

113年公務人員特種考試司法官考試第二試 113年專門職業及技術人員高等考試律師考試第二試 法律專業科目評分要點與閱卷委員的話

科目：海商法與海洋法

第一題

【總題說明】

本題取材 108 台上大 980 號裁定確認『載貨證券背面準據法條款』效力後，最高法院 111 台抗字第 173 號裁定及最高法院 112 台抗字第 1026 號裁定均接續承認『載貨證券背面管轄條款』的約定效力，這是海商法司法實務過去 50 年來的重要發展。海商法第 78 條第 1 項雖有規定，但由於『管轄條款』同屬國際私法，為避免考海商法變成考國際私法/訴訟法的誤解，本考題另外融入『運送人身份認定條款』效力。本題考測海商法貨運節二個核心重點：一為國際管轄條款效力；二為運送人身份認定，二者同時涉及第 61 條減免責條款無效的認定，另管轄權亦有海商法第 78 條第 1 項及準用民事訴訟法；運送人身份條款亦至少涉及第 53 條載貨證券之簽發及第 74 條第 1 項簽發人責任的認定等問題。

【評分要點】

本題主要涉及載貨證券背面條款效力問題及運送人身份認定二主要爭議。

第(一)子題

外國管轄條款效力部分：

本案屬涉外事件，必須先解決國際管轄，亦即本案應由何國法院管轄問題。海商法第 78 條第 1 項規定『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。』依題幹，我國基隆港為卸貨港，依該條規定，我國雖有國際管轄權，國內多數法院見解亦認為該條屬『直接國際管轄權』之規定，但由於該條係規定『得由』，因此必須進一步解決載貨證券背面英國倫敦法院合意管轄條款效力問題，學理稱此為合意專屬管轄條款或外國管轄條款。對此，學術及實務見解有二不同發展及見解：
1、否定說：自民國 67 年最高法院民刑庭總會決議認為載貨證券為船長單方意思表示，不能認係當事人合意以來，我國法院多數見解採否定說，或另以違

反海商法第 61 條或屬不方便法院等理由，不承認載貨證券背面外國管轄條款之約定效力。

- 2、肯定說：部分學術見解，以及最高法院大法庭 108 台上大 980 號裁定承認載貨證券背面準據法條款效力以來，因準據法與管轄條款通常同屬同一條款，加上民事訴訟法第 24 條本承認『合意管轄條款』且該合意管轄條款依民事訴訟法第 28 條屬商人間之約定、管轄條款與海商法第 61 條無涉、現代交通及授權委託訴代便利，不便利法院因素已不存在等理由，我國司法實務見解已偏採承認管轄條款效力之肯定說見解。

晚近發展雖有採肯定說之趨勢，但由於包括我國籍運送人的載貨證券管轄條款幾乎均約定外國管轄，是否採肯定說見解，並非無討論之空間。按國際管轄以擴大內國管轄為原則，本案原告為我國籍人、卸貨港為我國港口，無論是應訴及採證，我國均具重要牽連，且相較於載貨證券所約定為英國管轄更為便利。本案依海商法第 78 條第 1 項可採直接國際管轄之見解，以國際管轄競合理論，認為我國具管轄權為宜。

第(二)子題

海商法第 53 條規定『運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。』第 74 條第 1 項『載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。』唯海商法本身並未針對『運送人』為任何定義，民法第 622 條規定『稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人。』另依國內學術理論，自 1924 年海牙規則立法以來，國際間已採『運送人載貨證券』制度，非船舶所有人載貨證券制度。依本題題幹，A 公司直接與 B 公司洽商運送，且 B 公司是簽發記載 B 航運公司名稱的載貨證券，從前述規定，堪認 B 公司為運送人暨載貨證券簽發人。至於載貨證券背面『運送人身分條款』記載效力，該條款記載屬學理上的『轉責條款 Demise Clause』，亦即運送人以契約條款方式意將運送責任轉嫁他人，這類條款無論是依學術及實務見解，均認為違反海商法第 61 條規定而無效。

總結：本題我國具直接國際管轄權，且運送人身分認定條款違反我國海商法第 61 條規定，應屬無效。

【閱卷委員的話】

第(一)子題涉及兩個爭點：載貨證券背後國際管轄條款之拘束力及其效力，先討論拘束力，有拘束力後，才有討論是否有效之必要。

1、載貨證券背後國際管轄條款之拘束力？

「載貨證券背後條款之拘束力」，歷經最高法院 64 年度台抗字第 239 號判例、67 年 4 月 25 日最高法院第四次民事庭庭推總會決議、最高法院 106 年度第 8 次民事庭會議及最高法院 108 年度台上大字第 980 號民事大法庭裁定，顯係我國具高度爭議之海商法爭點問題，最近這幾年相關國家考試一考再考，因此本次大部分考生都可輕鬆作答。閱卷委員建議考生必須注意海商法自前次 1999 年修法，即是肯定運送單據背面條款之效力。依海商法第 61 條載貨證券不公平條款之控制、第 78 條第 2 項載貨證券仲裁條款之效力、涉外民事法律適用法第 43 條第 1 項載貨證券準據法之規定等觀之，均肯定載貨證券背面條款之效力。此外，亦可從載貨證券債權效力，亦即運送契約債權移轉和債務承擔，論證其拘束力。甚者，從國際公約的發展觀察載貨證券背後條款拘束力，鹿特丹規則¹、漢堡規則²對於運送契約下發給之運送單據或載貨證券，亦認為內含運送契約或證明運送契約之存在，並未否定背面條款之效力。此外，鹿特丹規則亦肯定載貨證券背面條款之效力，一旦載貨證券持有人行使運送契約下之權利，即應承擔依附於運送單據或電子運送紀錄之運送契約責任³，而受到載貨證券背面條款之拘束。

2、有拘束力後，再討論其是否有效？是否抵觸海商法第 78 條第 1 項或第 61 條

國際海上貨物運送事件，所涉之法律衝突，首先為國際管轄問題，亦即究竟是本國法院抑或外國法院有管轄權。海商法第 78 條第 1 項其立法意旨摘如：參民事訴訟法第 12 條，由契約履行地法院管轄，牽連因素為裝、卸貨港，同時，居於實務定型化排他專屬管轄條款之不公平，參考漢堡規則第 21 條第 1 項第 3 款，定牽連因素為裝、卸貨港，來分配管轄。題目中的專屬管轄條款是否抵觸海商法第 78 條第 1 項或是減免運送人義務或責任而抵觸海商法第 61 條不公平條款控制規定。大部分考生都直接適用第 61 條規定，而鮮少討論到第 78 條第 1 項的性質是否為強制規定或任意規定？「其他依法有管轄權之法院管轄」之解釋。

¹ Rotterdam Rules, art. 1, para. 14, sub-para. b.

² Hamburg Rules, art. 1, para. 7.

³ Rotterdam Rules, art. 58, paras. 1 and 2.

第(二)子題之爭點為題中運送人身分條款之拘束力及有效性

1、拘束力問題同第(一)子題的第1個爭點。

2、有效性問題

(1) 運送人之辨識

海牙威士比規則締約國實務見解，居於對第三人載貨證券持有人的信賴利益保護，而適用禁反言原則(estoppel)，將載貨證券所記載的運送人、印有頭銜者、簽發載貨證券者、授權簽發載貨證券者，視為運送人，以解決海牙威士比規則對於運送人名稱並非應記載事項⁴而無文義效力⁵之漏洞。實務運送條款因此而發展出「運送人辨識條款」(identity of carrier clauses)，本條款之目的乃在規定載貨證券發給人僅是代理人，而運送契約乃屬船舶所有權人、營運人或經理人等與託運人間之契約關係。漢堡規則則使用「實際運送人(actual carrier)」的概念⁶，並將實際運送人與締約運送人並列為責任主體⁷，以解決運送人辨識的問題。鹿特丹規則對於運送人的辨識，係以運送單據或記錄應記載事項的運送人名稱為斷，如其上有其他相關運送人辨識的資訊與此不符，如運送人辨識條款，則該條款為無效⁸；如未載明，則推定載明船舶名稱的船舶登記所有權人為運送人⁹；惟請求權人不論運送單據或記錄有無記載運送人名稱，得舉證證明之¹⁰。

本法第53條將船長及運送人並列為運送單據發給人。運送契約當事人一方為託運人，相對方為運送人，發給運送單據的義務人是運送契約當事人身分的運送人，現行條文明列船長，易生誤解，特別是在傭船運送下，傭船人與託運人訂定貨物運送契約，委託授權給受僱於船舶所有人的船長簽發載貨證券，在此情形下，運送單據第三人持有人，往往誤以為船舶所有人是運送人。運送人是契約當事人，具有發給運送單據之義務，至於運送人授權予誰簽發，係內部關係問題。確認發給運送單據或電子運送紀錄之發給義務人為運送人，同時避免將責任主體混淆為船舶所有人，避免究竟是船舶所有人或是傭船人是運送人之爭議。

⁴ Art. 3, para. 3, Hague-Visby Rules.

⁵ Art. 3, para. 4, Hague-Visby Rules.

⁶ Art. 1, para. 2, Hamburg Rules.

⁷ Art. 10, para. 2 & 4, Hamburg Rules.

⁸ Art. 37, para. 1, Rotterdam Rules.

⁹ Art. 37, para. 2, Rotterdam Rules.

¹⁰ Art. 37, para. 3, Rotterdam Rules.

(2) 是否為不公平條款？

確認運送人為何人後，再論證是否減免運送人之義務或責任而牴觸海商法第 61 條不公平條款規定。可運用第 61 條的理論，以為論證基礎，例如內容控制原則、國際公約特別是第 61 條援參為立法基礎之海牙威士比規則第 3 條第 8 項之解釋與適用，再投射到海商法第 61 條。

第二題

【總題說明】

本題取材自 107 年 1 月 8 日 M.V. Hansa Meersburg 碰基隆港碼頭案(112 台上 165 裁定)、110 年 6 月 3 日 OOCL DURBAN 輪撞高雄港碼頭案。本題以實際案例，考測考生對現行海商法『航海過失免責』、『船舶所有人責任限制』法條適用上之綜合理解。

【評分要點】

17 世紀大航海時代為鼓勵航海，各國導入船舶所有人責任限制法制，延續使用迄今，我國海商法亦予以繼受，規定於海商法第 21 條至第 23 條。依題幹，三子題分別回答如下：

第(一)子題

航海過失免責部分

本案事故屬傳統的海事侵權行為，採過失責任主義，A 公司有僱傭人責任之適用。航海過失免責為海上貨物運送之特例，規定於我國海商法第 69 條第 1 款，僅適用於貨物運送關係(雖然依第 79 條解釋上亦適用於旅客運送，但本題並未涉及旅客運送)。從①～⑨項損失類型觀之，雖有④、⑦二項均屬貨物損失，但僅第⑦項 X 輪船上貨櫃貨物毀損滅失與 A 公司具運送關係。亦即，航海過失免責僅適用於第⑦項 X 輪船上貨櫃貨物毀損滅失。

第(二)子題

哪些項目可主張船舶所有人責任限制部分，表列如下：

損失項目	海商法第 21 條及第 22 條	金額
①起重機損失	屬第 21 條 1 項 1 款人命傷亡財物毀損	1,500 萬
②碼頭損失	屬第 21 條 1 項 1 款人命傷亡財物毀損	1,000 萬
③碼頭工人死亡	屬第 21 條 1 項 1 款人命傷亡財物毀損	300 萬
④碼頭貨櫃損失	屬第 21 條 1 項 1 款人命傷亡財物毀損	450 萬
⑤船舶本身損失	屬船舶所有人自身損失，自己不能對自己主張責任限制	X
⑥船上船員死亡	屬第 21 條 1 項 1 款人命傷亡，但為第 22 條 2 款所除外	X
⑦船上貨櫃/貨物	屬第 21 條 1 項 1 款財物毀損，但可依第 69 條第 1 款免責	X
⑧落海貨櫃移除	屬第 21 條 1 項 3 款落海物打撈移除費用	50 萬
⑨污染清除費用	屬第 21 條 1 項 1 款財物毀損，但為第 22 條 4 款所除外	X
	可主張船舶所有人責任限制之債權總額：	3,300 萬

依前表說明，第⑤項屬 A 公司自己損失，自己不能對自己主張限責，第⑥項屬第 22 條第 2 款不得主張責任限制之船員僱傭契約適用範圍，第⑦項因可主張航海過失免責，不再適用船舶所有人責任限制，第⑨項污染清除費用屬第 22 條第 4 款不適用事項。因此⑤⑥⑦⑨不適用船舶所有人責任限制，僅①②③④⑧五項損失可主張船舶所有人責任限制。

第(三)子題

限責額若干

我國海商法採船價制(事故後船價)及金額制混合主義，一如前述，本題可主張船舶所有人責任限制的債權總額為 3,300 萬 SDR(含 3,000 萬財物毀損及 300 萬人命傷亡)；船價制所採的事故後船價依題幹所指為 2,000 萬 SDR；另金額制計算部分，財物毀損部分為每總噸 54 SDR x25,000 總噸=135 萬 SDR，人身傷亡部分為每總噸 108SDRx25,000 總噸=270 萬 SDR，由於金額制限責總額僅 135 萬

+270 萬=405 萬 SDR，低於事故後船價 2,000 萬，依船價制/金額制混合制採較高額者，本事故船舶所有人責任限制可適用的債務總額 3,300 萬 SDR 部分，A 公司可主張 2,000 萬 SDR 的責任限制。

【閱卷委員的話】

本題為『船舶所有人責任限制』為主幹，左以『貨運航海過失免責』一子題，考測考生對海商法的綜合性瞭解。此二議題都是海商法重點，也是學校海商法課程講授的重點，但考生掌握度並不理想。整體而言，海商法二題各 30 分，能否拿到高分的關鍵點為本題，因本題有較為明確的答案，答對與答錯之間，分數差異會很大，整體而言，幾乎僅有不到 3% 的考生全部答對。

第(一)子題

『航海過失』是海商法海上貨物運送節第 69 條第 1 項下的概念，單純適用於本船與船上貨物間的運送關係。但超過 3/5 以上考生不是很清楚『航海過失』自然無法引用第 69 條。把航海過失當作第 22 條 1 款『船舶所有人本人的故意或過失』用。本題錯誤率很高，能精準答對僅限適用船上落海貨櫃的同學為數不多。

第(二)子題

本題答案完全正確者，可能不超過 5 位考生，本題必須針對海商法第 21 條 1 項及第 22 條予以綜合判斷，但事實上，多數考生並未斟酌第 22 條。再者，不少學生『海、陸風險差異』的貨運法與本題/船舶所有人責任限制制度相混淆，認海商法第 21 條僅限『海上風險』，不應包括陸上風險。有些考生甚至認為海商法第 21 條僅限『直接所致』，不包括『間接所致』。

第(三)子題

本子題為本題三子題中『未答題』較高的子題，在附條文考試的情況下，仍出現此情況，顯現考生對相關議題的模糊。幾個重點：

第一、本題解題的重點在於『船價』及『金額』要進行比較，但大多數考生並未進行比較，例如較多學生只單寫船價制的『3000 萬 SDR(事故前船價)』或『2000 萬 SDR(事故後船價)』。

第二、有為數約 10% 左右考生，將『船舶所有人責任限制』與海商法第 70 條的『單位責任限制』相混淆。

第三題

【總題說明】

本題內容涵蓋了應試科目命題大綱項目中之法源論、領海與鄰接區（基線劃設）、爭端解決等項次。主要為評量應考人對於「合法海灣」之質性（包括水曲之定義、陸地支配海洋原則等）與量化（包括直線長度、水曲面積、水曲內島嶼作為基線點等）要件的總和性理解，並令其將上述要件應用於我國領海基線劃設之實例，俾鑑別其未來執行提供相關公部門意見諮詢或法規增修建議業務，甚至參與訴訟實務之專業知識能力。另外，也評測應考人對得合法採用直線基線劃設之情境的理解，包括在不符合直線劃設之一般性要件時，得為例外之主張，如「歷史性海灣」等，其定義與要件之學說解釋，與締約國之嗣後實踐。

【評分要點】

一、合法海灣之意義

依 1982 年聯合國海洋法公約（以下稱 UNCLOS）第 10 條規定，合法海灣（juridical bay）在自然條件上，必須是「明顯的水曲（indentation）」，其凹入程度和曲口寬度的比例，使其有被陸地環抱的水域，而不僅為海岸的彎曲。

在組成上，合法海灣之水曲面積，必須「等於或大於橫越曲口所劃的直線作為直徑的半圓形的面積」，否則僅能被視為彎度較大的海岸而非海灣。水曲面積的計算公式，規定在 UNCLOS 第 10 條第 3 項：「水曲的面積是位於水曲陸岸周圍的低潮標和一條連接水曲天然入口兩端低潮標的線之間的面積。如果因有島嶼而水曲有一個以上的曲口，該半圓形應劃在與橫越各曲口的各線總長度相等的一條線上。水曲內的島嶼應視為水曲水域的一部分而包括在內」。

如果是符合 UNCLOS 第 10 條規定之合法海灣，公約允許在灣口兩端之低潮標間，以直線連接作為領海與鄰接區之基線，並將基線內之水域視為主權國之內水，因此，直線基線之長度，不能大於個別低潮標向海面延伸之領海距離（12 浬）的加總。易言之，合法海灣之天然入口兩端低潮標間之距離，不得超過 24 浬，也就是該「封口線」之長度，不得超過 24 浬，否則僅能在海灣內以最大可能水域面積，劃出長度不超過 24 浬的直線基線。

二、我國劃設直線基線之合法論據

雖然我國在三貂角 (T1)、龜頭岸 (T22) 與米島 (T21) 基線點間的水曲所劃設之封口直線基線，其長度小於 24 浬，但是由於水曲面積小於以封口線為直徑所劃設之半圓形，並不符合 UNCLOS 第 10 條合法海灣之定義，卻仍以該水曲之天然入口端以及水曲內之低潮標為基線點，劃設直線基線加以封口，依 UNCLOS 以及習慣國際法，可以如此劃設之合法例外，就是主張三貂角 (T1)、龜頭岸 (T22) 與米島 (T21) 間的水曲，屬於依 UNCLOS 第 10 條第 6 項規定，不適用合法海灣要件，也不適用於採用第 7 條所規定的直線基線法的任何情形之「歷史性海灣」。

由於 UNCLOS 僅規定「歷史性海灣」不適用合法海灣之要件與第 7 條所規定之直線基線法要件，並未明文定義何謂「歷史性海灣」。因此，只能從習慣國際法與個別案件實務見解中，確立何謂「歷史性海灣」。國際法院在「漁業權案 (英國與挪威)」中，曾將「歷史性水域」定義為等同於內水，因此可以等同於合法海灣劃設直線基線。也有如「豐塞卡灣案」判決，將「歷史性海灣」定義為一種有別於合法內水的「特殊內水水體」，而允許依照區域國際慣習劃設直線基線。而一旦被認定為「歷史性海灣」，則基線點之選擇、封口線之長度，以及所劃設之水曲面積的大小，就不再受前舉合法海灣要件之限制。

「歷史性海灣」必須符合具歷史性之時間要素，亦即必須經過相當長的一段時間，通常意指自亙古至今，或自不可記憶的時間以來，該水曲就是我國所排他管領的水域或內水。所謂的亙古，在實踐上應允許戰後新興國家引用殖民時期，甚至是前殖民時期之統治歷史，作為其歷史性主張之依據。

【閱卷委員的話】

我國之領海與鄰接區法以及所公告之第一批領海基線，均以直線基線為原則，僅有極少比例採用通常基線，然我國除東部海岸有部分凹凸陷落海岸地形，以及溪流出海口所形成之不穩定海岸線，符合 UNCLOS 採取直線基線劃設法的地理條件外，多數均屬平直海岸，包括設題中所涵蓋的三貂角 (T1)、龜頭岸 (T22) 與米島 (T21) 基線點間。因此為「以直線基線為原則」之劃設方法提供合法依據，就成為我國習法者學習與實用海洋法的第一重點。考試題目已經明示該基線

點間是一個「水曲」，而「水曲」之封口線長度小於 24 浬，水曲面積小於以封口線為直徑所劃設之半圓形，就是引導應考人朝「海灣」之定義與要件來思考作答。事實上，考題前段也正是測驗應考人是否理解「合法海灣」之定義要件與例外。但多數應考人竟然都僅倚賴所附 UNCLOS 條文順序，機械性連結直線基線劃設法之一般要件（即凹陷、不平直海岸地形），完全無視於前述題目之文字敘述。即使有極少數應考人仔細閱讀考題，並有能力推想到不適用合法海灣要件，也不適用於採用第 7 條所規定的直線基線法的任何情形之「歷史性海灣」，還是沒有能力完整定義何謂「歷史性海灣」，遑論引用習慣國際法與個別案件實務見解，來解釋何謂「歷史性海灣」。

臺灣四面環海，有西海岸之平直海岸與大面積之大陸礁層，也有東岸部分的凹凸陷落海岸，還有澎湖群島與其他附屬島嶼，甚至有臺灣海峽與澎湖海峽兩個具有高度規範意義的國際海峽，可說是實用與驗證包括 UNCLOS 在內之國際海洋法的最佳場域。加上 UNCLOS 的主要內容也已經被海洋二法內國法化，海洋法應該是我國之習法者如同其他基礎法學般同樣重視的科目。但由應考人答題之水準，甚至是仔細閱讀考題之能力與態度，都可以歸論這是一個被嚴重輕忽，在教學量能與體系認識上極為不足的領域。令人不解的是，UNCLOS 是歷經數十年累積法的確信與國際實踐所成文化、條文定義要件嚴謹且實務解釋完整並高度可供近用，與多數本國成文法規範如民法、商法相同的海洋法典，而我國也早在二十餘年前就三讀實施海洋二法，但習法者對之仍近同玩忽，或乾脆放棄。建議未來應考人絕對不宜再完全不去閱讀正規教科書籍，僅倚賴坊間未經嚴格審查、內容欠缺扣緊結構之秘笈，甚至以訛傳訛，認為光靠抄寫考場所附法條，就可以獲得一定分數。

第四題

【總題說明】

本題內容涵蓋了應試科目命題大綱項目中之法源論、海洋環境的保護與保全、海洋科學研究、海洋技術發展與移轉，以及爭端解決等項次。主要為評量應考人對於海洋法公約要求締約國個別或聯合地採取一切符合公約之必要措施以防止、減少和控制任何來源之海洋環境污染之義務內容的總和性理解，包括對個別嗣後實踐、預警與合作原則，以及科研與技轉原則等國際環境習慣法作為海洋

法公約之現代法源的認識。並令應考人應用對條約之解釋(條約法與習慣國際法法源)，說明溫室氣體排放與海洋污染間的關係，以評測應考人對於國際海洋法司法實務近期重要發展的理解程度。

【評分要點】

依 1982 年聯合國海洋法公約(以下稱 UNCLOS)第 194 條第 1 項規定，各國應在適當情形下個別或聯合地採取一切符合本公約的必要措施，防止、減少和控制任何來源的海洋環境污染，為此目的，按照其能力使用其所掌握的最切實可行的方法，並應在這方面盡力協調它們的政策。而同條第 3 項 a 款所稱之「從陸上來源、從大氣層或透過大氣層或由於傾倒而放出的有毒、有害或有礙健康的物質，特別是持久不變的物質」，以及同條第 3 項 b 款所稱之「來自船隻的污染，特別是為了防止意外事件和處理緊急情況，保證海上操作安全，防止故意和無意的排放」等海洋環境污染源，解釋上應包括人為溫室氣體排放在內。

因此，依 UNCLOS 第 207 條至 212 條之規定，各國有義務制定法律和規章，以防止、減少和控制包括陸地來源、來自受其管轄的海底活動或與此種活動有關的、其在「區域」內活動所造成的、因傾倒所造成的、懸掛其旗幟或在其國內登記之船隻所造成的、以及來自大氣層或透過大氣層的人為溫室氣體排放所造成之海洋環境污染。

依 UNCLOS 第 211 條之規定，各國也應透過主管國際組織或一般外交會議採取行動，制訂國際規則和標準，以防止、減少和控制船隻因排放溫室氣體對海洋環境的污染。

依 UNCLOS 第 213 條與第 222 條之規定，各國應執行其有義務制定法律和規章，並應制定法律和規章和採取其他必要措施，以實施透過主管國際組織或外交會議為防止、減少和控制陸地來源因排放溫室氣體對海洋環境的污染而制訂的可適用的國際規則和標準。

依 UNCLOS 第 197 條、第 200 條與第 201 條之規定，各國應在全球性的基礎上或在區域性的基礎上，直接或透過主管國際組織進行合作，擬訂或制訂保護和保全海洋環境免於因排放溫室氣體造成之海洋環境污染之國際規則、標準和建議的辦法及程序。各國亦應直接或透過主管國際組織進行合作，以促進研究、實施科學研究方案，並鼓勵交換所取得的關於排放溫室氣體造成之海洋環境污染

的情報和資料。各國並應直接或透過主管國際組織進行合作，訂立適當的科學準則，以便擬訂和制訂防止、減少和控制排放溫室氣體造成之海洋環境污染的規則、標準和建議的辦法及程序。

【閱卷委員的話】

海洋佔地表面積超過七成，是人類最重要的生活領域，也是調節地球氣候的最主要天然機制。人類因利用海洋對海洋環境造成的負面影響，將侵蝕次世代的必要生存條件，所以海洋法特別設置了與海洋環境的保護與保全、海洋科學研究、海洋技術發展與移轉相關的章節。這些章節的規範效力，又因科學與生產條件之演進，而必須被延伸適用處理溫室氣體排放造成的海洋環境破壞問題。本題因此決定以國際海洋法法庭在 2024 年做成之最新諮詢意見內容為基礎，測驗應考人是否有認知國際海洋法規範內容更新之趨勢，並由諮詢意見之文本，確立應藉由條約之解釋（習慣國際法作為海洋法之法源），將「從陸上來源、從大氣層或透過大氣層或由於傾倒而放出的有毒、有害或有礙健康的物質，特別是持久不變的物質」，以及同條第 3 項 b 款所稱之「來自船隻的污染，特別是為了防止意外事件和處理緊急情況，保證海上操作安全，防止故意和無意的排放」等海洋環境污染源，解釋為包括人為溫室氣體排放在內。最後則是測驗應考人是否認識在 UNCLOS 中，對應國際環境習慣法（同樣作為海洋法之法源）中個別嗣後實踐、預警與合作原則，以及科研與技轉原則之條文為何。

本題並非意在要求應考人必須對國際海洋法內容之演進與司法實務見解，百分之百掌握。但由於國際海洋法法庭是對法源更新內容之法確信的最主要立證，而且其做成決定之數量並不多，既然特別選擇了海洋法作為選考科目，應考人就沒有理由不去認識國際海洋法法庭判決與諮詢意見之文本，與其對海洋法規範發展之影響。另外，藉由測驗應考人是否認識在 UNCLOS 中，對應國際環境習慣法（同樣作為海洋法之法源）中之締約國個別嗣後實踐、預警與合作原則，以及科研與技轉原則之條文，也說明了海洋法之內容，並非僅限於成文化之 UNCLOS，還包括一般習慣國際法原則如條約之解釋，以及國際環境習慣法等。不是光靠翻翻考場所附法條就可以得到答案的。