

論傭船契約之法律性質與我國海商法第三十八條之修正

黃正宗

稻江科技暨管理學院財經法律學系

嘉義縣朴子市學府路二段五十一號

fel_dir@office.toko.edu.tw

論文摘要

我國海商法與民法貨物運送之法律規範，實質上大部分均屬對「公共運送」(common carriage)之規範，亦即我國海商法與民法事實上極為缺乏適當的「私運送」(private carriage)之規定。此等「私運送」(即傭船契約)之規定，於我國僅於海商法第三十八條至第五十二條有少數條文之規範。國際海上貨物運送公約，包括一九二四年「海牙規則」、一九六八年「威士比規則」、一九七九年特別提款權修正附約議定書、一九七八年「漢堡規則」及二〇〇八年「鹿特丹規則」，其目的均在規範「公共運送」，明示排除適用於傭船契約。因此我國海商法關於「私運送」之規定，因無國際公約之拘束，鮮少受到重視，不僅不甚成熟，甚至顯得相當混淆，常常產生誤導。此種混淆一方面來自於我國最高法院及立法機構對國際海事法與慣例之不了解，另一方面亦來自於國際海事法與慣例本身發生的困擾。本文深入討論此等「私運送」(即「傭船契約」)存在的法律問題：傭船與租船的區分，傭船契約究係運送契約或租船契約(船舶租賃契約)，以釐清傭船人是否實際占有船舶，以運送貨物或為船舶之侵權行為負責，並兼論及我國海商法第三十八條關於海上貨物運送契約分類立法之妥當性，提供我國海商法學界及實務界參考。

關鍵詞：海商法、傭船契約、租船契約、公共運送、私運送。

第一節 國際海事法關於傭船契約的規範

國際社會文明國家的海事法大約均受到國際海事公約的影響，而目前影響國際社會文明國家的海上貨物運送法最深的國際海事公約應是一九二四年關於載貨證券法律規則統一國際公約(The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading,1924)(即「海牙規則」The Hague Rules)，及其一九六八年修正附約議定書(即「威士比規則」The Visby Rules)，及一九七九年特別提款權修正附約議定書(The SDR Protocol)，及一九七八年聯合國海上貨物運送國際公約(The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea,1978)(即「漢堡規則」The Hamburg Rules)。「海牙規則」無疑的是受到美國一八九三年「哈特法」(The Harter Act 1893)之影響，而「哈特法」產生的法律環境是英國與美國的普通法。觀察此等規範的發展，對瞭解傭船契約的法律性質應當會有相當的實質助益。

一、英國普通法之規範

英美關於海上貨物運送之普通法(common law)均極為重視「公共運送人」(common carrier)與「私運送人」(private carrier)的區分，而課予其不同的法律責任。於英國普通法，「公共運送人」(common carrier)被賦予嚴

格的法律責任，其需對承運之貨物之毀損滅失負責，除其受普通法免責事由之保護，包括天災、公共敵人、貨物固有之瑕疵、貨主之過失及共同海損之犧牲；而如其為「私運送人」(private carrier)時，其責任僅為收受報酬之受寄人，僅負適當注意之義務(“If he is a common carrier,he is absolutely responsible to the owner of the goods carried for any loss or damage to them unless caused by : (i) an act of God;or (ii) an act of the Queen’ s enemies;or (iii) inherent vice in the goods themselves;or (iv) the negligence of the owner of the goods;or (v) a general average sacrifice. … If he is not a common carrier,his liability is only that of a bailee for reward;ie he need only exercise due care and diligence.” (註 1)

但在英國普通法，船舶之全部或一部供運送一個託運人之貨物，亦可能被法院認定為「公共運送人」(common carrier)，而非「私運送人」(private carrier)，(“In Morse v. Slue the ship was apparently employed as a general ship. In Dale v. Hall the same rule of liability was applied … in none of the cases was any distinction drawn between the rule as to general and as to chartered ships.”) (註 2)。此項法律原則於 Liver Alkali Co. v. Johnson (1874) L.R. 7 Ex. 267 一案中被確認，因此如船舶係向公共大眾要約提供服務，縱其每次船舶之全部或一部均僅供運送一個託運人之貨物，該運送人仍被認定為是「公共運送人」(“Of the Liver Alkali case … The gist of that decision was that if the defendants were exercising the public employment of carrying goods by water,which was a question of fact,then they would be under the same liability as common carriers.”) (註 3)。由於海運經營，無論是固定航線的海運經營(liner shipping)，或不固定航線的海運經營(tramp shipping)，均係公開向社會公共大眾要約提供服務，因此事實上於英國普通法，被認為幾難有「私運送人」存在的餘地(“ … apart from special contract or statute every shipowner is under a liability akin to that of a common carrier, irrespective of whether the goods were shipped by a charterer or on a general ship.”) (註 4)。

二、 美國一八九三年哈特法

在國際社會中，仍然需有公共運送與私運送的區分，公共運送與社會公共利益有關，因此涉及社會「公共政策」(public policy)的執行，其法律規則需為強行規定；而私運送則無涉及社會公共利益與「公共政策」，因此容許其「契約自由」存在，無須以強行規定拘束契約當事人之自由意志。此項觀念首次落實在美國一八九三年哈特法(The Harter Act 1893)。美國一八九三年哈特法是一部規範船舶航行、載貨證券、及貨物運送有關之權利義務之法律(“An Act relating to navigation of vessels,bills of lading,and to certain obligations,duties,and rights in connection with the carriage of property,”) (註 5)，其第四條確認：「自美國港口或於美國港口與外國港口間運送商品或貨物之船舶所有人、船長或其代理人有義務簽發載貨證券或海運單證予合法貨物之託運人，載明識別之標誌、件數或數量、是否為運送人或託運人之計重、交付並由船舶所有人、船長

註 1：Payne & Ivamy’ s Carriage of Goods by Sea,Butterworths,London, 1989,p.179.

註 2：Carver’ s Carriage by Sea,Stevens & Sons,London,1982,p.7.

註 3：同上註，第 10 頁。

註 4：Payne & Ivamy’ s Carriage of Goods by Sea,Butterworths,London, 1989,p.180.

註 5：Carver’ s Carriage by Sea,Stevens & Sons,London,1982,p.333.

或其代理人收受運送之商品或貨物之表面情況，及其他事項，而此等單證係推定收受單證所記載之商品之證據。」(“4. That it shall be the duty of the owner or owners, master or agent of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to issue to shippers of any lawful merchandise a bill of lading, or shipping document stating, among other things, the marks necessary for identification, number of packages, or quantity, stating whether it be carrier's or shipper's weight, and apparent order and condition of such merchandise or property delivered to and received by the owner, master, or agent of the vessel for transportation, and such document shall be prima facie evidence of the receipt of the merchandise therein described.”) (註 6)。其第五條並明示規定：違反本法之條文規定及違反第四條拒絕託運人之請求簽發載貨證券之人將被處以二千美元以下之罰金，此項罰金及其程序費用對船舶有海事優先權(“5. That for a violation of any of the provisions of this Act the agent, owner, or master of the vessel guilty of such violation, and who refuses to issue on demand the bill of lading herein provided for, shall be liable to a fine not exceeding two thousand dollars. The amount of the fine and costs for such violation shall be a lien upon the vessel, whose agent, owner, or master is guilty of such violation, …”) (註 7)。此顯示美國一八九三年哈特法實質規定之第一條至第四條均係強制規定，亦即船舶所有人、船長或其代理人依託運人之請求簽發載貨證券是強制規定。

美國一八九三年哈特法第一條並禁止自美國港口或於美國港口與外國港口間運送商品或貨物之船舶所有人、船長或其代理人、經理人於任何載貨證券或海運單證中置入條款、條件或約定免除其對於其管領之下之合法商品或貨物因其過失或未盡適當注意履行其裝貨、堆積、保管、看守及交付義務產生之滅失或毀損。任何於載貨證券或海運收據中置入之如此文字或條款均屬無效。(“1. That it shall not be lawful for the manager, agent, master or owner of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to insert in any bill of lading or shipping document any clause, covenant, or agreement whereby it, he, or they shall be relieved from liability for loss or damage arising from negligence, fault, or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery of any and all lawful merchandise or property committed to its or their charge. Any and all words or clauses of such import inserted in bills of lading or shipping receipts shall be null and void and of no effect.”) (註 8)。

美國一八九三年哈特法第二條並明示禁止自美國港口或於美國港口與外國港口間運送商品或貨物之船舶所有人、船長或其代理人、經理人於任何載貨證券或海運單證中置入條款、條件或約定減輕或免除船舶所有人盡適當注意義務履行其配置船舶適當之設備、船員、供應及曦裝，及使船舶有適航性得履行其預定航程之義務，或減輕或免除船長、代理人或使用人盡適當注意義務履行其搬移、堆積、看守及交付貨物之義務。(“2. That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America and foreign ports, her owner, master, agent or manager to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of said vessel to exercise due

註 6：Carver's Carriage by Sea, Stevens & Sons, London, 1982, p.334.

註 7：同上註，第 334-335 頁。

註 8：同上註，第 333-334 頁。

diligence properly to equip,man,provision,and outfit said vessel,and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage,or whereby the obligations of the master,agents or servants to carefully handle and stow her cargo and to care for and properly deliver same,shall in anywise be lessened,weakened or avoided.”) (註 9)。

美國一八九三年哈特法第三條強行規定則代表著美國對英國普通法與美國普通法「公共運送人」法律責任之一不得已的折衷。英國普通法容許「公共運送人」以免責條款免除或減輕其嚴格之法律責任(strict liability)。但美國普通法則不容許「公共運送人」以免責條款免除或減輕其過失責任。由於美國普通法嚴格執行其「公共運送人」過失責任主義規則，致使美國海運業難以與英國海運業競爭。美國一八九三年哈特法之立法背景，在美國海運業在其國內巨大的傳統傾向於保護貨主之環境下爭取與英國海運業競爭之空間。故美國一八九三年哈特法第三條是本法最核心的條文，其確定：自美國港口或向美國港口運送商品或貨物之船舶所有人如已盡適當注意義務使船舶有適航性並履行其配置船舶適當之設備、船員、及供應之義務，船舶或其船舶所有人、代理人、租傭船人對其因船舶航行或管理船舶之過失或錯誤產生之毀損或滅失不負責任，船舶或其船舶所有人、租傭船人、代理人、船長對其因如下原因產生之損失亦不負責任：海上或航路上之危險、天災、公共之敵人、運送物固有的瑕疵或性質、包裝不固、依法之扣押、託運人、貨主或其代理人或代表人之行為或不行為、救助或意圖救助海上之人命或財產或為此目的之偏航。(“3. That if the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied,neither the vessel,her owner or owners,agent, or charterers shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel;nor shall the vessel,her owner or owners,charterers,agent or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters,acts of God,or public enemies,or from insufficiency of package,or seizure under legal process,or from loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods,his agent or representative,or from saving or attempting to save life or property at sea,or from any deviation in rendering such service.”) (註 10)。

三、 一九二四年「海牙規則」

美國一八九三年哈特法開始因載貨證券或類似之海運單證(bill of lading or shipping document)之流通性，代表

註 9：Carver' s Carriage by Sea,Stevens & Sons,London,1982,p.334.

註 10：Carver' s Carriage by Sea,Stevens & Sons,London,1982,p.334；美國普通法之原則 “a common carrier could not escape liability for its negligence through contract.” - Liverpool and Great Western Steam Company v. Phoenix Insurance Co. 127 U.S. 788，參見 Gerard J. Mangone,United States Admiralty Law,Kluwer Law International,1997,p.78；See also Thomas J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law,West Publishing Co.,2004,pp.587-588.

著公共運送人之公共利益與公共政策，致賦與其規範強行規定之性質。此項觀念影響了其後的國際公約——一九二四年「海牙規則」使其影響遍及全球文明國家。一九二四年「海牙規則」對美國一八九三年哈特法此項觀念之修正，主要在澄清英國普通法之一重要規則：傭船人為貨物之託運人致持有載貨證券時，傭船人與船舶所有人間之運送契約法律關係仍依傭船契約之規定，載貨證券此時並不包含或證明運送契約法律關係，於載貨證券移轉予傭船人以外之人時，載貨證券始包含或證明運送契約規範船舶所有人與該傭船人以外之載貨證券持有人間之法律關係。（“Where the charterer is also the shipper, the rights of the shipowner and the charterer as such will be governed by the charter-party alone.” “Where the charterer is also the shipper, the bill of lading is usually only a receipt for the goods and a document of title.” See *Rodocanachi v. Milburn* (1886) 18 QBD 67) (註 11) (此並可參見我國海商法第六十條第二項規定「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外之載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。」此與英國普通法之規則相同)。美國一八九三年哈特法第四條規定：自美國港口或於美國港口與外國港口間運送商品或貨物之船舶所有人、船長或其代理人有義務簽發載貨證券或海運單證予合法貨物之託運人。對英國普通法上開規則並未規範，此問題於一九二四年「海牙規則」則予以清楚規範如下：” Article I (b) “Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.” “Article V … The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. … “(註 12) (一九二四年「海牙規則」第一條第(b)款：運送契約僅適用於載貨證券或類似之物權證券所包含之海上貨物運送契約，包含任何於傭船契約之下或依據傭船契約簽發之載貨證券或類似之證券，於此等載貨證券或類似之物權證券開始規範運送人與其持有人之關係時。第五條 本規則條文不適用於傭船契約，但如載貨證券於船舶傭船契約情形下簽發時，其需遵守本契約之條款。) 「海牙規則」繼續遵循美國一八九三年哈特法以載貨證券或類似之海運單證之流通性，代表著公共運送人之公共利益與公共政策，致賦與其規範強行規定之觀念，但更進一步澄清：「海牙規則」之強行規定不適用於傭船契約。此意謂著「海牙規則」認為可以載貨證券代表「公共運送契約」，而傭船契約代表「私運送契約」，致載貨證券之法律關係需受強行規定規範，而傭船契約則無需受強行規定規範，得享有「契約自由」。(「海牙規則」之強行規定性質參見其第三條第八項規定：” Article III 8. 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, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.” (註 13) (任何運送契約之條款、條件或約定免除運送人船舶因過失或未履行本條之義務或責任對

註 11：Payne & Ivamy's *Carriage of Goods by Sea*, Butterworths, London, 1989, pp.81-82.

註 12：The Maharaj Nagendra Singh, *International Maritime Law Conventions*, Stevens & Sons, London, 1983, p.3036 & p.3039.

註 13：同上註，第 3039 頁。

貨物所產生或有關之滅失或毀損之責任者，或減輕本規則規定之責任者，皆為無效。約定保險之利益及於運送人或類似之條款視為是免除運送人責任之條款。)解讀此項強行規定必須記得「海牙規則」第一條運送契約之定義僅限於載貨證券或類似之物權證券包含之海上貨物運送契約)。

四、一九七八年「漢堡規則」

「海牙規則」上開以載貨證券代表「公共運送契約」，而傭船契約代表「私運送契約」之區分標準，於一九七八年「漢堡規則」受到進一步的修正。「漢堡規則」第二十三條第一項明示規定：” Article 23.

Contractual stipulations 1. Any stipulation in a contract of carriage by sea,in a bill of lading,or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates,directly or indirectly,from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier,or any similar clause,is null and void.” (註 14) (第二十三條 契約約定 一、任何海上運送契約或證明海上運送契約之載貨證券或其他單證之約定於其直接或間接抵觸本規則之規定之程度內為無效。該一約定之無效並不影響契約或單證之其他條款之效力。約定移轉貨物保險之利益予運送人之條款或類似之條款皆為無效。)「漢堡規則」第二條第一項並明示規定：” 1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States,if: … “(註 15) (本公約之規則適用於兩國間之所有海上運送契約 …) (「漢堡規則」第一條第六款規定「海上運送契約」之意義指「海上貨物運送契約」) 6. “Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; … “) (註 16)「漢堡規則」第二條第三項並明示規定：本公約之規則不適用於傭船契約。但載貨證券依據傭船契約簽發時，本公約之規則於該載貨證券規範運送人與傭船人以外之載貨證券持有人之關係時適用於該載貨證券。(“3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However,where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party,the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading,not being the charterer.”) (註 17)。

美國一八九三年哈特法第四條規定：自美國港口或於美國港口與外國港口間運送商品或貨物之船舶所有人、船長或其代理人有義務簽發載貨證券或海運單證予合法貨物之託運人。此項規範與國際社會之海運經營實務似有落差，國際社會之海運經營常會簽發載貨證券或類似之單證，但並非必然必須如此。故「海牙規則」與「漢堡規則」均規定：運送人收受貨物後，應依託運人之請求簽發載貨證券。(「海牙規則」第三條第三項：” 3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall,on

註 14：Martin Dockray,Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea,Professional Books,1987,p.783.

註 15：同上註，第 775 頁。

註 16：同上註。

註 17：同上註。

demand of the shipper,issue to the shipper a bill of lading showing among other things - … “(註 18) 「漢堡規則」第十四條第一項：” 1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge,the carrier must,on demand of the shipper,issue to the shipper a bill of lading.” (註 19))。因此，以載貨證券代表「公共運送契約」，而以傭船契約代表「私運送契約」，將遺漏了託運人未請求簽發載貨證券或類似文件之「公共運送契約」。因此「漢堡規則」以傭船契約以外之「海上貨物運送契約」均為「公共運送契約」需適用公約之強行規定，據以區分「公共運送契約」與「私運送契約」而定強行規定適用之範圍，似為較妥適且簡明易行之標準。

五、二〇〇八年「鹿特丹規則」

「漢堡規則」以傭船契約以外之「海上貨物運送契約」均為「公共運送契約」需適用公約之強行規定之立場，開始擺脫「海牙規則」以載貨證券或類似文件代表「海上貨物公共運送契約」的規則。由於近代貨櫃運輸興起提供「門至門」(door to door)之服務，因複式運輸與一貫運輸之需要，許多運送人(特別是承攬運送人 freight forwarder)均簽發 waybill 以代替傳統海運運送人簽發的 bill of lading(載貨證券)。因此聯合國二〇〇八年「鹿特丹規則」(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea(「聯合國全程或部分海上國際貨物運送契約公約」—簡稱為「鹿特丹規則」(“Rotterdam Rules”))亦原則上依循一九七八年「漢堡規則」之上開立場，擺脫「海牙規則」以載貨證券或類似文件代表「海上貨物公共運送契約」的規則。「鹿特丹規則」第六條就「傭船契約」所涉及之「私運送」(private carriage)，明示規定其特別除外不適用公約之情形如下：

Article 6 Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (a) Charter parties;and (b) Other contract for the use of a ship or of any space thereon.
2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon;and (b) A transport document or an electronic transport record is issued.” (註 20)。

(一、 本公約不適用於固定航線運送之如下契約：

- (1) 傭船契約；及
- (2) 其他關於使用船舶或其空間之契約。

二、 本公約不適用於非固定航線運送之運送契約，但下列情形不在此限：

- (1) 當事人間並無傭船契約或其他關於使用船舶或其空間之契約；且
- (2) 運送單證或電子運送記錄已被簽發。)

註 18：The Maharaj Nagendra Singh,International Maritime Law Conventions,Stevens & Sons,London,1983,p.3038.

註 19：Martin Dockray,Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea,Professional Books,1987,p.779.

註 20：United Nations General Assembly Resolution A/RES/63/122,p.7.

「鹿特丹規則」界定「公共運送」以擬確定其「公共政策」強行規定之範圍時，使用「固定航線運送」(Liner transportation)與「非固定航線運送」(Non-liner transportation)之觀念予以說明。「鹿特丹規則」第一條第三款及第四款對「固定航線運送」及「非固定航線運送」分別釐清如下：「三、「固定航線運送」指以公告或類似之方式向公共大眾要約，並使船舶依固定之船期於特定港口間按照公開之航行時間表提供之運送服務。四、「非固定航線運送」指非屬於固定航線運送之任何運送。」

(“Article 1 Definitions

3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.”) (註 21)。

「鹿特丹規則」第六條明示規定：公約適用於「固定航線運送」情形，但如有「傭船契約」或類此文件(如「部份艙位傭船」slot charter，或「部份空間傭船」space charter)，該項契約即視為係「私運送」(private carriage)而不適用公約。「非固定航線運送」原則上視為「私運送」，但如其無「傭船契約」且有簽發「運送單證或電子運送記錄」時，視為「公共運送」，適用公約之規定。英美法中之「charter parties」，包括 time charter-party (定期傭船契約)、voyage charter-party(航程傭船契約)、demise charter-party(租船契約)、bareboat charter-party(光船租賃契約)四種。其中 demise charter-party(租船契約)及 bareboat charter-party(光船租賃契約)係船舶租賃契約(maritime lease)，並非運送契約(contract of carriage)，僅 time charter-party (定期傭船契約)及 voyage charter-party(航次傭船契約)係運送契約(註 22)，故「鹿特丹規則」第六條之「charter parties」一詞，應為「傭船契約」，而非[租船契約]，以顯示其海上貨物運送之法律關係，而非船舶租賃之法律關係(「船舶租賃契約」或「租船契約」並非海上貨物運送契約，而僅係租賃契約)。

「鹿特丹規則」第七條並明示規定：「縱有第六條之規定，本公約仍適用於運送人與受貨人、控制權人或持有人間，如其並非傭船契約或其他本公約排除適用之契約之原始當事人時。但本公約並不適用於依第六條規定排除之契約之原始當事人間。」(“Article 7 Application to certain parties Notwithstanding article 6,this Convention applies as between the carrier and the consignee,controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However,this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.”) (註 23)。表面上，因本條之規定，「鹿特丹規則」無論如何均適用於運送人與傭船契約原始當事人以外之其他當事人間之法律關係，無論是否有運送單證或電子運送記錄簽發。但事實上，通常依傭船契約均可能簽發運送單證或電子運送記錄，致使傭船契約隨同運送單證或電子運送記錄之移轉而移轉，因此「依傭船契約簽發運送單證(或電子運送記錄)時，公約適用於運送人與傭船人以外之其他持有人間之法律關係」，此項原則於「鹿特丹規則」，仍實質上予以維持，僅「鹿特丹規則」並未如「海牙規則」及「漢堡規則」要求此時必需於傭船契約之下簽發運送單證(載貨證券或其他類似之單證)。

註 21：United Nations General Assembly Resolution A/RES/63/122,p.3.

註 22：Payne & Ivamy’ s Carriage of Goods by Sea,Butterworths,London,1989,pp.8-9.

註 23：United Nations General Assembly Resolution A/RES/63/122,p.7.

「鹿特丹規則」第七十九條第一項亦依循前行之國際海上貨物運送公約，明示規定限制其「公共運送」執行「公共政策」強行規定之範圍於運送人及海事履行人於本公約之公共運送責任：

「第七十九條 一般規定

一、 除本公約有特別規定外，運送契約之條款有下列情形者無效：

- (一) 直接或間接排除或限制本公約規定之運送人或海運履行人之義務；
- (二) 直接或間接排除或限制運送人或海運履行人違反本公約規定之義務所生責任；或
- (三) 轉讓貨物保險之利益予運送人或第十八條規定之人。」

(“Chapter 16 Validity of contractual terms

Article 79 General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention; (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.”) (註 24)。

第二節 評論與建議

我國海商法第三十八條規定：「貨物運送契約為下列二種：一 以件貨之運送為目的者。二 以船舶之全部或一部供運送為目的者。」此種「件貨運送契約」與「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約」之分類，與上開國際社會以「國際海事公約」為核心之海事法主要思潮並不相符。我國現是一個依賴國際貿易甚深的海洋國家，國際貿易之運輸主力是國際海運，我國海商法第三十八條此種規定無端增加了我國許多與國際社會海運業溝通的困擾，對我國的國際認同增加了一些阻礙。爰建議我國海商法第三十八條未來修法時考慮修正為：

「貨物運送契約為下列二種：

- 一 公共運送契約。
- 二 傭船契約。」

並建議我國海商法第三章「運送」第一節「貨物運送」分為二款分別規定：第一款「公共運送契約」規範我國擬予採納之國際海事公約如一九二四年「海牙規則」、一九六八年「威士比規則」、一九七九年特別提

註 24：United Nations General Assembly Resolution A/RES/63/122,p.34.

款權修正附約議定書、或一九七八年「漢堡規則」，未來甚至二〇〇八年「鹿特丹規則」(註 25)等涉及社會公共利益及公共政策執行之強行規定部分；第二款「傭船契約」則規範上開國際海事公約明示規定不予適用屬於「傭船契約」(「私運送契約」)得賦予「契約自由」之訓示規定或任意規定之部分。使我國海商法第三十八條規定能符合國際海事公約之規範趨於圓滿。

我國最高法院關於傭船契約之判決中，固於最高法院七十三年度台上字第四一五三號如下判決意旨就「傭船契約」與「租船契約」之不同定位與性質有所澄清：「傭船契約與租船契約不同，前者謂船舶所有人約定以船舶之全部或一部供他人於特定期間或為特定航行之使用而受報酬之契約，為承攬之一種，以完成運送為目的，因之傭船人不占有船舶，僅支付運費而不負擔航行費用，對於海員亦無何等關係；後者謂船舶所有人約定以船舶之占有及管理移交於承租人，供其於一定期間或不定期間為特定目的之支配及利用，而由承租人支付租金之契約，為租賃之一種。」但最高法院八十四年台上字第一六四一號判決意旨仍有「傭船」與「租船」混淆的困擾：「定期傭船契約，係船舶所有人於一定期間，將船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及海員並須聽從定期傭船者之指示。在此期間，船舶所有人對於船長並無指揮監督權，並非船長、海員之實質僱用人，自不負海商法第一百零六條、第一百零七條之注意義務。」此種「傭船」與「租船」混淆的困擾事實上仍存在於我國最高法院關於傭船契約近期之判決中，如：(以下所引最高法院九十二年台上字第二八〇二號判決、最高法院九十三年度台上字第三三四號判決、最高法院九十七年度台上字第二六五六號判決、最高法院九十三年度台上字第一七〇五號判決、最高法院九十五年台上字第九一〇號判決、最高法院九十五年台再字第四二號判決均採自法源電子資料庫)

註 25：依聯合國 2009 年九月三十日第 L/T/4418 號發布之新聞(Press Release)，本公約業已於二〇〇九年九月二十三日於荷蘭鹿特丹簽署，獲得十九個國家簽署，包括：美國、法國、丹麥、西班牙、瑞士、挪威、波蘭、剛果、加彭、加納、幾內亞、奈及利亞、塞內加爾、東加、馬達加斯加、喀麥隆、阿美尼亞。聯合國其後於 2009 年十月二十三日第 L/133 號發布之新聞關鍵性之第二十個國家 Niger 亦已簽署本公約。依公約第九十四條規定，本公約於第二十份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起一年期滿後下一個月第一日生效。代表全球海運業百分之九十之國際海事機構，包括 The International Chamber of Shipping (ICS)、the European Community Shipowners' Associations (ECSA)、The Baltic and International Maritime Council(BIMCO)及 The World Shipping Council (WSC)，二〇〇九年九月二十三日於荷蘭鹿特丹公開發布新聞對本公約表示支持，並呼籲尚未簽署之國家緊快簽署。而本公約亦獲得國際總商會(International Chamber of Commerce (ICC))之正式肯定與支持(以上請參見聯合國國際貿易法委員會(United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL)官方網站 www.uncitral.org)。由於本公約獲得國際社會主要海事機構之強力支持，未來可能將取代海牙－威士比規則及漢堡規則成為國際海事法之主流。

- (一) 最高法院九十二年台上字第二八〇二號判決意旨是最典型我國法院因定期傭船契約措詞而陷入「傭船」與「租船」混淆的困擾：「上訴人抗辯其已於西元一九九〇年五月二十一日將榮輪定期傭租予訴外人運惟公司，提出傭船契約為證，被上訴人則否認該傭船契約形式之真正。經查上訴人自本件事故發生伊始，均未主張榮輪已傭租予第三人之事實，其委任之律師甚至出具管轄同意書表明榮輪係美德公司合法登記所有，且未出租予任何第三人，並拋棄任何以該船之船員係由該船光船租船人所實際安排僱傭為理由之抗辯，上訴人迄至原法院第一次更審中始提出傭船契約…。況該傭船契約至西元一九九七年十二月八日始經公證，前開翰洋海事檢定公司檢定報告上所載承租人為則為大阪西瓦公司，與進出口報告單及傭船契約所載運惟公司，亦不相符合…。況該傭船契約明定其租傭時段為「船東同意出租且傭船人亦同意自交付日起承租該船舶約二十日」。上訴人並未舉證證明榮輪確已交付予運惟公司…。」最高法院本判決意旨中「將榮輪定期傭租予訴外人運惟公司，提出傭船契約為證」、「該傭船契約明定其租傭時段為「船東同意出租且傭船人亦同意自交付日起承租該船舶約二十日」」顯係因期間傭船契約措詞而陷入「傭船」與「租船」混淆的困擾。雖則最高法院本項判決最後主要引據傭船契約第二十五條有關船舶「航行」(Navigation)事項規定，「傭船契約中所有約定之條款皆不得解為船舶係光船租賃予定期傭船人，船東仍應負責船舶有關航行有關之事項，負責有關引水人及托船安排及僱用之行為、保險事宜、海員以及其他所有船東應負責之事宜」，本項條款應係採自” NYPE 93 ” (或” NYPE 46 ”) 「定期傭船契約」標準格式第二十六條「航行」(Navigation)條款規定：本契約無任何條款得被解釋為本船舶被租賃予定期傭船人，船舶所有人就船舶之航行、引水人與拖船之行為、保險、船員、與所有其他事項，均需以為自己營運一般負責運作(“26. Navigation Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.”) (註 26) 但如該「定期傭船契約」係採“BALTIME 1939”格式並無該「航行」(Navigation)條款以資澄清時，我國最高法院將如何釐清「傭船」與「租船」混淆的困擾，仍令人十分擔憂。
- (二) 最高法院九十三年度台上字第三三四號判決廢棄台灣高等法院台中分院八十九年度海商上字第三號二審判決，原第二審判決之判決理由即以：「查定期傭船契約係船舶所有人於一定期間，將船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及船員並須聽從定期傭船者之指示。在此期間，船舶所有人對於船長並無指揮監督權，並非船長、船員之實質僱用人，自不負八十八年七月十四日修正前海商法(下稱舊海商法)第一百零六條、第一百零七條之注意義務，是本件負有舊海商法)第一百零六條、第一百零七條之注意義務者應為運送人之韓國航運公司，在此期間，船舶所有人對於船長並無指揮監督權，並非船長、船員之實質僱用人，則被上訴人對於因船長、船員之行為致成貨損，即無須負責。」最高法院九十三年度台上字第三三四號判決廢棄理由僅以「原判決先則認定上訴人依載貨證券之法律關係，請求被上訴人負債務不履行部分，應以美國法為準據法。則就此部分有關認定，應依美國法為之。繼則又謂於運送人為船舶所有人時，船長固係為船舶所有人簽發載貨證券，但於運送人為傭租船

註 26：Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball, Time Charters, Informa, London, 2008, p. 774.

人時，船長並非為未與託運人訂立運送契約之船舶所有人簽發，而係為船舶僱租船人簽發云云，持論已屬前後矛盾。」台灣高等法院台中分院八十九年度海商上字第三號二審判決理由原係引據最高法院八十四年台上字第一六四一號判決意旨持續其「僱船」與「租船」混淆的困擾，最高法院九十三年度台上字第三三四號判決廢棄理由未能引據七十三年度台上字第四一五三號判決意旨就「僱船契約」與「租船契約」之不同定位與性質予以釐清，誠屬缺憾。而此項缺憾於同案發回後最高法院再一次判決中(最高法院九十七年度台上字第二六五六號判決)依然如此，並未有所改變。

- (三) 最高法院九十三年度台上字第一七〇五號判決意旨亦以「查上訴人與船東 KANSAI 公司所訂立之僱船契約及被上訴人與上訴人所訂立之系爭僱船契約，係屬二個各自獨立之僱船契約。被上訴人已依系爭僱船契約向上訴人付清其僱船租金二十萬七千二百八十八元二角一分，惟因上訴人未依其與 KANSAI 公司所訂立之僱船契約付清其僱船租金十九萬六千七百六十九元五角三分，致 KANSAI 公司對被上訴人託運之貨物行使留置權，被上訴人乃被迫代墊上訴人應給付 KANSAI 公司之僱船租金，旨在避免其託運之貨物遭留置，無論主觀上或客觀上均非清償系爭僱船契約之租金。從而，被上訴人代墊上開僱船租金既與系爭僱船契約所生之租金無關，尚難謂係因系爭僱船契約所生之爭議，自無庸提付仲裁。」僱船契約如係運送契約，則僱船人給付者為「僱船運費」，如契約為租船契約之性質，則租船人給付者為租船之「租金」，此為我國法基本之法理。最高法院九十三年度台上字第一七〇五號判決意旨以僱船人依僱船契約給付者為「僱船租金」，係因國際社會之「定期僱船」(time charter)標準格式，無論是“NYPE 93”或“BALTIME 1939”，均使用 charter hire 一詞(註 27)，不若「航程僱船」如“GENCON”係使用 charter freight(註 28)。此係因“BALTIME 1939”「定期僱船」(time charter)標準格式所使用之措詞，是由較為古老的 demise charter party (或 charter party by demise)「船舶租賃契約」格式而來，造成了國際社會中廣泛的誤導與誤解。使用於如“BALTIME 1939”此等「定期僱船」(time charter)標準格式時，不得以其表面之文字意義解釋「定期僱船」(time charter)標準格式條款之意義，應以當事人之意思為判斷。(註 29)。“NYPE 93”「定期僱船」標準格式之第二十六條「航行」(Navigation)條款中為此明文規定：本契約無任何條款得被解釋為本船舶被租賃予定期僱船人(註 30)，以為澄清。此項澄清，對國際社會對「定期僱船」(time charter)本質之認知，極為重要(註 31)。我國法院於判斷僱船契約所使用之措詞時，亦應審慎應對，由於「定期僱船」契約為運送契約，並非租船契約，故不宜將 charter hire 一詞直接譯為「僱船租金」，宜依其實質之意義譯為「僱船運費」始為妥適。
- (四) 最高法院九十五年台上字第九一〇號判決意旨以「查本件上訴人與 Kambara Kisen Co. Ltd.訂立僱船契約，由上訴人僱租系爭 STAR NITSA 輪船，依其第八條約定：「船長關於船舶之使用及代理，須依僱船人(指上訴人)之指示為之，…載貨證券須由船長簽發或船東/船長得依要求授權僱船人或其代理人代

註 27：Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball, Time Charters, Informa, London, 2008, p.783.

註 28：Julian Cooke, Timothy Young, Andrew Taylor, John D. Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, Voyage Charters, Lloyd's of London Press, 1993, pp.876-877.

註 29：參考註 28 至註 34。

註 30：同註 61。

註 31：Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball, Time Charters, Informa, London, 2008, p.2 亦以：“A time charter is not a lease, the charterers do not acquire possession of the ship or any other right of property in her.”，“Under a time charter, there is no hiring in the true sense...the chartered vessel remains in the possession of the owners...”。

表其簽發載貨證券」。上訴人於傭租系爭船舶後，即於西元一九九八年七月二十三日與託運人 Ferrotrade 簽訂傭船契約(實際應為運送契約性質)，…」最高法院此項判決意旨固然傾向認為傭船契約之性質為運送契約，但依然輕率使用「上訴人傭租系爭 STAR NITSA 輪船」、「上訴人於傭租系爭船舶後」之措詞，顯示最高法院「傭船」與「租船」混淆不分，有待改善。同案之再審判決(最高法院九十五年台再字第四二號判決)依然是如此，並未改變。

聯合國貿易與發展會議(United Nations Conference on Trade and Development)檢討租傭船契約(Charter parties)之報告中確認：傭船契約與租船契約不同，航程傭船契約、期間傭船契約與載貨證券之貨物運送契約相同，均屬貨物運送契約之性質(註 32)。由於國際社會之「定期傭船」(time charter)標準格式” NYPE 93 ”及 “BALTIME 1939” 所使用之措詞，是由較為古老的「船舶租賃契約」格式而來，造成了國際社會中廣泛的誤導與誤解。此項誤導與誤解對我國法院的影響甚深，短期內不易改變予以釐清。欲迅速改正此種困難，唯有以立法之方式，依上開建議修正我國海商法第三十八條為：「貨物運送契約分為公共運送契約與傭船契約」並將我國海商法第三章「運送」第一節「貨物運送」分為二款分別規定：第一款「公共運送契約」規範我國採行具有強行規定性質的國際海上貨物運送公約，第二款「傭船契約」則分別規範具有任意規定性質的「定期傭船」與「航程傭船」契約，期予適當釐清各該契約的法律性質。

註 32：Charter parties, Report by the secretariat of UNCTAD, United Nations, New York, 1979, p.4.” As distinct from the bareboat charter, there is a category of contracts of affreightment which may be classified as contract of carriage. These are contracts under which the owner, broadly speaking, undertakes to perform a carrying service with a vessel which is equipped and manned by him, and for the navigation and management of which he remains responsible throughout the performance of the contract. This category includes contract for voyage and time chartering.” ,” Contracts of carriage also include the carriage of goods under bills of lading in liner trades.”

參考文獻

- Carver’ s Carriage by Sea, Stevens & Sons, London, 1982
- Charter parties, Report by the secretariat of UNCTAD, United Nations, New York, 1979
- David Yates edited Contracts for the Carriage of Goods, Lloyd’ s of London Press Ltd., 1993
- Gerard J. Mangone, United States Admiralty Law, Kluwer Law International, 1997
- Julian Cooke, Timothy Young, Andrew Taylor, John D. Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, Voyage Charters, Lloyd’ s of London Press , 1993
- Martin Dockray, Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, Professional Books, 1987
- Michael Bundock, Shipping Law Handbook, Infoma Law, London, 2005
- Payne & Ivamy’ s Carriage of Goods by Sea, Butterworths, London, 1989
- Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball, Time Charters, Informa, London, 2008
- Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Stevens & Sons, London, 1996
- The Maharaj Nagendra Singh, International Maritime Law Conventions, Stevens & Sons, London, 1983

Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, West Publishing Co., 2004

United Nations General Assembly Resolution A/RES/63/122

林群弼，海商法論，三民書局，2004年11月修訂二版，台北市

梁宇賢，海商法論，三民書局，民國86年10月再修訂初版，台北市

桂裕，海商法新論，國立編譯館出版，1989年2月，台北市

邱錦添，海商法，五南圖書公司出版，民國87年4月二版，台北市

柯澤東，海商法－新世紀幾何觀海商法學，元照出版公司，2006年6月初版，台北市

楊仁壽，傭船契約，三民書局，民國91年2月初版，台北市

鄭玉波著，林群弼修訂，海商法，三民書局，2005年10月增訂十三版，台北市

張新平，海商法，五南圖書公司出版，2005年4月二版，台北市

聯合國2009年9月30日第L/T/4418號新聞(Press Release)

Commentary on Charter-party and Proposal to Amend Article 38 of ROC Maritime Law

Cheng-Tsung Huang

Department of Financial and Economic Law, Toko University

fel_dir@office.toko.edu.tw

Abstract

Most of the provisions in ROC Maritime Law and Civil Law relating to carriage are the rules governing “common carriage”. In fact, only a few provisions, i.e. Articles 38-52 of ROC Maritime Law, govern “private carriage”. The international maritime conventions, such as the Hague Rules 1924, the Visby Rules 1968, the SDR Protocol 1979, the Hamburg Rules 1978 and the Rotterdam Rules 2008, are clearly to regulate “common carriage” and expressly exclude to apply to “charter-party”. Consequently, the ROC Maritime Law on “private carriage” has very large room for improvement. The difficulty in ROC Maritime Law relating to charter-party is mostly due to our misunderstanding of international maritime law, and partly due to the defects arising from international maritime law itself. This paper is to look into the legal problems existing in the charter-parties (private carriage), mainly the difference between voyage charter-party, time charter-party, bareboat charter-party and demise charter-party, so as to clarify whether or not a charterer is in fact to take the possession of the chartered ship and should be held to be responsible to the operation of the ship. The paper also proposes to amend Article 38 of ROC Maritime Law as a result of the comments submitted therein.

Keywords : ROC Maritime Law, charter-party, maritime lease, common carriage, private carriage