

海商法部分條文修正草案總說明

海商法(下稱本法)於十八年十二月三十日制定公布，並自二十一年一月一日施行，歷經五十一年、八十八年、八十九年及九十八年四次修正，最近一次修正迄今已逾十年，期間關於海商事件之國際公約及國際規則締結及修正有之，又為配合航運實務發展適用法規之需求，現行條文確有修正之必要。

為釐明海事民事關係責任、保障交易安全，及簡政便民之目的，並檢討現行規定不足因應航運及司法實務運作情形，以期有利我國航運之發展，爰以消弭業界及司法判決之實質性爭議且具急迫性之議題為修正主軸，擬具本法部分條文修正草案，**共計修正十五條**，其修正要點如下：

- 一、刪除船舶所有權或應有部分讓與之物權契約以行政機關蓋印證明為生效要件。(修正條文第八條)
- 二、船舶所有人於有重大過失時，不得主張責任限制。(修正條文第二十二條)
- 三、傭船契約之契約自由原則。(修正條文第三十八條)
- 四、刪除船長為貨物送達通知、依規定寄存貨物及簽發載貨證券之義務人。(修正條文第五十條、第五十一條、第五十三條及第五十四條)
- 五、增訂可寄存貨物之處所及運送人對貨物未經受領之處理方式。(修正條文第五十一條)
- 六、增列交運貨物重量為託運人應通知運送人之事項內容，並修正運送人不得以應負賠償責任之事由對抗善意載貨證券持有人。(修正條文第五十五條)
- 七、運送人或船舶所有人負貨物毀損滅失責任後，得向第三人追償之效期。(修正條文第五十六條)
- 八、載貨證券發給人之全部航程責任。(修正條文第七十四條)
- 九、本條之運送方式為連續運送類型中之複合運送。(修正條文第七十五條)

- 十、修正商港區域外輔助運送人得主張抗辯及責任限制之情形。
(修正條文第七十六條)
- 十一、刪除載貨證券所生涉外民事法律關係之準據法規定。(修正條文第七十七條)

海商法部分條文修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第八條 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面不生效力。</p>	<p>第八條 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面<u>並依下列之規定，不生效力</u>：</p> <p><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></p> <p><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></p>	<p>考量船舶買賣屬私經濟行為，契約之效力應尊重當事人之意願，不宜取決於行政機關之蓋印證明，且國際社會船舶買賣契約亦無須經公證或政府認證之程序，爰刪除本條各款規定。</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：</p> <p>一、本於船舶所有人本人之故意或<u>重大</u>過失所生之債務。</p> <p>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。</p> <p>三、救助報酬及共同海損分擔額。</p> <p>四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。</p> <p>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。</p> <p>六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。</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：</p> <p>一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。</p> <p>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。</p> <p>三、救助報酬及共同海損分擔額。</p> <p>四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。</p> <p>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。</p> <p>六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。</p>	<p>一、參酌一九七六年海事求償責任限制公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)第四條及我國民法第二百二十二條規定：「故意或重大過失之責任，不得預先免除。」，爰修正第一款，使船舶所有人本人於有重大過失時，始不得主張責任限制。</p> <p>二、其餘款次未修正。</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><u>本節有關前項第二款貨物運送契約之規定，於契約另有約定者，從其約定。</u></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、第一項未修正。</p> <p>二、第一項第二款之貨物運送契約類型，於國際實務均採認享有契約自由之原則，爰增訂第二項規定。</p>
<p>第五十條 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。</p>	<p>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。</p>	<p>一、參照鹿特丹規則(UN Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea)第三十五條第一項規定，運送契約當事人一方為託運人，相對方為運送人，發給運送單據義務人為運送契約當事人身分之運送人，現行條文將「船長」與運送人並列，易生誤解，爰予刪除。</p> <p>二、本次修正雖將「船長」刪除，惟倘船長或其他人經託運人之委任，負有通知託運人指定之應受通知人或受貨人之義務者，自應依該委任契約約定內容為之，與本條規定不相衝突，併此敘明。</p>
<p>第五十一條 受貨人怠於</p>	<p>第五十一條 受貨人怠</p>	<p>一、第一項及第二項刪</p>

<p>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、合法經營之倉庫或其他適當之場所，並通知託運人及受貨人。</p> <p>受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人得以託運人或受貨人之費用，準用前項之規定辦理，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> <p>一、不能寄存於倉庫。</p> <p>二、有腐壞之虞。</p> <p>三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。</p> <p>運送人對依第一項及第二項規定寄存之貨物，於寄存期間內毀損或滅失，不負責任。但託運人或受貨人證明毀損或滅失係因寄存時有故意或重大過失未採適當之寄存方式所致者，不在此限。</p> <p>依第二項規定寄存貨物逾六十日，託運人或受貨人未為指</p>	<p>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> <p>一、不能寄存於倉庫。</p> <p>二、有腐壞之虞。</p> <p>三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。</p>	<p>除「船長」為貨物送達義務之主體，修正理由同第五十條。</p> <p>二、考量現行實務，寄存貨物處所之多樣化，爰於第一項增訂可寄存貨物處所之概括規定。</p> <p>三、考量於受貨人不明之情形，即無可依第一項規定以受貨人之費用寄存貨物，爰第二項增訂得併以託運人之費用寄存貨物；另依現行法制用語體例，定明寄存貨物規定，係準用第一項規定。</p> <p>四、第三項未修正。</p> <p>五、考量現行實務，運送人面臨寄存貨物之毀損或滅失責任未明，爰增訂第四項。</p> <p>六、參照民法第六百五十條第二項之文字，運送人於貨物寄存逾六十日，因應託運人未就寄存貨物指示處理方式或其指示事實上不能實行時，運送人得自行出售，至於倘無法聲請法院拍賣或自行變賣(出售)者，則應依現實情況處理之，例如貨物顯無拍賣或變賣之價值，則視同廢棄物予以銷毀之，</p>
--	--	---

<p><u>示或其指示事實上不能實行，運送人得出售，並於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額；或依現實情況處理。</u></p>		<p>爰增訂第五項規定，俾利適用。</p>
<p>第五十三條 運送人於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。</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，應發給載貨證券。</p>	<p>刪除船長為貨物送達義務之主體，修正理由同第五十條。</p>
<p>第五十四條 載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人簽名：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>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，運送人得在載貨證券內載明其事由或不予載明。</p> <p>載貨證券依第一項第三款規定記載者，推定運送人依其記載為運送。</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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>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。</p> <p>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>	<ol style="list-style-type: none"> 一、第一項及第二項刪除船長為貨物送達義務之主體，修正理由同第五十條。 二、第三項未修正。
<p>第五十五條 託運人對於</p>	<p>第五十五條 託運人對於</p>	<p>一、參考海牙威士比規</p>

<p>交運貨物之名稱、數量、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。</p> <p>運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人以外善意之載貨證券持有人。</p>	<p>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。</p> <p>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>	<p>則(The Hague-Visby Rules)第三條第五項規定，於第一項增列重量為託運人通知內容。</p> <p>二、為保障交易安全，參照海牙威士比規則第三條第四項、漢堡規則 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)第十六條及鹿特丹規則第四十一條規定，修正第二項，運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由對抗善意載貨證券持有人。</p>
<p>第五十六條 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：</p> <p>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。</p> <p>二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。</p> <p>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。</p>	<p>第五十六條 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：</p> <p>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。</p> <p>二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。</p> <p>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。</p>	<p>一、第一項及第二項未修正。</p> <p>二、參照海牙威士比規則第三條第六項及鹿特丹規則第六十四條規定，增訂第三項有關運送人或船舶所有人依第二項規定負貨物毀損滅失責任後，得向實際履約之第三人追償之效期規定。</p>

<p>四、在收貨證件上註明毀損或滅失者。</p> <p>貨物之全部或一部毀損、滅失者，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> <p><u>運送人或船舶所有人因負前項責任，於受被請求之判決確定之日起九十日內，得向可追償之第三人起訴。</u></p>	<p>四、在收貨證件上註明毀損或滅失者。</p> <p>貨物之全部或一部毀損、滅失者，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>	
<p>第六十七條 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，<u>如</u>託運人於到達目地港前提取貨物者，應付全部運費。</p>	<p>配合現行法制體例，酌作文字修正，刪除「如」字；另為與本法其他規定之用語一致，修正目的港之用字。</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。</p> <p>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>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。</p> <p>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>一、修正第一項目的港之用字，修正理由同第六十七條<u>說明後段</u>。</p> <p>二、第二項未修正。</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。</p> <p>前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負運送全程</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。</p> <p>前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負<u>保證之</u></p>	<p>一、第一項未修正。</p> <p>二、第二項規定之連續運送 (Through Carriage)，係指二個以上之運送人，以相同或不同之方式，分段相繼完成運送</p>

<p>責任。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>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>同一貨物。又本項規定「保證之責」係指載貨證券發給人應就連續運送之全程負責，然現行用語有與民法保證責任混淆之疑慮，爰予修正，明定載貨證券發給人之全部航程責任。</p>
<p>第七十五條 <u>複合運送</u>之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>第七十五條 <u>連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者</u>，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>一、連續運送中，以不同之運送方式完成運送者，是為複合運送(Multimodal Transport)。現行第一項規定實係規範複合運送之海上運送責任，爰修正明定之。另交通部 2020 年運輸政策白皮書載有「複合運輸」一詞，指稱結合陸、海、空之多種運輸方法，本條用詞與白皮書方向一致，併此敘明。</p> <p>二、第二項未修正。</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，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</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，<u>對</u>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</p>	<p>一、為避免產生權利主體錯置之疑慮，修正第一項，刪除「對」字。</p> <p>二、考量我國部分商港之區域狹小，不足支應貨櫃集散站之腹地需求，而有設置於港區外情形，爰參考貨櫃集散站經營業管理規則第三條第</p>

<p>限。</p> <p>前項規定，對商港區域內，或<u>內陸貨櫃集散站內</u>，從事裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。</p>	<p>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>二款之用詞，修正第二項運送人之獨立輔助人適用範圍，俾使權利保護及責任標準一致。</p>
<p>第七十七條（刪除）</p>	<p>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，應適用本法之規定。</p>	<p>一、<u>本條刪除</u>。</p> <p>二、有關涉外貨物運送契約依涉外民事法律適用法所定選法規則擇定準據法，本係以訟爭事件是否涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外因素為斷，非僅以裝載港或卸貨港為我國港口為判斷基礎，爰本文部分無規定之必要；另但書規定之目的，雖係對國人之保護，惟依現行規定於外國法保護較優情形，反無可適用但書規定，且司法實務上訟爭當事人在何者保護較優之攻防所耗費之勞力、時間及費用，更屬無益，難以貫徹本條之意旨，爰予刪除。</p>