

關於《鹿特丹規則》第 26 條與第 82 條 之適用 — 從海上貨物運送人責任單一說 與分割說進行觀察

Application of Articles 26 and 82 at the Rotterdam Rules - Observations
from the Theories of “Single Responsibility” and “Separated
Responsibility” of Marine Cargo Carriers

方凱弘 (Kai-Hong Fang)^{①*}、司玉琢 (Yu-Zhuo Si)^②

摘要

海上貨物運送人之責任期間，「戶至戶」之運送範圍顯然包括海上與陸上，此一「收受到交付」之全運送路段，是否全部為海商法（海法）所適用亦或有民法（陸法）適用，學界有「單一說」與「分割說」之爭。《鹿特丹規則》第 12 條第 1 款規定，「運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止」，擴大適用範圍，採取了「海運 + 其他」模式，調整的不只是海運部分，倘產生與其他國際公約之衝突時，應依第 26 條與第 82 條來解決，惟適用範圍與適用順序有爭議；本文認為，基於海上貨物運送人責任「單一說」之理論前提，第 26 條為第 12 條的例外，有「例外從嚴解釋原則」之適用，而第 26 條與第 82 條性質不同，依「先程序後實體原則」，第 82 條應優先適用。

關鍵字：海上貨物運送人責任、單一說、分割說、例外從嚴解釋原則、先程序後實體原則

①* 通訊作者，大連海事大學（海商法專業）博士生，一等大副，臺北海洋科技大學航海系助理教授級專技人員；聯絡地址：臺北市士林區延平北路 9 段 212 號，臺北海洋科技大學；E-mail: khfang@mail.tumt.edu.tw。

② 大連海事大學教授，博士生導師；聯絡地址：大連市凌海路 1 號，大連海事大學法學院；E-mail: siyuzhuo@foxmail.com。

Abstract

Regarding to the period of responsibility of marine carriers, the “door-to-door” delivery occurs at sea and in land obviously. We have the dispute between “theory of single responsibility” and “theory of separated responsibility” in Taiwan academia if it is applied to the maritime law (sea law) only or the civil law (land law) included. Paragraph 1 of article 12 (period of responsibility of the carrier) of the Rotterdam Rules says, “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.” The application is extended as the mode of “shipping plus other” that not adjusted for maritime transportation only. Articles 26 and 82 could deal with those accordingly if any conflicts happen among other international conventions. However, the application and priority of these articles are still confused. In this article, based on the legislation from the spirit of “theory of single responsibility” in the carriage of goods by sea, article 26 is the exception of article 12 and it could be applied to the principle of strict explanation for exception. The principles of explanation to articles 26 and 82 are different essentially. We apply article 82 firstly because of the priority application of procedure law.

Keywords: Responsibility of marine carriers, Theory of single responsibility, Theory of separated responsibility, Principle of strict explanation for exception, Principle of priority application for procedure law.

壹、海上貨物運送人強制責任(適用海商法)期間

探討海上貨物運送人責任之單一說與分割說爭議，須先將(運送人)責任期間與(海商法)強制責任期間加以釐清，前者是運送人對於此期間發生毀損滅失之應

負責任，後者為運送人對於此期間發生毀損滅失之應依海商法規定負責任，性質上為強制責任，禁止當事人間以特約減輕或免除(蔡佩芬，2017)，另有謂後者為「強制適用期間」，認為運送人之責任期間與法律之強制適用期間不同，二者可以重疊或分離，但絕不能混為一談(楊仁壽，2015)，所謂「強制責任」，以我國海商法

第 61 條為例，規定「以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。」由於不得以私人間之條款、條件或約定，減輕或免除運送人或船舶所有人之責任，故謂「強制」。類似條文規定在《海牙規則》第 3 條第 8 款，「運送契約內任何條款、條件或約定，免除運送人或船舶因疏忽、過失或本條所規定責任及義務之未履行所生對於貨物或與之有關之滅失或損害之責任者，或於本公約規定之外限制上述責任者，均屬無效。保險契約利益歸屬於運送人或類似之條款應視為免除運送人責任之條款。」所謂「強制責任」是指強制適用海商法上規定之運送人責任，原則上不得以特約減輕或免除，若有違反致貨物毀損滅失，運送人即須負責。

海商法之「強制責任」，指此期間內除法定免責事由外，不得有任何約定免責條款，若有則該條款無效，但並不影響其他條款之效力(劉宗榮，1996)。以《海牙規則》為例，運送人「強制責任」期間為裝載到卸載，除「強制責任」期間外，其餘運送階段，運送人得為免責條款之約定。而(運送人)責任期間，是以運送人實際占有之保管期間為範圍，目前以運送人收受貨物時起至交付貨物時止為最大可能之責任範圍，即「戶至戶(door to door)」

之運送型態，範圍可能包括海上與陸上，依中國《海商法》第 103 條規定，「多式聯運經營人對多式聯運貨物的責任期間，自接收貨物時起至交付貨物時止」，順應了國際貨櫃運送的發展而出現，實現多式聯運經營人從託運人的工廠或倉庫接管貨物，負責運送到收貨人的工廠或倉庫交貨的「戶至戶」運送(梁宇賢，1999；尹章華、徐國勇，2000)，此一「收受到交付」之全運送路段，是否全部強制為海商法(海法)所適用亦或有民法(陸法)適用，在學界有「單一說」與「分割說」之爭。

1.1 單一說：不區分海運段與陸運段，一律適用海商法

持單一說者(黃柏夫，1984；林恩山，1991；張特生，1998；施智謀，1999；楊仁壽，2000；張新平，2004)認為，海上貨物運送人自收受貨物時起為責任開始，此時不論是貨物待運期間、貨物在船期間與貨物待交期間，均依海法(海商法)之適用，直至貨物交付時止。另多式聯運或複合運送有所謂「單一責任制」與「分割責任制」，前者又分為「統一責任制」與「網狀責任制」兩種(司玉琢，2007)，此所謂「單一責任制」，即多式聯運經營人對全程運送負責，而各區段運送人須對自己完成的運送區段負責，但不論損害發生在哪一區段，多式聯運經營人或各區段運送人負擔相同的賠償責任，「單一說」強調運送人適用海商法規定之法律

責任，不得以特約減輕或免除，而「單一責任制」強調由多式聯運經營人或各區段運送人負責，與責任內容如何決定的問題，二者並不相同。

蓋基於契約當事人之原意，海上貨物運送人在陸運段之操作屬於陸上運送而須適用民法(陸法)顯無必要，託運人未考慮將運送合約自裝貨前及卸貨後之陸運另訂契約，海上運送人亦未有兼營陸上搬運業務之意思；運送契約之目的在於將貨物從一地點搬運至另一地點，若將海段運送切割出來使其孤立於前、後兩陸運段實毫無意義可言，蓋此前、後兩段之主旨在於「看管」而非「運送」，雖稱為陸上運送亦屬極近的距離；且雙方自始訂立的是單一海上運送契約，其法律關係始自海上運送人在陸上訂立「戶至戶」之運送關係，自然涉及裝船前、海上運送及卸貨後三個階段之營運規範，此時雖涉及陸法與海商法，但前、中、後三個階段均系完成共同運送目的；前、後二階段為輔助履行或承繼海段運送所必要，故海上運送雖跨二法制空間但卻為單一契約，應適用單一法律。

部分實務採單一說者，例如最高法院 72 年度臺上字第 1188 號判決認為，「海上之貨櫃運送，於貨物尚未完成交付，而在運送人保管期間，無論為自己保管或由第三人保管，倘有發生毀損或滅失之情事，運送人之責任仍非無海商法之適用」；基隆

地方法院民事判決 88 年度海商字第 2 號認為，「有關侵權行為法以中華民國法為準據法，被告等均不爭執，自應以中華民國法為準據法。唯系爭載貨證券之受貨人為中華民國國籍，履行地為臺灣基隆港，損害發生地亦為基隆港，原告徒以系爭載貨證券簽發地為日本國，即應以日本法為準據法，而採海上運送分割說之理論，唯海上運送分割說準據法不一，頗為複雜，徒增訟爭，故依實務見解，採海上運送單一說」，另如最高法院 64 年度臺上字第 2892 號判決等亦同；《海牙規則》明文揭示貨物於海上運送期間屬海上運送契約，但並未明文規定貨物在岸上或陸上即非屬海上運送契約，因此保留彈性空間供各國國內法介入，此乃國際公約之常見立法模式，承認得由當事人間自由約定。

1.2 分割說：區分海運段與陸運段，海運段適用海商法，陸運段適用民法

依《海牙規則》第 1 條第 5 款規定，「貨物運送包括自貨物裝載上船致貨物卸載離船期間」，故僅適用於海運段，《海牙規則》及海上運送單一契約無法單獨達成運送目的，海商法缺乏規定時即應適用民法之規定，海商法主要規定裝船與卸貨，而法制上分裝船前、海運及卸貨後三階段，依運送契約性質分段，陸段運送自歸屬民法(陸法)有關碼頭、搬運、倉庫與

寄託相關法律為規範，且裝船前、海運及卸貨後各階段所歸屬之交通、經濟、財政等主管機關既非統一，經濟利益、強制規範、習慣法源或公序要求又不一致，各內國港口習慣及行政規則應優先適用；另多式聯運或複合運送有所謂「單一責任制」與「分割責任制」，後者又謂「責任分擔制」(司玉琢，2007)，即多式聯運經營人對全程運送負責，各區段運送人僅對自己履行的運送區段負責，而責任適用調整該區段的法律，故損害發生在哪一區段，多式聯運經營人或各區段運送人將負擔不同的賠償責任，「分割說」強調運送人因不同階段而不受海商法規定之強制責任之適用，「分割責任制」則強調由各區段運送人因不同階段，與多式聯運經營人負擔不同的賠償責任，概念自屬各異。

分割說之優點在於不同運送方式適用不同的法律，靈活的法律適用方法能減少衝突。倘從海商法進行文義與論理解釋，1999 年我國修正前的《海商法》第 93 條第 3 項規定，「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其責任」，參考《海牙規則》第 1 條第 5 款，運送人責任期間為「鉤對鉤」原則，及第 3 條第 2 款規定，「除第 4 條另有規定外，運送人應適當並注意地裝載、搬移、運送及保管、看守並卸載所運送之貨物」，修正後的《海商法》第 63 條亦同，修法時僅將「裝卸」文字改為「裝載、卸載」，實質內容仍應依《海牙規則》

解釋，難以延伸至海運段以外，若逕自依此規定將運送人責任延伸至陸上，法律適用將陷於混亂，故應予以分割適用。

更多實務傾向採分割說者，例如最高法院 91 年度臺上字第 461 號判決在判決理由中提到「被上訴人委託上訴人運送之系爭布料既已運抵目的港杜拜卸貨進倉之後，因上訴人之故意或重大過失未憑載貨證券即交付於無權利人受領，非屬海上運送所生之毀損或滅失，自無海商法之適用」；高等法院 89 海商上字 21 號判決謂「海上運送人對海上運送應負責之期間可分為貨物收受至裝船期間、海上運送期間、貨物卸載至交付期間，其中只有第二階段及海段運送期間方有海商法之適用，至第一、三段之陸段部分，則適用民法之規定」；基隆地方法院 91 年度保險字第 9 號判決理由中指出，「…縱認被告應負本件損害賠償責任，被告亦得依公路法第 64 條規定，主張單位限制責任，則原告請求超過三千元部分，亦顯無理由」，亦即於陸上發生貨損時應適用公路法之規定。基隆地方法院 89 年度訴字第 408 號判決謂「按卸載之貨物離船時，運送人或船長始解除其運送責任，依海運強制責任期間之鉤對鉤原則，亦即在卸載時，若以船上之吊鉤起吊貨物，海運階段以貨物安全放置於岸邊碼頭之時止」，最高法院 67 年臺上字 2821 號判決謂「按海商法上關於貨物運送之毀損或滅失，係指貨物在裝卸運送之

間所發生者而言。貨物已由船舶運至目的地，卸入倉庫後所生之毀損或滅失，則屬民法上倉庫或寄託上事，與海商法無關。此就海商法貨物運送，及民法上倉庫、寄託有關毀損或滅失各規定觀之自明」，另如最高法院 69 年臺上字 835 號、最高法院 75 年臺上字 558 號、最高法院 79 年臺上字 1603 號、最高法院 79 年臺上字 2011 號、最高法院 82 年臺上字 481 號、最高法院 85 年臺上字 904 號、高等法院 89 年海商上字 21 號、臺北地方法院 91 年上字 43 號等均持相同見解。因此，就司法實踐上觀察，恐難直接依現行法推出單一說之結論。

1.3 小結：本文認為以單一說為妥，擴大海商法適用範圍及於陸運段

海上運送單一說認為從收受到交付均適用海商法之規定，符合當事人之意思及契約之性質，尤其在貨櫃運送盛行之今日，若採分割說，貨損發生時仍須證明損害之發生地，徒增舉證之困難；而且採分割說的前提下，即使相同的陸上業務，卻因其附從於海上運送或附從於鐵路運送而適用不同法律，亦不合理；海商法有關免責事由、限制責任等規定原本用意在於減輕運送人之責任，以免全部貨物發生毀損、滅失時，導致運送人破產而影響航運發展，且雖然裝載前、卸載後之危險與海

上運送階段之危險不同，但海上、陸上運送業務具有附從性，應認定陸上運送為海上運送契約之一部份，適用海商法之規定，方能貫徹鼓勵航運業之立法政策。

海上運送營業具有國際性，海商紛爭往往涉及多國的人與事，解釋海商法規必須重視國際立法趨勢。就海上運送人所須負之責任而言，多數立法例如 1929 年《華沙公約》、1956 年《國際公路運送公約》以及 1978 年《漢堡規則》均採單一說，規定對貨物應負之責任期間包括收受後、裝載前及裝載後、交付前之運送全程，因此就海事國際立法趨勢變遷、陸上業務之附從性、責任單一化之效率與鼓勵航運發展立場，1978 年《漢堡規則》第 4 條第 1 款規定，運送人對貨物的責任期間包括在裝貨港、在運送途中以及在卸貨港，貨物在運送人掌管的全部期間，從《海牙規則》的「鉤至鉤」原則擴展到《漢堡規則》的「港到港」原則，如今再擴展到《鹿特丹規則》的「戶到戶」原則，「單一說」顯為國際立法趨勢。

不論是內國法抑或是國際公約，可發現大多朝向「單一說」之適用範圍前進，依現行《海商法》第 50 條、第 63 條以及第 67 條之體系解釋，待運期間及待交期間運送人亦履行搬移、堆存、保管及看守等業務，解釋為單一說之適用範圍並無齟齬，又觀察美國、日本、德國、法國或挪威等海上運送立法，關於運送人的責任期

間，均是規定從貨物的「收受到交付」，例如德國《商法》第 606 條前段規定，「運送人有義務以審慎運送人之注意為裝貨、堆存、轉運、搬移以及卸貨。運送人對於自其接受貨物起至交付貨物止，貨物所發生之滅失或毀損所致之損失應負賠償責任，但該滅失或毀損係由於審慎注意之運送人之注意所不能避免之情況所致者，不在此限。」法國於 60 年代後，在實務上逐漸採取「單一說」，並於 1966 年制定第 66 之 420 號新法，第 15 條規定運送契約強制責任期間自運送人收受貨物至交付貨物，作為運送契約之期間，結合第 27 條與第 29 條規定，將裝貨前之陸運段、裝貨後之海運段與卸貨後之陸運段等三段期間責任一致化，均適用單一法律，確定採取「單一說」；日本《國際海上貨物運送法》第 3 條規定，「運送人因其本人或其使用人，就運送貨物之收受、裝船、堆存、搬移、運送、保管、卸貨及交付，怠於注意所生運送物之滅失、滅失或遲延，應負損害賠償責任。」顯然亦是採取「單一說」。法國第 66 之 420 號新法第 15 條規定自收受到交付為「運送契約之強制責任期間」，而日本《國際海上貨物運送法》第 3 條規定自收受到交付為「運送人商業上之強制注意義務」，兩者規範意義不同，日本法更為直接且徹底（賴來焜，2000），「單一說」作為各國與國際立法趨勢，解釋上應使海上貨物運送人強制責任期間更為明確，以消弭我國海商法「單一

說」與「分割說」之適用爭議。

惟須強調，「單一說」與「分割說」是對於海上運送契約，運送人是否全段適用海商法「強制責任」的問題，與多式聯運或複合運送中採取「單一責任制」與「分割責任制」等責任分配不同。換言之，決定採「單一說」或「分割說」之理論前提後，再去處理複數運送人間責任分配的問題，若採「單一說」後再採「單一責任制」，即戶到戶期間要求全段適用海商法規定之強制責任後，多式聯運經營人對全程運送負責，而各區段運送人須對自己完成的運送區段負責，但不論損害發生在哪一區段，多式聯運經營人或各區段運送人負擔相同的賠償責任，「單一說」雖為各國與國際立法趨勢，但多式聯運之「單一責任制」卻有「網狀責任制」之變體，以下從《鹿特丹規則》之第 12 條、第 26 條與第 82 條進行觀察。

貳、有關《鹿特丹規則》的適用問題

觀察《鹿特丹規則》，關於「運送人的責任期間」、「海上運送之前或之後的運送」與「管轄其他運送方式貨物運送的國際公約」等規定，均已明確了《鹿特丹規則》的適用範圍，以及與其他國際運送公約發生衝突時如何適用的問題，分析如下：

2.1 《鹿特丹規則》第 12 條 (運送人責任期間)

| 第 12 條 (運送人責任期間) | Article 12 - Period of responsibility of the carrier |
|---|--|
| <p>1. 運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止。</p> <p>2. (a) 收貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或其他協力廠商，運送人可以從該當局或該其他協力廠商提取貨物的，運送人的責任期間自運送人從該當局或從該其他協力廠商提取貨物時開始。</p> <p>(b) 交貨地的法律或條例要求將貨物交給某當局或其他協力廠商，收貨人可以從該當局或該其他協力廠商提取貨物的，運送人的責任期間至運送人將貨物交給該當局或該其他協力廠商時終止。</p> <p>3. 為確定運送人的責任期間，各方當事人可以約定接收和交付貨物的時間和地點，但運送契約條款作下述規定的即為無效：</p> <p>(a) 接收貨物的時間是在根據運送契約開始最初裝貨之後；或</p> <p>(b) 交付貨物的時間是在根據運送契約完成最後卸貨之前。</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(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 responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.</p> <p>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:</p> <p>(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or</p> <p>(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.</p> |

《海牙規則》與《海牙威士比規則》第 3 條第 2 款規定，「除第 4 條另有規定外，運送人將適當並慎重地裝載、操作、積載、運送、保管、照料及卸載貨物」，「強制責任」期間為「裝載」到「卸載」期間，謂「鉤至鉤 (tackle to tackle)」原則，限縮在「裝載」到「卸載」期間適用《海牙規則》或《海牙威士比規則》，盼藉此提高各國簽署公約的意願。而《漢堡規則》第 4 條第 1 款規定，「在本公約下，運送人

對於貨物在裝貨港、在運送途中及在卸貨港由其掌管的全部期間，擔負責任」，「強制責任」期間為「裝貨港」到「卸貨港」期間，謂「港至港 (port to port)」原則，擴大公約適用至「裝貨港」到「卸貨港」期間，惟也因此激怒了部分海商國家拒絕簽署公約，《漢堡規則》難以落實，上述三個國際海上運送公約均發生「(運送人) 責任期間」與「(公約) 強制責任期間」不一致，故有「單一說」與「分割說」爭議發生。

《鹿特丹規則》對於「(運送人) 責任期間」, 第 12 條第 1 款規定為「自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始, 至貨物交付時終止」, 該款規定使「(運送人) 責任期間」與「(公約) 強制責任期間」重疊, 消弭了「單一說」與「分割說」之爭議, 為《鹿特丹規則》的特點之一(楊仁壽, 2015), 至於「收受」與「交付」之確切時點依第 12 條第 2 款規定, 該款主要是參照《漢堡規則》第 4 條第 2 款規定, 以「符合收貨地或交貨地之法律或條例」而運送人收受與交付時為責任期間之起迄, 以符合某些國家的強制性規定, 例如拉丁美洲與非洲等地有國家採取公營獨占港口裝卸貨物業務者, 運送人責任期間提前至運送人將貨物交給該當局或該其他協力廠商時終止, 此時該當局或該其他協力廠商將被視為收貨人(而不是運送人)之代理人。

另依第 12 條第 3 款規定, 運送人之責任期間亦可由契約當事人個別磋商決定, 此時運送人之責任期間可縮小至「鉤至鉤」, 亦可擴大至「戶至戶」, 依個別運送契約內容決定, 本款顯然是第 1 款之補充規定, 強調運送人「實際收受」時與「實際交付」時為責任期間之起迄, 故倘運送契約約定「(運送人) 責任期間」為「港至港」, 則「(公約) 強制責任期間」亦為「港至港」。另避免責任期間縮小於《海牙規則》之「鉤至鉤」原則, 第 3 款但書規定,

「接收貨物的時間是在根據運送契約開始最初裝貨之後」或「交付貨物的時間是在根據運送契約完成最後卸貨之前」之運送契約條款無效, 即禁止當事人約定「收受在裝載後」及「交付在卸載前」, 有認為該款規定是對於國際海上貨物運送實務的「裝前卸後協議」的明文化, 為迄今載貨證券及海上運送契約中常見的重要條款之一(朱曾傑等人, 2011), 仍得明顯看出本款是為了確保當事人不得在運送契約中以約定過度縮短責任期間, 背離海上運送責任期間規範之意義, 形成脫法行為。

《鹿特丹規則》第 12 條擴大了「(運送人) 責任期間」與「(公約) 強制責任期間」, 未將「收受」與「交付」限制在海運段, 責任期間已不限於海上或是港內(楊仁壽, 2015), 惟海上運送人未必具備有物流經營人之能力, 對於非海上運送之風險將難以掌控, 將增加運送人與託運人之營運成本, 甚至是貨物運送的總成本(朱曾傑等人, 2011), 但該條規定將「(運送人) 責任期間」與「(公約) 強制責任期間」調整一致, 同時賦予當事人足夠的彈性, 責任期間得由契約當事人間磋商, 依個別運送契約內容決定, 並隱藏性的將強制責任的最短期間限制在「根據運送契約開始最初裝貨之後」與「根據運送契約完成最後卸貨之前」之間, 避免運送人脫法。

2.2 《鹿特丹規則》第 26 條 (海上運送之前或之後的運送)

| 第 26 條 (海上運送之前或之後的運送) | Article 26 - Carriage preceding or subsequent to sea carriage |
|---|---|
| <p>如果貨物滅失、毀損或造成遲延交付的事件或情形發生在運送人的責任期間內，但發生的時間僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後，本公約的規定不得優先於其他國際文書的上述條文，在此種滅失、毀損或造成遲延交付的事件或情形發生時：</p> <p>(a) 根據該國際文書的規定，如果託運人已就發生貨物滅失、毀損或造成貨物遲延交付的事件或情形的特定運送階段，與運送人訂有單獨和直接的契約，本應適用於運送人全部活動或任何活動的條文；</p> <p>(b) 就運送人的賠償責任、賠償責任限制或時效作了具體規定的條文；和</p> <p>(c) 根據該文書，完全不能通過訂立契約加以背離的條文，或不能在損害託運人利益的情況下通過訂立契約加以背離的條文。</p> | <p>When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:</p> <p>(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;</p> <p>(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and</p> <p>(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.</p> |

《海牙規則》與《海牙威士比規則》採「鉤至鉤」原則，而《漢堡規則》採「港至港」原則，三大運送公約原則上仍限於海上運送範圍，但《鹿特丹規則》採「戶至戶」原則，即「海運 + 其他」模式，調整的不只是海運部分，而有「非海運段」之法律適用問題，《鹿特丹規則》全名為《聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約》(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)，顯見其欲解決包括海上運送在內的多式聯運，本條立法目的即在此，將公約適用擴及多式聯運或複合運送。

就海上運送之前或之後的運送，即港

區外之非海上運送(「收受至裝載港」與「卸載港至交付」)期間，所發生之毀損、滅失或遲延，第 26 條將公約的適用範圍界定在「收受到交付」期間。除非有國際文書明文規定，關於港區外之非海上運送期間之責任應依託運人與運送人間之契約約定，而託運人與運送人間的確有單獨和直接的契約；或該國際文書關於非海上運送期間之特定運送階段，已對運送人的責任、責任限制和訴訟時效作出明確規定；或依該文書完全不能或不能在損害託運人利益的情況下通過訂立契約加以背離的條文時，否則《鹿特丹規則》的規定此時不得優先於其他國際文書；換言之，在「收受至裝載港」與「卸載港至交付」之非海上

運送期間，依國際文書若無上述關於此期間之特別規定時，《鹿特丹規則》即優先適用。

關於國際文書何時應優先適用，有認為本條 (a)、(b)、(c) 三款規定相對獨立，即如果託運人已就發生貨物滅失、損壞或造成貨物遲延交付的事件或情形的特定運送階段與運送人「訂有單獨和直接的契約，本應適用於運送人全部活動或任何活動的條文」，或有國際文書對運送人的賠償責任、賠償責任限制或時效作了「具體規定的條文」，或根據國際文書，「完全不能通過訂立契約加以背離的條文，或不能在損害託運人利益的情況下通過訂立契約加以背離的條文」，只要符合其中任一款規定，倘若造成貨物毀損滅失的原因或結果有其一在「海運段」者，該規定所屬之國際文書即可優先於《鹿特丹規則》，而適用該國際文書所對應調整之運送段（司玉琢、韓立新，2009；朱曾傑等人，2011），若採此見解，其他國際文書將提高適用機會，從而限制了《鹿特丹規則》對「非海運段」之強制適用，僅當第 26 條規定條件均不成立或不成立，或損失發生在一個運送段以上或無法確定哪一運送段，始強制適用於包含海運段在內的整個運送期間，顯然違背《鹿特丹規則》對運送人責任之統一性與預見性；另有認為國際文書之優先適用前提在於必須同時符合第 26 條的三款規定（楊仁壽，2015），即貨物滅

失、損壞或造成遲延交付的事件或情形發生在「運送人的責任期間內」，但發生的時間確定「僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後」，且其他國際文書在此種滅失、毀損或造成遲延交付的事件或情形發生時，必須設有 (a)、(b)、(c) 三款規定缺一不可時，該其他國際文書始優先於《鹿特丹規則》，此見解將使其他國際文書的適用可能性降低，提高《鹿特丹規則》的適用機會，本文認為第 26 條的立法目的就是為了明確《鹿特丹規則》與調整陸上運送之國際公約間的關係，並盡可能是最小限度的網狀責任制，應以同時符合第 26 條三款規定為國際文書優先適用之前提為妥。

《鹿特丹規則》採取「最小的網狀責任制（有限的網狀責任制）」，「網狀責任制」亦稱為「混合責任制」，是介於全程運送負責（單一責任制）和分段運送負責（分割責任制）之間的制度，若無其他國際文書優先於《鹿特丹規則》，且損失發生在哪一運送段不確定，或在不同運送段逐漸發生了連續性損失，即無第 26 條適用，一律依「海運」模式回歸適用《鹿特丹規則》，即兼採「單一責任制」，故又稱為「經修正的網狀責任制」或「經修正的單一責任制」（司玉琢，2007）。對照我國海商法第 75 條為例，規定「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。貨物毀損滅失發生時間不

明者，推定其發生於海上運送階段。」關於連續運送、聯營運送、多式聯運與複合運送等稱呼複雜，差別在於託運人直接與複數海上運送人（聯營運送）抑或與單一海上運送人（多式聯運）而略有不同，在「單一說」之理論前提下，本條進一步探討託運人與單一海上運送人之間，我國採取單一責任制之變體「網狀責任制」，而責任變動之關鍵在於「貨物毀損滅失發生時間能否確定」，若可以確定時（非隱藏性損害），視其為公路、鐵路或航空運送而分別適用各法，若時間不明時（隱藏性損害），推定發生在「海上運送」階段而適用海商法（楊仁壽，2000），達成託運人與運送人之衡平保障。

第 26 條起草過程中，對於海上運送之前或之後的運送是否應保留國內法的適用有過激烈討論，加拿大與澳洲等主張應保留國內法優先適用者認為，《鹿特丹規則》目的在調整海運而不應及於陸運，故陸運部分仍應依國內法（陸法）；另歐盟與美國等主張不保留者，是基於貨物運送法律的最大程度統一、提高法律適用確定性與可預見性、及降低訴訟成本的考慮，最後立法上決定排除國內法，亦排除締約國之聲明條款，當《鹿特丹規則》與國內法

（陸法）發生衝突時，優先適用《鹿特丹規則》，中國最後亦採此見解，《鹿特丹規則》的「最小的網狀責任制」僅適用於其他「國際文書」而不保留國內法，以避免納入國內法影響公約的一致性（黃裕凱，2014）。本條文之適用對象為「International Instrument（國際文書）」，Instrument 意指 A written document, a formal or legal document in writing, such as a contract, deed, will, bond, or lease (State v. Phillips, 157 Ind. 4S1, 62 N. E. 12; Cardenas v. Miller, 108 Cal. 250, 39 Pac. 783, 49 Am. St Rep. 84; Benson v. McMahon, 127 U. S. 457, 8 Sup. Ct 1240, 32 L. Ed. 234; Abbott T. Campbell, 60 Neb. 371, 95 N. W. 592., see Featuring Black's Law Dictionary)，顯見本條文不僅在於解決《鹿特丹規則》與其他公約間之適用衝突，更擴及所有的國際間正式書面文書，具有高度彈性，甚至包括目前或將來之國際公約，或區域經濟合作組織制定之規則等，目前不論陸、海或空運等國際運送公約，僅在歐洲均有之，故有人稱第 26 條為「歐洲條款」（楊仁壽，2015），事實上如此將影響各國國內的多式聯運立法，尤其是對於隱蔽損失的「隱藏性損害」。

2.3 《鹿特丹規則》第 82 條 (管轄其他運送方式貨物運送的國際公約)

| | |
|---|--|
| 第 82 條 (管轄其他運送方式貨物運送的國際公約) | Article 82 - International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport |
| <p>本公約的規定概不影響適用在本公約生效時已生效的，規範運送人對貨物滅失或損壞的賠償責任的下列國際公約，包括今後對此種公約的任何修正：</p> <p>(a) 任何管轄航空貨物運送的公約，此種公約根據其規定適用於運送契約的任何部分；</p> <p>(b) 任何管轄公路貨物運送的公約，此種公約根據其規定適用於船載公路貨運車輛不卸貨的貨物運送；</p> <p>(c) 任何管轄鐵路貨物運送的公約，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</p> <p>(d) 任何管轄內河航道貨物運送的公約，此種公約根據其規定適用於不在內河航道和海上轉船的貨物運送。</p> | <p>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:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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</p> <p>(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 transshipment both by inland waterways and sea.</p> |

本條在調整「公約與其他貨物運送公約衝突」之法律適用問題，由於《鹿特丹規則》第 12 條第 1 款採用了「海運 + 其他」模式，若與其他國際公約發生衝突時，應依第 26 條與第 82 條來解決，第 26 條針對海上運送之前或之後的運送，採取「最小的網狀責任制」，若貨物發生毀損滅失之區段為無法確定之「隱藏性損害」，全程依「統一責任制」，若貨物發生毀損滅失之區段為可得確定之「非隱藏性損害」，則依各區段之國際公約而定，第 82 條另就第 26 條國際文書 (International

Instrument) 之內涵與範圍加以具體明文，本條之適用對象為「International Conventions (國際公約)」，僅在於解決《鹿特丹規則》與其他公約間之適用衝突，當有「已生效有強制力的」規範運送人對貨物滅失或損壞之賠償責任的「國際公約」，此時《鹿特丹規則》不得優先於其他國際公約 (朱曾傑等人，2011)；換言之，對於尚未生效或非規範運送人對貨物滅失或損壞的賠償責任的國際公約，應優先適用《鹿特丹規則》，甚至「包括今後對此種公約的任何修正」。惟持平而論，這些非

海運段的國際公約，簽訂時代不同，各締約國參加時又各有意圖，內國法化之法律制度與賠償責任不同，難以避免衝突，與《鹿特丹規則》間之適用仍有困難（楊仁壽，2015）。

涉及衝突之公約，主要有 1929 年《統一國際航空運送某些規則的公約（華沙公約）》及 1999 年《蒙特利爾公約》、1956 年《國際公路貨物運送契約公約（公路貨運公約）》、1890 年《關於鐵路貨物運送的國際公約（伯恩公約）》、1951 年《國際鐵路貨物聯運協定（鐵路貨運統一規則）》與 2000 年《布達佩斯內河貨物運送契約公約》；但在選法衝突解決後的適用範圍上，僅限適用於貨物滅失、損害及遲延交付追償之賠償責任、責任限制和時效的規定，例如雙方訂立了多式聯運契約，包括了空運段與海運段，貨物損害原因發生在空運段，而貨物損害結果發生在海運段，依《蒙特利爾公約》第 18 條第 1 款規定，「對於因貨物毀滅、滅失或損壞而產生的損失，只要造成損失的事件是在航空運送期間發生者，運送人就應當負擔責任。」故雖然損害結果在海運段，無《鹿特丹規則》第 26 條之適用，但因損害原因在空運段，依《鹿特丹規則》第 82 條第 a 款規定，得依《蒙特利爾公約》的相關規定加以解決（朱曾傑等人，2011）。另關於託運人的義務和賠償責任、運送單證、運費控制權交貨權利轉讓等規定，由於與其他國際公約不發生衝突，《鹿特丹規則》自

應優先適用（司玉琢、韓立新，2009）。

2.4 《鹿特丹規則》第 12 條與第 26 條的關係：例外從嚴解釋原則

《鹿特丹規則》第 12 條第 1 款規定將運送人的責任期間擴大「自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止」，採取了「海運 + 其他」模式，《鹿特丹規則》是首創港口營運商納入強制規定的國際公約，將運送責任主體擴及海運履約方，使港口營運商之權利義務與海上貨物運送人相當，《鹿特丹規則》允許有條件地擴充適用於與海上運送連接的鐵路、公路、內河運送、空運等（王穆衡等人，2011）。《鹿特丹規則》的適用範圍應依第 1 條第 1 款與第 12 條第 3 款兩款以觀，第 1 條第 1 款前段規定「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，此種契約應當就海上運送作出約定」，而第 12 條第 3 款則是為了確定運送人的責任期間，「各方當事人可以約定接收和交付貨物的時間和地點，但運送契約條款作下述規定的即為無效：(a) 接收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」，結合這兩款即為運送人對貨物的責任期間在《鹿特丹規則》的適用範圍。而依第 1 條第 1 款後段「且可以對海上運送以外的其他運送方式作出約定」，屬於海運以外之

其他適用範圍，依第 12 條第 1 款規定，運送人根據本公約對貨物的責任期間，自運送人或履約方為運送而接收貨物時開始，至貨物交付時終止，採取了「海運 + 其他」模式，故《鹿特丹規則》的適用範圍（運送人責任期間）應該是：海運（第 1 條第 1 款前段、第 12 條第 3 款）+ 其他（第 1 條第 1 款後段、第 12 條第 1 款）。

而《鹿特丹規則》關於運送人的責任原則，依第 17 條第 1 款規定，「如果索賠人證明，貨物滅失、損壞或遲延交付，或造成、促成了滅失、損壞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的，運送人應當對貨物滅失、損壞和遲延交付負賠償責任」，運送人責任範圍擴及「在第 4 章規定的運送人責任期間內發生的」，即依第 12 條第 1 款規定的「海運 + 其他」模式，將適用範圍擴大，採取了單一說之理論前提，即依海運（第 1 條第 1 款、第 12 條第 3 款）+ 其他（第 1 條第 1 款、第 12 條第 1 款）之適用範圍（責任期間），例外則依第 26 條規定處理，故《鹿特丹規則》對運送人的強制責任期間為：單一說（第 12 條第 1 款）+ 例外（第 26 條）。

本文認為在適用上，第 26 條應結合第 12 條一同觀之，為明確海上貨物運送人之責任期間，依第 12 條第 1 款規定，採「戶至戶」之運送範圍，且依第 12 條第 2 款將「接收貨物」與「貨物交付」認定具體化，自「運送人從該當局或從該其他協

力廠商提取貨物時」起開始，至「運送人將貨物交給該當局或該其他協力廠商時」終止，由於運送人與託運人雙方自始訂立的是單一海上運送契約，其法律關係始自海上貨物運送人在陸上訂立「戶至戶」之運送關係，即裝船前、海上運送及卸貨後均有《鹿特丹規則》之適用，確定採取「單一說」，惟如此擴大《鹿特丹規則》強制適用範圍，可能有違當事人契約自由，故有第 26 條規定輔助，即發生時間「僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後」之非海運段，且均符合該條三款條件者，始無《鹿特丹規則》適用，因此，第 12 條與第 26 條為原則例外關係，強調《鹿特丹規則》之強制性原則，以及對當事人契約自由、其他國際文書尊重之例外，此等法律條文的「例外」（但書）規定，是對原則之推翻，自應予以限縮而從嚴解釋，以避免因例外過多而導致原則的空洞化，甚而喪失該項法規範之價值，依「例外從嚴解釋原則」，第 26 條應從嚴限縮適用範圍，增加《鹿特丹規則》適用機會。

參、《鹿特丹規則》第 26 條與第 82 條的關係

《鹿特丹規則》在採取「戶至戶」運送的情況下，儘管第 26 條「最小的網狀責任制」在很大程度上緩解了公約間存在的潛在衝突，但僅有第 26 條規定仍會有

可能發生一個締約國既加入了《鹿特丹規則》，同時也是其他國際公約的締約國，這就導致該國可能會因適用不同公約中相互矛盾的規定而負擔責任，較早的公約草案文本應包含一個全面妥善處理本公約與調整其他運送方式的國際文書之間關係的條款，故應結合第 17 章（本公約不調整的事項）第 82 條規定以觀。在「最小的網狀責任制」的適用下，當造成索賠的貨物滅失、損壞或遲延發生在海上運送之前或之後的運送時，其他非海運國際公約中有關運送人賠償責任之規定應優先於《鹿特丹規則》，例如儘管有第 26 條規定的「最小的網狀責任制」，若該國既是《國際公路貨物運送契約公約》的成員國又是《鹿特丹規則》的成員國，在面臨同時適用兩個公約而內容衝突時，第 82 條第 b 款決定了《國際公路貨物運送契約公約》優先適用，儘管實際上貨物在海運段蒙受了損失，換言之，若沒有第 82 條第 b 款，則是適用《鹿特丹規則》有關運送人責任的規定。

但第 26 條「最小的網狀責任制」並不會直接引入有關航空運送或是公路運送的相關責任，因為只有當損失發生「僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後」的一段時間才有第 26 條的適用，發生損失的原因在空運段（裝船前）或是陸運段（卸船後）時均無第 26 條適用，倘又無第 82 條適用的話，則回歸一體適用《鹿特丹規則》的相關條款，故第 26 條與第

82 條之間的關係有其討論實益，分析如下：

3.1 適用範圍

關於《鹿特丹規則》第 26 條與第 82 條之適用範圍比較，有認為第 82 條是處理「公約間之衝突」而超越了處理「貨物滅失、損壞或造成遲延交付的事件或情形」的第 26 條 (Honka, 2009)；但義大利學者 Berlingieri (2012) 認為哪一條更具普遍性不是很明確，第 26 條擴及「其他已生效與未生效之非海運公約」之適用且包括「造成遲延交付」的事件，適用範圍未必相對較窄，故第 82 條必須結合其他國際公約適用範圍來決定是否具「一般性」，因此是否滿足一般性規則亦未必；日本學者 Tomotaka Fujita 認為倘採取體系解釋，即以維持法律體系的一致性與融貫性作為根據的解釋方法，其中又分為外部體系與內部體系，外部體系乃法律的編制體例與上下文關聯所推導，內部體系則取向於法律體系的原則或價值判斷，即由法律原則的具體化所形成的體系等內外兩個角度綜合觀察，第 26 條與第 82 條的措辭並無問題，第 82 條的標的為「運送人對貨物滅失或損壞的賠償責任的國際公約」，自應包括「造成遲延交付」的情形；荷蘭學者 Gerejan van der Ziel 則認為公約第 82 條為程序性規定以解決公約衝突問題，而第 26 條為實質性規定，因此二者互為補充 (榮璞璿，2012)。

中國學者司玉琢認為應採取文義解釋，即以法律概念在日常或專業上的意義或使用方式作為根據的解釋方法，適用第 26 條規定是有一定條件的，包括如果貨物滅失、損壞或造成遲延交付的事件或情形發生在運送人的責任期間內，但發生的時間「僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後」，即「非海運段」，且有第 26 條規定的三款條件均符合者，始無《鹿特丹規則》適用，故第 26 條的適用前提有一定限制。而第 82 條是《鹿特丹規則》與其他非海運公約衝突時解決的「一般性 / 概括原則」，其標的為「運送人對貨物滅失或損壞的賠償責任」，與第 26 條對於「如果貨物滅失、損壞或造成遲延交付的事件或情形發生在運送人的責任期間內」者相比較，第 82 條是《鹿特丹規則》與「其他已生效之非海運公約」之適用，並不包括「造成遲延交付」的事件，故第 82 條是「一般性 / 概括原則」，與第 26 條的適用範圍上不同（榮璞璿，2012）。

3.2 適用順序

關於第 26 條與第 82 條等二條的適用順序，有認為優先適用第 82 條將更為適當，因為它規範了《鹿特丹規則》與其他非海上貨物運送公約間可能存在的衝突，接著才是適用第 26 條，使《鹿特丹規則》能完整全面的規範「戶至戶」的運送契約，將有限的網狀責任制加以運行（Ralph de Wit, 2010）；也有認為二者互為補充，

若發生衝突則具有適用先後之關係，即當第 26 條與第 82 條發生衝突時，應優先適用第 82 條，因為仍可優先適用該其他公約之相關條款，在此基礎上再針對第 26 條限定責任期間進行適用（Neels, 2011）；義大利學者 Berlingieri (2012) 認為基於適用上的方便性，首先考慮第 26 條可能會更實用更省時，應優先適用第 26 條，第 82 條僅作為第 26 條之補充；荷蘭學者 Gerejan van der Ziel 認為第 82 條為解決公約衝突問題，而第 26 條本身即為避免衝突之實質性規定，故先依第 82 條決定《鹿特丹規則》之適用與否，確定後再適用第 26 條；中國學者司玉琢則認為公約第 26 條與第 82 條之間應該是相輔相成的，第 82 條是《鹿特丹規則》與其他非海運公約衝突時解決的「一般性 / 概括原則」，而第 26 條則須「符合其規定之具體條件下」方得有排除《鹿特丹規則》之適用，故適用範圍上第 82 條較大而第 26 條較小，在適用順序上第 82 條應優先考慮，待確認貨損發生地點後，再判斷是否有第 26 條之適用（榮璞璿，2012）。

3.3 本文見解：先程序後實體原則

本文認為關於《鹿特丹規則》第 26 條與第 82 條之範圍涉及法律解釋方法，文義上第 26 條與第 82 條適用範圍不同，惟考慮維持法律體系的一致性與融貫性，第 26 條是適用範圍未必較窄，第 82 條適

用順序亦非謂「一般性 / 概括原則」，由於起草過程中第 26 條未保留國內法的字樣，在《鹿特丹規則》優先於締約國國內法的前提下，第 26 條與第 82 條間即產生適用孰先的問題。

在法律體系中，規範個別法律主體之權利義務關係歸屬的法律為「實體法」，而「程序法」是規範個別權利義務關係應如何實現的法律，實體法和程序法二者密不可分，儘管目前立法主流均將二者分別規定，若無實體法，則程序法無用武之地，若無程序法，則實體法無實現可能，二者相輔相成。但實際上，觀察一部法律或公約，常有實體法與程序法相互交錯規定的情形，未必全然二分，針對法律的權利歸屬與義務負擔加以規範的部分，屬於實體法規定，而對於如何實現實體法規範內容的部分，則是程序法規定。程序法中有實體法規定者，例如《行政程序法》關於行政處分的定義或效力、撤銷及廢止等，雖然規定在程序法，性質上卻是實體法，而實體法中也可能會有程序法規定，例如《民法》關於社團法人之總會召集程序或社團章程變更程序等，故實體法及程序法僅是法律概念的區分，未必在法律本質上須強烈區隔為二部法典；而在法院審理過程，須遵循「先程序後實體」的步驟加以審理，法院收受當事人遞交訴狀後，依「先程序後實體」原則，應先就訴訟要件進行審酌，進行初步的程序審查，如需補

正者，裁定限期命為補正，如仍未補正，則予以駁回，即法院為本案實體認定前，應先行排除無實益的訴訟，以達到訴訟經濟與程序保障等目的。

程序法過去常被認為僅是各種程序進行形式的規範，純為技術性、工具性的法律規定，不涉及人民的實體權利，故在法學研究中往往不具有獨立的地位，而在正當法律程序等學說陸續出現後，程序法始逐漸脫離以往依附於實體法的地位，成為具有理論性的一門專業法學領域，但在國際公約中仍常見實體法與程序法共同規定在一部公約當中的情形，《鹿特丹規則》亦不例外，第 17 章為「本公約不管轄的事項」，即當《鹿特丹規則》與其他「規範運送人對貨物滅失或損壞之賠償責任的已生效國際公約（包括今後對此種公約的任何修正）」發生衝突時適用哪一個公約的問題，因此，第 82 條是一條程序性規定，用來解決公約衝突問題，而第 26 條為運送人責任期間與原則的實體性規定，依「先程序後實體」原則，先考慮第 82 條決定是否適用《鹿特丹規則》，再依第 12 條確定運送人責任期間，並針對有無第 26 條例外之存在加以判斷。

肆、結論

《海牙規則》與《海牙威士比規則》

以「鉤至鉤」作為運送責任之規範範圍，《漢堡規則》增加了運送人遲延責任，使責任範圍擴大至港區，惟收貨前與交貨後仍無該公約之適用，回歸適用各國國內法；但貨櫃運送之主流化，運送人責任延伸已成趨勢，海上貨物運送人之責任期間，「戶至戶」之運送範圍顯然包括海上與陸上，《鹿特丹規則》採取了「海運 + 其他」模式，調整的不只是海運部分，尚包括鐵路、公路、內河和航空運送，是一部以海運為主體之多式聯運公約。

海上貨物運送人「戶至戶」之型態，範圍包括海上與陸上，此一「收到交付」之全運送路段，是否全部為海商法（海法）所適用亦或有民法（陸法）適用，在學界有「單一說」與「分割說」之爭，基於當事人之意思及契約之性質，降低舉證責任與訴訟成本，擴大海商法有關免責事由、限制責任等規定減輕運送人責任之規定，與鼓勵航運業立法政策之貫徹，海上貨物運送人責任應採「單一說」而有海商法（海法）強制責任適用；惟此立法上升到公約層次，可能遭各國國內法架空，並發生各國國際文書與公約衝突，故第 26 條在「非海運段」取消國內法的適用，為解決海運段與非海運段之「國際文書」衝突，彈性採取「最小的網狀責任制」，維護《鹿特丹規則》的優先適用，第 82 條則解決了與「已生效規範運送人對貨物滅失或損壞的賠償責任的國際公約」之「國際

公約」衝突，使《鹿特丹規則》更為國際上所能接受。

討論第 26 條與第 82 條之適用關係，第 26 條應結合第 12 條一同觀之，以明確海上運送人之責任範圍，第 12 條為運送人責任期間之認定，第 26 條輔助第 12 條，即發生的時間「僅在貨物裝上船舶之前或僅在貨物卸離船舶之後」之非海運段，且同時符合該條規定的三款條件者，將無《鹿特丹規則》適用，由於第 12 條與第 26 條之間為原則例外關係，依例外從嚴解釋原則，第 26 條應限縮適用；第 82 條性質上為程序性規定，用以解決公約衝突的問題，第 12 條與第 26 條均為實體性規定，依先程序後實體原則，先考慮第 82 條決定是否適用《鹿特丹規則》（解決《鹿特丹規則》與其他公約之適用衝突），並依第 12 條確定運送人責任期間，落實海上貨物運送人責任「單一說」之精神（解決海運段與非海運段之認定衝突），最後針對有無第 26 條的存在例外加以判斷，達成海陸貨物運送法律最大限度的統一。

參考文獻

- 尹章華、徐國勇，2000，*海商法*，初版第一刷，元照出版公司，臺北市。
- 王穆衡、張志清、李佳逸、陳一平、陳其

- 華、林姐欣，2011，《鹿特丹規則》之影響分析與海商法修法先期規劃，交通部運輸研究所，臺北市。
- 司玉琢，2007，《海商法》，第二版，法律出版社，北京市。
- 司玉琢，2010，《海商法專論》，第二版，中國人民大學出版社，大連市。
- 司玉琢、韓立新，2009，《鹿特丹規則》研究，第一版，大連海事大學出版社，大連市。
- 朱曾傑、吳煥寧、張永堅、郭瑜，2011，《鹿特丹規則》釋義——聯合國全程或部分海上國際貨物運輸契約公約，第一版，中國商務出版社，北京市。
- 林恩山，1991，海商法運送人免責事由之研究，政治大學法律研究所博士論文，臺北市。
- 施智謀，1999，《海商法》，修定版，著者自行印行，三民書局經銷，臺北市。
- 張特生，1998，《海商法實務問題專論》，初版，五南圖書公司，143-164，臺北市。
- 張新平，2004，《海商法》，增定二版，五南圖書出版，臺北市。
- 梁宇賢，1999，《海商法精義》，修訂新版，瑞興圖書有限公司，臺北市。
- 黃柏夫，1984，海上運送人何時完成運送契約義務？談海商法第 93 條第 3 項與第 100 條之關係，*萬國法律*，第 18 期。
- 黃裕凱，2014，《鹿特丹規則》，一版，航貿文化事業有限公司，臺北市。
- 楊仁壽，1984，論《海牙規則》對我國海商法之影響——從《海牙規則》看我國海商法就海上運送單一說有關理論之實踐，*法令月刊*，第 35 卷，第 6 期。
- 楊仁壽，2000，《最新海商法論》，自行發行，三民書局有限公司，臺北市。
- 楊仁壽，2015，《鹿特丹規則》，初版，三民書局有限公司，臺北市。
- 榮璞瑋，2012，《鹿特丹規則》若干疑難問題綜述，*中國海商法研究*，第 4 期，12-18。
- 劉宗榮，1996，《海商法》，三民書局股份有限公司，臺北市。
- 蔡佩芬，2017，《海商法》，初版第 1 刷，元照出版有限公司，臺北市。
- 賴來焜，2002，《最新海商法論》，學林文化事業有限公司，臺北市。
- Berlingieri, F., 2012. An analysis of two recent commentaries on the Rotterdam Rules, Chapter 17. Matters not governed by this convention by Prof. Dr. Hannu Honka, and Chapter 5. Minimal music: multimodal transport including a maritime leg under the Rotterdam Rules by Prof. Dr. Ralph De Wit, edited by Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarelli, Kluwer Law Internal, 2010, 62-89.
- Honka, H., 2009. United Nations convention on contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea, scope of application and freedom of contract, CMI-

Colloquium on the Rotterdam Rules, <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf>

Neels, P., 2011. The Rotterdam Rules and modern transport practices: a successful marriage? *Tijdschrift Vervoer & Recht*, 1, 1-18.

