

海商法對傭船契約規範修正之建議

Suggestions on the Modification of Taiwan's Maritime Law Governing Charterparties

張志清 (Chih-Ching Chang)^{①*}、于惠蓉 (Hui-Lung Yu)^②

摘要

國際間並無特別為傭船契約制定之國際公約。在英美法系國家，對於傭船契約之規範主要尊重契約自由原則，並依其普通法所建立之判例及原則，以解決當事人間之爭議。而在成文法系國家，亦以尊重契約當事人間之約定為原則。但若契約未規定，則以其海商法（或商法）及民法等成文法規範。惟海商法應如何規範傭船契約，包括：規範之架構及內容，各國仍有差異。本文比較分析成文法系國家，包括：日本、德國、韓國、中國大陸、挪威及我國現行海商法在規範架構、通則、運送人或船舶所有人之義務及權利、傭船人之權利義務及契約之解除，並參酌臺灣海商法學會建議修正之相關條文，提出我國海商法對傭船契約規範之建議。

關鍵字：海商法修正、論程傭船契約、論時傭船契約

Abstract

There is no existing international convention having particularly been enacted for governing charterparties. Under common law system, it is based on freedom of contract and those rules established by common law system for determining the disputes arising from the charterparties. Under statutory law system, certain statutory provisions are enacted to govern charterparties unless the parties to

^{①*} 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理學系教授；聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號，國立臺灣海洋大學航運管理學系；E-mail: cchang141@gmail.com。

^② 國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授。

contract agree otherwise. Nevertheless, the statutory provisions vary to certain extents among different countries. It, therefore, needs to explore how maritime law governs charterparties. This article compares and analyzes relevant statutory provisions of Japan, Germany, Korea, mainland China, Norway, and Taiwan, including the governing structure, the obligations and the rights of carriers and charterers, as well as the repudiation of the contract. It also considers those provisions which have been suggested by Taiwan Maritime Law Association, in order to provide suggestions for the future modification of Taiwan's maritime law.

Keywords: Modification of maritime law, Voyage charterparty, Time charterparty

壹、前言

我國海商法對海上貨物運送契約之規範，包括：件貨運送契約及傭船契約^③。各國海商法對於件貨運送契約大都以參考或採納三種已生效之國際運送公約之一作規範，亦即：1924 年海牙規則，例如：美國 1936 年海上貨物運送法 (US COGSA 1936)；1968 年海牙威士比規則，例如：英國 1971 年海上貨物運送法 (UK COGSA 1971)；1978 年漢堡規則^④。我國海商法對件貨運送契約之規範，係參酌 1968 年海牙威士比規則，其目的在與國際接軌，符合國際海商立法原則。未來是否參考漢堡規則或鹿特丹規則修正我國海商法，仍應依國際立法趨勢而定^⑤。但對於傭船契

約之規範，在英美法系國家，係基於契約自由為原則，並以判例為主體。故對傭船契約，並未如件貨運送契約，再以成文法規範。而在成文法系國家，包括德國、日本、我國，對傭船契約仍有法條規範，惟各國之立法內容仍有差異。

目前尚無特別為傭船契約制定之國際公約。而國際上常用之標準格式傭船契約，包括：論程傭船契約 (voyage charterparty) 格式之 GENCON (Uniform General Charter)，以及論時傭船契約 (time charterparty) 格式之 BALTIME 及 NYPE Time 等，僅為國際海運機構所制定之商業文書，提供給業者一個較公允的契約條文，作為契約協商參考範本，其實際成交之契約條款則各不相同。此等標準格式傭

^③ 參海商法第 38 條。

^④ 目前共 34 國批准漢堡規則，惟大都為貨主國，貿易大國，例如：美國、日本、德國、法國、中國大陸等皆未批准。參 UNCITRAL http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html。

^⑤ 目前鹿特丹規則尚未生效，我國現階段似不宜立即參酌採用，而漢堡規則雖已生效，但對國際航運之影響不大。

船契約尚不能以國際商業習慣視之，更不宜將其採納直接引入海商法中。因此，本文僅以之作為補充說明，並不探討其條文內容。

本文比較分析日本商法、德國商法、韓國商法、中國大陸海商法、挪威海商法及我國海商法對傭船契約之規範⁶，包括：規範架構、通則、運送人或船舶所有人之義務及權利、傭船人之權利義務及契約之解除等事項，以提出我國海商法對傭船契約規範修正之建議。此外，由於臺灣海商法學會 (Taiwan Maritime Law Association，以下簡稱 TMLA) 接受交通部航港局委託之「海商法修正草案之研究」亦提出修正草案建議版本，本文亦比較分析該草案相關條文，盼能使我國海商法之修正更臻圓滿。

貳、規範架構及通則

在規範架構上，我國現行海商法第三章第一節「貨物運送」並未對其所規範之三種契約（件貨運送、論程傭船、論時傭船）分節規範，未來修法仍可考慮：是否對論程傭船、論時傭船另立單獨一章（或一節）？是否規範光船租賃契約？而在通

則上，主要涉及名詞定義、論程及論時傭船二種契約共同之事項。

2.1 規範架構

論程傭船係以船舶之全部或一部供運送為目的之契約。論時傭船則為提供船員之勞務、船舶之使用收益、承擔運送責任及保證船營運效率之契約，傭船人不占有船舶，故其為運送契約與租賃之混合契約⁷。光船租賃契約係以使用收益之目的，由租船人占有使用船舶。光船租賃租船人關於船舶之使用，對於第三人與船舶所有人或運送人有同一之地位，故與運送契約不同。對二種傭船契約及光船租賃契約之規範架構，各國所採方式不盡相同，茲比較如表 1 所示。其中 TMLA 建議修正草案將論程傭船及論時傭船獨立於第五章規範，雖不分節，但因已對二種傭船契約作定義，並有對應適用之條文，在規範架構上相當明確。而光船租賃，則於第二章「船舶」中規範，不視為運送契約，僅為船舶權利（債權）的一種，亦甚明確。

2.2 通則

2.2.1 傭船契約之定義及適用範圍

各國對論時及論程傭船契約，不論是否詳盡，大都皆有定義，以有別於海牙

⁶ 本文節採上述各國相關條文，除中國大陸之條文以中文原文呈現外，其他各國相關法條，係節採韓立新、王秀編譯之「各國（地區）海商法匯編（中英文對照）。惟對於相關名詞，則予以調整與我國法律使用或慣用者相同，包括：論時傭船、論程傭船、光船租賃、契約、運送人、運費、傭船費、延滯費、裝卸時間等。

⁷ 曾國雄、張志清，海商法，頁 112。

表 1 各國法律對海上運送之規範架構

	論程傭船契約	論時傭船契約	光船租賃契約	件貨運送契約
日本商法	未對傭船契約分別由不同章(節)規範		未對光船租賃特別規定	以「國際海上貨物運輸法」規範
德國商法	未特別對傭船契約分別由不同章(節)規範		未對光船租賃特別規定	未特別對件貨運送契約分別由不同章(節)規範
韓國商法	未特別對傭船契約分別由不同章(節)規範		未對光船租賃特別規定	未特別對件貨運送契約分別由不同章(節)規範
中國大陸海商法	「航次租船合同的特別規定」為第四章「海上運輸合同」第七節 ^⑤	「定期租船合同」列為第六章「船舶租用合同」之第二節	「光船租賃合同」列為第六章「船舶租用合同」之第三節	由第四章之其他各節規定 ^⑥
挪威海商法	第十四章 傭船第二節 論程傭船	第十四章 傭船 第三節 論時傭船	未對光船租賃特別規定。	第十三章：件雜貨運輸
我國海商法	第三章 運送 第一節(節) 規範傭船契約	貨物運輸未以不同章	未對光船租賃有特別規定。	第三章 運送，第一節貨物運輸 未以不同章(節) 規範件貨運送契約
TMLA 建議修正草案	第五章 傭船契約，分別對論程傭船及論時傭船作定義及規範，但未分節		第二章船舶 第四節 船舶租賃	第三章 貨物運送

規則所強制適用之件貨運送契約，如表 2 所示。在實務上，尚有連續航次論程傭船 (consecutive voyage charter)，其性質為論程傭船，似不須另作定義。而貨櫃運輸中，常見之艙位租用 (slot charter) 係貨櫃船航運公司之間互租船艙之一部分。亦有船舶租賃契約 (lease purchase) 係租賃契約與買賣契約之混合契約。二者皆屬於商務契約，海商法未規定者，仍可依契約或適用民法相關規定。

TMLA 另對「傭船之船舶供運送以外之工作者」，例如：工作船 (挖泥、抽沙、安放沉箱等)、公務目的 (消防、救難、維

修、警示、標誌、清除污染)、港務有關服務 (廢水廢油抽取貯存、垃圾收集、引水等) 等準用本章之規定。此等船舶之租賃，大都依私法契約，亦可能因公務使用而依勞務採購程序，另有採購法之規定。是否另再以海商法予以補充規定，似可再考量其必要性。此外，是否需將海商法第三條已排除適用之小船、公務船舶及軍事艦艇，再納入得視本章關於傭船契約之規定，亦有待商榷。

2.2.2 是否以書面為之

在國際傭船市場中，傭船契約仍以口頭約定為之，並不以訂立書面為契約成立

^⑤ 但因聲明第七節為特別規定，故第四章「海上運輸合同」其他各節之規定仍可引用適用於航次租船。

^⑥ 包括：一般規定、承運人責任、託運人責任、運輸單證、貨物交付、合同的解除及多式聯運合同的特別規定。

表 2 各國法律對傭船契約定義比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	第 556 條：貨物運送契約有以下二種： 一、使用整船或船舶的一部分或船舶的特定艙位，或者 二、運輸件雜貨。
韓國商法	第 780 條：貨物運輸契約有以下二種： 一、以船舶的全部或部分提供貨物運輸的傭船契約。 二、以件雜貨運輸為目的契約。 第 812B 條：論時傭船契約是指船舶所有人或船舶租賃人向傭船人提供約定的由出租人配備船員、具備航行裝備的船舶，傭船人在約定的時間內使用該船舶，並依約定支付按使用期間而確定的租金，而發生效力的契約。
中國大陸海商法	第 92 條：航次租船合同，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分艙位，裝運約定的貨物，從一港運至另一港，由承租人支付約定運費的合同。 第 129 條：定期租船合同，是指船舶出租人向承租人提供約定的由出租人配備船員的船舶，由承租人在約定的期間內按照約定的用途使用，並支付租金的合同。
挪威海商法	第 321 條：關於傭船的規定適用於租用整船或船舶的部分艙位。關於論程傭船的規定若未另有聲明，也適用於連續航次。 本章中下列各名詞的含義為：論程傭船契約即按航次計算報酬的傭船契約。連續論程傭船契約即根據傭船協議使某一船舶連續履行若干航次。論時傭船契約即按約定時間單位支付報酬的契約。部分傭船契約即非租用整船或滿載的傭船契約。
我國海商法	第 38 條：貨物運送契約為下列二種： 一、以件貨之運送為目的者。 二、船舶之全部或一部供運送為目的者。
TMLA 建議修正草案	第 101 條：傭船契約，謂運送人與特定傭船人訂定契約，使船舶之全部或一部，於一定期間或一定航程中，供運送之契約。 前項於一定期間中供運送之契約，為論時傭船契約；於一定航程中供運送之契約，為論程傭船契約。 傭船之船舶供運送以外之工作者，準用本章之規定。 傭船之船舶為本法第三條第一款至第四款所列之船舶者，適用本章之規定。

之條件。波羅的海運交易所之行規 (The Baltic Exchange Code of Ethics)，更以 our word our bond 為其格言。其用意在一經正式報價 (firm offer)，在報價有效期限內，皆拘束報價人^⑩。而報價一經承諾 (acceptance)，即使無書面契約，對雙方當事人皆具拘束力。其報價及議約通常經

主要條款及細節協議二階段^⑪，如圖 1 所示。惟為免口說無憑，大都皆有書面之傭船契約。依日、韓及德國之立法：若經任一方請求可要求書面確認契約，但不以書面為契約成立之條件，應屬較切合實務之立法方式。

此外，我國及中國大陸海商法均有論

^⑩ 林光、張志清，航業經營與管理，頁 418。

^⑪ 林光、張志清，前揭書，頁 411。

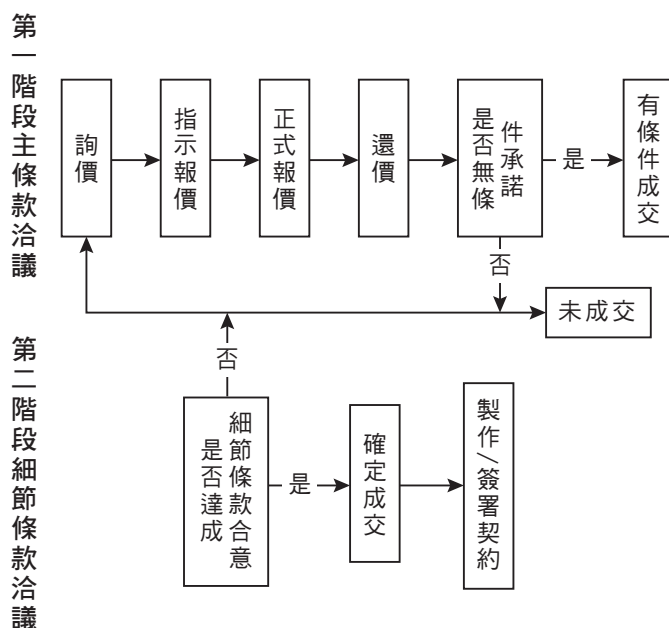


圖 1 傭船契約議約流程

程傭船契約記載內容之規定。如表 3 所示，中國大陸海商法以：「主要包括…」，我國海商法則以：「應載明下列事項：…」文字規定。前者似較具彈性。惟在實務上大都以定型化契約作為基礎洽談，再訂定書面契約。而民法第 153 條亦要求「必要之點」意思表示一致，契約方成立。因此，即使海商法未規定傭船契約之應載明事項，應不致影響契約之成立及確定性。

2.2.3 是否強制適用

海商法不須將傭船契約規定之事項全部納入法律條文。海商法對傭船契約之規範，似應挑選較有爭議或比較重要事項

作規範，以避免因不確定性而生爭議。對於已納入海商法規定，但與當事人約定之傭船契約不同時，究竟應以何者為準？亦即：海商法對傭船契約之規範，是否僅限於任意規定，不具強制性？是否有必要另在海商法中統一說明：「傭船契約，當事人另有約定者，從其約定。」以明示海商法對傭船契約之規定，僅為補充性質之任意規定？

一般而言，以法律限制契約自由之理由有三：公益之目的；保護經濟弱者；實現契約正義（亦即為達成契約之主觀或客觀等值性，而對當事人締約內容予以限制）¹²。海商法第 61 條（或海牙規則第 3 條

¹² 陳春山，契約法講義，第一冊，頁 8。

表 3 各國法律對傭船契約是否以書面為之及應載明事項比較

	條文內容
日本商法	第 737 條：以船舶的全部或一部為運輸契約標的時，當事人須按對方的請求交付運輸契約書。
德國商法	第 557 條：若租用船舶的全部或部分艙位或特定的貨艙，任何一方均可要求書面確認契約。
韓國商法	第 781 條：傭船契約的雙方當事人各依對方的要求，應當互相交付運輸契約書。
中國大陸海商法	第 93 條：航次租船合同的內容，主要包括出租人和承租人的名稱、船名、船籍、載貨重量、容積、貨名、裝貨港和目的港、受載期限、裝卸期限、運費、滯期費、速遣費以及其他有關事項。 第 128 條：船舶租用合同，包括定期租船合同和光船租賃合同，均應當書面訂立。 第 130 條：定期租船合同的內容，主要包括出租人和承租人的名稱、船名、船籍、船級、噸位、容積、船速、燃料消耗、航區、用途、租船期間、交船和還船的時間和地點以及條件、租金及其支付，以及其他有關事項。
挪威海商法	無
我國海商法	第 39 條：以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。 第 40 條：前條運送契約應載明下列事項： 一、當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。 二、船名及對船舶之說明。 三、貨物之種類及數量。 四、契約期限或航程事項。 五、運費。
TMLA 建議修正草案	無

第 8 項)，對於件貨運送契約及載貨證券之條款條件或約定有減輕或免除運送人法定義務或責任者，該條款條件或約定不生效力，乃為保護經濟之弱者（件貨運送契約之託運人），或實現契約正義，使載貨證券具流通性，並使載貨證券之受讓人因付出貨物價金，其持有之載貨證券應與其付出之價金具等值性（亦即為有價證券）⁸。

鑑於傭船契約之性質，並不符合上述限制契約自由之條件。海商法對傭船契約之規定，應視為任意規定。我國現行海商

法對此並無明示規定，而中國大陸海商法第 94 條、第 127 條及挪威海商法第 322 條則以獨立條文通案規定：該章關於傭船契約之規定，僅在契約沒有約定或沒有不同約定時才適用。而 TMLA 建議修正草案則分別於相關條文中說明：當事人另有約定者，從其約定（如表 4 所示）。就立法技術而言，似以獨立條文通案規定為佳。

2.2.4 傭船契約不受船舶所有權移轉之影響

論程及論時傭船契約之債權不在船舶

⁸ 曾國雄、張志清、鍾政棋，載貨證券理論與實務，頁 19。

表 4 各國法律對傭船契約規範條文之強制力比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	無
韓國商法	無
中國大陸海商法	第 94 條：本章（第四章 海上貨物運輸合同）其他有關合同當事人之間的權利、義務的規定，僅在航次租船合同沒有約定或者沒有不同約定時，適用於航次租船合同的出租人和承租人。 第 127 條：本章（第六章 船舶租用合同）關於出租人和承租人之間權利、義務的規定，僅在船舶租用合同沒有約定或者沒有不同約定時適用。
挪威海商法	第 322 條：若契約、當事人的習慣做法、行業慣例或其他拘束雙方當事人的做法另有規定，本章（傭船）條款不適用。
我國海商法	無
TMLA 建議修正草案	第 103 條：傭船契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。但當事人另有約定者，從其約定。 第 106 條：傭船契約運送人應以善良管理人之注意運送貨物，但當事人另有約定者，從其約定。 第 110 條：傭船船舶之甲板上裝貨及無法交貨之情形，除另有約定外，準用本法第三章之規定。 第 112 條：論程傭船契約，除當事人另有約定外，傭船人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

登記法之適用範圍。因此，船舶所有人、抵押權人、光船租賃之租船人或其他利害關係人無法從船舶登記簿之查閱得知該船之論程及論時傭船情形。故為保護傭船人權利，規定不因船舶所有權之移轉而受影響。對論程傭船，因大都為完成一航程後，契約即終止，較無爭議。但對論時傭船，其期間可能較長，故較有可能產生爭議。尤其當論時傭船租金偏低又為長期傭船時，若原船舶所有人隱瞞此等論時傭船契約，對新船舶所有權人仍有風險存在。

此外，尚有抵押權及租賃權與論程及論時傭船契約債權競合問題。若抵押權人行使其抵押權，亦可能影響傭船人權利。

此外，當抵押權人取得船舶所有權或依法拍賣船舶，卻無法對抗一個期間甚長之論時傭船，可能會影響銀行以設定抵押權提供船舶融資之意願。目前航運實務亦常見航商以財務租賃方式取得可供營運之船舶，此為光船租賃契約與買賣契約之混合契約（故亦可稱租買契約），航商為租船人，銀行（融資債權人）為船舶所有人。若航商再以長期論時傭船出租船舶，之後又違約未繳交租買契約之租金（等於分期付款），銀行取回船舶仍無法處分其財產，亦會影響其以此一模式提供船舶之意願。

在上述情況下，我國現行海商法第

表 5 各國法律對傭船契約不受船舶所有權移轉之影響比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	無
韓國商法	無
中國大陸海商法	第 138 條：(定期租船) 船舶所有人轉讓已經租出的船舶的所有權，定期租船合同約定的當事人的權利和義務不受影響，但是應當及時通知承租人。船舶所有權轉讓後，原租船合同由受讓人 and 承租人繼續履行。
挪威海商法	無
我國海商法	第 41 條：以船舶之全部或一部供運送契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。
TMLA 建議修正草案	第 103 條：傭船契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。但當事人另有約定者，從其約定。

41 條雖有保護傭船人之用意，但建議以論程傭船為限，蓋因對於論時傭船之適用恐較有爭議。日、德、韓及挪威並無相關規定，故由私法契約自行約定(如表 5 所示)，可供參考。

參、運送人或船舶所有人之義務

3.1 提供適航能力船舶

提供適航能力船舶為運送人履行海上貨物運送之重要義務，故海牙規則及各國海商法對件貨運送契約及載貨證券，均有此一義務之規定¹⁴。傭船契約則大都由

契約規定：船舶所有人或運送人應提供具適航能力船舶，以及違反此義務之後果¹⁵。惟若契約無規定，在英美普通法上，將此義務視為運送契約之默示條款(implied term)¹⁶，要求運送人提供適航能力船舶。

船舶適航能力之要求包括：船舶實體結構、船員適任及充足、船舶設備屬具及船舶供應、貨艙適載能力四項。韓國、挪威及中國大陸對船舶適航能力的四項要求均採列舉，較明確，可供未來修法之參考(如表 6 所示)。而運送人違反此等提供適航能力船舶之義務，未必直接授予傭船人解除契約之權利，仍應視其違反之效果，是否影響到契約之根本(whether the breach goes to the root of the contract)¹⁷。我國海

¹⁴ 參海牙威士比規則第 3 條第 1 項、我國海商法第 62 條。

¹⁵ 例如：GENCON Clause 2: "... due diligence on the part of Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned and equipped and supplied, ..."; NYPE Time 93 Clause 2: "the Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service ...".

¹⁶ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, pp. 94-95.

¹⁷ Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha [1962] 2 QB 26.

表 6 各國法律對傭船契約船舶之適航能力比較

	條文內容
日本商法	第 738 條：船舶所有人對傭船人或發貨人提供開航當時船舶能夠安全航海的擔保。
德國商法	第 559 條： 一、無論是何種運送契約，運送人均應保證使船舶處於適航狀態。 二、運送人應承擔因船舶開航前的潛在缺陷導致的不適航或不適載而造成貨主的損失，除非此種缺陷對於一個已履行審慎之責的運送人仍無法發現。
韓國商法	第 787 條：運送人若不能證明其本人或船員及其他僱用人員開航當時對如下事項已做謹慎處理，則不得免除因貨物的滅失、毀損或遲延交付的損害賠償責任。…船舶是能夠安全航行的；妥善配備船員、裝備船舶和配備供應品；船舶冷藏室及其他載貨處所要適於貨物的接收、裝載和保管。
中國大陸海商法	第 94 條：本法第四十七條（船舶適航能力）和第四十九條（偏航）的規定，適用於航次租船合同的出租人。 第 132 條：（定期租船）出租人交付船舶時，應當做到謹慎處理，使船舶適航。交付的船舶應當適於約定的用途。
挪威海商法	第 327 條：（論程傭船）運送人應確保船舶適航，包括妥善配置船員，裝備船舶並使貨艙、冷藏艙和其他載貨處適於安全接受、載運和保存貨物。 第 372 條：（論時傭船）交船時，運送人應確保船舶的狀況，必備證書、船員配備、食物供給及其他設備適合於協議中規定的貿易區域的通常貿易要求。船上還應攜帶足以抵達最近便的加油港口的燃油。
我國海商法	第 42 條：運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。
TMLA 建議修正草案	第 104 條：運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，傭船人得解除契約。 第 107 條：論程傭船契約運送人應於航程之每一階段航程開始時，使船舶有適航性。 第 108 條：論時傭船契約運送人，應於傭船期間開始時，使船舶有適航能力。

商法及 TMLA 建議修正草案條文，則要求運送人所提供之船舶應有適航性。若「運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，傭船人得解除契約」，已有英國法所稱之已達契約基本的違反 (fundamental breach of contract) 之意涵。惟若船舶雖有瑕疵，但尚不致於「不能達運送契約之目的」，則在解釋上，似應認為傭船人不得解除契約，僅可請求損害賠償。

3.2 簽發載貨證券

我國海商法第 60 條第 2 項對傭船契約下簽發載貨證券做特別規定：「以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。」若載貨證券上未載明傭船契約條款，無法以傭船契約拘束傭船人（或託運人）以外之載貨證券持有人。若該載貨證券僅以引置條款 (incorporation clause) 引入

表 7 各國法律對在傭船契約下簽發載貨證券（提單）比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	無
韓國商法	無
中國大陸海商法	第 95 條：對按照航次租船合同運輸的貨物簽發的提單，提單持有人不是承租人的，承運人與該提單持有人之間的權利、義務關係適用提單的約定。但是，提單中載明適用航次租船合同條款的，適用該航次租船合同的條款。
挪威海商法	第 325 條：若運送人為所載運貨物簽發提單，此提單應為運送人與提單第三持有人間就貨物運送及交付條件中之關係。不得援引不在提單中記載的傭船契約協議對抗第三人，除非提單中有相關規定。 第 382 條：若貨物已按正常貿易條件裝運，論時傭船運送人應簽發提單。若因此使運送人遭受提單持有人的超出傭船契約責任的賠償要求，論時傭船傭船人應使運送人免責。
我國海商法	第 60 條第 2 項：以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。
TMLA 建議修正草案	第 102 條：傭船契約另行簽發載貨證券、客票或類似之運送單據由傭船人持有者，其運送契約依傭船契約之規定。 前項載貨證券、客票或類似之運送單據引用傭船契約條款者，其引用之條款內容，除明示記載於載貨證券、客票或類似之運送單據外，對善意之第三持有人不生效力。 旅客運送之傭船契約，運送人、履行運送人與旅客間運送之法律關係，適用本法旅客運送之規定。 第 111 條：傭船人，除傭船契約有明示相反之約定外，就其託運之貨物得為運送人簽發載貨證券或類似之運送單據。 前項載貨證券或類似之運送單據不得違反傭船契約之約定。 前二項之規定於旅客運送客票之簽發準用之。

傭船契約條款¹⁴，除非另有聲明¹⁵，則所能引入者，應僅限於與運送事項有關，且不能與載貨證券其他條款內容不符¹⁶。

在論時傭船契約下簽發載貨證券，其簽發人可能為船舶所有人或傭船人，以自己名義簽發載貨證券而承擔運送義務，亦可能為傭船人代理船長或船舶所有人簽發

載貨證券。後者則有挪威海商法第 382 條所稱之：「若因此使運送人遭受提單持有人的超出傭船契約責任的賠償要求，論時傭船傭船人應使運送人免責。」之問題。在通常情況下，船舶所有人既允許傭船人代其簽發載貨證券，大都會於傭船契約中

¹⁴ 例如在 GENCON 論程傭船契約下簽發之 CONGENBILL：(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Jurisdiction Clause, as herewith incorporated.

¹⁵ 同前註之 CONGENBILL 將 liberties and exceptions 以及 Law and Jurisdiction Clause 明示引入，用以拘束該 CONGENBILL 之持有人。

¹⁶ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 20th ed. pp. 77-79；劉宗榮，海商法，頁 360。

言明簽發載貨證券之相關責任^①，但為使相關權利義務關係趨於明確，亦可於海商法中予規定。

TMLA 建議草案中將「客票或類似之運送單據」亦納入規範，看似考慮較為周全（如表 7 所示）。惟在實務上，貨船之傭船契約當事人（船舶所有人、傭船人）的談判地位較為對等。其載貨證券持有人（或受貨人）雖非傭船契約之當事人，亦通常為整船大宗散裝貨物之買主，故與運送人間有比較對等之商務談判能力，屬商務契約之利害關係人。因此，以載貨證券明示引入傭船契約條款，以拘束載貨證券持有人，似較無爭議。然旅客運送契約為消費契約，要以船舶所有人與傭船人間之商務契約內容拘束客票之持有人，則有疑慮。蓋一個客船的傭船契約過於複雜，非一般旅客所能理解。若僅以客票中之簡單條文引置條款，以拘束其持有人，似有不當。在航空運送中，亦常見航空器租賃實務，惟民用航空法並未就此做特別規定：以租賃契約內容拘束機票持有人^②。

本文建議，對於傭船契約下簽發載貨證券之權利義務關係，現行海商法第 60 條第 2 項仍應予以保留。惟不宜擴大適用於旅客運送之客票，蓋貨物運送與旅客運送之性質不盡相同。

3.3 其他義務

TMLA 建議草案第 106 條於民法第 535 條（收受報酬之受任人，應以善良管理人之注意，處理事務），以及第 222 條（故意或重大過失之責任，不得預先免除）已有規定，似不須在海商法規定。

至於交船時使船舶具適航能力、載運危險品之約定、對貨物裝卸照料等義務、訴訟時效、替代船、甲板運送等新增條款，各國立法例亦不乏有類似條文，用以補充傭船契約當事人間約定不足部分，使其權利義務關係趨於明確（如表 8 所示）。因此，建議未來修法方向，可綜合整理實務上較常見之爭議，納入海商法規範。

肆、運送人或船舶所有人之權利

4.1 運費及傭船費之收取、契約之解除

貨物運送契約之解除原因包括：不可抗力因素、當事人一方之原因（提供之船舶不能達運送之目的、或未能於解約日（cancelling date）以前到達裝貨港、或傭船人於開航前或開航後解除契約）、或船舶

^① 例如 NYPE 93 Clause 30：“... (b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.”

^② 見民用航空法第 90 條。

表 8 各國法律對傭船契約其他義務比較

	條文內容
日本商法	第 743 條：經裝船期間之後，傭船人雖未裝載全部貨物時，船長仍可立即開航。 第 765 條：船舶所有人對傭船人、發貨人、或收貨人的債權，經一年因時效而消滅。
德國商法	第 565 條：運送人未得託運人許可，不得將貨物裝載於不同船上。運送人違反本規定，應承擔由此而引起之損失。除非即使未將貨物裝於不同船上，該損失也必然會發生或該損失本應由託運人承擔。 第 566 條：不經發貨人同意，不得將其貨物裝於甲板上或置於船邊。
韓國商法	第 783 條：船長從傭船人以外的第三人處受領裝船時，若無法確認該第三人或該第三人不裝船時，船長應盡速向傭船人發出通知。上述情況下，傭船人應在裝船期限內裝運貨物。
中國大陸海商法	第 94 條：本法第四十七條（船舶適航能力）和第四十九條（偏航）的規定，適用於論程租船合同的出租人。 第 96 條：出租人應當提供約定的船舶；經承租人同意，可以更換船舶。
挪威海商法	第 323 條：若為特定船舶簽訂出租契約，運送人不得更換船舶。若契約賦予使用非約定的船舶或使用其他船舶的權利，運送人須提供符合約定船舶條件之船舶。若契約規定為租用整船或運送滿載貨物，運送人不得載運非傭船人的貨物，即使此船不得不因此以壓艙水航行者，亦同。 第 357 條：因論程傭船人本人或傭船人對其行為負責之人之過失，造成運送人或船舶之損害，傭船人應負賠償責任。
我國海商法	第 46 條：以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。 第 50 條：貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其海上運送責任。
TMLA 建議修正草案	第 105 條：傭船契約，傭船人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。 第 106 條：傭船契約運送人應以善良管理人之注意運送貨物，但當事人另有約定者，從其約定。 前項規定，運送人本人故意或重大過失之責任，不得預先免除。 第 108 條：論時傭船契約運送人，除契約另有約定外，不得使船舶裝載危險物品。 第 109 條：傭船契約運送人，除契約另有約定外，應負貨物裝載、堆積、整理、理貨、綑綁、穩固及卸載之義務。 第 110 條：傭船船舶之甲板上裝貨及無法交貨之情形，除另有約定外，準用本法第三章之規定。

沉沒、被捕獲、貨物因不可抗力而滅失等原因²³。因解除契約之原因不同，其法律效果亦異。海商法對貨物運送契約之解除大都限於運費如何支付。對於解除契約後之其他效果，海商法未規定者，依民法及

其他法律之規定。但海商法對傭船契約解除之規定應仍屬任意規定。

對契約之解除原因，可分二種：

1. 法定解除：包括：因遲給付（民法第 254 條）；定期給付行為之契約，未按

²³ 例如：表 9 日本商法第 760 條。

時給付(民法第 255 條)；因給付不能(民法第 256 條及第 226 條)；因拒絕無利益之一部分給付(民法第 256 條、第 226 條)；因拒絕不完全給付(民法第 256 條、第 226 條及第 227 條)；因情事變更之解除(民法第 227 條之 2)；

因運送人供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的，託運人得解除契約(海商法第 42 條)；船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約(海商法第 86 條)。

2. 合意解除：指以第二次契約解除第一次

表 9 各國法律對傭船契約運費、傭船費及契約之解除比較

	條文內容
日本商法	<p>第 745 條：開航前，傭船人可支付運費的半額和提出解除契約。 應進行往返航海的，…傭船人在其裝船港出發前提出解除契約。</p> <p>第 747 條：開航後，傭船人除支付了全部運輸費之外，並按第 753 條第一項規定的債務進行清償，且賠償因卸貨而發生的損害或提供相當的擔保，則不得提出解除契約。</p> <p>第 748 條：以船舶的一部分為運輸契約的標的，傭船人不與其他傭船人及發貨人共同傭船，於開航前提出解除契約時，須支付全額運費。</p> <p>第 750 條：第 748 條(部分傭船人於開航前解除契約等)的規定，準用於發貨人提出解除契約的情況。</p> <p>第 760 條：以船舶的全部為運輸契約的標的，該契約因下列事由終止： 一、船舶沉沒； 二、船舶已不能修理； 三、船舶被捕獲； 四、運輸貨物因不可抗力而滅失。</p> <p>上述第一至第三款所列事由在航行中發生時，傭船人須按相當的運輸比例，以不超過運輸貨物的價格為限度，支付運費。</p> <p>第 761 條：航海或運輸違反法令時、因其他不可抗力而不能完成契約的標的時，各當事人可提出解除契約。</p>
德國商法	<p>第 579 條：若託運人未能在運送人有義務等待裝貨的期限內完成裝貨，除非託運人解除契約，運送人有權開航。</p> <p>第 580 條：在航程開始前，託運人得支付半數運費而解除契約。</p> <p>第 582 條：開航後，託運人應支付全額運費，才可解除契約。</p>
韓國商法	<p>第 792 條：開航前租用整船運輸的傭船人支付約定運費的一半，可以解除契約。</p> <p>第 793 條：租用部分船舶的傭船人或託運人，可以按前條規定解除或終止契約，但必須與全體傭船人和託運人共同為之。</p> <p>第 796 條：傭船人在貨物裝船期限內不裝船的，即視為解除或終止契約。</p> <p>第 807 條：運輸契約因下列事由而終止： 一、船舶沉沒或滅失； 二、船舶達到不能修復的狀態； 三、船舶被捕獲； 四、貨物因不可抗力而滅失。</p> <p>第 808 條：因船舶航行或運輸違反法令或因其他不可抗力不能達到契約目的時，各當事人均可解除契約。</p>

表 9 各國法律對傭船契約運費、傭船費及契約之解除比較 (續)

	條文內容
中國大陸海商法	<p>第 89 條：船舶在裝貨港開航前，託運人可以要求解除合同。但是，除合同另有約定外，託運人應當向承運人支付約定運費的一半。</p> <p>第 90 條：船舶在裝貨港開航前，因不可抗力或者其他不能歸責於承運人和託運人的原因致使合同不能履行的，雙方均可以解除合同。</p> <p>第 96 條：出租人應當提供約定的船舶；經承租人同意，可以更換船舶。但是，提供的船舶或者更換的船舶不符合合同約定的，承租人有權拒絕或者解除合同。</p> <p>第 97 條：出租人在約定的受載期限內未能提供船舶的，承租人有權解除合同。</p> <p>第 100 條：承租人應當提供約定的貨物；經出租人同意，可以更換貨物。但是，更換的貨物對出租人不利的，出租人有權拒絕或者解除合同。</p> <p>第 131 條：(定期租船) 出租人應當按照合同約定的時間交付船舶。 出租人違反前款規定的，承租人有權解除合同。</p> <p>第 132 條：出租人交付船舶時，應當做到謹慎處理，使船舶適航。交付的船舶應當適於約定的用途。 出租人違反前款規定的，承租人有權解除合同，並有權要求賠償因此遭受的損失。</p> <p>第 134 條：承租人應當保證船舶在約定航區內的安全港口或者地點之間從事約定的海上運輸。 承租人違反前款規定的，出租人有權解除合同，並有權要求賠償因此遭受的損失。</p> <p>第 140 條：承租人應當按照合同約定支付租金。承租人未按照合同約定支付租金的，出租人有權解除合同，並有權要求賠償因此遭受的損失。</p>
挪威海商法	<p>第 348 條：論程傭船之船舶應在規定的日期前完成裝貨準備，否則承租人有權解除契約。</p> <p>第 349 條：因運送人之責任造成的遲延或其他違約行為，若違約嚴重，論程傭船人有權解除契約。</p> <p>第 353 條：若論程傭船人放棄傭船協議，或未能交付契約下的所有貨物，且未能在規定期限內支付損害賠償或提供擔保，運送人有權解除契約。</p> <p>第 458 條：簽訂傭船協議後，若因戰爭、封鎖、叛亂、內亂、海盜行為或其他武裝暴亂可能顯著增強，帶給航行的船舶、人員或貨物危險，論程運送人及傭船人有權解除契約。</p>
我國海商法	<p>第 43 條：以船舶之全部供運送時，託運人於發航前得解除契約。但應支付運費三分之一，其已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用。 前項如為往返航程之約定者，託運人於返程發航前要求終止契約時，應支付運費三分之二。</p> <p>前二項之規定，對於當事人之間，關於延滯費之約定不受影響。</p> <p>第 44 條：以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用及賠償加於其他貨載之損害。 前項情形，託運人皆為契約之解除者。各託運人僅負前條所規定之責任。</p> <p>第 45 條：前二條之規定，對船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約，不適用之。</p> <p>第 49 條：託運人因解除契約，應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三。</p>
TMLA 建議修正草案	<p>第 104 條：運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，傭船人得解除契約。</p>

契約，但亦有在契約中約定合意解除之原因²⁴。惟若契約已全部或一部履行者，縱有合意解除原因，並不當然適用於民法第 259 條回復原狀之規定。在此種情況下，得由契約約定解除後之效果²⁵。

基於前述，不論法定或合意解除，皆可依民法或傭船契約約定，海商法似乎僅須對因傭船契約之特性，對契約之法定解除原因作規範。TMLA 之建議修正草案對契約之解除僅有一條文（運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時），應屬妥當。各國對傭船契約運費、傭船費及契約之解除規定，如表 9 所示。

4.2 裝卸時間及延滯費

裝卸時間及延滯費之計算為論程傭船契約中常生之爭議，故有必要於海商法中

予以規定。至於規定之內容，由各國之立法例，大致可包括：裝 / 卸準備完成通知書之遞交條件、裝卸時間之起算及計算方式、延滯費之性質及支付義務三項。我國海商法在修正時，似可考慮參考納入這三項內容（如表 10 所示）。

惟值得注意的是：大部分的論程傭船契約內均有前述之規定²⁶，而且裝卸時間之長短及計算方式，以及延滯費金額，通常為論時傭船契約第一階段洽商報價還價之主要條款，成交後並載於傭船契約中²⁷，蓋其與船舶所有人之營運成本有關。因此，即使海商法規定，其性質應屬任意規定。此亦應為中國大陸海商法第 98 條以簡明規定「由雙方約定」之理由。惟為避免契約未明示規定而有爭議，仍有賴以海商法補充規定為佳，例如：對延滯費之性質定義為損害賠償²⁸。

表 10 各國法律對傭船契約裝卸期間及延滯費比較

	條文內容
日本商法	<p>第 741 條：以船舶的全部為運輸契約的標的、裝載運輸貨物必要的準備工作完成時，船舶所有人須立即向傭船人發出通知。</p> <p>傭船人規定了可裝載運輸貨物的期間的，該期間從已發出前款通知之日的第二日起計算，經過了該期間之後，已裝載運輸貨物時，船舶所有人雖無特別約定，仍可請求取得相當的報酬。</p> <p>第 752 條：以船舶的全部或一部分為運輸契約的標的，在卸貨必要的準備完成時，船長必須立即向收貨人發出通知。</p>

²⁴ 例如論時傭船之船舶未於 Laycan (Laydays/Cancelling Date) 到達指定港口者，傭船人得解除契約，參 GENCON 93 第 9 條。

²⁵ 參最高法院 63 台上字第 1989 號民事判決。

²⁶ 例如：GENCON Clauses 6, 7。

²⁷ 例如：GENCON 之第 16 欄 (Laytime)、第 17 欄 (Demurrage rate and manner payable)。

²⁸ 參德國商法第 572 條及我國現行海商法第 52 條第 2 項。

表 10 各國法律對傭船契約裝卸期間及延滯費比較 (續)

	條文內容
德國商法 ²⁹	<p>第 567 條：裝貨時間起算及延滯期限、延滯費、給予裝貨準備完成之通知。</p> <p>第 568 條：若契約未規定裝貨時限，並可約定固定金額延滯費。</p> <p>第 569 條：延滯期間之起算、計算。</p> <p>第 570 條：延滯期間屆滿後，運送人沒有義務等待裝貨，但應在屆滿三日前通知傭船人。</p> <p>第 571 條：第 567 條、第 570 條通知之方式。</p> <p>第 572 條：延滯費之計算應按公平原則，應考慮運送人之營運成本及延滯期間不能營運船舶之利潤損失。</p> <p>第 573 條：裝貨期限、延滯期限之計算。</p> <p>第 574 條：裝貨受妨礙情況下的延滯費</p> <p>第 575 條：第 573 條及第 574 條僅適用於當地法規或習慣沒有不同規定。</p> <p>第 576 條：事先約定之裝貨期限屆滿後，運送人沒有等待之義務。</p> <p>第 596 條：卸貨期限。</p> <p>第 596 條：卸貨延滯期限開始及通知。</p> <p>第 597 條：卸貨期限及延滯期限之計算。</p> <p>第 598 條：卸貨受阻時延滯費之支付。</p> <p>第 599 條：第 597 條及第 598 條僅適用於當地法規或習慣沒有不同規定。</p>
韓國商法	<p>第 782 條</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、締結傭船契約的情況下，為貨物裝船所需的準備就緒時，運送人應盡快向傭船人發出通知。 二、訂有貨物的裝船期限的，在上午提交前款規定的通知時，其期間自當天下午一時起算；在下午提交前款規定的通知時，自第二天上午六時起算。但該期限不包括因不可抗力而無法裝船的時日以及按該港口的習慣不進行裝船工作的時日。 三、貨物裝船超過前款規定的期限時，運送人可以請求與此相應的滯期費。
中國大陸海商法	<p>第 98 條：航次租船合同的裝貨、卸貨期限及其計算辦法，超過裝貨、卸貨期限後的滯期費和提前完成裝貨、卸貨的速遣費，由雙方約定。</p>
挪威海商法 ³⁰	<p>第 330 條：論程運送人應使船舶在約定的包括裝卸時間和延滯期間內處於浮泊狀態。</p> <p>第 331 條：裝卸時間之定義及計算方式。</p> <p>第 332 條：裝卸時間之開始，準備完成通知。</p> <p>第 333 條：若因可歸責於論程傭船人之事以致船舶無法停靠在裝貨地點，準備完成通知書仍可遞交，以使裝卸時間開始。</p> <p>第 334 條：延滯期間按連續時間計算。</p> <p>第 334 條：延滯期間對運送人應給予之補償。</p> <p>第 355 條：若未規定延滯期間，但遲延裝貨給論程運送人造成重大損失或不便，即使延滯費已付，運送人仍有權解約。</p>

²⁹ 由於德國商法對傭船契約裝卸期間及延滯費相關條文之文字較多，本處僅作摘要。

³⁰ 由於挪威海商法對傭船契約裝卸期間及延滯費相關條文之文字較多，本處僅作摘要。

表 10 各國法律對傭船契約裝卸期間及延滯費比較 (續)

	條文內容
我國海商法	第 52 條：以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書。 裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。 前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。
TMLA 建議修正草案	第 113 條：論程傭船契約，除另有約定外，下列時間不計入裝卸期間： 一、因運送人或其使用人或代理人之原因所生之遲延時間。 二、傭船人依免責條款得以免責之事由所生之遲延時間。 三、因不可歸責於傭船人之事由，裝卸貨物為不合法所生之遲延時間。 第 114 條：延滯費已發生之期間，除當事人另有約定外，傭船契約免除責任之約定不得適用於延滯費期間之計算。

4.3 離租及空艙運費

論程傭船契約對運費收取，對未裝運達約定貨量，常有空艙運費 (dead freight) 之規定^①。論程傭船之貨量與運送人之運費收取權利關係密切，雖然常可依契約規定空艙運費，但於海商法規定，以作為補充當事人意思表示不足之情況，並無不當 (如表 11 所示)。

論時傭船契約對傭船費 (hire) 之支付常有離租 (off-hire)^② 及撤船權 (withdrawal of ship)^③ 之規定。其中撤船權，係以契約約定因傭船人未準時支付傭船費，船舶所有人有權解除契約，亦即收回船舶。若契約中無撤船權條款，依英國法，除非傭船

人遲延支付傭船費之時間過久，構成契約基本的違反，船舶所有人僅能請求損害賠償 (例如：遲延給付之利息)，不得解除契約^④。我國民法第 231 條亦規定：債務人給付遲延，債權人得請求其賠償因遲延而生之損害。第 255 條規定：依契約之性質或當事人之意思表示，非於一定時期為給付不能達其契約之目的，而當事人不按照時期給付者，他方得不為催告解除契約。對於撤船權之規範得依契約或以民法之規定，海商法似不須另行規定。

在論時傭船契約中，船舶所有人應於租期開始時提供適航能力之船舶^⑤，而傭船人僅在三種情況下，才可付傭船費，亦即：(1) 契約另有明示規定，例如離租條

^① Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, pp. 400-401; Wilson, Carriage of Goods by Sea, p. 289.

^② 例如：Baltim Clause 11。

^③ 例如：NYPE 93 Clause 11 (a): "... Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers."

^④ Leslie Shipping v. Welstead [1921] 3 K.B. 92; Mardorf Peach v. Attica Sea Carriers Corp. of Liberia (the Laconia) [1977] A.C. 859; Kawasaki Kisen Kaisha v. Bantham SS. [1938] 2 K.B. 790 at 791.

^⑤ 例如：NYPE 93 Clause 2(Delivery); 另參 Giertsen v. Turnbull 1908 S.C. 1101。

表 11 各國法律對傭船契約之離租、空艙運費比較

	條文內容
日本商法	第 743 條：傭船人雖未裝載全部運輸貨物時，仍可向船長發出開航的請求。 傭船人已提出前項的請求時，除運費的全額以外，須支付因未裝載全部運輸貨物發生的費用，並在船舶所有人提出請求時提供相當的擔保。
德國商法	第 578 條：經託運人要求，運送人得以在未裝完全部貨物的情況下開航。運送人有權要求託運人支付全額運費以及延滯費。運送人有權要求託運人支付由於未裝完貨物而受到之其他損失。 第 587 條：若租用船舶的部分艙位或特殊艙位，除非全部託運人解除契約或沒有交付貨物，運送人在必須接受部分運費的情況下，可收取全額運費作為空艙運費。運送人收到替代貨物或未交付貨物的運費應從全額運費中扣除。
韓國商法	第 784 條 一、傭船人雖然未將全部貨物裝船，但仍可向船長請求開航。 二、超過裝船期限後，傭船人即使未完成貨物裝載的，船長仍可即時開航。 三、在前兩款的情況之下，傭船人應支付全部運費和因只將部分貨物裝船而產生的額外費用。 第 802 條 一、按運輸期間計算時，其金額應從裝載貨物開始時起至卸貨完畢之日的計算。 二、船舶因不可抗力而停泊在裝貨港或中途港的時間，或在船舶航行中修理船舶的時間均不計算在前款規定的運輸期間內。
中國大陸海商法	第 100 條：因未提供約定的貨物致使出租人遭受損失的，承租人應當負賠償責任。 第 133 條：船舶不符合約定的適航狀態或者其他狀態而不能正常營運連續滿 24 小時的，對因此而損失的營運時間，承租人不付租金，但是上述狀態是由承租人造成的除外。 第 140 條：承租人應當按照合同約定支付租金。承租人未按照合同約定支付租金的，出租人有權解除合同，並有權要求賠償因此遭受的損失。
挪威海商法	無
我國海商法	第 47 條：前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行為或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。 船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。 第 48 條：以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費，但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。
TMLA 建議修正草案	第 112 條：論程傭船契約，除當事人另有約定外，傭船人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

款；(2) 船舶所有人違反其義務未能提供契約所承諾之服務；(3) 履約受挫 (frustrated)⁶⁹。我國海商法第 42 條亦規定運送人所供給

之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。在論時傭船實務上，離租條款所列舉之離租原因，依當事

⁶⁹ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, p. 351.

人之約定而異。若當事人無此離租之約定，則可依海商法解決爭議。我國現行海商法第 47 條規定：前條（論時傭船）託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行為或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費。應屬妥當。可予以作文字修正，但似不宜刪除。

4.4 貨物交付、寄存、留置權及拍賣權

我國海商法第 51 條之立法理由，在克服民法第 650 條第 1 項及第 2 項之要求。亦即當受貨人不明等原因時，運送人應先通知託運人，託運人未為指示，或其指示不能實行，或運送人不能繼續保管運送物時，才得以託運人之費用寄存貨物於倉庫。在此種情況下，可能會延誤甚久而未能取得託運人之指示。不定期航運之運送人若無法依約採船邊交貨，會造成船期延誤，即使能順利收取延滯費，可能會造成延誤下一航次運務而有損失。故海商法第 51 條直接授予運送人在受貨人怠於受領貨物時，有將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫之權利。有助於加速存倉時機及避免船期延誤。並規定因不能寄存倉庫、貨物有腐壞之虞、其價值不足時，運送人得聲請法院裁定准予拍賣，可

加速拍賣取償之時間，及以免時間拉長，在支付關稅及累計過高之倉租後，運送人無收取足額運費。

基於上述，為保障運送人權利及確保港埠作業順暢，減少船舶及貨物在港滯留時間，海商法第 51 條不應輕言廢棄。至於貨物交付及運送人之留置權，海商法無規定時，仍可依契約約定^{①7}，或依民法第 928 條實行留置權。

伍、傭船人之權利、義務及契約之解除

5.1 轉租

論程及論時傭船之傭船人是否得將其承租之船舶轉租於第三人？若可轉租，則船舶所有人與該第三人之權利義務關係為何？在傭船契約下，船舶所有人 / 運送人與傭船人在履約過程中各負給付義務，其給付能力（履約能力），涉及當事人是否可能違反契約，以及違約後之救濟。因此，民法對契約當事人不為給付、給付遲延、給付不能、不完全給付等均有規定^{①8}。契約之債權及債務是否可移轉給第三人（例如轉租），屬契約當事人自由約定範圍。在論時傭船實務上大都有轉租權利之約定^{①9}。

^{①7} 例如 GENCON Clause 8 及 NYPE 93 Clause 23。

^{①8} 民法第 254 條、第 225 條、第 226 條、第 227 條、第 229 條、第 230 條、第 231 條等。

^{①9} 例如 NYPE 93 Clause 18：Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

表 12 各國法律對傭船契約之貨物交付 / 寄存 / 留置權 / 拍賣權比較

	條文內容
日本商法	<p>第 753 條：收貨人已收取運輸貨物時，依運輸契約或船載證券的內容，承擔運輸費、附帶費用、墊付款、停泊費及與運輸貨物價格有關的共同海損或為救助應負擔的金額的支付義務。</p> <p>第 757 條：船舶所有人為取得第 753 條第 1 項規定的金額的支付，可在取得法院的許可時，將運輸貨物拍賣。</p>
德國商法	<p>第 601 條 受貨人遲延接收貨物、拒收貨物、或收貨人不明時，船長有權在通知收貨人後，自行將貨物存入公共倉庫用其他安全方法進行保管。</p>
韓國商法	<p>第 803 條 一、受貨人怠於收取貨物時，船長可將貨物交給法院委託保管的部門或交給海關或其他法律指定的有關機關認可的部門，並盡快向收貨人發出通知。 二、當不能確知收貨人或收貨人拒絕收取貨物時，船長可將貨物交給法院委託保管的部門或交給海關或其他有關機關認可的部門，並盡快向傭船人或託運人或已確知的收貨人發出通知。 三、根據本條第 1 款和第 2 款的規定，已將貨物交給法院委託保管的部門或交給其他有關機關認可的部門的，視為將貨物交給提單持有人或其他收貨人。</p> <p>第 804 條：運送人為得到第 800A 條第 1 款（收貨人支付運費及其他費用之義務、船長對未支付費用之貨物得行使留置權）規定的款項，經法院許可，可以拍賣其運輸的貨物，以確保獲得優先受償。</p> <p>第 812D 條： 一、本法第 800B 條第 2 款和第 804 條（船長對貨物之留置權及運送人之拍賣權）的規定準用於論時傭船人不向船舶所有人償付租金、墊款，以及論時傭船人不履行與此相似的，根據論時傭船契約而產生債務的情況。但是，船舶所有人不得以此對抗善意取得提單的第三人。 二、據前款規定，船舶所有人對貨物行使的權力不得超過論時傭船人對該批貨物按約定應收的租金或運費的範圍。</p>
中國大陸海商法	<p>第 141 條：承租人未向出租人支付租金或者合同約定的其他款項的，出租人對船上屬於承租人的貨物和財產以及轉租船舶的收入有留置權。</p>
挪威海商法	<p>第 337 條：（論程傭船）應本著快速原則交付與裝卸貨物。</p> <p>第 345 條：（論程傭船）運送人對貨物有留置權。</p> <p>第 346 條：受貨人怠於、延誤受貨、拒絕受貨或受貨人不明時，運送人之寄存貨物之權。</p>
我國海商法	<p>第 51 條：受貨人怠於受領貨物時，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。</p> <p>受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，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。</p> <p>運送人對於前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額： 一、不能寄存於倉庫。 二、有腐壞之虞。 三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。</p>
TMLA 建議修正草案	無

在論程傭船則因大都是一航次運務，轉租之約定並不常見。

中國大陸海商法第 99 條雖有轉租之規定，但僅適用於契約沒有約定或沒有不同約定(依同法第 94 條)。而挪威海商法第 324 條亦應與同法第 322 條合併解釋，若當事人另有約定者，從其約定。日本海商法第 759 條及韓國海商法第 806 條之立法目的，似非著重在轉租之權利，而轉傭後，船長仍應履行其職務範圍內契約有關之義務，包括船舶適航能力、照料貨物義務，仍應由其僱用人(船舶所有人)負責(如表 13 所示)。

基於上述，轉租權利得由契約約定，我國海商法及 TMLA 建議草案未納入轉租規定，亦屬妥當。

5.2 安全港口

安全港口之約定幾乎為傭船契約之基本要求。即使海商法未特別規定，所選擇停靠之港口、船席為安全港口或船席，為契約當事人之共同利益。因此傭船契約中鮮少有刪除論程傭船之安全港口及鄰近港條款^⑩，或刪除論時傭船之航行限制條款^⑪。

構成港口不安全之原因，包括：氣

表 13 各國法律對傭船契約之轉租比較

	條文內容
日本商法	第 759 條：以船舶的全部或一部為運輸契約的標的，傭船人另與第三者簽訂運輸契約時，其契約的履行在屬於船長職務的範圍內，僅船舶所有人對該第三者承擔履行的責任。
德國商法	無
韓國商法	第 806 條：傭船人以自己的名義與第三人簽訂運輸契約時，若履行契約是屬於船長職務範圍內的，船舶所有人對第三人負第 787 條(使船期適航義務)及第 788 條(對照料貨物注意義務)規定的責任。
中國大陸海商法	第 99 條：(航次租船合同) 承租人可以將其租用的船舶轉租；轉租後，原合同約定的權利和義務不受影響。 第 137 條：(定期租船合同) 承租人可以將租用的船舶轉租，但是應當將轉租的情況及時通知出租人。租用的船舶轉租後，原租船合同約定的權利和義務不受影響。
挪威海商法	第 324 條：若傭船人將其傭船契約的權利轉讓，傭船人仍負責履行契約。 未得傭船人同意，論程傭船運送人不得轉讓傭船契約。若傭船人同意，則運送人在本契約中應負之責任終止。
我國海商法	無
TMLA 建議修正草案	無

^⑩ 例如 GENCON Clause 1: “The said Vessel shall ... proceed to the loading port (s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, ... shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 ..., or so near thereto as she may safely get and lie always afloat...”

^⑪ 例如 NYPE 93 Clause 5: “The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within excluding as the Charterers shall direct.”

候，例如湧浪 (sea swell)、潮汐 (tide)、風力或結冰、水深不足、政治及人為因素 (例如戰爭、罷工及暴動) 等⁴²。對安全港口之定義，即使海商法未特別規定，應可引用航運習慣或外國判例或法院見解。我國海商法未另作規範，尚不致有明顯適用上之困難。惟亦可參考英國之判例，在海商法中明確定義安全港口，亦即：一個港口或船席對某一特定船舶在某段相關期間，能於通常情況下得駛達、進入、使用，並開航。在這段期間不致遭到以良好船藝 (seamanship) 及航海技術仍無法避免之危險⁴³ 如表 14 所示)。

5.3 交還船

論時傭船之交還船涉及交還船之時間及地點、傭船費起迄計算、交還船之船況及檢驗、船上剩油、還船前最後一航次之指派及傭船費計算等，對當事人間之權利義務關係相當重要。因此，各論時傭船契約大都有明示條款⁴⁴。惟因當事人之約定未必全然完整，若有疏漏之處，而能由海商法補充，當較明確。我國海商法仍可參考各國之立法例，納入上述規範內容 (如表 15 所示)。

表 14 各國法律對傭船契約安全港口比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	第 592 條：若港口水深或船舶安全或當地法律或設施不允許船長執行該指示，船長可將船舶掛靠當地習慣之卸貨地。
韓國商法	無
中國大陸海商法	第 134 條：(定期租船) 承租人應當保證船舶在約定航區內的安全港口或者地點之間從事約定的海上運輸。
挪威海商法	第 328 條：若傭船協議賦予論程傭船人選擇裝貨港或卸貨港之權，傭船人指定的港口須可自由出入，能使船舶保持安全浮揚，沒有妨礙地載貨、進入和駛離。 第 329 條：若契約中未明定特定裝貨地點，則船舶應在裝貨港由論程傭船人指定之泊位停靠，只要保證可自由出入，能使船舶保持安全浮揚，沒有妨礙地載貨、進入和駛離。 第 394 條：若船舶位於的港口或地區爆發戰爭或類情況，或此種風險若增加，論時傭船運送人應立即使船舶駛離該地區到安全地點。
我國海商法	無
TMLA 建議修正草案	無

⁴² 林光、張志清，航業經營與管理，九版，頁 440。

⁴³ Leeds Shipping v. Societe Francaise Bunge [1958] 2 Lloyd's Rep. 127.

⁴⁴ 例如：Baltim Clause 1 Period/Port of Delivery/Time of Delivery 及 Clause 7 Redelivery。

表 15 各國法律對論時備船契約對交還船權利義務比較

	條文內容
日本商法	無
德國商法	無
韓國商法	無
中國大陸海商法	<p>第 131 條：出租人應當按照合同約定的時間交付船舶。</p> <p>出租人違反前款規定的，承租人有權解除合同。出租人將船舶延誤情況和船舶預期抵達交船港的日期通知承租人的，承租人應當自接到通知時起四十八小時內，將解除合同或者繼續租用船舶的決定通知出租人。</p> <p>因出租人過失延誤提供船舶致使承租人遭受損失的，出租人應當負賠償責任。</p> <p>第 132 條：出租人交付船舶時，應當做到謹慎處理，使船舶適航。交付的船舶應當適於約定的用途。</p> <p>出租人違反前款規定的，承租人有權解除合同，並有權要求賠償因此遭受的損失。</p> <p>第 142 條：承租人向出租人交還船舶時，該船舶應當具有與出租人交船時相同的良好狀態，但是船舶本身的自然磨損除外。</p> <p>船舶未能保持與交船時相同的良好狀態的，承租人應當負責修復或者給予賠償。</p> <p>第 143 條：經合理計算，完成最後航次的日期約為合同約定的還船日期，但可能超過合同約定的還船日期的，承租人有權超期用船以完成該航次。超期期間，承租人應當按照合同約定的租金率支付租金；市場的租金率高於合同約定的租金率的，承租人應當按照市場租金率支付租金。</p>
挪威海商法	<p>第 388 條：論時備船備船人應在約定的地點、按照契約約定的時間將船舶還給運送人。</p> <p>第 389 條：除非契約中約定一段還船時期，運送人有義務履行新的航次，即使可能超出約定的還船日期，但若超期還船超過合理限度，不在此限。對於允許的超期時間，備船人支付約定租金。對於其他超期時間，應按當前租金支付，但不得少於約定的租金，並按契約原則賠償因此使運送人遭受之損失。</p>
我國海商法	無
TMLA 建議修正草案	無

陸、結論與建議

6.1 結論

不論在英美法系或成文法系國家，法律對備船契約當事人間權利義務之規範，皆以尊重契約自由為原則。若契約未規定，或其規定有爭議時，在英美法系則以

普通法原則及判例為依據。而在成文法系則以法律條文（例如：海商法、商法或民法）予以補充規範。我國現行海商法對備船契約之規範，可分成三大類：

1. 通則：備船契約定義、契約應以書面為之、應記載事項、不受船舶所有權移轉之影響等⁴⁵；

⁴⁵ 參海商法第 38-41 條。

2. 契約履行事項：使船舶為運送之方法、貨物運達之通知、貨物寄存及拍賣、裝卸時間之計算⁴⁶；
3. 契約解除及運費相關規定：全部及一部傭船契約之解除、論時及連續論程傭船契約解除之禁止、事變時及貨物缺裝時運費之計算、解約時運費之扣除⁴⁷。

為探討我國海商法上述三大類之規定是否妥當？以及未來應如何修正或增刪？本文乃比較分析成文法系之日本、德國、韓國、中國大陸、挪威海商法（或商法）及我國海商法對傭船契約之規範。本文發現各國規範之架構及內容雖仍有差異，但大抵上仍有許多其共通點。故將此等共通點歸納成四大項（規範架構及通則、運送人或船舶所有人之義務、運送人或船舶所有人之權利、傭船人之權利義務及契約之解除），並與我國現行海商法及臺灣海商法學會所提出修正建議條文並列，以比較分析其內容，提出未來修正我國海商法對傭船契約規範之建議。

6.2 建議

本文對我國海商法傭船契約規範修正

建議如下：

1. 規範架構：論程及論時傭船獨立一章，不分節，以名詞定義來區分其適用文。件貨運送以另一章規範⁴⁸。對光船租賃則另在船舶章規定⁴⁹。
2. 通則：使用「論程傭船」及「論時傭船」二名詞，取代「以船舶之全部或一部供運送為目的」，並作定義⁵⁰。在適用上，不宜擴大適用於非以運送為目的之傭船，小船、軍事艦艇及公務船舶⁵¹。
3. 是否以書面為之：不須以書面為契約成立之條件，但可修正為：若經一方請求，可要求書面確認契約⁵²。而對於運送契約應載明事項，似不須另以海商法規定⁵³。
4. 是否強制適用：海商法對傭船契約之規定，應僅適用於契約未另有約定時。得以一獨立條文作此規定⁵⁴。
5. 不受船舶所有權移轉之影響：為免影響論時傭船船舶物權（含所有權及抵押權）之行使，似應限於論程傭船契約，「不因船舶所有權移轉而受影響」。但亦可不予規定，由契約當事人自行約定⁵⁵。
6. 提供適航能力船舶：對於傭船契約之運

⁴⁶ 參海商法第 46, 50, 51, 52 條。

⁴⁷ 參海商法第 42-45, 47-49 條。

⁴⁸ 採 TMLA 建議。將二種運送契約分別由獨立一章規範。

⁴⁹ 採 TMLA 建議，因光船租賃屬船舶權利，可在船舶章規定。

⁵⁰ 採 TMLA 建議。

⁵¹ 採此等船舶之傭船契約既非為貨物運送之目的，不須概括規定準用或適用海商法運送契約之規定，宜由契約及民法或相關法律規範。

⁵² 參考日、德、韓三國立法。

⁵³ 採 TMLA 之建議，蓋因依民法第 153 條即可規範契約之確定性。

⁵⁴ 參考中國大陸海商法第 94 條、第 127 條之立法。

⁵⁵ 參考日、德、韓、挪威四國立法。

送人或船舶所有人應提供適航能力船舶義務及未盡此義務之後果，仍應以海商法規定⁵⁵。而對於船舶適航能力之四項要求（實體結構，船員、設備屬具及供應、貨艙），亦宜以海商法規定⁵⁷。

7. 簽發載貨證券：在傭船契約下簽發載貨，其持有人、簽發人與船舶所有人間之權利義務，現行海商法第 60 條第 2 項已有規範，仍應保留⁵⁶。而在另一方面，不宜將海上貨物運送簽發載貨證券之規定，擴大適用於旅客運送之客票。
8. 運送人其他義務：各國對運送人其他義務之規定較為分歧⁵⁸，我國未來修正方向，可綜合整理實務上較常見之爭議，納入海商法規範。
9. 運費 / 傭船費及契約之解除：對於運費 / 傭船費之收取，包括契約解除後之收取，得由當事人自行約定，或依民法規定。海商法似不須另以明文規範⁵⁹。而對於傭船契約之法定解除原因，海商法僅須針對傭船契約之特性規定：當船舶有瑕疵不能達運送契約之目的，傭船人

得解除契約，其餘則依民法規定⁶¹。

10. 裝卸時間及延滯費：可將裝 / 卸準備完成通知書之遞交條件、裝卸時間之起算及計算方式、延滯費之性質及支付義務三項，納入我國海商法之規定⁶⁰。
11. 離租及空艙運費：對於撤船權之規範得依契約或以民法之規定，海商法似不須另行規定⁶²。對於空艙運費之收取及傭船人得主張離租之條件，得修正我國現行海商法第 47 條及第 48 條之文字，使之更明確，但不宜逕予刪除⁶⁴。
12. 貨物交付、寄存、留置權及拍賣權：現行海商法第 51 條仍有保留之必要⁶⁵。
13. 轉租：無須另由海商法規定⁶⁶。
14. 安全港口：無須另由海商法規定⁶⁷。
15. 交還船：若能由海商法補充其規定，當較明確，故仍可參考各國之立法例，包括最後一航次之指派及傭船費計收方式，予以規範⁶⁸。

⁵⁵ 採 TMLA 之建議。

⁵⁷ 參考韓、挪威及中國大陸三國立法。

⁵⁶ 可參考挪威及中國大陸二國之立法。

⁵⁸ 如表 8 所示。

⁵⁹ 採 TMLA 之建議。

⁶⁰ 採 TMLA 之建議。

⁶² 參考日、韓、德國之立法，如表 10 所示。

⁶⁴ 採 TMLA 之建議。

⁶⁵ TMLA 對論程傭船之空艙運費建議條文仍可採。惟對論時傭船人得主張離租之條件（現行海商法第 47 條）似仍應保留，但可作文字修正。

⁶⁶ 其立法目的有加速存倉時機，避免船期延誤，提升運輸效率之考量。

⁶⁷ 採 TMLA 之建議。

⁶⁸ 採 TMLA 之建議。

⁶¹ 例如採挪威及中國大陸之立法。

參考文獻

- 司玉琢、胡正良、郭萍、韓立新、李志文，2003，(中華人民共和國海商法)修改建議稿條文、參考立法例、說明，大連海事大學出版社，大連市。
- 林光、張志清，2016，*航業經營與管理*，第九版，航貿文化事業有限公司，臺北市。
- 施智謀，1979，*海商法*，初版，著作兼發行人。
- 柯澤東，2010，*海商法——新世紀幾何海商法學*，元照出版有限公司，臺北市。
- 張新平，2010，*海商法*，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。
- 陳春山，1995，*契約法講義*，瑞興圖書公司，臺北市。
- 曾國雄、張志清，2010，*海商法*，第三版，航貿文化事業有限公司，臺北市。
- 曾國雄、張志清、鍾政棋，2011，*載貨證券理論與實務*，第三版，航貿文化事業有限公司，臺北市。
- 臺灣海商法學會，*海商法修正草案條文對照表*，<http://twmla.org/wp-content/uploads/2017/03/海商法修正草案條文對照表最後確定版本.pdf>，2017年3月。
- 劉宗榮，2016，*海商法*，第三版，翰蘆圖書出版有限公司，臺北市。
- 韓立新、王秀芬，2003，*各國(地區)海商法匯編(中英文對照)上卷、下卷*，大陸大連海事大學出版社。
- Scrutton, T.E., Boyd, S.C., Burrows, A.S. and Foxton, D., 1996. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th Edition, Sweet & Maxwell: London.
- United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), 2017. Available at: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html (Accessed January 2017)
- Wilson, J.F. 2004. *Carriage of Goods by Sea*, 5th Edition, Pearson Longman: London.

