

# 兩岸多式聯運規範之探討及比較

林俊宏\*、盧怡靜\*\*

## 綱 要

壹、前 言	相關規範之比較
貳、中國大陸關於多式聯運之相關 規範	五、國際立法對大陸的影響
一、中國大陸海商法中多式聯 運之規範	參、台灣多式聯運相關規範
二、中國大陸合同法中關多式 聯運之規範	二、民法中關於多式聯運之規 範
二、託運人賠償責任範圍	三、台灣交通法規中關於多式 聯運之規範
三、中國大陸國際集裝箱多式 聯運管理規則	肆、比較兩岸多式聯運相關規範
四、中國大陸海商法、合同 法、國際集裝箱多式聯運	一、兩岸多式聯運規範相同之處
	二、兩岸多式聯運規範相異之處
	伍、結 論

## 壹、前 言

\* 美國舊金山金門大學法學博士，逢甲大學財經法律研究所教授兼所長

\*\* 逢甲大學財經法律研究所碩士，逢甲大學財經法律研究所研究助理

隨著人類物質文明的發展與運送工具的陸續發明，不論是為了生活的實際需求，抑或是各式經濟活動的實際需要，公路、鐵路、海上乃至航空的運送方式，逐漸流行並普及起來，大幅刺激了運送產業與相關法制配套的日新月異。貨櫃輪船的誕生與普遍，剎那間改寫了原本的經貿行為發展史，相應貨櫃運送的發展與流行，為了配合其海上載運的需要，銜接前後區段的運送，使得多式聯運因運而生，開啟了海上貨物運送嶄新的新世紀。此外，科技的進步帶動交通工具的發達漸漸發展出新興的運送方式，多式聯運採用公路、鐵路、海上與航空運送中兩種以上的運送方式完成運送。託運人得藉由一張多式聯運載貨證券，僅需於甫開始運送之際將貨物於收貨地交予多式聯運經營人，嗣後既不再需與其他運送人進行交涉，亦僅需於目的地憑多式聯運載貨證券取貨即可，使託運人在寄送貨物上能節省更多的時間，然多式聯運之運送方式創造出許多便利性，亦同時產生許多紛爭問題，傳統的單式運送，僅僅使用公路、鐵路、海上、航空四種運送方式其中一種，在法律適用上顯得較為單純、簡單，僅需釐清損害發生時所使用之運送方式，依其相關法律條文予以規範即可。今由於多式聯運使用兩種以上的運送方式，致紛爭解決較為複雜。1975 年的國際商會多式聯運單證統一規則、1980 年的聯合國國際貨物多式聯運公約、1992 年的 UNCTAD/ICC 多式聯運單證統一規則，未能符合大多數國家的需要與支持的水準，究其未能達到的原因係各國無論是航運國、貨物國、承攬業彼此間均有其欲維護之利益，成為了始終無法擺平的障礙，2009 年聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約（鹿特丹規則）之成立即為建立一個統一的法律制度以供規範。鹿特丹規則在多式聯運的相關法制架構、責任規範及適用流程上，均較上述所論及三大國際多式聯運公約與規則周詳，其優點包括：公約名稱即點出適用範圍不限於海上運送，尚包括陸上部分，明白指出包含陸、海、空在內的多式聯運；其他如有關貨櫃、海上及陸上運送人之履行輔助人的法律責任之規定，以及明確的於鹿特丹規則第十七章規定其不管轄之事項，且於鹿特丹規則第八十二條明

白表示其不影響採用其他運送方式運送貨物的國際單式運送公約之效力，坦白接納既存有效的國際航空、公路、鐵路、內河公約，是一種具有高度參考價值的做法，本文則著眼於兩岸多式聯運之當前立法，並探討及比較兩岸多式聯運相關立法之相同及相異之處，以為兩岸貿易及貨運逐步蓬勃發展下的參考。

## 貳、中國大陸關於多式聯運之相關規範

### 一、中國大陸海商法中多式聯運之規範

海商法具有很強的國際性，中國大陸大量採納吸收國際海運公約、國際慣例的規定制訂出當前的海商法（註一）。中國大陸海商法係於吸收及借鏡國際公約後訂立完成之法規，因而產生與中國大陸合同法有了不可避免的矛盾之處（註二）。中國大陸海商法主要適用於調整海上貨物運送契約；中國大陸合同法則是適用於一般契約法律關係（註三）。兩部法律在適用上有交叉及部分重合而不盡相同的情況，使其在法律體系中偶有同時適用的情形（註四）。中國大陸多式聯運相關規範與台灣用語有所歧異，本文為保留用語之原貌，在使用及引用中國大陸法令時仍維持其原來之用法。例如託運人，中國大陸用語稱托運人；運送人，中國大陸用語稱承運人；貨櫃，中國大陸用語稱集裝箱；契約，中國大陸用語稱合同。

#### (一) 多式聯運經營人賠償適用範圍

---

註一：劉彤彤，《合同法》與《海商法》在海上貨物運輸中的適用問題研究，上海海事大學碩士學位論文，2006年6月，頁4。

註二：同前註，頁5。

註三：同前註，頁1。

註四：同前註，頁5。

中國大陸海商法中多式聯運契約的特別規定主要適用於其運送過程中包含海上運送方式的多式聯運，條文共有五條（註五），分別由第一百零二條規定至一百零六條。中國大陸海商法第一百零二條第一項為多式聯運契約之定義，條文內容為：「本法所稱多式聯運合同，是指多式聯運經營人以兩種以上的不同運輸方式，其中一種是海上運輸方式，負責將貨物從接收地運至目的地交付收貨人，並收取全程運費的合同。」是故，中國大陸海商法僅是包含海運的多式聯運契約（註六）。除此之外，海商法第一百零三條規範多式聯運經營人的責任期間；第一百零五條、一百零六條規範了經營人的責任形式為網狀責任制，在貨物發生毀損或滅失而其運送區段不能確定時，責任基礎適用第四章運送人之責任（註七）。

#### 1. 多式聯運經營人貨物毀損或滅失之責任

中國大陸海商法第一百零三條：「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。」故依條文內容可知，貨物交由多式聯運經營人運送時，其責任期間自接收貨物時起至交付貨物時止，於此期間，貨物處於運送人所能控制之狀態下，該全部期間所發生之貨物毀損或滅失之情事應當由運送人負擔損害賠償責任（註八）。

#### 2. 貨物延遲交付之責任

中國大陸海商法第五十條：「貨物未能在明確約定的時間內，在約定的卸貨港交付的，為遲延交付；除依照本章規定承運人不負賠償責任的情形外，由於承運人的過失，致使貨物因遲延交付而滅失或者損壞的，承運人應當負賠償責任；除依照本章規定承運人不負賠償責任的情形外，由於承運人

---

註五：陳琳，國際貨物多式聯運經營人責任制度研究，廈門大學碩士學位論文，2009年9月，頁13。

註六：同前註，頁13。

註七：同前註，頁13。

註八：張家維，從國際法上論國際貨物多式聯運法律制度-兼論兩岸之實踐，國立海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2010年7月，頁81。

的過失，致使貨物因遲延交付而遭受經濟損失的，即使貨物沒有滅失或者損壞，承運人仍然應當負賠償責任；承運人未能在本條第一款規定的時間屆滿六十日內交付貨物，有權對貨物滅失提出賠償請求的人可以認為貨物已經滅失。」依條文所示，除有例外情形運送人得舉證免除賠償責任外，運送人應依法規規範負貨物延遲以致託運人利益受損之損害賠償責任（註九）。

### 3. 多式聯運經營人賠償責任限制

中國大陸海商法第五十六條：「承運人對貨物的滅失或者損壞的賠償限額，按照貨物件數或者其他貨運單位數計算，每件或者每個其他貨運單位為 666.67 計算單位，或者按照貨物毛重計算，每公斤為 2 計算單位，以二者中賠償限額較高的為準。但是，託運人在貨物裝運前已經申報其性質和價值，並在提單中載明的，或者承運人與托運人已經另行約定高於本條規定的賠償限額的除外。」由於其他國際單式運送公約的責任限額鮮少有低於中國大陸海商法中之規定，且中國大陸海商法亦規定當無法確定損害發生之區段的情況下，多式聯運經營人的賠償責任依照海運區段運送人的賠償責任和責任限額的規定予以確定（註十）。因而往往發生多式聯運經營人即使持有證明貨物毀損所發生區段之證據，其也不願意提供，否則其須支付高於海運運送區段所造成之損失或損害的賠償金；反之，貨物利益方如欲從較高的責任限額中獲益，其必須證明損失或損害所發生的實際運送區段，否則僅能依中國大陸海商法所訂之責任限額獲得貨物損失或損害的賠償金（註十一）。如此，使得多式聯運經營人因一般國際單式運送公約賠償限額較高，即使其能證明貨物發生毀損、滅失之區段仍不願提出，然貨方並不參與整個運送過程，僅於託運人營業地運離貨物再於收貨人營業地收取貨物。因此對於舉證貨物發生毀損、滅失區段可謂相當困難，

---

註九：同前註，頁 82。

註十：楊威，國際貨物多式聯運中損害定域法律問題研究，西南政法大學碩士學位論文，2008 年 9 月，頁 32。

註十一：同前註楊威。

因此較難於國際單式運送公約中獲益 ( 註十二 ) 。

---

註十二：劉越嬋，國際多式聯運經營人責任制度研究，上海海事大學碩士學位論文，2005 年 6 月，頁 41-42。

#### 4. 多式聯運經營人免責事由

推定過失原則係指發生貨損事件時，推定造成貨損原因係由加害者之故意或過失所致，加害者如欲免除賠償責任，須自行舉證其本身並無故意或過失，此責任原則旨在避免被害人舉證之困難，而致無法受到損害之補償或理賠(註十三)。中國大陸海商法對於運送人的責任基礎即採用推定過失原則。原則上，運送人對在責任期間所發生因本人或代理人、受僱人過錯致生的貨物損害應承擔責任，而中國大陸海商法規定對於貨物損害係由船長、船員或者運送人的其他受僱人駕駛船舶或管理船舶的過錯所致者，運送人可免責(註十四)。中國大陸海商法第五十一條至第五十四條共規定四條多式聯運運送人的免責事由及賠償範圍(註十五)。第五十一條為一般法定事由、第五十二條規定關於運送活動物所造成的毀損或滅失、第五十三條規定艙面裝載貨物的情形、第五十四條為貨物毀損是由運送人或其受僱人、代理人於不能免除賠償責任的原因及其他原因造成時，運送人的賠償範圍。海商法第五十一條：「在責任期間貨物發生的滅失或者損壞是由於下列原因之一造成的，承運人不負賠償責任：(一)船長、船員、引航員或者承運人的其他受僱人在駕駛船舶或者管理船舶中的過失；(二)火災，但是由於承運人本人的過失所造成的除外；(三)天災，海上或者其他可航水域的危險或者意外事故；(四)戰爭或者武裝衝突；(五)政府或者主管部門的行為、檢疫限制或者司法扣押；(六)罷工、停工或者勞動受到限制；(七)在海上救助或者企圖救助人命或者財產；(八)託運人、貨物所有人或者他們的代理人的行為；(九)貨物的自然特性或者固有缺陷；(十)貨物包裝不良或者標誌欠缺、不清；(十一)經謹慎處理仍未發現的船舶潛在缺陷；(十二)非由於承運人或者承運人的受僱人、代理人

---

註十三：楊炳禎，國際多式聯運之研究-由國際立法運動探討運送人責任，國立台灣大學碩士學位論文，1982年6月，頁46。

註十四：鄭志力，論國際貨物多式聯運合同的法律適用，大連海事大學碩士學位論文，2010年9月。頁33。

註十五：同前註張家維，頁108。

的過失造成的其他原因。承運人依照前款規定免除賠償責任的，除第(二)項規定的原因外，應當負舉證責任。」明示十二種得免除賠償責任之事由。但關於舉證責任之負擔，除了上述非因運送人本人之過失所造成的火災外，皆應當負舉證責任（註十六）。海商法第五十四條但書：「但是，承運人對其他原因造成的滅失、損壞或者遲延交付應當負舉證責任。」因其他原因造成的損害，舉證責任由運送人負擔。

## (二) 託運人賠償適用範圍

中國大陸海商法第六十六條：「託運人託運貨物，應當妥善包裝，並向承運人保證，貨物裝船時所提供的貨物的品名、標誌、包數或者件數、重量或者體積的正確性；由於包裝不良或者上述資料不正確，對承運人造成損失的，託運人應當負賠償責任；承運人依照前款規定享有的受償權利，不影響其根據貨物運輸合同對託運人以外的人所承擔的責任。」第六十七條：「託運人應當及時向港口、海關、檢疫、檢驗和其他主管機關辦理貨物運輸所需要的各項手續，並將已辦理各項手續的單證送交承運人；因辦理各項手續的有關單證送交不及時、不完備或者不正確，使承運人的利益受到損害的，託運人應當負賠償責任。」第六十八條：「託運人託運危險貨物，應當依照有關海上危險貨物運輸的規定，妥善包裝，作出危險品標誌和標籤，並將其正式名稱和性質以及應當採取的預防危害措施書面通知承運人；託運人未通知或者通知有誤的，承運人可以在任何時間、任何地點根據情況需要將貨物卸下、銷毀或者使之不能為害，而不負賠償責任。託運人對承運人因運輸此類貨物所受到的損害，應當負賠償責任；承運人知道危險貨物的性質並已同意裝運的，仍然可以在該項貨物對於船舶、人員或者其他貨物構成實際危險時，將貨物卸下、銷毀或者使之不能為害，而不負賠償責任。但是，本款規定不影響共同海損的分攤。」上述條文為託運人責任之相關限制。責任主體

---

註十六：同前註，頁 81-82。



原則上為託運人，然若託運人之受僱人及代理人有過失之情事，託運人不負賠償責任（註十七）。規範於海商法第七十條：「託運人對承運人、實際承運人所遭受的損失或者船舶所遭受的損壞，不負賠償責任，但是，此種損失或者損壞是由於託運人或者託運人的受僱人、代理人的過失造成的除外；託運人的受僱人、代理人對承運人、實際承運人所遭受的損失或者船舶所遭受的損壞，不負賠償責任，但是，這種損失或者損壞是由於託運人的受僱人、代理人的過失造成的除外。」

## 二、中國大陸合同法中關多式聯運之規範

契約是平等主體的自然人、法人其他組織之間設立、變更、終止民事權利義務關係的協議，中國大陸合同法是規範契約的法律（註十八）。中國大陸合同法分為總則與分則兩部分，其總則訂定了契約的一般規定、契約的訂立、效力、履行、變更和轉讓、權利義務終止、違約責任及其他規定等內容。在總則底下關於中國大陸合同法的基本思想、特點、原則以及立法宗旨都包含在內，可說是整部中國大陸合同法的主幹（註十九）。除此之外，中國大陸合同法在總則的部份亦體現了契約的基本原則，如誠實信用原則、平等原則、意思自治原則、公平原則、公序良俗原則、契約嚴守原則等等（註二十）。當中國大陸之海商法以及合同法的分則均未對海事方面的運送契約履行中出現的問題做出相關的具體規定時，此時可應用中國大陸合同法中總則的基本原則來確定雙方當事人間的法律責任（註二十一）。中國大陸合同法的分則共規範了十五種有名契約，本文討論多式聯運之適用，中國大陸合同法第十七章針對運送契約就託運人的權利和義務，運送人的權利、義務和責任等

---

註十七：同前註，頁 83。

註十八：同前註劉彤彤，頁 1。

註十九：同前註，頁 3。

註二十：陳小君，合同學，北京，中國政法大學出版社，2003，初版，頁 27-35。

註二十一：同前註劉彤彤，頁 3。

方面做出了相當完備的規定（註二十二）。但中國大陸合同法中關於多式聯運之相關規範，於中國大陸合同法第十七章第四節多式聯運契約，僅訂立五條法規規範（註二十三），於中國大陸合同法第三百十七條至三百二十一條。分別對多式聯運經營人之法律地位、多式聯運單據、託運人損害賠償責任、隱蔽性及非隱蔽性損害賠償責任做出規範（註二十四）。

#### （一）多式聯運經營人賠償適用範圍

非隱蔽性損害之討論依中國大陸合同法之規定，發生非隱蔽性損害時適用各該區段之相關法規，以資規範各區段之損害賠償責任（註二十五）。故依各該法規適用，例如發生在鐵路運送階段時，則按鐵路運送相關法規，進行損害賠償責任之分配（註二十六）。

而隱蔽性損害，中國大陸合同法第兩百八十八條：「運輸合同是承運人將旅客或貨物從起運地點運輸到約定地點，旅客、託運人或者收貨人支付票款或者運輸費用的合同。」中國大陸合同法未定義多式聯運經營人，經海商法一百零二條第二項與國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第五項定義，多式聯運經營人分別為：「前款所稱多式聯運經營人，是指本人或者委託他人以本人名義與託運人訂立多式聯運合同的人。」與「國際集裝箱多式聯運經營人，是指本人或者委託他人以本人名義與託運人訂立一項多式聯運合同並以承運人身份承擔完成此項合同責任的人。」多式聯運經營人是指其本人或者通過其代表人和託運人訂立多式聯運契約的任何人，負責承擔履行契約的義務（註二十七）。中國大陸合同法第三百十七條定義多式聯運經營人的權

---

註二十二：同前註，頁 4。

註二十三：同前註張家維，頁 84。

註二十四：同前註。

註二十五：同前註，頁 87。

註二十六：同前註。

註二十七：徐慶星，國際貨物多式聯運承運人法律責任研究，天津財經大學碩士學位論文，2009 年 5 月，頁 7。

利義務：「多式聯運經營人負責履行多式聯運合同，對全程運輸享有承運人的權利，承擔承運人的義務。」

### 1. 多式聯運經營人貨物毀損或滅失責任

中國大陸合同法第三百十一條：「承運人對於運輸過程中貨物的毀損、滅失承擔損害賠償責任，但承運人證明貨物的毀損、滅失是因不可抗力、貨物本身的自然性質或者合理損耗以及託運人、收貨人的過錯造成的，不承擔損害賠償責任。」至於何謂不可抗力，依中國大陸民法第一百五十三條：「不可抗力係指不能預見、不能避免並不能克服的客觀情況。」

### 2. 貨物延遲交付之責任

中國大陸合同法第兩百九十條：「承運人應當在約定期間或者合理期間內將旅客、貨物安全運輸到約定地點。」法條僅規定運送人應作為的責任義務，但並未規範關於運送人若未於約定期間內交付貨物，致貨物毀損、滅失或延遲所應負的損害賠償責任，但仍應肯認當貨物發生損害時，運送人應負損害賠償之責（註二十八）。

### 3. 多式聯運經營人賠償責任限制

中國大陸合同法第三百十二條：「貨物毀損、滅失的賠償額，當事人有約定的，按照其約定；沒有約定或者約定不明確依照本法第六十一條的規定仍不能確定的，按照交付或者應當交付時貨物到達地的市場價格計算。法律、行政規章對賠償額的計算方法和賠償限額另有規定，依其規定。」依法條規定，貨物發生毀損、滅失之情形時，應先確認發生之運送區段，方以該區段之規範適用，然一旦發生隱蔽性損害時，可能因無法確認貨損區段致生適用法規上的困難（註二十九）。中國大陸合同法對於不可歸因之損失採用嚴格責任制，且在契約中沒有約定，抑或是相關法律中沒有規定的情況下不

---

註二十八：同前註張家維，頁 86。

註二十九：同前註，頁 87。

能享受責任限制（註三十）。在發生不可歸因損失時，多式聯運經營人一方須努力證明貨物發生毀損、滅失的區段，以便適用有責任限制的國際單式運送公約，而避免適用中國大陸合同法中相對較不利於多式聯運經營人的規定；相反的，貨方當然希望能適用中國大陸合同法中的相關規定，以提高賠償數額，維護自己的利益（註三十一）。

#### 4. 多式聯運經營人免責事由

中國大陸合同法第三百十一條羅列關於在非隱蔽性的情況下，運送人可免責之事由。此外中國大陸合同法第三百二十一條：「貨物的毀損、滅失發生於多式聯運的某一運輸階段的多式聯運經營人的賠償責任和責任限額，適用調整該區段運輸方式的有關法律規定。貨物毀損、滅失發生的運輸區段不能確定的，依照本章規定承擔損害賠償責任。」發生非隱蔽性損害時，若另有法律規定從其規定，無規定始適用中國大陸合同法之規定（註三十二）。

## 二、託運人賠償責任範圍

中國大陸合同法第三百零四條：「託運人辦理貨物運輸，應當向承運人準確表明收貨人的名稱或者姓名或者憑指示的收貨人，貨物的名稱、性質、重量、數量，收貨地點等有關貨物運輸的必要情況。因託運人申報不實或者遺漏重要情況，造成承運人損失的，託運人應當承擔損害賠償責任。」明定託運人應盡之責任義務，若違反上述規定致運送人受有損害，應負損害賠償之責。

---

註三十： 劉越嬋，國際多式聯運經營人責任制度研究，上海海事大學碩士學位論文，2005 年 6 月，頁 42。

註三十一： 同前註，頁 42。

註三十二： 同前註張家維，頁 87。

### 三、中國大陸國際集裝箱多式聯運管理規則

中國大陸為發展國際集裝箱多式聯運，特別制定此項管理規則，以促進國際集裝箱多式聯運發展，以利集裝箱運送能物暢其流，滿足對外貿易需求（註三十三）。貨物運送型態可依託運人之意思決定使用貨櫃運送抑或是散貨運送方式，唯僅有使用貨櫃運送方式者始可適用國際集裝箱多式聯運管理規則，因國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第二項條文明文規定：「國際集裝箱多式聯運，是指按照國際集裝箱多式聯運合同，以至少兩種不同運輸方式，由多式聯運經營人將國際集裝箱從一國境內接管的地點運至另一國境內指定的地點。」須以集裝箱之型態為限（註三十四）。貨櫃運輸使單位運輸成本降低、貨物周轉加快、貨損減少、作業簡化、運送過程中可能產生的糾紛也因此下降。（註三十五）國際貨物多式聯運管理規則僅規範多式聯運經營人及託運人的責任內容及多式聯運之定義，對於毀損、滅失等賠償事宜之處理規範並無加以規定（註三十六），

#### （一）多式聯運經營人賠償適用範圍

##### 1. 多式聯運經營人貨物毀損或滅失賠償責任

國際集裝箱多式聯運管理規則第二十二條：「多式聯運經營人對貨物的責任期間，自接收貨物時起至交付貨物時止；接收是指貨物已交給多式聯運人運送，並由其接管；交付是指按多式聯運合同將貨物交給收貨人或根據交付地適用的法律或貿易做法將貨物置於收貨人的支配下、或必須交給當

---

註三十三：國際集裝箱多式聯運管理規則第一條立法目的參照。

註三十四：同前註張家維，頁 76。

註三十五：林妲欣，由鹿特丹規則探討我國海商法貨物運送規範修正之建議，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文，2012 年 6 月，頁 6-12。

註三十六：同前註張家維，頁 94-95。

局、第三方。」於多式聯運經營人責任期間內發生的貨物損害事件，將由運送人負損害賠償責任，條文明示如此。此外，國際集裝箱多式聯運管理規則第二十七條規定：「貨物的滅失、損壞或遲延交付發生在多式聯運經營人責任期間內，多式聯運經營人應依法承擔賠償責任；貨物在明確約定的交貨日期屆滿後，連續 60 日仍未交付，收貨人則可認為該批貨物已滅失；貨物的滅失、毀損或遲延交付發生於多式聯運的某一區段的，多式聯運經營人的賠償責任限額，適用該運輸區段的有關法律、法規；貨物的滅失、毀損不能確定所發生的區段時，多式聯運經營人承擔賠償責任的賠償責任限制：多式聯運全程中包括海運的適用於《中華人民共和國海商法》，多式聯運全程中不包括海運的適用有關法律、法規的規定。」即按法規規定，分為隱蔽性損害及非隱蔽性損害，發生非隱蔽性損害時按該運送區段的運送人之賠償責任與賠償責任限制；而發生隱蔽性損害時，多式聯運運送過程中包含海上運送部分適用海商法規定，不包含海上運送部分之多式聯運，即依中國大陸合同法之規定適用（註三十七）。

## 2. 貨物延遲交付之責任

國際集裝箱多式聯運管理規則第二十八條：「貨物的遲延交付不能確定所發生的區段時，多式聯運經營人對遲延交付承擔的賠償責任限制，在多式聯運運送全程中包括海運區段的，以不超過多式聯運合同計收的運費數額為限；貨物的滅失或毀損和遲延交付同時發生的，多式聯運經營人的賠償責任限額按貨物的滅失或損壞處理。」非隱蔽性貨物損害適用其運送區段相關法規；而隱蔽性貨物損害包括海上運送部分，則按國際集裝箱多式聯運管理規則之規定關於延遲交付貨物所造成的損害，其賠償額度不得超過多式聯運所收的運費（註三十八）。

---

註三十七：同前註，頁 95。

註三十八：同前註。

### 3. 多式聯運經營人免責事由

國際集裝箱多式聯運管理規則第四章託運人責任第十八條：「由於下列原因所致造成貨物滅失、損壞或對多式聯運經營人造成損失，託運人應自行負責或承擔賠償責任：(一)箱體、封誌完好，貨物由託運人裝箱、計數、施封或貨物裝載於託運人的自備箱內；(二)貨物品質不良或外包裝完好而內包裝貨物短損、變質；(三)運輸標誌不清，包裝不良。」多式聯運經營人責任，免責事由由運送人主張，若符合上述各款運送人不負賠償責任(註三十九)。且無規定不可抗力因素在內，故若發生不可抗力造成託運人損失時，仍由多式聯運經營人負賠償責任(註四十)。

### 4. 託運人賠償責任範圍

國際集裝箱多式聯運管理規則對於託運人之責任明訂於管理規則第四章，法條由第十七條至第二十條，共四條規範。國際集裝箱多式聯運管理規則第十七條：「託運人將貨物交給多式聯運經營人，所提供貨物的名稱、種類、包裝、件數、重量、尺寸、標誌等應準確無誤，如系特殊貨物還應說明其性質和注意事項。」託運人對於所託運之貨物關於其各項資料，均應如實提供，若屬特殊物品除物品資料之提供外，仍應說明其性質及相關注意事項，此為課與託運人託運貨物時之義務。貨物於運送過程中所發生之損害，原則上由多式聯運經營人承擔責任，但當有下列之情形時則由託運人自行承擔。相關規範明確規定於國際集裝箱多式聯運管理規則第十八條：「由於下列原因所致造成貨物滅失、損壞或對多式聯運經營人造成損失，託運人應自行負責或承擔賠償責任：(一)箱體、封誌完好，貨物由託運人裝箱、計數、施封或貨物裝載於託運人的自備箱內；(二)貨物品質不良或外包裝完好而裝貨物短損、變質；(三)運輸標誌不清，包裝不良。」於上述三種情形致有毀損、滅失情事發生時，則由託運人自行承擔責任。

---

註三十九：同前註。

註四十：同前註，頁96。

#### 四、中國大陸海商法、合同法、國際集裝箱多式聯運相關規範之比較

中國大陸合同法是以契約的方式訂立彼此間的法律關係，同謂以私法的關係建立雙方的法律關係。私法旨在規範私人間的法律關係，此種私人間的法律關係，或為買賣、租賃、所有權等財產上關係，或為婚姻、親子、繼承、的身分上關係（註四十一）。民法立法之際，曾就歷史關係、社會進步、世界交通、各國立法趨勢、人民平等、編訂標準、編訂體例等規範商法與民法之關係，而就關於公司、票據、海商、保險，各訂為單行規定，使其獨立存在，以適應實際需要（註四十二）。再者，關於同一事項，特別法有規定者，應優先適用特別法，其無規定時，始適用民法，此即特別法優先於普通法（註四十三）。在多式聯運之定義與多式聯運法規之適用範圍上，可分別比較中國大陸之海商法、合同法與國際集裝箱多式聯運管理規則，以釐清彼此間的法規應用，並根據其位階的不同探討是否應適用特別法優先於普通法之規定。

##### （一）多式聯運定義比較

中國大陸海商法第一百零二條第一項規定：「本法所稱多式聯運合同，是指多式聯運經營人以兩種以上的不同運輸方式，其中一種是海上運輸方式，負責將貨物從接送地運至目的地交付收貨人，並收取全程運費的合同。」觀諸條文多式聯運係指，須以其一為海上運送方式之兩種以上不同運送方式將貨物由接管地運送至目的地。而國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第二項規定：「國際集裝箱多式聯運，是指按照國際集裝箱多式聯運合同，以至

---

註四十一：王澤鑑，民法總則，台北，三民，2006，頁 18。

註四十二：同前註，頁 18。

註四十三：同前註，頁 19。



少兩種不同運輸方式，由多式聯運經營人將國際集裝箱從一國境內接管的地點運至另一國境內指定交付的地點。」其條文之內涵關於多式聯運之定義為，以兩種不同運送方式，將貨物從一國境內接管之地點運至另一國境內指定交付之地點。但中國大陸合同法第十七章運送契約，第四節多式聯運契約中從第三百十七條開始直至第三百二十一條，共包含五條關於多式聯運的相關規範，然其中並未對多式聯運做出定義性的解釋。聯合國國際貨物多式聯運公約於 1980 年由在日內瓦召開的全權代表會通過。該公約於第一部分總則第一條定義多式聯運，稱國際多式聯運係指依照多式聯運契約，以至少兩種不同運送方式，由多式聯運經營人將貨物從一國境內接管貨物之地點運至另一國境內之指定交貨地點。比較中國大陸海商法與國際集裝箱多式聯運管理規則和聯合國國際多式聯運公約，似以國際集裝箱多式聯運管理規則的定義和聯合國國際貨物多式聯運公約較為相近（註四十四）。於此，中國大陸對多式聯運之定義出現歧異，中國大陸海商法關於多式聯運之定義與聯合國國際貨物多式聯運公約相互比較下，知有兩處相異點。其一，國際貨物多式聯運公約並未規範運送過程中必須包含海上運送階段始該當多式聯運之定義；其二，由於中國大陸幅員廣大，即使使用海上運送方式亦有可能仍屬國內貨物運送，因此中國大陸海商法條文中並未強制規範海上貨物運上須自一國跨越他國，僅規範將貨物從接收地運送至目的地並交付收貨人即可（註四十五）。

## (二) 多式聯運法規適用比較

依運送方式與運送型態之不同，將中國大陸海商法、合同法與國際集裝箱多式聯運做一比較，然運送方式係指如海上運送、公路運送、鐵路運送等；而運送型態則指利用貨櫃運送或散貨運送等型態（註四十六）。中國大陸合

---

註四十四：同前註張家維，頁 75。

註四十五：同前註。

註四十六：同前註。

同法共包含五條關於多式聯運的相關規範，然其中並未對多式聯運做出定義性的解釋，其中僅規定多式聯運經營人的責任（註四十七）。對於中國大陸之海商法與合同法之規定，可概略的依是否涉及海上運送將其劃分為二部分，若運送階段涉及海上運送，則適用中國大陸海商法；若無涉及海上運送階段則適用中國大陸合同法中的運送契約，如此依其是否涉及海上運送為其適用做基礎分類（註四十八）。如上所述，除依運送方式為其分類外，另須就運送型態觀之，法條內文明文規定國際集裝箱多式聯運須以國際集裝箱之方式從一國境內接管的地點運至另一國境內指定交付的地點，即以貨櫃運送的運送型態為其運送（註四十九）。

中國大陸海商法於 1992 年全國人民代表大會常務委員會會議通過（註五十），中國大陸合同法於 1999 年全國人民代表大會會議通過（註五十一）。中國大陸海商法屬於特別法之規定（註五十二），而合同法則屬於一般法律之規定。依法律所規範之「特別法優先適用」原則，於特別法無規定時始適用一般規定，故中國大陸海商法無規定時，始適用中國大陸合同法之規定。國際集裝箱多式聯運管理規則是中國大陸唯一針對多式聯運而頒佈的規則，但由於其僅是由交通部和鐵道部為了執行立法機構頒佈的法律而發佈的，是部門規章，因此在適用上有所限縮（註五十三）。中國大陸合同法第十七章，第一節一般規定中之第兩百八十八條：「運輸合同是承運人將旅客或貨物從起運地點運輸到約定地點，旅客、託運人或者收貨人支付票款或運

---

註四十七：同前註，頁 76。

註四十八：同前註。

註四十九：同前註。

註五十：中華人民共和國海商法，MBA 智庫百科，<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/>《中華人民共和國海商法》，最後瀏覽日期 2013 年 3 月 7 日。

註五十一：中華人民共和國合同法，MBA 智庫百科，<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/>《中華人民共和國合同法》，最後瀏覽日期 2013 年 3 月 7 日。

註五十二：龐豔卿，國際貨物多式聯運中的賠償責任法律問題研究，上海海事大學碩士學位論文，2005 年 6 月，頁 10。

註五十三：同前註陳琳，頁 14。

輸費用的合同。」並無明確記載運送契約是否排除海上運送的適用(註五十四);另第四節多式聯運契約中並無對多式聯運做出定義性解釋。因此可謂對於中國大陸合同法是否排除適用海上運輸方式並無明文規範。中國大陸海商法第四十一條:「海上貨物運輸合同,是指承運人收取運費,負責將託運人託運的貨物經海路由一港運至另一港的合同。」明確劃分出須經海路始可適用中國大陸海商法。除此之外,中國大陸海商法第一百零二條規定:「本法所稱多式聯運合同,是指多式聯運經營人以兩種以上的不同運輸方式,其中一種是海上運輸方式,負責將貨物從接收地運送至目的地交付收貨人,並收取全程運費的合同。」亦再次明確表彰,中國大陸海商法須於運送全程中其一之運送方式為海上運送始有適用餘地。是故,中國大陸合同法之運送契約適用於兩種以上不同的運送方式之多式聯運,並排除海上運送方式,於此作為多式聯運之相關規範(註五十五)。

國際集裝箱多式聯運管理規則第二條:「本規則適用於水路、公路、鐵路的國際集裝箱多式聯運。」法條明文規定其運送方式適用於水路、公路、鐵路。然水路是否含括於海上運送中,其依中華人民共和國水路運輸管理條例第二條規定:「本條例適用於中華人民共和國沿海、江河、湖泊及其他通航水域內從事水路運輸和水路運輸服務企務的單位和個人。」該定義規範中並無規定海上運送方式,故國際多式聯運管理規則中將海上運送排除在外。此外,國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第二項:「國際集裝箱多式聯運,是指按照國際集裝箱多式聯運合同,以至少兩種不同運輸方式,由多式聯運經營人將國際集裝箱從一國境內接管的地點運至另一國境內指定的地點。」規範集裝箱多式聯運的適用型態應以集裝箱的方式使得適用。國際集裝箱多式聯運管理規則的適用要件需符合下列兩款:其一,運送方式須為水路、公路、鐵路運送方式始可;其二,運送型態須為集裝箱運送,即貨櫃運送(註

---

註五十四:同前註張家維,頁77。

註五十五:同前註,頁78。

五十六)。

### (三) 多式聯運經營人定義比較

中國大陸海商法與國際集裝箱多式聯運管理規則關於多式聯運經營人之定義依其條文內容分述如下，中國大陸海商法第一百零二條第二項：「前款所稱多式聯運經營人，是指本人或者委託他人以本人名義與託運人訂立多式聯運合同的人。」多式聯運契約中由本人或以本人名義委託他人與託運人訂立多式聯運契約之人稱為多式聯運經營人（註五十七）。多式聯運經營人一方面要與託運人訂立多式聯運契約，負責全程運輸，收取全程費用，另一方面要與各區段運送人訂立各區段運送契約，組織全程運送，向各區段承運人支付運費（註五十八）。國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第五項：「國際集裝箱多式聯運經營人，是指本人或者委託他人以本人名義與託運人訂立一項多式聯運合同並以承運人身份承擔完成此項合同責任的人。」中國大陸合同法並未對多式聯運經營人做出定義，但卻明確的制定了多式聯運經營人的法律地位（註五十九）。以中國大陸海商法與國際集裝箱多式聯運管理規則條文內容分析得知，多式聯運經營人為以本人名義或委託他人簽訂多式聯運運送契約，並以運送人身分履行並完成運送契約之人（註六十）。

## 五、國際立法對大陸的影響

鹿特丹規則問世後對大陸現行多式聯運相關法制形成不小的衝擊（註

---

註五十六：同前註，頁 78。

註五十七：邱錦添，多式聯運經營人之責任制度兼述兩岸多式聯運規定之比較，法令月刊，第 55 卷，第 4 期，2004 年 4 月，頁 99。

註五十八：同前註。

註五十九：雷孟林，運輸合同法總論，北京，人民交通出版，2006 年 7 月，頁 145。

註六十：同前註張家維，頁 79。

六十一)，中國大陸制定的海商法與合同法對多式聯運均進行了相關的規範，兩部法律均使用了網狀責任制，但卻在網狀責任制底下有著完全不同的責任基礎以及責任限額，因而產生了須相互協調的問題（註六十二）。就中國大陸海商法而言，中國大陸海商法法規中設置專節討論多式聯運契約，並於其中第一百零五條與第一百零六條中對多式聯運經營人的責任制度做出規定，第一百零五條是一般網狀責任制規定，而第一百零六條的規範對第一百零五條產生了修正的作用，也就是說中國大陸海商法採用的的是推定過失責任制，多式聯運經營人可以享受其海商法第五十一條的運送人共十二項的免責權利以及第五十六條的賠償責任（註六十三）。中國大陸海商法第五十六條前段載明，運送人對貨物毀損滅失的賠償限額，應按照貨物件數或者其他貨運單位數計算，每件或者每個其他貨運單位為 666.67 計算單位，或者按照貨物毛重計算，每公斤為 2 計算單位，以二者中賠償限額較高的為準，發生無法歸因損失時即是用此項責任限額（註六十四）。一般單式運送賠償限額較高，因此往往造成多式聯運經營人與貨方因斟酌自身利益考量下，欲適用之法規不盡相同（註六十五）。

就中國大陸合同法而言，中國大陸合同法雖晚於中國大陸海商法設立，其對多式聯運契約設定專門的小節，中國大陸合同法第三百二十一條在網狀責任制度的基礎上，對於不能歸因損失的處理方式做了規定，即當貨物發生毀損、滅失時，對於其損害發生的區段無法確定，依照中國大陸合同法規定承擔損害賠償責任（註六十六）。依中國大陸合同法第六十一條、第三百十一條、第三百十二條的規定，多式聯運經營人於中國大陸合同法中承擔嚴格

---

註六十一：康復名，海上貨運規範研究-鹿特丹規則與貨物控制權，台北，文笙，2012年8月，初版，頁108。

註六十二：同前註劉越嬋，頁41。

註六十三：同前註。

註六十四：同前註。

註六十五：同前註劉越嬋，頁41-42。

註六十六：同前註，頁42。

責任，並於沒有約定且相關法律中亦沒有約定的情況下不能享受責任限制，因此經營人往往積極證明多式聯運運送過程中發生貨物毀損、滅失的區段，以便能適用各國際單式運送公約。

在責任制度方面，中國大陸多式聯運經營人的責任基礎不一，中國大陸海商法採用「推定過失原則」，而中國大陸合同法卻採用了「嚴格責任原則」，與國際運輸法律實踐的普遍作法嚴重不相符（註六十七）。多式聯運經營人與託運人間之責任分配，皆採用了「網狀責任制」，但卻在相同的責任制底下，採用了不同的責任基礎以及責任限額，如此形成了形式上一致的責任體制，但卻未能使多式聯運經營人和貨物利益方之間的責任、風險分配實質一致（註六十八）。國際集裝箱多式聯運管理規則是一部部門規章，因此並不屬於中國大陸合同法第一百二十三條：「其他法律對合同另有規定的，依照其規定。」當中提及的其他法律的範圍，且一旦關於多式聯運經營人責任制度中任何與海商法和合同法相牴觸之規定，一律視為無效（註六十九）。

中國大陸海商法與中國大陸合同法雖然對多式聯運之定義有著截然不同的解釋，中國大陸海商法要求多式聯運運輸中其中一種運送方式須為海上運送；中國大陸合同法僅要求只要多式聯運中包含兩種以上運送方式即可，於此僅是特別法與普通法適用上的關係（註七十）。中國大陸之海商法與合同法最大的衝突點在於因不可歸因損失時對責任人規定的懸殊（註七十一）。中國大陸海商法的規範過度保護承運人，大量使用免責條款，賠償責任限額也較低（註七十二）。責任基礎上則使用推定過失，中國大陸海商法所規定的最低賠償責任限額是希望能使其適用於海上運送區段，以鼓勵

---

註六十七：張新平，海商法，台北，五南，2005年4月，增訂二版，頁108-109。

註六十八：同前註，頁109。

註六十九：同前註陳琳，頁14-15。

註七十：同前註劉越嬋，頁42。

註七十一：同前註。

註七十二：同前註。

海運事業之發展（註七十三）。即使多式聯運包含海上區段，也不能一味的將其適用於海商運送區段的責任基礎與限額使用在多式聯運的其他運送區段抑或是運送全部區段。（註七十四）

中國大陸合同法與中國大陸海商法相異，其責任基礎傾向於保護貨方，如此之制定體現了私法對消費者保護之方向（註七十五）。卻也同時忽略了航運發展的重要，中國大陸合同法取消了賠償責任限額，這對於擔任多式聯運經營人角色的投資者帶來莫大的考驗（註七十六）。國際公約亦對中國大陸海商法關於多式聯運規範過度保護多式聯運經營人以及承運人帶來衝擊，國際多式聯運公約，隨著第三世界國家的不斷發展，貨物利益方的力量不斷增強，國際公約之訂立不再一面倒偏向航運方，因而若中國大陸若欲增強其在海運上的競爭力，勢必須修訂海商法之相關規範，也意味著中國大陸運輸業必須承擔比現行海商法更嚴格的責任（註七十七）。

## 參、台灣多式聯運相關規範

### 一、台灣海商法與多式聯運之規定

為了落實現代多式聯運實務的蓬勃發展（註七十八），台灣海商法於 1999 年 6 月修正海商法第七十五條：「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。」海商法第七十五條的新增，建立了台灣多式

---

註七十三：同前註。

註七十四：同前註劉越嬋，頁 42-43。

註七十五：同前註劉越嬋，頁 43。

註七十六：同前註。

註七十七：同前註張新平，頁 109-110。

註七十八：饒瑞正，我國多式聯運法制之研究與建議，月旦法學，第 83 期，2002 年 4 月，頁 133-134。

聯運法律制度的基礎雛形(註七十九)。惟新增海商法第七十五條之條文內容僅規範關於海上運送部分適用海商法之規定，而多式聯運係由海上運送與其他種類之運送方式所組成的運送方式，若貨物發生毀損、滅失或延遲損害之時點，並非在海上運送區段，則法律應如何適用？則應分別探討台灣海商法、民法、鐵路法、民用航空法、公路法等相關法律規範。

## (二) 多式聯運之定義

多式聯運將各種運送方式的優點整合，不論運送過程中運程有多遠，運送方式需要經歷多少次的轉換，對於託運人而言，仍然僅需辦理一次的託運行為、訂立一份運送契約、支付一次的費用以及一張載貨證券，運送過程中的運送事項便均由多式聯運經營人負責，簡化了過程中繁瑣的手續，提高了運送效率。(註八十)至今多式聯運之觀念及相關規定的崛起不過三十餘年，國際上對於多式聯運的名詞使用相互摻雜，有稱之為 combined transport, multimodal transport, intermodal transport 等，因而，學者有用多式聯運抑或是複合運送，乃至其他名詞者(註八十一)。關於多式聯運之規定分別定於海商法第七十四條第二項及第七十五條。第七十四條第二項：「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」第七十五條：「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。」以上海商法條文可謂台灣對於多式聯運之相關規定，但卻未見任何關於「多式聯運」之具體用字(註八十二)。有學者認為多式聯運(multimodal transport)與連續運

---

註七十九：同前註。

註八十：劉彩英，國際貨物多式聯運經營人責任制度研究，中國海洋大學碩士學位論文，2007年9月，頁2。

註八十一：康復名，海上貨運規範研究-鹿特丹規則與貨物控制權，台北，文笙，2012年8月，初版，頁92。

註八十二：同前註劉彩英，頁95。



送 ( through transport ) 兩者之意義大不相同，但坊間法律或運送實務等相關參考書籍，是否將連續運送之意義錯誤應用在多式聯運身上，以為連續運送便是多式聯運之原義 ( 註八十三 ) ？此一說之學者，將連續運送分為「單純型連續運送」 ( pure through transport ) 與「集體型連續運送」 ( collective through transport ) ( 註八十四 ) 。

1. 單純型連續運送 ( pure through transport ) : 是為了解決傳統海上運送貨物於轉船港待轉時，託運人或是貨物所有人需負擔貨物置於轉船港等待轉船時可能發生的儲放危險而來，現行海商法第七十四條所規範之連續運送便是此種類型 ( 註八十五 ) 。學者認為應稱作「一貫運送」較為妥適 ( 註八十六 ) 。
2. 集體型連續運送 ( collective through transport ) : 為將運送全程分割為數個連續運送契約，數運送人為相繼運送者，運送全程為單一或兩種以上的運送方式 ( 註八十七 ) 。民法第六百三十七條所規範之「相繼運送」即屬此種集體型連續運送的類型 ( 註八十八 ) 。但因考慮請求權人 ( 託運人 ) 對於貨物係於何相繼運送人占有期間 ( 運送人運送區段 ) 發生毀損可謂相當不易，故民法以立法之方式規定各相繼運送人應負連帶責任，以平衡託運人與運送人間的利益分配 ( 註八十九 ) 。

—— 比較多式聯運、單純型連續運送與集體型連續運送之責任主體，多式聯運與單純型連續運送經營人分別有其異同之處，相同點為均提供託運人全程的運送服務，並且對運送全程負起責任，使運送主體單一且明

---

註八十三：同前註饒瑞正，頁 133。

註八十四：同前註，頁 134。

註八十五：同前註。

註八十六：同前註。

註八十七：同前註。

註八十八：民法第六百三十七條規定：「運送物由數運送人相繼運送者，除其中有能證明無第六百三十五條所規定之責任者外，對於運送物之喪失、毀損或遲到，應連帶負責。」

註八十九：同前註饒瑞正，頁 134。

確；相異點為多式聯運為藉由兩種以上的運送模式完成戶到戶的運送契約，而單純型連續運送為僅涉及海上運送並包括一連串的轉船(註九十)。集體型連續運送通常僅為戶到裝載港和卸載港到戶之運送階段的運送代理人，僅負責海上運送航程的責任，而其他連續運送人則分別對自己航程負擔運送責任，導致責任主體複雜(註九十一)。故有學者建議應將海商法第七十四條正名為「一貫運送」，而實際具有連續運送本質之集體型連續運送，才稱作「連續運送」(註九十二)。其次，「through transport」在早期的適用上，並未與多式聯運之內涵劃上等號(註九十三)。因而有學者另主張「through transport」應可認為係多式聯運的上位概念(註九十四)。Through transport 之意旨為：「二個以上的運送人，以相同(海運與海運)或不同之運送方式(海運與空運或海運與鐵、公路運)，相繼將貨物由一地運至他地之運送」且所使用運送方法之一必須為海上運送(註九十五)。Through transport 於此所表達的意思是使用「數個可分割的運送階段(separate stages)或途徑(trajjectory)」之運送(註九十六)，如運送過程中可一部使用海運，另一部分使用陸運，陸運可能由鐵路運送或公路運送或由部分鐵路及公路運送組成；或全部使用海運，由數個船舶依序轉運(註九十七)。

依連續運送的運送全程中運送人係以「相同」或兩種以上「不同」的運送方式，分為相繼運送(successive transport)與多式聯運(multimodal

---

註九十：同前註饒瑞正，頁 134。

註九十一：同前註。

註九十二：同前註，頁 135。

註九十三：莊健平，UNCITRAL 全部或一部為海運之國際貨物運送公約草案之研究，國立政治大學法律研究所碩士學位，2007 年 12 月，頁 21。

註九十四：同前註莊健平，頁 21。

註九十五：張新平，海商法，台北，五南，2005 年 4 月，增訂二版，頁 379。同前註莊健平，頁 25。

註九十六：同前註莊健平，頁 21。

註九十七：同前註，頁 21-22。

transport)(註九十八)。相繼運送(successive transport)即由多數運送人以「相同」之運送方式,譬如海運與海運,就同一貨物先後為運送(註九十九)。相繼運送適用海商法第七十四條第二項之規定(註一百)。相繼運送(successive transport)之責任型態,廣義言之包括四種(註一百零一):(1)由一個運送人承擔全部運送責任,但運送中各部分另委託他人運送,受委託之人分別承擔各自的責任。海商法第七十四條屬於此種形態之相繼運送,海商法第七十四條:「載貨證券之發給人,對於依載貨證券所記載應為之行為,均應負責。前項發給人,對於貨物之各連續運送人之行為,應負保證之責。但各連續運送人,僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」載貨證券發給人之責任與其他連續運送人之責任不同。關於保證,民法上之保證,係因當事人之約定而發生,惟此處所稱之「保證」,係依海商法第七十四條第一項之規定而發生,屬於法定之保證責任,是法定擔保之一種(註一百零二)。因此當事人間不得以任何特約減輕或免除其保證責任,否則將依海商法第六十一條之規定,不生效力(註一百零三)。載貨證券之發給人與託運人訂定運送契約並簽發載貨證券後,則應就運送全程向託運人負責(註一百零四)。其他連續運送人之責任,海商法第七十四條第二項但書明文,其他連續運送人僅就自己航程中所生之毀損、滅失及遲到負其責任,不與載貨證券發給人負連帶賠償責任(註一百零五)。與陸上運送規定不同,民法第六百三十七條:「運送物由數運送人相繼運送者,除其中有能證明無第六百三十五條所規定之責任者外,對於運送物之喪失、毀損或遲到,應連

---

註九十八:同前註張新平,頁379-380。

註九十九:同前註,頁379。

註一百:同前註,頁379。

註一百零一:同前註,頁380。

註一百零二:林群弼,海商法論,台北,三民,2005年,增訂二版,頁350。

註一百零三:同前註林群弼,頁350。

註一百零四:同前註張新平,頁381。

註一百零五:同前註,頁381。

帶負責。」陸上運送的運送人須對運送物之毀損、滅失或遲到連帶負責，但因海上運送，數量龐大、危險性高，海商法為減輕海上運送人責任，而有上述異於民法之規定（註一百零六）。(2)由數個運送人分別承擔各自責任。(3)由數個運送人連帶承擔全部運送責任；此相繼運送之類型類似於民法第六百三十七條（註一百零七），民法第六百三十七條規定：「運送物由數運送人相繼運送者，除其中有能證明無第六百三十五條所規定之責任者外，對於運送物之喪失、毀損或遲到，應連帶負責。」(4)由數個運送人個別承擔全部運送責任。

多式聯運 (multimodal transport) 為多式聯運經營人以至少兩種以上的「不同」的運送方式，譬如海運與鐵、公路運或空運，將貨物由一地運至他地，託運人與多式聯運經營人僅訂定一個單一的貨物運送契約（註一百零八）；多式聯運可適用海商法第七十四條第二項以及第七十五條之規定（註一百零九）學者認為連續運送中涉及兩種以上之運送方式者，始為多式聯運（註一百一十），而數運送人相繼為運送者，稱為連續運送（註一百一十一）。在貨物運送全程中，有時涉及兩種或兩種以上的運送方式，有時均為海運（註一百一十二）。在海運階段，分為數個不同航程之運送，其運送理論有三種，分別為轉託運送、共同運送及分割運送，但學者僅認轉託運送為連續運送（註一百一十三）。學者認為轉託運送係指託運人與運送人訂立全程運送契約，其後運送人復與各階段運送人就各個運送階段訂立運送契約（註一百一十四）；此處所指的運送人為海商法第七十四條之發給人，

---

註一百零六：同前註林群弼，頁 350。

註一百零七：同前註張新平，頁 380。

註一百零八：同前註，頁 379-380。

註一百零九：同前註，頁 380。

註一百一十：劉宗榮，海商法，台北，三民，1996 年，初版，頁 343。

註一百一十一：同前註劉宗榮。

註一百一十二：同前註康復名，頁 93。

註一百一十三：同前註康復名，頁 93。同前註劉宗榮，頁 343-345。

註一百一十四：同前註康復名，頁 93，同前註劉宗榮，頁 345。

而階段運送人則稱為連續運送人。學者認為海商法第七十四條之連續運送屬於轉託運送，而現行海商法第七十四條之連續運送一詞，並不包含多式聯運之意(註一百一十五)。而海商法第七十五條增訂有關多式聯運之法規適用，但新增訂之條文文字混淆了「連續運送」與「多式聯運」(註一百一十六)。

學者認為應將海商法第七十四條連續運送，認為係海運之相繼運送，為全程自啟航港到轉運港再到目的地港之全部航程，其以不同的船舶轉載貨物，與現行之多式聯運，係以兩種以上不同運送工具完成運送者不同(註一百一十七)。換言之，海上連續運送即海商法第七十四條，應屬以船舶為唯一之運送方式，作海上不同船舶之轉運，與現今之多式聯運為不同運輸工具之轉運情形不同(註一百一十八)。但海商法第七十五條關於多式聯運之規定條文第一項：「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。」卻仍繼續以「連續運送」稱之將會使其混淆(註一百一十九)。有學者直接區隔連續運送與多式聯運，稱其明顯不同，呼籲應以修法解決其用語歧異(註一百二十)。學者認為海商法第七十五條在用語上仍有待修改之處，因條文所指「連續運送」係海商法「專有用語」，意指以船舶為唯一之運送工具，而在海上以不同船舶之轉運以完成全程運送(註一百二十一)；與多式聯運涵義不同，多式聯運係指數運送人與託運人訂定一運送契約，簽發一載貨證券，而運送過程中至少一段係利用船舶運

---

註一百一十五：同前註康復名，頁 93。

註一百一十六：柯澤東，海商法修訂新論，台北，元照，2000 年，初版，頁 94。

註一百一十七：同前註康復名，頁 93-94。Nikaki, Theodora (2006). Conflicting Laws in “Wet” Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the carriage of Goods, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol.37 No4, pp.521-544

註一百一十八：柯澤東，海商法修訂新論，台北，元照，2000 年，初版，頁 94。

註一百一十九：同前註柯澤東，頁 94。

註一百二十：邱錦添，兩岸海商法載貨證券之比較，台北，國立編譯館，2002 年 11 月，初版，頁 80。

註一百二十一：同前註。

送，一段係利用船舶以外之交通工具運送者而言（註一百二十二）。因此可以修法方式加以修正海商法第七十五條之用語，以免混淆「連續運送」與「多式聯運」之涵義（註一百二十三）。

從司法實務面觀察，大陸法系國家與英美法系國家不同，英美法系國家之法官可在具體法源缺乏之情況下自行造法，以著名的多式聯運案 *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004) 為例，美國最高法院大法官奧康諾（Justice O' Connor）開創出符合時代趨勢及實務需要之決定（註一百二十四），1999 年台灣進行海商法三十七年以來首次修正，新增海商法第七十五條，並於修法理由中說明：由於現代運輸提倡所謂「戶到戶」（Door to Door）之運輸服務，故多種運輸工具連續運送之情形，屢見不鮮。然依海牙規則或海牙威士比規則規定，其適用範圍僅限海上運送部分，爰增訂本條，以明確界定本法之適用（註一百二十五）；此即海商法第七十五條係針對海上運送之多式聯運而設，對於多式聯運之概念及用語呼之欲出，但法律條文卻未見任何有關「多式聯運」之具體用字（註一百二十六），造成台灣司法實務界在審理上對概念以及用語呈現不一致的情況，包含連續運送、相繼運送抑或是複合運送等用語，在各級法院及相關判決文書上屢屢出現（註一百二十七）。

台灣最高法院 86 年度台上字第 171 號有稱，複合運送由運送人就運送全程負運送人之責任，系爭載貨證券背面「無論如何運送人責任絕對不得大於其以下的次運送人就其自身運送契約所應負之責任，且運送人有權主張該

---

註一百二十二：邱錦添，海商法新論，台北，元照，2008 年 4 月，初版，頁 175。

註一百二十三：同前註康復名，頁 94。

註一百二十四：Sweeney, Joseph C (2005). *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*. *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.* 125 S. Ct385, 2004 AMC 2705, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol.36, No2, pp155-199

註一百二十五：《海商法》第七十五條修法理由。

註一百二十六：同前註康復名，頁 95。

註一百二十七：同前註，頁 96。

運送契約中所有權利、抗辯、限制及免除條件」等語，顯在減輕運送人之責任，應不生效力。至民法第六百三十七條係有關相繼運送之規定，海商法第一百十八條（現行海商法第七十四條）所規定之連續運送實即亦為相繼運送，均與本件複合運送之情形有間，並無適用之餘地（註一百二十八）。而台灣高等法院 89 年度海上字第 14 號有稱託運人主張本件並非海上運送契約，而係包含陸上運送之「複合運送契約」（combined transport），有提單上註明 combined transport 為證，此部份主張洵屬有據。系爭貨物並非在海上運送遭受毀損、滅失，而係陸上運送遭損，運送人亦自認系爭貨物自高雄至洛杉磯係船運，自洛杉磯至沙瓦那係陸運，而貨物係陸運至沙瓦那遭損，亦為運送人所不爭執，依 1999 年 4 月 21 日修正前民法第六百二十三條規定係「二年間不行使而消滅」。系爭貨物在海運部分完成後，上陸後陸上運送階段遭全部滅失，自無修正前海商法第五十六條第二項海上運送一年時效之適用餘地。上訴人抗辯以一紙載貨證券表彰之運送契約，法律之適用不宜割裂；然就海運加上陸運之複合運送契約，何以必須適用海運之時效，而不全部適用陸運時效，似無法有合理之解釋（註一百二十九）。

台灣高等法院除了基於貨損通知及運送人保險公司之代為行使損害賠償請求權之通知有嚴重瑕疵，而認定債權人已罹於海商法第五十六條第二項所規定之一年起訴除斥期間及民法第六百二十三條第一項所規定之一年時效期間，而認定原審拒絕託運人索賠之裁判自屬有據外，並對運送人應否另負侵權行為損害賠償責任之爭點稱，海牙威士比規則第三條，將海牙規則增訂第四條之一，而該第四條之一第一項規定：「關於運送合約內所載貨物之滅失或損害，向運送人提出之訴訟，無論係基於契約或侵權行為，本公約所規定之抗辯及責任之限制，均得適用。」台灣海商法於 1997 年 7 月 14 日修改時，將第五章「運送契約」改為第三章「運送」，並於修法理由中說明：

---

註一百二十八：最高法院 86 年度台上字第 171 號判決。

註一百二十九：台灣高等法院 89 年度海上字第 14 號判決。

「本章內容非僅限於契約之規定。」則對照前述海牙威士比規則之規定，自應認為海商法第五十六條第二項之規定，於運送契約與侵權行為責任競合時，亦適用於侵權行為（註一百三十）。又稱運送人之保險公司主張，本件貨損發生於陸運階段，並無海商法第五十六條第二項之適用云云。本件貨損係發生於卸貨港青島港之碼頭貨櫃場內，並非一般之陸上運送，依海商法第七十六條第二項之規定，在該碼頭貨櫃場內拖運貨物之司機，既得援用海商法有關運送人因貨損得主張之抗辯及責任限制規定，自得主張適用海商法第五十六條第二項所規定之一年起訴期間，且海商法第七十六條雖係就運送人之履行輔助人侵權行為所為規定，解釋上對運送人之侵權行為亦有適用，始屬合理（註一百三十一）。

台灣高等法院 92 年度海商上字第 12 號則支持原審意見，但針對託運人依民法運送契約關係請求損害賠償爭點則稱由於現代貨櫃運送發達，提倡所謂「戶到戶」之運輸服務，故依不同運送方式藉由多種運輸工具為連續運送之情形，屢見不鮮，此即所謂的「複合運送」或「多式運送」，其情形除指單一運送人利用不同之交通工具分段實施全程之運送，而其中至少有一段係利用海船者（通常可分為「貨物收受至裝船階段」、「海上運送階段」、「貨物卸岸至交付階段」）之外，尚包含由單一運送人與託運人訂立運送契約，承擔全程之運送後，再另由該單一運送人轉託運送）。海商法第七十五條第一項規定「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」，所謂其他方法之運送，則各按其空運、陸運、內河運送階段所實施之交通工具（例如飛機、火車、卡車、貨櫃車、小船），分別適用有關之陸上、空中相關法規而負其責任，並不適用海商法規定...足見本件為涉及不同運送方式（陸運與海運）之複合運送，系爭貨物發生損害之時，尚在陸上運送階段，而未進入海上運送階段，應適用之法律為民法規定，並

---

註一百三十： 台灣高等法院 92 年度海商上字第 12 號判決。

註一百三十一： 同前註。



不適用海商法規定，要徵明確（註一百三十二）。

針對託運人所提訴外人韓進海運與被上訴人、被告即韓進之代理人同為運送人一節，台灣高等法院引用載貨證券之記載稱，綜合上開各項記載，顯見本件僅韓進公司為單一運送人，負責將系爭貨物自台灣桃園運至高雄港（陸運），裝載上船運至德國漢堡（海運），再由漢堡運至波蘭（陸運），亦即利用不同之交通工具分段實施全程之運送，依代理之旨趣，僅得向運送人本人韓進公司主張權利，而非向韓進公司之代理人即被上訴人（亦即被告）主張權利，是上訴人（即原告）依運送契約之法律關係，請求被上訴人賠償損害，自於法無據（註一百三十三）。而最高法院支持台灣高等法院見解，即系爭貨物係在被告山隆公司運送過程中受損，山隆公司並承諾願意賠償所受損害；另外，負責陸運之山隆公司所為之運送，與同案被告德翔公司所為之海上運送已無海商法第七十五條第一項所規定之連續運送之關係，故本件自無海商法第七十五條第二項規定：「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」之適用，被告辯稱應由同案被告德翔公司負責云云，即非所採（註一百三十四）。再審原告主張確定判決未積極適用海商法第 75 條第 1、2 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。」。惟按該條文所謂之推定，係指當事人兩造未能提出相關證據，或所提出之證據不足使法院信為真實時，則由法律推定貨損發生在海上運送階段；如若當事人業已提出足以證明貨損不在海上運送時發生之證據時，即應以證據證明貨損所發生之時點，故條文所謂之「推定」，自得以反證推翻之，合先敘明。審酌相關證據及證人之證詞，認定系爭機器在再審被告運送期間並無受損，則海商法上開「推定」業因反證而推翻，自無適

---

註一百三十二：台灣高等法院 92 年度海商上易字第 9 號判決。

註一百三十三：同前註。

註一百三十四：最高法院 96 年度台上字第 1016 號判決。台灣高等法院 95 年保險上字第 21 號判決。

用之餘地（註一百三十五）。從上述所列舉之判決書中，明顯暴露出海上運送應有的專有名詞如多式聯運，因相關規範尚未完備，致法庭在審理時，時而強調必須與相繼運送區隔，時而以連續運送，或多式聯運、複合運送稱之，名詞稱呼極待統一，否則將造成適用上的諸多不便（註一百三十六）。

## （二）多式聯運經營人賠償適用範圍

### 1. 多式聯運經營人貨物毀損滅失賠償責任

海上貨物運送人之義務有：海商法第六十二條適航能力之必要注意及措置義務、第五十條與第五十二條裝卸貨物之通知及指示義務、第六十三條貨物之照管義務、第七十一條不得偏航之義務、第五十三條發給載貨證券之義務、第六十四條違禁物或危險物之拒載運義務以及第五十八條和第五十九條的交付及寄存貨物之義務（註一百三十七）。海商法第六十一條：「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。」係強制責任之規定，規範件貨運送之運送契約與傭船契約下所簽發，而由傭船人以外第三人所持有的載貨證券，均不得違反強制責任所規定的強制效果（註一百三十八）。強制責任規定不得以特約排除，於海商法第六十三條所定貨物照管責任期間，參照海商法第七十五條：「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。」與第七十六條：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限

---

註一百三十五：台灣高等法院 96 年度再易字第 109 號判決。

註一百三十六：同前註康復名，頁 99。

註一百三十七：伊章華、徐國勇，海商法，台北，元照，2000 年，初版，頁 191-206。

註一百三十八：柯澤東，最新海商法-貨物運送責任篇，台北，元照，2001 年 1 月，修訂一版，頁 113。

制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」運送人對海上運送區段及商港區域內所生之損害賠償責任，不得以特約約定或免除（註一百三十九）。

強制責任的責任基礎，海商法運送人的強制責任為推定過失責任，即舉證責任倒置之責任原則（註一百四十）。運送人若欲就海商法第六十二條之船舶適航性與第六十三條之照管義務主張免責，則必須舉證證明法律規定之必要注意義務與措施的列舉事項均已盡履行義務（註一百四十一）。若運送人舉證未成立或無法舉證，則推定其應負責任（註一百四十二）。

## 2. 貨物延遲交付之責任

海商法第六十一條：「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。」違反免責約款禁止之規定者，僅該條款、條件或約定無效不生效力（註一百四十三）。為使運送人與託運人之間之利益能夠均衡，避免運送人以特約約定排除海商法對運送人因貨物毀損、滅失及遲到所應負之責任，但規定僅其條款、條件或約定不生效力（註一百四十四）。海商法第六十一條與民法第六百四十條：「因遲到之損害賠償額，『不得超過』因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。」海商法與民法法規相互對應，即使海商法將「遲到」列為最低強制責任，對運送人亦無重大不利益之處，因

註一百三十九：同前註伊章華，頁 200。

註一百四十：同前註柯澤東，頁 113。

註一百四十一：同前註，頁 113。

註一百四十二：同前註柯澤東，頁 115。

註一百四十三：同前註伊章華，頁 200。

註一百四十四：同前註，頁 200-201。

海商法第六十一條僅規定條款、條約或約定不生效力（註一百四十五）。

### 3. 多式聯運經營人賠償責任限制

單位責任限制制度規定於海商法第七十條第二項：「除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外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」單位責任限制之立法目的主要為保護運送人，託運人未將貨物性質價值聲明並註明者，不得於貨物毀損、滅失時，要求運送人無上限的負擔賠償責任（註一百四十六）。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，依海商法第五條之規定：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。」適用民法第六百三十八條第一項之規定：「運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之。」依交付時目的地之價值，計算損害賠償金額（註一百四十七）。貨物之性質及價值於裝載前未經託運人聲明並註明於載貨證券者，適用海商法第七十條第二項之規定，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限，稱為單位責任限制之適用（註一百四十八）。

單位責任限制之例外有二，分別為海商法第七十條第二項以及海商法第七十條第四項。海商法第七十條第四項：「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。」若非由運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損、滅失，運送人得主張第七十條第二項的單位責任限制規定（註

---

註一百四十五：同前註伊章華，頁 200-201。

註一百四十六：同前註張新平，頁 359。

註一百四十七：同前註，頁 359。

註一百四十八：同前註張新平，頁 359。

一百四十九)。若毀損、滅失由運送人或船舶所有人之故意或重大過失所致，運送人或船舶所有人之賠償金額，依海商法第五條之規定適用民法第六百三十八條第一項，另民法第六百三十八條第三項規定：「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。」託運人得對運送人就其他損害請求賠償（註一百五十）。

#### 4. 多式聯運運送人免責事由

海商法第六十九條規定：「因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：(一)船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。(二)海上或航路上之危險、災難或意外事故。(三)非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。(四)天災。(五)戰爭行為。(六)暴動。(七)公共敵人之行為。(八)有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。(九)檢疫限制。(十)罷工或其他勞動事故。(十一)救助或意圖救助海上人命或財產。(十二)包裝不固。(十三)標誌不足或不符。(十四)因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。(十五)貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。(十六)船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。(十七)其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」為台灣現行海商法有關法定免責之規定。主張法定免責的主體為運送人或船舶所有人（註一百五十一）。法定免責之客體限於訂有運送契約之本船貨物（註一百五十二）。適航能力義務之違反構成法定免責之阻卻事由，海商法第六十二條第一項：「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：(一)使船舶有安全航行之能力。(二)配置船舶相當船員、設備及供應。(三)使貨艙、冷藏

---

註一百四十九： 同前註柯澤東，頁 116。

註一百五十： 同前註張新平，頁 366-367。

註一百五十一： 同前註林群弼，頁 397。

註一百五十二： 同前註，頁 399。

室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。」船舶適航能力義務，是海上運送人最基本的義務（註一百五十三）。

### 3. 託運人賠償適用範圍

海商法第五十五條：「託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任。運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人以外之載貨證券持有人。」海商法第五十七條：「運送人或船舶所有人所受之損害，非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任。」託運人通知運送人關於貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌均應正確無誤。貨物於運送過程中，託運人對於非因其本人或其代理人、受僱人之過失所致損害，不負責任。

## 二、民法中關於多式聯運之規範

海商法第七十五條：「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。」將多式聯運經營人之責任，依貨物毀損滅失時間可否確定分為兩大類（註一百五十四）。海商法第七十五條第二項，若貨物毀損、滅生時間不明，則推定其發生於海上運送區段，雖未明示貨物毀損、滅失時間可得確定時法律應如何適用，惟依反面解釋，若貨物毀損滅失時間確定者，多式聯運經營人似應依該確定時間之法律規定適用之（註一百五十五）。關於貨物運送人之責任規定，除了海商法以外，亦可見於民

---

註一百五十三：同前註張新平，頁 399。

註一百五十四：同前註饒瑞正，頁 137。

註一百五十五：同前註饒瑞正，頁 137。

法、鐵路法、民用航空法與公路法（註一百五十六）。當貨物毀損、滅失時間可確定時，若有多個法律可供適用，應如何分配？關於貨物運送人法規適用之分配，民法為普通法，而海商法、鐵路法、民用航空法、公路法為特別法，應優先適用各個特別法，於特別法無規定時，始適用民法（註一百五十七）。民法關於運送人之責任規定於第六百三十四條，條文規定：「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」該條文之意旨為，除非運送人能夠證明運送物之所以發生喪失、毀損、遲到等情事，係因不可抗力、或運送物之性質、或託運人、受貨人之過失所致，否則不管運送人本身有無故意、過失，均應負擔債務不履行損害賠償責任（註一百五十八）。此種責任型態，稱之為「通常事變責任（註一百五十九）」<sup>156</sup>。此外民法運送人無單位責任限制權（註一百六十）<sup>157</sup>。

### 三、台灣交通法規中關於多式聯運之規範

#### （一）鐵路法

鐵路運送人債務不履行之責任規定，規範於鐵路法運送章第五十五條：「運送物遇有喪失毀損之賠償，依民法之規定。但其請求權依前條之規定。行李、貴重品、動物及已繳保償費之運送物，其損害賠償依其契約。」鐵路運送人對於運送物之損害賠償，按鐵路法第五十五條規定，鐵路運送人對貨物之毀損、滅失，依民法第六百三十四條之規定，運送人負擔「通常事變責

---

註一百五十六： 廖尉佐，國際多式聯運之認定及其賠償責任研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2009年6月，頁121。

註一百五十七： 同前註。

註一百五十八： 李淑明，債法各論，台北，元照，2009年7月，頁383-384。

註一百五十九： 同前註，頁384。

註一百六十： 同前註饒瑞正，頁144。

任」(註一百六十一)。至於因遲到造成的損害，鐵路法未有賠償責任之規定，故依民法關於運送之規定，運送人對遲到損害負通常事變責任(註一百六十二)。而鐵路法運送人無單位責任限制權(註一百六十三)。

---

註一百六十一：同前註，頁 146。

註一百六十二：同前註。

註一百六十三：同前註。



## (二) 民用航空法

民用航空法第一條：「為保障飛航安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民用航空之發展，特制定本法。」為了促進民用航空的發展，於是制定了符合國際標準的民用航空法，希冀以此能保障飛航的安全並健全民航制度。海商法第七十五條第二項未明示貨物毀損滅失時間可得確定時的適用依據，但依反面解釋，以確定時間的法律規定適用之（註一百六十四）。若貨物依多式聯運之方式運送且貨損確定於空運區段發生者，則多式聯運經營人的責任依民用航空法之相關規定（註一百六十五）。民用航空法第八十九條：「航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時，亦同（註一百六十六）。」航空器所有人不論故意或是過失，只要係因航空器失事致人死傷抑或是毀損他人財物，均應負損害賠償責任，且對於不可抗力之所生的損害亦同。由此可知航空器所有人所負擔的責任是「無過失責任（註一百六十七）」。

民用航空法第九十條：「航空器依租賃、附條件買賣或借貸而使用者，關於前條所生之損害，由所有人與承租人、附條件買賣買受人或借用人負連帶賠償責任。但附條件買賣、租賃已登記，除所有人有過失外，由承租人、附條件買賣買受人單獨負責。」承租人、附條件買賣之買受人、借用人依第九十條之規定，對第八十九條航空器所生損害，原則上附連帶賠償責任（註一百六十八）。但書規定對於已登記之租賃及附條件買賣，除非航空器所有人有過失外，由承租人及附條件買賣之買受人單獨負責。民用航空法第九十

---

註一百六十四：同前註饒瑞正，頁 137。

註一百六十五：張家維，從國際法上論國際貨物多式聯運法律制度-兼論兩岸之實踐，國立海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2010 年 7 月，頁 70。

註一百六十六：同前註廖尉佐，頁 122。

註一百六十七：同前註饒瑞正，頁 147。

註一百六十八：同前註。

一條：「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害者，航空器使用人或運送人應負賠償之責。但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。乘客因航空器運送人之運送遲到而致損害者，航空器運送人應負賠償之責。但航空器運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限。」乘客、運送人與航空器使用人之相關規範依上開條文之規定適用之。

民用航空法第八十九條規範主體為航空器所有人，對於貨物運送人的賠償責任規定是否適用？民用航空法並未對侵權責任與契約責任做分類，按未分類即包括的解釋方法，肯認民用航空法第八十九條對侵權責任與契約責任均適用之（註一百六十九）。依特別法優先於普通法之規定，民用航空法優先於民法適用，惟民用航空法僅規定「航空器失事」所致的運送物毀損、滅失，而關於「非航空器失事」之其他事故所致的運送物毀損、滅失，則以民法貨物運送規定適用之（註一百七十）。關於空運所致的遲到，因民用航空法第八十九條未規定，則不論是否為航空器失事所致，均不適用第八十九條之規定，一律依民法貨物運送之規定適用（註一百七十一）。

民用航空法增訂九十一條之立法意旨在於規定航空器使用人或運送人對乘客之損害賠償責任，以別於第八十九條航空器失事對地面第三者所造成損害賠償責任，其中但書之情形可減免其責任，世界多數立法例及國際公約規定多然（註一百七十二）。民用航空法第八十九條主要是針對當航空器失事發生意外事故時，對地面第三者所造成的損害賠償責任；第九十一條之立法意旨為對航空器使用人或運送人對乘客的損害賠償責任規定，兩者概念顯不

---

註一百六十九： 同前註。

註一百七十： 同前註。

註一百七十一： 同前註。

註一百七十二： 立法院公報，第 62 卷，第 91 期，院會會議，頁 66。

相同(註一百七十三)。依照上開規定,民用航空法第八十九條不適用於貨物運送時的債務不履行損害賠償責任(註一百七十四)。民用航空法並無規定運送人的責任,故不論是否為航空器失事所致,適用民法第六百三十四條貨物運送之規定,對貨物之毀損、滅失及遲到負「通常事變責任」(註一百七十五)。民用航空法第九十三條之一:「航空器使用人或運送人,就其託運貨物或登記行李之毀損或滅失所負之賠償責任,每公斤最高不得超過新臺幣一千元。但託運人託運貨物或行李之性質、價值,於託運前已向運送人聲明並載明於貨物運送單或客票者,不在此限。乘客隨身行李之賠償責任,按實際損害計算。但每一乘客最高不得超過新臺幣二萬元。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。前三項規定,於航空貨運承攬業、航空站地勤業或航空貨物集散站經營業為賠償被請求人時,準用之。」航空器使用人或運送人所負的貨物毀損、滅失責任,每公斤不得超過新台幣一千元,但託運人已於託運前向運送人聲明並載明託運貨物之性質、價值者,不在此限。若損害係由航空器使用人或運送人故意或過失致生者,無單位責任限制權。上開規定僅適用於因航空器失事所致的貨物毀損、滅失,對於非因航空器失事所致的貨物毀損、滅失不適用之。此外,因民用航空法未規定貨物遲到時的損害賠償責任,故適用上與非因航空器失事所致的毀損、滅失同,均無單位責任限制權的適用。

### (三) 公路法

公路運送人的責任基礎,規定於公路法第六十四條:「汽車或電車運輸業遇有行車事故,致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時,應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者,不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之損害賠償,除貨物之性質、

---

註一百七十三: 同前註饒瑞正,頁147。

註一百七十四: 同前註。

註一百七十五: 同前註。

價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。」該條文內容為 2000 年新修正之條文。增訂貨物毀損、滅失的損害賠償金額以每件不超過新台幣三千元為限，若貨物性質、價值已於運送前經託運人聲明，並註明於運送契約不在此限（註一百七十六）。新修正之公路法第六十四條增訂賠償金額上限之修法理由有二：首先，一般汽車貨物之運送費用微薄，每件數十元至數千元，如遇貴重物品於運送中發生毀損、滅失，致運送人須按時價賠償數千元至數千萬元，顯不合理，為避免運送人因些微事故導致賠償金額過於龐大無法負擔。援依海商法一百十四條（今海商第七十條）之規定明定其賠償上限，以為公平；再者，目前貨物運送已漸入海陸複合運送之型式，海上運送與路上運送、倉儲已漸為一體，因此關於貨物運送、保管之毀損、滅失賠償金額應求一致較為妥適，目前陸路運送人之賠償責任高於海運，尤為無理由，應與修正（註一百七十七）。故增訂賠償金額上限。公路法第六十四條第一項但書規定，若事故之發生經證明係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負賠償責任。公路運送人對貨物毀損、滅失之責任為「通常事變責任」，而因遲到造成的損害，公路法未有賠償責任規定，故依民法第六百三十四條之規定運送人負擔通常事變責任（註一百七十八）。

## 肆、比較兩岸多式聯運相關規範

台灣與中國大陸兩岸間雙方簽訂海峽兩岸空運、海軍協議，使兩岸旅客不再須經第三地即可在兩岸間相互直接往來，致使貿易與運送機會逐年增

---

註一百七十六：同前註饒瑞正，頁 146。

註一百七十七：立法院公報，第八十八卷，第三十八期，委員會記錄，頁 18。

註一百七十八：同前註饒瑞正，頁 146。

加，如目前中國大陸已為台灣當前貿易往來貿易值總額最高的對象（註一百七十九），但兩岸相互間的糾紛亦有日漸增加的趨勢（註一百八十）。

## 一、兩岸多式聯運規範相同之處

### （一）多式聯運之定義

台灣海商法第七十五條第一項：「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。」將連續運送視為一個獨立的運送過程，其運送過程包含兩種以上的運送型態，須除海上運送外同時涉及其他運送型態，例如海上運送與陸運或空運運送方式之結合。中國大陸對於多式聯運之定義則規範於海商法第一百零二條第一項與國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第二項。中國大陸海商法第一百零二條第一項：「本法所稱多式聯運合同，是指多式聯運經營人以兩種以上的不同運輸方式，其中一種是海上運輸方式，負責將貨物從接送地運至目的地交付收貨人，並收取全程運費的合同。」國際集裝箱多式聯運管理規則第四條第二項：「國際集裝箱多式聯運，是指按照國際集裝箱多式聯運合同，以至少兩種不同運輸方式，由多式聯運經營人將國際集裝箱從一國境內接管的地點運至另一國境內指定交付的地點。」依中國大陸海商法與國際集裝箱多式聯運管理規則之定義，中國大陸海商法指以兩種以上包含海上運送之運送方式，國際集裝箱多式聯運管理規則指以兩種以上不同的運送方式為之，故兩岸對於多式聯運之定義規範乃相同。

### （二）多式聯運經營人責任制度

---

註一百七十九： 中華民國進出口貿易統計，國際貿易局，<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>，最後瀏覽日期：2014年3月9日。

註一百八十： 海基會協處台商經貿糾紛案件統計，財團法人海峽交流基金會，<http://www.sef.org.tw/mp.asp?mp=14&ctnode=3720>，最後瀏覽日期：2014年3月9日。

台灣海商法第七十五條第二項：「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。」若貨損發生階段不明時，推定其在海上運送區段發生，適用海商法（註一百八十一）。中國大陸海商法第一百零六條：「貨物的滅失或者損壞發生的運輸區段不能確定的，多式聯運經營人應當依照本章關於承運人賠償責任和責任限額的規定負賠償責任。」與中國大陸合同法第三百二十一條：「貨物的毀損、滅失發生於多式聯運的某一運輸區段的，多式聯運經營人的賠償責任和責任限額，適用調整該區段運輸方式的有關法律規定。貨物毀損、滅失發生的運輸區段不能確定的，依照本章規定承擔損害賠償責任。」在無法確定貨物毀損滅失之區段時，分別依海商法或中國大陸合同法之規定適用，故兩岸同為網狀責任制（註一百八十二）。

### (三) 責任限制數額

台灣海商法第七十五條採網狀賠償責任制（註一百八十三），當能確定損害發生之區段時依條文所示，台灣與中國大陸皆適用該區段的相關規範（註一百八十四）。但若損害發生區段無法確定時，台灣海商法第七十五條第二項，採推定主義（註一百八十五），推定其發生於海上運送區段；與中國大陸海商法第一百零六條，採強制適用海商法關於承運人賠償責任和責任限額的規定不同，然卻存在著相同的問題，即各種運送方式的責任限制數額有相差過於懸殊之情形（註一百八十六）。中國大陸海商法中責任限制數額規定較低，而中國大陸合同法中卻沒有責任限額的規定，除非在其他種法律或是行

---

註一百八十一：吳幸樺，鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2010年6月，頁47-48。

註一百八十二：同前註邱錦添，頁103。

註一百八十三：吳亮瑜，複合運送相關法律問題之研究，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文，2003年6月，頁50。

註一百八十四：同前註張家維，頁103。

註一百八十五：吳幸樺，鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2010年6月，頁50。

註一百八十六：同前註張家維，頁103。

政法規內對賠償責任限額另有規定的情況下，多式聯運經營人始可享有責任限額規定（註一百八十七）。以海商法為例，台灣海商法和中國大陸海商法因與各個單式運送的責任限額差異過大，常造成事故發生所適用責任限額差距甚大，對於多式聯運之託運人存在賠償利益不均衡，因此單位責任限制金額提高，為重要利於託運人合理之修正調整（註一百八十八）。

## 二、兩岸多式聯運規範相異之處

### （一）名稱不同

台灣海商法運送章中之主要當事人僅「運送人」與「託運人」兩者，在多式聯運之運送方式下並未對當事人設有另外的名稱（註一百八十九）。中國大陸海商法第四章第八節定有多式聯運契約的特別規定並使用「多式聯運經營人」、「託運人」、「承運人」等名詞。（註一百九十）國際集裝箱多式聯運第四條對規則內的各個用語皆有定義，於第四條第五項、第六項、第七項、第八項分別使用「多式聯運經營人」、「區段運輸承運人」、「託運人」、「收貨人」等用語。兩岸多式聯運法規中對於多式聯運當事人之名稱不盡相同。

### （二）多式聯運經營人責任原則

台灣海商法第七十五條將隱蔽性損害發生之時點推定為海上運送區段，但對於非隱蔽性損害，能確知貨物發生毀損、滅失之區段的情況時，並未規定非海上運送區段發生損害時應如何適用（註一百九十一）。故依海商法第五條：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。」於未規定時適用其他法律之規定。依民法第六百三十四條之規定：「運送人

---

註一百八十七： 同前註陳琳，頁 44。

註一百八十八： 同前註柯澤東，頁 109。

註一百八十九： 同前註邱錦添，頁 36。

註一百九十： 同前註，頁 36。

註一百九十一： 同前註邱錦添，頁 103。

對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」依民法第六百三十四條，除非運送人能證明運送物之毀損、滅失、遲到等情事，係因不可抗力、或運送物之性質、或託運人、受貨人之過失所致，否則無論運送人本身是否具有故意、過失，均應負債務不履行損害賠償責任（註一百九十二）。此種責任型態稱之為「通常事變責任」。又為舉證責任轉換之過失責任原則（註一百九十三）。如果運送人欲就船舶適航性或對貨物照料管理主張免除責任，則必須舉證證明就法律規定應要注意與措施之列舉事項已盡履行義務，又稱推定過失責任（註一百九十四）。中國大陸海商第一百零五條：「貨物的滅失或者損壞發生於多式聯運的某一運輸區段的，多式聯運經營人的賠償責任和責任限額，適用調整該區段運輸方式的有關法律規定。」明確規定非隱蔽性損害發發生時適用該區段運輸方式的有關法律規定（註一百九十五）。中國大陸合同法第三百十一條僅規定少數事由作為免除賠償責任事項，屬於嚴格責任制對於多式聯運經營人之責任較重（註一百九十六）。

### (三) 多式聯運經營人責任期間

台灣海商法第六十三條之規定：「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。」運送人之強制責任期間包含裝載及卸載即鉤對鉤原則，故台灣原則上採裝船迄卸船止之海上責任。（註一百九十七）多式聯運契約為藉至少兩種運送方式履行貨物運送者，然台灣僅規範海上運送區段的責任期間，對於其他運送區段的責任期

---

註一百九十二：同前註李淑明，頁 383-384。

註一百九十三：同前註楊炳禎，頁 45-46。

註一百九十四：同前註柯澤東，頁 113。

註一百九十五：同前註伊章華，頁 103。

註一百九十六：同前註劉越嬋，頁 43。

註一百九十七：同前註邱錦添，頁 103。



間並無規範（註一百九十八）。中國大陸海商法第一百零三條：「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。」規定自接收貨物時起至交付貨物時止為多式聯運經營人的責任期間，中國大陸海商法所定之責任期間，僅適用於依其海商法第一百零二條所定義之多式聯運運送（註一百九十九）。中國大陸合同法第三百十七條：「多式聯運經營人負責履行或者組織履行多式聯運合同，對全程運輸享有承運人的權利，承擔承運人的義務。」規定多式聯運經營人須就運送全程負責，故認多式聯運經營人對於運送全程具有強制責任，但卻未規定多式聯運經營人的責任起迄期間（註二百）。國際集裝箱多式聯運管理規則第二十二條：「多式聯運經營人對貨物的責任期間：自接收貨物時起至交付貨物時止。」明文規定多式聯運經營人之強制責任期間開始於將貨物交由多式聯運經營人運送並接管，至依照多式聯運契約將貨物交給指定的收貨人或依交付地之法律規定將貨物置於收貨人支配下或當地機關及第三方（註二百零一）。

#### (四) 免責事由

台灣海商法第六十九條至第七十三條規定海上運送免責事由，分為一般法定事由、託運人故意虛報貨物之性質或價值、合理偏航、貨物未經船長或運送人同意而裝載及甲板運送等，於條文中明定之，並於一般法定事由中規定不可抗力事由（註二百零二）。中國大陸海商法第五十一條至第五十四條中規定承運人的免責事由及賠償責任範圍，第五十一條至第五十四條分別為一般法定事由、因運送活動物所造成的滅失或毀損、艙面裝載貨物以及貨物毀損是由承運人或其受僱人、代理人於不能免除賠償責任之原因及其他原因造

---

註一百九十八：同前註張家維，頁 106。

註一百九十九：同前註。

註二百：同前註張家維，頁 106。

註二百零一：同前註，頁 106-107。

註二百零二：賴來焜，最新海商法論，台北，神州圖書，2002 年初版，頁 463-464。

成時承運人的賠償範圍。中國大陸合同法第三百一十一條中規定：「承運人對運輸過程中貨物的毀損、滅失承擔損害賠償責任，但承運人證明貨物的毀損、滅失是因不可抗力、貨物本身的自然性質或者合理損耗以及託運人、收貨人的過錯造成的，不承擔損害賠償責任。」因不可抗力、貨物本身的自然性質或合理損耗以及託運人或收貨人過錯作為承運人的免責事由，但並未就不可抗力事由詳細列出（註二百零三）。

兩岸海商法關於免責之規定大致相同，相異規定在於貨物未經船長或運送人同意而裝載時的損害分擔規定以及活動物運送時應如何分擔責任之適用（註二百零四）。此外，國際集裝箱多式聯運管理規則第十八條：「由於下列原因所致造成貨物滅失、損壞或對多式聯運經營人造成損失，託運人應自行負責或承擔賠償責任：（一）箱體、封誌完好，貨物由託運人裝箱、計數、施封或貨物裝載於託運人的自備箱內；（二）貨物品質不良或外包裝完好而裝貨物短損、變質；（三）運輸標誌不清，包裝不良。」除了上述之規定外，多式聯運經營人無免責事由之適用。

#### （五）載貨證券簽發人與多式聯運經營人之責任

台灣海商法第七十四條：「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」民法第七百三十九條：「稱保證者，謂當事人約定，一方於他方之債務人不履行債務時，由其代負履行責任之契約。」載貨證券之發給人對各區段之運送人負保證人之責，故於各區段運送人無法完成運送時，載貨證券之發給人有義務完成運送，並將貨物交予指定收貨人（註二百零五）。且因各區段實際運送人作為或不作為所造成的貨物毀損、滅失及延遲給付致貨

---

註二百零三：同前註張家維，頁 108。

註二百零四：同前註。

註二百零五：同前註張家維，頁 108。

方利益受損時，載貨證券發給人與實際運送人須負連帶賠償責任（註二百零六）。而各連續運送人，僅就自己航程中所生之毀損、滅失及遲到負其責任。中國大陸海商法第一百零四條：「多式聯運經營人負責履行或者組織履行多式聯運合同，並對全程運輸負責。多式聯運經營人與參加多式聯運的各區段承運人，可以就多式聯運合同各區段運輸，另以合同約定相互之間的責任。但是，此項合同不得影響多式聯運經營人對全程運輸所承擔的責任。」中國大陸合同法第三百十八條：「多式聯運經營人可以與參加多式聯運的各區段承運人就多式聯運合同各區段運輸約定相互之間的責任，但該約定不影響多式聯運經營人對全程運輸承擔的義務。」多式聯運經營人可與參加多式聯運之各區段運送人，另以契約約定相互間之權利義務責任，與強制規定各區段實際運送人僅對其運送階段負責不同（註二百零七）。

## 伍、結 論

相對於中國大陸就多式聯運之規範，其在海商法中設有專節及專門條文規範，而台灣對多式聯運之規定，從立法技術上來說有學者批評其「略遜一籌（註二百零八）」，但台灣與中國大陸仍有諸多異同之處可以比較，且互為參考。就法源而言，台灣與中國大陸對多式聯運相關規範明顯不同，中國大陸接受來自國際公約與規則的規範，台灣目前僅依海商法第七十四條第二項及第七十五條，輔以國際條約及習慣來予以規範，以致適用上不論是名詞抑或是概念上常有出入。對中國大陸而言，關於多式聯運之相關法規，中國大陸之海商法、合同法、國際集裝箱多式聯運管理規則中定有明文。但關於延遲交付貨物的責任基礎卻有了缺漏，中國大陸海商法第四十六條第一項後

---

註二百零六：賴來焜，最新海商法論，台北，神州圖書，2002年初版，頁531-532。

註二百零七：同前註邱錦添，頁103。

註二百零八：同前註柯澤東，頁119。

段、中國大陸合同法第三百一十一條僅規範貨物發生毀損或滅失之情形，未將延遲交付貨物訂於條文中。惟須注意的是，雖然中國大陸之海商法及合同法中關於運送人的責任基礎未提及延遲交付，僅提及毀損及滅失，但中國大陸調整各運送方式的法律以及中國大陸合同法，事實上都是承認承運人應當對延遲交付貨物負擔賠償責任（註二百零九）。至於台灣海商法中並無多式聯運應有的法律規定，僅借用「連續運送」迂迴詮釋的方式，此舉大都遭到學者批評（註二百一十）。現階段在法律適用上，學者多將海商法第七十四條第二項：「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」作為多式聯運之法源（註二百一十一）。因此台灣確有需要利用修訂海商法的機會建立多式聯運的架構，或是單獨建立一部得有效規範多式聯運的法規。

台灣海商法第七十五條：「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。」本條立法理由：由於現代運輸提倡所謂「戶到戶」（Door to Door）之運輸服務，故多種運輸工具連續運送之情形，屢見不鮮。然依海牙規則或海牙威士比規則規定，其適用範圍僅限海上運送部分，爰增訂本條，以明確界定本法之適用（註二百一十二）。依立法理由之內容，可知海商法第七十五條似針對海上運送之多式聯運而設，可惜法律條文中並沒有「多式聯運」的具體用字。但學者在解釋海商法第七十四條第二項及七十五條第二項時，有了以下的見解，學者提出海商法第七十四條第二項：「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各

---

註二百零九：陳琦，《鹿特丹》規則下非海運區段不優先適用國內法之利弊分析，中國海商法年刊，第 20 期第 3 卷，2009 年，頁 19。

註二百一十：同前註柯澤東，頁 94。

註二百一十一：同前註張新平，頁 390。同前註柯澤東，頁 113。

註二百一十二：立法院法律系統海商法條沿革，立法院法律系統，

[http://lis.ly.gov.tw/lgcci/lglaw?@18:1804289383:f:NO%3DE04519\\*%20OR%20NO%3DB04519\\$\\$\\$10\\$\\$\\$NO-PD](http://lis.ly.gov.tw/lgcci/lglaw?@18:1804289383:f:NO%3DE04519*%20OR%20NO%3DB04519$$$10$$$NO-PD)，最後瀏覽日期：2015 年 3 月 12 日。

連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」應解釋為承擔類似多式聯運經營人之責任（註二百一十三）。而關於海商法第七十五條第二項：「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。」學者指出其乃採多式聯運之網狀責任制。因此肯認上述條文應有多式聯運之適用。

針對未來台灣在建構多式聯運法制的議題，應斟酌國際潮流及全球經貿環境及國內需要進而導入國際最新、最合理的規範，包括或採直接吸收其中最適合及最需要的專章或大部分條款，或採納符合主客觀需要的條款法理，加入原有的海商法規範體系中，使台灣能與國際規範接軌，又能完備自身貨物多式聯運規範體制（註二百一十四）。台灣海商法關於多式聯運之相關規定僅規範於海商法第七十四條第二項以及第七十五條，雖僅有兩條條文，但在名詞、概念可謂百家爭鳴，無論在學術界抑或是實務領域，對於多式聯運之用語仍待統一與整合，不僅在中文用語上有所歧異，在國際間，抑有 combined transport、multimodal transport、intermodal transport 等各式名詞交錯使用。就當前修法之重點主要在於能更精確的表達法條中之用語，使其不再分歧，以海商法第七十四條第二項之連續運送之用語為例，將多式聯運運送契約視為單一契約，載貨證券之發給人自收受貨物時起至交付貨物只需負擔其責任期間所發生的貨物毀損、滅失及延遲之責任，可依海商法第七十四條第二項規定：「前項載貨證券發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。」適用之，即載貨證券之發給人除對自己所負責之航程負絕對之責任外，對於各連續運送人於自己航程中所發生之毀損、滅失或延遲均應負保證之責。假若海商法第七十四條第二項不再拘泥於「連續運送」一詞，僅將其限縮於連續的海上運送方可適用，而於多式聯運之情形亦得適用，則依海商法第七十四條第二項之規定，連續運送人對於自己航程中所利用之交通工

---

註二百一十三：同前註張新平，頁 401-402。

註二百一十四：同前註康復名，頁 107-108。

具，無論為船舶、飛機、火車、貨車，當發生貨物毀損、滅失及遲延時，按其所利用之交通工具分別適用陸、海、空相關規範，而載貨證券之發給人，則依各連續運送人所實施之交通工具不同，分別依海運、空運或陸運負其保證之責（註二百一十五）。當載貨證券之發給人於履行保證責任後，對於各應為自己所承運階段負責任之連續運送人有求償權，所適用之法規，亦以各連續運送人在該航運所適用之法規為其適用依據（註二百一十六）。此外，當發生隱蔽性損害時，則依海商法第七十五條之規定：「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。」即不能確知貨物發生損害係在何運送區段，則推定其發生於海上運送區段並適用海商法之規定。

多式聯運固然是新興的運送型態，但其並非捨棄過去的單式運送方式，而是將原有的單式運送重新整合與調整，讓多式聯運打破過去單式運送中對於地理區塊的侷限（註二百一十七）。創造出對託運人更有效率、更加便捷的運送方式。借鏡中國大陸參照國際多式聯運公約制定相關立法之前例，使台灣在多式聯運立法之疏漏上，能籍參考國際海運習慣或國際公約作為補充之解釋與適用，或由雙方當事人以契約之方式合意擬定多式聯運運送契約，使多式聯運在責任分配上更臻完備。

---

註二百一十五：梁宇賢，海商法精義，台北，三民，2001年，修訂再版，頁126。

註二百一十六：同前註，頁126。

註二百一十七：同前註劉彩英，頁3。