

民事訴訟舉證責任法理 結構之探討

—以海上運送貨損理賠舉證責任爲例

尹章華*

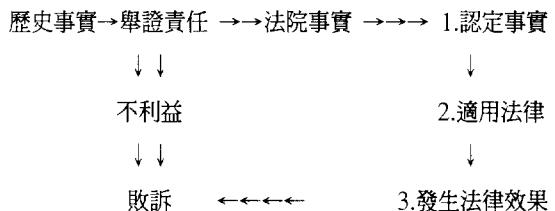
壹、舉證責任概念之形成——「舉證責任之所在，即敗訴之所在」

法律是人類社會生活之現範，是定紛止爭，維持社會公平正義的工具。稱法律適用者，指對某種具體事實，引用法律條文，使之發生法律效果之過程¹。

從民事訴訟程序觀察，其主要功能在1.認定事實，2.適用法律，3.發生法律效果。特定事實確實存在之原本情況，可稱之「歷史事實」。但歷史事實之存在，可能難以證明或確認。如甲登山健行倒死路旁；可能因心病突發，可能因腦溢血，可能因毒蛇蟄中，可能因落石擊中，十數年後屍骨無存，難以確定。法官於個案審判時，依其良心經驗之「自由心證」而認定事實即為「法院事實」²。

私人之民事訴訟，原本得允許當事人基於私法自治自行解決，其於訴訟程序上，自宜以較能尊重當事人意思之判決內容為合適，且於訴

訟中，最能體會利害關係者莫若當事人本身。在辯論主義之下，將主張事實、提出證據之責任賦予當事人，渠等必將盡力提出對己有利之事實及證據；當事人未主張之事實，法院自不宜採用作為判決基礎之資料。就當事人間有爭執之事實，亦須以當事人提出之證據加以認定。乃發生何項待證事實應由何造當事人提出證據證明之舉證責任分配問題，故謂「舉證責任之所在，即敗訴之所在」。法院不得拒絕審判，但法院於事實之真偽不明時，將因事實不明不能適用法律而生之不利益，判由負舉證責任之一造當事人承擔，即為該造當事人被法院判決敗訴之主因。



*本文作者為海洋大學教授

註1：見拙著「論民事訴訟之法理結構」一文，收錄「民法理論之比較與辨正」一書，頁34以下，文笙書局，八十一年八月初版。

註2：參見民事訴訟法第二百二十二條規定。



貳、舉證責任相關法律之解析

法律本有「程序法」與「實體法」之別。在我國法制上，有關舉證責任之相關法律，亦分別存在於「程序法」及「實體法」中。茲以海上運送貨損理賠舉證責任之相關規定，略述於下：

一、程序法上舉證責任之相關規定

依最新修正（八十九年二月九日公佈施行）民事訴訟法，略述相關規定如下：

第一百九十五條

當事人就其提出之事實，應為真實及完全之陳述。

當事人對於他造提出之事實及證據，應為陳述。

第一百九十九條

審判長應注意令當事人就訴訟關係之事實及法律為適當完全之辯論。

審判長應向當事人發問或曉諭，令其為事實上及法律上陳述、聲明證據或為其他必要之聲明及陳述；其所聲明或陳述有不明瞭或不完足者，應令其敘明或補充之。

陪席法官告明審判長後，得向當事人發問或曉諭。

第二百二十二條

法院為判決時，應斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依自由心證判斷事實之真偽。但別有規定者，不在此限。

當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額。

法院依自由心證判斷事實之真偽，不得違背論理及經驗法則。

得心證之理由，應記明於判決。

第二百七十七條

當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。

第二百八十五條

聲明證據，應表明應證事實。

聲明證據，於言詞辯論期日前，亦得為之。

第二百八十八條

法院不能依當事人聲明之證據而得心證，為發現真實認為必要時，得依職權調查證據。

依前項規定為調查時，應令當事人有陳述意見之機會。

第三百二十六條

鑑定人由受訴法院選任，並定其人數。

法院於選任鑑定人前，得命當事人陳述意見；其經當事人合意指定鑑定人者，應從其合意選任之。但法院認其人選顯不適當時，不在此限。

已選任之鑑定人，法院得撤換之。

二、實體法上舉證責任之相關規定

1.民法

第六百三十四條

運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。

第六百三十五條

運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損時，運送人如於接收該物時不為保留者，應負責任。

2.海商法

第六十二條（發航之注意及措置義務）

運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

- 一、使船舶有安全航行之能力。
- 二、配置船舶相當船員、設備及供應。
- 三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

3. 船員法

第六十六條（海事報告義務）

船長遇船舶沈沒、擱淺、碰撞、強迫停泊或其他意外事故及有關船舶貨載、海員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送主管機關。

前項海事報告，應有海員或旅客之證明，始生效力。但其報告係船長於遭難獨身脫險後作成者，不在此限。

第六十七條（船長注意義務）

船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負舉證之責任。

三、程序法規定與實體法規定「競合」或「衝突」之探討

一般而言，程序法（民事訴訟法）相關規定適用於一般（所有）民事案件，實體法（民法、海商法及船員法）相關規定，則適用於各該法規之特殊案件，依「特別法優於普通法」原則，實體法相關規定應優先適用之。

中央法規標準法第十六條規定：「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之。其他法規修正後，仍應優先適用。」，可供參考。（參見上揭民事訴訟法第

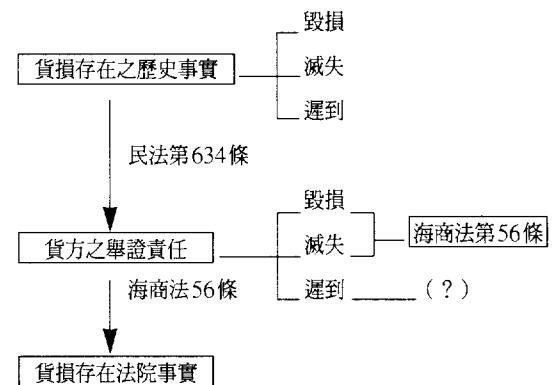
二百七十七條但書）

參、海上運送貨損理賠舉證責任之法理分析

一、貨損存在之舉證責任

貨損存在係貨損理賠之先決條件（貨損不存在即不生貨損理賠之問題）；關於海運貨物貨損存在之舉證責任，海商法未為明文規定，應適用民法第六百三十四條規定，由貨方負舉證之責，惟其舉證之時限與方法，

可依海商法第五十六條規定決之。

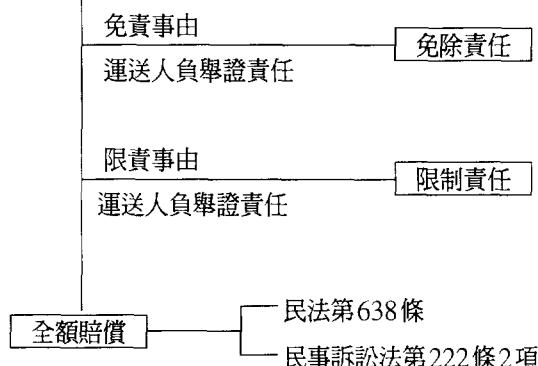


二、貨損理賠額之舉證責任

貨損存在之法院事實一經確認，船方之民事責任，可分（1）免責（2）限責（3）全責三種。船方欲主張免責或限責者，應就免責事由或限責事由之存在，負舉證之責，否則應負全額賠償之責。全額賠償之計算依民法第六百三十八條規定：「運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之。運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之。運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，

託運人並得請求賠償。」惟須注意者，依民事訴訟法第二百二十二條第二項：「當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院審酌一切情況，依所得心證定其數額。」可供參考。

貨損存在之歷史事實 貨方負舉證責任



1. 法定免責事由

(1) 民法之法定免責事由

第六百三十四條但書：

運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。

第六百三十九條

金錢、有價證券、珠寶或其他貴重物品，除託運人於託運時報明其性質及價值者外，運送人對於其喪失或毀損，不負責任。

價值經報明者，運送人以所報價額為限，負其責任。

(2) 海商法之法定免責事由

第六十五條

運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或支付同一航程同種貨物應付

最高額之運費，如有損害並得請求賠償。

前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。

第七十條第一項

託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。

第七十一條

為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其正當理由偏航者，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。

第七十二條

貨物未經船長或運送人之同意而裝載者，運送人或船舶所有人，對於其貨物之毀損或滅失，不負責任。

第七十三條（免責事由）

運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約或航 運種類或商業習慣所許者，不在此限。

2. 法定限責事由

(1) 民法之法定限責事由

第六百三十九條第二項

價值經報明者，運送人以所報價額為限，負其責任。

第六百四十條

因遲到之損害賠償額，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。

第六百四十九條

運送人交與託運人之提單或其他文件上，有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外，不

生效力。

(2) 海商法之法定限責事由
第七十條第二、三及四項
除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人
聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所
有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每
件特別提款權六六六・六七單位或每公斤特別
提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為
限。

前項所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。
其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以
載貨證券所載其內之包裝單位為件數。但載貨
證券未經載明者，以併裝單位為件數。其使用
之貨櫃係由託運人提供者，貨櫃本身得作為一
件計算。

由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失
所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不
得主張第二項單位限制責任之利益。

惟須注意者，海商法雖未明文規定遲到之賠
償限額，運送人仍得依民法第六百四十條規定
主張並證明之。

3. 約定免責或限定事由之探討

(1) 海商法規定

第六十一條

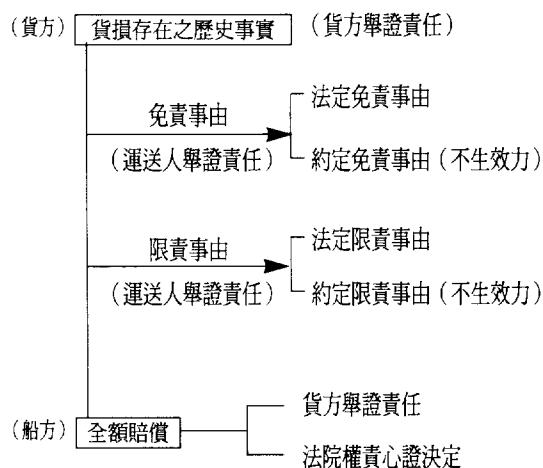
以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記
載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或
船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之
義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之
責任者，其條款、條件或約定不生效力。

(2) 民法規定

第六百四十九條

運送人交與託運人之提單或其他文件上，有
免除或限制運送人責任之記載者，除能證明託
運人對於其責任之免除或限制明示同意外，不
生效力。

惟須注意者，依上揭規定，海上運送人除法
定免責或限責事由外，不得另為約定免責或限
責事由；民法運送人之約定免責或限責事由，
應證明托運人之「明示同意」始生效力。



海上運送貨損理賠示意圖

肆、運送人對貨注意義務與貨損理賠之法理分析

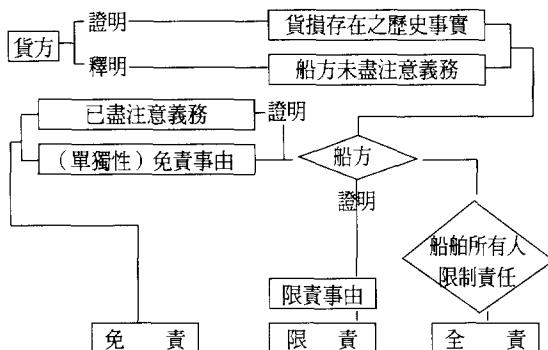
運送契約為「有償契約」，運送人對標的貨
物（托運物）負善良管理人注意義務。海商法
第六十三條規定：「運送人對於承運貨物之裝
載、卸載搬移、堆存、保管、運送及看守，應
為必要之注意及處置。」可供參考。

若貨方主張益「釋明」船方（運送人）未盡
上揭善良管理人注意義務³，其舉證責任，即
轉由船方「證明」若免責事由之發生，與未能

註3：參見民事訴訟法第二百八十四條規定。



履行注意義務者（1）其已履行注意義務，仍不免貨損之發生；或（2）縱未能履行注意義務無涉，仍可免其責任。惟若未能履行注意義務致「免責事由」者，及併由未能履行注意義務及「單獨」免責事由所發生者，仍不能主張免責。船方不能主張上揭免責事由，仍可依法主張單位限制責任之適用⁴。



運送人對貨損（及對船）注意義務與貨損理暗示意圖

註4：最高法院相關案例摘錄於下：

1. 【裁判字號】83_台上_586 【裁判日期】83/03/17

按海商法第一百零七條規定「運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置」，乃運送人之基本注意義務。此項義務並不得以運送契約或載貨證券記載條款予以免除（參照海商法第一百零五條）。又運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，依同法第一百一十七條前段規定應負賠償責任，雖該條但書規定經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許之情形，而將貨物裝載於甲板，其所致生毀損或滅失之損害（如貨物被雨水或海水打濕之情形），運送人不必負損害賠償之責，但運送人仍應依同法第一百零七條之規定，對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，為必要之注意及處置。如其因未盡此項義務（如未將貨物捆繫牢固），致生貨物有毀損或滅失時，仍應負損害賠償之責，非謂有上開之同意或習慣，運送人即可不負該第一百零七條所規定之一般注意及處置義務而免責。

2. 【裁判字號】71_台上_290 【裁判日期】71/01/29

海商法第一百零七條規定「運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置」，乃運送人之基本注意義務「運送契約或載貨證券記載條款、條件

伍、船舶適航性之舉證責任與貨損理賠

一、適航性之舉證責任

船舶為海上運送之交通工具，船舶是否具有適航性關係船舶能否經歷海上航行危險，完成運送目的甚鉅，並由運送人或船舶所有人負舉證責任，海商法相關規定可供參照。

海商法第二條

本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。

海商法第六十二條

運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

一、使船舶有安全航行之能力。

二、配置船舶相當船員、設備及供應。

三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

二、船長與運送人貨船舶所有人之法理關係

船長為船舶所有人僱用，並為運送人之使用人或履行輔助人。就船舶航行安全而言，船長為實際負責之人。船舶法及船員法相關規定可供參照。

1. 船舶法

第九條

船舶應具備左列各款文書：

一、船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書。

二、船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書。

三、船舶噸位證書。

四、船員名冊。

五、載有旅客者，其旅客名冊。

六、訂有運送契約者，其運送契約及關於裝載貨物之文書。

七、設備目錄。

八、航海記事簿。

九、法令所規定之其他文書。

船舶所在地航政主管機關或中華民國使領館得隨時查驗前項船舶文書。

第二十三條

為策航行安全，船舶應具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備；非經檢查合格，不得航行。

船舶檢查時效屆滿，非重經檢查合格，不得航行；時效雖未屆滿而檢查不合格者亦同。

第三十三條

船舶具備有效之國際公約證書，並經交通部認可之驗船機構檢驗入級者，視為已依本章之規定檢查合格，免發船舶檢查證書。

第三十四條

中華民國國民或法人所租賃在中華民國國際港口與外國間航行之外國船舶，依本法之規定施行檢查。

第四十二條

外國船舶由中華民國港口裝載客貨發航者，應由船長向該港之航政主管機關，送驗該船舶之噸位證書。除該國丈量程式與中華民國丈量程式相同或互相承認者外，應由該機關另行丈量。

或約定，以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，致有貨物毀損滅失之責任者，其條款，條件約定不生效力」，同法第一百零五條亦有明文規定。是運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，依同法第一百一十七條前段規定，固應負賠償責任，即有該條但書規定經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許之情形，而將貨物裝載於甲板，對於前開第一百零七條所定基本注意義務，運送人仍應遵守，不得免除，如以契約約定，運送人對甲板裝載之貨物，不盡此項法定基本注意義務，仍不負賠償責任，依前開第一百零五條規定，應屬無效，法理甚明。

3.【裁判字號】69_台上_923 【裁判日期】69/04/03

運送人對於承攬貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置，為海商法第一百零七條所明定。縱運送契約或載貨證券就此為運送人免責之約定，依同法第一百零五條規定，亦不生效力。



2.船員法

第五十八條

船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。

船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。

第六十條

船長在船舶上應置備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。

主管機關依法查閱前項船舶文書及文件時，船長應即送驗。

第六十一條

船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。

4.民法

第一百八十八條

受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，僱用人不負賠償責任。

如被害人依前項但書之規定，不能受損害賠償時，法院因其聲請，得斟酌僱用人與被害人之經濟狀況，令僱用人為全部或一部之損害賠償。

僱用人賠償損害時，對於為侵權行為之受僱人，有求償權。

第二百二十四條

債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任。但當事人另有訂定者，不在此限。

三、船舶適航性之性質與舉證方法

1.船舶適航性之性質

船舶適航性之性質可分「形式適航性」及「實質適航性」兩種。前者（形式適航性）指相關船舶文書齊全並有效之狀態。後者（實質適航性），指船舶發航時之實際狀態，其與船舶文書表徵「形式適航性」之區別，主要在於吃水載重及設備屬具二者。縱相關文書均合法持有，船舶開航時是否有超載超重或屬具設備不全等情事者，須依實際狀況決之，不能僅就船舶文書之記載而確認。關於船舶文書之真偽，民事訴訟法分述如下：

(1)我國公文書

第三百五十五條

文書，依其程式及意旨得認作公文書者，推定為真正。

公文書之真偽有可疑者，法院得請作成名義之機關或公務員陳述其真偽。

(2)外國公文書

第三百五十六條

外國之公文書，其真偽由法院審酌情形斷定之。但經駐在該國之中華民國大使、公使、領事或其他機構證明者，推定為真正。

(3)私文書

第三百五十八條

私文書經本人或其代理人簽名、蓋章或按指印或有法院或公證人之認證者，推定為真正。

當事人就其本人之簽名、蓋章或按指印為不知或不記憶之陳述者，應否推定為真正，由法院審酌情形斷定之。

2.船舶適航性相關法令之分析

一般而言，海商法第六十二條規定之適航性，當指「實質適航性」而言，惟就海運實務

運作功能而言，船長之職責包括「形式適航性」及「實質適航性」二者。從國際立法而言，晚近各國採行「港口國管制」（PSC，Ports State Control）制度，各國海事航政行政監督業務已逐漸有從「形式適航性」趨於「實質適航性」之傾向。相關法令分述如下：

（1）形式適航性相關規定

船舶法

第九條

船舶應具備左列各款文書：

- 一、船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書。
- 二、船舶檢查證書或依有關國際公約應備之證書。
- 三、船舶噸位證書。
- 四、船員名冊。
- 五、載有旅客者，其旅客名冊。
- 六、訂有運送契約者，其運送契約及關於裝載貨物之文書。
- 七、設備目錄。
- 八、航海記事簿。
- 九、法令所規定之其他文書。

船舶所在地航政主管機關或中華民國使領館得隨時查驗前項船舶文書。

第三十三條

船舶具備有效之國際公約證書，並經交通部認可之驗船機構檢驗入級者，視為已依本章之規定檢查合格，免發船舶檢查證書。

第三十五條

外國船舶自中華民國國際港口裝載客貨發航者，應由船長向該港之航政主管機關送驗船舶檢查或檢驗合格證明文件；如證明文件有效期間已屆滿時，應施行檢查，經檢查合格後，方得航行。

第四十五條

船舶載重線應由船舶所有人或船長申請航政主管機關勘劃後，發給船舶載重線證書。

前項船舶載重線之勘劃及證書之發給，得由交通部委託驗船機構為之。

第四十六條

船舶載重線證書有效期間不得超過五年，船舶所有人或船長應於期滿前重行申請特別查驗，並換領證書。

第四十七條

船舶載重線經勘劃或特別查驗後，船舶所有人或船長應每屆滿一年之前後三個月內，申請施行定期查驗；經查驗合格後，在證書上予以簽署。

船員法

第六十條

船長在船舶上應置備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。

主管機關依法查閱前項船舶文書及文件時，船長應即送驗。

（2）實質適航性相關規定

船舶法

第四十四條

船舶載重線為最高吃水線，船舶航行時，其載重不得超過該線。

第五十一條

船舶設備應依法令之規定配備之；如配備不完善而有影響船舶適航性或人命安全之虞時，不得航行。

船員法

第六十一條（檢查船舶及航海準備之義務）

船長於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備。

海商法

第六十二條（發航之注意及措置義務）

運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

- 一、使船舶有安全航行之能力。
- 二、配置船舶相當船員、設備及供應。
- 三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

3. 船舶適航性之舉證責任及舉證方法

（1）舉證責任

依船員法第六十七條及海商法第六十二條規定，船舶形式及實質適航性，均由船方（船舶所有人、運送人或船長）負舉證責任。

（2）舉證方法

船方得以有效之「船舶文書」為證據方法舉證其於發航前具有形式適航性，僅為「行政管理上之最低形式要求」⁵，發航後突失「航行能力」（即「適航性」）者，可依船員法第六十六條由船長作成海事報告，以為證據方法。

註5：最高法院相關案例摘錄於下：

1. 【裁判字號】78_台上_2057 【裁判日期】78/10/20

依船舶法第三十五條規定之反面解釋，外國船舶自中華民國國際港口裝載客貨發航者，其送驗之船舶檢查或檢驗合格證明文件，在有效期間內，即無需於發航時，接受適航性之檢查。事實上航行於國際間之船舶，航期每甚緊迫，不可能逐次於發航時從事檢驗。上訴人既未證明諾瑪達輪於發航時，有何不適航情事，被上訴人依上開證書之記載證明諾瑪達輪於開航當日有安全航行能力並配置相當海員及設備，自非無理由。

2. 【裁判字號】77_台上_1098 【裁判日期】77/05/27

海商法第一百零六條第一項所規定之堪航能力應包括第一款船舶有安全航行之能力，第二款船舶之運航能力（配置相當海員、設備及船舶之供應）及第三款船舶之堪載能力（使貨艙、冷藏室及其他供應載運部分適合於受載、運送與保存）。如船舶於發航後因突失上開堪航能力，包括突失冷藏、保存運載貨物之能力，所發生之貨損，運送人依同條第二項規定非不得主張不負賠償責任。

3. 【裁判字號】76_台上_2451 【裁判日期】76/11/13

原審僅以諾瑪達輪於七十三年四月間已進行週年定期檢查，取得結構、配備安全及具有國際通訊載重能力之證明文件，即認定運送人於「發航前」就船舶之安全航行能力，已為必要之注意及措置，至於運送人於本航次「發航時」，是否亦已為必要之注意及措置，使船舶有安全航行之能力，則未命被上訴人為完足之舉證（海商法第一百零六條第三項參照）亦有未合。苟運送人於「發航時」對於船舶之通航能力未為必要之注意及措置，因而發生引擎室爆炸事件，致所運送之上訴人貨物毀損或滅失，運送人及被上訴人既難依同法條第二項規定，主張不負損害賠償責任。

4. 【裁判字號】76_台上_1858 【裁判日期】76/09/04

所謂安全航行能力，係指船舶之安全設備及人員配備，足以抗拒預定航程上所可能發生之危

4. 船舶適航性與船舶所有人限制責任之法理分析

若船舶於發航前或發航時未具「適航性」，可否主張免責事由或限責事由，即不無爭議。通說則將對船注意義務（適航性）與上揭對貨注意義務同視。參見上述，茲不贅。惟須注意者，若船舶欠缺適航性係本於船舶所有人本人之故意或過失所致者，例如，船舶文書已逾時效或因詐欺而取得，即不得主張海商法第二十一條規定之船舶所有人限制責任。

陸、檢討與建議（代結論）

一般而言，我國法制關於證據法則（舉證責任及輕重程度），較少論及，英美法制則反是。惟在海事實體法上，頗多證據法則相關規定，此或導因我國海事實體法制係直接或間接源於英美法制故也。本文之作，以現行（新頒）法律為準，相關參考文獻尚不多見。筆者學植未深，勉力為之，提供參考。苟有助於法理爭議之釐清，司法實務之審理，實所至盼，尚祈不吝斧正指教。

險，使貨物得安全到達目的港之能力而言。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、貨載搭載狀況及預定航程上之海上危險有密切關係。船舶有無安全航行能力乃事實問題，不得因船舶曾經依法為定期檢查，即謂船舶之適航性絕無問題；而船舶於發航前向主管機關呈驗有關船舶文書，只是行政管理上之最低形式要求，既未做實際檢查，自亦不得因主管機關之放行。即謂具有安全航行能力。

5.【裁判字號】69_台上_3292 【裁判日期】69/10/20

依海商法第一百零六條第一項第一款規定，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應為必要之注意及措置，使船舶有安全航行之能力。船舶有無安全航行之能力，為事實問題，自不得因船舶曾經依船舶法第二十七條之規定為定期檢查，即得謂船舶之適航性絕無問題，惟船舶既經航政主管機關施行檢查，其檢查結果，當事人仍非不得以之為證據方法而主張之。

律師事務所通訊變更申請表

致：全國律師雜誌編輯部

地址：台北市重慶南路一段130號5F

電話：(02) 2331-2865

傳真：(02) 2375-5594

律師姓名：

身分證字號：

電話：

傳真：

更新住址：

(新執業律師亦請填寫)