

疫情下之適航性義務——以船員接種疫苗諸問題為分析

賴煥升*

貳、適航性義務概說

- 一、適航性與法定免責事由
- 二、適航性應履行之程度
- 三、適航性之認定標準

參、船員資格與配置之要求

肆、船員接種疫苗相關議題

- 一、疫苗之施打並不具強制性
- 二、船員僱傭契約之效力
- 三、施打疫苗衍生責任與保險理賠

伍、結語

壹、前言

全球疫情 (COVID-19 pandemic)¹ 迄今已將近逾兩年期間，對各行各業均產生質變性的影響。以航運產業為例，據全球海事論壇 (Global Maritime Forum) 報告顯示，11 月水手的疫苗覆蓋率已從 10 月的 31% 上升至 41%，但仍產生船員換班困難、接種疫苗進度欠佳等情況，再者許多國家持續實施限制措施，避免疫情擴散，這讓部分船員無法隨意轉換船隻或是居住國家。²

綜觀各國接種疫苗之制度，目前世界各國，僅有少數國家有較強制之疫苗施打措施，如美國要求聯邦機構之雇員、逾百人以上之企業員工、及醫護人員強制接種疫苗（但目前已業經法院裁定暫緩執行³）等；

德國則是對於軍人此特定職業別⁴；全面規範強制施打疫苗者，如奧地利，預計 2022 年 2 月起執行⁵。

至於台灣方面之疫苗施打政策與防疫指引，中央流行疫情指揮中心民國（下同）110 年 12 月 5 日表示，考量目前國內已持續提升 COVID-19 疫苗接種量能，為積極防範國際疫情嚴峻及新型變異株威脅，降低社區傳播風險，自 111 年 1 月 1 日起，教育部、經濟部、勞動部及衛生福利部業管的 24 類場域（包括補習班、游泳池、婚宴場所、休閒場館、民俗調理業、托嬰中心等），防疫指引將強化新冠疫苗接種規範，以嚴守社區防線。規範原則如下：一、所有工作人員 / 從業人員皆應接種 COVID-19 疫苗 2 劑且滿 14 天，復業及新進人員於首次服務前，應同時提供自費 3 日內抗原快篩（含家用快篩）或 PCR 檢驗陰性證明；二、倘人員曾為 COVID-19 確診個案，且持有 3 個月內由衛生機關開立之解除隔離通知書者，可暫免檢具 COVID-19 疫苗接種證明。惟於首次服務前，仍應提供自費 3 日內 PCR 檢驗陰性證明，並應於解除隔離滿 3 個月後，儘速完整 COVID-19 疫苗接種；三、倘人員經醫師評估且開立不建議施打 COVID-19 疫苗證明者，於首次服務前，應提供自費 3 日內

* 本文作者係中正大學法學博士：逢甲大學風險管理與保險學系助理教授。

1. 自 2019 年 12 月從中國武漢地區開始流行的急性呼吸道傳染病，於 2020 年 1 月 15 日起，行政院衛生福利部疾病管制署以衛授疾字第 1090100030 號公告「嚴重特殊傳染性肺炎」為第五類法定傳染病。2020 年 2 月 11 日世界衛生組織將此疾病稱為 Coronavirus Disease-2019（下稱 COVID-19）。

2. 郭妍希，供應鏈最壞狀況過去？ICS：船員換班、種疫苗仍卡，MoneyDJ 新聞，2021/11/24。（<https://www.moneydj.com/kmdj/news/newsviewer.aspx?a=17bbb920-7698-4498-a10a-68941f4c3c43>）

3. Mark Lungariello, Judge blocks Biden health-care worker vaccine mandate in 10 states, New York Post, 2021/11/29

（<https://nypost.com/2021/11/29/judge-blocks-biden-health-care-worker-vax-mandate-in-10-states/>）；Dan Whitcomb, U.S. appeals court affirms hold on Biden COVID-19 vaccine mandate, Reuters, 2021/11/12.（<https://www.reuters.com/world/us/federal-appeals-court-affirms-stay-biden-vaccine-mandate-2021-11-12/>）

4. 劉淑琴、林治平，德國對抗疫情升溫 擬強制軍人接種疫苗，中央社，2021/11/24（<https://www.cna.com.tw/news/aopl/202111240245.aspx>）

5. NPR, Austria will enter lockdown and make COVID-19 vaccines mandatory, NPR（<https://www.npr.org/2021/11/19/1057182839/austria-lockdown-covid-vaccination-mandatory-mandate>）

PCR 檢驗陰性證明，後續須每週 1 次自費抗原快篩（含家用快篩）或 PCR 檢驗陰性後，始得提供服務。⁶

另，中央流行疫情指揮中心 12 月 8 日並表示，由於國際疫情持續嚴峻及 Omicron 新型變異株之威脅增加，考量國內 COVID-19 疫苗接種量能尚屬充足，為積極防範社區傳播風險，自 111 年 1 月 1 日起，中央各部會及地方政府權管場所場域之工作人員及從業人員，屬於維持醫療及防疫量能者、高接觸風險工作者、維持國家安全及社會機能正常運作者，即 COVID-19 公費疫苗接種對象第 1、2、3、7 類對象（國際商船船員即屬於第三類高接觸風險工作者之高接觸風險第一線工作人員），以及矯正機關、殯葬場所工作人員等，因工作或服務性質具有「接觸不特定人士或無法保持社交距離」之特性，將強化上述人員 COVID-19 疫苗接種規範，共同維護國人健康安全。規範原則如下：一、上述中央各部會及地方政府權管場所場域工作人員 / 從業人員皆應接種 COVID-19 疫苗 2 劑且滿 14 天（最晚應於 110 年 12 月 17 日前接種第 2 劑疫苗）；新進人員於首次服務前，倘未完整接種 2 劑疫苗且滿 14 天，應提供自費 3 日內抗原快篩（含家用快篩）或 PCR 檢驗陰性證明；二、倘人員曾為 COVID-19 確診個案，且持有 3 個月內由衛生機關開立之解除隔離通知書者，可暫免檢具 COVID-19 疫苗接種證明，惟應於解除隔離滿 3 個月後，儘速完整接種 COVID-19 疫苗，新進人員並應於首次服務前，提供自費 3 日內 PCR 檢驗陰性證明；

三、倘人員經醫師評估且開立不建議施打 COVID-19 疫苗證明或個人因素無法施打者，須每週 1 次自費抗原快篩（含家用快篩）或 PCR 檢驗陰性後，始得提供服務，新進人員並應於首次服務前，增加 1 次自費 3 日內 PCR 檢驗陰性證明。⁷

於海上貨物運送之場合，運送人基於海上運送契約之運送人角色，自應將所載運之託運人交付貨物安全運抵目的地，運送人負有提供具備堪航能力船舶之適航性義務。所謂船舶適航性（seaworthiness），係指船舶得以承受航程途中遭遇風險之能力⁸。適航性考量之要件包含船體、貨載、文件、人員等項目均應具備。因此船員應否接種疫苗、是否有強制接種疫苗之義務、施打疫苗後如產生副作用應如何處遇，以上問題均可能影響運送人執行適航性義務之履行內容，本文遂就此相關議題進行討論與分析。

貳、適航性義務概說

一、適航性與法定免責事由

運送人基於海上運送契約之運送人角色，自應將所載運之託運人交付貨物安全運抵目的地，欲遂行此目的即應提供具備適航性之船舶，故運送人負有適航性義務，於海上運送之場合，運送人之首要義務（overriding obligation）為提供具備堪航能力之船舶，果若運送人失卻適航性義務，就貨物所生毀損滅失，自無法主張各式法定免責及限責事由減免其損害賠償責任⁹。

如依最高法院 102 年度台上字第 1815 號民事判決：「…運送人就運送物之喪失、

6. 中央流行疫情指揮中心，訂有 COVID-19 疫苗接種規定之防疫指引。
(<https://www.cdc.gov.tw/File/Get/Ua00KRZR7bvSY-swxinmPg?trms=099525cd12d4bab9.1638690491721&trms=be9ed48864ff8173.1638706525623>)

7. 中央流行疫情指揮中心，自 111 年 1 月 1 日起，強化因工作或服務性質具有「接觸不特定人士或無法保持社交距離」之部分場所（域）人員 COVID-19 疫苗接種規範，以嚴守社區防線。（<https://www.cdc.gov>）

tw/Bulletin/Detail/-boqIqRww_Yy5jsG6ykh4A?typeid=9)

8. 劉宗榮，新海商法，自版，頁 191，2016 年 9 月 3 版；羅俊瑋，海上運送人法定免責事由之研究—以國際海上運送公約為中心，東海大學法學研究，第 47 期，頁 135，2015 年 12 月。

9. 羅俊瑋，自最高法院 100 年度台上字第 74 號民事判決論商業照管義務暨適航性之區分，高大法學論叢，第 10 卷第 2 期，頁 129，2015 年 3 月。

毀損，應依民法第 634 條規定負賠償責任；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，海商法第 5 條準用民法第 634 條定有明文。是託運人或受貨人，只須證明運送物有喪失、毀損或遲到之情事，即得請求海上貨物運送人負責；至海上貨物運送人如欲免除其責任，則應就其已盡其法定注意、處置及措置義務，仍難免發生，或有法定免責事由之事實，負舉證責任…」等語可知，運送人如欲免除其責任，則應就其已盡其法定注意、處置及措置義務，即適航性義務，方得主張海商法規定之各法定免責事由。

二、適航性應履行之程度

適航性義務應履行之程度，並非課以運送人絕對責任¹⁰，國際海上運送公約如海牙規則（International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Hague Rules）第 3 條第 1 項¹¹便規定：「運送人於船舶發航前或發航時，應就下列事項盡謹慎之注意義務：1、使船舶適航；2、配置適當之人員、設備與船舶之供應；3、使貨艙、冷藏室或其他船上裝載貨物之處所適合貨物之接收、運送與保存。」海牙規則規定海上運送人需於船舶發航前或發航時對適航性負責，海上運送人係自貨物裝貨至船舶發航此段期間，應盡適航性之相對性注意義務（或稱謹慎注意義務）¹²。

此外海商法第 62 條亦有相類似規定，其稱：「運送人或船舶所有人於發航前及發

航時，對下列事項，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。」由上開條文可知，海商法之規定同海牙規則，亦要求海上運送人盡相對性之注意義務，而並非要求海上運送人負擔適航之絕對性義務¹³。

三、適航性之認定標準

而船舶適航性是否具備之認定，並非指船舶能開出裝貨港即謂具有適航性。如最高法院 91 年度台上字第 572 號民事判決即謂：「…本件喜悅輪開航甫四小時，即發生主引擎故障，並一再修理無效，未僱請專業維修人員徹底檢修確實予以修復，數次由該船船員自行修理，延誤甚久，足徵被上訴人海星公司顯未盡其必要之注意義務，以使喜悅輪於發航前及發航時具有預定航程之安全航行能力，亦未注意儘速採取必要之補救措施。且該船舶之貨艙通風設備不足，被上訴人海星公司亦未注意設置相當之設備使貨艙適合於系爭樹薯粒之載運與保存，灼然甚明。又所謂堪航能力，係指預定航程之安全航行能力，並非指船舶能開出裝貨港即謂具有堪航能力。被上訴人海星公司辯謂其就承運船舶「喜悅輪」發航前及發航時之適航、堪載能力確已盡必要之注意及處置義務，乃喜悅輪發航後突失航行能力，其不應負責云云，自無足採。…」由上開等語可知，船舶於發航

10. 羅俊瑋、賴煥升，國際安全管理規章對海上運送人責任之影響——兼論最高法院 100 年台上字第 1951 號判決，世新法學，第 6 卷第 2 期，頁 345，2013 年 6 月。

11. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:
(a) Make the ship seaworthy. (b) Properly man, equip and supply the ship. (c) Make the holds, refrigerating and cool

chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

12. 楊仁壽，最新海商法論，自版，2010 年 4 月 4 版，頁 214；羅俊瑋，適航性之研究，華圖法粹，第 59 期，頁 8，2015 年 12 月。

13. 張新平，海商法，五南，頁 185，2016 年 8 月 5 版。

時起便自始即未具備適航性、與船舶於發航後才忽失去航行能力不可相提並論¹⁴。

另按最高法院 90 年度台上字第 2103 號民事判決：「…船舶有無堪航能力，係屬事實問題，須就當時、當地、同種類、同航程之船舶定其標準，不以船舶已依船舶法有關規定為定期檢查，即謂其有堪航能力。…」、最高法院 87 年度台上字第 183 號民事判決：「…行政管理上之檢驗僅為定期、例行性的，與船舶所有人依海商法第 106 條規定，於每次開航前均應有堪航能力之注意義務不同，尚不能以欣業輪於系爭航次開航前已有前開檢驗報告，即謂其已具堪航能力。…」、最高法院 88 年度台上字第 1561 號民事判決復稱：「…按船舶有無堪載能力，係屬事實問題，應以船舶在發航前及發航時，具備貨物自裝載港至目的港之預定航程內有堪載貨物之能力為必要，航政主管機關之定期檢查，僅屬航政之行政手續，縱使檢查合格，尚不得據以認定船舶之堪載能力絕無問題，是依法仍應由上訴人就此負舉證責任，然上訴人未舉證以實其說，徒以所屬大盈輪之性能及結構均經航政主管機關檢定合格，並持有各項證書，其航行路線亦經報奉交通部核定有案，抗辯其船舶之適航性無缺失，亦無足取。…」等語可知，適航性之判斷為事實問題，適航性應以每次開航前，海上運送人是否已盡使船舶適航之相對性注意義務加以判斷，不得僅以一般行政管理所簽發之證書，即得證明海上運送人已盡適航性之注意義務。

參、船員資格與配置之要求

按船員法第 5、6 條規定，船員應年滿十六歲；船員應經體格檢查合格，並依規定

領有船員服務手冊，始得在船上服務；船員資格應符合航海人員訓練、發證及當值標準國際公約與其他各項國際公約規定，並經航海人員考試及格或船員訓練檢覈合格。外國人申請在中華民國籍船舶擔任船員之資格，亦同。

另依船員法第 70 條之 1 規定，為維護船舶及航行安全，運送人應依規定配置足夠之合格船員，始得開航；就各航線、種類、大小之航行船舶船員最低安全配置標準，航政主管機關即交通部便訂有「國際航線船舶船員最低安全配額表」，以船舶總噸位超過五千以上之國際航線船舶為例，分別要求應有如下之船員配置：「1、艙面部門：船長 1 名、大副 1 名、船副 2 名、乙級船員 6 名；2、輪機部門：輪機長 1 名、大管輪 1 名、管輪 2 名、乙級船員 4 名。」此外國際航線船舶船員最低安全配額表另有以下附註：

「1、航行東經九十度以東，東經一百五十度以西，南緯十度以北及北緯四十五度以南近海區域之非自動控制船舶，得減免艙面部門及輪機部門乙級船員各一人。若航程不超過十六小時，其艙面部門船副及輪機部管輪配置得各減一人；2、航行船舶艙面、輪機部門船員之當值應採三班輪流制，其在海上航行期間與開航抵港之日，每人每日當值以不超過八小時為原則。航行當值及輪機當值乙級船員各不得少於三人，且具備甲板助理員及輪機助理員證書者，至少各一人；3、自動控制船舶依機器設備分為 A、B 二類，其配額規定如下：(1) A 類：船舶裝有自動或遙控控制及監測系統之機艙，本國驗船機構之符號為 CMS (CAS) 者。輪機部門乙級船員至少二人，均需具備輪機當值資格，至少一人需具備輪機助理員證書。(2) B 類：船舶設有定時不須人員執勤之機艙，本國驗

14. 賴煥升，海商法第 69 條第 2、第 4 款海上運送人法定免責事由解釋與適用—兼評臺灣高等法院 105 年度海商上字第 2 號民事判決，全國律師，第 23 卷第 3 期，頁 45-46，2019 年 6 月。

船機構之符號為 CMS (CAU) 者。輪機部門管輪至少一人及乙級船員至少一人，且具備輪機助理員證書；4、自動控制船舶其輪機部門乙級船員之當值不受附註 1 之航行區域限制及附註 2 輪機當值乙級船員不得少於三人之限制。但仍應具備當值資格；5、依據國際海事勞工公約 (MLC) 規定，船舶船員人數超過十名者，應至少配置合格廚師一名。客船事務部門人員配額依該船之船舶手冊及各項部署表核定，原則上按船舶乘客定額每一百名乘客配事務部門人員一名，未滿一百名者亦同；航程不超過八十浬者，得以乙級船員兼替事務部門人員。」

實務見解如臺灣高等法院 105 年保險上更（一）字第 3 號民事判決：「…系爭船舶屬乙種漁船，應配置至少 8 名船員，始符合船舶適航性之要求。系爭船舶於 100 年 6 月 15 日出港時，固配置有含一等船長陳雅旻、代一等輪機長即大副李進豐、一等船副陳昭明在內共 8 名船員，然陳昭明及輪機員洪仙賞於登船出港後，旋於同日改搭被上訴人先行安排之陽泰號漁船返港，且被上訴人自承知悉洪仙賞必須每週洗腎顯然無法適任長期海上作業之情，足見被上訴人未依上開法令規定就系爭船舶配置一等船副及配置最低員額之船員甚明，此節亦為被上訴人所不爭執，是系爭船舶違反漁船船員管理規則及相關法令之規定而欠缺適航能力，洵堪認定。…衡以系爭船舶之輪機員洪仙賞於出港後即離船，則系爭船舶自出航後迄 100 年 6 月 21 日發生系爭事故止航行 7 日期間，輪機（機艙）部門僅由 1 名輪機長李進豐就機器、設備等為保養、檢查及操作，人力明顯不足，

以系爭船舶該次預定航期 912 天，李進豐實難 1 人 24 小時獨撐全船機器、設備之操作及維護事項，致無法及時發現發電機發生問題而進行維修，造成右舷發電機起火燃燒。且因系爭船舶人力不足，無法即時撲滅火災，造成全損的結果，…從而，上訴人抗辯系爭船舶因配置 6 名船員欠缺適航能力致生系爭事故，依系爭保險契約第 9 條第 2 項規定，上訴人就被上訴人因系爭船舶沉沒所受損害，不負賠償責任，應屬有據。…」之等語可知，本案系爭船舶未依標準配置 8 名船員，此為船員之不適航，應可認無適航能力。

肆、船員接種疫苗相關議題

如前所述，船舶適航性具有許多層面應履行，就船體部分，應考量船舶設備、航行時間、航行區域；就託運之貨物，自應於船上備置存放該貨物之合適儲存處所，以利託運貨物之妥適堆存¹⁵；並應按船舶每一航次之個別情況備置應具備之文件¹⁶；就船員之部分，自應任用足夠之船員數量，且必須適格，即其應具有相當之經驗、技巧得以管理船舶各項事務¹⁷。如英國法院於 The Eurasian Dream¹⁸ 案即表示，所謂得以勝任職務之船員，除經由適當訓練、對於船舶、系統具有充足之知識外，使船員具有合適生理、心理上之狀態以達成其船上職務亦為不可或缺之要素¹⁹。

而有關海事勞工即船員權益之國際條約，國際勞工組織（International Labour Organization, ILO）為聯合國之專門機構，每年 6 月均會辦理國際勞工大會會議（International Labour Conference），國

15. 羅俊瑋、賴煥升，從海商法之觀點論「海翔八號」船舶事故案，興大法學，第 13 期，頁 73，2013 年 5 月。

16. 羅俊瑋、賴煥升，國際安全管理規章對海上運送人責任之影響——兼論最高法院 100 年台上字第 1951 號判決，世新法學，第 6 卷第 2 期，頁 359，2013 年 6 月。

17. 羅俊瑋，適航性之研究，華岡法粹，第 35 期，頁 18，2015 年 12 月。

18. Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another (The Eurasian Dream) [2002] 1 Lloyd's Rep. 719.

19. 賴煥升，論疲勞風險管理系統對國際安全管理規章之影響——以船員適航性之判斷標準為中心，國立中正大學法學集刊，第 59 期，頁 264，2018 年 4 月。

際勞工大會會議於 2006 年 2 月 23 日通過「2006 年海事勞工公約 (Maritime Labour Convention, 2006)」，本公約於 2013 年 8 月 20 日生效，目前已有 98 個國家批准此公約²⁰。2006 年海事勞工公約第 4 條第 4 款²¹規定，船員享有醫療及社會福利措施等健康權之基本權利，惟船員接種疫苗相關事宜，則未有明確規定。換言之，此時可能須就船舶船籍國、船員國籍國之法律規定、甚或運送人與船員所簽署之僱傭契約條款判斷，以下分述之：

一、疫苗之施打並不具強制性

船員依照 2006 年海事勞工公約享有醫療及社會福利措施等健康權之基本權利，但疫苗接種本質上仍屬非強制性，由本文所載之指引可知，指揮中心為確保相關場所場域人員自 111 年 1 月 1 日起皆能符合上開規範，各相關部會及地方政府將加強督導，請相關場所場域鼓勵未完整 COVID-19 疫苗接種之工作人員及從業人員，並依各主管機關所訂之防疫指引規定辦理，但針對施打疫苗仍屬於鼓勵性質，而非強制要求。

二、船員僱傭契約之效力

運送人得否依照其與船員間之僱傭契約效力，要求船員應施打疫苗，就此，若為業已簽訂僱傭契約之情況，除非運送人得主張基於情事變更等事由，增訂或修改已成立之僱傭契約，否則原則上應無法針對既已簽訂之僱傭契約。如系爭船舶無法達到社交距離等要求，基於運送人應保障所有船員享有醫療健康權之基本權利，得主張變更業已簽訂

僱傭契約。

按船員法第 20 條第 1 項規定：「船員有下列情事之一者，雇用人得終止僱傭契約：一、訂立僱傭契約時，為虛偽意思表示，使雇用人誤信而有損害之虞。二、對於雇用人、雇用人之代理人、其他共同工作人或以上人員之家屬，實施暴行或有重大侮辱、恐嚇行為。三、受有期徒刑以上刑之宣告確定，而未諭知緩刑或易科罰金。四、違反僱傭契約或船員工作守則，情節重大。五、故意損毀或竊取船舶設備、屬具或貨物。六、無正當理由不遵守雇用人或船長之指示上船。」

運送人如欲要求雇用之船員完成施打疫苗，固然可在僱傭契約設定此條件，但仍應具備正當理由，如基於運送人履行船員適航性義務之因應，船籍國或預訂航程行經之港口國，有明確要求船員應具備施打疫苗之情形。惟此仍僅為僱傭契約之契約內容，是否接種疫苗，仍應由船員自身考量評估並做出是否接受施打疫苗之決定，運送人應尊重其意願，不得強制船員接種疫苗。

三、施打疫苗衍生責任與保險理賠

如船員接種施打疫苗產生副作用，基於 2006 年海事勞工公約保障船員享有醫療及社會福利措施等健康權之基本權利意旨，無論是船員船籍國政府之要求、或是運送人與船員之契約內容項目，運送人均應對於所屬船員給予醫療處置，就此衍生之費用花費甚或補償責任，為船東互保及責任保險之承保內容，如大英船東責任互保協會 (UK P&I Club) 之協會條款²²即有所明文。

20. Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) (https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331)

21. SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS
Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
4. Every seafarer has a right to health protection, medical

care, welfare measures and other forms of social protection.

22. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

伍、結語

綜上所述，海上運送人如欲免除其責任，則應就其已盡其法定注意、處置及措置義務，即適航性義務，方得主張海商法規定之各法定免責事由；適航性義務之履行程度為海上運送人應盡相對性之注意義務，而並非要求海上運送人負擔適航之絕對性義務；船舶適航性是否具備之認定，並非指船舶能開出裝貨港即謂具有適航性，適航性之判斷為事實問題，適航性應以每次開航前，海上運送人是否已盡使船舶適航之相對性注意義務加以判斷，不得僅以一般行政管理所簽發之證書，即得證明海上運送人已盡適航性之注意義務。船舶適航性有船體、貨載、文件、人員等項目應履行，就船員之部分，運送人應任用足夠之船員數量；且必須適格，即其應具有相當之經驗、技巧得以管理船舶各項事務；除經由適當訓練、對於船舶、系統具

有充足之知識外，使船員具有合適生理、心理上之狀態以達成其船上職務亦為不可或缺之要素。

固然目前疫苗接種本質上仍屬非強制性，運送人基於達成船舶航線管理暨船員調度之便利性要求、抑或運送人履行船員適航性義務之因應，則可能涉及船員施打疫苗此議題，惟此仍僅為僱傭契約之契約內容，是否接種疫苗，仍應由船員自身考量評估並做出是否接受施打疫苗之決定，運送人應尊重其意願，不得強制船員接種疫苗，如係船員施打疫苗產生副作用，運送人應對於所屬船員給予醫療處置，就此衍生之費用花費甚或補償責任，為船東互保及責任保險之承保內容。

總上，本文就適航性義務涉及船員接種施打疫苗相關議題為討論分析，僅盼本文能使上開議題獲得充分討論，令相關法制之適用得以更加以完備。

22. Section 3 Illness and death of seamen

Liability to pay damages or compensation for illness and death resulting from illness of any seaman, and hospital, medical, funeral or other expenses necessarily incurred in relation to such illness or such death including expenses of repatriating the seaman and sending abroad a substitute to replace him.

PROVIDED ALWAYS that:

Where the liability arises or the costs or expenses are incurred under the terms of a crew agreement or other contract of service or employment and would not have arisen but for those terms, that liability is not covered by the Association unless and to the extent that those terms shall have been previously approved by the Managers in writing.

