

論文摘要

多式運送所生之種種法律問題，其複雜程度往往不下於單式運送所面臨者，然而，與單式運送相較，多式運送之國際統一立法運動之命運卻未免多舛，舉例而言，針對多式運送所制定之 1980 年公約，即使係經過冗長之討論及折衝後始通過，但是望穿秋水仍等不到生效的到來，而多式運送統一國際規範之需求，在現代運送貨櫃化以及第三方物流興起之推波助瀾下，仍不斷地節節升高。

在這樣的大環境氛圍下，使得工作小組於 UNCITRAL 草案之討論過程中，不得不面對此一現實：大多數之海上貨物運送多係戶對戶運送，而戶對戶運送，又多以多式運送為之。因此，就 UNCITRAL 草案之適用範圍是否擴張至包括戶對戶運送，而其利弊得失為何，與會者就此紛紛各抒己見，表達自己之看法，工作小組最後乃決定：UNCITRAL 草案應適用於涉及海上運送之戶對戶運送。

工作小組此一決定，事實上對於多式運送國際統一規範之實現，可說是邁出了一大步，但此結果，可說是「無心差柳柳成蔭」，蓋 UNCITRAL 草案之定位本旨，係在取代海牙、海牙威士比規則，成為一個全新之海上貨物運送公約，但工作小組決定將草案適用範圍擴張至戶對戶運送之結果，使得 UNCITRAL 草案對於絕大多數之多式運送亦將有所規範，因此，稱 UNCITRAL 草案為多式運送之新統一規範，亦不為過。當然，UNCITRAL 草案本質上既係一海上貨物運送公約，則受草案規範之多式運送，亦必須有一部運送途程為海上運送，方符合 UNCITRAL 草案第 1 條規定之運送契約定義。

涉及海上運送之多式運送既有 UNCITRAL 草案之適用，此時 MTO 亦被視為運送人，而應負擔 UNCITRAL 草案中運送人之注意義務、賠償責任及舉證責任等；而 UNCITRAL 草案為解決與其他國際公約之衝突問題，採行了「最低限度網狀責任制」，但是，該最低限度網狀責任制卻抹煞了需要多式運送國際統一規範之根本理由：為多式運送法律關係帶來確定性。UNCITRAL 草案不但未達成該目標，反而進一步導致多式運送法律關係趨於不穩定且無法預測，也因此，UNCITRAL 草案就對多式運送之規範而言，仍有值得改進之處。

中文關鍵字：聯合國國際貿易法委員會、多式運送、多式聯運、複合運送、多式運送營運人、戶對戶運送。

英文關鍵字：UNCITRAL、multimodal transport、combined transport、multimodal transport operator、MTO、door-to-door transport。