

101 年專門職業及技術人員高等考試律師第一試考試試題

科目：海商法

Q01、救助報酬請求權時效為：

- (A)自救助日起，2 年間不行使而消滅
- (B)自救助完成日起，2 年間不行使而消滅
- (C)自救助完成日起，1 年間不行使而消滅
- (D)自救助日起，1 年間不行使而消滅

(101 年律師)

【解析】

(B) 自救助完成日起，2 年間不行使而消滅

【題目解答】

◎海商法第 103 條（對物救助之報酬）

- ①對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。
- ②施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬。
- ③施救人同時有前二項報酬請求權者，前項報酬應自第一項可得請求之報酬中扣除之。
- ④施救人之報酬請求權，自救助完成日起二年間不行使而消滅。

Q02、甲船運送乙貨主貨物赴美途中，因船員貨物管理疏忽致貨物全損。甲船亦因機械故障進場維修，應支付丙新臺幣（以下同）200 萬元，丙行使留置權。設甲船東曾以該船設定抵押權向丁銀行借款 1000 萬元，並積欠戊船長薪資 300 萬元。乙、丙、丁、戊之受償先後順序為：

- (A)戊 > 丙 > 丁 > 乙
- (B)乙 > 戊 > 丙 > 丁
- (C)丁 > 戊 > 乙 > 丙
- (D)丙 > 乙 > 戊 > 丁

(101 年律師)

【解析】

(A) 戊 > 丙 > 丁 > 乙

【題目解答】

- (一) 丙之 200 萬元債權得行使留置權
- (二) 丁銀行借款 1000 萬元債權得行使船舶抵押權
- (三) 戊船長薪資 300 萬元得行使海事優先權 (§24 I ①)
- (四) 乙貨主之損害賠償債權（非屬「船舶操作致財物損害」而係「貨物管理疏忽」）故為普通債權
- (五) 故戊之海事優先權 (§25) > 丙之留置權 (§25) > 丁之船舶抵押權 (§24 II、§25) > 乙之普通債權。

Q03、甲海運公司接受乙所託運之貨櫃，乙在交貨通知上註明為抽空酸液之廢棄

蓄電池，甲公司未予檢查即裝船，但乙之通知不正確，該蓄電池之酸液未抽除，以致漏出，毀損其他之貨物，請問下列敘述何者正確？

- (A) 甲公司因為未盡檢查之責，故不得求償
- (B) 甲公司得在證明乙曾告知無庸檢查後才可求償
- (C) 甲公司得以乙之通知不正確致受損害為由向乙求償
- (D) 乙可證明其並未向該貨物之出賣人求證而免負賠償責任 (101 年律師)

【解析】

(C) 甲公司得以乙之通知不正確致受損害為由向乙求償

【題目解答】

運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償 (§65 I)。故乙之通知不正確，該蓄電池之酸液未抽除，以致漏出，毀損其他之貨物，甲公司得以乙之通知不正確致受損害為由向乙求償，(C) 之論述正確。

Q04、下列何者非共同海損之成立要件？

- (A) 須在船舶航程期間
- (B) 須有共同危險
- (C) 須屬故意且合理之非常處分
- (D) 須直接或間接所造成之犧牲及直接或間接所發生之費用 (101 年律師)

【解析】

(D) 須直接或間接所造成之犧牲及直接或間接所發生之費用

【題目解答】

壹、共同海損之要件剖析

共同海損係指在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用。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。共同海損有下述四個要件

一、須有共同危險：

- (一) 須為船舶航程期間之危險
- (二) 須有現時存在之危險

二、須有處分

- (一) 為共同安全之目的而為處分
- (二) 須為故意且合理所為之處分

三、須有直接造成之犧牲及發生之費用

共同海損制度之目的，本在分擔共同海損之犧牲及費用，自應以「有犧牲及費用發生」為前提。若無犧牲及費用之發生，根本不會發生共同海損之問題。此之所謂犧牲 (sacrifice) 者，係指物質上之毀損或滅失而言。例如斷桅、棄船、拋貨等即是。此之所謂費用 (expenditure) 者，係指金錢上之損害而言。例如修繕費、

救助費、卸貨費、重裝費、赴避難港修理之進出港費等即是。

四、須有保存之效果

共同海損之行爲須有保存之效果，始足以言損害之分擔，否則若無保存之成果，船舶及貨載遭受全部之損害，共同海損已失賴以存在之經濟基礎，當然無法成立共同海損。惟此之所謂「須有保存之效果」，不以全部之船貨獲得保存爲必要，只要有部分財產之保存，即可成立共同海損。

貳、案例事實

共同海損之要件僅限於「直接」而不包括「間接」所造成之犧牲及所發生之費用，故（D）之論述係屬錯誤。

Q05、甲航運公司之 A 輪在航海中與乙航運公司之 B 輪相撞，二輪之船員均有死傷，所載貨物亦均發生毀損，經鑑定雙方均有過失，但不能判定其過失之比例。下列關於船員死傷及貨物賠償責任的敘述，何者正確？

(A) 二輪應平均分擔貨物之損壞及船員之死傷責任

(B) 二輪對貨物之損壞及船員之死傷應負連帶責任

(C) 二輪對貨物之損壞平均負其責任，但對船員之死傷則應負連帶責任

(D) 二輪對貨物之損壞應負連帶責任，但對船員之死傷則平均負其責任

（101 年律師）

【解析】

（C）二輪對貨物之損壞平均負其責任，但對船員之死傷則應負連帶責任

【題目解答】

碰撞之各船舶有共同過失時，對於物之毀損滅失，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任（§97 I）。至於對人之傷亡，基於對人命安全之保障，有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任（§97 II），故（C）之論述係屬正確。

Q06、在下列何種情況，船舶所有人得主張海商法第 21 條之船舶所有人責任限制？

(A) 船舶所有人與海難救助人訂定沈船之打撈契約所生之債務

(B) 船舶在港區沈沒，港務局代爲打撈後向船舶所有人求償之打撈費用

(C) 救助報酬及共同海損分擔額

(D) 船舶溢漏燃料油之油污染損害賠償

（101 年律師）

【解析】

（B）船舶在港區沈沒，港務局代爲打撈後向船舶所有人求償之打撈費用

【題目解答】

（一）船舶所有人與海難救助人訂定沈船之打撈契約所生之債務，不得主張責任限制（§21 I ③但書）

（二）船舶在港區沈沒，港務局代爲打撈後向船舶所有人求償之打撈費用，得主張責任限制（§21 I ③本文）

(三) 救助報酬及共同海損分擔額，不得主張責任限制 (§22③)

(四) 船舶溢漏燃料油之油污染損害賠償，不得主張責任限制 (§22④)

Q07、甲、乙、丙、丁、戊共有一適用海商法之船舶，每人之應有部分各為 20%，甲欲將其應有部分設定抵押權，請問下列敘述何者正確？

- (A) 應得其他共有人過半數之同意始可
- (B) 需共有人過半數，並其應有部分之價值合計過半數之同意
- (C) 僅需共有人之應有部分合計過半數之同意
- (D) 甲因係以自己之應有部分設定抵押權，無需其他共有人之同意

(101 年律師)

【解析】

(A) 應得其他共有人過半數之同意始可

【題目解答】

海商法第 13 條 (船舶共有人之內部關係(三)－抵押應有部分)

船舶共有人，以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意。

Q08、海商法第 4 條，所謂發航準備完成時，依司法院公布之「辦理強制執行事件應行注意事項」之規定，下列敘述何者正確？

- (A) 僅以形式上是否獲得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行定之
- (B) 僅以實質上是否完成必需品之補給，並配置相當海員、設備及船舶之供應等定之
- (C) 只要形式上獲得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行，或實質上，完成必需品之補給，並配置相當海員、設備及船舶之供應等，二者符合其一，即可
- (D) 必須形式上獲得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行，且實質上，完成必需品之補給，並配置相當海員、設備及船舶之供應等，二者皆符合，始可

(101 年律師)

【解析】

(D) 必須形式上獲得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行，且實質上，完成必需品之補給，並配置相當海員、設備及船舶之供應等，二者皆符合，始可

【題目解答】

依「辦理強執事件應行注意事項」§61Ⅲ之規定：「所謂發航準備完成者，指『法律上及事實上』得開行之狀態而言，例如船長已取得當地航政主管機關核准發航及海關准結關放行及必需品之補給已完成，並已配備相當海員、設備及船舶的供應等屬之。」可知係採形式主義兼實質主義之綜合主義。故 (D) 之論述正確。

Q09、甲、乙、丙三人各持有一份記載相同發給日期的載貨證券正本，若三人於目的港同時向運送人請求交付貨物，運送人應如何處置始為適法？

- (A) 得拒絕交付貨物給甲、乙、丙任一人，因為在目的港應憑全數載貨證券

才能領貨

- (B)得交付貨物給甲、乙、丙任一人，其中一人受領貨物後，他持有人之載貨證券對運送人失效
 - (C)貨物交由甲、乙、丙三人平均分配，因為三人為多數債權人情形
 - (D)運送人得以受貨人之費用，將貨物寄存於倉庫，並通知甲、乙、丙三人
- (101 年律師)

【解析】

(D) 運送人得以受貨人之費用，將貨物寄存於倉庫，並通知甲、乙、丙三人

【題目解答】

海商法§58 II 規定：「二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，....。」而§51 II 規定：「受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。」§51 I 規定：「受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。」故 (D) 之論述方為正確。

Q 10、下列海難救助，何者適用「無效果即無報酬」(no cure,no pay) 之原則？

- (A)油污損害之救助
 - (B)對遇難船舶承運貨物之救助
 - (C)單純人命之救助
 - (D)公務船之救助
- (101 年律師)

【解析】

(B) 對遇難船舶承運貨物之救助

【題目解答】

- (一)傳統之海難救助，以無效果無報酬為請求救助報酬之基本原則 (§103 I)，業如前述。然而此種規範無法鼓勵「有助環境保護，但無實際效果」之救助，為激勵救助人積極投入與環境保護有關之救助，§103 II 規定：「施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬。」故不適用「無效果即無報酬」。
- (二)救助報酬之基本原則是無效果無報酬，因此對於船舶或船舶上財物等施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬，適用「無效果即無報酬」。
- (三)對人救助，乃履行道德上義務，原則上無報酬請求權。惟於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權 (§107)，以免施救者，爭先搶救財物，而置人命於不顧。施救人与船舶間及多數施救人間，分配報酬金額之比例，由當事人協議定之，協議不成時，得提付仲裁或由法院裁定之 (§106 準用§105)。故不適用「無效果即無報酬」。
- (四)我國海商法§3 規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：一、船舶法所稱之小船。二、軍事建制之艦艇。三、專用於公務之船舶。四、本法第一

條規定以外之其他船舶。」可知，對公務船之救助無「無效果即無報酬」之適用（§103 I）。