

# 承攬運送業的實務作業、法律責任及保險

▲ 朱有為

## 壹、前言

國際貿易運輸，大部分主要透過承攬運送業者來處理，代為貨主處理訂艙、儲存、報關、運送，甚至是投保貨物運輸保險，因此一旦貨物在運送途中發生毀損滅失，是必會涉及相關理賠責任，然而這些損失賠付責任，往往不外乎會與國內外相關法規有關，因此瞭解承攬運送業者實務操作與相關責任之間的關係，身為海上保險從業人員來說，是相當重要的。其係因承攬運送業者是以投保責任保險作為主要風險分散方法時，才能更貼近業者在評估風險與理賠作業上的處理及成本考量。

因此，本文試以承攬運送業者組織與職務內容先行說明，進而深入探討其相關法律定義、過失基礎與分類、單位責任限制、消滅時效及除斥期間等內容，最後並簡要說明產險公司在承攬運送業者責任保險所承保的範圍，讓讀者更加瞭解承攬運送業者在運輸責任上的實務操作、責任與保險安排。

## 貳、承攬運送業者組織與其職務內容說明

### 1、業務人員 Sales

- 在公司內打電話拜訪客戶招攬生意，或是外面拜訪客戶開發業務的人。
- 主要對象是以進出口為主的貿易業者和廠商。有時可能為同業或航空/船公司以利未來裝併櫃貨聯絡 (Co-Load)。
- 報價及建立相關合約條款內容與運費費率。

### 2、客服人員 Customer Service (CS)

- 客服主要工作為瞭解客戶並協助與各協辦業務單位連絡解決問題的人。
- 通常會分航線或是依客戶型態分類(如：電子業、家具業…等)，以便快速服務客戶。因每一航線之通關、貨物進出口處理、當地狀況都不同，若分類則可以快速了解客戶問題與回應。

### 3、業務操作 Operation (OP)

- 負責的工作，包括接受客人的委託，代訂艙位及船/航空公司運費的議價，跟船/航空公司洽訂

艙位，跟貨櫃場和同行及報關行等單位聯繫。

- 與國外船舶代理聯絡通常亦由 OP 負責。
- 有時身兼文件繕打的任務。

#### 4、文件人員 Document Officer

- 通常為製作與繕打提單及相關進出口文件 / 證明之單位。
- 若有代為貨主投保貨物保險者，會協助繕打投保資料。

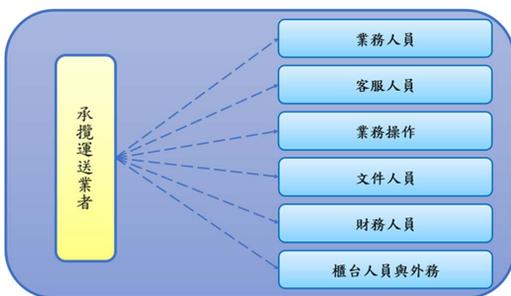
#### 5、財務人員 Financial officer

- 帳務相關資料處理。

#### 6、櫃檯和外務 Counter staff

- 領單相關費用收取與簽發提單等相關文件發送。
- 接待來訪賓客、傳遞訊息。
- 負責收件、送件者。

圖 1、承攬運送業者組織



### 參、承攬運送業者相關法規

#### 1、承攬運送業者法律定義與地位

- 承攬運送業者，除契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運

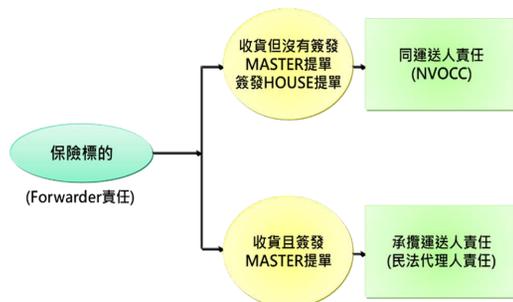
送，其權利義務與運送人同。(民法 § 663)

- 就運送全部約定價額或承攬運送業者填發提單予託運人者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬。(民法 § 664)
- 海運承攬運送業者意義：以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬之事業。(航業法 § 2)

#### 2、承攬運送業者提單責任相關觀念

- 承攬運送業者收貨，未交付貨主簽發船公司之提單 (MBL; Master Bill of Lading)，而是簽發自己的提單 (HBL; House Bill of Lading)，則在法律責任上同屬運送人責任。
- 承攬運送業者收貨，交付貨主簽發船公司之提單，而簽發自己的提單，則如同民法代理人之責任。

圖 2、承攬運送業者簽發提單責任種類



#### 肆、過失責任基礎概念與分類

本章節先以依法過失責任基礎為先介紹，進而再針對依法過失責任基礎中

之故意過失責任，做深入的分類與介紹，以讓讀者更加理解過失責任的概念。

### 1、依法過失責任基礎

在過失責任基礎上，可依法過失責任基礎之故意過失、推定過失、無過失責任三個基礎來分類，其相關行為上的認定與舉證責任，也都有其差異，其整理如下表 1 所示：

表 1、過失責任基礎分類表

| 責任基礎                 | 故意過失行為 | 舉證責任                                |
|----------------------|--------|-------------------------------------|
| 故意過失責任<br>(民法，醫療法)   | 必要     | 權利人。<br>(分成故意重大過失、抽象過失、具體過失)        |
| 推定過失責任<br>(公路法，海商法)  | 推定過失   | 行為人得舉反證不負賠償責任。<br>(但…能證明…無過失者，不在此限) |
| 無過失責任<br>(民用航空法，勞基法) | 不必要    | 行為人不得舉反證不負賠償責任。                     |

資料來源：作者自行彙整。

上述推定過失責任為中間責任，但…能證明…無過失者，不在此限。係可以海商法 § 62 船舶適航性，民法 § 661 承攬運送業者損害賠償責任，足以說明運送人與承攬運送業者責任上，是以推定過失責任為主，其相關法條如下表 2 所示：

表 2、海商法適航性與民法承攬運送業者責任法條表

|   |
|---|
| <p><b>海商法 § 62 (發航之注意及措置義務)</b><br/>運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、使船舶有安全航行之能力。</li> <li>二、配置船舶相當船員、設備及供應。</li> <li>三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。</li> </ol> <p>船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。<br/>運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。</p> |
| <p><b>民法 § 661(法律效果)：</b><br/>對於託運物品之喪失、毀損或遲到，應負責任。但若能證明下列事項「未怠於注意」則可主張免責。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 物品之接收保管。</li> <li>2. 運送人之選定。</li> <li>3. 在目的地之交付。</li> <li>4. 其他與承攬運送有關之事項。</li> </ol>   |

資料來源：作者自行彙整。

### 2、故意過失責任分類

在故意過失責任基礎中，亦可再細分為重大過失、抽象(輕)過失、具體過失，其在責任程度上來說：抽象(輕)過失，注意程度最高，責任最重；具體過失，注意程度稍低，責任稍輕；重大過失，注意程度最低，責任最低。相關彙整之定義、解釋和案例，如下表 3 所示：

表 3、故意過失責任分類表

| 分類      | 定義              | 解釋   | 舉例說明   |
|---------|-----------------|--|--|
| 重大過失    | 有故意重大過失者負其責任。   | 欠缺普通人注意事項。   | 民法 § 638- 運送人限制責任之例外。運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。   |
| 抽象(輕)過失 | 應盡善良管理人責任。      | 依交易上一般觀念認為有相當知識經驗及誠意之人之注意而欠缺者。   | 海商法 § 63- 運送人承運之注意及處置義務。<br>運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。 |
| 具體過失    | 應與處理自己事務負同一之注意。 | 民法 § 535- 受任人之服從指示與注意義務。<br>受任人處理委任事務，應依委任人之指示，並與處理自己事務為同一之注意，其受有報酬者，應以善良管理人之注意為之。 |  |

資料來源：作者自行彙整。

## 伍、貨主對承攬運送業之索賠期限與運輸相關單位責任限制適用

本章節先行說明貨主對於承攬運送業者之索賠期限(即消滅時效與除斥期間)之規定，因一旦貨主向承攬運送業所致之損失進行理賠請求時，對於貨主來說，首要就是需注意時效規定，倘若請求逾越時效時，則恐將造成權利無法主張之損害，同樣的對於承攬運送業者來說，若損失主因為船/航空公司所致，向其求償時，一樣須注意時效問題。

後續本文將彙整說明各類陸運、空運、海運、複合運輸等相關單位責任法規、責任過失原則、單位責任限制、消滅時效或除斥期間以及相關運輸業者(

含承攬運送業者)無法行使單位責任限制主張之狀況，以利讓讀者更加知悉相關承攬運送業者之責任規定與狀況。

### 1、消滅時效與除斥期間差異

請求訴訟初期，通常法院與對照皆會先確認或是主張時效是否屆至議題，一旦逾越時效期間，則通常都會先主張時效屆至，則無法進行後續請求訴訟。所以對於任何賠償責任的請求，時效也是很重要的一環關鍵。本章節特別彙整消滅時效與除斥期間差異分類，如下表 4 所示：

表 4、消滅時效與除斥期間差異分類表

| 區別            | 消滅時效  | 除斥期間   |
|---------------|---|--|
| 意義            | 請求權不行使的事實狀態，繼續經過一定期間，其請求權的行使將產生障礙的制度。   | 某種權利所指定存續的期間，權利人若不於此期間內行使權利，則其權利消滅。  |
| 客體            | 以請求權為限。(民法 § 144)   | 以形成權或其他訴訟上的權利。   |
| 法院得否依職權為當事人主張 | 法院不得依職權為當事人主張。  | 權利當然消滅，法院不待當事人主張，得依職權裁判之。  |
| 期間起算不同        | 自請求權可以行使日起算，得因一定事由的發生致時效中斷或未完成。(民法 § 129- § 145)                                | 自權利成立之日起算，不得因任何事由而延長中斷其期間。(海商法 § 56II)   |
| 期間長短不同        | 期間長 (民法 § 125- § 127)   | 期間短  |
| 舉例            | 保險法 § 63 保險契約權利消滅時效 - 由保險契約所生之權利，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。有左列各款情形之一者，其期限之起算，依各該款之規定： | 保險法 § 64II 據實說明保險人解除權 - 前項解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。 |

資料來源：作者自行彙整。

## 2、海陸空運輸相關單位責任法規、責任過失原則、單位責任限制、消滅時效或除斥期間彙整

本章節依據國內與國外之運輸方式作為主要的分類模式，進而彙整其常用之國際與國內公約或法規、在責任原則、單位責任限制或消滅時效或除斥期間之規定，以利未來讀者在處理相關責任訴訟上，需多加注意之相關提訟與訴訟資料準備、時效以及主張單位責任限制賠償損失內容。相關彙整如下表 5 所示：

表 5、海陸空運輸相關法規彙整表

| 運輸方式 | 分類 | 公約或法規名稱            | 責任原則     | 單位責任限制        | 消滅時效或除斥期間 |
|------|----|--------------------|----------|---------------|-----------|
| 陸運   | 國內 | 公路法                | 推定過失責任原則 | 每件新台幣三千元為限。   | 一年        |
|      |    | 鐵路法                | 推定過失責任原則 | 依我國民法之規定。     | 一年        |
|      | 國外 | 國際公路貨物運送公約 (tir)   | 相對嚴格責任原則 | 每公斤 25 法郎。    | 一年        |
|      |    | 國際公路貨物運輸合同公約 (CMR) | 相對嚴格責任原則 | 每公斤 8.33 sdr。 | 一年        |

| 運輸方式 | 分類 | 公約或法規名稱                          | 責任原則     | 單位責任限制   | 消滅時效或除斥期間              |
|------|----|----------------------------------|----------|--|------------------------|
| 陸運   | 國外 | 國際鐵路貨物運送公約                       | 相對嚴格責任原則 | 每公斤 17 SDR。<br>每公斤 30 法郎。  | 九個月                    |
| 海運   | 國內 | 海商法                              | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 666.67 sdr 或每公斤 2 sdr。                                    | 一年                     |
|      | 國外 | 海牙規則<br>Hague Visby rules        | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 666.67 SDR 或每公斤 2 SDR。<br>每件或每單位 100 英鎊。                  | 一年                     |
|      |    | 海牙威士比規則<br>Hague Visby rules     | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 666.67 SDR 或每公斤 2 SDR。<br>每包或每單位 10,000 法郎或<br>每公斤 30 法郎。 | 一年                     |
|      |    | 漢堡規則<br>Hamburg rules            | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 835 sdr 或每公斤 2.5 sdr。                                     | 貨物運輸有關<br>二年<br>運費相關一年 |
|      |    | 鹿特丹規則<br>Rotterdam Rules         | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 875 sdr 或每公斤 3 sdr。                                       | 二年                     |
|      |    | 美國海上貨物運送法<br>COSSA               | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 500 usd。  | 一年                     |
|      | 國內 | 民用航空法                            | 推定過失責任原則 | 每公斤新臺幣一千元為限。   | 二年                     |
| 空運   | 國外 | 華沙公約<br>Warsaw Convention        | 推定過失責任原則 | 每公斤 250 法郎。<br>每公斤 20 美元。  | 二年                     |
|      |    | 蒙特利爾(婁)公約<br>Montreal Convention | 相對嚴格則任原則 | 每公斤 17 sdr。  | 二年                     |
| 複合運輸 | 國內 | 海商法                              | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 666.67 sdr 或每公斤 2 sdr。                                    | 一年                     |
|      | 國外 | 國際商會複合運送單證統一規則                   | 推定過失責任原則 | 每公斤 30 法郎。   | 九個月                    |
|      |    | 聯合國國際貨物複合運送公約                    | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 920 SDR 或每公斤 2.75 SDR。                                    | 二年                     |
|      |    | 聯合國貿易暨發展會議與國際商會複合運送單據規則          | 推定過失責任原則 | 每包或每單位 666.67 SDR 或每公斤 2 SDR。                                    | 九個月                    |
|      |    | 國際貨物運輸代理協會聯合會提單規則 (FIATA)        | 推定過失責任原則 | 每公斤 2 SDR，最高不超過 10,000 SDR。                                      | 九個月                    |

資料來源：作者自行彙整。

### 3、運輸相關業者不能主張單位責任限制之狀況

國內的運輸相關業者，在一些特定的情況下，於賠付責任上，則是無法主張單位責任限制的，這也是必須注意的，本文也彙整其相關法規供其參考，但在其資料呈現上，不難發現故意或重大過失所發生的毀損滅失，其運送人/船舶所有人或航空器使用人/運送人將無法主張以單位責任限制來進行賠付責任。其彙整如下表6所示：

表6、運輸業者無法主張單位責任限制法規彙整表

| 法條           | 說明  |
|--------------|---|
| 民法 § 638III  | 由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失。                           |
| 民法 § 639     | 貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明，並註明於載貨證券者。                         |
| 海商法 § 70     | 由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不得主張第二項單位限制責任之利益。 |
| 民用航空法 § 93-1 | 航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生前二項所定之損害者，不得主張賠償額之限制責任。             |

資料來源：作者自行彙整。

### 陸、承攬運送業者(人)責任保險

國內承攬運送業者責任保險，一般承保範圍為對貨物與費用之賠償責任，如下所述，本保險對於被保險人在保險有效期間內，經營船舶貨運承攬運送業者業務過程中，對託運貨物之接受、保管、運送人之選定，在目的地之交付及其他與運送有關事項，有未盡其注意義務情事，致被保險人依法應負賠償責任而在保險期間內受賠償請求時，保險人對被保險人應負之賠償責任包括：

#### 一、對貨物之賠償責任：

- (一) 因貨物之實質毀損或滅失所致之賠償責任。
- (二) 因被保險人或其受僱人執業上之疏忽導致錯誤或遺漏(包括誤運、誤交)所致之賠償責任，但以損失在保險期間內發現者為限。
- (三) 因貨物由於偶發事故導致延遲裝載、運送或交付所致之賠償責任。

## 二、對費用之賠償責任：

- (一) 為處理貨物因誤運、誤交、指示或安排錯誤所生之費用。
- (二) 為保障被保險人權益，俾向第三人行使追償權所必需之費用。
- (三) 遇有共同海損或救助費用分攤，被保險人應負擔而無法向託運人收回之部份，但以被保險人違反承攬運送契約者為限。

國外或是國際上在承攬運送業者責任保險上，則承保範圍較寬，一般由國際保險公司或是 TT Club 等公司為承保，其內容涉及多項保險承保選擇，如：承保範圍一貨物及相關責任、特殊條件及除外責任、公路運輸一轉包承運人條款、公路運輸一高風險貨物、被保險人財產與責任、錯誤及遺漏保險、索賠辯護、倉儲管理、擴大承保第三者責任、擴大承保貨櫃和設備等範圍，承攬運送業者可依其營業需求，欲選擇承保的項目。

## 結論

由上述相關承攬運送業者的實務操作內容與組織可以得知，承攬運送業者主要是進出口貨物運輸作業中很重要的輔助人，協助貨主貨物進出口相關運送

作業，由於向貨主收取相關費用或是開立其承攬運送提單單證（如：運送單、承攬人提單等），勢必會有相關其運輸責任，不論是同於運送人責任還是承攬運送業者之獨立責任或契約責任。

因此，保險從業人員，除須更加瞭解承攬運送業者的實務操作外，對於相關其責任之法規、規定更是需要有一定的熟悉，如此才能對於承攬運送業者在保險的安排上，足以能夠提供更好的保險建議或是相關理賠事宜的處理方式，尤其一旦又涉及海外據點或代理商或代為實際運送人簽署提單，則在其責任上更是錯綜複雜，若能對承攬運送業者作業與承保範圍加以熟悉，更能駕輕就熟本承攬運送業者的風險管理。

本文作者：  
富邦產物 專案襄理

