

國際貨物運輸 法律制度研究

Study on Legal System of International
Transportation of Goods



黃力華 — 著



購書請至：<http://www.angle.com.tw/Book.asp?BKID=10352>

國際貨物運輸 法律制度研究



黃力華 著

元照出版公司



元照出版

搶先試閱版

購書請至：<http://www.angle.com.tw/Book.asp?BKID=10352>

四川大學法學院
學術著作資助項目



元照出版

搶先試閱版

序 言

作者長期研究航空運輸法律問題，研究過程中，認識到貨物運輸對於吾輩的重要性。離開了貨物運輸，所有的商品生產活動及社會服務都將無法實現，而我們日常生活也難以為繼。然而對於如此重要的一項行為，我們對其卻知之甚少，而相關的法律著述也同樣寥若晨星。

造成目前局面的原因是多方面的。一是，貨物運輸活動本身即是一種技術性極強的活動，這為研究者帶來了極大的困難。二是，貨物運輸活動長期以來一直局限於「商人與商人間」，普通民眾與貨物運輸活動不直接發生關係。三是，國際上已經形成了調整不同貨物運輸的、相對完備的統一法公約體系。在此情況下，法官和律師只需按照相應的統一法公約行事即可解決絕大多數的國際貨物運輸法律糾紛。

隨著時代的發展，吾輩逐漸意識到，原有的國際貨物運輸法律體系已經開始呈現出老態。第二次世界大戰中產生的「物流方式」（Logistic）在戰後得到了越來越廣泛的運用。這種集運輸、儲存、適時配送於一身的新的運輸方式，對統一貨物運輸制度提出了新要求，同時也使得為實現運輸目的，而參與貨物運輸合同履行中的倉儲、裝卸、保管當事人受到前所未有的重視。



購書請至：<http://www.angle.com.tw/Book.asp?BKID=10352>

另一方面，隨著互聯網時代「B2P」經濟模式的發展，以「快遞」為代表的貨物運輸業開始打破傳統的「商人與商人間」運輸的壟斷模式。使得大量的自然人成為貨物運輸合同的當事人。

運輸形態的變化，為我們研究貨物運輸合同、貨損責任以及統一貨物運輸制度提出了要求。有感於此，作者特別將自己近年來一些研究心得彙集成冊。

感謝家人默默的付出和扶持，感謝四川大學法學院各位同仁的大力幫助，感謝元照出版公司同仁們的大力支持，拙著才能得以付梓以就教於各位先進賢達。望各位先進賢達不吝賜教。

黃力華



元照出版

搶先試閱版

目 錄

序 言

第一章 總 論

第一節	概 述.....	1
第二節	商業運輸	6
第三節	人員運輸與物的運輸	9
第四節	商業性貨物運輸的分類	11
第五節	運輸與法律	13

第二章 國際貨物運輸合同概述

第一節	合 同.....	21
第二節	國際貨物運輸合同	25
第三節	貨物運輸合同法律關係	28

第三章 國際貨物運輸合同法律特徵之一

第一節	國際貨物運輸合同為有名合同	46
第二節	國際貨物運輸合同為雙務合同	47
第三節	國際貨物運輸合同為有償合同	48
第四節	國際貨物運輸合同為限制意思自治的合同	49
第五節	第三人利益合同	55
第六節	貨物運輸合同是格式合同	62

第七節	貨物運輸合同是一種帶有授權的合同.....	64
第八節	貨物運輸合同是一種採用推定合意而成立的合同.....	65
第九節	國際貨物運輸合同是「喜馬拉雅條款」條文化的合同.....	66
第十節	國際貨物運輸合同的吸收性原則.....	68
第四章 國際貨物運輸合同法律特徵之二		
第一節	貨物運輸合同為實踐合同.....	73
第二節	貨物運輸合同是要式合同.....	88
第五章 國際貨物運輸合同法律特徵之三——傘狀協議		
第一節	概 述.....	99
第二節	從合同相對性到第三人利益合同.....	103
第三節	第三人利益合同的困局.....	104
第四節	締約承運人與實際承運人、履約方之間的關係.....	108
第五節	傘狀協議.....	111
第六節	小 結.....	116
第六章 國際貨物運輸合同法律特徵之四——更大誠信合同		
第一節	概 述.....	119
第二節	保險合同的「最大誠信」原則.....	121
第三節	貨物運輸合同中託運人的更大誠信義務.....	122

第七章 國際貨物運輸中貨損的歸責原則

第一節	概 述.....	133
第二節	合同歸責時代——提單的普通法調整	135
第三節	《海牙規則》——一元歸責的嘗試.....	137
第四節	《華沙公約》——雙梯度（雙軌制）責任制度的確立	139
第五節	《蒙特利爾公約》——三梯度責任制度的設立.....	143
第六節	小 結.....	146

第八章 承運人的抗辯權

第一節	承運人免責抗辯權	153
第二節	責任限額抗辯權	155
第三節	承運人無責任抗辯	155
第四節	共同過失抗辯權	158
第五節	貨物價值抗辯權	159
第六節	免予承擔懲罰性責任抗辯權	159
第七節	國際貨物海上運輸中承運人抗辯	160
第八節	國際貨物鐵路運輸中的抗辯	165
第九節	國際公路貨物運輸承運人的抗辯	166
第十節	國際航空運輸承運人的抗辯權	167
第十一節	實際承運人及履約方的抗辯權	168



第九章 國際貨物運輸的單據

第一節	簡 介.....	169
第二節	運輸單據的定義.....	170
第三節	貨物運輸單據的記載事項.....	178
第四節	運輸單據記載事項的功能.....	183
第五節	不出具運輸單據或運輸單據有瑕疵後果.....	186
第六節	單據簽發.....	190
第七節	貨物運輸單據的證據效力.....	192
第八節	國際貨物運輸單據的轉讓.....	194

第十章 承運人及履約方

第一節	承運人概述.....	197
第二節	承運人的分類.....	199
第三節	實際承運人與海運履約方.....	203
第四節	締約承運人.....	208
第五節	履約方.....	210
第六節	承運人、履約方之雇員.....	211

第十一章 貨方當事人

第一節	託運人、單據託運人和收貨人.....	215
第二節	託運人與承運人之間關係.....	219
第三節	單據託運人與承運人之間的關係.....	224
第四節	收貨人.....	230
第五節	持有人.....	234

第十二章 貨運代理人

第一節	代理概述	237
第二節	貨代的定義	239
第三節	貨代的複雜性	240
第四節	貨代制度存廢之爭	242

第十三章 貨物

第一節	貨物簡介	243
第二節	特殊貨物	247
第三節	貨物的其他問題	250
第四節	聲明價值之貨物	252
第五節	保價貨物	253

第十四章 貨物所附帶單據

第一節	概 述.....	255
第二節	國際貨物海上運輸與貨物單據	259
第三節	國際鐵路貨物運輸與貨物單據	260
第四節	國際公路貨物運輸與貨物單據	261
第五節	國際航空貨物運輸與貨物單據	262

第十五章 國際貨物運輸統一法公約的適用

第一節	概 述.....	265
第二節	國際貨物海上運輸公約	266
第三節	國際貨物鐵路運輸公約	268



購書請至：<http://www.angle.com.tw/Book.asp?BKID=10352>

第四節	國際航空貨物運輸	270
第五節	國際公路、多式聯運運輸	272
第六節	國際貨物運輸統一法公約適用的合理性	272

第十六章 國際貨物運輸糾紛的解決

第一節	概 述	275
第二節	糾紛的解決方式	278
第三節	管 轄	280
第四節	訴訟時效	282

第十七章 從多式聯運到運輸統一法運動

第一節	聯合國《國際貨物多式聯運公約》	285
第二節	建立國際貨物運輸統一法的可行性	288
第三節	妨礙國際貨物統一運輸法律制度建立的 因素	294
第四節	設立國際貨物運輸統一法律制度之構想	296



元照出版

搶先試閱版

第一章

總 論

第一節 概 述

一、什麼是運輸

所謂運輸，通常情況下是指物在物理空間中位置的變化，例如某一物體從A地被移至B地；又如旅客搭乘航空器，由甲國前往乙國。但是，從法律的角度觀察，我們認為運輸是具有一定的特殊性的。

首先，就運輸的特性來看，僅有物在物理空間中的位置的變動，還不足以構成運輸。例如河流中的水的流動便不能被認定是運輸，而人步行從A地前往B地也不能被認為是運輸。從這一點來看，運輸應當是一種借助某種工具來完成的空間位置變化。其他借助自然屬性或自身功能而完成的空間位置變化，通常不被認為是運輸。但是，在某些特殊情況下，某些物品借助自身功能而完成的位置變化，也可以被視為是運輸，例如在販運馬、牛、羊等畜產品時，人們完全可以利用這些動物的行走能力來完成運輸

其次，運輸通常是借助一定的運輸工具來完成的。我們常見的車、船、航空器都屬於運輸工具。但是，運輸中的運輸工具並不僅限於機器類的運輸工具，畜力、人力甚至於各種自然力也可以被視為是運輸工具。例如在木材運輸中，利用河流中的水力來完成的木材漂運，也可以被視為是一種運輸。



2 國際貨物運輸法律制度研究

第三，運輸活動作為人類有意識的活動之一，其與自然界所發生的其他物的空間位置變化的本質區別，當屬其目的性。離開了目的性這一要素，物在物理空間位置上的任何變化都不能被稱之為運輸。例如，科學家為了瞭解海洋洋流的分布，而在海洋中投放各種飄流設施、設備。這些設施、設備會隨著海洋洋流而移動，甚至可能完成環球旅行。但是由於投放目的不同，這些活動都只能被稱為是科學考察活動，而非運輸。同樣，為了探索大氣層而施放的各種探空氣球，無論其飛行途徑如何，也不能被視為是運輸活動。

作為判斷運輸的重要標誌，目的性這一標準應如何理解？

人類活動的複雜性，決定了目的性判斷的複雜性。人類運輸活動從本質上講，可以分為人員運輸與物的運輸兩個大類。所謂人員運輸，就是以自然人為運載對象的運輸，它包括了為我們所熟悉的旅客運輸，但其範圍遠超出了旅客運輸的範疇。在人員運輸中，其運輸的目的可能是滿足被運載人員探望親屬，移民，公務的需要，也可能是出於滿足被運載人員旅遊觀光的需要。而在物的運輸中，其運輸的目的也同樣是多種多樣的，有的是出於銷售的目的，有的是出於展覽的目的。因此，在判斷運輸的目的性問題上，我們肯定不能以特定運輸對象的目的作為判斷的標準。相反，我們只能以整個運輸活動作為判斷的標準。從整個運輸活動來看，我們可以得出這樣的結論：即運輸活動的目的，就在於實現人員以及物在物理空間上位置的變化。

結合上述三個方面的因素，我們認為運輸的定義應當是：為實現人員及物的空間位置的變化，借助一定的工具而完成的人類活動。



二、運輸的歷史發展

人類的運輸活動應當說是最古老的人類活動之一。雖然我們無法確實瞭解各種運輸活動的具體開始時間，但是近年來的考古活動卻充分表明，早在人類社會的初期階段，就已經出現了規模性的、遠距離的運輸活動。例如，古埃及的金字塔所使用的石料，就產自距金字塔一百公里以外的其他地區。古埃及人就是利用原始的運輸工具，將大量的石料從採石場運至金字塔修建現場的。而其他地區的考古也發現類似的長途運輸的現象。例如在中國大陸成都附近出土的三星堆遺跡中，便發現了大量的貝類以及象牙。而這些物品的產地距位於溫帶內陸地區的三星堆至少有二千公里之遙。而隨著人類活動範圍的不斷擴大，科技水平的不斷提高，運輸無論是在數量，還是在距離上都得到了很快的發展。大家所熟知的絲綢之路，便是一個路途極其遙遠的運輸線路。

(一)運輸技術的發展

而綜觀人類運輸發展的歷史，我們從技術層面對運輸活動的歷史發展作一個區分。1. 人作為運輸工具階段。這個階段可以說是人類運輸最原始的階段，在這一階段中，人被廣泛的當作了運輸工具，或者是運輸工具的延伸部分。由於受體能的限制，人作為運輸的最大特點就是運輸量、運送速度以及運送距離都受到極大的限制。在某些交通極不發達的地區，人作為運輸工具的現象持續了相當長的時間，如四川西部至西藏的茶馬古道，直至上個世紀五十年代，從內地運到西藏的茶葉仍然是透過背夫運輸的。2. 借助自然力或畜力運輸階段。在這個階段，人類廣泛利用可以輕易得到的各種牲畜，如牛、馬、驢、騾，來開展運輸活動；當然，人類也開

4 國際貨物運輸法律制度研究

始利用自然的水流以及風來完成運輸任務。在這一階段，運輸量、運輸距離以及運輸速度都有了較大的提高。人們甚至利用風力實現了歐洲與新大陸、與亞洲各國之間的人員、商品流通。但是，這種借助自然界現存力量來進行的運輸終究還是極為原始的。3. 機器時代的到來，在工業革命時代到來以後，蒸汽機、內燃機、電動機的使用，不僅為大規模生產創造了可能性，而且也給運輸業帶來了新的前所未有的發展機遇。運輸工具不再依賴外在動力，而是依靠自身的動力來驅動，運輸工具的現代化由此拉開了序幕。此外，科學技術的發展也使得航空運輸這樣一些原來根本不能想像的運輸方式得以誕生。4. 集裝箱時代。集裝箱從本質上講，就是一種可以反覆使用的金屬包裝工具，它具體可以分為鐵路公路集裝箱、海運集裝箱、航空集裝箱。但是集裝箱的出現，對貨物運輸產生了極其深遠的影響。首先，由於集裝箱可以透過機械化來完成裝卸，並透過電腦來加以管理，集裝箱的出現使貨物運輸行業實現了從「手工業向機器時代」的飛躍。其次，集裝箱的功能已經由普通的包裝工具，轉變成了承運人收取運費和承擔責任的計算標準。第三，由於集裝箱轉運極為便利，自集裝箱投入使用以來，多式聯運得到了極大的發展。同時「門到門」、「倉到倉」等運輸業務的出現，也極大地便利了託運人與收貨人。第四，集裝箱的出現，對傳統的貨物運輸行業提出了新的挑戰，「第三方物流」、「第四方物流」等新的行業也應運而生。

(二) 承運人歷史發展

承運人這個概念的出現，迄今為止只有兩百多年歷史。而區分締約承運人和實際承運人的時間就更晚了。下面將予



以簡要介紹。

1. 商販時代

在人類歷史相當長的一段時間內，運輸都不是一個獨立的行業，運輸都只是商業的一個分支或者延伸部分。商人都要自行採購並運輸自己的商品，而抵達目的地以後又要負責商品的銷售。在這一歷史階段中，商人與承運人的角色是合二為一的。也正是由於這個原因，調整國際貨物海上的運輸的法律被人們習慣性的稱為《海商法》。而這種自行負責貨物運輸的商人，也就是我們非常熟悉的「商販」。在現代社會裡，商販雖然依然存在，但已經不再像以前那樣重要。

2. 專業承運人時代

隨著海上運輸的發展，商船的噸位變得越來越大，商船的主人除了運輸自己的貨物外，也開始承擔其他商人貨物的運輸。而更為重要的是，隨著航路的延長、航行技術的日漸複雜，操縱運輸工具所需的人員也就越來越多。在典型的歐洲三桅帆船上，除了船長、大副、二副、三副這些高些船員外，還需要數十個普通水手。船主繼續依靠買賣商品所獲利潤，已很難維持商船的正常運轉。商人、承運人雙重身分變得越來越不適應要求。某些商人慢慢放棄了自己的生意，轉而專注於航行，這導致專業的承運人的出現。專業的承運人不再專注於從商品購銷過程中所產生的利潤，而是專注於承攬貨物運輸而獲取的運費所得。而相對固定運費的收入，使那些專業的承運人不再受商品利潤變化的影響。

3. 締約承運人與實際承運人並存時代

在相當長的一段時間內，貨物運輸的承運人就是與託運



6 國際貨物運輸法律制度研究

人訂立運輸合同，並承擔貨物運輸的當事人。而隨著社會分工專業化程度的不斷提高，開始出現了締約承運人與實際承運人並存的情況。目前我們所熟悉的「物流公司」、「快遞公司」其實都只是締約承運人而已，他們在與託運人訂立運輸合同以後，再將貨物交給與託運人不存在合同關係的實際承運人來運輸。

4. 物流時代的到來

第二次世界大戰期間，為保證在歐洲、亞洲戰場美軍的供給，美國國防部首次引進了物流（logistic）戰略。戰後，物流逐漸為世界已開發國家的企業所接受。物流事實上是一種集運輸、倉儲保管、清關、定時定點配送為一體的商品流轉模式。而在整個物流中，占主導地位的仍然是貨物運輸。物流時代的到來，其實是貨物運輸制度發展的一個嶄新階段。

第二節 商業運輸

運輸根據其服務對象的不同，可以區分為商業的運輸與非商業的運輸兩個大類。區分商業運輸與非商業運輸的目的，在於決定不同的法律適用。

在社會生活中，絕大多數的運輸都是商業性的運輸。但是非商業運輸同樣也普遍存在。例如，國家為了特定目的而進行的軍事人員及軍用物資的運輸，警察當局、海關當局出於公共安全需要，以及海關緝私需要而進行的運輸。

本書所涉及的運輸，為商業運輸。但是如何區分商業運輸與非商業運輸卻是一個相當複雜的問題。一般來說，劃分一個運輸是商業運輸還是非商業運輸存在如下幾種標準。



一、運輸工具屬性說

所謂運輸工具說，是指根據從事運輸的工具是商業用途的還是非商業用途的，來區分商業運輸與非商業運輸。例如在《海商法》中，船舶即有商船與非商船之分。通常情況下，只有由商船來承擔的運輸才能被認定為商業運輸。而在航空運輸中，根據1944年《國際民用航空公約》的規定來看，航空器被區分為國家航空器與民用航空器兩類。一般情況下，大家都認為只有由民用航空器來承擔的航空運輸，才是商業運輸；而國家航空器承擔的運輸則不是商業運輸行為。

這一觀點在大多數情況下是可以被接受的，然而在某些特殊情況下，則會發生爭議。最為典型的例子是美國武裝人員運輸問題。美國武裝人員的運輸通常都是由美國國防部的承包商來完成的，而這些承包商本身就是商法上的主體，他們所擁有的航空器屬於民用航空器。按照運輸工具屬性說來解釋，美國政府的軍事活動就變成了普通的商業活動。這顯然是與事實不相吻合的。

二、運輸活動目的說

按照此種觀點，判斷一項運輸活動是商業運輸還是非商業運輸，主要是看該運輸活動的目的何在。如果該運輸的目的是商業性的，則它是商業運輸；相反，它就不是商業運輸。這一觀點從理論上講並無不妥之處，然而在實務中它卻往往會遇到一個難以逾越的障礙，那就是對「商業」一詞的定性問題。僅就各國國內立法來看，商業、商事本身就是一個十分模糊的概念；而在國際範圍內，要尋求一個關於商業的準確定義，則幾乎是不可能的事情。

8 國際貨物運輸法律制度研究

三、收取報酬說

在正常情況下，商業行為都是一種營利的行為。因此，以是否收取報酬來區分商業運輸和非商業運輸，無疑是一種簡單有效的方法。例如《CIM》¹即明確規定：鐵路運輸為收費運費，但是在個別極端的情況下，這一標準同樣是無能為力的。具體而言，由於商業活動屬於典型的私法行為，在該種行為中當事人可以根據意思自治的原則來確定某一運輸行為是否收取費用。在實務中，承運人出於慈善、競爭或其他的需要，會對某些特殊的運輸予以免費。在此情況下，簡單適用是否收取報酬這一標準便可能導致誤判的發生。

四、合同說

按照合同說的觀點，應當以承運人與託運人或旅客之間存在運輸合同關係，來判斷某一運輸是商業運輸還是非商業運輸。這一觀點的合理性在於，任何一種商業行為，都是一種合同行為，各方當事人之間的權利義務都是透過合同來加以確定的。因此，只要查明有合同關係的存在，即可判斷該運輸的法律屬性。而根據國際上主要的運輸公約規定來看，訂立運輸合同，是商業運輸的必要前提，即使承運人免費運輸，也同樣需要有合同關係的存在。不訂立運輸合同而從事運輸的，承運人往往是不能主張公約所規定的各種抗辯的，也不能享受公約所規定的各種責任限額制度的保護的。

在筆者看來，合同說應當是判斷商業運輸的最合理的標準。這是因為，在其他判斷標準當中，經常會出現各種例外情形，而唯有合同說當中不存在這種情況。據此，筆者認

¹ 如無特別說明，文中所稱《CIM》指《國際鐵路貨物運輸合同統一規則》2010年版——作者註。

為：商業運輸是指承運人或其根據其與託運人、旅客或從旅客處取得權利之人訂立的運輸合同而進行的運輸活動。

第三節 人員運輸與物的運輸

◎人員運輸與物運輸

(一)所謂人員運輸，是指以自然人作為運輸對象的運輸。人員運輸包括了旅客運輸與非旅客運輸兩類。如果某一人員運輸是基於被運送人員與承運人之間的運輸合同關係而產生，那麼這種人員運輸就是通常意義上的旅客運輸。如果該運輸不是基於承運人與被運送人員間的運輸合同關係，而是基於其他原因而產生，則只能被稱為是人員運輸。例如，某一航空公司的飛行員搭乘本公司的航空器前往另一城市執行飛行任務時，他就不是航空法中的旅客。這是因為他是基於僱傭合同而非運輸合同而搭乘飛機旅行的。

區分人員運輸與旅客運輸的意義在於：旅客運輸是受運輸法及運輸公約調整的，而人員運輸則是受勞動法或其他法律、法規調整的。承運人在責任制度、賠償制度等諸多方面存在不同。

(二)物的運輸則是指以自然人以外的其他物作為運輸對象的運輸。需要特別注意的是：物的運輸與貨物運輸之間是存在著差異的。這是因為從法律角度來講，物的概念是遠大於貨物的，貨物通常是指那些可流通的物。不可流通物以及限制流通物一般不能成為通常買賣合同中的貨物，但這並不妨礙他們成為運輸合同的標的物。但是，他們在運輸中往往會遇到這樣或那樣的一些問題。例如，人類遺體的運送便是一例。如果將其作為貨物來運輸，那麼無論是從法律上，還是



10 國際貨物運輸法律制度研究

從道德倫理上，都會出現問題。

(三)貨物運輸，雖然各國國內法對貨物的定義存在著一定的差異，但從總體上看，在國際貨物運輸領域內，各國國內法的差異並沒有對國際貨物運輸產生太大的影響。

一般而言，在國際貨物運輸中，只要不違反道德倫理，不違反法律禁止性規定的物品，都可以被視為是貨物。即使被運送的物品屬不可流通物，或限制流通物，也絲毫不影響其作為貨物的屬性。例如，軍火在絕大多數國家的內國法中，都是不可流通物，或限制流通物。但是，在國際貨物運輸中，軍火卻是一種很正常的貨物，可以透過商業運輸來完成運送。

而我們前面所提及的人類遺體的運送，是不能被視為是貨物運輸的，因為這樣做會引發倫理道德上的危機。此外，世界上許多國家的法律還明確規定：不得將本國貨幣當作貨物來對待。由於法律有禁止性的規定，因此在運送一國貨幣的時候，承運人往往會採取一些變通的方式。例如在美國，通常的做法是讓押運鈔票的押運員成為旅客，而將運送的貨幣當作旅客的託運行李來處理。

在國際運輸中，區分旅客運輸與貨物運輸的意義是非常重大的。由於承運對象的不同，旅客運輸與貨物運輸在責任制度、責任期間、賠償數額等諸多方面有著本質的差異。

(四)隨著社會的不斷進步，以及消費者權益保護制度的日漸完善，旅客運輸承運人對於旅客傷亡等損害事件的責任制度已基本上實現了由過失責任向無過失責任的轉化。而在貨物運輸當中，承運人對於貨物損失的責任仍然是借鑑過失責任而設立的雙軌制（雙梯度）責任或三軌制（三梯度）責任。



購書請至：<http://www.angle.com.tw/Book.asp?BKID=10352>

國家圖書館出版品預行編目資料

國際貨物運輸法律制度研究／黃力華著．

-- 初版. -- 臺北市：元照，2018. 12

面：公分

ISBN 978-957-511-043-7（平裝）

1.國際海商法 2.論述分析

579.97

107018080

國際貨物運輸法律制度研究 5X067PA

2018年12月 初版第1刷

作者 黃力華
編印總經銷 元照出版有限公司
100 臺北市館前路 28 號 7 樓
網址 www.angle.com.tw
定價 新臺幣 350 元
專線 (02)2375-6688
傳真 (02)2331-8496
郵政劃撥 19246890 元照出版有限公司

登記證號：局版臺業字第 1531 號

ISBN 978-957-511-043-7

國際貨物運輸 法律制度研究



從統一國際貨物運輸法的角度出發，透過對不同種類貨物運輸公約的對比，總結出了國際貨物運輸活動的共性。在此基礎上，作者對國際貨物運輸合同、國際貨物運輸當事人、國際貨物運輸單據、國際貨物運輸貨損歸責原則、國際貨物運輸貨損賠償責任制度等問題展開了論述。



元照出版公司

地址：台北市館前路28號7樓

電話：02-2375-6688

網址：www.angle.com.tw



元照網路書店



元照粉絲團

