

100 年公務人員特種考試司法官考試第一試試題

科目：綜合法學（海商法）

Q1、下列何種執行名義，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得強制執行？

(A)一般金錢借貸債權人之假扣押裁判

(B)抵押權人之確定終局判決

(C)船舶碰撞債權人之假扣押裁判

(D)船舶碰撞債權人之確定終局判決

(100 年司法官)

【解析】

(A)：一般金錢借貸債權人之假扣押裁判

【題目解答】

茲依強制執行法及海商法規定，說明船舶扣押與執行名義之關係於下：

(一) 終局執行：不禁止扣押主義

海§4 I 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。但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」。強§114 II 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」。以排除海商法上開規定之限制。所稱「對於船舶之強制執行」，係指依終局執行名義所實施之執行而言。故船舶為終局執行之標的物時，如該船舶在我國領域，任何時間均得實施強制執行。該船舶係航經我國領域，尚未完成其預定之航行者亦然。

(二) 保全執行

1.原則：禁止扣押主義

為防止債權人濫行聲請假扣押，除海商法第四條第一項但書所定為使本次航行可能所生之債權或船舶碰撞之損害賠償外，仍受海商法第四條第一項前段之限制。即僅得於運送人或船長發航準備完成前或於航行完成後為之（強§114 III、海§4 I、III）。

2.例外：不禁止扣押主義

(1)使航行可能所生債權之假扣押：

強§114 III 規定：「前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定或船舶碰撞之損害賠償外，於保全程序之執行名義不適用之」。又依海§4 I 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。但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」。依此規定，債權人原則上不得對於船舶實施假扣押。但使航行可能所生之債務，有助於航行，並有優先受償權（海§24），且因一年間不行使而消滅（海§32），為使其得隨時受償，故設得禁止假扣

押之例外。

(2)船舶碰撞之損害賠償：

海§100 I 規定：「船舶在中華民國領水、港口、河道內碰撞者，法院對於加害之船舶得扣押之」。第二項規定：「碰撞不在中華民國領水、港口、河道內，而被害者為中華民國船舶或國民，法院於加害之船舶進入中華民國領水後，得扣押之」。不受同法第四條之限制。故船舶碰撞之損害賠償，於保全程序之執行名義，仍適用之（強§114 III）。但保全之債權不屬船舶碰撞之損害賠償債權者，仍有禁止實施保全程序規定之適用。

Q2、甲與某海運公司訂立 A 輪之一部傭船契約，及商品之件貨運送契約。請問下列敘述何者正確？

- (A)兩種運送契約均需以書面為之
 - (B)件貨運送契約應以書面為之
 - (C)傭船契約應以書面為之
 - (D)兩種運送契約均無需以書面為之
- （100 年司法官）

【解析】

（C）：傭船契約應以書面為之

【題目解答】

- （一）件貨運送契約係不要式契約。
- （二）傭船契約係要式契約，不但應以書面為之（§39），且應載明諸如契約期限或航程事項等法定事項（§40）。

Q3、海事優先權之標的，不包括下列何者？

- (A)發生優先債權之航行期內的已收取之運費
 - (B)船舶、設備及屬具或其殘餘物
 - (C)船舶所有人因本次航行中船舶所受損害或運費損失應得之賠償
 - (D)船舶所有人因共同海損應得之賠償，及船舶所有人在航行完成前為施行救助所應得之報酬
- （100 年司法官）

【解析】

（A）：發生優先債權之航行期內的已收取之運費

【題目解答】

海事優先權之標的範圍

- （一）船舶、船舶設備及屬具或其餘殘物（§27①）
- （二）在發生優先債權之航行期內之運費（§27②）

1.係指毛運費

通說認為此處之運費為毛運費（即總運費），包括貨載運送之運費及旅客運送之票價（楊仁壽、梁宇賢、施智謀、張特生、張新平）

2.已收取之運費應否包括在內？

亦即本款之運費，是否僅限於尚未收取者，學者見解不一，說明如下：

(1)否定說（僅限於未收取之運費）：

優先權之標的物，原則上應以「海產」（海上資產）為限，運費經船舶所有人收取之後，即失去海產之特性，而變成船舶所有人之「陸產」，優先權之效力，並不及於「陸產」（施智謀 340 頁；楊仁壽 135 頁；張新平 74 頁）。

(2)肯定說（包括已收取及未收取之運費）：

此處所謂運費，無論已收、未收均包括在內，其已收者應屬船舶之現有財產，若經船舶所有人挪用時，應負歸還之責（鄭玉波 23 頁；張東亮 538 頁）。

(3)折衷說（包括「未收取」及「已收取」但尚未交付船舶所有人之運費）

蓋日本商法之規定僅以未經收取之運費為限，其範圍過於窄狹。我國海商法第二七條第二款用語，規定在「航行期內之運費」而已，故有別日本立法例。因此，形式上，無論已收或未收，均為海事優先權之標的。惟在實其上，應解釋與公約及德國法之規定相同，即應以未收取，及或在船長或船舶所有人之代理人所持有者為限。（梁宇賢 海商法精義 74 頁；林群弼 海商法論 185 頁）

(三) 船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償 (§27③)

(四) 船舶所有人因共同海損應得之賠償 (§27④)

(五) 船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬 (§27⑤)

Q4、下列何種債務，船舶所有人不得主張責任限制？

- (A)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
- (B)沈船或落海之打撈移除所生之債務
- (C)共同海損分擔額
- (D)船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償 (100 年司法官)

【解析】

(C)：共同海損分擔額

【題目解答】

船舶所有人責任限制，係指船舶所有人對於船舶所生之債務，僅負有限責任而毋庸以其財產負無限清償責任之制度。此乃海商法之特別制度，有別於債務人負無限責任之一般法則。

(一) 得主張責任限制之債權

- 1.在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財產毀損滅失之損害賠償 (§21 I ①)
- 2.船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償，但不包括因契約關係所生之損害賠償 (§21 I ②)
- 3.沉船或落海物之打撈、移除所生之債務，但不包括依契約之報酬或給付 (§21 I ③)
- 4.為避免或減輕前二款責任所負之債務 (§21 I ④)

(二) 責任限制阻卻事由 (§22)

依第二十二條之規定，不適用責任限制之情形有六，惟如細究之，可分二大類，其一為責任限制阻卻事由（本屬責任限制之債權然不得主張責任限制），其二為非限制債權（原非責任限制之債權本不得主張責任限制），二者性質不同，不能混為一談。

1. 責任限制阻卻事由（§22①）：本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務
2. 非限制債權（除斥債權）§22②～⑥有五種非限制債權（除斥債權）：
 - (1) 本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務（§22②）
 - (2) 救助報酬及共同海損分擔額（§22③）
 - (3) 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償（§22④）
 - (4) 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償（§22⑤）
 - (5) 核能動力船舶所生核子損害之賠償（§22⑥）

Q5、甲海運公司之 A 輪，與乙簽訂一部之傭船契約，但在發航之前，全部之託運人皆與甲公司解除運送契約，請問下列何者正確？

- (A) 託運人必須支付全部之運費才得解除運送契約
- (B) 託運人必須支付三分之一之運費及裝、卸之費用，才能解除
- (C) 託運人必須支付四分之三之運費及裝、卸之費用，才能解除
- (D) 託運人必須支付三分之二之運費及裝、卸之費用，才能解除

（100 年司法官）

【解析】

（B）：託運人必須支付三分之一之運費及裝、卸之費用，才能解除

【題目解答】

（一）全部傭船契約之解除

1. 全部一次航行之計程傭船契約

由於§45 規定：「前二條之規定，對船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約，不適用之。」是以此處全部傭船契約係指全部一次航行之計程傭船契約。

2. 得不附理由而為解除

「以船舶之全部供運送時，託運人於發航前，得解除契約」（§43 I），故託運人得不附任何理由，而為契約之解除。

3. 對運送人之補償

(1) 傭船契約全部解除，運送人雖仍得以該船舶供其他貨物之運送，但解除契約之託託人應支付運費三分之一，俾賠償船舶所有人時日、精力之耗損。若已裝載貨物之全部或一部者，解除契約之託運人並應負擔因裝卸所增加之費用（§43 I）。

(2) 以上有關全部傭船契約解除之規定，對於當事人之間，關於延滯費之約定不受影響（§43 III）。

（二）一部傭船契約之解除

一部且一次航行之計程傭船契約（§45）

1.全部之託運人皆解除契約時

以船舶之一部供運送時，託運人於發航前皆為契約之解除者，由於此種解除與全部備船契約解除情形類似，各託運人僅負支付三分之一運費之責任（§44 II）。

2.僅部分託運人為契約之解除

以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加之費用及賠償加於其他貨載之損害（§44 I）。

- Q6、甲航運公司以其貨輪承運貨物一批至臺中港，並簽發載貨證券一式三份予乙。於中途港，乙請求停止運送返還運送物，請問甲公司應如何處理？
- (A)收回一份載貨證券，始得為物貨（編：應係貨物）之交付
 - (B)收回二份載貨證券，始得為物貨（編：應係貨物）之交付
 - (C)收回三份載貨證券，始得為物貨（編：應係貨物）之交付
 - (D)無須收回載貨證券，即得為物貨（編：應係貨物）之交付（100 年司法官）

【解析】

（C）：收回三份載貨證券，始得為物貨之交付

【題目解答】

運送人應依據運送契約應於目的港將所承運之貨物交付於受貨人（§58）

（一）若有發行 B/L

1.在貨物目的港

(1)若先後有數人請求時

依海§58 I，僅持有一份 B/L 即可請求。

(2)若同時有數人請求時

依海§58 II，將貨物按照§51 之規定寄存並通知曾為請求之各持有人。

2.非於貨物目的港

非受 B/L 之全數，不得為貨物之交付（§58 I）。

（二）若未發行 B/L

對託運人所指定之人為貨物之交付。

- Q7、下列何者不適用海商法？
- (A)橋式貨櫃起重機吊起貨櫃，尚未越過船舷，而直接摔落在岸邊之貨損索賠
 - (B)海陸聯運，其貨損發生之階段不明時之貨損索賠
 - (C)海運承攬運送人以自己名義簽發載貨證券，但貨損發生在海上運送人之船上，貨主對海運承攬運送人之貨損索賠
 - (D)內陸貨櫃集散站內發生火災之貨損索賠（100 年司法官）

【解析】

（D）：內陸貨櫃集散站內發生火災之貨損索賠

【題目解答】

(一) 強制責任之適用期間（分割說與單一說之爭議）

運送人對其應履行運送章下之義務，應負強制責任，不得於載貨證券上以任何條款、條件或約定免除或減輕。否則，因未履行義務所致貨物之毀損、滅失、或遲到之損害者，其條款、條件或約定不生效力（但其他部分仍為有效），是為運送人之「最低強制責任」，又稱為「免責約款禁止原則」。

1. 海牙規則：裝載至卸載

認強制責任期間自貨物裝載至貨物卸載之期間，而所謂裝載、卸載之時點，在美國發展出「鉤對鉤原則」，其以船舶對貨物有無支配力決定之；亦即視裝卸工具在岸邊或船舶上決定：

(1) 若為船鉤（即船舶自備起吊機）

- ┌ 裝載時：船上吊鉤鉤住貨物時，即為強制責任之開始。
- └ 卸載時：以船上吊鉤鉤住貨物越過船舷時（至於是否須貨物與船鉤分離而接觸地面，則有爭議）為強制責任之終止。

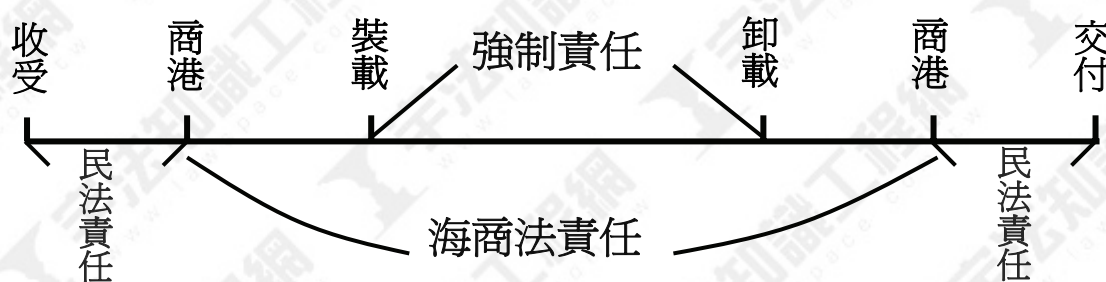
(2) 若為岸鉤

- ┌ 裝載時：以岸上吊鉤鉤住貨物越過船舷時（至於貨物是否須與岸鉤分離而接觸船舶，則有爭議）為強制責任之開始。
- └ 卸載時：以岸上吊鉤鉤住貨物時為強制責任之終止。

2. 漢堡規則：收受至交付

認強制責任期間自運送人收受貨物時起至交付貨物時止，運送人之責任加重；亦即漢堡規則適用期間已由港口至港口，擴大至內陸交貨受貨。

3. 我國法制：分割說與單一說之爭議



(二) 喜馬拉雅條款

1. 明文規定 (§76 I)

海商法第七十六條第一項規定：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到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，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。」此即我國現行海商法有關「喜馬拉雅條款」之明文規定。

2. 擴張規定 (§76 II)

海商法第七十六條第二項規定：「前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬

運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」此即我國現行海商法有關「喜馬拉雅條款」之擴張規定。因依照本項之規定，就其區域而言，凡在商港區域內之履行輔助人，包括裝船前及卸載後陸上階段之履行輔助人，均得享受「對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制」，不再僅限於海上履行輔助人。就對象而言，而且不限於運送人之代理人或受僱人，縱為獨立契約承攬人，亦得主張之。

Q8、海商法所稱的船舶碰撞，下列敘述何者錯誤？

- (A)屬於單獨海損 (B)須基於故意或過失
(C)及於撞及冰山或碼頭等之情形 (D)必須為船與船之碰撞

(100 年司法官)

【解析】

(C)：及於撞及冰山或碼頭等之情形

【題目解答】

(一) 廣義碰撞

廣義之船舶碰撞係指船舶與其他船舶、運輸工具或除水以外之任何物體碰撞者，譬如船舶與漂流物、防波堤、碼頭、冰山等碰撞。

(二) 狹義碰撞

1. 意義

係指二艘或二艘以上之船舶，在海上或與海相通水面或水中互相接觸，致一方或雙方發生損害而言。

2. 本法所採

本法第四章因參考一九一〇年碰撞公約第一條之規定，係採狹義之船舶碰撞，故船舶碰撞限於二艘以上船舶間之碰撞。

Q9、下列何者不符海上保險之基本原則？

- (A)因被保險人有過失，致生保險事故及損害，保險人不負賠償責任
(B)當事人應遵守最大誠信原則
(C)即使契約未明定，被保險人在保險事故發生時，有義務採取損害防阻措施
(D)要保人或被保險人對於保險標的無保險利益者，保險契約失其效力

(100 年司法官)

【解析】

(A)：因被保險人有過失，致生保險事故及損害，保險人不負賠償責任

【題目解答】

(一) 賠償責任之原則

1. 就保險標的物之毀損滅失及費用負賠償責任

海商法第一二九條規定：「保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任。」由此規定可

知，保險人對於保險標的物之毀損滅失及費用應負賠償責任。

2.就減免損失之費用負償還責任

保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任 (§130 I)。保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之 (§130 II)。保險人對於前項費用之償還，以保險金額為限。但保險金額不及保險標的物之價值時，則以保險金額對於保險標的之價值比例定之 (§130 III)。

(二) 不負賠償責任之例外

1.就因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所生之損害 (§131)

因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。

2.就要保人或被保險人違反裝運通知義務所致之損害 (§132)

未確定裝運船舶之貨物保險，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱、裝船日期、所裝貨物及其價值，立即通知於保險人。不為通知者，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。

Q10、甲航運公司以其貨輪承運乙之貨物一批從高雄港至美國洛杉磯港，並簽發一紙記名式載貨證券，載明受貨人為丙。貨抵美國，甲收取丙提供之銀行擔保提貨書 (Letter of Guarantee) 後即予放貨。乙因未取得貨款乃持該載貨證券，向甲請求損害賠償，若載貨證券上無準據法之約定。請問以下敘述何者正確？

- (A) 甲已正確交付貨物予載貨證券上載名之受貨人，無須負損害賠償責任
- (B) 甲得以該銀行擔保提貨書對抗乙，無須負損害賠償責任
- (C) 甲因未收回載貨證券，應對乙負損害賠償責任
- (D) 甲如能證明其無過失係當地放貨代理人之過失所致，即無須負損害賠償責任

(100 年司法官)

【解析】

(C)：甲因未收回載貨證券，應對乙負損害賠償責任

【題目解答】

載貨證券之繳回性

(一) 載貨證券為提示證券及繳回證券

行使載貨證券所表彰貨物之交付請求權，必須向運送人提示載貨證券，並交還載貨證券，始得請求運送人交付貨物。故載貨證券具有提示性及繳回性，亦即載貨證券為提示證券及繳回證券。

(二) 致託運人受有損害，自應負損害賠償責任！

民法§630 規定：「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還」為§60 I 所準用。最高法院 67 臺上字 1229 號判例稱：「載貨證券具有換取或繳還證券之

性質，運送貨物經發給載貨證券者，貨物之交付，憑載貨證券為之。即使為實際之受貨人，苟不將載貨證券提出及交還，依（舊）§104 準用民法§630之規定，仍不得請求交付運送物。」此項情形，不因載貨證券尚在託運人持有中而有所不同，故運送契約所載之受貨人不憑載貨證券請求交付運送物，運送人不拒絕而交付，如因而致託運人受有損害，自應負損害賠償責任（參見最高法院 88 度第 6 次民事庭會議決議）。即本此條之法意而發抒。