

教育部補助法律專業科目教學改進計畫

成果報告

計畫名稱：國際規範本土化之海商法 e 化教學

計畫主持人：輔仁大學財經法律學系 黃裕凱 副教授

協同主持人：輔仁大學法律學系 李欽賢 教授

執行期程：96 年 6 月至 97 年 1 月（8 個月）

執行單位：輔仁大學財經法律學系

中華民國 97 年 4 月 30 日

目次

壹、計畫之提出

- 一、計畫背景及目的—目前海商法教學的困境
- 二、計畫目標

貳、計畫之執行及困難

- 一、成員小組會議
 - (一) 第一次小組會議
 - (二) 第二次小組會議
 - (三) 第三次小組會議
 - (四) 第四次小組會議
 - (五) 第五次小組會議
 - (六) 第六次小組會議
 - (七) 第七次小組會議
- 二、期中報告
- 三、成果研討及發表
- 四、計畫執行所遭遇的困難
 - (一) 「計畫時間」與「課程實施時間」無法銜接
 - (二) 案例本土化難度高
 - (三) 司法判解收集及擇定上之問題及困擾
 - (四) 學生之傳統法學教育觀念難以突破

參、課程實際演練及問卷

- 一、課程實際演練
- 二、問卷

肆、各單元課程及簡報

伍、結論

附錄：各單元課程講義及簡報

壹、計畫之提出

一、計畫背景及目的—目前海商法教學的困境

海商法具有相當高的國際性(任一制度背後均有諸多的國際公約及文書)、語文性(以英文為主要語文)、歷史性(多項制度均具千年以上歷史)、實務性(涉及船運人事物等實務甚廣)，以及諸多有別於傳統陸上法律規範之獨特性(例如責任限制、海事優先權、喜馬拉雅條款等)，加上國內大學法律師生對於「船運」通常是比較少接觸，甚至較少聽聞的領域，這些不僅同時造成傳統海商法「教」「學」二方面之高度障礙及瓶頸，且造成「大學海商法教學」與「實務需求」嚴重落差之失衡情況。相互影響的結果，海商法教學於我國似乎每下愈況，專研的老師越來越少，學生學習越來越退化。筆者從大學法律系畢業後，於航運界工作超過十年時間，爾後獲教育部公費前往傳統海事法律大國英國研習海商海事法律，深切體會前述問題之嚴重性。返國開始執教後，便一直嘗試克服前述國內傳統海商法「教」「學」方面的瓶頸。

為解決前述問題，比較不同於法律傳統口授式或討論式教學，個人的海商法教學經驗是：海商法融入多媒體 e 化教學非常重要：

- (a) 藉由多媒體圖表等簡報方式，學生們可輕易瞭解「海運」對於全球甚至是我國之貿易經濟重要性、我國船隊、港口等於全球的地位等，進而瞭解海商法律學習對於我國「海洋立國」、「亞太轉運中心」等之關聯繫及必要性，繼而產生學習上的動機及興趣。
- (b) 藉由船舶航行、貨物裝卸等影片片段，及實務作業、船難等照片的多媒體呈現，一方面可提高學生們的學習興趣，亦可讓不懂船運的法律系學生們能瞭解若干最基礎的船舶類型、航運實務及海上風險之特殊性。
- (c) 藉由多媒體網頁導覽，學生們可看到什麼是 IMF(國際貨幣基金)與 SDR(特別提款權)、什麼是 Lloyd's 與海上保險，什麼是 BIMCO 及 BIMCO 所擬定的諸多航運文書等(例如租傭船契約與載貨證券)、什麼是 IMO、CMI，瞭解海商法的高度國際性質。
- (d) 多媒體簡報可輕易地呈現並表達國際法與國內法之差異性，使學生們能瞭解國際規範之大致架構同時，能充分掌握國內法規範之差異及特點。

其次，除希望克服前述瓶頸外，教學過程中我們也不斷地思考，大學海商法教學到底要教學生些什麼？按海商法是一門相當複雜深奧的學科，於歐美國家，海商法下之任一領域，隨便一舉，例如海難救助、共同海損、船舶碰撞、海上保險、貨物運送、海事優先權，甚至是次領域，例如 laytime (裝卸期間)，voyage charter(論航傭船)等，每每都是一本一本厚達千頁以上的著作。另一方面，從多年航運業界經驗及國內司法判決統計資料顯示，海商法中的許多制度(海事優先權、船舶抵押、船舶共有、租傭船契約、船舶碰撞、共同海損、海難救助等)可能是絕大多數的法律學生在他們畢業後一輩子都不會實際碰到的。這二者是相互矛盾的，深入且廣泛地教學，海商法不僅無法在各校現行有限的二必修學分內教完，此如同二十餘年前就聽過的海商法笑話是：「船都還沒開出去，課就教完了」(其實這也是事實)，且對他們以後幾乎用不到這些特殊領域的學生而言(國家考試除外)，是否要花如此心力去如此「深入」且「瞎子摸”船”」式地學習海商法，而不致造成學術(研究)學習上的浪費，亦是海商法所有任課老師們必須深思的。申請人以為，對於複雜深奧的海商法教學：

- a. 對多數法律學生而言(特別是規劃中的「法律專業學院」制度實施後之法律大學部學生)：教學重點應放在國際及國內之海事或海商法整體架構、特性、適用範圍及各項制度背景，以及他們以後可能會較常運用到之貨物運送領域上，亦即於這些領域不僅要讓學生們知道「有什麼」，還要知道「是什麼」。至於海事優先權等其他海商法律領域，學生們僅要瞭解該制度之背景、定位、規範架構及其與陸上法相關制度之特殊性即可，亦即只要知道「有什麼」即可，重點不在法律規範本身，而是該領域或制度所展現的特殊法律思維。
- b. 對少數有心專研海商法學生(包括研究生)而言：藉由內容豐富之「網路互動學習」所建置之資料庫，可提供其更為深入之專研。

再者，海商法是一門衝突性相當高的學科，此衝突性不僅發生於各類爭議之學理上衝突，還包括：

- 各方利害關係人間之衝突(船方 v.s 貨方/傭船方；債權人方 v.s 債務人方；救助人方 v.s.被救助人方；保險方 v.s.被保險人方等)
- 國內法與國際法間之衝突問題
- 海商海上法與陸上法的衝突
- 傳統海事法與現代法律思潮的衝突等

從前列各方衝突的嚴重性及複雜度觀之，海商法的學習不僅可大幅拓

展法律學生的學習視野，更可從這些衝突走向妥協的過程中，學習到國內外法律政策的選擇取向。這不僅對法律人的邏輯思維訓練相當重要，更重要的法律妥協的高度藝術。

二、計畫目標

本計畫希望達到下列目標：

- (1) 使學生們瞭解「海商法」課程於我國以海洋立國自居、以經貿為發展導向、發展區域轉運中心等之地位及重要性。
- (2) 使學生們從國際海事與海商法基本體系之認識，瞭解我國海商法律體系及規範。
- (3) 以多媒體教學教材提升法律學生對學習海商法之興趣，包括對海商特性、航運初階實務、海上風險等情況之認識。
- (4) 著重海事海商國際規範/慣例與我國立法及判決見解間之差異。
- (5) 強化著重日後法律畢業生比較容易接觸到的「貨物運送」領域。
- (6) 使學生能從海商法所展現的高度衝突性及妥協中，擴大法律學生的學習視野，學習國內外法律政策的選擇取向、培養法律人邏輯思維訓練，以及瞭解法律妥協的高度藝術。
- (7) 計畫分八大單元，每單元二週，第一週為基礎概念口授簡報教學；第二週導入「蘇格拉底教學法」，將國內參考判決、文章等教材及討論題綱等預先發放給學生，於教師及負責學生之帶領下，透過問答、交談、辯論等方式引導學生深入思考，助其發現事件癥結及解決真理。

貳、計畫之執行及困難

一、成員小組會議

小組成員於會議執行期間，計召開七次小組會議，各項會議及主要探討內容如下：

(一) 第一次小組會議

時間：96年6月22日(週五) 中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS349 會議室

與會人員：黃裕凱老師、李欽賢老師、鄭耀誠研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 預料案例式教學會高度衝擊或耽擱原有海商法教學進度，為避免此情況發生，討論是否將本計畫課程單元侷限於貨物運送節(亦即海商法 78 條以前)的內容，並初步達成類似共識。
- b. 案例收集及摘選方式：初步搜尋海商法國內最高法院相關判解約達三、四百件，且案件分配不均。初步決議每一單元課程以要求學生閱讀五至八案為原則，課程單元之演習案例，初步決議由老師自編案例方式，融入各主要案例及課程要點，如此才能達到學習目標。

(二) 第二次小組會議

時間：96年6月29日(週五) 中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS362 研究室

與會人員：黃裕凱老師、鄭耀誠研究生助理、蘇意凌研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 任務交派：研究生助理財經法律研究所研究生鄭耀誠同學利用暑假期間先初步針對海上貨物運送節以前之案例為收集，以電子檔為主，並進行相關下載及重新編排工作，預計開學前完成。

- b. 任務交派：研究生助理資訊管理研究所研究生蘇意凌同學利用暑假期間，於黃裕凱老師所初步擬定之網頁架構及需求下，先進行網站及程式相關架構規劃，預計開學前完成。

(三) 第三次小組會議

時間：96年9月21日(週五)中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS362 研究室

與會人員：黃裕凱老師、鄭耀誠研究生助理、蘇意凌研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 研究生助理財經法律研究所研究生鄭耀誠同學報告暑假期間針對海上貨物運送節以前之案例之收集及編排成果，以及討論所面臨之相關困難。
- b. 研究生助理資訊管理研究所研究生蘇意凌同學利用暑假期間，所進行之網站及程式相關架構規劃，蘇同學建議使用部落格或 Xoops 架網程式，建議她先可否下次會議時展示一下相關功能。

(四) 第四次小組會議

時間：96年9月27日(週四) 下午 1630-1730

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS349 會議室

與會人員：黃裕凱老師、李欽賢老師、鄭耀誠研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 主要是針對黃裕凱老師甫完成三個課程單元之架構及案例為討論，並進行細部修改。

(五) 第五次小組會議

時間：96年10月26日(週五) 中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS349 會議室

與會人員：黃裕凱老師、李欽賢老師、鄭耀誠研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 主要是針對黃裕凱老師完成之第四及第五課程單元之架構及案例為討論，並進行細部修改。
- b. 討論單元課程中是否將「考選部之海商法命題綱要」(草稿)

納入，一方面作為單元課程之架構及方向參考；一方面藉此提升學生對本課程的認同及學習興趣。決議納入，惟應視該命題大綱之修正發展，隨時保持調整及修正。

- c. 決議於期中簡報前一週再開一次會，針對簡報內容為商議。

(六) 第六次小組會議

時間：96 年 11 月 16 日(週五) 中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS349 會議室

與會人員：黃裕凱老師、李欽賢老師、鄭耀誠研究生助理、蘇意凌
研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 期中簡報預覽並進行適度調整。
- b. 網頁確定使用 Joomla 架網系統。

(七) 第七次小組會議

時間：97 年 1 月 11 日(週五) 中午 1230-1330

地點：輔仁大學羅耀拉大樓 JS349 會議室

與會人員：黃裕凱老師、李欽賢老師、鄭耀誠研究生助理、蘇意凌
研究生助理

主要討論及決議事項：

- a. 期末成果發表內容預覽並進行適度調整。
- b. 網頁架構雛形展示。
- c. 第六至第八單元課程討論及修訂。

二、期中報告

本計畫期中報告於 2007 年 11 月 24 日假台北大學召開，簡報內容如後頁所呈現：

教育部補助法律專業教育改革計畫 期中報告

國際規範 本土化 之海商法 e化教學

報告人/計畫(協同)主持人：
輔仁大學法律學系 李敏賢教授
輔仁大學財經法律學系 黃裕凱 副教授

1450-1510/24/Nov/2007

目次

- 壹、各項工作會議簡報
- 貳、海商法教學改進計畫架構說明
- 參、英美海商重點大學教學綱要參考
- 肆、國際規範
- 伍、本土化
- 陸、單元教材結構
- 柒、e化
- 捌、暫結

壹、各項會議 (至11/20)

- 主持人/協同主持人會議
- 工作小組會議

主持人/協同主持人會議

9/27

- 確認架構
- 各單元大綱撰寫方向

10/18:

- 針對初步完成二單元，進行內容調整

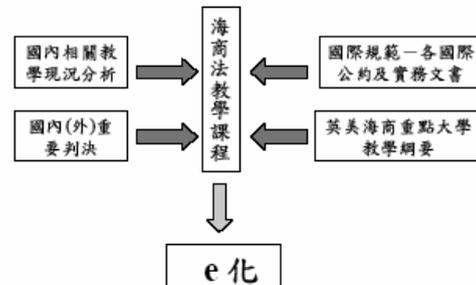
11/16

- 持續針對其他完成單元為討論
- 報告網站網頁設計進度及架構
- 國際文書收集翻譯進度
- 我國案例收集撰寫進度
- 期中報告會前會

工作小組會議

- 9/28：資管所研究生商討所需網站設備需求、網頁內容、功能
- 10/3：資管所研究生回報可能架設模型及基礎程式
- 10/24：與法研研究生助理及大專助理進行公約翻譯之校對工作及規劃
- 11/7：資管所研究生回報網頁模型、伺服器架設
- 11/19：討論放棄原先以討論區為主之網頁規劃，改採以內容管理為主之教學網頁
-

貳、海商法教學改進計畫架構說明



國內相關教學現況分析及改善解決

海商實務性、國際性、語文性、歷史性相當高
且複雜+與陸上法之差異性大

- 學術實務兼具及具國際觀之專業師資欠缺
 - 教材協同創作
- 偏重理論教學
 - 融入航運實務教學、我國海運相關產業市場重要性
- 學生學習效果差，學習意願低落
 - e化教學、案例教學
- 船還沒開出去，學期就結束了
 - 全課程影音教學檔、強化自主學習訓練

參、英美海商重點大學教學網要參考

- Institute of Maritime Law, Southampton Univ.英國
- McGill University加拿大
- Tulane University美國

肆、國際規範

1. 國際規範：公約、規則等約50則 90%
2. 重要國家立法：英國、美國約20則 60%
3. 國際慣用文書：載貨證券格式..約60則 40%

- 全部中英對照
- 國際海事海商基礎文書資料庫

1. 國際公約：以船舶所有人責任限制為例

- 1924年海船所有人責任限制公約
- 1957年海船所有人責任限制公約
- 1957年海船所有人責任限制公約1979年議定書
- 1976年海事求償責任限制公約
- 1976年海事求償責任限制公約1996年議定書

2. 重要國家立法：以貨物運送為例

- 美國1893年哈特法
- 美國1936年海上貨物運送條例
- 英國1855年載貨證券法
- 英國1971年海上貨物運送條例
- 英國1992年海上貨物運送條例

3. 國際慣用文書：以海難救助為例

- 1995年LOF
- 2000年LOF
- 2007年SCOPIC
- 2000年LMMC
- Towcon
- Towhire
-

國際海事海商基礎文書資料庫

預估130-150項文件，超過1,000頁，約200萬字，涵蓋1910-2007年主要國際海運文書及草案

以中英對照方式：

- 提供大學部學生瞭解海商法源之原始立法資料
- 提供研究所學生相關法制全方位的研究基礎背景資料
- 提供產官學界完整國際海事六法案頭參考書

伍、本土化

- 一 公約架構與我國法條文比對
- 一 本國案例收集、摘要及彙整

公約架構與我國法條文比對

範例：

教材大綱範例單元四第3頁

目的：

藉由對公約完整規範架構之認識，體察我國法制之類似結構，進而區分我國法援引過程之特殊考量，甚至誤解、錯誤或見樹不見林的偏頗。

教材：

關鍵概念或條文為援引公約條文進行比較

本國案例收集、摘要及彙整

收集原則：

- 以電子資料庫為主(司法院、法源、植根)
- 以最高法院為主 → 高等 → 地方 → 國外

分類彙整：

- 以年度
- 以單元/法制
- 逐案摘要：(國內判決英美化)

關鍵字

主旨

QA

此圖顯示了一份法律文件的掃描頁面，其中包含多個紅色箭頭標註，指向文件中的特定段落。這些標註可能用於強調與國際公約進行比較的關鍵概念或條文。

最高法院裁判

91年度台上字第 1090 號

海上一件貨運裝卸(轉船)權限損害 - 轉船權利 - 一船船運航性 - 保險代位(訴權)

【裁判主旨】
按件貨運裝卸在何約定之貨物運送目的範圍，故除有禁止轉船之明白約定外，運送人應有轉船之權利。且我國海商法並無運送人對運送貨物之權利，故在運送途中，以較小船輪轉運貨物時，應依不完全交付之法理解決之。

【本案爭點】
案件貨運裝卸有無自由轉船之權利？
A. 是：有，除海商法有禁止轉船之約定。
B. 否：船殼應否具有安全航行的能力，如何決定？
A. 是：船殼法第二十三條第一項，依該船殼法否其備用於航行之結構強度、船舶穩度與艙位機器或工具及設備有無經檢査合格等情形解決之。
B. 否：本案係屬運送第一審所為禁止運送人對運送貨物之權利，故回上訴人之上訴，無理由；被上訴人主張，應於民國八十六年四月十三日經由高院公決。

【裁判理由】
關於貨運裝卸在何約定之貨物運送目的範圍，故除有禁止轉船之明白約定外，運送人應有轉船之權利。且我國海商法並無運送人對運送貨物之權利，故在運送途中，以較小船輪轉運貨物時，應依不完全交付之法理解決之。

海商法國內判解收集上問題

- 海商法18, 51, 88/89均屬全面修訂，新法案例不多，且新舊案例引用上受限
- 國內法律資料庫建置尚未全面，早期最高法院僅主旨，高等及地方僅重點案件而已
- 患貧又患不均，且若干判決與國際規範或國外關鍵判決相背
- 集中在貨物運送若干規定，其他法制不多
- 最高法院：事實審+爭議少→學生學習有限
- 高等or地院：事實爭點較完整，但跨不同法制→學生學習困擾
- 解決
 - 最高法院→高院→地院(四大港+台北)→國外案例
 - 採老師自創案例演練教學

陸、單元教材結構(如範例)

- 單元學習目標：國考及課程
- 教材及參考資料(含國內外判解)
- 教材綱要：制度架構及規範
- 問題思考
- 單元作業及評量
- 次週案例討論
- 附錄資料

柒、e化

- 伺服器+專屬網站
- 教材e化
 - 授課講義
 - 授課大綱
 - 上課簡報影音檔
 - 參考公約或文書
 - 參考判決
- 課程訊息發佈
- 作業線上繳交
- QA
- 密碼管控+智財保護

單元(0)－鐵達尼號影片介紹



捌、暫結

- 目前單純國內海商判解，在質及量上，尚不足以使國內全面實施英美案例式教學法
 - 改良式或過渡式教學法(口授+案例討論)
- 海商法教學教學目標是什麼？
 - 國考？
 - 瞭解海商法諸多特殊法制，創造法律人不同層面的思維學習
 - 瞭解海商法是什麼，有什麼

謝謝聆聽

歡迎指教

三、成果研討及發表

本計畫成果報告以「法學課程判例式及 e 化教學法之規劃與實踐」為題，假本系所於 2008 年 1 月 17 日召開之第四屆財經法律論壇發表。主要參與人士包括本系多位老師、法律學院多位研究生及大學部學生等。【相關宣導資料如本頁所載】

該成果報告以本計畫「單元四—船舶所有人責任限制」為範例，所進行之案例研討，對於參與研討之研究生而言，由於其均已受過大學部海商法課程及研究所考試之準備等雙重學習及準備，案例式教學之接受度程度較高。會議研討期間，學生提問不多，參與師生對於案例式教學法之架構及內容多給予正面肯定。惟參與研討之老師針對案例式教學法之能否成功性提出其不太表肯定之消極見解。主要理由是，從數位老師過去曾經實施若干案例式教學之經驗顯示，既使在研究所課程，推動都已經有點辛苦，至於在大學部，則從未成功過！此即為本計畫非純以「案例式教學」而係以「折衷式或改良式案例教學」之主要原因。於後者，係以每單元上週規劃二週，第一週採傳統口授上課，以簡報上課方式呈現，先讓學生對該單元議題有架構性的瞭解；第二週才採案例式，藉由案例及相關議題的討論過程，進一步強化對該單元各項規範及爭點的瞭解。

敬邀
財經法律論壇
第四屆

主辦單位 財經法律學系碩士班
時間 97年1月17日(星期四)
地點 羅耀拉大樓SL201會議室

| 時間 | 議程安排 | 議程 |
|-------------|---------------------------------|----|
| 10:10-11:00 | 原住民族傳統智慧創作保護條例之探討 ／陳昭華 教授 | |
| 11:10-12:00 | 規範遺傳資源取得以維護生物多樣性之探討 ／孫惠君 研究生 | |
| 12:00-13:40 | 用餐休息時間 | |
| 13:40-14:30 | 運動轉播之著作權法議題研究 ／賴曉君 研究生 | |
| 14:40-15:30 | 法學課程判例式暨e化教學之規劃與實踐 ／黃裕凱 副教授 | |

四、計畫執行所遭遇的困難

(一) 「計畫時間」與「課程實施時間」無法銜接

本計畫教學改進課程屬基礎法學之「海商法」，國內絕大多數法律系所「海商法」課程開設於大學部三年級下學期，亦即每年2月至6月。本計畫實施期間為96年6月至97年1月。課程實作並為後續檢討及教材之修訂改善，是一課程計畫可以更臻完備不可或缺之執行項目之一。

本計畫於97年1月執行完畢，96學年度下學期於97年2月下旬才開學(註：本校96學年下學期正式上課日為97年2月25日)，既使利用計畫執行期間完畢後之三個月撰寫報告期間額外實施教學實作，所能累積之堂數及經驗，仍相當受限。以本計畫實施為例，截至4月初為止，扣除假日等因素，僅能完成2.5單元課程之實作。嚴格言之，此2.5單元課程實作經驗，無論對執行計畫的老師或參與學生而言，均是相當不足的。

(二) 案例本土化難度高

無論大陸法系與英美法系之界線是否逐漸模糊，我國法制畢竟屬傳統大陸法系國家，「制定法」(於本計畫，即為「海商法」)雖不能稱為我國法院判決之「唯一」依據，但仍為主要及首要依據。而所有講授海商法的老師學者們都很清楚地瞭解，海商法不僅是一部非常徹底且高度國際規範性質之「外來法」，且基於航貿法律之國際一致性質，我國法及相關判解，如有與國際規範不相一致之處，不論該不一致是因為我國法規定之缺漏、錯誤或誤解而來，在教學及案例引用上均應相當謹慎小心，避免造成與國際規範間之衝突及誤解。換言之，從海商法之特性觀之，如欲以我國相關判解為教學案例分析之對象，可能係以該案例所代表實例性及與法規間之相互印證性為優先，而非該案例所代表之爭議性。

(三) 司法判解收集及擇定上之問題及困擾

- (1) 現行法相關司法判解數量相當有限：海商法最新修正為1999/2000年，最高法院判例及判決有關現行海商法的判決數量並非很多。諸

多案例集中在民國 51 年(1962 年)海商法施行期間，而民國 18 年(1929 年)首部海商法施行期間之案例，不僅數量過少，且由於法規變動，參考價值有限。

- (2) 最高法院判決較具權威但教學參考價值不高；下級法院判決參考度高，但權威性低及超領域之爭議點多：最高法院判例或判決雖具有較高的位階，然由於係「法律審」，案情及兩造攻防主張之論述通常有限，且涉及直接問題爭點者不多。從法律學習者而言，其實最高法院之判例判決並非充分且適當之案例學習來源。另一方面，地方法院及高等法院屬事實審，幾乎案件所有爭議均會於此二審級中呈現，且兩造主張及論述均較為完整，從法律學習者角度，可提供其較為詳細的案情，完整的全案爭點，及較為充分的兩造及法院判決論述。惟缺點是，國內現行各法律資料庫建置之高等及地方法院案例數量仍屬有限，且由於屬下級審，相關判決論述不一定為上級法院所維持；另外，由於涉案爭點較多，多數擴及同法或各法諸多規範，對於課程教學初期會產生困擾。
- (3) 法源及司法院法學資料檢索系統建置並不周全：本計畫搜尋方法，分別以「條序」及「關鍵字」逐一搜尋，以海商法船舶所有人責任限制法制為例，即以「海商法第 21 條」、「海商法第 22 條」、「海商法第 23 條」、「船舶所有人責任限制」、「所有人責任限制」為搜尋。如相關案例不足者，進一步經由「判決書查詢」，查詢各「高等法院」，及主要台北地方法院及國際商港為主之基隆、台中、高雄及花蓮五地方法院為收集。然以國內較為經常使用之法源法律網及司法院法學資料檢索系統二網站為搜尋，發現很多問題，包括這些網站無法妥善解決不同法律版本間之搜尋問題(由於法律修正所導致條序隨之變動等)。而這些問題導致案例收集上的大量重複及無意義案例。
- (4) 司法判解患貧又患不均：下列三表臚列海商法/各章節/貨物運送等相關司法判解函令之搜尋數量統計。無論以判決書或字詞檢索查詢，法源及司法院網站上所登載自民國 18 年第一部海商法以迄民國 97 年為止，約僅有 550 件左右之判解函令。且很清楚地顯示，這些判解函令主要集中於幾個領域下的幾個重點條文，特別是海事優先權及件貨運送/載貨證券。此導致一情況是，就這些重點條文，在案例教學所需之案源數量上或許足夠，但除這些重點條文外，根本無法構成足以形成「案例教學」所需之基礎案例數量！

- (5) **誤判率高**：另於個案分析上，或為大陸法系法院法官判案比較「法官立法」之故，或為對國際航運法律及公約之不甚熟悉及瞭解，國內許多案例是與國際公約或國際航運常用的 authority cases 見解不同，甚至完全相反地。這些判解函令是否就是「本土案例」，而應予以著重，從前述海商法國際性質，計畫主持人還是必須持相當保留之見解。

表一：關鍵字搜尋「海商法」所得相關判解函令數量統計

搜尋基準日：2008.3.15

| | 院解字 | 大法官解釋 | 最高法院判例 | 最高法院判決 | 高等法院判決 | 最高法院民事決議 | 民事法律問題座談 | 保險類函釋 | 司法類函釋 | 法務類函釋 | 交通類函釋 | 總筆數 |
|-----------------|-----|-------|--------|--------|--------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 法條查詢「海商法」 | | | | | | | | | | | | |
| 所有年份 | 7 | 1 | 18 | 247 | 50 | 6 | 26 | 2 | 7 | 11 | 1 | 376 |
| 50 前 | 7 | | 4 | 4 | | 1 | | | 1 | | | 17 |
| 全部條文 51-97 | | 1 | 14 | 243 | 50 | 5 | 26 | 2 | 6 | 11 | 1 | 359 |
| 船長海員 51-97 | 5 | | | 16 | 5 | | 2 | | | 7 | 1 | 36 |
| 不含海員全部條文 51-97 | 0 | 1 | 14 | 227 | 45 | 5 | 24 | 2 | 6 | 4 | | 328 |
| 檢索字詞「海商法」 18-97 | 5 | 5 | 22 | 317 | 73 | 8 | 42 | 5 | 11 | 17 | 1 | 506 |
| 判決書查詢 18-97 | | | | 177 | 368 | | | | | | | 545 |

表二：海商法各主要章節相關判解函令數量統計

搜尋基準日：2008.3.15

| | 院解字 | 大法官解釋 | 最高法院判例 | 最高法院判決 | 高等法院判決 | 最高法院民事決議 | 民事法律問題座談 | 保險類函釋 | 司法類函釋 | 法務類函釋 | 交通類函釋 | 總條數 (占總條文 153 條之%) | 總筆數 (占總筆數 328 筆之%) |
|-------------------|-----|-------|--------|--------|--------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|--------------------|--------------------|
| 船舶與海商法適用 | 1 | 1 | | 2 | | | 1 | | | | | 2 | 8 |
| | 3 | 2 | 1 | 1 | | | | | | | | 1.3% | 2.4% |
| 船長海員 36-75(51-88) | 2 | | | 1 | 1 | | | | | | | 1 | 38 |
| | 5 | | | 16 | 5 | 2 | | | 7 | 1 | | 0.7% | |
| 船舶保全程序 | 4 | | | 1 | | 1 | | | | | | 1 | 2 |
| | | | | | | | | | | | | 0.7% | 0.6% |
| 準用 | 5 | | | 9 | 4 | 1 | | | | | | 1 | 14 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|---|---|---|----|---|---|---|---|---|-------|-------|
| | | | | | | | | | | | 0.7% | 4.3% |
| 船舶所有權 | 6-10 | | | 6 | | | | 1 | 1 | 2 | 5 | 10 |
| | | | | | | | | | | | 3.27% | 3.1% |
| 船舶共有 | 11-20 | | 1 | 2 | | 1 | | | | | 10 | 4 |
| | | | | | | | | | | | 6.5% | 1.2% |
| 船舶所有人責任限制 | 21-23 | 1 | | 3 | 10 | | | | 1 | | 3 | 15 |
| | | | | | | | | | | | 2.0% | 4.6% |
| 海事優先權 | 24-32 (89-97) | 1 | | 5 | 39 | | 1 | 9 | | 1 | 9 | 58 |
| | 24-30(51-88) | | | | | | | | | 2 | 5.9% | 17.7% |
| 船舶抵押 | 33-37(89-97) | | | | | | | | | | 5 | 0 |
| | 31-35(51-88) | | | | | | | | | | 3.27% | 0% |
| 旅客運送 | 79-91 (89-97) | | | | | | | | 1 | | 13 | 1 |
| | 119-131(51-88) | | | | | | | | | | 8.5% | 0.3% |
| 船舶拖帶 | 92-93 (89-97) | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| | 132-133(51-88) | | | | | | | | | | 1.3% | 0% |
| 船舶碰撞 | 94-101 (89-97) | | | | 2 | 1 | | | 1 | 1 | 8 | 5 |
| | 134-141(51-88) | | | | | | | | | | 5.2% | 1.5% |
| 海難救助 | 102-109 (89-97) | | | | 1 | 1 | | | | | 8 | 2 |
| | 109-149(51-88) | | | | | | | | | | 5.2% | 0.6% |
| 共同海損 | 110-125 (89-97) | | | | 6 | | | | | | 16 | 6 |
| | 150-165(51-88) | | | | | | | | | | 10.5% | 1.8% |
| 海上保險 | 126-152 (89-97) | | | 1 | 8 | 3 | | | | | 27 | 12 |
| | 166-193(51-88) | | | | | | | | | | 17.6% | 3.7% |
| | 145-173(18-50) | | | | | | | | | | | |
| 貨物運送-傭船契約 | 39-49, 52 (89-97) | | | | 1 | | | 2 | | | 12 | 3 |
| | 82-92, 95,96(51-88) | | | | | | | | | | 7.8% | 0.9% |
| 貨物運送-其他 | 38, 50-51, 53-78 (89-97) | | | | | | | | | | 29 | (366) |
| | 81,93-94,97-118(51-88) | | | | | | | | | | 20% | |

表三：海商法「貨物運送」相關判解函令數量統計

搜尋基準日：2008.3.15

| 88/89 年 海商法 條序 (51 年海 商法條 序) | 院 解 字 | 大 法 官 解 釋 | 最 高 法 院 判 例 | 最 高 法 院 判 決 | 高 等 法 院 判 決 | 最 高 法 院 民 事 法 議 | 民 事 法 律 問 題 座 談 | 保 險 類 函 釋 | 司 法 類 函 釋 | 法 務 類 函 釋 | 交 通 類 函 釋 | |
|---|-------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| 38 (81) | | | | (1) | | | | | | | | (1) |
| 50 (94) | | | | 1(4) | (1) | | | | | | | 1(5) |
| 51 (95) | | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| 53 (97) | | | | 1(7) | 1(3) | 1(1) | | | 1 | | | 4(11) |
| 54 (98) | | | | 1(11) | (1) | 1(1) | (2) | | | | | 2(15) |
| 55 (99) | | | | (6) | (5) | | (2) | | | | | (13) |
| 56 (100) | | | 1(2) | 2(24) | 3(8) | 1(2) | | | | | | 7(36) |
| 57 (101) | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|--|-------|---------|--------|------|------|--|---|--|--|---------|
| 58 (102) | | | 1(3) | (2) | | | | | | | 1(5) |
| 59 (103) | | | | (1) | | | | | | | (1) |
| 60 (104) | | 1(3) | 8(39) | 1(16) | (1) | (2) | | | | | 10(61) |
| 61 (105) | | (1) | 3(5) | (1) | | (1) | | | | | 2(8) |
| 62 (106) | | (1) | 8(17) | 1(5) | | (1) | | | | | 9(24) |
| 63 (107) | | (2) | 6(21) | 1(5) | 1(1) | (5) | | | | | 8(34) |
| 64 (108) | | | | | | | | | | | |
| 65 (109) | | | | | | | | | | | |
| 66 (110) | | | | | | | | | | | |
| 67 (111) | | | | | | | | | | | |
| 68 (112) | | | | | | | | | | | |
| 69 (113) | | (3) | 6(23) | 2(8) | | (4) | | | | | 8(38) |
| 70 (114) | | | 7(16) | 2(7) | | | | | | | 9(23) |
| 71 (115) | | | | | | | | | | | |
| 72 (116) | | | (1) | | | | | | | | (1) |
| 73 (117) | | (1) | 1(7) | (1) | | (1) | | | | | 1(10) |
| 74 (118) | | | 1(8) | 1(2) | | (1) | | | | | 2(11) |
| 75 | | | | | | | | | | | |
| 76 | | | | 2 | | | | | | | 2 |
| 77 | | | | 2 | | | | | | | 2 |
| 78 | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | | 2(13) | 46(193) | 18(66) | 4(6) | (19) | | 1 | | | 69(297) |
| | | | | | | | | | | | 366 |

(四) 學生之傳統法學教育觀念難以突破

國內法學教育問題很多，此分本計畫可得探討之議題。但傳統法學教育由老師單方口授教學之情況，若言高中以前教育為填鴨式教育，那傳統法學教育無嘗不是填鴨式教育的延伸！更慘的是，高中以前的填鴨是硬塞，學生不得不吃，但大學教育的自由化的結果，口授教學等於把食物送到學生嘴邊而已，學生不一定要吃，且還很挑嘴！此情況於現代科技環境及社會多樣誘惑下，更形嚴重。這幾乎是所有老師們對現代大學生的看法：學習態度低落。此情況對於「案例對話式教學法」的實施是一非常大的挑戰。因案例對話式教學要能成功，單就課堂上因素，而不考慮課堂外之大環境因素，除老師投入教材準備及規劃外，學生每週必須花費相當多的時間進行案例研讀及摘要、教材研讀、單元案例之解題及分析等。如所有學生沒有按老師要求完成這些項目，不論教材及案例設計如何精良妥切，課堂上實施案例對話教學幾乎可以說是「不會成功」或「效益不大」的。

傳統法學口授教學，除非任課老師有指派作業或舉辦隨堂考或屬於殺手級老師(事實上計畫主持人所瞭解的絕大多數老師都不是這樣)，否則學生針對某一課程所付出的時間，可能就只有每週上課的二個小時或三個小時(可能很多還不一定會來上課)！外加期中考及期末考的少許準備時間。

今如要求學生每週多花 8、10、12 小時或更多時間為課堂準備，除非這堂課非修不可(僅有一班及僅一位老師上)，否則對九成五以上學生而言，他寧願選修其他班或其他非實施案例教學的老師的課，這是整個體制問題。

參、課程實際演練及問卷

一、課程實際演練

本計畫於 2008 年 1 月結束，然大學院系海商法課程普遍開設於下學期，通常於 2 月份開始上課。因此有必要利用計畫結束，繳交成果報告之三個月期間(亦即於 2008 年 4 月底前)針對所規定之案例式課程為實驗性教學，以獲致進一步的優劣項目，據以修正改善最後成果報告。

本校 96 學年度下學期於 2008 年 2 月 25 日才開始上課，本課程因為排課之故，排在週三上午第一、二節，早上 0800 學生就要上課，這對選修海商法都為大三以上學生，顯得非常辛苦。

課程實施情況如下：

首週上課(2008 年 2 月 27 日)：

- 調查選修學生過去參與過「案例對話式教學」之經驗—除極少數有上英美契約法或英美侵權行為法有進行案例分析外，幾乎全無類似上課經驗。
- 宣達本學期採行「折衷式案例對話式教學法」之背景及實施步驟—計畫主持人很清楚地向該週出席學生(約 70 名)宣達整個法學教育及國考規劃之方向、為何要採行案例對話式教學之目的，以及案例對話式教學如何進行等事項。於在場學生大致接受的情況下，計畫主持人決定依課程進度，於四月初之前，先擇二至三單元進行案例對話式教學；之後再視實施情況調整教學方式後，再進行後續改良式教學。

第四週上課(2008 年 3 月 19 日)：本週第二節課由法學組三、四年級周延蓁、王正皓、李伯鎮及黃千般四位同學負責「單元二_通則與船舶所有權」之案例對話教學工作。

- 簡報呈現：該組將案例以圖片及結構圖等簡報方式呈現案情，並針對案例所列爭點逐一論述，頗為用心。
- 實施所呈現各問題：

- **似乎在解題**：本組簡報及事先準備用心，但論述及希望對話方向，卻似乎受限於單元案例所列各項問題。
- **台下欠缺互動**：相對於台上學生的用心(無論其是否僅在解題)，台下學生似乎相對地非常不用心。案例對話式教學著重在「對話」，藉由不同角度不同思維的「對話」來達到追求事物真理的目的。此點很清楚於首週教學時與學生們講述；另於第三週上課時，要求所有學生應針對單元二案例進行自我練習，但結果似乎是令人遺憾的。這似乎是法律人已慣於「坐在教室裡聽別人講課」之習性使然。
- **老師適時介入**：於英美國家，案例對話式教學通常由學生分析案情，至於爭議對話部分，或由資深或上台負責學生進行，或由老師進行，並不一定。本次教學原則上希望由學生進行，老師在旁為適度引導及介入，包括進行之方式、甚至針對上台學生之爭議論述進行必要提問等。



第八週上課(2008年4月16日)：本週第二節課由財法三年級楊富安、林育鋒、高士捷三位同學負責「單元四_船舶所有人責任限制」課程之案例對話教學：

- **上台學生指定**：本次上台學生非採取自願方式，而是針對開學迄今，缺課率較高的同學為直接指定。此發現一問題是，相較於上次實施，本次上台學生似乎完全不瞭解案例對話教學的步驟！這是必然的，因為缺課率高，相對地不僅對課程學習有所低落，當然更不瞭解本學期所推動之「案例對話教學」之方式及步驟。其實這次指定缺課率較高的同學是刻意

的，因為一個實驗課程，必須有一對照組：由「學習低落學生」來負責。

- 連案情都無法論述清楚：這是必然的結果，或有學生認為是「單元案例」過於複雜，但相對於上台學生的表現，從老師的觀點，不只是學生不是很清楚案例分析及案例對話教學之方式步驟外，最大的問題還是「根本不用心」。
- 台下欠缺互動：同樣地，與上次實施情況十分雷同的是，台下學生似乎還是一樣地不用心。或許因為本週案例教學之薄弱，計畫主持人被迫必須強力介入對話教學，導致台下學生不太敢發表意見。但從台下學生的表情及反應觀之，似乎不是如此。這還是擺脫不了法律人慣於「坐在教室裡聽別人講課」之習性，而此也應對著，日後對於案例對話式教學，不僅是只有在單元教材這一方面，分組及評量方式似乎更為重要。
- 老師強力介入：由於本週案例教學上台學生之薄弱，計畫主持人被迫必須強力介入對話教學，引導進行方式、導正思維方向等。

二、問卷

為瞭解選修本學期海商法課程學生對實施案例對話式教學法之看法，藉 2008 年 4 月 23 日期中考試之機會，同時進行「法律(海商法)課程案例式教學問卷」。全部 67 位選修海商法課程同學參與期中考試、問卷填具，並回收 67 份問卷。本次問卷採「多選題」方式，並鼓勵學生多書寫意見，一方面作為稍後案例教學修正之參考，另一方面將意見及可能的因應方案列入本成果報告中，作為其他教師實施類似案例式教學法之規劃及執行。

(一) 問卷內容

法律(海商法)課程案例式教學法 問卷

23 April 2008 視情可多選回答

1. 系級：財法系 司法組 法學組 其他系所：_____
2. 性別：男 女 大三 大四 其他年級_____
3. 請說明你對目前國內法學教育改革及律師司法官考試改革情況瞭解多少：(知道者打勾)
命題大綱 附發法律條文 推動案例式教學 法律專業學院
其他_____
4. 你認為附發法律條文是否會影響傳統法律考試偏重條文引用之考題習性，轉以案例思維為主之案例演習為主之考題方向，繼而影響目前傳統法律口授教學，轉向案例對話式教學法之可能嗎？
會，但短期內變化不大，因老師們還要適應
會，且老師會積極適應及調整教學
不會，理由：_____
5. 經過幾次案例對話教學的演練，你認為基礎法學學科上課時完全使用案例對話式教學法之成功性如何？
無法成功，因大陸法系成文法架構、傳統法學教學方式、授課時間及老師是否願意採行等有待結構及實質上的突破
可能成功，但應有配套，例如採用口授及案例演習相互配合之折衷方式，或主科維持口授教學但增開案例演習課程方式處理等
其他看法：_____
6. 在採行案例對話式教學法之前提下，你認為每週應研讀的司法案例應該多少案例才合理：
5 案以下 10 案以下 20 案以下 不限制案例數 以該單元課程實際需求為原則 其他看法_____
7. 在採行案例對話式教學法之前提下，除前述案例研讀外，你認為每週應研讀的課程教材或其他參考資料應該多少才合理：
不應超過 2 小時 不應超過 5 小時 不限制 以該單元課程實際需求為原則 其他看法_____
8. 你覺得幾次案例對話式教學課程實施下來，是否比以前的傳統口授教學更有助於你對該單元主要問題的瞭解及釐清？
一點都沒有，且更加混亂 幫助有限，因自己預習不夠 幫助很多，如自己預習很充分 其他看法_____
9. 你覺得這幾次案例對話式教學實施下來，有哪些問題：
蠻佔用時間 上台學生實施經驗不足 有點像在解題 非上台學生

之預習相當不足 所使用之案例過於複雜 可以再簡單點 其他

10. 你覺得課堂所使用之案例是否應附上該案例所涉議題是否妥當？
- 建議先不附，演習完後再給 因為附上會限制學生對案例所衍生各項議題的思考
- 附上討論議題最好，因為有助學生思考
- 有附沒附都無所謂 且最好連解答都附上
11. 提出你對這幾次海商法課程實施案例式教學法的整體看法：

(二) 問卷答覆彙整及說明

1. 系級：財法系 司法組 法學組 其他系所：_____

問卷結果：全班 67 位學生，總計財法系有 38 位選修、法律系司法組 9 位、法律系法學組 10 位、其他系別及雙主修有 10 位(分別來自學士後法律學系、進修部法律系、中文系等)

說明：本年度海商法課程因排課之故，排在週三上午第一、二堂，此對大三、大四同學而言，算是授課時間非常不好的時段。惟還有 67 位學生選修，已屬難得。另 67 位選修學生來自各系所，而非僅為財法系學生，其問卷回覆相對具有整個法律學院之高度代表性，而非僅是代表財經法律學系而已。

2. 性別：男 女 大三 大四 其他年級_____

問卷結果：男同學有 31 位、女同學有 36 位，其中多數為大三學生，有 55 位，其餘為大四學生或大五延畢學生等

3. 請說明你對目前國內法學教育改革及律師司法官考試改革情況瞭解多少：(知道者打勾)

命題大綱 附發法律條文 推動案例式教學 法律專業學院

其他_____

問卷結果：全數 67 位學生，知道考選部正研擬「國考命題大綱」者，

僅 20 位；知道「附發法律條文」者有 54 人；知道「推動案例式教學」者有 23 人；知道「法律專業學院」者有 36 人；答「其他」者有三人，包括：

- 司法三合一
- 不清楚
- 都不知

說明：筆者對於 67 位學生對此問題回答之情況，感到非常驚訝。法律教育改革及國考改革對法律人而言，是何等重要的事。「附發法律條文」瞭解的學生比較多，是因為進行問卷的前一週，計畫主持人收到考選部的相關辦法，剛跟全班宣布過而已。且既使宣布過，仍有 13 位，或將近 1/5 的學生還是不知道。法律專業學院規劃方面，因此議題已發展超過二年時間，但竟然還是只有略超過 50% 的學生知道。更誇張的是，本海商法課程所有書面講義每單元目次之後，均列上「2007 年 11 月考選部國考命題大綱」，這麼明確的訊息，且筆者於課程上亦講過二次以上，竟然僅有 20 位學生知道。其他的那就更不用說了。這反應幾件事：第一、至少在本院各系，院系師長等就有關國考及法學教育改革之發展，訊息似乎並未傳達到學生身上；第二、在校學生根本不在乎這些，都已經是大三以上了，法學教育怎麼改，已跟他們無關，且尚未開始準備國考，因此國考的發展，那也是以後的事；第三、學生學習態度逐漸低落。

4. 你認為附發法律條文是否會影響傳統法律考試偏重條文引用之考題習性，轉以案例思維為主之案例演習為主之考題方向，繼而影響目前傳統法律口授教學，轉向案例對話式教學法之可能嗎？

- 會，但短期內變化不大，因老師們還要適應
- 會，且老師會積極適應及調整教學
- 不會，理由：_____

問卷結果：全數 67 位學生，答「會，但短期內變化不大，因老師們還要適應」有 51 位；答「會，且老師會積極適應及調整教學」僅有 5 位；答「不會」者有 11 人，理由包括：

- 想請老師清楚界定案例”討論”與”解題”間的差別，因為老師上課糾正上台分析案例同學此二者差別，但依舊覺得模糊

- 法條也給不多
- 傳統法學教學方式
- 資源不足
- 與其說適應，不如說是改變整體教學配套
- 成本太高
- 我國為大陸法系，許多老師皆為大陸法系國家留學，且此為長年教學習慣，故不容易
- 這是台灣長期教育體制下之弊病，不可能馬上改變
- 教學多年習慣+大陸法系偏重法條記憶
- 教材都用許久，老師應該不會重做
- 不是所有老師皆採納的作法，難以改變習性

說明：本題設計的立意是針對考選部「國考附發法律條文」之作法，表面上對學生似乎是一項利多，但對筆者而言，此舉相對地，由於有附發條文，未來國考題目上將不會再出現直接引用適當的條文即可取得一定分數之情況，而轉向以分析判斷為主之案例式考題。而此進一步推展出日後法律案例教學所能達到邏輯思維、快速理出爭點或關鍵點並進行分析判斷，最後做出抉擇等案例處理技巧及能力。然本題問卷之回答結果似乎是令人膽戰心驚的，因為「國考附發法律條文」作法立意雖好，但如法學教育沒有配套配合(例如加重採行案例式教學法及在校仍鼓勵或著重法條記憶等)，就現有法律人學習態度逐漸低落而言，「國考附發法律條文」之舉，無疑會進一步弱化我國法學教育體質，而非改善。

5. 經過幾次案例對話教學的演練，你認為基礎法學學科上課時完全使用案例對話式教學法之成功性如何？

- 無法成功，因大陸法系成文法架構、傳統法學教學方式、授課時間及老師是否願意採行等有待結構及實質上的突破
- 可能成功，但應有配套，例如採用口授及案例演習相互配合之折衷方式，或主科維持口授教學但增開案例演習課程方式處理等
- 其他看法：_____

問卷結果：答「無法成功」有 9 人；答「可能成功」高達 55 人；答「其他看法」有 6 人，看法包括：

- 學生對增開「案例實習課程」不表贊同，因涉及選課意願。在學生未有基本法律體系概念與基礎法律認知前，切勿強行採案例對話式教學。
- 學生上課態度..可能須老師嚴格指定功課，始得有改善之可能
- 似可請老師擬一利於考試之解答，以助學生解題
- 如具備基本之相關法律概念，採案例對話教學，才會有事半功倍之效
- 看得出老師求新求變的用心
- 我認為對我很有幫助
- 學生之性質為成敗之主因，例如基礎未打好而不敢開口討論等

說明：本題問卷答覆對法律教育推動「案例式教學法」而言，似乎是一項警訊。67 名學生中，雖有高達 55 位學生認為會成功，但該答題是必須其他配套事項配合才會成功，例如「一半口授，一半案例」之折衷式案例教學，或「原科維持口授教學，但加開案例教學」等方式，這些都是非常不確定的。以「一半口授，一半案例」為例，案例教學非常耗費課堂時間，採取此法勢必嚴重延宕過去僅採口授教學的原有進度，這可能是學生們所不樂見的。學生認為無法成功者有 9 位，約 13%。如考量學生回答的其他意見，事實上學生對案例式教學法雖有所期待，但似乎心知肚明地表示，如無所有師長及相關選課等制度之配合，有其實施上之障礙。

6. 在採行案例對話式教學法之前提下，你認為每週應研讀的司法案例應該多少案例才合理：

- 5 案以下 10 案以下 20 案以下 不限制案例數 以該單元課程實際需求為原則 其他看法_____

問卷結果：67 位學生回答比例最高者為「不限制案例數 以該單元課程實際需求為原則」，達 42 位學生；其次是「5 案」以下有 13 位；「10 案」以下有 12 位；「20 案」以下零位；另有 4 位學生答「其他看法」，分別為；

- 1 至 2 案例即可，但須窮盡該案例之爭議問題，

徹底對一實例之各方面有完整的探討

- 因為我看一個案例，詳細去解約花 2 小時
- 案例應由簡單到複雜，我覺得這樣才有逐步清楚法規及適用之效果

說明：本題所稱之案例是「司法案例」，而非每一單元所設計之討論案例。我國最高法院為法律審，以筆者經驗，多數最高法院案例之判決字數約在 2,000 字上下，超過萬字的最高法院案例其實並不多見。2,000 字的中文案例，閱讀時間不致超過 7-8 分鐘，但如加上「案例摘要」時間，可能會因人因案而異，不過每案 15-25 分鐘應該是合理的。換言之，如慮及學生每週使用於本課程之合理學習時數(如下點說明，筆者建議為 4-6 小時)，每週合理閱讀案例應在 6-8 案間，似單元課程所需週數為斷。例如某單元需耗費二週討論時間，則所援附之案例可為 12-16 案，以下類推。

7. 在採行案例對話式教學法之前提下，除前述案例研讀外，你認為每週應研讀的課程教材或其他參考資料應該多少才合理：

不應超過 2 小時 不應超過 5 小時 不限制 以該單元課程實際需求為原則 其他看法_____

問卷結果：67 位學生回答比例最高者為「不限制案例數 以該單元課程實際需求為原則」，達 34 位學生；其次是「不應超過 2 小時」有 15 位；「不應超過 5 小時」有 13 位；另有 2 位學生答「其他看法」，分別為；

- 難用 Hr/週來判斷。敝人覺得要用進度來算比較實際。
- 因人而異，但應需四小時以上
- 每天超過三小時
- 10-12 小時

說明：於主採案例式教學之英美法國家，學生每週必須研讀大量案例資料。於本次採取「折衷式案例教學」的實驗性教學中，由於學生尚須閱讀傳統的課程書面教材資料，教材所援引之法院案例及討論案例之多寡，會影響學生的學習成效及負擔。幾乎半數學生選擇因課程而異，有超過 2 成的學生認為不應超過 2 小

時(每週)。筆者以為，海商法課程開設在大三，大三大概是法律四年學習階段裡，平均課程最為繁重者。如海商法課程要求及所需預習及複習的時數過多，於各科均等學習的前提考量下，筆者以為，上課以外時間平均花費 4-6 小時在海商法課程的學習應該是合理的，否則會排擠其他學科的學習。

8. 你覺得幾次案例對話式教學課程實施下來，是否比以前的傳統口授教學更有助於你對該單元主要問題的瞭解及釐清？

一點都沒有，且更加混亂 幫助有限，因自己預習不夠 幫助很多，如自己預習很充分 其他看法_____

問卷結果：67 位學生回答比例最高者為「幫助有限，因自己預習不夠」，達 35 位學生；其次是「幫助很多，如自己預習很充分」有 33 位；「一點都沒有，且更加混亂」有 1 位；另有 7 位學生答「其他看法」，分別為；

- 幫助有限，因為並無得到正確的思維方向與解答，會不知道自己想法是否正確
- 習慣之後，效果應該會不錯
- 藉由案例分析更能掌握重點，發現問題，幫助理論活用
- 案例很實用
- 對課程內容更瞭解
- 透過案例，更能清楚自己的漏洞在哪裡
- 案例對話能易瞭解該單元之重點與爭點
- 上台報告之同學也沒有作很完整之講述
- 學生要更加主動
- 如同學都未參與討論，自己可能會有其他爭點，而無法看見，撇除這些，我認為沒有太大的差別

說明：從學生問卷回覆，雖然本次案例對話教學實施次數不多，且發現不少實施上的問題及瑕疵，但學生對此教學法基本上還是抱持著肯定的看法。

9. 你覺得這幾次案例對話式教學實施下來，有哪些問題：

蠻佔用時間 上台學生實施經驗不足 有點像在解題 非上台學

生之預習相當不足 所使用之案例過於複雜 可以再簡單點 其他

問卷結果：67 位學生回答比例最高者為「上台學生實施經驗不足 有點像在解題」，達 58 位學生；其次是「非上台學生之預習相當不足」有 29 位；「所使用之案例過於複雜 可以再簡單點」有 16 位；答「蠻佔用時間」有 10 位學生；另有 4 位學生答「其他看法」，分別為：

- 可否將案例式更清楚說明，因學生認為其仍在解題目給大家聽
- 每位學生都經驗不足
- 大家都不夠主動
- 沒有經驗，老師可嘗試先做一次的示範，他們才能更充分之到該如何做

說明：本學期案例式教學採折衷式之實驗性教學。案例式教學如何進行，於開學時曾仔細跟學生講過。老師的功能是在旁引導，而非主導。發現並即時修正上台學生所出現的問題，為實驗性教學的主要作用。學生主動性不足(所有學生，包括上台學生及台下學生)其實為幾週案例式所面臨的最大問題。而所有問題幾乎都是源自此問題。長久以來，法律系學生們已慣於單方受教式教學，非考試期間，幾乎沒有在進行學科預習或複習。案例式教學是否成功，在於案情理論及爭議之事先瞭解，唯有事先瞭解，才有熱絡參與課間討論之可能。而這也是何以本學期採取「折衷式」案例教學，先講完課程單元重點及理論後，才進行案例討論教學，而不是一下子就讓學生在無任何課程理論基礎下即進行案例討論。筆者以為，雖然僅有幾週案例教學之實例經驗，從實施經驗看來，有幾個日後全面實施「案例教學」方面之建議：

- (a) 「單元書面」教材及「影音教材」事先上網：在上課時數不變之情況下，口授教學得藉由 e 化教學方式，由學生預先學習之，而不佔用正式上課時間。以目前 e 化教學趨勢，老師預先錄製每單元之課程簡報影音資料，連同課程書面資料，預掛上網，讓學生事先學習。課堂時間則使用於需要極高對話互動性之案例教學。必要時，適當遠距教學課

程軟體之使用，瞭解學生是否確實下載影音檔案並完成上課，亦可為輔助作法，以掌握學生們確實預習及學習狀態。

- (b) 應參酌英美案例摘要練習：真正的案例對話式教學所使用之案例應該是「法院案例」，而非老師自己設計的案例。僅是本課程及大陸法系法院案例採用之特殊性，老師必須自己設計案例，以涵蓋較為廣泛或多樣的實例情境及爭議素材。惟「英美案例摘要方式」(針對每一案例為「事實摘要 fact」→「爭點整理 issues」→「法院判決 judgement」→「評論 comments」)為英美案例對話教學相當重要的學生預習工作。
- (c) 確實分組及嚴格給分：在法律教學尚未全面採行案例對話教學之情況下，學生確實分組及嚴格給分對案例教學之實施便顯得非常重要。確實分組是在訓練上台者，嚴格給分是在針對台下學生。

10.你覺得課堂所使用之案例是否應附上該案例所涉議題是否妥當？

建議先不附，演習完後再給 因為附上會限制學生對案例所衍生各項議題的思考 附上討論議題最好，因為有助學生思考 有附沒附都無所謂 且最好連解答都附上 其他看法_____

問卷結果：67 位學生回答比例最高者為「附上討論議題」，達 41 位學生；其次是「建議先不附，演習完後再給」有 25 位；「有附沒附都無所謂 且最好連解答都附上」有 2 位；另有 2 位學生答「其他看法」，分別為：

- 建議以關鍵字引導思考方向，畢竟皆屬初學者，最後再給議題
- 建議若每章節有 2 個案例，如此便能力於學生掌握案例分析之演練方式與過程，並清楚重點及爭議性問題
- 如附上討論議題，則可清楚該題文之大方向

說明：本題設計之目的是，幾次案例式教學上台學生之表達，似乎被侷限在老師所舉案例後面之思考問題上，而讓人有是在「解題」，而非「案例對話」。案例附上「思考問題」有正反觀點，附上思考問題，對於課程初學者、較少參與案例教學的學生、

對實例解題不熟悉的學生而言，的確可幫助其在複雜的案例中，學習理出重點，引導其思考方向。然相對地，這些「思考問題」也限制著學生們的思維。魚與熊掌很難兼得，建議方式為：課程實施初期(建議前 1/3 或 1/2)的案例可列入「思考問題」，之後案例則無須列上。

11.提出你對這幾次海商法課程實施案例式教學法的整體看法：

問卷結果：總計 67 名答覆問卷之學生，有高達 56 位學生提出案例對話式教學法之整體看法。絕大多數是予以肯定並提出若干建議的。學生回覆意見如下：

- (1) 上台同學準備不充分。
- (2) 案例式教學法當然是好的，我持正面態度看待此事，如擔心同學都只會解題式回答，我建議就限制報告時間，例如只能在 3 分鐘內要報告完爭點，皆下來再討論，以免拉太長，很難搞懂。
- (3) 總覺得案例很困難，但因老師的講義融合了專業學者的精闢分析且肯否併陳，又有像參考書般的面面具到，案例多半能在熟讀講義後解答八成，但其他兩成的灰色地帶、爭議性的問題，應然得不到解答，但我還是支持案例式的教學，因為基礎理論，講義已經很清楚了，但如何套用與思考，希望能請老師帶領我們學習。
- (4) 案例可以給複雜一點。
- (5) 有待加強，繼續努力，是一項值得付出心力的改革，可逐步增加適用科目，於必須科目(如民、刑)課堂上，以傳統口授教學建立基礎概念，再輔以案例式教學，更能使學生達到活用理論，加強對爭議問題的敏銳力。
- (6) 上台學生在解題，或許在教學前先問(隨便抽)再教。
- (7) 沒有算分數的話，沒有強制力，感覺成效有限。但算分數的話，學生可能也很難適用，畢竟這類型的練習經驗少。
- (8) 時間太過短促，課程節數太少，學生太多。
- (9) 如果又預習，對於問題有瞭解，經過討論確實更有幫助思考和加深印象，但是如果沒有準備上台報告，亦沒有預習的話，就不會有效果，故應加強台上同學和其他人的互動。
- (10) 老實說，還沒有辦法適應，因為以前幾乎沒有過，但我覺得是一個很好的上課方式，有助於思考、分析，但學生的預習嚴重不足，是

最大的問題。

- (11) 學生最大問題多係看到題目卻無法看到背後問題的關鍵，進而產生類似在抄題的現象，解題時常掌握不住重點所在，而無從下筆，因此我認為案例式教學，老師可先告訴我國一些此案例關鍵的問題有哪些，保留一部份，還有哪些可能產生的問題給大家思考，如此可能不至於毫無頭緒。
- (12) 希望能請老師幫助瞭解爭議問題及統整以利國考上解答學說上爭議。
- (13) 我感覺有很大的助益，對條文的理解更為深入，只是需要多花一些時間整理及思考，個人努力仍嫌不足。
- (14) 希望能加強自我預習，跟上討論腳步。
- (15) 還不錯，但在互動實例對話花費時間似可精確，另希望老師給予各章案例之解答或擬答，因為對於看到題目，最難的地方還是在一開始的下手切入的方向。
- (16) 老師上課很認真，但感覺我國海商法缺失很多，透過案例瞭解的比較快速生動，有 Power Point 的解說，看得體系更清楚了。
- (17) 案例式教學法可激盪思考能力，因此可加深印象，能將理論運用於實例上，探討當中理論之缺失，及實務上的操作。老師的專業知識有助在海商法(如此特別法律規範)上的理解。
- (18) 因為可能是第一次做，所以大家都還不太適應，且不確定自己做得是否正確。但如果有認真研究題目過，再經老師講解，相對對所學習之法律爭點會有更清楚的瞭解。
- (19) 初學者架構概念不清楚，預習功夫亦未做足，使得學習成效不彰。
- (20) 使我能吸收很多內容。
- (21) 有點像是在唸出解題的答案，感覺對學習效果上幫助不大，沒有帶領班上同學一起思考的成效(但做到這點好像頗難)，大概尚須一段適應期，大家才能摸索出如何達到預期之效果。
- (22) 沒有什麼互動。
- (23) 我覺得這次的教學雖沒有預期的好，但讓同學能就上課內容事先準備預習，並上台發表有助於進步，能改變以往之學習態度。
- (24) 我贊成這次海商法課程實施案例式教學法之教學，但大家似乎並不熱衷，建議老師可透過明確分組與小組分數之實施以增進同學之專注。

- (25) 課程上的案例式教學法並不熱絡，其原因除了學生解題經驗不足，重要的是其他學生的預習未做好，老師上課時。應多給予思考的方向和方式，引導學生思考。這樣的課程，如果時間上允許，希望能多有這樣的機會。
- (26) 由於傳統上皆以法律口授教學，故突然轉向採取案例式教學法，則會有無法適應之感覺，但此種教學法，我覺得確實有助於條文或問題上適用及解決。但短期之內，宜採折衷制，以法律口授教學為主，案例式教學為輔，度過磨合期，循序漸進之。
- (27) 經驗不足，難以領受教學方式，且並無互動，於準備時感到些許無助。
- (28) 我到現在還是抓不清楚如果上台該用什麼方式，因為一般看到案例就會直接性的覺得需要解題，而且題目好難，結果上台講的不是太複雜，就是太零散，幫助不大，聽完更混亂，但是就用案例教學的部分，其實會讓我覺得課程更有趣。
- (29) 不同傳統教學方式，Nice！
- (30) 可施行，但大家經驗不足，案例可再簡單些！
- (31) 自學習法律以來，僅有老師講解，學生僅需注意聽即可，這種教學方式改變許多，透過此種教學方法，我必須真正落實預習及複習的工作，改變還蠻大的，但也真得能夠快速瞭解課程，獲益比以前更大。
- (32) 上台報告的同學，能更清楚表達意思及內容，會更好。
- (33) 有助於督促預習，但是上課的時候，情緒很緊繃，有時候跟不太上案例式教學法的節奏！
- (34) 案例式教學法可給予學生思考之機會，但台灣學生通常較被動，此方式的實施還有很大的努力空間。
- (35) 上台同學有點像是在唸書本的內容，於解析時，其內容也較空洞，建議如附上相關議題會更好，有助於問題的釐清。
- (36) OK，因海商涉及許多國際事項與國際公約，其之應用複雜，不應只靠海商法條文講解，且我國海商法有許多不合國際之處。
- (37) 案例式教學搭配上基礎理論之方式，比單純理論教學更有助於理解，之後再多做幾次練習，對法條的運用將更加熟悉。
- (38) 普遍實行，困難度頗高，且許多「名師」，教書十餘年，或許較不輕易修正，但可先讓學生習慣，並有推理思考之行為，相信不止國

考，在處理視情方面也將有一定之影響。

- (39) 很新奇，耳目一新的感覺，感覺像哈佛裡面的學生一樣，但準備工作略顯不足，有待加強。
- (40) 案例式教學法在美國等英美法國家已行之有年，但在我國卻一直無法大力推行，其主因當然與我們的法體系及傳統法學教育有很大的關係。我個人認為其案例式教學有其可學之處，但必須整體的法教育來配合，若只是少數課程使用，同學還是會慣用傳統教學的心態來面對，這樣的案例式教學之成效，就會事倍功半。
- (41) 或許可採啟發問答式，而非上台報告式，可由老師問問題引導思考，同學易侷限於小框框中。
- (42) 改善對案例思考的模式，比較能深刻瞭解問題的爭點。
- (43) 因大家對於實施案例教學的經驗不足，故而台上與台下同學討論並不踴躍。
- (44) 學生上不適應，加上海商法為剛接觸的課程，尚不熟悉重點，解題方式，但是長期下來，應會有所進步，感謝老師的用心。
- (45) 立意良好，但學生實戰經驗不足。
- (46) 本身自己並沒有事先去預習，既使有先看過題目，也不知道如何下手，問題爭點找不太出來，且對於案例教學法並無經驗，目前感覺收穫不大。
- (47) 上台學生常準備不足，導致花費過多時間重複上課講授過的內容。
- (48) 應增加台上台下間的互動；老師多採柏拉圖式，加以提問，雖可能令同學回答不出，但有助同學思維，應多鼓勵提問、回答，答對加分。
- (49) 還不錯，可以瞭解比較實務上的層面問題，而不是只盯著講義，卻不清楚要怎麼運用！
- (50) 如上台學生對案例之瞭解能夠更加深入，且可整理出一些全盤之概念，當然台下的學生也要有充分準備，增加上台台下的互動，想必學習之效果能夠明顯提升。關鍵應就在於大家的準備程度如何。
- (51) 老師教的很容易懂，講義也寫得很詳細，如果以案例式教學法之授課，以吸收之角度來看，我認為學生應該再多主動一些，這些與以往法律教育相差頗大，應該是需要一段適應期。
- (52) 採用案例式教學法可以幫助學生案例思維之方法，並不像傳統教學方法較為枯燥單調，透過老師生動的案例教學，可以啟發學生思考

法律問題，同時易加深學生針對具體案例所涉及之議題之印象，有助於學生在解題上之技巧，遇到問題，不會毫無頭緒。

- (53) 無具體建議，但若能附上討論議題，能夠有助學生思考。
- (54) 案例式教學真得比較有幫助，既使沒有預習也能有所收穫。不像傳統法律教學沈悶，到考前還不是自己念，口授上課顯得多餘。
- (55) 覺得還不錯，有助於對案例的瞭解，而且手段沒有很強迫，較能讓人慢慢進入狀況，不會突然無法接受而有排斥或感到為難。
- (56) 案例式教學可以促進討論交流，學生會較有參與感，我覺得很不錯。

肆、各單元課程及簡報

海商法課程全部規劃為十六單元，本計畫僅將前八單元課程列入，包括各單元課程之 Power Point 簡報檔資料。課程教材及簡報如本成果報告附件所載，電子檔亦援附於成果報告之光碟片。課程教材主要內容如下：

- 提供各單元所需基礎理論架構及論述
- 強調各海商規範之淵源及發展
- 著重與各相關國際公約之比較
- 納入各單元國內現有司法判解(以最高法院為主)
- 演習案例及思考問題

簡報檔主要提供老師們上課所需之摘要介紹，左以圖片及數據等輔助資料。二者均提供原始檔案，方便老師們修改運用。

八單元課程之課程目標大致臚列如下：

單元一 簡介及海商概說

- 我國海運現況及與全球航貿間之關連。
- 海法體系、架構、範圍及海商法於海法體系下的定位。
- 「海事法系」與海商海事法之歷史淵源
- 我國「海商法」之意義及架構。
- 海商(法)之特性及其法源
- 我國歷次海商法之修正
- 海商法的現在與未來

單元二 通則與船舶所有權

- 從海商法「船舶」之定義及適用，瞭解海商法之適用範圍
- 海商法船舶之人格性及中性物權性
- 海商法之補充法適用原則(第5條)
- 船舶所有權之範圍
- 船舶所有權登記之對抗效力
- 「船舶經理人」與「船舶共有之經理人」區別

單元三 船舶保全

- 瞭解船舶保全強制執行之規範作用、各關係人利害平衡及發展。
- 瞭解「國際管轄」、「國際海事管轄」初步概念
- 英美法之「對物訴訟 action in rem」與「對人訴訟 action in personam」。
- 瞭解主要國際公約之發展及規範架構。
- 瞭解我國海商法相關法制之演進、規範架構、條款規定及與其他制度之關連。
- 瞭解我國法制與國際所採法制或規定之差異。
- 船舶保全強制執行之重點：
 - 保全程序之內涵
 - 保全程序行使之限制及例外：哪些類型？於哪期間？
 - 終局執行程序行使之適用
 - 與強制執行法間之關係

單元四 船舶所有人責任限制—海事限責

- 瞭解海事限責法制的源起、理由及發展。
- 瞭解主要國際公約之發展及規範架構。
- 瞭解我國海商法相關法制之演進、規範架構、條款規定及與其他制度之關連。
- 瞭解我國法制與國際所採法制或規定之差異。
- 限責法制七大重點：
 - 制度起源
 - 法制種類
 - 哪些「人」可以主張限責？
 - 哪些「事」可以主張限責？
 - 哪些「事」不適用限責規定？
 - 責任限制額度怎麼算？
 - 限責程序怎麼做？

單元五 海事優先權與抵押權

- 瞭解以「船舶」為擔保標的之各類保全程序類型。
- 瞭解「海事優先權」與「船舶所有人責任限制」二法制間之關連。

- 海事優先權八大重點；
 - 起源、立法理由及特徵
 - 性質
 - 擔保債權類型
 - 位次
 - 除外適用
 - 標的
 - 追及效力
 - 消滅

單元六 運送概說與租傭船契約

- 瞭解船舶營運及運送之方式及類型
- 區別「定期航線」及「不定期航線」
- 區別並界定「光船租船」、「論時租船」、「論航傭船」(連續或單次)及「艙間傭船」
- 瞭解何謂「contract of affreightment」及「volume contract」
- 傭船契約之平等意定性質
- 我國海商法所規定之貨物運送類型(第 38 條)
- 傭船契約是否具物權追及效力?(第 41 條)
- 貨到通知義務之性質?(第 50 條)
- 受貨人怠於受領貨物時之貨物寄存與拍賣(第 51 條)
- 何謂「裝卸期間 laytime」?(第 52 條)

單元七 載貨證券

- 載貨證券之意義、起源及於國貿上之功能
- 載貨證券之種類
- 海運主要文件簽發流程
- 載貨證券之三大功能
- 載貨證券於運送雙方間之契約效力
- 瞭解相關國際公約之發展、架構及主要規範
- 載貨證券上記載之文義性質
- 載貨證券之要式性
- 載貨證券之物權證券性質及與海運單之區別

- 載貨證券之繳回證券性
- 載貨證券之發給及發給人之責任
- 何謂「運送物同一性」
- 載貨證券上貨品陳述及記載之效力
- 「不知條款」或「據稱告條款」之效力
- 補償狀之效力
- 託運人貨品聲明之擔保責任

單元八 貨物運送義務及責任

- 瞭解海上貨物運送雙方之權義基礎架構
- 適航義務方面
 - 瞭解適航性之意義、義務範圍(適航、運航及適載)、人及時之適用
 - 瞭解違反效果及突失航行能力免責
 - 舉證責任歸屬
- 貨物照管義務方面
 - 瞭解貨物照管義務之適用範圍(裝載、→卸載，收交?)及義務內容
 - 瞭解違反貨物照管義務之效果，及義務違反與免責事由間之關連
 - 舉證責任歸屬
- 「單一責任說」或「分割責任說」方面
 - 瞭解海運實務發展與單一說及分割說之發生
 - 瞭解國內過去有關單一說及分割說之學術爭議及司法見解
 - 瞭解1999/2000新海商法對於單一說或分割說所產生之影響
- 禁運違禁及危險品義務/處置權利方面
 - 瞭解違禁及危險品對於船上人貨之重要性
 - 瞭解船貨雙方對於危險品各項權義
- 海上貨物運送人之最低強制責任：免責約款之禁止方面
 - 「載貨證券」與「海上貨物運送契約」間之牽連，及載貨證券之定型化契約性質
 - 瞭解「免責約款」之適用範圍及違反效果
- 瞭解海上貨物運送人之責任事項是否包括「遲到」

伍、結論

海商法是一門相當複雜的學科，不僅幾乎屬外來法，更深具國際性、實務性、語文性及歷史性。於「海上法」與「陸上法」明顯區分，及國外有關海商法下各類制度每屢都是一大本巨著之情況下，實難在有限單元下完成海商法所有議題的論述及介紹。

很感謝教育部本次計畫，讓參與計畫之人員能針對過去海商法的教學有著重新檢視，並進行案例化之嘗試及機會。單就計畫主持人而言，重新檢視所有國內海商案例、納入國際最新公約及草案、建構日後將所有教材與授課影音上網之e化網路教學基礎等，均是對計畫主持人的一大成長。

在計畫實施及案例式教學實驗過程中，我們的確遭遇許多問題，累積了不少實施經驗，也構思出不少因應建議。但這些問題及經驗的核心關鍵，總圍繞在「如何突破傳統法學教育窠臼下，法律師生是否願意勇於改革嘗試之消極心態」。特別是在法學教育及國考體制變革之今日，由於不確定高，前述消極心態似乎更難以突破。

平心而論，案例式教學法無論對老師，抑或學生，都是很辛苦，不僅在現有學分下很難達成，且學生耗費比以前更多時間卻又難立即看到成效。所有法律系所及法律教師們如不大規模實施案例式教學法，並擬定相關配套措施，例如課程重新規劃、選課制度、e化支援、教學助理協助等，單一或極少數老師的案例式教學是很難達到所需目標的。

單元一 簡介及海商概說

1) 本單元學習目標

■ 國考規劃之專業知識及核心能力：律師司法官海商法科目相關命題大綱 (2007.10 草案)

- 海商法與海洋法及海事行政法之關係與區別。
- 海商法與國際貿易契約私法關係之銜接與功能(如信用狀統一慣例、國貿條規)。
- 海商法為民法之特別法與兩者在適用上之區隔及排斥。
- 海商法傳統獨特性、固有性之消長及新發展與變動。
- 海商法船舶航行運送平面之利用與海洋船舶垂直行用及海上民事活動所形成新秩序之海洋法制。

■ 本單元目標

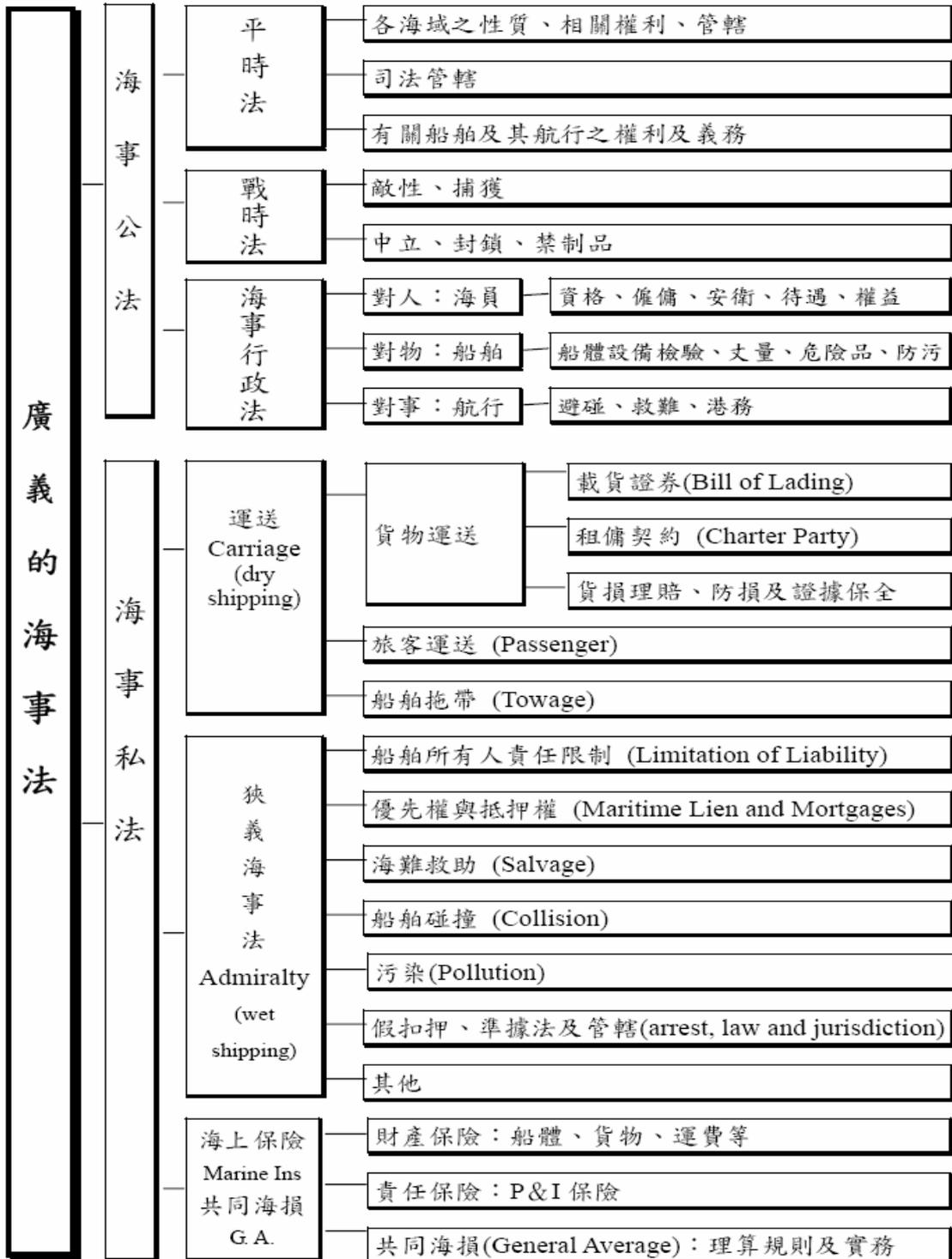
- 我國海運現況及與全球航貿間之關連。
- 海法體系、架構、範圍及海商法於海法體系下的定位。
- 「海事法系」與海商海事法之歷史淵源
- 我國「海商法」之意義及架構。
- 海商(法)之特性及其法源
- 我國歷次海商法之修正
- 海商法的現在與未來

2) 本章教材及參考資料

- 國際公約參考資料：無
- 國內判解：無
- 國外判決：無

3) 課程綱要

(a) 海法架構



(b) 海商法架構

| 章 | 節、目、條、項 | 次數 | 國考出題年度 | | |
|------------------|-----------------|----------------------------|---|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 第一章 通則 | 船舶意義 -1 | 1 | 67, | | |
| | 船長船員意義 -2 | | | | |
| | 除外適用 -3 | | | | |
| | 保全強執 -4 | 1 | 67, | | |
| | 補充法 -5 | | | | |
| 第二章 船舶 | 船舶所有權 | 動產準用 -6 | 1 | 65, | |
| | | 所有權範圍 -7 | | 95 | |
| | | 船舶讓與 -8 | 3 | 82, 81, 61 | |
| | | 登記對抗 -9 | 3 | 82, 81, 68 | |
| | | 建造中船舶 -10 | 3 | 95,87, 75, 63 | |
| | | 共有與經理 | 船舶共有 -11-16 | 1 | 68 |
| | | | 船舶共有經理人 -17-20 | 1 | 69 |
| | 船舶所有人責任限制 21-23 | 4 | 87, 86, 85, 52 | | |
| | 優先權 24-32 | 15 | 95,87, 86, 85,83, 82, 81, 80, 75, 71, 65, 60, 56-53 | | |
| | 抵押權 33-37 | 5 | 75, 68, 63 60, 56 | | |
| 第三章 運送 | 貨物運送 | 種類 -38 | 2 | 76, 53 | |
| | | 傭船契約 -39-52 | 5 | 85, 82, 78, 74, 73 | |
| | | 載貨證券 53-54; 58-60 | 10 | 93,95,84, 81, 78, 77, 70, 66, 60, 58 | |
| | | 託運人責任 55, 57 | | | |
| | | 貨物受領效力 56 | 1 | 71 | |
| | | 最低強制責任 61 | 3 | 88, 79, 71 | |
| | | 注意義務 62 -63 | | | |
| | | 危險等特殊物品 64 -65 | | | |
| | | 事變運費計算 66-68 | | | |
| | | 免責事由 | 法定 69 | 8 | 91,87, 84, 83, 80, 79, 76, 71, 60 |
| | | | 虛報及責任限制 70 | 2 | 88, 71 |
| | | | 救助偏航 71 | | |
| | | | 未經同意而裝載 72 | | |
| | | 甲板裝載 73 | 2 | 94,86, 85 | |
| | | 連續運送 74 | 1 | 91,84 | |
| | | 複合運送 75 | | | |
| | | 代理人及受僱人責任限制 76 | 1 | 90 | |
| | | 涉外民事 77 | | 95 | |
| | | 管轄 78 | 4 | 90,85, 83, 81, 67 | |
| | 旅客運送 79-91 | 2 | 64, 62 | | |
| 船舶拖帶 92-93 | 1 | 57 | | | |
| 第四章 船舶碰撞 94-101 | 4 | 87, 72, 69, 62 | | | |
| 第五章 海難救助 102-109 | 1 | 73 | | | |
| 第六章 共同海損 110-125 | 1 | 70 | | | |
| 第七章 海上保險 126-152 | 7 | 93, 86, 80, 79, 76, 66, 61 | | | |
| 第八章 附則 153 | | | | | |
| | 船員 | 1 | 72 | | |
| | 船貨擔保 | 1 | 67 | | |
| | 修正得失 | 2 | 52, 51 | | |

(c) 海商法之意義

- 海商法係規範與船舶營運有關之法律關係之法律→i.e. 不限對象、不限商事、不限私法、不限水域

※ shipping law、maritime law、admiralty law 用語區分

在字面上，shipping law 為與船運有關之法律；maritime (connected with the sea or ships) law 為與海或船有關之法律，適用範圍較廣；admiralty law (a branch of law that applies to ships and shipping) 為與船或船運有關之法律(Gerard Mangone, “United States Admiralty”, p1)。在英國，類似我國海商法規範事項，其學術及立法多以 shipping law 稱之，例如其相關之綜合立法為 Merchant Shipping Act。英國偶而會用 Maritime law 來說明較大範圍的海事及船運法律，而將 admiralty 限定用於貨物運送及海上保險以外領域之海事法(i.e. shipping law = carriage + admiralty + marine insurance + crew...)。一般而言，歐陸國家多使用 Maritime law，而美國偏好使用 admiralty law。

(d) 海商(法)特性

- 意外風險本質較高—海上風險及船舶孤立之故
- 資本高且資本風險集中 → 船舶營運高資本→政策鼓勵→船舶所有人責任限制
→ 船貨價值高且集中在一船上→風險集中→共同海損等
- 國際性：船舶營運及航行涉及多國 → 國際相關之統合性立法甚多
→ 營運受制於國際市場，起伏波動很大
→ 為國際私法最為重要的案例來源
且涉及多方利害關係人 → 充滿利害衝突及妥協關係(例如船貨間)及不同法制間的整合 → 國際公約以英美法系制度為主流，參酌許多大陸法系之規範，研擬海商法，必須對英美法系有基礎瞭解
- 語言性：以英語為統一語言
- 實務性：海商法為商法領域中實務涉入程度最高之法律
- 歷史性：國際海商起源可追溯二千年前(某些制度甚至追溯回四千年前)，許多幾百年前所建立的規則，仍為現時所沿用 ex 共同海損、碰撞責任

等，並為其他法律所參考繼受 ex 海上保險→一般保險；海難救助→無因管理。由於海事海商法具有高度國際性及歷史性，其成為近代研究比較法及法學理論非常重要及基礎之淵源，例如早期比較重要的羅德海法(Rhodian Law)不僅是海事海商法相當重要的法典，一般亦認為該法為現代商法(非僅是「海商法」)的濫觴。

- g. **跨領域性**：除「海商法」為民事法的特別法的一般概念外，海商法學習並非僅是海商法 153 條文，海商法下之各制度本身幾乎以「環環相扣」形容，任何一件案件的發生，可能涉及海商法體系下至少三個以上之制度規範；海商法與「海洋法」、「海事公法」(港口、避碰、船舶管理、污染、殘骸移除..)、「國際貿易」、「海事仲裁及管轄」等關係亦相當密切。海商法的學習是非常全方位的、且海商法的規範亦應是儘量完整且面面俱到的(事實上並非如此)。
- h. **外來性**：鄭和下西洋雖然代表著中華民族歷史上曾經有過的一段海上榮景及興盛，但 1929 年我國首部海商法之制定，以及 20 世紀以來國際海事海商立法之發展，我國海商法已難發現出中華法系的任何影子，海商法已幾乎都是「外來法」【按從海商國際性角度觀之，為使國內海商法與世界各國保持一致，接受全球整合後的外來國際規範，亦為不得不為】。我國於 1970 年代退出聯合國後，國際組織及國際立法之參與急遽萎縮，國際立法資訊取得困難或過時。國際性質特強的海商法，過去幾十年來已出現與國際立法嚴重斷層，海商學術人才及研究能量不濟之窘境。

(e) 淵源及海事法系

■ 海事法系

美國早期著名法制史學者 John H Wigmore (1863-1943)於 1928 年所出版之「世界法系概說 Panorama of the World's Legal System」乙書，將人類自有文明以來曾形成過的法律系統或制度，劃分為 16 個法系，其中除大家比較熟知的「大陸法系」及「英美法系」外，另外包括開始於西元前，但已中斷發展之最早埃及法系、希伯來法系、希臘法系等，而其中有一於西元前 1500 年即有立法紀錄可循，且迄今仍在持續發展中的法系，亦即「海事法系」。其有關海事法系有一段描述如下：

陸地上的帝國接連興衰更替，歐洲大陸上的政治及法律不時地分裂與

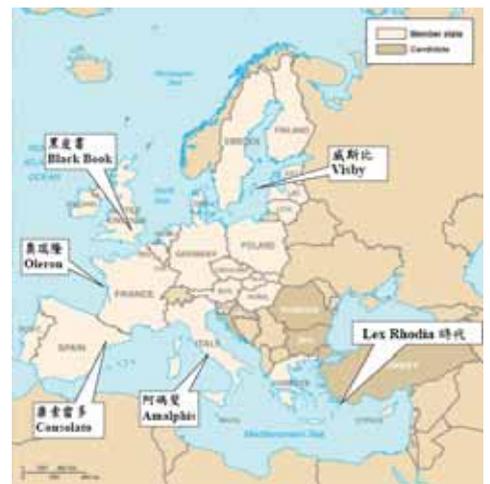
整合，繼而在如此動盪中發展出一套能適應歲月變遷的成熟法制。但海事法則比較單純，它不依賴種族及朝代的更替而仍持續存在，因為它不屬於任何國王、部落或領袖的海洋區域....海上商人的共同習慣就是海事法。

海事法自成一體，它被不同區域的國家法律所吸收，但在將近 5000 年的時間裡，海事法獨立存在，它不是由君主制定，而是逐漸地被編集成典並獲得大家的遵守。

John H Wigmore 筆下的海事法系分為三階段：包括一、17 世紀以前的習慣法或慣例法時代；二、17-19 世紀各國成文法時代；及三、現代法時代。

■ 中世紀海事慣例時期：17 世紀以前的習慣法或慣例法時代

- 羅德海法 Lex Rhodia 時代：約 11 世紀以前(BC300-AD1100)
- 中世紀文藝復興時代以後：約 12-17 世紀—海事慣例編纂時期
 - 阿碼斐法典 Lex Amalphis(義大利)
 - 奧瑞隆法典 Lex Oleron(法國西岸)
 - 康索雷多法典 Lex Consolato(西班牙西岸)
 - 威斯比法典 Laws of Visby(北歐地區)—漢薩城市條例
 - 海事黑皮書 Black Book of Admiralty(英國)



■ 成文法時代：17-19 世紀各國成文法時代

於法制史，17 世紀所逐漸興起的自然法學，以科學為基礎，以公理及完全合乎邏輯的方式來表達法律觀念；自然法學派不接受必須符合上帝意志及事物自然秩序之思想，其著重全部社會秩序是建立在對人的思考上，其鼓吹每個人的人格中所產生之「自然權利」；主張法律並非一自然現象，而是一種理性的產物，以人的理性為唯一的指導；主張兼容並蓄所有地方性或區域性的習慣，應儘量公佈一部能為所有人民所共有、不變及普遍適用之法律正義規範，其並非在提出新的理論基礎，而是要求將已被承認的諸多理論基礎或解決方面能予以現代化及明確化。17 世紀以來之自然法學派最大的成就，除導致民主國家的興起，就是各國成文法典之編纂。

於海事法領域，16-17 世紀殖民主義及海權立國興盛，於 17-18 世紀成文法思維的推波助瀾下，各國為發展航運，或為保護、扶植、軍事、殖民等目的，各國普遍展開其海事相關立法工作，例如較早的法國 1681 年海事條例(Ordonnance De La Marine)、荷蘭 1721 年鹿特丹海事條例、普魯士 1727 年海事條例、西班牙 1737 年海事條例、威尼斯 1786 年海事商法典等。集大成者，即為 1804 年法國拿破崙法典(以民法為主)制定後，於 1807 年制定法國商法典(其中含「海商編」)。許多國家稍後訂定之商法典，大都仿例法國 1807 年的架構及規範。隨著 19 世紀航運及航海技術快速發展，各國海運制度及法規越趨完善。但各國在海運或海事立法上，或基於本國法制、或為扶植航運等特殊考量，雖然中世紀許多海事慣例或原則仍保留於法令規範中，但各國海商海事立法卻越趨分歧。

■ 現代法逐漸統一時代—20 世紀以後

蒸汽、電力、通訊廣泛使用於船舶，影響著與船舶運輸有關之所有層面，包括船舶建造、貨物裝載、航線、載貨證券、海上風險、船員僱傭、航行規則、航行安全、事故處理、海關、國際貿易及保險等。據統計，1830 之後 100 年船運經濟環境的變化，遠超過之前幾千年的船運變化。而前述各國海商海事立法之分歧，造成國際航運之不便。

現代海事法的統一之開端，並非來自國際組織或各國自主，而是來至商人(包括船舶所有人、保險人、貨方及相關產業)。19 世紀末，這些商人們組成團體開始針對海事法某些領域研議統一規範，其中最早的統一成果即為與共同海損制度有關，自 1860 年開始草擬，並於 1864、1877 及 1890 年繼續修正之約克安特衛普規則。

在現代海事法統一方面，必須瞭解一非政府間組織「國際海事法委員會 Comits Maritime International -CMI」之重要性。為在公共及私人領域研究、闡釋國際法並促進國際法之研究比較，強調以法律方式解決國際紛爭，進而促進國際社會的相互了解與善意，國際間於 1873 年於比利時布魯塞爾成立「國際法學會 International Law Association, ILA」。然鑑於海事法特殊性，1897 年從國際法學會中另外成立了「國際海事法委員會 Comits' Maritime International -CMI」，總部設於比利時安特衛普，設立目的即在促進國際海事法之統一。CMI 為非政府間組織，其會員為各國自己成立的「海事法協會」或「海事法學會」(National Maritime Association)。CMI 每年定期開會，並針對某些特定議題為各國資料收集、分析、整理、並提出相關公約或規則草案。於立法時間成熟時，即透過比利時政府正式邀集各國政府召開外交會議

予以通過。於 1960-1970 年代聯合國相關經貿(UNCTAD、UNCITRAL)及海事組織(IMO)接手承擔新一代海事很運整合立法工作前，CMI 在國際海事法之統一及整合上，已做出相當大貢獻，例如：

- 於碰撞方面：1910 年船舶碰撞國際公約
- 於海難救助方面：1910 年統一船舶救助及撈救國際公約
- 於船舶所有人責任限制方面：1924 年及 1957 年海船所有人責任限制公約
- 於抵押權及海事優先權方面：1926 年 1967 年統一船舶抵押權及優先權國際公約
- 於船舶假扣押方面：1952 年海船假扣押公約
- 於貨物運送方面：1924 年統一某些載貨證券規則公約(海牙規則)及其 1968 年修正(威斯比規則)
- 於旅客及其行李運送方面：1961 年旅客運送國際公約及 1967 年旅客之行李運送國際公約
- 於共同海損方面：後續之 1924、1950、1974、1990、1994 及最近的 2004 年約克安特衛普規則。

(f) 海商法之法源

立法(國內)：

- 制訂法 ex. 海商法、船員法、航業法、商港法、船舶法、引水法等。
- 隱藏性立法 ex 強制執行法、涉外民事法律適用法等。

判例及仲裁：(國內/國際)

- 英美法系(普通法 Common Law 或判例 Case Law): 為主要法源。
- 大陸法系之補充性法源(無絕對拘束力)。
- 不限於國內判例，外國判例或國際判例亦可為參考法源，國際海事仲裁亦相當重要。

條約或公約：(國際立法)

- 條約為國與國間之契約，名稱類型很多，例如公約、議定書、協定、換文等。
- 一般分為：立法條約(law-making treaties)，大多為多邊條約(multilateral treaties)方式締定，主在針對某問題或組織制訂普遍適用之規則，例如有關海運之統一某些載貨證券規則國際公約(簡稱海牙規則)及契約條約(treaty-contracts)，大多為雙邊條約(bilateral treaties)，主要為二國或少數國家為特定事項而締定，例如一般常

見的雙邊引渡協定及互免課稅協定)。

- 條約一般須經國內立法機關通過始對該國生效(有些國家憲法規定有條約自動生效條款，條約一簽署或加入即行生效)，條約效力一般等於或高於法律。→我國非任何海事公約之締約國，為海商國際性質之故，國內立法多以參照方式，將其納入我國法體系。
- 條約之目的在釐定或統一現今複雜的國際行為規則，而此包括有關國際私法方面之利害關係；在海事公約方面復涉及船東國與貨主國間之折衝。
- 國際海事立法之三大主導國際組織為：
 - 早期(主要 1970 年代以前)：國際海事法委員會(C.M.I)
 - 運送相關：國際貿易法委員會(UNCTAD/UNCITRAL)
 - 其他海事：海事組織(IMO)

習慣：(國內/國際)

- 民法第 1 條：民事，法律所未規定者，依習慣；無習慣者，依法理。
- 習慣或慣例(custom)成立要件：長時間存在的慣習(practice 或 usage)；繼續不斷的行使(continuously)；願受拘束之法信念(opinio juris)；不得與現有法律抵觸。
- 海事國際習慣之範例：有關共同海損理算之約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules)、有關碰撞損害賠償計算之里斯本規則(Lisbon Rules)等。

法理/學說

- 民法第 1 條：民事，法律所未規定者，依習慣；無習慣者，依法理。涉民法第 30 條後段：.....其他法律無規定者，依法理。
- 法理者：多數人所承認之共同生活的原理，Ex 衡平、公平正義。
- 海事法理 ex 海難救助之「不成功無報酬原則(no cure no pay)」。

(g) 我國海商法之制訂及修訂

1929 年 12.30 全文 174 條 內容主要參照德、日法



1962 年 07.25 全文 194 條 以舊法為基礎，加入國際公約相關規定，主要修訂學者為劉承漢等



1999 年 7.14 全文 153 條 ■ 在不超過「三分之一」的前提下，由交通部於 1985



年先委中華民國海運研究發展協會(簡稱海發會)研擬草案

- 草案初期主要學者：張天欽、施智謀、王衛恥、柯澤東、姚玉麟等人
- 草案於 1991 年送交通部，經審議後成為交通部草案版並送行政院審議
- 1994 年 1 月 27 日行政院會審議通過送立院審議【此稱為「交通部/行政院版草案」，坊間有關海商法修正之相關立法修正資料主要是參考此一草案】
- 因海商法將「船長、海員」章刪除，擬另立船員法，立院審議要求等船員法草案提出後再議。船員法草案後於 1998 年提出，海商法立法作業始再回復
- 1999 年上半年有多次協商並通過部分修訂，主要有三：一為立委賴來焜提案；另一為爭點集中在第 76 條(喜馬拉雅條款)；三為最後審查會加上第 78 條(此為原草案僅有 152 條，最後變為 153 條之原因)

2000 年修訂第 76 條

因第 76 條文字漏列二十字而補修

(h) 國際海運概況及數據(2006 年)

(資料來源：交通部網站、Review of Maritime Transport 2007, <http://www.unctad.org>)

■ 國際海運貿易量

2006 年達 7.3 兆噸，約佔全球總出口貨運量 10.1 兆噸之 72%

■ 貨櫃運送

每年均以 10% 以上之速率成長，2006 年已達 11.3 億噸。

■ 全球船隊總載重噸位

迄至 2006 年底，全球船隊總載重噸位已達 10.4 億噸，其中以油輪及散裝船為大宗。

■ 全球貨櫃船總數

2007 年 1 月全球貨櫃船總數為 3,904 艘，20 呎標準貨櫃總載容量達 9.4 百萬只。

■ **全球船舶平均船齡**

2007 年 1 月全球船舶平均船齡為 12 年，貨櫃船平均船齡最短，約 9 年。

■ **新造貨櫃造價**

2006 年 20 呎標準貨櫃約 1850 美元/每只、40 呎標準櫃 3000 美元

■ **全球前 35 大船隊國(包括本國船及權宜船)**

台灣地區 2007 年 1 月，有本國船 97 艘，權宜船 477 艘，總載重噸 24,858,000 噸，佔全球總載重噸 2.69%，世界排名第 11。

■ **台灣地區貿易總額佔全球百分比**

2007 年初，台灣地區貿易總額佔全球 1.77%，世界排名第 17 位，船隊總載重噸佔全球 2.54%，排名第 11 位。

■ **2006 年底全球前 20 大貨櫃航商**

台灣航商有三名，分別為長榮海運(第 7 名，127 艘船)、陽明海運(第 14 名，82 艘船)及萬海海運(第 20 名，69 艘船)。

■ **海運運費佔貨物進口成本之百分比**

2005 年亞洲地區約 5.9%。

■ **貨櫃港口總裝卸量**

台灣地區 2006 年總計裝卸約 1300 萬只標準貨櫃，全球排名第 5。

■ **全球前 20 大貨櫃港**

2006 年高雄港排名全球第 6 (?，以後↓ or ↑)

4) 本章議題思考

- 「海事法系」與海商海事法之歷史淵源
- 海法體系、架構、範圍及海商法於海法體系下的定位
- 我國「海商法」之意義及架構
- 海商(法)之特性及其法源
- 我國海運現況及與全球航貿間之關連
- 海商法的現在與未來

5) 本章作業及評量

- 上網瀏覽下列網站並查詢下列資料：
 - 「交通部」—「交通統計」：與水運及港埠有關之資料及數據
 - 「IMO-International Maritime Organization」：找 About IMO、Status of

Conventions - Summary

- 「UNCTAD」：找 Review of Maritime Transport 2007
- 「CMI- International Maritime Committee」：找 history、status of ratification of Maritime Conventions
- 「UNCITRAL—The United Nations Commission on International Trade Law」：找 Working Group III 現在工作項目為何
- 至少二家國內航商網站：例如長榮、陽明、萬海等
- 至少一個國內港務局網站
- **評量**：次週上課時，隨機抽問至少六位同學各網站瀏覽感想及本章所舉各思考議題。

6) 本章演習案例：無

大學 系/所

學年度 學期

海商法

單元一 簡介暨海商概說

老師

目次

- 一. 課程目標及課程規劃
- 二. 評量標準
- 三. 參考書目及全球航運市場介紹
- 四. 海法及海商法架構
- 五. 海商法意義
- 六. 海商(法)特性
- 七. 海事海商法起源
- 八. 法源
- 九. 海商法之制訂與修訂



一、課程目標及課程規劃

課程目標：

- 對不準備國考之學生：一知道有什麼
- 瞭解海商海事法之定位、架構、海陸法差異、海商特殊制度初探
- 對有意準備國考之學生：一知道是什麼
- 培養其司法律師考試所需之基本應試能力
- 掌握實務海商案件處理之基本應對能力
- 加強判解研讀及分析

課程規劃：

- 除首週課程外，計分為八單元

二、評量標準

- 期中佔百分之三十，期末佔百分之四十；平時成績(課程參與積極度)佔百分之三十。
- 期中期末考題原則上為四題簡答題及二題實例或申論題。
- 海商法雖僅153條，然由於該法剛全面修訂不久，重點條文很多。注意新舊條文之條序變動及修訂理由。考試原則上不准帶任何資料進場。如有必要，考試中會引據相關條文給同學參考。

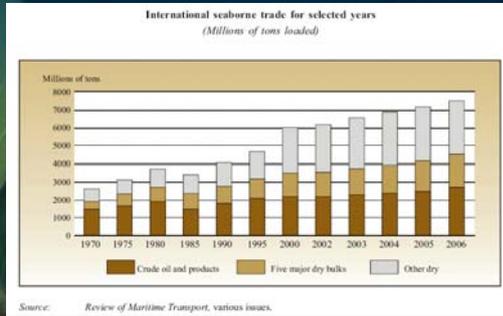
三、參考書目介紹

- 楊仁壽 最新海商法 八十八年十月 (新法)
- 劉宗榮 海商法 九十六年 (新版)
- 柯澤東 海商法修訂新論 八十九年十一月
- 柯澤東 貨物運送責任篇 八十八年十一月
- 賴來焜 新海商法論 八十九年一月 學林；最新海商法論 九十一年神州 (修訂過程)
- 林群弼 海商法論 九十二年三月 三民

全球航運市場簡介

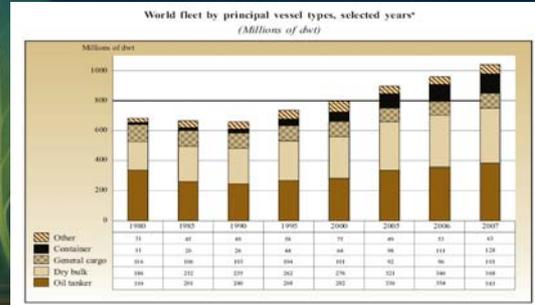
資料來源：Review of Maritime Transport
2007, <http://www.unctad.org>

國際海運貿易量，2006年達7.3兆噸，約佔全球總出口貨運量10.1兆噸之72%



Source: Review of Maritime Transport, various issues.

迄至2006年底，全球船隊總載重噸位已達10.4億噸，其中以油輪及散裝船為大宗



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register - Fairplay.

全球前35大船隊國(本國船及權宜船)，台灣2007.1，本國船97艘，權宜船477艘，總載重噸24,858,000噸，佔全球2.69%，世界排名第11

| Country or territory of domicile ^a | Number of vessels | | | Deadweight tonnage in thousands of dwt | | | | | Change in percentage share | |
|---|-------------------|--------------|-------|--|--------------|---------|---------------------------------------|--|----------------------------|-------|
| | National flag | Foreign flag | Total | National flag | Foreign flag | Total | Foreign flag as a percentage of total | Total as a percentage of world total, 1 January 2006 | | |
| Greece | 707 | 2 377 | 3 084 | 49 771 | 120 411 | 170 181 | 70.75 | 17.39 | 18.02 | -0.63 |
| Japan | 719 | 2 611 | 3 330 | 11 822 | 135 685 | 147 507 | 91.99 | 15.07 | 14.52 | 0.55 |
| Germany | 403 | 2 561 | 2 964 | 12 843 | 72 200 | 85 043 | 84.90 | 8.69 | 7.89 | 0.80 |
| China | 1 870 | 1 314 | 3 184 | 32 229 | 38 162 | 70 390 | 54.21 | 7.19 | 7.22 | -0.03 |
| Norway | 768 | 1 042 | 1 810 | 13 907 | 34 790 | 48 697 | 71.44 | 4.98 | 5.01 | -0.03 |
| United States | 847 | 919 | 1 766 | 22 705 | 25 555 | 48 261 | 52.95 | 4.93 | 5.18 | -0.24 |
| Hong Kong (China) | 296 | 393 | 689 | 19 180 | 25 873 | 45 053 | 57.43 | 4.60 | 4.84 | -0.23 |
| Republic of Korea | 662 | 379 | 1 041 | 14 486 | 17 802 | 32 287 | 55.14 | 3.30 | 3.27 | 0.03 |
| United Kingdom | 375 | 480 | 855 | 9 584 | 17 252 | 26 737 | 64.48 | 2.73 | 2.35 | 0.39 |
| Singapore | 409 | 295 | 704 | 14 887 | 10 836 | 25 723 | 42.12 | 2.63 | 2.53 | 0.09 |
| Taiwan Province of China | 97 | 477 | 574 | 4 076 | 20 781 | 24 858 | 83.60 | 2.54 | 2.69 | -0.15 |

2007年初，台灣貿易總額佔全球1.77%，排名第17位，船隊總載重噸佔全球2.54%，排名第11位

| Country/territory | Percentage share of world trade generated, in terms of value | Percentage share of world fleet (control) in terms of dwt |
|--------------------------|--|---|
| United States | 12.19 | 4.93 |
| Germany | 8.47 | 8.69 |
| China | 7.29 | 7.19 |
| Japan | 5.06 | 15.07 |
| United Kingdom | 4.34 | 2.73 |
| France | 4.23 | 0.61 |
| Netherlands | 3.63 | 0.89 |
| Italy | 3.50 | 1.63 |
| Canada | 3.15 | 0.61 |
| Belgium | 2.99 | 1.28 |
| Hong Kong (China) | 2.72 | 4.60 |
| Republic of Korea | 2.63 | 3.30 |
| Spain | 2.15 | 0.45 |
| Singapore | 2.10 | 2.63 |
| Mexico | 2.09 | 0.14 |
| Russian Federation | 1.82 | 1.85 |
| Taiwan Province of China | 1.77 | 2.54 |

2006年底全球前20大貨櫃航商，台灣航商有三名，分別為長榮海運(第7名，127艘船)、陽明海運(第14名，82艘船)及萬海海運(第20名，69艘船)

| Ranking | Operator | Country/territory | No. of ships in 2006 | TEU capacity in 2006 |
|--|---------------|--------------------------|----------------------|----------------------|
| 1 | Maersk Line | Denmark | 484 | 1 573 531 |
| 2 | MSC | Switzerland | 320 | 1 019 725 |
| 3 | CMA-CGM Group | France | 167 | 517 213 |
| 4 | Hapag-Lloyd | Germany | 136 | 484 526 |
| 5 | CCSC | China | 134 | 390 154 |
| 6 | CSCL | China | 122 | 387 168 |
| 7 | Evergreen | Taiwan Province of China | 127 | 377 334 |
| 8 | APL | Singapore | 105 | 342 461 |
| 9 | Hanjin | Republic of Korea | 78 | 337 378 |
| 10 | NYK | Japan | 85 | 283 499 |
| Subtotal | | | 1 758 | 5 682 819 |
| 11 | MOL | Japan | 91 | 281 967 |
| 12 | OOCL | Hong Kong (China) | 71 | 275 057 |
| 13 | K-Line | Japan | 86 | 267 988 |
| 14 | Yang Ming | Taiwan Province of China | 82 | 240 433 |
| 15 | Zim | Israel | 74 | 203 228 |
| 16 | Hamburg Süd | Germany | 73 | 189 039 |
| 17 | HMM | Republic of Korea | 36 | 157 208 |
| 18 | PIL | Singapore | 67 | 123 084 |
| 19 | CSAV | Chile | 29 | 117 873 |
| 20 | Wan Hai | Taiwan Province of China | 69 | 113 532 |
| Total 1-20 | | | 2 436 | 7 622 228 |
| World container cellular fleet at 1 January 2007 | | | 8 331 | 11 720 000 |

Source: UNCTAD secretariat, Containerisation International Online, Fleet Statistics, www.ci-online.co.uk.

貨櫃港口總裝卸量：台灣地區2006年總計裝卸約1300萬只標準貨櫃，全球排名第5

| Country/territory | 2004 | 2005 | Preliminary figures for 2006 | Percentage change 2004/2005 | Percentage change 2005/2006 |
|--------------------------|------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| China | 54 943 153 | 66 871 473 | 81 927 000 | 21.71 | 22.51 |
| Singapore | 21 329 100 | 23 192 200 | 24 796 000 | 8.74 | 6.92 |
| Hong Kong (China) | 21 984 000 | 22 427 000 | 23 539 000 | 2.02 | 4.96 |
| Republic of Korea | 14 173 106 | 14 885 942 | 15 521 072 | 5.03 | 4.27 |
| Taiwan Province of China | 13 029 492 | 12 791 429 | 13 101 870 | -1.83 | 2.43 |
| Malaysia | 11 775 743 | 12 027 045 | 13 365 018 | 2.13 | 11.12 |

全球前20大貨櫃港，2006年高雄港 排名全球第6

| Port | 2004 | 2005 | 2006 | Percentage change | |
|-------------------|------------|------------|------------|-------------------|-----------|
| | | | | 2005-2004 | 2006-2005 |
| Singapore | 21 329 100 | 23 192 200 | 24 792 400 | 8.74 | 6.90 |
| Hong Kong (China) | 21 984 000 | 22 427 000 | 23 539 000 | 2.02 | 4.96 |
| Shanghai | 14 557 200 | 18 084 000 | 21 710 000 | 24.23 | 20.05 |
| Shenzhen | 13 655 500 | 16 197 173 | 18 468 900 | 18.61 | 14.03 |
| Busan | 11 491 968 | 11 843 151 | 12 030 000 | 3.06 | 1.58 |
| Kaohsiung | 9 714 115 | 9 471 056 | 9 774 670 | -2.50 | 3.21 |
| Rotterdam | 8 291 994 | 9 288 349 | 9 690 052 | 12.02 | 4.32 |

四、海法及海商法架構



廣義的海事法(海法)

- 海事公法
 - 平時法
 - 戰時法
 - 海事行政法
- 海事私法
 - 運送法
 - 狹義海事法
 - 海上保險與共同海損

海事公法

- 平時法
 - 各海域之性質、相關權利、管轄..
 - 司法管轄 ..
 - 有關船舶及其航行之權利及義務..
- 戰時法
 - 敵性、捕獲..
 - 中立、封鎖、禁制品..
- 海事行政法
 - 對人：海員：資格、僱傭、安衛、待遇、權益..
 - 對物：船舶：船體設備檢驗、丈量、危險品、防污..
 - 對事：航行：避碰、救難、港務..

海事私法

- 運送 carriage (dry shipping)
 - 貨物運送：載貨證券、租備船契約、貨損等
 - 旅客運送
 - 船舶拖帶(?)
- 狹義海事法 admiralty (wet shipping)
 - 船舶所有人責任限制
 - 優先權與抵押權
 - 海難救助
 - 船舶碰撞
 - 污染
 - 假扣押、準據法、管轄.....
- 海上保險marine insurance及共同海損general average
 - 財產保險：船體、貨物、運費..
 - 責任保險：船舶所有人責任保險P&I...
 - 共同海損：理算規則及實務

海商法架構(88/89)

- 第一章 通則 (ss.1-5)
- 第二章 船舶 (ss. 6-37)
- 第三章 運送 (ss. 38-93)
- 第四章 船舶碰撞 (ss. 94-101)
- 第五章 海難救助 (ss. 102-109)
- 第六章 共同海損 (ss. 110-125)
- 第七章 海上保險 (ss. 126-152)
- 第八章 附則 (ss. 153)

| | | | |
|-----------|----------|---|-----|
| 第一章 通則 | 船舶意義-1 | 1 | 67, |
| | 船長船員意義-2 | | |
| | 除外適用-3 | | |
| | 保全強執-4 | 1 | 67, |
| | 補充法-5 | | |

| | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------------|----|
| 第二章 船舶 | 船舶 所有權 | 動產準用-6 | 1 | |
| | | 所有權範圍-7 | | |
| | | 船舶讓與-8 | 3 | |
| | | 登記對抗-9 | 3 | |
| | | 建造中船舶-10 | 3 | |
| | | 共有與經理 | 船舶共有-11-16 | 1 |
| | | | 船舶共有經理人-17-20 | 1 |
| | | | 船舶所有人責任限制 21-23 | 4 |
| | | 優先權 24-32 | | 15 |
| | | 抵押權 33-37 | | 5 |

| | | | | |
|------------|------|-------------------|------------|---|
| 第三章 運送 | 貨物運送 | 種類-38 | 2 | |
| | | 備船契約-39-52 | 5 | |
| | | 載貨證券 53-54; 58-60 | 8 | |
| | | 託運人責任 55, 57 | | |
| | | 貨物受領效力 56 | 1 | |
| | | 最低強制責任 61 | 3 | |
| | | 注意義務 62-63 | | |
| | | 危險等特殊物品 64-65 | | |
| | | 事變運費計算 66-68 | | |
| | | | 法定 69 | 8 |
| | | | 虛報及責任限制 70 | 2 |
| | | 免責事由 | 救助偏航 71 | |
| | | | 未經同意而裝載 72 | |
| | | | 甲板裝載 73 | 2 |
| | | 連續運送 74 | 1 | |
| | | 複合運送 75 | | |
| | | 代理人及受僱人責任限制 76 | 1 | |
| | | 涉外民事 77 | | |
| | | 管轄 78 | 4 | |
| | | 旅客運送 79-91 | 2 | |
| 船舶拖帶 92-93 | 1 | | | |

| | |
|------------------|--------|
| 第四章 船舶碰撞 94-101 | 4 |
| 第五章 海難救助 102-109 | 1 |
| 第六章 共同海損 110-125 | 1 |
| 第七章 海上保險 126-152 | 6 |
| 第八章 附則 153 | |
| | 船員 1 |
| | 船貨擔保 1 |
| | 修正得失 2 |



設一案例：

希臘籍船舶營運人Dimitrios公司將設籍於巴拿馬的二萬噸級船舶Good Luck論時備船Time Charter給中華民國陽明海運公司從事東南亞東北亞貨櫃班輪運送(論時備船契約準據法/管轄條款Law and Jurisdiction Clause：美國法/紐約)。船上人員分屬希臘籍(甲級船員)、菲律賓籍及大陸籍(乙級船員)，船上並載有一名陽明中國籍代表。船舶於東南亞(台灣、香港、新加坡、印尼、泰國、菲律賓、馬來西亞)載貨上船後(設目的港均為日本；陽明載貨證券準據法/管轄地：英國法/英國海事法院)，於高雄航向日本途經東海，因颱風外流影響，海象不佳而於公海與中油公司所屬賴比瑞亞籍十萬噸級油輪Bad Luck號碰撞，碰撞原因責任不明，Bad Luck油輪大量貨油外洩，污染日韓台及大陸海域，B輪希臘籍船員死傷三人，二人(含陽明代表)落海失蹤，船身受損嚴重並失去動力，經緊急呼救日本拖船將其就近救助至基隆港，B輪船長宣布共同海損。B輪債權人向基隆地院主張對B輪之海事優先權並申請保全程序，爾後所有受害人均到台北地方法院訴請陽明及中油連帶賠償，陽明及中油主張貨損免責及船舶所有人責任限制。

海商法之意義 what is “maritime law”

- 楊：海商法係以海上企業為規範對象之商事私法
- 師：海商法係規範與船舶營運有關之法律關係之法律
- i.e. 不限對象、不限商事、不限私法、不限水域

※ shipping law、maritime law、admiralty law用語區分

- shipping law為與船運有關之法律；
- maritime (connected with the sea or ships) law為與海或船有關之法律，適用範圍較廣；
- admiralty law (a branch of law that applies to ships and shipping)為與船或船運有關之法律(Gerard Mangone, “United States Admiralty”, p1)。

在英國，類似我國海商法規範事項，其學述及立法多以shipping law稱之，例如其相關之綜合立法為Merchant Shipping Act。英國偶而會用Maritime law來說明較大範圍的海事及船運法律，而將admiralty限定用於貨物運送及海上保險以外領域之海事法(i.e. shipping law = carriage + admiralty + marine insurance + crew...)。一般而言，歐陸國家多使用Maritime law，而美國偏好使用admiralty law。

六、海商法之本質

- 意外風險本質較高
- 資本高且資本風險集中



AMOCO CADIZ

The AMOCO CADIZ ran aground off the coast of Brittany, France on March 16, 1978, spilling 68.7 million gallons of oil. It currently is #6 on the list of the largest oil spills of all time.



M/V APL China 26/Oct/1998

The intense Pacific Ocean storm on 26 Oct. resulted in major cargo damage to four container ships. No deaths or injuries were reported. APL's M/V **APL China** lost approx. 406 containers, with some 1,000 more damaged. Typhoon Babs has been described as a fast-moving storm featuring 40-70 foot swells & high winds hit the ships in the Northern Pacific



M/V "OOCL AMERICA" 31/01/2000

The Hong Kong container vessel M/V **OOCL AMERICA** (66,047 gt, built 1995) encountered severe weather Jan 31 in the Pacific Ocean sustained heavy weather damage on a voyage ex Long Beach for Kaohsiung on Jan. 29. 350 containers lost overboard & 217 still on board but crushed or bent out of usable condition, the containers went overboard at 1613 hrs during an engine failure that caused the vessel to drift away from the wind, triggering a 45 degree roll.



M.V. Hanjin Pennsylvania 10/Nov/2002 burning off Sri Lanka

"T-E-U Bar-Be-Cue"

A 4389 TEU containership, newly built in 03/2002 a very latest design with all the most modern safety equipment is seen below as she looked on 10th November 2002. What started and resulted in a huge loss for the vessel owner and cargo interests (possibly as much as US\$100,000,000 across both the hull and the cargo!) include 2 crew members who died.



M.V. "Tricolor"

Collided with M.V. "Kariba" off English Channel on 13/Dec/2002 in very heavy fog. She had on board approximately 2,000 new and very expensive Saab, Volvo and BMW cars and cost many millions in lost vessel and cargo.



QUEEN MARY 2

Gross tonnage: 150,000 (a measure of volume).
 Length: 1,132 feet.
 Width: 134 feet.
 Height: 236 feet (keel to funnel).
 Cruising speed: 30 knots (34 mph).
 Passengers: 2,620 (2 per cabin), 3,090 (including third and fourth berths).
 Decks: 17.
 Staterooms: 1,310 (920 sea view, 293 inside, 97 suites).
 Building price: US\$760,000,000

EST. Ticket prices for virgin voyage on 12/1/2004 for 15 days:
 highest: NTD _____ & cheapest: NTD _____

Freedom of the Sea



訂購: 2003年9月
 龍骨鋪設: 2004年11月9日
 下水: 2005年8月22日
 命名儀式: 2006年5月12日
 首航: 2006年5月3日
 噸位: 158,000
 吃水深: 8.5米或28英尺
 長度: 339米或1,112英尺
 船梁: 56.0米或183.7英尺
 高度: 63.7米 (18層甲板)
 航速: 21.6 節 (40 km/h)
 定員: 4,370 遊客 1,360 船員
 耗資: 約947,000,000美元

海商法之特性

- 國際性
- 歷史性
- 實務性
- 語言性
- 跨領域性
- 外來性

國際性

(民事涉外典型、國際整合立法相當多)
 (國際公約+國際建議文書+慣用私文書)
 (公約隱含諸多英美法制度ex 訴訟時效)

| | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| 碰撞 | 1910 | |
| 海難救助 | 1910 | → 1989 IMO |
| 船舶所有人責任限制 | 1924, 1957 (1979) | → 1976, 1996 IMO |
| 貨物運送 | 1924, 1968, 1979 | → 1978 UN |
| 海事優先權與抵押權 | 1926, 1967 | → 1993 UN |
| 船舶假扣押 | 1952 | → 1999 UN |
| 旅客運送 | 1961, 1967 | → 1974, 1990, 2002 IMO |
| 共同海損 |1974, 1990, 1994, 2004 | |
| 租僱船契約 船舶買賣 海上保險 海難救助合約 | BIMCO- Genco Forms... ; NYPE - Time C/P... NORWEGIAN SALEFORM..... ITC、ICC..... LOF..... | |

歷史性

(發展久遠且存在諸多有別於“陸上法”之特有制度)



共同海損..... BC 20

碰撞、海難救助..... AD 5

海上保險..... AD12

船舶所有人責任限制
海事優先權與抵押權... AD 17

運送法(載貨證券、單位責任限制、喜馬拉雅條款、諸多
免責條款....)

.....

- ➔ 許多制度為後續的陸上法及航空法所仿效
- ➔ 研讀海商必須瞭解制度當時之航運背景資料(ex ss.____)

1801 - Schooner Debby Starie Bs/L

SHIPPED, in good order and well-conditioned, by *John Hicks,*
 on board the good Schooner called the *Debby Starie*
 whereof is Master for this present voyage,
 were lying in the port of New-York, and bound for
 To wit, *for West's Keyes Sea, for West's land, for West's Horn,*
for West's South, three Barrel's Sugar, five Barrel's
for West's

being marked and numbered as in the margin, and are to be delivered in the like good order and well-
 conditioned at the aforesaid port of *Shannon* (the danger of the seas only excepted)
 unto *John Hicks* or his assigns, he or they paying
 freight for the said *Debby Starie* as follows

with stowage and average accounted. In Witness whereof, the Master or Partner of the said
Schooner hath affixed to this Bill of Lading, all of this tenor and date, the one of which
 I. Bills being accomplished, the other to stand void. Dated in New-York, the *25th*
 day of *June* 1801. *John Hicks*

1857- Schooner Logan Bs/L

Shipped, in good order and well-conditioned by **SAXTON & SEABURY,**
 for account of *J. S. H. DeLong*
 on board the Schooner called the *Logan*
 whereof *Charles DeLong* is Master, now lying in the
 Port of New-York, and bound for *New Orleans* To wit,
One Carriage Box
Two Cases of Books
Three Cases of Books
Five Cases of Books

being marked and numbered as in the margin, and are to be delivered in the
 like good order and condition at the Port of *New Orleans*
 (the danger of the seas only excepted) unto *J. S. H. DeLong*
 or his assigns, he or they paying freight for the said
Logan as follows

with stowage and average accounted. In Witness whereof, the Master or Partner of the said
Schooner hath affixed to this Bill of Lading, all of this tenor and date, the one of which
 I. Bills being accomplished, the other to stand void. Dated in New-York, the *15th*
 day of *March* 1857. *John DeLong*

1882 — Steamboat Genevieve Bs/L

SENECA & CO.,
 COTTON FACTORIES AND COMMISSION MERCHANTS
 47 N. 2ND ST. N. Y. C.

Received of *SENECA & CO.* in payment of bill, *4/18/82*
 the sum of *100.00* Dollars, for *100* Bales of Cotton, in the
 name of *SENECA & CO.* (the danger of the seas only excepted)
 to be delivered in the like good order and condition at the
 port of *New Orleans* unto *SENECA & CO.* or their assigns, he or they
 paying freight for the said *Genevieve* as follows

with stowage and average accounted. In Witness whereof, the Master or Partner of the said
Steamboat hath affixed to this Bill of Lading, all of this tenor and date, the one of which
 I. Bills being accomplished, the other to stand void. Dated in New-York, the *15th*
 day of *April* 1882. *John DeLong*

BILL OF LADING Page 2

Draft Copy

Draft Copy

Printed by the I.M.C. Charter Party Editor

BILL OF LADING Page 1

Conditions of Carriage

Draft Copy

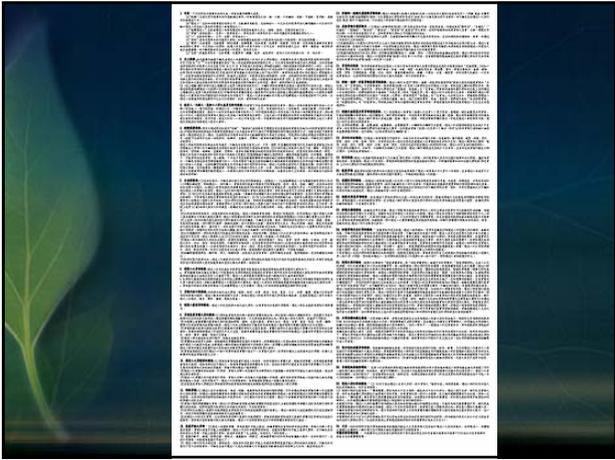
Draft Copy

Printed by the I.M.C. Charter Party Editor

BILL OF LADING Page 2

Draft Copy

Printed by the I.M.C. Charter Party Editor



實務性

(海商是一非常實務之學科，涉及相當多的航運實務)

Ex.

- 海56：「收貨證件」
- 海70：貨櫃..「墊板」...
- 海73：「甲板上裝載」...
- 海76II：...「理貨」...「墊艙」...



語言性

(海商是以英語為共通語言之學科)

M.V. SEA EMPRESS

ran aground at Milford Haven U.K., spilling over 72,000 tons of crude into the sea, 1996

七、海事海商法之起源—海事法系



八、海商法之法源

- 立法(國內/外國)
 - 制訂法、隱藏性立法
- 判決/仲裁(國內/國際)
 - 英美Common Law、大陸法補充法源
- 條約或公約(國際立法)
 - 條約名稱、意義、目的、類型、生效
 - 非締約國：自願性接受、
 - IMO & CMI
- 習慣(國內/國際)
 - 意義、要件、範例
- 法理/學說
 - 意義、範例

九、海商法之制訂與修訂

民國十八年12.30全文174條
 ↓
 民國五十一年07.25全文194條
 ↓
 民國八十八年7.14全文153條
 ↓
 民國八十九年修訂第76條

民國十八年12.30全文174條

→內容主要參照德、日法

民國五十一年07.25全文194條

→以舊法為基礎，加入國際公約相關規定，主要修訂學者為劉承漢等

民國八十八年 7.14全文153條

- 在不超過「三分之一」的前提下，由交通部於七十四年先委海發會草案研擬
- 草案初期主要學者：張天欽、施智謀、王衛恥、柯澤東、姚玉麟等人
- 草案於八十年送交通部，經審議後成為交通部草案版並送行政院審議
- 八十三年1.27行政院會審議通過送立法院審議
- 因海商法將「船長、海員」章刪除，擬另立船員法，立法院審議要求等船員法草案提出後再議。船員法草案後於八十七年提出，海商法立法作業始再回復
- 八十八年上半年有多次協商並通過部分修訂，主要有三：一為立委賴來焜提案；另一為爭點集中在第七十六條(喜馬拉雅條款)；三為最後審查會加上第七十八條(此為原草案僅有152條，最後變為153條之原因)

民國八十九年修訂第76條

- 因第七十六條文字漏列二十字而補修

海商法第七十六條

- 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。

新海商法是否是一部能真正
符合國際規範之跨世紀海
商法？



未來!?!

廢考海商法之議

海洋經貿立國—海商法奮起

國際海洋海事法永不凋零

單元二 通則與船舶所有權

1) 本單元學習目標

■ 國考規劃之專業知識及核心能力：律師司法官海商法科目相關命題大綱(2007.10 草案)

● 通則部分：

- 適用海商法之船舶以其平日於「海上航行」及「與海相通之水面或水中航行」係指船舶以「海上」為空間，以「航行」冒海上風險為意義；而非僅指限於「營利」之船舶，「運貨」或「運旅客」為主。只為海商法廣義與狹義之別。
- 公務船、軍艦對海商法適用之條件，第三條應有例外之解釋。
- 海商法法源，除本法規定外，「其他法律」法源何所指(應補充瞭解國際法源部分)。

● 船舶部分：

- 船舶之特性—兼具動產、不動產性；登記制度：人格性之意義與功能。
- 船舶所有權之範圍、取得與消滅；船舶買賣之特別方式；船舶所有權之移轉與傭船契約。
- 船舶共有制度內涵，公司化與證券化之現代變遷發展。

■ 本課程目標

- ◆ 從海商法「船舶」之定義及適用，瞭解海商法之適用範圍
- ◆ 海商法船舶之人格性及中性物權性
- ◆ 海商法之補充法適用原則(第5條)
- ◆ 船舶所有權之範圍
- ◆ 船舶所有權登記之對抗效力
- ◆ 「船舶經理人」與「船舶共有之經理人」區別

2) 本章教材及參考資料

- 國際公約參考資料：無
- 國內判解：
 - 92年台上字第985號

- 91 年台上字第 831 號、81 年台上字第 353 號等同類案例
- 84 年台上字第 2554 號
- 78 年台上字第 496 號
- 76 年台上字第 2820 號
- 73 年台上字第 3957 號
- 57 年台上字第 2771 號
- 57 年台上字第 2247 號
- 55 年台上字第 2178 號
- 51 年台上字第 2242 號
- 高分院 91 年勞上字第 6 號
- 院字第 807 號
- 司法院第三期司法業務研究會(72.05.02)
- 司法院(73)秘台廳(一)字第 00742 號
- 法務部(79)法律字第 14021 號
- 臺灣高等法院 58 年度法律座談會民事類第 35 號
- 法務部(76)法參字第 13584 號

3) 單元綱要

(a) 「船舶」

第一條（船舶之定義）

本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。

*本條並非單純有關「船舶」之定義規定，而係包括海商法之適用海域範圍之規定。

■ 「船舶」定義

法律定義：海商法 1；船舶法 1—船舶者謂在「海上或與海相通」之水面或水中航行之船舶

國內學術定義：具有相當體積，並能在水面或水中航行及載運貨物或人員之一種浮動之中空凹體(施)

📖 最高法院 57 年台上字第 2247 號(海商法第一條、第三條第四款所稱之船舶，均係指可供航行者而言，此觀海商法第一條、

船舶法第一條第一項之規定自明。)

構成船舶之形式及功能要件：(船舶形式+航行功能)

1. 必須為一中空浮體(floating construction with hollow design)，因此木筏非船。
2. 該浮體必須是意圖用於並可用於水面或水中移動之能力(intended for and capable of moving on or through the water)，因此潛水艇及水翼船為船，水上飛機非船(其主要用途是飛行非航行)，駁船為船(駁船可能沒有自己的動力)，但浮塢(floating docks)或浮動碼頭(floating wharves)非船，其雖可航行，但非其主要意圖。船舶為「暫時性的非航行用」基本上仍可為船舶之認定，例如全球船噸過剩，將船舶暫時移做「倉庫」或「停航」。
3. 具有某些程度之體積(certain minimum dimensions)，該體積不能太小，而足以運載人員物品。
4. 並不一定要用於運載貨物或人員，且不一定從事商行為，亦即漁船、遊艇、軍艦等均為船舶。

■ 「船舶」之生與死

實質意義上之「生」：下水時(不一定建造完成)

法律意義上的「生」：船舶完成船籍初次登記(船舶登記法第33條)

實質意義上之「死」：船舶已實際全損而無法復原(有時應以船舶所有人或利害關係人是否有修復之意願為定)、不為航行意圖而用時(ex 駁船變「海上皇宮」)

法律意義上之「死」：註銷登記?(船舶登記法第五章)

■ 船舶之分類

海上航行能力：海船 v.s. 非海船

使用目的：商船 v.s. 非商船

機械動力：動力船 v.s. 非動力船

船舶所有人：國有船 v.s. 非國有船

船舶國籍：中華民國船 v.s. 非中華民國船

載運功用：貨輪 v.s. 客輪

噸位大小：大船 v.s. 小船

■ 「海商法上之船舶」

界定目的：海商法上之特有規範，例如強制執行、責任限制、海事優先權、共同海損、

海難救助、海上運送及海上保險許多特有制度等，僅有「海商法上之船舶」始有適用之餘地，非海商法上之船舶則無。

📖 最高法院 57 年台上字第 2247 號(船舶與非船舶之設備不同。如因天災或其他事故發生損害時，欲定其有無過失責任，以及應否適用海商法之規定，均因是否船舶而異。)

📖 51 年台上字第 2242 號(系爭漁船之總噸數僅有五・〇九噸，依海商法第三條第一款規定，即不得認係海商法上之船舶，而應視為民法上所稱動產之一。其權利之取得，亦不以作成書面並經主管官署蓋章證明為要件。)

📖 法務部(79)法律字第 14021 號(如該漁船為海商法之船舶，其讓與證明文件尚須依海商法第八條第一款規定經讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明，始生效力。至於該漁船如何變更種類、用途，宜由各主管機關依有關法規辦理。)

1. **航行區域限制**：「海上」航行，或在「與海相通之水面或水中」航行(海 1)，採「實際海上航行主義」，非類似船舶登記法之「登記主義」。

📖 院字第 807 號(僅能航行內河之船舶，其總噸數雖超過海商法第二條第一款所示之限制，因其與第一條規定船舶之性質不同，自不適用)

2. **功能要求**：必須供「航行」之用，亦即其建造或營運之主要目的為「航行」(海 1)

3. **船舶噸位限制**：必須是「非小船」(海 3)，亦即總噸位 < 50 噸之非動力船舶或 < 20 噸之動力船舶

* 於 1969 年船舶噸位公約制訂後，國際間所有海事公約大都已採用船舶「總登記噸位(Gross Registered Tonnage-GRT)」制，原則上等於船舶登記噸位。我國船舶登記規則及船舶丈量規則亦為類似規定。

* 總噸位 ≠ 淨噸位(Net Tonnage) ≠ 載重噸位(Deadweight tonnes) ≠ 排水量(Displacement)，ex 墾丁 Amorgos 輪 GRT-35238；DWT-65105

● **總噸位(Gross Tonnage, GT)**：係指船舶圍蔽部份減去免丈部份之總容積 V，以立方公尺計之，乘以係數 K 所得船舶大小之數字。

● **淨噸位(Net Tonnage, NT)**：根據船舶噸位丈量規範的有關規定，丈量確定的船舶各載貨處所的總容積，並按一定的公式可算出船舶的淨噸位。

● **載重噸位(Deadweight Tonnage, DWT)**：在一定的水域和季節裡，船舶所能裝載的最大限度的重量，稱為最大載重量。

● **排水量(Displacement)**：指船舶在某一浮態下船體入水部分所排開水的重量。一般使用於軍艦。

📖 51 年台上字第 2242 號(系爭漁船之總噸數僅有五・〇九噸，依海商法第三條第一款規定，即不得認係海商法上之船舶，而應視為民法上所稱

動產之一。其權利之取得，亦不以作成書面並經主管官署蓋章證明為要件。)

4. **船舶用途限制**：非「軍事建制之艦艇」及「非專用於公務之船舶」(海3) → 「商用途」？

海商法第三條（不適用本法之船舶）

下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：

- 一. 船舶法所稱之小船。
- 二. 軍事建制之艦艇。
- 三. 專用於公務之船舶。
- 四. 第一條規定以外之其他船舶。

爭議問題：海商法之船舶是否應以「商船」為限？或「漁船」有無海商法之適用？

國內學說及判決多採肯定說(楊、梁、施、高 58 法律座談 35 號)；張採否定說

📖 臺灣高等法院 58 年度法律座談會民事類第 35 號(海商法所稱之海員，係服務於海上航行及在與海相通之水面或水中之船舶之人員，漁船船員係屬漁民，漁船亦非以航行為目的，係以捕魚為目的，故其船員非海商法上之船員。)

📖 法務部(79)法律字第 14021 號(如該漁船為海商法之船舶，其讓與證明文件尚須依海商法第八條第一款規定經讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明，始生效力。至於該漁船如何變更種類、用途，宜由各主管機關依有關法規辦理。)

📖 51 年台上字第 2242 號(系爭漁船之總噸數僅有五・〇九噸，依海商法第三條第一款規定，即不得認係海商法上之船舶，而應視為民法上所稱動產之一。其權利之取得，亦不以作成書面並經主管官署蓋章證明為要件。)

以英日立法為例，英國法即以「Merchant Shipping Act 商船法」為名；日本商法第 684 條「A ship within the meaning of this Code is one which is made available in navigation for the purpose of engaging in **commercial transactions.**」。雖然如此，這些國家多有有關「非商船」之特別法規定，例如針對小船、遊艇、氣墊船等，以構築一整套船舶規範體系。而各類國際海事相關公約中，以從事「商行為」為其適用或限制適用之對象相當罕見，例如下列二例：

- 2006 年海事勞工公約第 2 條第 4 項「除另有明文規定外，本公約適用於除從事捕魚或類似捕撈之船舶及使用傳統方法建造之船舶，例如獨桅三角帆船及舢板以外之通常從事商業活動之所有船舶」。

- 1986 年聯合國船舶登記條件公約第 2 條定義「船舶」為「係指用於國際航貿(used in international seaborne trade), 以運輸貨物、旅客或兩者之任何自航海船, 然不包括總登記噸位於 500 噸以下之船舶」。

除前述二公約外, 其他公約, 例如與污染、海難救助、碰撞、假扣押、海事安全等公約並無要求船舶為「商業」或類似商業用途之明文。至於堪為國際海事基本法之 1982 年聯合國海洋法公約, 其上雖有例如領海無害通過「適用於商船及用於商業目的之政府船舶之規則 Rules Applicable To Merchant Ships And Government Ships Operated For Commercial Purposes」(第 27-28 條)及「適用於軍艦及其他用於非商業目的之政府船舶之規則 Rules Applicable To Warships And Other Government Ships Operated For Non-Commercial Purposes」(第 29-32 條)之類區分「公船」及「商業船舶」之規定, 但該公約畢竟適用於所有船舶, 僅是於某些海域有針對「公船」及「非公船」所涉及之主權及管轄權問題為區分而已。各公約就其公約本身之適用及性質為各自「船舶」定義或適用範圍之規範, 並不生各國際公約一定僅適用「商業用船舶」與否之爭議。肯定說雖有其立意基礎, 然著者認為以採否定說為宜, 蓋此爭議, 在國際間根本不是問題, 採肯定說, 徒生適用上之困擾而已。否則現行逐漸增加的私人大型遊艇(例如高級私人遊艇)、科學研究船等, 如何解決其適用, 將生問題。

海商法所適用之船舶是否應限於「商業使用」? 各國及國際立法例雖有不同適用, 然以不限制為商業用途為大宗; 再者, 何謂「商業用」, 易生解釋上之爭議, 例如私人遊艇及科學研究船「租傭」給他人, 此行為是否為「商業用途」? 再例如「漁船保險」是否適用海商法之海上保險章? 筆者以為, 海商法總則章「船舶」之適用並無須討論是否為「商業用」, 如真得存在是項爭議, 仍以採「否定說」為宜, 在總則方面, 以擴大海商法適用範圍, 而由各分則或法令, 就其性質, 限制其適用範圍。以漁船(漁民)之適用為例, 前述高等法院 58 年度法律座談會民事類第 35 號雖有「漁船亦非以航行為目的, 係以捕魚為目的, 故其船員非海商法上之船員」; 且 2006 年海事勞工公約第 2 條第 4 項「除另有明文規定外, 本公約適用於除從事捕魚或類似捕撈之船舶及使用傳統方法建造之船舶, 例如獨桅三角帆船及舢板以外之通常從事商業活動之所有船舶」, 然此均係針對「漁民」之身份問題為規範, 而非針對「漁船」為直接規範, 很難謂「漁船」本身即無海商法之適用。對此, 筆者以為, 在否定說之立論下, 漁船仍有海商法之適用, 惟應注意特別法, 例如漁業法等之特別適用問題。

爭議問題：海商法第 3 條「下列船舶除因碰撞外, 不適用本法之規定：」之意義為何? ex 小船碰撞可否主張限責?

國內學說有採肯定說(楊 - 依條文用語及國際公約)、否定說(施梁)、折衷說(張

- 視船舶性質而定)。本人認為：前述各說受限於「除因碰撞外」之字面解釋，此可能會造成誤解。

依字面用語解釋，可區分為二情況：第一、小船等僅適用海商法有關船舶 " 碰撞 " 之規定，本法其他規定無論如何均不得適用(此即為否定說見解)；第二、小船等於發生碰撞時，不僅可適用有關碰撞之規定，亦可同時適用本法之所有規定，例如主張責任限制(此即為肯定說之解釋)。本條解釋應回歸當時的立法及海商背景，按民國 18 年海商法第二條已有類似用語，當時立法意旨現已難考，然以當時的時空背景，有三項因素可以參考：

第一、民初百廢待舉，遠洋海運並不發達，仍以河運及沿海運輸為主；

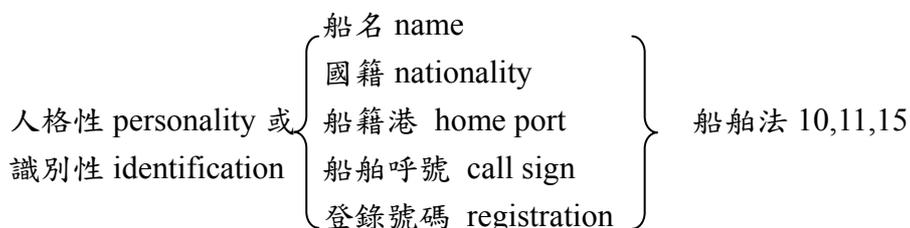
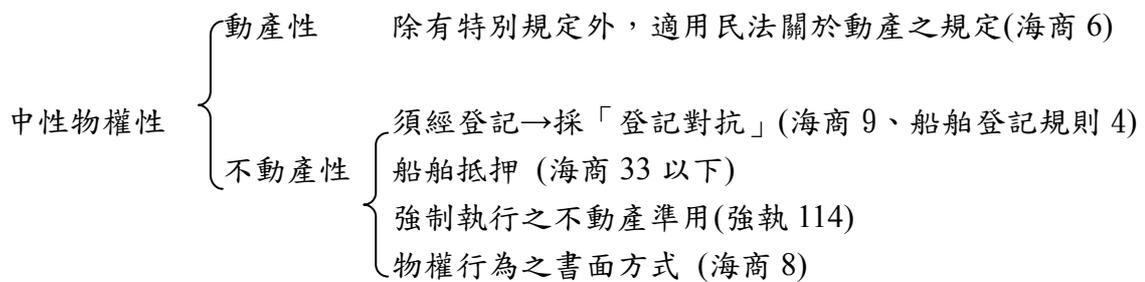
第二、當時某些海事國家的立法，特別是英國 1894 商船法及日本商法海商篇有類似該法不適用於小船公務船之規定(但無碰撞除外)；

第三、1929 年首部海商法制訂當時，國際海事私法主要體系立法已大致完成，例如 1910 年的船舶碰撞統一公約、1910 年之救助及撈救統一公約、1924 年船舶所有人責任限制公約、1926 年優先權及抵押權公約等，這些海事公約有一共通特色是，基於公船豁免的國際法原則，這些公約基本上均不適用於「軍艦或專用於公務之船舶」。特別是以碰撞有關的 1910 年船舶碰撞統一公約為例，該公約第 15 條規定「This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.」。我國當時建國不久，百廢待舉，並未參與這些國際公約之制訂，然立法所參考之主要國家法律，例如法國、日本等，其大多已為公約締約國並已將其納入本國立法中，即使如此，何以 1929 年的立法會出現「除因碰撞外」之除外規定？依前述立法當時背景而言，本條重點在「不適用本法之規定」，以符合當時各國及國際立法現狀，而「除因碰撞外」顯為使「當時較盛行的河運等情況」能適用海運船舶碰撞法理之一項特例而已。亦即，以當時背景而言，似宜採「否定說」見解。蓋如單採肯定說理論，一艘滿載彈藥 100GRT 的魚雷小艇因操作不慎撞擊大油輪致爆炸起火全損，該魚雷小艇豈非可主張 $100 \times 54 \text{ SDR} \times 1.57 \text{ rate} (2007.11.1 - \text{SDR 對美元匯率}) \times 32.45 \text{ US\$ rate}(2007.11.1) = \text{NT\$}275,111$ 之責任限制！

今由於時空轉換，很多國際立法正逐漸擴大其適用，海商法下各項法制能否適用小船或公務船，應視該法制之規定及適用範圍(特別是參照國際規定)為依據，例如小船參與海難救助，仍有權主張海商法上之海難救助報酬。且各國際公約稱「不適用 not apply to」一般係指「此部分基本上是容許各國自行擬定規範予以適用或準用的；或該事項因已有其他公約可茲適用，該公約因此不予適用」。基此，此第 3 條用語應予以修訂，將「除因碰撞外」移往碰撞章，條文修訂為「下

列船舶除有特別規定外，不適用本法之規定」，而於各章節針對國際公約之適用現況施以特別適用之條款。再者，「不適用」並不等於其他法律不得為「準用」之明文。

■ 「船舶」之特質



船舶識別性，除作為船舶識別區分外，最重要者還是國際法上之理由，按依海洋法公約規定船舶應懸旗並受船旗國(船籍國)管轄。至於船舶人格性主要是英美有所謂的對物訴訟(action in rem，相對者為對人訴訟 action in personam)，該訴訟可直接將「船舶」當作被告並予以假扣押→1924 年統一某些載貨證券規則公約(簡稱「海牙規則」)第 2 條第 4 項規定「Neither the carrier nor **the ship** shall be responsible for loss or damage arising or resulting from -」可為證明(此條文之海商法相對條款為第 69 條「……運送人或**船舶所有人**不負賠償責任」)

船舶登記相關事宜，我國主要是規定於「船舶法」及「船舶登記法」等，國際公約為「1986 年聯合國船舶登記條件公約」。

(b) 船長與海員

1962 年海商法第三章「船長」第 36 條至 53 條及第四章「海員」第 54 條至第 80 條全數刪除，而納入「船員法」規範。船員法已於 1999 年 6 月 23 日公布施行。海商法角度而言，與船長海員較為有關者主要為海商法中有關「船長」之地位(為船舶所有人所僱傭→i.e.僱傭關係)及船長之法定代理權限，例如簽發載貨證券(海商 54)、通知受貨人(海商 50)、寄存貨物 (海商 51)、交付貨物(海商 58)、投棄貨物(海商 65)、變賣貨

物(海商 141)，及可主張運送人可得抗辯及責任限制事由(海商 76)等。

特別立法：船員為一與海上風險之高度性及獨立性深具關連之特殊行業，其法律地位、職責、資格、員額、任免、勞動、衛生、安全、賠償等事項均有特別規範之必要。(詳見船員法)

名詞區分：一般而言：「船長 captain/master」+「海員 seamen/crew」=「船員 mariner/seamen」

立法方式：單獨立法(如日本或我國「船員法」)；併入海商法(如德國商法)

我國法定義：海商法 2；船員法 2

船長：謂受船舶所有人僱傭主管船舶一切事務之人員；

海員：謂 a)受船舶所有人僱傭 b)由船長指揮 c)服務於船舶上所有人員。

📖 最高法院 73 年台上字第 3957 號(我國海商法第二條所謂船舶所有人，乃指廣義之船舶所有人而言，凡利用船舶而居於船舶所有人相同地位者(包括船舶所有權之所有人即船東以及船舶租賃人)，均有僱用船長之權。)

📖 高院 91 年勞上字第 6 號(海商法並未明定船舶所有人以外之人不得僱用船長、船員，且未禁止不得將油駁船上之服務工作以勞務發包方式委由第三人處理。)

國際公約：國際勞工組織自 1920 年通過「1920 年國際海員法規建議書」(第九號文件)以來，以迄 2006 年召開第十次海事會議前，計召開九次海事會議，通過與海員或船員有關之國際文書計 40 個公約、29 個建議書及 1 個公約議定書。2001 年 911 恐怖攻擊發生，海事防恐議題被納入國際海事間急迫解決事情，而國際海事組織多方致力於海事防恐各項公約之修訂或增訂時，身為船舶操作及管領者之船員保安議題(主要是「船員身份公約」之修正)便成為國際勞工組織及國際海事組織間必須緊急處理之項目。在此同時，國際勞工組織前述有關船員國際文書之整併化構想，自 2001 年開始著手進行船員各相關公約整併化作業。歷經四年餘的擬定，海事勞工公約草案於 2005 年完成，並於 2006 年 2 月間所召開之第十次海事會議通過「2006 年海事勞工公約 Maritime Labour Convention 2006」。

種類：艙面部：甲級船員：船長、大副、二副、三副

乙級船員：水手長、副水手長、木匠、幹練水手、舵工、水手

輪機部：甲級船員：輪機長、大管輪、管輪

乙級船員：機匠長、副機匠長、機匠、副機匠、銅匠、電匠、泵匠

電信部：報務員

事務部：醫師、護士、餐勤長，服務員領班、服務員、大廚、廚工、洗衣工

船長職權：

- **指揮及管理權** command and management : ex
 - ◆ 船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權(船員法 58.I)。
 - ◆ 船長依法指揮全體海員、旅客及在船任何人，並管理全船一切事務，及負維護全船生命財產安全之責任(船員服務規則 21)。
 - ◆ 運送人或船長對於未清償分擔額(共同海損)之貨物所有人，得留置其貨物。但提供擔保者，不在此限(海商法 122)。
- **警察權** police : ex
 - ◆ 船長在航行中，為維持船上治安及保障國家法益，得為緊急處分(船員法 59)。
 - ◆ 旅客在船舶發航或航程中不依時登船，或船長依職權實行緊急處分迫令其離船者，仍應給付全部票價(海商法 85)。
- **認證權** notarization : ex
 - ◆ 船上人員於航行中死亡時之證明(船員服務規則 30)
- **緊急應變權** meeting an emergency : ex
 - ◆ 船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置(船員法 58.II)。
 - ◆ 前項貨物(指危險貨物)在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之(海商法 65.II)。
- **代理權** agent : 為船東、貨主等船舶及其上財產利害關係人之代理人 ex
 - ◆ 受損害貨物之變賣，除由於不可抗力或船長依法處理者外，應得保險人之同意(海商法 141)。

(c)補充法

海商法第五條（民法及其他有關法律之適用）

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。

問題思考：

民商分立 v.s. 民商合一

陸商 v.s. 海商

特別法 v.s. 普通法

國際化 v.s. 本土化

評釋：

為避免法律規定之重複及不足，「補充法」條款常見於特別法規定中。即使法律中沒有「補充法」規定，依論理解釋，本法無規定者，並非不得適用其

他法律，特別是普通法。然師以為，海商法之補充法適用應特別謹慎，理由如下：

1. 歷史性：海商法有諸多制度為海商所特有，例如共同海損、海難救助、責任限制、海事優先權等。這些制度有其獨特之性質及適用要件，民法或其他法律中有時雖有類似概念，但並不一致，隨意適用或準用，會有誤用風險。
2. 風險獨特性：前述特有制度，例如責任限制等，有諸多均是因為海上風險之獨特性及高危險性而來，與陸上風險有別。加上這些特有制度經過數百年的發展，多有其完整適用架構及機制，任意適用陸上法律的結果，可能會破壞這樣的架構。
3. 國際性：海事海商私法經過一百餘年的發展，國際間已有相當多的國際公約或規則規範，絕大多數的海事國家均或多或少、直接或間接地繼受這些公約或規則。捨國際公約或規範而不用，逕自適用國內陸上法的結果，可能會導致與國際普遍共識脫軌之情況，而此將不利國際化之發展。我國國際地位特殊，根本無法參與國際公約之制訂，然並不意味著，吾可捨國際規範於完全不顧。

表面上，海商法第 5 條似乎理所當然爾！然鑑於前述各見解，筆者以為海商法第 5 條為整部海商法最具爭議的條文，似無規定之必要，應予以刪除。而於發生「本法規定有適用上之疑義」或「海商事件，依本法之規定，本法無規定」之情況時，採民法第 1 條「法律→習慣→法理」意旨，將國際公約或國際規則以習慣或法理待之，而非逕自適用本國其他法律之規定。此見解，不論從法條文之目的性解釋（幾乎整部海商法之修正都是參酌相關國際公約或規則）、制度整體性、當事人期待權保障、與國際接軌等，均可為合理依據。

📖 91 年台上字第 831 號、81 年台上字第 353 號、77 年台上字第 1866 號、72 年台上字第 435 號、69 年台上字第 761 號、68 年台上字第 353 號（海商法第五條及民法第六百三十八條第一項規定—民法有關運送物喪失、毀損或遲到，其損害額之計算方法，於海商事件，亦有適用）

📖 84 年台上字第 2554 號（海商法第五條適用民法第六百六十四條之規定）

📖 76 年台上字第 2820 號（海商法第五條準用民法第六百四十三條規定，通知受貨人提貨為運送人之義務）

📖 司法院第三期司法業務研究會(72.05.02)(…我國海商法雖無類此規定，惟此項「國際航運慣例」，於我國法律既無牴觸，依海商法第五條，民法第一條之規定，自亦可予適用…)

(d) 船舶所有權 Ownership of the ship

■ 動產準用

海商法第六條(船舶之動產性)

船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。

※ 應特別注意海商法有關船舶不動產性之特別規定 i.e 登記、抵押權設定、強制執行、人格性等

「動產」之規定：如取得時效(民 768)、民法物權篇第二章第三節動產所有權之善意取得(?)、先占(?)、遺失物拾得等、以及以動產為標的之擔保物權，如動產質權(物權篇第七章第一節)、留置權(物權篇第九章)及第十章占有等。

📖 55 年台上字第 2178 號(海商法第六條規定：船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定，而民法第九百廿八條所謂「債權人占有屬於其債務人之動產，而具有該條所列各款之要件者，於未受清償前，得留置之」，自屬民法關於動產之規定，即於船舶有其適用，至於已經登記設定抵押權之船舶，在海商法既無不得留置之特別規定，則民法關於留置動產之規定，亦應有其適用。)

📖 司法院(73)秘台廳(一)字第 00742 號(船舶性質上係屬動產，惟因其價值甚高，故海商法於第卅一條至卅五條，就船舶抵押另設規定，此外，民法關於不動產抵押權之規定，法理上亦在準用之列。)

■ 「船舶所有權」之得喪

| | | |
|----|------|---|
| 取得 | 原始取得 | 公法：捕獲、沒收、徵收(購) 私法：建造取得 |
| | 繼受取得 | 買賣、贈與等法律行為所為之取得(下列海 8 參照) |
| 喪失 | 絕對喪失 | 拆廢、沈沒無法回復、行蹤不明超過六月...等 |
| | 相對喪失 | 公法：捕獲、沒收、徵收(購) 私法：讓與、繼承、舊法之委棄、海上保險之委付等 |

■ 「船舶所有權」之範圍

海商法第七條 (船舶所有權之範圍)

除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。

概說：船舶之主要構成部分 integral part of a ship，包括船體，船橋、推進機器及操舵機器等。至於本條文所稱之「設備及屬具」，國外一般以 appurtenances 亦即「從物」稱之。這些「從物」並不一定與「船舶」本體結合，是否為「從物」之判定為，其是否長時間置於船上為使用 intended for use on board for relatively long periods of time，及其是否為船舶操作所必須 necessary for the ship's operation。基此標準，船舶的航行設備、救生設備、工具、零件，甚至居住用及餐飲用品者均屬之。此僅為基本原則，是否屬船舶屬具，仍應視契約(例如買賣契約等)或法令為定。例如船上某些大型設備均需特別定做，為避免海難事故發生，因設備定做而造成船舶修理待料期間過長，有時於船舶建造時即會準備另一套螺旋槳及尾軸作為備品，並置放於船上，此於實務上稱之為「spare propeller 備用螺旋槳」及「spare tail-end shafts 備用尾軸」。這些備品，依前述判定標準，似乎非屬船舶之從物；然依船舶買賣實務(例如國際間常用之挪威船舶買賣契約格式)，這些備品應屬船舶之一部份。另事實上，國際間為保護人命安全及防治污染，對船舶應備置哪些設施或設備，均有相當明文，例如 1974 年海上人命安全公約(SOLAS)及 1973 年防止船舶污染國際公約(MARPOL)。至於貨櫃、漁具、油料，由於並無長時間至於該特定船上使用之意圖，並非屬 appurtenance 之範圍。

範圍界定之重要性：與船舶買賣、抵押權、優先權、海上保險等有關。

條文分析：除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。

航行上或營業上所必需：如前所述，國外判定標準之一為「operation 作業或操作」，以及與本條文之「航行上」較為近似。「營業上」之解釋為何？很有爭議，貨櫃船營運以載運貨櫃為必要，那貨櫃可否即視為「船舶之一部」？建議此用語以「船舶操作」代之為宜。

設備及屬具：我國船舶法規定有十餘項船舶「設備」，然這些「設備」並不一定與「航行上或營業上必需」，例如該法訂有「貨櫃繫固設備」，此對非貨櫃輪而言(例如散裝船、油輪等)根本不適用。

視為船舶之一部：本用語之效果為，無異使這些「設備及屬具」為「船舶本身」而非「船舶之從物」。如此解釋會產生一問題是，以保險為例，非屬船舶所有人所有之船舶營業設備(例如貨櫃)，保險利益之解釋將生衝突？有鑑於此，「視為」二字尚欠斟酌。

除給養品外：給養品基本上屬具消耗補充性質之物品，例如為船舶保養所需之油漆、潤滑油、備用鋼索、膳食及水等。「油料」是否屬給養品，很有爭議！楊仁壽書認為燃料仍存儲油桶內者仍以之為給養品。著者認為油料非屬給

養品，油料不適用本條是由於其並非具固態形體意義之「設備及屬具」且不一定屬船舶所有人所有(按於光船及定期租船契約之場合，油料為租船人所填加，而非船舶所有人所填加，且在共同海損理論上，燃料、貨櫃等本為一獨立之利害個體)

本條最後評議：由於「營業上」、「視為」等用語之故，使本條適用產生極大爭議。楊仁壽書主張此在貫徹外觀主義原則，以保護交易安全之論有斟酌之餘地。船舶價值龐大且設備屬具眾多，外觀主義並非絕對標準，且船舶營運方式相當複雜，海事各界對於船舶及其設備屬具範圍為何？多以公約所要求之設備、船上設備目錄、上船檢驗公證等予以界定，已有相當認知，並無所謂保護交易安全之問題。著者認為本條文不宜如此強制，仿日本海商第 685 條「任何登錄於船舶設備目錄之物件均推定為船舶之屬具。」之規定即可。

■ 船舶讓與及移轉登記

第八條(船舶讓與之證明)

船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力：

- 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。
- 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。

第九條(移轉登記之效力)

船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

概說：船舶讓與在國際間已有許多固定契約格式可參考使用，例如海運界比較常使用的挪威船舶經紀人協會所推出的 1956/1966/1983/1986/1993「Saleforms」。這些格式詳細規定船舶買賣所需之船舶檢查(一般檢查、潛水檢查、入塢檢查等)、文書檢查、交船時間、付款方式、法律及管轄等。

我國法船舶讓與移轉要件：「意思主義」v.s.「書面要式主義」v.s.「嚴格要式主義」
成立要件：讓與合意

生效要件(我國採嚴格要式主義)：作成文書+有關機關蓋印證明+行政管制
(航業法—國輪買賣要政府核准！且實務作業又要登報三日以上無國人應買時，始可出售非中華民國籍人！)

📖 92 年台上字第 985 號(海商法第八條有關讓與船舶所有權或應有部分應作成書面之規定，係指物權契約而言，不包括船舶買賣之債權契約在內。上訴人抗辯系爭英國判決違反海商法第八條之強制規定，應認有背於我國公共秩序，仍無足取。)

📖 78 年台上字第 496 號(所謂航政主管機關，係指各地港務局而言。)

📖 57 年台上字第 2771 號(沈沒於海底之動產之讓與，如於當事人間有讓與書面之作成，且為授受時，則應解為已有民法上所稱之支付。)

📖 法務部(76)法參字第 13584 號(聲請船舶所有權註銷登記之證明文件，是否合於法定程式及其證明力如何？屬事實認定問題，應由主管機關依法令規定，逕依職權認定之。惟其以外國法院之判決作為證明文件，應注意海商法第八條第二款規定之適用。原審未查明同力輪之買賣，是否業已作成書面，經讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明，遽以尚未辦理所有權移轉登記，即認為仍為上訴人所有，亦有未合。)

對抗要件：非經登記不得對抗第三人(應指善意第三人)

批評：

1. 船舶價值高，相關權益複雜，採意思主義，雖有簡易快速之便，然似難以保障買賣雙方；而相對地，我國之「嚴格要式主義」卻又失之過嚴。師以為，船舶買賣屬純私法行為，復不涉消費保護等締約平等問題，應尊重當事人意思及實務作業。為維護交易安全，儘多採「書面要式主義」即可。
2. 再者，第八條航政機關或駐外單位蓋印證明之規定，屬我國籍船舶之船舶登記行政監理事項，不應將其解為私法行為之效力規定，蓋印證明規定應予以刪除。
3. 不動產因登記而生效；動產因交付而生效，「損益歸屬及危險承擔」相當明確。然屬中性性質之船舶，「損益歸屬及危險承擔」如何決定？從私法規範角度，在尊重當事人約定情況下，我國法得仿德日規定為「損益歸屬及危險承擔」之相關規定為宜。

■ 建造中的船舶

海商法第十條（造船承攬人破產之效力）

船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取之，並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠應給與報償。

船舶建造概說：船舶造價高，建造時間長，一般均簽具船舶建造契約。造船廠(例如中船)主要是建造船體，其他主要設備，例如主機、發電機、吊桿、航行設備等，由於價值不斐，建造人每屢自行指定廠商提供，或由造船廠代購。價金支付通常分四期：簽約、安放龍骨、下水航行、交船。交船前之風險，實務作法為，無論某設備是否為定作人提供，由於均置於造船廠監管之下，原則上仍由造船廠負擔(投保建造人責任險，例如去年基隆一艘剛下水尚未交船之船舶因

颱風過境，纜繩斷裂，損及基隆港等設施，造成不小毀損)。

「**建造中船舶**」：通說及「辦理強制執行應行注意事項」第 61 點第 1 項規定，係指「安放龍骨」至「成為海商法所定義之船舶」止之階段。1967 年建造中船舶權利登記公約第 4 條(如下摘錄)原則上採「建造契約生效主義」，但容許各國採「龍骨安置主義」。

◆ 1967 年建造中船舶權利登記公約第 4 條第 1 項規定「於建造某特定船舶之契約已生效或建造者聲明已決定以其自己資金建造某船舶時，有關即將建造或正建造中之船舶權利之登記應予允許。」第 2 項規定：「然國內法可將在船舶下水地點已安置龍骨或已完成類似建造工程作為其登記條件。」

承攬人破產，船舶定造人之權利有二：

- 一、得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取之，或
- 二、船舶定造人並得自行出資在原處完成建造，但使用船廠應給與報償。

※注意造船實務風險承擔、海商法與民法承攬(債各第八節第 490 條至 541 條)等規定之不同

(e) 船舶共有

海商法第十一條（共有船舶之處分）

共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。

第十二條（船舶應有部分之出賣）

船舶共有人有出賣其應有部分時，其他共有人，得以同一價格儘先承買。

因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中華民國國籍時，應得共有人全體之同意。

第十三條（船舶應有部分之抵押）

船舶共有人，以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意。

第十四條（共有人之債務分擔與委棄免責）

船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責。

共有人對於發生債務之管理行為，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人而免其責任。

第十五條（船舶共有關係之退出）

船舶共有人為船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金。

前項資金數額，依當事人之協議定之，協議不成時，由法院裁判之。

第一項所規定退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅。

第十六條（船舶共有關係之繼續性）

共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或禁治產而終止。

概說：船舶共有為「有限公司」制度發展前之船舶營運高資本之集資方式，主要盛行於 19 世紀以前。20 世紀起，公司類型的發展(集資方便+責任有限)逐漸興盛，加上船舶營運風險責任與日遽增，船舶共有類型已不復見於中大型船舶運送業。以我國航業法為例，該法第 9 條第 3 項「船舶運送業之組織，除本法修正施行前經核准者外，以股份有限公司為限。」→海商法仍為如此詳細規定似無必要。

意義：二人以上互相約定以其分別共有之船舶，共同經營航海事業

性質：結合物權法上之分別共有(物合)及債法上之合夥關係(人合)之特殊海上企業經營方法

| | 項目 | 海商法之船舶共有 | 物權法之分別共有 | 債法之合夥 |
|------|------------|--|------------------------|-------------------------------|
| 內部關係 | 應有部分讓與 | 海商 12.I：得自由處分應有部分 除外：喪失國籍時，應得全體同意(海商 12.II) | 民法 819.I：共有人得自由處分其應有部分 | 民法 683：應得全體同意。 例外：轉讓與其他合夥人 |
| | 設定抵押 | 海商 13：應得其他共有人過半數同意 | 得自由為之 | 民法 670：原則為全體同意，有約定從約定 |
| | 共有船舶之處分及用益 | 海商 11：共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數同意 | 同上 | 同上 |
| | 共有態樣 | 分別共有 | 分別共有 | 民法 668：共同共有 |
| | 特定共有人之退出 | 海商 15：船舶共有人為船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金 | | |
| | 終止 | 海商 16：不因共有人中一人之死亡、破產或禁治產而終止 | | 民法 687：合夥人死亡、破產或禁治產為法定退夥事項 |
| 外部關係 | 債務清償 | 海商 14.I：就應有部分負比例分擔之責 | | 民法 681：就合夥財產不足清償債務部分負連帶責任 |
| | 責任委棄 | 海商 12.1 委棄其應有部分而免責 | | |
| | 對外代表 | 海商 17：強制選任共有船舶經理人 | | 民法 679：執業出資人與非執業出資人，無強制性 |
| | 經營 | 海商 17：由船舶經理人經營 | 民法 820：原則由共有人共同管理之 | 同上 |

(f)船舶(共有)經理

海商法第十七條（船舶經理人之選任）

船舶共有人，應選任共有船舶經理人，經營其業務，共有船舶經理人之選任，應以共有人過半數，並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。

第十八條（船舶經理人之代表權）

共有船舶經理人關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外代表共有人。

第十九條（船舶經理人之處分權）

共有船舶經理人，非經共有人依第十一條規定之書面委任，不得出賣或抵押其船舶。

船舶共有人，對於共有船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人。

第二十條（船舶經理人之義務）

共有船舶經理人，於每次航行完成後，應將其經過情形，報告於共有人，共有人亦得隨時檢查其營業情形，並查閱帳簿。

概說：德日法均有船舶共有經理人之規定。我國 1962 年海商法僅稱「船舶經理人」，今依據德日立法將其修訂為「共有船舶經理人」，無異限制其適用範圍。在共有已淡出海運市場，另一方面，專業船舶經理人普遍存在並盛行於海運市場，且新海商法已將「經理人」觀念納入的情況下(如海 21.II)，共有船舶經理人以外之船舶經理人，其權益等事項，僅能回歸民法一般規定處理(特別是債各第十一節)。實務上所稱之船舶經理人 manager，可能專司某船隊之所有營運，亦可能僅限於船員僱傭之經理或船舶安全之經理，視授權範圍為定。

我國法整理：

| | 共有船舶經理人 | 民法上之經理人 |
|-----|--|--|
| 代表權 | 海商 18：關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外代表共有人 | 民法 555：經理人就所任之事務，視為有代理商號為原告或被告或其他一切訴訟上之權。 |
| 處分權 | 海商 19.I：非經共有人(1/2+1/2)書面委任，不得出賣或抵押其船舶 | 民法 554.II：經理人除有書面之授權外，對於不動產，不得買賣，或設定負擔。 |
| 權限制 | 海商 19.II：船舶共有人對於共有船舶經理人所加之限制，不得對抗善意第三人 | 民法 557：經理人之限制，除第五百五十三條第三項(經理權得限於管理商號事務之一部或商號之一分號或數分號)、第五百五十四條第二項(不動產處分權)及第五百五十六條(共同經理人)外，不得以之對抗善意第三人 |
| 義務 | 海商 20：航行完成後，將經過報告共有人 | |

4) 本章問題思考

■ 於本章範圍內

- (1) 「海商法上之船舶」之界定目的及適用要件
- (2) 海商法上之船舶是否以「商船」為限
- (3) 海商法第 3 條「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定」之意義為何
- (4) 船舶之人格性及中性物權性
- (5) 海商法第 5 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。」該條文所稱「其他法律」，其範圍為何？
- (6) 海商法第 7 條所規定之船舶所有權之範圍為何？
- (7) 船舶所有權登記效力為何？
- (8) 「船舶經理人」與「船舶共有之經理人」區別？

■ 與海商法其他課程或法制間

- (9) 海商法第 1 條及第 2 條所表徵之「海商法上之船舶」及「海商法適用範圍」，會影響到哪些船、事、地之適用？
- (10) 海商法第 3 條「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定」與第 94 條「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之」二條文之相互適用問題
- (11) 海商法第 5 條於海商法有別於陸上法之特殊法制適用上(例如海難救助、共同海損等)，有何應特別注意之處？

5) 本單元作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 11 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(週 / /)案例討論**：本週輪由第 組引言，針對下列 6) 討論案例，針對可能涉及 4) 問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本章演習案例

高雄港內 A 造船廠接受國內某名人 B 委託，將一艘由 B 購自德國的 2,000 總噸級科學研究船改建成豪華私人遊艇，船上所有設備均由 A 造船廠提供，另 B 要求船上需配置備用螺旋槳及一組額外柴油發電機。B 並與 C 簽訂船舶買賣契約，將完工後的遊艇轉賣給 C。於該遊艇完成改裝並已完成交船給 C，C 並已向國內 D 保險公司投保足額船舶保險。今該遊艇於正式啟航前，突遭遇強烈颱風吹襲，船纜斷裂，導致遊艇隨意漂浮於高雄港內，損及軍艦、商船、漁船各一艘，並撞損高雄港 E6 號碼頭設施。【註：本案所有當事人均假設為中華民國籍】

【案例設計】

【案例擬答】

- (1) 該遊艇是否為我國海商法上之船舶？
- (2) 遊艇損及「軍艦」、「商船」、「漁船」及「碼頭」是否有海商法之適用？試分述之。
- (3) 該遊艇所有權移轉之範圍是否包括「備用螺旋槳及一組額外柴油發電機」？
- (4) 該遊艇所有權移轉，是否有我國海商法第 8 條及第 9 條之適用？
- (5) C 如與船舶保險人 D 就該海難事故及責任有理賠上之糾紛，試問該糾紛之法律適用究係為海商法海上保險章，抑或保險法？

海商法

簡報_單元二_通則與船舶所有權

_____ 老師



目次

- 一. 「船舶」
- 二. 「船長」與「船員」
- 三. 船舶所有權
- 四. 船舶共有
- 五. 船舶(共有)經理



一、「船舶」



海商1：

本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。

*本條並非完全有關「船舶」之定義規定，而係包括海商法之適用海域範圍之規定

「船舶」定義

法律定義：海1—船舶者謂在水面或水中航行之船舶

學術定義：具有相當體積，並能在水面或水中航行及載運貨物或人員之一種浮動之中空凹體(施)

英國法定義：every ship, vessel or boat used in navigation and not propelled by oars

※字面上，vessel屬可航行於海洋的大船；boat指小船；ship為所有類型之船之統稱

「船舶」形式及功能要件

- **必須為一中空浮體：**floating construction with hollow design 因此木筏非船
- **該浮體必須是意圖用於並可用於水面或水中移動之能力：**intended for and capable of moving on or through the water 因此潛水艇及水翼船為船，水上飛機非船(其主要用途是飛行非航行)，駁船為船(駁船可能沒有自己的動力)，但浮塢(floating docks)或浮動碼頭(floating wharves)非船，其雖可航行，但其非其主要意圖。
- **具有某些程度之體積：**certain minimum dimensions，該體積不能太小，而足以運載人員物品
- **並不一定要用於運載貨物或人員，且不一定從事商行為，**亦即漁船、遊艇、軍艦等均為船舶





各類船型介紹

油輪 Tanker



"Vega Trader" Deadweight: 299,985 MT
Length: 332.98 m Width: 60.00 m Draft: 20.808 m



"LACONIA" 1976 / 158475gt

貨櫃船 Container Ship



"AUSTRALIAN VENTURE" 1977 / 44154gt



"APL CORAL" 1998 / 65475gt



“NYK CANOPUS” 1998 / 76847gt

客輪 Passenger Ship



“AURORA” 2000 / 76152gt



“ROYAL PRINCESS” 1984 / 44348gt

汽車船 Car Carriers



“COUGAR ACE” 1993 / 55328gt



MAERSK TIDE 1997 / 44219gt

雜貨船 General cargo Ship



“ZAMET” 1979 / 5120gt

散裝船 Bulk Carriers



"OCEAN IRENE" 1986 / 97352gt



"THEODORE A" 1974 / 68143gt

液化石油氣船 Gas Carriers



GAS SINCERITY 2000 / 3818gt



"Energy Frontier" Capacity: 147,591 m³
Length: 289.53 m Width: 49.00 m Draft: 11.40 m

冷凍/冷藏船 Reefers



WHITE DOLPHIN 1988 / 5893gt

駛進駛出渡輪 Ro-Ro Ferries



CITTA DI PIOMBINO 1964 / 1280gt

其他船舶



SEACAT ISLE OF MAN 1991 / 3003gt



"SHEARWATER 4" 1973 / 62gt



「船舶」之生與死

- 實質意義上之「生」：下水時(不一定建造完成)
- 法律意義上的「生」：船舶完成船籍登記
- 實質意義上之「死」：船舶已實際全損而無法復原、不為航行意圖而用時(ex駁船變「海上皇宮」)
- 法律意義上之「死」：塗消登記？





三湖兄弟號

「海商法上之船舶」

第三條（不適用本法之船舶）

下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：

- 一. 船舶法所稱之小船。
- 二. 軍事建制之艦艇。
- 三. 專用於公務之船舶。
- 四. 第一條規定以外之其他船舶。

- 航行區域之限制
- 功能上之要求
- 船舶噸位之限制
- 船舶用途之限制

註：
 GT(或GRT)：「總登記噸位Gross Registered Tonnage-GRT」
 NT：「船舶淨噸位Net Tonnage」
 DT：載重噸位(Deadweight Tonnes)

於一九六九年船舶噸位公約制訂後，國際間所有海事公約大都已採用船舶「總登記噸位Gross Registered Tonnage-GRT」制，其原則上等於船舶登記噸位。我國船舶登記規則及船舶丈量規則亦為類似規定。

總噸位≠載重噸位(Deadweight tonnes)，ex 墾丁Amorgos輪
 GRT-35238；DWT-65105

爭議問題一

海商法之船舶是否應以「商船」為限？

肯定說(通說)：國內學說及判決多採肯定說
 (楊、梁、施、51台上2422)

否定說(少數說)；張採

筆者評：採否定說

理由：

1. 國際海事公約亦無以從事「商行為」為其適用或限制適用之對象
2. 現行逐漸增加的私人大型遊艇(例如張榮發私人遊艇)，如何解決其適用

爭議問題二：

海3 「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定」之
意義為何？ex小船碰撞可否主張限責？

- 肯定說(楊)：依條文用語及國際公約
- 否定說(施梁)
- 折衷說(張)：視船舶性質為定

筆者評：宜採否定說

理由：

1. 海商法當時立法背景
2. 如採肯定說，造成大小船責任不公平情事

建議：

將「除因碰撞外」移往碰撞章，條文修訂為「下列船舶除有特別規定外，不適用本法之規定」

「船舶」之特質

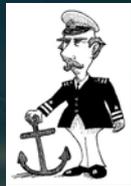
中性物權性

- 動產性：除有特別規定外，適用民法關於動產之規定(海6)
- 不動產性
 - 須經登記→採「登記對抗」(海9)
 - 船舶抵押(海33以下)
 - 強制執行之不動產準用(強執114)
 - 物權行為之書面方式(海8)

人格性personality或識別性identification

- 船名name
- 國籍nationality
- 船籍港 home port
- 船舶呼號 call sign
- 登錄號碼 registration
- 英美法：對物訴訟action in rem (“船舶”得被作為被告)

二、「船長」與「船員」



第二條（船長與海員之意義）

本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。

舊海商法第三章「船長」ss36-53及第四章「海員」ss 54-80全數刪除
→而納入「船員法」規範88.6.23

船員服務規則

艙面部海員指左列各級人員：

- 一 大副、船副(二副、三副)、航海實習生。
- 二 副駕駛。
- 三 水手長、副水手長、木匠。
- 四 幹練水手、舵工、水手。
- 五 其他屬於艙面部之海員。

輪機部海員指左列各級人員：

- 一 輪機長、大管輪、管輪(二管輪、三管輪)、輪機實習生。
- 二 正司機、副司機。
- 三 機匠長、副機匠長、機匠、副機匠、銅匠、電匠、泵匠、冷氣匠。
- 四 其他屬於輪機部之海員。

電信部海員指左列各級人員：

- 一 報務主任、報務員。
- 二 話務主任、話務員。
- 三 其他屬於電信部之海員。

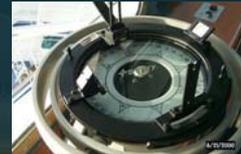
事務部海員指左列各級人員：

- 一 事務長、事務員。
- 二 醫生、護士。
- 三 餐勤長、服務生領班、服務生、大廚、二廚、廚工、洗衣工。
- 四 其他屬於事務部之海員。
- 客船得視需要報經交通部核准，另行設立旅客部以取代事務部，旅客部海員除前項所列外，得增設專業經理、行政副理、餐勤副理或適當調整人員編制。

船員若干資格規定(船員法)

- 船員應年滿十六歲。
- 船長應為中華民國國民。
- 船員資格應符合一九七八年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約規定，其訓練、檢覈及申請核發證書辦法，由交通部定之。
- 具有前條資格者，應向交通部申請核發適任證書，始得執業。
- 船員應經體格檢查合格，並依規定領有船員服務手冊，始得在船上服務。

三、船舶所有權



A. 動產準用

第六條 (船舶之動產性)

- 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。

※ 應特別注意海商法有關船舶不動產性之特別規定
i.e 登記、抵押權設定、強制執行、人格性等

B. 「船舶所有權」之範圍

第七條 (船舶所有權之範圍)

- 除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。

界定目的：

- 主物、從物
- 與船舶買賣、抵押權、優先權、海上保險等有關

船舶法第五十條

本法所稱船舶設備，係指左列各款而言：

- 一. 救生設備。
- 二. 救火設備。
- 三. 燈光、音號及旗號設備。
- 四. 航行儀器設備。
- 五. 無線電信設備。
- 六. 居住及康樂設備。
- 七. 衛生及醫藥設備。
- 八. 通風設備。
- 九. 冷藏設備。
- 十. 貨物裝卸設備。
- 十一. 排水設備。
- 十二. 操舵、起錨及繫船設備。
- 十三. 帆裝、纜索設備。
- 十四. 危險品及大量散裝貨物之裝載儲藏設備。
- 十五. 海上運送之貨櫃及其固定設備。
- 十六. 依法令應配備之其他設備。



C. 船舶讓與及移轉登記

第八條 (船舶讓與之證明)

船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力：

- 在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。
- 在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。

第九條 (移轉登記之效力)

船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

D. 建造中的船舶

第十條（造船承攬人破產之效力）

船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給價收取之，並得自行出資在原處引報償。



五、船舶共有及船舶(共有)經理



Forget it



單元三 船舶保全

1) 本單元學習目標

■ 國考目標：律師司法官海商法科目相關命題大綱(2007.10 草案)

- 船舶強制執行之扣押、假扣押及假處分在我國海商法之規定條件，比照我國強制執行法第 114 條以後之規定。
- 英美法之對物訴訟(action in rem)。

■ 本章課程目標

- 瞭解船舶保全強制執行之規範作用、各方關係人利害平衡及發展。
- 瞭解「國際管轄」、「國際海事管轄」初步概念
- 英美法之「對物訴訟 action in rem」與「對人訴訟 action in personam」。
- 瞭解主要國際公約之發展及規範架構。
- 瞭解我國海商法相關法制之演進、規範架構、條款規定及與其他制度之關連。
- 瞭解我國法制與國際所採法制或規定之差異。
- 船舶保全強制執行之重點：
 - 保全程序之內涵
 - 保全程序行使之限制及例外：哪些類型？於哪期間？
 - 終局執行程序行使之適用
 - 與強制執行法間之關係

2) 本章教材及參考資料

■ 國際公約參考資料：1999 年船舶假扣押國際公約 (中英文對照)

■ 國內判解：

- 最高法院 79 年台上字第 1148 號
- 基隆地方法院 90 年度海商字第 4 號
- 司法院民國 67 年 09 月 07 日(67)台函民字第 07844 號函令
- 臺灣高等法院暨所屬法院 66 年度法律座談會民事執行類第 27 號(66.11.04)
- 臺灣高等法院暨所屬法院 62 年度法律座談會民事執行類第 20 號(62.12.21)

3) 單元綱要

a) 「保全程序」及「海事管轄」基本概念

「保全程序」、「海事管轄」、準據法選擇、判決承認及執行等屬整體海事訴訟體系及海事「國際私法」所應探討之範疇。以學習階段言，此議題僅宜於大學四年級「國際私法」課程時講授，或在海商法編排體制上，屬於事故後之保全及訴訟相關規定，列為最後章節規定並為專章講授。為使學生能對各項議題有粗淺瞭解，本單元從各名詞介紹著手，次而介紹英國對物訴訟制度，再針對國際公約之發展及規範為整理說明，最後針對台灣海商法第4條等相關規定為探討。

「強制執行之執行名義」：強制執行法4.1

強制執行，依左列執行名義為之：

- 一、確定之終局判決。
- 二、假扣押、假處分、假執行之裁判及其他依民事訴訟法得為強制執行之裁判。
- 三、……

「假執行」：乃指於終局的財產上給付之判決確定前，給予可實現該判決內容之宣告。判決原則上須於確定時始有執行力，而勝訴之一方始得持確定判決聲請強制執行。惟勝訴之當事人，或恐因敗訴之當事人一面以上訴之方法阻止判決之確定，一面處分其財產，致使將來縱使獲得確定判決，亦無從執行（因敗訴之當事人可能已脫產），故為保護勝訴當事人之利益，法律特設於判決確定前之假執行制度。（民訴389）

「保全程序」：民事訴訟法第七篇保全程序（第522至第538-4條 - 2007.3修訂）

假扣押（民訴522, 523）：債權人就金錢請求或得易為金錢請求之請求，欲保全強制執行者，得聲請假扣押（522.1）。假扣押，非有日後不能強制執行或甚難執行之虞者，不得為之（523.1）。

假處分（民訴532）：債權人就金錢請求以外之請求，欲保全強制執行者，得聲請假處分（532.1）。假處分，非因請求標的之現狀變更，有日後不能強制執行，或甚難執行之虞者，不得為之（532.11）。

定暫時狀態之假處分（民訴538）：於爭執之法律關係，為防止發生重大之損害或避免急迫之危險或有其他相類之情形而有必要時，得聲請為定暫時狀態之處分。（538.1）

「管轄」：在同級或不同級法院間，就多數之訴訟事件，各自行使裁判權之界限，依法令劃分，由某法院掌管裁判或處理，謂之管轄。

「管轄權」：乃將審判權如何分配於此多數之法院而為審判之規定，即依法律之規定，將一定之訴訟事件，分配於各法院之標準。某特定法院就何等事件得行使審判權。

種類：

依標準：土地管轄、職務管轄、事物管轄

依原因：法定管轄、指定管轄、合意管轄

依性質：專屬管轄、任意管轄

依國內外：

國際管轄權＝一般管轄權、直接一般管轄權、涉外裁判管轄權

＝決定涉外案件由「何國」法院管轄

＝「哪一國」之「法院」有管轄某涉外案件

→抽象法院(ex 日本法院)→準用民事訴訟法

國內管轄權＝特別管轄權、間接一般管轄權、

＝一國民事案件應歸內國「何地」法院管轄

＝何國之「何一法院」有權管轄與否

→具體法院(日本東京都地方法院)→適用民事訴訟法

「審判權」：指各類法院(民事、刑事等)所能審理之訴訟事件之範圍及權限。即將該類所有法院視為一體，以判斷其是否有審理之權限。

英國(美國?)「管轄權」種類：

「對人訴訟 action in personam」：確定當事人自身對訴訟標的享有的權利及利益的訴訟。

「對物訴訟 action in rem」：確定某項財產的所有權以及當事人對該財產的權利的訴訟。其判決不僅對訴訟當事人有效，且對所有在任何時間對該財產主張權益的人亦有效。

b) 「對物訴訟」概說

■ 最早起源－羅馬法？

早期羅馬法在對訴訟種類做出劃分時，依起訴標的之不同，將訴訟分為「對人訴訟 action in personam 或 actio personalis」及「對物訴訟 actio in rem 或 actio realis」。前者以債權為起訴標的，後者以物權(主要涉及所有權)為起訴標的。惟此一分類之後者，不僅已不復見於現代大陸法系國家，且亦不同於現代對英美法「對物訴訟」之理解；有若干國外學者因此主張羅馬法「對物訴訟」，名稱上雖類似，但實質上並不同於現代英美法對物訴訟制度。

現今「對物訴訟」制度，為英美法所特有，為一針對「物」之訴訟(亦即以「某物」為被告)。於法律規定範圍內，債權人向法院申請假扣押某特定「物」(船舶或其他財產)而取得管轄權，以迫使該物之所有權人或利害關係人出庭或提供擔保。如物之所有權人或利害關係人不出庭或不提供擔保，則將該物予以拍賣取償。於此制度下，對物訴訟一方面具有取得「海事管轄權」之積極作用，另一方面又具有「保全程序」之消極功能【按英國於對物訴訟外，於 1975 年代發展出一套稱為「瑪瑞瓦禁止令 Mareva Injunction」之財產保全制度(該案英國法院同意凍結債務人銀行存款)，此制度與大陸法系之保全制度相當為一致】。於英美法系「對物訴訟」制度相較，傳統大陸法系不僅無「對物訴訟」制度(僅「對人訴訟」)，且連帶不認同「對物訴訟」為「管轄權取得」之原因。至於英美法系「對物訴訟」之「保全」功能，大陸法系則有假扣押、假處分等於民事訴訟法下之「保全程序」可以因應。

■ 近代起源及發展－英國對物訴訟制度

英國對物訴訟制度源自於海事法。1852 年以前，英國普通法 common law 僅規定對人訴訟制度。早期英國法院制度非常紊亂，14 世紀英國「普通法法院」為嚴格限制「海事法院」管轄權，便賦予訴訟當事人一項權利，得以海事法院缺乏管轄權為由向普通法法院申請所謂的「禁審令」，禁止海事法院之審判。然對人管轄權的限制卻促成海事法院對物管轄之發展。1840 及 1861 年英國海事法院法 Admiralty Court Acts 首次擴大海事法院之對物管轄權，確立對物訴訟制度。其後 19 世紀後半期英國利用司法改革之際，1873 至 1875 年最高法院司法制度法 Supreme Court of Judicature Acts 進一步將海事法院正式整併入英國高等法院系統，繼而擴大對物訴訟之範圍。1956 年，英國結合 1952 年海船假扣押國際公約與本國海事司法審判實踐，進一步制定司法行政法 Administration of Justice Act，以成文法形式確定對物訴訟之適用範圍、適用條件、實施方法等。前述事項全數納入英國現行 1981 年最高法院法 Supreme Court Act 中，該法對物訴訟制度規定相當完備，其並明確規定對系爭船舶及姐妹船之假扣押，而成為當今英國有關對物訴訟最主要的法律依據。而英國海事對物訴訟之相關制度，不僅影響著英美法系國家之類似制度，特別是大英國協各國，亦深切影響著受英國法影響的各相關國際海事海商立法，包括與本單元討論比較相關之 1952 年及 1999 年船舶假扣押公約等。

■ 英國現行 1981 年最高法院法 Supreme Court Act

英國 1981 年最高法院法全文分六大部分，七附錄，共計 153 條文。其中與海事管轄有關者，規定於第二部分「管轄 Jurisdiction」下之「高等法院 High Court」章下之「海事管轄 Admiralty jurisdiction」節，本節計有 5 條文，條序從第 20 條至第 24 條，各條標題如下：

第 20 條 高等法院海事管轄權 Admiralty jurisdiction of High Court

第 21 條 行使海事司法管轄權的方式 Mode of exercise of Admiralty jurisdiction

第 22 條 於碰撞及其他類似案件中受理對人訴訟之限制 Restrictions on entertainment of actions in personam in collision and other similar cases

第 23 條 高等法院對在萊茵河航行公約範圍內的案件無司法管轄權 High Court not to have jurisdiction in cases within Rhine Convention

第 24 條 關於海事司法管轄權的補充條文 Supplementary provisions as to Admiralty jurisdiction

前述五條文最為重要者為第 20 條至第 22 條，第 20 條規定英國高等法院之司法管轄權範圍，第 21 及第 22 條規定該管轄權行使之方式(包括對物訴訟及對人訴訟等)。

■ 對物訴訟之性質及類型

簡單言之，對物訴訟係直接對作為「物」之船舶提出之訴訟，亦即「被告」為「船舶」，而非對其所有人或相關利益人提起訴訟。

實際上，英國對物訴訟存在二不同類型：

A. 真正的對物訴訟

於此類訴訟，船舶所有權無論歸誰所有，亦無論船舶所有人於對人訴訟中是否有責任，均可對船舶提起訴訟。真正的對物訴訟實質上是對「船舶本身」，視「物」為訴訟主體，而不是對其所有人提起訴訟。

B. 準對物訴訟 quasi in rem

另一類包括其他所有可對「物」提起之訴訟，於此類訴訟中，“物”必須與責任人存有一定聯繫。該訴訟形式上雖是針對船舶，但實質上於訴訟開始時就是對船舶所有人之訴訟。該對物訴訟僅是對人訴訟之一種選擇性程序，訴訟主要利益並非在船舶，原告只不過是通過“訴物”方式來“訴人”(被告)，因此將其稱之為“準對物訴訟”。應注意的是，準對物訴訟並非對人訴訟，其本質上仍是對物訴訟，僅是一旦被告出庭應訴，準對物訴訟就會轉變成為對人訴訟，適用對人訴訟程序。

■ 對物訴訟之優點

對物訴訟制度視物為訴訟主體，本身就具有許多對人訴訟所不具備之優點。

1. **程序方便容易**：對物訴訟程序簡單方便，能及時、有效地保護海事請求權人之利益，提升海事訴訟之效率。
2. **可解決訴人困難或無法送達之困境**：於被告遍尋不獲或法院傳票無法有效送達被告之場合，例如被告或海事事事件發生於國外或公海等場合，可藉由對物訴訟，進而以船舶價值全部或部分作為原告訴訟請求之擔保。
3. **訴前保全**：對物訴訟制度係為原告提供判決前之擔保，藉由對物訴訟程序進行之同時提出所謂的「假扣押申請 a warrant for arrest」，原告可明確掌握可

供執行之財產，可避免判決執行前因被告所生之任何財產減損、脫產或倒閉之風險。

4. **擇地訴訟**：傳統對人訴訟以「以原就被」為原則，擇地訴訟選擇性較少。而對物訴訟制度可建立一獨立於財產所有人所在地以外之船舶假扣押所在地之管轄權，擺脫法院於管轄權上諸多因素的限制。海事請求權人無須考慮糾紛發生於何時？船舶所有人為何國人？其可直接於船舶假扣押地起訴，相當程度地方使其訴權之實施。

■ 對物訴訟之缺點及解決

為因應英美對物訴訟制度，船舶所有人責任限制國際法制(例如 1976 年海事限責公約等)規定「船舶本身」得主張責任限制，此為部分國外學者主張對物訴訟之一大缺陷。主要理由為，如船舶所生之責任額遠高過法定責任限額時，由於對物訴訟判決效力僅及於該「物」，對物訴訟之「物之所有權人」可能選擇不出庭，債權人可能無法獲得充分保障！事實上，現行英國法得藉由對物訴訟提出之同時或之後，亦得提出對人訴訟之方式，已可解決前述缺陷，且對物訴訟的判決亦不妨礙其後的對人訴訟判決效力。英國對物訴訟制度的主要目的是希望迫使「物」之相關權益人(亦即債務人)能出庭應訴。因此，如知船舶所有人或相關債務人為誰，而物的價值又不能滿足訴訟請求時，原告會當然選擇提起對人訴訟而非對物訴訟；僅有在被告不明、境外送達困難或情況緊急等情況下，原告才會以物為訴訟標的，一方面希望迫使被告出面，另一方面確保自己的損失降到最低。

■ 對物訴訟之「標的」

於海事案件，對物訴訟最主要之標的當然是「船舶」，當然該「船舶」必須符合該國法律有關「船舶」之基本適用要件，例如依前述英國 1981 年最高法院法第 24 條規定包括所有用於航行的船舶及水上飛機等。除「船舶」外，海事對物訴訟之標的尚可包括「船上貨物」、「運費」，甚至是「船上燃油」等均可。在英國過去案例實踐上，海事對物訴訟不包括鑽油平台及碼頭，對於此類設備所致損害之訴訟，必須以對人訴訟為之。

■ 對物訴訟之實質債務人：船舶所有人、受益船東等

對物訴訟基本上為對人訴訟之一種額外的程序便利措施。因此，對物訴訟之提出必須符合二基本要件：第一、涉訟案件之爭議必須跟某「船」(物)有關；第二、該船之利害關係人(船舶所有人、租傭船人或船舶占有人等)對該爭議，亦應符合對人訴訟之基本條件(亦即，對該人等之求償亦符合對人訴訟之要求)。此於英國 1981 年最高法院法第 21 條第 4 項前段明文規定對於第 20 條(2)項(e)至(r)款所述之任何求償，其行使對物訴訟時，必須符合二基本要件：a) 該求償與某船舶有關所致；及 b) 於

對人訴訟中，會對該求償負有法律責任之人(“利害關係人”)為訴因發生時為該船舶之所有人或租傭船人，或是占有或控制該船舶之人。

■ 對物訴訟及假扣押程序

英國對物訴訟程序相當複雜，本書無須也無意詳為介紹。以下僅針對主要議題或特殊之處為摘要說明：

- A. **對物訴訟僅限於「境內送達」**：其不似對人訴訟，一般普遍承認所謂的境外送達。所謂「境內」，是指該國領水，而非單指「港口」。
- B. **對物訴訟通常會伴隨「船舶假扣押」**：對物訴訟基本上為對人訴訟之一種額外的程序便利措施，以取得管轄權為主要目的，附帶的訴前保全為其次目的。因此針對某船提出對物訴訟，並不當然等於申請「假扣押」。
- C. **船舶假扣押反制措施「caveat 中止假扣押申請」**：英美體系提出對物訴訟並連帶提出船舶假扣押申請相當容易且便宜，然船舶假扣押畢竟僅是「保全程序」，爭訟尚未終結，被告是否應負責尚未最終確定，特別是船舶一旦被假扣押，既使是一天，船貨船期損失仍相當龐大，因此為保護被告，英國訴訟制度上有一名為「caveat」之中止假扣押申請措施為反制。一般而言，申請船舶假扣押之前提是必須要有「對人訴訟」或「對物訴訟」之存在，由於對物訴訟較為簡便且具有一年效期，因此有些原告會先將對物訴訟訴狀先提交給法院，待船舶入港後，再提出船舶假扣押申請。
- D. **錯誤假扣押(wrongful arrest)之可能性**：船舶日進斗金，一旦被假扣押，損失通常龐大。英國假扣押制度雖有前述應一併提出「對物」或「對人」訴訟，以及簽具相關「affidavit 誓詞」，然仍難以避免所謂「錯誤或不當假扣押 wrongful arrest」之情況發生。惟在過去英美案例實踐上，構成錯誤假扣押的情況卻非常少見，主要原因是：英國法對錯誤假扣押之成立要件是，被假扣押之船舶所有人應舉證原告申請假扣押係「蓄意過失 malicious negligence」而來，單純誤認船舶名稱或算錯求償金額等均非屬蓄意過失。

c) 國際公約之規範及發展

■ 規範作用與發展

利益衝突：「客貨及經濟利益」v.s. 「債權人利益」

債權人利益：船舶屬船舶債權人之執行擔保，而船舶又屬移動的動產，加上各國司法規範各異，如不即時為保全，船舶一旦離境，日後恐難為執行，因此必須有一套較為簡易方便之保全程序規範。

客貨及經濟利益：船上通常載有無辜的貨物或旅客，如船舶保全甚為簡易方

便，將使船上貨載或旅客連帶受害，有害社會經濟。

發展：由早期「兼顧客貨利益及債權人利益」



偏向「保護債權人利益」 - 1952 公約



完全保護債權人利益 - 1999 公約

■ 國際公約—1952 及 1999 年公約

◆ 1952 年海船假扣押國際公約

鑑於英美法系「對物訴訟」制度及大陸法系僅有「對人訴訟」及船舶假扣押等保全程序之重大分歧，國際海事法委員會 CMI 於第二次世界大戰後即針對二制度之整合進行相關草擬作業，並於 1952 年召開外交會議通過「1952 年海船假扣押公約」。

乍看之下，1952 年海船假扣押公約似乎與前述英國「對物訴訟」制度之海事管轄規定十分雷同，但事實上並非如此。1952 年海船假扣押公約為英美法系「對物訴訟制度」(重點在取得「海事管轄權」)及大陸法系對人訴訟之保全程序(重點在「保全程序」)之融合體或混同體，為國際不同法制間相互妥協下的產物。1952 年公約保留英國對物訴訟許多基本要素，但未直接採取「對物訴訟」之名詞或用語；其一方面僅規定對於某些特定類型之海事求償所進行之「假扣押 arrest」得作為管轄權取得之依據；另一方面，並未限制其他具有管轄權之國家行使其管轄權，且承認「假扣押法院」及「求償實體爭議管轄法院」得為不同法院之折衷情況。再者，公約另廣泛地將大陸法系對人訴訟財產保全之相關規定納入公約規範，建立以獲得擔保為船舶假扣押制度之主要核心內容。

鑑於前述法制融合及妥協，該公約始能於通過短短 4 年後之 1956 年即生效實施，迄至 2005 年底為止，全球已有超過 80 個國家或地區批准或加入該公約，其中包括德、法、西、義、瑞、比、希、葡等歐陸為主之大陸法系國家。

◆ 1999 年船舶假扣押國際公約

國際海事法委員會 CMI 所發展出來的 1952 年海船假扣押公約，雖在短期內獲得生效實施，但畢竟是二次大戰後，國際間之初步及妥協產物，經過數年運作後，逐漸顯現其規範有所不足之處，無論是實質規定或程序作業上。例如船舶假扣押之實施與「船舶抵押及優先權公約」(1926 年及其後 1967 及 1993 年修正)及連帶的「船舶所有人責任限制制度」(1924 年及其後之 1957 年及 1976 年公約)息息相關，然 1952 年海船假扣押公約在項目及文字用語上，卻前述公約

不相一致。鑑於前述矛盾及不足狀況，於聯合國體系運作順暢後，便於 1980 年代開始，在聯合國貿易及發展委員會(UNCTAD)之主導及國際海事組織(IMO)的協同下，便開始新一代船舶假扣押公約之制定公約。最後於 1999 年 3 月於日內瓦通過 1999 年船舶假扣押國際公約。

1999 年船舶假扣押公約除前述改採「列舉規定」外，整體而言，與 1952 年海船假扣押相較，尚有下列重要修正重點：

- a. 擴大得假扣押項目(海事求償)之範圍(公約第 1 條 2 項)：在數量上，1999 年公約比 1952 年公約足足全薪增加 6 項之多(環境損害、殘骸移除、港埠規費、保費、經紀費、船舶買賣)，且若干項目並為用語之修訂，使其更加擴大適用範圍；
- b. 將 1993 年船舶抵押權及優先權公約之項目及內容完全納入(公約第 1 條 2 項)：明確且擴大船舶抵押權及優先權可行使假扣押之範圍；
- c. 得被假扣押之對象擴大至所有海事求償債務人之所有船舶(公約第 3 條)
- d. 擔保提供規定更為明確(公約第 4 條)
- e. 放寬再假扣押之權力(公約第 5 條)
- f. 進一步明確規範海事求償實體法爭議方面之管轄權(公約第 7 條)
- g. 公約適用範圍擴大包括締約國及非締約國之所有船舶(不僅是海船)(公約第 8 條)

◆ 公約架構及比較

| 項目 | 1999 年 船舶假扣押公約 | 1952 年海船假扣押公約 |
|--------------|--|---|
| 假扣押定義 | 1.2 經法院命令，為保全海事求償而對船舶作出之任何滯留或對其離開所作出之任何限制，然不包括為執行或履行法院判決或其他可執行文書所為之船舶扣押。 | 1.2 依司法程序，為保全海事求償，而對一船舶加以扣留之謂。然不包括因執行或滿足某判決而對船舶所為之扣押。 |
| 得假扣押項目(海事求償) | 1.1 (a) 船舶營運所致之毀損滅失； (b) 與船舶營運直接有關之人身傷亡； (c) 救助報酬及費用； (d) 環境損害相關賠償； (e) 殘骸移除及相關費用； (f) 船舶租用契約爭議； (g) 運送契約爭議； (h) 船上貨載及行李之毀損滅失； (i) 共同海損； (j) 拖帶； (k) 引水； | 1.1 (a) 因碰撞所致之損害 (b) 船舶操作所致之生命喪失或身體傷害 (c) 海難救助 (d) 船舶使用或租用契約 (e) 船舶運送貨物契約 (f) 船上貨載及行李之滅失或毀損 (g) 共同海損 (h) 船長為支付繼續航海上必要費用，以船舶抵借所生之債務 (i) 拖帶 (j) 引水 |

| | | | | |
|---------|---|---|---------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> (l) 船舶物料供應爭議； (m) 船舶建造修理爭議； (n) <u>港口運河碼頭等規費；</u> (o) 海員薪津； (p) 代表船舶或所有人所支付之費用； (q) <u>船舶保險費；</u> (r) <u>經紀佣金、經紀費或代理費；</u> (s) 船舶所有權及占有之任何爭議； (t) 船舶共有人間船舶使用收益爭議； (u) 船舶抵押權或類似性質權利； (v) <u>船舶買賣契約爭議。</u> | | <ul style="list-style-type: none"> (k) 船舶維持或行駛所需而物品供應 (l) 船舶之建造修理之欠費 (m) 海員薪津 (n) 船長開支、代替船舶所有人所支付之費用 (o) 船舶產權或所有權之爭議 (p) 船舶共有人間船舶占有、使用收益爭議 (q) 船舶之抵押或質押 |
| 假扣押之權力 | 2 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 管轄法院：締約國法院 ■ 得假扣押項目限定原則：僅限海事求償 ■ 不論契約管轄或仲裁條款原則 ■ 假扣押程序依法庭地或求償地國法 | 2.146.2 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 管轄法院：締約國法院 ■ 得假扣押項目限定原則：僅限海事求償 ■ 假扣押程序依法庭地法 |
| 行使及其限制 | 3 | <p>系爭船舶假扣押：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 求償事件發生且應負責之船舶所有人及光船租船人+假扣押當時亦為同等身份 ■ 抵押權或類似權利有關 ■ 船舶所有或占有相關 ■ 海事優先權 <p>姊妹船假扣押：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 求償事件發生且應負責之船舶所有人、光船租船人、定期傭船人或航次傭船人 <p>非海事求償之船舶假扣押：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 依假扣押地國法可為強制拍賣者為限，可行使之。 | 3.133.4 | <p>對船舶所有人之船舶：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 系爭特定船舶：所有海事求償 ■ 姊妹船：「拖帶、所有權、共有及抵押」以外之海事求償 <p>對光船租船及其他海事求償應負責之人：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 僅得扣押「光船租船及其他海事求償應負責之人」所有之其他船舶 ■ 不得假扣押系爭特定船舶 |
| 釋放 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 釋放原則：提供足額擔保 ■ 擔保金額：協議或法院裁定 ■ <u>擔保金額：不超過船舶價值</u> ■ 提供擔保不等於承認責任原則 ■ 擔保一次提供原則 ■ <u>超額擔保應予以退還</u> ■ <u>擔保(金額)得減少變更或取消</u> | 53.3 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 釋放原則：提供足額擔保 ■ 擔保金額：協議或法院裁定 ■ 提供擔保不等於承認責任原則 ■ 擔保一次提供原則 |
| 再假扣押之限制 | 5 | <p>對系爭特定船舶：</p> <p>原則：船舶已被釋放或提供擔保者，不得再被假扣押</p> <p>例外：擔保不當或不足、無法實現擔保、無法阻止釋放者</p> <p>對姊妹船：</p> <p>原則：不得再被假扣押</p> <p>例外：擔保不當、無法實現擔保、無法阻止釋放者</p> | 3.3 | <p>原則：船舶已被釋放或提供擔保者，不得再被假扣押</p> <p>例外：擔保已返還或其他正當理由經法院同意，可再假扣押</p> |

| | | | | |
|---------------|---|--|-----|--|
| 對被假扣押利害關係人之保護 | 6 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>要求假扣押申請人提供錯誤或不正假扣押或超額擔保之反擔保</u> ■ <u>錯誤假扣押責任之「管轄權」由假扣押實施地國法院任之</u> ■ <u>錯誤假扣押責任之「法律適用」依假扣押實施地國法律</u> ■ <u>海事求償實體爭議先行原則：可暫時中止錯誤假扣押訴訟程序</u> ■ <u>反擔保(金額)得減少變更或取消</u> | 6.1 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 錯誤假扣押責任之「法律適用」依假扣押實施地國法律 |
| 實體法之管轄權 | 7 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 管轄法院： <ul style="list-style-type: none"> ■ 假扣押實施地國法院 ■ <u>擔保提供地法院</u> ■ <u>協議地法院</u> ■ <u>拒絕管轄：假扣押實施地國法院及擔保提供地法院有權拒絕管轄，但以另一國接受管轄為前提，此時應要求請求權人於一定期限內於適當法院起訴或交付仲裁</u> ■ <u>無管轄權或有協議管轄而未另行起訴之後果：釋放擔保</u> | 7 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 管轄法院：假扣押實施地國法院 <ul style="list-style-type: none"> ■ 依其國內法有管轄權，或 ■ 請求權人有居所或主營業所於假扣押國，或 ■ 海事求償發生於假扣押國，或 ■ 海事求償係發生於申請假扣押之相關船舶航程，或 ■ 碰撞，或 ■ 海難救助，或 ■ 抵押或質押 ■ <u>無管轄權或有協議管轄而未另行起訴之後果：撤銷假扣押、釋放擔保</u> |
| 公約之適用 | 8 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 締約國適用原則 ■ 不論國籍適用原則 ■ <u>不適用軍艦及公務船舶</u> ■ <u>不影響各國法令扣留船舶之任何規定</u> ■ <u>不影響各國有關責任限制之規定</u> ■ <u>不影響海事求償權代位取得或轉讓之權利</u> | 8 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 締約國適用原則 ■ 不論國籍適用原則 ■ 不影響各國法令扣留船舶之任何規定 ■ 不影響海事求償權代位取得或轉讓之權利 |
| 不創設海事優先權原則 | 9 | <p>本公約任何規定均不應被解釋為創設海事優先權</p> | 9 | <p><u>受理法院無訴權，本公約不得解釋為創設該訴權。</u> 亦不得解釋為創設該抵押權及優先權公約原無之海事優先權</p> |

■ 海商法第 4 條：船舶保全程序之強制執行

海商法第四條

船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。

國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。

■ 海商法第 4 條歷次立法

現行海商法第 4 條原規定於 1929 年(民國 18 年)制定之首部海商法之第 6 條，爾後於 1962 年(民國 51 年)海商法第一次修正時，除條序更動為第 4 條及增列第 2 項外，第 1 項條文更動幅度不大。現行海商法(1999 年/2000 年海商法第二次修正)第 4 條條文雖有若干文字上之修訂，然綜觀整部修法過程及本條修法理由，完全未提及係參酌哪一公約或某外國立法。

從 **1929 年首部海商法第 6 條條文用語**，以及我國民商各法民初立法之初主要參酌之德、日及法國法，1929 年海商法第 6 條(或 1962 年海商法第 4 條)似乎是係參酌 1899 年(明治 32 年)首次頒佈之日本商法典第 689 條而來。

另**針對 1962 年海商法第 4 條**而言，當時 1952 年海船假扣押公約不僅已經完成制定，並於 1956 年生效實施，惟基於下列二理由，本人以為 1962 年海商法第 4 條似乎完全未參考 1952 年海船假扣押公約：

第一、1962 年海商法第 4 條僅為文字修訂(「自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止」→「自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止」)，及增訂第 2 項外，未有任何類似 1952 年公約相關規範內容為修訂；

第二、1952 年公約所列舉得為假扣押之海事求償項目，除極少狀況外，不論船舶是否完成開航，仍得為假扣押，而 1962 年海商法第 4 條仍規定「船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，不得為之」；

第三、從既有立法院有關 1962 年海商法立法過程之相關立法議事資料顯示，不僅絲毫未提到任何有關海船假扣押國際公約，且各研究委員為擬定海商法所編譯之外國及國際立法例，亦無海船假扣押國際公約。

至於**現行 1999/2000 年海商法第 4 條**，雖有若干文字上之修訂，然一如前述整部相關草案及立法理由中均未提及有關船舶假扣押之任何國際公約；另窺該條修正理由，亦似乎僅是針對過去若干爭議之處為解決而已，絲毫未針對相關國際公約所表徵的國際海事法規立法趨勢及國內法各相關規定為完整探討及整合。單從本點觀之，現行 1999/2000 年海商法之修正，似乎顯得過於粗糙與不足。

現行 1999/2000 年海商法第 4 條計有下列四項修正：

| 1962 年海商法第 4 條 | 1999/2000 年海商法第 4 條 |
|-----------------------|---|
| 船舶之 <u>扣押、假扣押</u> | → 船舶 <u>保全程序之強制執行</u> |
| 以迄 <u>航行完成時止</u> | → 以迄航行 <u>至次一停泊港時止</u> |
| 但為使航行可能所生之債務，不在此限 | → 但為使航行可能所生之債務， <u>或因船舶碰撞所生之損害</u> ，不在此限。 |
| 國境內航行船舶之假扣押，得以揭示方 | → 國境內航行船舶之 <u>保全程序</u> ，得以揭 |

法為之。 示方法為之。

■ 海商法第 4 條釋義

船舶**保全程序**之強制執行，於**船舶發航準備完成時起**，以迄**航行至次一停泊港時止**，不得為之。但**為使航行可能所生之債務**，或**因船舶碰撞所生之損害**，不在此限。

保全程序：保全程序概指民事訴訟法第七編(522-538)及強制執行法第五章所規定之「假扣押(民訴 522, 523)、假處分(民訴 532)、定暫時狀態之假處分(民訴 538)」 終局判決或具既判力之扣押(或查封)。

1962 年海商法原規定「船舶之扣押、假扣押」。屬保全程序的「假扣押」，較無爭議(雖然如此，仍有本條是否適用保全程序「假處分」及「定暫時狀態之處分裁定」二類型之解釋爭議)。但何謂「扣押」？屢有爭執。

📖 臺灣高等法院暨所屬法院 62 年度法律座談會民事執行類第 20 號(62.12.21)曾對此有過研討：，產生幾個問題：

法律問題：

海商法第四條第一項規定：船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，不得為之。關於「完成航行準備」疑義，曾於五十六年、六十一年提出討論，惟法文所稱之「扣押」，究指刑事法上之扣押，抑或民事訴訟法及強制執行法上之查封，或兼而有之，實務上尚無定論。

討論意見：

甲說：按海商法曾於五十一年七月二十五日總統令修正公布，惟對本條「扣押」二字並無異動，顯見法文所謂之扣押，應認僅指刑事法上之扣押，如刑事訴訟法第一百三十三條，第一百三十六條及海商法第一百四十條是，因民事訴訟法及強制執行法僅有假扣押之規定而無「扣押」明文，而扣押乃法律名詞意有所專，自未可擅加擴張解釋。

乙說：海商法為民事特別法，屬私法性質，以規定私人間相互之法律關係為主，雖兼具有公法之性質，究非其本質，是此之所謂「扣押」，實相當於日本商法海商論第六八九條所規定之「差押」，亦即我民事訴訟法及強制執行法規定之「查封」，是船舶所有人之債權人依法取得執行名義，請求法院對船舶實施查封，即屬本文所稱之扣押。

丙說：本條文之立法意旨，無非在於謀求船舶營運之暢順，維護海上交通之通達，並保障船主、貨主、旅客之權益，有扣押權之法院或檢察官於船舶發航準備完成以前，已有充分時間實施扣押或查封行為，而竟怠於行使其權利，自無再過分予以

保障，是甲乙二說既均言之成理，此所謂扣押，應兼指刑事法上之扣押及民事訴訟法、強制執行法之查封而言。

審查意見：擬採甲說。

研討結果：採乙說。

前述座談會研討結果採乙說，亦即將「扣押」解為「我民事訴訟法及強制執行法規定之「查封」，是船舶所有人之債權人依法取得執行名義，請求法院對船舶實施查封」實不無斟酌之餘地。按「查封」為強制執行之方法，例如強制執行法第 45 條規定：「動產之強制執行，以查封、拍賣或變賣之方法行之。」第 75 條規定「不動產之強制執行，以查封、拍賣、強制管理之方法行之。」今該座談將「扣押」限定為「查封」，將衍生其他強制執行之方法是否仍有海商法第 4 條規定之爭議。

按國際公約所規範者為 arrest 屬假扣押，非扣押 seizure，1952 年船舶假扣押公約第 2 條定義 arrest 為「稱假扣押者，指依司法程序，為保全海事求償，而對一船舶加以羈留之謂。但不包括因執行或滿足某判決而對船舶所為之扣押。」Arrest” means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.」；1999 年船舶假扣押公約亦為類似定義。依此定義及國際公約所欲整合者本為「管轄權」及「債權保全」二大目的之背景下，實與我國現行法所稱之「保全程序」相當。1999 年海商法將 1962 年海商法所規定「船舶之扣押、假扣押」修正為「船舶保全程序之強制執行」實符合國際公約及海事管轄及保全需求之意旨。

我國海商法「船舶碰撞章」第 101 條規定：「關於碰撞之訴訟，得向下列法院起訴： .四、船舶扣押地法院。..」如依前述包括對物訴訟及相關國際公約等之論述，「船舶扣押地法院」應為「船舶假扣押地法院」之誤植。

同樣地，海商法第 100 條第 1 至 3 項亦有「得扣押之」、「被扣押船舶」等用語，如類推準用前述臺灣高等法院暨所屬法院 62 年度法律座談會民事執行類第 20 號之研討意見，似乎僅包括私法性質之「查封」而已(包括終局执行程序及保全程序等 - 強制執行法第 114 條及第 114-1 條規定適用之。)

船舶發航準備完成時起：1929 年海商法第 6 條使用「自船長執有發航許可書之時起」，用語甚為明確；1962 年第 4 條將其修正為法律概念較不明確之「船舶發航準備完成時起」，遂生解釋上爭議。學術對此向有實質說(事實說)及形式說(法律說)，實質說指船舶裝卸貨已完成，具適航性而言；形式說指船舶已取得當地海關結關放行及航政主管機關發航許可而言。依民國 69

年 10 月 21 日制訂之「辦理強制執行事件應行注意事項」，其第 61 條第 3 項規定「所謂發航準備完成者，指法律上及事實上得開航之狀態而言，例如船長已取得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行及必需品之補給已完成，並已配置相當海員、設備及船舶之供應等屬之」則並採實質說及形式說，亦即指法律上及事實上得開航之狀態。法律上之得開航指已取得當地航政主管機關核准之發航與海關准結關放行而言；事實上之得開航指船舶在一般狀態下已完成必要補給並具適航性而言，不一定要完成貨物裝卸。惟最高法院 79 年台上字第 1148 號參酌海商法第四條第一項及前述辦理強制執行事件應行注意事項第六十項之規定，將其解為「船舶於發航離岸以前及到達目的港繫纜以後...」，似乎採更為嚴格的「實際啟航」論述。

航行至次一停泊港時止：定期班輪 liner 營運像公共汽車，除非歲檢歲修，否則全年航行於各預定港口；不定期輪船像計程車或遊覽車，原則上直接從裝載港直航到目的港，然仍常見偶而中途停靠加油等。1929 年使用「以迄於航海完成時止」，1962 年海商法僅修改一字，使用「以迄航行完成時止」。此一修改並未解決學術及實務間長久來存在的解釋爭議：亦即「以迄航行完成止」所生究係「航程」或「航段」之解釋爭議。對此爭議，1962 年海商法制定以來，有下列不同判解論述及規定：

📖 辦理強制執行事件應行注意事項第 61 條第 3 項稱「航行完成」指船舶到達“下次預定停泊之商港”。

📖 最高法院 79 年台上字第 1148 號：指「到達目的港繫纜以後」。

📖 臺灣高等法院暨所屬法院 66 年度法律座談會民事執行類第 27 號 (66.11.04)：研討結論採乙說(亦即採「航程主義」)認為「所謂航行完成，應指該船舶到達本次航行最後之預定停泊港而言，如僅到達中途預定停泊港之一，尚不能謂已航行完成。」惟該研討結論送當時的「司法行政部」，該部意見認為應採甲說(亦即採「航段主義」)，其認為「預定停泊港乃為消除我國船舶常在外國停泊港遭受扣押，而我國債權人對外國債權人所有而停泊我國港口之船舶，則不能加以扣押之不平處遇。本應自以甲說為當。」

📖 司法院民國 67 年 09 月 07 日(67)台函民字第 07844 號函令：本函令採納前則司法行政部「航段主義」見解，函令認為「所謂航行完成，係指船舶到達預定停泊港而言，並未闡釋為指船舶到達目的港而言」。

依前述規定及判解，於 1999 年海商法修正前，司法實務界概採「航段主義」，亦即「航程完成時止」係指「抵達下次預定停泊港並為繫纜時止」。

然既使如此，亦非毫無爭議。蓋從文字解釋上，「下次預定」當然不包括「本次預定」，亦即可能須隔另一停靠港後，始能達到「下次預定停泊之商港」之文義。另下一停泊商港雖多已事先預定，然仍非絕對，例如避難港或論航傭船通常僅為指定某範圍之港口(因貨物買賣可能確定之故)，船舶欲到達該範圍時，再指定某特定港口，這些情況均很難達到所謂「下次預定停泊之商港」之適用。有鑑於此且免生爭議，1999年海商法乃修正為「次一停泊港時止」。

為使航行可能產生之債務：此但書規定為船舶保全程序強制執行之例外規定，亦即「為使航行可能產生之債務」仍得為「保全程序強制執行」。本但書規定於1929/1962/2999/2000年海商法均未有任何修正。為使航行可能產生之債務，其基本構成要件為「為使航行」，亦即船舶為達到「該次航行」之適航能力及運航能力所生之債務，例如船舶突遭損傷所必要之檢驗修繕(適航能力)、燃料人員物料之供應(運航能力)及為前述安排所生之附隨費用，例如船務代理費用等。至於貨物裝卸費用等，屬運送項目，原則上與「為使航行」無關，自非本但書所適用。至於發航後所生之債務(例如海難救助、共同海損等)，於船舶抵達下一停泊港前，原則上是不得為保全程序之申請。何謂「為使航行可能產生之債務」有下列判解論述及規定：

📖 **辦理強制執行事件應行注意事項第 61 條第 3 項**稱「所謂為使航行可能所生之債權，例如為備航而向之購置燃料、糧食及修繕等所生債權是。」

📖 **最高法院 79 年台上字第 1148 號：**最高法院認為「為備航而購置燃料、糧食及修繕等使船舶航行可能之發航準備行為」。

依第 1 項前段用語，船舶保全程序之強制執行，僅能於「船舶抵達港後，至船舶發航準備完成前」這段期間內為之(事實上從強制執行之執行方便性而言，此段時間執行最為方便，因船舶此時正位於港內或港區，港埠機關協助執行甚為簡易)。這段時間內所為之保全程序強制執行，所欲保全之債權項目及該債權發生之時間，我國法原則上並無任何限制(不似船舶假扣押公約有明確列舉)。而本項但書規定之效果僅為，「為使航行可能所生之債務及船舶碰撞所生之損害」之保全程序申請，得於「船舶發航準備完成後」為之而已。楊仁壽書將但書規定予以擴張解釋，認為「為使航行可能所生之債務，已不予禁止，則發航之際及其後所生之債務...更不能加以禁止...」顯有誤解。

至於「船舶發航準備完成後」之保全程序如何為之？屬技術問題，蓋此時船舶可能已經啟航、離港、甚至已遠離我國司法管轄水域(領海)，此時可能只有藉由海巡署協助始有辦法為有效的保全程序之強制執行。今復

產生一技術問題是，如船舶僅行經我國領海，未進入我國港口，對於「為該航行所生之債務或船舶碰撞損失」可否對其為保全程序之強制執行？依海商法規定似仍應為肯定之解釋，另從國際法角度而言，亦可為如此見解。1982年聯合國海洋法公約第28條第2項規定「沿海國不得為任何民事訴訟目的而對船舶從事執行或加以逮捕，但涉及該船舶本身在通過沿海國水域的航行中或為該航行的目的而承擔的義務或因而負擔之責任，則不在此限。」第3項規定「第2項不妨害沿海國按照其法律為任何民事訴訟目的而對在領海內停泊或駛離內水後通過領海之外國船舶從事執行或加以逮捕之權利。」

因船舶碰撞所生之損害：本段但書為1999年海商法修正時參照強制執行法第114條第3項而新增(詳見下述)。該法修訂理由為「船舶碰撞乃海上突發性侵權行為事件，若不即時對加害船舶實施假扣押，待終局之本案請求判決確定後，已無從追及之而為強制執行。」本段增訂之效果為，無論船舶碰撞何時發生(即使於發航準備完成前發生碰撞事件，ex 颱風流錨等)，亦無論船舶是否已經發航準備完成，均得為保全程序之申請。由於本但書情況為1999年海商法修正時所新增，包括強制執行法第114條在內，國內相關判解相當罕見，於基隆地方法院90年度海商字第4號，法院採認「船舶碰撞必以船舶間之相互接觸」之嚴格認定，而認為船舶撞及碼頭設施等非「船舶碰撞」：

📖 **基隆地方法院 90 年度海商字第 4 號：**按海商法所規定之船舶碰撞，係指二艘以上之船舶互相發生直接或間接之接觸而造成損害，故必以船舶間之相互接觸為要件，若船舶所接觸者為碼頭、橋樑、浮標等，即非海商法上之船舶碰撞(參看梁宇賢著，海商法論，第五五一頁至第五五二頁)。原告另主張被告中船公司應依海商法關於船舶碰撞之規定負損害賠償責任，惟查原告主張遭「樸馬麥斯輪」碰撞者乃係港埠設施及橋式起重機，依前揭說明，自無適用海商法關於船舶碰撞規定之餘地。

第二項：國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之：

強制執行法第114條第1項規定：「海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。」強制執行法第75條第1項規定：「不動產之強制執行，以查封、拍賣、強制管理之方法行之。」另第76條第1項規定強制執行之方法：「查封不動產，由執行法官命書記官督同執達員依左列方法行之：一、揭示、二、封閉、三、追繳契據。」亦即

■ 揭示：准其航行但予以限制並通知當地航政主管機關；

- 封閉：為查封之標示，不准其航行；
- 追繳契據：追繳船舶文書，不准其航行。

1962 年海商法新增訂第 2 項「國境內航行船舶之假扣押，僅得以揭示方法為之」，立法理由為「第二項係新增加，規定國境內航行船舶如須執行假扣押時，僅得以揭示方法為之，俾船舶不致因執行假扣押而影響航行。」1999 年海商法修正時，為配合本條文僅適用於「保全程序之強制執行」，便將本項「..之假扣押..」修正為「.. 保全程序..」。

本項適用上，比較有爭議者為「國境內航行船舶」之解釋問題。按一從事國際航線營運之船舶，是有可能其中一航段是位於「國境內航行」的，例如其航線規劃為「東京→釜山→基隆→台中→高雄→香港→新加坡→曼谷..」。今設一債權人擬於基隆提出假扣押申請，基隆法院可能會面臨該船舶是否為「國境內航行」之解釋爭議，繼而喪失原本第 2 項規定之真義及目的。本人以為，「國境內航行船舶」在解釋上，應以航業法第 2 條第 8 款所定義之從事「國內航線：指以船舶在本國各港口間經營客貨運送所航行之路線」之船舶相當。為免生爭議，建議下次海商法修正時，「國境內航行船舶」應修正為「從事國內航線之船舶」。

■ 海商法第 4 條與「強制執行法」之關連

1940 年制定發佈之強制執行法，有關船舶之強制執行規定，規定於第二章「關於金錢請求權之執行」第四節「對於船舶及航空器之執行」，計有下列條文：

- 第 114 條（船舶之強制執行）
- 第 114-1 條（船舶查封後之管理）
- 第 114-2 條（船舶之拍賣及變賣）
- 第 114-3 條（拍賣外國船鈔及其優先抵押爭議之處理）
- 第 114-4 條（航空器之強制執行）

前述各條文中，與海商法第 4 條之適用較為直接關連者為強制執行法第 114 條及第 114-1 條規定。該二條文過去曾有下列數次修正：

| 強制執行法 1940.1.19 | |
|---|---|
| 第 114 條 船舶之強制執行，準用關於不動產執行之規定。 前項船舶以海商法所規定者為限。 | ↓ |
| 強制執行法 1975.4.22 | → |
| 第 114 條 海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。 對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。 | 強制執行法 1996.10.9 (現行法為 2007.12.12) 第 114 條 海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。 對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。 |

| | |
|---|--|
| <p>前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定外，於保全程序之執行名義，不適用之。</p> | <p>前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行名義，不適用之。</p> |
| <p><u>第 114-1 條</u> 船舶於查封後，應使其停泊於指定之處所，並通知航政主管機關。但經債權人同意，執行法院認為適當時，得因當事人或利害關係人之聲請，准許其航行。 債務人或利害關係人，得以債權額及執行費用額或船舶之價額，提供擔保金額或相當物品，聲請撤銷船舶之查封。</p> | <p>第 114-1 條 船舶於查封後，應取去證明船舶國籍之文書，使其停泊於指定之處所，並通知航政主管機關。但經債權人同意，執行法院得因當事人或利害關係人之聲請，准許其航行。 債務人或利害關係人，得以債權額及執行費用額或船舶之價額，提供擔保金額或相當物品，聲請撤銷船舶之查封。</p> |
| <p>依前項規定撤銷船舶之查封時，得就該項擔保續行執行。</p> | <p>前項擔保，得由保險人或經營保證業務之銀行出具擔保書代之。擔保書應載明債務人不履行義務時，由其負責清償或併賠償一定之金額。 依前二項規定撤銷船舶之查封時，得就該項擔保續行執行。如擔保人不履行義務時，執行法院得因債權人之聲請，逕向擔保人為強制執行。</p> |
| <p>第一項但書情形，不影響海商法第二十四條第一項第一款之優先受償權。</p> | <p>第二項、第三項係就債權額及執行費用額提供擔保者，於擔保提出後，他債權人對該擔保不得再聲明參與分配。 第一項但書情形，不影響海商法第二十四條第一項第一款之優先受償權。</p> |

前述強制執行法第 114 條歷次修正，顯示 1962 年海商法第 4 條「船舶之扣押及假扣押」之司法實務爭議，已先藉由 1975 年強制執行法第 114 條第 2 項及第 3 項之增訂予以解決：亦即使 1962 年海商法第 4 條僅適用「保全程序之強制執行」。1996 年強制執行法第 114 條第 3 項進一步增訂「或船舶碰撞之損害賠償」等語【筆者以為，海商法 1994 年交通部/行政院草案已將「或船舶碰撞之損害賠償」納入修正，後因海商法修法中斷，1996 年強制執行法修正時，便先一步納入】，已使 1999/2000 年海商法第 4 條規定與強制執行法規定保持一致。

e)_本單元結論

海商法第 4 條規定最初係仿例德日立法規定甚明。惟於海事管轄及保全領域，融入英美對物訴訟制度(以及大陸法系原有的強制執行保全程序)之國際公約(主要為 1952 年，1999 年公約 2005 年僅 7 國簽署批准)已廣為包括大陸法系國家在內之世界各國所接納(其中法國於 1957 年批准、德國亦於 1972 年簽署批准 1952 年公約)。就此而言，1999/2000 年海商法有關船舶保全程序之修訂不僅不足，且思慮嚴重欠周。

再者，從 1952 及 1999 年國際公約所反映之海事保全國際思潮及趨勢，於 20 世紀末所修正之我國海商法(單就第 4 條而言)，似乎還停留於 20 世紀初期「兼顧船貨利益」之舊思維：「...但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限」。此是否是船貨角力下之產物(按 1999/2000 年海商法主要為船方擬定，在國際

公約所代表之新趨勢比較不利於船方之情況下，似乎刻意維持 1929 年舊法架構，較能保護船方)？筆者以為，從 1985 年交通部開始交辦研擬海商法修正草案，以迄 1999/2000 年完成修正之整個立法討論過程觀之，海商法第 4 條修正部分似乎並不存在著船貨角力之影子，而是修法者對於英美對物訴訟、當時 1952 年海船假扣押公約之不甚瞭解及欠缺研究而來。其結果是，如吾稱英美法制國家為船舶假扣押的天堂，台灣地區無擬可稱為船舶假扣押者的地獄！

筆者最後認為，一如前述，鑑於船舶保全之事後救濟、具國際私法等性質，以及台灣地區有關海事訴訟各項規範之欠缺及分散，於下次海商法修法時，宜另闢專章(於海商法次末章)專門就包括海事保全程序、管轄及準據法等海事訴訟相關議題，參酌國際公約相關規範，予以整合性規範。

4) 本單元問題思考

■ 於本「船舶保全」單元內

- (1) 我國法下保全程序、假扣押、假處分、扣押(民事)、查封(民事)等各名詞之定義
- (2) 英國「對物訴訟 action in rem」意義、性質、作用、特徵
- (3) 國際間有關「船舶保全」規範作用之發展
- (4) 相關國際公約下之「arrest」定義、假扣押之權力及其行使之限制
- (5) 海商法第 4 條「船舶保全程序之強制執行」之意義及其範圍
- (6) 何謂「船舶發航準備完成」？
- (7) 何謂「為使航行可能產生之債務」？立法理由為何？
- (8) 何謂「因船舶碰撞所生之損害」？立法理由為何？
- (9) 海商法第 4 條與現行強制執行法第 114 條間是否存有適用不一致之處？

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (10) 「因船舶碰撞所生之損害」與海商法第 3 條「除因碰撞外」間之關連？
- (11) 何以英國 1981 年最高法院法會將「船舶碰撞」案件排除於「對人訴訟」之外，主要理由為何？
- (12) 船舶保全程序與「海事優先權」制兩者間之發展關連？
- (13) 海商法第 6 條「船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定」，何以強制執行法第 114 條船舶之強制執行卻原則上準用不動產執行之規定？
- (14) 從本章有關海商法第 4 條、各相關國際公約及英美對物訴訟之學習，試解釋船舶碰撞章第 100 條及第 101 條之「扣押」，其意究指為何？

- (15) 整部海商法出現幾次「扣押」，試從 1962 年舊海商法第 4 條「船舶之扣押、假扣押」於 1999 年修正為「船舶保全程序之強制執行」所表徵之各項名詞含意，與海商法第 69 條第 8 款「或依司法程序之扣押」、第 100 條及第 101 條之「扣押」、及第 143 條之「扣押」，其間有無不同？

5) 本單元作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 15 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(週 /)案例討論**：本週輪由第 組引言，針對下列 6) 討論案例，針對可能涉及 4) 問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本單元演習案例

某日商航運公司所有船舶一艘，自日本東京裝載貨物啟航，預定在台灣基隆港及高雄港卸下部分貨物後，再繼續運往香港及新加坡等東南亞港口。該船舶駛泊高雄港完成卸貨時，該航運公司就該輪之營運相關事項，有產生下列債務及責任：

- (a) 積欠貸款銀行 A 船舶貸款達 1000 萬美元
- (b) 積欠燃油供應商 B：日本東京港之燃料填加費 30 萬美元
- (c) 積欠前一停泊港基隆港 C：港埠費用 2 萬美元
- (d) 貨主 D：一年前發生船運貨損，台北地方法院判決該航運公司 10 萬美元貨損責任，本案雙方均未上訴，業告確定
- (e) 受撞漁船 E：該船舶於基隆航向高雄途中於雲林外海因 100% 航行過失碰撞我國漁船 E，造成漁船漁獲全損，預估損失 30 萬美元
- (f) 高雄港裝卸公司 F：應支付高雄港裝卸公司 F 當次貨物裝卸費用 5 萬美元
- (g) 驗船協會 G：委請驗船協會針對船舶碰撞事件進行船舶檢驗，以確定船舶具備安全適航能力，檢驗費用 3,000 美元。

試就前述各債務/責任，逐項論述與我國海商法第 4 條之適用問題。

7) 單元附錄

- 1999 年船舶假扣押國際公約 (中英文對照)

【附錄】

1999 年船舶假扣押國際公約

1999 年 3 月 1 日訂於日內瓦

International Convention on Arrest of Ships 1999

Signed at Geneva, 1 March 1999

1999 Arrest

The States Parties to this Convention,
Recognising the desirability of facilitating the harmonious and orderly development of world seaborne trade,
Convinced of the necessity for a legal instrument establishing international uniformity in the field of arrest of ships which takes account of recent developments in related fields,
Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention:

1. 'Maritime Claim' means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) loss or damage caused by the operation of the ship;
 - (b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship;
 - (c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment;
 - (d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage; and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);
 - (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything

本公約各締約國，
承認全球海運貿易之便利平衡及秩序發展之需求，
確信需要制訂一份能反映相關領域最新發展並實現國際統一之船舶假扣押法律文書，
茲協議如下：

第 1 條 定義

為本公約之目的：

1. “海事求償”係指下列一或一以上事由所生之求償：
 - (a) 船舶營運所致之毀損滅失；
 - (b) 與船舶營運直接有關之人身傷亡，不論發生於陸上或水上；
 - (c) 救助作業或任何救助協議(如有適用)，包括於船舶本身或其貨載對環境構成損害威脅時對於船舶實施救助所生之任何特別補償金；
 - (d) 船舶對環境、海岸或利害關係人造成之損害或損害威脅、為預防或盡可能減少或消除此損害而採取之措施、該損害賠償、為恢復環境而實際採取或準備採取之合理之措施之費用、第三方因此損害而蒙受或可能蒙受之損失、以及與本項所指性質類似之損害、費用或損失；
 - (e) 與浮起、清除、回收或摧毀已沉沒、成為殘骸、擱的或被棄之船舶或使之無害有關之費用或開支，包括與浮起、清除、回收或摧毀仍在或曾在該船上之任何物件或使之無害有

- that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservations of an abandoned ship and maintenance of its crew;
- (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
- (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;
- (i) general average;
- (j) towage;
- (k) pilotage;
- (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance;
- (m) construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship;
- (n) port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges;
- (o) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;
- (p) disbursements incurred on behalf of the ship or its owners;
- (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
- (u) a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.
2. "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.
3. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
4. "Claimant" means any person asserting a maritime claim.
5. "Court" means any competent judicial authority of a State.
- 關之費用或開支，及與維護被棄船舶及維持其船員有關之費用或開支；
- (f) 有關船舶使用或租用之任何協定，不論是否有租船契約或其他協議；
- (g) 有關船舶載運貨物或旅客之任何協定，不論是否有租船契約或其他協議；
- (h) 船上所載貨物(包括行李)或與其有關之毀損滅失；
- (i) 共同海損；
- (j) 拖帶；
- (k) 引水；
- (l) 為船舶營運、管理、維護或維修而向其提供之物品、材料、給養、燃料、設備(包括貨櫃)或服務；
- (m) 船舶之建造、改建、修理、改裝或裝備；
- (n) 港口、運河、碼頭、港灣及其它水道規費及費用；
- (o) 因船長、船副和其他編制船員於船上工作而應支付給其之工資及其他款項，包括應為其支付之遣返費及社會保險費；
- (p) 代表船舶或船舶所有人所支付之費用；
- (q) 船舶所有人或光船承租人應支付或他人為其支付的船舶保險費(包括互保會費)；
- (r) 船舶所有人或光船承租人應支付或他人代表其所支付之任何與船舶有關之佣金、經紀費或代理費；
- (s) 有關船舶所有權及占有之任何爭議；
- (t) 船舶共有人間有關船舶使用或收益之任何爭議；
- (u) 對船舶抵押權或“質權”或同樣性質的權利；
- (v) 因船舶買賣契約所生之任何爭議。
2. “假扣押”指經法院命令，為保全海事求償而對船舶作出之任何滯留或對其離開所作出之任何限制，然不包括為執行或履行法院判決或其他可執行文書所為之船舶扣押。
3. “人”指任何個人或合夥或無論是否有法人資格之任何公共或私人團體，包括國家或其任何組成機構。
4. “請求權人”指提出海事求償之任何人。
5. “法院”指國家的任何主管司法之機關。

Article 2 Powers of arrest

第 2 條 假扣押之權力

1. Ship may be arrested or released from arrest only under the 1. 只有實施假扣押之締約國法院依其職

authority of a Court of the State Party in which the arrest is effected.

2. A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.
3. A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that, by virtue of a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract, or otherwise, the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.
4. Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or its release shall be governed by the law of the State in which the arrest was effected or applied for

權始能假扣押船舶或釋放被假扣押之船舶。

2. 船舶只能因海事求償而不能因任何其他求償而被假扣押。
3. 為取得擔保，可假扣押船舶，即使依據有關契約內之管轄權條款或仲裁條款或其他條款，致生船舶假扣押之海事求償應由非船舶假扣押實施地國審理，或應交付仲裁或應適用另一國法律。
4. 於不違反本公約規定情況下，有關船舶之假扣押或釋放之程序，應受船舶假扣押實施地國或船舶假扣押求償地國法律之拘束。

Article 3 Exercise of right of arrest

1. Arrest is permissible of any ship in respect if which a maritime claim is asserted if:

- (a) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected; or
- (b) the demise charterer of the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected; or
- (c) the claim is based upon a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship; or
- (d) the claim relates to the ownership or possession of the ship; or
- (e) the claim is against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship and is secured by a maritime lien which is granted or arises under the law of the State where the arrest is applied for.

2. Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:

- (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or
- (b) demise charter, time charter or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the arrest of a ship which is not owned by the person liable for the claim shall be permissible only if, under the laws of the State where the arrest is applied for, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

第 3 條 假扣押權之行使

1. 於下列情況下，允許對其提出海事求償之任何船舶執行假扣押：

- (a)在海事求償發生時擁有船舶之人對該求償負有責任，且於實施假扣押時仍為該船所有人；或
- (b)在海事求償發生時船舶之光船租船人對該求償負有責任，且於實施假扣押時為該船光船租船人或所有人；或
- (c)求償係依據對船舶之抵押權、“質權”或同樣性質之權利；或
- (d)求償與船舶之所有權或占有有關；或
- (e)對船舶所有人、光船租船人、船舶管理人或經理人提出之求償並根據船舶假扣押求償地國法律規定或產生之船舶優先權擔保。

2. 對於在實施假扣押時對海事求償負有責任且在發生求償時為下列之人擁有之任何其他船舶，亦得允許假扣押：

- (a)對其發生海事求償之船舶的所有人；或
- (b)船舶之光船租船人、定期傭船人或航次傭船人。

本規定不適用於有關船舶所有權或占有之求償。

3. 無論本條第 1 及 2 項規定為何，對於並非對求償負有責任之人所擁有之船舶亦允許假扣押，惟應受限於根據船舶假扣押求償地國法律，對該求償所作出之判決可透過對該船之司法變賣或強制變賣執行者為限。

Article 4 Release from Arrest

1. A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, paragraphs 1 (s) and (t). In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.
2. In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.
3. Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.
4. If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security in respect of that ship has been provided in a State Party in respect of the same claim, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the State Party.
5. If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security in respect of that ship being provided, any security provided in a State Party in respect of the same claim shall be ordered to be released to the extent that the total amount of security provided in the two States exceeds:
 - (a) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (b) the value of the ship,whichever is the lower. Such release shall, however, not be ordered unless the security provided in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.
6. Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

Article 5 Right of Rearrest and Multiple Arrest

1. Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be re-arrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:
 - (a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same claim is inadequate, on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
 - (b) the person who has already provided the security is not, or

第 4 條 被假扣押船舶之釋放

1. 被假扣押船舶應於令人滿意方式提供充分擔保後予以釋放，然船舶因第 1 條第 1 項(s)款及(t)款所列任何海事求償而被假扣押情況者除外。於此情況下，法院可允許占有船舶的人於提供充分擔保後繼續經營該船，或以其他方式處理該船在假扣押期間之營運。
2. 於各當事人對擔保是否充分及方式未達成一致共識時，法院應決定其性質及數額，然數額不應超過被船舶假扣押之價值。
3. 請求提供擔保釋放船舶，不應被解釋為對責任之承認或對任何辯護權利或責任限制權利之放棄。
4. 如船舶於一非締約國被假扣押，而在某締約國就同一求償為該船舶提供擔保然仍未被釋放，則該締約國法院在收到申請後應下令釋放該擔保。
5. 如於一非締約國中船舶因提供令人滿意之擔保而被釋放，亦應下令釋放在締約國中就同一求償所提供之任何擔保，然應限於在兩國中提供之擔保總額超過以下數額之部分：
 - (a) 船舶因被假扣押之求償額，或
 - (b) 該船價值，此二數額以較低者為準。然除在一非締約國內所提供之擔保能為求償人所實際獲得並可自由轉讓，否則不應下令釋放該擔保。
6. 於依本條第 1 項規定提供擔保後，提供此擔保之人可隨時向法院申請減少、變更或取消該擔保。

第 5 條 再假扣押及多次假扣押之權利

1. 如於任何國家，船舶已被假扣押並釋放，或已為該船提供用於保全海事求償之擔保，則之後該船不應再被假扣押或因同一海事求償而被假扣押，然下述情況除外：
 - (a) 就同一海事求償已提供有關該船舶之擔保在性質或數額上並不適當，然應受限於擔保之累計數額不超過船舶價值；或
 - (b) 已提供擔保之人無法或有可能無法

- is unlikely to be, able to fulfil some or all of that person's obligations; or
- (c) the ship arrested or the security previously provided was released either:
- (a) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (b) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.
2. Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:
- (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or
 - (b) the provisions of paragraph 1 (b) or (c) of this article are applicable.
3. "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

履行其某些或全部義務；或

(c)被假扣押之船舶或早先提供之擔保因下述原因之一而被釋放：

- (a) 請求權人依據合理原因提出申請或予以同意；或
- (b) 請求權人無法採取合理措施阻止釋放。

2. 對同一海事求償於不同情況下將被假扣押之任何其他船舶，不應被假扣押，然下述情況除外：

- (a)就同一海事求償已提供之擔保在性質或數額上並不適當；或
- (b)本條第 1 項(b)或(c)款規定可茲適用之情況。

3. 就本條而言，“釋放”不包括任何非法釋放或從假扣押中逃脫。

Article 6 Protection of Owners and Demise Charterers of Arrested Ships

第 6 條 對被假扣押船舶所有人及光船租船人之保護

1. The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:
 - (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
 - (b) excessive security having been demanded and provided.
 2. The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:
 - (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
 - (b) excessive security having been demanded and provided.
 3. The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.
 4. If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article may be stayed pending that decision.
 5. Where pursuant to paragraph 1 of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or
1. 法院可要求請求假扣押或已獲准假扣押船舶之請求權人依據法院自定條件提供某一類及某一數額之擔保，作為假扣押船舶或允許維持已實施假扣押之條件，以補償假扣押可能對被告造成並可能應由請求權人負責之任何損失，包括但不限於下述情況可能對該被告造成之損失或損害：
 - (a)假扣押是錯誤或不公正；或
 - (b)要求及提供之擔保過多。
 2. 船舶假扣押實施地國之法院於請求權人對假扣押船舶造成之損失或損害負有責任時，應具有判定此責任程度之管轄權，包括但不限於下述情況可能造成之損失或損害：
 - (a)假扣押是錯誤或不公正；或
 - (b)要求及提供之擔保過多。
 3. 如發生本條第 2 項規定之請求權人責任時，責任決定應適用船舶假扣押實施地國之法律。
 4. 如由另一國家法院或由仲裁庭依第 7 條規定以裁決該案之實體問題，則在作出該裁決前可中止有關本條第 2 項規定之請求權人責任之訴訟程序。
 5. 如依本條第 1 項提供擔保，則提供此種擔保之人可隨時請求法院減少、變更或取消該擔保。

cancelled.

Article 7 Jurisdiction on the Merits of the Case

1. The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.
3. In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:
 - (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
 - (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.
4. If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article then the ship arrested or the security provided shall, upon request, be ordered to be released.
5. If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting therefrom shall be recognised and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:
 - (a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and
 - (b) such recognition is not against public policy (ordre public).
6. Nothing contained in the provisions of paragraph 5 of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was effected or security provided to obtain its release.

Article 8 Application

1. This Convention shall apply to any ship within the jurisdiction of any State Party, whether or not that ship is flying the flag of a State Party.

第 7 條 對案件實體問題之管轄權

1. 船舶假扣押實施地國法院或用以使船舶獲釋之擔保之提供地國法院，應具有審理案件實體問題之管轄權，然各當事人有效約定或已有效約定將爭議提交接受管轄權之另一國家法院或付諸仲裁者除外。
2. 不論本條第 1 項規定為何，船舶假扣押實施地國法院或用以使船舶獲釋之擔保提供地國法院，可拒絕行使該管轄權，惟以該國法律允許該拒絕且另一國法院接受管轄權為限。
3. 如船舶假扣押實施地國法院或用以使船舶獲釋之擔保提供地國法院：
 - (a) 不具對案件實體問題之管轄權；或
 - (b) 依本條第 2 項規定拒絕行使管轄權，則此法院可且在接獲求償後應當規定一期限，於此期限內海事請求權人應向主管法院提起訴訟或提請仲裁庭仲裁。
4. 如未在依本條第 3 項所規定之期限內提起訴訟或仲裁，則於接獲求償後，應下令釋放被假扣押之船舶或所提供之擔保。
5. 如於依本條第 3 項所規定之期限內提起訴訟或仲裁，或於無此規定時向另一國適當法院提起訴訟或向仲裁庭提起仲裁，則因此產生之有關被假扣押之船舶或所提供用以使船舶獲得釋放之擔保之任何最終裁決應獲得承認及執行，惟應受限於下列條件：
 - (a) 此訴訟或仲裁已合理通知被告，且被告有合理機會針對案情提出辯護；且
 - (b) 此承認未抵觸公共政策者。
6. 本條第 5 項所載規定，不限制依船舶假扣押實施地國法律或用以使船舶獲釋之擔保之提供地國法律賦予國外判決或仲裁裁決更大之效力。

第 8 條 適用

1. 本公約應適用於在任何締約國管轄範圍內之任何船舶，而不論該船是否懸掛任一締約國之國旗。

- | | |
|---|--|
| <p>2. This Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.</p> <p>3. This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.</p> <p>4. This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.</p> <p>5. Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.</p> <p>6. Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States Parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person whose habitual residence or principal place of business is in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.</p> | <p>2. 本公約不適用於任何軍艦、海軍輔助船或國家所有或營運僅暫時用於政府非商業服務之其他船舶。</p> <p>3. 本公約不影響任何國際公約或國內法律或規則賦予任何政府或其部門、或任何公共當局、或任何碼頭或港口當局在其管轄範圍內留置任何船舶或以其他方式不准其航行之任何權利或權力。</p> <p>4. 本公約不影響任何國家或法院作出能影響債務人總資產之命令權力。</p> <p>5. 本公約任何規定均不影響於船舶假扣押實施地國適用規定責任限制之國際公約或執行該公約之國內法。</p> <p>6. 本公約任何規定均不更動或影響締約國之現行有關法規，該法規涉及習慣居所或主要營業所在船旗國之人或透過代位權、轉讓或其他方式自該人取得求償權之任何其他人士，對實際處於該國管轄區域內之任何船舶之假扣押。</p> |
|---|--|

Article 9 Non-creation of Maritime Liens

第 9 條 不創設海事優先權

Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

本公約任何規定均不應被解釋為創設海事優先權。

Article 10 Reservations

第 10 條 保留

Article 11 Depositary

第 11 條 保存

Article 12 Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

第 12 條 簽署、批准、接受、核准及加入

Article 13 States with more than one System of Law

第 13 條 具一以上法律制度之國家

Article 14 Entry into Force

第 14 條 生效

Article 15 Revision and Amendment

第 15 條 修訂及修正

Article 16 Denunciation

第 16 條 退出

Article 17 Languages

第 17 條 語文

系/所

學年度 學期

海商法

單元三_ 船舶保全

老師

目次

- 「保全程序」及「海事管轄」基本概念
- 「對物訴訟」概說
- 國際公約之規範及發展
- 海商法第4條：船舶保全程序之強制執行



一、「保全程序」及「海事管轄」 基本概念



議題倒置

- 屬大四國際私法範疇：保全程序、海事管轄、準據法選擇、判決承認及執行
- 屬「事故後」議題
- 含英美「對物訴訟」程序

「強制執行之執行名義」：強制執行法4.1

強制執行，依左列執行名義為之：

1. 確定之終局判決。
2. 假扣押、假處分、假執行之裁判及其他依民事訴訟法得為強制執行之裁判。
3. 依民事訴訟法成立之和解或調解。
4. …

「保全程序」：民事訴訟法第七篇保全程序(第522至第538-4條—2007.3修訂)

- 假扣押(民訴522, 523)：債權人就金錢請求或得易為金錢請求之請求，欲保全強制執行者，得聲請假扣押(522.1)。假扣押，非有日後不能強制執行或甚難執行之虞者，不得為之(523.1)。
- 假處分(民訴532)：債權人就金錢請求以外之請求，欲保全強制執行者，得聲請假處分(532.1)。假處分，非因請求標的之現狀變更，有日後不能強制執行，或甚難執行之虞者，不得為之(532.11)。
- 定暫時狀態之假處分(民訴538)：於爭執之法律關係，為防止發生重大之損害或避免急迫之危險或有其他相類之情形而有必要時，得聲請為定暫時狀態之處分。(538.1)

「管轄」：在同級或不同級法院間，就多數之訴訟事件，各自行使裁判權之界限，依法令劃分，由某法院掌管裁判或處理，謂之管轄。

國際管轄權＝一般管轄權

- ＝直接一般管轄權
- ＝涉外裁判管轄權
- ＝決定涉外案件由「何國」法院管轄
- ＝「哪一國」之「法院」有管轄某涉外案件
- 抽象法院(ex 日本法院)→準用民事訴訟法

國內管轄權＝特別管轄權

- ＝間接一般管轄權
- ＝一國民事案件應歸內國「何地」法院管轄
- ＝何國之「何一法院」有管轄權與否
- 具體法院(日本東京都地方法院)→適用民事訴訟法

● **因海員之財產權涉訟(民訴5)**：「對於現役軍人或海員因財產權涉訟者，得由其公務所、軍艦本籍或船籍所在地之法院管轄。」

● **因船舶涉訟之特別審判籍(一)(民訴7)**：「對於船舶所有人或利用船舶人，因船舶或航行涉訟者，得由船籍所在地之法院管轄。」

● **因船舶涉訟之特別審判籍(二)(民訴8)**：「因船舶債權或以船舶擔保之債權涉訟者，得由船舶所在地之法院管轄。」

● **因侵權行為涉訟之特別審判籍(民訴15. II)**：「因船舶碰撞或其他海上事故，請求損害賠償而涉訟者，得由受損害之船舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍港之法院管轄。」

● **因海難救助涉訟之特別審判籍(民訴15. II)**：「因海難救助涉訟者，得由救助地或被救助之船舶最初到達地之法院管轄。」

英國(美國?)「管轄權」種類：

- 「對人訴訟action in personam」：確定當事人自身對訴訟標的享有的權利及利益的訴訟。
- 「對物訴訟action in rem」：確定某項財產的所有權以及當事人對該財產的權利的訴訟。其判決不僅對訴訟當事人有效，且對所有在任何時間對該財產主張權益的人亦有效。

二、對物訴訟概說



對物訴訟 ≠ 假扣押 (管轄) (保全)

- 「對物訴訟」為英美法所特有，為一針對「物」之訴訟(亦即以「某物」為被告)。於法律規定範圍內，債權人向法院申請假扣押某特定「物」(船舶或其他財產)而取得管轄權，以迫使該物之所有權人或利害關係人出庭或提供擔保。如物之所有權人或利害關係人不出庭或不提供擔保，則將該物予以拍賣取償。
- 積極作用：取得「海事管轄權」
- 消極功能：「保全程序」

對物訴訟之優點

- 程序方便容易
- 可解決訴人困難或無法送達之困境
- 訴前保全
- 擇地訴訟

對物訴訟之缺點：債權人可能無法獲得充分保障

- 為因應英美對物訴訟制度，船舶所有人責任限制國際法制(例如1976年海事限責公約等)規定「船舶本身」得主張責任限制(此部分請參照「船舶所有人責任限制」章之相關論述)如船舶所生之責任額遠高過法定責任限額時，由於對物訴訟判決效力僅及於該「物」，對物訴訟之「物之所有權人」可能選擇不出庭，債權人可能無法獲得充分保障！

對物訴訟之「標的」

- 「船舶」
- 「船上貨物」
- 「運費」
- 「船上燃油」

三、國際公約之規範及發展

發展

由「兼顧客貨利益及債權人利益」

▼
偏向「保護債權人利益」

1952年船舶假扣押公約

▼
完全保護債權人利益

1999年船舶假扣押公約

● 1952年海船假扣押國際公約

● 1999年船舶假扣押國際公約

- 假扣押定義(1.2)
- 得假扣押項目(海事求償)(1.1)
- 假扣押之權力(2)
- 行使及其限制(3)
- 釋放(4)
- 再假扣押之限制(5)
- 對被假扣押利害關係人之保護(6)
- 實體法之管轄權(7)
- 公約之適用(8)
- 不創設海事優先權原則(9)

Arrest：假扣押 or 扣押

公約定義：

● 經法院命令，為保全海事求償而對船舶作出之任何滯留或對其離開所作出之任何限制，然不包括為執行或履行法院判決或其他可執行文書所為之船舶扣押。

● "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.

四、海商法第4條：船舶保全程序之強制執行

新法第四條（船舶之扣押假扣押）

船舶**保全程序**之強制執行（船舶之扣押、假扣押），（自運送人或船長發航準備完成時起）於**船舶發航準備完成時起**，以迄**航行至次一停泊港時止**（航行完成時止），不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因**船舶碰撞所生之損害**，不在此限。

國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。

舊法第四條

- 船舶之**扣押、假扣押**，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄**航行完成時止**，不得為之；但為**使航行可能所生之債務**，不在此限。
- 國境內航行船舶之假扣押，得以揭示方法為之。

修正理由

- 為保護航海事業之發展，同時亦予銀行授信資金融通安全之保障，爰修正第一項對船舶保全程序強制執行之限制。
- 第一項之「航行完成」修正為「航行至次一停泊港」，以資明確。
- 對船舶保全程序之強制執行，包括對船舶之假扣押及假處分。

條文釋義

「保全程序」

- = arrest、假扣押、假處分
- ≠ seizure、終局判決之「扣押」

「船舶發航準備完成時起」

- 法律上之得開航：指已取得當地航政主管機關核准之發航與海關准結關放行而言
- 事實上之得開航：指船舶在一般狀態下已完成必要補給並具適航性而言，不一定要完成貨物裝卸

「航行至次一停泊港時止」

- 新法修訂目的：解決舊法「以迄航行完成止」解釋爭議
- 辦理強制執行事件應注意事項第六十一點稱「航行完成」指船舶到達「下次預定停泊之商港」→有問題：「下次預定」不包括「本次預定」

「為使航行可能產生之債務」

- 此但書規定為船舶保全程序強制執行之例外規定
- 要件：「為使航行」
- 亦即船舶為達到「該次航行」之適航能力及運航能力所生之債務，例如船舶必要之檢驗修繕（適航能力）、燃料人員物料之供應（運航能力）
- 為前述安排所生之附隨費用，例如船務代理費用等。
- 貨物裝卸費用等，屬運送項目，原則上與「為使航行」無關，自非本但書所適用。



「因船舶碰撞所生之損害」

- 參照強制執行法第114條第三項而新增
- 修訂理由為「船舶碰撞乃海上突發性侵權行為事件，若不即時對加害船舶實施假扣押，待終局之本案情求判決確定後，已無從追及之而為強制執行。…」
- 增訂之效果為，無論船舶碰撞何時發生（既使於發航準備完成前發生碰撞事件，ex 颱風流錨等），亦無論船舶是否已經發航準備完成，均得為保全程序之申請。

強制執行法 85.10.9

第114條

- 海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。
- 對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。
- 前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行名義，不適用之。

第114-1條

- 船舶於查封後，應取去證明船舶國籍之文書，使其停泊於指定之處所，並通知航政主管機關。但經債權人同意，執行法院得因當事人或利害關係人之聲請，准許其航行。
- 債務人或利害關係人，得以債權額及執行費用額或船舶之價額，提供擔保金額或相當物品，聲請撤銷船舶之查封。
- 前項擔保，得由保險人或經營保證業務之銀行出具擔保書代之。擔保書應載明債務人不履行義務時，由其負責清償或併賠償一定之金額。
- 依前二項規定撤銷船舶之查封時，得就該項擔保續行執行。如擔保人不履行義務時，執行法院得因債權人之聲請，逕向擔保人為強制執行。
- 第二項、第三項係就債權額及執行費用額提供擔保者，於擔保提出後，他債權人對該擔保不得再聲明參與分配。
- 第一項但書情形，不影響海商法第二十四條第一項第一款之優先受償權。

保全程序強制執行之方法

- 準用不動產執行(強執114.1)→ie.揭示、封閉、追繳契據(強執76)
 - 揭示：准其航行但予以限制並通知當地航政主管機關
 - 封閉：為查封之標示，不准其航行
 - 追繳契據：追繳船舶文書，不准其航行

本章結論

- 英美法制國家為船舶假扣押的天堂，
- 台灣地區無擬可稱為船舶假扣押者的地獄！

單元四 船舶所有人責任限制—海事限責

1) 本單元學習目標

■ 國考目標：律師司法官海商法科目相關命題大綱(2007.10 草案)

- 船舶所有人責任限制原則之現代化內容，包括一九七六年國際公約之重要精神。
- 我國所採以「船價主義為主，金額主義為輔」原則之內涵及優缺點。
- 「船舶所有人責任限制原則」之例外項目擴張之意涵。

■ 本單元課程目標

- (a) 瞭解海事限責法制的源起、理由及發展。
- (b) 瞭解主要國際公約之發展及規範架構。
- (c) 瞭解我國海商法相關法制之演進、規範架構、條款規定及與其他制度之關連。
- (d) 瞭解我國法制與國際所採法制或規定之差異。
- (e) 限責法制七大重點：
 - 制度起源
 - 法制種類
 - 哪些「人」可以主張限責？
 - 哪些「事」可以主張限責？
 - 哪些「事」不適用限責規定？
 - 責任限制額度怎麼算？
 - 限責程序怎麼做？

2) 本單元教材及參考資料

■ 國際公約參考資料：1976 年海事求償責任限制公約

■ 國內判解：

- 院字第 1296 號 (24.06.21)
- 最高法院 67 年台抗字第 488 號 (68.12.13)
- 高等法院台南分院 91 上更第 40 號 (92.11.25)
- 臺北地方法院民事判決 90 年度訴字第 5355 號 (93.04.02)
- 高雄地方法院民事判決 93 年度重訴字第 487 號 (94.3.1)

- 高雄地方法院民事判決 91 年度海商字第 5 號 (94.1.21)
- **國外判決：【參照本單元附錄】**
 - The Tojo Maru [1971] 1 Lloyd's Rep. 341 (H.L.).
 - CMA CGM v. Classica Shipping [2004] 1 Lloyd's Rep. 460
 - The Western Regent [2005] 2 Lloyd's Rep. 359

3) 本單元課程綱要

a) 起源與發展

類似概念：BC451 年羅馬帝國十二木表法中有關「某動物所造成的損害，得將該動物放棄或選擇支付賠償」之規定所引伸的「noxae deditio」法律原則。

最早立法：義大利 Amalphia 所編纂收錄的貿易商法典中，已有船舶所有人有權主張責任限制之明確記載→隨貿易發展而為西法等歐陸國所繼受。多採「事故後船價 post-accident value」基礎，例如委棄制。

b) 英、美立法

英國：1743 年船舶所有人責任法。該法規定：「在船舶所有人不知情的情況下，船長或船員行為所致貨物的毀損滅失，船舶所有人僅就其船舶、船上設備及當航次應賺取的運費負責之」（仿歐陸立法）→1786→1813→1854(採金額制：貨輪 8 英鎊、客輪 15 英鎊—此數額為當時大致的船舶造價)→為「事故前船價 pre-accident value」→英國法影響 20 世紀初國際公約之制訂

美國：1851 年美國船舶所有人責任限制法→原採法國委棄制→1870 兼採船價制→1912 鐵達尼號發生→1936 年起並採金額制

c) 國際公約

■ 國際公約發展

1924 年 C.M.I. 制訂通過的海船所有人限責公約 (1931 生效-15 國/7 退出-2006 年)

1924 年公約係兼採船價主義與船噸主義之混和制，船舶所有人可以自由選

擇以船舶及運費價值（船價主義），或每船噸八英鎊的金額（船噸主義）主張責任限制；惟二者均應額外加上每船噸八英鎊之金額作為人命傷亡之求償。



1957 年 C.M.I.海船所有人責任限制公約 (1968 生效-47 國/12 退出-2006 年)

1957 年公約採取純粹的船噸主義。增訂不得主張限責之項目、幣值改為金法郎、喜馬拉雅條款、單一總限額制



1957 年 C.M.I.海船所有人責任限制公約之 1979 年議定書 (1984 生效 8 國/2 退出)

主要將幣值改為 SDR(特別提款權)



1976 年 IMO 海事限責公約 (1986 生效 約 50 國/2007) (含日德英)

提高限額、因應油污民事責任公約之制訂、公約改名



1976 年 IMO 海事限責公約之 1996 年議定書 (尚未生效 29 國/2007 年)(含德英)

提高限額(約 2.5 倍)、加強與其他公約之牽連

■ 1976 年海事求償限責公約架構

| 項目 | | 1976 年 海事限責公約 | 台灣海商法 |
|---------------|-------------------|------------------|--------------|
| 有權主張限責 之人 | 船舶所有人 | §1.1 及 §1.2 | §21.1 |
| | 救助人 | §1.1 及 §1.3 | 無 |
| | 租傭船人、營運人、經理人等 | §1.2 | §21.2 |
| | 準喜馬拉雅規定 | §1.3 | 無 |
| | “船舶”之準/適用 | §1.4 | 無 |
| | 保險人之公約利益 | §1.5 | 無 |
| | 限責行為不構成責任之承認 | §1.6 | 無 |
| 得限責之求償 | 船舶操作所致人物之直接損失 | §2.1.a | §21.1.一 |
| | 前述之附隨損失 | §2.1.a | 無 |
| | 運送遲延求償 | §2.1.b | 無 |
| | 船舶操作所致契約權利以外之權益損失 | §2.1.c | §21.1.二 |
| | 沈船或落海物移除等之求償 | §2.1.d | §21.1.三 |
| | 船上貨物移除等之求償 | §2.1.e | 無 |
| | 前述求償之損害防阻費用求償 | §2.1.f | §21.1.四 (部分) |
| | 契約補償條款適用之例外 | §2.2 | 無 |
| 限責之除外 /不適用 | 故意或重大過失之作爲或不作爲 | §4 | §22.一 |
| | 救助或共同海損 | §3.a | §22.三 |
| | 船員等僱傭契約所生之債務 | §3.e | §22.二 |
| | 油污染求償 | §3.b | §22.四 |
| | 毒性化學物質求償 | 無 | §22.四 |

| | | | |
|------------|-----------------|--------|------------|
| | 禁止核子損害限責之求償 | §3.c | §22.五(?) |
| | 向核子船舶所有人之求償 | §3.d | §22.六(?) |
| 反求償之先抵減後限責 | | §5 | 無 |
| 責任限額 | 一般限額規定(人命/其他) | §6.1 | §21.1及21.4 |
| | 人命求償優先受償原則 | §6.2 | §21.4.三 |
| | 港口損害責任優先受償之保留條款 | §6.3 | 無 |
| | 救助人之特例 | §6.4 | 無 |
| | 噸位計算方式 | §6.5 | 無 |
| 旅客求償之限責 | | §7 | 無 |
| 記帳單位 | 定義 | §8.1 | §21.4.一 |
| | 兌換方式 | §8.1 | 無 |
| | 貨幣單位(金法郎)之特別適用 | §8.1-4 | 無 |
| 求償總額 | | §9 | 無 |
| 限責基金 | 設立 | §11 | 無 |
| | 分配 | §12 | 無 |
| | 其他請求之禁止 | §13 | 無 |
| | 準據法 | §14 | 無 |
| | 未設立時之責任限額 | §10 | 無 |
| 適用範圍 | 法院管轄 | §15.1 | 有(民訴法) |
| | 內陸船及小船 | §15.2 | §1, §3 |
| | 國民待遇 | §15.3 | 有 |
| | 不適用鑽探船舶 | §15.4 | ? |
| | 不適用飛航器或浮動平臺 | §15.5 | ? |

d) 限責理由

1. 經濟層面—船舶營運成本大、風險亦大→鼓勵海上冒險投資及工業成長
2. 軍事政治層面—造船技術提升、海運能量擴大
3. 自然公平 natural justice 原則—風險與責任對價、經營與管領船舶逐漸分離
 ㊦ 【高南分院 91 上更 40 號】—國家政策、鼓勵從事較具危險性的航海、船舶所有人監督難以行使、無過失主義下之衡平原則、扶植造船公約、發展國際貿易等。
4. 船舶人格化(?)：有認為船舶所有人責任限制法制淵源於英美，而英美復有對物訴訟之船舶擬人化規範，因此限責制度之淵源亦應與船舶人格化有關。著者認為，第一、責任限制最早立法來自歐陸；第二、現行國際限責主流之英國金額制(如下述)屬船舶所有人債務，而非「船舶債務」之情況下，本說立論相當牽強。
5. 船長海員之證照制(?)：有認為船長海員等均須經國家考試及格，且船長等亦具有公法及私法上之權力，因此只要僱傭合格船長或海員，即難謂僱傭選任過程有何故意過失！著者認為此說亦屬牽強，蓋其無法與「陸上運輸業僱傭合格司機」有所區別。

e) 限責法制

| 法制 | 主張 | 缺點 | 適用 |
|--|---|---------------------------------------|--------------------------|
| 委棄制 abandonment | 船舶所有人得選擇放棄該航程的冒險資產 (venture assets)，以抵償該航程的冒險債務 (venture debts)，簡言之，等於宣告航程冒險破產 (venture bankrupt)。航程冒險資產包括船舶、其設備屬具、風險運費、以及前述資產的替代物 (例如得對第三人主張之求償權利)，然保險金不包括在內。 →亦即原則負「人的無限責任」，但為委棄意思時，以海產為限，負物的有限責任 | 須委棄之意思表示 海產價值決定責任不公平 船舶沈沒無異無須負責 | 法國 東歐 南歐 美國早期 |
| 海事優先權制 (Maritime Lien System) (執行主義) | 海事優先權制與前述委棄制十分雷同。兩者間唯一的差異為，委棄制委棄與否的選擇權在船舶所有人身上，換言之，航程冒險債務人為「船舶所有人」，船舶所有人得選擇是否宣告航程冒險破產而委棄冒險資產。於海事優先權制度下，航程冒險債務人為「船舶、設備屬具及風險運費等航程冒險資產」，船舶所有人本身無須負擔責任，航程冒險債權人可選擇是否立即實行其對於航程冒險資產的海事優先權，亦可不選擇立即行使該優先權，待日後有較佳機會時再行主張。 →亦即以海產為限，負物之有限責任 | 執行不易，且易導致船舶所有人怠於修繕 | 德國 北歐 |
| 船價主義 | 美國 1870 年增訂，除委棄船舶外， <u>船舶所有人得選擇將其船舶及運費之價值以基金方式提存給法院(註：美國現為船價制、委棄制及金額制之選擇制)</u> →亦即原則就本次航行之船價及運費收益負「人的有限責任」，但為委棄意思時，以海產為限，負物的有限責任 | 船價鑑定不易 | 美國(部分) |
| 船噸制(金額制) tonnage system | 船舶噸位大小乘以某固定數額後，作為計算限責額度之基準 →人的有限責任 | 數事故即負數次責任 船噸大小≠責任大小 會受到限責幣值波動影響 | 英國 1957 公約 1976 公約 |
| 混合制 | 船價主義 + 金額主義 → 負人的有限責任 | | 1924 公約 |
| 選擇制 | 船價制、委棄制及金額制之選擇制 | | 美國 |

嚴格言之，限責法制之研讀已無絕對必要(研究除外)，蓋因除美國及蘇聯外，全球大多數海事國家，包括北歐(比利時、丹麥、芬蘭、挪威、瑞典、荷蘭)、南歐(希臘、西班牙)、法國、德國、英國、日本等均已簽署 1976 年海事限責公約，換言之，「金額制」已為全球幾乎一致之共識。

f) 我國法制之採用及缺陷

- 民 18 海商法：「船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航海之船舶價值，運費及其他附屬費為限。」 → 船價主義
- 民 51 海商法：「船舶所有人，對左列事項所負責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限；船舶所有人不提供船舶價值而委棄其船舶者，亦同：」 → 船價主義 + 委棄主義 (採美國舊制)
- 民 88 海商法：第 1 項「船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：」；第 4 項「第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：」 → 船價主義 + 金額主義 (等於採 1924 年公約舊制！)

整體缺陷：

- 一、 限責主義(法制)之擇定不當，等於採 1924 年公約舊制，且限責金額過小
- 二、 章節區分上之缺陷—國際已從船舶所有人責任限制→海事求償限責，應獨立分節分章，而非置於「船舶所有權」章節下
- 三、 結構上之缺陷—現有條文規範不足，在我國其他法律體系無可準用規定下，將導致某些案件無「法」可適用之情況

g) 第 21 條評議

海商法第二十一條（船舶所有人責任之限制）

船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：

- 一、 在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。
- 二、 船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生

之損害賠償。

三. 沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。

四. 為避免或減輕前二款責任所負之債務。

前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。

第一項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。

第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：

一. 對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單位，計算其數額。

二. 對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。

三. 前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。

四. 船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算。

■ 有權主張限責之人

— 第 21 條第 2 項(船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人)

「**船舶所有權人**」：原文用語為 owner of ship，船舶所有權人並不限於船舶證書上所載明的登記船東或註冊船東(registered owner)，其包括在法律上可為船舶所有權主張之任何人，例如船舶買賣業已生效並移轉然尚未完成變更登記的船舶買受人、或無須為註冊登記之船舶共同共有人(co-owner)或船舶分別共有人(part-owner)。

「**船舶承租人**」：原文用語為 charterer，原文解釋上包括所有租傭船舶之人，包括光船租船 bareboat charter、定時傭船 time charter、論航傭船 voyage charter、艙間傭船 space charter、艙位傭船 slot charter 等。我國現有學術對「charterer」的翻譯解釋尚未統一，「船舶承租人」乙詞將僅限於前述的「bareboat charter」而已。

📖 【CMA CGM v. Classica Shipping [2004]】— 論時傭船人(Time Charterer)有權依 1976 年公約主張責任限制。

「**經理人**」及「**營運人**」：原文用語分別為 manager 及 operator，兩者概指「與船舶有利害關係或控制船舶之人...any person interested in or in possession of the ship」。船舶經理及營運可分為技術及商務二層面。在技術層面，船舶營運人的任務通常包括船舶船員及船上物料的供應、維持保養船上機具設備，以及安全及有效率地裝載貨物。在商務層面，通常包括攬貨、洽商運

費及燃油價格、指派港口代理等ⁱ。船舶經理人及船舶營運人並無法律上的明確定義及區分。在早期，船舶經理人乙詞主要使用於船舶共有人間得選任船舶經理人經理其營業，例如我國現行海商法第 17 條至第 20 條有關共有船舶經理人之相關規定。然而，目前船舶經理人乙詞已不再侷限於共有船舶之情況。無論船舶所有為個人、或數人共有、或合夥、或公司組織，其均可將船舶經營業務之一部或全部委託專業船舶經理人或船舶營運人經理營運。

缺陷：與公約相較，未將「救助人」、「船舶所有人應對其負責之人」、「船舶本身」(?)、「保險人」等納入規範。

■ 得主張限責之求償類型 — 第 21 條第 1 項

第 1 款：在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。

本款重點在於「直接所致」四字上，其所代表者為 a. 前後兩者間必須有「直接因果牽連」；b. 僅限於直接所致之損失，亦即不包括間接所致之損失，及直接所致但附隨發生之損失(例如經濟損失)。由於此四字用語，使本款適用範圍大幅縮小，且造成同一事件，有些損失可主張限責，然有些卻無法主張之判斷爭議。此與 1976 年海事限責公約意圖擴大公約適用範圍而以「與船舶或救助作業有直接關連(in direct connection with the operation of)....」此不含因果牽連要求之情況有所不同。

📖 【The Tojo Maru [1971]】— 救助人於被救助船上之過失救助行為，非 1957 年公約之「船上」，因此不能主張責任限制(註：1976 年公約已修改)。

第 2 款：船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。

本款用語嚴重錯誤。1976 年公約用語為「契約權利以外之權益侵害...(resulting from infringement of rights other than contractual rights.)」，重點在於例如侵權行為(如碰撞)、法定責任(如損害港埠責任)等類型予以納入限責規範，而非將「契約權利除外」。此觀 1976 年公約第 2 條開頭即明文「不論其責任基礎為何」可為佐證。本款規範謬誤的影響為，所有契約關係所生之損害賠償類型，例如契約救助、租傭船契約、運送契約等均將無法主張責任限制。

📖 【The Tojo Maru [1971]】— 同前說明。

第 3 款：沈船或落海物之打撈或移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。1976 年公約包括沈沒(sunk)、成為殘骸(wrecked)、擱淺(stranded)及放棄

(abandoned)之船舶，以及在該船上及曾在該船上之任何物品之打撈、移除、摧毀或使之無害之求償。與前述公約條文相較，我國法規範未免過窄，例如船舶僅擱淺且未聲明放棄，解釋上是否符合我國法「沈船」之一般意義？很有問題。再者，船上貨物(ex 此次墾丁阿瑪斯輪船上之六萬噸礦沙)既非沈船，亦非落海物，其撈除債務豈非不得主張責任限制！

第 4 款：為避免或減輕前二款責任所負之債務。

本款最大的立法瑕疵有二：第一、未如 1976 年公約將其限定為「應負責之人以外之人採取避免或減輕措施所致額外損失之求償」，亦即依我國法，「應負責之人依本款所負之債務」亦可主張責任限制！第二、何以僅限於「前二款」(亦即第 2、3 款)，而不包括海事限責求償中最為重要的第 1 款！

公約其他得主張限責之類型：

- a. 船上貨物、旅客或其行李運送「遲延」所致損失之求償；
- b. 有關船上貨物之移除、摧毀或使之無害之求償。

■ 「船價」之計算標準

— 「本次航行」之船舶價值 + 「運費」 + 「其他附屬費」— 第 21 條第 3 項

「本次航行」指船舶自一港至次一港之航程：按早期對於「本次航行」有採「事故主義」(以事故發生後之時地作為船價估計基礎)、「航段主義」(以事故發生後到達第一港時地作為估計標準)及「航程主義」(以船舶到達目的港時地為估計標準)。新法無異等於採取「航段主義」。

→ 注意本款解釋與第 23 條「船價證明及估計」之區分

「運費 the freight」不包括依法或依約不能收取之運費及票價：指不扣除營運成本之「毛運費」，以船舶所有人實際可能收到者為限。海運實務對於「運費」之解釋範圍相當廣，不僅包括名目運費、其他例如附加費(貨櫃裝卸費 THC、燃油附加費 BAF)、延滯費、滯留費等均屬之。惟無論解釋多廣，仍應受限於二條件：一為「本次航行」之生之運費；另一為不包括依法或依約不能收取之運費。

→ 爭議：救助、撈救或拖帶之報酬是否屬本點所稱之「運費」？學說多採折衷說，以船舶所有人是否以救助或撈救或拖帶為常業為定。若是，則屬運費；若非，即非屬運費。師以為，本爭議係「船價主義」下之遺害，海事營運及事故處理多樣且複雜，折衷說本身仍無法妥善解決救助報酬等是否為「運費」之爭議。第一、在性質上，救助、撈救、拖帶三者成因及性質各不相同，

不宜等同對待之；第二、拖帶作業過程中可能會風險加劇而轉換成救助，區分拖帶報酬及救助報酬是否為本點所稱之「運費」，亦有爭議；第三、依法源論，本點船價制下「運費」二字淵源，可相對參照 1924 年海船所有人責任限制公約第 1 條第 1 項之「the freight」，而「the freight」乙字，無論在英文語詞或海事文字使用上，很清楚且限縮地係指運送服務之對價，今將其擴大解釋包括「救助報酬」及「撈救費用」，顯然過當。為避免解釋及計算上之爭議，1924 年海船所有人責任限制公約第 4 條第 1 項即明文「第 1 條所稱之運費包括旅客之客票在內，無論船舶屬何類型，均固定為船舶發航時價值之百分之十。」如我國法仍堅持兼採「船價制」，前述公約似可為將來修法之參考。

「**附屬費 accessories**」指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。解釋上，本款所稱之「其他附屬費」亦應受限於「本次航行」船舶因受損害應得之賠償，例如碰撞損害賠償等。稱保險金者，應包括任何形式之保險金，不僅是船舶保險金，亦包括運費等保險金(船舶所有人責任 P&I 保險之責任保險金解釋上在此不適用)。

➔ 爭議：同樣地，救助、撈救或拖帶之報酬(主要指非常業而言)是否屬本點所稱之「附屬費」？對此，國內有肯定及否定二說：肯定說主張相關報酬為使用船舶之所得，且船舶進行救助或撈救而受損害亦得為報酬考量因素之一，與船舶受損賠償性質無別；否定說認為報酬等不僅有鼓勵之意，且非不法行為之損害賠償，不應包括於海產之內。著者認為，除同前段理由外，從兼採船價制之 1924 年海船所有人責任限制公約第五條針對「附屬費」所為之範圍定義(包括受損應得之損害賠償及共同海損分擔)及除外部分(不包括保險金、獎金、津貼及其他國家補助金)，宜採否定說。

著者評：前款為採「船價制」所必須面臨之解釋及舉證困難，一旦我國法參照國際公約採純金額制時，前述困難即不會產生。

■ 「金額制」之計算—第 21 條第 4 項

| | | | | | |
|------------|--------------|------------------|------------|------------|-----------|
| 1924 公約 | 1957 年 公約 | 1979 年議 定書 | 八八年 海商法 | 1976 年限責公約 | 1996 年議定書 |
|------------|--------------|------------------|------------|------------|-----------|

| 項目 | | 每噸 pfg 金法郎 | 每 噸 SDR | 每噸 SDR | 限責噸位 | 限責額 SDR | 限責噸位 | 限責額 SDR |
|-------|------------|------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|--------------------|-----------|
| 人命傷亡 | 船價 或 | 2,100 pfg | 140 SDR | 108 SDR | 不超過 500 噸 | 333,000 | 不超過 2,000 噸 | 2,000,000 |
| | | | | | 501-3,000 (每噸) | 500 | - | - |
| | | | | | 3,001-30,000(每噸) | 333 | 2,001 - 30,000(每噸) | 800 |
| | | | | | 30,001-70,000(每噸) | 250 | 30,001-70,000(每噸) | 600 |
| | | | | | 70,001 以上(每噸) | 167 | 70,001 以上(每噸) | 400 |
| | | | | | 救助人固定 1,500 噸 | 833,000 | 救助人固定 1,500 噸 | 833,000 |
| 其它求償 | 每噸 8 英磅 | 1,000 pfg | 66.6 7 SDR | 54 SDR | 不超過 500 噸 | 167,000 | 不超過 2,000 噸 | 1,000,000 |
| | | | | | 501-30,000 (每噸) | 167 | 2,001-30,000 (每噸) | 400 |
| | | | | | 30,001-70,000(每噸) | 125 | 30,001-70,000(每噸) | 300 |
| | | | | | 70,001 以上(每噸) | 83 | 70,001 以上(每噸) | 200 |
| | | | | | 救助人固定 1,500 噸 | 334,000 | 救助人固定 1,500 噸 | 334,000 |
| 總限責基金 | | 3,100 pfg | 206. 67 SDR | 162 SDR | 不超過 500 噸 | 500,000 | 不超過 2,000 噸 | 3,000,000 |
| | | | | | 501-3,000 (每噸) | 667 | - | - |
| | | | | | 3,001-30,000(每噸) | 500 | 2,001 - 30,000(每噸) | 1,200 |
| | | | | | 30,001-70,000(每噸) | 375 | 30,001-70,000(每噸) | 900 |
| | | | | | 70,001 以上(每噸) | 250 | 70,001 以上(每噸) | 600 |
| | | | | | 救助人固定 1,500 噸 | 1,167,000 | 救助人固定 1,500 噸 | 1,167,000 |
| 旅客 | | | | | 每一旅客 | 46,666 | 每一旅客 | 175,000 |
| | | | | | 最高總額 | 25,000,000 | -- | -- |

Ex 墾丁外海擱淺之阿瑪斯輪 Aromgos -G.R.T.35,238 為例僅財物求償

1957 年公約：35,238 x 66.67 SDR x 1.555 rate (2007/10 匯率) = US\$3,653,189.-

1976 年公約：

0-500 GRT 167,000

(30,000-501) x 167 4,175,000

(35,238-30,000) x 125 654,750

4,996,750 X 1.555 = US\$7,769,946.-

1996 年議定書：

0-2,000 GRT 1,000,000

(30,000-2,000) x 400 11,200,000

(35,238-30,000) x 300 1,571,400

13,771,400 X 1.555 = US\$21,414,527.-

台灣海商法：35,238 x 54 x 1.555 = US\$2,958,935.-

約 1957 年公約之 81%

約 1976 年公約之 38%

約 1996 年議定書之 14%

評釋：

- 我國法採取「單一噸位計算法」，而非 1976 年公約之「噸位級距計算法」
- 我國最低限責計算噸太小，僅 300 噸，1976 公約為 500 噸，1996 公約更提高到 2,000 噸
- 限責額度過低：僅約 1957 年公約之 78-80%；1976 年公約之 24-55%；1996 年公約之 12-22%。原因為，原本修正草案本為參照 1957 公約(1979 議定書)之數額，惟先從 SDR→兌換美元→再兌換新台幣(原草案希望以新台幣為限責幣值，後審議時後又擬以 SDR 為幣值)→再兌換美元→再兌換

SDR→造成全世界獨一無二且無人可解的限責數額！！！？

h) 第 22 條評議—限責之除外

海商法第二十二條（船舶所有人責任限制之例外）

前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：

- 一. 本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。
- 二. 本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱傭契約所生之債務。
- 三. 救助報酬及共同海損分擔額。
- 四. 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。
- 五. 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。
- 六. 核能動力船舶所生核子損害之賠償。

■ 本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務

本款所稱之「船舶所有人本人」仍應適用第 21 條第 2 項之規定，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。且在適用上，這些任一人中之故意或過失，基本上不應影響其他人仍得主張責任限制之權利。在船舶所有多已公司化的情況下，船舶所有人「本人」之認定，得參考英美法有關 alter ego 之解釋，以公司組織架構中，何人之作為是否可視為公司本身之作為為定。

「故意或過失」之文字用語過於廣泛，按「過失」乙詞解釋上當然包括學理上之重大過失、抽象輕過失、及具體輕過失。依如此解釋，船舶所有人似只能對「無過失」之責任類型始享有限責之權，而此嚴重背離 1976 年公約之用語及限責之基本意旨。1976 公約用語為「recklessly and with knowledge」，從其字義及英美相關判例解釋，實以我國法上之「重大過失」相當。

在舉證責任方面，依 1976 年公約用語，應由「船舶所有人以外之人」負舉證之責，證明某債務確為「船舶所有人本人之故意或過失所生」。在我國，依一般舉證法理，亦應為同一見解。

■ 本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱傭契約所生之債務

1976 年公約用語為「受僱人之職務與船舶或救助作業有關之求償...」，我國新海商法僅規定「僱傭契約所生之債務」，後者適用範圍顯然廣於前者。

■ 救助報酬及共同海損分擔額

此二項於舊海商法原為可主張限責之項目，為鼓勵救助、共同海損等防止或避免損失之措施，特將其除外。

■ 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償

「毒性化學物質」≠具危險、具爆炸、具易燃等性質，範圍較窄，按國際間係以「危險品」統稱之，而非僅毒性化學物質而已。「油污」於1976年公約係僅限於「油污染民事責任公約 CLC」所定義之油污染損害(亦即僅限於「油輪」上之貨油或燃油所致之污染損害)，我國未區分的結果為，所有類型船舶的油污染，例如墾丁 Aromgos 散裝礦沙船案燃油外洩案，仍有本款適用之餘地，亦即不得主張責任限制！

※-1976年公約不適用油污損害之主因是因「CLC公約已有相關的限額規定」，而非「油污不得主張限責」，我國法對此有嚴重誤解，應另立油污法規予以補正。

■ 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償

1976年公約用語為「有關任何國際公約或各國法律規範或禁止核子損害限制責任之求償」，亦即明示「有關核子損害責任之國際公約或各國法律應優先適用」，而非將「核子損害」除外不適用限責公約。換言之，如國際公約或各國法律無類似規定時，核子事故損害仍得主張責任限制的。我國海商法本款規定又是對公約的一項嚴重誤解，且更為嚴重的是，由於「船舶運送核子物質或廢料發生核子事故」用語過於廣泛之故，根本違反國際規範及實務，並使無一運送人敢運送核子物質。

■ 核能動力船舶所生核子損害之賠償

本款仿例1976年公約。

i) 第23條評議—船價估算標準

海商法第二十三條（船舶價值之證明及估計標準）

船舶所有人，如依第二十一條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。

船舶價值之估計，以下列時期之船舶狀態為準：

- 一. 碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。
- 二. 關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。
- 三. 關於貨載之債權或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達貨物之目的港時，或航行中斷地之狀態，如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。

四. 關於第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。

本條規定並無特別須討論之處，此為採「船價制」所必須面臨解決之估算不易問題。法律規定如何詳細是一回事，所規定之適用港口是否可有效取得船舶狀態價值是另一回事。

再者，第 21 條第 3 項「本次航行，指船舶自一港至次一港之航程」之增訂，可能會對本條解釋產生問題，基本上會發生在第 3 及第 4 款上。第 4 款稱之「船舶航行完成時」，應與「本次航行」之解釋保持一致，亦即以「船舶自一港至次一港之航程完成時」之狀態為船價估算基礎。第三款已明確規定為「貨物之目的港」，此應視為第 21 條第 3 項之特別規定。惟此時產生一問題是，同一事件如發生碰撞及貨載債權，由於所適用的船價估算狀態標準不同，一為到達第一港，一為目的港，此將造成計算適用及債權分配上之爭議。而此即為船價主義受人詬病之另一原因。

4) 本單元議題思考

■ 於本「船舶所有人責任限制」單元內

(1) 「金額制」與「船價制」之優劣

(2) 在近代受害者保護的趨勢下，船舶所有人責任限制未來可能發展？

(3) 多數債權人如何分配限責額度？

📖 【院字第 1296】—以該項規定為限，就該數額折成分配。

(4) 限責如何提出及何時提出？是否有限責基金提存之義務？

📖 【67 台抗 488】—海商法無須先提存之規定，自不能命其先為提存。

📖 【高南分院 91 上更 40 號】—何時主張責任限制，海商法並無時間限制，於訴訟上為主張，仍屬有據。

📖 【The Western Regent [2005]】—責任限制於限責事由發生即得主張，無須等待求償權人提出求償後，才可主張。

(5) 船舶不適航是否即不得主張船舶所有人責任限制

📖 【高地 91 海商 5 號】—船舶於發航前及發航時不具適航性，對貨物之滅失自有過失，不得主張免責及船舶所有人責任限制。

(6) 船價及附屬費等如何證明及由孰證明

📖 【高南分院 91 上更 40 號】—船舶所有人僅應證明本次航行之船舶價值，至於運費及附屬費價值，非船舶所有人應行證明之列。

(7) 第 21 條第 2 項「船舶承租人」究應指哪些人？是否僅限於光船租船人 (Bareboat Charterer)？或可包括論時傭船人 (Time Charterer) 或航次傭船人 (voyage Charterer) 等。

📖 【CMA CGM v. Classica Shipping [2004]】—論時傭船人 (Time

Charterer)有權依 1976 年公約主張責任限制。

- (8) 海難救助人、船舶所有人對其應負責之人(類似喜馬拉雅條款)、責任保險人等可否主張船舶所有人責任限制？
- (9) 限責事由之「因果關係」及「請求權基礎」之要求及範圍為何？
- (10) 第 21 條第 1 項 4 款之「避免或減輕..」之法律性質為何？
- (11) 運送遲延責任可否主張限責？
- (12) 船上貨物之移除等可否主張限責？
- (13) 第 22 條第 1 款所稱之「船舶所有人本人」，其範圍如何界定？同款稱「故意或過失」之範圍及解釋是否等同於我國法有關「故意或過失」的定義解釋？
- (14) 第 22 條第 4 至 6 款具污染性質損害，為何不適用海商法之船舶所有人責任限制規定？於我國或國際上，發生是類損害時，可否主張「責任限制」？

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (15) 船舶所有人責任限制與「海事優先權」制兩者間之發展關連。
- (16) 船舶所有人責任限制所表徵的「總責任限制」與貨物運送「單位責任限制」間之區分。
- (17) 海商法中其他類似「責任限制」之概念，例如第 124 條及保險委付。
- (18) 「喜馬拉雅條款」(類似海商法第 76 條)於船舶所有人責任限制下之適用。
- (19) 責任保險人(保險法第 94 條第 2 項)可否主張「船舶所有人責任限制」。
- (20) 對物訴訟的概念與船舶所有人責任限制。
- (21) 船舶為保險委付後(海商法第 143 條)，接受委付之保險人就船舶所附隨之責任得否主張責任限制。

5) 本單元作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 21 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(週 /)案例討論**：本週輪由第____組引言，該組以船方/運送人/其訴訟代理人立場，第____組為債權人立場，針對下列 6)討論案例，針對可能涉及 4)問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本單元演習案例：(本案例為虛擬案例，不影射任何案件或任何人)

A 公司將所屬 35,000 總噸級阿瑪斯號礦沙船，市值 6,000 萬美元並投保足額船體保險，論時傭船(Time Charter)出租給 B 公司營運，B 公司向 C 貨主攬貨，船上後來載有 C 貨主所有，價值 5,000 萬美元之 70,000 噸鐵礦沙，除夕夜行經墾丁附近，因駕駛船員酗酒，駕駛不慎，導致撞沈正在拖網捕魚的 D 漁船後，再撞上礁石擱淺漏油。A 公司隨即花費一百萬美元，委請 E 打撈公司移除船上燃油，為 E 打撈公司因作業疏失，阿瑪斯號燃油艙發生起火爆炸，全船沈入水底，船貨全損。設 D 漁船之船貨價值 300 萬美元，死傷漁民責任判賠 200 萬美元、油污清除及環境復育損失 3,000 萬美元、政府污染罰金 100 萬美元、我國政府為避免沈船船體持續毀損環境，聘雇打撈公司移除船體殘骸費用 450 萬美元，本趟運送之運費為 350 萬美元，該段期間論時傭船租金為 60 萬美元。【註：本案所有當事人均假設為中華民國籍】

建議討論議題：

- (1) 本案發生多少債權債務事項？
- (2) 本案有多少債權人及債務人？哪些人得向哪些人為請求？
- (3) 哪些債務及哪些人可主張船舶所有人責任限制？
- (4) 哪些債務及哪些人不可主張船舶所有人責任限制？
- (5) 各方各有哪些抗辯或權利主張？

本章附錄

- 附錄一：1976 年海事求償責任限制公約(中英文對照)
- 附錄二：外國判決

[附錄一] : 1976 年海事求償責任限制公約(中英文對照)

1976 年海事求償責任限制公約

1976 年 11 月 19 日 訂於倫敦

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Signed at London, Nov 19, 1976

LLMC 1976

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

本公約締約國，

認識到透過協議確定關於海事求償責任限制若干統一規則之需要，

決定為此目的締結一公約，並就此達成協議如下：

CHAPTER I. The Right of Limitation

第一章 限責權利

Article 1 Persons entitled to limit liability

第 1 條 有權限責之人

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager or operator of a seagoing ship.
3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

1. 下列定義之船舶所有人及救助人得依本公約規定，就第2條所規定之求償主張責任限制。
2. 「船舶所有人」乙詞指海船之所有權人、租傭船人、經理人或營運人。
3. 救助人應指任何提供直接與救助作業有關服務之人。救助作業應包括與第2條第1(d)款、(e)款及(f)款有關之作業。
4. 如第2條所規定之求償係向船舶所有權人或救助人應對其行為、過失或疏失負責之人提出者，該人應有權依本公約規定主張責任限制。
5. 於本公約，船舶所有人責任應包括向船舶本身提出請求之責任。
6. 保險人對於依本公約規定可主張限責之求償之保險責任，就被保險人本身依法得主張公約限責範圍，保險人亦有權主張同樣的公約利益。
7. 主張限責之行為不應構成責任之承認。

Article 2 Claims subject to limitation

第 2 條 得主張限責之求償

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:
(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of

1. 於適用第3條及第4條情況下，下列求償，無論責任基礎為何，均得主張責任限制：
(a) 發生於船上或與船舶操作或救助作

or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

- (b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;
 - (c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;
 - (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;
 - (e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;
 - (f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimise loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.
2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 3 Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

- (a) claims for salvage or contribution in general average,
- (b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage dated 29th November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

Article 4 Conduct barring Limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the Intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge, that such loss would probably result.

業直接有關之人命傷亡或財物(包括對港埠設施、港區，水道或助航設施)之毀損滅失，及其附屬損失；

- (b) 海上貨物、旅客或其行李運送遲延所致損失之求償；
 - (c) 與船舶操作或救助作業直接有關，契約權利以外之權利侵犯所致其它損失之求償；
 - (d) 有關沈船、殘骸、擱淺船舶或棄船，包括該船舶上或曾在船舶上之任何物品之浮起、移除、摧毀或使之無害有關之求償；
 - (e) 有關船上貨物之移除、摧毀或使之無害之求償；
 - (f) 應負責之人以外之人為避免或減輕應負責之人可依公約主張限責之損失所採行措施及該措施所致額外損失之求償。
2. 第1項所規定之求償，無論是否為依某契約之回復或補償，均得主張責任限制。

然第1項第1(d)款、(e)款及(f)款之求償，應負責之人依約有關之補償不得主張責任限制。

第3條 限責求償類型之除外

本公約規定不適用於：

- (a) 有關救助之求償或共同海損分擔之求償；
- (b) 1969年11月29日國際油污污染民事責任公約及其任何修訂或議定書所定義之油污損害之求償；
- (c) 有關任何國際公約或各國法律規範或禁止核子損害限制責任之求償；
- (d) 向核子船舶所有人為核子損害請求之求償；
- (e) 依船舶所有人或救助人之受雇人(包括其繼承人、家屬或其它有權提出該求償之人)就其職務與船舶或救助作業有關之求償。

第4條 不得主張限責之作為

經證明某損失係由某人有意造成或對於損失可能發生有重大過失並知曉之個人作為或不作為時，該應負責之人不得主張責任限制。

Article 5 Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II. Limits of Liability

Article 6 The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:
 - (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;
for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units at Account;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account,
and for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,
 - (b) In respect of any other claims,
 - (i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account;
and for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.
2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).
3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.
4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.
5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International

第 5 條 反求償

依本公約規定有權主張限責之人可向同該限責事故所生之請求權人為求償時，兩者間之求償應相互抵減，而本公約規定僅適用於抵減後之餘額部分。

第二章 責任限制

第 6 條 一般限額

1. 除第7條規定外，任一事故所致求償之責任限額依下列計算之：
 - (a) 有關人命傷亡之求償，
 - (i) 不超過500噸者，每船333,000記帳單位，
 - (ii) 船舶噸位超過前述所載，第(1)款以外應再加上下列數額：
501至3,000噸，每噸500記帳單位；
3,001至30,000噸，每噸333記帳單位；
30,001至70,000噸，每噸250記帳單位；
超過70,000噸，每噸167記帳單位；
 - (b) 有關任何其它求償，
 - (i) 不超過500噸者，每船167,000記帳單位，
 - (ii) 船舶噸位超過前述所載，第(i)款以外應再加上下列數額：
501至30,000噸，每噸167記帳單位；
30,001至70,000噸，每噸125記帳單位；
超過70,000噸，每噸83記帳單位；
2. 依第1(a)款計算所得之數額如不足以全額支付該款所規定之求償，依第1(b)款計算所得之數額可用於支付前述無法支付第1(a)款求償之差額，該差額應與第1(b)款所規定之求償比例受償。
3. 在不損及第2項有關人命傷亡求償權利之情況下，締約國得以其國內法規定有關損害港口設施、港灣及水道及助航設施之求償得優先本法前述第1(b)款所規定求償。
4. 對於非操作船舶之任何救助人，或完全於被救助船上為救助作業之任何救助人，或有關其進行救助服務之責任限制應以1,500噸計算之。
5. 為本公約之目的，船舶噸位應為依1969年國際船舶噸位測量公約附錄I規定之噸位測量規則計算所得之總噸位。

Article 7 The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number Passengers which the ship is authorised to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.
2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:
 - (a) under a contract of passenger carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 8 Unit of Account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. Which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.
2. Nevertheless, those States which are not members of the international Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions at paragraph 1 may at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:
 - (a) in respect of Article 6, paragraph 1(a), at an amount of:
 - (i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;
 - for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units;
 - and for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500

第 7 條 旅客求償之限責

1. 對於客輪任一事件所致人命傷亡之求償，船舶所有人之責任限制額應為該輪船舶證書可搭載人數乘以46,666記帳單位之總額，然最高不得超過二千五百萬記帳單位。
2. 本條款所稱「客輪任一事件所致人命傷亡」係指船舶上所搭載之任何人或其代表人依下列情況所提出之求償：
 - (a) 依旅客運送契約，或
 - (b) 經運送人同意，攜帶某交通工具或有生動物而有貨物運送契約為憑之人。

第 8 條 記帳單位

1. 第6條及第7條所稱之記帳單位為國際貨幣基金會所定義之特別提款權。第6條及第7條規定之數額應依限責基金設立日、或付款日、或依國內法應提出同等於付款額之擔保提出日當日之幣值兌換成限責主張地之國幣。締約國為國際貨幣基金會員時，其國幣相對於特別提款權之幣值，應依照國際貨幣基金所採用之計價方式，以其操作或交易之相關日期計算之。
2. 如締約國非國際貨幣基金會員國且該國法律不承認本條第1項之適用時，該締約國得於不附任何保留地簽署批准、接受或批准當時、或於嗣後批准、接受、認可、或加入當時、或於其後任何時間，聲明本公約所規定之責任限制應以下列方式適用於該國境內：
 - (a) 有關第6條第1(a)款之求償：
 - (i) 不超過500噸者，每船5,000,000貨幣單位，
 - (ii) 船舶噸位超過前述所載，第(i)款以外應再加上下列數額：
 - 501 至 3,000 噸，每噸 7,500 貨幣單位；
 - 3,001 至 30,000 噸，每噸 5,000 貨幣單位；
 - 30,001 至 70,000 噸，每噸 3,750 貨幣單位；
 - 超過 70,000 噸，每噸 2,500 貨幣單位；

- monetary units,
- (b) In respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of:
- (i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units;
 - and for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units.
- (c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to Its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.
- Paragraph 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.
3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of milligrammes fineness nine hundred. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
 4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

Article 9 Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:
 - (a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or
 - (b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operation from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or
 - (c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.
2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the

- (b) 有關第6條第1(b)款之求償：
- (i) 不超過500噸者，每船2,500,000貨幣單位，
 - (ii) 船舶噸位超過前述所載，第(i)款以外應再加上下列數額：
 - 501 至 30,000 噸，每噸 2,500 貨幣單位；
 - 30,001 至 70,000 噸，每噸 1,850 貨幣單位；
 - 超過 70,001 噸，每噸 1,250 貨幣單位；
- (c) 第7條第1項應為該輪船舶證書上可搭載人數乘以700,000貨幣單位之總額，然最高不應超過375百萬貨幣單位。

- 第6條第2及第3項規定適用本項第a及b款規定。
3. 第2項所稱之貨幣單位為重量為六十五點五公絲，成色為純金千分九百之同等單位。該數額對於本國貨幣之兌換率依相關國法律定之。
 4. 第1項末段及第3項所指之兌換率應儘可能地以符合第6條及第7條規定之記帳單位計算所得真正價值之方式，兌換成締約國之本國貨幣。締約國應將第1項所規定之計算方式或第3項兌換結果，得於不附任何保留地簽署批准、接受或批准當時，或依第16條文件存放或嗣後有任何變更之時，通知公約存放國。

第9條 求償總額

1. 依第6條所確定之責任限額應適用任一分別事故所致生對下列之人所提出之所有求償總和：
 - (a) 第1條第2項所列之人或數人，或這些人應負責某人之作為、過失或疏失之人。
 - (b) 以某船進行救助作業之該輪所有人，及以該船進行作業之救助人或數救助人，及這些人應負責某人之作為、過失或疏失之人。
 - (c) 非從某船作業，或對於被救助船舶上進行救助或其有關作業之救助人或數救助人，及這些人應負責某人之作為、過失或疏失之人。
2. 依第7條決定之責任限額應適用於任一事故所生，向第1條第2項所述及與第7條所提船舶有關之人或數人及這些人應負責某人之作為、過失或疏失之人所提

ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

出之所有求償之總和。

Article 10 Limitation of liability without constitution of a limitation fund

第 10 條 設立限責基金之責任限額

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted.
2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply to correspondingly.
3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

1. 無論已依第11條設立限責基金與否，均得主張責任限制。
2. 主張責任限制但未設立限責基金者，適用第12條之規定。
3. 本條款所生程序上之爭議，依提出訴訟國法律定之。

CHAPTER III. The Limitation Fund

第三章 限責基金

Article 11 Constitution of the Fund

第 11 條 基金之設立

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority,
3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

1. 被主張應負責之任何人得於提出與限責有關求償訴訟程序之任何締約國法院或其它適當機構設立限責基金。所設立之基金應為該可能應負責之人就各求償適用第6條及第7條所規定之數額，加上責任發生日以迄基金設立日期間之利息。所設立之基金應僅適用於其所主張責任限制有關求償之給付。
2. 限責基金得以提存現金方式，或以依基金設立國合法可接受並為法院或其它適當機構認為適當之擔保方式設立之。
3. 某基金已由第9條第1項第a款第b款或第c款或同條第2項所述之任何一人或其保險人設立，應視為第9條第1項第a款第b款或第c款或同條第2項所述之所有人所設立。

Article 12 Distribution of the fund

第 12 條 基金之分配

1. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.
2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.
3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

1. 於適用第6條及第7條第1項及第2項之情況下，基金應於求償人間依其對基金之求償額度比例分配之。
2. 如基金分配前，應負責之人或其保險人已經賠付某基金下之求償，該人得就其已支付之額度，向已獲賠付之人要求代位轉讓其依公約得享有之權利。
3. 前述代位求償人以外之人仍得就其應支付之數額，就該代位權可得主張之範圍及在可適用之國內法允許下，主張第2項規定之代位求償權利。

Where the person liable or any other person establishes

應負責之人或其它人嗣後可能被認定

that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Article 13 Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such a claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.
2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:
 - (a) at the port where the occurrence took place or if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or
 - (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or
 - (c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or
 - (d) in the State where the arrest is made.
3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Article 14 Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connection therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

CHAPTER IV. Scope of Application

Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State.
Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any

須於基金分配前為一部或全部清償者，就第2項及第3項某人得享有代位轉讓權利賠款額度之一部或全部，設立基金之締約國法院或其它適格機構得命令暫時扣除某一相當額度，以使這些人能於嗣後行使其於基金下之求償。

第 13 條 其他請求之禁止

1. 一旦限責基金已依第11條設立，向基金為求償之任何人即不得再向設立基金之人或其代表之人之任何其他資產主張任何權利。
2. 限責基金依第11條設立後，任何屬於提存基金之人或其代表之人所有，於某締約國管轄內因某基金可能的求償而被假扣押或扣留之任何船舶或其它資產，或所提出之任何擔保，該國法院或其它適當機構得命令解扣。然而，該解扣通常僅能於基金設立後由下列地點法院命令為之：
 - (a) 事故發生地港，或事故發生於港外，則為第一停靠港；或
 - (b) 人命傷亡求償為目的港；或
 - (c) 貨物毀損求償為卸貨港；或
 - (d) 假扣押國。
3. 第1項及第2項規定僅適用於求償人得向限責基金之提出求償前，法院已經受理有關該求償之基金且該基金已可實際上被運用並得自由移轉之情況。

第 14 條 準據法

於適用本章規定情況下，有關限責基金之設立及分配，及與其有關之所有程序規定，應依基金設立國法律規範之。

第四章 適用範圍

第 15 條

1. 本公約適用於第1條所訂之任何人於任何締約國管轄下，於任一締約國法院為主張其責任限制或尋求船舶或其它財產之解扣或免除任何擔保。
然任一締約國對於第1條所訂之人於該國法院主張限責前，在該國無住所或主事務所，或主張限責權利或請求任何船舶解扣當時並非懸掛締約國國旗時，該締約國得全部或一部排除公約規定之適用。

ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

- (a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;
- (b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system limitation at liability to be applied to claims arising in cases in which Interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for or adapted to, and engaged in, drilling:

- (a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or
- (b) when the State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-para. (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

- (a) aircushion vehicles;
- (b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the seabed or the subsoil thereof.

2. 締約國得以其國內法特別規定責任限制制度得適用於下列船舶：

- (a) 依該國法律，用於航行內陸水道之船舶；
 - (b) 不超過300噸之船舶。
- 締約國欲依本項規定為之時，應將其國內立法所採用的責任限制或不為如是採用之事實通知公約存放處。

3. 締約國得以其國內法特別規定責任限制制度適用於其它非締約國國民所提出之求償。

4. 締約國法院於下列情況下不應使本公約適用於為鑽探而建造或改造之船舶或為從事鑽探之船舶

- (a) 該國已經以其國內法規定比第6條更高之責任限額；或
- (b) 該國已經成為某規範這類船舶責任體系之國際公約之會員國。

於(a)款情況，締約國應比照通知公約存放處。

5. 本公約不適用於：

- (a) 氣墊航具；
- (b) 為探勘或開發海底或底上自然資源所建造之浮動平台。

【以下略】

CHAPTER V Final Clauses

- Article 16 Signature, Ratification and Accession
- Article 17 Entry into force
- Article 18 Reservations
- Article 19 Denunciation
- Article 20 Revision and Amendment
- Article 21 Revision of the limitation amount and of Unit of Account or Monetary Unit
- Article 22 Depositary
- Article 23 Languages

第五章 最後條款

- 第 16 條 簽署、批准及加入
- 第 17 條 生效
- 第 18 條 保留
- 第 19 條 退出
- 第 20 條 修訂及修正
- 第 21 條 限責額及記帳單位或貨幣單位之修訂
- 第 22 條 交存
- 第 23 條 文字

[附錄二] : 外國判決

※ 本案主旨：救助人於被救助船上之過失救助作為，非 1957 年公約之「船上 on board」，因此不能主張責任限制。【1976 年公約已修改，已可主張】

[1971] 1 Lloyd's Rep. 341

HOUSE OF LORDS

Jan. 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 1971

N.V. Bureau Wijsmuller

v.

TOJO MARU (Owners)

The TOJO MARU

Before Lord REID, Lord MORRIS OF BORTH-Y-GEST,
Viscount DILHORNE, Lord PEARSON and Lord DIPLOCK

Salvage - Award - Salvaged vessel damaged by negligence of salvors' employee - Diminished award by arbitrator - Whether owners entitled to counterclaim for damage to salvaged vessel - Claim by salvors to limit liability - Whether right of set-off between salvors' salvage claim and owners' counterclaim - Whether right to limit liability applicable only to balance of counterclaim.

Limitation of liability - Salvage - Salvaged vessel damaged by negligence of salvors' diver working from salvors' tug - Claim by salvors to limit liability - Whether negligent act of diver an act "on board" or in the "management" of salvors' tug - Right of owner of salvaged vessel to set-off by way of counterclaim for damage to salvaged vessel against salvage award Merchant Shipping Act, 1894, sect. 503 - Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958.

There is no rule of maritime law that a successful salvor cannot be liable in damages to the owner for the result of any negligence on his part.

Claimant salvage contractors agreed, on a Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, to render salvage services to respondent owners' motor tanker *Tojo Maru*, following a collision between *Tojo Maru* and *Fina Italia*. In course of those services, V., a diver employed by contractors and working underwater (having descended from contractors' tug *Jacob Van Heemskerck* (658 tons gross)), negligently fired a bolt through plating into a tank on *Tojo Maru* which had not been gas-freed. The resulting explosion substantially damaged *Tojo Maru*.

In an arbitration on contractors' claim for remuneration and owners' counterclaim for damage to *Tojo Maru*, arbitrator held (*inter alia*) that there was no actual fault or privity by the contractors; that damages suffered by owners due to negligence of contractors amounted to £331,767; that, accordingly, contractors' proper remuneration was £125,000; further, that owners could set off contractors' remuneration against damages suffered (i.e., £331,767-£125,000 = £206,767), but that contractors were entitled to limit liability to £10,725. Arbitrator accordingly awarded that contractors should pay £10,725 to owners and stated special case for opinion of Court, on which the following issues were argued (*inter alia*) (1) whether owners could counterclaim or whether arbitrator should have left contractors with some award in their favour after proper reduction for negligence of V.; (2) whether contractors could limit liability on grounds that act of V. was (a) act of "person on board" tug or (b) act "in the management" of tug (within sect. 503 of Merchant Shipping Act, 1894, as amended); and, if they could limit liability; (3) whether there was right of set-off between contractors' claim and owners' counterclaim, and, if so, whether right to limit applied before or after set-off.

Held, by WILLMER, L.J., (1) (a) that arbitrator's assessment of proper remuneration was his estimate of measure of benefit conferred; and that if contractors had done more harm than good there was no reason why they should be left with a "plus" award;

(b) that since Supreme Court of Judicature Act, 1873, it had been proper for Court, in dealing with salvage claims, to hear a counterclaim for damages;

(c) that, in assessing "proper remuneration" arbitrator had taken into account negligence of V. in so far as its effect was to reduce salvaged value of *Tojo Maru* but not otherwise and had rightly left damage inflicted on *Tojo Maru* to be dealt with by way of counterclaim subject to credit being given against owners' claim in respect of reduction in contractors' proper remuneration due to reduction in salvaged value;

(2) that negligent act of V. was not an act of a person on board contractors' tug or an act in management of contractors' tug; and that, therefore, award would be remitted for reconsideration on basis that contractors were liable in full for damage to *Tojo Maru*;

(3) further, assuming that contractors were entitled to limit liability, (a) that owners had right of set-off;

(b) but that they could only set off a liability for damages accrued due; i.e., liability as limited by sect. 503.

On appeal by claimant contractors:

Held, by C.A. (Lord DENNING, M.R., SALMON and KARMINSKI, L.J.J.), (1) that damage done by a salvor in the course of a salvage operation was taken into account (i) by basing the salvage reward on a salvaged value reduced by the damage; and (ii) by deducting part or whole of the damage from the salvage reward; save to that extent, a salvor was not liable for damage done; but that principle applied only when the salvor did more good than harm; that, accordingly, if the salvor succeeded in effecting a cure then the operation must be regarded as a whole and the salvor was entitled to a reward calculated on the above principle; that, therefore, applying that principle to this case, the owners were not entitled to counterclaim damages for negligence;

(2) further, that, if the contractors were liable in damages to the owners, they could not limit their liability under sect. 503, in that the act of V. was neither done in the "management" of the tug nor (Salmon, L.J., dissenting) was it an act or omission of a person "on board" the tug;

(3) further, that if the contractors were liable in damages and were entitled to limit liability, then the owners were not entitled to a set-off before limitation of liability was applied;

(4) further, that if the contractors were liable in damages without any limitation of liability, the reward should first be calculated as if no damage had been done by their negligence; then the counterclaim should be calculated on the cost of repairs, delay and loss of profit, and then a balance should be struck;

(5) and that, therefore, the case should be remitted to the arbitrator to ascertain the proper salvage reward taking into account damage done by V.'s negligence but not to award any damages on the counterclaim.

On appeal by owners and cross-appeal by contractors:

Held, by H.L. (Lord REID, Lord MORRIS OF BORTH-Y-GEST, Viscount DILHORNE, Lord PEARSON and Lord DIPLOCK), (1) that

the owners were entitled to counterclaim damages for negligence and that counterclaim was not restricted to the amount of the award which would be made (see p. 346, col. 1; p. 355, col. 2; p. 357, col. 1; p. 359, col. 2; p. 360, col. 2; p. 367, col. 2).

The Cape Packet, (1848) 3 W. Rob. 122; *The Atlas*, (1862) Lush. 518; *The C.S. Butler*; *The Baltic*, (1874) L.R. 4 A. E. 178; *The Yan-Yean*, (1883) L.R. 8 P.D. 147; considered.

Dicta of Lord Justice Scott and Mr. Justice Atkinson in *Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. and Another v. The Admiralty*; *Same v. Damant (The Delphinula)*, (1946) 79 Ll.L.Rep. 611; (C.A.) (1947) 80 Ll.L.Rep. 459, approved.

(2) that, on the facts of the case, the bolt gun was not used in the "management" of the tug and was not an act "on board" the tug; and that, therefore, the contractors were not entitled to limit their liability (see p. 348, col. 1; p. 356, col. 1; p. 360, col. 1; p. 366, col. 2; p. 368, col. 1).

Appeal allowed.

Per Viscount Dilhorne (at p. 356): What is meant by a salvage operation being successful? Success does not, in my opinion, depend upon the salvors having done more good than harm. It means that the vessel has been brought to a place of safety. In none of the cases cited, can I find any suggestion that it has any different meaning.

Per Lord DIPLOCK (at p. 361): [The parties'] use of Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, which provides for many functions to be performed by the Committee of Lloyd's and by Lloyd's Arbitrators, negatives any intention of the parties that their rights and liabilities thereunder should be determined by the internal municipal law of any country other than England.

This was an appeal by the defendant owners of the motor tanker *Tojo Maru*, from a decision by the Court of Appeal ([1969] 2 Lloyd's Rep. 193) allowing an appeal by the plaintiffs, N.V. Bureau Wijsmuller as salvage contractors from a decision by Lord Justice Willmer ([1969] 1 Lloyd's Rep. 133) in respect of a claim by the contractors for salvage award in respect of services rendered to the *Tojo Maru* in 1965.

※ 本案主旨：論時僱船人(Time Charterer)有權依 1976 年公約主張責任限制

[2004] 1 Lloyd's Rep. 460.

[2004] EWCA Civ 114

COURT OF APPEAL

Jan. 13, 14, 15; Feb. 12, 2004

CMA CGM S.A.
v.
Classica Shipping Co. Ltd.

Before Lord Justice WALLER, Lord Justice LONGMORE and Lord Justice NEUBERGER

Charter-party (Time) - Limitation of liability - Charterers - Vessel and cargo damaged by fire and explosion - Owners claimed against charterers - Whether charterers entitled to limit liability pursuant to Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

By a charter-party on an amended NYPE form dated Apr. 9, 1999 the respondent owners chartered their container vessel *CMA Djakarta* to the appellants charterers. The vessel was to be traded in the charterers' liner network.

During the currency of the charter-party on July 10, 1999 there was an explosion and fire on the vessel leading to her abandonment. Salvage services were rendered to ship and cargo and following discharge of the containers both damaged and undamaged, the vessel underwent substantial repairs.

The owners claimed against the charterers damages in the sum of U.S.\$26,638,032 for the cost of repairing the vessel, including sums paid for salvage services rendered to the vessel. The owners also claimed to be indemnified in respect of their liability to contribute to general average and their liability to the cargo owners for loss or damage to cargo.

The owners alleged that the explosion and the fire were attributable to the shipment of two containers containing bleaching powder, that shipment being in breach of the express terms of the charter relating to dangerous cargo.

The dispute was referred to arbitration. In the arbitration the charterers pleaded an entitlement to limit their liability pursuant to the provisions of the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

The arbitrators found in favour of the owners. The charterers appealed to the High Court on the issue of limitation of liability. They submitted that as time charterer of the vessel they fell squarely within the category of persons enabled to limit their liability as prescribed by art. 1 of the 1976 Convention, and that the entire claim for damages arising out of the casualty fell squarely within the category of qualifying claims under art. 2. Articles 1 and 2 of the 1976 Convention provided inter alia:

Article 1. Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors. . . may limit their liability in accordance with the rules of this convention . . .

2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer manager or operator of a seagoing ship.

...

Article 2. Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation) occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom . . .

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise . . .

-Held, by Q.B. (Com. Ct.) (DAVID STEEL, J.), that (1) the use of an all embracing category of "shipowners" suggested that individual members of that class such as charterers may as with "managers" or "operators" be exposed to claims by reason of activities usually associated with ownership; and the inference to be drawn was that the term "shipowner" only included those who, if they had no beneficial or possessory interest in the vessel were nonetheless in a real sense directly concerned in the operation of the vessel and had incurred liability as such;

(2) the significance of the specific category of those entitled to limit being entitled "shipowners" was reinforced by the history of art. 1; the Merchant Shipping Act, 1894 afforded rights of limitation to owners; art. 6 of the 1957 Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Ships applied its provisions to charterers "in the same way as they apply to an owner himself"; this phraseology strongly suggested that the relevant charterer had to be exposed to one or more of the prescribed claims in a setting analogous to that which would usually implead an owner;

(3) on the facts of such as the present case, the owners were entitled to damages from time charterers in respect of both damage to the ship and to the cargo as a consequence of the shipment of dangerous goods; it would be surprising if the owners having constituted a fund by reason of the perceived need to limit exposure to cargo-owners, the charterers could invoke the same fund as deemed to be constituted by them as well and furnishing a limit to all the claims for which members of the class were liable, including the cross-claim between the owners and the charterers;

(4) the property damaged could not be the very same thing as the operation of which caused the damage; the ship could not at the same time be the other property; and the exclusion of this head of damage from the scope of claims subject to limitation was inconsistent with limitation being available to a charterer qua charterer;

(5) art. 2 did not exclude recourse claims but the suggestion that the charterers could if necessary limit their liability in respect of that claim sat very uncomfortably with the fact that owners themselves could limit by reference to the very same fund in the first place; and since the owners could not claim credit as against the fund more than the amount that would have been receivable by the cargo-owners if they had brought their claim direct against the fund, it was difficult to see how the fund could ever be distributed either in fact or notionally if the fund must also respond to the recourse claim against the charterers for the entire cargo loss.

The charterers appealed.

-Held, by C.A. (WALLER, LONGMORE and NEUBERGER, L.JJ.), that (1)

now that Merchant Shipping Act limitation was governed by an international convention the Court's task was to construe the Convention as it stood, without any English law preconceptions; the interpretation of international conventions must not be controlled by domestic principles but by reference to broad and generally acceptable principles of construction (*see par. 9*);

(2) some such principles were enshrined in arts. 31 and 32 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties; having regard to those provisions, the duty of the Court was to ascertain the ordinary meaning of the words used in the light of the object and purpose of the convention; the Court might then, in order to confirm that ordinary meaning, have recourse to the travaux préparatoires and the circumstances of the conclusion of the convention; the existence and terms of a previous international convention was one of the circumstances which were part of a conclusion of a new convention, but recourse to such earlier convention could only be made once the ordinary meaning has been ascertained (*see par. 10*);

(3) the ordinary meaning of the word "charterer" in art. 1(2) of the 1976 Convention connoted a charterer acting in his capacity as such, not a charterer acting in some other capacity (*see par. 13*);

(4) to say that a charterer had to be acting qua owner or as if he were owner was not only to impose a gloss upon the wording of the Convention and accord it a meaning other than its ordinary meaning, it was also to impose a requirement the ambit of which would often be difficult to ascertain; accordingly, no such gloss would be given to the word "charterer" in art. 1(2); the word would be given its ordinary meaning (*see pars. 15 and 18*);

(5) in confirming that ordinary meaning no assistance was to be derived from either the travaux préparatoires or the 1957 Convention (*see pars. 19 and 20*);

(6) however, the owners' claim for damage to their ship was not a claim which fell within art. 2; the ordinary meaning of art. 2.1(a) did not extend the right to limit to a claim for damage to the vessel by reference to the tonnage of which limitation was to be calculated (*see par. 26*);

(7) the owners' claim for amounts paid to save the ship did not fall within art. 2.1(a) since it was not a claim in respect of loss or damage to property within the Article (*see par. 29*);

(8) the owners' claim to be indemnified against their liability to contribute in general average was similarly not subject to limitation; any contribution made by the owners would be made as a result of the damage to the vessel and did not, therefore, fall within art. 2.1(a) (*see par. 30*);

(9) however, the owners' claim to be indemnified against their liability in respect of cargo claims was a result of "loss of or damage to property . . . occurring . . . on board the ship" which fell within art. 2.1(a); the charterers were entitled to limit their liability for that claim even though it was being passed on via the shipowners (*see par. 32*);

(10) accordingly, the charterers' appeal failed except to the extent that they would be entitled to limit their liability to indemnify the owners for the owners' own liability for cargo claims, to the extent that that liability was discharged by owners in a sum exceeding the appropriate limit (*see par. 33*).

The following cases were referred to in the judgment of Lord Justice Longmore:

Aegean Sea, The [1998] 2 Lloyd's Rep. 39;

Fothergill v. Monarch Airlines Ltd., (H.L.) [1980] 2 Lloyd's Rep. 295; [1981] A.C. 251;

Hoffer No. 66, The (H.L.) [1908] A.C. 126;

James Buchanan & Co. Ltd. v. Babco Forwarding & Shipping (U.K.) Ltd., (H.L.) [1978] 1 Lloyd's Rep. 119; [1978] A.C. 141;

Morris v. KLM Royal Dutch Airlines, (H.L.) [2002] UKHL 7; [2002] 1 Lloyd's Rep. 745; [2002] 2 A.C. 628;

Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co. Ltd., (H.L.) (1931) 41 Ll. L. Rep. 165; [1932] A.C. 328;

Tojo Maru, The (H.L.) [1971] 1 Lloyd's Rep. 341; [1972] A.C. 242;

Tychy, The (No. 1) (C.A.) [1999] 2 Lloyd's Rep. 11.

This was an appeal by the charterers CMA CGM S.A. from the judgment of Mr. Justice David Steel ([2003] 2 Lloyd's Rep. 50) in favour of the owners Classica Shipping Co. Ltd. and upholding the arbitrators' decision that the charterers were not entitled to limit their liability in respect of the owners' claims for (1) the cost of repairs to the chartered vessel *CMA Djakarta*, (2) the costs of salving the vessel, (3) an indemnity for liability to contribute to general average, and (4) an indemnity in respect of the owners' exposure to cargo claims, all such claims arising out of a fire and explosion on board the vessel.

Mr. Christopher Hancock, Q.C. (instructed by Messrs. Ince & Co.) for the appellants charterers; Mr. Iain Milligan, Q.C. and Mr. Michael Coburn (instructed by Messrs. Holman Fenwick & Willan) for the respondent owners.

※ 本案主旨：責任限制於限責事由發生後即得主張，無須等待求償權人提出求償後，才可主張。

[2005] 2 Lloyd's Rep. 359

[2005] EWCA Civ 985

COURT OF APPEAL

25, 26 May; 29 July 2005

Seismic Shipping Inc. and Another
v.
Total E&P UK PLC

The WESTERN REGENT

Before Lord CLARKE, Lord Justice RIX and
Sir MARTIN NOURSE

Limitation of liability - Claimants' vessel damaging defendant's oil installation - Claimants bringing limitation proceedings against defendant pursuant to Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 - Whether court had jurisdiction to hear claim when no underlying legal or arbitration proceedings in existence in England - Whether antisuit injunction should be granted to restrain proceedings brought by defendant against claimants in Texas.

The first claimant was the registered owner of the vessel *Western Regent*, a purpose built seismic survey vessel. The second claimant was the demise charterer of the vessel. On 2 October 2004 the vessel was operating in the North Sea towing six streamers. At about 0130 two of the streamers contacted the Ellon Grant marker buoy, which was positioned at a well head in the Total Dunbar oilfield, located about 70 miles east of the Shetlands in the Scottish sector of the North Sea oilfields. The collision was alleged to have dragged the buoy from its position and damaged the well head installation. The defendant was an English registered company and was operator of the Dunbar field and owner of the installation. The claimants accepted that the collision and resulting damage was caused by the negligence of the second claimants, and admitted liability to the defendant.

On 5 November 2004 the claimants brought a claim against the defendant with a view to limiting their liability to the defendant under the Convention for Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (the 1976 Convention) set out in schedule 7 to the Merchant Shipping Act 1995.

On 24 January 2005, the defendant filed an original complaint in the United States District Court for the Southern District of Texas, Galveston Division against the claimants, among others. In the complaint, the defendant claimed damages arising out of the collision including damage to property, lost production and business interruption losses of US\$9.9 million. In Texas, limitation would be based on the value of the vessel post-collision, and not on the 1976 Convention limits. That value was likely to be in excess of the defendant's entire claim.

The defendant applied for a declaration that the court had no jurisdiction and/or for an order dismissing the claim. The claimants applied for summary judgment against the defendant, and for an antisuit injunction restraining the defendant from pursuing the Texas proceedings.

At first instance, Mr Julian Flaux QC, sitting as a Deputy Judge of the High Court, dismissed the defendant's application and gave summary judgment for the claimants in the form of a restricted limitation decree. However, he declined to grant an antisuit injunction.

The defendant appealed against the order for summary judgment, and the claimants appealed against the refusal to grant an antisuit injunction.

The claimants submitted that in the light of section 20(1), (3) and (7) of the Supreme Court Act 1981, which expressly conferred jurisdiction on the court in respect of limitation actions in relation to all claims wherever arising, the court had jurisdiction in respect of the subject matter of the owners' claim. They also submitted that the claim was brought in accordance with CPR Part 61.11 and para 10 of PD61.

The defendant contended that the 1976 Convention was a jurisdictional convention which conferred jurisdiction to commence a limitation claim only in circumstances where the claimant could constitute a limitation fund. Neither the 1976 Convention nor the 1995 Act contemplated the possibility of a pre-emptive strike brought by shipowners before any proceedings had been brought by a person with a claim against them arising out of a particular incident.

Held, by CA (CLARKE and RIX LJ, and Sir MARTIN NOURSE), that

(1) There was nothing in the language of the Convention, or of the Supreme Court Act 1981 or the Civil Procedure Rules, which required a person who wished to limit his liability to wait until a claimant had started proceedings in England before invoking his right to limit (*see* para 23).

(2) The *travaux préparatoires* were essentially neutral, and the academic writings did not determine the question for decision one way or the other (*see* paras 33 and 38).

(3) The judge had been correct to hold that the English court had jurisdiction to entertain the claimants' claim, and the defendant's appeal would be dismissed (*see* para 42);

The ICL Vikraman [2004] 1 Lloyd's Rep 21, *The Denise* 3 December 2004, unreported and *The Sherbro* 20 December 1996 (Dutch Supreme Court) considered.

(4) The judge had been right to refuse to grant an anti-suit injunction at a stage when the Texas court had yet to decide what effect, if any, the judgment and decree of the English court on limitation had on the Texas proceedings. It was not unconscionable for Total to proceed with its claim in Texas. The claimants' appeal would be dismissed (*see* para 56);

This was an appeal by the defendant Total E&P UK plc from the decision of Mr Julian Flaux QC sitting as a Deputy Judge of the High Court [2005] 2 Lloyd's Rep 54 dismissing its application to strike out the limitation claim brought against it by the claimants Seismic Shipping Inc and Westerngeco Ltd, and a cross appeal by the claimants from the judge's decision refusing to grant the claimants an antisuit injunction.

Nigel Teare QC and Nigel Jacobs, instructed by Ince & Co, for the defendant; Nigel Meeson QC, instructed by Holman Fenwick & Willan, for the claimants.

系/所

學年度 學期

海商法

單元四_ 船舶所有人責任限制

老師

目次

- 一. 起源
- 二. 限責理由
- 三. 限責法制
- 四. 公約發展
- 五. 我國法制之採用及修正
- 六. 逐條評議



一、起源



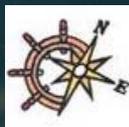
類似概念：

BC451年羅馬十二法典中有關「某動物所造成的損害，得將該動物放棄或選擇支付賠償」之規定所引伸的「noxae deditio」法律原則

最早立法：

義大利Amalphia所編纂收錄的貿易商法典中已有船舶所有人有權限制其責任之明確記載→隨貿易發展而為西法等歐陸國所繼受。多採「事故後船價post-accident value」基礎，例如委棄制

二、限責理由



經濟層面

— 船舶營運成本大、風險亦大→鼓勵海上冒險投資及工業成長

軍事政治層面

— 造船技術提升、海運能量擴大

自然公平natural justice原則

— 風險與責任對價、經營與管領船舶逐漸分離

三、限責法制



- 委棄制
 - 船東宣告航程冒險破產，物的有限責任
- 海事優先權制
 - 債權人針對航程冒險資產為執行，物的有限責任
- 船價制
 - 以「航次船價及運費收益」負人的有限責任
- 船噸制(金額制)
 - 以「固定限額」負人的有限責任
- 混和制
 - 船價制+金額制，負人的有限責任
- 選擇制
 - 船價、委棄、金額中選擇

英國：

1743年船舶所有人責任法：仿歐陸立法

→ 1786→1813→1854 (採金額制：貨輪8英鎊、客輪15英鎊—此數額為當時大致的船舶造價)

→ 為「事故前船價pre-accident value」

→ 英國法影響二十世紀初國際公約之制度

美國：

1851年美國船舶所有人責任限制法→原採法國委棄制

→ 1870兼採船價制

→ 1912鐵達尼號發生→1936年起並採金額制

四、公約發展



1924年C.M.I.制訂通過的海船所有人限責公約

- 1924年公約係兼採船價主義與船噸主義之混和制。

1957年海船所有人責任限制公約

- 1957年公約採取純粹的船噸主義。增訂不得主張限責之項目、幣值改為金法郎、喜馬拉雅條款、單一總限額制

1957年海船所有人責任限制公約之1979年議定書

- 主要將幣值改為SDR(特別提款權)

1976年海事限責公約

- 提高限額、因應油污民事責任公約之制訂、公約改名

1976年海事限責公約之1996年議定書

- 提高限額(約2.5倍)、加強與其他公約之牽連

公約幣值

1945 WWII前→英鎊sterling

WWII至IMF成立間→法國朋家雷金法郎p.f.g

⇕ 15 : 1

IMF成立後→特別提款權

SDR : Special Drawing Right




International Monetary Fund

Climate Change and the Global Economy

SDR Rates for October 26

1 USD = SDR 0.638075
1 SDR = USD 1.56721
SDR Interest Rate = 3.83%

Key Issues



Exchange Rate Archives by Month

Friday October 26, 2007

1 USD = 0.638075 SDR
1 SDR = 1.56721 USD
SDR Interest Rate = 3.83%

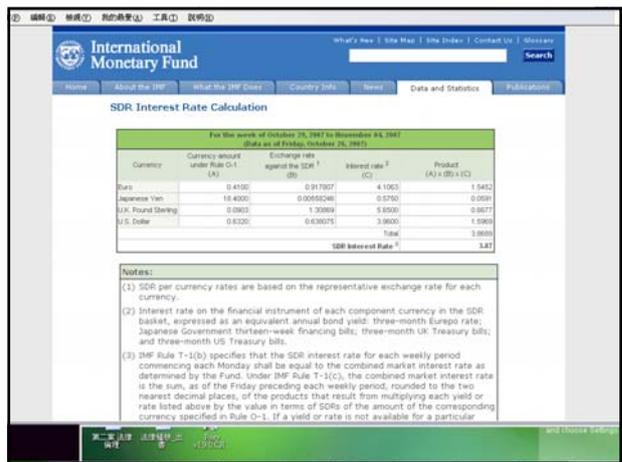
Exchange Rate Query Tool

Select Month/Year: October 2007

Select the Report

Representative Rates for Selected Currencies

SDRs per Currency unit



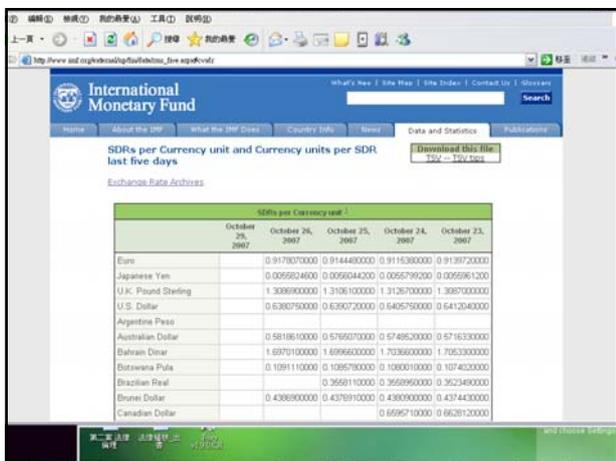
SDR Interest Rate Calculation

For the week of October 29, 1997 to November 01, 1997 (Only as of Friday, October 25, 1997)

| Currency | Currency amount under Rule O-1 (A) | Exchange rate against the SDR ¹ (B) | Interest rate ² (C) | Product (A) x (B) x (C) |
|---------------------|------------------------------------|--|--------------------------------|-------------------------|
| Euro | 0.4100 | 0.917007 | 4.1063 | 1.5452 |
| Japanese Yen | 18.4000 | 0.00550248 | 0.5750 | 0.0591 |
| U.K. Pound Sterling | 0.0800 | 1.30869 | 5.8500 | 0.3877 |
| U.S. Dollar | 0.8320 | 0.638075 | 3.9600 | 1.0286 |
| | | Total | | 3.0800 |
| | | SDR Interest Rate ³ | | 3.83 |

Notes:

- SDR per currency rates are based on the representative exchange rate for each currency.
- Interest rate on the financial instrument of each component currency in the SDR basket, expressed as an equivalent annual bond yield: three-month Euro rate; Japanese Government thirteen-week financing bills; three-month UK Treasury bills; and three-month US Treasury bills.
- IMF Rule T-1(b) specifies that the SDR interest rate for each weekly period commencing each Monday shall be equal to the combined market interest rate as determined by the Fund, under IMF Rule T-1(c), the combined market interest rate is the sum, as of the Friday preceding each weekly period, rounded to the two nearest decimal places, of the products that result from multiplying each yield or rate listed above by the value in terms of SDRs of the amount of the corresponding currency specified in Rule O-1. If a yield or rate is not available for a particular



SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days

Exchange Rate Archives

| | October 26, 2007 | October 25, 2007 | October 24, 2007 | October 23, 2007 |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Euro | 0.9170070000 | 0.9144400000 | 0.9115360000 | 0.9130720000 |
| Japanese Yen | 0.0055024800 | 0.0056042000 | 0.0055792000 | 0.0056961200 |
| U.K. Pound Sterling | 1.3086900000 | 1.3106100000 | 1.3126700000 | 1.3097000000 |
| U.S. Dollar | 0.6380750000 | 0.6390720000 | 0.6405750000 | 0.6412040000 |
| Argentine Peso | 0.5819610000 | 0.5765010000 | 0.5749530000 | 0.5716330000 |
| Australian Dollar | 1.0370100000 | 1.0395600000 | 1.0393000000 | 1.0353000000 |
| Bahrian Dinar | 0.1091110000 | 0.1095700000 | 0.1092010000 | 0.1074000000 |
| Brazilian Real | 0.3659110000 | 0.3659900000 | 0.3623490000 | |
| Brunei Dollar | 0.4388000000 | 0.4370910000 | 0.4383000000 | 0.4374400000 |
| Canadian Dollar | 0.6595710000 | 0.6595710000 | 0.6628130000 | |

七六年公約 v. 新海商法 40%

| 有權主張限責之人 | 船舶所有人 | 1.1及1.2 | 21.1 |
|---------------|-------|---------|------|
| 救助人 | | 1.1及1.3 | 無 |
| 租傭船人、營運人、經理人等 | | 1.2 | 21.2 |
| 准喜馬拉雅規定 | | 1.3 | 無 |
| “船舶”之準/適用 | | 1.4 | 無 |
| 保險人之公約利益 | | 1.5 | 無 |
| 限責行為不構成責任之承認 | | 1.6 | 無 |

| | | | |
|----------------------------|-------------------|-------|----------------|
| 得 限 責 之 求 償 | 船舶操作所致人物之直接損失 | 2.1.a | 21.1.一 |
| | 前述之附隨損失 | 2.1.a | 無 |
| | 運送遲延求償 | 2.1.b | 無 |
| | 船舶操作所致契約權利以外之權益損失 | 2.1.c | 21.1.二 |
| | 沈船或落海物移除等之求償 | 2.1.d | 21.1.三 |
| | 船上貨物移除等之求償 | 2.1.e | 無 |
| | 前述求償之損害防阻費用求償 | 2.1.f | 21.1.四 (部分) |
| | 契約補償條款適用之例外 | 2.2 | 無 |

| | | | |
|---|----------------|-----|---------|
| 限 責 之 除 外 / 不 適 用 | 故意或重大過失之作爲或不作爲 | 4 | 22.一 |
| | 救助或共同海損 | 3.A | 22.三 |
| | 船員等僱傭契約所生之債務 | 3.E | 22.二 |
| | 油污染求償 | 3.B | 22.四 |
| | 毒性化學物質求償 | 無 | 22.四 |
| | 禁止核子損害限責之求償 | 3.C | 22.五(?) |
| | 向核子船舶所有人之求償 | 3.D | 22.六(?) |
| 反求償之先抵減後限責 | 5 | 無 | |

| | | | |
|---------------------------------|-----------------|-------|-----------|
| 責 任 限 額 | 一般限額規定(人命 / 其他) | 6.1 | 21.1及21.4 |
| | 人命求償優先受償原則 | 6.2 | 21.4.三 |
| | 港口損害責任優先受償之保留條款 | 6.3 | 無 |
| | 救助人之特例 | 6.4 | 無 |
| | 噸位計算方式 | 6.5 | 無 |
| 旅 客 求 償 之 限 責 | | 7 | 無 |
| 記 帳 單 位 | 定義 | 8.1 | 21.4.一 |
| | 兌換方式 | 8.1 | 無 |
| | 貨幣單位(金法郎)之特別適用 | 8.1-4 | 無 |
| 求 償 總 額 | | 9 | 無 |

| | | | |
|------------------|-------------|------|--------|
| 限 責 基 金 | 設立 | 11 | 無 |
| | 分配 | 12 | 無 |
| | 其他請求之禁止 | 13 | 無 |
| | 准據法 | 14 | 無 |
| | 未設立時之責任限額 | 10 | 無 |
| 適 用 範 圍 | 法院管轄 | 15.1 | 有(民訴法) |
| | 內陸船及小船 | 15.2 | 1,3 |
| | 國民待遇 | 15.3 | 有 |
| | 不適用鑽探船舶 | 15.4 | ? |
| | 不適用飛航器或浮動平臺 | 15.5 | ? |

Average in Items : 16/42 = 40%

五、我國法制之採用及缺陷



民18海商法：
「船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航海之船舶價值，運費及其他附屬費為限。」 →船價主義

民51海商法：
「船舶所有人，對左列事項所負責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限；船舶所有人不提供船舶價值而委棄其船舶者，亦同：」 →船價主義+委棄主義(採美國舊制)

民88海商法：
第一項「船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：」；
第四項「第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：」 →船價主義+金額主義(等於採1924年公約舊制！)

- 限責主義(法制)之擇定不當，等於採1924年公約舊制，且限責金額過小
- 章節區分上之缺陷—國際已從船舶所有人責任限制→海事求償限責，應獨立分節分章，而非置於「船舶所有權」章節下
- 結構上之缺陷—現有條文規範不足，在我國其他法律體系無可準用規定下，將導致某些案件無「法」可適用之情況

六、逐條評議



限責法制_21.I, IV

- 21.I
● 船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限....
- 21.IV
● 第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之.....

→船價制+金額制

21.I, IV 修正理由

- 現行條文第一項對船舶所有所得主張責任之事項計有九款，除第五款對於港埠設備之損害修理義務亦得限制外，其他八款與一九二四年海船所有人責任限制公約之規定相仿。
- 查一九二四年及一九五七年海船所有人責任限制公約目前已發展為一九七六年海事求償責任限制國際公約(於一九八六年十二月一日生效)。修正條文第一項係參照一九七六年海事求償責任限制國際公約精神，為更能刺激及鼓勵船舶所有人淘汰質劣之老舊船舶，以積極建造性能優良之新船，特將現行之「船價制與委付制」修正為兼採「船價制與金額制」。

有權主張限責之人_21.II

前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。
Charterer manager / operator

?: 「救助人」、「船舶所有人應對其負責之人」、「船舶本身」(?), 「保險人」

21.II 修正理由

- 增訂第二項：係參酌一九七六年公約第一條內容對享有責任限制權之船舶所有人之含括範圍。其中「船舶所有權人」係指航行船舶依船舶登記法所登記之船舶所有權人；「船舶承租人」係指就航行船舶與船舶所有權人訂有光船租賃契約之備船人；「經理人」係指就航行船舶受委任經營其航運業務之人；「營運人」係指航行船舶之船舶所有人、船舶承租人、經理人以外有權為船舶營運之人。

得主張限責之求償類型_21.I

- 一. 在船上、操作船舶或救助工作 直接所致 人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。
In direct connection with the operation of..
 - 二. 船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。 但不包括因契約關係所生之損害賠償。
Resulting from infringement of right other than contractual rights
 - 三. 沈船或落海物之打撈移除 所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。
Sunk, wrecked, stranded and abandoned, ex 船上破砂
 - 四. 為避免或減輕 前二款責任 所負之債務。
???
- 缺陷：貨物行李等Delay遲延、船上貨物之移除

21.I 修正理由

- 第一項就船舶所有人得主張限制責任項目各款之規定，係參酌一九五七年海船所有人任限制國際公約第一條第一項與一九七六年海事求償責任限制國際公約第二條第一項之規定，及我國國情及政策，爰修正如上。

船價之計算標準_21.III

- 第一項所稱 本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱 運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱 附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。
- 本次航行：事故主義、航段主義、航程主義
- 運費：指「本次航行實際可收到之毛運費」
- 保險金：指「本次航行因船舶受損可獲得之保險金」
- →→→ 此為「船價制」複雜使然

金額制之計算_21.IV

- 一. 對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單位，計算其數額。
- 二. 對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。
- 三. 前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。
- 四. 船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算。

「單一噸位計算法」v. 「噸位級距計算法」

| 項目 | 八八年海商法 | | 1976年限責公約 | |
|-------|---------|-------------------|-----------|--------|
| | 每噸 SDR | 限責噸位 | 限責噸位 | 限責額SDR |
| 總限責基金 | 162 SDR | 不超過500噸 | 500,000 | |
| | | 501-3,000 (每噸) | 667 | |
| | | 3,001-30,000(每噸) | 500 | |
| | | 30,001-70,000(每噸) | 375 | |
| | | 70,001以上(每噸) | 250 | |
| | | 救助入固定1,500噸 | 1,167,000 | |

我國金額制缺陷

我國法採取「單一噸位計算法」，而非七六年公約之「噸位級距計算法」

→ 船舶噸位越大，每噸單位建造成本越低

我國最低限責計算噸太小，僅三百噸，七六公約為五百噸，九六公約更提高到二千噸

→ 船噸較小者，通常為近岸渡輪，人命傷亡較為嚴重

限責額度過低：僅約五七年公約之78-80%；七六年公約之24-55%；九六年公約之12-22%。原因為，草案本為參照五七公約(七九議定書)之數額，惟先從SDR→兌換美元→再兌換新台幣(原草案希望以新台幣為限責幣值，後審議時後又擬以SDR為幣值)→再兌換美元→再兌換SDR→造成全世界獨一無二且無人可解的限責數額!?!?

限責之除外_22

前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：

- 一. 本於**船舶所有人本人**之故意或**過失**所生之債務。
Alter ego recklessly and with knowledge
- 一. 本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。
- 二. 救助報酬及共同海損分擔額。
- 三. 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。
- 四. 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。
- 五. 核能動力船舶所生核子損害之賠償。

☆☆ 前述四、五、六項公約不適用是因已有其他公約規範之故，非代表這些損害不得主張責任限制

船價舉證及估算標準_23

船舶所有人，如依第二十一條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。

船舶價值之估計，以下列時期之船舶狀態為準：

- 一. 碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。
- 二. 關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。
- 三. 關於貨載之債權或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達貨物之目的港時，或航行中斷地之狀態，如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。
- 四. 關於第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。

→→→ 估價不易、標準不同、易生爭議

單元五 海事優先權與抵押權

1) 本單元課程學習目標

■ 國考目標：律師司法官海商法科目相關命題大綱(2007.10 草案)

- 海事優先權設置之意義、特性以及順位；其與船舶抵押權及留置權在海商法上之功能。
- 海事優先權、船舶抵押權、留置權競合之解決順序。
- 屬於同次航行與屬異次航行之海事優先權位次之決定。
- 海事優先權之標的及消滅原因。
- 海商法船舶抵押權制度設置之理由、設定之客體標的、設定之方式及效力。

■ 本單元課程目標

- (a) 瞭解以「船舶」為擔保標的之各類保全程序類型。
- (b) 瞭解「海事優先權」與「船舶所有人責任限制」二法制間之關連。
- (c) 海事優先權八大重點；
 - 起源、立法理由及特徵
 - 性質
 - 擔保債權類型
 - 位次
 - 除外適用
 - 標的
 - 追及效力
 - 消滅

2) 本單元教材及參考資料

- 國際公約參考資料：1967 年優先權及抵押權公約
- 國內判解 29 例：
 - 司法院院字第 548 號(20 年 08 月 17 日)
 - 最高法院 91 年台上字第 859 號(91.05.03)
 - 最高法院 91 年台上字第 572 號(91.03.29)
 - 最高法院 87 年台上字第 734 號(87.04.03)

- 最高法院 86 年台上字第 2989 號(86.09.25)
- 最高法院 77 年台上字第 325 號(77.02.25)
- 最高法院 69 年台上字第 574 號(69.03.07)
- 最高法院 68 年台上字第 3819 號(68.12.20)
- 最高法院 65 年台上字第 3067 號(65.12.24)
- 最高法院 64 年台上字第 2051 號(64.09.18)
- 最高法院 64 年台上字第 1906 號(64.08.29)
- 最高法院 60 年台上字第 4299 號(60.11.26)
- 最高法院 60 年台上字第 4332 號(60.11.26)
- 最高法院 60 年台上字第 3146 號(60.08.27)
- 最高法院 60 年台上字第 2050 號(60.06.17)
- 最高法院 60 年台上字第 1661 號(60.05.14)
- 最高法院 59 年台上字第 3219 號(59.09.25)
- 最高法院 59 年台上字第 1301 號(59.04.24)
- 最高法院 59 年台上字第 106 號(59.01.16)
- 最高法院 58 年台上字第 4002 號(58.12.30)
- 最高法院 56 年台上字第 2043 號
- 最高法院 55 年台上字第 1648 號(55.06.30)
- 最高法院 55 年台上字第 2588 號(55.10.20)
- 司法院第三期司法業務研究會民事法律專題研究(二)第 439-441 頁
- 司法院第三期司法業務研究會民事法律專題研究(二)第 442-444 頁
- 司法院第三期司法業務研究會民事法律專題研究(二)第 476-477 頁
- 司法院第三期司法業務研究會民事法律專題研究(二)第 613-614 頁
- 臺灣高等法院暨所屬法院 55 年度法律座談會民事類第 1 號(55.01.01)
- (77)廳民一字第 395 號(77.03.31)
- (75)廳民一字第 1655 號(75.07.10)

■ **國外判決：【參照本章講義附錄】**

- M.V. Ioannia Daskalelis (1974) S.C.R. 1248 (Supreme Court of Canada)

3) 本單元教材綱要：制度架構及規範

a) 概說—以「船舶」作為求償之擔保—屬擔保物權類型

船舶所有人營運所生之債務，其所屬財產，包括「船舶」，自得為債權人求償之

擔保。從法之角度，海事債權擔保途徑有三：

■ 海事優先權與抵押權(maritime lien and mortgages)

此為法律就某些特定債權標的所賦予之特別權利。債權人基此權利有權將船舶出售並從賣價中滿足其債權。此權利基礎來源有三：

1. 契約(contract)：例如船舶設定抵押給貸款銀行
2. 終局程序之強制執行(enforcement lien)：債權人取得法院最終判決後，為實現債權所為終局程序之申請。
3. 法定(statute)：因法律明訂某些特定求償類型無須在具備前述契約及終局程序強制執行之基礎下，仍得針對船舶為擔保求償之特殊類型。

■ 物權擔保之留置權 (right of retention 或 possessory lien on ship)

對於債權已屆清償且債權之發生與該動產有牽連關係者，法律對於債權人占有屬於其債務人之動產得留置之(民法 928 參照)。於海事法，留置權行使範圍較窄，比較常見者為修船廠為擔保所生修繕債權而對船舶所為之留置。於英美法系，留置權行使較無其他例如拍賣等配套規定，留置之主要目的在迫使債務人早日支付款項。在我國，由於海商法第六條動產準用之規定，留置權人自得行使民法 936 條之規定，定六個月以上期限為催告後取償。→船舶價高，管理不易，長期留置會產生相當龐大之費用(例如港埠、油水、人員)及風險→我國法似應針對船舶留置權之行使為特別規定為宜。

■ 保全程序之假扣押(arrest)

此為債權人為擔保債權所為之保全程序申請，目的在限制船舶所有人處置船舶之權利。

b) 語意

1993 年公約第 1 條「Mortgages, "hypothèques" and registrable charges of the same nature.....」之用語意義為何？Maritime Lien 之語義為何？

「Mortgages」為英文用語，等於我國物權法上之「抵押權」。

「Hypothèques」為法文或大陸法系用語，其意義幾與英美法上之 Mortgages 相近，然並不全等，大概為我國物權法「抵押權」與「質權」之混合概念。1993 年公約條文將 mortgage 與 hypothèques 同列，主要是為順應大陸法系與英美法系不同用語差異而來。

「Registrable charges of the same nature(具類似性質且可為登記之擔保物權)」此復為

公約為將其他擔保物權納入公約規範之概括性用語，重點有二：一為「of the same nature」亦即應與前述 mortgage 與 hypotheques[含抵押權(不移轉占有)及動產質權(移轉占有)]同樣性質之擔保物權；二為「registrable charges 可登記之擔保物權」，登記之目的在於公示。※我國動產質權並不以「登記」為成立、生效或行使要件。從前述用語中，自不包括 1993 年公約所規範之其他二種擔保物權：一為留置權；另一為海事優先權，蓋此二者均不以「可登記」為要件。

「Rights of retention」此為公約第 7 條所規範，與我國物權法上之「留置權」無異，英美法有時以「possessory lien」稱之。

「Maritime lien」此即為慣稱之「海事優先權」，我國海商舊法僅以「優先權」稱之。由於 lien 本有留置，占有之意，為避免與留置權等相混淆，法文以「Privilege Maritime」稱之。我國海商舊法稱「優先權」過於簡略，從字面上，「優先權」僅能當作是一具有「優先性質的權利」而已，債權物權間本存有優先次序，基於「Maritime lien」為海事所特有，以「海事優先權」稱之，比較能顯示其真義，此為新海商法法節名更動之原因。

c) 海事優先權

■ 起源、立法理由及特徵

海事優先權之起源雖有學者將其溯源到中古時代之「海上借貸」或「冒險借貸」時代，然這畢竟僅是早期船舶營運資金分散之類型而已，即使這些借貸類型連帶產生許多權利，這些權利亦受一般法律(債法或物權法)所規範，實與本文所稱之「海事優先權」無關。「海事優先權」之直接起源，還是隨著先前課程之「船舶所有人責任限制」制度發展而來，亦即其正式發展還是 19 世紀下半世紀的事。至於其間接起源，可追溯早期因某物所發生之債權可以「lien」該物為擔保之類似「留置權」概念。此亦何以英美將其稱為「Maritime lien」之原因，因其本屬諸多「lien」類型下之一支。

從其起源視之，基於與「船舶所有人責任限制」保持“平衡”為海事優先權制度發展初期的唯一理由，於此時，海事優先權得主張之「債權項目」幾乎與船舶所有人責任限制可得主張之「限責項目」保持相當，即使於今日，仍有諸多項目雷同。爾後，海事優先權(船舶所有人責任限制亦同)之發展，便逐漸加入公益及共益因素，前者如僱傭債權，後者如救助報酬共同海損債權。

從前述說明中，海事優先權大致上可推衍出三大特徵：

1. 該海事優先權無須經登記公示(事實上，海事優先權適用之標的多具事故且涉外性質，亦很難為事先「登記」)，仍對第三人生對抗之效力(against third parties without registration)→因其為一「法定權利」而具「追及效力」；

2. 該海事優先權之效力應比任何其他擔保物權或債權更具優先效力(priority ahead of all other encumbrances)；

3. 該海事優先權應具有較短的行使「期間」(除斥或時效？)(a shorter limitation period)

※舊海商法原仿例 1926 年優先權及抵押權公約，新海商法原則上僅仿例 1967 年公約，且保留不少早期仿例 1926 年公約之規定，尚未將 1993 年公約納入修法參考。

■ 國際公約

發展：

1926 年國際統一優先權及抵押權某些規則公約(1931 年生效，28/4)

1967 年國際統一優先權及抵押權某些規則公約 (尚未生效，5)

1993 年國際優先權及抵押權公約 (尚未生效，9)

架構：

| | | 1993 公約 | 1967 公約 | 新海商法 | |
|----------|-------------------------|---|---|--|--|
| 抵押權(A) | 要式登記生效主義(依法成立、登記、公開、要式) | 1 | 1 | 33, 36 | |
| | 抵押權順次依登記國法律 | 2 | 2 | | |
| | 所有權/抵押權註銷變更之限制 | 3 | 3 | | |
| 海事優先權(B) | 債權發生 | 對船舶所有人、光船租船人、船舶經理人或營運人 | 4.1 船舶所有人、光船租船人或其他租備船人、船舶經理人或營運人 | ? | |
| | 項目 | B1 船員僱傭債權 B2 直接有關之人命傷亡 B3 救助報酬 B4 港埠引水債權 B5 運送以外之侵權行為求償 | 4.1 B1 船員僱傭債權 B2 港埠引水債權 B3 直接有關之人命傷亡 B4 運送以外之侵權行為求償 B5 救助、移除沈船、共同海損 | B1 船員僱傭債權 B2 港埠引水債權 B3 直接所致之人命傷亡 B4 侵權行為求償 B5 救助、移除沈船、共同海損 | |
| | 例外 | 1. 油料及有毒物質所致損害 2. 放射性物質 | 4.2 放射性物質 | 26 a. 運送毒性及油料所致損害 b. 運送核子物質所致 c. 核子船舶所致 | |
| | 性質 | 不因船舶移轉而受影響 | 8 7.2 | 31 | |
| | 一年除斥期間 | B1 離船時起算(假扣押申請除外) | 9.2 | 8(強制拍賣扣押除外) | 32(時效?) |
| | | B2-B5 債權發生時起算(假扣押申請除外) | 9.2 | | 32(時效?) |
| | 債權移轉代位 | 優先權隨主債權移轉而移轉 | 10.1 | 9 | |
| | | 不得以保險代位方式移轉之 | 10.2 | | |
| | 標的 | “船舶” | 4.1 | “船舶” | 27(仍採 1926 年舊公約) 船舶、設備屬具、殘骸、航程運費、可獲取之損害賠償、共同海損補償、救助報酬 28 B1 僱傭期間之全部運費 |

| | | | | | |
|----------------------------|---------------------|---|----------|--|--|
| 特殊 海事 優先 權 (C) | 項目 | 各國自訂之 | 6 | 6.1 | |
| | 性質 | 不因船舶移轉而受影響 | 6.1 | 7.2 | |
| | 債權移轉代位 | 優先權隨主債權移轉而移轉 不得以保險代位方式移轉之 | 6.1 | | |
| | 除斥期間 | 債權發生時起六個月(假扣押申請除外) | 6.2 | | |
| | | 善意出售後 60 日內(假扣押申請除外) | 6.2 | | |
| 留置權(D) | 項目 | 造船或修船債權 | 7.1 | 6.2 | 25 |
| | 消滅 | 不再占有船舶(假扣押申請除外) | 7.2 | 6.3 | |
| 優先 順次 | 海事 優先 權之 間 | B1 > B2 > B3 > B4 > B5 | 5.2 | B1 > B2 > B3 > B4 > B5 | 29.1 同航次：B1 > B2 > B3 > B4 > B5 30 不同航次：後航次優先 |
| | | B3 > B1, B2, B4, B5 (If B3 % B1, B2, B4, B5) | 5.2 | B5 > B1, B2, B4, B5 (If B5 % B1, B2, B3, B4) | |
| | | B1a = B1b = B1c 不分先後(以下類推) | 5.3 | B1a = B1b = B1c 不分先後(以下類推) | 29.2 |
| | | B3... > B3c > B3b > B3a (後發生者優先) | 5.4 | B5... > B5c > B5b > B5a (後發生者優先) | 29.3 |
| | 其他 | B > A > C = D > 其他債權 | 5.1, 6.3 | B > C > A > D > 其他債權 | 24.2 B > A 25 B > D > A |
| 強制 出售 | 通知 | 1. 三十日前以書面為之 2. 受通知人：登記國、相關債權人、船東 3. 通知內容：時間地點及程序 | 11.1-2 | 10 | |
| | 公布 | 於出售國報載之 | 11.3 | | |
| | 效力 | 該船舶不再負有任何債權(海事優先權、抵押權、其他債權) | 12.1 | 11.1 | |
| | 出售款項分配 | 出售費用→殘骸移除成本→公約分配→返還船舶所有人 | 12.2-4 | 11.2 | |
| | 出售證明 | 船舶免除所有負擔之證明 | 12.5 | 11.3 | |

■ 海事優先權之性質

| | 債權說 | 物權說 | 債權物權化 | 中性物權說 |
|----|---|--|--|--|
| 主張 | 海事優先權屬債權優先權 | 海事優先權屬物權優先權 | 本質屬債權，但為保護優先權人而與以物權化 | 僅是一具有優先地位之權利，並非純為物權 |
| 立論 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 法用語：「左列債權...」；及「優先債權」 ■ 優先權無須如一般擔保物權般需要登記 ■ 不符物權法定主義(民 757) | <ul style="list-style-type: none"> ■ 債權是由「物權」予以擔保 ■ 物權效力優於債權，而優先權更優於物權 ■ 具追及效力 ■ 優先權屬其他法律所創設之物權 ■ 優先債權應為「優先權擔保之債權」 ■ 外國公約均採物權說 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 法用語：「左列債權...」；及「優先債權」 ■ 海商法之編列、位次、特定標的物等規定賦予物權之作用 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 優先權之標的物有運費、賠償及報酬，與物權標的之動產或不動產等不同 |
| 採用 | <ul style="list-style-type: none"> 📖 56 台上 2043 (海事優先權屬「債權優先權」，非物權優先權) | <ul style="list-style-type: none"> 多數說、著者採 📖 91 台上 859 號、87 台上 734 號 (船舶優先權屬船舶之物權涉訟) | 楊、梁 | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 📖 64 台上 2051 號(為債權優先受償之權利,以債權存在為前提) 📖 60 台上 4299 號(為具物權性質之絕對權,為船舶具人格化表徵) 📖 司法院第三期司法業務研究(442-444)(類似擔保物權效力) 📖 (77)廳民一字第 395 號(就其優先受償性質而言,類似於物權) 📖 (75)廳民一字第 1655 號(船舶優先權既具物權性) | |
|--|--|---|--|

■ 海事優先權所擔保之債權類型 claims are secured by a maritime lien

海商法第二十四條（優先權之項目）

下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：

- 一. 船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。
 - 二. 因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。
 - 三. 救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。
 - 四. 因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。
 - 五. 港埠費、運河費、其他水道費及引水費。
- 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。

海商法第 24 條第 1 項為有關海事優先權所擔保之求償項目或類型。於進一步逐項說明這些項目前，有二點基礎概念必須注意：

1. 海事優先權所擔保之求償項目是「附隨船舶而發生」或「與船舶有關」之債權，此從海事優先權之起源可為推論，重點在於「船舶」，而非「船舶所有人」，換言之，債務人可能是船舶所有人，亦可能是光船租船人、各類型之僱船人、船舶經理人或營運人等；且不論該債務之發生原因係基於契約關係、侵權行為關係、法定事由或其他。同樣地，基於債權之可讓與性，可主張海事優先權之人並不限於發生債權之人，應包括該債權之受讓人(例如取得保險代位權之保險人)，惟應受限於「債權讓與」之相關規定或「契約」是否有另行約定等。此如 1993 年公約第 8 條規定「The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entail' the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien. 以第 4 條所列之優先權供作擔保之債權，因讓與或代位而移轉時，優先權亦隨同移轉。」

2. 無論海事優先權之性質為何，由於該權利具有比擔保物權更為優先之效力，其項目不得任意創設，應嚴格限於法所明訂之項目。

■ **船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權 — 神聖優先權**

1967 年公約用語為「wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel.」

本款在解釋上，船長、船員或其他服務於船上之人不一定是「船舶所有人所僱傭」(亦即如其為光船租船人或其他人所僱傭者亦可)，且可求償之人亦不限於具海員身分之人，亦即例如郵輪或客輪上之服務人員亦屬之。僱傭期間可長可短，亦即不限於是定期之僱傭關係，或是僅是臨時或短期上船服務之人。僱傭關係亦不僅限於與該特定船舶有關，例如僱傭契約範圍可能包括船公司所屬之所有船舶，只是能主張海事優先權之部分必須與該特定船舶有關之「僱傭債權」而已。

本款限制於「僱傭關係」(僱傭契約?)，因此如為承攬或其他契約類型所生之債權的話，理論上非本款所適用。「本於僱傭契約所生之債權」之適用範圍顯小於 1967 公約僅用「僱傭有關」用語，蓋前者很明顯地僅限於「契約債權」。僱傭契約所生之債權一般可能包括薪金、津貼、死傷病補償等，然僱傭有關者可能擴大包括例如享有薪津稅金扣繳收益之政府當局 tax authority，或因僱傭契約異常終止所生之侵權債權。

📖 司法院院字第 548 號(茶房以是否為船舶所有人所雇用者為斷)

📖 69 台上 574 號(超過一年者，以一年計)

📖 60 台上 2050 號(船員伙食費屬本於僱傭契約所生之債權)

📖 59 台上 106 號、55 台上 1648 號、司法院第三期司法業務研究(476-477) (指未滿一年之薪資債權，而非指僱傭契約之期限長短)

📖 58 台上 4002 號(指僱傭契約而言，不包括船員與船公司間之其他契約)

■ **因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求**

1967 年公約用語為「claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel.」

與 1967 年公約用語相較，本款解釋上必須注意下列三點：

第一、「船舶操作」與公約「the operation of the vessel(船舶之營運或操作)」兩者意義並不全然一致，例如於船舶碰撞，兩者並無區別；復例如船上貨載爆炸失火致人死傷，解釋上並非「船舶操作」，但仍為「the operation of the vessel(船舶之營運或操作)」所涵蓋。此為我國新海商法立法當時

未詳公約用語意義之另一瑕疵。按具公約立法背景資料，公約此一用語之基本目的在於與「船舶所有人責任保險」之承保用語保持一致而來。

第二、「直接所致」與公約「in direct connection with(與..有直接牽連)」兩者意義復不一致，前者為因果關係，後者只是牽連關係而已(相關論據可參照先前有關船舶所有人責任限制之相關評釋)。此亦為我國新海商法立法當時未詳公約用語意義之另一瑕疵。當「直接所致」復與「船舶操作」並列時，將使本款適用範圍大幅縮小。以郵輪相當常見的接駁運送為例，由於郵輪噸位較大，且為求航行穩定舒適，吃水通常較深，此造成許多港口無法進入而需以接駁方式上下旅客，則接駁船上所生之人員死傷案件亦為公約所涵蓋，蓋其與「船舶之營運有關」，然非我國海商法所涵蓋，蓋其不僅非與「船舶操作」有關，復非「直接所致」。

第三、「船舶所有人」是否與 1967 公約之「owner」範圍一致，很難界定。按 1967 公約第 4 條第 1 項後段已明文「前載「所有人」包括承租人、傭船人、經理人及船舶之營運人。」然我國海商法優先權及抵押權節卻無任何類似定義，自很難為如此之擴張解釋。即使有關船舶所有人責任限制之第 21 條第 2 項有船舶所有人之定義規定，然由於該定義僅適用於「前項」(亦即第 21 條第 1 項)，並不當然適用於優先權。此亦為我國新海商法立法當時未詳公約用語意義之另一瑕疵。

■ 救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求

1967 年公約用語為「claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.」海商法本款用語解釋上亦與公約用語不相一致。

「救助之報酬」與「Salvage」：「salvage」為救助受難船舶而有效果時，救助人可得獲取之酬勞。按 1989 年海難救助公約已將其區分為「reward 報酬」及「special compensation 特別補償金」，前者為傳統海事法「不成功無報酬之救助」，後者為「環保救助補償」。1967 年公約當時尚無「環保救助補償」之概念，如未明文區分的話，解釋上「salvage」將包括「reward 報酬」及「special compensation 特別補償金」二者。今 1993 年公約已將其修訂而限於「reward 報酬」而已，換言之，不包括「special compensation 特別補償金」。楊仁壽認為海商法本款之解釋應與 1993 年公約一致，雖無偏差，然問題是，我國海商法有關海難救助之規定卻未將兩者加以區分，亦即無論是「reward 報酬」或「special compensation 特別補償金」均以「報酬」稱之(海商法第 103 條第 2 項參照)，此為海難救助方面之立法瑕疵，然在法未修訂前，本款「報酬」二字，將很難為楊仁壽先生之如此解釋。

➔學術爭議：本款「救助報酬」是否包括無因管理？抑或包括因契約而

生？有限制說(只限無因管理之救助)；不限制說(不限無因管理之救助)。師以為此根本不生爭議，且法理上「海難救助」不等於「無因管理」，二者混為一談，甚為遺憾。

- 「清除沈船費用」與「wreck removal」：按「wreck removal 殘骸移除」可能來自法定責任(例如我國商港法規定)，亦可能來自契約(例如簽具殘骸移除契約)等，1993年公約將「wreck removal」刪除，並非其僅屬國家債權而已(蓋前述之港埠費等亦屬國家債權，則何以未刪)，而係船舶既已成為殘骸，優先權已失其附麗之主要標的而來。依修訂理由，本款增訂純為「常有沈船阻礙海道航行之通暢，拖延不清除之事例，有礙安全」而來，如依此立法理由，私契約而生之沈船移除將無法主張海事優先權。
- 「共同海損分擔額」與「contribution in general average」：「分擔」與「分擔額」不同，前者屬責任概念，後者為數值概念。

■ 因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求

1967年公約用語為「claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel.」，有關「船舶所有人」、「船舶操作」之批評，請詳見5.3.5.2之討論。不同於5.3.5.2的是，1967公約有關本點含有「因果關係」之用語，亦即「occurring...in direct connection with..直接所生」(原因說)，惟此還是與我國法之「直接所致」(後果說)不全然一致。其他用語須注意者為：

「陸上或水上」：1967公約用語為「whether on land or on water」係指「無論是在陸上或水上」之「不限於陸上或海上」之反面之意，亦即可能包括空中及水下等。今海商法之直接敘述用語，反而將產生解釋上之困擾，例如船舶航行撞擊一潛水艇或水下構造物，可否主張海事優先權，將生爭議。

「基於侵權行為」：1967公約用語為「based on tort and not capable of being based on contract 基於侵權行為而無法基於契約」。在我國，由於請求權競合理論緣故，即使債權債務雙方本有契約關係，法律仍未禁止債權人不得以侵權行為關係提出，此結果將使「海上貨物運送」之受損貨物求償請求權人得以「侵權行為關係」主張海事優先權，甚為不妥，此亦為我國新海商法立法當時未詳公約用語意義之另一瑕疵。

📖 91台上859號(貨損求償必須是船舶操作直接所致者)

📖 91台上572號、86台上2989(僅限侵權行為，不包括債務不履行)

■ 港埠費、運河費、其他水道費及引水費

1967年公約用語為「port, canal and other waterway dues and pilotage dues.」本款屬所謂的「公共費用 public fees」類型，亦即該費用之發生係基於法律或公眾規則而生，而與船舶使用這些公共設備或設施有關者。船舶進出港口為客貨裝卸等所可能發生之費用相當多且雜，然並非所有的費用均為本款所涵蓋，判定標準在於該費用之發生是與「船舶本身」有關者為限，例如噸稅等。其他如商港建設費(現已在改名)之課徵對象為貨物所有人(然以前為向船舶所有人收)、裝卸費用(屬貨物費用，非船舶費用)，均非本款所適用。

📖 64 台上 1906 號、55 台上 2588 號(可包括港埠建設費、碼頭費、停泊費、繫解纜費、浮筒費)

📖 60 台上 4332 號(碼頭停泊費屬港埠建設費一種)

■ 海事優先權之位次 ranking

海商法第二十四條 第二項

前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。

第二十五條

建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。

第二十九條（同次航行優先權之位次）

屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。

一款中有數債權者，不分先後，比例受償。

第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發生應以施救行為完成時為準。

共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。

因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。

第三十條（異次航行優先權之位次）

不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權，先於前次航行之海事優先權。

海事優先權之位次，包括二層次：一為海事優先權與其他擔保物權或債權間之先後位次；另一即為海事優先權各項目間彼此之位次(按一事故可能同時發生數個以上之海事優先權之求償項目)

我國海商法位次決定四大原則及順序：

1. 海事優先權 > 留置權 > 抵押權 > 其他債權 ↓ (順序請背熟，不要搞混)
2. 同航次發生，依第 24 條順序 ↓ (順序請背熟，不要搞混)
3. 不同航次發生，後航次優於前航次 ↓
4. 同款數債權，不分先後（例外：救助報酬—後發生者先受償）

📖 高等法院 55 年法律座談會第 1 號(船舶所有人破產，優先權仍修於船舶抵押權，即屬破產法上之別除權)

| | 1993 公約 | 1967 公約 | 現行 1999/2000 年海商法 |
|------------|--|--|---|
| 項目 | A- 抵押權 B- 海事優先權 B1. 船員僱傭債權 B2. 直接有關之人命傷亡 B3. 救助報酬 B4. 港埠引水債權 B5. 運送以外之侵權行為求償 C-特殊海事優先權 D-留置權 E-其他債權 | A- 抵押權 B- 海事優先權 B1. 船員僱傭債權 B2. 港埠引水債權 B3. 直接有關之人命傷亡 B4. 運送以外之侵權行為求償 B5. 救助、移除沈船、共同海損 C-特殊海事優先權 D-留置權 E-其他債權 | A- 抵押權 B- 海事優先權 B1. 船員僱傭債權 B2. 直接所致之人命傷亡 B3. 救助、移除沈船、共同海損 B4. 侵權行為求償 B5. 港埠引水債權 C-特殊海事優先權 D-留置權 E-其他債權 |
| 與其他物權債權關係間 | B > A > C = D > E 海事優先權 > 抵押權 > 特殊海事優先權 = 留置權 > 其他債權 | B > C > A > D > E 海事優先權 > 特殊海事優先權 > 抵押權 > 留置權 > 其他債權 | B > D > A > E 海事優先權 > 留置權 > 抵押權 > 其他債權 |
| 海事優先權間 | B1 > B2 > B3 > B4 > B5 B3 > B1, B2, B4, B5 (If B3 % B1, B2, B4, B5) 救助報酬如為其他債權所生，則優先受償 B1a = B1b = B1c 不分先後(以下類推) B3... > B3c > B3b > B3a (後發生者優先) | B1 > B2 > B3 > B4 > B5 B5 > B1, B2, B4, B5 (If B5 % B1, B2, B3, B4) 救助報酬如為其他債權所生，則優先受償 B1a = B1b = B1c 不分先後(以下類推) B5... > B5c > B5b > B5a (後發生者優先) | 29.1 同航次：B1 > B2 > B3 > B4 > B5 30 不同航次：後航次優先 無規定 29.2 同款有數債權者，不分先後 29.3 救助報酬後發生者優先 |

■ 海事優先權之除外適用

海商法第二十六條

本法第二十二條第四款至第六款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。

本法第 22 條第 4 款至第 6 款即為：

- 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償
- 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償
- 核能動力船舶所生核子損害之賠償

1967 年公約僅將「核子損害及危險物質損害」除外，其第 4 條第 2 項規定「No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. (iii) and (iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a

combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste. 本條第 1 項第 iii 款及第 iv 款所列之請求權，如因具有放射性、或放射能與毒性、爆炸性或危險物或其他危險特性之核能燃料或放射性產品或廢料所致者，對船舶無優先權。」

1993 年公約之相關修訂主要有二：一增訂「油污損害」；二、文字修飾使之更為明確「No maritime lien shall attach to a vessel to secure claims as set out in subparagraphs (b) and (e) of paragraph 1 which arise out of or result from: (a) damage in connection with the carriage of oil or other hazardous or noxious substances by sea for which compensation is payable to the claimants pursuant to international conventions or national law providing for strict liability and compulsory insurance or other means of securing the claims; or (b) the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste. 第 1 項(b)及(e)款規定之賠償係因下列所肇致或造成者，不應附於船舶乙船舶優先權擔保：(a) 有關在海上載運油或其他危險或有毒物質之損害，其賠償可依國際公約或國內法之嚴格責任與強制保險或其他擔保該賠償之措施提供者；(b) 具有放射性或兼具放射性與毒性、爆炸性或其他危險特性之核能燃料或放射性產品或廢料。」

前述二公約與我國法相較，解釋上應注意下列各點：

1. 公約為「除外規定」，亦即明訂某些求償項目是不得主張海事優先權的。我國法規定「不適用」，就程度而言，並不全然等於「除外」。
2. 公約將其除外之理由，主要是這些項目已有其他公約有明文規範之故(與 1976 年海事求償限責公約類似—立法尊重及區隔)，蓋這些公約均已明訂限責及補償基金的提存等規定，一旦復可主張海事優先權的話，會影響這些公約所設立之機制。我國修法理由所稱「這些事故損害賠償非常龐大」或為事實，但非真正立法原因。
3. 公約對於「危險有毒物質」及「油料」有關之損害，不限因果(damage in connection with)且僅限於「運送 carriage」(亦即這些危險有毒物質或油料為「貨物」)。海商法第 22 條第 4 款「船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償」之規定，「毒性化學物質」≠公約之「危險有毒物質」；「油污」≠公約之「貨油有關損害」，換言之，我國燃油污染亦包括在內(如墾丁阿瑪斯號案)

■ 海事優先權之標的

海商法第二十七條 (船舶優先受償之標的物)

依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：

- 一. 船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。

- 二. 在發生優先債權之航行期內之運費。
- 三. 船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。
- 四. 船舶所有人因共同海損應得之賠償。
- 五. 船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。

第二十八條（僱傭契約債權之標的物）

第二十四條第一項第一款之債權，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費，優先受償，不受前條第二款之限制。

海事優先權之標的係指海事優先權可行使的對象及範圍。各國主要有二立法例：

- 一、僅限於「船舶」，例如 1967 年及 1993 年公約第 4 條第 1 項均規定「.....shall be secured by a maritime lien on *the vessel*」；
- 二、為「該航次海產」，亦即除船舶本體外，尚包括船舶屬具、航次運費及附屬費(accessories)，例如早期的 1926 年公約第 2 條第 1 項「.....on a vessel, on the freight for the voyage during which the claim giving rise to the lien arises, and on the accessories of the vessel and freight accrued since the commencement of the voyage 發生優先權航行期內之運費、及發航後所生船舶與運費之從屬利益，有優先權」。

一如前述，海事優先權之源起及發展與船舶所有人責任限制息息相關，當 1924 年船舶所有人責任限制公約還在採取「船價主義+金額主義」時，稍後的 1926 年優先權及抵押權公約，採用船價主義的海產價值概念，有其脈絡可循。爾後，當 1957 年船舶所有人責任限制及 1976 年海事求償責任限制公約改純採「金額主義」時，因與已「海產價值」脫離，嗣後的 1967 年及 1993 年優先權及抵押權公約將海事優先權行使對象僅限於「船舶」，想乃當然爾。我國新海商法既主採 1967 年優先權及抵押權公約為主要修法依據，何以「標的」還是援用 1926 年舊制？實令人納悶且不解！顯為修法者不明公約背景而來。

海商法既然沿用 1926 年公約之「航次海產」概念為規定，因此有關第 25 條之解釋上，自不應不考慮 1926 年公約之相關定義規定。1926 年公約第 4 條規定：

第 2 條船舶及運費之從屬利益，指：

- 一. 船舶所有人因船舶所受損傷而未經修復，或因運費之喪失，應得之賠償。
- 二. 船舶所有人因船舶所受損傷而未經修復，或因運費之喪失，應得之共同海損分擔額。
- 三. 船舶所有人於航行完成前，因施行救助及撈救，應得之報酬，但應分配與船長或其他服務於船舶人員者，應予扣除。

關於運費規定，包括旅客票價，在依責任限制公約限制責任時，並適用該公約第四條所定之金額。（註：1924 年海船所有人責任限制統一公約第 4 條規定運費為船舶在發航時價值之百分之十）

船舶所有人因保險契約所得或應得之賠償金，以及獎金、津貼、或其他國家補助金，均不得視為船舶及運費之從屬利益。

「船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物」：船舶、船舶設備及屬具之定義及範圍請詳

見課程 討論。而殘餘物係指前述物件受損所殘餘之實體之物

「在發生優先債權之航行期內之運費」：運費應指「應收取而未收取之運費」，1926年公約第10條「A lien on freight may be enforced so long as the freight is still due or the amount of the freight is still in the hands of the master or the agent of the owner. The same principle applies to a lien on accessories. 對於運費之優先權，於運費尚屬應付未付或運費係尚在船長或船舶所有人之代理人持有中時，即得行使。此項原則對於附屬利益亦適用之。」原則上為「毛運費 gross freight」，而非扣除營運成本後之「淨運費」。為免爭議，1926年公約尚將其暫定為船價之百分之十。

「船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償」：稱「賠償」者，不僅不應包括「保險金」（船體保險金或運費保險金），且不包括具國家補貼或獎助性質之「獎金、津貼、或其他國家補助金」，此於1926年公約已有所明文，主要理由為這類保險金或獎助金並非海產。學者間有不同主張，多數說及實務(59台上3219)概採否定說。

📖 59年台上3219號(本款賠償，參酌21條3項，不包括保險金)

「船舶所有人因共同海損應得之賠償」：例如船舶擱淺，船舶自力重浮而造成主機過熱毀損，此主機毀損為保全共同海事冒險而來，船舶所有人之主機毀損損失自有權要求獲救之各方利害關係人請求分擔。

「船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬」：對此，1926年公約尚有「……但應分配與船長或其他服務於船舶人員者，應予扣除」之但書規定。按國際海難救助報酬通常簽具勞依茲海難救助契約格式 Lloyd's Open Form，並由勞依茲仲裁人為救助報酬之決定。實務上，視救助船上人員之風險及努力多寡，救助報酬中之百分十，有時甚至高達百分之五十會判定給船長及船員，其餘的才給救助船之船舶所有人。

■ 海事優先權之追及效力—船舶所有權移轉

海商法第三十一條（優先債權之效力）

海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。

1926年公約第8條規定：「Claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass. 優先權不因船舶所有權之移轉而受影響。」

1967年公約第8條規定：「**Subject to the provisions of article 12**, the maritime liens follow the vessel, notwithstanding any change of ownership **or of registration or of flag**. 除第12條之規定外，船舶優先權隨船舶之存在而存在，並不因船舶所有權或登記或船旗有所變更而變更。」

1993 年公約規定，除文字修飾外，與 1967 年公約並無區分，其第 7 條第 2 項規定：

「Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration. 第 4 條所列之優先權，除受第 11 條規定之限制外，雖船舶所有權移轉或其登記變更，仍依船舶而存在。」

1967 年公約加上「除第 12 條之規定外」之第 12 條係指所謂「船舶已依法遭強制出售」之情況，此就如同法院強制執行拍賣財產般，經拍賣之物，其上應已無任何負擔。其後復加上「登記或船旗變更」之主要目的為，在許多國家，船舶所有人與船舶登記國或船旗國並不要求同一，例如墾丁阿瑪斯輪之船舶登記國為「希臘」，但船舶所有人卻設籍於「賴比瑞亞」。由於船舶所有人可能藉由「變更船舶登記國」之方式規避法律，此為 1967 年公約增訂之主因。在我國，由於海事優先權之行使尚有係屬程序法(此時優先權位次及項目依法庭地法)抑或實體法(此時依船籍國法)之爭議，我國海商法如此簡單規定恐生諸多解釋上之爭議。

📖 65 台上 3067 號(船舶新買方無權提起優先權假扣押異議之訴)

📖 60 台上 1661 號(聲請參與優先分配即屬行使優先權)

📖 司法院第三期司法業務研究(613-614)(政府機關沒入處分而取得財產所有權者，屬原始取得，其財產原有負擔概歸消滅)

📖 M. V. Ioannia Daskalelis (1974) S. C. R. 1248 (對物訴訟依發生地法，訴訟程序依法庭地法)

■ 海事優先權之消滅

海商法第三十二條（船舶優先權之消滅）

第二十四條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第二十四條第一項第一款之賠償，自離職之日起算。

已如前述，由於海事優先權具有追及、無須登記及優先等效力，因此在行使期限上必須更短，以使不確定之法律關係得以早日確定。

1962 年舊海商法原則援用 1926 年公約規範。而新海商法大體而言係仿例下列 1967 年公約第 9 條規定：

第 9 條 船舶優先權因時間之消逝而消滅

1. 第 4 條所述之船舶優先權應於一年後消滅，除非在此期間屆滿前，該船已被扣留或扣押，而此扣留或扣押將肇致強制出售。
2. 第 1 項所述之一年期間應自下述起計：
 - (a) 對於第 4 條第 1 項(a)款所述之船舶優先權，依求償人自船上離職之時為準；
 - (b) 對於第 4 條第 1 項(b)款至(e)款所述之船舶優先權，以所擔保債權產生之時為準；且不應中止或中斷，但在法律所不許之船舶扣留或扣押期間，該時間不應予以計入。

「自債權發生日起」之意：於共同海損，以行為之日視為債權發生日；於救助債權，以救助終了之日視為債權發生日(1993年公約第5條第5項參照)。至於其他債權，原則上以「事故發生日」為債權發生日。

- 📖 77 台上 325 號(以法律上無障礙之時起算)
- 📖 64 台上 1906 號(船舶僅調整停泊位置，非消滅優先權之原因)
- 📖 60 台上 3146 號(最後進出港紀錄決定是否離港)
- 📖 9 台上 1301 號(一離港即消滅，重新返港，不得再主張優先權)
- 📖 司法院第三期司法業務研究(439-441)(優先權行使必須表示對特定標的物行使其權利，始得謂行使優先權)
- 📖 (77)廳民一字第 395 號(應自「債權得為請求之日起算」(例如債務緩期，自緩期屆滿時起算)，非「自債權成立之日起算」)

「除斥期間」抑或「消滅時效」：兩者期間之區別請自閱民總。基本上，除斥期間與消滅時效屬大陸法系的產物，英美法並無「消滅時效」生時效中斷或不完成之概念，英美法的「limitation」主要建基在訴訟時效之概念上，屬大陸法系「除斥期間」與「消滅時效」之中間概念，其不生中斷或不完成問題，期間內必須為起訴，惟該期間得因法院裁定或當事人協議而延長。由於兩法系對此有基本上之性質認同差異，1926年公約第9條第5項遂有「The grounds upon which the above periods may be interrupted are determined by the law of the court where the case is tried. 上述有效期間得予中斷之原因，由審判法院所在地之法律定之。」之規定。惟此類爭議，事實上於1950年代以後的國際公約多已取得以英美法「訴訟時效」概念為公約期間內涵之共識。於海事優先權領域，由於其性質特殊，公約更採嚴格的訴訟時效，此基與大陸法系之除斥期間概念無異，此為1967年公約第9條第2項後段所言明。我國海商法立法說明仍將其定位為「消滅時效」，顯現立法者不僅不明「除斥期間」與「消滅時效」之爭議，且對公約內涵欠缺瞭解。1993年公約第8條已有若干用語修訂，請自閱。

- 📖 (75)廳民一字第 1655 號(船舶優先權既具物權性，其行使期間自應認為除斥期間)

d) 抵押權 Mortgage

■ 船舶抵押權制度 (請先自閱民法物權抵押權之相關規定)

船舶抵押權為海商法對於船舶兼具不動產性所規定之特例。除方便船舶融資而無須移轉占有外，由於下列因素之考量，更使船舶抵押權有與民法不動產抵押不同之制度存在：

- 抵押標的一船舶，所面臨的風險遠比陸上不動產來的高一易於毀損滅失而無價

值，且即使有保險承保，仍無法完全滿足擔保要求；

- 船舶價值受國際航運市場影響，波動甚大—亦即船價(擔保標的價值)極可能於短時間內大幅下降；
 - 海事優先權制度可能使船舶抵押擔保效力更為減損；
 - 公約或各國內法所規定之強制拍賣 force sale 制度，亦可能使抵押權一夕全無。
- 基於前述因素，此為 1967 及 1993 年公約將其位次僅次於海事優先權，而高於留置權之主要原因—仍是在鼓勵船舶資金融通並保護抵押權人(多為資金較多之歐美先進國)。在我國，船舶抵押權之位次卻在留置權之後(海商法第 25 條)。

海商法第三十三條 (船舶抵押權設定之方式)

船舶抵押權之設定，應以書面為之。

第三十四條 (建造中船舶之抵押)

船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。

第三十五條 (船舶抵押權之設定人)

船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之。

第三十六條 (船舶抵押權登記之效力)

船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。

第三十七條 (船舶抵押權之不可分性)

船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。

■ 性質

為一法定物權，海商法未規定者，準用民法物權有關不動產抵押之相關規定，而非「動產擔保交易法」之規定(蓋動產擔保交易法第 4 條規定可為動產擔保抵押之標的物僅包括「總噸位未滿 20 噸之動力船舶或未滿 50 噸之非動力船舶」)。

■ 設定

- | | | |
|---------|--|--|
| 要式性： | 海商 33—船舶抵押權之設定，應以書面為之 | →民法 760 不動產物權之移轉或設定，應以書面為之。 |
| 登記對抗主義： | 海商 36—船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。 | →民法 758 登記生效主義 |
| 設定人： | 海商 35—船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之。 | →民法 534「不動產之出賣或設定負擔」需為特別之授權+民法 531 之授權書面 |

「船舶所有人」如為公司—為公司之
代表人

「船舶所有人」為共有—其他共有人
過半數同意(海商 13)+書面
授權給船舶經理人(海商 19)

■ 標的

船舶：只要抵押權之設定已依法定方式(i.e.書面)，抵押權即生效力，是否已為「抵押權」登記屬能否對抗第三人問題。同理，抵押權之設定亦不以「已完成所有權登記」之船舶為限。惟各國大都規定，必須已完成所有權登記者，始得為抵押權登記之申請(建造中船舶除外)，例如日本商法第 848 條第 1 項「已登記之船舶得成為抵押之標的」。我國雖無直接明文，惟從船舶登記法第 27 條「主管機關受理設定抵押權...應於所有權登記證書上註明之」之規定，亦得為同一解釋。

「船舶」抵押權範圍，解釋上應包括其設備及屬具，我國船舶登記法亦無可將「設備」或「屬具」區分登記之相關規定。另日本海商第 848 條第 2 項亦有「船舶登記應包括其屬具」之明文。

建造中之船舶：海 34 規定「船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。」楊仁壽參照辦理強制執行事件應行注意事項 61(1)將「建造中之船舶」界定為係指自安放龍骨或相當於安放龍骨之時起，至其成為海商法所定之船舶為止之船舶，範圍恐過於狹窄。解釋上，只要是建造船舶之物料，於其到達造船場，並加以為某船段之標示時起，這類物料即可為建造中船舶之抵押標的。

■ 抵押權之不可分性

海商法第 37 條規定：「船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。」此為仿例民 868 條「抵押之不動產如經分割，或讓與其一部，或擔保一債權之數不動產而以其一讓與他人者，其抵押權不因此而受影響。」

e) 船舶留置權？ possessory lien, right of retention

海商法第 25 條「建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。」或可視為「船舶留置權」之法定留置權特別規定，特別之處在於船舶留置權之位次。本條其餘未備事項，應準用民法物權篇第九章第 928 至 939 條之規定，特別是第 928 條有關留置權之成立要件：亦即必須「占有船舶」，且 a.債權已至清償期、b.債權之發生與該船舶有牽連之關係及 c.該船舶非因侵權行為而占有。亦即，留置權將因占有之喪失或擔保提供而喪失。

後記：1967 年及 1993 年公約尚有所謂「特別海事優先權」及「強制出售」之規定，請自閱條文。

4) 本單元問題思考

■ 於本「海事優先權」單元內

- (1) 以「船舶」作為海事債權擔保有哪些方式？
- (2) 海事優先權為何稱「Maritime Lien」，何謂「lien」？
- (3) 海事優先權之起源、設權理由及特徵
- (4) 海事優先權之性質為何？民 88/89 現行海商法為第 24 條文字修正，是否使海事優先權之性質更為明確？
- (5) 於英美國家，海事優先權之行使通常與「對物訴訟」結合，試從此情況說明「海事優先權」之性質。
- (6) 海事優先權所擔保之求償項目有哪些？這些求償項目的共同特徵為何？係以「船舶」有關，抑或與「船舶所有人」有關？
- (7) 海事優先權所擔保之債權項目既然必須該「船舶」專屬有關，則該債權是由何人所應承擔，究非所問。試以此論述，探討本制度「船舶所有人」之範圍。
- (8) 「清除沈船費用」納入海事優先權擔保債權項目，是否適合？請評論之。
- (9) 民國 51 年舊海商法第 24 條 1 項曾有第 6 款「對於託運人所負之損害賠償」之規定，本款規定何以於現行海商法中被刪除？
- (10) 海事優先權位次決定之原則及順序為何？
- (11) 我國法第 29 條第 3 項「第二十四條第一項第三款所列債權(救助報酬、共同海損等)，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者，優先受償」之立法理由為何？
- (12) 不適用海事優先權之債權項目有哪些(第 26 條)，立法考量為何？
- (13) 海事優先權之標的範圍為何？所採「航次海產」的概念有無瑕疵？標的範圍內之「運費」及「…應得之賠償」之定義及範圍應該為何？是否包括「保

險金」？

- (14) 何謂「海事優先權之追及效力」？法條規定及立法意旨為何？
- (15) 海事優先權既具追及效力，則於所有海事優先權消滅之期間經過前，似乎無人會應買，繼而損及優先權人之權益。試就此情況，針對國際公約中所謂「強制出售」之規定為說明或論述。
- (16) 第 32 條有關海事優先權消滅，所稱「債權發生之日」之意義為何？該條文所規定之期間，究為消滅時效？抑或除斥期間。

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (17) 「海事優先權」與「船舶所有人責任限制」二者間之牽連及互動
- (18) 海事優先權與「對人訴訟 action in personam」，特別是與「對物訴訟 action in rem」間之相互運用及區分。
- (19) 海事優先權之「物權」性質，於國際私法(涉外民事法律適用法)適用上，應依哪一選法法則處理？理由為何？
- (20) 設船上貨物所有人因船舶事故發生而享有海事優先權者，試問該海事優先權可否因載貨證券之背書轉讓而隨之移轉？

5) 本單元課程作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 20 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(週 / /)案例討論**：本週輪由第 ____ 組引言，該組以船方/運送人/其訴訟代理人立場，第 ____ 組為債權人立場，針對下列 6) 討論案例，針對可能涉及 4) 問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本單元演習案例：(本案例為虛擬案例，不影射任何案件或任何人)

船舶所有人 A 營運不佳，虧損連連，不僅積欠船員薪資，包括油料費用及歷次船舶維修費用等均未支付。A 公司為減輕自營虧損，除將所屬 B 輪抵押給 C 銀行外，並將其論時出租給 D 船舶運送人作東北亞貨物運送之用。出租期間，因 A 公司所屬船員駕船不慎，撞及基隆港碼頭，船、貨及碼頭均嚴重毀損。A 公司委請 E 救助業者將受損船舶就近拖到中船基隆船廠進行修理。船舶所有人 A 利用船舶修理期

間，將 B 輪直接賣給 D 公司，並改名為 b 輪。船廠修理末期因遭遇象神颱風侵襲，船纜斷裂，B 輪於基隆港內隨意漂流，造成港內船舶及設施多處毀損，船舶最後沈沒基隆港內，並造成燃油外洩，污染港區，基隆港務局要求 D 公司將沈船移除，清除油污，D 公司同樣委請 E 救助業者將沈船打撈移除並進行油污清除工作。【註：本案所有當事人均假設為中華民國籍，沈船打撈後仍具價值。】

本案例可討論議題：

- a. 本案發生多少債權？這些債權中，哪些是屬及海事優先權所擔保之債權？
哪些債權不能主張海事優先權？
- b. 本案得主張海事優先權之項目中，其位次如何決定？
- c. 本案海事優先權之標的範圍有哪些？
- d. 哪些海事優先權項目可能受到船舶所有權更動之影響而主張追及效力？
- e. 部分海事優先權是否會因船舶移往中船修理而消滅？

7) 本單元附錄資料

- 附錄一：1967 年統一某些優先權及抵押權規則國際公約(中英文對照)
- 附錄二：外國判決

【附錄一】：1967年國際統一海事優先權及抵押權某些規則公約(中英文)

1967年國際統一海事優先權及抵押權某些規則公約

1967年5月27日 訂於布魯塞爾

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to
Maritime Liens and Mortgages

Done at Brussels on May 27, 1967

1967 Maritime Lien

The contracting parties,
Having recognized the desirability of determining by
agreement certain rules relating to maritime liens and
mortgages.

Have resolved to conclude a convention for this purpose, and
thereto agreed as follows:

各締約國，
體認經由協議以確認有關海事優先權及
抵押權某些規則之必需性。

為達成公約化目的，謹協議如下：

Article 1

Mortgages and "hypotheques" on sea-going vessels shall be
enforceable in Contracting States provided that:

- (a) such mortgages and "hypotheques" have been effected and
registered in accordance with the law of the State where the
vessel is registered;
- (b) the register and any instruments required to be deposited with
the registrar in accordance with the law of the State where the
vessel is registered are open to public inspection, and that
extracts of the register and copies of such instruments are
obtainable from the registrar, and
- (c) either the register or any instruments referred to in paragraph
(b) above specifies the name and address of the person in
whose favour the mortgage or "hypotheques" has been effected
or that it has been issued to bearer, the amount secured and the
date and other particulars which, according to the law of the
State of registration, determine the rank as respects other
registered mortgages and "hypotheques".

第 1 條

海船之抵押權及「質權」，於符合下列條件者，各締約國間應承認其效力：

- (a) 抵押權及「質權」經船舶登記國之法律成立並設立登記有案者。
- (b) 登記簿及依據船舶登記國法律應呈送登記機關備查之任何文書公開供人閱覽，並得聲請該機關交付登記之副本及文書謄本者。
- (c) 前(b)款規定之登記或文書載明抵押權人或「質權」人之姓名住址，如為不記名者，載明其為不記名，及擔保之金額、成立之年月日，並其他依登記國法律定其與其他已登記之抵押權或「質權」位次先後之事項。

Article 2

The ranking of registered mortgages and "hypotheques" as between
themselves and, without prejudice to the provisions of this

第 2 條

於不影響本公約規定情況下，數個已登記抵押權及「質權」間之位次及其對有

Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no contracting state shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and " hypotheques ".
2. A vessel which is or has been registered in a contracting state shall not be eligible for registration in another contracting state, unless:
 - (a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or
 - (b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:
 - (i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;
 - (ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;
 - (iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
 - (iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
 - (v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.
2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. (iii) and (iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypotheques", and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and "hypotheques" which comply with the requirements of

關第三人之效力，依登記國法律定之；然在不影響本公約規定情況下，與执行程序有關之所有事項應依執行國法律定之。

第 3 條

1. 於適用第11條規定情況下，未經已登記之抵押權人或「質權」人書面同意，任一締約國均不得同意船舶之撤銷登記。
2. 船舶已於某締約國登記者，除下列情況外，不得另行於另一締約國內為登記：
 - (a) 前一登記國業已出具該船已經撤銷登記之證明，或
 - (b) 前一登記國業已出具該船原有登記將於新登記生效日後被撤銷登記之證明。

第 4 條

1. 下列請求應以船舶優先權為擔保：
 - (i) 船長、船員及其他服務於船舶之人員之薪資及其他因僱傭關係所生之債權；
 - (ii) 海港、河道及其他水道之費用及引水費；
 - (iii) 直接與船舶之營運有關，對陸上或水上之生命喪失或身體傷害所得對船舶所有人主張之賠償請求；
 - (iv) 直接與船舶營運有關，陸上或水上財產之喪失或毀損而對船舶所有人主張之賠償請求，此請求須基於侵權行為而非基於契約關係；
 - (v) 因救助、沈船移除、共同海損所生之請求。前載「所有人」包括承租人、租傭船人、經理人及船舶營運人。
2. 本條第1項第iii款及第iv款所列請求，如係放射能或放射能與有毒物質、爆炸物或危險物或其他核子燃料或放射物質或廢料所致生者，對船舶無優先權。

第 5 條

1. 第4條所列優先權，除第6條第2項規定外，其位次在已登記有案之抵押權及「質權」之前，其他請求，其位次皆不得在前載優先權及依第1條成立之

Article 1, except as provided in Article 6 (2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.
3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (I) of Article 4 shall rank *pari passu* as between themselves.
4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued.
5. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

Article 6

1. Each contracting state may grant liens of rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.
2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of
 - (a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or
 - (b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel affected during such possession,

such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or "hypothèques". Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or "hypothèque" on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.
2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

抵押權及「質權」之前。

2. 第4條各項之優先權，依其排列之次序定其位次之先後，但供作救助報酬、沈船移除及共同海損等請求擔保之優先權，其位次在發生債權之行為當時已先成立之其他優先權之前。
3. 第4條第1項(i)(ii)(iii)(iv)各款之優先權有數項者視為同時發生。
4. 第4條第1項v款之優先權依其發生之先後，後發生者先受償。
5. 共同海損，以行為之日視為請求發生日，救助債權以救助作業終了之日視為請求發生日。

第 6 條

1. 締約國對於第4條所列以外之其他請求得設立優先權或留置權作為擔保。該優先權之位次應在第4條所列之優先權及依第1條規定成立之抵押權及「質權」之後，是項留置權不得妨礙第4條所列優先權及依第1條規定成立之抵押權或「質權」之實行，並不得妨礙為實行優先權或抵押權而將船舶交付於買受人之行為。
2. 對於下列之人占有中之船舶，應賦予其具有優先權或留置權：
 - (a) 造船人占有船舶以擔保造價者，或
 - (b) 船舶修繕人於占有期間以擔保其修繕費用所生之船舶修繕債權。

前二項優先權或留置權，其位次應在第4條所列優先權之後，然得列在經業經登記之抵押權或「質權」之前。該項優先權或留置權得不問是否先已登記之抵押權均得逕對船舶行使之，然船舶脫離造船人或修繕人之占有時，該優先權或留置權即應消滅。

第 7 條

1. 第4條所列優先權，無論供作擔保之請求係對船舶所有人、承租人、其他租傭船人、經理人或船舶之營運人而生，均仍應成立。
2. 第4條所列優先權，除第11條另有規定外，既使船舶所有權轉移或變更登記，仍附隨船舶而存在。

第 8 條

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.
2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lien or is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entail the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a contracting state, the competent authority of such State shall give, or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to:

- (a) all holders of registered mortgages and "hypotheques" which have not been issued to bearer;
- (b) such holders of registered mortgages and "hypotheques" issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority;
- (c) the registrar of the register in which the vessel is registered;

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a contracting state all mortgages and "hypotheques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that: (a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such contracting state, and (b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention. No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.
2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and "hypotheques" in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.
3. When a vessel registered in a contracting state has been the object of a forced sale in a contracting state, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypotheques", except those

1. 第4條所列優先權，自其供作擔保之請求發生之日起經過一年而消滅，然於一年期間屆滿前，其船舶已因強制變賣而遭假扣押者，不在此限。
2. 前項所定一年期間不得中止或中斷，然優先權人因法律規定享有不得假扣押船舶者，該期間不記入。

第 9 條

以第 4 條所列優先權供作擔保之請求，因讓與或代位而移轉時，優先權亦隨同移轉。

第 10 條

締約國於強制變賣船舶前，該國主管官署應將變賣之日期及地點，對下列關係人直接或間接給予至少三十日之書面通知：

- (a) 對於業經登記之抵押權及「質權」，除無記名外，應對其權利人為通知；
- (b) 對於業經登記之抵押權或第4條所列之優先權，如權利人曾以其債權向該官署申報者，應對該權利人為通知；
- (c) 船舶登記機關之登錄官。

第 11 條

1. 船舶於締約國內被強制變賣時，所有抵押權及「質權」，除經買受人同意承受者外，附加於船舶上之一切優先權或任何性質之擔保物權均予消滅，然以(a)變賣時該船舶於該國管轄境內，且(b)該變賣係依該國法律及本公約之規定為之者為限。任何租傭船契約或使用船舶之契約皆不得被視為本條所述之優先權或財產擔保。
2. 法院判決及因船舶假扣押、變賣及分配賣得價金所生費用應由變賣價金中優先受償。餘額應依本公約規定，對優先權人，第5條第2項規定之其他優先權人或留置權人、抵押權人及「質權」人間以滿足其請求為限，各按其應清償之債額分配之。
3. 於締約國登記之船舶於另一締約國境內成為強制變賣之標的時，該國法院或主管官署應依買受人之聲請簽發證明，載明該船之出賣具有排除一切抵押權及「質權」(除經買受人承受外)

assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph I, sub-paragraphs (a) and (b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and "hypotheques", except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of re-registration, as the case may be.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a contracting state or in a non contracting state.
2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the contracting states shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

Any contracting party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;
2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships, signed at Brussels on October 10, 1957.

Article 15

Any dispute between two or more contracting parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 16

1. Each contracting party may at the time of signature or

及一切優先權或其他擔保物權之效力，然以該出賣係依本條第1項(a)(b)兩款規定為之且已依本條第2項之規定分配賣得價金或已對依變賣地法律有管轄權之官署為提存者為限。登記機關於買受人出示證明時，應註銷一切抵押權及「質權」登記，然經買受人承受者不在此限，並視情況為定，該登記機關並應以買受人名義另為登記，或出具塗銷登記證明，以便另行登記。

第 12 條

1. 除本公約另有規定外，本公約規定對於在締約國或非締約國登記之一切海船均有適用。
2. 本公約之任何規定不要求針對國家所有或國家所營運或賦予所租傭之船舶作為公務或非商業之用途，或創設任何有利或不利於該船舶之權利，或行使不利於該船舶之任何權利。

第 13 條

為本公約第 3、10 及 11 條之目的，相關締約國之主管機關得被授權為彼此間之直接聯繫。

第 14 條

任一締約國得於簽署、批准或加入本公司時為下列事項之保留：

1. 包括將公約規定納入其國內法之方式，賦予本公約之法律效力；
2. 適用 1957 年 10 月 10 日於布魯塞爾簽署之國際有關海船所有人責任限制公約。

第 15 條

二個或二個以上締約國間有關本公約解釋或適用上之爭議，無法經由協商解決者，經由其中一國提出，應交付仲裁。如交付仲裁請求提出後六個月內當事國各方無法就仲裁組織達成協議者，任一當事國得將爭議提交國際法院依國際法院規定審理。

第 16 條

1. 任一締約國於簽署或批准本公約或加

ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 15 of the Convention. The other contracting party shall not be bound by this Article with respect to any contracting party having made such a reservation.

2. Any contracting party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

入本公約時之聲明不受本公約第15條之拘束。為是項保留之締約國，其他締約國亦不受該條拘束。

2. 任一依前項規定提出保留之締約國，得於任何時間，以書面通知比利時政府之方式，撤回該保留。

以下最後條款 略

- 第 17 條 簽署
- 第 18 條 存放
- 第 19 條 生效
- 第 20 條 加入
- 第 21 條 退出
- 第 22 條 擴大適用
- 第 23 條 通知
- 第 24 條 修訂
- 第 25 條 廢止

【附錄二】外國判決

※ 本案主旨：對物訴訟依發生地法(*lex loci*)；訴訟程序依法庭地法(*lex fori*)。

[1974] S.C.R. 1248

SUPREME COURT OF CANADA

Todd Shipyards Corporation, (*Plaintiff-Intervenant*) Appellant;
and
Altema Compania Maritima S.A. (*Plaintiff*) Respondent;
and
The Ship *IOANNIS DASKALELIS* (*Defendant*)

1972: November 27, 28, 29; 1972: December 22.

Present: Abbott, Martland, Ritchie, Hall and Spence JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF CANADA

Mortgages – Mortgaged ship – Maritime lien validly acquired abroad – Right in rem determined by lex loci – Precedence of such claims governed by lex fori.

Appellant effected necessary repairs in the United States to defendant ship, which was registered in Greece. The ship was owned by a Panamanian company and was subject to a mortgage registered in Greece in favour of respondent, also a Panamanian company. As a consequence of financial difficulties defendant ship found it impossible to meet its obligations under the mortgage. The ship was arrested, ordered to be sold and purchased by respondent, who then filed a Statement of Claim alleging that the amount of the mortgage, together with interest, was due and owing to it and should be paid out of the proceeds of the sale, which had been paid out of the proceeds of the sale, which had been paid into Court by order. Appellant submitted a Statement of Defence alleging that it had become the holder of a maritime lien in the United States, which it was entitled to enforce in Canada in priority to the claim by respondent. The Exchequer Court granted precedence to the claim by respondent; hence the appeal to this Court.

Held: The appeal should be allowed.

In principle a maritime lien acquired under the law of a foreign state will be recognized and may be enforced here, if the tribunal, to which the party asserting the right to the lien has resorted, has the requisite jurisdiction (*lex loci*). The necessary repairs furnished by appellant gave rise to a maritime lien against defendant ship which is enforceable in this country, but the question of whether that lien takes precedence over respondent's mortgage claim must be determined according to the law of Canada, namely the *lex fori*. Under Canadian law the claim of a mortgagee whether registered or unregistered and whether in possession or not ranks below the claims of persons having a maritime lien on the mortgaged ship. Although the supplier of necessaries is not entitled to a maritime lien under Canadian law, the claim for necessary repairs furnished in the United States is recognized as creating that particular kind of lien and as being enforceable as such in Canadian courts. It follows that appellant's claim must be accorded priority over the mortgage held by respondent.

APPEAL from a judgment of the Exchequer Court of Canada. Appeal allowed.

W.O. Forbes, for the appellant.
John R. Cunningham, for the respondents.

_____系/所 _____學年度_____學期

海商法

單元五_優先權與抵押權

_____老師

目次

- 一. 概說：「船舶」為求償擔保類型概說
- 二. 語意
- 三. 海事優先權
 - 起源、立法理由及特徵
 - 公約發展及架構
 - 性質
 - 擔保債權類型
 - 位次
 - 除外適用
 - 標的
 - 追及效力
- 四. 抵押權
- 五. 留置權



一、概說

「船舶」為求償擔保類型



a. 海事優先權與抵押權

maritime lien and mortgages

權利基礎來源有三：

- 契約contract
- 終局程序之強制執行enforcement lien
- 法定statute

b. 物權擔保之留置權

right of retention 或possessory lien on ship

c. 保全程序之假扣押arrest

二、語意

1993年公約船舶擔保物權類型名詞

登記擔保物權

- 「Mortgages」為英文用語，等於我國物權法上之「抵押權」。
- 「Hypotheques」為法文或大陸法系用語，其意義幾與英美法上之Mortgages相近，然並不全等，大概為我國物權法「抵押權」與「質權」之混合概念。
- 「registrable charges of the same nature類似性質可登記之擔保物權」

無須登記之擔保物權

- 「Rights of retention」等於我國物權法上之「留置權」，英美法有時以「possessory lien」稱之。
- 「Maritime lien」此即為慣稱之「海事優先權」

三、海事優先權

起源

- **誤解**：非源於中古時代之「海上借貸」或「冒險借貸」
- **直接起源**：「海事優先權」之直接起源，為與「船舶所有人責任限制」制度相配套發展而來；其正式發展還是十九世紀下半世紀的事。
- **間接起源**：可追溯早期因某物所發生之債權可以「lien」該物為擔保之類似「留置權」概念。此亦何以英美將其稱為「Maritime lien」之原因，因其本屬諸多「lien」類型下之一支。

立法理由

- 與「船舶所有人責任限制」保持“平衡”為海事優先權制度發展初期的唯一理由。
- **事證**：
 - 海事優先權主張之「債權項目」幾乎與船舶所有人責任限制可得主張之「限責項目」保持相當
 - 即使於今日，仍有諸多項目雷同。
- **發展**：爾後海事優先權(船舶所有人責任限制亦同)之發展，便逐漸加入公益及共益因素，前者如雇用債權，後者如救助報酬共同海損債權。

特徵

- 該海事優先權無須經登記公示(事實上，海事優先權適用之標的多具事故且涉外性質，亦很難為事先「登記」)，仍對第三人生對抗之效力 protection against third parties without registration → 因其為一「法定權利」；
- 該海事優先權之效力應比任何其他擔保物權或債權更具優先效力 priority ahead of all other encumbrances；
- 該海事優先權應具有較短的行使「期間」(除斥或時效?) a shorter limitation period

公約發展及架構

● 1926公約 → 1967公約 → 1993公約

| 新1993公約 | | 新海商法 | |
|---------|-------------------------|------|--------|
| 抵押權(A) | 要式登記生效主義(依法成立、登記、公開、要式) | 1 | 33, 36 |
| | 抵押權順次依登記國法律 | 2 | |
| | 所有權/抵押權註銷變更之限制 | 3 | |

| | | | |
|----------|--------|---|------|
| 海事優先權(B) | 債權發生 | 對船舶所有人、光船租船人、船舶經理人或營運人 | 4.1 |
| | 項目 | 1. 船員僱傭債權 2. 直接所致之人命傷亡 3. 救助報酬 4. 港埠引水債權 5. 運送以外之侵權行為求償 | 4.1 |
| | 例外 | 1. 油料及有毒物質所致損害 2. 放射性物質 | 4.2 |
| | 性質 | 不因船舶移轉而受影響 | 8 |
| | 一年除斥期間 | B1 離船時起算(假扣押申請除外) | 9.2 |
| | | B2-B5 債權發生時起算(假扣押申請除外) | 9.2 |
| | 債權移轉代位 | 優先權隨主債權移轉而移轉 | 10.1 |
| | | 不得以保險代位方式移轉之 | 10.2 |
| | 標的 | “船舶” | 4.1 |

| | | | |
|----------------------------|--------|--------------------|-----|
| 特殊 海事 優先 權 (C) | 項目 | 各國自訂之 | 6 |
| | 性質 | 不因船舶移轉而受影響 | 6.1 |
| | 債權移轉代位 | 優先權隨主債權移轉而移轉 | 6.1 |
| | | 不得以保險代位方式移轉之 | 6.1 |
| | 除斥期間 | 債權發生時起六個月（假扣押申請除外） | 6.2 |
| 善意出售後60日內（假扣押申請除外） | | 6.2 | |
| 留置權 (D) | 項目 | 造船或修船債權 | 7.1 |
| | 消滅 | 不再佔有船舶（假扣押申請除外） | 7.2 |

| | | | |
|----------|---------|---|----------|
| 優先 順次 | 海事優先權之間 | B1>B2>B3>B4>B5 | 5.2 |
| | | B3>B1, B2, B4, B5 (If B3 % B1, B2, B4, B5) | 5.2 |
| | | B1a=B1b=B1c不分先後(以下類推) | 5.3 |
| | | B3...>B3c>B3b>B3a(後發生者優先) | 5.4 |
| | 其他 | B>A>C=D>其他債權 | 5.1, 6.3 |
| 強制 出售 | 通知 | 1. 三十日前以書面為之 2. 受通知人：登記國、相關債權人、船東 3. 通知內容：時間地點及程序 | 11.1-2 |
| | | 公布 | 於出售國報載之 |
| | 效力 | 該船舶不再負有任何債權(海事優先權、抵押權、其他債權) | 12.1 |
| | 出售款項分配 | 出售費用→殘骸移除成本→公約分配→返還船舶所有人 | 12.2-4 |
| | 出售證明 | 船舶免除所有負擔之證明 | 12.5 |
| | | | |

海事優先權之性質

| | 債權說 | 物權說 | 債權物權化 | 中性物權說 |
|----|-------------|--|----------------------|---------------------|
| 主張 | 海事優先權屬債權優先權 | 海事優先權屬物權優先權 | 本質屬債權，但為保護優先權人而與以物權化 | 僅是一具有優先地位之權利，並非純為物權 |
| 採用 | 56台上2043 | 多數說、師採； 55台上2588； 60台上4299； 64台上2051； 65台上2236 | 楊、梁 | |

舊海商法第二十四條：「左列各款債權，有優先受償之權：..」

新海商法第二十四條：「下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權」????

海事優先權之擔保債權類型

第二十四條第一項（優先權之項目）

下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：

- 一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。
- 二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。
- 三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。
- 四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。
- 五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。

擔保債權基本概念

- 屬「因物而生之債權」：海事優先權所擔保之求償項目是「附隨船舶而發生」或「與船舶有關」之債權，此從海事優先權之起源可為推論，重點在於「船舶」，而非「船舶所有人」
- 屬「法定擔保類型」：無論海事優先權之性質為何，由於該權利具有比擔保物權更為優先之效力，其項目不得任意創設，應嚴格限於法所明訂之項目。

24.I.1

船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。

本款稱為「神聖優先權」

舊海商法24.1.II：「船長海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。」

修正理由：「現行條文第一項第二款改為第一項第一款，並酌作修正如上。」

批評：「僱傭契約」範圍<公約「與其在船上僱傭有關in respect of their employment on the vessel」

24.I.2

因船舶操作 直接所致 人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。

- 舊海商法24.I.4：「船舶所有人或船長、海員之過失所致之船舶碰撞或其他航行事變，旅客及船長、海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，加於港埠設施之損害賠償。」
- 修正理由：「現行條文第一項第四款修訂為第二款及第四款；依船舶操作直接所致之傷害、毀損，其對象為「人」或「物」予以區分不同優先位次。第二款因船舶操作所致人身傷亡，包括在陸上及水上在「侵權行為」代替現行條文第一項第四款「過失所致」之損害賠償較為明確，同時參採一九六七年統一海事優先權及抵押權國際公約而修訂之。」
- 批評：
 - 「船舶操作」≠ or < 公約「the operation of the vessel」
 - 「直接所致」< 公約「in direct connection with」
 - 「船舶所有人」≠ < 公約「owner」

24.I.3

救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。

- 舊海商法24.I.3：「為救助及撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。」
- 修正理由：「現行條文第一項第三款修訂為第五款；鑑於我國高雄及基隆兩港水域，常有沈船阻擾海道航行之通暢，拖延不清除之事例，有礙安全，並參據一九六七年統一海事優先權及抵押權國際公約亦有此新規定，特增訂「清除沈船費用」為海事優先權擔保之債權。」
- 批評：
 - 「救助之報酬」≠「claim for salvage」
 - 「清除沈船費用」應與以刪除；優先權已失附屬
 - 「船舶共同海損分擔額」≠「contribution in general average」

24.I.4

因船舶操作 直接所致 陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。

- 舊海商法及修正說明：同24.I.2說明
- 批評：
 - 公約本點含有「因果關係」之用語，但採「原因」，與我國法之「直接所致」(後果說)不全然一致
 - 「陸上或水上」≠：公約用語「whether on land or on water」例如船舶航行撞擊一潛水艇或水下構造物，可否主張海事優先權？
 - 「基於侵權行為」≠公約用語「based on tort and not capable of being based on contract」基於侵權行為而無法基於契約」。在我國，由於請求權競合理論緣故，既使債權債務雙方本有契約關係，法律仍未禁止債權人不得以侵權行為關係提出，此結果將使「海上貨物運送」之受損貨物求償請求權人得以「侵權行為關係」主張海事優先權，甚為不妥，此亦為我國新海商法立法當時未詳公約用語意義之另一瑕疵。

21.I.5

港埠費、運河費、其他水道費及引水費

- 舊海商法21.I.1：「訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配實價所支出之費用，船鈔、港埠建設費、引水費、拖船費，自船舶開入最後港後之看守費、保存費、檢查費。」
- 修正理由：無
- 評析：
 - 公約用語為「port, canal and other waterway dues and pilotage dues.」
 - 本款屬「公共費用public fees」類型，亦即該費用之發生係基於法律或公共規則而生，而與船舶使用這些公共設備或設施有關者。
 - 判定標準在於該費用之發生是與「船舶本身」有關者為限，例如噸稅等。其他如商港建設費(現已在改名)之課徵對象為貨物所有人(然以前為向船舶所有人收)、裝卸費用(屬貨物費用，非船舶費用)，均非本款所適用。

海事優先權之位次

- 第二十四條 第二項
 - 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。
- 第二十五條
 - 建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。
- 第二十九條 (同次航行優先權之位次)
 - 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。
 - 一款中有數債權者，不分先後，比例受償。
 - 第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發生應以施救行為完成時為準。
 - 共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。
 - 因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。
- 第三十條 (異次航行優先權之位次)
 - 不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權，先於前次航行之海事優先權。

海事優先權 > 留置權 > 抵押權 > 其他債權

↓
同航次發生，依第24條順序

↓
不同航次發生，後航次優於前航次

↓
同款數債權，不分先後 (例外：救助報酬—後發生者先受償)

(順序請背熟，不要搞混)

海事優先權之除外適用

第二十六條

本法第二十二條第四款至第六款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。

立法理由：

本條新增。

本條係參酌一九六七年統一海事優先權及抵押權國際公約之規定予以增訂。蓋因核能動力船舶之輻射物品、或與毒性、爆炸性或其他危險性質結合成之輻射物品所生之核子事故非常嚴重，其發生之損害賠償非常龐大，如其損害賠償請求不排除在海事優先權之外，則其他船舶海事優先權擔保之債權將無法獲得賠償。

本法第二十二條第四款至第六款即為：

- 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償
- 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償
- 核能動力船舶所生核子損害之賠償

一九六七年公約第四條第二項：

僅將「核子損害及危險物質損害」除外

「No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph I. (iii) and (iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste. 本條第一項第iii款及第iv款所列之請求權，如由於放射能或放射能與毒素、爆炸物或危險物或其他核子燃料或放射物或原子塵混合而致成者，對船舶無優先權。」

評析

- 「不適用」(我國法)≠「除外」(公約)。
- 公約除外理由，主要是這些項目已有其他公約有明文規範之故。我國修法理由所稱「這些事故損害賠償非常龐大」或為事實，但非真正立法原因。
- 公約對於「危險有毒物質」及「油污」有關之損害，不限因果(damage in connection with)且僅限於「運送carriage」(亦即這些危險有毒物質或油料為「貨物」)。海商法第二十二條第四款「船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償」之規定，「毒性化學物質」≠公約之「危險有毒物質」；「油污」≠公約之「貨油有關損害」。

海事優先權之標的

第二十七條 (船舶優先受償之標的物)

依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：

- 船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。
- 在發生優先債權之航行期內之運費。
- 船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。
- 船舶所有人因共同海損應得之賠償。
- 船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。

第二十八條 (僱傭契約債權之標的物)

第二十四條第一項第一款之債權，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費，優先受償，不受前條第二款之限制。

立法例

- 海事優先權之標的係指海事優先權可行使的對象及範圍。各國主要有二立法例：
- 僅限於「船舶」：
例如一九六七年及一九九三年公約第四條第一項均規定「.....shall be secured by a maritime lien on the vessel」；
- 為「該航次海產」：亦即除船舶本體外，尚包括船舶屬具、航次運費及附屬費
例如早期的一九二六年公約第二條第一項「發生優先權航行期內之運費、及發航後所生船舶與運費之從屬利益，有優先權」。
- 新海商法採「航次海產」！

評析

- 「殘餘物」：指前述物件受損所殘餘之實體之物
- 「運費」：運費應指「應收取而未收取之毛運費gross freight」
- 「船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償」：稱「賠償」者，不僅不應包括「保險金」（船體保險金或運費保險金），且不包括具國家補貼或獎助性質之「獎金、津貼、或其他國家補助金」，主要理由為這類保險金或獎助金並非海產。學者間有不同主張，多數說及實務(59台上3219)概採否定說。
- 「船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬」：解釋上不包括「應分配與船長或其他服務於船舶人員之救助報酬」。

海事優先權之追及效力

第三十一條（優先債權之效力）

海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。

修正理由：未修正

一九六七年公約第八條規定：

「Subject to the provisions of article 12, the maritime liens follow the vessel, notwithstanding any change of ownership or of registration or of flag. 除第十二條之規定外，船舶優先權隨船舶之存在而存在，並不因船舶所有權或登記或船旗有所變更而變更。」

- 「除第十二條之規定外」指「船舶已依法遭強制出售」
- 加上「登記或船旗變更」之主要目的為，在許多國家，船舶所有人與船舶登記國或船旗國並不要求同一，船舶所有人可能藉由「變更船舶登記國」之方式規避法律，此為一九六七年公約增訂之主因。
- 我國規定過於簡單(採1926公約立法)，易生爭議

海事優先權之消滅

第三十二條（船舶優先權之消滅）

第二十四條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第二十四條第一項第一款之賠償，自離職之日起算。

修正理由：

- 條次變更。
- 為統一第二十四條第一項各款債權之請求權消滅時效，特明定一年之短期消滅時效，統一消滅時效期間，以資合理。並將「優先權」修正為「海事優先權」，俾用語一致。

一九六七年公約第九條規定

第九條 船舶優先權因時間之消逝而消滅

- 第四條所述之船舶優先權應於一年後消滅，除非在此期間屆滿前，該船已被扣留或扣押，而此扣留或扣押將導致強制出售。
- 第一項所述之一年期間應自下述起計：
 - 對於第四條第一項（a）款所述之船舶優先權，依求償人自船上離職之時為準；
 - 對於第四條第一項（b）款至（e）款所述之船舶優先權，以所擔保債權產生之時為準；
- 且不應中止或中斷，但在法律所不許之船舶扣留或扣押期間，該時間不應予以計入。

爭議：「除斥期間」抑或「消滅時效」

「除斥期間」「消滅時效」 v. s. 「訴訟時效」
大陸法系 英美法系

- 一九五〇年代以後的國際公約多已取得以英美法「訴訟時效」概念為公約期間內涵之共識。
- 海事優先權由於性質特殊，公約更採嚴格的訴訟時效，此基與大陸法系之除斥期間概念無異
- 海商法修正說明仍將其定位為「消滅時效」！！

四、抵押權
五、留置權



Forget it again

單元六 運送概說與租傭船契約

1) 本單元學習目標

■ 國考規劃之專業知識及核心能力：律師司法官海商法科目相關命題大綱 (2007.10 草案)

- 運送件貨運送、傭船運送及大批分運契約(Volume Contract)之不同法律性質特徵。
- 傭船契約之任意性契約、補充性地位。

■ 本單元課程目標

- 瞭解船舶營運及運送之方式及類型
- 區別「定期航線」及「不定期航線」
- 區別並界定「光船租船」、「論時租船」、「論航傭船」(連續或單次)及「艙間傭船」
- 瞭解何謂「contract of affreightment」及「volume contract」
- 傭船契約之平等意定性質
- 我國海商法所規定之貨物運送類型(第 38 條)
- 傭船契約是否具物權追及效力?(第 41 條)
- 貨到通知義務之性質?(第 50 條)
- 受貨人怠於受領貨物時之貨物寄存與拍賣(第 51 條)
- 何謂「裝卸期間 laytime」?(第 52 條)

2) 本單元教材及參考資料

■ 國際公約參考資料：

■ 國內判解 12 例：

- 最高法院 91 年台上字第 1090 號(91.06.06)
- 最高法院 88 年台上字第 3486 號(88.12.30)
- 最高法院 87 年台上字第 734 號(87.04.03)
- 最高法院 85 年台上字第 1561 號(85.07.18)
- 最高法院 84 年台上字第 1641 號(84.06.30)
- 最高法院 81 年台上字第 2114 號(81.09.10)

- 最高法院 79 年台上字第 1967 號(79.09.14)
- 最高法院 76 年台上字第 2006 號(76.09.21)
- 最高法院 71 年台上字第 290 號(71.01.29)
- 高等法院 92 年海商上字第 2 號(92.10.07)
- 高等法院 91 年台上字第 572 號(91.03.29)
- 臺灣高等法院暨所屬法院 68 年度法律座談會 民事類第 16 號(68.11.23)

3) 本單元教材綱要：制度架構及規範

a) 船舶營運及運送類型

■ 船舶之商業運用類型

海運為一發展相當久遠之行業，加上船價高昂及國際性等性質，使船舶營運或運用之方式既繁且多樣。比較常見者為船舶所有人自為運送人(可能運他人的貨物，亦可能運自己的貨物，例如台塑)從事定期航線(liner)或不定期航線(tramp)業務、將船舶一部或全部租、僱給他人(由他人為運送人)，或租買或買賣等。

■ 定期航線貿易 liner trade 一較不注重船舶之個別性—類似公共汽車、捷運

依我國航業法，定期航線又稱為「固定航線」，指以船舶在一定港口間經營經常性客貨運送之路線(航業法 2)。船舶所有人(營運人)或船舶租僱船人營運船舶固定航行於某些港口間攬運客貨，而於到達目的港時收取運費之一種營運類型。此種貿易類型提供眾多不特定的託運人運輸服務，有鑑於此，託運人(及貨物所有人)的權利義務為何？應儘量於託運開始時即區分清楚。此即為英美法將其稱為「common carrier 公共運送人」的概念。

依聯合國貿易法委員會正發展中的【全程或分程海上貨物運送公約】2008 年草案，其第 1 條定義第三款定義「班輪運送」為「係指經由公告或類似方式向公眾提供，依照其所公佈之船期表運用船舶於特定港口間定期運營之運送服務。“Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.」

📖 按件貨運送契約重在將約定之貨物運達目的地，故除有禁止轉船之明白約定外，運送人應有轉船之權利。【最高法院 91 年台上字第 1090 號 (91.06.06)】

■ 船舶租傭 (chartering)

—相當注重船舶之個別性—汽車及遊覽車租賃

■ 「Charter」之意義

「Charter」英文語意有「憲章 an instrument emanating from the sovereign power」、「正式簽章之書面契據 a deed or other written instrument under seal」、「許可或特許狀 document issued by governmental authority permitting....」、「公司章程 an act of a legislature creating a business corporation」、「地方自治組織法 a city's organic law」等，以及海、空運送領域較為專用之「承租 leasing or hiring of airplane, vessel or the like」。

於國際航運界，charter所訂定簽署之契約一般統稱為「charter party」或「charter agreement」；該契約之二造，出租人一般稱「owner 船東或船舶所有人」，另一造稱「charterer 承租人或傭船人」。依契約性質之不同，通常在 charter 字之前，加上前置詞，以為區分，例如「time charter」(租船及傭人一定時間)、「voyage charter」(一特定航次)、「bareboat charter」(僅光船承租).....等。這些 charter party 類型，依其性質，有些與我國法的「租賃」類似，例如 bareboat charter；有些與運送相近，例如 voyage charter；而有些兼具物品租賃及人員服務，如 time charter。

由於「租」乙詞於我國有特定之法律定義(i.e 民法第 421 條第 1 項「謂當事人約定，一方以物租與他方使用收益，他方支付租金之契約」)，前述國際間經常使用之多種「charter」類型，多年來在國內之譯名上便產生許多爭議，特別是本質上比較偏重運送之 voyage charter 等類型。曾幾何時，有學者直接引用日本語「傭」字，作為前述偏重運送性質的 voyage charter 等，而以「傭船契約」稱之。對此，亦有學者有不同意見，因為「傭」字，在我國法上，亦有其特定意義，亦即民法第 482 條以人之勞務為基礎之「僱傭」。不論前述譯名爭議如何，或「租」或「傭」之民事法意義為何，大體而言，晚近海商學術界已普遍將具運送性質之 charter party(主要 voyage charter，此為我國海商法運送章第 38 條第 2 款「以船舶之全部或一部供運送為目的」之運送契約；第 39 條至第 52 條適用之)，以「傭船契約」稱之(亦即「航次傭船」或「論航傭船」、「傭船人」)；性質上比較偏向租賃之 charter party(主要是 bareboat charter 及 time charter)以「租船契約」稱之(亦即「光船租船」、「論時租船」或「定期租船」、「承租人」(嚴格言之，我國海商法對此並無明文規範)。

無論前述譯名或名詞如何使用，於國際航運實務及法律之原文使用上，除非在 charter 之前明確加上 time、voyage、bareboat 等前置詞，否則 charter party 乙詞即指所有類型的 charter party；而 charterer 即指任何類型的 charter party 之承租人或傭船人。於本書，為配合國際公約及航運實務之慣例使用，如國際公約原文使用 charter party，本文即以「租傭船契約」稱之；同樣地，如單稱 charterer，本

文即以「租傭船人」稱之。而於介紹海商法第 38 條至第 52 條規定時，由於此部分屬「運送」領域較為明確，本書以「傭船契約」及「傭船人」稱之。

海運實務上，船舶租傭的類型相當多樣，大體而言可為下列主要區分：

■ 光船或空船租船(Bareboat or demise charter)－租船不租人

bare 為空的，光的意思；demise 為讓與、讓渡的意思。從字面意義可知，光船租船人所承租者僅為一「光船或空船」，光船承租人必須自己聘僱船長船員、為船舶給養、保險投保等，亦即等於立於「實質或實際所有人(despondent owner)」或「臨時所有人(temporary owner)」的地位自為船舶之營運並承擔所有營運風險。光船租船契約一般多屬五年以上的長期契約，且多附隨於船舶買賣或船舶建造而來，船舶所有人與光船租船人間之關係依光船租船契約為定，這類契約多附有所謂的「租買(hire purchase)」條款，使光船租船人有權於租船期間或屆滿時，以某金額或差額承購船舶。

現今海運市場上使用最為頻繁的光船租船契約，為波羅地海國際海事理事會 BIMCO 所推出之「標準光船租船契約 Barecon」範本。該範本最早於 1974 年推出，包括 Barecon (A)及 Barecon (B)二不同版本。其後因應市場及法令判決變化等，有經過 1989 年 2001 年二次修正，最近版本為 2001 版(Barecon 2001)。在這些不同年份的版本中，航運界仍較偏好其中的 Barecon (A)- 1974 版本。

一般而言，光船租船人的主要義務包括支付船舶租金(一般為按月)，負擔租船期間之船舶保養事故維修(自然損耗除外)、必須為保險(責任險、船體設備險、戰爭險等)、不得航行於某特定地區、承擔共同海損、救助、殘骸移除等責任。而光船租船人之權利主要包括其得自行營運或將船舶出租傭給他人，如有必要，船舶更可更名甚或漆上光船租船人所需的外裝。當然光船租船人亦可選擇自己營運，招攬客貨收取運費。

■ 「論時租船(time charter)」－租船且”租”人

論時租船或定期租船【國內判解或著作有時稱為「定期傭船」】，從其字面，係承租船舶一段特定時間，租金計算基礎為時間(每天/時/分)。依 Black's Law Dictionary 的定義：「A time charter is a specific and express contract by which the owner lets a vessel or some particular part thereof to another person for a specified time or use; the owner continues to operate the vessel, contracting to render services by his master and crew to carry goods loaded on the vessel, and the master and crew remain servants of the owner. 論時租船唯一特別及明示契約，於該契約，船舶所有人出租船舶或其特定部分給另一人一段時間或使用；船舶所有人繼續營運船舶，由其船長及船員提供服務，運載裝載上船之貨物，且船長及船員仍為船舶所有人之受雇人。」現今(各國)海運市場上所使用之論時租船契約格式很多，主要

包括二機構所推出因應各類航貿類型(油輪、雜貨、散裝等)之各類論時租船契約格式，包括 1)波羅地海國際海事理事會 BIMCO 所推出之通用版「標準論時租船 BALTIME」範本(最新版為 2001 年版)、專用於化學品船之 BIMCHEMTIME 2005 年版、專用於貨櫃船之 BOXTIME 2004 年版等；另一即為紐約商品交易所推出之「NYPE Time Charter」格式。國際間使用最為頻繁的論時租船契約以 NYPE Time Charter 為大宗，該契約格式最早於 1913 年推出，期間有 1920、1931、1946、1981 等多次版本修訂，最新版本為 1993 年版，國內航商偏好使用 1946 年版。

在論時租船契約下，船舶所有人有提供具適航、適載及運航性船舶之義務，亦即船舶所有人必須於論時租船期間內保持能符合租傭船人所需要之船員及設備供給。另由於船舶於論時租船期間內為論時租船人所使用，因此論時租船人應負責船舶營運有關「商業管理(commercial management of the ship)」事項，大體而言，此類「商業管理」事項多屬「變動事項(variable expenses)」，例如燃油、進出港費用、裝卸費用等；而由船舶所有人負擔船舶營運之固定費用(fixed expenses)，例如保險費、船舶檢驗、事故修理等。另由於船長船員為船舶所有人所聘僱，而船長船員之作為影響論時租船人營運甚鉅，因此論時租船人對於船長享有一定程度的指揮權及任免建議權。在權利義務方面，船舶所有人最重要的義務為維持船舶之適航性、適載性及運航性，如有違反，論時租船人可扣除期間租金(off-hire)。再者，由於論時租船期間較長，對特定船舶的性能及相關規範要求較為嚴格，船舶所有人對其揭示的船舶船速及耗油量負有近幾「保證」或「擔保」之義務。在論時租船人方面，除按時支付租金之義務外，尚有不得裝載違禁品、裝卸對船體損害、貿易區域、投保傭船人責任險等。論時租船人自己即為貨物所有人之情況相當少見，其多為貨物之實際契約運送人，而除非論時租船契約有明文限制，否則論時租船人得將船舶再論時租船或論航傭船出去。從英國法而言，論時租船契約並非「海上貨物運送」類型之一，由於論時租船通常不簽發載貨證券，基本上不受海上貨物運送法(COGSA)規範。

📖 查上訴人對於被上訴人所提出之二份傭船契約（即第一審卷外放證物被證十二、十三）【註：本案租傭船契約為「定期傭船」】，以該契約僅係影本，且未經我國駐外單位之認證，否認其形式及內容之真正（見第一審卷第二〇三頁反面、第二八三頁反面、原審卷第六十二頁及反面），原審謂上訴人對該二份傭船契約不爭執，已有未合。況上訴人迭稱依被上訴人所提出傭船契約第八條及第九條之約定，足以證明船舶所有人之被上訴人，確為船長及船員之僱用人，並對之有直接命令、指揮及監督之權利。而船長及船員於系爭航程中所有行為，均係直接輔助及代其履行傭船契約下之契約義務，若其行為對第三人造成損害，被上訴人自應以僱用人之身分，負擔侵權行為損害賠償責任。【最高法院 87 年台上字第 734 號(87.04.03)】

📖 定期租船人是否為運送人？次查雷諾公司於載貨證券背書所載運送人之認明條款，被上訴人既未在載貨證券簽名，自不受該條款之拘束。又代理雷諾公司簽發載貨證券者，為克里斯多夫森公司，並非船長，故在載貨證券下端印有「SINGED BY MASTER」字樣，不能認係船長代理船舶所有人簽發載貨證券。【最高法院 76 年

台上字第 2006 號(76.09.21)】

定期傭船契約，係船舶所有人於一定期間，將船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及海員並須聽從定期傭船者之指示。在此期間，船舶所有人對於船長並無指揮監督權，並非船長、海員之實質僱用人，自不負海商法第一百零六條、第一百零七條之注意義務。【最高法院 84 年台上字第 1641 號(84.06.30)】

■ 論時航次傭船(trip charter)

此為論時租船契約的變形，其是以「論時租船」契約格式為某特定「航程」之運送。對此種論時租船契約，由於所支付者為租金(hire)，非運費(freight)，因此英國法將其歸屬為「論時租傭」契約類型。

■ 論航傭船或航次傭船 voyage charter

嚴格言之，件貨運送係屬「航次運送(voyage affreightment)」類型之一，而由眾多的「件貨」填滿船舶的航次空間。當某託運為「船舶全部的航次空間」或「部分的航次空間」時(the chartering of the whole of a part of a ship)，此即為本處所稱之「論航或航次傭船」。論航傭船可定義為，論航出傭人(或船舶所有人或航次運送人)與論航傭船人所締約之契約，論航出傭人以某特定船舶及航次運載貨物，而論航傭船人支付就所運載之貨物數量為基礎所計得的報酬(以某總額或每單位為計算)a contract signed by the owner (voyage carrier) and the voyage charterer, whereby the owner undertakes to carry cargo on a named ship on a specific voyage in exchange for remuneration calculated on the basis of what is being carried (per nit or lump sum)。現今海運市場上使用最為頻繁的論航傭船契約為 BIMCO 論航傭船契約(GENCON 1994)。由於船舶營運成本相當高，時間損失相當重要，因此對論航傭船契約而言，最為重要者為所謂「裝卸期間(lay-time)」的計算，蓋裝卸期間的長短會影響船舶於該航次營運所需之總時間。基本上，論航傭船契約通常係由論航傭船人負責貨物之裝卸，亦即所謂的 F.I.O 條件(Free In and Out—亦即運價不計入貨物裝卸費用)(有時為 F.I.O.S.T - Free In, Out, Stow and Trimming)。因此，如論時租船人未於約定的裝卸期間內完成貨物裝卸，可能使論航出傭人享有某些權利，例如計收額外的延滯費(demurrage)(蓋論航傭船人必須以比較多的時間才能完成航程賺取運費)或決定啟航；相反地，如貨物實際裝卸期間短於約定的裝卸期間，論航傭船人反而有權向出傭人請求所謂的快速費(despatch expenses)(蓋論航傭船人可以比較少的時間即可完成航程並賺取運費)。由於論航傭船人僅負責貨物裝卸，船舶營運之其餘項目，例如船舶、船員及船舶供給等之提供，及與“船舶”有關的營運風險(例如碰撞、海難救助、共同海損)等，原則上均為論航出傭人(或船舶所有人)之責任，與論航傭船人無關。論航傭船人自己可為承運貨物之貨物所有人，或自為船舶運送人招攬貨物簽發載貨證券。同樣地，除非論航傭船契約有明文限制，否則論航傭船人仍得將其所傭入船舶之全部或一部再論航傭船出

去給他人。

- 📖 再本件傭船契約上所訂之 F、I、O、S、T (Free In/Out Stowage Trimming) 載明於運費率項下，意即對貨物之裝卸、堆積、平艙費用，由託運人負擔顯非可據以謂運送人對甲板裝載之貨物得免除其法定基本注意義務。【最高法院 71 年台上字第 290 號(71.01.29)】
- 📖 被上訴人海星公司與喜悅公司所訂**光船租賃**合約第二部分第八條約定，喜悅輪於租傭期間，傭船人（即海星公司）對船舶有完全占有、使用及絕對的處置之權利，並於各種情況下，皆由其完全控制與管理。傭船人並應負責維修並保持本船船體、機件、鍋爐、引擎、屬具及零件於良好狀態及有效使用運轉的情形。並須以其自己之費用負責為本船配置充分適當之船員，供給食物、航行、操作、供給、油料補給及修理。本船船長、船員縱使係由船東指派，在所有情形下均視為傭船人之受僱人（一審卷第三五至四一頁）。被上訴人海星公司與託運人中央公司所訂承運系爭樹薯粒之**航程傭船契約（即運送契約）**第二部分約定，船東（即海星公司）應保證船舶於各方面均適於本次航程，以完好狀況履行本傭船合約，本船須適於穀類之裝卸（第十八條）。船東應負責貨物之適當保護及通風。船東對因發航時，未盡使船舶適航之義務而發生貨物損害應負責任。裝貨或堆存須依船長之指示並符合其要求以使其滿意，船長就貨物之堆裝負責（第三十七條）【**高等法院 91 年台上字第 572 號(91.03.29)**】
- 📖 查裝船義務雖為運送人之法定義務，惟若約定由傭船人為之，而傭船人因自己之裝載行為損及其自己之貨物時，依海商法第一百十三條第十五款規定，運送人就該貨物之毀損、滅失，尚無須負責。兩造不爭執之傭船契約【註：本案為論航傭船 UNIFORM GENCON C/P】其他條款(Other Terms) 第四項約定：「Charterers to engage and provide stevedores and tally-clerks for loading and discharging free in and out. stowing and trimming the cargo at loading and discharging ports free of expenses to the ship」(中譯：傭船人在裝、卸貨港應僱用並提供裝卸碼頭工人及理貨員、進行貨物裝載、卸貨、堆存及平艙)，依此項約定，放置於南新輪第二艙甲板上之系爭原木之堆放、整理及網縛自應由被上訴人之僱工為之，如有不當，應由被上訴人負責，不能反指船長違反海商法第一百零七條規定之注意義務。乃原審為與此相異之認定，並有可議。上訴論旨執以指摘原判決不當，聲明廢棄，非無理由。【**最高法院 85 年台上字第 1561 號(85.07.18)**】
- 📖 按免責函，除託運人與運送人間為有效外，對第三人（包括受貨人）是否有效，非無疑問。乃原審援引常青有限公司所簽具之免責函，謂：有六一七根以受貨人之風險裝載於甲板上；其裝載於甲板上，為傭船人之意思，被上訴人主張為船長允許裝載，自屬可信云云，尚難謂當。原審雖引傭船契約【註：本案為論航傭船】之記載：「甲板貨：貨物任何部分需裝載於甲板上時，應得船長之許可；船方對因此所致之任何損失，不負責任」，資為被上訴人免責之依據。惟依海商法第一百零五條規定：「運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以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，致有貨物毀損滅失之責任者，其條款、條件、約定，不生效力」。上述傭船契約之記載是否有效？又該聖富輪船長確否許可？原審未注意審酌，遽為不利上訴人之判斷，亦難謂無違誤。【**最高法院 81 年台上字第 2114 號(81.09.10)**】
- 📖 海商法第一百十七條乃同法第一百零五條之特別規定，即甲板運送貨物，如經託運人同意，或為商業習慣所許時，運送人之責任，得以特約減輕或免除之，自不受海商法第一百零五條之限制；本件貨物甲板運送為商業習慣之所許，提出中華

民國海運聯營總處木材船組七十八年十月二十六日函為證明方法；且僱船契約【註：本案為論航僱船】就甲板運送之貨物，特別載明船方對因此所致之任何損失不負責任，則本件甲板裝載貨物之滅失，伊等自不負賠償責任云云。此項重要之攻擊防禦方法，為何不足採信，原判決並未加以說明，殊難謂無理由不備之違法。【最高法院 79 年台上字第 1967 號(79.09.14)】

■ 連續論航僱船 (charter for consecutive voyages)

相較於傳統的「論航僱船」，從字面上，連續論航僱船即是連續數個論航僱船的結合，此多用在大宗物資(例如油礦等)需要多次航次才可運完之情況，例如從澳洲默爾本運載煤礦至高雄連續六航次，但有時亦會見到連續論航僱船人將其使用於攬運件貨運送之情況。連續論航僱船通常以二方式決定其連續：第一先決定固定的航次數目，例如默爾本←→高雄連續六航次；另一以某期間內某船於某二地間可得完成之航次數(the voyages can be completed within a given period)。與論航僱船不同點在於，連續論航僱船完成一航次的運送後，必須立即空船返回裝貨港繼續裝載貨物，惟僱船人通常有權在繳付額外費用及負擔額外時間的情況下要求載運「回頭貨(back haul cargo)」。基本上，論航僱船所涉及的權利義務於連續論航僱船均適用之，包括遲延解約等。海運實務上，連續論航僱船亦多為中長期契約，此情況似與論時租船契約類似，其係提供僱船人一項選擇，蓋僱船人可選擇簽「論時租船」亦可選擇簽「連續論航僱船」。一般而言，如僱船人不想承擔「論時租船人」之營運風險(例如填加油料、安排貨物裝卸等)，多會選擇「連續論航僱船」方式。此即為海商法第 45 條所稱之「對船舶於一定期間內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約..」。

■ 艙間或艙位僱船(space or slot charter)

便於區隔及結構安全，船舶通常分隔成數貨艙或艙間；在貨櫃船，亦有同樣的數貨艙結構，惟為界定貨櫃堆放位置，貨櫃船尚有所謂的艙位。如貨物量大，但未大到足以租僱全船為運送時，即有僅租僱船舶部分艙間的需要，此即為所謂的艙間僱船(用於散裝船場合)或艙位僱船(用於貨櫃船場合)。艙間僱船的性質比較類似論航僱船，僅使用船舶之一部為運送；而艙位僱船的性質比較類似論時租船，僱船人在某期間內享有某一定艙位的優先使用權。由於僅使用部分艙間或艙位，此有時與件貨運送區分不易，區分重點在於，艙間或艙位僱船基本上會簽訂所謂的艙間或艙位僱船契約，不一定會簽發載貨證券，而件貨運送一般係以載貨證券之簽發為必要。艙間或艙位僱船人本身可能就是貨主，但也可能是擁有較多貨源的承攬運送人。

■ 主要租僱船契約比較

| | 光船租船 | 論時租船 | 論航備船 |
|--------|---|--|--|
| 內容 | 船長由光船租船人指定； 船東不為公共運送人； 租用船舶全部艙間； 租金 hire 依租期計收 | 船長由船東指定； 船東(一般)不為公共運送人； 租用船舶全部艙間； 租金 hire 依租期計收 | 船長由船東指定； 租用船舶全部或一部艙間； 運費 freight 依貨量期計收 |
| 船東負擔 | 折舊費 保險費(除另有約定) 驗船費(除另有約定) 經紀費 | 薪資 伙食 維護及修理 物料、補給及設備 潤滑油 淡水(除另有約定) 保險費 驗船費 管理費 折舊費 經紀費(除另有約定) 部分理賠款 | 薪資 伙食 維護及修理 物料、補給及設備 潤滑油 淡水(除另有約定) 保險費 驗船費 管理費 折舊費 油料費 港口費 裝卸費(除另有約定) 清艙費 墊艙費 壓艙品 傭金與經紀費 損害理賠 |
| 租備船人負擔 | 薪資 伙食 維護及修理 物料、補給及設備 潤滑油 淡水(除另有約定) 保險費(除另有約定) 驗船費(除另有約定) 管理費 油料費 港口費 裝卸費(除另有約定) 清艙費 墊艙費 壓艙品(除另有約定) 傭金與經紀費(僅貨物部分) 損害理賠 | 油料費 港口費 裝卸費 清艙費 墊艙費 壓艙品(除另有約定) 淡水(除另有約定) 傭金與經紀費(僅貨物部分) 損害理賠 | 無任何費用， 除非備船契約規定裝卸費部分或全部由備船人負擔 |

■ 「Contract of Affreightment」及「Volume contract」

「Contract of Affreightment」為外國航貿實務上所使用之專門用語。「Affreightment」本身就具有「租船 hiring of a ship」之意，而「Contract of Affreightment」(簡稱 COA)，依 Black's Law 的定義，為「與船舶所有人所締結，租用船舶之全部或一部供貨物運送之契約 a contract with a shipowner to hire his ship, or part of it, for the carriage of goods」。Black's Law 進一步說明該契約類型一般「以租傭船契約或載貨證券之形式呈現 such a contract generally takes the form either of a charter-party or of a bill of lading.」

於海上貨物運送類型中，船東向租傭船人提供一定噸位的運力，於確定港口間，依事先約定之時間、航次週期之運量，完成契約規定之全部貨運量之租傭船契約方式。以「Contract of Affreightment」方式所簽訂之契約一般又稱為“運量契約”或“大批量契約(大批分運契約)”(quantity contract/volume contract)。這類租傭船方式通常是從連續單一論航傭船之營運基礎上發展而來，與連續單一論航傭船相比，「Contract of Affreightment」一方面不要求一艘固定的船舶完成運輸，另一方面也不要求船舶一個接一個航次完成運輸，而是規定一較長期間，只要滿足「Contract of Affreightment」對航次之要求即可，於該期間內，船東可靈活安排運輸，對於二航次間之期間，船東可自由安排一些其他運輸。

兩岸航運及學術界對「Contract of Affreightment」的譯名非常混亂，大陸地區一般譯為「包運租船」或「包運契約」，台灣地區或譯為「長期運送契約」或「海洋貨物運送契約」。依「Contract of Affreightment」的性質，現有兩岸譯名似乎均有斟酌之餘地。「Contract of Affreightment」雖多以 charter party 方式呈現，但畢竟屬(連續)論航傭船或艙間傭船之「運送」類型，實不宜以「租船」稱之，以「傭船」稱之為宜；再者，「Contract of Affreightment」亦不以「船舶之全部或一部供運送為目的」之運送為限，其仍得以「(多次或連續)件貨運送」方式為之，對此，似乎又非屬「傭船」契約類型。台灣地區「長期運送契約」或「海洋貨物運送契約」之譯名似乎又無法妥善說明或涵蓋「Contract of Affreightment」之真意。按依聯合國貿易法委員會正發展中的【全程或分程海上貨物運送公約】2008 年草案，該草案雖並未針對「Contract of Affreightment」為定義或規範，然仍有有關“Volume contract”之定義規定，其第 1 條定義第 2 款定義「Volume contract」為「係指於約定期間內分批裝運約定總量貨物之運送契約。貨物總量可為最低數量、最高數量或一定範圍之數量。“Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.」依此定義，「Contract of Affreightment」或「Volume contract」均著重在「貨物數量」方面，或譯為「運量契約」、「大批量契約」或「大批分運契約」較為妥當。

「Contract of Affreightment」或「Volume contract」在運送分類上，並非全然等

於下述之我國海商法第 38 條所規定之「以件貨之運送為目的」或「以船舶之全部或一部供運送為目的」或前述各節所說明之各類「租傭船契約」之一。就其法律性質，依依聯合國貿易法委員會正發展中的【全程或分程海上貨物運送公約】2008 年草案第 82 條有關大批量契約之特別規則第 1 項之規定：「無論第 81 條規定為何，於運送人與託運人間，本公約所適用之大批量契約得約定增加或減少本公約所規定之權利、義務及賠償責任 Notwithstanding article 81, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.」所表徵不受貨物運送最低強制責任之拘束觀之，其性質似乎與「傭船契約」較為類似。

b) 我國所規定之貨物運送類型

海商法第三十八條（貨物運送契約之種類）

貨物運送契約為下列二種：

- 一. 以件貨之運送為目的者。
- 二. 以船舶之全部或一部供運送為目的者。

前述的 Liner trade 類型在我國海商法，大致上可將其歸類為第 38 條第 1 項「以件貨運送為目的者」之「件貨運送」類型。對於現行海上貨物運送多樣化而言，我國「件貨」運送之分類方式，顯已不符時宜。再者，「件貨運送」乙詞除出現於第 38 條外，僅復出現於第 61 條之免責約款之限制，如此分類不僅實益不大，且造成整個貨物運送節件貨運送及傭船運送條款適用不清之情況。按海商 38 顯係仿例德商法第 556 條，惟德商法之其他條文對於「件貨運送」與「傭船運送」的條款區分相當明確，此為我國海商「抄樹不抄林」的另一項批判。於日本海商，其貨物運送節分為二目，一為「一般條款」，另一即為「載貨證券」，其第一目多為我國海商第 39 至第 52 條之傭船契約規定，然由於該目名為「一般條款」，因此在適用上，於件貨運送或有簽發載貨證券的場合，未有約定事項，仍可適用「一般條款」之相關規定，此亦為我國海商法貨物運送章立法結構另一瑕疵之處。於英法法，以船舶之一部或全部供運送之「傭船運送」類型屬所謂的「私運送人 private carrier」，由於運送雙方立場對等，當事人得依其需要訂定所需的租傭契約條款，依自由市場供需，法律並無詳加介入規範保護之必要，因此多數英美有關海上貨物運送之國內立法（一般稱之為 COGSA-Carriage of Goods by Sea Act）大都僅限於規範有簽發「載貨證券」或類似權利證券之運送類型，雖然如此，英法法對於租傭船契約等仍存有若干普通法原則加以適用，例如適航性擔保等。對於船舶租傭，海運實務已多使用某些特定的契約格式，今我國仿德日部分立法所架構之傭船權利義務體系，由於少有尊重契約自由之明文，將有與國際慣用租傭契約格式適用矛盾甚或衝突之情況發生，為緩和

前述情況，整個運送章有關傭船契約之規定，必須全面調整，甚或大幅刪減。

從海商法第 38 條字面意義，原則上僅涵蓋前述的 Liner trade(件貨運送)、論航傭船(以船舶之全部)及艙間傭船(以船舶之一部)而已。然海商法第 45 條「...對於船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約...」之規定，顯將前述所稱之「繼續論航傭船」類型納入，該條內容「為數次繼續航行」同繼續論航契約下二種類型之第一種(亦即已先決定固定的航次數)；比較有爭議者為第 45 條之「於一定期間內供運送」所稱究指為何？係屬「論時租船 time charter」抑或「繼續論航傭船之第二種類型」？很有爭議，從第 47 條意旨，第 45 條及第 46 條所稱之「一定期間內供運送」應指「繼續論航傭船之第二種類型」，而非「論時租船(time charter)」。蓋如為第 47 條航行因事變停止仍應負擔運費之規定，根本不符「論時租船(time charter)」之基本法理(按論時租船之事變風險仍由船舶所有人承擔，亦即事變致船舶停航，即構成 off-hire 離租事由，論時租船人是無須負擔離租期間之運費的)。

筆者以為，我國海商法第 38 條似無規定之必要。理由如下：

- 1) 國際間有關海上貨物運送立法，早期主要係針對「載貨證券 bill of lading」為規範，晚近是擴大適用至非租傭船契約之其他貨物運送類型，而非以「件貨運送」或「船舶之全部或一部供運送為目的」為區分。件貨運送通常簽發載貨證券，但不必然；同樣地，傭船運送關係以雙方所簽具之傭船契約為據，然傭船契約仍常見另外簽具載貨證券之場合。
- 2) 海商法第 38 條雖有「件貨運送」或「船舶之全部或一部供運送為目的」之區分，然第 39 條以下條文卻未針對各條文之適用為詳加區分，容易導致適用上之混亂。
- 3) 海商法第 38 條將貨物運送限定於「件貨運送」或「船舶之全部或一部供運送為目的」，將可能使新型態或其他型態之運送類型(例如前述的 Volume contract)產生是否有海商法海上貨物運送節適用之爭議。
- 4) 我國參考德國法將貨物運送區分為二，其中「件貨運送」部分，德國法有針對「件貨運送」(若有簽發載貨證券者，另外適用載貨證券之相關規定)之相關權利義務規定，例如德商法第五八八條之件貨運送託運人之義務及第五八九條件貨運送託運人之解約等，然我國法對此均付之闕如，此不僅造成我國海商法「件貨運送」與「載貨證券」間之混淆，且會有為何要規定「件貨運送」之質疑？

c) 租傭船契約

已如前述，我國海商法有關「租傭船契約」之規定，僅適用於「論航傭船」、「繼續論航傭船」、「艙間傭船」三種而已。

■ 傭船契約之方式

海商法第三十九條（傭船契約之方式）

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。

「論航傭船」等契約，權利義務關係複雜，為免爭議，海運實務上「論航傭船」契約多使用書面(特別是各海事或商業組織所制訂之格式)，然基於契約自由原則，各國法律仍都不明文一定要以「書面」為法定方式。日本商法第 737 條規定「以船舶之全部或一部為運送契約締結者，一經他方請求，一方應出具書面運送契約。」；德國商法第 557 條規定「以船舶之全部或比例的一部分，或其特定艙位為運送契約時，各當事人得請求對方作成相關契約證書。」換言之，我國舊海商法所仿例的德日法律，並不以書面為必要，僅是他造要求時，即應做成書面而已。→民 73「法律行為，不依法定方式者，無效。...」

各國不強制要求論航傭船等契約一定要以書面為之，除前述尊重契約自由外，另一重要原因為租傭契約之締約過程實務始然。按租傭契約項目千頭萬緒，協商過程耗費時日，且實務上多透過船舶經紀人(ship broker)居中協商(多為一邊使用一家船舶經紀人)。不僅如此，租傭契約並非僅是本書第二篇附錄資料所引之契約格式而已，租傭契約常見以「追加或增訂條款(addendum)」方式增列眾多特別約定事項，這類追加條款可能高達 7、80 條，這類追加條款有些是修改主約格式用語，有些是提列特別要求或課以特別權利義務等。一旦雙方就主要項目達成協議後，船舶經紀人會發出所謂的「確認函(letter of confirmation 或 letter of recap)」，隨後船舶經紀人會備就租傭契約交雙方簽字，此即為所謂的 fixture procedure。換言之，租傭契約之書面僅是該契約最後的證明，並非該契約之全部，在 fixture procedure 過程中所揭示或提供之任何資料，均具有補充契約內容之效力。

■ 傭船契約之內容

海商法第四十條（傭船契約之內容）

前條運送契約應載明下列事項：

- 一. 當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。
- 二. 船名及對船舶之說明。
- 三. 貨物之種類及數量。
- 四. 契約期限或航程事項。
- 五. 運費。

以本書第二篇附錄資料所列舉現今海運市場上使用最為頻繁的 Gencon 論航傭船契約

為例，格式封面有 21 個欄位，背面條款有 17 條，如再加上先前所提及之「追加條款」，傭船契約內容相當複雜。雖然這些內容並非絕對必要，然基於論航傭船之性質，有些事項仍是重要事項，例如論航租傭契約最為重要的「裝卸期間 lay-time」、「延滯費 demurrage」及「裝卸條件 F.I.O」等之約定即是，本次海商法修訂未將此納入，甚為可惜。再者，就海商法第 40 條所訂五款內容而言，有下列數點足加討論：

「**對船舶之說明**」：租傭船契約著重所欲租傭船舶的個別性，因此有關所欲租傭「船舶」之基本資料，為租傭協商期間，船舶所有人或出租傭人所應提供並告知之重要事項。船舶基本資料不僅包括船舶登記資料，例如船名、船東名、各種噸位、呼號、船級等，尚包括船舶貨艙及裝載設備安排，亦即貨艙配置、各艙載重、冷凍機組數量等，另尚包括船舶於良好天候下的經濟航速及耗油量等。船舶資料提供程度為何？並無定論，端賴租傭目的所需為定。我國海商法所稱「對船舶之說明」範圍究係為何？從該條立法說明(包括...航速、船級...等)，似乎包括前述實務一般均會提供之船舶資料。從實務角度而言，本點規定無可厚非，然從立法角度而言，如此廣泛用語是否有必要？很有問題，蓋一旦「對船舶之說明」如有不足，該租傭契約極可能會因違反民法 73 條而無效！課程參考資料所附的論時租船契約範本中，有關船舶資料部分之欄位相當有限，僅有船名及噸位 GRT/NRT/DWT 而已，該範本如此簡略之目的還是在保留當事人有關船舶說明項目的彈性。就此而言，我國海商法「對船舶之說明」乙點，在解釋上應為相當限縮之解釋始可。

「**貨物種類及數量**」：由於租傭船舶通常有「船舶屬性」(裝油、裝礦、裝貨櫃、裝液化石油氣等)、「載重噸」(會影響吃水)及「危險或禁製品」之限制，因此貨物種類及數量有事先預告之必要。然問題是，租傭船契約不僅在類型及使用形式相當多樣，有些特殊情況下，甚至於租傭契約締結時都還不知實際貨載為何！例如某承攬運送人向某船舶所有人論航傭船某船從上海到美西，載運其所承攬的貨物，此情況等於有二階段關係，一為論航傭船契約，另一為承攬人與貨物所有人之件貨運送關係，於此情況下，承攬運送人根本不可能事先知道其所承攬貨物的種類及數量。換言之，貨物種類及數量之陳述雖重要，然仍可能會因民法 73 條而影響契約效力。

「**契約期限**」：海商法運送章所規範之「以船舶之全部或一部供運送為目的」運送契約，大致上僅限於「論航傭船」或類似論航傭船契約類型而已，而論航傭船契約多以「航次或航程」為單位，不似論時租船契約，較無涉及「契約期限」問題。今新海商法「契約期限」之規定究係為何？很有問題，且易造成海商法是否納入論時租船類型之爭議，特別是修訂理由第四點「為因應不同性質之運送契約，特將第四款文字修訂為「契約期限或航程事項」用語，更令人感到困惑。嚴格解釋上，此處所稱之「契約期限」，應指「繼續論航傭船契約」下之第二種類型，亦即海商法第 45 條所稱之「於一定時期內供運送」

之類型。單從字面解釋上，新海商法用語尚不如舊海商法「運送之預定期限」來的有彈性，且少爭議。

「航程事項」：本點為新海商法所新增。論航傭船契約大致上僅規定「裝貨港地」與「卸貨港地」而已，而所謂的「航程」，一般僅係指「港地←→港地」間之航行路徑或安排而言。運送法上雖多有不得非法偏航等默示要求，或可不駛進冰封區或戰區等明示約定，然畢竟與「航程事項」無關。在論航傭船下，航行路徑如何安排純屬船舶出傭人之權利，傭船人基本上不能置喙。此亦造成本法所稱之「航程事項」究係為何之疑義。從前述論航傭船實務及契約條款觀之，立法者顯欲將裝卸貨地事項納入，蓋此為運送之最重要且最基本之事項，然由於文字用語使用上的瑕疵，致亦造成誤解。

■ 傭船契約之物權追及效力？

海商法第四十一條（傭船契約之物權效力）

以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。

本條規定相當特殊，未見於德日立法例。何以傭船契約具有物權的追及效力？學者認為係為解決傭船人龐大貨物待運，一時覓船不易，令貨物無法出口，阻礙國際貿易之發展(劉：「買賣不破租賃說」，另有「注意規定說」，此說為通說，新民法 425 已將「承租人占有」作為買賣不破租賃之適用要件，且運送屬承攬契約，重運送之完成，因此海 41 僅屬注意規定而已)。由於本條款於 1929 年第一套海商法制訂時即已存在，如前述學者看法為真，或可為民國初期我國尚屬貨主國，而仿例民法第 425 條「買賣不破租賃」概念之一種政策性保護立法，使傭船契約之效力「追及」於新的船舶所有人！

國際海運實務上，此類情況甚少發生，蓋如有船舶所有權移轉之可能時，不僅船舶買賣契約，包括論航傭船契約等均會解決傭船契約尚未完成之運送事宜，或為承受，或完成傭船運送後再交船。再者，除連續論航傭船契約外，論航傭船契約航程(直航)時間有限，一旦裝貨啟航，根本不致發生傭船契約因船舶移轉而無法繼續履約之情況。再者，即使傭船契約訂立後，貨物裝船前，船舶所有權已經移轉，所涉及者，僅為單純的船舶出傭人債務不履行問題。從此觀點，我國法有關傭船契約物權追及效力的規定，不僅發生可能性小，即使發生，亦生法律衡平(equity)上之爭議。在英美判例實踐上，相關案例相當罕見，且僅見於「論時租船」案件(按論時租船性質非運送，比較偏向租賃)，法院有時為解決「船舶買受人能否繼續承擔租傭船契約」之爭議，常引用「惡意受讓人」概念予以解決。

筆者基本上認為本條並非在賦予「傭船契約之追及效力」，使傭船契約追及到新船舶所有權人身上，而責令該新的船舶所有權人完成一與其毫無關連的契約之履

行。本條係在規範「傭船契約訂立後，縱使船舶所有權移轉，傭船契約仍不因之無效(因為船舶為傭船契約履行的重要事項，今此重要事項不復存在，該契約可能會因給付不能而無效)」，使船舶出傭人必須繼續履行傭船契約之義務。如非如此解釋，則對經法院終局執行拍賣或 1993 年海事優先權及抵押權公約所規定之強制拍賣的買受人而言(依公約第 12 條規定，強制拍賣後，附於該船之所有優先權及不論任何性質的債權等，均不復存在)，如何解決兩者間衝突？

學者多數說主張「傭船契約有追及效力，件貨運送契約無追及效力」乙點，實有斟酌之必要。另由於舊海商法第 24 條第 1 項第 6 款「對於託運人所負之損害賠償」乙款於新海商法亦已刪除，因此無論是傭船契約或件貨運送契約原則上均已無法以行使海事優先權為手段而達到「追及」之目的。

■ 傭船契約之解除

論航傭船契約之解除，於英法法，多屬契約自由議定事項；日法規定較簡略，德法規定甚為詳細。德日法有關傭船契約解除之規定，大致整理如下：

| | | 日商法 | 德商法 | 台灣海商法 | |
|----------|-------|--------------------------------|--------------------------------|---|--|
| 法定解除(終止) | | 船舶沈沒；船舶成為無法修復；船舶被捕獲；貨物因不可抗力而滅失 | ??? | 船舶有瑕疵，不能達到運送契約之目的(海商 42) | |
| 任意解除 | 發航前解約 | 全部傭船人解約 | 支付運費半額 + 卸貨費用 + 預付款 + 延滯費及損害賠償 | 一般航程：支付運費 1/3 + 額外卸貨費用 + 延滯費等 返航航程：運費 2/3 + 額外卸貨費用 + 延滯費等(海商 43) | |
| | | 一部傭船人解約 | | 全數運費減出傭人新載運費 限制：貨物已裝運者，非經他傭船人同意，不得解約 | 全數運費 + 額外卸貨費用 + 損害賠償(海商 44) - 減省費用 4/4 及新載運費之 3/4(海商 49) |
| | | 出傭人解約 | | ??? | ??? |
| | 發航後解約 | 全部傭船人解約 | 全數運費 + 損害賠償擔保 | 全數運費 + 損害賠償擔保 | ??? |
| | | 一部傭船人解約 | 同上 + 卸貨費用 + 預付款 + 共同海損等 | 同上 + 卸貨費用 + 預付款 + 共同海損等 | ??? |
| | | 出傭人解約 | ??? | ??? | ??? |

■ 法定解除

海商法第四十二條（法定解除）

運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。

與件貨運送相較，論航傭船契約雖著重船舶個別性，然由於論航傭船之傭船人不介入船舶航行營運事項，船舶個別性的要求尚比光船租船及論時租船來得弱，因此在論時租船實務上，有時簽訂傭船契約時可能未指定某特定船而僅以「某型船」代之，且即使有指定某特定船，追加條款中亦多有所謂「替代船條款(substitution clause)」之約定，容許論航傭船人得使用其他同級船舶為傭船運送之進行。本條規定「船舶有瑕疵，不能達到契約之目的」用語，範圍為何？不僅應考量民法第 246 條契約標的給付全部或一部不能之規定，且必須達到類似民法第 246 條所謂「以不能之給付為契約標的者」之程度始可，亦即船舶瑕疵不能給付情事已足以達到使契約根本無法履行之情況，例如船舶啟航前受損無法修復等。否則如解釋範圍過廣，託運人法定解約權限未免過大，且會使託運人藉故規避下列海商法第 43 及 44 條之意定解約之責任。日商法第 760 及第 761 條有若干法定解約事由之規定，包括船舶沈沒、無法修復、被捕獲、貨物已全部滅失、法律變更等致契約履行為不可能等均屬之；德商法亦有類似規定，法定解約事由包括戰爭爆發等。我國海商法此條款如此單純規定，很有問題，蓋如前述，如本條適用上不參酌民法契約給付不能法理，本條用語會產生相當大的解釋空間，多生爭議而已。

■ 全部傭船契約之意定解除

海商法第四十三條（全部傭船契約之解除）

以船舶之全部供運送時，託運人於發航前得解除契約。但應支付運費三分之一，其已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用。

前項如為往返航程之約定者，託運人於返程發航前要求終止契約時，應支付運費三分之二。

前二項之規定，對於當事人之間，關於延滯費之約定不受影響。

本條基本上是仿例德日商法，惟德日商法(如先前表列)對於全部論航傭船發航前的解約，託運人應負擔之運費額均為 1/2，而我國法僅為 1/3，顯然偏低。蓋論航傭船在實務上，一般而言是出傭人先將船舶「空載航行」到指定的裝貨港(等於電話叫計程車般，而非半路攔車)，出傭人已先行負擔空載航行及停泊於裝貨港等之期間損失，這些期間損失可長可短，如再加上船舶解約後，船舶出傭人可能必須另覓傭船人及將船舶駛往傭船裝貨港等，運費額的 1/2 顯然較為合理。可惜的是，本法僅規定「出航前」之解約，而未規定「啟航後」之解約。

本次海商法修訂，第 1 項後段增訂「所增加」三字而成「並應負擔因裝卸所增加之費用」，此增訂無異畫蛇添足。按全部論航傭船契約之貨物裝卸費用本多為傭

船人自行負擔，今僱船人解除契約，相關裝卸費用亦當然由僱船人自付。今海商法加上「所增加」三字，可能會造成一反面解釋的效果是，解約之僱船人是無須負擔「未增加的裝卸費用」的。

第2項為新增訂，立法理由稱為仿日本商法第745條而來。日本商法第745條第2項規定「船舶係約定從事去航及返航航程時，如僱船人欲於船舶返航航程開始前解除契約，其應支付三分之二之運費額。如該航程係從某港航向另一裝貨港，而僱船人欲於船舶離開該裝貨港前解除契約者，前述規定亦適用之。」很明顯地，日本商法第745條後段之準用規定並未納入新海商法規定中。我國海商法本條第2項所謂「如為返航航程之約定者」，一般多指前述的「連續論航僱船」之情況。這類返航航程可能有裝載貨物(俗稱回頭貨)，亦可能空載航行。多數情況下，這類連續論航僱船之運費已事先就「去航航程及返航航程」為同時約定。如為單獨的「返航航程」約定，則屬另一單獨的論航僱船契約，此時僅適用第1項規定。本項規定運費2/3當指「去航及返航」總運費之2/3而言，而非「返航航程」部分運費之2/3。

第3項亦屬新增訂條款，相當特殊的是，本項所稱之「延滯費」究指為何？蓋本法其他條文並無類似「延滯費」用語之明文。本項所稱之延滯費，解釋上應屬第52條第2項但書「但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。」(詳待後述)

■ 一部僱船契約之意定解除

海商法第四十四條（一部僱船契約之解除）

以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用及賠償加於其他貨載之損害。

前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。

日本商法第748條規定「以船舶之一部為運送契約之締結者，除偕同其他僱船人或託運人一起解約外，得支付全額運費而解除契約；然應扣除船舶所有人因裝載其他貨物所賺取之任何運費(第1項)。於航程開始前，而僱船人已經裝載全部或部分貨物者，非經其他僱船人或託運人之同意，不得解除契約(第2項)。」不同於全部論航僱船契約，一部論航僱船契約之裝卸費用多為出僱人安排及負擔，並已內含於所洽收的運費額中。今一部僱船人既解約並支付全額運費，如立法理由所言，運送人自不得另要求裝卸費用，蓋此無異使運送人重複計費。惟本條適用上應特別注意第49條運費扣除之規定。「因裝卸所增加之費用」例如將貨物卸船而造成其他貨物必須為翻艙所生之翻艙費用及時間延滯損失等；「賠償加於其他貨載之損害」例如翻艙造成的其他貨物毀損或遲延等。

■ 意定解除之例外

海商法第四十五條（任意解除之例外）

前二條之規定，對船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約，不適用之。

按依前述有關租傭船契約種類之說明，本條係規定連續論航傭船契約下之二種類型，其仍屬論航傭船契約，而非「論時租船」契約。這類傭船契約因具有「連續性」，如於契約履行期間中途解約之結果，會導致「運費」額度多寡之計算爭議，亦即是單一往返航次運費或所有連續的航次總運費。惟僅單純規定「不適用」的結果為，連續論航傭船契約之解約事項及責任負擔等，均任由契約當事人自行約定。在實務運作上，連續論航傭船契約僅是連續數個論航傭船契約的結合而已，每一航次仍有其運費計算標準，因此其意定解除似可參考前二條規定為之，以杜絕可能爭議。德日法對此均無規定，本條規定來源已難考究。不過依其用語及內容，本條立法之初，即可能有將「論時租船契約」納入意圖或因誤解所致，蓋論時租船契約之租金係以每日為計算，當然無法且根本不能適用前二條解約運費扣減之規定。惟一如前述，論時租船契約解釋上並非本條所適用之運送類型，自不應為如此解釋。

■ 運費負擔

海商法第四十六條（運送之方式）

以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。

第四十七條（全部傭船之運費負擔）

前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。

前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行為或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。

船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。

「以船舶之全部於一定期間內供運送者」，一如前述，為屬連續論時租船契約下之一種運送類型，這類型傭船契約之運費計算亦多以時間為計算(有別於一般論航傭船契約係多以重量或容積為運費之計算)，雖然如此，其性質亦歸屬論航傭船契約，而非論時租船契約。

這類以時間或期間為運費計算之論航傭船契約，運費風險由誰負擔？依日本商法第 756 條規定「運費係依時間計算者，其數額應於裝貨開始日迄至卸貨完成日之期間計算之。然如因不可抗力原因而使船舶被迫於啟航港或航程途中下錨，或必須於航程途中進行修理者，該段期間不應記入。前述亦適用於第 741 條第 2 項或 752 條第 2 項所規定之有關超過裝貨卸貨期間之貨物裝載或卸載日數。」另依德國商法第 622 條亦規定「傭船依約定有期間者，以別無約定為限，傭船費以船長為接受裝貨或空船發航，發出一切齊備之通知之翌日起算。但在空船航海情形，未於通知之翌日發航時，自發航之日起算(第 1 項)。期間傭船費以卸貨完了之日為終了(第 2 項)。非由於海上運送人之過失，而航海延遲或中斷者，在其期間之傭船費應繼續支付之。但不妨礙第 637 條第 638 條規定之適用(第 3 項)。」從前述二規定，日德二國大體上均採「傭船人負擔事變運費」原則，亦即除船舶航行無法完成或停止係因運送人因素所致，否則因任何不可抗力或事變所致者，傭船人仍應負擔運費(多為比例運費)。我國海商法第 47 條大體上亦採取類似之立法例。

第 47 條第 1 項「僅就船舶可使用之期間」為何？可參照前段德日立法及我國海商法第 2 項有關裝卸期間計算之規定，自船長發出裝貨準備通知之翌日起算。

第四十八條（貨物缺裝時運費之負擔）

以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

本條為有關貨物缺裝之運費負擔規定，船舶出傭人既已保留船舶之全部或一部供傭船人裝貨之用，理論上，傭船人如何運用其所租傭之全部或一部空間？概屬傭船人自由，如貨物裝載不及約定之數量，「託運人」自應負擔全額運費。「應扣除船舶因此所減省費用之全部」乙詞，例如裝卸費用為船舶負擔時之減省等，由於本條僅規定「費用」，因此貨物缺裝所致船舶滯港時間之減省，似不應為扣減。「因另裝貨物所取得運費四分之三」，此另裝貨物無異係以原傭船人所租傭使用之船舶一部或全部另給他人使用之對價，此對價或收益本應由「傭船人」享有。德日法均規定為全額享有，我國法規定僅及重裝運費之四分之三。

📖 臺灣高等法院暨所屬法院 68 年度法律座談會 民事類第 16 號(68.11.23)

法律問題：甲公司與乙輪船公司訂立 A 輪船傭船契約，由菲律賓運回木材一〇〇〇立方公尺，至基隆港，運費美金一〇〇〇元，如有空載，乙方另行取得之運費，不適用海商法第九一條但書所得運費扣減之規定。船到裝載港後，甲公司僅有木材五〇〇立方公尺，A 船返航途中，在香港裝載丙公司木材五〇〇立方公尺，運費美金四〇〇元，現乙輪船公司訴請甲給付全部運費美金一〇〇〇元，甲公司主張應依海商法第九十一條規定，扣減三千元，乙公司以契約有不得扣減之約定，不應扣減。問甲公司扣減主張有無理由？

海商法第 91 條 (51.07.25 版)

討論意見：

甲說：扣減主張有理由，因法律有明文規定。

乙說：扣減主張無理由，因契約已另有規定。

審查意見：擬採乙說。

研討結果：照審查意見通過。

海商法第四十九條（解除契約時運費之扣除）

託運人因解除契約，應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三。

依我國海商法規定，本條適用情況僅有第 44 條一部傭船契約解除之情況。

■ 裝卸期間計算

海商法第五十二條（裝卸期間之計算）

以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書。

裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。

前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。

船舶營運成本高昂，一般貨輪每日營運成本(例如船舶貸款、油料、船員薪津、保費等)，少則數千美元，多則數萬美元。依論航傭船契約通常係以航程完成賺取運費之特性，如航程完成時間越短，船舶營運人即可在較短的時間及營運成本內獲得等額的運費收入。而航程完成之時間，除海上航行外，最重要者即為停留於裝貨港及卸貨港之時間。於論航傭船契約，貨物裝卸多為傭船人負責，因此裝卸時間的長短對於整個航程能否儘早完成影響甚鉅，因此對於論航傭船契約之裝卸期間(laytime)約定相當重要。亦即論航傭船雙方必須事先約定一合理的「裝貨期間」及「卸貨期間」，如超過該期間，傭船人必須給予出傭人一合理的補償，此補償一般稱之為「延滯費 demurrage」(有約定場合)或「滯留損失 damages for detention」(未約定場合)。相反地，如少於該期間，傭船人有權向出傭人請求因時間減省所獲致的利益，此費用稱之為「快速費 despatch」。在租傭船契約，laytime 之約定相當多樣，其為租傭船契約最為複雜且爭議最多的項目，國外相關判例不盛枚舉。

「裝卸期間 laytime」既為一期間，自有期間計算的起點、終點、時間長短、時間計算及期間中斷事由等項目必須予以考慮：

- 「**裝卸或卸載期間計算之起點**」：依本條第 2 項前段規定，應自裝貨或卸貨準備完成通知書 NOR 送達之翌日起算。日本商法第 741 條第 2 項及德國商法第 567 條第 2 項亦為同樣規定。本規定顯採到達主義，而非發信主義。另既言「翌日」，自當然為翌日之零時起算。惟本規定似乎過於強制，缺乏彈性。在海運實務所常採用之論航傭船契約為例【本書第二篇附錄三：BIMCO 論航傭船契約(GENCON 1994)】，其背面條款第 6 條規定，如 NOR 於中午十二時以前送達，則 laytime 自下午一時起算；如於下午下班前送達，則於翌日上午六時起算。為避免船舶事實上的裝貨或卸貨準備尚未完全，卻先發送 NOR 之情況，第 1 項特別為限制規定。
- 「**裝卸或卸載期間計算之終點**」：裝卸期間之終點基本上為傭船人已完全完成貨物之裝卸作業，亦即貨物已完全裝船或卸船。此時牽涉到一問題是，貨物尚未堆放完全，裝卸期間是否未完成？按先前已有 F.I.O 或 F.I.O.S.T. 條件之說明，如僅為 F.I.O.，由於傭船人無須負擔「S.T. 之堆放平艙費用」，表面上貨物是否完成堆放或平艙似乎與裝卸期間無關，惟依英美判例見解，貨物未完成堆放前，裝卸尚未完成。
- 「**裝卸期間之長短**」：裝卸期間的長短視契約如何約定為定。過往由於多使用人工及抓斗，裝卸期間相當長，近來裝卸機具大幅進步，貨物裝卸期間已大幅縮短。此使裝卸期間之約定可能為幾週、幾日、甚或僅幾小時均有。
- 「**裝卸期間之計算**」：海商法第 52 條第 2 項規定，期間內不工作休假日及裝卸不可能日不算入。日本商法與德國商法對於裝卸期間之計算大致相同，日本商法第 741 條第 3 項「因不可抗力而無法進行裝載之天數。」雖未規定例假日，解釋上應予以計入；德國商法第 573 條規定「應按日數以不中斷之連續順序為之。星期日休假日及因傭船人之偶然事故，致妨貨物之交接日，均應計算在內(第一項)。但因風向氣候或其他任何偶然事故以致：一、不僅約定貨物，所有各種貨物之裝船，二、貨載之受取，均有妨礙者，其日數不計算之。(第 2 項)」。換言之，德日法並未將「休假日」排除於裝卸期間的計算中，而我國法有。我國法使用「不工作休假日」似有欠妥，建議以「公定假日」或「例假日」代之，蓋各國港埠除重大假期外(例如我國春節)，多已 24 小時全年無休，只是晚間工作或例假日作業必須給予加成工資而已。另「裝卸不可能日」亦過於模糊，欠缺標準，海運實務常見的論時租船契約多以「天候許可 weather permitting」代之，此標準可視船舶及貨物種類為判定是否為天候許可。否則例如傭船人所僱傭的碼頭工人罷工致無法裝卸，可否視為本款之「裝卸不可能」？
- 「**超過裝卸期間**」：一般而言，超過裝卸期間之效果有二：一為船舶繼續滯港，讓託運人完成裝貨，惟此時出傭人得請求延滯費；二、船舶有權為即刻啟航。我國法僅規定前項而已。超過裝卸期間後之期間計算不同於 laytime 計算

的是，休假日及裝卸不可能日均需算入。

d) 貨物卸載及責任解除

※ 請特別注意舊法第 3 項之刪除(為因應第 76 條增訂而來)

| 1999/2000 海商法 | 修正理由 | 1962 海商法 |
|--|--|---|
| <p>第五十條(貨物卸載之通知與責任之解除)</p> <p>貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。</p> | <p>一. 條次變更。</p> <p>二. 為維持航運商業秩序，凡貨物運達目的港後，運送人均應通知託運人所指定的受通之人(NOTIFY PARTY)，如託運人無指定應受通知人時，則通知受貨人，特修正第一項，以應實際需要。</p> <p>三. 現行條文第二項刪除，因件貨運送之卸載，應屬運送人之義務。</p> <p>四. 卸載之貨物離船時，運送人或船長係解除其海上運送責任，至於貨櫃之內陸運輸、儲放、保管責任等應適用民法及其他相關法令之規定，爰修正現行條文第三項如上，以明責任，並改列為第二項。</p> | <p>第九十三條</p> <p>以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，運送人或船長應即通知受貨人。</p> <p>件貨運送之受貨人，應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。</p> <p>卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。</p> |

舊法有關本條原有三項規定，分別為 a) 傭船運送人之貨到通知義務；b) 件貨運送之受貨人卸載義務；c) 鈎對鈎原則之適用(責任解除)。今新海商法僅保留 a 點規定，刪除 b 及 c 項目。

「貨到通知義務」：傭船契約因涉及「裝卸期間」計算問題(第 52 條規定參照)，運送人或船長必須發送「貨到或卸貨準備通知」予受貨人或受通知人，此為 1962 年舊海商法第 1 項規定之基本意旨。於件貨運送，海運實務雖多有通知之事實，惟德日英立法對於該通知是否為運送人之一項運送義務，均乏明文規定。於我國，舊海商法雖未明文，惟民法第 643 條已有「運送人於運送物達到目的地時，應即通知受貨人」之規定，亦即件貨運送人本負有是項通知義務，今新海商法保留本點規定並將舊法「以船舶之全部或一部供運送者」刪除之結果為，無論是件貨運送或傭船運送，運送人或船長均負有是項通知義務。

依聯合國貿易法委員會發展中之【全程或分程海上貨物運送公約】2008 年草案，不僅未明文「運送人之貨到通知義務」，更進一步規定貨方之「接受交貨之義務」，該草案第 9 章「貨物交付」第 45 條「接受交貨之義務 Obligation to accept delivery」規定：「於貨物抵達目的地時，依運送契約行使其權利之受貨人，應於運送契約所約定之時間或期限內，於運送契約所約定之地點接受交貨，無該約定者，應於考慮到契約規定及商業習慣、實務或

慣例及運送情況後，於能合理預期之交貨時間及地點接受交貨。」本發展中的最新條文反映出，既使件貨運送所簽發之載貨證券上雖有「受貨人」或「受通知人」之記載，然件貨運送或班輪運送於國際間並無明確的「貨到通知」義務概念。嚴格言之，「貨到通知」為傭船運送所必要(為計算裝卸期間之需)，然於件貨運送應僅為運送人所提供之一項非義務性質之服務而已，如貨到通知為一義務，將導致一嚴重後果是，如件貨運送人未履行是項義務或證明其已履行是項義務，對於貨物交付遲延或受貨人之受領遲延之事項，均會產生適用上之爭議。

「**件貨運送受貨人卸載義務**」：20世紀初以前，由於船舶運送僅限於海上運送階段，件貨運送到達目的地之貨物卸載作業，通常係由受貨人為之。例如德國商法第604條規定「件貨運送之受貨人應依船長之指示，立即卸載。船長不能確知受貨人所在，應依當地慣行方式，將其指示公告之。」日本第752條第4項「以特定貨物為運送契約之締結者，受貨人應依船長指示毫不遲延地將貨物卸載。」20世紀初期以後，件貨運送(特別是貨櫃運送)大幅興起，運送人為能掌握船舶裝卸作業時效及安全，貨物卸載作業亦逐漸由受貨人變為運送人負責為之。

「**鈎對鈎原則**」：1962年舊海商法第93條第3項「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。」之規定，所揭示者即為1999年海商法修正前海商學術相當重要的「鈎對鈎 tackle to tackle」原則。按早期海上運送，貨物係由託運人裝船，卸載由受貨人為之，海上運送人僅純負海上運送責任及風險而已。貨物裝船前卸船後之風險概由貨方負擔，與船舶或運送人無關。此概念仍殘存於1924年海牙規則，該規則第1條定義「貨物運送」為「包括自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間」。「鈎對鈎」原則於貨櫃運送興起後，由於貨物運送已逐漸延伸到陸上階段，為此，各海運大國已逐漸修正此原則。例如1978年漢堡規則第1條定義「海上貨物運送」為「...自一港口運送貨物至另一港口的任何契約...」；其第4條更規範運送人之責任期間為「自收貨至交付貨物」為止。我國本次新海商法修訂時，鈎對鈎原則原本保留，於民國88年4月交通部會議期間，由於海商法第76條之「喜馬拉雅條款」規定能擴大適用到陸上的履行輔助人，遂刪除本項規定。本點進一步論述請詳見後續【單元八】有關「運送人責任期間」(單一說 v.s 分割說)的論述。

e) 貨物寄存與拍賣

海商法第五十一條（貨物之寄存）

受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。

運送人對於前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額：

- 一. 不能寄存於倉庫。
- 二. 有腐壞之虞。
- 三. 顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。

本條揭示海上貨物運送人二項權利：一為貨物寄存權【學理上稱為「擬制交付」】；另一為貨物拍賣權。本條權利於民法第 650 條亦有類似規定。本條規定並無運送契約類型之適用明文，解釋上應同時適用於傭船契約及件貨運送。

依本條規定，貨物寄存權行使情況有三：一為受貨人怠於受領貨物；二為受貨人不明；三為受貨人拒絕受領貨物。解釋上，前述情況自應包括受貨人有爭執之情況(例如有二以上受貨人請求貨物交付—亦即海商法第 58 條之情況)。有關貨物寄存權之討論中，衍生一重要爭議在於「貨物為寄存後，運送人責任是否即可解除」？我國學術及司法實務通說均為否定之見解，亦即貨物即使交付寄存，所寄存之倉庫業者屬運送人之「獨立履行輔助人」，運送人仍有為貨物之保管及交付義務；更甚之，即使載貨證券有「貨物交付條款」之約定，亦屬無效，蓋其違反海商法第 61 條逃避貨物交付之義務！筆者對此有不同意見。從法律層面而言，海上貨物運送人雖負有交付之義務，然相對的，運送人亦享有請求受貨人受領貨物之權利，亦即受貨人(含託運人)亦負有受領貨物義務。換言之，貨物寄存期間之風險並非全由「運送人」片面負擔。再者，受貨人如長久未為受領，運送人豈非要持續負擔無限期之保管責任，亦失衡平。從海運實務層面而言，各國港埠及海關規定不一，有些國家，特別是第三世界國家，貨物一旦卸載，即由當地港埠機關全權掌控，貨物寄存費用既非由運送人收取，運送人對這類港埠倉庫機關亦毫無控管能力，如還責令運送人負擔寄存風險，無論在法理上及衡平上亦屬未洽。對此，1978 年漢堡規則第 4 條有關運送人的責任期間規定，「把貨物交給依據卸貨港適用的法律或規章，貨物必須交給之當局或其他第三人」時，運送人亦可解除其責任。以筆者意見，運送人是否應負擔貨物寄存期間風險，必須考量三情況：第一、當事人有無約定，例如租傭契約及載貨證券；第二、倉庫寄存為誰所安排，如進倉為受貨人所申請，此時貨物一進倉，運送人即可解除其責任，如為運送人所申請，則運送人責任並不當然解除；第三、當地港埠海關規章為何，如前述，貨物一旦卸載，即由當地港埠機關全權掌控，貨物寄存費用既非由運送人收取，運送人對這類港埠倉庫機關亦毫無控管能力時，運送人當可解除其責任。在補救措施上，我國亦最好能承認運送人「附失權預告」之通知效力，亦即於運送人之貨物寄存通知上

可附上「運送人寄存保管責任於一定期限內解除」之失權預告。

至於貨物之「拍賣權」方面，本條第3項規定恐有窒礙難行之餘。按如屬正常貿易或高價貨物，通常不會發生貨主怠於受領情事，亦即有貨物寄存情事發生者，一或貨物本身價值不高，一或貨物所有權有糾紛。加上各國港埠倉儲保管費用相當高昂，為避免寄存時間過久，各國除海關有相關規範外(例如我國的關稅法)，亦多准運送人能於較短時間內，在適當通知託運人及受貨人之要求下，行使此一拍賣權。例如英國法規定三個月內即可為拍賣處理(此為一般貨物之規定，易腐貨物除外)，此項拍賣權的行使，以公開為原則(public auction)，並無須法院介入裁定，以求時效。今增訂第3項規定「得申請法院准予拍賣」等語，無異宣告此項「運送人拍賣權」之取得以「獲法院准予之裁定」為前提，亦即該拍賣權並非運送人本身具有之權利。再者，即使是民法留置權及動產質權之行使，均不以法院申請為要件，何以注重處理時效的易腐貨物之處理尚須經法院裁定！其次，依舉重以明輕原則，既然易腐貨物之處理都須經法院裁定始可拍賣，則其他一般貨物之拍賣當更須經法院拍賣始可。依我國非訟事件法第98條「海商法第94條(即新海商法本條規定)及第102條第3項所定船長寄存貨物事件，由貨物受領地之法院管轄」之規定，亦僅為寄存爭議管轄權歸屬之規定，而非拍賣權賦予之裁定規定。總言之，本項規定不僅在法理上、實務上或國外相關規定，均有欠缺考量之處，此為以後修法必須注意之處。

聯合國貿易法委員會正發展中的【全程或分程海上貨物運送公約】2008年草案第50條對於貨物尚未交付之情況有相當明確之規定：

1. 為本條之目的，僅於下列情形下，貨物到達目的地後應被視為仍未交付：
 - (a) 受貨人未依據本章規定，於第45條所述時間及地點接受交貨；
 - (b) 無法尋獲控制方、託運人或單證託運人，或未依據第47條、第48條及第49條向運送人為適當指示；
 - (c) 依據第46條、第47條、第48條及第49條，運送人有權或必須拒絕交付貨物；
 - (d) 依請求交貨地之法律或規章，不允許運送人向受貨人交付貨物；或
 - (e) 運送人無法交付貨物之其他情形。
2. 於不損及運送人得向託運人、控制方或受貨人主張任何其他權利之情況下，貨物未交付者，由有權提取貨物之人承擔風險及費用(at the risk and expense of the person entitled to the goods)，運送人得視情針對貨物為合理作為，其可包括：
 - (a) 將貨物存放於任何合適地點；
 - (b) 如貨物載於貨櫃內，打開包裝，或針對貨物採取其他作為，包括搬移貨物或將其銷毀；
 - (c) 依照慣例或依據貨物當時所在地之法律或規章，將貨物出售。
3. 僅於運送人已將本條第2項所規定之作為，向契約明細所載之貨物到達目的地時可能存在之任何被通知人，並向運送人所知曉之受貨人、控制方或託運人三人之任一人，依所列順序為合理通知後，運送人方得行使本條第2項所規定之權利。
4. 貨物依本條第2項(c)款為出售者，運送人應為有權提領貨物之人之利益代為保管出售貨物之價款，然可從中扣除運送人所支付之任何費用及應支付給運送人與運送該貨物有關之其他任何費用。

5. 運送人不負責本條所規定之貨物仍未交付期間內所發生之貨物滅失或毀損，然求償人證明該滅失或毀損係由運送人未能於當時情況下採取應有合理措施保存貨物所致，且運送人明知或應知不採取該措施將造成貨物滅失或毀損者除外。 The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

本條規定清楚規定海上貨物運送受領遲延之情況及相關權義事項，比較重要者為第 2 項規定受領遲延期間之風險及費用由受領權人負擔；第 5 項規定運送人於受領遲延期間之注意義務及責任，依該項用語，幾乎等同於我國法學理上之「故意或重大過失」，此與我國民法第 237 條「於債權人遲延中，債務人僅就故意或重大過失，負其責任」之規定一致。

鴻泰公司究係為何人保管原木，尚待釐清。再原判決所謂上訴人於原木運到後，並無憑載貨證券提貨之準備，因認協榮公司未能履行交付原木予上訴人，係因不可歸責於己之事由所致，依民法第二百五條第一項之規定，債務人免給付義務等語，究係指協榮公司依海商法第九十四條之規定，已為擬制交付系爭原木，而解除其保管及交付義務，或係指未具上開擬制交付之情形，僅因港埠管理機關或海關之要求，而將貨物交付港埠管理機關或海關之倉庫？倘係前者，對於上訴人有無怠於受領或有無受貨人不明或拒絕受領；有無於寄存後，通知受貨人？俱未明確審認說明；倘係後者，則上訴人於原審八十一年十月二十七日具狀陳稱：運送人未具有海商法第九十四條第一、二項，第一百零二條第二項之情形，而逕將貨物交付港埠管理機關或合法經營倉庫，即令出於港埠管理機關或海關之要求，亦不能解免運送人交付之義務，應認此時之港埠管理機關或倉庫業者，乃係運送人之獨立履行輔助者，須該等倉庫業者履行交付，運送人之交付貨物之義務，始告消滅之主張，均與協榮公司是否解免其保管及交付運送貨物義務，所關頗切，自屬其重要攻擊方法，不得翹置不論。原審未違說明其取捨意見，遽以上開情詞，為上訴人不利之判決，亦難謂無判決不備理由之違法。【**最高法院 88 年台上字第 3486 號(88.12.30)**】

系爭貨物係由於受貨人未依常規領取貨物，經運送人即被上訴人通知託運人即上訴人後，上訴人怠於指示，致寄倉過久，貨物價值已不足清償寄倉費用而遭拍賣以支付倉租，故貨物之喪失，與被上訴人交付非受領權人之過失，已無相當因果關係，換言之，貨物損失之發生及擴大係由於上訴人之怠於指示處置所致，被上訴人一度誤放交付非受領權人無關。【**臺灣高等法院 92 年海商上字第 2 號(92.10.07)**】

f) 本章結論

■ 租傭船契約並無國際強制性規範

船舶營運方式非常複雜，連帶使其間法律關係異常複雜。於班輪運送或件貨運送等公共運送領域，為保護地位不相均等之貨方；另於有簽發載貨證券之場合，為避免運送人藉由載貨證券規避責任，以及保護善意的載貨證券受讓人，國際間對此均有

較為明確且為強制性的規範。相對地，於租傭船契約場合，由於兩造通常是對等雙方，基於契約自由原則，國際間雖存有相當多樣的租傭船契約格式，並廣為航運各界所使用，然國際間畢竟對此並無任何強制性公約或規範，且事實上亦無此必要。

於各國成文立法例方面，大概除德國(含周遭德語系國家，如奧地利)外，包括日本、法國、義大利、西班牙等國及大陸地區，對於租傭船契約幾乎僅為原則性規定，並保留契約自由的高度彈性。

■ 租傭船契約爭議案件多

以載貨證券為強行規範之相關國際公約，經過 1924 年海牙規則以來將近 90 年來發展，學術及案件爭議已漸趨緩。反而是租傭船契約類型，基於租傭船契約之多樣性及複雜性，以全球主要海事海商案件集中審理之英國法院審理量為例，每年的海事海商案件，在過去幾十年間，平均高達五成屬租傭船爭議案件。顯見無論從學術或實務觀點，租傭船為海商案件中是十分值得學習及研究開發的領域。然事實是，國內對此議題不僅研究論述極少，且更甚之，亦多僅停留於「按圖索驥」，亦即僅針對「條文」文義為論述，而忽略租傭船契約之自由議定性及國際慣用範本，這是非常遺憾及可惜的。

■ 國際私法之適用複雜

依國際間慣用的租傭船契約格式，無論是 BIMCO 或 NYPE 所推出之格式範本，其管轄及準據法條款幾乎一成不變地規定英國法/倫敦，抑或美國法/紐約，且在海運實務上，選定此二地區/法律亦有其必要，蓋該二地區及法律過去在海事海商案件之審理上，已累積相當多的案例並能提供充分法律服務支援，航運各界亦認為到這些國家審理亦容易受到比較符合契約精神及原意之審理。

基於國際私法之選法原則(ex 我國涉外民事法律適用法第 6 條規定：「法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。」)既使案件於我國法院提起，基於租傭船契約之「非定型化契約」性質，我國法似乎無適用之任何可能。惟遺憾的是，一旦訴訟於我國進行時，當事人主張或法院依職權適用涉外民事法律適用法第 25 條之公序良俗條款，如租傭船契約之既定準據法違反我國海商法「強行規定」為由，而不予以適用時，即可能將租傭船契約所表徵之契約自由原則破壞殆盡。唯二解決方式為：訴訟各造對主張涉外民事法律適用法「公序良俗條款」之高度自制；及修法降低海商法有關傭船契約之強制性。

📖 臺灣高等法院暨所屬法院 68 年度法律座談會 民事類第 16 號(68.11.23)

法律問題：甲公司與乙輪船公司訂立 A 輪船傭船契約，由菲律賓運回木材一〇〇〇〇立方公尺，至基隆港，運費美金一〇〇〇〇元，如有空載，乙方另行取得之運費，不適用海商法第九一條但書所得運費扣減之規定。船到裝載港後，甲公司僅有木材五〇〇〇立方公尺，A 船返航途中，在香港裝載丙公司木材五〇〇〇立方公尺，運費美金四〇〇〇元，現乙輪船公司訴請甲給付

全部運費美金一〇〇〇〇元，甲公司主張應依海商法第九十一條規定，扣減三千元，乙公司以契約有不得扣減之約定，不應扣減。問甲公司扣減主張有無理由？海商法第 91 條（51.07.25 版）

討論意見：

甲說：扣減主張有理由，因法律有明文規定。

乙說：扣減主張無理由，因契約已另有規定。

審查意見：擬採乙說。

研討結果：照審查意見通過。

■ 我國法有關海上貨物運送種類及傭船契約規定之問題及解決建議

我國法有關海上貨物運送種類及傭船契約規定(含第 38 條至第 52 條)，問題相當多，包括如下：

- a. 現時海運營運模式非常複雜，海商法第 38 條所稱之「以船舶之全部或一部供運送為目的」並非一定是傭船契約，且「船舶之一部」範圍究係多大，亦生爭議。另何謂「件貨運送」？亦乏明確法律定義。如以運送(包裝)型態區分，「件貨運送」似乎是以「包裝件」為運送單位，以有別於「以船舶之全部或一部供運送為目的」之「空間」為運送單位之類型。但如此分類，似乎又無法妥善解釋「公共運送 common carriage」及「私人運送 private carriage」之概念，蓋吾無法理解「公共運送人 common carrier」何以不能進行以「空間」為運送單位之運送！再者，國際間自 1924 年海牙規則制定以來有關海上貨物運送相關公約係以是否簽發「載貨證券」為規範對象，而非以件貨運送或以船舶之全部或一部運送為規範對象，海商法第 38 條如此區分亦無實益。海商法第 38 條所規定之貨物運送類型或許可為 20 世紀中葉以前的運送型態，然實已不符合現時海運環境。對此，筆者以為，或可參考航業法第 2 條第 10 款「固定航線」或聯合國貿易法委員會正發展中的【全程或分程海上貨物運送公約】2008 年草案(見本第二篇附錄八)第 1 條定義第三款「班輪運送」為規定即可，如此比較符合海上貨物運送主要以規範「公共運送(人)common carriage(carrier)」之意旨。
- b. 海商法第 38 條僅規定「件貨運送」及「船舶之全部或一部為運送」，似乎無法現時所有海上貨物運送之營運類型，例如前述所討論之「Volume contract」係歸屬件貨運送或公共運送，抑或歸類為以船舶之全部或一部為運送目的之「傭船運送」或私人運送，很有爭議。蓋如歸屬前者(公共運送)，則應受強制規範之適用；如規類為後者，則屬私人契約之契約自由問題。
- c. 海商法有關「傭船契約」之規定，用語使用上過於強制。此情況對於 20 世紀初期，國際間有關租傭船契約標準範本尚未廣泛，且各國航貿實力差異頗大之背景下，或有規範之必要。於現今，前述二因素均已不存在之情況下，以「船舶之全部或一部為運送目的」為主要表徵之傭船契約相關規定

似已無如此為強制性規定之必要，甚至可以全文刪除，或增列尊重契約自由之相關用語。

- d. 「光船租船」、「論時租船」及「論航僱船」同屬船舶營運方式，何以海商法僅規定「僱船運送」，而未針對「光船租船」及「論時租船」為規範？

4) 本章問題思考

■ 於本「運送概說及租僱船契約」單元內

- (1) 船舶營運及運送之方式及類型
- (2) 區別「定期航線」(班輪運送)及「不定期航線」
- (3) 區別並界定「光船租船」、「論時租船」、「論航僱船」(連續或單次)及「艙間僱船」，及我國海商法貨物運送節包括哪些類型？
- (4) 何謂「contract of affreightment」及「volume contract」？海商法貨物運送節是否適用？
- (5) 僱船契約之平等及自由意定性質？
- (6) 我國海商法所規定之貨物運送類型(第 38 條)
- (7) 僱船契約是否具物權追及效力？(第 41 條)
- (8) 貨到通知義務之性質？及其適用之貨物運送類型？(第 50 條)
- (9) 受貨人怠於受領貨物時之貨物寄存與拍賣(第 51 條)
- (10) 何謂「裝卸期間 laytime」？(第 52 條)

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (11) 租僱船人可否主張「船舶所有人責任限制」？
- (12) 租僱船契約下簽發「載貨證券」時之最低強制責任適用問題？
- (13) 租僱船人何時處於「運送人」地位？
- (15) 租僱船人之租金、運費等是否應分擔海難救助及共同海損？

5) 本單元課程作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 15 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(____週 / ____ /)案例討論**：本週輪由第____組引言，該組以船方/運

送人/其訴訟代理人立場，第____組為債權人立場，針對下列 6) 討論案例，針對可能涉及 4) 問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本單元演習案例：(本案例為虛擬案例，不影射任何案件或任何人)

船舶所有人 A 將其所屬 12 萬載重噸級散裝貨輪「幸福號」論時租船(Time Charter，格式 NYPE Time Charter 1993)給其子公司 B 船舶營運人。B 公司復將船舶論航傭船(voyage charter, 格式 GENCON 1994)給台灣電力公司(以下簡稱「台電公司」)承運一批台電公司購自澳洲潘氏煤業公司之發電用精選煤 60 萬噸，由澳洲莫爾本運至台中港，運送條件為 F.I.O.S.T.(為傭船人風險及費用)，運費本裝載噸 3 美元，超過裝卸期間之延滯費率每天 6 萬美元，預計連續五航次可以全部運送完畢，傭船契約並約定，連續航次期間如船舶出售，B 公司有權解除後續未完成航次之運送；另約定，如傭船人拒絕受領貨物，無計實際船舶延滯日數，B 公司均有權一次請求 30 天延滯費。於首次航程，貨抵台中港後，台電發現煤料品質嚴重不符，拒絕受領貨物。B 公司依傭船契約規定通知台電公司應立即將貨物卸載，否則除依約一次請求 30 天延滯費外，將以台電之費用及風險將貨物卸載於台中港務局倉庫。未料該批貨物於存倉期間，因港務局維修工人電銲施工不當，火星點燃煤貨而失火全損。由於有首次航次之糾紛，且國際航運市場突然性的散裝運費高漲，B 公司無意繼續履行後續合約，便通知台電公司，由於船舶所有人 A 公司將「幸福號」出售他人，因此依傭船契約之約定，因無船舶可履行後續合約，正式提出解約要求。【註：除潘氏煤業外，本案所有當事人均假設為中華民國籍】

本案例可討論議題：

- (1) 本案有哪些租傭船契約類型？
- (2) B 公司一次請求高達 30 天的延滯費，有無理由？
- (3) 存倉期間之煤料失火全損，應由孰負責？
- (4) 對於幸福輪出售他人，B 公司依傭船契約提出解約要求，台電公司可否主張抗辯？基礎為何？

本章參考附錄：無

海商法

單元六_ 運送概論及租傭船契約

.....老師

目次

- 船舶營運及運送類型
- 租傭船契約
- 貨物卸載與責任解除
- 貨物寄存與拍賣

一、船舶營運及運送類型

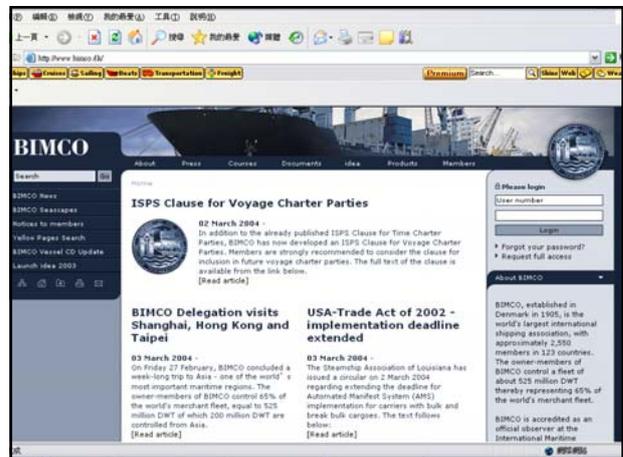
- 船舶之商業運用類型
- 我國法所規定之貨物運送類型

Charter – Charter Party

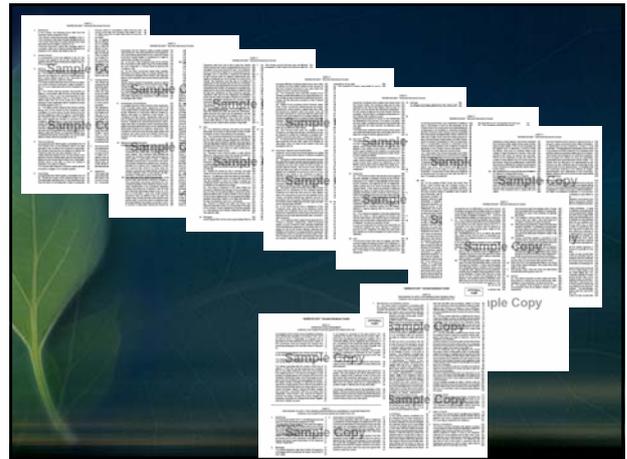
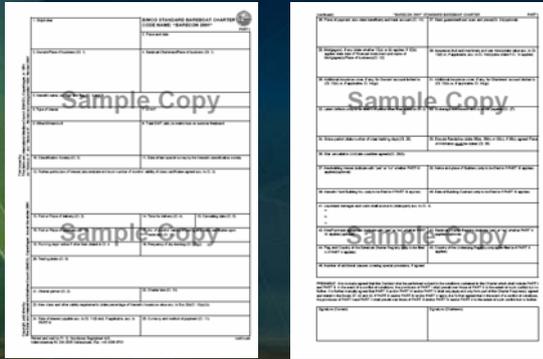
租 (東西借給別人而收取代價)
 傭 (被雇做工)
 賃 (カヘ、出錢租用東西)

船舶之商業運用類型

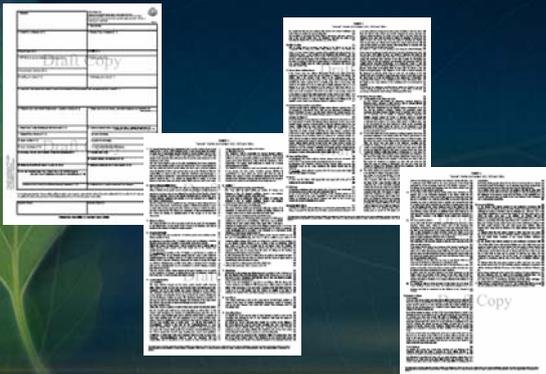
- Liner trade 班輪運送 ex. 長榮、公共汽車
- Chartering 船舶租傭
 - Bareboat or demise charter 光船租船
 - ex 租空屋(車)三年
 - Time Charter 論時租船
 - ex 連車帶司機租一年
 - Voyage Charter 論航傭船
 - ex 遊覽車往返基隆一趟
 - Charter for consecutive voyage 連續論航傭船
 - ex 遊覽車往返基隆港三趟
 - Space or slot charter 艙間或艙位傭船
 - ex 固定租每趟公車的十個座位或1/2空間



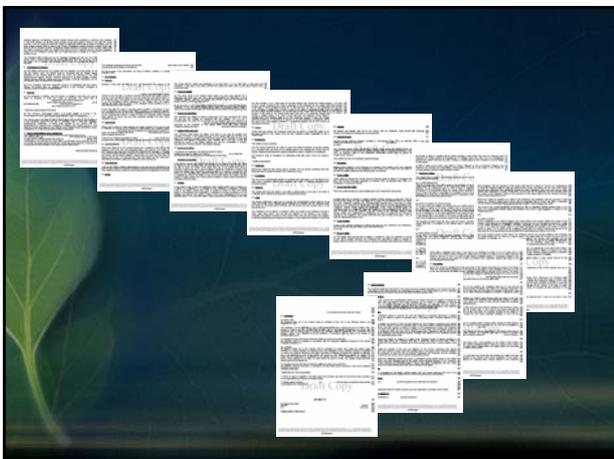
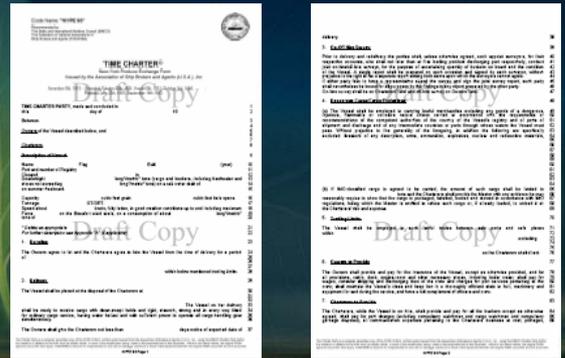
BIMCO Standard Bareboat Charter - BARECON 2001



Gencon Voyage Charter Party 1994



NYPE Time Charter Party



我國法所規定之貨物運送類型

第三十八條 (貨物運送契約之種類)

貨物運送契約為下列二種：

- 一、以件貨之運送為目的者。
- 二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。

「以件貨之運送為目的」：

- 多屬公共運送 common carriage
- 雙方地位較不對等，法律多給予強制性規定
- 幾乎均簽發「載貨證券」

「以船舶之全部或一部供運送為目的」

- 多屬私運送 private carriage
- 雙方地位較對等，法律通常不予以強制規範
- 除傭船契約外，通常亦會另外簽「載貨證券」
- 包括「論航傭船」_以船舶之全部
- 包括「艙間或艙位傭船」_以船舶之一部
- 包括「連續論航傭船」_45-數次繼續航行
- 不包括「光船租船」
- 不包括「論時租船」

二、租傭船契約

- 方式
- 內容
- 物權追及效力？
- 解除
- 運費負擔
- 裝卸期間計算

傭船契約_方式

第三十九條（傭船契約之方式）

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。

修正：無修正

注意：

- 各國規定並不以「書面」為法定要件，然傭船契約相當複雜，為免爭議，實務都以書面為證
- 我國法規定過於強制，蓋民法73：法律行為，不依法定方式者，無效。

傭船契約_內容

第四十條（傭船契約之內容）

前條運送契約應載明下列事項：

- 當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。
- 船名及對船舶之說明。
- 貨物之種類及數量。
- 契約期限或航程事項。
- 運費。

舊海商法 第八十三條

前條運送契約，應載明左列事項：

- 當事人之姓名、住所。
- 船舶之國籍。
- 運送貨物之種類及其噸數。
- 運送之預定期限。
- 運費。

修正理由：

- 條次變更。
- 運送契約之當事人，非僅限於自然人，尚包括法人，爰修正第一款如上，以資周延，並利適用。
- 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，首要應載明船名，並列明國籍、噸位、航速、船級...船舶有關項目之說明，故第二款修正為「船名及對船舶之說明」，以概括之。
- 第三款文字修正。
- 為因應不同性質之運送契約，特將第四款文字修訂為「契約期限或航程事項」。

批評：

- 該訂的不訂、用語使用過於含混，且與租傭船實務不一致
- 過於強制
- What is 「對船舶之說明」？
- 「貨物種類及數量」於締約前可能還不清楚
- 論「航」傭船，何來「契約期限」！
- What is 「航程事項」？

傭船契約_物權追及效力？

第四十一條

以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。

修正：無修正

批評：

- 其他國家沒有規定
- 民18海商法即有本條規定，我國貨主國在保護貨主！
- 非賦予「追及效力」，本條係在規範「傭船契約訂立後，縱使船舶所有權移轉，傭船契約仍不因之無效（：船舶為傭船契約履行的重要事項，今此重要事項不復存在，該契約可能會因給付不能而無效）」，使船舶出傭人必須繼續履行傭船契約之義務。

傭船契約_解除

種類：

- 法定解除：42
- 意定解除：
 - 全部傭船契約：43
 - 一部傭船契約：44
 - 例外：45

傭船契約_法定解除

第四十二條（法定解除）

運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。

修正：無修正

批評：

- 「船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的」範圍為何不明，易生解釋上之糾紛。
- 可仿德日立法，採列舉方式為宜。

傭船契約_全部傭船之意定解除

第四十三條（全部傭船契約之解除）

以船舶之全部供運送時，託運人於發航前得解除契約。但應支付運費三分之一，其已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用。

前項如為往返航程之約定者，託運人於返程發航前要求終止契約時，應支付運費三分之二。

前二項之規定，對於當事人之間，關於延滯費之約定不受影響。

修正理由：

- 條次變更。
- 第一項文字修正。託運人解除契約應負擔因裝卸所增加之費用。
- 參照日本商法第七四五條增訂第二項，以期周全。
- 以船舶之全部供運送之契約解除或終止時，並不影響當事人間，關於延滯費之約定，爰增訂第三項。

傭船契約_一部傭船之意定解除

第四十四條（一部傭船契約之解除）

以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用及賠償加於其他貨載之損害。

前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。

修正理由：

- 條次變更。
- 第一項文字修正。運費已包括裝卸費用之運送契約，於解除契約時，既已支付全部之運費，運送人不得另要求裝卸費用。惟託運人已裝載貨物之全部或一部者，於解除契約時，應負擔因翻艙等所增加之額外費用。
- 第二項未修正。

傭船契約_意定解除之例外

第四十五條（任意解除之例外）

前二條之規定，對船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約，不適用之。

修正理由：

- 條次變更。
- 文字修正，俾配合修正條文第四十六條之用語。

傭船契約_運費負擔

第四十六條 (運送之方式)

以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。

第四十七條 (全部傭船之運費負擔)

前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。
前項船舶之停止，係因運送人或代理人之行為或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。
船舶行駛不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。

第四十八條 (貨物缺裝時運費之負擔)

以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

第四十九條 (解除契約時運費之扣除)

託運人因解除契約，應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三。

傭船契約_裝卸期間 laytime

第五十二條 (裝卸期間之計算)

以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書。

裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。

前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。

修正理由：

- 一. 條次變更。
- 二. 參照日本商法第七四一及七五二條修訂。
- 三. 增訂第一項，航運實務上，裝卸期間之計算，自收到運送人完成裝貨或卸貨準備完成通知書(Notice of Readiness, 簡稱 NOR)後之某一時期開始計算，例如 Laytime for loading and discharging shall commence at 1 pm if notice of readiness is given before noon and at 8 am next working day if notice given during office hours after noon (NOR 如於中午以前收到，則裝卸期間自當日下午一時開始計算，NOR 於下午上班時間收到，則裝卸期間自下一個工作日上午八時起算)，因此，運送人必須於船舶確實完成裝卸貨準備時，方得簽發卸貨準備完成通知書，以杜裝卸期間起算之爭議。
- 四. 第二項及第三項係合併現行條文第九十五、第九十六條有關裝卸期間之規定，以資簡潔明確。
- 五. 實務上，傭船契約有裝卸率及延滯費率之規定，船期延滯始有延滯費(Demurrage)之要求。若無上列規定，船舶所有人亦可因裝卸超過合理期間而要求延誤補償(Damage for detention)。

Laytime 評釋：

- Demurrage/ damages for detention v. despatch
- What is "NOR- notice of readiness"
- What is "laytime"
- 「裝卸期間」：起點、終點、長短、計算、中斷等
- What is 「裝卸不可能」？

傭船契約短結

- 在權益平衡上，屬於「私運送」類型之傭船契約，並無特予以保護之必要；另我國船貨市場已屬健全，亦無保護「傭船人」之政策考量。
- 我國海商法規定過於強制、缺乏當事人契約意思自主之彈性、多與現行國際間傭船實務不符，徒增衝突及困擾
- 建議完全刪除「傭船契約」之相關條文，或多使用「任意立法條款」。

三、(傭船契約)_貨物卸載及責任解除

第五十條 (貨物卸載之通知與責任之解除)

貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。

舊海商法第九十三條

以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，運送人或船長應即通知受貨人。(貨到通知義務)

件貨運送之受貨人，應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。(件貨受貨人貨物卸載義務)

卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。(鈞對鈞原則：貨物離船，責任解除)

修正理由：

- 一. 條次變更。
- 二. 為維持航運商業秩序，凡貨物運達目的港後，運送人均應通知託運人所指定的受通知人(NOTIFY PARTY)，如託運人無指定應受通知人時，則通知受貨人，特修正第一項，以應實際需要。
- 三. 現行條文第二項刪除，因件貨運送之卸載，應屬運送人之義務。
- 四. 卸載之貨物離船時，運送人或船長係解除其海上運送責任，至於貨櫃之內陸運輸、儲放、保管責任等應適用民法及其他相關法令之規定，爰修正現行條文第三項如上，以明責任，並改列為第二項。

第五十條 評釋：

● 本條文適用於「件貨運送」及「傭船運送」。

● 「貨到通知義務」：

- 傭船契約因涉及「裝卸期間」計算問題，因此必須發送貨到或卸貨準備通知予受貨人或受通知人
- 於件貨運送，海運實務多有通知之事實，惟德日英立法對於該通知是否為運送人之一項運送義務，均乏明文規定。
- 我國舊海商法雖未明文，惟我國民法第六百四十三條已有「運送人於運送物達到目的地時，應即通知受貨人」之規定

● 「件貨運送受貨人卸載義務」：

- 二十世紀初以前，件貨運送到達目的地之貨物卸載作業，通常係由受貨人為之。二十世紀初期以後，件貨運送(特別是貨櫃運送)大幅興起，運送人為能掌握船舶裝卸作業時效及安全，貨物卸載作業亦逐漸由受貨人變為運送人負責為之。

「鈎對鈎 tackle to tackle」原則：

- 舊海商法第九十三條第三項「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。」之規定，所揭示者即為早期海運學術實務相當重要的「鈎對鈎tackle to tackle」原則。按早期海上運送，貨物係由託運人裝船，卸載由受貨人為之，海上運送人僅純負海上運送責任及風險而已。貨物裝船前卸船後之風險概由貨方負擔，與船舶或運送人無關。
- 一九二四年海牙規則，該規則第一條定義「貨物運送」為「包括自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間」。
- 「鈎對鈎」原則於貨櫃運送興起後，由於貨物運送已逐漸延伸到陸上階段，為各海運大國已逐漸修正此原則。例如一九七八年漢堡規則第一條定義「海上貨物運送」為「至另一港口的任何契約....」；其第四條更規範運送人之責任期間為「自收貨至交付貨物」為止。
- 我國本次新海商法修訂時，鈎對鈎原則原本保留，於民國八十八年四月交通部會議期間，由於海商法第七十六條之「喜馬拉雅條款」規定能擴大適用到陸上的履行輔助人，遂刪除本項規定。

四、(傭船契約) 貨物寄存與拍賣

第五十一條 (貨物之寄存)

受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。

運送人對於前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額：

- 一. 不能寄存於倉庫。
- 二. 有腐壞之虞。
- 三. 顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。

舊海商法第九十四條

受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。

修正理由：

- 一. 條次變更。
- 二. 第一、二項未修正。
- 三. 依現行條文之規定於受貨人怠領貨物、受貨人不明或受貨人拒絕受領時，運送人或船長得將其貨物寄存於倉庫，並通知受貨人或託運人，然而有些貨物之性質易腐敗，不適寄存於倉庫或者貨物之價值不足抵償運費、搬運、裝卸、倉儲、保存等費用時，如得聲請法院裁定准予拍賣，則運送人得即時收取其費用，亦免貨主損失之擴大，故增訂第三項，以應需要。

第五十一條評釋：

● 同時適用於「件貨運送」及「傭船運送」

● 寄存期間風險負擔：

- 通說為運送人責任尚未解除
- 師說：應視契約約定、當地實務及法律為訂

● 貨物聲請法院拍賣：

- 曠日廢時，阻礙貨物處理，增加社會成本

單元七 載貨證券

1) 本單元學習目標

■ 國考規劃之專業知識及核心能力：律師司法官海商法科目相關命題大綱 (2007.10 草案)

- (十一)載貨證券之功能；性質；種類；記載事項；簽名。
- (十二)載貨證券記載之證據責任、載貨證券之文義責任(運送人與託運人及與受貨人之關係)
- (十三)載貨證券記載之「不知條款」、「據稱條款」、「引置條款」
- (十四)載貨證券相關民國六十七年最高法院民庭推總會之決議；及仲裁法第一條第四項規定相關說明
- (十六)CFS、CY/CY(FCL)貨櫃拼裝貨物、整裝貨物；及 CY/CY(said to contain)「據稱內裝有」保留條款與單位責任問題意義及解決。
- (十七)載貨證券、海運貨運單、但報交付貨物之比較、

■ 本單元課程目標

- 載貨證券之意義、起源及於國貿上之功能
- 載貨證券之種類
- 海運主要文件簽發流程
- 載貨證券之三大功能
- 載貨證券於運送雙方間之契約效力
- 瞭解相關國際公約之發展、架構及主要規範
- 載貨證券上記載之文義性質
- 載貨證券之要式性
- 載貨證券之物權證券性質及與海運單之區別
- 載貨證券之繳回證券性
- 載貨證券之發給及發給人之責任
- 何謂「運送物同一性」
- 載貨證券上貨品陳述及記載之效力
- 「不知條款」或「據稱告條款」之效力
- 補償狀之效力
- 託運人貨品聲明之擔保責任

2) 本單元教材及參考資料

- **國際公約參考資料：**1924年海牙規則/1968年威斯比規則/1979年SDR修訂議定書綜合文本(中英文對照)

- **國內判解 69 例：**

海商法第 53 條

- 最高法院 76 年台上字第 2006 號(76.09.21)
- 最高法院 73 年台上字第 4212 號(73.10.12)

海商法第 54 條

- 最高法院 93 年台上字第 1720 號(93.08.19)
- 最高法院 77 年台上字第 2535 號(77.12.16)
- 最高法院 70 年台上字第 536 號(70.02.19)
- 最高法院 68 年台上字第 262 號(68.02.14)
- 最高法院 67 年台上字第 2067 號(67.07.07)
- 最高法院 67 年台上字第 1774 號(67.06.21)
- 最高法院 66 年台上字第 108 號(66 年 01 月 20)
- 最高法院 64 年台上字第 2678 號(64 年)
- 最高法院 67 年度第 4 次民事庭推總會決議(二)(67.04.25)
- 司法院第三期司法業務研究會(72 年 05 月 02)
- 臺灣高等法院暨所屬法院 66 年度法律座談會民事類第 23 號(66.11.04)

海商法第 55 條

- 最高法院 75 年台上字第 241 號(75.01.30)
- 最高法院 73 年台上字第 1897 號(73.05.04)
- 最高法院 69 年台上字第 4124 號(69.12.26)
- 最高法院 64 年台上字第 2678 號(64)
- 最高法院 63 年台上字第 1557 號(63.06.28)
- 司法院第三期司法業務研究會(72.05.02)
- 臺灣高等法院暨所屬法院 66 年度法律座談會民事類第 44 號(66.11.04)

海商法第 58 條

- 最高法院 87 年台上字第 2802 號(87.12.03)
- 最高法院 74 年台上字第 1445 號(74.06.28)

海商法第 59 條

- 最高法院 88 年台上字第 3486 號(88.12.30)

海商法第 60 條

- 最高法院 86 年台上字第 2509 號(86.08.14)
- 最高法院 76 年台上字第 771 號 (76.04.10)
- 最高法院 67 年台上字第 1229 號(67.05.03)
- 最高法院 93 年台上字第 1720 號(93.08.19)
- 最高法院 93 年台上字第 445 號(93.03.11)

- 最高法院 93 年台上字第 14 號(93.01.08)
- 最高法院 91 年台上字第 862 號(91.05.07)
- 最高法院 91 年台上字第 627 號(91.04.04)
- 最高法院 90 年台上字第 1793 號(90.10.12)
- 最高法院 93 年台上字第 1896 號(93.09.16)
- 最高法院 89 年台上字第 166 號 (89.01.20)
- 最高法院 88 年台上字第 3486 號 (88 年 12 月 30)
- 最高法院 88 年台上字第 2710 號 (88.11.05)
- 最高法院 88 年台上字第 1569 號 (88.07.16)
- 最高法院 87 年台上字第 2802 號 (87.12.03)
- 最高法院 87 年台上字第 2351 號 (87.10.08)
- 最高法院 87 年台上字第 926 號 (87.04.23)
- 最高法院 86 年台上字第 3135 號 (86.10.09)
- 最高法院 85 年台上字第 904 號 (85.04.26)
- 最高法院 84 年台上字第 1032 號 (84.05.04)
- 最高法院 83 年台上字第 2977 號 (83.11.24)
- 最高法院 83 年台上字第 301 號 (83.02.18)
- 最高法院 82 年台上字第 1453 號 (82.06.23)
- 最高法院 82 年台上字第 1083 號 (82.05.14)
- 最高法院 81 年台上字第 1731 號 (81.08.07)
- 最高法院 80 年台上字第 2568 號 (80.11.22)
- 最高法院 80 年台上字第 597 號 (80.03.25)
- 最高法院 78 年台上字第 940 號 (78.05.12)
- 最高法院 77 年台上字第 746 號 (77.04.11)
- 最高法院 76 年台上字第 1206 號 (76.06.12)
- 最高法院 76 年台上字第 660 號 (76.03.27)
- 最高法院 76 年台上字第 366 號 (76.02.27)
- 最高法院 76 年台上字第 771 號 (76.04.10)
- 最高法院 74 年台上字第 2722 號 (74.12.12)
- 最高法院 74 年台上字第 1445 號 (74.06.28)
- 最高法院 73 年台上字第 4543 號 (73.11.30)
- 最高法院 73 年台上字第 4409 號 (73.11.08)
- 最高法院 71 年台上字第 4390 號 (71.10.20)
- 最高法院 69 年台上字第 971 號 (69.04.11)
- 最高法院 69 年台上字第 290 號 (69.01.31)
- 最高法院 66 年台上字第 1996 號 (66.07.08)
- 最高法院 66 年台上字第 1615 號 (66.06.09)
- 最高法院 66 年台上字第 108 號 (66.01.20)

- 最高法院 65 年台上字第 3112 號 (65.12.31)
- 司法院第三期司法業務研究會 (72.05.02)
- 司法院第三期司法業務研究會 (72.05.02)

3) 本單元教材綱要：制度架構及規範

a) 載貨證券的語意、起源、發展及種類

■ 載貨證券之語意

「載貨證券」為海商法法律用語，原譯自英文 Bill(s) of lading，海運實務、我國民法及大陸地區均簡單使用「提單」乙詞。

「Bill(s) of Lading」由於是「貨物裝船後」由運送人或船長所簽發之證券(海商法第 53 條參照)，因此海商法正式名稱使用「載貨證券」乙詞。至於實務上使用「提單」乙詞，主要是從基於載貨證券之繳回性質(如後續)，貨物受領權利人必須繳回證券，確認其提貨權利後，始得提貨之性質，而為「提單」乙詞之使用。

■ 載貨證券之起源

載貨證券之使用相當久遠，其與歷史上海上貿易之發展息息相關。紀錄上最早的載貨證券可追溯為西元 1063 年(另一說為 14 世紀)。當時貨主多隨船航行到目的地以便進行交易或買賣，惟嗣後逐漸有些貨主沒有隨船航行，為給予沒有隨船航行貨主一紙收貨證明，便出現所謂的「已裝船收據 a receipt of loading」，此即為載貨證券(bill of lading)之由來及用語之起源。此時載貨證券之主要功能僅為貨物業已交付給船主運送之一項收據證明，載貨證券上記載上船貨物之數量及情狀。隨著歐陸海權擴張及航運貿易之逐漸發展，載貨證券於 16 世紀起已逐漸廣為航運貿易商人所使用。此時，載貨證券之功能已不僅是貨物收據而已，其於 18 世紀末更逐漸發展成貨物抵達目的地前，使貨物權利得以轉讓之一項重要文件。為方便貨物權利之轉讓，貨主開始以背書方式為載貨證券之轉讓，而使載貨證券成為一具有可轉讓性質之證券(negotiable instrument)，方便貨主於貨物抵達目的地前可以為貨物買賣等之處置。爾後，隨著 18、19 世紀締約自由理論之發展，航運業者逐漸將運送契約之內容記載於載貨證券上，使載貨證券更因此具有另一項功能—亦即運送契約之證明，規範運送相關權利義務事項，以解決貨運爭議。

■ 載貨證券之晚近發展

載貨證券不論源自何時，功能如何完備，由於 20 世紀 80 年代以後之貿易環境的急遽改變(特別是從以前傳統船鈎對船鈎的海上運送型態，進展到涵蓋陸上區域之港

區對港區，甚至戶對戶之運送型態)、承攬運送型態的大行其道及電子科技快速進步等因素，以裝船後才簽發之「載貨證券」已逐漸無法因應現時航貿複雜需求。無需背書轉讓功能的運送證券【實務上稱此為「海運單 Sea Waybill」】及電子化類似證券等於 1980 年代後需求日殷。於國際間有關海上貨物運送之各項已生效或發展中的國際公約為例，可分為下列三階段：

- (1) 1970 年代以前的公約均尚以「載貨證券」為名，例如 1924 年「海牙規則」及 1968 年「海牙威斯比規則」之「統一載貨證券某些規則公約 International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading」，其第 1 條所指之「運送契約」僅指以載貨證券或有關海上貨物運送之同性質之權利文件為憑之運送契約。
- (2) 1978 年聯合國海上貨物運送公約 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (稱「漢堡規則」)已不再以「載貨證券」為名。該公約雖仍保留「載貨證券」，然已擴大納入其他海上運送契約之類型，該公約第 1 條第 6 款定義「海上運送契約」係指規定運送人收取運費以承擔經由海上自一港口運送貨物至另一港口之任何契約；然除海上運送外另涉及使用某些其他運輸方式之契約，則僅在其與海上運送有關之範圍內，方視為本公約目的之海上運送契約。
- (3) 於晚近最新發展中之聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008 年草案，整份高達 98 條條文的草案中，「載貨證券 bill of lading」乙詞已全然不見，而以「運送單證 Transport document」取代。該草案第 1 條第 14 款定義「運送單證」係指運送人或履約運送人於運送契約下所簽發之單證，該單證係為 a) 證明運送人或履約運送人收訖運送契約下之貨物；且 b) 證明或包含一運送契約。在該「運送單證」之基礎下，再擴大區分為「可轉讓運送單證 Negotiable transport document」、「不可轉讓運送單證 Non-negotiable transport document」、「可轉讓電子運送記錄 Negotiable electronic transport record」及「不可轉讓電子運送記錄 Non-Negotiable electronic transport record」。

b) 載貨證券之種類

■ 按載貨證券「受貨人」之記載為區分

- ◆ 記名載貨證券(Straight B/L)－記名載貨證券係指載貨證券上的受貨人欄 (consignee)已具體填寫受貨人名稱之載貨證券。載貨證券所載貨物僅能由載貨證券上所指定之受貨人提，或運送人於卸貨港或交貨地僅能將貨物交給載貨證券上所指定之受貨人。
- ◆ 指示載貨證券(Order B/L)－載貨證券正面「受貨人」乙欄填上“待指示”(To order)或“待某人指示”(Order of.....)字樣之載貨證券。

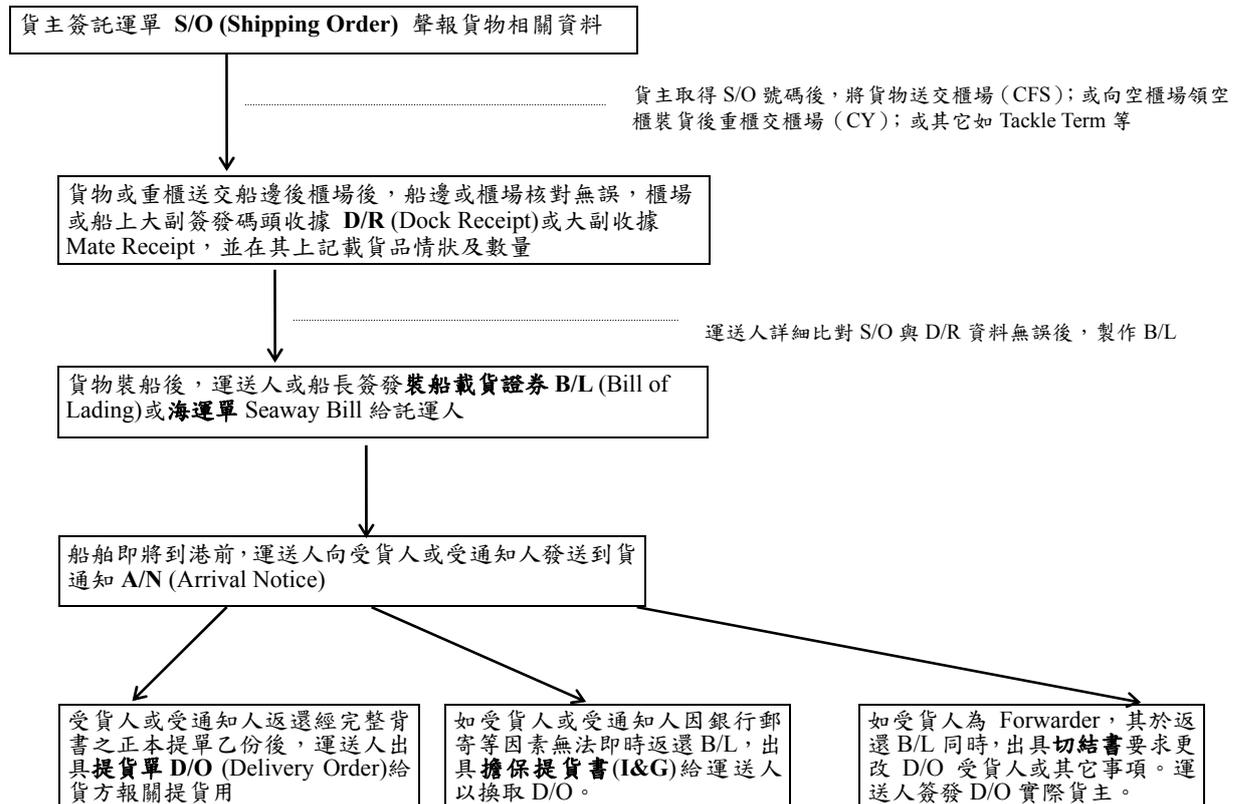
- ◆ 不記名載貨證券(Bearer、Open、Blank B/L)－載貨證券「受貨人」欄未指明任何受貨人，而係註明“載貨證券持有人”(Bearer)字樣或直接空白，不填寫任何人名稱之載貨證券。
- 依貨物是否已裝船為區分
 - ◆ 已裝船載貨證券(Shipped B/L or On Board B/L)－已裝船載貨證券係指貨物裝船後由運送人或其授權代理人依據大副收據簽發給託運人之載貨證券。
 - ◆ 待運載貨證券(Received for Shipment B/L)－待運載貨證券又稱待裝載貨證券。其係運送人收到託運人所交付之貨物然尚未裝載上船時，應託運人要求而簽發之載貨證券。
- 依載貨證券上有無批註為區分
 - ◆ 清潔載貨證券(Clean B/L)－貨物裝船時之外表狀況良好，運送人於簽發載貨證券時，未在載貨證券上註明任何有關貨物破損、包裝不良、件數、重量及體積或其他妨礙國貿結匯批註之載貨證券稱為清潔載貨證券。
 - ◆ 不清潔載貨證券(Unclean B/L or Foul B/L)－貨物裝船時，運送人若發現貨物包裝有不堅固、破損、滲漏、污損、標誌不清等情況時，大副將在收貨單上對此加以批註，並將此批註轉移到載貨證券上，這類載貨證券便稱為不清潔載貨證券。
- 依據運輸方式不同為區分
 - ◆ 直運載貨證券(Direct B/L)－直運載貨證券係指貨物於裝貨港裝船後，中途不得有轉船，應直接運至目的港卸船交予受貨人之載貨證券。
 - ◆ 轉船載貨證券(Tranship B/L)－轉船載貨證券係指貨物自起運港裝載之船舶不直接駛往目的港，必須於中途港口換裝其他船舶轉運至目的港卸貨之載貨證券。
 - ◆ 聯運載貨證券或全程載貨證券(Through B/L)－聯運載貨證券係指貨物運輸需經兩種以上之運輸方式來完成，如海陸、海空或海海等聯合運輸所使用之載貨證券。
 - ◆ 多式聯運載貨證券(Multimodal Transport or Intermodal Transport B/L)－該類載貨證券主要用於貨櫃運輸。其係指一貨物需要經過兩種以上不同運輸方式，其中一種是海上運輸方式，由一運送人負責全程運輸，負責將貨物從接收地運至目的地交付受貨人，並收取全程運費所簽發之載貨證券。
- 依載貨證券內容之簡繁為區分
 - ◆ 長式或全式或繁式載貨證券(Long Form B/L)－長式載貨證券係指載貨證券除正面印就之載貨證券格式所應記載之事項，背面亦詳列有關運送人與託運人及受貨人間之權利、義務等詳細條款之載貨證券。
 - ◆ 簡式載貨證券(Short Form or Simple B/L)－簡式載貨證券又稱短式或略式載貨證券，相對於長式載貨證券，其係指載貨證券背面並無關於運送人與託

運人及受貨人間之權利義務等詳細條款之載貨證券。

■ 按收費方式為劃分

- ◆ **運費預付載貨證券(Freight Prepaid B/L)**—以 CIF、CFR 價格條件為國貿買賣條件者，其規定貨物於託運時，必須預付運費。於運費預付情況下所出具之載貨證券稱為運費預付載貨證券。
- ◆ **運費到付載貨證券(Freight to Collect B/L)**—以 FOB 條件為國貿買賣條件之貨物，無論是由買方訂艙或買方委託賣方訂艙，運費均為到付(Freight Payable at destination)，並在載貨證券上載明“運費到付”字樣，這類載貨證券稱為運費到付載貨證券。

c)海運文件簽發流程



e)載貨證券的三大功能

📖 載貨證券具有三種功能，一為運送契約之證明；二為收受貨物之收據；三為表彰運送物所有權之物權證券。【77 年台上字第 2535 號(77.12.16)】

■ 貨物業已裝船之收據 as receipt for goods shipped

如前所述，載貨證券最早係用於貨物業已裝船之一項收據。為證明有那些貨物業已上船，該收據上必須為有關已裝船貨物數量及情狀之記載或聲明(statement as to the quantity and description of the goods shipped)。這些記載對於國貿商務相當重要：

第一、如貨物有短少或損害，該記載可作為受貨人一項求償之依據

第二、當貨物以 C.I.F. 為國貿交易條件時(亦即買賣價金包括貨物成本、運費及保險費)，由於 C.I.F. 條件係憑單付款，因此如載貨證券上之記載內容與買賣雙方於商業發票(invoice)上所約定之數量情狀不同，或不符合信用狀 L/C 要求(例如清潔載貨證券或裝船日)時，買方或銀行即可拒絕接收文件及付款

第三、如載貨證券上之貨物數量及情狀有瑕疵或不潔，將會嚴重影響下述載貨證券的第三功能，亦即難以為背書轉讓

有鑑於此，載貨證券一般多為所謂的「裝船載貨證券(shipped 或 on board B/L)」，在海運實務上，載貨證券上不僅都會有「已裝船(shipped on board)」之註記外，並會記載「裝船日(on board date)」。相對於「裝船載貨證券」的是所謂的「收受載貨證券(received B/L)」。從字面可知，「收受載貨證券」所表徵者僅及於貨物業已收受，而非業已裝船。由於載貨證券有國貿信用交易之特殊需求，現行國內法及各國國際公約所要求者，為「裝船載貨證券」，而不及於「收受載貨證券」。然由於 Door to Door 複合運送、承攬運送等多元運送類型之發展，「收受載貨證券」已逐漸具有某些程度之市場需求性。例如運送人於奧地利(沒有靠海)收受貨物後，先將由鐵路運抵鹿特丹裝船，運送人於奧地利收貨當時即行簽發收受載貨證券有其需求，而無待貨物運抵鹿特丹裝船後才簽發。理論上，「收受載貨證券」如具有「載貨證券」所需之形式及要件，且為運送契約所有當事人或關係人為同意使用的話，仍應具備一定之法律效力。

■ 運送契約之“證明”evidence of the contract of carriage(稱「證權證券」)

載貨證券背面通常印有詳細的契約條款，這類載貨證券一般稱為「繁式載貨證券 Long-form bill」，以有別於較少使用且無背面條款記載的「簡式載貨證券 short-form bill」。載貨證券是否等於運送契約，必須分二種情況：

第一、於運送人與託運人間：對此二者而言，載貨證券並非兩者間運送契約之唯一且絕對證據，蓋依契約法理，運送契約於一方請求託運，另一方接受託運之同時即已成立生效。載貨證券係於貨物裝船後才由船長或運送人單方面簽發並交付給託運人，該載貨證券記載如有任何問題，由於貨物業已裝船，託運人欲變更載貨證券

內容之機會亦屬有限。因此其所代表者，僅為運送雙方以書面方式確認或證明雙方之運送契約而已，而非運送契約之全部。換言之，載貨證券對於運送人與託運人間而言，僅能稱為「運送契約之證明(evidence)」或「運送契約之表面證據(prima facie evidence)」而已，該載貨證券如有與「運送約定」不一致之處，仍以「運送約定」為憑，而非以該載貨證券為準。例如運送雙方口頭約定貨物必須裝載於甲板下，然載貨證券未為記載或記載裝載於甲板上。

☞ 託運人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

☞ 91 年台上字第 862 號(91.05.07)

☞ 78 年台上字第 940 號 (78.05.12)

☞ 76 年台上字第 660 號 (76.03.27)

☞ 74 年台上字第 1445 號 (74.06.28)

☞ 73 年台上字第 4543 號 (73.11.30)

☞ 載貨證券於運送人及託運人間為貨物收受證券，為運送契約之書面證明，及表彰運送中貨物所有權之有價證券，而非運送契約本身；若轉讓至第三人持有，則運送人與載貨證券持有人間，關於運送事項，依海商法第一百零四條準用民法第六百二十七條之規定，一依載貨證券之記載，其已具獨立性，不再依存於運送契約【88 年台上字第 1569 號 (88.07.16)】

☞ 海商法第一百零四條準用民法第六百二十七條所稱之載貨證券持有人，係指第三載貨證券持有人而言，如載貨證券持有人與傭船人係同一時，則其與運送人間關於運送事項，仍應以原運送契約(即傭船契約)所約定者為準。【69 年台上字第 290 號 (69.01.31)】

☞ 載貨證券之文義性於運送人與託運人間不適用【司法院第三期司法業務研究會(72.05.02)】

第二、

於運送人與載貨證券受讓人 assignee or endorsee of B/L 間：前述載貨證券為運送契約之證明乙點是否適用於載貨證券之受讓人或被背書人？在 19 世紀間曾引起英美許多法院判決爭議。不同於託運人與運送人關係的是，載貨證券受讓人有時間及機會檢視該載貨證券所有內容及條款，並決定是否接受該載貨證券。此爭議於英國 1855 年載貨證券法制訂並於 1888 年英國 Leduc v. Ward 案判決後，即告明確。英國 1855 年載貨證券法規定「載貨證券受讓人，就如同該載貨證券所表徵之契約為與其簽訂般，應被轉讓並賦予有關該貨物之所有訴訟權利及同樣的責任。」於英國 1888 年 Leduc

v. Ward 案，英國上訴法院判決認為載貨證券提供契約條款之決定性證據 the B/L provided conclusive evidence of the terms of the contract。換言之，載貨證券受讓人自不得以託運人與運送人間之其他約定事項，反駁甚或變更該載貨證券之書面記載效力。

前述二區分於 1924 年海牙規則亦獲得確認，該規則第 1 條定義「運送契約 contract of carriage」為「僅指以載貨證券或有關海上貨物運送同性質之權利文件為憑 covered 之運送契約。但以是項載貨證券或同性質文件規範運送人與該證券或文件持有人間之關係起算。」此定義明顯宣示二點：第一、載貨證券係規範運送人與證券持有人(holder of B/L)(通常指受讓人)；第二、對運送人與證券持有人間之關係而言，載貨證券等於運送契約。

依海商法第 60 條準用民法第 627 條之結果，亦可為同樣解釋，民法第 627 條規定「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。」惟相當遺憾的是，1978 年 4 月 25 日之「67 年度第 4 次最高法院民事庭庭推總會決議」認為「載貨證券係由運送人或船長單方簽名之證券，其有關條款之記載，乃單方所表示之意思，不能認係雙方當事人之約定。」顯將載貨證券之效力侷限於運送人與託運人間之概念而已，實不足採。另最高法院 68 年台上 2063 號判決雖認為「海商法第 105 條(1999 年海商法第 61 條)所定，乃指運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，係以免除運送人對於因過失或本節規定應履行義務而不履行，致貨物毀損滅失之責任而言，非謂所有條款、條件或約定，均當然無效。」之緩和論述，然後者僅針對是否違反 1999 年海商法第 61 條而言，而前者總會決議卻為全面性的否定。

■ 權利證券 as a document of title

由於海運航行時間通常既慢且長，為使貨主能於漫長的航程途中為貨物買賣或信用交易，貨主自需一權利證券以為因應。載貨證券的權利證券性主要有三效力：

- 載貨證券持有人有權於目的港請求貨物之交付；
- 載貨證券持有人得於貨物運送過程中以背書轉讓載貨證券之方式轉讓貨物之所有權；
- 載貨證券可作為信用之擔保 security for a debt

有價證券，依權利轉讓之不同需求，基本上可大致分為三大類(如前節分類所述)：

- 為記名式載貨證券，亦即受貨人欄已明確記載受貨人資料，海運實務稱此為 straight B/L；
- 為指示式載貨證券，亦即受貨人欄載有「待某人指示 to order of XXX」之類型；
- 為無記名載貨證券，亦即受貨人欄為空白或單純載有「待指定 to order」之字眼而已。

海運實務稱前 2、3 項為「order B/L」。依英國法，straight B/L 非權利證券，無法當作信用交易擔保，且不具背書轉讓功能 negotiable quality。我國民法第 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。」此為我國法與英國法不同之處。依該規定，從背書轉讓之觀點而言，記名式提單與指示式提單並無所區分可言。

無記名載貨證券之性質同於我國民法第二篇債第二十一節所規範之無記名證券。民法第 719 條稱無記名證券為「持有人對於發行人得請求其依所記載之內容為給付之證券。」第 720 條第 1 項復規定「無記名證券發行人，於持有人提示證券時，有給付之義務，但知持有人就證券無處分之權利或受有遺失、被盜或滅失之通知者，不得為給付。」亦即，合法的載貨證券持有人即得主張該載貨證券所表徵之所有權利，不多也不少。

📖 載貨證券為流通證券且具背書性，載貨證券之收貨人欄無論為記名式或指示式均無不可【93 年台上字第 1720 號(93.08.19)】

📖 記名式載貨證券除有禁止背書之記載外，其讓與方法，只須以背書方法讓與即足，其為完全背書、略式背書或其他背書方法均在所不問【91 年台上字第 627 號(91.04.04)】

f) 國際公約

■ 概說

從國際法觀點，公約的制定有利各國法律適用的盡量一致，減少分歧；從國際私法觀點，尊重公約及公約內國法化的效用，輔以契約相對自由原則的緩和，可達到判決一致、法律安定、尊重當事人期待利益、及避免內國法擴大適用之國際私法立法基本原則及目標。海商法律具有涉外、國際及存在許多特有制度，海商法律的「完備性、國際一致性」可能會比「法律的精確性」來的優先且重要。海商法律的完備性可提供法律適用者及審判者有較多的準據遵循規範，避免或減少準用諸多性質不甚相同的其他法律規範。法律的國際一致性可使海商涉外案件的審理能與國際現有規範保持大致相同的方向，達到判決一致及法律安定之國私目標。此意味著，我國海商法律之制定及解釋，除若干立法政策的特別考量外，應儘量地參仿國際相關公約的現有規範及其未來發展。這不涉國際法或國內法優先之爭議，亦非屬海商立法是否應為本土化之課題，這是我國國際經貿導向、海洋立國不得不為之共識。

海上貨物運送國際立法，眾所皆知的，主要分為二體系：一為由國際海事委員會(Comite' Maritime International -C.M.I.)所主導的海牙規則體系，包括 1924 年海牙規則(全稱為「統一載貨證券某些規則公約」)、1968 年海牙威斯比規則及 1979 年海牙威斯比規則修正議定書(簡稱 SDR 議定書)；另一為由聯合國貿易暨發展委

員會(United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD)及聯合國國際貿易法委員會(United Nations Commission On International Trade Law - UNCITRAL)所共同主導之 1978 年漢堡規則體系。我國這次海商法有關海上貨物運送方面之修正，相關立法說明資料雖未指明主要係參酌哪一體系或公約，然從交通部 1993 年的修正草案總說明「.....基於國際海運興革及海洋法律思潮之變遷，如 1924 年海牙規則前後受到 1968 年布魯塞爾議定書（海牙威斯比規則）及 1979 年特別提款權議定書之修正...」、總說明修正要點出現四次「參照 1968 年海牙威斯比規則...」、以及各條文修正說明中計出現 15 次「依照 1968 年海牙威斯比規則...」，另於整部草案相關說明中，隻字未提「1978 年漢堡規則」之情況觀之，此次海商法有關海上貨物運送之修正，從整個立法背景及過程，雖難謂係單純仿例 1968 年海牙威斯比規則，然刻意迴避漢堡規則之意圖卻甚為明顯。

海牙、漢堡二體系間有關船貨利益的相互角力，特別是在漢堡規則於 1992 年 11 月 1 日開始生效實施後，已面臨不得不相互整合的階段。海牙體系的主導機構—C.M.I 自 1994 年開始，經過數年的研議，於西元 2001 年年底完成所謂的「運送法文書草案 Draft Instrument On Transport Law」，並於同年 12 月 11 日提交給漢堡規則之實際主導機構—UNCITRAL 為進一步審議。該文書草案所表徵的是國際間最新的海上貨物運送法發展、是海牙體系與漢堡體系間的折衷產物及規範新的運送型態(特別是電子通訊)。最新不一定是最好，且該文書草案最後會如何修正定案或以如何方式呈現？尚屬未定。然從該文書草案所規範之內容架構及其所表徵的意涵，仍頗足我國參考借鏡。

限於篇幅，本文無意針對海牙體系、漢堡體系與該文書草案間之各項規定為詳細討論。本文僅希望從介紹國際海上貨物運送立法體制及其最新發展著手、探討該文書草案之規範架構及主要內容，經與我國海商法及相關法律為比較後，針對我國法規定有所疏漏、欠缺或重大差異之部分，提出檢討，以為日後修正之參考。

■ 發展(一) — 海牙規則體系

1924 年海牙規則之制定背景，與載貨證券免責條款的過度使用而導致 1893 年的美國哈特法 Harter Act 之制定有關。

海上貨物運送人責任立論發展與前述載貨證券之發展息息相關。如前所述，載貨證券最早僅使用於貨物收據功能，其上甚少有關運送義務及責任之相關約定或記載，至 18、19 世紀才逐漸加入運送契約之證明及物權性功能。由於英美傳統普通法對於貨物運送人課以較為嚴苛的責任(類似我國責任理論的通常事變主義)，加上 18、19 世紀締約自由理論之盛行，使運送人逐漸在載貨證券上加註諸多條款以保護運送人或船舶所有人，並繼而以明示條款方式試圖免除運送人或船舶所有人原應負擔之默示責任，後來更浮濫到幾乎運送人只收運費而無須負擔任

何責任之地步。前述情況很明顯地危害到貨方或託運人本應具有的法律地位。19世紀末開始，英美法院逐漸不承認某些過份偏厚運送人之載貨證券免責條款。然而由於免責條款實在過於多樣，美國法院遂將這類過份且不合理之免責約定統稱為「過失條款 negligence clause」並判定其無效。雖然美國法院為如此判定，然聰明的歐洲運送人便開始以加上「準據法條款 choice of law clause」方式，藉以規避美國法之適用，而此舉導致美國哈特法 Harter Act 的制定。1893 年美國所制訂的 Harter Act 哈特法，其不僅將前述「過失條款」無效所建立的運送人過失責任原則納入法律規範，該法另一目的即在使該法能適用於北太平洋貿易，不致因載貨證券上的「準據法條款」而無法適用美國法律。在美國制訂通過 Harter Act 的同時，歐洲方面的船舶所有人及運送人事實上已達成一共識，亦即同意採運送人過失責任基礎，然運送人不負責運送人之受僱人或代理人之船舶航行或管領船舶過失所致之損失。前述共識後來亦納入 Harter Act 之規範中。

20 世紀初期，貨方要求保護聲浪逐漸加大，為解決船貨間之爭議，船貨雙方遂在 CMI 國際海事委員會架構下，於 1921 年 CMI 所籌組之次委員會 (sub-committee) 邀集各方代表協商該次委員會所提出之建議規則，同年稍後於海牙所召開之會議中，船貨雙方大致接受該建議規則 Rules。大體而言，該建議規則所規定之「過失責任」及「航行過失免責」等責任及免責基礎，均有 1893 年美國 Harter Act 之影子。該 1921 年規則僅是一項建議而已，並不具任何法律效力。為能達到全球的統一，總部設於比利時首都布魯塞爾的 C.M.I. 遂透過比利時政府於 1924 年於比利時首都布魯塞爾召開國際外交會議制訂通過了所謂的「統一某些載貨證券規則公約」，由於該公約內容即為前述 1921 年於海牙 Hague 所通過之規則，在實務上遂多以「海牙規則」為該公約之簡稱，海牙規則於 1931 年 6 月 2 日正式生效實施。迄至 2007 年底為止，1924 年海牙規則計有 105 個國家或地區簽署批准或加入，扣除因批准或加入其議定書或加入漢堡公約(2007 年底有 31 國為漢堡規則締約國)而退出海牙規則之國家，仍有約 60 國為 1924 年海牙規則之締約國。

二次大戰以後，國際經濟及海運環境有重大改進，特別是貨櫃運送的興起。加上海牙規則實施多年後許多問題浮現(例如喜馬拉雅輪案的發生)及幣值變動等因素，C.M.I. 於 1960 年初期便開始進行海牙規則之修訂工作，於威斯比會期中完成修正議定書的擬定，並於 1968 年 2 月 23 日於比利時首都布魯塞爾召開外交會議通過，此即為 1924 年海牙規則之 1968 年修訂議定書，通稱 1968 年海牙威斯比規則或 1968 年威斯比規則。1968 年威斯比規則於 1977 年 6 月 23 日生效實施，迄至 2007 年底為止，計有 27 個國家或地區批准或加入該議定書成為 1968 年海牙威斯比規則之締約國。

時空進入 1970 年代後，由於 1968 年海牙威斯比規則所使用「金法郎」幣值所原賴以維持幣值的黃金價格波動太大，國際間有必要再擇定一更為穩定的公約

幣值，因此自 1970 年代以後的國際公約，開始採用國際貨幣基金用於各國匯兌結算等業務所推出的特別提款權 (SDR - Special Drawing Right)。因為如此，1979 年 12 月 21 日 C.M.I. 再次透過比利時外交政府召開外交會議，將 1968 年海牙威斯比規則中有關幣值之規定，以十五比一的比值，全部換成特別提款權，並以特別提款權為修訂議定書之公約幣值或記帳單位，該議定書全稱為「1924 年統一某些載貨證券公約之 1968 年 2 月 23 日修訂議定書之修正議定書」，由於僅修正幣值部分，因此慣以「1979 年 SDR 議定書」。1979 年 SDR 議定書已於 1984 年 2 月 14 日生效實施，迄至 2007 年底為止，計有 20 個國家或地區批准或加入。

以國家或地區數而言，扣除重複及中途批准加入等因素，現時國際社會仍有超過 70 個國屬海牙規則體系。而這些國家幾乎涵蓋了全球所有已開發國家及船噸量或經貿量全球前二十大的國家。

海牙規則、海牙威斯比規則及 SDR 議定書的規定架構及修正變動，如下表一：

表一：海牙規則、海牙威斯比規則及 SDR 議定書規定架構及修正變動

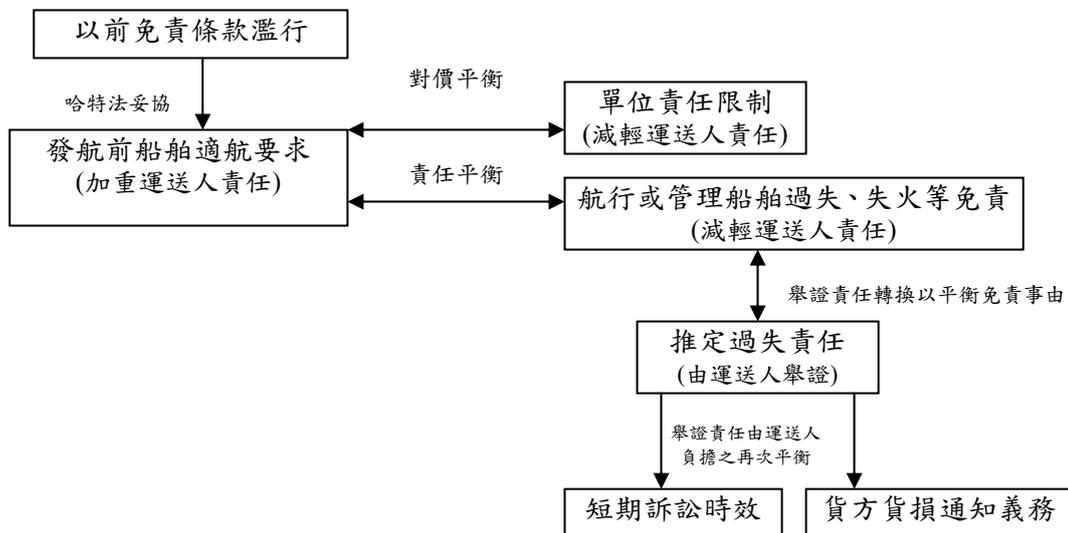
| | |
|--------------|--|
| 公約適用 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 兩國港口間之貨物運送 10 ■ 載貨證券於任一締約國簽發者 10.a ■ <u>運送自某締約國港口出發者 10.b (1968 威斯比規則)</u> ■ <u>運送契約或載貨證券約定適用者 10.c (1968 威斯比規則)</u> ■ <u>國籍不論原則 10 (1968 威斯比規則)</u> ■ 「上船」至「卸船」間之海上貨物運送 1.e ■ 載貨證券或類似文書(運送人與載貨證券持有人間之關係) 1.b ■ <u>無論是基於契約、侵權行為或其他基礎所提出之求償 4.bis (1968 威斯比規則)</u> |
| 公約不適用 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 活動物 1.c ■ 依約甲板裝載 1.c ■ 租傭船契約 5 |
| 託運人及受貨人之義務責任 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 貨品書面聲明正確之保證義務，違反此義務所生之責任 3.5 ■ 使貨物包裝上之主要標誌可以維持至航行終了 3.3.a ■ 貨損書面通知義務 3.6 <ul style="list-style-type: none"> ■ 提貨時通知：原則 3.6 ■ 提貨後三日內：貨損不明顯者 3.6 ■ 無須通知：共同檢驗者 3.6 ■ 未通知效果：推定運送人已依載貨證券記載交清貨物 3.6 ■ 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務 3.6 ■ 託運人或其代理人等行為所致損失 4.3 |
| 運送人權利 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 危險物品的緊急處置權 4.6 |

- 運送人義務**
- 發航前及發航時船舶適航能力之注意義務(適航、運航、堪載) 3.1
 - 貨物照管義務 3.2
 - 簽發(裝船)載貨證券義務 3.3/3.7
 - 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務 3.6
- 運送人責任**
- 責任基礎：推定過失 4.1
 - 責任事項：毀損、滅失 4.1/4.2
 - 免責事由：(由運送人自負舉證之責)
 1. 航行或管理過失、失火等十七項事由 4.2
 2. 合理偏航 4.4
 3. 貨主虛報貨物之性質或價值 4.5.h
 4. 未合法申報之危險物品 4.6
 - 單位責任限制：
 - 原則：4.5.a 每件/每單位 100 英鎊(每件/每單位 1000 金法郎或每公斤 30 金法郎，採較高者) (1968 威斯比規則) (每件/每單位 666.67 特別提款權或每公斤 2 特別提款權，採較高者) (1979 SDR 議定書)
 - 例外：
 - ◆ 貨物性質及價值載明於載貨證券上者 4.5.a
 - ◆ 雙方協議更高限額者 4.5.g
 - 限責權利之喪失：4.5.e 運送人故意、魯莽或明知損害可能發生之作為或不作為(1968 威斯比規則)
 - 貨櫃每件之計算：4.5.c 以櫃內件數或單位為準，如無記載，則算一件。(1968 威斯比規則)
 - 損害額計算基準：4.5.b 交貨地/時之市價 (順序：商品交易價，再市價，後同性質品質貨物之一般價值) (1968 威斯比規則)
- 喜馬拉雅條款**
- 原則：4. bis 2 運送人可得抗辯事由或限責權利，運送人之受雇人或代理人(需非獨立的承包人)均得主張之；其限責額與運送人限責額合計不應超過公約限額 (1968 威斯比規則)
 - 例外：4 bis 4 這些人之故意、魯莽或明知該損害可能發生之作為或不作為(1968 威斯比規則)
- 訴訟時效**
- 自交貨或自應交貨之日起算一年，但起訴事由發生後可經當事人協議而延長 3.6 (1968 威斯比規則)
 - 運送人對實際應負責之人之追索權：即使前述一年期間已經屆滿，自運送人結賠或訴訟送達之日起，不得少於三個月。3.6 bis (1968 威斯比規則)
- 載貨證券**
- 應載明事項 3.3：
 - 託運人聲報之貨物主要標誌 3.3.a
 - 託運人書面聲報之貨物包數件數、數量或重量 3.3.b

- 貨物表面情狀 3.3.c
 - 貨品聲報資料之不予記載：如有懷疑或無法核對時 3.3.c
 - 記載效力：運送人依載貨證券上記載為收受貨物之表面證據(包括貨品性質及價值)，然載貨證券如已轉讓給善意第三人，則屬絕對證據 3.4 (1968 威斯比規則)。
- 契約自由**
- 違反公約所規定最低強制責任之約定無效 3.8 (包括保險利益條款)
 - 運送契約可以為運送人放棄權利或增加責任之約定 5
 - 屬特殊運送且未簽發可轉讓載貨證券之運送契約不受最低強制責任之限制 6
 - 「裝船前」及「卸載後」之鈎外期間之義務及責任可為自由約定 7
- 其他公約**
- 不影響海船所有人責任限制公約 8
 - 不影響核子損害責任相關公約 9 (1968 威斯比規則)
- 共同海損**
- 危險物品之處置如構成共同海損損失，運送人仍應分擔之 3.6
 - 公約規定不影響運送契約內之共同海損條款之約定 5

※ 註：加粗劃底線部分為 1968 年威斯比規則修正

本文無意詳細討論海牙規則體系之相關規定，惟有一點必要特別強調的是，海牙規則體系為船貨妥協下的產物(雖然以現有觀點而言，比較偏重保護船方運送人)，其中諸多制度兩相妥協，相互平衡的結果。幾個比較重要的平衡關連可由下列圖示表達：



■ 發展(二) — 漢堡規則體系

聯合國貿易及發展委員會 UNCTAD 委 UNCITRAL 所主導的 1978 年漢堡規則 (The 1978 Hamburg Rules, 於 1992 年 11 月 1 日生效，迄 2007 年底有 31 國簽署批准或加入。此 31 個國家中，以洲別區分，非洲國家就占十七國(不含國力較

強的南非)，歐洲國家有四國(其中有三國為內陸國)、亞洲國家有五國(均屬中東及中亞國家，其中四國為內陸國)；以地理別為區分，內陸國占十二國，島國有三國，其餘為臨海國。這 31 國，除極少數國家外，大部分為開發中國家。漢堡規則架構及其與海牙威斯比規則間規定之差異如下表二：

表二：漢堡規則架構及與海牙威斯比規則之差異

| | |
|--------------|--|
| <p>定義項</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 「<u>運送人</u>」是指本人或以其名義與託運人訂立<u>海上</u>貨物運送契約的任何人。1.1 ■ 「<u>實際運送人</u>」是指受運送人委託執行貨物的運送或部分運送的任何人，包括受委託執行此種運送的任何他人。1.2 ■ 「<u>託運人</u>」是指本人或以其名義或其代表與運送人訂立海上貨物運送契約的任何人，或指本人或以其名義或其代表實際把海上運送契約所涉貨物交付給運送人的任何人。1.3 ■ 「<u>受貨人</u>」是指有權提取貨物的人。1.4 ■ 「<u>貨物</u>」包括活的動物：如果貨物歸併於託運人供給之貨櫃、墊板或類似運輸器具時，則「<u>貨物</u>」並包括此等運輸或包裝器具在內。1.5 ■ 「<u>海上運送契約</u>」指規定運送人收取運費而承擔由海上自一港口運送貨物至另一港口的任何契約；但是，除牽涉到海上運送之外還牽涉到使用某些其他方法運送的契約，僅在它與海上運送有關的範圍內，才視為本公約目的的海上運送契約。1.6 ■ 「<u>載貨證券</u>」指作為海上運送契約和運送人接收或裝載貨物的證明的文件，運送人承擔對交出此項文件者交付貨物。此種文件中所載貨物應交付指定人，或候命交付或交付載貨證券持有人的規定構成此種承擔。1.7 ■ 「<u>書面</u>」包括電報及電線電報及其他通訊方式。1.8 |
| <p>公約適用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>二國間</u>之海上運送 2.1 <ul style="list-style-type: none"> ■ 裝貨港在締約國 2.1.a ■ 卸貨港在締約國 2.1.b ■ <u>數選擇卸貨港中實際卸貨港在締約國</u> 2.1.c ■ 載貨證券於任一締約國簽發者 2.1.d ■ 運送契約或載貨證券約定適用者 2.1.e ■ 國籍不論原則 2.2 ■ <u>一系列運送中之每一次運送</u> 2.4 ■ 「<u>某港</u>」至「<u>某港</u>」間之海上貨物運送 1.6 ■ <u>海上貨物運送契約</u> 1.6 及載貨證券或類似文書(運送人與載貨證券持有人間之關係)1.7/2.3 ■ 無論是基於契約、侵權行為或其他基礎所提出之求償 7.1 |
| <p>公約不適用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 租傭船契約 2.3 |

| | |
|-------------------------|---|
| <p>託運人/受貨人 義務責任</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 貨品書面聲明正確之保證義務，違反此義務所生之責任；<u>即使載貨證券已移轉他人，亦同。17.1</u> ■ 使貨物包裝上之主要標誌可以維持至航行終止 ■ <u>危險貨物託運：</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>應加上危險標誌及標籤 13.1</u> ■ <u>應告知運送人危險品特性及預防措施(除非運送人已知)13.2</u> ■ <u>未告知之效力：託運人負責運送人損失 13.2.a；緊急處理危險物品不獲補償 13.2,b</u> ■ 貨損及遲延書面通知義務 19 <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>提貨後第一個工作日通知：原則 19.1</u> ■ <u>提貨後連續十五日內：貨損不明顯者 19.2</u> ■ 無須通知：共同檢驗者 19.3 ■ 未通知效果：推定運送人已依載貨證券記載交清貨物 19.1 ■ <u>提貨後連續六十日內：遲延書面通知 19.5</u> ■ <u>通知效力同等原則：通知運送人，形同已通知實際運送人，反之亦然 19.6</u> ■ 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務 19.4 ■ 託運人或其代理人等過失行為所致損失 12 |
| <p>補償狀效力</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>於託運人與運送人間有效，對於善意第三人不生效力。17.2</u> ■ <u>運送人應善意，始得主張對託運人補償狀之權利 17.3</u> ■ <u>運送人如為惡意，不得享有公約限責利益 17.4</u> |
| <p>運送人權利</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 危險物品的緊急處置權 13.4 |
| <p>運送人義務</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 發航前及發航時船舶適航能力之注意義務(適航、運航、堪載) ■ 貨物照管義務 ■ 簽發(裝船)載貨證券義務 14.1/15.2 ■ 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務 19.4 ■ <u>對託運人應負責損失損害之通知：損失發生或交貨後之連續九十日內 19.7</u> |
| <p>運送人責任</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 責任基礎：推定過失 (公約附錄二) ■ 責任期間：自「<u>裝貨港託運人或法定代收人處收貨</u>」至「<u>卸貨港交貨給受貨人或法定代領人</u>」⁴ ■ 責任事項：毀損、滅失、<u>遲延</u> 5.1 <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>遲延定義：未於約定期間或合理期間內到達 5.2</u> ■ <u>推定全損：未於約定交貨或應交貨日之六十日內為交貨 5.3</u> ■ 免責及舉證： <ol style="list-style-type: none"> 1. 一般免責：<u>運送人應舉證其已善盡避免事故發生及其後果之注意義務 5.1</u> 2. <u>失火：運送人原則上仍應負責失火損害，然舉證責任在求償人，</u> |

| | |
|-------------|--|
| | <p><u>而非運送人 5.4</u></p> <p>3. <u>活動物：活動物運送之固有風險 5.5</u></p> <p>4. 合理偏航 5.6</p> <p>5. <u>混和型責任(亦即部分為運送人責任、部分非運送人責任):5.7 運送人舉證不可歸責其之損害部分，無須負責</u></p> <p>6. 貨主虛報貨物之性質或價值</p> <p>7. 未合法申報之危險物品</p> <p>■ 責任限制：</p> <p>■ 貨物毀損滅失：每件/每<u>船運單位 835 SDR</u> 或每公斤 <u>2.5 SDR</u>，採較高者 6.1.a</p> <p>■ <u>遲延：受遲延貨物之 2.5 倍，然不超過全部運費 6.1.b</u></p> <p>■ 例外：</p> <p>◆ <u>貨物毀損滅失及遲延之限責總額超過貨物全損限責額度部分 6.1.c</u></p> <p>◆ 貨物性質及價值載明於載貨證券上者</p> <p>◆ 雙方協議更高限額者 6.4</p> <p>■ 限責權利之喪失：運送人故意、魯莽或明知損害可能發生之作為或不作為 8.1</p> <p>■ 貨櫃每件之計算：以櫃內件數或單位為準，如無記載，則算一件 6.2.a。<u>貨櫃本身可當作一件。6.2.b</u></p> <p>■ 損害額計算基準：交貨地/時之市價（順序：商品交易價，再市價，後同性質品質貨物之一般價值）</p> <p>■ <u>差額責任：因運送契約無效或運送契約未約定適用本公約而使求償權人無法取得同等於本公約之賠償額度時，運送人應負責該差額，以及求償權人行使其權利所生之訴訟費用 23.4</u></p> |
| 甲板裝載 | <p>■ <u>合法甲板裝載：託運人協議、商業慣例、法令要求 9.1</u></p> <p>■ <u>約定可甲板裝載時，應將甲板裝載情事載明於載貨證券上，否則不得對抗善意第三人 9.2</u></p> <p>■ <u>運送人仍應負責純因甲板裝載獲致毀損滅失或遲到 9.3</u></p> <p>■ <u>違反艙內裝載之約定而為甲板裝載不得主張限責 9.4</u></p> |
| 喜馬拉雅條款 | <p>■ 原則：運送人可得抗辯事由或限責權利，運送人之受雇人或代理人於<u>證明其為僱傭範圍內行事者</u>，均得主張之 7.2；7.3 其限責額與運送人限責額合計不應超過公約限額</p> <p>■ 例外：這些人之故意、魯莽或明知該損害可能發生之作為或不作為 8.2</p> |
| 運送人與實際運送人責任 | <p>■ <u>運送人應負責全部運送責任及實際運送人之執行運送責任 10</u></p> <p>■ <u>本公約規定適用實際運送人及其受雇人及代理人之責任求償 10.2</u></p> <p>■ <u>運送人增加責任或減輕權利之協議，非經實際運送人同意，實際運送人不受拘束 10.3</u></p> <p>■ <u>運送人與實際運送人共負連帶賠償責任 10.4</u></p> |

| | |
|-----------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>運送人與實際運送人之責任額總和不超過公約限責額 10.5</u> ■ <u>前述規定不影響運送人與實際運送人間之追索權利 10.6</u> |
| 一貫運送 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>運送契約約定運送某階段由某特定人執行時，運送契約基本上可約定不負責該階段所生之貨物責任，然適用上有二前提 11.1：</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>可於管轄地向實際運送人提出司法訴訟</u> ■ <u>損害於該階段發生之舉證責任由運送人負擔之</u> ■ <u>實際運送人應負責該階段之貨物毀損滅失及遲延 11.2</u> |
| 訴訟及仲裁時效 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 自交貨或自應交貨之<u>最後一日起算二年 20.1</u>；於該二年期間內，訴訟期間可經<u>被求償人之聲明</u>而延長或一再延長 20.3 ■ 時效起算日不記入<u>該二年期間內 20.3</u> ■ 運送人對實際應負責之人之追索權：即使<u>二年期間</u>或延長期間已經屆滿，自運送人結賠或訴訟送達之日起，不得少於三個月(<u>依訴訟國法律規定</u>) 20.5。 |
| 載貨證券 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>簽名：應經運送人或其授權之人簽名 14.2</u> ■ <u>簽名方式：簽名方式依簽發國法律，可包括電子方式 14.3</u> ■ <u>相對載明事項：漏載一項或多項，不影響載貨證券之效力 15.3</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ 託運人聲報之貨物主要標誌、貨物包數件數數量或重量 15.1.a ■ 貨物表面情狀 15.1.b ■ <u>託運人姓名... 等 15.1.c...0</u> ■ 貨品聲報資料之<u>保留記載</u>：如有懷疑或無法核對時，<u>說明不正確、懷疑及未核對等保留記載 16.1</u> ■ 記載之效力：運送人依載貨證券上記載為收受貨物之表面證據(<u>包括運費/延滯費之說明</u>)，然載貨證券如已轉讓給善意第三人，則屬絕對證據 16.2 /16.3.a ■ <u>載明本公約適用該運送，且任何約定減損或有害託運人或收貨人者應為無效 23.3</u> |
| <u>載貨證券以外文件</u> | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>作為貨物收據證明之文件，為表面證據 18</u> |
| 契約自由/規定 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 違反公約所規定最低強制責任之約定無效(包括保險利益條款) 23.1 ■ 運送契約可為運送人放棄權利或增加責任之約定 23.2 ■ 屬特殊運送且未簽發可轉讓載貨證券之運送契約不受最低強制責任之限制 ■ 「裝船前」及「卸載後」之鈎外期間之義務及責任可為自由約定 |
| 其他公約 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 不影響海船所有人責任限制公約 25.1 ■ <u>不影響雙邊或多邊爭議解決之條約或公約 25.2</u> ■ 不影響核子損害責任相關公約 25.3 ■ <u>不影響旅客及其行李運送公約 25.4</u> |

| | |
|------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>不影響海上運送以外運送方式所適用之公約 25.5</u> |
| 共同海損 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 危險物品之處置如構成共同海損損失，運送人仍應分擔之 13.4 ■ 公約規定不影響運送契約內之共同海損條款之約定 24.1 ■ <u>貨方是否支付共同海損之責任判定依據，可依公約規定運送人是否應負責損失為同樣判定 24.2</u> |
| 管轄 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>被告主事務所所在地或習慣性住所 21.1.a</u> ■ <u>契約訂定地，但被告於該地必須有設立營業處所、或分支機構或代理 21.1.b</u> ■ <u>裝貨港或卸貨港 21.1.c</u> ■ <u>運送契約所指定之任何地點 21.1.d</u> ■ <u>求償原因發生後，當事人另行協議之管轄地 21.5</u> ■ <u>依法得假扣押船舶地 (被告得提供擔保要求將訴訟移往前述管轄地之一)21.2</u> ■ <u>國際管轄權一事不再理之適用(判決無法執行者除外) 21.4.a</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>為取得執行名義及訴訟轉移均非一事不再理 21.4.b,c</u> |
| 仲裁 | <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>仲裁協議應有書面協議 22.1</u> ■ <u>租傭船契約上之仲裁條款未明確載明於依該契約所簽發之載貨證券上時，不得拘束善意的載貨證券受讓人 22.2</u> ■ <u>仲裁程序由求償權人於下列地點擇一進行 22.3：</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>被告主事務所所在地或習慣性住所</u> ■ <u>契約訂定地，但被告於該地必須有設立營業處所、或分支機構或代理</u> ■ <u>裝貨港或卸貨港</u> ■ <u>仲裁協議所指定之任何地點 21.1.d</u> ■ <u>仲裁應遵守本公約規定 22.4</u> ■ <u>仲裁協議違反 22.3 及 22.4 規定者無效</u> ■ <u>求償原因發生後，當事人得另訂仲裁協議 22.6</u> |

※ 註：加粗劃底線部分漢堡公約與 1968 年威斯比規則不同或增加之處

大體而言，漢堡規則與傳統海牙規則體系相較有下列重大且實質的變革：

1. **運送人責任明顯加重**：在責任基礎方面，依漢堡規則附錄二所揭示，運送人仍應負擔過失責任基礎下之「推定過失責任」，然其他方面有下列變動：
 - a 責任期間：從「鈎對鈎」擴大到「港對港之收交貨期間」
 - b 責任事項：從「毀損、滅失」擴大到「毀損、滅失、遲延」
 - c 免責事由之大幅刪除：17 款法定免責事由全數刪除，包括海牙體系最為重要的船舶航行及管理過失免責，基本上僅剩下火災、活動物固有風險及合理偏航可主張免責
 - d 舉證責任負擔加重：從「運送人就其所主張免責事由已為適當注意為舉

證」提高到「運送人必須證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果已採取所能被合理要求之一切措施」

e 單位責任限制：從 666.67SDR 或 2SDR 提高到 835SDR 或 2.5SDR

f 貨損通知(抗辯)：從 3 日書面通知延長為 15 日書面通知

g 訴訟時效(抗辯)：從 1 年延長為 2 年

2. 適用範圍之擴大：

a 單證之適用：從以前海牙規則基本僅「載貨證券」，擴大適用於「運送契約」及「載貨證券」

b 單證形式之適用：從以前的「書面」擴大到可適用「電報等其他通訊方式」

c 人之適用：從以前海牙規則之「運送人或船舶」擴大適用於「運送人與實際運送人」

3. 新規範及制度之提出：除前述重大變革外，漢堡規則亦納入若干全新規範，此部分在補充過去海牙規則體制規範不足及因應當時海運環境需求上，有相當大之正面效益：

a 危險貨品之託運要求

b 遲延定義、遲延通知及遲延賠償限額之規定

c 補償狀之效力

d 混和型責任之處理

e 差額責任之負擔

f 甲板裝載之明文

g 運送人與實際運送人責任之界定

h 一貫運送之約定

i 管轄

j 仲裁

■ 船貨利益角力

海牙規則架構下的規定對船方(或船東國)較有利，而漢堡規則給予貨方(貨主國)比較多的保護。此一相對立的態勢可由 C.M.I. 及 UNCTAD/UNCITRAL 二者組織背景加以說明。UNCTAD 設立宗旨之一，係協助發展中國家能在平等基礎下面對來自全球化的挑戰。一般而言，發展中國家比較沒有資金及能力發展船隊，本國海事法律發展亦較為遲緩及薄弱，在多數情況下，發展中國家通常可被歸類為貨主國。另一方面，C.M.I. 的主要構成員為各國的海事法組織或協會 (Maritime Law Association or Institute)。一般而言，某國家的經濟、海運發展及相關法律知識等條件沒有達到一定程度，該國較難有能力成立本國的海事法協會，以從事本國及國際海事法律的研究及發展工作。換言之，C.M.I. 的會員大都

是一些海運發展較為先進的已開發國家及經濟情況較為良好的開發中國家。其次，從過去 C.M.I.公約的制訂背景及過程來看，即使 C.M.I.會員多達 60 餘個，然這些公約的研議及草擬絕大多數是由英、美及歐陸（特別是中北歐）各國等少數海事先進國家所主導。

目前國際社會對於過去有關貨主國或船東國之劃分雖已逐漸模糊，然海牙規則體系與漢堡規則體系間之衝突並未因此而消弭。此從現有的漢堡規則簽署批准國或加入國絕大多數是開發中國家可見一斑。幾可預見的是，漢堡規則雖然已經生效，然其在未來仍不太容易被英美海事大國所完全繼受，既而達到全球普遍接受的程度。

漢堡規則所代表的並非最新且唯一適用的國際海上運送法。雖然簽署漢堡規則後即不得再行適用海牙規則，然此不代表漢堡規則即有當然優先海牙規則適用之法律位階。海牙規則體系與漢堡規則體系兩者間的關係可以「平行的二軌」比喻之。各國可選擇自己想要走的軌道（簽署加入海牙規則或漢堡規則）或另定軌道（斟酌二體系的優缺點及其國內情況，訂定自己的本國海上貨物運送法）。前述情況所造成的結果是，有關海上貨物運送的國際統一立法是越趨分歧及混亂，而這也是 C.M.I./UNCITRAL 欲發展運送法文書草案之主因。

■ 發展(三) — C.M.I./UNCITRAL 運送法文書草案

A. 運送法文書草案發展背景

1. C.M.I.體制對於國際海上貨物運送法的研究，並未隨著聯合國漢堡規則制訂通過後而所有間斷。1990 年電子載貨證券規則 CMI Rules for Electronic Bills of Lading 及海運單統一規則 CMI Uniform Rules for Sea Waybills 可謂 CMI 在國際海上貨物運送法領域，繼海牙規則、海牙威斯比規則後之二大貢獻。另從 CMI 歷年來年報及通訊資料顯示，CMI 不斷且密切注意著國際海上貨物法律之發展，並進行相關的探討及研究。海牙規則體系是否應全盤變革，CMI 自 1980 年後期已有進行若干研究。惟有關運送法文書草案之具體發展，則是在 1994 年，亦即漢堡規則生效實施後不久。CMI 執行委員會於 1994 年 5 月牛津會期期間體認到漢堡規則生效實施後之可能影響、各國海運立法之越趨分歧，以及當時諸多海運環境之變革，認為有必要針對海上貨物運送課題進行研究，因此於該會議即指派一由當時多位國際海運法律重要學者（包括當時 CMI 主席，亦為 Arrest of Ships 乙書之作者，Francesco Berlingieri 教授，及國際海上貨物運送法經典著作 Marine Cargos Claims 乙書之作者，Mr. William Tetley 教授等）所組成之工作小組。該工作小組之短期任務是研擬相關議題，並準備問卷發送給各國海事法協會會員及各組織會員、彙整問卷，繼而提出國際海上貨物運送法變革需求之方向，並將彙整結果於當年 12 月份所召開之 CMI 大會中提出報告。

CMI 總共收到約 27 個各國會員或組織之答覆，工作小組進行彙整後，於 1994 年底 CMI 大會將彙整結果發送各會員。1995 年 5 月 CMI 執行委員會正式指示成立次委員會 Sub-Committee，專司國際海上貨物運送法整合之研究。該次委員會自 1995 年底起幾乎以每年召開二次會議進行各會員意見整合工作，而這些會議中，漢堡規則的原推動組織 UNCTAD 及實際制訂組織 UNCITRAL 均派員參與討論。因此很自然地，當時國際海上貨物運送法制越趨分歧、諸多法律爭議及問題有待釐清及解決、融合新的運送型態(例如複合運送、電子載貨證券及海運單之開始使用等)等問題亦逐漸在 UNCTAD 及 UNCITRAL 相關會議上發酵。UNCITRAL 在 1996 年 5 月底所召開之第 29 屆會期之未來工作報告中(Future work)，UNCITRAL 有下列報告：

有關載貨證券及海運單之功能、這些運送單證於貨物買賣雙方間之權利義務之關係、以及針對運送契約當事人提供財務擔保之人之法律地位等事項，現有各國國內法及國際公約仍存在著重大漏洞。

UNCITRAL 在該報告中亦體認到，國際海上貨物運送法所存在的問題及爭議相當繁重，其必須透過各相關組織，特別是 CMI、國際商會(ICC)、國際海上保險人聯盟(IUNI)、國際承攬運送人聯盟(FIATA)及國際船運協會(ICS)等之廣泛收集意見，以作為 UNCITRAL 有關此課題未來工作之性質及範圍，以謀求國際海上貨物運送法制之統一。

屬非政府間組織之 CMI 亦深切體會到，國際海上貨物運送法律之再次整合，非與聯合國體系之 UNCTAD 及 UNCITRAL 等配合，成效將會非常有限。因此於 1996 年開始，CMI 次委員會之任務，除檢討海牙規則體系及漢堡規則體系規定內容外，亦開始針對下列相關課題為研討：

1. 海上貨物運送與複合運送間之關係
2. 運送單證
3. 運送單證之銀行擔保性
4. 運送契約與貨物買賣契約間之關係
5. 運送契約之輔助契約，例如承攬契約及場棧營運人契約等。

在 CMI 與 UNCITRAL 的互動關係上，1998 年可能是較為關鍵的一年。在 1998 年 UNCITRAL 第 31 屆會期中，CMI 正式向 UNCITRAL 提出 CMI 已經且願意協助 UNCITRAL 在彙整及分析國際海上貨物運送法律相關事項之聲明，此項聲明受到 UNCITRAL 的正面肯定。幾乎同時，CMI 正式將海上貨物運送法之研究，在原來次委員會的架構下，另外再正式成立「國際工作小組 International Working Group」。成立國際工作小組之目的，筆者推測，主要是為了使未來所推出之任何建議或文件為「國際成員」所討論或擬定，以減輕 CMI 是否仍保持著類似海牙規則體系偏向保護船方運送人的疑慮。其次，為避免海牙規則與漢堡規則間有關運送人責任項目上之長久差異所導致之衝突，CMI 在 1998 年前有關國際海上貨

物法律之討論，甚至在有關任何修正文書之建議上，均把運送人責任事項(亦即責任基礎及免責抗辯事由等)擱置而不予討論。然於 1998 年的 CMI 報告中，無論在 CMI 的國際工作小組會議及 UNCITRAL 的會議中，CMI 代表均主張，任何海上貨物運送法制之變革，如不將運送人責任基礎及免責抗辯事由等納入討論，將無太大意義，特別是幾個比較新的制度，例如海運單及電子載貨證券等，其相關規範不可避免地必須連帶討論到運送人責任問題。

CMI 國際工作小組於 1998 年成立前，CMI 次委員會再次地發送問卷給各會員，將對某些特定主題及爭議等，廣泛地收集各國資料、爭議及建議等。待這些資料彙整後，希望能透過 CMI 國際工作小組，整合現有國際海上貨物運送法分歧意見，達到較為令人滿意的整合建議。

在西元 2000 年 UNCITRAL 第 33 屆會期期間，UNCITRAL 連同 CMI 在紐約召開一場運送法研討會。在這場研討會，所有與會代表均充分理解到當時的國際海上貨物法律規範，無論是海牙體系或漢堡體系，對於很多現今發生的運送型態沒有任何規定，包括載貨證券及海運單之性質及作用、這些運送單證與貨物買賣雙方間之權利義務關係等。其次，與會者對於多式聯運發展及電子商務方面亦達成諸多共識，亦即多式聯運發展和電子商務之發展，有必要改革國際海上貨物運送法，以便能約束所有類型(單一運送或多式運送，書面契約或電子契約)的運送契約；且在此改革中，更應明確地解決：1) 在人方面：所有運送當事人或關係人之法律地位、責任、權利及義務；2) 在時方面：明確界定何時為收貨、何時為交貨、以及不知責任在何運送階段發生時之處理準則；3) 在責任方面：賠償責任制度之確定及賠償責任金額之限制等。

於紐約研討會召開後，除 CMI 國際工作小組召開四次工作會議，CMI 次委員會亦召開第三次會議，這些會議主要是要將紐約研討會所達成之共識方向，參考過去 CMI 從各國會員所彙整之資料，希望能在 2001 年 2 月 CMI 新加坡大會召開時，能提出一份運送法文書綱要草案 Draft Outline Instrument。

該文書綱要草案於 CMI-2000 年底大致完成，隨後並提交在 2001 年的 CMI 大會上討論。由於事項複雜，CMI 大會上僅針對綱要架構及主要爭議為討論而已。依據 CMI 大會討論後之決議，國際工作小組於同年 5 月 31 日完成綱要文書草案之再次修訂(簡稱為 5 月草案)。該 5 月草案隨即發送給 CMI 各國會員、各相關國際或非國際組織、專家學者等，再次徵詢意見。在意見徵詢期間，2001 年 7 月 CMI 次委員會召開第四次會議，希望以會議討論方式，再次針對該綱要文書草案為仔細討論。根據第四次會議討論及各國及組織等回覆結果，CMI 次委員會於 2001 年 11 月召開第五次工作會議確認綱要文書草案之最後內容，並定名為「運送法文書草案 Draft Instrument on Transport Law」，隨後於同年 12 月 11 日提送 UNCITRAL 審議。

從 CMI 觀點，運送法文書草案大致上包含下列特點：

- 其在現有國際體制以外之事項提供了統一性的規則
- 其在運送人責任方面建立一新體制，該體制保留諸多國家所認同的海牙威斯比規則的許多類似特徵，而希望藉由此一新體制能進一步地取代海牙威斯比及漢堡規則體制
- 考量現代運送實務，更新且擴大既有體制之規範
- 涵蓋海上運送之前或之後之陸上運送階段，亦即承認現今多數的海上貨物運送契約包括陸上運送狀況之事實
- 除涵蓋傳統單證所憑之契約外，亦包括以電子方式所締結之契約。

UNCITRAL 收到 CMI 所提送之運送法文書草案後，即交由「Working Group on Transport Law」運送法工作小組進行後續的審議工作。該工作小組以平均每年召開二次工作小組會議進行審議(大約均在 4-5 月及 9-10 月)。迄至 2007 年底為止，運送法草案已提出數次草案修正版本，以下針對最新的 2008 年版：【全程或分程】【海上】貨物運送公約 2008 年草案(中英文對照)與其他公約等比較。

B. 運送法文書 2008 年草案大致架構、特徵及漢堡規則之異同比較

運送法文書(2008)草案全文 18 章，計 1 前言及 98 條文，包括下列事項：

前言

第 1 章 總則

第 2 章 適用範圍

第 3 章 電子運送記錄

第 4 章 運送人義務

第 5 章 運送人對於滅失、毀損或遲延之責任

第 6 章 有關特定運送階段之額外規定

第 7 章 託運人對運送人之義務

第 8 章 運送單證及電子運送記錄

第 9 章 貨物交付

第 10 章 控制方之權利

第 11 章 權利轉讓

第 12 章 責任限制

第 13 章 訴訟時效

第 14 章 管轄

第 15 章 仲裁

第 16 章 契約條款之有效性

第 17 章 不受本公約規範之事項

第 18 章 最後條款

單從條文數量來看，運送法文書草案比漢堡規則多很多。漢堡規則全文有 34 條，

扣除第 27 條以後之最後公約化條款，實質條文有 25 條，而運送法文書草案扣除最後條款後之條文高達 88 條，足足三倍有餘。然窺兩者內容，除極少數事項外，幾乎所有漢堡規則規範事項，運送法文書草案都有納入考量及規範，且運送法文書草案更增訂相當多全新的事項。運送法文書草案之規範方向及特徵大致有：

1. 儘量保持海牙與漢堡規則體系架構的原則下，緩和海牙體系與漢堡體系間之差距：

運送法文書草案可謂二體系間之一種折衷性規範。在維持運送人「推定過失」責任基礎之原則下，運/貨雙方間的權益再次受到平衡及調整。在運送人責任期間延伸到「收貨」到「交貨」之同時，運送人仍能針對海上貨物運送某些特定風險事項主張免責。

2. 納入新的運輸態樣：

例如電子通信方式所製作之運送單證，及其相關運用等：

3. 將運送契約當事人及各利害關係人間之法律關係及權利義務規定更加明確：

運送法文書草案所規範之運送契約相關利害關係人相當複雜。

在運送人方面：至少包括「運送人 carrier」、「運送人之受雇人或代理人 carrier's employee or agents」、「運送人授權簽字之人」、「履約運送人 performing party」、「海運履約運送人」、「履約運送人之分包商、受雇人或代理人 performing party's subcontractors, employee and agents」、「船舶登記所有人 registered owner」及「光船租船人 bareboat charterer」等。本部分比較重要者為「履約運送人」及「海運履約運送人」二詞，運送法文書草案「海運履約運送人」的概念與漢堡規則所稱之「實際運送人 actual carrier」概念較為類似；運送法文書草案之「履約運送人」則涵蓋過去「喜馬拉雅條款下之受雇人或代理人等人」定義範疇。

在貨方方面：有「託運人 shipper」(復區分為「實際託運人 actual shipper」及「名義託運人 named shipper)」、「發貨人 consignor」、「託運人或受貨人之受雇人、代理人、承包商或次承包商 employee, agent, contractor, or subcontractor of shipper or consignee」、「控制方 controlling party」、「持單人 holder」、「受通知人 notify party」、「受貨人 consignee」及「求償權人 claimant」、「單證轉讓人 transferor」及「單證受讓人 transferee」等。為因應現今託運轉運物流方式及運送單據運用的多樣化，且使貨方有較多的託運注意義務，運送法文書草案對於貨方各相關利害關係人規定有相當多的名詞，藉以表徵某特定狀況或特定階段的貨方地位，以及其所應承擔之義務及責任。

4. 承認現今海上貨物運送常伴隨有陸上運送之現實：

海牙規則體系所適用之「鈎對鈎」適用原則，漢堡規則體系所適用之「港區收貨到港區交貨」適用原則，已隨著貨櫃運送(內陸集散站盛行等)、

複合運送、甚至現今的物流運送大量運用陸上運送之狀況，而產生陸上運送責任如何適用之問題。國際間雖已有複合運送公約、陸上運送公約及鐵路運送公約等之制訂，然以海運為主體且為主要規範對象之海上貨物運送相關公約應如何適用及規範？迭有爭議。於這次草案，CMI 承認現今海上貨物運送常伴隨有陸上運送之現實，繼而將運送人責任期間從以前的「鈎對鈎」或「港區收貨至港區交貨」，擴大延伸至「收貨至交貨」，亦即幾可達到「戶對戶 door to door」之程度。此情況勢必造成未來運送法一旦公約化時，將有諸多部分與複合運送公約、陸上運送公約或鐵路運送公約重疊衝突之處。運送法文書草案對此衝突之適用設計，簡單地說，運送法文書草案所規範之最低強制責任體制基本上仍適用於該陸上期間，然如該陸上其他公約有比運送法文書對運送契約雙方有更為嚴苛責任規定之部分，適用該其他公約之規定。

5. 超越傳統運送法一味規範運送人責任之窠臼，增加貨方義務及責任：

海牙規則體系與漢堡規則體系有關託運人或受貨人之義務責任規定相當有限，除最基本之運費支付義務外，主要有貨品正確聲報之保證義務、(危險)貨物包裝標誌堅固義務及運送特別注意事項之告知義務、貨物發生時之便利對造檢查義務幾項而已。然由於過往貨物肇禍情事多見，且從防損觀點，運送安全之進行是有賴船貨雙方共同努力，運送法文書草案在貨方義務方面有較多程度的課以或更為詳細的明文。這些新義務或明文義務例如有：貨物整備義務、貨物可安全運載義務、櫃內貨物安全裝載義務、資料聲明或提供義務、交貨指示義務等。

6. 跳脫海牙規則體系主要以載貨證券為規範之限制，使運送單據之運用更具彈性：

海牙規則體系是以「載貨證券或類似文書」為適用對象，漢堡規則的適用範圍雖包含「載貨證券」及「運送契約」，然在運送文書之規範上，仍以載貨證券為主要標的。於運送法文書草案，「載貨證券 bill of lading」乙詞僅出現過一次，而全面以「運送單證 transport document」及「電子記錄 electronic record」代之。如此設計有其必要性，傳統的載貨證券是貨物”裝載”上船後，應託運人之請求，始簽發之文書。此為配合海牙規則鈎對鈎之基本設計而來，今運送法文書草案擴大適用於「收貨到交貨期間」時，如持續使用”載貨”證券乙詞將會產生問題，因此以「運送單證」乙詞代之，而於約定使用電子通信作業時，該證券則以「電子記錄」代之。其次且更為重要的是，由於涉及載貨證券之海事詐欺頻傳，且各國對於載貨證券所表徵的轉讓性或不可轉讓性解釋非完全一致所導致之貨物受領爭議，而前述問題或爭議在運輸文件國貿銀行擔保運用越趨複雜的情況下，相關規範必須更為明確始可有效因應。有鑑於此，此次運送法文書草案在運送單證

之類型及定義(包括可轉讓及不可轉讓)、可轉讓單證(及不可轉讓單證)之權利轉讓方式及權利行使等等均有鉅細靡遺的規定。

綜前說明，從國際觀點，基於與各相關公約間之整合需要，運送法文書草案必須先克服前述「戶對戶」及「是否公約化處理」二大問題上。UNCITRAL 自 1996 年開始決議進行運送法改革建議並成立工作小組以來，每年二次的委員會，雖然至 2007 年底已召開 11 屆，除西元 2001 年中與 CMI 於紐約所召開之運送法研討會凝聚改革共識外，前 9 屆幾乎僅是聽取相關單位或組織之報告而已，即使是收到 CMI 運送法文書草案的 2002 年二次會期，具體討論及說明仍然十分有限。從 2003 年第 12 屆會期會前議事資料內容及 UNCITRAL 已完成問卷整理等工作，UNCITRAL 於 2004 年起已加速運送法文書草案的審查工作。惟無論日後發展為何，運送法文書草案已相當程度地表徵現行國際多數海事國家的大致規範及實務需求，而這些對於錯誤漏失叢生的我國相關法律規範而言，運送法文書草案本身，及 UNCITRAL 日後對該草案的討論及發展，均有極高的參考修法價值。

我國本次海商法修正主要是參仿 1968 年海牙威斯比規則。然即使是與 1968 年海牙威斯比規則相較，新海商法海上貨物運送節仍有相當差異及不足之處。再者，除責任基礎等重大事項外，漢堡規則及運送法文書草案在因應現時海運環境及法制變動方面，有相當多之創新規定仍可供我國參考援引。

各海上貨物運送公約主要事項對照表 1924 海牙規則、1968 海牙威斯比規則及 1978 漢堡規則

| | 海牙規則 | 海牙威斯比規則 | 漢堡規則 |
|------------------|--|--|---|
| 1. 公約適用範圍 | 未規定 | 第 10 條 (a) 證券於某締約國內簽發； (b) 運送自某締約國啟程 (c) 運送契約明示約定適用該規則者 | 第 2 條 (a) 證券於某締約國內簽發 (b) 運送自某締約國啟程 (c) 運送前往某締約國 (d) 運送契約明示約定適用該規則 |
| 2. 契約適用範圍 | 第 1 條 b 項 載貨證券或“其他類似權利單據”； 非租傭契約 | 第 1 條 b 項 同海牙規則 | 第 1 條 6 項 海上運送契約。無須為權利證券或單據。 非租傭契約 |
| 3. 地理上之適用 | 第 1 條 e 項 貨物裝船至貨物卸船期間。鈎對鈎原則 | 第 1 條 e 項 同海牙規則 | 第 4 條 運送人負責期間為貨物於裝貨港，於運送途中及於卸貨港之「監管」期間，亦即通常為自託運人處收受貨物至交付給受貨人，取決於當地港口規則。 |

| | | | |
|---------------|---|-------------------------|---|
| 4. 誰為運送人？ | 第1條 a 項 「與託運人簽訂運送契約」之船舶所有人或租傭船人 | 第1條 a 項 同海牙規則 | 第1條1項、第10條、第11條 「任何與或以其名與託運人締結運送契約之人」。包括「實際」及「契約」運送人 |
| 5. 契約及侵權行為求償 | 規則未規定。似乎僅能適用契約求償。依英國法，兩者均可求償。 | 第4條補充條文 適用於契約及侵權行為求償 | 第7條 適用於契約及侵權行為求償 |
| 6. 運送人之一般注意義務 | 第3條 1. 運送人於發航前或發航時，對下列事項應盡相當注意： (a)使船舶有適航能力及供給 (b)船舶適當人員、設備及供給 (c)使貨艙等能適宜並安全地為貨物之受載運送及保存 2. 運送人應適當並注意地裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守並卸載所承運之貨物 | 第3條 同海牙規則 | 第5條第1項 運送人、其受雇人及代理人應採取任何可合理避免造成損失或其後果之措施 |
| 7. 運送人抗辯事由 | 第4條 1. 不適航— 僅於運送人能證明其於發航前或發航時已盡「相當注意」使船舶適航時，始得抗辯。 2. 適當及注意裝載等：適用下列抗辯事由： (a)船長、海員、引水人或運送人之受雇人於船舶航行或管理上之行為、疏失或過失 (b)失火，然為運送人實際過失或知情者除外 (c)海上或其他可供航行水域之危險或事故 (d)天災 (e)戰爭行為 (f)公敵行為 (g)君主、統治者或人民之拘押、禁制或依法律程序之拘留 (h)檢疫限制 (i)託運人或貨物所有人或其代理人或代表之行為或不行為 (j)無論為何原因，無之無論為局部或全部之罷工、怠工、停工或勞動限制 (k)暴動及民亂 (l)救助或意圖救助海上人命 | 第4條 同海牙規則 | 第5條第1項 運送人應證明運送人、其受雇人及代理人已採取任何可合理避免造成損失或其後果之措施 |

- (m) 因貨物之固有瑕疵、性質或缺陷所致體積或重量之耗損或其他毀損滅失
- (n) 包裝不固
- (o) 標示不充分或不適當
- (p) 經相當注意仍不能發現之隱有瑕疵
- (q) 非因運送人之實際過失或知情或非因運送人之代理人或受雇人之過失或疏忽所致之事由；但主張本款免責之利益者，應負毀損滅失非歸因於運送人之實際過失或知情，亦非因運送人之代理人或受雇人之過失或疏忽所致之舉證責任

8. 舉證責任

規則規定不明確(除第 4 條第 2 項 p 款外)。依英國法，貨物所有人應先舉證係為不適航或應為或貨物適當注意運送之疏忽所致，然後再由運送人證明有無前述第 7 點之相關抗辯事由。

同海牙規則

除失火外(見下述第 9 點)，運送人必須證明其已採取避免損失所合理措施。

9. 失火

第 3 條及第 4 條
如為，例如不當堆放所致，僅於運送人之實際過失或知情時，運送人始負責之。運送人應負責不適航所致之失火，然運送人船舶航程前或當時已盡相當注意確保船舶適航者除外。

第 3 條及第 4 條
同海牙規則

第 5 條第 4 項
僅於請求權人能證明失火為運送人、運送人之受雇人或代理人所致時，運送人始負責之。

10. 有生動物

第 1 條 c 項
規則排除其適用。

第 1 條 c 項
同海牙規則。然英國 1971 年第 1 條第 7 項海上貨物運送條例適用有生動物。

第 1 條第 5 項及第 5 條第 5 項
規則適用有生動物，然運送人不負責隱有之「特別風險」。如運送人已遵守託運人之指示，即可為運送人無須負責之推定。

11. 甲板貨物

第 1 條 c 項
當記載為甲板運送時，規則排除適用。

第 1 條 c 項
同海牙規則。然英國 1971 年第 1 條第 7 項適用甲板貨物(見 Chanda 案 (1989) 2 Lloyd's Rep 494)

第 9 條
規則並不排除適用。如經託運人同意或依照「特定貿易慣例或法規之要求」，運送人可為甲板運送。甲板裝載必須於載貨證券上載明。未經同意而為甲板運送者，運送人應負責完全由於裝載於甲板所致之毀損滅失或遲延。甲板運送係違反甲板下裝載之明示協議時，運送人不得主張責任限制。

| | | | |
|----------------------|---|--|--|
| 12. 危險貨物 | 第 4 條第 6 項 船長(或其代理人)於貨物裝載前不知其具易燃性、爆炸性或危險性者，得以託運人之費用將其卸載、使其無害或將其毀滅。如運送人雖知悉貨物性質，然證明其具危險性者，運送人仍得將其卸載、使其無害或毀滅，而無須負擔任何責任，然共同海損除外。 | 第 4 條第 6 項 同海牙規則 | 第 13 條 適用類似規定，且託運人應負責以適當方式將危險貨物加上標示或標籤。 |
| 13. 責任限制 | 第 4 條第 5 項 除價值業經聲明並記載於載貨證券上，否則每件或每單位 100 英鎊。 | 第 4 條第 5 項 每件或每單位 10,000 朋加雷金法郎或毀損滅失貨物總重每公斤 30 朋加雷金法郎，採較高者。依 1979 年特別提款權議定書，每公斤 2 特別提款權，或每件 666.67 特別提款權。 | 第 6 條 每公斤 2.5 特別提款權或每件或每船運單位 835 特別提款權。 |
| (a) 貨物毀損滅失 | | | |
| (b) 貨物遲延 | 無特別條款規定 | 同海牙規則 | 第 6 條 遲延貨物應付運費之 2.5 倍，然不得超過所有貨物之總運費或依前述(a)計算公式假設貨物毀損滅失時之最高額度。 |
| 14. 責任限制權利之喪失 | 無特別條款規定，然如為不當變更航程或甲板裝載時，運送人可能無法為責任限制。 | 第 4 條第 5 項 e 款 運送人有造成損失之故意或有明知損害可能造成之嚴重疏忽時，運送人不得主張責任限制。不當變更航程或甲板裝載亦可能無法主張責任限制。 | 第 8 條 運送人有造成損失之故意或有明知損害可能造成之嚴重疏忽時，運送人不得主張責任限制。已明示禁止而仍為甲板裝載時，喪失主張責任限制之權利。 |
| 15. 較低協議限額 | 第 6 條 僅於非屬一般貨載或具合理特殊情況時始可協議較低限額。 | 第 6 條 同海牙規則 | 無約定較低限額之特別權利。 |
| 16. 較高協議限額 | 第 5 條 如於載貨證券上載明，可約定較高限額。 | 第 5 條 同海牙規則 | 第 6 條第 4 項及第 15 條 經雙方同意可約定較高限額，然必須於載貨證券上載明。 |
| 17. 變更航程 | 變更航程之運送人可能會喪失其於海牙規則下主張抗辯事由及主張責任限制之權利。 第 4 條第 4 項規定：「任何為救助貨企圖救助海上人命或財產或任何合理之變更航程均不應視為違背或違反本規則或運送契約」。 | 同海牙規則 | 無特別條款規定。如變更航程有造成損失時，依一般運送人之責任標準決定之。 第 5 條第 6 項規定：運送人意圖救助人命或採取「合理措施」救助財產時，運送人可免除其責任。 |

| | | | |
|---------------------------|---|---|---|
| 18. 證券應記載之事項 | 第 3 條第 3 項 (a) 識別貨物之主要標誌。 (b) 依其情況，託運人所提供之件數或包數或數量或重量。 | 第 3 條第 3 項 同海牙規則 | 第 15 條 (a) 貨物之一般性質、識別貨物之主要標誌，如有具危險性質之貨物，另須可適用之明示說明，託運人所提供之件數或包數及貨物之數量或重量。 (b) 貨物之外表表面情狀。 (c) 運送人姓名及營業主事務所地點。 (d) 託運人姓名。 (e) 託運人指明之受貨人姓名。 (f) 海上貨運契約之裝貨港及貨物於裝貨港為運送人所接管之日期。 (g) 海上貨運契約之卸貨港。 (h) 正本載貨證券超過一份時，其份數。 (i) 載貨證券簽發地。 (j) 運送人貨代表運送人之人所為之簽署。 (k) 受貨人應支付之運費額度。 (l) 適用公約第 23 條第 2 項之記載，亦即公約之適用。 (m) 貨物應或得裝載於甲板上之記載。 (n) 如經雙方協議，貨物應到達卸貨港之日期或期間。 (o) 所協議之額外限制事項或責任限額。 如運送人無法於載貨證券上載明前述(a)項內容，其必須於載貨證券上註明無法載明之原因。 |
| 19. 證券上之記載效力為何 | 第 3 條第 4 項 為其正確性之表面證據 | 第 3 條第 4 項 載貨證券於託運人手上時為表面證據，於載貨證券轉讓於善意第三人(例如受貨人)手上時為一絕對證據。 | 第 16 條 載貨證券於託運人手上時(無論為裝船證券或待裝證券)，為貨物記載之表面證據。於信賴該記載之第三人手上時為絕對證據。如運費應由證券持有人支付然未於證券上載明者，即為無須支付運費之證明。 |
| 20. 託運人提供資料給運送人之義務 | 第 3 條第 5 項 託運人視為應擔保有關於貨物狀量體積說明之正確性。託運人應補償運送人因錯誤陳述所致之損失。 | 第 3 條第 5 項 同海牙規則 | 第 17 條 同海牙規則 |
| 21. 補償狀 | 無特別條款規定。 依英國法為無效(Brown Fenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (Ldn) Ltd. [1957] 2 Q.B. 621). | 同海牙規則 | 第 17 條 證券於受貨人手上時無效。除非運送人意圖詐欺受貨人，得據以對抗託運人。如有詐欺，運送人不得主張責任限制。 |
| 22. 貨損通知 | 第 3 條第 6 項 毀損滅失通知應於下列期限內以書面通知運送人： (i) 交貨當日；或 (ii) 毀損不明顯時，於 3 日內。 | 第 3 條第 6 項 同海牙規則 | 第 19 條 毀損滅失通知應於下列期限內以書面通知運送人： (i) 交貨給受貨人後之下一工作日，或 (ii) 毀損不明顯時於交貨後 15 日內 遲延通知必須於交貨後 60 日內為之。 |

| | | | |
|------------------|--|--|---|
| | | | 運送人向託運人所提出之求償通知應於交貨後 90 日內為之。 |
| 23. 未依前 22 通知之效果 | 第 3 條第 6 項為貨物已依載貨證券上所載情況交貨之表面證據 | 第 3 條第 6 項同海牙規則 | 第 19 條貨物以載貨證券上所載情況交貨之表面證據。貨物遲延及求償未於 60 日內為之，運送人免除責任。 |
| 24. 訴訟限制 | 第 3 條第 6 項「訴訟」必須於交貨後或應交貨日 1 年內為之。 | 第 3 條第 6 項同海牙規則。第 3 條第 6 項補充條款規定補償狀訴訟必須於 1 年內為之，起訴期間不得超過卸貨後 15 個月。 | 第 20 條司法或仲裁應於交貨日或最後應交貨日起 2 年內為之。補償狀訴訟亦應於該期間內為之(向運送人起訴之日起至少須留有 90 天期限) |
| 25. 貨物所有人進行訴訟地 | 規則未規定 | 同海牙規則 | 第 21 條得於下列法院起訴之： (a) 運送人主事務所所在地 (b) 締約地 (c) 裝貨港 (d) 卸貨港 (e) 運送契約指定之地 (f) 扣船地，然運送人主張另一管轄地並提供該求償所需擔保時，可能無法在扣船地續行訴訟。 |
| 26. 仲裁 | 規則未規定 | 同海牙規則 | 第 22 條規則容許仲裁之協議。如係併入租賃契約之仲裁條款時，必須於載貨證券上「特別註明」。請求權人得選擇於下列地點進行仲裁程序： (a) 運送人主事務所所在地 (b) 締約地 (c) 裝貨港 (d) 卸貨港 (e) 仲裁條款所指定之地 |
| 27. 共同海損 | 第 5 條本公約規定不得作為禁止於載貨證券內列入有關共同海損之任何合法條款。 | 第 5 條同海牙規則 | 第 24 條本公約有關運送人對於貨物毀損滅失責任之條款亦為判定受貨人是否可拒絕為共同海損分擔。 |
| 28. 與規則抵觸之約定條款 | 第 3 條第 8 款無效 | 第 3 條第 8 款無效 | 第 23 條第 1 項無效且請求權人受到損失時應給予賠償：見第 23 條第 4 項。 |

g) 載貨證券之性質

海商法第六十條（民法提單規定之準用）

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。

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。

■ **文義性** →目的在信賴保護，亦即善意的載貨證券受讓人

海商法第 60 條第 1 項準用民法第 627 條「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。」第 2 項規定「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。」→ **注意：此僅適用於運送人與載貨證券持有人間之關係，而不包括運送人與託運人間。**

本條第 1 項所準用民法第 627 至第 630 條規定分別為

民法第 627 條(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 628 條(提單之背書性)

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。

民法第 629 條(提單之物權證券性)

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。

民法第 629 條之 1(提單適用倉單遺失被盜或滅失之救濟程序)

第 618 條之 1 之規定，於提單適用之。

民法第 630 條(提單之繳回證券性)

受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。

本條文第 2 項為新增訂。基本上從第 1 項準用民法第 627 條提單文義性之規定而言，自可為同一解釋。今增訂第 2 項之用意為何？依立法說明為「運送契約所約定之事項，僅適用於運送人與託運人間所生之法律關係，至於非託運人之載貨證券持有人，不受原運送契約之拘束... 爰參考 1968 年海牙威斯比規則第 3 條第 4 項，增列第 2 項之規定。」此段立法理由說明有二問題：第一、何以非託運人之載貨證券持有人，可不受原運送契約之拘束？第二、1968 年海牙威斯比規則第三條第四項規定為何？

就第一點而言，除論航傭船契約之簽訂外，貨物裝船後，論航傭船之船長或運送人通常會另外簽發載貨證券予傭船人或其他指定之人。這類論航傭船契約所簽發之載貨證券通常有二特徵：一該載貨證券通常為「簡式載貨證券 short-form B/L」；二、該載貨證券通常訂有一「併入條款 incorporate clause」【或稱之為「引置條款」】，以圖將「論航傭船契約」之相關約定納入該載貨證券規範【如本第二篇附錄十二：波羅地海國際海事理事會載貨證券格式(簡式)】。本點所稱之論航傭船契約事實上等於立法說明所稱之運送契約。今如依載貨證券之文義性，訂有併入條款之載貨證

券，運送人與非託運人之載貨證券持有人間仍應有「論航傭船契約」適用之餘地！惟此問題在英美法上產生很多爭議，正反均有。一方堅持載貨證券文義性，認為應適用「論航傭船契約」；另一說認為「論航傭船契約」內容為何，並不為託運人以外之載貨證券持有人所得知，因此不受拘束。經過多年的實踐，目前英美法是採取有條件的承認載貨證券併入條款之效力，這些條件包括

- 將「論航傭船契約」併入載貨證券之「併入 incorporation」用語應明確地記載於載貨證券上，而非僅是用「參考 refer to」等含糊用語；
- 該「併入條款」用語對於欲將傭船契約併入之文字使用必須適當且明確
- 所併入的傭船契約條款必須與載貨證券約定無所區分，如有不同，載貨證券條款應優先適用

從前述條件顯示，英美法基本上還是比較傾向維持載貨證券之文義性。在實務作業上，含有這類併入條款用語的載貨證券，通常會減損其商業交易的價值，蓋載貨證券受讓人往往不清楚「論航傭船契約」究竟有何規定。就此，有關國貿買賣條件的國貿規約 INCOTERM，已建議將「論航傭船契約」附在載貨證券後面。從前述說明，立法理由「非託運人之載貨證券持有人，可不受原運送契約之拘束」是有斟酌之餘地的。

就第二點而言，1968年海牙規則第3條第4項規定內容事實上為「此項載貨證券應作為依前條第 a.b.c.三點所記載之貨物已經運送人收受之表面證據，但載貨證券已轉讓給善意第三人者，不得提出反證。」此規定與本條第2項傭船契約載貨證券文義性之規定並無關連。對此，海牙規則事實上是規定於第1條有關「運送契約」之定義及第5條規定上。海牙規則定義「運送契約」為「僅指以載貨證券或有關海上貨物運送同性質之權利文件所為之運送契約。但以是項載貨證券或同性質文件管制運送人與該證券或文件持有人間之關係起算。」；另第5條規定「……本公約之規定不應適用於傭船契約，但在傭船契約之情況下簽發載貨證券者，該載貨證券仍應符合本公約之規定，……」。

晚近最新發展中之聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008年草案，其第82條有關「大批量契約之特別規則」有以下規定：

1. 無論第81條規定為何，於運送人與託運人間，本公約所適用之大批量契約得約定增加或減少本公約所規定之權利、義務及賠償責任。
2. 依本條第1項所為之差異約定，僅在下列情況下具有約束力：
 - (a) 該大批量契約訂有一該大批量契約異於本公約之明確聲明；
 - (b) 該大批量契約(i)無單獨協商訂立，或(ii)明確規定大批量契約訂有異於本公約內容之條款；
 - (c) 已給予託運人得依據符合本公約條款及條件訂立運送契約，而不依據本條作出任何差異約定之機會，且該機會已通知託運人；且
 - (d) 該差異約定(i)非僅以併入方式併入另一文件，或(ii)並非規定於一未經協商之附合契約中。
3. 運送人之公開運價表及服務表、運送單證、電子運送記錄或類似文件並非本條第1項

所指之大批量契約，然大批量契約得透過併入方式併入此類文件，將其作為契約條款之一部份。

4. 本條第1項規定不適用於第15條(a)項及(b)項、第30條及第33條所規定之權利及義務或因違反上述規定而產生之責任，亦不適用於因第63條所述及之作為或不作為而產生之任何責任。
5. 大批量契約滿足本條第2項要求者，其中異於本公約之條款，須滿足下列事項，始能於運送人與非託運人之其他任何人間予以適用：
 - (a) 該人已收到明確記載該大批量契約中有異於本公約之資料，且明確同意受該差異約定之約束；且
 - (b) 該同意不應單單僅在運送人之公開運價表及服務表、運送單證或電子運送記錄上載明。
6. 任一方當事人對異於本公約主張利益者，負有證明異於本公約各項規定已獲得滿足之舉證責任。

有關載貨證券之文義性效力問題，各主要國際公約/草案規定如下：

■ 1924 年海牙規則第 3 條第 4 項：

此載貨證券應作為依照前(a)、(b)及(c)款所載貨物業經運送人收受之表面證據。

■ 1968 年海牙威士比規則第 3 條第 4 項

此載貨證券應作為依照前(a)、(b)及(c)款所載貨物業經運送人收受之表面證據。然載貨證券已轉讓與善意第三人者，不得提出反證。【1968】

■ 1978 年漢堡規則 第 16 條第 3 項及第 4 項

- 1.
- 2.
3. 除已對其提出本條第 1 項所准許之保留細目及依該項所保留之範圍外，
 - (a) 載貨證券為運送人收受載貨證券所載貨物之表面證據，於簽發「裝船」載貨證券者，則為運送人裝載載貨證券所載貨物之表面證據；及
 - (b) 如載貨證券已轉讓給善意信賴該載貨證券所載之貨物敘述者，運送人所提出與此相反之證據不應被採證。
4. 未按第 15 條第 1 項 4 款規定載明運費或以其他方式指示運費由受貨人支付，亦未載明於裝貨港發生之言滯費由受貨人支付之載貨證券，為受貨人無需支付運費或延滯費之表面證據。然如載貨證券已轉讓給善意信賴載貨證券上未記載任何該指示而行事之第三人時，包括受貨人，則運送人所提出與之相反之證據不應被採證。

■ 聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008 年草案

第43條 契約明細之證據效力

除契約明細已依第42條所規定之情況及方式為保留外：

- (a) 運送單證或電子運送記錄為運送人收訖契約明細所載貨物之表面證據；
- (b) 契約明細係被載明於下列單證時，不認可運送人針對任何契約明細所提出之反證：
 - (i) 一可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄已轉讓給善意第三人，或
 - (ii) 一不可轉讓運送單證，其要求必須繳還單證才能提貨，且已轉讓善意受貨人

者。

(c) 運送人針對善意受貨人所提出之反證，於該受貨人信賴記載於不可轉讓運送單證或不可轉讓電子運送記錄之下列任何契約明細時，不予認可：

- (i) 第38條第1項所述之契約明細，而該契約明細係由運送人提供者；
- (ii) 貨櫃號碼、型號及識別號，但不包括貨櫃封條識別號碼；及
- (iii) 第38條第2項所述之契約明細。

■ 要式性

第五十四條（載貨證券應記載之事項）

載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：

- 一、 船舶名稱。
- 二、 託運人之姓名或名稱。
- 三、 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。
- 四、 裝載港及卸貨港。
- 五、 運費交付。
- 六、 載貨證券之份數。
- 七、 填發之年月日。

.....

本條第1項明文規定：「載貨證券」應「載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：....」，此即為載貨證券之要式性。依民法第73條前段「法律行為不依法定方式者，無效」。從法條文用語而言，載貨證券必須完整載明七款事項及簽名，否則不生效力。楊仁壽先生以欠缺其中一項或數項是否會影響「運送物之同一性」，主張載貨證券雖為「要式證券」，但非「絕對的要式證券」之論據，似有問題。按「運送物之同一性」主要是指第3款之「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」而已。事實上，載貨證券其他各款規定在載貨證券之國貿使用亦相當重要。例如「船舶名稱」涉及貨物是否上船及船舶新舊所涉及之風險；「託運人姓名或名稱」涉及運送契約當事人之認定；「裝載港及卸貨港」及「運費交付」均為運送重要事項，不僅涉及貨物於何處卸載，以及運送人可否以運費欠繳為由而留置貨物；「載貨證券之份數」涉及目的港或非目的港等之貨物交付(第58條參照)；「填發年月日」牽涉信用狀買賣之裝船期限要求是否達到。再者，運送物之同一性區分的方式並非在第3款「貨物說明」而已，按海運實務上，託運人賣同樣數量品質的貨物給同一受貨人，並搭載同一船舶及航次，此時的二批貨物所簽發的載貨證券，可能除「載貨證券號碼」外，其他全部相同，對此情況，如何來界定「貨物之同一性」呢？凡此種種，筆者以為，無論在現行法用語、載貨證券各項性質及海運國貿實務需求上，載貨證券似乎以「絕對的要式證券」之認定為宜。從下列德、日法律用語，亦可為類似的解釋：

德商法

第 643 條（載貨證券之記載事項）

載貨證券應載明左列事項為其內容：

1. 海上運送人之名稱
2. 船長姓名
3. 船舶之名稱及國籍
4. 託運人之名稱
5. 受貨人之名稱
6. 裝船港
7. 卸貨港或卸貨港指定之接受地
8. 裝船或備運所收貨物之種類、體積、件數、重量、記號、及可自外部觀察之打包及狀態
9. 關於運費之規定
10. 證券發行地及其年月日
11. 發給之複本份數

日商法

第 769 條 應載明之項目

載貨證券應包含下列項目並由船長或代理船長簽發之：

- (1) 船名及船籍；
- (2) 船長全名（如非船長出具該載貨證券時）；
- (3) 貨品說明及其重量或容積、情狀、個數及傭船人或託運人之嘜頭；
- (4) 傭船人或託運人之全名或全稱；
- (5) 受貨人之全名或全稱；
- (6) 裝貨港；
- (7) 卸貨港；然如卸貨港仍待傭船人或託運人於航程開始後使指定的話，則為所指定之港；
- (8) 運費；
- (9) 如載貨證券出具二份或以上，其份數；
- (10) 載貨證券簽發地時。

惟應注意的是，1978 年漢堡規則及晚近最新發展中之聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008 年草案均已改採「相對要式」，亦即未載明並不影響整份契約之效力：

1978 年漢堡規則第 15 條第 3 項：

載貨證券如漏載本條所述項目之一項或多項，不影響此項文件作為載貨證券之合法性，然仍須符合第一條第 7 項所載列之要件。The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this Article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of Article 1.

聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008 年草案第 41 條第 1 項規定：

第 38 條第 1 項或第 2 項所述契約明細之一或數項內容有欠缺或不正確，其本身不影響運送單證或電子運送記錄之法律性質或法律效力。The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 38, paragraphs 1 or 2, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

「**船舶名稱 name of vessel**」：舊海商法原有「船舶國籍」之記載要求，德日法亦有。

此為 20 世紀初期戰爭頻繁，為避免貨物搭載上敵船而有遭受捕獲的風險，因此有必須加註「船舶國籍」的要求。目前海運實務所刊行的載貨證券格式已不復見「船舶國籍」之記載。

「**託運人之姓名或名稱 name of shipper**」：託運人為「運送契約」之當事人，亦通常為國貿交易的「賣方」，無論從運送契約或國貿交易角度，託運人名稱均有記載之必要。惟吾必須特別注意的是，「託運人 shipper」與「裝貨人 consignor」為二全然不同的概念，而幾乎所有的載貨證券格式相關欄位均為「託運人 shipper」而非「裝貨人」。託運人 shipper 應為向運送人請求

貨物託運之人，然「裝貨人 consignor」為於裝載港將貨物交付(裝載)上船之人。在大多數情況下，「託運人 shipper」與「裝貨人 consignor」為同一人，但不全然。例如論航傭船契約的場合，傭船人可能為一大宗物資之大盤仲介商，其公司可能設立於裝貨港、卸貨港、甚或第三地，其為運送法上之「託運人」，但通常不是於裝貨港將貨物交付給船舶裝載之「裝貨人」；其次，以 FOB 國貿條件為買賣的貨品，貨物交由何運送人運送，通常由買方(亦即受貨人或受通知人)指定，運費通常約定「到付 collect」，雖然如此，除非買方出面與運送人訂有契約或請求託運，實務作業上仍通常由賣方出面請求運送人託運，並交貨給運送人，有點混淆不清。從前述觀念區分及實務作業而言，海商法條文改為「託運人或裝貨人之姓名與名稱」之並列方式，似較為妥適。

「**裝載港及卸貨港 port of loading & port of discharge**」：海上貨物運送契約為當事人約定，一方以船舶將貨物由某一場所移往另一場所，而他方對之給付報酬之有償雙務契約，因此運送契約或載貨證券必須要有交運地及目的地之記載，於純海運為例(按現在的件貨運送已非僅港對港，而係已延伸至內陸而為「地對地」或「戶對戶」)，該交運地及目的地即為「裝載港」及「目的港」。舊海商法使用「目的港」，而新海商法將其修訂為「卸貨港」，修訂理由為「海商法之適用，以海上運送為限，實務上有聯運之情形，現行條文第 1 項第 4 款「目的港」爰修正為「卸貨港」。此修訂雖符合實務記載方式，然「卸貨港」乙詞所代表者為一種「卸貨」的狀態，事實上與貨物運送契約的目的地並不全然一致，按海運實務上，貨物裝載啟航以迄目的港前，貨物極可能會被「卸貨」許多次，例如為翻艙、轉運、事故、檢修等。再者，於論航傭船運送，常見啟航時，僅先指定某區域，卸貨港或目的稍後再確定之情況(蓋貨物最後買主為誰，裝貨當時尚未確定)。為符合實務作業及法律解釋要求，德日海商法之「卸貨港或卸貨港指定之接受地」或「卸貨港；然如卸貨港仍待傭船人或託運人於航程開始後始指定的話，則為所指定之港」或為可參考修訂之方向。

「**運費交付 freight payment**」：運費為運送之對價，舊海商法僅言「運費」二字，新海商法修訂為「運費交付」。僅言「運費」二字，解釋上，可能包括運費之數額、費率、已付數額、到付數額、及支付方式(預付 prepaid 或到付 collect)等，除契約有特別約定外，運費以到付為原則。在海運實務上，由於運費項目繁多(海運費、THC(櫃場處置費)/BAF(燃油附加費)等附加費、文件費等)且避免運價資料過於曝光，載貨證券通常不會記載運費數額或費率，而僅通常為「到付」或「預付」之記載而已。

「**載貨證券之份數 number of original bill of lading**」：載貨證券為具物權性之有價證券，以簽發乙份正本載貨證券為原則(通常會附上二至三份不得背書轉

讓之副本)，然實務上為方便貨主押匯買賣用，通常會簽發三份，甚或六份正本載貨證券給託運人。載貨證券一次簽發三份甚至六份正本的實務可追溯到 16 世紀，當時一次簽發多紙正本載貨證券，一份託運人自己留存，一份由運送人留底，其他的可分別以海、陸方式寄送給受貨人。一次簽多份的目的，除可使其中任一份載貨證券能如期寄達受貨人外，另一重要目的為，一旦受貨人沒有支付貨款，託運人手邊還有一紙正本載貨證券可以主張權利。由於每份正本載貨證券均具有同等效力，此即涉及目的港或非目的港等請求貨物交付(第 58 條參照)之返還或提示正本載貨證券問題，為此，載貨證券究係簽發幾份，有必要於載貨證券上為記載。

「填發之年月日 date of issue」：填發年月日係指該載貨證券簽具發給之日期，其不一定等於貨物裝船日(on board date)(雖然實務簽發作業上，二日期大都一致)，然由於海商法第 53 條載貨證券係於貨物裝船後，應託運人之請求而發給，基本上填發的日期不應早於貨物裝船日。

「船長或運送人簽名」：同見下「載貨證券之發給」乙節

📖 次查，系爭原證一文件，已標明 FEEDER1、V.F076S 之船舶、航次名稱、SUPRA UNION CO. LTD.之託運人名稱、託運之貨物包皮種類、個數、裝載港為基隆、目的港為澳門、運費給付方式為 FREIGHTPREPAID、載貨證券為三份 (NUMBER OF ORIGINAL B/L THREE) 等之記載，並由上訴人公司職員 Maggie Chang，以上訴人公司自任運送人之名義 (by...As Carrier) 簽名於上，且註明簽發地、日 (Place and date of issue) 為 TAIPEI, TAIWAN 09/16/98，顯已符合修正前海商法第九十八條第一項(現海商法第五十四條)所規定，載貨證券應記載之事項。又系爭原證一文件之右上角亦載明「BILL OF LADING」(載貨證券)之字樣，並分別有載貨證券編號 B/L NUMBER WLGIKEE09980193MAC 號及 WLGIKEE09980129MAC 號之記載；且上訴人之中、英文公司名稱全銜、及「船攬(基)字第 317 號」行政登記字號亦均列印於系爭原證一文件之上，故整體觀之，系爭原證一文件，自應屬修正前海商法第九十八條第一項所稱之載貨證券。【93 年台上字第 1720 號(93.08.19)】

■ 物權證券性及有價性(「物權證券」/「有價證券」)

海商法第 60 條第 1 項所準用民法第 629 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。」而物權或其他權利之處分或行使必須持有證券，具有一定價值，故亦為有價證券。

📖 海上貨運單 Sea Waybill 不表彰物權，僅是託運人與運送人間之契約【90 年台上字第 1793 號(90.10.12)】

➔ 爭議：國內學者對於載貨證券之物權效力有下列各說：

絕對說：載貨證券合法持有人有物權上之絕對效力，可依載貨證券正本追及貨物之占有人請求返還。

相對說：復包括「嚴格相對說」及「代表說」

嚴格相對說：載貨證券合法持有人僅為運送物之間接占有人，運送物之所有權欲移轉時，除應交付載貨證券外，亦應履行民法動產讓與之手續，否則不生物權移轉之效力。

代表說：此說認為運送人係代表載貨證券合法持有人占有運送物，而運送物所有權之移轉，載貨證券持有人僅移轉載貨證券即可，無須履行民法物權讓與之手續。惟此說認為，運送人若喪失運送物之占有，則單純載貨證券之移轉仍不生運送物所有權移轉之效力。

物權效力否定說：此說認為，載貨證券僅具有債權效力(文義性 v.s. 表面證據性 v.s. 文義性+表面證據)，並不具物權效力，載貨證券僅表彰運送物之交付請求權而已。

📖 運送人係託運貨物之直接他主占有人，託運人則為間接自主占有人。在託運人將載貨證券交付於有受領權利之人以前，託運人仍為託運貨物之所有人，此所有權不因運送人將託運貨物轉託他人運送而受影響【86 年台上字第 3135 號 (86.10.09)】

📖 載貨證券之合法持有人於受讓證券後，對於運送物有所有權【71 年台上字第 4390 號 (71.10.20)】

📖 載貨證券之合法持有人於受讓證券後，對於運送物有所有權，並享有損害賠償請求權【66 年台上字第 1615 號 (66.06.09)】

📖 載貨證券於貨載遺失或被盜用後移轉他人，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

📖 76 年台上字第 771 號 (76.04.10)

📖 93 年台上字第 1896 號 (93.09.16)

📖 88 年台上字第 3486 號 (88 年 12 月 30)

📖 77 年台上字第 746 號 (77.04.11)

■ 背書轉讓性(流通證券)

海商法第 60 條第 1 項所準用民法第 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。」

■ 繳回性(「繳回證券」或「提示證券」)

海商法第 60 條第 1 項所準用民法第 630 條規定「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。」

海商法第五十八條(數份載貨證券貨物受領之效力)

載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一

份，運送人或船長不得拒絕交付。不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。

二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其賸餘之部分亦同。

載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。

第五十九條（載貨證券先後請求之效力）

載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。

繳回性 presentation/surrender 是附隨有價證券之物權背書性而來。蓋運送人雖然知道託運人或裝貨人之身分，然由於受貨人僅為託運人所欲告知應予交貨之人，其身分為何？運送人並不事先知情，加上載貨證券之背書轉讓性質，運送期間可能轉讓多次，最後的合法貨物所有權人並不一定等於是載貨證券上「受貨人」欄位所載之受貨人。

載貨證券必須繳回具有二重要意義：第一、其保護合法的載貨證券持有人能以繳回載貨證券方式，取得依運送契約請求貨物之交付；第二、運送人依該載貨證券所表徵之運送契約之義務及責任於貨物交付後即告解除。

載貨證券之簽發通常一式三套甚或六套正本(已如前述)，由於每份正本載貨證券均具有同一效力，為保護運送人避免貨物誤交，因此有所謂「一份出示，其他份即無效 one being accomplished, the others to stand void」之法諺出現。換言之，只要任一份(經完整背書轉讓)之正本載貨證券提示出來，運送人即應交貨，且解除責任(對其他份載貨證券之責任)。**載貨證券的繳回相當重要，依英美法，未返交載貨證券即放貨之運送人，即屬契約之根本違反 fundamental breach of the contract of carriage，且因此喪失運送契約下所有的抗辯及責任限制之保護。**由於責任嚴重，船東責任保險人均明示將「未返交正本載貨證券而交貨」之責任風險除外不保。

新海商法第 58 條適用上應注意的是，第 1 項所稱之「目的港」究係為何？按此「目的港」原應與 1962 年舊海商法第 98 條(亦即 1999 年海商法第 54 條)第 1 項第 4 款之「目的港」相配合。今 1999 年海商法第 54 條把「目的港」改為「卸貨港」，而新法第 58 條卻未隨之更動，在適用上將會產生爭議。

於國際公約方面，1924 年海牙規則、1968 年海牙威士比規則及 1978 年漢堡規則雖均規定運送人負有「適當交貨」之義務，然對於運送單據之物權性及繳回性等均無更為明確之規定。由於各國對於運送單據之物權性及繳回性等規定並非相當一致，此部分於聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」草案為一重要規範重點。有關繳回性部分(包括背書轉讓)，2008 年公約草案主要規定於第 48、49 及

53 條：

第48條 簽發必須繳還之不可轉讓運送單證時之交貨

簽發不可轉讓運送單證，其載明必須繳還單證提貨時：

- (a) 運送人應於受貨人依運送人要求適當表明其為受貨人身份並繳還不可轉讓單證後，於第45條所載時間及地點將貨物交付給受貨人。聲稱為受貨人之人無法依運送人要求適當表明其為受貨人身份者，運送人可拒絕交貨，未繳還不可轉讓單證者，運送人應拒絕交貨。不可轉讓單證簽發超過一份以上正本者，繳還一份正本單證即可，其餘正本單證隨即失去效力。
- (b) 受貨人收到貨到通知而未於貨物到達目的地後向運送人主張提取貨物，或運送人因聲稱為受貨人之人未適當表明其為受貨人身份或未繳還單證而拒絕交貨者，運送人應通知託運人，託運人應就貨物之交付為指示。運送人經合理努力仍無法確認託運人者，運送人應通知單證託運人，單證託運人應就貨物之交付為指示。
- (c) 運送人依本條(b)項依託運人或單證託運人之指示交付貨物，運送人解除其於運送契約下交付貨物之義務，而不考慮是否已向運送人繳還不可轉讓運送單證。

第49條 簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄時之交貨

於簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄時：

- (a) 可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抵達目的地後向運送人主張提領貨物，於此情況下，於符合下列條件之一時，運送人即應於第45條所述時間及地點將貨物交付給該持有人：
 - (i) 該持有人繳還可轉讓運送單證，且，該持有人為第1條第11項(a)款(i)目所述之人並已適當表明其身份；或
 - (ii) 該持有人依第9條第1項所述程序證明其為可轉讓電子運送記錄之持有人。
- (b) 未符合本條(a)項(i)款或(a)項(ii)款所列條件者，運送人應拒絕交貨；
- (c) 簽發可轉讓運送單證超過一份以上正本，且該單證中載明正本份數者，繳還一份正本單證即可，其餘正本單證隨即失去效力。可轉讓電子運送記錄已行使第9條第1項所規定之程序，一經向持有人交付貨物，該電子運送記錄隨即失去效力；
- (d) 持有人收到貨到通知而未於貨物抵達目的地後於第45條所述時間或期限內向運送人主張提領貨物者，運送人應通知控制方，控制方應就貨物之交付為指示。運送人經合理努力仍無法確認控制方者，運送人應通知託運人，託運人應就貨物之交付為指示。運送人經合理努力無法確認控制方或託運人者，運送人應通知單證託運人，單證託運人應就貨物之交付為指示；
- (e) 運送人依本條(d)項依照控制方、託運人或單證託運人之指示為貨物之交付時，解除其於運送契約下向持有人交付貨物之義務，而不考慮是否已向運送人繳還可轉讓運送單證，亦不考慮依據可轉讓電子運送記錄主張提貨之人是否已依照第9條第1項所述程序證明其為持有人；
- (f) 運送人依本條(h)項應對持有人負賠償責任時，依本條(d)項為指示之人應補償運送人因此所遭受之損失。該人未依照運送人之合理要求提供適當擔保時，運送人可拒絕遵守該指示；
- (g) 某人於運送人依照本條(e)項為交付貨物後成為可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄之持有人時，仍得依據此項交貨前之契約或其他安排取得對運送人主張除提貨權利以外之運送契約之權利；
- (h) 無論本條(e)項及(g)項規定為何，一持有人於交貨後成為持有人，於其成為持有

人時不知且合理無法知曉該交貨時，仍取得可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄所包含之權利。契約明細載明預計貨到時間，或載明如何獲取有關貨物是否已交付之訊息者，推定該持有人於其成為持有人時已知或得合理知曉貨物之交付情事。

第53條 控制方之身份識別及控制權之轉讓

1. 未簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄時：
 - (a) 託運人為控制方，然託運人於訂立運送契約時有指定受貨人、單證託運人或其他人為控制方者除外；
 - (b) 控制方有權將控制權轉讓給其他人。該轉讓於轉讓人向運送人發出轉讓通知時，對運送人發生效力，此時受讓人為控制方；且
 - (c) 控制方行使控制權時，應適當表明其身份。
2. 已簽發不可轉讓運送單證，其中載明必須繳還單證提貨時：
 - (a) 託運人為控制方，且可將控制權轉讓給運送單證中所指定之受貨人，該運送單證可不經背書轉讓給該人。單證簽發超過一份以上正本者，應轉讓所有正本單證，方可實現控制權之轉讓；且
 - (b) 為行使控制權，控制方應繳還單證且適當表明其身份。單證簽發超過一份以上正本者，應繳還所有正本單證，否則不得行使控制權。
3. 簽發可轉讓運送單證時：
 - (a) 持有人為控制方，可轉讓運送單證簽發超過一份以上正本者，持有人必須取得所有正本單證，方可成為控制方；
 - (b) 持有人可依據第59條，經由將可轉讓運送單證轉讓給其他人而轉讓控制權。單證簽發超過一份以上正本者，應向該人轉讓所有正本單證，方可實現控制權之轉讓；
 - (c) 為行使控制權，持有人應向運送人繳還可轉讓運送單證，持有人為第1條第11項(a)款(i)目述所及之其中一人時，應適當表明其身份。單證簽發超過一份以上正本者，應繳還所有正本單證，否則不能行使控制權。
4. 簽發可轉讓電子運送記錄時：
 - (a) 持有人為控制方；
 - (b) 持有人可依照第9條第1項所述程序，經由轉讓可轉讓電子運送記錄，將控制權轉讓給其他人；
 - (c) 為行使控制權，持有人應依照第9條第1項所述程序證明其為持有人。

📖 載貨證券具有換取或繳還證券之性質，即使為運送契約所載之受貨人，仍應繳還載貨證券

- 📖 86年台上字第2509號(86.08.14)
- 📖 67年台上字第1229號(67.05.03)
- 📖 93年台上字第445號(93.03.11)
- 📖 93年台上字第14號(93.01.08)
- 📖 87年台上字第2802號(87.12.03)
- 📖 87年台上字第2351號(87.10.08)
- 📖 87年台上字第926號(87.04.23)
- 📖 85年台上字第904號(85.04.26)
- 📖 84年台上字第1032號(84.05.04)

- ☞ 83 年台上字第 2977 號 (83.11.24)
- ☞ 83 年台上字第 301 號 (83.02.18)
- ☞ 82 年台上字第 1083 號 (82.05.14)
- ☞ 80 年台上字第 2568 號 (80.11.22)
- ☞ 80 年台上字第 597 號 (80.03.25)
- ☞ 76 年台上字第 1206 號 (76.06.12)
- ☞ 76 年台上字第 366 號 (76.02.27)
- ☞ 74 年台上字第 2722 號 (74.12.12)
- ☞ 73 年台上字第 4409 號 (73.11.08)

- ☞ 民法第六百三十條規定：「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還」，旨不在限制運送人交付運送物，僅於受貨人不憑載貨證券請求交付運送物時，運送人得拒絕交付而已，縱令受貨人未將載貨證券繳回，運送人交付運送物與否，仍難謂無斟酌之權。【89 年台上字第 166 號 (89.01.20)】
- ☞ 擔保提貨書：運送人得向未繳還載貨證券之擔保提貨人主張擔保提貨書之責任【81 年台上字第 1731 號 (81.08.07)】

■ 要因性(要因證券)

載貨證券上所表徵之權利義務，以運送契約之締結為前提，故為要因證券。

h) 載貨證券之發給

海商法第五十三條（載貨證券之發給）

運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。

1968 年海牙威斯比規則規定第 3 條第 3 項規定：

3. 運送人或船長或運送人之代理人收受貨物，因裝貨人 shipper 之請求，應發給載貨證券。該載貨證券載明之事項應包括：

聯合國貿易法委員會【**全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案**】（見本第二篇附錄八），其第 37 條「運送單證或電子運送記錄之簽發」規定：

除託運人與運送人已約定不使用運送單證或電子運送記錄，或不使用運送單證或電子運送記錄為一商業習慣、實務或慣例，否則貨物一經向運送人或履約運送人交付並為運送，託運人或經託運人同意之單證託運人，託運人有權決定是否從運送人處取得：

- (a) 不可轉讓運送單證，或符合第 8 條(a)項所規定之不可轉讓電子運送記錄；或
- (b) 任何適當之可轉讓運送單證，或符合第 8 條(a)項所規定之可轉讓電子運送記錄，然託運人與運送人已約定不使用可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄，或不使用可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄已為商業習慣、實務或慣例者除外。

類型：

船東載貨證券 shipowner B/L：為早期船東多即運送人時之載貨證券簽發類型，一般為實際執行貨物接受及運送之船長或船東代理人所簽發，此時簽發載貨證券基本上為「船長」之職責，而船長係代表船東為簽發載貨證券，如日商法或 1929 年舊海商法。

運送人載貨證券 carrier B/L：為晚期船東與運送人地位逐漸脫離時之載貨證券簽發類型，一般為載貨證券名目上的運送人或其代理人所簽發，例如德商法等。另解釋上，海牙規則體系、漢堡規則及聯合國運送法文書草案等亦屬之。對此，晚近發展中的聯合國貿易法委員會【全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案】第 39 條「運送人身份確認」明文規定依契約明細上所載明之「運送人」；僅有未明確載明時，推定船舶所有人或光船承租人為運送人：

第39條運送人身份確認

1. 契約明細載明運送人名稱者，運送單證或電子運送記錄中凡與此不相一致之有關運送人身份之其他資訊一概無效。
2. 契約明細未依第38條第2項(b)款載明某人為運送人，然契約明細載明貨物已裝上指定船舶者，則推定該船舶之登記所有人為運送人，然該登記所有人能證明貨物運送時該船舶係處於光船承租，且能指出該光船承租人及其位址，於此情況下，推定該光船承租人為運送人。或船舶登記所有人可經由指明運送人及其位址，推翻將其作為運送人之推定。光船承租人可依同樣方式推翻將其當為運送人之任何推定。
3. 本條規定不妨礙求償人證明運送人為未在契約明細中所載明之其他人，或是未依本條第2項所載明之其他人。

我國法：

1962 年舊海商法及新海商法僅言明「運送人或船長..」，究係改採「運送人載貨證券」制？或併採「船東載貨證券」及「運送人載貨證券」制？不無爭議。依 1962 年舊海商法當時修法說明，我國法已明文「改採運送人載貨證券制」。在「運送人載貨證券」之解釋下，即使某載貨證券為船長所簽發或代表或代理船長所簽發，該載貨證券簽發之效力，原則上仍為是類簽發人等代理「運送人」而簽發，其簽發效力亦僅及於「運送人」而已，而非當然及於船舶所有人→其結果為：欲將運送責任轉移船舶所有人之「**轉責條款 demise clause**」或明示使船舶所有人即為運送人之「運送人身份條款 identity of carrier clause」，均可能被認定為欲免除運送人責任而無效。前述「轉責條款」或「運送人身份條款」於我國(65 台上 1121)及美國等原則上為無效，然英國仍認定為有效，英國法承認這類條款的主要理由為，載貨證券受讓人本有機會審視該條款並決定是否接受該載貨證券。

- 📖 運送契約係託運人與運送人間之契約，不以供運送之輪船所有權屬於何人為準據【最高法院 76 年台上字第 2006 號(76.09.21)】
- 📖 船務代理業者代理運送人簽發載貨證券時，苟已表明代理之意旨，並標明係載貨證券者，即係海運提單【最高法院 73 年台上字第 4212 號(73.10.12)】
- 📖 載貨證券非船舶所有人簽發，船舶所有人應不負運送人責任【67 年台上字第 2067 號(67.07.07)】
- 📖 載貨證券簽發人如無表明代理意旨，應負運送人責任【69 年台上字第 971 號 (69.04.11)】

依前述發展中的聯合國貿易法委員會【**全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案**】第 39 條「運送人身份確認」第 1 項「契約明細載明運送人名稱者，運送單證或電子運送記錄中凡與此不相一致之有關運送人身份之其他資訊一概無效」之規定視之，很清楚地，如載貨證券或運送單證上已清楚載明「運送人名稱」時，任何其他記載(解釋上當然包括「轉責條款」)當然應被認定為無效。

運送人載貨證券之緩和與修訂—漢堡規則下之「實際運送人 actual carrier」及聯合國運送法文書草案下之「履約運送人 performing party」及「海運履約運送人 Maritime performing party」，以有別於運送人載貨證券下之「契約運送人」

船東載貨證券之優點為，船東身分界定容易，且其多實際執行貨物收受及運送，由其簽發載貨證券較不可能發生空券情事(亦即貨物根本未裝載上船，而仍簽發裝船載貨證券之情況)，而此即為運送人載貨證券較受爭議之處，蓋 1)船舶所有人可能為規避其運送人責任，而另設某名目上之「運送人」商號為簽發載貨證券；2)依傳統的契約運送人定義，其可能包括例如承攬運送、複合運送等無船運送人類型(NVOCC-Non-Vessel Ocean Common Carrier)。運送人載貨證券尚衍生一重要問題是，吾必須確定「孰為運送人」？海牙規則第 1 條 a 項雖定義運送人為「包括與託運人訂立運送契約之船舶所有人或租傭船人」，然所言之「租傭船人 charterers」之意義仍相當模糊及廣泛。再者，一般 Liner 載貨證券多會將運送人名稱印就於載貨證券正面【例如本書第二篇附錄十：台灣本地班輪航商(長式)「載貨證券」及「海運單」格式(中英文對照)】，然於傭船運送，仍常見契約運送人使用「空白抬頭」的載貨證券格式，亦即該載貨證券上並無任何「運送人」記載，例如例書第二篇附錄二：【波羅地海國際海事理事會載貨證券格式(簡式)(中英文對照)】。為此，1978 年漢堡規則及美國 1999 年 COGSA 草案已引入所謂「實際運送人」之概念；聯合國運送法文書草案更進一步將其細分為「履約運送人」及「海運履約運送人」的概念，使「實際運送人」就其(海運)實際運送階段負擔類似「契約運送人」之責(漢堡規則第十條參照)，而其效果為，其賦予貨損求償人得向「實際運送人」，亦即多為船舶所有人求償之法律依據。我國此次海商法修訂，貨方代表曾有多次欲將「實際運送人」納入之建議，惜未竟其功。

漢堡規則

第 1 條「定義」第 2 款：

「實際運送人」係指受運送人委託執行貨物之運送或部分運送之任何人，包括受委託執行此種運送之任何他人。"Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

第 10 條 運送人及實際運送人之責任

1. 運送人將運送或其一部分委託實際運送人執行時，不論依據海上運送契約是否有此自由，運送人仍須依照本公約之規定對全部運送負責。有關實際運送人所執行之運送，運送人須對實際運送人及其受雇人及代理人於雇用範圍內之行為或不行為負擔責任。
2. 本公約有關運送人責任之一切規定亦適用於實際運送人對其所執行運送所應負之責任。如對實際運送人之受雇人或代理人為起訴時，應適用第 7 條第 2 及 3 項及第 8 條第 2 項之規定。
3. 運送人無須承擔本公約所未課加之義務或放棄本公約所賦予權利之任何特別協議，且非經實際運送人書面明示同意，對其不生影響。無論實際運送人是否有如此同意，運送人仍受因該特別協議所生義務或權利放棄之拘束。
4. 於運送人及實際運送人均負擔責任時，於該責任限度內，其應負連帶責任。
5. 向運送人、實際運送人及其受雇人及代理人可得賠償之總額，不得超過本公約所規定之責任額度。
6. 本條規定不妨礙運送人及實際運送人間之任何追償權利。

聯合國貿易法委員會【全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案】

第 1 條「定義」第 6(a)款

“履約運送人”係指運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、看管、卸載或交付之任何義務之人，以該人直接或間接受運送人要求、或於運送人監督或控制下行事者為限。“Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

第 1 條「定義」第 7 款

“海運履約運送人”係指於貨物到達船舶裝貨港以迄貨物離開船舶卸貨港期間，履行或承諾履行運送人任何義務之履約運送人。內陸運送人僅在履行或承諾履行其完全於港區範圍內之服務時，方為海運履約運送人。“Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party

only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

第20條 海運履約運送人之責任

1. 於下列情況下，海運履約運送人應承擔本公約所課以運送人之義務及責任，且有權享有本公約賦予運送人之抗辯及責任限制：
 - (a) 海運履約運送人於一締約國為運送而收受貨物或於一締約國交付貨物，或於一締約國某港口履行與貨物有關之各種作業；且
 - (b) 造成滅失、毀損或遲延交付之事件發生於：(i) 貨物抵達船舶裝貨港至貨物離開船舶卸貨港之期間；(ii) 貨物於海運履約運送人掌管期間內；或(iii) 海運履約運送人參與履行運送契約所列任何作業之其他任何時間內。
2. 運送人同意承擔本公約課以其義務範圍之外之義務，或同意責任限額高於本公約所規定之限額，海運履約運送人不受該約定之約束，然海運履約運送人明確同意接受該義務或該更高限額者除外。
3. 海運履約運送人應負責受其委託履行依本條第1項所載情況之運送契約任何運送人義務之任何人，因其作為或不作為而違反本公約義務之責任。
4. 本公約並未課予船舶之船長或船員、運送人或海運履約運送人之受雇人之責任。

i) 載貨證券上貨品之陳述/記載—國內稱之為「運送物之同一性」

第五十四條（載貨證券應記載之事項）

載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：

.....

- 三. 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。

.....

前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。

載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。

第54條第1項第3款規定載貨證券應記載「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。」第2項規定「前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。」新法並增訂第3項「載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。」本條文如何適用？及其所引發的「據稱告 said to ...」問題不僅在司法及學說上均引發相當爭議，為使此問題有清楚概念瞭解，必須併與說明英美法及國際公約之相關規定及理論發展：

1968年海牙威斯比規則規定第3條第3、4及5項規定：

3. 運送人或船長或運送人之代理人收受貨物，因裝貨人 shipper 之請求，應發給載貨證券。該載貨證券載明之事項應包括：
 - (a) 為識別貨物所必要之主要標誌 leading marks。是項標誌應與裝貨人於裝載開始前提供者相同，但以是項標誌係印於或以其他方式明顯顯示於未經包裝之貨物或其他經包裝之外包或包裝上，並能保持清晰易辨直至航行終了者為限；
 - (b) 依其情況，裝貨人書面所提供之包或件之個數、或數目或重量 the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as case may be, as furnished in writing by the shipper；
 - (c) 貨物之外表情狀 the apparent order and condition of the goods；
但運送人、船長或運送人之代理人有正當之理由，對於任何標誌個數、數目或重量、疑有與實際收受之貨物不相符合時，或無合理之方法予以核對者，得不予載明於載貨證券。
4. 此項載貨證券應作為依前條第 a.b.c.三點所記載之貨物已經運送人收受之表面證據 prima facie evidence。但載貨證券已轉讓與善意第三人者 third party acting in good faith，不得提出反證。（劃底線部分為 1968 年所新增）
5. 裝貨人應視為已向運送人保證 guarantee 其所提供之標誌個數、數目或重量在裝載時之正確。裝貨人並應賠償運送人因是項提供項目不正確所致或所生之一切損失、損害及費用。

從前述海牙威士比規則規定，有關「運送物之同一性」之收據功能方面可分為下列三範疇：

- a. 貨物數量 quantity；
- b. 貨物外表情狀 condition；
- c. 貨物主要標誌 leading mark。

漢堡規則

第 15 條「定義載貨證券內容」第 1 項 a, b 款規定：

載貨證券除其他事項外應載明下列各項：The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

- (a) 貨物之一般性質、辨認貨物所需之主要標記、於適用時有關貨物危險特性之清楚聲明、包裝數量或件數，及貨物之重量或以其他方法表明之數量等託運人所提供之所有細目；The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) 貨物之外表情狀； the apparent condition of the goods;

聯合國貿易法委員會【全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案】

第 38 條「契約明細 Contract particulars」第 1 項

第 37 條所述運送單證或電子運送記錄之契約明細應包括由託運人所提供之下列資訊：The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 37 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) 適宜運送之貨品說明；A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) 識別貨物所需之主要標誌；The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) 貨物包數、件數或數量；及 The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) 貨物重量(如託運人有提供)。The weight of the goods, if furnished by the shipper.

■ 貨物數量 quantity

📖 海商法第 98 條所稱之數量包括包數、件數、分量、重量【臺灣高等法院暨所屬法院 66 年度法律座談會民事類第 23 號(66 年 11 月 04)】

早期貨物之裝船多為「託運人」自行為之，運送人僅負擔運送義務而已，因此確實有多少貨物上船，運送人並無核對之義務。再者，於英美普通法 common law，其以往判例大致認為，除非託運人請求，否則運送人或船長並無主動簽發載貨證券之義務，同樣地，非經託運人「特別書面請求」，否則運送人或船長亦無在載貨證券上記載「託運人所陳述之貨物數量」之義務。因此，即使託運人已提出記載請求，如運送人合理懷疑託運人所提供之資料不正確或運送人無法核對時，運送人亦得拒絕將其記載於載貨證券上。由於「貨物數量等」之記載係基於託運人所提供之資料及請求，因此對運送人而言，載貨證券上有關貨物數量等之任何記載，僅屬一「表面證據 prima facie evidence」而已，運送人並不負有絕對的載貨證券文義責任。換言之，如運送人能舉證證明上船貨物確實未達載貨證券所載數量情狀的話，運送人仍無須負責。前述貨物記載之「表面證據 prima facie evidence」效力不僅適用於運送人與託運人間(ex. Smith v. Bedouin Steam Navigation Co. 1896)，更適用於運送人與載貨證券持有人或受讓人間(Grant v. Norway 1851)。前述情況對 19 世紀的善意受讓的載貨證券持有人而言甚為不利，載貨證券持有人為求勝訴，遂多引用「禁反言 estoppel」法則，一方面主張船長應對其自身在載貨證券上之記載禁反言，一方面主張船長應對其實際接受貨物並為載貨證券記載情事疏失情事負責。惟此二項主張成立多有所困難之處，除貨損求償人須負擔船長過失記載之舉證之責外，如船長未實際管領貨物，亦難謂船長須受禁反言之拘束。

前述情況於 1968 年海牙威斯比規則制訂通過後，載貨證券貨品記載對於運送人

與載貨證券善意受讓人間之效力已有所變更。規則第 3 條第 4 項規定「此項載貨證券應作為依前條第 a.b.c.三點所記載之貨物已經運送人收受之表面證據 prima facie evidence。但載貨證券已轉讓與善意第三人者 third party acting in good faith，不得提出反證。」亦即，載貨證券貨物數量記載對於運送人與載貨證券「善意且合法受讓人 lawful holder of the bill in good faith」間而言，已是一項絕對證據 conclusive evidence，而非僅是表面證據而已。換言之，於運送人與託運人間，及運送人與非善意的載貨證券受讓人或持有人間，載貨證券貨物數量記載仍僅是一項表面證據而已，運送人仍得提反證推翻之。

貨物數量如何記載？運送人大致上可有三種選擇：第一、載貨證券上不載明貨物數量(如無法核對或合理懷疑託運人資料與實際不正確)；第二、依據託運人之書面資料為陳述而未為任何保留；第三、依據託運人之書面資料為陳述而為保留。第三點即為相當重要的「據稱告 said to weight...」、「託運人自裝自計自封 shipper's load, count and seal」、「weight and quantity unknown 重量數量不明」等「不知條款 unknown」效力爭議。

「不知條款」與「據稱告條款」之效力問題：(或稱為「保留條款」)

英美見解：在尊重契約自由原則下，英美法原則上承認契約當事人得以 contracting out 方式為保留。英美法對於「不知條款」之效力爭議，於「unknown 條款」比較沒有爭議，採承認見解；然對於「據稱告條款」，意見尚未相當一致。於 1917 New Chinese Antimony Co., Ltd v. Ocean Steamship Co. 案，載貨證券上除記載 937 噸銻礦沙外，復記載「weight, measurement, contents and value (except for the purpose of estimating freight) unknown」。英國上訴法院認為前述不知條款之記載效力為，船舶所有人之代理人並未接受託運人所聲明的 937 噸，代理人並不知貨物重量為何？而該 937 噸僅能作為運費計算目的而已。至於「據稱告條款」方面，由於尚乏明確判例見解，學者意見分歧，有主張適用前述「不知條款」同一見解；另有學者主張應以運送人是否有合理機會確定貨物數量為斷，蓋如任意承認「據稱告條款」之效力，不僅有違海牙威斯比規則第 3 條增訂第 4 項保護善意受讓人之原意，亦不符與第 3 項「無法合理核對」而不予載明之意旨，再者，該「據稱告條款」更可能因此違反運送人不得免除公約最低強制責任之規定。

漢堡規則：關於載貨證券貨品記載效力問題，漢堡規則基本上仍與海牙威斯比規則保持一致，亦即於運送人與託運人間為表面證據；運送人與善意載貨證券持有人間為絕對證據(漢堡規則第 16 條第 3 項)。更進者，漢堡規則第 16 條復已針對不知或據稱告之保留 reservation 用語效力問題為規定。其

第 16 條第 1 項規定「如運送人或代表運送人發給載貨證券的其他人知悉或有適當理由懷疑載貨證券所載關於貨物一般性質、主要標記、包數或件數、重量或數量的細節並不正確代表實際接收的貨物，或在發給「裝船」載貨證券的情況，並不正確代表實際裝載的貨物，或缺乏適當的方法來核對這些細節，運送人或此種其他人必須在載貨證券內記入一項保留，詳細說明這些不正確情形、懷疑的理由，或適當核對方法的缺乏。」第 2 項復規定「運送人或代表運送人發給載貨證券的其他人員未在載貨證券上註明貨物的外表狀況時，視為他在載貨證券上註明貨物外表狀況良好。」第 1 項為有關「貨物數量」及「貨物標誌」等之記載，而第 2 項主要為有關「外表情狀」之未記載效力問題。第 1 項規定，很明顯地，於疑其不相符合時，其課以運送人必須為「保留條款」之記載義務，且該保留條款復須敘明為何為保留之理由(亦即採取所謂的「保留原因主義」待下述)。一旦載貨證券上為是項保留，依漢堡規則第 16 條第 3 項開頭「除已對其提出本條第 1 項所准許的保留項目，及依照該項保留之範圍外……」之規定，漢堡規則等於承認是類保留條款之效力，亦即，該保留條款效力不僅及於運送人與託運人間，亦及於運送人與載貨證券持有人間。

聯合國貿易法委員會【全程或分程海上貨物運送公約 2008 年草案】:對於運送單據上保留條款之載明方式及其效力問題，2008 年草案與 1978 年漢堡規則採取類似見解，且規定更為詳細，草案第 42 條規定：

第 42 條 對契約明細之貨物相關資料之保留聲明

1. 於下列情況下，運送人應針對第 38 條第 1 項所載資料作出保留，指出運送人對託運人所提供資料之正確性不負責任：
 - (a) 運送人實際知曉運送單證或電子運送記錄之任何重要聲明有虛偽或誤導情事；或
 - (b) 運送人有合理理由認為運送單證或電子運送記錄之任何重要聲明有虛假或誤導情事。
2. 於不損及本條第 1 項之情況下，運送人得依照本條第 3 項及第 4 項所規定之情形及方式，針對第 38 條第 1 項所述資料作出保留，指出運送人對於託運人所提供資料之正確性不負責任。
3. 貨物非置放於封閉貨櫃內交付給運送人或履約運送人運送，或貨物置放於封閉貨櫃內交付且運送人或履約運送人已實際檢查貨物者，於下述情況下，運送人得對第 38 條第 1 項所述資料作出保留：
 - (a) 運送人無實際可行或商業上之合理方式核對託運人所提供之資料，於此情況下，運送人可註明其無法核對之相關訊息；或
 - (b) 運送人有合理理由認為託運人所提供之資料為不正確，於此情況下，運送人可載明一條款，提供其合理認為正確之資料。
4. 貨物置放於封閉貨櫃內交付給運送人或履約運送人運送者，運送人得就下列條款所述之資料作出保留：

- (a) 如有下列情況，於第38條第1項(a)款、(b)款或(c)款：
 - (i) 貨櫃內貨物未經運送人或履約運送人實際檢查；且
 - (ii) 無論運送人或履約運送人均未在簽發運送單證或電子運送記錄之前以其他方式實際瞭解貨櫃內貨物之情況；及
- (b) 如有下列情況，於第38條第1項(d)款：
 - (i) 無論運送人或履約運送人均未對貨櫃稱重，且託運人及運送人均未在裝運貨物之前約定對貨櫃稱重並將其重量記載於契約明細上；或
 - (ii) 無實際可行或商業上之合理方式核對貨櫃重量。

我國法院見解(舊海商法)：民 66、67 年以前多採可免責說(65 台上 3112、67 台上 1774、68 台上 262、67 第 4 次民庭推總會決議等)，然 67 年後多採不可免責說，法院見解主要在於條文用語「得不予載明」之規定，亦即運送人只有「載明」與「不載明」二選擇權而已，而無「載明但保留」之灰色地帶，法院著重載貨證券之文義性，認為運送人應依載貨證券之文義性負責。

📖 載貨證券絕對文義性：

- 📖 運送人不得以載貨證券記載「據告稱重」而對受貨人主張免責【66 年台上字第 108 號(66.01.20)】
- 📖 載貨證券載以「據稱」或「據報重量」等字樣，運送人即應依上所載負其責任【68 年台上字第 262 號(68.02.14)】
- 📖 散裝運送：運送人不得以載貨證券記載「據告稱重」而對受貨人主張免責【66 年台上字第 108 號(66 年 01 月 20)】
- 📖 散裝廢鐵運送，運送人不得以船長無從核對而免責【63 年台上字第 1557 號(63.06.28)】
- 📖 運送人不得以運送契約或其他反證，而推翻載貨證券上之所載文義【司法院第三期司法業務研究會(72.05.02)】

📖 載貨證券之非絕對文義性：

- 📖 載貨證券之記載，運送人嗣後可以反證推翻之【64 年台上字第 2678 號(64 年)】
- 📖 散裝運送之載貨證券上註明「據稱重為」或「據報重計」若干字樣者，運送人或託運人不負責保證其正確性【65 年台上字第 3112 號(65.12.31)】
- 📖 散裝運送之「據告稱」或「據告重」等字樣屬事實之認定問題，惟於認定時，不可拘泥於文書形式，而忽視其內容及行為之實質意義【最高法院 67 年度第 4 次民事庭推總會決議(二)(67.04.25)】
- 📖 散裝運送之「據告稱」或「據告重」等字樣仍受「文義證券」效力拘束，惟如屬航運慣例由託運人或第三人所稱重者，依海商法第五條，民法第一條之規定，自亦可予適用，運送人應可依其載貨證券上之此項記載，對抗受貨人【司法院第三期司法業務研究會(72 年 05 月 02)】

📖 載貨證券上註明「重量不知」之效力與海商法第九十八條第三項之

- 「不予載明」不相當【67年台上字第1774號(67.06.21)】
- ☞ 散裝貨物因自然損耗及磅差等足以導致重量不符之合理範圍內短少之數量，應不負責任
 - ☞ 70年台上字第536號(70.02.19)
 - ☞ 最高法院67年度第4次民事庭庭推總會決議(二)(67.04.25)
 - ☞ 司法院第三期司法業務研究會(72年05月02)

學說見解(舊海商法)：主張舊海商法「得不予載明」並未禁止運送人不得為保留記載，因此國內學者大致承認不知條款及據稱告條款之效力。復分二說：一為舉證責任轉換說，只要運送人能證明「如與所收貨物之實際狀況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對」，該不知約款應為有效，反之，託運人必須證明運送人有過失且具因果始可；另一為保留原因有無說(為法國制及漢堡規則制)，亦即運送人為不知條款記載時，必須另載明「為何為是項保留之原因」，例如「重量不知，因未過磅」，如為是項原因記載，則該保留條文不生效力。

新海商法規定：1999年海商法修正條文第2項增訂「或在載貨證券內載明其事由」，此增訂所稱之「事由」究係為何？很有爭議，本項增訂理由「以保障託運人與運送人雙方要求或依據事實記載或不記載之權利」，實亦無法理出明確依據。依草擬當時之海發會修訂說明，其有「法國法認修飾之字眼須註明理由，運送人或船長其何以疑其不相符或無合理方法證實，此時修飾語方生效力。漢堡規則亦走向此一明確表明可疑或無合理檢視方法，始不生已記載之效力。司法走向當可參酌上舉諸例.....。」從前述背景說明，新海商法顯有採取「保留原因有無說」之傾向或意圖。→亦即國內海運實務多僅為單純「said to ...」或「..unknown」記載，已不足以應付新海商法之需求。

■ 貨物外表情狀 condition

貨物外表情狀係指貨物外表有無毀損、生鏽、包裝不良或不足等之說明，其不同前述有關貨物數量之說明或記載。運送人收到貨物或貨物上船時，貨物數量可能足夠，但如貨物外表有瑕疵，例如鐵材已經生鏽、雞蛋沒有安全包裝、米麥已經受潮發霉等，運送人對此情況均得於載貨證券上為詳實記載，否則將可能導致貨到毀損責任承擔問題，此與託運人貨品書面聲明無關。貨物外表情況是否完好，涉及運送人是否會簽發清潔載貨證券(clean B/L)，如載貨證券上有情狀瑕疵記載，該載貨證券將成為所謂的不潔載貨證券(dirty or unclean B/L)。由於信用狀約定之故，不潔載貨證券通常會被押匯銀行所拒收，衍生而來的問題是，託運人通常會出具「補償狀 letter of indemnity 或 back letter」給運送人，以換取清潔上船 clean on board「清潔載貨證券」之簽發。大體而言，在海運實務上，會在載貨證券上明確載明「clean on board」等貨物上船時表

面情狀良好用語之情況，通常僅較常見於散裝貨載；件貨運送之載貨證券一般鮮少為是項記載，而於背面條款或載貨證券其他位置為類似「如本載貨證券未為任何保留，視同或推定貨物表面情狀良好」之陳述而已。

海牙規則第 3 條第 3 項 c 款為載貨證券上「貨物之外表情狀 the apparent order and condition of the goods」之記載規定。在海牙規則規定上，此部分與前述「貨物數量」不同點有二：第一、第 3 項但書規定(亦即疑其不符合或無法核對得不予載明)僅適用於「貨物數量」部分，而不適用於「貨物之外表情狀」；第二、海牙規則第 3 條第 5 項裝貨人之保證，亦僅適用於「貨物數量」及下述的「貨物標誌」部分，而不適用於「貨物之外表情狀」。除前述二點外，基本上有關「貨物數量」之其他事項亦適用於「貨物情狀」部分，例如載貨證券記載於運送人與託運人及非善意載貨證券持有人間為「表面證據」關係；於運送人與善意載貨證券受讓人間為「絕對證據」關係等均是，對後者而言，重點在於載貨證券的文義性及善意載貨持有人之信賴保護上。

「貨物情狀」之「不知條款」：「貨物情狀」記載亦有「不知條款」之適用問題，例如「情狀不知 condition unknown」等。基本上，英美法仍大致承認「不知條款」之效力，惟比較不同於「貨物數量」的是，貨物情狀之記載並非來自託運人之書面要求，而係運送人本身的檢查，因此法律對於運送人有關「貨物情狀」之記載要求較「貨物數量」更為嚴格。以單純記載「情狀不知 condition unknown」為例，如該貨品屬所謂的 CY (Container Yard)或 FCL (Full container Load)(亦即整櫃運送)，由於運送人通常無法檢視櫃內貨物情況，法院大致承認該記載之效力；但如為散裝貨物運送或 CFS (Container Freight Station)或 LCL (Less container Load)(亦即併櫃運送)，由於運送人有機會目視或檢查到貨物外表情況，是類記載可能會被判定為無效，運送人自不得據以卸責或免責。實務上有關「貨物情狀」之保留條款，以前述「不知條款」方式呈現者不多，多是以類似「...signed under guarantee to produce ship's clean receipt」或「.....apparent good order and condition when used in this bill of lading.....does not mean that the goods, when received, were free of visible rust or moisture. If the shipper so requests, a substitute bill of lading will be issued omitting the above definition and setting forth any notations as to rust or moisture which may appear in the Mate's or Tally Clerks' receipt.」用語為陳述，此類記載或陳述於英美法，大都已認定善意受讓人必須受其效力之拘束。

補償狀：一如前述，補償狀通常係指託運人向運送人擔保其會補償運送人因簽發清潔載貨證券所發生之一切後果及損失。我國 59 台上 655 見解，法院基本上是承認補償狀之合法性，並認為其係屬民法保證契約之一種(?!?)。鑑於載貨證券之物權性，載貨證券上記載之正確性影響國貿體系甚鉅，不僅影響買賣雙方，且涉及其間押匯兌銀行。惟實務作業上，特別是散裝貨物，這類以補償狀替換清潔載貨證券簽發之情況亦頗為常見，有時僅是因為微小損害，如因此簽

發不潔載貨證券，可能被迫必須於極短時間內重新開發信用狀，為免生麻煩，補償狀亦有實務作業上之需要。補償狀於英國法亦大致認定其為有效，然其效力僅及於運送人與託運人間，而不及於載貨證券持有人或押匯兌銀行等第三人。且即使在運送人與託運人間，如運送人設有詐欺 fraud 情事的話(包括對託運人詐欺及對受貨人詐欺均是)，例如運送人明知貨物僅毀損 5%，卻要求託運人出具貨損 50% 的補償狀，此類補償狀亦將會被判定無效。海牙規則體系並未針對補償狀為任何明文，海牙規則第 3 條第 5 項雖有託運人擔保規定，然該規定一如前述，僅適用「貨物數量」及「貨物標誌」而已，不包括「貨物情狀」。1978 年漢堡規則第 17 條第 2、3 及 4 項已針對補償狀之效力為明文，其規定大致於前述英國法一致：第 2 項規定補償狀對包括受讓載貨證券之任何第三人不生效力；第 3 項規定補償狀僅對託運人有效，然運送人意圖詐欺者除外；第四項規定運送人有詐欺或意圖詐欺情事者，不僅不能主張責任限制，亦應負載貨證券之文義責任。我國新海商法並未針對補償狀為任何規定，以修訂草案草擬當時之立法說明，其認為「各國就補償狀鮮有立法規範，司法之解決，即足解決此等問題」。

我國海商法：舊海商法原有「情狀」之記載，然新海商法第 54 條第 1 項第 3 款所規定之「貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌」項目中，顯已將「貨物情狀」事項予以刪除。未規定之結果為，「貨物情狀」即非第 54 條之載貨證券法定應載事項，而屬任意記載事項。

■ 貨物主要標誌 leading mark

散裝貨物通常未包裝，一般無所謂的標誌問題。而件貨運送之一般貨物包裝上(箱、袋、捆、桶等)大都會有印有若干標誌，可能為貨品名、製造商號、貨品商標或標章、固體或液體、搬運注意方式、重量、內容物品質、貨箱序號等。於海牙規則體系，這些標誌無須全數記載於載貨證券上，所需記載於載貨證券上者，以「識別貨物所需之主要標誌 the leading marks necessary for identification of the goods」即為以足。貨物的主要標誌不僅為識別「貨物同一性」之最重要表徵，亦為與其他貨物為區分之重要資料。

前述海牙規則規定主要源於英國法，英國法諸多判例大都認為，除貨物標誌為該貨物之識別或貨品說明之重要基本要素外，運送人並無須受載貨證券上無關貨物識別之貨物標誌記載之「禁反言」拘束。例如於 1901 年 Parsons v. New Zealand Shipping Co. 案，608 件貨物原應標誌“622X”，但事實上，其中卻有 101 件貨物標誌為“522X”，受貨人以標誌不對為由，拒絕收貨並訴請船舶所有人應受禁反言之拘束。法院判決認為，前述標誌對於貨物之識別並非重要，因此無所謂禁反言之適用問題；蓋非主要標誌之標示錯誤，或許會增加貨物識別之困難度，然仍不影響貨物本身的現實存在及其

識別。

哪些標誌為「主要標誌」？屬事實認定問題。一旦為「主要標誌」之認定並在載貨證券上為記載者，原則上即生類似「貨物數量」之記載效力(亦即運送人與託運人及非善意第三人間為表面證據；運送人與善意受讓人間為絕對證據)，惟前述效力，在英美法實踐上，應受限於二情況：第一、即為海牙規則第3條第3項a款後段之規定，亦即「是項標誌應與裝貨人於裝載開始前提供者相同，但以是項標誌係印於或以其他方式明顯顯示於未經包裝之貨物或其他經包裝之外包或包裝上，並能保持清晰易辨直至航行終了者為限」；第二，如該主要標誌涉及貨物品質或等級者，例如甲級稻米或優質稻米，運送人或船舶所有人無須對該標誌所表徵之品質或等級為負責或禁反言，蓋船長不應被課以必須具備檢查該貨物品質或等級正確性之商業知識或技能(1886年Cox v. Bruce案)。

我國海商法：新海商法第54條第1項第3款僅簡單為「標誌」之規定。為免生爭議，

本款「標誌」在解釋上，應參酌英美法及海牙規則規定為同樣解釋為宜。

新海商法第54條第1項第3款簡評：新海商法該款規定「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。」，1962年舊海商法第98條第1項第3款規定「依照託運人書面通知之貨物種類、品質、數量、情狀及其包皮之種類、個數，及標誌。」從先前有關英美法及海牙規則體系之相關說明中，吾可發現，舊海商法事實上已包括「貨物數量」、「貨物標誌」及「貨物情狀」此三項有關貨物識別或貨物同一性之三大要素。新舊海商法變動情形及評釋如下：

| 1962年舊海商法第98條 | 1999年新海商法第54條 | 評釋 |
|---------------|---------------|---|
| 依照託運人書面通知之貨物 | 依照託運人書面通知之貨物 | |
| 種類 | 名稱 | |
| 品質 | X | |
| 數量 | 件數或重量 | 「數量」不一定等於「件數或重量」，例如容積噸等，原草案本維持使用「數量」，惟於1999年1月立法院黨政協商為「件數或重量」所取代，範圍較窄 |
| 情狀 | X | |
| 及 | 或 | 改為「或」之後，將造成二解釋：第一、運送人可擇一記載；第二、「或」之前為「未包裝貨物」，而「或」之後為「有包裝貨物」 |
| 其包皮 | 其包裝 | |
| 種類、個數 | 種類、個數 | |
| 、及標誌 | 及標誌 | 「，」逗點刪除的結果為，「及標誌」必須與「其包裝」並讀，而形成「貨物包裝上之標誌」，雖然「未包裝貨物」鮮有「標 |

| | | |
|--|--|---|
| | | 誌」之可能，然並非全無，例如液體貨物裝於運送人所提供之貨櫃內，而於貨櫃外貼上貨物之標誌，其結果使本款適用範圍亦變窄 |
|--|--|---|

■ 記載之效力

載貨證券上如有貨物「數量」、「情狀」及「標誌」之記載，其記載效力為何？一如前述討論，大體上分為二主義：一為「表面證據 prima facie evidence」主義；另一為「絕對證據 conclusive evidence」或「文義證據」主義。早期英國法及 1924 年海牙規則原採「表面證據主義」；1968 年海牙威斯比規則增訂第 3 條第 3 項但書規定，使載貨證券之記載效力於運送人與善意載貨證券持有人間改採「絕對證據主義」，而於運送人與託運人及非善意載貨證券持有人間仍保留「表面證據主義」。1978 年漢堡規則對於「不知」或「保留」條款以外之載貨證券貨品記載效力，基本上採取與海牙威斯比規則同一概念；而對於「附有原因之保留」條款記載效力問題，不同於英美法及海牙規則之未為規定(解釋上仍承認該保留條款之效力)，漢堡規則明文承認其效力。

我國新海商法新增訂第 54 條第 3 項規定「載貨證券依第 1 項第 3 款為記載者，**推定**運送人依其記載為運送。」立法說明為「為辨正當前國際海運實務於載貨證券上記載”Said to be”，”Said to weight”或”Said to contain”等未明確載明本修正條文第 1 項第 3 款內容時，我國判決見解不一之情形(參閱 65 年臺上字第 3112 號、66 年臺上字第 108 號、2021 號、2971 號、67 年臺上字第 1426 號、2270 號等判決。)爰參照 1967 年海牙威斯比規則第 3 條第 4 項(原文為：Such a bill of lading **shall be prima facie evidence of the** receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c))增訂修正條文第 3 項，以利適用。」(註：官方修訂資料漏掉底線部分)，筆者對此增訂條文及立法說明持相當負面見解。第一、立法理由明文參照 1968 年海牙威斯比規則第 3 條第 4 項，何以只參照該項前段「表面證據」規定(運送人與託運人間)，而未將後段但書之「絕對證據」規定納入修訂(運送人與善意載貨證券持有人間)？第二、海牙威斯比規則第 3 條第 4 項事實上並無法解決如立法說明所稱 said to be 等之不知條款或保留條款之效力問題，保留條款效力問題是為內國司法解決事項，如此為立法說明之結果為，不僅是「未為任何保留之貨品記載」，包括「已為保留之貨品記載」，其效力均僅限於推定之「表面證據」效力而已。此為修法者未解各公約規定所生之另一明證。就本項規定，下列二問題應特別注意：

第一、1999 年新海商法「不知條款」或「保留條款」之規定是否已變更過往我國司法見解？

一如前述，我國司法實務對於「不知條款」或「保留條款」效力，大都依「載貨證券之文義性」而採否定見解。單依新海商法第 54 條第 3 項「載貨證券依

第 1 項第 3 款為記載者」之文字用語，由於該記載係「依照託運人書面通知之貨物……」，根本不涉及「保留」問題，法文解釋上當不致於影響既有司法有關「保留」條款之見解。然問題是，由於本項立法說明之故(雖然有點牛頭不對馬嘴)，其效果將使「保留條款」之法效力，從過往的「否定」，提升到「推定」層次，亦即「保留條款」是推定為真實且有效的。

第二、第 54 條第 3 項「表面證據」與第 60 條準用民法 627 條提單文義性間之衝突適用問題，亦即「貨品記載」方面，於運送人與載貨證券持有人間是適用第 54 條第 3 項之表面證據，還是適用第 60 條之文義性(或絕對證據性)？

依楊、賴見解，第 54 條第 3 項應僅限用於「運送人與託運人間」；至於「運送人與載貨證券持有人間」則應適用第 60 條準用民法第 627 條文義性(亦即絕對證據性)→以與海牙威斯比規則保持一致。師以為，無論從第 54 條文字結構，及其立法說明，似均無法為這般解釋。在法條文解釋上，第 53 條應視為第 60 條之特別規定，亦即載貨證券上之貨品記載效力，無論對託運人，抑或載貨證券持有人，均僅具推定的「表面證據」效力而已。換言之，新海商法第 54 條第 3 項規定無異是回歸 1924 年海牙規則之狀態而已。

j) 託運人聲明之擔保責任

海商法第五十五條（交運貨物通知不確之賠償）

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。

1962 年舊海商法用語原則是仿例海牙規則第 3 條第 5 項規定。1924 年海牙規則及 1968 年海牙威斯比規則第 3 條第 5 項規定「託運人應視為已向運送人擔保其所提供之標誌、個數、數量或重量在裝運時之正確。託運人並應賠償運送人因是項提供細目之不正確所致或所生之一切損失、損害及費用。前項運送人請求賠償之權利，不得用以限制運送人依運送契約對託運人以外之其他人所負之責任及義務。The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.」

■ 1978 年漢堡規則 第 17 條 託運人之擔保

1. 託運人應視為已向運送人保證其所提供記入載貨證券上有關貨物之一般性質、標誌、件數、重量及數量之資料細目係屬正確無誤。託運人應賠償運送人因該資料不正確所引起之損失。即使載貨證券業已轉讓，託運人仍須負賠償責任。運送人取得此項賠償之權利，並不能降低其依據海上運送契約對託運人以外之任何人所應負之賠償責任。
2. 託運人同意承擔賠償運送人因運送人或代表其行事之人未就託運人所提供列入載貨證券之資料細目或貨物外表情狀提出保留而簽發載貨證券所致生損失之任何保證書或協議，對於受讓載貨證券之任何第三方，包括受貨人，不生效力。
3. 如運送人或代表其行事之人刪除本條第 2 項所規定之保留，其意圖係為欺騙信賴載貨證券有關貨物說明而行事之第三人，包括受貨人，則該保證書或協議對託運人仍具效力。於後述情形，如所刪除之保留，涉及託運人所提出供列入載貨證券之資料細目，運送人即無權依本條第 1 項要求託運人給予賠償。
4. 於本條第 3 項所稱意圖欺騙之情況下，運送人不得享有本公約所規定之責任限制之利益，而須對第三人，包括受貨人，因信賴載貨證券有關貨物說明而行事所遭受之損失，負賠償責任。

■ 聯合國「【全程或分程】【海上】貨物運送公約」2008 年草案

第32條 編輯契約明細所需資料

1. 託運人應及時向運送人提供編輯契約明細及簽發運送單證或電子運送記錄所需正確資料，包括第38條第1項所述事項；契約明細中擬載明為託運人之當事人名稱；如有受貨人，受貨人名稱；須待指示簽發運送單證或電子運送記錄，指示人之名稱。
2. 託運人應視為其擔保運送人所收到本條第1項資料時之正確無訛。託運人應負責就該資料不正確所致運送人之損失或損害。

一如前述，運送人於載貨證券上「記載託運人書面通知之貨物標誌....等」事項，相對地，託運人應向運送人擔保 *guarantee* 其所提供是類貨物資料之正確性，並應賠償運送人因資料不正確所致生之所有損失。有關此託運人貨物正確聲明擔保之責，有下列數點足資說明：

- (1) 於海牙威斯比規則，託運人之貨物正確聲明義務原則上僅限於「貨物數量」及「貨物標誌」而已，而不及於「貨物情狀」。舊海商法有包括「貨物情狀」，然新海商法業已將其刪除，而因此與海牙威斯比規則保持一致。
- (2) 託運人違反貨物正確聲明義務所應負的責任為近似保證之無過失責任或嚴格責任 *strictly liability*。亦即只要是託運人所提供之貨物聲明不正確，無論託運人對該不正確陳述有無過失或不實，只要該不正確有造成運送人損失或費用，託運人均須負責。惟須注意的是，此項無過失責任可能因為運送人為保留條款等情事而有所緩和。
- (3) 託運人的貨物正確聲明擔保之受擔保人僅限於「運送人」而已，換言之，不及於「運送人」以外之任何第三人，包括非為運送人之船舶所有人。惟即使如此，仍不應因此免除託運人因貨物聲明不實所致對運送人以外之人所生之損失、損害或費用。兩者差別為，於前者(託運人與運送人)屬近似保證之無過失責任；而

於後者，仍為一般過失責任所規範。

- (4) 運送人必須因該不正確的陳述而受有損失、損害或費用。除不正陳述與損失費用間須具因果牽連，這些損失或損害費用類型亦不限於運送人因載貨證券持有人信賴載貨證券記載之文義性所應負擔之責任，其他如貨物重量不實造成貨載坍塌損及船舶或其他貨載等均屬之。
- (5) 運送人因託運人不正貨品聲明所享有之損害賠償請求權，不得用以對抗運送人依運送契約對託運人以外之其他人所負之責任及義務。
- (6) 解釋上，運送人必須為善意 in good faith，始享有本項損害賠償請求權。
 - 📖 託運人虛報貨物之價值，必須低價報高價，始有其適用，而在虛報貨物之性質時，亦以性質之虛報與貨物之價值有關，而可能造成獲得較高之不當損害賠償時，始有其適用【75年台上字第241號(75.01.30)】
 - 📖 載貨證券於持有人行使權利期間，託運人對運送人依運送契約所得行使與之有關之權利，殆處於休止狀態，不能再予行使；如載貨證券復為託運人持有時，上述休止狀態業已回復，應依運送契約之內容定託運人與運送人間之關係，而非依載貨證券之記載定其法律關係【73年台上字第1897號(73.05.04)】
 - 📖 交運貨物之品質為何？屬表面證據，應由託運人舉證【69年台上字第4124號(69.12.26)】

新海商法第55條其他評釋：

- (1) 第1項用語原則上係配合54條第1項第3款文字修訂而來【惟「數量」乙詞並未隨第54條於1999年初立院黨政協商為「件數或重量」之修訂】。事實上，兩條款間雖有牽連，然仍無須絕對掛勾之必要。
- (2) 第55條比較重要的爭議主要發生於第2項：新海商法用語為「不得……對抗託運人以外之載貨證券持有人」，此用語明顯與海牙規則體系不同點有二：一、海牙規則規定運送人不得用以對抗者為運送人於「運送契約」下之責任，而新舊海商法解釋上僅限於「載貨證券」下之責任；二、不得對抗的對象為「託運人以外之其他人」，而新海商法僅限於「載貨證券持有人」。從託運人通知不確，繼而使運送人將該不確貨物資料記載於載貨證券之角度而言，不得對抗之對象，似如同本項所規定，主要為信賴該載貨證券文義性之「載貨證券持有人」，然是否如此，很有問題。一如前述，「載貨證券」並非等於「運送契約」之全部，載貨證券僅是「運送契約」之證明而已。載貨證券簽發後，依載貨證券繳回性，載貨證券不一定用以押匯或背書移轉(例如實務常見載貨證券簽發後，託運人並不領取，或一領取後立即將全套返還運送人之情況)，且即使載貨證券已繳回，於貨物交付給有權受領貨物之人時，運送人之運送責任尚未完全解除。換言之，運送人於「運送契約」下之責任範圍顯大於載貨證券下之責任，例如貨載貨證券繳回後，合法載貨證券繳回人請求運送人將貨物交付給某第三人，而運送人卻為誤交

所生之責任，即不一定即屬載貨證券下之責任。海牙規則體系，甚至包括漢堡規則，均以「運送契約」及「託運人以外之人」為規定，本有其立論依據，我國法未詳而為如此狹隘修訂，顯有違誤之處。

4) 本章問題思考

■ 於本「運送概說及租傭船契約」單元內

- (1) 載貨證券之意義、起源及於國貿上之功能
- (2) 載貨證券之種類
 - 特別是記名式、指示式、已裝船、清潔、聯運及多式
- (3) 海運主要文件簽發流程
- (4) 載貨證券之三大功能
- (5) 載貨證券於運送雙方間之契約效力
 - 運送人與託運人間
 - 運送人與載貨證券持有人間
- (6) 瞭解相關國際公約之發展、架構及主要規範
 - 海牙規則、海牙威斯比規則
 - 漢堡規則
 - 全程或分程海上貨物運送法文書草案
- (7) 載貨證券相關法制間之相互妥協及平衡關係
- (8) 載貨證券上記載之文義性質
 - 運送人與託運人間
 - 運送人與載貨證券持有人間
- (9) 載貨證券之要式性(絕對要式 or 相對要式)
- (10) 載貨證券之物權證券性質及與「海運單 Sea Waybill」之區別
- (11) 載貨證券之繳回證券性(目的港 or 非目的港)
- (12) 載貨證券之發給及發給人之責任
- (13) 「船東載貨證券」及「運送人載貨證券」之區別
- (14) 「轉責條款 Demise clause」之效力
- (15) 何謂「運送物同一性」？包括哪些內容？
- (16) 載貨證券上貨品陳述及記載之效力：「表面證據」v.s 「絕對證據」
- (17) 「不知條款」或「據稱告條款」之效力
- (18) 補償狀(Letter of Indemnity)之效力
- (19) 託運人貨品聲明擔保責任之內涵及意義

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (20) 「運送人載貨證券」所引致之「契約運送人」與「實際運送人」間之責任承擔及貨損請求權基礎問題：包括載貨證券上之轉責條款效力及實際運送人是否可視為運送人之受雇人或代理人等問題
- (21) 船長簽發載貨證券究係代理船舶所有人？抑或代理運送人？
- (22) 英美等國對於「記名式」載貨證券不具背書轉讓物權功能之見解，與我國法(民法)認為記名式證券仍得背書轉讓之規定不同之國際私法適用問題
- (23) 哪種類型之「運送人」可主張「船舶所有人責任限制」？
- (24) 運送契約或載貨證券下之貨損責任(毀損滅失遲延等)，貨損請求權人可否針對「實際承運船舶」主張海事優先權？

5) 本單元課程作業及評量

- **書面報告**：請於前節第 1 至 24 題中任擇二題撰寫書面擬答，每題不應少於 300 字，最多不得超過 800 字，使用 B5 紙張，15 橫格，打字或手寫不拘，請依「國考應試解題注意事項」所設定之格式撰寫。次週上課時繳交書面，當週上課隨時針對擬答內容抽問。
- **次週(週 / /)案例討論**：本週輪由第 ____ 組引言，該組以船方/運送人/其訴訟代理人立場，第 ____ 組為債權人立場，針對下列 6) 討論案例，針對可能涉及 4) 問題思考各項問題，為正反論辯及討論。

6) 本單元演習案例：(本案例為虛擬案例，不影射任何案件或任何人)

台灣藍海電機公司(以下稱 A 公司)欲從台灣基隆港出口一批電機組件(Electric Machinery Components)透過某香港公司 B 轉賣給大陸廣州 C 公司。

A 公司於基隆將貨物裝載於二只平版貨櫃，委請甲運送人運送，貨品申報為「20 sets of Electric Machinery Components(20 套電機組件)」。甲運送人於基隆櫃場收受貨物後，由於貨物係裸裝於平版貨櫃上，甲運送人發現該批貨物有厚重油漬及生鏽痕跡，似乎為使用過多年的舊品，因此依航運慣例擬於載貨證券上加註「second hand, quality unknown(二手品，品質不明)」等語。A 公司出具「補償狀」給甲運送人，承認該貨品為舊品，並同意承擔所有因貨物新舊品爭議所生責任後，要求甲運送人簽發清潔載貨證券。

貨物於基隆裝船後，甲運送人應 A 公司請求，先簽發一套三份正本之記名載貨證券給 A 公司，受貨人為香港 B 公司，裝載港及卸載港分別為基隆及香港。貨抵

香港前，A 公司於台灣將一份正本載貨證券繳回給甲運送人，並要求甲運送將該批貨物安排從香港運往廣州，運交給 C 公司，第二套載貨證券上之貨品記載同第一套載貨證券，惟託運人記載為 B 公司，受貨人為 C 公司。甲運送人不疑有他，便代為安排協力航商乙運送人將貨物運往廣州，甲運送人收取運費並於貨物裝載上乙運送人船舶後，甲運送人依前述 A 公司請求，簽發乙套三份正本載貨證券給 A 公司。未料該批貨物於香港運往廣州途中因故落海全損。香港 B 公司持第一套載貨證券之其中二份正本要求甲運送人為貨物之交付；C 公司則持第二套正本載貨證券，向該載貨證券簽發人(亦即甲運送人)負擔新品貨物責任，並向乙運送人提出侵權行為損害賠償。【註：請以本案不涉及任何涉外因素為解題】

本案例可討論議題：

- (1) 第一套載貨證券為何種載貨證券類型？記名證券或指示式證券？
- (2) 「補償狀」效力為何？運送人可否持該補償狀主張貨物為舊品之抗辯？
- (3) A 公司於台灣繳還一份正本載貨證券是否符合我國法規定？
- (4) 甲運送人將貨物於香港安排轉運並簽發第二套載貨證券，對第一套載貨證券所表徵之運送責任而言，是否已履行其交貨責任？
- (5) B 公司是否有權持第一套載貨證券主張貨物交付？
- (6) 甲運送人是否應負責乙運送人所致貨物毀損滅失之責任？
- (7) 甲運送人是否應對 C 公司負擔「新品貨物」之運送責任？
- (8) C 公司以侵權行為法律關係向乙運送人為主張是否有理由？

本章參考附錄： 1924 年海牙規則/1968 年威斯比規則/1979 年 SDR 修訂議定書綜合文本(中英文對照)

1924 年統一某些載貨證券規則國際公約之
1968 年修正議定書及其 1979 年 SDR 修訂議定書
(1924/1968/1979 海牙威斯比規則綜合文本)

Protocol to Amend the International Convention for the Unification of
Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading,

1924/1968/1979 Hague–Visby Rules Consolidated Text

黃裕凱博士編譯

Article I

第 1 條

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

本公約用語意義如下：

- (a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

- (a) 「運送人」包括與託運人訂立運送契約之船舶所有人或租傭船人。
- (b) 「運送契約」僅指以載貨證券或有關海上貨物運送之同性質之權利文件為憑之運送契約，包括於租傭船契約或依據租傭船契約簽發之載貨證券或上述之同性質文件，然於該載貨證券或同性質文件規範運送人與該證券或文件持有人間之關係之時起算。
- (c) 「貨物」包括物品、產品、商品及除有生動物以外之各種物件及依運送契約得裝載於甲板上並為如此載運之貨物。
- (d) 「船舶」係指用於海上運送貨物之任何船舶。
- (e) 「貨物運送」包括自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間。

Article II

第 2 條

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

於適用第 6 條規定情形下，於任一海上貨物運送，運送人對於貨物之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載所負之責任及義務與得主張之權利及免責，應依後開之規定。

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:
 - (a) Make the ship seaworthy;
 - (b) Properly man, equip and supply the ship;
 - (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.
2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.
3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:
 - (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
 - (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
 - (c) The apparent order and condition of the goods.
Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.
4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.
5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.
6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

第 3 條

1. 運送人於發航前及發航時，應就下列事項為必要之注意：
 - (a) 使船舶具有適航性；
 - (b) 適當配置船舶之海員、設備及供應；
 - (c) 使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部分，適合於貨物之受載、運送及保存、
2. 於適用第4條規定情況下，運送人應適當並注意地裝載、搬移、保管、看守及卸載所承運之貨物。
3. 運送人或船長或運送人之代理人收受貨物後，應託運人之請求，應簽給載貨證券。該載貨證券所載明之事項應包括：
 - (a) 依照託運人於貨物裝載前書面通知用以識別之主要標示，該項標示應清楚顯示於未經包裝之貨物上，如經包裝，於貨物之外包裝或覆皮並保持清晰可辨直至航行終了。
 - (b) 依其情況，託運人書面提供之包裝或件之個數、數量或重量；
 - (c) 貨物之表面情狀。
然運送人、船長或運送人之代理人有正當理由，對任何標誌、個數、數量或重量，疑其非正確代表實際收受之貨物者，或無合理方法予以核對者，得不予載明於載貨證券上。
4. 此載貨證券應作為依照前(a)、(b)及(c)款所載貨物業經運送人收受之表面證據。然載貨證券已轉讓與善意第三人者，不得提出反證。【1968】
5. 託運人應視為已向運送人保證其所提供之標誌、個數、數量或重量於裝運時係正確無誤。託運人應賠償運送人因是項資料提供不正確所致或所生之一切損失、損害及費用。前項運送人請求賠償之權利，不得用以限制運送人依運送契約對託運人以外之其他人所負之責任及義務。
6. 除滅失或毀損及滅失或毀損之大致性質之通知，於貨物移交給依照運送契約有受領權人保管之下以前或當時，或如滅失或毀損為不顯著者則於三日內，以書面送達運送人或其卸載港之代理人，則是項移交應為運送人已依載貨證券記載交付貨物之表面證據。如滅失或毀損不顯著，該通知應於貨物交付後三日內提出。

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6. bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.
7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.
8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.
2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

如貨物情狀於受領時業經共同檢驗及檢查者，則不必為書面通知。

於適用第6項之一之情況下，除非訴訟於貨物交付或應交付之日起一年內提出，運送人及船長應予解除所有有關滅失或損害之責任。然於訴因發生後，該期間得經當事人同意予以延長。【1968】

貨物實際有或疑有滅失或損害者，運送人及受貨人各應給予他方檢查及查點貨物之便利。

- 6.之一 在未超過受訴法院所允許之期間情況下，前項規定之一年期限雖已屆滿，仍得向第三人提起追償之訴。然法院所允許之期間，應自賠償請求人對其已獲得解決或自訴狀送達之日起算，不得少於三個月。【1968】

7. 貨物裝載後，運送人、船長或運送人之代理人，應託運人之請求，簽發給託運人之載貨證券，應為一「裝船」載貨證券。如託運人已事前取得是項貨物之任何權利文件者，託運人應將此項文件繳還以換取「裝船」載貨證券。此時，依運送人之選擇，此項權利文件得於裝運港由運送人、船長或其代理人，將業經裝載該貨物之船名、裝載日期加以註明；此項權利文件若經如此註明，且並載明第3條第2項所述事項，就本條之目的，即應視為已構成一「裝船」載貨證券。
8. 運送契約內之任何條款、條件或約定，免除運送人或船舶因疏忽、過失或本條所規定責任及義務之未履行所生對貨物或與之有關之滅失或毀損之責任者，或於本公約規定之外限制上述責任者，均屬無效。保險契約利益歸屬運送人或類似之條款應視為免除運送人責任之條款。

第4條

1. 船舶無適航性所生或所致之滅失或毀損，除係因運送人欠缺必要注意，未依第3條第1項規定，使船舶有適航性、確使船舶配置適當之海員，設備及供應，並使貨艙、冷藏室及所有供載貨物之船舶其他部分適宜貨物之受載、運送及保存並穩妥者外，運送人或船舶均不負責任。因船舶無適航性而致滅失或毀損時，運送人或其他人依本條規定主張免責者，應就已為必要注意之事實，負舉証之責。
2. 下列事由所生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶不負責任；

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.
3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.
4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.
5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher. 【(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or
- (a) 船長、海員、引水人或運送人之受雇人於航行或船舶管理上之行為、疏忽或過失。
- (b) 火災，但係因運送人之實際過失或知情者不在此限。
- (c) 海上或其他可供航行水面之危險或意外事故。
- (d) 天災。
- (e) 戰爭行為。
- (f) 公共敵人之行為。
- (g) 君主、統治者或人民之拘捕或管制或依法律程序之扣押。
- (h) 檢疫限制。
- (i) 託運人或貨物所有人或其代理人或代表之作為或不作為。
- (j) 罷工、閉廠、勞動中止或限制，不論其由於何原因，亦不論其為局部或全面者。
- (k) 騷亂或民爭。
- (l) 救助或意圖救助海上人命或財產。
- (m) 因貨物之固有瑕疵、性質或缺陷所生之體積或重量之耗損或其他減失或毀損。
- (n) 包裝不固。
- (o) 標誌不充足或不適當。
- (p) 經充分注意仍不能發現之隱有瑕疵。
- (q) 非因運送人之實際過失或知情，或非因運送人之代理人或僱用人之過失或疏忽，所生之其他事由，然主張本款免責之利益者，應負舉證之責，證明減失或毀損非歸因於運送人之實際過失或知情，亦非歸因於運送人之代理人或僱用人過失或疏忽。
3. 運送人或船舶所遭受之減失或毀損非由於託運人、其代理人或其僱用人之作為、過失或疏忽所生者，託運人不負責任。
4. 為救助或企圖救助海上人命或財產之偏航，或任何合理之偏航，不得視為本公約或運送契約之違反或違約；因此所致之任何減失或毀損，運送人不負責任。
5. 【1968】
- (a) 除託運人於裝船前已聲明貨物之性質及價值並載於載貨證券外，運送人或船舶對於貨物或與之有關之減失或損害責任，於任何情況下，應就每件或每單位，依不超過同等於 10,000 法郎之金額，或每公斤毛重，依不超過同等於 30 法郎之金額為限，擇其較高額度適用之。【1979 年議定書修訂：(a) 除託運人於託運前聲明該貨物之性質及價值並載明於載貨證券者外，對於貨物或有關貨物之任何毀損或減失，運送人或船舶於任何情況下，均不或無須負責每件或每單位

unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher,】

- (b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- (c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.
- (d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

【1979 SDR Protocol】

- (d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of notification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

- (i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;
- (ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900, The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be

貨物超過 666.67 記帳單位或毀損滅失貨物毛重每公斤 2 記帳單位以上之數額，採較高者。】

- (b) 賠償總額應參照依據契約所約定從船上卸載或應卸載之時間及地點之價值，計算貨物之價值。貨物價值，應依商品交易價值；如無商品交易價值，應依當時市價；如無商品交易價值，亦無當時市價，則應參同性質與品質之其他貨物之一般價值確定之。
- (c) 為集裝貨物而使用貨櫃、墊板或類似運送載具時，載貨證券內所列裝載於此等運送載具內之件數或單位之數量，應視為本項所指之件數或單位之數量。除此之外，該運送載具應被認定為該件數或單位。
- (d) 一法郎係指含有黃金重量 65.5 毫克，其成色為千分之九百之單位。判令給付金額換算本國通貨之日期應依受訴法院之法律。

【1979 SDR 議定書修訂】

- (d) 本條所指之記帳單位係指國際貨幣基金所定義之特別提款權。本項(a)款所列明之數額應以案件受審法院所決定日期之貨幣價值兌換成本國貨幣。本國貨幣相對於特別提款權之價值，如其為國際貨幣基金會之會員國，則依照國際貨幣基金為期運作及交易所適用之價值評定方法計算之。如其非國際貨幣基金會之會員國，其本國貨幣相對於特別提款權之價值，則依該國所決定之方式計算之。

然對於該國非國際貨幣基金會之會員國，且該國法律不承認前段規定之適用者，於收到本 1979 年議定書通知或加入或其後任何時間，得聲明以下列方式確定本公約所規定責任限額並予適用：

- (i) 有關本條第 5 項(a)款所敘明 666.67 記帳單位之數額：為一萬貨幣單位；
- (ii) 有關本條第 5 項(a)款所敘明 2 記帳單位之數額：為 30 貨幣單位。

前款所稱之貨幣單位相當於 65.5 毫克，純度千分之九百之黃金。該款特定數額之兌換率，依相關國家法律定之。前款所規定之計算及兌換方法，應使該國貨幣之價值儘可能地同等於本條第 6 項(a)款所規定之記帳單位所

made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 6 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

- (e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.
 - (f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.
 - (g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.
 - (h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.
6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article IV bis

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.
2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.
3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be

表徵之真實價值。

各國應於交存其所批准 1979 年議定書或加入或有所變動之時，將計算方式或兌換結果通知公約保存人。

- (e) 如經證明損害係由運送人意圖造成損害或經率且明知損害可能發生之作為或不作為所致者時，運送人及船舶不得享有本款所規定之責任限額之權益。
 - (f) 本項第 1 款所規定之聲明，記載於載貨證券上者，應為表面證據，對運送人並無拘束力或具決定效力。
 - (g) 運送人、船長或運送人之代理人及託運人之間可協議訂定本項第 1 款規定以外之其他最高額度，但所約定之最高額度不應低於該款所規定之最高限額。
 - (h) 託運人於載貨證券故意虛列貨物之性質或價值者，運送人及船舶無論在任何情況下均不負責貨物或與之有關之滅失或損害。
6. 貨物具易燃性、易爆性或危險性，如運送人，船長或運送人之代理人知悉其性質或特性即不同意予以裝運者，得於卸載前任何時間，於任何地點，予以上岸、摧毀或使之無害，而不負賠償責任。所有因此項貨物之裝運直接或間接所生或所致之損害及費用，託運人應負賠償之責。若此類貨物，其性質係已知悉，並經同意裝運，如對於船舶或其貨載有危險者，運送人仍得於任何地點予以上岸、摧毀或使之無害，除因共同海損者外，運送人不負賠償責任。

第 4 條之一 【1968】

1. 有關運送契約所載貨物之滅失或損害，而向運送人所提出之任何訴訟，無論係基於契約或侵權行為，本公約所規定之抗辯及責任限制均應適用之。
2. 倘該訴訟係對運送人之受雇人或代理人(該受雇人或代理人須非獨立之契約履行輔助人)提起者，該受雇人或代理人得主張運送人依本公約可得主張之抗辯及責任限制之規定。
3. 向運送人與該等受雇人及代理可得請求賠償之總和，不得超過本公約所規定之限額。
4. 如經證明損害係由運送人之受雇人或

entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and

代理人意圖造成損害或經率且明知損害可能發生之作為或不作為所致者時，該運送人之受雇人或代理人不得享有本條所規定之權益。”

第 5 條

運送人得任意放棄依本公約得享有之任何或全部權利及免責之全部或一部分，或增加依公約應承擔之任何責任及義務，然係項放棄或增加應載入發給託運人之載貨證券內。本公約之規定不應適用於租傭船契約，然於租傭船契約下發給載貨證券者，該載貨證券仍應符合本公約之規定。本公約之規定不得作為禁止於載貨證券內引入有關共同海損之任何合法條款。

第 6 條

無論前開諸條是否規定運送人、船長或運送人之代理人得與託運人就任何特定貨物得任意訂立協議，就運送人對於是項貨物之責任及義務，以及運送人關於是項貨物之權利及免責，或在不抵觸公共政策之範圍內關於運送人對適航性之責任，或運送人之受雇人或代理人對於海上運送貨物之裝載、搬運、堆存、運送、保管、看守及卸載所應為之照顧或注意等條款，另為訂定；但以此種情形載貨證券不會簽發或不予簽發，又協議之條款係列入一屬於不得背書轉讓文件並為如此註明之收據者為限。照前項所訂立之協議應具有完全之法律效力。

然本條應不適用於通常貿易過程中所為之普通商業運送。本條應僅適用於其他運送，因將依運送財物之特性或情況，或完成運送所處之環境、條件或狀況，係有正當理由需為特殊協議者。

第 7 條

本公約之規定並不阻止運送人或託運人，就海上運送之貨物於裝載上船以前及自船上卸載以後，對於貨物或與貨物之保管、看守及搬移有關之滅失或損害，運送人或船舶所負之責任及義務，訂立任何協議、條款、條件、保留或免除。

第 8 條

本公約之規定不影響有關海船所有人責

obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract;

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs

任限制之現行法律所規定之運送人之權利及責任。

第 9 條 【1968】

本公約不應影響國際公約或國內法有關核子損害責任之規定。

第 10 條 【1968】

不論船舶、運送人、託運人、受貨人或其他利害關係人之國籍為何，於有下列情形之一者，本公約規定應適用於兩國港口間為貨物運送之任一載貨證券：

- (a) 載貨證券係於一締約國內簽發，或
- (b) 運送係自一締約國港口出發，或
- (c) 載貨證券所憑或所證之契約約定適用本公約規定或任何批准國家之國內法。

締約國應將上述載貨證券適用本公約之規定。

本條不限制締約國得就上述規定以外之載貨證券適用本公約之規定。

系/所

學年度 學期

海商法

單元七_載貨證券

老師

目次

- 一. 載貨證券的語意、起源、發展及種類
- 二. 海運文件簽發流程
- 三. 載貨證券的三大功能
- 四. 國際公約
- 五. 載貨證券之性質
- 六. 載貨證券之發給
- 七. 載貨證券上貨品之陳述/記載
- 八. 託運人聲明之擔保責任

一、載貨證券的語意、起源、發展及種類

Bill(s) of lading

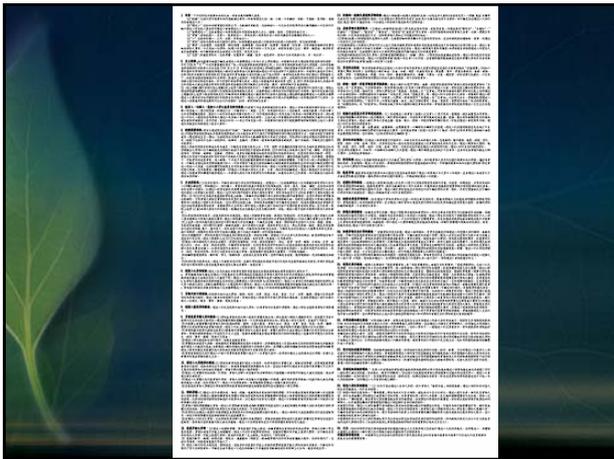
- Bill: 【法】議案、法令、支票、證券
- Lading = Loading 裝載、裝船
- 正式法律用語: 載貨證券
- 實務及民法用語: 提單

起源

記錄可循: 西元1063年
 貨主隨船航行(趕集式貿易) → 貨主沒有隨行
 ↓
 貨物裝船之收據(receipt)
 ↓
 十八世紀國貿盛行
 載貨證券成為可背書轉讓之權利文件(title)
 ↓
 十八及十九世紀契約自由
 記載運送條款之運送契約之證明(contract)

1801 - "Schooner Debby Starie" Bs/L





晚近發展—載貨證券使用逐漸沒落

原因

- 貿易型態改變：【鈎對鈎】→【港對港】→【戶對戶】
- 電子商務
- 物流貿易及海攬運送興盛

呈現

- 1970前公約：仍以「載貨證券」為名
- 1978年公約：以「海上運送契約」代之
- 2000年後草案：已不見「載貨證券」

載貨證券之種類

載貨證券「受貨人」之記載為區分

- 記名 (Straight)、指示 (Order)、不記名 (Bearer、Open、Blank)

依貨物是否已裝船為區分

- 已裝船 (Shipped or On Board)、待運 (Received for Shipment)

依載貨證券上有無批註為區分

- 清潔 (Clean)、不清潔 (Unclean or Foul)

依據運輸方式不同為區分

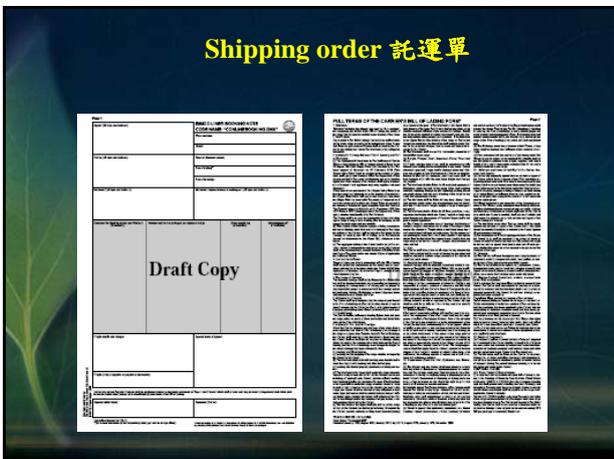
- 直運 (Direct)、轉船 (Tranship)、聯運 (Through)、多式聯運 (Multimodal)

依載貨證券內容之簡繁為區分

- 長式或全式或繁式 (Long Form)、簡式 (Short Form or Simple)

按收費方式為劃分

- 運費預付 (Freight Prepaid)、運費到付 (Freight to Collect)



三、載貨證券三大功能

- 貨物業已裝船之收據
as receipt for goods shipped /loaded
→ Bill of Loading → Bill of Lading
- 運送契約之“證明”
evidence of the contract of carriage
- 權利證券
as a document of title

功能一：貨物業已裝船之收據

- 載貨證券之最初起源
- 與國貿商務實務相契合，包括國貿買賣風險承擔點(越過船舷) ex INCOTERMS – FOB, CIF
- Shipped B/L v. Received B/L
- Received B/L之使用及承認越來越廣泛

國際貿易條規

INCOTERMS – International Commercial Terms

FOB -Free On Board

CIF- Cost, Insurance and Freight

FOB 船上交貨條件

意義

- 即賣方須履行將貨物交付至裝貨港之指定船隻，並越過船舷欄杆為止之義務。這個意義亦即買方須承擔所有的成本和自起運點貨物發生損害或損失之風險。FOB條件要求賣方辦妥出口手續。此條件只適用於海運或內陸運輸。若輪船無船舷欄杆之類，諸如駛上、駛下之貨櫃運輸，則適用FCA條件為妥。

功能二：運送契約之”證明”

- Long form bill v. Short form bill
- 運送契約 \geq 載貨證券
- 運送人與託運人間
 - 運送契約 > 載貨證券
 - 載貨證券僅為運送契約之證明或表面證據prima facie evidence
- 運送人與載貨證券受讓人間
 - 運送契約 = 載貨證券
 - 運送契約及其記載之絕對證據conclusive evidence

功能三：權利證券

效力：

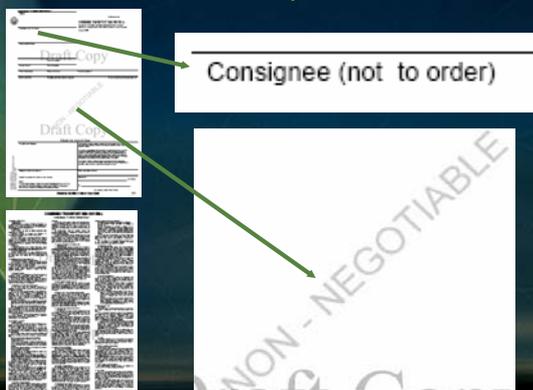
- 持有人有權於目的港請求貨物之交付
- 持有人得於貨物運送過程中以背書轉讓載貨證券之方式轉讓貨物之所有權
- 可作為信用之擔保security for a debt

類型：

- 記名式載貨證券straight
- 為指示式載貨證券to order of
- 為無記名載貨證券to order

※ 欠缺此一功能之證券，實務稱為sea waybill海運單，不可背書轉讓，僅有海運單上之受貨人始得提貨，

Sea waybill 海運單



四、國際公約

海上貨物運送國際立法及架構

海牙規則體系 (Hague Rules)

C.M.I

1924年統一某些載貨證券規則公約
(簡稱海牙規則 Hague Rules)

1968年海牙威士比規則
(或稱「海牙規則修正議定書」)

1979年SDR議定書
(或稱「海牙規則1968年修正議定書之1979年修正議定書」)

漢堡規則體系 (Hamburg Rules)

UNCTAD, UNCITRAL

1978年聯合國海上貨物運送法公約
(漢堡規則)

“C.M.I.” ?

- C.M.I = Comité Maritime International
- Separated from ILA (International Law Association)
- Established in 1897 at Antwerp Belgium
- Aim at uniformity of the international maritime laws
- Members : about 57 “national associations of maritime law” at present (ROC/Taiwan ? ☹)
- Achievements in private maritime laws:

| | C.M.I | UN / IMO(國際海事組織) |
|---------------------------|-----------------------|------------------|
| Collision | 1910 | |
| Salvage | 1910 | → 1989 IMO |
| Limitation of Liability | 1924, 1957 (1979) | → 1976, 1996 IMO |
| Carriage of Goods | 1924, 1968, 1979 | → 1978 UN |
| Maritime Lien & Mortgages | 1926, 1967 | → 1993 UN |
| Arrest of Ships | 1952 | → 1999 UN |
| Passengers | 1961, 1967 | → 1974, 1990 IMO |
| General Average |1974, 1990, 1994 | |

UNCTAD / UNCITRAL ?

UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development

- Established in 1964 is a forum for intergovernmental discussions and deliberations
- Memberships : 192 countries
- aims at the development-friendly integration of developing countries into the world economy in the areas of finance, technology, investment and sustainable development

UNCITRAL : United Nations Commission on International Trade Law

- Established by the UN General Assembly in 1966
- Members : 36 → 60 member States elected by the General Assembly
- Business : modernization and harmonization of rules on international business (international trade law and commercial law reform) ex Sale of Goods, Arbitration, Electronic Commerce, Negotiable Instruments, Insolvency, Guarantees, Letters of Credit, Maritime Transport...

Ratifications to Hague Rules System and Hamburg Rules System

| Hague Rules System | | | 1978 Hamburg Rules |
|--------------------------|---------------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 1924 Hague Rules | 1968 Hague Visby Rules | 1979 SDR Protocol | |
| 25/08/1924 02/06/1931 | 23/02/1968 23/06/1977 | 21/12 /1979 14/02/1984 | 31/03/1978 01/11/1992 |
| ≈ 55 nations | ≈ 21 nations ≈ 60 nations in total | ≈ 18 nations | 27 nations |

Hamburg Rules 批准國

| | | | |
|----------------|---------------|-----------------|---------------|
| Austria | Kenya | 奧地利(中歐內陸國) | 賴索托(南非內陸國) |
| Barbados | Lebanon | 巴貝多(位於西印度群島東端) | 馬拉威(東南非內陸國) |
| Botswana | Lesotho | 波茨瓦納(東南非內陸國) | 摩洛哥(西非) |
| Burkina Faso | Malawi | 布吉那法索(西非內陸國) | 奈及利亞(西非) |
| Cameroon | Morocco | 喀麥隆(西非國家) | 羅馬尼亞(南歐) |
| Chile | Nigeria | 智利(南美洲) | 塞內加爾(西非) |
| Czech Republic | Romania | 捷克共和國(中歐內陸國) | 聖文森及格林納丁斯(西非) |
| Egypt | Saint Vincent | 埃及(北非) | 獅子山共和國(西非) |
| Gambia | Senegal | 甘比亞(西非) | 坦尚尼亞(東非) |
| Georgia | Sierra Leone | 喬治亞(中亞內陸國) | 塞內加爾(西非) |
| Guinea | Tanzania | 巴布亞新幾內亞(南太平洋島國) | 烏干達(中非內陸國) |
| Hungary | Tunisia | 匈牙利(中歐內陸國) | 尚比亞(南非內陸國) |
| Jordany | Uganda | 約旦(西亞內陸國) | |
| | Zambia | 肯尼亞(中非) | |
| | | 黎巴嫩(西亞) | |

漢堡規則批准國概況

- 非洲國家十六國
- 歐洲國家有四國(其中有三國為內陸國)
- 亞洲國家有三國(均屬中東及中亞國家, 其中二國為內陸國)
- 內陸國占十一國
- 島國有三國
- 大部分為開發中國家
- 五國為我國邦交國 ☺☺☺

我國海商法海上貨物運送歷次修正參仿基準之採用

- 民18年第一部海商法：
 - 以德、日法為準
- 民51年海商法：
 - 立法明確說明主要仿例當時貿易關係最密之美國一九三六年海上貨物運送法COGSA (等於間接繼受1924 Hague Rules)
- 民88 / 89年新海商法
 - 立法未明確說明仿例何體系
 - 交通部民國八十一年之修正草案總說明「...基於國際海運興革及海洋法律思潮之變遷，如一九二四年海牙規則前後受到一九六八年布魯塞爾議定書（海牙威士比規則）及一九七九年特別提款權議定書之修正...」
 - 總說明修正要點出現四次「參照一九六八年海牙威士比規則...」
 - 各條文修正說明中計出現十五次「依照一九六八年海牙威士比規則...」
 - 整部草案相關說明中，隻字未提「一九七八年漢堡規則」

→ 單純仿例一九六八年海牙威士比規則之意圖甚明
(事實上本次修正主要是由「船方」主觀)

1924/1968/1979 海牙規則體系架構

- 公約適用及公約不適用範圍
- 託運人及受貨人之義務及責任：例如貨物聲明、貨損通知等
- 運送人權利：例如危險貨品之緊急處分權等
- 運送人義務：例如適航能力、貨物照管義務、發發載貨證券義務等
- 運送人責任：包括責任基礎、責任事項、免責事由、單位責任限制、損害賠償計算
- 喜馬拉雅條款 (1968年新增)
- 訴訟時效：包括期間長短、期間起算、延長、對實際應負責人之追償時效等
- 載貨證券：包括其發發、應載明事項、記載效力等
- 最低強制責任及契約的自由
- 與其他公約之關連：包括與海船所有人責任限制公約及核子損害責任等公約之關連
- 共同海損

海上貨物運送船貨妥協架構



海牙規則、海牙威士比規則及SDR議定書規定架構及修正變動

- | | |
|-------|--|
| 公約適用 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 兩國港口間之貨物運送10 ■ 載貨證券於任一締約國發行者10.a ■ 運送自某締約國港口出發者10.b (1968 威士比規則) ■ 運送契約或載貨證券約定適用者10.c (1968 威士比規則) ■ 國籍不論原則10 (1968 威士比規則) ■ 「上船」至「卸船」間之海上貨物運送1.c ■ 載貨證券或類似文書(運送人與載貨證券持有人間之關係)1.b ■ 無論其基於契約、侵權行為或其他基礎所提出之求償4.bis (1968 威士比規則) |
| 公約不適用 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 活動物1.c ■ 依約甲板裝載1.c ■ 租備船契約5 |

- | | |
|--------------|--|
| 託運人及受貨人之義務責任 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 貨品書面聲明正確之保證義務，違反此義務所生之責任3.5 ■ 使貨物包裝上之主要標誌可以維持至航行終了3.3.a ■ 貨損書面通知義務3.6 <ul style="list-style-type: none"> ■ 提貨時通知：原則3.6 ■ 提貨後三日內：3.6貨損不明顯者 ■ 無須通知：3.6共同檢驗者 ■ 未通知效果：3.6推定運送人已依載貨證券記載交清貨物 ■ 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務3.6 ■ 託運人或其代理人等行為所致損失4.3 |
| 運送人權利 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 危險貨品的緊急處置權4.6 |
| 運送人義務 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 發航前及發航時船舶適航能力之注意義務(適航、運航、堪載)3.1 ■ 貨物照管義務3.2 ■ 發發(裝船)載貨證券義務3.3/3.7 ■ 如有貨損，便利對造檢驗貨物之義務3.6 |

- | | |
|-------|--|
| 運送人責任 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 責任基礎：4.1 推定過失 ■ 責任事項：4.1/4.2 毀損、滅失 ■ 免責事由：(由運送人自負舉證之責) <ol style="list-style-type: none"> 1. 航行或管理過失、失火等十七項事由4.2 2. 合理偏航4.4 3. 貨主虛報貨物之性質或價值4.5.h 4. 未合法申報之危險物品4.6 ■ 單位責任限制： <ul style="list-style-type: none"> ■ 原則：4.5.a 每件/每單位 100 英鎊(每件/每單位1000 金法郎或每公斤30 金法郎，採較高者)(1968 威士比規則)(每件/每單位666.67 特別提款權或每公斤2 特別提款權，採較高者)(1979 SDR 議定書) ■ 例外： <ul style="list-style-type: none"> ◆ 貨物性質及價值載明於載貨證券上者4.5.a ◆ 雙方協議更高限額者4.5.g ■ 限責權利之喪失：4.5.c 運送人故意、魯莽或明知名損可能發生之作為或不作為(1968 威士比規則) ■ 貨權每件之計算：4.5.c 以櫃內件數或單位為準，如無記載，則算一件。(1968 威士比規則) ■ 損害額計算基準：4.5.b 交貨地/時之市價 (順序：商品交易價，再市價，後同性質品質貨物之一般價值)(1968 威士比規則) |
|-------|--|

| | |
|---------------|--|
| 喜馬拉雅條款 | <ul style="list-style-type: none"> ■原則：4. bis 2 運送人可得抗辯事由或限責權利，運送人之受雇人或代理人(需非獨立的承包人)均得主張之；其限責額與運送人限責額合計不應超過公約的限額(1968 威斯比規則) ■例外：4 bis 4 這些人之故意、魯莽或明知該損害可能發生之作為或不作為(1968 威斯比規則) |
| 訴訟時效 | <ul style="list-style-type: none"> ■自交貨或自應交貨之日起算一年，但起訴事由發生後可經當事人協議而延長3.6 (1968 威斯比規則) ■運送人對實際應負責之人之追索權：既使前述一年期間已經屆滿，自運送人結賠或訴訟送達之日起，不得少於三個月。3.6 bis (1968 威斯比規則) |
| 載貨證券 | <ul style="list-style-type: none"> ■應載明事項3.3： ■託運人聲報之貨物主要標誌3.3.a ■託運人書面聲報之貨物包數件數、數量或重量3.3.b ■貨物表面情狀3.3.c <ul style="list-style-type: none"> ■貨品聲報資料之不予記載：如有懷疑或無法核對時3.3.c ■記載效力：運送人依載貨證券上記載為收受貨物之表面證據(包括貨品性質及價值)，然載貨證券如已轉讓給善意第三人，則屬絕對證據3.4 (1968 威斯比規則)。 |

| | |
|-------------|---|
| 契約自由 | <ul style="list-style-type: none"> ■違反公約所規定最低強制責任之約定無效3.8 (包括保險利益條款) ■運送契約可以為運送人放棄權利或增加責任之約定5 ■屬特殊運送且未發發可轉讓載貨證券之運送契約不受最低強制責任之限制6 ■「裝船前」及「卸載後」之約外期間之義務及責任可為自由約定7 |
| 其他公約 | <ul style="list-style-type: none"> ■不影響海船所有人責任限制公約8 ■不影響核子損害責任相關公約9 (1968 威斯比規則) |
| 共同海損 | <ul style="list-style-type: none"> ■危險物品之處置如構成共同海損損失，運送人仍應分擔之3.6 ■公約規定不影響運送契約內之共同海損條款之約定5 |

漢堡規則別於海牙規則體系之變革

主要原因：1968海牙威斯比規則改革幅度不夠 + 開發中國際勢力的崛起

運送人責任明顯加重：

- 在責任基礎方面，依漢堡規則附錄二所揭示，運送人仍應負擔過失責任基礎下之「推定過失責任」
- 責任期間：從「鈎對鈎」擴大到「港對港之收交貨期間」
- 責任事項：從「毀損、滅失」擴大到「毀損、滅失、遲延」
- 免責事由之大幅刪除：十七款法定免責事由全數刪除，包括海牙體系最為重要的船舶航行及管理過失免責，基本上僅剩下火災、活動物固有風險及合理偏航可主張免責
- 舉證責任負擔加重：從「運送人就其所主張免責事由已為適當注意為舉證」提高到「運送人必須證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果已採取所能被合理要求之一切措施」
- 單位責任限制：從666.67SDR或2SDR提高到835SDR或2.5SDR
- 貨損通知(抗辯)：從三日書面通知延長為十五日書面通知
- 訴訟時效(抗辯)：從一年延長為二年

適用範圍之擴大：

- 單證之適用：從以前海牙規則基本僅適用「載貨證券」，擴大適用於「運送契約」及「載貨證券」
- 單證形式之適用：從以前的「書面」擴大到可適用「電報等其他通訊方式」
- 人之適用：從以前海牙規則之「運送人或船舶」擴大適用於「運送人與實際運送人」

新規範及制度之提出：

漢堡規則亦納入若干全新規範，此部分在補充過去海牙規則體制規範不足及因應當時海運環境需求上，有相當大之正面效益：

- 危險貨品之託運要求
 - 遲延定義、遲延通知及遲延賠償限額之規定
 - 混和型責任之處理
 - 甲板裝載之明文
 - 一貫運送之約定
 - 仲裁
- 補償狀之效力
- 差額責任之負擔
- 運送人與實際運送人責任之界定
- 管轄

船貨利益角力、分歧及整合

海牙規則體系

- CMI會員為各國海運法協會，而一國國內會成立海運法協會者，通常該國在海運法規模及相關法律基礎上已有一定規模
- CMI過去所研擬推動之公約，依相關立法背景，主要還是受英美德比法等少數海運大國主導，特別是英國
- 這些國家通常是經濟及海運規模較具基礎且較為雄厚的船東國

<對船方運送人較為有利>

C.M.I. 為非政府間組織 ↔ UNCTAD及UNCITRAL為UN下之政府間組織

i.e. 漢堡規則屬聯合國體系下之公約，而海牙規則則非

與 60國(仍為現今國際主流之海運法體系) ↔ 27國(多為內陸國或非洲或開發中國家)

i.e. 海牙規則仍主導現今國際主要海運立法，惟漢堡規則生效實施後，充實分歧逐漸加劇

↓ ↓

漢堡規則雖非主流體系，然許多非批准國之海商立法，或多或少納入許多漢堡規則之規範，例如PRC，此使CMI必須採取積極措施，為二體系之整合

漢堡規則體系

- UNCTAD設立宗旨為協助發展中國家能在平等基礎下面對來自全球化的挑戰
- UNCITRAL會員國(36→60)為聯合國大會比例推選而來，大國主導不易
- UNCTAD/UNCITRAL會員國多數為經濟及海運規模較為薄弱的開發中國家，大都屬原物料輸出或輸入國，亦即貨方國

<比較保護貨方>



聯合國全程或分程海上貨物運送公約草案

- 儘量保持海牙與漢堡規則體系架構的原則下，緩和海牙體系與漢堡體系間之差距
- 納入新的運輸態樣
- 將運送契約當事人及各利害關係人間之法律關係及權利義務規定更加明確
- 承認現今海上貨物運送常伴隨有陸上運送之現實
- 超越傳統運送法一味規範運送人責任之窠臼，增加貨方義務及責任
- 跳脫海牙規則體系主要以載貨證券為規範之限制，使運送單據之運用更具彈性

五、載貨證券之性質

- 文義性
- 要式性
- 物權證券性
- 背書轉讓性
- 繳回性

文義性

第六十條（民法提單規定之準用）

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。

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。

修正理由：

- 一、條次變更。
- 二、現行條文改列為修正條文第一項。
- 三、運送契約所約定之事項，僅適用於運送人與託運人間所生之法律關係，至於非託運人之載貨證券持有人，不受原運送契約之拘束，故以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，另行簽發載貨證券時，運送人與託運人以外之載貨證券持有人間之關係，則依載貨證券之記載，爰參考一九六八年海牙威士比規則第三條第四項，增列第二項之規定。

民法第六二七至第六三〇條規定分別為

民法第六二七條(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。

民法第六二八條(提單之背書性)

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。

民法第六二九條(提單之物權證券性)

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。

民法第六二九條之一(提單適用倉單遺失被盜或滅失之救濟程序)
第六百十八條之一之規定，於提單適用之。

民法第六三〇條(提單之繳回證券性)

受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。

第六十條二問題：

- 新增訂第二項規定之意義為何？
- 備船契約所簽發之Short-form B/L之併入條款 Incorporate Clause效力為何？

第六十條第二項

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。

- 運送人與託運人間
 - 運送契約 > 載貨證券
 - 載貨證券僅為運送契約之證明或表面證據prima facie evidence
- 運送人與載貨證券受讓人間
 - 運送契約 = 載貨證券
 - 運送契約及其記載之絕對證據conclusive evidence

Short-form B/L “incorporate clause”併入條款



BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1984

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

要式性

第五十四條（載貨證券應記載之事項）

載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：

- 一. 船舶名稱。
- 二. 託運人之姓名或名稱。
- 三. 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。
- 四. 裝載港及卸貨港。
- 五. 運費交付。
- 六. 載貨證券之份數。
- 七. 填發之年月日。

「相對要式證券」或「絕對要式證券」？

Shipped (full style and address)

Consignee (full style and address) or Order

Notify Party (full style and address)

IMCO LINER BILL OF LADING
CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"

Amended January 1950; August 1952; January 1973;
July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.

Bill No. Reference No.

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Particular declared by the shipper but not acknowledged by the carrier

- Container no./Seal no./Marks and Number
- Number and kind of packages, description of cargo
- Gross weight, Kg
- Measurement, m3

| PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER | | | |
|---|---|------------------|-----------------|
| Container No./Seal No./Marks and Numbers | Number and kind of packages, description of cargo | Gross weight, Kg | Measurement, m3 |
| Draft Copy | | | |

Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier

Shipper's declared value Declared value charge

Freight details and charges

Carrier's name/principal place of business

Date shipped on board Place and date of issue

Number of original Bills of Lading

Pre-carriage by"

SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Signature | Place of receipt by pre-carrier" |
| or, for the Carrier | |
| (Master's name/signature) as Master | Place of delivery by on-carrier" |
| (Agent's name/signature) as Agents | |

物權證券性

民法第六二九條：(海60.I準用)

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。

物權效力學說爭議：

- 物權效力絕對說 (移轉證券等於移轉所有權)
- 相對說
 - 嚴格相對說 (交付證券+動產讓與)
 - 代表說 (移轉證券等於移轉所有權，但運送人喪失占有除外)
- 物權效力否定說 (載貨證券僅具債權效力)

背書轉讓性

民法第六二八條：(海60.I準用)

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。

繳回性

民法第六三〇條：(海60.I準用)

受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。

海商法第五十八條 (數份載貨證券貨物受領之效力)

- 一、載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付。不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。
- 二、二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其賸餘之部分亦同。
- 三、載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。

海商法第五十九條 (載貨證券先後請求之效力)

載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。

六、載貨證券之發給

第五十三條 (載貨證券之發給)

運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。

- 「運送人載貨證券」
- 「裝船載貨證券」
- 被動發發

運送人載貨證券 vs 船東載貨證券

- 1962年海商法改採「運送人載貨證券」
- 「船長」簽發原則上仍代表「運送人」為簽發
- 轉責條款 demise clause：原則無效
- 運送人認定原則
 - 視載貨證券有無「運送人名稱」之記載
 - 如無：推定船舶所有人為運送人



契約運送人 v.s 實際運送人

契約關係

(簽發載貨證券之人)

無直接契約關係(侵權?)

(實際履行運送之人)

契約運送人 v.s 實際運送人

漢堡規則：運送人

實際運送人+喜馬拉雅條款

運送法草案：運送人

海運履約運送人+履約運送人
(承擔公約義務及責任)

七、貨品之陳述與記載 — 運送物同一性

海商法第五十四條（載貨證券應記載之事項）

載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：

.....
三、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。
.....

前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。

載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。

1968年海牙威士比規則規定第3條第3、4及5項規定：

- 運送人或船長或運送人之代理人收受貨物，因裝貨人shipper之請求，應發給載貨證券。該載貨證券載明之事項應包括：
 - 為識別貨物所必要之主要標誌leading marks。...
 - 依其情況，裝貨人書面所提供之包或件之個數、或數目或重量；
 - 貨物之外表情狀；但運送人、船長或運送人之代理人有正當之理由，對於任何標誌個數、數目或重量、疑有與實際收受之貨物不相符合時，或無合理之方法予以核對者，得不予載明於載貨證券。
- 此項載貨證券應作為依前條第a.b.c.三點所記載之貨物已經運送人收受之表面證據prima facie evidence。但載貨證券已轉讓與善意第三人者third party acting in good faith，不得提出反證。（劃底線部分為1968年所新增）
- 裝貨人應視為已向運送人保證guarantee其所提供之標誌個數、數目或重量在裝載時之正確。裝貨人並應賠償運送人因是項提供項目不正確所致或所生之一切損失、損害及費用。

託運人貨品聲明及擔保

運送人依託運人聲明為記載



運送人為「內容不知」等保留記載

載貨證券之文義性

「運送物同一性」

目的：

確認「實際收到」及「證券上的記載」一致，以保護貿易安全

內容：

- 貨物數量quantity：ex 海54-或數量及其包皮之種類、個數
- 貨物外表情狀condition：ex 海54-情狀
- 貨物主要標誌leading mark：ex 海54-標誌

實務問題的發生

設你為運送人，依海商法54，載貨證券上應記載「依照託運人書面通知之貨物名稱...等」；另一方面，依海60準用民627之文義性，你必須依載貨證券所載貨物為交付，然如「貨品聲明」與「實際收到」有差異，你會怎麼做？

- 不載明貨品資料：不行，因該證券將無法國買押匯
- 依託運人聲明為載明：有風險，因證券之文義證券性
- 折衷作法：為「據稱告said to be」、「託運人自裝自計自封」、「重量數量不知weight and quantity unknown」等保留記載

→此問題於貨櫃運送興盛後特別嚴重

貨櫃運送 CY v.s. CFS

- CY：container yard 貨櫃集散場
= FCL (Full Container Load) 整櫃運送
- CFS：container freight station 貨櫃貨物集運站
= LCL (Less Container Load) 併櫃運送

基本貨櫃運送條件

- CY to CY
- CY to CFS
- CFS to CY
- CFS to CFS

國內爭議問題之發生

原因：1962年舊海商法僅規定「得不予載明」，運送人僅有「載明」及「不載明」二選擇而已，無所謂「載明但保留」之情況

司法判解：未統一。大體而言，承認散裝貨物之保留條款效力；其他貨載，則偏向文義證券性，不認保留條款效力

新法修正：...運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明...→兼採「保留原因有無說」；亦即應記載為「保留」之原因，該保留條款才具效力

補償狀 v.s. 外表情狀

發生：運送人收到貨物時，貨物外表情狀常有輕微破損或其他異常情況(主要與外表情況有關，有時與數量及標誌有關)，鑑於載貨證券之文義性，運送人對此依法有權將該「異常情狀」註記於載貨證券上，而此舉將使該載貨證券成為不潔unclean

實務便宜因應：託運人出具「補償狀letter of indemnity」同意承擔運送人為出具清潔載貨證券所致生之所有責任及損失

效力：

運送人與載貨證券持有人間：補償狀無效

運送人與託運人間：原則有效，例外無效(如運送人有詐欺之故意)

保留條款一結語

公約：

1924年海牙規則：(保留條款效力：原則有效)

運送人 v.s. 託運人：推定

運送人 v.s. 持有人：推定

1968年威士比規則：(保留條款效力：?)

運送人 v.s. 託運人：推定

運送人 v.s. 持有人：文義

1978年漢堡規則：(附理由之保留條款效力：有效)

運送人 v.s. 託運人：推定

運送人 v.s. 持有人：文義

1999/2000新海商法：修法效果等同1924年海牙規則

八、託運人聲明之擔保責任

第五十五條 (交運貨物通知不確之賠償)

● 託運人對於交運貨物之名稱(舊法：種類、品質)、數量(舊法：、情狀)，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(舊法：第三人)。

擔保責任？

擔保責任：

性質：近似保證之無過失責任

對象：僅限於運送人

擔保範圍：運送人因該聲明不確所生所有損失

對其他人：託運人仍負過失責任

單元八 貨物運送義務及責任

1) 海商法課程學習目標

■ 國考規劃之專業知識及核心能力：律師司法官海商法科目相關命題大綱 (2007.10 草案)

- 三、(二)件貨運送(公共運送)人之最低強制責任
- 三、(三)運送人船舶適航力之責任期間、要件與舉證責任
- 三、(四)運送人對貨物照管之強制責任期間及舉證責任；運送人之任意責任期間

■ 本章課程目標

- 瞭解海上貨物運送雙方之權義基礎架構
- 適航義務方面
 - ◆ 瞭解適航性之意義、義務範圍(適航、運航及適載)、人及時之適用
 - ◆ 瞭解違反效果及突失航行能力免責
 - ◆ 舉證責任歸屬
- 貨物照管義務方面
 - ◆ 瞭解貨物照管義務之適用範圍(裝載→卸載，收交?)及義務內容
 - ◆ 瞭解違反貨物照管義務之效果，及義務違反與免責事由間之關連
 - ◆ 舉證責任歸屬
- 「單一責任說」或「分割責任說」方面
 - ◆ 瞭解海運實務發展與單一說及分割說之發生
 - ◆ 瞭解國內過去有關單一說及分割說之學術爭議及司法見解
 - ◆ 瞭解 1999/2000 新海商法對於單一說或分割說所產生之影響
- 禁運違禁及危險品義務/處置權利方面
 - ◆ 瞭解違禁及危險品對於船上人貨之重要性
 - ◆ 瞭解船貨雙方對於危險品各項權義
- 海上貨物運送人之最低強制責任：免責約款之禁止方面
 - ◆ 「載貨證券」與「海上貨物運送契約」間之牽連，及載貨證券之定型化契約性質
 - ◆ 瞭解「免責約款」之適用範圍及違反效果
- 瞭解海上貨物運送人之責任事項是否包括「遲到」

2) 本章教材及參考資料

■ 國際公約參考資料：無

■ 國內判解：計 52 例

- 67 年台上字第 196 號判例(68 年 01 月 26) (§ 62)
- 96 年台上字第 2239 號(96 年 10 月 05) (§ 62) (§ 63)
- 92 年台上字第 1698 號(92 年 08 月 07) (§ 62)
- 91 年台上字第 2120 號 (91 年 10 月 18) (§ 61)
- 91 年台上字第 1870 號(91 年 09 月 13) (§ 62) (§ 63)
- 91 年台上字第 1090 號(91 年 06 月 06) (§ 62)
- 91 年台上字第 862 號(91 年 05 月 07) (§ 62)
- 91 年台上字第 859 號(91 年 05 月 03) (§ 62) (§ 63)
- 91 年台上字第 627 號(91 年 04 月 04) (§ 62)
- 91 年台抗字第 566 號 (91 年 09 月 27) (§ 61)
- 88 年台上字第 3486 號(88 年 12 月 30) (§ 63)
- 87 年台上字第 734 號(87 年 04 月 03) (§ 62)
- 84 年台上字第 2761 號(84 年 11 月 24) (§ 62)
- 84 年台上字第 1641 號(84 年 06 月 30) (§ 62) (§ 63)
- 83 年台上字第 586 號 (83 年 03 月 17) (§ 61) (§ 63)
- 82 年台上字第 1241 號(82 年 05 月 28) (§ 62)
- 82 年台上字第 1076 號(82 年 05 月 14) (§ 63)
- 81 年台上字第 2114 號 (81 年 09 月 10) (§ 61)
- 79 年台上字第 1457 號(79 年 07 月 13) (§ 63)
- 78 年台上字第 2057 號(78 年 10 月 20) (§ 62)
- 77 年台上字第 1098 號(77 年 05 月 27) (§ 62)
- 76 年台上字第 2451 號(76 年 11 月 13) (§ 62)
- 76 年台上字第 1858 號(76 年 09 月 04) (§ 62)
- 75 年台上字第 64 號(75 年 01 月 16) (§ 63)
- 72 年台上字第 2219 號(72 年 05 月 31) (§ 62)
- 72 年台上字第 441 號(72 年 01 月 31) (§ 62)
- 71 年台上字第 290 號判例(71 年 01 月 29) (§ 61) (§ 63)
- 70 年台上字第 536 號(70 年 02 月 19) (§ 63)
- 69 年台上字第 3292 號(69 年 10 月 20) (§ 62)
- 69 年台上字第 1263 號(69 年 04 月 30) (§ 63)
- 69 年台上字第 923 號 (69 年 04 月 03) (§ 61) (§ 63)
- 69 年台上字第 349 號(69 年 02 月 08) (§ 62) (§ 63)
- 69 年台上字第 283 號(69 年 01 月 31) (§ 63)
- 69 年台上字第 229 號(69 年 01 月 31) (§ 63)
- 68 年台上字第 1532 號(68 年 05 月 25) (§ 62) (§ 63)
- 68 年台上字第 196 號(68 年 01 月 26) (§ 62)
- 68 年台上字第 142 號(68 年 01 月 25) (§ 63)
- 67 年台上字第 3907 號(67 年 11 月 30) (§ 63)

- 67 年台上字第 3525 號(67 年 10 月 27) (§ 62)
- 67 年台上字第 196 號(68 年 01 月 26) (§ 63)
- 66 年台上字第 3244 號(66 年 10 月 26) (§ 63)
- 65 年台上字第 2053 號 (65 年 08 月 20) (§ 61) (§ 63)
- 64 年台上字第 1856 號(64 年) (§ 63)
- 63 年台上字第 1553 號 63 年 06 月 28() (§ 62)
- 61 年台上字第 820 號(61 年 04 月 14) (§ 63)
- 60 年台上字第 185 號(60) (§ 62)
- 58 年台上字第 3092 號 (58 年 10 月 17) (§ 61)
- 最高法院 67 年度第 4 次民事庭庭推總會決議(二)(67 年 04 月 25) (§ 63)
- 司法院第三期司法業務研究會(72 年 05 月 02) (§ 61) (§ 62) (§ 63)
- 79 年台上字第 1603 號(79.07.27)(單一說及分割說)
- 79 年台再字第 81 號(79.11.09) (單一說及分割說)
- 高等法院 79 年保險上字第 001 號(79.03.19) (單一說及分割說)

3) 單元綱要

(a) 運送雙方義務責任概說

| | | |
|-------|----------------|----------------|
| 託運人義務 | 支付運費 | 海 47-49; 66-68 |
| | 貨品資料通知保證 | 海 55 |
| | 禁運及不偷運 | 海 64-65 |
| 運送人權利 | 運費請求權 | 海 47-49; 66-68 |
| | 延滯費請求權 | 海 52 |
| | 交還載貨證券請求權 | 海 58-60 |
| | 未經報明貨物及危險物之處置權 | 海 64 |
| | 運送物寄存權 | 海 51 |
| 運送人義務 | 提供適航及適載船舶 | 海 52 |
| | 貨物照管 | 海 63 |
| | 禁運違禁或危險品 | 海 64 |
| | 甲板禁止裝載 | 海 73 |
| | 直航(不得偏航) | 海 71 |
| | 轉船義務 | 海 68 |
| | 通知及指示或卸載 | 海 50 |
| 運送人責任 | 貨物適當交付 | 海 58-60 |
| | 責任基礎(最低強制責任) | 海 61 |
| | 責任範圍：單一或分割 | 海 50(?) |
| | 責任事項:毀損、滅失、遲到 | 海 61 |
| | 免責事由 | 海 69-73 |
| | 責任限制 | 海 70 |

■ 英美傳統上的海上貨物運送之默示義務

在英美契約理論上，普遍存有一「默示條款或義務 implied provision or obligations」之概念，這些默示條款或義務或源自成文法、或來自諸多判例所形成之普通法。除契約明示將這些默示義務予以刪除或修訂，否則這些默示條款或義務即應自動地併入契約規範，使契約雙方受其拘束。在英美傳統海上貨物運送普通法，其過去已建立若干默示義務，這些義務包括：

- a. 運送人之適航性擔保 undertaking as to seaworthiness
- b. 合理快速運送義務 obligation of reasonable dispatch
- c. 不得偏離協議航線之義務 obligation not to deviate from the agreed route
- d. 指定安全港之義務 obligation to nominate a safe port
- e. 不裝運危險貨物之義務 obligation not to ship dangerous goods

海牙或海牙威斯比規則體系有將前述默示義務之部分納入規範，主要為 a、c 及 e 項，惟公約內涵與英美傳統意旨並不全然一致。以下諸節會針對新海商法、各國國際公約及草案、德日立法、英美傳統理論等，就我國 1999 年海商法主要運送義務項別為討論。

■ 海上貨物運送人責任法制發展

海上貨物運送人責任立論發展與載貨證券之發展息息相關。於前課程有關載貨證券之發展中已提及，載貨證券最早僅使用於貨物收據功能，其上甚少有關運送義務及責任之相關約定或記載，至 18、19 世紀才逐漸加入運送契約之證明及物權性功能。由於英美傳統普通法對於貨物運送人採行較為嚴重的嚴格責任，加上 18、19 世紀締約自由理論之盛行，使運送人逐漸在載貨證券上加註諸多條款以保護運送人或船舶所有人，並繼而以明示條款方式試圖免除運送人或船舶所有人原應負擔之默示責任，後來更浮濫到幾乎運送人只收運費而無須負擔任何責任之地步。前述情況很明顯地危害到貨方或託運人本應具有的法律地位。19 世紀末開始，英美法院逐漸不承認某些過份偏厚運送人之載貨證券免責條款，然而由於免責條款實在過於多樣，美國法院遂將這類過份且不合理之免責約定統稱為「過失條款 negligence clause」並判定其無效。雖然美國法院為如此判定，然歐洲運送人便開始以加上「準據法條款 choice of law clause」方式，藉以規避美國法之適用。1893 年美國所制訂的 Harter Act 哈特法，其不僅將前述「過失條款」無效所建立的運送人過失責任原則納入法律規範，該法另一目的即在使該法能適用於北太平洋貿易，而不致因載貨證券上的「準據法條款」而無法適用 Harter Act。在美國制訂通過 Harter Act 的同時，歐洲方面的船舶所有人及運送人事實上已達成一共識，亦即同意採運送人過失責任基礎，然運送人不負責運送人之受僱人

或代理人之船舶航行或管領船舶過失所致之損失。前述共識後來亦納入 Harter Act 之規範中。

20 世紀初期，貨方要求保護聲浪逐漸加大，為解決船貨間之爭議，船貨雙方遂在 CMI 國際海事委員會架構下，於 1921 年 CMI 所籌組之次委員會邀集各方代表協商該次委員會所提出之建議規則，同年稍後於海牙所召開之會議中，船貨雙方大致接受該建議規則 Rules。大體而言，該建議規則所規定之「過失責任」及「航行過失免責」等責任及免責基礎，均有 1893 年美國 Harter Act 之影子。該 1921 年規則僅是一項建議而已，並不具任何法律效力。為能達到全球的統一，CMI 遂透過比利時政府於 1924 年於比利時首都布魯塞爾召開國際外交會議制訂通過了所謂的「統一某些載貨證券規則公約」，由於該公約內容即為前述 1921 年於海牙 Hague 所通過之規則，在實務上遂多以「海牙規則」為該公約之簡稱。海牙規則所規範的運送責任義務，大致上可包括下列架構：

- 義務/責任項目主要有三：廣義適航義務、貨物照管義務、載貨證券簽發義務
- 責任/舉證基礎：推定過失責任主義
- 免責：航行管領船舶過失、失火等法定免責事由+其他如救助等免責事由
- 限責：單位責任限制

b) 船舶適航義務 Seaworthy

海商法第 62 條（發航必要之注意及措置）

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、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

■ 英美普通法上之「適航性擔保」

◆ 義務本質

英美普通法 common law 對於運送人提供「具適航性船舶」之”默示”義務及責任為近似保證之「嚴格責任 strict liability」。運送人不僅應提供一「適合且能夠應付航程途中必須面臨的海上風險或附隨風險所需之適航船舶 a seaworthy vessel it to meet and undergo the perils of the sea and other incidental risks to which of necessity

she must be exposed in the course of a voyage」(1886 Kopotof v. Wilson 案)，且該義務「不僅包括船舶之實體情況，尚包括海員的適格性，油料及其他供給之充分，及貨物妥適運載所需之設備 not only the physical state of the vessel but also the competence and adequacy of the crew, the sufficiency of fuel and other supplies, and the facilities necessary and appropriate for the carriage of the cargo.」。在此嚴格責任下，運送人一旦違反即應負責，而無論其有無疏失 irrespective of fault。另一方面，在前述嚴格責任下，船舶所有人或運送人僅須提供一「適宜為所欲運送目的 fit for the purpose intended」之船舶即可，而不必要提供一「完美無瑕 perfect ship」之船舶。是否適航的確定標準為—於航程開始前，一位謹慎的船舶所有人是否已善盡注意，使船舶達到能應付該航程可能面臨情況之程度 the vessel must have that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the possible circumstances of it(1905 McFadden v. Blue Star Line)。在前述標準下，某船舶是否具適航性，應逐一視情況為定，例如航程本質、貨物類型等。

前述適航性既為一「默示義務」，則解釋上，契約當事人自可以「明示」方式予以排除、限制或減輕。雖然如此，在英美判例實踐上，前述「明示」條款或約定用語必須十分明確而不含混始可。

再者，船舶必須適航的時間點僅為「發航當時 at the time of sailing」即可，換言之，船舶於到達裝貨港前或裝貨過程中不適航，或船舶於啟航後發生不適航情事，均非本點不適航擔保範圍。亦即，適航擔保僅於某特定時間點船舶情況之擔保，而非船舶必須於全部航程均須適航之連續性擔保。前述情況不僅適用於件貨運送，亦適用於論航傭船運送。比較特殊的是論時傭船，按論時傭船契約上通常會有類似適航性擔保「應於租傭服務期間內保持船體、機器及設備之有效率狀態」之船舶維護條款 maintenance clause。此維護條款表徵船舶所有人於租傭期間必須為船舶維護之擔保義務，在本質上，與本點所稱之適航性擔保並不相同。

◆ 義務範圍

船舶所有人應提供具適航性船舶之義務，不僅包括船舶及其上設備之實體狀況(例如船體、引擎、發電機或羅盤等有瑕疵)，其更內含二次義務：一為「運航」義務，亦即船舶必須配備足以應付運送風險所需之適當船員及設備 suitably manned and equipped；二為「適載」義務 cargoworthy，亦即船舶必須處於能收受某特定貨物之狀態。

廣義適航性 { 狹義適航能力(安全航行能力)
運航能力
適載能力

就「運航」義務而言，包括配置合格船員及足夠的物料供應及文件。亦即如船舶所有人僱傭不合格的船員 incompetent crews、燃油不足、文件欠缺(海圖、各項證書)等。

就貨物「適載」義務而言，例如船艙是否已經清艙或燻艙、冷凍機組是否正常而足以提供冷凍貨物所需、唧筒是否清潔以收受貨物等均屬之。「適載」義務擔保的時間點，略不同於適航性及運航性擔保係以「啟航當時」為時間點，前者是以「裝貨當時 at the time of goods are put on board」為是否船舶是否具備適載性之判定時間點。同樣地，適載性擔保亦僅是一「船舶於某特定時間點之情狀」的擔保而已，而非整個航程均需具備適載性的連續性擔保。於前述 1905 *McFaden v. Blue Star Line* 案，貨物全數安全裝船後，船上輪機人員打開防水隔艙之水閘門，隨後關上時未予以緊密，造成水侵入貨艙使貨物受損。法院判決認為，水閘未緊密之缺失狀態是貨物安全裝船後才發生，其不應構成船舶適載性擔保之違反。

◆ 舉證責任

當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任(民訴 277)。同理，誰主張船舶不適航者，則由該主張之人負舉證之責，而此通常係由「貨損求償人」為舉證。貨損求償人不僅應舉證船舶有不適航情事，更須證明貨損係為該不適航原因所致。於 1955 *International Packers v. Ocean Steamship Co.* 案，由於覆蓋貨艙的防水布於航程途中遭受風浪吹落造成海水侵入貨艙而使艙內罐頭貨物受損。法院判決認為貨損原因並非船舶不適航，而是因為船員疏失未使用適當的加固設備拉緊防水布而來。

◆ 違反效果

在英美法，適航性係屬「擔保」類型，惟違反適航性擔保時，是否即使租傭船人或貨方取得類似「違反擔保」之權利？(原則上可解約)，或僅因此享有「損害賠償 damages」請求權而已？過去屢有爭議。大體而言，英美法院均不欲直接將違反適航性義務的結果，當作擔保違反處理，除非違反事項甚為重大或嚴重，否則租傭船人或貨方僅能求償損害賠償而已。如非如此解釋，簡單的羅經故障所造成的不適航，將可能會使租傭船人因此有權解除一紙長達二年期的合約或一批五十萬美元運費的租傭船合約。

※註：前述英美法有關適航性默示條款擔保之普通法見解，與海牙規則體系並不全然一致，一方面由於英美(特別是英國)已將海牙(威斯比)規則納入其國內法，另一方面由於多數載貨證券或租傭船契約均將海牙或海牙威斯比規則訂為該契約之「至上條款」予以適用，因此，就某些程度而言，前述英美傳統的普通法見解已受到若干修訂，兩者區別請參酌下述有關海牙規則體系規定之說明。

■ 海牙規則體系之規定

海牙(威斯比)規則有關船舶適航性規定於第 3 條第 1 項：

運送人於航程開始前或當時，應就下列事項為適當之注意 The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to：

- (a) 使船舶有堪航能力 Make the ship seaworthy；
- (b) 船舶海員、設備及供給之適當配置 Properly man, equip and supply the ship；
- (c) 使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部份，就貨物之受載、運送及保存為適當並穩妥 Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation。

表面上，海牙規則有關船舶適航性之規定，與英美法似乎相同，包括船舶實際狀況之適航性；船員及設備適當配置之運航性；及貨物之適載性，然前後兩者間仍存有若干差異。

◆ 時間點或期間

英美法規定適航性擔保之時間點為：適航性及運航性為「啟航或發航當時」；適載性為「裝貨當時」。海牙規則前述規定為「航程開始前或當時 before or at the beginning of the voyage」，且該規定同時適用於適航性、運航性及適載性三者，兩者間已存有少許差異。比較有爭議的是，海牙規則所稱之「航程開始前 before...the voyage」之範圍究係多廣？依 1959 Maxine Footwear Co., Ltd v. Canadian Government Merchant Marine 案法院見解，其至少應涵蓋「開始裝貨以迄船舶啟航為止之期間 the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage」。

再者，海牙規則所稱「航程開始前或當時」之「航程 voyage」範圍為何？依 1966 Leesh River Tea Co v. British India Steam Nav. Co. 案法院見解，應包括載貨證券所涵蓋之整個航程，而無論船舶是否有停靠於任何中途港。

◆ 「適當注意 due diligence」之意義

海牙規則使用「due diligence 適當注意」係參仿美國 1893 年之 Harter Act 哈特法。於英美判例見解，「due diligence」大致上與英美普通法之「注意義務 duty of care」相當，惟此「due diligence」與「duty of care」二者間仍有一重要不同點是，前者為一不可委任轉嫁之個人義務 a person obligation that cannot be delegated。運送人可能僱傭或聘用他人以行使該「適當注意」，例如運送人之受僱人、獨立的契約履行輔助人等，但如該受委任或授權之人欠缺謹慎小心的話，運送人應仍負責。換言之，運送人不得以其已聘用一合格且聲譽卓著的專家為船舶適航性等之檢驗工作為由，而圖免責。該受僱人或獨立契約履行輔助人對於船舶適航性如有疏失，運送人

均應負責。從前述解釋上，海牙規則體系下的運送人適航性義務甚為嚴格，且似乎與英美傳統普通法之絕對責任極為類似，為二者必須區分的是，海牙規則體系下的運送人船舶適航義務仍僅為「過失責任」而已，而非「絕對責任」，蓋如運送人及其受僱人或其他受委託授權之人均無過失所言的話，在海牙規則體系下，運送人仍無須負責的。英美有關「due diligence」解釋最為重要的案例為 1961 The Muncaster Castle 案，本案船舶從雪梨運載一批牛舌，該批貨物因水從人孔閘門滲入而受損，載貨證券約定適用海牙規則。後經調查，船舶於案發數月前仍入塢作船舶載重線檢驗，船廠將人孔蓋閘門的維修工作委託船廠銅匠處理，由於螺絲未上緊密，使人孔蓋閘門於稍後航程逐漸鬆脫，繼而使海水得以滲入船艙損及貨物。運送人本身事實上對此維修可謂毫無疏失可言，然英國上議院仍判定運送人違反履行適當注意之義務。

◆ 舉證責任

海牙規則有關船舶適航之舉證責任規定，係規定於公約第 4 條第 1 項：

因船舶無適航性所生或所致之滅失或損害，除係由於運送人方面缺乏適當注意，未依第 3 條第 1 項之規定，使船舶具適航性，確實配置適當之海員，設備及供應，並使貨艙、冷藏室或所有供載貨物之船舶其他部份就貨物之受載、運送及保存為適宜並穩妥者外，運送人或船舶均不負責任。因船舶無適航性致有滅失或損害時，運送人或其他人依本條規定主張免責者，應就已為適當注意之事實，負舉證之責。

公約本項宣示二原則：一、為船舶及運送人僅就其對船舶適航性欠缺適當注意所生之毀損滅失負責；二、船舶及運送人應就其已善盡適當注意義務(包括「適航性」及公約其他免責事由)，負舉證之責。後者舉證規定即為海上運送人「推定過失」責任 presumed fault or neglect之具體表徵。於「推定過失」法制下，海上運送人仍負擔「過失責任」，然運送人是否具有過失之舉證責任，由傳統的求償人負責，轉嫁由運送人自己負責舉證。前述公約舉證規定大體上十分類似「當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任」之一般舉證法理，然程度上仍有所不同：於船舶燃油不足不適航所致貨損之舉證上，如依一般舉證法理，貨損求償人可能至少須舉證 a.船舶確實有燃油不足不適航之事實；b.船舶或運送人就該燃油不足不適航情事以有違反適當注意義務；c.該不適航情事確實造成其貨損。然於「推定過失」之舉證責任，貨損求償人原則上僅須證明 a 及 c 點事實即可(此即為「初步舉證」)，而無須為 b 點之舉證，而使 b 點之舉證轉嫁回運送人自己負擔。「推定過失」舉證轉嫁之設計，有其事實上之需要，一則為海運跨國越界，貨物一交付運送人後，海上風險及船難事故等情事，貨方不僅難以得知且幾無參與置喙之機會，今如依一般舉證法理要求貨損求償人負擔運送人未善盡船舶適航適當注意之舉證之責，無異緣木求魚，強人所難，是必須為適當轉嫁，以為衡平。雖然推定過失原立意如此，然

以前例為例，貨損求償人欲舉證 a 點之船舶燃油不足不適航之事實還是相當困難，此為導致許多不適航案件無法成立的主要原因。英美法院為緩和此種不正現象，對於某些類型，再導入某些「prima facie evidence 表面證據」概念，使運送人負更多的舉證責任，其中最為具體例子即為「海水濕損 seawater damage」案件，只要貨方能證明貨物係海水所濕損，其等於已經完成 a 及 c 二方面之初步舉證義務，而將「海水濕損」推定為運送免責事由之「海上風險 peril of sea」(海商法第 69 條參照)或「船舶不適航」所致之「表面證據」，使運送人負舉證之責。

■ 漢堡規則及貨物運送法文書草案

1978 年漢堡規則由於已純採「推定過失責任主義」，因此並未針對 1893 年美國哈特法以來的船舶適航義務及貨物照管義務為明文規定。漢堡規則第 5 條「責任基礎」第 1 項規定：

運送人對於貨物之損失或損壞及延遲交付所致之損害，如導致損失、損壞或延遲之事件係發生於第 4 條所規定之貨物由其控管之期間，即須負賠償責任，然運送人能證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果曾採取所有得合理要求之一切措施者，不在此限。

於【全程或分程】【海上】貨物運送公約 2008 年草案方面，由於該草案採海牙規則體系及漢堡規則體系之折衷規範，草案仍保留有關船舶適航義務，草案第 15 條規定：

第 15 條 適用於海上航程之具體義務 Article 15 Specific obligations applicable to the voyage by sea

運送人應於開航前、開航時及於海上航程中就下列事項為適當注意：

- (a) 使船舶處於且保持適航能力；
- (b) 適當地配備船員、裝備船舶及為船舶之供應，且於整個航程中保持該配備、裝備及供應；且
- (c) 使船舶之貨艙及所有其他載貨處所，包括運送人所提供之貨櫃，適於且能安全為貨物之受載、運送及保存。

不同於海牙規則之處主要有二：

- 公約 2008 年草案將船舶適航性的要求，擴及至整個航程期間，而非向海牙規則體系僅限於發航前及發航時；
- 船舶堪載能力部分，很明確地將「貨櫃」納入規範。

■ 海商法第 62 條評釋

第六十二條（發航必要之注意及措置）

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、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。
- 船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。
運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

◆ 條文背景

1929 年首部海商法第 90 條顯仿例日本法而來，僅規定狹義適航能力及舉證責任而已。

1962 年舊海商法有關海上貨物運送章之修訂主要是參照美國 1936 年海上貨物運送法 COGSA(按該 1936 US COGSA 除少部分外，亦大都援例 1924 的海牙規則)。此次 1962 年修訂，第 1 項問題不大，主要爭議發生在第 2 項及第 3 項(詳待後述)。

1999/2000 年海商法僅為部分文字修訂而已，主要仿例依據為 1968 年海牙威斯比規則，惜未將舊法第 2 項及第 3 項爭議一併解決。

◆ 第 1 項適航性、運航性及適載性義務

我國海商法有關船舶適航性義務之規定，從前述制訂過程及立法說明，仿例海牙規則相關規定(含 1936 年美國 COGSA)，當無疑義。除文字翻譯用語使用外，我國海商法有關適航注意義務的任何解釋如有任何爭議，最好能參酌海牙規則相關解釋處理為宜。為便於比對，兩者用語對照如下：

| 我國海商法第 62 條第 1 項 | 海牙規則第 3 條第 1 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. <u>配置船舶相當船員、設備及供應。</u> 三. 使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。 | The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to : (a) Make the ship seaworthy ; (b) Properly man, equip and supply the ship ; (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation . | 運送人於航程開始前或當時，應就下列事項為適當之注意 (a) 使船舶有堪航能力； (b) 船舶海員、設備及供給之適當配置； (c) 使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部份，就貨物之受載、運送及保存為適當並穩妥。 |

📖 海商法第一百零六條所定之責任，係專就運送物之毀損或滅失言。本件因運費提高所生之損害，原無其適用。【72 年台上字第 441 號(72 年 01 月 31)】

📖 船舶抵目的港前船艙進水，除證明係不可歸責船舶所有人事由所致外，推定該輪欠缺堪航能力【68 年台上字第 1532 號(68 年 05 月 25)】

我國海商法前述規定在適用及解釋上，應為下列注意事項：

「**運送人或船舶所有人**」：海牙規則僅規定「運送人」，我國法更將「船舶所有人」納入。按海牙規則僅規範「載貨證券」之場合；由於我國海商法「貨物運送節」同時適用件貨運送及傭船運送之結果，而非僅是適用「載貨證券」而已，因此解釋上，「船舶所有人」仍應負船舶適航之責。

📖 海商法第一百零六條第一項雖將「運送人或船舶所有人」並列，惟此之「船舶所有人」係指船舶所有人為運送人時，始須就船舶之堪航能力負責，若僅為船舶所有人而非運送人者，即無須直接對傭船人或託運人負責。被上訴人既非系爭載貨證券之簽發人，亦非運送契約之運送人，自不負海商法第一百零六條、第一百零七條所規定運送人應提供堪載、適航船舶及對貨物注意處置等之注意義務，被上訴人抗辯其不負損害賠償責任，自屬有據。【91年台上字第 859 號(91 年 05 月 03)】【87 年台上字第 734 號(87 年 04 月 03)】

📖 貨櫃破洞進水造成貨物毀損，運送人為定期傭船人，船舶所有人不負海商法 106(船舶適航性)及 107(貨物照管義務)之注意義務【84 年台上字第 1641 號(84 年 06 月 30)】

📖 船舶所有人於海商法第 106 條所負義務，並不代表應與運送人負連帶賠償責任【63 年台上字第 1553 號 63 年 06 月 28 日】

「**發航前或發航時**」：海牙規則規定為「航程開始前或當時 before and at the beginning of the voyage」，兩者文字字面使用十分類似，然重點在於「發航前或發航時」之實際字義解釋上。依前述海牙規則之相關討論，「發航前或發航時」之範圍至少應涵蓋「開始裝貨以迄船舶啟航為止之期間 the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage」。再者，「發航前或發航時」之「航」，解釋上亦應與海牙規則之「航程 voyage」範圍見解同，亦即應包括載貨證券所涵蓋之整個航程，而無論船舶是否有停靠於任何中途港。

「**必要之注意及措置**」：海牙規則用語為「為適當之注意 exercise due diligence to」，在英美法及國際公約解釋上，due diligence 乙詞並無將過失責任提升為嚴格責任或無過失責任之語意及意圖，換言之，海牙規則體系仍係採用運送人過失責任體制(或「推定過失責任」體系)，且即使是比較偏向保障貨方之 1978 年漢堡規則，運送人責任用語雖已更動為「fault or neglect of the carrier 運送人之疏失或過失」，然為避免解釋上之爭議，漢堡規則附件之「共同諒解條款 common Understanding」便明文宣示「運送人於本公約之責任係基於推定疏失或過失原則」。由於翻譯問題，在我國各項注意義務觀念中，單從字面，「due diligence」乙詞很難將其歸類，惟從前述英美及國際公約對於「due diligence」

乙詞本身之解釋，大致與我國「善良管理人注意義務」相當。

「安全航行」：英美及國際公約用語為「seaworthy」(adj)或「seaworthiness」(n.)。Seaworthy 如何翻譯，過去曾以「堪航」譯之，現多以「適航」譯之。然是否等於現行條文所稱之「安全航行」？單從文字字義視之，「安全航行」乙詞顯比「堪航」或「適航」二詞更為嚴格且絕對。堪於航行或適於航行所代表是一種預期或可能性，亦即只要該船舶適合且能夠應付航程途中必須面臨的海上風險或附隨風險所需即已足夠，並無須該船舶必須能「安全地」應付航程途中可能面臨的所有海上風險或附隨風險。海上風險多變，例如突然風暴、浮冰等，船舶狹義適航性的有無多以船舶是否完全入級為定(亦即船舶船狀是否符合並隨時保持船舶船級檢驗等級之各項要求)，即使船狀完全符合船級標準，其並不一定代表船舶可以安全無虞地航行預定航程中所有可能面臨的海上風險情況。例如船舶航行常有撞及水下不明物體情事發生，船殼鋼板只要達到一定厚度，即可符合船級之結構安全要求，就此船殼部分，或可已具適航性；今無須要求船殼鋼板一定要達到足以安全抗拒所有海上風險之相當厚度始可。亦即，「安全航行」乙詞，就某些程度而言，似幾已達到英美普通法之適航擔保或保證責任。雖然如此，由於我國數次海商立法說明均明確指出是仿例 1936 年美國 COGSA 及海牙規則，吾自不應對「安全航行」乙詞為如此嚴格解釋。

☞ 船舶是否具有安全航行之能力，應依該船舶是否具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備，有無經檢查合格等情形決之【92 年台上字第 1698 號(92 年 08 月 07)】

☞ 船舶是否具有安全航行之能力，應依該船舶是否具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備，有無經檢查合格等情形決之【91 年台上字第 1090 號(91 年 06 月 06)】

☞ 輸日香蕉原訂停泊二港，第一港完成卸載航向第二港途中，引擎突然停止無法發動，致第二港貨物因遲延而毀損，依公證報告所載足證上訴人未提供具堪航能力之船舶，實為導致本件貨物運送遲延之主要原因【91 年台上字第 862 號(91 年 05 月 07)】

☞ 船舶有無安全航行能力，為事實問題，尚不因船舶曾經依船舶法規定為定期檢查，即得謂船舶之適航性絕無問題。一般具適航能力之貨櫃船舶，其發電機當不致因通常風浪即生故障，驗船協會出具之證明書，僅能證明系爭船舶於檢驗時，符合該協會之船級，尚不能證明於發航時，發電機確無故障，自亦無從憑以判斷系爭船舶於發航時確具堪航能力。【91 年台上字第 627 號(91 年 04 月 04)】

☞ 船舶有無安全航行能力乃事實問題，不得因船舶曾依法定期檢查，經船級檢驗合格，即謂船舶具有堪航能力，船舶所有人仍應

於發航前及發航時注意及維護其船舶之堪航能力，此觀之海商法第一百零六條之規定自明。【84年台上字第2761號(84年11月24)】

- 📖 所謂堪航能力，乃指船舶於發航時，須有堅固之構造，足以對抗航程上通常可能預見之危險，完成航行之目的者而言。【82年台上字第1241號(82年05月28)】
- 📖 依船舶法第三十五條規定之反面解釋，外國船舶自中華民國國際港口裝載客貨發航者，其送驗之船舶檢查或檢驗合格證明文件，在有效期間內，即無需於發航時，接受適航性之檢查。【78年台上字第2057號(78年10月20)】
- 📖 貨櫃屬船舶之延長，冷凍貨櫃突失運載能力仍受海商法106條堪航能力規定之適用【77年台上字第1098號(77年05月27)】
- 📖 船舶檢修時失火，公證報告認為船上消防等設備已長期未加檢查及清理屬重要證據事項，應予以進一步研求，以證明船舶是否具有適航能力；；運送人未盡同法第一百零六條及第一百零七條之注意義務而引起之火災，尚難依失火之免責條款而主張免其責任【67年台上字第196號判例(68年01月26)】
- 📖 船舶有無安全航行能力乃事實問題，不得因船舶曾經依法為定期檢查，即謂船舶之適航性絕無問題；而船舶於發航前向主管機關呈驗有關船舶文書，只是行政管理上之最低形式要求，既未做實際檢查，自亦不得因主管機關之放行，即謂具有安全航行能力。【76年台上字第1858號(76年09月04)】
- 📖 運送人未指示船長於船舶發航前就船體漏水加以檢修，致貨載因輪船沈沒而致之損失不得主張免責【72年台上字第2219號(72年05月31)】
- 📖 海商法第一百零六條第一項第一款規定船舶無安全航行之能力，為事實問題，自不得因船舶曾經依船舶法第二十七條之規定為定期檢查，即得謂船舶之適航性絕無問題，惟船舶既經航政主管機關施行檢查，其檢查結果，當事人仍非不得以之為證據方法而主張之【69年台上字第3292號(69年10月20)】
- 📖 貨艙有損壞，運送人於發航前即應檢查修復，運送人疏於注意，且對防水措施亦不予設置，違反海商法第一百零六條第三款及第一百零七條之規定【69年台上字第349號(69年02月08)】
- 📖 運送人未盡同法第一百零六條及第一百零七條之注意義務而引起之火災，似難依失火之免責條款而主張免其責任。【68年台上字第196號(68年01月26)】
- 📖 運送人不得僅憑海事檢驗確有適航力而主張免責【67年台上字第3525號(67年10月27)】
- 📖 運送人對於船艙通風及排水設備不良致貨載受損，應負責任【60年台上字第185號(60)】

「配置船舶相當船員、設備及供應」：海牙規則原文用語為「Properly man, equip and supply the ship」，其中的 man、equip and supply 三詞均屬動詞。從英文字面上，海商法如為「使船舶配置適當海員、設備及供應」，或較為符合公約原意。

◆ 第 2 項發航後突失航行能力之免責

第 2 項規定相當突兀，未見於德、日及海牙規則體系等立法例。從前述英美普通法及海牙規則等之說明，由於運送人或船舶所有人僅須負船舶「發航前」及或「發航時」之適航性相當注意義務，因此船舶「發航以後突失適航性」（英美法及海牙規則解釋上，不僅包括突失狹義適航性，尚包括突失運航性及，適載性）所致生之運送責任，運送人或船舶原則上無須負責，本為當然解釋爾。

按此第 2 項係 1962 年舊海商法所增訂，依 1962 年海商法修法背景，修法草案原本係欲將美國 1936 COGSA 第一章第四節第 1 條（與 1924 海牙規則第 4 條第 1 項規定雷同）相關規定完整納入，並與同條第 2 項舉證責任合併，成為第 2 項。然於 1962 年 1 月第七次審查會議時，前述草案用語被分割成 2、3 項，而成為現今條文用語。該次審查會為何要為如此用語修改，已難考究。

從本項「突失航行能力」用語的字面解釋上，本項除外僅限於「狹義船舶適航性」而已，而不適用「運航性」及「適載性」，此為相當嚴重的立法瑕疵。為使我國立法能與國際規範維持某些程度的一致性，本項規定必須予以適度修訂為宜。

「發航後適航性突失免責」與下述第三節所討論之「貨物照管義務」常常混淆不清，此點於後述貨物照管義務時一併說明。

◆ 第 3 項舉證責任

本項「運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責」之規定，很明顯復為一立法違誤。本項於 1929 年首部海商法原列為第 2 項，1962 年海商法草案亦將其連同參仿的 1936 年美國 COGSA 相關規定並為規定為第 2 項，此時的「前項責任」當指第 1 項所表徵之狹義適航性、運航性及適載性三項，1962 年海商法第七次會議將草案第 2 項分割為 2 項，而使舉證責任負擔之規定成為第 3 項，可惜的是，草案第 2 項之「前項」二字並未隨著該舉證規定成為第 3 項而隨之更動。此次海商法修訂復未更正，甚為遺憾及可惜。

依前述有關海牙規則等之討論，英美及國際間有關海上貨物運送「推定過失」主義而使運送人負免責舉證之責之範圍，不僅包括廣義的適航性（含狹義的適航性、運航性及適載性），更包括其他法所規範之免責事由主張，例如法定免責事由、未經報明貨物之免責、人命救助免責等。今 1999/2000 海商法第 62 條第 3 項如此規定，將導致下列影響：

- a. 現第 2 項係為發航後突失航行能力的「免責」規定，而非「責任」規定，今第 3 項所稱之「前項責任」，一如前述，已生條文連貫上瑕疵。
- b. 再者，即使吾強解第三項可適用於「前項」，亦即第 2 項，其結果為，運送人「推定過失」之舉證之責僅適用於「狹義的適航能力」而已，而不及於運航力及運載力。而此導致一影響是，不同於「推定過失」之舉證轉換，前述有關燃油不足不適航之案例說明中(燃油不足屬「運航性」)，於船舶燃油不足不適航所致貨損之舉證上，貨損求償人將回復適用一般舉證法理，而必須負擔至少包括 a.船舶確實有燃油不足不適航之事實；b.船舶或運送人就該燃油不足不適航情事以有違反適當注意義務；c.該不適航情事確實造成其貨損三項十分嚴苛的舉證責任。
- c. 更甚之，由於本第 3 項規定未如海牙規則體系般，同時將「運送免責事由」舉證歸屬納入規範，將使長久以來無論在國際或國內學術實務所共同認知之海上貨物運送「推定過失」責任體制，受到相當嚴苛的挑戰。蓋「推定過失」責任體制是「適當注意 due diligence」與「舉證責任轉嫁」共同結合而成，缺一不可，而我國法很明顯地，未將後者納入。從「當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任」之一般舉證法理，對於運送人欲主張「免責事由」而言，本應由運送人負免責事由舉證之責，似無區分可言。然從前述有關適航性免責之舉證推論，對於某些貨損免責類型，例如航行過失或海上危險等，貨損求償人除須為「初步舉證」外(亦即交貨時完好，然提貨時毀損)，仍須證明該貨損係運送人欠缺某注意義務而來始可(例如下述之貨物照管義務)，貨方舉證責任相當繁重。

📖 關於海上貨物運送人商業上的過失，世界各國立法，概採推定的過失責任主義，即於貨載有毀損滅失時，先推定運送人有過失。運送人必須證明其無過失，始可免責。此即所謂運送人過失責任之推定。我國舊海商法第九十七條，亦明示採此主義，現行海商法於修正時，雖因立法上之疏忽，漏未規定，但仍應作相同之解釋。即海上貨物運送人，於貨載有毀損滅失之事實時，依法即應負損害賠償責任，必須證明其就運送債務之履行無過失，始可主張免責。【司法院第三期司法業務研究會(72 年 05 月 02)】

📖 運送人主張並舉證證明海商法第六十九條規定之免責事由之前，應先舉證證明船舶於發航前及發航時具有堪航能力、堪載能力及其對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，已為必要之注意及處置【96 年台上字第 2239 號(96 年 10 月 05)】

📖 船舶是否具堪航能力，由運送人舉證；船舶曾完成載重線檢驗、貨船安全結構檢驗、貨船安全設備檢驗、貨船安全無線電檢驗，且船舶於本次航行中遭遇颱風，仍能安抵港口，足見發航時，確已具有安全航行能力。船舶上共配置二十二名船員，皆領有合格證書，足認立昇輪於發航時亦具備運航能力。惟平板櫃裝載於甲

板上最上一層是否適當且符合堪載能力，不無斟酌之餘地【91 年台上字第 1870 號(91 年 09 月 13)】

📖 船舶定期檢查，取得結構、配備安全及具有國際通訊載重能力之證明文件，並不能驟以認定運送人於「發航前」就船舶之安全航行能力，已為必要之注意及措置，運送人應就本航次「發航時」，是否亦已為必要之注意及措置，使船舶有安全航行之能力，為完足之舉證【76 年台上字第 2451 號(76 年 11 月 13)】

c) 貨物照管義務 (貨物適當處置義務)(貨物之一般注意義務)

第六十三條 (運送人承運之必要注意及措置)

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。

■ 海牙規則體系、漢堡規則及運送法草案之規定

◆ 海牙規則體系

海牙規則第 3 條第 2 項規定「除第 4 條另有規定外，運送人應適當並注意地裝載、運送及保管、看守並卸載所承運之貨物。Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.」。此海牙規則規定應注意者有四：

- (a) 所謂的「除第 4 條另有規定外 Subject to the provisions of Article IV」，係指公約第 4 項各有關運送人免責限責等之優先適用。
- (b) 「properly and carefully 適當並注意地」：在用語使用上，不僅應 carefully 且須 properly，此不免令人誤解公約是否課以運送人更為嚴苛之注意義務？在英美有關海牙規則之判例實踐上，該用語實等於「合理注意 reasonable care」，亦即幾乎與我國法的「善良管理人注意義務」一致。對運送人而言，運送人無須對於每項貨物之特別堆放保管等特殊要求為瞭解，除託運人另有特別指示外，運送人僅就其對該貨物性質應為如何運送之認知或知識為照管即可。例如於 1966 年 *Albacora v. Westcott and Laurance Line* 案，一批鹽漬魚貨 salted fish 欲從英國格拉斯哥運往熱那亞，貨箱上標示「遠離引擎及鍋爐 keep away engines and boilers」。貨物到達後發現全數變色毀損，事後證明這類貨物必須予以冷藏始能安全運載。由於運送人未施以冷藏，貨方主張運送人未為「適當」裝載及運送，英國上議院判決認為運送人無須負責，理由為運送人僅須瞭解海上貨物

運送之一般作業實務即可，無須全然知曉所有貨物之所有運載需求。上議院後以貨損為貨物之「內在瑕疵 inherent vice」所致為由，判定運送人無須負責。

(c) 解釋上，運送人之運送責任期間應自「貨物收受」至「貨物交付」之所有期間，而前述公約照管義務僅限於「裝載」與「卸載」，及兩者間航程途中之「運送及保管、看守」而已，亦即該照管義務解釋上不包括「貨物收受至裝載」之候載期間及「卸載至貨物交付」之候提期間。而此即為海上貨物運送法理上相當重要的「單一責任說」或「分割責任說」爭議。

(d) 海牙規則第 4 條第 1 項規定「船舶無適航性所生或所致之滅失或毀損，除係因運送人欠缺必要注意，未依第 3 條第 1 項規定，使船舶有適航性、確使船舶配置適當之海員，設備及供應，並使貨艙、冷藏室及所有供載貨物之船舶其他部分適宜貨物之受載、運送及保存並穩妥者外，運送人或船舶均不負責任。因船舶無適航性而致滅失或毀損時，運送人或其他人依本條規定主張免責者，應就已為必要注意之事實，負舉證之責。」該項僅規定「適航義務」及「免責事由」基本上由運送人(或主張免責事由之人)舉證。公約並未針對「貨物照管義務」之舉證責任為直接明文規定。依公約體系所表徵之推定過失原則，解釋上「貨物照管義務」之舉證責任仍在運送人身上，亦即貨損求償人僅進行初步舉證(貨物確實於運送階段發生毀損滅失及遲到等情事)，即推定運送人有過失，運送人必須證明其已善盡「船舶適航」及「貨物照管」義務，或進一步舉證貨損原因為法定免責事由之一所造成，始得免除其責。

◆ 漢堡規則及運送法文書草案 2008

1978 年漢堡規則由於已純採推定過失責任主義，因此並未針對 1893 年美國哈特法以來的船舶適航義務及貨物照管義務為明文規定。漢堡規則第 5 條「責任基礎」第 1 項規定：

運送人對於貨物之損失或損壞及延遲交付所致之損害，如導致損失、損壞或延遲之事件係發生於第 4 條所規定之貨物由其控管之期間，即須負賠償責任，然運送人能證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果曾採取所有得合理要求之一切措施者，不在此限。

本規定很清楚地規定，只要貨物毀損滅失或遲延事件發生於貨物處於運送人之控管期間，除運送人能舉證證明其已採取所有合理措施外(解釋上包括傳統上的船舶已具適航能力及已善盡貨物照管義務等)，運送人即應負責。推定過失責任的採行已較海牙規則體系等更為明確。另按公約附錄二之「**聯合國海上貨物運送會議之共同諒解 Common understanding adopted by the United Nations Conference on the**

「Carriage of Goods by Sea」，該諒解亦明確指出公約下之運送人責任為「推定過失責任」：

茲此共同瞭解本公約規範下之運送人責任係基於推定過失原則，亦即除本公約另有規定外，舉證責任由運送人負擔。

於【**全程或分程**】【**海上**】**貨物運送公約 2008 年草案**方面，由於該草案採海牙規則體系及漢堡規則體系之折衷規範，草案仍保留有關貨物照管義務，草案第 14 條規定：

第14條 具體義務 Specific obligations

1. 於第12條所規定之義務期間內，除第27條另有規定外，運送人應謹慎注意地為貨物之收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載及交付。
2. 不論本條第1項規定為何，於不影響第4章其他規定及第5章至第7章規定之情況下，運送人與託運人可約定由託運人、單證託運人或受貨人為貨物之裝載、搬移、堆存或卸載。該約定應於契約明細中予以載明。

於舉證責任方面，運送法草案採取類似漢堡規則規定，採推定過失責任主義，原則上求償人只要證明貨物毀損滅失或遲延於運送人義務期間發生，運送人即應負責(草案第18條第1項)；運送人欲免除前述責任，必須舉證證明毀損滅失或遲延係因不可歸責於運送人本人等之過失所致(草案第18條第2項)；運送人另可舉證證明證明毀損滅失或遲延係因法定免責事由而免除責任(草案第18條第2項)。

不同於海牙規則及漢堡規則之處主要有下列：

- 2008年草案將貨物照管義務，擴及包括「收受.....交付」二項；
- 2008年草案另外規定貨物部分照管義務得由貨方履行，惟應載明於運送單證上；
- 舉證責任原則上仍採推定過失，比較特別的是，運送人可【選擇 alternatively】貨物毀損滅失或遲延係因不可歸責其本身之事由，或主張為法定免責事由之一所致。此部分與我國司法見解略有不同。

■ 第 63 條條文評議

「照管義務」的違反為貨損求償最為常見的主張。本條義務未見於 1929 年首部海商法(按 1929 年首部海商法主要參考之日本商法事實上無本條類似規定)。於 1962 年海商法，於參照美國海上貨物運送條例第一章第三節第 2 條「運送人應適當而謹慎裝載、搬扛、堆裝、運送、保管看守及卸載貨物」之規定，加以增訂。按所參照的美國 COGSA 規定，事實上與海牙規則第 3 條第 2 項內容一致。本次新海商法修訂僅為文字修訂及順序調整而已，實質內容並無具體變更。

於說明本條各文字所表徵之文字意義及其義務前，在適用上有三點必須注意：

- a. 在我國法貨物運送節之架構下，本條規定應同時適用於件貨運送及傭船運送，而非如海牙規則般原則上僅適用於有載貨證券簽發之場合；
- b. 並非本條所規定之所有裝載搬移等均應由運送人負擔，是否由運送人負擔須視運送契約約定(亦即依契約所應履行之服務事項為定 the terms on which that service is to be performed，例如先前曾提過的 FIOST 運送條件而由託運人自負裝貨事項等)或是否有特別航運慣例(例如甲板運送之貿易習慣)為定。
- c. 運送人之貨物照管責任亦不僅限於本條所列舉之「裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守」數項之字面義務而已，前述列舉義務所附隨之運送照管仍屬之，例如某些貨物裝船後必須加以繫固穩妥 lashing，如貨櫃必須加上鎖扣上緊拉桿、某些散裝貨必須上隔板或固定架、汽車貨物上船後必須上纜繩固定等。此處所謂的繫固 lashing，在某些定義上很難將其納入「裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守」之解釋中。

「運送人 carrier」：本條文所規定貨物照管義務之義務人僅限於「運送人」(解釋上包括該運送人應代替其負責之受雇人及代理人之行為)，不包括船舶所有人等。

📖 海商法第一百零六條第一項雖將「運送人或船舶所有人」並列，惟此之「船舶所有人」係指船舶所有人為運送人時，始須就船舶之堪航能力負責，若僅為船舶所有人而非運送人者，即無須直接對傭船人或託運人負責。被上訴人既非系爭載貨證券之簽發人，亦非運送契約之運送人，自不負海商法第一百零六條、第一百零七條所規定運送人應提供堪載、適航船舶及對貨物注意處置等之注意義務，被上訴人抗辯其不負損害賠償責任，自屬有據。【91年台上字第 859 號(91 年 05 月 03)】

📖 貨櫃破洞進水造成貨物毀損，運送人為定期傭船人，船舶所有人不負海商法 106(船舶適航性)及 107(貨物照管義務)之注意義務【84年台上字第 1641 號(84 年 06 月 30)】

「責任基礎：推定過失—屬善良管理人之注意義務之抽象過失責任」：本條規定運送人對於…應為必要之注意及處置，解釋上屬善良管理人注意義務之抽象過失責任。

📖 運送人於海商法第一百零七條貨物照管義務屬善良管理人之注意義務，負抽象過失責任；同法第一百十三條第十七款所規定之故意或重大過失，與國際海商立法，慣例有違，則於處理具體案件時，應與第一百零七條一併適用，庶可符合該兩條立法之真意。

【司法院第三期司法業務研究會(72 年 05 月 02)】

📖 運送人於海商法第一百零七條貨物照管義務屬善良管理人之注意

義務，負抽象過失責任；同法第一百十三條第十七款之規定，不過就該條所定責任，另設得舉證主張免責之規定而已。該條兩款規定並無矛盾。【司法院第三期司法業務研究會】

「裝載 load」：英文 load 原意包含「將某一定量之物品裝上或裝入某運輸工具內 to put a load of something on or into a vehicle」。運送類型相當複雜，或用人工搬運、抓斗、輸送帶、輸送管、吊桿、直接駛入(例如駛入駛出船型)等，不一而足，並不僅限於將貨物吊至船舷搬入船艙之作業而已。除運送服務包括裝載事項外，運送人裝載責任之判定時間點為貨物置於運送人所控制之裝載機具或人員時開始，例如吊鉤鉤住貨物起吊離地、船上輸送帶或輸送管開始操作、運送人所僱傭之人員開始控制駛入型貨物時起(例如汽車貨物)等，此屬裝載之直接責任類型。另一為裝載之間接責任類型，例如裝載雖由裝貨人為之，然運送人給予錯誤的裝載指示，致生貨損亦屬之。

「搬移 handle？」：英文 handle 原意包含「經由某必要作為而處理某事 to deal with something by doing what is necessary」，依此文義，其範圍遠廣於我國條文之「搬移」乙詞。後者僅包括貨物搬動過程之注意義務，例如人工或堆高機操作不慎而使玻璃貨物摔落破損等。而前者之 handle 乙詞即包括與貨物運送等有關之所有必要措施，例如前述之貨物繫固等亦屬之。

「堆存 stow」：英文 stow 原意包含「將某物整齊地放入或置放於某空間內，以迄需要時 to put or pack something tidily away in a space until you need it again」。貨物堆存屬技術問題，大量貨物的堆存不良，可能影響船舶平衡；貨物堆存方式不正確，例如頭重腳輕使下層輕貨遭上層重貨壓垮；貨物不當混放，例如茶葉或香菸貨與鹹魚置放一起等均屬之。

「保管 keep」：英文 keep 原意包含「繼續保持於某特定狀態、狀況或地點，而不加以改變或移動 to continue to be in a particular state, condition, or place and not change or move」。例如運送人於航程途中應定時檢查繫固裝置是否鬆脫、冷藏或冷凍機組運作及溫度是否正常等均屬之。

📖 貨物卸載由倉儲業者保管期間，運送人依海商法第一百零七條之規定，仍負有保管之義務【88 年台上字第 3486 號(88 年 12 月 30)】

📖 貨艙有損壞，運送人於發航前即應檢查修復，運送人疏於注意，且對防水措施亦不予設置，違反海商法第一百零六條第三款及第一百零七條之規定【69 年台上字第 349 號(69 年 02 月 08)】

「運送 carry」：英文 carry 原意包含「to take people or thing from one place to another 將人員或物品從某地移往另一地」。此義務範圍甚廣，自貨物裝載上船至卸載下船之所有運輸及航程事項均屬之，例如不得偏航、投

棄違禁物使其他船貨安全等均屬之。

「看守 care」：英文 care 原意包含擔心對某重要的人、事、物，而不欲使其受害之意，其義範圍廣於中文字面上之「看守」。例如避免貨物被盜竊、風浪來時隨時監控貨物及貨艙情況等均屬之。

「卸載 discharge」：英文 discharge 原意包含「從船上或飛機上下載貨物或旅客等 to unload goods or passengers from a ship, plane etc..」。一般而言，卸載之作業為「裝載」作業之反面；另卸載時，不得將貨物卸載於一危險處所；且解釋上，本條文所謂之卸載並非僅指貨物之卸船作業而已，除存有航運慣例外，應延續到貨物上岸或起陸後，卸載始算完成，例如貨物自母船卸載於駁船或子船，在駁船或子船再將貨物真正卸載於目的港陸地上時，卸載責任尚未完成。

「交付 delivery？」：貨物應妥善交付給有權受領貨物之人，法律依據為我國海商法第 51 條、第 58 條及第 59 條，理論上「貨物之交付」並非本海商法第 63 條貨物照管義務「裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守」之適用範圍【註：前述漢堡規則及運送法公約草案及德日立法均已將「收受」及「交付」納入貨物照管義務範圍】。惟司法及學術實務上，經常將海商法第 63 條之貨物照管義務與貨物妥善交付義務並稱運送人商業上義務。

📖 目的港海關放貨規定及程序為何？應加以審認，始能認定運送人是否善盡貨物照管及交付之義務【79 年台上字第 1457 號(79 年 07 月 13)】

📖 倘運送人能證明其將貨物交存港埠管理機關或海關之倉庫，係由於上開機關依法之要求，並已履行其通知受貨人之義務時，即無商業上之過失【75 年台上字第 64 號(75 年 01 月 16)】

■ 照管義務之舉證責任

前述有關運送人「推定過失」責任使運送人應負適航性及免責舉證事由之論述，是否適用於本條所討論之運送人照管義務？無論從海牙規則規定，抑或我國海商法，其答案均屬否定。海牙規則舉證責任轉嫁由運送人負擔限於「廣義適航性」及「免責限責事由」二類；而我國海商法規定亦僅限於「狹義適航性」而已，二者均為言及照管義務的舉證責任歸屬問題？既未規定，則須回歸「當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任」之一般舉證法理加以處理。

在我國法未明文規定之情況下，前述船舶適航性之「推定過失」責任並不當然適用於「貨物照管」責任。換言之，貨物照管義務仍僅能適用一般之「過失責任」而已。基此，貨損請求權人如欲主張運送人未善盡「貨物照管義務」者，不僅須舉證貨物受

損事實，且尚須證明貨損係由運送人違反何貨物照管義務所致始可。貨損請求權人僅舉證貨損係以運送期間發生，其舉證之責尚未全然完備。當然，一旦貨損求償人為運送人違反貨物照管義務之舉證後，如該義務違反其他免責或限責事由介入或可主張時，依一般舉證法理，運送人自應負擔免責或限責舉證之責，自不待言。

目前諸多學術及司法均未將「適航義務」及「貨物照管義務」之舉證責任予以區分，一概適用「運送人之推定過失主義」，並於「貨物照管義務」方面，均認為貨物求償權人只要為 a.貨物交付時為完好，而 b.貨物受領時有毀損滅失情事之「初步舉證」，即可推定運送人未善盡「貨物照管義務」，而使運送人必須負「其已善盡貨物照管義務」或「其他免責限責事由」之舉證之責。筆者論點與前述論述顯有不同，必須特別注意。

📖 海商法係採過失推定主義，託運人只要證明貨物於運送途中毀損、滅失或遲到為已足，至於運送人主張免責，則須就其免責事由負舉證責任；運送人主張並舉證證明海商法第六十九條規定之免責事由之前，應先舉證證明船舶於發航前及發航時具有堪航能力、堪載能力及其對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，已為必要之注意及處置【96年台上字第2239號(96年10月05)】

📖 運送人貨物照管義務為推定過失責任【司法院第三期司法業務研究會(72年05月02)】

■ 「照管義務」與運送人免責規定間之關係

美國 1893 年哈特法及後繼之海牙規則等雖課以運送人「船舶適航」及「貨物照管」二大義務，然另一方面，亦賦予運送人諸多免責權利，例如第 69 條高達 17 款之免責事由、第 71 條救助免責、第 72 條貨物未經同意裝載免責及第 73 條合法甲板裝載免責。而這些「義務」與「免責權利」規定間，產生許多相互適用問題。基本原則是：「免責權利」主張之前提是，運送人應已善盡「適航」及「貨物照管」義務。在國內過往司法實務案例實踐上，有下列免責規定可予以對應參照：

◆ 管理船舶過失(§ 69.1.1)

海商法第 69 條第 1 款規定「船長、海員、飲水人或運送人之受雇人，於航行或管理船舶之行為而有過失」免責，此為「航行過失」免責及「管理船舶過失」免責。主張是項免責之前提是運送人應已善盡適航(§62)及貨物照管義務(§63)。

📖 船長大副之裝載貨物不當致船舶沉沒貨物滅失並非航行或管理船舶之行為有過失；依海商法第一百零七條規定，運送人對於承運貨物之裝卸搬移堆存保管運送及看守，應為必要之注意及處置，

上訴人為運送人，對於承運上開漁鹽之裝載，正應負其應盡之責任，何能反據貨物裝載不當之過失主張免除其應負責任【61年台上字第820號(61年04月14)】

📖 海員管理船舶不當，致船舶鍋爐發生爆裂，船舶起火，焚燬承運貨物，屬「管理船舶之行為而有過失」；海員捆紮貨載欠牢，以致航行中僅遇通常風浪即發生移動，造成船舶傾斜，進水而漫毀承運貨物，為貨物保管之過失，不得主張免責【司法院第三期司法業務研究會(72年05月02)】

📖 船長對於裝載貨物疏於督導，大副亦疏於職責，致船舶沉沒，貨載滅失，顯未善盡必要之注意責任，為有「商業的過失」，依海商法第一〇七條及第一一三條第十七款之規定，航運公司應負賠償責任。【司法院第三期司法業務研究會(72年05月02)】

◆ 失火(§ 69.1.3)

海商法第69條第3款規定「非由於運送人本人之故意或過失所生之火災」免責。主張失火免責之前提是運送人應已善盡適航(§62)及貨物照管義務(§63)。

📖 船舶檢修時失火，公證報告認為船上消防等設備已長期未加檢查及清理屬重要證據事項，應予以進一步研求，以證明船舶是否具適航能力；運送人未盡同法第一百零六條及第一百零七條之注意義務而引起之火災，尚難依失火之免責條款而主張免其責任【67年台上字第196號(68年01月26)】

◆ 自然耗損(§ 69.1.14)

海商法第69條第14款規定「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」免責。國內過去針對散裝貨物運送，特別針對一定程度或容許範圍內之散裝貨物自然耗損及磅差，非屬貨物照管義務之違反。

📖 自然損耗及磅差問題：散裝貨之運送，運送人或船長於其發給之載貨證券，就貨物重量為「據告稱」或「據告重」之記載者，雖不能因此即謂其非為依海商法第九十八條第一項第三款所為之記載，惟在此情況下，自然損耗及磅差(包括載貨磅差及卸貨磅差)等足以導致重量不符之原因，既無法避免其發生。則卸載之重量，較之載貨證券記載之重量如有短少，而衡之一般情理，在某種範圍內之短少可認為非因運送人或其代理人、受僱人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，依海商法第一百零七條應為之注意及處置，有所欠缺所致者，運送人就該範圍內短少之重量，應不負賠償責任。【最高法院67年度第4次民事庭庭推

總會議決議(二)(67年04月25)】

📖 散裝貨物之自然耗損及磅差，在某種範圍內之短少，可認為非因運送人違反海商法第一百零七條應為之注意及處置有所欠缺所致，運送人就該範圍內短少之數量，應不負責任

【70年台上字第536號(70年02月19)】

【69年台上字第1263號(69年04月30)】(本案黃豆為3%)

【69年台上字第229號(69年01月31)】(本案不及1%)

【69年台上字第283號(69年01月31)】(本案不及1%)

【68年台上字第142號(68年01月25)】(本案小麥僅1.8%)

【67年台上字第3907號(67年11月30)】(本案黃豆不及2%)

◆ 合法甲板裝載(§ 73)

海商法第73條規定「運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。」但書規定即為實務所稱之「合法甲板裝載免責」。同樣地，既使合法甲板裝載，運送人仍應負擔貨物照管義務，且該義務不得約定免除。

📖 既使合法甲板裝載，運送人仍應負擔貨物照管義務【82年台上字第1076號(82年05月14)】

📖 免除合法甲板裝載之運送人基本義務(例如貨物照管義務)之約定，仍屬無效

【71年台上字第290號判例(71年01月29)】

【83年台上字第586號(83年03月17)】

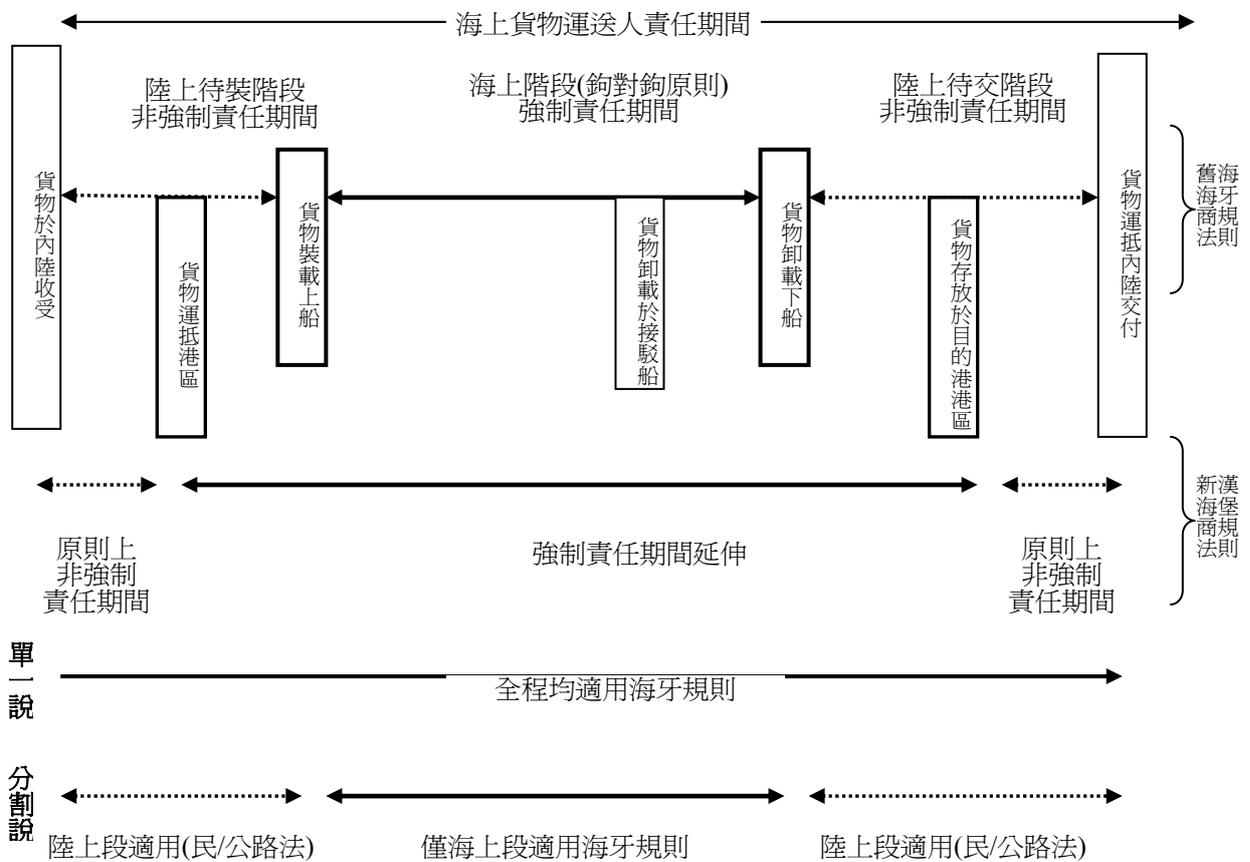
📖 合法裝載於甲板上之貨物，應具有抵抗甲板風險之包裝【66年台上字第3244號(66年10月26)】

◆ 貨櫃運送

貨櫃運送二次大戰後所發展出之新興運送型態，於前章有關「運送物同一性」及保留條款之論述中，CY整櫃運送通常係託運人自行裝載、自行計算數量並由託運人自己上封條(shipper's load, count and seal)，而將上封條之重櫃交由運送人運送。於航運實務上，除少數重櫃會因海關進出口檢驗而開櫃外，運送人基於成本考量(例如封條費用、拆裝櫃人工費用等)，並不會逕行開櫃而針對櫃內貨物為查點數量等。於CY貨櫃封條完整的情況下，由於櫃內貨物完全由託運人自裝自計自封，運送人並不負責櫃內貨物之數量、內容及品質等。

📖 CY整裝貨櫃由發貨人自行點裝，運送人對櫃內貨物短少，不應負責【64年台上字第1856號(64年)】

d) 「單一責任說」或「分割責任說」之爭議



■ 航運實務與公約體系有關「單一說」與「分割說」之發展

至少 19 世紀末之航運作業習慣為，一如前述所言，一則多為大宗散裝貨物運送，海上貨物運送人基本上僅負責運送而已，貨物裝載原則上由託運人自行僱工為之，貨物卸載亦原則上由受貨人自行僱工為之，此時貨物之裝載與收受，及卸載與交付之時間點幾乎同一，船舶運送人實際負責貨物裝卸作業之情事並不多見；二則英美法有關海上運送人與陸上運送人責任義務仍適用同一法律基礎，亦即，無論從海運實務作業，抑或海陸運送法制區分而言，當時多僅為單純海上貨物運送而已，陸上段及海上段之責任區分概念尚可謂不存在。

19 世紀末，liner service 班輪運送逐漸興起，早期亦多僅適用於旅客運送而已，例如 1912 年的鐵達尼號。20 世紀初雖逐漸由海上貨物 liner service 之跡象，然因 WWI 大戰爆發後之戰時特殊狀況，比較有規模制度的海上貨物件貨運送或班輪運送一直到 1918 年 WWI 戰後才開始明顯及興起。換言之，即使在 1921(1924)年海牙規則草案(公約)制訂當時，陸上段及海上段之責任區分概念仍不明確，英美判例實踐所發現之爭

議多見於散裝運送 FIO 條件之裝卸責任問題而已。1924 年海牙規則援引美國 1893 年 Harter Act 所建立之運送人最低強制過失責任原則之同時，亦同時將諸多未見於陸上運送人責任之免責及限責事由納入規範。海牙規則雖比較偏向於船東國，然其畢竟還是船貨雙方協調下的產物，對船東國而言，當規則制訂當時被迫不得不接受美國 1893 年 Harter Act 所建立的最低過失強制責任概念之同時，其當無意將該強制責任之適用期間擴大到海上階段以外；同樣地，對貨方而言，其亦無意將海牙規則所建立之諸多免責及限責事由因此被擴大到海上階段以外。有鑑於此，海牙規則諸多規定即反映先前基礎設計，包括

- (a) 海牙規則第 1 條定義規定之第五款將「貨物運送」定義於「涵蓋自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間」→僅限於「鈎對鈎之海上期間」
- (b) 海牙規則第 2 條「除有第 6 條規定之情形外，在每一海上貨物運送之情形下，運送人就貨物之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載所負之責任及義務與享受之權利及免責，應依後開之規定。→僅限於前述「鈎對鈎海上期間」之裝卸及其間作業
- (c) 公約第 7 條「本公約之規定並不阻止運送人或託運人，就海上運送之貨物於裝載上船以前及自船上卸載以後，對於貨物或與貨物之保管、看守及搬移有關之滅失或損害，運送人或船舶所負之責任及義務，訂定任何協議、條款、條件、保留或免除。」→無異 1)再次宣示公約適用範圍不及於海上段以外之前後階段；2)該前後段不適用公約過失強制責任基礎，此階段仍適用締約自由。

「單一說」或「分割說」是晚近貨櫃發展後所引發之理論爭議。國內學者為立論，不得不對海牙規則究係採「單一說」或「分割說」提出見解，且由於角度不同，見解各異。惟從前論述中可知，海牙規則本身僅在限定公約之適用範圍「限於海上階段」而已，其並無意且當時事實亦不明顯存在有解決「單一說」或「分割說」之意圖。不僅如此，於1968 年海牙威斯比規則修訂當時，前述 1924 年之海牙規則規定仍全數保留，而未針對公約適用範圍是否擴大至海上階段以外期間乙點為任何修訂或增訂。今如必須嚴格區分海牙規則究係採「單一說」或「分割說」的話(事實上，著者認為海牙規則本身並不存在此區分問題)，依前述論據，海牙規則偏向採取「分割說」，而非「單一說」。

不可置疑地，如契約雙方未針對「裝載前或卸載後」的責任事項為明訂外，海牙規則前述規定著實對於「裝載前或卸載後」的責任基礎及區分，不僅不足，且生若干爭議，例如貨物如於中途轉運港待轉運期間發生貨損，究為「鈎對鈎期間」之內或之外，即生爭議。英美法院對此類案件所採取之基本原則為，如載貨證券係涵蓋整個海上運送航程且該載貨證券明文適用海牙或威斯比規則的話，即應全程適用海牙規則，而無論貨損是否在中途港之陸上待轉期間發生。

時空進入 WWII 後，貨品生產逐漸高價化及精緻化，件貨運送需求越趨增加。

再者，由於美軍於 WWII 期間為便於及迅速運輸戰備物資所使用之貨箱容器方式開始受到航運界重視並使用，於 1960 年代起，貨櫃運輸逐漸竄起，貨櫃為運送人提供給託運人裝貨使用之一運送容器，為配合貨櫃運輸作業需求，貨櫃化貨物之收貨及交貨地點逐漸延伸到港邊櫃場，而非像過去一樣僅限船邊或裝卸當時而已。

港邊櫃場作業本屬海上貨櫃運輸整體作業之附隨部分，且亦有方便貨方交提貨彈性之實際需求，為解決港邊櫃場作業期間之運送人責任問題，1978 年漢堡規則一方面重申「海上運送契約指規定運送人收取運費而承擔由海上自一港口運送貨物至另一港口的任何契約；但是，除牽涉到海上運送之外還牽涉到使用某些其他方法運送的契約，僅在它與海上運送有關的範圍內，才視為本公約目的的海上運送契約。」(第 1 條第 6 款定義)之同時，其第 4 條第 1 項「在本公約下，運送人對於貨物在裝貨港、在運送途中及在卸貨港由其掌管的全部期間，負擔責任之。」，使漢堡規則之運送人責任期間，從往昔的「裝載至卸載之鉤對鉤 tackle to tackle」，擴大到「收貨至交貨之港對港 port to port」。必須特別注意的是，漢堡規則僅限於「於裝貨港或卸貨港 at the port of loading...discharge」期間而已，並非無限制地擴大到「收貨至交貨期間」，此點必須詳加區分，蓋收貨地可能位於港口以外之“內陸”貨物集散站或貨棧。

於 2008 年運送法公約草案，運送人義務期間已明確擴大至「收受」與「交付」間，草案第 12 條第 1 項規定：「運送人依本公約對於貨物之義務期間，自運送人或履約運送人為運送而收受貨物時起，至交付貨物時為止。」。

依前述有關漢堡規則之論述，與海牙規則相當雷同的是，就責任期間範圍而言，漢堡規則僅是擴大至「港對港」而已，漢堡規則實亦不涉及「單一說」或「分割說」之爭議及解決。今如真得要將其明確劃分，漢堡規則仍應解為「分割說」，而非「單一說」，只是要注意的是，漢堡規則分割說之責任分割點為「港」，而非海牙規則之「鉤」。至於最近發展中的 2008 年運送法公約草案，運送人義務期間為「貨物收受至交付」，表面上似乎採「單一說」，但其實並非如此。依該公約第 27 條(海上運送前或後之運送)規定：「如貨物滅失、毀損或造成遲延交付之事件或狀況發生於運送義務任期間內，然發生之時間係於貨物裝載上船之前或於貨物卸船之後，就發生該滅失、毀損或造成遲延交付之事件或狀況時，本公約之規定不得優先於其他國際公約之下列規定...」，以及第 84 條「規範經由其他運送方式為貨物運送之國際公約」規定「本公約規定不影響本公約生效時已生效，規範運送人對貨物滅失或毀損賠償責任之下列國際公約之適用：包括陸運、鐵路運輸...等」很顯然地，最新發展中之聯合國運送法草案採行類似我國學術爭議之「分割說」見解，已相當明確。

■ 國內有關「單一說」與「分割說」之學術論據及司法見解

「單一說」及「分割說」區別最重要之處在於，海上貨物運送所規範之最低強制責

任體系及免責限責等規定可否適用於「海段以外之其他契約階段」，例如貨物於內陸櫃場發生翻覆貨損，運送人可否主張責任限制？

| | 分割說 | 單一說 |
|----|---|---|
| 主張 | 海牙規則運送人強制責任等規定僅適用於貨物在船之海上期間，裝載前之待運期間及卸載後之待交期間之運送保管等，應適用陸上運送、倉庫或寄託等相關法律規定 海上階段→海商法、推定過失責任 陸上階段→陸上法、通常事變責任 | 主張海牙規則運送人強制責任等規定不僅適用於貨物在船之海上期間，且應適用於裝載前之待運期間及卸載後之待交期間之運送保管 海上及陸上階段→海商法、推定過失責任 |
| 論據 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 海牙規則已明文宣示鈎對鈎原則 ■ 在法制本質上，海牙規則區分海上及裝載前後等三階段已相當明顯，裝載前後之陸上階段自應歸屬陸法有關之倉庫寄託等法理 ■ 海牙規則將其區分實為妥協與讓步之結果 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 依海牙規則第 7 條之反面解釋，如當事人未以特約減免陸段期間之運送人責任，則仍應適用海牙規則 ■ 從海上貨物當事人立場而言，運送人及託運人並無分立海段及路段二合約之意思及意圖 ■ 從契約及履約單一性而言，海段前後均屬為完成共同運送目的，輔助履行或承繼海段運送所必要 ■ 海商法等仍有有關「待運期間」「待交期間」等規定 ■ 國際立法趨勢使然，漢堡規則、德、日、法等 |
| 學者 | 柯澤東老師為代表 | 揚仁壽為代表 |
| 司法 | 79 年 1603 | |

- 📖 海上運送契約，學說上雖有『海上運送單一說』及『海上運送分割說』之別，惟目前既無法規判解可據【79 年台再字第 81 號(79.11.09)】
- 📖 陸上駕駛拖車拖運貨櫃，與以船舶運送貨櫃之風險，截然不同，此段陸上運送責任，如仍適用海商法規定採推定過失責任主義及賠償單位責任限制，減輕運送人之責任，實欠公平，應非立法之本意【79 年台上字第 1603 號(79.07.27)】
- 📖 陸上運送過程發生之貨損，應適用民法有關陸上運送之規定，與海上運送無涉，亦無優先適用海商法之問題【高等法院 79 年保險上字第 001 號(79.03.19)】

■ 新舊海商法有關「單一說」與「分割說」之規定

新舊海商法與「單一說」及「分割說」有關之規定列舉如下：

第五十條（貨物卸載之通知與責任之解除）

貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。

第六十三條 承運之必要注意及措置

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。

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。

1962 年海商法第 93 條第 3 項：

1962 年舊海商法第 93 條第 3 項「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任」為新海商法修訂通過前，國內學者大都主張我國採「分割說」之主要論據基礎。本項規定未見於 1929 年首部海商法，此為 1962 年所增訂。依 1962 年相關修訂理由，僅言「參照海牙規則第一條第五款之規定，對卸載之貨物自離船時止，運送人或船長即解除其運送責任。」從此立法理由，1962 年舊海商法因循海牙規則所採行之「鈎對鈎」原則，相當明確。可惜的是，1962 年舊海商法並未同時將海牙規則第 7 條規定納入我國法規範。

1999 年新海商法第 50 條刪除 1962 年舊海商法第 93 條第 3 項之始末：

1999 年新海商法草擬當時，僅建議刪除 1962 年舊海商法第 93 條第 2 項，其並未將舊法第 93 條第 3 項「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任」予以刪除。更甚之，草案不僅保留該項，且於立法理由欄更言明「卸載之貨物離船時，運送人或船長係解除其海上運送責任，至於貨櫃之內陸運輸、儲放、保管責任等應適用民法及其他相關法令之規定，爰修正現行條文第 3 項如上，以明責任，並改列為第 2 項。」亦即於 1999 年新海商法修訂草案階段，不僅維持海牙規則體系之「鈎對鈎原則」，且主張「分割說」，使陸上階段適用民法及其他相關法令之規定。本項規定一直保留到 1999 年 4 月交通部協商會議時，為因應海商法第 76 條第 2 項之增訂，而遭刪除。

1999 年海商法第 76 條原本只有第 1 項有關運送人之受僱人或代理人有權主張運送人抗辯免責事由之「喜馬拉雅條款」規定。1994 年立法院聯席審查會審查交通部所提交之海商法草案，立法院司法、交通、財政、經濟四委員會諸多委員對於整部草案只有零星討論(顯現立法部門對於海商法律專業能力之欠缺)，比較具體的條文討論僅涉及三條文而已，即使如此，引據亦多錯誤！最後，只有建議修改整部草案二條文，一即為增訂第 76 條第 2 項，原增訂條項

用語為「前項之規定，自貨物收受以迄交付期間為輔助履行運送契約而從事裝卸、搬移、運送、保管、看守、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」該增訂主要為貨櫃儲運協會及裝卸公會等委請當時基隆區立委張堅華於審查會上提出。一如前述，於審查會議後，由於等待船員法草案之提出，海商法立法過程就此中斷至1998年底後才復行立法動作。1999年2、3月間，託運協會私下向交通部及立法院提出若干海商法草案修訂意見，其中包括建議將前述第76條第2項予以刪除。此建議案後經師發見，並將其廣泛散發給船方及前述貨櫃儲運、碼頭裝卸等公會，而此引發1999年3至6月間有關海商法第76條第2項之雙方攻防戰。在1999年6月7日於交通部所召開之立法協調會議中，雙方雖仍各持己見，然立法委員方面大致上已有「第76條第2項有其必要，然範圍不宜過份擴大，海陸責任畢竟還是不同」之體認。基此大致體認，該會議大致有形成三修法方向：

- (a) 第76條第2項予以保留，然應限制其範圍→成為現行條文之第2項用語，將適用範圍限制於「商港區域內」為從事相關作業者。
- (b) 應修改公路法規定，使陸上運送人亦能比照海上運送人般主張限責→修訂公路法第64條第2項。
- (c) 為配合第76條第2項之保留，刪除第50條第2項。

1999年新海商法第50條刪除1962年舊海商法第93條第3項之影響：

部分學者主張(主要為賴來琨)，1999年新海商法第50條刪除舊海商法第93條第3項「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任」，以及增訂第76條第2項之結果為，我國海商法顯已從原先的「分割說」，因此改採「單一說」？是否如此，很有問題。著者認為，在我國新海商法架構下，我國仍維持海牙規則體系之「分割說」，理由為：草案第50條第2項之刪除，主要是為了因應增訂第76條第2項之增訂，然依1999年6月7日交通部會議當時擬將其刪除之理由，主要還是參考當時第76條第2項原草案「前項之規定，自貨物收受以迄交付期間為輔助履行運送契約而從事裝卸、搬移、運送、保管、看守、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」而來。蓋依該第76條第2項原草案「自貨物收受以迄交付期間」之用語，草案第50條第2項所表徵之「鈎對鈎原則」必須刪除，始能配合，不可否認的是，此階段概有採單一說之意圖。然問題是，該第76條第2項原草案「自貨物收受以迄交付期間」之用語已為「商港區域」所取代時，原先「貨物收受以迄交付」之單一說概念已喪失殆盡。亦即雖有擬採「單一說」之形式，卻無採「單一說」之實質。

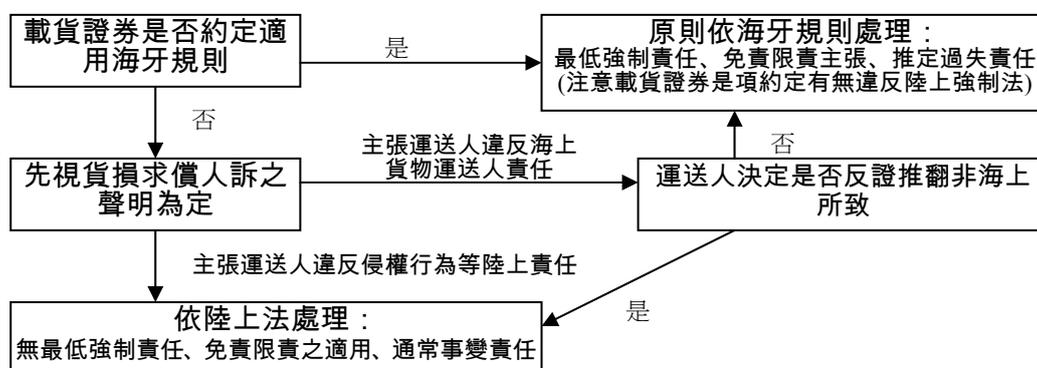
■ 筆者對於「單一說」及「分割說」之最後評議

從前述諸多論述，筆者基本認為海商法根本不存在「單一說」或「分割說」的爭議。海牙規則所規定之「鈎對鈎」原則，係在表徵海牙規則海上貨物運送人強制責任之公約適用期間；同樣地，漢堡規則將「鈎對鈎」延伸到「港對港」，其效果亦是在規範聯合國海上貨物運送法之適用範圍。在英美有關前述二者的論述上，僅有「公約強制責任適用期間」之論述，實無所謂「單一說」或「分割說」之爭議。對於「鈎外」或「港外」之法律適用問題，原則上仍尊重契約當事人之約定，當事人自可約定繼續適用海牙規則或漢堡規則，亦可不予適用蓋二規則而另為免責限責等約定或限制，當然如為後者之免責或限責之約定時，必須注意是否違反系爭案件管轄國有關陸上運輸倉儲等法律之強制規定。

「單一說」或「分割說」事實上均無法著實反應現有海運狀況，更況未來。蓋現有海運，特別是件貨貨櫃運送，不僅從早期之「鈎對鈎」，延伸到「港對港」，現更擴大到「內陸對內陸」，甚至「戶到戶」。以貨物於「港區」受損為例，港區為陸地，單一說及分割說均無法對此階段之法律適用為自圓其說。以「海商法適用範圍」代以「單一說」「分割說」之爭議，將更為合理且無爭議。

今如必須對於 1999 年新海商法究係採「單一說」或「分割說」為一決定的話，依前述新海商法將草案第 50 條第 2 項鈎對鈎原則刪除的結果，爭議狀況將更甚於修法前。蓋主張單一說者，「鈎對鈎」原則的刪除將是其立論之最佳論據。主張分割說者，勢必認為「鈎對鈎」原則是立法過程中誤刪所致，且事實上，一方面現有條文並無法充分掌握新海商法確採「單一說」之任何明文；二方面，無論從草案第 50 條之修法原意及其所參酌的海牙威斯比規則；三方面，依海商法第 75 條第 1 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」之反面解釋，我國新海商法仍應維持「分割說」之立論。

今新海商法對於「單一說」「分割說」狀況更為曖昧不明的情況下，陸段貨損責任如此解決，著者認為應本諸契約約定、海陸法律(強制)規定、當事人主張等三方面予以選擇性適用：



e) 禁運違禁及危險品義務/處置權利

貨物種類繁雜，有些貨品具有自燃、易爆、高毒性、放射性等危險本質，有些則為各國管制貨品，例如嗎啡等精神調理物質等，未經申報輸入或輸出即構成違禁品。由於海上船貨之共同風險本質，未經許可上船之危險品或違禁品，不僅違反貨品聲明等貨運約定，且可能會危及全船船貨安全，甚至遭受沒入之處分。而此自然推演出：

- a. 託運人於貨品申報之同時，應特別聲報貨品之危險性，且負有未經許可不得將未經申報、或未經許可之危險品或違禁品裝載上船之義務。
- b. 如運送人於航行途中發現該未經申報之貨品或危險違禁品等有危及船貨之虞者，運送人為自身及其他貨載之安全，不僅有權且有義務為該危險或違禁貨物之適當處置。

■ 英美法不得裝載危險違禁品之義務

◆ 託運人之默示義務

於英美普通法，託運人負有一項未經通知運送人貨品特殊性質即不得裝載之「默示擔保 implied warranty」義務 the shipper undertakes not to ship dangerous goods without first notifying the carrier of their particular characteristics，前項後為海上貨物運送契約(載貨證券或租傭船契約)所沿用(租傭船契約多將其列為明示義務)，惟略微不同的是，如運送人或其所屬船員已知或可合理得知貨物危險性質的話，託運人即無須通知。

◆ 「危險品 dangerous goods」或違禁品(unlawful cargo)之意義

一如前述，貨物種類相當多樣，而貨物本身是否會構成危險，除貨物本身性質外，尚可能與天候、溫度、堆放方式等有關，例如粗棉內之棉仔，由於含油，容易自燃；某些特殊成分的煤礦亦相當容易自燃；小麥或麵粉微粒達到某一特定比例，亦會有發生低溫爆炸之可能。吾很難說「棉花」、「煤礦」甚或「小麥」或「麵粉」是危險品，但其發生自燃爆炸致全船燒毀情過去卻時常發生。為解決託運人貨物特殊性質之告知義務，即有必要先界定何謂危險品。

前述英美普通法並未針對「危險品」為明確定義。因此，為界定哪些物品屬危險品，考量方向有二：一為法令規章之表列；二為法院判決之實踐。

在法令規章方面，事實上有許多安全法規，例如消防法規、核安法規等均列舉何種物品具消防核安等危險本質。另在國際海運上，最為重要者為 IMO 聯合國海事組織所頒佈的「國際危險品準則-International Dangerous Goods Code 簡稱 IMDG」。這些貨品何以被表列，主要還是這些貨品本身之內在性質 inherent nature 使然。

除前述法令規章表列外，英美法院對於「危險品」之認知似乎遠廣於法令表列。法院認為，是否為「危險品」，不應僅考量貨品本身之內在性質，尚須考量貨載之外在環境 surrounding circumstances。蓋如前述，有些貨品本身不具危險性，但可能會與其他物質結合(例如水)，或在某特定情況下(例如溫度過高等)，使原本的「好貨或安全貨 good or safe goods」，變成了「壞貨或危險貨 bad or dangerous goods」。對於此類特殊性質，託運人原則上仍負有告知之默示義務。

然前述法令或貨品特殊危險性質之告知義務，可因船舶所有人或運送人已知或依其智識應知而阻卻。亦即，如船舶所有人或運送人已知或應知某貨品具有危險之特殊本質者，託運人即不負未告知之責。例如煤礦常會釋放煤氣引發自燃，此為任何謹慎合理的船舶所有人及運送人均應知或已知之事項，今運送人未施以相當注意而為防範(例如裝貨時噴水保持通風等)，致生貨物爆炸而損及全船船貨，運送人即不能以託運人未告知貨物性質為由而免責或卸責。

至於「違禁品」方面，「違禁品」本身大都不具實質危險性，僅是由於該貨品未取得合法輸出或輸入許可等因素而構成「違禁」或「非法」。哪些屬違禁品，各國國內法都有所規範，例如我國懲治走私條例公告管制物品項目列舉項目包括槍械炸藥等兵器、偽造或變造之貨幣郵票等、鴉片大麻等麻醉藥品等管制進出口物品；黃金、未經合法授權之翻印書、翻印唱片、錄音錄影帶等管制出口物品；洋煙酒、外國彩券票券等管制進口物品等均屬之。運送這類非法違禁品或管制品，一經查獲，除有時會造成全船船貨耽擱遲延外，視情節輕重，輕則沒入違禁物品而已，重則可能會運送工具(亦即船舶)受到罰款甚或沒入之處分。違禁品之性質，如同英國 1916 年 Mitchett, Cotts v. Steel 案法官所言，裝載非法貨物可能使船舶受到扣押或遲延之危險，其與危險品可能會造成船舶毀壞，沒什麼差別。

◆ 託運人義務違反之責任基礎

託運人未告知或未經許可裝載危險品或違禁品，可能會造成對船舶或船上其他貨物之責任。此責任之基礎為何？英大法大致認為此為一「嚴格責任 strict liability」，無須取決於該託運人是否對於告知或危險品之危險品質及其裝載有所認知或過失。於 1856 年 Brass v. Maitland 案，裝於桶內之漂白劑貨品，因貨物內含氯化物成分腐蝕桶壁外洩，損及貨艙內其他貨載。法院判決認為，無論託運人對於該貨物可能會腐蝕桶壁之危險本質有無認知，該貨物之託運人均應負責相關損失。在法院實證上，前述責任常與「包裝不固」、「貨品內在瑕疵」等事由同時出現。

先前論及，如船舶所有人或運送人已知或應知某貨品具有危險之特殊本質者，託運人即不負未告知之責。現今科技及資訊之發達，已使託運人違反危險品告知義務之可能性大幅降低。以先前陳述的 IMDG Code 為例，該危險準則詳細列舉各類危險品之化學或物理性質、溫度、包裝、危險標記及堆存要求等事項，

一旦託運人為正確危險貨品名之申報，解釋上，對於該貨品名於 IMDG Code 下的所有資訊，船舶所有人或運送人應推定其應知曉。

法律課以託運人危險品嚴格告知義務之目的，係在使運送人有機會決定是否承運該貨物。因此，一旦託運人為告知，且運送人同意運送該危險貨物時，(包括託運人雖為告知，然運送人已知或應知該貨物具危險本質之情況)，託運人前述責任即行解除，而運送人因此負有採行必要措施以保護船舶及其他貨載之照管義務。

■ 海牙規則體系、漢堡規則及 2008 年運送法草案之規定

海牙(威斯比)規則第 4 條第 6 項規定：「貨物具有易燃性、易爆性或危險性，如運送人、船長或運送人之代理人知悉其性質或特性即不同意予以裝載者，得於卸載前任何時間，於任何地點，予以起陸，或予以毀滅，或使變為無害，而不負賠償責任。所有因此項貨物之裝運直接或間接所生或所致之損害及費用，託運人並負賠償之責。若此類貨物，其性質係經知悉並經同意予以裝運者，對於船舶或其貨載有危險時，運送人仍得於任何地點予以起陸，或予以毀滅，或使變為無害，運送人除係由於共同海損者外亦不負賠償責任。」

海牙規則本項規定可區分為二部分：

| | 如運送人知悉即不會裝載者 | 運送人知悉且同意裝載者 |
|-------------------------------|---------------|-------------------|
| 危險發生之運送人處置權利(包括起陸、予以毀滅、或使之無害) | ✓ | ✓ |
| 託運人責任 | 直接或間接所致之損失及費用 | ? (解釋上託運人無須負責) |
| 運送人對該貨物託運人之責任 | 原則上免責 | 原則：免責 例外：共同海損 |

前述規定之區分標準主要在於「運送人是否知悉」乙點上，而非在「託運人是否告知」。按運送人不知悉，解釋上，託運人當未告知；然託運人未告知，並不代表運送人無法知悉。本項在適用上有主關認定上之問題是，第一種情況係規定「如運送人知悉即不會裝載者」，那「如運送人知悉即會裝載者」之狀況如何界定及處理？如運送人知悉即會裝載，解釋上似應適用第二種情況處理，但「運送人知悉是否會裝載」屬運送人主觀判斷問題，為免生解釋爭議，不僅應以該運送人過去曾否運載過同類貨物為考量，更應由該運送人負其不會裝載這類貨載之舉證。

本條文有關運送人責任方面，解釋上僅限於「運送人對於該貨物託運人之責任」，而不及於「運送人對於其他貨載或其他人之責任」。後者為公約其他免責限責事由所規範，例如火、非因運送人之實際過失或知情所生之事由等。

第一種情況之運送人免責，純係該危險貨物之損失係託運人未告知及危險貨物本質所致而來，只要符合「如運送人知悉即不會裝載者」，運送人即免除因處置該危險物品所致生對該貨物損失之責。

第二種情況之運送人免責，即屬海上貨物運送人「法定免責」類型之一，按運送人既已知悉且同意裝載該危險品，自應善盡運送人運送及照管等義務。既屬法定免責，其成立顯比第一種情況更為嚴苛。本項運送人免責之前提要件為「該危險品確實對船舶或其他貨載造成危險」，換言之，如該危險品並未造成船舶或其他貨載危險，本項免責規定即不適用；而本項運送人免責之範圍為「該危險貨載因受處置所受共同海損以外之損失」。按危險品對船舶或其他貨載之危險開始運作後，例如部分貨物開始悶燒等，船長為避免延燒全船，處置該貨物之結果(例如將其投棄海上)，可能構成共同海損，就此共同海損部分，運送人對該危險品貨主仍須負責運送人之共同海損分擔比例部分。

1978年漢堡規則有關危險品主要規定於第13條：

第13條 危險貨品之特別規則 Special rules on dangerous goods

1. 託運人對於危險貨物應以適當方式附加危險標記或標籤。
2. 託運人將危險貨物交給運送人或實際運送人時，必須告知貨物之危險特性，必要時並應告知所應採取之預防措施，如託運人未如此為之，且運送人或實際運送人又無法從其他方面得知該貨物之危險特性時：
 - (a) 託運人對運送人及任何實際運送人因運送該貨物所致之損失負賠償責任，及
 - (b) 對該貨物，可視情需要，隨時予以起卸、銷毀，或使之無害，而無須予以任何賠償。
3. 任何人如於運送期間得知貨物之危險特性且予以接管，即不得主張本條第2項之規定。
4. 如本條第2項b款規定不適用或無法主張，而危險貨物對生命或財產構成實際危險時，可視情需要，將貨物予以起卸、銷毀或使之無害，而無須予以任何賠償，然如存在共同海損分擔義務或運送人依照第5條規定負有賠償責任者除外。

與海牙規則體系相較，漢堡規則進一步課以託運人二項義務：一為危險品標示義務，及；二、告知危險品預防措施義務。前述規定與晚近發展之聯合國國際海運危險品準則(IMDG Code)及航運實務符合。蓋危險品性質為何？要貼和種危險品標籤及如何預防等，託運人最為熟稔，運送人並不當然具備相關專業知識、危險品標籤及預防措施所需設備及因應方案等。另一方面，漢堡規則進一步於第3項規定，如運送人於運送途中知曉該貨物為危險品而仍予以運載時，即不得主張第2項所規定之權利。

至於2008年運送法公約草案，有關危險貨品之規定與漢堡規則較為類似，主要規定於第16條及第33條：

第16條 可能構成危險之貨物 Goods that may become a danger

無論第11條及第14條規定為何，如貨物已對或合理顯示可能會於運送人義務期間內對人員、財產或環境造成實際危險，運送人或履約運送人可拒絕收受或裝載該

貨物，且可採取包括將貨物卸載、銷毀或使之無害等其他合理措施。

第33條 危險貨物之特別規則 Special rules on dangerous goods

如貨物因本身性質或特性會造成或合理顯示可能會對人員、財產或環境造成危險者：

- (a) 託運人應於貨物交付運送人或履約運送人前，及時將貨物危險性質或特性通知運送人。託運人未履行此項義務且運送人或履約運送人無法以其他方式知曉貨物危險性質或特性者，託運人應負責未為通知所致運送人之損失或損害；及
- (b) 託運人應就貨物預定運送任何階段所適用之政府機關法律、規章或其他要求，對危險貨物加上標誌或標籤。託運人未履行此義務，託運人應負責運送人因此所致之損失或損害。

■ 海商法第 64 條及第 65 條之修訂及評議

第六十四條（禁運偷運與危險物品運送之拒絕）

運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。

1999 年海商法第 64 條之修訂頗多，第 2 項顯仿例海牙威士比規則第 4 條第 6 項後段而來；第 1 項僅為部分文字修訂，立法理由為「以符合實務」！本條文修法技巧相當拙劣，當產生相當多的爭議：

- 一、何謂「不實申報物」？其是否為「違禁物」或「危險品」同類性質之貨物？很有問題。如從新舊條文用語加以比對解釋，「不實申報物」似乎等於舊海商法之「偷運貨物」，然從新法立法理由說明，似乎亦很難為如此解釋。再者，在文義解釋上，「不實申報物」又不應同於第 65 條之「未經報明之貨物」，蓋前者「應拒絕載運」，而後者，運送人享有「將其起岸」或「繼續運送但享有最高運費及損害賠償請求」之選擇權。依新法立法理由說明「運送人收受貨物時僅就其表面情狀而檢視，並非逐件檢查其包裝內容」等詞觀之，似有與 1999 年海商法第 54 條第 2 項「如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時」相互呼應之考量。亦即，如符合第 54 條第 2 項情況者，運送人原則上仍得為繼續運送，只是運送人得於載貨證券上載明「不相符合或無法核對」之事由或不予載明而已。但如運送人所收受之貨物內容，已相當明確地不同於託運人所書面申報之貨品時，運送人只有拒絕載運一途！著者認為「不實申報物」乙詞，引伸相當多的解釋爭議，建議刪除為宜。

- 二、「其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同」：此用語舊法已有同樣規定，然解釋上，此用語亦甚為不妥。按英美法對於違禁或危險品，賦予船舶所有人或運送人特別處分權及拒運權之基本用語，主要還是這類貨品可能影響「全體船貨之安全」，而非僅是「船舶及人員」而已，建議加上「其他貨載」為宜。
- 三、第 1 項但書規定用語亦為不妥，不妥之點在於該但書之前之「。」句點。按依本條立法說明第三點，該但書應是為本項中段「其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同」之但書規定，然使用「。」句點分隔的結果為，該但書成為本項(含前段之「違禁物或不實申報物者」之情況)！試問哪有「運送人知悉貨物為違禁物後，仍不得為拒絕載運之航運或商業習慣」？！？！
- 四、第 2 項用語大體與海牙規則第 4 條第 6 項後段近似，惟用語解釋上，對於本項末段之「運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任」乙語之適用應特別注意，蓋依前述，此段運送人不負賠償責任之對象僅限於「該危險貨物之貨物所有人」而已，而不包括其他受損貨載之免責。
- 五、本第 64 條僅規範海牙規則第 4 條第 6 項後段情況，解釋上，海牙規則第 4 條第 6 項前段之情況（亦即「如運送人知悉即不會裝載者」之情況）應適用下述第 65 條第 2 項。

第六十五條（未報明貨物裝運之處理）

運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償。

前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。

本條規定並未修訂，第 1 項顯仿例德、日立法，且與英美法概念相符。第 2 項規定似在反映海牙規則第 4 條第 6 項前段「如運送人知悉即不會裝載者」之情況，然規範及用語顯然不足：一為「其性質足以發生損害者」之意義為何？致生損害之對象為何？並不明確；二、船長(船舶所有人及運送人)之處分權僅有「投棄」而已，顯窄於公約之「予以起陸，或予以毀滅，或使變為無害」；三、更為重要者，本項對於運送人及託運人之責任規定，均付之闕如。

f) 海上貨物運送人之最低強制責任：免責約款之禁止

19 世紀載貨證券免責約款之濫用，導致美國 1893 年 Harter Act 之擬定，而該擬

定復迫使船貨雙方必須在「推定過失責任基礎」、「免責限責事由」及「免責約款限制」方面有所妥協。Harter Act 所建立的架構，多為後來的 1924 年海牙規則所繼承，其中包括為了平衡海牙規則第 4 條多項免責及限責事由規定之第 3 條第 8 項免責約款禁止規定，以建立海上貨物運送人之最低強制責任 minimum compulsory liability。

免責約款之規範，立法頗為常見，例如民法第 222 條「故意或重大過失之責任，不得預先免除。」民法第 649 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。」類似但不全然一致之條文亦規定於新海商法第 61 條，其規定「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。」

■ 海牙/威斯比規則、漢堡規則及運送法草案之規定

海牙(威斯比)規則有關運送人最低強制責任規定於第 3 條第 8 項：

運送契約內任何條款、條件或約定，減免運送人或船舶因疏忽、過失或未履行本條所規定責任及義務所生對於貨物之滅失或損害或與之有關之責任者，或減輕本公約其他所規定之這類責任者，應為無效。保險契約利益歸屬運送人或類似之條款應視為減免運送人責任之條款。

「**運送契約 contract of carriage**」：應注意的是，本項免責約款禁止或限制之對象，並非「載貨證券」，而係「運送契約」。按海牙規則第 1 條 2 款定義「運送契約」為「僅指以載貨證券或有關海上貨物運送同性質之權利文件為憑之運送契約，但以是項載貨證券或同性質文件管制運送人與該證券或文件持有人間之關係時起算。」依此定義，「載貨證券」不全然等於「運送契約」。一般而言，運送契約之範圍大於載貨證券，包括運送雙方合意以迄運送完成之全程期間，而載貨證券僅適用於「以是項載貨證券或同性質文件管制運送人與該證券或文件持有人間之關係時起算」而已。亦即，運送契約之概念涵蓋載貨證券，一運送契約可能有簽發載貨證券，亦可能未簽發載貨證券。雖然如此，吾不可謂海牙規則免責約款禁止規定適用於「整個運送契約期間」或適用「任何類型之海上貨物運送契約」，該規定應適用二項限制：

a. 為海牙規則之本身適用期間：

公約第 1 條第 5 款貨物運送僅包括自貨物裝載上船至貨物卸船之期間而已，亦即免責約款禁止原則上僅適用於此「海段」期間而已。

b. 免責約款禁止之規定不適用於未簽發載貨證券或僅簽發不可轉讓載貨

證券之場合：

海牙規則第 6 條規定如下：

無論前開諸條規定為何，運送人、船長或運送人之代理人，與託運人就任何特定之貨物仍得任意訂定協議，就運送人對於是項貨物之責任及義務，及運送人關於是項貨物之權利及免責，或不牴觸公共政策之範圍內關於運送人對適航性之責任，或運送人之受雇人或代理人對於海上貨物運送之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載應為之照顧或注意等條款，另為訂定；但以此種情形載貨證券未曾簽發或不予簽發，又協議之條款係列入一屬於不得轉讓文件並如此註明之收據者為限。

照前項所訂定之協議具有完全之法律效力。

但本條應不適用於通常貿易過程中所為之普通商業性運送。本條應僅適用於其他運送，因將予運送財產之特性或情況，或完成運送所處之環境、條件或情勢，係有正當理由需為特殊協議者。

依本第 6 條之規定，在 1) 未簽發載貨證券或僅簽發不可轉讓載貨證券及 2) 不違反公共政策之情況下，海上貨物運送人基本上仍享有締約自由。

再者，於公約第 5 條更明確規定「本公約之規定應不適用於傭船契約，但在傭船契約之情況下而發給載貨證券者，該載貨證券仍應符合本公約之規定」。海牙規則第五條規定內容如下：

運送人得任意拋棄依本公約得享有之任何或全部權利及免責之全部或一部，或增加本公約應承受之任何責任及義務，但是項拋棄或增加應列入發給託運人之載貨證券。本公約之規定應不適用於傭船契約，但在傭船契約之情形下而發給載貨證券者，該載貨證券仍應符合本公約之規定。本公約之規定不得作為禁止於載貨證券內列入有關共同海損之任何合法條款。

總言之，依海牙規則前述三條文規定，有關免責約款禁止之規定原則僅適用於「傭船契約以外，有簽發可轉讓載貨證券之運送契約屬於海段部分」，亦即不適用於 1) 陸段；2) 傭船契約；及 3) 未簽發載貨證券及僅簽發不可轉讓載貨證券之場合。

「疏忽、過失或未履行本條所規定責任及義務 negligence, fault, or failure in the duties and obligations」乙詞在用語上，雖與先前的「適當注意 due diligence」用語不同，然兩者均仍僅為「過失責任主義」之解釋而已，公約並無將其擴大到嚴格責任或無過失責任之意圖。

「減免...本條所規定責任及義務，或減輕本公約其他所規定之這類責任者 relieving..... the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules」：所稱之「本條 in his article」即指公約第 3 條所主要規範之適航性注意義務(第

1 項)、貨物照管義務(第 2 項)、載貨證券發給義務(第 3 項)等。本段用語比較有解釋爭議的是「lessening such liability otherwise than as provided in these Rules」乙句，多數人將其翻譯成「於本公約規定之外限制上述責任者」，實難理解「於本公約規定之外」之意義為何？比較妥適的翻譯應為「減輕本公約其他所規定之這類責任者」，以便與前段所表徵之「本條」(亦即第 3 條)相互呼應。而何謂「減輕本公約其他所規定之這類責任者」？最明顯的例子即為第 4 條第 1 項及第 2 項第 q 款所規定之舉證責任。前二項款規定運送人應負「適航性免責」及「非因運送人之實際過失或知情」免責之舉證責任，而運送人可能以特約條款方式，將前述運送人舉證責任轉嫁給託運人或貨物求償權人。

「**保險契約利益歸屬運送人或類似之條款應視為減免運送人責任之條款 A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability**」：此即為俗稱的「保險約款 insurance clause」或「保險利益約款」，內容大致分二類：一約定託運人或載貨證券持有人如能獲貨物保險人填補其損害時，運送人即無須負責；二約定貨物所有人應將其貨物保險契約所生之保險請求權讓與運送人，當運送人於受領保險金後，始負責貨損賠償。

「**應為無效 shall be null and void and of no effect.**」：應為無效之範圍，如與該條文開頭用語「any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage...」並讀，應僅限於「該免責或限責條款」而已，而非整個運送契約均無效。再者公約複數使用均具有無效性質之「null」、「void」及「of no effect」，係在表徵該免責條款之絕對無效及自始無效。

「**對於貨物之滅失或損害或與之有關之責任者 liability for loss or damage to, or in connection with, goods**」。此部分見第 8.7 節之說明。

1978 年漢堡規則分有關運送人最低強制責任之規定，規定於第 23 條：

第 23 條 契約條款 Contractual stipulations

1. 海上運送契約、載貨證券或作為海上運送契約證明之任何其他文件所載之任何約定，直接或間接減損本公約規定，就其違反之範圍，概屬無效。該約定無效不影響契約或由契約構成其一部分之文件之其他約定之效力。將貨物之保險利益讓與運送人之約定，或任何類似條款，概屬無效。
2. 無論本條第 1 項規定為何，運送人仍可提高其於本公約下之責任及義務。
3. 簽發載貨證券或作為海上運送契約證明之任何其他文件，必須於其中載入一項聲明，說明該運送須遵守本公約規定，該約定能使對減損而有損於託運人或受貨人之任何契約約定因此不具效力。
4. 貨損請求權人因本條規定而使某項契約規定成為無效或因漏載本條第 3 項所載聲明而遭受損失時，運送人必須於依照本公約規定對任何貨物之滅失或毀損以及

延遲交付給予請求權人賠償所需要限度內給付賠償。此外，運送人並須對請求權人為行使其權利所產生之費用為給付賠償，然在主張上項規定之訴訟中所產生之費用，應依照提起訴訟地國家之法律定之。

於【**全程或分程**】【**海上**】**貨物運送公約 2008 年草案**方面，草案第 16 章分別針對一般規定(第 81 條)、**大批量契約之特別規則 Article 82 Special rules for volume contracts**(第 82 條)及**活動物及某些其他貨物之特別規則 Article 83 Special rules for live animals and certain other goods**(第 83 條)為規定，其第 81 條一般規定如下：

第81條 一般規定General provisions

1. 除本公約另有規定外，運送契約之任何條款，有下列情形之一者，應為無效：
 - (a) 直接或間接免除或限制運送人或海運履約運送人於本公約應承擔之義務；
 - (b) 直接或間接免除或限制運送人或海運履約運送人對違反本公約之義務所應負之賠償責任；
 - (c) 將貨物之保險之利益轉讓給運送人或第19條所述及之人。
2. 除本公約另有規定外，運送契約之任何條款，有下列情形之一者，應為無效：
 - (a) 直接或間接免除、限制或增加託運人、受貨人、控制方、持有人或單證託運人於本公約應承擔之義務；
 - (b) 直接或間接免除、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之任何義務所應負之賠償責任。

■ 我國新海商法第 61 條

第六十一條（運送人責任免除之限制）

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。

免責約款禁止之規定首見於 1962 年舊海商法第 105 條，當時修訂理由主要為「參照美國 COGSA 第一章第 3 條第 8 項……之規定，為保障託運人之利益而增訂」。按一如前述，美國 COGSA 第一章第 3 條第 8 項規範與 1924 年海牙規則第 3 條第 8 項內容一致。1999 年海商法本次修訂，如劃底線部分，主要增修訂三部分：

- a. 運送契約→以件貨運送為目的之運送契約
- b. 免除→減輕或免除
- c. 毀損滅失→毀損、滅失或遲到

與 1924 年海牙規則用語及規定相較，應注意下列諸點：

- a. 海牙規則之免責條款適用僅限於「傭船契約以外，有簽發可轉讓載貨證券之運送契約屬於海段部分」，其範圍並不全然與新海商法第 61 條「以件貨運送為目

之運送契約或載貨證券」一致。蓋「以件貨運送為目的之運送契約」並不全然會簽發載貨證券；另「載貨證券」不僅包括可轉讓之載貨證券，亦可能包括不可轉讓之載貨證券(ex 海運單 seaway bill)；再者，「傭船契約」簽發載貨證券之場合，解釋上仍應適用。新海商法加上「以件貨運送為目的之運送契約」或為符合海牙規則不適用「傭船契約」之基本原則，然仍淪於「只見原則、不見例外」之憾。如此規定之結果為，所有類型之「件貨運送契約」，無論該件貨運送有無簽發載貨證券，免責約款禁止均應適用；同樣地，只要有簽發載貨證券之場合，無論該載貨證券為可轉讓或不可轉讓，免責約款禁止亦應適用。如此規定的結果，使我國免責約款禁止之適用範圍遠大於海牙規則。

- b. 海牙規則免責約款禁止之適用範圍僅限於「該公約」所規定之義務及責任，而新海商法第 61 條之適用範圍為「對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行」，二者並不一致。第一、1999 年海商法之「本章」範圍不僅包括「貨物運送節」，尚包括第二節「旅客運送」及第三節「船舶拖帶」！有欠斟酌；第二、即使是「貨物運送節」規定，其範圍亦遠大於整部海牙規則，按海商法貨物運送節從第 38 條至第 78 條計有 41 條文，其中與海牙規則有關者(無論是否屬運送人義務責任事項)，僅有半數 21 條文(53-57; 61-73;76-78)而已，換言之，其餘的 20 條文，如有涉及件貨運送人義務、責任或負擔者，均有免責約款禁止之適用。這類條文例如第 50 條之貨物運達通知義務、第 74 條連續運送人責任、第 75 條複合運送人責任等均屬之。
- c. 「不生效力」乙詞解釋上應與海牙規則同，僅限於違反免責約款禁止之條文而已，不影響整部運送契約之效力。
- d. 第 61 條並未將「保險利益約款」納入規範，此有待司法實踐方式予以確認。
- e. 第 61 條納入「遲到」乙點，待下節討論。

📖 件貨運送載貨證券上之合意管轄條款屬定型化契約，難謂為當事人間之合意；英國法院管轄，其目的係利用相對人遠赴英國求償不便，使其放棄訴訟求償，得以逃避其所應負之責任，顯為減輕運送人之責任，參酌海商法第六十一條規定之精神，自難認可拘束相對人。【91 年台抗字第 566 號 (91 年 09 月 27)】

📖 免除合法甲板裝載之運送人基本義務(例如貨物照管義務)之約定，仍屬無效

【71 年台上字第 290 號(71 年 01 月 29)】

【83 年台上字第 586 號 (83 年 03 月 17)】

【81 年台上字第 2114 號 (81 年 09 月 10)】

📖 約定「未盡適當裝載、堆放、保存、照料或適當交付任何或全部商品或物品致生之損失或損害而應負之責任者」(貨物照管義務)，應認為違法而無效

【91 年台上字第 2120 號 (91 年 10 月 18)】

【69 年台上字第 923 號 (69 年 04 月 03)】

【65 年台上字第 2053 號（65 年 08 月 20）】

☞ 不違背海商法最低強制責任之原則下，運送契約當事人仍得特約免責
【58 年台上字第 3092 號（58 年 10 月 17）】

☞ 不違背海商法最低強制責任之原則下，運送契約當事人仍得特約免責；散裝貨物載貨證券於運送人或船長簽發後，並交由託運人收受時，其所附記之文句，已不再係單方所表示之意思，而應認係雙方當事人之約定。【司法院第三期司法業務研究會（72 年 05 月 02）】

g) 海上貨物運送人之責任事項：毀損、滅失、「遲到」

海牙規則對於貨物運送人之責任事項用語，僅限於「滅失或毀損 loss or damage」而已，整部海牙規則並無任何「delay 遲到或遲延」之用語。於海牙規則第 3 條第 8 項免責約款禁止條文「對於貨物之滅失或損害或與之有關之責任者 liability for loss or damage to, or in connection with, goods」，很明顯地，亦僅限於「毀損滅失」之責任而已。從損害類型層面，一般而言，英文 loss 多指稱財產實質損害的程度已無法復原或復原成本過高而言，一般以「滅失」稱之；英文 damage 多指未達前述 loss 程度的財產實質損害，因此一般以「毀損」稱之。前兩者均不脫我國法所慣用之「損害」乙詞。比較特殊的是「遲到或遲延 delay」的定位問題。「遲延」造成貨方損失之情況大都有二：一、多數情況下，「遲延」並未造成貨物實體的「毀損滅失」，而僅是造成停工、交貨違約等因市場情況變動之經濟損失而已；二、少數情況下，貨物會因「遲延」而造成貨物實體的「毀損滅失」，例如蔬果等生鮮貨物會因運送期間過長而過熟甚或腐敗。在前述有關「毀損滅失 loss or damage」用語解釋下，單「遲延」本身很難為傳統意義上的「毀損滅失」所涵蓋。

國貿興盛及貨櫃件貨運送發達後，託運人對於如期運送之要求越來越嚴格，有些是因為貨物有時限或季節問題(例如聖誕節禮品)，有時為達到零庫存所達到之成本積壓損失，而這些均導致海上貨物運送人是否應負責「遲延」之爭議。一如前述，海牙規則並無「運送人之遲延責任」直接明文，有些學者將「遲延」歸納為前述海牙規則第 3 條第 8 項「或與其有關 or in connection with, goods」之解釋中，然英美法院對此解釋之見解仍不甚明確。

1978 年漢堡規則為解決前述模糊，其第五條運送人責任基礎條款便明文「運送人對於貨物的損失或損壞以及延遲交付所引起的損害，如引致損失、損壞或延遲的事件發生於第 4 條所訂明的貨物由他掌管的期間，須負賠償責任，但運送人能證明本人或其受雇人或代理人為避免該事件發生及其後果曾採取所能合理要求的一切措施者，不在此限。」。→注意：漢堡規則雖將遲延納入，亦有另一配套規定，亦即交貨遲延之責任限制額度，此點請詳閱下一課程相關說明。

1999 年海商法第 61 條明文將「遲延」納入免責約款適用，其增訂理由為「依民

法第 640 條之規定：「因遲到之損害賠償，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。」因此，即使本條將「遲到」列為最低強制責任，對於運送人亦無重大不利之處；為考慮運送人和託運人間利益之均衡，避免運送人以特約條款排除本法所規定運送人因遲到應負之責任，爰增列「遲到」一詞於「...毀損、滅失」之後。」如此規定是否有其效益？僅先就英美有關「遲延」相關爭點為論述後，再予評析。

■ 英美普通法之「合理快速義務 reasonable dispatch obligation」之默示擔保義務

本單元課程先前曾列舉若干英法有關運送契約之默示義務中(此義務適用於所有運送類型，而非僅限於海上貨物運送而已)，有包括一項合理快速義務。此項義務常與下一課程會討論的「不得偏航 not to deviate 義務」相混淆，此部分待下課程為進一步說明。

此義務常明文訂於租傭船運送，例如論航傭船 voyage charter 運送常約定「the vessel will proceed in the voyage, load and discharge at the time agreed or within a reasonable time 船舶應於協議或合理期間內為航程及裝卸之進行」；而論時傭船 time charter 亦多規定船長應以「最大快速 utmost dispatch」為航行。英美普通法雖課以運送人及船舶所有人此項合理快速運送之義務，然怎麼樣才是「合理快速」？英法並未界定明確的時間或期間，而係單純採用視客觀情況(非主觀認定)而定之「合理期間 reasonable time」之認定標準，亦即視「船舶所有人」於履約過程中所面臨的實際狀況，且不論於該狀況可否事先預期，例如天候、航路阻礙等種種因素，可合理期待之運送進行期間。換言之，如某遲延係非因船舶所有人過失或其可得控制之原因所致，例如天候、碰撞、船員受傷等，船舶所有人及運送人即無須對遲延負責。

船舶所有人或運送人違反合理快速航行義務之法律效果為何？英法規定亦不十分明確，原則上係以其違反之嚴重程度為斷。亦即如義務違反嚴重程度已達到使契約標的給付不能的程度者，貨方不僅有權解約，並得請求損害賠償；反之，僅能請求損害賠償而已。例如於 1831 年 Freeman v Taylor 案，貨物於開普敦卸載後應儘速航向印度孟買裝貨，惟船長於開普敦卸貨後，私自裝貨先彎靠模里西斯，此舉造成船舶遲延近七週始抵達孟買港，法院認為本案遲延情況已達到足以使契約毀棄之程度，亦即託運人不僅有權解約且可請求損害賠償。

■ 海牙規則體系、漢堡規則及運送法草案有關「遲延」之責任

一如前述，海牙規則僅規定「貨物之毀損滅失」，其並無「運送人之遲延責任」直接明文。有些學者將「遲延」歸納為前述海牙規則第 3 條第 8 項「或與其有關 or in connection with, goods」之解釋中，甚至乾脆將「遲延」當作貨物照管義務下之義務，

然英美法院對此解釋之見解仍不甚明確。再者，「遲延」如僅造成單純經濟損失 pure economic loss，而未連同有實體毀損滅失時，在英美損害賠償法理上，這類「單純經濟損失」可否求償？如何計量？亦生問題。

由於海牙規則規定不明，解釋不清，一方面許多運送人(特別是件貨運送之運送人)逐漸在載貨證券上載明不負責任何形式遲延所致生之損失；而另一方面許多大陸法系國家開始明文將陸上運送所慣常適用之「遲延損失」亦訂入其海商立法中，為達統一，1978年漢堡規則遂將「交貨遲延 delay in delivery」與「毀損滅失」並列，納入規範。惟須特別注意的是，漢堡規則雖將「遲延」納入規範，然相對地，運送人責任基礎、舉證責任、免責及限責等，自應一併適用於「遲延求償」，例如運送人如能證明遲延非運送人或運送人之受僱人或代理人之疏失所致的話，運送人自無須負責遲延所致之任何類型之損失。更為重要的是，漢堡規則為解決「遲延」所致「單純經濟損失」之計量問題，特別引入一有關「遲延求償之責任限制規定」，以運費總額之 2.5 倍為遲延求償之運送人最高責任限制額度。

1978年漢堡規則分別針對「遲延」定義(第5條)、遲延責任限制(第6條1項b及c款)及遲延之通知(第19條)為規定：

第5條 責任之基礎

2. 貨物未於明示約定之期限內，或無此類約定，於考慮實際情況下、可合理要求一謹慎的運送人所遵守之期限內，於海上運送契約所規定之卸貨港交付，即為延遲交付。

第6條1項 責任限度

- (b) 運送人依照第5條規定對於延遲交付所負之賠償責任，僅限於同等於對延遲貨物所應支付運費二倍半之額度，然不得超過依照海上貨物運送契約所應支付之運費總額。
- (c) 運送人依據本項第(a)及(b)項之賠償責任總額，無論如何均不得超過依據本項(a)項對於貨物全部損失所致生之賠償責任所規定之額度。

第19條 損失、損壞或延遲之通知

5. 對於延遲交付所致生之損失，除貨物交付給受貨人之日起連續六十日內給予運送人書面通知外，否則無須給付賠償。

於【**全程或分程**】【**海上**】**貨物運送公約 2008年草案**方面，與漢堡規則類似，分別針對「遲延」定義(第5條)、遲延責任限制(第6條1項b及c款)及遲延之通知(第19條)為規定：

第22條 遲延Delay

- 貨物未於協議時間內於運送契約所約定之目的地交付貨物，為遲延交付。

第24條 滅失、毀損或遲延時之通知

4. 除於交貨後二十一連續日內向運送人提交遲延造成損失之通知外，運送人無須就遲延支付任何賠償。

第62條 遲延造成損失之責任限制

- 除第63條第2項另有規定外，對於遲延造成貨物滅失或毀損之賠償額度，依第23條計算，對遲延造成經濟損失之責任限制，應等同於受遲交貨物應付運

費兩倍半之數額。依本條及第61條第1項所確定之賠償總額，不得超過所涉貨物全損時依第61條第1項所確定之責任限制數額。

■ 我國法有關「遲延」之責任

民法第 632 條規定運送人按時運送義務「託運貨品，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(第 1 項)。前項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情況(第 2 項)。」民法第 634 條運送人之責任已明文「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任」。1962 年舊海商法如海牙規則體系般，並未對「遲延」損害類型為任何明文。惟解釋上，依第 5 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。」適用民法第 634 條之結果，解釋上，除貨物毀損滅失外，海上貨物運送人仍應負擔遲延責任 → 是否全然如此？似還有爭議。

1999 年新海商法第 61 條明文將「遲延」納入免責約款適用，其增訂理由為「依民法第 640 條之規定：「因遲到之損害賠償，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。」因此，即使本條將「遲到」列為最低強制責任，對於運送人亦無重大不利之處；為考慮運送人和託運人間利益之均衡，避免運送人以特約條款排除本法所規定運送人因遲到應負之責任，爰增列「遲到」一詞於「...毀損、滅失」之後。」對於此新增訂，及其立法說明，有下列各點足之討論：

1. 運送人按時運送之義務規定在民法第 632 條，而違反該義務所致遲延之責任基礎規定於民法第 634 條，第 640 條為有關遲延最高賠償責任之規定，今海商法立法說明引用民法 640 條，顯有引用失當之處。
2. 陸上運送人之責任基礎採「通常事變主義」(亦即運送人僅不負責「不可抗力」、「貨物性質」及「託運人或受貨人之過失」)，海商法採「推定過失責任主義」，兩者責任基礎全然不同，可否直接適用，頗具爭議。
3. 海商法第 61 條為「免責約款之限制」規定，而「免責」之前提為「必須要有法定義務或責任存在」。同理，海商法第 61 條如欲延伸適用到「遲延免責約款之限制」，其亦有一前提是「必須要有一法定的按時運送義務及遲延責任」存在。惟可惜的是，海商法修訂並未將後者(亦即遲延責任)同時納入整體修訂，以先前討論過的海商法第 62 條為例，其第 2 項亦僅規定船舶於發航後因突失航行能力所致之「毀損或滅失」，運送人不負責任而已。在海商法對於「運送人遲延責任」基礎未明之情況下，進而為「遲延免責約款」之限制，是否有其實效？很有問題。換言之，海商法第 61 條增訂「遲到」二字，並不得解為海上運送人因此即須承擔「遲延責任」之責任基礎依據，海上運送人「遲到或遲延」之義務及責任基礎，還是在於民法第 632 條及第 634 條，而非海商法本身。
4. 再者，從海商法第 61 條「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」之因果關係視之，「遲到責任」與「因過失或本章規定應履行之義務而不履行」間必存有因果關係。例如船舶或運送人違反船舶適航義務或照管義務而致生貨物遲延等均是。

5. 已如前言，漢堡規則將遲到列入規範是整體整套的，其將遲到列入責任項目的同時，其他的免責及限責事由亦一併適用。惟可惜的是，前述情況並未見於本次海商法修訂，以運送章所規定之免責及限責規定為例，亦即第 69 條至第 73 條，仍僅規定「毀損或滅失」，而不及於「遲到」。如此規範的結果為，海上貨物運送人必須負貨物「遲延」之責之同時，卻「無法」主張毀損滅失可得主張之免責限責時效抗辯等事由，此為本次海商法立法一項很重要的瑕疵。除修法外，只得有賴司法擴大解釋。

4) 本單元問題思考

■ 於本「貨物運送義務及責任」單元內

- (1) 海上貨物運送雙方各有哪些權利及義務
- (2) 運送人的責任基礎、責任期間及事項為何
 - (a) 責任基礎：最低強制責任+推定過失
 - (b) 責任期間：收受到交付—海段與陸段
 - (c) 責任事項：毀損、滅失、遲到
- (3) 適航義務方面
 - (a) 適航性之義務主體為孰？是否包括運送人之受雇人、代理人及履行輔助人(獨立或非獨立)？及「船舶所有人」？
 - (b) 海商法 62 條適航性之義務範圍
 - (c) 適航性之義務主體為何
 - (d) 適航性之義務期間為何
 - (e) 「必要之注意及措置」之注意義務程度為何
 - (f) 「安全航行」能力如何舉證？定期檢驗？事實問題？
 - (g) 船舶適航是否擴及包括「貨櫃」等運輸工具？
 - (h) 適航性之舉證責任歸屬(責任基礎)為何？
 - (i) 突失航行能力免責之意義？
 - (j) 違反適航性義務之效果為何？可否另外主張免責事由？
- (4) 貨物照管義務方面
 - (a) 照管義務之義務人為何？是否包括運送人之受雇人、代理人及履行輔助人(獨立或非獨立)？
 - (b) 照管義務之責任基礎為何？

- (c) 照管義務之義務期間為何？
- (d) 照管義務之義務內容為何？
- (e) 海商法第 63 條照管義務是否包括貨物之收受與交付？
- (f) 照管義務之舉證責任由孰負擔？
- (5) 「單一責任說」或「分割責任說」方面
 - (a) 為何會有「單一說」及「分割說」的爭議？
 - (b) 「單一說」及「分割說」的理論依據及司法見解
 - (c) 舊法第 50 條、現行海商法第 63 條及第 76 條之修正對「單一說」及「分割說」之影響為何
- (6) 海商法有關運送雙方禁運違禁及危險品義務/處置之權義規定為何？
- (7) 海上貨物運送人之最低強制責任：免責約款之禁止方面
 - (a) 「載貨證券」是否屬定型化契約？及定型化契約之各項適用及解釋原則為何？
 - (b) 法律是否應適度介入件貨運送(或公共運送)契約自由原則？
 - (c) 海商法第 61 條所表徵「最低強制責任」所應適用之運送契約類型及適用範圍為何？
 - (d) 何謂保險利益(benefit of insurance)條款？此條款是否違反最低強制責任？
 - (e) 非最低強制責任所涵蓋之運送期間/階段，運送人是否即可特約免除其責任？
- (8) 海上貨物運送人是否應對「遲到」負責？依據為何？如需負責，則海商法哪些有關運送雙方之權義事項得予以適用？例如免責、限責、適航性、貨物照管等。

■ 與海商法其他課程單元或法制間

- (9) 免責約款禁止與「載貨證券文義性」間之關係
- (10) 免責約款可否適用於「傭船運送」
- (11) 免責約款可否適用海商法所規定之「運費事項」
- (12) 照管義務與運送人各項免責限責規定間之關係
 - (a) 例如與管理船舶過失、失火免責、自然耗損、甲板裝載、貨櫃運送等
 - (b)
- (13) 單一說及分割說是否會影響海上保險之承保

5) 本單元演習案例

台灣農林水果公司甲為國內著名水果進口商，其自泰國進口一批最新品種的”無臭”且略帶”香蕉氣味”的榴槿，準備四週後於世貿中心所舉辦之各國新品種農產品展售會中展覽出售，為使無臭榴槿能一炮而紅，使此門獨家生意之後續業務源源不絕，甲為此還耗費鉅資廣為促銷宣傳…。

該批分裝於 X、Y、Z 三只冷凍貨櫃，溫度設定攝氏+2 度，委由班輪運送人 A 承運進口台灣基隆，載貨證券正面記載「運送人不負責冷凍貨櫃因溫度不正常、機組設備突失功能或任何原因所致之任何毀損滅失或遲延」。三只空櫃交給貨方前，依航運慣例進行冷凍測試 24 小時，完全正常。貨櫃貨物於泰國上船後，亦一切正常。惟同時上船之三只貨櫃卻有著不同遭遇：

X 貨櫃部分：船舶途靠香港時，因運送人香港代理人之作業疏失，X 貨櫃被誤卸香港並轉運往大陸天津港。待安排轉運回台時，已超過展售期間。

Y 貨櫃部分：船上船員每天三班進行冷凍貨櫃溫度檢查時，發現該櫃冷凍壓縮機停止運作，雖經緊急搶修重新恢復功能，但進一步發現溫控裝置亦有問題，無法正確控溫，船上既無冷凍貨櫃之溫控面版可以更換，且既使有，亦非船員能力可以進行更換作業。貨物抵達高雄後，甲公司優先提領此一貨櫃，發現櫃內榴槿全數結冰，無法熟化而毫無任何商業價值。

Z 貨櫃部分：該櫃抵達基隆港後，由於 X 貨櫃尚未抵台、Y 貨櫃貨物全損，與運送人間已有若干爭議，加上離展售會還有幾天時間，運送人雖通知甲儘速提貨，甲總是置之不理，運送人便正式書面通知甲，自即日起該櫃將以甲之費用及風險存放於汐止櫃場。詎料書面通知後之存棧期間，櫃場因其他危險物品而失火，Z 貨櫃貨物遭波及而成火烤榴槿。

受貨人甲向運送人 A 求償 Y、Z 貨櫃每只貨櫃榴槿貨品 3 萬美元損失，以及包括 X 貨櫃貨物在內因無貨物可以參展所造成之龐大商譽及商業損失 30 萬美元。乙運送人分別以載貨證券記載、貨櫃突失適航能力及 X 貨櫃貨物並未毀損等情拒絕賠償。

【註：本案所有當事人均假設為中華民國籍且不涉及國際私法爭議】

本案例可思考之參考議題：

- (1) 載貨證券上之免責記載效力為何？是該條款之部分無效？還是該條款全部無效？還是整份運送契約無效？
- (2) 貨櫃突失適航或堪載能力是否可準用船舶突失適航能力而免責？
- (3) 運送人舉證貨櫃裝運前測試正常，Y 貨櫃貨損純粹係因突失航行能力所致，設你為受貨人甲，你應如何反證？
- (4) 甲經多次催告後，仍未提領 Z 貨櫃，是否已構成「擬制交付」，運送人因此是

否已解除其運送責任？

- (5) 設運送人對 Z 貨櫃於陸上存棧期間尚未解除其運送責任，運送人可否主張海商法第 69 條之「失火免責」？
- (6) 造成失火之危險物品貨方應承擔如何之責任？
- (7) 海上貨物運送人是否應負責遲到？如需負責，遲延損害賠償如何計算？另本案運送人可否主張「船員管理船舶過失」免責？遲延責任是否會因託運人有無告知運送人「該貨品為展覽之用」或與運送人「約定抵達期限」而有不同結果？

系/所

學年度 學期

海商法

單元八_運送義務及責任

老師

目次

- 一. 運送雙方權義概說
- 二. 船舶適航義務
- 三. 貨物照管義務
- 四. 「單一說」或「分割說」爭議
- 五. 禁運、違禁及危險品
- 六. 最低強制責任
- 七. 責任事項：毀損、滅失、遲到

一、運送雙方權義概說

| | | |
|-------|----------------|---------------|
| 託運人義務 | 支付運費 | 海47-49; 66-68 |
| | 貨品資料通知保證 | 海55 |
| 運送人權利 | 留置及不付運 | 海64-65 |
| | 運費請求權 | 海47-49; 66-68 |
| | 延滯費請求權 | 海52 |
| | 交還載貨證券請求權 | 海58-60 |
| | 未經聲明貨物及危險物之處置權 | 海64 |
| 運送人義務 | 運送物寄存權 | 海51 |
| | 提供適航及適載船舶 | 海52 |
| | 貨物照管 | 海63 |
| | 禁運違禁或危險品 | 海64 |
| | 甲板禁止裝載 | 海73 |
| | 直航(不得偏航) | 海71 |
| | 轉船義務 | 海68 |
| 運送人責任 | 通知及指示或卸載 | 海50 |
| | 貨物適當交付 | 海58-60 |
| | 責任基礎(最低強制責任) | 海61 |
| | 責任範圍：單一或分割 | 海50(?) |
| | 責任事項：毀損、滅失、遲到 | 海61 |
| | 免責事由 | 海69-73 |
| | 責任限制 | 海70 |

二、船舶適航義務

- 海牙規則等國際公約
- 新海商法

新海商法第六十二條（發航必要之注意及措置）

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。(堪航或狹義適航能力)
- 二. 配置船舶相當船員、設備及供應。(運航能力)
- 三. 使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。(適載能力)

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

A. 海牙威士比規則

第三條第一項：

- 運送人於航程開始前或當時，應就下列事項為適當之注意The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to：
 - 使船舶有堪航能力Make the ship seaworthy；
 - 船舶海員、設備及供給之適當配置Properly man, equip and supply the ship；
 - 使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部份，就貨物之受載、運送及保存為適當並穩妥Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation。

- 時間點：航程開始前或當時
- 航程：指B/L所涵蓋之整個航程
- 內容：堪航+運航+堪載
- 注意義務：適當注意→過失責任主義
- 舉證：推定過失責任(4.1)
 - 貨方：初步舉證
 - 船方或運送人：免責或無過失舉證

B. 新海商法

新海商法第六十二條（發航必要之注意及措置）

- 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。(堪航或狹義適航能力)
 - 二. 配置船舶相當船員、設備及供應。(運航能力)
 - 三. 使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。(適載能力)
- 船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。
- 運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

舊海商法 第一百零六條：

- 運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於左列事項，應為必要之注意及措置：
 - 一. 使船舶有安全航行之能力。
 - 二. 配置相當海員設備及船舶之供應。
 - 三. 使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載運送與保存。
- 船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。
- 運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

修正理由：

- 第一項第二款依一九六八年海牙威士比規則第三條第一項(b)款訂定，原文為“Properly man, equip, and supply the ship”，爰修正文字，以符原文意旨及航運慣語。

我國法評釋

第一項：

- 「運送人或船舶所有人」：不同於海牙規則僅運送人負適航義務，我國法船舶所有人亦負適航義務
- 「必要之注意及措置」：等於我國法之善良管理人注意義務
- 「安全航行」：船舶適合且能夠應付航程途中必須面臨的海上風險或附隨風險所需即可

第二項：

- 「突失航行能力」解釋上僅限於「突失船舶堪航能力」，不包括「運航」及「堪載」

第三項

- 「免除前項」：運送人僅就「突失航行能力」負舉證責任→解釋上其他事項仍由求償人舉證→與海牙規則堪航+運航+堪載均由運送人舉證之規定有異

三、貨物照管義務

新第六十三條（運送人承運之必要注意及措置）
 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。

舊海商法 第一百零七條

運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管運送及看守，應為必要之注意及處置。

修正理由：

參照海牙威士比規則第六條作文字修正，使符合現行作業程序，即將「裝卸」修正為「裝載」、「卸載」並分別依其順序排列之。

海牙規則規定

第三條第二項規定：

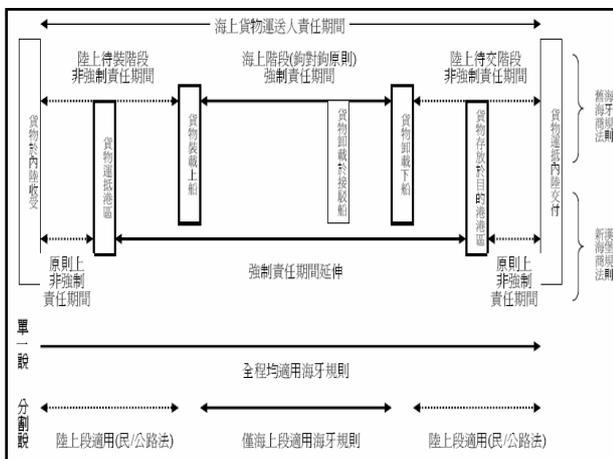
除第四條另有規定外(i.e.免責事由)，運送人應適當並注意地裝載、運送及保管、看守並卸載所承運之貨物。Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

- 「適當並注意地properly and carefully」→ 仍屬過失責任
- 「裝載...卸載load....discharge」→ 海上責任期間

第六十三條評釋

- 貨物運送節架構下，本條規定應同時適用於件貨運送及備船運送；
- 非本條所規定之所有裝載搬移等均應由運送人負擔，是否由運送人負擔須視運送契約約定(亦即依契約所應履行之服務事項為定，例如FIOS T
- 運送人之貨物照管責任應包括「裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守」列舉義務所附隨之運送照管類型，例如繫固穩妥lashing。
- 舉證責任：非「推定過失」責任所涵蓋，亦即運送人是否違反貨物照管義務，應由貨損求償權人舉證！（司法見解仍採推定過失）

四、「單一說」或「分割說」爭議



發展

- 十九世紀末航運型態：以散裝、雜貨為主，單純的「海上」運送
- ↓
- 二十世紀初：貨物liner開始盛行，然海牙規則仍僅適用於「鈎對鈎tackle to tackle」之「海上階段」
- ↓
- WWII後，貨櫃運送興起，「港對港port to port」運送需求增加→漢堡規則
- ↓
- 1980年代後，複合運送興起，「戶對戶door to door」運送需求增加→複合運送公約
- 2008年運送法公約草案→採「收受到交付」

海牙規則相關規定

- 海牙規則第一條定義「貨物運送」為「涵蓋自貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間」→僅限於「鈎對鈎之海上期間」
- 海牙規則第二條「除有第六條規定之情形外，在每一海上貨物運送之情形下，運送人就貨物之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守及卸載所負之責任及義務與享受之權利及免責，應依後開之規定。」→僅限於前述「鈎對鈎海上期間」之裝卸及其間作業。
- 公約第七條「本公約之規定並不阻止運送人或託運人，就海上運送之貨物於裝載上船以前及自船上卸載以後，對於貨物或與貨物之保管、看守及搬移有關之滅失或損害，運送人或船舶所負之責任及義務，訂定任何協議、條款、條件、保留或免除。」→無異1)再次宣示公約適用範圍不及於海上段以外之前後階段；2)該前後段不適用公約過失強制責任基礎，此階段仍適用締約自由。
- 簡評：
 - 嚴格言之，海牙規則並無存在「單一說」或「分割說」之爭議，其所表徵者為「公約之適用範圍」。
 - 寬鬆言之，海牙規則採「分割說」

國內爭議

| | 分割說 | 單一說 |
|----|---|---|
| 主張 | 海上階段→海商法、推定過失責任 陸上階段→陸上法、通常事變責任 | 海上及陸上階段→海商法、推定過失責任 |
| 論據 | <ul style="list-style-type: none"> 海牙規則已明文宣示鈎對鈎原則 在法制本質上，海牙規則區分海上及裝載前後等三階段已相當明顯，裝載前後之陸上階段自應歸屬陸法有關之倉庫寄託等法理 海牙規則將其區分實為妥協與讓步之結果 | <ul style="list-style-type: none"> 依海牙規則第七條之反面解釋，如當事人未以特約減免陸段期間之運送人責任，則仍應適用海牙規則 從海上貨物當事人立場而言，運送人及託運人並無分立海段及路段二合約之意思及意圖 從契約及履約單一性而言，海段前後均屬為完成共同運送目的，輔助履行或承繼海段運送所必要 海商法等仍有有關「待運期間」「待交期間」等規定 國際立法趨勢使然，漢堡規則、德、日、法等 |

新舊海商法相關規定

- 舊海商法第九十三條第三項(已刪除)
卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。
- 新海商法第六十三條(貨物照管義務)
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。
- 新海商法第七十六條(喜馬拉雅條款)
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。

評議

- 首要辯證
 - 海商法同各國國際公約，僅應存有「適用範圍」之問題，不存在「分割說」與「單一說」之爭議
- 次要辯證：嚴格而言，採分割說，理由：
 - 草案「貨物收受以迄交付」→「商港區域」
 - 海商法75.1之反面解釋(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)
 - 「海陸分離」之修法共識
 - 強制法適用範圍外，契約自由原則之尊重

五、禁運、違禁及危險品

危險品概說

- 海上運送之孤立性及危險性，危險貨品必須事先告知或聲明，蓋危險品裝運涉及相當多的裝載存放等要求
- 危險品界定：依法令規章、法院判決
- 違禁品界定：原則上依法令規章
- 託運人責任：嚴格責任

海牙規則4.6規定

- 貨物具有易燃性、易爆性或危險性，如運送人、船長或運送人之代理人知悉其性質或特性即不同意予以裝載者，得於卸載前任何時間，於任何地點，予以起陸，或予以毀滅，或使變為無害，而不負賠償責任。所有因此項貨物之裝運直接或間接所生或所致之損害及費用，託運人並負賠償之責。
- 若此類貨物，其性質係經知悉並經同意予以裝運者，對於船舶或若其貨載有危險時，運送人仍得於任何地點予以起陸，或予以毀滅，或使變為無害，運送人除係由於共同海損者外亦不負賠償責任。

| | 如運送人知悉即不會裝載者 | 運送人知悉且同意裝載者 |
|-----------------------------------|---------------|------------------|
| 危險發生之運送人處置權利 (包括起陸、予以毀滅、或使之無害) | ✓ | ✓ |
| 託運人責任 | 直接或間接所致之損失及費用 | ? (解釋上託運人無須負責) |
| 運送人對該貨物託運人之責任 | 原則上免責 | 原則：免責 例外：共同海損 |

新海商法規定

第六十四條 (禁運偷運與危險物品運送之拒絕)

- 運送人知悉貨物為違禁物或不實申報者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。
- 運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之處時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。

第六十五條 (未報明貨物裝運之處理)

- 運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償。
- 前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。

六、最低強制責任

第六十一條 (運送人責任免除之限制)

以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。

舊海商法第一百零五條

運送契約，或載貨證券記載條款條件或約定，以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之責任者，其條款條件約定，不生效力。

修正理由：

依民法第六百四十條之規定：「因遲到之損害賠償，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。」因此，即使本條將「遲到」列為最低強制責任，對於運送人亦無重大不利之處；為考慮運送人和託運人間利益之均衡，避免運送人以特約條款排除本法所規定運送人因遲到應負之責任，爰增列「遲到」一詞於「…毀損、滅失」之後。

本條有關強制責任之規範，應僅限於以貨運送為目的之運送契約者，而對於減輕責任之記載條款或約定，亦宜明確規定不生效力，以資周延，特參考一九六八年海牙威士比規則第三條第八項之規定，將「運送契約」修正為「貨運送契約」及將「…貨物毀損滅失之責任者…」修正為「…貨物毀損、滅失或遲到之責任者…」。

「最低強制責任」之思考

- 海上運送責任體系之折衷及妥協
- 定型化契約之基本推論(ex 民法247_1)

海牙規則3.8規定

- 運送契約內任何條款、條件或約定，減免運送人或船舶因疏忽、過失或未履行本條所規定責任及義務所生對於貨物之滅失或損害或與之有關之責任者，或減輕本公約其他所規定之這類責任者，應為無效。保險契約利益歸屬運送人或類似之條款應視為減免運送人責任之條款。

→ 適用範圍：

備船契約以外，有簽發可轉讓載貨證券之運送契約屬於海段部分，

→ 亦即不適用於1)陸段；2)備船契約；及3)未簽發載貨證券及僅簽發不可轉讓載貨證券之場合。

海商法評釋

- 「以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券」
→ 我國免責約款禁止之適用範圍遠大於海牙規則。
- 新海商法第六十一條之適用範圍為「對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行」→ 我國免責約款禁止之適用範圍遠大於海牙規則。
- 「不生效力」→ 僅限於違反免責約款禁止之條文而已，不影響整部運送契約之效力。
- 「保險利益約款」？
- 「遲到」？

七、責任事項：毀損、滅失、遲到 Loss, damage, delay

遲延責任？

- 源自傳統的「合理快速義務」
- 近代越來越重要
- 海牙規則未明文
- 漢堡規則納入(責任+限責2.5倍運費)→ 原因：遲延損害賠償舉證不易，且可否求償，各國損害賠償法制規定不一)

海商法「遲延」責任？

- 責任基礎：非海商61；為民634「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任」？
- 思考：海商5→民634，是否妥適
- 海商61為「免責約款之限制」，非「義務或責任條款」
- 瑕疵：有將「遲延責任」納入規範之意圖，但卻無免責限責適用之配套