告知該貨物本質上具有危險性，從而運送人拒絕裝載該危險貨物，縱使該危險貨物可能影響其他貨物或船舶之安全性，運送人原則上仍已違反鹿特丹規則第 11 條之規定。為處理前開問題，鹿特丹規則第 15 條即規定於前述情況下，於若該危險貨物對於生命、財產或環境有威脅時，賦予運送人或履行輔助人得拒絕裝載該危險貨物之權利，運送人或履行輔助人此使縱使未履行第 11 條之運送義務亦得免除違約責任。

運送人應依據運送契約，將貨物運送至契約約定之目的地。因此若貨物卸載於「非契約合意」之港口，即使該港口位於目的地，運送人亦無解於違約之責，同時亦必須負擔因此可能額外支出之運送、倉儲費用。運送人如何於目的地交付

¹³³ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 29.

¹³⁴ 王肖卿，同前揭註 3。

¹³⁵ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 58.

貨物應完全視契約之約定而定，因此，若在當事人於運送契約中有約定可以替代之目的港或「盡可能安全地運送 (as safely as she can go)」之條款下，當運送人有無法運送至目的港之情形時，其得將貨物運送至約定之其他可替代目的港，而不得認為違反鹿特丹規則第 11 條之規定。於海牙規則及海牙威士比規則下，英國法院基於「對契約作成者不利解釋原則 (contra proferentem)」向來對偏航自由條款採取限縮之解釋，然而，在運送契約約定之卸載港確實無法航行到達或發生罷工之情事時，英國法院此時即認為運送人得依據偏航自由條款而採取不同之行動。

第二款 運送人之貨物照管義務

就上述運送人第二種運送義務，即運送人必需在責任期間內負擔妥善而謹慎地收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付貨物之義務，係承繼自海牙威士比規則之相關規定，但與海牙威士比規則¹³⁶不同者為，鹿特丹規則將運送人義務擴及於一般係由多式運送人所負責之事項，亦即貨物之收受與交付¹³⁷。

第三款 運送人之船舶適航性、貨物及貨櫃適載性義務

運送人上述第三種運送義務，即係保持船舶適航性、貨物適載性及貨櫃適載性義務，該義務僅限於海上貨物運送階段方有適用。海牙威士比規則有關運送人之義務為使船舶具適航性及保管貨物，這點在漢堡規則中未提及，但漢堡規則於第 5 條第 1 項有除非運送人舉證其本人、其受僱人及代理人已採合理要求之措施，避免貨物損害之發生及損害後果之發生，否則即須負責貨物之毀損、滅失及

¹³⁶ 海牙威士比規則第 2 條規定：「依第 VI 條及海運運送契約之規定，運送人有關裝貨、操作、堆裝、運送、保管、保管及卸貨，均具以下之義務、責任、權利及免責 (Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth)。」

¹³⁷ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 58.

遲延¹³⁸，這點被視為已足。傳統關於運送人盡應盡義務使船舶具適航性，及保管貨物之義務在鹿特丹規則中重新明文保留，且該義務存續整個航程期間¹³⁹。

鹿特丹規則該條所使用之文字大部分與海牙規則所規定者相同¹⁴⁰，僅做了少許修正與補充，主要差異除了前述鹿特丹規則係規定該義務存續整個航程期間外，並且將該義務之範圍擴張及於運送人所提供之貨櫃¹⁴¹。

依鹿特丹規則第 18 條之規定，運送人除需負擔其個人義務外，亦需為下列之人違反鹿特丹規則規定義務之行為負責：

1. 履行輔助人；
2. 船長或海員；
3. 運送人的受僱人或履行輔助人的受僱人；
4. 履行或承諾履行運送契約所規定運送人義務的其他人，以該人按照運送人的要求，或在運送人的監督或控制下直接或間接作為為限¹⁴²。

¹³⁸ 漢堡規則第 5 條第 1 項：「貨物之滅失、毀損或交付遲延，如其事故發生於該貨物已依本公約第 4 條規定置於運送人實力支配下時，運送人對於該或之滅失毀損或交付遲延所生損害應負賠償責任。但運送人能證明其本人或其受僱人或代理人已採取一切合理措施，以避免事故及其結果之發生者，不在此限。(The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.)」

¹³⁹ 王肖卿，同前揭註 3。

¹⁴⁰ 海牙威士比規則第 3 條規定：「運送人於開航前及開航時，應盡應盡義務，使(a)船舶具適航能力。(b)適當配置人員、設備及船舶之供應。(c)貨艙、冷凍及冷藏室及其他船上供貨物運送空間，適宜收受、運送及保存貨物(第 1 項)。依第 IV 條規定，運送人應適當地、小心地裝貨、操作、堆裝、運送、保管、保管及卸下運送之貨物(第 2 項)(1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:(a) Make the ship seaworthy;(b) Properly man, equip and supply the ship;(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.)」

¹⁴¹ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 59.

¹⁴² 鹿特丹規則第 18 條規定：「The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of: (a) Any performing party; (b) The master or crew of the ship; (c) Employees of the carrier or a performing party; or (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's

從鹿特丹規則第 18 條第 1 款強調「任何」履行輔助人之文字來看，鹿特丹規則此處顯然有意將「海運履行輔助人」涵攝於該款之中。而同條第 2 款之所以另外將「船長或海員」納入，係因該等人不必然為運送人之受僱人或符合海運履行輔助人之定義。至於同條第 4 款規定則係無疑係指與運送人訂有契約之代理人或獨立性履行輔助人¹⁴³。

第二項 海運履行輔助人之義務

海運履行輔助人所應承擔之義務，在符合以下要件之前提下，與運送人完全相同¹⁴⁴：

1. 海運履行輔助人在一締約國為運送而收受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；並且
2. 造成滅失、毀損或遲延交付的事件發生在：
 - (i) 貨物到達船舶裝載港至貨物離開船舶卸載港的期間內；
 - (ii) 貨物在海運履行輔助人掌管期間內；或
 - (iii) 海運履行輔助人參與履行運送契約所載活動的其他時間內。

supervision or control.」

¹⁴³ D. Rhidian Thomas, *supra* note 62, at 60.

¹⁴⁴ 鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定：「符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定的義務及賠償責任，且有權享有本公約對運送人規定的抗辯及賠償責任限制：(a) 海運履行輔助人在一締約國為運送而接收了貨物或在一締約國交付了貨物，或在一締約國某一港口履行了與貨物有關的各種活動；並且(b) 造成滅失、毀損毀損或遲延交付的事件發生在：(i) 貨物到達裝貨港至貨物離開卸貨港的期間內；(ii) 貨物在海運履行輔助人掌管期間內；或 (iii) 海運履行輔助人參與履行運送契約所載活動的其他時間內。(A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if: (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.)」

鹿特丹規則第 79 條第 1 項雖允許運送人與託運人約定使運送人承擔較鹿特丹規則規定更為嚴格之義務，但除非海運履行輔助人明白表示同意受該約定所拘束，否則海運履行輔助人仍僅需履行鹿特丹規則所規定之義務而已¹⁴⁵，漢堡規則中亦有類似之規定¹⁴⁶。

對於受海運履行輔助人委託，履行運送契約約定之運送人義務之人，倘有違反本公約對海運履行輔助人規定義務之行為，海運履行輔助人亦需負賠償責任¹⁴⁷。

第三項 非海運履行輔助人之義務

在全部或部分途程涉及海上貨物運送之運送契約中，有部分相關提供服務之當事人雖然同樣在鹿特丹規則中提及，但並未將其一併納入鹿特丹規則所建立之賠償責任體系，因此該等當事人並未受鹿特丹規則所定義務之規範。

該等當事人即非海運履行輔助人，其雖可能在多式運送契約下，於海運階段中扮演吃重的角色且提供十分重要之服務，然而鹿特丹規則並未直接使其負擔責

¹⁴⁵ 鹿特丹規則第 19 條第 2 項規定：「運送人約定在本公約對其規定的義務範圍之外承擔義務者，或約定其賠償責任限額高於本公約所規定的限額者，海運履行輔助人不受該約定的約束，除非海運履行輔助人明確約定接受該義務或該更高限額 (If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.) 。」

¹⁴⁶ 漢堡規則第 10 條第 3 項規定：「運送人承擔本公約所未規定之義務，或放棄本公約所賦予權利之任何特別約定，僅於經實際運送人以書面明示同意時，始對實際運送人發生效力。惟不論實際運送人是否同意，運送人仍須受該項承擔義務或放棄權利特約之拘束。(Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.) 。」

¹⁴⁷ 鹿特丹規則第 19 條第 3 項規定：「符合本條第 1 款所列條件者，對於受海運履行輔助人委託，履行運送契約約定的運送人義務的人違反本公約對海運履行輔助人規定的義務的作為或不作為，海運履行輔助人負賠償責任 (A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.) 。」

任，其所應負擔的責任即應回歸適用其他相關法律規定而非由鹿特丹規則所決定。例如負責載運貨物船舶之船長及海員、運送人或海運履行輔助人之受僱人¹⁴⁸，以及履行運送人或海運履行輔助人基於運送契約下義務之獨立性履行輔助人及代理人，運送人或海運履行輔助人必須為前開人等之行為負擔損害賠償責任，直接向該等人請求賠償之依據，必須向鹿特丹規則以外之法律規定尋求其請求權基礎¹⁴⁹。

雖然鹿特丹規則將前開人等歸類為次要角色（secondary actors）而未加諸責任於其上，但鹿特丹規則仍舊為其利益規定了相當於喜馬拉雅條款法律內涵，即運送人所得主張之抗辯其皆得援引對抗託運人，本文於本節第四項第二款第二目詳述。

第四節 運送人與海運履行輔助人之賠償責任

第一項 運送人之賠償責任

鹿特丹規則與海牙威士比規則及漢堡規則間最大差異在於海牙威士比規則並無規定運送人之遲延責任，反之其他兩公約則有。另就運送人之責任基礎而言，鹿特丹規則與海牙威士比規則及漢堡規則均以過失責任為基礎，在運送人有過失時方加以負責，惟該三公約間最大不同處在於是否有一般性免責規定，及運送人主張免責之舉證責任分配上亦有所不同。

依海牙威士比規則第 4 條之規定，運送人得因以下情形免責：

1. 毀損滅失除非因運送人未盡應盡義務致船舶無適航性所致，否則無適航性仍可免責。

¹⁴⁸ 鹿特丹規則第 19 條第 4 項：「本公約規定概不要求船長或海員、運送人的受僱人或海運履行輔助人之受僱人負賠償責任。（Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.）」。

¹⁴⁹ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 61.

2. 船長、海員、引水人或運送人之受僱人於航行管理船舶過失所致貨物毀損、滅失可免責。
3. 海員過失所致火災造成貨物毀損、滅失免責。

漢堡規則及鹿特丹規則之運送人須為其本人、受僱人、代理人之過失所致貨物毀損、滅失或遲延負責。惟漢堡與鹿特丹規則對於活動物（live animals）之責任規定不同：漢堡規則第 5 條第 5 項規定¹⁵⁰，運送人不負責因特殊風險於運送該種貨物之潛在原因造成毀損、滅失或遲延。鹿特丹規則則於第 81 條第 1 項規定，貨物是活動物時，運送契約可以排除或限制運送人及海運履行輔助人的義務或賠償責任，但如果索賠人證明，貨物滅失、毀損或遲延交付，是由於運送人或第 18 條述及之人故意造成，或明知可能產生此種滅失、毀損或遲延而輕率地作為或不作為所導致的，則任何此種排除或限制均屬無效¹⁵¹，似於履行輔助人有上開故意、不確定故意情形時，創設了第 19 條第 4 項所定：「本公約規定概不要求船長或海員、運送人的受僱人或海運履行輔助人的受僱人負賠償責任」之例外。

海牙威士比規則及漢堡規則對於運送人為其本人、受僱人、代理人之過失所致貨物毀損、滅失或遲延負擔之損害賠償責任之舉證責任之分配並無明文規定，導致原告即託運人於訴訟上通常須負擔舉證責任。

¹⁵⁰ 漢堡規則第 5 條第 5 項規定：「關於活的動物，運送人對於此類運送固有之特殊危險所致之滅失、毀損或交付遲延，不負責任。運送人證明其已遵照託運人就該動物之特別指示而為裝載，且依其情事，該貨物之滅失、毀損或交付遲延，可歸因此種危險時，推定該貨物之滅失、毀損或交付遲延，係由該種危險所致。但有證據足以證明其滅失、毀損或交付遲延之全部或一部，係由運送人或其受僱人或代理人之過失或疏忽所致者，不在此限。（With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.）」

¹⁵¹ 該條原文為：「The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result」

鹿特丹規則於第 17 條第 1 項¹⁵²規定，如果索賠人證明，貨物滅失、毀損或遲延交付，或造成、促成滅失、毀損或遲延交付的事件或情形是在第 4 章規定的運送人責任期間內發生者，運送人應對貨物滅失、毀損及遲延交付負賠償責任。從本條項之規定可知，索賠人需證明者有二，其一為貨物有滅失、毀損或遲延交付之結果，其二為該結果或導致該結果之原因發生於運送人之責任期間，亦即運送人或其履行輔助人貨物收受後至交付前之期間，索賠人無須證明確切之發生地，僅需證明確係於運送人之責任間內發生者即可。索賠人證明上述二者時，運送人即應負責。

其次，若索賠人成功證明運送人有鹿特丹規則第 17 條第 1 項規定之情事，則運送人必須進而舉證同條第 2 項或第 3 項之規定方能免責，亦即舉證責任即轉換至運送人身上，鹿特丹規則第 17 條第 2 項¹⁵³及第 3 項¹⁵⁴分別規定，如果運送人證明，滅失、毀損或遲延交付的原因或原因之一不能歸責於運送人本人的過失

¹⁵² 鹿特丹規則第 17 條第 1 項規定原文為：「The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.」

¹⁵³ 鹿特丹規則第 17 條第 2 項規定原文為：「The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.」

¹⁵⁴ 鹿特丹規則第 17 條第 3 項規定原文為：「The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a) Act of God; (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters; (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; (d) 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 in article 18; (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (f) Fire on the ship; (g) Latent defects not discoverable by due diligence; (h) 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; (i) Loading, handling, 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; (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods; (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (l) Saving or attempting to save life at sea; (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.」

或鹿特丹規則第 18 條述及的人的過失，即可免除運送人根據本條第 1 款所負的全部或部分賠償責任；運送人除證明不存在本條第 2 項所規定的過失之外，如果運送人證明下列一種或數種事件或情形造成、促成滅失、毀損或遲延交付，也可免除運送人根據本條第 1 項規定所負的全部或部分賠償責任：

1. 天災；
2. 海上或航路上之危險、災難或意外事故；
3. 戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴亂及民變；
4. 檢疫限制；政府、統治當局、統治者或人民的干涉或造成的障礙，包括非由運送人或第 18 條述及之人所造成的滯留、扣留或扣押；
5. 罷工、關廠、停工或勞動受限；
6. 船上發生火災；
7. 通過合理的謹慎注意仍無法發現的隱有瑕疵；
8. 託運人、單證託運人、控制方或根據第 33 條或第 34 條託運人或單證託運人對其作為承擔責任的其他人的作為或不作為；
9. 按照第 13 條第 2 款所述及的約定進行的貨物裝載、操作、堆存或卸載，除非運送人或履行輔助人代表託運人、單證託運人或受貨人實施此項活動；
10. 由於貨物固有缺陷、品質或瑕疵而造成的數量或重量耗損或其他滅失或毀損；
11. 非由運送人或代其行事的人所做包裝不良或標誌欠缺、不清；
12. 海上救助或意圖救助人命；
13. 海上救助或意圖救助財產的合理措施；
14. 避免或意圖避免對環境造成危害的合理措施；
15. 運送人根據第 15 條及第 16 條所賦權利的作為。

由上述可知，運送人所需證明者有二，其一為證明運送人本人無過失；其二為證明第 18 條第 1 項所述及之人，亦即履行輔助人以及直接或間接依運送人之

請求或在運送人之監督或控制下作為、履行或承諾履行運送人於運送契約下之義務之人亦無過失者，運送人始得免除責任。從上述第二點來看，鹿特丹規則已摒棄從海牙規則時代以來運送人得主張船長、海員等人於航行或管理船舶上之有過失卻得免責之規定，反而積極地賦予運送人舉證責任，使其必須證明其受僱人並無過失方得免除責任。

此後鹿特丹規則復移轉舉證責任使原告得做更進一步之舉證，而於第 17 條第 4 項¹⁵⁵及第 5 項¹⁵⁶分別規定，倘若索賠人舉證運送人所援引第 17 條第 3 項免責事由實係因運送人之過失，或運送人應代為負責之人之過失所致，或造成貨損之原因並非第 17 條第 3 項運送人所得援引之免責事由，則運送人仍須負擔賠償責任；或索賠人得舉證係船舶無適航性，且運送人無法舉證其已盡第 14 條應盡之相當注意義務使船舶維持適航性。

總結上述，鹿特丹規則所規劃之貨損案件舉證責任應依以下步驟分配：

- (一) 第一步，與海牙規則時代相同，由索賠人證明貨物滅失或毀損係發生於運送人之責任期間內，且即使是原因不明之貨損運送人亦應負責¹⁵⁷。
- (二) 第二步，一旦索賠人證明上述事項，則舉證責任轉移至運送人身上，運送

¹⁵⁵ 鹿特丹規則第 17 條第 4 項規定原文為：「Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article」

¹⁵⁶ 鹿特丹規則第 17 條第 5 項規定原文為：「The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.」

¹⁵⁷ 鹿特丹規則第 17 條第 1 項。

人可就本身以及第 18 條第 1 項述及之人對貨損之發生無過失加以證明，舉證成功者，則運送人免除其責任¹⁵⁸；反之，若舉證不成功，則運送人應進一步檢視有無第 17 條第 3 項免責事由之情形，若仍無從證明，則運送人確定應負責；但若運送人成功舉證確有免責事由，則舉證責任再次轉換¹⁵⁹。

(三) 第三步則由索賠人負責舉證，由於運送人已成功舉證貨損係因第 17 條第 3 項之免責事由所致，故已有推定運送人無過失之效果，索賠人此時有三選擇：其一為反證運送人以及第 18 條第 1 項述及之人之過失造成或促成運送人所主張之第 17 條第 3 項之免責事由，若舉證成功，則運送人即應負責¹⁶⁰；其二為索賠人舉證貨損係第 17 條第 3 項以外之事件或情形所致，若運送人無法證明該事件或情形非其本身以及第 18 條第 1 項述及之人之過失所致者，運送人即應負責¹⁶¹；其三為索賠人舉證貨損原因係或可能係船舶不具備適航性所致，若運送人無法舉證貨損非因船舶欠缺適航性之所致，或無法舉證其已盡第 14 條規定之相當注意義務者，運送人即應負責¹⁶²。

最後一步則為在不同原因之間，分配貨損之賠償責任，亦即運送人依第 17 條之規定有免除部分賠償責任者，運送人僅對其依第 17 條應負賠償責任之事件或情形所造成之部分貨物毀損、滅失或遲延交付負賠償之責¹⁶³。

從鹿特丹規則關於舉證責任之分配，與海牙、海牙威士比規則相較之下可知，運送人就存有免責事由舉證成功後，在後者之效果是使運送人終局的免除賠償責任，而在鹿特丹規則之規定下，僅係發生舉證責任倒置之效果，亦即此時應由貨損索賠人負擔證明運送人就免責事由之發生有過失之舉證責任。與海牙規則

¹⁵⁸ 鹿特丹規則第 17 條第 2 項。

¹⁵⁹ 鹿特丹規則第 17 條第 3 項。

¹⁶⁰ 鹿特丹規則第 17 條第 4 項第 1 款。

¹⁶¹ 鹿特丹規則第 17 條第 4 項第 2 款。

¹⁶² 鹿特丹規則第 17 條第 5 條。

¹⁶³ 鹿特丹規則第 17 條第 6 項規定原文為：「When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.」

相較，鹿特丹規則之規定自對貨方較為有利，但若與漢堡規則第 5 條相比，由於漢堡規則已廢止免責事由之相關規定，故一旦貨物索賠人證明貨損發生於貨物置於運送人之實力支配下之期間時，此時運送人必須舉證自己或其受僱人、代理人無過失，方得免責，否則即需負擔損害賠償責任，由此觀之，鹿特丹規則對貨方之保護，尚不及漢堡規則。

第二項 海運履行輔助人賠償責任與運送人責任相結合

第一款 鹿特丹規則中海運履行輔助人賠償責任之立法過程

本文以下乃以工作小組針對履行輔助人及海運履行輔助人之賠償責任進行討論及修訂相關條文之工作文件為基礎，研析有關爭議問題如下：

第一目 有關喜馬拉雅條款適用主體範圍之爭議

在工作小組第十二屆會議工作報告所審查之第 15 條草案規定中，其第 3、4、5 項分別規定：「在不違反本條第 5 項之前提下，運送人應對下列人之作為及不作為負責：(a)履行輔助人，(b)其他根據運送人之請求或在運送人之監督或控制下，直接或間接地履行或負責履行運送契約下運送人職責者，包括履行輔助人之次承攬人及代理人，如同該作為或不作為係其本人所為。運送人僅對履行輔助人或其他人在其契約、僱傭或代理範圍內之作為或不作為承擔本條規定之責任（第三項）。在不違反本條第 5 項之前提下，若履行輔助人將運送人根據運送契約之職責委託其他人履行，包括其次承攬人、受僱人及代理人，則應對該其他人之作為及不作為負責，如同該作為或不作為係其本人所為。履行輔助人僅對相關人員在其契約、僱傭或代理之範圍內之作為或不作為承擔本條文規定之責任（第四項）。對第 3 項及第 4 項提及之運送人以外之人提起訴訟，若該人證明其係在契約、僱傭或代理之範圍內行事者，應享有本文書項下運送人享有之抗辯權及責任限制等權利。（第五項）」¹⁶⁴，於此階段，喜馬拉雅條款之適用主體包括履行輔助

¹⁶⁴ 該條原文為：「3. Subject to paragraph 5, the carrier shall be responsible for the acts and

人及其次承攬人、受僱人及代理人，然就以上草案條文，仍有不同修正意見如下：

- (一) 針對上開審查條文第 3 項：「在不違反本條第 5 項之前提下，運送人應對下列人之作為及不作為負責：(a)履行輔助人，(b)其他根據運送人之請求或在運送人之監督或控制下，直接或間接地履行或負責履行運送契約下運送人職責者，包括履行輔助人之次承攬人及代理人，如同該作為或不作為係其本人所為。運送人僅對履行輔助人或其他人在其契約、僱傭或代理範圍內之作為或不作為承擔本條規定之責任」之規定，一般見解均認為，鑒於草案已決定運送人根據草案規定應該對其所有次承攬人、代理人及受僱人負有責任，則在討論本條第 3 項之文字同時，亦應將上開立法體例一併適用於海運履行輔助人及非海運履行輔助人，亦即將海運履行輔助人及非海運履行輔助人之「次承攬人、代理人及受僱人」均納入本條第 3 項¹⁶⁵，並建議第 3 項之內容應比照第 4 項之內容，而於第 3 項(b)款中增加明定「受僱人」之文字，因本條項所提及之「其他人」語意仍不夠明確，況且本條項(b)款於後段亦已提及該人「僱傭」之範圍等文字。工作小組乃接受上開建議¹⁶⁶。
- (二) 就上開審查條文第 4 項：「在不違反本條第 5 項之前提下，若履行輔助人將運送人根據運送契約之職責委託其他人履行，包括其次承攬人、受僱人及代理人，則應對該其他人之作為及不作為負責，如同該作為或不作為係

omissions of (a) any performing party, and (b) any other person, including a performing party's subcontractors and agents, who performs or undertakes to perform any of the carrier's responsibilities under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control, as if such acts or omissions were its own. The carrier is responsible under this provision only when the performing party's or other person's act or omission is within the scope of its contract, employment, or agency.」¹⁶⁵、「4. Subject to paragraph 5, a performing party shall be responsible for the acts and omissions of any person to whom it has delegated the performance of any of the carrier's responsibilities under the contract of carriage, including its subcontractors, employees, and agents, as if such acts or omissions were its own. A performing party is responsible under this provision only when the act or omission of the person concerned is within the scope of its contract, employment, or agency.」¹⁶⁶、「5. If an action is brought against any person, other than the carrier, mentioned in paragraphs 3 and 4, that person is entitled to the benefit of the defences and limitations of liability available to the carrier under this instrument if it proves that it acted within the scope of its contract, employment, or agency.」

¹⁶⁵ UNCITRAL, A/CN.9/552, para 166.

¹⁶⁶ Id, para 168.

其本人所為。履行輔助人僅對相關人員在其契約、僱傭或代理之範圍內之作為或不作為承擔本條文規定之責任」之規定而言，針對「該項範圍是否應涵蓋海運履行輔助人以及非海運履行輔助人？」此一疑問，經討論後，工作小組認為本條第3項規定確立了運送人對於次承攬人及其受僱人亦應負有賠償責任，其目的係在確立運送人對其可能依賴之所有可想像之代理人或次承攬人均負有一般賠償責任，因此，本條第4項規定自應以涵蓋海運履行輔助人以及非海運履行輔助人為是。

(三) 就上開審查條文第5項：「對第3項及第4項提及之運送人以外之人提起訴訟，若該人證明其係在契約、僱傭或代理之範圍內行事者，應享有本文書項下運送人享有之抗辯權及責任限制等權利」之規定而言，就得主張喜馬拉雅條款之主體為何，有許多不同修正見解如下：

1. 採取限縮主體範圍者認為，應刪除第3項所述履行輔助人之次承攬人及代理人等人員，以避免將「喜馬拉雅條款」之保護擴大到非海運履行輔助人。就限縮之範圍，則認為「喜馬拉雅條款」之利益應僅及於文書草案規定之負有賠償責任之當事人，並提出建議使第5項之範圍限於運送人或海運履行輔助人之受僱人，並附加該受僱人證明其係在其受僱範圍內行事之條件¹⁶⁷。
2. 反之，主張應擴張喜馬拉雅條款之適用範圍者認為，第5項設定之保護應至少擴展至「運送人或海運履行輔助人之受僱人或代理人」。提出之替代建議為，應將這種保護擴大至參與海運作業之所有當事人，包括獨立履行輔助人¹⁶⁸。

雖然工作小組原則上同意限縮主體範圍者之建議所欲達到之「避免將喜馬拉雅條款之保護擴大到非海運履行輔助人」之結果，然而，刪除第3項所述上開人員，恐將使運送人之受僱人及代理人均無法享有「喜馬拉雅條款」之益處，因此第5項之修正方向應朝明確列舉該項利益所涵蓋之第3項所述人員前進。鑒於「喜

¹⁶⁷ Id, para 173.

¹⁶⁸ Id, para 174.

馬拉雅條款」歷來均被用於保護運送人之受僱人，因此第 5 項之範圍包括運送人之受僱人。經討論後，工作小組同意，將「運送人或海運履行輔助人之受僱人或代理人」等文字列入方括號內，以作為第 5 項草案條文之備選草案條文，供往後會議繼續討論¹⁶⁹。

第二目 運送人及海運履行輔助人賠償責任之確立

WP.81 文件¹⁷⁰於草案第 18 條規定：「下列人之作為或不作為違反本公約規定義務者，運送人應承擔賠償責任：(a) 履行輔助人；(b) 直接或間接根據運送人之請求或在運送人之監督或控制下，履行或承諾履行運送人在運送契約下義務之其他人。[2. 運送人僅對履行輔助人或其他人在其契約、僱傭或代理範圍內之作為或不作為承擔本條第 1 項規定之賠償責任。] ¹⁷¹」

就上開 WP.81 文件上第 18 條草案第 2 項方括弧內所述之草案條文是否應保留或刪除，有二不同意見：

(一) 保留說

支持保留 WP.81 文件上第 18 條草案第 2 項所述草案條文者認為¹⁷²，保留該詳細定義之草案條文將有助於促進國際間適用範圍之統一。

(二) 刪除說

反對保留之見解認為，應當由內國法來確定有關僱傭契約或代理之範圍，而

¹⁶⁹ Id, para 175.

¹⁷⁰ UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.81.

¹⁷¹ 該條原文為：「1. The carrier is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts or omissions of: (a) Any performing party; and (b) Any other person, that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. [2. The carrier is liable pursuant to paragraph 1 of this article only when the performing party's or other person's act or omission is within the scope of its contract, employment, or agency.]」

¹⁷² 即「運送人僅對履行輔助人或其他人在其契約、僱傭或代理範圍內的作為或不作為承擔本條第 1 項規定之賠償責任」

力主刪除該款。

對於上述刪除說之意見，有不同意見者認為，WP.81 文件上第 18 條草案第 2 項現在之行文即「運送人僅對履行輔助人或其他人在其契約、僱傭或代理範圍內之作為或不作為承擔本條第 1 項規定之賠償責任」並未對各國之內國法產生影響，蓋該條項之解釋、適用，例如「契約、僱傭或代理」之定義及效力，甚至有賴於內國法之相關規定。

此外，這項規定與運送人本人之受僱人無關，而僅涉及運送人代為其他當事人承擔賠償責任。若受僱人在其僱傭契約以外行事，可能就無法免除運送人所承擔之賠償責任，其原因是這種事件不在 WP.81 文件第 17 條第 3 項草案¹⁷³所列之事件或情形之範圍內。

然而仍有強烈主張刪除說者認為，為了將有關僱傭契約及代理範圍之相關事項交由內國法處理而力主刪除第 18 條草案第 2 項¹⁷⁴，工作小組乃商定刪除 WP.81 文件上第 18 條草案第 2 項之草案條文¹⁷⁵。

¹⁷³ WP.81 文件第 17 條第 3 項草案規定：「除證明不存在本條第 2 項規定之過失外，若運送人證明下列一種或多種事件或情形造成或促成了滅失、損壞或遲延交付，免除其根據本條第 1 項規定承擔之全部或部分賠償責任：

- (a) 天災；
- (b) 海上或其他通航水域之風險、危險及事故；
- (c) 戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴亂及民變；
- (d) 檢疫限制；政府、統治當局、統治者或人民之干涉或造成之障礙，包括非由運送人或第 18 條述及之任何人所造成之滯留、扣留或扣押；
- (e) 罷工、關廠、停工或勞動受限；
- (f) 船上發生之火災；
- (g) 通過合理之謹慎而無法發現之[船舶][運送工具]之潛在缺陷；
- (h) 託運人[、發貨人]或第 34 條第 1 款述及之任何人、控制方或受貨人之作為或不作為；
- (i) 根據第 14 條第 2 款按照約定進行之裝載、操作、積載或卸載，除非運送人人[或履行輔助人]代表託運人實施此項活動；
- (j) 由於貨物固有缺陷、品質或瑕疵而造成之數量或重量之損耗或其他任何滅失或損壞；
- (k) 非由運送人人[或代其行事者]所為包裝或標記之欠缺或缺陷；
- (l) 救助或試圖救助海上人命；
- (m) 救助或試圖救助海上財產之合理措施；
- (n) 避免或試圖避免對環境造成危害的合理措施；
- (o) 運送人根據第 15 條及第 16 條第 2 項所賦權力之作為。

¹⁷⁴ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 77.

¹⁷⁵ Id, para 78.

WP.81 文件上第 19 條草案規定：「

海運履行輔助人[，在締約國最初收到貨物的，或在締約國最終交付貨物的]，或在締約國某一港口履行與貨物有關的各種活動的：(a) 受本公約規定的有關運送人義務及賠償責任的約束，並且有權享有本公約規定的有關運送人的權利及免責，但造成滅失、損壞或遲延的事件發生從貨物到達船舶裝貨港至貨物離開船舶卸貨港的期間內，並且貨物在其掌管之下或其參與履行運送契約所涉及任何活動的任何其他時間內，並且(b) 應對由其委託履行運送人在運送契約項下的任何義務的人違反本公約對其規定的義務的作為及不作為承擔賠償責任。(第一項)

[海運履行輔助人僅對相關人員在其契約、僱傭或代理範圍內的作為或不作為承擔本條第 1 款規定的賠償責任。] (第二項)

運送人同意在本公約對其規定的義務範圍外承擔義務，或同意其承擔之賠償責任高於第 63 條、第 62 條及第 25 條第 5 項規定之限額者，海運履行輔助人不受該協議約束，除非海運履行輔助人明確同意接受該義務或該限額。(第三項)

若[對海運履行輔助人][對運送人或海運履行輔助人的受僱人或代理人][對運送人以外的，第 18 條第 1 項或本條第 1 項(a)款述及之任何其他人]提起訴訟，[經其證明]其是在其契約、僱傭或代理範圍內行事者，該人有權享有本公約為運送人規定之抗辯及賠償責任限額。](第四項)¹⁷⁶」，以下就各該條款之修正意見

¹⁷⁶ 該條原文為：「1. A maritime performing party [that initially received the goods for carriage in a Contracting State, or finally delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State]: (a) Is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's rights and immunities provided by this Convention if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge from a ship, when it has custody of the goods or at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage, and (b) Is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts and omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage. 2. [A maritime performing party is liable pursuant to paragraph 1 of this article only when the act or omission of the person concerned is within the scope of its contract, employment, or agency.] 3. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that its liability is higher than the limits imposed pursuant to articles 63, 62 and 25, paragraph 5, a maritime performing party is not bound by this agreement unless the maritime performing party expressly agrees to accept such obligations or such limits. 4. If an action is [brought against a maritime performing party] [brought against an employee or agent of the carrier or a maritime performing party] [brought against any person referred to in article 18, paragraph 1, or subparagraph 1(a) of this article, other than the carrier,] that person is entitled to the defences and limits of liability available to the carrier under this Convention if [it proves that] it acted within the

分述如下：

- (一) WP.81 文件上第 19 條草案第 1 項置於括弧內草案條文之措詞，即「[，在締約國最初收到貨物的，或在締約國最終交付貨物的]」，其目的在確保未在締約國履行其任何活動之海運履行輔助人不應受公約草案約束。刪除置於括弧內之草案條文之意見雖獲一定的支持，但支持保留該措詞之呼聲更高。支持保留者認為，把未在締約國履行義務之海運履行輔助人排除在外，並不意味著運送人對該履行輔助人之作為即可不承擔責任，而只是表明託運人或受貨人在公約草案下無權對該等海運履行輔助人直接提起訴訟，而該等海運履行輔助人不能自動享有公約草案為運送人規定之同樣免責權及賠償責任限制¹⁷⁷。工作小組商定保留 WP.81 文件上所載第 19 條第 1 項草案之草案條文並刪除括弧¹⁷⁸。
- (二) 工作小組繼續審議 WP.81 文件所載之第 19 條第 2 項草案即「[海運履行輔助人僅對相關人員在其契約、僱傭或代理範圍內的作為或不作為承擔本條第 1 款規定的賠償責任。]」，工作小組認為，根據前述刪除第 18 條第 2 項草案之決定，第 19 條第 2 項草案也應當刪除之¹⁷⁹。
- (三) 鑒於海運履行輔助人定義相當寬泛，有建議刪去 WP.81 文件上第 19 條第 3 項草案即「運送人同意在本公約對其規定的義務範圍外承擔義務，或同意其承擔之賠償責任高於第 63 條、第 62 條及第 25 條第 5 項規定之限額者，海運履行輔助人不受該協議約束，除非海運履行輔助人明確同意接受該義務或該限額。」，其理由為，允許運送人對其同意承擔之額外義務或更高之賠償責任限額進行賠償責任限制，卻規定海運履行輔助人若無明確同意，即可不受該限額之約束，對受貨人有所不公。但是，支持保留該款者認為，若運送人同意提高賠償責任，使之高於公約草案之規定，在海運履行輔助人甚至可能不是該協議當事人或不知情之情況下，要求海運履行

scope of its contract, employment, or agency.」

¹⁷⁷ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 83.

¹⁷⁸ Id, para 84.

¹⁷⁹ Id, para 85-86.

輔助人接受高於公約草案之賠償責任，不合邏輯¹⁸⁰。因此，工作小組一致認為，WP.81 文件所載第 19 條第 3 項草案中之草案條文應當予以保留¹⁸¹。

(四) 就 WP.81 文件上第 19 條第 4 項草案括弧內之三個備選草案條文即：

1. [對海運履行輔助人]；
 2. [對運送人或海運履行輔助人之受僱人或代理人]；
 3. [對運送人以外，第 18 條第 1 項或本條第 1 項(a)款述及之任何其他人]
- 等三個決定喜馬拉雅條款適用主體之草案條文，各有其支持及反對意見如下：

1. 反對保留第一組括弧內之草案條文[對海運履行輔助人]者認為，該條內容僅提及海運履行輔助人，倘最後決定採用該草案條文，WP.81 文件上第 19 條第 4 項草案條文即無存在必要而可刪除，因 WP.81 文件上第 19 條第 1 項草案已將海運履行輔助人涵蓋在內，且依該條項規定海運履行輔助人原本即可享有喜馬拉雅條款之利益¹⁸²。
2. 支持保留第二組括弧內之草案條文[對運送人或海運履行輔助人之受僱人或代理人]者認為，海牙威士比規則第 4 條之 2 第 2 項同樣將喜馬拉雅條款之保護範圍擴大及於運送人之受僱人或代理人，蓋並非在所有國家、法域均能有效援引喜馬拉雅條款之保護，是以此處可作相同之思考而保留第二組括弧內之草案條文¹⁸³。
3. 支持第三組括弧內之草案條文[對運送人以外，第 18 條第 1 項或本條第 1 項(a)款述及之任何其他人]者認為，採用本草案條文可反映出本公約草案適用於多式運送而非傳統港到港運送之特徵。但反對採納該條者認為，第三組括弧內草案條文似將內陸運送人之代理人及受僱人也包含在喜馬拉雅條款之保護範圍內，與工作小組將內陸運送人排除在公約草案

¹⁸⁰ Id, para 87.

¹⁸¹ Id, para 88.

¹⁸² Id, para 93.

¹⁸³ Id, para 94.

範圍外之決定有所矛盾¹⁸⁴。

經討論後，工作小組就 WP.81 文件上第 19 條第 4 項草案達成結論如後¹⁸⁵：

1. 保留 WP.81 文件所載第 19 條第 4 項草案第二組括號內之草案條文「對運送人或海運履行輔助人之受僱人或代理人」，並去掉括弧；
2. 工作小組應重新審議第 19 條第 4 項草案中「履行輔助人」及「海運履行輔助人」之定義，以明確說明喜馬拉雅條款實際保護主體為何，並考慮是否也將海員、船長、獨立履行輔助人及運送人之受僱人均涵蓋在內；
3. 根據前述刪除 WP.81 文件第 18 條第 2 項之決定，刪除第 19 條第 4 項最後一部分「[經其證明]其是在其契約、僱傭或代理範圍內行事者」等文字，而將有關僱傭契約及代理範圍之問題留給內國法處理

工作小組依據上開結論，重新擬定條文如後¹⁸⁶：

「第 18 條 運送人為其他人承擔之賠償責任

下列人之作為或不作為違背本公約規定之義務者，運送人應承擔賠償責任：

- (a) 任何履行輔助人；
- (b) 船舶之船長或海員；
- (c) 運送人或履行輔助人之受僱人或代理人；或
- (d) 直接或間接地根據運送人請求或在運送人監督或控制下作為，履行或承諾履行運送人之運送契約義務之任何其他人¹⁸⁷。

¹⁸⁴ Id, para 95.

¹⁸⁵ Id, para 97.

¹⁸⁶ Id, para 141.

¹⁸⁷ 該條原文為：「Article 18. Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) Master or crew of the ship;
- (c) Employees or agents of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the

第 19 條 海運履行輔助人之賠償責任

1. 若造成滅失、損壞或遲延之事件發生於貨物到達船舶裝貨港至貨物離開船舶卸貨港之期間內，貨物在海運履行輔助人掌管下或其參與履行運送契約所涉及任何活動之任何其他時間內，且海運履行輔助人在締約國最初收到貨物，或在締約國最終交付貨物，或在締約國某一港口履行與貨物有關之各種活動者，海運履行輔助人：

(a) 應受本公約規定有關運送人義務及賠償責任之約束，並且有權享有本公約規定之運送人抗辯及賠償責任限制，並且

(b) 應對受其委託履行運送人在運送契約下之任何義務之人違反本公約對其規定之義務之作為及不作為承擔賠償責任...¹⁸⁸」

而就喜馬拉雅條款保護範圍是否包括獨立契約人之問題而言，有認為「次承攬人」既然已被列入「履行輔助人」之定義，從而該等次承攬人均因符合「履行輔助人」定義而受到喜馬拉雅條款保護。但反對者指出，倘若相關草案條文之措詞未盡明確，則可考慮直接添加「獨立契約人」於草案條文中以杜爭議¹⁸⁹。工作小組經討論後認為，修訂草案條文符合其早先之決定，認為上開修訂草案條文內容應可接受¹⁹⁰。

工作小組於做出數點修正後，修改上開第 18 條及第 19 條規定於 WP.101 文件之第 19 條及第 20 條草案，其內容如后：

carrier's request or under the carrier's supervision or control.」

¹⁸⁸ 該條原文為：「Article 19. Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party that initially received the goods for carriage in a Contracting State, or finally delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge from a ship, when it has custody of the goods or at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage:

(a) Is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention, and

(b) Is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts and omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage. ...」

¹⁸⁹ UNCITRAL, A/CN.9/621, para 152.

¹⁹⁰ Id, para 153.

「第 19 條 運送人為其他人負賠償責任

下列人之作為或不作為違反本公約對運送人規定之義務者，運送人應負賠償責任：

- (a) 履行輔助人；
- (b) 船長或海員；
- (c) 運送人或履行輔助人之受僱人或代理人；或
- (d) 履行或承諾履行運送契約規定之運送人義務之其他任何人，但以該人按照運送人請求或在運送人之監督或控制下直接或間接地作為為限。¹⁹¹

第 20 條 海運履行輔助人之賠償責任

1. 符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定之義務及賠償責任，並且有權享有本公約對運送人規定之抗辯及賠償責任限制：

(a) 海運履行輔助人在締約國為運送而收受貨物或在締約國交付貨物，或在締約國某港口履行與貨物有關之各種活動；並且

(b) 造成滅失、損壞或遲延交付之事件發生於：貨物到達船舶裝貨港至離開船舶卸貨港之期間內；貨物在其掌管期間內；或其參與履行運送契約所涉及任何活動之其他任何時間內。

2. 運送人約定在本公約對其規定之義務範圍外承擔義務，或約定其賠償責任限額高於本公約指明之限額者，海運履行輔助人不受該約定之約束，除非海運履行輔助人明確約定接受該義務或更高之限額。

3. 符合本條第 1 項所載明之要件者，對於受海運履行輔助人委託，履行運送契約規定之運送人義務之人違反本公約對海運履行輔助人規定之義務之作為或不作為，海運履行輔助人負賠償責任。

4. 本公約規定概不要求運送人之受僱人或海運履行輔助人之受僱人負賠償責任。¹⁹²」。

¹⁹¹ 該條原文：「Article 19 Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees or agents of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. 」

¹⁹² 該條原文：「Article 20 Liability of maritime performing parties

上開 WP.101 文件所載條文嗣於工作小組第 21 屆會議時進行審查，就 WP.101 文件第 19 條(c)款草案中對「代理人」之處理問題，由於「履行輔助人」之定義本已包括履行輔助人之代理人在內，因此，工作小組乃刪去 WP.101 文件第 19 條(c)款中「或代理人」字樣後核准上開第 19 條草案之實質內容，並將其交給起草小組處理¹⁹³。

WP.101 文件第 19 條第 1 項 (b) 款規定：「下列人之作為或不作為違反本公約對運送人規定之義務者，運送人應負賠償責任：... (b) 船長或海員」，但第 20 條第 4 項草案規定：「本公約規定概不要求運送人之受僱人或海運履行輔助人之受僱人負賠償責任。」，從而產生本公約是否因「明示其一，排除其他」之法理，而反面推論要求「船長或海員（其等不必然為運送人之受僱人）」負賠償責任之疑問，蓋倘若本條公約草案之意旨係為免除第 19 條(b)款草案可能暗示之船長或海員個人之賠償責任，即應相應地於第 20 條第 4 項草案單獨規定免除船長或海員之賠償責任。經討論後，工作小組乃於第 20 條第 4 項草案新增「船長或海員」之文字後核准了 WP.101 文件第 20 條草案之實質內容，並將其交給起草

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) when it had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on an employee of the carrier or of a maritime performing party.」

¹⁹³ UNCITRAL, A/CN.9/645, para 59.

小組處理¹⁹⁴，旋經 UNCITRAL¹⁹⁵及聯合國第 63 屆大會¹⁹⁶正式通過，而為下述鹿特丹規則第 19 條及第 20 條之規定，本文以下詳述之。

第二款 鹿特丹規則中海運履行輔助人賠償責任之現行規定

鹿特丹規則中之履行輔助人，係指運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付之義務者；海運履行輔助人則限於貨物自裝載港至卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人，內陸履行輔助人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方視為海運履行輔助人，因此傳統上被視為獨立履行輔助人之搬運公司、裝卸公司、倉庫經營人等，就其在港區內履行服務之期間，依鹿特丹規則前開規定即被視為海運履行輔助人¹⁹⁷，因此鹿特丹規則實質上擴張了海運履行輔助人之適用範圍，而鹿特丹規則對海運履行輔助人責任之建立，係與運送人責任相結合，主要包括二方面：

1. 鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定：「符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定之義務及賠償責任，且有權享有本公約對運送人規定之抗辯及賠償責任限制：(a)海運履行輔助人在一締約國為運送而收受或交付貨物，或在一締約國某一港口履行與貨物有關之各種活動；並且(b)造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於：(i)貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間內；(ii)貨物在海運履行輔助人掌管期間內；或(iii)海運履行輔助人參與履行運送契約所記載時間內之活動」¹⁹⁸，本條係以概括性規定將海運履行輔助人之義務、責任及

¹⁹⁴ Id, para 60.

¹⁹⁵ UNCITRAL, A/63/17, para 78、81.

¹⁹⁶ 聯合國大會文件, A/63/438, para 12.

¹⁹⁷ 王威,〈港口履約方與海運貨物控制權的行使〉,《廣西社會科學》,2009 年第 8 期,頁 78。

¹⁹⁸ 本條原文為：「A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if: (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was

責任限制，使其於責任期間內承擔與運送人相同之義務及賠償責任，但同時海運履行輔助人亦得享有鹿特丹規則中運送人之抗辯及賠償責任限制，以下分述之。

依上開規定，鹿特丹規則於責令海運履行輔助人負擔責任前，需符合二要件。首先，海運履行輔助人所為業務至少必須有部分係在締約國內執行，此觀鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定之「海運履行輔助人在一締約國為運送而收受或交付貨物，或在一締約國某一港口履行與貨物有關之各種活動」之文字即明，而由該條規定亦可知悉海運履行輔助人所執行之業務，不以在締約國為運送而收受或交付貨物者為限，亦包括在締約國某港口履行與貨物有關活動者，例如港區之倉儲管理人即為是例，是以依前述要件，將把純粹在締約國外執行業務之海運履行輔助人加以排除在外。其次，則係貨損必須係在下列其中之一時點發生：(1) 在貨物抵達裝載港後以迄離開卸載港前，至於何謂「抵達」或「離開」，以及港口之區域界限，則應視該國內國法相關規定而定；(2) 在海運履行輔助人掌管貨物期間內 (3) 在任何海運履行輔助人參與履行運送契約活動之期間。上述第二要件之目的，係在確保僅有符合海運履行輔助人定義者方有可能適用鹿特丹規則¹⁹⁹。

因此，內陸運送人，例如某家鐵路公司將貨物送至裝載港，其並非海運履行輔助人，因此並不受鹿特丹規則之約束。但是，倘若該鐵路公司係在裝載港港區內之倉庫收取貨物，並運送至船舶旁，則該鐵路公司即應視為海運履行輔助人。進而言之，倘該鐵路公司係在某港口收取貨物並經由鐵路運送至另一港口，則非海運履行輔助人。相反地，提供船隻供運送之船舶所有人即使僱傭他人負責將貨物自裝載港外運送至船舶旁，亦將被認定為海運履行輔助人²⁰⁰。

該條規定雖賦予託運人得對與其沒有直接契約關係之海運履行輔助人訴請賠償之權利，然而必須辨明的是，鹿特丹規則係針對「海運履行輔助人」而非「履行輔助人」創設應負擔之責任，但是運送人必須為「履行輔助人」所為承擔責任，

participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.」

¹⁹⁹ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 65.

²⁰⁰ Id.

無論其是否為「海運履行輔助人」²⁰¹。

而就海運履行輔助人之責任期間，鹿特丹規則並未設有具體規定，未來應有修法明文規定之必要。本文建議，在修法前可採取的解釋為，海運履行輔助人既然係負擔與運送人相同之責任與義務，並享有與運送人相同之抗辯權及責任限制，且鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定必須「造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間內」，海運履行輔助人方需承擔鹿特丹規則所規範之「運送人賠償責任」，由此觀之，海運履行輔助人負賠償責任之前提係運送人亦需負責賠償。因此，海運履行輔助人之責任期間究竟為何，應視運送人之責任期間而定。而運送人之責任期間，依鹿特丹規則第 12 條第 3 項規定，當事人固得於運送契約中加以明定，但是運送人之最低責任期間或稱強制責任期間，依同條規定，係自貨物開始裝載上船時起以迄貨物於卸載港完成卸貨時止，當事人之約定尚不得使運送人之責任期間小於上開期間。海運履行輔助人與運送人之責任期間既屬相同，則海運履行輔助人之責任期間至短應自貨物開始裝載上船時起以迄貨物於卸載港完成卸貨時止，至長則可自貨物進入裝載港起以迄貨物離開卸載港時。

2. 鹿特丹規則第 20 條規定：「對於貨物滅失、毀損或遲延交付，運送人及海運履行輔助人應負損害賠償責任者，其賠償責任為連帶責任，但僅限於本公約所規定之限額。(第一項)在不影響第 63 條規定之情況下，上述所有人之累計賠償責任不得超過本公約規定之賠償責任總限額。(第二項)」²⁰²，依前揭規定，海運履行輔助人與運送人於鹿特丹規則規定之範圍內負擔連帶賠償責任，該規定加強對貨方之保護，使貨方就海運履行輔助人掌管貨物或處置貨物時造成之貨損或遲延交付，得擇一向海運履行輔助人或運送人請求全部之損失。

綜上而論，依鹿特丹規則之規定，若貨損事件發生於海運履行輔助人之責任

²⁰¹ Id, at 64.

²⁰² 鹿特丹規則第 20 條規定原文為：「1.If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention. 2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.」

期間內，則其於責任期間內必須承擔與運送人相同之義務及賠償責任，但同時海運履行輔助人亦得享有鹿特丹規則中運送人之抗辯及賠償責任限制，二者之間並有連帶損害賠償責任²⁰³。

倘若運送人於不違反鹿特丹規則第 79 條第 1 項規定之前提下，承擔較鹿特丹規則賦予運送人更沈重的義務及賠償責任，除非海運履行輔助人明白地接受該額外的義務，否則海運履行輔助人並不需要負擔與運送人相同之責任²⁰⁴。

第三項 海運履行輔助人得援引運送人之抗辯事由

鹿特丹規則第 4 條規定²⁰⁵：

「本公約的規定，凡可為運送人提供抗辯或限制其賠償責任者，適用於以契約、侵權行為或其他理由為依據，就運送契約所涉貨物之滅失、毀損或遲延交付，或就違反本公約規定之其他義務，對下列人提起之司法程序或仲裁程序：

- (a) 運送人或海運履行輔助人；
- (b) 船長、海員或在船上履行服務的其他人；
- (c) 運送人或海運履行輔助人之受僱人。（第 1 項）

本公約之規定，凡可為託運人或單證託運人提供抗辯者，適用於以契約、侵

²⁰³ D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 67.

²⁰⁴ 鹿特丹規則第 19 條第 2 項規定原文為：「If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.」. D. Rhidian Thomas, supra note 62, at 66.

²⁰⁵ 鹿特丹規則第 4 條規定原文為：「1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against: (a) The carrier or a maritime performing party; (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or (c) Employees of the carrier or a maritime performing party. 2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.」

權行為或其他理由為依據，對託運人、單證託運人或其次承攬人、代理人或受僱人提起之司法程序或仲裁程序。（第2項）」

鹿特丹規則第4條第1項與海牙威士比規則第4條之1為相對應之類似規定，在習慣法上亦可找到相對應者，即喜馬拉雅條款。然而海牙威士比規則第4條之1第2項有著明顯的漏洞—其僅適用於從屬性履行輔助人即運送人之受僱人或代理人，而不及於獨立性履行輔助人，從而，貨方可藉由向運送人之獨立性履行輔助人求償，以規避海牙威士比規則第4條之1對運送人之保護²⁰⁶。

實務上的趨勢是藉由發展喜馬拉雅條款，使獨立性履行輔助人亦可主張運送契約之抗辯事由，亦即使獨立性履行輔助人可主張如同運送人之受僱人或代理人依海牙威士比規則第4條之1第2項所能主張之利益。這樣的規定涉及3個層面²⁰⁷：

1. 貨方同意只有運送人需對貨物之毀損或滅失負責。
2. 貨方同意，當有運送人以外之人需對貨物之毀損或滅失負責時，該責任之內容需與運送人在相同情形下之責任內容一致。
3. 為達這些目標，運送人視為這些人之代理人

鹿特丹規則第4條第1項重申並擴張了海牙威士比規則第4條之1第1項、第2項之範圍。從以下3點可看出擴張的部分²⁰⁸：

1. 不論貨方之索賠是向法院提出或經由仲裁程序，運送人均可主張契約之抗辯。
2. 運送人在面對貨方以契約以外之事由，例如侵權行為，來對運送人求償時，仍享有契約之抗辯。
3. 對於貨物因遲延交付而產生之索賠，運送人亦可主張。

儘管大多數的規範對象在海牙威士比規則時代已列入，然而，鹿特丹規則仍做出顯著的變更，例如並未明文排除獨立性履行輔助人適用運送人之抗辯事由，

²⁰⁶ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *supra* note 100, at 12.

²⁰⁷ *Id.*

²⁰⁸ *Id.*, at 13.

更有甚者，鹿特丹規則第4條第1項導入了全新的概念—海運履行輔助人，並使其也能主張運送人之抗辯事由。最後也是涵蓋最廣泛的是，本條項將運送人之抗辯事由擴及於「任何在船上提供服務之人」（any other person that performs services on board the ship），這包括了例如：獨立的船舶工程師及機械、設備或貨物的檢驗員等，以上這些人在面對貨方之貨物毀損、滅失、遲延交付之索賠時，均能享有運送人在鹿特丹規則中所能主張之抗辯²⁰⁹。

至於鹿特丹規則第4條第2項就無法在海牙威士比規則中找到相對應的類似規定了，不過這也是想當然爾，畢竟海牙威士比規則中根本沒有像鹿特丹規則第7章有關於「託運人對運送人所負擔之義務」的相關規定。鹿特丹規則第4條第2項的用意與上述同條第1項相同，只是情況恰好相反，目的在使託運人的代理人或受僱人等在面臨船方的索賠時，可主張託運人所能主張之一切抗辯²¹⁰。

第四項 海運履行輔助人之賠償責任限額

第一款 鹿特丹規則之單位責任限制規定

工作小組於審議期間已就草案下之運送人賠償責任之金錢限額進行了長時間辯論，討論過程中係以漢堡規則所載數字即「每件或每個其他貨運單位 835 個計算單位，或按照索賠或爭議所涉貨物的毛重計算，每公斤 2.5 個計算單位」作為臨時之決定²¹¹，以待與會者進一步討論定奪。最後之看法係「每件或每個其他貨運單位 875 個計算單位，或按照索賠或爭議所涉貨物的毛重計算，每公斤 3 個計算單位」，該金額數額之決定其實係另一折衷方案之一部分，這套方案包括公約草案中除該條草案之外的其他各個方面²¹²，並非參與工作小組審議之所有代表團都能對責任限額之數額達成共識。在討論最後折衷方案之過程中，既有要求設定更高限額之代表團，也有主張限額應更低之代表團。主張運送人之賠償責任限

²⁰⁹ Id.

²¹⁰ Id, at 14.

²¹¹ UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.101, at 42.

²¹² UNCITRAL, A/CN.645, para 197.

額過高者，表示如此高之限額既不合理也不實際，在商業上毫無必要，海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款²¹³所規定之限額從商業上來說已經足夠，鹿特丹規則草案目前規定的限額太高，令人難以接受，在某些國家中恐怕難以說服業界以及權力機構接受高於其可能預期之賠償責任限額，可能會妨礙有些國家對公約的批准，包括一些大的貿易經濟體²¹⁴。

但委員會內普遍強烈支持保留該限額，以免破壞已不易達成之折衷方案，許多代表團都力圖保留該折衷方案。事實上，要在某些國家贏得對鹿特丹規則草案之支持也是非常困難，因為國內利害關係人認為目前之賠償責任限額比其預期的要低。最後委員會仍不同意改變，因為如此一來將觸及工作小組談判達成之折衷方案根本內容²¹⁵。最後乃拍版定案通過下述之鹿特丹規則第 59 條規定。

鹿特丹規則第 59 條規定：「除第 60 條以及第 61 條第 1 款另有規定外，運送人對於違反本公約對其規定的義務所負賠償責任的限額，按照索賠或爭議所涉貨物的件數或其他貨運單位計算，每件或每個其他貨運單位 875 個計算單位，或按照索賠或爭議所涉貨物的毛重計算，每公斤 3 個計算單位，以兩者中較高限額為準，但貨物價值已由託運人申報且在契約事項中載明者，或運送人與託運人已另行約定高於本條所規定的賠償責任限額者，不在此限。(第 1 項) 貨物載於貨櫃、墊板或併裝貨物的類似裝運器具內，或載於車輛內運送者，契約事項中載列於此種裝運器具內或車輛內的貨物件數或貨運單位數，視為貨物件數或貨運單位數。未載列者，載於此種裝運器具內或車輛內的貨物視為一個貨運單位。(第 2 項) 本條述及的計算單位，是國際貨幣基金組織定義的特別提款權。本條述及的限額，須按照一國國家貨幣在判決日或裁決日，或在當事人約定日的幣值折算成該國貨幣。締約國為國際貨幣基金組織成員國者，該國貨幣對特別提款權的比價，須按照國際貨幣基金組織當日對其業務及交易實行的計價換算方法計算。締約國非國際貨幣基金組織成員國者，該國貨幣對特別提款權的比價，須按照該國確定

²¹³ 「除貨物之性質及價值，已經託運人於裝載前載明，並註明於載貨證券外，運送人或船舶對於貨物或與之有關之滅失或毀損責任，在任何情形下，應就每件或每單位不超過相當 666.67 計算單位，或按滅失或毀損貨物每公斤毛重不超過相當 2 計算單位，並以其中數額，較高者為限。」

²¹⁴ UNCITRAL, A/63/17, para 195-200.

²¹⁵ Id.

的方式計算。(第3項)」²¹⁶

因此，運送人於違反鹿特丹規則之義務時所生之損害賠償責任，不論貨物損害賠償請求權之基礎為侵權行為或契約上債務不履行責任，或是在任何訴訟或仲裁程序中²¹⁷，運送人均將受到鹿特丹規則第59條第1項單位責任之限制，除非

²¹⁶ 鹿特丹規則第59條規定原文為：「1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.」

²¹⁷ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 182. 鹿特丹規則第4條規定：「本公約的規定，凡可為運送人提供抗辯或限制其賠償責任者，適用於以契約、侵權行為或其他理由為依據，就運送契約所涉貨物之滅失、毀損或遲延交付，或就違反本公約規定之其他義務，對下列人提起之司法程序或仲裁程序：(a) 運送人或海運履行輔助人；(b) 船長、海員或在船上履行服務的其他人；(c) 運送人或海運履行輔助人之受僱人。(第1項)本公約之規定，凡可為託運人或單證託運人提供抗辯者，適用於以契約、侵權行為或其他理由為依據，對託運人、單證託運人或其契約人、代理人或受僱人提起之司法程序或仲裁程序。(第2項)(1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against: (a) The carrier or a maritime performing party; (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or (c) Employees of the carrier or a maritime performing party. 2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.)」

發生損害之貨物價值已由託運人申報且於契約載明，或運送人與託運人已另行約定高於前條所規定之賠償責任限額，後者之約定尚須依照鹿特丹規則第 3 條規定，以書面為之²¹⁸。

該條規定之責任限制，除因遲延所生損害及經濟上損失需依照鹿特丹規則第 60 條計算外，係以以下二方式計算之，第一種方式為以貨物包裝或其他貨運單位為計算標準，每包裝或每貨運單位計以 875 個計算單位；另一種方式則以貨物毛重計算，每公斤 3 個計算單位，以兩者方式中計算得出較高限額為準，因此任何包裝或貨運單位逾 291.7 公斤者，將會以貨物毛重計算責任限額。前述所稱「計算單位」則係指由國際貨幣基金（International Monetary Fund，下稱 IMF）所定義之特別提款權（Special Drawing Right，下稱 SDR）而言²¹⁹。

第二款 鹿特丹規則與海牙威士比規則中單位責任限制之差異

總體而言，鹿特丹規則與海牙威士比規則下之單位責任限制規定十分相近，但仍有數點差異：

1. 鹿特丹規則之單位責任限制額較高

海牙威士比規則之單位責任限制額為每件或每單位 666.67SDR 或每公斤 2SDR，鹿特丹規則分別增為 875SDR 與 3SDR，比海牙威士比規則每件單位責任限制額增加了 31.25%，每公斤單位責任限制額增加了 50%。鹿特丹規則中就每

²¹⁸ 鹿特丹規則第 3 條：「第 19 條第 2 款、第 23 條第 1 款至第 4 款、第 36 條第 1 款第(b)項、第(c)項及第(d)項、第 40 條第 4 款第(b)項、第 44 條、第 48 條第 3 款、第 51 條第 1 款第(b)項、第 59 條第 1 款、第 63 條、第 66 條、第 67 條第 2 款、第 75 條第 4 款以及第 80 條第 2 款及第 5 款述及的通知、確認、同意、約定、聲明及其他通信應當採用書面形式。經收發人同意的，可以為此目的使用電子通信。(The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.)」。

²¹⁹ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 182.

公斤單位責任限制之增加係經廣泛討論，於會議中雖有許多重要代表，包括中國大陸代表表示太高，德國及瑞典代表又表示太低，而不贊成，但終究還是在綜合考量平均國際貨物價值、避免運送人負擔過重之責任保險費，以及對於運費所可能造成之衝擊等因素後，達成共識。

2. 鹿特丹規則之單位責任限制適用範圍較廣

鹿特丹規則之單位責任限制原則上適用於各種違反該規則所生之各損害賠償請求，相對地，海牙威士比規則之單位責任限制則僅適用於「貨物之毀損、滅失」²²⁰。從鹿特丹規則第 59 條第 1 項中「運送人對於違反本公約對其規定之義務所負賠償責任限額」之文字觀之，鹿特丹規則之適用範圍顯然較廣，蓋其適用範圍除了「貨物之毀損、滅失」以外，亦包括運送人單純違反義務所造成之損害。於該條討論過程中，原本亦係採海牙威士比規則「貨物之毀損、滅失」之用詞，然而與會者有認為該用詞對於貨物交付錯誤（misdelivery）及錯報貨物訊息（misinformation）之場合是否得以適用有所疑義，且該用詞亦使得海牙規則及海牙威士比規則於適用上產生了不確定性及解釋上之歧異，為了使條文用詞更加清楚明瞭並確保上開二狀況亦有單位責任限制之適用，故乃決議將該條之用詞修正為「運送人對於違反本公約對其規定的義務所負賠償責任」，同時將運送人之交付貨物責任明定於鹿特丹規則第 11 條，以確保當運送人違反鹿特丹規則規定之交付義務時，其損害賠償責任亦有單位責任限制之適用²²¹。

此外，海牙威士比規則之單位責任限制是否得適用於因偏航而生之損害，過去於實務上亦有爭議，鹿特丹規則為了避免落入同樣爭執之窠臼，乃於第 24 條明白規定縱使發生偏航，運送人或海運履行輔助人仍得主張本規則所提供之任何抗辯或單位責任限制²²²。至於甲板運送是否得適用單位責任限制之問題，鹿特丹

²²⁰ 海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款規定，對於貨物或與之有關之滅失或毀損之責任，在任何情形下，應就每件或每單位不超過 10000 法郎之金額，或按滅失或毀損貨物每公斤毛重不超過相當 30 法郎之金額為限，並以其中較高者為限。1979 年議定書將法郎易為計算單位，規定每件或每單位不超過相當 666.67 計算單位，或每公斤毛重不超過相當 2 計算單位之數額，並以其中數額較高者為限。楊仁壽，海牙威士比規則釋義，第 247-248 頁。

²²¹ Yvonne Baatz & Charles Debbatista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, supra note 100, at 184.

²²² 鹿特丹規則第 24 條：「偏航根據準據法構成違反運送人義務者，此種偏航本身不得剝奪

規則於第 25 條明定，若運送人與託運人明確約定貨物應裝載於船艙內，卻將貨物裝載於甲板上，因而所造成任何滅失、毀損或遲延交付時，運送人即無權享有單位責任限制之利益²²³。

3. 鹿特丹規則之單位責任限制不及於對物訴訟

海牙威士比規則於第 4 條第 5 項規定「運送人與船舶對於貨物之毀損、滅失貨物不負責每件或每單位 666.67SDR 或貨物毛重每公斤 2SDR 以上之賠償」，與之相較，鹿特丹規則並未將「船舶」作為主張單位責任限制之主體，從而於鹿特丹規則中並無將單位責任限制擴張及於對物訴訟 (*in rem*)²²⁴。

4. 鹿特丹規則僅要求就貨物之「價值」載明即可免除單位責任限制之適用

依海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款²²⁵規定，倘貨物之「性質及價值」由託運人於裝運前宣布並記載於載貨證券上，即可規避適用單位責任限制之規定而全額取償。反之，鹿特丹規則第 59 條第 1 項僅要求就貨物之「價值」為載明即可，亦即縱使託運人僅就貨物「價值」而未就貨物「性質」為申報或載明於契約，

本公約為運送人或海運履行輔助人提供之任何抗辯或賠償責任限制，但第 61 條規定的情形除外。(When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.)」

²²³ 鹿特丹規則第 25 條第 5 項：「運送人與託運人明確約定貨物將裝載於船艙內者，如果貨物裝載於甲板造成任何滅失、毀損或者遲延交付，對於此種滅失、毀損或者遲延交付，運送人無權享有單位責任限制之利益。(If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.)」。

²²⁴ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *supra* note 100, at 186.

²²⁵ 海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款規定：「除貨物之性質與價值，已經託運人於裝載前聲明，並註明於載貨證券者外，運送人或船舶對於貨物或與之有關之滅失或毀損之責任，在任何情形下，應就每件或每單位不超過相當 666.67 計算單位，或按滅失或毀損貨物每公斤毛重不超過相當 2 計算單位，並以其中數額，較高者為限。(Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.)」

此時亦得排除單位責任限制之適用²²⁶。

茲有爭議者為，鹿特丹規則並未如海牙威士比規則於第 4 條第 5 項第 4 款明定託運人有故意虛偽申報貨物性質及價值之情事者，運送人及船舶對貨物或與之有關之滅失或毀損，均不負責任。而於該情況下，鹿特丹規則未加以規定，如何處理，即有討論必要。本文以為，由於鹿特丹規則欠缺如海牙威士比規則之上開明文規定，故於法理上僅能從基於法律不保障惡意之精神出發，類推適用上開規定解決之；倘載貨證券係由善意第三人所持有者，則運送人仍無法主張單位責任限制之保護，但由於託運人有虛報貨物價值情事，運送人應可依鹿特丹規則第 30 條第 1 項²²⁷及第 31 條第 2 項²²⁸規定，請求託運人賠償其因未能主張單位責任限制之保障而發生之損失。

第三款 貨物交付遲延所生經濟上損失之賠償責任限額

海牙威士比規則並未直接規定因貨物交付遲延所生經濟上損失得否主張單位責任限制，因此該疑問往往只能經由個案具體認定，事實上，海牙威士比規則就得否向運送人請求賠償所受經濟上損失亦有疑問存在²²⁹。

在 *The Limnos*²³⁰ 一案中即認為，倘若經濟上損失之產生係因違反海牙威士比

²²⁶ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *supra* note 100, at 186.

²²⁷ 鹿特丹規則第 30 條第 1 項規定：「對於運送人遭受的滅失或者毀損，如果運送人證明，此種滅失或毀損是由於違反本公約規定之託運人義務所造成，託運人應當負賠償責任。(The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.)」。

²²⁸ 鹿特丹規則第 31 條第 2 項規定：「運送人收到根據本條第 1 款提供之資訊時，應認為託運人已對資訊的準確性給予保證。託運人應當就此種資訊不準確所導致的滅失或毀損向運送人作出賠償。(Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.)」。

²²⁹ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *supra* note 100, at 189.

²³⁰ *The Limnos* [2008] 2 Lloyd's Rep 166. 轉引自 Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, *supra* note 100, at 189.

規則所賦予運送人之義務時，該損失或許可以請求賠償，例如當運送人違反海牙威士比規則規定之適航性義務而導致遲延之經濟上損失時，該項損失或可向運送人請求賠償。然而，事實上因為海牙威士比規則第4條第5項第1款有關主張單位責任限制之要件僅有提及「貨物毀損或滅失」，故倘貨物本身並無任何實體損害，則似不得主張單位責任限制；如果有一小部分之貨物受有實體損害，則運送人所得主張之單位責任限制僅限於該部分之貨損請求。在 *The Limnos* 一案中認為可能得向運送人請求賠償經濟上損失，毋寧說是基於個案認定結果。而在 *The Subro Valour*²³¹ 一案中亦系基於個案認定之立場而採取相同見解。實務上從未有具體判決認為究竟在何種情況下以及在何種範圍內，得向運送人請求經濟上損失之賠償，從而運送人是否得就貨物交付遲延所生經濟上損失主張單位責任限制，往往只能經由個案具體認定²³²。

鹿特丹規則之單位責任限制原則上適用於各種違反鹿特丹規則所生之各損害賠償請求，就貨物遲延之損失而言，鹿特丹規則於第60條明文規定：「除第61條第2款另有規定外，因遲延造成貨物滅失、毀損之賠償額，應依第22條計算，因遲延造成經濟損失之賠償責任限額，為遲交貨物應付運費之2.5倍。根據本條以及第59條第1項確定之賠償總額，不得超過所涉貨物全損時根據第59條第1項確定之限額。²³³」因此，託運人之經濟上損失係肇因於貨物交付遲延者，運送人之賠償責任限額，為遲交貨物應付運費之2.5倍，而所稱之經濟上損失，即遲延交付所造成的損失基本上可以分為三類：第一類係指貨物之實際毀損或滅失，例如水果蔬菜等易腐品之實際毀損或滅失；第二類是受貨人由於遲延交付貨物，導致貨物在預期交付時間及實際交付時間之間，因市場價值下降而蒙受之經濟損失；第三類是受貨人蒙受之純經濟損失，例如由於某個重要機器零件交付遲

²³¹ *The Subro Valour* [1995] 1 Lloyd's Rep 509. 轉引自 Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *Supra* note 100, at 189.

²³² Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *Supra* note 100, at 189.

²³³ 鹿特丹規則第61條規定：「Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.」

延而造成工業設備無法運轉所生之損害²³⁴，然而前開三者是否均有鹿特丹規則第 60 條之適用，即有辨明之必要。

依工作小組起草之討論過程觀之，工作小組認為貨物遲延造成的上開第一類損失顯然不屬於第 60 條之適用範圍，因為鹿特丹規則於第 22 條關於貨物實際滅失賠償額計算之各項條文已涵蓋了該類損失²³⁵；而第三類損失即純經濟損失則顯然屬於第 60 條之範圍。但關於第二類損失即貨物市場價值之損失，依鹿特丹規則之條文並無法明確知悉是否應包含在第 60 條之適用範圍內，工作小組乃同意有必要指出第 60 條規定只涉及純經濟上損失，而貨物市場價值之下降應係由鹿特丹規則第 22 條所涵蓋之損失²³⁶。

至於運送人是否已實際收取運費，並不影響本條責任限制之計算，託運人是否「應負」運費方為重點。倘若在特定情況下運送人已喪失收取運費之權利，則此時運送人須負擔之遲延損失責任限制額即為 0 元，亦即運送人無庸負擔賠償之責。倘若託運人一併請求貨物毀損滅失以及因遲延所生經濟上損失之損害賠償，則運送人就該請求之責任限制應依第 59 條計算²³⁷。

²³⁴ UNCITRAL, A/CN.9/616, para 183.

²³⁵ 鹿特丹規則第 22 條規定：「除第 59 條另有規定外，運送人對貨物毀損或滅失應支付之賠償額，應參照貨物依第 43 條確定之交貨地及交貨時間之價值計算。(第 1 項) 貨物價值應依商品交易價格確定，無此種價格，應依其市場價格確定，既無商品交易價格又無市場價格者，參照交貨地同種類及同品質貨物之通常價值確定。(第 2 項) 貨物發生毀損或滅失者，運送人對超出本條第 1 款及第 2 款所規定之賠償額不負任何賠償責任，除非運送人與託運人在第 16 章之限度內約定賠償額之不同計算方法。(第 3 項)」(1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43. 2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery. 3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.)

²³⁶ UNCITRAL, A/CN.9/616, para 183-184.

²³⁷ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *Supra* note 100, at 188-189.

第四款 單位責任限制利益之喪失

鹿特丹規則第 61 條規定：「若索賠人證明，違反本公約規定之運送人義務所造成之損失，係由於聲稱有權限制賠償責任者本人故意造成此種損失之作為或不作為所導致，或係明知可能產生此種損失而輕率地作為或不作為所導致，則運送人或第 18 條述及之人，無權根據第 59 條規定或依運送契約約定享有限制賠償責任之利益（第 1 項）。若索賠人證明，遲延交付係由於聲稱有權限制賠償責任者本人故意造成遲延損失之作為或不作為所導致，或係明知可能產生此種損失而輕率地作為或不作為所導致，則運送人或第 18 條述及之人，無權根據第 60 條之規定享有限制賠償責任之利益（第二項）。」²³⁸

索賠人突破單位責任限制抗辯之方法如前開規定，其適用於運送人以及鹿特丹規則第 18 條所述及之人²³⁹，包含海運履行輔助人在內。為了使享有單位責任限制權利者喪失該等權利，索賠人依該條規定必須證明下列事項：其一為，造成貨損之行為係主張責任限制權利者本人所為之；其二為，主張責任限制權利者本

²³⁸ 鹿特丹規則第 61 條規定原文為：「1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.」

²³⁹ 鹿特丹規則第 18 條規定：「下列人之作為或不作為違反本公約對運送人規定之義務者，運送人應負賠償責任：

(a) 任何履行輔助人；
(b) 船長或者海員；
(c) 運送人或履行輔助人之受雇人或代理人；或
(d) 履行或承諾履行運送契約規定之運送人義務之其他任何人，但以該人按照運送人請求或在運送人之監督或者控制下直接或者間接地作為為限。(The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of: (a) Any performing party; (b) The master or crew of the ship; (c) Employees of the carrier or a performing party; or (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.)」

人對於造成貨損之行為有故意或重大過失。

第 61 條規定之要件同時適用於鹿特丹規則第 59 條規定之單位責任限制，或運送契約當事人自行約定之責任限制。惟應注意者為，鹿特丹規則第 59 條規定雖允許運送契約當事人可自行約定較高之責任限額，但其並未允許運送契約當事人作出異於鹿特丹規則第 61 條規定之約定，亦即不論運送契約當事人設定了較第 61 條困難或簡單之舉證要件，該等約定均屬無效²⁴⁰。

第五款 鹿特丹規則之單位責任限制制度將對海運履行輔助人

產生衝擊

鹿特丹規則第 59 條與以往之國際法有很大不同，因為賠償責任限額現在適用於對運送人提起之所有訴訟，而不僅僅針對貨物毀損或滅失請求賠償之訴訟。鹿特丹規則第 59 條規定之「運送人對違反其義務所負之賠償責任」等詞將適用於對運送人提起之侵權行為訴訟。本文以為此乃一大變化，將會使託運人處於較為不利之地位。例如，倘若運送人因疏忽而向海關提供了錯誤單據，導致託運人受到高額罰款或其他處罰，則因鹿特丹規則第 59 條規定之故，運送人仍只承擔有限之賠償責任，而不論貨物是否有何毀損或滅失。

此外，鹿特丹規則亦將單位責任限額從漢堡規則規定之數額增加到「每件或每個其他貨運單位 875 個計算單位，或每公斤 3 個計算單位」，如此將產生一個問題：鹿特丹規則並非單純之海上運送公約，其適用範圍原則上為「戶到戶」亦即自貨物之收受時起迄貨物之交付為止，而與海牙威士比規則之「鈎到鈎」及漢堡規則之「港到港」有根本性之不同，因此鹿特丹規則之單位責任限制將同時適用於海上運送階段及陸上運送階段。而由於海牙威士比規則僅適用於海上運送階段，從而海牙威士比規則之單位責任限制亦僅適用於海上運送階段，發生於其他運送階段之貨損問題則交由其他國際公約及內國法處理。鹿特丹規則第 59 條規定之責任限制數額與其他非海事公約或內國法相較，差異難謂不大，例如我國公

²⁴⁰ Yvonne Baatz & Charles Debattista & Filippo Lorenzon & Andrew Serdy & Hilton Staniland & Michael Tsimplis, *Supra* note 100, at 190.

路法第 64 條規定：「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。(第 1 項) 前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。(第 2 項)」，其每件貨物之賠償額限制為新台幣 3000 元，鹿特丹規則第 59 條規定之 875 計算單位換算新台幣大約為 40781 元²⁴¹，相差約 13.5 倍，是以倘我國公路運送人被視為鹿特丹規則下之海運履行輔助人，則原本其得就每件貨物主張新台幣 3000 元之單位責任限制，然而倘適用鹿特丹規則第 59 條計算，其單位責任限制數額將大幅提高約 13.5 倍，如此一來，其相關保險費用之支出將顯著提高，除大幅衝擊我國國內之公路運送業者以及可能被歸類為海運履行輔助人之業者外，其連鎖效應為提高貨運成本而使得商品售價提高，並最終導致消費者生活品質之下降，因此鹿特丹規則第 59 條規定是否妥適以及我國是否應全盤接受，實仍有疑問。

總結上述，鹿特丹規則第 59 條規定之用詞恐將產生預料外之糾紛，其單位責任限制之範圍亦有問題存在。或可將鹿特丹規則中「對於違反本公約對其規定的義務所負賠償責任」一語，參考海牙威士比規則第 4 條之 1 規定，改為「按照本公約所負賠償責任」以限縮鹿特丹規則第 59 條之適用範圍，應係較為可行之作法。此外，本文亦建議鹿特丹規則需要增列相關規定，以規範在貨物毀損、滅失發生地無法確定之情況下，多式運送契約中各階段運送人是否均應一體適用第 59 條規定之單位責任限制數額。

²⁴¹ 依 2011 年 8 月 21 日 IMF 網站(網址：http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx) 公布之 SDR 匯率為 1SDR：1.60717 美金。同年月日美金、新台幣匯率約為 1：29 元。故計算式為：875 X 1.60717 X 29=40781 (小數點略過不計)。

第五節 小結

隨著海上貨物運送的加速發展以及航運實務加強分工，除運送人外，其他實際參與海上貨物運送過程且履行或承諾履行運送人基於運送契約之義務者，逐漸與運送人並駕齊驅而成為海上貨物運送流程中非常重要的當事人，其存在一方面促進了海上貨物運送業之發展，同時也使得海上貨物運送過程中之法律關係變得益加錯綜複雜。海運履行輔助人係鹿特丹規則為就海運實務發展出之「戶到戶」運送而引入之概念，是在「實際運送人」之基礎上演變而來，雖然從功能及定義上著眼，實際運送人可視為海運履行輔助人之一種，但在範圍及權利、義務等各面向看來，實際運送人與海運履行輔助人仍有相當差異，例如，海運履行輔助人之定義要較為明確且其涵蓋的主體更為廣泛；再者，海運履行輔助人必須對其次承攬人及其代理人負責，反之實際運送人並不存在對前開人等負責之問題。

綜上，鹿特丹規則明確地定義海運履行輔助人的定位及權利義務關係，一方面平衡及維護海運履行輔助人之權益，在一定範圍內解決海運履行輔助人妾身未明的民事法律地位及求償問題，使海運履行輔助人利益獲得了保護；另一方面也使託運人得依據鹿特丹規則直接對海運履行輔助人基於運送契約提起訴訟，請求海運履行輔助人與運送人連帶賠償其損失，海運履行輔助人則可援引運送人所得主張之相關抗辯。

支持鹿特丹規則海運履行輔助人之設計者認為，此為擴大延伸適用海運履行輔助人制度，有利於國際間運送法最大限度的統一，且可透過該制度消弭各國之法制差異，使幾十年來喜馬拉雅條款在各國法中不同之接受程度與態樣，可藉由鹿特丹規則之統一規範而趨於一致²⁴²。就此而言，鹿特丹規則對於解決海運履行輔助人在實務上紛擾已久之爭議可謂貢獻良多。

然而鹿特丹規則在釐清海運履行輔助人責任的同時，亦加重了海運履行輔助人之營運成本。有認為鹿特丹規則雖然看似平衡了託運人與運送人之利益，但是細繹條文內容後不難發現，鹿特丹規則仍有保護託運人之傾向，甚至較漢堡規則猶有過之，例如使海運履行輔助人與運送人負擔連帶賠償責任者是。依鹿特丹規

²⁴² 柯澤東，同前揭註6，頁272-273。

則之設計，運送人與海運履行輔助人責任既然係等同視之，則運送人之責任愈重，海運履行輔助人之責任也愈大；運送人之利益愈小，海運履行輔助人之利益亦愈小。因此，運送人法律上所應承受之責任愈大、期間愈長，海運履行輔助人亦同受其累。是以海運履行輔助人在鹿特丹規則下既然有可能加重其責任，無形中自然會加重企業經營者之營運成本，蓋企業主為避免遭受加重之損失，自須尋求責任保險或契約安排等以分散風險²⁴³。



²⁴³ 同前註。



第四章 比較與建議

第一節 鹿特丹規則與我國法關於履行輔助人規定之比較

我國海商法係以海牙規則及海牙威士比規則為藍本修訂而成，相較於鹿特丹規則，除有關控制權、電子單據等新興規範均付之闕如外，就履行輔助人之規範密度亦較為鬆散，本文就我國法與鹿特丹規則間有關海運履行輔助人制度之差異，整理列表如下：

	我國法	鹿特丹規則
履行輔助人之定義	海商法第 76 條第 1 項規定：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。」	鹿特丹規則第 1 條第 6 項規定，履行輔助人係指運送人以外，履行或承諾履行運送人在運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付之義務之人，而以該人直接或間接在運送人之要求、監督或控制下行事為限。但不包括運送人之職員，及不由運送人，而由託運人、單證託運人、控制方或受貨人直接或間接委託之人。
海運履行輔助人之定義	海商法第 76 條第 2 項規定：「...從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者...」。	鹿特丹規則第 1 條第 7 項規定，海運履行輔助人係指凡從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。
託運人可否對海	海運履行輔助人並非運送	依鹿特丹規則第 19 條第 1 項規

運履行輔助人主張運送契約上之債務不履行損害賠償責任	契約當事人，不負運送契約上之債務不履行損害賠償責任。	定，託運人可對海運履行輔助人主張運送契約上之債務不履行損害賠償責任。
與運送人之責任分擔	與運送人間為不真正連帶債務關係。	依鹿特丹規則第 20 條規定，對於貨物滅失、毀損或遲延交付，運送人及海運履行輔助人應負損害賠償責任者，其賠償責任為連帶責任。
海運履行輔助人之義務	並未承擔運送人之義務及賠償責任。	依鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定，在符合一定前提下，海運履行輔助人必須承擔鹿特丹規則對運送人規定之義務及賠償責任。
海運履行輔助人之抗辯	依海商法第 76 條第 2 項規定得援引運送人對託運人或第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定。	依鹿特丹規則第 19 條第 1 項規定，海運履行輔助人有權享有本公約對運送人規定之抗辯及賠償責任限制。
是否受運送人與託運人約定之較不利條件之拘束	我國法並未明文規定，然依契約相對性原則，海運履行輔助人應不受運送人與託運人約定之較不利條件之拘束。	倘若運送人於不違反鹿特丹規則第 79 條第 1 項規定之前提下，承擔較鹿特丹規則賦予運送人更沈重的義務及賠償責任，除非海運履行輔助人明白地接受該額外的義務，否則海運履行輔助人並不需要負擔與運送人相同之責任。
責任限額規定	依海商法第 70 條第 2 項規定，除貨物之性質及價值	依鹿特丹規則第 59 條第 1 項規定，運送人對於違反本公約對其

	<p>於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權 666.67 單位或每公斤特別提款權 2 單位計算所得之金額，兩者較高者為限。</p>	<p>規定的義務所負賠償責任的限額，以每件或每個貨運單位 875 個計算單位，或每公斤 3 個計算單位，以兩者中較高限額為準，但貨物價值已由託運人申報且在契約事項中載明者，或運送人與託運人已另行約定高於本條所規定的賠償責任限額者，不在此限。</p>
--	---	--

第二節 對於我國未來修法之建議

我國海商法在海運履行輔助人方面，若參酌鹿特丹規則之相關規定，或可從以下數點考慮修法之方向：

1. 就海運履行輔助人責任基礎而言，可有使其負擔與運送人責任相同或相異（即較重或較輕）等不同選擇。倘使海運履行輔助人負擔與運送人相同之責任，則有可能構成對受貨人貨損求償之不利，蓋此時受貨人雖得直接向海運履行輔助人請求損害賠償，但同時海運履行輔助人亦得援引運送人之抗辯事由。此外，受貨人並未與海運履行輔助人締結運送契約，若使海運履行輔助人得援引運送契約之抗辯，就此點而言，則對受貨人較為不利²⁴⁴。我國海商法第 76 條第 2 項係採與運送人相同抗辯制度，鹿特丹規則亦同，然而鹿特丹規則並非採取我國海商法第 76 條類似喜馬拉雅條款之模式，而係直接明文規定海運履行輔助人與運送人之權利、義務均屬相同，且二者互負連帶損害賠償責任，對受貨人之保障可謂有相當之衡平。

2. 就海運履行輔助人之範圍認定而言，則應考量除了包括運送人之代理人或受僱人外，亦將獨立性履行輔助人包括在內。若將獨立性履行輔助人排除在外，則理論上固然較為正確，蓋運送人與其代理人或受僱人間有僱傭關係存在，運送

²⁴⁴ 柯澤東，同前揭註 6，頁 137。

人有選任、監督及指揮渠等之法律依據，但對同為海上貨物運送不可或缺之獨立性履行輔助人則恐失之不公。反之，若將獨立性履行輔助人包括在內，一體適用，則顯然較開放平等，蓋實務上對於運送人是否有機會挑選履行輔助人或為指揮監督，以盡注意義務，舉證上頗為困難與複雜²⁴⁵。我國海商法第 76 條第 2 項規定：「對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之」係採將獨立性履行輔助人一體適用之立法例。鹿特丹規則中之履行輔助人，係指運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付之義務者；海運履行輔助人則限於貨物自裝載港至卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人，內陸履行輔助人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方視為海運履行輔助人，因此傳統上被視為獨立履行輔助人之搬運公司、裝卸公司、倉庫經營人等，就其在港區內履行服務之期間，依鹿特丹規則前開規定即被視為海運履行輔助人。

本文試擬我國海商法與海運履行輔助人相關規定之修正條文，列表如下：

修正條文	現行條文	說明
<p>第 38 條</p> <p>本法稱貨物運送契約者，謂運送人收取運費，承諾將貨物從一地運至另一地之契約。前項契約係就海上運送作出約定，且得對海上運送以外之其他運送方式作出約定。</p> <p>貨物運送契約為下列二種：</p> <p>一、以件貨之運送為目的者。</p>	<p>第 38 條</p> <p>貨物運送契約為下列二種：</p> <p>一、以件貨之運送為目的者。</p> <p>二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。</p>	<p>一、現行條文未修正，列為第 2 項。</p> <p>二、為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則第 1 條第 1 項之規定，增列第 1 項。</p>

²⁴⁵ 同前註，頁 138。

<p>二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。</p>		
<p>第 2 條之 1</p> <p>本法稱履行輔助人者，謂運送人以外，直接或間接受運送人要求、監督或控制，且履行或承諾履行運送人在貨物運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付之義務之人。</p> <p>履行輔助人不包括由託運人、單證託運人、控制方或受貨人直接或間接委託之人。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則第 1 條第 6 項之規定，增列本條。</p>
<p>第 2 條之 2</p> <p>本法稱海運履行輔助人者，謂從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間，履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。</p> <p>內陸運送人在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時，方為海運履行輔助人。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則第 1 條第 7 項之規定，增列本條。</p>
<p>第 76 條</p> <p>運送契約所涉貨物</p>	<p>第 76 條</p> <p>本節有關運送人因</p>	<p>為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則</p>

<p>之滅失、毀損或遲到，或就違反本法規定之其他義務，運送人得主張之抗辯及責任限制之規定，適用於因契約、侵權行為為依據，下列之人亦得主張，但因故意或重大過失所致者，不在此限：</p> <p>一、運送人或海運履行輔助人；</p> <p>二、船長、海員或其他在船上履行服務之人；</p> <p>三、運送人或海運履行輔助人之受僱人。</p> <p>本法之規定，凡可為託運人或單證託運人提供抗辯者，適用於以契約、侵權行為或其他理由為依據，對託運人、單證託運人或其次承攬人、代理人或受僱人提起之司法程序或仲裁程序。</p>	<p>貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。</p> <p>前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。</p>	<p>第 4 條之規定，修正本條。</p>
<p>第 76 條之 1</p> <p>貨物之毀損、滅失或遲到，符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本法對運送人規定之義務及賠償責任，且有權享有本法對運送人規定之抗辯及責任限制：</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則第 19 條第 1 項、第 2 項之規定，增列本條。</p>

<p>一、海運履行輔助人在我國為運送而收受貨物或在我國交付貨物，或在我國港口履行與貨物有關的各種活動；並且</p> <p>二、造成滅失、毀損或遲延交付的事件發生在下列各目之一：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 貨物到達裝載港至貨物離開卸載港的期間內。 2. 貨物在海運履行輔助人掌管期間內。 3. 海運履行輔助人參與履行運送契約所載活動的其他時間內。 <p>運送人與託運人約定在本法所定義務範圍外承擔義務者，或約定其賠償責任限額高於本法所定限額者，除經海運履行輔助人明示同意承擔在本法所定義務範圍外之義務或更高限額外，海運履行輔助人不受該約定之拘束。</p>		
<p>第 76 條 之 2</p> <p>對於貨物滅失、毀損或遲到，運送人及海運履行輔助人應負連帶賠償責任，但不超過本法所規</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為規範涉及多式運送之實務，爰參考鹿特丹規則第 20 條第 1 項之規定，增列本條。</p>

定之限額。		
-------	--	--

綜上所述，鹿特丹規則明確地定義海運履行輔助人之定位及權利義務關係，一方面平衡及維護海運履行輔助人之權益，在一定範圍內解決海運履行輔助人妾身未明之民事法律地位及求償問題，使海運履行輔助人利益獲得了保護；另一方面也使託運人得依據鹿特丹規則直接對海運履行輔助人基於運送契約提起訴訟，請求海運履行輔助人與運送人連帶賠償其損失，海運履行輔助人則可援引運送人所得主張之相關抗辯。

支持鹿特丹規則「海運履行輔助人」之設計者認為，此為擴大延伸適用海運履行輔助人制度，有利於運送人國際範圍內最大限度的統一，且可透過該制度之趨於統一化消弭各國之法制差異，則幾十年來「喜馬拉雅條款」在各國法中不同之接受程度與態樣，可藉由鹿特丹規則加以統一規範使其趨於一致。因此，鹿特丹規則對於解決海運履行輔助人在實務上紛擾已久之爭議可謂貢獻良多。

本文於剖析鹿特丹規則海運履行輔助人相關規定後，亦秉持相同看法，認為我國立法機關未來研議修改海商法時，宜參考前述鹿特丹規則而繼受海運履行輔助人之概念，以明確其法律地位。

第五章 結論

茲將本文之主要內容總結如下：

一、海運履行輔助人之重要性與日俱增

隨著現代海上貨物運送的發展，航運界的分工益加精細化，今日之海上貨物運送已非運送人所可獨立完成，訂立運送契約之運送人與實際履行運送任務者相分離之現象也越來越普遍，而隨國際貿易之發展與貨櫃運送之延伸，海運服務項目與空間均大幅擴張，行業益形複雜化。目前海運實務中，屢見運送人承攬貨物之運送並與貨方訂立海上貨物運送契約，其後將貨物運送全部或部分交給他人完成，亦即海上貨物運送之收受、裝載、卸載以及交付之過程中，並非如往日僅由運送人僱用之船長以及海員輔助運送即可成行，更需要海運相關之週邊產業，諸如駁船業、裝卸業、倉儲業以及物流業者等配合，方能迅速且有效率地完成現代化的海上貨物運送。於前開情況下，儘管只有運送人以及託運人為運送契約之當事人，但參與整個海上貨物運送過程之當事人卻早已超出前述二者之範疇。

二、海運履行輔助人曾面臨之法律難題

實務上貨方於貨物發生毀損、滅失或遲到時之損害賠償請求，往往並非對運送契約之當事人提起，而係對參與運送之人直接訴請賠償，亦即運送人之受僱人、代理人或獨立次承攬人等履行輔助人，於此情況下，該針對履行輔助人之直接索賠有理由與否之關鍵性因素，即係該請求所應適用之法律規定為何。

在大多數國家之法律體系下，針對履行輔助人直接索賠之請求權基礎應為侵權行為之損害賠償請求權，蓋基於契約相對性原則，針對非契約當事人係禁止依據契約而為契約上之請求，當然，仍有部分國家之法律體系設有例外之規定。惟無論如何，其結果皆為相同：請求權人擁有並存之二權利，其可選擇依據契約向

締約運送人索賠，或選擇依據侵權行為或例外依契約向運送契約下履行締約運送人部分義務之履行輔助人索賠。關於海上貨物履行輔助人之法律問題在於：是否可以適度放寬契約相對性原則，使得貨主既得對履行輔助人直接索賠，而履行輔助人亦可援引契約上之免責或責任限制條款？

三、鹿特丹規則中海運履行輔助人之定義、責任與抗辯

在現代海上貨物運送之場合，實際運送階段往往並非僅由運送人所獨力完成，而仍有轉與其他履行輔助人締結委任契約或僱傭契約之可能，如此一來，貨主與運送人之履行輔助人間並無直接之契約關係，履行輔助人僅與運送人締結契約關係。因此，為避免貨主以履行輔助人必須為貨損負過失責任為由請求侵權行為損害賠償，而造成規避運送人與貨主所締結契約中約定之免責或責任限制條款之結果，故有以契約條款填補該漏洞之方法，例如在載貨證券中置入喜馬拉雅條款，該條款之主要內容係規定運送人之免責或限制責任規定，運送人之履行輔助人亦可主張之。

2008年12月11日，第63屆聯合國大會第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」，並於2009年9月23日在荷蘭鹿特丹舉行開放供簽署儀式，同時建議將該公約之規範內容稱為「鹿特丹規則」。鹿特丹規則將參與履行海上貨物運送階段運送人義務之海運履行輔助人一併納入鹿特丹規則之規範內，為海運履行輔助人建立了實質之損害賠償責任制度，並且規定海運履行輔助人與運送人間之連帶損害賠償責任，突破往昔囿於契約相對性原則而屢見貨方無法對海運履行輔助人行使債務不履行損害賠償請求權之窘境，同時也賦予海運履行輔助人得行使運送人之抗辯權。

（一）鹿特丹規則中海運履行輔助人之定義

鹿特丹規則中之海運履行輔助人係指凡從貨物到達裝載港至貨物離開卸載港期間履行或承諾履行運送人義務之履行輔助人。而所稱履行輔助人，係指運送人以外，履行或承諾履行運送人在運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、

運送、保管、卸載或交付之義務之人，而以該人直接或間接在運送人之要求、監督或控制下行事為限。履行輔助人可能包含代理人、獨立性履行輔助人及次承攬人等與運送人締結契約而使該等人負責提供運送人部分甚至全部之功能。運送契約不論是以戶對戶或港對港之基礎下所締結，運送人所應負擔之責任皆可委由代理人或獨立性履行輔助人等人進行，例如貨物之收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、卸載或交付等，但是該等他人並不包括運送人之職員，因為鹿特丹規則第1條第6項第1款就履行輔助人之定義既然係「運送人以外之人」，而運送人之職員並非「運送人以外之人」，故其自非該款所稱之履行輔助人。此外，依鹿特丹規則第6項第2款規定，「履行輔助人」不包括不由運送人，而由託運人、單證託運人、控制方或受貨人直接或間接委託之人。

另外，內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全在港區範圍內之服務時方為海運履行輔助人，包括港口營運人、裝卸業者、倉庫管理人、港區內運輸者、駁船營運人，以及當運送人將運送契約轉包時，負責海上部分的運送人。至於內陸運送人則只有當其履行或承諾履行其在港區內之服務時，才會被歸類為海運履行輔助人。內陸運送人如果只是將貨物自內陸之收貨地運送至裝載港，或將貨物自卸載港運送至內陸交貨地，就非屬海運履行輔助人。對於其他服務提供者例如倉庫管理人等，亦需符合上述限制（即於港區內履行服務），方可歸類為海運履行輔助人，因此鹿特丹規則實質上擴張了海運履行輔助人之適用範圍。

（二） 鹿特丹規則中海運履行輔助人之責任與抗辯事由

鹿特丹規則對海運履行輔助人之責任與得行使之抗辯事由，係與運送人責任相結合，主要包括以下三方面：

1. 海運履行輔助人得行使之抗辯事由

鹿特丹規則第4條第1項規定：「本公約的規定，凡可為運送人提供抗辯或限制其賠償責任者，適用於以契約、侵權行為或其他理由為依據，就運送契約所涉貨物之滅失、毀損或遲延交付，或就違反本公約規定之其他義務，對下列人提起之司法程序或仲裁程序：(a)運送人或海運履行輔助人；(b) 船長、海員或在船

上履行服務的其他人；(c) 運送人或海運履行輔助人之受僱人。」鹿特丹規則第4條第1項與海牙威士比規則第4條之1為相對應之類似規定，在習慣法上亦可找到相對應者，即喜馬拉雅條款。然而海牙威士比規則第4條之1第2項有著明顯的漏洞—其僅適用於從屬性履行輔助人即運送人之受僱人或代理人，而不及於獨立性履行輔助人，因此貨方可藉由向運送人之獨立性履行輔助人求償，以規避海牙威士比規則第4條之1對運送人之保護。實務上的趨勢是藉由喜馬拉雅條款之訂定，使獨立性履行輔助人亦可主張運送契約之抗辯事由，亦即使獨立性履行輔助人可主張如同運送人之受僱人或代理人依海牙威士比規則第4條之1第2項所能主張之利益。

儘管大多數的規範對象在海牙威士比規則時代已列入，然而，鹿特丹規則仍有顯著的變革，例如並未明文排除獨立性履行輔助人適用運送人之抗辯事由。更有甚者，鹿特丹規則第4條第1項導入了全新的概念—明文提出海運履行輔助人之概念，並使其也能主張運送人之抗辯事由。最後也是涵蓋最廣泛的是，本條項將運送人之抗辯事由擴張適用於「在船上提供服務之人」，這包括了例如：獨立履行服務的船舶工程師及機械、設備或貨物的檢驗員等，以上這些人在面對貨方之貨物毀損、滅失、遲延交付之索賠時，均能享受運送人在鹿特丹規則中所能主張之抗辯。

2. 海運履行輔助人之責任內涵

鹿特丹規則第19條第1項規定：「符合下列條件者，海運履行輔助人必須承擔本公約對運送人規定之義務及賠償責任，且有權享有本公約對運送人規定之抗辯及賠償責任限制：(a)海運履行輔助人在一締約國為運送而收受或交付貨物，或在一締約國某一港口履行與貨物有關之各種活動；並且(b)造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於：(i)貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間內；(ii)貨物在海運履行輔助人掌管期間內；或(iii)海運履行輔助人參與履行運送契約所記載時間內之活動」，本條係以概括性規使海運履行輔助人於責任期間內承擔與運送人相同之義務及賠償責任，但同時海運履行輔助人亦得享有鹿特丹規則中運送人之抗辯及賠償責任限制。

3. 海運履行輔助人與運送人負連帶責任

鹿特丹規則第 20 條規定：「對於貨物滅失、毀損或遲延交付，運送人及海運履行輔助人應負損害賠償責任者，其賠償責任為連帶責任，但僅限於本公約所規定之限額。(第 1 項)在不影響第 63 條規定之情況下，上述所有人之累計賠償責任不得超過本公約規定之賠償責任總限額。(第 2 項)」，依前揭規定，海運履行輔助人與運送人於鹿特丹規則規定之範圍內負擔連帶賠償責任，該規定加強對貨方之保護，使貨方就海運履行輔助人掌管貨物或處置貨物時造成之貨損或遲延交付，得擇一向海運履行輔助人或運送人請求全部之損失。

因此，依鹿特丹規則之規定，若貨損事件發生於海運履行輔助人之責任期間內，則其於責任期間內必須承擔與運送人相同之義務及賠償責任，但同時海運履行輔助人亦得享有鹿特丹規則中運送人之抗辯及賠償責任限制，二者之間並負連帶責任。運送人於不違反鹿特丹規則第 79 條第 1 項規定²⁴⁶之前提下，若承擔較鹿特丹規則所訂更沈重的義務及賠償責任，除非海運履行輔助人明白地接受該額外的義務，否則海運履行輔助人並不需要負擔與運送人相同之責任。

4. 海運履行輔助人之賠償責任限額

鹿特丹規則於第 59 條第 1 項規定，運送人對於違反本公約對其規定的義務所負賠償責任的限額，按照索賠或爭議所涉貨物的件數或其他貨運單位計算，每件或每個其他貨運單位 875 個計算單位，或按照索賠或爭議所涉貨物的毛重計算，每公斤 3 個計算單位，以兩者中較高限額為準，但貨物價值已由託運人申報且在契約事項中載明者，或運送人與託運人已另行約定高於本條所規定的賠償責任限額者，不在此限。因此，運送人於違反鹿特丹規則之義務時所生之損害賠償責任，不論貨物損害賠償請求權之基礎為侵權行為或契約上債務不履行責任，或

²⁴⁶ 鹿特丹規則第 79 條第 1 項：「除非本公約另有規定，運送契約中的條款有下列情形之一者無效：

- (a) 直接或間接排除或限制運送人或海運履行輔助人在本公約下所承擔的義務；
- (b) 直接或間接排除或限制運送人或海運履行輔助人對違反本公約義務所負之賠償責任；
- (c) 將貨物的保險利益轉讓給運送人或第 18 條述及之人。」。

是在任何訴訟或仲裁程序中，運送人均將受到鹿特丹規則第 59 條第 1 項單位責任之限制，除非發生損害之貨物價值已由託運人申報且於契約載明，或運送人與託運人已另行約定高於前條所規定之賠償責任限額，後者之約定尚須依照鹿特丹規則第 3 條²⁴⁷規定，以書面為之。該條規定之責任限制，除因遲延所生損害及經濟上損失需依照鹿特丹規則第 60 條計算外，係以以下二方式計算之，第一種方式為以貨物包裝或其他貨運單位為計算標準，每包裝或每貨運單位計以 875 個計算單位；另一種方式則以貨物毛重計算，每公斤 3 個計算單位，以兩者方式中計算得出較高限額為準，因此任何包裝或貨運單位逾 291.7 公斤者，將會以貨物毛重計算責任限額。

而與海牙威士比規則相較，鹿特丹規則之單位責任限制額為每件或每單位 875SDR 與 3SDR，較諸海牙威士比規則每件或每單位 666.67SDR 或每公斤 2SDR 為高。此外，鹿特丹規則之單位責任限制原則上適用於各種違反該規則所生之各損害賠償請求，相對地，海牙威士比規則之單位責任限制則僅適用於「貨物之毀損、滅失」，因此，鹿特丹規則之單位責任限制適用範圍較廣。然而，鹿特丹規則之單位責任限制並未如海牙威士比規則第 4 條第 5 項之規定將「船舶」作為主張單位責任限制之主體，從而於鹿特丹規則中並無將單位責任限制擴張及於對物訴訟。

而依海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款²⁴⁸規定，倘貨物之「性質及價值」

²⁴⁷ 鹿特丹規則第 3 條：「第 19 條第 2 款、第 23 條第 1 款至第 4 款、第 36 條第 1 款第(b)項、第(c)項及第(d)項、第 40 條第 4 款第(b)項、第 44 條、第 48 條第 3 款、第 51 條第 1 款第(b)項、第 59 條第 1 款、第 63 條、第 66 條、第 67 條第 2 款、第 75 條第 4 款以及第 80 條第 2 款及第 5 款述及的通知、確認、同意、約定、聲明及其他通信應當採用書面形式。經收發人同意的，可以為此目的使用電子通信。(The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.)」。

²⁴⁸ 海牙威士比規則第 4 條第 5 項第 1 款規定：「除貨物之性質與價值，已經託運人於裝載前聲明，並註明於載貨證券者外，運送人或船舶對於貨物或與之有關之滅失或毀損之責任，在任何情形下，應就每件或每單位不超過相當 666.67 計算單位，或按滅失或毀損貨物每公斤毛重不超過相當 2 計算單位，並以其中數額，較高者為限。(Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the

由託運人於裝運前宣布並記載於載貨證券上，即可規避適用單位責任限制之規定而全額取償。反之，鹿特丹規則第 59 條第 1 項僅要求就貨物之「價值」為載明即可。茲有爭議者為，鹿特丹規則並未如海牙威士比規則於第 4 條第 5 項第 4 款明定託運人有故意虛偽申報貨物性質及價值之情事者，運送人及船舶對貨物或與之有關之滅失或毀損，均不負責任。而於該情況下，鹿特丹規則未加以規定，如何處理，即有討論必要。本文以為，由於鹿特丹規則欠缺如海牙威士比規則之上開明文規定，故於法理上僅能從基於法律不保障惡意之精神出發，類推適用上開規定解決之；倘載貨證券係由善意第三人所持有者，則運送人仍無法主張單位責任限制之保護，但由於託運人有虛報貨物價值情事，運送人應可依鹿特丹規則第 30 條第 1 項²⁴⁹及第 31 條第 2 項²⁵⁰規定，請求託運人賠償其因未能主張單位責任限制之保障而發生之損失。

四、鹿特丹規則中海運履行輔助人相關規定之利弊得失

支持鹿特丹規則海運履行輔助人之設計者認為，此為擴大延伸適用海運履行輔助人制度，有利於國際間運送法最大限度的統一，且可透過該制度消弭各國之法制差異，使幾十年來喜馬拉雅條款在各國法中不同之接受程度與態樣，可藉由鹿特丹規則之統一規範而趨於一致²⁵¹。就此而言，鹿特丹規則對於解決海運履行輔助人在實務上紛擾已久之爭議可謂貢獻良多。

然而鹿特丹規則在釐清海運履行輔助人責任的同時，亦加重了海運履行輔助

goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.)」

²⁴⁹ 鹿特丹規則第 30 條第 1 項規定：「對於運送人遭受的滅失或者毀損，如果運送人證明，此種滅失或毀損是由於違反本公約規定之託運人義務所造成，託運人應當負賠償責任。(The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.)」。

²⁵⁰ 鹿特丹規則第 31 條第 2 項規定：「運送人收到根據本條第 1 款提供之資訊時，應認為託運人已對資訊的準確性給予保證。託運人應當就此種資訊不準確所導致的滅失或毀損向運送人作出賠償。(Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.)」。

²⁵¹ 柯澤東，同前揭註 6，頁 272-273。

人之營運成本。有認為鹿特丹規則雖然看似平衡了託運人與運送人之利益，但是細繹條文內容後不難發現，鹿特丹規則仍有保護託運人之傾向，甚至較漢堡規則猶有過之，例如使海運履行輔助人與運送人負擔連帶賠償責任者是。依鹿特丹規則之設計，運送人與海運履行輔助人責任既然係等同視之，則運送人之責任愈重，海運履行輔助人之責任也愈大；運送人之利益愈小，海運履行輔助人之利益亦愈小。因此，運送人法律上所應承受之責任愈大、期間愈長，海運履行輔助人亦同受其累。是以海運履行輔助人在鹿特丹規則下既然有可能加重其責任，無形中自然會加重企業經營者之營運成本，蓋企業主為避免遭受加重之損失，自須尋求責任保險或契約安排等以分散風險²⁵²。

此外，以鹿特丹規則第 59 條有關單位責任限制之規定為切入點來分析，亦可觀察出與以往之國際法有很大不同，主要原因是賠償責任限額現在適用於對運送人提起之所有訴訟，而不僅僅針對貨物毀損或滅失請求賠償之訴訟。鹿特丹規則第 59 條規定之「運送人對違反其義務所負之賠償責任」等詞將適用於對運送人提起之侵權行為訴訟。本文以為此乃一大變化，將會使託運人處於較為不利之地位。例如，倘若運送人因疏忽而向海關提供了錯誤單據，導致託運人受到高額罰款或其他處罰，則因鹿特丹規則第 59 條規定之故，運送人仍只承擔有限之賠償責任，而不論貨物是否有何毀損或滅失。

另從鹿特丹規則將單位責任限額從漢堡規則規定之數額增加到「每件或每個其他貨運單位 875 個計算單位，或每公斤 3 個計算單位」觀之，如此將產生一個問題：鹿特丹規則並非單純之海上運送公約，其適用範圍原則上為「戶到戶」亦即自貨物之收受時起迄貨物之交付為止，而與海牙威士比規則之「鈎到鈎」及漢堡規則之「港到港」有根本性之不同，因此鹿特丹規則之單位責任限制將同時適用於海上運送階段及陸上運送階段。而由於海牙威士比規則僅適用於海上運送階段，從而海牙威士比規則之單位責任限制亦僅適用於海上運送階段，發生於其他運送階段之貨損問題則交由其他國際公約及內國法處理。如今鹿特丹規則第 59 條規定之責任限制數額與其他非海事公約或內國法相較，差異難謂不大，例如我國公路法第 64 條規定：「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力

²⁵² 同前註。

或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。(第1項)前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。(第2項)」，其每件貨物之賠償額限制為新台幣3000元，鹿特丹規則第59條規定之875計算單位換算新台幣大約為40781元，相差約13.5倍，是以倘我國公路運送人被視為鹿特丹規則下之海運履行輔助人，則原本其得就每件貨物主張新台幣3000元之單位責任限制，然而倘適用鹿特丹規則第59條計算，其單位責任限制數額將大幅提高約13.5倍，如此一來，其相關保險費用之支出將顯著提高，除大幅衝擊我國國內之公路運送業者以及可能被歸類為海運履行輔助人之業者外，其連鎖效應為提高貨運成本而使得商品售價提高，並最終導致消費者生活品質之下降，因此鹿特丹規則第59條規定是否妥適以及我國是否應全盤接受，實仍有疑問。總結上述，鹿特丹規則第59條規定之用詞恐將產生預料外之糾紛，其單位責任限制之範圍亦有問題存在。或可將鹿特丹規則中「對於違反本公約對其規定的義務所負賠償責任」一語，參考海牙威士比規則第4條之1規定，改為「按照本公約所負賠償責任」以限縮適用鹿特丹規則第59條，應係較為可行之作法。此外，本文亦建議鹿特丹規則仍須增列相關規定，以規範在貨物毀損、滅失發生地無法確定之情況下，多式運送契約中各階段運送人是否均應一體適用第59條規定之單位責任限制數額。

而就海運履行輔助人之責任期間，鹿特丹規則並未設有具體規定，未來應有修法明文規範之必要。本文建議，在修法前可採取的解釋為，海運履行輔助人既然係負擔與運送人相同之責任與義務，並享有與運送人相同之抗辯權及責任限制，且鹿特丹規則第19條第1項規定必須「造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於貨物到達裝載港至貨物離開卸載港之期間內」，海運履行輔助人方需承擔鹿特丹規則所規範之「運送人賠償責任」，由此觀之，海運履行輔助人負賠償責任之前提係運送人亦需負責賠償。因此，海運履行輔助人之責任期間究竟為何，應視運送人之責任期間而定。而運送人之責任期間，依鹿特丹規則第12條第3項規定，當事人固得於運送契約中加以明定，但是運送人之最低責任期間或稱強制責任期間，依同條規定，係自貨物開始裝載上船時起以迄貨物於卸載港完成卸貨時止，當事人之約定尚不得使運送人之責任期間小於上開期間。海運履行輔助人與運送人之責任期間既屬相同，則海運履行輔助人之責任期間至短應自貨物開

始裝載上船時起以迄貨物於卸載港完成卸貨時止，至長則可自貨物進入裝載港起以迄貨物離開卸載港時。

我國雖然尚未加入鹿特丹規則，但該規則已明確規定，只要海上貨物運送契約之裝、卸載港或收、交貨地所在國已經批准、接受或核准公約，抑或該當事人適用或援引該公約，則將使其他任一當事人，不論其所在國是否批准、接受或核准該公約，同樣受到鹿特丹規則之約束。因此，本文建議我國海商法未來之修正方向，應深入了解並正確把握鹿特丹規則之原則及要領，以維持我國海運在國際市場上之競爭力。





參考文獻

中文部分

一、書籍及研究報告

1. 王澤鑑，2006年，《民法總則》，三民書局
2. 王澤鑑，2001年，《侵權行為法第一冊》，三民書局
3. 王肖卿，2005年，《物流單證與國際運輸法規釋義》，文史哲出版社。
4. 王肖卿，2005年，《海上貨物索賠之理論與實務》，文史哲出版社。
5. 林一山，2005年，《運送法新論》，三民書局。
6. 柯澤東，2010年9月，《海商法-新世紀幾何觀海商法學》，二版，元照出版。
7. 柯澤東，2001年1月，《最新海商法貨物運送責任篇》，元照出版。
8. 柯澤東，2000年11月，《海商法修訂新論》，元照出版
9. 張新平，2010年3月，《海商法》，增訂四版，五南書局。
10. 楊仁壽，2010年4月，《最新海商法論》，四版，三民書局總經銷。
11. 楊仁壽，2003年4月，《海商法思潮》，三民書局總經銷。
12. 楊仁壽，2002年2月，《傭船契約》，三民書局總經銷。
13. 楊仁壽，2000年10月，《海商判決解說》，三民書局總經銷。
14. 楊仁壽，2000年9月，海牙威士比規則，三民書局總經銷。
15. 楊仁壽，1990年，漢堡規則，三民書局總經銷。
16. 劉宗榮，2007年，《新海商法：商法的理論與實務》，三民書局。

二、期刊文章及討論文獻

1. 王肖卿，〈海牙威士比、漢堡規則及鹿特丹規則之比較分析〉（譯自 Francesco Berlingieri 之“A Comparative Analysis of the Hague-visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”），網址：
<http://www.cdnsp.com.tw/article/art99/art990321.htm>
（最後瀏覽日期：2011/7/30）
2. 王肖卿，2004年11月14日，〈新國際貨物運送公約草案適用範圍之探討〉，國立政治大學法學院財經法新趨勢研討會（八）暨兩岸財經法學術研討會（一）。
3. 邱錦添，2004年4月，〈多式聯運經營人之責任制度兼述兩岸多式聯運規定之比較〉，法令月刊。
4. 林一山，2004年7月，〈運送人之確定以及貨櫃廠位於基隆港區域外所產生之法律問題〉，月旦法學，第110期。
5. 林一山，2002年12月，〈貨物運送人與其履行輔助人法律責任之探討〉，台灣海洋法學報第一期第二卷。
6. 林一山，2000年5月，〈以比較法的觀點談國際運送中複合運送人的責任〉，海運月刊。
7. 柯澤東，2000年4月，〈美國參議院一九九九年「海上貨物運送條例」修正草案之觀察、論析與省思〉，萬國法律第110期。
8. 楊仁壽，2002年12月，〈喜馬拉雅條款的條文化〉，航貿週刊，第47期。

三、學位論文

1. 林青怡，2004年，〈從 CMI/UNCITRAL 草案論析海運履行輔助人責

- 任》，台灣海洋大學海洋法律研究所，碩士論文。
2. 梁志偉，2003年，《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》，政治大學法律學研究所，碩士論文。
 3. 莊健平，2007年，《UNCITRAL全部或一部為海運之國際貨物運送公約草案之研究—以多式運送為中心—》，政治大學法律學研究所，碩士論文。
 4. 雍桂芳，2002年，《從喜馬拉雅條款到聯合國國際貿易運送港站經營人賠償責任公約-兼論統一運送人之履行輔助人責任體系》，東吳大學法律學系，碩士論文。
 5. 楊憶忠，2005年，《海商法關於貨物運送人之履行輔助人侵權行為責任利益之研究》，台灣海洋大學海洋法律研究所，碩士論文。
 6. 廖瑞澤，2001年，《台灣地區國際港埠物流中心服務屬性之研究--從海運承攬運送業觀》，成功大學交通管理學系，碩士論文。
 7. 鄭世璋，2008年，《多式運送之結構與特徵—以新聯合國海上貨物運送公約草案為中心》，海洋大學海洋法律研究所，碩士論文。
 8. 賴正聲，2002年，《海上運送人及其履行輔助人侵權行為責任之研究—以八十八年新修正海商法之若干爭議為中心》，台灣海洋大學航運管理系，碩士論文。
 9. 簡泰宇，2009年《國際貨物運送法制之過去與未來（聯合國新運送法公約）—以責任制度為中心》，臺北大學法律學系系，碩士論文。
 10. 簡國棟，2004年，《論國際複合運送經營人之法律地位與責任》，台灣海洋大學海洋法律研究所，碩士論文。

四、中國大陸地區書籍期刊

1. 司玉琢，2003年5月，《海商法》，法律出版社。

2. 司玉琢，2002年12月，《海商法專題研究》，大連海事大學出版社
3. 司玉琢，2002年1月，《國際立法趨勢及對策研究》，法律出版社。
4. 孫家慶，2005年7月，《國際航運代理理論與實務》，大連海事大學出版社。

英文部分

一、書籍

1. Stewart C. Boyd, Andrew S. Burrows, David Foxton, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th edition, 1996 .
2. Institute of Maritime Law (Southampton University), *The Rotterdam Rules, A Practical Annotation*, Informa, 2009.
3. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly(LMCLQ), *International Maritime and Commercial Law Yearbook 2003~2006*.
4. John Richardson, *A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, 3rd edition, 1994.
5. Sir Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 2nd edition, 2005.
6. D.R.Thomas (ed), *New Convention for the Carriage of Goods by Sea — the Rotterdam Rules*, Lawtext, 2009.
7. William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 4th edition (to be published in 2008), available at <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/mcc4th/> .
8. William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, 2003.
9. William Tetley, *International Conflict of Laws, Common, Civil and Maritime*, 1994.
10. John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th edition, 2008.

二、期刊文章

(一) **Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly**

1. Anthony Diamond QC, *The Rotterdam Rule*, L.M.C.L.Q 445 (2009)
2. Charles Debattista, *The CMI/UNCITRAL cargo liability regime: regulation for the 21st century?* L.M.C.L.Q. (August 2002)
3. Theodora Nikaki, *Conflicting laws in “wet” multimodal carriage of goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly][by Sea]*. L.M.C.L.Q (October 2006)
4. Erik Rosaeg, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transports*. L.M.C.L.Q (August 2002)
5. S. I. Strong, *Liability beyond the tackles: Norfolk Southern Ry v. James N Kirby*. L.M.C.L.Q (August 2005)
6. Michael F. Sturley, *Phantom carriers and UNCITRAL's proposed transport law Convention*. L.M.C.L.Q.(August 2006)

(二) **William Tetley's Article**

(Available

at :<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty>)

7. *Interpretation and Construction of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules.*
8. *Reform of Carriage of Goods -- The UNCITRAL Draft and Senate COGSA '99.*
9. *The Himalaya Clause – revisited.*
10. *The CMI Final Draft Instrument - Participation versus Decision-Making - What We Need is a Two-Track Approach.*
11. *UNCTAD Commentary on CMI/UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law.*
12. *UNECE Comments on the CMI / UNCITRAL Final Draft Instrument on Transport Law.*
13. *CMI / UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law.*
14. *The UNCITRAL Draft Convention - Governing Means Choosing. Can one draft details, without first agreeing on the principles?*

(三) UNCITRAL 官方文件

15. A/CN.9/510 - Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session
16. A/CN.9/WG.III/WP.21 - Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea
17. A/CN.9/525 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session
18. A/CN.9/526 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session
19. A/CN.9/WG.III/WP.27 - The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea and the other transport Conventions - Comparative tables
20. A/CN.9/544 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session
21. A/CN.9/WG.III/WP.32 - Transport Law: Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]
22. A/CN.9/552 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its thirteenth session
23. A/CN.9/572 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fourteenth session
24. A/CN.9/WG.III/WP.39 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] - Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the report of Working Group III on the work of its thirteenth session (A/CN.9/552)
25. A/CN.9/576 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session

26. A/CN.9/WG.III/WP.44 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] - Scope of Application Provisions
27. A/CN.9/591 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session
28. A/CN.9/WG.III/WP.56 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]
29. A/CN.9/594 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session
30. A/CN.9/WG.III/WP.81 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]
31. A/CN.9/WG.III/WP.84 - Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] - Proposal of the United States of America on the definition of "maritime performing party"
32. A/CN.9/642 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session
33. A/CN.9/645 - Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session
34. A/CN.9/WG.III/WP.101 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]

(四) 其他期刊文章

35. Attilio M. Costabel, *The "Himalaya" Clause Crosses Privity's Far Frontier. Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004), Journal of Maritime Law & Commerce. (April 2005)*
36. Theodora Nikaki, *The UNCUTRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly][by sea]: The treatment of "through transport" contracts,*

Transportation Law Journal. (Spring-Summer 2004)

37. Joseph C. Sweeney, *Crossing the Himalayas: Exculpatory clauses in global transport. Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004), *Journal of Maritime Law & Commerce*. (April 2005)

網站資料

1. 全國法規資料庫入口網站 <http://law.moj.gov.tw>
2. 聯合國貿易法委員會入口網站 <http://www.uncitral.org/uncitral/en/index.html>
3. CMI website <http://www.comitemaritime.org/>
4. Google Search <http://www.google.com>
5. Lexis-Nexis Database
6. Lloyd's Law Report website <http://www.lloydslawreports.com/llr/default.jsp>
7. UNCTAD website
<http://www.unctad.org/Templates/Startpage.asp?intItemID=2068&lang=1>
8. Tetley's maritime & admiralty law <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/>
9. Westlaw Database

附件

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea²⁵³



²⁵³ UNCITRAL, A/RES/63/122