



(海商法 § 98)。

### 3. 因雙方過失：

海商法 § 97 規定：「碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任。不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任。」

「有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。」亦即關於物之損害，採比例分割責任，碰撞之各船舶，各依過失程度之輕重，比例負其責任。若對人的損害，則負比例連帶責任。且此項賠償責任亦「不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。」茲述如下：

(1) 物之損害→比例分割責任（對內：比例，對外：分割）：因物之損害，碰撞之船舶對第三人負損害賠償責任時，採比例分割責任，亦即船舶碰撞各依過失程度之比例，決定各自責任之範圍，並分別（分割）就其應負之責任對被害人之第三人負損害賠償責任也。若碰撞之各船舶均有過失，但其過失輕重無法辨別時，各負百分之五十，平均負擔責任，並各自對被害人之第三人負損害賠償責任。

故碰撞之各船舶，雖然對被害人之第三人，構成民法上共同侵權行為，但由於海商法有比例分割責任制之特別規定，自應優先於民法共同侵權行為之規定而適用。

(2) 人之死傷→比例連帶責任制（對內：比例，對外：連帶）：船舶碰撞發生人身傷亡的情形，有過失之船舶對於被害人之第三人負連帶責任，但其內部應分擔額仍以損失額為基礎，依過失比例分別計算之，若逾越分擔額而為清償者，對於他船得行使求償權。故一船舶依連帶債務之規定，對於人之死亡或傷害為金額之賠償後，仍得依海商法 § 97 I 之規定，對他船請求其應分擔之部分<sup>1</sup>。

(3) 賠償方法：賠償方法有下列二種：

① 單一責任法：單一責任法，亦稱單一責任主義，乃指由應賠償較多之一方按雙方比例賠償之差額（雙方互相抵銷後之賠償差額），給付賠償較少一方之賠償方法也。例如A、B兩船相撞，A損失200萬元，B損失100萬元，因雙方各50%過失，則A應對B賠50萬元，B應對A賠100萬元，則雙方互為抵銷之後，僅由B對A賠50萬元。

<sup>1</sup> 施著，283~284頁。



②交叉責任法：交叉責任法，亦稱交叉責任主義，乃指由各碰撞之船舶，各自按其過失之比例，就對方之損失而互相賠償，不先互相抵銷之計算賠償方法。例如A、B兩船互撞，A損失100萬元，B損失500萬元，其過失程度經判明為A70%、B30%，則A對B應賠 $500萬 \times 70\% = 350萬元$ ，B對A應賠 $100萬 \times 30\% = 30萬元$ 。

依單一責任法，碰撞船舶之保險人，因責任險所給付之保險金為依抵銷後差額計算之數額，數額不但小，而且兩船保險人之一亦因其被保險人經抵銷後對他船不負賠償責任而免予給付保險金。因此交叉責任對於船舶所有人有利，為各國所採行。

(4)船舶碰撞雙方過失條款：「船舶碰撞雙方過失條款」，係指運送契約或載貨證券上所列之條款，規定船舶碰撞雙方均有過失時，貨方由對方船舶所有人獲得之賠償金額，係直接或間接由本船之船舶所有人支付者，貨方應將該項金額支付給本船之船舶所有人，以填補其損失。

英國早期關於船舶碰撞就貨物損失，採「平均連帶責任制」，即各有過失之船舶所有人對外負連帶責任，對內則採平均分擔責任；其後改採「比例連帶責任制」，即船舶所有人對貨物所有人負連帶責任（對外），碰撞船舶間則依比例決定分擔額（對內），不論「平均連帶責任制」或是「比例連帶責任制」均有訂立「船舶碰撞雙方過失條款」，以避免因此產生之不公平之必要。舉例而言，運送人因其船長、海員及其他受僱人之過失致船舶與他船舶發生碰撞，使所載運之貨物毀損滅失者，本依法可完全免責（海商法 § 69①），而貨物所有人遂對發生船舶碰撞之他船，基於對外應負連帶責任之理由，行使百分之百求償權，最後他船所有人於給付全部賠償後，再依雙方過失比例轉向原運送人行使內部分擔求償權。因此，基於上述結果，原來貨物運送人依法或依約定可以對貨物所有人主張免責者，反而不得免責矣！為解決比例連帶責任制或平均連帶責任制所衍生之此問題，遂於運送契約或載貨證券中訂立「船舶碰撞過失條款」，約定運送人應向其他船舶賠償時，可以轉向託運人或貨物所有人求償，使依法或依契約本可主張免責之運送人，其得主張。然而，就物之損害，我國採比例分割責任制，貨物所有人雖得向他



船之船舶所有人請求損害賠償，但該他船只依其過失程度應負責之範圍內免責即可，無須負連帶責任，自不會發生向本船之船舶所有人內部求償之問題，因此依我國海商法之規定，並無訂立「船舶碰撞過失條款」之必要。至於人之傷亡，由於海商法 § 69①僅對於本船之貨物始有適用，而本船之運送人既然不得對承載人員之死傷主張免責，則不生免責權利剝奪之問題，自亦無訂立「船舶碰撞過失條款」之必要。

#### 4. 原因不明：

船舶碰撞原因不明者，係指碰撞究因事變而生，抑因過失而生，或究係何方船舶之過失所生而無法證明者，或其過失與損失之間，其因果關係存疑者而言。國際船舶碰撞統一規定公約 § 2後段之規定，因鑑於無從舉證，故被害人不得請求損害賠償，即被害人自行負擔。我國海商法對此未作規定，解釋上，亦應如此。

### 三、船舶碰撞之處理

#### (一) 船舶碰撞請求之時效：

因碰撞所生之請求權，諸如船舶、貨物損害賠償請求權、船員或旅客等因死亡或傷害所生損害賠償請求權等，自碰撞日起計算，經過兩年不行使而消滅（海商法 § 99）。此兩年之期間，並非除斥期間，屬於時效期間。因此，有所謂「時效中斷」或「時效不完成」之問題。

#### (二) 船舶碰撞法規之適用範圍：

海商法 § 94規定：「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。」由此規定可知，無論碰撞船舶之國籍如何？碰撞之地點如何？應一律適用我國現行海商法「船舶碰撞」章之規定。

#### (三) 加害船舶之扣押：

為保護被害船舶，並防止加害船舶逃逸，故本法規定如下：

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（海商法 § 100 I）。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（海商法 § 100 II）。被扣押之船舶，得提供擔保，請求放行（海商法 § 100 III）。此乃兼顧雙方之權益而規定。上述擔保，



得由適當之銀行或保險人出具書面保證代之（海商法 § 101 IV），以符實務之需要。本條所謂之「扣押」，應係指保全程序中之「查封」而言，蓋苟指終局執行所為之查封，則「被扣押船舶」應提出清償，不發生「得提供擔保，請求放行」情事也。

此外，倘有兩艘或兩艘以上非中華民國國籍之船舶在公海上發生碰撞，而其中一艘駛入中華民國領水，並停泊於我國港口者，他艘船舶得依民事訴訟法 § 15 II 規定，聲請該港口所在地法院加以扣押。

#### (四) 訴訟管轄：

關於碰撞之訴訟，得向下列法院起訴：

1. 被告之住所或營業所所在地之法院（海商法 § 101 ①）。
2. 碰撞發生地之法院（海商法 § 101 ②）。
3. 被告船舶船籍港之法院（海商法 § 101 ③）。
4. 船舶扣押地之法院（海商法 § 101 ④）。
5. 當事人合意地之法院（海商法 § 101 ⑤）。
6. 受損害之船舶最初到達地之法院（民事訴訟法 § 15 II）。

### 即時回顧

#### 船舶碰撞之意義

— 須二有艘或二艘以上之船舶

— 僅有一艘船舶，則不構成之

— 碰撞時至少有一方須有航行能力

— 船舶種類不以海商法上之船舶為限（海商法 § 3）

— 同一所有人間船舶之碰撞亦屬之

— 須船舶與船舶間互相接觸

— 直接接觸

— 間接接觸

— 須於海面或海相通水面或水中或其他之水域接觸（海商法 § 94）

— 碰撞之結果須一方或雙方發生損害

#### 船舶碰撞之效果

— 公法上之效果：依船員法，刑法等規定所課予船長及海員等之責任

— 私法上之效果