



- (1)毀損滅失發生之時間係在「發航後」。
- (2)該不適航現象係在「突然」之情形下發生。

兩者須兼而證明之，否則縱然在船舶發航之後，運送人亦無法自「適航能力注意義務」中獲得解放，此與海牙規則有悖。蓋依海牙規則之規定，只須證明兩者之一即可：

- (1)發航前及發航時，已盡相當之注意使船舶具有適航能力；
- (2)船舶不適航與損害發生之間無因果關係。

由此可知，海商法 § 62 III 之規定，實與海牙規則之精神大異其趣。

## 五、貨物一般注意義務

### (一)貨物一般注意義務之內容：

海商法 § 63 規定，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，應為必要之注意與處置，係海上運送人從事海上運送對於貨物一般注意義務。貨櫃若非由運送人提供，運送人對於其裝載、搬移、堆存、保管、運送及看守，仍應依海商法 § 63 之規定，為必要之注意及處置。對於貨櫃內之貨物，將受收貨方式之不同，而有所差別：

#### 1. 零櫃貨堆棧場CFS：

此種方式之收貨，係由託運人自行僱用卡車將其貨物運至運送人之出口貨櫃場，由運送人將託運人之貨物裝入貨櫃，經海關駐貨櫃場之關員驗貨通關後封櫃，再將貨櫃裝船運送。既為運送人將貨物裝櫃，故運送人對於該貨物之裝載、搬移、堆存、保管、運送及看守，仍應依海商法 § 63 之規定，為必要之注意及處置。

#### 2. 整櫃貨堆棧場CY：

此種方式之收貨，係由託運人自行僱用拖車，將貨櫃拖至託運人之倉庫或製造商工廠，由託運人自行僱用工人將貨物裝入貨櫃，託運人於裝貨完畢後，並於貨櫃門上加貼封條。而後託運人將已裝貨之貨櫃，拖至運送人之出口貨堆棧場，開櫃後由海關駐貨櫃場之關員驗貨通關後，再加封條，託運人始將整個已裝貨之貨櫃交與運送人運送。運送人對裝櫃並不負責。惟貨物既在船上，故運送人仍須對該貨物盡



保管、運送及看守之義務。

(二)注意標準與舉證責任：

所謂「必要之注意及處置」之標準如何？法無明文規定，一般言之，基於運送契約是有償契約，而有償契約，當事人履行義務所應注意之標準為**善良管理人之注意標準**。由此可知，運送人就貨物管理乃係負「**抽象輕過失**」責任，其應盡之注意義務為善良管理人之注意標準。

由於運送人易於提供其是否已盡本義務之證據，故關於是否已盡貨物一般注意義務之舉證責任，應由運送人負擔。換言之，索賠人祇須主張毀損滅失係由於「裝載不當」、「卸載不當」……，即推定運送人有商業上過失，而運送人則須證明就貨物之「裝載」、「卸載」……已為必要之注意及處置，始可免責。

海商法 § 62 規定適航能力注意義務，雖係從海商法 § 63 貨物一般注意義務分化而出，惟如就二者相較，**適航能力注意義務**，係屬「**基本的注意義務**」，海上運送人雖然已盡到貨物一般注意義務，惟若未能善盡適航能力注意義務，仍不能免責。

反之，由於貨物一般注意義務，運送人係負擔推定過失責任，因此在舉證上應就「無過失」而為證明，對於運送人顯為不利。為減輕其舉證責任，故設海商法 § 69 以次各條「法定免責事由」，以便運送人主張，運送人若能就法定免責事由所引起之事實加以證明，原則上即能免責。惟該法定免責事由與適航能力有關時，運送人尚須就其已盡適航能力注意義務為證明，始能免責<sup>27</sup>。

(三)運送人強制責任：

貨物一般注意義務係屬運送人強制責任之一，運送人或船舶所有人不得以特約減輕或免除之（海商法 § 61）。故有關貨物一般注意義務免責約款，依海商法 § 61 規定，於件貨運送契約不生效力，於傭船契約則為有效。惟依傭船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」（海商法 § 60 II），於傭船契約所載免責約款，固不能拘束載貨證券持有人。即令載貨證券上有免責約款，依海商法 § 61 規定，對載貨證券持有人亦不能生效。

27 楊著，224～225頁。



#### (四)甲板運送：

##### 1. 海牙規則下之甲板運送<sup>28</sup>：

貨物載運於甲板之上，由於風吹、日晒、雨淋，折舊較快；遭遇大風浪時，易被沖刷，因此傳統之海上運送，原則上不採甲板載運方式。1924年海牙規則 § 1 III 就有關「貨物」(goods)之定義，有明確的規定。包括：物品；製造品；商品；有生命之動物及依運送契約之記載裝於甲板上並確為如此運送之貨物以外之其他各種物件。換句話說，甲板運送如已具：依運送契約之記載裝於甲板上；並確為如此運送等二要件時，其貨物即非海牙規則所指之貨物，自然無海牙規則適用之餘地。因此，運送契約雖記載甲板運送，但實際上從事艙內運送，或運送契約並無記載甲板運送，而實際為甲板運送，均不合乎海牙規則 § 1 III 「除外」之要件，而仍應受海牙規則之規範。

##### 2. 我國海商法下之甲板運送：

海商法 § 73 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。」本條係關於甲板運送之規定，茲說明如下：

(1) 甲板運送，實乃運送人將貨物堆存於船舶甲板而為運送。故即使為合法之甲板運送，學者通說認為：就堆存於船舶之甲板而言，應納入海商法 § 63，「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」之規範中，運送人仍須盡善良管理人之注意義務。因此，將貨物裝載於甲板上，如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時，依海商法 § 73 但書之規定，可排除運送人違法裝載之責任。託運人或受貨人即不得再執海商法 § 63 之規定，謂甲板裝載違法。但是，將貨物堆存於甲板上，仍應受到海商法 § 63 之規範，運送人仍應為必要之注意及處置，如甲板貨物相互間或甲板貨物與船體間，應緊密連鎖結合等<sup>29</sup>。

28 楊著，238~239頁。

29 對此，實務卻仍有所爭議：



- (2)又海商法 § 73中「經託運人同意並載明載貨證券」之條件，為法定得予減輕或免除之義務，而非屬海商法 § 61中之「本章規定應履行之義務」。因此若合乎海商法 § 73但書之情形，該特約仍為有效。然而必須特別注意的是，此強制責任之免除，應僅針對海商法 § 73但書而言，故運送人就關於合法甲板運送之貨物，和託運人訂有其他免責約款時，依海商法 § 61之規定，該特約不生效力。而貨物雖依「經託運人同意並載明於運送契約」，而得堆存於甲板之上。但「經託運人同意」堆存甲板上，是建立在託運人同意的「主觀」基礎上，因此須記載於載貨證券上，使載貨證券持有人知悉，否則於載貨證券上卻未記載甲板裝載（on deck）之文字時，載貨證券持有人於受讓之初，無從預見其危險及不利之情事，而認為其為一紙清潔之載貨證券（即載貨證券未記載保留性文字者），必然誤以為貨物係裝載於甲板下之船艙內，認為貨物之運送方式風險十分微小，產生認知與事實間極大之差距。因此為保護善意之載貨證券持有人，於載貨證券未載明甲板裝載（on deck）之文字時，運送人仍須負擔不可抗力之責任<sup>30</sup>。
- (3)貨櫃運送對甲板運送之影響：貨櫃輪在構造上原本就設計可將貨櫃裝載於甲板之上，運送人不可能將甲板上裝載貨櫃之空間閒置不用，亦無須向託運人保證其貨櫃必裝於甲板下。將貨櫃裝載於貨櫃輪之甲板上，可解釋為「航運種類」或「商業習慣」所允許<sup>31</sup>。故運送人將貨櫃裝載於甲板上，其權義與將貨櫃裝載甲板下同。
- (4)甲板運送規定之準用：以船舷吊貨方式運送貨物，其危險性有甚於甲板裝載運送，雖然法無明文，但其性質與甲板裝載甚近，應準用

一 概免責說：本說以為若係合法甲板運送，對於貨載之毀損滅失，無須負任何責任，即一概免責（66年台上字第2053號判決）。

不 負絕對賠償責任說：本說以為即使係合法甲板運送，對於承運之貨物，仍須盡必要之注意及處置（§ 63）（71年台上字第290號判決）。

30 劉著，197頁。楊著，237頁。

31 然有認為貨櫃裝載於甲板上，其抗拒海上危險之程度與裝載於船艙顯不相同，當非可直解為商業習慣或航運種類，故柯師以為，為杜絕爭議，在解釋及未來修法，貨櫃係裝載於貨櫃輪之甲板上時，即可認已獲託運人之同意，參柯著，新世紀幾何觀，152頁。



甲板運送之規定<sup>32</sup>。即須符合海商法 § 73但書之三種情況，始為合法運送。若本來不該用船艙來運送，卻居然用船艙運送，則此時自須就此非法船艙運送負不可抗力責任。在船舶後面用鐵鍊或鋼鍊勾住木材，使木材在水上浮海過來，劉師並認為這種情形的危險性比甲板運送還大，故亦應準用甲板運送之規定。

- (5) 甲板載運自由條款<sup>33</sup>：運送契約常出現如下之甲板載運自由條款：「船舶有甲板載運之自由，運送人對因而造成之毀損、損失或賠償請求，不負責任。」此條款之效力應分為前、後二段分別討論之：此條款前段為任意裝載之規定，僅為表示運送人甲板載運之意圖，不能視為貨物實際載運於甲板上之同意，若實際運送時將貨物裝載甲板上，而無託運人同意並載明者，仍為無權甲板載運，運送人應負絕對賠償責任。

此條款後段為運送人免責之規定，應為無效。蓋運送人縱為有權甲板運送，仍有海商法 § 61之適用，故運送人尚應盡海商法 § 63貨物一般注意義務，不得免除。因此後段之規定，依海商法 § 61之規定，應為無效。

## 六、直航義務

海上運送人，原則上不得偏航，而且應以正常的速度航行至目的港，此即運送人之直航義務。蓋因偏航之結果，將使貨物遲到，且將增加海上危險，於貨物所有人殊屬不利。惟「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約」（海商法 § 71前段）。

(一) 適用本條之要件：

適用本條須具備下列要件：

1. 須「為救助或意圖救助海上人命」而偏航、「為救助或意圖救助海上財產」而偏航或「因其他正當理由」而偏航者。
2. 須有偏航之事實：

◎ 偏航與變更航程：偏航（deviation）係指船舶雖然偏離預定航線，

32 劉著，198~199頁。

33 張著，220頁。