

船舶碰撞之民事爭議問題

Highly Controversial Civil Issues Arising from Ship Collisions

饒瑞正 (Juei-Cheng Jao)*

摘要

船 舶碰撞民事侵權責任，由 1910 年船舶碰撞公約、1987 年里斯本規則及 1952 年船舶碰撞民事管轄公約等三個硬、軟法國際規範，構成國際法體系。就我國法，作者研究海商法船舶碰撞章，我國法存在爭議問題如下：船舶碰撞之管轄、涉外船舶碰撞之法律適用、碰撞責任主體之確認、推定過失之禁止與否、權利行使期間之性質、重申對於加害船舶進入我國領域之司法管轄權之必要性、船舶保全執行期間限制之適當性、因船舶碰撞所生之假扣押其反擔保與其他事由所生之假扣押之反擔保之形式是否有區分之必要等。作者試圖在符合國際規範下，提出解決方案。

關鍵字：船舶碰撞、涉外法律適用、國際管轄、責任主體

Abstract

The tort liability arising from ship collisions is regulated by the Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, Brussels, 23 September 1910, the Lisbon Rules and the International Convention For The Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, adopted in Brussels on 10 May 1952, which constitutes a framework of international regimes by its respective hard and soft law nature. As to Taiwanese law is concerned, the author identifies the issues as highly controversial under the Ships Collision Chapter in the Maritime Code as follows: civil jurisdiction, the

* 國立臺灣海洋大學海洋法律研究所副教授；聯絡地址：202 基隆市中正區北寧路 2 號，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所；E-mail: jcjao@ntou.edu.tw。

applicable law, the liable party, the barring of legal presumption of fault, the nature of the limitation period, and the last but not least, arrest of the liable ships. The author tries to submit solutions to cope with them under the international regimes.

Keywords: Ship collisions, Governing law, International jurisdiction, Liable party

壹、前言及問題提出

船舶碰撞是海商法(本法)明定債之發生原因,究其本質,係侵權行為。「國際海事會議(Comité Maritime International, CMI)」於1910年9月23日制定1910年船舶碰撞統一規定公約(Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, Brussels, 23 September 1910, 下稱1910年公約),而於1913年3月1日生效,規範船舶碰撞侵權責任成立及分擔之議題,計83個締約國^①,包括加拿大、丹麥、法國、德國、希臘、義大利、日本、荷蘭、挪威、新加坡、西班牙、英國等國際貿易、海權或文明國家,可謂受到世界各國之肯認,就海事國際公約之普遍性言,

係成功之國際立法。例如,廣受全球各國肯認之海牙規則^②,截至同日止,締約國也僅72個。政府於1929年制定海商法,取材日本法制,而參以國情。因為日本為航運新秀,擷取海洋法系之長,又採歐陸法系成文立法。我國整體法律體系架構採大陸成文法系,為配合施行,自較容易,所以我國航運法規,包括海商法典於1929年立法之初取材日本之原因^③。本法船舶碰撞章,就海上船舶碰撞民事侵權行為損害賠償責任之成立或分擔,於1929年制定初始,即是援參上揭1910年公約及日本商法典海商篇。

損害賠償責任範圍,1910年公約未規範,因為各國未達成共識^④。CMI於1987年制定里斯本規則(Lisbon Rules 1987,下稱1987年規則),具體規定切合於海運、

^① CMI, CMI Year Book, 2016.

^② 1924年載貨證券統一規章國際公約(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August, 1924)。

^③ 王洸,海商法釋論,海運出版社印行,1962年7月版,自序頁。

^④ 海商法法源國際性、海上風險具國際共通性、海商法使用者之國際化、船舶流動國際化、海運產業國際化、海上經濟活動國際化、造船、航海、船舶運營、航運管理技術國際化、海上經濟活動利益團體之國際化、海商法實務學術不分國籍、法系使用相同的國際法律術語、概念與原則、海事管轄與仲裁國際化等。同時,觀察國際海商法公約的制定與修訂,除因應海運實務的變動、填補法漏洞、防止海上運送活動脫序外,尚藉由統一法的運動消除各國法律的衝突與法律障礙,而能促進國際貿易的進行。此外,國際公約的變革,亦有關國家與國家的海權競爭、內國產業的保護、國際貿易的主導地位、法系間的競合、國際政治環境的影響。因此,強權國家政治力的高度介入,以取得國際公約的立法主導權,維護本國的經濟利益,亦是國際公約變革的主要原因之一。詳參:饒瑞正(2015年12月),海商法的發展策略及其立法模式探討,臺灣海洋法學報,85-116。

保險實務對船舶、其上財產、貨物損害範圍衡量方法，意圖在公約強制力之範圍外，透過模範法之方式達到國際同化。其性質屬模範法，亦是軟法⁵，雖係當事人權利義務合理分配之模範，但不具法的效力，有待當事人於碰撞發生後⁶，合意約定以之為損害賠償範圍衡量之依據，或國家援引作為內國立修法之參考。至於對人身傷亡損害之衡量，里斯本規則未規範。因此，就國際法之層次言，損害賠償範圍之衡量，無論就財物毀損滅失或人身傷亡，係締約國自主立法之空間，內國法不受公約之干涉。至於船舶碰撞之民事國際管轄，CMI 制定 1952 年船舶碰撞民事管轄國際公約 (International Convention For The Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, adopted in Brussels on 10 May 1952，下稱 1952 年公約)，於 1955 年 9 月 14 日生效，迄今 66 個締約國。船舶碰撞民事責任，由上揭三個硬、軟法國際規範，構成國際法體系。

將視野拉回到我國法，作者研究本法船舶碰撞章、相關文獻及實務見解⁷，認為我國法就下列議題，存在可資討論之空間，而具研究價值。這些議題包括：

1. **船舶碰撞之管轄**：民事事件之國際管轄，於我國通常係類推國內管轄之規定解決國際管轄議題。本法第 101 條船舶碰撞之訴訟管轄，係規範國內管轄抑或是國際管轄？船舶碰撞之國際管轄及國內管轄應否分層分工？如何分工？
2. **涉外船舶碰撞之法律適用**：本法第 94 條與涉外民事法律適用法 (涉民法) 第 25 條之競合問題。即是：海上侵權行為事件之選法規則是否與陸上一般民事侵權行為事件之選法規則有別？顯例如司法院第三期司法業務研究會議結論，以涉民法之侵權事件之選法規則處理船舶碰撞之涉外法律適用問題，而無視本法第 94 條之明文「不論發生於何地，皆依本章之規定處理之」，實務見解是否妥適？
3. **碰撞責任主體之確認**：本法第 96 條及第 97 條文義以船舶為責任主體，而我國並未肯認船舶之權利能力而未採行對船訴訟制度，責任主體應如何確認？究竟是船舶、船舶所有人？抑或是管理船舶之船長或操船有過失之船員為責任主體？
4. **推定過失之禁止與否**：作者觀察我國船舶碰撞損害賠償訴訟實務見解，例如最

⁵ 國際法上之分類，直接具法的效力，稱硬法 (hard law)；有待國家援參為內國立修法或有待當事人選擇適用，則稱軟法 (soft law)；see generally Gregory C. Shaffer and Mark A. Pollack, Hard vs. Soft Law: Alternatives, Complements, and Antagonists in International Governance, *Minnesota Law Review*, 94, 706-799, 2010.

⁶ Lisbon Rules, Rule A.

⁷ 饒瑞正 (2013 年 12 月)，海商法判決實證量化分析，臺灣海洋法學報，第 10 卷，第 2 期，頁 35-74。

高法院民事判決一〇五年台上字第六二〇號、一〇三年度台上字第八四五號及九八年台上字第一六三四號等，經常一概或逕自肯認違反避碰規則之一方推定為有過失，與 1910 年公約「禁止法定推定」之原則是否衝突？

5. 權利行使期間：本法第 99 條規定，碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。此兩年期間究竟是消滅時效或除斥期間？得否中斷或停止？得以延長或縮短？抑或具第三種制度之可能性？
6. 對加害船舶假扣押：本法第 100 條第 1 項及第 2 項規定，重申我國對於船舶碰撞加害船舶進入我國領域之司法管轄權，是否必要？本法第 4 條規定船舶保全程序執行期間之限制，但屬於船舶碰撞所致者除外，該執行期間之限制是否適當？又，本法第 100 條第 4 項，規定船舶碰撞被假扣押船舶之債務人，得提出適當之銀行或保險人出具書面保證為擔保，聲請撤銷假扣押裁定^⑤，請求放行船舶，是否僅限船舶碰撞所生之債務始得以銀行或保險人之書面保證代之？又或應包括其他債權關係所為之假扣押？

船舶碰撞民事事件，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；次為，涉外的法律適用，究竟是外國法抑或本國法適用。船舶碰撞事件，何國法院對案件具國際管轄權，又於具管轄之該國法院訴訟，其經濟效益、當事人實體及程序利益、其判決於他國，特別是被告住所、被告財產所在地國法院是否受承認及執行，應為綜合性之評估，以選擇起訴法院。

2.1 1952 年船舶碰撞民事管轄國際公約

船舶碰撞，當事船舶國籍、船舶所有人國籍往往涉及兩個不同國家，不同國籍船舶於本國或他國領海、內水或公海碰撞，而產生國際管轄之衝突議題。國際管轄之分配 (allocation of international jurisdiction)，係透過牽連因素 (connecting factors)、公平性及公益性等來分配管轄，通常所考量因素簡要如下^⑥，而於個案特定公約，公約制定機構會根據公約欲規範法律關係之本質、爭端類型或政策來調整。

1. 生活與經濟活動：原、被告之住所、居所、主要營業處所、契約締結地、契約履行地，而使當事人有應訴之可能與便利性。

貳、船舶碰撞之國際管轄

^⑤ 民事訴訟法第 102 條第 2 項。

^⑥ 劉鐵錚、陳榮傳，國際私法論，五版，三民書局，2010 年，頁 123。

2. 證據的取得：人證與物證之取得，涉及證據損害發生地、契約締結地、契約履行地。
3. 判決的執行利益：被告財產所在之住所、居所、主要營業處所，而具執行利益。
4. 公平性：居於對弱勢之保護、當事人談判地位差異，而考量原告之住所。
5. 內國國民保護：保護本國籍原告國民，有受本國法院審理之機會而考量原告之住所。
6. 避免不確定性：為避免不確定性，而於實體法明文規定，而其適用優先於程序法。
7. 實體法適用範圍之考量：管轄條文與強制適用之至上條文 (paramount clause) 之配套，以使實體法所展現之衡平價值有被有管轄權法院適用之機會。
8. 實體法當事人衡平利益之實現：為使公約或本國法所彰顯之衡平價值有被適用機會，而考量以締約國法院、本國法院為有管轄權法院。

CMI 於 1952 年制定船舶碰撞民事管轄國際公約，又於同年同日同會議制定 1952 年船舶碰撞刑事、行政管轄國際公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or other

Incidents of Navigation, adopted in Brussels on 10 May 1952)，於 1955 年 11 月 20 日生效，迄今 71 個締約國，一併解決船舶碰撞所生刑事、行政事件國際管轄議題。

一、適用範圍

1952 年公約僅適用於海船與海船間之碰撞或海船與內河航行船舶間之碰撞，且碰撞船舶係同屬於締約國國籍而基於碰撞所生之民事責任^⑩，就此而與 1910 年碰撞公約具相同適用範圍，相關問題容後於 1910 年公約之情境下討論。如碰撞船舶有任一方並不具締約國船籍，則締約國得基於平等互惠，使其適用公約之規定；又碰撞船舶各方均隸屬於法庭地之相同船籍，則適用內國法而非公約之規定，亦即在當事船舶船籍相同而欠缺或低度涉外因素下，締約國不受公約之干涉^⑪，相同規定及立法政策亦見於 1910 年公約第 12 條^⑫。因此，1910 年公約與 1952 年公約，雖然其一為規範碰撞責任之實體規定，另一為規範碰撞民事國際管轄之程序規定，除了船籍之確認時間點，前者為「船舶碰撞發生時」，而後者為「起訴時」，兩者之適用範圍在立法政策上是一致的。因此，兩公約雖是各自獨立，但彼此互為配套，對締約國而言，同時參與兩公約係適當而有利之政策評估與決定，所以兩公約之締約國多所重疊，例如 1952 年公約中有 44 個締

^⑩ 1952 Convention, art. 1, para. 1.

^⑪ 1952 Convention, art. 8.

^⑫ 1910 Convention, art. 12.

約國也同時是 1910 年公約之締約國，如英國、法國、德國、希臘、加拿大、義大利、葡萄牙及西班牙等海權國家。

二、有國際管轄之法院

(一)、法定

1952 年公約第 1 條，以下列牽連因素，分配國際管轄，由原告選擇之，性質屬選擇性之專屬管轄。請求損害賠償之原告，為任何基於船舶碰撞而遭受損害之人，包括所有權受侵害之船舶所有人、貨物所有人、僱船利益被侵害之僱船人、財產受損或人身傷亡之乘客、船員等。

1. **被告住所或營業處所**：以原就被原則之明文。以被告財產所在地之住所、營業處所為管轄法院，係考量判決執行利益，以及被告出庭應訴之可能性；不以主營業處所為限，則原告具多個選擇權，因為海上企業為國際企業，具全球性之布局及多個營業處所。惟，如碰撞船舶各方互有過失，而加害船舶所有人住所或營業處所又不同，而請求權人如受傷之乘客或貨物受損之貨方，則可能無法於同一地點法院起訴有過失之數個船舶所有人，而需於不同之被告住所或營業處所在地法院起訴，而可能產生不同法院所做判決歧異之風險，在公約欠缺明文下，應由法庭地法 (lex fori) 解決

之，即是以法庭地內國法決之。以歐盟法為例，如加害之被告船舶所有人之一住所位處於歐盟，則該被告可以於其他歐盟被告住所所在地法院被共同起訴¹³，以避免分離之訴訟導致判決歧異之風險。

2. **碰撞發生地法院**：船舶碰撞，本質係侵權行為，以侵權行為發生之港區、錨地 (roadstead)、領海或內水所在地法院為管轄法院，係考量證據之取得及證據保全利益。港區範圍係指向港埠主管機關行政管轄範圍，而非有形的地理界線 (physical limits)¹⁴。
3. **船舶假扣押地法院**：保全程序以物之所在地法院為管轄，假扣押地法院而具有本案船舶碰撞民事責任之管轄，係考量執行利益。被假扣押船舶之船舶所有人如提出擔保，則以該擔保執行之，否則被扣押船舶即是擔保。船舶係指當事船舶，以及被告所有之其他船舶¹⁵。如碰撞之當事船舶係於帶船員之船舶租賃 (demise charter) 之下，承租人於租賃期間視為操船過失船員之僱用人，則得以被假扣押之他船舶係承租人所有之任何船舶，正如同 1952 年船舶假扣押公約 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952，下稱 1952 年假扣押公約) 第 5 條及 1999 年

¹³ Regulation No. 1215/ 2012 of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters, art. 8, para. 1.

¹⁴ CMI, International Conference Paper, 1952, p. 137.

¹⁵ 1952 Convention, art. 1, para. 1, sub-para. b.

船舶假扣押公約 (International Convention on Arrest of Ships 1999, 下稱 1999 年假扣押公約) 第 3 條第 2 項所規定者。如碰撞之當事船舶係於光船租賃之下, 則得以被假扣押之他船舶也係承租人所有之船舶, 因為操船過失船員之僱用人係光船租賃之承租人¹⁶。

(二)、事件後約定

船舶碰撞發生後, 尊重當事人自主合意約定管轄法院。根據 1952 年公約第 2 條, 第 1 條之法定管轄規定並不影響當事人於碰撞後, 協議以其他非公約法定管轄法院或非締約國法院為管轄法院, 亦符合 1952 年假扣押公約第 7 條第 3 項及 1999 年假扣押公約第 7 條第 1 項規定, 假扣押地法院於船舶假扣押或債務人提出擔保後取得本案管轄, 除非當事人合意以其他地法院為管轄法院或於其他地提交仲裁。船舶碰撞之受害人往往有數個不同人, 如各自與加害之船舶所有人協議管轄法院, 將導致基於同一事實之案件於數個不同國家法院審理, 產生判決歧異之風險, 因此公約於第 3 條第 2 項進一步規定於有數個請求權人之情形, 任一請求權人得於同一事實、同一被告之案件已繫屬之法院起訴, 亦是選擇性的訴訟參加制度。

三、另行起訴之禁止

1952 年公約草案原規定請求權人於無

法根據確定判決而執行之情形, 得另行起訴, 以保護請求權人, 而後被否決¹⁷。公約遂於第 2 條第 3 項規定, 請求權人在未中斷訴訟前, 不許於其他法院基於同一事實, 對同一被告另行起訴, 以遵循並確認「一事不二理 (res judicata)」原則。因此, 原告僅能透過探求各國民事判決之承認與否之資訊, 研究於公約第 1 條法定管轄、第 2 條約定管轄或第 3 條第 2 項間接訴訟參加規定, 決定於適當有管轄權法院起訴被告, 以取得判決之執行利益。

四、反訴 (counterclaims) 之管轄

1952 年公約第 3 條第 1 項規定, 基於同一碰撞之反訴, 得以於公約第 1 條法定管轄法院起訴。反訴係指船舶碰撞之被告船舶所有人, 如於互有過失之情形, 對受害請求權人之賠償請求, 而非被告船舶所有人對其他第三人之追償¹⁸, 例如涉案之船舶所有人有數個, 而其中之一船舶非屬締約國籍, 則受害之請求權人無法於同一法院起訴所有之船舶所有人, 勢必須於其他法院起訴非締約國籍船舶所有人, 因為非締約國並不受到公約之拘束, 無從拘束被告船舶所有人對其他非具締約國籍第三人之追償。因此, 與我國民事訴訟法第 259 條規定之反訴解釋, 除了本訴的原告外, 對於「相關之人」得一併提起反訴不同。

¹⁶ 船舶碰撞責任主體之確認, 容下討論。

¹⁷ CMI, International Conference Paper 1952, p. 134.

¹⁸ Id. at p. 155.

五、他人對訴訟繫屬中之同一被告起訴

依 1952 年公約第 3 條第 2 項，船舶碰撞之受害人往往有數個不同人，如甲船舶與乙船舶碰撞，致甲船舶毀損及甲船貨物毀損。甲船舶所有人於公約第 1 條有管轄之締約國法院起訴乙船舶所有人，而甲船之貨物所有人丙則得以於相同法院起訴乙船舶所有人，避免基於同一事實之案件於數個不同國家法院審理，產生判決歧異之風險，而得以於該法院所審認之乙船舶所有人過失比例之基礎上請求損害賠償。

2.2 我國法

依上述本文對於 1952 年公約第 1 條法定選擇性之專屬管轄及第 2 條碰撞發生後約定管轄法院規定之分析，作者對於本法第 101 條建議如下：

一、本法第 101 條之定性

基於船舶碰撞之涉外性，第 101 條之立法、解釋及適用宜參酌 1952 年公約之立法政策。本法第 101 條宜相同於公約規定之國際管轄屬性，應定性為國際管轄規定。至於國內管轄，則依民事訴訟法決定之。

二、本法第 101 條第 3 款「被告船舶船籍港之法院」文義

船舶船籍港與被告船舶所有人國籍，均位處於同一國家，因此被告之住所地法

院與船舶船籍港法院，均指向同一國家。例如我國船舶法第 5 條規定，船舶所有人需為我國籍，才得申請登記船舶取得我國籍，並於申請取得我國籍時，自行認定國內之船籍港¹⁰。因此，船舶船籍港與被告船舶所有人國籍係位處於同一國家，就國際管轄言，均指向同一外國或內國法院。因此，「被告船舶船籍港之法院」文義，顯係多餘之贅文，建議宜刪除。至於民事訴訟法第 7 條，規定船舶所有人或利用船舶之人，因船舶或航行涉訟者，第 15 條或因船舶碰撞或其他海上事故，得由船籍港法院管轄，係指向國內管轄，兩者不可混為一談。

三、本法第 101 條第 4 款「船舶扣押地之法院」文義

公約以假扣押地法院為管轄法院，係考量執行利益。就我國法言，強制執行法第 7 條標的所在法院有保全程序管轄，復依民事訴訟法第 524 條第 1 項，本案管轄法院亦當然具有保全程序管轄，惟並非假扣押法院皆取得本案管轄，而是在民事訴訟法第 15 條第 2 項和海商法第 101 條，船舶碰撞或其他海上事故加害船舶被扣押地法院，取得本案管轄。

四、本法第 101 條第 5 款「當事人合意地之法院」文義

應同公約第 2 條規定，係指碰撞發生

¹⁰ 船舶法第 11 條。

後之約定。如當事人於碰撞發生前約定管轄，因侵權之債尚未發生，當事人一方恐有居於優勢之談判地位，強使相對方接受對其有利之管轄法院，如運送人與託運人於公共運送定型化契約約定不論基於契約或侵權之管轄法院，於此情形即應由運送契約之國際管轄規定如本法第 78 條、漢堡規則第 21 條及鹿特丹規則第 66 條至第 70 條及不公平條款之立法上規制如本法第 61 條、海牙威士比規則第 3 條第 8 項、漢堡規則第 23 條及鹿特丹規則第 79 條解決之。

參、涉外船舶碰撞事件之法律適用

1910 年公約之適用，必須優先考量下列因素：一、適用之碰撞類型；二、適用之船舶；三、碰撞船舶之國籍；四、碰撞發生之水域；五、利害關係人國籍等，而與我國涉外民事法律適用法或國際私法原則，處理一般民事侵權事件之方法不同，容下說明。

3.1 適用之碰撞類型

何謂碰撞？本法船舶碰撞章未規定。依 1910 年公約第 1 條規定，公約適用於船舶與船舶間之碰撞致船舶、其上財產或人員損害，不包括船舶與非船舶之物發生碰撞，如船舶撞燈塔、碼頭、海上鑽油平台等。何謂碰撞 (collision)？依拉丁原文意旨，collision 指「船舶間之接觸及 (或) 其影響 (contact and/or impact between vessels)」，而船舶與其他「非船舶」之物件接觸，一般以 contact 表示，而於美國則稱 allision²⁰。因此，公約第 13 條復規定，即使未發生實際之碰撞，公約適用船舶操船之作為或未遵循法規而致他船舶損害。未遵循法規係指操船之不作為，包括於大霧中未開啟燈號²¹或於港區超速行進而致與他船舶碰撞，或於狹窄航道未依避碰規則降低船速²²，因物理上淺水效應產生之浪、湧²³，毀損他船舶，俗稱浪損 (wash-damage)²⁴，或航行過失致他船舶因採行避碰措施而擱淺或致他船舶與第三艘船舶碰撞²⁵等均屬之。因此，碰撞 (collision)，係指包括船舶與船舶同時

²⁰ Christopher Hill, *Maritime Law*, 5th edition, LLP, 2003, p. 252.

²¹ *Cities Service Oil Company v. Steamship Sea Wind*, US CA II Cir. 19 March 1957, (1957) AMC 718.

²² 參考 1972 年國際海上避碰規則公約 1993 年修正之規則六「安全速度」規定 (Rule 6, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions At Sea, 1972, as amended 1993)。

²³ 運河或狹窄水道航行之淺水效應，致船首排開之水受岸壁之限制，而水流受限制，水波增高，而船尾相對流速快，產生將船首外推離岸之推力而船尾吸引向岸之吸力，致操船困難，實務係以少量舵角以抵銷淺水效應之岸吸力與岸推力。而船首與船尾水位之高低差，產生波動效應，即可能造成浪損 (wash damage)，實務上係以慢速航進，以減低波動效應。因而運河或狹窄水道之操船應以慢速且以少量舵角前進。

²⁴ *The Royal Eagle* (1950) Ll. L. Rep. 543.

²⁵ *The Industrie* (1871) LR 3 A&E 303.

占有同一物理空間之實體接觸，稱「直接碰撞 (direct collision)」，以及無實體接觸但因船舶航行操作之作為或不作為而致船舶、其上財產或人員損害者，稱「間接碰撞 (indirect collision)」。

3.2 適用之船舶

一、海船

1910 年船舶碰撞統一規章公約第 1 條規定適用之船舶僅限海船，係居於國際性、涉外性之考量，如船舶僅航行於內國之內河⁴⁶、封閉型湖泊（如日月潭、澄清湖）所發生之海商糾紛，為該國內國事務，國際公約不介入規範之，換句言，亦是欠缺法律衝突 (conflict of laws) 之情形。亦即，依使用目的，使用於海上航行之海船適用公約，而使用於內河航行之船舶不適用之，除非與海船發生碰撞。公約適用於碰撞船舶均為海船或至少碰撞船舶一方為海船而他方為專用於內河航行船舶之情形。配套的 1952 年船舶碰撞民事管轄公約第 1 條、1910 年海難救助公約第 1 條及 1952 年船舶碰撞刑事管轄公約第 1 條，採用相同之海船文義立法技術，用以彰顯其國際性。

本法第 1 條規定：「本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。」係指向與海相通水域航行之海船，而與上揭公約第 1 條具相同之解釋方法，惟不同之海商法上國際公約，對其國際性有不同之立法技術，第 1 條編制於總則，就體系而言，得適用於所有分則不同之法律關係，建議宜刪除，而應於各分則就不同國際公約之立法技術，定義或彰顯不同法律關係下之國際性。例如海牙規則、海牙威士比規則⁴⁷、漢堡規則⁴⁸、鹿特丹規則⁴⁹等公共貨物運送公約，僅適用裝、卸港或收、交貨地分處於不同國家之國際運送，依此定義其國際性，而與 1910 年碰撞公約使用之「海船」文義，彰顯其國際性之立法技術不同。

二、船舶定義

本法所規範之法律關係或議題，從船舶運送器之取得，取得船舶後之海上經濟活動、遭逢海上事故、海上風險管理及海商糾紛救濟之方式，均圍繞船舶，使船舶為海商法最重要之適用客體，甚至在英法能成為訴訟主體之民事被告，而有對船訴訟之制度 (action in rem)⁵⁰。

⁴⁶ 民國 21 年 10 月 19 日司法院院字第 807 號解釋，僅能航行內河之船舶，其總噸數雖超過海商法第二條第一款所示之限制，因其與第一條規定船舶之性質不同，自不適用。司法院解釋彙編第 2 冊 705 頁。

⁴⁷ 第 10 條。

⁴⁸ 第 2 條。

⁴⁹ 第 5 條。

⁵⁰ 船舶、航空器、貨物及運費，均得為對物訴訟之被告。

何謂船舶^①？ship 與 vessel 如何區分？本法未定義。ship 與 vessel 一般均中譯為船舶。就比較法之觀察，Vessel 係「運送財物或乘客至目的地之交通工具 (transportation for property or passengers to destination)」，側重其運送之經濟功能，而 Ship 係「使用於航行非以櫓槳推進之 vessel (a vessel, not being propelled by oars, used in navigation)」，側重航行之使用目的^②，亦即 Ship 係「供航行使用而非以櫓槳推進以運送貨物或乘客者」。惟是否有法律上區分之實益，令人懷疑，而實務上分類也非易事，是故現行英國法對 ship 與 vessel 不予區分^③。又英國現行法對 ship 已不再限於「非以櫓槳推進者 (動力船舶)」，而定義為：「各式使用於航行之船舶^④」，亦即所有使用於「海航」者均得為船舶，強調其海上航行功能，而以「是否使用於水面航行？」為論證之客觀性測試方法。依此客觀性測試法而推證而出之船舶及非船舶之案例如下：

- ◆ 係船舶者：為拖船拖帶之無動力駁船 (barges)^⑤、為拖船拖帶之無動力挖泥船 (hopper barge)^⑥、尚未完工而無動力之建造中船舶下水典禮後之下水時^⑦、平底漁舢舨 (coble)^⑧。
- ◆ 非船舶者：水上摩托車 (water ski)^⑨、水上起重機 (floating crane)^⑩、用於航行定位無線電標竿載台之燃氣船塢 (gas float)^⑪、飛行用之飛艇 (flying boat)^⑫。

諸如「阿瑪斯號」^⑬之擱淺船舶、沉船或其殘骸之如何定性？是否仍係「船舶」？在法律經濟分析的效率原則觀點下，只要船況依經濟成本考量，仍有施行救助與修復作業之效益，亦即打撈與修復之費用小於修復後之船舶市價，仍具救助價值，則仍具船舶之本質^⑭。

由上揭案例，作者分析船舶之要件，摘要於下：

1. 先天條件上必須具以航行於水面或水中為目的之設計。

^① 詳參：饒瑞正 (2001 年 09 月)，海上保險契約碰撞責任條款實務適用問題之研究——兼提我國保險法責任保險部分條文再修正之建議，保險專刊，第 65 期，頁 64-107。

^② Merchant Shipping Act 1894, s. 742 與 Steedman v. Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep. 163。

^③ Merchant Shipping Act 1995。

^④ Merchant Shipping Act 1995, s. 313, Every description of vessel used in navigation.

^⑤ The Harlow [1922] P 175.

^⑥ The Mudlark [1911] P 116.

^⑦ The St. Machar [1939] 65 Lloyd's Rep.

^⑧ Ex Parte Ferguson v. Hurchinson [1871] LR 6 QB 280.

^⑨ Steedman v. Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep. 163.

^⑩ The Titan [1923] 14 Lloyd's Rep. 484.

^⑪ The Gas Float Whitton No. 2 [1987] AC 337.

^⑫ Polpen Shipping v. Commercial Union Assurance [1943] 1 KB 161.

^⑬ 希臘籍貨輪「阿瑪斯號」(The Amorgos) 於 2001 年 1 月 14 日在鵝鑾鼻東方約一公里海域擱淺，貨輪上燃油隨後大量外洩，造成鵝鑾鼻、龍坑，至香蕉灣一帶海域嚴重污染。

^⑭ Pelton Steamship Company v. North of England P&I Association [1925] 22 Ll. L. Rep. 510.

2. 先天條件上必須是可以自由移動，而非永久固定。
3. 若係具前述二條件之船舶殘骸則必須具救助價值。

依上揭要件，固定於航道之浮標 (buoy) 及其載台 (雖可能具船形)、海上鑽油平台 (drilling rigs)、燈船 (lighthouse) 等，均非船舶。而設計為於天空飛航之水上飛機 (sea plane)，雖於起、降一時航行於水上，惟非專為水面航行之用，應不是船舶。

三、船舶之內涵

雖然民法第 68 條對於動產或不動產物之範圍，訂有主物及從物之分，本法第 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。」除燃油、輪機潤滑油、水、食物等給養品外，將船舶航行或營業必須之一切設備及屬具，雖可能是他人所有，如航海儀器係租賃而來，皆擬制視為船舶之一部，期使船舶維持其既有之航行或營業上功能，而不致喪失海商法上船舶之航行、商業功能，所有權受讓人無須於市場上洽買航行或營業上所需設備及屬具，而能持續利用船舶營運，載運貨物或人員進出國家，而具經濟效益之立法政策，而有別於民法第 68 條主物及從物之分。航海儀器出租人，亦能透過租賃契約向承租人

請求損害賠償，救濟之。

船舶設備，係指已配置於船上而須經主管機關或認可之驗船機構 (船級協會) 檢定，而發與檢查證書⁴⁵，又尚包括已配置船上而記載於船舶所有人船舶設備清單者。屬具係指在船上或岸上已分配予船舶之備品而屬於船舶所有人之財產者，以供船舶修理或替換之用。船舶法第 24 條規定應經主管機關檢查之船舶設備，包括海上運送之貨櫃及其固定設備，以維護海上安全，將貨櫃列舉為船舶設備，係用於船舶及其設備之監管，維護海上航行安全，有其公法上監理目的。惟，就海商事件之私法上關係言，海運用貨櫃是否為船舶之設備或船舶之一部分？

貨櫃雖不必為航行之必需，但至少應為營業上之必需，因為貨櫃船為將貨艙經特殊格子化設計，以載運內部裝填貨物之貨櫃之船舶，因此，貨櫃船一旦缺少貨櫃之配置，即產生海上貨櫃運送營業之困難，亦即失去其為船舶之意義。但是依主物與從物之規定探討，民法第 68 條規定之從物，應以有輔助主物之經濟目的，與之相依為用，客觀上具恆久之功能性關聯，而居於從屬關係者，始足當之；倘僅具暫時輔助他物之經濟目的，或縱與之分離亦不致喪失他物之利用價值或減損其經濟效用者，均難認為係該物之從物⁴⁶。依此詮釋，貨櫃雖有輔助貨櫃船之海上運送

⁴⁵ 船舶法第 23 條。

⁴⁶ 最高法院 81 年台上字第 72 號判決。

目的，與貨櫃船相依為用，但僅為暫時輔助貨櫃船之用，每一個別貨櫃客觀上並無特別隸屬某艘貨櫃船之恆久關聯，顯而易見，貨櫃並非為貨櫃船之從物。況且根據第 68 條但書，交易上有特別習慣者依其習慣。依商業習慣，貨櫃並不被視為「貨櫃船」之設備，而得以單獨為買賣、租賃、建造、融資與保險。因此，就海商事件之私法上關係言，海運用貨櫃並非船舶之設備或船舶之一部分。

是故，使用於航行之配備，如錨、錨鏈，因是航行上必需之設備，係船舶之一部，因此與海上錨泊中船舶之錨鍊發生碰撞，等同與船舶之一部碰撞，即是與船舶碰撞⁴⁷。

四、法定除外船舶規定之必要性

除船舶碰撞外，本法第 3 條，將船舶法所稱小船、軍事艦艇、公務船舶及本法第 1 條非在與海相通水面或水中航行之船舶排除，不適用本法之規定。本法適用之船舶是否有依船舶碰撞之法律關係，而決定適用之區分必要？容下討論。

(一)、小船

船舶法所稱小船，為動力船舶總噸位 20 以下，非動力船舶總噸位 50 以下之船舶⁴⁸，此稱總噸位係指容積噸（體積）。

海商法無論於國際法或國內法，賦予海上企業諸多法律上特權 (privilege)，諸如便利融資的船舶抵押權制度、船舶所有人總額限責權、貨物運送人免責權、單位限責權等，係考量海上風險與陸上風險相對較高，藉以鼓勵資本家投入資本經營海上企業，進行國際貿易，發達國家經濟，戰時尚得以徵用國籍船舶⁴⁹，為國家軍民用物質之後勤補給，使成海權國家。但就國際公約之觀察，海事優先權暨抵押權公約、貨物運送公約、船舶碰撞公約、海難救助公約、船舶所有人限責公約等，並無將小船排除之例，顯見小船之排除適用，係抵觸公約之規定，不符國際法及國際立法原則，如為締約國而變更公約之規定排除小船之適用，則違反公約之遵循義務⁵⁰。就海上保險言，小船為法律上可保之保險標的，如沿岸、近海作業之漁船或「小船經營業」所使用之小船，既未違法，也無違反公序良俗之虞，應無排除適用之理。

就憲法層次之觀察，憲法第 23 條規定，除居於公共利益外，人民權利不得任意設限。為扶植特定海運產業之發展，給予非小船所有人、經營者諸多法律上特權而相對限制小船所有人、經營者權利，是否違憲？依上揭，係存在「發達國家經濟，戰時為國家軍民用物質之後勤補給，使成海權國家」之公益，應無違憲之虞。

⁴⁷ Re Margetts v. Ocean Accident [1901] 2 KB 792.

⁴⁸ 船舶法第 1 條。

⁴⁹ 全民防衛動員準備法第 20 條第 3 項。

⁵⁰ Vienna Convention on the law of treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969, art. 26.

惟限制、排除或許可特定船舶經營「船舶運送業」或「小船經營業」係行政法上議題，非海商法上之問題，況且我國澎湖縣及連江縣離島間使用未滿 20 噸動力小船經營客貨運之「小船經營業」，係屬常態。鼓勵海上企業使用較大型船舶而將小船排除本法適用範圍，雖有其政策上考量，然牴觸相關公約且與我國小船營運現況不符；再者，扶植特定產業之發展，尚有其他政策工具如租稅優惠、融資優惠、土地優惠等可資運用。綜上，將小船與非小型船舶所有人、經營者之權利於海商法上做區分，是否妥適，容有討論之空間。

(二)、軍事艦艇及公務船舶

軍事艦艇及公務船舶，係執行國家權力，享有主權豁免 (sovereign immunity)，而能豁免於外國管轄，1926 年國有船舶主權豁免公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Immunity of State-owned Vessels 1926) 第 3 條第 1 項訂有明文⁵¹，惟從事商業行為之國有船舶其權利義務與私有商船同⁵²。國有船舶涉入船舶碰撞、海難救助、共同海損、船舶修理及補給品供應契約 (contract of supplies) 之爭議，得豁免外國管轄，而

以該國有船舶本國為管轄。因此，在 1926 年國有船舶主權豁免公約下，國有船舶雖基於主權而豁免於外國管轄，惟不影響其如同私有船舶得主張之任何抗辯、時效及責任限制之權利⁵³。國際公約一貫之立場，如 1910 年碰撞公約第 11 條、1989 年海難救助公約第 4 條第 1 項重申此主權豁免原則。因此，如軍艦間、專用於公務船舶間或軍艦與專用於公務船舶間碰撞，或商船與軍艦或商船與公務船舶碰撞，居於國家主權，均不適用公約之規定，而能豁免公約對本國法之干涉⁵⁴。

因此，如軍艦間、專用於公務船舶間或軍艦與專用於公務船舶間碰撞，依公約第 11 條，公約內化之本法船舶碰撞章，本無適用餘地，惟本法第 3 條明文規定，軍艦及公務船舶於船舶碰撞之情形得適用本法之規定，亦即就軍艦及公務船舶接受公約對本國法之干涉，係居於我國並未就軍艦及公務船舶與商船間碰撞訂有特別規定。因此，軍艦及公務船舶如其與海商法上船舶碰撞，其海上侵權所生之民事爭議，應同等適用本法船舶碰撞章規定，以使適用同一法律，解決軍、民民事侵權糾紛。

主權豁免，僅是豁免外國管轄或國際

⁵¹ The provisions of the two preceding Articles shall not apply to ships of war, State owned yachts, patrol vessels, hospital ships, fleet auxiliaries, supply ships and other vessels owned or operated by a State and employed exclusively at the time when the cause of action arises on Government and non-commercial service, and such ships shall not be subject to seizure, arrest or detention by any legal process, nor to any proceedings in rem.

⁵² 1926 年國有船舶主權豁免公約第 1 條及第 2 條。

⁵³ 1926 年國有船舶主權豁免公約第 4 條。

⁵⁴ CMI, International Conference Paper 1905, p. 171.

公約對本國法之干涉，至於國有船舶如軍事艦艇及公務船舶，如非執行主權行為，而係「涉及海商事件之私法上爭議，除本國法有特別規定外」，權利義務應與私有商船同，例如我國海巡署所屬艦艇投保商業船體險、海軍艦艇收取運費協助運補外、離島民用物資之情形。綜上，本法第 3 條將軍事艦艇及公務船舶除外，而不適用於所有海商事件之私法關係，容有討論之空間，或應將其限縮於執行國家主權之公務行為者才除外不適用本法之規定。

3.3 碰撞船舶之國籍

1910 年公約第 12 條規定，如碰撞船舶國籍均屬於不同之締約國國籍者，則公約適用，於其他情形如相同締約國籍船舶發生碰撞則適用締約國內國法，締約國籍船舶與非締約國籍船舶間碰撞，則依一般民事侵權事件之衝突法選法規則如我國涉民法第 25 條定其準據法。船舶國籍之判斷應以碰撞發生時為準，並以碰撞當時船舶之國籍為牽連因素。

3.4 碰撞發生之水域

1910 年公約第 1 條規定公約之適用，需有海船涉入碰撞，已如前述。同條亦規定，不論碰撞發生於任何水域 (in whatever waters the collision takes place)，亦即公約之適用與碰撞發生地點無關，不

論發生於公海、締約國或非締約國之領海、內水或與海相通之河流或湖泊。如碰撞發生於非締約國境內，只要訴訟於締約國提起，則公約仍應適用⁵⁵。本法第 94 條規定「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。」係援參 1910 年公約第 1 條後段「不論碰撞發生於任何水域」之文義，自應做同等解釋。

3.5 利害關係人國籍

一旦客觀之連結因素符合，亦即前揭之船舶國籍均係不同之締約國籍，公約即應適用，而不論利害關係人之國籍，即不論碰撞船舶之船舶所有人、營運人或其上之貨物所有人、乘客、船員之國籍，亦不論碰撞發生於何地，係居於立法政策為使公約所展現之衡平價值及基本判斷有被適用之機會，而排除衝突法之選法規則，係國際公約常見之強行法或稱即刻適用法。惟存在兩個例外規定於公約第 12 條但書，如下：

1. 締約國得以於利害關係人不具締約國籍之情形，訂定平等互惠之適用要件，在平等互惠之條件下，使外國籍得以享有如同本國籍之同等待遇。
2. 所有利害關係人均屬於案件繫屬法院國籍，則適用該法庭地法。惟締約國因受

⁵⁵ CMI, International Conference Paper 1905, p. 23.

公約之拘束，其內國法等同公約規定，因此本例外顯無實質差異。

3.6 小結：船舶碰撞選法規則與陸上民事侵權事件有別

綜上，一般陸上民事侵權事件，以涉外民事法律適用法以及衝突法原則，為選法之依據，就侵權行為言，以侵權行為地法為準據法⁵⁶。以司法院第三期司法業務研究會結論為例，關於船舶碰撞之準據法，其見解認為⁵⁷：船舶碰撞發生在領海時，依領海國法，發生在公海上，船旗國相同時，依其共同之船旗國法，船旗國不同時，適用法庭地法，顯然與本法第 94 條之強行規定牴觸，亦與被援參之 1910 年公約立法意旨不符，如以之為判決依據者，顯係適用法律不當之違法判決。因此，船舶碰撞選法規則與陸上民事侵權事件有別，一旦公約法定之客觀連結因素符合，包括：(一)、適用之碰撞類型：直接

碰撞及間接碰撞；(二)、適用之船舶：海船，及(三)、碰撞船舶之國籍：均屬於不同之締約國國籍者，則不論碰撞發生之水域，亦不論利害關係人國籍，締約國有遵循公約之義務而應強制適用公約之規定或公約內化之內國法。

肆、船舶碰撞責任主體

4.1 1910 年公約制定前立法例⁵⁸

法國 1681 年條例 (Ordonnance of 1681) 規定，船舶碰撞責任基礎採過失責任制度，由過失之「船舶」負其責任，如船舶碰撞是因外來事故所致 (accidents)，則受害人自負損失，又如碰撞之成因無從確認，則損害由「船舶」各方平均分擔，爾後並成文於商法典 (Code de Commerce)。英國於 1911 年海事公約法 (Maritime Conventions Act 1911)(Brandon, 1979 ~ 1977)

⁵⁶ 涉外民事法律適用法第 25 條。

⁵⁷ 司法院第三期司法業務研究會。法律問題：關於侵權行為之準據法，依涉外民事法律適用法 §9 規定，係採侵權行為地法與法庭地法之併用主義，若侵權行為地在陸地，選擇其應適用之準據法，固無問題。惟若發生於海上，如甲船碰撞乙船，致乙船沉沒。應如何選擇其應適用之法律？

研討意見：甲說：船舶碰撞，係指船舶衝突，致一方或雙方發生損害而言，亦屬民法上侵權行為之一種，唯我國海商法第六章，對船舶碰撞責任之成立及損害賠償之請求，另設特別規定，依 §134 及 §140 之規定，「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之」，不因其在他國領海或公海而有所不同。乙說：船舶碰撞，係指船舶衝突，致一方或雙方發生損害而言，其性質屬於侵權行為之問題，可直接適用涉外民事法律適用法 §9 之規定。我國海商法 §134 之規定從文義上解釋似謂凡除我國有管轄權之船舶碰撞案外，其他船舶之碰撞無論發生在公海或一國領海上，也不論是否有我國之船舶在內，亦應一律適用該條之規定，此對我國在此案件適用上，固較簡便，但此係違反我對涉外案件所採一貫之立場，故適用上應解釋從嚴，即船舶碰撞發生在公海上，船旗國相同時，依其共同之船旗國法，船旗國不同時，適用法庭地法。發生在領海上時，依領海國法。

研討結論：(1) 採甲說。(2) 採乙說。

司法院第一廳研究意見：同意研討結論。

⁵⁸ See generally: Simon Gault, Marsden & Gault on Collisions at Sea, 14 Editions, Sweet and Maxwell 2016, p. 129.

將 1910 年公約內國法化前，船舶碰撞之損失，不論過失比例，由過失之「船舶」各方平均負責，並且對於未遵循避碰規則所致之碰撞，法定推定為有過失 (statutory presumption of fault)。美國於 1975 年最高法院判例 *Reliable Transfer*⁵⁰ 案所採行之比例過失責任制度之前，同英國 1911 年海事公約法施行前制度，不論過失比例，由過失之「船舶」各方平均負責。無論法國法、英國法或美國法，碰撞責任主體均指向船舶。

4.2 1910 年公約

本法船舶碰撞民事責任之成立，援參 1910 年公約第 2 條至第 4 條，船舶碰撞歸責類型與責任主體，分為三類如下：碰撞係單方船舶過失所致者⁵¹、碰撞因共同過失所致者⁵²及碰撞係因不可抗力發生者⁵³，涉及責任主體之確認，討論於下：

一、過失責任原則

(一)、單方過失行為所致

1910 年公約第 3 條規定，碰撞係一方「船舶過失」所致者，由該行為過失之

船舶負責。公約使用船舶人格化文義，因此船舶過失由過失船舶負責，可知船舶碰撞係以過失為要件，加害船舶負過失責任。因此，於個案受害人應負舉證責任，證明加害船舶有過失，碰撞船舶各方之船舶所有人必須證明相對方船舶有過失，而提出對其有利之事故成因之證據。如受害人係船上之乘客或貨物所有人，根本欠缺證據而無從證明船舶是否有過失，因為操船之資訊掌握在碰撞船舶之手，通常僅能透過訴訟參加，參與船舶碰撞訴訟船體受害一方所起之訴，透過碰撞受害船舶所提供證據，以之為建立加害船舶有過失之證據，惟如受害船舶與加害船舶合意以仲裁解決爭端，居於仲裁不公開，貨物所有人、乘客即陷於難以取得仲裁判斷及該判斷論理所支撐證據之困境，除非及時向法院聲請保全證據⁵⁴。

因此，貨損受害人、乘客受害人得轉而以運送契約為請求權基礎，向貨物運送人或旅客運送人請求損害賠償。貨物運送之海牙規則、海牙威士比規則⁵⁵或漢堡規則⁵⁶，係採推定過失責任，減輕貨方對於運送人是否過失之舉證責任負擔。於旅

⁵⁰ *United States v. Reliable Transfer Co.*, 421 US 307, (1975) AMC 541.

⁵¹ 海商法第 96 條。

⁵² 海商法第 97 條第 2 項。

⁵³ 海商法第 95 條。

⁵⁴ 民事訴訟法第 368 條。

⁵⁵ 本法第 62 條第 2 項規定：「船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。」雖係海牙或海牙威士比規則所無規定之明文，惟係邏輯推演之必然結果，因為適航性義務之履行時間，為開航前及開航時。按海牙威士比規則第 4 條第 1 項最末段：「貨物的滅失或毀損係因不適航所致者，運送人或主張免責之人應證明已為必要之注意。」已盡必要注意之舉證由被告運送人負擔。

⁵⁶ *Hamburg Rules*, art. 5, para. 1.

客運送之雅典規則^⑤，則較複雜。運送人對於旅客人身傷亡損害賠償責任，將其成因區分為航運事故 (shipping incident) 以及非航運事故所致。航運事故係指船舶沉沒、翻船、碰撞或擱淺，或是船舶爆炸或失火或船舶瑕疵等所致^⑥。航運事故所致，因涉及船舶航行、營運之管理失靈，運送人負嚴格之無過失責任，而其責任範圍以每一事故每一受害人 25 萬特別提款權為限，除非運送人證明係由戰爭、敵意行為、內戰、叛變或特殊、無可避免或抵抗之自然現象等不可抗力所致或是第三人故意行為所致，即可免責^⑦。旅客人身傷亡如係非航運事故所致，運送人負過失責任，仍由請求權人證明運送人之過失^⑧。運送人對於交託行李之滅失或毀損，因運送人占有行李而具管領力，採推定過失責任，由運送人負舉證責任證明其無過失^⑨。運送人對於隨身行李滅失或毀損之責任基礎，採過失責任，又如係航運事故所致

者，提高運送人舉證責任，運送人負推定過失責任^⑩，相對碰撞公約受害人之舉證責任，顯係有利旅客舉證之負擔。

(二)、碰撞因共同過失所致者^⑪

碰撞因共同過失所致者，對船舶、船上貨物、船上財產或乘客行李之損害，各依過失程度比例各自負責，負比例個別責任，不能判定其過失之輕重，則各方平均負其責任^⑫，惟對人之死傷，負連帶責任^⑬。英國於 1910 年公約前，如碰撞船舶各方互有過失，不論過失比例，碰撞船舶一律平均負其責任。於美國，最高法院於 1975 年 The Reliable Transfer 案^⑭採用個別比例責任，推翻互有過失平均責任原則。

承上，貨物所有人有證據取得之困難，難以證明船舶有過失，更遑論在對物的個別比例責任原則下，證明共同侵權之碰撞船舶各方過失程度比例，顯較船舶單方過失之情形，舉證責任更形沉重。

^⑤ CMI 於 1961 年制定海上旅客運送統一規章國際公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea)，於 1965 年生效，而僅有 12 個締約國。又於 1967 年針對行李，制定海上旅客之行李運送統一規章國際公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers's Luggage by Sea)，從未生效。IMO 於 1974 年制定雅典公約 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974, PAL)，取代前揭 2 公約，經 1976 年、1990 年和 2002 年三次議定書修正，除 1990 年議定書未生效外，餘均已生效。1976 年議定書將運送人限責幣值變更為特為提款權，1990 年議定書提高限責範圍，而復為 2002 年議定書所取代。2002 年議定書建立運送人強制責任保險和提高賠償限額已於 2014 年 4 月 23 日生效。

^⑥ PAL, art. 3, para. 5, sub-para. a.

^⑦ PAL, art. 3, para. 1.

^⑧ PAL, art. 2.

^⑨ PAL, art. 3, para. 4.

^⑩ PAL, art. 3, para. 3.

^⑪ 海商法第 97 條第 2 項。

^⑫ 海商法第 97 條第 1 項；Cf：民法第 185 條第 1 項。

^⑬ 1910 年碰撞公約第 4 條。

^⑭ United States v. Reliable Transfer Co., 421 US 307, (1975) AMC 541.

(三)、因不可抗力發生者

1910年公約第2條規定，碰撞成因如係因意外、不可抗力或無從認定者，損害係由受害人負擔，而不論船舶是否於碰撞當時錨泊或繫纜 (made fast) 於碼頭，亦即不論船舶移動或靜止均包括在適用範圍內。意外及不可抗力，係指不可預見而無從避免之風險，必須來自於船舶外在。

二、法定責任主體「船舶」及其解釋

公約於第2條、第3條及第4條使用船舶人格化文義，船舶碰撞之損害由有過失之船舶負責或共同過失之船舶依其過失比例分擔責任，責任主體指向船舶。而於第6條關於訴權規定及第7條關於追償訴訟規定，並未明定何人有請求權及第一層責任主體船舶應向何人追償 (recovery action)。公約第8條首次提及船舶所有人 (the owner of a vessel)，而於同條第3項規定船長違反碰撞後協助救助他船舶及其上船員和旅客之義務，並未課以船舶所有人任何責任。如此，產生法定碰撞責任主體為誰之爭議？究竟是船舶、船舶所有人抑或是管理船舶之船長或操船有過失之船員為責任主體？如於海洋法系國家，船舶侵權行為所致之碰撞，生海事優先權，而得以該船舶為被告，提起對船訴訟，故無問題。利害關係人均得出庭應訴，否則法院及得依原告一造之辯論主張逕下判決，而

原告即得以勝訴之判決取得執行名義，向法院聲請拍賣被告船舶，藉以清償債權。因此，通常最有利害關係之人即是船舶所有權人，因為如不出庭應訴辯護，最終將面臨所有之財產船舶被拍賣之損失。因此，英國最高法院判例 *The Indian Grace* (No. 2) 案¹⁶，解釋對物訴訟 (action in rem) 本質於訴狀送達「被告船舶」或其代理人時即轉為對人訴訟 (action in persona)，對物訴訟即是對人訴訟，係透過對物訴訟之法律程序迫使債務人出面清償債務。此對人訴訟之被告即指向對外責任主體「船舶所有人」。

如於歐陸法系，船舶無權利能力，自無責任能力，欠缺對船訴訟制度，則生爭執。公約第10條規定，公約之規定不影響各國對於「船舶所有人」總額責任限制之規定，隱含責任主體係船舶所有人，而總額限責適用之船舶所有人，得包括船舶所有權人、承租人、經理人及營運人等¹⁷，涵蓋所有經營海上企業之態樣，以自有船舶營運、承租船舶營運、受船舶所有權人委託而營運、依策略聯盟合約而營運、傭入船舶營運等。因此，公約法定責任主體，雖使用人格化之「船舶」，但應負碰撞責任責之人係「船舶所有人」，而船舶所有人之內涵又應依法庭地法決定。

船舶碰撞，以過失為歸責原則，行為

¹⁶ [1998] 1 Lloyd's Rep. 1.

¹⁷ 海商法第21條第2項。

人係船上管理船員操船之船長或實際操船之海員，基於僱用人獲取受僱人於執行業務所致利益，而應同等對於受僱人執行業務致第三人損害負責，生「代負責任原則 (vicarious liability)」，而由僱用人負責。於船舶碰撞情形，由僱用人負船舶碰撞責任，而無我國民法第 188 條僱用人對受僱人「選任或監督無過失之免責權」；此外，船舶所有人通常事實上清償能力較船長、海員高，遂以其為責任主體，以茲保護受害人。因此，船舶碰撞首應釐清之問題是：管理操船過失之船長或實際操船過失致碰撞之海員，係何人之受僱人？又是否過失行為係執行業務有關？船舶所有權人以自有船舶營運，係船長、海員之僱用人，因此，由船舶所有權人負責；而於光船租賃 (bareboat charter)，船長、海員係受僱於承租人，因此由承租人負責；又於帶船員之船舶租賃 (demise charter)，於租賃期間，船長、海員視為承租人之受僱人，因此碰撞責任由承租人負責；又於受船舶所有權人委託而經營管理船舶之經理人，船員由經理人雇傭，船員執行業務利益歸於經理人，則由經理人負責；又如引水人過失行為所致，引水人於引水期間視為船舶所有人受僱人，或居於引水人僅具航行指揮建議權，指揮控制權仍在船長之手，因此，不因引水人過失而改變責任主體^⑭，

這時即須判斷船長之僱用人，而由該僱用人負責。綜上，責任主體究竟係船舶所有權人、船舶租賃承租人或經理人，應依個案判斷過失行為人船員之僱用人是誰，而由該僱用人負責。至於僱用人對受僱人之內部求償關係，公約並未規定，而係締約國自主規範空間。

過失行為僅需是執行業務有關已足，如船舶所有人明令船長、海員應遵循避碰規則，而船員於大霧中未依避碰規則減速，雖是未授權行為，船舶所有人仍應負責^⑮，以保障第三人受害人利益。

伍、禁止法定推定過失原則

5.1 1910 年公約明文禁止法定推定過失

1910 年公約第 6 條第 2 項，明文規定禁止法定推定過失 (All legal presumptions of fault in regard of liability for collision are abolished.)。公約制定前所有歐陸法系國家，本無法定推定過失之明文，而最重要之海洋法系兩個國家英國與美國均存在法定推定過失之制度。

英國於成為締約國前，成文法規定違反避碰規則即推定為有過失^⑯。又如美國最高法院於潘希法尼亞案 (The

^⑭ 海商法第 98 條；1910 年公約第 5 條。

^⑮ *Limpus v. London General Omnibus Co* (1862) 1 H&C. 526, 158 E. R. 993.

^⑯ *Merchant Shipping Act 1894*, s. 419(4).

Pennsylvania)⁹¹ (Tetley, 1981 ~ 1982)，發展出潘希法尼亞規則，認定違反避碰規則之船舶，推定為有過失，而美國並非 1910 年公約締約國，而不受公約禁止法定推定之拘束，潘希法尼亞規則至今仍係有效。

公約在立法政策上，採取典型侵權行為之過失責任歸責原則，如前所揭，同時考量加害船舶方和受害船舶方對於案件事實資訊之掌握程度，係立於公平對等之地位，因此，明文禁止法定之推定過失。惟貨損之貨物所有人或貨方 (cargo interest)、受到財損及人身傷亡之乘客，顯然對於加害船舶是否有過失之資訊無從掌握，實在難以證明加害船舶有過失，只能透過訴訟參加或保全證據矯正不對等之劣勢，已如前揭，居於公平與正義，應考量其資訊弱勢地位，而採取法定之推定過失，於發生船舶碰撞之事實條件下，即推定加害船舶有過失，減輕舉證之負擔。同時，於加害船舶間共同侵權之情形，貨物所有人、貨方或乘客身分之弱勢受害人證明共同侵權之碰撞船舶各方過失程度比例，顯較船舶單方過失之情形，舉證責任更形沉重。因此，對物的損害亦應如同對人之傷亡連帶負責，藉以減輕舉證之負擔。

5.2 事實推定與法定推定之界線與效應

公約明文禁止法定有過失之推定，

而於個案是否得以船舶任一方違反避碰規則之事實導致碰撞而推定為有過失？是否與公約之禁止明文牴觸？例如我國最高法院民事判決一〇五年台上字第六二〇號、一〇三年度台上字第八四五號及九八年台上字第一六三四號等判決見解，均肯認違反避碰規則之一方推定為有過失，是否適法？

推定，分事實上之推定(事實推定)及法律上之推定(法定推定)兩種。前者，為根據經驗法則或間接證據所衍生之推論或臆測 (inference)，我國民事訴訟法第 282 條規定：「法院得依已明瞭之事實，推定應證事實之真偽。」即為適例；而後者係法律之明文規定，係立法政策之決定，考量當事人地位之高度差異，居於公平及正義觀點，將經驗法則法制、明文化，而直接法定如有前提事實之存在，則推定另一事實或權利之存在，如民事訴訟法第 281 條：「法律上推定之事實而無反證者，無庸舉證。」原告於能證明有前提事實之存在下，除有相反之證據外，即推定另一事實之存在或權利之發生，而他造當事人應就被推定之反對事實或權利負擔舉證責任。例如英國於成為 1910 年公約締約國前，成文法明文規定違反避碰規則即推定為有過失，因此受害人只要證明加害船舶違反避碰規則之前提事實，即推定加害船舶有過失，而由被告加害船舶負擔舉證

⁹¹ 86 US 125 (1874).

責任證明已無過失。透過較易證明之前提事實(如違反避碰規則),代替不易證明之法條之要件事實(如加害船舶有過失)之證明的立法技術,因而減輕其舉證責任,具有舉證責任轉換之意義。

由以上事實推定及法定推定之區分與討論,顯然法定推定係經驗法則所累積之預制化、明文化,前者為個案法官之自由心證範圍,另一為法官應受拘束之法律規定,而其效應均在於探究法條構成要件事實之有無。就此觀點,公約之立法政策採取「禁止法定推定過失原則」,係居於各國(特別是歐陸法系國家)船舶碰撞案件審理之實證經驗法則,係由個案事實認定、推論何方船舶有過失,而預先排除任何法定推定過失,包括排除違反避碰規則即當然為有過失之事實推論之立法技術,亦是規模性的預先排除「事實推定」。因此,違反避碰規則並不應當然推論為有過失。此外,我國內河航行規則,係參考 1972 年國際海上避碰規則公約(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972),係海上避碰之交通行政法規,違反者,航政機關得停止該船舶航行^⑫,係行政責任之議題,違反避碰規則與行為人過失或疏於注意導致船舶碰撞之發生不必然有因果關係,因此,公約才會明文立法禁止推定過失。

綜上所論,居於公約立法政策所示之立法意旨「禁止法定推定過失原則」,其內涵除排除違反避碰規則法定過失推定,亦排除事實之過失推定。因此,於個案船舶違反內河航行規則或避碰規則公約,不應逕自推定為有過失。何者船舶有過失而應負責,係事實問題,應依案件客觀事實,分析船長或當值海員是否採取適當之注意及使用合理之技能以防阻碰撞損害之發生,如遵循公認、良好之航海技術與船藝(good and prudent seamanship)來管理船舶或操縱船舶^⑬,不得一概或逕自以違反避碰規則來推論或推定為有過失。本法船舶碰撞章,援參 1910 年公約,遺憾的是未如同締約國般將實質條文完整內國法化,而遺漏未將公約第 6 條第 2 項「禁止法定推定過失原則」編入,顯為立法疏失之立法漏洞,而應以被援參之公約規定填補之。因此,最高法院民事判決一〇五年台上字第六二〇號、一〇三年度台上字第八四五號及九八年台上字第一六三四號等判決,同意高等法院見解,逕自或一概將違反避碰規則之一方推定為有過失,顯係違背公約立法意旨之違法判決。惟,居於資訊不對稱,於受害人為貨物所有人、貨方或乘客之情形,過失責任之歸責原則及「禁止法定推定過失原則」,顯然應受到檢討而應轉換不可責之舉證責任至對造而採推定過失責任,已如前揭。

^⑫ 內河航行規則第 25 條。

^⑬ The Velox [1955] 1 Lloyd's Rep. 376.

陸、權利行使期間

本法第 99 條規定「碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過 2 年不行使而消滅。」此 2 年期間究竟是消滅時效或是除斥期間？期間經過而有不同之法律效果？是否得以延長或縮短？或是第三種制度之可能？

6.1 定性與區分

於我國，期間得以區分為消滅時效和除斥期間。前者適用於請求權，得中斷或停止，期間經過，產生債務人得拒絕給付之抗辯權，當事人不得任意延長或縮短；後者適用於形成權，一旦開始起算，則時間持續進行，不生停止或中斷，期間經過債務人免除責任。前者有待債務人提出抗辯主張，後者法院依職權應予調查。本法第 99 條之期間規定，就文義言，適用之客體係請求權，期間之性質應指向消滅時效，而「消滅」似指請求權消滅，是否適法？如下分析。

就一般民事事件，於海洋法系國家，訴訟期間 (limitation period)(Mcgee, 2017) 係程序規定，期間經過失去訴訟之程序權，不得起訴，而於歐陸法系國家則性質不一：於德國如同我國，雖區分為消滅時效及除斥期間，兩者均為實體規定，但期

間經過之法律效果不同，前者請求權消滅而生抗辯權，於後者權利消滅，已如前揭；如於法國、義大利、日本、南韓，則係實體規定，期間經過權利消滅³⁴。

6.2 1910 年公約之 2 年期間係定性為程序規定

1910 年公約第 7 條第 1 項規定，損害賠償於事故發生時起 2 年內未起訴者，則禁止起訴 (are barred)³⁵；公約第 2 項復規定，依公約請求其他船舶所有人之分擔權，應自給付之日 1 年內起訴之，規定追償之訴訟期間。公約之法定期間，究竟是實體規定或程序規定？

公約第 3 項規定，期間之中斷或停止，應依案件繫屬之法庭地法。因此，公約之 2 年期間，係定性為程序利益，而有禁止起訴之失權效果，係「起訴期間」之法定規定，如同民事程序、刑事程序及行政程序法上之「法定期間」。因此，就我國法言，起訴期間經過，債權人不得起訴，即權利消滅，債務人免除責任，又本法未有明文規定期間之中斷或停止，即是期間無中斷或停止。

公約同條第 4 項規定，締約國得立法規定，於該締約國有住所或主要營業處所之原告，不能於該國領海假扣押被告船舶之情形，得延長 2 年期間，係起訴期間得

³⁴ Francesco Berlingieri, *Time-Barred Actions*, 2nd Edition, LLP, 1993, p. 2-10.

³⁵ 作者自譯中文：“Actions for the recovery of damages are barred after two years form the date of the casualty.”

例外延長之特例。依其意旨，本法第 4 條規定船舶完成發航以迄航行至次一停泊港止，禁止假扣押之執行，因此於個案，該法定不能執行期間應予扣除，不計入「起訴期間」，以茲遵循公約立法意旨，保護受害人權益。

綜上所論，兩大法系間或甚至法系內有關時效利益存在固有差異，公約政策上將兩年期間定性為程序利益之起訴期間，中斷或停止依案件繫屬之締約國法庭地法，期間經過不得起訴，亦是失權，而於例外情形無從假扣押被告船舶則允許期間之延長，係政策性決定。因此，本法第 99 條 2 年期間，應依公約立法意旨解釋之，其性質或規定無法完全吻合民法上有關消滅時效和除斥期間之定性及區分，其法律性質體例上係民法之特別規定。

柒、對加害船舶假扣押

本法第 100 條第 1 項及第 2 項規定，重申我國對於船舶碰撞加害船舶進入我國領域之司法管轄權，是否必要？本法第 4 條規定船舶保全程序執行期間之限制，但居於船舶碰撞所致者除外，該執行期間之限制是否適當？又，本法第 100 條第 4 項，規定船舶碰撞被假扣押船舶之債務

人，得提出適當之銀行或保險人出具書面保證為擔保，聲請撤銷假扣押裁定^⑥，請求放行船舶，是否僅限船舶碰撞所生之債務始得以銀行或保險人之書面保證代之？又或應包括其他債權關係所為之假扣押？

7.1 船舶保全執行之國際同化

海運業係國際性的產業，於世界各地因海事活動，而對他國籍個人產生民事法律關係，具有國際性。又船舶所有人擁有之海上資產船舶，在海上、世界各港口間移動，而具有流動之特質。如何透過船舶強制執行及時保全債權、執行船舶資產或實行擔保物權，亦顯重要，而具國際同化之需求。

船舶強制執行之國際同化，僅針對保全程序得以金錢或得易為金錢請求之假扣押，特別是得假扣押船舶之請求權態樣。因為取得執行名義之扣押純屬程序法，數百年來海洋法系與歐陸法系法庭地之扣押程序規定互不相同，難以取得共識或折衷，而難以互相改變。CMI 參考英國海事管轄對物訴訟之海事請求權類型 (maritime claims)^⑦，制定 1952 年船舶假扣押公約 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952)，於 1956 年 2 月 24 日生效，迄今 72 個締約國。除非是法定正面表列之海事請求權，債權人

^⑥ 民事訴訟法第 530 條第 2 項。

^⑦ 舊法 Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925, s. 22.

不得假扣押船舶，而與歐陸法系債務人的資產，皆得為假扣押標的之制度有別。歐陸法系締約國如德國、法國、義大利、荷蘭等海權國家，就此與陸上法之假扣押制度產生分流。被援參之英國對物訴訟之海事請求權，係基於該等海事請求權所生之海事優先權，因此，公約得假扣押船舶之海事請求權，內含生海事優先權之債權，而部分重疊、緊密相依。1993年海事優先權暨抵押權公約制定後，影響1952年船舶假扣押公約，因此IMO和UNCTAD共同制定1999年船舶假扣押公約(International Convention on Arrest of Ships 1999)，以取代1952年公約，於2011年9月14日生效，但僅少數11個締約國，多屬東歐、非洲之開發中國家。

海洋法系國家，因為公約法定列舉之海事請求權係得以依本國法提起對船訴訟，本質係本案實體訴訟，與歐陸法系及公約之假扣押保全程序存在重大差異，因此全數海洋法系國家，包括英國、美國、加拿大、澳大利亞、紐西蘭、新加坡等均未參與前揭二公約。

我國海商法自立法之初，以迄數次修法，並未援參上揭假扣押公約引入國際規範。是以，現行我國船舶保全程序強制執行之規定，係純粹內國法立法議題。惟居於船舶之國際流動性，我國存在可資討論

與研究之國際化空間。

7.2 假扣押保全程序管轄及執行限制

船舶碰撞所生之債權，係無論1952年假扣押公約或1999年假扣押公約法定列舉得假扣押船舶之海事請求權(maritime claim)⁹⁸。

本法第100條第1項及第2項規定，船舶在中華民國領海內水港口河道內碰撞者，法院對於加害之船舶，得扣押之。碰撞不在中華民國領海內水港口河道內，而被害者為中華民國船舶或國民，法院於加害之船舶進入中華民國領海後，得扣押之，係明文規定我國對進入領海之外籍船舶具國際管轄權，以解決本法1929年立法之初，中國內河航行權掌握於外籍船舶之手，重申對外籍船舶之司法管轄，以保障本國籍受害人利益，如今時空環境已經變更，可依民事訴訟法第524條保全程序管轄規定，解決船舶碰撞假扣押保全程序管轄問題，由本案管轄法院或船舶所在地之地方法院管轄，本法第100條第1項及第2項當可修法刪除之。

本法第4條第1項規定，除為航行可能所生之債務與船舶碰撞之侵權行為損害賠償外，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之⁹⁹。所

⁹⁸ Arrest Conventions 1952 and 1999, art. 1, para. 1, sub-para. a.

⁹⁹ 海商法第4條第1項；強制執行法第114條第3項。

謂發航準備完成，指法律上及事實上得開行之狀態而言，例如船長已取得當地航政主管機關核准發航與海關准結關放行及必需品之補給已完成，並已配置相當海員、設備及船舶之供應等屬之；所謂航行完成，指船舶到達下次預定停泊之商港而言；所謂為使航行可能所生之債權，例如為備航而向之購置燃料、糧食及修繕等所生債權⁹⁰，因為這些補給一旦供應完成，實質上已為完成發航之狀態，卻依法不得執行，則永無執行之可能。碰撞發生於我國司法管轄範圍內，或船舶於碰撞後進入我國管轄領域，得應受害人之聲請，假扣押當事船舶，不受本法第 4 條禁止執行期間之限制。因為船舶碰撞乃海上突發性侵權事件，當事加害船舶正處於發航後而未停泊於次一港之狀態，特別是外籍船，其船舶所有人在我國通常並無財產，若不即時實施假扣押，受害人債權難以保全，如依本法第 4 條於該期間禁止扣押，於船舶不停靠我國港口之情形，則受害人完全無從實施，而無保全債權之餘地。惟不論 1952 年或 1999 年假扣押公約，或未參與公約之英美法系國家，並無保全執行之限制，居於船舶碰撞事件之涉外性，我國自成一格而明定保全執行之限制，已與公約所形塑之國際慣例不符。因此，我國法院依本法第 4 條所作之禁止執行裁定，係一

違反國際公約之司法行為，對國家司法威信及政府之國際運作能力，傷害很大而產生嚴重之影響。船舶航行於世界各地具國際流動性質，並非單純之內國事務而具高度涉外性，我國雖非締約國，立法及司法亦應跟進或合於相關國際規範。

7.3 反擔保之形式

1952 年及 1999 年船舶假扣押公約，未規範被扣押船舶之船舶所有人所提出擔保之形式，而係締約國內國自主立法空間。

本法於 1999 年增訂第 100 條第 4 項，規定船舶碰撞假扣押之債務人，得提出適當之銀行或保險人出具書面保證代之，聲請撤銷假扣押裁定⁹¹，請求放行船舶，以符合實務需求。因為，船舶碰撞民事責任多由商業保險人承保四分之三民事責任，而由相互保險組織 P&I Club 承保剩餘四分之一或僅由其承保四分之四全額。因此，由責任保險人出具擔保，為國外船舶強制執行實務之通常做法，惟受限於當時民事訴訟法第 102 條第 1 項明文⁹²，擔保以現金或相當之有價證券為限，本法遂增訂第 100 條第 4 項。惟民事訴訟法隨後亦於 2003 年增訂第 102 條第 2 項「前項擔保，得由保險人或經營保證業務之銀行出具保證書代之」，以便利當事人提供

⁹⁰ 辦理強制執行應行注意事項第 61 點第 3 項。

⁹¹ 民事訴訟法第 530 條第 2 項。

⁹² 依民事訴訟法第 106 條準用第 102 條。

擔保。據此，船舶假扣押之反擔保，不論是否出於船舶碰撞所生債務之假扣押，均得由保險人或經營保證業務之銀行出具保證書代替現金或有價證券。是以，本法第 100 條第 4 項於民事訴訟法 102 條第 2 項制定施行後，已顯多餘，而應考慮刪除。

捌、結論

對於前言所確認之爭點議題，作者論證而得之解決方案，如下：

8.1 船舶碰撞之國際管轄

關於本法第 101 條：應定性為國際管轄，至於國內管轄，則依民事訴訟法決定之；第 3 款「被告船舶船籍港之法院」文義宜刪除；第 4 款「船舶扣押地之法院」係指「假扣押」；第 5 款「當事人合意地之法院」係指碰撞發生後之合意約定。

8.2 涉外船舶碰撞事件之法律適用

船舶碰撞選法規則與陸上民事侵權案件有別，一旦公約法定之客觀連結因素符合，則不論碰撞發生之水域，亦不論利害關係人國籍，締約國有遵循公約之義務而應強制適用公約之規定或公約內化之內國法，這些客觀連結因素，包括：適用之碰撞類型、適用之船舶、碰撞船舶之國籍等。本法第 3 條，法定除外船舶之規定，

對於小船之排除並非妥適，至於軍事艦艇及公務船舶，應將其限縮於執行國家主權之公務行為者才除外不適用本法之規定。

8.3 碰撞責任主體之確認

船舶碰撞首應釐清之問題是：管理操船過失之船長或實際操船過失致碰撞之海員，係何人之受僱人？責任主體究竟係船舶所有權人、船舶租賃承租人或經理人，應依個案判斷過失行為人船員之僱用人是誰，而由該僱用人負責。至於僱用人對受僱人之內部求償關係，公約並未規定，而係締約國自主規範空間。

8.4 推定過失之禁止

居於公約立法政策所示之立法意旨「禁止法定推定過失原則」，其內涵除排除違反避碰規則法定過失推定，亦排除事實之過失推定。我國部分法院將違反避碰規則之一方推定為有過失，顯係違背公約立法意旨之違法判決。惟，居於資訊不對稱，於受害人為貨物所有人或乘客之情形，過失責任之歸責原則及「禁止法定推定過失原則」，顯然應受到檢討而應轉換不可責之舉證責任至對造加害人而採推定過失責任。

8.5 權利行使期間

1910 年公約政策上將第 7 條之 2 年期間定性為程序利益之起訴期間，就我國法言，本法第 99 條 2 年期間，應依公約

立法意旨解釋。此外，本法第 4 條規定船舶完成發航以迄航行至次一停泊港止，禁止假扣押之執行，因此於個案，該法定不能執行期間應予扣除，不計入「起訴期間」，以茲遵循 1910 年公約第 7 條第 4 項立法意旨，保護受害人權益。

8.6 對加害船舶假扣押

1. 假扣押保全程序管轄及執行限制

本法第 100 條第 1 項及第 2 項規定，可依民事訴訟法第 524 條保全程序管轄規定，解決船舶碰撞假扣押保全程序管轄問題，由本案管轄法院或船舶所在地之法院管轄，可修法刪除之。此外，不論 1952 年或 1999 年假扣押公約，或未參與公約之英美法系國家，並無執行之限制。居於船舶碰撞事件之涉外性，我國自成一格之執行限制，已與公約所形塑之國際慣例不符。本法第 4 條宜刪除之，避免我國法院依法所作之禁止執行裁定，傷害國家司法威信及政府之國際運作能力。

2. 反擔保之形式

本法第 100 條第 4 項於民事訴訟法 102 條第 2 項制定施行後，已顯多餘，宜考慮刪除。

參考文獻

王洸，1962，*海商法釋論*，海運出版社印行，臺北市。

王澤鑑，2002，*民法總則*，自版，臺北市。

吳博文，1996，船舶碰撞雙方責任分配之探討，*東吳法律學報*，27-50。

姜皇池，2013，*國際公法導論*，三版，新學林出版，臺北市。

柯澤東，2000，*新海商法溯源——實體統一國際公約對臺灣海商法修正之影響*，*月旦法學*，28-51。

柯澤東，2006，*海商法*，元照出版，臺北市。

張新平，2016，*海商法*，五版，五南圖書，臺北市。

曾國雄、張志清，2008，*海商法*，思源圖書，臺北市。

黃達元，2001，涉外船舶碰撞事件法律適用之探討，*全國律師*，24-32。

廉芳芝，1981，船舶碰撞責任之比較研究，*國立臺灣大學法學論叢*，第 10 卷，第 2 期，197-236。

劉宗榮，2016，*海商法*，三版，自版，臺北市。

劉鐵錚、陳榮傳，2010，*國際私法論*，五版，三民書局，臺北市。

駱永家，2015，*新民事訴訟法 I*，自版，臺北市。

饒瑞正，2001，海上保險契約碰撞責任條款實務適用問題之研究——兼提我國保險法責任保險部分條文再修正之建議，*保險專刊*，第 65 期，64-107。

- 饒瑞正，2013，海商法判決實證量化分析，*臺灣海洋法學報*，第10卷，第2期，35-74。
- 饒瑞正，2015，海商法的發展策略及其立法模式探討，*臺灣海洋法學報*，85-116。
- Berlingieri, F., 1993. *Time-Barred Actions*, 2nd Editions, Lloyd's of London Press, USA.
- Brandon, H.V., 1976-1977. Apportionment of liability in British courts under the Maritime Conventions Act of 1911. *Tulane Law Review*, 51, 1025.
- Comite Maritime International (CMI), 2016. *CMI Year Book 2016 Annuaire*, CMI: Belgium.
- Comite Maritime International (CMI), *International Conference Paper 1905*.
- Comite Maritime International (CMI), *International Conference Paper 1952*.
- Gault, S., Hazlewood, S., Tettenborn, A. and Macey-Dare, T., 2016. *Marsden and Gault on Collisions at Sea*, 14th Editions, Sweet & Maxwell Ltd.: UK.
- Hill, C., 2003. *Maritime Law*, 6th Editions, Informa Law from Routledge: NY, USA.
- McGee, A., 2017. *Limitation Periods*, 7th Edition, Sweet & Maxwell Ltd.: UK.
- Morris, J.H.C., 2016. *The Conflict of Laws*, 9th Editions, Sweet & Maxwell Ltd.: UK.
- Shaffer, G. and Pollack, M.A., 2010. Hard vs. soft law: alternatives, complements, and antagonists in international governance. *Minnesota Law Review*, 94, 706-799.
- Tetley, W., 1981-1982. The Pennsylvania rule - an anachronism - the Pennsylvania judgment - an error, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 13, 127.

