



海商法貨物運送節相關條文所稱「船舶所有人」，是否當然為責任主體？*

——臺灣高等法院112年度保險上易字第8號民事判決

■ 饒瑞正 臺灣海洋大學海洋法律研究所教授

本案事實

固定航線貨櫃船運送貨物一批，自我國港口裝船後，於中國廣州南沙港附近航道與他船發生碰撞，造成貨櫃堆裝區之固定支架、欄杆、艙口圍板及貨櫃繫縛柱受損，致4個貨櫃落海，其中包含系爭貨物。貨物保險人於給付保險金後，依保險代位及債權讓與之法律關係，取得貨物受損所生損害賠償請求權，遂對運送人及船舶所有人提起訴訟。

本件託運人係委託臺灣萬○公司運送貨物，而實際承載貨物之「萬○316輪」則為新加坡萬○公司所有。亦即，本件運送契約之締約當事人與船舶所有

權人並非同一主體。此種「運送人」與「船舶所有人」相分離之航運實務安排，正是本件最值得注意之法律背景。

二審法院認為，萬○316輪已證明有海商法第69條第1款所定航行或管理船舶之過失免責事由，且已盡海商法第62條及第63條所定之注意、措置與處置義務，因此臺灣萬○公司不負賠償責任；至於新加坡萬○公司部分，法院則進一步認為，既然海商法第69條所列不負賠償責任主體包括「運送人」及「船舶所有人」，則船舶所有人亦得援用該條免責，而否定其侵權責任。

爭點

本件爭點之一為：海商法第62、69

DOI：10.53106/20779836202606168004

關鍵詞：船舶所有人、固定航線貨物運送（件貨運送）、運送人、海牙威士比規則、運送責任主體

* 本文所評析之主題與基本見解，係以作者既有論文：饒瑞正，船舶所有人於海商法第62條、第69條及第70條第2項之解釋，月旦法學教室，277期，頁21-23，2025年及專書：饒瑞正，海商法論，頁92-207，2018年，為基礎而擴充，並結合臺灣高等法院112年度保險上易字第8號民事判決之事實與理由而為個案評析。

條及第70條第2項所稱「船舶所有人」，是否當然為責任主體？亦即，在固定航線貨物運送契約中，當運送人與船舶所有權人分屬不同主體時，海商法相關條文所列之「船舶所有人」，是否應依文義逕認當然包括一般文義下之船舶所有權人，而使其當然成為適航性義務之負擔主體、法定免責事由之適用主體，以及單位限責權之適用主體？

判決理由

本件判決理由一方面認定，海商法第69條所規定不負賠償責任之主體明文包括「運送人」及「船舶所有人」，因此，若船舶所有人能證明有同條所定免責事由存在，且損害係由該事由所引起，則其不論係就債務不履行責任或侵權行為責任，均得主張免責。判決並引用最高法院85年度台上字第1407號判決意旨，作為其立論依據。於本件中，二審法院即據此認為，新加坡萬○公司既為萬○316輪之所有人，又已證明得主張海商法第69條第1款之免責事由，因此保險人依民法第184條對其所為侵權行為請求，即非有據。

另一方面，判決對於海商法第62條則認為，萬○316輪於發航前及發航時具有船級協會檢驗合格證書，並符合最低安全配員要求，故可認定已盡海商法第62條之法定注意與措置義務。判決因此將海商法第62條及第69條所稱「船舶所有人」，依其文義與既有實務見解，作為船舶所有權人得以直接適用之條文基礎。

簡言之，本件判決之基本邏輯在於：既然海商法第62、69條乃至第70條

第2項之條文文義均列有「運送人或船舶所有人」，則在個案中，只要能確認該主體為船舶所有人，即得立於該條文所定地位而為主張，不必再進一步區分其是否同時為運送契約之締約當事人。

評析

壹、問題之提出

本件判決最值得商榷之處，不在其對碰撞事故事實之認定，而在其對海商法第62、69條及第70條第2項所稱「船舶所有人」之解釋，係採取過度倚賴條文字面之解釋方法，而未回到件貨運送法制所援參之國際規範、運送契約之責任結構，以及我國法並無對物訴訟制度之制度前提，從而將原不應成為當然責任主體之船舶所有權人，納入固定航線貨物運送責任之體系。此一理解，依本文見解，並不妥當。

首先，若僅就文義觀察，海商法第62條第1項確實規定「運送人或船舶所有人」於發航前及發航時，對於適航性、船員設備供應及適載性，應為必要之注意及措置；第69條亦規定因法定事由所生之毀損或滅失，「運送人或船舶所有人」不負賠償責任；第70條第2項則規定「運送人或船舶所有人」對於貨物毀損滅失之賠償責任，以每件若干特別提款權為限。單從字面上看，似乎可以得出與本件判決相同之結論，即三條文均將船舶所有人與運送人並列為責任主體。這一點，正是問題之起點，而不是問題的答案。

因為，固定航線貨物運送契約的法律關係，本質上仍然是契約關係。託運