

# 論海商法之偏航

羅俊瑋\*

目 次	
壹、前言	二、英美法中非合理偏航之效果
貳、偏航之定義	三、我國海商法之規定
一、概說	伍、實務之運作
二、通常及習慣航線	一、定期航線
參、國際公約之規定	二、Gencon 僱船契約
一、概說	三、合理偏航之情形
二、海牙規則與威士比規則	陸、65 年臺上字第 2908 號判例之
三、漢堡規則	檢討
四、聯合國貿易法委員會貨物運	一、本案事實
送法草案	二、台灣高等法院更審判決
肆、英美與我國法之規定	三、最高法院判決
一、英國 1906 年海上保險法對偏	四、本案之評論
航之規定	柒、結論

中文關鍵詞： 偏航、準偏航、合理偏航、變更航程、英國一九〇六年海上保險法

Key Words : deviation; quasi deviation; reasonable deviation; change of voyage; MIA1906

## 中文摘要

我國舊海商法第 115 條規定：「為救助或意圖救助海上人命、

\* 政治大學風險管理與保險研究所博士生。

投稿日期：95 年 8 月 24 日，審查通過日期：96 年 4 月 25 日。

財產或因其他正當理由變更航程者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，為裝卸貨物或乘客者，不在此限。」現行海商法係於西元 1999 年修正，前開條文經修正為第 71 條，規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」我國學術論著中，甚少就偏航加以討論。因此如何定義偏航、偏航是否合理、其法律效果為何，實有探究之必要。本文即就海事法中偏航之定義、合理偏航之判斷標準、非合理偏航後之法律效果等，參酌英美法院之相關案例及國際公約加以討論，期使偏航之內涵與法律效果得以明確之呈現。

### Abstract

The revised Article 71 of Maritime Act stipulated as follows :  
「Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or for other reasonable cause shall not be deemed to be an infringement of the contract of carriage, and neither the carrier nor shipowner shall be liable for the damage or loss resulting therefrom」.  
The unreasonable deviation is breach of contract of affreightment. The article is starting from the basic concept of the deviation, and introduces briefly the legal questions about deviation of the ship, the essential factors of the deviation, the standards for testing the reasonable or unreasonable deviation, the causation of the loss of property and the act of deviation, the legal liability for unreasonable deviation.

## 壹、前言

偏航為海上運送人無正當理由，有意識違反運送契約所約定之航線；或運送契約未約定航線時，違反通常習慣之航線航行，船舶於偏航後將回復至原來之航線。偏航，於英國法僅有地理上之偏航，於美國法中對偏航之定義則擴大於非地理上偏航之情形。

我國舊海商法第 115 條規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產或因其他正當理由變更航程者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，為裝卸貨物或乘客者，不在此限。」於民國 89 年海商法修正時，將前開條文修改為現行海商法第 71 條：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時<sup>1</sup>，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」

變更航程 (change of voyage)<sup>2</sup> 與偏航 (deviation) 於為兩個不同之概念<sup>3</sup>。因此如何就偏航加以定義、偏航是否合理、其法律

---

<sup>1</sup> 此是否包含遲到，張新平教授認為遲到應類推適用。張新平，海商法，五南，民國 90 年 2 月，頁 307。關於遲到之討論，見羅俊璋、邱瓊如，海上運送人交付貨物遲到之責任，月旦法學雜誌第 82 期，民國 91 年 3 月，頁 116-128。

<sup>2</sup> 英國海上保險法第 45 條規定變更航程，其規定：

- (1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.
- (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

<sup>3</sup> 劉宗榮，海商法，2006 年，頁 331-333。

效果為何，實有加以探究之必要。偏航因下列原因，於實務中亦產生相當之爭議：

- 1、偏航合理與否，除少數國家明文規定外，多屬事實問題只能由法院加以判斷。
- 2、運送契約之偏航或自由條款之字義相當模糊，其效力需由法院加以判斷。
- 3、偏航立法之規定大都簡略，其相關規定如責任問題等用語並未周詳，因而在適用上問題不斷。

英國於過去號稱為日不落帝國，其殖民地遍布全球，商船船隊航行於全世界，其海事法之規定為許多國家所沿用，且許多國家之海事法亦參酌英國法而制定。英國法對於國際海上運送與保險之發展，具有相當重要之地位。因此本文對英國法就偏航之規定，亦加以相當之重視。

最高法院 65 年臺上字第 2908 號判例，於學術中均將其作為保險法中有關代位權之議題加以討論，然就本案之事實觀之，本案除保險代位之問題外，偏航亦為本案之重點。就國內相關文獻觀察，甚少就偏航此一議題加以討論<sup>4</sup>。本文係就偏航之議題參酌相關國際公約、英美法院之案例及實務運作，加以比較說明，期使就偏航此一概念得以明確之呈現，最後並就最高法院 65 年臺上字第 2908 號判例加以討論。

<sup>4</sup> 如林群弼教授著海商法論一書，僅於第 438 頁將法條列入。林群弼，海商法論，三民，2003 年。

## 貳、偏航之定義

### 一、概說

於英國普通法中，海上運送人於運送契約除遵守雙方約定外，其亦負如下之義務，分別為保持船舶之適航性<sup>5</sup>（seaworthiness）、合理速航（reasonable dispatch）、不得偏航<sup>6</sup>、指定安全港口<sup>7</sup>（safe port）、不得載運危險貨物等之義務<sup>8</sup>。所謂之偏航，係指有意，且非合理改變運送契約約定之地理上航線（an intentional and unreasonable change in the geographical route of the

<sup>5</sup> 船舶適航性，非要求船舶配備最現代化的安全設備。其針對不同航次，不同裝載貨物，因應不同海域或不同季節的運送風險，因此對適航性的要求標準也就不同。我國最高法院 78 年臺上 1858 號判決謂：「船舶安全航行能力，非僅以船舶本身狀況而定，尚與其供應、配備、貨載塔載狀況及預定航程上之海上危險有密切關係。」船舶適航，應以一般海運業國際組織或當事國法令要求的人員訓練，以及船舶於安全須遵守之規則，如我國最高法院 60 年臺上 2733 判決稱：「船舶之設備應依法令（船舶法）之規定配備，作為船舶是否適航之參考。」但亦應注意，相關國際組織要求或當事國法令規定非船舶適航的唯一準則。因此，船舶之適航並無統一標準，其必須於個案中，根據個別情況對船舶是否適航作判斷。我國最高法院 84 年臺上 2761 號判決即表示相同之見解。適航性是相對的，而非絕對的，其應依據具體情況考慮。吾人無法期待於沿岸行駛之小船，需具備行駛遠洋能力才算適航。同樣，不能以不同航線的標準，要求其他航線的船舶需具有相同標準，應以個案中之船舶預定航程航線作為認訂適航性之標準。相關討論見羅傑璋，論運送人適航性之義務，律師雜誌第 296 期，民國 93 年 5 月，頁 61-82。

<sup>6</sup> Davis v. Garratt (1830) 6 Bingn716, 725; 130ER 1456, 1460.

<sup>7</sup> 所謂之安全港口，按英國 The Eastern City [(1958) 2 Lloyd's Rep 127, 131] 案之定義如下：「A port will not be safe unless, in relevant time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.」

<sup>8</sup> John Wilson, Carriage of Goods by Sea, 9-37 (5 ed. 2004).

voyage as contracted)<sup>9</sup>或通常習慣之航線 (usual and customary route) 者。

偏航，其必為運送人之意圖所致者<sup>10</sup>，即運送人有意識地違反運送契約所約定之航線，或通常習慣之航線者。如其因自然因素、或導航儀器之失靈或故障、或錯誤判斷航線<sup>11</sup>因而導致之偏航，則其非為此所指稱之偏航，至於其是否為不適航，則非本文所討論。又偏航，其必為實際之偏航，若運送人僅有偏航之意圖，而無偏航之事實，則非本文所稱之偏航。

於英國法中，運送人除為避免戰爭之危險<sup>12</sup>、救助人命<sup>13</sup>、或進行必要之修理<sup>14</sup>等原因外，不得偏離運送契約所約定之航線。偏航，有地理上之偏航與非地理上偏航之區分<sup>15</sup>。地理上之偏航，船舶於偏航後將回復至原來之航線。非地理上之偏航，則為美國

<sup>9</sup> W. Tetley, *Marine Cargo Claim*, 737 (3rd ed. 1988). John Wilson, *supra* note 7, 16. Tetley and Cleven, *Prosecuting the Voyage*, 45 *Tul.L.Rev.* 807, 810(1971)。

美國法院對於偏航之定義為：To deviate, lexicographically, means to stray, to wander. As applied in admiralty law, the term "deviation" was originally and generally employed to express the wandering or straying of a vessel from the customary course of the voyage, but in the course of time it has come to mean any variation in the conduct of a ship in the carriage of goods whereby the risk incident to the shipment will be increased, such as carrying the cargo on the deck of the ship contrary to custom and without the consent of the shipper, delay in carrying the goods, failure to deliver the goods at the port, or bringing them back to the port of original shipment and reshipping them. Such conduct has been held to be a departure from the course of agreed transit and to greater risks, and, when lost or damaged in consequence thereof, clause of exceptions in bills of lading limiting liability cease to apply.

*G. W. Sheldom & Co. v. Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft*, 28 *F.2d* 249, 251, 1928 *AMC* 1672, 1674 (3d Cir. 1928)。

劉宗榮，同前註3，頁332。

<sup>10</sup> T. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 627(3 ed. 2001).

<sup>11</sup> *Rio Tinto Co., v. Seed Shipping Co.*, (1926) 24 *L.L.R.* 316.

<sup>12</sup> *The Teutonia* (1872) *LR* 4 *PC* 171.

<sup>13</sup> *Scaramanga & Co v. Stamp* (1880) 5 *CPD* 295.

<sup>14</sup> *Phelps v. Hill* (1891) *QB* 605.

<sup>15</sup> 賴來焜，*新海商法論*，學林，2000年，頁746。

法之獨特見解，其稱為準偏航<sup>16</sup>。

我國海商法所謂之「偏航」，依行政院所提之海商法修正草案理由，有下列四種情狀：

- 1、凡船舶無正當理由離開運送契約所明訂航程之航線。
- 2、契約未明訂航程之航線，但離開通常及習慣航線。
- 3、運送契約載明數裝卸港，船舶得航行所有或其中任何港口，如無其他慣例或正當理由，應按契約上所訂之次序航行，否則即為偏航。
- 4、凡契約只載明某地區之若干裝卸港而未列名，如無其他慣例或正當理由，應按地理上之次序航行，否則即為偏航<sup>17</sup>。

按前述行政院前所提海商法修正草案理由對偏航之定義，其並未將所謂非地理上偏航，即準偏航之情形納入，如：短交、甲板運送、超程運送等。

## 二、通常及習慣航線

欲判斷船舶是否偏航，則必先確定運送契約所約定之航線為何，如契約未對此為約定者，即應找出通常及習慣之航線<sup>18</sup>。按前開我國海商法修正時，行政院所提海商法修正草案理由說明第二種偏航之情形為：「契約未明訂航程之航線，但離開通常及習慣航線。」然何謂通常及習慣之航線，行政院所提海商法修正草案理由並未加以說明？

所謂約定航線，指運送人與託運人以契約約定的航行路線，

<sup>16</sup> 劉宗榮，同前註3，頁334-335。

<sup>17</sup> 行政院海商法修正草案參考資料，頁206-207。楊仁壽，備船契約，自版，民國91年2月初版，頁191；賴來焜，同前註14，頁742。

<sup>18</sup> John Wilson, *supra* note 7, 16.

至於採用大圓航法或麥氏航法，則由運送人自行決定。通常及習慣之航線<sup>19</sup>，係指裝、卸貨港間，航海地理上距離最近的航線<sup>20</sup>（direct geographical route）。雖非地理上最直接之航線，但其應為通常及習慣之航線，即指經過長期的航海實踐，而形成之國際航運界所公認和慣常運行之航線。如，有其他同類業務船舶行駛此相同之航程時，亦會有相同之安排者<sup>21</sup>。一航線雖為特定之定期航線公司新近才開始運行之航線，但其亦不失為通常及習慣航線<sup>22</sup>。

早期船舶以燃煤作為動力之來源，然因種種原因無法在船舶開航前備足全程航行所需之燃煤，其必須於航程中途添加。因此於中途港添加燃料<sup>23</sup>，英國法院認為其為合理偏航。然若船東係

<sup>19</sup> 於美國案例 *Hostetter v. Park*, 137 U.S. 30, 40 (1980)其定義為：voluntary departure, without necessity or reasonable cause, from the regular and usual course of voyage.

<sup>20</sup> Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press, 310(2007); John Wilson, *supra* note 7, 16; *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance (The "Indian City")*(1939) 64 Lloyd's Rep. 229. *Achille Lauro v. Total* (1968) 2 Lloyd's Rep. 247.

<sup>21</sup> The "Indian City"的判決如下：It is the duty of a ship, at any rate when sailing upon an ocean voyage from one port to another, to take the usual route between these two ports. If no evidence be given, that route is presumed to be the direct geographical route, but it may be modified in many cases for navigational or other reasons, and evidence may always be given to show what the usual route is, unless a specific route be prescribed by the charterparty or bill of lading... "In some cases there may be more than one usual route. It would be difficult to say that a ship sailing from New Zealand to this country had deviated from her course whether she sailed by the Suez Canal, the Panama Canal, round the Cape of Good Hope or through the Straits of Magellan. Each might, I think, be a usual route. Similarly the exigencies of bunkering may require the vessel to depart from the direct route or at any rate compel her to touch at ports at which, if she were proceeding under sail, it would be unnecessary for her to call."

<sup>22</sup> *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance* (1939) A.C. 562 at p.584.

<sup>23</sup> *Toronto Elevators v. Colonial S.S. Ltd.*, [1950] Ex. C.R. 371, The Court held that stopping to refuel was a reasonable deviation, noting that if there had been delay in unloading, the fuel supply might have been insufficient.



為添加價格比較便宜之燃料而為偏航時，則認為非合理之偏航<sup>24</sup>。

## 參、國際公約之規定

### 一、概說

中世紀時，英國號稱日不落帝國，其商船船隊在全球航運界佔有重要地位。按英國普通法，海上運送人對所載運之貨物，應負謹慎處理之義務，其亦應保持船舶絕對適航。其認為運送人完全掌握貨物運送之過程，託運人對於運送人接收貨物後，將貨物置放於船上之狀況難以瞭解，更無法就於運送人控管中貨物損壞之情事，證明係可歸因於運送人之過失所製者。因此，運送人對所運送之貨物，除天災、公共敵人、貨物瑕疵、或託運人之過失外，均需負絕對之責任<sup>25</sup>。

十九世紀，因契約自由原則盛行，英國普通法中運送人之絕對責任制度，被契約自由原則打破<sup>26</sup>。運送人在載貨證券加入種種免責條款，藉以免除或限制其本身責任。各種免責條款增加，使得海上貨物運送人對貨物管理、船舶欠缺適航性時亦可加以免責，因此使得運送人成為只收取運費而不負任何責任。

於當時美國海運業尚未發達，其對外貿易之海上貨物運送，需要依賴英國商船船隊實施運送，為保護其本國貨主利益，遂於

<sup>24</sup> General Electric Co. v. S.S. Nancy Lykes 706 F.2d 80 at pp. 84 and 86, 1983 AMC 1947 at pp. 1954 and 1956 (2 Cir. 1983), cert. denied 464 U.S. 849, 1984 AMC 2403 (1983).

<sup>25</sup> 張天欽，海上貨物送法修正專論，海國法律事務所，民國 75 年 6 月，頁 18。Michael F. Sturley, The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Fred B Rothman & Co, 3-4 (1990).

<sup>26</sup> 楊仁壽，漢堡規則，民國 79 年 12 月，頁 227。

1893年制定哈特法案(Harter Act)。哈特法案要求運送人負謹慎之注意義務，並使船舶具有適航性，且妥善謹慎管理貨物。然該法案亦規定運送人對船長、船員或其他受僱人在航行和管理船舶上過失，所致之貨物毀損、滅失得免除責任，運送人之責任為相對過失責任。

哈特法案隨後為世界其他國家仿效之對象，各國紛紛制定相關之法律，對航運業產生重大影響。因此促使國際間於1924年產生海牙規則<sup>27</sup>。海牙規則以哈特法案為基礎，規定運送人在開航前和開航時，應謹慎處理，使船舶妥善地配備船員，裝備船舶與配備供應物品，使貨艙、冷藏室及其它載貨處所適宜及安全收受、運送和保管貨物<sup>28</sup>。

海牙規則就運送人責任採取相對過失責任，其如美國哈特法案規定有航海過失<sup>29</sup>等免責條款<sup>30</sup>。海牙規則制定後，有些國家將

<sup>27</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading (Hague Rules), 25 August 1924.

<sup>28</sup> 海牙規則第3條第1、2項規定：「1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to : (a) Make the ship seaworthy. (b) Properly man, equip and supply the ship. (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation. 2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.」

林一山、蔡信華，由美國西岸碼頭投楓港事件論海上運送人及海上貨物保險人之責任，律師雜誌第283期，民國92年4月，頁12-19。

<sup>29</sup> 羅俊璋，論航海過失免責條款，月旦法學第112期，民國93年9月，頁104-120。

<sup>30</sup> 海牙規則第3條第2項規定：「2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.

其採為國內法之部份，有以其為藍本而制定國內法，我國海商法就運送人責任制度，亦係參照海牙規則之規定而建立<sup>31</sup>。

1924年制定之海牙規則，隨國際航運與貿易之發展，其中部分規定已屬過時。為平衡運送人和貨方利益及呼應國際社會之要求，於1968年遂產生威士比規則<sup>32</sup>，其需與海牙規則合併使用。海牙規則與威士比規則適用於簽發載貨證券時，而傭船契約如有至上條款（paramount clause）<sup>33</sup>之約定，亦可將海牙規則併入於傭船契約適用。

海牙規則雖在國際海事運送法中佔有主導之地位，然該規則

- 
- (f) 、 Act of public enemies.
  - (g) 、 Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
  - (h) 、 Quarantine restrictions.
  - (i) 、 Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
  - (j) 、 Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
  - (k) 、 Riots and civil commotions.
  - (l) 、 Saving or attempting to save life or property at sea.
  - (m) 、 Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
  - (n) 、 Insufficiency of packing.
  - (o) 、 Insufficiency or inadequacy of marks.
  - (p) 、 Latent defects not discoverable by due diligence.
  - (q) 、 Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage. 」

<sup>31</sup> 楊仁壽，海商法思潮，自版，2003年，頁215。

<sup>32</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 23 February 1968.

<sup>33</sup> 有關至上條款之說明，參照許兆慶，海事國際私法上「至上條款」與「即刻適用法則」簡析—兼評新海商法第七十七條之訂定，月旦法學雜誌第78期，民國90年11月，頁124-141。

之規定係較有利於運送人之利益，遂引起許多新興或以貨方為主之國家諸多不滿，國際上遂有修改海牙規則之聲音。於 1978 年，聯合國於德國漢堡簽訂聯合國海上貨物運送公約，簡稱漢堡規則<sup>34</sup>。漢堡規則採用推定過失原則，其取消海牙規則給予運送人只須盡相當之注意義務使船舶適航，即可享有十七種免責之權利。漢堡規則並規定貨物毀損、滅失發生在運送人管理中，運送人均需負責，除運送人證明對此已作必要且有效之預防者<sup>35</sup>。

## 二、海牙規則與威士比規則

### (一)對偏航之定義

海牙規則並未對於偏航加以定義，其第 4 條第 4 項<sup>36</sup>規定，僅將救助或意圖救助海上人命及財產，或有其他正當理由之偏航，規定為合理之偏航。合理之偏航不能認為係違反海牙規則或運送契約之行為，運送人對此而生之毀損滅失不負責任。

海牙規則規定對於非合理之偏航，將使運送人不得主張運送契約與海牙規則中的免責或責任限制條款<sup>37</sup>。海牙規則允許為救

<sup>34</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 31 March 1978.

<sup>35</sup> 漢堡規則第 5 條第 1 項規定：「The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.」

<sup>36</sup> Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting there from.

<sup>37</sup> Z.I. Pompey Industrie v. Ecu-Line N.V. 2000 AMC 145 at pp. 149-150, [2000] ETL 516 at pp. 521-522 (Fed. C. Can. 1999).

助海上人命及財產之合理偏航，但於英國普通法中，其不允許偏航救助財產<sup>38</sup>，除於適用 1971 年海上貨物運送法（Carriage of Goods by Sea Act 1971）之情形。美國於 1936 年之海上貨物運送法（Carriage of Goods by Sea Act of 1936），則規定運送人偏航若係為裝卸貨物或旅客，為非合理偏航<sup>39</sup>。

## （二）非合理偏航之結果

### 1、單位責任限制

海牙規則第 4 條第 5 項規定，運送人得主張單位責任限制<sup>40</sup>。本條款規定，在任何情況下（in any event），運送人都可享有單位責任限制。然本條所謂「在任何情況下」，其是否表示於非合理偏航後，運送人仍可主張責任限制？

於海牙規則之解釋下，運送人有意之非合理偏航後，其應不

<sup>38</sup> Scaramanga v. Stamp (1880) 5C.P.D.295.

<sup>39</sup> 其規定如下："Provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers, is shall, prima facie, be regarded as unreasonable. 於美國法中建立以表面證據先行推定偏航為不合理，但運送人得提出證明其為合理之偏航。Spartus Corp. v. S.S. Yafu 590 F.2d 1310 at p. 1314, 1979 AMC 2294 at p. 2299 (5 Cir. 1979).

<sup>40</sup> Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

得享有單位責任限制條款的權利<sup>41</sup>，藉以避免產生不公平之現象。此乃因貨方無法預期其所交付運送之貨物，會有契約以外之風險<sup>42</sup>。如允許運送人於其故意行為所致之損失，得以主張單位責任限制，對貨方實屬不公平<sup>43</sup>。因此海牙規則之 in any event 的文句，並不改變法律對偏航的規定<sup>44</sup>。威士比規則雖也保留 in any event 的文句，但在第 4 條第 5 項 e 款<sup>45</sup>中，已載明運送人不得享有單位責任限制的各種情形，其表明並非在任何情形之下，運送人均可主張單位責任限制<sup>46</sup>。

## 2、免責事項

於實務中非合理偏航之行為本身，往往不會造成貨物損壞，但其會延長或增加貨物遭遇海上風險的時間與機會。海牙規則係針對非合理偏航而為之規定，而非對於非合理偏航所致之損失為規定。因此其不以貨物損壞係直接由偏航所致者為限，只要有偏航之事實，即可視為違反海牙規則或運送契約之原因。因此對造成貨物損壞的原因，如航海過失或海上風險等原可免責，但於非合理偏航後，運送人就喪失主張海牙規則的免責事項、責任限制

<sup>41</sup> T. Schoenbaum, *supra* note 9,630. 劉宗榮，同前註 3，頁 334。

<sup>42</sup> Jones v. Flying Clipper 116 F. Supp. 386 at p. 389, 1954 AMC 259 at p. 263 (S.D. N.Y. 1953) Nemeth v. General Steamship Corp. 694 F.2d 609 at p. 613, 1983 AMC 885 at p. 890 (9 Cir. 1983).

<sup>43</sup> General Electric Co. v. S.S. Nancy Lykes 706 F.2d 80 at p. 87, 1983 AMC 1947 at p. 1959 (2 Cir. 1983).

<sup>44</sup> The Ixia (1931) 41 Lloyd's Rep. 165.

<sup>45</sup> (e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

<sup>46</sup> Jones v. Flying Clipper, 116 F. Supp. 386, 1954 AMC 259 (S.D.N.Y. 1955). SPM Corp. v. M/V Ming Moon 965 F.2d 1297 at p. 1303, 1992 AMC 2409 at p. 2416 (3 Cir. 1992); Vision Air Flight Service, Inc. v. M/V National Pride 155 F.3d 1165 at p. 1173, 1999 AMC 1168 at pp. 1179-1180 (9 Cir. 1998).

條款等之權利。

海牙規則第 4 條第 2 項 j 款<sup>47</sup>規定，對於因罷工等所生之損失，運送人得主張免責。因此，如目的港有罷工之情事發生時，運送人為減少損害，其選擇偏航至其他港口卸貨，則為合理之偏航，其乃因運送人負有減少損失之責任。

### 三、漢堡規則

漢堡規則第 5 條第 6 項<sup>48</sup>規定：「除共同海損外，對於因採取措施救助人命或救助海上財產而產生之貨物滅失、毀損或遲延交付，運送人不負責任。」雖然從條文中不能明確看出合理偏航之概念，但與海牙規則比較，漢堡規則對於合理偏航的範圍明顯較小，其並刪除企圖救助人命或財產以及任何其他合理偏航的規定。

### 四、聯合國貿易法委員會貨物運送法草案

#### (一)背景

現今航海與造船技術發達，現存之三個國際公約規定，與現實環境已有相當之落差。且海牙規則、威士比規則與漢堡規則三個公約並存，國際海上運送法律陷入混亂局面。為統一國際海上貨物運送之法律，促進國際航運與貿易之發展，CMI<sup>49</sup>於 1999 年

<sup>47</sup> (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

<sup>48</sup> The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

<sup>49</sup> Comité Maritime International.

成立運送法委員會，負責起草新的貨物運送法草案<sup>50</sup>（Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]），並於 2001 年 12 月 11 日提交聯合國貿易法委員會（United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL）秘書處，聯合國貿易法委員會分別於 2002 年 4 月、9 月，2003 年 3 月、10 月，2004 年 5 月、11 月，2005 年 4 月和 11 月召開會議就草案內容加以討論。

## （二）草案內容

本文採用說明之條文，係依據 2005 年運送法草案，其與海牙規則、漢堡規則相同，為各方妥協下之產物，部分內容仍存在爭議。目前已取得共識之內容包含：定義、適用範圍、責任期間、運送人之識別、運送人之僱用人、代理人之過失引起之火災責任、舉證責任之分攤與免責事項、偏航、運送單證、貨物發生滅失或損壞時之索賠通知、管轄權等。大致獲得同意之內容包含：聯合運送或全程運送、責任限制、責任限制權利之喪失、仲裁、運送人之受雇人、代理人之管理船舶過失責任等。尚未達成共識之內容包含：運送人之責任、運送人之受雇人、代理人之航海過失責任、履約人之責任、貨物之遲延交付、時效等<sup>51</sup>。

## （三）對偏航之規定

貨物運送法草案第 23 條條文中，仍保有因救助財產或人命或有其他理由得偏航之規定。其條文規定<sup>52</sup>：

<sup>50</sup> 有關該公約草案之簡介，參閱王肖卿，物流單證與國際運輸法規釋義，文史哲，2005 年，頁 57-111。

<sup>51</sup> <http://www.uncitral.org/English/workinggroups/wg-3/wg3-transport-index-e.htm>.

<sup>52</sup> “Article 23. Deviation58  
Variant A



### 備選條文 A

- 1、運送人對因海上救助或意圖救助人命〔或財產〕而生之偏航〔或其他任何〔合理〕偏航〕所生之滅失、毀損或遲延交付不負賠償責任。
- 2、偏航依其國內法為違反運送人義務者，此類違反僅於與本公約規定之違反情形一致時有效。

### 備選條文 B

- 1、運送人對因海上救助或意圖救助人命〔或財產〕而生之偏航〔或其他任何〔合理〕偏航〕所生之滅失、毀損或遲延交付不負賠償責任。
- 2、偏航依其國內法或本公約承認之法律原則構成違反運送人義務者，該原則僅係於遠洋船舶非合理偏航時適用。
- 3、偏航為違反運送人義務者，該違反只根據本公約條款具有效力。特別是偏航不影響運送人依據本文書之規定享有之權利，但不得超出第 19 條<sup>53</sup>規定之範圍。

- 
1. The carrier is not liable for loss, damage, or delay in delivery caused by a deviation to save or attempt to save life [or property] at sea[, or by any other [reasonable] deviation].
  2. Where under national law a deviation of itself constitutes a breach of the carrier's obligations, such breach only has effect consistently with this instrument.]”

#### Variant B

1. The carrier is not liable for loss, damage, or delay in delivery caused by any deviation to save or attempt to save life or property at sea, or by any other reasonable deviation.
2. To the extent that a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations under a legal doctrine recognized by national law or in this instrument, that doctrine applies only when there has been an unreasonable deviation with respect to the routing of an ocean-going vessel.
3. To the extent that a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, the breach has effect only under the terms of this instrument. In particular, a deviation does not deprive the carrier of its rights under this instrument except to the extent provided in article .]

<sup>53</sup> Article 19. Loss of the right to limit liability

## 肆、英美與我國法之規定

### 一、英國 1906 年海上保險法對偏航之規定

英國 1906 年海上保險法 46 條<sup>54</sup>第 1 項規定，如果船舶為非合理之偏航，保險人於偏航開始時起，即不負任何責任，縱使船舶其後回復至原來之航線後始發生損失，保險人對於該損失亦無庸負責。

本規定原係為保障保險人，蓋保險人承保之風險，以向被保險人收取保險費作為對價，因而承受航程內之風險，然如因非合理偏航延長風險之時間，則保險人自毋庸對其負責。然此種規定於海上保險發展之初，船貨未分離之情形尚屬公平。於船、貨利益分開後，貨方並無法控制運送人偏航，因此本規定對於貨方實屬不公平。

---

“Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 14 bis shall be entitled to limit their liability as provided in articles [16(2),] 24(4), and 18 of this instrument, [or as provided in the contract of carriage,] if the claimant proves that [the delay in delivery of,] the loss of, or the damage to [or in connection with] the goods resulted from a personal<sup>38</sup> act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.”

<sup>54</sup> 46. Deviation

- (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.
- (2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy--
  - (a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or
  - (b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
- (3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

英國於海上保險法第 49 條<sup>55</sup>規定，於下列情形為合理之偏航：

- 1、保險單有特別規定允許之情形。
- 2、船長海員在無法控制之情形。
- 3、為符合保險單明示或默示之擔保（warranty）規定。
- 4、為保護船舶或貨物安全之情形。
- 5、為救助人命之情形。
- 6、如果船員叛變為保險所承保之風險，因船員叛變所生偏航之情形。

地理上之偏航，於現今海上貨物保險實務已對於貨方降低威脅，因為在貨物保險中，就非因被保險人所能控制之偏航，英國協會貨物保險條款（Institute Cargo Clauses）已承保其所生之風險。於英國協會貨物保險條款之第 8.3 條<sup>56</sup>，就非由被保險人所能控制之偏航加以承保之規定，亦即於非被保險人所能控制之非

---

<sup>55</sup> (1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—

- (a) Where authorised by any special term in the policy; or
- (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or
- (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
- (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
- (e) for the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
- (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
- (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.

<sup>56</sup> 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

合理偏航發生時，則保險仍然為有效。

## 二、英美法中非合理偏航之效果

於英國法中，要求運送人除有明示約定外，無論是定期航線或航程傭船，運送人應保證運送船舶將按通常及習慣之航線行駛。其不得為非合理偏航，且不得有非合理之遲延<sup>57</sup>。如航程中有數個裝卸貨港之情形，除當事人另有約定外，船舶應按地理上之航線依次停靠，否則即為非合理偏航<sup>58</sup>。

### (一)合理偏航之認定

美國法院認為偏航是否合理，為一事實問題<sup>59</sup>，其必須依據運送契約之準據法<sup>60</sup>與各種情形<sup>61</sup>加以考慮。英國法院對所謂合理

<sup>57</sup> 一旦產生非合理之遲延，保險人於非合理遲延發生時解除其責任。英國海上保險法第 48 條規定：In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

<sup>58</sup> 英國海上保險法第 47 條規定：

- (1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.
- (2) Where the policy is to 'ports of discharge,' within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

<sup>59</sup> General Electric Co. v. S.S. Nancy Lykes 706 F.2d 80 at p. 83, 1983 AMC 1947 at p. 1951 (2 Cir. 1983), cert. denied 464 U.S. 849, 1984 AMC 2403 (1983); Z.I. Pompey Industrie v. ECU-Line N.V. 2000 AMC 145 at p. 151, [2000] ETL 516 at pp. 522-523 (Fed. C. Can. 1999).

<sup>60</sup> Kelso Enterprises, Ltd. v. M/V Wisida Frost 8 F. Supp. 2d 1197 at p. 1205, 1998 AMC 1351 at p. 1362 (C.D. Cal. 1998); North River Ins. Co. v. Fed Sea/Fed Pac Line 647 F.2d 985 at p. 990, 1982 AMC 2963 at p. 2969 (9 Cir. 1981).

<sup>61</sup> General Electric Co. v. S.S. Nancy Lykes 706 F.2d 80 at p. 85, 1983 AMC 1947

與否，亦認為須依個案之事實加以判斷<sup>62</sup>。船長在作出偏航決定時，應將所有因素考慮在內<sup>63</sup>。如偏航之必需性、運送契約的性質及條款、及所有於船舶進行航行中各方之利益均應考慮在內<sup>64</sup>，其包含運送人，貨方與保險人之利益。

即使偏航是為運送人、或貨方單獨的利益、或雙方共同的利益，如果於當時情況下，一位合理謹慎之貨方不會對偏航提出異議，則偏航之行為亦屬於合理<sup>65</sup>。又如船舶不適航，導致途中船舶需偏航加油或緊急修理，該偏航本身亦屬合理。船長在控制航行時，應考慮當時所有相關的情況，例如船上裝載之貨物是否易腐壞<sup>66</sup>。運送人對運送契約內的條款亦應考慮，如自由條款<sup>67</sup>。

於選擇修理之港口時，合理之決定應依據船長於事故發生當時所為之決定加以判斷，如航行至較近的港口進行修理<sup>68</sup>。船長於作決定時，應考慮到不同修船地點的優缺點，與價格等等因素，在合理範圍內即可。但若選擇之修理港口使貨物風險增加，則將被認為係非合理之偏航。美國案例中，認為風險如因船舶偏

---

at p. 1955 (2 Cir. 1983), cert. denied 464 U.S. 849, 1984 AMC 2403 (1983).

<sup>62</sup> Stage Line v. Foscolo, mango (1932) A.C. 328.

<sup>63</sup> Foreman & Ellams v. Federal S.N. Co. (1928) 2 K.B. 424, p.431.

<sup>64</sup> In The "Ixia", it stated: "The true test seems to be what departure "from the contract voyage might a prudent person controlling the voyage at the time make and maintain, having in mind all the relevant circumstances existing at the time, including the terms of the contract and the interests of all parties concerned, but without obligation to consider the interests of any one as conclusive.

<sup>65</sup> 賴來焜，同前註 14，頁 749，註 51。其稱為應符合最大利益與商業慣例。

<sup>66</sup> Atlantic Insurance Co. v. Huth (1880) 16 Ch. D. 474.

<sup>67</sup> 所謂之自由條款，應依據運送人之商業行為解釋。Armour v. Walford (1921) 3 K.B.473。如船舶得自由停靠任何港口之條款，應停靠指定航程地理順序通常航線港口。Leduc ward (1888) 20 Q.B.D.475。如有按任何次續之約定時，則允許運送人背離地理順序。Glynn v. Margetson (1893) A.C. 351。但仍限於航程航線上之港口。

<sup>68</sup> The Daffodil B (1983) 1 Lloyd's Rep. 498.

航而增加時，即為非合理之偏航<sup>69</sup>。

## (二)非合理偏航之效果

早期英國保險人認為船舶非合理之偏航，會使得海上貨物保險失效<sup>70</sup>。英國在百年前已有許多案例，認為船舶非合理之偏航，運送人或船舶將喪失運送契約得主張之權利，而其也從運送人轉變為貨物保險人之地位<sup>71</sup>，而應負擔嚴格責任（strict liability）。

英國法並認為一旦為非合理之偏航後，運送人即為對於運送契約之基本違約<sup>72</sup>（fundamental breach）。英國法律對於基本違約<sup>73</sup>概念，在 Hain S. S. CO. v. Tate & Lyle<sup>74</sup>案中首先提及，並於 Karsales (Harrow) Ltd<sup>75</sup>案中加以確立。即貨方一旦知悉運送人有偏航之事實後，貨方可以視該違約行為為毀約，因而可終止契約並向運送人請求賠償損害。然其亦可不終止契約，保留其請求賠償之權利<sup>76</sup>。在後一種選擇，契約條款仍為有效，運送人仍可主張運送契約之權利。然貨方若選擇前者，則運送人將因契約已毀棄，而無法主張契約中之免責約款或責任限制，即認為基本違約

<sup>69</sup> Gen. Electric Co. v. S.S. Nancy Lykes, 706 F. 2d 80 at p. 86, 1983 AMC 1947 at p. 1956 (2 Cir. 1983), cert. denied 464 U.S. 849, 1984 AMC 2403 (1983); SNC S.L.B. v. M/V Newark Bay 1996 AMC 1764 at p. 1773 (S.D. N.Y. 1996).

<sup>70</sup> 因為保險人認為偏航會使原先對風險的估計不足，保費反映不出此風險，因此為對保險人公平起見，非法偏航將使保險人免除其責任。Ellis v. Turner (1800), 8 T.R. 531, 101 E.R. 1529; Tate & Lyle v. Hain S.S. Co. (1936), 55 Ll. L. Rep. 159 at p. 178.

<sup>71</sup> Paterson S.S. Ltd. v. Canadian Co-Operative Wheat Producers, [1934] A.C. 538 at pp. 544-45 (P.C.); S.T.C. v. Golodetz [1989] 2 Lloyd's Rep. 277 at p. 289 (C.A.); T. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p.627; 630.

<sup>72</sup> John Wilson, Carriage of goods by Sea, p.21.

<sup>73</sup> 有關基本違約之概念，可參見 Carver's Carriage by Sea, v.1, edited by Raoul Colinvaux, Stevens & Sons, 192-241(1982).

<sup>74</sup> (1936) 55 Lloyd's Rep. 177.

<sup>75</sup> Karsales (Harrow) Ltd. v. Wallis, (1956) 1 W.L.R. 936.

<sup>76</sup> Compagnie Primera, etc v. Compania Arrendataria, etc. (1940) 1 K.B. 362 at p.375.

是達到把契約連根拔起的程度<sup>77</sup>。英國於 1977 年制定不公平契約法<sup>78</sup>，法院在 Photo Production v. Securicor Transport<sup>79</sup>案，依據不公平契約法變更基本違約的見解，其認為偏航之法律效果，仍應依據一般契約法之原理<sup>80</sup>。

在 The Ixia 案，船舶從 Swansea 運送煤炭至 Istanbul。在裝貨港，運送人派兩個工程師檢查新裝的機器。原認為工程師於完工後，將與裝貨港之引水人同時離船，但因其他情形延誤離船之時間，導致船開航後沿英國海岸行駛再度返回，偏航約 5 海裡至 St. Ives 讓工程師下船，其後船仍沿英國海岸航行，但因距離礁石太近，船舶因此擱淺而導致船貨全損，法院認其為非合理偏航。法院認為船舶航向 St. Ives，僅係考慮運送人之方便與利益。其強調船舶偏航後，沒有回到原來安全航線，仍是沿英國多礁石的岩岸行進，為非合理之偏航<sup>81</sup>。

因船舶不適航，導致半途偏航為加油或緊急修理等，不會使偏航變為非合理<sup>82</sup>。是否為合理偏航，應視當時的情況與風險而定，而非追究風險為何原因所導致。

### (三)非合理偏航與其他原因所生之貨物損失

於 International Guano v. Robert MacAndrew & Co.<sup>83</sup>案，貨物因航程延長，導致發生貨物固有瑕疵的損失。而航程延長之原因，除有數天的偏航延誤外，另有因天氣不良所造成之延誤。運送人證明有部分貨物在偏航前已變質，因此運送人主張即使沒有

<sup>77</sup> guilty of a breach which goes to the root of the contract.

<sup>78</sup> Unfair Contract Act, 1977.

<sup>79</sup> (1980) 1 Lloyd's Rep. 545.

<sup>80</sup> John Wilson, supra note 7, p.22.

<sup>81</sup> John Wilson, supra note 7, 209; 劉宗榮，同前註 3，頁 333。

<sup>82</sup> Kish v. Taylor (1912) 12 Asp. M.C. 217.

<sup>83</sup> (1909) 2 K.B.360.

偏航，亦必然產生貨物損壞之情形，然法院認為運送人應對偏航所導致之貨物損壞負賠償責任。法院認為運送人應證明縱使沒有偏航，也會產生貨損之免責事故，方能免除其責任。然於實際案例中，此種舉證責任對於運送人具有相當程度之困難。

在 The Tokomaru<sup>84</sup>案中，船舶從紐西蘭裝貨至倫敦，途中偏航至法國 Le Havre 港。載貨證券上載有對公共敵人的免責條款，在船舶偏航時，遇上德國潛水艇攻擊導致船貨全毀。運送人認為當時該海域布滿德國之潛水艇，縱使不偏航亦會發生遇襲的風險。法院則認為運送人未能證明其若沒有偏航，受潛水艇襲擊之事故必定會發生，因此認為運送人為不合理之偏航。法院並認為在偏航時，公共敵人免責條款不適用之。

若船長過失偏航，如為避開惡劣天氣，但決定錯誤，其屬於航行過失免責之問題，其為合理偏航<sup>85</sup>。如船長判斷航線錯誤，除非係基於故意，否則不構成偏航<sup>86</sup>。非合理偏航發生貨物之毀損，船東互保協會將不予賠償<sup>87</sup>。

<sup>84</sup> (1916)2 K.B.783.

<sup>85</sup> The Marilyn (1972) 1 Lloyd's Rep. 418.

<sup>86</sup> Rio Tinto Co. v. Seed Shipping Co. (1926) 24 L1.L.R.316.

<sup>87</sup> UK P&I CLUB 2004 年條款第 2 條第 17 節 D 款但書 b 規定如下：

b. Deviation

Unless and to the extent that the Directors in their discretion otherwise decide, or cover has been confirmed in writing by the Managers prior to the deviation, there shall be no recovery from the Association in respect of liabilities costs and expenses which arise out of or which are incurred as a consequence of a deviation, in the sense of a departure from the contractually agreed voyage or adventure which deprives the Owner of the right to rely on defences or rights of limitation which would otherwise have been available to him on the basis of the standard terms of carriage referred to in proviso (a) above to reduce or eliminate his liability.



#### (四)美國準偏航

不合法裝載貨物於甲板，在美國法律稱為準偏航<sup>88</sup>（quasi deviation），因此，運送人不得主張有關責任限制之規定<sup>89</sup>。另就交貨遲延<sup>90</sup>、超程運送<sup>91</sup>、轉船<sup>92</sup>、替代船裝運<sup>93</sup>、拖帶運送<sup>94</sup>及內陸運送卡車變更路線<sup>95</sup>等，亦認為屬準偏航之範圍。準偏航是指契約沒有按最初約定之方式進行，是為偏離契約的行為，這種準偏航構成嚴重違約行為（serious breach of contract）。

在美國就偏航的含義，雖已超出其他國家的解釋，但美國的貨主仍試圖更為擴大其範圍。然觀察新近的美國判例，法院有越來越嚴格限制對準偏航的解釋之趨向<sup>96</sup>。如 1988 年 Insurance Company of North America v. S. S Oceanis<sup>97</sup>案，裝船前貨物已受損，大副在 mate' s receipt 加註相關損壞情形，但載貨證券上並未如大副收據加註，而貨主在收貨後三年的時間才提起訴訟，並認為運送人未在載貨證券上加註構成非合理偏航，不能主張法律規定的一年的訴訟時效。法院判決認為此種非合理偏航之概念，不能擴展至對文件的不正確描述。

<sup>88</sup> T. Schoenbaum, supra note 9, 631-632.

Brien D. Ward, Failure to Deliver Cargo Does not Constitute Unreasonable Deviation under COGSA, 60 Tul.L.Rev. 849 (1986).

<sup>89</sup> Jones v. Flying Clipper, 116F Supp.386, 1954 AMC 259 (SDNY 1953).

<sup>90</sup> Maggio v. Maxico Arizona Trading Co., 57 F2d 20, 22, 1932 AMC541,545.

<sup>91</sup> Foskyn & Co. v. Silver Line, 63 F.Supp. 452,453,1943 AMC 224,225.

<sup>92</sup> Yang Machine Tool Co. v. Sea Land Service, Inc.,58 F3d 1350, 1351, 1995.

<sup>93</sup> Re-Floreana, 65F Supp. 2d 489 and 492,1999 AMC 2933.

<sup>94</sup> Charbonnier v. United States 45 F. 2d 166,1929 AMC 1301.

<sup>95</sup> Vistar S.A. v. Sea Land Express, 729 F. 2d 469, 1986 AMC 2382 (5 Cir. 1986).

<sup>96</sup> 劉宗榮教授認為美國法院已不繼續採用準偏航之概念，同前註 3，頁 335。

<sup>97</sup> 690 F. Supp. 1365 at p.1368 (S.D. N.Y. 1988).

### 三、我國海商法之規定

我國舊海商法第 115 條規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產或因其他正當理由變更航程者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，為裝卸貨物或乘客者，不在此限。」於民國 88 年海商法修正時，將前開條文改為現行海商法第 71 條：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」海商法第 102 條規定：「船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。」從前述我國海商法之規定觀察，就船舶非因為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他非正當理由偏航後之效果並不明確。其應可參酌英美案例法及海牙規則之解釋。

於海上貨物運送，運送人為避免偏航所致之不利後果，在運送契約中通常以加入自由條款<sup>98</sup> (liberty clause)，藉以減免責任。於我國法中，應如何對自由條款加以解釋？個人認為，自由條款解釋上不得違犯航行之主要目的，其若已逾越合理偏航之範圍，則此項約定依現行海商法第 61 條<sup>99</sup>之規定而言，應為無效<sup>100</sup>。

<sup>98</sup> T. Schoenbaum, *supra* note 9, 627. 王肖卿，載貨證券，五南，民國 89 年 1 月 3 版，頁 54-59。

<sup>99</sup> 以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。

<sup>100</sup> 張新平，同前註 1，頁 307-308。

## 伍、實務之運作

### 一、定期航線

在不定期航線業務中，其航線較容易確定，因在此情形中通常只有一個裝卸貨港。若只有一個裝卸貨港，可認為在地理上最直接，或是通常與習慣的航線，船舶若偏離航線，即構成偏航。於航程傭船之運送契約，空放航程亦為航程傭船運送契約的部分<sup>101</sup>，因此空放至裝貨港的航程，不得偏航之規定亦適用。

定期航線非如散裝船等不定期航線之運作，船舶通常非從裝貨港直達至卸貨港，因此實務上難以判斷其通常及習慣航線。且定期航線之船舶於其航程中，一般將航行停靠數個港口。

於英國法院，曾認為如僅託運人知悉定期航線不是直航時，受貨人不受其拘束。其認為在海運實務中，一般只有在託運人訂定艙位時，才知道定期航線船舶的行程如何行進。只要載貨證券上規定從裝貨港直航卸貨港，船舶並未如此行進時，受貨人即可要求運送人就偏航負責<sup>102</sup>。然英國判例<sup>103</sup>，則認為只要載貨證券未註明直航卸貨港，運送人可舉證該航線為通常及習慣性的航線，而免除非合理偏航之責任。

在定期航線之業務中，有許多裝卸港。實務上，載貨證券中，運送人通常不會載明將停靠多少港口，或其航線為何。因此，應如何確定何種航線為運送人與託運人約定的航線？所謂約定的

<sup>101</sup> The "Noel Bay" (1989) 1 Lloyd's Rep. 361.

<sup>102</sup> Leduc v. Ward (1888) 20 Q.B.D. 475.

<sup>103</sup> Evans v. Cunard (1902) 18 T.L.R.374; Frenkel v. MacAndrews (1929) A.C. 545.

航線，應就個案之相關證據而定<sup>104</sup>。如<sup>105</sup>：

- 1、該定期航線以往通常運行的航線<sup>106</sup>；
- 2、定期航線公司所刊登的廣告<sup>107</sup>；
- 3、訂艙契約，或運送人是否對託運人作出直航的承諾<sup>108</sup>；
- 4、載貨證券之記載。

## 二、Gencon 傭船契約

Gencon 傭船契約為經常使用之航程傭船運送契約，本契約在第3條<sup>109</sup>規定，船舶於因未有引水人、或拖帶、或救助人命或財產而偏航時，得自由選擇停靠之港口<sup>110</sup>。然此種約定，仍應考慮所有之情況，如船舶之大小與船級、航程之性質、通常及習慣之航線、通常及習慣停靠之港口，及所涉及港口之性質與位置等加以決定<sup>111</sup>。

在 *Glynn v. Margetson*<sup>112</sup>案中，船舶裝載橘子至利物浦。運送契約中有允許偏航之自由條款，其允許不論因任何原因，船舶可航向於所有列名之地區。其後船舶偏離預定航線，因而使載運之

<sup>104</sup> 楊仁壽，海商法修正評釋，89年12月，頁303。

<sup>105</sup> 楊仁壽，載貨證券，自版，89年6月2版，頁332。

<sup>106</sup> *Mitsubishi Intl. v. Glyfada Spirit*, 1978 AMC 480 (S.D.N.Y. 1978).

<sup>107</sup> *GoyalFoods, Inc. v. S.S. Italia*, 1987 AMC 817 (2 Cir.1983).

<sup>108</sup> *The "Ardennes"*(1950) 84 Lloyd's Rep. 340.

*Delphinus Mar. Lim. Procs.*, *Mari Boeing*, 1982 AMC 796 (S.D.N.Y. 1982)

*Hellenic Lines, Ltd. v. United States*, 512 F. 2d 1196 at pp. 1207-08, 1975 AMC 697 at pp. 711-714 (2 Cir. 1975).

<sup>109</sup> The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

<sup>110</sup> 1976年與1994年之格式均未變動此條款。

<sup>111</sup> *Morrison v. Shaw, Savill* (1916) 2 K.B. 783, p.795.

<sup>112</sup> (1893) A.C.351; *John Wilson*, supra note 7, 20.

橘子腐爛。法院認為自由條款所指的港口，只能為沿著航線之港口，不能嚴重偏離。如有嚴重偏離，則為違反運送契約。於 *The Macedon*<sup>113</sup>案中，法院認為偏航之事由應與航程有關。偏航可因任何事情，係指運送人可為修理、加油、更換船員、裝卸其他貨物等等與運送人有關的事情而偏航。

### 三、合理偏航之情形

#### (一)不適航

如在裝貨港裝載綁紮貨物不當，致使航程中貨物產生移動之情形，因此船舶須至中途之其他港口，重新裝載堆放綁紮才能繼續航行<sup>114</sup>；或因船舶主機故障，船舶於航行途中被迫偏航至中途港修理，此則為法律所允許之合理偏航。

#### (二)為救助人命

生命無價，應允許為救助人命而偏航。合理偏航不以救助行為是否實施，或救助行為是否有效為前提。但為施救其他船舶或其他財產，則非為合理之偏航<sup>115</sup>。

#### (三)航行所需

於航行所需之情況：如為搭載引水人，或因海上或目的港口結冰<sup>116</sup>，到氣象站要求相關之航程中氣象資訊，此為航行所需之

<sup>113</sup> (1955) 1 Lloyd's Rep. 459.

<sup>114</sup> *Kish v. Taylor* (1912) A.C.604.

<sup>115</sup> *Scaramanga v. Stamp* (1880) 5 C. P. D. 295.

<sup>116</sup> *C.N.R. v. E. & S. Barbour Ltd.*, [1963] SCR 323.

情況<sup>117</sup>。

#### (四)為避免被扣押或其他風險

載運貨物之船舶，如按預定航程航行，將會有被扣押或其他之風險，則於此情形船長有權利並有義務為合理之偏航<sup>118</sup>。即使船上貨物屬於中立，或危險程度不同，也不影響偏航的合法性，因其係考慮船貨之安全所為。

#### (五)自由條款

運送人於運送契約加入自由條款，使偏航為合理之偏航，然此種條款之約定，仍須以契約所確定之航線加以解釋<sup>119</sup>。海牙規則下，允許偏航條款會成為考慮是否合理的一個因素<sup>120</sup>。而航程備船不適用海牙規則時，則有較大之訂約自由空間。

早期船舶必需沿途加油或燃料才能完成長途航程，然於今日船舶續航能力增強，無必要於半途加油或燃料才能完成航程。因此在裝貨港開出，而沒有足夠燃油完成航程，將被認為不適航。但實務上，運送人常會於中途加油或裝貨，此時則需依賴適當契約條款加以明白約定，方可使運送人免於非合理偏航之責任。又自由條款除約定加油外，亦有約定可為調整航行儀器，或使船員

<sup>117</sup> In *Morrison v. Shaw Savill* (1916) 2 K.B.783, the court stated: This call is one of the incidents of the voyage and is no departure. There are many similar instances, such as calling at weather stations to inquire about ice, or going to some station for a Government pass through territorial waters, or to pick up a pilot, or calling at a preliminary port to lighten the ship in order that she may finish the voyage with a less draught. These are not, in my view, departures from the usual and customary course of the voyage.

<sup>118</sup> *The Teutonia* (1872) L.R. 4 P.C. 171.

<sup>119</sup> *Leduc v. Ward* (1888) 20 Q.B.D. 475.

<sup>120</sup> *Great American Insurance Companies v. The M/V Romeral*, 934 F. Supp. 744 at p. 748, 1996 AMC 2838 (E.D. La 1996).  
*Itel Containers v. M/V Titan Scan* 1997 AMC 1568 at p. 1585 (S.D. Ga. 1996).

上下船而偏航之約定<sup>121</sup>。

於 The Ragnvald Jarl<sup>122</sup>案中，船舶載運水果從 Palermo 到倫敦。船舶半途偏航至美國的 Hull，延誤了 3 天。法院認為運送契約訂定允許偏航之條款為合法，除非允許偏航條款使整個契約無法執行，因此無理由在解釋契約時，不考慮允許偏航條款。又於 The San Giuseppe<sup>123</sup>案中，航程從新奧爾良到倫敦，運送契約載有允許偏航條款，即船舶可以為加油而偏航。船舶偏航至 Norfolk 加油，法院不認為其為不合理之偏航。

## 陸、65 年臺上字第 2908 號判例之檢討

### 一、本案事實

本案事實為訴外人台灣香茅油股份有限公司（下稱香茅油公司）於民國六十年九、十月間，以香茅油二百八十三桶，委託香港海洋輪船有限公司（即本案第二上訴人，下稱香港公司）所有之青洲輪分自基隆、高雄兩港運送印度孟買卸交，因該輪不依公告及約定之航線航行，竟自變更而駛向巴基斯坦之喀拉蚩，復因印、巴發生戰事，而致巴基斯坦政府將該批貨物沒收，其載貨證券持有人遂依保險契約之訂定，向國泰產物保險股份有限公司（即本案被上訴人）索賠，國泰產物保險股份有限公司依約理賠美金十五萬八千七百六十元零六分。又載貨證券七張係由上訴人香島輪船有限公司（即本案第一上訴人，下稱香島公司）代該輪船長簽

<sup>121</sup> John F Wilson, *supra* note 7, 20.

<sup>122</sup> (1934) 49 Lloyd's Rep, 183.

<sup>123</sup> 122 F. 2d 579, 582 (4th Cir. 1941).

發，是為法律行為之人，依民法總則施行法第十五條規定，應與香港公司連帶賠償上項損害，爰依保險法第五十三條第一項代位請求上訴人等連帶給付美金十五萬八千七百六十元零六分，按給付時中央銀行公告美金匯率折合新台幣，並自六十二年二月二日起，至清償日止，依中央銀行核定放款利率二分之一計算利息，併為給付之。

## 二、台灣高等法院更審判決

台灣高等法院更審判決以下列原因，認被上訴人之請求無不合理，而將第一審就此所為被上訴人敗訴之判決，廢棄改判：

- (一) 被上訴人所主張之事實，有其提出之香茅油公司函影本、經濟部國際貿易局通知影本為證，而青洲輪變更航程之事實，復經被上訴人提出刊登香島公司所發廣告之中華日報、航線圖、信用狀、開會通知、會議紀錄等件，予以證明，認為青洲輪開往喀拉蚩停泊，為變更航程。...
- (二) 青洲輪航線之廣告，未將巴基斯坦之港口，如喀拉蚩之大港，列舉在內，自得採為有力之證據，證明喀拉蚩非在青洲輪航線之上。交通部交航(63)字第○五○二一號函僅足說明船舶在預定航線上，得自由彎靠港口，尚不足證明青洲輪得任意偏航或改變航程。
- (三) 上訴人所提出之前開艙單，其中進口艙單雖載有自喀拉蚩之進口貨物，但查其貨物係青洲輪於六十年變更航程之回航貨物，及因更改航線為波斯灣航線，暨印、巴戰事結束之故，其出口艙單雖載有運往喀拉蚩之貨物，但亦係由於青洲輪更改航線為波斯灣航線，且在印、巴戰爭結束之



後，故均不能採為有利於上訴人之證據。是應認青洲輪無正當理由而開出原定航線，駛往喀拉蚩，其致被上訴人所受之損害，要不能謂上訴人不負責任。...

(四) 上訴人主張巴基斯坦政府扣押香茅油，經訴訟之結果，固有上訴人提出之喀拉蚩新都及俾路支高等法院之裁定影印本證明「貨物應予釋放」，及有該法院作成之訴訟文書抄本（附中文譯本）載明巴基斯坦政府就已使用消耗之香茅油「已給付英國保險人盧比二、七七八、三二三」，並同意將「所附附表內未用之貨物照現狀返還之」，上訴人復提出美國駐喀拉蚩領事館致美國駐中華民國大使館電報，倫敦尹士法律事務所致黃靜嘉律師電報、蘇利吉·筆希諾律師事務所一九七三年八月一日函、倫敦海事救難協會致被上訴人電報，而謂被扣押之香茅油已部分發還，部分由巴基斯坦政府以盧比補償，被上訴人終可獲得其應受分配之金額，被保險人並未發生損害，且縱有損害，其損害金額亦未確定云云。台灣高等法院認為上訴人提出之各該文件，無一能證明被上訴人與尹士法律事務所、倫敦保險人協會、倫敦海事救難協會間有委任關係存在，更不能證明其間有所謂無因管理之原因。且巴基斯坦政府對於青洲輪上貨物之沒收，其訴訟之進行及協議，均以青洲輪為被告，而由該輪船長之律師應訴及進行協議等情，上訴人為以此抗辯，尤無足取。

(五) 又載貨證券及保險單各七張經香茅油公司背書轉讓，其受讓之人，即為受讓香茅油者，保險契約仍應為該受讓人之利益而存在，被上訴人為保險人，因其應負保險責任之損失發生，就被保險人對於第三人所有損失賠償請求權，自

得於理賠美金十五萬八千七百六十元零六分，並收回載貨證券及保險單後，代位行使被保險人對上訴人之請求權，而請求上訴人連帶給付此理賠金（折付新台幣）及法定利息（自六十二年二月二日起算）。被上訴人所理賠者為金錢，復何能強使請求回復香茅油之原狀，上訴人謂被上訴人應先行請求回復原狀，要無足取。

### 三、最高法院判決

最高法院以損害賠償祇應填補被害人實際損害，保險人代位被害人請求損害賠償時，依保險法第五十三條第一項規定，如其損害額超過或等於保險人已給付之賠償金額，固得就其賠償之範圍，代位請求賠償，如其損害額小於保險人已給付之賠償金額，則保險人所得代位請求者，應祇以該損害額為限。本件香茅油因印、巴戰事，為巴基斯坦政府扣押，所致於載貨證券持有人，即香茅油受讓人之損害實額如何？既欠明瞭，而上訴人對之復有「無損害」及「損害數額未確定」之爭執，原審未詳事調查，用以確定其實際損害額是否超過，等於或不及被上訴人已理賠之金額，祇以該理賠之金額為準，而命上訴人賠償其本息（利息自六十二年二月二日起算），已難謂合。又上訴人在原審稱本件之損害賠償尚有海商法第一百十四條第二項規定之情形及其適用（見上更一字卷六十頁），原審未注意及之，而未調查審認，亦有疏略等理由廢棄台灣高等法院更審判決，發回台灣高等法院。

#### 四、本案之評論

本案為台灣香茅油股份有限公司委託香港海洋輪船有限公司所有之青洲輪分自基隆、高雄兩港運送印度孟買卸交，該輪不依公告及約定之航線航行，自行變更而駛向巴基斯坦之喀拉蚩，後因印、巴發生戰事，巴基斯坦政府遂將該批貨物沒收，其載貨證券持有人遂依保險契約向國泰產物保險股份有限公司索賠，國泰產物保險股份有限公司於理賠後，依保險法第五十三條第一項規定代位向香港海洋輪船有限公司請求。

於本案中，台灣高等法院判斷青洲輪是否為偏航，係依據下列證據，即：依香茅油公司函影本、經濟部國際貿易局通知影本、香島公司所發廣告之中華日報、航線圖、信用狀、開會通知、會議紀錄、青洲輪在基隆、高雄兩港之進出口艙單等文件。其與前述英美法院判斷標準相同，殊值贊成。

本案系爭船舶青洲輪偏航至巴基斯坦之喀拉蚩，係無正當之理由，即其為不合理之偏航，因此貨物如有毀損、滅失時，運送人應對貨物之毀損、滅失負損害賠償責任。其後因印度、巴基斯坦間暴發戰事，巴基斯坦政府遂將該批貨物沒收。本件運送人之偏航為不合理之偏航，因此其不得主張海商法所規定免責事項，或主張單位責任限制。

### 柒、結論

變更航程與偏航為兩個截然不同之概念，舊海商法第 115 條規定之變更航程，應係為偏航之意。於民國 89 年海商法修正時，將前開條文修改為現行海商法第 71 條，實為正確之修正。我國

對於偏航之定義與法律效果為何，海商法中並未加以規定，因此其可參酌英美法與海牙規則之解釋。

運送人除因為避免戰爭之危險、救助人命或有其他合理等原因外，不得偏離運送契約所約定之航線。一旦偏離約定之航線者，稱為偏航。偏航，有地理上之偏航與非地理上偏航之區分，船舶於偏航後將回歸至原來之航線。於我國現行海商法中所規定之偏航，並未將所謂非地理上偏航，即準偏航之情形納入，如：短交、甲板運送、超程運送等。

在定期航線業務，欲確定運送人與託運人約定的航線，應視個案證據而定。如：該定期航線以往通常的航線、定期航線公司所刊登的廣告、訂艙契約、船公司是否對託運人作出直航的承諾、貨載證券之約定等。

所謂之偏航，係指船舶在未有特別之情況，未航行於通常與習慣性之航線。何謂通常及習慣航線，其係指裝、卸貨港間地理上最直接航線。船舶非合理偏航會導致海上貨物保險的失效，且運送人或船舶即喪失運送契約主張免責或責任限制的權利。船舶非合理偏航，運送人除對貨物損害負責外，其不能要求延滯費、收取壓艙費、收取共同海損分攤，亦不得主張有關責任限制或免責之規定。現今協會貨物保險條款已就非由被保險人所能控制之偏航加以承保之規定，亦即於非被保險人所能控制之非合理偏航發生時，貨物保險仍然為有效。

## 參考資料

### 一、中文書籍

1. 王肖卿，物流單證與國際運輸法規釋義，文史哲，2005年。
2. 王肖卿，載貨證券，五南，民國89年1月。
3. 林群弼，海商法論，三民，2003年。
4. 張天欽，海上貨物送法修正專論，海國法律事務所，75年6月。
5. 張新平，海商法，五南，民國90年2月。
6. 楊仁壽，海商法思潮，自版，2003年。
7. 楊仁壽，傭船契約，自版，民國91年2月。
8. 楊仁壽，載貨證券，自版，民國89年6月。
9. 楊仁壽，漢堡規則，自版，民國79年12月。
10. 劉宗榮，海商法，2006年。
11. 賴來焜，新海商法論，學林，2000年。

### 二、中文期刊

1. 林一山、蔡信華，由美國西岸碼投楓港事件論海上運送人及海上貨物保險人之責任，律師雜誌第283期，民國92年4月，頁12-19。
2. 許兆慶，海事國際私法上「至上條款」與「即刻適用法則」簡析--兼評新海商法第七十七條之訂定，月旦法學第78期，民國90年11月，頁124-141。
3. 羅俊瑋，論航海過失免責條款，月旦法學第112期，民國93年9月，頁104-120。
4. 羅俊瑋，論運送人適航性之義務，律師雜誌民國296期，民國93年5月，頁61-82。
5. 羅俊瑋、邱瓊如，海上運送人交付貨物遲到之責任，月旦法學民國82期，民國91年3月，頁116-128。

---

### 三、英文

1. Brien D. Ward, Failure to Deliver Cargo Does not Constitute Unreasonable Deviation under COGSA, 60 Tul.L.Rev. (1986).
2. Carver's Carriage by Sea, v.1, edited by Raoul Colinvaux, Stevens & Sons(1982).
3. John Wilson, Carriage of Goods by Sea, Pearson, ( 2004).
4. Michael F. Sturley, The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Fred B Rothman & Co(1990).
5. Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press, (2007).
6. T. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, West Group( 3<sup>rd</sup>, 2001).
7. Tetley, W, Marine Cargo Claim, (3<sup>rd</sup>, 1988).
8. Tetley and Cleven, Prosecuting the Voyage, 45 Tul.L.Rev. (1971).