



*** 爭點 ***
4-1-9

不合法甲板運送（無權甲板運送）之賠償責任為何？合法甲板運送（有權甲板運送）之注意義務與舉證責任為何？貨櫃置放甲板運送之效果為何？

一、不合法甲板運送（無權甲板運送）：海商法第 73 條本文規定

(一) 劉師⁸⁴

合法的甲板裝貨，依雙務契約的精神，負「抽象輕過失責任」，不合法的甲板裝貨，應加重運送人責任，負「不可抗力責任」。

(二) 張師⁸⁵

傳統海上運送，原則上不採甲板載運方式，運送人負有不儲載甲板貨義務，海商法第 73 條與第 63 條均係運送人對貨物之照管義務規範，第 63 條係採過失責任。惟本條前段所稱「應負賠償責任」係指「絕對的賠償責任」，即對於因不可抗力而生之損害，亦應負責。

(三) 饒師⁸⁶

海商法第 73 條規定運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任，即絕對之損害賠償責任，亦是結果責任、無過失責任，喪失任何法定、約定抗辯權。此外，若運送人違反當事人明示同意之甲板下儲載，而為甲板運送並因此導致貨損，加重運送人責任，除運送人負無過失責任、喪失免責權外，尚失去單位限責權。

二、合法甲板運送（有權甲板運送）：海商法第 73 條但書規定

(一) 甲板運送是將貨物「堆存」於船舶甲板的運送，納入海商法第 63 條規範，故運送人必須盡善良管理人的注意，負抽象輕過失責任。

84 詳見劉宗榮，海商法，頁 199-201。

85 詳見張新平，海商法，頁 213。

86 詳見饒瑞正，海商法論，頁 154-156。

- (二) 運送人關於海上甲板運送應該負「推定過失責任⁸⁷」，貨物一有毀損或滅失，運送人即被推定具有過失。運送人若欲主張免責者，須就下列事實負舉證責任：1. 船舶具有適航性及適載性；2. 甲板運送係經託運人同意且記載於載貨證券或航運種類或商業習慣所許者；3. 運送人就承運貨物已為必要之注意或處置，即已盡善良管理人之注意。
- (三) 劉師⁸⁸：相對合法的甲板運送
海商法第 73 條但書之「航運種類所許者」或「商業習慣所許者」都是客觀的事實，故無另外在運送契約上記載「on deck」字樣的必要，但甲板運送縱使經託運人同意，仍必須在運送契約（編按：應該是載貨證券）上註明貨物裝載於甲板上（on deck），才是完整合法的甲板運送。若不載明於載貨證券，接受載貨證券之善意第三人將無法知悉其所受讓的載貨證券所表彰之貨物係以危險性較高之運送方式為運送，經過託運人同意而為甲板裝載，則是「相對合法的甲板運送」，不得對抗善意第三人。
- (四) 張師⁸⁹：「不在此限」所指為何
海商法第 73 條但書之「不在此限」並非指運送人對於貨物之毀損不負責任，僅係指運送人在有權甲板載運時，可免負同條本文規定之「絕對的賠償責任」，惟海商法第 63 條所定基本照管義務，運送人仍應遵守，其於注意義務有欠缺時，仍應負過失賠償責任⁹⁰。

三、貨櫃置放甲板運送之效果

(一) 饒師⁹¹

運送人除非經託運人同意，不得將貨物裝載於甲板上，而在簽發載貨證券情形，必須獲得託運人同意。但貨物若被裝入或裝上一種通常適合放置在甲板上的運輸工具，且船舶甲板也適合載運此類運輸

87 詳見劉宗榮，海商法，頁 202。

88 詳見劉宗榮，海商法，頁 200。

89 詳見張新平，海商法，頁 213。

90 依最高法院 71 年台上字第 290 號判決先例表示：「是運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，依同（舊）法第 117 條（現行法第 73 條）前段規定，固應負賠償責任，即有該條但書規定經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許之情形，而將貨物裝載於甲板，對於前開（舊）第 107 條（現行法第 63 條）所定基本注意義務，運送人仍應遵守，不得免除，如以契約約定，運送人對甲板裝載之貨物，不盡此項法定基本注意義務，仍不負賠償責任，依前開（舊）第 105 條（現行法 61 條）規定，應屬無效，法理甚明。」

91 詳見饒瑞正，海商法論，頁 154-156。

工具時，貨物得未經託運人同意而裝載在甲板上。

(二) 張師⁹²

貨櫃載運於甲板上，已得託運人同意並載明於運送契約者，固為有權甲板載運，而是否為「商業習慣或航運種類」所許，應視該船舶之性質而定。茲分二種情形討論：

1. 為了載運貨櫃而設計之貨櫃船

貨櫃置於此類貨櫃船之甲板上載運，應屬「航運種類所許」，但對於海商法第 63 條所定貨物照管義務，運送人仍應遵守，不得免除。

2. 並非為載運貨櫃而設計之船舶

此時貨櫃置於其甲板上載運，無法獲得適當之保護，亦不利船舶之安全，故不宜認係「航運種類所許」，應屬無權甲板運送。



經同意但未記載之相對合法甲板運送

劉師⁹³認為漢堡規則規定經過託運人同意的甲板運送，必須「記載在載貨證券上」，才算合法的甲板運送。若運送人經託運人同意將貨物放在甲板上，但是卻沒有記載在載貨證券上，則只是「相對合法的甲板運送」，也就是對於已經同意的託運人而言，仍然是合法的；但是對於善意第三人而言，仍然是不合法的甲板運送。必須注意的是：公信原則只保護「交易（法律行為）」的「善意」第三人，若是「惡意取得載貨證券的第三人」或是「非法律行為（例如：繼承）」的第三人，其取得載貨證券，都不受公信原則的保護。換句話說，即使沒有記載在載貨證券上，對之仍然是合法的甲板運送。

92 詳見張新平，海商法，頁 214-215。

93 詳見劉宗榮，海商法，頁 200。



*** 爭點 ***
4-1-10

關於運送人義務⁹⁴中之通知義務、
寄存義務、交付義務之內涵為何？

一、通知義務（劉師：通知受領貨物的義務）

- (一) 海商法第 50 條規定貨物運達後，運送人應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人，以供貨方進行進口報關以及貨物提領程序。得移轉之運送單據，單據持有人處於得變更之不確定狀態，因此運送單據正面通常有應受通知人（notify party）欄位。又應受通知人係由託運人指定，而具到貨通知義務受領權之人。
- (二) 在件貨運送，因為貨物的數量較少，因此運送人或船長可以在貨物送達後，才通知應受通知人或受貨人，此與航程備船，貨物數量龐大，應「預先通知」不同。

二、寄倉義務（劉師：寄存義務）

運送人或船長於下列情形，得將貨物寄存（此時「以寄存代交付」，即為「擬制交付」，運送人或船長倘已為合法之擬制交付，運送人交付貨物之義務歸於消滅）：

- (一) 受貨人怠於受領貨物
1. 運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人（海商 § 51 I）。
 2. 有不能寄存倉庫、腐敗之虞或貨物價值不足以抵償運費及相關費用（留置權之考量）之情形，得聲請法院裁定准予拍賣（海商

94 饒師認為援參海牙威士比規則，課予海上運送人三大義務，即適航性義務（海商 § 62）、貨物照管義務（海商 § 63）、發給載貨證券義務（海商 § 53）等，以及其他義務，包括有通知義務（海商 § 50）、寄倉義務（海商 § 51）、交清貨物義務（海商 § 56）、不偏航義務（海商 § 71）及不儲載甲板貨義務（海商 § 73）等；而劉師認為有依約將船舶駛抵停泊港的義務、於接受貨物後，發生履行運送不可能或交付義務不可能時，有請求指示的義務、船舶適航性義務及適載性、貨物裝船的義務、貨物照管義務、應託運人要求發給載貨證券的義務、通知受領貨物的義務、交付貨物予受領權人的義務及貨物寄存的義務等九項。

§ 51 III) ⁹⁵。

(二) 受貨人不明或拒絕受領貨物

1. 運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人（海商 § 51 II）。
2. 除通知受貨人外，尚應通知託運人請其再指示或變更受貨人。受貨人怠於受領、貨物受貨人不明（例如於海商 § 58 II 數人合法請求交貨情形 ⁹⁶），或受貨人拒絕受領貨物等，通常是居於買賣國貿糾紛或報關問題，而產生滯留貨。又通常未處分前，海關就先一步行使公權力，依法處分滯留貨。

三、交清貨物義務（劉師：交付貨物予受領權人的義務）

(一) 海上貨物運送人之主給付義務，係將貨物從裝貨港以海路方式使用船舶搬運至卸貨港，將貨物原物原狀返還受貨人，或得移轉運送單據持有人。一旦交清貨物，運送人已履行主給付義務，運送責任即終了。海商法第 56 條第 1 項規定，貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依載貨證券之記載交清貨物，係交清貨物之推定，受領權利人仍得舉證證明貨物受領時之狀況與載貨證券之記載不同，並請求損害賠償；惟僅得依該條項四款法定列舉事由，推翻推定證據力，詳見【爭點 4-1-16】。

(二) 簽發一式數份的載貨證券時，運送人如何交付貨物（劉師 ⁹⁷）

不論在目的港或非目的港，運送人就載貨證券只須「形式審查」為已足，但若明知或重大過失而不知形式上合法的載貨證券持有人並沒有載貨證券實質上的權利，解釋上不得交付貨物，否則須負損害賠償責任。若遇數人均持形式上合法取得之載貨證券提示，運送人以將貨物依法寄存並通知各載貨證券持有人為已足，不以查核何人

95 有些貨物之性質易腐敗，不適寄存於倉儲或者貨物之價值不足抵償運費、搬運、裝卸、倉儲、保存等費用時，如得聲請法院裁定准予拍賣，則運送人得及時收取其費用，亦免貨主損失之擴大。

96 請求競合的寄存：詳見後述（頁 4-39 以下）之「目的港與非目的港的交貨或寄存」。

97 詳見劉宗榮，海商法，頁 232-240。

之權利優先為必要⁹⁸。

1. 運送人與數載貨證券持有人之間（外部關係）：海商法第 58 條

(1) 目的港交貨或寄存：

- ① 請求交付貨物之人，即使僅持有一份載貨證券，只要該載貨證券係形式上合法取得者⁹⁹，運送人就有交付貨物的義務。
- ② 有二人以上分別各自持有形式上合法取得之載貨證券提示時，若貨物均尚未為全部或一部之交付，運送人應即將全部貨物寄存，並通知全部曾為請求之各持有人。若運送人為一部貨物之交付後，復出現其他形式上合法取得之載貨證券持有人提示者，就已交付部分，運送人免責，就尚未交付貨物之部分，運送人亦須以全部先後曾為請求之人之名義寄存，並通知先後曾為提示之各持有人後，亦告免責。
- ③ 運送人履行上述程序為交付或寄存並通知後，運送人對載貨證券持有人即告免責。至於「實質上的權利人」與「受領貨物的形式上權利人」之間，如何確定優先順位與如何行使請求權，則為載貨證券持有人間之「內部問題」。

(2) 非目的港交貨或寄存：

- ① 運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。所謂「載貨證券之全數」，是指簽發載貨證券正本一式數份的全部份數，正本份數載明於載貨證券上，可以閱讀載貨證券而知悉，且須各份載貨證券的取得，且均具有形式合法性始可。
- ② 又載貨證券雖有「可讓與」及「不可讓與」兩類，但在非目

98 究其原因有二：第一：船舶泊港卸貨，責任迅速，以減低停泊港口之租金，欲期待運送人或船長查核載貨證券之優先順位而後交付貨物，事實上有所不能；第二：確定數載貨證券持有人間之優劣順位，涉及高度法律專業知識，非運送人或船長所能勝任。但若運送人或船長明知或重大過失，而不知該形式上合法之載貨證券取得人，實際上是無權利人，例如：在載貨證券並未載明受貨人姓名（載貨證券為空白式）的情形下，運送人明知其中一份被竊，而且竊取該載貨證券之人在目的港提示的事實，竟仍為貨物的交付，則運送人仍然不得主張免責。詳見劉宗榮，海商法，頁 233-234。

99 海商法第 58 條規定之載貨證券之「一份」或「全數」，都是以「形式上合法取得者」為認定標準。若於目的港，有二人分別持一份載貨證券提示，其中一份為形式上合法，另一份形式上不合法取得，仍應以一份計。反之，在非目的港，若有人持全部之載貨證券提示，但其中有些形式上合法取得，有些為形式上不合法取得者，則仍非「全數」。所謂「形式上合法取得者」，是指形式上從有權利人，經履行載貨證券讓與方式而取得載貨證券的權利而言。詳見劉宗榮，海商法，頁 232。

的港，一律必須持有「載貨證券之全數」¹⁰⁰，若未提示載貨證券，竟交付貨物而造成損害，運送人須負損害賠償責任。

2. 數載貨證券持有人之間（內部關係）：海商法第 59 條

(1) 運送人或船長依海商法第 58 條的規定交付貨物或寄存貨物並為通知後，運送人與載貨證券持有人間之外部關係即告結束，此時將轉換為多數載貨證券持有人之間，何人之權利優先的問題，此即數載貨證券持有人彼此間之內部問題。

(2) 多數載貨證券持有人間優先順序的決定：

海商法第 59 條第 1 項：「載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。」規定數載貨證券持有人間權利的優劣順序：

① 須以「運送人或船長尚未交付貨物」為前提：

即「運送人還占有貨物」，若已交付貨物，剩餘的載貨證券就變成空券，既然前手所持有的已經全部淪為空券，則後手所取得者必然也是空券，不發生效力優先的比較問題。

② 共同前手：同時持有一式數份載貨證券之人

「共同前手」是指回溯到同時持有全套一式數份載貨證券，且自此將該載貨證券背書交付或交付予不同人之人。該「同時持有一式數份載貨證券之人」，對於因其處分而持有該載貨證券之人而言都是前手，因此稱為「共同前手」，也稱為「共同持有人」。例如：運送人簽發載貨證券一式四份予託運人 A，A 將載貨證券中之一份設定質權予 B，將另一份載貨證券背書交付移轉所有權予 C、再將其中一份設定質權予 D、最後將剩餘的一份背書交付予 E。A 對於 B、C、D、E 四個分別持有四份載貨證券的人而言，就是「共同前手」，因為 B、C、D、E 所持有載貨證券皆由 A 所簽發。

③ 載貨證券的優劣順序：

由於載貨證券是低度流通的有價證券，原則上受讓載貨證券的後手，不能取得比讓與載貨證券的前手為大的權利，因此

100 惟所謂「載貨證券之全數」似指確定存在的載貨證券份數而言，如果確定一式多份載貨證券已經因銷毀或其他原因而確定不存在，是否不得請求運送人交付貨物，法院實務見解認為「非無斟酌餘地」。詳見劉宗榮，海商法，頁 235。

判斷載貨證券的優劣順位，必須追溯到「共同前手」，視共同前手權利的大小，判斷其處分是否有效以及後手是否能取得該權利。試舉三則事例，說明如下：

A. 僅一份讓與所有權，再讓與所有權：

共同前手先以載貨證券之一份，基於移轉貨物所有權之意思，背書交付予第一後手；其後亦基於移轉貨物所有權之意思背書交付予第二後手。則第一後手取得貨物所有權，第二後手未能取得貨物的任何權利。

B. 僅一份讓與所有權，再設定質權：

共同前手先以載貨證券的一份，基於移轉貨物所有權之意思，背書交付予第一後手；其後基於設定質權的意思，背書交付予第二後手，則第一後手取得貨物所有權，第二後手不能取得質權。

C. 第一份設定質權，第二份設定質權，剩餘份數讓與所有權：

共同前手先以載貨證券的一份，基於設定質權的意思，背書交付予第一後手，再以第二份載貨證券基於設定質權的意思，背書交付予第二後手，然後將剩餘的載貨證券以移轉所有權的意思，背書交付予第三後手。第一順位之質權，第二順位之質權的設定以及移轉所有權的行為都有效，因為共同前手於設定第一順位質權之後，尚保有所有權，所有權的權能包括「使用、收益及處分」，因此共同前手得設定第二順位質權。又共同前手設定第一順位質權及第二順位質權之後，仍保有貨物所有權，因此仍得以第三份載貨證券移轉所有權予第三後手。只是第一順位質權及第二順位質權均追及於所有權之所在，得對第三後手主張權利而已，第三後手變成物上保證人的地位。