

# 111年公務人員特種考試司法官考試第二試 111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】

本題取材自海巡署「台南艦」與陽明「柏明輪」訴訟案（最高 110 台上 2309 號、109 台抗 267、107 台上 968、106 台上 1864、105 台抗 277……）及晚近的 108 台上 2324（海研三號僱用契約爭議）。本考題涵蓋海商法第一章總則第 1 條及第 3 條海商法適用範圍及第四章船舶碰撞章第 97 條。

### 【評分要點】

#### 第（一）子題

海商法第 3 條第 3 款規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：……三、專用於公務之船舶。」X 輪屬海巡署艦艇，屬第 3 款專用於公務之船舶，本無海商法之適用，惟本題涉及船舶碰撞，依第 3 條「除因碰撞外」，X 船雖屬公船，亦有海商法之適用。至於 X 輪財產管理人有無權利主張船舶所有人責任限制乙點，涉及海商法第 3 條「除因碰撞外」之解釋問題，學術界對此有不同見解：一說認為該除外規定僅賦予公船適用「船舶碰撞章」之效力；另一說則認為只要是船舶碰撞，公船即有整部海商法之適用。國內學術對此二說並無統一見解，本人認為，從文義解釋，應採後說，亦即海巡署可主張責任限制；但如依論理解釋，相關公約排除公船之適用，似應採前說為宜。

#### 第（二）子題

依海商法第 97 條第 2 項規定：「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。」依我國航政機關海事評議結果，X 及 Y 輪過失責任比例為 60 比 40，X、Y 二輪均有過失，依本項規定，負連帶責任，亦即 Y 輪船員得對於債務人中一人或數人或其全體，同時或先後請求全部或一部之給付（民法第 273 條參照），因此 Y 輪受傷船員 30 萬美元損失向 X 輪財產管理人海巡署為全額求償，為有理由。

### 第（三）子題

依海商法第 97 條第 1 項規定：「碰撞之各船舶有共同過失時，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。」此規定在學理上稱為區分責任，亦即海上碰撞有共同過失者之財產毀損責任不採民事共同侵權行為連帶責任制，而採區分責任制，主要原因為類似我國海商法第 69 條第 1 款航行過失免責而來。依海商法第 97 條第 1 項規定，因此 Y 輪受損貨物之貨物所有權人僅能就 120 萬美元之 X 輪 60%過失部分（亦即 72 萬美元），向 X 輪的財產管理人為求償。

總結，本案有海商法適用，Y 輪受傷船員有權就 30 萬美元全額損失向海巡署求償，Y 輪受損貨物僅有權就 X 輪 60%過失比例（亦即 72 萬美元）部分向海巡署求償。

#### 【閱卷委員的話】

本題屬中間偏易題型，多數考生掌握度佳，包括對第三條「除因碰撞外」的不同學術見解，多數學生亦能明確說明；但相對地，偏易題目也可凸顯出考生對海商法幾個核心範圍及議題是否有清楚認知。例如：

- 一、海商法第四章船舶碰撞屬命題大綱範圍，但有為數不少學生未針對該章進行研讀，解題時完全未引用第 97 條；
- 二、對「船舶所有人責任限制」（先有責任，僅就若干項目有權主張責任限制）及「海事優先權」（亦先有責任，但債權人對某些項目得主張優先受償權利）二法制有錯誤認知，直接將二法制規定作為責任基礎處理！
- 三、為數不少考生將「船舶所有人責任限制」與「單位責任限制」相混淆；以及
- 四、若干考生連最基本的民事基礎法連帶責任概念亦有錯誤認知情況。

### 第二題

#### 【總題說明】

本題取材自 108 台上 2131、105 台上 1429（更三）、101 台上 1157……晶品告陽明/中國貨櫃/拖車公司/拖車司機乙案及為數眾多的海商法類似判決。本題考測考生對（海上）運送人責任期間、現行海商法第 76 條 1 項喜馬拉雅條款適用範圍、同條第 2 項商港區域及契約關係/侵權行為法律關係/請求權基礎之適

用。有別於先前考題將貨損事故限於「商港區域」發生，本題將事故特別設計發生在「商港區域外」。

### 【評分要點】

一、乙是否應負責？乙之責任基礎為何？乙可否主張單位限制責任？

(一) 乙為載貨證券發給人，依海商法第 75 條 1 項規定，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。本案運送責任期間為鹿特丹至新竹，於交付貨物前之運送期間，貨物發生毀損，運送人暨載貨證券簽發人乙自應承擔運送契約及載貨證券發給人之責任，對本案貨損負責。

(二) 另依海商法第 76 條第 2 項商港區域之規定，國內司法及學術見解普遍認為我國海商法海上貨物運送強制責任期間採港對港原則，本案發生於新竹櫃場，事故發生於港外，港外貨損事故，運送人乙究應依海商法負推定過失責任並得主張單位限制責任？我國學理及司法實務見解有單一說及分割說不同見解，尚未統一。單一說認為，於運送契約約定適用於非海上期間，運送人的責任應屬單一，除該非海上期間另有強制法律之適用者除外；分割說則認為海陸風險不同，應各自適用各運送段本應適用之法律。本人以為，依據晚近國際公約發展趨勢、尊重契約自由及諸多事故根本無區分海上風險及非海上風險之必要等角度，除「非海上段」另有強行法律規範外，以單一適用海商法為宜，亦即本案乙應承擔海上運送人推定過失責任，但可主張單位限制責任。

二、丙是否應負責？丙之責任基礎為何？丙可否主張單位限制責任？

丙為櫃場營運人，屬獨立的契約履行輔助人，非海商法第 76 條 1 項學理稱喜馬拉雅條款下運送人之代理人或受僱人，自無第 76 條 1 項喜馬拉雅條款之適用。另丙與貨物受領權人甲之間並無直接的運送契約關係，因此丙應承擔民法第 188 條侵權行為之僱用人責任。再者，一如前（一）點所述，本事件發生於海商法第 76 條第 2 項商港區域外，因此丙不得主張海商法單位限制責任之規定。

三、丁是否應負責？丁之責任基礎為何？丁可否主張單位限制責任？

丁為櫃場營運人丙之受僱人，非運送人乙之受僱人，因此無第 76 條 1 項喜馬拉雅條款之適用；再者，一如前（一）點所述，本事件發生於海商法第 76

條第 2 項商港區域外，因此丁不得主張海商法單位限制責任之規定。

短結：乙應承擔運送契約債務不履行法律責任，是否有海商法海上貨物運送節之適用，有單一說及分割說之爭議，本人採單一說，乙應承擔海上貨物運送契約之推定過失責任，亦可主張單位限制責任；丙、丁與甲無契約關係，無喜馬拉雅條款之適用，且事故地亦非海商法貨物運送強制期間，因此丙、丁應承擔侵權行為責任，丙、丁二人均不得主張海商法單位限制責任。

### 【閱卷委員的話】

本題考測「商港區域外」，運送人責任（單一說/分割說）、喜馬拉雅條款（受僱人/代理人）、契約/侵權責任等適用問題，屬中間偏難題目，考生掌握度差異相當大。少數考生能附帶說明海商法喜馬拉雅條款的不足/缺陷（認為應予以擴大適用）、引用第 63 條、第 69 條第 17 款等，均會酌情給分，但仍有為數不少考生對海商法海上貨物運送法制，甚至對基礎私法學有認知錯誤或不足之處，例如：

- 一、新竹貨櫃場屬商港區域外：本題無意考測考生對「商港區域」範圍的認知，但本題題幹已清楚說明貨物於基隆港卸載，並存放於新竹貨櫃場。從一般人角度，新竹貨櫃場屬「商港區域外」的認定毫無問題，但仍有為數不少的考生將其認定為「商港區域內」，而直接適用海商法第 76 條第 2 項。
- 二、海商法第 76 條 2 項「商港區域內」屬海商法海上貨運強制責任期間，對「運送責任單一說/分割說」論述要求其實並不高；「商港區域外」才是真正在考測「運送責任單一說/分割說」重點所在，惟針對「運送責任單一說/分割說」進行論述的考生並不多。甚有若干考生認為運送人對「鈎外」「港外」所生貨損事故無須負責！此亦對運送人全程責任及分割說理論的誤解。
- 三、若干考生不僅混淆第 21 條船舶所有人責任限制及第 70 條單位責任限制，且將二條文及第 76 條作為運送人乙及丙、丁的責任基礎條文，對該三條文的認知有嚴重錯誤。
- 四、法律關係仍無法清楚界定，甲與丙、丁間並無契約關係，甲應依何法律關係向丙、丁為請求？丙、丁是否屬運送人乙之受僱人或代理人？均屬民事法學之基礎認知，若干考生對此的認定尚有不足之處。

### 第三題

#### 【總題說明】

本題主要在於測驗考生有關《聯合國海洋法公約》所規定，主要涉及專屬經濟區和大陸礁層之沿海國管轄權、不同國家間在《聯合國海洋法公約》所建立之不同海洋分區所擁有之權利義務調和問題。題目背景混合了近年美國和中國兩國間在相關海域所發生之爭端，乃至於近期在我國海域所發生之情勢而成。但依據題意，這是發生在假想的兩國 A 國和 B 國之間。本題，以實例題方式，測驗考生有關海上軍事活動和設置探測系統有關之規範運用於實務之可能情形。

#### 【評分要點】

本題題意概述為 A 國和 B 國海岸相向，大陸礁層重疊，但未劃界。B 國在 A 國之大陸礁層設置海底探測系統，調查海洋環境和水文；A 國在 B 國海域進行飛彈試射。有關兩國行為之合法性問題，即應依據《聯合國海洋法公約》，分別就兩國行為進行分析。在評分比例上，兩國行為各占分一半，後續再依答題狀況、規範援引是否精確、規範分析是否正確、整體論理是否合理，進行給分。

由於題意提及兩國大陸礁層重疊尚未劃界，尚有《聯合國海洋法公約》第 83 條大陸礁層劃界規定之適用。但劃界並非沿海國主張大陸礁層權利之前提，亦即縱然尚未劃界，在本題中，沿海國仍非不能享有如下述之權利和主張。閱卷時，常見只援引《聯合國海洋法公約》第 83 條四款為本題所指各個情狀進行分析，明顯有欠周延。

就兩國行為而言：

#### 一、A 國於 B 國海域進行飛彈試射

題目並未明確說明所發生地點在何等海域分區，因此必須區分所發生處為何等海域，包含內水、領海、專屬經濟區等。此外，題意亦僅稱「於 B 國海域」進行飛彈試射，應可免於考慮兩國重疊海域之可能。題意在行為樣態上，亦未說明是從岸上或是從船上進行飛彈試射，這點必須由考生在引用條文時加以區分。

若涉及在 B 國內水或領海內之飛彈試射，由於位於沿海國主權範圍內（《聯合國海洋法公約》第 2 條），相關飛彈試射行為，可能涉及《聯合國憲章》第 2 條第 4 款，「不得使用威脅或武力」之違反，亦有違反《聯合國海洋法公約》第 301 條規定海洋的和平利用之情形。若是以船艦在 B 國領海進行飛彈試射，亦非

為無害之通過(《聯合國海洋法公約》第 19 條)。

若涉及在 B 國專屬經濟區內之飛彈試射，則應從《聯合國海洋法公約》第 58 條第 1 項和第 3 項分析行為國和沿海國之公海自由權利與主權權利之平衡，行為國「應適當顧及沿海國的權利和義務，並應遵守沿海國按照本公約的規定和其他國際法規則所制定的與本部份不相牴觸的法律和規章。」

二、B 國於屬於 A 國之大陸礁層設置海底探測系統，以調查相關海洋環境和水文

題目情境涉及相關行為是否為海洋科學研究；相關行為在沿海國大陸礁層是否為沿海國管轄事項等等。有關議題包含涉及沿海國在大陸礁層之主權權利，包含《聯合國海洋法公約》第 77 條有關之主權權利。亦涉及在沿海國大陸礁層設置海底探測系統—「設施或結構」，依據《聯合國海洋法公約》第 80 條比照專屬經濟區制度之第 60 條，屬於沿海國之專屬權利。B 國行為自屬侵害此等沿海國之專屬權利。尤其如所涉水域屬於 A 國專屬經濟區，依據第 56 條第 1 款第 a 項，人工島嶼、設施和結構應屬沿海國 A 國管轄。雖然調查海洋環境和水文活動近似於科學研究，但在國內外學者之解釋中，海洋科學研究採嚴格定義，並不包含此類活動，故而透過第 56 條第 1 款第 b 項稱此屬於沿海國管轄權部分，可能有引用條文和理由不精確之疑問。B 國行為如未獲得 A 國許可，自屬侵害《聯合國海洋法公約》有關沿海國在其大陸礁層之權限。或有採海洋科學研究寬鬆定義者，則應適用《聯合國海洋法公約》第十三部分有關海洋科學研究之一般規定，其中第 238 條規定所有國家縱然有權進行海洋科學研究，但仍受公約所規定其他國家之權利義務所限，尤其是沿海國在大陸礁層之權利。第 246 條第 1 款和第 2 款規定，沿海國在行使其管轄權時，有權按照本公約的有關條款，規定、准許和進行在其專屬經濟區內或大陸架上的海洋科學研究。在專屬經濟區內和大陸架上進行海洋科學研究，應經沿海國同意。B 國若從事海洋科學研究行為如未獲得 A 國許可，亦屬違反《聯合國海洋法公約》有關海洋科學研究規範。

閱卷時，常見援引《聯合國海洋法公約》第 79 條所有國家都有在大陸礁層鋪設海底電纜和管道之權利，論述 B 國行為合法；援引《聯合國海洋法公約》第 81 條沿海國在大陸礁層進行鑽探之專屬權利，論述 B 國行為違法；乃至於援引《聯合國海洋法公約》第 246 條第 3 款稱沿海國應對其他國家或各主管國際組織按照本公約專為和平目的和為了增進關於海洋環境的科學知識以謀全人類利益，而在其專屬經濟區內或大陸礁層上進行的海洋科學研究計劃，給予同意，故而 A 國應許可 B 國於屬於 A 國之大陸礁層設置海底探測系統。然而，此等論述，

基本上在規範解釋上，乃至於涵攝到本案事實中，均存在錯誤。本題，題意情狀，並非鋪設海底電纜和管道，亦非鑽探，亦非「專為和平目的和為了增進關於海洋環境的科學知識以謀全人類利益」。

### 【閱卷委員的話】

本題主要在於測驗有關《聯合國海洋法公約》所建立之不同海洋分區中，不同國家所擁有之權利義務，以及其調和問題，屬於傳統上在重要分區架構中的重要議題，也是《聯合國海洋法公約》的核心規定。加以題目背景刻意融合近年美國和中國兩國間在相關海域所發生之爭端，乃至於近期在我國海域所發生之情勢而成。為免於現實上國際政治之爭議，設定在假想的兩國 A 國和 B 國之間。本題，除了以實例題方式，測驗考生有關規範運用於實務之可能情形，更欲提醒考生海洋法有關之國際爭端即在我國周遭海域發生。在準備國家考試之餘，不能忽略有關國際情勢。甚至應在關心有關國際情勢之餘，從規範面，加以思考。

除此之外，由於本題考點甚多，一般考生如未發生明顯援引錯誤條文、解釋分析不合理、論述不合邏輯，應會獲得在平均低標左右的分數。若能更為完整依照題意，援引正確規範，進行解釋和適用，論理完整，應能獲得高分。

## 第四題

### 【總題說明】

本題主要在於測驗考生有關《聯合國海洋法公約》所規定相關國家之管轄權，主要涉及沿海國於領海之刑事管轄權、沿海國於鄰接區之執行管轄權等等。本題，透過實例題之方式，測驗考生有關鄰接區規範運用於實務之可能情形。題目背景主要改編自近年來在台灣海域周遭偶有發生之海上「喋血」事件和走私香菸案件，但依據題意，這是發生在假想的 E 國海域，以避免考生從國內法規定進行思考和作答，跳脫國際海洋法考科之設計用意。

### 【評分要點】

本題題意概述在於 E 國領海外一哩處，F 國籍船舶甲船準備走私香菸到乙船，期間發生甲船船員鬥毆，甲船船員 G 國人某丙因而受傷而死。E 國海巡單位稱就有關走私及鬥毆事件並無管轄權，其說法是否有理由。本題應依據《聯合國海洋

法公約》，分別就沿海國對於領海外一浬之走私香菸行為和鬥毆致死案件之管轄權進行分析。在評分比例上，兩項議題之分析各占分一半，後續再依答題狀況、規範援引是否精確、規範分析是否正確、整體論理是否合理，進行給分。

由於事件發生於 E 國領海「外」一浬處，常見有考生，誤以為位於領海「內」，而逕自答題，顯然對於題目欠缺仔細閱讀，往往導致最終錯誤答題，無法得分。在有關議題上，確定發生於何等海域是處理涉及《聯合國海洋法公約》實務議題之首要任務。確定發生於何等海域之後，才能精確援引和適用《聯合國海洋法公約》有關條文，進行判斷。

有關走私香菸行為部分，涉及沿海國在其鄰接區之管轄權。依據《聯合國海洋法公約》第 33 條第 2 款規定，鄰接區為從測算領海寬度的基線量起，不得超過二十四浬之處。本題若 E 國曾依據《聯合國海洋法公約》主張有鄰接區，則自然應判斷發生於其鄰接區中。另依據《聯合國海洋法公約》第 33 條第 1 款規定：「沿海國可在毗連其領海稱為毗連區的區域內，行使為下列事項所必要的管制：(a)防止在其領土或領海內違犯其海關、財政、移民或衛生的法律和規章；(b)懲治在其領土或領海內違犯上述法律和規章的行為。」本條款賦予沿海國與海關、財政、移民或衛生有關之執行管轄權。儘管前述條文有關「管制」之稱，可能存有疑問，是否涵蓋管轄權之賦予。但在解釋上，如果不涵蓋執行管轄權之賦予，又如何能落實「管制」，以及鄰接區設置之目的。沿海國本有依據其海關、財政、移民或衛生有關規範於鄰接區中行使防止和懲治之權限和管轄權，並非於領海外之外籍船舶，沿海國即全無管轄權，此涉及鄰接區制度和功能。因此，有關走私香菸行為，難稱 E 國就此並無於其鄰接區之管轄權。

有關船員鬥毆致死部分，縱然《聯合國海洋法公約》第 27 條第 1 款就沿海國於領海內對於外國船舶之刑事管轄權行使訂有四種情形，包含：(a)罪行的後果及於沿海國；(b)罪行屬於擾亂當地安寧或領海的良好秩序的性質；(c)經船長或船旗國外交代表或領事官員請求地方當局予以協助；或(d)這些措施是取締違法販運麻醉藥品或精神調理物質所必要的。但本案發生於領海外，在鄰接區或專屬經濟區中，並無類似規定，故而就船員鬥毆致死部分，E 國確實無管轄權。E 國海巡單位說法就走私行為部分並無理由，但就船員鬥毆致死部分，應有理由。不過閱卷時，常見考生情理上掙扎無法說服自己此部分無管轄權，因而強硬論述應依照或是類推適用《聯合國海洋法公約》第 27 條第 1 款，認為此涉「罪行的後果及於沿海國」或「取締違法販運麻醉藥品或精神調理物質所必要的措施」，

而沿海國就船員鬥毆致死部分亦有管轄權。但此等說法，既欠缺對於國際條約之基本認識，又違背分區架構之基本規範。

另外，若認為E國尚未主張鄰接區，而其領海外應即為公海，則公海為船旗國專屬管轄（《聯合國海洋法公約》第94條），對於領海外之公海發生之走私香菸行為和鬥毆致死行為，E國並無管轄權。惟在閱卷時，常見有援引《聯合國海洋法公約》第98條第1款第a項規定，稱每個國家應責成懸掛該國旗幟航行的船舶的船長，在不嚴重危及其船舶、船員或乘客的情況下：(a)救助在海上遇到的任何有生命危險的人，進而稱E國應負救助義務。但其謬誤有二：此等救助義務並非賦予沿海國相關管轄權之規範依據；本條救助義務聚焦於船長責任，並非沿海國義務。此外，在閱卷時，亦常見有援引《聯合國海洋法公約》第108條第1款，有關麻醉藥品或精神調理物質的非法販運之規定，要求所有國家應進行點作，以制止船舶違反國際公約在海上從事非法販運麻醉藥品和精神調理物質。但香菸並非此處所稱之麻醉藥品和精神調理物質，此等規範之援引亦屬謬誤。

### 【閱卷委員的話】

本題主要在於測驗有關《聯合國海洋法公約》所建立之不同海洋分區中，尤其是鄰接區中，沿海國所擁有之權利、義務和管轄權，屬於傳統上在重要分區架構中的重要議題，也是《聯合國海洋法公約》的核心規定。題目背景刻意針對近年在我國海域所發生之事件改編而成。為免考生限於國內規定進行作答，而失去本科國際海洋法之焦點，因此設定在假想的E國海域。本題考點較為單純，然而能掌握前述評分要點之七八成以上內容的考生仍是鳳毛麟角。在有關鄰接區的規定上，如能正確援引條文、合理解釋分析、進行邏輯論述，應會獲得平均已上的分數。不過，閱卷時，亦能感受部分考生以臨場翻閱所附條文的方式準備本科，因此產生引用、解釋和適用《聯合國海洋法公約》條文產生重大謬誤、不合理的情形，使得國家考試規劃測驗國際法、海洋法之良苦用心，被大打折扣，令人深感惋惜。