

# 《海商法與海洋法》

一、我國海洋委員會海巡署（下稱海巡署）艦艇 X 輪與巴拿馬籍貨櫃船 Y 輪於我國新竹外海 10 哩處發生碰撞。X 輪船體受損，艦上海巡官兵無人受傷，設 X 輪損失為 2,000 萬新臺幣；Y 輪船體受損，船員 1 人嚴重受傷，1 只高價貨物暨貨櫃落海全損，損失金額分別為 Y 輪船體 200 萬美元、Y 輪船員 30 萬美元及 Y 輪貨物 120 萬美元。我國航政機關海事評議結果，X 及 Y 輪過失責任比例分別為 60 比 40。請附理由回答以下問題：

(一)本事故涉及海巡署艦艇，問本案有無海商法之適用？海巡署可否主張船舶所有人責任限制？（10 分）

(二)Y 輪受傷船員向海巡署求償 30 萬美元全額損失，有無理由？（10 分）

(三)Y 輪受損貨物之貨物所有權人向海巡署求償 120 萬美元全額損失，有無理由？（10 分）

命題意旨	本題非常簡單，考非海商法船舶於碰撞時如何適用海商法，及海商法第 97 條碰撞責任之規定。
答題關鍵	第一小題：艦艇或專用於公務之船舶，非海商法之船舶，唯有在碰撞時始適用海商法，但爭點為：其於碰撞時適用海商法之範圍，究竟係只有碰撞章，或全部海商法皆有適用。 第二小題：依海商法第 97 條第 2 項規定，碰撞所致人傷，有過失之各船舶應連帶負責。 第三小題：依海商法第 97 條第 1 項規定，碰撞所致物損，各船舶依過失比例負責。
考點命中	第一小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 1-4~1-5。 第二、三小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 4-4~4-6。

## 【擬答】

(一)海巡署艦艇有海商法之適用，得主張船舶所有人責任限制：

1.艦艇於碰撞時，有海商法之適用：

按海商法(以下同)第 1 條及第 3 條對海商法之船舶設有定義，其中第 3 條規定，軍事建制之艦艇、專用於公務之船舶，除因碰撞外，不適用海商法之規定。題示，X 輪為海巡署艦艇，不論其是否屬「軍事建制」之艦艇，其應屬專用於公務之船舶，故 X 輪非海商法所定之船舶，僅於碰撞時，始有海商法之適用。

2.惟有疑問者，非海商法之船舶，於發生碰撞時，適用海商法之範圍為何，就此，存有爭議：

(1)有認，僅適用海商法第四章碰撞之規定。採此說者認為，第 3 條之規範目的，僅在適用第 97 條規定，且倘非海商法之船舶，亦可適用海商法其他章節如船舶所有人責任限制、海事優先權等規定，則區分是否為海商法船舶，即失其意義。

(2)另有認，全部海商法規定皆有適用。採此說者之理由為，第 3 條文義並未限定僅適用海商法碰撞章。

(3)對此，學生以為，若採前說即僅適用碰撞章之規定，將使同一事故之各船舶，屬海商法船舶者得主張有限責任等抗辯，而非海商法船舶者則無法援用此等抗辯，而致法律適用有不公平情形，故應以後說為是。從而，海巡署艦艇於碰撞時，得適用海商法之規定，且其適用範圍包含非屬碰撞章之船舶所有人責任限制規定。

3.第 21 條第 1 項第 1 款規定，在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償，船舶所有人得主張責任限制。題示，X 輪與 Y 輪發生碰撞，造成 Y 輪船體受損、船上船員受傷及船上貨物受損，三者俱屬上開第 1 款之範圍。故海巡署艦艇得就 Y 輪、Y 輪上船員及貨物之損害，主張船舶所有人責任限制。

(二)船員求償全額損失或有理由：版權所有，重製必究！

1.按第 97 條就碰撞之責任設有規定，其中第 2 項規定，有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。此規定係為海商法人尊物卑原則之展現，即海商法於諸多規定，皆加強對人之保護，故相較於第 97 條第 1 項物損係依過失比例負責，同條第 2 項特就人傷之部分，要求有過失之各船舶應負連帶責任，提高人傷之受害人獲得賠償之機會。

2.題示，X 輪與 Y 輪發生碰撞，且過失比例為 60 比 40，惟因上開第 97 條第 2 項之規定，對於碰撞所致之人傷，並不區分過失比例，一概要求有過失之各船舶應負連帶賠償責任，故該受傷之船員就其所受損害 30 萬美元，得同時或先後，對 X 輪、Y 輪為全部或一部之請求。是船員向 X 輪請求全額損失，應

有理由。

- 3.附帶一提者，如上開討論，海巡署艦艇 X 輪於碰撞時，仍有船舶所有人責任限制之適用，而在船上之人傷又屬第 21 條第 1 項第 1 款之責任限制事由，則該受傷船員就其全額損失 30 萬美元向海巡署求償，以該金額低於 21 條之責任限額為限，海巡署始有義務就其全額負責。

(三)貨物所有權人之主張為無理由：

- 1.按第 97 條第 1 項規定，碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任。依此規定，碰撞之各船舶僅就其過失比例負責。此條項規定為民法第 185 條共同侵權行為人連帶負責之特別規定。
- 2.題示，X 輪與 Y 輪發生碰撞，致 Y 輪上貨物落海全損，因 X 輪、Y 輪就該碰撞之過失比例為 60 比 40，故依第 97 條第 1 項，X 輪僅就其 60%之過失比例負責，換言之，就貨物全損 120 萬美元，X 輪得主張其僅就 72 萬美元(即 120 之 60%)負責。貨物所有權人欲就其全額損失 120 萬美元向 X 輪海巡署求償，應無理由。
- 3.附帶一提者，因在船上之貨損，屬第 21 條第 1 項第 1 款之責任限制事由，故就貨損 72 萬美元，海巡署得主張船舶所有人責任限制。

二、我國科技廠商甲委託貨櫃船運送人乙自荷蘭運送乙台高價精密儀器來臺。貨物裝載上船後，乙簽發載貨證券，記載機器乙台，毛重 1,200 公斤，採整櫃運送方式，裝貨港荷蘭鹿特丹，卸貨港臺灣基隆港，交貨地臺灣新竹。貨抵臺灣存放乙合約儲運廠商丙之新竹貨櫃場等待甲提貨期間，因該櫃場員工丁吊櫃不慎，導致該貨櫃墜落，櫃內精密機器全毀，甲損失 300 萬美元。載貨證券持有人暨貨物受領權人甲具狀訴請乙、丙、丁 3 人負連帶賠償責任。設甲、乙、丙、丁 4 人均為我國籍，試依我國法規定，請回答：乙、丙、丁是否應負責？各自責任基礎為何？各自可否主張海商法單位限制責任？(30 分)

命題意旨	本題與 106 年地特法制之考題幾乎一樣，係傳統熱門考點。就卸貨後貨櫃場內貨損之責任，因該新竹貨櫃場為運送人乙合約儲運廠商丙之貨櫃場，故就寄倉期間，乙仍應負貨物照管義務。至於單位責任限制之主體，除乙身為運送人得援用外，其履行輔助人丙，及丙之受僱人，依海商法第 76 條規定，亦應得援用。
答題關鍵	第一小題：乙、丙、丁應否負責及各自責任基礎應可一併回答。 1.乙為簽發全程載貨證券之人，依第 74 條第 1 項應就運送全程負責。另本處尚涉及貨櫃場內貨損是否屬運送人負責範圍之問題，因該貨櫃場為乙合約廠商丙所有，故應認乙就卸貨後存放於貨櫃場之貨物仍應負貨物照管義務。 2.丙、丁應屬乙之履行輔助人，對貨主應依侵權行為負責。 第二小題：乙為運送人，可主張單位責任限制，丙、丁則需援用第 76 條以主張單位責任限制。另因題目僅有提到貨損係因吊櫃不慎，應尚未達重大過失程度，故無第 70 條第 4 項或第 76 條第 1 項但書排除規定之適用。
考點命中	《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-10~3-11、3-170、6-23~6-27。

【擬答】

(一)乙依運送契約負責，丙、丁依侵權行為負責：

- 1.丙、丁依侵權行為負責：
  - (1)民法第 184 條第 1 項前段規定，因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。丁因吊櫃不慎，致甲之貨物全毀，該當上開條文之因過失侵害他人之權利，丁須對甲負侵權行為損害賠償責任。
  - (2)民法第 188 條規定，受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。丁為丙櫃場員工，承上，丁於執行職務時，侵害甲之貨物所有權，僱用人丙應依第 188 條負連帶損害賠償責任。
- 2.乙依運送契約負責：
  - (1)甲委託乙承運貨物，甲乙存有貨物運送契約關係。系爭貨物裝貨港為荷蘭鹿特丹，卸貨港為基隆港，交貨地則為新竹，並由乙簽發全程載貨證券，依海商法第 74 條第 1 項規定，載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。

(2)系爭貨損係發生於卸貨後、暫存貨櫃場期間，乙是否須就該貨損負責，關鍵為貨物置於貨櫃場期間，是否仍屬乙應對貨物盡照管義務之期間？依最高法院判決，倉庫之法律地位，應視倉庫為何人所有而定，若屬運送人所有，則倉庫為船舶之延長，運送人須對置於倉庫之貨物盡注意義務；貨物之寄倉係依受貨人指示者，寄倉期間之危險則由受貨人負擔。又倉庫可由運送人選擇時，倉庫即係運送人之履行輔助人。題示，該貨櫃場係運送人乙之合約儲運廠商丙之貨櫃場，丙為乙選擇，丙屬乙之履行輔助人，乙應就貨物存於丙櫃場期間之毀損負責。

(3)綜上，乙應就發生於其所選擇之櫃場之貨損，依運送契約負損害賠償責任。

(二)乙、丙、丁皆得主張單位責任限制：

- 有關運送人之責任期間，即運送人得援用海商法規定之期間，雖有分割說、單一說及折衷說之爭，惟參最高法院 97 年台上字第 1147 號判決，託運人與運送人簽訂海上運送契約，除已就陸上運送階段部分之責任為特別約定外，自無另於海商法外，再適用其他陸上運送法規以定海上運送人責任之餘地。依此，系爭貨損發生於新竹，既非海上階段，也非基隆港，惟因題目並未說明甲、乙有就陸運階段為特別約定，應認本件貨損仍有海商法之適用。
- 海商法第 70 條第 2 項規定，除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權 666.67 單位或每公司特別提款權 2 單位計算所得之金額，兩者較高者為限。依題示，系爭載貨證券至少未記載貨物之價值，故運送人乙可主張單位責任限制。
- 海商法第 76 條第 1 項規定，本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。該條規定，係為保護運送人之履行輔助人，即於運送人得就貨損主張責任限制時，令運送人之履行輔助人亦得主張之。而該條所規範之主體，泛指運送人之履行輔助人，包含從屬之履行輔助人及獨立之履行輔助人。題示，丙為運送人乙之合約櫃場，丁則為櫃場員工，丙及丁俱屬為運送人乙提供勞務之履行輔助人，故丙及丁可依第 76 條第 1 項，援引第 70 條之單位責任限制。
- 又海商法第 70 條第 4 項，雖規定運送人之故意或重大過失所致貨損，運送人不得主張單位責任限制；同法第 76 條第 1 項但書亦規定，貨損係因受僱人之故意或重大過失所致者，受僱人即無從援引運送人所得主張之抗辯。然因題示貨損係因吊櫃不慎造成，似未達重大過失程度，故無上揭排除規定之適用，即乙、丙、丁皆得主張單位責任限制。

三、依據《聯合國海洋法公約》，沿海國對於其陸地領土自然延伸之大陸礁層乃屬無庸主張即自然擁有的權限。今有向來不睦的海岸相向兩國 A 國和 B 國，兩國大陸礁層重疊，尚未達成劃界協議。因 B 國在屬於 A 國之大陸礁層設置海底探測系統，以調查相關海洋環境和水文，此舉引發 A 國不滿，於 B 國海域進行飛彈試射。試述兩國行為之合法性？（20 分）

命題意旨	本題在測驗考生有關海洋科學研究與軍事活動合法性等問題。
答題關鍵	(一)先確認大陸礁層定義與沿海國權利，其他國家權利問題。 (二)調查海洋環境和水文屬於科學研究一環，因此必須依據 1982 年《聯合國海洋法公約》第 246、248 條向沿海國提出申請。 (三)飛彈試射屬於軍事活動，在公海、專屬經濟區上均不符合和平使用。
考點命中	《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，頁 3-45、3-107、4-45。

【擬答】

- 根據 1982 年《聯合國海洋法公約》，沿海國的大陸礁層包括其領海以外依其陸地領土的全部自然延伸，擴展到大陸邊的海底區域的海床和底土，從測算領海寬度的基線量起到大陸邊的外緣的距離不到 200 浬，則擴展到 200 浬的距離。海岸相向兩國 A 國和 B 國，其所享有的大陸礁層權利，並不取決於兩國公告大陸礁層，對沿海國而言，享有在大陸礁層鑽探的專屬權，建造和使用人工島嶼、設施和結構的專屬權、開鑿隧道以開發底土的權利，至於其他國家都有在大陸礁層鋪設海底電纜和管道的權利。
- B 國鋪設為海底探測系統，非屬鋪設海底電纜和管道的自由：由於 B 國與 A 國大陸礁層重疊，在尚未根據《公約》第 83 條規定劃設界線，得到公平解決之前，A 國之大陸礁層亦可能同時為 B 國大陸礁層，倘在兩國重疊爭議區進行科學研究，調查相關海洋環境和水文，並不存在侵犯另一國大陸礁層之主權權利。但如依題旨，B 國在 A 國之大陸礁層上設置海底探測系統，則有嚴重侵犯了沿海國 A 國大陸礁層科學研

究的專屬管轄權，根據《公約》第 246 條規定，第三國倘欲於沿海國之大陸礁層或專屬經濟區進行科學研究，則必須取得沿海國之同意；第 248 條則規定，各國有意在一個沿海國的專屬經濟區內或大陸礁層上進行海洋科學研究，應在海洋科學研究計畫預定開始日期至少六個月前，向該國提供各項詳細說明。由於該行為並非鋪設海底電纜與管道，而是從事海洋環境與水文，管轄權應歸屬於 A 國。

- (三)A 國採取非和平手段表達不滿，並不符合海洋法公約和平使用原則：由於 B 國行為引起 A 國不滿，因此在 B 國海域進行飛彈試射，依其題旨，在 B 國海域則為 B 國管轄範圍內的海域，因此，根據領海主權不得採取武力方式侵犯，飛彈倘侵害 B 國領海部分，則侵害 B 國領域主權，倘在 B 國專屬經濟區或大陸礁層上進行飛彈試射，已嚴重違反《公約》第 301 條不能使用武力或威脅使用武力之概括限制，同時也違反《公約》第 88 條公海應只用於和平目的之限制，該條款亦同樣可適用於沿海國的專屬經濟區。

四、在 E 國沿海周遭權宜船猖獗，弊端叢生。今在 E 國領海外 1 哩處，一艘 F 國籍船舶甲船正準備將欲走私到 E 國之香菸轉運給接應的另一艘漁船乙船，此時甲船船員因細故發生鬥毆，導致甲船船員 G 國人某丙因重傷，失血過多，延誤就醫而死。經媒體揭露，批評 E 國海巡單位失職、冷血。E 國海巡單位則依據《聯合國海洋法公約》，稱 E 國就領海外之外國船舶之走私及鬥毆事件本無管轄權。試從《聯合國海洋法公約》分析，E 國海巡單位說法是否有理？（20 分）

命題意旨	本題在測驗考生是否了解鄰接區的走私與領海外發生船舶內刑事案件管轄基礎之區別，為傳統考古題。
答題關鍵	(一)確認案發地點是否為鄰接區，如是，走私行為影響沿岸國領土與領海權利，E 國海巡單位當然有管轄權。 (二)案發地點非領海，國家管轄範圍之外，發生海上喋血案，採取船旗國管轄，因此 E 國海巡單位沒有管轄權。
考點命中	《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，頁 2-89、2-90、4-8~9。

#### 【擬答】

- (一)走私與船舶上鬥毆事件案發地點在 E 國領海外 1 哩處，倘 E 國公告鄰接區，則該地點為鄰接區，倘 E 國未公告鄰接區，但有公告專屬經濟區，該地點為專屬經濟區，倘無公告專屬經濟區，該地點為公海。
- (二)根據 1982 年《聯合國海洋法公約》規定，沿海國可在其鄰接區內對海關、財政、移民和衛生等事項行使必要的管制，以防止並懲治外國船舶在其領土或領海內違犯有關這些事項的法律和規章的行為。因此，倘該走私地點為 E 國鄰接區，由於 F 國籍船甲船已有意圖欲走私香菸至 E 國，且有接應漁船乙船，乙船可能為 E 國註冊登記之船舶，而其未來如接應成功，航向為 E 國，將侵犯 E 國的海關、財政等規範。因此，在 E 國鄰接區上已涉及到可能侵犯沿海國領土或領海內有關海關、財政、移民、衛生之法律和規章，E 國海巡單位當然有管轄權。
- (三)至於甲船船舶上發生鬥毆事件，造成甲船船員 G 國人某丙重傷致死，而案發地點為領海之外，專屬經濟區或公海上 F 國籍船舶，因此，根據《聯合國海洋法公約》第 92 條規定，船舶航行應僅懸掛一國的旗幟，而且除國際條約或本公約明文規定的例外情形外，在公海上應受該船旗國的專屬管轄，本案則為 F 國享有管轄權。
- (四)E 國海巡單位的說法前者錯誤，E 國海巡可在其鄰接區採取維護本國權利之管轄權；至於 F 國籍船在專屬經濟區或公海上發生船舶內的鬥毆事件，則由船旗國 F 管轄。

版權所有，重製必究！