

## 商事法判解

## 清除油污之損害與船舶所有人責任

## 臺灣高雄地方法院108年度海商字第9號民事判決

## 【實務選擇題】

關於船舶共同海損分擔額之賠償請求，其性質為何？

- (A) 有優先受償之權，不適用船舶所有人責任限制之規定
- (B) 有優先受償之權，適用船舶所有人責任限制之規定
- (C) 無優先受償之權，不適用船舶所有人責任限制之規定
- (D) 無優先受償之權，適用船舶所有人責任限制之規定

答案：A

## 【裁判要旨】

1. 按船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限；前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。海商法第21條第1項、第2項固定有明文。然前揭得主張船舶所有人限制責任之主體未將直接操作船舶之船長或在船上提供勞務之船員臚列其中，是否即表示其等非該條適用之主體實非無疑，蓋依該條88年修法之立法理由已然載明立法之沿革乃鑑於西元1924年及1957年海船所有人責任限制公約已發展為1976年海事求償責任限制國際公約（於1986年12月1日起生效），故參酌1976年公約第一條內容對享有責任限制權之船舶所有人之包括範圍，增訂我國海商法第21條第2項之規定。然西元1957年海船所有人責任限制公約對得主張責任限制之主體，早已擴大至各種履行輔助人，此由該公約第6條第2項規定：「除本條第3項另有規定外，本公約之規定應適用於船舶之承租人、經理人、及運用人，應適用於船長、海員及所有人、傭船人、經理人及運用人之他受雇人於執行職務時者。但就一次事故所生之人身債權及財產債權，所有人及上述其他人員所負責任之總限度應不超過本公約第2條所定之金額。」，是由海事求償責任限制之制度設立之意旨來看，船長、船員等擔任履行輔助人實際操作船舶者，從來就未被排除在外，故而在解釋該條適用主體時，更應從其所欲保障之理念解釋，故而海商法第21條第2項所列載

之營運人，應從海商法關於Operator一詞加以理解，也就是實際操作船舶之人，而當然包含船長、船員等擔任履行輔助人者，營運人之所以有主張船舶所有人責任限制的權利，其實也正是喜馬拉雅條款精神被吸納為國際公約之結果，否則因同一海上活動事件，船舶所有人、承租人、傭船人、經理人等高階在岸人員均得行使海商法第21條之抗辯僅負擔有限責任，其餘在海上第一線從事勞務付出之船長、船員等履行輔助人卻無例外的命其負擔全部責任，要難謂事理與法理之平，是本院認為船長、船員等履行輔助人當屬海商法第21條第2項營運人涵攝之對象範圍。

2.次按前條責任限制之規定，本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務情形不適用之，海商法第22條第1項第1款定有明文。參酌我國海商法第22條立法理由稱其參照之西元1976年海事求償責任限制公約第4條規定，故意或重大過失（KnowledgeandPrivity）所生之債務即不得主張責任限制……，縱船舶之船長應賦予其得援引海商法第21條責任限制抗辯之權益，系爭損害乃肇因於被告李民常本人之重大過失所致，從而，依海商法第22條第1項第1款之規定，仍不許被告李民常為責任限制之抗辯。

### 【爭點說明】

(一)清除油污之損害得否主張「船舶所有人責任限制」之法律依據：

1. 就油污損害，船舶所有人依民法第184條及188條之侵權行為規定負損害賠償責任，而油污損害債務為海商法第21條第1項第1款「在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償」，原屬船舶所有人得主張責任限制之項目。惟依海商法第22條第4款規定，「船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償」，不適用船舶所有人責任限制。循此觀之，船舶所有人就海商法第22條第4款「船舶油污所生損害之賠償」，仍應依民法一般侵權行為規定負無限責任。
2. 本題船舶所有人因油污外洩所生損害之賠償，依上述法條規定，即不得主張責任限制。

(二)海商法第22條第4款之立法，並不妥適：

1. 海商法第22條第4款至第6款之債務，均係有關環境重大損害之賠償，法條明文排除船舶所有人責任限制之適用，其立法理由在於，此等事故所生之損害及賠償數額皆非常嚴重且鉅大，為嚴加防範其事故之發生，國際間乃採嚴格責任（危險）主義，而不採過失責任原則。故如允許船舶所有人得

主張限制責任，無異使船舶所有人藉此逃避責任？這使得國際間所採嚴格主義之立法，將失其意義。故我國海商法於民國88年修法時，參照國際公約之精神，而增訂海商法第22條第4款至第6款之規定。

2. 惟上述有關環境重大損害之賠償事由，國際間雖採嚴格責任（危險）主義，但其原意並非使船舶所有人負擔無限責任，而係另以國際公約或內國法之特別法加以規範，此有1976年海事求償責任限制公約可資參照。故我國法解釋適用之結果，卻與國際公約之原意相去甚遠。因此，有學者主張可考慮於海商法第22條第2項增列「前項第4款至第6款，以國際公約或其他法律另有規定者為限」，故按此規定，船舶所有人就「油污損害債務」之責任限額，既無其他國內法可資規範，亦無適當國際公約可適用時，理論上仍應回歸「船舶所有人責任限制」制度，始為正確之作法。

#### 【相關法條】

海商法第22條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！