



鹿特丹規則關於海上運送單證 記載事項之效力

羅俊璋*

摘要

載貨證券為國際貿易倉庫開啟之鑰，其對國際貿易之整體運作具重要性影響。現今有效國際海上運送公約之海牙規則暨威士比規則，僅規定載貨證券或類此之物權證券，漢堡規則除就前揭載貨證券為規範，其他得作為運送契約之證明，與運送人收受貨物收據之運送單證亦包含在內。新近聯合國制定之鹿特丹規則則以運送單證（transport document）稱之，其包含可轉讓及不可轉讓之各式運送單證與電子運送紀錄。於我國海商法規定，亦如前揭海牙規則暨威士比規則，僅就載貨證券為規範，其他運送單證則未有適用餘地。就載貨證券記載事項之效力，於現行有效之國際公約與我國海商法有相當討論。就鹿特丹規則之規定觀察，可

* 國立中正大學法律學系教授，國立政治大學風險管理與保險研究所博士。

轉讓、不可轉讓電子載貨證券及其他運送單證記載事項，於不同持有人間，有複雜之效力規定。本文擬對鹿特丹規則所規定之運送單證及其效力規定進行探討，期可作為未來我國海商法修正之參考。

The Effect of Records of Maritime Transport Document in Rotterdam Rules

Chun-Wei Lo **

Abstract

Bill of lading is the key toward the operation of international trade. The consignee who hold the original bill of lading is entitled to request the carrier for the delivery of the cargo. The Hague and Visby Rules merely rely for the application on the issuance of a “bill of lading” or any similar document of title. Whilst Article 18 of the Hamburg Rules, it provides that where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea. It is noteworthy that the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules) have new terminology of “transport documents”, and then this is categorized into “Negotiable transport document”, “Non-negotiable transport document” and “Electronic transport record”. As the above Hague and Visby Rules, there is only the provisions to “bill of lading” in our existing Maritime Act. Therefore, the legal issues has been leading up to the fact that the Rotterdam Rules

** Professor, Department of Law, National Chung Cheng University; Ph.D. Department of Risk Management and Insurance, National Chengchi University.

contain far more about “transport documents”, transfer of documents and third parties than their predecessors. This paper reviews the current statutes of bill of lading and transport documents under the international conventions and our existing Maritime Act. By analysis of the relevant legal regimes in the Rotterdam Rules, this paper makes suggestions on transport documents for regulatory reform of our Maritime Act.

鹿特丹規則關於海上運送單證 記載事項之效力

羅俊瑋

目錄

- 壹、前言
- 貳、現已生效海上運送國際公約現況
- 參、鹿特丹規則訂定前之載貨證券記載事項效力
 - 一、載貨證券之功能
 - 二、載貨證券之效力
- 肆、鹿特丹規則就運送單證之規定
 - 一、運送單證之繳回
 - 二、契約事項
 - 三、運送單證記載之效力
 - 四、鹿特丹規則第 41 條第 (2) 款規定
 - 五、鹿特丹規則第 41 條第 (3) 款規定
- 伍、結論

關鍵字：載貨證券、運送單證、海牙規則、漢堡規則、鹿特丹規則

Keywords: bill of lading, transport document, Hague Rules,
Hamburg Rules, Rotterdam Rules

壹、前言

載貨證券為國際貿易倉庫開啟之鑰¹，國際貿易之買受人持有載貨證券，可向海上運送人請求交付貨物²。海牙規則³暨威士比規則⁴僅就載貨證券或類此之物權證券為規定；而漢堡規則⁵第 18 條，除前揭載貨證券外，其他得作為運送契約證明與運送人收受貨物收據之相關單證⁶均包含規定在內。鹿特丹規則⁷係以運送單證（transport document）稱之，其包含可轉讓及不可轉讓之各式單證與電子運送紀錄。於我國海商法，則如海牙規則僅就載

¹ Nicholas Gaskell, Regina Asariotis, Yvonne Baatz, *BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS*, 417 (2000)；羅俊瑋（2007），〈論海上貨運單（Sea Waybill）—兼論最高法院九十年度台上字第一七九三號判決〉，《政大法學評論》，97 期，頁 214。

² Richard Williams, *Transport Documentation- The New Approach*, in: Rhidian Thomas, *A NEW CONVENTION FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA: THE ROTTERDAM RULES: AN ANALYSIS OF THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA*, 211 (2009).

³ *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading (Hague Rules)*, 25 August 1924.

⁴ *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules)*, Feb. 23, 1968.

⁵ *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)*, 31 March 1978.

⁶ Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita, & Gertjan van der Ziel, *THE ROTTERDAM RULES: THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR INTERNATIONAL CARRIAGE GOOD WHOLLY PARTLY SEA*, 9 (2010).

⁷ 聯合國於 2008 年 12 月 11 日通過「聯合國全部或一部海上國際貨物運送契約公約」（*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*），並在 2009 年 09 月 03 日於荷蘭鹿特丹舉行簽署儀式，簡稱「鹿特丹規則」（*Rotterdam Rules*）；Alexander von Ziegler, Johan Schelin, Stefano Zunarelli, *THE ROTTERDAM RULES 2008*, 2-3 (2010).

貨證券為規範，其他單證則未有適用之餘地⁸。

就載貨證券記載事項之效力，於現行國際公約與我國海商法規定有相當討論。就鹿特丹規則觀察，運送單證記載事項於不同持有人間，有複雜之效力規定。因此本文擬對鹿特丹規則之運送單證記載事項效力規定進行探討。於進行前揭探討前，本文將就現行國際公約與我國海商法規定之載貨證券記載事項效力進行說明。

貳、現已生效海上運送國際公約現況

英國普通法對海上運送人要求應負船舶適航性之絕對責任⁹，而此為運送人之默示擔保¹⁰，海上運送人僅得以天災等少數原因致生損害主張免責¹¹。英國因為肯認契約自由原則，運送人得於運送契約或載貨證券以特約減免相關責任¹²。美國於 1893 年制訂

⁸ 張新平（2017），《海商法》，修訂 5 版，頁 128，台北：五南；羅俊璋，同前註 1，頁 256。

⁹ Sir Guenter Treitel, F.M.B. Reynolds, *CARVER ON BILLS OF LADING*, 1 (13th ed. 2012).

¹⁰ 羅俊璋（2012），〈適航性之判斷〉，《台灣法學雜誌》，206 期，頁 31-32；司玉琢、李志文主編（2009），《中國海商法基本理論與專題研究》，頁 306，北京：北京大學；賴來焜（2008），《最新海商法論》，頁 469，台北：元照；饒瑞正（1999），〈適航性於海上保險法之應用暨其可能之最新發展〉，《保險專刊》，57 輯，頁 132。

¹¹ Treitel et al., *supra* note 9, at 593-594; *Paterson SS Ltd. v. Canadian Cooperative Wheat Producers Ltd.* (1934) A.C. 538, 544.

¹² *Nelson Line v. Nelson* [1908] AC16; *Ingram v. Services Maritime* [1914] 1 KB541; *The Rossetti* [1972] 2 Lloyd's Rep. 116. 於載貨證券中若載明貨主已經投保保險承擔之貨物毀損或滅失之風險，運送人得因此免除船舶不適航所致之毀損或滅失，此等條款因語意模糊故不生效力。然其若約定運送人得免除因不適航所致生之貨物毀損或滅失之責任，則此等條款於英國法院則肯認其效力。

哈特法（Harter Act）¹³，該法規定載貨證券加入任何文字或條件，減輕或免除運送人依法應負之責任，該文字或條件不生效力¹⁴。於哈特法規定，運送人就船舶適航性應負謹慎注意之相對性義務¹⁵，於盡義務後，運送人因航行或管理船舶過失等眾多原因致貨物滅失或毀損者，得主張免除或限制責任¹⁶。1921 年國際海事法委員會（Comité Maritime International, CMI）則參考加拿大海上運送法規定，擬定一套規則¹⁷於荷蘭海牙會議通過¹⁸，世稱此為海牙規則¹⁹。其於 1924 年在比利時布魯塞爾會議通過，並於 1931 年生效²⁰。海牙規則規定運送人於發航前或發航時，應盡謹慎之相對性注意義務使船舶適航。於盡前揭義務後，其規定十七款運送人得主張免除責任之事由²¹。

二戰後產生眾多新興國家，此等國家須倚靠海運強權國家之運送力量進行國際貿易，然其認為海牙規則偏惠運送人，認為應將相關制度變更。又 1960 年代後，國際貿易暨海上運送業迅速

¹³ Treitel et al., *supra* note 9, at 621-622.

¹⁴ Harter Act 1893, Sec.3 (8); 羅俊瑋，同前註 10，頁 35。

¹⁵ Harter Act 1893, Sec.3 (1); Margaret Stando, *Clause for Concern? The Flawed Expansion of the Himalaya Clause and the Rise of the Circular Indemnity Clause in the United States*, 44 Tul. Mar. L. J. 323, 327 (2020).

¹⁶ Harter Act 1893, Sec.4; Carlo Corcione, THIRD PARTY PROTECTION IN SHIPPING, 54 (2020).

¹⁷ Hakan Karan, THE CARRIER'S LIABILITY UNDER INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS: THE HAGUE, HAGUE-VISBY AND HAMBURG RULES, 23 (2005); Treitel et al., *supra* note 9, at 527.

¹⁸ W. E. Astle, INTERNATIONAL RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING, 8 (1982).

¹⁹ Sturley et al., *supra* note 6, at 5.

²⁰ Treitel et al., *supra* note 9, at 623; CMI, YEARBOOK 2009 ANNUAIRE, 441-443 (2009); Sir Richard Aikens & Richard Load & Michael Bools, BILLS OF LADING, 12 (2005).

²¹ John F. Wilson, CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 194 (7th ed. 2010).

發展，美軍又將二戰時作為補給用途之貨櫃技術提供民間作為海上運送作業使用²²，然海牙規則並未能契合此等發展。國際海事法委員會遂對海牙規則提出部份修正建議，並於 1968 年通過相關修正²³，此即為威士比規則²⁴，然其並未解決海牙規則不足之處。聯合國貿易暨發展委員會（UNCTAD）遂設立工作小組檢討現有國際海上運送公約是否妥適²⁵，並提出修正建議²⁶，聯合國貿易法委員會（UNCITRAL）據此建議擬定新公約草案。該公約草案於 1978 年在德國漢堡之外交會議通過²⁷，稱為漢堡規則。漢堡規則最重要之改變，係將海牙規則運送人之不完全過失責任，改採推定過失責任²⁸。

現存有效之國際公約難以符合現實商業環境需求，而聯合國貿易法委員會為解決三套海上運送公約之衝突，遂於 1999 年由國際海事法委員會先行撰寫草案，於 2002 年將此草案送交聯合國貿易法委員會討論，聯合國於 2008 年 12 月 11 日通過公約。本公約其後於 2009 年 9 月 23 日在鹿特丹開放各國簽約，並將其稱為鹿特丹規則²⁹。於鹿特丹規則序言論及，國際社會須再行整合及

²² 柯澤東（2010），《海商法—新世紀幾何觀海商學》，頁 119，台北：元照；楊仁壽（2003），《海商法思潮》，頁 66，台北：作者自版。

²³ Treitel et al., *supra* note 9, at 527-528.

²⁴ CMI, *supra* note 20, at 447-448.

²⁵ Karan, *supra* note 17, at 33.

²⁶ *Id.*

²⁷ Sturley et al., *supra* note 6, at 9.

²⁸ Dr. Muna Al-Marzouqi, *Carrier Liability Regime under the Qatari Maritime Law: A Comparative Study*, 48 J. Mar. L. & Com. 451, 457 (2017)；李章軍（2006），《國際海運承運人責任制度研究》，頁 10、15，北京：法律出版社。

²⁹ 柯澤東，同前註 22，頁 269；Treitel et al., *supra* note 9, at 773-774；Ziegler et al., *supra* note 7, at 16.

現代化既存之國際海上運送公約，藉以因應商業與技術發展³⁰。本規則就海上運送人責任採取與漢堡規則相同之推定過失責任，並詳細規定舉證責任之分配，復修改部份免責原因³¹，並刪除航行暨管理船舶過失之免責事由。

參、鹿特丹規則訂定前之載貨證券記載事項 效力

一、載貨證券之功能

早期貨主無載貨證券需求，於託運制度產生後，則以船舶帳簿作為貨物裝運證明³²，註明貨物性質、數量與相關內容³³。於專業海上運送型態發展後，託運人遂要求運送人或船長簽發收據，其後發展成載貨證券³⁴。隨國際貿易持續發展，貨主以背書

³⁰ Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea, Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,...

³¹ Rhidian Thomas, An Analysis Of The Liability Regime Of Carriers And Maritime Performing Parties, in: Rhidian Thomas, A NEW CONVENTION FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA - THE ROTTERDAM RULES : AN ANALYSIS OF THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA, Chapter 3, 53 (2009).

³² W P. Bennett, THE HISTORY AND PRESENT POSITION OF THE BILL OF LADING AS A DOCUMENT OF TITLE TO GOODS: (BEING THE YORKE PRIZE ESSAY FOR THE YEAR 1913), 4 (2010).

³³ 王尚卿（2001），《載貨證券》，頁 24-26，台北：五南。

³⁴ 邢海寶（1999），《海商提單法》，頁 33-34，北京：法律出版社。

轉讓載貨證券藉以滿足貨物物權轉讓之法律規定³⁵。英國於 1855 年制定載貨證券法 (Bill of Lading Act)，該法第 3 條規定，載貨證券為其上載明運送物之特徵、裝載港、目的港及其他運送條款之有價證券³⁶。於海牙規則暨威士比規則並未對載貨證券為定義，漢堡規則規定載貨證券為於繳還時，運送人負交付貨物義務之證券³⁷。

於海牙規則第 3 條第 3 項³⁸規定，運送人、船長或運送人之代理人，在接受貨物後，應託運人之請求，應發給載貨證券。同條第 7 項³⁹規定貨物裝載後，運送人、船長或運送人之代理人，因託運人之請求，應發給裝船載貨證券 (on board B/L)。漢堡規則第 15 條第 2 項⁴⁰規定，貨物裝載後，運送人、船長或運送人之代理人，因託運人之請求，應發給託運人裝船載貨證券。按前揭海牙規則與漢堡規則之規定，載貨證券應為裝船載貨證券⁴¹，即於貨物裝載完畢後始得簽發⁴²。我國海商法亦如海牙規則未就載貨證券為定義，於第 53 條規定運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給裝船載貨證券。

於載貨證券之正面，係記載託運人、受貨人、裝卸貨港等各種由託運人通知之貨物資訊，背面則載有關於運送事項之詳細條

³⁵ 郭瑜 (1997)，《提單法律制度研究》，頁 2，北京：北京大學。

³⁶ Treitel et al., *supra* note 9, at 53；林群弼 (2004)，《海商法論》，頁 438-439，台北：三民。

³⁷ Hamburg Rules 1978 Art.1 (7).

³⁸ Hague Rules 1924 Art.3 (3).

³⁹ Hague Rules 1924 Art.3 (7).

⁴⁰ Hamburg Rules 1978 Art.15 (2).

⁴¹ 程學文 (2003)，〈載貨證券物權效力之探討〉，《律師雜誌》，283 期，頁 37-46；林群弼，同前註 36，頁 462。

⁴² *Mendala III Transport v. Total Transport Corpn* (1993) 2 Lloyd's Rep. 41.

款。通說認為載貨證券具運送契約之證明⁴³、運送人收受貨物之收據暨物權憑證等三項功能⁴⁴。我國實務最高法院 77 年度台上字第 2535 號判決亦為相同表示：『按海商法第 54 條第 1 項規定，所謂載貨證券者，係指載明船舶名稱、託運人之姓名或名稱、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌、裝載港及卸貨港、運費交付。載貨證券之份數及填發之年月日等內容後由運送人或船長簽名之文書，此並具有為運送契約之證明、收受貨物之收據及為表彰運送物所有權之物權證券等三種功能。』而託運人得將載貨證券轉讓，使得貨物占有與控制移轉⁴⁵。按我國海商法第 60 條第 1 項規定，準用民法第 629 條規定，載貨證券於我國法亦具物權性⁴⁶。

⁴³ Gaskell et al., *supra* note 1, at 41-42; *Heskell v. Continental Express* [1950] 1 All E.R.1033; *The Ardennes*, 84 Ll.L. Rep. 340 (K.B.)。

⁴⁴ 林群弼，同前註 36，頁 485；楊仁壽（2010），《最新海商法論》，頁 317，台北：三民；施智謀（1986），《海商法》，頁 240，台北：作者自版；劉宗榮（2007），《新海商法：海商法的理論與實務》，頁 351-353，台北：三民；劉宗榮（2016），《海商法》，頁 213-216，台北：作者自版；柯澤東，同前註 22，頁 179-180。柯澤東教授並認為載貨證券還有第四項功能，即為現代國際貿易以信用狀為付款方式押匯之必備文件；Ilian Djadjev, *THE OBLIGATION OF THE CARRIER REGARDING THE CARGO-THE HAGUE-VISBY RULES*, 8-10 (2017); Christian Albrecht, *Blockchain Bills of Lading: The End of History? Overcoming Paper-Based Transport Documents in Sea Carriage Through New Technologies*, 43 Tul. Mar. L. J. 252, 253-254 (2019); Simon Baughen, *SHIPPING LAW*, 6-8 (2015)。

⁴⁵ 楊良宜（2001），《提單及其付運單證》，頁 6-7，北京：政法大學。

⁴⁶ 關於載貨證券有無物權效力之問題，學者見解不一，有絕對說、相對說與否認說之分，相對說之中又有嚴正相對說與單純相對說之別。1、絕對說：楊仁壽，同前註 44，頁 397；賴來焜，同前註 10，頁 432。2、相對說：又有嚴正相對說及代表說之分：（A）嚴正相對說：採此說者有施智謀，同前註 44，頁 253。（B）、代表說：採此說之學者有張東亮（1983），《海商法新論》，頁 305，台北：五南。我國司法實務如最高法院 68 年度臺上字第 3819 號判決、最高法院 76 年度臺上字第 771 號判例，則採相對代表說之見解。

二、載貨證券之效力

海牙規則第 3 條第 3 項⁴⁷規定，運送人、船長或運送人之代理人，在接收貨物後，因託運人之請求，應簽發載貨證券，其上應載明下列事項：（1）與開始裝貨前由託運人書面提供者相同、為辨認貨物所需之主要標誌，如此項標誌係以印戳或其他方式標示在無包裝之貨物，或在其中裝有貨物之箱子或包裝物，該項標誌通常應在航程終了時仍能保持清晰可認。（2）託運人用書面提供之包數、件數、數量或重量。（3）貨物之表面狀況。但運送人、船長或運送人之代理人，不一定須將任何貨物之標誌、號碼、數量或重量表明或標示於載貨證券，如其有合理根據懷疑載貨證券不能正確代表實際收到之貨物，或無適當方法進行核對者。於漢堡規則第 15 條第 1 項⁴⁸規定載貨證券，須載明下列各項：（1）貨物的一般性質、辨認貨物必需的主要標誌、適用時關於貨物危險特性之聲明、包數或件數，及貨物之重量或用其他方法表明之數量等託運人提供之所有這些細節；（2）貨物之外表狀況。於我國海商法第 54 條第 1 項亦規定載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：（1）船舶名稱。（2）託運人之姓名或名稱。（3）依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌。綜上，若載貨證券記載事項未符合法律規定之內容時，是否仍可認為係載貨證券？於英國 *The Oceania Trader*⁴⁹案，法院認為運送單證之性質，應就當事人意思而為決定，而非以運送單證之記載事項為判斷⁵⁰。

⁴⁷ Hague Rules 1924 Art.3 (3).

⁴⁸ Hamburg Rules 1978 Art.15 (1).

⁴⁹ *Comalco Aluminium Ltd. v. Mogul Freight services pty ltd.* (1993)113A.L.R. 677.

⁵⁰ 司玉琢（2012），《海商法》，頁 134，北京：法律出版社。

我國學者亦認為，運送單證應記載足以使人辨明與運送人載運之運送物具同一性，即已符合載貨證券之法定要式性⁵¹。

就傭船契約而言，我國臺灣高等法院 97 年海商上字第 6 號民事判決認為：「航海傭船契約注重船舶個性，故船名（name of vessel）、船籍（vessel's nationality）、船級（vessel's class）以及船舶噸位（vessel's tonnage）等即成為『對船舶之說明』重要事項。因此，若有違反我國海商法第 40 條，依民法第 71 條及第 73 條規定，則屬無效。…若系爭運輸合約為傭船契約，然查海商法第 40 條第 3 款所定之『船名及對船舶之說明』，既係法定之『應記載事項』，則一旦欠缺該應記載之事項，該所謂『傭船契約』自不具備法律所規定應具備之方式，即無從論以傭船契約之效力。」我國實務之見解或與國際實務慣例有所差異。換言之，實務上傭船契約雖均簽有書面契約，但並非表明其為要式性契約，果若雙方當事人就相關傭船契約事項達成意思表示合致時，契約即為成立生效。

於海牙規則第 3 條第 4 項⁵²規定，載貨證券依第 3 項第（1）、（2）、（3）款所記載之內容，其為運送人收受貨物之表面證據。綜合海牙規則第 3 條第 3、4 項規定觀察，就託運人所交付貨物之任何標誌、個數、數量或重量，海上運送人疑其非正確代表實際所接受者，或無合理方法核對者，運送人、船長或運送人之代理人得不載明於載貨證券。運送人依據海牙規則為此等事項記載或不記載時，其無須附記任何理由。載貨證券之記載，僅為運送人記載收受貨物之表面證據。即運送人應依所載事項為運送，但得舉反證推翻前揭記載。實務中，運送人則於載貨

⁵¹ 楊仁壽，同前註 44，頁 342。

⁵² Hague Rules 1924 Art.3 (4).

證券記載不知條款（unknown clause）⁵³藉以規避責任。

威士比規則於海牙規則第3條第4項增加規定：「然若該載貨證券由善意之第三人取得時，運送人不得就該事項提出反證為對抗。」其限縮表面證據適用範圍之功能，對載貨證券善意第三持有人之保護，暨載貨證券流通具相當助益，此就運送人於不知條款記載之實務作業並未產生變化。然於運送人與載貨證券之善意第三持有人間，完全否定不知條款之效力，對運送人極為不利。

按我國海商法第54條第2項規定，載貨證券如有不知條款或未註明或標明數量、標誌，運送人均不受限制。然亦有學者依據漢堡規則規定，認為於我國海商法規定，運送人須有證據證明貨物標誌、數量或重量非為其實際所接收之貨物，或無適當方法進行核對時，始得不註明，或者標明或記載不知條款⁵⁴。於臺灣高等法院106年海商上更（一）字第1號民事判決即論及：「系爭載貨證券雖記載：『Received by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition』（中譯文：上述貨物於運送人收到時外觀良好），而有『清潔載貨證券』之

⁵³ 此可稱為保留條款或批註條款，劉宗榮（2007），同前註44，頁367以下。此條款之用意在於避免無法押匯之不利利益，並期望藉此規避運送人之法律責任，後者尤為運送人或其代理人作此記載之主要意圖。相關討論可參考沈宗倫（2020），〈我國海商法關於載貨證券據稱保留記載之規範與法律效果〉，《月旦法學教室》，214期，頁27-30；Nicholas Curwen, *An Unacknowledged Defect in Bills of Lading*, 29 J.B.L. 373, 373~375 (1995); Časlav Pejović, *Clean Bill of Lading in the Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May not be Clean*, 4 PENN ST. INT'L L. REV. 127, 136 (2015); Sangman Kim & Jongho Kim, *The Legal Effect of the Unknown Clause in a Bill of Lading under the International Rules*, 42 N.C.J. Int'l L. 75, 77-78 (2016).

⁵⁴ 楊仁壽，同前註44，頁229；蔡佩芬（2004），〈據告稱條款與不知條款之意義及其效力〉，《台灣本土法學》，62期，頁17-31。

屬性，但系爭載貨證券同時有『SAID TO CONTAIN』（中譯文：據告稱內裝有）及『SHIPPER'S LOAD & COUNT』（中譯文：託運人自裝自計）等記載，有載貨證券可參（見本院上字卷二第 93 頁，中譯本見同上卷三第 2 頁），可見被上訴人於簽發系爭載貨證券時，即已就系爭貨物表明係受告稱而有無法核對確認內容之情事，則依海商法第 54 條第 3 項及同條第 1 項第 3 款之規定，應僅生推定貨物包裝外觀良好之結果。」

漢堡規則第 16 條第 1 項⁵⁵規定，如運送人或代表運送人簽發載貨證券之人，對載貨證券內有關貨物性質、主要標誌、包裝件數或個數、重量或數量等事項之記載，明知或有合理理由懷疑其非正確表示實際所接收之貨物，或於裝船後發給之裝船載貨證券，不能正確表述實際裝載之貨物，或無法以合理方法核對上開事項時，運送人或其代理人應於載貨證券內註記保留文句，表明此不正確之事實、懷疑之理由，或無法以適當方法核對之事實。

按前揭漢堡規則規定，其非如海牙規則，只需運送人對託運人通知事項感到懷疑時，即可註記不知條款。即運送人就託運人交付運送之貨物感到懷疑，其記載不知條款，需附記未能或無法核對運送貨物之理由，始得對抗載貨證券之善意第三持有人。為保護載貨證券之善意第三持有人，漢堡規則第 16 條第 2 項⁵⁶規定，於運送人或其代理人簽發載貨證券，怠於註明貨物外表狀況時，視為貨物外表狀況良好，運送人不得舉反證推翻前揭記載。

於定期航線運送，運送人與託運人間之權利義務，係依據運送契約而為確定。於運送人應託運人請求簽發載貨證券時，若載貨證券條款與運送契約有異，而有特別約定時，其可作為運送契

⁵⁵ Hamburg Rules 1978 Art.16 (1).

⁵⁶ Hamburg Rules 1978 Art.16 (2).

約之補充。而載貨證券若轉讓於託運人以外之人時，運送人與載貨證券受讓人間之權利義務，則依據載貨證券條款記載。然因我國司法實務⁵⁷曾認為載貨證券僅有運送人或船長單方簽名，故因此否認載貨證券所載管轄權、準據法與仲裁條款之效力⁵⁸。於最高法院 106 年第 8 次民事庭會議則決議改變前揭見解，其理由為：「涉外民事法律適用法已修正」、「仲裁法已修正」。於最高法院 106 年度台上字第 418 號民事判決則認為：「…而涉外民事法律適用法於九十九年五月二十六日修正前，並無如現行第四十三條關於因載貨證券而生之法律關係之準據法規定；惟載貨證券為具有物權效力之有價證券，尚係運送契約之證明，該證券雖為運送人或船長因託運人之請求而簽發，然託運人對於載貨證券所載之內容，如有異議可請求更正，或要求取回貨物，苟不予聞問，且轉讓予受貨人，自非單純沈默可比，此就海商法第六十一條之反面解釋：載貨證券記載條款、條件或約定，非係免除運送人或船舶所有人對於因過失或海商法規定應履行之義務而不履行者，其條款、條件、約定，仍屬有效，即可明瞭。且載貨證券持有人既係據該證券行使權利，因該載貨證券所生之法律關係，允宜同依該載貨證券所載文義決之，以維持法律適用之明確及一致性。是載貨證券於運送人或船長簽發後，並交由託運人收受時，揆以海運實務及載貨證券之流通性，其所附記之文句，應認係雙方當事人之約定，應依修正前涉外民事法律適用法第六條第一項

⁵⁷ 最高法院 67 年第 4 次民事庭總會決議（04/25/1978）。

⁵⁸ 相關討論見羅俊璋（2005），〈論載貨證券管轄權條款之效力〉，《律師雜誌》，314 期，頁 80-101。然應注意者為，載貨證券背面條款通常為密密麻麻細小之文字，如有當事人所無法預料之特殊條款，似應以特殊方式強調或以合理方式通知，以促使他方當事人注意，始具效力。*Lewis v. M'kee* (1868) L.R.4 Ex.58; *Crooks v. Allan* (1879) 5 Q.B.D. 38。

規定，定其應適用之法律。」就此觀察，最高法院似變更其過往見解，承認載貨證券所載之準據法條款為雙方當事人合意，如無海商法第 61 條規定之情形，則該準據法之約定應為有效。

於美國 1916 年 Pomerene 法⁵⁹將載貨證券區分為記名式與不記名式。記名載貨證券於美國法為不可轉讓，受貨人於領貨時無須將載貨證券交還⁶⁰。英國判例⁶¹亦認為記名運送單證不得轉讓，按該國判例⁶²見解認為，可作為載貨證券者須為可轉讓之單證。就記名載貨證券，於英國早期有爭執是否應於交付貨物時由運送人收回始得交付貨物。於 *The Rafaela*⁶³案，英國法院確認記名載貨證券，運送人於交貨時仍須將其收回，始得交付貨物。按我國海商法第 60 條規定，載貨證券準用民法第 628 條規定。民法第 628 條規定：「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」故依據我國海商法與民法之規定，記名載貨證券仍得背書轉讓他人，與前揭英國法規定有相當差距。

⁵⁹ United States Bills of Lading Act 1916。於 1994 年以後，本法內容併入美國法典（USC）第 49 編，但內容並未改變，其適用美國州際與出口貿易使用之提單。各州範圍內之載貨證券則受統一商法典（UCC）第 7 章規範。相關討論，王尚卿（2005），《物流單證與國際運輸法規釋義》，頁 199-210，台北：文史哲。

⁶⁰ W. J. Coffey, *Multimodalism and the American Carrier*, 64 Tul. L. Rev. 569, 588-589 (1989); UNCTAD, THE USE OF TRANSPORT DOCUMENTS IN INTERNATIONAL TRADE, 10 (2003).

⁶¹ *C.P. Henderson & Co. v. The Comptoir d'Escompte de Paris* (1873) L.R. 5 P. C. 253.

⁶² *The Ship v. Alex Cowan and Sons Limited (H.L.)*(1921)A.C. 444;D. Rhidian Thomas, The Legal Concept and Significance of Clean Shipping Transport Documents, in: Proshanto K. Mukherjee, Maximo Q. Mejia, Jr. & Jingjing Xu ed., MARITIME LAW IN MOTION, 644 (2020).

⁶³ *J.I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A.*, *The Rafaela S* (2005) UKHL 11; (2005) 1 L.L.R. 347-365; UNCTAD, THE USE OF TRANSPORT DOCUMENTS IN INTERNATIONAL TRADE, 10 (2003).

肆、鹿特丹規則就運送單證之規定

一、運送單證之繳回

鹿特丹規則非如海牙規則之規定，僅適用於載貨證券或類似之物權證券。即，無論該運送單證可否轉讓，如符合鹿特丹規則第 1 條第 (14) 款規定之要件，均為其所指稱之運送單證。依據鹿特丹規則第 1 條第 (14) 款⁶⁴規定運送單證之要件，為運送人依運送契約簽發之單證，其應得以：(i) 證明運送人或履行人依運送契約收受貨物；及 (ii) 證明或包含一運送契約。依據前揭規定，鹿特丹規則規定之運送單證得區分為：一、須交還之可轉讓運送單證；二、不須交還之可轉讓運送單證；三、不須交還之不可轉讓運送單證；四、須交還之不可轉讓運送單證。

又鹿特丹規則第 1 條第 (15) 款⁶⁵規定，可轉讓運送單證係指以「待指示」或「可轉讓」或其他適用於該單證之法律認為具有相同效力之適當文字記載，表示貨物交付於託運人所指示之人，或受貨人所指示之人，或單證之持有人，且未明示記載為「不可轉讓」或「不得轉讓」之運送單證。而依據鹿特丹規則第 1 條第 16 款⁶⁶規定「不可轉讓運送單證」，係指不屬於可轉讓運送單證之其他運送單證。就運送單證之繳回性而言，於鹿特丹規則規定可轉讓運送單證非均須於受領貨物時繳回，而不可轉讓運送單證亦非均不具繳回性，此於鹿特丹規則第 47 條⁶⁷即有規定。即簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄時：(1) 可

⁶⁴ Rotterdam Rules 2008 Art.1(14).

⁶⁵ Rotterdam Rules 2008 Art.1(15).

⁶⁶ Rotterdam Rules 2008 Art.1(16).

⁶⁷ Rotterdam Rules 2008 Art. 47.

轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄之持有人，有權於貨物到達目的地時向運送人請求交付貨物，於此情形運送人應依鹿特丹規則第 43 條規定之時間及地點交付貨物於持有人：(i) 於繳還可轉讓運送單證時，如持有人係鹿特丹規則第 1 條第 (10) 款第 (i) 目規定之人時，於持有人適當證明其身分時；或 (ii) 持有人依第 9 條第 1 項規定之程序顯示其為可轉讓電子運送記錄之持有人時。如本項上開第 1 款第 (i) 目或第 (ii) 目之規定未履行時，運送人得拒絕交付。又如簽發超過一份運送單證原本，且該原本之份數載明於運送單證中，繳還一份原本即為已足，此時其他原本失其效力。使用可轉讓電子運送記錄時，該電子運送記錄於已依鹿特丹規則第 9 條第 1 項規定之程序交付於持有人時失其效力（鹿特丹規則第 47 條第 1 項）。

於不影響鹿特丹規則第 48 條第 1 項規定下，如可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄明示記載交付貨物無需繳還運送單證或電子運送記錄時，其適用如下規則：(1) 如貨物因如下原因未交付，運送人得將該原因告知託運人，並請求其關於交付貨物之指示：(i) 持有人於收受貨物到達通知後，未依鹿特丹規則第 43 條規定之時間或期間於貨物抵達目的地後請求運送人交付貨物；(ii) 運送人因主張為持有人之人未能適當證明其為鹿特丹規則第 1 條第 (10) 款第 (i) 目規定之人而拒絕交付貨物，或 (iii) 運送人經合理之努力，仍未能發現持有人已請求其交付之指示。運送人如經合理之努力仍未能發現託運人時，運送人得將該情形告知單證託運人並請求其為關於交付貨物之指示。

(2) 運送人依據鹿特丹規則第 47 條第 2 項第 (1) 款規定依託運人或單證託運人之指示交付貨物時，運送人解除其依運送契約交付貨物於持有人之責任，無論可轉讓運送單證是否業已繳還，亦無論依可轉讓電子運送記錄請求交付貨物之人是否業已顯示其

為依鹿特丹規則第 9 條第 1 項規定程序之持有人；(3) 依鹿特丹規則第 47 條第 2 項第 (1) 款給於指示之人應對運送人依鹿特丹規則第 47 條第 2 項第 (5) 款對持有人應負之責任負賠償責任。如給於指示之人未依運送人合理之要求提供適當之擔保，運送人得拒絕依據其指示進行。(4) 運送人依鹿特丹規則第 47 條第 2 項第 (2) 款交付貨物後取得可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄持有人身份之人，除請求交付貨物之權利外，得依交付前訂立之契約或其他關係取得其他依運送契約對運送人之權利。(5) 於不影響鹿特丹規則第 47 條第 2 項第 (2) 款及第 (4) 款之規定下，交付後取得持有人身份之人，其於取得持有人身份時對交付並不知情且合理地不能期其知情者，仍取得包含於可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄之權利。當契約事項載明貨物預期到達時間，或顯示如何取得貨物是否已被交付之資訊時，推定持有人於其取得持有人身份時，已有合理期待對貨物之交付知情（鹿特丹規則第 47 條第 2 項）。

綜合前揭就鹿特丹規則第 47 條規定之說明，受貨人是否須繳回運送單證始得受領貨物，應依據該運送單證之記載以為確定。可轉讓運送單證，受貨人通常於請求運送人交付貨物時，應將該運送單證交還於運送人。然而於當事人約定可轉讓運送單證無須於請求交付貨物時將其交還於運送人，且將之記載於該運送單證者，則從其約定。又如該運送單證為不可轉讓運送單證，受貨人通常於請求交付貨物時，無須將其交還於運送人。但若當事人約定，並於該運送單證載明，受貨人請求交付貨物時應將該運送單證交還於運送人者，應依據運送單證之記載將該運送單證交還於運送人。

二、契約事項

依據鹿特丹規則第 1 條第 23 項⁶⁸規定，「契約事項」指記載於運送單證或電子運送記錄關於運送契約或貨物之任何資訊（包括條款、批註、簽署及背書）。換言之，即指關於運送契約或貨物之任何資訊，而於運送單證或電子運送記錄為記載者⁶⁹。就運送單證或電子運送記錄應記載之事項，係依據託運人與運送人雙方之約定為之。

鹿特丹規則第 36 條⁷⁰規定運送單證應記載之事項，其於第 1 項規定：第 35 條規定之運送單證或電子運送記錄之契約事項，應包含如下託運人提供之資訊：（1）適合於運送貨物之描述；（2）識別貨物所需之主要標誌；（3）貨物之包數、或件數、或數量；及（4）如託運人提供貨物重量之資訊時，其重量。鹿特丹規則第 36 條第 2 項規定，依據第 35 條規定之運送單證或電子運送記錄之契約事項應並包含：（1）運送人或履行人收受供運送之貨物時該貨物表面狀況之陳述；（2）運送人之名稱及地址；（3）運送人或履行人收受貨物之日期，或貨物裝載於船上之日期，或運送單證或電子運送記錄簽發之日期；及（4）如簽發數份可轉讓運送單證原本時，該可轉讓運送單證原本之份數。鹿特丹規則第 36 條第 3 項則規定，依據第 35 條規定之運送單證或電子運送記錄之契約事項應包含：（1）如託運人指定受貨人時，該受貨人之名稱或地址；（2）船舶已於運送契約指定時，該船舶之名稱；（3）收貨地及運送人已知之交貨地；及（4）運

⁶⁸ Rotterdam Rules 2008 Art.1(23).

⁶⁹ Report of the Working Group on Transport Law on the Work of Its Ninth Session, UN Doc., A/CN.9/510, para.153.

⁷⁰ Rotterdam Rules 2008 Art.v36.

送契約已指定裝貨港及卸貨港時，該裝貨港及卸貨港。鹿特丹規則第 36 條第 4 項規定：為本條之目的，於鹿特丹規則第 36 條第 2 項第（1）款「貨物表面之狀況」一詞係指於如下基礎下之貨物狀況：（1）託運人交付貨物於運送人時，對該包裝貨物所作合理的外表檢查；及（2）運送人或履行人於簽發運送單證或電子運送記錄前，實際所為之其他檢查。於我國實務就受貨人是否應記載於載貨證券，若未記載是否影響載貨證券之效力，於最高法院 93 年台上字第 1720 號民事判決即論及：『末查，載貨證券為流通證券且具背書性，載貨證券之簽發，其收貨人欄無論為記名式或指示式均無不可，此係載貨證券法律性質上之所必然。此另觀之海商法第五十四條關於載貨證券應載事項，亦無所謂必須載有受貨人之規定，足以佐證。』故就我國現行法與實務見解，均認為受貨人非為載貨證券之必要記載事項，而係為託運人通知記載之事項。若未記載，並不影響載貨證券之效力。

綜上，鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定由託運人提供，而於運送單證或電子運送記錄記載之特定事項，第 2 項規定運送人應提供之資訊，第 3 項規定得記載於運送單證或電子運送記錄之特殊事項⁷¹。雖然本條規定託運人或運送人提供之某些資訊應強制記載，但於運送單證或電子運送記錄欠缺該強制規定記載之事項時，依據鹿特丹規則第 39 條規定，其不會影響運送單證或電子運送記錄之效力。於鹿特丹規則第 39 條⁷²即規定：1、第 36 條第 1、2 或 3 項規定之契約事項之一或數項缺漏或錯誤，並不影

⁷¹ Sturley et al., *supra* note 6, at paras.7.024-7.043; Filippo Lorenzon, Transport Documents and Electronic Transport Records, in: Yvonne Baatz and others, THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION, paras 36.01-36.14 (2009); Williams, *supra* note 2, at 196-205.

⁷² Rotterdam Rules 2008 Art. 39.

響運送單證或電子運送記錄之法律性質或效力。2、如契約事項包括日期，但未說明其意義時，該日期視為係：（1）如契約事項顯示貨物業已裝載於船上，該運送單證或電子運送記錄記載所有貨物裝載於船上之日期；或（2）如契約事項未顯示貨物業已裝載於船上，運送人或履行人收受貨物之日期。3、如契約事項未記載運送人或履行人收受貨物時該貨物之表面情況，契約事項視為係已載明運送人或履行人收受貨物時，該貨物係呈現表面上良好之狀況。

依鹿特丹規則第 1 條第 23 項之規定，運送人之簽名為契約事項之一。復按鹿特丹規則第 38 條規定，運送單證應由運送人或其代為行為之人簽名（第 1 項）。電子運送記錄應包含運送人或其代為行為人之電子簽名。該電子簽名應指認該電子運送記錄相關之簽名人，並顯示運送人對該電子運送記錄之授權（第 2 項）。就本條規定與前揭法定記載事項之規定並不相同，運送單證或電子運送記錄欠缺運送人之簽名時，係保留由各國國內法決定其效力為何。換言之，即其效力係依據運送單證所適用之準據法而為決定。就我國實務觀察，於臺灣基隆地方法院 106 年海商字第 8 號民事裁定論及：「原告所提『BILL OF LADING』，雖有以印刷方式於抬頭處記載『KANWAY LINE COMPANY LIMITED』，及在右下角簽署處以打字方式表明簽署人身分為『KANWAY INTERNATIONAL CO., LTD, AS AGENTS ON BEHALF OF THE CARRIER KANWAY LINE CO., LTD』，然並無運送人或其代理人之自然人或船長之簽名，被告亦於答辯狀抗辯並未簽發系爭提單等情，是以前述提單核與我國海商法第 54 條第 1 項所定載貨證券之法定記載要件不合（海商法第 54 條第 1 項規定載貨證券應由運送人或船長簽名），難認係屬海商法所稱之載貨證券，尚無從適用海商法第

78 條第 1 項規定而認定內國之地域管轄法院（海商法第 78 條第 1 項：裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄）。」就此判決觀察，我國法院實務係認為於載貨證券若無運送人之簽名，則其將不能認為係符合我國海商法所規定之載貨證券，因此將不得適用有關我國海商法就載貨證券之相關規定。於最高法院 102 年台上字第 346 號民事判決亦為相同之認定。

三、運送單證記載之效力

不同於海牙威士比規則第 3 條第 4 項之規定，鹿特丹規則就某些特定事項規定其證據效力。依據鹿特丹規則第 40 條第 1 項規定，有下列情形時，運送人對鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定之資訊為保留聲明，即表示運送人對託運人提供資訊之正確性不負責任：（1）運送人對運送單證或電子運送記錄上之重要記載實際知其為虛偽或誤導；或（2）運送人對運送單證或電子運送記錄上之重要記載有合理之理由相信其為虛偽或誤導。

在不影響鹿特丹規則第 40 條第 1 項之規定下，運送人對鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定之資訊，得於鹿特丹規則第 40 條第 3 項及第 4 項之情形，並依其規定方式，表示對託運人提供資訊之正確性不負責任且予以保留（鹿特丹規則第 40 條第 2 項）。當貨物並非裝置於封閉之貨櫃或車輛中交付運送人或履行人運送，或貨物係裝置於封閉之貨櫃或車輛中交付，而運送人或履行人實際上已檢查貨物，運送人得依下列規定保留鹿特丹規則第 36 條第 1 項之資訊：（1）運送人無物理上可行或商業上合理之方法查證託運人提供之資訊，於此情形，運送人得表示該資訊無從查證；或（2）運送人有合理的理由相信託運人提供之資訊並不正確，於此情形運送人得記載條款，表示其合理認為正確之資

訊（鹿特丹規則第 40 條第 3 項）。

當貨物係裝置於封閉之貨櫃或車輛中交付運送人或履行人運送時，運送人得對如下資訊於以保留：（1）鹿特丹規則第 36 條第 1 項第（1）、（2）或（3）款規定，如：（i）實際上運送人或履行人無從檢查裝置於貨櫃或車輛內之貨物；且（ii）無論運送人或履行人於簽發運送單證或電子運送記錄前，均無其他方法獲知其內貨物之內容情況；及（2）鹿特丹規則第 36 條第 1 項第（4）款規定，如：（i）無論運送人或履行人均未對貨櫃或車輛之重量為稱重，且託運人及運送人於裝船前並未約定貨櫃或車輛之重量應被稱量，且將該重量記載於契約事項；或（ii）無物理上可行或商業上合理之方法查證貨櫃或車輛之重量（鹿特丹規則第 40 條第 4 項）。

依據前揭鹿特丹規則第 40 條之規定，其必須為有關於貨物資訊之事項，並依據特丹規則第 36 條第 1 項之規定於運送單證為記載者，始為鹿特丹規則第 40 條所規定之範圍。鹿特丹規則即就此等事項，規定其證據效力之範圍。舉例而言，就貨物重量之資訊，並不會影響依據鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定之標識或其他契約事項之證據效力。因為此等資訊之記載，並不得由運送人任意加以變更。因此，若運送人依據鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定就相關事項為記載時，並不會產生依據鹿特丹規則第 41 條規定之證據效力。就其他事項，則仍然依據鹿特丹規則第 41 條之規定。

鹿特丹規則第 41 條⁷³規定，除契約事項已依鹿特丹規則第 40 條規定之情形與方式有所保留者：（1）運送單證或電子運送記錄係運送人收受貨物，而記載為契約事項時，推定其為真實之

⁷³ Rotterdam Rules 2008 Art. 41.

證據；（2）當契約事項已包含在如下文件時，運送人就該契約事項不得提出相反之證明：（i）已轉讓於善意第三人之可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄；或（ii）載明領取貨物時必須繳還，且業已轉讓於善意受貨人之不可轉讓運送單證；（3）運送人不得提出相反之證據對抗信賴如下載於不可轉讓運送單證，或不可轉讓電子運送記錄之契約事項之善意受貨人：（i）運送人所提供鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定之契約事項；（ii）貨櫃封條識別號碼以外之貨櫃號碼、型式及識別號碼；及（iii）鹿特丹規則第 36 條第 2 項之契約事項。

鹿特丹規則第 41 條規定除某些例外情形，如運送人依據鹿特丹規則第 40 條所記載之契約事項，其不適用鹿特丹規則第 41 條之規定。按鹿特丹規則第 40 條規定，運送人應依據託運人提供之資訊記載於運送單證，否則其非屬第 40 條所規定之契約事項，應依據鹿特丹規則第 41 條之規定處理⁷⁴。按鹿特丹規則第 41 條規定，運送契約事項之證明效力，依據運送單證或電子運送記錄之不同持有人持有時，而有相異之效力。如運送單證係由託運人持有時，運送契約事項於託運人與運送人間，依據前揭鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定，僅具表面證據之效力。若其已轉讓於第三人持有時，運送契約事項之效力則依據鹿特丹規則第 41 條第（2）、（3）款之規定，將視其為何種類型之運送單證，而決定其效力。就此，應加以說明者為，所謂具「表面證據」之效力，係指其僅具「推定」之效力，當事人仍得以反證將其效力推翻。若為「最終證據」之效力者，係指其具「視為」之效力，當事人不得舉反證將其效力推翻。茲分述如下：

⁷⁴ Sturley et al. *supra* note 6, at para.7.075.

（一）託運人持有運送單證

就表面證據效力而言，鹿特丹規則與過往公約之規定相同。於鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定，運送單證或電子運送記錄係運送人就收受之貨物為記載，並推定其為真實之證據。即運送單證記載之事項，僅為運送人就已收受貨物之表面證據，然運送人得舉反證推翻運送單證或電子運送記錄之記載事項。具表面證據效力之契約事項，應非鹿特丹規則第 40 條所規定之事項，且此時應由託運人持有運送單證。

再則，於鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定具表面證據效力之運送單證記載事項，非僅侷限於前揭鹿特丹規則第 36 條所規定者。換言之，若該等事項為當事人於運送單證約定記載之事項，而非為前揭鹿特丹規則第 36 條規定者，亦具有表面證據之效力⁷⁵。若運送單證為託運人持有時，就有關貨物之敘述事項或貨物重量等之事項，如同運送人或託運人名稱等事項之表面證據效力。

按鹿特丹規則第 41 條第（1）款之規定，為運送人收受貨物收據之規定，然就運送人所接收之貨物於運送單證上之記載，是否均具表面證據之效力，似未能清楚表達。即如運送人於載貨證券記載收受託運人交付一定數量之貨物，就運送人收受貨物具表面證據之效力。然而，就該貨物已裝船之事項，是否亦具有表面證據之效力，前揭規定似未能清楚獲悉。然就本條款規定以廣義解釋，似可認為運送人已接受載貨證券所載之貨物，且已將該貨物裝船。於英國法，如載貨證券記載運送人接受託運人交付運送之貨物，其即包含已經接受該貨物，且該貨物為已裝船之情形⁷⁶。然

⁷⁵ Lorenzon, *supra* note 71, at para. 41-02.

⁷⁶ Indira Carr, *INTERNATIONAL TRADE LAW*, 175 (4th ed. 2010).

相關案件於其他國家法律之下，將視各國審理案件之法院就此採如何之解釋，藉以決定其效力。表面證據之效力，於鹿特丹規則第 41 條規定下，並未對不同之運送單證加以區分。即運送單證由託運人所持有時，無論其為可轉讓或不可轉讓運送單證，均可認為係運送人就所接受貨物之表面證據。

按現今國際公約之規定，就載貨證券記載事項之見解認為，於託運人持有時，均具表面證據之效力，如依據海牙規則第 3 條第 4 項規定，即可獲致相同之結論。而依據海牙規則第 3 條第 4 項之規定，就該規則第 3 項第（1）、（2）及（3）款之規定事項，均為契約事項。換言之，託運人持有載貨證券時，於海牙規則規定下，為運送人就所接受貨物標示、數量、重量，外加貨物表面狀況良好之證明。按所謂之貨物標示，係指就貨物區辨之標示⁷⁷。然若其標示係為其他目的而記載者，則無辨識貨物之表面證據效力，託運人不得以之對抗運送人。然應就此特別加以強調者為，按鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定之事項，其與第 36 條規定貨物之相關事項並不相同。鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定之契約事項，係包含第 36 條規定之內容，暨雙方當事人協議於運送單證記載之事項。因此，比較鹿特丹規則與海牙規則之規定，兩公約間尚有所差異。即於海牙規則第 3 條第 3 項第（1）、（2）、（3）款所規定之事項，始具有表面證據之效力。然於鹿特丹規則，運送單證所記載之事項均具有表面證據之效力，託運人得據此對抗運送人。

於漢堡規則第 16 條第 3 項第（1）款規定，係沿襲海牙規則模式所為之規定。即託運人持有載貨證券時，就運送人已接受之貨物具表面證據之效力。然應加以注意者為，漢堡規則第 16 條

⁷⁷ *Id.* at 177.

第 3 項第 (1) 款並未對貨物有關之契約事項，如同海牙規則加以規定。漢堡規則第 16 條第 3 項第 (1) 款規定，如載貨證券為接受貨物之收據，則運送人就所接受貨物於載貨證券之記載具表面證據之效力，當然就貨物已裝載上船之事項，亦具表面證據之效力。

如前揭，鹿特丹規則係以「運送單證」作為所有運送單證之全稱，其非如海牙規則僅適用於載貨證券或類此之物權性證券，或如漢堡規則將之區分為載貨證券與其他不可轉讓運送單證。換言之，如符合鹿特丹規則所指稱之運送單證要件者，即為其所指之運送單證，而不再行區分為載貨證券、海上貨運單或其他類型之單證⁷⁸。因海牙規則及海牙威士比規則，僅就載貨證券而為規定，其並未及於其他不可轉讓運送單證。故按海牙規則之規定，僅就載貨證券所載之事項具表面證據之效力⁷⁹。非載貨證券或類此之物權證券所記載之事項，於海牙規則之規定觀察，並無表面證據效力之推定可言。如同前揭，就我國海商法之規定為觀察，亦僅對載貨證券此種運送單證而為規定，其未及於載貨證券以外之其他運送單證，如海上貨運單或電子運送紀錄。鹿特丹規則具表面證據效力之記載事項，則不限於載貨證券所記載之事項，凡符合鹿特丹規則規定之運送單證，其上所載事項均具有表面證據之效力。

(二) 第三人持有運送單證

按運送契約係由託運人與運送人間所締結，因此受貨人並非屬於運送契約之當事人。於鹿特丹規則亦如同現行有效之三套海

⁷⁸ Sturley et al., *supra* note 6, at para.7.006-7.010; Williams, *supra* note 2, at 193.

⁷⁹ Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of Its Eighteenth Session, UN Doc. A/CN.9/616, para. 50

上運送國際公約，就受貨人等第三人之權益有保障規定。就第三人持有運送單證時，該運送單證上之記載事項，其具最終證據之效力，此等規定得以對受貨人之權益加以保障⁸⁰。我國實務最高法院 95 年台上字第 2773 號民事判決認為：「運送人對於善意第三人之載貨證券持有人，依海商法第五十四條第一項第三款規定：「依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌」之記載事項，須負文義責任，然不包括「品質」之記載在內，蓋「品質」並非外觀明顯可見之事項也。」因此除貨物之品質外，我國實務認為運送人於載貨證券上所記載者，其對善意之第三人應負絕對之文義責任。

按海上運送契約為債權之契約，雙方當事人之約定僅具相對性之效力。受貨人於海上運送契約僅具債權相對性效力之下，其不得依據運送契約對運送人主張任何權利。然於海上貨物運送實務，載貨證券由託運人交付受貨人持有時，受貨人即取得託運人依據運送契約對運送人得主張之相關權利。就此應特別指出，託運人與受貨人就運送契約所得主張之權利與義務並非完全相同。於我國民法第 644 條亦就此規定：「運送物達到目的地，並經受貨人請求交付後，受貨人取得託運人因運送契約所生之權利。」按我國法院判決實務見解則認為，託運人之權利於其轉讓載貨證券後，處於休止狀態而不能行使，旨在防止運送人受雙重請求之危險，倘載貨證券嗣因輾轉讓與，復為託運人持有或受領權利人因請求交付貨物而交還載貨證券與運送人時，託運人對運送人依運送契約所得行使權利之休止狀態即已回復。此於最高法院 71 年度台上字第 4390 號民事判決、91 年度台上字第 862 號民事判

⁸⁰ United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law) Ninth Session, UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.21, para 148.

決暨 100 年度台上字第 1081 號民事判決等均可得見。

於鹿特丹規則討論過程中，曾有建議託運人（即出賣人）若為受貨人之利益安排貨物運送之事務，受貨人於運送契約應為實際上真正之託運人。於此情形下，受貨人若已依據運送契約支付運費於運送人，其對於運送契約應得主張相關權利藉以獲得保障⁸¹。換言之，以海上運送之實務運作而言，於國際貿易之買賣雙方當事人，其約定使用 FOB（free on board）之貿易條件下，買受人於運送契約應為契約之當事人，其因信賴運送單證並據此主張權利，故有認為買受人實應獲得如第三人之保障。然而，前揭建議並未獲得大部份國家與參與團體之代表所接受。於鹿特丹規則最後確定之條文，其僅規定保障第三人，即非運送契約當事人之權益。換言之，於鹿特丹規則之規定下，第三人持有運送單證時，其上所記載事項具最終證據之效力，非如託運人持有運送單證時，就運送單證記載之事項僅具表面證據之效力。

四、鹿特丹規則第 41 條第（2）款規定

鹿特丹規則第 41 條第（2）款規定，當契約事項已包含在如下文件時，運送人就該契約事項不得提出相反的證明：（i）已轉讓於善意第三人之可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄；或（ii）載明領取貨物時必須繳還，且業已轉讓於善意受貨人之不可轉讓運送單證。就鹿特丹規則第 41 條第（2）款規定觀察，凡含有前揭兩種情況之記載時，運送人即不得就該運送單證之記載提出反證，藉以推翻運送單證上所載之事項。換言之，其係具有最終證據之效力。於鹿特丹規則第 41 條第（2）款之規定下，其

⁸¹ *Id* at para. 149.

所適用之運送單證，即為鹿特丹規則第 1 條第（15）款規定之可轉讓運送單證。可轉讓運送單證，即為得將其轉讓於第三人者，且依據鹿特丹規則之規定，該第三人必須為善意者。

鹿特丹規則第 41 條第（2）款之規定，於工作小組會議討論時，有認為該第三人尚須支付相關運費，且對運送單證記載之事項有善意之信任者始得適用，但最後此項建議並未能於鹿特丹規則最終條文所接受。進而，依據鹿特丹規則第 41 條第（2）款第（ii）目之規定，於不可轉讓但須交還之運送單證記載事項，該運送單證係由善意第三人所持有時，該運送單證所記載之事項亦有最終證據之效力。當然應特別加以注意者為，鹿特丹規則第 41 條第（2）款第（ii）目應以同條項款第（i）目為其前提要件。其不同者為，係以受貨人取代第三人之用語。於鹿特丹規則之規定下，第三人就可轉讓運送單證為轉讓而取得時，或該第三人取得不可轉讓運送單證成為受貨人者，均得請求運送人交付運送物⁸²。即於簽發不可轉讓運送單證時，該第三人係被指定為受貨人者。於鹿特丹規則第 1 條第（11）款⁸³規定：「受貨人係指依運送契約或運送單證或電子運送記錄有權收受貨物之人。」而就此規定觀察，其或為託運人，亦可能為託運人以外之人。然而，於鹿特丹規則第 41 條第（2）款第（ii）目之規定，受貨人必須非為託運人之人⁸⁴。

⁸² Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of Its Twentieth Session, UN Doc., A/CN.9/642, para. 11; Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of Its Twenty-First Session, UN Doc., A/CN.9/645, para. 140; Williams, *supra* note 2, at 194.

⁸³ Rotterdam Rules 2008 Art.1(11).

⁸⁴ Sturley et al., *supra* note 6, at para.7.086; Tomotaka Fujita, Transport Documents and Electronic Transport Records, in: Ziegler et al., THE ROTTERDAM RULES 2008, 185 (2010).

於鹿特丹規則第 41 條第 (2) 款規定事項之證據效力，相較於海牙規則、威士比規則暨漢堡規則之規定，其有如下之創新：

1、於鹿特丹規則第 41 條第 (2) 款，其係就所有運送單證之事項而為規定。雖然鹿特丹規則於討論當時，其本擬按現有國際海上運送公約之規定，僅就貨物有關事項之記載，規定其證據效力，但其最終確定條文則就最終證據之效力未為廣泛規定⁸⁵。於鹿特丹規則第 41 條第 (2) 款規定係使用「任何」(any) 之字眼，而非僅指於鹿特丹規則第 36 條規定。換言之，即於鹿特丹規則第 36 條規定之事項外，若為當事人合意而於運送單證記載之任何事項，其均有最終證據之效力。相較於現有國際海上運送公約，鹿特丹規則之規定對第三人之權益可有更佳之保障。

2、於現有之國際海上運送公約，僅就可轉讓運送單證，如載貨證券；暨不可轉讓運送單證但須交還者，如記名載貨證券，所記載之事項具最終證據之效力⁸⁶。然於鹿特丹規則之規定觀察，其最終證據效力適用之範圍較現行國際海上運送公約之規定為廣泛。觀察鹿特丹規則第 41 條第 (2) 款規定，其兼具保障載貨證券持有人之權利，暨非託運人之受貨人之權利。

綜上，鹿特丹規則就最終證據之效力規定，於各種運送單證均有其適用。當然，其於運送單證上所記載之所有資訊，於第三人持有該運送單證時，均具有最終證據之效力。

⁸⁵ Sturley et al., *supra* note 6, at para.7.085.

⁸⁶ Anthony Diamond, *The Rotterdam Rules*, L.M.C.L.Q. 445, 445.507 (2009); Francesco Berlingieri, *Revisiting the Rotterdam Rules*, L.M.C.L.Q. 583, 583.625 (2010).

五、鹿特丹規則第 41 條第 (3) 款規定

鹿特丹規則第 41 條第 (3) 款將最終證據之效力，擴及於不可轉讓，且無須返還之運送單證。然於鹿特丹規則討論期間，各國或國際組織之代表就第 41 條第 (3) 款規定有相當爭議。有認為最終證據之效力應適用於不可轉讓運送單證所載之事項，亦有認為最終證據之效力與不可轉讓運送單證之性質不相符合，因此不得於此等運送單證加以適用⁸⁷。鹿特丹規則最終之確定條文則綜合前揭兩種見解，於鹿特丹規則第 41 條第 3 款就最終證據之效力為規定⁸⁸。於鹿特丹規則第 41 條第 (3) 款⁸⁹規定，運送人不得提出相反之證據對抗信賴如下載於不可轉讓運送單證或不可轉讓電子運送記錄之契約事項之善意受貨人：(i) 運送人所提供第 36 條第 1 項規定之契約事項；(ii) 貨櫃封條識別號碼以外之貨櫃號碼、型式及識別號碼；及 (iii) 鹿特丹規則第 36 條第 2 項之契約事項。

即於前揭規定下，適用最終證據效力，其須非鹿特丹規則第 40 條所規定之事項。受貨人取得不可轉讓運送單證，其必需為無須交還於運送人者。進而，受貨人須為善意，即須信賴運送單證記載之事項。當前揭條件均獲得滿足時，以下幾種事項則具最

⁸⁷ Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of Its Eleventh Session, UN Doc., A/CN. 9/526, paras. 45-48; United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law) Twelfth Session, UN Doc., A/CN.9/WG.III/WP.32, p.43; United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law) Sixteenth Session, UN Doc., A/CN. 9/WG. III/WP. 56, p.37; United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law) Seventeenth Session, UN Doc., A/CN. 9/WG. III/WP. 62, paras 44-46.

⁸⁸ United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law) Twentieth Session, UN Doc., A/CN. 9/WG. III/WP. 94, p.2.

⁸⁹ Rotterdam Rules 2008 Art. 41(3).

終證據之效力：1、運送人所提供第 36 條第 1 項規定之契約事項；2、貨櫃封條識別號碼以外之貨櫃號碼、型式及識別號碼；3、鹿特丹規則第 36 條第 2 項之契約事項。

因此，如有前揭三種條件存在時，運送人不得提出相反之證據，藉以對抗信賴載於不可轉讓運送單證，或不可轉讓電子運送記錄之事項之善意受貨人。受貨人持有不可轉讓運送單證時，基於誠信原則，即得信賴該單證所載資訊。若受貨人不知該單證所載事項為不正確者，基於其因信賴該單證，且已支付運費等對價時，即得就鹿特丹規則第 41 條第（3）款規定而為主張⁹⁰。按鹿特丹規則附加此等前提條件之作用在於，其得避免受貨人且兼具託運人之身份者，藉最終證據之效力而受利益⁹¹。然而，有認為此前提要件之存在似無必要，因為不論運送單證之類型為何，該運送單證若為託運人所持有時，依據鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定，其僅具表面證據效力之功能，而不具有最終證據之效力。因於受貨人兼具託運人之身分者，其毋需最終證據效力之保護，其乃因託運人為與運送人訂定運送契約之當事人。非如鹿特丹規則第 41 條第（2）、（3）款規定，於鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（i）目至第（iii）目之規定，始有最終證據效力之功能存在，而藉以對抗運送人。此外，運送人亦不會於其無法控制或知悉之情況下而遭受損害⁹²。

按鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（i）目規定：「運送人所提供第 36 條第 1 項規定之契約事項」，即其須為依據第 36 條第 1 項規定之事項，即：「第 35 條規定之運送單證或電子運送

⁹⁰ Sturley et al., *supra* note 6, at para. 7.090.

⁹¹ Diamond, *supra* note 86, 507; Berlingieri, *supra* note 86, 626.

⁹² Williams, *supra* note 2, at 214.

記錄之契約事項應包含如下託運人提供之資訊：（1）適合於運送之貨物之描述；（2）識別貨物所需之主要標誌；（3）貨物之包數、或件數、或數量；及（4）如託運人提供貨物重量之資訊時，其重量。」換言之，託運人應向運送人提供如上事項，但於實務之運作下，此等事項有時候則由運送人所提供⁹³。於鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（i）目之規定，資訊提供者對於不可轉讓運送單證所記載之事項具有證據之價值。如此等資訊係由運送人所提供者，其將對於運送人有最終證據之效力，運送人不能就此舉反證加以推翻。然若該資訊係由託運人所提供者，則運送人將可舉反證推翻。

另於鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（ii）目規定，貨櫃封條識別號碼以外之貨櫃號碼、型式及識別號碼」，此等資訊通常為託運人所提供，運送人則依據鹿特丹規則第 41 條第 3 款第 3 目規定就此加以驗證，此時運送人係對其可以掌控與知悉⁹⁴。本條規定之目的係為避免運送人因不正確資訊而受有損害之情形。然而，不同於鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（i）目規定，第 41 條第（3）款第（ii）、（iii）目並非表示相關資訊須由運送人所提供者始有適用。按鹿特丹規則第 41 條第（3）款第（ii）、（iii）目規定之文義解釋，資訊提供者並不重要。該資訊若係由託運人所提供，且於所有前提要件均符合之情況，其亦有最終證據之效力存在。

於鹿特丹規則第 41 條第（3）款規定「第 36 條第 2 項之契約事項」，係就不可轉讓運送單證之證據效力，首次於國際海上

⁹³ Sturley et al., *supra* note 6, at para.7.089.

⁹⁴ *Id.*

運送公約為規定者⁹⁵。於不可轉讓運送單證記載，契約雙方當事人可以自由就其證據之效力為約定，但就此仍應注意鹿特丹規則第 79 條之規定。於鹿特丹規則第 79 條規定：「1、除非本公約另有規定，運送契約之條款，有下列情形之一者無效：（1）、直接或間接，排除或限制運送人或海運履約方在本公約下所承擔的義務；（2）、直接或間接，排除或限制運送人或海運履約方對違反本公約下的義務所負的賠償責任；或（3）、將貨物的保險利益轉讓給運送人或第 18 條述及的人。2、除非本公約另有規定，運送契約之條款，凡有下列情形之一者，一概無效：（1）、直接或間接，排除、限制或增加託運人、受貨人、控制人、持有人或單證託運人在本公約下所承擔的義務；或（2）、直接或間接，排除、限制或增加託運人、受貨人、控制方、持有人或單證託運人對違反本公約任何義務所負之賠償責任。」即於第 79 條之規定下，其不得降低記載事項之證據價值。

伍、結論

綜上說明，聯合國新訂之鹿特丹規則就運送單證之範圍較過往國際公約之規定為廣泛，且其並不限於書面之載貨證券，而包含電子運送單證。至於運送單證可否轉讓與是否應予以繳回，則係按當事人就該運送契約之約定藉以決定。鹿特丹規則就某些特定事項規定其證據之效力，而運送人對下列資訊為保留聲明，即表示運送人對託運人提供資訊之正確性不負責任。即：（1）、運送人對運送單證或電子運送記錄上之重要記載實際知其為虛偽或誤導；或（2）、運送人對運送單證或電子運送記錄上之重要

⁹⁵ Berlingieri, *supra* note 86, at 625.

記載有合理之理由相信其為虛偽或誤導。在不影響鹿特丹規則第 40 條第 1 項之規定下，運送人對鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定之資訊，得於鹿特丹規則第 40 條第 3 項及第 4 項之情形，並依其規定之方式，表示對託運人提供資訊之正確性不負責任且加以保留，此將可解決現今不知條款之相關爭議。

依據前揭鹿特丹規則規定，須為有關於貨物資訊之事項，並依據特丹規則第 36 條第 1 項之規定於運送單證為記載者，始為鹿特丹規則第 40 條所規定之範圍。鹿特丹規則即就此等事項，規定其證據效力之範圍。因此，若運送人依據鹿特丹規則第 36 條第 1 項規定就相關事項為記載時，並不會產生依據鹿特丹規則第 41 條規定之證據效力。按鹿特丹規則第 41 條規定，運送契約事項之證明效力，依據運送單證或電子運送記錄之不同持有人持有時，而有相異之效力。如運送單證係由託運人持有時，運送契約事項於託運人與運送人間，按鹿特丹規則第 41 條第（1）款規定，僅具表面證據之效力。若其已轉讓於第三人持有時，運送契約事項之效力則依據鹿特丹規則第 41 條第（2）、（3）款之規定，將視其為何種類型之運送單證，而決定其效力。

於鹿特丹規則就運送單證之證據效力有相當詳盡且複雜之前揭規定。就運送單證之表面證據效力，鹿特丹規則依據現有海上運送國際公約為規定。然而，就運送單證之最終證據效力，則有相當創新之複雜規範。其為首次於國際海上運送公約就各種運送單證之最終證據效力加以規範。其不僅對於可轉讓運送單證之證據效力加以規定，亦對於不可轉讓運送單證所記載之事項規定。進而，其亦對於不可轉讓運送單證而無須返還者之事項，就其證據效力加以規定。鹿特丹規則之規範相當複雜，因此於本公約實施後，或將會有諸多新問題產生而待解決。

我國的台灣海商法學會與輔仁大學財經法律學系黃裕凱教授

曾就海商法修正分別提出修正草案。於台灣海商法學會就本文討論之內容係規定於其所擬草案之第 57 條至第 60 條，其雖有些許參考鹿特丹規則之規定就現有海商法條文進行修正，但主要亦為就現行海商法之條文進行調整。蓋海商法學會當初討論時即有完全參考鹿特丹規則修正與維持現有體制僅參考部分鹿特丹規則內容之爭論，而最後海商法學會所達成之多數共識則為維持現有體系，修正現有條文不足之處，再加上參考鹿特丹規則之部分內容之決定。因此其就運送單證記載事項之修正，並未得以脫離現有法律規定之內容，其僅為部分之調整。就此種修法方式之好處為，不致對於現行法之變動過於龐大，且可將現行法之若干錯誤與不足之處加以更正。然其壞處可能為將數種不同公約之內容融於一爐，是否會產生若干衝突之處，將有待驗證。

而輔仁大學黃裕凱教授所擬之修正草案，就此部分係規定於其草案之第 80 條至第 85 條。觀察黃教授所提之修正草案，係較大幅度參考鹿特丹規則之規定就我國海商法進行修正。因此，其條文規定係較為與鹿特丹規則之規定相似，但其中亦有部分內容係草案擬定人個人研究後所得，而將其納入條文中。考察黃教授所擬之修正案，其係堅持應以單一體系進行修法。此等修法建議，個人認為或許整體法制將會較為妥順，而較少衝突之處。然而，其壞處可能為若世界各國未就鹿特丹規則加以採用，而僅我國於內國法採用鹿特丹規則之規定，是否將對我國海運產業產生衝擊？此亦有待驗證。

然因前揭兩草案提出後，交通部亦於 109 年 8 月 19 日以交航（一）字第 10998001811 號公文，預告「海商法」部分條文修正草案。然遺憾者為，交通部並未對於前揭台灣海商法學會與黃裕凱教授所提出之修正草案進行接納，而僅就現行法之部分內容提出修正條文，而此等修正條文並未涉及運送單證之記載事項等

內容。據悉交通部之原意為鹿特丹規則至今公布已經十二餘年，但仍僅有五個國家接受，其生效將待相當長久之期間。因此，其僅就現行海商法急需修訂之錯誤與疏漏之處進行部分修改，但未來將對整體法律進行較大幅度之修正。雖然就交通部之考量亦有其實際之侷限所在，但吾人仍希望交通部似可參酌前揭兩份修正草案，就海商法進行全面修正，或可較有實益。至於是否全面採用鹿特丹規則之單一體系，抑或部分採用鹿特丹規則而兼採現行海牙規則體制，將係應慎重考量之點。

參考文獻

一、中文部分

- 王尚卿（2001）。《載貨證券》。台北：五南。
- 王尚卿（2005）。《物流單證與國際運輸法規釋義》。台北：文史哲。
- 司玉琢、李志文主編（2009）。《中國海商法基本理論與專題研究》。北京：北京大學。
- 司玉琢（2012）。《海商法》。北京：法律出版社。
- 李章軍（2006）。《國際海運承運人責任制度研究》。北京：法律出版社。
- 沈宗倫（2020）。〈我國海商法關於載貨證券據稱保留記載之規範與法律效果〉，《月旦法學教室》，214期，頁27-30。
- 邢海寶（1999）。《海商提單法》。北京：法律出版社。
- 林群弼（2004）。《海商法論》。台北：三民。
- 施智謀（1986）。《海商法》。台北：作者自版。
- 柯澤東（2010）。《海商法—新世紀幾何觀海商學》。台北：元照。
- 張東亮（1983）。《海商法新論》。台北：五南。
- 張新平（2017）。《海商法》，修訂5版。台北：五南。
- 郭瑜（1997）。《提單法律制度研究》。北京：北京大學。
- 程學文（2003）。〈載貨證券物權效力之探討〉，《律師雜誌》，283期，頁37-46。
- 楊仁壽（2003）。《海商法思潮》。台北：作者自版。
- 楊仁壽（2010）。《最新海商法論》。台北：三民。

- 楊良宜（2001）。《提單及其付運單證》。北京：政法大學。
- 劉宗榮（2007）。《新海商法：海商法的理論與實務》。台北：三民。
- 劉宗榮（2016）。《海商法》。台北：自版。
- 蔡佩芬（2004）。〈據告稱條款與不知條款之意義及其效力〉，《台灣本土法學》，62期，頁17-31。
- 賴來焜（2008）。《最新海商法論》。台北：元照。
- 羅俊瑋（2005）。〈論載貨證券管轄權條款之效力〉，《律師雜誌》，314期，頁81-128。
- 羅俊瑋（2007）。〈論海上貨運單（Sea Waybill）-兼論最高法院九十年度台上字第一七九三號判決〉，《政大法學評論》，97期，頁211-265。
- 羅俊瑋（2012）。〈適航性之判斷〉，《台灣法學》，206期，頁31-39。
- 饒瑞正（1999）。〈適航性於海上保險法之應用暨其可能之最新發展〉，《保險專刊》，57輯，頁131-168。

二、英文部分

- Aikens, Sir Richard, Load, Richard & Bools, Michael (2005). *BILLS OF LADING*. London: Informa Law.
- Albrecht, Christian (2019). *Blockchain Bills of Lading: The End of History? Overcoming Paper-Based Transport Documents in Sea Carriage Through New Technologies*. Tul. Mar. L. J., 43, 252-288.
- Al-Marzouqi, Muna (2017). *Carrier Liability Regime under the Qatari Maritime Law: A Comparative Study*. J. Mar. L. & Com., 48,

451-498.

- Astle, W. E. (1982). *INTERNATIONAL RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING*. London: Fairplay Publications.
- Baughen, Simon (2015). *SHIPPING LAW*. London: Routledge.
- Bennett, W P. (2010). *THE HISTORY AND PRESENT POSITION OF THE BILL OF LADING AS A DOCUMENT OF TITLE TO GOODS*. Farmington Hills: Gale.
- Berlingieri, Francesco (2010). *Revisiting the Rotterdam Rules*. L.M.C.L.Q., 583-639.
- Carr, Indira (4th ed. 2010). *INTERNATIONAL TRADE LAW*. London: Routledge.
- Comité Maritime International (2009). *YEARBOOK 2009 ANNUAIRE*. Belgium: CMI Headquarter.
- Coffey, W. J. (1989). *Multimodalism and the American Carrier*. Tul. L. Rev., 64, 569-594.
- Corcione, Carlo (2020). *THIRD PARTY PROTECTION IN SHIPPING*, London: Informa.
- Curwen, Nicholas (1995). *An Unacknowledged Defect in Bills of Lading*. J. B. L., 29, 373-383.
- Diamond, Anthony (2009). *The Rotterdam Rules*. L.M.C.L.Q., 445, 451-452.
- Djadjev, Ilian (2017). *THE OBLIGATION OF THE CARRIER REGARDING THE CARGO-THE HAGUE-VISBY RULES*. London: Springer.
- Gaskell, Nicholas & Asariotis, Regina & Baatz, Yvonne (2000). *BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS*. London: Informa

Law from Routledge.

- Karan, Hakan (2005). THE CARRIER'S LIABILITY UNDER INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS: THE HAGUE, HAGUE-VISBY AND HAMBURG RULES. New York: Edwin Mellen Pr.
- Kim, Sangman & Kim, Jongho (2016). *The Legal Effect of the Unknown Clause in a Bill of Lading under the International Rules*. N.C.J. Int'l L., 42, 75-110.
- Lorenzon, Filippo (2009). Transport Documents and Electronic Transport Records. In: Yvonne Baatz et. al., THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION (London: Routledge).
- Pejović, Časlav (2015). *Clean Bill of Lading in the Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May not be Clean*. PENN ST. INT'L L. REV., 4, 127-150.
- Stando, Margaret (2020). *Clause for Concern? The Flawed Expansion of the Himalaya Clause and the Rise of the Circular Indemnity Clause in the United States*. Tul. Mar. L. J., 44, 323-344.
- Sturley, Michael F. & Tomotaka, Fujita, & Ziel, Gertjan van der (2010). THE ROTTERDAM RULES: THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR INTERNATIONAL CARRIAGE GOOD WHOLLY PARTLY SEA. London: Sweet & Maxwell.
- Thomas, Rhidian (2009). A NEW CONVENTION FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA: THE ROTTERDAM RULES: AN ANALYSIS OF THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA. Witney: Lawtext.

- Thomas, Rhidian (2020). The Legal Concept and Significance of Clean Shipping Transport Documents. In: Proshanto K. Mukherjee, Maximo Q. Mejia, Jr. & Jingjing Xu ed., MARITIME LAW IN MOTION (London: Springer). Treitel, Sir Guenter & Reynolds, F.M.B. (13th ed. 2012). CARVER ON BILLS OF LADING. London: Sweet & Maxwell.
- UNCTAD (2003). THE USE OF TRANSPORT DOCUMENTS IN INTERNATIONAL TRADE. Geneva: UNCTAD.
- Von Ziegler, Alexander & Schelin, Johan & Zunarelli, Stefano (2010). THE ROTTERDAM RULES 2008. Netherland: Kluwer Law International
- Wilson, John F. (7th ed. 2010). CARRIAGE OF GOODS BY SEA. London: Longman.

