

〔96 年律師高考〕

一、海上運送人甲與託運人乙簽訂運送契約，雙方約定由甲利用 A 國船籍國商船（以下簡稱 A 國船舶），將乙所有二個貨櫃之貨物，自台灣基隆港運送至日本神戶港及美國紐約港，其中一個貨櫃卸載於神戶港區時失火毀損。嗣該 A 國船舶繼續駛往紐約，行經公海時，A 國船舶與 B 國船籍國商船（以下簡稱 B 國船舶）發生船舶碰撞，致兩船舶及貨物沈沒。乙向甲主張運至神戶港之貨物之損害賠償，甲抗辯貨物已離開船舶，不負運送責任，雙方就契約爭議在中華民國仲裁協會聲請仲裁。嗣 A 國船舶與 B 國船舶雙方當事人，就船舶碰撞應如何適用法律在基隆地方法院起訴。請就二個案件依海商法及其他法律規定分析說明。
 (96 律師)

〔擬答〕

(一) 神戶港區貨櫃失火毀損案件：託運人乙得向運送人甲請求損害賠償

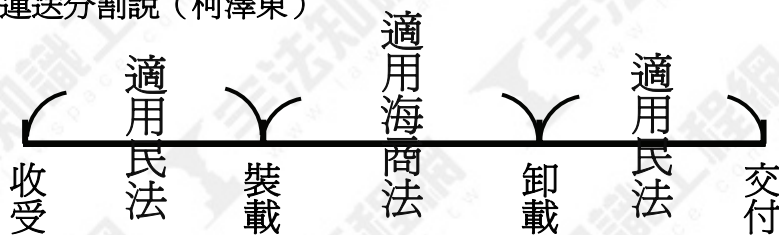
1. 交付貨物前就託運貨物之損害仍應負賠償責任

海商法§63 規定：「運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。」依此規定，我國現行海商法，未採「鉤至鉤原則」，運送人之責任期間自貨物之「收受」起，至貨物之「交付」為止。

2. 商港區域內之失火毀損得否主張法定免責事由？

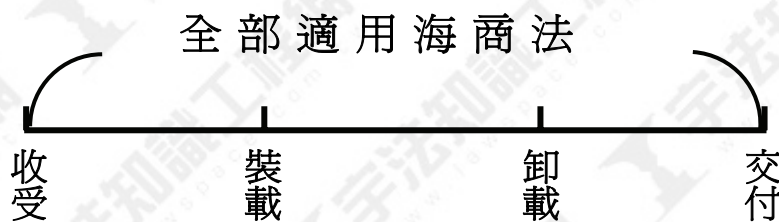
貨物之在船期間，因屬海上運送之「固有海上部分」，強制適用海商法之規定，尚無爭議。但至於「貨物之待運期間」及「貨物之待交期間」，並非海上運送之「固有海上部分」，是否亦應適用海商法之規定？學界有下二種見解：

(1) 海上運送分割說（柯澤東）



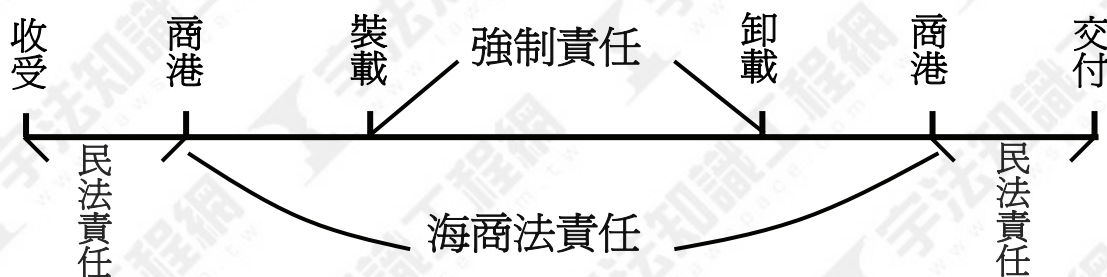
主張此說者認為，海商法應僅適用於「固有之海上部分」，至於「待運期間」及「待交期間」之部分（「收受貨物後至裝載前」及「卸載後至交付貨物前」），則應適用有關陸上運送、倉庫或寄託之規定。

(2) 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。

(3)折衷說（修正之單一說）（林群弼、張新平、梁宇賢）



吾人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，故與強制責任期間並不相同。按第七十六條規定可知在「商港區域內」之獨立承攬人亦得主張運送人所得主張之抗辯及責任限制之規定，雖然本條規定在邏輯上並非必然導出「運送人於該區域內當然亦得主張抗辯及責任限制之規定」之結論，然而如不採是項見解，又有運送人與獨立承攬人權益不平衡之矛盾，故吾人認為運送人於商港區域內，亦應負本法之責任。至於貨物在商港區域外，因運送人應負責任事由致生之毀損滅失，仍應由運送人依民法相關規定負責，無待多言。（張新平 海商法 232~233 頁）。

(4)得否主張§69③失火之法定免責事由？

如採分割說，自然無失火法定免責事由（§69③）之適用，而應依民法§634負損害賠償責任；然採單一說或折衷說（修正之單一說），能否主張§69③失火之法定免責事由？對此問題應採否定看法，亦即§69③之火災應於何時發生始能主張本款之法定免責？吾人以為，應於貨物離船前之火災始能主張本款之法定免責。因本條之所以規定運送人或船舶所有人不負責任，乃因在運送途中，運送人或船舶所有人對於船長、海員、引水人、或運送人之受僱人之行為，無法充分監督之故。貨物離船之後，此等理由已不復存在，自不應再使運送人或船舶所有人不負責任也。再者，就一般法規之解釋原則而言，本條法定免責規定之結果，對於第三人（貨物所有人）之權益影響甚大，理應採取限縮解釋，自不宜將之擴張至「離船後」之火災也。因此雖然最高法院曾有判決（例如 67 臺上字 233），認為貨物離船後交付前所發生之火災，仍有本款法定免責之適用。然而基於上述之理由，本人仍認為本款所謂之火災，應僅限於貨物離船前之火災，對於貨物所有人之權益不至於傷害過大（林群弼 408 頁）。

(二) 公海地區船舶碰撞案件：以我國海商法船舶碰撞章為本案之準據法

1. 為涉外案件

今 A、B 均非本國人，而侵權行為地發生於公海，涉及外國人與外國地，本

件案例事實具有涉外因素，故為涉外案件。

2.我國法院具有國際訴訟管轄權

涉外民事法律適用法對於管轄並無明文規定，為方便程序之進行，並尊重當事人程序選擇之意願，A國船舶與B國船舶雙方當事人就船舶碰撞已在基隆地方法院起訴，應認我國基隆地方法院具有管轄權而可受理本案。

3.本案法律關係應定性為「侵權行為」

由於各個國家法律內涵不同，於涉外案件發生爭議之法律關係，必涉及概念、性質之確定，以定其所應適用之法律，其依據約有法庭地法、案件準據法及比較法等學說，原則上係以法庭地法為定性，故本件案例事實，依我國法律應定性為侵權行為之問題。

4.準據法之決定

(1)無 1910 年關於海上船舶碰撞規定統一公約之適用

廣義之海商法，尚有國際公約及規則。蓋海商法具有國際之性質，因而國際間有海商法統一之運動。屢次召開國際會議，其結果遂訂立多種國際公約或規則。此種公約與規則，凡屬簽字批准之國家，都應認為是海商法之法源。船舶碰撞之處理，各國法律規定均不一致，乃於 1910 年於布魯賽爾會議通過「關於海上船舶碰撞規定統一公約」，計有 17 條。但我國並非該公約之締約國，自不受本公約之拘束。

(2)我國涉外民事法律適用法§9 I 規定「依侵權行為地法」

「關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但中華民國法律不認為侵權行為者，不適用之。」學者通說認為，如侵權行為發生時，船舶係在無任何國家管轄之公海上，則應以該船旗國法為侵權行為地法。

(3)我國海商法船舶碰撞章應優先適用

船舶碰撞即係二以上船舶於海上發生衝突，致一方或雙方發生損害之海上侵權行為，雖有涉外民事法律適用法§9 I 規定之適用，但我國海商法於§94 明文規定：「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之」，即謂凡我國有管轄權之船舶碰撞案件，無論發生於公海，我國領海或他國領海，也不論是否有我國之船舶，應一律適用我國海商法船舶碰撞章之規定。故本案 A 國船舶與 B 國船舶雙方當事人就公海發生之船舶碰撞案件，於我國基隆地方法院起訴，願接受我國法院審判及管轄，依海商法於§94 之規定，自應適用我國海商法船舶碰撞章處理雙方紛爭。