

商事法判解

海商法第69條於大陸法系與英大法系之比較

臺灣臺北地方法院108年度保險字第94號民事判決

【實務選擇題】

下列何者不屬於海商法第69條所規定之運送人或船舶所有人對貨物毀損或滅失之免責事由？

- (A) 檢疫限制
- (B) 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵
- (C) 船長、海員於航行或管理船舶之行為而有過失
- (D) 運送人本人之過失所造成之火災

答案：D

【裁判要旨】

按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；因天災所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任，海商法第63條、第69條第4款分別定有明文。又按海上貨物運送人對於運送貨物之喪失、毀損或遲到應負責任，此觀海商法第5條、民法第634條前段規定自明。故託運人或受貨人，只須證明運送物有喪失、毀損或遲到之情事，即得請求海上貨物運送人負責；至海上貨物運送人如欲免除其責任，則應就其已盡其法定注意、處置及措置義務（海商法第62、63條），仍難免發生，或有法定免責事由之事實，負舉證責任（最高法院102年度臺上字第1815號判決意旨參照）。復按海商法第4款所謂天災，係指直接由於自然力而發生之事故，而無人力參與在內，且以通常人之先見，努力或注意所不能防止者（最高法院86年度臺上字第2095號判決意旨參照）。

【高點法律專班】

【爭點說明】

- （一）按我國海商法內容係參考英美航運慣例外，更多內容是參照自德日當時成文法規定，嗣後再因應國際公約與國際發展而做修訂，是故，我國海商法以德日法為根基，輔以英美法及國際公約做成之繼受法，而亦是因此顯得海商法

之獨特。

- (二)我國海商法第69條乃參酌海牙威士比規則第四條第二項，列舉17種法定免責事由，大概可分為(1)天災人禍而不能歸責於契約雙方當事人者(2)貨物包中、標示、託運人或受貨人之行為(3)不可歸責於運送人、所有人本人者。其中第一種有關天災人禍之法定免責事項，雖於我國民法第二百二十三條第一項已有明定債務人不可歸責時免給付義務之規定，然蓋由於英美法系，因為習慣法國家，多將該事項作成免責約款契約，而於大陸法始因成文法之故當然免責，又英美法契約與大陸法不同，其乃嚴格責任，契約簽訂後如何執行須在判例中尋找，綜上所述，於海牙威士比規則訂定之時，才會將此事項列入法定免責條款作予英美法系之用，而後又為我國海商法第六十九條予繼承之。
- (三)附帶一提的是，本條有關於天災、暴動、戰爭免責事項之作用，在英美法中有實體法上免除契約責任和程序法上舉證責任移轉之功用，但在大陸法系僅有程序上舉證責任轉換而爾，其原因乃係這些事由皆屬大陸法系中「不可歸責於運送人之事由」或由民法債各運送章節已明定採為通常事變責任之免責事由，此時運送人不再是推定過失責任，轉由載貨關係人舉證。

【相關法條】

海商法第69條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！