

# 《海商法與海洋法》

一、船舶運送人 A 承運進口商 B 自美國進口的生鮮食品一批至高雄港，船舶抵達日本港口外海時，有船員發燒，因適逢全球新冠肺炎疫情期間，船舶被禁止入港。待隔離期滿船舶入港後，又因船舶安全航行證書剛好過期，船舶被日本港口主管機關扣留，A 安排船舶重新檢驗，又因疫情受到耽擱，待取得船舶有效證書，抵達我國高雄港時，貨物全部腐敗。B 以船舶於日本港安全航行證書過期為由，認為船舶欠缺適航性，向 A 求償貨價全額損失。試問 A 主張下列抗辯有無理由？

(一)此屬突失航行能力且符合海商法第 69 條免責事由之規定。(15 分)

(二)載貨證券記載運送人對生鮮食品之任何賠償責任，以不超過運費為限，因此，縱使 A 應對本件貨損負責，亦可依約主張限制責任。(15 分)

命題意旨	在測試考生對於適航性及法定免責事由之理解，以及載貨證券條款若有減輕或免除運送人責任應依第 61 條宣告無效。
答題關鍵	第一小題：涉及適航性及法定免責事由。需論述適航性係指裝載港，不包含中間港，故就發航後於中間港突失航行能力，運送人仍得援引第 62 條第 2 項或第 69 條主張免責。 第二小題：載貨證券條款之效力，應依第 61 條判斷之，若有減輕或免除運送人責任者即無效。而第 70 條之單位責任限制，應屬運送人最低所需負之責任，若條款所約定之賠償責任低於單位責任限制數額，應屬減輕運送人責任之條款而無效。
考點命中	1.第一小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2019 年，辛律師編著，頁 3-22、3-60。 2.第二小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2019 年，辛律師編著，頁 3-50。

## 【擬答】

(一)

- 海商法(以下同)第 62 條第 1 項規定，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，應使其船舶具備適航性，同條第 2 項復規定，船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。是運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。倘運送人或船舶所有人於上揭期間，未盡該基本義務，自不得主張第 69 條各款之免責事由。惟船舶於上揭期間外，因突發狀況不具適航性，既不屬於基本義務範圍，運送人或船舶所有人仍得主張海商法第 69 條各款之免責事由<sup>註 1</sup>。
- 又第 62 條所稱「發航前及發航時」應具備適航性，係採航程主義，即運送契約所定裝載港至卸載港之航程，換言之，應就貨物之裝載港判斷是否具備適航性。題示，運送人 A 承運 B 之貨物，航程為自美國至高雄港，故該船舶對 B 之貨物是否具備適航性之判斷，應指美國港口，中間港日本港口應不需再重新檢視船舶對 B 之貨物是否具備適航性。從而，就 B 貨物而言，該船舶於其裝載港即美國港口時具備適航性，即符合第 62 條之要求，發航後至中間港之日本港口時縱安全航行證書過期，亦屬突發狀況不具適航性<sup>註 2</sup>，運送人 A 得援引第 62 條第 2 項為抗辯。
- 又按，第 69 條第 9 款規定，檢疫限制為法定免責事由之一，所稱檢疫限制，係指為防止傳染病或瘟疫之蔓延擴大，對於來自疫區或發生傳染病之船舶，使其與岸上隔絕往來之限制，故規定運送人因檢疫限制所生之毀損滅失，不負賠償責任，此係因該事由之不可抗力性使然。題示，該船於抵中間港日本港口時，因新冠肺炎疫情故船舶被禁止入港，導致最後船舶遲至目的港高雄港而發生貨物腐敗之毀損

<sup>註 1</sup>最高法院 108 年度台上字第 615 號判決即採此見解，同時該判決據此而謂：「準此，原審未察，遽謂系爭船舶航行至東沙島時，遭遇颱風，船長未將接駁船回收至船舶致其翻覆，而無接駁船可供卸載貨物，系爭船舶欠缺適航性，上訴人不得主張海商法第 69 條第 1 款（航行或管理船舶之過失）之免責事由云云，將適航性之注意義務，擴及『發航後』階段，其法律見解，亦有可議。」

<sup>註 2</sup>既稱突失航行能力，則該發航後航行能力之欠缺不得係因發航前欠缺適航性所致。本題從時序上而言，應可認該安全航行證書之所以會過期係因於中間港即日本港口遭隔離延誤所致，非一開始發航時即持有過短期限之安全航行證書。故於本題，認其符合第 62 條第 2 項，應屬可行。

滅失，運送人應得主張新冠肺炎疫情為傳染病，其船舶係因檢疫限制而停留於中間港致貨物毀損滅失，依第 69 條第 9 款對貨損負責。

4. 綜上，該船舶於裝載港美國港口具備適航性，惟船舶於發航後因突發狀況不具適航性，運送人 A 仍得主張第 62 條第 2 項、第 69 條第 9 款而對貨損負責。

(二)

1. 有關載貨證券條款之效力，實務雖曾有見解認為，載貨證券屬單方意思表示故條款無效，然最高法院 106 年第 8 次民庭決議，已宣告上開實務見解不再援用，最高法院 105 年台上字第 105 號判決更明白表示，載貨證券條款除有顯失公平應認為無效外，對託運人、運送人及載貨證券持有人均生拘束力，換言之，即原則條款有效，例外於有第 61 條所稱減輕或免除運送人之責任時，例外無效。
2. 海商法為保護貨方，於第 70 條第 2 項定有單位責任限制之規定，即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。此屬對貨方之保障，同時為船方所需負之最低責任。另第 61 條規定，載貨證券條款若減輕或免除運送人對貨物毀損、滅失或遲到之責任者，條款無效，換言之，運送人不得藉載貨證券條款，減輕其於海上固有期間所負之強制責任。
3. 本題之載貨證券，載有運送人之賠償責任，以不超過運費為限，因係載貨證券條款且條款之內容涉及固有海上期間所致貨損之賠償責任，故有第 61 條之適用而應依該條規定判斷條款之效力。雖題目並未說明運費之數額，惟若該運費低於第 70 條第 2 項所定之單位責任限制數額時，則該條款可謂係減輕運送人之責任，依第 61 條應屬無效。

二、美國出口商 A 與運送人 B 訂定海上貨物運送契約，約定將一批加州櫻桃以冷藏貨櫃從美國長堤港運至臺北港。運送人 B 依出口商 A 之託運單的記載於載貨證券上載明貨物名稱為加州櫻桃後，簽發載貨證券給 A。該載貨證券由 A 轉讓給善意第三人進口商 C。貨物運抵臺北港後，進口商 C 持載貨證券前來提貨，開箱後發現內容物竟然是加州葡萄。經查，該錯誤係因 A 之受僱人，誤將葡萄當作櫻桃交付給 B 所致。試問：

(一) 運送人 B 是否得以貨物種類之錯誤係可歸責於託運人 A 之受僱人為由，對抗善意之進口商 C？(15 分)

(二) 若運送人 B 須對進口商 C 負賠償責任，運送人 B 得否向託運人 A 請求損害賠償？(15 分)

命題意旨	載貨證券之記載與貨物實際狀況不相符合之考點，對此，運送人依第 55 條第 2 項仍應對善意之載貨證券持有人依載貨證券之記載負責，之後再依第 55 條第 1 項向託運人請求賠償。
答題關鍵	第一小題：運送人對善意之載貨證券持有人仍負文義責任，不得以託運人通知不正確為由主張免責，此觀第 55 條第 2 項自明。 第二小題：依第 55 條第 1 項，凡通知不正確所生之損害，概由託運人負責，故運送人因託運人通知不正確致對載貨證券持有人負賠償責任後，得向託運人求償。
考點命中	1. 第一小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2019 年，辛律師編著，頁 3-106~3-108。 2. 第二小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，2019 年，辛律師編著，頁 3-129~3-130。

【擬答】

(一) B 不得以託運人通知不正確為由對抗善意之 C

1. 海商法(以下同)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，此為載貨證券文義性之規定。惟因載貨證券文義性係為保障交易安全而設，故載貨證券文義性應僅於相對人為善意載貨證券持有人時始有適用，若載貨證券持有人為託運人或為惡意之載貨證券持有人者，運送人係負表面證據主義，即載貨證券記載僅具推定效力。
2. 題示，系爭載貨證券於簽發予出口商 A 後，A 將其轉讓予善意第三人進口商 C，是 C 為該載貨證券之善意持有人，依上說明，運送人應對善意之 C 依載貨證券文義負責，即運送人負有依載貨證券上之記載交付加州櫻桃予 C 之義務，若無法履行該義務即負賠償責任。雖載貨證券記載櫻桃與實際裝載之葡萄有差異係可歸責於託運人之受僱人所致，惟第 55 條第 2 項已規定，運送人不得以託運人通知不正確，對抗託運人以外之載貨證券持有人，即縱使無法交付櫻桃非可歸責於運送人，運送人 B 仍不得以貨物種類之錯誤係可歸責於託運人 A 之受僱人為由，對抗善意之進口商 C。

## (二)運送人 B 得向 A 請求賠償

1. 依第 54 條第 1 項規定，運送人係依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，記載於載貨證券，故載貨證券所記載之貨物種類等若與實際貨物不符，運送人亦顯少有過失，為此，第 55 條第 1 項即規定，託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任。即託運人就其通知不正確所致之費用等，應負賠償責任，且該第 55 條第 1 項並未設有主觀故意或過失要件，故託運人於此所負者為無過失責任。
2. 承上，運送人 B 因託運人之受僱人通知不正確，致無法對善意載貨證券持有人 C 交付櫻桃而因此對 C 負賠償責任，就此，運送人 B 於賠償後，得轉向託運人 A 主張，其應就受僱人之錯誤依民法第 224 條負同一責任，即等同託運人 A 通知不正確，故運送人 B 得依第 55 條第 1 項向託運人 A 請求損害賠償。

三、A 國已宣布設立其專屬經濟區，並於距離其海岸線超過 24 浬外海中擁有一小島，島上有約百人定居並從事漁業及農業維生，A 國海岸巡防隊定期巡邏該島海域執法。B 國漁船因進入該小島兩百浬之水域內進行捕魚，為 A 國海岸巡防隊所逮捕，A 國依據其國內法對該漁船課予船價與船上漁獲價值之合計總額 5 倍之罰鍰，要求該漁船繳納上述罰鍰後，始予釋放。依 1982 年聯合國海洋法公約分析 A 國行為之合法性。(20 分)

命題意旨	本題須先確定 A 國小島擁有專屬經濟區之權利，其後依據沿海國享有專屬經濟區之主權權利，對於外國船舶未經許可而侵害其主權權利，依據公約規範執行法律和規章。
答題關鍵	第一部分：島嶼確認享有專屬經濟區，依據 1982 年《聯合國海洋法公約》第 121 條第 3 項，以及 2016 年 7 月 12 日中國與菲律賓「南海仲裁案」仲裁庭裁斷的四個標準，說明該島嶼享有專屬經濟區。 第二部分：依據公約第 73 條規定，區分觸犯沿海國在專屬經濟區違法，侵害其主權權利時，逮捕行為合乎規範，同時挑戰繳納罰鍰後始予釋放的單一條件，依據公約規範提出適當保書或其他擔保仍得釋放。
考點命中	1.《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 20 第 26 題。 2.《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 12 第 14 題。

## 【擬答】

## (一)

1. A 國擁有距離海岸線超過 24 浬外海中小島，因超出 A 國距離海岸線領海寬度，因此該小島衍生的海洋權利，自成一格。亦即該小島享有領海、鄰接區、專屬經濟區及大陸礁層。不過，根據 1982 年《聯合國海洋法公約》第 121 條第 3 項規定：「倘不能維持人類居住或其本身的經濟生活的岩礁，則不應有專屬經濟區或大陸礁層。」
2. 根據 2016 年 7 月 12 日中國與菲律賓「南海仲裁案」的結果，認為對一個島礁的權利主張取決於：1. 該島礁的客觀承載力；2. 在自然狀態下，是否能夠維持；3. 一個穩定的人類社群或者；4. 不依賴外來資源或純採掘業的經濟活動。
3. 由於該島島上有約百人定居並從事漁業及農業維生，存在一個穩定的人類社群，且從事漁業及農業維生，並不依賴外來資源，且該島嶼具有客觀承載力，因此該島嶼享有 200 浬專屬經濟區。由於 A 國對其專屬經濟區享有以勘探和開發、養護和管理海床上覆水域和海床及其底土的自然資源，以及關於在該區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。

## (二)

1. 根據公約第 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，包括登臨、檢查、逮捕和進行司法程序。
2. 由於 B 國漁船因進入該小島兩百浬之水域內進行捕魚，屬於 A 國專屬經濟區範圍，A 國海岸巡防隊根據其國內法將該漁船逮捕，並依據其國內法對該漁船課予船價與船上漁獲價值之合計總額 5 倍之罰鍰，要求該漁船繳納上述罰鍰後，始予釋放，逮捕行為符合公約規範。
3. 不過，如果 B 國漁船在提出適當的保書或其他擔保後，應迅速獲得釋放，A 國如果堅持該漁船繳納上述罰鍰後，始予釋放，反而違反了公約第 73 條第 2 項規定，B 國則可依據公約第 292 條提出船隻船員

迅速釋放的申請。

- 四、A 國漁船「榮昌號」於 2015 年 2 月 26 日在距離該國東南方 164 浬處與 B 國重疊之專屬經濟海域內，遭 B 國海巡艦艇追逐掃射，「榮昌號」船身受損，船員一人喪生，二人受傷，經 A 國海巡艦艇救援返回 A 國港口，A 國主張 B 國違反國際法，要求道歉，賠償與懲凶。B 國則辯稱「榮昌號」係在其領海非法捕魚，追逐與掃射行為係合法行使緊迫權。依據國際海洋法，B 國抗辯是否有理？（20 分）

命題意旨	本題主要探討沿海國在專屬經濟區執行其法律和規章的手段與方法，同時釐清行使緊迫權的相關要件。
答題關鍵	第一部分：先說明案發地點在重疊專屬經濟區，再說明沿海國可動用公約 73 條，再說明掃射行為為執法過當，不符合比例原則。 第二部分：說明緊迫定義，何時能動用緊迫權、何地開始、樣態等。
考點命中	1.《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 12 第 14 題。 2.《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 28 頁第 35 題。

### 【擬答】

#### (一)

1. 由於案發地點為 A 國與 B 國專屬經濟區重疊區，然而 A 國漁船「榮昌號」依據本題揭露訊息，是否進行捕撈作業不得而知，尚未進行任何破壞 B 國專屬經濟區之主權權利，B 國的追逐掃射行為違反其他國家船舶行使自由航行之權利。
2. 倘 A 國漁船進行捕撈行為，由於該海域屬於 A 國與 B 國重疊海域，因此，在尚未完成海疆劃界前，應採取臨時辦法，進行有意義的談判。不過在此之前，雙方仍得各自主張自身權利，因此，B 國主張享有專屬經濟區的權利並沒有違反海洋法公約。
3. 然而，即使 B 國主張 A 國漁船侵害其專屬經濟區之權利，而進行執法作為，然而，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，包括登臨、檢查、逮捕和進行司法程序，並未包括追逐掃射。
4. 沿海國對外國漁船採取武力作為，通常必須是在面臨執法人員生命遭受威脅或緊急危難之際，同時，必須符合比例原則，依據本題揭露訊息，該漁船並未有任何武裝，也未有任何衝撞行為，因此，B 國海巡艦艇執法過當，違反海洋法公約第 73 條規定的包括登臨、檢查、逮捕和進行司法程序等必要措施。

#### (二)

1. B 國稱「榮昌號」係在其領海非法捕魚，追逐與掃射行為係合法行使緊迫權，然而，緊迫權的行使必須是沿海國對違反該國法律並從該國管轄範圍內的水域，駛向公海的外國商船進行追趕的權利，在國際法上稱為緊迫權。
2. 緊迫必須從國家管轄範圍內的水域開始，被緊迫的外國船舶必須違反了沿海國的法律規章，緊迫必須在外國船舶視聽範圍內發出視覺或聽覺停駛信號後才能開始，視聽所及的距離內在於確保停駛信號的有效傳達，這就要求停駛信號必須在追逐船舶和被追逐船舶之間盡可能近的距離內發出。視聽信號如鳴警笛、喊話等，但不包括無線電信號。
3. 首先是「榮昌號」究竟是否有在 B 國所主張的領海或專屬經濟區內進行捕撈作業，非法捕魚，其次是 B 國海巡艦艇是否在漁船接受到視覺或聽覺的停駛信號後仍然逃逸，海巡艦艇才能發動緊迫。而緊迫過程中，如無遭受武力，海巡艦艇亦不能採取掃射作為，造成人員傷亡。
4. 緊迫權的行使應相當審慎，在無正當理由行使緊迫的情況下，在領海以外被命令停駛或被逮捕的船舶，對於可能因此遭受的任何損失或損害應獲賠償，追逐國應承擔賠償責任。因此，本案 B 國違反海洋法，需對 A 國擔負起賠償責任。