



## 本案歷審裁判

### 110 年台上字第 1794 號裁定 (更一審上訴)

(上訴駁回，被告運送人勝訴)

高院高分院 108 年重上更(一)第 29 號

(原判決廢棄，被告運送人勝訴)

### 108 年度台上字第 615 號 (原審上訴)

(原判決廢棄，被告運送人勝訴)

高院高分院 105 年上字第 233 號

(原判決廢棄，被告運送人勝訴)

高雄地院 104 年訴字第 16 號

(被告運送人敗訴)

## 最高法院民事裁定 110 年度台上字第 1794 號

海商法—貨物運送—航程傭船契約—營建材料運送至東沙島—接駁船運送—颱風因素致使割斷接駁船—求償重運運費損失—不可抗力致運送中斷之運費負擔—船舶適航性(突失航行能力是否僅適用於貨物毀損滅失)—天災免責—管理船舶過失免責—共同海損抵銷—(國際管轄/準據法未處理)

永三國際營造

(傭船人)

(原告/被上訴人)

v.s.

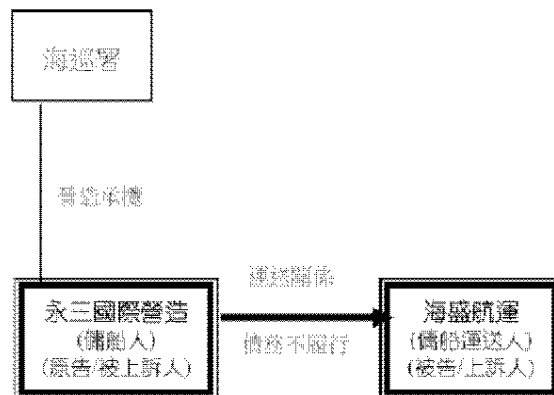
海盛航運

(傭船運送人)

(被告/上訴人)

#### 【案情摘要】

民國 103 年間，原告承包海巡署東沙島營區整建工程，為運送營建機具，原告與被告簽署航程傭船契約。山寶二號船抵東沙島，必須透過接駁船駁運貨物上島，後因颱風之故，船長被迫割斷接駁船纜繩，放棄接駁船，船舶攜貨返航。原告另外安排船運，產生 150 萬餘元重運損失及裝卸損失，依債務不履行法律關係向被告請求。被告以不可抗力、船舶突失航行能力、共同海損抵銷等為抗辯。



#### 【主要爭點或重要見解】

以「船舶租賃契約」為名，應如何認定其性質？  
Ans：高等法院：探求當事人立約時之真意，並通觀契約全文，斟酌訂立契約當時及



過去之事實、交易上之習慣等其他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，從該意思表示所根基之原因事實、主要目的、經濟價值、社會客觀認知及當事人所欲表示之法律效果，作全盤之觀察，以為判斷之基礎，不能徒拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其真意。

**船舶適航性是否涵蓋航程中？**

Ans：最高法院(108\_615)：否，僅適用於發航前及發航時。

**割棄接駁船是否屬共同海損行為？**

Ans：最高法院(108\_615)：是  
一二審法院：不是

### 【裁判要旨】

#### [110 台上 1794]

原審本於認事、採證之職權行使，綜合相關事證，合法認定系爭船舶於 103 年 6 月 13 日抵達東沙島後，須使用接駁船進行卸貨作業，卸載部分貨物上岸，同年月 14 日 23 時 30 分哈吉貝海上颱風警報發布，東沙島海域風級及浪高因而擴大，造成接駁船纜繩斷裂及翻覆，係屬不可抗力，並致系爭貨物未能卸載上岸，船長始將之載回高雄港。被上訴人以系爭船舶將載運之貨物運抵東沙島海域後，必須藉由接駁船始能運至東沙島港口碼頭卸貨，以完成運送，則接駁船為系爭船舶之一部分，因颱風不可抗力造成接駁船翻覆而不能到達目的港，依海商法第 66 條規定，被上訴人系爭航程之運送義務即消滅，上訴人應負擔去航運費之危險。上訴人係至高雄港取回系爭貨物交由大川公司運送，所支付之運費應自行負擔。被上訴人因不可抗力而未能完成系爭貨物之運送，即無可歸責，上訴人不得依給付不完全之法律關係，請求被上訴人賠償支出之裝卸費用。原審為上訴人敗訴之判決，理由雖未盡相同，結論尚無不合，仍應予維持。

#### [106 台上 615]

海上運送契約如屬航程傭船契約，於約定時間業經履行，因不可抗力而契約目的不達，運送人該次航程之運送義務消滅，去航運費之危險由託運人負擔，以簡化法律關係。倘託運人將貨物轉由其他運送人運送，所生之新運費本應自行負擔，不得向原運送人請求賠償。

按海商法第 110 條規定：「稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用」。貨物既裝載於船舶上，倘船舶沉沒，貨物隨之受損，保護船舶是否非併屬保護貨物，洵非無疑。系爭接駁船當時影響系爭船舶安全之程度如何？是否影響貨物安全？自待調查釐清。倘已達足使系爭船舶或船上貨物受損程度，能否謂船長放棄接駁船之決定，對船舶及貨物仍非屬「遭遇共同危險」及「為全體財產之安全」所為之措施，亦非無疑。

運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。倘運送人或船舶所有人於上揭期間，未盡該基本義務，自不得主張海商法第 69 條各款之免責事由。惟船舶於上揭期間外，因突發狀況不具適航性，既不屬於基本義務範圍，運送人或船舶所有人仍得主張海商法第 69 條各款之免責事由。原審未察，遽謂系爭船舶航行至東沙島時，遭遇颱風，船長未將接駁船回收至船舶致其翻覆，而無接駁船可供卸載貨物，系爭船舶欠缺適航性，上訴人不得主張海商法第 69 條第 1 款(航行或管理船舶之過失)之免責事由云云，將適航性之注意義務，擴及「發航後」階段，其法律見解，亦有可議。

【裁判字號】 110 台上 1794 判決

【裁判日期】 1100729

【裁判案由】 請求損害賠償

### 【裁判全文】

上訴人 永三國際營造有限公司  
法定代理人 楊逸民  
訴訟代理人 蔡琇如律師  
被上訴人 海盛航運股份有限公司  
法定代理人 童佳容  
訴訟代理人 張訓嘉律師  
莊佳叡律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國 109 年 11 月 10 日臺灣高等法院高雄分院第二審更審判決(108 年度重上更一字第 29 號)，提起上訴，本院判決如下：

### 主文

上訴駁回。

第三審訴訟費用由上訴人負擔。



## 理由

- 一、本件上訴人主張：伊承攬訴外人改制前行政院海岸巡防署海岸巡防總局南部地區巡防局東沙指揮部營舍第 2 期整建工程，需運送工程所需機具等至東沙島，乃於民國 103 年 6 月 6 日與被上訴人簽訂船舶租賃契約書(下稱系爭契約)，由被上訴人派遣貨輪運送上開貨物至東沙島 1 航次(下稱系爭航次)，報酬為新臺幣(下同)125 萬元。嗣被上訴人指派由訴外人陳啟聰擔任船長之山寶二號貨輪(下稱系爭船舶)載運，於同年月 11 日自高雄港啟航，並於同年月 13 日抵達東沙島，放下接駁船進行卸貨作業。因輕度颱風哈吉貝於同年月 14 日通過東沙島附近海面，被上訴人所屬人員疏未將接駁船收回至船舶上，致同年月 15 日上午 9 時 50 分許接駁船纜繩受風浪影響斷裂，進而翻覆，陳啟聰下令切斷其餘纜繩、放棄接駁船，在船上貨物尚未卸載完成，即於同日 10 時 40 分許返航高雄，致伊須另向訴外人大川航運股份有限公司(下稱大川公司)僱船將未完成運補之貨物(下稱系爭貨物)運往東沙島，再次支出裝卸費用 28 萬 8,295 元及運費 126 萬元，合計 154 萬 8,295 元(下稱系爭費用)等情。爰依不完全給付之法律關係，求為命被上訴人如數給付及加付自起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判決(上訴人於第一審原請求 201 萬 6,222 元本息，其逾上開聲明本息之請求，分經第一審、原審判決駁回後，未據其提起第二、三審上訴，已告確定)。
- 二、被上訴人則以：東沙島須利用接駁船運送貨物上岸，因哈吉貝颱風之風浪過大，造成接駁船翻覆，伊未能卸載全部貨物，係不可抗力所致，自無不完全給付情事。至上訴人所受損害係船舶發航後突失航行能力所致，伊不負賠償責任。依海商法第 66 條規定，伊無庸就被上訴人再次運送之系爭費用負責。縱使船長、海員於航行或管理船舶之行為有過失，依海商法第 69 條第 1 款規定，伊亦可主張免責。伊為避免系爭船舶受損而棄置接駁船，所生之損失，應有共同海損之適用，上訴人應分擔 85 萬 9,474 元，伊主張抵銷等語，資為抗辯。
- 三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：系爭契約屬航程傭船契約，被上訴人負有將所載運之貨物運抵東沙島港口碼頭，並全部卸載之義務。惟運送契約具有

承攬性質，除法律另有規定外，運送人應在目的地處於得交付運送物之狀態，始得請求運費。海商法第 66 條規定：「船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費」，屬法律另有規定之情形。海上運送契約如屬航程傭船契約，於約定時間業經履行，因不可抗力而契約目的不達，運送人該次航程之運送義務消滅，去航運費之危險由託運人負擔，以簡化法律關係。倘託運人將貨物轉由其他運送人運送，所生之新運費本應自行負擔，不得向原運送人請求賠償。查訴外人交通部中央氣象局於 103 年 6 月 14 日 23 時 30 分發布輕度颱風哈吉貝之海上颱風警報，海上警戒區域涵蓋東沙島海面，警示作業船隻應嚴加戒備，直至同年月 15 日 17 時 30 分解除海上颱風警報。系爭船舶於同年月 13 日抵達東沙島海域後，必須使用接駁船運至東沙島碼頭進行卸貨作業，已卸載部分貨物上岸，嗣於同年月 15 日上午 5 時 50 分許，發現接駁船有 2 條纜繩斷掉，9 時 50 分許接駁船翻覆，船長陳啟聰乃下令切斷接駁船之其餘纜繩，並於 10 時 40 分許返航之事實，為兩造所不爭。則自接駁船纜繩斷裂至系爭船舶返航，均屬哈吉貝海上颱風警戒期間，而東沙島海域設有浮標站，且就觀測之結果製有浪高週期波向、海面風速風向逐時(即每小時觀測一次)紀錄表及浪級示性波高之逐時紀錄，依該等資料，6 月 14 日、15 日風級較 6 月 12 日以前之風級平均高約 2 至 3 級風不等；6 月 14 日 8 時至 17 時之示性波高為 3.8 至 5.15 公尺，整日浪級為 L 級(大浪，浪高大於 2.5 公尺)、6 月 15 日凌晨零時至 11 時之示性波高為 2.48 至 3.6 公尺，除 9 時為 M 級(中浪，浪高介於 1.5 公尺至 2.5 公尺間)外，其餘均為大浪，9 時之浪高為 2.48 公尺，亦接近大浪。且 6 月 15 日凌晨 2 時 30 分，颱風中心雖自東沙島北方海面向北移動，然東沙島海域尚處於暴風圈範圍內，系爭船舶返航高雄前之風級仍達 6 級，浪高多為大浪。佐以系爭船舶航海記事簿於 6 月 14 日記載：約 16 時 40 分完成第 3 趟之卸貨作業，接駁船回到母船旁邊；17 時 05 分，東沙島指揮部告知有颱風形成，18 時 00 分海象開始轉趨惡劣等語。足見因哈吉貝颱風於 103 年 6 月 14 日、15 日通過東沙島附近海面，該海域之風級及浪高因而擴大，始導致接駁船纜



繩 2 條斷裂及翻覆，接駁船翻覆，係屬不可抗力。海上颱風警報雖未記載禁止航行，不足推論非不可抗力，東沙島監測站海浪波高歷線圖未區分有無颱風侵襲之海象狀況，無從推論接駁船翻覆時浪高較低，非屬不可抗力。系爭船舶抵達東沙島海域，以接駁船卸載部分貨物上岸後，因遭遇颱風，造成接駁船翻覆，致系爭貨物未能卸載上岸，船長陳啟聰始將之載回高雄港，應適用海商法第 66 條規定。系爭貨物未能運送到達東沙島，既因不可抗力而使契約目的不達，運送人即被上訴人於系爭航次之運送義務消滅，去航運費之危險應由託運人即上訴人負擔。從而，上訴人依不完全給付之法律關係，請求被上訴人給付系爭費用本息，不應准許，為其心證之所由得，並說明上訴人其餘主張及聲明證據為不足取與無須再予審酌之理由，因而廢棄第一審所為上訴人此部分勝訴之判決，改判駁回其訴。

四、按取捨證據、認定事實屬於事實審法院之職權，若其取證、認事並不違背法令及經驗法則、論理法則或證據法則，即不許任意指摘其採證或認定不當，以為上訴理由。原審本於認事、採證之職權行使，綜合相關事證，合法認定系爭船舶於 103 年 6 月 13 日抵達東沙島後，須使用接駁船進行卸貨作業，卸載部分貨物上岸，同年 6 月 14 日 23 時 30 分哈吉貝海上颱風警報發布，東沙島海域風級及浪高因而擴大，造成接駁船纜繩斷裂及翻覆，係屬不可抗力，並致系爭貨物未能卸載上岸，船長始將之載回高雄港。被上訴人以系爭船舶將載運之貨物運抵東沙島海域後，必須藉由接駁船始能運至東沙島港口碼頭卸貨，以完成運送，則接駁船為系爭船舶之一部分，因颱風不可抗力造成接駁船翻覆而不能到達目的港，依海商法第 66 條規定，被上訴人系爭航程之運送義務即消滅，上訴人應負擔去航運費之危險。上訴人係至高雄港取回系爭貨物交由大川公司運送，所支付之運費應自行負擔。被上訴人因不可抗力而未能完成系爭貨物之運送，即無可歸責，上訴人不得依給付不完全之法律關係，請求被上訴人賠償支出之裝卸費用。原審為上訴人敗訴之判決，理由雖未盡相同，結論尚無不合，仍應予維持。又原判決關於被上訴人得主張海商法第 69 條第 1 款免責事由之論述，要屬贅述之理由，其當否與判決結果不生影響。上訴論旨，猶就原審採證、認事之職權行

使，暨其他與判決基礎無涉或贅述之理由，指摘原判決為不當，求予廢棄，非有理由。至上訴人於本院提出之上證 3 資料，核係新證據，依民事訴訟法第 476 條第 1 項規定，本院不得審酌，附此敘明。

五、據上論結，本件上訴為無理由。依民事訴訟法第 481 條、第 449 條第 1 項、第 2 項、第 78 條，判決如主文。

中華民國 110 年 7 月 29 日

#### 【評析】

- 於涉外民事法律適用方面：本件原告與被告均屬我國籍(主體)、行為為我國境內貨物運送，唯一可能具涉外因素成分者為『船舶租賃契約』之約定。但由於本案從地院、高院至最高法院均未針對該租賃契約是否有準據法之約定，均未述及，無法認定本件是否有涉外成分。
- 『船舶租賃契約』與『航程傭船契約』之認定：本案雙方所締結的海上貨物運送契約為『船舶租賃契約』，契約名稱雖為『租賃』，但一二審法院耗費相當篇幅說明以確認該契約屬『狹義的傭船契約』亦即『航程傭船契約 voyage charter』，亦即屬海商法第 38 條以船舶之全部或一部供運送為目的之契約。就此認定，從租傭船契約類型之分類而言，概屬正確，惟從本案可顯示海商學術及海運實務『租、運』用語不分的特殊現象，而此即為我國日後海商法為修正時，必須明確區分 Bareboat charter、Time charter、及 Voyage charter 等區分。蓋如法院嚴格採用本案契約屬民法『租賃契約』之性質，問題可能會相當嚴重。
- 國際慣用標準格式的『航程傭船契約』：國際租傭船實務上針對不同船運貿易有相當多的標準格式『租傭船契約 Charter Party』，以本案『航程傭船契約 Voyage Charter』為例，國際實務上較常使用者為波羅的海航運理事會(BIMCO)所推出的『Gencon V/C』。惟本案三審均未述及系爭契約究係使用某類標準 C/P 格式，解釋上似乎並非使用國際慣用的標準格式契約，而是較為簡略的 C/P 契約格式。於此情況下，便會產生適用上的困難。因為就國際間所經常使用的 C/P 標準格式而言，由於國際使用量大，爭訟也多，以英