

淺析海上運送人之免責規定

文：鞠維揚

序 言

海運公司的提單條款中，海牙規則（HAGUE RULES, 1924）及海牙威士比規則（HAGUE VISBY AMENDMENTS, 1968）是運送人與託運人之間合意的國際公約。

2月14日1708LT "馬士基·斯文堡" 輪（Svendborg Maersk）通報MRCC Corsen，該輪由鹿特丹航向蘇伊士運河途中，位於多佛海峽Ushant分道航行區時，因遭遇惡劣天氣共造成了約520只貨櫃落水，事故發生時，該輪遭遇了高達90節的大風和7-8米的巨浪，風浪導致船上集裝箱堆疊倒塌，該輪最後平安抵達目的港。

因此，「突發的天候因素導致貨櫃落海，運送人是否可以免責？」敝人從事海上運輸30多年，謹此淺析「海商法上運送人免責之規定」，與同好分享。

壹、運送人免責的源由

海上貨物運輸有其危險性，海上危險有因自然界因素所引發的天然風險，如：颱風、海上浮冰、海嘯，非人力所能掌控；有因難以完全避免的人為過失所致的損害；或因第三人的行為而無法事先預測；故常易發生海難及海損事件。

當船舶航行在太平洋、大西洋等汪洋大海中，地理環境與外界隔絕千百裡，一旦發生海難，會因救援不及

而導致貨物遭受重大的毀損、滅失。因為航海的風險性，船舶的孤立難援性，及海難發生的全損性，如對於一切海難事故所造成的運送貨物的毀損滅失，都要求船舶所有人或運送人應負賠償責任，甚至無限的賠償責任，將無人願意經營海上運輸事業。

因此，世界各國海商法的訂定，均對船舶所有人或運送人予以保護，減輕運送人的負擔，使海運事業的營運不致於因貨物賠償額過高而遭受打擊，於是在特定情形下可以減輕或免除海上運送責任。

一、海牙規則（HAGUE RULES, 1924）

海牙規則（1924年載貨證券統一規定國際公約）對運送人的責任有二，一為船舶無適航能力的責任（相當於我國海商法第六十二條），另一為貨物處理不當的責任（相當於我國海商法第六十三條），是運送人的強制責任，不能以其它約定免除（相當於我國海商法第六十一條）。惟海牙規則也予運送人享有法定免責事由，規定在第四條第二項計有十七款，約可分為三類：一為航行管理船舶過失及非因運送人的過失，二為海上固有危險、不可抗力、戰爭及政府干涉、檢疫罷工等第三人行為，三為貨物本身固有的瑕疵或託運人之行為或不行為。

貨物發生毀損滅失時，若因運送

人違反強制責任所致，運送人應負損害賠償責任；反之，若運送人能舉證證明損害原因是免責事由所致，可以免責。

二、我國海商法

我國海商法基於國家政策，鼓勵國人從事風險性高的海上運輸事業，並配合國際公約規定，來發展國際海運貿易，採過失責任主義，調和運送人與託運人間的利益，並考量船舶出海後，船公司對船舶的指揮監督權不易行使等因素，參酌海牙規則及海牙威斯比規則第四條諸款等規定，而有各項運送人或船舶所有人法定免責的規定，運送人對於特定事由所致貨物的毀損、滅失，得不負賠償責任。

其立法理由包括：不可抗力、可歸責於託運人之事由、運送人無過失及鼓勵航運發展政策等原因。相關規定在海商法六十九條、七十條、七十一條及七十二條、七十三條等。惟船舶欠缺適航性，運送人、船舶所有人如有過失時，就不能主張第六十九條的免責。

貳、運送人或船舶所有人法定免責事項

海商法上，運送人對於貨物之毀損、滅失所得主張的免責事由，分為兩種，即一般免責事由與特別免責事由。

一般免責事由，指運送人及其履行輔助人已盡海商法第六十三條：關於運送人承運貨物時應為必要注意及措置之義務，所主張的免責事由；特

別免責事由，指海商法第六十九條的免責事由。

本文是針對運送人特別免責事由作探討，以海商法第六十九條為討論經緯，逐一詮釋如下：

1. 船長、海員、引水人，或運送人之受僱人於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失。

上述是指運送人之履行輔助人，因船舶發航後航行或管理船舶的行為有過失，以致發生貨物毀損滅失時，運送人不負責任之原則規定。此種過失泛稱為航海上的過失，包括兩種情形，其一為「航行上之過失」，指船舶於通常航行中的移動有疏失，例如因船舶碰撞或擱淺，致貨物受毀損、滅失。其二為「管理上之過失」，指船舶於航行中，船長或海員對船舶欠缺注意，例如水艙、油艙未清理、處理，幫浦欠缺注意、未蓋緊艙蓋或未關閉排水閥而使海水侵入導致貨物受損。

航海技術過失，與第六十三條貨物照顧管理（商業上過失）較易區別，易混淆的是貨物的照顧管理與船舶管理行為間的差異。

航行管理上之過失，海上運送人依第六十九條第一款之規定，可以免責；惟第六十三條規定貨物照顧管理上之過失，海上運送人則須負責，二者間差異為

何？一般以船長或海員所採措施之目的來區別，若是以船舶安全為目的，應是管理船舶的行為，如此等行為有過失時，為航行管理上的過失。另一方面，船長或海員所採措施是「以維護貨物之利益為主要目的之行為」，屬於貨物照顧管理，例如堆存、保管貨物或維護冷藏設備有過失時，為貨物照顧管理之過失。

如所採取措施之目的包括二者，是以其行為之主要目的為準，例如海水入侵之際所採取的防範措施，主要目的是維護船舶的安全，雖亦可維護貨物的安全，仍是船舶管理行為。

須知，運送人本人於航行或管理船舶的行為有過失時，不能適用本款的規定而免責。本款所稱受僱人包括獨立承攬人的受僱人，例如民營裝卸公司的受僱人。

「管理船舶」行為有過失而能免責，其適用期間僅限於航行期間；因為發航前，裝載期間之管理船舶行為有過失時，應適用第六十二條適航性之規定，運送人應負損害賠償責任。

2. 海上或航路上之危險，災難或意外事故。

海上或航路上之危險，指船舶在航行中因「不可預料」的海上自然力所發生的變故，是來自於外界的力量，非人力所能抵抗屬不可抗力。

但如其事故的發生，是可預料、為航行上必然或可能發生的，即不能適用。

本款僅限於「海上或航路上」之危險、災難或意外事故，例如海盜、因不可預料的海上濃霧致船舶觸礁、不可預料的海上狂風吹襲致與他船碰撞等，並不包括海上通常風浪的影響作用。

運送人須證明船舶具有適航能力，且已盡貨物照管之必要注意與措施，足以抵禦預定航程中可預見的危險，而運送物的毀損滅失是因不可抗力、無法抵禦的事變所引起，即可主張免責。

3. 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。

失火，是指「自然之火」，參照海牙規則第四條第二項第二款之規定：「火，除非是運送人之實際過失或知情所致者...」，例如雷擊引發的火災，以及因運送人之履行輔助者的故意或過失所致火災的「人為之火」，例如船員煙蒂致生火災。至於滅火造成的損害，例如被滅火器撞及、被水濺溼等都列入火災損失中。

此款不包括運送人本人自己之故意或過失而導致的火災，即並非指運送人以積極的行為，親自點火，而是指運送人因過失而未能防止火災的發生。

「失火」之時地，海商法並未規定，應如何界定？我國海商法是承襲海牙規則，應視為貨

物在船上為妥。只要貨物在船上，不論船在港口內停泊，或於航行中；火災之發生不論來自船上，或岸上，或自岸上延及船上，都適用。

海牙規則明定運送人可以主張失火免責的理由，因一旦船上發生火災，極易波及全部貨載，或燒燬船舶，運送人或船舶所有人的損失慘重；為維持海運發展，於是有減輕運送人責任的規則。

4. 天災。

天災純屬自然力所發生的變故，非人力所為的災害，不是人力所能抗拒，範疇較前述「海上危險」為廣，因「天災」不限於「不可預料」的自然力，也包括可預料的自然力所引發的無法防範的變故，如：大雨、雷擊、颱風、濃霧等均為天災。

惟運送人可預料先行防範損害而疏於防範的事故，不適用本款。

5. 戰爭行為。

指各國間的敵對、對峙行為及交戰狀態。凡因戰爭所發生的毀損或滅失，均在免責範圍內，非僅限於戰爭當時所致。我國海商法參照一九六八年海牙威士比規則第四條第二項(e)款"Act of war"之規定，將第五款修正為：「戰爭行為」。

戰爭行為含義較廣，不論二國是否宣戰，且損害的發生無須

因戰爭行為直接所致，包括在戰爭行為期間因間接行為所致的海損。在英美實務上亦採此見解，例如在 *Ocean Steam Ship Co. v. Liverpool S London War Risks Insurance Association* 一案中，貨輪為避免遭受潛艇襲擊，採高速行駛及彎曲蛇行，船載貨物鬆動產生貨損，英國上議院認為是因「戰時動作」所致，判決運送人無須負責。

運送人的船舶不以屬於交戰國為限，縱使中立船，如受戰爭直接所致的毀損滅失，也適用本款。

6. 暴動

為特定目的而共同所為去妨害或擾亂一國公共秩序，或危及人民生命財產安全的行為，集體逞強施暴的行為，不論有組織或無組織。但暴動程度升高至不同派系宣戰程度時是內戰，則屬於戰爭行為。

7. 公共敵人之行為。

指運送人或船舶所有人所屬國的敵人所為的行為，限於交戰國間。運送人主張貨物的毀損滅失，若因「公共敵人之行為」所致，必須證明該「敵人」是其本國的敵人。

因此本款較前述「戰爭行為」的範疇為狹，「戰爭行為」包括中立船舶因其他國家戰爭直接所致的毀損滅失，如兩伊戰爭期間，第三國輪船出入在中東的

荷姆茲海峽而觸及水雷，或被兩伊飛彈攻擊，就不屬於「公共敵人之行爲」，而是「戰爭行爲」。

英國僅少數判決認為海盜是公共敵人，多數判決及學者均認為海盜應適用海上危險。

8. 有權力者之拘捕、限制，或依司法程序之扣押。

有權力者指國家或政府而非個人，對貨物、船舶、海員，未依司法程序所做的拘捕或限制，例如：扣留、禁運、封港、禁止卸載。

但以上情形，以不可歸責於運送人的疏失為限，若是運送人過失，例如明知戰時管制品仍為運送，就不能免責。

9. 檢疫限制。

指船舶來自傳染病菌或疫區的港口，船舶被隔絕與岸上往來，以杜絕傳染病的發生、傳染與蔓延，因而造成貨物的毀損、滅失，運送人不負賠償責任。

10. 罷工或其他勞動事故。

包括全部或部分的罷工、閉廠、停工、勞動限制等。

罷工包括「工資對抗」，「苦情罷工」及「同情罷工」三項。「工資對抗」，指工人為增加工資或反對資方減低工資，採取的行動。「苦情對抗」指工人對資方的意向或採措施不滿，全體工人拒絕工作。

「同情罷工」指工人對其僱

用人雖無任何苦惱情事，惟替其他工人鳴不平，寄予同情而聲援，採取罷工行動。

唯罷工的程序必須符合工會法。

其他勞動事故，指停工、勞動中止，以及勞動限制。

罷工或勞動事故，不問原因為何，局部或全面。

停工，指工廠、作業場所的閉鎖及船舶的閉鎖。

11. 救助或意圖救助海上之人命或財產。

船舶在航道上航行，沒有偏航，然因救助或意圖救助海上人命或財產，致遲到使貨物發生毀損滅失時，海上運送人不負賠償責任。此指海商法第一百零二與一百零三條，對人及對物之救助而船舶未偏航。

若偏航，則應適用海商法第七十一條的規定。

12. 包裝不固。

指貨物未依其性質、價值，或貿易習慣作包裝，致其包裝在正常運送下，不能保護內容物。但若其包裝足以抵禦在航程中通常搬運可能遭遇的風險，即非包裝不固。

若貨物包裝有易見的瑕疵，運送人如於接受該物時，沒有簽註保留，仍簽發清潔載貨證券；當貨物發生毀損滅失時，運送人應負責任，不適用本款而免責。

13. 標誌不足或不符。

標誌不足包括標誌不清或標誌的明晰度，不能保持清晰易辨至航行終了，或貨物的標誌不足以辨識貨物的同一性。

標誌不符，指標誌不適當。

因標誌不足或不符而造成無法辨識貨物，致貨物未能正確給受貨人，運送人適用本款而不負責任。

14. 因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他損毀滅失。固有瑕疵，指貨物所具本身的、自然的及普通的性質缺陷。在運送過程中，例如：生鮮貨物的腐壞、油品穀類的耗損、發酵、金屬貨物的生鏽等情形。散裝貨的自然耗損，即適用本款。

倘貨物瑕疵、變質或病態的發生，是因運送人履行輔助者的過失行爲，運送人就不得免責。

15. 貨物所有人，託運人或其代理人、代表人之行爲或不行爲。

例如：貨物所有人自行裝卸貨載，使貨載發生毀損滅失；託運人交運貨物的通知不正確；託運人對於貨物的性質或價值故意通報不實；傭船人指示船長採用不正確的堆存方式致貨物毀損滅失。

16. 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。

隱有瑕疵，指由熟練的技術人員，運用其通常及合理的注意，而不能發現的船舶瑕疵。

合理的注意，包括肉眼的檢查及感覺上的檢查；以金屬品的敲打或其他試驗，以探獲船舶非自外表所能查知的瑕疵。

17. 其它非因運送人或船舶所有人的故意或過失，及非因其代理人、受僱人之過失所致者。

第十七款規定，指貨物發生毀損滅失時，若海上運送人不能舉證毀損滅失的原因，屬於前述第一款至第十六款規定事由，此時只要能證明其本人或代理人、受僱人並無過失，即可免負損害賠償責任，而不問其事故原因爲何。

海商法第六十九條第一款至第十六款的規定，屬於例示規定，各款之間並無一定的關係；至於第十七款以「其他…」字樣規定在本條第一款至第十六款之後，它看似「概括規定」，但其性質與前十六款的規定，彼此大相逕庭，故十七款在解釋上亦無法遵守「例示規定」事項之後，所加的「概括規定」文字，而是與例示事項的性質相同的法理；所以，本款應從寬解釋，只要運送人、船舶所有人本人無故意過失及其代理人、受僱人無過失，即適用本款。

參、結語

我國海商法於民國八十八年大幅重新修訂，條文以海牙規則及海牙威士比規則爲主，酌採漢堡規則；其中，六十九條第二項計有十七款是運送人或船舶所有人法定免責事項，分

為四部份：

一、不可抗力

- (1)海上或航路上之危險，災難或意外事故。(六十九條第二款)
- (2)天災。(六十九條第四款)
- (3)戰爭行爲。(六十九條第五款)
- (4)暴動。(六十九條第六款)
- (5)公共敵人之行爲。(六十九條第七款)
- (6)有權力者之拘捕、限制，或依司法程序之扣押。(六十九條第八款)
- (7)檢疫限制。(六十九條第九款)
- (8)罷工或其他勞動事故。(六十九條第十款)

二、可歸責於託運人之事由

- (1)包裝不固。(六十九條第十二款)
- (2)標誌不足或不符。(六十九條第十三款)
- (3)因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他損毀滅失。(六十九條第十四款)
- (4)貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行爲或不行爲。(六十九條第十五款)

三、運送人無過失

- (1)非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。(六十九條第三款)
- (2)船舶雖經注意仍不能發現的隱有瑕疵。(六十九條第十六款)

四、鼓勵發展航運政策

- (1)船長、海員、引水人，或運送

人之受僱人於航行上或船舶管理上之行爲、疏忽，或過失。

(六十九條第一款)

- (2)救助或意圖救助海上人命或財產。(六十九條第十一款)

- (3)其它非因運送人或船舶所有人之故意或過失，及非因其代理人、受僱人之過失所致者。(六十九條第十七款)

海上貨物運送具有國際性，世界各國皆全力發展海運，因此海商事物需要制定遊戲規則，海商法應運而生，以規範與其息息相關的國際貿易，使交易往來的秩序有所遵循。對航商言，海上貨物運送的核心就在確認運送人責任及法定免責事項，海商法之於海商事物的重要性，不言可喻。

參考文獻

1. 海商相關公約彙編。作者：周和平，國立海洋大學海運研究中心，2006年。
2. 海商法。作者：周和平，國立海洋大學海運研究中心，2003年。
3. 海商法。作者：邱錦添，五南圖書出版有限公司，1997年。
4. 最新海商法論。作者：楊仁壽，三民書局，1999年。
5. 海商法。作者：張新平。國立政治大學法學叢書，2002年。
6. 最新海商法貨物運送責任篇。作者：柯澤東，元照出版公司，2001年。