

台灣海商法學會『海商法修正草案』總說明	黃老師評論
<p>我國海商法於十八年制定公布，二十一年施行。其後歷經五十一年及八十八年二次大幅度實質之修正，並公布施行。八十九年僅修正公布第七十六條文字，九十八年僅修正第十六條及第一百五十三條文字。</p> <p>本法距前次實質修法至今已十餘年，此期間海商有關之國際公約及國際規則締結及修正甚多，且世界諸多國家為蓬勃海上商業活動，已相繼修正海商相關法規。加以，我國海商法久未修正，已難以與時俱進，故調整海商法內容乃勢在必行。</p> <p>鑒於適時填補法律漏洞與修正現行條文明顯錯誤之處，有利解決現行航運實務爭議；配合國際公約之調整及各國海商法規之參酌，能與國際接軌，本次修法乃將目前海商法內容由八章，一百五十三條條文調整為「總則章」、「船舶章」、「貨物運送章」、「旅客運送章」、「傭船契約章」、「船舶拖帶章」、「船舶碰撞章」、「海難救助章」、「共同海損章」、「海事求償責任限制章」、「船舶污染損害賠償責任章」、「海上保險章」、「海事程序章」及「附則」十四章，共二百二十九條。另於船舶章下，分四節，計有「船舶所有權」、「海事優先權」、「船舶抵押權」、「船舶租賃」；於貨物運送章下，分十節，計有「定義」、「適用範圍」、「運送人義務及責任」、「託運人義務及責任」、「運送單據及電子運送紀錄」、「運送契約債權移轉及債務承擔」、「貨物之交付」、「單位責任限制」、「運送契約條款之效力」及「起訴期間」；於海上保險章下，分二節，計有「海上保險契約」及「海上保險理算」；於海事程序章下，分三節，計有「海事管轄與仲裁」、「海事事件準據法」及「海事強制執行」，另於海事管轄與仲裁下，分二款，計有「海事管轄」及「海事仲裁」等。</p> <p>交通部為提升我國航運產業競爭力，增進公共利益，積極配合國際趨勢進行修法，期能完備我國海商法典，使其符合產業實務需求與應用，爰擬具海商法修正草案，其修正要點如下： ...以下略.....</p>	<p>草案總說明比較大的問題是修法背景論述相當不足，空言已有很多公約及各國法有進行修正，但欠缺明確及具體說明或例舉。</p>

### 海商法修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	黃裕凱老師意見及建議
<p>第一章 總則</p> <p>第一條 為健全海上企業活動，維護當事人合法權益，促進航運發展與國家經貿繁榮，特制定本法。</p>	<p>第一章 通則</p>	<p>無意見</p> <p>一、立法意旨非常重要，為整部法律的核心精神所在，也是日後司法解釋上的主要參考依據。</p> <p>二、與大陸海商法過於雷同。</p> <p>三、僅維護『當事人合法』權益！那關係人權益的維護在哪？</p> <p>四、至於『促進航運發展與國家經貿繁榮』，實體法規多數是一體兩面的，都有正反見解，請問有哪些條文或規範屬於此二事項？立法不能打高空。</p>
<p>第二條 本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通水面或水中航行之船舶。</p>	<p>第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通水面或水中航行之船舶。</p>	<p>一、所有學習或研究海商法的人都知道，此條名目上雖為『船舶』之定義，實質意義上確認『海商法的適用範圍』，建議可以直接規範(本法適用範圍)，不要再以船舶定義進行拐彎抹角規定。</p> <p>二、建議可以『定義』條為各項名詞的統一定義。</p>
<p>第三條 下列船舶除法律另有規定外，不適用本法之規定： 一、船舶法所稱之小船。 二、軍事建制之艦艇。 三、專用於公務之船舶。 四、前條規定以外之其他船舶。</p>	<p>第二條 本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。</p>	<p>船長及海員於船員法雖已有定義，但由於兩者在海商法中仍有其具體地位，例如海難救助、共同海損及運送等均有，建議定義予以保留，但或可移至適當的『定義』條文規定即可。</p>
<p>第三條 下列船舶除法律另有規定外，不適用本法之規定： 一、船舶法所稱之小船。 二、軍事建制之艦艇。 三、專用於公務之船舶。 四、第一條規定以外之其他</p>	<p>第三條 下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定： 一、船舶法所稱之小船。 二、軍事建制之艦艇。 三、專用於公務之船舶。 四、第一條規定以外之其他</p>	<p>一、建議『法律』改成『本法』，因使用『法律』二字範圍太廣。</p> <p>二、『專用於公務之船舶』可考慮修改為『國有且專用於公務之船舶』，以符合海洋法公約及多數海事公約對於『公務專用船』的定義/用語。</p>

	船舶。	
第四條 海商事件，依本法之規定；本法無規定者，適用其他相關法律之規定。 <u>解釋海商行為，應參酌國際海商習慣。</u>	第五條 海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他相關法律之規定。	一、基於海商法的國際性，單純加上『參酌國際海商習慣』是非常不足的。德國幾乎批准所有國際海商相關公約，這些公約對德國本來就生效，所以德國商法 346 條可為如此規定，對德國言，沒有問題。我國不具如此情況，不宜比照辦理。 二、第二項規定僅限於『解釋』，亦即僅文字解釋上有爭議時，本項才啟動，至於例如我國條文本本身欠缺等，則均非第二項『解釋』之適用範圍。
第二章 船舶	第二章 船舶	無意見
第一節 船舶所有權	第一節 船舶所有權	無意見
第五條 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。	第六條 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。	無意見
第六條 除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。	第七條 除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。	爭議： 一、本條規定非常重要(加上本條文使用『視為』用語尤然)，蓋所有權範圍為何？不僅於所有權、抵押權有關，亦與船舶保全、海事優先權、共同海損、海難救助、海上保險(保險標的及保險委付等)有關。 二、應注意『油料及消耗性給養品』、暫時離船的設備屬具、船舶財產目錄上的設備屬具，以及善意第三人保護等問題。
第七條 船舶所有權或應有部分之讓與，應以書面為之。	第八條 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： <u>一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。</u> <u>二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。</u>	建議： 應注意書面要件之例外情況，例如保險委付、強制拍賣、戰爭捕獲等。
第八條 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。	第九條 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。	注意： 一、所有權之物權行為包括『得喪變更』等，非僅『移轉』而已，其範圍可包括『取得、設定、喪失、變更、限制、處分及消滅』。 二、可定一『總則』或『通則』節，統一將船舶物權為原則性規定。
第九條 船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取之，並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠應給與報償。	第十條 船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取之，並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠應給與報償。	注意： 一、船舶建造契約的類型不一，有屬買賣類型，有屬承攬契約類型，必須界定及釐清，而現行法規規定主要係針對『承攬類型為規定』，不能一概強制適用之。 二、船舶建造建議採書面要式性。
	第十一條 共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。	一、草案形同將海商法所有有關『共有』的規定全數刪除。船舶共有有其歷史性，再者，現行海商法中船舶共有的規定與民法共有亦有諸多不一致之處，我國政策上是否要將船舶共有全部回歸民法規定？既使回歸民法，究係為分別共有抑或共同共有，亦需釐清。再者，草案說明可適用『漁船合夥契約』，但合夥是債法規定，共有是物權法規定，並不一致。必須審慎考慮船舶共有的歷史性、特殊性而為修正(可減少條文)，而非全部一筆刪除。
	第十二條 船舶共有人有出賣其應有部分時，其他共有人，得以同一價格儘先承買。 因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中華民國國籍時，應得共有人全體之同意。	
	第十三條 船舶共有人，以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意。	同前

	第十四條 船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責。 共有人對於發生債務之管理行為，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人而免其責任。	同前
	第十五條 船舶共有人為船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金。 前項資金數額，依當事人之協議定之，協議不成時，由法院裁判之。 第一項所規定退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅。船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責。	同前
	第十六條 共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或受監護宣告而終止。	同前
	第十七條 船舶共有人，應選任共有船舶經理人，經營其業務，共有船舶經理人之選任，應以共有人過半數，並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。	同前
	第十八條 共有船舶經理人關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外代表共有人。	同前
	第十九條 共有船舶經理人，非經共有人依第十一條規定之書面委任，不得出賣或抵押其船舶。 船舶共有人，對於共有船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人。	同前
	第二十條 共有船舶經理人，於每次航行完成後，應將其經過情形，報告於共有人，共有人亦得隨時檢查其營業情形，並查閱帳簿。	同前
第二節 海事優先權	第二節 海事優先權	一、國際間目前有三公約，1926、1967 及 1993 年，1926 年公約約有 24 個締約國，1967 年公約尚未生效，1993 年公約於 2004 年生效，目前有 17 個締約國。草案主要採用 1993 年優先權及抵押權公約，符合國際社會較晚近的普遍共識。另草案將 1993 年草案整體繼受的程度非常高，但仍有以下部分應注意： (a)若干用語 (b)公約更新(因 1993 年公約畢竟已制訂超過 24 年)之考量 <b>(c)強制出售規定，本草案幾乎完全欠缺。</b> <b>(d)優先權如何實施，本草案亦完全欠缺。</b> 二、按優先權屬物權，依船旗國法，事實上海事優先權的位次等問題於我國法適用(亦即國籍輪)的機率不高，反而是優先權如何實施？及強制出售規定及效力問題，會有較高的實務需求。
第十條 下列各款為海事優先權擔保之債權，對船舶所有人、船舶承租人、傭船人、經理人及營運人，就該船舶、	第二十四條 下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：	一、草案第一項納入『傭船人』必須更為審慎，因不僅 1993 年公約並未規定，且傭船人非屬實質所有人地位之受益船東，在理論上也不宜納入。

<p><u>船舶設備及屬具或其殘餘物</u>，有優先受償之權：</p> <p>一、船長、海員及其他在船上服務之人，因其受僱於船上所生之債權，包括僱用人應支付之報酬、遣返費及社會保險費。</p> <p>二、於海上或陸上因船舶操作直接所致人身傷亡之賠償請求。</p> <p>三、救助之報酬。</p> <p>四、因船舶操作直接所致之陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。但該船舶上運送之貨物、貨櫃及旅客動產之毀損滅失，不在此限。</p> <p>五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。</p>	<p>一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。</p> <p>二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。</p> <p>三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。</p> <p>四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。</p> <p>五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。</p> <p>前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。</p> <p>第二十七條 依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：</p> <p>一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p>	<p>二、於第一項各款中，唯一可納入討論者為第二款原文 in direct connection with 是否可直接使用現行條文「直接所致」的翻譯及解釋問題。</p>
<p>第十一條 海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。但主管機關，為航行安全或保護海洋環境而清除擱淺或沉沒船舶所支出之費用，就該船舶拍賣所得，除第十條第一款外，得優先於其他各款享優先權受償。</p> <p>各別海事優先權，其位次依前條各款之順序。一款中有數債權者，不分先後，比例受償。但發生在後的救助報酬優先權，優先於之前存於該船舶上之任何優先權。</p> <p>前條第三款之救助債權，其發生在後者優先受償。救助報酬之發生以施救行為完成時為準。</p> <p>造船人或修船人因建造或修繕船舶所生債權，其留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，在船舶抵押權之前。</p> <p>前項留置權，造船人或修船人喪失船舶之占有時消滅。但因扣押或假扣押喪失船舶之占有者，不在此限。</p>	<p>第二十四條第二項 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。</p> <p>第二十九條第一項至第三項屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。</p> <p>一款中有數債權者，不分先後，比例受償。</p> <p>第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發生應以施救行為完成時為準。</p> <p>第二十五條 建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。</p>	<p>一、第一項但書規定雖為 1993 年公約第 12 條 3 項有所明文，但實務上，『清除沉船費用』往往高於『船舶拍賣所得』，事實上不僅但書規定意義不大，更會阻礙船舶所有人自主清除沉船之意願(因許多清除沉船合約係約定由清除人取得殘骸所有權或對該殘骸具留置權利的，如此規定等同會造成『無人』願意為沉船之清除(亦即船舶所有人自主清除之『非代位清除』))，此項但書規定不可不慎，蓋其理論上應該僅適用於政府『代位清除』之情況，本但書始有適用之可能。</p>
<p>第十二條 因下列原因所生之本法第十條第二款、第五款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定：</p> <p>一、與運送石油、其他危險或有毒物質所致之損害，依據國際公約或法律規定及強制保險或其他擔保債權之法律，權利人已可行使權利者。</p> <p>二、與運送核子燃料、放射性物品、廢料有關，或與運送放射性兼有毒性、爆炸性、其他危險性之物品有關者。</p>	<p>第二十六條 本法第二十二條第四款至第六款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。</p>	<p>一、按 1993 年公約制訂當時尚未制訂 1996 年有毒有害物質公約(HNS)、2001 年燃油公約(Bunker) 及 2007 年殘骸移除公約，從海事優先權與船舶所有人責任限制的相對性而言，如國際間於 1993 年之後所新制訂的國際公約不適用 LLMC 公約者，理應也不適用海事優先權。從此角度，本條第一款及第二款所列項目，並未充分涵蓋。</p>
	<p>第二十七條 依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：</p> <p>一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p> <p>二、在發生優先債權之航行期內之運費。</p> <p>三、船舶所有人因本次航行中</p>	<p>原則 OK</p>

	<p>船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。</p> <p>四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。</p> <p>五、船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。</p>	
	第二十八條 第二十四條第一項第一款之債權，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費，優先受償，不受前條第二款之限制。	原則 OK，但可併入草案第十一條為一致說明。
	第二十九條 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。 一款中有數債權者，不分先後，比例受償。 第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。 共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。 因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。	原則 OK，但可併入草案第十一條為一致說明。
	第三十條 不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權，先於前次航行之海事優先權。	原則 OK，但可併入草案第十一條為一致說明。
第十三條 海事優先權，不因船舶所有權之移轉、變更登記或船籍變更而受影響。但船舶經強制執行拍賣後，除經優先權人及留置權人同意由拍定人繼續承受其等優先權外，海事優先權及留置權不再存在於該船舶。	第三十一條 海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。	一、一如本節自始評論，本條雖有『強制拍賣』之規定，但何謂『強制拍賣』並無相對明文。
第十四條 第十條海事優先權，第一款自離職日起算；第二款至第五款自該債權所發生之日起算，經一年而消滅。但不依法所為船舶扣押或假扣押者，其期間不計入。	第三十二條 第二十四條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第二十四條第一項第一款之賠償，自離職之日起算。	一、建議加上『船舶滅失』情況。 二、草案使用『債權』二字會引發海事優先權是否屬『債權』之爭議，建議使用『所擔保之債權』。 三、海事優先權是否及於『船舶保險金』？恐生爭議，建議予以明文排除。
第三節 船舶抵押權	第三節 船舶抵押權	船舶抵押權自民國 18 年海商法制訂以來，均未曾修正，而本草案亦僅針對『民法抵押權』之準用為增訂而已，略嫌不足，特別是船舶性質特殊，抵押權所擔保之債權清償期滿如何認定也隨之特殊，建議予以明訂；另抵押權之消滅及物上代位問題，亦應明訂，以減少實務爭議。
第十五條 船舶抵押權，本法未規定者，準用民法抵押權之規定。		船舶屬動產，復規定準用民法抵押權規定(不動產)，其間恐生誤解及衝突之處，建議可加列『船舶抵押權』之定義。
第十六條 船舶抵押權之設定，應以書面為之。	第三十三條 船舶抵押權之設定，應以書面為之。	原則 OK
第十七條 船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。	第三十四條 船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。	應明訂『建造中船舶抵押權之設定範圍』是否包括尚未安裝上船之材料。
第十八條 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之。	第三十五條 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得為之。	『特別委任』建議改為『特別授權』，以與民法 534 條之特別授權一致。
第十九條 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。	第三十六條 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。	原則 OK，但可與相關條文合併處理
	第三十七條 船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設	建議本條文保留並為適度文字修正。

	定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。	
第四節 船舶租賃		<p>一、不針對『船舶租賃』名稱為意見提出。</p> <p>二、Bareboat Charter 或 Demise Charter 於英美法雖常以『受益船舶所有人』稱呼之，以承擔幾乎等同於船舶所有人一樣的權益，但在質性上，仍偏屬『債法上的租用』，而非『物權法上的物權』（雖有物權法上占有之適用餘地）。換言之，本節規定是否適合置放於『船舶』章，並非無討論之空間。本人建議似可與傭船合併為『船舶租傭章』或『船舶使用章』。</p> <p>三、業者『船舶租賃』所經常使用的契約格式均約定外國管轄及以外國法為準據法，本法適用的機會較小，但從法律整體性而言，仍有規範之必要。本節最大問題是契約自由化的彈性問題，不似載貨證券主要適用的公共運送，船舶租傭本質上屬私契約，以契約自由為最高原則。本節雖有『契約自由』若干規定，但仍嚴重不足，把 BIMCO 範本當條文般，不要忘了，租船實務作業上，雖會使用 BIMCO 等範本，但更重要的是，當事人另外會另訂厚厚一疊的 addendum，以修正或補充範本的不足。建議應以專條明訂租賃契約契約自由之意旨。</p>
第二十條 稱船舶租賃者，謂出租人，將特定船舶之占有、管理及支配權全面移交予承租人；其約定出租人須附帶船員之服務者，附帶之船員之管理與指揮監督權，亦全面移轉予承租人；承租人於一定期間或不定期間，供航行而為使用收益，並支付予出租人租船費之契約。 船舶租賃，以未配置船員、備料、供應與燃料之船舶為租賃標的者，為光船租賃。 船舶租賃契約，當事人得約定應以書面為之，或契約成立後請求訂立書面。相關之契約條款條件，除法律另有規定外，以該最終訂立之書面所載為準。		<p>一、第一項定義很明顯會與實務上所使用之『Time Charter』混淆，蓋於本草案，草案係將『Time Charter』歸類為『傭船章』。</p> <p>二、第二項為『光船租賃』的定義，但實務上有 bareboat charter 及 demise charter 之分，本條所謂之『光船租賃』究係指何？</p> <p>三、第三項將船舶租賃定性為『諾成契約』並非不可，但此屬立法政策問題，船舶租賃通常為五年以上的中長期合約，租金甚高，相關權義事項繁雜，民法對中長期租約亦採書面主義等角度，船舶租賃契約似以採書面主義為宜。</p>
第二十一條 附帶船員服務之船舶租賃，關於船員服務，於租賃契約當事人間之內部權利義務關係，依其各自約定，或相關法律之規定；船舶本身之租賃，則依本節之規定。 對於第三人，租賃船舶之船員，視為承租人之受僱人。		<p>一、第一項『船員服務』的定義及範圍所指為何？是否包括雇用？是否包括指揮權？</p> <p>二、第二項視為『承租人』之受僱人，租賃關係非為第三人當然所知，怎能視為『承租人』之受僱人？且此情況會與運送關係慣常上『船員會先被認定為船舶所有人之受僱人』相違背。</p>
第二十二條 出租人應依約定時間及地點，將合於所約定使用收益之船舶及相關之船舶文書，交付承租人占有。承租人支付租船費，除契約另有約定外，應自出租人交付合於約定使用收益之船舶及相關船舶文書時起算，並於每半個月前預付之。 於租賃期間，租賃船舶發生毀損，除可歸責於出租人或船舶所有人者外，承租人應負通常維修養護之責。其他毀損，承租人能舉證證明其無過失者，由出租人負責修繕，使船舶保持其合於約定使用收益之狀態。 於租賃終了，承租人應依約定之時、地，及依承租時原狀返還船舶，但因符合契約方法使用收益所致之正常耗損，不在此限。		<p>一、本條契約自由僅限第一項第二段之租船費，嚴重不足。以第一項為例，何謂約定時間及地點等，租船實務上有非常多的特殊約定及習慣，不可忽略。</p> <p>二、同樣地，船舶毀損的情況非常多，非僅『過失』二字可以處理，當事人間不僅常有約定，且本項規定另外也涉及船體保險問題，不宜如此草率規定。</p>
第二十三條 船舶租賃之承租人關於船		本條規定意旨本身沒有問題，蓋船舶承租人本質上就

<p>船之利用，對於第三人，與船舶所有人有同一之權利義務。</p>		<p>是實務上所慣稱之『受益船東』。僅本條所稱之『第三人』必須予以界定或定義清楚。例如第三人是否包括『船體保險人』及『P&amp;I 責任保險人』？是否包括『政府機關』？是否包括『船上船員』？以及是否包括『救助人』等？這些人等均可稱為『第三人』。</p>
<p>第二十四條 於租賃期間，因承租人以租賃船舶施行海難救助、船舶拖帶，或租賃船舶發生共同海損、船舶碰撞情事，所致生之利益或損失，均由承租人享有權益或負擔責任與義務。</p> <p>租賃船舶成為殘骸或妨礙航行之沈船，所致生之移除相關費用，由承租人負擔或負擔補償出租人責任。但事故係因可歸責於出租人或船舶所有之事由者，不在此限。</p>		<p>本條規定意旨本身亦沒有問題，但應僅限於『內部關係』及須尊重契約自由，蓋本條文涉及第三人權益甚重，且這些制度的義務主體大都就是『船舶所有人』並非『船舶承租人』。</p>
<p>第二十五條 由於承租人之事由，致第三人得對租賃船舶行使留置權、海事優先權、或有損及船舶所有權益之其他物上權利者，承租人應予避免或負責排除之。</p> <p>於租賃期間，租賃船舶被第三人扣押或其他留置，如係因出租人或承租人一方之原因造成者，該方應以自己費用採取適當措施，在合理期限內解除扣押或其他留置。出租人或承租人，因租賃船舶被扣押、留置所致之損害，由可歸責之一方，負賠償對方之責任。</p>		<p>一、第一項規定解釋上似乎僅限於『物權』，但第一、船舶得被假扣押的事由並非僅限於『物權』；第二、『arrest』於我國法亦非『扣押』，而係保全程序下之『假扣押』。顯見草案擬定人對『海事優先權』及『arrest』有混淆不清之情況。</p> <p>二、船舶被第三人扣留或留置之情況，並非僅限於民事事件，亦可能包括行政(例如 PSC 管制或船員違規等)或刑事上(例如死傷案件或走私等)的問題，此部分亦未有效解決。</p>
<p>第二十六條 於船舶租賃期間，租賃權之讓與或轉租，須經出租人同意；出租人非有正當理由，不得拒絕同意。承租人違反者，出租人得終止租約。</p> <p>於船舶租賃期間，船舶所有權之讓與，或對船舶設定抵押權或其他物權，應經承租人同意；承租人非有正當理由，不得拒絕同意。出租人違反者，承租人因第三人就租賃物主張權利，致不能為約定之使用、收益者，其效力依民法第四百三十六條準用民法第四百三十五條請求減少租船費或終止契約，或適用本法及民法相關之規定。</p>		<p>能不能轉租？及租賃相關權益是否準用民法規定，仍是以『契約自由』為最高指導原則，使用『非有正當理由』及『不得』用語，以及『無契約自由』之搭配，是日後爭端爭訟之源？</p>
<p>第二十七條 船舶租賃權經登記者，除契約另有訂定外，適用民法第四百二十五條及第四百二十六條，關於買賣或設定物權，不破租賃之規定。</p>		<p>本條文不建議制訂：第一、本條僅適用『經登記者』，那『未經登記者』如何適用？第二、登記的目的是公示，既然是『公示』(對第三人而言)，怎麼還會有『除契約另有訂定外』之契約自由問題。</p>
<p>第二十八條 船舶所有人就租賃船舶對第三人之權利，承租人應予保護。但以承租人明知或可得而知該權利有即時保護之必要，且所採取之保護措施不甚妨礙承租人之權益者為限。</p>		<p>本條建議刪除，回歸契約自由即可。主要原因是但書規定過於含混抽象，徒增法律解釋上爭議而已。</p>
<p>第二十九條 出租人就船舶租賃契約所生之債權，得按其比例，對置放於租賃船舶上之貨物或承租人之物，有留置權。</p> <p>除前項規定外，出租人之留置權準用民法第四百四十五條至第四百四十八條關於不動產出租人留置權之規定。</p>		<p>本條建議刪除，同樣回歸契約自由及承認『約定留置權』效力即可，無須如此強制規定。理由為留置權行使必須以『現實占有留置物』為要件，而事實上於船舶租賃情況下，船舶是移轉占有給承租人，船舶所有人如何行使留置權，會產生問題。</p>
<p>第三十條 民法第四百四十二條關於未定期限之不動產租賃，當事人得聲請法院增減租金之規定，於本節準用之。</p>		<p>本條文無須訂定，應回歸契約自由。</p>
<p>第三十一條 租賃船舶已全部滅失、全損或推定全損、失蹤或被政府或其他</p>		<p>本條原則 OK，但規定過於繁複，建議採條列方式規定『法定解約』事由，並承認『意定解約』事由。</p>

<p>具有公權力之機關強制徵收，自全部滅失、全損、於船舶保險當事人間達成協議或依適當法庭裁決推定全損、失蹤、被強制徵收之日起，租賃契約，除法律另有規定外，視為終止。因不可歸責於出租人之事由，致租賃船舶永久無法再供承租人使用收益者，自喪失使用收益功能之日起，租賃契約亦視為終止。</p> <p>前項失蹤日，指最後得知船舶訊息已經過十日，或英國勞依茲保險集團宣布船舶已失蹤之公告日，兩者先到之日。</p> <p>因可歸責於出租人之事由，致承租人無法就租賃船舶為使用收益，經承租人通知出租人後，經過相當或約定期間仍未獲解決者，承租人得終止租賃契約。</p> <p>承租人以租賃船舶，從事違法或租約所禁止或限制之行為；承租人未依租約要求，就租賃船舶及其利用相關之危險及對第三人責任為適當之保險，或提供財務擔保；或承租人未依約履行其修繕租賃船舶之義務者，出租人得通知承租人，限定在相當期間內改善，屆期未獲改善，出租人得終止租賃契約。</p> <p>船舶租賃契約任何一方有解散、清算、破產情事，他方得終止契約，但公司重整或合併者不在此限。</p>		
<p>第三十二條 船舶租賃契約，當事人終止契約者，除本節或租約另有規定外，準用民法第四百五十條第三項但書，關於不動產租賃，終止契約先期通知之規定。</p>		<p>本條規定本身沒有問題，但關於民法不動產租賃規定之準用，本節規定過於零散，建議統一規定。</p>
<p>第三十三條 船舶租賃，本節未規定者，適用民法動產租賃及民法或其他相關法律之規定。民法第四百四十九條第一項，關於租賃期限不得逾二十年規定，於船舶租賃，不適用之。</p>		<p>本條規定本身沒有問題，但關於民法不動產租賃規定之準用，本節規定過於零散，建議統一規定。</p>
<p>第三章 貨物運送</p>	<p>第三章 運送 第一節 貨物運送</p>	<p>本章最大問題在：各項規範在『鹿特丹規則』、『漢堡規則』及『海牙/威斯比規則』間挑選條文為立法，三公約的規範質性不同，海牙規則是以載貨證券為規範主軸(偏保護運送人)，漢堡規則是以運送契約為規範主軸(偏保護貨方)，而鹿特丹規則係以貿易為規範主軸(中間略偏保護運送人)，如此『自助餐式』的規範方式將會產生許多條文間彼此的適用衝突問題。</p>
<p>第一節 定義</p>		<p>單一條文無須自成一節。</p>
<p>第三十四條 本章用詞，定義如下：</p> <p>一、運送契約：指運送人收取運費，承諾將貨物自一地運送至另一地之契約。此種契約應規定海上運送階段，且得規定包括海上運送階段之多式運送。</p> <p>二、海上運送階段：指貨物抵達裝載港商港區域或運送人於裝載港商港區域收受貨物，以迄貨物離開卸貨港商港區域或運送人於卸貨港商港區域交付貨物之期間。但依裝載港法律或規定，貨物應交付於行政部門或其他第三人，以供運送人自其提取貨物者，運送人責任期間自其提取貨物時開始。依卸貨港法律或規定，貨物應交付於行政部門或其他第三人以</p>		<p>一、第一款將與第二款產生矛盾，亦無法解決傳統『單一說』、『分割說』的爭議。第一款使用鹿特丹規則定義，鹿特丹採『收受到交付』原則，所以定義為一地至另一地。第二款『海上運送階段』顯係漢堡規則的『責任期間』規定變成『海上運送階段』的定義，將會造成我國法究竟採漢堡規則的『港對港』，還是鹿特丹規則的『收受到交付』的見解。</p>



<p>供受貨人提取貨物者，運送人責任期間自運送人交付貨物於其時終止。前稱商港區域，指商港主管機關，依法劃定商港界限以內之水域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上地區。</p> <p>三、多式運送：指運送全程有兩種以上之不同運送模式。</p> <p>四、固定航線運送：指以公告或類似方式提供於公眾之運送服務，包括依公告之船期表使用船舶在特定港口間定期營運之運送服務。</p> <p>五、非固定航線運送：指不屬於固定航線運送者。</p> <p>六、運送人：指與託運人訂定運送契約之人。</p> <p>七、實際運送人：指受運送人委託，實際完成貨物運送之全部或一部之人，並包括任何受委託以完成此等運送之人。</p> <p>八、託運人：指與運送人訂定運送契約之人。</p> <p>九、受貨人：指依運送契約、運送單據或電子運送紀錄有權受領貨物之人。</p> <p>十、運送單據：指運送人依運送契約簽發之單據，為運送人已依運送契約收受貨物之收據，且為運送契約之證明或運送契約之一部分。</p> <p>十一、電子運送紀錄：指運送人依運送契約，以電子通信方式發出之訊息，包括與電子運送紀錄有邏輯關係之附件上資訊，或其他與電子運送紀錄發出當時或其後關聯之訊息，而成為電子運送紀錄之一部，為運送人已依運送契約收受貨物之收據，且為運送契約之證明或運送契約之一部分。</p> <p>十二、批量契約：指在約定時間內，分批裝運特定數量貨物之運送契約。</p> <p>十三、遲延交付：指運送人未於約定時間內，於約定之交貨地，交付貨物。</p>		<p>二、『多式運送』：無須定義，因本款作用上僅有草案第 37 條有規定，予以合併處理即可。</p> <p>三、『固定航線』及『非固定航線』：亦無須定義，因本款作用上僅有草案第 36 條有規定，予以合併處理即可。</p> <p>四、『實際運送人』為漢堡規則的定義及用語，從文字使用的一致性(旅客運送及鹿特丹規則、以及『使用人』的用語概念)，仍建議使用『履約運送人』為宜。另本條定義，何謂『貨物運送之全部或一部』，此涉及『運送』本身定義廣狹問題(亦即運送二字是否包括收受、裝載、搬移……等)。</p> <p>五、建議納入『單證託運人』，以解決國際貿易，例如 FOB 條件，實際託運人(買方)與運送契約上所載明的『列明託運人』不同的處境。</p> <p>六、『受貨人』定義不要寫『有權受領貨物』，應該是『有權提領貨物』，否則倉庫碼頭豈非都是受貨人，因為他們都有權受領貨物啊！</p> <p>七、『運送單據』：本款定義採用鹿特丹規則之定義，僅限『收據』及『契約證明』二功能。原則 OK，但建議『運送單據』使用『運送單證』乙詞，何以採用『證』，主要在顯示『證明 evidenced』乙字意涵。</p> <p>八、『批量契約』及『遲延交付』於本草案均僅適用一或二條文而已，於相關條文一併規定即可，似無須立單一定義款。概以『遲延交付』為例，如有此一定義，那是否亦應針對『滅失』及『毀損』為定義呢？</p>
<p>第二節 適用範圍</p>		
<p>第三十五條 本章之適用，不受本法第三條除外船舶規定之限制。</p>		<p>本條規定過於突兀。的確，各國際公約雖無『小船/公務船』除外之規定，但各國際公約主要係適用於『國際航線』，亦即跨國運送之情況。草案以國內離島運送及軍艦補運等國內運送作為不受第三條限制之論述，不僅會有問題，且會造成這些運送類型如何適用整部貨物運送法規之尷尬處境，例如軍艦及小船如何適用船舶適航性及運送單據簽發等。再者，海商法各法制間具有高度的運動性(例如運送過程中發生碰撞或海難救助)，本章如何適用將會產生問題。筆者認為，小船及軍艦運補，多以人員運送為主，貨物運送為輔，且許多為政策性的運輸協助，原則上應由各自的法規針對哪些可準用海商法規定為規範比較妥當。如無，既使適用民法規定亦已足夠，不宜貿然直接開放適用。</p>
<p>第三十六條 本章規定，不適用下列契</p>	<p>第六十條第二項 以船舶之全</p>	<p>一、本條第一項規定主要係參考鹿特丹規則之規定，</p>

<p>約：</p> <p>一、固定航線運送之傭船契約及其他使用船舶或船艙之契約。</p> <p>二、非固定航線運送之運送契約。但當事人間未有傭船契約或其他使用船舶或船艙之契約，且已簽發運送單據或電子運送紀錄者，不在此限。</p> <p>傭船契約下，另行簽發運送單據或電子運送紀錄者，運送人與託運人以外持有人間之關係，依本章之規定。</p>	<p>部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。</p>	<p>並非不可，但過於複雜且涉及若干定義問題，例如何謂『其他使用船舶或船艙之契約』？再者，第一項第二款之非固定航線運送之規定，如何適用？亦會產生爭議，例如發生『無傭船契約』亦無『運送單據』之情況，如何適用？將產生問題，不要忘了，草案前條所納入的國內小船運送及軍艦運補，均為『非固定航線』，且幾乎也沒有簽立『傭船契約』，亦無簽發『運送單據』！</p> <p>二、第二項規定本身問題不大，但第二項情況實務上最大問題為運送單據上『引置條款』的效力問題，如此問題不解決，第二項規定效力大打折扣。</p>
<p>第三十七條 多式運送同時涉及海上運送及其他模式之運送者，其海上運送階段適用本章之規定。</p> <p>貨物滅失、毀損或遲延交付發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。</p>	<p>第七十五條 連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。</p> <p>貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。</p>	<p>本條文維持現行條文採『網狀責任制』，比較大的問題是：第一、鹿特丹規則已改採『修正網狀責任制』；第二、本條僅規定『海上段適用本章』，但卻未規定『非海上段是否怎麼樣法律？』，也就是說，本條規定會被解釋為草案欲採『運送責任分割說』，但對於所謂的『港前』及『港後』的運送階段應如何適用？並未明文，因在實務上，運送單據對於這前後段期間通常仍適用海上段所適用的法律。換言之，本條規定並未真正抓到現實海運情況下的真正問題，予以面對及解決。</p>
<p>第三十八條 本章有關運送人因貨物滅失、毀損或遲延交付對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，運送人或實際運送人之使用人或代理人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲延交付，係因使用人或代理人故意或重大過失所致者，不在此限。</p>	<p>第七十六條 本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。</p> <p>前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。</p>	<p>一、本條文較大問題在於使用『實際運送人』及『使用人』二詞。本草案實際上已採用『鹿特丹規則』，然『實際運送人』(含其定義)為漢堡規則用語，其定義範圍與鹿特丹規則所使用之『履約運送人』及『海運履約運送人』並不全然一致，此為自助餐修法之另一例。其次，於『使用人』部分，此涉及民法學理上『債務履行輔助人』(民法 224)解釋上爭議，包括『使用人』的意義(依債務人的意思事實上為債務履行之人)及範圍(相當多變形且具解釋上爭議)。由於爭議過大，使用人範圍解釋上很有爭議，鹿特丹規則便採取『上位控制』概念(亦即針對運送人、履約運送人及海運履約運送人為義務主體規定，並針對這些名詞為明確定義)，而不採取『下位控制』概念(亦即針對『受僱人』、『代理人』、『使用人』、『契約履行輔助人』等為規範)。草案採行『實際運送人』及『使用人』日後將會產生許多爭議。</p> <p>二、修正理由稱威斯比規則的 servants 應翻譯成『使用人』應有誤解，威斯比規則於 agent and servants 相關用語之後以刮號方式特別將『independent contractor』除外，吾就很難說 servants 等於使用人了。</p> <p>三、『使用人』雖為我國法律用語，但學理上仍將其歸類為『履行輔助人』。換言之，使用『履行輔助人』或『履約運送人』之類用語，並非不可行。</p> <p>四、建議修正方式有二：第一、擴大『實際運送人』定義(以涵蓋類似鹿特丹規則之履約運送人及海運履約運送人)，且不要使用『使用人』乙詞，維持受僱人及代理人即可；第二、採鹿特丹規則規範方式，將貨運義務主體訂為運送人、履約運送人及海運履約運送人三類，並維持前述之人之受僱人及代理人即可。</p> <p>五、本條但書規定僅限於『使用人及代理人』，但未包括『實際運送人』，換言之，實際運送人並未納入故意或重大過失不得主張免責限責抗辯事由之列，這是很嚴重的修法瑕疵。</p>
<p>第三十九條 本章有關運送人抗辯與責任限制之規定，適用於契約、侵權行為或任何法律關係，對運送人提起貨物滅失、毀損或遲延交付之損害賠償請求。</p>		<p>一、本條為國際海商公約自 1960 年代以後明確採用『法條競合』原則之表徵，原則上 OK。然本條規定用語過於簡略，將會導致很多適用上的爭議。例如第一、本條僅適用於『本章有關運送人抗辯與責任限制之規定』，而非針對『運送人於本章所負義務及責任』為規定，兩者並不一致。</p>

		<p>第二、本條僅適用於『對運送人提起之……請求』，而不包括對『實際運送人』及『前二者之受雇人或代理人』所提起之請求，亦會產生爭議，因本草案喜馬拉雅條款的適用範圍可能無法有效涵蓋此一條文，換言之，『法條競合』規定可能無法適用於對『實際運送人』及『其受雇人或代理人』所提起之爭訟，雖然後二者仍得主張運送人之抗辯及限責規定。</p> <p>二、本草案擴大對託運人義務及責任方面之規定，但相對地，對託運人的請求是否亦有『法條競合』原則之適用？亦應明文。</p>
第三節 運送人義務及責任		<p>本節規定有點亂，僅單純地把跟『運送人』直接有關之事項納入本節規定，以免責事由為例，免責是『權利』，不是義務及責任。本節在架構上必須更為嚴謹、適題、周到才可。</p>
<p>第四十條 運送人於貨物收受或裝載後，因託運人之請求，應發給<u>運送單據或電子運送紀錄</u>。</p> <p><u>前項電子運送紀錄之發給及使用，應經運送人及託運人之合意。</u></p>	<p>第五十三條 運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給<u>載貨證券</u>。</p>	<p>一、本條規定應加列『航運習慣或慣例』，而非一應請求，即應發給。</p> <p>二、另第一項規定為『貨物收受或裝載後』，換言之，即有簽發『收受運送單據』(亦即並非傳統的『裝船載貨證券』)的情況，為配合國際貿易『裝船日』之約定要件，本條必須針對『裝船運送單據』有更為清楚的明文始可，否則會產生爭議，因如此規定，等於賦予我國運送人並無簽發『裝船運送單據』之積極義務。</p>
<p>第四十一條 運送人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意：</p> <p>一、使船舶適航。</p> <p>二、配置船舶相當船員、設備及供應。</p> <p>三、使貨艙、冷藏室、其他供載運貨物部分及運送人提供之貨櫃適合於受載、運送與保存。</p> <p><u>運送人為免除不適航所致之貨物滅失、毀損或遲延交付責任，應就已為必要注意之事實，負舉證之責。</u></p>	<p>第六十二條 運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：</p> <p>一、使船舶有安全航行之能力。</p> <p>二、配置船舶相當船員、設備及供應。</p> <p>三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。</p> <p><u>船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。</u></p> <p><u>運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。</u></p>	<p>問題：本條船舶適航性有幾個問題：</p> <p>第一、仍維持『發航前及發航時』適航，而非類似鹿特丹規則已改採『全程適航』。只要同時解決適航性的合理舉證問題(靜態適航之各項船舶證書，以及動態適航之 ISM 證書等)，全程適航是絲毫沒有問題的，適航與否可回歸運送人是否對不適航是否有故意過失為認定。</p> <p>第二、草案第一項第一款將文字縮減為『使船舶適航』，第二項又簡稱『不適航』，如此將會產生日後很嚴重的解釋問題：亦即所謂的『(不)適航』是指第一項全部，抑或僅指第一項第一款。</p> <p>第三、草案說明有關『適航』所引用的英國判決過於老舊(1804, 1839, 1904 年)全為 1924 年海牙規則制訂前的判決。IMO 以『海上人命安全』為首要任務，現今船舶設計及建造科技進步且已有相關確實的船舶檢驗制度，只要符合這些制度就可，海事界不僅對此有高度認同，海上保險對於適航性的要求亦然，亦即採形式適航，非實質適航，因實質適航在實務上，特別是對班輪運送而言，根本無法達成，因為對每一停靠港的貨物而言，形同都要為『發航前及發航時適航之舉證』，根本不可能。</p> <p>第四、誠心而論，『適航性』乙詞為『狹義適航』『運輸』『堪載』三能力的通稱或簡稱，條文並非不能使用『適航』二字，但必須對『適航』二字有非常明確的範圍界定及定義始可，否則將造成各自解讀之窘境。</p> <p>第五、船舶適航性最重要的關鍵是『適航性如何舉證』問題，此部分如不處理，本條如何變動修正都沒有用。</p> <p>第六、適航舉證之規定，主要為海牙規則所規定，從『推定過失』角度，本為當然之理。但由於貨運責任舉證配置相當複雜，無須於此條文規定特別規定，建議以『專條』方式處理。</p> <p>第七、海上貨物運送人的責任並非僅限於『滅失、毀損及遲延交付』而已，建議運送人的責任範圍應由專條處理，本條無須規定。</p> <p>建議：</p> <p>第一、可採取『全程適航』加『適航性推定條款』</p> <p>第二、第一項第一款可維持現有條文用語『使船舶有</p>

		<p>安全航行之能力』或『使船舶有於海上安全航行之能力』或『使船舶有於海上能抵禦預定航程風險之安全航行能力』</p> <p>第三、第二項於『不適航』之前加上『前項』。</p> <p>第四、第二項後段或第三項增列『適航性推定條款』或專條規定海上貨物運送的舉證配置。</p> <p>第五、儘量維持現行法第三項用語，避免使用運送人責任範圍。</p>
<p>第四十二條 除本章另有其他免責之規定者外，運送人對於承運貨物之收受、裝載、搬移、堆存、保管、運送、看守、卸載及交付，應為必要之注意。但當事人得約定由託運人或受貨人裝載、操作、積載或卸載貨物，並應載明於運送單據或電子運送紀錄。</p> <p><u>運送人就已盡必要注意之事實，負舉證之責。</u></p>	<p>第六十三條 運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。</p>	<p>問題：</p> <p>第一、本條最重要的問題為加上『收受』及『交付』二詞。按本條規定在過往亦為『運送人責任期間』的認定條文之一，加上該二詞，很明顯地會將運送人責任期間擴展到『從收受，到交付』，而非如草案說明所說的仍維持『港對港』責任期間之規定！</p> <p>第二、草案所提的 FIO 等記載，實務上主要適用於散裝運送，並非件貨運送，雖然在理論上，件貨運送並非不能使用這類條款。另在司法爭訟實務上，但書規定面臨最多問題的情況為『繫固』，此部分應予以納入。</p> <p>第三、第一項但書規定，並未規定為如是記載時之效力或效果。</p> <p>第四、貨物照管舉證之規定，海牙規則相同的義務條款規定事實上對此並無明文，從『推定過失』角度，或可為當然之理。但由於貨運責任舉證配置相當複雜，無須於此條文規定特別規定，建議以『專條』方式處理。事實上，從舉證配置角度，本條草案第二項規定似無絕對必要：</p> <p>a)貨物照管，所涉及各階段及步驟非常多，如何舉證？本有問題，此情況恐比適航性舉證更為嚴重，舉證之所在，敗訴之所在，本第二項規定的結果，無疑等同課以海上貨物運送人只要貨損就必須負責之嚴格責任！</p> <p>b)過失責任的基本舉證法理為債權人應就債務人之過失行為為舉證。1924 年海牙規則採『推定過失法理』係整個貨物運送過程均在運送人掌管之中，所以由貨方先進行初步舉證之後，由運送人就免責事由及無過失事由為舉證，絕無以舉證之名，反課以運送人絕對責任之任何意圖存在。這也就是說為何海牙威士比/漢堡/鹿特丹均未針對貨物照管義務為過失推定舉證責任之明文之原因，我國立法實無須為畫蛇添足之舉。c)草案第二項雖有限定舉證範圍為『已盡必要注意之事實』，但免責事由本來就為運送人應自行舉證之事由，第二項規範的結果變成：不僅運送人要針對『免責事由』為舉證，且運送人更必須進一步地針對『貨物照管義務』為無過失之舉證！</p>
<p>第四十三條 因下列事由所發生之滅失、毀損或遲延交付，運送人不負賠償責任：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、船長、海員、引水人或運送人之使用人，於航行或管理船舶之行為而有過失。</li> <li>二、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。</li> <li>三、海上或航路上之危險、災難或意外事故。</li> <li>四、天災。</li> <li>五、戰爭行為。</li> <li>六、公共敵人之行為。</li> <li>七、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。</li> </ol>	<p>第六十九條 因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、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。</li> <li>二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。</li> <li>三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。</li> <li>四、天災。</li> <li>五、戰爭行為。</li> <li>六、暴動。</li> <li>七、公共敵人之行為。</li> </ol>	<p>本條規定在質性上屬『運送人權利』並非如本節標題所提為『運送人之義務及責任』！</p> <p>問題：</p> <p>第一、第一款航海過失及管理船舶過失免責：本款規定與大陸法及英美法傳統所規範及承認的債務人對其履行輔助人之替代責任背道而馳，本款規定多年來飽受各國批評。此規定於 1924 年海牙規則時代，因通訊不佳，船舶設備不周等因素，加上這些人均屬領有執照之人，以及船貨妥協等特殊背景，或有其時代需求之背景，但今非昔比，本款規定已難有立足之點。事實上，國際社會於整個鹿特丹規則長達九年的研擬/討論期間，本款予以刪除，幾乎沒有受到什麼阻力，換言之，本款刪除已為全球普遍的當今共識。再</p>

<p>八、檢疫限制。 九、貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。 十、不論基於任何原因，亦不論為局部或全面性之罷工、停工、勞動之中止或限制。 十一、暴動及民變。 十二、救助或意圖救助海上人命或財產。 十三、因貨物之固有瑕疵、性質或特性所致之體積或重量之耗損或其他滅失或毀損。 十四、包裝不固。 十五、標誌不足或不符。 十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。 十七、其他非因運送人本人之故意或過失，或非因其代理人或使用人之過失所致者。但主張本款免責之利益者，應負舉證之責，證明滅失毀損或遲延交付，既非歸因於運送人本人之故意或過失，亦非歸因於運送人之代理人或使用人之過失所致者。</p>	<p>八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。 九、檢疫限制。 十、罷工或其他勞動事故。 十一、救助或意圖救助海上人命或財產。 十二、包裝不固。 十三、標誌不足或不符。 十四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。 十五、貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。 十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。 十七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。</p>	<p>者，刪除本款並非謂航海過失及管理船舶過失即屬不得免責，得否免責？還是回歸『推定過失法理』為解決，亦即如運送人能證明『某航海』或『管理船舶』非其或其受僱人/代理人之過失所致，其仍可主張免責。 第二、使用『使用人』乙詞有其不當或欠妥之處，一如前述。 第三、第十七款但書規定等同具文，當事人就有利於己之主張，負舉證之責，本為法之當然，無須在此畫蛇添足。 第四、建議本款規定可獨立成單一條文，蓋此款規定可作為運送人的責任基礎條文。並應另外為獨立的『舉證責任』規定，使海上貨物運送的舉證責任法制更為精準及明確。</p>
<p>第四十四條 運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。 運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。</p>	<p>第六十四條 運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。 運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。</p>	<p>一、目前海運所承載之危險品種類相當多，現行法第一項規定並不合理，因面對危險品，運送人只有拒絕載運或不同意載運之選擇而已。按危險品運送基本上由『危險品及其預防措施之申報』、『危險品標籤』及『損害賠償責任』三重點所構成，本條第一項應將此三核心重點納入規定。 第二項規定略微寬鬆，建議三修正：加上『或環境』，『造成實際危險』，措施之『合理性』。</p>
<p>第四十五條 運送人發現未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，致有損害並得請求賠償。 前項貨物在航行中發現時，係違禁物或其性質足以發生損害者，運送人得投棄之。</p>	<p>第六十五條 運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害並得請求賠償。 前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。</p>	<p>建議本條可與前條規定合併。託運人責任(運費及損害賠償)於託運人義務/責任節為統一規定即可。</p>
<p>第四十六條 為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生滅失、毀損或遲延交付時，運送人不負賠償責任。</p>	<p>第七十一條 為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。</p>	<p>問題： 一、建議不要使用『不得認為違反運送契約』乙詞，因草案已納入『實際運送人』，實際運送人與貨物請求權人間根本不存在運送契約，將會發生本條是否適用之爭議問題！ 二、必須處理『不合理偏航』時，運送人是否仍得主張免責抗辯及責任限制之問題。 三、現行條文及草案並未規範『施行救助之主體』(亦即船舶) 建議修正： 『承運船舶』為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航，因而發生滅失、毀損或遲延交付，運送人『及實際運送人』不負賠償責任。 貨物滅失、毀損或遲延交付為前項規定以外之偏航所致者，運送人『或實際運送人』仍有權主張本章程所規定之免責抗辯及責任限制，但運送人『或實際運送人』有故意或重大過失者除外。</p>

<p>第四十七條 貨物未經運送人之同意而裝載者，運送人對於其貨物之滅失、毀損或遲延交付，不負責任。</p>	<p>第七十二條 貨物未經船長或運送人之同意而裝載者，運送人或船舶所有人，對於其貨物之毀損或滅失，不負責任。</p>	<p>問題： 一、建議加上『實際運送人』或『履約運送人』之同意。按實際運送人雖然可主張運送人有權主張之免責限責等抗辯，但此免責限責抗辯事由並未涵蓋『貨物未經實際運送人同意而裝載』之情況，將會造成適用及解釋上之漏洞。 建議修正： 『貨物未經運送人或『實際運送人』之同意而裝載者，運送人或『實際運送人』對於其貨物之滅失、毀損或遲延交付，不負責任。』</p>
<p>第四十八條 運送人將貨物裝載於甲板上，致生滅失、毀損或遲延交付時，應負賠償責任。但符合下列情形之一者，不在此限： 一、經託運人同意並載明於運送契約者。 二、航運種類或商業習慣所許者。 三、適合儲載於甲板之貨櫃貨物。 四、裝載於車輛中之貨物。</p>	<p>第七十三條 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。但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。</p>	<p>問題： 一、合法甲板裝載必須包括『法令要求』(例如 IMDG Code 所要求) 二、貨櫃及貨運車輛可為合法甲板裝載的前提是該船在結構設計上原本就是符合運載是類貨櫃及貨車，並非貨櫃運送就是合法的甲板裝載，此必須明確說明。 三、合法甲板裝載不負賠償責任者應僅限於『甲板裝載之特殊風險』，而非所有風險均免責，必須有效釐清。 四、『不合法或非法甲板裝載』的法律效力為何？本條文必須明訂。依鹿特丹規則之規定，運送人『及實際運送人』不得主張免責免責抗辯及限責。</p>
<p>第四十九條 運送之全部或一部係轉託實際運送人所完成者，不論此項轉託行為，是否基於海上運送契約所許可之自由權限，運送人仍須依本章之規定，對運送全程負其責任。 本章有關運送人責任之規定，亦適用於實際運送人就其履行運送範圍內之責任。 運送人依任何特約，承擔非本章所規定之義務或放棄所賦予之權利者，僅於經實際運送人書面明示之同意後，始對實際運送人發生效力。但不論實際運送人是否同意，運送人仍受該項承擔義務或放棄權利特約之拘束。 運送人及實際運送人，對於運送物之滅失、毀損或遲延交付，應連帶負責。 自運送人、實際運送人及其使用人或代理人所得受償之總額不得超過本法第七十條規定之責任限額。 本條之規定，不影響運送人與實際運送人間之求償權。</p>	<p>第七十四條 載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。 前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。</p>	<p>問題： 一、本條規定對海商法納入『實際運送人』規定屬非常重要的條文。按『實際運送人』與貨方間並不存在直接的契約關係，傳統上僅能依侵權行為法理為求償，本條規定等於以法律形式正式賦予『實際運送人』的法律地位及其權利義務。 二、為避免造成公約法制下的混淆，筆者建議不採漢堡規則之『實際運送人』，而直接採鹿特丹規則之『履約運送人』。 三、草案第一項並無規定的絕對必要：a)運送人的運送責任於先前條文已明確規範；b)本項引用載貨證券背面常見的『自由權條款』，形同間接承認該條款之效力。從委託運送法理，如託運人特別指定某 A 船舶運送人為運送，是否等同 A 運送人得將貨物『自由地』轉託其他船舶運送人為運送，並非毫無斟酌之空間。 四、第二項規定與『運送期間』會有所掛勾，由於草案仍採『港對港』而非『收受至交付』，將會造成如實際運送人部分運送內容涉及『港外運送』時，此部分應如何適用之爭議。 五、第二項均言『責任』，按法律上，『義務』跟『責任』分屬不同概念，義務是法律規定應為或不應為的一項負擔，而責任為義務違反的結果。精準言之，本項規定應使用『義務』，而非『責任』。 五、草案第五項建議移列單位責任限制相關條文為規定，較為一致。</p>
<p>第五十條 除依本法第七十條之規定外，運送人對貨物滅失、毀損或遲延交付之賠償總額，應依約定之交貨地或應交貨地當時之貨物價值計算。 貨物價值應按商品交易價格確定，無此種價格者，依市場價格計算；無交易價格及市場價格者，參酌相同種類及品質貨物之通常價值確定。</p>		<p>問題： 一、據筆者整理我國過去三十年最高法院海商法有關海上貨物運送相關判決，『損害賠償額之計算』堪為相關爭訟出現頻率最高的爭點，本條規定的詳細及明確規定將會助我國相關多司法實務問題的解決。 二、草案第一項『約定之....』是指何類約定？必須明確。係依載貨證券、運送契約或其他運送單據上所記載之『交貨地』及『交貨時』，還是可依其他約定標準，必須明確。 三、草案第二項為一般性規定，但事實上如此規定仍無助於司法實務對交付時交付地商品交易價格</p>

		<p>的舉證及認定。亦即除一般性規定外，應該有其他的補充認定或推定機制，例如加入 CIF 價格推定為交貨地/時價格原則，以及賦予法院司法認知原則，授權法院可綜合判斷各項數據為合理價格的認定，避免舉證的繁複及過度負擔。</p> <p>四、對於交貨地所發生的關稅、公證費等費用是否可列入損害賠償之計算？亦應有所明文。</p> <p>五、最重要的是，貨物損害賠償總額的計算不應僅單憑『交貨地時之商品交易價格標準』標準，應考量求償權人的身份，例如貨損請求權人為『託運人』，其並非受領權利人，託運人所受之損失絕非『交貨地時之價格損失』，必須予以區分。</p>
第四節 託運人義務及責任		<p>本節規定似乎是將所有與『託運人』有關的規定集中！問題是，許多規定並不適合放在本節，而最好放在例如運送人義務責任節，且亦應明確針對交運義務為規範。</p> <p>建議：增列以下託運人各項義務：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 託運人之交運義務</li> <li>● 貨物適運義務</li> <li>● 貨運資料即時聲明義務</li> <li>● 貨物需要特別照護之申報義務及即時回應義務</li> <li>● 貨物包裝適運義務</li> </ul>
第五十一條 託運人對於交運貨物之名稱、數量及重量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切滅失、毀損及費用，由託運人負賠償責任。	第五十五條 託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切滅失、毀損及費用，由託運人負賠償責任。 運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人以外之載貨證券持有人。	<p>一、本條文並未處理『貨運資料』係由託運人指定第三人為提供時之相關責任問題，按此情況常見，例如 FOB。</p> <p>二、託運人所提供且應保證正確無訛的資料並非僅限於本條規定所載『名稱、數量及重量，或其包裝之種類、個數及標誌』，尚應包括危險性質及貨物價值(如有提供)。</p>
第五十二條 運送人所受之損害，非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任。	第五十七條 運送人或船舶所有人所受之損害，非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任。	<p>一、按託運人對於貨品聲明及危險品聲明為『無過失責任』，本條規定等採『過失責任』主義，必須將前述二情況予以除外。</p> <p>二、本條託運人應負責的對象僅限『運送人』，並未包括『實際運送人』及二者之『使用人或受雇人及代理人』等，應納入。</p> <p>三、除託運人之『代理人』『受雇人』外，亦可能包括 FOB 託運人所指定之人，此部分亦應納入，較為周延。</p> <p>四、如託運人係委託運送人或運送人之受雇人代理人等為託運義務之履行時，應如何處理？亦應明文。</p>
第五十三條 貨物因本身性質或特性，對人身、財產或環境已形成危險，或適度顯現有可能形成此種危險時： 一、託運人應於貨物交付給運送人之前，將貨物之危險性質或特性通知運送人。託運人未履行此項義務，且運送人無法以其他方法知悉貨物危險性質或特性者，託運人應就未通知所導致之損失，對運送人負賠償責任。 二、託運人應依貨物預定運送階段所適用之相關行政法規或其他規定，對危險貨物加註標誌或標籤。託運人未履行此項義務者，託運人應就由此所致之損失，對運送人負賠償責任。		<p>本條規定基本上符合鹿特丹規則之規定，但用語上可以更簡化一點。</p>
第五十四條 船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回	第六十六條 船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將	<p>一、草案本節為『託運人義務及責任』，運費雖可 prepaid 或可 collect，但以到付為原則(因運送具</p>

<p>時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。</p>	<p>原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。</p>	<p>承攬性質)，換言之，運費並非『託運人的當然義務』，以下三條文運費相關規定置放於『託運人義務節』似有不妥之處。</p> <p>二、再者，運費有關規定並非僅現行法第 65~67 條而已，例如運費支付基礎、託運人違約之運費支付義務，受貨人運費支付義務等均應予以明文規定。</p> <p>三、本條規定不符實務(不會運回，通常轉運鄰近港口)，<b>建議刪除</b>，類似情況，可合併於次一條文為統一規定。</p>
<p>第五十五條 船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，託運人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。</p>	<p>第六十七條 船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。</p>	<p>建議將現行法第六十七條及第六十八條合併為同一條。並建議針對『不可抗力運費』及『距離運費』等為規定。</p>
<p>第五十六條 船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由運送人設法運到目的地港時，其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。 新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用；新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。</p>	<p>第六十八條 船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目的地港時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。 如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。</p>	<p>同前條建議。</p>
<p>第五節 運送單據及電子運送紀錄</p>		<p>一、建議使用『運送單證』，而非『運送單據』。為何使用『證』？主要為該文件在英美法及大陸法均屬『運送契約之證明』之重要表徵。</p> <p>二、應規定運送單據的種類、性質、轉讓及其效力。</p>
<p>第五十七條 運送單據或電子運送紀錄，應載明下列各款事項，由運送人簽名： 一、船舶名稱。 二、託運人之姓名或名稱。 三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數及重量，或其包裝之種類、個數及標誌。 四、<u>收貨地、裝載港、卸貨港及交貨地。</u> 五、運費交付。 六、<u>運送單據之份數。</u> 七、填發之年月日。 八、<u>收貨日及裝載日。</u> 九、<u>運送人名稱及其住所、居所、公務所、事務所或營業所。</u> 十、<u>託運人指定受貨人者，應包括其名稱及住所、居所、公務所、事務所或營業所。</u> 前項第三款之通知事項，與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人得在運送單據或電子運送紀錄內載明其事由或不予載明。 <u>運送單據或電子運送紀錄，依第一項為記載者，推定運送人依其記載為運送。但運送單據或電子運送紀錄移轉於善意第三人者，對於第一項之記載，運送人不得提出反證。</u> <u>第一項應記載事項未記載或不正確，並不影響運送單據或電子運送紀錄之法律性質或效力。</u></p>	<p>第五十四條 載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名： 一、船舶名稱。 二、託運人之姓名或名稱。 三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌。 四、裝載港及卸貨港。 五、運費交付。 六、載貨證券之份數。 七、填發之年月日。 前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。 載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。</p>	<p>一、第一項建議加上『或其代理人』簽名。</p> <p>二、本條規定從航運現代化角度，似乎是不足的，包括貨物表面情狀、櫃號、甲板裝載之記載、交貨日期之約定等。但更重要的是，本條規定是否能解決長久來『運送物同一性記載』及『據稱告等記載』的效力問題。就後者而言，<b>很明顯地，草案規定是非常不足的。</b></p> <p>三、建議『保留聲明』條文獨立成為單一條文，並針對『據稱告』條款之效力，分別針對適用於無法確實查證之場合，以及運送單據所記載之資料為運送人自己提供者等不同情況為詳細規定。亦即草案第三項但書規定(運送單據背書轉讓第三人時之絕對證據力)，應有所調整才對(按此規定來自於 1968 年威斯比規則，但面對現今貨櫃運送類型，該規定在適用上應有所調整)。</p> <p>四、記載不實(明知及故意)導致運送單據受讓人損失時，運送人可否主張單位責任限制或其他免責抗辯事由？有問題，應予以明文。</p>
<p>第五十八條 運送單據或電子運送紀錄，有與前條第一項第九款所載運送人名稱不一致者，該運送人身分相關</p>		<p>一、航運關係複雜，本條文在司法實務有關運送人身份的認定上有其重要性。</p> <p>二、第一項必須明載第一項第九款有記載運送人名稱</p>



<p>之資訊或條款無效。</p> <p>未依前條第一項第九款載明運送人名稱，而貨物已裝上指定船舶者，推定該船舶之登記所有人為運送人。</p> <p>船舶之登記所有人能證明貨物運送時，該船舶為於光船租賃中且指明船舶承租人名稱及其住所、居所、公務所、事務所或營業所者，推定船舶承租人為運送人。</p> <p>船舶之登記所有人或船舶承租人，均得以指明運送人及其住所、居所、公務所、事務所或營業所之方式而推翻前二項之推定。</p> <p>本條之規定不妨礙貨損請求權人，證明運送單據或電子運送紀錄載明之運送人，或依本條規定認定為運送人以外之人為運送人。</p>		<p>為適用之前提。</p> <p>三、第二項不宜使用『未依』二字。</p> <p>四、本條各項規定用語可予以簡化。</p>
	<p>第六十條 民法第六百二十七條至第六百三十條關於提單之規定，於載貨證券準用之。</p>	<p>原則 OK</p>
<p>第五十九條 持有得轉讓之運送單據，視為占有其上記載之貨物。</p> <p>該運送單據之移轉視為移轉該貨物之占有，至於發生何種效力，應依運送單據讓與人與受讓人之主觀意思，而發生占有移轉、所有權移轉或動產質權設定之效力。</p> <p>前項移轉效力，非以運送人占有貨物為限。</p> <p>得轉讓之電子運送紀錄，準用前三項規定。</p>		<p>一、如第一項規定為是，那持有『得轉讓之運送單據』外之運送單據，即不具有『視為』之效果了嗎？再者，民法 627 都沒有如此『視為占有之明確規定』，在鹿特丹規則都在『不針對可轉讓運送單據之物權效力為規定』之情況下，我國法反而背道而行，對『得轉讓之運送單據』為如此明確規定，恐會造成『自綁手腳』之情況。其次，本草案參考鹿特丹規則之『控制權』概念規定『運送契約債權移轉及債務承擔』節，兩相不一致的結果，將會造成『物權所有』及『契約債權』不一致之情況，亦即可能具所有權，但卻無契約債權；或具契約債權但卻無物權之情況。</p>
<p>第六十條 運送單據，除明示註記不得轉讓外，其移轉依下列方式：</p> <p>一、運送單據受貨人欄標註依指示、依託運人指示、依受貨人指示或依特定人指示之指示式運送單據，得以記名背書或空白背書方式移轉於他人。</p> <p>二、運送單據受貨人欄留白之無記名式運送單據，得以交付運送單據方式移轉於他人。</p> <p>三、運送單據受貨人欄記載受貨人名稱之記名運送單據，係不得移轉。</p> <p>電子運送紀錄，除明示註記不得轉讓外，其移轉方式準用前項第一款及第三款規定。</p>		<p>一、本條文將『可轉讓運送單據』種類區分為『待指示』『無記名』『記名』三種，此三種符合傳統種類需求。但：</p> <p>第一、第三類『記名』既然說不得轉讓，何以本項說『其移轉依下列方式』！前後矛盾。</p> <p>第二、可轉讓的運送單據必須與『繳回』及『善意』作結合，其效力及功能才能真正呈現，相關條文必須併合在一起。</p> <p>二、相關建議採鹿特丹規則的分類及規定即可。</p>
<p>第六節 運送契約債權移轉及債務承擔</p>		<p>本節規定事實上即為鹿特丹規則的控制權規定，控制權規定，除鹿特丹規則外，已廣泛見於航空、鐵路、陸運等國際公約，實無須另創『運送契約債權移轉及債務承擔』乙詞。</p>
<p>第六十一條 得轉讓運送單據之託運人或持有人，於運送人責任期間，得移轉該運送單據，藉以移轉貨物指示權、貨物受領權及受貨人變更權之運送契約債權於他人。</p> <p>於前項以外情形之託運人，或於運送契約成立時受託運人指定代其行使之受貨人或其他第三人，於運送人責任期間，得移轉貨物指示權、貨物受領權及受貨人變更權之運送契約債權於他人。讓與人於通知運送人時，其債權移轉發生效力。</p>		<p>一、控制權的行使最重要者為『控制方』及『控制權行使範圍』二方面。後者，本草案問題較小，於前者『控制方』方面，與鹿特丹規則相互比較，對於『約定必須繳還之不可轉讓運送單據』之控制方，草案本條規定可能會產生爭議。</p> <p>二、本條僅規定控制方之權利，並未規定『義務』（草案下一條文？），例如運送資訊之提供或指示等，應參考鹿特丹規則予以明訂。</p>

得轉讓之電子運送紀錄，準用第一項規定。		
第六十二條 依本法第六十一條受讓運送契約債權者，除請求替換運送單據或電子運送紀錄或藉此移轉運送契約債權外，倘有行使其他運送契約權利者，應承擔運送契約規定之任何責任。但此責任以載明於運送單據、電子運送紀錄，或得自其確認者為限。		本條似乎是在規定控制方之義務項部分。但在用語及範圍上可能會有問題： 第一、『義務』不等同『責任』，草案係以『責任』，那請問『控制方』的義務究係為何呢？ 第二、最嚴重的是，本草案未處理『單據移轉』與『控制方』間之關係。
第七節 貨物之交付		本節規定可增加『貨物留置權』
第六十三條 貨物運達後，運送人應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。	第五十條 貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。	建議刪除。件貨運送或班輪運送係以固定班表為運送，並不存在『貨到通知』義務，貨到通知義務為備船契約所具有。
第六十四條 貨物到達交貨地時，受領權利人，應在約定之交貨地、時間或期限內接受交貨；無約定者，應考量契約條款、習慣及行業作法，於合理預期之交貨時間及地點接受交貨。		可補充『貨物收受之確認』乙點。
第六十五條 受貨人怠於受領貨物時，運送人得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。 受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。 運送人對前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額： 一、不能寄存於倉庫。 二、有腐壞之虞。 三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。	第五十一條 受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。 受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。 運送人對前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額： 一、不能寄存於倉庫。 二、有腐壞之虞。 三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。	一、Idle cargo 為航運實務界相當頭痛的問題，本條文未詳加處理，甚為遺憾。Idle Cargo 的處理包括二層面：一為簡易拍賣的進行；另一為 Idle 期間運送人責任的減免。 二、受貨人之後，建議加上『受領權利人』，本條情況亦應包括『受領權利有爭議』之情況。
第六十六條 貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照運送單據或電子運送紀錄之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限： 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。 三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。 四、在收貨證件上註明者。	第五十六條第一項 貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限： 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。 三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。 四、在收貨證件上註明者。	一、所有通知應包括草案之『實際運送人』，蓋此情況非『準喜馬拉雅條款』可足以適用。 二、雙方相互便利檢查之義務，應納入規定。
第六十七條 受領權利人除於交貨後二十一日內，以書面通知運送人遲延交付所致之損失情形外，運送人不負損害賠償責任。		建議與前條合併為同一條文，因質性相同。
第六十八條 得轉讓之運送單據有數份者，在貨物交貨地請求交付貨物之人，縱僅持有一份，運送人不得拒絕交付。不在貨物交貨地時，運送人非	第五十八條 載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交	一、本條在屬性上屬『運送單據』權利問題，非目的地交貨問題，因理論上可以在『非目的地』為交貨之請求。建議將本條文移列『運送單據』節。 二、本條規定並未將所有運送單據的類型納入，在適

<p>接受全數，不得為貨物之交付。</p> <p>二人以上之得轉讓之運送單據持有人請求交付貨物時，運送人應即將貨物按照第六十五條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。</p> <p>得轉讓之運送單據持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之運送單據對運送人失其效力。</p> <p>不得轉讓之運送單據，其上明示註記應繳回者，受貨人除應繳回外，尚應證明其身分，以供運送人依第二項之規定交付貨物於受貨人。</p> <p>得轉讓之電子運送紀錄持有人，得於貨物到達交貨地後，向運送人出示電子運送紀錄，請求交付貨物。</p>	<p>付。不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。</p> <p>二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。</p> <p>載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。</p>	<p>用上會產生問題。例如根本未簽發運送單據，或簽發不可轉讓運送單據其上未註記應繳回者，此二情況應如何處理？</p> <p>三、可轉讓的運送單據繳還後，其餘正本的效力為何？應予以明文。</p>
<p>第六十九條 得轉讓之運送單據或電子運送紀錄持有人有二人以上，而運送人尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付者，得先於他持有人行使其權利。</p>	<p>第五十九條 載貨證券之持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。</p>	<p>同前第一點說明。</p>
<p>第八節 單位責任限制</p>		<p>貨物遲延的責任限制並非『單位責任限制』，建議本節名無須加上『單位』二字，此為海牙規則時代以件為限責單位之舊制。</p>
<p>第七十條 託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人對於其貨物之滅失、毀損或遲延交付，不負賠償責任。</p> <p>除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於運送單據或電子運送紀錄者外，運送人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六點六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。</p> <p>前項所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以運送單據或電子運送紀錄所載其內之包裝單位為件數。但未經載明者，以併裝單位為件數。非運送人所有或提供之貨櫃、墊板或其他併裝之器具滅失、毀損或遲延交付者，該貨櫃、墊板或併裝之器具本身視為一件計算。</p> <p>運送人對遲延交付造成經濟損失之賠償責任限額，以相當於運交貨物應付運費二點五倍之數額為限。</p> <p>運送人依本條第二項及第四項計算之賠償總額，不得超過貨物全損時依第二項計算所得之限額。</p>	<p>第七十條 託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。</p> <p>除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。</p> <p>前項所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以載貨證券所載其內之包裝單位為件數。但載貨證券未經載明者，以併裝單位為件數。其使用之貨櫃係由託運人提供者，貨櫃本身得作為一件計算。</p>	<p>一、第一項規定本身與單位責任限責無關，既然有本節單位責任限制之規定，建議第一項刪除或移至託運人節。</p> <p>二、運送遲延之責任應明示除外於草案第二項之外，否則會造成必須計入二項限額之狀況。</p> <p>三、第三項件數之說明，建議應納入『裝入車輛內之貨物件數』問題。</p> <p>四、第四項應說明何謂『經濟損失』？或予以更為明文的規定，蓋從名詞使用概念上，經濟損失本來就包括『貨物毀損滅失等產生的經濟損失』！</p> <p>五、是否考量將『運送雙方約定更高責任限額』之情況納入除外？</p> <p>六、是否考量對『國內航線』有不同的單位責任限制？</p> <p>七、建議應將『單位責任限制』與『船舶所有人責任限制』間之關係予以明訂。</p>
<p>第七十一條 前條國際貨幣基金會之特別提款權以判決日、裁定日或當事人約定日之數額計算之。</p>		<p>整部海商法並非僅本條文使用『特別提款權』，可考量將本條文置放於整部海商法的附則章中。</p>
<p>第七十二條 由於運送人本人之故意或重大過失所發生之滅失、毀損或遲延交付，運送人不得主張第七十條限制責任之利益。</p>	<p>第七十條第三項 由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不得主張第二項單位限制責任之利益。</p>	<p>一、草案先前條文已有類似規定，是否有必要為重複，請斟酌，並請注意『實際運送人』本條的適用問題。</p>

第九節 運送契約條款之效力		
第七十三條 運送契約條款或約定，以減輕或免除運送人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物滅失、毀損或遲延交付之責任者，其條款或約定不生效力。	第六十一條 以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。	<p>一、雖然運送單據為運送契約之一部份，但為避免解釋上之爭議，建議修正『運送契約或運送單據』、『運送人』修改為『運送人或實際運送人』。</p> <p>二、減輕或免除的相反為增加貨方之義務及責任，為免爭議，此部分可增列。</p> <p>三、本條必須有明示的例外規定，例如活動物、運費約定等。</p>
第七十四條 批量契約符合下列要件者，不受前條之限制： 一、批量契約載明背離本章規定之聲明。 二、批量契約經當事人個別商議，或載明偏離之條款。 三、運送人已告知託運人，有依本章之規定，訂定契約之機會。 託運人以外之第三人，除以書面為明示同意外，不受前項之拘束。 本法第四十一條及第七十二條不適用第一項之規定。		<p>一、第一項在立法技術上有嚴重瑕疵，每一款不應該使用『。』，而應使用『；及』，如非如此，將造成只要符合任一款，約定即生效力之誤解。</p> <p>二、鹿特丹規則尚有『不得以附合契約或併入方式』之規定，應增訂。</p>
第十節 起訴期間		<p>一、『起訴期間』為國際海商法/公約的通例，非海上貨物運送所專有，建議本節獨立成章，將整部海商法各法制的起訴期間為統一規定。</p> <p>二、『起訴期間』嚴格言之，為英美法體制，我國法是否『全然繼受』？不無斟酌之餘地，且屬立法政策問題。從緩和及平衡角度，將各國際公約之起訴時效『以起訴為時效中斷且可合意延長的特殊消滅時效』解之，大概是最能符合國際公約及我國法的折衷作法。</p>
第七十五條 貨物之全部或一部滅失、毀損或遲延交付者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人解除其責任。 前項一年期間不得停止或中斷；當事人於起訴之事由發生後，得合意延長之。	五十六條第二項 貨物之全部或一部滅失、毀損者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。	<p>一、『運送人解除其責任』在質性上屬非常嚴重的『權利消滅』主義。按時效屆滿的法律效果，學理及立法例上有三類：『權利消滅主義』、『訴權消滅主義』及『抗辯權發生主義』，大陸法系及我國普遍見解採『抗辯權發生主義』，英美法因『起訴時效』之故，因此採『訴權消滅主義』。類似海牙規定之『權利消滅』主義非常特殊且非常罕見，漢堡規則對時效屆滿之效力未予以明文，鹿特丹規則則已確採『訴權消滅主義』。於各國，時效一般屬強制法範疇，建議採我國法標準，至少不超過『訴權消滅』標準，而不應再採『權利消滅』原則。</p> <p>二、合意延長建議採較為嚴格的『時效屆滿前之書面合意』主義，以免發生爭議。</p>
第七十六條 依本章應負責之人，得於第七十五條一年期間屆滿後，提起追償訴訟，其起訴期間，以下列較後者為準： 一、依起訴之管轄地，應適用之法律所定期間。 二、自解決原損害賠償之日起，或自向其送達起訴文書之日起九十日內提起追償訴訟，以先至者為準。		本條規定單純將鹿特丹規則條文為規定，欠缺『國內法化』之動作，蓋第一款『起訴之管轄地』基本上就是指我國。
第七十七條 對船舶承租人之訴訟或對依本法第五十八條認定為運送人之訴訟，得於第七十五條一年期間屆滿後提起，其起訴期間以下列較後者為準： 一、依起訴之管轄地應適用之法律所定期間。 二、自認定運送人之日起，或自船		本條規定可以與前條合併處理。

船之登記所有人或船舶承租人已依第五十八條推翻其為運送人之推定之日起九十日內。		
第七十八條 運送人對託運人或有權受領貨物之人之起訴期間，準用本法第七十五條規定。		本條非常不妥，因沒有規定違反債之本旨之適用範圍，蓋僅規定『運送人對託運人或有權受領貨物之人』，解釋上會超過。
第七十九條 本法第七十五條至第七十八條關於起訴期間之規定，準用民法第一百二十九條第二項規定。		原則 OK
第四章 旅客運送	第二節 旅客運送	<p>一、本章標題建議參考國際公約名稱，增列『及其行李』</p> <p>二、本章規定幾個可再調整及補充之處如下：</p> <p>(a)國內客輪航線業者應有特殊規定(責任限制及保險等)；</p> <p>(b)『非旅客』的準用問題；</p> <p>(c)『強制責任保險』之直接明文</p> <p>(d)與消保法等其他法律間之關係</p> <p>(e)客票及旅客運送契約欠缺較為具體的條文完整規範(客船管理規則屬私法部分)</p> <p>(f)草案將人命傷亡責任、責任限制、行李責任、行李責任限制，四條文依序規定，建議可以合併成二條文。</p> <p>(g)未規定『貴重物品條款』</p> <p>(h)應增列旅客『與有過失』條文，蓋旅客不同於貨物，旅客個人行為較為常見。</p> <p>(i)可考量增列『部分賠款預付』制度。</p> <p>(j)準據法及國際管轄條文並未規定</p> <p>(k)訴訟時效之特殊規定未見明文。</p>
	第七十九條 旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。	OK
	第八十條 對於旅客供膳者、其膳費應包括票價之內。	原則 OK，但注意國內航線如有強制規定之必要，可於客船管理規則中規定。
	第八十一條 旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。 前項特定航線地區及保險金額，由交通部定之。	<p>一、本條規定建議應改採公約強制保險規定，至於除營運人責任保險外，是否應另外投保意外保險，可另行為政策考量。</p> <p>二、公約強制保險規定相關縝密，與航業法規定不全然相符，建議還是要予以特別規定。</p>
	第八十二條 旅客除前條保險外，自行另加意外險者，其損害賠償依其約定。但應以書面為之。	原則 OK
第八十條 本章用詞，定義如下： 一、運送人：指本人或委託他人以本人名義訂立海上旅客運送契約之人。 二、履行運送人：指非運送人而實際履行全部或部分運送之任一船舶之所有人、船舶承租人、傭船人或營運人。 三、旅客：指客船依下列情形所載運之任何人： (一)依旅客運送契約所載運之人。 (二)經運送人同意，於海上貨物運送契約規定之任何伴隨車輛或有生命之動物之人。 四、行李：指有生命之動物外，依旅客運送契約所運送之任何物品。	本定義條建議應納入『國際運送』及『國內運送』的定義，蓋本章所規定之責任及保險，依目前國內情況，國內運送業者要達到，可能有相當難度。	

<p>五、自帶行李：指旅客在其客艙內之行李或在其占有之行李；包括旅客在其車內或車上之行李。</p> <p>六、航運事故：指沈船、翻覆、船舶碰撞、擱淺、爆炸、船上失火或船舶瑕疵。</p>		
<p>第八十一條 運送人關於旅客及其自帶行李之運送，責任期間始於旅客登船之時，終於旅客離船之時。</p> <p>運送人的責任期間包括以水路將旅客及其隨身行李自岸上接駁登船以及自船舶接駁登岸之期間。</p> <p>委託運送人保管及運送之行李，運送人的責任期間，始於旅客將行李交付運送人之時，終於運送人將行李交付旅客之時。</p>		<p>一、草案第一項運送責任期間之規定不太明確，例如以小船及駁船上下船期間是否屬之等，事涉運送人是否負責之責任期間，應予以明訂。</p> <p>二、草案第二項亦有同樣問題。</p>
<p>第八十二條 航運事故所致旅客傷亡，運送人應負責之。但運送人能證明意外為下列原因所致者不在此限：</p> <p>一、因戰爭、敵對行為、內亂、叛亂或具異常、不可避免且不可抗拒本質之自然現象。</p> <p>二、完全由意圖造成該事故之第三人之作為或不作為。</p> <p>非屬前項航運事故所致旅客傷亡，如該損失係運送人過失所致，運送人應負責之。但過失之舉證責任由請求權人負擔。</p>		<p>原則 OK，但仍可為文字修正。</p>
<p>第八十三條 運送人依前條第一項對於每位旅客傷亡所應承擔之責任，於任何情況下，運送人應負責每位旅客每一事故不超過二五〇,〇〇〇特別提款權之損失。</p> <p>損失超過前項限額者，除運送人能證明該損失事故之發生無過失者外，仍應負責之。但運送人對於每位旅客傷亡所應承擔之責任，於任何情況下，不應超過每位旅客每一事故四〇〇,〇〇〇特別提款權。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修正。</p>
<p>第八十四條 運送人應負責於運送期間所發生且為運送人之故意或過失所致自帶行李或行李之毀損滅失及遲到。</p> <p>前項損害為航運事故所致，推定為運送人之過失。</p> <p>自帶行李以外行李毀損滅失及遲到之損害，除運送人能證明該損失事故之發生無過失者外，仍應負責之。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修正。</p>
<p>第八十五條 運送人於旅客之行李運送中，因其故意或過失致行李毀損或滅失者，得依下列規定，主張責任限額：</p> <p>一、自帶行李毀損滅失之責任，不超過每位旅客每次運送二,二五〇特別提款權。</p> <p>二、車輛包括車內或車上所有行李之毀損滅失之責任，不超過每一車輛每次運送一二,七〇〇特別提款權。</p> <p>三、前二款以外其他行李之毀損滅失之責任，不超過每位旅客每次運送三,三七五特別提款權。運送人及旅客得協議免除運送人部分之損害賠償，但該免責部分，每一車輛損壞不超過三三〇特別提款權之自負額，對其他行李毀損滅失每位旅客不超過一四九特別提款權之自負額。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修正</p>

前項自負額應從毀損滅失中扣除之。		
第八十六條 由運送人故意或重大過失所發生之損失，運送人不得主張 <u>第八十三條</u> 及 <u>第八十五條</u> 單位限制責任之利益。		原則 OK，但可為文字修正。
第八十七條 運送人或船長應依 <u>運送契約</u> ，運送旅客及其行李至目的港。 運送人或船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。	第八十三條 運送人或船長應依船票所載，運送旅客至目的港。 運送人或船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。	草案第二項於其他條文已有相關責任之明文，是否仍賦予解約權？可以進一步審酌， <u>建議本項刪除</u> 。
第八十八條 旅客於發航二十四小時前，得給付票價十分之二，解除契約；其於發航前因死亡、疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得請求票價十分之一。	第八十四條 旅客於發航二十四小時前，得給付票價十分之二，解除契約；其於發航前因死亡、疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得請求票價十分之一。	<u>建議加上『契約自由』原則</u> ，但佐以『 <u>締約前告知</u> 』之明文。
第八十九條 旅客在船舶發航或航程中不依時登船，或船長依職權實行緊急處分迫令其離船者， <u>運送人有權依約收取票價之全部或一部</u> 。	第八十五條 旅客在船舶發航或航程中不依時登船，或船長依職權實行緊急處分迫令其離船者，仍應給付全部票價。	原則 OK
第九十條 船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。	第八十六條 船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。	『定期客輪』原則 OK，但『不定期客輪』則應依約處理，不宜全部等同處理。
第九十一條 旅客在航程中自願上陸時，仍負擔全部票價，其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程負擔票價。	第八十七條 旅客在航程中自願上陸時，仍負擔全部票價，其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程負擔票價。	<u>建議加上『契約自由』原則</u> 。
第九十二條 船舶因不可抗力不能繼續航行時，運送人或船長應設法將旅客運送至目的港。	第八十八條 船舶因不可抗力不能繼續航行時，運送人或船長應設法將旅客運送至目的港。	屬行政規範， <u>建議刪除</u> ，移客船管理規則。
第九十三條 旅客之目的港如發生天災、戰亂、瘟疫，或其他特殊事故致船舶不能進港卸客者，運送人或船長得依旅客之意願，將其送至最近之港口或送返乘船港。	第八十九條 旅客之目的港如發生天災、戰亂、瘟疫，或其他特殊事故致船舶不能進港卸客者，運送人或船長得依旅客之意願，將其送至最近之港口或送返乘船港。	屬行政規範， <u>建議刪除</u> ，移客船管理規則。
第九十四條 運送人或船長在航行中為船舶修繕時，應以同等級船舶完成其航程，旅客在候船期間並應無償供給在候船期間之膳宿。	第九十條 運送人或船長在航行中為船舶修繕時，應以同等級船舶完成其航程，旅客在候船期間並應無償供給膳宿。	屬行政規範， <u>建議刪除</u> ，移客船管理規則。
第九十五條 旅客於船舶抵達目的港後，應依船長之指示即行離船。	第九十一條 旅客於船舶抵達目的港後，應依船長之指示即行離船。	屬行政規範， <u>建議刪除</u> ，移客船管理規則。
第九十六條 行李一經旅客領取，推定旅客已收受完整無損之行李。但有下列情事之一者，不在此限： 一、自帶行李明顯損壞，應於離船時，以書面或其他電子紀錄方式通知運送人。 二、自帶行李以外之其他行李明顯損壞，應該行李交還時，以書面通知運送人者。 三、行李之損壞不明顯或滅失時，應於離船之日或交還之日或本應交還之日起十五日內，以書面通知運送人者。 如受領行李時，已對行李狀況進行聯合檢驗或檢查，則無需提交書面通知。		原則 OK，但可為文字修正。
第九十七條 運送之全部或部分由運送		一、既已有『 <u>履約運送人</u> 』之定義，似使用該詞

<p>人以外之第三人所履行時，運送人仍應負其責任。</p> <p>前項所稱第三人，僅就其履行之部分運送，負其責任。</p> <p>運送人依旅客及其自帶行李運送契約有權主張之任何及所有免責及抗辯之規定，履行運送人亦適用之。</p> <p>運送人及履行運送人，對於旅客之損失，應連帶負責。</p>		<p>即可。</p> <p>二、運送人與履約運送人間之內部規定，建議應一併處理。因旅客運送之履約運送情況相當常見。</p>
<p>第九十八條 旅客傷亡、行李毀損滅失及遲到之損失，係向運送人或履行運送人之受僱人或代理人提出請求，該受僱人或代理人有權主張運送人或履行運送人可得主張之抗辯及責任限制。但以該受僱人或代理人係於其受僱或代理範圍內執行職務為限。</p> <p>由運送人或履行運送人之受僱人或代理人故意或重大過失所致之旅客傷亡、行李毀損或滅失及遲到，運送人或履行運送人之受僱人或代理人不得主張第一項單位限制責任之利益。</p> <p>運送人對於自身或履行運送人之受僱人或代理人所造成之損害，應負連帶責任。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修正。</p>
<p>第九十九條 旅客傷亡或其自帶行李毀損或滅失之事故發生前所達成之任何契約條款，如旨在減輕或免除運送人依本節應承擔之責任及責任限制，及轉換運送人或履行運送人之舉證責任，或限制訴訟管轄之選擇權，均屬無效。但該無效之條款不應使運送契約無效，運送契約仍受本節規定之拘束。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修正。</p>
<p>第一百條 旅客傷亡、行李毀損滅失、交付遲延之損害賠償請求權，因二年間不行使而消滅。</p> <p>前項時效期間起算，依下列規定：</p> <p>一、對人身傷害，自旅客離船之日起算。</p> <p>二、運送途中旅客死亡者，自該旅客本應離船之日起算；運送途中旅客人身傷害並導致旅客於離船後死亡，自死亡之日起算，但該期限不得超過自離船之日起三年。</p> <p>三、對於行李毀損滅失或交付遲延，自離船之日或本應離船之日起算，以較遲者為準。</p>		<p>可統一於『時效章』為規定。</p>
<p>第五章 備船契約</p>		<p>一、本章最大問題是將 Voyage Charter 及 Time Charter 全部定位為『備船契約』之運送類型。Time Charter 是否屬『運送類型』本有高度學術爭議，草案將其列為『運送』，予以尊重。但 V/C 及 T/C 在本質上有諸多差異之處，很遺憾的是，本章規定並未明顯地將二者間差異予以區分。其次，從實務上的認知是，T/C 雖非租用，但也絕非單純的『運送』，而是船舶為一定程度使用的混合契約，實不宜單純以『運送』認定之。再者，實務上亦有所謂的 Time-trip C/P，亦即約定於一定期間內供運送為目的，進行數往返航程，以迄期間屆滿，此類型的 C/P，將無法與 T/C 有所區分。筆者認為，有二解決方案：</p> <p>第一、同本章，將 V/C 與 T/C 歸屬一類，但分節處理，例如總則節、V/C 節、T/C 節。</p> <p>第二、將 T/C 移往與 B/C 為同章，以船舶使用章為名，在下分為 B/C 節及 T/C 節，T/C 中如有涉及運送部分，以準用方式處理，如此規</p>



		<p>劃會比較有彈性。</p> <p>二、整體而言，單就 Voyage C/P 而言，本章規定問題不大，除大幅將現行相關條文予以刪除外，與 V/C 有關的重點均有增修規定，且高度尊重契約自由原則，符合針對複雜多樣的私運送『僅原則規範，尊重契約自由』之立法原則。</p>
<p>第一百零一條 傭船契約，謂運送人與特定傭船人訂定契約，使船舶之全部或一部，於一定期間或一定航程中，供運送之契約。</p> <p>前項於一定期間中供運送之契約，為論時傭船契約；於一定航程中供運送之契約，為論程傭船契約。</p> <p>傭船之船舶供運送以外之工作者，準用本章之規定。</p> <p>傭船之船舶為本法第三條第一款至第四款所列之船舶者，適用本章之規定。</p>	<p>第三十八條 貨物運送契約為下列二種：</p> <p>一、以件貨之運送為目的者。</p> <p>二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。</p>	<p>一、第二項論時及論程之定義，無法有效涵蓋並區分例如 time-trip 的傭船契約類型，更不用去論述 T/C 就是『運送』之爭議，蓋吾不能『非租即運』這樣一刀兩斷式地為分類。在海運實務上，問 100 個海運實務界人士 T/C 是否為運送？恐怕有 98 人會說不是，另外 2 人是不知道。</p> <p>二、第三項建議加上『契約自由』原則用語，蓋運送以外之工作類型特殊，有各自的慣例及作業要求，不宜全部準用。</p> <p>三、第四項規定用語有欠斟酌，以軍艦為例，似乎不太會發生『軍艦』出傭給他人之情況，反之，則可能發生國軍向民間公司『傭船』從事軍事任務之情況。本項規定無法有效釐清這二種狀況。</p>
<p>第一百零二條 傭船契約另行簽發載貨證券、客票或類似之運送單據由傭船人持有者，其運送契約依傭船契約之規定。</p> <p>前項載貨證券、客票或類似之運送單據引用傭船契約條款者，其引用之條款內容，除明示記載於載貨證券、客票或類似之運送單據外，對善意之第三持有人不生效力。</p> <p>旅客運送之傭船契約，運送人、履行運送人與旅客間運送之法律關係，適用本法旅客運送之規定。</p>		<p>一、第一項概念上原則 OK。</p> <p>二、第二項規定有問題，第二項應係在規定『引置條款』之效力。該項所稱『引用之條款內容，除明示記載於....』在實務上根本不可行，而通常以『引置條款』為之。一般而言，國際間對『引置條款』具效力的要件有二：第一為有明示引置之約定；第二、所引置之契約條款必須處於可隨時索閱之地位。</p> <p>三、第三項本身沒意見。</p>
	<p>第三十九條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。</p>	<p>是否採書面要式？是立法政策問題。C/P 法律關係複雜，涉及金額非常龐大，國際慣例已幾乎均使用國際社會所推出的各類 C/P 範本格式，為免爭議，宜採書面要式為要。</p>
	<p>第四十條 前條運送契約應載明下列事項：</p> <p>一、當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。</p> <p>二、船名及對船舶之說明。</p> <p>三、貨物之種類及數量。</p> <p>四、契約之期限或航程事項。</p> <p>五、運費。</p>	<p>本條可訂可不訂，但不應僅以『非必要以書面為之』，就將本條文刪除。蓋吾難以想像，一紙價值可能高達數百萬美元或上千萬美元的 C/P 契約，居然可以無須書面！</p>
<p>第一百零三條 傭船契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。但當事人另有約定者，從其約定。</p>	<p>第四十一條 以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。</p>	<p>本條加上契約自由約定後，原則 OK。</p>
<p>第一百零四條 運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，傭船人得解除契約。</p>	<p>第四十二條 運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。</p>	<p>本條建議刪除，蓋『船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時』會有解釋上的爭議。實務上一般要達到『船舶全損、失蹤或受損修復不能』的程度始具有契約解除或終止之效力。</p>
	<p>第四十三條 以船舶之全部供運送時，託運人於發航前得解除契約。但應支付運費三分之一，其已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加費用。</p> <p>前項如為往返航程之約定者，託運人於返程發航前要求終止契約時，應支付運</p>	<p>傭船契約雖屬契約自由，但解約賠款建議仍應有『法律明訂』，因此本條文不宜刪除，但應往傭船人解約應承擔損害賠償責任(扣減減省費用)為原則性規定。</p>

	費三分之二。 前二項之規定，對於當事人之間，關於延滯費之約定不受影響。	
	第四十四條 以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔因裝卸所增加費用及賠償加於其他貨載之損害。 前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。	同前條。
	第四十五條 前二條之規定，對於船舶於一定時期內供運送或為數次繼續航行所訂立之契約，不適用之。	同前條。
第一百零五條 傭船契約，傭船人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使船舶為運送。	第四十六條 以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。	本條文『約定或船舶性質』的適用範圍過窄，且未規定違約效力。建議重新擬定，並加上契約自由約定。
第一百零六條 傭船契約運送人應以善良管理人之注意運送貨物。但當事人另有約定者，從其約定。 前項規定，運送人本人故意或重大過失之責任，不得預先免除。		本條針對傭船人之義務基礎及不得為預先免除事項為一致性規範，並非不可。但應注意海運傭船契約大都會有海牙威士比規則等之『至上條款』約定，可能會有發生衝突之可能。
第一百零七條 論程傭船契約運送人應於航程之每一階段航程開始時，使船舶有適航性。 論程傭船契約運送人，應使船舶以合理之速度進行其航程；除為船舶之安全，或救助海上之人命，或其他必要正當理由，不得偏航。 論程傭船契約運送人，除契約另有約定外，不得裝載危險物品。		本條針對適航性、合理快速及危險品為規定，原則 OK，但相關事項何其多，建議使用準用規定。
第一百零八條 論時傭船契約運送人，應於傭船期間開始時，使船舶有適航能力。 論時傭船契約運送人，除契約另有約定外，不得使船舶裝載危險物品。		一、不建議為第一項規定，應尊重契約自由。論時傭船的適航性，有些必須是傭船人配合事項，例如油料的運航能力。本項會造成一誤解是，論時傭船契約為類似現行海商法發航前發行之適航性規定。 二、第二項尊重契約，原則 OK。但本項『不得使船舶』之用語，已明顯顯示論時傭船『本身並非運送』之性質，此與本草案將論時傭船視同運送契約豈非前後矛盾。
第一百零九條 傭船契約運送人，除契約另有約定外，應負貨物裝載、堆積、整理、理貨、捆綁、穩固及卸載之義務。		原則 OK，因已尊重契約自由。
第一百十條 傭船船舶之甲板上裝貨及無法交貨之情形，除另有約定外，準用本法第三章之規定。		原則 OK，因已尊重契約自由，但應注意的是，可準用的事項很多，並非僅『甲板裝貨』及『無法交貨』二情況而已。
第一百十一條 傭船人，除傭船契約有明示相反之約定外，就其託運之貨物得為運送人簽發載貨證券或類似之運送單據。 前項載貨證券或類似之運送單據不得違反傭船契約之約定。 前二項之規定於旅客運送客票之簽發準用之。		一、本條未區分論航或論時，將會產生衝突。 二、第一項『就其託運之貨物得為運送人簽發』之用語，再次明顯顯示論時傭船『本身並非運送』之性質，此與本草案將論時傭船視同運送契約豈非前後矛盾。 三、第一項規定非常不嚴謹，『得為運送人』到底是哪一運送人？傭船契約主要關係人就是出傭人及傭船人，本項所指『運送人』為何？如未明確界定，那承攬運送人是否也可要求比照簽署。另本項係指『傭船人為運送簽發』，修法理由謂此係為『船舶所有人或船長簽發』，如此論述，不僅論航論時不分，且造成整個法律關係

		<p>紊亂。</p> <p>四、第一項『有明示相反約定』等於是一定要簽(除非明示禁止)，實不宜為如此半強制規定。</p> <p>五、第二項『載貨證券...不得違反備船契約之約定』，實務上載貨證券等屬定型化契約(特別是 Long form B/L 等)，均事先印就，備船契約則為各自約定，前者如何搭配後者，本有實務上的問題。再者，本條亦未規定違約之效果。</p>
	<p>第四十七條 前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費。但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。</p> <p>前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行為或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。</p>	同現行法第 43 條說明。
第一百十二條 論程傭船契約，除當事人另有約定外，傭船人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。	第四十八條 以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。	同現行法第 43 條說明。
	第四十九條 託運人因解除契約，應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三。	同現行法第 43 條說明。
	第五十條 貨物運達後，運送人或船長應即通知託運人指定之應受通知人或受貨人。	原則 OK
	<p>第五十一條 受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。</p> <p>受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。</p> <p>運送人對前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、不能寄存於倉庫。</li> <li>二、有腐壞之虞。</li> <li>三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。</li> </ul>	件貨/班輪運送會有受貨人不明問題，備船契約(論航)亦有可能發生，例如發生貿易糾紛時。本條性質上屬強制法規範，非契約自由可以處理，建議條文仍應予以保留，但可以透過準用方式為之。
	<p>第五十二條 以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書。</p> <p>裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休</p>	Laytime 為論航傭船的重要事項，也是實務上爭議最多的項目，『本條功能有限』之說，不知從何而來。本條規定應修改，不應刪除，事實上草案第一百十三條以下本是 Laytime 的規定，如此不是自打嘴巴！

	<p>假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。</p> <p>前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。</p>	
<p>第一百十三條 論程傭船契約，除另有約定外，下列時間不計入裝卸期間：</p> <p>一、因運送人或其使用人或代理人之原因所生之遲延時間。</p> <p>二、傭船人依免責條款得以免責之事由所生之遲延時間。</p> <p>三、因不可歸責於傭船人之事由，裝卸貨物為不合法所生之遲延時間。</p>		<p>草案(傭船及租船)經常以英國早期判決作為修法依據，並非不可，但 C/P 爭訟何其多，何多以一、二百年前判決為據，不無深慮空間。</p>
<p>第一百十四條 延滯費已發生之期間，除當事人另有約定外，傭船契約免除責任之約定不得適用於延滯費期間之計算。</p>		<p>完全不知本條規定意思為何！</p>
<p>第六章 船舶拖帶</p>	<p>第三節 船舶拖帶</p>	<p>一、本章最大問題是：承認『指揮權』原則，但責任認定卻依『過失比例』！</p> <p>二、其次，國際間拖帶契約有多種，非僅 Towcon 及 Towhire，草案等同把此二契約諸多規定直接入法，且為強制規定，實有不宜之處。</p> <p>三、拖帶會比較有爭議者為連帶發生海難救助及共同海損之情況，此二規定應補充入法。</p>
<p>第一百十五條 船舶拖帶，指被拖物所有人將被拖物交付拖帶人，由拖帶人以拖船進行拖帶作業，而由被拖物所有人支付拖帶費之契約。</p> <p>前項所稱拖船，指適合從事拖帶作業之任何船舶；被拖物，指足以在海上浮動而被拖帶之物；拖帶，指拖移、拉離、推動、固定、護航或其他協助被拖物之作為。</p>		<p>原則 OK，惟可為若干文字修正。</p>
<p>第一百十六條 船舶拖帶契約，應以書面為之，並記載下列事項：</p> <p>一、當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。</p> <p>二、拖船與被拖物之名稱、尺寸、拖船之馬力。</p> <p>三、起拖地與起拖時間、目的地與拖帶完成時間。</p> <p>四、指揮控制權之歸屬。</p> <p>五、拖帶費與其他必要費用及其支付、退補方式。</p> <p>起拖時間與拖帶完成時間，未記載者，推定以拖帶準備完成時起算至拖船與被拖物連結解離時止。</p> <p>指揮控制權之歸屬，未記載者，依慣例定之，無慣例時，推定由拖帶人指揮控制。</p>		<p>一、拖帶契約自主性高，無須如第一項般為強制規範。且應考量港內拖帶通常無須訂定正式書面契約之現實。</p> <p>二、第二項及第三項不宜使用『未記載者』乙詞，建議使用『契約未明示約定者』。</p> <p>三、本條承認『指揮控制權』，但後續條文的責任認定卻採『過失比例』，試問本條『指揮控制權』規定目的何在！</p>
<p>第一百十七條 拖帶人應使拖船，於起拖時起至拖帶完成時止，具備適航能力。</p> <p>被拖物所有人應使被拖物，於起拖時起至拖帶完成時止，具備適拖條件，並向拖帶人告知被拖物之情狀、提供適合被拖帶之證明及其他必要文件。</p>		<p>原則 OK，惟可為若干文字修正。</p>
<p>第一百十八條 起拖前，雙方當事人得</p>		<p>拖帶契約解除權的行使，應依據契約法原理原則及契</p>

<p>解除契約，互不負賠償責任。但因可歸責於解約當事人之事由致契約不能履行者，應補償他方因準備拖帶之合理必要支出。</p> <p>起拖後，得依下列規定終止契約：</p> <p>一、因不可歸責於雙方當事人之事由，致契約不能繼續履行時，雙方得終止契約，並互不負賠償責任。</p> <p>二、因可歸責於拖帶人之事由致契約不能履行時，被拖物所有人得終止契約，並得請求終止後所生損害之賠償。</p> <p>因可歸責於被拖物所有人事由，致不能到達目的地時，視為契約履行完畢。</p> <p>契約終止或視為履行完畢時，拖帶人應將被拖物拖至最近之安全港口或錨泊地，移交於被拖物所有人。契約終止後之拖帶費，算至被拖物移交時止；視為契約履行完畢之拖帶費，應全額支付。但應扣除拖帶人因而減省之數額。</p> <p>船舶拖帶契約之解除與終止，港外拖帶應於四十八小時前，港內拖帶應於二十四小時前通知達到對方，始生效力。</p>		<p>約之明示規定，不宜由法律明文強制。草案本條將 TOWCON 條文直接入法，且完全為強制規定，實有斟酌之餘地。建議本條刪除，回歸契約自由及契約法規定即可。</p>
<p>第一百十九條 因拖帶所生拖船或被拖物之損害，由有過失之一方負賠償責任；雙方均有過失時，各按比例互負賠償責任。但契約另有訂定者，不在此限。</p>		<p>一、指揮權主要涉及『舉證責任的推定及轉換』，無涉雙方過失之認定。本草案既規定指揮權，責任認定又完全依過失比例，影響舉證之配置，殊有不妥之處。</p> <p>二、本條但書容許契約自由，但如涉及人命傷亡者，是否得以契約為排除，必須予以考量。</p>
<p>第一百二十條 因拖帶所生第三人之損害，由拖帶人與被拖物所有人負連帶責任。但相互有依過失比例求償之權。</p>	<p>第九十二條 拖船與被拖船如不屬於同一人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負擔。但契約另有訂定者，不在此限。</p> <p>第九十三條 共同或連接之拖船，因航行所生之損害，對被害人負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船有求償權。</p>	<p>草案本條但書規定語焉不明，應係指內部關係而言，應明確規定。</p>
<p>第一百二十一條 被拖物與拖船無故脫離時，拖帶人有盡力接回拖帶纜繩完成拖帶之義務，不得請求救助報酬。</p> <p>被拖物發生危難，有獲得其他救助之必要時，拖帶人有權代理被拖物所有人以合理條款接受其他船舶或人員之救助。但情況允許時，應即徵求被拖物所有人意見。</p>		<p>一、第一項為何『無故』？那相對地『有故』是什麼？反面解釋，有故脫離，拖帶人豈無接回義務！此用語解釋上一定會有爭議。</p> <p>二、第二項雖屬 Towcon 契約規定，但畢竟與海難救助由被救船船長有權代表全船財產與救助締結救助契約有違。Towcon 條款是否有必要如此詳細納入我國法，不無考量空間。</p> <p>三、本條建議刪除，使其回歸契約自由，其法律效力由法院為認定。</p>
<p>第一百二十二條 契約或法令所賦予拖帶人或被拖物所有人之抗辯、免責、責任限制之權利，於其相互間及具有下列關係之人，關於本次拖帶所生對第三人之賠償責任，亦得主張之。但第三人原依法得主張較有利責任限制最高額之權利，不受影響：</p> <p>一、拖船或被拖物之承租人、次承租人、營運人，及其船長、海員、職員。</p> <p>二、母公司、子公司，及其董事、職員、使用人、代理人。</p> <p>三、其他為本次拖帶契約提供服務者</p>		<p>一、應增列『請求權基礎不論原則』</p> <p>二、本條文喜馬拉雅條款的適用範圍是否應如此廣泛界定？必須斟酌整部草案其他類似條款之用語。</p>

及其使用人、代理人。		
第一百二十三條 自備拖船拖帶駁船而載運貨物者，適用貨物運送之規定。		一、原則 OK，惟可為若干文字修正。 二、應另外規定『自備拖船』之情況。
第七章 船舶碰撞	第四章 船舶碰撞	本章大體上有將 1910 年碰撞公約規範大致納入，但最大問題是沒有規定所謂『無責碰撞』類型。
	第九十四條 船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。	一、本條規定不宜刪除。本條規定雖有『絕對法院地法主義』之疑慮，但此為現行法欠缺『碰撞準據法』規範而來，事實上現行海商法於民國 88 年修正時，增列 101 條船舶碰撞之管轄，依選法慣例，係依管轄法院該國之擇法規定處理，並不發生修法理由所生問題。只要海商法修正有納入碰撞準據法條文，相關顧慮即可完全去除。 二、公約第一條及本條規範意旨並非在處理『準據法』問題，而係在解決『領海外』發生碰撞時，公約仍有適用之基本概念。 三、本條建議保留，除酌予以文字修正，建議參考公約規定，將公約所涵蓋的特殊適用範圍，例如『無實際碰觸之碰撞』類型等予以明文納入。
	第九十五條 碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。	一、本條建議保留。公約對於碰撞區分為『意外碰撞』、『原因不明碰撞』及『過方碰撞(一方或雙方)』，這是傳統的分類方式，不宜任意刪除。蓋既使民法侵權可適度處理不可抗力碰撞問題，但碰撞有其完整的適用結構規範，例如管轄、準據法等，未規定的結果，可能導致不可抗力碰撞是否有海商法適用的爭議。 二、建議將公約完整的無責碰撞概念納入。
第一百二十四條 碰撞係因船舶所有人本人或其船上引水人、船員、或其他受僱人之過失所致，船舶所有人對於碰撞所生之人命傷亡或財物損失，負賠償責任。 前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人及船舶承租人。	第九十六條 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任。	一、草案將『船舶』修改為責任主體之『船舶所有人本人....』等，似無必要。蓋此規定本與避碰規則結合，避碰規則係以『船舶』為適用主體。再者，規定責任主體，會造成『無法完整涵蓋』之處境，例如碰撞為『拖帶人』所致。
第一百二十五條 碰撞之各船舶所有人有共同過失時，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。 有過失之各船舶所有人，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。其內部責任分擔，依前項定之。	第九十七條 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。	一、『船舶所有人』問題如前。 二、建議加上『對第三人財產毀損滅失之責任』，『死亡或傷害』亦應指『任何人之死亡或傷害』，如不如此明確規定，將造成本條是否適用於『碰撞雙方以外第三人財產或人身傷亡』之責任。
	第九十八條 前二條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。	一、建議保留。 二、『引水人過失碰撞』問題為引水法特別規定始然，建議保留。
第一百二十六條 因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。 前條第二項內部責任分擔請求權，自清償之日起算，經過一年不行使而消滅。	第九十九條 因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。	建議海商法所有消滅時效規定可專節或專章處理。
第一百二十七條 船舶財物損失或人命傷亡，係因一船航行操作不當或違反海上航行規則所致者，船舶碰撞雖未實際發生，仍適用本章之規定。		一、可納入現行法第 94 條為統一規定。 二、『船舶碰撞雖未實際發生』意義為何？恐產生誤解。
第一百二十八條 非海商法船舶與海商法船舶碰撞時，準用本章之規定。		一、可納入現行法第 94 條為統一規定。
	第一百條 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。 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	一、船舶碰撞後之保全程序(『假扣押』)重在『即時』，且大都涉及『涉外』，如草案說明所言適用我國強執法及民訴法，恐有不足之慮，建議移列『船舶保全節』為統一規定。

	<p>加害之船舶進入中華民國領海後，得扣押之。</p> <p>前兩項被扣押船舶得提供擔保，請求放行。</p> <p>前項擔保，得由適當之銀行或保險人出具書面保證代之。</p>	
	<p>第一百零一條 關於碰撞之訴訟，得向下列法院起訴：</p> <p>一、被告之住所或營業所在地之法院。</p> <p>二、碰撞發生地之法院。</p> <p>三、被告船舶船籍港之法院。</p> <p>四、船舶扣押地之法院。</p> <p>五、當事人合意地之法院。</p>	<p>一、船舶碰撞後之保全程序(『假扣押』)重在『即時』，且大都涉及『涉外』，如草案說明所言適用我國強執法及民訴法，恐有不足之慮，建議移列『海事國際私法章』為統一規定。</p>
第八章 海難救助	第五章 海難救助	<p>本章大體上將 1989 年公約多數條文納入，但仍有幾個不足：</p> <p>第一、規範結構略微鬆散，建議可以加上定義條文處理。</p> <p>第二、欠缺對海難救助契約性質之規範，因海難救助具急迫性，如有簽署，會有公平上之疑慮。</p> <p>第三、海難救助與海事優先權間之關係，可為詳細規定。</p>
	<p>第一百零二條 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之人應盡力救助。</p>	<p>原則 OK。</p>
<p>第一百二十九條 海難救助之標的，包括船舶或其他財物。</p> <p>前項所稱其他財物，指非永久或故意附著於海岸地帶之財產，包括遇險運費。但不包括從事鑽探、開採或生產之各種海上裝置或平臺。</p>		<p>建議於本章定義專條處理。</p>
<p>第一百三十條 中華民國軍事建制之艦艇或專用於公務之船舶及公務機關控制下，實施之救助，仍有海難救助規定之適用。</p>		<p>建議於本章適用範圍專條處理。</p>
<p>第一百三十一條 施救人應盡力實施救助，並應注意下列事項：</p> <p>一、防止或減輕對環境之損害。</p> <p>二、情況需要時，應尋求他施救人之協助。</p> <p>三、經受難船舶或其他財物之所有人或船長請求時，應接受他施救人之協助。但其請求經認定不合理者，施救人之報酬不受影響。</p>		<p>大致 OK，但文字使用可略微調整。</p>
<p>第一百三十二條 被救助船舶或其他財物之所有人，應與施救人充分合作，並注意防止或減輕對於環境之損害；於被救助之船舶或其他財物已置於安全地點，經施救人合理請求後，並應接受移交。</p>		<p>涉及三項義務，建議分款處理。</p>
<p>第一百三十三條 對船舶或其他財物施以救助而有效果者，得請求報酬；救助未獲效果者，除法律另有規定外，不得請求報酬。</p> <p>救助報酬，不包括利息及法律費用，其總額不得超過獲救船舶或其他財物之總價值，由獲救船舶或其他財物依其個別價值所占獲救總價值之比例分擔之。</p>	<p>第一百零三條第一項 對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。</p>	<p>一、第一項但書無規定之必要，因為其他條文有特別規定時，解釋上本當然爾。</p> <p>二、第二項『法律費用』意義為何？嚴格而言，『法律費用』並非我國法律正式用語。</p>
<p>第一百三十四條 救助報酬，應本於鼓勵之精神，斟酌下列標準定之：</p> <p>一、獲救船舶或其他財物之價值。</p>		<p>原則 OK</p>

<p>二、施救人防止或減輕環境損害之技術與努力。</p> <p>三、施救人所獲成功度大小。</p> <p>四、危險之性質及程度。</p> <p>五、施救人救助船舶、其他財物及人命之技術及努力。</p> <p>六、施救人花費之時間、支出之費用及所受之損失。</p> <p>七、施救人或其設備，負擔責任之危險及其他危險。</p> <p>八、施救人提供服務之迅速性。</p> <p>九、供救助作業之船舶或其他設備之可用性及使用情況。</p> <p>十、救助設備之備用情況、效能及其價值。</p>		
<p>第一百三十五條 施救人救助之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，如依<u>第一百三十四條</u>獲得之報酬少於本條規定之特別補償時，得向船舶所有人請求與支出費用同額之特別補償。</p> <p><u>前項情形，施救人之救助作業已有效防止或減輕環境損害者，得請求增給特別補償，至多為支出費用之百分之三十；法院或仲裁庭，基於公平考量並斟酌第一百三十四條各款之標準後，得再增給特別補償，但增給總額不得超過支出費用之百分之一百。</u></p> <p><u>前二項所稱支出費用，指施救人於救助作業中支出之合理費用，及經斟酌第一百三十四條第八款至第十款之標準認為實際而合理使用之救助設備及人事費用。</u></p> <p><u>被救助之船舶所有人，僅就特別補償總額超過施救人依第一百三十四條獲得之報酬之部分，支付特別補償。</u></p> <p><u>施救人因過失而未能防止或減輕環境損害者，喪失其特別補償請求權之全部或一部。</u></p> <p><u>前五項規定，不影響船舶所有人任何追償權利之行使。</u></p>	<p>第一百零三條第二項及第三項 施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬。</p> <p>施救人同時有前二項報酬請求權者，前項報酬應自第一項可得請求之報酬中扣除之。</p>	<p>除文字修飾外(例如『特別補償』或慣用的『特別補償金』；『船舶所有人』必須進一步明確是被救助船舶之船舶所有人)，本條規定大致 OK。</p>
<p>第一百三十六條 因海難救助而生之請求權，自救助完成日起二年間不行使而消滅。</p>	<p>第一百零三條第四項 施救人之報酬請求權，自救助完成日起二年間不行使而消滅。</p>	<p>本條規定建議可統一移列至『時效章』</p>
<p>第一百三十七條 屬於同一所有人之船舶相互救助，仍有海難救助規定之適用。</p> <p>對於船舶或其他財物之救助，屬於危難發生前所訂契約之履行範圍者，不得請求報酬或特別補償。但超出危難發生前所訂契約之履行範圍者，不在此限。</p>	<p>第一百零四條 屬於同一所有人之船舶救助，仍得請求報酬。</p> <p>拖船對於被拖船施以救助者，得請求報酬。但以非為履行該拖船契約者為限。</p>	<p>一、第一項『相互』二字建議刪除，救助就救助，沒有『相互』救助。</p> <p>二、第二項 OK，但用語應適度調整，公約用語為『既有 existing duty』，不一定就是『發生前所訂』。</p>
<p>第一百三十八條 救助報酬或特別補償之酌定及分配，由各施救人與被救助之船舶所有人及其他財物之所有人共同協議訂之，協議不成時，得提付仲裁或請求法院裁判之。</p>	<p>第一百零五條 救助報酬由當事人協議訂之，協議不成時，得提付仲裁或請求法院裁判之。</p> <p>第一百零六條 前條規定，於施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬之比例，準用之。</p>	<p>草案本條文將現行法第一百零五及第一百零六條為合併，原則 OK。但文字使用上會有爭議，主要是『各師救人』與『被救助...』會有問題。以救助報酬為例，救助成功者才有權請求報酬，同樣地，獲救之財產所有人才有義務分擔救助報酬，並非『所有施救人』及『所有財物之所有人』，如此規定會產生誤解。現行條文使用『當事人』並非不可。</p>
<p>第一百三十九條 於實行施救中救人</p>	<p>第一百零七條 於實行施救中</p>	<p>原則 OK，但可為文字修飾。</p>



<p>者，被救助之人不需支付救助報酬。但該救人者，對於因救助船舶或其他財物或防止或減輕環境損害，應得之救助報酬或特別補償，有參加分配之權。</p>	<p>救人者，對於船舶及財物之救助報酬，有參加分配之權。</p>	
<p>第一百四十條 因施救人之過失、詐欺或其他不誠實行為造成必須進行救助之情況或增加救助之困難者，得扣減其救助報酬或特別補償之全部或一部。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修飾。</p>
<p>第一百四十一條 經受難船舶所有人或船長或其他財物所有人，以正當理由明示拒絕，而仍強為施救者，不得請求救助報酬或特別補償。</p>	<p>第一百零八條 經以正當理由拒絕施救，而仍強為施救者，不得請求報酬。</p>	<p>原則 OK，但可為文字修飾。</p>
	<p>第一百零九條 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，對於他船船長、海員及旅客，應盡力救助。 各該船長，除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。 各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港併開往之處所，通知於他船舶。</p>	<p>原則 OK。</p>
<p>第一百四十二條 經施救人請求，獲救船舶或其他財物之所有人，對於其應分擔之救助報酬或特別補償及其利息或相關費用，應提供擔保。 獲救船舶之所有人，應盡力確保其貨物所有人，於提貨前，對於其貨物應分擔之救助報酬或特別補償及其利息或相關費用，提供適當擔保。 獲救船舶或其他財物，於其所有人對於該船舶或財物應分擔之救助報酬或特別補償，未提供適當擔保前，非經施救人同意，不得離開救助作業完成後其最初到達之港口或地點。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修飾。 擔保類型(現金、定存單、銀行信用狀或保證書、保險公司或船舶所有人責任保險協會之保證書)可為適度規定。</p>
<p>第一百四十三條 審理施救人請求之法院或仲裁庭，得斟酌該案已否提供適當擔保及公平性與合理性等情事，以中間判決或判斷，命獲救船舶或其他財物之所有人向施救人支付相當數額之暫付款。 前項暫付款支付後，獲救船舶或其他財物之所有人提供之擔保，應予相應扣減。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修飾。</p>
<p>第一百四十四條 關於海難救助所生之請求，非經所屬國之同意，不得對國有非商業之貨物為保全程序或強制執行。 關於海難救助所生之請求，得對國家捐贈之慈善貨物，為保全程序或強制執行。但捐贈國已同意支付救助報酬或特別補償者，不在此限。</p>		<p>原則 OK，但可為文字修飾。</p>
<p>第九章 共同海損</p>	<p>第六章 共同海損</p>	<p>本章修正主要是在現行條文的基礎下，參考 1994 年 YA 規則用語進行文字修正，欠缺對共同海損制度完整性規範(特別是 YA 規則中的文字規定之原則性規定，建議應全部納入)，明顯不足，較為可惜。 於尊重運送契約之共同海損準據法的前提假定下，我國法就應採 1994, 2004 抑或最新的 2016 年規則均無所謂，筆者建議可採用 2016 年規則架構。</p>

<p>第一百四十五條 稱共同海損者，謂在<u>同一航程期間</u>，為求共同危險中全體財產之共同安全，故意採取之<u>合理措施</u>所直接造成之<u>特殊犧牲或發生之特殊費用</u>。 共同海損，當事人有約定者，從其約定。</p>	<p>第一百十條 稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用。</p>	<p>一、可考慮以『定義』條方式，將相關重要名詞為<u>統一定義</u>。 二、<u>第二項不知所云為何？所稱『約定』究係何意？建議於國際海事私法章為統一規定。</u></p>
<p>第一百四十六條 共同海損之犧牲或費用，由各利害關係人依各被保存財產之分擔價值比例分擔。因共同海損行為受犧牲而獲共同海損補償之財產，亦應參與分擔。 船舶所有人因海難救助所支付之特別補償不得列入共同海損。</p>	<p>第一百十一條 共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之。因共同海損行為所犧牲而獲共同海損補償之財產，亦應參與分擔。</p>	<p>一、本條第一項 OK，但應為文字修飾。 二、<u>第二項於 2004 及 2016 規則進一步將救助報酬排除於共同海損之外，非僅特別補償金而已。建議修正。</u></p>
<p>第一百四十七條 前條各被保存財產之分擔價值，應以航程終止地時或放棄共同航程地<u>完成卸貨時財產之實際淨值</u>為準，依下列規定計算之： 一、船舶以<u>完成卸貨時之實際淨值</u>，加上<u>共同海損犧牲及損失之補償額</u>。但應扣除共同海損行為後發生之額外費用。 二、貨物以送交受貨人之商業發票所載價格扣除卸貨前所受毀損滅失計算；如無商業發票者，以裝船時地之價值為準。<u>前揭包括應支付之運費及保險費。受損貨物於抵達目的地前被出售，以出售淨值加上共同海損犧牲及損失之補償額計算之。</u> 三、運費以運送人負擔風險，並於航程終止時有權收取之運費，扣除為取得該運費而在共同海損事故發生後，為完成本航程所支付之營運費用，加計共同海損犧牲之金額計算。 前項各類之實際淨值，應另加計共同海損之補償額。</p>	<p>第一百十二條 前條各被保存財產之分擔價值，應以航程終止地或放棄共同航程時地財產之實際淨值為準，依下列規定計算之： 一、船舶以到達時地之價格為準。如船舶於航程中已修復者，應扣除在該航程中共同海損之犧牲額及其他非共同海損之損害額。但不得低於其實際所餘殘值。 二、貨物以送交最後受貨人之商業發票所載價格為準，如無商業發票者，以裝船時地之價值為準，並均包括應支付之運費及保險費在內。 三、運費以到付運費之應收額，扣除非共同海損費用為準。 前項各類之實際淨值，均應另加計共同海損之補償額。</p>	<p>原則 OK，但可文字修飾。</p>
<p>第一百四十八條 共同海損犧牲之補償額，應以航程終止地時或放棄其航程地時之財產淨值為準，依下列規定計算之： 一、船舶之共同海損犧牲或損失，經修理或更換者，補償額為實際合理修繕或更換費用。未經修理或更換者，補償額為該犧牲或損失所造成之合理貶值。但不能超過估計之修理或更換費用。 二、貨物依送交受貨人之商業發票所載價格計算之；如無商業發票，則以裝船時地價值計算，並包括應支付之運費及保險費。但運費如其他關係人承擔風險者，則不列入。受損貨物如被出售，以出售淨值與前段所定貨物完好淨值之差額計算之。 三、運費因貨物毀損或滅失致減少或全無者，應扣除運送人因此而節省之成本。但已因共同海損行為而致之運費損失或因貨物犧牲所致運費損失為限。</p>	<p>第一百十三條 共同海損犧牲之補償額，應以各財產於航程終止時地或放棄共同航程時地之實際淨值為準，依下列規定計算之： 一、船舶以實際必要之合理修繕或設備材料之更換費用為準。未經修繕或更換者，以該損失所造成之合理貶值。但不能超過估計之修繕或更換費用。 二、貨物以送交最後受貨人商業發票價格計算所受之損害為準，如無商業發票者，以裝船時地之價值為準，並均包括應支付之運費及保險費在內。受損貨物如被出售者，以出售淨值與前述所訂商業發票或裝船時地貨物淨值之差額為準。 三、運費以貨載之毀損或滅失致減少或全無者為準。但運送人因此減省之費用，應扣除之。</p>	<p>原則 OK，但可文字修飾。</p>
<p>第一百四十九條 下列費用為共同海損費用：</p>	<p>第一百十四條 下列費用為共同海損費用：</p>	<p>原則 OK，但可文字修飾。</p>

<p>一、船舶為共同安全目的而駛入避難港或折返原裝貨港所發生之港口費用、移航費用，以及貨物及供應等之強迫卸載、搬移、儲艙及重裝等費用。</p> <p>二、為前項目的之航程延長期間，包括修理期間，所發生之船員薪津、燃料及物料供應及港埠費用。</p> <p>三、因共同海損行為致生船舶毀損，或船舶因意外毀損為繼續航程之目的所發失臨時修理費用。此臨時修理費用不應超過所節省之永久修理費用，且不為新換舊扣減。</p> <p>四、為募集共同海損基金而變賣貨物所蒙受之損失及投保共同海損費用之保險費支出。</p> <p>五、自共同海損發生之日起至共同海損計算完成滿三個月之日止，扣減暫付款後應行收付金額之利息。</p> <p>六、為替代前項共同海損費用所生之附加費用得被認定共同海損費用。但替代費用不得超過原本所替代之共同海損費用。</p> <p>貨物因第一項第一款至第二款所生費用事由，而有被轉運至目的地者，不影響共同海損分擔及補償。但不應超過貨物所有人於自行轉運情況下之費用。</p>	<p>一、為保存共同危險中全體財產所生之港埠、貨物處理、船員工資及船舶維護所必需之燃、物料費用。</p> <p>二、船舶發生共同海損後，為繼續共同航程所需之額外費用。</p> <p>三、為共同海損所墊付現金百分之二之報酬。</p> <p>四、自共同海損發生之日起至共同海損實際收付日止，應行收付金額所生之利息。</p> <p>為替代前項第一款、第二款共同海損費用所生之其他費用，視為共同海損之費用。但替代費用不得超過原共同海損費用。</p>	
<p>第一百五十條 請求利害關係人分擔其共同海損損失之人，如有依法律或契約應負責任之事由致生其損失，其共同海損之請求不成立，利害關係人不負分擔其共同海損損失之責任。但共同海損之損失係因其他人之過失所致者，不影響共同海損之成立，且不影響利害關係人對此有過失之人請求損害賠償、主張其他救濟或抗辯之權利。</p> <p>有過失之人仍應就依法成立之共同海損所生損失負分擔責任。</p>	<p>第一百五十五條 共同海損因利害關係人之過失所致者，各關係人仍應分擔之。但不影響其他關係人對過失之負責人之賠償請求權。</p>	<p>一、YA 規則 D 所宣示者為『過失不論理算原則』，也就是說共同海損必須先在『過失不論』的基礎下先進行理算，理算後，再視責任進一步決定能否請求共同海損分擔。蓋如不如此為之，只要任一造提出過失抗辯，於過失責任確定前，共同海損根本無法進行，整個共同海損制度斷然瓦解！</p> <p>二、建議回歸 YA 規則 D 用語即可。</p>
<p>第一百五十一條 下列犧牲或費用不認列為共同海損：</p> <p>一、共同海事冒險財產所洩漏或排放污染物質所致任何損害、損失或費用。</p> <p>二、船舶或貨物因遲延所造成之損失，包含船期損失、市價損失及其他間接損失。</p> <p>三、貨物經投棄者，但依照航運習慣裝載者除外。</p> <p>四、未申報之貨物或貨物之性質有申報不實者，其損失不認列共同海損。但經保存者，仍應分擔共同海損。本款所稱之貨物包括貨幣、有價證券或其他貴重物品。</p> <p>就貨物價值為不實聲明，而與實際價值不同，其損失之共同海損之求償價值以較低者為準，分擔價值已金額較高者為準。</p>	<p>第一百十六條 未依航運習慣裝載之貨物經投棄者，不認為共同海損犧牲。但經撈救者，仍應分擔共同海損。</p> <p>第一百十七條 無載貨證券亦無船長收據之貨物，或未記載於目錄之設備屬具，經犧牲者，不認為共同海損。但經撈救者，仍應分擔共同海損。</p> <p>第一百十八條 貨幣、有價證券或其他貴重物品，經犧牲者，除已報明船長者外，不認為共同海損犧牲。但經撈救者，仍應分擔共同海損。</p> <p>第一百十九條 貨物之性質，於託運時故意為不實之聲明，經犧牲者，不認為共同海損。但經保存者，應按其實在價值分擔之。</p> <p>貨物之價值，於託運時為不實之聲明，使聲明價值與實在價值不同者，其共同海損犧牲</p>	<p>原則 OK，但可文字修飾，且建議條文移列與債權債務為同節規定。</p>

	牲之補償額以金額低者為準，分擔價值以金額高者為準。	
第一百五十二條 郵件、旅客行李、私人物品及其攜帶之機動性交通工具，不分擔共同海損。	第一百二十條 船上所備糧食、武器、船員之衣物、薪津、郵件及無載貨證券之旅客行李、私人物品皆不分擔共同海損。 前項物品如被犧牲，其損失應由各關係人分擔之。	本條 OK
	第一百二十一條 共同海損之計算，全體關係人協議定之。協議不成時，得提付仲裁或請求法院裁判之。	一、本條不應刪除，共同海損是否宣布及是否進行理算，並非絕對，於利害關係人較少的情況下，本可透過當事人協議方式為共同海損的協商處理，非一定交付理算。 二、本條保留，但進行文字修飾。
第一百五十三條 船舶所有人、運送人或船長對於未清償分擔額之人，得留置其財物。但提供擔保者，不在此限。以保證金作為共同海損之擔保者，保證金應由提供保證金之當事人與利害關係人名義存入銀行。保證金之提出、使用或退還，不影響共同海損之分擔責任。	第一百二十二條 運送人或船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物。但提供擔保者，不在此限。	一、本條第一項應進行文字修飾，加上『未提供擔保』及留置權行使期間之風險負擔問題。 二、第二項及第三項屬理算實施項目，建議可以『理算專節』方式為處理。
第一百五十四條 利害關係人於受共同海損補償後，復得其船舶、貨物或其他財物之全部或一部者，應將其所受之共同海損補償返還於關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。	第一百二十三條 利害關係人於受分擔額後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額返還於關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。	本條 OK，但不嚴謹，應進行文字修飾。
第一百五十五條 應負分擔義務之人，得委棄其存留物而免分擔海損之責。	第一百二十四條 應負分擔義務之人，得委棄其存留物而免分擔海損之責。	本條建議刪除
第一百五十六條 因共同海損所生之債權，自計算完成之日起，經過一年不行使而消滅。	第一百二十五條 因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。	本條建議移列『時效章』為統一規定
第十章 海事求償責任限制		一、在體制上，本章可規定於『海上保險』章之後。 二、海事限責各節規定有無『小船及軍艦等公務船』之適用？並未明文。 三、海事限責法制有一般、油污、HNS 等多類，建議有一通則節為統一規定。 四、海事限責於民事等基礎法並無任何可準用或類推適用的條文可資依循，應儘量納入國際公約的規定，如無，且條文如有不足或有爭議時，亦應以國際公約之解釋為解釋。
第一百五十七條 船舶所有人、施救人或其使用人對下列事項所負之責任，以第一百六十條至第一百六十二條所定之賠償額度為限： 一、在船上、操作船舶或救助工作直接致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償請求。 二、海上運送遲延所致貨物、旅客或行李損失之賠償請求。 三、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償請求。但不包括因契約關係所生之損害賠償請求。 四、沈船、殘骸、擱淺船、棄船或船上物品、落海物之打撈移除、摧毀或使其無害之賠償請求。但不包括依契約之報酬或給付。 五、為避免或減輕前四款責任所生，非應負責任之人之賠償請求。但	第二十一條 船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限： 一、在船上、操作船舶或救助工作直接致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。 二、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。 三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。 四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。 前項所稱船舶所有人，包	一、第一項使用『其使用人』，修正說明請包括受雇人及獨立契約者，第二項復針對船舶所有人為定義，從論理解釋上，會造成『船舶所有人之使用人』不包括第二項之光船承租人、經理人及營運人等情況。LLMC 係以船舶所有人應對其行為連帶負責之人為規範，可資參考。 二、同樣地，LLMC 對『救助人』亦有範圍之界定，本草案並無，且亦以『使用人』代之，兩者範圍並不一致。 三、第一項第一款不宜使用具有絕對因果關係用語之『直接所致』，LLMC 公約用語為 in direct connection，並不具嚴格因果關係之意涵。 四、第一項第二款將遲延的主體為『海上運送』，不妥。按遲延之主體為貨物行李等，非『海上運送』，本款用語會產生爭議，例如航程的確有所延誤(海上運送遲延)，但仍在運送約定期間內完成，嚴格而言，對貨物/旅客並不構成遲延，既使貨物/旅客受有『遲延損失』，運送人本無

<p>不包括依契約之報酬或給付。 前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、僱船人、經理人及營運人。 承保第一項海事求償責任限制項目之保險人，得主張責任限制之權利，與被保險人同。</p>	<p>括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。 第一項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。 第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之： 一、對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單位，計算其數額。 二、對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。 三、前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。 四、船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算。</p>	<p>須理賠，但本款規定解釋上變成應予以負責。 五、第一項第三款現行條文翻譯錯誤，草案仍繼續沿用，甚為不妥。蓋理由很簡單，如本款規定係將『契約』予以除外，則第二款之『海上運送遲延』就根本不成立！ 六、第一項第五款用語過於簡略，會讓人不知所云，蓋何謂『非應負責任之人之賠償請求』！</p>
<p>第一百五十八條 前條責任限制之規定，於下列情形不適用之： 二、救助報酬、特別補償或共同海損分擔之請求。 二、船舶所有人或施救人之受僱人或第三人因船舶所有人或施救人之受僱人傷亡所得主張之賠償請求。但以受僱人之職務與船舶操作或救助工作直接相關，並其僱傭契約適用之法律所定責任限額高於本法規定者為限。 三、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償請求。 四、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償請求。 五、核能動力船舶所生核子損害之賠償請求。 前項第三款至第五款之責任限額另定之。</p>	<p>第二十二條 前條責任限制之規定，於下列情形不適用之： 一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。 二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。 三、救助報酬及共同海損分擔額。 四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。 五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。 六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。</p>	<p>一、第一項第三款『船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償請求』並不等於各相關公約的損害賠償定義及其適用範圍，如此簡略規定以後會產生適用上的爭議。 二、第一項第二款使用『或第三人』用語，將無法有效呈現本款規定是適用於『雇用契約』之真正意涵。 三、利息及訴訟費用是否納入『限責』？建議予以明文。</p>
<p>第一百五十九條 應負責任之人本人故意或重大過失所生之損害賠償請求，不得主張責任限制。</p>	<p>第二十二條第一項第一款前條責任限制之規定，於下列情形不適用之： 一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。</p>	<p>一、本條獨立規定問題不大。問題在條文用語精準度問題，不得主張責任限制？是只有該人嗎？還是所有應負責之人？必須講清楚。</p>
<p>第一百六十條 船舶所有人、施救人或其使用者對同一事故所負之責任，以下列數額為限： 一、人身傷亡之賠償限額，依下列船舶登記總噸數計算其數額：</p>	<p>第二十三條 船舶所有人，如依第二十一條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。 船舶價值之估計，以下列</p>	<p>一、第一項並未針對『累計』為規定，且第一項第一款及第二款使用『每噸增加』用語的結果，此會造成適用上的爭議，因為不清楚是『逐目累計』還是『單目計算』。建議加上『累計』及刪除『增加』，使用語更為明確。</p>

<p>(一) 二千噸以下，逾二百五十噸之船舶，二百萬國際貨幣基金特別提款權計算單位。</p> <p>(二) 逾二千噸之船舶，就二千噸以下部分，以二百萬特別提款權計算單位計算，就逾二千噸至三萬噸部分，每噸增加特別提款權八百計算單位；就逾三萬噸至七萬噸部分，每噸增加特別提款權六百計算單位；就逾七萬噸部分，每噸增加四百計算單位。</p> <p>(三) 二百五十噸以下之船舶，每船一百萬特別提款權計算單位。</p> <p>二、財物損害之賠償限額，依下列船舶登記總噸數計算其數額：</p> <p>(一) 二千噸以下，逾二百五十噸之船舶，一百萬特別提款權計算單位。</p> <p>(二) 逾二千噸之船舶，就二千噸以下部分，以一百萬特別提款權計算單位計算，就逾二千噸至三萬噸部分，每噸增加特別提款權四百計算單位；就逾三萬噸至七萬噸部分，每噸增加特別提款權三百計算單位；就逾七萬噸部分，每噸增加二百計算單位。</p> <p>(三) 二百五十噸以下之船舶，每船五十萬特別提款權計算單位。</p> <p>三、前二款同時發生者，第一款之責任限額不足清償部分，得與第二款之賠償請求，就第二款之責任限額比例受償。</p> <p>四、施救人之救助工作於被救助船上為之或非以船舶進行者，以一千五百噸計算其責任限額。</p> <p>前項船舶登記總噸應依一九六九年國際船舶噸位度量公約訂之。</p> <p>港埠工程、港灣及航道助航設備之損害賠償請求，就第一項第二款之賠償限額，得優先於其他財物損害賠償請求受償。但第一項第三款人身傷亡之求償不受影響。</p>	<p>時期之船舶狀態為準：</p> <p>一、因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。</p> <p>二、關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。</p> <p>三、關於貨載之債權或於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達貨物之目的港時，或航行中斷地之狀態，如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。</p> <p>四、關於第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。</p>	<p>二、第二項船噸公約建議於附則中統一規定。</p>
<p>第一百六十一條 船舶所有人、施救人或其使用人，對於第一百五十七條第一項第四款之賠償請求，所負之責任限額，依前條第一項第二款規定獨立計算其數額，同項第一款及第三款規定不適用之。</p>		<p>本條係針對『沉船移除』為獨立限額之規定。按沉船移除有專門且生效的公約為完整規定，本條文為如此簡單規定，是否妥適？本有斟酌之餘地，蓋其不僅未針對適用海域、各項定義、強制保險等為完整明文，且會造成與本節許多條文間之適用衝突，例如沉船移除中發生人命傷亡，其責任限額如何適用？立法不應如此便宜行事。</p>
<p>第一百六十二條 船舶所有人、施救人或其使用人，對於海上旅客運送之旅客傷亡所致損害賠償請求之責任限額，為該船舶證書所載最高載客人數乘以十七萬五千特別提款權計算單位之總額。</p>		<p>本條未能針對本條與前條人命傷亡間之適用關係為規定，會導致適用上之衝突及錯誤。</p>
<p>第一百六十三條 前三條計算單位兌換成新臺幣之數額，應依責任限制基金設立日、付款日或擔保提供日計算之。</p>		<p>可列本法附則章為統一規定。</p>
<p>第一百六十四條 第一百六十條第一</p>		<p>原則 OK，惟可考量與其他條文合併，以減輕條文負</p>

<p>項、<b>第一百六十一條</b>或<b>第一百六十二條</b>之責任限額，適用於因同一事故所生對船舶所有人、施救人或其使用人賠償請求之總和。</p>		<p>擔。</p>
<p>第一百六十五條 船舶所有人、施救人或其使用人，就同一事故對依<b>第一百五十七條</b>第一項為賠償請求之人得主張債權抵銷者，僅得就抵銷後之差額限制其責任。</p>		<p>原則 OK，惟可考量與其他條文合併，以減輕條文負擔。</p>
<p>第一百六十六條 海事求償責任限制基金之設立及分配，另以法律定之。</p>		<p>建議於本次海商法修正中直接明文，不要留尾巴！因為不會有其他機關會制訂！</p>
<p>第一百六十七條 船舶所有人、施救人或其使用人，未設立責任基金者，仍得主張責任限制。</p>		<p>原則 OK，但可納入海事限責程序中。</p>
<p>第一百六十八條 本章海事求償責任限額，中央主管機關得於一九七六年海事求償責任限制公約之一九九六年議定書責任限額因其第八條責任限額更新程序修正時，依其額度調整之。 前項中央主管機關為交通部。</p>		<p>本條採授權立法方式，將限責額度調整授權交通部為之。此項作業規範並非不可行，蓋國際公約基本上亦採『默示條款』的簡易修法程序為規範。問題是，我國非公約締約國，加上限責額度高低涉及人民權利義務甚鉅，嚴格言之，屬法律保留條款之一，或許在程序上應該更為嚴謹一點，例如經立法院核備後實施。</p>
<p>第十一章 船舶污染損害賠償</p>		<p>本章規定原則 OK，但在結構上，有以下幾點注意： 一、應注意與『海洋污染防治法』間之競合及相互適用問題。 二、CLC、Bunker 及 HNS 公約，從條文架構及規範內容上，從表面看來，雖然大同，但其間及其適用範圍還是有很多小異之處，以 CLC 為例，CLC 所適用油輪上的燃油污染即屬 CLC 規範，非 Bunker 公約規範，如不加以區分，就會造成適用後者之情況。 基於以上說明，為避免各公約間適用上之衝突，建議本章以分節方式處理。</p>
<p>第一百六十九條 本章適用於中華民國領土、專屬經濟海域及大陸礁層上覆水域所生之船舶污染損害，及在其他領域，因避免或減輕船舶污染損害之防止措施所生賠償事件。</p>		<p>原則上 OK，但一如先前說明，必須處理小船及公務船等於本章是否有適用之問題。</p>
<p>第一百七十條 本章用詞，定義如下： 一、油輪：指為運送散裝油類而建造或改建之船舶。供載運油類及其他貨物之船舶，實際運送散裝油類時，及該運送後之任何航程期間，除證明船上已無該散裝油類之殘餘外，視為油輪。 二、船舶所有人：指船舶所有權人。該船舶所有權人係指船舶登記簿上記載為船舶所有人之人，如未登記者，則為擁有該船舶之人。如船舶為國家所有，指登記之營運人。油輪以外船舶之燃油污染損害賠償時，指船舶所有權人、船舶承租人、船舶經理人及營運人。 三、油類：指作為貨物載運或於燃料艙內之持久性碳氫礦物油。 四、燃油：指供用於船舶操作或推動之碳氫礦物油。 五、有毒有害物質：指散裝油類外，作為船上貨物運送具有毒性或危害性之物品。 六、污染損害：指下列之損害： （一）從船舶溢出或排放之油類、燃油及有毒有害物質之污染所致該船舶以外之財產毀損或滅失</p>		<p>一、『船舶所有人』建議直接使用『船舶登記所有人』即可，以避免與本法各章『船舶所有人』之使用產生衝突。另船舶所有人於『燃油污染』及『非燃油污染』有不同定義，但 CLC 公約包括油輪上的燃油，如此將會導致適用上的衝突。 二、『燃油』定義可加上『欲用於』幾字，蓋船上油艙少則數百噸，多則數千噸，且儲油槽多個，本條定義在解釋上對於『未供油』的燃油槽是否屬本款定義之燃油，會有爭議。 三、海洋污染於實務上所面臨的最大問題為『污染損害』範圍認定問題，本條雖參考各公約有『污染損害』之定義，但從實務角度，仍嫌不足。建議：條文無須明確地將可求償的『污染損害』類型納入，但建議於『修正說明』中予以列舉。</p>

<p>或人身傷亡。但有關環境損害之補償，除營利損失外，應限於已採取或將採取之合理復原措施之費用。</p> <p>(二) 防止措施之費用及防止措施所致之毀損或滅失。</p> <p>七、防止措施：指事故發生後，為避免或減輕污染損害，由任何人所採取之合理措施。</p> <p>八、事故：指發生污染損害或與污染損害具嚴重急迫威脅之任何事故，或具同一起因之連續事故。</p>		
<p>第一百七十一條 污染損害事件發生時之船舶所有人，應對於其船舶所致之污染損害，負損害賠償責任。但船舶所有人證明有下列情事之一者，不在此限：</p> <p>一、該污染損害係因戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或具有異常無法避免及不可抗力性質之自然現象所致。</p> <p>二、該污染損害<b>完全</b>係因第三人之故意行為或不行為所致。</p> <p>三、該污染損害<b>完全</b>係因負有維護燈塔或其他助航設施之政府或其他主管機關於執行職務時之過失所致。</p> <p>四、有毒有害物質所致之污染損害係因託運人或任何其他他人未提供有關所載運貨物之危害性及毒性資訊，所致部分或全部的損害，或使船舶所有人未依<b>第一百七十五條</b>取得保險或提供擔保者。但以船舶所有人及其使用人或代理人合理地不知情者為限。</p> <p>前項污染損害如為一連串事故所致之事件時，應負責任之船舶所有人為第一次事故發生時之船舶所有人。</p> <p>如船舶所有人證明污染損害之全部或一部係因被害人之故意或過失所致，得免除對被害人之全部或一部之賠償責任。</p> <p>除本條第六項規定外，不得對下列人請求污染損害賠償。但污染損害係因其故意或重大過失所致者，不在此限：</p> <p>一、該船船員、船舶所有人之使用人或代理人。</p> <p>二、引水人或其他對船舶提供服務之人。</p> <p>三、任何船舶租賃之承租人、傭船人、船舶經理人或營運人。</p> <p>四、經船舶所有人同意或依有關主管機關之命令進行海難救助之人。</p> <p>五、採取防止措施之人。</p> <p>六、第二款至第五款所規定之人之使用人或代理人。</p> <p>前項第三款之規定，除傭船人外，不適用於油輪以外船舶之燃油污染損害之求償。</p> <p>本章之任何規定不妨礙船舶所有人對第三人之求償權。</p>		<p>本條大體上將各公約相關規定納入，用語上也無太大問題，<b>僅本條規定過於繁複，內容過多，建議可分條處理。</b></p>
<p>第一百七十二條 依前條規定應負責任</p>		<p>本條規定原則 OK，<b>文字可適度調整，例如第二項的</b></p>



<p>之人為數人時，除第二項情況外，應負連帶賠償責任。</p> <p>二艘以上船舶造成污染損害時，所有相關船舶所有人，除依前條規定得主張免責事由外，應對所有無法合理區分之污染損害負連帶賠償責任。</p>		<p>但書，以及為何『所有相關船舶所有人』？</p>
<p>第一百七十三條 船舶所有人對於船舶污染損害賠償請求，得依第二項至第四項之規定，主張責任限制。但污染損害係因船舶所有人本人之故意或重大過失所致者，不在此限。</p> <p>船舶所有人對於油輪以外船舶之燃油污染損害賠償請求，得依<b>第一百六十條</b>所規定之責任限額標準主張責任限制。</p> <p>船舶所有人對於油輪之油類或燃油之油污損害賠償請求，得主張以下數額之責任限制：</p> <p>一、船舶登記總噸未逾五千之油輪以特別提款權四百五十一萬單位計算。</p> <p>二、船舶登記總噸逾五千之油輪，除前款金額外，逾五千部分每增一總噸另加計特別提款權六百三十一單位計算；但該總額於任何情況下不應逾特別提款權二億零三百萬單位計算所得之金額。</p> <p>船舶所有人對於有毒有害物質污染損害賠償請求，得主張以下數額之責任限制：</p> <p>一、船舶登記總噸未逾二千之船舶以特別提款權一千一百五十萬計算單位。</p> <p>二、船舶登記總噸逾二千之船舶，除前款金額外，二千零一至五萬部分，每噸加計特別提款權一千七百二十五計算單位，逾五萬部分，每噸加計特別提款權四百一十四計算單位；但該總額於任何情況下不應逾特別提款權二億五千萬計算單位計算所得之金額。</p> <p>有毒有害物質所致人身傷亡之賠償請求，除其累計金額逾前項總額之三分之二外，應優先於其他賠償請求。</p>		<p>第二項無法有效釐清『獨立限額』狀況，亦即『總限額』與『燃油污染限額』分別計算。建議為文字修正。</p>
<p>第一百七十四條 船舶所有人主張污染損害責任限制時，應設立相當於其責任限額之基金。基金之設立得由提存總額現金、銀行擔保或其他擔保代之。基金設立後，污染損害賠償請求權人不得對船舶所有人之其他財產行使任何之請求。</p> <p>保險人或提供擔保之人有權設立前項之基金，即使船舶所有人無權主張責任限制時，亦可設立。其效力與船舶所有人設立之基金相同，但不影響請求權人對於船舶所有人之權利。</p> <p>船舶所有人為防止或減輕污染損害所自願花費之合理費用或自願之合理犧牲之求償，與其他求償人享有同等對基金求償之權利。</p> <p>船舶污染損害責任限制基金之設立及分配程序，準用船舶所有人責任限制基金設立及分配之規定。</p>		<p>一般限責基金之設立規定，草案係規定以法律另定之，如此，本條規定變成意義不是很大。</p>
<p>第一百七十五條 下列船舶應對船舶污</p>		<p>污染責任保險之投保於國際間具強制性，亦即涉及發</p>

<p>染損害，投保責任保險或提供擔保：</p> <p>一、載運<b>第一百七十條</b>第三款規定油類貨物，總噸位一百五十以上之油輪。</p> <p>二、載運第<b>第一百七十條</b>第五款規定之有毒有害物質，總噸位一百五十以上之船舶。</p> <p>三、前二款以外，總噸位四百以上之船舶。</p> <p>前項保險或擔保數額，應不低於<b>第一百七十三條</b>責任限額規定。</p>		<p>證、查驗等要求，也是在 P&amp;I 責任保險人同意的情況下為運作。換言之，<b>本條規定必須完全依循國際公約的規定</b>。然而，本條規定卻依據海污法規定為規範，甚為不妥，<b>海污法與國際規範不一致，本有斟酌之餘地，海商法修正實不應再將錯就錯。</b></p>
<p><b>第一百七十六條</b> 污染損害賠償請求權人，得直接向前條之責任保險人或擔保人求償。</p> <p>不論船舶所有人可否主張責任限制，前項責任保險人或擔保人仍得主張責任限制及船舶所有人所得主張除破產及清算以外之抗辯事由。除污染損害為船舶所有人故意所致者外，責任保險人或擔保人對船舶所有人所得主張之抗辯，不得對求償人主張之。</p>		<p>本條規定大體符合公約之規定，原則 OK，但仍有文字修正調整之空間。再者，我國法對於『直接訴權』之相關配套規定並非充分，且實務上的『責任保險人』或『擔保人』多屬外籍，<b>直接訴權如何操作？</b>才是本條文能有效運作的關鍵所在。此不僅涉及保險人與被保險人間之契約關係，亦涉及被保險人與污染受害第三人間之侵權行為關係，更涉及該『直接訴權』及『責任保險』之準據法問題，這些均需為整體搭配，此規定才有妥適運作。</p>
<p><b>第一百七十七條</b> 污染損害賠償請求權，因三年間不行使而消滅。但自事故發生之日起，或事故係由連續事故所致者，自最初事故發生之日起，逾十年者亦同。</p>		<p>與公約一致(除消滅時效及訴訟時效的爭意外)，原則 OK，但仍建議於『時效章』為統一規定。</p>
<p><b>第十二章</b> 海上保險</p>	<p><b>第七章</b> 海上保險</p>	<p>一、我國無『海上保險自主保單』，實務上多使用以英國法(英國海上保險法 MIA)為主或為基礎的英式保單。加上海上保險的特殊性及複雜性，有相當多的條款為我國海商法及保險法所未規範或規範不同者。在前述情況下，海商法『海上保險章』除契約自由的高度強調外，其規範及架構的完整度非常重要。</p> <p>二、本草案在規範內容、架構等雖有一定程度之提升，但幅度仍然嚴重不足，僅在現行法基礎上為修正，並增列少許新條文而已。</p> <p>三、再者，<b>整章草案雖區分為海上保險契約及理算二節，但各節結構非常鬆散且前後倒置情況嚴重，例如保險價額應儘量放在前面，但卻放在後面，建議仍應依 MIA 為體系/架構順序為規範。</b></p>
<p><b>第一節</b> 海上保險契約</p>		<p>同前欄意見。</p>
<p><b>第一百七十八條</b> 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。</p>	<p><b>第一百二十六條</b> 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。</p>	<p>一、本條性質上屬『總則』規定，<b>必要時，本章應設立『總則』節予以統一規範。</b></p> <p>二、海上保險具有高度特殊性、涉外性及專業性，有慣用之英式保單，逕自適用我國『保險法』會有不當情況產生。建議採『本章強制規定』→契約準據法→如無，再適用保險法。</p>
<p><b>第一百七十九條</b> 與海上航行有關而可能發生危險之船舶、貨物、其他動產、其他金錢利益與對第三人之責任，皆得為海上保險之標的。</p> <p>海上保險，得依約定或商業習慣，<u>延展加保至陸上、空中、內河、湖泊或內陸水道之危險。</u></p>	<p><b>第一百二十七條</b> 凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，皆得為海上保險之標的。</p> <p>海上保險契約，得約定延展加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。</p>	<p>一、本條性質上亦屬『總則』規定，必要時，本章應設立『總則』節予以統一規範。</p> <p>二、草案第一項適用範圍仍嫌不足，以『與海上航行有關而可能發生』，戰爭風險不一定與海上航行有關，蓋陸上也會發生。其次，<b>MIA 對於海上保險標的之定義/範圍並非採列舉式，而是涵蓋『任何合法海上冒險』，這樣才能有效涵蓋複雜多樣的海上保險標的，以港口險及建造險為例，可能就不容易納入。</b></p>
<p><b>第一百八十條</b> 保險期間除契約另有訂定外，關於船舶及其設備屬具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時，為其期間；關於貨物，自貨物離岸之時，以迄目的港起岸之時，為其期間。</p>	<p><b>第一百二十八條</b> 保險期間除契約另有訂定外，關於船舶及其設備屬具，自船舶起錨或解纜之時，為其期間；關於貨物，自貨物離岸之時，以迄目的港起岸之時，為其期間。</p>	<p>本條『保險期間』的概念是傳統 S.G保單下的產物，現今不僅『船』『貨』已分開投保，運送型態也大幅延伸至港邊，甚至內陸，現行條文規定顯然已不合時宜，<b>建議進行現代化規範之修正。</b></p>

<p>第一百八十一條 保險人對於保險標的，除法律另有規定或契約另有訂定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失、費用及責任，負保險給付責任。</p>	<p>第一百二十九條 保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任。</p>	<p>一、與前條現行法規類似，現今海上保險所承保的風險，已不限於『海上一切事變及災害……』，建議為現代化的文字修正，保險人責任關鍵點為『保險單所承保之危險事故所致之……』，非僅限於海上事變等。</p> <p>二、加上『法律另有規定或』，並無實益，蓋法律另有明文，本來就當然適用，本條關鍵點在前點說明。</p> <p>三、草案本條使用『保險給付』，屬中性用語，堪稱嘉許，因保險法使用『賠償』二字，與保險人承擔為契約所約定之補償責任 indemnity 在程度上稍有差距。但海上保險章就此用語上是否要不同於保險法，屬立法政策問題。</p>
<p>第一百八十二條 海上保險契約為保險人補償被保險人前條所生損失之契約。</p> <p>海上保險契約於保險人同意被保險人之要保時，契約即為成立。保險人得簽發保險單、暫保單或其他文件證明海上保險契約之成立。</p> <p>被保險人得委任他人為代理人，為前項之要保，代為訂立保險契約。</p>		<p>一、本條建議參考保險法第一條及英國 MIA 第一條，列為海上保險章的第一條。</p> <p>二、第一項不宜使用『補償被保險人前條所生損失』之用語，過於省略。而前條使用『給付』，本條使用『補償』，用語上也未一致。</p> <p>三、第二項原則 OK</p> <p>四、第三項使用『代理人』究係何意思？應注意，因保險法對於『保險代理人』及『保險經紀人』有明確定義，本項使用『代理人』乙詞會造成等同與保險法『保險代理人』一致之誤解。</p>
<p>第一百八十三條 未受委任為被保險人訂立保險契約，經被保險人承認，始對被保險人發生效力。</p> <p>被保險人前項承認，於保險事故發生後，仍得為之。</p>		<p>保險法第四十五條為第三人利益保險契約受益人有疑義時之規定，與本條立法說明所稱之 MIA 第 86 條無涉，不宜一起解讀。另 MIA 第 86 條的重點在『誠信』或『善意』二字，以及『on behalf of』代表乙詞，唯草案本條文並未揭示此二重點，甚為可惜。蓋『on behalf of』顯然不同於草案用語之『未受委任』一詞簡單帶過，而係涉及英美法諸多代理法旨之概念。</p> <p>建議一：從承認準據法觀點，本條文無規定之必要</p> <p>建議二：如本條文維持，『誠信』或『善意』二字，以及『on behalf of』代表乙詞應如實納入。</p>
<p>第一百八十四條 被保險人於保險事故發生時，對於保險標的無保險利益者，就該事故所致損失，對保險人無保險給付請求權。</p>		<p>草案本條文確認財產保險之保險利益應存在於『事故發生時』之通說學理。然審酌 MIA 第六條，本條規定尚有二不足之處：</p> <p>第一、草案僅規定事故發生時無保險利益無保險金請求權，但為針對『締約時無保險利益』如何處理？並未解決。</p> <p>第二、事故發生時是否具法律上的利益？於貨物保險非常複雜，蓋其涉及所有權移轉及風險負擔等問題，建議加列。</p>
<p>第一百八十五條 被保險人得約定，其於海上保險契約上之利益，由受益人享有給付請求權。</p>		<p>保險法學，受益人係因人身保險以被保險人生命身體為保險標的，所以才有受益人的規定。至於財產保險，雖有受益人之實質(例如使用『Loss Payable Clause』)，但卻無受益人之形式，否則極易造成受益人確定及喪失、利益輸送等問題，本條建議不應訂定。</p>
<p>第一百八十六條 保險金額，除本法另有規定或契約另有約定外，為保險期間內，保險人對每一保險事故所負責任之最高額度。</p>		<p>本條可規定，亦可無須規定，因此為財產保險的基本原則，且法律及契約上超過『保險金額』的情況有若干，例如損害防阻費用、碰撞責任等，均會造成超出『保險金額』之情況。</p>
<p>第一百八十七條 保險人與被保險人對保險標的約定價值者，除本法另有規定，或有詐欺情事外，該約定之保險價額，對當事人有拘束力。</p>		<p>與 MIA 第 27 條相較，本條規定過於簡略：</p> <p>第一、何謂『對當事人有拘束力』？按保險法上的當事人係指『保險人』與『要保人』。而要保人不一定就是保險金請求權人。</p> <p>第二、實務條款上，該約定價額是否可作為『推定全損』之認定標準，是有特殊約定的，因此本條文必須納入契約自由原則用語。</p> <p>第三、『保險價額』為保險學理上的名詞，事實上整部保險法並不存在『保險價額』此一名詞，本章是否使用此一名詞？仍有討論空間，雖然本人建議使用。</p>

<p>第一百八十八條 被保險人應擔保其保險之危險為合法，並應擔保其保險之危險於其得以掌控之範圍內，以合法之方式執行。</p> <p>船舶之定期保險，被保險人知船舶不適航仍使其航行，對不適航所產生之損失，保險人不負補償責任。</p> <p>船舶之航程保險，被保險人應擔保船舶於航程每一階段開始時有適航性。船舶承保其港內之危險者，被保險人並應擔保船舶於開始承保時，適於抗拒港內通常發生之危險。</p> <p>貨物或其他動產之航程保險，被保險人應擔保船舶於航程開始時有適航性；並應擔保船舶有適合於載運該貨物或其他動產至保險契約預定目的地之能力。</p> <p>被保險人違反擔保責任者，保險人對於違反期間發生之損失，不負保險責任。</p>		<p>草案本條係將英國 MIA 擔保條款相關規定為統一納入。幾個問題：</p> <p>第一、MIA 的『擔保』條款是否等於我國保險法的『特約條款』？恐有爭議。基此，有必要針對『擔保』的性質為明文。</p> <p>第二、MIA 將擔保區分為『明示』及『默示』，今本條文未加區分，等同均為『法定擔保』，甚為不妥。</p> <p>第三、擔保條文於海保實務上通常有豁免或寬免之規定，但本條文並未如此明文，加上採『法定擔保』模式，將造成既使有豁免或寬免之契約約定，仍因違法而無效之尷尬情況。</p> <p>第四、第五項違反擔保之後果採『因果關係不論主義』，也就是主要一違反，保險人即無須負責擔保違反期間內的所有保險事故，而無論該事故是否與擔保的違反有無因果關係，此情況於英國 2015 年保險法已經有修正，建議納入。另違反之效果除不負保險責任外，另『保費』是否應返還乙節，建議參考 MIA 規定予以明訂不予以返還。</p> <p>第五、第一項合法性擔保的用語必須予以適度修改，否則將無法解其意義為何？</p> <p>第六、第二項用語無法充分反應 MIA 船舶定時保單『無適航性擔保』之意旨，且亦不夠嚴謹。</p> <p>第七、<b>第四項規定完全錯誤</b>，貨物航程保單怎麼可能擔保船舶應具備適航性，對此 MIA 第 40 條本有明文。</p>
<p>第一百八十九條 保險事故發生時，被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，並保存其對<u>第三人之權利</u>，保險人對於被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負補償責任。</p> <p>保險人對於被保險人，為履行前項義務所生之費用，負補償之責，其補償數額合計雖超過保險金額，仍應補償之。</p> <p>保險金額不及保險標的之價值時，保險人對於前項費用之補償，以保險金額對於保險標的之價值比例定之。</p>	<p>第一百三十條 保險事故發生時，<u>要保人或被保險人</u>應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於<u>要保人或被保險人</u>未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。</p> <p>保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值，仍應償還之。</p> <p>保險人對於前項費用之償還，以保險金額為限。但保險金額不及保險標的物之價值時，則以保險金額對於保險標的之價值比例定之。</p>	<p>一、第一項應納入被保險人之『受雇人及代理人』；必要行為過於嚴苛，應加入『合理』性考量。</p> <p>二、第一項『並保存其對第三人之權利』屬貨物保險的特殊規定，不建議於此納入，以保留彈性。</p> <p>三、<b>第一項應明確規定係為避免或減輕保險標的之『承保風險』損失</b>，否則將造成保險標的的無論是否為承保風險，保險人均應承擔第二項以下損害防阻費用之窘境。</p> <p>四、第二項及第三項補償規定應納入契約自由原則，蓋損害防阻補償規定性質上屬『附加約定』，以有約定為原則，而有些保單並未規定損害防阻補償條款。</p> <p>五、共同海損及海難救助費用不得於本條規定下受償之規定亦應予以明文，因性質過於雷同，容易產生爭議。</p>
<p>第一百九十條 因被保險人之惡意行為所致之損失，保險人不負補償責任。</p>	<p>第一百三十一條 因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。</p>	<p>本條刪除『要保人』『其代理人』尚可。但將『故意或重大過失』改為『惡意行為』實有斟酌之餘地。第一、實無須再創全新『惡意行為』用語；第二、故意或重大過失不得預先免除為民商法基本原則，蓋重大過失實與故意等視；第三、willful misconduct 不應僅強調 willful，尚應考量 misconduct，嚴格而言，本句應譯成『有意的不當行為』或使用我國用語，應為『有意識之重大過失』；第四、從保險二百年前『過失承保與否』之基礎及傳統保險法理而言，保險如承保『重大過失』，豈非鼓勵被保險人『重大過失』，二百年來保險界能承保『過失』已算是非常突破的事，實不可再進一步擴張。</p>
<p>第一百九十一條 未確定裝運船舶之貨物保險，被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱、裝船日期、所裝貨物及其價值，立即通知於保險人。不為通知者，保險人對該貨物所生之損害，不負補償責任。<u>但貨物價值未通知者，視為不定值保險。</u></p>	<p>第一百三十二條 未確定裝運船舶之貨物保險，<u>要保人或被保險人</u>於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱、裝船日期、所裝貨物及其價值，立即通知於保險人。不為通知者，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。</p>	<p>本條規定很有問題，特別是效力(不賠)。</p> <p>第一、本條過於簡化。例如通知之方式、善意但錯誤通知之補正等均未規定。</p> <p>第二、效力部分，本條規定為預約保單，保險契約事實上已經成立，風險等均已事先確定，僅貨物及船名等資料之後補正通知而已，不為通知，保險人即不負賠償責任，且絲毫不考量因果關係因素，未免失之過於嚴苛。</p>
<p>第一百九十二條 被保險人於保險人破</p>	<p>第一百三十三條 要保人或被</p>	<p>本條『得』用語，屬意定終止制，不甚妥當，應採自</p>

產時，得終止契約。	保險人於保險人破產時，得終止契約。	動終止制。另應規定保費的返還問題。
第一百九十三條 船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價格，包含船體、機械，及被保險人所有之設備、屬具、供應、備料、燃料、支付款及保險費，為保險價額。 當事人約定，船舶於部分損失與全部損失分別適用不同之保險價額者，從其約定。	第一百三十四條 船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價格及保險費，為保險價額。	一、第一項請加上『契約自由原則』。 二、第二項實務上使用絕少，此規定可有可無，海上保險實務上所使用之條款何其多，不要單因實務上有類似條款，就必須入法。
第一百九十四條 貨物之保險以貨物成本、應付之運費及保險費，為保險價額。	第一百三十五條 貨物之保險以裝載時、地之貨物價格、裝載費、稅捐、應付之運費及保險費，為保險價額。	本條規定過於簡單(例如利得)，且欠缺對契約自由用語。
第一百九十五條 貨物到達時應有之佣金、費用或其他利得之保險以保險時之實際金額，為保險價額。	第一百三十六條 貨物到達時應有之佣金、費用或其他利得之保險以保險時之實際金額，為保險價額。	建議本條文與前一條文合併，實務上此幾乎是一致處理的，分別規定變成是二不同保險。
第一百九十六條 運費之保險，無論是預付運費或待收運費，以被保險人可能喪失之總運費及保險費為保險價額。	第一百三十七條 運費之保險，僅得以運送人如未經交付貨物即不得收取之運費為之，並以被保險人應收取之運費及保險費為保險價額。 前項保險，得包括船舶之租金及依運送契約可得之收益。	本條規定過於簡單(例如自運貨物之利益及旅客票價等)，且欠缺對契約自由用語。
	第一百三十八條 貨物損害之計算，依其在到達港於完好狀態下所應有之價值，與其受損狀態之價值比較定之。	無意見
第二節 海上保險理算		本節規定範圍甚廣，不宜使用『理算』二字。理算雖有『評理計算』及『詳細精密的計算分析』等解釋，但海保實務上，通常係共同海損及較為複雜重大的海保事件才會透過專業理算過程予以決定，並非所有海保均需經過理算。
第一百九十七條 被保險人之部分損失，包括共同海損之損失、單獨海損之損失、海難救助費用及特別費用。 非屬於本法第九章共同海損之損失者，為單獨海損之損失。 被保險人因保險事故發生為保存保險標的所生之必要費用，非屬於本法第八章海難救助費用與第九章共同海損之損失者，為特別費用。 特別費用除法律有特別規定外，依保險契約之約定。		一、本條所稱之『特別費用』，原文應為『particular charges』，其係與『單獨費用 Particular average』相對，似應以『單獨費用』翻譯之，較為妥適。 二、第二項規定在邏輯上有問題，應該係指『非屬於……共同海損之”部分”損失』才比較嚴謹，否則將包括全損在內。 三、請增列契約自由約定。
第一百九十八條 共同海損之損失發生與承保之保險事故有關者，保險人應負補償責任。 前項損失，如係共同海損犧牲之損失，被保險人得直接請求保險人補償其損失之總額。 如係共同海損費用之損失，被保險人僅得請求保險人補償其應分擔部分之金額。		一、第一項用語採正面規定，不似 MIA 係使用『反面規定』，此將造成舉證責任轉換之爭議。建議仍採 MIA 之用語。 二、第二項最後『其損失之總額』幾字，建議以『該犧牲』代之，否則會造成所有損失均應全賠之誤解。 三、請增列契約自由約定。
第一百九十九條 共同海損、海難救助或船舶碰撞中有利害關係之物，如屬於同一人所有，保險人保險理賠時，應該該關係之物視為不同之人所有，負保險給付責任。		一、本條文屬實務上所使用之『姊妹船』條款。除文字可以為適度調整外，條文本身沒有問題，但建議將『物』乙字修改為『財產』，蓋可能涉及『風險運費』，此部分很難用『物』予以涵蓋。 二、請增列契約自由約定。
第二百條 保險標的發生毀損滅失致喪失其物原有之性質，或保險標的喪失		一、何謂『無法回復』？無法有效理解。另實際全損是否應為發送委付通知，必須明訂。

無法回復者，為實際全損。		
第二百零一條 保險標的失蹤逾二個月者，得推定為實際全損。		一、建議不要使用『推定』二字(可使用『認定』或『假定』)，因會產生爭議是：『推定全損』與『推定為實際全損』二者究竟有無差異？
第二百零二條 船舶部分損害之計算，以其合理修復費用為準。但每次事故應以保險金額為限。 部分損害未修復之補償額，以船舶因受損所減少之市價為限。但不得超過所估計之合理修復費用。 保險期間內，船舶部分損害未修復前，即遭遇全損者，不得再行請求前項部分損害未修復之補償額。	第一百三十九條 船舶部分損害之計算，以其合理修復費用為準。但每次事故應以保險金額為限。 部分損害未修復之補償額，以船舶因受損所減少之市價為限。但不得超過所估計之合理修復費用。 保險期間內，船舶部分損害未修復前，即遭遇全損者，不得再行請求前項部分損害未修復之補償額。	建議應有補償額度計算的原則性規定，另： 一、『船舶部分損害』解釋上應僅指『單獨海損』，但該用語卻無法為如此清楚解釋，必須修正。 二、未將『習慣性扣減』納入。 三、第二項『因受損所減少之市價』不等於 MIA 之合理折損。 四、應納入契約自由原則。
第二百零三條 運費部分損害之計算，以所損運費與總運費之比例就保險金額定之。	第一百四十條 運費部分損害之計算，以所損運費與總運費之比例就保險金額定之。	一、本規定與 MIA 規定仍有差異，例如『總運費』就不同於 MIA 的『總風險運費』，建議依 MIA 規定為重新擬定。 二、應納入契約自由原則。
第二百零四條 貨物之部分損失，除契約另有約定外，其補償額依下列規定計算： 一、於定值保險，貨物部分遭受全損者，以保險契約約定之金額按損失部分約定之保險價額與全部以不定值保險方式估定之保險價額比例定之。 二、於不定值保險，貨物部分遭受全損者，其補償額為損失部分之保險價額。 三、貨物於目的港全部或部分受有損害者，於定值保險，以保險契約訂金額，於不定值保險，以該部分之保險價額，按目的港標的完好之總價值與標的受損價值之差額與完好總價值比例定之。 四、前款「總價值」為貨物批發價值。無批發價值者，估定總價值應附加運費、裝卸費用及預付之關稅。貨物以保稅方式出售者，保稅價值視為總價值。	第一百四十一條 受損害貨物之變賣，除由於不可抗力或船長依法處理者外，應得保險人之同意。並以變賣淨額與保險價額之差額為損害額。但因變賣後所減少之一切費用，應扣除之。	本條原則上參酌 MIA 規定而來，原則上 OK，但若干文字有審酌的必要。
第二百零五條 責任保險之補償額，除法律另有規定或契約另有約定外，為被保險人因承保責任已付或應付之金額。		原則 OK，但因責任保險通常會涉及『受害第三人對加害人之責任保險人為直接訴權』之規定問題，所以本條適用範圍應更為明確。
第二百零六條 保險金額不及保險標的之價值時，就該未保險之部分，由被保險人自行承擔其損失。		本條原則 OK，但本條使用『保險標的之價值』，草案有時又使用『保險價額』，或使用『約定價值』，並不統一，有必要釐清。
第二百零七條 保險標的發生承保之保險事故，其損失之程度顯示實際全損無法避免，或為避免實際全損將發生之費用將超過標的保存的價值者，為推定全損。 貨物保險，貨物回復原狀之費用及繼續運送或轉運費用之總額，超過貨物於目的地之價額者，為推定全損。 前二項情形，被保險人得委付保險標的之一切權利於保險人，請求給付該保險標的全部保險金額。 推定全損，當事人有約定者，從其約定。	第一百四十二條 海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。	草案本條文將推定全損的定義、委付的原因、委付效力等為統一規定，過於簡略。 第一、第一項應指『保存後的價值』。 第二、本項並未規定『推定全損未為委付』之法律效果(僅能以分損處理)。 第三、本條僅明確規定貨物的推定全損，至於船舶推定全損、運費推定全損等則僅能適用第一項規定，但船舶及運費推定全損情況並非僅限於第一項，例如尚有船舶被剝奪占有及捕獲等，本條規定對此太過狹隘。 第四、第三項應為『委付』之定義，所以句中不應使用『委付』二字，可使用『移轉』或『放棄』等用語。 第五、第四項契約自由雖屬 OK，但問題是各保險契約格式通常並無『推定全損情況』之直接明

		文，重點還是準據法之直接明文(如英國 MIA)，所以本項規定的實質意義是不大，且如我國法草案不承認保險單上英國準據法之規定，將會造成推定全損等於必須適用本條第一至第三項狹隘規定之尷尬情況。
	第一百四十三條 被保險船舶有下列各款情形之一時，得委付之： 一、船舶被捕獲時。 二、船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。 三、船舶行蹤不明已逾二個月時。 四、船舶被扣押已逾二個月仍未放行時。 前項第四款所稱扣押，不包含債權人聲請法院所為之查封、假扣押及假處分。	同前條說明
	第一百四十四條 被保險貨物有下列各款情形之一時，得委付之： 一、船舶因遭難，或其他事變不能航行已逾二個月而貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人時。 二、裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時。 三、貨物因應由保險人負保險責任之損害，其回復原狀及繼續或轉運至目的地費用總額合併超過到達目的地價值時。	同前條說明
	第一百四十五條 運費之委付，得於船舶或貨物之委付時為之。	同前條說明
第二百零八條 委付應就保險標之全部為之。但保險標的為可分且僅有其中一種標的發生委付原因時，得就該一種標的為委付請求其保險金額。委付不得附有條件。	第一百四十六條 委付應就保險標之物之全部為之。但保險單上僅有其中一種標的物發生委付原因時，得就該一種標的物為委付請求其保險金額。委付不得附有條件。	原則 OK。
第二百零九條 委付經承諾、判決或仲裁判斷確定為有效後，自發生委付原因之日起，保險人有權取得保險標的餘存之所有權益。	第一百四十七條 委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。 委付未經承諾前，被保險人對於保險標之物的一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。	原則 OK。
第二百十條 保險人之給付責任未確定前，被保險人對於保險標的之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾委付或拋棄其任何既有的權利。		本條原則上 OK，但本條文於 MIA 基本上僅適用於『委付通知經適當發送後』之情況，今本條規定規定等於不限前述情況，範圍似乎過大。
第二百十一條 委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷。	第一百四十八條 委付之通知一經保險人明示承諾，當事人	原則 OK，但應注意，於 MIA，委付之承諾或接受得 <u>以明示及『默示』</u> 方式為之，但草案僅限『明示』。

	均不得撤銷。	
第二百十二條 被保險人於知悉保險事故發生後，應即通知保險人。	第一百四十九條 要保人或被保險人，於知悉保險之危險發生後，應即通知保險人。	一、 <b>現行及草案本條文用語上最大的問題在『危險』二字，比較正確的說法應該是『保險人應負保險責任之事故發生』。</b> 例如『颱風』是『危險』，有颱風，不一定會造成損害，如依本條文，等於『一有颱風，就要通知保險人』了！ 二、 <b>應納入契約自由原則。</b>
第二百十三條 保險人應於收到被保險人完整證明文件後三十日內給付保險金額。 保險人對於前項證明文件如有疑義，而被保險人提供適當擔保時，仍應將保險金額全部給付。 前項情形，保險人之金額返還請求權，自保險理賠金額確定，返還請求權可行使時起，經過一年不行使而消滅。	第一百五十條 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內給付保險金額。 保險人對於前項證明文件如有疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。 前項情形，保險人之金額返還請求權，自給付後經過一年不行使而消滅。	本條建議刪除，或建議使用保險法第三十四條類似用語。蓋： 第一、為何『完整證明文件』？會有爭議，不如保險法第三十四條『應付之賠償金額確定後...』用語明確，蓋吾應注意的是，海上保險許多損失的原因鑑定及範圍確定均相當耗費時日。 第二、 <b>第二項絲毫無『部分給付』的彈性，失之過嚴。</b> 第三、 <b>時效規定可於『時效章』為統一規定即可。</b>
第二百十四條 保險人於給付全損後，得代位被保險人取得保險標的餘存之權益。但保險金額低於保險價額者，保險人僅得依保險金額與保險價額之比例取得保險標的餘存之權益。 保險人於給付全損或部分損失後，得於其補償金額之限度內，代位被保險人行使其對第三人得行使與保險標的有關之所有權利。 前二項代位權之行使，不因再保險而受影響。		一、第一項『得代位被保險人取得』用語上有嚴重瑕疵。 <b>蓋保險標的原本就是被保險人所有(或其他關係)，所以是直接取得，非代位取得。</b> 再者，MIA 規定是『有權取得』(i.e. 保險人有權決定是否行使)，建議依 MIA 規定為重新擬具。 二、第二項規定亦有問題，第二項是針對『保險代位』為規定，依保險法五十三條，保險代位有明確的成立要件，其中之一為『保險事故發生，而對於第三人有損害賠償請求權』，而本項規定過於寬廣『得行使與保險標的有關之所有權利』，如此規定， <b>已大幅超越保險代位的範圍，非常不宜。</b> 按吾應注意，保險代位係為避免『被保險人雙重受益』的一套制度，並非在賦予保險人一項原創性的權利，而本條規定的意旨就是在後者。 三、第三項概念原則 OK。但第一項並非『代位』，而係保險人賠付全損後之權利。所以本項『前二項』建議改為『前項』即可。
第二百十五條 被保險人因保險事故發生所致之損失，如已從第三人獲得賠償者，保險人給付被保險人之損失時，得扣除被保險人業已獲得賠償之金額。		本條文無論從財產保險補償法理，抑或保險代位法理，均為當然之理，規定與否均可。 <b>但更為重要的是應該解決從第三人獲得賠償之款項，於保險人與被保險人間應如何分配問題，因保險可能涉及不足額保險、自負額等複雜問題。</b>
第二百十六條 被保險人，自接到貨物之日起，一個月內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害。	第一百五十一條 要保人或被保險人，自接到貨物之日起，一個月內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害。	本條建議刪除。未通知，充其量僅是『未通知所致保險人的額外損失或影響』，被保險人應承擔而已，如貨損確實發生，不能僅因『未通知』，就『視為無損害』。基此，本人建議本條予以刪除。
第二百十七條 委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過三個月不行使而消滅。	第一百五十二條 委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過二個月不行使而消滅。	一、現行條文本有諸多爭議之處，例如委付屬形成權，為除斥期間，現行條文用語會被誤認為消滅時效。再者，MIA 對委付並無期限之規定，而係採合理性標準的『合理迅速』。 <b>建議參考 MIA 規定為本條文之重新擬定。</b> 二、 <b>應給予被保險人合理查證的時間。</b>
第二百十八條 本章之規定於相互保險準用之。		原則 OK，但 <b>建議於海上保險章的通則為統一規定。</b>
第十三章 海事程序		<b>本章規定非常不足。</b> 海事案件幾乎全屬涉外案件，一方面我國本身對『國際管轄』規範幾無，另一方面，涉外民事法律適用法對海事涉外準據法亦有不足及適用上衝突等問題(例如涉民法將載貨證券規定於其『物權章』下、共同海損的準據法、海上保險的準據法等均屬之)，『海事程序』或更精準言之『海事涉外程序』或『海事國際私法』實有更為周延及廣泛之規定。包括中國大陸地區在內的許多國家均有單獨『海事程序法』之規定，欲要求訴訟程序之主管機關(司法院)訂定海事程序法，於我國不甚重視海事案件



		之情況下，幾乎是不可能的事。本章應儘可能地將各國國際公約中有關『海事程序』/『海事涉外程序』/『海事國際私法』之規定納入我國海商法中。
第一節 海事管轄與仲裁		海商法所涉及的所有海事案件幾乎都具有涉外因素，但由於我國無『國際管轄』的普遍性規定， <b>建議我國海商法應針對『國際海事管轄』為完整性規定為宜，以避免管轄權認定上的衝突及爭議。</b>
第一款 管轄		無須分款
第二百十九條 傭船契約、批量契約以外之貨物運送契約，除有第二項管轄約定外，因貨物運送所生求償爭議，得由下列法院管轄： 一、運送人住所地法院。 二、約定收貨地或交貨地法院。 三、貨物最初裝貨港或最終卸貨港法院。 四、託運人及運送人為解決運送契約所生爭議，約定之一個或數個法院。 管轄法院之記載，除同時符合下列情形外，不生效力： 一、該法院為前項第一款至第三款法院。 二、載貨證券、運送單據或電子運輸紀錄有明確記載。 三、該法院之記載已及時且適當送達利害關係人。 四、該法院所屬國承認該記載效力。 <b>對第一項運送人以外之實際運送人所提訴訟，僅該實際運送人住所地、收貨港、交貨港、或執行與貨物運送有關作業活動港之法院有管轄權。</b> <b>除可適用第二項規定，或當事人於爭議發生後約定管轄法院，貨物權利人同時對運送人及運送人外之實際運送人所提起之訴訟，僅得向符合第一項、第三項規定之法院為之。若無符合規定之法院，得由實際運送人收貨港、交貨港、或其執行與貨物有關作業活動港之法院管轄。</b> <b>除本條第二項、第四項規定，或於當事人爭議發生後約定之管轄法院起訴外，當事人不得在第一項、第三項所規定以外之法院起訴。</b>	第七十八條第一項 裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄。  一、本條採鹿特丹規則之規定，相較於現行法及較早草案以取得『我國管轄』為優先考量而言，本條規定已較符合國際規範及實務現況。 二、在立法技術上，第一項第四款為學術/實務上所稱之『合意專屬管轄條款』，由於我國對載貨證券類似條款採否定見解， <b>修法時必須將『合意專屬管轄』的要件及其效力予以明訂。唯有這樣，第二項以下規定才有意義，蓋第一項已明確訂為『除外規定』。換言之，第二項『管轄法院之記載』必須建立在『合意專屬管轄條款』的有效性上。</b> 三、第二項『管轄法院之記載』應係指『傭船契約、批量契約以外之貨物運送契約之管轄約定』，建議規定可更為明確。 四、第三項以下均為鹿特丹規則規定，原則 OK，但仍須注意『合併管轄』等相關議題。	
第二款 海事仲裁		無須分款
第二百二十條 裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之運送契約或載貨證券訂有仲裁條款者，得於我國進行仲裁，不受運送契約或載貨證券內仲裁地、仲裁規則記載之拘束。 前項規定視為當事人仲裁契約之一部。 前二項規定，當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。	第七十八條第二項及第三項 前項載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。 前項規定視為當事人仲裁契約之一部。但當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。	一、草案建議條文於現行海商法修法之時已有提出， <b>但由於嚴重違反『仲裁自由意定原則』，所以立法院於一讀會審議時，明確加上『經契約當事人同意後』等語，今草案復將該用語全數刪除，不僅形同行政與立法間之對抗，且再次侵害『仲裁自由意定原則』。</b> 二、建議本條文刪除，參酌鹿特丹規則為完整規定。
第二節 海事事件準據法		
第二百二十一條 載貨證券、其他運送單據或電子運送紀錄所證明之運送契約，所載裝貨地、裝貨港、交貨地、卸貨港其中之一為中華民國港口或地區者，關於海上運送，應適用本法之規定，不受記載之拘束。 海事求償責任限制基金設立、分	第七十七條 載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律適用法所定應適用法律。但依本法中華民國受貨人或託運人保護較優者，應適用本法之規	第一項規定嚴重違反國際私法法律行為發生債之關係以當事人意思自主為準據法選擇基礎之基本法理 此外亦違反國際私法不擴大法庭地法準據法原則 本規定等同為國際私法學所稱之直接適用法原則 然該原則主張適用於涉及高度公益事項之法規 而海上貨物運送並不具此一特徵 再者 民國六十七年民事庭總會決議雖

<p>配，依基金設立國法。就設立、分配以外之程序爭議，依法庭地法。</p> <p>因船舶碰撞所生之損害賠償請求，碰撞船舶同國籍者，依船籍國法；不同國籍者，依碰撞地法；碰撞地非屬一國領域者，依法庭地法。</p>	<p>定。</p> <p>第九十四條 船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。</p>	<p>有不承認載貨證券準據法及仲裁約定之決議然仲裁法已確認載貨證券仲裁條款之效力 換言之 民國六十七年民事庭總會決議的效力已喪失殆盡 不可再以該決議作為本項的立法基礎 再者 從國際公角度 各國際公約並無相關條文之規定 無相關規定的原因是因為公約簽約國本來就是適用該公約 因此並無準據法條文規定之適用 再者 各海上貨物運送公約類似相關適用之規定 其真意係在規定該公約的適用範圍 甚至以海牙規定為例 其相關規定的目的係在意圖擴大公約的適用範圍 我國必須了解公約的真義 不應既誤解公約 又制定與公約意圖及違反國際私法法理的本項規定 建議本項規定能折衷採用鹿特丹規則之相關規定</p>
<p>第三節 海事強制執行</p>		<p>一、本節內容就是『船舶保全程序的強制執行』，而搭配的國際公約為 Arrest Convention。保全程序的強制執行就是假扣押及假處分，而『扣押』為終局判決的強制執行，Arrest Convention 本身對 Arrest 的定義也是如此，亦即不宜使用『扣押』二字，而應為『假扣押』。今草案不僅使用『扣押』，且適用『海事強制執行』，而非『保全程序的強制執行』，將會產生嚴重誤解。</p> <p>二、本節關於保全程序規定的完整性仍有相當不足之處，且若干規定不符公約及實務現狀。例如我國強執法的準用、外國擔保效力之承認條件、姊妹船之假扣押可否、不當假扣押、假扣押之撤銷、假扣押期間港口費用之處理等均未明文。應注意的是海事保全程序有其特殊之處，如今一旦將 1999 年公約海事求償之假扣押規定納入，即應儘量完整，否則將會產生實務運作上的不足及爭議。</p> <p>三、海事請求權有若干程序上的概念係跟英美法的對物訴訟結合，亦應一併注意。</p>
<p>第二百二十二條 下列各款所生之請求權，為本法所稱之海事請求權：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、依本法第二十條各款所列之請求。</li> <li>二、船舶對環境、海岸或利害關係人造成之損害或損害之虞、或為防止、減少或排除此種損害所採取之行為、為此種損害所支付之賠償、為恢復環境所採取或應採取之行為所生之費用。</li> <li>三、任何關於船舶使用、租賃之契約。</li> <li>四、任何關於貨物或旅客運送之契約。</li> <li>五、船上所載貨物、行李或其有關之毀損滅失。</li> <li>六、船舶拖帶。</li> <li>七、引水。</li> <li>八、為船舶操作、管理、維護或維修而提供之物品、材料、給養品、燃料、設備、貨櫃或服務。</li> <li>九、船舶之建造、改建、修繕、改裝或裝備。</li> <li>十、為船舶或其所有人所支出之費用。</li> <li>十一、船舶所有人或承租人應支付之船舶保險費，包括互保協會會費。</li> <li>十二、船舶所有人或承租人應支付之傭金、代理費或相當之費用。</li> <li>十三、關於船舶所有權及占有之爭議。</li> </ol>		<p>海事請求權，無論其名稱如何？其項目應儘量與公約保持一致，我國不宜任意擴張。主要理由是船舶保全程序的強制執行具高度的國際性，且為強制執行法的特殊規定，加上保全程序強制執行本身具有的高度強制性，以及『程序法依法庭地國法』的國際私法基本屬性，實不宜過度擴張海事請求權之項目。</p>

<p>十四、關於船舶共有人間就船舶使用或收益之爭議。</p> <p>十五、因船舶買賣契約所生之爭議。</p> <p>十六、船舶抵押權或其他船舶擔保物權所生之爭議。</p>		
<p>第二百二十三條 船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但依海事請求權所提起者，不在此限。</p> <p>國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。</p>	<p>第四條 船舶保全程序之強制執行，於船舶發航準備完成時起，以迄航行至次一停泊港時止，不得為之。但為使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害，不在此限。</p> <p>國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。</p>	<p>基於本節規定，現行海商法第四條實已無規定之必要，建議刪除。事實上，從公約角度，除前述海事請求權外，不容許其他債權人對船舶進行保全程序的強制執行，而保留本條文，等同承認其他保全程序的強制執行。換言之，於我國法，船舶保全程序的強制執行將過寬。</p>
<p>第二百二十四條 下列各款情形，請求權人得對該船舶聲請保全程序之強制執行：</p> <p>一、船舶所有人於海事請求權發生時，為應負責之人，且於聲請保全程序時，其仍為該船舶之所有人。</p> <p>二、船舶承租人於海事請求權發生時，為應負責之人，且於聲請保全程序時，其仍為該船舶之承租人。</p> <p>三、海事請求權為船舶抵押權或相當性質之權利。</p> <p>四、海事請求權為關於船舶所有權及占有之權利。</p> <p>五、海事請求權為具有海事優先權之權利者。</p>		<p>本條文參考 1999 年公約，除文字尚有調整空間外，本身問題不大，例如『該船』及『船舶』尚無法有效表徵其係為與海事求償直接有關之特定船舶之情況。</p>
<p>第二百二十五條 依本法第十條各款所提出之請求，請求權人於聲請保全程序時，債務人不明，得僅記載該船舶所有人。</p>		<p>原則上 OK，但仍有調整的空間。本條草案『得僅記載該船舶所有人』為調和海事債務人確定較為困難、英美對物訴訟等情況下之折衷產物。但基於海事求償的真正主體為『該船』，海事求償必須與『該船』有關，筆者認為如能修改為『該船及其所有人』，或許會更為妥適，以避免『該船舶所有人』被誤認為『債務人』，繼而提出無謂的不當假扣押之抗辯。至於『債務人不明』情況應如何解決？仍需為後續明確規定。</p>
<p>第二百二十六條 船舶因本法保全執行程序而被扣押者，若保全程序因提供擔保或因其他法定原因被撤銷，請求權人不得就同一海事請求權再對該船舶聲請為保全程序。但有下列情形之一者，不在此限：</p> <p>一、就該船舶所提供擔保之性質不適當或擔保累計之金額低於船舶價值。</p> <p>二、為債務人提供擔保之人有無法履行擔保義務之全部或一部之虞。</p> <p>三、請求權人因合理原因同意撤銷船舶之保全執行或返還所提供之擔保。</p> <p>四、請求權人無法採取合理措施阻止船舶保全程序之撤銷或返還所提供之擔保。</p>		<p>本條參考 1999 年公約，問題不大。但本條僅針對『同一船』為規定，似仍無法針對『姊妹船』或相關債務人的其他所屬船舶為假扣押之執行請求，建議予以補充規定。</p>
<p>第二百二十七條 船舶保全程序所生之爭議，得由船舶保全執行地、債務擔保提供地之法院管轄。</p>		<p>民訴法保全程序的管轄法院主要為『本案管轄法院』或『假扣押標的所在地法院』。基此，建議加列『本案管轄法院』。</p>
<p>第二百二十八條 船舶保全程序裁定之送達，應向債務人為之。但債務人不明時，得向船舶占有人或船長為之。</p>		<p>保全程序重在即時，以現有海運情報系統，查詢債務人所在地址並非難事，重點為債務人位於外國，境外送達可能緩不濟急等問題。筆者以為，但書『債務人不明』範圍過窄，可修改為『債務人不明、位於外國或無法送達...等』情況，或可以『船舶保全程序裁定之送達，得向船長或船舶實際管領人為之，裁定副本』</p>

		送債務人。』
第十四章 附則 第二百二十九條 本法自公布日施行。	第八章 附則 第一百五十三條 本法自公布日施行。 本法中華民國九十八年六月十二日修正之條文，自九十八年十一月二十三日施行。	無意見。