

《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。

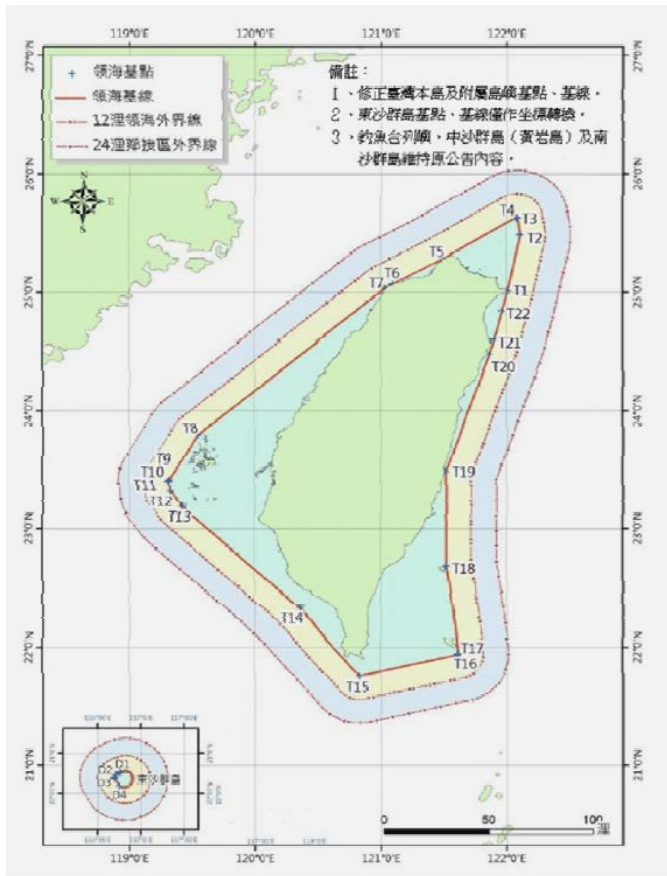
【擬答】

- (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	龍嶼	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！

《海商法與海洋法》

一、A 公司與日籍 B 定期航運公司約定，自美國邁阿密港運送貨物乙批，目的港為我國高雄港。B 定期航運公司收受貨物並裝載上船後，簽發載貨證券乙紙交付 A 公司。載貨證券背面載有如下條款：「運送人得依運送業務之需求，自行決定將貨物轉由他船運送。(轉船條款)」本載貨證券所生任何爭議，依美國法解決。(準據法條款)船舶於航行途中發生事故致使貨物破損。貨物於抵達目的港交付受貨人 C 公司，C 公司發現前揭貨物破損之情事，遂向 B 定期航運公司起訴請求損害賠償。試依據法院實務及學者見解，說明下列條款之效力為何：

(一)載貨證券背面轉船條款。(10 分)

(二)載貨證券背面準據法條款。(20 分)

命題意旨	載貨證券背面條款之效力為傳統考點，因最高法院於新近之 105 台上 105 判決已明白肯認準據法條款之效力，故不宜再以 67 年第 4 次民庭決議，一概否認載貨證券背面條款之效力，而應依第 61 條判斷系爭背面條款之效力。
答題關鍵	第一小題：件貨運送本得轉船，該轉船條款並無減輕或免除運送人責任，故有效。 第二小題：載貨證券準據法條款，依最高法院 105 台上 105 判決，肯認其效力。
考點命中	1.《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，2017 年，載貨證券背面條款部分、爭點「件貨運送契約與傭船契約之差異」。 2.《高點案例班海商法講義》第一回，辛政大編撰，頁 18-21。 3.《高點海商法總複習講義》全一回，辛政大編撰，頁 36-37。

【擬答】

(一)該轉船條款有效

- 1.A 公司與 B 定期航運公司約定，由 B 為 A 運送貨物，自美國至我國高雄港，A、B 間成立海商法（以下同）第 38 條第 1 款之定期船運送，即件貨運送契約，由航運公司以固定船舶、固定航線、固定船期、固定運費提供運輸服務。而件貨運送契約著重貨物運送目的之完成，較不重視船舶之特性，託運人僅要求運送人以在定期航行之船舶完成運送為已足。
- 2.載貨證券填發後，運送人與載貨證券持有人間，關於運送事項，依其載貨證券之記載，海商法第 60 條第 1 項準用民法第 627 條定有明文。是載貨證券持有人 C 與運送人 B 間應依載貨證券記載定其權利義務。然該載貨證券於背面載有轉船條款，系爭條款是否有效，涉及載貨證券背面條款之爭議：
 - (1)依最高法院 67 年第 4 次民庭決議，載貨證券背面條款為單方意思表示，故無效。
 - (2)學說則認為，載貨證券係由運送人或船長於貨物裝載後，因託運人請求而簽發，其上無託運人之簽名乃國際海運慣例，託運人於收受載貨證券時，若無異議，應認已有默示同意。是載貨證券背面條款效力應依第 61 條決之。
 - (3)上述二說，應以後說為是，蓋若一概否認載貨證券背面條款之效力，運送人與載貨證券持有人間之權利義務關係將無所憑據，且依第 61 條之反面解釋，載貨證券背面條款未具該條所規範減輕或免除運送人責任者，應為有效。
- 3.是系爭轉船條款之效力，應依第 61 條判斷其效力。而件貨運送契約重在將約定之貨物運達目的地，除有禁止轉船之明白約定外，運送人應有轉船之權利（最高法院 91 年台上字第 1090 號判決）。是於件貨運送契約下所簽發之載貨證券背面，載明轉船條款，賦予運送人轉船運送之權利，並無減輕或免除運送人之責任，該轉船條款有效。

(二)準據法條款有效

- 1.載貨證券背面準據法條款之效力，以往實務多以最高法院 67 年第 4 次民庭決議為據，逕以載貨證券為運送人或船長單方之意思表示，否認背面準據法條款之效力。
- 2.然涉外民事法律適用法已於 99 年修正時，增訂第 43 條，該條第 1 項規定：「因載貨證券而生之法律關係，依該載貨證券所記載應適用之法律」，立法理由更謂：「即使載貨證券之內容多為運送人及其使用人或代理人片面決定，甚或其具有僅為單方當事人之意思表示之性質，仍應承認該載貨證券關於應適用之法律之效力，……。爰增訂第一項，以修正現行司法實務之見解」，明文肯認載貨證券準據法條款之效力，並認真

務逕以其為單方意思表示為由否認背面條款效力，有所不當。

3. 最新實務判決業已改採肯認準據法條款效力之見解，此可參最高法院 105 年台上字第 105 號判決：「載貨證券雖為運送人或船長單方所簽發者，然係因託運人之請求而為，揆以海運實務及載貨證券之流通性，載貨證券持有人係據該證券行使權利，則載貨證券上事先印就之制式記載，性質上屬定型化契約條款，除有顯失公平應認為無效之情形外，對託運人、運送人及載貨證券持有人均生拘束力」。準此，本件 GOTHAER 公司、STX 公司均為外國人，因載貨證券所生之法律關係涉訟，原審以系爭載貨證券背面約定之一九三六美國海上貨運條例為準據法，即無不合。又 GOTHAER 公司就系爭載貨證券爭議，所行使之權利乃受讓自非中華民國籍之受貨人 C&F 公司，無涉託運人之權利，自無適用海商法第 77 條但書比較之必要。」依該最高法院判決，不但肯認載貨證券背面條款之效力，更認原審逕以準據法條款所約定之法律為準據法，並無任何違誤。
4. 是系爭載貨證券上之準據法條款有效，法院得逕以該約定之法律為準據法，除非當事人有中華民國籍者，始須再依海商法第 77 條但書為保護較優之法律比較。

二、A 定期航運公司以「億通輪」載運貨物，自日本大阪發航，今停靠我國基隆港，並擬航行至美國紐約。「億通輪」現停靠基隆港並已取得發航許可證書。試問：基隆地方法院對下列聲請應為何之裁定？

- (一) 美國籍 B 公司因「億通輪」先前載運貨物之損害賠償確定判決，聲請查封拍賣「億通輪」。(10 分)
- (二) 我國籍 C 公司基於所屬船舶與「億通輪」於我國領海發生碰撞，聲請假扣押「億通輪」。(10 分)
- (三) 泰國籍 D 銀行因 A 定期航運公司以「億通輪」設定抵押貸款未獲清償，聲請就「億通輪」為假扣押。(10 分)

命題意旨	此題亦為海商法傳統考點，有關船舶之強制執行，終局執行係隨時均得為之，保全執行則須視其債權種類而定。
答題關鍵	熟悉海商法第 4 條有關對船舶為終局執行及保全執行之差異即可作答。另須注意者為，有關第 4 條所稱之「發航準備完成」應如何認定之問題。
考點命中	1. 《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，2017 年，船舶之強制執行部分。 2. 《高點海商法總複習講義》全一回，辛政大編撰，頁 2-4。

【擬答】

(一) 基隆地院應准許 B 公司之聲請

海商法第 4 條第 1 項規定，船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。惟該條並未規定終局執行，是有關船舶之終局執行，應依強制執行法第 114 條規定，依該條規定，對於船舶之強制執行，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，仍得為之。即船舶之終局執行，不論何種債務、不論何時，均得為之。題示 B 因「億通輪」先前載運貨物之損害賠償確定判決，聲請查封拍賣「億通輪」，因 B 係持確定判決聲請終局執行，依強制執行法第 114 條規定，不論何時均得為之，故法院應准 B 之聲請。

(二) 基隆地院應准許 C 公司之聲請

依海商法第 4 條第 1 項規定，於發航準備完成時起，原則上不得對船舶為保全程序，然第 4 條第 1 項但書規定，為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。是若屬因船舶碰撞所生之損害，縱已發航準備完成，亦得例外對之為保全程序。本題 C 之債權為因碰撞所生，依第 4 條第 1 項但書，不論「億通輪」是否已完成發航準備，C 均得聲請假扣押船舶。故法院應准 C 之聲請。

(三) 基隆地院應駁回 D 公司之聲請

1. 依第 4 條規定，船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。然所稱「發航準備完成」究應如何認定，有形式說及併採實質與形式說之爭，而通說採後者，即除領得發航許可證書外，尚須實質上已完成發航準備，始可當之。題示，「億通輪」已取得發航許可證書，然就該輪是否已達「必需品之補給已完成，並已配置相當船員、設備及船舶之供應」則未明確。若該輪確實已實質上完成發航準備，則應認 D 已不得對該輪聲請假扣押。

2. 附帶一提者，依第 4 條第 1 項但書，若屬為使航行可能所生之債務，縱已發航準備完成，亦得例外對之為

保全程序。所稱為使航行可能所生之債務，例如為備航而向之購置燃料、糧食及修繕等所生債權是。然 D 為債權銀行，並非出售燃料、糧食或修繕之債權人，故無第 4 條第 1 項但書之適用。

三、懸掛 S 國國旗之油輪「塞加號」經常在 G 國領海外專屬經濟海域內為外國漁船加油，便利彼等延長作業時間，該等漁船均獲有 G 國發給捕魚許可。某日 G 國派出巡邏艇緊追正在 G 國領海外專屬經濟海域內為有 G 國捕魚許可之漁船加油之「塞加號」，並將其截獲拖帶回 G 國港口法辦。「塞加號」船長被逮捕控以走私及逃漏 G 國稅捐之刑事犯罪，判處徒刑及鉅額罰金。S 國於獲 G 國同意後，於國際海洋法法庭提起訴訟主張 G 國逮捕及追訴「塞加號」及其船長違反國際海洋法，應迅即釋放「塞加號」並賠償損害。S 國主張是否有理由？（20 分）

命題意旨	本題測驗部分多面向，包括沿海國在鄰接區、專屬經濟海域之權利，緊迫之權利以及損害賠償等問題。
答題關鍵	本案為國際海洋法法庭著名的「賽加號案」，答題以法庭裁決之理由較為妥適。
考點命中	《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 39-40、50。

【擬答】

- (一)沿海國在專屬經濟海域內主要有以下權利、管轄權和義務包括：
- 1.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.對人工島嶼、設施和結構的建造和使用的專屬權利和管轄權。
 - 3.對海洋科學研究的管轄權。
 - 4.對海洋環境的保護和保全的管轄權。沿海國在行使這些權利時，應適當顧及其他國家的權利和義務，並應以符合公約規定的方式行使。
- 由於本案與聯合國國際海洋法法庭於 1997 年受理的幾內亞比索與聖文森及格瑞那丁「塞加號」案件雷同，因此以下多以法庭觀點為本題答題基礎。
- (二)由上述沿海國權利可知，S 國「塞加號」並未在 G 國專屬經濟海域侵犯 G 國之主權權利，而加油所引起的關稅問題，沿海國並無在專屬經濟海域享有管轄此類問題之權利，公約也並未授權沿海國在專屬經濟海域內的其他部分適用海關法則，從而 G 國的執法行為，以走私及逃漏 G 國稅捐之刑事犯罪而逮捕 S 國「塞加號」均屬違反海洋法公約規定。
- (三)此外，關於緊迫權的行使，必須在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。S 國油輪「塞加號」在 G 國專屬經濟海域並未侵害公約規定沿海國主權權利與管轄權之情事，因此，緊迫「塞加號」的做法根本上錯誤。而在迅速釋放方面，根據公約第 73 條及第 292 條規定，在提供財政擔保後將船隻與船員迅速釋放，在國際海洋法法庭處理「塞加號」案中，認為迅速釋放為一獨立程序，並非附帶於實質程序。
- (四)最後，對於賠償問題，國際法上規範，倘一國因另一國之國際不當行為而受到損害，該受到損害之國家有權向其從事不當行為之國家要求賠償，本案中 G 國對「塞加號」執法行為有違反國際法之虞，必須負擔國際責任，根據本案，G 國違反海洋法公約有關專屬經濟海域的規定，蓋一國為維護其海關、財政、移民、衛生等權利，則應在其領陸、領海，或該船舶在其鄰接區而有損及領陸、領海該項權利之行為，方得對其行使管轄權，本案在專屬經濟海域之行為，沿海國並無權利於此海域行使海關法則之權利，因此包括逮捕行為、被判處徒刑及鉅額罰金，得要求 G 國予以損害賠償。

四、由國際公約及實踐說明大陸礁層劃界之原則，並具體解釋海洋相向或相鄰國家應適用之劃界原則。（20 分）

命題意旨	本題為海疆劃界重要基礎題型，為考慮海洋法公約及司法判例對劃界之基本概念。
答題關鍵	1982 年聯合國海洋法公約第 83 條與相關司法判例。
考點命中	《高點海洋法二試總複習講義》第一回，洪台大編撰，頁 45-46，有關大陸礁層劃界部分。

【擬答】

- (一)按公約第 83 條規定，海岸相向或相鄰國家間大陸礁層的界限，應在國際法院規約第 38 條所指國際法的基礎上以協議劃定，以便得到公平解決。有關國家如在合理期間內未能達成任何協議，則應迅速就以談判或其他和平方法解決爭端一事交換意見，將爭端提交調解或者導致有拘束力裁判的強制程序。在達成協議前，有關

國家應基於諒解和合作的精神，努力作出實際性的臨時安排，並在此過渡期間內，不危害或阻礙最後界限的劃定。

- (二)《海洋法公約》第 83 條第 1 項責成談判之義務，第 2 項則規定當事方未能達成協議時之程序與劃界標準。就劃界標準而言，規定有進行談判義務與進行談判時，必須以何種原則為談判標準是需要區隔的。《海洋法公約》第 83 條指出：在協商達成協議過程中，大陸礁層必須進行劃界之當事方，根據《海洋法公約》第 83 條第 1 項，應該適用得以對其發生拘束力之任何國際法規範。有一派論者以為：在實踐上可能僅限於習慣法規範，當然當事方若為達公平解決，仍保有完全得不遵循上開規範之自由。如雙方能達成協議，該協議通常是公平的結果，倘若當事方本身無法達成協議，則第 83 條第 1 項並未規定有關劃界問題，更不可能指示任何可能的有權法庭解決該爭端所應適用的原則或方法，除非當事國自願提交司法機構或仲裁解決，而司法機構或仲裁通常解決的方法，如下列國際實踐所示。
- (三)1993 年丹麥訴挪威有關「格陵蘭與揚馬延劃界案」，國際法院針對相向國家之大陸礁層劃界，以及島嶼在畫界中的角色提出看法，採用公平解決方式則需考量相關情況，此外，在相鄰國家劃界案中，1984 年美國與加拿大向國際法院提出的「緬因灣劃界案」中，大陸礁層劃界仍以公平解決為原則，考量之相關情況與相向國家有所區別，區別如下：
1. 列入考慮之相關情況
 - (1) 國家之海岸地貌，亦即所謂地理因素。
 - (2) 相關情況為島嶼。小島通常不會賦予完全效力，當法院使用等距離做為分界線時，不會使用島嶼與相向國家海岸間之等距。
 - (3) 海岸線長度不同，特別是在相向海岸的情形。目前為止，僅限於相向海岸之情形，始會將海岸線長度比率列入相關因素考量。
 - (4) 當事方先前之行為，亦可為相關情況，如爭端當事方先前已同意之臨時界線。
 2. 不被視為相關情況之因素
 - (1) 劃定相鄰國家劃界時，不必然會考量相關各方所選定基點或基線。
 - (2) 社會經濟因素，如當事方之財富分配不均與人口數。
 - (3) 當事方領土面積差異以及劃界區域之一般自然資源與生態。
 3. 島嶼在劃界中的地位

就島嶼在劃界中的地位而言，首先要區別兩種不同情況：

 - (1) 島嶼本身作為獨立的權利單位參加劃界，即島嶼是某個特定劃界中單獨的一方，在非獨立島嶼的情況下，其所屬國海岸並不參與到該劃界中來。此種情況又可分為兩種：一種是島嶼和大陸之間的劃界，另一種是島嶼和島嶼之間的劃界。
 - (2) 島嶼作為某個劃界中的一個偶然的地理情況而出現在該劃界中。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

《海商法與海洋法》

一、運送人甲與託運人乙訂定海上貨物運送契約，約定除外條款如下：「運送人對託運人自備的冷藏貨櫃之瑕疵或故障所致之貨損，概不負責。」託運人乙自備一只 40 呎冷藏貨櫃，裝填芒果一批出口。該冷藏貨櫃壓縮機於海上運送期間發生故障，巡視的電匠水手雖具有相關修護證照，但因疏於練習而忘記如何修復，致芒果全數腐敗。請附具理由，回答下列問題：

(一)上述除外條款是否有效？(15 分)

(二)該船舶是否因電匠水手不適任而不具適航性？(15 分)

命題意旨	第一小題有關意定免責條款效力為考試常客，同學只需注意貨櫃之定性應可輕鬆作答。至於第二小題則是較為少見之考點，須就適航性之海員為深究以判斷該船舶是否具有適航性。
答題關鍵	第一小題：第 61 條除外條款效力認定及第 63 條之貨物照管義務。 第二小題：第 62 條適航性所謂配置相當海員究應如何解釋。
考點命中	《海商法爭點解讀》，辛律師編著，高點出版，2016 年，頁 3-82~3-83，3-44~3-45。

【擬答】

(一)該除外條款應屬無效

- 海商法(以下同)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、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，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、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。簡言之，當事人間約定之意定免責條款若減輕或免除運送人之強制義務者，該意定免責條款無效。是運送人甲與託運人乙訂定之海上貨物運送契約，有關「運送人對託運人自備的冷藏貨櫃之瑕疵或故障所致之貨損，概不負責」之免責條款是否有效，其關鍵為該條款是否有免除運送人甲之強制義務。
- 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。此為運送人對貨物之照管義務，且為不可減輕或免除之強制義務。而本題之除外條款係約定運送人對託運人之「自備貨櫃」不負照管義務，是否有效涉及貨櫃性質之爭議。就貨櫃之性質，有包裝說、船舶部分說、託運物說、運輸容器說等不同見解，惟就貨櫃係由託運人自備之情形，學說多數主張應將該自備之貨櫃視為託運物，若此，則運送人對貨櫃本身亦須盡照管義務。
- 從而，本題之貨櫃既由託運人自備，則應等同託運物，運送人對該自備貨櫃負有第 63 條之照管義務，系爭除外條款免除運送人對該貨櫃之照管義務，即免除其所應盡之強制義務，違反第 61 條規定，應屬無效。

(二)該船舶仍具適航性

- 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，對於下列事項，應為必要之注意及措置，其中第 2 款為「配置船舶相當船員」。所謂配置船舶相當船員，係指海員之人數應與船舶正常營運所需要者相當，並應具備海員之任用資格而言。法院實務見解並認：「若船長、船員已取得國家標準適任證書者，依我國實務運作，原則上可認已具有相當技術，適任其工作，即已配置相當船員，除非證明有不適任之情形，例如上船前已知有酗酒、健康不佳等狀況，縱取得證書，可認未配置相當船員。...換言之，依前述船員法第 6、7 條規定，取得國家核發適任證書之船員，即可執業，法令並無規定應具備擔任工作實際經驗。」
- 題示，該電匠水手已具相關修護證照，勘認已適任其工作，至於該電匠水手因疏於練習而忘記如何修復，應屬該水手之過失而非其不適格。換言之，船舶所有人於挑選船員時已盡相當注意，並確定其具有相關資格、知識、經驗等，且已提供具相關設備或文件之船舶，但船員因未盡職責，並善用其知識與經驗藉以操作相關船舶設備防止航行中可能遭遇之風險者，為船員之過失而非不適格。
- 從而，系爭船舶仍具適航性。

二、A 公司自美國進口小麥乙批，委由 B 航運公司承運來臺，B 航運公司簽發載貨證券正面載明「said to be; said to weight」(據告稱；據告重)，重量為 30,000 公噸，並於載貨證券背面載明因本運送契約所生之紛爭，起訴前應先經「仲裁」。該批小麥於基隆港卸貨時，發現短少 50 公噸。試問：

(一)載貨證券上「said to be; said to weight」(據告稱；據告重)之意義與效力為何？(10

分)

(二)小麥短少 50 公噸之部分，B 航運公司得否主張免責？(10 分)

(三)載貨證券背面載明「起訴前應先經仲裁」之條款，其效力在我國學說及司法實務上之見解各為何？(10 分)

命題意旨	本題之命題意旨，為據告稱條款之效力及載貨證券背面條款之效力。
答題關鍵	第一、二小題：據告稱條款具推定之效力，運送人得舉反證推翻，惟所謂得舉反證，仍需視相對人為何人而異其效力。 第三小題：仲裁條款之效力，若依 67 年第 4 次民庭決議為無效，惟若依學者見解及海商法第 78 條第 2、3 條應肯認其效力，而生妨訴抗辯之效果。
考點命中	《海商法爭點解讀》，辛律師編著，高點出版，2016 年，頁 3-107~3-109，3-139~3-142。

【擬答】

(一)據告稱條款之意義及效力

1.據告稱條款之意義

由於貨物之件數、重量等資訊，依海商法(以下同)第 54 條第 1 項規定，須記載於載貨證券，然當運送人對於貨物數量無法核對、內容無法知悉，或船貨雙方計量結果不一，致有生爭執之虞時，運送人為免除有偽造文書、詐欺之嫌，遂於載貨證券上載明 said to be、said to weight 之文字，以示對貨物重量或內容之保留。第 54 條第 2 項因此即規定，運送人如認託運人對於貨物之通知與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，得為據告稱之記載。

2.據告稱條款之效力

據告稱條款之效力，規定於第 54 條第 3 項：「載貨證券依第 1 項第 3 款為記載者，推定運送人依其記載為運送。」其中「第 1 項第 3 款」為應指第 2 項，以確定據告稱條款之效力。是依此，載貨證券載明據告稱條款者，其所載內容僅具推定效力，運送人得舉反證推翻。

(二)運送人得否主張免責須視相對人為何人而定

1.題示，B 運送人所簽發之載貨證券載明 said to weight 30,000 公噸，然於卸貨時發現短少 50 公噸，就該短少之 50 公噸，運送人得否主張免責，涉及據告稱條款之效力。承上，第 54 條第 3 項雖規定，據告稱條款僅具推定效力，運送人得舉反證推翻，惟第 54 條第 3 項是否不論運送人所面對之相對人為何人，皆得援引主張，學者有不同見解。多數說參照海牙威士比規則，認應區分相對人而異其效力：

(1)運送人與託運人間

適用第 54 條第 3 項。即載貨證券上有關貨物數量等之記載僅具推定之效力。

(2)運送人與載貨證券善意持有人間

參酌海牙規則及海牙威士比規則，第 54 條第 3 項於運送人與善意載貨證券持有人間不適用，即運送人仍須負文義責任，以保障善意之載貨證券持有人。

2.從而，就本件短少之 50 公噸，運送人得否免責，應視請求賠償之相對人為何人而定。

(三)仲裁條款之效力

載貨證券背面載明「起訴前應先經仲裁」者，即仲裁條款，其效力於我國司法實務及學說有不同見解：

1.實務認仲裁條款無效

依最高法院 67 年第 4 次民庭決議，載貨證券係由運送人或船長單方簽名之證券，其有關仲裁條款之記載，除足認有仲裁之合意外，尚不能認係仲裁契約。即認載貨證券係單方簽名之證券，與由雙方當事人簽名之仲裁契約要件不合，故載貨證券上之仲裁條款無法拘束當事人。

2.學說

學說對於上揭最高法院決議，以單方意思表示一概否認載貨證券背面條款之效力，並不認同，依學說見解，載貨證券背面條款應原則有效，除非其有第 61 條所定情事，始為無效。甚者，第 78 條第 2 項及第 3 項亦已肯認仲裁條款之效力，依條文規定，載貨證券訂有仲裁條款者，視為當事人仲裁契約之一部，生妨訴抗辯之效力。

三、甲國同為 1958 年公海公約與 1982 年聯合國海洋法公約締約國，請問對甲國而言，

(一)公海的範圍為何？(8 分)

(二)公海自由包括那些？(6 分)

(三)行使公海自由所受限制為何？(6分)

命題意旨	本題先區分優先適用 1982 年聯合國海洋法公約或優先適用 1958 年公海公約。而對公海自由權及其限制予以釐清。
答題關鍵	第一小題：以「後法優於前法」原則釐清優先適用 1982 年聯合國海洋法公約第 86 條之定義。 第二小題：依 1982 年聯合國海洋法公約第 87 說明公海六大自由。 第三小題：依 1982 年聯合國海洋法公約第 87 條所規定限制條件及第 88 條用於和平目的之限制。
考點命中	《高點海洋法講義》第一回，洪台大編撰，2016 年，頁 89~91。

【擬答】

(一)1958 年公海公約及 1982 年聯合國海洋法公約對公海範圍的定義不同，甲國究竟要遵守何者公約，依前後條約發生衝突時之解決方法，同為前約與後約締約國，倘條約無特別規定，則依「後法優於前法」原則，甲國優先適用 1982 年「聯合國海洋法公約」之規定。

因此，1958 年公海公約規定之範圍為不包括在一國領海或內水內的全部海域。至於 1982 年聯合國海洋法公約第 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。」此外，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。

(二)公海自由，依據 1982 年聯合國海洋法公約第 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：

- 1.航行自由：每個國家，不論沿海國或內陸國，均有權在公海上行駛懸掛其旗幟的船舶，包括商船、軍艦和用於非商業目的的政府船舶，其他國家不得加以干預和阻礙。
- 2.飛越自由：所有國家的航空器都有飛越公海上空的自由。在公海上空飛行的航空器受其登記國管轄，其他國家不得加以干預和阻礙。
- 3.鋪造海底電纜和管道的自由：所有國家均有權在公海海底鋪設海底電纜和管道。在鋪設電纜和管道時，各國應適當顧及已經鋪設的電纜和管道；特別是不應使修理現有電纜和管道受到妨害。
- 4.建造國際法所容許的人工島嶼和其他設施的自由：所有國家都有在公海上建造和使用為國際法所容許的人工島嶼和其他設施的權利，在必要時，還可以在這種人工島嶼和設施的周圍設置其寬度為一般接受的國際標準所許可的安全地帶。
- 5.捕魚自由：捕魚自由是最早的公海自由之一，意指所有國家都有由其國民不受阻礙地在公海上捕魚的權利。
- 6.科學研究的自由：所有國家和各主管國際組織有在公海進行海洋科學研究的權利。在進行海洋科學研究時，應遵循以下原則：專為和平目的。

(三)由於 1982 年聯合國海洋法公約第 87 條規定的公海六大自由，除了航行與飛越自由並無特別限制外，在以下四項自由權的行使過程中，仍受到其他章節的限制。

- 1.鋪造海底電纜和管道的自由，但受第六部分的限制：沿海國大陸礁層權利可能從 200 浬延伸至 350 浬，上覆水域為公海，於鋪設海底電纜和管道時需依據公約第 79 條，顧及沿海國相關權利。
- 2.建造國際法所容許的人工島嶼和其他設施的自由，但受第六部份的限制：當沿海國大陸礁層權利可能從 200 浬延伸至 350 浬，上覆水域為公海時，建造人工島嶼和其他設施時，應依據公約第 80 條規定，適用第 60 條，沿海國在此一海域仍享有人工島嶼設施之專屬管轄權。
- 3.捕魚自由，但受第二節規定條件的限制：第二節對於公海生物資源的養護和管理有特別規定，因此公海捕魚受到此一章節之限制。
- 4.科學研究的自由，但受第六和第十三部分的限制：有關科學研究的相關原則，需依第六大陸礁層與第十三部分科學研究一般原則的限制。

此外，依據公約第 88 條規定，公海應只用於和平目的，只要有認為有破壞和平之行為，可視為違反公海自由原則。

四、試依 1982 年聯合國海洋法公約規定，論述一國以軍用偵察機在他國專屬經濟海域上空進行軍事偵察活動之合法性。(20 分)

命題意旨	有關專屬經濟區上自由權之行使與軍事活動之限制。
答題關鍵	先對軍事活動予以定義，再者，專屬經濟區是否能進行軍事活動，是否符合和平原則，各國作法不

	一，因此答題應以肯定論與否定論兩種論點併陳。
考點命中	《高點海洋法講義》第一回，洪台大編撰，2016 年，頁 106～107。

【擬答】

(一)海洋軍事活動所涉法律問題

一國軍用偵察機在他國專屬經濟海域上空進行軍事偵察活動，則為海洋法上的海洋軍事活動之一，而軍事活動此一名詞，僅在 1982 年聯合國海洋法公約第 298 條出現過一次。推知，軍事活動，由軍艦與政府非商業目的船舶進行，但執法行為則非為軍事行動，軍事活動包括：

1. 在海水航行，包括例行海軍巡邏、海軍演練，以及其他演習，可能使用武器或彈藥；
2. 展示海軍軍力作為外交後盾；
3. 載運彈道飛彈之潛艇，作為戰略嚇阻；
4. 偵索敵對方之海軍或其他軍事活動，此時反潛戰爭構成重要一環；
5. 在海床或海床上部署通訊裝備；
6. 部署傳統海上武器，比如水雷；
7. 用於軍事目的之科學研究；
8. 後勤補給，包括維護海軍基地等。

(二)支持海洋軍事活動

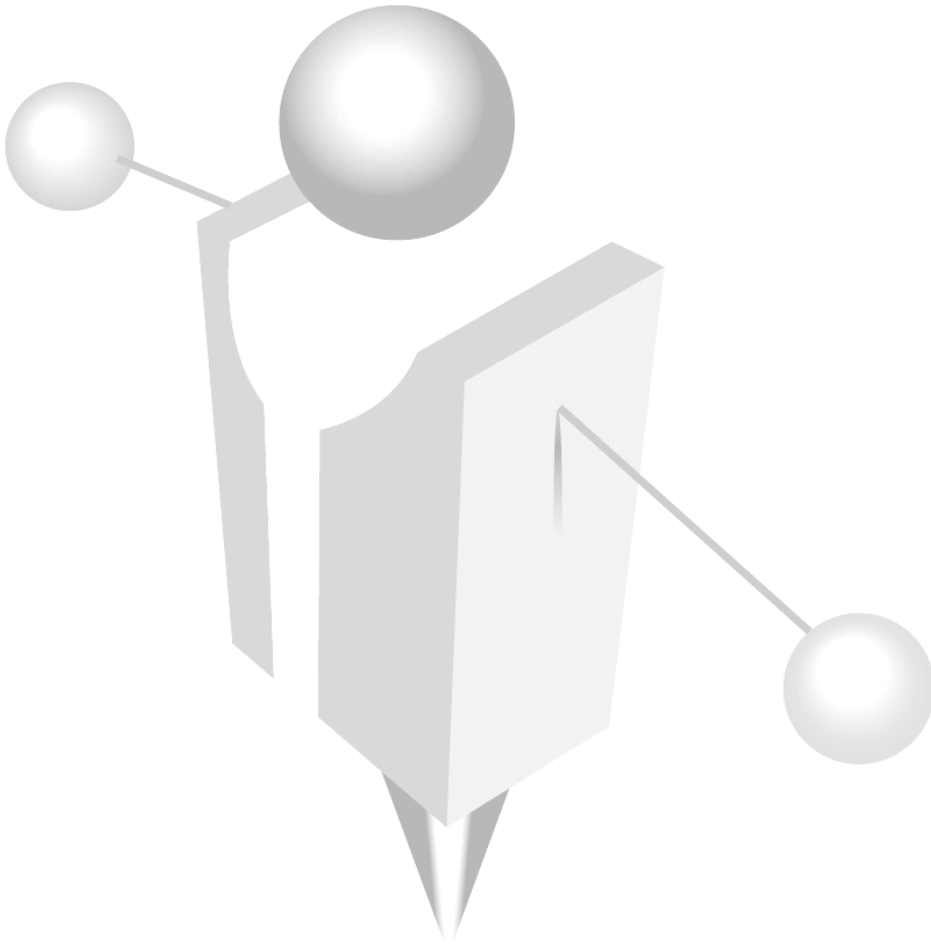
1. 美國認為在專屬經濟區內之軍事活動，包括停船、發射與降落飛機、操作軍事設施、情報收集、軍事演習、軍事水文測量等，皆是習慣國際法所承認之權利。
2. 其論點認為，根據 1982 年聯合國海洋法公約第 58 條規定，所有國家之軍艦皆得在專屬經濟區內進行任何活動，唯一限制是必須適當顧及沿海國之權利。
3. 探究在第三國專屬經濟區內能否進行海軍操演或演習，意義不大，諸多國家就是不會放棄此一權利，特別是在全世界的閉海或半閉海，唯一仍值得探討的是特定的軍事活動是否將與「適當顧及義務」不一致。
4. 沿海國阻止他國軍艦出現在其專屬經濟區的安全或政治利益，則並非公約第 56 條所規定的沿海國所得享有之權利。
5. 有論者以為公約第 58 條第 1 款之提及條款，應該使軍艦在專屬經濟區內亦享有軍事演習權利，其主要論點為：
 - (1) 第 58 條第 1 款未明文提及軍事演習自由，並不意味著立法者有意禁止第三國在專屬經濟區內進行軍事演習之權利；從立法歷史判斷，秘魯在立法過程中即曾提出在公約第 58 條第 1 款再加上軍艦通過專屬經濟區，若未得沿岸國許可，不得從事軍事操演或武器演練，然此建議並未為與會國家所接受，反而在在證明第三國在專屬經濟區內進行軍事活動無庸經過沿海國同意。
 - (2) 根據第 58 條第 1 款之規定，軍艦應享有航行與飛越之自由，以及與這些自由有關的海洋其他國際合法用途，諸如同船舶和飛機的操作，有關的並符合本公約與其他規定的那些用途。而與軍艦操作有關之合法用途，當然包括軍事演習或活動等類軍事活動。
 - (3) 公約制定之前，航行自由包括附屬於該自由之其他活動，因而公約不僅承認軍艦在專屬經濟區內之航行自由，同時亦承認其他與軍艦相關連活動，包括進行軍事演習等等，並無任何證據顯示公約有意改變傳統國際海洋法就此之規範。

(三)反對海洋軍事活動

1. 反對第三國有權在專屬經濟區內進行操演之學者認為，公約第 58 條所提及之航行自由，是根據其規定，進而適用第 87 條而來。根據第 87 條軍艦當然享有航行自由，此一權利之行使，必然適當顧及其他國家行使公海自由的利益，亦需受第 88 條公海應只用於和平目的之限制。
2. 此外，受到第 301 條不能使用武力或威脅使用武器之概括限制。對於公海自由應包括軍事活動與演習自由等，固是習慣國際法廣為接受，且已然建立之原則，是以在公約體系下，亦予以保留。
3. 在第 87 條第 1 款 a 項下軍艦所享有之航行自由若排除軍事演習自由，顯然與習慣國際法相違背。現今公約體系下，漁船在公海之航行自由，並不當然代表漁船在公海即有捕魚自由，因而軍艦或軍機航行自由與飛越自由，亦不當然代表軍艦或軍機亦有進行軍事活動之自由。倘進行軍事活動與航行自由是不相同兩項公海自由內容，則第 58 條第 1 項提及之條款，將不及於軍事活動自由，因為第 58 條僅明文提及：航行、飛越、鋪設海底電纜和管道之自由。在專屬經濟區內，第三國軍艦固仍享有航行自由，但此航行自由不包括軍事活動或演習自由，是以第三國軍艦在沿岸國之專屬經濟區內不享有軍事活動或演習自由，亦當然不

包括有偵察之自由。

4. 軍艦在公海上享有軍事活動或演習自由，是因公約第 87 條除其他外，尚存在於習慣國際法之權利。而此自由當然亦受到適當顧及條款、專為和平目的條款與禁止武力威脅或使用武力條款之限制。



【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

《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)英大法系：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！