



海商法第63條規定是否為主張免責與單位限責之前提要件

——評臺灣高等法院111年度保險上更一字第2號民事判決

■羅俊瑋 中正大學法律系教授

本案事實

上訴人主張訴外人台灣化○纖維股份有限公司（下稱「台灣化○公司」）為出口如附表編號1至18貨物，與萬○公司間成立貨物運送契約，萬○公司並簽發載貨證券，另為出口如附表編號19至21貨物，與訴外人香港商台○物流股份有限公司台灣分公司（下稱「香港台○物流公司」）成立承攬運送契約，再由香港台○物流公司委由萬○公司運送，如附表所示之貨物（下稱「系爭貨物」）事實上均由新加坡萬○公司所有之WAN HAI 307貨櫃輪（第S260航次，下稱「系爭船舶」）運送。詎系爭船舶於105年9月19日自基隆港航行至次一中途停靠港香港，萬○公司將危險貨物與系爭貨物同船運送，卻未依各項國際公約規定善盡注意義務，亦未將具有危險品性質貨物安排置放於船艙內運送，且明知不應於危險品附近進行焊接作業，卻任由受僱人於該處進行熱工作業，致

熱工作業產生點火源，引燃危險品釋放出之易燃氣體而引發火災事故，系爭貨物因受到爆炸起火及滅火施救過程所生之大量用水及濃煙粉塵等波及而受有損害，萬○公司未善盡海商法第62條第1項、第63條對貨物之照管義務，就系爭貨物之毀損有過失，應就貨物之損失負海上運送人責任。新加坡萬○公司為系爭船舶之所有人，實際負責運送系爭貨物，其受僱人不法侵害系爭貨物之所有權，依民法第184條第1項前段、第2項及第188條第1項本文規定，應就系爭貨物損失負侵權行為損害賠償責任。系爭貨物受損金額共計為美金812,183.36元，扣除殘值餘額共港幣2,701,530元（折算為美金345,579.718元）後，損失額共美金466,603.642元，以起訴時美金兌換新臺幣匯率1：30.282折算應為新臺幣14,129,691.486元。上訴人為系爭貨物之保險人，上訴人業依保險契約約定，分別向系爭貨物受貨人指定之人為保險理賠，並在保險理賠範圍內取得保險代

DOI：10.53106/207798362023110137005

關鍵詞：適航性、商業照管義務、海牙規則、漢堡規則、鹿特丹規則

位權，上訴人復自系爭貨物受領權人受讓渠等對於應付損害賠償責任之第三人所得主張之一切權利，並將上開債權讓與情事向被上訴人為債權讓與之通知。爰依保險代位及債權讓與規定，訴請萬○公司、新加坡萬○公司負不真正連帶賠償責任等語。

爭點

海商法第63條規定是否與第62條規定相同均為海上運送人主張免責與單位限責之前提要件？

部分判決理由

上訴人雖稱被上訴人承運系爭肇事貨櫃前，未能確認其內之系爭危險品是否依IMDG CODE為適當之包裝，導致櫃內之戊烷易燃氣體逸出，亦違反海商法第63條之貨物照管義務，被上訴人不得依海商法第69條規定主張免責云云。然查：

①系爭肇事貨櫃內之易燃氣體外逸，實係因其內系爭危險品之包裝不符合IMDG CODE之規範所致，與被上訴人是否就系爭肇事貨櫃之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，為必要之注意及處置無涉，上訴人空言主張被上訴人違反海商法第63條規定之貨物照管義務，已非可取。

②再者，海商法第63條之立法理由明揭「參照海牙威士比規則第6條作文字修正」，故該規定之解釋，應依據海牙規則／海牙威士比規則之體系解釋為

當。而海牙規則第3條第2項關於貨物照管義務之規定，其適用應受第4條免責事由規定之限制，此由該條之原文為「Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care, and discharge the goods carried.」（除第4條另有規定外，海上運送人應適當並注意地裝載、搬移、運送及保管、看守並卸載所承運之貨物），即可得知（見本院卷，319-321頁）。從而，應認海商法第63條規定之貨物照管義務，並非海上運送人主張免責事項之前提要件，上訴人所為與本院前開認定相異之主張，亦難憑採。

適航性與商業照管義務

海上運送為現今公認發揮效率、經濟暨安全之貨物運送方式，其對經濟與貿易發展有重要影響。海上運送功能為得以確保發揮、運送安全之目的得以達成與保護海洋環境有所成效，應特別重視船舶安全航行能力。如未就船舶安全航行能力得以確保，將致生嚴重後果¹。英國自普通法(common law)開始，即就維持船舶適航性規定為海上運送人之基本義務²。

壹、英國普通法

英國普通法要求海上運送人應對所載運之貨物負絕對責任(strict liability)³，如載運貨物產生毀損或滅失時，海上運送人除可證明係因固有瑕疵、包裝不足

¹ 羅俊璋，適航性之研究，華岡法粹，59期，2015年12月，3頁。

² 張新平，海商法，2016年8月，183頁。

³ 羅俊璋，同註1，5頁；Thomas J. Schoenbaum, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, 890

等、或無可歸責於海上運送人本身或其代理人或使用人之事由外，海上運送人均應負損害賠償責任⁴。就英國法觀察，適航性屬海上運送人於運送契約之默示擔保⁵，即海上運送人應以合理且按其所知悉之方式使船舶航行，就特定航程之通常危險船舶得以因應，始具適航性⁶。即海上運送人應提供得承受預定航路可能遭遇之海上風險之船舶始符合要求⁷，換言之，即須於航程開始時，提供就所有可能情況均得因應之船舶⁸。海上運送人提供適航船舶為客觀標準⁹，應考慮海上運送人之各項行為。主張不適航者，應就此負舉證責任¹⁰。請求權人亦應對貨物毀損、滅失係因不適航所致之因果關係¹¹負舉證責任¹²。

於英國法承認契約自由原則後，海上運送人即以各種限制或免責約款，藉以減輕或免除對所載運貨物之責任，甚而加入對其代理人或使用人之過失所致貨物之毀損或滅失，亦得免除責任之條款¹³，此舉使得貨方蒙受極為嚴重之損失。為解決此問題，英國法創造出首要義務原則，即海上運送人主張免責事項時，其應先盡兩項首要義務：首先為運送人應使船舶適航；次為海上運送人就所載運之貨物應盡商業照管義務。若違反前揭兩項首要義務，則海上運送人不得主張免責或限制責任事由。然於載貨證券以明確條款將前揭義務除外者，法院則承認此等條款之效力。於英國1924年海上貨物運送法制訂後，亦就船舶適

(2011); William Tetley, MARINE CARGO CLAIMS, 1314 (2008); Nicholas Gaskell, BILL OF LADING: LAW AND CONTRACTS, 272 (2005); Saul Sorkin, *Allocation of the Risk of Loss in the Transportation of Freight--The Function of Insurance*, 40 Fordham L. Rev. 67, 68-69 (1971).

⁴ Stephen Girvin, CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 214 (2011); Michael F. Sturley, *The History of COGSA and the Hague Rules*, 22(1) J. Mar. L. & Com. 1, 4 (1991).

⁵ 許忠信，海商法要義，元照，2016年1月，201頁；羅俊瑋，同註1，5頁；賴來焜，最新海商法論，2002年1月，469頁；饒瑞正，適航性於海上保險法之應用暨其可能之最新發展——以英國為中心，保險專刊，57輯，1999年9月，132頁。

⁶ John F Wilson, CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 9 (2010); Simon Baughen, SHIPPING LAW, 81-82 (2012); Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita, Gertjan Van Der Ziet, THE ROTTERDAM RULES, 84 (2010); Sir Guenter Treitel, & F.M.B. Reynolds, CARVER ON BILLS OF LADING, 593 (2005).

⁷ Girvin, *supra* note 4, 384.

⁸ 許忠信，同註5，199頁；司玉琢，海商法，修訂二版，2007年，100頁；Baris Soyer, WARRANTIES IN MARINE INSURANCE 50 (2006).

⁹ Girvin, *supra* note 4, 385; *McFadden v. Blue Star Line* (1905)1 KB 697, 706.

¹⁰ 張新平，同註2，188頁。

¹¹ Baughen, *supra* note 6, 83.

¹² Phil Anderson (2021), *ISM Code, informa law from Routledge*, 281; Stewart C. Boyd, Bernard Eder, Andrew Burrows, David Foxton, SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING, 94 (2008).

¹³ Sturley, *supra* note 4, 5.

航改為相對性之義務¹⁴，於1992年海上貨物運送法規定亦同。

貳、美國哈特法

早期美國為因應英國海上運送人於載貨證券廣泛載入免責或限制責任條款，導致對貨方不公平之現象，其國會於國內貨主之要求下，於1893年制訂哈特法(Harter Act)¹⁵。本法制定後，隨後為加拿大、澳洲等英語系國家跟隨制定相似之國內法律¹⁶。哈特法第1條規定，於載貨證券加入任何文字或條件減輕或免除海上運送人依該法規定應負之責任，致貨物有毀損或滅失之情況者，該文字或條件不生效力¹⁷。第2條規定海上運送人於美國港口與外國港口間運送時，就船舶適航性應盡謹慎注意義務。第3條規定，對因航行或管理船舶之過失等因素，致貨物毀損、滅失者，海上運送人得主張免責。哈特法要求海上運送人於發航前或發航時應盡謹慎注意之義務使船舶適航，於1936年海上運送法(Carriage of Goods by Sea Act 1936, COGSA)第3條第1項規定亦同。

於盡適航性之義務後，海上運送人即可對貨物之毀損或滅失，以免責事由或單位責任限制對貨主抗辯，即維持適

航性為海上運送人之首要義務¹⁸。海上運送人不得將此義務，以特約將其免除。值得一提者為，美國哈特法並未要求就船舶不適航與貨物毀損間具因果關係，然於1936年之海上運送法已將此規定改變，即不適航與貨物毀損間須具有因果關係存在¹⁹，始得請求因船舶不適航所致貨物毀損或滅失之損害。

又哈特法與1936年海上運送法均規定貨物之商業照管義務，而此等義務非得以免除者。又貨物之商業照管貨物義務並非如適航性，僅需於發航前或發航時已盡謹慎注意義務即為已足，復其於航程運行中均有適用。

參、海牙規則

海牙規則為以全球性角度就船舶適航性規範之公約，然其將英國普通法規定海上運送人應對船舶適航性擔保之絕對責任，變更為應負謹慎處理之相對性注意義務²⁰，威士比規則未就此另為規定。現今各國海上貨物運送之法律規範，大致以海牙規則或海牙威士比規則為立法參考之基礎。國際社會於1924年制定海牙規則，其規定海上運送人於載貨證券約定減免海上運送人責任之條款、條件或約定者，其條款、條件或約

¹⁴ 許忠信，同註5，201頁。

¹⁵ Frank F. Arness, Error in Navigation or Management of Vessels: A Definitional Dilemma, 13 Wm. & Mary L. Rev. 638, 639 (1972).

¹⁶ Jose Angelo Estrella Faria, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players and New Rules, 44(3) Tex. Int'l. L.J., 277, 279 (2009).

¹⁷ 楊仁壽，最新海商法，修訂四版，2010年4月，306頁。

¹⁸ 賴來焜，同註5，470頁。

¹⁹ 楊仁壽，海商法論，1993年，212頁；羅俊璋，從船員之配置論適航性——兼評台灣高雄地方法院99年度海商字第4號民事判決，法令月刊，63卷1期，2012年1月，36頁。

²⁰ 李章軍，國際海運承運人責任制度研究，2006年9月，55頁。

定為無效，其係對於傳統普通法之契約自由原則加以限制，藉以保障貨主權益。即於公共運送時，海上運送人不得以特約將盡謹慎注意使船舶適航之義務免除²¹。

於海牙規則第3條第1項規定：「海上運送人於船舶發航前或發航時，應就下列事項盡謹慎(due diligence)之注意義務：1.使船舶適航；2.配置適當之人員、設備與船舶之供應；3.使貨艙、冷藏室或其他船上裝載貨物之處所適合貨物之接收、運送與保存。」其將適航性要件明確規定。海上運送人適航性之義務，係從開始裝貨至發航時為止²²。海牙規則之適航性義務為一相對之義務，其僅需海上運送人證明已為謹慎之注意義務即可，非如英國普通法之適航義務為一絕對之義務，且未限於發航前與發航時之階段。

海牙規則第4條第1項規定，就貨物之毀損或滅失，海上運送人與其他人依本條規定主張免責時，其應對於前揭適航性已盡謹慎注意義務之事實負舉證責任。且其毀損或滅失，與欠缺適航性須有因果關係存在。我國臺灣高等法院99年度海商上字第7號民事判決亦認為海上運送人對於適航能力未盡相當注意義務，致貨物發生毀損滅失時，海上運送人不能主張免責。

值得注意者為，海牙規則將過往英國創造之兩項首要義務，改變僅剩適航性為首要義務。就貨物之商業照管義

務，則不再認其係如同英國普通法之首要義務。於海牙規則第3條第2項規定商業照管貨物之義務，應以第4條免責事項為優先適用，然於第3條第1項則無類此規定。就此於海牙規則之規定，貨物之商業照管義務非如船舶適航性義務為運送人主張免責或責任限制之前提要件。

肆、漢堡規則²³

二次世界大戰結束後，眾多亞、非、拉丁美洲新興國家成立，其認為海牙規則過度保護海上運送強權國家之利益，故強烈要求就海牙規則修正，或另立新法以平衡海上運送人與貨主利益，但僅取得海牙威士比規則就賠償數額與責任限制之部分改變，而無法滿足此等新興國家之需求。渠等遂於聯合國大會運作制定新公約，並於1978年通過漢堡規則，該公約則於1992年開始生效。

漢堡規則第5條規定，海上運送人對貨物毀損、滅失或遲延應負賠償責任。除海上運送人證明本身、受僱人或代理人已盡合理注意避免結果發生外，如毀損、滅失或遲延係發生於海上運送人就貨物掌控之期間，其應對此負損害賠償責任。漢堡規則復將航行或管理船舶過失等免責事由，除失火外，全部取消。就漢堡規則、海牙規則及海牙威士比規則相較，漢堡規則就海上運送人之責任有相當之加重。除海上運送人證明本身、受僱人或代理人無過失外，其應

²¹ 羅俊瑋，適航性之判斷，台灣法學雜誌，206期，2012年8月，32頁。

²² 張新平，同註2，186頁。

²³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 31 March 1978.

就貨物之毀損、滅失負責。

漢堡規則並未就適航性規定，其係以一般條款對海上運送人責任進行規定。該規則第5條第1項與第4項A款規定，海上運送人應對貨物之管領期間，就其所生毀損、滅失或遲延所致之損害負賠償責任，其未如海牙規則將海上運送人之適航性侷限於發航前或發航時。於漢堡規則，已無就前揭英國普通法所創造之首要義務之適用。除前揭適航性義務於漢堡規則未規定外，對於貨物之商業照管義務漢堡規則亦未特別規定。但應注意者為，此係包含在前揭漢堡規則第5條之規定範圍。

伍、鹿特丹規則

因現行有三套已生效，但為不同制度之海上運送公約並存，造成國際海上運送法律制度混亂。且此等公約訂定當時環境與現今已大相逕庭，無法配合現行實際需求。聯合國則於2009年通過鹿特丹規則，希就全球海上貨物運送之責任體制有統一規範，並將現今海上貨物運送實際作業納入規範。於該公約序言即論及：「聯合國雖確認於布魯塞爾簽訂之1924年海牙規則及威士比規則，及於漢堡簽訂之1978年漢堡規則對國際社會海上貨物運送法律規範之趨於統一有相當的貢獻，但仍認須要再整合及現代化現有的國際公約，以因應此等公約通過後近年來商業與技術的發展。」鹿特丹規則目前計有24個國家簽署²⁴。

鹿特丹規則第12條規定海上運送人

之責任期間，即：「1.海上運送人依本公約對貨物之責任期間自海上運送人或履行人收受運送貨物開始至貨物交付為止。2.(1)如收貨地之法律或行政命令規定貨物應交付予一機關或第三人，海上運送人僅得自該機關或第三人提領貨物，海上運送人之責任期間自其從該機關或第三人提領得貨物時開始。(2)如交貨地之法律或行政命令規定海上運送人應將貨物交付予一機關或第三人，受貨人得自該機關或海上運送人提領貨物，海上運送人之責任期間至海上運送人將貨物交付予該機關或第三人為止。3.當事人得約定收貨或交貨之時間及地點以確定海上運送人之責任期間。但運送契約約定有如下情形者無效：(1)約定之收貨時間於依運送契約開始裝貨之後者；或(2)約定之交貨時間於依運送契約最後卸貨完成之前者。」同規則第13條就海上運送人之特定義務規定：「1.海上運送人於第12條規定之責任期間內，除第26條另有規定外，應以適當之注意收受、裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、卸載及交付貨物。2.縱有本條第1項之規定，於不影響第四章其他條文及第五章至第七章規定之情形下，海上運送人與託運人得約定貨物之裝載、搬移、堆存、或卸貨由託運人、單證託運人或受貨人履行。此種約定應載明於運送事項中。」就此，鹿特丹規則最為創新之處在於明文規範就商業照管貨物義務之裝載、搬移、堆存、或卸貨等事項可於運送契約中明確約定由託運人、單

²⁴ 2013年9月24日幾內亞比索為第25個簽約國。<https://unis.unvienna.org/unis/pressrels/2013/unisl190.html> (last visited on May 28, 2023).

證託運人或受貨人履行。然就其他運送、保管、看守等義務，則維持原有海上運送人之義務，不得以特約將其免除。

鹿特丹規則第14條規定：「海上運送人應以適當注意於海上航程於發航前、發航時及航程中：1.使船舶有適航性，並維持其適航性；2.配置船舶適當船員、設備及供應，並於航程中維持其配置。3.使貨艙及船舶供載運貨物部分，及由海上運送人提供供載運貨物之貨櫃，應適合於受載、運送與保存。」

於海牙規則，海上運送人僅需於發航前與發航時維持船舶適航性，鹿特丹規則規定於航程進行中，海上運送人亦應對適航性負責²⁵。於海牙與威士比規則並未就貨櫃之適航性問題予以規定，而鹿特丹規則對現代貨櫃運送之情況加以規定，即由海上運送人提供供載運貨物之貨櫃，亦須適合對於貨物進行受載、運送與保存²⁶。於鹿特丹規則之免責事項已將航海過失免責部分去除，因此英國普通法與海牙規則適航性為首要

義務之前提即無須予以討論。

陸、我國法

我國海商法第62條係參酌海牙規則所為之規範²⁷，其規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對下列事項，應為必要之注意及措置：1.使船舶有安全航行之能力。2.配置船舶相當船員、設備及供應。3.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。」海上運送人「應為必要之注意及措置」一詞，於我國海商法之解釋應如同海牙規則規定，其應要求海上運送人盡必要注意及維護措施。換言之，海上運送人應以善良管理人之注意義務維持船舶之適航性，其並非要求海上運送人應擔保船舶絕對適航之義務²⁸。

我國最高法院96年度台上字第551號民事判決曾論及：「海上貨物運送人

²⁵ 張志清、林坦欣，由鹿特丹規則論我國海商法貨物運送修正之方向，航運季刊，21卷4期，2012年12月，53頁；羅俊璋、賴煥升，國際安全管理規章對海上運送人責任之影響——兼論最高法院100年台上字第1951號判決，世新法學，6卷2期，2013年6月，347-348頁；Talal Aladwani, *The Supply Of Containers and "Seaworthiness"-The Rotterdam Rules Perspective*, 42 J. Mar. L. & Com. 185, 194-195 (2011).

²⁶ 饒瑞正，適航性的範圍是否及於貨櫃？，台灣法學雜誌，209期，2012年10月，155-163頁；Andrew Nicholas, *Duties of Carriers-Care and Seaworthiness*, in D. RHIDIAN THOMAS (ED.) *THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER THE ROTTERDAM RULES* 114 (2010); Hakan Karan, *Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?*, 42 J. Mar. L. & Com. 441, 448 (2011).

²⁷ 張新平，同註2，183頁。

²⁸ 柯澤東，海商法——新世紀幾何觀海商法學，元照，修訂二版，2010年9月，130頁；許美玲，海上貨櫃運送人強制責任事由之研究——以德國法為中心，政大法學評論，88期，2005年12月，196、219頁。

之過失，我國海商法仿世界各國之立法例，採推定之過失責任主義，即關於運送人之責任，只須運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，而運送人又未能證明……船艙及其他供載運貨物部分，適合於受載、運送與保存。則不問其喪失、毀損之原因，是否係可歸責於運送人之事由，運送人均應負法律上或契約之責任。」足見我國司法實務亦認為海上運送人應先盡相對適航性義務之舉證責任，為主張免責事由之前提，除少數學者²⁹就此有相異之見解，多數學者之見解大致相同³⁰。

柒、小結

於海上擔任運送作業之船舶應得承受預定航程之通常海上風險，而將所運送之貨物安全運抵目的地。於英國普通法，海上運送人應使船舶具絕對適航。於海牙規則、威士比規則暨我國海商法，海上運送人應於貨物裝載後、船舶發航前或發航時，使船舶具相對適航。於漢堡規則與鹿特丹規則，則將船舶適航性之義務擴展至運送全程。又鹿特丹規則如同海牙規則就適航性予以定義，其亦就現今貨櫃運送加以規定，要求供

載運貨物之貨櫃亦應適合於受載、運送與保存貨物。

本案評析

於系爭案件事實，上訴人稱被上訴人承運肇事貨櫃前，未能確認其內之危險品是否依國際危險品規章 (IMDG CODE) 為適當包裝，導致櫃內戊烷易燃氣體逸出，違反海商法第63條之貨物照管義務，被上訴人不得依海商法第69條規定主張免責云云。按我國海商法第62條為適航性之規定，第63條為海上運送人商業照管義務之規定。適航性為海上運送人之首要義務，如未履行此等義務，海上運送人將喪失主張免責事由、單位責任限制等之權利。就第63條規定之貨物之商業照管義務，是否如第62條規定為海上運送人之首要義務？即海上運送人若違反第63條規定貨物之商業照管義務，海上運送人可否再行主張免責事由之保護？就此項問題於我國海商法並未就此明文進行規定。

壹、學界與實務有採海商法第63條規定為主張免責與限責之前提要件者

²⁹ 賴來焜，新海商法論，2000年1月，716頁。其理由如下：我國海商法第62條之立法形式與美國哈特法案第3條之規定並不同，哈特法案係以附條件之形式規定，我國法則否，故我國法上，船舶之適航能力並非主張免責事由之先決條件(a condition precedent)。又由我國海商法第62條觀之，運送人或船舶所有人對於船舶之適航能力僅於發航前及發航時應為「必要之注意及措置」，使船舶於事實上具有適航能力，其重點在「相當注意」之義務，而非船舶之適航能力，故主張船舶適航能力應由運送人負舉證責任之見解，並無法律上之依據。再而海商法第62條對適航能力舉證責任之問題並未規定。依民事訴訟法第277條規定：「當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。」託運人必須主張船舶無適航能力，運送人始有海商法第63條推定過失之適用。故船舶無適航能力係有利於託運人之事實，依法即應由託運人負舉證責任。

³⁰ 張新平，同註2，188頁；劉宗榮，新海商法：海商法的理論與實務，2007年3月，224頁。

一、學說見解

國內就此有見解認為我國現今海商法規定係參考美國1936年之海上貨物運送法修改所得³¹，因該法並未有如海牙規則之規定，應而不宜從參考海牙規則對於我國法就此加以解釋，其並認為第63條規定與第62條適航性規定相同，其均為主張免責事項之前提要件³²。

二、實務見解

長久以來，我國實務判決亦大致採此見解，於最高法院110年度台上字第2569號民事判決論及：「按海上運送人係以運送為營業而受有運費之人，對運送貨物負有商業上注意義務，即對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應於『全航程』為必要之注意及處置，此觀海商法第63條規定即明。倘運送人未盡善良管理人之注意，致生貨物之毀損滅失，即應負賠償責任，不得主張同法第69條以次各條之法定免責事由，僅在證明無過失之情形，始得免責。又運送人於承運貨物前，應以一切合理方法查知承運貨物之性質與特性，依商業知識，對貨物之堆存、保持、管理、運送為妥適之處置，係其應盡之貨物照管（安全運送）義務。」

臺灣高等法院108年度保險上字第29號民事判決亦論及：「查系爭事故之發生，與被上訴人未盡海商法第62條第3款、第63條規定之法定注意、措置及

處置義務有關，已如前述，因被上訴人知悉系爭危險品具易燃性並同意裝運後，亦可得知其內包裝並非以符合國際海運危險品章程965.2規定之硬式中型散裝容器包裝，對於船舶、貨載有危險之虞，然被上訴人並未將之隨時起岸、毀棄或使之無害，任系爭危險品釋出之易燃戊烷氣體洩漏於甲板上，適系爭貨櫃輪船員於相距16公尺處進行熱工作業，致肇事貨櫃周圍戊烷氣體混合物濃度及溫度達到其閃點而起燃爆炸，致發生系爭事故，造成系爭出口貨物受損，因被上訴人承運系爭危險品已使系爭貨櫃輪不具堪載能力，且未善盡對系爭出口貨物之堆載照管義務，況系爭事故之發生，並非系爭貨櫃輪有經注意仍不能發現之隱有瑕疵所致，依上開說明，縱非被上訴人本人之代表人之過失，被上訴人仍不得依海商法第69條第3款、第16款、第17款規定主張免責，是被上訴人抗辯依海商法第69條第3款、第16款、第17款規定，其就系爭出口貨物因系爭事故所受損害不負賠償責任云云，無足採信。」

貳、本文見解

本文認為海上運送人應盡適航性之義務為其首要義務，其與我國海商法第63條規定「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，應為必要之注意及處置。」之義務並未相同。於海商法第63條規定貨物之商業照管義務，並非首要義務，其並

³¹ 賴來焜，同註29，31頁。

³² 張新平，同註2，193頁。

非主張免責事項之前提要件³³，此可由海牙規則第3條第2項規定即可獲知。按海牙規則第3條第2項規定，其適用應受公約第4條的限制 (subject to the provisions of Article 4)。因此應認為海牙規則第4條之規定應優先於第3條第2項適用。雖我國海商法就此並未有明文之規範，然因我國現行海商法之制定其係參酌海牙規則所制定，因此，本文竊認就此應依據前揭國際海牙規則之規定進行解釋或較為妥適。

進而，應再進一步說明者為，我國於88年修正海商法前之條文，不可否認係參酌美國前揭1936年之海上貨物運送法所為之規定，因此前揭否定論者之意見於解釋舊海商法條文時，確有其真實性。然，就現行海商法第63條規定之修正理由，參考立法院當時之立法資料顯示，其係依據海牙威士比規則第6條之規定進行修正³⁴所得。因此，於現行海商法第63條規定之解釋，應依據海牙規則／海牙威士比規則之體系解釋應屬較為妥適³⁵。

就本文討論之臺灣高等法院111年度保險上更一字第2號民事判決，其論及：「海商法第63條之立法理由明揭『參照海牙威士比規則第6條作文字修正』，故該規定之解釋，應依據海牙規則／海牙威士比規則之體系解釋為當。而海牙規則第3條第2項關於貨物照管義務之規定，其適用應受第4條免責事由規定之限制，此由該條之原文為

『Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care, and discharge the goods carried.』(除第4條另有規定外，運送人應適當並注意地裝載、搬移、運送及保管、看守並卸載所承運之貨物)，即可得知。從而，應認海商法第63條規定之貨物照管義務，並非運送人主張免責事項之前提要件。」殊值予以贊同。就此判決，其對過往實務判決之觀點有相當之變更，實值加以注意。♣

(本文已授權收錄於月旦知識庫 www.lawdata.com.tw；更多裁判分析請參閱月旦法律分析庫 lawwise.com.tw)

³³ Treitel & Reynolds, *supra note 6*, 670-671.

³⁴ 立法院公報，88卷31期，院會紀錄，541頁。

³⁵ 羅俊璋，自最高法院100年度台上字第74號民事判決論商業照管義務暨適航性之區分，*高大法學論叢*，10卷2期，2015年3月，157頁。劉宗榮，同註30，222頁。