

《海商法與海洋法》

一、進口商 A 公司委由 B 公司所有之「東西號」輪，從國外運送一批廢鐵至高雄港。該貨輪於今年 8 月 1 日進港前，因 C 公司所有之「南北號」輪的過失發生碰撞，致「東西號」輪船艙破裂，並造成廢鐵全損。試問：

- (一) C 公司對 A 公司之貨損及 B 公司之船體損失，得否主張船舶所有人責任限制？(15 分)
 (二) 假設 C 公司得主張船舶所有人責任限制，而船舶碰撞之發生，係因「南北號」輪發航前欠缺堪航能力所致，該責任限制權利之行使是否受影響？(15 分)

命題意旨	船舶所有人責任限制之考題，只須論述 A、B 是否符合第 21 條，及船舶所有人主張第二章責任限制不以具備第 62 條為前提，即可作答。
答題關鍵	第一小題：分別涵攝 A 之貨損符合第 21 條第 1 項第 1 款之「在船上」、B 之船體損失可能符合同款之「操作船舶」，若無第 22 條第 1 項之除外事由，C 即得對 A、B 主張第 21 條之責任限制。 第二小題：第 62 條之適航性及適載性，係運送人依海商法第三章主張免責之前提，但非第二章船舶所有人責任限制之前提。
考點命中	《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，四版，頁 2-14~2-16，3-23。

【擬答】

(一) C 公司得否主張船舶所有人責任限制須視該過失是否為船舶所有人本人之過失而定

- 按海商法（以下同）為鼓勵航運之發展，於第二章設有保護船舶所有人之制度，其中第 21 條允許船舶所有人得就特定債權項目主張僅負有限責任。第 21 條第 1 項第 1 款規定，船舶所有人對「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」所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限，另第 21 條第 2 項復規定，前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。
- C 公司為南北號之船舶所有權人，符合第 21 條之主體。C 公司之南北號輪因過失與 B 公司之東西號輪發生碰撞，致 B 之船體損失，及 B 船上之 A 貨貨損，對此，C 公司應得以第 21 條第 1 項第 1 款主張僅負有限責任：
 - A 貨貨損：第 21 條第 1 項第 1 款之「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」，所稱「在船上」強調只要損害係在船上發生，不論係本船或他船，船舶所有人均得主張責任限制。是雖 A 貨非本船 C 船上之貨物，而係他船 B 船上之貨物，仍得為該款之範疇。是 C 公司得主張 A 貨貨損係「在船上財物毀損滅失」，而僅負有限責任。
 - B 之船體損失：題示稱「因 C 公司所有之南北號輪的過失發生碰撞」致 B 船艙破裂，若該過失係操作船舶之過失，則符合該款之「操作船舶直接所致財物毀損滅失」，C 公司得主張僅負有限責任。
- 惟第 22 條設有船舶所有人責任限制之例外，其中第 1 款為「本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務」，意即，若 C 輪之碰撞係「船舶所有人本人」所致，則排除有限責任之適用。
- 綜上，若該碰撞係 C 輪船舶所有人本人所致，不得主張有限責任，若碰撞係 C 輪船舶所有人本人以外之人所致，則 C 得對 A、B 主張船舶所有人責任限制。

(二) 不論是否欠缺堪航能力皆不影響船舶所有人責任限制之行使

- 第 62 條雖規定，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應使船舶具備適航性及適載性，惟該規定係置於海商法第三章，且學者有認條文之船舶所有人應刪除，即該適航性義務為運送人之義務。從而，係運送人負有適航性義務，若僅為船舶所有人而非運送人者，即無該條所規範之義務，此外，該適航性義務乃運送人主張海商法第三章所規範免責事由之前提，換言之，運送人須盡第 62 條之義務，始得就貨損依第三張規範之免責事由主張免責。
- 可知，第 62 條係運送人主張第三人免責事由之前提，並「非」船舶所有人主張第二章船舶所有人責任限制之前提。是不論系爭南北號輪於發航前是否欠缺堪航能力，皆不影響船舶所有人 C 公司依第 21 條主張船舶所有人責任限制。

二、運送人甲與託運人乙訂定海上件貨運送契約，契約內含限制責任條款如下：「運送人對於貨物的毀損或滅失，其賠償責任，以每件特別提款權一百單位或每公斤一單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」又甲發給乙之載貨證券其正面上貨物描述欄記載：「一只20呎貨櫃，由運送人提供並負責裝櫃，計125輛腳踏車，每輛腳踏車10公斤。」於海上運送期間，因運送人輕過失，致該只貨櫃落海滅失。請附具理由，回答下列問題：

(一)何謂特別提款權？(5分)

(二)上述限制責任條款是否有效？(10分)

(三)若託運人未聲明並註明貨物之價值，若不考慮該批貨物真實貨損價值為何，本題運送人得依法主張之單位責任限制的額度，應如何計算？(15分)

命題意旨	第 61 條之約定免責條款效力判斷；第 70 條單位責任限制之計算。
答題關鍵	第二小題：因屬件貨運送，故有第 61 條之適用，而該條款之限額低於第 70 條，故屬減輕運送人責任而無效。 第三小題：第 70 條件數之計算，因貨櫃為運送人提供，故貨櫃不算入。又件數與公斤數各自算出 SDR 後，以較高者為賠償限額。
考點命中	1.《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，四版，頁 2-11，3-46~3-47，3-65~3-71。 2.《高點海商法總複習講義》，辛政大編撰，頁 27~31。

【擬答】

(一)特別提款權

特別提款權，special drawing right，簡稱 SDR，為國際貨幣基金組織 (IMF) 所創造之人為貨幣，俗稱紙黃金，其係由選定之貨幣構成（一籃子貨幣），較能適當反應通貨膨脹平均幅度，解決幣值劇烈變動之問題。2016 年 10 月，人民幣被正式納入特別提款權，使一籃子貨幣由美元、英鎊、日圓、歐元、人民幣依不同之權重組成。

(二)該條款無效

1. 為避免運送人以其優勢地位訂定不利於託運人或載貨證券持有人之免責條款，第 61 條規定，以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款，以減輕或免除運送人對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損或滅失之責任者，其條款不生效力。意即，運送人以條款減輕或免除其依法應負之責任者，該條款依第 61 條無效。
2. 題示，運送人甲與託運人乙訂定海上件貨運送契約，符合第 61 條之適用前提；又第 70 條規定，運送人就貨損所負責任，以每件 666.67 特別提款權或每公斤 2 特別提款權，二者較高者為限，然系爭條款約定運送人之賠償責任為每件 100 特別提款權，或每公斤 1 特別提款權，顯然低於第 70 條之限額，而為減輕運送人依海商法第三章所應負責任之條款，該條款依第 61 條為無效。

(三)以 83333.75 特別提款權為賠償限額

1. 承上，因其間之約定條款無效，故有關單位責任限制之計算，仍以第 70 條第 2 項規定為據。該條項規定，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。另第 70 條第 4 項復規定，由於運送人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，運送人不得主張單位限制責任之利益。
2. 從而，若貨物之性質及價值已併載於載貨證券，或貨損係因運送人之故意或重大過失所致者，運送人即不得主張單位責任限制。題示，託運人並未聲明並註明貨物之價值，且系爭貨損係因運送人之輕過失所致，故運送人甲應得主張單位責任限制。
3. 第 70 條第 3 項就件數之計算設有規定，須視載貨證券是否記載櫃內件數，及貨櫃係由何人提供而定。題示，系爭貨櫃係由運送人提供，故貨櫃不納入件數之計算；又該載貨證券已記載「一只 20 呎貨櫃，計 125 輛腳踏車」，故以記載之 125 輛為件數。是本件之件數為 125 件。
4. 承上，單位責任限制之限額，須以件數及公斤數分別計算，並以較高者為責任限額：
 - (1) 件數：125 * 666.67 = 83333.75 特別提款權
 - (2) 公斤：125 * 10 * 2 = 2500 特別提款權
 故以較高之 83333.75 特別提款權為賠償限額。

三、出傭給 B 國大洋海運公司之 A 國籍貨輪永明號，於航行在 B 國與 C 國間之公海海域時，其 A 國籍船長與管理幹部竟合力將不聽指揮之三名 C 國籍船員驅逐離船，致三人不幸溺斃。永明號返抵 B 國港口時，船長與管理幹部遭 B 國警察逮捕，理由是 C 國依據其與 B 國間簽訂之引渡協定第 2 條：「受引渡人應為在任一方領土地理範圍內涉及本刑 3 年以上有期徒刑犯罪之人」，要求 B 國應將永明號船長與管理幹部引渡至 C 國受審。請問：你作為船長與管理幹部之訴訟代理人，應如何依海洋法與相關法律為程序抗辯？（20 分）

命題意旨	本題處理程序抗辯，即管轄歸屬問題，公海上刑事案件以船旗國管轄為基礎，同時討論引渡問題，公海非任一國領土範圍，因此可拒絕 C 國引渡。
答題關鍵	首先確認出傭並不會改變註冊國籍，接續依據海洋法公約確立公海上船舶發生刑事案件，由船旗國管轄之原則，最後依據引渡條約規範，受引渡人應在任一方領土地理範圍內犯罪，公海為無主地，因此適用船旗國管轄，不是用領域（屬地）管轄，而本案在現今海洋法發展下，並非如同常設國際法院在蓮花號案中採被害人國籍管轄，應一併釐清。
考點命中	1. 《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，2018 年 7 月五版，頁 4-8，4-9，4-20，4-21。 2. 《高點海洋法案例演習班講義》第一回，洪台大編撰，頁 34。

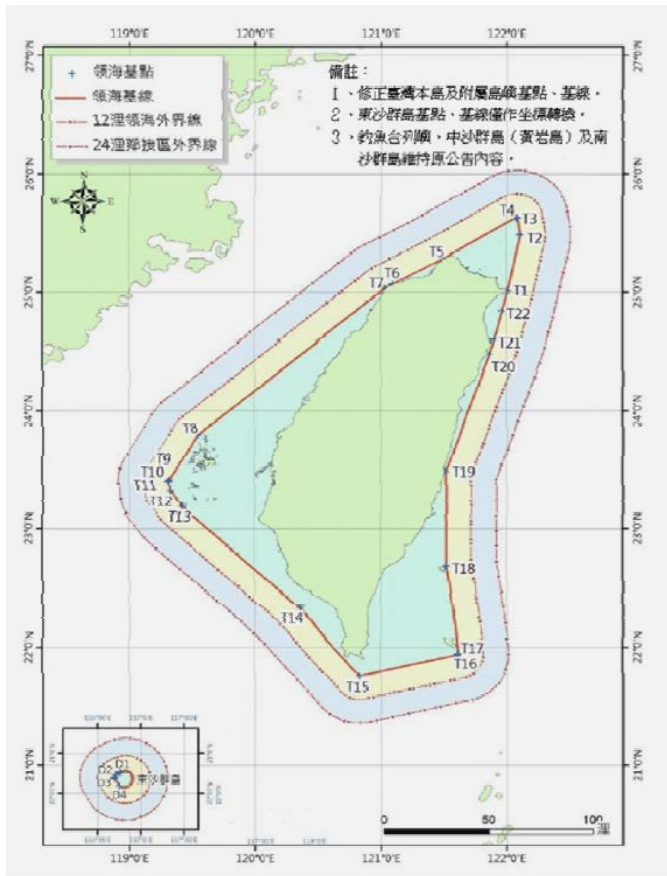
【擬答】

- (一)永明號為在 A 國註冊登記之船舶，其船旗國為 A 國，不會因為出傭給 B 國公司而改變其船旗國，根據 1982 年《聯合國海洋法公約》第 97 條第 1 項規定：「遇有船舶在公海上碰撞或任何其他航行事故涉及船長或任何其他為船舶服務的人員的刑事或紀律責任時，對此種人員的任何刑事訴訟或紀律程序，僅可向船旗國或此種人員所屬國的司法或行政當局提出。」由於 A 國籍船長與管理幹部將三名 C 國籍船員驅逐離船，致三人不幸溺斃，案發地點為 B 國與 C 國之間的公海海域，因此符合公海船旗國管轄原則，本案為刑事案件，依據前述公約第 97 條規定，應由 A 國管轄。
- (二)C 國與 B 國間簽訂之引渡條約第 2 條規定：「受引渡之人應為在任一方領土地理範圍內涉及本刑 3 年以上有期徒刑犯罪之人」，依此原則，該案件須在 B 國領域範圍內發生，B 國方有依據引渡條約義務，將犯罪之人引渡與 C 國受審，然本案在公海上發生，非 B 國領域管轄範圍內，因此 B 國對本案並無管轄權。
- (三)又被害人雖然為三名 C 國籍船員，依據被害人國籍管轄原則，C 國對本案應有管轄權，其所依據可能為常設國際法院在 1927 年「蓮花號案」中，法院最後依據被害人國籍管轄原則認為土耳其享有管轄權，然海洋法的發展自 1940 年拉丁美洲國家在蒙特維多（Montevideo）會議中所通過之《國際刑法公約》，在其第 8 條即規定：「在公海上之犯罪行為不論其係在航空器、軍艦或商船上，均應依其所懸掛旗幟國法律予以審判與處罰」；1952 年《關於統一有關海上船舶碰撞與其他航海意外事件規則之布魯賽爾公約》第 1 條規定：「遠洋船舶發生碰撞或其他航海意外事件，因而引起船長或其他船上服務人員之刑事責任或懲戒責任時，刑事程序或懲戒程序之提起與進行，僅得由船旗國之司法或行政機構為之」；第 2 條復規定：「除船旗國外，任何其他國家不得拘捕或扣留上述條款所指之船舶，即令僅為調查時之措施亦所不許。1958 年的《公海公約》及 1982 年《聯合國海洋法公約》也採取了在公海上發生碰撞事件與刑事責任，應依據船旗國管轄原則。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

四、依中華民國領海及鄰接區法與 1982 年聯合國海洋法公約之規定，說明如下圖內 T6-T7，T19-T18-T17-T16-T15 兩基線劃設之合法基礎。(20 分)



【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線

中華民國 88 年 2 月 10 日行政院台 88 內字第 06161 號令公告

中華民國 98 年 11 月 18 日行政院臺建字第 0980097355 號令修正

中華民國第一批領海基線表						
區域	基點編號	基點名稱	地理坐標 (WGS-84 坐標系統)		迄點編號	基線種類
			經度 (E)	緯度 (N)		
臺灣本島及附屬島嶼	T1	三貂角	122° 00' 27.97"	25° 00' 29.83"	T2	直線基線
	T2	棉花嶼	122° 06' 32.79"	25° 29' 01.87"	T3	直線基線
	T3	彭佳嶼 1	122° 05' 09.69"	25° 37' 47.51"	T4	正常基線
	T4	彭佳嶼 2	122° 04' 24.24"	25° 37' 57.44"	T5	直線基線
	T5	麟山鼻	121° 30' 33.94"	25° 17' 29.23"	T6	直線基線
	T6	大嵵港	121° 05' 53.57"	25° 04' 05.59"	T7	直線基線
	T7	大潭	121° 01' 58.49"	25° 01' 57.38"	T8	直線基線
	T8	翁公石	119° 32' 27.41"	23° 47' 15.19"	T9	直線基線
	T9	花瓶 1	119° 19' 06.84"	23° 24' 42.82"	T10	直線基線
	T10	花瓶 3	119° 18' 52.12"	23° 24' 12.56"	T11	直線基線
	T11	花瓶 2	119° 18' 49.10"	23° 23' 57.43"	T12	直線基線
	T12	猴嶼	119° 19' 06.03"	23° 19' 28.91"	T13	直線基線
	T13	七美嶼	119° 24' 58.10"	23° 11' 35.80"	T14	直線基線
	T14	琉球嶼	120° 21' 13.13"	22° 19' 25.73"	T15	直線基線
	T15	七星岩	120° 49' 35.09"	21° 45' 22.76"	T16	直線基線
	T16	小蘭嶼 1	121° 36' 48.45"	21° 56' 18.23"	T17	直線基線
	T17	小蘭嶼 2	121° 37' 02.34"	21° 56' 58.88"	T18	直線基線
	T18	飛岩	121° 31' 21.17"	22° 41' 07.53"	T19	直線基線
	T19	石梯鼻	121° 30' 59.79"	23° 28' 59.92"	T20	直線基線
	T20	烏石鼻	121° 51' 43.71"	24° 28' 49.82"	T21	直線基線
	T21	米島	121° 54' 11.25"	24° 35' 57.69"	T22	直線基線
	T22	龜頭岸	121° 57' 52.78"	24° 50' 22.24"	T1	直線基線
	—	釣魚台列嶼	—	—	—	正常基線
東沙群島	D1	西北角	116° 45' 55.79"	20° 46' 03.92"	D2	直線基線
	D2	東沙北角	116° 42' 36.58"	20° 44' 03.93"	D3	正常基線
	D3	東沙南角	116° 41' 46.77"	20° 41' 55.20"	D4	直線基線
	D4	西南角	116° 45' 16.75"	20° 35' 41.12"	D1	正常基線
中沙群島	—	黃岩島	—	—	—	正常基線
南沙群島	在我國傳統 U 形線內之南沙群島全部島礁均為我國領土，其領海基線採直線基線及正常基線混合基線法劃定，有關基點名稱、地理坐標及海圖另案公告。					

命題意旨	本題之命題意旨，在於測驗答題者對於領海基線中使用直線基線的時機與限制是否了解。
答題關鍵	本題須依據我國領海基線之畫法，亦即混和基線法，以及聯合國海洋法公約第 7 條對直線基線法的相關規定論述之。
考點命中	1. 《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，2018 年 7 月五版，頁 2-4，2-5。 2. 《高點海洋法案例演習班講義》第一回，洪台大編撰，頁 3。

【擬答】

- (一)依據中華民國領海及鄰接區法第 4 條規定：「中華民國領海基線之劃定，採用直線基線為原則，正常基線為例外之混合基線法。」1982 年《聯合國海洋法公約》(下稱公約)第 14 條規定：「沿海國為適應不同情況，可交替使用以上各條規定的任何方法以確定基線。」但公約第 7 條第 1 項規定，如要採取直線基線法，需在「在海岸線極為曲折的地方，或者如果緊接海岸有一系列島嶼，測算領海寬度的基線的劃定可採用連接各適當點的直線基線法。」可知，採用直線基線法的條件是在「在海岸線極為曲折的地方，或者如果緊接海岸有一系列島嶼」。
- (二)依據我國在 1999 年第一批領海基線表所示，圖中的 T6-T7 為大嵵溪領海基點到大潭領海基點，採用直線基線法劃定，由於我國以直線基線法為原則，正常基線法為例外，所主張的領海基點與基線，常被國際社會批評逾越了公約規定而過度主張海域。由於 T6-T7 的海岸平緩，多為沙岸與藻礁地形，因此，採用正常基線法，

以官方承認的大比例尺海圖所標明的沿岸低潮線為基線，或許較為國際社會所接受。不過，倘根據公約第 7 條第 2 項規定：「在因有三角洲和其他自然條件以致海岸線非常不穩定之處，可沿低潮線向海最遠處選擇各適當點，而且，儘管以後低潮線發生後退現象，該直線基線在沿海國按照本公約加以改變以前仍然有效。」倘 T6-T7 段的海岸線發生不穩定情況，而採用直線基線法，則仍符合公約規範，有其法律基礎。

- (三)至於 T19-T18-T17-T16-T15 均採用直線基線法劃定領海基線，由「石梯鼻—飛岩—小蘭嶼 2—小蘭嶼 1—七星岩」，由於綠島距離台灣約 18 浬，蘭嶼距離台東約 48 浬，七星岩距離台灣本島約 8 浬，因此，七星岩得以成為領海基線之一部分，設立基點，然蘭嶼與綠島離岸已超過 12 浬，根據公約規範應自成一格，擁有自身的領海基線，且根據調查資料顯現，蘭嶼、綠島對應的台東海岸線平緩，為沙岸地形，採取正常基線為宜，因此，T19-T18-T17-T16-T15 雖依據我國國內法採用直線基線法，但可能無法符合公約第 7 條第 1 項規定，無論是綠島、蘭嶼均已超出領海寬度範圍，應自成一格主張領海基線，至於七星岩仍緊接海岸，因此仍可採直線基線作為基點。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！