

船舶經理人定義之研究 ——英、美判決觀點

郝若凡*

壹、前言

一、海上實務各種類型之「經理人」

和船舶營運有關之「經理人」(manager)名目眾多，實務得見除「一般經理人」(manager)¹外，尚有所謂「船舶所有人總經

理」(ship owner's general manager)²、「岸基經理人」(shorebased manager)³、「安全經理人」(safety manager)⁴、「岸上經理人」⁵、「食物鏈下游的經理人」(managers lower down the food chain)⁶，種類繁多，不一而足。

上述各種經理人角色，倘非閱讀全文判

*本文作者係僑光科技大學財經法律系助理教授，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所博士。

註1：判決實務認為，如果一般經理有過失，且其職權範圍包括發生損害之業務監督，因其階層夠高，可歸責於船舶所有人，則船舶所有人不得主張限責。參Coryell v. Phipps案，

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/317/406/> (最後造訪日期：2024/10/15) 另參Cupit v. McClanahan Contractors Inc Awi Awi案，1994 American Maritime Cases (以下簡稱AMC) 784.

註2：本案Patton-Tully承認，負責原木裝載作業的船舶所有人之總經理Odis Lowery為公司高層，對案發前之情況知情。但Patton-Tully辯稱，事故發生在Odis Lowery離開現場後，換言之，船舶因超載而不適航，即非在Odis Lowery知悉範圍內。但一審認為，Patton-Tully未就Odis Lowery不知悉，盡舉證責任，不得主張限責。參Complaint of Patton-Tully Transp. Co. 案，

<https://casetext.com/case/complaint-of-patton-tully-transp-co> (最後造訪日期：2024/10/15)

註3：船舶所有人之岸基經理人知悉，船長將船舶停泊碼頭外，且拖船滿載，却關掉引擎，等待惡天氣過去。惟該岸基經理人更明白必須花費10分鐘時間方能重啟引擎，由於來不及重啟，致意外發生，故可歸責於船舶所有人，且船舶所有人未證明，不知悉或未參與，故不得主張限責。參PG&E resources offshore v. Zapata gulf marine corp. 案，1994 AMC 2447.

註4：船舶Bennett發生碰撞，另一船舶Miss Bernice有責，原因之一是Miss Bernice的船舶所有人Diamond B，未僱傭安全經理人。參IN RE: the Complaint of Trico Marine Operators Inc. 案，2003 AMC 1355 at 1365.

註5：某旅客急公好義，在惡劣天氣中協助船長解開和駁船相連的纜繩時，跌落冰滑的舷外。船舶所有人之「岸上經理人」，未提供氣象報告，也未在舷外提供助手，却只丟一枚救生圈，救援不成功。船長未依循安全程序，也未參加安全行船講習課程，船舶所有人不得限責。參Lockheed Martin Corporation v. Unknown Respondents案，2007 AMC 1338.

註6：船難後發生訴訟，兩造攻防，法院相信被告證詞，即Maughan將業務全部委託給「食物鏈下游的經理人」(in their entirety to managers lower down the food chain)。參Kormylo v. Forever Resorts, LLC案，2015 AMC 2962 at 2966.

決，極難理解究竟為執行何種任務，法律關係極為複雜。

二、區分是否為「船舶經理人」之實益： 符合定義得主張限制責任

我國海商法第21條繼受1976年海事賠償限制責任公約（以下簡稱「1976年限責公約」）⁷，明定船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人得主張限制責任，惟船舶經理人角色，不如船舶所有權人、船舶承租人、傭船人、營運人等明確。簡言之，所有權人係以所有權為表彰，光船租船則有占有外觀，較容易理解⁸，惟經理人涉及管理者特別較多，幾乎所有契約，都可委託經理人處分。

除我國海商法規定，1976年限責公約、英國1995年商船法第185條（The Merchant Shipping Act 1995），如果船舶經理人本身有債務不履行或侵權行為，且符合特定要件時，即可主張限制責任。

但國外情形特殊，以美國為例，一方面，該船舶經理人，可以就船舶所有權人債務不履行時，對船舶主張海事優先權⁹；另一方面，美國法得限制責任者，法律雖僅規定限於船舶所有人、光船傭船人，但實務上認

為，如船舶經理人之行為視為表見船舶所有人（owner pro hac vice），亦可援用限制責任規定。

換言之，不論是英國、美國、我國，或1976年限責公約，船舶經理人角色，為得主張限制責任之主體，但究竟何者為「船舶經理人」，或何種行為符合「船舶經理人」，即值得探究。

實務上，發生船難，船舶所有人多會主張免責或限制責任。很多自然人或法人，如頭銜有「經理人」（manager），亦多為相同主張。但假使經理人主張限責，多引起求償之他方反對，故需要司法審查才能確定。

經查，我國各級法院判決，船舶經理人如何認定，尚不多見，本文以下探討，期有助補正實務缺漏。

貳、船舶經理人定義

海商法有諸多特殊制度，其一便係是船舶所有人在特定情況下，得主張限制責任。而船舶所有人採廣義解釋，如我國海商法第21條第2項規定「前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運

註7：Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (1976 Limitation Convention).

註8：美國實務認為，「船舶所有人是，有所有權或實際控制船舶的人」（owner is someone with either title or actual control over vessel）。參Marine Recreation Lim. Procs. 案，1994 AMC 1288.

註9：美國優先海事優先權規定在46 U.S. Code § 31301(5)，這部分和我國之海事優先權大致相同。所不同者，美國之一般海事優先權，規定在§ 31301(4)及§ 31342(a)(1)，即對船舶提供「必需品」者，有一般海事優先權，前者規定，「『必需品』包括，修繕、供給、拖帶、乾船塢和海上鐵路之使用。」（“necessaries” includes repairs, supplies, towage, and the use of a dry dock or marine railway.）後者復規定，「船舶所有人命令或由船舶所有人授權命令，提供必需品給船舶之人，對船舶有一般海事優先權。」（a person providing necessaries to a vessel on the order of the owner or a person authorized by the owner has a maritime lien on the vessel.）

人。」，惟如何定義及規範「經理人」仍有難度，爭執亦多，例如：

一、1976年限責公約¹⁰，包括船舶經理人。

二、英國商船法¹¹，包括船舶經理人。

三、美國限制責任法（Limitation of Liability Act）¹²，雖不包括船舶經理人，依該國限制責任法46 U.S. Code § 30501規定：「在本章中，船舶所有人包括光船傭船人，即負責人員、給養、以自己費用或自行採購，使船舶航行之人。」^{13,14}但如本文前言所述，實務認為，船舶經理人亦可援用限制責任規定。

四、學者對船舶經理人之定義：

（一）William Tetley：「經理人……是包括

任何，『和船舶利益有關或占有船舶之人』。這包括各種公司，負責安排和船舶管理或營運有關之人。」¹⁵

（二）梁宇賢教授：「經理人係指就航行船舶受委任經營其航運業務之人。」¹⁶

（三）陳猷龍教授：「經理人係指就航行船舶受委任經營其航運業務之人。」¹⁷

（四）劉宗榮教授：「經理人是，指經運送人或船公司授權，代理運送人或船公司對外為交易行為，對內管理事務之人。」¹⁸

（五）張新平教授：「經理人係指就航行船舶受委任經營其航運業務之人。」¹⁹

（六）饒瑞正教授：「經理人是，受船舶所有人委託而營運（之人）。」²⁰

（七）許忠信教授：「經理人係指就航行船

註10：1976 Limitation Convention, art. 13.1.

註11：參本文，參之部分。

註12：美國限制責任法係單獨立法，非如我國併入海商法。2010年2月1日整合為新法，即46 U.S.C. § 30501-30512。和本文有關的主要為：§ 30501規定，光船傭船人被解釋為船舶所有人，§ 30511規定，船舶所有人為限制責任必須提撥基金為擔保，且限受害人於通知擬求償，並且金額大於船舶價值後，提訴（petition）於聯邦地方法院，請求限責。

註13：46 U.S. Code § 30501條文如下：“In this chapter, the term “owner” includes a charterer that mans, supplies, and navigates a vessel at the charterer's own expense or by the charterer's own procurement.”條文中之charterer，實務採限縮解釋，限於bareboat charterer，即光船傭船人。參Chesapeake shipping, Lim. Procs. 案，1992 AMC 776 at 771.

註14：美國舊法時代，46 USC App Ch. 8: LIMITATION OF VESSEL OWNER'S LIABILITY，其中第186條規定，「光船傭船人視為船舶所有人」（Charterer may be deemed owner）。舊法雖整合為新法，但美國限責法於1851年通過後，「司法詮釋或法條修正，幾無改變。」（Little about the Act has changed since its passage, either by judicial interpretation or legislative amendment.）參In the Matter Of The Complaint Of the Bells案，2014 AMC 524 at 527.

註15：William Tetley, International maritime and admiralty law (2002), p.278, n.36.

註16：梁宇賢（2007），《海商法精義》，3修訂版，自版，第45頁，瑞興總經銷。

註17：陳猷龍（2018），《海商法論》，自版，第76頁，瑞興總經銷。

註18：劉宗榮（2021），《海商法》，4版，第556頁，三民。

註19：張新平（2016），《海商法》，4版10刷，第52頁，五南。氏並指出，係「民國88年海商法第21條修正說明」。

註20：饒瑞正（2018），《海商法論》，第367頁，三民。

船受委任經營航運業務之人。」²¹

上述學者高論，各有所本，確有所見，但本文擬從實務方面探求，精益求精，期更週延定義。

參、英國實務：依據商船法規定，船舶經理人得限制責任

英國1995年商船法第185條，繼受1976年限責公約規定得限制者，包括船舶經理人²²。

2020年5月22日，英國海事法庭（Admiralty Court）做出判決，案名The Stema Barge II（[2020] EWHC 1294），本案重點在於，1976年限責公約中之營運人、經理人如何定義，英國法庭第一次就此表示意見²³。本案法官判決，繫屬之Stema UK為船舶營運人（operator），而該判決中，也有定義船舶經理人。案情摘要如下述。

2015年12月，惡劣天候狀況導致英國沿海城市多弗（Dover）和福克斯通（Folkestone）間之鐵路受損。承包修繕者向Stema UK購買修繕需要之特殊石材，Stema UK便向其合作廠商Stema A/S購入，該石材從挪威進口，並

用駁船Stema Barge II運送到指定地點。

2016年11月，於強風中拖錨定位時（dragged anchor in gale force winds），船舶操作不慎，導致Reseau de Transport D'Electricite（RTE）之海底電纜受損，該電纜功能係由法國輸到電力到英國。

本案涉及三個被告，即駁船Stema Barge II之所有人、備船人，以及出賣石材之Stema UK。

原告RTE同意駁船所有人、備船人得限制責任，但反對Stema UK也得一併主張限責。而身為被告之一的Stema UK則認為，駁船係停靠在多弗外海下錨，其自認當時為營運人身分，故當然得主張限責。簡言之，本訴訟爭點便在於，Stema UK究竟是否為船舶營運人，如果結論肯定，即得限責，反之則否。

原告及被告各方提供法庭下列廣泛材料，以進一步解釋，其中包括：

- 一、1976年限責公約之準備文件（the travaux preparatoire）。
- 二、澳洲聯邦法庭，對ASP Ship Management Pty Ltd v The Administrative Appeals Tribunal案之見解。

註21：許忠信（2016），《海商法要義》，初版2刷，第129頁，元照。氏並說明，「船舶經理人可能是由數家單船公司所成立之公司，以提供船員、燃料、供應、港口服務及招攬業務之業者，其發展乃因單船公司需要自開發中國家招募船員而生。」並引述此說來自J. Sweeney。

註22：依據1995年商船法（The Merchant Shipping Act 1995）第185條規定，1976年限責公約中，得主張限制責任者，於第185條有繼受效力（the Limitation Convention 1976---has the force of law pursuant to The Merchant Shipping Act 1995, section 185）。參Roles of Stema A/S and Stema UK案，

<https://www.lexology.com/commentary/shipping-transport/united-kingdom/wikborg-rein/limitation-of-liability-determining-the-meaning-of-operator-and-manager>（最後造訪日期：2024/10/15）

註23：同前註。

三、波羅的海和國際海事契約（Baltic and International Maritime Council's Shipman contract）。

四、各種實務教科書。

五、行業詞典等。

法官審理後指出，船舶停泊於多弗時，被告Stema UK有相關作為如下：Stema UK和修繕業者有石材供應契約，和駁船亦有些許關係，即Stema UK提供修復方法給修繕者，包括定錨和運送地點等，並也需要提供安全情況之報告及其他文件，如船舶上配置人力等。

事實上，於2016年11月7日拖船和駁船抵達多弗後，Stema UK即和船舶有某些關連性，例如定錨、加壓水固定等，並在岸上人員監督下，派駁船船長和海員上船。除此之外，於事故發生當晚，建議駁船定錨地點者，雖然係船舶所有人Splitt，但此一決定係依據駁船上，由Stema UK指派之海員建議所做成。

本案兩造皆同意，營運人和經理人，意義上可能重疊。法官最後判決，1976年限責公約之「經理人」為，「受船舶所有人委任，承擔足夠任務以確保船舶安全操作、人員配

備、適當維護和可營利，以證明，將該人描述為船舶經理人是合理的。」²⁴而「營運人」則為，能使無人操作之船舶（an unmanned ship）實際操作，且對該船舶有一定管理和控制之人，經船東許可，得派員上船，並指示他們在船舶正常業務過程中操作船舶機械（operate the ship's machinery）者。

而且，1976年限責公約之營運人，應包括經理人²⁵。故本案法官最終判決，Stema UK該當通常意義之營運人，而非經理人²⁶。

肆、美國實務：船舶經理人如占有船舶，或有自主性者，被視為船舶所有人

相較英國於2020年以後，方由海事法庭第一次就如何定義船舶經理人表示意見，美國實務判決較早，且個案眾多，以下將分別引述。

一、Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG案

本案歷經一、二兩審，討論重點不同，各有獨到見解，故本文以下將兩審判決併陳。

註24：原文如下：“The judge concluded that the ordinary meaning of 'manager' in the Limitation Convention is: the person entrusted by the Owner with sufficient of the tasks involved in ensuring that a vessel is safely operated, properly manned, properly maintained and profitably employed to justify describing that person as the manager of the ship. I put it that way because if a person is entrusted with just one limited task it may be inappropriate to describe that person as the manager of the ship.”

註25：原文如下：“In relation to the meaning of 'operator' in the Limitation Convention, the judge first noted that the meaning of operator would include the manager.”

註26：參網頁，<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2020/1294.html>（最後造訪日期：2024/10/15）

意外發生於1933年3月14日下午，駁船608號從匹茲堡市Jones & Laughlin鋼鐵公司之南側碼頭脫離後漂逸，造成多處損害。原告就受到之損害求償，被告雖否認有責，但亦表示，假使法院判決有責，將進一步主張限責。

意外發生當下，Vesta Coal Company擁有之大型鋼鐵駁船608號，位於停泊地，該停泊地係由被告所負責。駁船脫離繫泊時，船上空無一人，故一路漂流，造成多處財物毀損。本案被告非船舶所有人，亦非營運人，只是作為「受寄人」擁有保管權（merely had custody as bailee）。

法院認定，被告應對該駁船脫逸、漂流，並導致之各種損害負賠償責任。因為被告無法證明，該駁船之脫逸係不可避免，且非人類之技能和預防措施得以防止。法官並認為，該駁船漂流係河水上漲造成之結果，且早於事發3日前，即3月11日，水位便已經上升，類似情形過去曾發生多次。法庭引述最高法院判決，表示「碰撞……是從其繫泊處漂流造成，她必須對所造成的損害負責，除非能確切證明，漂流是不可避免的事故導致，或人類技能無法防止。²⁷」

此外，被告占有駁船608號，只是為將駁船交付到卸貨地後卸煤，並非光船傭船人，亦沒有任何證據證明，被告有自費配備該駁船之人員配置、食品供應和航行所需，故不符合限責規定。

一審判決，被告身分僅為受寄人，既非船舶所有人，也不符合光船傭船人定義，故不得限責。被告對一審判決不服，便上訴二審²⁸。

二審引述最高法院見解，指出「傭船契約，是『一種契約，根據該契約，將一艘船之『某些主要部分出租給』商人（承租人），用於在確定之航程中，將貨物運送到一個或多個地點。』²⁹

法院經過審理，未發現任何默示之光船傭船契約，而且所有船舶租賃契約，無論是書面或口頭，皆為明示。依據兩造之契約內容，未提及租賃船舶，也不符合光船傭船契約規定。於契約中唯一提及駁船之詞彙係「駁船服務」（barge service），但難以將此字詞解釋為將船舶所有人權利和責任轉移給另一方之光船傭船契約。而契約雖能證明具有「倉儲服務」（storage service）和「倉儲使用」（storage use），但無法證明此為光船傭船契約，反而證明了它其實是「寄託」關係³⁰。

註27：原文如下：“Collision being caused by the---drifting from her moorings, she must be liable for the damages consequent thereon, unless she can show affirmatively that the drifting was the result of inevitable accident, or---, which human skill---could not have prevented.”

註28：參Vang v. Jones&sLaughlin Steel Corp., 7 F. Supp. 475 (W.D. Pa. 1934), <https://casetext.com/case/vang-v-jones&sLaughlin-steel-corp>（最後造訪日期：2024/10/15）

註29：原文如下：“A charter-party is defined to be a contract by which a ship, or some principal part thereof, is let to a merchant, for the conveyance of goods on a determined voyage to one or more places.”

註30：參Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG, 73 F.2d 88 (3d Cir. 1934), <https://casetext.com/case/jones-laughlin-steel-corporation-v-vang>（最後造訪日期：2024/10/15）

二審法院最終認定，一審見解無任何違誤，被告與他方當事人之關係非傭船人，而係受寄人³¹。

二、In re Petition of United States案

本案一審原告不服判決，上訴第二審，主張被告經理人Mathiasen非油輪所有人，亦非傭船人，不得限責³²。

原告另引述前述個案，即Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG案³³。於該案中，第3上訴法院指出，雙方如想發展傭船關係，必須證明有實際傭船之內容。而接管船舶，非必須一定要有“charter”或“charter party”等字眼。此外，前述該案只涉及「駁船服務」，內容包括倉儲服務和倉儲使用（storage service and storage use）。

但本案法官認為，原告引述之Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG，與本案情形完全不同。本案之被告Mathiasen除同意為油輪「提供裝備、燃料、供應、維護、人員、食品和導航」外³⁴，船舶上官員和海員，聽命於船長，且都是Mathiasen之受雇勞工。

再者，Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG

案有定義傭船契約³⁵，即船舶所有人同意出租船舶之一部給承租人。本案二審同意一審見解，即Mathiasen完全占有並管理該油輪，上述行為和46 U.S.C.A. § 186之規範內容雷同³⁶。換言之，Mathiasen在契約中角色，本質為「光船傭船人和表見船舶所有人」（the nature of both charterer and owner pro hac vice），而這兩種身分都得主張限責。

比較前述Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG案，和本案被告工作內容如下表，可知其差異：

個案	被告工作內容	法律效果
Jones & Laughlin Steel Corp. v. VANG案	負責船舶之倉儲服務、倉儲使用。	被告其實是受寄人，不可限責。
In re Petition of United States案	負責船舶之裝備、燃料、供應、維護、人員、食品和導航，並僱用船舶上官員、海員、船長。	被告工作本質為光船傭船人和表見船舶所有人，但其實是船舶經理人，可以限責。

註31：二審法院判決，契約有提到「倉儲使用」，比較我國民法第591條，「受寄人非經寄託人之同意，不得自己使用或使第三人使用寄託物。」本文將bailee譯為受寄人，併此說明。

註32：第3上訴法院判決內容，並未提到Mathiasen是經理人（manager）或營運人（operator），但從全文內容可推知Mathiasen是經理人。

註33：參本文，肆、一，部分。原告引述個案，和訴訟繫屬之本案，皆為第3上訴法院判決。

註34：原文如下：'agreed to "equip, fuel, supply, maintain, man, victual and navigate the tankers."'

註35：參前述本文，肆、一，部分。

註36：46 U.S.C.A. Section 186: "The charterer of any vessel, in case he shall man, victual, and navigate such vessel at his own expense, or by his own procurement, shall be deemed the owner of such vessel within the meaning of the provisions of this chapter relating to the limitation of liability of the owners of vessels; and such vessel, when so chartered, shall be liable in the same manner as if navigated by the owner thereof."

二審法院並說明，Mathiasen在本次船舶碰撞中，應負起登記船舶所有人（record owner）之責任，但依據理論和立法目的，其應受到避免傾家蕩產（crushing loss）之相同保護³⁷。

三、Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案

本案經理人為Gleneagle，案發於兩伊戰爭致波及船舶SURF CITY，造成財物損失，人員傷亡。Gleneagle便和船舶所有人Chesapeake一起主張限責，且以船舶所有人自居，與後者在同一張訴狀上主張。法院指出，後者是船舶所有人，當然得主張限責無疑，法律規定明確。問題在於，前者根本非船舶所有人，所以敗訴，但法官同意其得依法修正訴狀。

本文以下將就本案為詳述，並討論船舶所有人與經理人之異同及區分實益。

（一）Gleneagle以船舶所有人自居

1990年2月22日，船舶SURF CITY於波斯灣航行時爆炸失火，造成多人傷亡、財產損失。同年3月6日，專業消防員和救援人員將火勢撲滅。

船舶所有人Chesapeake和經理人Gleneagle請求依據46 U.S.C. App. § § 183-185. 188之規定主張免責或限責，兩者採用同一張訴狀（complaint，編號：90 Civ. 1772），而本案之Gleneagle同時也是海員之僱用人。

Chesapeake具船舶所有人身分，依法得主張限責，一如前述。但原告，即Washington和McHugh 却表示，經理人Gleneagle沒有資格援用限制責任法，因其並未聲稱自己是46 U.S.C. § 183指涉之船舶所有人，也未依據§ 186主張自己是出資提供人員、食物和使船舶航行之光船傭船人，Gleneagle只表示自己是經理人。

本案之Gleneagle固然為經理人，但其職責沒有進一步定義。法院暗示，Gleneagle之角色比較像46 U.S.C. § 186規範之光船傭船人，但它却訴因錯誤，主張援用§ 183，表示和Chesapeake一樣為船舶所有人。

一般認為，46 U.S.C. § 186有「除外規定」（negative implication），即除船舶所有人之外，只有「自費配備人員、食物和航行」之光船傭船人可以主張³⁸，而尋求援用限制責任法之人，必須自負舉證責任，證明有權援用。

但本案Gleneagle未舉證適用46 U.S.C. § 186之光船傭船人，對其身為經理人之職責內涵亦未詳盡說明，故法院判決不得限責³⁹。但法官同意Gleneagle得依法修正訴狀（to file amended pleadings），視是否符合46 U.S.C. App. § 183之規定⁴⁰。

（二）Gleneagle以船舶經理人自居

Gleneagle其後提出修正之訴狀，說明他和船

註37：參In re Petition of United States, 259 F.2d 608 (3d Cir. 1958)，

<https://casetext.com/case/in-re-petition-of-united-states>（最後造訪日期：2024/10/15）另參259 F.2d 608 (Third Circuit).

註38：Grant Gilmore/ Jr. Charles L. Black, *The Law of Admiralty* (2nd ed. 1975), p.840.

註39：參Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案，1992 AMC 769.

註40：參Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案，1992 AMC 769 at 776.

船所有人Chesapeake法律關係如下。

1987年6月1日，船舶所有人Chesapeake和經理人Gleneagle訂立「管理契約」(Management Agreement)，契約內容涵蓋多艘船舶，包括本案之SURF CITY。此外，契約詳列Gleneagle必須服務之多項事務，並有附加條款(side letter)，要求對美國公民之服務，需要像對船長一樣⁴¹，這種特定服務有報酬，每艘船舶每月1,310元(單位為美金，USD，以下皆同)。此外，如有需要，Gleneagle並應依管理契約，按規定內容提供服務，這些額外服務每次報酬另計。

1988年4月25日，雙方增加執行附件一，由經理人提供，有美國政府核可之無線電操作員，每艘另加500元。雙方簽訂附件一後，Gleneagle應履行之責任更多，除本案之SURF CITY在內，Gleneagle全面管理並營運船舶(full management and operation)。重點包括選任、訂約、提供船舶和海員全部配備，履行管理契約全部責任。其中，每月管理SURF CITY之報酬達11,750元。為履行該管理契約，Gleneagle和「國際船長、大副、引水人工會」簽訂團體協約。另外，附件一同時規定，在提供人員方面，註明該經理人(Manager)視為船舶官員和海員的雇主，而船舶所有人對海員傷亡沒有責任，悉由該經理人負責。

為呼應上述工作，Gleneagle在美國德州休斯

頓設置人事室(a staff of employees)，成員有駐港口船長、港口工程師、採購代理人、人事代理人、會計、出納，P&I代理人等其他管理人員，都投入為Chesapeake團隊服務。

Gleneagle之工作包括配置船舶人員(manning the vessels; victualing the vessels)提供航行必要工作、維持並修繕船體和機械、提供必要零件準備，維持和修繕通訊及航行儀器，並和船舶所有人及計時傭船人連絡⁴²。每月月初Gleneagle從Chesapeake領取相關報酬，符合預算才支出(meet budgeted expenses)；而每月月終，並使收支平衡。每一會計年度終了，Gleneagle之帳務皆由Chesapeake之專業會計師檢查。

由上述可知，Gleneagle擔當之管理角色為完全自主性。法官也認同，本案情況和本文引述之前案二，即In re Petition of United States案雷同，即使非同一，也可比較。法官並援用第3上訴法院推理，認為經理人責任非常廣泛，其實是參與本質為光船傭船人和表見船舶所有人之工作，此兩種身分之責任，都和船舶所有人相當。

法官認為不需要在二者之間擇一，因為上述兩個角色都得主張限責。本案之Gleneagle如同In re Petition of United States案之Mathiasen一樣，符合46 U.S.C.App. § 183規定，故得主張限責⁴³。

註41：原文如下：“to provide the services of United States citizens as masters.”

註42：原文如下：“manning the vessels; victualing the vessels; providing for navigation, which involved procuring and providing deck, engine and cabin stores; maintenance and repairs for hull and machinery; providing spare parts, maintenance and repairs for communication and navigation equipment... and communicating with [the owner] and the vessels' time charterers.”

註43：參Chesapeake shipping, Lim. Procs. 案，1993 AMC 691.

四、Amoco Cadiz, Lim. Procs. 案

1978年3月16日，一艘超級油輪AMOCO CADIZ斷裂，共有22萬噸原油溢出。各種訴訟隨即展開，有原告至少2,000位，纏訟超過13年。因為本案內容繁多，故本文以下行文，只討論船舶所有人Amoco Transport和其母公司Amoco International Oil Company (AIOC)之關係，前者是船舶所有人，法律關係清楚，茲略而不論；就後者，判決未具體說明AIOC是何種身分，全文雖未提及營運人，但有提及中間經理人 (middle managers)，故本文推定，AIOC應為經理人。

本判決重點之一為AIOC可否限責，即經理人得否主張限責。法官指出，根據Amoco Transport與AIOC間之「諮詢和租船協議」(Consulting and Chartering Agreements)，後者被聘請為前者「提供有關船舶維護和營運的協助和建議」⁴⁴。

然而，船舶AMOCO CADIZ維護和運作之最終權力，仍然由Amoco Transport單獨決定。契約明示，指定AIOC是Amoco Transport之代理人，非船舶所有人，故只有Amoco Transport有權占有、管理和操控船舶。

本案法官判決AIOC和Amoco Transport是個別獨立法人，AIOC無獨立自主權利，不得限責⁴⁵。

五、Birmingham Southeast v. M/V Merchant Patriot案

本案意外發生於1997年12月30日，導致原

告1,100萬美元之損失。被告 (petitioners) 則依據Limitation of Liability Act, 46 U.S.C. App. §§ 183-89，請求限責，而主張限責者，包括船舶經理人 (manager of vessel)，即V Ships。因本案涉及層面較廣，故本文只討論V Ships得否限責部分。

1997年12月19日，船舶MERCHANT PATRIOT運送一批鋼鐵產品，從巴西前往美國。航行開始後之十天內一切平安，惟於29日晚間，某海員發現海水淹沒引擎室，其並確定水是由海水循環系統中之一條失效管道流入，150公尺管道破裂，造成管線障礙。

海員為對管道進行臨時修補，故先關閉主機，待修繕完成後，主機再次啟動。然而30日早上7點左右，該條經修補過之管道再次破裂。第二次之故障無法修補，主機便再次關機，而此時貨物裝置不穩，開始浮移 (shifting)，船長下令棄船但該船未沉沒，之後海員被海巡隊救起。

回溯至1988年2月，本案船舶MERCHANT PATRIOT由Cenargo購得，其為船舶所有人兼營運人 (owner and operator of the vessel)。Hendry則為Cenargo董事長，也是船舶主要聯絡人。

隔年3月7日，Cenargo將船舶移轉管理 (management) 予V Ships，一直到意外發生當時。兩方雖無書面契約，但雙方知悉的確有管理事實存在，V Ships為船舶僱傭、管理海員，並為Cenargo之代理人。V Ships按年度預算營運，須經Cenargo之負責人Hendry批

註44：原文如下：“was brought in to assist and advise Transport with regard to the maintenance and operation of the ship”

註45：參Amoco Cadiz, Lim. Procs. 案，1992 AMC 913.

准，Cenargo除支付船舶營運和維修費用，包括海員薪資，也向V Ships支付管理費。V Ships居於船舶所有人之代理人身分，監督船舶營運及履行其他各種事務。

V Ships也非具有商業目的，在各港口停靠之傭船人，其和船舶所有人Cenargo為各自獨立公司，船舶經理人對船舶無所有權，也無利害關係。V Ships身為船舶經理人，工作為監督船舶維護，另須起草維修和營運成本之年度預算，送交Cenargo批准，且V Ships之人員也會和Hendry於不特定時間討論船舶有關事務。再者，V Ships亦會提供Cenargo季度報告、檢驗報告、乾船塢報告，以及檢驗時之照片。Hendry也形容他自己是「親手參與的船舶所有人」(hands-on owner)，會插手船舶事務，並親身檢查船舶。

1996年3月，V Ships Insurance之經理，分別寄送資料與相關當事人，名為「特別報告」(Special Report)，係由Standard P&I Club發出，題為「管線腐蝕之隱患」(Pipe Corrosion-The Hidden Danger)。該名經理指示，將備忘錄(memo)透過船舶經理人給船舶，收件人另包括總經理、營運經理、船隊經理人、監督人和船舶所有人Cenargo。

是份報告討論管線危險，尤其是連接處更甚，並特別提到要油漆或做陰極保護(painting and cathodic protection)，船舶所有人、Hendry、船舶經理人都知道此事。Hendry於法庭作證，航程開始前如盡善良管理人之注意義務，管線腐蝕情況能改善，船舶即具適航性。簡言之，船舶離開巴西時，

已不適用於航行，導致原告受損。

訴訟開始後，船舶所有人雖然其身分得限責，但因船舶不具適航性，不該當限責之要件，故不得限責。V Ships則主張以船舶經理人身分，轉換成表見船舶所有人身分，應可限責，其並引述Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案⁴⁶，該案中之船舶經理人，被法院認定為表見船舶所有人，得主張限責，因為該船舶經理人工作，包括配置船舶人員、提供航行必要工作、維持並修繕船體和機械、提供必要零件準備、維持和修繕通訊及航行儀器，並和船舶所有人及計時傭船人連絡。該案判決法官並強調，個案之船舶所有人和經理人之間，有書面管理契約說明，該經理人被視為船舶官員和海員之雇主，且該經理人有自主性。

惟本案法庭拒絕援用前案，即Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案。法官指出本案和前案不同，表現在三方面：

- (一) 本案沒有書面契約，故V Ships不成為海員雇主。
- (二) Cenargo也無意起草書面，豁免本人責任。
- (三) V Ships之角色不具自主性(role was not "autonomous")。

因為V Ships之經理們和Hendry保持連絡，報告船舶情況，Hendry和Cenargo對船舶有最終控制權。

法庭審理後認為，本案更如同Amoco Cadiz, Lim. Procs. 案⁴⁷。於該案，管理公司雖負責營運船舶，包括維持、修繕、訓練海員，但

註46：參本文，肆、三、2. 部分。

註47：參本文，肆、五、部分。

Amoco Transport保留船舶所有人身分，管理公司角色則為協助並建議Amoco Transport如何修繕和營運船舶。但如何維持和營運AMOCO CADIZ，仍由船舶所有人決定，即Cenargo最終控制船舶和海員，決定船舶方向，亦負責給付薪資。

反觀本案，V Ships定期和Hendry討論船舶情況，前者向後者提出年度預算，後者並和V Ships董事會討論後才批准。法官最終判決，V Ships無自主性，非表見船舶所有人，不得援用限責法⁴⁸。

六、Norfolk Dredging Co. v. M/VA/V Kastner案

2002年2月25日，艾克河（Elk River）上發生一起碰撞事故。被告摩托船（Motor Vessel）名Kastner，註冊之船舶所有人為Gypsum，技術經理人（technical manager）則係Beltship。本案發生後各造隨即訴訟，但都主張限制責任，其中包括Beltship。

實務上，假使管理代理人（managing

agents）主張限責，因為其工作內容包括「配備人員、為船隻提供食物、航行服務，包括採購和提供甲板、引擎和客艙用品、船體和機械的維護和修理、為通信和導航設備提供備用零件、維護和修理、和船舶所有人、計時傭船人連絡、溝通」⁴⁹，法院將認定該管理代理人為表見船舶所有人而得限責。另外，法院也會檢視，所謂經理人，由真實船舶所有人（actual owners）賦予其多少自治權利（degree of autonomy）而考量。

本案之Beltship僅為技術經理人，依其請求限責之訴狀所示，缺少責任多元性（variety of responsibilities），法院認定不符合U.S.C App. § 183之規定，也不符合表見船舶所有人規定，除非能進一步釋明其責任事實，則單憑其陳述為船舶技術經理人，法院認為仍不足以證明得主張如船舶所有人之限制責任^{50,51}。

七、American Milling, Lim. Procs. 案

本案主要有兩個訴訟標的，其一係關於船價價值⁵²，其二係Winterville可否限責。一審

註48：參Birmingham Southeast v. M/V Merchant Patriot案，2000 AMC 1015.

註49：原文如下：“Manning the vessels; victualing the vessels, providing for navigation, which involved procuring and providing deck, engine and cabin stores; maintenance and repairs for hull and machinery; providing spare parts, maintenance and repairs for communication and navigation equipment..., and communicating with [the owner] and the vessels' time charterers.”

註50：參Norfolk Dredging Co. v. M/VA/V Kastner案，2003 AMC 2227.本案另為Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime law (6th ed. 2019), p.745, n.17.所引述

註51：我國有一個案，係技術經理人成為被告。「兩造就海上貨物運送契約之貨損訴訟。系爭船舶所有人為Bravo Express Corp.，並非被告，被告僅是該船舶技術經理人（technical manager），而非運送人，至為灼然。2010年3月16日，Shell致原告律師事務所：就我們所知，乙（Canada）Ltd.是技術經理人（As for as we are aware, EXPEDO SHIP MANAGENENT LTD are the technical managers）。可查知Shell的工作人員，從未向原告告知，被告為系爭貨物之運送人，僅稱被告為技術經理人，故原告據此主張被告為系爭貨物之運送人，要屬無據。」參雲林地方法院98年度訴字第343號民事判決。

註52：參In Re American Milling Co.,案，2001 AMC 1675.

分別由兩個聯邦地方法院審理，並且兩案都上訴，由第8上訴法院，併案審理，本文以下只討論Winterville可否限責問題，船舶價值部分從略。

一審法院認為，Winterville得主張限責，因為其是海員之雇主⁵³。但二審法院推翻前審見解，判決海員之雇主不得限責，因為其非船舶所有人。

American Milling是拖船Anne Holly之所有人，但意外發生時，船長和海員受僱於Winterville。依據Winterville與American Milling所簽訂，可延長年限之書面契約，Winterville以每天2,050美元報酬，為Anne Holly提供海員。Winterville並和American Milling每年以口頭延長該契約，契約期間，Winterville負責支付海員薪水並扣稅款，並負責運送海員往返陸地、拖船之間，並提供電話、隨身聽、食物和個人相關用品。

船舶出勤時，Winterville之海員，聽從其指示，才對船舶履行和修繕工作，但Winterville並不對船舶提供有關之給養、修繕零件和燃料。海員方面，Winterville通常是自己決定僱傭海員，但在引水人聘用部分，則會徵詢American Milling意見，其並有權利要求Winterville更換海員或將其調離職務。American Milling則負擔船舶保險，和海員之醫療等事項。此外，American Milling也有自己之船舶值勤海員，及自有之管輪待命。

本案發生意外時，另有傭船契約，傭船人

為East Side。拖船服勤時，拖帶一列駁船，其中一艘撞上靜止在河中、無動力之船舶Admiral。

事發後各造提起訴訟，二審法院認為，本案與Birmingham Southeast v. M/V Merchant Patriot案⁵⁴和Amoco Cadiz, Lim. Procs. 案雷同⁵⁵，因為Winterville不享有船舶所有人地位，其在海員契約權利有限，並且American Milling保留實質控制權限，例如在營運和僱傭海員部分，船舶所有人有最後決定權，得將其更換或調離職務。簡言之，Winterville雖然係海員雇主，但無最終決定權，並且船舶維護方面也是American Milling有最終決定權，而其在船艙中尚有自己之管輪海員。

結論，二審法院認為一審就Winterville和American Milling之關係事實發現正確，Winterville非船舶所有人，也非光船傭船人，僅為海員之雇主，但不得主張限責，因為其非船舶所有人，於本案中之角色有限，如同Birmingham Southeast案中之角色受限一般⁵⁶。

八、Houseboat Starship II, Limitation proceedings案

Myers租賃船舶，在戴爾霍洛湖（Dale Hollow Lake）可航行之水道進行旅程。某次行程第三天，船舶繫於湖上一小島過夜，結果管線漏氣，Myers聲稱，他們因接觸一氧化碳受害，要求損害賠償。

註53：本案一審，參American Milling, Lim. Procs. 案，2003 AMC 2645.

註54：參本文，肆、五，部分。

註55：參本文，肆、四，部分。

註56：本案二審，參American Milling, Lim. Procs. 案，2005 AMC 1217.

經理人Clyde和Vicki Craig則主張，他們都是表見船舶所有人，船舶及管線非其製造，且他們家族對船舶有單一管理和營運責任，並有出租船舶之專營權。根據契約，Craigs家族可以控制及占有船舶，並負責提供維護服務。本案法官同意，其得援用船舶所有人限責之規定⁵⁷。

九、Brown v. Teresa Marie案

2002年10月10日事發當天天候良好，海風平靜，於能見度亦佳之情況下，船舶Teresa Marie IV不知何原因居然沉沒。

原告Brown對很多訴因（causes of action）求償，包括：瓊斯法疏失、不適航、維修和醫療（Jones Act negligence, unseaworthiness and maintenance and cure）。但訴因中的瓊斯法疏失、不適航，是船舶所有人負責，而維修和醫療則外包由Atlantic Trawlers Fishing負責。

船舶所有人和負責維修、管理的Atlantic Trawlers Fishing⁵⁸都主張限責。法院判決，經理人非擁有或營運船舶（own or operate the

vessel），不得援用46 U.S.C. § 30505主張限責⁵⁹。

十、Otal Investments案

2002年12月14日，多弗（Dover）海峽中有三艘船舶或前後，或併行航行，三艘船分別為Tricolor、Kariba、Clary，因超船不慎等各種原因交織，最終導致Tricolor連同其船上貨物併同沈沒。

本案原被告眾多，各種訴訟開啟，訴因亦多，包括海事優先權、假扣押、各種擔保、代位求償、船舶所有人限制責任、運送人限制責任等。其中包括本文探討之重點，即各船舶上之經理人請求限責。

法院判決，經理人和其他公司如非實際控制（actually own）船舶者，不得主張限責。因此和Clary有關之MST Mineralien Schifffahrt Spedition、Transport GmbH、Mineral Shipping Co. Private Ltd.，以及和Tricolor有關之Wallenius Wilhelmsen Lines AS、Wilh. Wilhelmsen ASA、Actinor Car Carrier I AS，上述皆非船舶所有人或光船傭船人，故不得限責⁶⁰。

註57：原文如下：“Here, Clyde and Vicki Craig, allegedly exercised management and operational responsibilities for this vessel, including exclusive right to rent the vessel to customers. Under that agreement, the Craigs could exercise control and possession of the vessel and could be held responsible for providing maintenance services. The Court concludes that at this stage, the Craigs may be treated as owners under the Limitation of Liability Act.”參Houseboat Starship II, Limitation proceedings案，2006 AMC 1335.

註58：本判決內文僅提及“Atlantic Trawlers Fishing provided maintenance and management services for the F/V Teresa Marie IV.”，但並未指出Atlantic Trawlers Fishing是經理人（manager）。惟在Otal investments limited案中，判決內文引述本案，才指出Atlantic Trawlers Fishing為manager。參Otal investments limited, limitation proceedings M/V Kariba案，2008 AMC 1561 at 1580, n.8.

註59：本案的船舶所有人可否限責，非本文討論客體，從略。參Brown v. Teresa Marie案，2007 AMC 954.

註60：參Otal investments limited, limitation proceedings M/V Kariba案，2008 AMC 1561 at 1581.

伍、結論：船舶經理人得主張限責之判斷標準

一、援用船舶所有人限責之經理人，必須係占有或控制船舶，或具有自主性

(一) 占有或控制船舶

如學者William Tetley之見解，即經理人為包括任何和船舶利益有關或占有船舶之人，包括各種公司，負責安排和船舶管理或營運有關之人。實務上，例如In re Petition of United States案中之Mathiasen，其完全占有油輪，或者如Houseboat Starship II, Limitation proceedings案中之Craigs，其控制和占有船舶，都得主張援用船舶所有人限責利益。

反之，前述之Otal Investments案中，因為各種類型之經理人皆未實際控制船舶者，故不得援用限責法；至於Norfolk Dredging Co. v. M/VA/V Kastner案中之技術經理人Beltship，其事實上不可能占有船舶，故亦得不得主張援用。

(二) 具備自主性

假使經理人具備自主性，例如Chesapeake shipping., Lim. Procs. 案中之Gleneagle，其工作內容包括配置船舶人員，提供航行必要工作、維持並修繕船體和機械、提供必要零件

準備，維持和修繕通訊及航行儀器等，具備高度自主性，即得主張援用船舶所有人限責利益。反之，Amoco Cadiz, Lim. Procs. 案中之AIOC，因無自主權利，故不得限責。

至於英國案例The Stema Barge II，該案法官認為，限責公約之經理人應該「承擔足夠任務以確保船舶安全操作、人員配備、適當維護和可營利」，本文認為，應等量齊觀解釋為具備自主性。

二、即使是「船舶經理人」，如無自主性，仍不得限責

假使僅有經理人之名，但無自主性，即不得主張限責，例如Birmingham Southeast v. M/V Merchant Patriot案中的V Ships，其為船舶經理人（manager of vessel），但法院認定其職務無自主性，故仍不得限責⁶¹。

三、我國判決不多，實務待補充

就船舶經理人之角色及實質內容，我國學者雖有部分討論，但判決尚未得見，而由前述英美判決得知，倘若僅有經理人之名，但無實際占有或控制船舶，或具有自主性，尚不構成限制責任之條件，實務後續發展情形，宜留意。

（投稿日期：2024年4月6日）

註61：參本文，肆、五，部分。