

第一章 緒論

第一節 研究動機

早期運送，多為單式運送，惟自十九世紀末葉以來，由於國際貿易興盛以及海事技術進步的結果，傳統之運送方式深受衝激，其運送方式由單式漸變為多式，使用二種或二種以上之運送方法實施運送。其運送方法，不外海上運送、公路運送、鐵路運送及空中運送等。自第二次世界大戰後，隨著貨櫃運送的普及，陸、海、空國際性之多式運送或複合運送，更為常見。隨之而來的，運送人責任原則、責任限制、責任消滅及運送單據之效力，不僅因運送方法之不同而異其規範，且各國法律之規定亦殊，故各國對多式運送國際統一性之要求，愈為迫切¹。

率先登場的國際多式運送公約草案係由國際統一私法協會（The International Institute for the Unification of Private Law, 以下簡稱 UNIDROIT）所提出，之後國際海事委員會（Comité Maritime International, 以下簡稱 CMI）制定了 1969 年東京規則²（Tokyo Rules），經過各相關單位及組織之討論後，於 1971 年國際私法協會提出有關複合運送機制的公約草案（Transport Combine de Merchandises 1971, 以下簡稱 TCM 公約），再由聯合國貿易暨發展委員會（United Nations Conference on Trade and Development, 以下簡稱 UNCTAD）完成了「1980 年聯合國國際貨物多式運送公約（Convention on International Multimodal Transport of goods 1980, 以下簡稱 1980 年公約）」。
該公約規範了多式運送之多式運送單據、多式運送營運人之賠償責任、託運人之責任、索賠及訴訟等事項。惟因航運先進國家以該公約偏袒開發中國家利益而加以抵制，是以迄今尚未生效³。

然則，制定統一國際貨物運送公約之需求並未因此停歇。於 1996 年聯合國國際貿易法委員會（United Nations Commission on International Trade Law, 以下簡稱 UNCITRAL）的第 29 次委員會會議期間，就海上貨物運送的領域範圍內，UNCITRAL 認知到：

「現行的各國內國法以及國際公約對於諸多議題都有著嚴重的規範空白，例

¹ 楊仁壽，《最新海商法論》，自版，2002 年，三版，頁 202

² 全名為「複式運送公約草案」（Draft Convention on Combined Transport, 1969）

³ 張新平，《海商法》，台北：五南，2004 年 10 月，二版，頁 382

如載貨證券與海上貨運單的運作方式，以及與上述運送單據相關的買賣雙方就貨物的權義關係，以至於提供該契約當事人融資的關係人之權義關係，皆未加以規範⁴。」

於是新的國際貨物運送公約便由 UNCITRAL 於 1996 年起投入修改工程，並授權非政府組織之 CMI 蒐集資料並整合之，隨後在 2001 年 2 月的聯合國新加坡會議整理列出了許多重大修正方向，於 2001 年底 CMI 即將該運送公約草稿提交給 UNCITRAL 審議，並交由 UNCITRAL 下之第三組運送法工作小組

(Working Group on Transport Law, 亦稱之為 Working Group III, 以下簡稱工作小組) 進行討論，而於 2002 年將該份草稿定名為「海上貨物運送文書草案初稿」(Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea), 正式將「多式運送」的相關規定包含於其中⁵。而該草案隨後也在 2003 年之後修正公布了數個版本，目前最新者為 2007 年初所公布之版本，名稱已變更為「全部或一部為海運之國際貨物運送公約草案 (Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea, 以下簡稱 UNCITRAL 草案)」⁶，UNCITRAL 草案目前已通過二讀程序，若第三工作小組能在 2007 年完成三讀程序，則可望在 2008 年提交 UNCITRAL 批准之⁷。

鑑於多式運送所涉及之重要議題，皆已於 UNCITRAL 草案的擬定過程中加以詳細討論，且本草案的擬定也充分的融合了國際運輸界許多代表性團體與個別業界代表的意見，國際的參與亦相當積極，加上共識不少，尤其是一向對於國際公約採取消極態度的美國，亦參與了所有重要的討論，將來新公約獲得國際認同之可能性不低⁸，因此本文將主要以 UNCITRAL 草案之研究，討論與多式運送相關之議題，並與過去相關之多式運送國際公約的立法活動予以比較、分析，以期能收鑑往知來之功。

⁴ UNCITRAL, A/CN.9/510, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session, Available: http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html (2007/1/30), 本文以下 UNCITRAL 之文件皆相同網址。

⁵ 例如草案第 1.5 條規定，所謂運送契約之定義，係指若當事人收取運費，且負責運送貨物，並且全部或部份運送途程系採用海運者，該契約即屬草案所稱之運送契約。因此即使運送人在海運的前階段或後階段有使用鐵路或是公路來運送該貨物，只要該非海運運送階段係在同一全程運送契約之範疇下，皆屬本草案所稱之運送契約。另外草案第 4.2.1 條亦就多式運送的場合規定了特殊的「最低限度」網狀責任制。UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.21, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea。

⁶ UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.81 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], 該文件之全文請見本文附件。

⁷ CMI, <http://www.comitemaritime.org/draft/draft.html> (2007/1/30)

⁸ 王肖卿,《海上貨物索賠之理論與實務》，台北：文史哲，2005 年，頁 36

而如前所述，1980年聯合國國際貨物多式運送公約因為未獲先進海運國家之支持而一直遲未生效；UNCTAD/ICC多式運送單據統一規則，雖然受到實務上廣泛之使用，惟其適用前提係以當事人自願接受為適用的依據⁹，故而並不具有強制拘束力。反觀UNCITRAL草案則因有國際運輸界許多代表性團體、個別業界代表以及美國方面之積極參與，故有可能成為未來多式運送之國際規範，故其中所涉及多式運送法制之最新發展趨勢，實有研究之價值。

再者，台灣四面環海，海運之重要性實不言可喻，尤其在目前全球化的趨勢之下，更無法置國際發展之脈動而不顧。我國海商法係民國18年12月30日公布，20年1月1日施行，51年7月25日修正後歷經三十一年而未修正，基於國際海運興革以及海洋法律思潮之變遷，並朝國際化邁進，與海運實務接軌，乃研修海商法，於88年6月22日立法院三讀大幅修正通過全文一百五十三條，同年7月14日經總統公布施行，於次年則又針對第76條規定小幅修正。

海商法修正迄今不過短短數年，然而，國際海上貨物運送規範統一化運動之進展卻已一日千里，未來UNCITRAL草案對於運送契約、運送人與託運人之權益關係等皆會有重大之影響，因此，UNCITRAL草案此一嶄新之國際規範之內容，即有值得探討之處。例如，UNCITRAL草案對運送契約之定義為何？為何可適用於多式運送契約？UNCITRAL草案對於多式運送營運人之影響為何？UNCITRAL草案之適用範圍及具體規定為何等等。上述問題之分析，其實皆足以影響未來海上運送實務之運作，有其重要性存在。因此本文認為，上述問題有定位及釐清之必要，而且彼此之間往往相互牽連，體系上不容割裂，本文即整理、分析有關文獻及實務見解，特別是以UNCITRAL草案規定與討論之文獻資料為中心，進一步評析、論述UNCITRAL草案之利弊得失，祈能探究多式運送最新發展及趨勢。

第二節 研究目的

本文之研究目的，主要有下列數項：

⁹ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1.1 條規定：「不論是以書面、口頭或其他任何方式，引置本規則適用於一運送契約，不管該契約是只使用單一運送方法的單式運送契約，或是使用多種運送方法的運送契約，亦無須簽發任何單據，本規則將適用之。（These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the "UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents", irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not.）」

(一) 釐清多式運送之基本內涵，並探討相關重要爭議與討論意見，以闡釋多式運送之重要性及其國際統一規範之需求。

(二) 剖析 UNCITRAL 草案之適用範圍，並分析對多式運送之規範為何。

(三) 闡釋 UNCITRAL 草案中多式運送營運人之責任，並評論對多式運送營運人所帶來之影響

(四) 論述 UNCITRAL 草案中解決多式運送下各不同運送方法之國際公約相互衝突之問題。

(五) 以 UNCITRAL 草案規定為出發點，分析多式運送之新趨勢。

第三節 研究方法與研究範圍

本文併用以下幾種研究方法：

一、制度分析法

除透過傳統之法學方法外，並以法制面作為主軸，分析現行多式運送法制運作上之要件及缺憾，進而探討其具體運作上所應呈現之制度。

二、文獻整合法

除以 UNCITRAL 第三工作小組審議時之討論意見、UNCITRAL 草案之定稿文書、各國提出之意見書以及秘書處之說明報告等有關資料為基礎外，另輔以與本文相關之立法背景以及學者評釋之文章、國際海上運送公約、聯合國文件、外國成文法規與法院實務見解等諸如此類之資料蒐集。文獻之整理、分析有助於歸納、演繹出多式運送制度之內涵，所收集之具體方向亦應包括學術教科書、學術論文、研究計畫、學位論文、政府出版品、學術研討會記錄以及期刊文章等。

三、比較研究法

UNCITRAL 草案預計即將於 2008 年提交 UNCITRAL 批准，包括國際多式運送制度在內的國際海上貨物運送法至此將漸趨一統之狀態，然則，各先進國現行法制對於多式運送之規範並不盡相同，與 UNCITRAL 草案更是頗有差異，因此有必要審視各個先進國家法制規定不同之處，藉由與 UNCITRAL 草案之相互比較、分析，以評析 UNCITRAL 草案之當否與得失。

他山之石，可以攻錯，美哉斯言，先進國家法制上之經驗誠為值得參考之資料，惟受限於篇幅，本文僅將部份國外學說及實務見解，綜合整理並比較其異同，並探究這些異同的背後，所隱藏的歷史沿革和經濟、政治乃至於各種社會原因，甚至是立法者之獨創等，以進一步評析 UNCITRAL 草案，進而分析多式運送之新趨勢。

現階段 UNCITRAL 草案之處理均集中在 UNCITRAL 第三工作小組進行審議討論，民間組織或學者之研究文獻，則較為有限。因此，本文之論述主要將以第三工作小組的討論工作文件為主。另外，UNCITRAL 草案之討論目前仍在進行中¹⁰，有許多討論仍僅具初步之架構，且部份條文呈現不同方案以供未來選擇，因此本文在針對多式運送規範的推論與分析上，除就現有第三組工作小組之會議資料作為討論基礎外，亦將論斷不同方案之利弊得失，以作為我國未來修法之參考。

第四節 研究架構

本論文共分為六章。第一章為「緒論」，分為研究動機、研究目的、研究方法、研究範圍、以及研究架構等部分，係介紹論文的基本理念與架構，以期使讀者能初步瞭解本論文題目之重點所在。

第二章探討「多式運送之基本概念」，第一節先概述多式運送之發展背景、概念、多式運送營運人之意義，並闡釋多式營運人於多式運送上所扮演之角色地位，從而進一步詳述多式運送用語之辯正以及我國海商法有關多式運送之規定等，第二節則探討關於貨櫃運送之沿革、與多式運送之關係以及第三方物流與多式運送之發展。

第三章剖析「UNCITRAL 草案之適用範圍」，由於多式運送實務由來已久，國際上亦有不少試圖制定多式運送統一國際規範之立法運動，因此本章除於第一節論述多式運送國際規範之發展簡史及 UNCITRAL 草案之立法經過外，第二節

¹⁰ 第三工作小組第 21 次會議會期，預計於 2008 年 1 月 14 日至 25 日於維也納召開。

評析 UNCITRAL 草案是否應適用於戶對戶運送之爭議。第三節則分析 UNCITRAL 草案如何適用於涉及海上運送之多式運送，並於第四節探討 UNCITRAL 草案該等規定之適當性。

第四章之主題為「UNCITRAL 草案中多式運送營運人之責任」，第一節剖析 UNCITRAL 草案關於運送人之定義對多式運送營運人之影響，第二節及第三節則進一步就 UNCITRAL 草案下運送人之責任及責任範圍作一說明與分析，以明多式運送營運人於未來可能受到之衝擊。

第五章之主題為「UNCITRAL 草案中多式運送與其他國際公約衝突之解決方式」，第一節就單式國際運送公約之衝突問題為論述，第二節就多式運送下國際公約間衝突之解決方式作分析，第三節研究 UNCITRAL 草案之網狀責任制之規定，並於第四節提出本文關於 UNCITRAL 草案之最低限度網狀責任之看法及批評。

第六章「結論及展望」總結前述各章之重點，並歸納後續可能的觀察與研究方向，同時將分析多式運送的新趨勢。