

100 年專技高考律師考試第一試試題

科目：綜合法學（海商法）

Q1、以下何者為海商法上之船舶？

- (A)海上船型無線電定位標竿 (B)日月潭 30 噸動力漁舢舨
(C)翡翠灣海水浴場水上摩托車 (D)高雄旗津公營 100 噸渡輪 (100 年律師)

【解析】

(D) 高雄旗津公營 100 噸渡輪

【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) 海上船型無線電定位標竿，非航行構造物（雖有浮動性，但欠缺航行性），故非海商法上之船舶。
(二) 日月潭 30 噸動力漁舢舨，不是海船而是河船，故非海商法上之船舶。
(三) 翡翠灣海水浴場水上摩托車，是否屬於航行構造物（有浮動性、航行性，但欠缺裝載性？）恐有爭議，即便認為航行構造物，亦屬小船，非海商法上之船舶。
(四) 高雄旗津公營 100 噸渡輪，為「海船」、「大船」及「商船」，故為海商法上之船舶。

Q2、我國籍之甲船於航海中，遇颱風侵襲，船身嚴重受損，緊急駛入高雄港，並進入乙修船廠進行修繕。其後甲船所有權人破產，乙修船廠未取得修繕費，因此行使留置權。甲船之船舶抵押權人丙亦主張其船舶抵押權。又甲船所有權人尚未支付港埠費，且積欠船員戊薪津兩個月。港務局丁及船員戊皆對甲船主張海事優先權。乙、丙、丁、戊之各債權之優先位次，以下何者正確？

- (A)乙、丙、戊、丁 (B)丙、乙、丁、戊
(C)丁、戊、丙、乙 (D)戊、丁、乙、丙 (100 年律師)

【解析】

(D) 戊、丁、乙、丙

【題目解答】

一、海事擔保物權之位次

- (一) 海事優先權相互間之關係：同次航行原則依依§24 各款之規定 (§29 I)
(二) 海事優先權優先於船舶抵押權 (§24 II)
(三) 海事優先權優先於船舶留置權，而船舶留置權優先於船舶抵押權 (§25)
海事優先權能提高船舶營運之安全及效率，並保護受害人，故海事優先權之位次在船舶抵押權之前 (§24 II)，建造或修繕船舶所生債權，其債權人

留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前 (§25)。

二、題目解答

- (一) 乙之修理費用得主張留置權
- (二) 丙可主張船舶抵押權
- (三) 港務局丁得主張第五順位的海事優先權 (§24 I ⑤)
- (四) 船員戊得主張第一順位的海事優先權 (§24 I ①)
- (五) 優先次序

「船員戊」優先於「港務局丁」，而「港務局丁」優先於「留置權人乙」，「留置權人乙」復優先於「船舶抵押權人丙」。

Q3、下列敘述何者為正確？

- (A) 船舶所有權、抵押權、租賃權，非經登記，不生效力
- (B) 以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響
- (C) 船舶所有權、抵押權、租賃權非經登記，不得對抗第三人
- (D) 建造中船舶並非海商法船舶，不能為船舶抵押權設定登記 (100 年律師)

【第一次公布解答】

(C) 船舶所有權、抵押權、租賃權非經登記，不得對抗第三人

【第二次公布解答】答 (B) 或 (C) 或 (BC) 者均給分

【題目解答】

- (一) 海商法§8 規定：「船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力：……」所有權讓與採「要式的意思主義」，海商法§33 規定：「船舶抵押權之設定，應以書面為之。」故以「書面」為其生效要件。船舶登記法§3 規定：「船舶關於左列權利之保存、設定、移轉、變更、限制、處分或消滅，均應登記：一、所有權。二、抵押權。三、租賃權。」船舶登記法§4 規定：「船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人。」故船舶租賃權之登記為對抗要件而非生效要件，故 (A) 之論述錯誤。
- (二) 海商法§41 規定：「以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。」，故 (B) 之論述正確。
- (三) 海商法§9 規定：「船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。」海商法§36 規定：「船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。」船舶登記法§4 規定：「船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人。」故所有權、抵押權、租賃權之登記均為對抗要件而非生效要件，故 (C) 之論述正確。
- (四) 海商法§34 規定：「船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。」故 (D) 之論述「建造中船舶並非海商法船舶，不能為船舶抵押權設定登記」錯誤。

Q4、甲自美國進口貨物一批，分裝 10 個貨櫃，委由美國總統輪船公司運送，俟甲持載貨證券至高雄港提貨時，發現短少兩個貨櫃，於求償遭拒後，即於高雄地方法院提起損害賠償之訴，若法院駁回該訴，有無理由 (設載貨

證券約定由美國法院管轄並適用美國法)？

- (A)有理由，因約定準據法為美國法
- (B)有理由，因約定管轄法院為美國法院
- (C)無理由，因依我國法甲保護較優
- (D)無理由，因卸貨港為高雄港，得由高雄地方法院管轄 (100 年律師)

【解析】

(D) 無理由，因卸貨港為高雄港，得由高雄地方法院管轄

【題目解答】

- (一) 海商法§77 本文規定：「載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律適用法所定應適用法律。」涉外民事法律適用法§43 I 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；載貨證券未記載應適用之法律時，依關係最切地之法律。」故本案準據法適用美國法並無疑義，惟涉外民事法律適用法並未規範「管轄權」，故管轄權應適用海商法§78 規定，故 (A) 之論述錯誤。
- (二) 海商法§78 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。」，卸貨港既在我國高雄港，故高雄地方法院有管轄權，故 (B) 之論述錯誤。
- (三) 依海商法§78 規定，高雄地方法院有管轄權，而依海商法§77 本文及涉外民事法律適用法§43 I 規定，本案準據法應為美國法。海商法§77 但書及新涉外民事法律適用法均揚棄我國法優先適用之原則，故 (C) 之論述錯誤。
- (四) 依海商法§78 規定，(D) 之論述係屬正確。

Q5、甲搭乘乙所屬之高雄旗津渡輪 (20 噸以上) 前往旗津，不料該輪於高雄港因船長航行上之過失與漁船發生碰撞，甲因此碰撞而跌倒受傷，支出醫療費用新臺幣 10 萬元。請問下列敘述何者為正確？

- (A)乙得對甲主張海商法第 69 條第 1 款之船長航行上之過失而免責
- (B)乙得對甲主張海商法第 70 條第 2 項單位責任限制
- (C)依海商法規定，甲之損害係因乙船之過失所致，應由乙負賠償責任
- (D)甲之傷害賠償請求權時效為 1 年 (100 年律師)

【解析】

(C) 依海商法規定，甲之損害係因乙船之過失所致，應由乙負賠償責任

【題目解答】

- (一) 依海商法§69①規定：「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爲而有過失。」所發生之毀損或滅失船舶所有人對「本船貨物」可免負賠償責任，但對本船之人身損害要負賠償責任，然得依§21 I 規定主張責任限制，故 (A) 之論述錯誤。
- (二) 海商法§70 II 之單位責任限制乃是針對「本船貨物」而來，對本船旅客之

人身損害無適用之餘地，故（B）之論述錯誤。

（三）依海商法規定（海商法§8 適用民法§654），甲之損害係因乙船之過失所致，應由乙負賠償責任，故（C）之論述正確。

（四）海商法§5 適用民法§623 II 規定：「關於旅客之運送，因傷害或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，二年間不行使而消滅。」故（D）之論述「甲之傷害賠償請求權時效為1年」係屬錯誤。

Q6、甲將貨物一批交由乙航運公司以海運運送至美國洛杉磯，並以支票新臺幣10萬元支付運費，由乙航運公司簽發載貨證券交付與甲，甲再將該載貨證券背書轉讓與丙。其後，甲所簽發之支票因存款不足而被退票，而丙持載貨證券取貨，請問下列敘述何者正確？

(A)乙航運公司應交付該貨物給丙
 (B)乙航運公司可行使留置權而拒絕交付
 (C)乙航運公司可以撤銷運送契約而要求丙依不當得利而支付運費
 (D)乙航運公司可以要求丙依運送契約之受讓人而支付運費（100年律師）

【解析】

（A）乙航運公司應交付該貨物給丙

【題目解答】

（一）乙航運公司應交付該貨物給丙？考試院之解答於現今應有疑義

1.2007年民法修法前乙航運公司不得主張留置權，應交付該貨物給丙。

(1)運送人乙與善意載貨證券持有人丙：文義證據主義

就運送人與託運人以外之善意載貨證券持有人間，載貨證券具有強烈之文義性，載貨證券並無「運費未付」字樣，則「繳付運費支票未兌現」應僅存在於運送人乙與託運人甲之間，不得對抗善意載貨證券持有人丙。

(2)運送人乙不得對非債務人丙之動產主張留置權

運費係指運送旅客或貨物所生之報酬也。運費本為運送貨物之對價，託運人負有依照運送契約給付運費之義務，但受貨人並非運送契約之當事人，除非特別約定，受貨人並無支付運費之義務。因此受貨人不支付運費時，運送人對於受貨人並無要求運費之權利，此時運送人僅能依民法§647 I 之規定：「運送人為保全其運費及其他費用，得受清償之必要，按其比例，對於運送物，有留置權。」行使「運送人之留置權」，留置該貨物並拍賣取償。唯2007年民法§928亦規定僅能留置「債務人之動產」，今運費之債務人為託運人甲，而受貨人丙取得載貨證券後即成為貨物所有權人，故運送人乙不得對非債務人之動產主張留置權，而應交付該貨物給丙。

2.2007年民法修法後乙航運公司得主張留置權，而拒絕交付該貨物給丙。

(1)運送人之運費未受清償

運送人之運費因「繳付運費支票未兌現」，依民法§320規定「新債務未履行，舊債務未消滅」，可知運送人之運費未受清償。

(2)受貨人並無支付運費之義務

運費係指運送旅客或貨物所生之報酬也。運費本為運送貨物之對價，託運人負有依照運送契約給付運費之義務，但受貨人並非運送契約之當事人，除非特別約定，受貨人並無支付運費之義務。

(3)運送人乙得對非債務人丙之動產主張留置權而拒絕交貨！

如上述，受貨人並無支付運費之義務，因此受貨人不支付運費時，運送人對於受貨人並無要求運費之權利，此時運送人僅能依民法§647 I 之規定：

「運送人為保全其運費及其他費用，得受清償之必要，按其比例，對於運送物，有留置權。」行使「運送人之留置權」，留置該貨物並拍賣取償。而2007年修正民法§928之規定由僅能留置「債務人之動產」擴及於「他人之動產」，今運費之債務人雖為託運人甲，而受貨人丙取得載貨證券後即成為貨物所有權人，運送人乙亦得對非債務人丙之動產主張留置權，而拒絕交付該貨物給丙。

2007 修正後條文	2007 修正前條文
<p>第 928 條第 1 項 稱留置權者，謂債權人占有他人之動產，而其債權之發生與該動產有牽連關係，於債權已屆清償期未受清償時，得留置該動產之權。</p>	<p>第 928 條 債權人占有屬於其債務人之動產，而具有左列各款之要件者，於未受清償前，得留置之： 一、債權已至清償期者。 二、債權之發生，與該動產有牽連之關係者。 三、其動產非因侵權行為而占有者。</p>
<p>留置權之標的物依現行法規定，以屬於債務人所有者為限，惟觀諸各國民法多規定不以屬於債務人所有者為限，例如瑞士民法第八百九十五條第三項、日本民法第二百九十五條第一項、韓國民法第三百二十條第一項等是，為期更能保障社會交易安全及貫徹占有之公信力，且事實上易常有以第三人之物作為留置對象，爰仿上開外國立法例，將「債務人之動產」修正為「他人之動產」。又所稱「動產」，解釋上當然包括有價證券在內，不待明文。</p>	

- (二) 乙航運公司可行使留置權（海商法§5 適用民法§647）而拒絕交付，故（B）之論述始為正確。
- (三) 運送契約作成時，並無瑕疵，故不得行使撤銷權，（C）之論述錯誤。
- (四) 受貨人並非運送契約之當事人，故受貨人並無支付運費之義務，且基於「債之關係相對性原則」，亦不得向運送契約之受讓人主張運費（況且受貨人丙僅取得載貨證券而非受讓或承擔運送契約），（D）之論述錯誤。

Q7、甲海運公司承運乙之貨物一批，經告知此批貨物易於燃燒，甲公司仍願承運，但於航行途中該批貨物溫度過高有隨時燃燒之可能，甲海運公司即將其卸載於中途港碼頭，並通知某乙，請問下列敘述何者為正確？
(A)甲須負違反運送契約之責任

- (B)甲不負損害賠償之責任
- (C)甲應負返還未經運送之航段之運費之責任
- (D)甲應負返還所有乙交付之運費之責任

(100 年律師)

【解析】

(B) 甲不負損害賠償之責任

【題目解答】

依海商法§64 II 規定：「運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。」故 (B) 之論述正確。

Q8、有關船舶碰撞責任，下列敘述何者正確？

- (A)若因不可抗力原因造成，各方平均負其責任
- (B)因強烈颱風襲擊，港內碇泊之船舶因繫固之纜繩斷裂，而碰撞他船，仍應負賠償責任
- (C)船舶碰撞若因航行過失所致，運送人對本船所載貨物之毀損滅失得主張免責
- (D)若因引水人之過失而致船舶碰撞，船舶所有人對他船之損害不負賠償責任

(100 年律師)

【解析】

(C) 船舶碰撞若因航行過失所致，運送人對本船所載貨物之毀損滅失得主張免責

【題目解答】

- (一) 海商法§95 規定：「碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。」，故被害人應自行承擔損失，故 (A) 之論述錯誤。
- (二) 因強烈颱風襲擊，港內碇泊之船舶因繫固之纜繩斷裂，而碰撞他船，依海商法§95 規定即屬因不可抗力而發生，故不負賠償責任，故 (B) 之論述錯誤。
- (三) 依海商法§69①規定：「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爲而有過失。」所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任，故 (C) 之論述正確。
- (四) 因引水人之過失而致船舶碰撞，船舶所有人對本船貨物可依§69①規定免負賠償責任，但對他船之損害要負賠償責任，然得依§21 I 規定主張責任限制，故 (D) 之論述錯誤。

Q9、下列何者在共同海損行爲中被犧牲時，不認爲共同海損犧牲，但經撈救者，仍應分擔共同海損？

- (A)船員及旅客之私人物品或行李
- (B)船上所備糧食

(C)未經記載於船舶設備目錄之設備與屬具

(D)裝載於甲板上之貨櫃

(100 年律師)

【解析】

(C) 未經記載於船舶設備目錄之設備與屬具

【題目解答】

未依航運習慣裝載之貨物（海商法§116）、無載貨證券亦無船長收據之貨物，或未記載於目錄之設備屬具（海商法§117）及貨幣、有價證券或其他貴重物品者（海商法§118）在共同海損行為中被犧牲時，不認為共同海損犧牲，但經撈救者，仍應分擔共同海損，故（C）之論述正確。

Q10、「幸運勇士輪」所有權人甲航運公司向乙產險公司投保船舶險，採定值保險，約定價額（agreed value）100 萬美元（以下同），保險金額 100 萬元，於保險期間發生保險事故並導致全損。保險事故發生當時航運景氣大為翻昇，「幸運勇士輪」市場價值為 200 萬元。以下何者為正確？

(A)保險人應給付 200 萬元，因為海上保險為損失補償保險，應貫徹損失補償原則

(B)保險人應給付 100 萬元，因為本案當事人約定採定值保險，保險價額及保險金額均為 100 萬元，當事人自應受到拘束

(C)保險人應給付 150 萬元，本案既是定值保險亦是損失補償保險，因此應採折衷方式

(D)保險人應給付 100 萬元，定值保險轉為不定值保險，而成不足額保險，保險人按比例給付

(100 年律師)

【解析】

(B) 保險人應給付 100 萬元，因為本案當事人約定採定值保險，保險價額及保險金額均為 100 萬元，當事人自應受到拘束

【題目解答】

(一) 保險金額

在海上保險之場合，與其他之財產保險一樣，保險金額僅係保險事故發生時保險人負擔賠償責任之最高金額，至於其實際理賠金額則應依其實際損害決定之。保險金額應由當事人約定，並載明於保險契約之上，但保險金額不得超過保險價額，否則即將構成超額保險。

(二) 保險價額

其意義係指保險標的物在某特定時期得以金錢估計之價額也。保險價額之計算方法，亦可由當事人自行訂定，但海商法針對「船舶之保險價額」設有 §134 規定：「船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價格及保險費，為保險價額。」本條所稱之船舶價格，係指船舶在市場交易中之價格而言。由此規定可知，船舶之保險價額係以保險人責任開始時之船舶價格及保險費為準。

(三) 全部損失之理賠金額

於全部保險之場合，當保險事故發生後，保險人之理賠金額，須以損害額為理賠金額，故於「保險價額 100 萬美元」而「保險金額 100 萬美元」之全部保險，發生保險事故並導致全損時，保險人應給付 100 萬元，本題應採(B)之見解。