

商事法判解

船舶之適航性義務

最高法院100年度台上字第1951號判決

【實務選擇題】

下列敘述，何種正確？

- (A)若貨物之毀損係因運送人之受僱人過失所致，縱運送人之船舶不具適航性及適載性，運送人仍有海商法第69條法定免責事由之適用。
- (B)運送人「發航後」仍應有盡船舶適航性之義務。
- (C)實務見解認為若船舶有定期依法檢查，即可謂船舶具適航性。
- (D)運送人就貨物毀損、滅失係因船舶於發航後突失航行能力所致應負舉證責任。

答案：D

【裁判要旨】

查原審以上訴人（運送人）欲主張有海商法第69條第1款規定之免責事由，需先證明其已配置船舶相當船員、設備及供應，並為必要之注意及措置，固非無見，惟認上訴人因未能提出安全管理系統文件證明確實有制定該等文件，並提供海上人員作為航行之依據，尚難證明系爭船舶具有適航力。據上訴人辯稱：安全管理系統文件係提供船旗國憑為簽發DOC及SMC證書，以及執行評鑑。系爭船舶既取得該等證書，即可證明公司及船上當時確實備有程序書等語，究竟該等證書得否視為上訴人已踐行管理章程要求之證明？該管理章程全部條文之各文義，有無可推認上訴人船上確定備有該程序書等文件，此攸關上訴人之舉證責任及上開抗辯是否有理由？原審未使兩造提出管理章程全文，詳為斟酌，已有待進一步調查釐清。又上訴人就未提程序書等文件並一再稱因船舶沉沒已無運用保留必要，故予銷毀云云，此是否屬於被上訴人提出管理章程第11點2條第3項所定「公司應確保作廢之文件應立即移去」情形？原審未予深究，遽行判決，不免速斷。

【裁判分析】

一、運送人主張海商法第69條的法定免責事由之前提：

通說認為在貨物發生毀損、滅失時，運送人若欲依海商法第69條之規定主張法定免責事由，必須先證明船舶具有適航性及適載性，但貨物毀損、滅失之發生

與船舶適航性、適載性無關者，不在此限¹。本案判決亦同此旨，認為需先證明已符合「配置相當海員、設備及船舶的供應」始可主張法定免責事由。

二、適航性義務的內容：

通說認為運送人於「發行前及發航時」負有適航性及適載性之義務，而關於適航性義務的內容，係規定在海商法第62條第1項第1、2款，即船舶必須具有「安全航行能力」，又「配置相當海員、設備及船舶之供應」，始具有適航性。

三、適航性義務之判斷：

有關於「安全航行能力」的認定，實務見解認為應依該船舶是否具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備，有無經檢查合格等情形決之²。但實務見解亦認為船舶有無安全航行能力乃事實問題，不得因船舶曾經依法為定期檢查，即謂船舶之適航性絕無問題；而船舶於發航前向主管機關呈驗有關船舶文書，只是行政管理上之最低形式要求，既未做實際檢查，自亦不得因主管機關之放行，即謂具有安全航行能力³。

而就「配置相當海員」之注意義務，海運實務上係依國際安全管理章程（ISM CODE）之規定，各航運公司應就個別船舶，制定「安全管理系統」文件，以作為船員操作船舶之依據，並可作為運送人是否配置船舶相當船員、設備及供應之認定標準。前審判決認為運送人未能提供安全管理系統文件，不足證明該船舶已配置相當船員之適航力。而本案判決認為原審判決未審酌有符合證明（DOC）及安全管理證書（SMC）是否得作為有上開安全管理系統文件之證明，逕認該船舶不具適航性，稍嫌速斷。

【關鍵字】

船舶適航性、船舶適載性、法定之免責事由。

【相關法條】

海商法第62條、第69條。

【參考文獻】

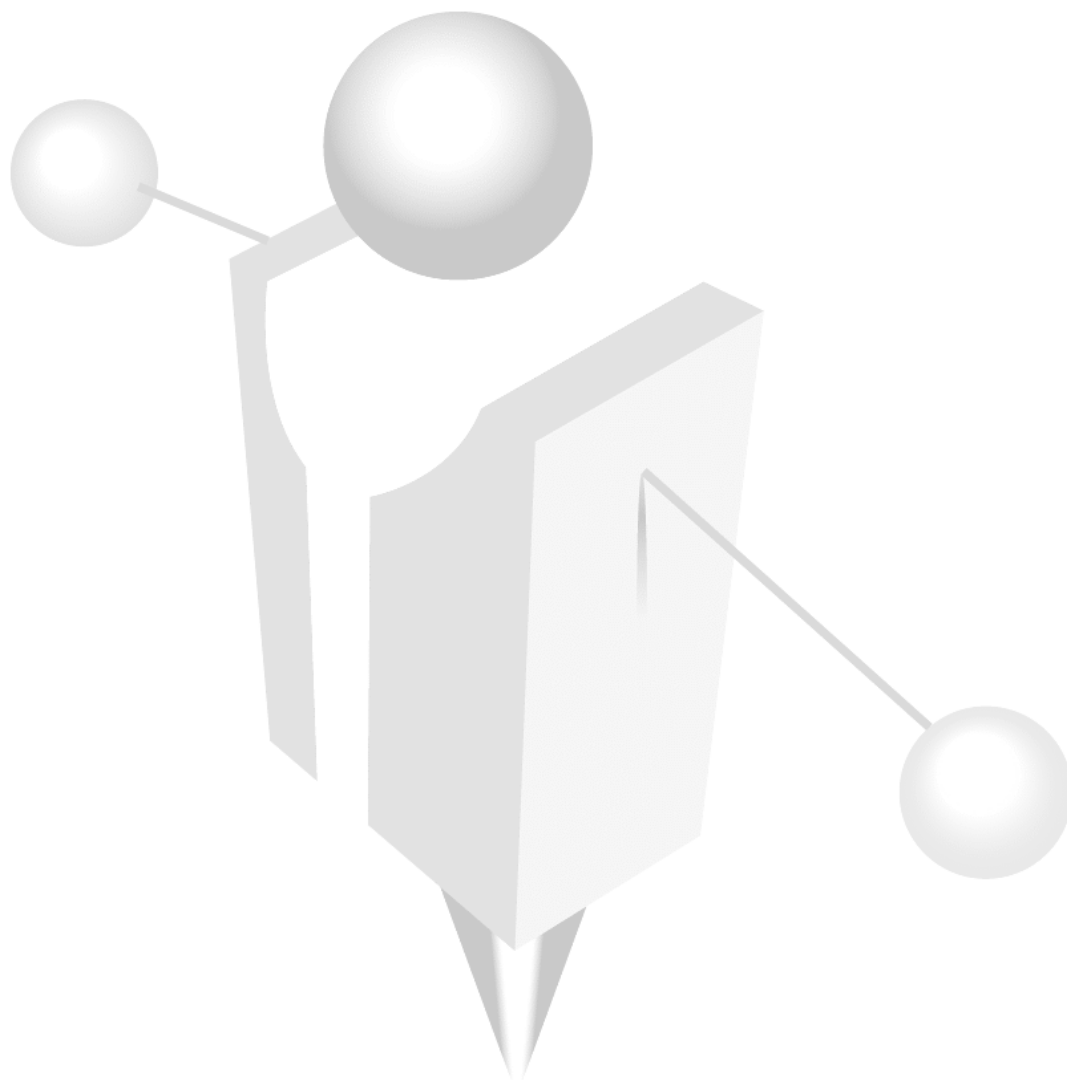
1. 劉宗榮，新海商法，2007年3月，初版。
2. 劉宗榮，論船舶適載性的欠缺與履行輔助人關於船舶管理過失、貨物管理的

¹ 劉宗榮，新海商法，2007年3月，初版，第185頁。

² 最高法院92年度台上字第1698號判決。

³ 最高法院76年度台上字第1858號判決。

故意過失，月旦法學教室第114期，2012年4月，頁30~32。



【高點法律專班】

版權所有，重製必究！