

《商事法》

試題評析

本年度高考三級經建行政類科的商事法科目，延續去年公司法佔40%比重的配分模式，因此在作答篇幅及深度上，與其他三科目考題都必須作一定程度的區隔。綜合觀察98年度起連續三年公司法都有較高配分比重的趨勢（98年度為30%），也可預測此種模式在近幾年內應會繼續維持。

在題目實質內容方面，今年商事法一科四題中皆有考點數量不多，案例事實單純的傾向，並且除保險法之考點較為冷門外，其他各題考點，皆未超出一般評估的準備範圍內，因此除了相關法條的涵攝外，如何掌握「小題大作」之作答技巧，旁徵博引相關內容以豐富答題內容，將是與其他考生分出高下的重點。

一、A股份有限公司之營業項目為零售批發、百貨貿易，並在B百貨公司設有專櫃販售歐洲精品。A公司總經理甲與C公司簽訂出售A公司全部所持有之B公司股權5,000萬股，總值為6億元之股份買賣契約，該股票占A公司總產值大約百分之五十。請問本件買賣契約是否應分別經A公司、C公司股東會特別決議同意。（40分）

答：

(一)本件買賣契約應經A股份有限公司公司股東會特別決議同意：

A股份有限公司（以下簡稱「A公司」）以零售批發及百貨貿易為其營業項目，並在B百貨公司設有專櫃販售歐洲精品。針對A公司擬將其所持有，佔A公司總產值約百分之五十之B公司股權5000萬股，以6億元出售予C公司之買賣契約乙案，依公司法第185條第1項第2款之規定，公司讓與全部或主要部分之營業或財產，應有代表已發行股份總數三分之二以上股東出席之股東會，以出席股東表決權過半數之同意行之；而依題旨，A公司所持有之B公司股份既以佔其總產值約百分之五十，即難謂非屬A公司之「主要部分財產」，自應由A公司之股東會以特別決議方式同意該買賣契約所約定之交易後，始得為之，不得由總經理甲逕與C公司簽訂相關股權買賣契約。另A公司若屬公開發行股票之公司，且其就同意本件交易所召開之股東會出席股東之股份總數不足上開定額時，尚得以代表已發行股份總數過半數股東之出席，出席股東表決權三分之二以上之同意作成特別決議，擬一併敘明。

(二)本件買賣契約應無須經C公司股東會特別決議同意：

依公司法第185條第1項第3款之規定，須經股東會特別決議之事項為「受讓他人全部營業或財產，對公司營運有重大影響者。」按公司法所稱之營業，係指公司內部在經濟上具有獨立性且與其他權利義務可為一定區分之特定權利義務之總和，A公司所持有B公司股份因此非屬上開營業，而僅為財產，既A公司除該等股份外仍有其他財產，雖題旨未特別提及購入B公司股份對於C公司營運是否有重大影響，惟題旨所列事實已不符公司法第185條第1項第3款所規定之「受讓他人全部財產」之構成要件，自無須再行討論對營運有重大影響之要件，因此本件股權購買契約，除非C公司之章程有相關之規定，否則依法即無須經C公司股東會特別決議同意。

二、甲簽發匯票一張給乙，付款人為A，發票日為2011年1月1日，未記載到期日。該票經乙背書轉讓給丙後，丙於2011年7月15日復將該票背書轉讓給丁。請問該項轉讓之效力為何？（20分）

答：

丙將題旨匯票背書轉讓給丁屬期後背書，僅有通常債權轉讓之效力：

(一)甲簽發付款人為A之匯票一紙予乙，發票日為2011年1月1日而未記載到期日，依票據法第24條第2項之規定，匯票未記載到期日者，視為見票即付，謹先予敘明。

(二)依票據法第45條之規定，見票即付之匯票，以提示日為到期日。且同條第2項亦規定票據法第45條之規定，即「見票後定期付款之匯票，應自發票日起六個月內為承兌之提示」於見票即付之付款提示準用之；從而，依上述票據法規定，見票即付之匯票，若無發票人縮短或延長之特約，則執票人應自發票日起六個月內為付款之提示。

(三)該匯票之發票日為2011年1月1日，依上開規定，即應於2011年6月30日前為付款之提示。依題旨，丙於2011年7月15日復將該匯票背書轉讓給丁，依票據法第66條第1項之規定，見票即付之匯票，以提示日為到期

日，既該背書已逾提示期間，依票據法第41條之規定，丙對丁之背書即屬到期日後所為背書，故僅有通常債權轉讓之效力。

- (四)綜上所述，丙對丁之期後背書，仍有權利移轉及權利證明之效力，故丁得於票據法所規定之要件下行使與丙相同之權利，但依實務及多數學說之見解，期後背書並無權利擔保之效力，故丁不得對丙為追索，而僅得對丙之前手行使追索權。

三、甲航運公司之貨櫃輪A輪，將乙所託運之貨櫃裝載於甲板上運送，運送過程中因可歸責於A輪之事由，導致乙之貨櫃毀損。請問甲航運公司應否負賠償責任？（20分）

答：

甲航運公司應負賠償責任，但若符合海商法之規定，尚可主張海商法第69條各款之運送人免責事由或第71條第2項之單位責任限制：

- (一)依題旨甲航運公司將乙所託運之貨櫃裝載於其貨櫃輪A輪之甲板上運送，故甲即屬運送人，乙為託運人，謹先敘明。本例中因託運之貨櫃係屬託運人乙所有，故就貨櫃本體，亦應視為貨物一件，就貨物於運送途中所生之損害，運送人原則上應負損害賠償責任。
- (二)依海商法第73條之規定，運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。惟依學說多數說之見解，此處所稱之「應負賠償責任」，應係指「應負絕對賠償責任」，即不得援引運送人免責事由或單位責任限制主張免責或責任限制。蓋貨物若裝載於甲板上，發生毀損或滅失之機率較高，為保障託運人權益，故海商法原則上即透過上開不利益之立法，使運送人勿為甲板運送。惟現代航運中，貨櫃輪及貨櫃運送之使用甚為頻繁，且一般貨櫃均係裝載於貨櫃輪之甲板上，故一般稱此種「裝載於貨櫃輪甲板上之貨櫃運送」為「合法之甲板裝載」，即海商法同條但書所稱之「航運種類或商業習慣所許者」，故仍得在符合其他法定要件的前提下主張免責事由或責任限制。
- (三)依題旨，乙之貨櫃係因可歸責於A輪之事由而毀損，故應有海商法第69條第1款免責事由「船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失」之適用，又該貨櫃運送屬合法甲板運送已如前述，故若甲航運公司符合其他主張免責之要件，例如：海商法第62條適航性義務、第63條貨物照管義務等，即可主張免責。縱海商法第69條無相應之免責事由可供甲公司主張，尚可依同法第71條第2項主張單位責任限制。

四、甲以自己為被保險人，就其經營之修車廠可能產生之賠償責任，向乙保險公司投保公共意外責任保險。惟因一時手頭拮据，積欠15萬元保費未繳。嗣因該修車廠機器操作故障，導致客戶丙受傷。請問乙向丙為給付時，得否扣除甲未支付之15萬元？（20分）

答：

乙向丙為給付時，應不得扣除甲未支付之保險費15萬元：

- (一)甲以自己為被保險人，就其經營之修車廠可能產生之賠償責任，向乙保險公司投保公共意外責任險。按所謂公共意外責任險係屬保險法第90條以下責任保險的一種，主要係針對公共場所管理者的第三人之責任風險而設計，以保障公共場所經營者或管理人因意外事故所致第三人損失依法應付賠償責任的保險。
- (二)甲所投保之公共意外責任險既屬責任保險之一，即有保險法第94條第2項「被保險對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向保險人請求給付賠償金額」規定之適用，故因應負保險責任之事故而對被保險人甲有損害賠償請求權之丙，即得直接對乙請求給付責任保險之保險金。
- (三)保險法第94條第2項之規定係為保障因保險事故發生遭受損害之第三人，故於民國90年修正保險法時增訂；但此種第三人之性質仍係契約法上之利益第三人，其直接請求權係基於法律規定之特別請求權，並非繼受自或代位保險人所為之請求，保險人對要保人之保險費請求權，均與該第三人無涉。故保險人乙若先前未以保險費欠繳而通知要保人（被保險人）甲保險停效，則於保險事故發生時，依保險法第94條第2項規定對第三人所為之直接給付，尚不得扣除甲未給付之到期保險費，以避免上述保險法第94條第2項所欲保障因保險事故發生而受損害之第三人權益之立法目的無法達成。

【高分閱讀】

顧律師編著，《商事法》，第1-99、2-61、2-77、3-100~3-102、4-39、4-44~4-46。