

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”)

王肖卿譯

前言

本次國際貨物運輸公約自 1996 年開始研究，歷經大小數十次會議，迄 2008.12.11 定稿，2009.9.23 於鹿特丹開放簽字，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(Gabon, 位於非洲西南)、迦納(Ghana, 位於西非)、希臘、幾內亞(非洲)、荷蘭、奈及利亞、挪威、波蘭、塞內加爾、西班牙、瑞士、多哥(西非)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(位於歐亞，原蘇聯之一)、喀麥隆(西非)、馬達加西加及尼日共和國等 4 個國家，已滿足公約要求之簽滿 20 個國家數，以上 20 國含發展中國家、已開發國家，包括國際主要貿易國及海運大國，代表著百分之 25 以上之國際貿易量¹，公約須待簽字國經立法機關批准後之批准文件送達，始於次年之第一個月宣佈生效²。

公約公佈後，各方議論甚多，批判贊成聲音亦不斷，惟許多說法或因對國際私法之了解不足、或因對海運實務之了解不夠，致多隔靴搔癢之論。本文原作者 Francesco Berlingieri 為義大利律師，亦為著名海法學者，曾於無數大學(Genoa University, Italy; Tulane University, New Orleans, U.S.A.; IMO International Maritime Law Institute, Malta)教授海運國際法，更曾擔任國際海事委員會主席，現仍任榮譽主席一職。

國際海事委員會(Comite Maritime International, CMI)係於聯合國成立前主動制定海牙規則、海牙威士比規則之國際非政府組織，並受聯合國委託，參與漢堡規則、鹿特丹規則之研究修正，尤其漢堡規則、鹿特丹規則係由聯合國貿易法委員會³(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)授權共同主導訂定，負責訂定前之資料蒐集、問卷與事後之會議召集，不但可謂早期國際貨物運送公約之催生者，亦為目前所有已生效海運貨物運送公約之實際主筆，對公約之了解可謂最為深入。

個人發表之多篇探討鹿特丹規則之論文，主要係針對不同主題之探討，不若本文之全面，故特意譯本文(非逐字翻譯)，提供航運、銀行、外貿與立法界分享，增進了解。

國際公約雖無強制性，惟新公約通過後，迫於國際趨勢，亦為免與國際脫軌，國內海商法運送章(第三章)貨物運送節(第一節)之修正是必然的，以現在的速度

¹ 依據 the United Nations 2008 International Merchandise Trade Statistics Yearbook.

² 參看鹿特丹規則第 8 章(Final Clause)94 條(entry into force)之 1。

³ 成立於 1966 年，為聯合國下屬之貿易與運輸法規之主管委員會。

來看，應非常快，不早做因應將措手不及。

本文分三大單元，分別就海牙威士比、漢堡及鹿特丹規則所規範之事、物、漢堡及鹿特丹規則所規範之事、物及鹿特丹規則所規範之事、物。海牙威士比規則係包含海牙規則、就海牙規則若干部分作修正之威士比修正案及布魯塞爾議定書等三部份，由於已含原始海牙規則之內容，且海牙威士比規則目前仍為各國海上貨物運送法或海商法貨物運送章節之主要參照公約，故譯文中之探討不含海牙規則，特此說明。

文中三個公約比較表之漢堡規則與鹿特丹規則雖有聯合國公布之中文簡體翻譯，惟一者兩岸專有名詞不同，二則若干翻譯意有未達，故此筆者已另行翻譯，特此說明。

I. 海牙威士比規則、漢堡規則及鹿特丹規則所規範之事、物

1. 運送契約之定義
2. 適用之地理範圍
3. 排除適用之範圍
4. 適用期間及運送人責任期間
5. 運送人之義務
6. 運送人責任及舉證責任之分配
7. 運送人為他人承擔之責任
8. 受僱人、代理人及獨立訂約人之責任
9. 滅失、毀損及遲延之通知
10. 託運人之義務與責任
11. 訂約單證
12. 責任限制
13. 訴訟期限
14. 契約自由

II. 漢堡規則及鹿特丹規則所規範之事、物

1. 甲板貨
2. 活動物
3. 實際運送人及海運履行方之義務及責任
4. 司法管轄
5. 仲裁

III. 鹿特丹規則所規範之事、物

1. 海運以外之運送
2. 電子紀錄
3. 海運履行方之義務與責任
4. 交貨
5. 控制權人之權利

6. 權利之轉讓

I. 海牙威士比規則、漢堡規則及鹿特丹規則所規範之事、物

1. 運送契約之定義

定義「運送契約」之目的主要為確定契約當事人義務，海牙威士比規則對「運送契約」未設定義，「運送契約」由維繫契約之單證—即提單代表。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輸義務之規範。鹿特丹規則之運輸義務則只要當事人同意，公約運輸義務亦可適用於他種運輸方式。

列表說明如下：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
第 1 條(b) 運送契約僅適用於依約所簽發之提單或其他類似物權證券。只要單證與海運運送有關。當單證規範運送人與持有人之關係始，亦包含依租船契約所簽之提單。	第 1 條定義 6 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。	第 1 條定義 1 運送契約指運送人依約收受運費，有義務依約將貨物自某地運至某地，契約規範海運運送，亦可於海運之外，規範其他方式之運送。

2. 適用之地理範圍

公約之運送適用國際性運送，與簽約國有關，海牙威士比規則規定提單或裝貨港須位於簽約國。漢堡規則則不管提單之簽發地為何，且未必須與航程有關，但裝貨港與卸貨港卻須屬簽約國。因此海牙威士比規則不適用於裝貨港非簽約國、卸貨港屬簽約國之契約，這種契約漢堡規則卻可適用，此外兩者均適用於國內法認可公約、並記載於提單之情形。

鹿特丹規則之適用，整體航程地理因素更甚於僅收貨地、交貨地、裝貨港或卸貨港之地理因素。因該規則亦適用戶到戶(door to door)契約，除裝貨與卸貨港因素外，收貨或交貨地點可能在內陸，不像漢堡規則以提單或其他運輸單證以簽發地作為適用因素之一，亦不因單證註明適用而適用。海牙威士比及漢堡規則以國內法適用作為適用之理由亦不考慮，因國內法即使適用亦必然因考慮國情因素做了若干變更，而失去了公約之統一性。列表說明如下：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
第 10 條 本規則適用於每一張於以下國家港口間之提單： (a) 提單於簽約國簽發。	第 2 條 適用範圍 1. 本公約適用於以下國家間之海運運送契約： (a) 海運運送契約中之裝	第 5 條 一般適用範圍 1. 依第 6 條，本公約適用於運送契約之收貨地點及交貨地點在不同之國

<p>(b) 運送自簽約國港口開始。</p> <p>(c) 不論船舶國籍為何、運送人、託運人、受貨人或其他相關人員之國籍為何，由提單代表之契約規定本規則或該國立法適用本規則，且用以規範契約。</p> <p>各簽約國應適用本公約於以上所述之提單。</p> <p>對於非上述之提單，本條亦非不同意不可適用公約規定於其上。</p>	<p>貨港位於簽約國內。</p> <p>(b) 海運運送契約中之卸貨港位於簽約國內，或</p> <p>(c) 海運運送契約中選擇性之數個卸貨港，其中一個為實際之卸貨港，該港位於簽約國內，亦或</p> <p>(d) 提單或其他代表海運運送契約之運輸單證在簽約國簽發，亦或</p> <p>(e) 提單或其他代表海運運送契約之運輸單證在簽約國簽發之運送契約。</p>	<p>家，海運裝貨港及海運卸貨港在不同之國家，只要依運送契約，符合以下條件之一，即適用本公約：</p> <p>(a) 裝貨地點屬簽約國</p> <p>(b) 裝貨港屬簽約國</p> <p>(c) 交貨地點屬簽約國；亦或</p> <p>(d) 卸貨港屬簽約國</p> <p>.....。</p>
--	--	--

3. 排除適用之範圍

依海牙威士比規則第 1 條(b)，僅適用由提單或類似物權證券涵蓋之運送契約，即默示排除租船契約，惟該規定有不確定性，因第 3(3)條又規定，運送人在託運人要求下應簽發提單、及第 6 條同意未簽提單時，運送人有不簽約之自由，因此似乎公約亦適用於提單簽發前之任何協議。

漢堡規則規定適用於海運運送契約，因此接受契約式之約定，卻明文排除租船契約，因此以單證適用以排除契約適用，當租船契約以契約為基礎條件時即被排除於適用範圍之外。

鹿特丹規則基本仍以「簽約」作為適用範圍之基礎⁴，惟附加貿易與單證之結合，第 6 條特別舉出定期航運不適用者諸如租船契約及其他類似契約之協定，又舉可適用於非定期航運中之若干狀況。因此一般情形下，公約係適用於定期運輸、包含或由單證所代表之契約，而不適用於不定期航運，由租船契約所代表之契約。

適用範圍中最特殊之意義，乃為保護合法第三方；於海牙威士比及漢堡規則，為提單轉讓之第三者，鹿特丹規則則在任何情況下，無論契約簽發與否、轉讓與否，均適用保護原始簽約方以外之任何一方。說明如下表：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 1 條</p> <p>本規則以下規定代表意義如下：</p> <p>.....</p> <p>(b) 運送契約僅適用</p>	<p>第 2 條 適用範圍</p> <p>3. 本公約不適用於租船契約。惟依租船契約簽發之提單，本公約於該提</p>	<p>第 6 條 特殊排除之適用</p> <p>1. 本公約不適用以下定期航運之下列契約：</p> <p>(a) 租船契約；及</p> <p>(b) 其他以使用船舶或船艙為目的</p>

⁴ 公約全名之“on contracts”兩字於定稿前始插入。

<p>於由提單或其他類似物權單證所代表之契約，只要該契約與海運有關，包含依租船契約所簽發之提單或其他類似物權單證，自該提單或類似物權單證規範運送人與持有人之關係始。</p> <p>(c)貨物包含物、物品、商品，及各種東西，除了活動物及依運送契約記載裝於甲板且如是運送之貨物。.....</p>	<p>單規範運送人與持有人關係、且持有人非租船人時，公約仍適用於該提單。</p>	<p>之契約。</p> <p>2. 本公約不適用不定期航運之運送契約，除非以下情形：</p> <p>(a) 非為租船契約或其他非以使用船舶或船艙為目的之契約。</p> <p>(b) 單證格式為運輸單證或電子運輸紀錄。</p> <p>第 7 條 於某些當事人之適用</p> <p>不論第 6 條規定為何，本公約適用於運送人與受貨人間、運送人及控制權人間、運送人與持有人間之權義關係，惟以上受貨人、控制權人或持有人均非為本公約排除適用之租船契約、或其他運送契約之當事人，且本公約不適用於第 6 條不適用契約之任何當事人。</p>
--	--	---

4. 適用期間及運送人責任期間

海牙威士比規則第 1 條(e)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，及卸貨港暫時存倉、交貨予受貨人前，海牙威士比不適用，因此創造一個模糊期間，隨各港之規定而有所不同。

漢堡規則彌補了此一缺口，所規定之適用期間、即運送責任期間由運送人在裝貨港收貨保管始，運送途中乃至卸貨港為止。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。惟戶對戶契約或運送人之裝卸碼頭在港區範圍外時，公約之適用即有所不同。且因漢堡規則對於裝貨條件中、船抵裝港與船離卸港之舉證責任公約未有規定，故適用上即有所不同。

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⁵。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 1 條(e)</p> <p>(e)貨物之運送涵蓋自裝貨上船時起至貨物自船上卸下時為止。</p>	<p>第 4 條 責任期間</p> <p>1.本公約運送人對於貨物之責任自運送人在裝貨港保管貨物、運送途中，迄拆卸港止之期間。</p>	<p>第 12 條運送人責任期間</p> <p>1. 本公約運送人對於貨物之責任期間自運送人或履行方為運送而收貨時起至貨物交付止。</p>

5. 運送人之義務

海牙規則之原始性質即如標準式提單條款之條文；運送人基本義務中不含交

⁵ 依南非或南美若干港口，到港卸貨應先置放港務局或海關倉庫，再由該主管機關交予貨主。

貨予受貨人，而漢堡規則則僅在第 5(1)節隱隱提到交貨之義務，迄鹿特丹規則之第 11 條始正式訂定。

海牙威士比規則有關運送人之義務為使船舶具適航性及照料貨物，這點在漢堡規則中未提及，惟因第 5(1)節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、滅失及遲延，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，及照料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。

在運輸單證方面，海牙威士比規則及漢堡規則均規定運送人須簽發提單，惟漢堡規則已允簽提單以外的單證，單證名稱則未做說明，何時簽及單證之性質亦未說明。鹿特丹規則於第 35 條已訂有各種不同之單證：運送人在託運人要求下，有義務簽發可轉讓或非可轉讓單證，除非依習慣、使用方式、貿易慣例可不簽單，亦可不簽。

特定問題在於是否運送人可在一份可轉讓單證上明文著名「不需繳還單證即可交貨：這個規定訂在第 47(2)節。這個規定構成提單之質變，惟除託運人同意、要求，運送人方可不簽。列表說明如下。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 2 條 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、照料及卸貨，均具以下之義務、責任、權利及免責。</p> <p>第 3 條 1. 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。 2. 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、照料及卸下運送之</p>	<p>認係默示，故未訂定</p>	<p>第 11 條貨物之運送及交付 運送人應依本公約及運送契約之規定，將貨物運送至目的地，交予受貨人。</p> <p>第 11 條 特殊義務 1. 運送人於第 12 條責任期間，依第 26 條規定，適當地、小心地收貨、裝貨、操作、堆裝、運送、保管、照料，以便卸貨及交貨。 2. 不論以上 1 之規定為何，在不違第 4 章、第 5-7 章規定下，運送人與託運人應協議裝貨、操作、堆裝或卸貨由託運人、單證託運人或受貨人履行，該協議應於契約細節中載明。</p> <p>第 14 條 特殊海運適用義務 運送人有義務於開航前、開航時及海運航程中盡應盡義務，以： (a) 使、並維持船舶之適航性。 (b) 適當配置船員、設備及船舶之供應，並貫徹全航程。 (c) 使、並維持貨艙及其他船上貨物運</p>

貨物。.....		送部位、由運送人提供之貨櫃，其內及其上供裝貨部位，可適宜及安全供收受、運送及保存貨物。
----------	--	---

6. 運送人責任及舉證責任之分配

三個公約最大差異在於海牙威士比沒有遲延責任，其他兩公約則有。運送人之責任基礎三個公約均為有過失始負責，惟最大之不同在於是否有一般性免責規定，因一般性免責影響過失責任之基礎，免責舉證之分配上亦有所不同。

海牙威士比規則中運送人可因以下情形免責：

- (a) 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。
- (b) 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。
- (c) 海員過失所致火災造成貨物毀損、滅失免責。

漢堡及鹿特丹規則運送人須為其本人、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之責任規定不同：漢堡規則第 5(5)節，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。鹿特丹規則對此無特殊規定，卻於第 81(a)中同意運送活動物之契約可自由訂定，除非運送人故意造成之行爲、疏忽、或明知可能造成毀損、滅失或遲延卻不經意致發生毀損、滅失或遲延須負責。

海牙威士比及漢堡規則於舉證責任之分配無規定，導致原告通常須先舉證。鹿特丹規則則於第 17(1)節規定如原告舉證貨物之毀損、滅失或遲延發生於運送人責任期間，運送人應負責。其次舉證責任即挪至運送人身上。此點海牙威士比及鹿特丹規則與漢堡規則不同；海牙威士比及鹿特丹規則提出兩個選擇：第一個選擇是運送人須舉證毀損、滅失或遲延非因其本人過失，或運送人應代為負責之人之過失。第二個選擇則為舉證其本人過失未涉入之免責原因所致。漢堡規則除了火災所致毀損、滅失或遲延外，未提運送人之免責舉證。

此後鹿特丹規則將舉證責任又挪為原告做更進一步之舉證，如舉證免責原因實係因運送人過失，或運送人應代為負責之人之過失，或貨損原因非免責原因。鹿特丹規則其次又做了進一部有利原告之規定，如舉證係船舶無適航性，運送人之應對則為已盡應盡義務，使、並維持船舶之適航性。以下圖表可以表明鹿特丹規則之舉證分配：



<p>外,不負責因船舶無適航性.....(參看第 III 條之 1) 所致毀損滅失,當貨物因無適航性致毀損滅失時,盡應盡義務之免責應由運送人或其他依本條獲免責受益之人負舉證責任。</p> <p>2. 運送人與船舶均不負責以下原因所致毀損滅失:</p> <p>(a)~(q)....., 惟由免責受益之人負舉證責任,舉證非其本人之介入過失或個別過失,亦非其代理人、受僱人之過失或疏忽所致滅失或毀損,始可免責。</p>	<p>合理時間內抵卸貨港,為遲延交付。</p> <p>3.依第 4 條及本條 2,有權訴賠損失之人可於到期後之 60 個連續日內未受交貨,以全損訴賠。</p> <p>4.(a)以下情形運送人應負責:</p> <p>(i)如原告舉證因運送人、其受僱人或代理人過失或疏忽所致火災,造成貨物毀損、滅失及遲延交付。</p> <p>(ii)原告舉證證明毀損、滅失及遲延交付係因運送人、其受僱人或代理人過失或疏忽,未採合理方法滅火或減輕其後果損失所致。</p> <p>(b)船上火災影響貨物,經原告與運送人同意請公證人,公證火災原因及狀況,公證報告副本交予原告與運送人。</p> <p>5. 運送人已依託運人對於動物照料之指示,可不負責活動物因運送之特殊潛在風險所致毀損、滅失及遲延。除非舉證全部或部分毀損、滅失及遲延係因運送人、其受僱人或代理人過失或疏忽所致。</p>	<p>捕獲、扣留,而非運送人或第 18 條相關人員之因素。</p> <p>(e) 罷工、封鎖、停工或勞工限制。</p> <p>(f)船上火災。</p> <p>(g)雖經注意亦未能發現之潛在瑕疵。</p> <p>(h)託運人、單證託運人、控制權人或其他託運人、單證託運人依第 33,34 條應代其負責之人的行為或疏忽。</p> <p>(i)依第 13,2 協議由託運人履行之裝貨、操作、堆裝、卸貨。除非運送人或履行方代託運人、單證託運人或受貨人履行該裝貨、操作、堆裝、卸貨之任務。</p> <p>(j)散裝或重量之耗損,或因潛在瑕疵、品質、或貨物缺陷所致毀損滅失。</p> <p>(k)非由運送人或代其所為之不足或缺陷之包裝或標識。</p> <p>(l)救助或企圖救助海上人命。</p> <p>(m)合理方式救助或企圖救助海上財產。</p> <p>(n) 合理方式避免或企圖避免海上環境損害。</p> <p>(o)運送人因第 15,16 條所賦權利之行為所致損害。</p> <p>4.不管以上 3 之規定,運送人應負責以下全部或部分損失:</p> <p>(a)原告舉證運送人所舉之免責係因運送人之過失所致或第 18 條人員之過失所致。</p> <p>(b)原告舉證非屬以上 3 之原因造成毀損、滅失及遲延交付,運送人無法舉出反證時。</p> <p>5. 不管以上 3 之規定,運送人亦應負責以下全部或部分損失:</p> <p>(a)原告舉證毀損、滅失及遲延交付係因,或可能係因(i)船舶之適航能力(ii)不適當之船員配置、設備或供應(iii)運送人提供之船艙、貨櫃或其他裝貨部位不適合於適當安全之收受、運送或保管貨物。</p> <p>(b)運送人無法舉證(i)以下 5(a)係造成貨</p>
---	---	--

	<p>6. 除非宣佈共同海損，運送人不負責因採取方法為拯救生命或合理方法拯救海上財產所致毀損、滅失及遲延。</p> <p>7. 運送人、其受僱人或代理人過失或疏忽，附帶其他原因造成毀損、滅失及遲延。假定運送人舉證非其過失或疏忽所致毀損、滅失及遲延之比例金額，可僅按比例負責。</p>	<p>物毀損、滅失及遲延交付之原因。</p> <p>(ii) 配合第 14 條已盡應盡義務。</p> <p>6. 運送人依本條解除部份責任時，仍應負責其他應負責任部分。</p> <p>第 24 條 偏航</p> <p>依相關法律當偏航構成運送人義務之違反時，除有違本公約第 61 條規定外，該偏航不致剝奪運送人或海運履行方之抗辯或本公約之責任限制權。</p> <p>第 81 條活動物之特殊規定及某些其他貨物</p> <p>不論第 79 條規定為何，在不違本公約第 80 條規定下，如有以下情形，運送契約可訂定運送人及海運履行方免除或限制義務與責任之規定：</p> <p>(a)貨物為活動物。當原告舉證，毀損、滅失及遲延交付係因運送人、或第 18 條相關人等之行爲或疏忽，為有意造成、及明知可能發生卻不經意致造成毀損、滅失及遲延交付時，該責任義務之限制或免除不生效力。</p>
--	---	--

7. 運送人爲他人承擔之責任

自海牙威士比規則、漢堡規則、乃至鹿特丹規則以來，運送人爲他人負責之人數可謂越來越多了；海牙威士比規則除第 4(1)(a), 4(1)(b)條之免責外，藉由第 4(2)(q)條之規定默示，運送人須爲受僱人、代理人之過失負責。代理人之規定當時亦十分受限，因威士比之修正第 4bis(2)規定不含獨立訂約人，因海牙威士比之適用範圍限於裝貨上船始迄自船上卸貨完成期間，因此上船、卸船後在岸邊之其他作業不適用海牙威士比規則，當運送人係租船人時，代理人可能尙指非受雇於租船人之船長及船員。漢堡規則第 5(1)條亦僅指除運送人應爲其受僱人、代理人負責，惟因其他排除規定未提及獨立訂約人，因此代理可能亦包含在港區作業之獨立訂約人，另依漢堡規則第 10(1)條，運送人亦應代轉(次)租船人負責應負之毀損、滅失及遲延責任。鹿特丹規則對於運送人應代爲負責之對象大大的增加，包含第 18 條指出之人、履行方、海運履行方(指海運之轉運送人，負責全部或部分之海運段，以及所有港區作業之獨立訂約人)、非海運履行方(指轉運送人，負責內陸運輸作業之人)，及船長、海員、運送人之其他受僱人、其他任何履行方等。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 4 條</p> <p>2. 運送人及船舶均不負責</p>	<p>第 5 條 責任之基礎</p> <p>1.貨物依第 4 條於運送人</p>	<p>第 18 條 運送人爲他人承擔之責任</p>

<p>以下原因所致之貨物毀損、滅失：</p> <p>(a) 船長、海員、引水人、其他運送人之受僱人航行及管理船舶之行爲、疏忽及過失。</p> <p>(b) 火災，除由運送人.....之實際介入過失或私人行爲所致。</p> <p>(q) 任何其他非因運送人之實際介入或個人原因、非因代理人、受僱人之過失或疏忽，惟舉證責任由免責獲益之人負責，證明既非其本人之介入過失或個別過失，亦非其代理人、受僱人之過失或疏忽所致之滅失或毀損。</p>	<p>保管範圍內，運送人應負責貨物滅失、毀損及遲延之損失。除非運送人舉證其本人、其受僱人或代理人已採合理方法避免損失及其後果之發生。</p> <p>第 10 條 運送人及實際運送人之責任</p> <p>1. 無論是否依海運運送契約之契約自由原則，運送或部分運送已委由實際運送人履行，運送人仍依本公約應負責全程；負責實際運送人因履行運送之行爲及疏失、其代理人、受僱人依代理或依僱傭契約之行爲或疏失等。</p>	<p>以下人等違反公約義務之行爲或疏忽，運送人均應負責：</p> <p>(a) 任何履行方。</p> <p>(b) 船長與海員。</p> <p>(c) 運送人或履行方之受僱人，或</p> <p>(d) 依運送契約履行或有義務履行運送人義務之人，其行爲無論直接、間接在運送人要求下、或監督、控制之下。</p>
--	--	---

8. 受僱人、代理人及獨立訂約人之責任

海牙威士比規則與漢堡規則均未就受僱人、代理人之責任做規範，僅分別於威士比修正案之第 4bis(1)及漢堡之第 7(2)條中提及，如針對受僱人、代理人提起訴訟時，受僱人、代理人可享運送人免責及責任限制之抗辯，因此有受僱人、代理人是否應負運送人責任之議。此為合理之測度，因此原告亦可依運送契約提告代理人。漢堡之第 7 條標題係公約於「非契約訴訟之適用」，並非表示實際運送人之適用與否，因同法第 10 條有「適用於運送人之責任亦適用實際運送人」之規定，已然默示原告可直接對實際運送人提告了。

鹿特丹規則已有類似以上海牙威士比規則與漢堡規則之規定，針對受僱人、代理人提起訴訟時，受僱人、代理人可享運送人之免責及責任限制之抗辯，因此依運送契約提告受僱人、代理人不成問題，惟因鹿特丹規則更擴大運送人範圍，包含履行方與海運履行方，因此就相關運送方之受僱人、代理人依運送契約提起訴訟，當然也不成問題。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>威士比修正案修正原第 4 條</p> <p>2. 針對運送人之受僱人、代理人(該受僱人、代理人非獨立訂約人)提起訴訟，該受</p>	<p>第 7 條非契約索賠之適用</p> <p>1. 本公約之免責抗辯與責任限制適用於所有針對運送人關於海運貨物之毀損、滅失，以及遲延交付之訴訟，無論就契約、就侵權或其他訴訟。</p>	<p>第 19 條 海運履行方之責任</p> <p>1. 海運履行方符合以下條件，依本公約負運送人應負之義務與責任，亦享運送人之</p>

<p>僱人、代理人有權獲運送人依本規則之抗辯與責任限制權。</p> <p>3.運送人、受僱人、代理人應負之總責任額不得超過本規則規定之總責任限制額。</p> <p>第10條 運送人及實際運送人之責任</p> <p>.....</p> <p>2. 本公約有關運送人義務亦適用實際運送人實際履行運送部份，訴訟針對實際運送人之受僱人、代理人時，第7條2,3及第8條之2，亦適用於實際運送人之受僱人、代理人。</p> <p>3. 運送人與任何人有特殊協議，運送人同意增加非本公約之義務或放棄本公約賦予之權利，除非實際運送人明文書面同意，始受該契約約束。惟無論實際運送人是否同意，運送人均需遵該特殊協議之規定。</p> <p>4. 運送人與實際運送人對於應負責事項應負共同連帶責任。</p> <p>5. 運送人、實際運送人、雙方之受僱人、代理人應負之總責任額不得超過本公約規定之總責任限制額。</p> <p>6. 本條不排除運送人與實際運送人間之相互求償。</p>	<p>2.如以上訴訟對象為受僱人、代理人，只要該受僱人、代理人之行爲係依僱傭契約、代理契約範圍內之行爲，該受僱人、代理人亦有權適用運送人依本公約之抗辯與責任限制。</p> <p>3.除第8條規定外，自運送人及以上2可得之總理賠額不得超過本公約之總責任額。</p> <p>第10條 運送人及實際運送人之責任</p> <p>.....</p> <p>2. 本公約有關運送人義務亦適用實際運送人實際履行運送部份，訴訟針對實際運送人之受僱人、代理人時，第7條2,3及第8條之2，亦適用於實際運送人之受僱人、代理人。</p> <p>3. 運送人與任何人有特殊協議，運送人同意增加非本公約之義務或放棄本公約賦予之權利，除非實際運送人明文書面同意，始受該契約約束。惟無論實際運送人是否同意，運送人均需遵該特殊協議之規定。</p> <p>4. 運送人與實際運送人對於應負責事項應負共同連帶責任。</p> <p>5. 運送人、實際運送人、雙方之受僱人、代理人應負之總責任額不得超過本公約規定之總責任限制額。</p> <p>6. 本條不排除運送人與實際運送人間之相互求償。</p>	<p>抗辯與責任限制。</p> <p>(a)海運履行方在簽約國收貨運送，或於簽約國港口交貨或履行各項作業，及</p> <p>(b)造成毀損、滅失或遲延發生於(i)貨物送抵裝船港及貨物離開卸港前(ii)海運送履行方保管貨物期間(iii)其他海運履行方參與運送契約活動之期間。</p> <p>2. 運送人同意增加非公約以外之義務或同意高於本公約之責任限制額，除非海運履行方明文同意接受該義務或接受該較高之責任限制額，否則不受其約束。</p> <p>3. 海運履行方應對其依運送契約履行運送之人的行爲疏忽，就違反公約部份、及本條1之部分負責。</p> <p>4.本公約不另賦予船長、船員、運送人之受僱人或海運履行方之受僱人任何責任。</p>
--	---	---

9. 滅失、毀損及遲延之通知

依海牙威士比規則，應於交貨時或交貨前通知貨物之滅失或毀損，滅失或毀

損不明顯，應於交貨後三天內通知，漢堡規則規定應不遲於交貨後之一個工作日內通知，或滅失、毀損不明顯，交貨後十五天內通知，兩公約都規定，無交貨通知構成已依提單交貨或依運輸單證交貨之表見證據。

鹿特丹規則規定須於交貨前或交貨時通知，滅失、毀損不明顯，交貨後七天內通知，並明文規定不通知並不影響索賠，並有前述第 17 條之舉證分配規定。這些規定之意圖乃就已通知狀況做規定，而非為未通知做規定，因此無通知不影響舉證之分配，未通知貨損，貨方依然須舉證貨損發生於運送人管理期間。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 III 條</p> <p>.....</p> <p>6. 除非貨物滅失、毀損及滅失、毀損之一般狀況於卸貨港移交有權受貨之人保管前或當時，以書面通知運送人。滅失、毀損不明顯，交貨後三天內通知，該移交即為貨物依提單交貨之表見證據。</p> <p>收到貨物時作成共同公證，則無須提書面通知。</p>	<p>第 19 條 滅失、毀損及遲延之通知</p> <p>1. 除非貨物滅失、毀損，以及滅失、毀損一般狀況之通知於貨物移交受貨人後之一個工作日內以書面由受貨人送交運送人，否則該移交即為運送人依運輸單證交貨之表見證據，未簽發單證，表示貨物狀況良好。</p> <p>2.滅失、毀損不明顯，本條 1 之規定，於貨物交予受貨人後 15 個連續日內通知。</p> <p>3. 貨物狀況於交予受貨人當時作成共同公證，則無須提貨物滅失、毀損由公證確認之書面通知。</p> <p>4.遇有實際或可能之滅失、毀損，運送人與受貨人應相互提供合理工具檢驗或理算。</p> <p>5.除非貨物交予受貨人之 60 天內交付遲延交付損失之通知，不賠償遲延交付之損失。</p> <p>6.貨物以由實際運送人交貨，依本條交付實際運送人之通知與交付運送人相同。</p> <p>7.、發生滅失、毀損，運送人或實際運送人應於滅失、毀損發生後或依第 4.2 條交貨(以何者較遲為準)後之 90 個連續</p>	<p>第 23 條 滅失、毀損及遲延之通知</p> <p>1. 缺乏反證情形下，除非貨物滅失、毀損之通知，敘述毀損、滅失一般狀況於貨物交貨前或當時送交運送人或履行方，滅失、毀損不明顯，貨物在交貨地交貨後 7 個工作天內通知，否則運送人即已依約交貨。</p> <p>2.未依本條通知運送人或履行方，不影響依本公約貨物滅失、毀損之求償，亦不影響第 17 條之舉證分配。</p> <p>3. 如滅失、毀損業由運送人或海運履行方及受交貨之人共同委請之公證確認，則無須通知。</p> <p>4. 除非交貨後 21 個連續日內通知運送人遲延之損失，否則不賠遲延交付之損失。</p> <p>5.本條之通知交給交貨之履行方，效力與交予運送人相同，交予運送人之效力則與交予海運履行方相同。</p> <p>6. 遇有實際或可能之</p>

	<p>日內將滅失、毀損之一般狀況以書面通知託運人，未通知即構成運送人或實際運送人未遭滅失、毀損之表見證據。</p> <p>8.為本條之目的，交付通知予代表運送人或實際運送人之人；包括船長及負責管理船舶之職員、或代表託運人之人，即各視為已交付運送人或實際運送人，或託運人本人。</p>	<p>滅失、毀損，爭議雙方應相互提供合理工具檢驗或理算，雙方並提供對方檢視記錄與貨物運送之相關單證。</p>
--	---	--

10. 託運人之義務與責任

海牙威士比規則共有三個規定提及託運人之義務與責任，散佈各條，第 3(5) 規定，託運人視為已向運送人保證裝運時提供之貨物標識、數量、及重量正確。第 4(3) 規定，如非託運人之行為、過失或疏忽，託運人不負責運送人或船舶遭致任何原因之毀損或滅失；默示如因託運人之行為、過失或疏忽，使運送人遭致毀損或滅失時，託運人應負責。第三則為第 4(6) 之規定，託運人須因交運未經運送人了解其性質之危險品，導致直接、間接之損害及費用，第二種情形屬過失責任，第一及第三種則屬嚴格責任。

漢堡規則之託運人責任集中在第 III 部分，有兩條文，第 12 條與海牙威士比規則第 4(3) 規定相同，第 13 條則與海牙威士比規則第 4(6) 規定相同，且明文託運人須使運送人知悉危險貨物之危險性。託運人責任之嚴重性在於不正確的提供貨物內容，且記載於運輸單證，與第 IV 部分呼應，在第 17 條有一類似海牙威士比規則第 3(5) 條之規定。

鹿特丹規則託運人義務與責任之規定集中在第 7 章，規定更廣，第 27 條規定託運人須交付耐運送之貨物；包含耐操作、耐裝、耐繫固、耐卸之貨物。第 29 條復規定，託運人須提供運送人無法取得之貨物資訊、照料指示、相關單據，以利運送人對貨物之操作及運送作業及應付航程中面臨之法規；第 31 條規定託運人須提供契約單證所需之資訊。最後第 32 條建立託運人於危險品裝運之規定，則較漢堡規則嚴格；託運人應負責因未提供運送人貨物危險性質之資訊，運送人不了解貨物之危險性所致之滅失或毀損。違反第 31 條及第 32 條部分屬嚴格責任，第 27 條及第 29 條則屬過失責任。

以上規定表示託運人義務之性質未變，違反則須負海牙威士比第 4(3) 及漢堡規則第 12 條之責任。測試本結論是否正確必須就鹿特丹規則之相關規定與其他兩規則個別分析，方有更清楚之梗概。

交貨

(鹿特丹規則第 27 條, 海牙威士比規則第 4(3) 條, 漢堡規則第 12 條)

鹿特丹規則與海牙威士比第 4(3) 及漢堡規則之不同，在於後兩公約未能訂出託運人哪些義務係為貨物裝運作準備的，惟即使不訂出來，為貨物裝運作準備的

義務必然存在，海牙威士比規則參考第 4(2)(n)免責條款中有不足之包裝及隱含託運人之義務包括貨物之包裝。

舉證責任之分配則於海牙威士比規則及漢堡規則內均未規定，惟兩者均使人感覺應由運送人舉證。鹿特丹規則舉證規定則非常清晰，第 30(1)條詳細規定如第 27/2 條託運人之義務，規定如託運人同意履行該義務，則應適切且小心地依第 13(2)履行裝貨、堆裝及卸貨之義務(正常之定期航運或戶到戶運送是不可能發生的)。第 30(1)條舉證責任之分配及受影響。

符合契約細節之資訊

(鹿特丹規則第 31 條, 海牙威士比規則第 3(5)條, 漢堡規則第 17(1)條)

海牙威士比規則第 3(5)條, 漢堡規則第 17(1)條之文字特別易於辨識。鹿特丹規則第 31 條文字雖不同, 實質則同, 託運人義務其實並未增加。託運人義務於三個公約均屬嚴格責任, 雖然鹿特丹規則第 30(2)規定造成毀損滅失原因如非因託運人過失、或託運人應代為負責之人的過失, 託運人可得免除全部或部分責任。於第 31(2)及第 32 條及其他公約即不適用, 因其以託運人義務作為是否不負責之保證。

提供運送人無法取得之貨物資訊、照料指示、相關單據之義務

(鹿特丹規則第 29 條, 海牙威士比規則及漢堡規則未有相關規定)

海牙威士比規則及漢堡規則雖無文字述及, 惟鹿特丹規則第 29 條之規定確屬一般海運慣例, 因此鹿特丹規則僅係將託運人於海上運送契約之義務明文化罷了, 而舉證責任則須依鹿特丹規則第 30(1)之規定。

危險品

(鹿特丹規則第 32 條, 海牙威士比規則第 4(6)條, 漢堡規則第 13 條)

公約對於何謂危險品向無定義, 惟海牙威士比規則導向指易燃性、易爆性或貨物之危險性(似有易燃性、易爆性非屬危險性之疑)。漢堡規則則指如具危險性質之貨物。鹿特丹規則之危險特別指出係對人、對財產、對環境具危險性而言, 框架危險之構成使危險一詞較易歸屬。

海牙威士比規則規定, 託運人應於運送人未知悉貨物危險性裝運造成之損害負責。從已裝運(shipped)及不了解(without knowledge)兩詞, 等於表示如運送人於裝運前已了解貨物之危險性, 事後發生損害託運人即可不負責。漢堡規則規定託運人應告知運送人貨物危險性之相關資訊及必要時之危險預防, 如運送人不了解貨載危險性造成之損失, 託運人應負責。鹿特丹規則中託運人須負兩個特殊義務, 一是通知貨物之危險性、依法或依有關當局要求作危險品標示, 違反前者, 託運人責任在運送人不了解貨物危險性之裝運下, 與海牙威士比及漢堡規則規定相同, 亦即三公約對於託運人未通知貨物危險性之裝運情形, 託運人須對造成之損害負責。由於僅鹿特丹規則第 32(2)有危險品標示規定, 惟從相關法律及有關機關之要求可了解, 縱使適用海牙威士比規則或漢堡規則, 託運人未做危險品標示亦無法免責。從而否定因託運人未標示危險品對運送人造成損害之規定無有新意。

因此三個公約對於託運人義務之規定均屬嚴格責任，海牙威士比規則或漢堡規則雖未明文，危險性造成損失之舉證及運送人如了解其危險性即不致造成損失之舉證責任，均由託運人承擔。因此鹿特丹規則其實並未加重託運人之義務。

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 3 條 5. 託運人視為已向運送人保證裝運時陳報之標誌、件數與數量及重量之正確性，並保障運送人因陳報細節不正確所致之全部滅失、毀損及費用。運送人則不得以該保障作為限制其對抗託運人以外第三人義務及責任之理由，。</p> <p>第 4 條 3. 託運人不負責運送人或船舶因非託運人、其代理人或其受僱人行為、過失、疏忽所致之滅失或毀損。 6. 貨物具易燃性、易爆性或危險性之裝運，運送人、船長或代理人如未了解其性質並同意裝運時，可於卸貨前或在任何地點卸陸、銷毀或使其無害，不必賠償託運人。託運人則需負責該裝運所致直接、間接所致之損害及費用。貨物於了</p>	<p>第 12 條 一般規則 除非滅失、毀損係託運人過失疏忽所致，或其代理人、受僱人過失疏忽所致，否則託運人不負責運送人或實際運送人所遭損失或船舶遭致之損害。託運人之代理人、受僱人亦不負責非其過失疏忽遭致之損害。</p> <p>第 13 條 危險品之特殊規則 1. 託運人應以適當方式標示危險品。 2. 當託運人交付危險品予運送人或實際運送人時，須提供貨物危險性質之資訊、必要時應採之預防措施，託運人未如此提供，致運送人或實際運送人不了解危險貨物之危險性，則： (a) 託運人應負責因裝運該貨所致運送人或實際運送人之損失。以及 (b) 貨物可於任何時間就當時狀況卸陸、銷毀或使其無害，而毋須賠償。 3. 以上 2 之規定不因運送途中負責保管貨物之任何人知悉貨物之危險性而受影響。</p>	<p>第 27 條 貨物交運 1. 除非契約另有訂定，託運人應交付適於運送之貨物；耐操作、耐裝、耐繫固、耐卸之貨物，以因應將進行之運送途程。包含裝貨、操作、堆裝、繫固及卸貨，且不致對人命財產造成傷害。 2. 託運人應適當且注意地履行依第 13,2 條協議之義務。 3. 託運人自行將貨物裝櫃或裝車，應適當且注意地堆裝、繫固，使不致對人命財產造成傷害。</p> <p>第 28 條 託運人與運送人於提供資訊及指令之合作 託運人與運送人如僅一方有資訊或僅一方有需求、他方擁有或能力範圍內，應相互請求、或相互提供適當之操作及運送貨物之指令。</p> <p>第 29 條 託運人提供資訊、指令及單據之義務 1. 合理必要情況下，託運人應提供運送人資訊、指令及單證。 (a) 以適當操作並運送貨物，包括運送人或履行方應採之預防措施。 (b) 運送人應及時通知託運人所需資訊、指令及單證，以便配合相關法令或主管機關要求。 2. 本條規定不影響因某些貨物依法令或主管機關要求須提供資訊、指令及單證等之特殊義</p>

解情況下裝運，對船、貨造成危險時，運送人可以相同方式卸陸、銷毀或使其無害，除非宣佈共同海損，否則運送人不必負任何賠償責任。

4.如以上 2(b)狀況未發生，而危險貨物對人命或財產有實際損害時，運送人可立即將貨物卸陸、銷毀或使其無害，除非構成共同海損之分攤，或運送人須依第 5 條規定負責之部分外，運送人毋須賠償。

第 17 條 託運人之保證

1.託運人向運送人提供之貨物一般性質、標誌、件數、重量及數量，供記載於提單之貨物內容視為保證正確。並補償運送人因不正確所致損失。即使提單轉讓後仍須負責。運送人則不得就該補償限制其依海運契約之責任對抗託運人以外之第三人。

2.任何託運人或託運人代表人提供之保證書或協定，同意補償運送人或代表運送人簽發提單所致之損失，不得有保留條款列入提單。或有關貨物表面情狀之保留。該保證書或協定之保留條款對包括受貨人在內提單受讓人之第三人無效。

3.以上保證書或協定於對抗託運人時有效。除非運送人或代表運送人之不理以上 2 之保留，企圖詐欺包括受貨人在內之第三人，而該

務。

第 30 條 託運人對運送人之基本責任

1. 運送人舉證滅失、毀損係因託運人違反本公約之託運人義務所致，託運人應就該滅失、毀損負責。

2.除非滅失、毀損係因違反依第 31,2 及 32 條託運人義務所致，託運人始須負責。否則滅失、毀損原因或原因之一非因託運人過失、或非因第 34 條之過失，託運人即全部或部分解除其責。

3. 託運人依本條解除其全部或部分責任，僅就其過失所致或因第 34 條之人的過失所致損失負責。

第 31 條 配合契約細節之資訊

1.託運人應配合契約細節，提供運送人及時正確資訊，已簽發運輸單證或電子運輸紀錄；包括第 36 條 1 項之內容；如單證上之託運人名稱、必要記載之受貨人名稱、單證或電子運輸紀錄應簽發予何人等。

2. 託運人視為保證運送人收貨時以上 1 及時資訊之正確性。並應補償運送人因資訊不正確所致損失。

第 32 條 危險品之特殊規則

貨物因其性質似可變為對人命、財產或環境有害時：

(a)託運人應於交付運送人或履行方前，及時提供其危險性之資訊。託運人未通知，則應就運送人或履行方未知悉危險性所致之滅失或毀損。

	<p>第三人係誤信提單貨物之記載行事者。後者情形，如保留條款係屬託運人提供以記載提單之貨物內容，運送人亦且喪失本條 1 之向託運人要求補償之權利。</p> <p>4.以上 3 之詐欺情事，運送人對於包括受貨人在內第三人之損失，喪失本公約之責任限制權。而該第三人係誤信提單貨物內容之記載行事者。</p>	<p>(b) 託運人應依行程中任一階段之法、規或主管機關之要求標示危險品，託運人未標示，則對運送人或履行方因未標示所致滅失或毀損負責。</p> <p>第 33 條 單證託運人於託運人權利義務之承擔</p> <p>1.單證託運人依本章及第 55 條規定賦予託運人之義務與責任負責。並享依本章及第 13 章託運人所享權利及抗辯。</p> <p>2.以上 1 之規定不影響託運人本人之義務、責任、權利或抗辯。</p> <p>第 34 條 託運人爲他人承擔之責任</p> <p>託運人因受僱人、代理人、履行其義務之相關訂約人違反本公約義務之行爲、疏忽負責。惟不負責運送人或代表運送人履行方之行爲、疏忽，縱使該履行方曾受託履行託運人義務。</p>
--	--	--

11. 契約單證

海牙威士比規則第 3(3)規定，運送人於收貨保管時，應依託運人要求簽發提單，以及依第 3(7)規定裝船後簽發裝後提單。第 3(3)復規定提單應註明貨物內容，惟合理懷疑貨物內容不正確時可不予載明。提單上註明「據告重」(said to weigh)等類之慣例。因此於海牙威士比修正案及以第 3(4)修正以保護善意第三者持有人，當提單轉讓第三人時，不得提出與貨物內容記載相反之證明。

漢堡規則於 14 條規定運送人收貨接管時，須簽予託運人一份提單，提單內容較海牙威士比多出許多細節，緊接著訂定與海牙威士比規則第 3(7)條類似之規定，即運送人裝貨上船後，應簽發一份裝後提單。第 16 條規範之提單證據效果與海牙威士比規則類似，不同之處係同意運送人有定義貨物內容之權，不同於海牙威士比規則，海牙威士比規則係「當有合理立場懷疑託運人提供之貨物內容不正確」時，運送人僅能「拒絕將託運人提供之貨物內容載入提單」而已。

鹿特丹規則規範運輸單證之規定列於第 8 章，簽發運輸單證係正常程序，卻非爲適用鹿特丹規則之條件；如運送人與託運人間有協議、或不簽單證爲習慣，或不簽單證係慣例，未必需要簽單證。依第 35 條，託運人有權要求可轉讓或不

可轉讓之運輸單證，要求不可轉讓之運輸單證相較於海牙威士比規則及漢堡規則，較為新穎。實際上鹿特丹規則訂定之應載入提單細節之內容，大致並未與漢堡規則有不同之處，卻將細節有系統的區分為三大類；第一類為由託運人提供之資料、第二類為運送人已知之資料、屬於其他資料之第三類則為視情況可記載、亦可不予記載，其中部分為由託運人提供(如受貨人之姓名、住址)，部分為由運送人提供(如船名、收貨與交貨地點、裝、卸港口等)。

貨物內容之記載，鹿特丹規則不同於海牙威士比規則，亦不同於漢堡規則，因運送人於確知貨物內容不正確，或有合理立場確信為不正確或誤導時，運送人有權載入正確資訊。對於運送人收到堆裝完成之貨櫃、或未堆裝完成之貨櫃，其貨物內容、標誌、件數、重量之記載亦有不同之規定。

有關辯識運送人身分之規定為新規定，這個規定對貨方原告非常有利，依第 47 條，如單證上無運送人為何人之記載，卻有船名時，則該登記船舶所有人即為運送人，除非該船舶所有人舉證該運送行程係光船租船，則光船租船人成為運送人，反之，該光船租船人亦可做相同之舉證，使運送人身分顛倒過來。鹿特丹規則對於單證內容記載之規定可說較其他公約更確定、亦更完整。列表如下：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 3 條 3.運送人、船長或運送人代理人收貨接管後，在託運人要求下，簽發予託運人一份提單，記載內容如下： (a)託運人裝貨前書面提供之辨識貨物之主標誌，如係包裝貨則印於箱體外、如未包裝則清晰地表明於上，至航程完成止，均足以辨識。 (b)視狀況之包裝件數、數量或重量，由託運人書面提供。</p>	<p>第 14 條 提單之簽發 1.運送人或實際運送人接管貨物，運送人應依託運人要求，簽發予託運人提單。 2.提單應由運送人授權簽發，船長簽發提單視為代表運送人。 3.提單簽字只要無違法律，可手寫、印刷、傳真、穿孔、蓋印，或以其他機械或電子方式。</p> <p>第 15 條 提單之內容 1. 提單應包含、但不限於以下內容： (a)貨物之一般性質、必要辨識之主標誌、或其他明文說明、危險性之說明或其他託運人提供之件數、重量或數量。</p>	<p>第 35 條運輸單證或電子運輸紀錄之簽發 1. 除非託運人與運送人達成協議不使用運輸單證或電子運輸紀錄，或依習慣、該種貿易之慣例不使用運輸單證或電子運輸紀錄，否則貨物交予運送人或履行方，託運人有權自運送人處取得託運人或託運人同意、選定之以下單據： (a)一份不可轉讓運輸單證、或依第 8(a)條之電子運輸紀錄；或 (b) 一份適當之可轉讓運輸單證、或依第 8(a)條之可轉讓電子運輸紀錄；除非託運人與運送人達成協議不使用運輸單證或電子運輸紀錄，或依習慣、該種貿易慣例不使用運輸單證或電子運輸紀錄。</p> <p>第 36 條 契約細節 1.第 35 條運輸單證或電子運輸紀錄應包含以下由託運人提供之內容： (a)適宜運送之貨物內容。 (b)辨識貨物之主標誌。</p>

<p>(c)貨物之表面情狀。 對於以上包裝件數、數量或重量合理懷疑其不正確，或無合理方法量測時，運送人、船長或運送人代理人可不予記載。</p> <p>4.依以上</p> <p>3(a),(b), (c)記載之提單視為運送人收貨時之表見證據。惟提單已轉讓善意第三人時，運送人不得舉反證推翻。</p> <p>.....</p> <p>7.貨物裝船後，運送人、船長或運送人代理人應依託運人要求，簽發託運人裝後提單。如託運人之前曾取得物權證券，應繳還以換取該裝後提單，惟運送人亦可於該物權證券上註明已裝船之船名、裝船日期、符合以上3(a),(b), (c)之應註明事項，即應視為裝後提單。</p>	<p>(b)貨物表面情狀。 (c)運送人名稱及主要營業處所。 (d)託運人名稱。 (e)託運人提供之記名受貨人。 (f)海運之裝貨港及運送人於裝貨港接管貨物之時間。 (g)海運運送契約之卸貨港。 (h)提單正本份數。 (i)提單簽發地點。 (j)運送人簽字或代運送人之簽字。 (k)受貨人應付之運費或其他受貨人應付之運費。 (l)第 23 條第 3 項有關之記載。 (m) 貨物裝甲板或可能裝甲板之記載。 (n)雙方同意之交貨日期或交貨期間。 (o)依第 6,4 條增加之責任限制額。</p> <p>2. 貨物上船後，依託運人要求，運送人應發給裝後提單，除以上 1 之記載事項外，亦應記載裝運之船名及裝貨日期。運送人對同批貨物前所發給之提單或其他物權單證，可要求託運人交還以換取該裝後提單。如修改即可接受，運送人亦可修改之前單證之內容以符</p>	<p>(c)件數或數量。 (d)託運人提供之重量。</p> <p>2. 第 35 條運輸單證或電子運輸紀錄亦應包含以下內容：</p> <p>(a) 運送人或履行方收貨待裝時之貨物表面情狀敘述。 (b) 運送人名稱及地址。 (c) 運送人或履行方之收貨日期、裝船日期或運輸單證或電子運輸紀錄之簽發日期。 (d) 可轉讓運輸單證或電子運輸紀錄簽發一份以上正本時之正本份數。</p> <p>3. 第 35 條運輸單證或電子運輸紀錄亦應包含以下內容：</p> <p>(a) 託運人指名之受貨人名稱地址； (b) 運送契約訂定之船名； (c) 收貨地點及運送人已知之交貨地點； (d) 運送契約訂定之裝、卸貨港名。</p> <p>4.以上本條 2(a)之貨物表面情狀指的是依以下條件之貨物現狀：</p> <p>(a) 貨物交予運送人或履行方當時之合理外觀；以及 (b) 簽發運輸單證或電子運輸紀錄前，運送人或履行方所為實際額外檢查。</p> <p>第 37 條 運送人之辨識</p> <p>1.契約細節中已有運送人名稱，則任何運輸單證或電子運輸紀錄有關運送人記載與契約衝突時均無效。 2.契約細節未依第 36 條 2(b)記載運送人，只要貨物裝載於指名之船舶，則登記船舶所有人即為運送人。除非船舶所有人舉證當時船舶為光船出租，則光船租船人為運送人，船舶所有人亦可指出真正之運送人，並提供運送人地址，以否認</p>
--	---	--

	<p>合託運人對裝後提單之需求。裝後提單內容則需完整如上。</p> <p>3. 如已符合第 1,7 條之定義，缺少本條一個或多個提單內容，不影響提單之法律性質。</p> <p>第 16 條 提單：保留條款與證據效果</p> <p>1. 提單內容所包含貨物一般性質、主標誌、件數、重量或數量，運送人或代表運送人簽發提單之人明知、有合理立場懷疑其正確性，或無合理方法查驗該細節，應於提單中註明、指出其不正確、懷疑理由或缺乏合理方法查驗等記載。</p> <p>2. 如運送人或代表運送人簽單之人未能註記貨物表面情狀，即代表表面情狀良好。</p> <p>3. 除非本條以上 1 之保留已載入提單：</p> <p>(a) 提單為表見證據，運送人係依記載收貨裝船。</p> <p>(b) 提單已轉讓包括受貨人在內信賴該提單記載之第三者，不得舉反證推翻之。</p> <p>4. 提單未依第 15,1(k) 記載運費、運費應由受貨人負擔、或未記載裝貨港發生應由受貨人負責之延滯費，即為無</p>	<p>運送人身分。光船租船人亦可以相同方式舉證推翻其為運送人之指控。</p> <p>3. 本條不否定原告有舉證其他非契約細節中之運送人、或依以上 2 以外指認其他運送人之舉證。</p> <p>第 38 條 簽字</p> <p>1. 運輸單證應由運送人簽字，或代表運送人之簽字。</p> <p>2. 電子運輸紀錄應有運送人之電子簽章，或他人之代表簽章。該電子簽章應足以於電子運輸紀錄辨識，或可辨識業經運送人授權簽章。</p> <p>第 39 條 契約細節之瑕疵</p> <p>1. 契約細節缺少第 36 條 1, 2, 3 述及之一或數項內容，或一或數項內容記載不正確，不影響運輸單證或電子運輸記錄的法律性質或效力。</p> <p>2. 契約細節包含日期但未指明其含義，該日期視為：</p> <p>(a) 契約細節註明貨物已裝船，該日期視為運輸單證或電子運輸記錄中之貨物裝船日期；或</p> <p>(b) 契約細節未註明貨物已裝船，該日期視為運送人或履行方之收貨日期。</p> <p>3. 契約細節未註明運送人或履行方自託運人處接收貨物時的貨物表面情狀，視為已註明託運人將貨物交予運送人或履行方時貨物表面狀況良好。</p> <p>第 40 條 規範貨物於契約細節中之資訊</p> <p>1. 如有以下情形，運送人應表明對託運人依第 36 1 條提供之資訊準確性不負責：</p> <p>(a) 運送人已知運輸單證或電子運輸記錄之實質敘述有虛假或誤導；</p>
--	--	--

	<p>需由受貨人負責任何運費或延滯費之表見證據。對於提單已轉讓包括受貨人在內信賴提單記載之第三者，運送人不得舉反證推翻之。</p> <p>第 17 條 託運人之保證</p> <p>1. 託運人向運送人提供提單記載之貨物一般性質、標誌、包裝件數、數量或重量之細節視為保證正確。並補償因不正確造成之損失。即使提單已轉讓，託運人仍負責，惟運送人該補償權不得用以限制運送人依海運運送契約對於託運人以外善意第三者之責任。</p> <p>2. 託運人為補償運送人或代表運送人之入因簽發提單所致損失所簽之任何貨損保證書或協議，不得就託運人提供之細節、貨物表面情狀等有所保留，且於面對包括受貨人在內之受轉讓提單之第三人時均無效。</p> <p>3. 以上貨損保證書及協議僅於託運人及運送人間有效。除非運送人或代表運送人之入刪除以上 2 之保留條款，試圖詐騙信賴提單記載內容、包括受貨人</p>	<p>或</p> <p>(b) 運送人有合理立場相信運輸單證或電子運輸記錄之說明錯誤或誤導。</p> <p>2. 不影響以上1之情況下，運送人可按本條3及4規定，對第36,1條述及之資訊表明運送人對託運人提供資訊的正確性不負責。</p> <p>3. 貨物非置於密閉貨櫃內交付運送人或履行方，或置於密閉貨櫃內交付運送人或履行方，而經運送人或履行方實際查驗，運送人可就第36,1條中述及的資訊作如下記載：</p> <p>(a) 運送人無實際可行或商業合理方式核對託運人提供之資訊，運送人可註明無法核對；或</p> <p>(b) 運送人有合理立場認為託運人提供之資訊不正確，運送人可列入其合理認定為正確之資訊。</p> <p>4. 貨物置於密閉貨櫃交付給運送人或履行方，運送人可就下列述資訊作保留：</p> <p>(a) 第36 條1(a),(b)或(c)：</p> <p>(i) 運送人或履行方均未對貨櫃內貨物進行實際查驗；或</p> <p>(ii) 無論運送人或履行方均未在簽發運輸單證或電子運輸記錄前以其他方式實際知悉貨櫃內之貨物狀況；及</p> <p>(b) 第36 1(d) 條，條件為：</p> <p>(i) 運送人或履行方均未對貨櫃稱重，且託運人及運送人均未於裝運前協議對貨櫃稱重並將其重量記載於契約細節中；或</p> <p>(ii) 無實際可行或合理商業方式核對貨櫃重量。</p> <p>第 41 條契約細節之證據力</p> <p>除依第40條規定對契約細節作保留</p>
--	---	--

	<p>在內之第三人。後者情形，如刪除託運人提供記載提單之細節，則運送人甚至不得依以上 1 向託運人請求補償。</p> <p>4.以上 3 之試圖詐欺因信賴提單記載包括受貨人在內之第三者，運送人應負責賠償損失，並喪失本公約責任限制之保障。</p> <p>第 18 條 提單以外之單證</p> <p>運送人簽發提單以外之單證做為貨物收據時，該單據為總結海運運送契約之證據，並為運送人依記載收貨之證據。</p>	<p>外：</p> <p>(a) 運輸單證或電子運輸記錄即係運送人收到如契約細節記載貨物的表見證據；</p> <p>(b) 契約細節已記載事項於以下情形，運送人不得提出反證：</p> <p>(i) 可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄已轉讓予善意第三者；或</p> <p>(ii) 註明須提示運輸單證始可提貨之可轉讓運輸單證業已轉讓予善意受貨人。</p> <p>(c) 運送人不得就包含於不可轉讓運輸單證或不可轉讓電子運輸記錄之契約細節，對善意信賴記載之受貨人提出反證：</p> <p>(i) 運送人提供之第36條1述及之契約細節；</p> <p>(ii) 貨櫃編號、型式及識別號，而非貨櫃封條之識別號；及</p> <p>(iii) 第 36 條 2 中述及的契約細節。</p> <p>第 42 條 運費預付</p> <p>契約細節載有「運費預付」或類似註記，運送人不得持運費未付之理由對抗持有人或受貨人。本規定於持有人或受貨人亦為託運人時不適用。</p>
--	---	--

12. 責任限制

鹿特丹規則於責任限制之適用範圍甚廣，海牙威士比適用於貨物毀損、滅失及其他貨物相關之損失，漢堡規則僅適用對貨物造成之毀損、滅失。鹿特丹規則之責任限制適用範圍訂於第 59 條，責任限制適用於所有運送人違反公約義務所致之損失。除及時以與收貨時相同之數量、狀況交貨之義務，包括 a) 依第 35 條簽發具第 36 條要求內容之運輸單證、b) 運送人實際知悉或有合理立場確信運輸單證之陳述為虛假或誤導，則依第 40 條規範正確資訊、c) 依第 45-47 條之規定交貨，或 d) 依第 52 條執行控制權人之指示。責任限制額額依第 59(1)條，亦適用於違反以上義務造成之爭議或理賠。

至於責任限制額海牙威士比每件或每單位為 666.67SDR 或每公斤 2SDR，漢堡規則分別增為 835SDR 與 2.5SDR，鹿特丹規則則更增為 875SDR 與 3SDR，比海牙威士比規則每件責任限制額增加了 31.25%，每公斤責任限制額增加了

50%。鹿特丹規則每公斤責任限制額之增加係經廣泛討論，亦為本次規範納入計量契約後，考量契約中每件單位責任限制額之結果。會議中雖有許多重要的代表、包括大陸代表表示太高，德國及瑞典代表又表示太低，而不贊成，但終究還是在海運載運之平均國際貨物價值、運送人之責任保險費，以及對於運費之衝擊下獲得一個平衡。海牙規則之責任限制只考量物價之均價，1968 之威士比修正案將黃金基準之英鎊換成朋加雷法幣時，就不再以之前的物價均價來考慮，物價均價之討論，聯合國貿易法委員會工作小組提到以前反對增加可選擇每公斤 2.5SDR 責任限制額之爭辯，如係基於計算基礎，則其他因素亦應考量，因自 1979 年特別提款權作計算基準後，迄 2006 年消費物價指數之特別提款權已漲了 176 倍。海牙威士比規則因沒有遲延交付造成經濟損失之賠償規定，因此遲延交付於該次爭辯中未被提及，漢堡與鹿特丹規則均維持運費 2.5 倍之規定未變。

喪失責任限制權之規定於海牙威士比規則中規定得很詳細，漢堡與鹿特丹規則都刪除了因臆測損害可能發生，未加注意致實際「損失」之情形。雅典公約⁶第 13 條、海事賠償責任限制公約(LLMC)⁷第 4 條及國際油汙民事責任公約第 V(2) 條亦有相同規定。依鹿特丹規則第 61(1)條，所謂「損失」係指「違反公約運送人義務所致損失」，其內容則須依第 59(1)條責任限制規定解讀，其中「運送人違反公約義務所負責任以貨物理賠額或爭議額為限」。在此大家卻認為運送人違反公約義務責任更甚於第 17(1)條對於貨物滅失、毀損、遲延交付責任；貨物滅失、毀損造成之實質損失反不如違反運送人義務應負之財務損失責任。因此運送人是否知悉其行為或疏忽將構成理賠，正測試運送人是否將主張賠償責任限制之可能，簡單點說就是運送人是否知道其違反義務會造成損失。原告應基於現實，依第 61 條舉證規定，證明其損失，即使不考慮知悉與否，實際損失是必須知道的。第 61(2)條是關於遲延交付之賠償，原告應舉證證明遲延交付係由於運送人之「個人行為或疏忽，且知悉損失有造成之可能」，且可能「對原告造成財物損失」。

三個公約最大之不同，在於海牙威士比及漢堡規則僅提到運送人之行為、疏忽，引起運送人受僱人、代理人行為疏失時之疑慮，鹿特丹規則規定由主張責任限制之人舉證非其行為、疏忽之機會。列表說明如下：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
第 4 條 5.(a)除非貨物之性質及價值由託運人與裝運前宣布並載於提單，運送人與船舶對於貨物之毀	第 6 條 責任限制 1.(a)運送人對於貨物毀損、滅失所致損失依第5條規定限於每件或每單位835SDR或按毛	第 59 條 責任限制 1. 除第60條及第61,1條另有規定、或除貨物價值已由託運人申報、於契約細節載明，或運送人與託運人另定

6 指國際旅客運送公約。

7 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976 為替代 International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, which was signed in Brussels in 1957, and came into force in 1968.之公約，若干項目包括人命喪失或受傷、如碰撞造成他船、他船財產或港務設施之損害賠償責任限制額提升了 250 至 300 倍。

<p>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，以較高者為準。</p> <p>(b) 賠償總額參考契約卸船地點、卸船時之價值。否則為交易價，否則為市價，無交易價亦無市價，則應參考同品質、同種類貨物之正常價格。</p> <p>(c) 以貨櫃、墊板或併裝貨物之類似器具裝運，其件數以提單記載裝運於貨櫃、墊板或類似器具內之件數為件數或貨運單位數，此外這些貨櫃、墊板或併裝器具亦為一件或一個貨運單位。</p> <p>(d) 本條之計算單位係國際貨幣基金定義之特別提款權。本條(a)之限額須依法院判決日之幣值換算國內貨幣。</p> <p>.....</p> <p>(e)經證明損害係因運送人行為、疏忽，且因運送人故意造成損害，或不經意且明知損害可能發生時，運送人或船舶均無法主張責任限制。</p> <p>(f)以上(a)之宣布，如經載入提單，即構成表見證據，惟非為運送人之最終證據或受其記載制</p>	<p>重每公斤2.5SDR計算，以較高者為準。</p> <p>(b) 運送人於遲延交付之責任依第5條規定限於遲延貨物運費之兩倍半。惟以海運運送契約之運費總額為限。</p> <p>(c) 運送人依以上(a),(b)之責任總額不得超過依以上(a)之全損總賠償額。</p> <p>2.為計算以上 1(a)之較高數額，應依以下規定：</p> <p>(a) 裝於貨櫃、墊板或併裝貨物之類似器具，其件數以提單內記載之件數，或其他證明運送契約單證記載之件數為件數或貨運單位數，此外則以此種運送器具內裝載之件數為件數或貨運單位數。</p> <p>(b)以上運送器具本身滅失或毀損，如該運送器具非運送人所有或所提供，亦被視為一個貨運單位。</p> <p>3.計價單位與第 26 條之計價單位同義。</p> <p>4. 運送人與託運人間協議可另約定高於本條之責任限制額。</p> <p>第 8 條 責任限制權之喪失</p> <p>1. 經證明毀損、滅失及遲延交付係因運送人故意之行為或疏</p>	<p>高於本條規定賠償責任限額外，運送人違反本公約義務所負賠償責任限額，依索賠或爭議定之，惟限於每件或每單位875SDR或按毛重每公斤3SDR計算，以較高者為準。</p> <p>2. 貨物裝於貨櫃、墊板或併裝貨物之類似器具內，或載於車輛內，契約細節記載之貨物件數或單位數視為貨物件數或貨運單位數。契約未載明則此種器具或車輛之貨物件數視為貨運單位數。</p> <p>3. 本條計算單位係國際貨幣基金定義之特別提款權。所述之限額須依國內貨幣於判決日、裁決日、或當事人約定日之幣值換算國內貨幣。簽約國係國際貨幣基金成員國，該國貨幣對特別提款權兌換價依國際貨幣基金當日對其業務及交易施行計價換算方式計算。</p> <p>.....</p> <p>第 60 條 遲延損失之責任限制</p> <p>除第61,2條另有規定外，遲延所致貨物滅失或毀損之賠償，應依第22 條計算，遲延造成經濟損失之賠償責任限額則為遲交貨物運費之兩倍半。惟依本條及第59,1條之賠付總額不得超過依第59,1貨物全損之責任限額。</p> <p>第61條 責任限制受益喪失</p> <p>1. 原告證明違反本公約運送人義務所造成之損失，係由</p>
--	--	--

<p>約。</p> <p>(g)運送人、船長或運送人之代理人與託運人間可協議訂定高於但不過高於以上(a)之責任限制額。</p>	<p>忽，或不經意且明知毀損、滅失及遲延交付可能發生所致者，運送人無權享責任限制之利益。</p> <p>2.無論第 7,2 條規定為何，經證明毀損、滅失及遲延交付係因運送人之代理人、受僱人故意之行爲或疏忽，或不經意且明知毀損、滅失及遲延交付可能發生所致者，運送人之代理人、受僱人無權享責任限制之利。</p>	<p>主張責任限制之人故意或疏忽，或明知可能發生損失卻不經意或不作為所致，運送人或第18 條所述任何人均無權依第59條或依運送契約約定而享責任限制之利益。</p> <p>2.原告舉證遲延交付係由有權主張責任限制之人故意造成遲延損失之行爲或疏忽所致，或明知可能發生卻不經意或不作為所致，則運送人或第 18 條所述任何人均無權依第 60 條享責任限制之利。</p>
---	---	--

13. 訴訟期限

關於訴訟期限之文字架構，漢堡及鹿特丹規則與海牙威士比規則不同，前者考慮原告立場更甚於自被告立場來考慮，範圍亦較廣，包括所有公約涵蓋之各種訴訟。因此鹿特丹規則可謂既是用於託運人、受貨人對運送人、海運履行方提起之訴訟，亦適用於運送人、海運履行方對於託運人、單證託運人、控制權人或受貨人之訴訟。訴訟期限亦不同，漢堡及鹿特丹規則都是兩年，而海牙威士比規則是一年。為訴訟之起計時間與延長則是相同的，對第三者之回復訴訟亦實質上相同。惟一之不同在於期間計算之中止或中斷，因這一點在海牙威士比規則及漢堡規則中沒有說明，因此有適用國內法之空間，而鹿特丹規則對於訴訟期限計算之中止或中斷卻是明文排除於公約之外的。

鹿特丹規則於第 37(2)條針對運送人之訴訟增加一個特殊規定；依第 65 條在兩年訴訟期限屆滿後，可自運送人身份確認後可另增 90 天之訴訟期。列表說明如下：

海牙威士比規則	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 3 條</p> <p>6.....</p> <p>依以下修正案</p> <p>6bis，除非自交貨或應交貨之日起一年內對運送人提起訴訟，否則運送人及船舶無論如何已卸下</p>	<p>第 20 條 訴訟期限</p> <p>1.本公約關於貨物運送之司法訴訟或仲裁如未於兩年內提起即屆滿。</p> <p>2.時效屆滿自交貨或部分交貨日起計，或未交貨則自應交貨之最後一天起計。</p>	<p>第 62 條 起訴期間</p> <p>1. 兩年訴訟時效期間屆滿，不得就違反本公約義務所生之索賠或爭議提起司法訴訟或仲裁。</p> <p>2. 以上1所述時效期間，自運送人交貨時起算，或未交貨或只交付部分貨物，自應交貨之最後一天起計。起算日本身不計算在內。</p> <p>3. 即使以上1之時效期間屆滿後，當事</p>

<p>對貨物之責任，該一年期間可於訴訟原因發生後經雙方同意予以延長。</p> <p>.....</p> <p>6bis. 對第三者之追償訴訟如法院所在地之準據法允許，可於訴訟期限屆滿後提起。惟期間自該提起追償訴訟之人解決前一索賠時起或對其提起訴訟之起訴書送達日起，不得遲於三個月。</p>	<p>3.起算日本身不計算在內。</p> <p>4.受訴賠之人可於時效屆滿前以書面同意原告延長時效，並可經再次聲明或多次聲明再延長。</p> <p>5.如司法訴訟地點之準據法允許，被認定應負責之人可於時效屆滿後進行追償訴訟。為時間須為自解決前一賠案之日起或自起訴書送達之日起九十天內。</p>	<p>人仍可提出索賠作抗辯，或抵消對方之索賠。</p> <p>第 63 條 訴訟之延長</p> <p>第62條規定的時效期間不得中止或中斷，但被告可於時效期限內任何時間，透過向原告聲明而延長該時效期間。該時效期間可經再次聲明或多次聲明再予延長。</p> <p>第 64 條 追償訴訟</p> <p>被認定應負責之人，可於第62條之時效屆滿後提出追償訴訟，時效以以下較遲者為準：</p> <p>(a)依管轄地準據法；或</p> <p>(b)自提出追償訴訟之人清結前一賠案之日起或自起訴書送達之日起九十天內，以何者較早為起算日。</p> <p>第 65 條 對運送人之訴訟</p> <p>對光船租船人或對依第37.2 條辨識為運送人之人之訴訟，可於第62條規定之時效屆滿後提起，其時效以以下較遲者為準：</p> <p>(a) 訴訟管轄地準據法之時效；或</p> <p>(b) 已辨識運送人之日起或自登記船東或光船租船人依第 37,2 條相互推翻其為運送人之日起九十天內。</p>
--	--	--

14. 契約自由

儘管看來奇怪，但海牙威士比規則真有公約不適用之一般自由契約之規定，事實上第 3(8)條對於契約中免除公約責任之規定是無效的，卻在第 6 條規定於未簽發提單情況、貨載又非一般性商業貨物情況下，運送人可訂定其他與其運送義務責任有關之協定，第 7 條更規定在裝船前及卸船後，運送人可自行訂定契約。

漢堡規則於第 23 條規定，任何有違公約規定之訂定均無效，惟運送人可增加公約以外之義務與責任，甚至規定反因無效規定之訂定導致託運人或受貨人受損時，運送人應賠償之規定，進一步保障託運人或受貨人。

鹿特丹規則之一般規定訂於第 79 條，運送人或海運履行方，與託運人、受貨人、控制權人、持有人或單證託運人間之義務、責任之規定是強制的，惟某些情況下可自由訂定如第 1 條定義之計量契約；於某一期間內，數次連續航程運送特定數量之貨物。允許運送契約有計量這種自由契約之規定係美國提出的，實際上亦為目前美國之服務契約(service contract)型態，定義於美國 1984 年海運法之 8(a)

條之(c)款，俟後之 1998 年海運修正法 106(b)，服務契約一詞，其他各國不熟悉，因此以計量契約代之，這種計量契約實際上就是論噸的契約，要說與論程租船契約有什麼不同，就是前者用在定期航運，租船契約用在不定期航運而已。公約定義之計量契約如此廣泛，甚至小契約也包括在內⁸，但這種契約卻不能代表兩個對等之洽商力量，既然定義一定數量的企圖失敗⁹，因此只能就保障小託運人權益考量，所以鹿特丹規則所謂之計量契約須 a)契約不能以附加=的方式，且須有協商過程。b)託運人須有鹿特丹規則賦予之總結契約機會。進而有違基礎義務之船舶適航性義務、託運人提供危險品資訊之基本義務、適當之貨物作業義務在此均被排除在外。且第三者亦不受該契約規定制約，除非其以書面表達接受契約，則問題可能發生於受貨人拒絕接受公約以外之契約(如責任限制額之降低)，卻已有效表達願接受運費之減價，運送人只得依第 59 條規定清償受貨人之理賠，再向託運人尋求補償，這也是特定之可行方式。

海牙威士比	漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 3 條 8.契約中任何條款、約定、協議為免除或減輕運送人及船舶因疏忽、過失、未履行本條義務所致貨物滅失、毀損之責任均無效。轉讓保險利益予運送人被視為減輕運送人責任之條款。</p> <p>第 6 條 不管以上規定為何，運送人、船長或運送人代理人與託運人對於特</p>	<p>第 23 條 契約訂定 1.海運運送契約或代表海運運送契約之提單或其他單證如直接、間接有違本公約規定者無效。其無效不影響其他規定之有效性，轉讓保險利益予運送人或類似之條款應無效。</p> <p>2.不論以上 1 之規定為何，運送人得依本公約</p>	<p>第 79 條 一般規定 1.本公約另有規定外，運送契約之條款，有以下情形之一者無效： (a) 直接或間接免除或限制運送人或海運履行方依公約應承擔之義務； (b)直接或間接免除或限制運送人或海運履行方違反本公約義務所應負之賠償責任；或 (c) 將貨物保險利益轉讓運送人或第18 條述及之人。</p> <p>2. 本公約另有規定外，運送契約條款有以下情形之一者無效： (a) 直接或間接免除、限制或增加託運人、受貨人、控制權人、持有人或單證託運人依本公約應承擔之義務；或 (b) 直接或間接免除、限制或增加託運人、受貨人、控制權人、持有人或單證託運人違反本公約義務應負之賠償責任。</p> <p>第 80 條 計量契約之特殊規定 1.不論第79條規定為何，本公約適用運送人與託運人間之計量契約，該契約約定增加或減少本公約規定之權利、義務及賠償責任。 2.以上1僅於以下情況具約束力：</p>

⁸ 如四個貨櫃分兩趟裝的契約，也不能說不算是特定數量在兩個連續航程運送。

⁹ 會中曾建議乾脆訂定至少一次 1,000 或 10,000 個貨櫃。

<p>殊貨物可自由協議，就運送人對貨物之義務、責任，及對貨物之權利及免責，或對於適航性之義務等，在無違公共政策、不違其受僱人或代理人對於貨物裝貨、操作、堆裝、運送、保管、照料及卸貨下，訂定協議。以上情況未簽提單，條件記載於不可轉讓之收據，且須註明具法律效力。</p> <p>本條之規定不適用於一般商業貨運。僅適用於將載運貨物之性質、情狀，及將進行之運輸狀況及條件、運送種類可合理訂定某些特殊協議之情形。</p>	<p>增加其本身義務及責任。</p> <p>3.當簽發提單及證明海運運送契約之單證時，應包含運送係依本公約履行，使不利於託運人或受貨人之規定無效。</p> <p>4.貨方原告由於視為無效之規定受損，或因以上3之規定未載入單證而受損時，運送人應依本公約規定給付原告因此遭滅失、毀損及遲延交付之損失賠償外，運送人亦應賠付原告為主張其權利於訴訟時依該地程序法所生之訴訟費。</p>	<p>(a) 計量契約載有背離本公約之明確聲明；</p> <p>(b) 計量契約須(i) 另單獨協商訂定，或(ii) 明確指出背離部分；</p> <p>(c) 依本條規定，託運人獲通知有依本公約條款及條件訂定運送契約，且有機會約定增加或減少本公約規定之權利、義務及賠償責任。</p> <p>(d) 較公約規定為高或為低之訂定既非(i)以某單據附件之方式，亦非(ii) 非經協商之附約方式。</p> <p>3. 運送人之服務價目表、運輸單證、電子運輸記錄或類似單證非本條1之計量契約，惟計量器約可併入以上單證作為契約之一部分。</p> <p>4. 以上1不適用於本公約第14條(a) (b)、第29條及第32條之權利及義務。或因違反以上規定產生之責任，或因違反第61條之作為或疏失所生之責任。</p> <p>5. 計量契約符合以上2之要求，其增減公約權利義務之條款於符合下列條件下，始適用於運送人及託運人以外之人間：</p> <p>(a) 該人收到明確記載該計量契約之增減公約規定之訊息，且明確同意受其約束；且</p> <p>(b) 該同意不僅表明於運送人之服務表運價表、運輸單證或電子運輸記錄。</p> <p>6. 舉證增減條件之責任由享該增減權利義務有利之人舉證。</p> <p>第 81 條 活動物及其他特定貨物之特殊規定</p> <p>不論第79條規定及不影響第80條規定情況下，運送契約可免除或限制運送人及海運履行方之義務或責任：</p> <p>(a) 貨物係活動物，惟如原告舉證，證明貨物滅失、毀損或遲延交付係由於運送人或第18條所述之人之故意造成貨物滅失、毀損或遲延損失之行為或疏忽所致，或明知可能發生滅失、毀損或遲延損失而不經意之行為、疏忽所致，則該種責任免除或限制均無效；或</p> <p>(b) 如因貨物之性質、情狀，及將進行之該種運輸狀況及條件、運送種類非一般商業貿易情況下之商業貨運，且未簽發可轉讓運輸單證或可轉讓</p>
---	---	---

電子運輸記錄，則可合理訂定某些特殊協議。

第 II. 部分 漢堡規則及鹿特丹規則所規範之事、物目錄

1. 甲板貨
2. 活動物
3. 實際運送人及海運履行方之義務及責任
4. 司法管轄
5. 仲裁
1. 甲板貨

漢堡規則同意貨物可裝在甲板上之三種情形：一是依據特殊貿易之習慣，二是法規之規定，第三種情形則是託運人同意，鹿特丹規則另增加了第四種，這種情形目前來說更重要，即將貨物裝在適宜裝於甲板上之車輛或貨櫃內，載於甲板上，使公約之訂定與實務同步；貨櫃船之裝貨櫃於甲板，及現代駛上駛下型船舶之裝載貨車輛於甲板。至於託運人同意裝載甲板之情形，如何因應第三人之規定，兩公約相同；即必須於運輸單證上載明。另外對於未經授權裝甲板卻裝於甲板上、或甲板貨之單證明文記載與實際裝載不符時，而貨物之滅失、毀損及遲延唯因裝於甲板所致，則運送人需針對此情形負責，且喪失其責任限制權。

鹿特丹規則與漢堡規則之不同，在於貨物因裝於甲板遭致滅失、毀損及遲延之後果，漢堡規則未於論列，鹿特丹規則則首就滅失、毀損及遲延規定運送人責任為何，次就裝甲板配合該貿易之法規、使用方法及慣例，且運送人不負責滅失、毀損及遲延係因裝甲板之特殊風險所致。因此可說鹿特丹規則之甲板貨規定更完整，並更符合目前航運實務之需求。

漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 9 條 甲板貨</p> <p>1. 依據與託運人之協議、符合特殊貿易之使用方式或依法規，運送人均有權將貨物置於甲板上運送。</p> <p>2. 運送人與託運人達成協議，貨物將要、或可能置於甲板運送，運送人須於提單或其他證明海運運送契約之單證上載明該事實，未予載明運送人須負舉證責任，證明有協議存在，否則運送人無法對抗包括受貨人在內之第三者，渠等係因信任記載善意取得提單之人。</p> <p>3. 貨物裝於甲板，卻不符以上 1 之規定，亦無法依以上 2 舉證協議之存在，不論第 5 條 1 之規定為何，運送人均應負責唯由裝甲板所致</p>	<p>第 25 條 船上之甲板貨</p> <p>1. 僅限以下情形可於船舶甲板載貨：</p> <p>(a) 依法裝載；</p> <p>(b) 貨物裝於適宜甲板運送之貨櫃或車輛內，載於適宜載運貨櫃或車輛之船舶；或</p> <p>(c) 甲板運輸符合運送契約或該種貿易習慣、慣例或做法。</p> <p>2. 本公約有關運送人之賠償規定，適用依以上 1 於甲板載運貨物之滅失、損壞或遲延交付，惟運送人不負責依以上 1(a) 或 (c) 因甲板貨特殊風險所致貨物滅失、毀損或遲延交付。</p> <p>3. 非依以上 1 於甲板上載運貨物，對於全由甲板載運所致貨物滅失、損壞或遲延交付，運送人須負責，且無權享有第 17 條之抗辯。</p> <p>4. 善意取得可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄之第三人，運送人無權對其援用本條</p>

<p>滅失、損壞或遲延交付，其責任隨個案不同依本公約第 6 條及第 8 條之規定辦理。</p> <p>4. 裝於甲板卻與明文協議裝於艙內之約定相反，是為運送人依第 8 條之行為或疏忽。</p>	<p>1,(c) 之規定，除非契約細節載明可於甲板上載貨。</p> <p>5. 運送人與託運人明確約定貨物將載於艙內，如實際載於甲板致滅失、損壞或遲延交付，運送人無權享賠償限額之利。</p>
--	---

2. 活動物

關於活動物之規定，兩公約有重大差異，漢堡規則規定運送活動物之責任，鹿特丹規則卻規定可依契約自由原則另訂契約，即使仍於本部份討論，其實在本文 I(14)已討論過了。

漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 5 條 責任基礎</p> <p>5. 運送人已依託運人對於動物照料之指示，可不負責活動物因運送之特殊潛在風險所致毀損、滅失及遲延。除非舉證全部或部分毀損、滅失及遲延係因運送人、其受僱人或代理人過失或疏忽所致。</p>	<p>第 81 條 活動物及某些其他貨物之特殊規定</p> <p>1. 不論第 79 條規定為何，在不違本公約第 80 條規定下，如有以下情形，運送契約可訂定運送人及海運履行方免除或限制義務或責任之規定：</p> <p>(a)貨物為活動物。當原告舉證，毀損、滅失及遲延交付係因運送人、或第 18 條相關人等之行為或疏忽，為有意造成、及明知可能發生卻不經意致造成毀損、滅失及遲延交付時，該責任義務之限制或免除不生效力；或.....</p>

3. 實際運送人及海運履行方之義務及責任

漢堡規則第 10(2)條首次訂定運送契約之全部或部分運送由次訂約人履行時之責任，規定公約之運送人責任亦適用於實際運送人履行運送部份。此與歐洲鐵路公約¹⁰第 27 條、內水運輸公約¹¹第 4 條及空運之蒙特婁公約¹²第 39 條相同。

鹿特丹規則以海運履行方取代漢堡規則之實際運送人一詞，定義第 1 條之 7 有履行方規定運送人責任可於貨底裝貨港裝船迄船離卸貨港期間，委由履行方辦理。海運履行方之規定則定義於第 1 條之 6，指運送人有關貨物收貨、裝貨、操作、堆裝、運送、照料及卸貨、交貨之責任可委由海運履行方辦理。

漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 10 條 運送人及實際運送人之責任</p> <p>1.無論是否依海運運送契約之契約自由原則，運送或部分運送已委由實際運送人</p>	<p>第 19 條 海運履行方之責任</p> <p>1. 海運履行方符合以下條件，依本公約負運送人應負之義務與責任，亦享</p>

¹⁰ 歐洲鐵路公約全名 Uniform Rules concerning International Carriage of Goods by Rail, Appendix to the Convention concerning international Carriage by Rail, as amended by the Protocol of Modification of 1999。

¹¹ 及布達佩斯內水公約，全名 Budapest Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Inland Waterway, 2000.

¹² 全名為 Convention for the Unification of Certain Rules for the International Carriage by Air, 1999，為統合華沙公約數十次修正之統合型公約。

<p>履行，運送人仍依本公約負責全程；負責實際運送人因履行運送之行爲及疏失、其代理人、受僱人依代理或依雇傭契約之行爲或疏失等。</p> <p>2.本公約有關運送人責任之規定亦適用於實際運送人實際由其履行運送部份之責任。對其受僱人或代理人提起訴訟，第 7 條 2,3 及第 8 條 2 之責任亦適用。</p> <p>3.運送人承擔本公約以外之義務，或放棄本公約賦予之權利影響實際運送人時，除非書面明文同意，實際運送人不受該協議制約。不論實際運送人受制約與否，運送人均須依約承擔或放棄。</p> <p>4.運送人與實際運送人應負共同連帶責任。</p> <p>5. 運送人、實際運送人及其代理人、受僱人之總責任不得超過本公約規定之責任限額。</p> <p>6.本條規定不影響運送人與實際運送人間之相互求償。</p>	<p>運送人之抗辯與責任限制。</p> <p>(a)海運履行方在簽約國收貨運送，或於簽約國港口交貨或履行各項作業，及</p> <p>(b)毀損、滅失或遲延發生於(i)貨物送抵裝船港及貨物離開卸港前(ii) 海運送履行方保管貨物期間(iii)其他海運履行方參與運送契約活動之期間。</p> <p>2.運送人約定承擔本公約規定以外之義務或約定高於公約規定之責任限額，除非海運履行方明文同意接受，否則不受該約定制約。</p> <p>3. 符合以上1規定，對於受海運履行方委託，履行運送契約義務之人違反本公約海運履行方義務之行爲或疏忽，由海運履行方負賠償責任。</p> <p>4. 本公約規定不要求船長或船員、運送人之受僱人或海運履行方受僱人負賠償責任。</p>
--	---

4. 司法管轄

歐盟之個別會員國於漢堡規則及鹿特丹規則均以歐盟委員會或歐洲議會名義加入，而不以個別國家之名義列名，因此司法管轄部分出現困難，但鹿特丹規則卻巧妙的規避此一問題，以第 74 條宣布接受司法管轄章節制之國家爲適用標準，因此稱爲選擇性之適用(opt in option)。

漢堡規則與鹿特丹規則之基本差異爲鹿特丹規則允許對於計量契約之額外司法管轄規定，縱使該規定僅於第 67(2)影響第三人情形發生下始適用；該第 67(2)條情形爲 a)法院爲依第 66(a)選擇地點之一、b)條款記載於運輸單證或電子運輸紀錄內、c)第三人已提出適當之選擇法院通知，且其司法管轄爲特定地點，以及 d)承審法院認該第三人受該條款制約，以上 d)情形係基於歐盟法院受 Corek 案¹³判決影響而來。

因與之對照比較之鹿特丹規則第 80(2)之 2(c)與 2(d)刪除了構成條件部分，第 80 條僅於依第 81(1)規定、如計量契約訂定高於或低於鹿特丹規則之權利、義務、責任，亦即契約無法成立時始適用。惟由於第 67(1)條設定須第 80(2)條符合時始爲司法管轄存在之條件，因此第 80 條無法以類推方式適用。

¹³ 該案係指 Corek Maritime GmbH v. Handelsveem BV and Others 2000 ECR 1009337 一案，該案中解釋 Brussels Convention 第 17 條之意義，指任何契約中關於司法管轄之協議，意義應清晰且精準，應「考量背景而不僅拘泥於文字」(clearly and precisely demonstrated not just by looking at the words of the contract but at all the circumstances)。

漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 21 條 司法管轄</p> <p>1.原告依本公約提起之貨物運送之訴訟應於以下法院提起司法訴訟：</p> <p>(a)被告主要營業地點或習慣性住居地；或</p> <p>(b) 訂約地；被告於該地有營業處所、分公司或代理行，且契約係透過該營業處所、分公司或代理行簽訂；或</p> <p>(c) 裝貨港或卸貨港；或</p> <p>(d) 海運運送契約特別訂定之訴訟地點。</p> <p>2.(a)訴訟亦可於簽約國之任何港口、地點之法院提起，該地點或港口係本案船舶所有人之載貨船舶或船舶所有人船隊之其他船舶航經地區，當地可依法規或適用國際公約扣押船舶之地點。在此情形下，被告可聲請原告撤銷告訴，轉赴以上1之法院提告，惟此前應提供保證金，足使原告確信判決後賠付無虞。</p> <p>(b)有關足額保證乙節，保證金額應由扣押地法院裁定。</p> <p>3.本公約有關貨物運送之訴訟不得在以上</p>	<p>第 66 條 對運送人之訴訟</p> <p>1. 除非運送契約含符合第67條或第72條訂定選定特定審理法院之協議，否則原告有權於以下法院向運送人提起司法訴訟：</p> <p>(a)下列地點擁有管轄權之法院：</p> <p>(i) 運送人住所；</p> <p>(ii) 運送契約約定之收貨地；</p> <p>(iii) 運送契約約定的交貨地；或</p> <p>(iv) 貨物第一個裝船港或貨物之最後卸船港；或</p> <p>(b) 依本公約可能向運送人索賠，託運人與運送人因而協議訂定之一個或數個之管轄法院。</p> <p>第67條 選擇法院之協議</p> <p>1. 依第66 (b)之選擇法院，僅限於契約當事人協議，且僅於司法管轄協議符合以下條件，始對契約當事人爭議具特定管轄：</p> <p>(a)協議載明於有當事人名稱及地址之計量契約，該計量契約係(i)個別協商訂定，或(ii) 載有具選定特定法院之協議聲明，且指出計量契約中載有該協議；且</p> <p>(b) 明確指定某一簽約國的數個法院或某一簽約國的一個或數個法院。</p> <p>2. 非計量契約之當事人僅於以下條件符合，始受以上1之特定法院選擇協議約束：</p> <p>(a) 法院位於第66(a) 條指定地點之一；</p> <p>(b) 法院選擇協議載於運輸單證或電子運輸記錄；</p> <p>(c)擁有特定管轄權之法院為唯一選擇之法院，亦為訴訟提起地法院，並由該法院及時、正確地通知該人，且</p> <p>(d) 審理法院當地之法律承認該特定選擇法院之協議，認為該人應受該協議制約。</p> <p>第68 條 對海運履行方之訴訟</p> <p>原告依本公約有權於以下地點對海運履行方提起司法訴訟：</p> <p>(a) 海運履行方之住居所；或</p> <p>(b) 海運履行方收貨港、海運履行方之交貨港，或海運履行方履行貨物有關作業之港口。</p> <p>第69 條 不另增司法管轄地</p> <p>依第71及第72條規定，於本公約對對運送人或海運履行方之訴訟不得在非依第66或第68條以外地點提起司法訴訟。</p>

1,2 項以外地點提起。本規定不影響臨時或保全措施之司法管轄。

4. (a)於本條 1,2 項訴訟地點提起之訴訟，判決通知由該法院送達前，除非判決結果於當地無法執行，否則訴訟之同當事人不得基於同理由提起新訴訟。

(b)為使判決結果得以執行所採措施，不得視為提起新訴訟。

(c)為本條之目的，移轉訴訟於同一國家之不同法院，或不同國家之另一法院，符合本條 2(a)之法院，不被認係提起新訴訟。

5. 不管以上訴訟地點之規定，相關依貨物運送之索賠發生後關於訴訟地點之協議應為有效。

第70 條 扣留及臨時或保全措施

除以下情形外，本公約概不影響臨時或保全措施、包括扣留船舶之司法管轄，否則臨時或保全措施履行地所在國法院不得有裁量之實體司法管轄權：

(a) 符合本章要求；或

(b) 適用該國之國際公約如此規定。

第71 條 訴訟之合併與轉移

1. 除非依第67或第72條有特定司法管轄之協議，就單一事件對運送人及海運履行方提起訴訟，僅可依第66及第68條指定之任一法院提起訴訟。非這類法院，可依第68(b)條指定之法院提起訴訟。

2. 除非依第67或第72條之法院選擇法院之協議，否則由運送人或海運履行方提起之不承擔責任之訴訟或其他訴訟，原當事人將被剝奪依第66或第68條選擇裁判所之權利，運送人或海運履行方可依被告(原當事人)要求，撤回訴訟，俟被告依第66或第68條(以適用者為準)選定法院，可再於該選定之法院重啟訴訟。

第72 條 爭議產生後之協議及

被告應訴之司法管轄

1. 爭議發生後，爭議當事人可協議在任何管轄法院解決爭議。

2. 被告已於管轄法院應訴，未依該法院規則提出管轄權異議，該法院司法管轄權即已確立。

第73 條 承認及強制執行

1. 依本公約具管轄權之法院於簽約國之一作出判決，在兩簽約國已依第74 條作出聲明情形下，另一簽約國應即依該國法律承認該判決並予強制執行。

2. 法院可依其法律提供之拒絕承認及執行理由，拒絕承認及強制執行。

3. 本章不得影響參與本公約之區域經濟一體化組織對其成員國就判決承認或強制執行適用於該組織之規則，不論這些規則之通過時間係於本公約之前或之後。

第74 條 第14章之適用

本章規定僅對依第 91 條聲明將受本章規定拘束之簽約國具有約束力。

5. 仲裁

漢堡規則與鹿特丹規則對於司法管轄之規定如上所述，可說類似，對於向運送人提出仲裁之地點，則規定於漢堡規則之第 22(3)條及鹿特丹規則之第 75(2)(b)

中。這些地點之規定與漢堡規則司法訴訟地點之第 21(1)條及鹿特丹規則之第 66(a) 規定異曲同工。惟鹿特丹規則仲裁地點訂定於計量器約，與司法管轄訂於計量契約一樣，不但對協議當事人有效，計量契約之第三者亦受計量契約仲裁地點之制約，除非審理法院當地之法律須參照其它適用之法律，而有所不同。該國內法為仲裁地之國內法，而契約之司法管轄條款亦適用該國內法。

漢堡規則	鹿特丹規則
<p>第 22 條 仲裁</p> <p>1.依本條規定，當事人就本公約貨物運送可能發生之爭議，可協商訂定書面之仲裁協議。</p> <p>2.租船契約包含爭議交付仲裁之協議，依租船契約簽發之提單卻未有該仲裁協議對持有人約束力之說明，則運送人無權就租船契約之協議要求善意持有人配合。</p> <p>3.原告有權選擇以下地點進行仲裁：</p> <p>(a)與以下地點有關國家領土內之地點：</p> <p>(i)被告主要營業處所或被告之習慣性住居所；或</p> <p>(ii)訂約地；被告於該地有營業處所、分公司或代理行，且契約係透過該營業處所、分公司或代理行簽訂；或</p> <p>(iii) 裝貨港或卸貨港；或</p> <p>(b)任何仲裁條款或仲裁協議地點。</p> <p>4.仲裁人或仲裁裁判</p>	<p>第75條 仲裁協議</p> <p>1. 依本章規定，當事人可就本公約運送貨物可能發生之爭議提交仲裁之協議。</p> <p>2. 仲裁地點應依向運送人提索賠之原告選擇：</p> <p>(a) 協議之仲裁地點；或</p> <p>(b) 其他以下地點之一：</p> <p>(i)運送人住居所；</p> <p>(ii)運送契約收貨地；</p> <p>(iii)運送契約之交貨地；或</p> <p>(iv)貨物第一個裝船港或最後的卸船港。</p> <p>3. 仲裁地點如載明於具當事人姓名地址之計量契約，則對協議之爭議當事人有拘束力，且該計量契約符合以下條件：</p> <p>(a) 個別協商訂定；或</p> <p>(b) 具體載明仲裁協議且在計量契約中訂有仲裁協議之專章。</p> <p>4.依據以上3 訂立之仲裁協議，只要符合以下條件，即使非計量契約當事人之第三者亦受仲裁指定地點之制約：</p> <p>(a) 協議指定地點位於本條第2,(b)所述地點之一；</p> <p>(b) 協議記載於運輸單證或電子運輸記錄；</p> <p>(c) 該第三者已獲及時、正確通知；且</p> <p>(d) 準據法准許該第三者受仲裁協議之拘束。</p> <p>5. 本條以上1,2,3,4項視為仲裁條款或仲裁協議之一部分，條款或協議之規定與其牴觸者無效。</p> <p>第76條 非定期運送之仲裁協議</p> <p>1.於可適用本公約規定之非定期航運運送契約中有仲裁協議，本公約基於以下理由，不影響該契約中仲裁協議的有效性：</p> <p>(a)第7 條之適用；或</p> <p>(b)當事人自願於無須受本公約管轄的運送契約中納入本公約。</p> <p>2. 雖有以上1之規定，運輸單證或電子運輸記錄因適用</p>

<p>所應適用本公約之規則。</p> <p>5.本條以上 2—4 項之規定視為仲裁條款或仲裁協議之一部分，任何仲裁條款或仲裁協議與之牴觸者均無效。</p> <p>6.海運運送契約之索賠發生後，本條規定不影響當事人因解決爭議訂定仲裁協議之有效性。</p>	<p>第7條而適用本公約時，除非有以下情形，否則運輸單證或電子運輸記錄中之仲裁協議仍受本章管轄：</p> <p>(a)可辨識當事人及日期之租船契約或其他契約，於該租船契約或其他契約中載明因適用第6條而排除本公約之適用；且</p> <p>(b)納入租船契約或其他契約之附約中，載有仲裁協議之條款。</p> <p style="text-align: center;">第77條 爭議產生後的仲裁協議</p> <p>雖有本章及第14章之規定，爭議發生後，當事人仍可訂定協議於在任何地點以仲裁方式解決爭議。</p> <p style="text-align: center;">第78條 第15章之適用</p> <p>本章規定僅對依第 91 條聲明受本章約束之簽約國具拘束力。</p>
--	---

III. 鹿特丹規則所規範之事、物

1. 海運以外之運送

海牙規則定稿之 1921 年前後，其實不論定期航運與不定期航運都是用船邊交貨方式交接貨物，因此可了解海牙規則為何會以鈎對鈎做為運送責任之起點與終點之適用範圍，威士比修正案亦未作更改。此後漢堡規則新增了運送之遲延責任，為使該責任易於確認，將運送責任擴大至港內；裝貨港與卸貨港之港區範圍內，因定期航運運送人係於港區倉庫做為收貨點及交貨點的，也造成收貨前與交貨後責任未能適用公約之狀況，而使運送人對於貨物發生毀損、滅失於港區外之責任；包括收貨迄裝船間及卸船迄交貨之間，須適用各國之國內法。漢堡規則曾提出解決問題之方法，將運送人責任期間以交管(in charge)貨物與否作為責任之起迄點，以在裝貨港接管或物、運送途中、以迄卸貨港交付貨物為止。但也非必然地造成收受貨物並接管的地點或交付貨物地點可能發生於港區外的情形。現有法規無法適用於契約全程之窘境已然浮現，如契約包括自託運人之工廠使迄受貨人之工廠止，因應貨櫃運輸之正常化，責任之延伸亦漸形重要。

貨方企業自 1971 年之後感到需要一份公約適用於不同運輸工具之全程運輸，波羅地海海運聯盟(BIMCO)因此試圖建立一般運送責任，即運送人責任限制發生於港區外之研究，接著便發行一份複合運送提單(Combined Transport Bill of Lading)，規定當貨物毀損、滅失經證實，而貨主與不同運輸工具之運送人訂有契約，運送人與貨主間關於運送責任，可依無損於貨主權益之該種運輸之國際公約或國內法各自負責，20 年後，1991.6 國際商會與聯合國貿易發展委員會因此制定了一份聯合國貿易發展委員會/國際商會之複式單證規則(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)，複式單證之意義經定義為「包含至少兩種以上不同運輸工具之一份貨物運送契約」；該規則之一般運送人責任規定，除毀損、滅失、遲延發生於海運階段，免責依據海牙威士比的第 4(2)(a), 4(2)(b)、運送人之適航性應盡義務僅係開航時之外，其他運送責任應本於漢堡規則第 5(1)

條之訂定。

迄 2002 年，全世界有一半以上¹⁴貨櫃作戶到戶之服務，基於需求，責任範圍適用延伸至陸運段之新公約遂由國際海事委員會(CMI)著手策劃，鹿特丹規則因此未再以傳統方式規範複式運輸，所規範者以海運運送契約為主，鹿特丹規則亦適用於海運運送契約涉及他種運輸之複式運輸，鹿特丹規則並未變更傳統思考，他種運輸未包括於海運運送契約時，鹿特丹規則並不強加干涉。

在一般適用規定之鹿特丹規則第 5 條，新增兩個地理因素相關之四種適用情形；運送契約如全部途徑均為海運，則僅裝貨港、卸貨港為鹿特丹規則簽約國適用鹿特丹規則，運送契約只有部份途徑為海運，增加收貨地與交貨地為鹿特丹規則簽約國之適用，裝貨港、卸貨港與收貨地與交貨地不同，使鹿特丹規則簽約國適用範圍擴大，惟海運須為國與國間之海運。因擴及戶到戶運輸契約，內陸運輸段在簽約國亦適用鹿特丹規則。相關條款說明於第 26 條與 82 條，分別如下：

第 26 條

第 26 條適用其他公約或法規之情形有三：一是事故發生時間；毀損、滅失及構成遲延之原因須發生於貨物裝船前或貨物卸船後。第二個條件係如貨主分別就該運輸段簽立運送契約，該段須適用他種運輸之國際公約，且毀損、滅失及構成遲延之原因洽發生於該段運輸期間。第三個條件是運送人責任、責任限制或訴訟有效期間須強制適用其他無損於託運人利益之法規時，方適用他種運輸之公約或法規。

歐洲這種內陸運輸包括公路與鐵路，歐洲鐵路公約(COTIF-CIM)及歐洲公路公約(CMR)¹⁵僅適用於國與國間之陸運，鹿特丹規則全程適用於港區內之公路、鐵路、及港區以外迄目的地之國內運輸，更適用於港內包括運輸、操作(如上下車、裝卸作業、堆高作業等)、看倉及倉庫內之堆放等活動，事實上國際上並沒有一個公約是規範這些操作活動的，此外，鹿特丹規則亦毫無例外地適用該責任、責任限制、訴訟時效以外之事項。因此其第 3,7 至 11,14,15 章均訂有該特殊之規定，鹿特丹規則更有他種運輸公約可適用運送人責任之特殊規定，其第 4 章第 11,13,15 條關於運送人之一般義務規定亦如此。總之毀損滅失或遲延發生於海運以外運輸之條件尚不足構成適用歐洲鐵路公約、歐洲公路公約或蒙特婁公約之理由，將於以下第 82 條詳細討論之。

有限範圍內從事運輸，難免與適用他種公約產生衝突，惟這種衝突或矛盾的情形應不多；如公路公約僅於通知貨損或遲延方面、託運人義務方面、運輸單證方面與海運不太一樣，歐洲公路公約第 30 條與鹿特丹規則第 23 條之貨損通知或遲延通知規定，事實上是不同的情形，因此沒有衝突可言。至於送貨人(海運之託運人)義務，公路公約第 7,11 條規定運送人沒有簽發單證問題，與鹿特丹規則第 35 條規定運送人有義務簽發運輸單證很不一樣，另公路公約同條文亦未規定託運人有權要求簽發單證，與鹿特丹規則亦無交集。公路公約第 22 條關於危險品

¹⁴ 依據聯合國貿易法委員會秘書處資料，文件編號 A/CN.9/WG.III/WP.29 第 25 段。

¹⁵ 歐洲公路公約全名“Convention on Contract for the International Carriage by Road”。

運送之規定與鹿特丹規則第 32 條之規定類似，故無衝突之可能。惟公路公約第 10 條與鹿特丹規則可能發生衝突，因公路公約送貨人對於瑕疵包裝，如瑕疵狀況明顯且為運送人知悉時，託運人可免責，與海運雖有衝突，惟與鹿特丹規則第 30 條託運人責任比較，衝突亦不明顯。

至於鐵路公約，則僅送貨人義務、運輸單證及送貨人義務有些不同，亦無大礙。

第 82 條

第 82 條規定，只要明確指出係由不同運輸形式進行運輸：如公路、鐵路、航空及內水運輸，即使易於辨認其個別適用之公約，鹿特丹規則無意影響其他公約之適用。

a) 公路運輸

鹿特丹規則第 82(b) 規定「只要貨物裝於陸運之車輛內裝船，即為依公路運輸公約第 2(1) 之規定¹⁶，因此第 82 條適用範圍限於假設情況。最大衝突出現於責任限制之差異；因依據鹿特丹規則，每公斤 3SDR 及每件或海運單位 875SDR 與公路公約之唯一選擇每公斤 8.33SDR 之賠償責任限制差異甚大。惟因貨櫃貨物一般之小包裝，使適用每件賠償責任時，差異情形降低，且有利於託運人。事實上每件如重量在 105.04 公斤左右，公路公約之每公斤賠償限制與鹿特丹規則之每件賠償責任限制即差不多，但每件重量少於 105.04 公斤，託運人就會吃虧，因每件重 50 公斤，則依公路公約每件賠償限制 416.5SDR (8.33SDR×50)，恰約等於鹿特丹規則之每件如為 100 公斤左右的 875SDR。

b) 鐵路運輸

鹿特丹規則第 82(c) 規定「只要海運為鐵路運輸之附屬契約，規範鐵路運輸公約之適用優先於鹿特丹規則」，其中「附屬契約」一詞便取材自歐洲鐵路公約 (COTIF-CIM)¹⁷。由火車自巴黎運至倫敦，鐵路貨物連車一起改以海運裝載船舶越過水道，該海運即屬鐵路運輸之附屬契約。但同樣的戶到戶運送：自新加坡經義大利熱那亞(Genoa)到瑞士蘇黎世(Zurich)之運輸，就不能說新加坡到熱那亞之海運是熱那亞到蘇黎世那段陸運的附屬契約，所以附屬契約之意義是相對的，而非獨立存在，距離是重要因素，決定海運是否為鐵路之附屬。

只要涉及責任限制，以上公路公約之說明與鐵路公約之每公斤責任限制原則相同。

c) 空運

鹿特丹規則第 82(a) 規定「只要該空運公約適用於部分運送契約，鹿特丹規則沒有優先適用的問題。鹿特丹規則不優先於任何管轄國際空運公約之適用，且屬全面性適用」，以上規定尤其適用於責任限制方面，蒙特婁公約之責任限制為每公斤 17SDR，正與鹿特丹規則每件重量約 51.47 公斤之責任限制相同 (17×51.47=875)，如每件貨重 50 公斤，則鹿特丹規則之標準稍高於蒙特婁公約

¹⁶ 公路公約第 2 條參照工作小組第 18 次會議 A/CN.9/616 第 221 段及第 20 次會議 A/CN.9/642 第 230 段紀錄。

¹⁷ 同註 10。

(17x507=850)，也因此貨重超過 51.47 公斤，蒙特婁公約之責任限制就較高，但每件 51.47 公斤以上貨物不適宜空運運送，因此這種情形應該不多。

d)內水運輸

布達佩斯內水公約第 2(2)條規定「除非已依海運法規簽署海運提單，則海運適用於該運送契約，否則始適用內水公約」，因此布達佩斯內水公約之適用僅於「貨物運輸未有由內水或海運轉運情形」，因此適用內水公約之情形十分小，海運運程長、海運提單簽發之可能性又大，因此鹿特丹規則適用海運提單簽發之情形十分肯定。

鹿特丹規則

第12條 運送人責任期間

1. 依本公約運送人之責任期間，自運送人或履行方收貨運送始，迄貨物交付時止。
2. (a) 依收貨地法規貨物須先交予該地公務機關或第三者，運送人則自該公務機關或第三者處收貨，運送人責任期間自運送人由該公務機關或第三者處收受貨物時開始。
(b) 依交貨地法規須將貨物交予該地公務機關或第三者，受貨人則自該公務機關或第三者處提取貨物，運送人責任期間至運送人將貨物交予該公務機關或第三者時終止。
3. 為確定運送人責任期間，契約當事人可約定收貨及交貨之時間及地點，但運送契約作以下規定為無效：
(a) 運送契約訂定收貨時間於最初裝貨之後；或
(b) 運送契約訂定交貨時間於完成最後卸貨之前。

第26條 海運之前或之後之運送

貨物滅失、損壞或造成遲延交付事故發生於運送人責任期間內，惟發生時間僅於貨物裝船前或於貨物卸船後，本公約之規定不得優於其他國際公約，於滅失、損壞或造成遲延交付的事故發生時：

- (a) 託運人於特定運輸段與該段運送人訂有分別獨立之契約，該段之國際公約應適用全部或部分運送相關活動，貨物滅失、毀損或造成貨物遲延交付事故發生於該運輸段；
- (b) 以上契約具體訂定運送人的賠償責任、賠償責任限制或時效；及
- (c) 根據該公約，契約不得訂定完全背離或有損於託運人權益之條文。

第82條 管轄其他運送方式之國際公約

本公約規定不影響本公約生效前已生效之以下公約有關運送人對貨物滅失或毀損之賠償責任之適用，並包括以後公約之修正：

- (a) 該公約規定適用於部分運送契約，則可適用空運貨運公約；
- (b) 公約規定可適用於公路載貨車輛裝於船舶時，可適用該公路公約；
- (c) 公約規定適用於附屬鐵路運輸之海上貨運，則可適用鐵路貨物運輸公約；或
- (d) 公約規定適用於未由內水或海運轉船之契約，則可適用該內水公約。

2. 電子紀錄

要說鹿特丹規則新奇之處，首推電子紀錄列為運輸單證之一種，電子通訊雖持續發展，惟以電子紀錄全面取代紙面單證之理想迄未實現，鹿特丹規則以這種可能全面取代之物列入適用規範，可說是一個大膽的創新。

第3章以短短篇幅規範電子單證，將電子單證與紙面單證置於同一地位，寫明使用電子運輸紀錄之基本使用條件及其規範原則，並透過第35-41, 45, 47, 51, 57, 58等條文，將電子運輸紀錄與紙面運輸單證間之關係作清楚之界定。

鹿特丹規則

第8條 電子運輸紀錄之使用及其效力

依本公約要求：

- (a) 運送人及託運人同意，任何依本公約可能於運輸單證記載之內容，均可轉載於電子運輸紀錄；且
- (b) 電子運輸紀錄之簽發、唯一控制或轉讓，與簽發、持有或轉讓運輸單證具同一效力。

第9條 使用可轉讓電子運輸紀錄之程序

1. 使用可轉讓電子運輸紀錄應遵守以下規定程序：

- (a) 簽發及轉讓可轉讓電子運輸紀錄予預期持有人之方法；
- (b) 確認可轉讓電子運輸紀錄應保持其完整性；
- (c) 持有人須具能證明其為持有人之方式；及
- (d) 提供交貨予持有人之有效確認方式，或依第10, 2條、47, 1(a) (ii), (c)，訂定可轉讓電子運輸紀錄失效之確認方式。

2. 以上1之程序應於契約細節中載明且便於查明。

第10條 可轉讓電子運輸單證與可轉讓電子運輸紀錄之相互替換

1. 已簽發可轉讓運輸單證，運送人與持有人協議以可轉讓電子運輸紀錄取代該運輸單證，則：

- (a) 持有人應向運送人交還該運輸單證，簽發一份以上單證的，應交還所有單證；
- (b) 運送人應簽給持有人可轉讓電子運輸紀錄，並記載其取代可轉讓運輸單證之事實；及
- (c) 該可轉讓運輸單證此後即失效。

2. 已簽發可轉讓電子運輸紀錄，運送人與持有人協議以可轉讓運輸單證取代該電子運輸紀錄，則：

- (a) 運送人應簽給持有人取代該可轉讓電子運輸紀錄之可轉讓運輸單證，並記載其取代可轉讓電子運輸紀錄之事實；且
- (b) 該可轉讓電子運輸紀錄此後即失效。

3. 海運履行方之義務與責任

思考如何將運送人之次契約人納入鹿特丹規則，並能向託運人或受貨人負責，以利託運人或受貨人向其提告，就海上服務或港內服務之立場，終於鹿特丹規

則創造出海運履行方一詞，該辭之訂定取材自喜馬拉雅條款¹⁸。延伸漢堡規則第 10 條之意義為鹿特丹規則第 19(5)，涵蓋港區內之陸上履行運送服務之人，由海運履行方承繼運送人義務及責任，並享運送人之責任限制及免責抗辯。但該海運履行方履行服務之地點，包括收貨、交貨須在簽約國內，履行服務之港口亦須位於簽約國。

要問鹿特丹規則規定是否係漢堡規則之後的創新之舉，則漢堡之第 10 條之實際運送人與海牙威士比規則之運送人之受僱人或代理人比較，海牙威士比規則第 7(2)條規定，如運送人受僱人或代理人被告訴時，運送人受僱人或代理人亦有責任限制及免責抗辯權。惟與海牙威士比規則不同之處，在於海牙威士比規則之代理人一詞，不含獨立訂約人，漢堡規則則因適用範圍包括港內裝、卸貨之運送人「接管」貨物期間，「接管」二自使獨立訂約人包括在內，惟仍以獨立訂約人自行選擇是否符合運送人之服務事項為主。總之，鹿特丹規則規定得更明確。

基於喜馬拉雅之訂定，因阻止了某些服務提供者之適用：如承攬運送業或碼頭營運人是否適用目前之契約自由原則，曾有爭議。惟參考目前各國司法，契約自由原則原就應有限制，為維護公約，避免濫用，且考慮該等人或有較低責任限制及更短訴訟時效，故未予納入¹⁹。此外各國港口狀況不同，鹿特丹之延伸適用規定幾已延伸至任何輔助履行海運運送服務之人，以利整合各國國內法及契約自由原則所導致之不一致。

鹿特丹規則

第1條 定義

.....

6.(a) 「履行方」指運送人之外，直接、間接在運送人監督或控制下，履行或有義務履行運送人依運送契約相關義務；包或貨物收受、裝貨、操作、堆裝、運送、照料、卸貨或交貨之義務之人。

(b) 「履行方」不含非由運送人，而係由託運人、單證託運人、控制權人或受貨人直接或間接委託之任何人。

¹⁸ 該條款來自 1954 年喜馬拉雅克倫之訴訟案，當時自客輪舷梯摔落之艾德勒太太(Adler)因客票容許運送人免責，憤而向狄克遜船長(Dickson)船長提告，因船長無權享運送人之責任限制即免責抗辯，因而後來提單背面即增加運送人之受僱人代理人亦可享運送人責任限制即免責抗辯，這種條款因撐喜馬拉雅條款。參見拙作「喜馬拉雅條款、漢堡規則與海商法第 76 條」，中華日報航運經典，1999.8。

¹⁹ 譯者說明如下：本段為忠於原文之翻譯，國際對於承攬運送業原就有打壓，因其為運送環節中之弱勢。惟承攬運送業簽發分提單(house B/L)者已為「運送人」無可置疑，此處僅能排除不簽分提單之承攬運送人，這類承攬運送人只佔全世界 3-5%。美國 1999 年海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act, COGSA)草案是這個規定之創始者，因美國承攬運送經營範圍日廣，引起運送業與碼頭工會之反彈，故立法抑制之，1998 年美國航業修正法(Marine Reform Act, 1998)亦新增海上運輸中間人(Ocean Transportation Intermediaries, OTI)一詞，分類簽分提單之承攬運送人為無船公共運送人(non-vessel operating carrier, NVOCC)與不簽分提單之承攬運送人(freight forwarder, FF)兩者，以抑制承攬運送之發展。美國此舉曾引起國際 23 個非政府組織之來函抗議，見加拿大 William Tetley 教授網站 <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/>資料。

7. 「海運履行方」指於貨抵裝船港迄或離卸船港間履行或有義務履行運送人義務之履行方。內陸運送人僅於履行或有義務履行其於港區內之服務時方為海運履行方。

第19條 海運履行方之責任

1.海運履行方承擔依本公約賦予運送人之義務及責任，亦享有運送人之抗辯及責任限制：

(a) 海運履行方於簽約國收貨裝運或於簽約國交貨，或於簽約國港口履行與貨物相關之作業；且

(b) 造成滅失、毀損或遲延交付事故發生於：(i) 貨抵裝船港至貨離卸船港之期間；(ii)貨物在海運履行方掌管期間；或(iii) 海運履行方參與運送契約所載任何貨物作業之履行之任何其他時間。

2. 運送人同意本公約對其規定之義務範圍外承擔義務，或同意高於公約規定之責任限額，海運履行方不受該同意所拘束，除非海運履行方明確同意接受該額外義務或較高限額。

3. 海運履行方應就依以上1、受託履行運送契約之人違反本公約對海運履行方義務規範之行為或疏忽，負賠償責任。

4. 本公約不要求船長或船員、運送人或海運履行方之受雇人負責任。

4. 交貨

海牙威士比規則與漢堡規則均未規定貨抵目的地、當事人有關交貨之權利與義務，其實可能產生很大的問題：例如運送人因未收到運費，又無人領貨情形下，不得以而留置貨物、想領貨之人卻無法證明其身分，或無法繳回可轉讓單證等。這些問題都有待解決，解決的方法或是契約法律，或選擇合適之司法，司法處理之不同使不確定性更顯著。鹿特丹規則因此訂定當事人有關交貨之權利及義務，首先確定運送人有交貨之義務，受貨人亦有接受交貨之義務。在運送人之交或義務方面訂定了幾個條件：第一步先確認運送人是否曾簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸紀錄，則受貨人應先繳還單證或紀錄始為交貨對象。其次如未簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸紀錄，則受貨人須提出身分之辨識，以便交貨。前者依鹿特丹規則第 46 條，站在保護合法持有人立場，除非可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸紀錄上載明「不繳還亦可提貨」，否則可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸紀錄未繳還，單證運送人非但有不交貨之權利亦有拒絕交貨之義務。

另一個問題是因受貨人均不接受交貨，或無法找到有權接受交貨之人，或運送人拒絕交貨予任何人時該如何處理，各港均缺乏統一之規定，因此鹿特丹規則第 48 條訂定運送人此時該如何處置貨物，及處置貨物之規定。

鹿特丹規則

第43條 接受交貨的義務

貨抵目的地，受貨人應依運送契約要求交貨，並及時於約定時間及契約協議地點內接受交貨，未有協議，應依契約條件、習慣、行業別及慣例及運輸環境，合理

預期之交貨時間及地點接受交貨。

第44條 承諾收貨之義務

受貨人應依交貨之運送人或履行方要求，依交貨地習慣承諾自運送人或履行方收受貨物。受貨人拒絕承諾收到貨物，運送人可拒絕交付。

第45條 未簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄之交貨

當未簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄時：

- (a) 運送人應在第43條所述時間及地點將貨物交付予受貨人。受貨人未依運送人要求適切表明其為受貨人，運送人可拒絕交貨；
- (b) 受貨人之名稱、地址未於約細節載明，控制權人應於貨抵目的地前或於當時，將受貨人之名稱、地址告知運送人；
- (c) 不妨害第48,1 條情況下，如未交貨原因係(i) 受貨人收到到貨通知而未在第43條所述時間或期限內，且於貨抵目的地後要求提貨，(ii)受貨人未適當表明其身分，運送人拒絕交貨，或(iii) 運送人經合理努力仍無法確認受貨人。則運送人可通知控制權人，請求就交貨發出指示。運送人經合理努力無法確認控制權人，可通知託運人，請求就交貨發出指示。運送人經合理努力無法確認託運人，可通知單證託運人，請求就交貨發出指示；
- (d) 運送人依以上(c)控制權人、託運人或單證託運人之指示交付貨物，解除運送人依運送契約交貨之義務。

第46條 簽發須繳回之不可轉讓運輸單證之交貨

已簽發不可轉讓運輸單證，載明須繳還單證提貨：

- (a) 運送人應於受貨人依要求表明其為受貨人，並提交不可轉讓單證時，依第43條所述時間及地點將貨物交予受貨人。受貨人未依運送人要求表明其為受貨人，運送人可拒絕交貨；未提交不可轉讓單證，運送人亦應拒絕交貨。簽發一份以上正本之不可轉讓單證，提交一份正本即可，其餘正本單證隨即失效；
- (b)不妨害第48,1條情況下，如未交貨係因(i)受貨人收到到貨通知而未依第43條所述時間或期限內、及貨物到達目的地後向運送人主張提貨，(ii) 運送人因受貨人未適當表明其身分或未提交單證而拒絕交貨，或(iii)運送人經合理努力仍無法確認受貨人，請求就交貨發出指示，則運送人可通知託運人，請求就交貨發出指示。運送人經合理努力無法確認託運人，應通知單證託運人，請求就交貨發出指示；
- (c) 不論是否已向運送人提交不可轉讓運輸單證，運送人依以上(b)依託運人或單證託運人之指示交貨，即解除運送人依運送契約之交貨義務。

第47 條 簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄時之交貨

1. 已簽發可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄：

- (a) 可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄之持有人有權於貨抵目的地後向運送人主張提貨，運送人則應依第43條所述時間及地點將貨物交予該持有人：
 - (i) 持有人提交可轉讓運輸單證，持有人如為第1,10,(a),(i)條述及之人，應適當表明其身份；或
 - (ii) 持有人依第9,1條所述程序表明為可轉讓電子運輸記錄之持有人。

- (b) 不符合以上(a),(i)或(a),(ii)情形，運送人應拒絕交付；
- (c) 可轉讓運輸單證簽發一份以上正本，且單證註明正本份數，提交一份正本單證即可，其餘正本單證即失效。可轉讓電子運輸記錄已依第9,1條程序交貨予持有人，該電子運輸記錄即失效。
2. 不妨害第48,1條情形下，可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄明確規定可不提交運輸單證或電子運輸記錄即可交貨時，適用以下規則：
- (a) 如未交貨係因(i)持有人接到到貨通知而未依第43條所述時間或期限內於貨抵目的地後向運送人主張提貨，(ii)運送人因持有人未適當表明其為第1, 10, (a), (i)條所述人等之一而拒交貨，或(iii)運送人經合理努力無法確認持有人，請求就交貨發出指示，則運送人可通知託運人，請求就交貨發出指示。運送人經合理努力無法確認託運人，應通知單證託運人，請求就交貨發出指示；
- (b) 運送人依本以上2,(a) 依託運人或單證託運人之指示交貨，即解除運送人依運送契約向持有人交貨之義務，不論是否已向運送人提交可轉讓運輸單證，亦不論憑可轉讓電子運輸記錄主張提貨之人已依第9,1條所述程序證實其為持有人；
- (c) 依以上2,(a)對運送人發出指示之託運人或單證託運人，當運送人因依以下2(e)證實為持有人之人主張提貨致運送人須賠償時，予以補償。惟託運人或單證託運人未能按運送人之合理要求提供適當擔保發出之指示，運送人仍可拒絕遵守。；
- (d) 在運送人已依以上2,(b)交貨後始成為可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄之持有人，依交貨前之契約安排或其他協定仍取得對運送人主張提貨以外之契約權利；
- (e) 雖有以上2,(b)及2,(d) 之規定，持有人於貨物交付後成為持有人，在其成為持有人時不知且理應不可能知悉此項交貨，取得可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄所包含之權利。契約細節載明預計到貨時間，或載明如何獲取有關貨物是否已交付資訊的，推定該持有人於成為持有人時已知或理應知悉貨物之交付。

第48條 貨物仍未交付

1. 本條之目的，除非貨物抵目的地後有以下情形，否則應視為尚未交付：
- (a) 受貨人未依本章規定，於第43條所述時間及地點接受交貨；
- (b) 未找到控制權人、持有人、託運人或單證託運人，或控制權人、持有人、託運人或單證託運人未依第45、第46及第47條向運送人發出適當交貨指示；
- (c) 依第44 條、第45 條、第46 條及第47 條，運送人有權或須拒絕交貨；
- (d) 運送人依交貨地之法規，不允許向受貨人交貨；或
- (e) 運送人無法交貨之其他情形。
2. 在不妨害運送人向託運人、控制權人或受貨人主張其他權利情形下，貨物未交付，運送人有權由有權提貨之人承擔風險及費用，可依情況合理要求就貨物採取行動，包括：
- (a) 將貨物存放在任何合適地點；
- (b) 將貨櫃內或車輛內之貨物開封，或採取其他行為，包括移動貨物；且
- (c) 依慣例，或依貨物當時所在地的法規，將貨物銷售或銷毀。

3. 運送人依以上2採取行動，應向契約細節可能載明之任何被通知人，並向運送人知悉之受貨人、控制權人或託運人三者之一，依序發出貨抵目的地之合理通知後，運送人始可行使以上2之權利。

4. 貨物依以上2.(c)出售，運送人應以有權提貨之人之權益保管銷售貨款，惟可從中扣除運送人承擔之任何費用及應收取之與運輸有關之其他任何款項。

5. 依本條規定貨物於未交付期間發生之滅失或毀損，運送人不負賠償責任。除非原告證明，該滅失或毀損係由於運送人未能於當時情況採取應有之合理步驟保存貨物所致，且運送人明知或應知不採取該步驟將導致貨物滅失或毀損。

第49條 留置貨物

本公約規定不影響運送人或履行方依運送契約或準據法留置貨物，以擔保償付應付款之權利。

5. 控制權人之權利

貨物如於運輸途中銷售，就有託運人指示運送人變更受貨人之情形²⁰，鹿特丹規則於第10章就這類情事訂定規則，稱為控制權。執行此權之人稱控制權人。續於第50條訂定權利之定義及內容，此外並訂定運送契約份內之貨物指示權、於契約指定港口或陸運迄某點或途徑上之交貨權、或變更受貨人等之權利。

更規定誰是控制權人，以及運送人該如何執行指示等之條件，這些條件應合理並於提供指示當時適於執行，及運送人可收取保證金以支應費用等規定。

鹿特丹規則

第50條 控制權之執行及範圍

1. 控制權僅由控制權人行使，且僅限於：
 - (a) 就貨物發出指示或修改指示之權利，此種指示不構成運送契約之變更；
 - (b) 在契約預定港、或內陸運輸之運輸途中任何地點提貨；及
 - (c) 只是變更受貨人之權；由包括控制權人在內之其他任何人。
2. 控制權依第12條之整個運送人責任期間內存在，運送人責任期間屆滿時終止。

第51條 辨識控制權人及轉讓控制權

1. 除以下2、3及第4所述情形外：
 - (a) 託運人為控制權人，除非託運人於訂運送契約時指定收貨人、單證託運人或其他人為控制權人；
 - (b) 控制權人有權將控制權轉讓其他人。該轉讓權於向運送人發出轉讓通知時對運送人生效，受讓人於是為控制權人；且
 - (c) 控制權人執行控制權時，應適當表明其身份。
2. 簽發不可轉讓運輸單證，載明須交還單證提貨：
 - (a) 託運人為控制權人，可將控制權轉讓於運輸單證指定之受貨人，運輸單證無須背書即可轉讓。正本單證一份以上，應轉讓所有正本單證，完成控制權之轉讓；

²⁰ 貨物售予大貿易商，運輸途中貿易商售貨，在定航運中因此有變更卸貨港之情事。

且

(b) 為執行控制權，控制權人應提示單證並適當表明其身份。正本單證一份以上，應提交全部正本，否則無法執行控制權。

3. 簽發可轉讓運輸單證時：

(a) 持有人為控制權人，正本可轉讓運輸單證一份以上，持有全數正本之持有人，方為控制權人；

(b) 持有人可依第57條將可轉讓運輸單證轉讓予他人而轉讓控制權。正本單證一份以上，應轉讓全數正本，始構成控制權轉讓之效力；且

(c) 為執行控制權，持有人應向運送人提交可轉讓運輸單證，持有人係第1,10,(a)(i)條所述之一人，應適當表明其身份。正本單證一份以上，應提示全數正本，否則無法執行控制權。

4. 簽發可轉讓電子運輸記錄時：

(a) 持有人為控制權人；

(b) 持有人可依第9,1條所述程序，轉讓可轉讓電子運輸記錄，將控制權轉讓予他人；且

(c) 為執行控制權，持有人應依第9,1條所述程序證明其為持有人。

第52條 運送人執行指示

1. 除以下本條2,3另有規定，在下列條件下，運送人應執行第50條所述指示：

(a) 發出指示之人為有權執行控制權之人；

(b) 指示可被合理執行，且及時送達運送人；且

(c) 指示不致干擾運送人之正常運作，包含交付作業在內。

2. 任何情況下，控制權人應償還運送人勤勉執行本條之指示可能承擔之合理額外費用，且應補償運送人由於執行指示可能遭致之滅失或毀損，包括運送人可能賠付他貨滅失或毀損壞之賠償。

3. 運送人可合理估計執行本條指示產生之額外費用、滅失或毀損，運送人有權自控制權人取得數額相當的擔保。未提供此項擔保，運送人可拒絕執行指示。

4. 運送人因違反以上1，未遵控制權人指示造成貨物滅失、毀損或遲延交付，所負之賠償責任應依第17至第23條之規定，應付之賠償額則應依第59至第61條之規定。

第53條 視為交貨

依第52,1條指示交貨，視為於目的地交貨。第9章有關交貨規定適用之。

第54條 契約細節之變更

1. 除第50,1(b)條及(c)所述之人外，控制權人為唯一可與運送人約定變更運送契約內容之人。

2. 運送契約之變更，包括第50,1(b)條及(c)所述內容之變更，應於可轉讓運輸單證或交貨時須提示之不可轉讓運輸單證上記載，或併入可轉讓電子運輸記錄，或在控制權人要求下，記載於不可轉讓運輸單證或併入不可轉讓電子運輸記錄。作此記載或併入，應依第38條簽名。

第55條 提供運送人額外之資訊、指示或單證

1. 控制權人於運送人或履行方要求下應及時提供託運人未提供之合理需要之貨物資訊、指示或單證，且運送人無法以其他合理方式獲得者。
2. 運送人經合理努力無法確認控制權人，或控制權人無法向運送人提供適當資訊、指示或單證，應當由託運人提供此種資訊、指示或單證。運送人經合理努力無法確認託運人，應由單證託運人提供此種資訊、指示或單證。

第56條 協議之變更

運送契約當事人可協議變更第 50, 1,(b)及(c)、第 50,2 條及第 52 條之效力。當事人且可限制或排除第 51, 1,(b)條所述控制權之轉讓性。

6. 權利之轉讓

鹿特丹規則第 11 章章名為「權利之轉讓」，第 57 條及規範可轉讓運輸單證之權利轉讓，更重要的是第 58 條規範可轉讓運輸單證非託運人之持有人，何時承受運送契約之責任，規定這種情形唯於主張運送契約權利時始承擔責任。須負之責任唯繫於單證上之責任，這個規定係因英國最高法院：“Berge Sisar”案²¹之判決而明確訂定。

鹿特丹規則

第57條 簽發可轉讓電子運輸單證或可轉讓電子運輸紀錄時之權利轉讓

1. 簽發可轉讓運輸單證，其持有人可轉讓該運輸單證於他人而轉讓其各項權利：
 - (a) 如為指示單證，須背書予他人，或空白背書；或
 - (b) 如為(i) 不記名單證或空白背書單證，或(ii) 待記名人指示之單證，轉讓係於第一持有人與該記名人之間者，無須背書。
2. 簽發可轉讓電子運輸記錄，不論該電子運輸記錄為待指示或待記名人之指示簽發，其持有人均可依第9,1條所述程序，轉讓該電子運輸記錄之各項權利。

第58條 持有人之責任

1. 不妨害第55 條情況下，非託運人之持有人，未行使運送契約之權利，不得僅因係持有人而須負運送契約之責任。
2. 非託運人之持有人，行使運送契約之權利，即負運送契約對其規定之責任，惟該責任係載於可轉讓運輸單證或可轉讓電子運輸記錄之責。
3. 本條以上1,2非託運人之持有人，不因以下作為，視為行使運送契約之權利：
 - (a) 持有人依第10條與運送人之協議，以可轉讓電子運輸記錄更換可轉讓運輸單證，或以可轉讓運輸單證更換可轉讓電子運輸記錄；或

²¹ 該案為 Borealis-v-Stargas-“The Bere Sisar”【2001】UKHL/17，於 2001.3.22 判決，Borealis 為買方，向 Stargas 採購丙烷一批，由賣方向 Bergsen 公司租 Bere Sisar”輪運送，惟該輪因應賣方要求，位於原定卸港卸貨，以擔保提貨方式，轉赴買方之另一專用碼頭卸貨，買方導引靠碼頭卻因貨品取樣檢驗，因含雜質而退貨，賣方只得另售 Dow 公司，賣方貨物因係購自 Saudi Aramco 公司，因此買方之索賠使船東 Bergsen 與原售貨人 Saudi Aramco 均入案，提單因貨物轉售關係，經已背書予 Dow 公司，因此全案重點在於提單之轉讓是否訴權隨之移轉，經判決提單因被書而使所也提單權力隨之移轉，鹿特丹規則因此案而清楚規範權利之轉讓。

(b) 持有人依第 57 條轉讓其權利。

編按：本文譯者於海運界服務 30 年，現為開南大學物流與航運管理系教授。