

[97 年律師高考]

一、甲航運公司之 A 輪，於運送途中因遇海盜，船長一時慌亂致船舶觸礁，為防船體傾斜造成翻覆，船長搬移船上貨物，以致部分貨物毀損。受損之貨主乙主張：船長對於貨物之照管有過失，甲航運公司應負損害賠償之責。甲航運公司抗辯：本案係船長對管理船舶有過失，並非對貨物之照管有過失，且經查乙之貨物有標誌不足情形，故無須對乙負賠償責任。請問何者有理？請分別附理由述之。

(97 律師)

[擬答]

甲航運公司依§69①之免責抗辯應屬有理由

(一) 船長等海員之「航海過失」運送人得免負賠償責任

依§69①之規定，就船長、船員、引水人或運送人受僱人之「航海過失」所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。而航海過失係指就航行或船舶本身之處理上，船長或其他海員所犯之過失也。航海過失，可分為下列兩種：

1. 航行上過失

航行上過失者，乃指就通常航運中之航行，船長或其他海員所犯之過失也。亦即就通常航運中船舶之移動，船長或其他海員所犯之過失也。一般多指有關船舶指揮操作、航路選擇、停泊拋錨、避免海上危險等純粹航海技術上之過失而言，例如因船長駕駛上判斷或操作之錯誤，導致船舶碰撞或船舶擱淺，貨物遭受毀損、滅失即是。

2. 船舶管理上之過失

船舶管理上之過失者，乃指就船舶之管理欠缺應有之注意，船長或其他船員所犯之過失也。即在「以使船舶保全航海為目的」所直接施行於船舶之行爲中，船長或其他海員所犯之過失也。一般多指以使船舶安全航海為目的，對於構成船舶裝備之一切物件，在維持上、檢查上、操作上乃至作業上，船長或其他海員所犯之過失而言。例如以使船舶得以順利推進為目的，檢查機械、鍋爐、或其他機件時船長或其他海員所犯之過失；以使船舶安全為目的，處理幫浦、甲板排水、通風器、水門，乃至索具之修繕補充、避難港中航海上必要之修繕、進出中途港僱用領航人員時船長或其他海員所犯之過失均屬之。

(二) 船長等海員之「商業過失」運送人不得免負賠償責任

「商業過失」係指就承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守等，運送人所犯之過失也。商業過失，係海牙規則就海上運送人免責約款限制，所採用之概念。就商業過失所生之損害，縱然訂有免責約款，其免責約款亦歸無效。本法§63 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。」違反本條必要之注意所犯之過失，即為商業過失。

(三) 本案例為船長等海員之「航海過失」而非「商業過失」

1. 航海過失與商業過失之區別

由於船舶載有貨物，因此§69①「管理船舶行為」常涉及§63之「貨物照管」，但前者，運送人對於履行輔助人之過失得以免責，運送人僅對本人之實際過失負責；至於後者，運送人對本人之實際過失及履行輔助人之過失，均應負損害賠償責任，因此區別二者極為重要。英美判例上對於如何區別二者，雖輒生困擾，惟一般均認為「以維護貨物之利益為主要目的之行為」，屬於貨物照管，譬如海員堆存、保管貨物或維護冷藏設備有過失者；反之「以維護船舶之利益為主要目的之行為」則屬於管理船舶之行為，譬如船長之過失致船舶觸礁貨物毀損者。如該行為之「主要目的」係為維護船舶利益者，則縱使在實施過程中同時涉及貨物利益者，亦仍不失為船舶管理行為，譬如海水入侵之際所採取之防範措施，其主要目的係維護船舶之安全，雖亦可維護貨物之安全，但仍屬船舶管理行為（張新平 海商法 249～250 頁）。

2. 本案例為船長等海員之「航海過失」而非「商業過失」

船長因遇海盜慌亂對於「船舶指揮操作、航路選擇」有「航行上過失」致船舶觸礁，復「為防止船體傾斜造成翻覆」，而搬移船上貨物有「船舶管理上之過失」，以致部分貨物毀損。故屬於§69①之「航海過失」而非「商業過失」（貨主乙所主張商業照管義務之違反），運送人得免負賠償責任。至於貨物是否有標誌不足情形（§69⑬）而得免責，則依題示情形尚無從認定，且不影響運送人之免責結果。