

《海商法與海洋法》

一、A 以其所有之貨輪載運甲之貨物赴日途中，因船長未遵守海上避碰規則致撞沉乙所有之 50 噸賞鯨船，甲之貨物亦落海全損。甲與乙均向 A 請求損害賠償。設碰撞雙方船舶於發航前及發航時均具適航性。試問：

(一)就甲之請求，A 得否主張海商法第 69 條第 1 款之航海過失為由主張免責？(15 分)

(二)就乙之請求，A 得否主張海商法第 69 條第 1 款之航海過失為由主張免責？(15 分)

命題意旨	本題旨在測驗考生對於法定免責事由第 69 條第 1 款之理解。
答題關鍵	第 69 條法定免責事由之適用客體，限於「訂有運送契約之本船貨物」，A 對其船上之甲貨毀損滅失，得主張第 69 條，惟對他船乙之毀損滅失，則無從主張第 69 條。
考點命中	《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2018 年，辛律師編著，頁 3-42、3-53~54。

【擬答】

(一)A 得對甲主張免責

- 1.按海商法第 69 條第 1 款規定，因「船長於航行或管理船舶之行為而有過失」所發生之毀損或滅失，運送人不負賠償責任，此乃海商法所設法定免責事由。運送人若已盡海商法第 62 條之適航性義務，及第 63 條之貨物照管義務，就本船上貨物因第 69 條各款所生之毀損滅失，即得以第 69 條為據免責。
- 2.題示，船舶於發航前及發航時均具適航性，故運送人 A 已盡第 62 條之義務，另題目並未述及有未盡貨物照管義務情事，應認 A 亦已盡第 63 條義務，是就 A 船舶上之甲貨之毀損滅失，A 即得援引第 69 條主張免責。然本題是否符合第 69 條第 1 款之免責事由，應視船長甲未遵守海上避碰規則是否係過失所致而定，詳言之：第 69 條第 1 款限於「船長於航行或管理船舶之行為而有過失」，所稱航行上過失，指通常航運中船舶之移動，船長所犯之過失。因題目僅謂系爭碰撞係因「船長未遵守海上避碰規則」所致，未言明船長係故意不遵守抑或過失未遵守，若係故意不遵守航行規則，即不符合第 69 條第 1 款；反之，若係過失未遵守，則可符合航行上過失而該當第 69 條第 1 款。
- 3.綜上，若船長係過失未遵守避碰規則而致碰撞，就 A 船上甲貨主之請求，A 即得以第 69 條第 1 款主張免責。

(二)A 無從就乙之請求主張免責

- 1.海商法雖設有法定免責事由以使運送人於符合一定要件下，得不就毀損滅失負責，惟運送人主張免責，對受害人甚為不利，故不宜擴張其適用範圍，而法定免責事由之條文皆規定於海商法第三章「運送」之第一節「貨物運送」中，足見其適用對象，應指與運送人訂有運送契約之本船貨物，若非本船貨物之毀損滅失，運送人即無從援引法定免責事由以免責。
- 2.題示，A 船碰撞乙船，致乙船受損，因乙船非 A 船上之貨物，對乙之損害賠償請求，A 即不得以第 69 條之法定免責事由主張免責。
- 3.附帶一提，海商法之適用，以其船舶符合第 1 條及第 3 條定義為前提，非海商法之船舶，則依第 3 條，僅於碰撞時有海商法之適用。乙船為 50 噸之賞鯨船，50 噸已非船舶法所稱之小船(第 3 條第 1 款)；該船係用於賞鯨，雖非用於載運貨物，仍有藉航行而獲利，應認仍屬商船而有海商法之適用。況且，縱認賞鯨船不屬海商法之船舶，惟因該賞鯨船與 A 之船舶發生碰撞，依第 3 條規定，於碰撞時仍有海商法之適用。尤其，題旨係關於 A 船得否對乙之請求主張免責，與乙船是否得適用海商法亦無關係，不論乙船是否為海商法之船舶，皆不影響 A 對乙之請求無從以法定免責事由主張免責之結論。

版權所有，重製必究！

二、A 公司出口精密儀器 10 台自高雄港運送至加拿大，委由 B 船運公司承運。每台貨物目的地之價值 1 萬特別提款權，載貨證券記載貨物之件數但未記載貨物之價值。又每台儀器重 300 公斤，分 5 個貨櫃裝運，貨櫃由 B 公司提供。運送途中，該 5 個貨櫃因堆存不當，滑落海中滅失。試問：

(一)該貨物滅失，A 公司得否向 B 公司請求損害賠償責任？其所依據之法律關係為何？(15 分)

(二)B 公司可否主張單位限制責任？其賠償金額為若干特別提款權？(15 分)

命題意旨	典型的法定免責事由及單位責任限制之考題。
答題關鍵	第一小題：A 與 B 間存在運送契約關係，A 得依運送契約債務不履行或侵權行為，向 B 請求損害賠償，B 無從依法定免責事由主張免責。 第二小題：本題為單位責任限制之計算，因題目同時提供件數及公斤數之資訊，故須將二者之法定提款權數字算出，再取其高者，另因題目提及每台貨物目的地之價值為 1 萬特別提款權，故尚須將第 70 條所算出之單位責任限制，與貨物目的地價值比較，以較低的為賠償上限。
考點命中	《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2018 年，辛律師編著，頁 3-67~76。

【擬答】

(一)A 得依運送契約法律關係或侵權行為向 B 請求損害賠償

- 1.按海商法(以下同)第 63 條規定，運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置，此為運送人對承運貨物之照管義務。A 公司委由 B 船運公司承運系爭 10 台儀器，卻因運送途中堆存不當，致貨物滑落海中滅失，B 未盡其貨物照管義務，A 得依運送契約債務不履行向 B 請求損害賠償。
- 2.另 A 公司為系爭貨物之所有權人，其貨物因 B 公司之過失而滅失，A 亦得依侵權行為法律關係向 B 請求損害賠償。
- 3.又海商法雖設有諸多法定免責事由，令運送人縱造成貨物毀損滅失，於有法定免責事由時仍得據以免責，惟運送人援用法定免責事由之前提為，運送人已盡其第 62 條之適航性義務及第 63 條之貨物照管義務。本題 B 因未盡貨物照管義務，致 A 公司之貨物滅失，B 無從主張法定事由而免責。
- 4.綜上，A 得依運送契約債務不履行或侵權行為法律關係向 B 請求損害賠償，B 無從援引法定免責事由以免責。

(二)B 得主張單位責任限制以 6666.7 特別提款權為賠償金額

- 1.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 單位或每公斤特別提款權 2 單位計算所得之金額，兩者較高者為限，此為單位責任限制規定，以使運送人之賠償責任得以限縮於一定額度。依條文除書規定，適用單位責任限制之前提為載貨證券未載明貨物之性質及價值，本題之載貨證券未記載貨物之價值，故 B 得就貨損主張單位責任限制。
- 2.單位責任限制之計算
 - (1)10 台儀器分 5 個貨櫃裝運，而載貨證券已記載貨物之件數，依第 70 條第 3 項，以貨櫃併裝運送者，應以載貨證券所載其內之包裝單位為件數，是為 10 件；另因貨櫃係由運送人 B 提供，故貨櫃本身不納入計算。從而，本題以件數計算為 10 件，每件 666.67 特別提款權，共計 6666.7 特別提款權。
 - (2)每台儀器重 300 公斤，10 台共計 3000 公斤，每公斤 2 特別提款權，共計 6000 特別提款權。
 - (3)依第 70 條第 2 項規定，件數及公斤數所算得之特別提款權，以較高者為準，本題件數為 6666.7 特別提款權、公斤數為 6000 特別提款權，故以 6666.7 特別提款權為單位責任限制。
 - (4)另題示，儀器每台貨物目的地價值為 1 萬特別提款權，10 台共計為 10 萬特別提款權，遠高於單位責任限制所計得之 6666.7 特別提款權，主張單位責任限制有其實益。
- 3.綜上，B 可主張單位責任限制，賠償金額為 6666.7 特別提款權。

三、A 國海軍海洋探測艦 P 號，配備有觀測、調查海底地形、海流、海水溫度、水中雜音等設施。P 號未經許可也未通知即進入我國領海中航行。我國海軍驅逐艦隨即對之施以砲擊並予以拿捕，指控 P 號侵入領海進行間諜活動。

(一)P 號未經通知許可在我國領海內航行探測，是否抵觸國際海洋法或我國法之規定？(10 分)

(二)我國海軍對 P 號施以砲擊拿捕，是否符合國際海洋法？(10 分)

命題意旨	本題涉及外國軍艦在本國領海內進行海洋科學調查，因此涉及沿海國對領海主權及外國軍艦未經同意不能在沿海國領海內進行科學調查。另涉及沿海國對本案進行管轄之際，由於外國軍艦享有豁免權，而其行為涉及國家侵權行為，依公約需擔負國家責任，而沿海國採用砲擊拿捕作為，並不符合海洋法公約規範。
答題關鍵	本題須探討：1.沿海國領海主權與對科學研究之管轄權；2.軍艦定義、侵權行為，包括有害行為

	以及軍艦享有之豁免權；3.沿海國應對執法手段等三方面問題。適用的條文包括公約第 19、21、25、29-31 條；《中華民國領海及鄰接區法》第 7、8、11 條等。
考點命中	《高點海洋法講義》第一回，洪台大老師編撰，頁 29、39。

【擬答】

- (一)領海屬於國家領土的一部分。沿海國對領海享有主權，這一主權及於領海的上空及其海床和底土。根據公約第 19 條規定，外國船舶在領海進行研究或測量活動，未經沿海國同意，其航行則為有害行為。第 21 條規定，沿海國可制定海洋科學研究和水文測量之法律和規章，並應妥為公布。依據第 25 條規定，沿海國可在其領海內採取必要步驟以防止非無害的通過。
- (二)然而，由於 A 國海軍海洋探測艦 P 號，未經許可也未通知即進入我國領海中航行，違反公約第 19 及 21 條規定，公約也授權沿海國採取必要步驟，防止 P 號軍艦非無害通過。
- 根據公約第 29 條定義，P 號軍艦為 A 國海軍之一環，未經我國同意便進入我國領海航行探測，牴觸國際海洋法規範，而《中華民國領海及鄰接區法》第 7 條規定，外國軍用或公務船通過中華民國領海應先行告知，因此 A 國軍艦 P 號通過我國領海須先行告知，至於第 8 條規定，進行研究或測量活動非屬無害通過，第 11 條規定，我國政府為了防止及處罰未經許可進行海洋科學研究和水文測量；不過，根據公約第 32 條，軍艦享有豁免權，在沒有軍艦所屬國同意放棄豁免權之下，我國對該軍艦並無管轄權，因此 P 國未經通知許可在我國領海內航行探測，牴觸國際海洋法與我國法律規定。
- (三)我國海軍對 P 號施以砲擊拿捕，並不符合國際海洋法。因為倘有軍艦不遵守沿海國的法律和規章，根據公約第 30 條規定，沿海國可要求該軍艦立即離開領海，並未規定予以砲擊，且 P 號為軍艦，享有豁免權，因此免於被沿海國拿捕，沿海國僅能透過外交管道向軍艦所屬國抗議侵權行為。由於 P 號軍艦不遵守沿海國有關通過領海的法律和規章，或不遵守公約的規定或其他國際法規則，公約第 31 條規定，沿海國遭受的任何損失或損害，船旗國應負國際責任，換言之，P 號軍艦的侵權行為需擔負國際責任。

四、依 1982 年聯合國海洋法公約規定，兩國間發生海域劃界爭議時，得採取那些爭端解決機制？
(20 分)

命題意旨	本題為傳統考古題，不過並非處理兩國海域劃界爭議所要依循的公約條文與標準，而是探討 1982 聯合國海洋法公約規範的爭端解決機制，因此要以公約第十五部分為解題基礎。
答題關鍵	爭端解決機制分為政治解決與法律解決兩部分，先撰寫政治解決手段，包括談判、協商與交換意見，其後撰寫調解；之後再將具有拘束力裁判程序的方法逐一簡介。
考點命中	《高點海洋法講義》第一回，洪台大老師編撰，頁 184~185。

【擬答】

- (一)和平解決爭端：公約規定，締約國有用和平方法解決有關海洋法爭端的義務，和選擇爭端各方同意的任何和平方法（包括談判、調解）解決其爭端的權利。
- (二)交換意見義務：作為非強制解決爭端的另一種方法，協商和交換意見，不僅用於雙邊關係，而且用於多邊關係，協商也可以認為是直接談判的一種特別形式。此種方法通常用於管理國家間共同分享資源的安排。海洋法公約第 283 條規定，爭端各方應迅速就以談判或其他和平方法解決爭端一事交換意見，把談判和其他方法並列為解決爭端的方法。
- (三)具拘束力裁判程序：公約規定，在締約國訴諸自己選擇的解決方法而爭端未得到解決的情況下，爭端當事國就應適用公約規定的導致有拘束力裁判的強制程序，經爭端任何一方請求，應將爭端提交公約第 287 條所規定的具有管轄權的法庭或法庭，並採用相應的解決方法。
- 至於公約規定的機構和方法是：(a) 國際海洋法法庭；(b) 國際法院；(c) 仲裁法庭；(d) 特別仲裁法庭。公約第 287 條規定，一國在簽署、批准或加入公約時，或在其後任何時間，應有自由用書面聲明的方式，選擇其中一個或一個以上方法。締約國如果未作出上述聲明，應視為已接受附件七仲裁規定。如果爭端各方已接受同一程序，則爭端僅可提交該程序，如果爭端各方未接受同一程序，則除非另有協議，爭端僅可提交仲裁，因此，海洋法公約規定的仲裁又稱強制仲裁。至於附件八特別仲裁，適用於公約中關於漁業、保護和保全海洋環境、海洋科學研究以及航行，包括來自船隻和傾倒造成的污染等科學技術性較強的爭端。特別仲裁的特點是由上述各個領域的專家擔任仲裁員並組成仲裁庭，其工作主要包括事實調查、和解及裁決。
- (四)限制與例外：由於公約第 15 部分第 297 條及第 298 條規定某些限制條件與例外，前者包括涉及沿海國於

專屬經濟區內主權上權利或管轄權之行使事項所生爭端，沿海國並無義務將之交付強制爭端解決程序，此間包括有關在沿海國專屬經濟區中捕魚與科學研究斟酌決定權之行使等；後者則屬於任擇性例外，一國在簽署、批准或加入聯合國海洋法公約時，或在其後任何時間，以書面聲明三事項不接受強制管轄程序：

1. 劃定海洋疆界、涉歷史性海灣或所有權、大陸或島嶼陸地領土主權或其他權利；
2. 軍事活動，包括從事非商業服務的政府船隻和飛機的軍事活動的爭端，以及根據第 297 條第 2 和第 3 款不屬法院或法庭管轄的關於行使主權權利或管轄權的法律執行活動的爭端；
3. 聯合國安理會執行憲章所賦予職務之爭端。

(五) **結論**：由於本案涉及兩國海域劃界爭議，依據公約規定應採和平方式解決爭端，有先行交換意見之義務，可採用談判、調停方式解決該爭議，倘雙方同意採用具有拘束力裁判程序，則優先以其合意之機構採取相應解決方法，然倘一方依據公約第 298 條提出排除事項，將劃定海洋疆界排除適用具有拘束力裁判程序，則僅能採用政治方法解決爭端。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！