

談海難事故下運送人的免責主張

駱仔生

一、前言

船舶發生海難事故，造成貨物損失在所難免，船貨雙方的索賠攻防常圍繞在船舶的適航性與免責條款的主張。然而免責條款的應用，有其一定的構成要件，並非運送人隨意主張就可以成功。因此，無論是運送人或保險公司的理賠人員，對此項法律規定應該要有正確的認知，以免船貨雙方陷入無止境的對抗循環中。

二、運送人可以主張的法定免責條款

1. 常見規範貨物索賠的法律

除了各國國內的海商法律外，例如美國的海上貨物運送法 (Carriage of Good by Sea Act, 1936 – U. S. COGSA 1936)、英國的海上貨物運送法 (U. K. COGSA 1971)、台灣海商法及中國海商法，還有許多國際貨物運送公約專責規範運送人運送貨物的責任，例如海牙規則 (Hague Rules 1924)、海牙威士比規則 (Hague-Visby Rules 1968)、漢堡規則 (Hamburg Rules 1978) 及已通過但尚未正式生效的鹿特丹規則 (Rotterdam Rules 2009)。

在上述國際公約中以海牙威士比規則的使用為最普及，而船東責任保險 (Protection & Indemnity Insurance -

P & I Insurance) 承保的貨物責任，主要承保在國際公約海牙/海牙威士比規則或部分國家運送人必須強制適用漢堡規則時，運送人所必須承擔的法定損害賠償責任。

2. 法定免責條款

運送人除了在提單條款中置入免責條款外，許多國際公約及各國海商法亦有明定運送人可以主張的免責事由。依台灣海商法第 61 條規定，任何試圖減輕或免除運送人之提單條款、條件或約定將不生效力，因此只要不牴觸其有關規定的範圍內仍然有效。其他諸如民法第 649 條、1936 年美國海上貨物運送法 (U. S. COGSA 1936) 第 1308 條第 3 項、1968 年海牙威士比規則 (Hague-Visby Rules 1968) 第 3 條第 8 項亦有相同的規定。

台灣海商法第 69 條規定，因下列事由所發生之毀損滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：(1) 船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。(2) 海上或航路上之危險、災難或意外事故。(3) 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。(4) 天災。(5) 戰爭行為。(6) 暴動。(7) 公共敵人之行為。(8) 有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。(9) 檢疫限制。(10) 罷工或其他勞動事

故。(11) 救助或意圖救助海上人命或財產。(12) 包裝不固。(13) 標誌不足或不符。(14) 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。(15) 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。(16) 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。(17) 其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受雇人之過失所致者。

1924 年海牙規則(Hague Rules 1924)第 4 條第 2 項及美國海上貨物運送法(U. S. COGSA 1936)第 1304 條第 2 項規定，其免責事由規定與台灣海商法一致。

三、海難事故下的免責主張

海難可分為「一般海難」及「特殊海難」。「一般海難」是指船舶故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸、洩漏或其他有關船舶、貨載、船員或旅客之非常事變。「特殊海難」則是指船舶被飛機、船艦追蹤、襲擊、劫持，致船舶、船員或旅客遭受危害之事故。茲就「一般海難」下之免責主張說明如後。

1. 船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失

此項過失，一般稱之為航海上之過失(error in navigation and management of ship)。其包括兩種情形：其一，因航行而

有過失，例如船舶因船長海員等於駕駛上判斷或操作錯誤導致碰撞或擱淺，造成貨物毀損滅失，稱之為航行上的過失(error in navigation)。其二，因管理船舶之行為有過失，例如欠缺注意未為水艙或油艙之清理、使用鍋爐不當引發火災等，稱之為管理上之過失(error in the management)。

航行上之過失多與船舶發生海難事故相關，故尚不難與貨物處理之過失分辨。然而管理上的過失與貨物處理之過失，則較難分辨。依英美實務，管理上之過失，應以船長或海員所採措施之目的為標準，若其所採行之措施是以船舶安全為目的，應認為管理船舶之行為。反之，若其所採行之措施是以貨物安全為目的，應認為貨物處理之行為。若所採取之措施之目的兩者兼有者，則以其行為主要目的為準。¹以此而言，有關船舶管理行為之過失，固多於航行中，惟卻不以航行中為限。例如於停泊中，為船舶之安定(穩定性)，而吸入海水時(即所謂壓艙)，未就水管是否無損予以檢查，而毀損貨物時，亦屬船舶管理行為之過失。惟因運送人就船舶適航能力應盡相當之注意，船舶於發航前及發航時，如有管理上的過失，亦因其欠缺適航能力，運送人仍不能以其有船舶管理上之過失而主張免責。²

運送人無須對航海上之過失負責，³

¹ 楊仁壽，海上貨損索賠，初版，三民書局，台北，1992 年，頁 129。

² 楊仁壽，海牙威士比規則，第 1 版，三民書局，台北，2000 年，頁 177-178。

³ Orient Insurance Co. v. Det Forenede、Minister of Good v. Reardon Smith Line。

但對貨物處理之過失仍須負責。⁴ 因為管理貨物是運送人的一項天職，不能免責。此點在海牙威士比規則中第 3 條第 2 項亦有規定，即運送人應當妥善地、謹慎地裝載、搬移、積載、運輸、保管、照料和卸載所承運之貨物。⁵

在台灣最高法院 90 年台上字第 388 號一案中，貨物落海導源於船舶停泊於基隆外海遭受強烈颱風吹襲所致，該輪停泊於基隆外海之決定乃係船長之判斷過失行為所致。按船長因航行或管理船舶之行為而有過失者，運送人或船舶所有人不負賠償責任。

然而必須一提的是，2009 年鹿特丹規則將此項免責條款予以刪除，所以一旦 2009 年鹿特丹規則正式生效並全面施行，運送人將無法以此一免責條款而主張免責。

2. 海上或航路上之危險、災難或意外事故

所謂海上或航路上之危險、災難或意外事故(perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters)，並非指海上或航路上一切危險或意外事故而言，而是此項危險或事故之發生，不僅須非運送人或其履行輔助者所引起，且為

不可預料，一般稱之為海上危險(perils of the sea)。⁶ 其有兩個要件：其一為此項危險之發生，須為運送人或其履行輔助者思慮所不及，不可預料。其二為此項危險之防止，須為熟練之船員已盡善良管理人之注意，尚無從奏效。若所遭遇之危險或損害之發生，出於運送人或其履行輔助人之過失時，則不問其危險如何大，均不得認係海上危險。⁷

各國對海上危險的定義不一而足，各有獨到之見解，例如：

- 船舶在航行中因海上自然力而發生之變故，而無人力參入其間者。⁸
- 海上獨有之危險，具有非常的性質，或發生不可抗力或難以抗拒之力量，而此種力量不能以通常人類智力及謹慎所能抗拒者。⁹
- 海上發生意外之事故，不包括通常風浪之危險。¹⁰

因此，在航程中可以預料將遭遇之氣候、風浪，雖可能構成危險，仍非此所指之海上危險。除此之外，運送人尚須證明貨物之損害，係因海上危險所引起，亦即貨物之損害與海上危險間須具有相當因果關係，運送人始可不負賠償責任。

⁴ Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government、Foreman & Filams v. Federal In Steam Navigation Co.。

⁵ 王沐昕、仲磊，中國海商法操作實務與典型案例解析，第 1 版，中國法律出版社，北京，2008 年，頁 86。

⁶ 楊仁壽，海上貨損索賠，初版，三民書局，台北，1992 年，頁 134。

⁷ 楊仁壽，海牙威士比規則，第 1 版，三民書局，台北，2000 年，頁 188。

⁸ 台灣最高法院 67 年台上字第 4215 號。

⁹ R. T. Jones Lumber Co. v. Roen Steamship Co.

¹⁰ Rule 7 - Rules for construction of policy of Marine Insurance Act.

3. 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災

海牙規則/威士比規則僅就火災為免責事由，按其旨趣，不僅適用因火災直接所生損害，即因滅火行為所生損害，或防止延燒行為所生損害(例如貨物之避難)等，亦均包括在內。且火災之發生，亦不限於船舶內部起火，即使外部發生火災，而殃及船舶內貨物，亦屬之。¹¹

海牙規則/威士比規則及各國海商法¹²對火災所造成的損失賦予運送人主張免責的權利，運送人對於火災所造成的相關損失若不能主張認列為共同海損，則通常會主張火災免責條款。

火災(Fire)一詞，對於一般人而言是一個熟悉但卻有千百種描述方式的名稱，火災的定義會隨著不同的保險理賠特性及各國法律見解而有所不同，因此在引用時必須有所瞭解，以免造成誤用。郭國汀先生在「論海上火災免責」一文中，將各國法院對於運送人主張火災免責的案例整理的很詳細。¹³

英國 Wright 法官在 Tempus Shipping Co. v. Louis Dreyfus 一案中曾定義為：火災是指有火焰燃燒而不只是發熱引起的損害。單純的發熱而沒有達到白熾化或點燃的程度，並不屬於火災的範疇。

美國紐約西區法院在 Buckeye State 一案中認定：火災遠遠不止於發熱，若無燃燒或火焰，即沒有火災。

丹麥最高法院在 Hof Van Beroep Brussel 一案中判決：根據「海牙規則」和「威士比規則」第 4 條第 2 項 (b) 款，在火災案中免除法律責任，當損失是由煙燻和發熱所致，即不得援引。

加拿大理財法院在 David Mcnair & Co. Ltd v. The Santa Malta 一案中認定：美國火災法要求「可見的高熱或燃燒」或「火焰和燃燒」才構成火災，而被告未能證明存在火災。

然而並非「只要是火災原因造成的貨物滅失或損壞，運送人就可以免責」；因為引起火災的原因多種多樣，不少情況下，火災是由運送人的過失所致，因此並不能全部免責。提單(運送契約)項下火災免責的範圍，與海上保險法上火災賠償範圍並不相同；後者要比前者範圍大得多；運送人能否享受火災免責，取決於查明火災原因，而這與法定舉證責任密切相關。

台灣的最高法院在萬海航運公司與台灣中國航聯保險公司一案中，對於運送人之救火義務予以從嚴認定，其認為運送人在採取救火行動上有所遲延，故無法主張火災免責。該判決雖具爭議，縱使運送人提出再審上訴亦無法改變。¹⁴

¹¹ 楊仁壽，海牙威士比規則，第 1 版，三民書局，台北，2000 年，頁 183。

¹² 台灣海商法第 69 條。中國海商法第 51 條。英國 1995 年商船航運法第 186 條。美國 1936 年海上貨物運送法第 4 條 (US Code 46, Sec. 1304)。

¹³ 郭國汀，「論海上火災免責」，中國海商法年刊 2001，第 12 卷，頁 3-4。

¹⁴ 台灣最高法院 86 年台上字第 3446 號，判決日期 86 年 11 月 14 日。台灣最高法院 87 年台上再字第 46 號，判決日期 87 年 5 月 29 日。

4. 天災

此所謂天災，其災害來自空中，如雷殛、閃電、颱風、旋風、以及天氣之突變等。即使來自海底，如地震所引起之海嘯，亦包括在內，此皆非人力所能控制，其屬於不可抗力。所謂不可抗力是指不能預見、不能避免及不能克服的客觀情況。另天災，須無人力之介入，運送人即令盡其注意也不能預見，而且不發生則已，一旦發生無從避免，對因而發生之損害也不能防範之自然力災害而言。¹⁵

惟如果損害之發生，除天災外，尚含有人為因素，若係出於運送人或其履行輔助者之過失而致者，運送人仍應負損害賠償責任。¹⁶例如，運送人明知有颱風逼近，為了怕影響船期而強行命令船舶出港航行，因而造成貨物損失，不得主張天災而不負損害賠償責任。

5. 救助或意圖救助海上人命或財產

此謂救助應包括對海難中該船舶之船長、海員尚未完全喪失對船舶之控制時之援助及船長、海員已喪失對船舶之控制時之撈救。

因救助或意圖救助海上人命或財產為運送人免責之事由，乃是指因上述理由而變更航程者，不得認為違反運送契約，若因而造成貨物毀損滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，是以商業目的者，如裝卸貨物或乘客，則不在此限。概因航程之變更，不僅增加

海上的風險，而且導致船舶遲到，無論是在海上保險或是海上運送，均有重大之關聯，因此，相關法規均規定，船長若非因事變、不可抗力或其他正當理由，不得變更船舶之預定航程。

台灣海商法第 71 條規定，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，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。因合理偏航所造成的貨物及旅客運送的遲延責任，亦可以自 P & I 保險中貨物責任及旅客責任中予以承保。

四、結語

航運業界及學者大都對法定免責條款之公平性多所質疑，認為該等國際公約制定之時代背景為鼓勵從事航海事業，故對運送人多所優待，不過其制定時代已久遠，已不符合現今時代潮流。

借用 1915 年諾貝爾文學獎得主 Romain Rolland 先生的語錄：「每個人都有想錯的時候。但不管想得錯或對，態度都必須真誠。真誠的錯誤不是虛偽，而是邁向真理的前程。」。或許免責條款早該修訂，然而除非 2009 年鹿特丹規則全面生效，¹⁷運送人仍有主張之權利。在新法規生效之前，姑且維持這恐怖的平衡吧！

本文作者：
現服務於海運業

¹⁵ 楊仁壽，海牙威士比規則，第 1 版，三民書局，台北，2000 年，頁 188。

¹⁶ 楊仁壽，海上貨損索賠，初版，三民書局，台北，1992 年，頁 157。

¹⁷ 2009 年鹿特丹公約將航海或管理船舶過失之免責權取消。