

又胖。據他說，他曾與廿九年貴陽市圍棋賽冠軍比過一局，大勝。也會專程赴重慶向當時教育部圍棋組長劉棣懷先生請教過一局，可惜敗

了。據說若能下個平手，就可以上段了。

魏壯與我都是懶於動筆的，所以圖雲關一別，音信就斷了，如今整

整十五年。我常常覺得魏壯未能來到臺灣為可惜，否則倒可以與寶島幾位名手較量較量了。聽着大陸種種可怕情形，但願魏兄健康如恆。

今後海事案件審理途徑

沈繩一

甲、有設立必要

一、司法人士對海事不熟悉，辨案時常有誤會，困難。

船舶一旦發生海事、海難，究其原因，必多錯綜複雜；或為職務疏忽，或為技術上發生錯誤，或因天氣變化致人力所不可抗者，均須由專門技術人員，根據學識，經驗，慣例規定等等因素，詳加研審。蓋其牽涉範圍甚廣，有妨害海上運送，有海難救助，有共同海損，甚至在戰時兼及海上捕獲公海上犯罪處罰等等。決定應負責任，有犯刑事者，另行移交有關機關辦理。惟目前我國船舶一旦失事，在事實未究明前，不問情

由即可扣押駕駛人員；如有旅客傷亡可無限制要求船東賠償，置海商法于不顧；甚至有所謂順輿論影響，牽累行政人員鋤鐮入獄，蒙冤不白。例如四二年間高馬線機帆船「第三海盛」之沉沒，純為正駕駛誤駛航線所致；「聯盛輪」漏水沉沒，海評會評定修理不善。檢察官提取公訴，行政主管宣判有疏忽贖職之處，幸二審判定無罪，但工作人員二年之精神損傷，無法補償。設長此因循，誠恐影響工作人員情緒，無人敢從事航政，航業，航海工作。

海事法庭之名稱，隸屬系統，編制等等容再有商榷餘地，惟經過立法程序之海事評判機構，必須設立，使辛勞為國工作之船員，得合理之保障，則應無疑問。

二、港務局海事評議委員會處理海事案件情形及其作用問題

吾國過去對船舶發生海事案件時，交通部會頒布船舶碰撞糾紛處理委員會章程，于民國廿二年四月廿八日公佈，並於卅七年三月一日修正，目前于四十一年間廢止。同年四月廿六日頒佈高雄基隆港務局海事評議委員會組織規程，委員十一人至十三人，聘請航海、機械、造船、保險、會計、法律、海軍、引水各專家擔任評議審定，半數出席人員通過，作成決議。在理論上該會對海事案件之評議，處理上似應具有技術性評審之權威，似無問題，但司法當局在受理海事案件時技術

之以往事實，頗有問題。這在法律觀點與技術觀點，不能趨於一致看法的時候，一個海事案件的裁判，在情、理、法是否公平，在從事使國家增加財富的航運業船東，日夜與風浪搏鬥辛勞為國工作之船員，以及從事執行政府政策之航政官員，是否獲有保障，似都值得考慮。

尤有進者，船舶發生事故，評議會認為不構成海事案件，不予受理，而上級機構看法不同，認為情形嚴重，負責船員非處罰不可者。有時對評議會決議，亦不贊成，又不駁覆發回重議者；有時單方面無從評議；碰撞双方當事人，一方拒絕受理，而必須議處者。

綜上所述情形，海評會並無經過立法程序，法律上無所依據，因此涉訟經年，或申辯駁覆，久懸不結。

乙、目前建制問題

司法界人士認為海事案件不多

，無特設海事法庭之必要，且認為海評會之決議判定責任，為行政上之措施，與司法裁判應加區別。如發生糾紛涉及個人私權關係須訴請普通法院受理裁判，但船舶發生海損，事須先究明責任，貨物發生海損，理算賠償，所謂發生糾紛確定在責任是否判定，在海事之審判機構，無立法程序，在法律上不生作用。司法界對專研海事技術，以及海損理算是否備有專門人員，處理此種特殊事務。能否合理解決。似均有問題。

二

交通界人士認為目前司法權逐漸樹立，法治趨向正軌，各種審判機構乃有統一傾向以及審理案件效率，不在有分立之機構，而在機關本身組織是否健全，程序是否週密妥善，切合需要，另設法院趨于複雜，增加管理困難。對另設海事法庭一節，亦不贊同。

丙、今後審議海事案件之途徑

設立海事法庭之建議，依目前情況推測恐可能「胎死腹中」。蓋交通界認各國司法已趨統一，海事法庭應由法院辦理，而司法界則認為無專設之必要。且認為其他機構之審議只是行政上一種措施。因此目前海事案件之最高審議機構交通部海事審議會之決議，如一旦有法律上爭執糾紛，在法律上並無立足點，是否作為裁判依據，大有疑問。

船舶之失事，在廣義上而言則凡在船舶內所發生之意外事件，均屬海事案件，但依狹義而言船舶發生海難，方可稱為海事案件，而海難事件中大別為有人員死亡及船舶受損二種，法院普通受理之海事案件，為有人員死亡涉及刑事之海事案件，為保障船東船員起見，海事法庭無法組織，則不妨在法院審理時，由海事評議委員會組織陪審團參加審理。法官判決須應得陪審團同意。這在法院組織體制是否可行，抑須經過立法手續即可，盼當局即予進行。俾今後海事案件之審理得合法合理之解決。則航運界幸甚。