

論運送契約

黃 茂 榮 *

【目 次】

壹、運送契約之概念與類型	伍、託運人之義務
貳、物品運送契約的締結	陸、運送人之義務
一、他人之物或交通工具的運送	柒、相繼運送
二、諾成契約	捌、旅客運送
參、提單之填發的法律關係	一、關於旅客之運送責任
一、提單之填發	二、關於行李之運送責任
二、提單之填發與交付的效力	玖、運送人債務不履行責任之短期時效
肆、有受貨人之約定者為向第三人給付之契約	拾、承攬運送

壹 運送契約之概念及其類型

民法並未對運送契約加以定義，而僅於第六百二十二條規定，「稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人。」亦即透過定義運送人間接定義運送契約。自運送人之定義可以導出，運送指託運人或旅客與運送人所定，以物品或旅客之運送為給付義務之內容的有償勞務契約。解析之，其類型特徵為：（1）以物品或旅客之運送為給付義務之內容，（2）其勞務債務人以運送物品或旅客為營業，及（3）為有償契約。

所謂運送，指使物品或旅客因受領勞務之給付而有一定之位移。該位移可以跨洲、跨國、在一國之內或甚至在一棟建築物之內。位移之遠近無礙該勞務之為運送。有謂亦不一定必須使用交通工具，約定以體力搬運亦可該當於運送契約¹。

何謂以運送為營業？這指一個人或組織為獲取收入，獨立並繼續對他人有償提供運送勞務。獨立用來區別受僱，繼續用來區別偶一為之。在受僱或偶一為之

* 國立台灣大學法律學院兼任教授、德國杜賓根大學法學博士、第三屆教育部國家講座、連震東先生紀念講座（法政講座）

¹ Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 I.

的情形，其運送勞務之提供皆無以成其為事業²。然如有人偶一與他人約定，有償的提供物品之搬運的勞務。該契約應如何定性？應視其是否為事業而定：為事業者，縱其主要從事之業務不是運送，應定性為運送；反之，如其不是事業者，應定性為承攬³。

鑑於運送勞務有未完成，對於運送勞務之債權人可能未受其利反受其害的存在特徵，運送契約經定性為法定的承攬契約，亦即屬於承攬契約之下位類型。因此，縱使在具體的運送契約有約定由數運送人相繼分段運送的情形，該相繼運送人全體仍應共同完成全段之運送，始可謂完成約定之工作。從而有運費的請求權。惟約定之運送全程，因託運人或提單持有人請求中止運送者，運送人得按照比例，就其已為運送之部分，請求運費（民法第六百四十二條）。只要運送人已完成全

² 關於事業，公平交易法第二條雖然嘗試加以定義，「本法所稱事業如左：一、公司。二、獨資或合夥之工商行號。三、同業公會。四、其他提供商品或服務從事交易之人或團體。」但該條定義並未將事業之類型特徵歸納出來。其第一款至第三款屬於例示規定，第四款屬於緊接於例示之概括的規定。例示後之標準的概括規定本來應將例示部分之共同特徵給予總結。然第四款僅規定其從事一定之經濟活動（提供商品或服務從事交易），並未凸顯該活動應具備獨立性及繼續性之事業特徵。為配合營利事業所得稅之課徵，所得稅法第十一條第二項規定，「本法稱營利事業，係指公營、私營或公私合營，以營利為目的，具備營業牌號或場所之獨資、合夥、公司及其他組織方式之工、商、農、林、漁、牧、礦、冶等營利事業。」該項雖同樣有對於事業加以定義的意圖，但對事業之類型特徵一樣並未予以具體化。堪稱有進一步加以具體化者為，以「具備營業牌號或場所」做為認定一個人或組織是否為事業之認定標準。就獨立性與繼續性而論，具備營業牌號或場所雖非直接證據，但依交易習慣，尚可謂，一個人或組織非為獨立與繼續從事一定經濟活動的意圖，不會有營業牌號或場所。因此，據之推論具備營業牌號或場所者，有獨立與繼續從事一定經濟活動的意思，尚屬允當，只是沒有正面彰顯之而已。即使如此，終究因為沒有直接將事業之實質特徵明文規定，而使事業之概念一直模糊不清。這有礙於知其所以然。立法的藝術之一為：

- (1) 形式上，避免誤導適用法律者限於邏輯錯誤，
- (2) 實質上，引導適用法律者知其所以然。

³ 德國商法第 451 條規定，如提供勞務者是商人，第 426 條至第 450 條關於運送的規定亦適用之。此即機會的運送人（*der Gelegenheitsfrachtführer*）如果不是商人，則應適用民法關於承攬之規定（*Schlegelberger-Gefßler, Kommentar zum HGB, 5., Aufl., München, 1977, Band VI § 451HGB Rz. 2*）。然在德國因為郵務行政不論為德國商法之商人，所以，縱使郵局運送物品，也不將郵局當成運送人（*HGB § 452*）（*Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 I.*）。郵局運送包裹的法律關係主要適用郵政法，有漏洞時，以民法的承攬規定補充之（*Schlegelberger-Gefßler, aaO., Band VI § 452HGB Rz. 2f.*）。

程的運送⁴，即使託運人或受貨人尚有因運送人未適時盡其通知義務而受有損害，從而得請求賠償的情形，依然不影響運送人之運費請求權⁵。在這種情形，該損害賠償債務與運費債務間因無對價關係，固無同時履行抗辯權之適用，但運送人或受貨人仍可能透過主張抵銷，首先達到一時拒絕給付的抗辯效果。至其抵銷權之行使的最後效力為何，要看該損害賠償債務之數額與運費數額的相對關係而定。損害賠償債務之數額如小於運費數額，其以抵銷為理由，拒絕給付會在二者之差額的限度構成給付遲延。是否因此應負給付遲延責任，視其抵銷之行使是否可論為：因可歸責於債務人之事由，致未為給付，而定（民法第二百三十條）。

為運送之目的，在物品運送通常雖然託運物處於運送人之管領下，但在拖曳契約，則不必然如此。在汽車之拖曳，固然；而在船舶之拖曳，則不然。但不因此而不將拖船契約論為運送契約⁶。

運送契約固由託運人，或由承攬運送人為託運人與運送人締結，但往往約定第三人為受貨人。在約定第三人為受貨人的情形，該契約即具有三方性格。屬於典型的向第三人給付契約。第三人依受貨人之指定的約款可能取得之利益，可能在指定時即自始確定，也可能尚待事後情事之發展，才逐步確定下來⁷。必須待其確定下來，受貨人對於運送人始有直接請求交付託運物的權利。所謂發展，最具決定性者為：託運人請求運送人填發提單。然提單簽發後，託運人得否請求運送人修改？並無保留地將提單背書交付給受貨人。是否有保留，視託運人與受貨人間之約定而定。例如在因託收貨款而指定託收銀行為受貨人的情形，依託收契約，在託收銀行尚未依託收約定，託運人之交易相對人付款贖單前，託運人原則尚可

⁴ 關於所謂「完成全程的運送」，包含運送人本於對運送物之善良保管責任，而僱人看守履行保管義務之行爲。最高法院十九年度上字第三一六九號民事判例：「運送人對於運送品本有善良保管之責，於運送責任尚未終了以前，僱人看守仍屬履行保管責任之事項，因此所支費用，自不能責由託運人賠償。」可資參照。

⁵ 最高法院六十三年台上字第二〇六七號民事判例：「運送人通常於運送完成後，即可請求給付運費，至於受貨人拒絕受領運送物，而運送人不即通知託運人者，係屬義務之違反，託運人如因此受有損害，雖得向運送人請求賠償，但不得因此即謂運送人不得請求運費。」

⁶ *Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 II.*

⁷ *Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 II.*

隨時撤銷收款之委託，並請求將提單交回運送人或託運人，此即有保留的情形⁸；反之，在託運人自己或其指示之人已將提單交付其交易相對人的情形，則屬無保留地將提單背書交付給受貨人的情形。在交付後，其交易相對人即已取得該提單文義所載之權利。除非即時成功執行假扣押，否則，難有救濟。

民法債編第二章各種之債第十六節運送，按運送之標的，將運送分成物品運送及旅客運送。另有以自己名義，為託運人之計算，代覓運送人運送物品之承攬運送。由於論諸實際，承攬運送並不以運送為承攬運送人對於託運人所負之勞務給付的內容，所以承攬運送並非運送，而只是與運送配套之週邊服務，用以降低運送契約當事人雙方關於運送之交易成本。

貳 物品運送契約的締結

一 他人之物或交通工具的運送

⁸ 最高法院九十三年度台上字第一一六五號民事判決：「查上訴人於原審主張依民法第六百二十七條規定，運送人於提單簽發後，關於運送事項，依提單之記載。系爭提單業經隨貨抵目的地，交付受貨人，託運人對貨物完全喪失處分權，運送人亦無權改單。因此航空實務上運送人此時必嚴格要求託運人出具正式書面就提單之修改範圍及承諾負擔因而發生之一切責任後，始由託運人以記載錯誤為由，發電報文加以修改，如謂提單之內容得僅依託運人之口頭、電話指示而修改，運送人、託運人及受貨人之權義將毫無保障。本件未見任何文件顯示上訴人授意、指示運送人更改提單云云。並請求向臺北市、高雄市航空貨運承攬商業同業公會查詢，航空貨運承攬業者於簽發提單後得否更改提單內容？其作業流程如何？可否逕以口頭授權？（見原審卷第三十二頁）此攸關上訴人有無指示被上訴人修改提單受貨人，若僅以口頭指示，其效力如何？自屬重要攻擊方法之一種，原審對於上訴人前開主張及聲請調查之證據，並未在判決理由項下記載其取捨之意見，遽以上訴人並未提出何事證明有此空運提單之慣例，足以證明其主張為真正，而為上訴人不利之判決，自屬違背法令。」該提單之修改的緣由為：目的地之買受人希望該交易之付款方式，自由銀行託收改為由買受人直接電匯。按為銀行託收之作業上的需要，提單上之受貨人應記載為該託收銀行，而後於買受人對託收銀行給付貨款時，由託收銀行將該提單背書轉讓給買受人，此即俗稱之付款贖單。運送人如依指示修改提單上之受貨人，自託收銀行改為買受人，等於是同意託運人變更關於託收的指示。指示之隨時變更固屬平常，但在涉及提單之修改的情形，則不可兒戲，應有切確知指示，始得為之。本件所示為國際貿易上的重要陷阱類型之一。

運送契約雖然涉及託運物及用以運送之交通工具，但並不分別限制只有託運物或用以運送之交通工具的所有人，始得為與之有關之運送契約的締結。當締約者不是託運物或用以運送之交通工具的所有人，固構成他人之物的運送，有相當於他人之物的買賣之外部邏輯構造。但因為運送契約的給付內容為運送，不涉及託運物或用以運送之交通工具之產權的得、喪、變更，所以，不因託運人運送人是否為託運物或用以運送之交通工具的所有人而影響運送契約之成立或生效；一個人也不因其為託運物或用以運送之交通工具的所有人而當然成為該運送契約之託運人或運送人。託運物的所有人是否為一份運送契約之締約人，取決於其自己或代理人是否為該貨物之託運而定⁹。同理，運送人身分之認定亦應以締約時雙方所意指之當事人定之。運送人不必需是用以運送之交通工具之法律形式上的或經濟實質上的所有人。這在計程車或貨運車靠行的情形引起特別的問題。按靠行屬於管理信託。配合其目的事業主管機關之行政管理上的需要，固將該行政管理有關之事項信託由所靠之車行辦理，並為該目的而將計程車或貨運車的所有權移轉於所靠之車行，但該車仍由其所有人自負盈虧營運。是故，縱使為配合稅務作業的需要，進一步應以車行的名義締約並開立發票，但該車所有人利用其所有之車輛與他人締結之運送契約，在實質上仍自居於締約人的地位。因此，還是應以該車所有人為其自己締結之運送契約的運送人¹⁰。

二 諾成契約

雖然民法第六百二十四條第一項規定，「託運人因運送人之請求，應填給託

⁹ 最高法院七十一年度台上字第二七一五號民事判例：「物品運送係託運人與運送人間之契約，因雙方意思表示一致而成立，其運送物不以屬於託運人所有為限，原審因被上訴人所運送之鋼線為上訴人所有，即認定兩造已成立運送契約，立論殊有可議。」

¹⁰ 最高法八十年度台上字第一〇五七號民事判決，訴外人靠行於被上訴人公司營業者，「上訴人既明知○三七—五二八九號貨車為訴外人所有，靠行於被上訴人公司營運，竟單獨與之訂立運送契約，自非善意第三人，應不受法律保護善意第三人之保障。被上訴人與上訴人間暨無運送契約存在，則上訴人本於運送契約法律關係，訴請被上訴人賠償損害，自非有據。」

運單。」第六百二十五條第一項規定「運送人於收受運送物後，因託運人之請求，應填發提單。」但託運單（der Frachtbrief）之填給及提單（der Ladeschein）之填發皆非運送契約之締結上應具備之書面方式¹¹。

託運單不是有價證券。其填給的意義僅是以書面的方式記載與運送之主體及客體有關之重要事項，但不使運送契約因此成為要式契約。託運單之填寫並交付運送人的事實，日後可做為運送契約已締結及運送契約之內容的書證¹²。此外，口頭表示與託運單之內容不一致者，原則上以託運單上之記載為準。為防止運送人因運送而受到來自於託運物之危險的損害，在「運送物依其性質，對於人或財產有致損害之虞者，託運人於訂立契約前，應將其性質告知運送人，怠於告知者，對於因此所致之損害，應負賠償之責。」此為託運人之告知義務。此外，「託運人對於運送人，應交付運送上及關於稅捐、警察所必要之文件，並應為必要之說明」（第六百二十六條）。

參 提單之填發的法律關係

一 提單之填發

運送契約之勞務債務的履行需要一段時間。因為託運人在運送中不再直接占有運送物，所以在其間，關於運送物之處分只能透過運送物返還請求權之移轉的

¹¹ *Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 III.*

¹² 德國商法第 436 條並規定受貨人受領託運物及託運單者，有義務依託運單之標準對運送人給付運費及其他費用。依該規定，受貨人在受領託運物外，倘還受領託運單，則託運單進一步對於受貨人之法律地位有其意義（*Claus-Wilhelm Canaris, Handelsrecht, 22. Aufl., München, 1995, § 33 III.*）。惟受貨人尚不因此承擔該運送契約，成為其當事人。受貨人依該條所負者為法定的，而非運送契約上的義務。受貨人並不因該條規定而負該運送契約中所約定之其他義務。因該條將託運物及託運單之受領聯立為受貨人之付款義務的要件，所以受貨人之受領貨物，必須是為託運物之給付請求權的履行，而非為其他理由（例如為檢查而受領）。此外，如僅受領一部分者，在給付可分的情形，僅就已受領的部分負付款義務；反之，給付不可分者，則尚不負付款義務。蓋第 436 條規定的要件未充分（*Schlegelberger-Geßler, aaO., Band VI § 436HGB Rz. 3, 9.*）。

方法爲之。然在債權之移轉，爲保護債務人，其移轉效力受有民法第二百九十九條之規定的限制：（1）債務人於受通知時，所得對抗讓與人之事由，皆得以之對抗受讓人。（2）債務人於受通知時，對於讓與人有債權者，如其債權之清償期，先於所讓與之債權或同時屆至者，債務人得對於受讓人，主張抵銷。

爲避開該限制，必需將該債權之移轉行爲無因化。其適當的方法爲：請求運送人填發提單，負擔以提單爲基礎之新證券債務，以清償返還運送物的舊債務。基於該考慮，民法第六百二十五條規定，運送人於收受運送物後，因託運人之請求，應填發提單。依該規定，在運送人於收受運送物後，只要託運人提出請求，運送人即有填發提單的義務。由於該條規定填發提單的義務以運送人於收受運送物爲要件，引起兩個疑問：（1）提單之填發是否爲要物行爲？（2）運送人未收受運送物而填發之提單有無效力？第一個問題涉及要物行爲之定義的問題。按所謂要物行爲（要物契約），指以債務人履行債務爲負擔行爲（債務契約）之生效要件，而非指一個債務之履行只要涉及物之交付，該債務行爲即是要物行爲。在此意義下，當不因第六百二十五條規定，必需運送人於收受運送物後，運送人始因託運人之請求，而有填發提單之義務，便認爲提單之填發爲一種要物行爲。如認爲提單之填發是要物行爲，則第二個問題的答案便應採肯定說。然其肯定說又勢必與提單之文義性有規範衝突。這又不妥。基於以上兩個理由，不適合認爲提單是要物行爲。

按提單之填發爲一種新債清償（間接給付），具有新增並變更債之內容之意義的作用，所以原則上應以契約的方式爲之。依此理解，關於該間接給付之約定，第六百二十五條所定託運人之填發提單的請求，爲間接給付的要約；運送人因託運人之請求，而有填發提單之義務的規定，爲一種締約強制的規定。運送人有承諾的義務。惟其若不爲承諾，間接給付的契約不當然成立。而只是引起債務不履行的問題。當運送人因請求而填發提單，關於運送物返還請求權之履行，首先在運送人與託運人間應依間接給付的規定爲之：亦即應先依提單請求給付，在其請求無結果的情形，始得再依以運送契約爲依據之運送物返還請求權請求給付。對此，民法第三百二十條的規定不夠清楚。第七百十二條有比較清楚的規定：「指

示人爲清償其對於領取人之債務而交附指示證券者，其債務於被指示人爲給付時消滅（第一項）。前項情形，債權人受領指示證券者，不得請求指示人就原有債務爲給付。但於指示證券所定期限內，其未定期限者於相當期限內，不能由被指示人領取給付者，不在此限。債權人不願由其債務人受領指示證券者，應即時通知債務人（第二項）。」提單與一般之指示證券不同者爲，運送人即是其所填發之提單的被指示人。換言之，其指示人與被指示人同一。這相當於本票之簽發的情形。惟這無礙於第七百十二條對於提單之適用性。

要之，提單的填發有下述意義：（1）提單爲證券。因提單之填發所負者爲證券債務。（2）提單債務是運送人爲履行其依運送契約所負之舊債務而負之新債務。該二債務間具有間接給付（新債清償）的關係。（3）不論是基於該二債務間之間接給付的關係或基於提單是證券債務，一方面託運人或受貨人皆無重複請求給付的權利，另一方面託運人或受貨人應先依提單行使新債權，必須直到以不能依提單行使權利時（例如提單債權的消滅時效期間已經過），始得依原來之運送契約行使其託運物返還請求權。此外，其他不以提單，而以運送契約爲依據，且互不衝突之債權或請求權，亦不因提單之填發而受到影響。（4）在提單債權優先於運送債權的前提下，提單持有人之債權或請求權優先於託運人依運送契約對於運送人享有之債權或請求權。例如關於運送之中止，託運人與提單持有人之指示如有不同，運送人應依提單持有人之指示。不得指爲：有民法第六百五十條第一項所定交付上之障礙的情形。（5）除託運人與運送人另有特約外，提單之填發並不能改變運送契約的內容。

二 提單之填發與交付的效力

提單爲一種有價證券。基於提單之文義性（§ 627），自然衍生出其獨立性、無因性、指示性（§ 628）、（行使權利時應）提示性及（受領給付時應）繳回性（§ 630）等性質。從而可以利用提單證券化的作用，切斷提單債權或請求權與運送契約間之原因關係。在提單債權移轉時，擺脫一般債權移轉時，債務人在受通

知時對於讓與人之抗辯權與抵銷權的糾纏，以提高提單債權之流通性。為託運物之所有權的移轉，提單之交付是指示交付：提單持有人對於運送人之託運物返還請求權的讓與。提單上所載託運物之動產物權的讓與契約，因該指示交付而生效力。民法第六百二十九條規定，「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」該條重申民法第七百六十一條第三項之規定的內容¹³。

基於提單之文義性，「提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載」（民法第六百二十七條）。是故，提單填發人僅得以本於提單內容，或其與提單持有人間之法律關係所得對抗提單持有人之事由，對抗提單持有人（參照民法第七百一十一條第一項）。指示性指提單縱為記名式，仍得以背書後交付的方式移轉於他人。該指示性僅得以在提單上為禁止背書之記載的方式剝奪之（第六百二十八條）。

提單之填發，在運送中固能提供運送物在流通上的方便性，但提單如有遺失，也會帶來提單持有人行使權利上的困難。蓋由於運送人對於提單持有人負有依提單之記載給付運送物的義務，為保護運送人免於被重複請求的風險，運送人得拒絕不能提示提單者關於運送物之給付的請求。在這種情形，遺失提單者應依公示

¹³ 海商法上的載貨證券與民法上的提單性質相似。海商法第六十條規定：「民法第六百二十七條至第六百三十條關於提單之規定，於載貨證券準用之。」故原則上，交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付有同一之效力，惟實務認為載貨證券物權效力之發生，以運送人占有(包括間接占有)運送物為前提要件，是以「倘貨載已遺失或被盜用，而不能回復其占有或已為第三人善意受讓取得者，則載貨證券持有人縱將載貨證券移轉與他人，亦不發生貨物所有權移轉之物權效力，僅發生損害賠償債權讓與之問題」（最高法院七十六年度台上字第七七一號判例）。按民法第六百二十九條規定：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」此為一種指示交付的態樣。所謂指示交付，指「讓與動產物權，如其動產由第三人占有時，讓與人得以對於第三人之返還請求權，讓與於受讓人，以代交付」（民法第七百六十一條第三項）。依該項規定，讓與人所為之指示交付是否能夠發生與動產之現實交付相同之交付的效力，繫於讓與人就該動產，對於被指示人（運送人）之返還請求權，是否還有實現之可能。亦即是否存在，以及其給付是否尚屬可能。如雖存在，但已給付不能，則受載貨證券之移轉者，所取得者為以該載貨證券為依據之損害賠償債權。

催告程序確認其權利¹⁴。惟遺失提單者，得於公示催告程序開始後，向運送人提供相當之擔保，請求補發新提單(民法第六百二十九條之一準用第六百十八條之一)。

肆 有受貨人之約定者為向第三人給付之契約

在運送契約有受貨人之約定者，如受貨人與託運人不是同一個人，則該運送契約含向第三人給付或利益第三人之約款，為一種向第三人給付或利益第三人契約。受貨人依具體約定之情形。於該運送關係發展至滿足關於運送契約所生權利之取得要件時，受貨人取得因該運送契約所生權利。對此，第六百四十四條規定：「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。」

關於第三人在向第三人給付或利益第三人契約之契約權利的取得，民法第二百六十九條第二項規定：「第三人對於前項契約，未表示享受其利益之意思前，當事人得變更其契約或撤銷之。」這與第六百四十四條規定，以受貨人請求交付運送物的要件相近。不同者為，第六百四十四條尚以運送物達到目的地為受貨人請求交付運送物的前提。該規定的效力內容比較接近於向第三人給付契約，但還是不完全相同。在向第三人給付契約，事實上要約人（託運人）保留，在債務人（運送人）對於第三人（受貨人）給付前，得隨時撤回或撤銷其對於債務人之向第三人給付之指示。而依第六百四十四條，要約人（託運人）並無該保留，而指

¹⁴ 得依背書轉讓之證券，經向法院聲請為申報權利之公示催告，並經法院裁定准許聲請，且為公示催告者，其持有人如不於公告之申報權利期間(民事訴訟法第五百六十二條)內申報權利及提出證券(同法第五百六十條)，生失權之效果(同法第五百三十九條第二項)。在公示催告後，聲請人得於申報權利之期間已滿後三個月內，聲請為除權判決。但在期間未滿前之聲請，亦有效力(同法第五百四十五條第一項)。惟如有該證券之持有人申報權利，並對於公示催告聲請人所主張之權利有爭執，則法院應酌量情形，在就所報權利有確定裁判前，裁定停止公示催告程序，或於除權判決保留其權利(同法第五百四十八條)。法院經審理，認為除權判決之聲請有理由者，法院應在除權判決中宣告該證券無效(同法第五百六十四條第一項)。有除權判決後，聲請人對於依證券負義務之人，得主張證券上之權利。因除權判決而為清償者，於除權判決撤銷後，仍得以其清償對抗債權人或第三人。但清償時已知除權判決撤銷者，不在此限(同法第五百六十五條)。

示單純的隨運送關係之發展而演變。反之，在典型之利益第三人契約，要約人（託運人）在締約時，即不可撤回或撤銷對於債務人（運送人）關於向第三人（受貨人）給付的指示。沒有該保留之向第三人給付的指示即為利益第三人契約中之利益第三人的意思。其有無本應視個別契約之具體情形定之¹⁵。

利益第三人意思之有無在運送契約極為重要。該在商務關係上，運送契約之受貨人常常託運人之（國際）貿易上的買受人。在這種情形，出賣人於將貨物交運時，往往尚未收到貨款。是故，除非本來就是信用交易，否則，出賣人總是希望銀貨能夠同時履行。這時，雙方約定者如果是由買受人直接對於出賣人付款，則出賣人便希望在收受貨款後，運送人才將貨物交付買受人。而要使買受人在付款後能夠領貨，又必須指定買受人為受貨人。於時，如果自始指定買受人為受貨人，則使受貨人對於運送人自始即取得直接請求交付託運物的權利，顯然不利於出賣人。為解決該困難，出賣人必須保留變更受貨人的權利。最常見的作法為：事先指定一個可靠的第三人做為受貨人。該第三人通常是為出賣人收取貨款之託收銀行。

伍 託運人之義務

在運送契約，託運人對於運送人所負主要的給付義務為：運費（民法第六百二十二條）。託運人或提單持有人指示中止運送者，運送人得按照比例，就其已為運送之部分，請求運費，及償還因中止、返還或為其他處置所支出之費用，並得請求相當之損害賠償（民法第六百四十二條第二項）。

¹⁵ 與民法第二百六十九條相當之德國民法的一般規定是第 328 條：「以契約約定對第三人給付者，得約定具有使第三人取得直接請求給付之權利的效力（第一項）。無特別約定時，應從具體情況，特別是從契約目的探究，第三人是否取得該權利，或第三人之權利是即刻或僅在一定的要件下才發生，以及締約人是否保留不經第三人之同意，即得撤銷或變更第三人的權利（第二項）。」該規定比較小心的注意到，有向第三人給付之約定不一定就有利益第三人之意思，使第三人即刻取得直接對於債務人請求給付的權利。典型的利益第三人契約例如他益信託中之受益人、保險契約中之受益人、父母為其未成年子女締結之醫療契約、雇主為其受僱人締結之勞工保險契約（*Esser, Schuldrecht, 2. Aufl., 1960 Karlsruhe, § 87 2.*）。

託運人與運送人固可能約定以受貨人爲運費之支付人，並記載於提單（民法第六百二十五條第二項第二款）。但該約定對於受貨人並無契約上的拘束力。受貨人並不因該記載而成爲該運費債務之債務人。受貨人如不給付運費，可能發生之不利益爲，運送人拒絕給付託運物。運送人爲保全其運費及其他費用得受清償之必要，甚至得按其比例，對於運送物有留置權。惟運費及其他費用之數額有爭執時，受貨人得將有爭執之數額提存，請求運送物之交付（民法第六百四十七條）。，或甚至行使其對於託運物之留置權（民法第六百四十七條）。在運送物由數運送人相繼運送者，其最後之運送人，就運送人全體應得之運費及其他費用，得行使第六百四十七條所定之留置權（民法第六百五十三條）。

運送物於運送中，因不可抗力而喪失者，運送人不得請求運費，其因運送而已受領之數額，應返還之（民法第六百四十五條）¹⁶。不過，因運送物有喪失、毀損或遲到，請求依其應交付時目的地之價值計算損害賠償額者，該因運送物之喪失、毀損無須支付之運費及其他費用，應由前項賠償額中扣除之（民法第六百三十八條第一項）。蓋該項所定者雖僅是所謂之《小履行利益》的賠償。但因其係履行利益之賠償，所以其請求權人依該項規定，其實仍應負擔運費及其他費用。如運送物之喪失、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（民法第六百三十八條第二項）。此爲所謂之《大履行利益》的賠償。

在主要給付義務之外，「託運人對於運送人，應交付運送上及關於稅捐、警察所必要之文件，並應爲必要之說明」（民法第六百二十六條），此爲說明義務。「運送物依其性質，對於人或財產有致損害之虞者，託運人於訂立契約前，應將

¹⁶ 最高法院九十八年度台上字第一一〇七號民事判決：「運送物於運送中，因不可抗力而喪失者，運送人不得請求運費，其因運送已受領之數額，應返還之，爲民法第六百四十五條所明定。考其立法原意，良以運費乃爲償付運送人之報酬。運送物於運送中毀損滅失，既無由達成運送之目的，縱其毀損滅失係因不可抗力，然託運人之損失已鉅，自不應再許運送人有權請求運費，以期公平。準此，除運送契約另有約定外，如運送物於運送中並無因不可抗力而（毀損）滅失之情形，且運送之目的仍可能達成，即無從剝奪運送人請求給付運費之權，命其返還因運送已受領之運費，始符衡平之旨。」

其性質告知運送人，怠於告知者，對於因此所致之損害，應負賠償之責」（民法第六百三十一條），此為告知義務。該損害賠償責任為一種締約上過失之損害賠償義務。

陸 運送人之義務

運送人之主要給付義務為：於約定期間內完成運送工作；無約定者，依習慣；無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形（民法第六百三十二條）。該條係運送契約之特別規定，自無適用民法第二百二十九條第二項關於債務人，應經催告而不給付，始負遲延責任之規定¹⁷。又該條所稱約定期間含起運及運達。在有配額管制之出口貨物的運送，起運時點，涉及出口貨物所屬配額年度起運時點之遵守。此外，配合保險之範圍，尚有應按約定之路線運送的問題。這與依債務本旨，應如何運送有關。運送人於運送物達到目的地時，應即通知受貨人（民法第六百四十三條）¹⁸。

另因運送亦具有為他人處理事務之性質，所以其運送應依託運人之指示為之。「運送人非有急迫之情事，並可推定託運人若知有此情事亦允許變更其指示者，不得變更託運人之指示」（民法第六百三十三條），即便受貨人所在不明或

¹⁷ 最高法院八十四年度台上字第七七號民事判決：「託運物品應於約定期間內運送之，無約定者，依習慣，無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。民法第六百三十二條第一項定有明文。此項規定係運送契約之特別規定，自無適用民法第二百二十九條第二項對於債務人應經催告始負遲延責任之規定。本件香蕉運送，兩造固未定有期限，惟中日間航程通常運送期間為四至六天，業據上訴人所舉證人即德航輪船員陳燈猜證明屬實，並有德航輪輸日之到貨報告書四份在卷可稽。本件德航輪自八十年六月二十六日開航，至同年七月十六日遭日本海關禁止進口時止，共計二十一天，顯已逾上開相當運送期間，上訴人自應負遲延責任。」

¹⁸ 運送人之分公司或代理人亦須負擔民法第六百四十三條所規定之運送人的通知義務。最高法院六十三年度台上字第九九四號判例：「航空運送，遍布全球，動輒牽連二國以上，故運送人多於他地或他國設立分公司或代理人，代為辦理有關承運貨物在該地之一切事務，民法第六百四十三條所規定之運送物達到之通知義務，自亦有其適用。」可資參照。

並無其人，運送人亦應通知託運人請求指示，不得自行處置¹⁹。運送人未將運送物之達到通知受貨人前，或受貨人於運送物達到後，尚未請求交付運送物前，託運人對於運送人，如已填發提單者，其持有人對於運送人，得請求中止運送，返還運送物，或為其他之處置（民法第六百四十二條第一項）。

有急迫情形：（1）受貨人所在不明，（2）受領遲延，（3）其他交付上之障礙，（4）受領權之歸屬有訴訟（第六百五十條），應如何處理：（1）請求指示，（2）保管或存倉，（3）存倉費用過鉅或易腐→拍賣→通知→拍賣價額之抵充與返還：拍賣費用、運費及其他費用→將其餘額交付於應得之人（第六百五十二條）

運送人就其債務不履行（遲到、毀損與滅失），首先按其是否有故意或重大過失，而分別其應負之履行利益的賠償範圍：（1）運送人無過失或僅有輕過失者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之（民法第六百三十八條第一項）²⁰。該項規定係就損害賠償額計算之標準所為之規定，非謂應以運送物應交付時目的地之貨幣以為賠償²¹。又因該項所規定之履行利益的計算基礎為目的地之價值，所以，託運人或受貨人自仍負有運費²²及其他費用的給付義務。同條第二項規

¹⁹ 最高法院四十九年度台上字第五七七號判例：「運送人應照託運人之指示，將運送物運交所指定之受貨人。除託運人有變更指示外，不得自將應行送達之貨物交與指示以外之第三人，至受貨人所在不明或竟無其人，亦應通知託運人請求指示，不得自行處置。」

²⁰ 最高法院九十一年度台上字第八三一號民事判決：「運送物遲到者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之，亦即運送物因遲到交付時之價值較應交付時之價值為低時，其差額始為損害額。」

²¹ 最高法院八十五年度台上字第五四八號民事判決：「民法第六百三十八條第一項：『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』，係就損害賠償額計算之標準所為之規定，非謂應以運送物應交付時目的地之貨幣以為賠償。本件上訴人依該條項規定，請求被上訴人按系爭貨物價值美金四萬五千七百七十七元，依受貨人應付貨款時美金與新台幣之匯率，計算損害額以新台幣賠償之。原審未查明兩造有無就該損害額約定以何種貨幣給付，徒以系爭貨物交付地在加拿大，受貨人為加拿大廠商，依通常情事，該貨物在加拿大交付時之價值，以美金或加幣計算之，即謂其損害係以外國貨幣定給付額，並非以新台幣為給付額，遽依民法第二百零二條規定，為上訴人不利之判決，於法自有未洽。」

²² 最高法院二十九年度上字第一七八六號民事判例：「運送物之未運送縱因不可抗力所致，運送人亦不過就託運人因未運送所受之損害不負賠償責任。其就未運送之運送物所受領之運費，要不容於契約解除時以此為拒絕返還之理由。」

定「運費及其他費用因運送物之喪失毀損無須支付者，應由前項賠償額扣除之。」與第一項規定之結果雖然相同，但其理由不同。蓋在第一項情形，託運人或受貨人並無因運送物之喪失、毀損無須支付運費及其他費用的情事。又民法就運送物之滅失、毀損或遲到既有特設之規定，託運人自不得按關於賠償之債之一般原則而為回復原狀之請求²³。(2) 運送人有故意或重大過失者，託運人或受貨人如有其他損害，並得請求賠償（同條第三項）²⁴。該條第一項及第三項規定顯示，在履行利益的賠償，視個別契約之發展的具體情形，在範圍上仍可能有所不同。第三項所定之其他損害，典型者為：對於第三人失去轉售利益或負擔轉售損害。(3) 民法第六百三十四條所定，運送人對於運送物之喪失²⁵、毀損或遲到，應負之責任

²³ 最高法院七十一年度台上字第二二七五號民事判例：「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。運費及其他費用因運送物之喪失毀損無須支付者，應由前項賠償額扣除之，民法第六百三十八條第一項及第二項定有明文，此為民法就運送物之滅失、毀損或遲到所特設之規定。依上開規定，託運人自不得按關於賠償之債之一般原則而為回復原狀之請求。」

²⁴ 最高法院八十年度台上字第一三五四號民事判決：「按運送物有喪失、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。運費及其他費用因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之，民法第六百三十八條第一、二項定有明文。此為民法就運送物之滅失、毀損或遲到所特設之規定（看本院七十一年度台上字第二二七五號判例）。本件被上訴人託運之系爭立扇一千七百六十三組失竊，被上訴人既依運送契約之規定請求上訴人賠償所受損害，則不得置民法第六百三十八條規定於不問，乃原審竟依被上訴人出售上開立扇於訴外人森儷公司之價格為計算損害之依據，未就運送之立扇應交付時目的地之價值，並審究有無應扣除之費用，以判斷上訴人應賠償之金額，於法已屬未合。且按運送物之喪失、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，民法第六百三十八條第三項亦定有明文。本件系爭立扇被竊，致被上訴人不能依約交貨而須賠償森儷公司系爭立扇總價六十八萬七千五百七十元之三成，計二十萬六千二百七十一元，為原審所認定。然依上開規定，被上訴人如就此項損害請求上訴人賠償，即應就運送物之喪失、毀損或遲到，係因上訴人之故意或重大過失所致，負舉證責任，於法始屬無違，乃原審未注意及此，遽謂上訴人不能舉證證明系爭貨品之喪失，係出於不可抗力或被上訴人有過失，而命上訴人如數賠償，亦欠允洽。」該舉證責任為以民法第六百三十八條第三項的規定為基礎，按規範說的觀點分配下來的結果。

²⁵ 最高法院三十年度上字第一一一九號民事判例：「託運物品喪失時，委託人固得對於承攬運送人請求賠償。但本於其物上請求權，逕向該託運物品之無權占有人請求返還，要亦非法所不許。」倘委託人能自無權占有人回復其對託運物之權利，則其對於運送人就託運物將因無由於喪失而構成之損害，所以不再有損害賠償請求權。不過，就其為向無權占有人請求返還而發生之費用，應尚得對於運送人請求償還。另其如不向所知之無權占有人請求返還，而向運送人請求賠償，則運

固為無過失責任。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²⁶。

如有急迫之情事必須為權變之處理（民法第六百三十三條），有因受貨人所不在不明或對運送物受領遲延或有其他交付上之障礙（民法第六百五十條）或因受領權之歸屬有訴訟（民法第六百五十一條）而必須寄存拍賣運送物之情形，或有其他情形足以妨礙或遲延運送，或危害運送物之安全等情事，運送人應為必要之注意及處置，而怠於注意及處置，對於因此所致之損害應負責任（民法第六百四十一條）。該賠償義務之範圍應與民法第六百三十八條第三項所定者相同。喪失或毀損之物品如為金錢、有價證券、珠寶或其他貴重物品，則除託運人於託運時報明其性質及價值者外，運送人對於其喪失或毀損，不負責任。該條所稱「不負責任」係指「不負民法第六百三十四條之無過失」責任，倘運送人因故意、過失之可歸責事由致貨物喪失或毀損，自仍須負債務不履行之責任²⁷。且價值經報明者，運送人以所報價額為限，負其責任（民法第六百三十九條）。此外，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（民法第六百四十條）。

上述損害賠償責任之法定的共同免責或限制事由為：（1）瑕疵責任事由之保留（第六百三十五條）（2）貴重物品之賠償責任（第六百三十九條），（3）遲

送人得依民法第二百十八條之一向託運人（損害賠償請求權人），請求讓與基於其物之所有權或基於其權利對第三人之請求權。第二百六十四條（同時履行抗辯權）之規定，於此情形準用之。

²⁶ 無過失之債務不履行責任中，依民法第六百三十四條但書，該條所定之無過失不含因不可抗力引起之損害，故為通常事變責任（最高法院四十九年度台上字第七一三號民事判例、最高法院八十六年度台上字第二三六號民事判決參照）；反之，民法第二百三十一條所定之債務人的給付遲延責任，則包含，在遲延中，因不可抗力而生之損害，但債務人證明縱不遲延給付，而仍不免發生損害者，不在此限。

²⁷ 最高法院九十五年度台上字第二四六九號民事判決：「金錢、有價證券、珠寶或其他貴重物品，除託運人於託運時報明其性質及價值者外，運送人對於其喪失或毀損，不負責任，固為民法第六百三十九條第一項所明定，惟所謂運送人不負責任，係指不負民法第六百三十四條之『無過失』責任而言，非謂於運送人有故意或過失之情形下，就貨物之喪失或毀損，均不須負其責任。換言之，運送人就民法第六百三十九條所定之貴重物品之喪失或毀損，如有故意或過失之可歸責事由，自仍須負債務不履行之責任。」

到之賠償限額（第六百四十條）。超出該法定的免責或限制事由，運送人另為免責約款之提出者，縱使載於運送人交與託運人之提單或其他文件上，除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意²⁸外，不生效力（民法第六百四十九條）。

民法第六百四十八條規定，「受貨人受領運送物並支付運費及其他費用不為保留者，運送人之責任消滅（第一項）。運送物內部有喪失或毀損不易發見者，以受貨人於受領運送物後，十日內將其喪失或毀損通知於運送人為限，不適用前項之規定（第二項）。運送物之喪失或毀損，如運送人以詐術隱蔽或因其故意或重大過失所致者，運送人不得主張前二項規定之利益（第三項）。」該條所定者，論諸實際為託運人或受貨人關於運送人應負責事由（運送物在運送中毀損或滅失²⁹）之儘速檢查與通知的對己義務。這屬於運送人責任之消極要件。其意義與民法第三五六條的規定相當。

柒 相繼運送

最高法院有謂：民法第六百三十七條所謂相繼運送，乃指數運送人就不同之區域相繼為運送而言，特別是在貨物之國際運送，其運送工作常常需要數運送人

²⁸ 最高法院九十六年度台上字第二五二五號民事判決：「民法第六百四十九條規定：『運送人交與託運人之提單或其他文件上，有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外，不生效力。』之旨，所稱之『明示同意』，係指除積極明確表示同意外，不得以沈默或無反對而推論為同意。縱系爭託運單之背面條款第四條訂明：『運送人對於一般貨件託運發生毀損、遺失之情事，其賠償額每件最高以不超過運費三倍為限』，然依上說明，上訴人仍應就被上訴人已對於系爭託運單背面之限制責任條款有明示同意之節負舉證責任，否則應無該條款規定之適用。」

²⁹ 在物品運送，運送中指自運送人受領運送物時起，至運送人依契約意旨將運送物交付託運人，或有填發提單者，交付提單持有人時止的時段。所謂交付，指運送人在運送完畢或終止後，將其為運送之目的從託運人取得之對於運送物的直接占有，移轉於受貨人（視情形為承攬運送人、託運人或提單持有人），使其對於運送物取得事實上的管領力（直接占有）。至於交付的具體地點依契約之具體約定而定。最遠可以到受貨人指定之特定的任何定點。例如在送交買賣，出賣人同意負責至代為安裝時，其締結之運送契約的路程便可能至安裝的現場。Claus-Wilhelm Canaris, *Handelsrecht*, 22. Aufl., München, 1995, § 33 IV 2.

接力完成。此即相繼運送。倘為同一區域內有輾轉委託運送之關係，即非屬相繼運送³⁰。關於相繼運送之定義，該區域性之限制的理由何在，尚待說明。在相繼運送，原則上有一個主辦的運送人。其他運送人之於該運送契約之履行，不論為主辦運送人之履行輔助人。而比較接近於民法第五百三十七條所定經委任人之同意或有習慣或有不得已之事由，使第三人代為處理委任事務的情形。在委任，受任人依第五百三十七條之規定，使第三人代為處理委任事務者，僅就第三人之選任及其對於第三人所為之指示，負其責任（民法第五百三十八條第二項）。民法第五百三十九條在這種情形，委任人對於該第三人關於委任事務之履行，有直接請求權。因此，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。」亦即除非運送物係因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損，且特定運送人於接收該物時，有為保留，從而該運送人不應負責任外（民法第六百三十五條），各相繼運送人皆應連帶負責。其道理為：不知損害事由發生在哪一個運送階段。

因為對負先為給付義務之運送人，留置權是其運送債權（運費及其他費用）之最重要的擔保，所以，相繼運送人於受領運費及其他費用前交付運送物者，對於其所有前運送人應得之運費及其他費用，負其責任（民法第六百四十六條）。「運送物由數運送人相繼運送者，其最後之運送人，就運送人全體應得之運費及其他費用，得行使第六百四十七條、第六百五十條及第六百五十二條所定之權利」（民法第六百五十三條）：運送人之留置權（第六百四十七條）、緊急處理（第六百五十條）及拍賣價額之抵充（第六百五十二條）。

捌 旅客運送

³⁰ 最高法院七十一年度台上字第一八三七號民事判決：「民法第六百三十七條所謂相繼運送，乃指數運送人就不同之區域相繼為運送而言。本件依被上訴人所訴之事實，不過為某公司與他運送營業人間在同一區域內有輾轉委託運送之關係而已，並非立於相繼運送人地位，分在不同之區域相繼為運送，原審引據該條規定為判斷，不無誤會。」

旅客運送之運送標的有旅客及其行李。所以，旅客運送人分就旅客及其行李依相關規定，負其責任。

一 關於旅客之運送責任

旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。此為法定之無過失責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。此外，關於遲到所致之損害，如運送之遲到係因不可抗力所致者，旅客運送人之責任，除另有交易習慣者外，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限（民法第六百五十四條）。

二 關於行李之運送責任

運送人對於旅客所交託之行李，縱不另收運費，其權利義務，除本款另有規定外，適用關於物品運送之規定（第六百五十七條）。同時運送原則：行李及時交付運送人者，應於旅客達到時返還之（第六百五十五條）。運送人對於旅客所未交託之行李，如因自己或其受僱人之過失，致有喪失或毀損者，仍負責任（第六百五十八條）³¹。「旅客於行李到達後一個月內不取回行李時，運送人得定相當期間催告旅客取回，逾期不取回者，運送人得拍賣之。旅客所在不明者，得不經催告逕予拍賣。行李有易於腐壞之性質者，運送人得於到達後，經過二十四小時，拍賣之」（第六百五十六條第一、二項）。運送人得就拍賣代價中，扣除拍賣費用、運費及其他費用，並應將其餘額交付於應得之人，如應得之人所在不明者，應為其利益提存之（準用民法第六百五十二條）。就上述規定之責任，運送人交與旅客之票、收據或其他文件上，有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明

³¹ 最高法院二十六年度渝上字第四三八號民事判例：「(一) 旅客未交託運送人之行李，因運送人之受僱人之故意，致有喪失或毀損者，運送人雖於選任受僱人及監督其職務之執行已盡相當之注意，亦不能免其責任。(二) 民法第六百五十八條所謂過失，包含故意在內。運送人對於旅客所未交託之行李，因其受僱人之故意致有喪失或毀損者，亦負責任。」

旅客對於其責任之免除或限制明示同意外，不生效力（第六百五十九條）。

玖 運送人債務不履行責任之短期時效

就運送人之債務不履行之損害賠償責任，民法第六百二十三條有短期消滅時效的規定：（1）關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，一年間不行使而消滅。³²（2）關於旅客之運送，因傷害或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，二年間不行使而消滅。以「應終了之時」為起算點者，適用於物品或旅客之運送由於上述債務不履行之事由而終局的不予完成³³，不限於物質之滅失的情形³⁴。

其中之遲到屬於給付遲延，物品之因運送而喪失、毀損，或旅客之因運送而受傷害皆屬於積極侵害債權。在積極侵害債權的情形，原則上與侵權行為或依其他法律成立之危險責任構成請求權規範競合。這時應按其具體競合之規定內容調和其相關構成要件或法律效力的內容。例如關於消滅時效原則上當一概適用第六百二十三條之短期時效³⁵。惟該短期時效規定之適用應限於該條所定之事由所涉之

³² 最高法院八十七年度台上字第三五號民事判決：「民法第六百二十三條……此乃因運送人已為物品運送時，對物品之喪失、毀損或遲到，依民法第六百三十四條規定應負較重之責任，乃有二年短期時效之適用，以資平衡。如係基於運送契約之其他債務或債務不履行所生之損害賠償請求權，自無該二年短期時效規定之適用。憲昌公司於七十八年五月至十二月間所運送之油量未達契約之里程，於七十九年一月至八十年五月間均未為運送，與該條規定之情形並不相同，中國石油公司對憲昌公司之損害賠償請求權，要無該條短期時效規定之適用。」

³³ 最高法院八十七年度台上字第三五號民事判決：「民法第六百二十三條固規定：關於物品之運送，如因喪失、損傷或遲延而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起，二年（按：現行法為一年）間不行使而消滅。惟此所謂運送終了係指交付之時而言，所謂應終了之時則指貨物全部喪失時依通常情形在相當期間內得交付之時之意。」

³⁴ 最高法院七十四年度台上字第二一八九號民事判決：「運送物之喪失，係指無法將運送物交付受貨人之一切情形而言，不限於物質之滅失，即法律上之不能回復占有，亦包括在內。本件被上訴人運送之物品（鞋類）已因誤交他人而不能回復占有以交付受貨人，為兩造不爭之事實，自屬運送物喪失情況之一種，依民法第六百二十三條規定，因喪失而生之賠償請求權，自運送終了或應終了時起，二年間不行使而消滅。」

³⁵ 最高法院九十五年度台上字第二一八號民事判決：「按侵權行為之損害賠償請求權與債務不履

損害賠償請求權，不含根本未為運送³⁶或「基於運送契約之其他債務或債務不履行所生之損害賠償請求權」³⁷。

拾 承攬運送

承攬運送之概念：與運送的情形一樣，民法透過對於承攬運送人加以定義的方式，定義承攬運送之概念。稱承攬運送人者，謂以自己之名義³⁸，為他人之計算，

行之損害賠償請求權競合時，債權人雖得擇一行使之，惟債權人依侵權行為法則向債務人請求賠償其損害時，關於債務人應負之損害賠償責任，若於債務不履行法律有特別規定者，除當事人間別有約定外，仍應受該特別規定之限制。查八十八年四月二十一日修正之民法第六百二十三條第一項規定，關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起一年間不行使而消滅，乃為儘速了結當事人間之關係所特別規定之短期時效，為貫徹立法意旨，並平衡當事人之利益，債權人對債務人縱係依侵權行為之規定請求賠償，仍應受上開特別規定之短期時效限制。」該院雖看似採請求權競合說，但其論據實為請求權規範競合說的論點。由是可見，為求訴訟經濟，在實體法的學說上發展出來之請求權規範競合說尚未為最高法院所透徹採認。

³⁶ 最高法院九十一年度台上字第一二一九號民事判決：「按關於物品或旅客之運送，如因喪失、損傷、或遲延而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，二年間不行使而消滅，八十八年四月二十一日修正前民法第六百二十三條定有明文。該條所謂『遲延』，參照修正前同法第六百三十六條規定，應指遲到而言，修正後之第六百二十三條第一項即將之改為『遲到』，其義應為已為運送而遲延到達之謂，已甚明確。本件上訴人於合約所定期限內，未依合約所定每月應運送之數量載運油料，甚至全月未為運送，而構成違約，此為原審合法確定之事實，上訴人既非運送物品有喪失、損傷或遲延到達情形，則被上訴人因其違約請求損害賠償，自無修正前民法第六百二十三條規定之適用。」

³⁷ 最高法院八十七年度台上字第三五號民事判決：「對物品之喪失、毀損或遲到，依民法第六百三十四條規定應負較重之責任，乃有二年短期時效之適用，以資平衡。如係基於運送契約之其他債務或債務不履行所生之損害賠償請求權，自無該二年短期時效規定之適用。憲昌公司於七十八年五月至十二月間所運送之油量未達契約之里程，於七十九年一月至八十年五月間均未為運送，與該條規定之情形並不相同，中國石油公司對憲昌公司之損害賠償請求權，要無該條短期時效規定之適用。」

³⁸ 倘非以自己名義，而以委託人之代理人名義與運送人訂立運送契約，實務上認為應類推適用於承攬運送之規定。最高法院九十三年度台上字第二〇四九號民事判決：「民法第六百六十條第一項所稱之承攬運送人，係指以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人，但實務上亦有以委託人之代理人名義與運送人訂立運送契約者，後者為直接代理，與前者之間接代理固有不同；惟承攬運送契約之履行，重在運送物之運達，承攬運送人如何執行受託事

使運送人運送物品而受報酬³⁹為營業之人。除本節有規定外，準用關於行紀之規定（民法第六百六十條）。「承攬運送契約法律上並非要式行為，除當事人間曾約定須用一定方式外，凡明示或默示均可成立」（最高法院二十年上字第 2027 號民事判例）。因為承攬運送人所負之給付義務，係為託運人訂約，使運送人運送物品而受報酬。所以，其對於託運物品之喪失、毀損或遲到，固應負責任。但能證明其於物品之接收保管、運送人之選定、在目的地之交付，及其他承攬運送有關之事項，未怠於注意者，不在此限（民法第六百六十一條）⁴⁰。該責任接近於民法第五百三十八條第二項：受任人使第三人代為處理委任事務者，僅就第三人之選任及其對於第三人所為之指示，負其責任。

承攬運送人除契約另有訂定外，得自行運送物品；如自行運送，其權利義務，與運送人同（民法第六百六十三條）。此為承攬運送人（行紀人）之介入權。就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人者，視為承攬人自己運送，

務，不應影響契約之效力，是於承攬運送人代理委託人，逕以委託人名義與運送人訂立運送契約之情形，仍應類推適用關於承攬運送之規定。」

³⁹ 因為承攬運送人受有報酬，所以承攬運送契約為有償。是故，承攬運送人應負善良管理人之注意義務，使他人為運送。最高法院七十七年度台上字第一〇一號民事判決：「承攬運送者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人。是承攬運送契約為有償，承攬運送人應以善良管理人之注意使他人為運送。不僅就物品之接收、保管、運送人之選定，在目的地之交付，即就其他與運送有關之事項，如適當的選擇運送之時期，對於運送人為適當之指示等均應以善良管理人之注意為之。」

⁴⁰ 最高法院二十一年度上字第八七號民事判例：「承攬運送人對於託運物品之喪失，能證明其於物品之接收、保管、運送人之選定、在目的地之交付及其他與運送有關之事項，未怠於注意者，固不負責任。但承攬運送人係以自己之名義，為委託人之計算，使運送人運送物品，依民法第六百六十條第二項準用同法第五百七十八條之規定，對於運送人自得行使權利，故運送人於運送物品之喪失應負損害賠償責任時，惟承攬運送人得向運送人請求損害賠償。依民法第六百六十條第二項、第五百七十七條、第五百四十一條之規定，承攬運送人自應向運送人行使其請求權，將其所受領之賠償物交付委託人，或將其損害賠償請求權移轉於委託人，方可免其責任。」另運送物倘因受他人無權占有而喪失時，受託人除得依民法第六百六十一條規定對承攬運送人請求賠償外，亦得逕向該無權占有人請求返還。參照最高法院三十年度上字第一一九號民事判例：「託運物品喪失時，委託人固得對於承攬運送人請求賠償。但本於其物上請求權，逕向該託運物品之無權占有人請求返還，要亦非法所不許。」

不得另行請求報酬（民法第六百六十四條）⁴¹。此為介入之擬制。

雖然承攬運送人原則上得自行運送，並因自行運送而使該承攬運送契約轉化為物品運送契約，但是否有導致轉化之自行運送的行爲，仍應視個案具體情形，認定之⁴²。

物品運送規定之準用：民法第六百三十一條（託運人之告知義務）、民法第六百三十五條（運送人對於包皮瑕疵之保留）及民法第六百三十八條至第六百四十條（損害賠償之範圍）等規定於承攬運送準用之（民法第六百六十五條）。

承攬運送人之損害賠償責任的短期時效：對於承攬運送人因運送物之喪失、毀損或遲到所生之損害賠償請求權，自運送物交付或應交付之時起，一年間不行使而消滅（民法第六百六十六條）。

承攬運送人如先為給付，與一般勞務之債一樣，「承攬運送人為保全其報酬及墊款得受清償之必要，按其比例，對於運送物有留置權」（民法第六百六十二條）。

⁴¹ 「行紀人受委託出賣或買入貨幣、股票或其他市場定有市價之物者，除有反對之約定外，行紀人得自為買受人或出賣人，其價值以依委託人指示而為出賣或買入時市場之市價定之。」亦即在關於市場定有市價之物的出賣或買入的行紀，行紀人原則上有介入權，且縱使介入，行紀人仍得行使民法第五百八十二條所定之請求權（民法第五百八十七條）：「行紀人得依約定或習慣請求報酬、寄存費及運費，並得請求償還其為委託人之利益而支出之費用及其利息」（民法第五百八十二條）。

⁴² 最高法院九十二年度台上字第一一二一號民事判決：「按物品運送契約與承攬運送契約，為不同性質之契約，此觀民法第六百二十二條、第六百六十條之規定自明。惟承攬運送人如有民法第六百六十三條、第六百六十四條規定之自行運送或視為承攬人自己運送之情形時，其與委託人相互間之權利義務，應與運送人對於託運人之權利義務完全相同。本件原判決理由，一方面認被上訴人係委託上訴人承攬運送貨物，依民法第六百六十一條承攬運送人損害賠償責任之規定，上訴人對被上訴人應負損害賠償責任；一方面又認本件糾紛係上訴人（運送人）過失，在未經被上訴人（託運人）之同意及指示下，擅將提單及貨物交由第三人，使被上訴人無法取得貨款，被上訴人得依運送契約請求上訴人賠償損害云云，不僅理由前後顯有矛盾，且將物品運送契約與承攬運送契約，混淆不分，自有可議。」