

## 海商法只能概略納入租船規定

王尚卿

好友介紹我讀一篇前最高法院楊前院長於 2017.12.25 發表於航貿周刊第二〇一七五一期、題為「海商法修正之怠惰」文(以下簡稱楊文)，這是一篇以案例舉證、海商法因未納入船舶論時出租，造成該案無法獲得公正判決的討論。看過後倒激起筆者對於海商法納入租船規定的省思，我發覺海商法納入租船是必要的，但只能選擇性重點納入，因為租船規定實難盡數納入法規；海商法學會修正海商法，原由筆者負責初擬該章，擬稿過程對從事租船業數十年的筆者來說，由於確切了解專業術語，處處感受擬定難盡其義之困擾，擬出後面對多數因未能深切瞭解意涵、因而提出之反對意見，益難處理。因此體認一旦租船規定入法，或可能反因與實務難以結合，條文被僵化解釋，使當事人深陷無以掙脫之困擾，法規失其基本訂定立場及目的。豁然了解唯選擇性納入租船；納入租船定義及一般性原則，放棄條文擬議，始能使租船隨國際慣例運轉，滿足各方需求，又能在必要時獲得法律之基本支援及保障，因藉本文提出論點，藉供討論。

### 一、 楊文的案例

楊文的重點包括如下：

- (一) 海商法未提及「傭」船<sup>1</sup>契約；現行海商法第 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、以船舶之全部或一部供運送為目的者。」僅以第二款代表之。而第二款係指論程，不同於論時。海商法源自清末海船法草案，草案原取法德、日(楊文僅提日本)，日商法即有「以船舶之全部或一部供運送為目的者」文字。
- (二) 考據日本與台灣民法，確認動產之留置以佔有為要件，為債權之清償，債權人對動產有留置權。
- (三) 1936 年案例，係船東論時將船租與承租人，承租人再與第三人訂定論程租約，裝運鐵屑赴橫濱(日)，運費已付清，提單並註明運費已付(freight prepaid)。提單轉讓後收貨人到港請求交付貨物，船東竟以論時租金未付，留置貨物。提單持有人提起訴訟竟也一路敗北，關鍵在於提單批註依論時租約簽發，提單又係該論時租約之承租人所簽，因此論時租金未付，是全案貨物遭留置，以及後續留置「適法有理」之判決理由。
- (四) 留置權在日本分民事與商事，商事留置權所留置之物須為債務人之物，非債務人之物是否得以留置則存疑，認本案於論程轉租所裝之貨，非關首次論時之承租人，得以留置全因當時日本海商法未條列論時之故，日本於 1957.6.13 已制定國際海上物品法，將論時排除於「以船舶之全部或一部供運送」之契約，澄清本案之問題。而台灣海商法未說明「以船舶之全部或一部供運送為目的者。」之內容，目前亦未納入論時，是台灣海商法之怠惰。

### 二、 就該案及台灣海商法評留置權，並論楊文之疑點與盲點

---

<sup>1</sup> 租、傭之辯，在台灣醞釀已久，其中最爭議的莫過於論時，有認為論時屬傭船，亦有認係租船的，海商法卻迄未明文說明任何一種租船。

不分民事與商事，民法是規範人民私法上權利義務之基本法，台灣僅民法物權編有唯一之留置權規定，2007. 3.28 公布民法擔保物權之修正，重點亦包括「留置權定義」之明確化。於第九章留置權之第 928 條，定義留置權為「債權人佔有他人之動產，而其債權之發生與該動產有牽連關係，於債權已屆清償期未受清償時，得留置該動產之權」，第 938 條「留置權因占有之喪失而消滅。」說明留置權之重點在「佔有」。因此海商法對船舶之留置僅「建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶...」<sup>2</sup>。而民法第 928 條之牽連關係，依其第 929 條「...因營業關係而占有..，與..營業關係所生之債權，視為有..牽連關係。」這就聯繫到該案論時後的論程轉租，對論程轉承租人貨物之留置權。另海商法於貨物運送部分，就運費債務，依總則準用民法對運送物之留置權。至於海商法的海事優先權，則界定為一種不以佔有為條件的留置權，國際公約也稱這種留置<sup>3</sup>，是專用於海事的留置權(maritime lien)。

(一)從實務觀點看從楊文案例：

1. 論時之國際定型化租約於租金之支付，非但先付(paid in advance)，且一旦未按時先收到，船東即有船舶撤回權(right of withdrawal)，比留置貨物直接。貨物係源於次一轉租之論程租約(sub-charter)，因此實務鮮少發生如本案、論時租金未付而留置貨物情形。
2. 本案關鍵在於提單註記船舶來自論時，此在實務中幾難見於千萬分之一；實務提單運送人(論程轉租船之承租人)多不願託運人知曉船舶來自租用，尤其提單已註記運費已預付(freight prepaid)。

(二)摒除以上疑點，楊文盲點如下：

海商法如納入論時，提單與論時租約牽連時，是否轉承租人即不須為前一論時租約之租金未付而負責？原始船東即得以留置論程租約下的貨物？對於以上兩問題，本文倒認為該案船東有權，且與海商法是否納入論時無關。理由是：

1. 提單或海商法之載貨證券，具文義性、收據性、證據性、憑證性、附合契約性等種種特質及效力，已見諸所有海商法文獻。
2. 提單註明運費已預付(freight prepaid)，受貨人之受貨權原應不受影響，惟本案論程提單竟註明依論時租約簽立，聯繫了兩租約間之牽連關係，依前述載貨證券特性，使船東有權因租金未收到，留置貨物，此與海商法是否納入論時租約，反倒沒有關係。

### 三、海商法可納入之租船規定

租船是海商行為的一種，租約屬海商契約之一，租船與租約之定義理應納入海商法。租船不受國際公約規範，其一般性原則與規定多係源於海商慣例、

---

<sup>2</sup> 現行海商法第 25 條。

<sup>3</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 & refer to website of [https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_lien](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_lien)(瀏覽日期 2018.1.25): In admiralty law, a **maritime lien** is a privileged claim upon sea-connected property, such as a ship, for services rendered to, or the injuries caused by that property. In common law, a **lien** is the right of the creditor to retain the properties of his debtor until the debt is paid.

傳統海運術語辭典，以及定型化租約，因原文多係英語，法規定案之翻譯即可建立譯文的一致性。

國際實務洽定租約分兩階段，先洽議主要條件(main terms)，尊重細節(subject to details)亦為主要條件之一，尊重細節的三個英文字，依慣例解釋，即使主要條件洽妥，細節條件談不攏，租約仍無法成立。主要條件主要係與租船涉及較大之金額有關，數百年的實務運作，使某些條件自然形成了主要條件。主要條件確認，始有細節條件(details)之洽商，這個過程係實際作業的運作。細節條件依據船、租之一方、或租船經紀人提供、塗銷船名與當事人之已成交租約草案(proforma charter party)，進行逐字逐行、逐條之修改及確認，過程較長、且須一一明確落實確認。本文對於主要條件可納入、難以納入海商法之部分，論之如下。

以下為主要條件可納入海商法的部分：

#### (一) 租船與轉租

國際任何種類之租船，原文僅"Charter"一字。轉租原文則為"sub-charter"。這兩詞可以定義方式納入海商法，使譯詞趨於統一。以往海商法未曾明文租船，因此文獻出現從民法觀點界定之租船性質歸屬，說法分歧，因而有所不宜<sup>4</sup>；文獻於三種租船，雖在同一海商法下，認定卻有不同，光船有比照民法上的租賃，稱之為光船租船<sup>5</sup>，有將三種租船均稱為傭船<sup>6</sup>，甚至含糊使用租傭船<sup>7</sup>之綜合名詞。論程有比照民法之僱傭或承攬，稱之為傭船<sup>8</sup>。有將論時亦稱為傭船<sup>9</sup>，亦有稱論時為租船的<sup>10</sup>；使同種租船亦有稱租船、有稱傭船，徒增其複雜性。另定型化契

<sup>4</sup>有論者以為海商法第 38 條將貨物運送契約分為「以件貨之運送為目的」及「以船舶之全部或一部供運送為目的」之契約，則光船與論時兩者均偏於「為使用船舶之契約」(尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順，商事法入門。「光船與論時之標的物為『船舶』，故為使用船舶(租賃)契約，論程的標的為『運送貨物』，故為運送契約」2000.2，426 頁。尹章華、徐國勇，海商法。1998.2，168 頁。)非以運送為目的，故未規範於海商法之內。惟亦有論者視件貨運送為搭載契約，船舶全部或一部分的運送屬於民法中之承攬契約(林一山，民法系列—運送法，2005.11，37 頁)。故稱之為傭船契約(鄭玉波、林群弼、柯澤東，海商法。2003.10。林群弼，海商法論。2003.10。梁宇賢，海商法實例解說，2000.5。張詒，海商法精研。2004.3。梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發，商事法精論。2005.10。吳松枝，商事法概要，2001.12。)，而傭船契約就包括了論時及論程兩種契約，僅光船租船不以運送為目的，故未包括在內。或有論者認為只有船舶，不包括海員的方式為租船，因此以光船為租船，包括船員的論時或論程方式則為傭船。亦有將傭船分廣、狹兩義，廣義包括光船租船(楊仁壽，海商法修正評釋，1997.12，196 頁。)，認為海商法包括論時、論程及光船，惟將論時租船認係運送契約之變態。論述之不同，實均因海商法無名詞定義所致。

<sup>5</sup>周和平，「海商法」，2003.9。張新平「海商法」，2004.10。賴源河，「實用商事法精義」，1998.10。陳國義，「海商法—案例式」，2002.5。陳月端，「商事法實例研習」，2005.6。柯澤東，「海商法—新世紀幾何觀海商法學」，2006.6。

<sup>6</sup>張新平「海商法」，2004.10，頁 125。吳松枝，商事法概要，2001.12，216 頁。

<sup>7</sup>如最高法院 91. 台上字第 2373 號判決書，由於論程之租船人根本不必為貨損負責，論程的租船人只對若干原因負責，光船則租船人對貨損全權負責(見本文二之說明)，所以以租傭船一詞涵蓋，就是含混及語意不明，其餘判決書之類似使用不勝枚舉。

<sup>8</sup>周和平，「海商法」，頁 69。2003.9。海運界對 Time Charter 稱為論時傭船，法律界對 Time Charter 稱為論時租船」。

<sup>9</sup>梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發，商事法精論，2005.10，399-401 頁。

<sup>10</sup>尹章華、潘秀菊、馮震宇、陳建順，商事法入門，1998.7，426-427 頁。

約條文有 "by demise"代表光船字樣<sup>11</sup>，如今已極少見。海商法可略去不提。

## (二) 種類

國際大分僅三種，光船(bareboat charter)、論時(time charter)及論程(voyage charter)；論時有以航程完成作為時間之結束者，稱航次論程(time charter, trip)，論程有以整數運費取代論噸計費或以體積計費者，為整數運費論程(lumpsum charter)出租，其他種類則極少見。這些分類應以名詞定義方式納入海商法。

值得一提的，是近年旅遊觀光業興起，旅行社承包大型郵輪，支付船東多為整數(lumpsum)的一定代價，自行售票經營，性質上已可歸類為論程或整數論程了，然一則因客運缺乏與貨運那麼長的歷史，二則或者個案承租情況差異太多，尚未見任何定型化租約出現，在資料整合上便不是那麼容易，因此須視個案租約整合歸類，方始提供討論。

## (三) 當事人

任何租船的當事人都是船東(owners)與承租人(charterers)兩者，不以租船種類不同而異。定型化契約最後一頁，多有印妥之英文"owners"與"charterers"兩字供作為雙方簽字位址。

定型化租約條文或有出現光船船東(disponent owner)<sup>12</sup>，意指簽字的船東非登記之船舶所有權人(registered owner)。或者租船之船東(chartered owner)，亦係為表達本租約之船東不是船舶登記所有權人，而係租來的船再以船東身分轉租而已。或光船之承租人(demised charterer)字樣，代表承租人係以光船方式承租船舶。海商法大可略去這些說明。因為租約當事人事實就只有「船東」(owners)、「承租人」(charterers)兩人，至於如何以船東身分洽訂租約，就立法目的考量，倒不重要。

## 四、租船主要條件中海商法難以納入或應斟酌納入的部分

租船主要條件中難以納入海商法、或須斟酌納入的部分包括：

### (一) 裝貨與交船期限

---

<sup>11</sup> 參 [hipinspection.eu/index.php/chartering-terms/66-d/4559-demise-clause](http://hipinspection.eu/index.php/chartering-terms/66-d/4559-demise-clause)(瀏覽日期 2018.1.26)，見於論時租船的提單背面，名為光船租賃條款(demise clause)，大意指當船舶不為運送人所有、或運送人光船承租而來，本提單僅使船東及光船承租人為主要負責人，提單簽發者為代理簽發，不必負責。(If the ship is not owned by or chartered by demise to the company or line by whom the bill of lading is issued (as may be the case notwithstanding anything that appears to the contrary) this bill of lading shall take effect only as a contract with the owner or demise Charterer as the case may be as principal made through the agency of the said company or line who acts as agents only, and who shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof.)

<sup>12</sup> 參 <http://www.shipinspection.eu/index.php/chartering-terms/66-d/4575-disponent-owner>(瀏覽日期 2018.1.26)光船船東指租約中取代法律上登記所有權之船東。船舶以光船租予光船承租人，後者因此取得船舶主控權及商事營運權，權力如同實際船東，有權以船東地位轉租船舶。(Disponent owner: This term refers to a person or company, which "displaces" or takes the place of the legal, registered owner. In chartering many examples can occur. For instance, if a vessel is bareboatchartered by its owner to a demise Charterer, the latter can take over complete control of the vessel and its commercial operation, as if he is the actual owner. Also, both voyage charters and time charters usually contain a clause allowing the Charterer to "relet", "sub-let" or "subcharter" the ship to another user, a "subcharterer". The first Charterer, who is commonly called a "head Charterer", is acting as if he was the actual owner; he can be referred to as the "disponent owner".)

裝貨與交船期限的原文都是"laydays"，用於光船或論時，是交船期限，用於論程，便成了裝貨期限，所以租約成立前之議價條件，就把這個字拆成"laydays and cancelling date"兩部分，在議價電報裡簡稱"LAYCAN"。這個字其實原有廣、狹二義，廣義者除前述狹義意義外，尚另適用論程的裝、卸貨時間計算條件，狹義則適用於三種租船之以上意義。

時限通常是一個起、迄的期間，如1月5~15號，1月5號之前船舶到達裝貨港，承租人有權不裝貨，直到時間屆期再予裝貨，1月5號船舶到達裝貨港，承租人須備妥可裝之貨，貨未備妥承租人該負責賠償船方；貨物是食用穀類、出口之鋼筋，檢驗機關與檢查程序各有不同，貨物各自出口地完成不同的檢驗程序，得以裝船，方符合「備妥」(ready for)兩字的意義。1月15號稱期限的「限」，指的就是租船容許的最後一天。到了這天船還沒到，承租人即可取消租約，不過取消與否，得看承租人的選擇，市價下滑，肯定會取消，市價上漲，則承租人有權不取消租約。日期條件在洽定租約時，是船方提出、租方同意，也就是說，時限是船東訂的，因此取消權依慣例是承租人。

用於光船或論時時，則1月5號前，船即使提早到達交船港或議定交船地點，承租人亦有權不接受交船，直到時間屆期再接受交船。1月5號那天船到了交船港或議定之交船地點，承租人不得以任何理由拒絕交船。1月15號最後一天船還沒到，承租人即可取消租約，不過取消與否，亦由承租人決定，因為取消租約是承租人權利，不是義務；如果租約未訂定，甚至承租人對於船舶可能延後到達的訊息可以拒絕事前答覆可或不可，而船舶仍須勉力到達，等候承租人的決定。這也包括前述論程的租價下滑，那肯定會取消租約，另行找船。市價高於議定之租價，則承租人有權不取消。

除非租約另訂定，否則前述這個字的意義，包括默許承租人在收到可能提前到達交船港或裝貨港之通知後，有權緘默，不說是否可提前接受交船或提前裝貨。而船舶遲延到達，承租人收到船方通知後，亦有全權持緘默，不說是否取消租約，直到船到之後，再說出承租人之決定。租約是否取消一樣係承租人之權利，而非義務。租約可以條文破解這個基本意義；租約訂定宣告船到日期、訂定收到交船或裝貨時間的通知，應於多少小時內、幾天內答覆等，即可變更原義。這些規矩非來自法條或公約，卻來自航運慣例。

時限一字如此豐富的意涵，條文實難能說得清楚。訂之不盡，是否入(海商)法，本文認為可以斟酌取消或納入。

以上所述僅"laydays"狹義之意，廣義上包括僅用於論程，用於計算或裝貨或卸貨的時間，內容須更多專業術語解讀其意義。

## (二) 交船與還船港、地或裝貨與卸貨港與航行區域之港口規定

這也是重要的租約議價主要條件之一，前者適用於光船及論時、後者適用於論程。兩者的共同點是提到「港」，必須為「安全港」，政治上不讓某國國籍船進入之港，就不是安全港(safe port)；中華民國籍船舶，因政治理由無法進入斯里蘭卡、俄羅斯、北韓等港口，即為一例。

光船及論時於議價航行區域(intend area)是另一個主要條件，依船舶規格(particulars)之國籍便已隱然論及。

地理上的安全，則指船能永遠浮著(always safely afloat)，其意義包括被承租人指定之任何船席、停泊地、漲潮、落潮、裝滿、未裝貨，船都可以浮在港內，不觸底(grounding)，始符合「安全」之意。

這個安全意涵於實務運作，有各式文字說明，海商法如予納入，宜簡易陳明狀況即可，其餘應以尊重契約自由原則為說明。又本條件因係由承租人安排交船與還船港、地或裝貨與卸貨港，因此是否安全之責任，便由承租人負責，海商法如允納入，應予說明。另船長代表船東對於港、地是否安全，有權依現場情況，決定是否入港，以維船東權益，這是另一個安全意涵，即船長得以代表船東表達是否安全的意涵。以上這些豐富的意涵，對海商法的條文規定，又是一大挑戰。

本條件亦包括交船與還船、裝貨與卸貨地點的細節，如交船與還船範圍之議定、通知交船與還船時間與答覆時限、裝貨與卸貨港口與船席的數量等，均係本條件之附屬條件，海商法如納入，條文難說得清楚，建議斟酌納入或不納入。

### (三) 租金與運費

租金原文為”hire”，運費的原文則為”freight”，雖然廣義的運費包括租金，然兩者在使用上並無矛盾或爭議，可納入海商法。支付方面，租金之支付方式簡單，均為先付(paid in advance)，先付不同於預付(prepaid)，此見諸航運專用辭典；預付係一種付款方式而已，先付卻有墊支費用之作用意涵，墊支代表無法退還，預付卻在任務未達成，即運送服務未完成時，必須退還。因此租約多規定租約中止，先付而租期未盡，租約多規定仍須退還。運費支付方式較多元，有以簽發提單時間作為預付若干百分比的標準，亦有以裝貨完畢作為預付若干百分比者，其餘則後付，支付方式視貿易條件而異，這些條件均應尊重租約，不必納入海商法。

### (四) 租期

租期的原文是”period”或”duration”，本條件僅用於論時或光船的租船。租期在租約中雖訂有時間限制，但因航程影響，如承租人多航行一次，可能略超過租期，少一次則又有可能與租期限制還差一段較長時間，因此租約多留有一段容許時間，讓承租人調整伸縮，視租期長短，而有伸縮期一個月、或者十數天、乃至數十天的。市場租金自亦影響租期；租金看高船東不願租期長，租金看低則船東希望長租期，承租人心態則正好相反，除了租期，對於伸縮容許一樣受影響。租期之伸縮容許權依慣例多在承租方，還船時市價高於現有租金，承租人盡可能縮減租期，反之則承租人盡量將租期延長至租約滿、且無法再延長為止。

這些規定無涉專業術語，然因與市場有關，亦難以規定方式，納入海商法。

### (五) 裝、卸貨條件與時間

這是另一個“laydays”用法，也有有專有稱“laytime”的，僅專用於論程，條件涉及裝、卸貨速率(loading/discharge rate)、裝、卸時間之起算起算的條件(terms of loading/discharge)、移碼頭時間(shifting time)，以及時間起算之條件，裡面就用到許多的專業術語，甚至動詞都是專用，例如交付(tender)、時間之起計(commence to count)、自然日(running day)、天氣許可工作日(weather working day)之意義，星期六條款的星期六意義(Saturday Clause)、星期日與假日之計算等，海商法草案屢屢為之擬議，仍詞不達義，難以周全。建議仍以尊重契約自由，捨棄納入海商法。

#### (六) 其餘條件

其餘主要條件於光船或論時，則尚有航行範圍(trading area)限制、前已略述預訂航行區域(intended trading area)，以及預定裝運貨物(intended cargo)，以及論程才有之貨物內容(cargo description)等條件，都有許多專用術語，建議不訂在海商法條文裡。

另外定航運送之有關船舶適航性、提單簽發、租期中買賣船、進行海難救助或拖帶，尤其租船還包括旅客運送時包租之簽發客票等責任、權利，因租約條文可自行議定，議定結果或可能大不同於定航運送，建議海商法條文切勿使租約成為海商法的負擔，這是筆者一再建議這部分應以尊重契約自由、不訂入海商法的理由。以免構成當事人在台灣進行訴訟或仲裁之疑慮，平白失去訴訟與仲裁之機會，影響司法及仲裁商機。

#### 五、 租船主要條件之意涵亦可能與市場變化有關

租船除了基本定義，洽定租船業務時，還常隨著市場變化，而有租方市場與船方市場之分，因而即連主要條件之規定，亦可能有變化，這也呼應本文主張，別把原則以外的規定，納入海商法的原因之一。

以貨物數量的規定來說，普遍了解這應是一個重要的規定，也是主要條件之一，裝貨多少與需要的船舶載量若干有絕對之關係，當承租人在市場上找到合適的船；根據船方提供的船舶規格，大約可裝得下需要裝載的貨量(也就是本批次買貨數量)，開始進行主要條件中裝貨數量的洽商，包括若干噸貨量、貨名、裝載係數(stowage factor)<sup>13</sup>，裝貨地點或裝貨港<sup>14</sup>等，與貨物相關的必要資訊，除裝貨數字外，因不易裝得數量正好，因此裝貨數量後面會跟著一串、如百分之十(10%)或百分之五(5%)上下(more or less)由船方決定，然而本意是由船長代表船方決定(more or less owners' option)的裝貨數字，卻在市場改變時，承租人爭取到由租方決定(more or less charterers' option)的條件。這種改變運作模式的變化，無疑也成了擬定條文時該考慮的因素。

類似這樣因應市場改變的條件一樣發生在光船與論時的情況，光船與論時的

<sup>13</sup> 裝載係數是貨物每一長噸所佔的立方英尺體積，用以與船舶的裝貨容積做比較。市售之貨物字典即為查閱裝載係數所用。

<sup>14</sup> 貨物產地不同，天候、雨水影響貨物的品質及重量。以小麥為例，澳洲出產與美、南美出產，貨物的裝載係數即不同。承租人通常註明不保證裝載係數(without guarantee)，但須提供其數字，讓船方參考。

主要條件中有關交船港、地與還船港、地，經常劃定一個區域，由船方、或由租方決定，隨著市場調整，一樣產生這種情形。

也就是說，不僅專用租船術語的中文翻譯，可能與外文在解釋上產生差異，因市場轉變，而造成相反規定的情形也存在，反應出海商法擬定租船條文的困難，除一般原則外，不納入租船條文，任其由航運慣例解釋，隨市場調整其意義，反是對租船是最有利、最自由、也最合乎邏輯的作法。

## 六、 結論

對於非英語國家來說，海商法的訂定原就是個挑戰，好在海商法的定航、所有權等章節參考之國際公約，已有正式中文譯本，因而其專有名詞之解釋較無問題，另外定航運輸之專用術語變化也少，所用專業術語較為固定、較為集中，且多已有共識，解釋不成問題。

租船部分，一則因沒有公約或國際法可循，二則定型化租約本身也較為多元，術語用詞也多，加上租約有航運交易所擬定的標準化租約(standard form)，有因應地區習慣之產地出貨商租約，使租船術語既多且雜，術語譯成中文後，因缺乏統一譯詞或中文辭典支援，常因難以理解真意，做出不合理的解釋。尤其術語隨市場變化時，定則還可能產生變化，這也是定型化租約之仲裁條款，多明文仲裁人須來自業界(arbitrator must be a commercial men)的原因。訂成法條文字，不僅難以因應，也可能望文生義作出相左之解釋，法條訂定尤其可能使租船更亦於陷入誤解，產生不合理之判決結果。如此自不利於在台灣進行訴訟或仲裁。

現行海商法一個最大的優點，就是條文不曾明文就租船作過任何說明或解釋，這當然也是文獻與案例判決或仲裁決斷附庸民法、各自解讀的主要原因，當然因此亦使定義三種租船，或將租船一般性原則納入，可說毫無阻力。本文因此結論如下：

### (一) 海商法之租船定義須慎重斟酌

在界定租船定義時，文字須考量租船與民法上租賃、僱傭與承攬的不同，審慎定義。以免在若干租船規定不納入海商法情形下，判決引證民法，誤導對租船之認知。這個做法的前提是蒐集案例，找出判決之司法實務對租船認知的缺失，嚴謹定義之，免落入引證民法，卻導向與租船實際狀況扞格的結果。

### (二) 海商法不宜過度介入租船

基於租船實際工作經驗、撰寫條文之困難經驗及以上分析，海商法納入租船確有其困難之處；言之難盡其義，不如選擇性、即前述一般性原則納入即可，如此非但可為租船專業術語作統一之翻譯，至於是否附庸民法，談租論傭，反不是重點了。

論程不宜與定航班輪並列，定航班論才有的、依國際公約納入海商法的適航性規定；可謂對裝貨船舶的基本要求，亦即最低標準，在租船章提及便不是那麼適合。三種租船皆對選擇船舶十分嚴謹；光船或論時使用期至少論月或半年、一年迄十年，即使論時分短、中、長期，航次論時(TCT)論數十日，



亦嚴格面對船舶規格之要求，細節查詢：包括時速、耗油量、甲板裝貨之艙面長寬、每平方呎之載種耐力…等，較定航班論嚴格得多，自然非基本適航性標準可以滿足。論程則依貨物選擇合適船舶<sup>15</sup>之散裝容積(grain capacity)與載重噸(deadweight)，以及扣掉油、水、船舶因配件、油漆等之常態重量數(constant)後之載重容積 (deadweight carrying capacity)，方能掌握載貨能量，租船之適航性定義自然大不同於班輪之基本標準。至於民法要求之買賣是否影響租賃、承租人進行海難救助與船方如何分攤救助酬勞等等規定，租約必然訂定甚詳，因為每日數千迄數萬的美金租金，自然不容絲毫差池，海商法條文是難以說明的。

### (三) 載貨證券於海商法應獨立成專章

載貨證券於定航班輪之意義，有國際公約支援，係一標準契約準則，作為契約之證明(evidence of contract)，有基本之運送人、託運人權益標準。租船載貨證券原則上僅轉讓之持有人手中，始具契約性質，信用狀統一慣例依1993年版本，銀行已認可租船載貨證券可為銀行接納並押匯，海商法如能將載貨證券獨立專章，不再附屬貨物運送，於載貨證券章增訂依租約簽立之載貨證券，或更能具有補強租船載貨證券之功能性，而符合實際使用。

---

<sup>15</sup> 油輪、散裝、貨櫃、化學品、汽車專用船、天然氣船等，依裝貨需要選擇船型。