

# 《海商法與海洋法》

一、A 公司與日籍 B 定期航運公司約定，自美國邁阿密港運送貨物乙批，目的港為我國高雄港。B 定期航運公司收受貨物並裝載上船後，簽發載貨證券乙紙交付 A 公司。載貨證券背面載有如下條款：「運送人得依運送業務之需求，自行決定將貨物轉由他船運送。(轉船條款)」本載貨證券所生任何爭議，依美國法解決。(準據法條款)船舶於航行途中發生事故致使貨物破損。貨物於抵達目的港交付受貨人 C 公司，C 公司發現前揭貨物破損之情事，遂向 B 定期航運公司起訴請求損害賠償。試依據法院實務及學者見解，說明下列條款之效力為何：

(一)載貨證券背面轉船條款。(10 分)

(二)載貨證券背面準據法條款。(20 分)

命題意旨	載貨證券背面條款之效力為傳統考點，因最高法院於新近之 105 台上 105 判決已明白肯認準據法條款之效力，故不宜再以 67 年第 4 次民庭決議，一概否認載貨證券背面條款之效力，而應依第 61 條判斷系爭背面條款之效力。
答題關鍵	第一小題：件貨運送本得轉船，該轉船條款並無減輕或免除運送人責任，故有效。 第二小題：載貨證券準據法條款，依最高法院 105 台上 105 判決，肯認其效力。
考點命中	1.《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，2017 年，載貨證券背面條款部分、爭點「件貨運送契約與傭船契約之差異」。 2.《高點案例班海商法講義》第一回，辛政大編撰，頁 18-21。 3.《高點海商法總複習講義》全一回，辛政大編撰，頁 36-37。

## 【擬答】

### (一)該轉船條款有效

- 1.A 公司與 B 定期航運公司約定，由 B 為 A 運送貨物，自美國至我國高雄港，A、B 間成立海商法（以下同）第 38 條第 1 款之定期船運送，即件貨運送契約，由航運公司以固定船舶、固定航線、固定船期、固定運費提供運輸服務。而件貨運送契約著重貨物運送目的之完成，較不重視船舶之特性，託運人僅要求運送人以在定期航行之船舶完成運送為已足。
- 2.載貨證券填發後，運送人與載貨證券持有人間，關於運送事項，依其載貨證券之記載，海商法第 60 條第 1 項準用民法第 627 條定有明文。是載貨證券持有人 C 與運送人 B 間應依載貨證券記載定其權利義務。然該載貨證券於背面載有轉船條款，系爭條款是否有效，涉及載貨證券背面條款之爭議：
  - (1)依最高法院 67 年第 4 次民庭決議，載貨證券背面條款為單方意思表示，故無效。
  - (2)學說則認為，載貨證券係由運送人或船長於貨物裝載後，因託運人請求而簽發，其上無託運人之簽名乃國際海運慣例，託運人於收受載貨證券時，若無異議，應認已有默示同意。是載貨證券背面條款效力應依第 61 條決之。
  - (3)上述二說，應以後說為是，蓋若一概否認載貨證券背面條款之效力，運送人與載貨證券持有人間之權利義務關係將無所憑據，且依第 61 條之反面解釋，載貨證券背面條款未具該條所規範減輕或免除運送人責任者，應為有效。
- 3.是系爭轉船條款之效力，應依第 61 條判斷其效力。而件貨運送契約重在將約定之貨物運達目的地，除有禁止轉船之明白約定外，運送人應有轉船之權利（最高法院 91 年台上字第 1090 號判決）。是於件貨運送契約下所簽發之載貨證券背面，載明轉船條款，賦予運送人轉船運送之權利，並無減輕或免除運送人之責任，該轉船條款有效。

### (二)準據法條款有效

- 1.載貨證券背面準據法條款之效力，以往實務多以最高法院 67 年第 4 次民庭決議為據，逕以載貨證券為運送人或船長單方之意思表示，否認背面準據法條款之效力。
- 2.然涉外民事法律適用法已於 99 年修正時，增訂第 43 條，該條第 1 項規定：「因載貨證券而生之法律關係，依該載貨證券所記載應適用之法律」，立法理由更謂：「即使載貨證券之內容多為運送人及其使用人或代理人片面決定，甚或其具有僅為單方當事人之意思表示之性質，仍應承認該載貨證券關於應適用之法律之效力，……。爰增訂第一項，以修正現行司法實務之見解」，明文肯認載貨證券準據法條款之效力，並認真

務逕以其為單方意思表示為由否認背面條款效力，有所不當。

3. 最新實務判決業已改採肯認準據法條款效力之見解，此可參最高法院 105 年台上字第 105 號判決：「載貨證券雖為運送人或船長單方所簽發者，然係因託運人之請求而為，揆以海運實務及載貨證券之流通性，載貨證券持有人係據該證券行使權利，則載貨證券上事先印就之制式記載，性質上屬定型化契約條款，除有顯失公平應認為無效之情形外，對託運人、運送人及載貨證券持有人均生拘束力」。準此，本件 GOTHAER 公司、STX 公司均為外國人，因載貨證券所生之法律關係涉訟，原審以系爭載貨證券背面約定之一九三六美國海上貨運條例為準據法，即無不合。又 GOTHAER 公司就系爭載貨證券爭議，所行使之權利乃受讓自非中華民國籍之受貨人 C&F 公司，無涉託運人之權利，自無適用海商法第 77 條但書比較之必要。」依該最高法院判決，不但肯認載貨證券背面條款之效力，更認原審逕以準據法條款所約定之法律為準據法，並無任何違誤。
4. 是系爭載貨證券上之準據法條款有效，法院得逕以該約定之法律為準據法，除非當事人有中華民國籍者，始須再依海商法第 77 條但書為保護較優之法律比較。

二、A 定期航運公司以「億通輪」載運貨物，自日本大阪發航，今停靠我國基隆港，並擬航行至美國紐約。「億通輪」現停靠基隆港並已取得發航許可證書。試問：基隆地方法院對下列聲請應為何之裁定？

- (一) 美國籍 B 公司因「億通輪」先前載運貨物之損害賠償確定判決，聲請查封拍賣「億通輪」。(10 分)
- (二) 我國籍 C 公司基於所屬船舶與「億通輪」於我國領海發生碰撞，聲請假扣押「億通輪」。(10 分)
- (三) 泰國籍 D 銀行因 A 定期航運公司以「億通輪」設定抵押貸款未獲清償，聲請就「億通輪」為假扣押。(10 分)

命題意旨	此題亦為海商法傳統考點，有關船舶之強制執行，終局執行係隨時均得為之，保全執行則須視其債權種類而定。
答題關鍵	熟悉海商法第 4 條有關對船舶為終局執行及保全執行之差異即可作答。另須注意者為，有關第 4 條所稱之「發航準備完成」應如何認定之問題。
考點命中	1. 《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，2017 年，船舶之強制執行部分。 2. 《高點海商法總複習講義》全一回，辛政大編撰，頁 2-4。

#### 【擬答】

##### (一) 基隆地院應准許 B 公司之聲請

海商法第 4 條第 1 項規定，船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。惟該條並未規定終局執行，是有關船舶之終局執行，應依強制執行法第 114 條規定，依該條規定，對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。即船舶之終局執行，不論何種債務、不論何時，均得為之。題示 B 因「億通輪」先前載運貨物之損害賠償確定判決，聲請查封拍賣「億通輪」，因 B 係持確定判決聲請終局執行，依強制執行法第 114 條規定，不論何時均得為之，故法院應准 B 之聲請。

##### (二) 基隆地院應准許 C 公司之聲請

依海商法第 4 條第 1 項規定，於發航準備完成時起，原則上不得對船舶為保全程序，然第 4 條第 1 項但書規定，為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。是若屬因船舶碰撞所生之損害，縱已發航準備完成，亦得例外對之為保全程序。本題 C 之債權為因碰撞所生，依第 4 條第 1 項但書，不論「億通輪」是否已完成發航準備，C 均得聲請假扣押船舶。故法院應准 C 之聲請。

##### (三) 基隆地院應駁回 D 公司之聲請

1. 依第 4 條規定，船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。然所稱「發航準備完成」究應如何認定，有形式說及併採實質與形式說之爭，而通說採後者，即除領得發航許可證書外，尚須實質上已完成發航準備，始可當之。題示，「億通輪」已取得發航許可證書，然就該輪是否已達「必需品之補給已完成，並已配置相當船員、設備及船舶之供應」則未明確。若該輪確實已實質上完成發航準備，則應認 D 已不得對該輪聲請假扣押。

2. 附帶一提者，依第 4 條第 1 項但書，若屬為使航行可能所生之債務，縱已發航準備完成，亦得例外對之為

保全程序。所稱為使航行可能所生之債務，例如為備航而向之購置燃料、糧食及修繕等所生債權是。然 D 為債權銀行，並非出售燃料、糧食或修繕之債權人，故無第 4 條第 1 項但書之適用。

三、懸掛 S 國國旗之油輪「塞加號」經常在 G 國領海外專屬經濟海域內為外國漁船加油，便利彼等延長作業時間，該等漁船均獲有 G 國發給捕魚許可。某日 G 國派出巡邏艇緊追正在 G 國領海外專屬經濟海域內為有 G 國捕魚許可之漁船加油之「塞加號」，並將其截獲拖帶回 G 國港口法辦。「塞加號」船長被逮捕控以走私及逃漏 G 國稅捐之刑事犯罪，判處徒刑及鉅額罰金。S 國於獲 G 國同意後，於國際海洋法法庭提起訴訟主張 G 國逮捕及追訴「塞加號」及其船長違反國際海洋法，應迅即釋放「塞加號」並賠償損害。S 國主張是否有理由？（20 分）

命題意旨	本題測驗部分多面向，包括沿海國在鄰接區、專屬經濟海域之權利，緊迫之權利以及損害賠償等問題。
答題關鍵	本案為國際海洋法法庭著名的「賽加號案」，答題以法庭裁決之理由較為妥適。
考點命中	《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 39-40、50。

### 【擬答】

- (一)沿海國在專屬經濟海域內主要有以下權利、管轄權和義務包括：
- 1.以勘探和開發、養護和管理海床上覆水域和海床及其底土的自然資源為目的的主權權利，以及從事利用海水、海流和風力生產能等經濟性開發和勘探活動的主權權利。
  - 2.對人工島嶼、設施和結構的建造和使用的專屬權利和管轄權。
  - 3.對海洋科學研究的管轄權。
  - 4.對海洋環境的保護和保全的管轄權。沿海國在行使這些權利時，應適當顧及其他國家的權利和義務，並應以符合公約規定的方式行使。
- 由於本案與聯合國國際海洋法法庭於 1997 年受理的幾內亞比索與聖文森及格瑞那丁「塞加號」案件雷同，因此以下多以法庭觀點為本題答題基礎。
- (二)由上述沿海國權利可知，S 國「塞加號」並未在 G 國專屬經濟海域侵犯 G 國之主權權利，而加油所引起的關稅問題，沿海國並無在專屬經濟海域享有管轄此類問題之權利，公約也並未授權沿海國在專屬經濟海域內的其他部分適用海關法則，從而 G 國的執法行為，以走私及逃漏 G 國稅捐之刑事犯罪而逮捕 S 國「塞加號」均屬違反海洋法公約規定。
- (三)此外，關於緊迫權的行使，必須在沿海國對違反該國法律並從該國管轄範圍內的水域，駛向公海的外國商船進行追趕的權利，在國際法上稱為緊迫權。S 國油輪「塞加號」在 G 國專屬經濟海域並未侵害公約規定沿海國主權權利與管轄權之情事，因此，緊迫「塞加號」的做法根本上錯誤。而在迅速釋放方面，根據公約第 73 條及第 292 條規定，在提供財政擔保後將船隻與船員迅速釋放，在國際海洋法法庭處理「塞加號」案中，認為迅速釋放為一獨立程序，並非附帶於實質程序。
- (四)最後，對於賠償問題，國際法上規範，倘一國因另一國之國際不當行為而受到損害，該受到損害之國家有權向其從事不當行為之國家要求賠償，本案中 G 國對「塞加號」執法行為有違反國際法之虞，必須負擔國際責任，根據本案，G 國違反海洋法公約有關專屬經濟海域的規定，蓋一國為維護其海關、財政、移民、衛生等權利，則應在其領陸、領海，或該船舶在其鄰接區而有損及領陸、領海該項權利之行為，方得對其行使管轄權，本案在專屬經濟海域之行為，沿海國並無權利於此海域行使海關法則之權利，因此包括逮捕行為、被判處徒刑及鉅額罰金，得要求 G 國予以損害賠償。

四、由國際公約及實踐說明大陸礁層劃界之原則，並具體解釋海洋相向或相鄰國家應適用之劃界原則。（20 分）

命題意旨	本題為海疆劃界重要基礎題型，為考慮海洋法公約及司法判例對劃界之基本概念。
答題關鍵	1982 年聯合國海洋法公約第 83 條與相關司法判例。
考點命中	《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 45-46，有關大陸礁層劃界部分。

### 【擬答】

- (一)按公約第 83 條規定，海岸相向或相鄰國家間大陸礁層的界限，應在國際法院規約第 38 條所指國際法的基礎上以協議劃定，以便得到公平解決。有關國家如在合理期間內未能達成任何協議，則應迅速就以談判或其他和平方法解決爭端一事交換意見，將爭端提交調解或者導致有拘束力裁判的強制程序。在達成協議前，有關

國家應基於諒解和合作的精神，努力作出實際性的臨時安排，並在此過渡期間內，不危害或阻礙最後界限的劃定。

- (二)《海洋法公約》第 83 條第 1 項責成談判之義務，第 2 項則規定當事方未能達成協議時之程序與劃界標準。就劃界標準而言，規定有進行談判義務與進行談判時，必須以何種原則為談判標準是需要區隔的。《海洋法公約》第 83 條指出：在協商達成協議過程中，大陸礁層必須進行劃界之當事方，根據《海洋法公約》第 83 條第 1 項，應該適用得以對其發生拘束力之任何國際法規範。有一派論者以為：在實踐上可能僅限於習慣法規範，當然當事方若為達公平解決，仍保有完全得不遵循上開規範之自由。如雙方能達成協議，該協議通常是公平的結果，倘若當事方本身無法達成協議，則第 83 條第 1 項並未規定有關劃界問題，更不可能指示任何可能的有權法庭解決該爭端所應適用的原則或方法，除非當事國自願提交司法機構或仲裁解決，而司法機構或仲裁通常解決的方法，如下列國際實踐所示。
- (三)1993 年丹麥訴挪威有關「格陵蘭與揚馬延劃界案」，國際法院針對相向國家之大陸礁層劃界，以及島嶼在畫界中的角色提出看法，採用公平解決方式則需考量相關情況，此外，在相鄰國家劃界案中，1984 年美國與加拿大向國際法院提出的「緬因灣劃界案」中，大陸礁層劃界仍以公平解決為原則，考量之相關情況與相向國家有所區別，區別如下：
1. 列入考慮之相關情況
    - (1) 國家之海岸地貌，亦即所謂地理因素。
    - (2) 相關情況為島嶼。小島通常不會賦予完全效力，當法院使用等距離做為分界線時，不會使用島嶼與相向國家海岸間之等距。
    - (3) 海岸線長度不同，特別是在相向海岸的情形。目前為止，僅限於相向海岸之情形，始會將海岸線長度比率列入相關因素考量。
    - (4) 當事方先前之行為，亦可為相關情況，如爭端當事方先前已同意之臨時界線。
  2. 不被視為相關情況之因素
    - (1) 劃定相鄰國家劃界時，不必然會考量相關各方所選定基點或基線。
    - (2) 社會經濟因素，如當事方之財富分配不均與人口數。
    - (3) 當事方領土面積差異以及劃界區域之一般自然資源與生態。
  3. 島嶼在劃界中的地位
 

就島嶼在劃界中的地位而言，首先要區別兩種不同情況：

    - (1) 島嶼本身作為獨立的權利單位參加劃界，即島嶼是某個特定劃界中單獨的一方，在非獨立島嶼的情況下，其所屬國海岸並不參與到該劃界中來。此種情況又可分為兩種：一種是島嶼和大陸之間的劃界，另一種是島嶼和島嶼之間的劃界。
    - (2) 島嶼作為某個劃界中的一個偶然的地理情況而出現在該劃界中。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！