

談運送人放棄航程的權利與義務

駱仔生

一、前言

2018年3月6日貨櫃船 MAERSK HONAM 裝載著約 7,860 只貨櫃，在阿拉伯海發生失火爆炸案件。該事故造成該船船艙受損、數百只貨櫃付之一炬及 5 名船員死亡。此失火案件已衍生出許多海上保險理賠的問題，例如，海難救助、共同海損、貨物責任、船員責任、貨櫃損失、船舶損失等，而這些責任與損失又會對應到數個不同的海上保險。此案中，除了共同海損費用外，同為 2M 聯盟成員的 MSC 航運公司，卻逕自宣布要向其貨主額外收取運費，以完成後續運送。否則，將行使其提單條款的中止運送權利，將貨物留置在避難港。茲就放棄航程這個議題來討論。

二、何謂放棄航程 (Abandon/terminate voyage)

一般而言，在船舶發生重大海難事故，基於許多原因，使得船舶無法繼續完成後續航程。運送人即有可能會宣布放棄航程，以終止運送契約。然而船貨雙方基於運送契約，除非有合理以及必要的原因，運送人必須要完成後續運送。MSC 航運依其提單條款第 19 條規定，向貨主額外收取 US\$750/20sd 及 US\$1,250/40sd 的轉運費用。其條文如下：

「MATTERS ADVERSELY AFFECTING CARRIER'S PERFORMANCE

19.1 If at any time the carriage is or is likely to be affected by any

hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and howsoever arising which cannot be avoided by the Carrier by the exercise of reasonable endeavours, (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for the carriage) the Carrier may at its sole discretion and without notice to the Merchant and whether or not the carriage is commenced either:

- (a) carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this Bill of Lading or that which is usual for Goods consigned to that Port of Discharge or Place of Delivery; or
- (b) suspend the carriage of the Goods and store them ashore or afloat upon the terms and conditions of this Bill of Lading and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension; or
- (c) abandon the carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port

which the Carrier may deem safe and convenient, or from which the Carrier is unable by the exercise of reasonable endeavours to continue the carriage, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the carriage, and the Merchant shall pay any additional costs incurred by reason of the abandonment of the Goods. If the Carrier elects to use an alternative route under clause 19.1 (a) or to suspend the carriage under clause 19.1 (b) this shall not prejudice its right subsequently to abandon the carriage.

19.2 If the Carrier elects to invoke the terms of this clause 19, then notwithstanding the provisions of clause 9, the Carrier shall be entitled to such additional Freight and costs as the Carrier may determine.」

然而這樣的要求是否合法或是和合理？茲分析如後。

三、相關法規/規則

(一) 運送公約

1. 船舶適航性及貨物照管義務

依據 1924 年海牙規則 (The Hague Rules 1924) 及 1968 年海牙威士比規則 (Hague-Visby Rules 1968) 規定，運送人對於海上貨

物運送有二大義務，首先為船舶適航性義務 (Article 3.1)，次為貨物照管義務 (Article 3.2)。我國海商法亦參酌海牙威士比規則的意旨有相同的規定，全文摘錄於下：

台灣海商法第 62 條：「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：

- (1) 使船舶有安全航行之能力¹。
- (2) 配置船舶相當船員、設備及供應。
- (3) 使貨艙、冷藏室及其它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。」

台灣海商法第 63 條：「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。」

前述條文將船舶適航性的範圍明示規範，為運送人於發航前及發航時，應為必要之注意使「船舶」有「安全航行能力」、配置相當「船員」、「設備」、「供應」及使「貨艙、冷藏室及其它供載運貨物部分適合」適載。

2. 免責條款

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

¹ 我國海商法將「seaworthy」翻譯成「安全航行能力」，實則為「適航性」。

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。其條文如下：

「Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (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.」

運送人依海牙規則或是各國海商法規主張火災免責時，必須證明自發航前或發航時已盡相關之注意，使船舶具有堪航能力始可免責。另因運送人之履行輔助者之過失引起火災時，運送人尚須證明該履行輔助者就船舶有堪航能力，已為必要之注意及措置，始可依規定主張免責。

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，運送人並不能免責。火災的舉證責任，並非如法規中規範那麼簡單，而應分成舉證順序，火

災原因的舉證責任和運送人過失的舉證責任三個層次；提單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²。

火災免責的舉證責任之舉證順序和舉證物件，國際公約和西方國家均有較明確的規定，由於舉證順序所定，既然運送人在任何訴訟中，首先負有證明其已於開航前和開航當時已盡相當之注意使船舶各方面適航的舉證責任，由運送人負責證明火災起因是較為合理之事，即便如美國，不負有法定舉證責任的運送人，也應盡可能舉出可能取得的各種證據，法官則將依據常識，間接推測的證據各專家證言綜合判斷定案。至於運送人過失的舉證責任，從國際公約到各國國內法規，均有轉歸索賠人承擔的趨勢。³以衡平原則來考就國際公約及國內外法規關於火災免責的規定，運送人必須盡到適航及照管貨物的責任後，才能享受火災免責權，亦即運送人應先履行法定最低義務，爾後才能享受法定免責權利。

3. 貨物處分/中止運送權利

台灣海商法中有明文規定中止運送，是在危險貨物的處分權上。台灣海商法第 64 條規定，「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。」

危險貨物一旦造成損失，託運人即須負賠償責任，不得以經船長同意為由，拒絕賠償。危險貨物若被沒收，託運人亦不得以此為由，拒絕給付運送人運費。⁴運送人雖然依法對危險貨物可以採行起岸、毀棄或使之無害，但選擇上應視當時情況而定，若無急迫危險，運送人不得捨「起岸」方式而輕率採用「毀棄」或「使之無害」之方式，以避免造成貨物不必要之損害。⁵

台灣海商法第 65 條規定，「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。」

法條雖規定得在「裝貨港」將危險貨物起岸，但若是於航行途中才發現未經報明之貨物，解釋上亦得在「中間港」起岸。而所謂「最高運費」之判斷基礎，應以卸貨港及卸載時之運費費率為標準。⁶

類似規定亦在海牙規則和威士比規則第 4 條第 6 項或是運送人的提單條款中出現，此等條款除了賦予運送人/船長對危險貨物之處分權，對於因此所造成的損失，運送人亦擁有向貨方追償的權利。其條文如下：

² 郭國汀(2003)，「論海上火災免責」，中國海商法年刊，第 12 卷，頁 4。

³ 郭國汀(2003)，「論海上火災免責」，中國海商法年刊，第 12 卷，頁 12-13。

⁴ 劉宗榮，新海商法，三民書局，台北，2007 年，頁 191。

⁵ 張新平，海商法，三版，五南圖書，台北，2008 年，頁 205。

⁶ 劉宗榮，新海商法，三民書局，台北，2007 年，頁 192。

「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.」

然而上述之貨物處分/中止運送權利與此文所討論的放棄航程並不一樣。比較有關聯的是在台灣海商法第 47 條，因航行事故所生之停止，關於運費的收取。在可歸責於運送人的停止運送，運送人不可主張運費。或是中國海商法第 90 及 91 條的規定，運送人因不可抗力或是不可歸責的情況下，可以主張解除合約、中止運送及相關運費的收取。除非合約另有約定外，船長有權將貨物在目的港鄰近的安全港口或者地點卸載，視為已經履行合約。

(二) 約克安特衛普規則

現行保險市場上，共同海損理算是以約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules - YAR) 為主。約克安特衛普規則並非強制的國際公約，而是船東依其考量在運送契約⁷或是保險契約中加入載明適用。⁸其實共同海損理算規則的產生並不順遂，最早可追溯到 1860 年的格拉斯哥決議 (The Glasgow Resolution, 1860)，不過因各利益團體意見仍分歧而作罷。之後隨著商業行為與海運技術的改變，每隔一段時間就有新的理算規則推出。⁹

目前海運市場普遍選用的仍以 1974、1990 及 1994 年版本為最多，究其原因當然與船東的利益有關，YAR 2004 將大部分救助費用、避難港停留期間船員工資與給養費用排除於共同海損之外。簡單來說，YAR 2004 有利於貨主而損及船東利益，可想而知當然是乏人問津了。最新版 YAR 2016 為顧及船貨雙方的利益平衡，將部分 YAR 1994 的條文又修正回來，然而是否會廣為船舶所有人接受，仍有待觀察。

以 YAR 1994 年為例，其由解釋規則 (Rule of Interpretation)、至上規則 (Rule Paramount)、字母規則 (A-G) 及 22 條數字規則 (Number Rules) 所組成。至上規則，明確指出共同海損補償應以合理所發生或造成之犧牲或支出為限。字母規則適用於一般之要件，數字規則適用於個別之規定情況。

依據 YAR 1994 第 10 及 11 條規定，在避難港產生的一些費用是可以被認為共同

⁷ BIMCO 的 GENERAL TIME CHARTER PARTY (Issued: September 1999)、BOXTIME2004、BALTIME 1939 (As revised 2001) 及 CONGENBILL 均採用 1994 年版本。

⁸ 僅有少數國家於法規中強制適用，例如 Article 461 of the Norwegian Maritime Act of 1994 (v. 2013)，選用 1994 年版本。

⁹ 分別為 1864, 1877, 1890, 1924, 1950, 1974, 1990, 1994、2004 及 2016 年。

海損的。但是船東一旦選擇放棄航程，則有些費用會被排除或是限縮。其條文如下：

「Rule X - Expenses of Port of Refuge, etc.

(c)But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.」

「Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.

(b)When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.」

惟要特別注意，共同海損的構成要件一旦成立，即已存在，不會因為運送人放棄航程或是其他法律行為而消失。要求共同海損分攤與放棄航程，此兩種行為可以分別獨立，而非互相排斥。

(三) 提單條款

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¹⁰、1936 年美國海上貨物運送法 (U. S. COGSA 1936) 第 1303 條第 8 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。其條文如下：

「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 the goods, arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this section, or lessening such liability otherwise than as provided in this chapter, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favor of the carrier, or similar clause, shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.」

有許多情況，運送人有權中止運送或放棄航程 (Abandon the Voyage)，例如，船舶與他船碰撞或發生其他海難事故，修復船舶所需之費用將遠高於船舶修復後之價值 (即有推定全損情形)，或貨物損害情況已至不適合繼續運往目的地，運送人得決定放棄航程。於運送人決定放棄航程後，運送人是否有責任安排原貨載繼續送達目的地？基本上運送人有義務將原貨載繼續運往目的地，除非運送人對放棄航程之原因完全沒有責任，且運送人已無任何合理方式將貨物送達目的地。例如，船舶於運送途中受水雷破壞成全

¹⁰ 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。

損（運送人可免責之事由），貨物雖在避難港卸岸，但運送人已無合理方式將貨物繼續運往目的地，則運送人對於貨物之不能送達目的地不用負責。

為了讓船舶施行修理而放棄航程，運送人若另安排他船將貨物繼續運至目的地者，運送人有權主張全部運費。如運送人未將貨物繼續送達目的地，運送人無權主張全部運費，除非契約另有不同規定。另外，依台灣海商法第47條規定，因運送人或其代理人或因船舶狀態所致的航行事變之停止運送，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。因此，就此類提單條款之規定而言，是規定運送人無論如何得主張全部運費及所有費用，對放棄航程不負任何責任。此條款其實已產生減輕運送人責任的效果，將會被認為無效。亦即可否主張這樣的權利，不是提單條款說

的算，還是要回歸到海商法的規定來探討。

除了本身船舶遭遇海難事故外，亦有可能因為其他外在因素導致船舶無法進入裝、卸貨港或泊靠原本預定的碼頭。運送人得否合法主張放棄航程，端賴運送人是否已無任何合理方式，在合理的時間內將貨物繼續運送/轉運或卸載至目的地（如發生戰爭¹¹或重大災難¹²）。如果只是不願意吸收額外成本，而恣意放棄航程或強收額外費用，運送人是無法合理主張的。例如，裝、卸貨港只是短時間封港，或是在該港區仍有其他碼頭可以使用。

值得注意的是，於考慮是否要放棄航程時，不論運送人是否將貨物繼續送達目的地，應於合理時間內盡速以書面通知貨方，否則運送人應負責因遲延通知而造成貨方之損失。

各貨櫃航商的提單條款中都有類似的中止運送/放棄航程條款，茲彙整如下：

各貨櫃航運公司中止運送條款整理表

序號	公司	B/L Clause	條款名稱
1	麥司克 (Maersk)	Clause 20	Matters Affecting Performance
2	地中海航運 (MSC)	Clause 19	MATTERS ADVERSELY AFFECTING CARRIER'S PERFORMANCE
3	中遠集運 (COSCO)	Clause 19	Matters Affecting Performance
4	達飛輪船 (CMA CGM)	Clause 10	Matters Affecting Performance
5	赫伯羅德 (Hapag-Lloyd)	Clause 18	Matters Affecting Performance
6	海洋網聯 (ONE)	Clause 14	Matters Affecting Performance (Liberty)
7	長榮海運 (Evergreen)	Clause 21	Matters Affecting Performance
8	陽明海運 (Yang Ming)	Clause 6	Liberty Clause
9	萬海航運 (Wan Hai)	Clause 9	Matters Affecting Performance
10	德翔海運 (TS Lines)	Clause 19	Matters Affecting Performance

(本文整理)

¹¹ 2011年間利比亞受鄰國的「阿拉伯之春」浪潮影響發生內戰，美國及歐盟陸續對利比亞訂出不同程度的制裁條款。

¹² 2011年3月11日日本本州東北部地區發生芮氏規模(Richter scale)9.0級大地震，造成嚴重的人員傷亡及財產損失，許多港口碼頭設施付之一炬。

四、法院判例

當船舶實際全損時，貨物也跟著滅失（或是船舶空載抵達裝貨港前），自然沒有繼續航程的可能，也就沒有是否放棄航程的問題產生。然而當船舶發生海難事故，船舶遭受損壞，則損壞的程度及後續修船計畫，將會成為運送人是否要主張放棄航程的重要考慮因素。當貨物具有易腐爛的特性，無法承受嚴重遲延，則放棄航程較無爭議。若貨物為一般貨載，也沒有時效上的限制，則放棄航程實有爭議。原則上，船舶發生事故，運送人應該即刻修理船舶並完成航程，除非於航路上有無法成行的風險或是修船已是不可行¹³。

當運送人可以合法主張放棄航程時，運送人可以選擇以自己的費用繼續轉運貨物以賺取運費¹⁴，但是這不能解釋為運送人的義務¹⁵。即使後續轉運的費用低於原始運費，運送人仍得主張原始運費¹⁶。在 Jackson v. Union Marine (1874) 一案中，船舶因擱淺事故而無法準時抵達裝貨港，修理船舶而造成的遲延，導致租船人放棄租船契約，運費保險人必須要賠償放棄航程的運費損失。

而在考慮放棄航程的合理性時，若修理費用超過修理可預期的利益，則運送人應該會選擇放棄航程。然而修理費用應以必要且僅是讓船舶完成航程為限，而不是完成船舶的永久性修理費用全額。¹⁷

五、結語

簡而言之，運送人可以依法主張放棄航程，但是前提是要符合海商法的適航性要求及免責條款的要件。依海商法規定，任何試圖減輕運送人的提單條款將被視為無效，這是確定的。至於運送人是否可以主張這樣的權利，不是提單條款說的算，還是要回歸到海商法的規定來探討。在海運實務中，運送人與貨方之間的權利與義務通常是不對等的。即使如此，當任何人要享受法律所賦予的權利前，其實也要善盡法律所要求的義務。亦即沒有無義務的權利，也沒有無權利的義務。如此才可以衡平的在國際貿易中，各自好好扮演自己的角色。

本文作者：
現服務於海運業

¹³ Assicurazioni Generali v. Bessie Morris (1892).

¹⁴ Luke v. Lyde (1975).

¹⁵ Kulukundis v. Norwick Union (1935).

¹⁶ Shipton v. Thornton.

¹⁷ Kulukundis v. Norwick Union (1935).