

# 船舶所有人不得限制責任之研究 ——從美國實務探討 屏東地院109海商字第2號判決

鄒若凡\*

## 壹、前言

屏東地方法院109年度海商字第2號民事判決，重點摘要如下。

原告為「墾丁國家公園管理處」，被告則為「巨龍航運股份有限公司」（即「巨龍輪」船舶所有人）。

原告主張：巨龍輪於中華民國107年12月16日凌晨1時許，行經屏東縣滿州鄉外海時，因船員有「航行上過失」偏離航道，致該輪擱淺於滿洲鄉溪仔口外海0.5海浬處。

隔年7月間始移除船體，期間造成案發地點海底硬珊瑚礁毀損377平方公尺，原告為案發地點之管轄單位，主張被告應依民法第184條第1項前段、第188條規定，對原告負損害賠償責任。

被告依海商法第21條第1項第1款規定主張責任限制，但原告主張本案無海商法船舶所有人責任限制規定之適用。法官判決，得援用船舶所有人責任限制。

就以上判決及雙方攻防爭點，本文擬舉美國實務說明。

首先，本案原告未主張海事優先權，<sup>1</sup>且援引民法求償，而非依「國家公園法」（以下簡稱「公園法」）第27條第1項規定：「違反本法規定，經依第二十四條至第二十六條規定處罰者，其損害部分應回復原狀；不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應賠償其損害。」求償，合先敘明。

惟本文從美國實務觀察，同時考其立法史，認為有以下脈絡可循，茲先提出，以收提綱挈領之效，後續將就各重點深入探討：

- 一、美國政府求償，多會援用特別法規定，本文以下舉「河流與港口法」、「公園系統資源保護法」、「淨水法」、「跨阿拉斯加油管授權法」、「公海死亡法」為例。
- 二、被告，即船舶所有人，則會援用船舶所有人限制責任法（以下簡稱「限責法」），即相當我國海商法第21-23條，抗辯限責。

\* 本文作者係僑光科技大學財經法律系助理教授

註1：本文以為，可能是意外發生後，船舶本身不值錢，主張海事優先權無實惠所致。

註2：對物求償（action in rem）是英美法概念，船舶擬人化，故船舶得為被告。

三、美國政府求償與船舶所有人抗辯限責，如意見不一，法院常透過文義解釋、法理解釋、立法解釋等，決定有沒有明示或默示排除限責法，解決紛爭。

## 貳、美國判決案例說明

### 一、「河流與港口法」(Rivers and Harbors Act, RHA) 第15條

美國最高法院判決之 *Wyandotte Transportation Co. v. United States* 案（各級法院有時簡稱本案為“Wyandotte”案），爭點在於「河流與港口法」（以下簡稱「河港法」）第15條是否有對人求償權。本案為經典之作，後述多個判決皆有引述本案，重點如下述。

兩艘船舶沉沒，並阻塞航道，美國政府要求船舶所有人移除。政府被拒絕後，便自行移除，之後向船舶所有人請求清償費用。船舶所有人主張，美國政府只有對物求償權（*in rem*），<sup>2</sup>即應向船舶本身及其運送之貨

物求償，不得向船舶所有人求償。

本案爭點在於，美國政府援用之「河港法」，除可對物求償外，可否對人求償。

一審法院認為，只能對物求償。但二審法院改判，認為除能對物求償外，也可以對船舶所有人求償。最高法院維持二審見解，認為得對人求償。

本案涉及「河港法」第15條，<sup>3</sup>規定如下：「在航道中自願或不小心致船舶或其他航行物沉沒，或允許、促成使船舶或其他航行物沉沒，其行為違法。……船舶、木筏或其他航行物，因意外或其他原因被擊沉在航道時，該沉船所有人有責任在白天立刻用浮標或燈塔標記，晚上用發光之燈籠標記，直到船舶移除或拋棄時為止。過失或未照辦者，屬違法。上述沉船所有人有責任立刻移除沉船，並謹慎從事，未照辦者視為棄船，美國政府得依本法第411-416、418和502條移除。」<sup>4</sup>

### （一）違反「河港法」第15條，得對物求償，也得對人求償

美國政府主張，違反「河港法」第15條，

註3：河港法第15條後來整併成第409條，即33 U.S.C. § 409 (1964) (1986年修正)。最高法院判決，仍被引用。參見 *American River Lim. Procs.* 案，2015 *American Maritime Cases* (以下簡稱“AMC”) 2615 at 2621.

註4：“It shall not be lawful……to voluntarily or carelessly sink, or permit or cause to be sunk, vessels or other craft in navigable channels. ……And whenever a vessel, raft or other craft is wrecked and sunk in a navigable channel, accidentally or otherwise, it shall be the duty of the owner of such sunken craft to immediately mark it with a buoy or beacon during the day and a lighted lantern at night, and to maintain such marks until the sunken craft is removed or abandoned, and the neglect or failure of the said owner so to do shall be unlawful, and it shall be the duty of the owner of such sunken craft to commence the immediate removal of the same, and prosecute such removal diligently, and failure to do so shall be considered as an abandonment of such craft, and subject the same to removal by the United States as provided for in sections 411-416, 418, and 502 of this title.”

得對物求償，也得對人求償。

但Wyandotte主張，因為該法另含刑罰，所以是單一（exclusive）對物求償權，不得對被告，即船舶所有人，採對人求償。其並主張，未移除殘骸則視為棄船，應由政府移除，以出售之殘骸求償。

另外，Wyandotte認為政府得向財產求償以外，還可依據同法第16條處刑，除此無他，原告不得求償逾「船舶價值及貨物」（the value of the vessel and its cargo）之費用。

但最高法院判決，執行第15條之求償和程序（remedies and procedures），非排他性的只能對物，仍可對疏忽致船舶在可航行水道沉沒者採對人求償。

最高法院指出，被告表示之求償用語，明示是「對航行物和貨物求償」（shall be a charge against such craft and cargo），惟不代表政府沒有其他權利，而只是說，假使政府採取對物求償，其有海事優先權（lien interest）擔保。

而且，沒有任何立法史、先前法律，或實務先例指出，任何一方因過失致船舶沉沒者，得免於人之責任。船舶所有人誤以為，只要棄船，政府即不得採對人求償，見解有誤。總之，上述法條僅規定美國政府有權移除船舶，並不否認政府求償費用之權利。

## （二）船舶所有人不得主張限制責任

本案船舶所有人Wyandotte另主張，河港法賦予船舶所有人有過失情況下，仍可限責。

但最高法院認為，國會通過河港法時，未

指示要變更或如何適用限責法。國會就這二法如何連繫未表示意見（failure to connect these two statutes），美國政府以河港法求償，被告主張限制責任不可採（limitation of liability in the Rivers and Harbors Act is unwarranted）。<sup>5</sup>

## （三）美國最高法院就Wyandotte案論理不足

本案美國最高法院雖指出，船舶所有人違反河港法第15條，美國政府除得對物求償外，尚有對人求償權。但本案判決未做邏輯說明，即得出結論，本文以為，與後續多個案子比較，論理似有不足。

## 二、「河港法」第408條

### （一）違反第408條，美國政府主張明示得對物、默示得對人求償

Wyandotte案判決後約50年，另案之原被告就該判決，可否推論出違反該法第408條，一樣也有對人求償權，發生爭執。最高法院推理得出結論，違反河港法第15條（即整併後之第409條），有對人求償權，故美國政府主張違反第408條，除明示得對物求償外，也默示得對人求償。但第八上訴法院判決不得對人求償。

第八上訴法院就該案，前後有兩起判決。第一次是就被告船舶所有人在限制責任程序中，原告即美國政府求償，應如何踐行先行程序所做之判決，主要為程序性。<sup>6</sup>本文引用者為第二次，2015年8月25日之判決，即實體判決。<sup>7</sup>

註5：參見Wyandotte Transportation Co. v. United States案（1967年），網頁，

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/389/191/>（最後造訪日期：2023/3/24）

註6：參見American River Lim. Procs. 案，2014 AMC 480.

2011年3月6日，密西西比河上之駁船和拖船Julie White分離（separated），撞上Lock and Dam 25結構物。美國政府依據民事訴訟法補充規則F，通知船舶所有人其受到損害，並要求賠償，船舶所有人即依據限責法主張限制責任。

依據美國限責法規定，船舶所有人收到原告求償通知，且求償額可能大於船舶價值和運費總額，船舶所有人即可在6個月內，主動以訴狀開啟限制責任程序（以下簡稱「限責程序」），<sup>8</sup>法院即會命令所有潛在原告停止所有訴訟，而必須在船舶所有人限責程序中，併案合一審理（concurus）。此種併案合一審理程序有助於「確保快速和經濟地處分常見多個原告的爭端」，<sup>9</sup>即將所有原告求償，一次性處理。<sup>10</sup>

但是美國政府未在船舶所有人限責程序中

求償，而是援用河港法第408條（33 U.S.C. § 408）求償。美國政府援用前述Wyandotte案判決，認為依據Wyandotte，第409條既有對人求償權，違反第408條當然也有對人求償權。

法院援引河港法第408條如下：「任何個人或群體傷害，或以任何方式損害，美國政府建造，用於保護和改善航道之任何工程的實用性的話，是違法的。」<sup>11</sup>。

雙方爭點在於，第408條是否默示排除限責法。如答案肯定，美國政府即可對船舶所有人求償；反之，只可對物求償。

法院指出，除非新舊法有「積極矛盾」無法調和，否則不可解讀為，全部或部分修正舊法。<sup>12</sup>新舊法如能共存，且國會無做出相反指引，則由法庭決定各自之效果。

就本案，雙方爭執點在於第408條和限責

註7：參見American River Lim. Procs. 案，2015 ACM 2615.

註8：依據美國限責法，46 U.S. Code § 30511 (a)規定，「船舶所有人可以依據本章，為主張限制責任，在聯邦地方法院提起民事訴訟。這種訴訟必須在原告給予求償通知後，六個月內提起。」（The owner of a vessel may bring a civil action in a district court of the United States for limitation of liability under this chapter. The action must be brought within 6 months after a claimant gives the owner written notice of a claim.）。

註9：The concursus procedure helps “to ensure the prompt and economical disposition of controversies in which there are often a multitude of claimants.” 參見American River Lim. Procs. 案，2015 ACM 2615 at 2619.

註10：反面言，即使多個潛在原告求償總額可能小於船舶和運費價值，例如，5個原告受傷，共求償1千萬，但船舶價值1億，船舶所有人即無需開啟限責程序。

註11：“It shall not be lawful for any person or persons to...injure...or in any manner whatever impair the usefulness of any...work built by the United States...for the preservation and improvement of any of its navigable waters” 33 U.S.C. § 408. 該條沿革，參見網頁：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title33/html/USCODE-2011-title33-chap9-subchapI-sec408.htm>（最後造訪日期：2023/3/24）。

註12：“A new statute will not be read as wholly or even partially amending a prior one unless there exists a “positive repugnancy” between the provisions of the new and those of the old that cannot be reconciled.”

法，是否矛盾（irreconcilable conflict）。船舶所有人Artco主張，違反408條只能對物訴訟，不可對人；美國政府則主張，違反408條除可採對物求償，也可採對人求償。

法院認定，違反第408條，「未明示有對人訴因求償權」（The RHA does not explicitly provide for an in personam cause of action for violations of § 408.）。與此相反，却明示，得依據第411條，每天處船舶所有人罰金最高25,000元。並能依據第412條，採對物求償，向「船舶」主張回復損失。（“an in rem remedy” against the “vessel” to recover damages under § 412）

法院引述第412條，重點如下：「被使用或出勤之『船舶』，如違反本章第407、408、409、414和415條的任何規定，應處以罰金，……，該『船舶』如造成損害，得向該『船舶』求償全部損害，……並可能在美國任何有管轄權之地被起訴。」<sup>13,14</sup>

美國政府認為，船舶如違反第408條，除明示有對物求償訴因外（express in rem cause of action），並默示有對人求償訴因（implicit in personam cause of action）。為支持其觀點，政府並援引前述Wyandotte案。

該案中，最高法院表示，違反第409條（判決時是第15條），可以採對人訴訟。故美國政府認為，應類推適用第409條見解，違反第408條，當然也可採對人求償。

## （二）最高法院改變Wyandotte案見解

但第八上訴法院另有見解，表示自Wyandotte案之後，國會如無明示創造（求償權）的話，最高法院不再暗示有此種求償權，即轉變原先之法律解釋。

換言之，最高法院從Wyandotte案設立的原則退縮，不再根據該案規定暗示有補救措施的原則，並告誡不要簡單地類推適用Wyandotte案到第408條，而解讀為有對人求償訴因。<sup>15</sup>

## （三）文義解釋

第八上訴法院探索國會意向，認為要從條文本身和結構做為起點，例如，Alexander v. Sandoval, 532 U.S. 275, 286-88（2001）案特別指出，「法條本身有明示求償方式者，法庭即不再另予求償之其他辦法。」（Where a statute expressly provides a remedy, courts must be especially reluctant to provide additional remedies.）

但實務上對於違反第408條到底有沒有默示

註13：“any ‘vessel’ used or employed in violating any of the provisions of sections 407, 408, 409, 414, and 415 of this title shall be liable for the pecuniary penalties… and in addition thereto for the amount of the damages done by said “vessel” … and said “vessel” may be proceeded against… by way of libel in any district court of the United States having jurisdiction thereof.” 33 U.S.C. § 412. 參見 American River Lim. Procs. 案，2015 ACM 2615 at 2621.

註14：從第412條可知，對物求償觀念包括：一、被告是「船舶」（“vessel” may be proceeded against … in any district court of the United States.）。二、負責賠償的也是「船舶」（any “vessel” violating any of the provisions of this title shall be liable for the pecuniary penalties and in addition thereto for the amount of the damages done by said “vessel” .）

註15：參見 American River Lim. Procs. 案，2015 ACM 2615 at 2622.

對人求償權意見分歧，各上訴法院見解不一。簡言之，第六上訴法院表示肯定，而第五、第八、第十上訴法院另持否定見解。

就第六上訴法院見解，在Hines案之判決，假使違反第408條，政府可採對人訴訟，其採用最高法院邏輯推理（legal logic），認為第409條既然係對人訴訟，則第408條可同樣援用。

但本案之第八上訴法院已經說明，如前述解釋，最高法院已經放棄Wyandotte案之詮釋邏輯。所以無法推理出，僅因第408條和第409條為同一法律的一部分，前者即應如後者同一解釋。<sup>16</sup>

更確切說，Wyandotte案判決是依當時第409條過失標準，推論出有隱含對人求償訴因之基礎。但第408條則為「無過失責任」（即「嚴格責任」），<sup>17</sup>故第八上訴法院不同意，依據Wyandotte案之推論，可得出國會賦予對人求償權。

相反者，第八上訴法院認為，第五上訴法院之In re Barnacle Marine Mgmt. Inc., 233 F.3d 865（5th Cir.2000）案，和第十上訴法院之United States v. Jantran, Inc., 782 F.3d 1177

（10th Cir.2015）案判決，認為違反第408條只能對物（only an in rem remedy），更具說服力。

第五和第十上訴法院注意到，Wyandotte案強調，第409條有創造責任用語（duty-creating language），<sup>18</sup>推論得對人訴訟。但第408條沒有上述推論用語，既無創造責任的用語，即無文字掛勾（textual hook），而得認定國會隱含賦予對人訴訟訴因。所以，本案之第八上訴法院也不同意美國政府觀點，認為違反第408條如同違反第409條一樣，可推理出有對人求償權。<sup>19</sup>

第八上訴法院認為，應如何求償，國會既忽視而未明示，即非由其重塑河港法以實現國會目標。

既無國會強烈指示，要提供對人訴訟請求權，故第八上訴法院拒絕如此認定。<sup>20</sup>法院最後判決，美國政府沒有對人求償權，只能對物求償。法庭並指出，河港法晦澀（obscure law），限責法陳舊，正如同第五上訴法院所言，我們陷在19世紀逾時思維的泥淖中（adrift on muddied waters）。<sup>21,22</sup>

註16：Id. at 2623.

註17：原文為“strict liability”，本文譯為「無過失責任」。因為「嚴格責任是，不論有無過失，都要負責清償（strict liability…must initially pay…regardless of fault）。原文節錄自In re: the Glacier Bay案，1992 AMC 448 at 454.

註18：第八上訴法院引述者為，Jantran, 782 F.3d at 1182; Barnacle, 233 F.3d at 870判決，參見American River Lim. Procs. 案，2015 ACM 2615 at 2624.

註19：Id. at 2624.

註20：Id. at 2625.

註21：Id. at 2632.

註22：實務類似案件如下，AT&T擁有美國到英國之海底電纜所有權，即TAT-7，1989年8月10日完工。完工後不久，發現有裂縫，AT&T即派飛機到現場，發現M/V Cape Fear和M/V Little Gull在電纜1.5英里範圍內，設置捕魚裝置。AT&T修繕後，求償\$3,500,000，船舶所有人主張限責於船舶價值

### 三、「公園系統資源保護法」(Park System Resources Protection Act, PSRPA)

船舶所有人Tug Allie-B, Inc.、營運人(operator) Dann Ocean Towing, Inc. (以下併稱“Tug Allie”) <sup>23</sup>，就美國政府因其拖船Allie-B於拖帶時，傷害珊瑚礁求償，一審判決，不得援用限責法抗辯限責，故上訴二審。

本案爭點在於，美國政府援用PSRPA求償，船舶所有人可否援用限責法，摘要案情如下。

1998年7月20日，肇事拖船Allie-B，拖帶駁船ATC-350，擱淺並撞上Biscayne國家公園珊瑚礁(Ledbury Reef in Biscayne National Park)。

操控拖船在海床上撞出類似火山坑口，拖

船和駁船擱淺，造成自然資源傷害。意外發生後，Tug Allie請求限責於意外後之船舶價值和運費，共1,204,860元，美國政府則求償2,864,340元。<sup>24</sup>

本案相關條文有16 U.S.C. § 19jj-1(a)：「『任何人』摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源，美國政府就該摧毀、滅失、傷害，得求償相應成本和損害賠償。」<sup>25</sup>，及16 U.S.C. § 19jj-1(b)：「『任何工具』，包括但不限於船舶、車輛、飛機、其他設施，摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源，或任何海洋或水上公園資源，美國政府就該摧毀、滅失、傷害，得就該工具採對物訴訟，求償相應成本和損害賠償。」<sup>26</sup>而「工具」負責範圍，與前述(a)對人求償範圍相同(to the same extent as a person is liable under subsection (a) of this section.)。<sup>27</sup>

\$1,090,000。由於「電纜法」(Cable Act)並不明示電纜所有人有私權，負責審判之第三上訴法院要決定是否有默示私權。AT&T主張，在Cable Act第28條，國會有賦予私權訴訟求償。但第三上訴法院認為，該第28條只是說，如刑事案件，不排除受害方依民訴求償(it simply establishes that the Cable Act's criminal regime does not bar injured plaintiffs from bringing civil damage actions.)，從而，第28條非暗示有私權訴訟(a private right of action)。而且，1934年法律(1934 Act)和Cable Act明顯不同，前者本身有明示得求償，但Cable Act沒有。第三上訴法院最後判決，原告不得類推適用Wyandotte案。參見American T. and T. (AT&T) v. Cape Fear案，1992 AMC 2492。

註23：我國海商法第21條第2項，「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。」

註24：參見Allie-B Lim. Procs. 案，2002 AMC 49 at 50.

註25：“Any person” who destroys, causes the loss of, or injures any park system resource is liable to the United States for the response costs and damages resulting from such destruction, loss, or injury.

註26：“Any instrumentality”，including but not limited to a vessel, vehicle, aircraft, or other equipment that destroys, causes the loss of, or injures any park system resource or any marine or aquatic park resource shall be liable in rem to the United States for response costs and damages resulting from such destruction, loss, or injury.

註27：*Id.* at 51.

**(一) 法律架構**

檢視上述兩法條，不同處如下表（對人求償與對物求償類型）：

1.16 U.S.C. § 19jj-1(a)規範被求償客體是人，求償原因為摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源，求償範圍是相應成本和損害賠償。

2.16 U.S.C. § 19jj-1(b)規範被求償客體為任何工具，摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源，或任何海洋或水上公園資源，求償範圍是相應成本和損害賠償。

**表格：PSRPA對人求償與對物求償類型**

類型	被求償客體	被求償原因	被求償範圍
19jj-1 (a)	人	摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源	相應成本和損害賠償
19jj-1 (b)	工具	摧毀、致滅失、傷害任何公園系統資源，或任何海洋或水上公園資源	相應成本和損害賠償（工具負責範圍與對人求償範圍同）

第十一上訴法院檢視法律架構之基本原則，依往例，新法規或較新法規，不會被解讀為完全，甚至部分修改先前的法規（a new[er] statute will not be read as wholly or even partially amending a prior one），除非新、舊條款間，存在無法調和之積極矛盾（a positive repugnancy）。<sup>28</sup>

第十一上訴法院由兩處著手，首先，檢視

兩個法規，即公園系統資源保護法和限責法用語，再檢視每個法規目的和架構，決定可否和諧共存。法院並指出，所有法律詮釋，從其本身用語開始（the language of the statute itself）。

**(二) PSRPA本身未規定求償上限**

法院認定，PSRPA本身並未有求償上限，相反的，政府應得求償損失之全部（whole）「相應成本和損害賠償」。換言之，法條本身用語沒有提到，求償受外部因素（external factor）影響，而有上限（capped）。

第十一上訴法院初步認為，PSRPA既無明示（explicit statutory language）限制求償，可知國會想法（contemplated）為政府得求償全部，<sup>29</sup>即船舶所有人不得限責。

另一方面，限責法原始目的是為促進投資於造船業，使美國船舶所有人在責任方面，和當時主要競爭對手，即英國，限制於意外發生後之船舶價值與運費。<sup>30</sup>從而，船舶所有人主張得援用限責法，就國家求償公園損害，得主張限責。

法院復認為，限責法和PSRPA兩個法律，在政府就船舶造成公園土地損害而求償，有法條競合，細究並透露更多核心爭執（central conflicts）。因為，兩個法律各立基於不同法律基礎。

**(三) PSRPA採無過失責任，但明示列舉免責情形**

PSRPA與限責法在責任方面不同，後者採

註28：Id. at 52.

註29：Id. at 53.

註30：Id. at 53.



過失責任，前者則採無過失責任，但有明示列舉免責情況，限於：

1. 不可抗力或戰爭引起。
2. 當事人已盡善良管理人注意義務後，第三方所為，而該第三方非其受僱人或代理人。
3. 聯邦法律或州法律授權之行為。

#### (四) 限責法採過失責任

與PSRPA相反，限責法以過失理論為基礎，如下二步驟分析：

1. 意外之發生，涉及船長或海員有過失，或船舶本身不適航。
2. 船舶所有人本人參與或知悉 (the privity or knowledge of the vessel owner)。<sup>31</sup>

法院不否認，確實有些法律支持被告觀點，限責法可限制求償，以其有無過失為斷。例如，「公海死亡法」(46 U.S.C. app. § 761 et. Seq, “Death on the High Seas Act”, DOHSA)等。<sup>32</sup>

但考PSRPA立法史，得抗辯情況很窄，採列舉即要從嚴解釋 (Indeed, the legislative history of the PSRPA suggests that defenses under the Act were intended to be narrow and

exclusive.)。<sup>33,34</sup>

#### (五) 明示列舉，即無其他例外

第十一上訴法院指出，最高法院判決是國會就一般禁止事項「明示列舉」(explicitly enumerates)某些例外情況，如無相反立法意旨，即無其他例外。<sup>35</sup>換言之，如法院同意限責，即增加PSRPA原來沒有規定之額外抗辯事項。

此外，兩個法律最矛盾處在於，究責部分各有不同配套 (different attachment rules)。PSRPA得向不同有責者，各主張對人或對物訴訟，即PSRPA就公園資源受損原因究明責任後，得向「人」或「工具」求償。<sup>36</sup>

與此相反，限責法之船舶所有人就船長或海員等過失或不適航，如未參與或未知悉，就可以主張免責或限責。換言之，即使船舶所有人有責任，仍可能限責於致意外之「物」(res)，其意外後之價值。如果判決，得援用限責法抗辯PSRPA的話，對人求償即無意義，因為只及於「物」之價值。<sup>37</sup>

第十一上訴法院解讀這兩部法律，認為有明顯矛盾，法條表面文字不相容 (inconsistent on their face)。更深入解讀可知，他們依據不同的責任概念，和不同賠償規則。

註31：Id. at 54.

註32：Id. at 55. 公海死亡法部分，另參見本文貳、六、部份。

註33：Id. at 55. 見參議院能源委員會報告。(See Senate Comm. on Energy & Nat. Res., S.Rep. No. 328, 101st Cong., 2d Sess. 1, reprinted in 1990 U.S.C.C.A.N. 603, 605 (1990).)

註34：類似見解，法院判決，無過失責任之抗辯事項既採明示列舉，各種情況即要從嚴解釋 (narrowly construed)。參見United States v. West of England Ship Owner's Mutual Prot. & Indem. Assoc., n.7, Id. at 55.

註35：Id. at 55.

註36：參見16 U.S.C. § 19jj(a)、(b)及本文表格：PSRPA對人求償與對物求償類型。

註37：Id. at 56.

但是，船舶所有人提出兩部明示排除限責法的法律，即：

1. 油污染法 (Oil Pollution Act, OPA)
2. 海洋保護區法 (Marine Sanctuaries Act, MSA)

並主張，如果國會有意排除限責法，即會採OPA和MSA的立法模式，明示排除適用。<sup>38</sup>

#### (六) 國會靜默，三種詮釋方法

問題在於，國會未明示表態，是否就應該和OPA、MSA做相反解釋？第十一上訴法院持否定見解，認為「國會靜默，有很多方法詮釋」(Congressional “silence”, however, can be interpreted in a number of ways.)。

第十一上訴法院解釋原因，有三種可能，即：

1. 問題尚未在國會發生。
2. 對問題有解決之意，但是忽略處理。
3. 刻意靜默，以免爭執影響法案通過。

就限責法本身而言，第十一上訴法院注意到，最高法院採限制性觀點 (“restrictive view” of the Limitation Act)。所以法院不把國會靜默 (congressional silence)，解釋為「默示受制於」(implied deference) 限責法。

第十一上訴法院復引述過往類似案件，即河港法第401條以下，併稱「殘骸法」(Wreck Act) 之類似判決，就是University of

Texas Med. Branch at Galveston v. United States 案。

本案重點為被告船舶撞上另一艘船舶，致一艘疏濬船沉沒，沉沒殘骸並阻塞航道。美國政府立刻移除殘骸，花費3,000,000元，被告船舶所有人請求限責於船舶價值240,000元。

殘骸法並未明示，是否援用限責法。但法庭拒絕把國會靜默，解釋為有意得援用限責法。反面言之，不得限責。<sup>39</sup>

依據Wyandotte案實務，<sup>40</sup>不得援用限責法。第十一上訴法院質疑，如國會靜默是有意援用限責法，則明示限責法得適用於其他法律者，將無意義。詳言之，假設明示是得援用限責法，若國會靜默解釋也是得援用限責法，豈非多此一舉。

此外，「海上貨物運送法」(Carriage of Goods by Sea Act, COGSA)<sup>41</sup>和「哈特法」(Harter Act)<sup>42</sup>明示船舶所有人得援用限責法抗辯限責。例如：

1. COGSA規定，本章條文規定，不影響「運送人」權利和義務。<sup>43</sup>
2. 哈特法第196條規定，本章第190-195條，不修正或排除第181、182、183條。<sup>44</sup>

重新比較限責法及PSRPA兩部法律實行目

註38: *Id.* at 57.

註39: *Id.* at 58.

註40: 參見本文貳、一、部分。

註41: 海牙規則是以COGSA為藍本，參見美國最高法院判決Vimar Seguros y Reaseguros, S. A. v. M/V Sky Reefer案(1995年)，1995 AMC 1817 at 1823.

註42: 1936年的海上貨物運送法，是為補充1893年哈特法而制訂。*Id.* at 1828.

註43: 應是船舶所有人自兼為運送人，才有機會在運送貨物時援用運送人限責法。

註44: 第181、182、183各條，即船舶所有人限責法之部分條文。

的，前者1851年通過，係為鼓勵造船，引誘資本進入造船業，為豁免或限制責任；後者1990年通過，係為保護國家公園資源，是如公園資源被第三方摧毀得向船舶所有人完全求償。

PSRPA如得援用限責法，就須假定國會有意在陸地公園資源全面保護，而海洋公園只有局部保護。但法條本身<sup>45</sup>和立法史，都不支持此種觀點，唯一合理解讀，國會有如一視同仁地保護陸地和海洋資源，即採PSRPA對人求償的話，排除限責法，不得抗辯限責。<sup>46</sup>

依據上述說明，國會在PSRPA和限責法立法，意見相左有矛盾。第十一上訴法院考慮，是否有一部法律默示優先於另一法律適用，或創造例外，限制其中一部法律不得援用在本類型之案件。

該上訴法院依賴先例，如有兩法律競合，後法或特別法優先（the more recent or more specific statute controls），即後法構成對前法之修正（the later statute constitutes an amendment of the earlier one）。

很顯然，限責法公布實行之後140年，才有

PSRPA。故法院得出結論，認定PSRPA是特別法。

### （七）文義解釋

第十一上訴法院另做文義解釋，指出「PSRPA描述意外的接尾語很狹隘（narrowly tailored to address incidents），限於『公園系統資源』之摧毀、滅失、損害」。<sup>47</sup>

反之，限責法接尾語很廣，使用甚多辭彙，（船舶所有人就）「任何人侵占、滅失或摧毀，運送或放置在該船舶上的任何財產、貨物或商品，或因碰撞造成的任何滅失、損失或損害……」（要負的責任，不逾該船舶所有人在船舶上的利益和待收運費之價值）。<sup>48</sup>

限責法法文既有「碰撞造成的任何滅失、損失或損害」（any loss, damage, or injury by collision），可以解讀為包括「公園系統資源」的滅失或損失。但PSRPA接尾語（tailored to address）只提及「公園系統資源」。所以第十一上訴法院判決，要援用特別法之規範，即PSRPA排除限責法，<sup>49</sup>一審見解獲肯定。

本文以為，法律既明示免責情況，即無由

註45：參見本文表格：PSRPA對人求償與對物求償類型，可知對物求償和對人求償，是不同構成要件。

註46：參見Allie-B Lim. Procs. 案，2002 AMC 49 at 60.

註47：Id. at 62.

註48：” The liability of the owner of any vessel, whether American or foreign, for any embezzlement, loss, or destruction by any person of any property, goods, or merchandise shipped or put on board of such vessel, or for any loss, damage, or injury by collision, or for any act, matter, or thing, loss, damage, or forfeiture, done, occasioned, or incurred, without the privity or knowledge of such owner or owners, shall not, except in the cases provided for in subsection (b) of this section, exceed the amount or value of the interest of such owner in such vessel, and her freight then pending.”

註49：Id. at 62.

實務得出另列免責類型。而國會靜默，本案第十一上訴法院透過文義解釋得出結論，判決相當具說服力。

#### 四、「淨水法」(Clean Water Act, CWA)

本案判決重點，政府得在船舶所有人之限責程序外，依CWA (33 U.S.C. § 1251-1376) 求償清潔費用，船舶所有人不得援用限責法抗辯限責。

Lee Wang Zin和Ryuyo Maru NO. 2兩艘船舶，分別於1979年擱淺於阿拉斯加水域，溢出大量油料。兩位船舶所有人皆未努力清除，政府立刻採取行動以減少環境衝擊，事後向Ryuyo Maru和Lee Wang Zin分別求償550,000元及2,238,000元。本案兩艘船舶都滅失，只剩Lee Wang Zin尚有運費46,589元。<sup>50</sup>

政府援用CWA求償，兩位船舶所有人分別援用限責法抗辯限責。

##### (一) 文義解釋

本案法官同樣由文義解釋著手，認為CWA用語為，「即使有其他法律」(notwithstanding any other provision of law) 似乎是排除援用限責法 (“the language notwithstanding any other

provision of law in certainly appears to preclude application of the Liability Act.” )。<sup>51</sup>

##### (二) 法理解釋

此外，法院另採取法理解釋指出，1977年之「淨水法」(CWA)，前身為1972年「聯邦水污染控制法」(Federal Water Pollution Control Act, FWPCA)，和1970年「水品質改善法」(Water Quality Improvement Act, WQIA)。

就「即使有其他法律」之用語，和其前身FWPCA一樣。<sup>52</sup>而既然有「即使」二字，美國政府依據CWA之前身，即WQIA求償，應援用WQIA天花板，而排除援用限責法。<sup>53</sup>

##### (三) 立法解釋

法院又從立法方面探討，眾議院報告和委員會報告(House Report and the Conference Committee Report)有如下說明：「如發生本節之溢油情況，本法規定之『限制責任』是『唯一得適用之限制責任』，即使有其他法律另有規定亦不例外。」法院指出，鑑於上述委員會報告，已經有其他判決，既有「即使」用語，就除污責任求償，不得援用其他法律。<sup>54,55</sup>

註50：參見Complaint of Hokkaido Fisheries Co., Ltd. 案，1981 AMC 1468 at 1469.

註51：*Id.* at 1470.

註52：1990年Alvenus Lim. Procs. 案判決，美國政府依據FWPCA求償，被告不得限責。該案所援用之先例，即為本Hokkaido案。參見1990 AMC 2113 at 2141.

註53：The only possible meaning of the "notwithstanding" clause is that in actions by the United States under WQIA (predecessor statute of the CWA) the WQIA ceilings apply and the Limitation of Liability Act is, to that extent, superseded. 參見Complaint of Hokkaido Fisheries Co., Ltd. 案，1981 AMC 1468 at 1471; GILMORE AND BLACK, THE LAW OF ADMIRALTY, p.828 (2nd ed. 1975).

註54：*Id.* at 1472.

註55：第十一上訴法院在In re: the Glacier Bay案中，同樣援引本案見解，參見1992 AMC 448 at 454.

## 五、「跨阿拉斯加油管授權法」(Trans-Alaska Pipeline Authorization Act, TAPAA)

船舶營運人<sup>56</sup> Trinidad就1987年7月2日船舶Glacier Bay觸礁溢油案，請求免責或限責，一審駁回後決定上訴。但二審同意一審之判決見解，認為TAPAA (43 U.S.C. § 1651-1655) 默示排除 (implicitly repealed) 限責法。<sup>57</sup>

1987年7月1日，Glacier Bay準備停泊卸油，意外觸礁，導致船體受損，溢出15萬噸原油。本案有4位被告，包括船舶所有人、兩位光船傭船人、一位營運人，即Trinidad。本案為美國第十一上訴法院，針對Trinidad得否依據限責法限責所做之判決。

意外發生後，1989年9月7日，Trinidad請求依限責法免責或限責，反對方請求駁回，理由之一在於，運送或跨阿拉斯加油管，如漏油，依據TAPAA默示排除限責法。<sup>58</sup>

第十一上訴法院指出，本案唯一爭點為TAPAA施行時，究竟有無默示排除限責法。

TAPAA是1973年施行，授權建設的跨阿拉斯加油氣管如油管造成損害，TAPAA採全面責任制 (comprehensive liability scheme)<sup>59</sup>。詳言之，其規範有無過失責任和過失責任，在過失責任部分，另有代位求償機制。

### (一) 無過失責任部分

無過失而漏油，責任為每漏油一次，處罰上限是1億。第一個1,400萬部分，由船舶所有人和營運人負擔，剩下的8,600萬，則由TAPAA設立之「跨阿拉斯加油管基金」負擔，該基金由跨阿拉斯加原油徵稅累積。

無過失責任部分假使逾1億，求償依比例減少，原告得就未受償部分，依其他相關州或聯邦法律另外求償。

### (二) 過失責任或不適航責任部分

如因過失或不適航致漏油，各方於給付後，取得代位求償權。船舶所有人和營運人採連帶責任，第一個1,400萬部分，由船舶所有人和營運人連帶負責。<sup>60</sup>

### (三) 詮釋默示排除之類型

第十一上訴法院指出，美國最高法院詮釋「默示排除」，有兩種類型：

- 1.法條競合，就衝突部分有矛盾者，後者「默示排除」(implied repeal)前者。
- 2.後法適用範圍及於前法全部，且顯然是前者之「替代」(substitute)，前法排除。<sup>61</sup>

上述第二種類型於本案不適用，因為TAPAA非全部取代限責法，故第十一上訴法院只分析第一類。

註56：1976年限制責任公約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)，將所有人定義擴張，除其他外 (inter alia) 還包括經理人或營運人 (manager or operator)。參見，Bayside v. Can. Pac. 案 (2000年)，本案是加拿大聯邦上訴法院 (CanFedCt) 判決，2002 AMC 243。

註57：參見In re: the Glacier Bay案，1992 AMC 448。

註58：Id. at 449. 其二是，求償之一方認為Trinidad未及時提出限責程序，時效消滅，但一審未討論 (The district court did not reach the timeliness issue.) 此部分因與本文主題無關，茲略。

註59：Id. at 451.

註60：Id. at 452.

註61：Id. at 452.

被告承認，TAPAA與限責法在無過失責任1,400萬部分有競合，<sup>62</sup>同意1,400萬部分，固不得限責。但除此之外，限責法有完全效力，依據其理論，如得依限責法限責，限於無過失之1,400萬，即TAPAA部分排除限責法，但非全部。

第十一上訴法院指出，最高法院有前例可循，如兩部法律得併存時（capable of coexistence），由法院決定那一部分有效，當兩部法律部分衝突時，後法有效。<sup>63</sup>

#### （四）法理解釋

審判庭從法理解釋著手，其考慮序言（introductory paragraph）部分，Section 1653(c)(1)規定「即使有『其他法律』另有規定，運送跨阿拉斯加油料之船舶所有人及基金，即使無過失，仍應依據本節負嚴格責任」。<sup>64</sup>

有些法院認為，「即使」（notwithstanding）之用語，明示排除其他法律適用。例如，Complaint of Hokkaido Fisheries Co., Ltd., 506 F. Supp. 631, 634 (D.Alaska 1981)，淨水法使用「即使」二字，即排除被告就清潔費用主張限責。<sup>65</sup>

實務用語上，限責法是否即是「其他適

用」之法律（other applicable laws），是基本上訴案重要課題。

第十一上訴法院認為，TAPAA是全面性責任設計，包括無過失責任和過失責任（疏失原則），不論有無過失（regardless of fault），船舶所有人和基金必須給付1億。<sup>66</sup>

國會在TAPAA一法本身，雖未創設嚴格責任條文（in TAPAA, Congress did not simply create a strict liability statute），但也不打算讓船舶所有人和基金，就過失或不適航規避責任。因為它有代位求償條款，即假使基金負擔過失責任之給付後，得向有過失致溢油之船東求償。這種規範設計模式，和限責法明顯不同。

簡言之，TAPAA之設計，排除任何與其矛盾之法律優先適用，第十一上訴法院判決，在運送跨阿拉斯加原油部分，默示排除限責法。<sup>67</sup>

#### （五）立法解釋

其次，再從立法史方面探討，依據TAPAA會議報告（Conference Report on TAPAA）說明，如船東依限責法得限責，且船舶、貨物全部滅失，則犧牲者保護不足。<sup>68</sup>「與會者」（Conferees）決議，採無過失責任，得求

註62：即一個漏油行為，得受兩個法律規範。依據TAPAA要負擔無過失責任，但如果援用限責法，既無過失，即免責。

註63：*Id.* at 453.

註64：“notwithstanding the provisions of “any other law”, the owner of a vessel carrying trans-Alaska oil and the Fund shall be strictly liable without regard to fault in accordance with the provisions of this subsection...” *Id.* at 454.

註65：參見本文貳、四、部分。

註66：*Id.* at 454.

註67：*Id.* at 455.

註68：依據限責法，船舶所有人如得限責，例如，船舶所有人「未參與或未知悉」，即可限責於意外後之船舶價值和運費（without the “privity or knowledge” of such owner...; shall not...exceed the

償最高一億。

法院認為，限責法應被取代，因為國會意圖明顯，針對運送跨阿拉斯加原油部分，限責法視為默示排除。<sup>69</sup>

## 六、「公海死亡法」(Death on the High Seas Act, DOHSA)

本案主張限制責任的原告(Plaintiff)是James T. Anderson，其為船舶Catshot所有人，主張免責或限責，請求駁回反訴原告(counter-claimant)，即死者寡婦Sonia Beckham依據瓊斯法<sup>70</sup>及DOHSA求償。<sup>71</sup>

案發於2006年12月，船舶所有人之雙體船(catamaran)失蹤，三名海員無一倖存，但發現Richard Beckham屍體。買受人Anderson和南非製造商Voyage Yachts簽約買下一艘全新船，準備交貨時，出賣人通知買受人，後者海員不得參與運送。製造商另和Reliance簽約，負責運送該船舶。Reliance指派船長John Anstess負責安排運送航程，裝備好後，由南非啟程到美國。

配合南非法律，船舶未交付前，物權先移轉給Anderson，成為船舶所有人，即本案限責程序之原告，也是本案寡婦求償之被告。

惟航程不順利，中停千里達，又更換海員，其後遇上颶風，船舶斷成兩截，可能沉沒。

死者遺孀Sonia控告船舶所有人Anderson、製造商Voyage、運送人Reliance，採行對人訴訟；Sonia另控告同樣失蹤船長Anstess的遺產，這部分採行對物訴訟。本案爭點甚多，以下只探討船舶所有人限制責任部分。

Anderson以船舶所有人身分，於接受通知後及時於六個月內主張限責。<sup>72</sup>

Sonia請求標的之一是依據DOHSA，但法院指出，援用該法之求償有限，例如，公海死亡之死者，其配偶，沒有慰撫金(loss of consortium)請求權，<sup>73</sup>也無法主張懲罰性損害賠償。<sup>74,75</sup>

首先，Sonia列舉諸多船舶不適航和海員過失的理由，但都被證據駁回。<sup>76</sup>法院認為，原告無過失，因為意外發生肇因於時速每小

amount or value of the interest of such owner in such vessel, and her freight then pending." 46 U.S.C. § 183(a))。但意外發生後，船舶可能滅失，價值為零，致受害者求償無門，保護不足。實務參見Carr v. PMS Fishing Corp. 案，1999 AMC 2958。該案船舶沉沒，訴訟徒勞無功。

註69：參見In re: the Glacier Bay案，1992 AMC 448 at 456。

註70：依瓊斯法求償，被告限雇主，非船舶所有人。但本案之船舶所有人非雇主，故被告不適格，參見James T. Anderson Lim. Procs. 案，2013 AMC 1369 at 1373。

註71：Id. at 1369。

註72：參見本文註釋8。

註73：“loss of consortium” 本文翻譯為「死者之生存配偶之慰撫金」。

註74：Id. at 1375。

註75：依DOHSA，求償者限於：(1)知覺痛苦和經歷死者將死前之痛苦。(an award for the conscious pain and suffering of the decedent before his death.)。(2)倖存者實際金錢損失(actual pecuniary loss of the survivors as a result of his death)參見Uncle Sam, Lim. Procs. 案，1996 AMC 1942 at 1943。

註76：例如，船舶上有先進設備，如衛星無線電話，救生設備等。參見James T. Anderson Lim. Procs. 案，2013 AMC 1369 at 1376。

時100英哩風暴，即不可抗力（an Act of God）所致。

本案船舶所有人已盡舉證責任證明無過失，<sup>77</sup>但反訴原告未盡舉證責任。法院判決，兩造如不能和解，船舶所有人得依§ 30505主張航程終了時船舶價值為限。但船舶已經沉沒，且無運費，價值為零。<sup>78</sup>

## 參、結論

### 一、透過解釋，可解決法律矛盾問題

本文引述相關美國實務後，可知透過各種解釋，得說明法律明示、默示、國會靜默等問題，可解決法律矛盾爭議。

首先，我國民法和公園法，皆未明示、默示，不排除限責法，或明示、默示，排除限責法，但參照美國各種解釋，可得出結論。

解釋有以下五種類型：

- （一）明示不排除船舶所有人限責法者，例如，公海死亡法、海上貨物運送法，及其前身，哈特法。<sup>79</sup>
- （二）默示不排除船舶所有人限責法者，例

如，河流與港口法第408條。

- （三）明示排除船舶所有人限責法者，例如，油污染法、海洋保護區法。<sup>80</sup>
- （四）默示排除船舶所有人限責法者，例如，跨阿拉斯加油管授權法。<sup>81</sup>
- （五）解釋國會靜默，公園系統資源保護法排除船舶所有人限責法。<sup>82</sup>

## 二、屏東地方法院109年度海商字第2號民事判決評析

### （一）民法與海商法

民法為普通法，海商法則是民法之特別法。一方求償，另一方主張限責，法律關係清楚，兩者沒有競合。

如依美國實務見解，限責法為抗辯專用，除此無其他用途。<sup>83</sup>當原告求償，一定另有實體法為依據，例如，海員援用海上僱傭契約、託運人援用載貨證券，類如援用我國民法第184、188條等，不一而足。

本案，墾丁國家公園管理處求償，援用民法，被告巨龍號船舶所有人援用限責法抗辯限責，理所當然。<sup>84</sup>

### （二）公園法與海商法

註77：船舶所有人未證明本人無過失，則需要賠償。參見In the Matter of the Adventure Bound Sports, Inc. 案，1994 AMC 1517.

註78：參見James T. Anderson Lim. Procs. 案，2013 AMC 1369 at 1376.

註79：參見本文註釋41、註釋42。

註80：參見本文註釋38。

註81：參見本文註釋57。

註82：參見本文註釋46。

註83：美國實務指出，限責法是抵禦之盾，非攻擊之劍（Limitation Act was "fashioned as a shield rather than a sword."）。參見In re Complaint of Moran Towing Corp. 案，2012 AMC 1382 at 1386.

註84：屏東地方法院109年度海商字第2號民事判決中，引述「原告……主張，本件並無海商法船舶所有人責任限制規定之適用……。」但原告為何認為被告不得適用船舶所有人責任限制規定，本文認為理由不備。



我國公園法和美國公園系統資源保護法，立法目的雷同，都為保護國家公園（National Park）。

公園法第2條規定：「國家公園之管理，依本法之規定；本法未規定者，適用其他法令之規定。」第27條第1項，另規定：「違反本法規定，經依第24條至第26條規定處罰者，其損害部分應回復原狀；不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應賠償其損害。」

第2條說明公園法位階為特別法，故應優先適用，除非該法未規定，則適用其他法令。第27條則賦予國家公園管理處有求償權，從該條法文可知，本條是（船舶所有人的）無過失責任，相對於民法第184條、第188條，舉證責任較輕。

但假使援用公園法第27條求償，船舶所有人得否抗辯限責，依前述美國公園系統資源保護法判決可知，要經過解釋才能決定。

一如美國PSRPA，公園法亦無明示求償上限。PSRPA求償客體為全部「相應成本和損害」，我國公園法則是回復原狀先行，「不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應賠償其損害。」

我國公園法既無明示限制損害求償上限，採美國PSRPA案判決實務見解，船舶所有人援用海商法，就國家求償公園損害，得否主張限責就有爭執。

我國公園法和海商法也有核心爭執，即各立基於不同法律基礎。我國公園法是採無過失責任，與美國PSRPA相同。但我國公園法，不像PSRPA明示，就損失有列舉免責情況，故解釋我國公園法，既無如PSRPA有相反立法意旨，即無其他例外。

同理，解讀我國公園法和海商法兩個法律，有明顯矛盾，法條表面文字不相容。立法院通過本法時，就可否限責未做表示，本文認為原因在於，問題尚未在立法院發生，或根本未注意到可否限責問題。

本文採美國實務觀點，不把國會靜默（congressional silence），解釋為「默示受制於」（implied deference）海商法。

此外，公園法制訂於民國61年，海商法民國18年制訂時，即有船舶所有人限制責任條文（第23至第25條）。故本文採美國PSRPA實務見解，公園法是後法，且兩者在求償方面有矛盾，應解釋為公園法排除海商法，應優先於海商法援用。

### 三、總結

參考美國實務，本文以為，就本案為例，國家公園管理處如依民法求償，船舶所有人得主張限責。反之，國家公園管理處如依公園法求償，船舶所有人即不得主張限責。

（投稿日期：2022年11月21日）