

〔99 年律師高考〕

一、託運人甲與自有船舶之運送人乙，訂立傭船契約後，貨物於海上運送中，乙將其船舶轉讓於丁。丁於取得船舶所有權後，不願繼續實施運送，乃要求甲另找船舶轉船，甲不願意，主張其與乙訂立之傭船契約應繼續對丁存在，丁應負責以原船舶將其貨物運送至目的港，丁則主張其與乙並未約定承擔該船舶原訂之運送契約，自不負繼續履行之義務。試問甲與丁，何人之主張為有理由？請附理由說明之。 (99 律)

〔擬答〕

甲與丁何人之主張為有理由，涉及船舶所有權移轉後，傭船契約之當事人為何，學說有下列爭議：

(一) 與「買賣不破租賃」同義說 (劉宗榮、桂裕)：甲之主張為有理由

此說認為：海商法第 41 條與民法第 425 條「買賣不破租賃」之意旨相同，於傭船契約之場合，船舶所有人如將其船舶所有權轉讓於第三人時，該受讓人，即應成為運送契約之當事人，享有運送契約下之權利及義務。傭船契約有追及效力，存在於船舶「受讓人」與「託運人」之間。

(二) 注意規定說 (通說)：丁之主張為有理由

1. 讓與人仍為傭船契約當事人

(1) 船舶所有人將船舶所有權「全部」轉讓他人時，仍應繼續承擔原傭船契約之權利義務。換言之，船舶之讓與人基於傭船契約之權利義務並未移轉至船舶之受讓人。

(2) 船舶受讓人，仍為傭船運送契約之局外人，並不因之而成為傭船契約之運送人，與民法第 425 條買賣不破租賃之規定有別。

2. 讓與人仍須完成運送義務

(1) 船舶所有人將船舶所有權移轉於第三人時，對於傭船運送契約不生影響。因為運送人依運送契約，負有完成運送之義務。至於運送人係以自己或他人之船舶從事運送，則非所問。

(2) 船舶之出賣人仍可採光船租賃方式以該船舶繼續完成運送，傭船人無庸另行覓船。

(三) 應採「注意規定說」為當，理由如下

1. 就契約之性質而言：債權契約 (本條之規範含意：注意規定)

傭船契約為運送契約之一種，屬於債權契約 (承攬契約)，而債權契約之效力僅及於當事人之間，不因船舶所有權之移轉而使第三人成為運送契約之新當事人，§41 應非一個獨立之責任規範 (使運送人仍有繼續完成運送之義務，藉以保護傭船契約之託運人)，應認為係一種注意規定，蓋海商法所以設專條規定，係因傭船契約，關係複雜，為杜爭議，特為注意規定。

2. 就法條文義而言：與民法§425 文義不同

§41 謂：「……運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。」，並未如民

法§425 謂：「……其租賃契約，對於受讓人仍繼續存在」之文句，不得為相同解釋。「不因船舶所有權之移轉而受影響」係指備船契約仍受影響，而非謂對於受讓人仍繼續存在。

### **3.就運送契約之法律性質而言：承攬契約，重在運送之完成！**

運送契約係承攬契約，重在運送之完成，至於利用何人之船舶完成運送則無關緊要。運送人可自始利用他人之船舶從事運送，亦可於實行運送中將船舶所有權移轉於他人，而自己以「非船舶所有人之運送人」之身分，繼續完成運送。

### **4.就備船契約之規範主體而言：運送人與托運人（備船人）！**

備船契約之規範主體應僅及於運送人與託運人（備船人）間之法律關係，運送人可能為船舶所有人亦可能非為船舶所有人，當船舶所有人自己從事海上運送業務時，此時「船舶所有人」之概念已被「運送人」所吸收，此時船舶所有人與備船契約可謂毫無關聯。亦即，備船契約之規範主體並未及於船舶受讓人，故船舶受讓人恆為運送契約之局外人，並非契約「當事人」，自不受運送契約之效力所及。

### **5.將來最好修法明確保護廣大託運人之利益**

因海上運送規模龐大，而且往往具有國際性，牽涉頗廣，陸上船舶所有權「靜態」之移轉，實在不宜影響海上運送「動態」之交易活動，故將來似有必要修法，課以船舶受讓人忍受之義務，於該次運送完成之前不得要求移轉船舶之占有，藉以保護廣大託運人之利益也（林群弼 368，370 頁）