

運輸單證與國際貨物海運運輸公約

王肖卿

定期航運的班輪運輸，對於零星小宗併櫃貨物，運、貨雙方通常不簽書面運輸契約，運送責任常繫於一張運輸單證。運送人單方擬定並簽發之運輸單證雖依國際法僅稱契約之證明，在沒有運送契約情況下，卻是能代表契約之唯一文件。運送責任係依運輸單證之記載，單證記載不足，則參考單證簽發地之內國法，以及單證背面的至上條款(Clause Paramount)所引證之國際貨物運輸公約或某國內之海上貨物運輸法。但無論訴訟管轄法院參考那個規定做判斷，顯然都與運輸單證有關。簡單的說，單證主導運送責任其實並不為過。

儘管各國法制不同，但運送責任的相關法規不外民法、海上貨物運送法、海商法之貨物運送部分、契約法，海關法等。這些與國際事務相關法規的共同點，雖是國內法，卻仍須參考國際公約，否則缺乏貿易雙方之共同溝通管道。

運輸責任源自國際公約，相關國內法則多抄襲或參考國際公約而來。國際貿易之貿易兩國間或無邦交，遵循相同的國際慣例與國際私法卻是必要的，從事貿易無法自外於國際，國際慣例與國際私法更是從事國際貿易必須運行之軌道。

最新的國際海運貨物運送公約—鹿特丹規則是2008.12.11甫擬定完成並公布的國際海運貨物運輸公約，由聯合國貿易法委員會(UNCITRAL)委託國際海事委員會(CMI)訂定。國際海事委員會是聯合國

成立(1945)前，擬定海牙規則、並持續擬定威士比修正案(1968)、布魯塞爾議定書(1979)的國際非政府組織(NGO)，也是聯合國成立後，正式受聯合國委託，擬訂漢堡規則(1978)的國際非政府組織。這次新的鹿特丹規則出爐，雖由聯合國貿易法委員會(UNCITRAL)主導，聯合國貿易法委員會仍授權國際海事委員會負責會議之開議、議題之決定，以及出席代表之意見整理、交流及探討事宜。鹿特丹規則的擬訂程序始於1996年，完成於2008年。

台灣在鹿特丹擬定的過程中並未受邀與會，但台灣的長榮海運卻以國際貨櫃航運第四大航運公司的身分，受邀參與過這個國際聚會。其餘參與聚會的，除了93個國家代表，國際上稍有名氣之非政府組織：包括歐洲委員會(EC)、聯合國經濟合作發展委員會之科學、技術及企業委員會(OECD)、國際海事組織(IMO)、國際油污賠償基金會(IOPCF)、波羅地海運同盟(BIMCO)、國際商會(ICC)、國際海運協會(ICS)、國際承攬商協會(FIATA)、船東責任保險國際集團(International Group of P&I Clubs)、聯合船舶保險協會(IUMI)均參與會議，除以上正式代表外，還有聯合國貿易發展委員會(UNCTAD)、國際海事局(IMB)等組織派觀察員代表參加。大陸代表則全程參與。鹿特丹規則目前的狀況已有24個國家簽署，超越該公約生效的20國門檻，西班牙並已於2011.1.19率先批准。

鹿特丹規則應該是會被通過並認同的，因為國際共識相當多。該規則針對許多運輸方面的現況做規定：例如訂定運送責任何時開始、何時終止，使運送責任更明確。單證所載船名之船舶所有權登記船舶所有人在無人承擔運送責任時應負起責任，使貨方或貨物保險人不致有找不到人負責的狀況。貨櫃船的貨櫃堆置貨艙艙面責任與一般船舶的貨物堆置艙面責任不同，使貨櫃運輸終於有一個明確針對貨櫃船裝載責任的規定。遲到責任除了定義方面從以前的遲到港改成遲到目的地外，特意規定提單上註明到達時間的，才能要求遲到的賠償。船舶適航能力應維持至航程完成時為止。交叉舉證責任使責任無可迴避，亦無所遁形。刪除長期為人詬病之船員航行疏失、船舶所有人及船舶可以不負責貨損的規定。這些清楚而明確的說明及規定，不但有助於消彌船、貨糾紛，也較容易歸責。對於船、貨雙方應該都有好處。

國民政府在大陸時期，就沒有參與或簽署過國際海運的貨物運送公約，民國18(1929)年的海商法，依參與修定當時海商法的交通部代表—王洸先生所著「航政法規要義」一書的序言所述，還取法德、日，參考光緒年間草定的海船法草案擬訂。民國51(1962)年在台灣修訂的海商法，主要則是參考美國的海上貨物運送法(COGSA)。甚至民國88(1999)年修訂的海商法，貨物運送部分還準備參考美國，美國則因1999年的海上貨物運送法草案一直沒有通過，目前運送責任的賠償標準上

限，依1936年的海上貨物運送法，運送責任賠償金額上限500美金，約等於315特別提款權單位(SDR)，已成為國際最低、甚至不及8/90年代各國海上運送責任賠償金額陸續依布魯塞爾議定書修法後，賠償責任金額上限的一半。美國海上貨物運送法係強制適用於航行美國地區之船、貨，使航行美國地區之各國運送人，一則因強制適用，二則也樂於在提單背面條款中比照。台灣民國88(1999)年最後定案的海商法貨物運送，幸好定案前從善如流，改為符合國際上大多數賠償標準，比照布魯塞爾議定書的666.67特別提款權單位(SDR)。使兩岸賠償責任金額上限趨於一致。

大陸方面由於香港、澳門都依公約規定，在威士比修正案、布魯塞爾議定書中有過加盟(Accession)動作，屬於這兩個國際海運貨物運送公約的會員，大陸本身雖未簽署或批准過兩個公約，在香港、澳門回歸後，大陸外交部正式行文公約的保管單位—比利時大使館，除通知兩地之回歸事宜外，亦說明兩規則中之權利義務為中華人民共和國政府所承認。但保留公約第3條「責任限制」(Limits of Liability)部分的適用。形同大陸也參與了公約。大陸1993年公布的海商法貨物運送部分，除了大量參照海牙規則、威士比修正案、布魯塞爾議定書外，許多規定還採用漢堡規則保護託運人的部分，處於出口導向的經濟體，本應兼顧小宗貨物託運人權益，這點大陸可說是做到了。

面臨鹿特丹規則，台灣未曾受邀與會，自亦無法簽署，能不能用加盟方式加

入會員也不知道，但國際對於該公約的認同度極高，台灣雖無權簽署，從事國際貿易卻也無法置身事外，海商法貨物運送部分的因應修改是必然需要考慮的。

貨櫃運輸的發展，海運的貨運早已不再僅限於海上運輸，而是海、陸、空、內水結合的複式運輸。雖稱海運提單，實質上單證表彰的運送責任卻不僅限於海運，亦包括海、陸、空、內水運輸在內的複式運輸全程：運送責任依單證之記載負責，理論上亦依單證之背面條款負責，因此號稱一張單證涵蓋全程責任，絕無跨大之嫌。

運輸單證可以轉讓，受讓單證等於受讓物權，也代表開立運輸單證的運送人、參與運輸的履行運送人：包括鐵、公路之陸運公司、內水運輸之水運公司、拖車公司等。除向簽發單證的出口商或託運人負責外，亦須向受讓單證的任何受讓人：包含銀行、保險、單證持有人及國際貿易的買方負責。保險轉嫁後，亦包括受讓權利之保險人及被保險人。

鹿特丹規則雖為國際貨物海運的運輸公約，內容卻與國際貿易的買、賣雙方有關，是國際貿易的買、賣雙方釐清責任的分際，也是國際貿易買、賣雙方與運送人間關係之分際，是運送人須依該規則對於國貿買、賣雙方所負之運送責任，也是國貿買、賣雙方就運送相對責任由何方負責的原則，運送人必須知道，買、賣雙方需要了解，產物保險的保險人與被保險人當然更要清楚。許多討論鹿特丹規則的文獻

在兩岸間陸續出版，論文對鹿特丹規則有褒有貶，大陸甚至有某國陰謀論的說法，但至少大家都不否認，鹿特丹旋風是一股擋不住的趨勢潮流，執著於海商法紋風不動，我們不諱言，恐怕會影響台灣的國際貿易。

國際私法系統除了非政府組織所訂出來的公約，還有非政府組織訂出來的標準規章，例如信用狀統一慣例、國貿條規等，國貿條規雖不只一種，但大多數買賣契約參照的國貿條規與信用狀統一慣例雖僅是買、賣雙方各自應承擔貿易買、賣的相關費用與稅款，以及買方、賣方與銀行間承擔費用與責任的標準，這些標準規章必須與國際貨運公約一併了解，才不致產生費用、責任的誤解、衝突與重疊。

運輸單證、國際貨物海運運輸公約、國際標準規章構成買、賣責任、信、貸責任、運送責任的網狀鐵三角，也牽動保險與被保險間的對應關係及相對責任。不僅影響國際貿易的買、賣雙方、運送人與貨方，也涉及銀行與保險。研究鹿特丹規則形同複習所有生效過的國際公約，而運輸單證更是鹿特丹規則履行與否的關鍵。

本文作者：前開南大學物流與航運
管理學系教授

