

# 《海商法與海洋法》

一、A 公司於民國（下同）105 年 9 月 30 日委託 B 承攬運送公司（下稱 B 公司），將其貨物一批運送至泰國，雙方並就運送全程約定運費價額。B 公司復委託 C 海運公司（下稱 C 公司）實際運送。C 公司又委請 D 公司於 105 年 10 月 4 日將系爭貨櫃貨物，自港區內貨櫃場拖往船邊裝船。嗣因 D 公司所僱用之司機甲之過失，致貨櫃於貨櫃場內傾覆，貨物毀損。A 公司於 105 年 11 月 1 日對 B 公司提起損害賠償之訴，並於 106 年 12 月 30 日獲勝訴判決確定。B 公司則於 107 年 2 月 1 日向 C 公司求償（下稱本案）。試回答以下兩問題：

（一）本案有無海商法關於貨物運送規定之適用？（15 分）

（二）設若本案有海商法關於貨物運送規定之適用，其請求權是否已經罹於時效？（15 分）

命題意旨	本題主要涉及海商法之適用範圍是否包括商港區域之爭點，及海商法第 56 條第 2 項時效抗辯。
答題關鍵	第一小題：就海商法之適用範圍，雖有分割說、單一說及折衷說之爭，惟我國法院幾已確立肯認商港區域得適用海商法之見解。 第二小題：海商法第 56 條第 2 項之一年時效規定，於承攬運送人向實際運送人求償、二人間存有海上運送契約關係時亦有適用。又於貨物毀損時，應自「應受領之日」起算時效，然題目未告知系爭貨物原定應受領之日，故時效起算時點應自行假設。
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 3-46~3-50。 第二小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-97。

## 【擬答】

（一）本案有海商法之適用

- 按海商法為保護運送人，特設有諸多有利於運送人之規定，故於海上運送發生爭議時，何階段所發生之爭議得以適用海商法即至關重要。對此爭議，學說上有分割說、單一說及折衷說不同見解：
  - （1）分割說：此說認，海商法僅適用於固有海上期間，待運及待交期間則適用陸上運送規定。
  - （2）單一說：此說認，自收受至交付，整個運送過程皆適用海商法，即包含固有海上期間、待運及待交期間皆有海商法之適用。
  - （3）折衷說：此說認，商港界限內所進行之陸上運送過程，為海上運送共同且必經之過程，亦有海商法之適用。
- 對此爭議，我國法院實務，援引海商法第 76 條為據，而認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。
- 學生以為，依海商法第 76 條，立法者將商港區域內搬運過程，亦適用海商法相關規定，則商港區域內之陸上運送階段亦應有海商法之適用。
- 據此，B 於承攬運送 A 之貨物後，委託 C 實際運送，則 B、C 間應存有海上運送契約關係，系爭貨物因 C 委請之 D 所僱用之司機甲之過失而毀損，應屬 C 之履行輔助人之過失，且雖貨損係發生於港區內貨櫃場，仍有海商法之適用。亦即，B 得以 C 有過失為由依運送契約為損害賠償請求，C 則得援引海商法相關規定以為抗辯。

（二）請求權已罹於時效<sup>1</sup>

- 海商法第 56 條第 2 項規定，貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。此為海商法所設保護運送人之短期時效規定。
- B、C 成立海上運送契約，105 年 10 月 4 日，C 將貨物交由 D 搬運，在商港區貨櫃場內拖往船邊裝船時，因 D 僱用之司機甲之過失致發生毀損，承上，貨物在商港區域之裝卸、搬運等過程，如無特約，亦適用海商法，是自有海商法第 56 條第 2 項 1 年內起訴規定之適用，是以 B 應自貨物受領之日或自應受領

<sup>1</sup> 本題係改編自最高法院 108 年度台上字第 2131 號判決，於該判決，承攬運送人於遭貨方求償敗訴確定後轉而向實際運送人提起訴訟，法院即以罹於海商法第 56 條第 2 項之時效判其敗訴。

之日 1 年內起訴。又海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定，海商法第 5 條定有明文。B、C 間為海上運送契約，自應優先適用海商法第 56 條第 2 項，無再適用民法規定之理。故縱 B 向 C 請求損害賠償係依民法第 634 條、第 227 條等規定，仍無從適用民法規定認其請求權消滅時效為 15 年。

3. 查系爭貨物原定於 105 年 10 月 4 日裝船，運往目的地泰國，該貨物因已毀損故應自「應受領之日」1 年內起訴，題目雖未言明預定航期約為幾天而不知應受領之日，然依海運實務，臺灣至泰國之海運航期約為 10 至 20 天<sup>2</sup>。若此，則 B 應自 105 年 10 月底起算 1 年內起訴，其遲至 107 年 2 月 1 日始向 C 求償，已逾海商法第 56 條第 2 項所定 1 年起訴期間。

二、A 公司為臺灣出口商，出售 10 公噸化學試劑予巴西進口商 B 公司，買賣價金為 34,000 美元，委由我國籍之 C 公司將系爭貨物從高雄港運往巴西 Santos 港。貨物裝載上船後，C 公司簽發載貨證券給 A 公司。貨物抵達目的港後，C 公司在 B 公司未繳還載貨證券正本之情況下，逕讓 B 公司提領貨物，致仍持有載貨證券正本之 A 公司遭受無法收取買賣價金之損失。試問：

(一) A 公司如何對 C 公司主張損害賠償？(20 分)

(二) C 公司得否主張單位責任限制？(10 分)

命題意旨	本題為無單放貨。法院實務於無單放貨之場合，多係以運送契約之債務不履行請求損害賠償，且運送人於此時無從主張單位責任限制。
答題關鍵	第一小題：因運送人無單放貨而受有無法收取買賣價金損失者，得以運送契約請求損害賠償，惟如其尚持有載貨證券，則無從依侵權行為請求賠償。 第二小題：因無單放貨非屬貨物毀損滅失，不符合海商法第 70 條第 2 項文義，故運送人無從主張單位責任限制。
考點命中	《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-94~3-96。

### 【擬答】

(一) A 對 C 得依債務不履行請求賠償

- 按民法第 630 條規定，受貨人請求交付運送物時，應將提單交還；海商法第 60 條第 1 項另規定民法第 627 至 630 條規定於載貨證券準用之，故受貨人應將載貨證券交還，始得受領貨物，若運送人對載貨證券所載之受貨人，不憑載貨證券而交付運送物致託運人或其他載貨證券持有人受有損害時，即應負損害賠償責任。另依海商法第 5 條準用民法第 634 條，運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任，且此條所規範之喪失，依實務見解<sup>3</sup>，除絕對喪失（如：滅失）之情況外，尚包括相對喪失之型態，亦即是否產生喪失情事，應針對權利人之立場加以判定，對貨物託運人而言，只要此等託運貨物，已無法由受領權人提領時，即屬喪失。故針對 C 之無單放貨行為，A 得依運送契約，以民法第 634 條為據請求損害賠償。
- 另 C 於 B 繳回載貨證券前，即讓 B 提領貨物，似致 A 受有喪失對系爭貨物所有權之損害，惟依題示，A 仍持有載貨證券正本，A 現遭受的是無法收取買賣價金之損失，並非喪失貨物所有權，申言之，A 仍持有載貨證券，得對運送人行使所有權人之權利，難認因 C 無單放貨行為，造成 A 喪失貨物所有權<sup>4</sup>，故 A 無從依民法第 184 條請求其所有權喪失之損害。

(二) C 不得主張單位責任限制

- 按海商法第 70 條第 2 項規定，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，得主張單位責任限制，惟同條第 4 項另規定，由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不得主張單位限制責任之利益。
- 有疑問者為，於運送人無單放貨時，運送人是否仍得主張單位責任限制？對此，法院判決認，第 70 條之單位責任限制僅適用於貨物「毀損滅失」，即針對運送貨物在物理上有毀損或滅失者，未包括在物理

<sup>2</sup> 依最高法院 108 年度台上字第 2131 號判決，系爭貨物原定於 94 年 10 月 4 日裝船，運往目的地泰國，預計應受領日為 94 年 10 月 20 日前。

<sup>3</sup> 最高法院 105 年度台上字第 36 號判決。

<sup>4</sup> 最高法院 105 年度台上字第 36 號判決

- 上仍存在而完好之情形<sup>5</sup>。故 C 係因無單放貨致遭 A 求償，C 無法主張單位責任限制。
3. 甚者，系爭貨物係因 C 於 B 未提示載貨證券正本之情形下即放貨，C 違反對系爭貨物之正確交貨義務，應認 C 已達重大過失程度，則依第 70 條第 4 項，C 仍不得主張單位責任限制<sup>6</sup>。

三、請依聯合國海洋法公約，比較公海與深海床之定義、性質及各自適用之規範原則；各國能否派遣本國船舶於公海水域鑽探深海床之礦藏？（20 分）

命題意旨	本題為傳統比較考題，比較聯合國海洋法公約當中的公海制度與深海床（區域）制度，其命題主要為了瞭解考生對聯合國海洋法公約規範的兩個國家管轄範圍外的海域是否能釐清。
答題關鍵	第一小題：公海與區域的同異之處，包括定義、法律地位、性質、規範與開發制度。《公約》與《執行協定》要相互搭用。 第二小題：本國船舶在公海水域作業及在鑽探深海床礦藏狀況不一樣，區域需由國際海底管理局同意，國家不能恣意作為。
考點命中	《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，頁 4-3、4-50。

### 【擬答】

(一)公海與深海床異同之處：

#### 1. 定義與法律地位

(1)公海：1982 年《聯合國海洋法公約》規定（以下稱《公約》）第 86 條規定：「本部分的規定適用於不包括在國家的專屬經濟區、領海或內水或群島國的群島水域內的全部海域。」

(2)區域：國際海底區域，在公約中稱「區域」，是指國家管轄範圍以外的海床、洋底及其底土。

#### 2. 性質：

(1)公海：是不受任何國家主權支配的海域，「任何國家不得有效地聲稱將公海的任何部分置於其主權之下」；換言之，公海對所有國家開放，應為全世界各國人民的共同利益而利用，公約第 88 條規定，公海應只用於和平目的，任何國家都不得將公海或其一部分據為己有，也不得對它行使管轄權。因此，公海地位屬於「公有物」。

(2)區域：按照《公約》的規定，「區域」及其資源是「人類的共同繼承財產」。任何國家不應對「區域」的任何部分或其資源主張或行使主權或主權權利，任何國家或自然人或法人，也不應將「區域」或其資源的任何部分據為己有。對「區域」內資源的一切權利屬於全人類，由國際海底管理局代表全人類行使。「區域」向所有國家開放，不論是沿海國或內陸國，專為和平目的利用，不加歧視。「區域」內的活動，應為全人類的利益而進行。從「區域」內的活動取得的財政及其他經濟利益，應在無歧視的基礎上在各國間公平分配，分配中應特別考慮到發展中國家和尚未取得完全獨立或其他自治地位的人民的利益和需要。

#### 3. 規範：

(1)公海：《公約》第 87 條規定，公海對所有國家開放，不論其為沿海國或內陸國。公海自由是在本公約和其他國際法規則所規定的條件下行使的。公海自由對沿海國和內陸國而言，除其他外，包括：航行自由；飛越自由；鋪造海底電纜和管道的自由，但受第六部分的限制；建造國際法所容許的人工島嶼和其他設施的自由，但受第六部分的限制；捕魚自由，但受第二節規定條件的限制；科學研究的自由，但受第六和第十三部分的限制。

(2)區域：除了《公約》第十一部分外，締約國在 1994 年通過《關於執行聯合國海洋法公約第 11 部分

版權所有，重製必究！

<sup>5</sup> 最高法院 102 年度台上字第 864 號判決：「按海商法第五十六條第一項但書，均係針對運送貨物在物理上有毀損或滅失者為規定，未包括在物理上仍存在而完好，僅在法律上失其所有權之情形。……於適用我國海商法第五十六條第二項規定解除運送人或船舶所有人責任時，應將適用範圍限於貨物在運送期間發生物理上全部或一部毀損、滅失之情形，不包括貨物已到達目的港並卸載完畢，因不當交付運送契約或載貨證券指定之受貨人或載貨證券持有人等以外第三人所生之損害賠償請求。」該判決雖係針對海商法第 56 條所為，惟因第 56 條與第 70 條第 2 項文義同為「毀損滅失」，應可參照。

<sup>6</sup> 此題改編自最高法院 109 年度台上字第 1909 號判決。該判決就無單放貨不適用單位責任限制，係以無單放貨有重大過失為由。

之協定》修改的「區域」的勘探和開發制度，主要有開發制度、申請者和合同承包者的財政義務、國際海底管理局及企業部的角色與運作等。

- (二)至於各國能否派遣本國船舶於公海水域鑽探深海床之礦藏？《公約》中規定，在公海水域內的天然資源，除了跨界魚種和高度洄游魚種的限制外，適用公海捕魚自由，因此各國均可派遣本國船舶到公海對於不受限制捕撈的魚種進行捕撈。然而，由於區域並不同於公海「公有物」，而是「人類的共同繼承財產」，因此所有的資源屬於全體人類所共有，不能由單一國家所有享有或獨佔，因此，各國如欲在區域進行鑽探深海床的礦藏，必須先行與國際海底管理局申請，申請者在提出申請時，除應承諾履行公約和管理局的規則、規章和程序，管理局各機關的決定，及與管理局訂立的契約而產生的義務外，還必須提出足夠大，並有足夠的估計商業價值，可供從事兩起採礦作業的總區域，並將這一區域分成估計商業價值相等的兩個部分，供管理局指定其中一部分保留給管理局活動。締約國及其公私企業的申請，由管理局理事會核准，此項核准，採取管理局與申請者訂立契約的形式。此外，為了勘探和開發「區域」資源，締約國及其公私企業，需要向管理局繳付一定的費用，包括申請核准的規費和在工作計畫得到核准後及開始商業生產後分別繳付的固定年費和生產費。出於減輕申請者和承包者的負擔的考慮，1994 年關於執行第 11 部分的協定取消了生產費，並改變了規費和固定年費的繳付辦法。

- 四、A 國為沿海國，其鄰近海域漁產豐富，常見 B 國籍漁船在 A 國離岸約 150 海浬附近水域捕魚。A 國為聯合國海洋法公約（UNCLOS）締約國，為維護漁權，乃對該 B 國漁船進行登船檢驗，甚至扣押，B 國政府對 A 國表示抗議，認屬捕魚自由。依上述公約規定，請問 A 國能否禁止 B 國籍漁船在系爭海域內捕魚？又 A 國對該 B 國籍漁船之登船檢驗、扣押，是否符合上述公約？（20 分）

命題意旨	本題為傳統考點，考點為沿海國在專屬經濟區的主權權利及在該區域執法的權利。
答題關鍵	第一小題：A 國能否禁止 B 國籍漁船在系爭海域內捕魚，端賴 A 國是否依據《公約》規定，公告不超過 200 浬之專屬經濟區而定。 第二小題：A 國對 B 國籍漁船採取的登檢、扣押等作為，符合《公約》第 73 條規範之沿岸國執法作為。
考點命中	第一小題：《海洋法爭點解讀》，林廷輝編著，高點文化出版，頁 3-3。 第二小題：《海洋法爭點解讀》，林廷輝編著，高點文化出版，頁 3-19~3-20。

#### 【擬答】

- (一)由於 A 國為《聯合國海洋法公約》（以下稱《公約》）締約國，根據《公約》第 57 條規定，專屬經濟區從測算領海寬度的基線量起，不應超過 200 浬，設若 A 國已公告 200 浬專屬經濟區，而位在 A 國離岸約 150 浬附近水域捕魚的 B 國籍漁船，自然受到 A 國管轄其捕魚權利，可禁止 B 國籍漁船在該海域內捕魚。
- (二)根據《公約》第 56 條規定，沿海國在專屬經濟區內有以勘探和開發、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，以及關於在該區域內從事經濟性開發和勘探，如利用海水、海流和風力生產能等其他活動的主權權利。因此，當 A 國公告 200 浬專屬經濟區時，享有在該區域內對於自然資源的主權權利，因此，A 國對於未申請進入該系爭區域進行捕魚的行為，享有取締與執行沿海國法律規章的權利，因此有權禁止 B 國籍漁船在該海域內捕魚。
- (三)為了有效打擊進入沿海國專屬經濟區，侵害沿海國權益的外國籍船舶，《公約》第 73 條規定，沿海國行使其勘探、開發、養護和管理在專屬經濟區內的生物資源的主權權利時，可採取為確保其依照本公約制定的法律和規章得到遵守所必要的措施，包括登檢、檢查、逮捕和進行司法程序。登臨是在沿海國官員有確實理由懷疑外國船舶在專屬經濟區內有違法行為或違法企圖時，接近和登臨外國船舶的權利。檢查、搜查和逮捕則是在證實外國船舶或人員有違法行為時所採取的進一步的措施。沿海國的官員或其他授權人員，在專屬經濟區內行使登臨和檢查，對漁船主要檢查證件和漁網具，對其他船舶則主要與油污染有關的紀錄簿及可能違反沿海國法律的地方。對於持有證書的漁船和備有油污紀錄簿及有關證明書的其他船舶，登臨和檢查必須在船內進行。如果發現或確已查明有違法行為，則需採取進一步逮捕措施。如果船舶在沿海國港口，則可禁止其離港，將該船予以扣留。但採取此種措施，必須及時通過領事官員或外交代表通知船旗國，所有這些權利的行使不得妨礙船舶在專屬經濟區內的正常航行和通過。因此，A 國對該 B 國籍漁船之登船檢驗、扣押，也符合上述公約規範。