



PRIORITY PASS 法律國考貴賓室

准考證就是你的VIP卡！

113/10/31前

憑113司律二試 >> 享優惠



★弱科健檢★ 復盤知強弱，追分更有力



如果您有以下疑難雜症：

✓科目複習抓不到要領

✓讀書計畫怎麼妥善安排

✓申論題總寫不到重點

請來高點做專業健檢諮詢，您能獲得：

★個人化的備考規劃建議

★優秀助教群提供弱科指導

★114正規課+分眾課程★ 全新課程迎勝試

課程	面授/網院	雲端兩授
律師司法官	全修 45,000 元 正規班單科 7 折	年度班 48,000 元 正規班單科 8 折起
案例演習班+ 演習讀書會	全修 48,000 元起 單科 75 折	案例演習班全修特價 30,000 元起 單科 85 折
台政專攻班	單科 2,500 元起	單科 4,500 元起
轉考司法三等/四等 調特三等	全修 22,000 元起	--
司律小資	紅標 + 綠標 25,000 元起	--

【司律二試】解題講座：10/24起開講，預約入場



《海商法與海洋法》

一、我國籍 A 公司與義大利籍 B 航運公司洽商，委由 B 公司自荷蘭鹿特丹港船運精密機器乙批至我國基隆港。貨物裝載上船後，B 公司簽發記載 B 公司名稱的清潔載貨證券，載貨證券簽名處載明係由「B 公司代表船舶所有人簽名 (signed for and on behalf of the shipowner)」。

上述載貨證券背面訂有二條款：一為「運送人身份條款」，載明本載貨證券運送人為船舶所有人 C 公司，C 公司應承擔所有運送義務及責任，B 公司僅為期間傭船人 (Time Charterer)，B 公司無須承擔本載貨證券任何貨損或遲延責任；另一為「管轄條款」，載明本載貨證券及其所表徵的運送契約所生的任何爭議，應受英國倫敦法院專屬管轄 (exclusive jurisdiction)。貨抵我國後，A 公司發現機器貨物於運輸過程中受到撞擊，毀損嚴重，遂於基隆地院依運送契約及載貨證券法律關係對 B 公司提起損害賠償之訴，被告 B 公司為下列二項抗辯，試問有無理由？

(一)依管轄條款，我國無管轄權，我國法院應裁定駁回。(15 分)

(二)縱我國有管轄權且適用我國法，依上述運送人身份條款，B 公司非運送人，B 公司無須承擔任何貨損責任。(15 分)

試題評析	<p>第一小題：高等法院接連在 112 年，就載貨證券背面管轄條款，作出論述過程不同但結論相同之判決(詳下擬答)，本題應是為測試考生是否知悉該等見解。</p> <p>第二小題：長賜輪案發生後，定期傭船契約始終未成為律師選試之考題，本小題終於考出。考生需要理解題目中之關鍵字「Time Charterer」即係定期傭船契約。如能正確判斷此題為定期傭船契約，則可輕易得知，定期傭船人仍應就商業上事項負責。運送人身份條款，顯係為減輕或免除運送人之責任，依第 61 條無效。</p>
考點命中	<p>第一小題：《高點二試判解文章班-海商法講義》，辛政大編撰，頁 41~44。 《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-215~3-219。</p> <p>第二小題：《高點二試判解文章班-海商法講義》，辛政大編撰，頁 14~15。 《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-11~3-13。</p>

【擬答】

(一)B 有關我國無管轄權之抗辯無理由

- 1.最高法院 108 年度台上大字第 980 號民事裁定(下稱 980 裁定)，雖肯認載貨證券背面管轄條款之效力，惟載貨證券背面之管轄條款能否逕為比附援引？法院有不同見解。有認，前開 980 裁定意旨，無從援用至管轄權約款¹；亦有判決依最高法院 105 年度台上字第 105 號判決意旨，肯認載貨證券背面管轄條款²。對此，學生以為，載貨證券背面記載管轄條款，為國際海事商業慣例，託運人 A 應知悉，且 A 收受該載貨證券時，對該條款並無異議或請求更正，足認 A 已同意該約款之效力，從而應認 A、B 已達成國際管轄合意。
- 2.惟海商法(下同)第 78 條第 1 項規定，裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄。系爭載貨證券之卸載港為基隆港，我國法院依前開規定，亦應具管轄權。而題示載貨證券之管轄條款，為排他管轄條款，要求爭議受英國倫敦法院專屬管轄，欲藉此排除我國法院管轄權，此條款之目的，係運送人在追求一己之利益，迫使託運人因不便於遠赴英國起訴而放棄求償，顯失公平，故系爭條款關於排除我國法院管轄權之約定，該部分之約定應屬無效，不發生排除我國法院管轄權之效力，我國法院依第 78 條，仍具管轄權³。

(二)B 公司有關其非運送人之抗辯並無理由

1.定期傭船契約

B 公司所簽發之載貨證券，載明其為「期間傭船人(Time Charterer)」，可知，B 公司與船舶所有人 C 公司間乃存在「定期傭船契約(Time Charterparty)」。

所謂定期傭船契約，指船舶所有人在一定之期

¹ 臺灣高等法院 111 年度抗字第 1487 號裁定。

² 臺灣高等法院 112 年度抗字第 658 號裁定。

³ 臺灣高等法院 112 年度抗字第 658 號裁定。

間，將船舶之全部及其所僱傭之船長、船員，一併包租予定期傭船人，此等船長及海員等，須聽從定期傭船人之指揮，以執行其職務，而定期傭船人除支付傭船費予船舶所有人外，尚須負擔航海費用之契約。

2.而依最高法院判決，於定期傭船契約，若傭船人已受領船舶用以經營運送業務者，即應居於運送人地位自負運送人責任，以提供適航適載之船舶供載運⁴，定期傭船契約下之船舶所有人並非運送人⁵。

3.再者，於定期傭船契約，船舶所有人雖仍對船長及船員支付薪水，而有某程度之指揮監督權，惟其僅就船舶之「航海上事項」負其船舶所有人之航行責任，至於其他船舶之「商業上事項」（如貨物運送業務等事），則由定期傭船人管理並行使其對船長及船員之指揮、監督權，船舶所有人就此即無須負其責任⁶。

4.據此，B 始為運送人，且 B 應就商業上事項，如貨物運送業務等，負其責任。

5.題示，載貨證券上之「運送人身分條款」，載明運送人為船舶所有人 C 公司，此已與前開最高法院見解不符；且該條款尚進一步指出，期間傭船人 B 公司無須承擔該載貨證券任何貨損或遲延責任，亦與最高法院認期間傭船人仍應就貨物運送業務負責之見解不符。故此運送人身分條款，有減輕或免除運送人 B 公司所應負之責任，依第 61 條，應屬無效。

二、德商 A 公司所有之德國籍 X 貨櫃輪（25,000 總噸，船舶價值 3,000 萬特別提款權（下稱 SDR））於駛進我國基隆港裝卸貨物時，因船長航海過失，船速過快撞擊碼頭及碼頭邊我國籍裝卸公司所屬二部門式起重機，起重機翻覆分別倒向碼頭貨櫃儲放區及船上，本事故造成各類損失/費用如下：

- ①二部門式起重機損失（含未能營運損失 1,500 萬 SDR）；
- ②基隆港碼頭受損（含未能營運損失 1,000 萬 SDR）；
- ③起重機翻覆時連帶造成二名碼頭工人死亡（賠償 300 萬 SDR）；
- ④碼頭上 10 只等待裝運至其他船舶之出口重櫃全部壓損（損失 450 萬 SDR）；
- ⑤X 輪本身損失（修復費用 1,000 萬 SDR）；
- ⑥X 輪船上三名船員死亡（賠償 600 萬 SDR）；
- ⑦X 輪船上 10 只貨櫃貨物落海全損（損失 300 萬 SDR，貨櫃為貨主所有）；
- ⑧X 輪 10 只落海貨櫃打撈移除費用（50 萬 SDR）；及
- ⑨落海化學品櫃的污染清除費用（400 萬 SDR）。

X 輪事故後船舶價值為 2,000 萬 SDR，依我國海商法，試問：

- （一）本事故所列何種損失，A 公司得主張航行過失免責？（5 分）
- （二）本事故所列何種損失，A 公司得主張船舶所有人責任限制？（15 分）
- （三）本題得主張船舶所有人責任限制之限責數額為若干？（10 分）

試題評析	<p>第一小題：只要記得法定免責事由限於訂有運送契約之本船貨物，即可輕易找出，僅得對 ⑦之 X 輪上貨櫃貨物全損，主張法定免責。</p> <p>第二小題：除應依第 21 條及第 22 條逐一判斷各項目能否主張船舶所有人責任限制外，法院判決曾表示，侵權行為發生於陸地者，無第 21 條之適用。</p> <p>第三小題：船價主義及金額主義之比較。如果第二小題部分，採發生在陸上即不得主張第 21 條之見解，則所有得主張責任限制之損害加總，尚低於責任限額。</p>
考點命中	<p>第一小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 3-61。</p> <p>第二小題：《高點二試判解文章班-海商法講義》，辛政大編撰，頁 24~25。 《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 2-15~2-18。</p>

⁴ 最高法院 103 年度台上字第 2248 號民事判決。

⁵ 最高法院 100 年度台上字第 1314 號民事判決：「查上訴人為系爭船舶所有人，將系爭船舶傭租與韓國航運公司，再由韓國航運公司代理人越洋航運公司代理簽發載貨證券予被上訴人之被保險人，上訴人非系爭貨物之運送人，乃原審確定之事實」。

⁶ 最高法院 100 年度台上字第 1314 號民事判決。



高點律師司法官 分眾課 案例演習班&演習讀書會

- 為好名次而來 -

課程特色

✓ 案例教學

經驗名師教授爭點意識，審題思維，答題技巧。

✓ 批改點評

主題作業批改與點評作答問題。

✓ 主題考試

助教依老師授課範圍出題考試。

✓ 助教讀書會

講解考卷，輔導答疑與批改。

※助教皆為頂校法研所，具司法官或律師資格，熱忱有讀書會經驗

開課資訊

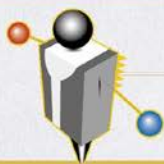
容易
額滿

114科目	師資	開課日		堂數	定價
		案例演習班	演習讀書會		
憲法	項 勻(廖昶鈞)	113.11.22	113.12.1	24	10,000
行政法	宗台大(詹承宗)	114.1.22	114.2.8	24	10,000
刑法	榮台大(張鏡榮)	114.3.26	114.4.6	24	10,000
刑訴	郭台大(郭奕賢)	114.5.21	114.6.1	24	10,000
民法	財產法	蘇台大(許景翔)	114.2.16	28	15,000
	身分法	武政大(湯惟揚)			
民訴(含家事法)	武政大(湯惟揚)	114.4.1	114.4.12	24	10,000
商事法(公司/證交/保險)	程政大(許坤皇)	113.11.18	113.11.30	30	12,000

全修 優惠價50,000元，**單科** 二科85折、三科以上75折

★課程說明：

1. 案例演習班+演習讀書會即為一科課程，無法單購讀書會。
2. 演習讀書會有開課人數之限制，不足或滿額將於開課前公告事宜。
3. 演習讀書會為全面授課，無提供錄影。考試即為一堂課之單位，模擬國考時間。
4. 更多課程與讀書會進行方式詳見課表，本班保有課程調整與異動之權利。



高點律師司法官分眾課 案例演習班&演習讀書會

學員好評推薦，**課 + 測 + 輔** 學習最有效！

案例演習班

余○(政大法律系畢)

考取 司法官、律師海海組、三等檢察官偵實組
【榜眼】、台大法研所商事法組

對於已經有基礎，或志在司法官的學生，我很推薦案例演習班！可以接觸更多題目，同時透過老師講解，會對爭點更加熟悉，並能反省自己的解題架構。因為有回家作業與老師批改，便可督促自己練習題目！

吳○穎(中正財法系畢)

考取 律師智財組、四等書記官、
北大法研所財法組

程政大老師案例豐富，擬答字字珠璣，解說方式會培養學生們的爭點意識，講義的內容都有收錄新年度的可能命題文章。對律師司法官或法研所考試都很適合。

林○昀(東吳法研所)

考取 律師海海組

推薦參加案例演習班，老師會教你如何漂亮的寫完整個架構、涵攝技巧、關鍵字的捕捉等，可以在某些題型上直接複製貼上就好，非常實用！

演習讀書會

應○麒(中興法律系畢)

考取 律師海海組

11月到4月參加高點的案例讀書會，跟著進度督促自己。助教都非常好，不厭其煩的回答問題跟盲點，而且每週假日練題目，答題的手感真的會變好，思考時間也縮短不少，遇到不會的爭點能從容地就文義解釋及目的，拿到基本分數。

吳○萱(台大法律系畢)

考取 律師海海組

案例讀書會助教都是法研所的學長姊，功力深厚！另外還有考試練習，考完統一講解並有個別QA時間，確實解決我的盲點。

汪○萱(高大政法系畢)

考取 律師海海組

推薦案例讀書會，助教會出題目，學生必須在時間內模擬考試完成作答，助教答疑會顧到每一位學員，真心推薦！

學習建議

正規班

基礎打底，建立學科
基本能力。

※建議先修習司律或法研正規課

案例演習班&演習讀書會

以經典案例題梳理實務與學
說爭點，落實輸出練習。

※讀書會考試時間與題型配分
仿司律二試進行

司律二試狂作題班

經過左側兩階段訓練後，再
參加二試考前高強度的密集
考試訓練。

LINE生活圈
@get5586



FB粉絲團



高點線上
影音學習



【台北】台北市開封街一段2號8樓 02-2331-8268
【台中】台中市東區大智路36號2樓 04-2229-8699
【中正】嘉義縣民雄鄉裕農路191號 05-272-3988

【台南】台南市東區大學路西段53號4樓 06-237-7788
【高雄】高雄市新興區中山一路308號8樓 07-235-8996

各分班立案核准



第三小題：《海商法爭點解讀》，高點文化出版，辛律師編著，頁 2-10～2-12。

【擬答】

(一)航行過失免責部分

- 1.按海商法(下同)第 69 條第 1 款雖規定，運送人就船長等履行輔助人航行過失所致之毀損或滅失，不負賠償責任，惟該條之法定免責事由，僅能就與運送人訂有運送契約之本船貨物主張。題示 ①至 ⑨之損失，若非屬本船貨物，A 即無法主張航行過失免責。
- 2.①之起重機、②基隆港碼頭、③工人死亡、④碼頭上 10 只重櫃、⑤X 輪本身、⑥船員死亡、⑧打撈移除費用及 ⑨污染清除費用，俱非 X 輪上貨物損失，A 無法享有法定免責。A 僅得對 ⑦之 X 輪上貨櫃貨物全損，依第 69 條第 1 款，主張免責。

(二)船舶所有人責任限制部分

- 1.按依第 21 條規定，僅符合該條第 1 項各款者，始得主張船舶所有人責任限制；另，若屬第 22 條所列各款，即不得主張船舶所有人責任限制。就題示 ①至 ⑨之損失，僅逐一分述如下。
 - ①碼頭邊門式起重機：法院判決曾表示，船舶靠泊港口碼頭時，因船長操作船舶過失，使船舶碰撞碼頭，並擦撞碼頭上起重機，起重機再撞擊港邊等待裝船之貨櫃，就該貨櫃之貨損，侵權行為發生地係於陸地，並非海洋或與海相接之河川、湖泊等，與海上航行之風險程度迥然不同，且非所謂船舶碰撞，尚無第 21 條第 1 項船舶所有人責任限制之適用⁷。若依此見解，則依題示，起重機之損失係發生於陸地，無第 21 條之適用⁸。
 - ②基隆港碼頭：第 21 條第 1 項第 1 款所稱操作船舶所致之財物毀損滅失，包括碼頭之毀損滅失。而未能營運損失，則為營業權等權益之損害，屬同條項第 2 款。
 - ③二名碼頭工人死亡：承前 1 之判決見解，發生於陸地者非船舶所有人責任限制之適用範圍。而二名碼頭工人係因遭碼頭邊起重機翻覆而致死亡，侵權行為發生地為陸地，無第 21 條之適用。
 - ④碼頭上等待裝運之出口重櫃：依法院判決見解，侵權行為發生地為陸地，無第 21 條之適用。
 - ⑤X 輪本身損失：X 輪為 A 公司所有，故就 X 輪本身之損失，A 並不會向自己求償。
 - ⑥X 輪上三名船員死亡：此屬第 21 條第 1 項第 1 款之在船上所致人身傷亡，得主張責任限制。
 - ⑦X 輪上貨櫃貨物全損：此屬第 21 條第 1 項第 1 款之在船上所致財物毀損滅失，得主張責任限制。
 - ⑧X 輪上落海貨櫃打撈移除費用：此屬第 21 條第 1 項第 3 款之落海打撈移除所生之債務，得主張責任限制。
 - ⑨落海化學品櫃之污染清除費用：依題目描述，此為 X 輪運送之化學品櫃落海所生污染清除費用，此屬第 22 條第 4 款之船舶運送毒性化學物質所生，不得主張責任限制。
- 2.綜上，針對題示 ①至 ⑨之損失，A 公司得主張船舶所有人責任限制者，僅 ②基隆港碼頭、⑥X 輪上三名船員死亡、⑦X 輪上貨櫃貨物全損、⑧X 輪上落海貨櫃打撈移除費用。

(三)1.第 21 條採船價主義為主，金額主義為輔，故應分別計算以確認船舶所有人責任限制數額。

- (1)船價主義部分，為船舶價值、運費及附屬費之加總。因題目未有運費、附屬費，故以船舶價值計算，而船舶價值應依第 23 條判斷。依題示，該事故係於駛進基隆港時撞擊碼頭，可謂屬第 23 條第 2 款，船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。故以 2000 萬 SDR 為限額。
- (2)本件因同時有人傷與物損，故依第 21 條第 4 項第 3 款，每一總噸特別提款權 162 計算。X 輪 25,000 總噸，乘上 162 SDR，為 405 萬 SDR。
- 2.因船價主義之 2000 萬 SDR，高於金額主義之 405 萬 SDR，故以 2000 萬 SDR 為責任限額。
- 3.另，前開得主張船舶所有人責任限制者，即 ②⑥⑦⑧，請求賠償總額為 1950 萬 SDR(計算式：1000 萬 + 600 萬 + 300 萬 + 50 萬 = 1950 萬)。
- 4.前開得主張船舶所有人責任限制之請求賠償金額，尚低於船舶責任限制金額，是無依第 21 條為 A 限制

⁷ 臺灣高等法院 110 年度海商上字第 2 號民事判決，本件判決係遭起重機砸壞之碼頭上貨物之賠償請求。

⁸ 此外，臺灣基隆地方法院 107 年度海商字第 2 號民事判決，針對類似之案件表示，就橋式機坍塌請求營業額變化損失部分，「就營業額變化與系爭事故間具有因果關係，並無證據足以證明，故其請求被告等賠償其上開營業額變化之損失，應無理由」，即以原告未證明營業額變化與該事故間具有因果關係，而否准該部分請求。

賠償金額之必要⁹。

三、何謂 1982 年聯合國海洋法公約所定義之「合法海灣」？（15 分）請以該定義與其他國際海洋法法源，為我國所公告之第一批領海基線中，三貂角（T1）、龜頭岸（T22）與米島（T21）基線點間的水曲採直線基線（水曲之封口線長度小於 24 浬，水曲面積小於以封口線為直徑所劃設之半圓形），提供劃設之合法論據。（10 分）

試題評析	第一小題：本題涉及聯合國海洋法公約對海灣的定義。 第二小題：運用海灣的定義、第 7 條直線基線法來判定水曲劃設基線的合法論據。
考點命中	第一小題：《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，頁 2-47～2-51。 第二小題：《海洋法爭點解讀》，高點文化出版，林廷輝編著，頁 2-4、2-19。

【擬答】

- (一)海灣是一般指海洋伸入陸地形成明顯水曲的水域，其海岸可能屬於一國或多國。國際海洋法上的海灣，是指被一國陸地所環抱，面積等於或大於橫越曲口所劃直線作為直徑的半圓形的面積的水曲。根據 1982 年《聯合國海洋法公約》第 10 條規定，本條僅涉及海岸屬於一國的海灣，如何判斷海灣，該條規定，海灣是明顯的水曲，其凹入程度和曲口寬度的比例，使其有被陸地環抱的水域，而不僅為海岸的彎曲。但水曲除其面積等於或大於橫越曲口所劃的直線作為直徑的半圓形的面積外，不應視為海灣，至於水曲外地形複雜，該半圓形應劃在與橫越各曲口的各線總長度相等的一條線上。該條第 4 項規定，灣口不超過 24 浬則可畫出封口線，第 5 項規定，灣口超過 24 浬則直線基線應劃在灣內。不過，第 6 項規定則排除歷史性海灣以及採用第 7 條所規定的直線基線法的任何情形。
- (二)因此，所謂 1982 年聯合國海洋法公約所定義之「合法海灣」的要件包括：
- 1.全部在一國境內的海灣；
 - 2.水曲大於或等於曲口所畫直線作為直徑的半圓形；
 - 3.並非歷史性海灣或沿海國採取第 7 條直線基線所劃設的領海基線的任何情形。
- (三)我國公告之第一批領海基線中，三貂角（T1）、龜頭岸（T22）與米島（T21）基線點間的水曲採直線基線，是根據公約第 7 條所採取的直線基線而劃設的，即使是水曲面積小於以封口線為直徑所劃設之半圓形，依據公約規定則不能稱為海灣，但依據公約第 10 條第 6 項規定，直線基線法劃設的基線就不適用海灣制度，因此，龜頭岸（T22）是龜山島上的一個領海基點，顯示灣口有複雜的地形，但該水曲先決要件就是小於該直線的半圓形，而如果以三貂角（T1）至龜頭岸（T22），龜頭岸（T22）至米島（T21）的兩條直線作為直徑，往水曲內劃設半圓形，該水曲仍然小於半圓形，因此並非傳統定義上的海灣，但由於該水曲採取直線基線法，根據第 10 條第 6 項規定，則不適用海灣制度，至於適用何種制度，應依據公約第 7 條第 1 項規定，在海岸線極為曲折的地方，或者如果緊鄰海岸有一系列島嶼，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。因此，龜山島為緊鄰海岸的島嶼，可以當作基點，採取直線基線法劃設領海基線。

四、依 1982 年聯合國海洋法公約與其他國際海洋法法源，締約國是否有具體義務防止、減少和控制因氣候變遷，包括人為排放溫室氣體造成之海洋環境污染，如海洋暖化、海平面上升與海水酸化？若有，分別舉出對應條文說明其具體義務之內容。（15 分）

試題評析	本題必須根據 2024 年 5 月國際海洋法法庭發布的氣候變遷與海洋法關係的諮詢意見作答。
考點命中	《高點二試判解文章班-海洋法講義》第一回，洪台大編撰，頁 28～29，高度相似。

【擬答】

- (一)根據聯合國海洋法法庭(ITLOS)在 2024 年 5 月 21 日針對國家在海洋法與氣候變遷的法律義務是甚麼？發表諮詢意見，根據 1982 年《聯合國海洋法公約》及《巴黎協定》，ITLOS 確認，根據《聯合國海洋法公約》第 194 條規定，溫室氣體排放屬於一種海洋污染，各政府必須採取一切應盡的措施，避免、減少並控制與氣候變遷有關的海洋污染，且有義務將全球平均升溫控制在攝氏 1.5 度以下。各國應採取一切必要措施，確保在其管轄或控制下的活動的進行不致使其他國家及其環境遭受污染的損害，並確保在其管

⁹ 可能是出題者出題來源之臺灣基隆地方法院 107 年度海商字第 2 號民事判決，該案結論亦係請求賠償金額尚低於船舶所有人責任限額。

轄或控制範圍內的事件或活動所造成的污染不致擴大到其按照本公約行使主權權利的區域之外。當海洋吸收了大氣中過量的溫室氣體，會導致海洋酸化，影響海洋生態健康，甚至造成海洋生物變得脆弱、降低繁殖能力。除了海洋環境，氣候變遷對沿海地區與海島國家也帶來嚴重衝擊。隨著全球暖化，南北極與冰川快速消融，海平面逐漸上升，海島國家正遭受威脅，人民生存權面臨危機。ITLOS 表示，各國政府**必須採取比《巴黎氣候協定》更積極的行動**，保護海洋環境和以海為生的國家。

- (二)ITLOS 承認溫室氣體排放屬於海洋污染。法庭還強調，各國應承擔海洋法規定的義務，這些義務是對 2015 年《巴黎協定》中所載義務的補充。法庭進一步明確，各國有義務保護海洋環境免受氣候變化和海洋酸化的影響，具體包括設計減緩措施以盡可能減少有毒物質向海洋環境排放，並開展嚴格的盡職調查以確保非國家行為者遵守減緩措施。
- (三)在國際合作方面，法庭強調各國有義務防止氣候變化相關污染影響其他國家和本國管轄範圍以外的環境。各國的義務還包括共同努力應對氣候變化並援助發展中國家，特別是脆弱的發展中國家。法庭的意見與落實享有清潔、健康和可持續環境的人權息息相關。值得注意的是，對於各國可能造成與氣候變化相關的海洋污染的任何活動進行環境和社會經濟評估的義務，法庭強調了預防性和生態系統的方法。法庭澄清了各國在以下方面的義務：適應和恢復生態系統，保護稀有或脆弱的生態系統免受海洋變暖、海平面上升和海洋酸化的影響，以及建立海洋保護區。這些義務對於減緩和適應氣候變化以及健康的生態系統至關重要，有助於各國有效和公平地應對損害有效享有人權的地球三大危機。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！



法科領導品牌，最多考生的第一選擇！

高點知識達



律師司法官雲端函授

選定好老師·承諾好課程



114年全新方案比一比

課程	年度班（次數制）	全修班
適合對象	<input checked="" type="checkbox"/> 僅需一年衝刺複習 <input checked="" type="checkbox"/> 能空出一個完整時段觀看課程 <input checked="" type="checkbox"/> 不須無限次使用者 <input checked="" type="checkbox"/> 在學身分，搭配課業準備國考/法研	<input checked="" type="checkbox"/> 規劃二年循環複習 <input checked="" type="checkbox"/> 常利用通勤、打工、上課空檔觀看/收聽課程者 <input checked="" type="checkbox"/> 經常於不同平台頻繁使用者
課程配套	① 正規課 + 一試實務選題班 + 二試判解文章班 + 選試（一科） ② 正規課、選試於輔導期限前皆提供課業答疑服務	① 正規課 + 一試實務選題班 + 選試（一科） ② 正規課、選試於輔導期限前皆提供課業答疑服務
輔導收看	輔導期限 114.10.31 收看期限 114.10.31 ★在校學生另有二年方案	輔導期限 114.10.31 收看期限 115.10.31
使用次數	次數制，每一課程檔案收看10次	無限次
使用方式	不限載具（手機、平板、電腦），可隨時、隨地連線上課	
師資	師資、課程進度都相同	

★ 擔心使用次數不夠？

次數制從 110 年司律校園專案實行至今，從學員回饋與使用紀錄顯示，每一檔案收看 10 次絕對足夠，完全不用擔心不夠用。

113/10/31前，憑 113 司律二試准考證，年度班優惠 48,000 元

★年度班：特價**52,000**元

【二年校園專案】特價**55,000**元起

★全修班：特價**65,000**元起

※二方案配套不同，依購課說明頁為準。

※校園專案：須憑在校學生證/在學證明報名，校園團報&更多方案優惠與說明詳洽校園專員。