

〔 97 年司法特考 〕

一、三萬噸之韓籍油輪漢城號，於 96 年 2 月 1 日行經我國花蓮外海時，因機械故障氣爆，擱淺沉沒於花蓮海域。船上人員由海巡人員全數救起，我國政府於清理沉船及油污損害後，向漢城號船東求償 5 億元台幣，試問：漢城號船東可否主張責任限制？請依我國海商法之規定回答之，並評論其立法之妥當性。
 (97 司法官)

〔 擬答 〕

(一) 油污之損害賠償不得主張船舶所有人責任限制

1. 立法理由

本款立法理由係基於毒性化學物質及油污所生損害通常非常嚴重及鉅大，為嚴加防範其事故之發生，國際間乃採嚴格責任（危險）主義，而不採過失責任主義，因此應依國際公約或特別法規定，國際航運習慣上已列入海事索賠之另冊，但我國無關毒性化學物環及油污之特別立法，且未加入《國際油污損害民事責任公約》，新《海商法》遽課船舶所有人負「無限責任」，實令航業經營人有「無措」之感。

2. 批評

- (1) 海§22④、⑤、⑥之損害發生時，因其所生損害與賠償數額皆甚嚴重而鉅大，應制定特別法以之因應，故將其排除於得主張限制責任之債權之外，尚屬正確。
- (2) 惟我國目前迄未加入上述相關國際公約，僅制定「核子損害賠償法」，此外別無其他立法，因此遇此損害時，除核子損害外，遽令船舶所有人負「無限責任」，責任似嫌過重，若無最高賠償額及強制執行之相關規定以資配合，顯非妥適。

(二) 清除沉船得主張船舶所有人責任限制 (§21 I ③)

1. 非基於契約所生之債務

- (1) 船舶於沉沒、遇難、擱淺及委棄時，港務機關或其他人基於無因管理，對該船舶其上物品及落海物所採取使之浮起、移除、毀壞或使之無害之行爲，致生之債務。
- (2) 發生債務之行爲須由於「打撈移除」船沉或落海物而發生者爲限。所謂「打撈移除」，包括使船舶或船上的任何物件再行浮升、移動或使其無害之行爲或使貨物移動、毀損或使其無害之行爲。
- (3) 基於契約所生之債務不得主張責任限制

2. 批評

對於沉船或落海物，港務機關本得基於公權力命令船舶所有人打撈或移除。船舶所有人不服從命令將之打撈或移除時，港務機關亦得以船舶所有人之費用代爲打撈移除。打撈移除之後，向船舶所有人求償之時，船舶所有人即得依據§21 I ③之規定，向港務局主張責任限制。此等規定對於船舶所有人極爲

有利，例如打撈或移除費用極為龐大，須要新臺幣一千萬元，而根據§21 I 及 IV 計算之結果，船舶所有人之責任限制額僅為 500 萬元。在此情況之下，若船舶所有人故意不予如期打撈移除，先由港務機關代為執行，執行費用果為新臺幣 1,000 萬元。然後就此代墊費用 1,000 萬元，向船舶所有人強制執行。就此代墊費用，船舶所有人得以主張責任限制，僅負責任限制額之 500 萬元即可了事。如此一來，「故意不自動打撈、移除」，船舶所有人豈不可以「淨賺」500 萬元？如此立法，豈不變相鼓勵船舶所有人切勿自動如期打撈移除？（林群弼 海商法論 316-317 頁）