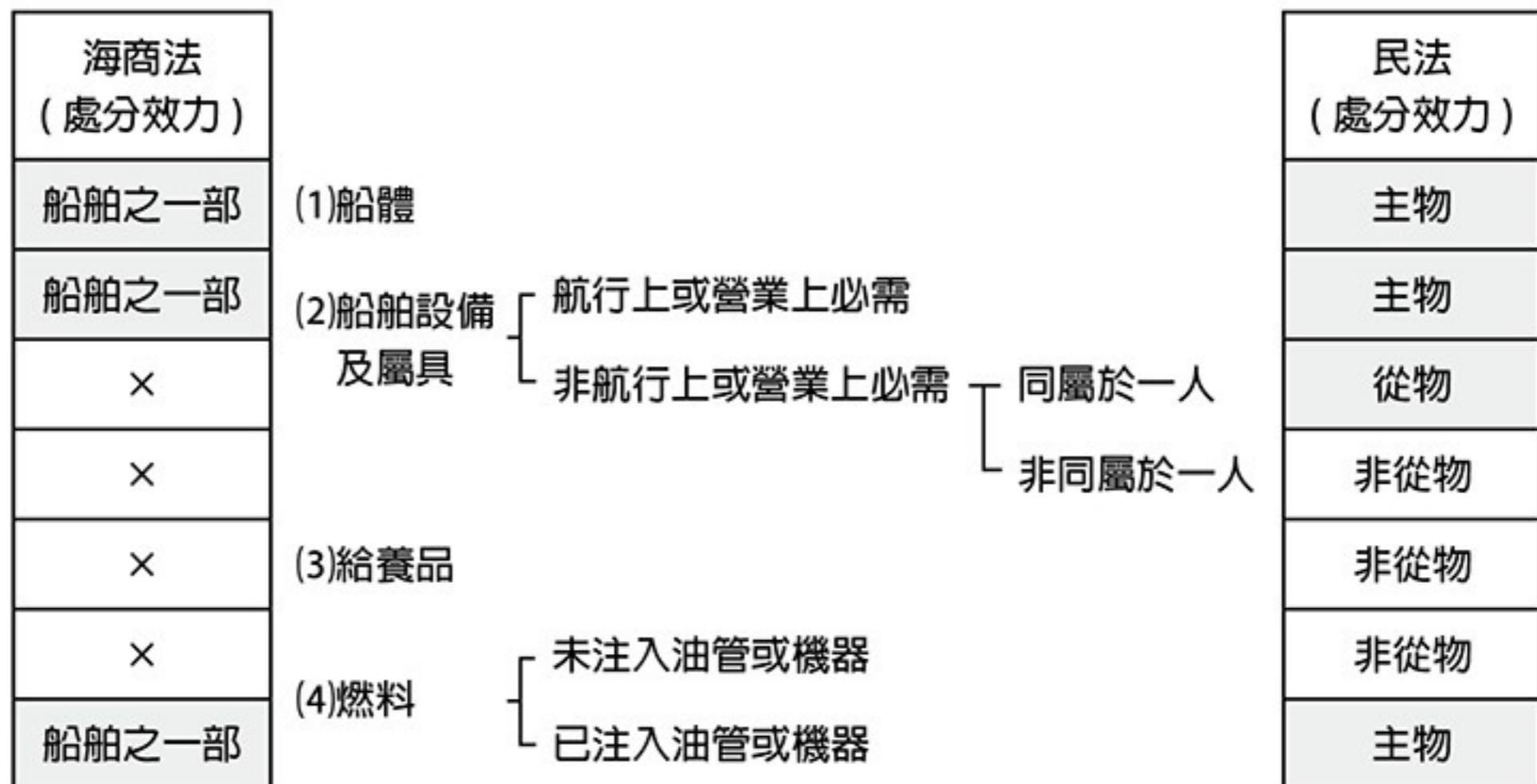


## (二) 所有權之範圍

船舶分為船體、船舶設備及屬具與給養品等三者，海商法船舶所有權範圍是由船體、「航行上或營業上必需」船舶設備及屬具構成，而不包括給養品。惟對應民法之動產所有權範圍，民法第 68 條規定：「非主物之成分，常助主物之效用，而同屬於一人者，為從物。但交易上有特別習慣者，依其習慣（第 1 項）。而主物之處分，及於從物（第 2 項）」。故又多出了「（常助主物之效用，而）同屬於一人」之判斷標準，海商法船舶所有權範圍與民法動產所有權（主物）範圍不同，民法又多了「從物」概念，而主物之處分及於從物（請參下圖）。對於船舶所有權範圍之確定，涉及船舶讓與之範圍、船舶所有人責任限制與海事優先權之標的範圍、船舶抵押權之設定範圍、海上保險與委付之標的範圍，至關重要。



▲圖示：海商法船舶所有權 VS. 民法動產所有權<sup>11</sup>

11 由本圖可看出，民法動產所有權範圍可能比海商法船舶所有權的範圍「大」，這是因為標準不同，民法是以權利為判斷，海商法則是以功能為判斷。從現行法第 7 條觀之：「除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」有四個部分須理解（圖示灰底部分表示所有權範圍）：

- (1) 船體：是船舶之一部（船舶所有權範圍），是主物（動產所有權範圍）。
- (2) 船舶設備及屬具：航行上或營業上必需，是船舶之一部（船舶所有權範圍），是主物（動產所有權範圍）；非航行上或營業上必需而同屬一人，是從物（動產所有權範圍）；非航行上或營業上必需又非同屬於一人，則非從物（非動產所有權範圍）。
- (3) 純粹：不是船舶之一部（非船舶所有權範圍），也非從物（非動產所有權範圍）。
- (4) 燃料：已注入油管或機器，是船舶之一部（船舶所有權），是主物（動產所有權）；未注入油管或機器，則非船舶之一部，亦非從物（非動產所有權）。

### 1. 成立要件（債權行爲）

「一次且包括」的，將「船舶及其設備屬具」進行讓與移轉。

### 2. 生效要件（物權行爲）

(1) 我國民法採形式主義，即動產須占有（交付），不動產須登記。

(2) 我國海商法採意思主義（有謂採「要式意思主義」）：

① 依現行法第 7 條之船舶所有權範圍（草案尚包括暫時離船之設備及屬具）進行讓與移轉，而依現行法第 8 條之書面要式主義，作成書面並經蓋印證明後生效，毋須交付。

② 對於「給養品」與「非航行上或營業上必需之設備及屬具」，依民法第 761 條規定，須交付移轉占有，始生效力。

### 爭點！

#### ○ 船舶所有權之範圍為何？○

船舶所有權之範圍，涉及抵押權、留置權、海事優先權、海上保險之保險標的，以及船價計算之共同海損及海難救助等，故十分重要。現行法第 7 條規定：「除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」排除民法第 68 條主物、從物之適用<sup>12</sup>，採客觀條件說（外觀主義），故海商法上船舶所有權之範圍，除給養品外，包括：

##### (一) 船體

船舶之主要部分，指足以創造船舶性及船舶移動能力之船舶構成部分，亦即船舶結構之一部分。例如船殼、龍骨、汽鍋、推進器、操縱盤、固著羅盤、甲板、隔板、船肋、船桅、船索、船錨、船纜、機動船舶之馬達等皆屬之<sup>13</sup>。

##### (二) 航行或營業上必要之設備

固定於船舶，但非船舶構造上之部分，依船舶設備規則第 6 條規定，所稱船舶設備有救生設備、消防設備、燈光、音號及旗號設備、航行儀器設備、無線電信設備等，由於視為船舶一部，故船舶保險或委付時效力及之。

12 民法第 68 條規定：「非主物之成分，常助主物之效用，而同屬於一人者，為從物。但交易上有特別習慣者，依其習慣（第 1 項）。主物之處分，及於從物（第 2 項）。」現行法第 7 條排除民法第 68 條適用，故船體、航行或營業上必要設備及屬具三者，均屬主物之成分（船舶所有權之範圍），至於是否同屬於一人，在所不問，一經處分效力均及之。而非航行或營業上必要設備及屬具，與船體同屬於一人，則為從物；若非同屬於一人，則非從物，真正所有權人得取回。

13 詳見陳猷龍，海商法論，2018 年 2 月初版，頁 14。

## (三) 航行或營業上必要之屬具

## 1. 甲說

附屬於船舶之物，非固定結合於船舶，具有活動性而為個別獨立之物，例如唧筒、水管、測深儀、航速計、羅盤、信號器、發報器、備用船索及船錨、海圖、航海文書、醫藥用品、救生艇、救生圈、船上起重機、漁船之漁網等。

## 2. 乙說

非另有船舶屬具，而是航行或營業上必要之設備的屬具<sup>14</sup>。

## (四) 暫時離船之設備及屬具

現行法第7條之規定在過去學理上經常出現的爭議，主要包括「給養品」範圍、暫時離船之設備，以及「視為」之法律效力等問題。按在各國立法例上，油料（含燃油、發電用柴油等）及所謂的消耗性給養品（consumable stores）一般予以排除在外，另船上設備或屬具有時會因修理、裝卸等暫時離船，故通常會將之列入。草案第7條<sup>15</sup>將現行法第7條及第8條予以合併，於第1項明確給養品範圍，並增列暫時離船之設備及屬具。

## 考題！

船舶移轉之形式要件如何？

【61 律師】

14 詳見陳猷龍，海商法論，2018年2月初版，頁15。

15 草案第7條（船舶所有權之範圍及讓與）：「除油料及消耗性給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，包括暫時離船之設備及屬具，皆為船舶之一部（第1項）。船舶及建造中船舶所有權或其應有部分因法律行為而讓與，應以書面為之（第2項）。」

## 九、其他汙染與殘骸移除相關責任（草案新增）

燃油汙染民事責任、油輪油汙染民事責任與殘骸移除相關責任等及其責任限制所涉及之責任主體、污染物質及污染損害等，與一般海事求償（《1976年公約》）及油污民事責任（《CLC 公約》）之規定並不全然一致，現行法均無明文，故草案予以新增，說明如下：

### （一）燃油汙染民事責任（草案第十一章第二節）

1. 《2001 年燃油污染損害民事責任國際公約》（下稱《燃油公約》）於 2001 年 3 月 23 日制定通過，已於 2008 年 11 月 21 日生效實施<sup>32</sup>。不同於《1969 年油污染損害民事責任公約》（下稱《CLC 公約》）係以「油輪」為主要規範對象，《燃油公約》則適用於所有海船<sup>33</sup>。
2. 草案第 253 條<sup>34</sup>（燃油污染責任）

由於絕大多數海船均使用重質燃油，且重質燃油的油質具有清除不易之特性，燃油污染的巨災性雖不像油輪污染嚴重，但燃油污染在發生頻率及清除費用花費上，遠超過油輪污染。燃油污染責任及其責任限制於現行法並無任何明文，而海洋污染防治法亦僅有若干原則性規範，不僅顯有不足，且與《燃油公約》規定存有相當差異。故草案特別增列，針對燃油污染責任及其責任限制等相關事宜為完整規範，船上燃油所致污染損害，應由船舶所有人負「次嚴格責任」，此為《燃油公約》所揭示之污染責任原則，爰依《燃油公約》第 3 條第 1 項為草案第 253 條第 1 項前段規定；而「本節另有規定」用語，主要係指船舶所有人可得主張之責任限制及與有過失抗辯。

---

32 迄至 2022 年 9 月，簽署批准或加入《燃油公約》之國家數達 108 國，詳見 <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages>StatusOfConventions.aspx>，最後瀏覽日：111 年 11 月 29 日。

33 依 UNCTAD 統計資料，2017 年 1 月全球用於國際航行用之商船總艘數達 93,000 餘艘，油輪僅占其中 28%，約 26,000 餘艘。

34 草案第 253 條（燃油污染責任）：「除本節另有規定外，船舶所有人無論有無過失均應負責船上燃油所致之任何污染損害。污染事故係由同一事件之連串事故或事件所致，則應由該連串事故或事件中最早發生事故時之船舶所有人負責（第 1 項）。如前項應負責之人為二人以上者，應負擔連帶責任（第 2 項）。如二艘以上船舶發生事故造成燃油污染損害時，如該污染損害無法合理分辨由哪一船舶所致，除符合第二百五十五條免責事由外，應負連帶賠償責任（第 3 項）。」

### 3. 草案第 254 條<sup>35</sup>（峽道型責任）

- (1)《CLC 公約》制定之初，為考量保險安排、責任限制基金設立等因素，引進所謂的「峽道型責任（Channelling of liability）」體制，亦即油污染責任僅限由「船舶登記所有人」單獨負責。同屬污染責任的燃油污染，《燃油公約》採《CLC 公約》峽道型責任之精神，僅由「船舶所有人」負燃油污染損害賠償責任，但《燃油公約》與《CLC 公約》有關船舶所有人之定義範圍仍有所差異：《CLC 公約》僅限為船舶登記所有權人，而《燃油公約》則除船舶登記所有人外，尚包括光船租船人、船舶經理人及營運人。
- (2)峽道型責任在規範體制上大致以四個面向予以呈現：①法明文僅由「船舶所有人」負責；②污染損害請求權人僅能對「船舶所有人」為請求；③污染損害請求權人僅能依「公約」（或法律）之規定及其所規定之範圍，向船舶所有人提出請求，以避免或限制污染請求權人依其他請求權基礎（例如侵權行為）為求償之主張之情況；④明文限制污染損害請求權人不得向「船舶所有人以外之任何第三人」提出請求。
- (3)草案第 254 條第 1 項參酌《燃油公約》第 3 條第 5 項，規定燃油污染僅得依本節規定向船舶所有人主張之，目的在避免於有污染損害賠償得以請求之情形，依其他請求權基礎（特別是民事侵權行為）提出請求。

### 4. 草案第 255 條<sup>36</sup>（免責及減責）

油污染責任自《燃油公約》制定之初，風險主義及過失主義二派一直僵持不下，最後各國達成妥協，不採用一有污染，船舶所有人即應負責之嚴格責任，亦不採以船舶所有人過失為責任基礎之過失責任主義，

35 草案第 254 條（峽道型責任）：「依本節規定提出之燃油污染損害賠償請求，僅得依本節規定，向船舶所有人主張之（第 1 項）。除船舶所有人外，燃油污染損害賠償請求不得向其他人為主張，但損害係因該其他人之故意或重大過失所致者，不在此限（第 2 項）。本條規定不影響船舶所有人或前項所列被請求之人對任何第三人之追償權利（第 3 項）。」

36 草案第 255 條（免責及減責）：「如經證明事故為下列原因所致者，船舶所有人不負擔本節任何污染損害賠償責任：一、損害因戰爭行為、敵對行為、內戰、暴亂或由於特殊且無法避免及不可抗力性質之自然現象所造成者；或二、損害完全因第三人故意之作為或不作為所致；或三、損害完全因負有維護燈光或其他助航設施責任之政府或其他主管機關關於執行其任務時之過失或錯誤行為所致（第 1 項）。如船舶所有人證明污染損害之全部或一部係因污染受害人故意之作為或不作為或過失所致，得免除船舶所有人對該人全部或一部賠償責任（第 2 項）。」

而採用偏向嚴格責任之「次嚴格責任（semi-strict liability）」基礎，亦即當污染損害發生，先假定船舶所有人應予以負責，但仍賦予若干免責及減責事由以爲衡平，這些免責及減責事由即包括戰爭不可抗力、第三人故意行爲、航管機關過失及污染受害人與有過失四類，屬污染責任類型之燃油污染，採用與《CLC 公約》同樣的責任基礎及免減責事由。草案第 255 條即係參酌《燃油公約》第 3 條第 3 項與第 4 項而爲規定。

## (二) 油輪油污染民事責任（草案第十一章第三節）

1. 草案主要針對《1992 年油污損害民事責任國際公約》（下稱《1992 年 CLC 公約》）修正議定書，及 1992 年設立《油污損害國際賠償基金國際公約》（下稱《1992 年基金公約》）爲國內法化規定<sup>37</sup>。
2. 草案第 260 條<sup>38</sup>（油輪油污染責任及責任限制）

二公約修正議定書均於 2000 年進行修正，以提高責任限制額度，《1992 年基金公約》於 2003 年另外設立第三層補償機制<sup>39</sup>。草案以「1992 年公約之 2000 年修正限額」及「海洋污染防治法」相關規定爲研擬基礎，特別增列爲完整規範，油輪油類所致污染損害應由船舶所有人負無過失責任，此爲《1969 年 CLC 公約》所揭示之污染責任原則，爰依《1969 年 CLC 公約》第 3 條第 1 項與《1992 年 CLC 公約》2000 年修正之責任限制標準，分別爲草案第 260 條第 1 項及第 2 項之訂定。而「本節另有規定」用語，主要係指船舶所有人可得主張之責任限制及與有過失抗辯。

37 按《1969 年 CLC 公約》制定並於 1975 年生效實施後，歷經 1976 年及 1984 年修正，目前國際間主要採用者爲《1992 年 CLC 公約》修正議定書，迄至 2022 年 9 月爲止，《1992 年 CLC 公約》議定書締約國數達 150 國。同樣地，基金公約方面，歷經 1976 年及 1984 年修正，目前國際間主要採用者爲《1992 年基金公約》修正議定書，迄至 2022 年 9 月爲止，《1992 年基金公約》締約國數亦達 122 國。

38 草案第 260 條（油輪油污染責任及責任限制）：「除本節另有規定外，船舶所有人無論有無過失均應負責船上油類所致之任何污染損害（第 1 項）。船舶所有人依前項所應負之責任，其船舶不超過總噸位五千者，可主張四百五十一萬特別提款權之責任限制；超過總噸位五千者，超過部分每總噸位加計六百三十一特別提款權，但最高不超過八千九百七十七萬特別提款權（第 2 項）。」

39 該 2003 年修正已於 2005 年 3 月 3 日生效，迄至 2022 年 9 月，有 35 國簽署批准或加入。

傳統的載貨證券，還有約 30 年前開始發展的海上貨運單。這些證券或單證法律性質不一，有些不可轉讓、有些可以轉讓，仍必須以其上記載為定。其次，即使是僅載貨證券，各國對其功能及性質定義仍不一致，最主要爭議為該證券是否具備權利（物權）證券功能。由於各文件的法律性質不一，為避免逐一規定構成法律上的繁雜，且無法因應日後航運界新款單證的使用，故草案參酌《鹿特丹規則》第 1 條第 14 款規定，使用《漢堡規則》及《鹿特丹規則》運送文件或運送單證之文件類型通稱用語，並於末段加上「包括載貨證券及海上貨運單等」用語，明示運送單證用語包括目前慣用的載貨證券及海運單，而非在創設一全新的證券類型，且限定載貨證券的功能不包括權利（物權）證券功能。並強調：

1. 該單證必須是「運送人或其授權之人」所簽發。
2. 該單證係依「運送契約<sup>116</sup>」所簽發。
3. 僅限於「貨物收受證明」及「運送契約或其證明」二功能，而不納入國際間較具爭議的權利（物權）證券功能。

### 考題！

A 公司為臺灣出口商，出售 10 公噸化學試劑予巴西進口商 B 公司，買賣價金為 34,000 美元，委由我國籍之 C 公司將系爭貨物從高雄港運往巴西 Santos 港。貨物裝載上船後，C 公司簽發載貨證券給 A 公司。貨物抵達目的港後，C 公司在 B 公司未繳還載貨證券正本之情況下，逕讓 B 公司提領貨物，致仍持有載貨證券正本之 A 公司遭受無法收取買賣價金之損失。試問：

- (一) A 公司如何對 C 公司主張損害賠償？  
(二) C 公司得否主張單位責任限制？

【110 律師】

► 小提示：以下內容節錄自該年度評分要點，以提供讀者參考、協助對問題之分析及理解<sup>117</sup>：

116 草案第 47 條第 1 款（運送契約）：「運送人承諾將貨物全部或一部經由海上從一地運至另一地，而託運人給付運費予運送人之契約。」

117 詳見 110 年司法官、律師考試第二試法律專業科目評分要點。

- 一、本題主要與實務上常見無單放貨之爭議以及單位責任限制得否援引適用有關。
- 二、第(一)子題中，C公司由於並無以載貨證券正本請求貨物交付，但運送人逕自將貨物交付於C公司，此時應論述持有載貨證券之A公司是否受有損害，讀者須辨明該批貨物縱經C公司領取，但對於A公司而言即有債務不履行之損害賠償。此外亦有實務見解認為，就託運人而言，因無法提領該批貨物即屬貨物喪失。但上述見解仍應依據相關條文如海商法第60條第1項準用民法第630條，以及解釋民法第634條所稱喪失，是否亦涵蓋「相對喪失」，亦即A公司無法請求貨物交付，方使答案更為完整。
- 三、第(二)子題則是關於無單放貨是否得援引海商法第70條單位責任限制，有如下問題應分別釐清
- (一)關於無單放貨下，是否即屬海商法第70條第2項所稱貨物之「毀損滅失」？實務上有認為貨物客觀上並未毀損滅失，進而認為即不得援引主張。惟亦有實務與學說認為不應將毀損滅失限於客觀上之狀況，對於託運人而言，由於其無法請求，於解釋上該條適用與民法第634條前段之喪失相同，亦得援引適用。
- (二)如得援引適用海商法第70條而屬滅失之一種時，仍應注意有無屬同條第4項所欲規範之情形。運送人無單放貨，於主觀上有無故意或重大過失。但仍應端視實際情狀而論，並非無單放貨即構成故意或重大過失。

---

美國出口商A與運送人B訂定海上貨物運送契約，約定將一批加州櫻桃以冷藏貨櫃從美國長堤港運至臺北港。運送人B依出口商A之託運單的記載於載貨證券上載明貨物名稱為加州櫻桃後，簽發載貨證券給A。該載貨證券由A轉讓給善意第三人進口商C。貨物運抵臺北港後，進口商C持載貨證券前來提貨，開箱後發現內容物竟然是加州葡萄。經查，該錯誤係因A之受僱人，誤將葡萄當作櫻桃交付給B所致。試問：

- (一)運送人B是否得以貨物種類之錯誤係可歸責於託運人A之受僱人為由，對抗善意之進口商C？