

海上貨損請求權行使期間制度之研究

Study on Time Limitation of Marine Cargo Claim

賴煥升 (Huan-Sheng Lai)*

摘要

基於現存客觀事實秩序之尊重、避免訴訟舉證之困難、暨怠於行使權利者不宜長期保護，法律通常設有權利行使期間制度。如於海事紛爭，海商法第 56 條第 2 項即規定：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」此條文係於 1999 年參酌海牙威士比規則而修訂，然該條文內容與國際公約規定未盡相符，其就期間延長暨對第三人之索賠訴訟並未規定。又民法規範之權利行使期間制度有消滅時效及除斥期間，此種分類亦對於海商法第 56 條第 2 項一年期間之定性與實務適用產生困難。本文遂針對國際公約之規定、實務適用所生之疑義等議題加以討論，並於文末評析修正之方向暨建議。

關鍵字：行使時間限制、鹿特丹規則、海牙威士比規則、海事請求權

Abstract

The purposes of enacting time limitation is based on three reasons: the objective status quo shall be maintained, the difficulty to satisfying burden of proof shall be lessened, and the long-term protection to a failure-to-practice right holder shall be considered as improper. In field of maritime cargo claim, the Section 56 para.2 of Maritime Act provides: "The carrier and the shipowner shall be discharged from all liability in respect of the damage or loss either totally or partly, of the cargo unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they

* 國立中正大學法律研究所博士班研究生、律師高考及格；E-mail: g00605045@ccu.edu.tw。

should have been delivered”. It was enacted in accordance with the Hague-Visby Rules, while this provision is not fully consistent with the Hague-Visby Rules. That is, it does not provide an extension period to for raising remedy suit. Moreover, Civil Code categorizes time limitation periods into extinctive prescription and non-claim statutes. It needs to explore if there is any difficulty faced under such a circumstance. This paper will examine time limitation by reference to international maritime practices, conventions, in order to provide some suggestions for further amendments.

Keywords: Time limitation, Rotterdam Rules, Hague -Visby Rules, Maritime claims

壹、前言

權利行使之期間限制係指當事人不行使其權利，而持續一定期間後，所產生之法律效果。其制度目的在於督促權利人盡速提起訴訟行使自身權利，鼓勵權利人不要使權利處於消極怠為之狀態，如此紛爭自得以盡速確定解決，讓權利獲得安穩之狀態，以維護法安定性。如海商法第 56 條第 2 項即規定：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」因此貨損索賠權人未於一年期間內起訴時，運送人自得解除其責任。本條文於 1999 年修正理由明示

係參酌海牙威士比規則（劉宗榮，2007，頁 306），惟該公約就訴訟權利行使期間之延長與對第三者之追償訴訟，條文並未加以規定。再者按民法所規定之權利行使期間制度可分為消滅時效與除斥期間，然現行之國際公約如海牙規則（Hague Rules）^①、海牙威士比規則（Hague -Visby Rules）^②、漢堡規則（Hamburg Rules）^③，甚或 2008 年聯合國最新通過之鹿特丹規則（Rotterdam Rules）^④，對於貨損請求權行使期間均係採取起訴期間之立法模式，此即與一般傳統民法之體系有所扞格。因此產生實務於解釋暨適用本條文之困難。然而海商法具涉外性與國際性之特色。按船舶航行於全球各地往返，若各國並無統一之

^① International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading (Hague Rules), Aug. 25, 1924.

^② Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), Feb. 23, 1968.

^③ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), Mar. 31, 1978.

^④ The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Rotterdam Rules.

法制，將造成索賠權人暨運送人之訴訟成本，因此國際貿易所涉之國際公約與航運習慣，為各國於訂立內國運送法之重要依據。基於海上運送具有之國際性格，在相關法例之制定上，自仍應參酌相關之國際公約。因此本文遂自各相關國際公約對於權利行使期間限制之規定為探究，並就現行海商法於實務適用產生之相關問題為討論，並於文末提出修正方向建議。

貳、權利行使期間概說

按擁有權利之當事人，持續於相當期間不行使其權利，將產生他人之合理信賴事實。此種事實狀態在法律評價上將優於權利人之權利，法律遂基於此種合理信賴，對當事人之權利不加以保護，而對於事實上之占有人或債務人予以保護。因此權利行使期間之制度有督促權利人盡速提起訴訟、及時行使權利之功能。並鼓勵權利人不要使權利處於消極怠為之狀態，使紛爭得以盡速確定解決，讓權利獲得安穩之狀態。

民法所規定之權利行使期間制度可分為消滅時效與除斥期間。按權利可區分為請求權、形成權、支配權及抗辯權（施啟揚，2009，頁 55）。民法規定之消滅時效客體為請求權，即債權所生之請求權（王澤鑑，2014，頁 586）。請求權因時效期間屆滿而受限制，然債權本身則不受影

響。蓋債權具有受領給付之功能，其請求權雖因時效期間屆滿，債務人如為給付仍生清償效力，此時債務人給付非無法律上原因，債權人亦不構成不當得利。形成權得依單方行為而使當事人間法律關係發生變動，久不行使將致權利陷於不確定之狀態而有害於社會安全。是以如撤銷權及解除權等形成權，法律常預定其存續期間，因期滿而消滅。此期間稱為除斥期間，或稱為預定期間，於期間屆滿則權利當然消滅，不得再為行使。

消滅時效與除斥期間之立法精神有所差異。消滅時效以請求權為客體，除斥期間之客體則為形成權或形成訴權之範圍，而以撤銷權或撤銷訴權為多數。除斥期間屆滿，權利當然消滅，法院應本於職權查明當事人行使是否為有效，毋庸當事人再行主張。就兩者期間之計算，請求權依民法第 125 條規定一般為 15 年，時效期間應自權利可行使時起算。形成權之行使，民法所定除斥期間較短，一般由法律規定起算之明確日期。

至於兩者之區辨，期間屬消滅時效者，通常明文「請求權」及「不行使而消滅」等內容，如民法第 197 條第 1 項、第 124 條至第 127 條等，反觀除斥期間，則較無一致體例。究為消滅時效或除斥期間，應依期間之本質認定。消滅時效有中斷與未完成而加以延長之規定，除斥期間則無。因此除斥期間為不變期間，並無任何彈性可得延長。消滅時效統一於民法總

則編規範，除斥期間則分散於各民法章節或其他法律規定。

參、國際公約之規範

於海事紛爭中，各國法域就權利行使期間制度並未有統一規範，其立法模式可分為兩類，一為使實體權利喪失之時效，即消滅時效制度 (the prescription period)，由於遲延起訴，使實體權利 (right to claim) 產生喪失消滅之效果、或實體權利雖未消滅，但債務人得主張抗辯權，即債務人得就債權之請求拒絕給付；二為起訴期間 (the limitation period)，實體法上權利關係並未有所更迭，僅使訴訟權利 (right to sue) 喪失 (Tetley, 2008, pp. 1624-1629; Ziegler et al., 2010, pp. 273)。相對於消滅時效與除斥期間，英美法系則以訴訟權能之消滅與否來處理相關之問題，即制定各項請求權之起訴期間。而各國際公約，亦係以起訴期

間規範時效制度。此外，亦多設有延長起訴期間與追償訴訟之規定，以下分述之：

3.1 海牙規則

海牙規則第 3 條第 6 項⁵ 規定，關於起訴期間，貨方對運送人或船舶提起貨物毀損索賠訴訟的時效為一年，自貨物交付之日起算，貨物滅失時，自貨物應交付之日起算。

惟海牙規則並無得延長起訴期間與追償訴訟之規定。海牙規則為規範載貨證券所生之法律關係，因此在無載貨證券發給之情形其無適用之餘地。又於貨物裝船前或貨物卸載後，此時非海牙規則之強制責任適用期間⁶。此時英國法院⁷ 認應回歸適用訴訟時效法規定之一般契約之訴，即適用六年起訴期間之規定 (Baatz, 2014, pp. 205)。當事人亦可於載貨證券約定低於一年之起訴期間，法院亦承認其效力⁸。

⁵ Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

⁶ Rambler Cycle Co. v. P & O [1968] 1 Lloyd's Rep. 42 (Fed. Ct Mal.)

⁷ Section 5 (Time limit for actions founded on simple contract) An action founded on simple contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued.

⁸ The Captain Gregos [1990] 1 Lloyd's Rep. 310.

3.2 海牙威士比規則

相較於海牙規則，海牙威士比規則增訂延長起訴期間與追償訴訟之規定。其於第 3 條第 6 項規定：(1) 起訴期間為一年，雙方協商後可以延長時效；(2) 對第三者的追償訴訟，在一年的起訴期間屆滿後，仍有不少於三個月之寬限期⁹。並明定基於其他訴因對運送人所提有關貨物毀損滅失之賠償責任，均有適用¹⁰。其復將海牙規則第 3 條第 6 項從有關貨物毀損滅失之責任 (all liability in respect of loss or damage) 修正為與貨物有關之所有責任 (all liability whatsoever in respect of the goods)。因此與運送相關之運送人責任均可一體適用，如偏航或違法甲板裝載等違反契約義務¹¹，縱運送人有重大過失時，仍得主張一年起訴期間之抗辯¹²。其目的

係避免索賠權人以提起侵權行為方式規避運送人應享有之免責、單位責任限制或時效等抗辯事由，因此其亦包含以侵權為訴因進行之訴訟。

3.3 漢堡規則

漢堡規則第 20 條¹³規定的權利行使期間為兩年。被要求賠償之人，可在時效期限內之任何時間，向索賠人提出書面說明，要求延長起訴期間。該期限亦得以一次或多次聲明再次延長。漢堡規則之責任期間適用範圍為港至港，故裝貨前或卸貨後期間，於港區所生之貨損賠償責任仍有起訴期間之適用。於漢堡規則之被要求賠償之人包含船方及貨方，除貨損請求權人對船方之索賠訴訟外，運送人對託運人等貨方之訴訟，亦適用本條之兩年期間。

⁹ An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

¹⁰ Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

¹¹ The Antares (Nos. 1 and 2)[1987] 1 Lloyd's Rep. 424 at p. 430 (C.A.)

¹² The Captain Gregos [1990]1 Lloyd's Rep. 310

¹³ Limitation of actions: **1.** Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years; **2.** The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered; **3.** The day on which the limitation period commences is not included in the period; **4.** The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations; **5.** An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

3.4 鹿特丹規則

鹿特丹規則仍如前三公約採用起訴期間之規定。即於二年期間經過後，不得再行提起訴訟或仲裁之程序。其第 62 條規定¹⁴：(1) 因違反本公約義務發生賠償請求或爭議相關之司法訴訟或仲裁程序於經過二年期間後不得提起。(2) 本條第 1 項規定之期間自貨物交付之日起算。如貨物未交付或僅部分交付，自貨物應為交付之最後一日起算。期間起算之日不算入該期間。(3) 本條第 1 項規定之期間經過後，一方當事人仍得依據其請求權主張抗辯，或對他方當事人提出之請求權主張抵銷。鹿特丹規則第 63 條¹⁵ 規定訴訟時效之延長，其規定：第 62 條規定之期間不得停止進行或中斷。但被請求之人得於期間進行中之任何時間向請求權人聲明延長時效

期間。此項期間得以此一聲明再次延長，或以數次聲明再予延長。鹿特丹規則第 64 條¹⁶ 則規定追償訴訟：被請求負責之人於經過第 62 條規定之時效期間後仍得提起追償訴訟，如該追償訴訟係於如下期間較後之時間中提起：(1) 該訴訟程序起管轄地適用之法律准許之期間；或 (2) 自提起追償訴訟之人解決對其之請求之日或自對其提起之訴訟送達之日，以較早發生之日為準，起算 90 天內。第 65 條規定對被指認為運送人之人之訴訟¹⁷：對光船租賃人或依第 37 條第 2 項被指認為運送人之人之訴訟，於經過第 62 條規定之期間後，仍得於如下期間較後之時間中提起：(1) 該訴訟程序起管轄地適用之法律准許之期間；或 (2) 自運送人被識別指認之日，或登記之船舶所有人或光船租賃人依第 37 條第 2 項規定反駁推定其為運送

¹⁴ Period of time for suit: 1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years; 2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period; 3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

¹⁵ Extension of time for suit: The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

¹⁶ Action for indemnity: An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of: (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

¹⁷ Actions against the person identified as the carrier: An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of: (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

人之日，起算 90 天內。值得注意者為，此期間是否適用於對運送人之索賠訴訟，多數締約國之意見認為，若對託運人之索賠訴訟亦適用兩年起訴期間，得增加可預測性與公平對待運送契約之各方當事人之效，因此雖有其他意見認非運送人之部分由內國法自訂即可，但公約仍規範適用於公約規範之所有主體，以有利平衡各方利益（司玉琢、韓立新，2009，頁 410）。

肆、海商法第 56 條第 2 項之爭議

前揭就各國國際公約之相關規定為討論後，以下將針對海商法第 56 條第 2 項為論述。於 1999 年時本條文有所修正，故本文將比較新舊條文之性質，並就本條文於實務適用之相關爭議討論之。

4.1 舊海商法條文之性質

1999 年修正前之舊海商法第 100 條第 2 項原規定：「受領權利人之損害賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內不行使而消滅。」學者（賴

來焜，2008，頁 397；楊仁壽，2010，頁 367；張新平，2010，頁 111）將其解為消滅時效之規定，實務見解亦同。如最高法院 58 年台上字第 3812 號民事判例¹⁶謂：

「民法第 638 條第 1 項規定：『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』，此與民法第 213 條第 1 項所謂法律另有規定相當，上訴人託運之漁鹽既經滅失，自得請求以金錢為賠償。又海商法第 100 條第 2 項規定之損害賠償請求權，僅對於運送物之毀損或一部滅失有其適用，對於全部滅失不適用之，此觀同條第 1 項第 1、2 款規定而自明。原審以上訴人不得請求被上訴人以金錢賠償，並以上訴人未於一年內行使權利，認為依海商法第 100 條第 2 項規定已罹消滅時效，不無誤解。」復最高法院 73 年台上字第 3609 號判決亦稱：

「海上運送，運送人對於運送物之毀損應負責任者，其貨物受領權利人之損害賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起一年內不行使而消滅，海商法第 100 條第 2 項定有明文。本件縱如上訴人主張被上訴人對於上開運送物之毀損，應負損害賠償責任。然經調查證據之結果，應認上

¹⁶ 本則判例於民國 88 年 4 月 13 日經最高法院 88 年度第 3 次民事庭會議決議不再援用，並於民國 88 年 5 月 5 日由最高法院依據最高法院判例選編及變更實施要點第 9 點規定以 (88) 台資字第 00277 號公告對外公布。如最高法院 88 年台上字第 751 號民事判例即稱：「…按海商法第一百條第二項規定：『受領權利人之損害賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起一年內，不行使而消滅。』既未限制於貨物毀損或一部滅失時，始有其適用，故於貨物全部滅失之情形，亦在適用之列。本院 58 年台上字第 3812 號判例與此意旨不符部分，應不再援用（本院已依法院組織法第 57 條第 2 項規定，於 88 年 4 月 13 日以 88 年度第 3 次民事庭會議為變更上開判例之決議）。…」

開運送物最遲於 69 年 3 月 3 日已由上訴人受領，至 70 年 7 月 24 日提起本件訴訟為損害賠償之請求時，既早逾一年，即或認被上訴人於 69 年 4 月 3 日曾承認上訴人之請求權，非不生中斷時效之效力，其時效應重行起算，然至上訴人於 70 年 7 月 24 日起訴時，亦已逾一年。而上訴人於 70 年 1 月 26 日送達於被上訴人之函件所載「敝公司（即上訴人）擬向貴公司（即被上訴人）要求索賠權益日期追加延長六個月」，又不過請求延長賠償請求權之時效期間，並非對被上訴人表示請求履行債務之意思，即難謂為民法第 129 條第 1 項第 1 款所稱之「請求」行為。上訴人主張其請求權時效，業因請求而中斷云云，要非可採。」

4.2 現行海商法條文之性質

現行海商法第 56 條第 2 項規定：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」此期間之性質為何，學者見解與實務判決有不同見解。

學說見解有認此係限期起訴之除斥期間規定（賴來焜，2008，頁 396；楊仁壽，2010，頁 368-369；張新平，2010，頁 111），其可促使權利人早日行使權利，避免曠日費時以致舉證困難。或認為此立法與國際公約有所差異，該條文應為

特殊消滅時效之性質（黃裕凱，2005，頁 156；劉宗榮，2007，頁 309），且僅適用於受領權利人對於海上貨物毀損滅失所生之損害賠償請求權，一般債務不履行之責任則無適用餘地。亦有論者認為應跳脫海商法第 56 條第 2 項究係消滅時效或除斥期間之爭議者，按海商法第 5 條規定處理。即於海商法無規定者，適用民法第 1 條，將國際公約視為法理而間接適用（詹駿鴻，2004，頁 107；羅俊瑋、賴煥升，2013，頁 221-222）。

實務中，臺灣高等法院 92 年海商上易字第 10 號民事判決謂：「…查系爭貨物係於 90 年 2 月 12 日提領，已於前述，而被上訴人係於 91 年 1 月 31 日提起本件訴訟，並未逾上開 1 年之除斥期間，又被上訴人於起訴狀即已載明受讓本件債權之事實，並陳明以起訴狀繕本之送達為債權讓與之通知，是其於行使本件債權之同時即為債權讓與之通知，至於該起訴狀繕本雖係於 91 年 3 月 27 日送達上訴人 ○○ 公司，於 92 年 7 月 18 日送達上訴人 ACERTAR 公司，此有送達證書在卷可稽（見原審卷（一）第 33 頁、卷（二）第 58 頁），惟被上訴人既已在法定期限內提起訴訟行使權利，自不因起訴狀繕本送達（即債權讓與通知）在後而使被上訴人之權利歸於消滅。是上訴人主張被上訴人本件債權之行使已逾一年除斥期間云云，亦不足取。…」臺灣臺北地方法院 93 年保險

字第 154 號民事判決謂：「…又系爭貨櫃既於 92 年 8 月 30 日已交付○○公司所委託之被告○○公司，而原告卻遲至 93 年 9 月 3 日方提起本件訴訟，無論係依日本國際海運法第 14 條第 1 項、第 20 條之 2 第 1 項或依我國海商法第 56 條第 2 項之規定，原告關於系爭貨物之損害賠償請求權均已逾一年之除斥期間。…」復臺灣臺北地方法院 99 年上易字第 9 號民事判決亦稱：「…查本件因貨損權利人即上訴人於 97 年 7 月 2 日、同年月 11 日分別在高雄港報關提領系爭二批加州油桃，於 98 年 6 月 10 日向原審具狀請求侵權行為（含運送契約債務不履行）損害賠償訴訟，並未逾上開海商法第 56 條第 2 項所規定之一年除斥期間。」即認定本條文之性質屬於除斥期間。

亦有其稱現行法之規定為「海商法上特殊短期消滅時效期間」。臺灣高雄地方法院 99 年海商字第 20 號民事判決即謂：「…次按海商法第 56 條第 2 項規定：「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」此一年期間之性質，究係消滅時效？抑或除斥期間？…矧以，細繹海商法第 56 條第 2 項之修正理由：「第 2 項參照（按：西元）1968 年海牙威士比規則第 3 條第 6 項修正，現行條文於 51 年修法時所增訂，第 2 項之立法理由為『…從美國海上貨物運送條例之規定訂為一年』，查美國

海上（按：貨物）運送條例及 1968 年海牙威士比規則均訂明：『一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任』之規定，爰依國際公約修正之。另貨物之全部或一部毀損滅失，均須於貨物受領之日或自應受領之日起一年內起訴，否則運送人解除其責任。」似併入或引置海牙威士比規則第 3 條第 6 項之規定，惟海商法第 56 條第 2 項規定之一年起訴期間，並無海牙威士比規則第 3 條第 6 項第 4 款關於當事人同意或合意期間延長之特別規定，足認立法者之修正本旨，殊與現行條文迥異，益徵海商法第 56 條第 2 項規定之一年起訴期間，不得逕引日本國際海上物品運送法之立法體例及學說見解，解為「除斥期間」之性質，至為顯明。職是之故，倘海商法第 56 條第 2 項關於起訴期間之規定，未如其修正理由所援引之海牙威士比規則規定而續為修正前，與其解釋為「除斥期間」之性質，毋寧解釋為「海商法上特殊短期消滅時效期間」之性質，並特別規定僅以「起訴」為時效中斷之事由（民法第 129 條第 1 項第 3 款規定參照），始較符合國際海運實務及海商法立法趨勢，亦較能平衡運送人與貨主（含託運人、受貨人及載貨證券持有人）間之利益保護。職是之故，當前海商法第 56 條第 2 項關於起訴期間之規定，實應解為「海商法上特殊短期消滅時效期間」，俾符公平之旨。」

綜上可知，實務判決大致認現行海商

法第 56 條第 2 項之規定為除斥期間，臺灣高雄地方法院 99 年海商字第 20 號民事判決則認海商法第 56 條第 2 項之規定應解為「特殊短期消滅時效期間」。其認為海商法第 56 條第 2 項規定之一年起訴期間，並無海牙威士比規則第 3 條第 6 項第 4 款關於當事人同意或合意期間延長之特別規定，是立法者之修正本旨殊與現行條文迥異，益徵海商法第 56 條第 2 項規定之一年起訴期間，不得解為『除斥期間』之性質。

按於 1999 年海商法第 56 條第 2 項規定之修正理由，即明確指出係參酌海牙威士比規則修正。縱認此條文為消滅時效之立法模式，實際上僅為相對於除斥期間之分類，其僅以是否有中止、中斷事由此面向觀察。海牙規則暨海牙威士比規則體系為現今國際社會所普遍接受之公約，海商法之諸多規定亦係依據海牙規則暨海牙威士比規則體系所建置，況後續產生之國際公約漢堡規則及鹿特丹規則亦採取相同之規範，故應將兩公約之規定作為解釋海商法之依據。因此在尚未有進一步之修法前，本文認海商法第 56 條第 2 項規定就一年期間之解釋，應屬於國際公約所規範之起訴期間性質似較妥適。

4.3 海商法第 56 條第 2 項其他適用之爭議

4.3.1 貨損請求權行使方式

於 2011 年 12 月 27 日，臺灣臺北地

方法院 100 年海商更(一)字第 1 號民事裁定，以於司法院大法官會議就海商法第 56 條第 2 項規定，有無抵觸憲法第 7 條平等權及第 16 條所保障人民訴訟權之規定作出解釋前，停止訴訟程序。該院並於 2012 年 2 月 24 日以北院木文澄字第 1010002239 號函檢陳釋憲聲請書向司法院聲請釋憲，其認本條文規範託運人之貨損請求權之行使，以起訴行為為限，而不及於其他與起訴有同一效力之訴訟行為，限制當事人不得以提付仲裁等方式獲取救濟，形成無正當理由之差別待遇，並且不當限制人民之訴訟權，有牴觸憲法第 7 條、第 16 條及第 23 條之疑義。嗣後司法院大法官會議則於同年 12 月 21 日以第 1398 次會議議決應不受理，其謂：「…查本案主要涉及聲請法院適用系爭規定時，就「起訴」一詞應如何解釋與適用之問題，聲請法院就系爭規定尚非無為合憲解釋之可能，自難謂已提出客觀上形成確信法律為違憲之具體理由。是本件聲請，核與本院釋字第 371 號、第 572 號及第 590 號解釋所定聲請解釋要件不符，應不受理。」後臺灣臺北地方法院遂將停止訴訟程序之裁定撤銷。

按海商法第 78 條第 2 項即規定：「前項載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。」復實務使用之載貨證券常載明起訴期間之規定，此所謂之「suit」，除當事人利用

法院進行之訴訟程序外，亦包含仲裁程序 (Wilson, 2010, pp. 206)。英國法院亦認為若當事人於載貨證券就起訴期間約定，無論向法院起訴或提付仲裁均有該期間之適用^⑥。就海商法第 56 條第 2 項之規定觀察，立法者並未限定以「法院進行訴訟」之方式解決海事爭議。換言之，當事人不僅得於「法院提起訴訟」解決相關爭議，其亦得選擇法院訴訟以外之方式解決海事紛爭 (楊仁壽，2003，頁 212)。海商法第 56 條第 2 項規定除向法院起訴外，如提起仲裁等均包括在此所稱「起訴」範圍。因此臺灣臺北地方法院 100 年海商更 (一) 字第 1 號民事裁定，論及海商法第 56 條第 2 項規定僅以起訴作為求償許可要件，不及於其他訴訟行為或提付仲裁等似有違誤。

此外，針對其他貨損請求權之行使方式，如聲請調解、或聲請支付命令等非訟紛爭解決機制，是否亦有本條一年期間之適用？本文認為，按貨損請求權之行使方法，本即無限於狹義之起訴訴訟行為作為求償許可要件，如聲請法院依督促程序發支付命令、聲請調解及提付仲裁等皆應包括在內。蓋上開行為與起訴有同一效力之事項、均有確定私權之效果，因此均應有本條一年期間之適用。

4.3.2 告知訴訟之效力

於實務上，貨主常係對承攬運送人請求損害賠償，而承攬運送人向貨主賠付後，再行對運送人起訴求償之。若承攬運送人於前訴訟時便對運送人為訴訟告知，運送人亦有參與前揭貨主對承攬運送人之訴訟並為訴訟之攻防，事後卻於後訴訟主張罹於一年之起訴期間，此時該告知訴訟之行為，是否屬於海商法 56 條 2 項規定之「起訴」？

按民法第 135 條規定：「時效因告知訴訟而中斷者，若於訴訟結束後，六個月內不起訴，視為不中斷。」果若於將海商法第 56 條 2 項規定之一年期間認為係消滅時效之性質，則按民法第 135 條規定，此時一年期間將因告知訴訟而中斷時效。然若將其認定為除斥期間之性質，則無本條規定之適用。故臺灣高等法院 102 年度海商上字第 5 號民事判決即稱：「…上訴人主張其已於系爭給付運費事件審理中，以 92 年 6 月 23 日民事告知訴訟狀聲請向被上訴人「告知訴訟」應認為起訴，而未逾海商法第 56 條第 2 項 1 年期間且中斷時效云云。按除斥期間內行使權利之方法，雖不必限於嚴格意義之「起訴」，祇須為裁判上之請求」均足當之，例如聲請法院依督促程序發支付命令、破產之聲請、

^⑥ The Merak [1964] 2 Lloyd's Rep. 339; The Stolt Sydness [1997] 1 Lloyd's Rep 273; Thyssen Inc v Calypso Shipping Corp [2000] 2 Lloyd's Rep 243.

聲請調解及提付仲裁等皆包括在內(楊仁壽「海上貨損索賠」第二版參照，見更審前一審卷第 61 頁)。上開聲請發支付命令、破產之聲請、聲請調解及提付仲裁等，均係與起訴有同一效力之事項、且均有確定私權之效果。「告知訴訟」乃係當事人於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人，以促其參加訴訟之意，與起訴之法律意義及效果顯有不同，僅於民法第 129 條規定消滅時效之中斷事由，規定「告知訴訟」與起訴有同一效力可中斷消滅時效，而海商法第 56 條第 2 項規定 1 年期間非消滅時效期間，詳如前述，即上訴人所為告知訴訟行為，不能認其已於除斥期間 1 年內起訴，及有中斷 1 年除斥期間之效力。…」

但應注意者為，縱使將現行法定性為消滅時效實際上仍有所缺陷。因實務中貨主一般不會立即起訴，多先與保險公司進行索賠磋商，往往要耗費相當時日。甚至運送人往往在一年期間之最末日方才接獲起訴狀繕本之送達，屆時，再通知前一手運送人，或對其起訴或告知訴訟，亦已罹時效。就此，足見若以消滅時效作前揭一年之性質，其對於承攬運送人之權利亦難以獲致保障。準此，海商法第 56 條 2 項規定應於該條項補入海牙威士比規則合意延長與追償訴訟之規定。若無法以習慣或法理將海牙威士比規則之規定加以適用，將有對人民訴訟權保障加以侵害之虞。

4.3.3 一年期間得否自行約定延長

現行海商法第 56 條第 2 項乃參酌海牙威士比規則第 3 條第 6 項規定修正，然其海商法並未就延長起訴期間有所規範。若當事人自行約定延長期間，其效力為何？在現行實務多將海商法第 56 條第 2 項解為除斥期間之情形下，按民法所謂之除斥期間為不變期間，並無任何延長或彈性可言。縱將海商法第 56 條第 2 項解為消滅時效，依民法第 147 條：「時效期間，不得以法律行為加長或減短之。並不得預先拋棄時效之利益。」即基於公益性，亦不得以法律行為延長或減短之。就此條文與國際公約之扞格，學者(賴來焜，2008，頁 397；張新平，2010，頁 112)認有修正之空間，亦有論者謂(柯澤東，2000，頁 122；詹駿鴻，2004，頁 111；羅俊璋、賴煥升，2013，頁 223)應將國際公約列入海商法第 5 條之法源中，於民法規定顯不合海商事件性質時，應從國際公約與商業慣例尋求解決方式。亦有認為縱將海商法第 56 條第 2 項規定解為除斥期間，合意延長除斥期間亦無背於公共秩序，故除斥期間並非不得延長(楊仁壽，2003，頁 362)。且為保護託運人、載貨證券持有人或受貨人之利益及疏減訟源應許其效力，其亦合乎國際公約與商業慣例。

4.3.4 運送物遲到所生之損害賠償是否適用本條期間

運送物遲到即所謂交付遲延，其所生

之損害賠償是否適用本條一年期間？按海商法第 74 條第 2 項、第 61 條、第 76 條第 1 項條文內均有規範「遲到」一詞，可知本法並未排除運送人交付遲延之責任；再者，若交付遲延之損害賠償索賠並無適用本條期間，則按海商法第 5 條規定，遲到所生之損害賠償索賠將回歸適用民法之時效規定，此時將產生同一事故發生，對於貨物毀損、滅失及交付遲延之損害賠償分別適用民法及海商法之規定，反使法律關係複雜化，亦有輕重失衡之虞。因此本文認為，遲到所生之損害賠償亦適用本條之一年期間，且應於本條條文增訂「遲到」一詞，以杜絕爭議。

4.3.5 運送人對於貨方所提起之損害賠償是否適用本條期間

運送人對於託運人、受貨人或載貨證券持有人等貨方所提起之損害賠償，是否有本條一年期間之適用？本文認為，按本條條文僅規定運送人或船舶所有人得主張解除其責任；再者本條文所參酌之海牙威士比規則亦僅適用貨損索賠人對於運送人之索賠，因此於解釋論上，本條之一年期間應無法適用於運送人對於收貨人、載貨證券持有人等貨方所提起之損害賠償。然漢堡規則、鹿特丹規則均以規範適用於公約規範之所有主體，基於有利平衡各方利益之目的，此應值得未來修法之參酌。

4.3.6 其他請求權基礎是否適用本條期間

當事人不以運送契約或載貨證券所生之法律關係為請求權之基礎，而以侵權行為為求償，或於載貨證券未發給之情形、甚或無單放貨之情形，僅得以一般契約關係求償時，是否仍有海商法第 56 條第 2 項一年期間限制之適用？本文認為，按我國海商法於 88 年修正時，將舊法第 5 章之「運送契約」，更改為新法第 3 章之「運送」，並於立法理由中指出：「本章內容，非僅限於契約之規定。並參考其他立法相當章節，例如鐵路法第 5 章『運送』，公路法第 3 章『公路運輸』，民法第 2 編第 2 章第 16 節修正為『運送』等，以表彰本章之內容。」足見立法者於修法時，有意將其他法律關係所生之請求權亦納入本章規範之範圍，並使其他權利行使期間受海商法第 56 條第 2 項規定之拘束。否則若當事人得自行另行起訴，將無異使本條規定成為具文。

伍、代結論 – 海商法修正草案之評析

綜上所述，如本文前揭討論，可知現行海商法規範有所缺漏，無法因應實務可能產生之各種狀況。現行實務見解多認定海商法第 56 條第 2 項規定之期間為除斥期間。除斥期間屆滿，權利當然消滅，自無延長之可能。故現行海商法第 56 條第 2 項之規定，應增訂合意延長期間及對第三

人追償訴訟規定，始符合國際海事商業實務之運作慣例。

實際上，現亦有具體之修正草案業已提出，按交通部航港局委託臺灣海商法學會所擬制之海商法修正條文²⁰，105 年度第 2 次（北區）公聽會手冊之修正草案第 68 條規定：「貨物之全部或一部滅失、毀損或遲延交付者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人解除其責任。前項一年期間不得停止或中斷。但當事人得合意延長之。」第 69 條規定：「依本章應負責之人得於第 68 條一年期間屆滿後提起追償訴訟，其起訴期間以下列較後者為準：一、依起訴之管轄地應適用之法律所定期間。二、自解決原損害賠償之日起或自向其送達起訴文書之日起九十日內提起追償訴訟，以先至者為準。」修正草案第 72 條規定：「本法第 68 條至第 71 條關於起訴期間之規定，準用民法第 129 條第 2 項規定。」此修正草案條文增訂容許雙方當事人協商後得延長期間，復對第三人之追償訴訟亦有所規範。此外，修正草案與國際公約同採起訴期間之立法模式，此應係為因應國際航運實務所生之特別制度。

本文認為，在未有進一步修法前，為因應現行海商法第 56 條第 2 項所生之適

用疑義，似應以起訴期間解釋其性質，並依海商法第 5 條規定適用民法第 1 條，將海牙威士比規則作為法理加以適用，方有討論合意延長起訴期間及對第三人追償訴訟之可能。至於未來修法應將權利行使期間之性質如何規範暨定性，本文則採取開放之態度。如修正草案即與國際公約同採起訴期間之立法模式，再準用民法第 129 條第 2 項之相關規定。本文認為重點應在於法院實務得否順利運送適用該條文，及容許雙方當事人得協商延長期間，並得對第三人為追償訴訟，以保障人民之訴訟權。

參考文獻

- 王澤鑑，2014，*民法總則*，自版，增訂新版，臺北市。
- 司玉琢、韓立新，2009，「*鹿特丹規則*」研究，大連海事大學，大連市。
- 施啟揚，2009，*民法總則*，自版，第 8 版，臺北市。
- 柯澤東，2000，*海商法修訂新論*，元照，臺北市。
- 張新平，2010，*海商法*，第 4 版，五南，臺北市。

²⁰ 完整條文請參見，社團法人臺灣海商法學會網站，105 年度第 2 次（北區）公聽會手冊（正式版）。（<http://twmla.org/wp-content/uploads/2016/04/105%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E7%AC%AC2%E6%AC%A1%E5%8C%97%E5%8D%80%E5%85%AC%E8%81%BD%E6%9C%83%E6%89%8B%E5%86%8A%E6%AD%A3%E5%BC%8F%E7%89%88.pdf>）

黃裕凱，2005，海上貨物運送「一年起訴時效」之性質及「時效延長」之效力，*月旦民商法雜誌*，第 10 期，140-161。

楊仁壽，2003，*海商法思潮*，自版，臺北市。

楊仁壽，2010，*最新海商法論*，第 4 版，自版，臺北市。

詹駿鴻，2004，我國海商法第 56 條第 2 項規定妥適性之研究，*法學叢刊*，第 196 期，101-115。

劉宗榮，2007，*新海商法：海商法的理論與實務*，三民，臺北市。

賴來焜，2008，*最新海商法論*，元照，臺北市。

羅俊瑋、賴煥升，2013，從臺北地方法院 100 年海商更(一)字第 1 號民事裁定論海商法第 56 條第 2 項規定之爭議，*東海大學法學研究*，第 40 期，183-234。

Baatz, Y., 2014. *Maritime Law*, Third Edition, Informa Law from Routledge: Abingdon.

Tetley, W., 2008. *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, Thomson: Cowansville.

Wilson, J.F., 2010. *Carriage of Goods by Sea*, Seventh Edition, Longman: Dorchester.

Ziegler, A.V., Zunarelli, S. and Schelin, J., 2010. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Wolters Kluwer: Alphen aan den Rijn.

