

《海商法與海洋法》

一、A 進口商自日本購買瓷器一批，委由 B 運送人運送。當 A 持載貨證券於基隆港區倉庫提貨時，發現瓷器均已破損，乃訴求 B 賠償。嗣經證實貨損係提貨前於基隆港區之陸上搬運期間，因受僱於 B 之駕駛疏忽掉落所致，B 主張單位責任限制以為抗辯，有無理由？試就學說及實務見解，分別說明之。（30 分）

命題意旨	本題在測驗考生，貨物之待運及待交期間，是否亦適用海商法之問題，即運送人之責任期間。
答題關鍵	點出爭點為運送人之責任期間，分列三說不同見解，並說明就結論而言，單一說及折衷說就發生於港區之貨損並無不同，皆採應依海商法負責，最後再以得主張海商法規定之單位責任限制作結。
考點命中	《海商法爭點解讀》運送人之責任期間部分，高點文化出版，辛政大編撰。

【擬答】

1.A 委託 B 運送人運送瓷器，卻於基隆港區因 B 之受僱人過失而破損，針對該發生於港區之毀損，運送人 B 可否主張單位責任限制，涉及運送人責任期間之問題，所稱運送人責任期間，指運送人應依海商法規定負責之期間，貨物之在船期間，因屬海上運送之固有海上部分，強制適用海商法並無疑問，惟於貨物之待運及待交期間，是否亦應適用海商法，則有爭議，計有下列三說：

(1)分割說

此說認為，海商法應僅適用於「固有海上部分」，至於待運及待交期間，則應適用陸上運送及倉庫之規定。88 年修法前實務多採分割說¹，主要依據係舊海商法第 93 條第 3 項：「卸載之貨物離船時，運送人或船長除其運送責任」。

(2)單一說

此說認為，自收受至交付，整個運送過程均適用海商法。修法後，實務已改採單一說。如 97 年台上字第 1147 號判決：「按託運人與運送人簽訂之海上運送契約，除已就陸上運送階段部分之責任為特別約定，而於該階段發生事故時適用該特別約定外，依當事人之本意，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。此觀八十八年修正後海商法第七十六條第一、二項規定：運送人因貨物滅失，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，亦適用於貨物自船舶卸貨後在商港區域（陸上）內從事裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊倉等輔助履行運送契約者等旨自明。」

(3)折衷說

就目前海運實況而言，受貨人不可能直接前往裝貨碼頭託運貨物，亦不可能直接前往卸貨碼頭受領貨物。尤其是貨櫃運送之場合，裝船時必須另以拖車拖至貨櫃集散站堆存，等待驗關及裝船；卸船後必須以拖車拖至貨櫃集散站堆存，等待驗關及交貨。此等陸上拖運過程，屬海上運送共同且必經之過程，顯然具有海上運送之附從性，因此學說多主張將此共同且必經之短程陸上運送，視為港口區域，使之附屬於海上運送，成為海上運送之一部，而同樣適用海商法之規定。

上述三說，於海商法增訂第 76 條第 2 項，明定商港區域內之履行輔助人亦得主張運送人所得主張之免責及責任限制規定後，多數見解已肯認商港區域屬責任期間，仍適用海商法。即除分割說已因修法而不可採外，單一說與折衷說針對發生於商港區域之貨損，並無差異，皆採應依海商法負責之見解。本件瓷器破損係發生於基隆港區之陸上搬運期間，B 運送人就其受僱人之過失，應依海商法之規定負責。

又海商法第 70 條第 2 及 3 項為運送人得就貨損主張單位責任限制之依據，除貨損係因運送人或船舶所有人之故意或重大過失所致，依同條第 4 項規定不得主張外，運送人得就貨損依每件 666.67 或每公斤 2 特別提款權之限額負責。本件發生於港區之貨損係因運送人之受僱人疏失所致，非運送人之故意或重大過失，故 B 運送人得主張單位責任限制。

二、甲受僱於 A 海運公司擔任其唯一船舶「南極號」貨輪之船長。該公司因經營不善，自 2013 年 9 月起，遲未發放船長甲薪資，甲於隔年 1 月底辭職，在此期間，A 公司共積欠甲 100 萬元薪資。該輪於 2014 年 2 月另次航行載貨途中，因船舶操作不當，碰撞到 B 海運公司所有「北極號」貨

¹ 如 91 年台上字第 831 號、93 年台上字第 1716 號等判決。

輪，導致「北極號」貨輪 200 萬元之損失。

茲因「南極號」貨輪於事故後擱淺，已不堪使用，其殘餘物價值為 180 萬元。試問：

(一)船長甲及 B 海運公司對「南極號」貨輪之海事優先權順位為如何？(15 分)

(二)船長甲及 B 海運公司行使海事優先權得受償之金額為若干？(15 分)

命題意旨	本題在測驗考生海事優先權位次(第 29 及 30 條)及標的物(第 27 條)之問題。
答題關鍵	一、先說明題中甲之薪資債權屬第 24 條第 1 項第 1 款，B 公司債權屬同條項第 4 款；次說明依第 30 條規定，異次航行之海事優先權採「後航次優先」原則。 二、1.海事優先權之標的物除船舶殘餘物外，尚包括發生優先債權之航行期內之運費，且甲之薪資債權除得就航行期內之運費主張優先受償外，依第 28 條規定，同一僱傭契約期內所得之全部運費，甲均得主張優先受償。2.然因題目未給運費之資訊，故若僅 180 萬元為海事優先權之標的，則位次較先之 B 得主張 180 萬元，位次列後之甲則無從受償。
考點命中	《海商法爭點解讀》海事優先權部分，高點文化出版，辛政大編撰。

【擬答】

(一)B 海運公司之海事優先權優先於船長甲

- 1.船長甲受僱於 A 海運公司，惟 A 公司卻積欠甲薪資 100 萬，就該薪資債權，海商法為保護船長海員，特於海商法(以下同)第 24 條第 1 項第 1 款規定，本於僱傭契約所生之債權得享有海事優先權。
- 2.另 A 海運公司又因船舶操作不當，碰撞到 B 海運公司之貨輪，造成 B 貨輪 200 萬元之損失，就該貨損，依第 24 條第 1 項第 4 款規定，因船舶操作直接所致財物毀損滅失，得享有海事優先權。
- 3.承上，甲及 B 雖皆可就 A 輪主張海事優先權，但就海事優先權彼此間之位次，海商法第 29 條及第 30 條設有規定，同次航行者適用第 29 條，異次航行者則依第 30 條，所稱同次航行，學說採預定航程說，即若屬同航程而生之海事優先權，其間位次先後依第 29 條決定，若屬不同航程所生海事優先權，則依第 30 條定位次先後。本件依題意，甲已於 2014 年 1 月辭職，A 輪係於 2014 年 2 月之另次航行載貨途中碰撞 B 輪，故甲及 B 之海事優先權應屬異次航行，應依第 30 條定位次。
- 4.惟就第 30 條所定「後航次優先」原則，學者多有批評，蓋後航次發生優先權之債權未必能保全前航次之優先權，依現行規定後航次發生者一律優先於前航次發生者，誠有疑問，建議宜仿 1967 年海事優先權及抵押權統一規定國際公約，救助報酬、清除沈船及共同海損之債權，採「後發生優先」；其餘債權，受償位次同等。
- 5.綜上，依目前現行第 30 條規定所採後航次優先原則，B 之海事優先權優先於船長甲。

(二)B 受償 180 萬元，甲無從優先受償

- 1.依海商法第 24 及 27 條規定，屬於第 24 條之債權，得就第 27 條之標的物優先受償，其中第 27 條第 1 款為船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。依題意，A 之南極號於事故後已不堪使用，殘餘物僅剩 180 萬，故甲及 B 得就其優先債權所由發生之船舶即南極號，於 180 萬價值內行使海事優先權。
- 2.此外，第 27 條第 2 款尚規定，在發生優先債權之航行期內之運費，亦為海事優先權之標的物，故 B 行使海事優先權得優先受償之金額除南極號之 180 萬外，若尚有未收取之運費，B 亦得主張優先受償。惟為保護船長海員，第 28 條特規定，薪資債權不受上揭第 27 條第 2 款限制，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費，優先受償，是甲船長尚得就其僱傭契約期內全部運費主張優先受償。
- 3.然因題意未說明是否尚有第 27 條第 2 款或第 28 條之運費，是若僅餘南極號之 180 萬元可優先受償，則依第 30 條規定，因 B 之位次先於甲，B 將得依其 200 萬元損失，就全數殘餘物價值 180 萬元優先受償，位次後於 B 之甲船長即無從再受償。
- 4.附帶一提者，甲船長因位次後於 B，而無從就該南極號之殘餘物價值主張優先受償，惟依第 22 條第 2 款規定，A 海運公司就甲之薪資係負無限責任，故甲僅係不得就該南極號主張優先受償，甲仍得請求 A 公司就其 100 萬元債權負全額責任。

三、美國國民 A 君搭乘一艘英國籍輪船航行於法國境內加倫河之上，在距離大西洋出海口 10 公里之處與一名英國乘客 B 君因口角引起鬥毆，B 君因而傷重身亡，A 君當即被船長留置，直至該船返回母港英國倫敦方將其送交英國當局法辦，英國法院其後展開審判，A 君主張犯罪發生地在法國內水，英國法院並無管轄權，你如果是英國法院法官，將如何依據國際法回應 A 君主張？(20 分)

命題意旨	本題在測驗考生關於外國籍船舶在內水發生船舶上刑事案件管轄權歸屬問題。
答題關鍵	本題解題層次為： 一、先討論內水之法律地位及該國得行使何種權利。 二、再討論外國籍船舶進入內水後，依據國際法及國際習慣說明外國籍船舶上發生刑事案件之管轄權問題。
考點命中	《高點海洋法講義》第二章內水部分，洪台大編撰。

【擬答】

- (一)本案 A 君主張犯罪發生地在法國內水，英國法院無管轄權，英國法院仍得依國際法及國際習慣主張享有管轄權：
- 1.所謂內水，指的是一國領海基線以內的海域，包括內陸海、內海灣、內海峽和其他位於海岸與領海基線之間的海域。
 - 2.對群島國而言，可在群島水域內的每個島上的河口、海灣和港口處，按照正常的基線規則劃定一條封閉線，這條封閉線是指群島水域內河口、海灣、港口封閉線以內的水域，稱之為內水。
 - 3.內水與陸地領土一樣，是國家領土的組成部分，國家對其擁有完全的、排他的主權。非經許可，外國船舶和飛機不得進入一國內水和在其中航行或進行捕魚等其他活動。
 - 4.國家對於位於其內水的外國籍船舶具有管轄權，依國際法享有豁免權的軍艦和政府公務船舶等除外，內水所屬國對外國商船上的刑事案件享有管轄權，但除特殊情況外，例如案情重大、沿岸國為受害者或應船旗國請求管轄，一般不行使這一權力。
- (二)英國法院法官可主張，根據國際法，外國籍船舶在另一國港口內及內水內，倘屬於船舶內部紀律、工資、勞動條件、秩序，經濟事務、人身權利或財產糾紛等問題，港口國或內水所屬國通常不行使管轄權；只有當爭執涉及內水所屬國公民之利益，或者爭執發生在一國船上而爭執另一方為船舶以外的人，或涉及船舶以外的因素，內水所屬國才會進行管轄。
- 1.至於所謂內部事務，除非訂有雙邊條約外，應該由港口國決定，此種決定本質上是港口國主權行為，是以僅能循由港口國內國法途徑，尋求法律救濟。
 - 2.法國及英美法系國家之態度：
 - (1)法國態度：法國強調純屬船舶內部事務之刑事案件，內水所屬國除非有上述特殊情形，否則原則上不應進行管轄；
 - (2)英法系：認為港口國對第三國船舶原則上有絕對管轄權，不過僅是自我設限，對外國船舶內特定事務原則上亦不進行管轄。
- (三)本案為英國籍船舶航行於法國內水部分，船舶上發生刑事案件，也犯罪結果並未影響法國及人民及領域內之權利，同時船長亦對犯罪者 A 君進行了留置處置，並未尋求法國之協助，根據國際法，法國雖享有領域絕對管轄權，但本案爭執與刑事行為均未涉及船舶以外的因素，因此由外國籍船舶所屬國享有管轄權並無不妥。

四、1982 年海洋法公約多次出現「主權權利」(sovereign rights)之用語，試說明其意義？又此用語與領土主權 (territorial sovereignty) 有何區別？(20 分)

命題意旨	本題在測驗考生是否了解主權與主權權利之區別，為傳統考古題。
答題關鍵	本題解題層次為： 一、先依據專屬經濟區及大陸礁層討論主權權利之概念。 二、再依據領海主權討論並與主權權利比較之。
考點命中	《高點海洋法講義》第二章領海部分、第三章專屬經濟區及大陸礁層部分，洪台大編撰。

【擬答】

- (一)主權權利：依據 1982 年聯合國海洋法公約規定，沿海國在專屬經濟區及大陸礁層內享有主權權利：
- 1.在專屬經濟區，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.在大陸礁層，沿海國對大陸礁層享有以勘探大陸礁層和開發其自然資源為目的的主權權利。這一權利是沿海國所固有的。不取決於有效或象徵性的占領或任何明文公告。這一權利也是專屬性的，如果沿海國不勘探大陸礁層或開發其自然資源，未經沿海國的同意，任何人均不得從事這種活動。
 - 3.因此，沿海國享有主權權利，指的是在海洋法公約所指的海域內，享有屬於生物及非生物資源，經濟開發

等相關權利，而非享有絕對的領土主權概念，無論是專屬經濟區之公告或大陸礁層權利之主張，除了屬於經濟性質的開發與資源所有權屬於沿海國之外，沿海國不得侵害其他國家在這些海域限制其他國家行使原本在公海應有的航行與飛越自由之權。

(二)領土主權

1.國家領域範圍包括領陸、領海及領空，至於領海主權屬於領域主權之一部分，所謂領海主權指的是沿海國在領海內享有等同領陸部分排他性的主權概念，由於領海海域屬於國家領土之一部分，國家對其擁有排他的管轄權。基於領海主權，沿海國對其領海內的一切人和事享有管轄權。沿海國可在領海內行使的權利，主要有：

- (1)自然資源的所有權和專屬管轄權；
- (2)海上航行和空中飛行管轄權；
- (3)海洋科學研究的專屬權；
- (4)海洋環境保護和保全管轄權；
- (5)國防保衛權。

(三)主權權利與領土主權之比較

- 1.政治考量與經濟考量之不同：領土主權之行使是基於國家實踐排他性職權的結果，亦即沿海國可以在其領海範圍內，依其需要制定各種法律和規章，而且具有排他的和絕對的效果，因此這種權利之行使，偏向政治性的層面。主權權利指在專屬經濟海域內或大陸礁層上，針對自然資源（生物與非生物資源）和相關開發行為所進行之管轄和管理，所以經濟性的考量較重，而非主權內容的擴張。
- 2.主權權利來自於領土主權，但領土主權不可能從主張主權權利而來：例如一國擁有領土主權、領海後，再從領海基線量起主張專屬經濟區及大陸礁層之權利，但倘一國無領土主權則無法有此主張；至於專屬經濟區及大陸礁層之主權權利屬於海洋法公約規範之海洋權利，各國不得因為取得該海域之主權權利，進而要求主張該海域內的島嶼或陸地區塊為其領土主權，違反「陸地統治海洋」之海洋法基礎原則。
- 3.重疊海域主權權利可有臨時性安排：倘兩國專屬經濟區或大陸礁層重疊，依據海洋法公約第 74 條及 83 條規定，重疊海域之主權權利安排可以透過臨時辦法進行共同開發，然倘兩國領海主權發生重疊，依據海洋法公約第 15 條規定，如果兩國海岸彼此相向或相鄰，兩國中任何一國在彼此沒有相反協議的情形下，均無權將其領海伸延至一條其每一點都同測算兩國中每一國領海寬度的基線上最近各點距離相等的中間線以外。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！