

101 年公務人員特種考試司法官考試第一試試題

科目：海商法

Q01、有關保險標的（物）之敘述，下列何者錯誤？

- (A) 凡與海上航行有關之可能危險，只要能以金錢衡量者，皆可為海上保險之標的
- (B) 得依契約約定，以出發地之陸上倉庫起至目的港止之危險為海上保險標的
- (C) 依我國法規定，若契約未明文排除，海上保險之標的應包括戰爭險
- (D) 在訂立貨物保險契約時，未確定保險標的物之名稱、裝船日期及其價值者，該契約無效

（101 年司法官）

【解析】

（D）在訂立貨物保險契約時，未確定保險標的物之名稱、裝船日期及其價值者，該契約無效

【題目解答】

（一）依§127 I 規定「…可能發生危險之財產權益」，故（A）之論述正確。

（二）依§127 II 規定「得約定延展加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。」故（B）之論述正確。

（三）海商法§126 規定：「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」而對於因戰爭所致之損害，保險法§32 規定：「保險人對於因戰爭所致之損害，除契約有相反之訂定外，應負賠償責任。」由此規定可知，就因戰爭所致之損害，除契約有相反之訂定外，海上保險人應負賠償責任，故（C）之論述正確。

（四）（D）之論述係屬開放保險單，保險契約仍屬有效，其論述錯誤。

貨物保險，以訂立保險契約時，承保標的物是否已經確定或尚未確定區分，其保險單可分為：

1. 關閉保險

訂立貨物保險契約時，若承保的貨物已經確定，其所訂立的保險契約屬於關閉保險，此種保險多用於一次裝船的運送。

2. 開放保險（開口保險）

訂立契約時，若承保的貨物尚未確定，須待以後確定者，其所訂立的契約屬於開放保險。之所以採用開放保險的方式訂立保險契約，其目的就是為了節省訂約程式及費用。開放保險保險單的承保範圍涵蓋特定期間內分批裝運貨物的危險。但每次裝貨時，要保人必須將貨物的數量、航線、以及船舶名稱通知保險人。須注意者，每批貨物都各自為單獨保險契約的保險標的物，分別計算保險費，因此開放保險，是以一張保險單，證明數個保險標的物不同、保險費不同、而且契約數目是數個的浮動保險。

◎海商法第 127 條（保險標的）

- ①凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，皆得為海上保險之標的。
- ②海上保險契約，得約定延展加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。

Q02、甲航運公司之 A 輪航行於高雄港外海，因突來之強烈風浪，部分貨物、設備及船員落海，A 輪並失去動力。乙航運公司之 B 輪正航行於附近，立即對其施行救助，除成功救起三名船員、船員私人用品、船舶救生艇及部分貨物外，並將 A 輪安全拖至高雄港進行維修。請問下列被施救之物，何者非屬救助有效果有報酬之被救助財產？

- (A)A 輪 (B)船舶救生艇 (C)船員私人用品 (D)部分貨物
(101 年司法官)

【解析】

(C) 船員私人用品

【題目解答】

一、救助之標的

(一) 船舶

(二) 船舶上財物

船舶上財物包括貨載、行李等，但船員之私人用品及旅客行李中之日常生活用品，不認為海上財產，此係因為獲救之海上財產被視為基金，具有經濟價值，被救助者得由此項基金提取一定數量作為救助報酬。個人物品及日常生活用品既欠缺經濟性，是以不足成為被救助財產。

(三) 貨物及旅客之運費

(四) 其他海上財物

二、案例事實解答

A 輪、船舶救生艇及部分貨物，均得為救助之標的。而船員私人用品則不足成為被救助財產。

Q03、關於船舶碰撞之損害賠償，下列何者正確？

- (A)法院得不經被害船舶之請求，於加害船舶進入中華民國領海後，逕行扣押之
(B)其訴訟應在原告船舶船籍港之法院提起
(C)其請求權自知有賠償義務人起，二年不行使而消滅
(D)因碰撞而被扣押之船舶，得提供擔保請求放行 (101 年司法官)

【解析】

(D) 因碰撞而被扣押之船舶，得提供擔保請求放行

【題目解答】

(一) 為保障受害之我國船舶及人民，§100 賦予法院對於加害船舶，得逕行扣押，不受海商法§4 規定之限制。然民事執行仍須由債權人（經被害船舶之請求）聲請始得為之，而非職權發動，(A) 之論述錯誤。

- (二) 關於船舶碰撞之管轄，§101 規定得於「被告之住所或營業所所在地之法院 (§101①)」、「碰撞發生地之法院 (§101②)」、「被告船舶船籍港之法院 (§101③)」、「船舶扣押地之法院 (§101④)」、「當事人合意地之法院 (§101⑤)」及「受害船舶最初到達地之地院 (民訴§15 II)」，其管轄法院並無 (B) 之論述中「原告船舶船籍港之法院」，故其論述錯誤。
- (三) §99 規定：「因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。」，故 (C) 之論述「知有賠償義務人起」之論述錯誤。
- (四) §100 III 規定：「前兩項被扣押船舶得提供擔保，請求放行。」故 (D) 之論述正確。

Q04、下列有關共同海損之敘述，何者錯誤？

- (A) 共同海損乃指船舶在航行期間，面對危害共同航海團體之全體財產之危險所為之故意且合理之處分時，其所直接造成之犧牲及費用
- (B) 共同海損之損失及費用須由所保存之船舶及貨物等利害關係人平均分攤之
- (C) 未依航運習慣裝載之貨物經投棄者，仍屬共同海損犧牲
- (D) 該面對之危險須為共同危險 (101 年司法官)

【第一次公布解答】

(C) 未依航運習慣裝載之貨物經投棄者，仍屬共同海損犧牲

【第二次公布解答】答 (B) 答 (C) 或答 (B) (C) 均給分

(B) 共同海損之損失及費用須由所保存之船舶及貨物等利害關係人平均分攤之

(C) 未依航運習慣裝載之貨物經投棄者，仍屬共同海損犧牲

【題目解答】

(一) (A) 之論述乃針對共同海損之定義，完全正確。

(二) 因共同海損直接造成之犧牲及發生之費用，基於衡平法理，原則上應由各利害關係人分擔之，(B) 之論述原則上正確。然亦有§120 之不分擔共同海損例外規定，故 (B) 之論述不完全正確。

(三) 共同海損之處分，係指為共同安全之目的而為處分，亦即為求船舶、貨物及其他財產全體之安全及利益，如僅為保全船舶而犧牲貨載者，或船長依§65 II 將違禁物投棄時，均不得認其為共同海損。故 (C) 之論述「未依航運習慣裝載之貨物經投棄者，仍屬共同海損犧牲」係屬錯誤。

(四) 共同海損之危險須為共同危險，此種危險對船舶，貨物及其他財產須造成共同危險，亦即，利害關係人應有人二以上，如僅使某貨物毀損或僅使船舶受損，均非共同海損，(D) 之論述正確。

Q05、甲航運公司之 A 輪為乙承運一整櫃貨物至基隆港，該貨櫃從基隆港卸載後，須運至港區外之貨櫃集散站拆櫃，待貨主前來提貨。運至貨櫃集散站內時，因拖車司機丙之過失（非重大過失），致貨櫃翻落，乙之貨物全部滅失。載貨證券上未載明貨物之性質及價值，且無相關責任之約定。請問下列敘述何者正確？

- (A)甲及丙皆得主張單位責任限制
(B)甲得主張單位責任限制，丙不得主張
(C)甲不得主張單位責任限制，丙得主張
(D)甲及丙皆不得主張單位責任限制

(101 年司法官)

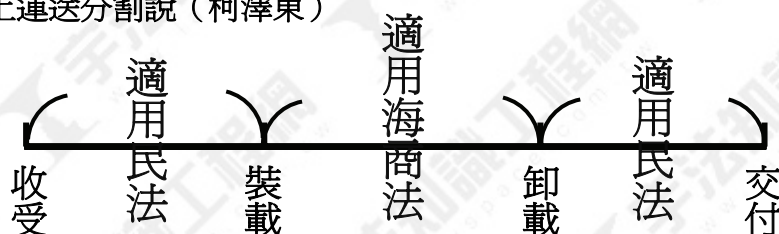
【解析】

(D) 甲及丙皆不得主張單位責任限制

【題目解答】

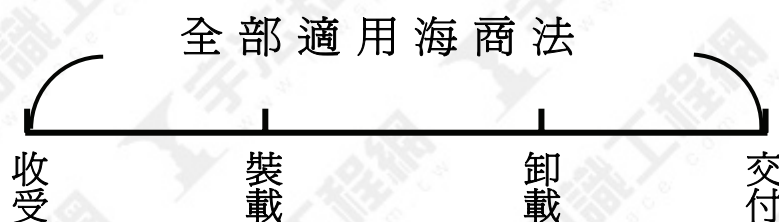
海商法上單位責任限制制度 (§70 II) 之立法目的主要為保護運送人，避免託運人未將貨物性質價值聲明並註明者，而於貨損時漫天要價。惟適用上係以適用「海商法」為其前提，然「港區外之貨櫃集散站」貨物全部滅失，有無「海商法」之適用，涉及分割說與單一說之爭議，亦即：

(一) 海上運送分割說 (柯澤東)



主張此說者認為，海商法應僅適用於「固有之海上部分」，至於「待運期間」及「待交期間」之部分（「收受貨物後至裝載前」及「卸載後至交付貨物前」），則應適用有關陸上運送、倉庫或寄託之規定。基此見解，(D) 甲及丙皆不得主張單位責任限制係屬正確。

(二) 海上運送單一說 (施智謀、楊仁壽)



主張此說者認為，自收受至交付，整個運送過程均可適用海商法之規定。易言之，除「固有之海上部分」外，「待運期間」及「待交期間」之部分，亦可適用海商法之規定。基此見解，(A) 甲及丙皆得主張單位責任限制方屬正確。

(三) 折衷說 (修正之單一說) (林群弼、張新平、梁宇賢)



主張此說者認為，運送人依本法規定負責之期間，限於貨物在「商港區域」內之期間。基此見解，(D) 甲及丙皆不得主張單位責任限制係屬正確。

Q06、甲公司持清潔載貨證券於高雄港向乙運送人提領貨物，該貨物外觀明顯受損，惟領貨時未加檢查，於領貨後第四天始通知乙，並請求賠償。下列敘述何者正確？

- (A)因甲公司未於領貨當時通知乙，故視為乙已依照載貨證券之記載，交清貨物
- (B)因甲公司未於提貨後三天內通知乙，故視為乙已依照載貨證券之記載，交清貨物
- (C)因甲公司未於領貨當時通知乙，故推定乙已依照載貨證券之記載，交清貨物
- (D)因甲公司未於提貨後三天內通知乙，故推定乙已依照載貨證券之記載，交清貨物

(101 年司法官)

【解析】

(C) 因甲公司未於領貨當時通知乙，故推定乙已依照載貨證券之記載，交清貨物

【題目解答】

- (一) 海商法§56 I 擬制之效果為「推定」而非「視為」，故(A)之論述錯誤
- (二) 海商法§56 I 擬制之效果為「推定」而非「視為」，故(B)之論述錯誤
- (三) 海商法§56 I 但書第三款適用之前提為「毀損滅失不顯著」，始得於「提貨後三日內以書面通知」，本題之事實為「外觀明顯受損」，故有可能適用§56 I 但書第一款，而非第三款，故(D)之論述錯誤

◎海商法第 56 條（貨物受領之效力）

①貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限：

- 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。
- 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。
- 三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。
- 四、在收貨證件上註明毀損或滅失者。

②貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。

Q07、下列債權，何者依法無海事優先權擔保？

- (A)救助報酬
- (B)船員薪資
- (C)運河費
- (D)油污損害之賠償

(101 年司法官)

【解析】

(D) 油污損害之賠償

【題目解答】

(一) 救助報酬 (§24 I ③)

(二) 船員薪資 (§24 I ③)

(三) 運河費 (§24 I ⑤)

◎海商法第 24 條 (受海事優先權擔保之債權項目即位次)

①下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：

一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。

二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。

三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。

四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。

五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。

②前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。

Q08、下列何種債務，船舶所有人得主張責任限制？

(A)救助報酬

(B)因船舶所有人本人之過失所生損害之賠償

(C)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

(D)操作船舶直接所致人身傷亡之損害賠償

(101 年司法官)

【解析】

(D) 操作船舶直接所致人身傷亡之損害賠償

【題目解答】

(一) 救助報酬 (§22③)

(二) 因船舶所有人本人之過失所生損害之賠償 (§22①)

(三) 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)

(四) 操作船舶直接所致人身傷亡之損害賠償 (§21 I ①)

◎海商法第 21 條第 1 項 (船舶所有人責任限制之標的項目)

①船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：

一、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。

二、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。

三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。

四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。

◎海商法第 22 條 (船舶所有人責任限制之例外)

前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：

一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。

二、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。

三、救助報酬及共同海損分擔額。

四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。

五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。

六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。

Q09、下列何者非認定海商法上船舶之要件？

- (A) 藉航行而獲利之商業行為
- (B) 非為船舶法所稱之小船
- (C) 船籍為中華民國之船舶
- (D) 航行於海上或與海相通之水面或水中

(101 年司法官)

【解析】

(C) 船籍為中華民國之船舶

【題目解答】

海商法之船舶須具備五個要件，即 1. 須為航行構造物 2. 須有以船舶供航行之意 3. 須航行於海上或與海相通之水域 4. 須為大船而非小船 5. 須為商船

- (一) 藉航行而獲利之商業行為，為「商船」，為認定海商法上船舶之要件。
- (二) 非為船舶法所稱之小船，為「大船」，為認定海商法上船舶之要件。
- (三) 船舶係屬何國國籍，非海商法船舶之判斷要件，(C) 之論述錯誤
- (四) 航行於海上或與海相通之水面或水中，為「海船」，為認定海商法上船舶之要件。

Q10、甲公司以其 A 輪運送 B 之貨物一批從基隆港至日本，該貨物經 B 口頭報明其性質及價值，且已註明於載貨證券中，該批貨物於運送中，因船長、海員關於船舶管理之過失致發生毀損，試問下列敘述何者為正確？

- (A) B 可以以該貨物之實際價值求償
- (B) B 可請求以每件特別提款權六六六·六七單位，或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額兩者較高者為限
- (C) 賠償之金額以貨物報明之實際金額，與貨物每件特別提款權六六六·六七單位，或每公斤特別提款權二單位計算之金額三者較高者為限
- (D) 運送人不須負賠償責任

(101 年司法官)

【解析】

(D) 運送人不須負賠償責任 (§69①)

【題目解答】

運送人須負賠償責任後，始有單位限制責任之考量 (§70)

◎海商法第 69 條 (免責事由 (一))

因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：

- 一、船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。
- 二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。
- 三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。
- 四、天災。
- 五、戰爭行為。
- 六、暴動。

- 七、公共敵人之行爲。
- 八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。
- 九、檢疫限制。
- 十、罷工或其他勞動事故。
- 十一、救助或意圖救助海上人命或財產。
- 十二、包裝不固。
- 十三、標誌不足或不符。
- 十四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。
- 十五、貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行爲或不行爲。
- 十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。
- 十七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、僱人之過失所致者。