

綱 Outline.

- (一) 無害通過權之定義
- (二) 海洋法公約對無害通過權之規範內容
- (三) 無害通過權適用之客體
- (四) 航空器 (飛機) 無無害通過權
- (五) 潛水艇有無害通過權

鍵 Keyword.

無害通過權、領海、飛機無害通過、潛水艇無害通過

答 Answer.

本題字數 810

第一閱分數	題號	第二閱分數
	(一) 無害通過權之定義	
	無害通過權指的是船舶得無害通過其他沿海國領海之權利。此權利是聯合國海洋法公約對沿海國領海主權之限制，沿海國無正當理由的話必須容忍其他國家船舶之無害通過。	
	(二) 海洋法公約對無害通過權之規範內容	
	1. 海洋法公約於第 17 條規定，所有國家不論為沿海國或是內陸國，其船舶均享有無害通過他國領海之權利。由此可知無害通過權不限於沿海國家，全世界所有國家都可於其他國家之領海行使無害通過權。	
	2. 而所謂的無害，依公約第 19 條是指不損及沿海國的和平以及良好秩序。通過之船舶必須迅速不得停止，並且依據正常航線通過領海。沿海國若有必要時，依據聯合國海洋法公約第 25 條第 3 項規定，可於某個特定區域內暫時停止無害通過權。	

(三)大陸架 VS. 專屬經濟區

大陸架與專屬經濟區，二者於某種程度上會有重疊，大陸架是指底土，而專屬經濟區則是指底土的上覆水體，兩者比較如下：

	寬度	權利取得	制度規範重疊
大陸架	大陸架從基線算起最少 200 浬寬，最多 350 浬或不超過 2500 公尺等深線 100 浬	大陸架自始為一國家之應有權利，無庸主張。	公約雖有規定專屬經濟區與大陸架各有對海床的法律基礎，但在公約第五部分卻規定專屬經濟區內有關海床和底土權利按大陸架之規定。因此專屬經濟區對於海床的管理開發，必須看大陸架的規定。
專屬經濟區	專屬經濟區從基線算起最長 200 浬寬	專屬經濟區則必須由沿海國主張，始得享有。	

三、大陸架的界限

(一)大陸架之內部起始線

通說認為大陸架的內部起始線是領海的外部界限，就這點而言比較沒有爭議。換句話說，從 12 浬的沿海國領土自然延伸開始便算是大陸架，但大陸架上覆水體在 200 浬內的話仍然是專屬經濟區，超過 200 浬則為公海。

(二)法律意義下的大陸架

1. 公約第 76 條第 1 項規定，沿海國的大陸架包括其領海以外依其陸地領土的全部自然延伸，擴展到大陸邊外緣海底區域的海床和底土，如果從測量領海寬度的基線量起到大陸邊的外緣的距離不到 200 浬，則擴展到 200 浬的距離。
2. 國際法院在 1985 年的利比亞與馬爾他大陸架案中指出，此規定已成為習慣國際法。換句話說，公約規定下的大陸架無論如何最少都一定有 200 浬。

- ③ 若為微罪，因考量國際陸誼，則避免緊追。
 - ④ 未遂、既遂之行爲均可緊追，通說認為意圖、預備行爲亦可緊追。
 - ⑤ 該船於何區域違法，緊追即須從該處開始（只要執法船舶有下達停駛命令即為緊追之開始，無須本國公務船亦須於違法水域內）。
- (2) 須在目標船舶視聽所及範圍內，以聲光發出停船信號，一般認為無線電應不得視為合法的發動。
- (3) 須該次緊追行爲持續不斷：
- ① 不得於中斷後再行緊追；
 - ② 執法船舶回航後，即為緊追中斷；
 - ③ 因科技之進步，故應以船舶之實際功能檢查該緊追有無中斷。
- (4) 緊追行爲須於第三國領海之外，不得進入他國領海，否則即侵害他國主權：
- ① 若緊追進入第三國領海，則該緊追即終止；
 - ② 若在他國鄰接區與專屬經濟區內仍然可以實施緊追；
 - ③ 若國家之間可以透過條約規範，決定進入領海後仍可繼續緊追。
- Q：進入他國領海後緊追權終止，執法國還可以續行緊追行爲嗎？

消滅說	此說認為進入他國領海後，緊追權即完全消滅，不可再續行。因緊追權本就屬於公海船旗國專屬管轄之例外，因此必須嚴格解釋之。
中止說	此說認為緊追權只在進入領海後暫時中止，等待違法船隻離開領海後，執法船舶仍然可以續行緊追權。
折衷說	折衷說接續中止說之說法，但其認為執法船舶只得於領海外等待一小段時間，若該時間過後違法船隻沒有出現，則緊追權便告終止。

4. 緊追權武力之使用

海洋法公約第 225 條規定，緊追時使用武力是被允許的，但必須是最後手段，在此之前都應先使用較溫和的手段，並且不應危害人命安全。

5. 不當緊追之責任

不當緊追致使損害者，依公約第 111 條第 8 項之規定，執法國必須就此不當行爲賠償。而所謂不當是指無正當理由而發動緊追之情形。

6.1.3 劃界實例演習 ▶▶▶ 考.古.題

A國與B國皆為1982年聯合國《海洋法公約》締約方，且均宣布建立200浬專屬經濟區。兩國相距約300浬，A國之大陸礁層雖自然延伸約290浬，然在離A國海岸45浬處有一島嶼（寶石島），該島主權為B國所有並無爭議，面積約100平方公里，但因氣候嚴寒，島上並無人民長期居住，然B國科學家在氣候准許條件下，經常在該島從事科學研究。然A國認為該島位於其大陸礁層上，且過去一百年來A國漁民經常在該島四周水域作業，B國從未反對，B國人民亦未在該處海域作業，因而主張A國人民有權利在該島繼續作業。B國則表示，以往漁業資源豐富，且A國人民之捕魚能力有限，考量A國人民普遍窮困，基於人道考量，因此對A國人民之違法行為並未取締，然A國漁民作業模式對海洋資源永續利用有嚴重危害，因此不能再無視A國漁民於寶石島四周捕魚行為，將嚴格取締。請問在國際法下：

(2)若兩國進行海域劃界，則專屬經濟海域與大陸礁層界線應如何劃分？寶石島應如何處理？（35分）

【103台大（節錄）】

析 Analysis.

本題算是很難的題目，要考生自己依據題目事實行劃界。因此除了要對一般劃界原則熟知以外，還要對於應考量的特殊情況進行應用。尤其是大陸架的規定又有點複雜，1958年公約、習慣國際法與1982年公約的規定都不太一樣，特別是習慣國際法，建議考生應記憶一個案例作為寫題目的依據，因此可能要下點功夫才能將這個題目完整解答。

綱 Outline.

- (二) 劃界上寶石島應給予其半效力；並且應採A、B間之等距線作為其大陸架與專屬經濟區之界限
1. 劃界的原則規定
 2. 必須考量採納的特殊事實情況
 3. 結論：先選定等距線作為界限，再依據特殊情況進行修正

	<p>(一) 甲得否向 A 保險公司及 B 公司請求賠償</p> <p>1. CIF，係指運費、保險費在內之貿易條件。賣方須以自己的費用及風險將約定的貨物裝載於船上，並辦理海上貨物保險，於備齊載貨證券及保險單等貨運單據提供給買方後，始算履行交貨義務；而 D/P 付款交單，係指賣方交付文件買方付款。</p> <p>2. 本題中，可知運送契約之託運人為美國出口商（下稱乙），而保險契約要約人亦為乙。又自甲、乙約定以 D/P 方式付款交單可知，甲須交付貨款後始取得載貨證券。</p> <p>3. 載貨證券具有物權效力：其載貨證券之交付與貨物之交付有同一效力。依海商法（下同）第 60 條第 1 項準用民法第 629 條規定，交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。惟其移轉之效力上有不同見解：</p> <p>(1) 絕對肯定說：即交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付即生物權移轉之效力，而貨載是否仍在運送人占有中，並非所問。</p> <p>(2) 相對肯定說，此說又可分為：</p> <p>① 嚴正相對說：依民法第 629 條規定下，該載貨證券之交付不同於物品之交付，尚須履行民法第 761 條之動產讓與方式，始完成讓與。故載貨證券之物權效力，以運送人直接占有為前提。</p> <p>② 單純相對說：不同於嚴正相對說，載貨證券之物權效力以運送人直接或間接占有為前提，倘運送人對貨載喪失直接或間接占有，縱載貨證券交付他人，亦不生所有權移轉之物權效力。</p> <p>(3) 否定說：載貨證券僅具債權效力，交付載貨證券</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

析 Analysis.

運送人之責任期間係指運送人應依本法規定負責之期間，其中又包括運送人「強制責任期間」與「非強制責任期間」。而運送人之強制責任期間通常係以海商法第 63 條規定為基礎或主要依據。本題直接丟兩個判決內容出來讓考生判斷何者係現行法下所採取的運送人之「責任期間」範圍，而筆者於以下擬答中所採取之見解係張新平老師的見解。

綱 Outline.

本題涉及運送人之責任期間之範圍，分述如下：

- (一) 運送人於商港區域期間負海商法之責任，惟此並非強制責任期間
- (二) 結論

答 Answer.

本題字數 1191

第一閱 分 數	題 號	第二閱 分 數
	本題涉及運送人之責任期間之範圍，分述如下：	
	(一) 運送人於商港區域期間負海商法之責任，惟此並非強制責任期間	
	1. 依海商法(下同)第 63 條規定：「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。」此規定為運送人之貨物照管義務，即運送人之強制責任期間，惟此期間之範圍為何，學說上有所爭論：	
	(1) 甲說：運送人之責任期間，始自收受，終至交付。此責任期間超過漢堡規則所採之港至港原則。	
	(2) 乙說：認運送人之強制責任期間為海上運送階段及在商港區域內之階段屬之，亦即，除固有之海上部分外，「待運期間」與「待交期間」及裝載前與卸載後由拖車拖至「貨櫃集散站」階段亦有	

	③ 本文採取否定說，因在利益衡量下，本文選擇保護載貨證券善意持有人之利益。	
--	---------------------------------------	--

筆者的碎念時間

關於載貨證券記載「運費已付」，惟付款之支票嗣後卻未兌現，運送人得否拒絕交貨？

(一)肯定說

載貨證券雖記載運費已以支票支付，惟支票既未兌現，如同運費未付，運送人應得依民法第 647 條第 1 項規定行使留置權⁷⁷，拒絕交付貨物。

(二)否定說

為貫徹載貨證券之文義性，運送人對載貨證券之善意持有人應負文義責任，是以載貨證券既已記載運費已付，運送人即不得以支票未兌現為由，對善意持有人主張請求支付運費或行使留置權。

(三)實務見解

1. 最高法院 97 年度台上字第 611 號判決：「海上運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要，固得按其比例，對於運送物行使留置權。觀之海商法第六十條、民法第六百二十七條、第六百四十七條第一項自明，海上運送人既係為保全其運費等受清償，而行使留置權，自須以運送人運費等債權之發生與該運送物有牽連關係者為限，始得行使留置權；本件載貨證券影本加註「運費已付」，果爾被上訴人得否以萬有公司積欠其巨額運費，對本次運送之系爭運送物行使留置權，非無研求之餘地，系爭運費，究竟已否付清，尤待釐清，原審未予究明，亦嫌疏略。」
2. 台灣高等法院 97 年海商上更(一)字第 2 號民事判決意旨：「查本件載貨證券影本載明「FREIGHT PREPAID (運費已付)」，復加蓋有「SURRENDERED」即採「電報放貨」之提貨方式，則被上訴人以萬有公司積欠其運費為由，對本次運送之系爭運送物行使留置權，難認為正當，此觀之海商法第 60 條第 1 項準用民法第 627 條規定甚明。」個人以為，其實這似乎是一個兩難的問題，在一開始託運人支付運費時，

77 民法第 647 條第 1 項規定：「運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要，按其比例，對於運送物有留置權。」

	<p>(二)興隆海運所提出之「第六十九條第七款」抗辯是否有理由</p> <p>1. 第 69 條第 7 款規定「因『公共敵人之行為』所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。」此係指運送人或船舶所有人所屬國之敵人所為之行為。關於本款之解釋，有不同學說</p> <p>(1)有認為，「公共敵人之行為」僅限於交戰國間之行為；且英國法僅少數判決認為海盜係屬公共敵人，多數判決及學者認海盜應適用第 69 條第 2 款之海上危險⁸⁷。</p> <p>(2)惟亦有認為，「公共敵人之行為」指與本國處於戰爭狀態之敵人或國家，但不包括強盜、盜賊、私人掠奪或暴動之暴民等，亦不包括他國之敵人。</p> <p>2. 本文基於保護運送人，促進航運發展之立場，採取該「不明人士」符合人類公敵之見解。故如運送人興隆海運可證明符合第 69 條第 7 款規定之要件，則如突遇大浪並於擱淺後遭鄰近海域不明人士上船掠奪兼具有因果關係者，擇期抗辯應有理由。</p> <p>(三)興隆海運得否主張第 70 條第 1 項單位責任限制</p> <p>1. 依第 70 條第 1 項規定：「託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。」此係指所報貨物之性質或價值與事實不符。故本條在適用上兼指「以低報高」及「以高報低」，前者貪圖較高損害賠償，後者希冀減輕運費負擔，均有違運送契約違誠信契約之本旨。且學者認為，依第 55 條第 1 項規定，交運貨物之「通知不正確」尚須負損害賠償責任，舉輕以明重，故意虛報行為運送人自無庸就貨</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

87 張新平，海商法，2004 年 11 月二版，頁 347。而戰爭行為應適用海商法第 69 條第 5 款規定為當。