

船長失職之法律責任

陳彥仲

法律上所謂之「責任」者，係指因違反法律上義務，所應承擔之法律上不利利益。船長只對肇因於本人的錯誤行為或管理疏失所造成的損失承擔個人責任。例如：未獲船東同意且無正當理由偏航，則他將對由此而產生的任何滅失和損害向船東負完全責任。

欲研究某一特定人有無過失，當先明其所擔任之職掌為何？船長是船舶最高領導人，船長基於船公司的授權，指揮船舶進行運輸，全面負責船舶安全和防止污染，同時負責全船的運輸、經營、業務管理、技術、行政管理以及應變指揮及涉外工作等。同時，船長還應善盡領導全體船員遵守國際公約、國家法律、法規及公司下達的各項指示、決定、規章和命令，充分維護國家和船公司的利益。船長既是技術職務又是行政職務，對船舶、貨物的安全和旅客、船員的生命安全負責。

所謂公法上之責任，係指船長違反其公法上之義務，所應負之責任。船長在公法上之責任，有刑事責任與行政責任之別。行政責任，係指行政機關就船長違反職責所加之懲戒處分。而刑事責任，係指司法機關因船長違反職務所加之刑事處罰。刑法與行政法同屬公法，行政法使人民負擔公法上的義務時，為了確保這些義務的履行，對於違反義務者，亦設有制裁

制度。這些制裁規定有使用刑罰，亦有使用秩序罰為手段。行政法的制裁規定中若以刑罰為法律效果的罰則條款，即屬附屬刑法，而與主刑法同樣適用刑法總則的規定，由此亦可見刑法與行政法之間的密切關係。船員法中所規定者，有刑事責任、行政責任或二者兼有之，雖兩者兼有，要以刑事責任為重。船員管理規則所規定者，均負相當之行政責任。惟船員法中所規定之刑事責任，屬於行政刑法。行政刑法中之行政犯，與普通刑法中之刑事犯，兩者在性質上之區異，簡言之，行政犯為對行政事務之違反行為；刑事犯為社會法益之侵害行為。

刑事犯之行為，依照社會普通見解，均認人民以社會一分子之資格，有不為該行為之道德責任。法律以該行為為犯罪，而科以刑罰之制裁，即為滿足此種社會上之當然要求。反之，行政犯則為國家由於行政上之目的，對於人民有所命令或禁止時，違反其命令或禁止之行為。刑事犯係違反以社會上一分子之資格，所應具之道德上最低限度之要求，其觀念要素含有社會上之惡性，法規規定之目的，在於處罰該行為，而非新的命令或禁止該行為。至於行政犯則與刑事犯大不同，如撇開法律，其自身並不含有道德上罪惡之要素，非因反道德之故所加以處罰，而係由於行

政上之目的，因其違反國家命令或禁止之故，加以處罰，其處罰之必要，在於求行政目的之確保。

然行政犯與刑事犯互有牽涉社會法益之侵害，及行政上義務違反之可能。僅是其行為，究以行政犯而處罰，或以刑事犯而處罰，乃為立法技術上首應決定之問題。就現時立法上一般情事而言，大抵以其及於社會之影響為準。對於社會利益之侵害大者為刑事犯，小者為行政犯。但在形式上行政刑法亦定有刑名之處罰，與普通刑法所規定者無異。依刑法第十一條規定，刑法總則之全部條文，均應適用於行政刑法，惟行政犯與刑事犯本質上之不同，因之在法律原則之適用上，亦顯然有別，茲分述如下：

- 一、行政犯之成立，不以故意為要件。行政犯之成立，僅以怠於注意為已足，不問其有無故意。
- 二、普通刑事犯以處罰故意行為為原則，過失行為為例外，普通刑法對刑事犯之制裁，其主要目的在追問犯罪行為人之個人責任。
- 三、行政刑法之行政犯，則不以行為人為限，行政法上對於違反行政義務者，往往規定一定應負責任之人，可稱為法定負責人，僅法定負責人應負刑責。此時除法令有處罰行為人之規定外，行為人不負責任。

除了上述公法之責任，船長違反船員法及海商法上之義務，所應負之刑事責任，茲分述於下：

- 一、船長違反棄船諮詢之義務，所負之刑

事責任

船舶有急迫危險時，船長應盡力採取必要之措施，救助人命、船舶及貨載。船長在航行中不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶。但船長有最後決定權。放棄船舶時，船長應盡力將旅客、海員、船舶文書、郵件、金錢及貴重物救出。船長違反規定者，處七年以下有期徒刑。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑。

對於犯罪結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。因自己行為致有發生犯罪結果之危險者，負防止其發生之義務。

二、船長違反人命保護之義務，所負之刑事責任

船舶碰撞時，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。船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難，否則依刑法第二百九十四條遺棄罪論處。船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶船長、海員及旅客、應盡力救助，否則適用刑法第二百九十四條遺棄罪處罰之。對於無自救力之人，依法令或契約應扶助、養育或保護而遺棄之，或不為其生存所必要之扶助、養育或保護者，處六月以上、五年以下有期徒刑。因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

船長失職以業務過失佔絕大多數，業務過失指從事業務之人，在從事該特定業

務活動時的過失，這種過失係以業務上有應注意的義務為前提。由於從事業務之人係反覆持續地從事特定業務，對其業務行為可能發生的危險，自較一般人有深切的認識，且具有較高的注意能力，而負有較高的注意義務，故從事業務之人從事業務時的過失，在不法內涵與罪責內涵上，均較普通人的一般過失為高。由於海上風險原本就較陸上風險來的高，就刑事立法政策上的考量，船長業務行為的危險性及其發生過失的頻率，在原則上均較陸上普通行為為高，且船長因業務上的過失行為所造成的後果，在原則上亦比一般人的過失行為較為嚴重。因此，無論就刑法論理學的觀點，抑或刑事立法政策上的考量，因業務過失行為而造成的過失犯罪，應較因一般過失行為而造成的過失犯罪，負擔較重的刑事責任。

航海自古就是一項極具風險的活動，直至今今天海上事故仍然頻頻發生，其中不乏造成嚴重人員和財產損失的重大海難事故。避免和減少損失的途徑除了提高人類對於自然狀況的預測能力和提高船舶抵禦風險的能力之外，還主要依靠船舶指揮和操縱人員的業務素質和業務技能，而且考證目前各類海難發生的原因，有相當比例的都與船長、船員的瀆職行為緊密相關。在許多國家，船長因為執行職務中的過失造成重大海上事故時，都要承擔刑事責任，但並不是每一次船舶在海上發生重大事故船長都要承擔刑事責任，船長承擔刑事責任是有條件的，儘管各國的具體規定不同，但通常說來都需要滿足兩個條件，

一是事故造成了嚴重後果，包括重大人身傷亡、重大財產損失以及重大海洋環境污染等；二是船長主觀上要有過錯。因此，船長可能觸犯的具體罪名包括：重大責任事故罪、重大環境污染事故罪。

船長因職權行使不當，承擔法律責任之約束。法律責任作為保證船長履行職責的有效手段，在國外被廣泛使用，船長因為過失造成重大海上事故或者嚴重違反法定義務時承擔刑事責任幾乎是不可避免的，然而，在我國無論是在立法上還是在司法上對於刑事責任對於規制船長失職行為的重要作用似乎沒有給予足夠的重視，在我國立法實踐中，有關船長違反其職務行為所應承擔之刑事責任規定僅出現在船員法第七十六條及第七十三條第三項，目前國內的主要海事法規範中尚未有明確規定船長犯罪與刑罰，雖然在法律上規定了船長的法定義務，但是船長違反指揮、管理、應變職權的法定義務是否為犯罪，在什麼情況下視為犯罪，以及對該罪的罪名、刑種、刑度尚無完善規定，是無論輕重都是以行政處罰的方式予以制裁，同時船長過失造成重大海上事故如發生重大船舶油污事故（阿瑪斯輪漏油污染事件），也很少有被依照我國刑法被追究刑事責任的，重罪而輕罰，這對於維護我國良好的航運秩序極為不利。

本文作者：

基隆港引水人辦事處 引水人