

新聞放大鏡③

軍艦與民用船舶海上碰撞與管轄權基礎

編目：海洋法

主筆人：洪台大（林廷輝老師）

【新聞案例】

2017年8月21日，美軍驅逐艦「麥肯號」（USS John S. McCain）新加坡以東、麻六甲海峽附近與賴比瑞亞籍油輪「Alnic MC」發生碰撞，造成美軍10人死亡、5人受傷，這艘Alnic MC油輪船身長183公尺，新加坡政府表示，Alnic MC吃水線上方約7公尺處的船頭一艙室受損。碰撞時，船上裝載約12,000噸燃料油及化學品準備赴新加坡卸載。麥肯號姊妹艦「費茲傑羅號」（USS Fitzgerald），也在同年6月17日在日本伊豆半島外海與菲律賓貨櫃輪「ACX 水晶號」（ACX Crystal）發生碰撞後嚴重受損，導致7人喪生。

除了上述兩起海上事故造成人員傷亡外，美國海軍「安提坦號」（USS Antietam）在1月31日試圖停泊東京灣時擱淺，造成推進器受損並且漏油，無人員傷亡。5月9日，另一艘軍艦「香普蘭湖號」（USS Lake Champlain）在朝鮮半島外海撞到一艘南韓漁船，幸好無人受傷。

2017年以來，美國第七艦隊所屬軍艦在東亞海域發生四起重大海上事故，其中三起是與民用船舶發生海上碰撞。由於「麥肯號」發生海上碰撞地點在新加坡所屬的白礁（Pedra Branca）附近海域，聯合國國際法院曾在2006年裁決白礁領土主權屬於新加坡，因此，案發地點一般被視為新加坡的領海範圍，新加坡派艦救援，「麥肯號」及賴比瑞亞籍油輪「Alnic MC」均往新加坡停靠，不過，馬來西亞海軍司令阿瑪德（Ahmad Kamarulzaman Ahmad Badaruddin）在案發時曾對媒體表示，撞船是發生在馬來西亞水域，馬國也已派出船艦協助救援。對於海上救援行動，海洋法規定締約方均有人道救援的義務，然本案所衍生的問題是，軍艦與民用船舶海上發生碰撞，國家的管轄基礎，涉及船舶碰撞之主體，碰撞發生地點以及管轄歸屬等問題。

【重點提示】

上述新聞案例，涉及以下幾點海洋法問題：

一、國際社會有關海上避免碰撞公約之規定

船舶碰撞發生後，首需考慮者為碰撞案件之民事或刑事管轄權問題，國際間為統一各國關於船舶碰撞管轄權之不同法律規定，產生許多重要的國際公約，然

而，公約的管轄權原則在適用上都有其侷限性和不足之處，如：碰撞地侵權行為為地之法院，如果肇事船舶很快地駛離沿岸國管的水域而進入公海，該管轄權原則的運用與時效性就會受到限制。扣押過失船舶所在地法院管轄原則有著管轄權的隨機性，原告在發生碰撞事故後，可以踪被告的船，當船舶進入一個法律對其最為有利的國家時，馬上申請扣船，產生訴訟管轄權，而被告卻不能馬上預見到對已產生的法律效果。在被告所在地法院管轄原則中，一國法院難免或多或少地傾向於維護本國當事人的利益，且原告對被告所在國的法律規定，特別是程序上的規定，通常不熟悉。原告在本國排出訴訟，常有被告不出庭的情況，即使出庭，被告不執行法院的判決，原告和被告所屬國之間又無司法協助條款，使得判決書成為一紙空文。

二、軍艦作為碰撞船舶主體問題

狹義的船舶碰撞，指二艘以上船舶，相互發生損害之接觸；而廣義的船舶碰撞，指除了狹義之船舶碰撞之外，尚包括雖未發生碰撞，但因一船之操縱行為或不行為，或不遵守規則之過失行為，致有碰撞危機時，他船為避免碰撞而造成的船舶或船內之人或物之損害；該有過失之船舶應負賠償責任，是為「準碰撞」。此外，船舶與船舶以外其他物體相接觸，所造成的損害，因未具備兩船相接觸的要件，受害物體之所有人僅能依民法上有關侵權行為之規定，向加害船舶所有人請求損害賠償。至於此種船舶，在本案例中為軍艦與一般民用船舶碰撞，至於軍艦作為碰撞船舶主體，一般碰撞公約及海洋法公約之規定特殊，為本文探討重點。

三、碰撞發生地點之管轄基礎與類別

各海域有關船舶碰撞之管轄權 有關船舶碰撞案件，原則上其管轄權屬於船旗國，對於碰撞發生海域的沿海國而言，惟卻可能因為發生碰撞的海域對沿海國所造成的危害程度，致使沿海國介入。

【考點剖析】

一、國際社會有關海上避免碰撞公約之規定

國際間為統一船舶碰撞有關規定之公約，在避免碰撞方面，有 1972 年《防止海上碰撞國際規則公約》（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972）及其 1981 年、1987 年、1989 年、1993 年、2001 年、2007 年修正案，公約第 18 條規定船舶之間的責任，機動船在航行時應讓路給下列船舶：（1）失去控制的船舶；（2）操縱能力受到限制的船舶；（3）從事捕魚的船舶；（4）帆船，至於帆船在航行時必須讓路給下列船舶：（1）失去控制的船

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

船；(2) 操縱能力受到限制的船舶；(3) 從事捕魚的船舶；至於從事捕魚的船舶則需讓路給：(1) 失去控制的船舶；(2) 操縱能力受到限制的船舶。在碰撞管轄權方面，有 1952 年《統一關於碰撞民事管轄若干規定國際公約》(International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952) 及 1952 年《統一碰撞或其他航行事故刑事管轄權若干規定國際公約》(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation, 1952)；在民事賠償責任方面則有 1910 年《統一船舶碰撞若干規定國際公約》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, 1910)；至於碰撞損害評估方面，1987 年的《里斯本規則》，則無關損害賠償或責任問題。

二、軍艦作為碰撞船舶主體問題

對於軍艦的法律定義，無論是 1958 年的《公海公約》或 1982 年《聯合國海洋法公約》均有規定，1958 年公海公約第 8 條規定，軍艦在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄，而對所稱軍艦調屬於一國海軍，具備該國軍艦外部識別標誌之船舶，由政府正式任命之軍官指揮，指揮官姓名見於海軍名冊，其船員服從正規海軍紀律者；1982 年《聯合國海洋法公約》第 29 條規定，軍艦是指屬於一國武裝部隊，具備辨別軍艦國籍的外部標誌，由該國政府正式委任並名列相應的現役名冊或類似名冊的軍官指揮和配備有服從正規武裝部隊紀律的船員的船舶。在第 95 條及第 96 條也規定了，軍艦及政府非商業性服務的船舶，在公海上享有豁免權。

至於軍艦在他國領海上的行為，軍艦必須依據公約第二部份第三節 C 分節規定，除 A 分節適用於所有船舶的規則及第 30 條軍艦對沿海國法律和規章的不遵守以及第 31 條軍艦或其他用於非商業目的政府船舶所造成的損害責任外，公約不影響軍艦和其他用於非商業目的政府船舶的豁免權。換言之，軍艦倘在他國領海行使無害通過之權利，亦應符合公約第 21 條規定，行使無害通過領海權利的外國船舶應遵守所有這種法律和規章以及關於防止海上碰撞的一切一般接受的國際規章。

對於軍艦是否適用碰撞公約，1910 年《統一船舶碰撞若干規定國際公約》第 1 條規定，海船與海船間或海船與內河航行船舶間，不論於何種水域發生碰撞，其船舶或船舶上財物或人員所受損害之賠償，應依下列規定處理之。但該公約第 11 條規定，本公約不適用於軍艦或專用於公務之政府船舶 (This convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

public service)。此外，根據《中華人民共和國海商法》第3條規定，本法所稱船舶，是指海船和其他海上移動式裝置，但是用於軍事的、政府公務的船舶和20總噸以下的小型船艇除外。第165條規定，船舶碰撞是指船舶在海上或者與海相通的可航水域發生接觸造成損害的事故。前款所稱船舶，包括與本法第3條所指船舶碰撞的任何其他非用於軍事的或者政府公務的船艇。因此，中國大陸海商法規定的船舶碰撞，是排除管轄軍艦或公務船發生的碰撞。

倘再從外國立法觀之，英國在1894年的《商船航運法》規定，船舶包括各種用於行海的船舶；日本商法典第4編第684條規定，本法所稱的船舶，係以商業行為為目的，供航海使用之船舶；德國海商法規定，船舶是指用於海上即與海相通的水域航行工具及浮動和固定的設施。前蘇聯海商法對船舶的定義，指除了軍艦以外的機動或非機動的浮動裝置，如：從事運送、開礦、打撈、水利施工、捕撈、救助、拖帶、檢疫或文化、體育、科學、教學等活動的裝置，都視為船舶之範圍。美國法典第1編第3條規定，船舶包括用於或能用於水上運輸的各種船艇或其他人工裝置；希臘1958年海事私法典第1條規定，本法中的船舶，是指利用自身推進方式，以航海為目的，且登記噸位不少於十噸的任何船舶。

不過，我國海上碰撞的管轄對象並未排除軍艦與政府船舶，根據《中華民國海商法》第3條規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：一、船舶法所稱之小船。二、軍事建制之艦艇。三、專用於公務之船舶。四、第一條規定以外之其他船舶。」換言之，原本不適用海商法的軍艦或政府船舶，但在碰撞行為上適用該法，再加上該法第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。

另一個問題則是涉及到軍艦的責任問題，雖然軍艦享有管轄豁免，但並不能因此而免除軍艦因侵權行為而衍生的責任問題，一般而言，此種責任屬於國家責任，不過，在碰撞行為方面，國際社會對軍艦的責任又可分類為：

(一)軍艦之刑事責任

根據1952年《統一碰撞或其他航行事故刑事管轄權若干規定國際公約》第4條規定，對於發生在港口或內河水域內的碰撞或其他航行事故，本公約之規定並不適用，應適用該港口國或內水所屬國之法律。因此，當外國軍艦上人員操作軍艦，在港口發生船舶碰撞時，我國基於領土主權，對於外國軍艦因碰撞可能涉及我國人民之死亡、財物損失或妨害我國公共秩序和安全時，對於人犯的逮捕或證據蒐集等執行管轄權的發動，但受限於軍艦之管轄權豁免，並無權緝拿和審訊，也就是說，軍艦人員免受沿海國刑事

管轄，沿海國亦不得對肇事的軍艦採取任何強制措施，僅能通過外交途徑按其本國法律進行制裁。

(二)軍艦之行政責任

有關軍艦的行政事項，免受沿海國管轄，而專屬船旗國管轄。惟沿海國為維護本身安全，仍得對軍艦主張部分管轄權。例如：有關航行的規定、檢疫的規定、港口的規定。倘若軍艦不遵守港口法令，沿海國得要求軍艦迅速離境。但沿海國不得對軍艦採取任何強制措施，如：登臨、檢查、拿捕等，也不得對軍艦人員，進行司法程序。

(三)軍艦之民事責任

軍艦在沿海國領域中發生船舶碰撞而導致，沿海國國民損害時，受害人不得向沿海國法院，提出損害賠償之訴；沿海國法院不得就有關請求為審理及判決，也不得依民事程序法規定，對軍艦採取措施，如：保全程序等。又、軍艦拒絕履行因拖救、修護或採購而生之債務時，沿海國債權人不得向沿海國法院提起訴訟，而應向軍艦母國法院提起訴訟，或透過外交管道尋求救濟管道。載運政府官員的公務船舶，在外國領域及公海航行時，與軍艦享有同等的地位。

三、碰撞發生地點之管轄基礎與類別

(一)內水與領海之執法措施

內水為國家領土主權之一，是指國家對於其領土得自由支配之權利；亦即國家在國際法限制下，享有完整的立法、執行、司法管轄權。國家對於其領域享有完整且充分的管轄權，當然這些權利也都及於內水。對於在內水中所發生的船舶碰撞事件，沿海國原則上享有完整的民、刑事管轄權。但對於涉及與外國船舶的碰撞事件，沿海國在執行管轄權時，往往會基於對船旗國的尊重，而視事件影響之程度採取不同程度管轄。

- 1.就刑事管轄權而言，外國船舶在內水因碰撞而可能涉及侵害人民權益時，對於人犯的逮捕或證據蒐集等，我國不僅具有司法管轄權，同時亦得適用我國刑事訴訟法相關規定，發動執行管轄權。
- 2.就民事管轄權而言，根據 1952 年《統一關於碰撞民事管轄若干規定國際公約》第 1 條規定，船舶碰撞發生地法院對碰撞事件具有管轄權限。1982 年聯合國海洋法公約第 28 條第 2 項規定，除涉及船舶在通過沿海國水域的航行中或為該航行目的而承擔的義務或因而負擔的責任外，沿海國不得因任何民事訴訟目的而對船舶從事執行或加以逮捕。另同條第 3 項規定，前項規定不妨害沿海國為任何民事訴訟，依其本國法對其領海內停

泊或駛離內國水域通過領海之外國船舶，從事執行或逮捕之權。對於駛離內水或港口的外國船舶，在領海猶能對其行使執行管轄權限，遑論停泊於內水或港口的外國船舶，港口國當然具有民事管轄權。

3.就行政管轄權而言，由於船舶碰撞案件不僅涉及民、刑事管轄，對於船舶或船員的行為更可能涉及違反行政法規。當船舶的適航性因碰撞而受損時，其行政管轄可分為「船旗國管轄」及「所在地國管轄」；前者是指船方應向船籍國申請核發新的適航文件，後者則是指船舶因受損而缺乏實質適航性時，港口國則可以禁止其開航。

再者，當船員因過失致船舶碰撞者則應予以行政處分；嚴重者應停止其執業或吊（撤）銷其執業證照。這種行政處分應由發給相關文件的國家（亦即船籍國）主管機關為之。倘若對外籍船員持有的執業執照有疑義時，船舶所在地國之主管機關可向該船籍國主管機關進行查證，經查證其證件有作假之嫌或不符合國際法規定，則可拒絕認可該員之職業證書，並要求船東改派其他適任人員，否則可禁止該船開航。

（二）領海以外水域

所謂領海以外水域，是指領海外界線以外之水域，亦即包括各國主張之鄰接區、專屬經濟海域及公海。該片水域原則上仍屬公海性質，惟有在國際法規定下，沿海國可以例外地在這些水域中對特定的事項，享有一定的管轄權限。在領海以外水域中發生的船舶碰撞事件，根據1952年《統一碰撞或其他航行事故刑事管轄權若干規定國際公約》規定，「船舶在公海上發生碰撞或其他航行事故，致船長或船上任何其他服務人員須負刑事責任或懲戒時，對此等人員之刑事訴訟或懲戒程序，僅船旗國或此等人員所屬國有管轄權」；另依聯合國海洋法公約規定，「遇有船舶海上碰撞或任何其他事故涉及船長或任何其他為船舶服務的人員的刑事或紀律責任時，對此種人員的任何刑事訴訟或紀律程序，僅可向船旗國或此種人員所屬的司法或行政當局提出」。因此，原則上有關在領海以外水域中發生的船舶碰撞事件，屬於船旗國管轄。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！