

商事法判解

喜馬拉雅條款於我國法之適用

臺灣基隆地方法院97年度重訴字第50號民事判決

【實務選擇題】

下列何者不得主張海商法規定之單位責任限制？

- (A) 運送人
- (B) 運送人之代理人
- (C) 商港區域內，搬運貨物之碼頭工人
- (D) 商港區域外，貨櫃集散站之搬運工人

答案：D

【裁判要旨】

按在傳統契約相對性理論，運送人之履行輔助人並不得主張契約上之權利，惟因我海商法原關於運送責任之規定，皆以運送人為主體而設計，關於免責事由、限制責任等有利於運送人規定，亦僅運送人始能適用，因此貨損賠償權人往往轉向運送人之履行輔助人，而依侵權行為規定請求賠償，運送人反而可享有免責或限制責任之利益，二者間顯失其平衡；且實際上履行輔助者係廣義「海上企業組織」之一部，運送人通常以使用履行輔助人履行其債務，而因運送人所負責任範圍已得預測，倘使運送人之履行輔助人負同等責任，對運送人或載貨證券持有人亦不致生不測之損害，因此各國立法例及國際公約，均陸續將前開免責事由、限制責任等規定，於運送人之履行輔助人亦同等適用，而我海商法於88年間修正時即因相同之考量而增訂，嗣於89年間修正時更將全條條文內容更具體明確，並於同年1月26日經總統公布之海商法76條規定為：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之」（此即俗稱之喜馬拉雅條款）。

【爭點說明】

(一)「喜馬拉雅條款」茲說明如下述：

1. 來由：一九二四年船舶所有人責任限制統一公約將得主張責任限制之人限於「船舶所有人」（運送人），其他人不得主張，導致因船舶所有人主張責任限制而不能獲得十足清償之債權人，另以「侵權行為」為理由，訴請具有故意過失之「船長」、「海員」、「經理人」…等負損害賠償責任。為解決此一問題，因法律不及制定修正，只得求助於契約，首先以契約手段採取補救措施者為一艘名為喜馬拉雅號之船舶（Himalaya），該船船長所簽發之載貨證券上載有「運送人得主張免責或限制責任之抗辯事由，運送人所僱用之船長、船員…履行輔助人亦主張」之類之條款，以契約之方法，賦予履助人援引運送人所得主張之免責或限制責任等抗辯事由之權利，一般稱之為「喜馬拉雅條款」（Himalaya Clauses）。
2. 內容：承前所述，所謂喜馬拉雅條款即係船舶所有人所能主張之免責或責任限制，其履行輔助人均可主張。
3. 是以，「喜馬拉雅條款」係為海上運送人與其履行輔助人間責任負擔不同之解決方法，並同時可保障運送人之履行輔助人權利。

(二)我國海商法與喜馬拉雅條款之相關規定：

我國海商法第七十六條第一項：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。」本條款立法理由為「海上運送責任限制規定，不只運送人當然適用，其代理人及受僱人意得主張。爰依照一九六八年海牙威士比規則第四條之一第二項增訂本條第一項之規定。第一項將「喜馬拉雅條款」條文化。使海上運送人之代理受僱人於負擔侵權行為責任之同時，亦得享受運送人責限及對第三人抗辯主張之利益。但僅限於此等履行輔助人之行為非故意或重大過失所致，始有適用。」

【相關法條】

海商法第76條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！