

最高法院民事判決

114年度台上字第284號

上訴人 昭伸企業股份有限公司

法定代理人 張振聲

訴訟代理人 林明信律師

被上訴人 HELMS GEOMARINE PTE LTD

兼法定代理人 Lim Beng Kuan (中文名：林明泉)

共同

訴訟代理人 吳允翔律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國113年10月16日臺灣高等法院第二審判決(113年度海商上字第2號)，提起上訴，本院於114年9月30日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決廢棄，發回臺灣高等法院。

理 由

一、本件上訴人主張：伊於民國110年10月1日，將同年9月以美金(下同)85萬元向被上訴人HELMS GEOMARINE PTE LTD(下稱HELMS公司)買受之POE86平台船1艘(下稱系爭平台船)，交HELMS公司代為由馬來西亞國北幹港拖帶至我國基隆港，約定報酬為21萬元(下稱系爭拖船契約)。HELMS公司待伊完成系爭平台船在我國之註冊登記，於同年12月2日自馬來西亞國啟航。HELMS公司無視於拖帶之海上航行期間，菲律賓附近海面颱風形成，伊於同年月12日至14日多次叮嚀應提出防颱計畫、適時尋找港口避難、強調船舶安全重於抵達時程，猶無積極作為，於同年月16日因其使用之船隻拖纜於拖運過程中遇巨大風浪斷裂，致使系爭平台船逐浪漂流，碰撞擱淺終至毀損，伊因而受有損害計85萬元。因HELMS公司為未經我

01 國認許其成立之外國法人，被上訴人林明泉以其名義與伊簽
02 訂系爭拖船契約，爰依海商法第5條準用民法第227條第2
03 項、民法總則施行法第15條規定，求為命被上訴人如數連帶
04 給付，並加付起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判
05 決。

06 二、被上訴人則以：HELMS公司僅為上訴人代尋拖船公司拖運，
07 法律關係類似買方代理，不應負拖船人責任。又系爭拖船契
08 約，應定性為運送，並非承攬，且有海商法第38條(件貨運
09 送限制責任)、第69條第2款、第4款免責事由之適用，且具
10 海商法第69條第1款之免責事由，及依同法第56條第2項規定
11 解除拖船運送人責任等語，資為抗辯。

12 三、原審維持第一審所為上訴人敗訴之判決，駁回其上訴，理由
13 如下：

14 (一)上訴人所為本件請求具涉外因素，屬涉外事件，系爭拖船契
15 約定有債務履行地即基隆港，在我國提起訴訟無違公、私
16 益、實效及合理性，應類推適用民事訴訟法第12條規定，認
17 我國法院有國際管轄權。審酌系爭拖船契約締約目的、上訴
18 人為我國法人、林明泉具有我國籍、及兩造於本件訴訟之合
19 意，以我國法為關係最切之法律。被上訴人不能證明HELMS
20 公司與訴外人CRYSTAL OFFSHORE PTE LTD. (下稱CRYSTAL公
21 司)間國際海洋拖航合約之Part II 33.(c)，經兩造同意引用
22 作為系爭拖船契約一部分，其抗辯本件爭議應至新加坡進行
23 仲裁，並適用仲裁地的程序規定云云，則無足取。

24 (二)上訴人將其向HELMS公司買受之系爭平台船，交由HELMS公司
25 以拖船從馬來西亞國北幹港拖帶至我國基隆港，拖運過程中
26 遇巨大風浪，因拖纜斷裂，系爭平台船逐浪漂流，碰撞擱淺
27 終至毀損之事實，有HELMS公司與上訴人訂立之買賣契約、
28 系爭拖船契約、發票、船隻註冊表、電子郵件、事故報告及
29 系爭平台船毀損之照片為證，堪信為真實，被上訴人辯稱HE
30 LMS公司係代為找船拖運云云，委不足採。

01 (三)船舶拖帶行為除無因管理外，已締有契約者原則上可分承
02 攬、運送、僱傭性質。海域間之拖帶運送，係將船舶視同貨
03 物，以拖船予以運送，所遭遇之海上風險、就船長海員於海
04 上航行期間自主判斷性之考量等，相較於陸上運送之特殊
05 性、對於拖船適航性(例如應有安全之航行能力、配置足以
06 遂行拖帶之相當海員、設備、以及適載性如拖船對拖索之品
07 質及距離等)、商業照管義務之要求等節，與海上貨物運送
08 責任無甚差別，惟海商法運送章第3節除第92條、第93條責
09 任歸屬規定外，相關運送權益之規範付之闕如，已構成法律
10 漏洞，應類推適用同章第1節(貨物運送)之規定。佐以HELMS
11 公司與CRYSTAL公司間就系爭平台船締結國際海洋拖航合
12 約，約定被拖船人應在被拖船交付、終止拖船或其他服務後
13 之6個月內進行索賠通知，於請求原因事實首次發生時起1年
14 內起訴，否則索賠權利即歸消滅，足見海運實務本此原則處
15 理，堪認本件海域間之船舶拖帶，類推適用海商法第56條第
16 2項規定：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領
17 之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所
18 有人解除其責任」，具合理性。

19 (四)系爭平台船於運送途中毀損、滅失，上訴人應自預計到港日
20 即110年12月24日起1年內起訴，該期間不因其與HELMS公司
21 持續協商而展延，其遲至112年4月14日始提起本件訴訟，應
22 認HELMS公司已解除運送人責任。

23 (五)從而，上訴人依海商法第5條準用民法第227條第2項、民法
24 總則施行法第15條規定，請求被上訴人連帶給付85萬元本
25 息，洵屬無據，不應准許。

26 四、本院之判斷：

27 (一)按法律漏洞，係指依法律之內在目的與規範計畫，應有所規
28 範而未設規定而言。法律漏洞的填補方式主要包括類推適
29 用、目的性限縮、目的性擴張以及創制性的補充，其中類推
30 適用是透過援引與未規範事項性質相類似的法規來填補漏
31 洞，可分為就某一個別法律規定為類推適用之個別類推；及

01 基於利益狀況之類似性，將從多數法規所獲得之法律觀念移
02 植於未明文規定案件之總體類推；均應探求法規之規範意
03 旨，基於平等原則之法理為價值判斷，以認定法律未規定之
04 事項有無法律漏洞，及是否得與類似法規為相同之法律評價
05 始得類推適用。再者，法律對於未明確規範的個案，需透過
06 法律解釋來確定條文的適用範圍，法律漏洞以法律未規定，
07 且立法者非有意不規定為前提，從而法律漏洞與法律解釋密
08 切相關。而法律解釋係探求法律條文規範意旨的思維過程，
09 除以文義為基石，可藉由體系、歷史、比較法及目的解釋，
10 相互補足。而海上運輸是全球貿易活動的基礎，海商法為規
11 範利用船舶在海上或與海相通的水面、水域進行航行，並由
12 此產生的私法上權利義務關係之法律，本質上有涉外及國際
13 性格，應融入國際比較法觀點予以考量，以此形塑其法律規
14 範。

15 (二)法律之所以設權利行使期間制度，創造權利減損或消滅之效
16 果，旨在督促權利人儘速行使權利，避免訴訟上舉證困難，
17 具有尊重現存客觀事實秩序，維護法律安定之公益目的。法
18 院本諸相同事務作相同處理之正義要求，類推適用相同性質
19 之權利行使期間規定，以填補法律漏洞，應探究法律之內在
20 目的與規範計畫，以其應有所規範而未設規定、並有得比附
21 援引之類似規範為前提。我國海商法第56條第2項參酌西元
22 1968年海牙威士比規則第3條第6項，規定：「貨物之全部或
23 一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一
24 年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」，有別
25 於民法的消滅時效及除斥期間，屬海上貨物運送的特殊制
26 度。而貨物運送是全球貿易活動的紐帶，為國際海事立法的
27 核心，國際間有1924年「關於載貨證券若干法律規則統一國
28 際公約」及1968年修正議定書（下合稱海牙威士比規則）、1
29 978年聯合國海上貨物運送公約（漢堡規則），近年來並有試
30 圖整合前述規則的聯合國全程或部分海上國際貨物運輸合約
31 公約（鹿特丹規則），各公約均明定海上貨物運送領域特有的

01 權利行使期間制度。可知我國海商法援參海上貨物運送之國
02 際公約規範，係因海上貨物運送關涉多方權利義務，應有明
03 確、一致之權利行使期間制度，以確保海上貨物運送的穩定
04 性，乃出於國家經濟、航運產業、國內法律與國際規範一致
05 性等考量，惟不及於海上貨物運送以外的海商事件。

06 (三)船舶拖帶，係指一船提供動力予他船，協助他船完成航行或
07 進出港灣的行為。在航運實務，以拖船將他方船舶，經海路
08 從一港拖至另一港，由被拖方支付承拖方拖航費，得透過國
09 際通用的標準拖帶契約（如UKSTC、TOWHIRE、TOWCON）細化
10 權利義務關係，並得增、刪、修改，就契約未約定事項，應
11 回歸準據法，且國際間就拖船、被拖船內部權利義務關係無
12 統一的船舶拖帶法律，各國內國法有獨設專章或不設規定。
13 船舶拖帶得以運送、承攬或僱傭契約處理拖帶任務，我國海
14 商法將船舶拖帶規定在「運送」章「船舶拖帶」專節下，在
15 於常與供運送之船舶發生關係，其僅規範拖船對第三人所生
16 損害的賠償責任，其中單一拖帶責任由拖船所有人承擔（第
17 92條），共同或連接拖帶則負連帶責任（第93條）。原審謂船
18 舶拖帶應類推適用貨物運送規定（指海商法第62條、63條），
19 課以拖船適航性及適拖性義務，及商業照管之要求，結論固
20 屬正確，惟理由係因：海商法對於應有規定之「拖船有安全
21 航行能力」、「配置足以遂行拖帶之相當海員」、「拖船對
22 拖索及設備、運送應為必要之注意與處置」等船舶拖帶事
23 項，未予規定，構成違反規範計畫之法律漏洞，藉由比附援
24 引關於貨物運送之規範，以類推適用方法為法律補充，符合
25 平等原則之價值判斷。而海商法就船舶拖帶，未設「自被拖
26 船到港之日或自應到港之日起，一年內未起訴者，運送人或
27 拖船所有人解除其責任」規定，或準用第56條第2項之明
28 文，係因船舶拖帶之權利行使期間，依海商法第5條規定，
29 應回歸適用民法或其他法律，難認有何援參國際公約、習
30 慣、定型化契約或其條款，設特殊權利行使制度之考量。乃

01 原審以船舶拖帶應類推適用貨物運送專節第62條、63條規定
02 為由，認有相同之類推適用基礎，洵有未合。

03 (四)綜上，原審就船舶拖帶被拖船本身之毀損滅失，類推適用海
04 商法第56條第2項1年起訴期間之規定，未詳究上開規定之規
05 範目的，遽就不相類事項為相同之法律評價，逕為不利於上
06 訴人之論斷，自有可議。本件事實尚欠明瞭，本院無從為法
07 律上之判斷。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，
08 非無理由。

09 五、據上論結，本件上訴為有理由。依民事訴訟法第477條第1
10 項、第478條第2項，判決如主文。

11 中 華 民 國 114 年 10 月 14 日

12 最高法院民事第六庭

13 審判長法官 李 寶 堂

14 法官 吳 青 蓉

15 法官 石 有 為

16 法官 陳 秀 貞

17 法官 林 慧 貞

18 本件正本證明與原本無異

19 書 記 官 王 心 怡

20 中 華 民 國 114 年 10 月 27 日