

- (一)A 向 K 得否主張免責？若無法主張免責，則 K 向 A 所得請求之賠償金額為何？其優先權屬於海商法第二十四條之第幾優先？
- (二)B 向 K 得否主張免責？若無法主張免責，則 K 向 B 所得請求之賠償金額為何？其優先權屬於海商法第二十四條之第幾優先？
- (三)A 對 Y 輪上貨物所受之損害，得否主張責任限制？

【87 司法官】

➔ 小提示：各位讀者有沒有覺得【題型 2.4.8】（86 律師）與本題【87 司法官】非常相似，應該可以合理推測是同一位委員出題（？），而且是佛心來著的，有勤作考古題的考生在該年應該有福了。這一題筆者就不浪費篇幅，由讀者自行參照上一題練習看看喔！

2.4.9 海事優先權與運送人法定免責事由之解釋 ▶▶▶ 考.古.題

案例：甲、乙兩船碰撞，鑑定結果甲、乙兩船（船技）過失各為 50%，據悉甲船舶船東依運送契約載運丙所有之 20 個貨櫃貨，全部落海損失 8000 萬元，問：

- (一)丙求償之法律依據為何？丙就其債權可否主張優先權？
- (二)甲、乙得否為船技過失免責之抗辯？

【引自許美玲，海上貨物運送契約責任與侵權行為責任競合之法律適用——求償篇，月旦法學教室第 70 期】

析 Analysis.

本題要藉由許美玲老師的兩篇文章²⁷帶出兩個爭點，此二爭點在國家考試上應該不至於出現，且有一定之難度，讀者可以先暫時略過，之後再回來閱讀。但如果讀者可以瞭解許老師文章內容，則相信在整體的理解上可以更進一步的融會貫通。

27 許美玲，海上貨物運送契約責任與侵權行為責任競合之法律適用——求償篇，月旦法學教室第 70 期，2008 年 8 月，頁 26-27。

許美玲，海上貨物運送契約責任與侵權行為責任競合之法律適用——船技過失免責抗辯之適用範圍，月旦法學教室第 76 期，2009 年 2 月，頁 20-21。

對照上圖可知：

1. 海牙威士比規則

強制責任期間為貨物裝載上船至卸載離船期間。此為**鈎對鈎原則**。

2. 單一說

係指圖中之貨物裝載上船至卸載下船之期間，以及商港區域內，為運送人之強制責任期間。

3. 分割說

圖中之貨物裝載上船至卸載下船之期間為運送人之強制責任期間，而在陸期間（收受至裝船及卸載交付）則依民法相關規定。

4. 張新平老師見解

貨物裝載上船至卸載下船之期間為強制責任期間，而商港區域內則負海商法責任，惟「在船期間」以外，運送人得以免責約款減輕或免除其責任。而在商港區域外，運送人仍依民法規定負責。

5. 漢堡規則

運送人之強制責任期間為自裝載港起，經運送全程，迄於卸載港為止，運送人將貨物至於其實力支配之期間⁵⁵（此即港對港原則）。

6. 鹿特丹規則

則採取了最大範圍，即貨物自收受至交付之期間，此即戶對戶原則。

由上可知，我國海商法之所以會發生單一說、分割說之爭議，最大的關鍵就是商港區域之期間，而此涉及到海商法第 76 條第 2 項之增訂，關於海商法第 76 條第 2 項之相關爭議，後續會再為讀者作介紹。

各位應該可以發現，「單一說」、「分割說」二者的內容實際上已包含在本題擬答之各說見解之中，考試時，考生可以自行選擇何種見解較好理解，而採取何種寫法，畢竟實質內容相似，考試時考生只要可以在時間允許的範圍內合理表達出來即可。

題 Extension.

我國海商法對運送人所課責任採取「過失責任主義」，試述其具體規定為何？如甲委託 B 公司海運棉花一批，乙為 B 公司之受僱人，航行途中，因乙之過失，致引發火災，船上棉花燒燬殆盡。問 B 公司依法應否賠償甲之棉花損失？

【84 高考—法制（二等）】

55 漢堡規則第 4 條第 1 項規定：「依本公約運送人對貨物應負責任之期間，包括自裝載港起，經運送全程，迄於卸載港為止，摺送人將貨物至於其實力支配之期間」

	<p>(二)「喜馬拉雅條款」之制定及擴大規定</p> <p>1. 喜馬拉雅條款之制定係基於以下三項理由</p> <p>(1) 衡平之考量</p> <p>基於衡平之考量，避免有資力負擔者得到保護，無資力負擔者卻無法倖免之特殊現象，故運送人之履行輔助人實亦應享有運送人之免責、限制責任之利益。</p> <p>(2) 航運政策之貫徹</p> <p>由運送人之履行輔助人對事故之發生負無限責任，運送人基於衡平，多會對其予以補償，此舉不啻使運送人放棄法律對其所設之免責或限制責任之保護。故基於航運政策之貫徹，亦應使運送人之履行輔助人得以援用運送人得享之保護。</p> <p>(3) 航運競爭力之維護</p> <p>運送人倘因履行輔助人負全責致須承擔較重之責任，勢將降低其在國際航運市場之競爭力，故一旦喜馬拉雅條款出現在某國之航運公司載貨證券上，其他國家之航運公司多會跟進以維護航運競爭力。</p> <p>2. 基於上述等理由，我國參考 1968 年海牙威士比規則第 4 條之 1 第 1 項及漢堡規則，而於第 76 條增訂定此明文。就適用之主體而言，本條規定與漢堡規則較類似而擴大範圍至包括從屬及獨立之履行輔助人。又依第 76 條第 2 項規定，只要於「商港區域內」從事裝卸、搬運等行為者，均得主張之¹⁰⁰。而第 76 條第 1 項但書，係基於法律不保護惡意者之法理所設。最後第 76 條第 1 項，「對運送人之代理人或受僱人</p>
--	---

100 所得主張免責或抗辯之事由：有民法第 638 條、第 640 條；第 56 條第 1、2 項、第 61 條、第 62 條、第 63 條第 64 條第 2 項、第 65 條第 2 項、第 69 條、第 70 條第 1 項、第 70 條第 2 項、第 71 條、第 72 條規定。

4.3.4 船舶碰撞與運送人之基本義務及法定免責 ▶▶▶ 考.古.題

甲航運公司之 A 船，為乙承運化學肥料一批價值 1,000 萬元；丙航運公司之 B 船，為丁承運黃豆一批價值 2,000 萬元。A、B 二船在高雄港外海發生碰撞致分別承載之化學肥料與黃豆皆因水漬而全毀。經鑒定後認為船舶碰撞導因於：A 船之船長因駕駛上判斷錯誤有 60% 過失；B 船之海員因裝載時作業疏失造成船身傾斜有 40% 過失。試問：

(一) 甲對乙、丁之賠償責任各為何？其金額為多少？（12%）

(二) 丙對乙、丁之賠償責任各為何？其金額為多少？（13%）

【102 高大商事法（甲組）】

析 Analysis.

本題涉及到船舶碰撞後責任歸屬之問題，各位還記得【題型 2.4.9】介紹的許美玲老師文章的結論嗎？在這裡可以引用一下喔！另外關於海商法第 69 條第 1 款、第 62 條適航性及第 63 條貨物照管義務之適用，分述如下。

綱 Outline.

(一) 甲對乙得主張法定免責事由；甲對丁應負 1200 萬元之侵權行為損害賠償責任

(二) 丙對乙負 400 萬元之侵權行為責任；丙應依運送契約對丁負 2000 萬元之債務不履行責任

答 Answer. 本題字數 1262

第一閱分數	題號	第二閱分數
	(一) 甲對乙得主張法定免責事由；甲對丁應負 1200 萬元之侵權行為損害賠償責任	