

交通部航港局
海運產業發展政策系列研析-
海運先進國家投資環境與發展策略(以法制面策略探討為限)研究

海事私法之海商規範修正草案

刪減版_(刪減批量、CP、限責程序、海事國際私法)_2018.10.30

本報告內容及建議，純屬研究團隊意見，不應引申為交通部航港局之意見

計畫執行單位：輔仁大學學校財團法人輔仁大學
(財經法律學系)

計畫主持人：黃裕凱教授

協同主持人：劉宗榮教授、王肖卿教授

中華民國一〇七年十月三十日

壹、背景_我國航貿環境及海商法歷次修正

從經濟及貿易競爭面，依世界銀行及國際貨幣基金 2018 年統計資料，以 GDP 為標準，我國於 2017 年為全球第 22 大經濟體。另依聯合國貿發會於 2018 年底所發佈的 2018 海事運輸回顧，全球貿易數量上八成透過海運，佔全球貿易價值超過七成，海運 2017 年承載超過 107 億噸的貨物，其中全數半數進出口貨物集中在東亞及東南亞地區，而我國就位於該東亞及東南亞區域的核心樞紐位置。但相對地，區域高貿易量就代表著高航運密度及可能發生的較高事故率。2017 年台灣船隊以噸位計為全球第 11 名，以船價計為全球第 17 名，貨櫃船隊噸位計，則為全球第 9 名。由前述排名可知，我國航運排名不僅高過經濟排名更前且高於多數歐美先進國，基於如此優良硬體基礎，我國更須有完備之法規及政策環境搭配之。台灣屬海島國家，國際貿易透過海運運輸的比重高達 99%，為外貿導向的國家，鑑於國貿及海運的跨國性質，以及我國四周海事事故的高風險，健全、友善及與國際及海事先進/競爭國家同步的法規環境之完善建置有其必要。

我國海商法於民國十八年正式頒佈實施，曾歷經民國五十一年及民國八十八年(之後有民國八十九年及九十八年二次小修)二次大幅度修正。民國八十八年海商法大修正，迄今(民國一百零七年)雖僅十九年，但此部海商法於民國七十三年即開始進行草擬，歷經將近十年研擬，民國八十三年交通部/行政院通過後，送立法院審議。之後因當時海商法草案刪除船長及海員章而船員法尚未制定問題，海商法遭擱置達五年之久，一直到民國八十七年底才重啟審議，最後僅微幅修正交通部八十三年版草案若干條文後通過。亦即，現行海商法從前述立法背景，實質上已超過二十五年(以民國八十三年交通部草案通過為計算)。在這段期間：

- (一)全球海商國際立法隨著全球經貿航運發展及海事法律思維變遷已有重大變革，例如進一步強化對受害人保護、電子載貨證券(及載貨證券之淡出使用)、複合及多式運送的大量適用、航商聯營、批量契約(Volume Contract)及承攬運送的大幅興起、旅客運送量大幅成長、國際安全管理章程 ISM 等對航運安全及各方責任之影響、環保議題、船舶保全、船舶所有人強制責任保險之逐步引進等；
- (二)現行海商法各相關法制主要參考一九八〇年代前後之國際規範，然一九八〇年代以後，國際間已發展出許多修正或全新的規範，例如船舶保全方面之一九九九年船舶假扣押公約、船舶所有人責任限制方面之一九九六年 LLMC 議定書及二〇一二年修正、抵押權及優先權方面之一九九三年抵押權及優先權公約、貨物運送方面有二〇〇九年鹿特丹規則、旅客運送有一九七四年及二〇〇二年雅典公約、海難救助有一九八九年海難救助公約、共同海損有一九九四年、二〇〇四年及二〇一六年約克安特衛普規則、污染方面有一九九二年及二〇〇〇年的油污染民事責任公約及基金公約、二〇〇一年燃油污染民事責任公約、二〇〇七年殘骸移除公約等。除公約發展外，海商法相關的國際間慣用文書，一九八〇年代以後，亦有相當程度之修正，例如海上保險各式條款、租傭船契約各類條款、救助契約條款等；
- (三)各海事先進國家隨著國際公約發展及簽署，亦逐步修正其本國法律，或直接將公約全文引入，鄰近東協國家/地區或大陸法系國家，例如德國已於二〇一三實施全新修正的商法典海商編、日本於二〇一八年五月完成其商法典海商編之大幅翻修並實施，

及大陸目前亦正進行其海商法之全面翻修工作；

(四)無論是過去強調的海洋立國、營運中心，抑或近年來政府所採取的開放政策及南向政策等，由於我國經貿需求及地理位置優越等因素，均會發生高度及大量的法律適用及衝突。

前述各點及鑑於我國國際地位特殊無法參與批准各國際公約、以及海陸立法歧異性大等因素，我國海商法制與國際立法規範間維持一定程度的普遍化、合理化、完整化、同步化，並予以重新建構而為完備規範，將是我國崇尚海洋立國、追求國際航運樞紐地位之發展，一項二十一世紀不可忽略的重要法制建設工程。

貳、現行海商法問題及修法急迫性

現行海商法除前述與國際現行或主流法制有著時效上落差外，其本身亦存在著相當多的問題及缺點，舉凡重要者包括漏字、文字名詞使用前後不統一不一致、未將公約規範較為完整地納入、誤譯、仍維持民國十八年舊架構、若干法制如旅客運送等已不符近代思維、部分法制刻意保護一方當事人等。現行海商法的各項問題，以及因海商法本身規範不足，以陸上法為思維基礎的民法基礎法不宜過度準用等因素，連帶導致我國海商相關判決見解分歧甚多、更審率高、判決補充制訂法不足之功能有限，甚至有無視曲解航貿作業及國際規範諸多海商司法判決亂象之情況。

從健全的海商法制、確定國內外航貿產業的營運法律風險，以提升我國航貿軟實力，提振國內海商法律學術，以及與晚近國際海事海商規範即時接軌，我國實有將相關國際公約規範如實納入我國內海商法進行大幅修正的急迫需求，以使我國能具備一完備、妥當、符合並因應當前社會及國際現況的海商法律規範。

參、修正草案研修及國際規範之採用

本修正草案於交通部於民國一〇三年啟動修法程序以來，幾乎動員國內所有海商法學者參與研修及討論，秉持『軟硬兼具、船貨兼顧、權義平衡、法理兼備、國際接軌』五大修法目標，以及『現代化、減少爭議化、體系完備化、最適修正化』四大修法指導原則，於超過五年研修期間，歷經多場次與產官學各界的研習並針對草案內容為逐條討論，參考超過三十個以上相關國際公約或規範(如一九七六年海事求償責任限制公約及其一九九一年及二〇一二年修正等)，比較分析超過十個以上海事先進或競爭國家的立法例(如二〇一二年德國商法典海商編修正、二〇一八年日本商法典海商編修正等)，以及審酌超過十個以上的國際慣用文書(如實務上慣用的海上保險單格式ITC及ICC、海難救助LOF契約、船舶拖帶的TOWCON契約、期間傭船之NYPE契約等)，始完成本修正草案。本海商法修正草案各主要法制所參酌的國際規範情況簡列如下：

- 海事優先權_以一九六七年優先權及抵押權公約為藍本，參考一九九三年公約；
- 船舶保全程序_參考一九九九年船舶假扣押公約對人訴訟部分，不採對物訴訟；
- 貨物運送_參考二〇〇九年鹿特丹規則架構，部分仍維持威斯比規則；

- 旅客運送_參考二〇〇二年雅典公約，國內航線排除適用；
- 船舶拖帶_參考 Towcon/Towhire 之控制權原則；
- 船舶碰撞_將一九一〇年船舶碰撞公約更為完整納入規範；
- 海難救助_將一九八九年海難救助公約更為完整納入規範；
- 共同海損_直接適用一九九四年約克安特衛普規則；
- 海上保險_將英國一九〇六年海上保險法及二〇一五年保險法完整納入規範；
- 海事求償責任限制(亦即舊稱的船舶所有人責任限制)_採用一九七六年海事求償責任限制公約之一九九六年議定書；
- 燃油污染民事責任_採用二〇〇七年燃油污染民事責任公約；
- 油輪油污染民事責任_採用一九九二年油污染民事責任公約標準；
- 殘骸移除責任_採用二〇〇七年殘骸移除奈洛比公約標準；
- 有害有毒物質損害責任_不建議訂入。

肆、修正草案主要修正內容

一、在章節結構及條文數量

下表表列現行海商法及修正草案主要章節名及條序對照。

現行海商法		修正草案	
主要章節名	條次	主要章節名	條次
第一章 總則	§1~§5	第一章 總則	§1~§5
第二章 船舶		第二章 船舶	§6
第一節 船舶所有權	§6~§23	第一節 所有權	§7~§8
第三節 船舶抵押權	§24~§32	第二節 船舶共有	§9~§10
第二節 海事優先權	§33~§37	第三節 船舶擔保物權	
第三章 運送		第一款 船舶抵押權	§12~§13
第一節 貨物運送	§38~§78	第二款 海事優先權	§14~§17
		第三款 船舶留置權	§18
		第四款 各項權利之行使	§19~§22
		第四節 船舶保全程序	§23~§27
		第三章 貨物運送	
		第一節 通則	§28~§33
		第二節 運送人及履行運送人等之權利及義務	§34~§51
		第三節 託運人、單證託運人 及受貨人等之權利及責任	§52~§61
		第四節 運送單證	§62~§67
		第五節 控制權、提貨權與貨物交付	§68~§71
		第六節 契約效力、運費及其他事項	§72~§79
		第七節 航程備船	§80~§89
第二節 旅客運送	§79~§91	第四章 旅客及其行李運送	
第三節 船舶拖帶	§92~§93	第一節 通則	§90~§93
第四章 船舶碰撞	§94~§101	第二節 客票與運送契約	§94~§100
第五章 海難救助	§102~§109	第三節 旅客義務	§101~§103
第六章 共同海損	§110~§125	第四節 運送人義務及責任	§104~§113
第七章 海上保險	§126~§152	第五節 契約條款與財務擔保	§114~§115
		第五章 船舶拖帶	§116~§126
		第六章 船舶碰撞	§127~§133
		第七章 海難救助	§134~§152
		第八章 共同海損	§153~§157
		第九章 海上保險	

第八章 附則	§153	第一節 通則	§158~§163
		第二節 海上保險契約	§164~§181
		第三節 被保險人義務	§182~§187
		第四節 保險人責任與損失補償	§188~§213
		第十章 海事求償責任限制	§214~§215
		第一節 一般海事求償責任限制	§216~§220
		第二節 燃油污染民事責任	§221~§228
		第三節 油輪油污染民事責任	§229~§233
		第四節 殘骸移除相關責任	§234~§242
		第十一章 時效	§243~§248
		第十二章 附則	§249~§253
		總條數	153

上表顯示，修正草案將船舶所有人責任限制節擴增為「海事求償暨其責任限制」章，以及整併相關時效為「時效」章，另將現行法「運送章」下之三節，分別獨立成三章：「貨物運送章」、「旅客及其行李運送章」及「船舶拖帶章」。其餘章名不變，但更改章序。基此，全部章序從現行法的八章，擴增為十二章。至於條文數量部分，則從現行法的一百五十三條，增加至二百五十三條。條文大幅增加原因，主要有幾：

- 第一、增訂船舶擔保物權之『各項優先權利之行使與承認』（第二章第三節第四款），此部分為現行法所未規定。
- 第二、增訂船舶保全程序節(第二章第四節)，現行法僅單一條文，嚴重不足。
- 第三、大幅增訂貨物運送章各規定(第三章)，特別是託運方義務、提貨權相關規定。
- 第四、大幅增訂旅客及其行李運送各規定(第四章)，除為因應日漸增加的旅客運送外，亦將客船管理規則遭刪除的私法規範納入本法規定中。
- 第五、大幅增訂海上保險章規定(第九章)，以解決司法實務見解不承認實務慣用英式保單條款及其法律適用之困境。
- 第六、全新增訂『燃油污染民事責任』（第十章第二節）、『油輪油污染民事責任』（第十章第三節）、以及『殘骸移除相關責任』（第十章第四節）。

二、修正草案各章修正概述

（一）修正草案第一章「總則章」部分：

本章包括五條文，主要增訂第一條「立法目的」、第二條「本法適用範圍」，及第五條第二項增訂「解釋」。另將現行法第一條及第二條有關船舶及船長海員之意義，與其他名詞整併入修正草案第三條「定義」中。現行法第四條「保全程序」部分，另闢專節予以處理。

（二）修正草案第二章「船舶章」部分：

「船舶」章修正幅度很大，強調本章之船舶物權性質。因此修正草案將其區分為第一節所有權、第二節船舶共有、第三節船舶擔保物權，以及第四節船舶保全程序。

第一節所有權節強化船舶所有權範圍及建造中船舶之規定。

第二節船舶共有部分，大量刪減船舶共有相關規定。

第三節擔保物權進一步細分為第一款船舶抵押權、第二款海事優先權、第三款船舶

留置權、第四款各項優先權利之行使與承認。其中的海事優先權改採較晚近的公約(特別是一九九三年抵押權及優先權公約)規定，以簡化海事優先權之項目及標的範圍。第四款各項優先權利之行使與承認為全新增訂，以提供各項優先權利之行使依據及標準。

第四節船舶保全程序主要係參考一九九九年船舶假扣押公約但不採其中的對物訴訟制度，以修正現行海商法第四條規定為主。包括船舶保全程序之定義、海事求償之範圍及其實施等規定。

(三) 修正草案第三章「貨物運送章」部分：

我國海商司法爭訟案件，絕大多數為貨物運送案件，貨物運送為本法修正的核心重點。審酌我國司法爭訟案件、海運實務的多元發展趨勢等，本章採用「Rotterdam -」立法架構，亦即以晚近的二〇〇九年鹿特丹為標準，除將鹿特丹規則若干規定予以簡化處理外，亦去除若干尚不急迫適用的規定。採「Rotterdam -」，而非「Hague Visby +」的立法標準，主要在於後者規定已過於老舊，許多新的運送類型已無法在「Hague Visby +」基礎下為調整；而另一方面，鹿特丹規則諸多新規定，也的確可以解決各國(含我國)現今所面臨的航貿實務及司法爭議等各項議題。本章細分為八節，分別為第一節通則、第二節運送人及履行運送人等之權利及義務、第三節託運人、單證託運人及受貨人等之權利及責任、第四節運送單證、第五節控制權、提貨權與貨物交付、第六節契約效力、運費及其他事項、第七節航程傭船。本章規定係在「Rotterdam -」立法標準下為擬定。

第一節通則主要規定運送契約的種類及相關定義規定。

第二節運送人及履行運送人等之權利及義務。本節為貨物運送最為重要的規定，包括責任基礎、責任期間、各項義務、免責事由及責任限制等規定。

第三節託運人、單證託運人及受貨人等之權利及責任。本節為用鹿特丹規則為因應現代運送類型及船貨責任平衡等額外增加對託運人等之規定。

第四節運送單證亦為本修正草案一項主要的變動項目。除極少部分尚保留傳統載貨證券乙詞外，本修正草案改以「運送單證」外加「轉讓性」方式取代「載貨證券」用語，以擴大近代海運單證的多元使用。

第五節為控制權、提貨權與貨物交付之規定。本節為鹿特丹規則的重要特點之一。

第六節將件貨運送契約之其餘規定整併於本節為統一規定。包括契約條款效力、運費支付及留置權行使等

第七節航程傭船之規定。現行有關航程傭船主要規定於現行法第三十九條至第五十二條，主要問題為欠缺契約自由度。學術界對此類契約的法律性質、名詞使用及規範內容有不同見解。本草案主要採用德國法及日本法規範架構及內容為規範。

(四) 修正草案第四章「旅客及其行李運送章」部分：

現行法規定過於老舊，屬六十年前，甚至將近九十年前的舊制。本章刪除現行法若干不合時宜之規定，並將行政法規(客船管理規則)中本應屬私法規範之相關規定被刪除部分移入海商法中。本章以海上旅客及其行李運送雅典公約為藍本，斟酌我國國內旅客運輸現況為擬定。本章次分為五節，包括通則節、客票與運送契約節、旅客義務節、運送人義務及責任節、契約條款與財務擔保節。

第一節通則節主要規定海上旅客運送之定義、其他相關定義、相關資訊提供、其他

運送方式、其他非旅客及船員之適用問題等。

第二節規定客票與運送契約，包括客票之種類及簽發、應記載事項、行李託運憑證、發航前解約、不依時登船、不依時開航等相關處理。

第三節規定旅客義務，包括旅客義務之一般性規定、行李申報、危險行李、所致損害及依指示離船等規定。

第四節規定運送人義務及責任，本節為旅客運送之核心規定，包括運送人義務範圍、運送期間、責任基礎、責任限制及超額責任、貴重物品、限責權利之喪失、與有過失、預付賠款及履行運送人相關規定等。

第五節規定契約條款與財務擔保。

(五) 修正草案第五章「船舶拖帶章」部分：

現行海商法有關船舶拖帶之規定仍保留民國十八年海商法初訂當時之條文，已將近九十年未修訂。現行規定不僅有體制上安排之問題、所列拖帶類型不符現在需求、拖帶責任歸屬及認定不清、拖帶權益規定不明等立法不足或缺之處。本修正草案規劃船舶拖帶獨立成章，並針對船舶拖帶、拖船、被拖船、船舶拖帶契約、拖帶契約免責條款之效力、指揮控制權之約定及其推定、拖帶義務、拖帶責任、自為拖帶貨物之貨物運送責任之準用，以及拖帶與碰撞、共同海損及海難救助間之關連，最後針對抗辯及責任限制之適用_準喜馬拉雅條款之適用問題為規定。

(六) 修正草案第六章「船舶碰撞章」部分：

國際間與碰撞有關之國際公約或文書超過七項，其中較為重要者為一九一〇年制定通過的船舶碰撞國際公約。我國現行法基本上雖然沿用該公約，但諸多規範內容與公約相較仍存在者相當多差異。一九一〇年公約之碰撞概念已從十九世紀末以前船舶間直接碰觸之狹義概念，擴展到不限於領海內之碰撞，不限海船間之碰撞，也不限於直接碰觸式之碰撞。另碰撞責任類型的區分上，亦分為一方過失、雙方或共同過失，以及無過失或無責碰撞等。我國現行海商法對於非直接碰觸式的碰撞及無責碰撞等規定均甚為狹窄，均有修正之必要，爰詳細參酌公約規定予以修正。

(七) 修正草案第七章「海難救助章」部分：

目前國際間有關海難救助之公約主要有二：一為一九一〇年救助撈救公約，另一為一九八九年海難救助公約。晚近的一九八九年海難救助公約已成為全球的主流公約，該公約除導入環保救助概念外，在救助雙方的權利義務方面亦有相當多的變革性規範。我國現行海商法於其修正末期雖有將一九八九年公約的環保救助觀念納入，然僅限於此，其他部分均未納入，且即使是納入我國法規定之環保救助規定，亦因誤解，而導致我國現行法規定完全與國際公約的環保救助規定相反。本修正草案參考一九八九年公約之各項實質規定，除修正我國法現行環保救助的錯誤規定外，亦增訂救助雙方各項權利及義務、救助報酬衡定之標準、救助船上之船長及船員之報酬分配等規定。

(八) 修正草案第八章「共同海損章」部分：

共同海損是國際海事歷史最為悠久且僅存在於海事領域的特殊法制。十九世紀以來國際間已發展出相當重要的約克安特衛普規則，目前最新版本為二〇一六年。我國現行海商法基本上僅部分參酌一九七四年約克安特衛普規則，不僅許多規定未納入規定，

且有若干內容有誤植之情況發生。本修正草案基本上採用目前國際間較多航商所採用之一九九四年版本。

(九) 修正草案第九章「海上保險章」部分：

海上保險是國際海事法中少數無國際公約或文書為規範之制度，雖然如此，但海上保險卻存在著比任何一項公約影響全球各國海上保險法規甚鉅之一九〇六年英國海上保險法。由於包括我國在內之全球多數船貿界所使用之海上保險保單大多為英式保單，其上準據法均為英國法，為因應我國最高法院 103 年台上字第二四二五號否認實務慣用英式保險單的效力，有必要將一九〇六年英國海上保險法相關規定，以及二十世紀以來各界對該法所為的批評及英國面對這些批評而完成的二〇一五年保險法修正等，於本草案中進行較為完整的修正。本章細分為通則節、海上保險契約節、被保險人義務節、以及保險人責任與損失補償，總條文數達五十五條之多，為本修正草案中條數及篇幅最多的章節。除將英國一九〇六年海上保險法的各項核心規定為納入本修正草案外，諸多海上保險規定與我國保險法規定不相一致，為避免準用錯誤，亦予以明文規範。

(十) 修正草案第十章「海事求償暨其責任限制章」部分：

本章係由現行法第二十一條至第二十三條船舶所有人責任限制法制獨立成章而來，並將國際海商海事公約中有關責任補償之公約整併入本章中。現行船舶所有人責任限制規定之問題相當多，不僅存在著許多錯誤之處，且在法制選擇及章節架構上，均與國際規範有相當程度的背離。目前國際公約部分，一九七六年海事求償責任限制公約(LLMC)公約已有一九九六年及二〇一二年修正，本草案仍僅採用一九九六年標準為修正草案之擬定。另油污(含民事責任公約及基金公約)、燃油污染、有害有毒物質污染 HNS 及殘骸移除等，均將相關公約實體規定納入本章規定中，並因此細分成「一般海事求償責任限制節」、「燃油污染責任節」、「油輪油污染節」、「有害有毒物質損害節」、「殘骸移除相關責任節」；另本章較為特殊的是將「責任限制基金及程序」為獨立節規定。

(十一) 修正草案第十一章「時效章」部分：

海商法每一制度均有其時效規定，參考德國 2012 年商法典海商編及北歐海商法的架構，修正草案整合所有時效規定於同一章，以方便適用。另國際海事海商相關公約所採之時效制度，大都採用英美法系之訴訟時效制，該制度並不同於我國或大陸法系之請求權時效或形成權之除斥期間，在我國學理運用上，其性質上可將其歸類為「以起訴為時效屆滿之特殊消滅時效」，而與民法一般消滅時效規定略有差異。因此必須予以特別規定，以期儘量與國際規範接軌，避免因時效中斷或時效延長規範及實務作法之不一致，所產生之衝突。對此，本章特別針對一年、二年及三年時效為統一規定，並針對追償時效，時效之中斷及延長，以及法條競合等問題為規定。

(十二) 修正草案第十二章「附則章」部分：

現行海商法之附則章僅有施行一條文，本章特別針對海商專庭之設立、國內航線及小型船舶之特殊規範，以及定期檢視國際公約而為本法修正等為進一步規定。

三、修正草案所有條文之條序及條旨

第一章 總則

- 第一條 (立法目的)
- 第二條 (本法適用範圍)
- 第三條 (定義)
- 第四條 (不適用本法之船舶)
- 第五條 (補充法及解釋)

第二章 船舶

- 第六條 (船舶之動產性、所有權及抵押權設定方式及效力)

第一節 所有權

- 第七條 (船舶所有權之範圍及讓與)
- 第八條 (船舶建造契約類型及造船承攬人破產之效力)

第二節 船舶共有

- 第九條 (船舶共有之意義及登記)
- 第十條 (共有船舶之處分、共同利益事項及繼續)
- 第十一條 (船舶經理人之選任及義務)

第三節 船舶擔保物權

第一款 船舶抵押權

- 第十二條 (船舶抵押權之定義、設定及適用)
- 第十三條 (建造中船舶之抵押)

第二款 海事優先權

- 第十四條 (海事優先權及其項目)
- 第十五條 (除外適用)
- 第十六條 (海事優先權等之位次)
- 第十七條 (海事優先權之追及效力)

第三款 船舶留置權

- 第十八條 (船舶留置權之發生及消滅)

第四款 各項優先權利之行使與承認

- 第十九條 (海事優先權之實行)
- 第二十條 (所擔保之債權之讓與效力)
- 第二十一條 (海事優先權之消滅及代位之限制)
- 第二十二條 (強制拍賣)

第四節 船舶保全程序

- 第二十三條 (船舶保全程序定義、債務人範圍及準用)
- 第二十四條 (海事求償及船舶保全程序之權力)
- 第二十五條 (保全程序聲請之釋明及表明)
- 第二十六條 (船舶之放行)
- 第二十七條 (送達)

第三章 貨物運送

第一節 通則

- 第二十八條 (運送契約種類)
- 第二十九條 (定義)

- 第三十條 (適用範圍)
- 第三十一條 (備船契約除外適用)
- 第三十二條 (抗辯及責任限制之適用)
- 第三十三條 (電子運送記錄原則性規範)

第二節 運送人及履行運送人等之權利及義務

- 第三十四條 (運送人責任基礎)
- 第三十五條 (履行運送人之義務及責任)
- 第三十六條 (運送人等對其他人負賠償責任)
- 第三十七條 (運送人義務期間)
- 第三十八條 (海上運送前或後之運送)
- 第三十九條 (依約運送及交付)
- 第四十條 (適航義務)
- 第四十一條 (貨物照管義務)
- 第四十二條 (免責事由(一)_法定免責)
- 第四十三條 (免責事由(二)_合理偏航)
- 第四十四條 (甲板運送及免責事由(三)_合法甲板裝載)
- 第四十五條 (免責事由(四)_未經同意而裝載)
- 第四十六條 (舉證責任原則及順序)
- 第四十七條 (賠償額之計算)
- 第四十八條 (單位責任限制)
- 第四十九條 (遲延定義及遲延責任限制)
- 第五十條 (可能構成危險之物品)
- 第五十一條 (犧牲貨物及共同海損分擔等)

第三節 託運人、單證託運人 及受貨人等之權利及責任

- 第五十二條 (託運人責任通則)
- 第五十三條 (託運人交運及貨物適運義務)
- 第五十四條 (託運人之貨運資訊聲明義務)
- 第五十五條 (託運人貨物特殊資訊提供及合作義務)
- 第五十六條 (危險貨物之特殊規定)
- 第五十七條 (貨物包裝及檢查)
- 第五十八條 (貨物之提領及收訖確認)
- 第五十九條 (貨物收受之收據)
- 第六十條 (毀損滅失及遲延通知)
- 第六十一條 (託運人對其他人之替代責任)

第四節 運送單證

- 第六十二條 (運送單證之簽發)
- 第六十三條 (運送單證之種類及其權利之轉讓)
- 第六十四條 (運送單證應記載之契約明細)
- 第六十五條 (契約明細之保留聲明)
- 第六十六條 (契約明細之證據效力)
- 第六十七條 (應繳還及可轉讓運送單證之遺失被盜等)

第五節 控制權、提貨權與貨物交付

- 第六十八條 (控制權與控制方)

第六十九條 (運送人執行控制方指示之義務及權利)

第七十條 (提貨權)

第七十一條 (將貨物入倉及變賣)

第六節 契約效力、運費及其他事項

第七十二條 (契約條款之效力)

第七十三條 (運費)

第七十四條 (託運人違反契約及拒絕履約)

第七十五條 (受貨人支付運費等之義務)

第七十六條 (託運人有關運費等之責任)

第七十七條 (運送中斷及距離運費)

第七十八條 (運送總責任限額及海事求償責任限制)

第七十九條 (貨物留置權)

第七節 航程備船

第八十條 (定義)

第八十一條 (裝卸港/地)

第八十二條 (由第三人交運)

第八十三條 (裝貨期間、裝貨準備完成通知及延滯費)

第八十四條 (裝載與堆放)

第八十五條 (發航權)

第八十六條 (卸貨)

第八十七條 (解約)

第八十八條 (準用)

第八十九條 (備船運送單證)

第四章 旅客及其行李運送

第一節 通則

第九十條 (定義)

第九十一條 (發航前運送契約權利義務資訊之提供)

第九十二條 (非旅客及船員之適用)

第九十三條 (請求權基礎與其他法規)

第二節 客票與運送契約

第九十四條 (客票及行李託運憑證之簽發)

第九十五條 (客票應記載事項)

第九十六條 (旅客發航前解約)

第九十七條 (不依時登船及不依時開航之處理)

第九十八條 (自願上陸之票價負擔)

第九十九條 (契約解除_船舶障礙)

第一百條 (航程中斷之處理)

第三節 旅客義務

第一百零一條 (旅客義務)

第一百零二條 (旅客之行李申報義務及危險行李)

第一百零三條 (旅客及其行李所致損害)

第四節 運送人義務及責任

- 第一百零四條 (運送人義務)
- 第一百零五條 (運送期間)
- 第一百零六條 (運送人責任)
- 第一百零七條 (責任限制、超額責任及限責權利之喪失)
- 第一百零八條 (貴重物品)
- 第一百零九條 (旅客故意及與有過失)
- 第一百一十條 (人命傷亡之預付賠款)
- 第一百一十一條 (行李毀損滅失之通知)
- 第一百十二條 (運送人之受雇人等之抗辯及限責)
- 第一百十三條 (履行運送人)

第五節 契約條款與財務擔保

- 第一百十四條 (契約條款之無效)
- 第一百十五條 (責任保險或財務擔保)

第五章 船舶拖帶

- 第一百十六條 (定義及適用範圍)
- 第一百十七條 (船舶拖帶契約及起迄)
- 第一百十九條 (拖帶義務)
- 第一百二十條 (契約解除)
- 第一百二十一條 (拖帶責任)
- 第一百二十二條 (自為拖帶貨物之貨物運送責任之準用)
- 第一百二十三條 (拖帶船舶之碰撞)
- 第一百二十四條 (共同海損)
- 第一百二十五條 (海難救助)
- 第一百二十六條 (抗辯及責任限制之適用_準喜馬拉雅條款)

第六章 船舶碰撞

- 第一百二十七條 (適用範圍)
- 第一百二十八條 (無責或無過失碰撞)
- 第一百二十九條 (一方過失碰撞)
- 第一百三十條 (雙方過失碰撞)
- 第一百三十一條 (引水人過失碰撞)
- 第一百三十二條 (過失之認定)
- 第一百三十三條 (不影響責任限制等規定)

第七章 海難救助

- 第一百三十四條 (定義)
- 第一百三十五條 (適用範圍)
- 第一百三十六條 (海難救助契約、授權簽署及效力)
- 第一百三十七條 (施救人義務)
- 第一百三十八條 (被救助船舶及財物所有人之義務)
- 第一百三十九條 (施救人權利(一)_救助報酬)
- 第一百四十條 (衡定報酬標準)
- 第一百四十一條 (施救人權利(二)_特別補償)

- 第一百四十二條 (救助船舶雙方屬同一船舶所有人之救助)
- 第一百四十三條 (既存契約之履行不得請求救助報酬)
- 第一百四十四條 (救助報酬及特別補償之協議及裁定)
- 第一百四十五條 (數施救人間救助報酬之分配)
- 第一百四十六條 (人命救助之參與分配請求權)
- 第一百四十七條 (救助報酬或特別補償之扣減)
- 第一百四十八條 (強為救助不得請求報酬)
- 第一百四十九條 (不影響海事優先權)
- 第一百五十條 (提供擔保之義務)
- 第一百五十一條 (暫付款)
- 第一百五十二條 (國有貨物及慈善貨物)

第八章 共同海損

- 第一百五十三條 (定義、約定適用)
- 第一百五十四條 (一方過失所致共同海損)
- 第一百五十五條 (共同海損之回復)
- 第一百五十六條 (分擔協議與爭議處理)
- 第一百五十七條 (共同海損之留置權)

第九章 海上保險

第一節 通則

- 第一百五十八條 (法律適用)
- 第一百五十九條 (海上保險及海事風險之定義)
- 第一百六十條 (海上保險之範圍)
- 第一百六十一條 (保險標的)
- 第一百六十二條 (保險契約類型)
- 第一百六十三條 (保險期間)

第二節 海上保險契約

- 第一百六十四條 (保險利益及其效力)
- 第一百六十五條 (保險利益之例示)
- 第一百六十六條 (保險標的轉讓不等同保險契約轉讓)
- 第一百六十七條 (船舶之可保價值)
- 第一百六十八條 (最大誠信原則)
- 第一百六十九條 (保險單之簽發)
- 第一百七十條 (保險標的之記載)
- 第一百七十一條 (定值及不定值保險單)
- 第一百七十二條 (流動保險單、預約保險單、年度保險單)
- 第一百七十三條 (複保險及分攤)
- 第一百七十四條 (擔保及寬免)
- 第一百七十五條 (適航性擔保及合法性擔保)
- 第一百七十六條 (保險單之轉讓)
- 第一百七十七條 (保費及附加保費之約定)
- 第一百七十八條 (保險單簽發與保費支付同時履行原則)

第一百七十九條 (保險經紀人保費支付及保險單留置)

第一百八十條 (退費)

第一百八十一條 (保險人破產)

第三節 被保險人義務

第一款 告知及據實說明_締約前義務

第一百八十二條 (被保險人及其代理人之告知義務)

第一百八十三條 (締約協商中之說明)

第一百八十四條 (無其他告知義務)

第一百八十五條 (未告知及不實說明之法律效果)

第二款 通知及減輕損害等義務_締約後義務

第一百八十六條 (減輕損害之義務)

第一百八十七條 (事故通知義務)

第四節 保險人責任與損失補償

第一款 通則

第一百八十八條 (保險人之責任)

第一百八十九條 (除外之損失)

第一百九十條 (航程中斷轉船期間之繼續承保)

第一百九十一條 (損失之分類_全部損失與部分損失)

第二款 全部損失

第一百九十二條 (實際全損意義及船舶失蹤)

第一百九十三條 (推定全損之意義及效力)

第一百九十四條 (船舶、貨物及運費之推定全損)

第一百九十五條 (委付之意義及範圍)

第一百九十六條 (委付通知及期限)

第一百九十七條 (委付之積極效力)

第一百九十八條 (委付之接受與撤回)

第三款 部分損失

第一百九十九條 (單獨海損損失)

第二百條 (救助費用)

第二百零一條 (共同海損損失)

第四款 補償額度計算

第二百零二條 (保險人對損失之責任限度)

第二百零三條 (全部損失)

第二百零四條 (船舶、運費及貨物之單獨海損)

第二百零五條 (對第三人之責任)

第二百零六條 (補償額度之一般性規定)

第二百零七條 (單獨海損特約條款)

第二百零八條 (連續損失)

第二百零九條 (損害防阻費用之補償)

第五款 保險人補償後之權利

第二百一十條 (保險代位)

第二百一十一條 (影響保險代位權之契約)

第二百一十二條 (向第三人追償所得款項之權利)

第二百十三條 (不足額保險之效力)

第十章 海事求償責任限制

第二百十四條 (海域及軍艦公務船舶之適用)

第二百十五條 (視同公約締約國及公約之適用)

第一節 一般海事求償責任限制

第二百十六條 (有權主張責任限制之人)

第二百十七條 (得主張責任限制之項目)

第二百十八條 (一般責任限制求償之除外)

第二百十九條 (責任限制權利之喪失)

第二百二十條 (責任限制額度)

第二節 燃油污染民事責任

第二百二十一條(燃油污染相關定義)

第二百二十二條 (本節適用範圍及除外適用)

第二百二十三條 (燃油污染責任)

第二百二十四條 (峽道型責任)

第二百二十五條 (免責及減責)

第二百二十六條 (責任限制、責任限制基金及責任限制程序)

第二百二十七條 (保險義務及證明)

第二百二十八條 (對保險人之直接請求)

第三節 油輪油污染民事責任

第二百二十九條 (油輪污染相關定義)

第二百三十條 (油輪油污染責任及責任限制)

第二百三十一條 (保險義務及證明)

第二百三十二條 (準用)

第二百三十三條 (一九九二年基金公約)

第四節 殘骸移除相關責任

第二百三十四條 (本節適用範圍)

第二百三十五條 (殘骸移除相關定義)

第二百三十六條 (危險性殘骸船舶所有人之義務)

第二百三十七條 (船舶所有人之補償責任及免責事由)

第二百三十八條 (責任不可轉嫁)

第二百三十九條 (責任限制)

第二百四十條 (除外適用)

第二百四十一條 (財務擔保)

第二百四十二條 (海難救助法之適用)

第十一章 時效

第二百四十三條 (一年時效)

第二百四十四條 (二年時效)

第二百四十五條 (三年時效)

第二百四十六條 (追償時效)

第二百四十七條 (中斷與延長)

第二百四十八條 (法條競合)

第十二章 附則

第二百四十九條 (海商專庭專股之設立)

第二百五十條 (國內航線及小型船舶之特殊規範)

第二百五十一條 (國際公約及修正)

第二百五十二條 (限責程序、海事國際私法等立法)

第二百五十三條 (施行日期)

修正草案條文對照表

註：為便於檢索及引用，修正草案仍暫列『條旨』，待院版確定時再予以移除

修正條文	現行條文	修正理由
第一章 總則	第一章 通則	<ul style="list-style-type: none"> 一、章次未修正；章名變更，修正為「總則」。 二、我國中央法規標準法第二條規定：「法律得定名為法、律、條例或通則。」故通則為法律名稱，不適用於使用於章名。爰參考民法規定，修正章名為「總則」。 三、本章新增列立法目的、適用範圍、整併現行法第一條及第二條並為定義條文規定、不適用本法的船舶，以及本法解釋原則及補充法相關規定。
<p>第一條 (立法目的)</p> <p>為規範海上運送及海上事故的法律關係，考量海上航運的全球特質，促進船運貿易均衡發展、維護各方當事人權益、建立與國際海事海商規範同步的法制及秩序，特訂定本法。</p>		<ul style="list-style-type: none"> 一、本條新增。本條增訂海商法之立法目的。 二、立法目的之條文宣示於大陸法系常見於許多較具技術性或行政立法上面，其目的或在展現該法規的核心精神，或規定其立法主要軸線。屬性上，海商法雖含有若干技術性成分，但由於海商法所表徵之高度國際性、船貨平衡性等特殊性質，以及我國因國際地位特殊，無法批准或加入各國際公約之特殊現象，本修正草案增列海商法之立法目的為「因考量海上航運的全球特質，促進船運貿易均衡發展、維護各方當事人權益、建立與國際海事海商規範同步的法制及秩序，特制訂本法。」其目的在使所有研讀或適用海商法之各界，能在本條文所宣示之航運全球性、船貨均衡性、權益平衡保障性，以及國際接軌性四大原則之基礎下，為海商法各項法制規定之理解及適用。
<p>第二條 (本法適用範圍)</p> <p>除本法另有特別規定或當事人另有約定外，本法適用位於中華民國管轄領域內的所有船舶，以及與中華民國船舶或於中華民國領域內航行有關之任何人及事件。</p>		<ul style="list-style-type: none"> 一、本條新增。本條規定海商法適用之屬人性及屬地性原則。 二、現行海商法並未針對海商法的適用範圍為直接規定，雖然現行法第一條有關船舶定義中，「海上，或在與海相通之水面或水中」或可為海商法適用範圍之間接規定。但該解釋形同將全球海域均列為我國海商法之適用範圍，殊有未當。 三、本條文並採屬人(船)及屬地主義，亦即屬人(船)主義即所有中華民國籍船舶(無論所處位置為何)，屬地主義即位於或所有發生於中華民國領域內之船舶及所發生之事件，海商法均有其適用。前述屬人及屬地主義符合國際海洋法之相關規範。至於使用中華民國「管轄領域」有其特殊性，管轄領域之範圍為何？由國際海洋法及我國相關法規(領海及鄰接區法，專屬經濟區及大陸礁層法)認定之；而不使用「領水」乙詞，主要在於本法適用建造中船舶(可能位於陸地上)，亦可能適用於專屬經濟區之污染及殘骸移除等事件，此部分主要屬管轄權範圍。

<p>第三條 (定義)</p> <p>本法用詞，定義如下：</p> <p>一、船舶：指在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行、建造已經下水之船舶。</p> <p>二、船舶所有權人：指任何在登記國船舶登記簿上登記為船舶所有人之自然人或法人，或於未登記之情況下，為擁有船舶之一人或數人。</p> <p>三、船舶所有人：在本法無特別定義的情況下，指為其自身利益及名義為船舶營運之人，特別是船舶所有權人及光船承租人。</p> <p>四、船長、海員：依船員法定義。</p> <p>五、故意或重大過失：行為人對於構成行為之事實，明知並有意使其發生或預見其發生，而其發生並不違背其本意為故意。顯然欠缺普通人之注意為重大過失。在無特別明示規定下，國際公約、規則或國際慣用文件使用「privity」、「actual privity」、「an act or omission of the party done with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result」或「wilful misconduct」等類似用語者，推定與本款故意或重大過失同義。</p>	<p>第一條 (船舶之意義)</p> <p>本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。</p> <p>第二條 (船長與海員之意義)</p> <p>本法稱船長者，謂受船舶所有人僱傭主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱傭由船長指揮服務於船舶上所有人員。</p>	<p>一、本條整併現行法第一條及第二條有關船舶、船長與海員之定義規定，並增列建造中船舶、船舶所有權人、船舶所有人、以及故意或重大過失諸項定義規定。</p> <p>二、第一款定義「船舶」為「指在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。」本款定義延續現行法第一條規定，並未修正。</p> <p>三、第二款定義「船舶所有權人」為「指任何在登記國船舶登記簿上登記為船舶所有人之自然人或法人，或於未登記之情況下，為擁有船舶之一人或數人。」船舶營運複雜及普見權宜船籍情況，在權宜船籍的情況下，船舶所有權人或船舶登記所有人通常僅是名目上的所有權人，實際上為船舶營運管理之人可能是船舶光船租船人，有時尚包括船舶營運人等，實務上一般以「船舶所有人」統稱之。因此在實質意義上，船舶所有人的意義遠大於船舶所有權人，二名詞有區分之必要。本款將船舶所有權人限定為船舶登記簿上登記為船舶所有人之自然人或法人。</p> <p>四、第三款定義「船舶所有人」為「在本法無特別定義的情況下，指為其自身利益及名義為船舶營運之人，特別是船舶所有權人及光船承租人。」一如前款說明，船舶所有人在實務概念上，主要涵蓋船舶所有權人及光船承租人，亦即為自身利益及名義為船舶營運之人。由於不同公約對船舶所有人有不同的定義範圍，因此加列「在本法無特別定義的情況下」等語，以彈性適用。</p> <p>五、第五款及第六款分別針對「船長」及「海員」定義為「船長：指受船舶所有人僱傭主管船舶一切事務之人員。」「海員：指受船舶所有人僱傭由船長指揮服務於船舶上所有人員。」本二款定義延續現行法第二條規定，並未修正。</p> <p>六、第五款定義「故意或重大過失」為「行為人對於構成侵權行為之事實，明知並有意使其發生或預見其發生，而其發生並不違背其本意為故意。顯然欠缺普通人之注意為重大過失。在無特別明示規定下，國際公約所使用之「privity」、「actual privity」或「an act or omission of the party done with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result」等類似用語者，推定與本款故意或重大過失同義。」本款定義緣由主要來自英美法與大陸法系對於故意及重大過失等用語上的差異性質而來。國際公約為二法系國家所擬訂並簽署，且早期海商海事相關公約受英美法概念的影響很深，因此各公約經常出現若干大陸法系從未出現或可以普遍理解的用語。而這些用語中，本修正草案認為差異影響最大者即為「privity」、「actual privity」、「an act or omission of the party done with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result」或「wilful misconduct」與注意義務多寡有關之用語。從相關語意而言，故意部分與大陸法系或我國法理論之故意相當，但「過失」以外之其餘部分，比較</p>
--	--	---

		<p>偏向「有意識之重大過失」，本修正草案不擬進行如此細分，統一以「故意或重大過失」稱之。故意定義部分爰用刑法第十三條之定義，行為人對於構成行為之事實，明知並有意使其發生或預見其發生，而其發生並不違背其本意為故意。至於重大過失部分，則採最高法院 42 年台上字第 865 號判例用語：應盡善良管理人之注意（即依交易上一般觀念，認為有相當知識經驗及誠意之人應盡之注意）而欠缺者，為抽象的過失，應與處理自己事務為同一注意而欠缺者，為具體的過失，顯然欠缺普通人之注意，為重大過失。</p>
<p>第四條（不適用本法之船舶） 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、<u>前條船舶定義</u>以外之其他船舶。</p>	<p>第三條(不適用本法之船舶) 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船舶。</p>	<p>一、條次變更，文字修正。刪除「除因碰撞外」，採小船公務船特別適用原則。 二、現行法「除因碰撞外」乙詞，由於係規定於總則章，引發許多學術解釋上之爭議，此部分應於船舶碰撞章予以處理，建議將「除因碰撞外」乙詞刪除。至於小船及軍艦公務船等海商法適用問題，各國立法例不一，有直接明文納入者，有類似我國現行法直接排除適用者。各國國際公約基於國家主權原則，通常排除軍艦及公務船之適用，但也通常開放各國是否將軍艦及公務船等適用該國海商法之彈性及空間。基此，本修正採「原則排除，明示納入」之立法原則，原則上先排除小船、非船，軍艦及公務船之適用，但於各章節有適用之可能時，例如海難救助及船舶碰撞等，以明示規定方式為適用。</p>
<p>第五條（補充法及解釋） 海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律、本法所參考之<u>相關國際規範或慣例</u>。 <u>海商事件之法律適用及其解釋，應考慮海商法的國際性質、海上運輸、作業及活動的特殊風險性、以及與各相關國際公約為同一解釋及適用之需求性。</u></p>	<p>第五條（民法及其他有關法律之適用） 海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。</p>	<p>一、條次變更，文字修正，並增列本法之解釋。 二、由於海上風險性、歷史性及國際性等特質，海商法存在著許多與一般傳統陸上法迥異之制度或規範。傳統法學「特別法未規定，適用基礎法規定」之法律適用原則，並不一定全然適用於海商法。而在我國海商法司法實務上比較大之問題是，由於海商法規範不足，諸多案件，適用以陸上關係為主之民法的機會比適用海商法本身還要多！由於國際地位因素，我國無法批准或加入任何與海商海事有關之國際公約，國內多數學者雖然主張應至少以法理方式來適用各國國際公約，但在民法等其他法律已有明文的情況下，以法理方式才適用國際公約的機會仍有有限。 三、第一項延續現行法規定，但於「其他法律」之前增列「相關國際規範或」。國際海事海商公約眾多，不僅規定有異，且生效情況復不一致，因此「相關國際規範」之範圍為何？似有明訂之必要。但本修正不建議將「相關國際規範」予以列明，讓司法能審酌海商法制各條文之立法參考理由及依據，保留適用上的解釋及彈性。 四、第二項增訂法律解釋原則：「海商事件之法律適用及其解釋，應考慮海商法的國際性質、海上運輸或活動的風險特殊性、以及與各相關國際公約為同一解釋及適用之需求性。」本項規定對於海商事件的法律適用及其解釋非常重要，其可使法院於傳統的文義解釋、論理解釋，以及特別法優於普通法、後法</p>

		優於前法等法律適用原則之外，尚能將「 <u>海商法的國際性質、海上運輸、作業及活動的特殊風險性、以及與各相關國際公約為同一解釋及適用之需求性</u> 」國際海商法律適用的三項核心重點納入，期使我國海商法律的適用及解釋能更與國際規範保持一致。
第二章 船舶	第二章 船舶	一、章次章名未修正。 二、各國立法例，常有將船舶之國籍、登記、船籍港等，以及與船籍有關之國內外運送等事項為規定。但由於前述事項偏屬行政監管，且我國針對前述事項已分別有船舶登記法、航業法及船舶法等規範，本修正草案仍僅維持現有以船舶之所有、共有、與船舶的各類擔保物權及其行使，以及船舶保全有關之等事項。
第六條（船舶之動產性、所有權及抵押權設定方式及效力） 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。 船舶之所有權及抵押權因法律行為而取得、設定、變更、或消滅者，非經登記，不得對抗善意第三人。 船舶抵押權之設定，應以書面為之。 船舶登記法所適用之建造中船舶之抵押權之設定，適用前二項之規定。	第六條（船舶之動產性） 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。 第九條（移轉登記之效力） 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。 第三十三條（船舶抵押權設定之方式） 船舶抵押權之設定，應以書面為之。 第三十六條（船舶抵押權登記之效力） 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。	一、條次變更，文字修正，將現行法第六條、第九條、第三十三條及第三十六條整併為同一條文。船舶登記範圍，從現行法僅限船舶所有權之移轉，合併現行法第六條、第九條、第三十三條及第三十六條為同一條文，並進一步擴增包括所有權及抵押權之設定、移轉、變更、限制、處分及消滅等項目。 二、我國船舶登記法第三條規定「船舶關於左列權利之保存、設定、移轉、變更、限制、處分或消滅，均應登記：一、所有權。二、抵押權。三、租賃權。」同法第四條規定「船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人。」現行海商法第六條僅針對「船舶所有權之移轉」為規範，範圍過窄，本修正參考船舶登記法及各國相關船舶登記之規定，為完整規定。 三、雖無論是不動產抵押，抑或動產抵押，均採書面及登記對抗主義，且船舶登記法第四條亦有「船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人。」之規定，但船舶抵押權之設定採書面及登記對抗，均屬船舶兼具不動產性質的重要特徵之一，本修正草案二條文均予以保留，並合併為同一條文。 四、另海事優先權及船舶留置權，無須辦理登記，本條增列除外規定。 五、第二項保留現行法第三十三條規定，規定船舶抵押權之設定，應以書面為之。 六、至於於建造中船舶部分，多數國家立法普遍將建造中船舶與一般船舶同視，並同為動產準用、登記對抗、讓與書面等規定之適用。於建造中船舶是否應為所有權登記，各國實踐不一。有些國家僅規定建造中船舶的抵押權登記，有些國家則規定抵押權及所有權登記。我國現行海商法對此並未明文，船舶登記法亦僅規定船舶抵押權登記事項，爰予以配合，為本條第三項之規定。
第一節 所有權	第一節 所有權	節次節名未修正。
第七條（船舶所有權之範圍及讓與）	第七條（船舶所有	一、條次變更，文字修正。本條將現行法第七條及第八

<p>除油料及消耗性給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，<u>包括暫時離船之設備及屬具</u>，皆為船舶之一部。 船舶及建造中船舶所有權或其應有部分因法律行為而讓與，應以書面為之。</p>	<p>權之範圍) 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。</p> <p>第八條（船舶讓與之證明） 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：</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>條予以合併。</p> <p>二、第一項明確給養品範圍，並增列暫時離船之設備及屬具。船舶所有權之範圍十分重要，無論是抵押權、留置權、海事優先權、海上保險之保險標的，以及涉及船價計算之共同海損及海難救助等均會有所涉及。現行海商法第七條規定在過去學理上經常出現的爭議，主要包括「給養品」範圍、暫時離船之設備等，以及「視為」之法律效力等問題。按在各國立法例上，油料(含燃油、發電用柴油等)及所謂的消耗性給養品(consumable stores)一般予以排除在外，另船上設備或屬具有時會因修理、裝卸等暫時離船，一般亦會將此列入。比較有爭議者為船上設備或屬具屬他人所有或為船舶所有人所承租者，是否仍視為船舶之一部？我國現行法採「視為」說，因此根本不考慮前述問題。本修正認為，航行上或營業上必需之一切設備及屬具皆「視為」船舶之一部之嚴格規定，許多方面會與目前航運實務不符。以貨櫃船為例，貨櫃應可被認為是「營業上必需之設備」(我國船舶法第二十四條第一項第十五款)，但實務上確有相當比例的貨櫃並非船舶所有人所有，或為貨主所有，或為承租人或傭船人所有，或為船舶所有人向租櫃公司承租而來；同樣地，於設備租賃業盛行的情況下，船上有許多設備或屬具也許多可能是租賃而來，而此並不影響船舶之所有權及其船級檢驗。對此，有若干國家立法亦以是否列入船舶財產目錄(ship's inventory)為區分。但從善意保護角度而言，船舶財產目錄並不為債務人或關係人所明知。對此，本修正草案建議將本條文修正為「除油料及消耗性給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具並載明於船舶財產目錄者，包括暫時離船之設備及屬具，皆視為船舶之一部。」</p> <p>三、第二項刪除現行法第八條應申請航政主管機關蓋印證明等之要件，並增列無須作成書面之情況，包括保險委付、徵購、強制拍賣及被捕獲等。現行法船舶所有權讓與應申請航政主管機關蓋印證明之要件，屬行政監理事項，且在學理上亦產生究屬物權行為或債權行為之爭議。從海商法屬私法角度，以及我國船舶登記法所規定之船舶登記各項要件亦無蓋印證明之要求，海商法本條蓋印證明之要件規定似無存在之必要，建議予以刪除。</p>
<p>第八條（船舶建造契約類型及造船承攬人破產之效力）</p> <p>船舶建造契約應以書面為之，其效力從契約約定。 船舶建造契約為承攬契約或承攬買賣混合性契約而主要材料由定作人提供者，若承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定作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</p>	<p>第十條（造船承攬人破產之效力）</p> <p>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</p>	<p>一、條次變更，文字修正。增列船舶建造契約類型及其效力，另修正現行條文規定僅限於具承攬契約性質之船舶建造契約。</p> <p>二、按建造中船舶之船舶建造契約，實務上屬性互有不同，其類型有屬買賣契約、或承攬契約、或分期買賣契約、或承攬買賣混合契約，這些均會影響到建造中船舶之所有權歸屬及後續承攬人破產後之處理問題。因此建造契約之約定或其性質非常重要，例如屬買賣性質的船舶建造契約，有些是約定於交船時移轉所有權、也有些是約定船舶開始建造時，船舶所有權即屬定作人所有；另也常見依分期價金給付進度而逐步將船舶所有權漸次移轉給定作人，於</p>

<p>使用船廠應給與報償。</p>	<p>用船廠應給與報償。</p>	<p>此情況，建造中船舶處於類似共有之狀態。其次，在建造契約未明訂所有權歸屬或類型之情況下，船舶建造契約究屬買賣或承攬，基本上係依契約約定實質內容為定，例如全部或大部分造船所需之材料、設備機具等由定作人提供(例如定作人向供應商買來提供給造船廠)，而定作人僅支付少許的材料費用及工程費用，此建造契約性質上即屬承攬契約。此時，船舶建造期間，處於建造中之船體或分段及定作人所提供之造船用之材料及機具設備等，基本上屬定作人所有。</p> <p>三、另船舶價昂，實務上亦常因海運景氣循環而中途棄單，甚至不接船之情況，此均有賴契約之明訂。為免爭議，船舶建造契約應以書面為之，爰為本條第一項後段規定。</p> <p>四、現行海商法第十條規定，解釋上應僅限適用於具承攬契約性質之船舶建造契約，但未明確之結果，恐造成所有船舶建造契約均可為同樣處理。基此，新增本條第一項「船舶建造契約應以書面為之，其效力從契約約定。」現行法第十條規定移列為第二項，並於起始用語修正為「船舶建造契約為承攬契約或承攬買賣混合性契約而主要材料由定作人提供者，」以為明確。</p>
<p>第二節 船舶共有</p>		<p>一、本節名新增。</p> <p>二、數百年前近代航運發展初期，船價高昂，公司法人制尚未興起，船舶集資共有制度盛行，有些國家甚至鼓勵以船舶共有方式(例如十六等分或六十四等分)購建船舶，並進一步規定船舶共有人對外關係之有限責任。但隨著公司法人制度的興起，船舶使用及運送責任的大幅加重，除少數小型船舶(主要為遊艇及漁船漁筏)，承擔無限責任的共有制度便逐漸退出航運市場。由於船舶共有關係之沒落，以及尚有其他法律(例如民法等)可以適用，除少數沿海航運較發達的國家(例如北歐各國)，因有小型船舶共有制需求，其海商相關立法仍針對船舶共有為較大幅度的規定外，多數國家幾乎僅象徵性地為船舶共有原則性規定而已。</p> <p>三、於我國，船舶共有情況一如前點說明，幾乎僅存在於適用海商法機會較少之小型漁船漁筏或小型交通遊艇。另航業法第七條第四項規定「船舶運送業之組織，除本法中華民國八十四年八月九日修正之條文施行前經核准者外，以股份有限公司為限。」更進一步限縮海商法船舶共有的適用情況。</p> <p>四、現行海商法船舶共同規定於第十一條至第二十條，總計有十條文之多，其中前六條(第十一條至第十六條)為共有關係，後四條(第十七條至第二十條)則為船舶共有經理人相關規定。按共有於我國民法規定，區分為分別共有及公同共有二種，而海商法之船舶共有體制，依第十一條第一項「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。」觀之，僅採分別共有制。</p> <p>五、現行海商法船舶共有規定與民法分別共有規定差異不大，主要差異有三：船舶共有處分原則上二分之</p>

		<p>一、共有人及二分之一應有部分即可，但分別共有必須全體同意之；另船舶共有尚有共有人責任委棄、共有人船長退出特殊規定、以及強制選任船舶經理人三特殊規定。</p> <p>六、船舶共有於司法實務上，幾乎未曾發生過任何爭議案件，本修正草案船舶共有節以儘量簡化方式處理，僅保留船舶共有之特徵，以及與民法共有必須有所區分之處。</p>
<p>第九條 (船舶共有之意義及登記)</p> <p>數人按其應有部分，對一船舶有所有權者，為船舶共有人。 船舶共有人，對共有船舶共有經理人權限之限制，非經登記，不得對抗善意第三人。 船舶共有及船舶共有經理人，本節未規定者，適用民法有關共有及經理人之規定。</p>	<p>第十九條第二項</p> <p>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。</p>	<p>一、本條新增。本條規定船舶共有(人)之定義、船舶共有及船舶共有經理人之登記、以及民法共有規定之適用等為規定。</p> <p>二、共有分為分別共有及共同共有二類，現行海商法對此並未明文，然審酌現行法有關應有部分及責任委棄等規定觀之，似採分別共有制。為避免解釋上之爭議，本條修正第一項參考民法第八一七條，規定「數人按其應有部分，對一船舶有所有權者，為船舶共有人。」</p> <p>三、我國船舶登記法第三十八條規定「初次申請登記所有權時，如其船舶為二人以上共有者，申請書內應載明各人之應有部分及船舶經理人姓名、住、居所。」亦即船舶共有及共有之經理均應辦理登記。另現行法第十九條第二項亦有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之規定。本修正草案將前述條文予以合併於本條修正第二項，採登記對抗主義，登記對抗的項目包括各共有人應有部分、以及船舶共有經理人資料及其權限制。</p> <p>四、第三項「船舶共有及船舶共有經理人，本節未規定者，適用民法有關共有及經理人之規定。」為補充法規定。</p>
<p>第十條 (共有船舶之處分、共同利益事項及繼續)</p> <p>船舶共有人，得自由處分其應有部分。但下列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、共有船舶之處分、變更及設定負擔； 二、共有船舶之管理及船舶經理人之選任； 三、其他與共有人共同利益有關之事項。 前項處分或變更，致該船舶喪失中華民國國籍時，應得共有人全體之同意。 共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或監護宣告而終止。</p>	<p>第十一條 (共有船舶之處分)</p> <p>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。</p> <p>第十二條 (船舶應有部分之出賣)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條整併現行法第十一條(共有船舶之處分)、第十二條(船舶應有部分之出賣)、第十三條(船舶應有部分之抵押)、第十六條、第十七條後段(共有船舶經理人的選任)及第於同一條文，並增列船舶共有人得自由處分其應有部分原則。</p> <p>二、第一項前段規定「船舶共有人，得自由處分其應有部分。」此為共有的表徵，但應受限於後段但書規定。</p> <p>三、後段但書整併現行法現行法第十一條(共有船舶之處分)、第十三條(船舶應有部分之抵押)及第十七條後段(共有船舶經理人的選任)，概採「人數及應有部分均 1/2 之重疊過半」及「處分及管理不分主義」。一如前述，民法分別共有應有部分的處分等，採「全體共同人同意」；但管理用益部分，則採「共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數同意」。現行海商法則不分處分或管理用益，均一致採「共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數同意」。航運管理及處分較為複雜，且重在即時，如採用民法全體同意原則，如有意見分歧或共有人行蹤不明等因素，將不利於共有船舶的利用、改良及融通。本修正草案維持現行海商法重疊過半原則。</p> <p>四、第二項規定「前項處分或變更，致該船舶喪失中華</p>

	<p>第十三條（船舶應有部分之抵押） 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。</p> <p>第十六條（船舶共有關係之繼續性） 共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或監護宣告而終止。</p> <p>第十七條後段(船舶經理人之選任) ……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。</p>	<p>民國國籍時，應得共有人全體之同意。」本項規定係延續第十二條第二項規定而來，僅將現行法「共有權一部份之出賣」修正為「處分或變更」，以妥善涵蓋其他可能造成國籍變更之狀況。</p> <p>五、第三項維持現行法第十六條規定，未修正。</p>
刪除	<p>第十四條（共有人之債務分擔與委棄免責） 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。</p>	<p>一、本條建議刪除。</p> <p>二、現行法第一項「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。」民法第八二二條第一項「共有物之管理費及其他負擔，除契約另有約定外，應由各共有人按其應有部分分擔之。」已有明文，建議刪除。</p> <p>三、現行法第二項「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。」部分，按船舶共有人得委棄於應有部分而免責的概念源自船舶所有人責任制度早期的委棄原則，但國際船舶所有人責任限制法制於二〇世紀中葉已不採委棄制後，船舶共有自不宜再採行類似委棄概念。更況船舶共有採登記對抗主義，共有人委棄不僅衍生對內關係之複雜化，於變更登記前，亦生是否對第三人仍應負責等問題。另民法第八二〇條規定共有物之管理已有法院裁定及對不同意的共有人之賠償責任之規定，以為因應。基於前述說明，本項及本條文建議全數刪除。</p>
刪除	<p>第十五條（船舶共有關係之退出） 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。</p>	<p>一、本條建議刪除。</p> <p>二、船舶所有與船舶技術操作是二必須區分事項。船舶共有人有可能任共有船舶之船長，但是否擔任船長，不應影響其共有關係之存續或存在。另分別共有本有分割等相關規定可以適用，無須再賦予共有船長之退出權。再者，船長是否退出，船舶共有人間本得事先以協議定之。基於前述各理由，以及船舶共有本不多見，本條文刪除。</p>

	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。	
第十一條（船舶經理人之選任及義務） 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，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。	第十七條前段（船舶經理人之選任） 船舶共有人，應選任共有船舶經理人，經營其業務……。 第二十條（船舶經理人之義務） 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。	一、條序變更。 二、本條整併現行法第十七條前段及第二十條規定。二條文均未修正。
刪除	第十八條（船舶經理人之代表權） 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。	一、本條刪除。 二、民法第五五五條已有同樣規定，且本修正 第十一條 已有補充法規定，建議本條文刪除。
刪除	第十九條（船舶經理人之處分權） 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。	一、本條刪除。 二、民法第五五四條已有同樣規定，且本修正 第十一條 已有相關權限限制之登記規定，建議本條文刪除。
第三節 船舶擔保物權		一、新增節名。 二、本節將船舶擔保物權，包括抵押權、海事優先權及船舶留置權，予以整併於同一節。
第一款 船舶抵押權	第三節 船舶抵押權	一、節次調整為本節第一款。 二、船舶抵押權為海商法對於船舶兼具不動產性所規定之特例。除方便船舶融資而無須移轉占有外，船舶抵押權尚具有下列特徵：第一、抵押標的—船舶，所面臨的風險遠比陸上不動產來的高—易於毀損滅失而無價值，且即使有保險承保，仍無法完全滿足擔保要求；第二、船舶價值受國際航運市場影響，波動甚大—亦即船價(擔保標的價值)極可能於短時間內大幅下降；第三、海事優先權制度可能使船舶抵押擔保效力更為減損；第四、公約或各國內法所

		<p>規定之強制拍賣(forced sale)制度，亦可能使抵押權一夕全無。</p> <p>三、於國際公約部分，一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約有關抵押權的規定不多，主要包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一、抵押權依船舶登記國法律設定並登記(一九九三年公約第一條 a 款) 第二、抵押權登記可公開供大眾查閱(一九九三年公約第一條 b 款) 第三、登記事項應包括抵押權人姓名地址、擔保金額等(一九九三年公約第一條 c 款) 第四、數抵押權間之位次依登記國法律(一九九三年公約第二條) 第五、非經抵押權人同意，否則不得為船舶塗消登記。(一九九三年公約第三條) 第六、在位次部分，一九六七年公約為海事優先權優於抵押權優於留置權，但一九九三年公約則為海事優先權優於留置權優於抵押權。 <p>前述公約有關抵押權設立及登記。等相關事項，我國船舶登記法及船舶登記法施行細則均已規定，換言之，從公約繼受角度而言，我國現行法規(指前述船舶登記法等)係符合一九六七年及一九九三年優先權及抵押權規範的：</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一、抵押權依船舶登記國法律設定並登記部分：船舶登記法第三條規定船舶關於左列權利之保存、設定、移轉、變更、限制、處分或消滅，均應予以登記。 第二、抵押權登記可公開供大眾查閱部分：船舶登記法施行細則第五章第三十六條至第四十二條有針對登記簿之閱覽及謄本節本之申請為規定。 第三、登記事項應包括抵押權人姓名地址、擔保金額等部分：船舶登記法第十八條規定一般登記內容、第四十四條規定債權數額內容。 第四、數抵押權間之位次依登記國法律部分：船舶登記法第四十五條規定因抵押權之設定而申請登記者，如已有抵押權之登記在前時，申請書內應記明其已登記之抵押權。 第五、非經抵押權人同意，否則不得為船舶塗消登記部分：船舶登記法第五十八條規定註銷登記於第三人有利害關係時，申請人應檢具第三人之承諾字據或其他證明文件。 第六、在位次部分：現行海商法第二十四條第二項及第二十五條亦有規定。 <p>四、現行海商法有關船舶抵押權規定於第三十三條至第三十七條，計五條文。回顧歷年修正，除條序變動外，海商法船舶抵押權自民國十八年第一部海商法制訂以來，並未進行任何修正。我國現行海商法有關船舶抵押權最大問題在於船舶抵押權的屬性及其準用，按抵押權以不動產主要標的，船舶法律屬性上屬動產，至於動產擔保部分，依我國動產擔保交易法第四條規定，僅限小船(總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶)得為動產擔保之標的物。換言之，於本節船舶抵押權規定不明時，</p>
--	--	--

		<p>就應準用動產擔保交易法之「動產抵押」抑或民法物權篇之「不動產抵押」，將有疑義。從船舶所有權買賣必須書面且採登記對抗原則觀之，船舶抵押權設定等問題宜採不動產抵押相關適用。</p>
<p>第十二條（船舶抵押權之定義、設定及適用）</p> <p>船舶抵押權，謂債權人為擔保其債權，以債務人或第三人所有之船舶為標的物，不移轉占有，就其賣得之價金得優先受償的擔保債權。</p> <p>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授權之人始得為之。</p> <p>船舶抵押權，除本節或其他法律另有規定外，適用民法抵押權相關規定。</p>	<p>第三十五條（船舶抵押權之設定人）</p> <p>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。</p>	<p>一、本條新增。本條針對船舶抵押權之定義及其適用為相關規定。</p> <p>二、無論是民法不動產抵押權，抑或動產擔保之動產抵押權，均先規定其抵押權之意義，船舶抵押權屬特殊抵押權類型，本節規定從之，爰於本條第一項定義船舶抵押權為「謂債權人為擔保其債權，以債務人或第三人所有之船舶為標的物，不移轉占有，就其賣得之價金得優先受償的擔保債權。」</p> <p>三、第二項為現行法第三十五條移列而來，並酌為文字修正。依我國民法第五三三條規定「受人受特別委任者，就委任事務之處理，得為委任人為一切必要之行為。」另依民法第五三四條第一項第一款規定「受人受概括委任者，得為委任人為一切行為。但為左列行為，須有特別之授權：一、不動產之出賣或設定負擔。」基於前述二規定，現行海商法第三十五條所稱之「特別委任」僅為民法第五三三條之「特別委任」，並不等同於民法第五三四條之「特別授權」。建議將「特別委任」修正為「特別授權」，以與民法用語保持一致。</p> <p>四、第三項為適用法規定，按船舶在法律定位雖以動產定之，但仍具有高度不動產性質，船舶抵押權即為一例。由於抵押權可能適用部分，分別有適用一般不動產的民法抵押權規定，以及動產擔保交易法之動產抵押規定，如本節名之相關說明，本修正草案採不動產抵押規定，亦即如本節未規定事項，適用民法抵押權相關規定。另為考量船舶登記法對於船舶抵押權尚有若干特殊規定，建議加上「除其他法律另有規定外」乙詞。</p>
<p>第十三條（建造中船舶之抵押）</p> <p>船舶抵押權，得就建造中船舶設定之。</p> <p>建造中船舶抵押權之效力，除抵押權設定登記另有記載外，不包括尚未安裝入建造中船舶上之材料、設備或機具零件。</p> <p>建造中船舶抵押權之實行，準用第八條有關承攬人破產，船舶之處理規定，或由拍定人代為清償抵押權所擔保之債權等方式，協商處理之。</p>	<p>第三十四條（建造中船舶之抵押）</p> <p>船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。</p>	<p>一、本條條序變更，文字修正。本條增列建造中船舶之定義、建造中船舶抵押權之效力範圍，以及抵押權行使之特別適用情況等。</p> <p>二、船舶建造成本高昂，加上國際造船實務上常因經濟及市場等因素，船舶定造人每屢有破產或撤船等情況，因此造船融資借款非常重要。現行法僅就建造中得設立船舶抵押權乙點為規定，另船舶登記法第五十條亦僅規定建造中船舶抵押權所應記載之事項為規定。我國現行法對於建造中船舶抵押權之各項問題，規定屬嚴重欠缺，這些問題包括「建造中船舶」之意義、是否一併為所有權登記、以及抵押權之行使是否僅限於依法拍賣等。</p> <p>三、本條修正第一項規定「船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。」本項未修正。本項承襲一九六七年建造中船舶權利登記公約規定，建造中船舶得為抵押權之設定。</p> <p>四、本條修正第二項規定「建造中船舶抵押權之效力，除抵押權設定登記另有記載外，不包括尚未安裝入建造中船舶上之材料、設備或機具零件。」抵押權</p>

		<p>範圍涉及建造中船舶的所有權範圍，但一如前述，建造中船舶的所有權範圍涉及建造契約等，非常複雜。再者，從船舶建造實務上，船舶建造多以組裝廠情況居多，亦即船舶主要材料、機具、設備及屬具等，大多為外購或由定作人提供，抵押權範圍是否及於這些標的，恐有爭議。本項規定原則上仍應依抵押權設定或其所擔保之債權之明示載明，在未載明的情況下，則明訂「不包括尚未安裝入建造中船舶上之材料、設備或機具零件。」</p> <p>五、本條修正第三項規定「建造中船舶抵押權之實行，準用第八條有關承攬人破產，船舶之處理規定，或由拍定人代為清償抵押權所擔保之債權等方式，協商處理之」抵押權之實行以拍賣抵押物為原則，我國民法第八七三條參照。然不同於不動產或現成船，建造中船舶予以拍賣並非妥善處理方式，本項規定得參考船舶承攬人破產之處理方式，或由拍賣之買受人代為清償抵押權所擔保之債權之方式(效果為抵押權消滅)，協商處理之，例如繼續建造等，而非僅限於傳統的拍賣方式。</p>																
<p>第二款 海事優先權</p>	<p>第二節 海事優先權</p>	<p>一、節次調整為第二款。</p> <p>二、海事優先權，學界或有稱為船舶優先權。目前國際間與優先權有關之公約有三：一九二六年優先權及抵押權公約、一九六七年優先權及抵押權公約及一九九三年優先權及抵押權公約。三公約迄至 2018 年 10 月 1 日生效及締約國情況如下：</p> <table border="1" data-bbox="850 1126 1433 1516"> <thead> <tr> <th></th> <th>一九二六年公約</th> <th>一九六七年公約</th> <th>一九九三年公約</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>簽署日</td> <td>10.04.1926</td> <td>27.05.1967</td> <td>06.05.1993</td> </tr> <tr> <td>生效日</td> <td>02.06.1931</td> <td>尚未生效</td> <td>05.09.2004</td> </tr> <tr> <td>締約國</td> <td>21 國 (28 國批准/加入, 7 國退出)</td> <td>6 國</td> <td>18 國</td> </tr> </tbody> </table> <p>一九九三年公約締約國狀況(2018.10 為止)：Albania、Benin、Congo、Ecuador、Estonia、Lithuania、Monaco、Nigeria、Peru、Russian Federation、Saint Kitts and Nevis、Saint Vincent and the Grenadines、Serbia、Spain、Syrian Arab Republic、Tunisia、Ukraine、Vanuatu</p> <p>三、前述各公約，如以締約國觀之，一九二六年公約的締約國數較多，但從德日法等主要海事國家相關立法例，以及一九六七年以後之優先權及抵押權公約，已因應一九五七年海船所有人責任限制及一九七六年海事求償責任限制公約等變動，在若干制度上已有配合的重大修正，事實上，目前國際間較多的國家仍以採用一九六七年公約以後的公約為其國內法的主要立法參考。</p> <p>四、現行海商法的海事優先權，依當時修正理由，主要是參考一九六七年海事優先權國際公約之規定。但事實上的情況是，現行海商法的海事優先權制度的基本架構仍屬一九二六年公約的舊制，僅在優先權所擔保之項目採一九六七年公約，一如前述，由於一九六七年以後的公約已有重大修正，我國海事優</p>		一九二六年公約	一九六七年公約	一九九三年公約	簽署日	10.04.1926	27.05.1967	06.05.1993	生效日	02.06.1931	尚未生效	05.09.2004	締約國	21 國 (28 國批准/加入, 7 國退出)	6 國	18 國
	一九二六年公約	一九六七年公約	一九九三年公約															
簽署日	10.04.1926	27.05.1967	06.05.1993															
生效日	02.06.1931	尚未生效	05.09.2004															
締約國	21 國 (28 國批准/加入, 7 國退出)	6 國	18 國															

		<p>先權法制基本上是處於一九二六年及一九六七年公約混雜規範之特殊現象。按一九六七年優先權及抵押權公約所採用之「共益債權優先」、「不區分航次主義」、「強制拍賣」等立法均較為符合現時航運及近代法制上之需求，本修正草案在海事優先權之修正方向上，可以一九六七年公約為藍本，左以一九九三年公約規範，而為整體的全新修正。</p>
<p>第十四條 (海事優先權及其項目)</p> <p><u>下列對船舶所有權人、光船承租人、船舶營運人或經理人所生債權，對該船舶及其殘餘物得主張海事優先權：</u></p> <p>一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於其受雇於船上所生之債權，包括薪津、遣返費用及應支付之社會保險費等費用；</p> <p>二、與船舶操作直接有關之人身傷亡，無論是發生於陸地上或於水上；</p> <p>三、對該船施以救助之救助報酬；</p> <p>四、港埠費、運河費、其他水道費、引水費及其他規費；</p> <p>五、因船舶操作所致陸上或水上財物毀損滅失，基於侵權行為之賠償請求，但不包括船上所載運之貨物、貨櫃及旅客行李之毀損滅失。</p>	<p>第二十四條第一項 (優先權之項目)</p> <p>下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：</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>一、條序調整，文字修正。本條針對海事優先權所擔保債權發生之對象(船舶所有權人、光船承租人、船舶營運人及經理人)為明訂，並針對所擔保之各債權項目內容為文字修正。</p> <p>二、在現行海商法有關船舶方面的海事優先權立法體裁上，主要仍沿襲一九二六年優先權及抵押權公約，但在擔保債權之項目上，則採用一九六七年優先權及抵押權公約內容。然而一九二六年公約與一九六七年甚至一九九三年公約有許多實質上之差異，而這些差異主要即呈現在本條文上：</p> <p>第一、一九二六年公約的海事優先權係以海船所有人責任限制之委棄制或執行制或船價制之「海產」概念為優先權發生之主體及作為擔保之客體，因此係以「某船」所發生之哪些特定債權可作為海事優先權擔保之債權，比較偏重類似英美法對物訴訟的概念；但配合一九五七年海船所有人責任限制全面改採以「責任人」為對象之金額制後，一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約亦隨之調整，兼採及配合大陸法系國家主要為「對人訴訟」之制度，兼顧海事優先權所擔保債權之發生主體為明文，亦即進一步明文規定海事優先權所擔保之債權發生對象為「船舶所有權人、光船承租人、船舶營運人及經理人」。</p> <p>第二、在一九二六年優先權及抵押權公約採用「海產」概念下，會發生運費及附屬費等亦得為海事優先權行使之標的等問題；但一九六七年及一九九三年公約則完全限縮在「船舶本體」上。</p> <p>第三、在海事優先權所擔保之債權項目上，一九六七年與一九九三年公約較為一致，但順序略有不同。至於一九二六年公約則差異較大，由於在債權項目上已不採一九二六年公約，因此對該公約之債權項目內容即不予進一步討論。而在一九六七年公約及一九九三年公約之債權順序上，主要差異點在於港口河道等公益債權及海難救助等共益債權之位階上。一九六七年公約重公益債權，輕共益債權；但一九九三年則相反。以一九九三年公約為例，由於一九九三年重共益債權，輕公益債權，因此與海難救助報酬有關之共益債權的位次會較前於港口運河費等公益債權費用。</p> <p>三、基於前點說明，為符合公約體制之一致性，現行法一九二六年及一九六七年公約混雜規定之情況必須予以修正。本修正草案改採一九六七年及一九九三年新制，明訂擔保債權發生之對象，並以船舶為海</p>

		<p>事優先權的唯一標的，至於在順位上，我國現行法順位採用比較偏向一九九三年公約，差異點在於我國法將港口水道等公益債權列為最後一款(第五款)，至於是否要跟一九九三年公約一樣列為第四款，或維持現行法仍列為第五款，屬立法政策問題，本修正草案順位可維持現行法規定。</p> <p>四、本條前段規定：「為下列對船舶所有權人、光船承租人、船舶營運人及經理人所生之各款債權之擔保，對該船舶得主張海事優先權，有優先受償之權：」本段規定宣示船舶之海事優先權幾項特徵：債權發生對象(為船舶所有權人、光船承租人、船舶營運人及經理人)、海事優先權之標的(為船舶)、海事優先權之擔保性質、以及海事優先權之優先性質。本段規定係參考一九六七年優先權及抵押權公約第四條第一項及一九九三年優先權及抵押權公約第四條第一項前段。其中比較特殊的是「光船承租人」乙詞，一九六七年公約採用「光船及其他租備船人 the demise or other charterer」，而一九九三年公約則限定採用「光船承租人 demise charterer」。本修正草案，從海事優先權所兼具之物權及對物訴訟性質而言，所發生之債權應儘量與該特定船舶有關，而廣義的租備船人(charterer)類型太多，尚包括航程備船、艙間備船及艙位備船等，如將其均納入，即可能船舶所有人會因備船人所發生之求償而受到被主張海事優先權行使之不利益，本修正草案採用一九九三年優先權及抵押權公約之「光船承租人 demise charterer」限縮界定。</p> <p>五、第一款規定「船長、海員及其他在船上服務之人員，本於其受雇於船上所生之債權，包括薪津、遣返費用及應支付之社會保險費等費用；」現行法比較大的問題係集中在「僱傭契約」乙詞上，此名詞之使用顯然來自一九二六年公約，然鑑於「僱傭契約」的範圍較窄，一九六七年及一九九三年公約均改以「有關其受雇於船上 in respect of their employment on the vessel」，而不以存在僱傭契約為要件。另現代服務於船上之船員多屬外籍，且大多簽訂有團體僱傭協約，而這些協約的義務要求不一(例如遣返費用及社會保險費用之負擔等)，因此此項僱傭債權不能單以我國法有關船員僱傭關係為規定，本修正草案採一九九三年優先權及抵押權公約第四條一項 a 款之立法模式，增列後段規定，以涵蓋遣返費用及應支付之社會保險費等費用。</p> <p>六、第二款規定「與船舶操作直接有關之人身傷亡，無論是發生於陸地上或於海上；」本款規定係參考一九六七年公約而來，然無論與一九六七年及一九九三年公約相較，本款規定主要問題有二：第一我國法規定使用「直接所致」，而二公約均採「直接有關 in direct connection with the operation of the vessel」；第二、二公約均明文規定「無論是發生於陸地上或於水上 whether on land or on water」。本修正草案採用後者用語，並為同樣之修正。</p> <p>七、第三款規定「對該船施以救助之救助報酬；」我國法本款規定亦係參考一九六七年公約而來，但一九</p>
--	--	--

		<p>九三年公約僅列載「救助報酬」乙點(但依該公約第十二條第三項規定，解釋上尚包括沈船移除費用，但僅限於國家將清除之擱淺或沈沒船舶予以強制出售時，此清除費用應由出售所得中較為該船舶海事優先權所擔保之其他所有請求優先受償。)而一九九三年公約將共同海損分擔予以刪除的主要原因在於共同海損通常為船長的故意處分行為，與船舶較具直接的利益牽連，如船舶的共同海損海損被列為得行使海事優先權之債權項目，可能影響船舶的共同海損處分行為。鑑於前述論述，本修正草案參酌一九九三年公約，僅保留救助報酬部分，刪除共同海損之船舶分擔，而將沈船移除費用部分由其他條文予以規範。</p> <p>八、第四款規定「港埠費、運河費、其他水道費及引水費。」依一九九三年公約本款為第四款，爰參照之，將現行第五款移列為第四款。另除相關費用外，尚有商港管理費等規費，予以增列並為修正。</p> <p>九、第五款規定「因船舶操作所致陸上或水上財物毀損滅失，基於侵權行為之賠償請求，但不包括船上所載運之貨物、貨櫃及旅客行李之毀損滅失；」與一九六七年及一九九三年公約相較，我國現行法本款規定比較大的問題有二：第一為我國現行法採用「直接所致」用語，此與二公約使用「直接有關 in direct connection with」及「所致 caused by」有所不同；第二為現行法並無類似一九九三年但書規定「但不包括船舶所載運貨物、貨櫃與旅客物品之滅失或毀損。」於前者，本說明無意討論「直接所致」，與二公約「直接有關 in direct connection with」及「所致 caused by」在因果關係牽連上之差異，但至少在意義上，我國現行法直接所致用語上是最為嚴苛的，此勢必將許多間接損害或附隨予以排除(例如船舶碰撞修理所導致之未能營利損失即屬間接損失，而非碰撞直接所致之損失)。於後者，於我國探請求權競合的情況下，現行法簡單使用「基於侵權行為之賠償請求」是不足夠的，因例如運送契約之違反如同時符合侵權行為損害賠償之要件，理論上貨損請求權人仍得基於侵權行為法律關係，而不以運送契約關係為請求。爰參照一九九三年公約用語予以修正。</p>
<p>第十五條 (除外適用)</p> <p>第二百十八條第三款至第五款屬下列情況之一之損害賠償請求，不適用本節關於海事優先權之規定： <u>一、運送油料、其他危險或有毒物質、或船上燃油所致之損害，依據相關之國際公約或各國法律，已可依強制保險或其他擔保方式獲得賠償者；或</u> <u>二、放射性物質，或放射性物質與具毒性、爆炸性或其他危險性之核能燃料或放射性產品或廢料之結合。</u></p>	<p>第二十六條 除外適用</p> <p>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、條序變更，文字修正。增列海事優先權不適用之債權事項範圍。</p> <p>二、由於污染於國際間另有特殊的補償機制，例如一九六〇年、一九六三年及一九七一年與 Nuclear 有關之公約、一九六九年 CLC 公約及一九七一年 Fund 公約、一九九六年 HNS 公約及晚近的二〇〇一年 Bunker 公約，因此在理論上，於有其他公約為補償的情況下，自不宜再賦予相關污染損害賠償對污染船舶之海事優先權。一九二六年優先權及抵押權公約制訂當時並無相關的國際污染公約，因此並無類似規定；而一九六七年公約制訂時，當時僅有 Nuclear 公約，基此其第四條第二項亦僅將該公約規定之放射性污染損害予以除外適用；於一九九三年優先權及抵押權公約制訂時，HNS 公約及 Bunker 公約尚未</p>

		<p>制訂，因此該公約僅增加納入油污染損害。我國現行海商法制訂雖以參酌一九六七年優先權及抵押權公約，但用語使用上等同涵蓋所有污染類型(包括 Nuclear、Oil、HNS 及 Bunker 等)。</p> <p>三、依前述一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約之規定，其並非將所有污染損害賠償予以除外，而係限於該污染造成人命傷亡及財產毀損且依該類公約可獲賠償時，始予以除外，主要理由是前列有關污染方面的各國際公約所補償的污染責任亦僅限於人命傷亡及財產毀損。我國現行法對此並未予以排除，而全部將污染損害賠償予以排除，似有斟酌之餘地。本修正草案回歸一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約之規定，並將本條文字修正為「第二百十八條第三款至第五款屬下列情況之一之損害賠償請求，不適用本節關於海事優先權之規定。」</p>
刪除	<p>第二十七條 (船舶優先受償之標的物)</p> <p>依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一. 船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。 二. 在發生優先債權之航行期內之運費。 三. 船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。 四. 船舶所有人因共同海損應得之賠償。 五. 船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、本條建議刪除。 二、現行法第二十七條係參考一九二六年優先權及抵押權公約第四條規定而來，按該條文制訂背景主要是搭配當時一九二四年海船所有人責任限制公約之船價制之船價標準而來。當一九五七年海船所有人責任限制公約改採金額制後，運費及附屬費等有關海產價值概念已不復存在，事實上從因某物所產生之債權，得對該物主張海事優先權之概念，海事優先權之標的應僅限於「船舶本身」，而不及於運費及救助報酬等其他附屬費。一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約均不採包括運費及附屬費之概念，而將海事優先權之標準僅針對「船舶及其殘餘物」而已。 三、公約的採用必須採取一致性，現行海商法有關海事優先權節於民國八十八年修正時，明文採一九六七年優先權及抵押權公約，但在優先權之標的部分，仍維持一九二六年優先權及抵押權公約的舊制，前後不一致。本修正因此建議予以刪除，將海事優先權的標的僅限於「船舶及其殘餘物」。
刪除	<p>第二十八條 (僱傭契約債權之標的物)</p> <p>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。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 一、本條建議刪除。 二、一如前條刪除理由，一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約之海事優先權標準已不兼包括運費及附屬費，僅單純針對「船舶本身」。另現行法第二十八條完全係參考一九二六年優先權及抵押權公約第四條第四項規定而來。基於前述各理由，本條建議予以刪除，事實上，僱傭債權在優先順位上已列為第一位，亦無再進一步針對契約期間運費再為優先。
<p>第十六條 (海事優先權等之位次)</p> <p>海事優先權，除法律另有規定外，</p>	<p>第三十條 (異次航行優先權之位次)</p> <p>不屬於同次航行之</p>	<ol style="list-style-type: none"> 一、本條合併現行法第二十四條第二項、第二十九條及第三十條。本條簡化海事優先權位次認定步驟，刪除現行法同航次與不同航次有不同位次之規定。

<p>優先於船舶抵押權受償。 海事優先權之位次依第十四條各款規定之前後順序。一款中有數債權者，不分先後，比例受償。 第十四條第三款所列救助報酬之債權，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。 稅捐債權之優先清償順位不得妨礙海事優先權。</p>	<p>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。</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>第二十九條（同次航行優先權之位次） 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。救助報酬之發生應以施救行為完成時為準。 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。</p>	<p>二、現行法有關海事優先權所擔保各債權之位次規定，幾乎維持一九二六年優先權及抵押權公約之規定，由於採同航次與不同航次有不同位次之立法方式，連帶必須處理債權發生之時點，以確定為同一航次或不同航次發生。按一九二六年公約同航次與不同航次有不同位次之立法方式，於一九六七年及一九九三年公約幾乎予以廢除(僅保留海難救助報酬類似規定)，主要理由為定期班輪於二戰之後逐漸盛行，「航次」之認定已變得困難，亦無意義。蓋於定期班輪的情況，船舶通常係在同一個循環航線內重複運行，每家航運公司有其自身的「航次」編排方式，以航次為區分，僅徒增認定上之困擾而已。再者，一如前述，在一九二六年公約以同航次及不同航次為區分之立法方式下，又必須進一步規定每一債權之發生時點，以對應是否為同一航次所發生。一九六七年及一九九三年公約所採的「不區分航次」之立法方式，可大幅簡化海事優先權次序之認定，本修正草案採之。</p> <p>三、基於前點說明及所採用之「不區分航次」之立法方式，現行海商法第三十條建議予以刪除，另第二十九條第四項及第五項各債權發生時點之認定，亦予以一併刪除。其他部分基本上維持現行法規定，僅為部分文字上之修正。</p> <p>四、本條修正第一項規定「除本節另有規定外，海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。」本項規定係將現行海商法第二十四條第二項移列而來，以便將海事優先權為同一條文統一規定。增列「除本節另有規定外」主要係為處理沈船移除費用之相關例外適用問題。</p> <p>五、本條修正第二項規定「海事優先權之位次依第十四條各款規定之前後順序。一款中有數債權者，不分先後，比例受償。」本項規定係將現行法第二十九條第一項及第二項規定整併為一項，並刪除「屬於同次航行之」等字。</p> <p>六、本條修正第三項規定「第十四條第三款所列救助報酬之債權，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。」本項規定係將現行法第二十九條第三項移列而來，並為文字修正。由於本修正僅建議保留「救助報酬」，因此現行法「如有二個以上屬於同一種類，」已無存在之必要，建議刪除。</p> <p>七、增列第四項規定，明確規定稅捐債權不得影響海事優先權。</p>
<p>第十七條（海事優先權之追及效力） 除為第二十二條強制拍賣外，海事優先權，不因船舶所有權之移轉或變更登記或船籍變更而受影響。</p>	<p>第三十一條（優先債權之效力） 海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。</p>	<p>一、條序調整，文字修正。本條增列強制拍賣之但書規定。</p> <p>二、現行條文第三十一條與一九六七年公約第七條第二項及一九九三年公約第八條規定一致，均採海事優先權之追及效力主義。但二者有下列二區分：第一、二公約均有強制拍賣之例外規定；第二、除船舶所有權移轉外，一九六七年公約尚包括變更登記，一九九三年公約更進一步包括船籍變更。</p> <p>三、於強制拍賣部分，由於公約強制拍賣具有使船舶上</p>

		<p>之所有負擔去除之法律效力，本修正已納入規定，因此建議加入為強制拍賣而聲請假扣押期間予以除外之但書規定。另變更登記，例如船舶所有權並未移轉，但將所有權人變更為光船承租人，反之亦然；另同樣船舶所有權未移轉，為同一船舶所有人，但船舶國籍變更，亦可能會影響海事優先權之有無及順位，因此二情況均有明訂之必要。爰參考前述二公約規定，為本條文字修正。</p>
第三款 船舶留置權		<p>一、本款名新增。 二、『留置權』與『海事優先權』分屬二不同權利，現行法第二十五條為留置權及其位次規定，但第二十五條歸屬於『海事優先權節』之下，似有不妥，建議將船舶留置權予以獨立分款規定。</p>
<p>第十八條（船舶留置權之發生及消滅）</p> <p><u>造船人或修船人因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。</u> <u>前項債權人之留置權，因拋棄船舶之占有或喪失占有且不能回復者，船舶留置權即應消滅，但聲請船舶假扣押或扣押者除外。</u></p>	<p>第二十五條</p> <p>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、條序變更並為文字修正。現行條文第二十五條為文字修正，並增列第二項船舶留置權消滅之規定。 二、一九六七年及一九九三年優先權及抵押權公約均有船舶留置權(rights of retention)之規定，前者規定於第六條第二項，後者規定於第七條。二者除規定造船人或修船人之船舶留置權外，並規定其與海事優先權及抵押權等之位次，以及船舶留置權之消滅。於前述二公約相較，現行海商法第二十五條存在著幾個問題：</p> <p>(一)沒有規定是造船人或修船人，僅規定建造或修繕船舶所生債權。現行法會產生解釋上問題是，有許多債權可能因船舶修繕而生，但不一定是造船人或修船人所發生，以共同海損之臨時修理為例，臨時修理費用之債權人並非修船人或造船人。因此，有必要增列「造船人或修船人」等語，以為區分，</p> <p>(二)在位次方面，一九六七年公約規定船舶留置權於海事優先權之後，抵押權之前；一九九三年公約除規定海事優先權優先於各項擔保物權及其他債權外，並未針對船舶留置權及抵押權之位次為直接明文，但從公約第十二條第四項規定觀之，似乎可以認定船舶留置權之位次可在船舶抵押權之前。換言之，我國現行法有關船舶留置權之位次並無須更動。</p> <p>(三)在船舶留置權之消滅部分：應特別注意的是，我國民法第九三七條第二項準用民法第八九七條之結果，留置權人將留置物返還於所有人或交付於債務人而消滅。返還或交付留置物時，為留置權繼續存在之保留者，其保留無效。而一九六七年及一九九三年公約均規定一旦喪失占有(the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer)，船舶留置權即告消滅。在意義上，公約所稱之喪失占有，與我國民法第八九七條將船舶返還於船舶所有人之情況並不一樣。物權屬地性強，但從海商法國際性質，本修正草案採用二公約用語。</p> <p>三、基於以上說明，本條文建議於現行條文之前，增列「造船人或修船人因」等語，並增列第二項「前項</p>

		債權人的留置權，因拋棄船舶之占有或喪失占有且不能回復者，船舶留置權即應消滅，但聲請船舶假扣押或扣押者除外。」
<p>第四款 各項優先權利之行使與承認</p>		<p>一、本款新增。</p> <p>二、本款規定海事優先權及各項擔保物權所擔保之債權之讓與效力、海事優先權之消滅及代位之限制、強制拍賣、及外國強制拍賣效力之承認等規定。</p>
<p>第十九條 (海事優先權之實行)</p> <p><u>海事優先權人於海事優先權所擔保之債權已屆清償期而未受清償時，得聲請法院拍賣海事優先權標之物之船舶，就其賣得價金而受清償。海事優先權人實行海事優先權者，該船舶上其他擔保物權及其他受償權利，因船舶之強制拍賣而消滅。前項情形，海事優先權所擔保之債權有未屆清償期者，於海事優先權船舶拍賣得受清償之範圍內，視為到期。</u></p> <p><u>海事優先權所擔保之債權未定清償期或清償期尚未屆至，而拍定人或承受海事優先權船舶之債權人聲明願在拍定或承受之船舶價額範圍內清償債務，經優先權人同意者，不適用前二項之規定。</u></p> <p><u>海事優先權之實行及其強制拍賣，本法未規定者，適用非訟事件法未經登記擔保物權及強制執行法相關規定。</u></p>		<p>一、本條新增。本條規定海事優先權之實行、因拍賣而消滅及優先權實行之效果等。</p> <p>二、不同於抵押權及留置權，我國民法已有相關的制度性規定，海事優先權為海商法之特有制度，如何實行？實行之效果為何？均不明確，有規定之必要。在性質上，海事優先權 maritime lien 與留置權較為類似，然基於船舶的不動產性質，本修正草案海事優先權之實行參酌抵押權行使之相關規定，特別是我國民法第八七三條、第八七三條之二，及強制執行法第九十八條規定等。</p> <p>三、本條修正第一項規定「海事優先權人得聲請法院拍賣海事優先權船舶，就其賣得價金而受清償。」本項規定主要係參考民法第八七三條規定。</p> <p>四、本條修正第二項規定「海事優先權人實行海事優先權者，該船舶上之其他優先受償權，因船舶之強制拍賣而消滅。」本項規定主要係參考民法第八七三條之二第一項規定而來。由於海事優先權有較為特殊的強制拍賣制度，本項後段建議使用「強制拍賣」乙詞。</p> <p>五、第三項規定「前項情形，海事優先權所擔保之債權有未屆清償期者，於優先權船舶拍賣得受清償之範圍內，視為到期。前項情形，海事優先權所擔保之債權有未屆清償期者，於優先權船舶拍賣得受清償之範圍內，視為到期。」本項規定主要係參考民法第八七三條之二第二項規定而來。</p> <p>六、第四項規定「海事優先權所擔保之債權未定清償期或清償期尚未屆至，而拍定人或承受海事優先權船舶之債權人聲明願在拍定或承受之船舶價額範圍內清償債務，經優先權人同意者，不適用前二項之規定。」本項規定主要係參考民法第八七三條之二第三項規定而來。</p> <p>七、海事優先權具無須登記公示之擔保物權性質，海事優先權之實行究係應依據抵押權抑或留置權之強制執程序，不無爭議。基於我國強制執行法第一一四條第一項『海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中之船舶亦同。』之規定，以及海事優先之優先受償位次高於抵押權，於本法海事優先權之實行及其強制拍賣有規定不足之處，應適用非訟事件法未經登記擔保物權及強制執行法相關規定，爰為本條第五項之規定。非訟事件法第七十三條第一項規定：『法定抵押權人或未經登記之擔保物權人聲請拍賣擔保物事件，如債務人就擔保物權所擔保債權之發生或其範圍有爭執時，法院僅得就無爭執部分裁</p>

		<p>定准許拍賣之。』第二項復規定：『法院於裁定前，應使債務人有陳述意見之機會。』按本條文於民國九十四年修正時之修正理由為：『該條增訂理由以：依現行法律，法定抵押權及未經登記之擔保物權，均係未經登記之擔保物權，就所擔保債權之發生或其範圍常不明確，故於踐行拍賣程序時，不應與已登記之抵押權完全相同，為兼顧債權人與債務人雙方之權益及非訟程序之進行，爰增設本條第 1 項，規定如債務人就擔保物權所擔保債權之發生或其範圍有爭執時，法院僅得就無爭執部分裁定准許拍賣之。前開擔保物權，因未經登記，法院於裁定前，自宜使債務人有陳述意見之機會，以確定其債權是否屬於擔保範圍，俾免將來對債務人造成難以回復之損害，爰增設第 2 項。』海事優先權屬未經登記的擔保物權，其所擔保的債權是否存在？範圍為何？尚有爭執，法院不宜斷然裁定拍賣，應使債務人有陳述意見之機會，如所擔保的債權有爭執，自應命海事優先權人另行提出債權確認之訴。債權確認，取得執行名義後，再依強制執行法規定為拍賣等之實行。唯本項在司法實務適用上，可能會產生幾個問題：</p> <p>(一)海事優先權所擔保債權之債務人，可能不同於船舶所有人，亦即債權確認之訴的被告，可能為船舶所有人以外之人。此部分問題不大，按海事優先權為物權，屬對世權，具追及效力，可不論船舶所有人為誰。唯為使非訟事件法第七十三條規範目的獲得落實，於確認之訴，應為第三人訴訟參加，使船舶所有人參加訴訟為宜。</p> <p>(二)如債權確認之訴尚在進行，尚未取得執行名義而為強制執行前，尚未進行查封，船舶屬動產，可自由進出港口，查封之執行恐有困難。對此，在程序上，或有二作法：第一是先取得執行名義，等船舶下次進港時，再實施強制執行；第二是先依海事求償(按海事優先權所擔保的債權項目，幾乎為海事求償項目所涵蓋)聲請保全程序之假扣押，僅保全程序之假扣押基本上是對債務人的財產，必須假扣押之船舶屬債務人所擁有，如假扣押船舶與海事優先權船舶不同，僅能選擇第一種作法。</p> <p>(三)假扣押聲請後之實體訴訟與第一點債權確認之訴，兩者同一，應可合併審理。</p>
<p>第二十條 (所擔保之債權之讓與效力)</p> <p><u>船舶抵押權、海事優先權不得由債權分離而為讓與，或為其他債權之擔保。</u></p> <p><u>海事優先權、船舶抵押權及船舶留置權所擔保之債權，如經分割或讓與其一部者，其海事優先權、船舶抵押權及船舶留置權不因此而受影響。</u></p>		<p>一、本條新增。本條規定海事優先權、抵押權及其他擔保物權所擔保之債權讓與他人之效力、債權與擔保物權不得分割性等。</p> <p>二、海事優先權所擔保之債權轉讓他人之情況十分常見，或因保險代位，或因意定債權讓與，不一而足。我國民法第八六九條規定「以抵押權擔保之債權，如經分割或讓與其一部者，其抵押權不因此而受影響。(第一項) 前項規定，於債務分割或承擔其一部時適用之。(第二項)」；另民法第八七〇條規定「抵押權不得由債權分離而為讓與，或為其他債權之擔保。」至於海事優先權及船舶留置權是否具同樣效</p>

<p>前項規定，於債務分割或承擔其一部時亦適用之。</p>		<p>力？現行法並無任何明文。爰參考前述民法、挪威及北歐二〇一〇年海商法第七十一條及一九六七年優先權及抵押權公約第九條為本條規定。</p>
<p>第二十一條（海事優先權之消滅及代位之限制）</p> <p>海事優先權因下列事由而消滅：</p> <p>一、船舶滅失；</p> <p>二、除為第二十二條強制拍賣而聲請之假扣押期間外，第十四條第一項海事優先權自其所擔保之債權發生之日起，經一年而消滅。但第十四條第一項第一款之賠償，自離職之日起算。</p> <p>除法律另有規定外，海事優先權所擔保之債權之債權人不得代位船舶所有人，向船舶之相關保險人，主張被保險人之保險權利。</p>	<p>第三十二條（船舶優先權之消滅）</p> <p>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。</p>	<p>一、本條修正，條序變更。本條規定海事優先權之消滅事由及海事優先權人代位向船舶保險人為保險求償之限制。</p> <p>二、按我國民法第八八〇條第一項規定「抵押權除法律另有規定外，因抵押物滅失而消滅。但抵押人因滅失得受賠償或其他利益者，不在此限。」海事優先權性質上屬擔保物權類型，亦應因物(船舶)之滅失而消滅，以為明確，爰為本條第一項第一款規定。</p> <p>三、現行條文第三十二條與一九六七年公約第八條及一九九三年公約第九條規定一致，均採一年除斥期間之規定。但二者有下列二區分：第一、公約有為強制拍賣而聲請假扣押期間予以除外之但書規定；第二、公約亦有不得為假扣押及扣押期間不計入之規定。於後者，因本修正船舶保全程序已不採不得為假扣押之限制，因此無納入規範之必要。至於強制拍賣部分，由於公約強制拍賣具有使船舶上之所有負擔去除之法律效力，本修正已納入規定，因此建議加入為強制拍賣而聲請假扣押期間予以除外之但書規定。</p> <p>三、至於類似前述民法第八八〇條第一項但書所規定之「抵押人因滅失得受賠償或其他利益者，不在此限。」之規定，是否即於抵押物之保險給付？國內民法學者及保險學者向有不同主張，本修正無意處理此一抵押權之爭議。至於海事優先權部分是否具有同一效果？按基於海事優先權與船舶所有人責任限制傳統委棄制及船價制之對應制度，而責任限制傳統上不及於保險金之設計，海事優先權自亦不及於保險金。爰參考挪威及北歐二〇一〇年海商法第七十二條為本條第二項規定「除法律另有規定外，海事優先權所擔保之債權之債權人不得代位船舶所有人，向船舶之相關保險人，主張被保險人之保險權利。」至於「除法律另有規定」主要是處理責任保險情況下，責任保險之受害人在某些情況下有權向加害人(船舶所有人)之責任保險人為直接求償請求權行使上，此但書規定可避免前述直接請求權之行使受到限制或被剝奪。</p>
<p>第二十二條（強制拍賣）</p> <p>船舶拍賣，應由執行法院將強制執行法第八十一條規定之事項，書面通知船舶所有權人、船舶登記國主管機關、向執行法院為抵押權或優先權利聲明之優先權人、抵押權人或其他擔保物權人，並予以公告。前項通知及公告，距拍賣日不得少於三十日前；如船舶登記國為外國者，公告得以當地新聞紙登載之。船舶拍賣依前述二項規定為拍賣</p>		<p>一、本條新增。本條規定強制拍賣之特殊程序、通知及公告期間及方式、強制拍賣之效力、拍賣所得之分配、沈船移除費用之優先分配特例、及強制執行法等之適用等規定。我國雖有強制執行法相關規定，但我國法規定與一九六七年或一九九三年海事優先權及抵押權公約所規定之強制拍賣程序並不完全吻合。另我國並非一九六七年或一九九三年海事優先權及抵押權公約會員國，此會發生於我國因實施海事優先權被法拍之船舶，外國是否會同樣予以承認的問題。為避免或減緩此問題的發生，僅有將該二公約所規定之強制拍賣程序規定及要求訂入我國法中，爰為本條之規定。</p>

<p>者，具完全去除該船舶原有之海事優先權、抵押權及其他擔保物權之效力。</p> <p>為船舶保全程序及本條拍賣所發生之強制執行費用以及執行期間之船舶維護保管及船上人員之薪津等費用，應於出售所得款中優先受償。剩餘部分再依本節各項優先順序規定為分配、提存或發還給船舶所有人。</p> <p>依本條規定為拍賣之船舶為依我國法令依法應清除或擱淺之沈船或殘骸時，其移除費用應由拍賣所得中，較其他海事優先權更優先受償。船舶拍賣，本條未規定者，適用強制執行法或其他法令之規定。</p> <p>船舶於外國被強制拍賣，且該拍賣之程序係依一九六七年海事優先權及抵押權國際公約或一九九三年海事優先權及抵押權國際公約規定之拍賣程序或具同樣拍賣程序之國內法實行者，我國得予以裁定承認其效力。</p>		<p>二、海事優先權具追及效力且無須登記，此一性質一方面雖保障海事優先權人，另一方面卻也可能損及優先權人，蓋優先權人執行拍賣時，將會面臨欲拍人必須等候所有海事優先權屆滿後才予以應買，此不僅導致船舶保管及執行費用等高昂，也造成賣價低落，海事優先權人未蒙其利，反而受其害。基此，一九六七年優先權及抵押權公約開始導入強制拍賣程序(forced sale)，以具有去除船舶所有負擔(海事優先權、抵押權、質權或其他擔保物權)之效果。強制拍賣程序規定於一九六七年公約第十條及第十一條，以及一九九三年公約第十一條及第十二條，其強制出售之程序主要包括：1)應訂三十日以上期限，書面通知船舶登記主管機關、船舶所有人、業已登記之擔保物權權利人及業已向執行機關為聲請之海事優先權人；2)強制拍賣通知內容應包括拍賣之時間、地點及相關程序及細節；3)予以報刊或其他公布；4)船舶位於執行國管轄領域內。</p> <p>三、我國強制執行有關船舶拍賣程序部分，第一一四條規定準用不動產強制執行之規定，另第一一四條之二第一項有船舶位於法院轄區之規定；第二項為拍賣船舶之公告，然僅限於執行法院、船舶所有地及船籍港所在地航政主管機關牌示處；第八十二條規定公告不得少於十四日，第八十四條第二項規定可於公報或新聞紙者為公告。另第八十條之一另有不動產之拍賣最低價額不足清償優先債權及強制執行之費用者，執行法院應將其事由通知債權人之相關規定及限制。</p> <p>四、我國現行有關船舶拍賣之規定與一九六七年及一九九三年強制拍賣之規定相較，就說明第三點所列四點程序部分，最主要差異有三：第一、我國法欠缺書面通知船籍港主管機關、船舶所有人等之明文；第二、我國法公告期限較短，僅十四日；第三、公告部分僅限於執行法院、船舶所有地及船籍港所在地航政主管機關牌示處。換言之，只要在前述三部分之規定有所調整，即可符合公約強制拍賣之要件。其次，慮及許多船舶多屬外籍，於「船舶所有地及船籍港所在地航政主管機關牌示處」為公告恐有實務上之困難，此部分可改採強制執行法第八十四條第二項規定以新聞紙為公告。</p> <p>五、前述有關強制拍賣程序之修正草案各點，本應於強制執行法相關規定予以修正，然考量相關規定(程序與效力)同於海商法為規範之一致性，本修正草案強制拍賣主要特徵仍於海商法為規範為宜，其餘部分適用強制執行法即可。</p> <p>六、增訂本條第一項規定「船舶拍賣，應由執行法院將強制執行法第八十一條規定之事項，書面通知船舶所有權人、船舶登記國主管機關、向執行法院為抵押權或優先權利聲明之優先權人、抵押權人或其他擔保物權人，並予以公告。」本項規定各海事優先權及抵押權公約有關船舶強制拍賣應通知各利害關係人並予以公告之重點特徵。按一如前述說明，我國強制執行法相關規定並未明文必須書面通知各利害關係人，特別是登記機關。本項係參考一九六七</p>
---	--	---

		<p>年公約第十條及一九九三年公約第十一條</p> <p>七、增訂本條第二項規定「前項通知及公告，距拍賣日不得少於三十日前；如，船舶登記國為外國者，公告得以當地新聞紙登載之。」本項規定通知及公告之期限為不少於三十日，按我國強制執行法所規定之公告期間為不少於十四天。本項係參考一九六七年公約第十條及一九九三年公約第十一條。</p> <p>八、增訂本條第三項規定「船舶拍賣依前述二項規定為拍賣者，具完全去除該船舶原有之海事優先權、抵押權及其他擔保物權之效力。」本條規定強制拍賣之法律效力，亦即船舶上之所有負擔均予以去除，本項係參考一九六七年公約第十一條及一九九三年公約第十二條。</p> <p>九、增訂本條第四項規定「為船舶保全程序及本條拍賣所發生之強制執行費用以及執行期間之船舶維護保管及船上人員之薪津等費用，應於出售所得款中優先受償。剩餘部分再依本節各項優先順序規定為分配、提存或發還給船舶所有人。」本項係參考一九九三年公約第十二條第二項而來。</p> <p>十、增訂本條第五項規定「依本條規定為拍賣之船舶為依我國法令依法應清除或擱淺之沈船或殘骸時，其移除費用應由拍賣所得中，較其他海事優先權更優先受償。」本項係參考一九九三年公約第十二條第三項規定而來。</p> <p>十一、增訂本條第六項規定「船舶拍賣，本條未規定者，適用強制執行法或其他法令之規定。」本項為補充法規定，蓋公約強制拍賣規定中如我國強制執行法已有明文規定者，除差異點外(例如通知及公告期限)，本修正並未予以明文。</p> <p>十二、增訂本條第七項有關外國強制拍賣效力之承認相關規定。我國船舶於外國法院被強制拍賣時(需符合一九六七年海事優先權及抵押權國際公約或一九九三年海事優先權及抵押權國際公約或具同等效力之國內法)，是否具有同等於前條所規定之效力，會產生是否予以承認並為塗銷登記等爭議。爰參考挪威及北歐二〇一〇年海商法第七十六條規定，於本條規定「船舶於外國被強制拍賣，且該拍賣之程序係依一九六七年海事優先權及抵押權國際公約或一九九三年海事優先權及抵押權國際公約規定之拍賣程序或具同樣拍賣程序之國內法實行者，我國得予以裁定承認其效力。」以一九六七年及一九九三年公約之強制拍賣程序為標準，如符合是項標準，我國法院或行政機關即得予以承認。</p>
<p>第四節 船舶保全程序</p>	<p>第四條 (船舶之扣押假扣押)</p> <p>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</p>	<p>一、本節新增。本節修正現行法第四條，納入一九五二年及一九九九年船舶假扣押公約規定。</p> <p>二、船舶為可移動物件，且多用於跨國航行，債權發生後，其保全程序需求遠高過一般陸上債權。國際海事法有關船舶保全程序的發展背景非常複雜，其不僅與英美對物訴訟及對人訴訟之區分有關，亦與國際海事管轄權有關。經過多年折衝及妥協，國際社會融合英美及大陸法系對人及對物訴訟之區別，於一九五二年制訂船舶假扣押公約(Arrest</p>

因船舶碰撞所生之損害，不在此限。國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。

Convention)。聯合國於一九九九年重新制訂船舶假扣押公約，以進一步擴大船舶假扣押之適用範圍。二公約迄至 2018 年 10 月 1 日簽署及生效情況如下：

	一九五二年公約	一九九九年公約
簽署日	10.05.1952	1999
生效日	24.02.1956	14.09.2011
締約國	82 國/地區	10 國

一九九九年公約締約國狀況(2018.10.1 為止)：
Albania、Algeria、Benin、Bulgaria、Ecuador、Estonia、Latvia、Liberia、Spain、Syrian Arab Republic

- 三、我國現行海商法有關船舶保全規定於第四條。該條文於民國五十一年及民國八十八年雖均有文字修正，但其「兼顧債權人及客貨利益」的基本精神仍是一致的。民國十八年我國第一部海商法第六條規定「船舶之扣押、假扣押，自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得為之。但為使航海可能所生之債務，不在此限。」；民國五十一條海商法第四條第一項規定「船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，不得為之；但為使航行可能所生之債務，不在此限。」
- 四、前述從民國十八年以來所一直維持的「兼顧債權人及客貨利益」立場，事實上早已不復見於前述各國國際公約，例如一九五二年假扣押公約第三條第一項前段末句即規定「既使被假扣押之船舶完成開航準備，亦得為之。」事實上，不僅一九五二年假扣押公約已偏採保護債權人主義，而一九九九年假扣押公約更進一步提供債權人更為周全的保障，晚近各國國內法也摒棄「兼顧債權人及客貨利益」的立場，改採較為便利船舶保全程序的立法。
- 五、從前述二公約生效國數觀之，一九五二年公約所採國家較多，或可稱為國際目前有關船舶保全程序的主流公約，但事實上不然，依國際海商巨擘 William Tetley 教授的見解，一九九九年公約事實上是全球各國多年討論下的共識產物，其擴大適用的基本原則是普遍為各國願意實質接受的，而各國卻多不願批准該公約的主要原因在於該公約並未承認各國可以自有增列「特別法定權利」而來。許多國家未簽署一九九九年公約，事實上卻將其引入國內法者不在少數，例如委內瑞拉二〇〇一年海商法第九十三條等。
- 六、一九九九年假扣押公約研擬期間最大爭辯在於「姊妹船」假扣押議題上。按於英美對物訴訟概念，僅可針對發生海事求償的該艘特定船舶始得被聲請假扣押，不包括債務人(船舶所有人或船舶承租人)所屬之其他船舶(姊妹船)，而此即為對人訴訟的特徵。我國屬大陸法系國家，並無對物訴訟制度，從此角度，一九九九年假扣押公約反而是比較適合於我國現行法制。
- 七、基於前述說明，我國現行海商法有關船舶保全規

		<p>定，不僅思維已過於陳舊，且適用範圍過於狹窄，已有全盤修正之必要。而在國際公約參考部分，本修正草案得以一九九九年假扣押公約為藍本，除不採行對物訴訟概念外，亦限定船舶的假扣押僅限於『海事求償』，以緩和刪除「兼顧債權人及客貨利益」立場之衝擊。</p> <p>八、至於船舶保全程序聲請後之相關程序問題，例如送達、證據、拍賣等程序，各國多以特別法方式處理，例如大陸地區之一九九九年海事特別訴訟程序法及北歐挪威的 Enforcement of Claims Act 為進一步詳細規定。本修正草案僅納入船舶假扣押公約相關規定即可，至於前述更細部的程序問題，國內現行法，如民事訴訟法、強制執行法、法院相關統一見解及決議等已可大致因應。</p> <p>九、在章節配置上，以大陸法系為主的各國立法例有將船舶保全獨立成章者，有劃歸於國際海事管轄相關章節者(主要理由為船舶假扣押通常構成實體法管轄原因之一)，有獨立立法者(例如中國大陸的海事特別程序法)，然較多國家將船舶保全安排於船舶章之下。本修正從減少章數，及現行法船舶保全係規定於總則章等因素，建議將船舶保全併入船舶章之下。</p>
<p>第二十三條 (船舶保全程序定義、債務人範圍及準用)</p> <p>船舶保全程序係指海事求償債權人，為保全海事求償，經法院命令，僅得對海事求償債務人於保全程序聲請當時其所有之船舶為保全程序之強制執行。</p> <p>前項海事求償債務人，包括依法或依約應負責海事求償之船舶所有人及光船租賃人。</p> <p>相關契約或協議內之管轄、仲裁、準據法等約定，均不影響本節關於船舶保全程序之適用。</p>		<p>一、本條新增。本條針對船舶保全程序為定義，並為相關準用規定。</p> <p>二、一九五二年假扣押公約第一條第二款規定「假扣押係指依司法程序，為保全海事求償，而對一船舶加以扣留之謂。但不包括因執行或滿足某判決而對船舶所為之扣押。"Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.」一九九九年假扣押公約第一條第二款規定「“假扣押”指經法院命令，為保全海事求償而對船舶作出之任何滯留或對其離開所作出之任何限制，但不包括為執行或履行法院判決或其他可執行文書所為之船舶扣押。"Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.」二公約有關「假扣押」之定義均明文將終局判決強制執行排除，而一九九九年公約更納入類似英國法 Mareva Injunctions 之「或對其離開所作出之任何限制」類型。在意義上，一九五二年公約定義與我國法「假扣押」意涵相當，而一九九九年公約定義則進一步包括我國法所稱之「假處分」。</p> <p>三、在大陸地區學術及實務名稱使用上，二公約「International Convention on Arrest of Ships」之 arrest 多以「扣押」或「扣船」稱呼之。惟於我國，扣押一般指終局判決的強制執行方式，且一九九九年公約前述定義意涵形同涵蓋我國法所稱之假扣押及假處分，因此本節以「保全程序」統稱之。</p> <p>四、本條第一項前段主要參考前述一九九九年船舶假扣</p>

		<p>押公約第一條第二款定義，並融合我國法用語而調整為『本節船舶保全程序係指海事求償債權人，為保全海事求償，經法院命令，僅得對海事求償債務人於保全程序聲請當時其所有之船舶為保全程序之強制執行。』本項所稱『海事求償債務人於保全程序聲請當時所有之船舶』，解釋上，包括於保全程序聲請當時名下的所有船舶，亦即海運實務所稱之姊妹船。由於我國不採英美法系及二公約的對物訴訟制度，對物訴訟下的保全程序所實行的船舶原則僅限於『發生海事求償之船舶』，且此情況於我國法僅限對人訴訟的情況下，經常發生『海事求償債務人』非『保全程序船舶』之船舶所有人，而無法強制執行之情況。為維持我國強制執行對人訴訟體制，本項特別載明『保全程序聲請當時所有』之用語。</p> <p>五、由於船舶營運關係非常複雜，除船舶所有人外，尚有船舶營運人、船舶經理人、光船租賃人、論時承租人、論程傭船人等，特別是權宜船盛行，而此導致海事求償債務人身份界定困難情況十分常見。為避免保全程序因海事求償債務人的複雜性而過度擴張，以及認定上的困難，建議僅限定於船舶所有人及光船租賃人為海事求償債務人時，始有船舶保全程序之適用，於此階段，暫不擴增至船舶營運人、船舶經理人及論程傭船人等。按光船租賃人在學理上以『受益船舶所有人』或『實質船舶所有人』稱之，在各項海事求償的法律關係及地位上，等同於船舶所有人，且將光船租賃人納入，並可適度處理揭開面紗原則之需求。爰為本條第二項規定『前項海事求償債務人，包括依法或依約應負責或連帶負責海事求償之船舶所有人及光船租賃人。』</p> <p>六、第三項規定「相關契約或協議內之管轄、仲裁、準據法等約定，均不影響本節船舶保全程序之適用。」主要係參考一九九九年船舶假扣押公約第二條第三項規定而來。主要係為避免相關契約或協議(例如運送契約、拖帶契約、救助契約等)內之管轄、仲裁或準據法之約定如與保全程序行使地不同時，可能產生可否於其他地點提起保全程序之爭議。</p>
<p>第二十四條 (海事求償及船舶保全程序之權力)</p> <p>前條所稱之海事求償包括下列任一項目所生之請求：</p> <p>(一)船舶操作所致之毀損滅失；</p> <p>(二)與船舶操作直接有關之人身傷亡，不論發生於陸上或水上；</p> <p>(三)救助作業或任何救助協議，包括船舶或其貨載對環境構成損害威脅時對於船貨實施救助所生之任何特別補償金；</p> <p>(四)船舶對環境、海岸或利害關係人造成之污染損害或威脅、為預防或盡可能減少或消除此損</p>		<p>一、本條新增。本條規定得聲請保全程序之海事求償類型，包括船舶操作所致之毀損滅失總計達二十二款之多；另規定船舶保全程序之權力。</p> <p>二、現行海商法第四條第一項「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。」之規定，或可謂失之過寬，亦可謂失之過窄。於前者失之過寬，不似一九五二年及一九九九年假扣押公約有特別海事求償類型之限制，因此，關於任何類型的求償或主張，無論是否與該特定船舶有關，只要船舶發航「尚未」準備完成，均得為保全程序之聲請。於後者失之過窄部分，我國法但書規定僅限於「為使航行可能所生之債務」或「因船舶碰撞所生之損害」二類得於發航準備完成時，仍得為之，但</p>

<p>害而採取之措施、環境損害之損害賠償、為恢復環境而實際採取或準備採取之合理措施費用、致生對第三人損失、及與本項性質類似之損害、費用或損失；</p> <p>(五)與浮起、清除、回收或摧毀已沉沒、成為殘骸、擱淺或被放棄之船舶或使之無害有關之費用或開支，包括與浮起、清除、回收或摧毀仍在或曾在該船上之任何物件或使之無害有關之費用或開支，及與維護被拋棄船舶及維持其船員有關之費用或開支；</p> <p>(六)有關船舶使用或租用之任何協議，不論是否簽訂有租船契約或其他協議；</p> <p>(七)有關船舶載運貨物或旅客之任何協議，不論是否有僱船契約或其他協議；</p> <p>(八)船上所載貨物，包括行李，或與其有關之毀損滅失；</p> <p>(九)共同海損；</p> <p>(十)拖帶；</p> <p>(十一)引水；</p> <p>(十二)為船舶操作、管理、維護或維修而向其提供之物品、材料、給養、燃料、設備，包括貨櫃，或服務；</p> <p>(十三)船舶之建造、改建、修理、改裝或裝備；</p> <p>(十四)港口、運河、碼頭、港灣及其它水道規費及費用；</p> <p>(十五)因船長、船副和其他編制船員於船上工作而應支付之工資及其他款項，包括應支付之遣返費及社會保險費；</p> <p>(十六)代表船舶或船舶所有人所支出之費用；</p> <p>(十七)船舶所有人或光船承租人應支付的船舶之保險費，包括互保會費；</p> <p>(十八)船舶所有人或光船承租人應支付之任何與船舶有關之佣金、經紀費或代理費；</p> <p>(十九)有關船舶所有權及占有之任何爭議；</p> <p>(二十)船舶共有人間有關船舶使用或收益之任何爭議；</p> <p>(二十一)對船舶抵押權或同樣性質的權利；</p> <p>(二十二)因船舶買賣契約所生之任</p>		<p>一九五二年假扣押公約及一九九九年假扣押公約所列舉高達十餘項至二十餘項可得聲請保全程序之海事求償，完全不受發航準備完成之限制。而此即為我國法與國際規範差異最大之處。</p> <p>三、一九五二年假扣押公約之海事求償類型達十七項，一九九九年假扣押公約更高達二十二項。後者除修正前者若干款項用語外，主要增列環保救助、環境損害、旅客運送、港口運河等費用、保費、及經紀佣金，其中前三項均為一九七〇年代之後才陸續納入國際海事法規範之項目。由於所增列的項目大多屬晚近國際海事法發展重點，因此本修正草案採用一九九九年假扣押公約所列二十二項海事求償項目。</p> <p>四、第一款規定「船舶操作所致之毀損滅失。」(一九九九年公約第一條一項第 a 款規定：loss or damage caused by the operation of the ship)。有別於第二款規定，本款主要是針對對財物的毀損滅失，而船舶操作所致之主要事故原因即為碰撞，一九五二年假扣押公約即使用碰撞，但由於並非僅限於碰撞(例如船舶操作不慎造成爆炸而損及陸上財產)，且碰撞尚有直接碰觸及間接碰觸(例如浪衝)之區分，因此一九九九年公約不使用碰撞，而使用船舶操作所致。</p> <p>五、第二款規定「與船舶操作直接有關之人身傷亡，不論發生於陸上或水上」(一九九九年公約第一條一項第 b 款規定：loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship)。本款用語與一九五二年公約相較，差別有二：一九九九年公約加上「直接有關」，及加上但書「不論發生於陸上或水上」。加上「直接有關」主要在於人命傷亡常見隱藏或間接損害，難以舉證，而此將造成船舶隨時都有可能面臨假扣押之威脅。</p> <p>六、第三款規定「救助作業或任何救助協議，包括船舶或其貨載對環境構成損害威脅時對於船貨實施救助所生之任何特別補償金」(一九九九年公約第一條一項第 c 款規定：salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment)。本款規定增列後段規定，主要配合二十世紀以契約救助為救助主流之實務，以及一九八九年海難救助公約所導入之環保救助特別補償金之設計而來。</p> <p>七、第四款規定「船舶對環境、海岸或利害關係人造成之污染損害或威脅、為預防或盡可能減少或消除此損害而採取之措施、環境損害之損害賠償、為恢復環境而實際採取或準備採取之合理措施費用、致生對第三人損失、及與本項性質類似之損害、費用或損失」(一九九九年公約第一條一項第 d 款規定：costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such</p>
--	--	--

<p>何爭議。</p> <p>除本節另有規定外，船舶僅得以前項海事求償而不得以其他請求或主張為保全程序之聲請。</p>		<p>ship, and costs or expenses relating to the preservations of an abandoned ship and maintenance of its crew)。本款為新增，船舶污染為一九七〇年代開始國際大力推動的海事責任補償立法。本款規定適用範圍非常廣，包括所有船舶污染之損害、費用及損失類型均納入。</p> <p>八、第五款規定「與浮起、清除、回收或摧毀已沉沒、成為殘骸、擱淺或被放棄之船舶或使之無害有關之費用或開支，包括與浮起、清除、回收或摧毀仍在或曾在該船上之任何物件或使之無害有關之費用或開支，及與維護被拋棄船舶及維持其船員有關之費用或開支 costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservations of an abandoned ship and maintenance of its crew」(一九九九年公約第一條一項第 e 款規定：)。同樣地，本款亦為新增，殘骸移除為一九七〇年代中期開始被討論，除被納入一九七六年海事求償責任限制公約外，經過多年討論，國際間亦於二〇〇七年完成殘骸移除國際公約之制訂。</p> <p>九、第六款規定「有關船舶使用或租用之任何協議，不論是否簽訂有租船契約或其他協議。」(一九九九年公約第一條一項第 f 款規定：any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise)。本款大致與一九五二年公約一致，主要在規範光船租船(bareboat charter)及期間傭船(time charter)類型。</p> <p>十、第七款規定「有關船舶載運貨物或旅客之任何協議，不論是否有傭船契約或其他協議」(一九九九年公約第一條一項第 g 款規定：any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise)。貨物部分，本款大致與一九五二年公約一致；而旅客運送部分則為新增，主要原因係國際間有關旅客及其行李運送的國際立法於一九六〇年才開始萌芽，而比較成熟且生效的公約即為一九七四年海上旅客及其行李運送雅典公約。</p> <p>十一、第八款規定「船上所載貨物，包括行李，或與其有關之毀損滅失」(一九九九年公約第一條一項第 h 款規定：loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship)。本款與一九五二年公約一致。</p> <p>十二、第九款規定「共同海損」(一九九九年公約第一條一項第 i 款規定：general average)。本款與一九五二年公約一致。</p> <p>十三、第十款規定「拖帶」(一九九九年公約第一條一項第 j 款規定：towage)。本款與一九五二年公約一致。</p> <p>十四、第十一款規定「引水」(一九九九年公約第一條一項第 k 款規定：pilotage)。本款與一九五二年公約一致。</p>
---	--	---

		<p>十五、第十二款規定「為船舶操作、管理、維護或維修而向其提供之物品、材料、給養、燃料、設備，包括貨櫃，或服務」(一九九九年公約第一條一項第 l 款規定：goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance)。本款大幅修正一九五二年公約用語「因船舶維持或行駛所需而供給之物品或材料」。主要是增列貨櫃及服務二類。</p> <p>十六、第十三款規定「船舶之建造、改建、修理、改裝或裝備」(一九九九年公約第一條一項第 m 款規定：construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship)。本款修正一九五二年公約用語「船舶之建造、修理或裝備或船塢之欠費」。</p> <p>十七、第十四款規定「港口、運河、碼頭、港灣及其它水道規費及費用」(一九九九年公約第一條一項第 n 款規定：port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges)。本款為新增項目。一九六七年抵押權及優先權公約第四條第一項第三款將「海港、河道及其他水道之費用」列為海事優先權項目，船舶假扣押自無例外之理。</p> <p>十八、第十五款規定「因船長、船副和其他編制船員於船上工作而應支付之工資及其他款項，包括應支付之遣返費及社會保險費」(一九九九年公約第一條一項第 o 款規定：wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf)。本款修正一九五二年公約用語，並增列末段規定「包括應支付之遣返費及社會保險費」。</p> <p>十九、第十六款規定「代表船舶或船舶所有人所支出之費用」(一九九九年公約第一條一項第 p 款規定：disbursements incurred on behalf of the ship or its owners)。本款修正一九五二年公約用語「船長開支，包括託運人、租傭船人或代理人代替船舶或船舶所有人所支付之一切費用。」</p> <p>二十、第十七款規定「船舶所有人或光船承租人應支付的船舶之保險費，包括互保會費」(一九九九年公約第一條一項第 q 款規定：insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer)。本款為新增項目。船舶之保險費並非僅指船體保險 Hull Insurance，除本款明示規定之「互保會費」(主要為 P&I 保險會費)外，與船舶保險有關者，尚包括戰爭及罷工險、IV 增值險等均屬之。</p> <p>二十一、第十八款規定「船舶所有人或光船承租人應支付之任何與船舶有關之佣金、經紀費或代理費」(一九九九年公約第一條一項第 r 款規定：any commissions, brokerages or agency fees</p>
--	--	---

		<p>payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer)。本款為新增項目，租傭船舶常必須支付經紀人佣金或經紀費或中間商之代理費用，此也列入可聲請假扣押之求償類型。</p> <p>二十二、第十九款規定「有關船舶所有權及占有之任何爭議」(一九九九年公約第一條一項第 s 款規定：any dispute as to ownership or possession of the ship)。本款修正一九五二年公約用語「關船舶產權或所有權之爭議」。</p> <p>二十三、第二十款規定「船舶共有人間有關船舶使用或收益之任何爭議」(一九九九年公約第一條一項第 t 款規定：any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship)。本款修正一九五二年公約用語「船舶共有人間對其所有權、占有、使用或其營運所得所生之爭議。」</p> <p>二十四、第二十一款規定「對船舶抵押權或同樣性質的權利」(一九九九年公約第一條一項第 u 款規定：a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship)。本款修正一九五二年公約用語「船舶之抵押或質押」。Hypothèque 為法國抵押權用語，無須同時並列。</p> <p>二十五、第二十二款規定「因船舶買賣契約所生之任何爭議」(一九九九年公約第一條一項第 v 款規定：any dispute arising out of a contract for the sale of the ship)。本款並非新增，蓋一九五二年公約用語「有關船舶產權或所有權之爭議」之產權解釋上已包括買賣爭議在內，本款規定予以更為明確。</p> <p>二十六、第二項規定「除本節另有規定外，船舶僅得以前項海事求償而不得以其他請求或主張為保全程序之聲請。」本項規定主要參考一九五二年假扣押公約第二條前段及一九九九年假扣押公約第二條第二項規定而來。亦即，船舶保全程序之聲請，僅限於本條第一項所列舉之海事求償項目，其餘債權爭議，例如陸上公司辦公處所之修繕費用等，既使債權十分明確，亦不得對船舶實施保全程序。</p>
<p>第二十五條（保全程序聲請之釋明及表明）</p> <p>船舶保全程序之聲請，應釋明下列各款事項：</p> <p>一、請求及假扣押之原因。</p> <p>二、海事求償之主張。</p> <p>三、應執行之船舶名稱或船上財產名稱及範圍。</p> <p>四、應執行之船舶於聲請執行當時之船舶所有人或光船承租人名稱。</p> <p>五、應執行之船舶之船舶價值及日</p>		<p>一、本條新增。本條針對保全程序聲請應釋明及表明之事項為規定。</p> <p>二、我國民事訴訟法第五二六條第一項規定「請求及假扣押之原因，應釋明之。」由於保全程序下之假扣押聲請不似假處分會特指定欲假處分之財產範圍，此在船舶假扣押上的申請上變會產生問題。基此，必須透過釋明項目，將海事求償之主張、應執行之船舶名稱或船上財產名稱及範圍、應執行之船舶與聲請執行當時之船舶所有人或光船承租人名稱、船舶價值及日租金證明等為闡明。於『海事求償之主張』部分，因船舶保全程序僅限定為保全『海事求償』，因此聲請人必須釋明是基於次條海事求償的哪一款或數款為主張。於『應執行之船舶名稱</p>

<p>租金證明。</p> <p>船舶保全程序之聲請，另應表明下列各款事項：</p> <p>一、當事人及法定代理人。</p> <p>二、請求及其原因事實。</p> <p>三、保全程序之種類及原因。</p> <p>四、法院。</p> <p>除前項規定外，聲請人另應表明其是否已就同一海事求償於外國或我國其他法院為起訴、交付仲裁、或曾針對海事求償債務人所屬船舶為類似保全程序之實行、是否實行海事優先權、是否曾與海事求償債務人為擔保之協商及協商情況、聲請人是否已知船舶所有人已就該海事求償已設立海事求償責任限制基金或已提出擔保及其額度。</p>		<p>或船上財產名稱及範圍』，船價高昂且船上可能載有與海事求償無關的貨物及人員，因此船舶保全程序必須要針對某特定船舶且審慎為之，亦即船舶保全程序必須釋明所欲保全的特定船舶名稱，以便於執行。於『應執行之船舶於聲請執行當時之船舶所有人或光船承租人名稱』部分，由於我國不採英美法對物訴訟制度，船舶保全程序所實行之標的必須與債務人有關，亦即所欲保全程序執行的船舶必須是屬於海事求償債務人所有或實質所有，亦即為該船之船舶所有人或光船承租人。在舉證上，此部分只要能提出國際航運實務上可供查證的船舶及其船舶所有人/光船承租人之基礎資料即可，例如國際海事組織網站所揭露的資料或 Lloyd's Register 等資料。『應執行之船舶之船舶價值及日租金證明』部分，按現行保全程序之擔保額度，一般以求償額的三分之一或以下訂之，但船價高昂，動輒數千萬美元，尚不計對假扣押對船上貨物及人員的影響。因此，保全程序命擔保的原始目的雖為保全債權，但於船舶保全程序更應進一步考量假扣押對船舶方所造成的時間等龐大損失，甚至是錯誤或不當假扣押之損失(我國民事訴訟法第五三一條第一項參照)，因此除保全程序聲請一般表明債權額外，亦應一併釋明船價及日租金損失，以供法院為核定擔保數額之參考依據。同樣地，『應執行之船舶之船舶價值及日租金證明』只要提供國際航運實務上可供查證的一般船價及日租金之參考資料即可，無須一定是船舶經紀人所提出的船價或租金資料，而租金資料也不限於是光船租賃租金，論時備船租金亦可。</p> <p>三、第二項為保全程序聲請應表明之資料，本項規定參考民事訴訟法第五二五條，差異處在必須表明是聲請哪一保全程序類型，例如假扣押或假處分。</p> <p>四、第三項為特別表明事項之規定。船舶假扣押公約有相當多的規定，各締約國間必須予以承認，而這些事項與船舶保全程序之實行合理性及妥適性有很大關連，以海事限責為例，如船舶所有人已於外國設立限責基金，此為我國受理船舶保全程序之法院所不知，一旦准予假扣押，不僅違反海事限責公約的規範，我國無明文規定的結果，聲請人是否構成不當或錯誤假扣押，亦會產生爭議。我國並非締約國，且相關承認事項復涉及外國判決或裁定之承認問題。基此，第三項特予以明文要求船舶保全程序聲請人於聲請當時應就船舶假扣押公約各項與執行程序及之後實體審理有關連的事項為表明，這些事項包括應表明其是否已就同一海事求償於外國或我國其他法院為起訴、交付仲裁、或曾針對海事求償債務人所屬船舶為類似保全程序之實行、是否實行海事優先權、是否曾與海事求償債務人為擔保之協商及協商情況、聲請人是否已知船舶所有人已就該海事求償已設立海事求償責任限制基金或已提出擔保及其額度。</p>
<p>第二十六條 (船舶之放行)</p>	<p>第四條 (船舶之扣)</p>	<p>一、本條新增。本條針對船舶之釋放及擔保提供等為規</p>

<p>被實行保全程序之船舶，船舶所有人或其他海事求償債務人得於提供足額擔保後，聲請撤銷船舶之查封或其他保全程序之執行。但因第二十四條第一項第十九款及第二十款之海事求償而被聲請保全程序強制執行者，得允許占有船舶之人於提供足額擔保後繼續經營該船或以其他方式從事該船於保全程序期間之營運。</p> <p>國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。</p>	<p>押假扣押)</p> <p>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<u>使航行可能所生之債務，或因船舶碰撞所生之損害</u>，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>定。</p> <p>二、我國民事訴訟法第五二七條規定「假扣押裁定內，應記載債務人供所定金額之擔保或將請求之金額提存，得免為或撤銷假扣押。」另強制執行法第一一四條之一第二項及第三項規定：「債務人或利害關係人，得以債權額及執行費用額或船舶之價額，提供擔保金額或相當物品，聲請撤銷船舶之查封(第二項)。前項擔保，得由保險人或經營保證業務之銀行出具擔保書代之。擔保書應載明債務人不履行義務時，由其負責清償或併賠償一定之金額(第三項)。」</p> <p>三、一九九九年假扣押公約有關船舶釋放規定於公約第四條，總計達六項之多。其第一項規定「被假扣押船舶應於令人滿意方式提供充分擔保後予以釋放，但船舶因第一條第一項(s)款及(t)款所列任何海事求償而被假扣押情況者除外。於此情況下，法院可允許占有船舶的人於提供充分擔保後繼續經營該船，或以其他方式處理該船在假扣押期間之營運。」本項所稱之(s)款及(t)款，即為本修正前列第十九款有關船舶所有權及占有之任何爭議；及第二十款船舶共有人間有關船舶使用或收益之任何爭議。此部分於現行強制執行法並未規定，應予以規定為宜。公約第二項規定「於各當事人對擔保是否充分及方式未達成一致共識時，法院應決定其性質及數額，然數額不應超過被船舶假扣押之價值。」本項規定於我國前述強制執行法應可妥善解決，得無須規定。公約第三項規定「請求提供擔保釋放船舶，不應被解釋為對責任之承認或對任何辯護權利或責任限制權利之放棄。」此為假扣押當然解釋之理，修正亦無須予以明文。公約第四項規定「如船舶於一非締約國被假扣押，而在某締約國就同一求償為該船舶提供擔保然仍未被釋放，則該締約國法院在收到申請後應下令釋放該擔保。」及第五項規定「如於一非締約國中船舶因提供令人滿意之擔保而被釋放，亦應下令釋放在締約國中就同一求償所提供之任何擔保，然應限於在兩國中提供之擔保總額超過以下數額之部分：(a)船舶因被假扣押之求償額，或(b)該船價值，此二數額以較低者為準。然除在一非締約國內所提供之擔保能為求償人所實際獲得並可自由轉讓，否則不應下令釋放該擔保。」此二項規定涉及跨國更行假扣押之效力認許問題，我國法對此並未規定，本修正草案應予以納入規定。公約第六項規定「於依本條第一項規定提供擔保後，提供此擔保之人可隨時向法院申請減少、變更或取消該擔保。」本項於我國現行強制執行實務已可處理，無須規定。綜上說明，就有關一九九九年船舶假扣押公約有關被扣押船舶之釋放規定部分，修正修正必須予以處理者，主要為第一項但書及第四項及第五項。</p> <p>四、本條修正第一項規定「被實施保全程序之船舶，得於提供足額擔保後，聲請撤銷船舶之查封或其他保全程序之執行。但因第二十四條第一項第十九款及第二十款之海事求償而被聲請保全程序強制執行</p>
--	--	--

		<p>者，得允許占有船舶之人於提供足額擔保後繼續經營該船，或以其他方式從事該船於保全程序期間之營運。」本項前段沿襲我國強制執行法第一一四條之一第二項規定，惟加上「或其他保全程序之執行」等語。後段參考一九九九年假扣押公約第四條第一項但書規定而來，針對所有權及占有之海事求償，仍得以繼續營運之方式為保全程序之強制執行。</p> <p>五、本條修正第二項規定「國境內航行船舶之保全程序，得以揭示方法為之。」本項維持現行海商法第四條第二項規定，未予以修正。</p>
<p>第二十七條 (送達)</p> <p>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>一、本條新增。</p> <p>二、在海事請求當中，因為當事人與關係人間之關係複雜，相關文件上，因為航運商業的作業模式對於當事人資料之表示，與法律要求之程度不盡相同，例如載貨證券多僅記載運送人之簡略名稱而非全名，甚至有未表明運送人之無頭提單，故要符合對人訴訟中必須表明當事人之詳盡資料，有其困難。由於船舶流動性高，若欲待請求權人查明法律要求之債務人詳細資料，船舶恐已離港，對於債權人之保護尚不周全。</p> <p>三、英國於對物訴訟且債務人不明時，亦有相關法令規定，訴訟文書得向債務人以外為送達。我國為保全程序時，債務人名稱等資料之記載，原為法定記載事項，故向債務人為送達乃屬理所當然。然而，在複雜的海事關係中，若欲堅守該原則，則無法送達而難生保全程序之法律效果，對於債權人保護不周。</p> <p>四、審酌對於船舶為保全程序時，系爭船舶之現占有人或船長應較請求權人明瞭真正之船舶所有人或運送人為何，則向船舶占有人或船長為送達，即可向透過其等讓真正債務明瞭保全程序之進行。故，參酌英國法令及海商現行實務作法，除就知曉債務人之時，保全程序之裁定應受送達之人外，特規定債務人不明時，得向船舶之現占有人或船長為送達，兼及請求權人與債務人之利益。</p>
<p>第三章 貨物運送</p>	<p>第三章 運送</p>	<p>一、章名新增。現行法第三章為運送章，下分為貨物運送、旅客運送及拖帶三節。鑑於貨物運送的重要性及複雜性，本修正予以單獨成一章。</p> <p>二、船舶使用以運送為主，另從我國司法實務案件量及比例(海上貨物運送案件約佔我國最高法院海商法相關判決 85%左右)，貨物運送亦是整個海商法的核心重點所在。國際間自十九世紀末開始啟動統一立法整合以來，歷經二十世紀由國際海事法委員會(CMI)主導的一九二四年統一某些載貨證券規則公約(簡稱「海牙規則」、一九六八年修正海牙規則之威斯比規則(簡稱「海牙威斯比規則」或單稱「威斯比規則」，另尚有一九七九年修正責任限制幣值的特別提款權修正議定書)，以及由聯合國貿易及發展委員會主導的一九七八年聯合國海上貨物運送法公約(簡稱「漢堡規則」)，以迄二十一世紀初，於二〇〇八年通過，二〇〇九年完成簽署的鹿特丹規則(公約</p>

		<p>全稱為「聯合國全程或部分經由海上國際貿易貨物運送契約公約」)。法律規範講求明確及穩定，但隨著航運型態的多樣化及多式化、運輸航質科技的高度資訊化及快速化、法律關係的複雜化、船貨關係的妥協化及平衡化、國際經貿關係的自由化等因素，晚近發展的國際公約，除延續海上貨物運送基本架構之餘，也面對必須進行多項實質變動或修正以為因應。這些變動及修正，包括運送契約非載貨證券單一化、運送人義務期間的延長、加重並明確貨方義務、運送履行輔助人地位之明確(履行運送人及海運履行運送人或實際運送人)、法條競合理論明確化、電子運送記錄的導入等，這些新變動不僅是對船貿各界沿用近一世紀以海牙威斯比規則為主的傳統海上運送法造成若干衝擊，也考驗著各國及航運市場的接受度。</p> <p>三、現行海商法為民國八十八年(或西元一九九九年)修正通過(之後尚有民國八十九年及民國九十八年二次小修正)。現行海商法有關貨物運送規定部分，民國八十八年修法當時雖未明文究係採用哪一公約標準，然從諸多單一條文的修正說明出現高達十五次的威斯比規則，從未觸及漢堡規則，以及實質規範內容角度，除現行海商法第七十六條第二項外，我國法貨物運送係在一九二四年海牙規則的基礎上，酌採一九六八年威斯比規則，尚未完全採用一九六八年威斯比規則立法例，也幾乎不採漢堡規則(現行法第七十六條第二項例外)。從此角度，我國現行海商法有關貨物運送規範體制，不僅不及全球主要經貿國家所採用的一九六八年威斯比規則，更遑論是漢堡規則，甚至是晚近的鹿特丹規則。</p> <p>四、本次海商法修正中有關海上貨物運送國際法制如何採用的重點是：其規範及制度是否能解決或處理過往實務或司法審判上的常見爭議？是否能提供船貨雙方更為明確且可便於遵循的法律規範架構？每一公約均有其完整的體系架構，許多條文環環相扣，國際公約之引入應以單一國際公約為主，除有必要且無彼此衝突的情況外，儘量不在各公約間混用。另鹿特丹規則在許多過往爭議的處理上有更為明確且嚴謹的規範，而這些爭議亦常見於我國過去司法海商法判決，從『解決爭議』為修法目的之一角度，鹿特丹規則是我國海上貨物運送值得參考的主要立法。本章修正的研擬有建議採「Hauge-Visby +」(亦即在海牙威斯比規則架構規範下，增列我國立法所需部分)；另一建議係採「Rotterdam -」原則，也就是在二〇〇九年鹿特丹規則的架構及規範基礎下，刪減鹿特丹規則中爭議性大、適用率低的條文規範。從法制現代化、船貨利益折衷化、爭議處理明確化等角度，本修正採用「Rotterdam -」原則為擬定。</p> <p>五、海上貨物運送契約(contracts of affreightment)，居於其本質、當事人間談判地位、權利義務等之差異，得以區分為以運送單據或電子運送紀錄為證者，以及體現於傭船契約(charter parties)者兩類。前者為件貨運送、公共運送、班輪或固定航線運送，後者為</p>
--	--	---

		<p>傭船運送、私運送、非固定航線運送。此外，前者之法源來自國際公約如海牙規則、海牙威士比規則、漢堡規則、鹿特丹規則，後者之法源係基於英美普通法(Common Law)及傭船商業習慣，如波羅地國際海事協會(BIMCO)所擬制之 Gencon 格式論程傭船定型化契約或美國船舶經紀人協會擬制之 NYPE 格式論時傭船定型化契約，所重申之傭船商業習慣。爰將兩者分章區分，建立體系，避免法律適用錯誤。</p> <p>六、至於海運承攬運送之適用問題，我國民法第二編債第二章各種之債之第十七節雖有『承攬運送』之相關規定，但如海運承攬運送契約本質上屬本章所規定之海上運送為主之貨物運送契約者，依特別法優先權普通法原則，本章即應優先於民法之適用，自不待言。</p>
第一節 通則		<p>一、節名新增。</p> <p>二、本節通則適用於整個貨物運送章，主要包括貨物運送契約之種類、定義、適用範圍等條文。</p>
<p>第二十八條 (運送契約種類)</p> <p>以海上運送為主之貨物運送契約為下列二種：</p> <p>一、以件貨之運送為目的者，稱件貨運送。</p> <p>二、以船舶之全部或一部供運送為目的者，稱航程傭船。航程傭船運送，依本章第七節規定。</p>	<p>第三十八條</p> <p>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、本條文修正現行法第三十八條規定。</p> <p>二、貨物運送已從傳統的「鉤對鉤」的完全海上貨物運送，延伸至港對港，甚至戶對戶。現行海商法第三十八條僅稱「貨物運送契約」，在港對港或戶對戶的基礎下，可能會產生非海上貨物運送而適用海商法之情況，例如貨物從基隆港經由陸運至高雄港。為避免產生如此爭議，建議增列以海上運送為主之用語，以資區分。</p> <p>三、於運送契約之種類部分，鹿特丹規則採用「Trade Approach 貿易方法」，將運送區分為班輪運送或固定運送(liner transportation)、非班輪運送或非固定運送(non-liner transportation，主要為學理上的傭船契約或航程傭船契約)及批量契約(volume contract)三種類型。本修正草案維持舊有分類方式，不增列批量契約。亦即將海上貨物運送契約區分為「件貨運送」及「航程傭船」二類型。本章第一節至第六主要針對件貨運送為規定，航程傭船運送則適用本章第七節規定。</p>
<p>第二十九條 (定義)</p> <p>於本章，下列名詞意義如下：</p> <p>一、運送契約：運送人收取運費，承諾全部或一部經由海上將貨物從一地運至另一地之契約。</p> <p>二、運送人：與託運人訂定運送契約之人。</p> <p>三、履行運送人：運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保持、看管、卸載或交付之任何義務之人。履行或承諾履行貨物到達船舶</p>		<p>一、本條新增。本條針對運送契約、運送人、履行運送人、託運人、受貨人...等為名詞定義。</p> <p>二、第一款為有關「運送契約」之定義。本定義的特徵是運送契約履行之某一階段必須經由海上。「承諾」二字代表運送人不必然實際經由海上為運送，按貨物交運後，運送人可能安排其他交通工具為運送之進行或完成，因此只要締約當時為海上運送之承諾，即可為本章所稱之運送契約。「從一地」運至「另一地」代表本章所規定之運送人義務期間已從早期的鉤對鉤、港對港，進入收受至交付(或戶對戶)的全程運送階段，以符合現時多元的運送型態。運費為運送的對價，收取運費為運送契約之基本構成要素，因此如運送人未收取運費所為之運送，即非本章所稱之運送契約。本款定義爰參考二〇〇九年鹿</p>

<p>裝貨港以迄貨物離開船舶卸貨港期間前述運送義務者，稱海運履行運送人。<u>於本章，除另有特別明文外，稱履行運送人者，即包括海運履行運送人。</u></p> <p>四、託運人：與運送人訂立運送契約之人。</p> <p>五、單證託運人：指託運人以外，於運送單證或電子運送記錄中列名為“託運人”之人。於本章，實際將貨物交運給運送人之視同為單證託運人。</p> <p>六、受貨人：依運送契約或運送單證有權提領貨物之人。</p> <p>七、持有人：指可轉讓運送單證之占有人；且如單證為指示式單證，為該單證所載明之託運人或受貨人或該單證之正式被背書人；或如該單證為空白背書之指示式單證或無記名單證，則為該單證之持有人。</p> <p>八、運送單證：指運送人或其授權之人依運送契約所簽發得證明貨物業已收訖及作為運送契約或其證明之證券，包括可轉讓、不可轉讓、不可轉讓但約定應繳還等。於本章，除另有特別指定外，稱運送單證者，包括電子運送記錄。</p> <p>九、可轉讓運送單證：指以“待指示(to order或 to order of)”或“可背書轉讓(negotiable)”或類似用語，表示貨物已交運且應依託運人指示或受貨人指示交付，或應交付予持有人，且未明確載明其為“不可背書轉讓”之運送單證。<u>包括載貨證券、無記名運送單證、指示式運送單證，以及無禁止背書轉讓記載之記名運送單證。</u></p> <p>十、不可轉讓運送單證指不可背書轉讓之運送單證，<u>包括海運單、有禁止背書(non-negotiable)或類似用語記載之記名運送單證及不可轉讓但記載仍應繳還之運送單證。</u></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</p>		<p>特丹規則第 1 條第 1 款定義修正而來。</p> <p>三、第二款為運送人定義，指與託運人訂定運送契約之人。海牙規則定義運送人為包括與託運人訂立運送契約之船舶所有人或租傭船人。今日運送型態多樣且複雜，無船運送人情況甚多，爰參照漢堡規則第一條第一款及鹿特丹規則第一條五款定義為本款定義。</p> <p>四、第三款為履行運送人之定義。現代海運分工細膩，各階段需要許多履行輔助人的協力方可完成。而此產生這些履行輔助人在海上貨物運送法之下的權義基礎及定位問題。海牙規則並無履行運送人相關規定。漢堡規則增列「實際運送人」，主要涵蓋港對港階段之履行輔助人。今鹿特丹規則進一步規範「履行運送人」及「海運履行運送人」二類，為不致使規定過於複雜，本修正參考北歐各國二〇一〇年海商法及德國 2012 年修正海商法僅採「次契約人」或「履行運送人」立法方式，僅規定履行運送人。本款定義履行運送人係指運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保持、看管、卸載或交付之任何義務之人。本款定義重點有二：一為履行與承諾履行，前者指實際作為，後者主要包括應履行而未履行之情況。另整個履行運送人所適用之範圍與運送人貨物運送及照管義務的內容維持一致，蓋運送人的履行輔助人可能非常多，但不一定與系爭運送之履行有關。</p> <p>五、第四款為有關託運人之定義。海牙/威斯比規定並無託運人之定義；漢堡規則第一條三款託運人之定義實際上包括契約託運人及裝貨人；鹿特丹規則第一條第八款及第九款則將託運人區分為(一般或實際締約)託運人及單證託運人。鹿特丹規則單證託運人主要是因應國貿 FOB 等類似離岸價格條件下，實際託運人通常為進口地買方之現實狀況。一方面單證託運人多數情況下涵蓋漢堡規則之裝貨人意義，另一方面為處理實際託運人與單證託運人之法律地位，爰參考鹿特丹規則第一條第八款規定，為託運人之定義。</p> <p>六、第五款為有關單證託運人的定義。參考鹿特丹規則第一條第九款規定，定義指託運人以外之人，同意於運送單證或電子運送記錄中列名為“託運人”之人。</p> <p>七、第六款為有關受貨人的定義。參考鹿特丹規則第一條第十一款規定，定義為依運送契約、載貨證券或其他運送單證有權提領貨物之人。</p> <p>八、第七款為持有人之定義。本款所規定之持有人僅適用於可轉讓運送單證，按不可轉讓運送單證之貨方解釋上僅有託運人及受貨人二人而已。本款所稱之占有並非指形式上的占有，而應係指具有法定權利之人(the legal right to possess)。另由於可轉讓運送單證尚可區分為指示式及無記名式(於我國，解釋上包括無禁止背書轉讓記載之記名證券)，本款定義進一步針對前述單證種類之持有人為相關身份之規定。亦即如單證為指示式單證，為該單證所載明之</p>
--	--	---

<p>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、契約明細指運送單證上記載與運送契約或與貨物有關之任何資料，包括條款、批註、簽名及背書。</p> <p>十三、貨物指運送人依運送契約所承運之任何種類之產品、商品及物件，包括非由運送人或非以運送人名義提供之包裝及任何設備及貨櫃。</p>		<p>託運人或受貨人，或該單證之正式被背書人；或如該單證為空白背書之指示式單證或無記名單證，為該單證之持有人。換言之，本款所定義之持有人可包括(1)該文件上列名為託運人或受貨人之人；或(2)在沒有背書中斷的情況下之最後被背書人；或(3)於空白背書之指示式單證或無記名單證之持有人。</p> <p>九、第八款為有關運送單證之定義。海運實務上所簽發的運送文件，如不考慮晚近逐漸發展的電子文件，主要有傳統的載貨證券(Bill of Lading)，還有約三十年前開始發展的海上貨運單(Sea Waybill，或簡稱為「海運單」)。這些證券或單證法律性質不一，有些是不可轉讓，有些是可以轉讓，仍必須以其上記載為定。其次，即使是僅載貨證券，各國對其功能及性質仍不一致，最主要者為該證券是否具備權利(物權)證券功能。由於各文件的法律性質不一，為避免逐一規定構成法律上的繁雜，且無法因應日後航運界新款單證的使用，本修正草案使用漢堡規則及鹿特丹規則運送文件或運送單證之文件類型通稱用語。本款規定參酌鹿特丹規則第一條第十四款規定而來。並強調第一、該單證必須是「運送人或其授權之人」所簽發；第二、該單證係依「運送契約」(一如本條第一款定義)所簽發；第三、其功能僅限「貨物收受證明」及「運送契約或其證明」二功能，而不納入國際間較具爭議的權利(物權)證券功能。本修正本定義比較特殊的是，於定義末段加上「包括載貨證券及海上貨運單等」用語。增列此用語的目的有二：第一、明示運送單證用語本包括目前慣用的載貨證券及海運單，而非在創設一全新的證券類型；第二、等同限定載貨證券的功能不包括權利(物權)證券功能。</p> <p>十、第九款為有關可轉讓運送單證之定義。一如前述，於本修正採用「運送單證」此一文件類型通稱用語，以取代較具爭議的載貨證券等特定文件用語。但採用運送單證通稱用語時，仍必須依其性質進行次一分類，而最重要的性質分類方式即為「可(背書)轉讓」、「不可(背書)轉讓」及「不可(背書)轉讓但仍約定繳還」三類。本款規定參酌鹿特丹規則第一條第十五款為簡化定義。「可背書轉讓 negotiable」本在指該單證或證券之可轉讓性，自不待言。「待指定 to order of, or assigns」包括由託運人指定或受貨人指定，此等同於我國學理上的「指示式證券(單證)」；而「應交付予持有人」即為我國學理上的「無記名證券(單證)」。本修正本定義比較特殊的是，為便於我國習慣用語及適用上便利，於定義末段加上「包括無記名運送單證、指示式運送單證，以及無禁止背書轉讓記載之記名運送單證」之用語。無記名式及指示式單證屬可轉讓單證，並無問題；但無禁止背書轉讓記載之記名運送單證則可能有若干爭議，此爭議主要還是來自各國對「記名單證(載貨證券)」的性質認定問題。本款規定將此列入，主要是為搭配現行海商法第六十條準用民法第六二八條「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」之規定而</p>
--	--	---

		<p>來。亦即只要其上無禁止背書轉讓之記載，記名運送單證(載貨證券)仍將其作為「可轉讓運送單證」處理(可歸屬指示式單證類型)。於部分外國立法例，無禁止背書轉讓記載之記名運送單證係將其作為指示式單證或證券處理，例如挪威二〇一〇年海商法第二九二條第二項規定。另本定義末段規定，使電子運送記錄與運送單證同視，以解決諸多條文必須『運送單證』及『電子運送記錄』同時並列所產生的條文複雜度情況。</p> <p>十一、第十款為有關不可轉讓運送單證之定義。本款規定參酌鹿特丹規則第一條第十六款定義而來。同樣地，本修正本定義比較特殊的是，為便於我國法在適用上便利，於定義末段加上「包括有禁止背書記載之記名運送單證及不可轉讓但記載仍應繳還之運送單證。」之用語。於前者(有禁止背書記載之記名運送單證)，主要是因循我國民法第六二八條規定；於後者(不可轉讓但記載仍應繳還之運送單證)，主要是該類單證屬鹿特丹規則數種單證類型之一以外，亦可避免「應繳還」之詞讓人以為該單證是否兼具「可轉讓運送單證」之誤解或爭議。</p> <p>十二、第十一款為有關電子運送記錄之定義。參酌鹿特丹規則第一條第十八款定義而來。</p> <p>十三、第十二款為有關契約明細之定義。本款規定參酌鹿特丹規則第一條第二十三款定義而來。載貨證券或運送單證一般區分為已事先印就之印刷條款及依據個別運送所填具之契約及貨物相關記載事項(亦即主要包括現行海商法第五十四條所規定之記載事項)，針對後者，鹿特丹規則以契約明細稱之。</p> <p>十四、第十三款為有關貨物之定義。參酌鹿特丹規則第一條第二十四款定義而來。本定義的特點是明文將『包裝』納入貨物的範圍。</p>
<p>第三十條 (適用範圍)</p> <p>本章規定適用於收貨地及交貨地位於不同國家或地區，且裝貨港及同一海上貨物運送之卸貨港位於不同國家或地區之運送契約。</p> <p>於我國境內經由海上將貨物從一國際商港運至另一國際商港之運送契約，本章準用之。</p> <p>本章之適用，不受本法第四條除外船舶規定之限制，但以該船舶為履行前二項運送契約之一部或所締結的運送契約約定適用本章規定者為限。</p>	<p>【第七十七條</p> <p>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、本條新增。本條規定本章適用範圍。</p> <p>二、各國際公約均有其適用範圍之規定，我國非任何與海上貨物運送有關國際公約之締約國，無須將公約適用範圍納入海商法條文中，然國際公約適用範圍規定所表徵之國際運送，仍有列明之必要。</p> <p>三、各國際公約因其所採取之規範模式不同而有不同的適用範圍規定：例如一九六八年威斯比規則第十條規定兩國港口間運送之運送單證；一九七八年漢堡規則第二條規定二不同國家間之海上貨物運送契約；二〇〇九年鹿特丹規則第五條規定收貨地及交貨地位於不同國家，且裝貨港及同一海上貨物運送之卸貨港位於不同國家之運送契約。另為因應二岸航線及例如香港、澳門並非『國家』之特殊情况，使用「國家或地區」以為因應。</p> <p>四、本修正修正改採「從收受到交貨」之戶對戶原則，爰參考二〇〇九年鹿特丹規則第五條第一項規定為本條第一項規定，以顯示海商法主要適用於國際運送之特徵。</p> <p>五、本條第二項係針對我國境內之海上貨物運送契約為適用規範。按第一項係有關海商法國際運輸適用範圍之規定，解釋上並不包括國內運送，因此國內運</p>

		<p>送之海商法適用必須另行規範。</p> <p>六、本條第一項適用於『國際運送』；第二項是適用於『國內之國際商港間運送』；本條第三項例外適用於輔助前二者運送之『國內運送』可例外適用之情況。除此之外之國內運送如何適用問題，可以有三種模式：第一種是尊重契約自由，亦即如該類國內貨運契約上約定適用海商法，則可為適用；第二種是由航政主管機關視實務上之需要(例如爭議過大或有規範之必要)，以訂定『定型化契約方式』將本章可適用之規定選擇納入契約中；第三種方式是無前二者情況時，則回歸民法運送規範為處理。</p>
<p>第三十一條 (傭船契約除外適用)</p> <p>除本章第七節另有規定外，本章規定不適用於本章第七節所規定之傭船契約。但依傭船契約另行簽發本章所適用之運送單證者，就運送人與託運人或單證託運人以外之運送單證持有人間之法律關係，本章規定仍適用於該運送單證。前項運送單證載有適用傭船契約條件條款之約定者，該約定所引置之傭船契約有違反本章強制規定之部分，不生效力。</p>	<p>第六十條第二項</p> <p>以船舶之全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>一、本條修正現行海商法第六十條第二項規定。</p> <p>二、按各國際公約對於公約適用範圍及其不適用範圍之區分概有「文件方法 Documentary Approach」(海牙/威斯比規則)、「Contract Approach 契約方法」(漢堡規則主採)及「Trade Approach 貿易方法」(鹿特丹規則主採)三種類型。但無論採用哪種類型？均一致將具私契約性質的各類型的租傭船契約予以排除適用。三種類型均有其優缺點，文件方法較為狹隘，貿易類型較能涵蓋目前多樣的運送型態，但區分過於複雜。本修正參考德國二〇一二年及挪威等北歐國家二〇一〇年海商法，建議採用漢堡規則的「Contract Approach 契約方法」排除租傭船契約之立法模式。</p> <p>三、本章第七節為航程傭船規定，該節仍有若干規定為本節運送人相關權義之準用，是本條首句即言「除本章第七節另有規定外」。</p> <p>四、第二項規定學理上「引置條款」或「併入條款」的效力。按傭船契約下所簽發之運送單證或其他運送單證，通常為條款規定較為簡單的「簡式 short-form」證券，其關鍵在於該證券上將傭船契約條件條款納入而成為該證券條款之一部份之「引置條款」。除若干國家認為證券受讓人應有機會檢視所引置之傭船契約內容為前提外，鑑於多數運送單證持有人本身即為傭船人及傭船人亦通常熟知引置條款實務等因素，各國及我國法院對該引置條款普遍予以承認。本項規定原則承認引置條款之效力，但所引置之傭船契約內容如有違反本章強制規定者，仍應予以排除適用。</p>
<p>第三十二條 (抗辯及責任限制之適用)</p> <p>本章有關運送人得主張抗辯或責任限制之規定，無論是基於載貨證券、運送單證、契約、侵權行為或其他法律關係，就運送契約、載貨證券或運送單證有關貨物之滅失、毀損或交貨遲延或就本章所規定任何其他義務之違反，運送人、履行運送人、船長、船員或於服務於船上之其他任何人或運送人、履行運</p>	<p>第七十六條</p> <p>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</p>	<p>一、本條修正第七十六條規定。</p> <p>二、按現行法第七十六條為學理上的喜馬拉雅條款，第一項適用範圍僅限於運送人之受僱人或代理人；第二項擴大適用於港區的次履行輔助人。從運送人責任自收受至交付之全程角度，前述適用範圍已有不足。另本條用語，亦有若干文字使用及適用上之爭議，特別是侵權行為作為請求權基礎時。再者，前述喜馬拉雅條款僅適用於運送人之受僱人或代理人，至於託運人是否應有類似喜馬拉雅條款之適用，現行法並未規定。</p> <p>三、第一項為擴大喜馬拉雅條款適用範圍之規定。其包括二類擴大：第一為請求權基礎的擴大，無論是基</p>

<p>送人之受雇人或代理人均得主張之。</p> <p>本章任何有關託運人得主張抗辯之規定，無論是基於契約關係、侵權行為或其他法律關係，託運人或其履行輔助人、代理人或受雇人，均得主張之。</p> <p>如經證明貨物之滅失、毀損、<u>遲延交付</u>，或其他依本章得抗辯之<u>事由</u>，係因前二項有權主張抗辯或限責之人之故意或重大過失所致者，該有故意或重大過失之人不得主張相關抗辯或限責之權利。</p>	<p>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>於契約關係、侵權行為關係、載貨證券關係，抑或其他請求權基礎，均適用；第二為適用對象之擴大，非僅限於「運送人之受雇人或代理人」，亦包括履行裝貨港至卸貨港運送義務之履行運送人、船長、船員或於服務於船上之其他任何人或運送人及履行裝貨港至卸貨港運送義務之履行運送人之受雇人或代理人。本項主要係參考鹿特丹規則第四條第一項規定而來。比較特別的是，鹿特丹規則該項規定係適用「海運履行運送人」而非「履行運送人」，主要是目前各國司法實踐上，法條競合的規定目前僅確定適用於「鈎對鈎期間」及「港對港期間」，由於鹿特丹規則不欲將該法條競合的概念隨「履行運送人」而擴及適用港外部分，因此除運送人外，僅適用「海運履行運送人」。基於下列三點理由，本修正草案直接適用「履行運送人」：第一、從本修正已改採「收受至交付」運送責任單一體制；第二、本修正對於非海上段之責任已明確採用「限制式之修正網狀責任制」(如後述)；及第三、我國法學理上，雖較多學者採用「請求權競合」，但並非無採用「法條競合」空間或彈性。此部分仍屬立法政策問題，由於本修正不使用「海運履行運送人」乙名詞，如我國立法政策建議僅侷限於現行法的「港對港」，則建議於履行運送人之前加上履行裝貨港至卸貨港運送義務等語即可。</p> <p>四、第二項適用託運人之喜馬拉雅條款規定。與海牙威士比規則相較，本修正參考漢堡規則及鹿特丹規則，對託運人訂有更為具體且明確義務及責任。因此，往昔慣用於運送人方面的喜馬拉雅條款，理應一併適用於託運人之受雇人、代理人及其履行輔助人。本項主要係參考鹿特丹規則第四條第二項規定而來。</p>
<p>第三十三條 (電子運送記錄原則性規範)</p> <p>運送人與託運人同意使用並於契約明細上載明電子運送記錄之發送、呈現、資料完整保持、身份證明、收訖及失效確認等使用程序規範情況下，電子運送記錄如能真實且完整記載、安全保持及辨識運送單證之所有內容及功能者，電子運送記錄得被視同運送單證，其簽發、控制及轉讓，與運送單證之簽發、占有及轉讓具同等效力。</p> <p>有關電子運送記錄之呈現、顯示、返還及移轉等細則及登記程序規定，由交通部會經貿及資訊等相關部會視實務需求另訂之。</p>		<p>一、本條新增。本條為電子運送記錄之原則性規定。主要針對使用合意性、使用程序要求，及電子運送記錄所需之真實性及完整性及可辨識性等要求，以及符合前述要求之下，電子運送記錄等同運送單證之效力規範。</p> <p>二、第一項為電子運送記錄的原則規定，主要參考鹿特丹規則第九條及德國二〇一二年商法典海商法第五一六條第二項規定而來。電子運送記錄以當事人(運送人及託運人)合意使用為最高指導原則，另為保障電子運送記錄受讓人權益，電子運送記錄相關使用程序(亦即發送、呈現、資料完整保持、身份證明、收訖及失效確認等)必須載明於契約明細上。再者，電子運送記錄必須達到與運送單證的同一性要求，亦即電子運送記錄如能真實且完整記載、安全保持及辨識運送單證之所有內容及功能，電子運送記錄得被視同運送單證，其簽發、控制及轉讓，與運送單證之簽發、占有及轉讓具同等效力。</p> <p>三、國際間已有若干運輸文件電子化的相關規範及作法，若干航運市場使用電子運送記錄亦已行之多年。為避免本次海商法修正的過度複雜化，本章不另針對鹿特丹規則就各類電子運送記錄簽發、簽</p>

		<p>章、證據效力、交貨、控制方及控制權行使、權利轉讓等為逐條逐項規定。第一項規定主要係提供電子運送記錄的國內明確法源依據，於第一項規定下，運送契約當事人有關電子運送記錄之使用已有依據可尋。</p> <p>四、第二項為備選條文，主要係德國二〇一二年商法典海商法第五一六條第三項規定而來。本項規定為授權立法條款，授權交通部於有需要時，得會同相關部會，訂定有關電子運送記錄之呈現、顯示、返還及移轉等細則及登記程序規定。</p>
<p>第二節 運送人及履行運送人等之權利及義務</p>		
<p>第三十四條 (運送人責任基礎)</p> <p>經證明貨物滅失、毀損或遲延交付，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之事故係於第三十七條所規定運送人或履行運送人之義務期間內發生者，運送人或履行運送人應負貨物滅失、毀損及遲延交付之責任。運送人或履行運送人如能證明滅失、毀損或遲延交付非因運送人或履行運送人本人之過失或第三十五條所述任何人過失所致，不負賠償責任。</p>	<p>第六十九條 第十七款</p> <p>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： 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>一、本條新增。有關運送人責任基礎部分，我國現行海商法並無直接明文。</p> <p>二、漢堡規則第五條第一項、鹿特丹規則第十七條第一項、挪威二〇一〇年海商法第二七六條第一項及第二七八條第一項、德國二〇一二年商法典海商篇第四九八條第一項(僅限貨物毀損滅失)均明文規定運送人(含履行運送人)對貨物毀損滅失及遲延之責任。第一項爰參照前述規定，明文規定運送人或履行運送人應其義務期間內所發生之貨物滅失、毀損或遲延交付負責。至於本項舉證歸屬方面，本修正另有條文予以規範，依一般舉證法理，本項自應由有權提出貨物毀損滅失或遲延交付損害賠償之人為舉證。</p> <p>三、第二項規定海上貨物運送人之過失責任基礎，與第一項規定併行適用之結果即為學理上之「推定過失責任主義」。按第一項經舉證貨損等情事或事故發生於運送人之義務期間時，第一項規定運送人即應對該毀損滅失或遲延交付等負責，亦即具有推定之效力；運送人欲免除其責，必須依第二項規定證明非其本人或其受僱人等之過失所致。本項規定源自現行法第六十九條第十七款，並予以擴大適用於履行運送人。本項規定模式參考自鹿特丹規則第十七條第二項規定而來。</p>
<p>第三十五條 (履行運送人之義務及責任)</p> <p>履行運送人就其義務範圍內之義務履行，同本章課以運送人之義務及責任，其有權享有本章賦予運送人之責任抗辯及責任限制。提供船舶之海運履行運送人並應負第四十條船舶適航義務。如運送人承諾負超過本章所規定之義務及責任或放棄依本章可主張之權利，履行運送人僅於其書面同意情況下，此受前述約定之拘束。</p>	<p>第七十四條</p> <p>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>一、本條新增。</p> <p>二、本修正第二十九條第三款定義履行運送人為「運送人以外，履行或承諾履行運送人於運送契約下有關貨物收受、裝載、搬移、堆存、運送、保持、看管、卸載或交付之任何義務之人。」履行運送人制度的導入主要是希望能將運送人以外的運送契約履行輔助人能納入海上貨物運送法的適用範圍內，避免請求權基礎及法律適用的一致，使運送關係儘量一致化。履行運送人對本修正非常重要，因當運送人的義務期間從傳統鈎對鈎/港對港，進展到收受到交付時，履行輔助人的適用可能勢必大幅擴大。漢堡規則義務期間為港對港並採「實際運送人」制，仍無法處理港外作業及其責任問題。</p> <p>三、第一項前段為有關履行運送人基本義務及權利之規定。履行運送人基本上僅就其所履行之運送人義務</p>

		<p>之部分及階段負其責任，並於該部分及階段承擔運送人之義務及責任。換言之，履行運送人並非負責運送人義務期間之所有義務，而僅負責其所承擔之業務部分及階段之義務及責任。同樣地，基於準喜馬拉雅條款之概念，履行運送人亦有權享有運送人本得主張之抗辯及責任限制。本項規定主要參考挪威二〇一〇年海商法第二八六條第一項(其使用”次運送人”名詞)、德國二〇一二年商法典海商篇第五〇九條第一項(其使用”履行運送人”)及鹿特丹規則第十九條規定意旨為訂定。</p> <p>四、第一項後段特別針對海運履行運送人，明文規定其亦需承擔第一百零三條船舶適航義務。按依履行運送人之定義，履行運送人基本上僅承擔運送人之一般貨物照管義務而已，並不包括船舶適航性義務，因此必須特別針對提供船舶履行運送人義務之履行運送人為是項適航性義務之特別明文。本項主要參考鹿特丹規則第十九條規定意旨而制定。</p> <p>五、第二項針對運送人較重責任約款對履行運送人的效力。按最低強制責任為海上貨物運送規範之重要特質，既為最低強制責任，自容許運送人約定比本章所規定之義務或責任更高的抗辯或限責額度。惟此時便衍生一問題是，運送人於運送契約上之是項約定(例如更高的責任限制額度)，履行運送人是否應同受拘束。對此，自開始採用實際運送人制度的漢堡規則開始(漢堡規則第十條第三項)、鹿特丹規則第十九條第二項、晚近國家立法如挪威二〇一〇年海商法第二八六條及德國二〇一二年商法典海商篇第五〇九條第二項均為如是規定。本修正採之，並為第三項為規定。</p>
<p>第三十六條 (運送人等對其他人負賠償責任)</p> <p>任何履行運送人、船長及船員、運送人或履行運送人之受雇人、代理人或履行或承諾履行且係應運送人要求或於運送人監督下直接或間接履行運送契約所約定運送人義務之任何人，運送人應負責之。</p> <p>履行運送人之受雇人、代理人或履行或承諾履行且係應履行運送人要求或於履行運送人監督下直接或間接履行運送契約所約定履行運送人義務之任何人，履行運送人應負責之。</p> <p>運送人及任一履行運送人應負責本章所規定之貨物滅失、毀損或遲延交付責任者，應負連帶賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項規定運送人之替代責任。運送人除本身應依法依約承擔運送責任外，亦應承擔其受雇人、代理人及履行運送人等之替代責任。本項替代責任之範圍除履行運送人外，特別列明船長及船員，以及運送人及履行運送人之受雇人及代理人，以及履行或承諾履行且係應運送人要求或於運送人監督下直接或間接履行運送契約所規定之運送人義務之任何人。本項參考鹿特丹規則第十八條規定而制定。</p> <p>三、第二項規定履行運送人之替代責任。履行運送人在本章已立於準運送人地位，得為直接被請求的主體，因此應負有類似前項運送人替代責任一般之責任。</p> <p>四、第三項規定運送人與履行運送人就其負責本章所規定之貨物滅失、毀損或遲延交付之責任為連帶賠償責任。本項參考鹿特丹規則第十九條第一項規定而制定。</p>
<p>第三十七條 (運送人義務期間)</p> <p>運送人應負責運送人或履行運送人為運送目的而收受貨物時起，以迄</p>	<p>第七十六條第二項</p> <p>前項之規定，對從事商港區域內之裝</p>	<p>一、本條新增。本條規定運送人之義務期間，原則採收受至交付原則。</p> <p>二、運送人承擔全程運送，原則上本應承擔貨物自收受起，以迄交付時止，於其監管下之貨物毀損滅失及</p>

<p>交付貨物時止，貨物於其監管下之期間。</p> <p>依裝貨港及卸貨港當地法規，貨物必須送交當地政府機關或其他第三人者，前項期間之起迄及貨物之收受及交付，以貨物送交該機關或第三人時起算或終了。</p> <p>第七十一條受貨人不明或怠於受領之貨物，於貨物以該貨物之所有人之費用及風險入儲有安全監管之倉庫業者並依法通知受貨人、託運人或單證託運人後，逾三十日仍未提領者，視為貨物已依運送單證之記載為貨物交付。本項規定不影響運送人依第七十一條的貨物變賣及處置權。</p>	<p>卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。</p>	<p>遲延之責任(收受至交付，或簡稱為戶對戶)。然運送人責任期間每屢與海上運送之強制責任期間產生衝突(鈎對鈎期間或港對港期間)。海牙規則採鈎對鈎原則、漢堡規則採港對港原則，我國現行海商法依第七十六條第二項意旨採港對港原則，鹿特丹規則已全面改採收受至交付原則。鑑於運送契約的一致性，海上運送責任與其他運送方式責任已得責任區分予以解決，實無不採收受至交付原則之理。本條第一項規定參考德國二〇一二年商法典海商法第四八九條第一項及二〇〇九年鹿特丹規則第十二條第一項規定為擬定。</p> <p>三、第二項係針對國際間有若干國家基於關稅或管制等因素仍採強制入倉且由相關機關負責貨物交付給受貨人之實務為規定。本項類似規定最早見於一九七八年漢堡規則第四條，類似規定並為挪威挪威二〇一〇年海商法第二七四條及二〇〇九年鹿特丹規則第十二條第二項所繼受。爰參考前述立法例為本第二項之規定。</p> <p>四、第三項主要針對第七十一條受貨人不明或怠於受領之貨物為貨物交付效力之規定。按貨物因受貨人不明或怠於受領而入儲於有安全監管之倉庫業者時，如受貨人仍一直未提領貨物，運送人義務期間將永無終了之時。本項規定，於貨物以該貨物之所有人之費用及風險入儲有安全監管之倉庫業者並依法通知受貨人或託運人後，逾三十日仍未提領者，視為貨物已依運送單證之記載為貨物交付。</p> <p>五、二〇〇九年鹿特丹規則第十二條第三項運送人義務意定期間之規定，由於我國司法實務見解對於載貨證券等運送單據之條款約定效力仍普遍採取否定見解，建議不予採納。</p>
<p>第三十八條 (海上運送前或後之運送)</p> <p>於前條運送人義務期間內，造成貨物滅失、毀損或遲延交付事故如完全發生於貨物裝載上船之前或於貨物卸船之後，就該滅失、毀損或造成遲延交付，本章規定不得優先適用於非裝船前卸船後之海上運送階段之國際或國內強制性法規，包括運送人責任、責任限制、訴訟時效，以及違反不得減損託運人權益之契約約定。</p>	<p>第七十五條</p> <p>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>一、本條修正現行海商法第七十五條規定。</p> <p>二、按多式聯運責任有分割責任制、統一賠償責任制、網狀賠償責任制、修正統一賠償責任制及修正網狀賠償責任制等。我國現行海商法第七十五條於民國八十八年修正時採國際立法較為常見的修正網狀賠償責任制。亦即責任主體仍為運送人，對於可辨識損害則適用各階段的相關規定，對於無法辨識事故發生於哪一事故的損害則適用單一運送公約。從海上貨物運送相關國際公約立法，鹿特丹規則大概是比較明確且清楚規範多式運送相關責任之公約。國際間雖有若干與複合運送或多式運送之公約或協定，然從海商法以海上貨物運送為主體的角度，鹿特丹規則有關多式運送的相關規定大概是我國海商法修正的主要且為唯一參考對象。鹿特丹規則有關多式運送主要規定於其第二十六條，條名為「海上運送前或後之運送」。鹿特丹規則原則上比「修正網狀責任制」更略微嚴格的「限制修正網狀責任制 Modified or limited network system」。</p> <p>三、本項本文規定其他規範所適用之者僅為「事故發生之時間係完全於貨物裝載上船之前或完全於貨物卸船之後」，本段規定「完全」二字非常重要。亦即，如事故確認發生於海上航程途中、或損害於何時何</p>

		<p>地發生無法清楚辨識、或損害於各運送階段持續發生等情況，則仍適用本章海上貨物運送之相關規定。於符合前述要件情況下，方有適用該非海上運送階段法律之可能。</p> <p>四、鹿特丹規則在「非海上運送階段法律」之適用方式較為嚴格，其包括(a)款的「假定契約方法 Hypothetical contract approach」，以及(b)款及(c)款僅適用其他公約或各國法律中之若干強制性規定。本修正以為，(a)款用語於國內立法無須著墨，(b)款及(c)款則屬強制性規定，本修正可以強制規定及列舉方式處理即可，建議適用用語為「本章規定不得優先適用於非海上運送階段之強制性規範，包括運送人責任、責任限制、訴訟時效，以及違反不得減損託運人權益之契約約定。」</p>
<p>第三十九條 (依約運送及交付)</p> <p>運送人依本章規定，應依運送契約約定合理快速地將貨物運至目的地，並交付給受貨人</p>		<p>一、本條新增。本條針對運送人依約運送及交付義務為明文規定。</p> <p>二、運送履約義務為海上貨物運送人最基本的核心義務，其中最要者即為依約運送及交付。依約運送及交付義務並未見海牙威士比規則及漢堡規則，我國海商法亦無確切明文。此二核心義務建議予以明文，避免使用法理方式為適用，並可解決諸如誤交或錯交(misdelivery)等適用上之爭議。本條文雖言依本節規定，但重點在於依據運送契約，例如本節雖然規定運送人戶對戶義務期間，然運送契約仍可就鈎對鈎運送為約定。</p> <p>三、本條參考挪威二〇一〇年海商法第二六二條第一項、德國二〇一二年商法典海商法第四八一條及二〇〇九年鹿特丹規則第十一條為擬定。</p>
<p>第四十條 (適航義務)</p> <p>運送人及使用船舶之海運履行運送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、<u>使船舶配置相當船員、設備及供應。</u></p> <p>三、<u>使船舶之貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分，包括貨櫃，適合且安全地為貨物之受載、運送與保存。</u></p>	<p>第六十二條</p> <p>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>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。</p> <p>運送人或船舶所有人為免除前項責任</p>	<p>一、本條修正現行海商法第六十二條規定。</p> <p>二、現行海商法第六十二條「發航前適航」制度自十九世紀末期發展以來，於二十世紀中葉開始已飽受各界批評，一九七八年漢堡規則已根本刪除發航前適航之規定，二〇〇九年鹿特丹規則雖維持適航性，已將其擴及適用於全程，而非僅發航前，於鹿特丹規則研擬初期雖有若干反對意見，但不久即各與會國共識通過。以晚近北歐各國挪威二〇一〇年海商法第二六二條及德國二〇一二年商法典海商篇第四八五條均已刪除「發航前或發航時」可見一斑。換言之，全程適航義務堪為二十世紀後半期以來的主要共識。本修正擬定二方案：方案一為全程適航，方案二維持舊制，採開航前適航。</p> <p>三、第一項各款略為文字修正，以符合各公約有關船舶適航性之原意。第三款增列「包括貨櫃」及「且安全地為貨物之」等語，前者係為配合貨櫃運送之實務；後者進一步提高船舶適航性必須包括安全層次。</p> <p>四、現行法第六十二條第二項予以刪除，按本項規定不僅未見於各公約及主要國家立法例，且運送人不負賠償責任的法律效果亦與運送人其他義務及免責事由等產生適用上之衝突，建議刪除。</p> <p>五、現行法第六十二條第三項似乎為立法上的誤植，比較合理的條項分配應是現行法第二項為第一項之後</p>

	之主張，應負舉證之責。	段，而第三項應為第二項，如此語意才能連貫。本項舉證責任規定於本修正第四十六條已有進一步為統一規定，另當事人就有利於己之主張應負舉證之責，建議本項予以刪除。
第四十一條 (貨物照管義務) 除第三十八條另有規定外，運送人及履行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，應為必要之注意及處置。 運送人與託運人就前項義務得約定由託運人、單證託運人、受貨人或前三人所指定之人為貨物之裝載、搬移、堆存或卸載，但此約定必須於運送單證予以特別載明。	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。	一、本條修正現行海商法第六十三條規定，參考鹿特丹規則第十三條規定。 二、本條第一項主要針對運送人義務期間已擴大從收受至交付，予以配合修正。『除本章另有規定外』，依鹿特丹規則第十三條規定，主要係指海上運送階段以外之法律適用，於本草案，係指第三十八條(海上運送前或後之運送)之規定。 三、第二項主要是針對海運實務上常有所謂「Free In and Out_FIO 條款」(或 FIOS 條款(Free In and Out Stowed)或 FIOL 條款(Free In and Out Lashing)或 FIOST 條款(Free In and Out Stowed and Trimming)，約定由託運人承擔相關貨物之裝載、搬移、堆存或卸載之實務而來。此約定義務有一生效前提是：該約定必須特別載明於運送單證上之契約明細。另應注意的是，是項約定係指相關作業確實由託運人等履行，並非僅是裝卸費用分擔而仍由運送人負責裝卸等，自不待言。
第四十二條 (免責事由(一)_法定免責) 如經證明滅失、毀損或遲延交付係下列一或數原因所致，運送人或履行運送人免除其於第三十四條第一項所負責任： 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。 二、海上或其他航行水域之風險、危險及意外事故； 三、天災； 四、船上失火； 五、戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖活動、暴動、騷亂及民變； 六、檢疫限制； 七、政府、政府機關、統治者或人民的干涉或所造成之障礙，包括非由運送人或履行運送人或受僱人或代理人所造成之滯留、假扣押或扣押； 八、罷工、閉廠、停工或勞動限制； 九、經謹慎注意仍無法發現之隱有瑕疵； 十、託運人、託運人所指定之人或應對其行為承擔責任之其他任何人之作為或不作為； 十一、依第四十一條第二項協議所	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： 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。 二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。 三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。 四、天災。 五、戰爭行為。 六、暴動。 七、公共敵人之行為。 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。	一、本條修正現行海商法第六十九條規定。 二、現行海商法第六十九條十七款免責事由主要係參考一九二四年海牙規則而來。漢堡規則將該十七款免責事由中最受爭議者為第一款航行過失及管理船舶過失免責。此一法定免責事由最早源自十九世紀末的美國哈特法(Harter Act, 1893)，然該免責事由與傳統民事法之雇用人責任法理(例如我國民法第一八八條)存有嚴重分歧，此一免責事由於整個二十世紀事實上是受到各國相當多的批評及非議；司法實務上對此條款之適用也採取相當嚴格的解釋，以限縮其適用。於鹿特丹規則研議初期，甚至在沒有多少國家的異議下，將航行過失及管理船舶過失免責予以決議刪除。鹿特丹規則保留多數免責事由並予以整合，並針對若干免責事由為增減，而成為鹿特丹規則第十七條第三項總計十五款免責事由。 三、於本條所規定法定免責，鹿特丹規則制訂通過後的各國立法部分，挪威二〇一二年海商法第二七六條採取比較像漢堡規則之立法例，主要規定失火免責，然仍保留航行過失及管理船舶過失免責。德國二〇一二年商法典海商篇修正擇採用較為類似鹿特丹規則之立法例，刪除航行過失及管理船舶過失免責項目，並於該法第四九九條第一項規定海上風險等九款免責事由。 四、為避免類似採用漢堡規則及挪威海商法刪除多數免責條款可能帶來對運送人方面的衝擊，以及考量海牙威斯比規則仍為全球較多國家所採用之免責條款規範，本修正草案採用德國二〇一二年商法典海商篇第四九九條第一項及鹿特丹規則十七條第三項立法模式，主要規劃方向如下：

<p>進行之貨物裝載、搬移、堆存或卸載，但以非運送人或履行運送人代表託運人、託運人所指定之人或受貨人執行該作業為限；</p> <p>十二、因貨物固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何滅失或毀損；</p> <p>十三、非因運送人或其代理人所為之包裝不固或標誌欠缺或不清；</p> <p>十四、救助或意圖救助海上人命；</p> <p>十五、救助或意圖救助海上財產之合理措施；</p> <p>十六、避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施；或</p> <p>十七、運送人依第五十條及第五十一條所賦予權利之作為。</p> <p>十八、活體動物運送之特殊風險。</p>	<p>十一、救助或意圖救助海上人命或財產。</p> <p>十二、包裝不固。</p> <p>十三、標誌不足或不符合。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。</p> <p>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>(一)航海過失及管理船舶過失免責採備選條款，依日後我國立法政策為最後決定。鑑於國際立法趨勢，本修正草案不予規範。</p> <p>(二)在免責項目部分，採用鹿特丹規則第十七條第三項所列舉之項目，該項除航行及管理船舶過失免責乙點為刪除，另第十七條移列前條第二項外，幾乎所有免責項目均予以保留，僅少許進行文字修正並增列若干項目。</p> <p>(三)參考德國立法例，由於我國航運運送活體動物之頻率相當低，適用機會不大，將活體動物列入免責項目中，而不另立單一條文。</p> <p>五、本條所列十六款免責事由，一如前述，大體上延續海牙規則及現行海商法第六十九條規定，幾個差異點在於：</p> <p>(一)「航行過失/管理船舶過失」：予以保留。</p> <p>(二)「船上失火」(修正第三款)：刪除「非由於運送人本人之故意或過失所生之」用語，回歸完整的推定過失責任主義。並限定於「船上」失火。</p> <p>(三)「託運人協議作業行為」(修正第十一款)：處理類似 FIO 等裝卸條件等問題。</p> <p>(四)「包裝不固或標誌欠缺或不清」(修正第十三款)：包裝不良或標誌欠缺等現行法並未規定由誰造成，於現今物流逐漸盛行的情況，其可能由運送人於運送途中協助更改包裝或標誌，基此，本款規定加註「非因運送人或其代理人所為」。</p> <p>(五)「海難救助」(修正第十四款至第十六款)：予以區分為人命救助、財產救助及環保救助三款，後二款必須要有合理性考量。</p> <p>(六)「危險品」及「共同海損」(修正第十七款)：危險品及共同海損均賦予運送人得為若干行為之權利，本款明文規定因行使該權利而造成貨物損失，運送人仍得主張免責。</p> <p>(七)「活體動物」：各國國際公約及各國法大都對此有規範，我國現行海商法並無相關規定，爰列為免責事由，並受推定過失原則之拘束。</p>
<p>第四十三條 (免責事由(二)_合理偏航)</p> <p>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者，貨物因而發生毀損、滅失或交付遲延時，運送人或海運履行運送人不負賠償責任。</p> <p>前項規定以外之偏航，除符合第三十二條第三項情況外，運送人或海運履行運送人仍得主張本章所規定之免責抗辯及責任限制。</p>	<p>第七十一條</p> <p>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>一、本條修正現行海商法第七十一條。</p> <p>二、為配合本節各項修正，本條文有下列五修正之處：</p> <p>(一)增加「船舶」二字：按海難救助可能於陸上、空中或海上施行之，亦可由船舶以外之人員或設備機具施行之，由於本節義務期間已擴展為收受至交付，本條增列「船舶」二字，以限定僅限於船舶所施行之海難救助。</p> <p>(二)修正「其」為「貨物」：現行法「其因而發生毀損...」並未清楚指出係貨物發生毀損滅失，因「其」在現行條文之文字結構上可能包括船舶之毀損滅失。今訂明為「貨物」之毀損滅失，以為明確。</p> <p>(三)增列「或交付遲延」數字：偏航所致責任最常見者為交付遲延。</p> <p>(四)刪除「船舶所有人」，改列「運送人及海運履行運送人」。於本章採用運送契約關係為立法主軸之情況下，運送義務當事人為運送人，以及受其委託執</p>

		<p>行運送契約之履行運送人，船舶所有人在概念上雖屬海運履行運送人範圍，然範圍畢竟不同。</p> <p>(五)刪除「，不得認為違反運送契約」字句：合理偏航所致損失既可主張免責，合理偏航本身自為法所容許之行為，現行條文「，不得認為違反運送契約」在邏輯上顯與法所容許之行為相衝突。按窺其原意，應屬「不合理偏航」，在若干國家(特別是英美法系國家)被認為屬契約之基本違反，繼而剝奪運送人本得主張免責抗辯及責任限制之權利，因此會有「不得認為違反運送契約」用語之使用。此部分已移列第二項規定為處理。</p> <p>三、第二項針對不合理偏航的法律效果為規定。本項規定參考鹿特丹規則第二十四條規定，就不合理偏航所致各項損失，除符合第三十二條第三項情況外，仍容許運送人或履行運送人得主張本節所規定之免責抗辯及責任限制之權利。</p> <p>四、至於本條與前條免責事由(第四十二條第十四款至第十五款)在解釋上雖有若干重疊之處，但二者適用範圍仍有差異存在，蓋海難救助雖為合理偏航最主要原因，但合理偏航的原因並非僅限於海難救助(無論是人命救助、財產救助或環保救助)。</p>
<p>第四十四條 (甲板運送及免責事由 (三)_合法甲板裝載)</p> <p>除下列情況外，貨物不得裝載於甲板上：</p> <p><u>一、法規要求；或</u> <u>二、貨物裝載於貨櫃或貨運車輛內並置放於專門用於載運貨櫃或貨運車輛之船舶甲板上；或</u> <u>三、經託運人之同意並載明於運送單證之契約明細上；或</u> <u>四、航運種類或商業習慣所許者。</u></p> <p>依前項規定得為甲板裝載者，就該甲板裝載有關特殊風險所致之貨物毀損、滅失或交付遲延之損失，運送人或海運履行運送人不負賠償責任。</p> <p>依第一項規定不得為甲板裝載者，如因此致生貨物毀損、滅失或交付遲延者，運送人或海運履行運送人應負賠償責任，並不得主張第三十四條第二項無過失抗辯及第四十二條免責之抗辯事由。</p> <p>運送人與託運人明示約定為甲板下裝載，而運送人違反約定為甲板裝載，如因此致生貨物毀損、滅失或交付遲延，除前項規定外，運送人或海運履行運送人並不得主張本章所規定之責任限制。</p>	<p>第七十三條</p> <p>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>一、本條修正現行海商法第七十三條規定。本條第一項參考鹿特丹規則第二十五條第一項規定重新擬定合法甲板之情況。</p> <p>二、現行海商法第七十三條但書針對得裝載於甲板上的情況限於「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」，學理上對此以「合法甲板裝載」稱之。合法甲板裝載除現行法規規定外，尚有若干是因為法規要求(例如國際海事危險品準則IMDG Code 要求某些危險品必須裝載於甲板)；另貨櫃運送慣例上雖可裝載於甲板，但亦應限定於該船舶甲板係專門設計裝載貨櫃者為限(蓋這類船舶甲板上均有特殊的鎖扣及繫固設施)；再者，託運人同意記載於運送契約上，係記載於契約明細，抑或記載於證券背面條款，其效力亦有不同；最後是除貨櫃外，亦可能將貨物裝載於車輛內(例如使用滾入滾出型貨輪上)。本條第一項參考鹿特丹規則第二十五條第一項規定重新擬定合法甲板之情況。</p> <p>三、以貨櫃運送為主的甲板裝載於一九七〇年代開始興盛，現行海商法第七十三條前段規定甲板裝載應負賠償責任，但書僅簡單規定不在此限，並未區分甲板裝載之一般風險及特定風險，亦未針對違法甲板裝載與其他免責事由及責任限制之關連為何為規範。一九七八年漢堡規則第九條及二〇〇九年鹿特丹規則第二十五條對於甲板裝載均有相當明確且詳細之規定，前述公約規定亦為晚近各國立法所繼受，例如挪威二〇一〇年海商法第二八四條及德國二〇一二年商法典海商篇第五〇〇條。</p> <p>四、本條文除將現行法的「船長」修正為「執行航程運送義務之履行運送人」，以及增列「交付遲延之損失」外，參考前述各公約及國內法規規定，將甲板裝載區分為第二項「合法甲板裝載」、第三項「一般違法甲</p>

		<p>板裝載」及第四項「違反甲板下裝載約定之違法甲板裝載」，並分別就其法律效果為規定。</p> <p>四、第二項「合法甲板裝載」：明文規定合法甲板裝載僅就「甲板裝載」之特定風險為免責，例如易受下雨及風浪等風險。易言之，合法甲板裝載並非完全免除運送人之運送人義務及責任，而僅就特定風險為免責而已。因此如運送人違反一般貨物照管義務，例如貨櫃未繫固妥當而導致落海，仍不得主張合法甲板裝載免責。</p> <p>五、第三項「一般違法甲板裝載」：明文規定運送人違法甲板裝載除應負賠償責任外，並不得主張免責第三十四條第二項無過失抗辯及第四十二條免責之抗辯事由。然在法理上，運送人等仍得主張運送責任限制(符合限責喪權規定者除外)。</p> <p>六、第四項「違反甲板下裝載約定之違法甲板裝載」：此為事態最為嚴重的違法甲板裝載，運送人等不僅應負責損害賠償、不得主張免責抗辯事由，且不得主張責任限制。</p>
<p>第四十五條 (免責事由(四)_未經同意而裝載)</p> <p>貨物未經運送人或履行運送人之同意而裝載者，運送人或履行運送人，對於該貨物之毀損、滅失或遲延交付，不負責任。</p>	<p>第七十二條</p> <p>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>一、本條修正現行海商法第七十二條。</p> <p>二、配合本修正納採履行運送人及遲延交付責任，修正現行海商法第七十二條規定。</p>
<p>第四十六條 (舉證責任原則及順序)</p> <p>請求權人應先為舉證第三十七條第一項貨物滅失、毀損或遲延交付發生於運送人義務期間，但運送人或履行運送人已將前述貨物毀損、滅失或遲延交付情事通知託運人、受貨人或受通知人者，不在此限。</p> <p>第三十四條第二項運送人或履行運送人或其受雇人或代理人對損害事故之發生並無過失及第四十二條免責事由，由運送人或履行運送人負舉證之責。但如請求權人能反證證明貨物毀損、滅失或遲延交付係下列事由之一所致者，運送人及履行運送人仍應承擔貨物毀損、滅失或遲延交付全部或一部之責任：</p> <p>一、運送人或履行運送人或其受雇人或代理人之過失所致；或</p> <p>二、非因運送人或履行運送人所主張之免責事由所致者；或</p> <p>三、事故係因船舶欠缺第四十條適航性且運送人無法對此提出反證證明者。</p> <p>運送人或海運履行運送人提出船舶</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、我國民事訴訟法第二七七條第一項前段規定：「當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。」然由於海上貨物運送關係人眾多、具多項免責事由、船舶適航性等特殊義務，以及自一九二四年海牙規則以來採取舉證責任轉換之推定過失責任主義，導致海上貨物運送之舉證責任分擔高度複雜。舉證之所在，敗訴之所在，各項舉證責任之歸屬及順序應如何決定？海牙/威士比規則及漢堡規則對此僅有初步或約略規定，而二〇〇九年鹿特丹規則為解決前述問題，於其第十七條有著相關複雜的舉證要求及「桌球式」或「網球式」舉證順序規定。</p> <p>三、本條規定主要係簡化鹿特丹規則第十七條各項繁複的舉證規定，以便我國司法日後遵循。本條第一項及第二項基本上可區分為舉證三大順序：</p> <p>(一)順序一_第一項「責任事故發生於運送人義務期間之舉證」：由請求權人舉證。本舉證為學理上的初步舉證，由請求權人先證明貨物毀損滅失或遲延交付或其事故發生於運送人義務期間。對此，一般係以貨物交運時完成(通常以清潔載貨證券/運送單證證明之)而貨物受領時已受有毀損、滅失或遲延交付情事(通常以損害報告或公證報告等代之)，即可推定相關情事發生於運送人義務期間。本項規定參考鹿特丹規則第十七條第一項。</p> <p>(二)順序二_第二項前段「運送人對事故並無過失」及</p>

<p>相關期間內的合格船級檢驗證書、船員名冊及國際交通安全管理證書者，推定船舶具有第四十條船舶適航性。運送人或履行運送人能證明事故原因完全因本節各項免責事由之一所致者，推定運送人或履行運送人對於貨物毀損滅失或遲延交付無過失。</p> <p>運送人及履行運送人間互負提供或便利檢視能證明前項適航性及事故為免責事由所致之相關證明文件或其他佐證資料。拒絕提供之一方，推定船舶不適航或非免責事由所致。</p>		<p>「免責事由」之舉證：由運送人或履行運送人證明之。亦即運送人等不僅應證明損失事故並非其故意過失所致，且得進一步證明係免責事由之一所致時，運送人即得免除損害賠償責任之全部或一部。本項規定參考鹿特丹規則第十七條第二項及第三項。</p> <p>(三)順序三_第二項但書「對順序二為反證」：此一反證由請求權人承擔之。主要包括三點：(1)事故為運送人或履行運送人或其受雇人或代理人之過失所致；或(2)事故非因運送人或履行運送人所主張之免責事由所致者；或(3)事故係因船舶欠缺第四十條適航性且運送人無法對此提出提出反證證明者。</p> <p>四、本條所規定之舉證原則及順序並非強制性規定，我國司法部門仍得依據民事訴訟法的舉證法理命訴訟當事人為舉證或反證。</p> <p>五、本條第三項為有關適航性舉證之推定。適航性及目的地價值為我國過去海商司法案件上最常遇到的舉證爭執，特別是適航性舉證，我國司法實務對於船舶具備合格檢驗證明等，仍採不同見解。再者，在推定過失主義及全程適航之設計下，運送人欲舉證其在維持船舶適航性並無過失可言，將成為運送人或履行運送人無以承受的負擔。為解決實務上長久來的爭議，本條第三項規定，只要運送人或履行運送人提出船舶相關期限內的合格檢驗證書、船員名冊及國際交通安全管理證書者，即「推定」具有船舶具有第四十條船舶適航性。同樣地，運送人「自證無過失」，例如海上貨物運送作業多元且涉及相當履行輔助人，運送人如何證明其善盡第四十一條第一項之貨物照管義務而無過失？特別是對若干隱藏性損害尤然。基此本項後段規定，如運送人或履行運送人能證明事故原因完全因本節各項免責事由所致者，推定運送人或履行運送人對於貨物毀損滅失或遲延交付並無過失。</p> <p>六、本條第四項增列運送人及履行運送人間互負能證明前項適航性及事故為免責事由所致之相關證明文件或其他佐證資料之義務。按運送關係複雜，適航性或免責等資料可能為單一履行運送人所擁有，以無船運送人(NVOCC)為例，船舶適航資料完全掌握於執行海上航程部分之海運履行運送人所擁有，如貨損請求權人僅針對該無船運送人提出訴訟，如航程履行運送人拒絕提供適航資料，該無船運送人形同啞巴吃黃連，唯有進行對該無船運送人進行告知訴訟乙途，徒生訴訟勞累而已。</p>
<p>第四十七條 (賠償額之計算)</p> <p>於適用第四十八條責任限制規定下，運送人對於貨物滅失或毀損應支付之賠償額，應參照該貨物依運送契約或運送單證所確定之交貨地及交貨時或應交貨地及應交貨時之價值計算之。運送人無須負責超過</p>		<p>一、本條於海商法為新增。損害賠償額度之計算與前述適航性之舉證一直為我國司法實務上舉證爭議最多的項目。</p> <p>二、我國民法第六三八條第一項前段：「運送物有喪失、毀損或遲延者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之。」此為「到達目的地完好市價 ASMV- Arrival Sound Market Value」標準。然不同於民法所主要適用以陸運及國內運送，海上運送所</p>

<p>此交貨地交貨時價值之損害賠償請求。</p> <p>貨物之價值依據商品交易價格確定之，無此種價格者，依據其市場價格確定之，既無商品交易價格又無市場價格者，則參照交貨地同種類及同品質貨物之通常價值確定之。如貨物於運送開始前業已出售者，則以買賣發票上之貨物銷售價格加上運輸成本及保險費用推定為前項交貨地交貨時之價值。本項各價值之認定如有爭議，法院得綜合本項各價格基礎、請求權人於貨品買賣關係中的地位，參考相關貨物之保險價額及海關申報貨價，逕為合理市價之認定。</p> <p>於估算前二項各項價值時，因貨物毀損滅失之關稅及其他費用之減省，應予以扣除；另加計受領權利人為鑑定貨物毀損滅失原因、損失範圍及損失金額之合理公證費用，但此公證費用不包括保險人為保險責任認定所支付之保險公證費用。</p>		<p>涉及的跨國貨物流通，不僅貨物種類繁多且多為無市價可循原物料或中間材料，不僅出口國及進口國的貨物價差甚大，且市價標準為何？如何認定？亦生爭議。蓋即使是一包泡麵在基隆港的進口稅後價格，可能跟基隆市一般消費商場之同樣泡麵價格差異數倍之多，蓋其中已參雜多層中間商的管銷及利潤等成分在內。其次，從損害填補角度，亦會因請求權人不同，而會有不同的損害計算基礎，例如託運人的損失與受貨人的損失，二者損害賠償基礎即不一樣。</p> <p>三、鑑於國際商品價格的差異性，一九六八年威斯比規則第四條五項 b 款即宣示「卸貨地時價值基準→商品交易價格→市價→同性質其他商品通常價值」原則。二〇〇九年鹿特丹規則第二十二條延續前述原則，僅為搭配鹿特丹規則的戶對戶基礎，將卸貨地時價值基準，修改正交貨地時基準。</p> <p>四、在諸項基準中，比較特別說明的是「商品交易價格 commodity exchange price」。從字面上「商品交易」似乎是指商品或產品的直接買賣價格，然依威斯比規則用詞原意，其應是指公開集中交易市場，亦即商品交易所公開的價格，而非僅是買賣雙方間的契約價格。</p> <p>五、第一項宣示貨物毀損滅失損害賠償額度計算之交貨地交貨時基準。並進一步規定此一基準必須受限於可主張之責任限制額度，並賦予運送人對超過該基準不負賠償責任。理論上，交貨時交貨地基準形同另類責任限制，蓋貨物毀損滅失亦可能造成類似貨物遲延交付之經濟損失，甚至發生額外的壞貨處置費用，然本條規定限定僅賠付交貨時交貨地市價基準，而不包括其他經濟損失或附隨損失。本項參考挪威二〇一〇年海商法第二七九條第一項、一六八年威斯比規則第四條五項 b 款及二〇〇九年鹿特丹規則第二十二條第一項規定而來。</p> <p>六、第二項前段規定交貨地交貨時市價之認定原則為：「商品交易價格→市價→同性質其他商品通常價值」，本段參考挪威二〇一〇年海商法第二七九條第二項、一六八年威斯比規則第四條五項 b 款及二〇〇九年鹿特丹規則第二十二條第二項規定而來。所謂的『商品交易價格』應係指進口商於進口完稅後的批發價格，此價格始能代表進口商(受貨人)所蒙受的真正損失；如以最終的零售市價為損害賠償基礎，則進口後至零售間的所有管銷成本及利潤均由運送人承擔，並不合理。</p> <p>七、第二項中段規定 CIF 價格為交貨地交貨時價格之推定。按海運貨物種類繁多，且有些貨物為特製品或罕見品，可能根本無商品交易價格、市價或同性質其他商品通常價值可循，此時即為造成貨方請求權人舉證上的困擾。基此，採用國際貿易上的到港價格標準(亦即包括貨物買賣成本、運費及保險費)作為交貨地交貨時市價之推定，以簡化可能的舉證負擔。本段參考德國二〇一二年商法典海商篇第五〇二條第三項規定而來。『如貨物於運送開始前業已出售者』主要是係指系爭貨物存在著買賣關係，而該</p>
---	--	--

		<p>買賣關係以承運船舶開始起運前，風險已移轉給買受人之情況，國際貿易條規的 FOB、CIF、CIP 等均屬之。</p> <p>八、第二項後段賦予法院有關交貨地交貨時市價的認定權限。同前段說明，海運貨物常見價值難尋外，實務上更嚴重的問題是因採計基礎或計價來源不同，造成多種價格的衝突情況。為避免運送雙方在貨物價值上舉證過於繁複，參酌英美國家司法認知法理，本項後段賦予法院得於參考貨物保險價額及海關申報貨價等佐證資料後，得逕為市價認定之權限。</p> <p>九、第三項規定交貨地交貨時市價的增減事項。按貨物一旦毀損滅失，運費或關稅等稅捐可能依法得予以減免，本項前段爰參考德國二〇一二年商法典海商篇第五〇二條第四項，規定因貨物毀損滅失之關稅及其他費用之減省，應予以扣除。另實務上常見的貨方公證費用負擔問題，本項後段規定受領權利人之貨損公證費用可以加計於損害賠償額，但不包括貨物保險人之解決保險事故求償所發生之保險公證費用。</p>
<p>第四十八條 (單位責任限制)</p> <p>託運人於託運時不得故意虛報貨物之性質或價值。 除第三十二條第三項及第四十九條第二項規定外，運送人對於違反本節有關運送人義務所負責任之責任限制額度，依請求或貨物之件數或其他貨運單位計算，每件或每其他貨運單位特別提款權六六六·六七單位，或依求償或系爭貨物毛重計算，每公斤特別提款權二單位，兩者較高額為準。但貨物價值經託運人申報且載明於運送單證、或運送人與託運人另行約定高於本條所規定之責任限制者，不在此限。 貨物裝載於貨櫃、墊板或用於併裝貨物之類似裝運載具內，或裝載於車輛內為運送者，運送單證或其他運送單證所記載裝載於該裝運載具或車輛內之貨物件數或其他貨運單位數，視為貨物件數或貨運單位數。未記載者，裝載於該裝運載具或車輛內之貨物視為一貨運單位。</p>	<p>第七十條</p> <p>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。 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。 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、本條修正現行法第七十條規定。本條參考挪威二〇一〇年海商法第二八〇條、德國二〇一二年商法典海商法第五〇四條及二〇〇九年鹿特丹規則第五十九條。</p> <p>二、現行法第七十條第一項虛報與貨物毀損滅失間並無因果關係，建議予以刪除，或修正為第一項「託運人於託運時不得故意虛報貨物之性質或價值。」</p> <p>三、本條第二項基本上維持與現行法第七十條第二項同樣規範，然有若干小變動：責任限制僅限適用於運送人違反本節有關運送人之義務；單位明確定義為「其他貨運單位」；但書僅限於申報價值即可，刪除貨物性質之申報；容許契約當事人約定比公約更高的責任限額。至於限責額度部分，漢堡規則及鹿特丹規則均比威斯比規則略高，然鹿特丹規則通過後所修正之主要國家海商法律(如德國二〇一二年商法典海商篇及挪威二〇一〇年海商法等)仍採威斯比規則標準，本修正草案維持現行之威斯比規則標準。</p> <p>四、另按「件」與「貨運單位」屬二不同概念，本條不採現行法第七十條僅限於「件數」之定義，而係包括件數及其他貨運單位；另擴及包括裝載於車輛內為運送之併裝單位。本條第一項予以修正，以符合「件」及「貨運單位」區分之要求。</p> <p>五、本條第三項係針對現行法第七十條第三項末段貨櫃本身得作為一件計算為修正。按本段規定係參考一九六八年威斯比規則而來，然於現今航運實務上，不似貨物種類繁多，價值高低差異大，貨櫃或其他裝運機具有有一定價值基礎可循，如作為單一件計算，顯對貨櫃提供者不甚公平。基此，二〇一二年德國新海商法及二〇〇九年鹿特丹規則已刪除本段規定。然由於威斯比規則、漢堡規則(第六條二項 b 款)及二〇一〇年挪威海商法第二八一條後段仍有規定。由於立法例不一，本修正列為備選條文，並建</p>

	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。	議為文字修正，以反面表示(亦即該貨櫃等非運送人所有或所提供)為規範，蓋因現時海運運輸方式甚為複雜，貨櫃不全然為「託運人」所提供。
<p>第四十九條 (遲延定義及遲延責任限制)</p> <p>貨物未於協議時間內於運送契約所約定之目的地交付貨物，為遲延交付。</p> <p>除第三十二條第三項規定外，因遲延交付造成貨物滅失或毀損之賠償數額，依第四十七條計算賠償額；對遲延交付造成非實體毀損滅失之責任限制額度，應等同於受遲延交付貨物應付運費二點五倍之數額。依本條及第四十八條所確定之賠償總額，不得超過相關貨物全部損失時依第四十八條所確定之責任限制數額。</p>		<p>一、本條新增。本條主要參考二〇〇九年鹿特丹規則第二十一條及第六〇條規定為擬定。</p> <p>二、現行海商法於民國八十八年修正時，雖於若干條文有增列遲延規定，例如第六十一條運送契約條款記載之效力、第七十四條第二項連續運送人應負責遲延責任及第七十六條第一項喜馬拉雅條款，但並未針對「遲延」的責任基礎、「遲延」的定義、「遲延」的通知及「遲延」的責任限制為任何明文。</p> <p>三、於第一項遲延定義部分，目前各有關海上貨物運送的國際公約中，一九七八年漢堡規則第五條第二項定義「貨物未於明示約定之期限內，或無此類約定，於考慮實際情況下，可合理要求一謹慎的運送人所遵守之期限內，於海上運送契約所規定之卸貨港交付。」另二〇〇九條鹿特丹規則第二十一條有針對「遲延」為下列定義：「貨物未於協議時間內於運送契約所約定之目的地交付貨物，為遲延交付。」二公約最大的差異在於：前者漢堡規則同時規定有約定交貨期間之「實際遲延」及未約定交貨期間之「擬制遲延」二情況；而後者鹿特丹規則僅規定「實際遲延」單一情況而已。有關「實際遲延」及「擬制遲延」的立法政策考量上，鹿特丹規則僅規範「實際遲延」的主要理由即為遲延通常造成的經濟或附隨損失通常龐大及雙方必須承擔的舉證責任上。本修正草案採用鹿特丹規則的折衷作法，僅規定「實際遲延」之遲延責任，亦即：貨物未於協議時間內於運送契約所約定之目的地交付貨物，為遲延交付。</p> <p>三、於第二項遲延責任限制部分，現行海商法於民國八十八年修正時，雖有將遲延責任納入規範之意圖，然並未針對遲延限責一併納入考量。遲延如造成貨物滅失或毀損，本得適用貨物毀損滅失之責任限制規定；然遲延較具爭議之處在於遲延並未造成貨物實體毀損滅失之情況，亦即僅單純造成非實體損失或經濟損失之情況，經濟損失如何計算？各國標準非常不一致。基此，自漢堡規則以來，遲延限責即有受遲延貨物運費之二倍半，及最高不超過運費全額之規範。然此一不超過運費全額之規定，仍飽受各界批評，因在諸多遲延損失案件，其損失額可能超過貨物全損。基此，有些國家(例如挪威)將貨物毀損滅失及遲延採同一限責額度標準；另一即為二〇〇九年鹿特丹規則採折衷標準，亦即基本遲延損失採運費二倍半(漢堡規則)，然全部賠償總額與其他求償數額不超過貨物全部損失依第四十八條所確定之責任限制數額。</p>
第五十條 (可能構成危險之物品)	第六十四條第二項	一、本條修正現行海商法第六十四條第二項(易燃、易爆

<p>無論第三十九條依約運送及第四十一條貨物照管規定為何，如貨物已對或合理顯示可能會於運送人義務期間內對人員、財產或環境造成實際危險，運送人或履行運送人可拒絕收受或裝載該貨物，且採取包括將貨物卸載、銷毀或使之無害等其他合理措施。</p>	<p>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>等危險品)及第六十五條(違禁品)規定。</p> <p>二、現行海商法第六十四條第二項及第六十五條針對易燃、易爆等危險品或違禁品如有對船舶或貨載有危險之虞，運送人得採行毀棄等相關措施。按現行條文之危險性僅限對船舶或貨載造成危險，不及對人員及環境；另會對人員、船貨或環境造成實際危險者，寬鬆而言，不一定僅限於國際海事危險品準則 IMDG Code 中之危險品或違禁品，蓋某些貨品在某些特定的環境下易會構成危險，因此危險品的定義必須予以適度擴大；另由於目前海運貨物中符合危險物品定義之貨物種類及承載數量相當龐大，現行法規定「有危險之虞」或「足以發生損害者」之用語過於寬鬆，形同運送人無須對危險品承擔任何責任即可採取相關措施，因此必須加以適度限度始可。本條文參考鹿特丹規則第十五條，兼採漢堡規則第十三條等規定，於本條規定無論第三十九條依約運送及第四十一條貨物照管規定為何，如貨物已對或合理顯示可能會於運送人義務期間內對人員、財產或環境造成實際危險，運送人或履行運送人可拒絕收受或裝載該貨物，且採取包括將貨物卸載、銷毀或使之無害等其他合理措施。</p> <p>三、有關本條為合理措施或處置之責任免除，於本修正第五十一條另行規範。</p>
<p>第五十一條（犧牲貨物及共同海損分擔等）</p> <p>為共同安全或為保全共同海事冒險之人命及其他財產免於危險而有犧牲貨物之合理必要時，運送人或履行運送人有權於海上為貨物之犧牲。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、共同海損為共同海事冒險的各方利害關係人為海損風險承擔的一套特殊機制。如船舶於航程中遭遇危險，船長為船上共同利益而針對某一財產採取自願性犧牲時，因該財產犧牲而獲得保存之其他財產即應按獲救價值比例分擔該犧牲財物之損失。然共同海損行為中之犧牲貨物畢竟屬故意的處分行為，於貨物運送關係上，必須賦予是項處分行為的合法性及免責性，以避免破壞原本共同海損機制之運作。本條爰參考漢堡規則第二十四條第二項規定及鹿特丹規則第十六條規定為制定。</p> <p>三、應注意的是，本條規定於傳統共同海損定義上有二點不一致之處，一為「為人命安全」，另一為「合理必要」，此在學理上稱之為「準共同海損」或「擬制共同海損」。</p>
<p>第三節 託運人、單證託運人及受貨人等之權利及責任</p>		
<p>第五十二條（託運人責任通則）</p> <p>除第五十四條貨品聲明及第五十六條危險貨物規定外，託運人應負責託運人或依第六十一條第三項所指定之人應負責因其過失所致對運送人之任何損失，包括對船舶毀損。</p>	<p>第五十七條</p> <p>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</p>	<p>一、本條修正現行法第五十七條規定。</p> <p>二、現行法第五十七條規定託運人對運送人之過失責任。而未規定對運送人以外第三人的責任基礎，且目前各國及鹿特丹規則對於貨品聲明義務及危險品通知及上標籤義務均採無過失的擔保責任基礎，非現行法第五十七條過失責任可及。</p> <p>三、本條第一項規定託運人或依第五十四條第三項所指</p>

<p>託運人應負責託運人或依第七十二條第三項所指定之人應負責因其過失所致對運送人以外任何第三人之損失。</p>	<p>償責任。</p>	<p>定之人對運送人毀損滅失之責任，第二項規定對第三人之責任，二者均採過失責任主義，然在對運送人責任部分，第五十四條(貨品聲明義務)及第五十六條(危險品通知及上標籤義務)，由於採無過失之擔保責任，為本項過失責任所例外適用。</p> <p>四、對於託運人對運送人以外第三人之損害責任問題，各國採取二種立法例：一為僅規範託運人對運送人責任，而不觸及託運人對第三人責任，鹿特丹規則採之(至於託運人對第三人責任，由各國立法自訂之)；二為規範託運人對運送人之責任之同時，明文規定託運人無須對第三人負責，例如挪威海商法。本修正認為，託運人無須對第三人負責之規定雖有讓法律關係單純化之優點，然從侵權行為角度，有過失的託運人畢竟為造成第三人損失之不法行為人；再者，如有過失託運人得以運送關係的保護傘下，得以可能規避其對第三人責任者，亦非公平的立法政策考量。基此，本修正草案無論是對運送人，抑或對第三人，託運人均應承擔過失責任。</p> <p>五、本條規定參考挪威二〇一〇年海商法第二九〇條、德國二〇一二年商法典海商法第四八八條及二〇〇九年鹿特丹規則第三十條及第三十三條。</p>
<p>第五十三條 (託運人交運及貨物適運義務)</p> <p>除運送契約另有約定外，託運人應於運送人所指定的地點及時間內將貨物為交運。</p> <p>除運送契約另有約定外，貨物或託運人自行裝櫃之貨物應以能方便於且安全地為預定航程所需之裝載、搬移、堆放、繫固、運送、卸載，且不會對人員或財產造成損害之方式及狀況為交運。</p>		<p>一、本條新增。本條規定託運人交付運送之各項義務，包括依時交運、貨物適運性。</p> <p>二、第一項規定運送人適時適地交運之義務。按本節所規定之件貨運送通常屬定期班輪運送，有固定的結關日及啟航日；且為全船其他貨載之利益，不太可能為等候某一特別貨載而造成船舶遲延，是本項明確課以託運人必須依約適時適地交付義務。本項規定參考挪威二〇一〇年海商法第二五五條第一項、德國二〇一二年商法典新修正海商法第四八六條第一項前段為規定。</p> <p>三、第二項規定託運人之貨物適運義務。貨物種類繁多、包裝型態不一，加上運送方式種類多樣等因素，貨物應具備能抵禦預定航程所需一般裝卸、搬移、堆放等所需之方式或狀況為交運，此統稱為貨物適運性。貨物適運要求非常重要，本項明文規定，不僅可提醒託運人是項義務、亦可減少貨損及因貨物在本身內部包裝不足或不固等而產生對人員或財產之損害。本項前段「除運送契約另有約定外」但書主要係因應某些運送契約會約定貨物之裝載、搬移、堆存或卸載等為特別約定之情況。本項規定使用「貨物及託運人自為裝櫃之貨物」，主要目的係將貨物適運性能擴及實務上 CY 貨櫃由託運人自裝時，託運人仍應注意貨物於貨櫃內之妥善堆放等情況。本項規定規定參考挪威二〇一〇年海商法第二五五條第二項、德國二〇一二年商法典新修正海商法第四八四條前段，以及融合二〇〇九年鹿特丹規則第二十七條第一至第三項而為規定。</p>
<p>第五十四條 (託運人之貨運資訊聲明義務)</p>	<p>第五十四條第一項第三款</p>	<p>一、本條修正現行法第五十四條第一項第三款及第五十五條第一項規定。本條規定託運人之貨運資訊聲明義務(第一項)、託運人擔保及聲明不正確之法律效果</p>

<p>託運人於交付貨物前應將為簽發運送單證或為履行運送所需之貨運資料及時提供給運送人，包括託運人、受貨人、受通知之人等名稱及第六十四條第一項第一款以書面方式聲明之貨品名稱及性質、數量、體積或重量、包裝種類及標誌等。託運人應視為向運送人保證資料之正確無訛。託運人應負責因資料不正確造成運送人毀損、滅失、費用或責任。</p> <p>託運人指定第三人將貨物交運給運送人者，運送人亦得要求該第三人提供第六十四條第一項第一款所載資料，前項規定準用之。託運人對本項第三人應負之責任負連帶賠償責任。</p>	<p>載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名：</p> <p>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。</p> <p>第五十五條</p> <p>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毀損、滅失及費用，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>(第二項)及託運人指定第三人將貨物交運給運送人之情況(第三項)。</p> <p>二、第一項為貨運資訊聲明義務。按現行法第五十四條第一項第三款雖有「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。」等語，然本該條係規定運送單證之記載事項，並非針對貨品聲明之義務性規範。再者，除傳統的貨品聲明外，託運人尚須提供其本身名稱、受貨人及受通知人等相關訊息。第一項參考德國二〇一二年商法典新修正海商法第四八二條第一項及二〇〇九年鹿特丹規則第三十一條第一項，明確揭示託運人前述貨運資訊一般聲明義務。</p> <p>三、第二項規定託運人擔保及聲明不正確之法律效果。與現行法第五十五條不同的是，現行法第五十五條規定「一切毀損、滅失及費用」，並未明確限定為「運送人損失」，理論上如聲明不正確造成運送人以外第三人毀損滅失者(例如其他貨物)，託運人必須對該第三人負責。依鹿特丹規則第三十一條及德國新修正海商法第四八八條第一項等規定，僅限規範託運人對運送人的責任，而未明文課以託運人對第三人的責任，以避免法律關係複雜等。亦即如第三人(其他貨物)受損，運送人依運送關係決定是否對該第三人負責，如應負責，則屬運送人責任損失，再依本項規定對聲明不正確的託運人為求償。本修正採之，僅規定託運人對運送人之責任。</p> <p>四、另海運實務上，例如 FOB 國貨買賣條件場合，託運人通常為買方，因此經常有貨物實際上係由裝貨港的賣方為交運之狀況。針對此情況，二〇〇九年鹿特丹規則發展之初，曾使用「發貨人 consignor」用語，之後使用「單證託運人」用語並課以其與託運人幾乎等同的法律地位。為避免運送法律關係過於複雜，且鹿特丹規則「單證託運人」意義不同於裝貨人，本修正並不採用鹿特丹規則之單證託運人，但仍肯認實務上契約託運人與實際交運人可能不同一人事實情況。爰參考德國二〇一二年商法典新修正海商法第四八二條第二項規定，於本條第三項規定託運人指定第三人將貨物交運給運送人者，運送人亦得要求該第三人提供第一百三十條第一項第一款所載資料。本項中段準用前項規定，亦即如該指定之第三人如有聲明不正確之情況，該第三人亦需對運送人負責，等於實質上採取「單證託運人」的概念。本項及後段則規定託運人就該第三人責任應負連帶賠償責任。本項中段及後段規定參考德國二〇一二年商法典新修正海商法第四八二條第二項及鹿特丹規則第三十三條為制定。</p>
<p>第五十五條 (託運人貨物特殊資訊提供及合作義務)</p> <p>有關貨物正確地被搬移、運送及相關預防措施所需之合理資訊如為運送人所不知者、或貨物有需要被特別照顧之需求，或為符合各國法律</p>		<p>一、本條新增。本條規定託運人貨物資訊提供及合作義務。</p> <p>二、貨物種類繁多，前條雖規定託運人的貨物適運性義務，但貨物即使具適運性，如因為貨物性質或狀況特殊(例如重心、支撐點、易碎等)或需要受到被特別照顧，而為運送人所不知，不僅容易造成貨損，且危及人員船貨安全。另若干國家對於若干貨物會有</p>

<p>有關貨物相關申報之規範，託運人應及時提供相關資訊或文件給運送人或履行運送人。</p> <p>如運送人或履行運送人就前項所需資訊向託運人提出請求或要求說明時，託運人應予以合理回應。</p>		<p>相關申報要求，如運送人未及時申報，即可能造成運送人受罰。基此，本條第一項參照挪威二〇一〇年海商法第二五八條、德國二〇一二年商法典海商法第四八七條第一項及二〇〇九年鹿特丹規則第二十九條，規定託運人貨物特殊資訊提供義務。本項資訊提供義務屬主動告知義務，託運人如認為有提供之必要，即應提供給運送人。至於本項所規定之「及時提供」及「合理資訊」等，屬個案認定問題，由法院就個案予以認定。</p> <p>三、第二項為資訊合作義務，不同於前項主動告知義務，本項為被動說明或提供義務。按運送人於運送人過程中，由於貨物包裝或裝載於貨櫃內等因素，如對貨物之特殊資料有進一步瞭解之需求時，通常會跟託運人提出請求，第二項即規定託運人應予以合理回應及說明。本第二項主要參考二〇〇九年鹿特丹規則第二十八條規定而來。</p>
<p>第五十六條 (危險貨物之特殊規定)</p> <p>貨物本身性質會造成或可能對人員、財產或環境有構成危險之虞者，託運人應於該貨物交付運送人或履行運送人之前，及時將貨物危險性質及其預防措施以書面方式通知運送人。託運人未通知且運送人或履行運送人無法得知貨物危險性質者，就未為通知所致運送人之損失、損害及費用，託運人應予以賠償。託運人未依相關法令規定對危險貨物上危險標誌或標籤者，亦同。</p>	<p>第六十四條第一項</p> <p>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。</p>	<p>一、本條修正現行法第六十四條第一項規定。</p> <p>二、現行法第六十四條第一項後段「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」亦即運送人應拒絕裝載，另但書尚有為航運或商業習慣所許者不在此限之規定。現行法對於危險貨物僅限毀損船舶及船上人員健康，而不及於船上其他財產、船舶外之財產或人員，以及環境損害等。再者，但書不在此限之規定，運送人對危險貨物僅有拒絕載運及同意載運二途。</p> <p>三、據國際海事組織統計，不計油輪及化學品船，一般雜貨或貨櫃船，現代船舶所載運的危險貨物已高達25%~30%之鉅，除非常特殊的危險貨物外，危險貨物之載運已為航運慣例，重點在於危險貨品的種類及性質是否如實聲明？以及危險貨品是否依國際或國內規範上危險標籤或標誌。本條即針對危險貨物託運之二大義務：危險性質通知義務及上標誌或標籤義務為規定，並進一步規定未為通知或未上標誌或標誌應對運送人所受損失負責之法律效果。</p> <p>四、本條係參考挪威二〇一〇年海商法第二五七條、德國二〇一二年商法典海商法第四八三條第一項及二〇〇九年鹿特丹規則第三十二條。</p>
<p>第五十七條 (貨物包裝及檢查)</p> <p>託運人所交運之貨物應依貨物性質及運送航程風險進行充分包裝及必要的貨物識別標誌或唛頭。</p> <p>無論貨物包裝與否，為避免貨物對任何人員或財產造成損害，運送人或履行運送人應對交付之貨物進行合理檢查。如貨物裝入貨櫃或類似併裝運輸機具為交付者，除運送人或履行運送人合理懷疑其內貨物包裝有明顯不足情事外，無須檢查內容貨物。</p> <p>運送人或履行運送人如依裝運實務</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條第一項規定託運人所交運之貨物必須符合運送航程所需之充分包裝及貨物之識別標誌。海上貨物運送風險大，除散裝貨物外，貨物大都需要包裝。包裝不當或不足雖為運送人免責事由，然預防勝於治療，恰當且充分的包裝不僅可以避免貨損之發生，並避免使船上人員及其他財產或貨物免於連帶受害。本條第一項明文可以託運人必須視運送類型為貨物適當且充分包裝及上標誌或唛頭的義務，本項義務之課以並可提供運送人得藉以免責之基礎。本項參考德國二〇一二年商法典海商法第四八四條項前段規定。</p> <p>三、本條第二項課以運送人為包裝檢查之義務及檢查之豁免。運送之完成需船貨雙方之協力，包裝是否適</p>

<p>認為貨物包裝存有瑕疵或不足，即應通知託運人。除運送人得以合理方式確認貨物仍適宜裝運外，否則運送人得拒絕該貨物之裝運。</p>		<p>當且充分？一方面課以託運人包裝義務之同時，亦課以運送人合理檢查包裝之義務。然對於貨物已裝入貨櫃或類似運輸機具者，由於多數情況下已上封條且在櫃內緊密堆放，實無再強課運送人為包裝檢查之理，本項後段爰予以豁免。本項參考挪威二〇一〇年海商法第二五六條第一項規定而為制定。</p> <p>四、本條第三項進一步課以運送人包裝不足通知義務及賦予其拒運權。包裝是否恰當或充分？並非運送人所當然全面瞭解，例如某些化學品的容器強度是否足夠等，均屬高度專業問題。本項包裝不足之認定，僅課以運送人依裝運實務標準為認定即可。包裝是否確實充分且適當，仍應就個案為綜合判斷。本項課以運送人的通知義務，即讓運送人有機會進一步瞭解包裝是充分性及妥適性；而賦予運送人的拒運權，主要能解決運送人可能因拒運而違約之爭議。本項規定主要係參考挪威二〇一〇年海商法第二五六條第二項規定為擬定。</p>
<p>(刪除)</p>	<p>第五十條</p> <p>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、本條建議刪除。</p> <p>二、我國民法第六四三條雖規定：「運送人於運送物達到目的地時，應即通知受貨人。」然海上貨物運送之件貨運送通常為定期班輪運送，且海上貨物運送常因貨載量較大，常有(貨櫃)(倉儲)延滯費之恰收及期間計算；另件貨運送亦不同於備船運送為計算延滯期間而必須發送裝船或卸船準備完成通知(NOR)。由於件貨運送大多為定期班輪運送，件貨運送何時抵達，受貨人及受通知人均可大致知曉，實務上件貨運送人會發送船到通知，性質上為服務，民國八十八年海商法將實務慣用的服務，成為運送人的法定義務，將造成例如貨櫃延滯費如何計算等困擾，因此建議刪除為宜。至於海商法本條文予以刪除，是否仍有準用民法第六四三條的問題，則留待日後司法實踐，蓋本修正無意建議刪除民法規定，亦不適合明文規定件貨運送無須發送到貨通知。</p>
<p>第五十八條 (貨物之提領及收訖確認)</p> <p>於目的地，受貨人或其他有權提領貨物之人應於運送契約所約定之地點及期限提領貨物。無該約定者，應依運送人或履行運送人之通知、商業習慣或航運慣例，於合理期限及地點提領貨物。</p> <p>因運送人或履行運送人之請求，提領貨物之人應依提貨地當地慣例或方式，為業已收訖貨物之確認。</p> <p>有關有權提領貨物之人之身分確認、單證繳還、通知及指示程序，依本章第四節運送單證相關規定辦理。</p>		<p>一、本條新增。本條規定貨物之提領義務及收訖確認二義務。</p> <p>二、第一項規定受貨人或其他有權提領貨物之人之依約為貨物提領之義務。貨物運送有賴受貨人等之貨物提領，否則運送將無法順利完成終結，因此課以受貨人等依約提領義務，不僅可作為受領遲延的義務依據，亦對運送人或履行運送人為貨物的後續處理(包括入倉等)提供主張基礎。</p> <p>三、第一項規定受貨人或具有權提領貨物之人應依運送契約所約定之時間及期限提領貨物；無約定者，於預定期限及地點為提領。目前海運實務，鮮少於運送契約上事先約定提領地點及期限(但通常會記載目的地應與哪一運送人或其代理人為貨物受領事宜之聯繫方式)，通常係貨物即將到達時，由目的港運送人或履行運送人以通知受通知人方式，通知貨物大概確切抵達的時間及儲放地點。</p> <p>四、第二項規定提領貨物之人應依提貨地當地慣例或方式為貨物收訖確認之義務。此為貨物交運給運送</p>

		<p>人，運送人應託運人要求應出具貨物收受單證義務之相對義務。貨物收訖具有二項作用：一為確認貨物確實由誰提領或代表誰提領；二為確認貨物的提領日期。由於各地貨物收訖之作法不同，例如 CY 貨櫃運送常以貨櫃交替驗收單(簡稱 E.I.R.)上簽字代之，格式方式不一。</p> <p>五、至於有權提領貨物之人之身分確認、單證繳還、通知及指示程序交貨等，事涉運送單證相關規定，此部分於本章第三節(運送單證)另有規範。本條第三項為相關適用之規定。</p> <p>六、本條第一項及第二項參考鹿特丹規則第四十三條及第四十四條規定為制定。</p>
<p>第五十九條 (貨物收受之收據)</p> <p>託運人或託運人所指定之第三人將貨物交付給運送人或履行運送人時，得要求運送人或履行運送人出具貨物收受相關憑證。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、現行海商法僅有簽發載貨證券之相關規定，然載貨證券係貨物裝載上船才簽發，對於本修正採貨物收受至交付的運送期間規範，已不足以因應。爰參考挪威二〇一〇年海商法第二五九條第一項規定，於第一項規定託運人或託運人所指定之第三人將貨物交付給運送人或履行運送人時，得要求運送人或履行運送人出具貨物收受相關憑證。至於貨物收受憑證為何？則依各地作業慣例為定，例如有些地區簽發所謂的碼頭或大副收據(Dock Receipt 或 Mate Receipt)，有些則簽發「待運載貨證券 Received B/L」。第一項貨物收受憑證，在性質上不同於載貨證券或其他運送單證。</p>
<p>第六十條 (毀損滅失及遲延通知)</p> <p>貨物一經有受領權利人受領，推定運送人或履行運送人已依照運送單證上契約明細之記載，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，以書面通知運送人或履行運送人者。</p> <p>二、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人或履行運送人者。</p> <p>三、於前二款通知期限內，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。</p> <p>四、在收貨證件上註明毀損或滅失者。</p> <p>除於交貨後二十一連續日內向運送人或履行運送人提交遲延交付造成損失之通知外，運送人或履行運送人無須就遲延交付負賠償責任。如有任何實際或懷疑可能發生滅失或毀損時，各方當事人應就核對及清點貨物相互提供一切合理便利，且應提供貨物運送有關記錄及單證之查詢。</p>	<p>第五十六條第一項</p> <p>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>四. 在收貨證件上註明毀損或滅失者。</p>	<p>一、本條修正現行海商法第五十六條第一項規定。</p> <p>二、我國現行海商法第五十六條第一項規定主要參考海牙規則第三條第六項規定而來。按海牙/威士比規則建立海上貨物運送人推定過失責任主義之同時，為平衡負貨損原因舉證責任的運送人的舉證負擔，自有必要要求貨物受領人儘快為貨損通知，以便使運送人能及早保全相關證據。海牙規則貨損通知基本上由五大重點所組成，包括：(a)貨損明顯應立即通知；(b)貨損不明顯三日內書面通知；(c)貨損通知之豁免：有聯合檢驗；(d)未通知之效力：推定已依載貨證券之記載交清貨物；(e)相互便利檢視貨物。我國現行法除前述(c)相互便利檢視貨物乙點外，大體上與海牙規則差異不大。海牙規則及我國海商法現行規定在過去國際或國內實施過程有幾個較受到批評或爭論之處，主要包括：三日期限過短、遲延是否應通知及如何通知、對其他履行輔助人的通知之效力為何、以及是否應規定對託運人之損失通知等。漢堡規則及鹿特丹規則對於前述爭論大致上均有相關修正性規範，例如漢堡規則貨損通知延長為十五日，鹿特丹規則則訂為七個工作日。審酌前述各公約及爭論，以及晚近德國、挪威等國立法例，本修正草案修正方向主要可包括：(1)可增列對履行運送人之通知；(2)提貨後三日內，應延長多少？屬立法政策問題，本修正草案維持三日，然修正為三工作日；(3)增列遲延通知；(4)增列相互檢驗之便利義務；及(5)增列漢堡規則對託運人之通知期限(第十</p>

		<p>九條第七項)(本修正課以託運人較多明確義務及責任)五點上。至於鹿特丹規則的不影響舉證分配(第二十三條第二項)及對運送人或履行運送人的通知效力等視(第二十三條第五項)二點,本為推定過失及通知效力之正常推論可知,並無明訂之必要。</p> <p>三、第一項配合修正納入履行運送人及其他運送單證之修正方向,修正為「推定運送人或履行運送人已依照運送單證上契約明細之記載」。第一款及第二款(第三款移列)亦為「或履行運送人」之增列。</p> <p>四、第一項第三款移列為第二款,並建議修正為「三工作日」,以避免因為例如連假而可能通知無門之情況。</p> <p>五、第一項第三款「提貨前或當時」之共同檢定並未考量三日內共同檢定之情況,因此「提貨前或當時」用語建議以「於前二款通知期限內」取代之。</p> <p>六、增列第二項遲延通知。遲延為事實,理論上遲延本身無須通知,然遲延是否造成損失則為運送人或履行運送人所不知,因此針對遲延如有造成損失部分仍必須為通知。遲延損失之通知期限部分,漢堡規則為六十連續日,鹿特丹規則為二十一連續日,本修正草案採鹿特丹規則之二十一連續日。</p> <p>七、增列第三項相互檢驗之便利義務。本項規定為海牙/威斯比規則、漢堡規則及鹿特丹規則所一致規定,且實務作業上,亦常見相關文件或單證索取之不便利情況(例如貨櫃運送常見的貨櫃交替驗收單 E.I.R 及溫度紀錄表 partlow chart 等),我國法實有必要就此為規範。至於應提供文件範圍為何?由於航運文件甚多,如有爭議,尚有賴法院就個案為認定。然從公約意旨,並非船上所有資料均應提供,應限於「貨物運送有關記錄及單證」,以船上資料為例,貨櫃堆放於船上通常會有堆放位置的「貨櫃積載圖 bay plan」,冷凍櫃會有船員的定期溫度檢查表,這些均屬貨物運送有關紀錄,理論上運送人有義務提供;相對地,船上最為重要的輪機日誌或航海日誌,以及諸多船舶相關證書等,並非直接與係爭貨物有關,理論上非本項規定所應提供之文件,至於這些文件屬運送人免責舉證內容與否,屬舉證責任問題,與本項規定無涉。</p> <p>八、增列第四項對託運人之損失或損害通知。按本修正對託運人有諸多義務及責任規定,從衡平角度,如有託運人應負責之損失事故發生,理應課以運送人或履行運送人類似之事故通知及推定效力。本項參考漢堡規則第十九條第七項,規定運送人或履行運送人未於損失事故發生或貨物受領後九十連續日內為事故通知者,即推定託運人並無造成運送人等損失或損害之任何過失。</p>
<p>第六十一條 (託運人對其他人之替代責任)</p> <p>託運人之受雇人、代理人及其他履行輔助人執行託運人依本法所規定之任何義務有故意過失者,應負所</p>		<p>一、本條亦是修正現行法第五十七條規定。</p> <p>二、現行法第五十七條雖言明託運人對其受雇人或代理人之替代責任。然適用範圍過窄:第一、僅限於受雇人及代理人,而未處理其他獨立的契約履行輔助人,甚至委託運送人或履行運送人之情況;第二、託運人替代責任之範圍並未嚴格限定於託運人義務</p>

<p>致損害之賠償責任。本項規定，依第五十四條第三項所指定之人亦適用之。</p> <p>前項規定不適用於託運人委託運送人、運送人之受雇人、代理人或履行運送人執行託運人義務之情況。</p>		<p>之履行。</p> <p>三、第一項規定託運人之替代責任及依第五十四條第三項所指定之人之適用規定。本項替代責任之範圍包括人的範圍(受雇人、代理人及其他履行輔助人)及事的範圍(履行託運人依本法任何義務)。責任基礎原則上採過失責任主義。</p> <p>四、第二項為託運人替代責任人的範圍之例外規定，亦即如委託執行託運人義務之人為運送人、運送人之受雇人、代理人或履行運送人時(例如運費採 FIO 或 FIOST 條件，然託運人委託運送人執行裝卸及平艙堆放等作業)，前項規定不適用之，亦即託運人對此不負擔替代責任。至於承擔何種責任，則依內部關係為認定。</p>
<p>第四節 運送單證</p>		
<p>第六十二條 (運送單證之簽發)</p> <p>運送人於收受貨物後，因託運人或單證託運人之請求，應發給貨物業已收訖之運送單證，稱收受運送單證，但託運人與運送人另有約定或商業習慣或慣例不使用運送單證或僅適用某類型運送單證者除外。</p> <p>於貨物裝載上船後，託運人或單證託運人可請求簽發裝船運送單證。如已簽發前項收受運送單證者，於簽發裝船運送單證時，應予以返還。收受運送單證上載有或註記船名及貨物業已裝載上船及裝船日期者，視為裝船運送單證。</p> <p>運送單證由船長簽發者，推定其係代表運送人為簽發。</p>	<p>第五十三條</p> <p>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>一、本條修正。本條修正現行法第五十三條，改採運送人簽發主義、收受運送單證主義，及不簽發運送單證之容許等。</p> <p>二、第一項有下列數項變動及修正，主要參考鹿特丹規則第三十五條、德國二〇一二年商法典海商篇第五一三條第一項及挪威二〇一〇年海商法第二九四條第一項規定：</p> <p>(一) 純採運送人簽發主義：國際間自海牙規則後，已改採運送人簽發主義，船長雖可簽發運送單證(載貨證券)，原則上亦是代運送人簽發。漢堡規則及鹿特丹規則原則上運送單證已純由運送人或其授權之人簽發，爰刪除現行法「或船長」幾字。</p> <p>(二) 從「裝船載貨證券」改採「收受運送單證」：傳統載貨證券係貨物裝載後才簽發，屬「裝船載貨證券」。因運送人義務期間從收受至交付後，實無嚴格再為裝船後才簽發之要求，爰修訂為「收受貨物後」即得請求簽發。</p> <p>(三) 應託運人及單證託運人之請求：於 FOB 場合，託運人通常為目的地的買方，為使裝貨港的賣方能取得運送單證，鹿特丹規則推出所謂的單證託運人制度，因此不僅託運人可請求簽發運送單證，單證託運人亦可請求運送人簽發運送單證。</p> <p>(四) 從「載貨證券」改使用「運送單證」：為容納更多的海運文件類型及不同性質，本修正參考鹿特丹規則，以運送單證之詞，取代載貨證券。</p> <p>(五) 不簽發或僅簽發某類型運送單證之容許：現行法僅規定要簽或不簽，並無其他簽發上的彈性。修正為運送單證的簽發得依當事人約定或商業習慣或慣例。例如某航運慣例或當事人約定僅簽發不可背書轉讓的海運單，則託運人即不得再要求運送人簽發可背書轉讓的載貨證券。</p> <p>三、第二項係配合某些貿易仍存有必須使用裝船運送單證(載貨證券)之需求而來。託運人等仍可要求裝船運送單證之簽發，但如先前已簽發收受運送單證者，則必須予以返還。另實務上採用另一方式是在收受運送單證加蓋貨物裝載上船及裝船日期等註記，此時收受運送單證亦可視為裝船運送單證。本項規定</p>

		<p>係參考德國二〇一二年商法典海商篇第五一三條第二項及挪威二〇一〇年海商法第二九四條第二項規定。</p> <p>四、第三項為船長簽發運送單證之規定。船長為船舶所有人或光船承租人之受雇人，如運送單證為船長所簽發時，每屢發生該運送單證究係代表運送人所簽發，抑或代表船舶所有人或光船承租人所簽發之爭議。於本修正採運送人運送單證及本修正運送明細亦有運送人名稱之記載及運送人身份認定等規定的情況下，爰參考挪威二〇一〇年海商法第二九五條規定，明訂運送單證由船長簽發者，推定其係代表運送人為簽發。</p>
<p>第六十三條（運送單證之種類及其權利之轉讓）</p> <p>本章運送單證為左列三種：</p> <p>一、可轉讓運送單證。</p> <p>二、不可轉讓運送單證。</p> <p>三、約定必須繳還之不可轉讓運送單證。</p> <p>可轉讓運送單證得為記名式、指示式及無記名式。記名式運送單證無禁止背書轉讓記載者，視同指示式運送單證。</p> <p>指示式運送單證得以適當背書或空白背書方式轉讓給持有人；無記名或空白背書運送單證，以及待某人指定之運送單證於該人與第一受讓人稱持有人間，無須背書。依本項方式為運送單證轉讓者，該運送單證所包含之各項權利亦隨之轉讓。受讓可轉讓運送單證之非託運人之持有人，僅於其行使運送契約下任何權利時，始承擔該運送單證上所載明之任何責任。</p>	<p>第六十條第一項（民法提單規定之準用）</p> <p>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>一、本條新增，刪除現行法第六十條第一項。本條規定本章運送單證之種類、可轉讓運送單證之轉讓方式、單證轉讓之效力、以及單證受讓人或持有人之責任。</p> <p>二、第一項針對本章所適用之運送單證為分類。為擴大海上貨物運送法運送單證的適用範圍，而不僅限於傳統的載貨證券，參考鹿特丹規則以運送單證的「可否轉讓」及「是否約定繳還」，區分為三種運送單證類型。</p> <p>三、第二項針對可轉讓運送單證為進一步分類，本部分與載貨證券及民法提單規定保持一致，包括記名式、指示式及無記名式。另本項後段參考我國民法第六二八條「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第二項為訂定，記名式運送單證無禁止背書轉讓記載者，視同指示式運送單證。</p> <p>四、第三項規定可轉讓運送單證之轉讓方式及轉讓之效力。於轉讓方式部分，主要是沿襲目前以載貨證券為主之背書實務及鹿特丹規則第五十七條第一項規定，亦即指示式單證得以適當背書或空白背書方式為轉讓，而無記名單證及已空白背書之運送單證則無須背書。另在單證轉讓之效力部分，參考鹿特丹規則第五十七條第一項規定，依本項方式為單證轉讓者，該運送單證所包含之各項權利亦隨之轉讓。至於何謂「該運送單證所包含之各項權利」？解釋上可包括運送契約本身所約定之權利、國際公約或法律所賦予可轉讓運送單證持有人之權利(例如提貨權、控制權等)，以及航運慣例或貿易習慣賦予可轉讓運送單證持有人之權利(例如於待運單證上加上貨物已裝船之註記等)。</p> <p>五、第四項為可轉讓運送單證持有人責任之相關規定。按可轉讓運送單證之持有人，其所繼受的權利義務的法理基礎為何？各國並非一致，有基於權利轉讓(rights on assignment)、或繼承(succession)、或債之參加(accession)、或新債取代舊債(novation)等不同理論。事實上，於可轉讓運送單證之中間持有人，通常不會行使運送契約任何權利。最典型範例為開狀銀行的立場問題。開狀銀行因信用狀擔保之故，常會被列名為「受貨人」並「待指定」，亦即受貨人欄</p>

		<p>為「待 BBB 銀行指定(to the order of BBB Bank)」或「BBB 銀行或待指定(BBB or order)」，於貨物抵達目的地前，買方支付貨款給該銀行，銀行將單證轉讓給買方，以便買方向運送人繳還以提領貨物。此時銀行原則上不承擔任何運送契約之義務或責任，蓋其並未行使運送契約下之任何權利。對此，鹿特丹規則對此達成「有行使權利，才承擔責任；未行使權利，不承擔責任」之共識，並於該公約第五十八條予以明文。本修正採之，並為本條第四項規定受讓可轉讓運送單證之非託運人之持有人，僅於其行使運送契約下任何權利時，始承擔該運送單證上所載明之任何責任。至於何謂「行使運送契約下任何權利」，主要包括提貨權、運送途中的貨物控制權行使，以及與運送人協議為運送契約之變更等。</p>
<p>第六十四條 (運送單證應記載之契約明細)</p> <p>運送單證應載明下列各款事項，由運送人或其代理人簽名：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、依照託運人書面通知之合於運送所需之貨物說明、貨物如為危險品時之貨物危險性質、識別貨物所需之主要標誌、貨物數量、件數及其包裝之種類及個數、託運人依法應提供之貨物重量，及如有提供之貨物價值； 二、運送人或履行運送人收到貨物時之貨物表面情狀說明； 三、運送人名稱及地址； 四、運送人收到貨物之日期、或貨物裝船日期、或運送單證簽發日期及簽發地點； 五、可轉讓運送單證及不可轉讓運送單證但約定應繳還之正本簽發份數； 六、如為貨櫃裝載時之貨櫃號碼及型號，但不包括貨櫃封條號碼； 七、運費及是否已付訖之記載； 八、託運人或單證託運人之姓名或名稱； 九、已知或運送契約所指明的船舶名稱； 十、託運人所指定之受貨人名稱及地址； 十一、已知之收貨地及交貨地； 十二、運送契約所指定之裝貨港及卸貨港； 十三、運送契約所約定適用之國際公約； 十四、甲板裝載之約定及甲板上裝載情況； 	<p>第五十四條第一項</p> <p>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。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、本條修正。本條針對應記載項目及其內容為大幅修正，並加列本條所規定之契約明細記載事項屬相對必要記載事項。 二、我國現行海商法第五十四條載貨證券應記載事項僅七款，並僅限適用載貨證券。不僅欠缺對貨物外表情況及運送人名稱之記載，實務上諸多應記載事項亦未納入。本條第一項爰參考漢堡規則第十五條第一項及鹿特丹規則第三十六條至第三十八條、德國二〇一二年商法典海商篇第一五五條第一項及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第一項規定為修正。 三、第一項前段有二處修正，一將「載貨證券」修正為「運送單證」以納入其他類型的運送文件；二將「由運送人或船長簽名」修正為「由運送人或其代理人簽名」，以落實運送人運送單證原則。 四、第一項各契約明細項目部分，目前除鹿特丹規則採區分法(亦即區分託運人提供、運送人自知項目、得記載項目等)，漢堡規則及目前主要國家大體上仍採統一規定方式。本修正考量鹿特丹規則區分方式過於複雜，而統一規定方式不僅較為清楚，且與相關條款搭配亦可達到鹿特丹規則所需各項要求，因此本修正草案採統一規定方式，總計列舉十七款契約明細記載項目。前列項目主要係整合漢堡規則、鹿特丹規則，及挪威、德國等晚近立法而來。於各款項目部分： <ol style="list-style-type: none"> (一) 第一款「依照託運人書面通知之合於運送所需之貨物說明、貨物如為危險品之危險性質、識別貨物所需之主要標誌、貨物數量、件數及其包裝之種類及個數、或託運人如有提供之貨物重量及貨物價值」：本款規定為運送物同一性的表徵，也是契約明細最重要的核心項目。本款復可區分為二部分：一為傳統的貨品聲明，包括貨物名稱、標誌及貨物數量件數等；二為相對記載事項，視託運人有無聲明為定，包括危險品、貨物重量及貨物價值三點。前述用語中比較特殊的是「合於運送所需之」等字，本段文字主要是參考鹿特丹規則第三十六條第一項第一款「as appropriate for the transport」用語而來，目的在避免託運人貨品聲明過於冗長且具太多的技術性用語，運送人對於貨

<p>十五、如有約定之運送人責任限制更高額度之約定；</p> <p>十六、如有約定之交貨地交付日期或期間；</p> <p>十七、如有約定使用電子運送記錄，有關電子運送記錄之發送、呈現、資料完整保持、身份證明、收訖及失效確認等使用程序規範情況。</p> <p>前項各款部分名詞之意義及其適用如下：</p> <p>一、第一項第二款「貨物表面情狀」指貨物於託運人交付給運送人或履行運送人時對已包裝貨物所進行之合理外部檢查。未記載貨物表面情狀者，視為貨物收受時表面情狀良好。</p> <p>二、第一項第三款如有記載運送人名稱者，運送單證內任何與運送人身份認定的其他訊息一概無效；未記載運送人名稱者且契約明細載明貨物已裝載上船者，推定船舶所有權人為運送人，船舶所有權人得以證明光船承租人或某人為運送人之方式推翻前述推定，光船承租人亦得為同樣的推定及舉證推翻之，但請求權人另可舉證證明運送人身份者，不在此限。</p> <p>三、第一項第四款有日期之記載，但未指明該日期記載之意義時，如契約明細載明貨物已裝船，該日期視為裝船日期，如未載明貨物已裝船，則該日期視為貨物收受日期。</p> <p>四、第一項第七款如記載運費已付訖或已預付者，運送人不得以運費實際尚未付清為由對受貨人或持有人為不同主張，但受貨人或持有人同為託運人者除外。</p> <p>第一項所列各款契約明細之一或數款內容有欠缺或不正確者，不影響運送單證之法律性質或法律效力。</p>		<p>物說明，只要是選擇「合運送所需」之部分即可，無須全盤記載；</p> <p>(二) 第二款「運送人或履行運送人收到貨物時之貨物表面情狀說明」：本款新增，本款規定於海牙規則以來本均為應記載項目，然我國法一直未將其列入，僅於聲明保留部分為簡略規定而已。至於何謂「貨物表面情況」，本條第二項第一款有進一步規定；</p> <p>(三) 第三款「運送人名稱及地址」：本款新增，運送人名稱等資料於漢堡規則及鹿特丹規則均有明文規定。於一般定期班輪，運送人名稱通常會直接印刷在運送單證抬頭上，但仍有許多類型的運送單證，特別是於傭船契約下簽發運送單證時，如運送人名稱未記載，相當容易產生誰為運送人之爭議。至於運送人名稱記載之有無及其身份認定問題，本條第二項第二款亦有進一步規定；</p> <p>(四) 第四款「運送人收到貨物之日期、或貨物裝船日期、或運送單證簽發日期及簽發地點」：現行海商法規定「填發之年月日」。於傳統裝船載貨證券，載貨證券是裝船後才簽發，因此簽發日期解釋上為裝船日同一或之後。從然本修正改採收受運送單證後，相關日期的記載即必須有所調整。從航運實務角度，載貨證券或運送單證的簽發日期並非重要，蓋與運送人義務期間的起迄(從收受至交付)及國際貿易最後裝船日之要求，相關日期較為重要者為貨物收受日期及貨物裝船日。另由於國際貿易常有最後裝船日或交貨日之嚴格要求，因此相關日期的記載為一很重要的項目。至於運送單證有記載日期但未載明其意義之日期認定問題，本條第二項第三款亦有進一步規定；</p> <p>(五) 第五款「可轉讓運送單證正本之簽發份數」：本款修正現行法「載貨證券的份數」為「可轉讓運送單證及不可轉讓運送單證但約定應繳還之正本簽發份數」，以配合改採運送單證之規定。本款規定主要是參考鹿特丹規則第三十六條第二項 c 款規定，然該規定僅限「可轉讓運送單證」，由於鹿特丹規則的運送單證種類尚包括「不可轉讓運送單證但約定應繳還之運送單證」，而該類單證於交貨時或控制權的行使均會與份數多寡有關，因此鹿特丹規則第三十六條第二項 c 款顯為立法的缺陷，本修正予以補足。另其他不可轉讓運送單證，因無繳還問題，簽發份數記載與否並不重要；</p> <p>(六) 第六款「如為貨櫃裝載時之貨櫃號碼及型號，但不包括貨櫃封條號碼」：貨櫃運送之貨櫃號碼等為是否為貨櫃運送？以及交貨提貨或控制權行使時很重要的資訊事項。鹿特丹規則第三十六條契約明細條款中並未對此為規定，但鹿特丹規則第四十一條 c 款有針對貨櫃號碼不可反證推翻之點為規定，爰將貨櫃號碼列為契約明細記載事項，以為明確；</p> <p>(七) 第七款「運費及是否已付訖之記載」：我國現行法第五款僅言「運費交付」，應記載內容如何並不明。本款參考漢堡規則第十五條一項 k 款及鹿特</p>
---	--	---

		<p>丹規則第四十二條規定。海上貨物運送應支付的費用類型很多，除一般運費外，可能還包括文件費、燃油附加費、貨櫃處置費(冷凍櫃還有電費)、延滯費、以及如有 FIO 等裝卸條款約定之貨物裝卸平艙堆放等費用。此外，運費是否付訖之記載亦為運送人得否向受領權利人為請求之主張並行使貨物留置權一很重要的依據；</p> <p>(八) 第八款「託運人或單證託運人之姓名或名稱」：本款修正現行法第五十四條第一項第二款規定「託運人之姓名或名稱。」託運人為運送契約的當事人，在某些情況下，亦為控制權行使的主體，本有其重要性。然從契約當事人角度，誰為託運人？為運送雙方明知之事項，且其記載與否不涉運送單證信賴保護問題，且於某些情況，託運人並不欲其名稱列於運送單證上，例如託運人為承攬運送人。是故，鹿特丹規則第三十六條契約明細並無託運人記載之要求或規定。本修正認為，由於運送單證契約明細之記載已確採相對必要記載主義，且託運人記載本為現有航運慣例，以及現行法及漢堡規則等均有託運人記載之規定，本修正草案託運人或單證託運人亦列為記載事項；</p> <p>(九) 第九款「已知或運送契約所指明的船舶名稱」：本款新增，本款主要參考鹿特丹規則第三十六條第三項 b 款規定而來。某些運送契約可能很早就締結(尚不確定船舶為哪艘)，或類似批量契約會有分批裝運(可能裝運不同船舶)或許多承攬運送(可能還不知到要裝哪家船運業者的哪艘船)之情況，因此，船舶以已知其名稱者始有記載之必要。另於傭船契約簽發運送單證的場合，由於傭船契約重視船舶的個別性，且均已事先指定或確定，因此可以運送契約所指定之船舶名稱；</p> <p>(十) 第十款「託運人所指定之受貨人名稱及地址」：本款新增，本款主要參考漢堡規則第十五條一項 e 款及鹿特丹規則第三十六條第三項 a 款規定。除少數轉手頻繁的貨品可能不知受貨人為誰外，運送契約締結當時大都應知道受貨人是誰。然實務上亦經常因商業機密等考量，不願在運送單證上直接載明誰為受貨人(此時通常會以指示式或無記名方式為之)，因此本款受貨人係以託運人有指定為前提；</p> <p>(十一) 第十一款「已知之收貨地及交貨地」：本款新增，本款主要參考鹿特丹規則第三十六條第三項 c 款規定。本修正採鹿特丹規則運送人義務期間從貨物收受到交付，即有記載收貨地及交貨地之記載需求。然一如前二款說明，或因某些運送契約可能很早就締結，或類似批量契約會有分批分地裝運及交付之情況，因此有關收貨地及交貨地之記載以締結運送契約時已知為前提；</p> <p>(十二) 第十二款「運送契約所指定之裝貨港及卸貨港」：本款修正現行法第五十四條第一項第四款規定「裝載港及卸貨港。」本修正雖採收受至交付，然裝貨港及卸貨港無論在運送契約本身，抑或國際貿易上亦有其重要性，蓋其畢竟是海上運送最</p>
--	--	---

		<p>主要的運輸工具船舶的停靠點。然不似收貨地及交貨地可能因地點而不確定(例如內陸貨櫃場有多個，還不確定是那個貨櫃場)，裝貨港及卸貨港的港口則較為固定且明確，因此不使用「已知」而使用「運送契約所指定」之詞；</p> <p>(十三) 第十三款「運送契約所約定適用之國際公約」：本款新增，本款主要參考漢堡規則第十五條一項 l 款及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第一項第十一款而來。於法律適用上，載貨證券或運送單證除準據法條款，幾乎一成不變地會約定所謂的「至上條款」，此條款除有擴大各公約的私法契約適用之功能外，更重要的是在法律適用上，亦能提供一國際規範的準據法適用依據；</p> <p>(十四) 第十四款「甲板裝載之約定及甲板上裝載情況」：本款新增，本款主要參考漢堡規則第十五條一項 m 款及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第一項第十二款規定而來。合法甲板裝載，除航運習慣及商業慣例外，最主要仍來自契約當事人的約定，由於甲板裝載相關危險性較高，為保護運送單證受讓人，約定甲板裝載通常要求必須將甲板裝載之約定及其裝載之情況記載於運送單證上；</p> <p>(十五) 第十五款「如有約定之運送人責任限制更高額度之約定」：本款新增，本款主要參考漢堡規則第十五條一項 m 款及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第一項第十三款規定而來。海上貨物運送責任體系規範運送人的最低強制責任，在此原則下，自容許運送人以約定方式提高依法或依公約可主張之責任限制額度；</p> <p>(十六) 第十六款「如有約定之交貨地交付日期或期間」：本款新增，本款主要參考漢堡規則第十五條一項 n 款及挪威二〇一〇年海商法第二九六條第一項第十三款規定而來。於漢堡規則及鹿特丹規則及本修正明文納入運送人遲到責任後，遲到之認定便非常重要，而其中最關鍵認定標準即是否有約定貨物抵達時間！因此當運送契約當事人有特別約定貨物抵達時間時，即應予以記載，免生舉證上的爭議。</p> <p>(十七) 第十七款「如有約定使用電子運送記錄，有關電子運送記錄之發送、呈現、資料完整保持、身份證明、收訖及失效確認等使用程序規範情況。」本款參考鹿特丹規則第九條第二項規定而來。當運送人與託運人協議使用電子運送紀錄取代傳統紙本運送單證時，為保護電子運送記錄受讓人的利益，必須於契約明細上明確記載前列使用程序規範情況。</p> <p>五、第二項針對第一項部分記載事項的名詞意義及其適用為規定，主要包括貨物表面情狀、運送人名稱、日期記載及運費記載四款為規定：</p> <p>(一) 第一款針對「貨物表面情狀」之意義及未記載之效力為規定。本款規定主要係參考鹿特丹規則第三十六條第四項及第三十九條第三項規定而來。本款僅限對「已包裝貨物 the goods as packaged」</p>
--	--	---

		<p>之合理外部檢查，自不包括「包裝貨物之內部檢查」。另從鹿特丹規則第四十條保留聲明規定意旨，已包裝貨物解釋上包括貨櫃貨物，亦即運送人無針對貨櫃內之貨物為檢查之義務，此時僅得為聲明保留記載。而所謂的合理外部檢查，不僅包括目視外觀，解釋上亦包括聲響及氣味之檢查等。如運送人或履行運送人為合理外部檢查後發現有異狀者，即應將該異狀於運送單證上為翔實記載，未記載者，視為貨物收受時表面情狀良好 (are deemed to have stated that the goods were in apparent good order)。</p> <p>(二) 第二款針對「運送人名稱」之記載及其效力為規定。本款規定主要係參考鹿特丹規則第三十七條定而來。各公約及本修正雖針對運送人有明確定義，但在實務上，或許是故意而為，運送人有時不在運送單證上載明其身份，有時以所謂的運送人身份條款(identity of the carrier clause)或轉責(demise clause)條款主張其非運送人，繼而衍生諸多運送人身份認定的問題。基此，漢堡規則及鹿特丹規則便規定運送單證上應載明運送人姓名。於契約明細上載明運送人身份時，依本款前段規定，運送單證內任何與運送人身份認定的其他訊息一概無效；換言之，前述運送人身份條款(identity of the carrier clause)或轉責(demise clause)條款均應為無效之認定，以強化運送人身份記載之效力。但如未載明運送人身份時，本款中段即進一步規定，先推定船舶登記所有人為運送人，但船舶登記所有人得舉證證明何人(船舶承租人或其他人)為運送人而予以推翻該推定，其他人亦可為同樣之舉證。但不論有無運送人身份的記載，並不代表所記載之運送人或所推定的運送人即為真正應負責之運送人，基此本款最後但書規定「請求權人另有證據證明運送人身份者，不在此限。」亦即如請求權人依準據法國之契約法規範確認某人真正運送人身份時，即使該人非本條第一項及本項前段所記載或所推定之運送人，仍得對該人提起訴請。</p> <p>(三) 第三款針對各日期不明時為規定。本款規定主要係參考鹿特丹規則第三十九條第二項。按前項第四款規定可載明運送人收到貨物之日期、或貨物裝船日期、或運送單證簽發日期，因此如有記載日期，而未指明該日期代表為何時，即會產生爭議。本款係以運送單證上是否有已裝船之記載為斷，如記載已裝船，該日期即為裝船日；如未載明貨物已裝船，則視為收受日期。應注意的是，鹿特丹規則相關用語並未使用「推定」類似用語，而係使用「indicated」等肯定用語，等同於「視為 is deemed」。亦即契約當事人不得藉由嗣後的證據推翻本項規定所確定之日期。</p> <p>(四) 第四款針對「運費已付訖或已預付」之記載及其效力為規定。本款規定主要係參考鹿特丹規則第四十二條定而來。本款規定主要是為解決國際間有關「運費已付」或「運費已預付」之解釋上爭</p>
--	--	---

		<p>議。從運送單證文義證券性，如已記載運費已付，信賴該單證之受貨人或單證持有人即應受到保護。換言之，如運費事實上並未支付，然運送人仍於運送單證上記載已付訖者，則運送人僅能依原始運送契約關係向託運人為運費之請求。因此如託運人同為受貨人或單證持有人時，因非善意，因此不適用本款前段規定，此為本款但書規定之主要理由。</p> <p>六、第三項規定「第一項所列各款契約明細之一或數款內容有欠缺或不正確者，不影響運送單證之法律性質或法律效力。」本項規定參考漢堡規則第十五條第三項、鹿特丹規則第三十九條第一項及挪威二〇一〇年海商法第二九七條而來。本項規定在表示契約明細各款記載規定僅具「相對要式」效力，而非「絕對要式」效力。</p>
<p>第六十五條 (契約明細之保留聲明)</p> <p>前條第一項第一款之通知事項，如因貨物因外包裝、裝載於密封設備內或欠缺適當方法而無法對貨物進行實際檢查、點數或未進行稱重，或雖經檢查仍無法與託運人所通知事項進行核對，或經核對仍有不符者，運送人得為據稱告、據稱重、內容不詳、重量不詳、載明運送人自己認為正確之資料等之保留聲明。</p> <p>依前項規定為保留聲明者，就保留聲明之契約明細部分推定其不具證據上之效力。</p> <p>前條第一項第一款契約明細如係運送人所提供，以及第二款至第六款項目，運送人如為保留聲明記載者，不生效力。</p>	<p>第五十四條第二項</p> <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>一、本條修正現行法第五十四條第二項規定。現行法第五十四條第二項主要參考海牙威士比規則而來，已無法因應貨櫃化以後的保留聲明記載需求。爰綜合參照漢堡規則第十六條、鹿特丹規則第四十條、德國二〇一二年商法典海商篇第五一七條及挪威二〇一〇年海商法第二九九條規定，為本條之修正。</p> <p>二、鹿特丹規則第四十條有關保留聲明的規定相當複雜。該條第一項明文規定運送人如明知託運人貨品聲明有虛偽不實時，負應為保留聲明之義務。本項義務主要係為處理「補償狀 letter of indemnity」問題而來，此部分本修正草案移列次條規定處理。鹿特丹規則第四十條第三項及第四項則分別針對「非密封貨櫃貨物」及「密封貨櫃貨物」為不同的保留聲明記載規定。本修正將該二項內容予以整併而成為本修正本條規定。</p> <p>三、託運人書面聲明內容得聲明保留的原因有許多，包括因貨物被包裝、裝載於密封設備內或欠缺適當方法而無法對貨物進行實際檢查、點數；或 2)未約定進行稱重；或 3)雖經檢查仍無法與託運人通知事項進行核對；或 4)或經核對後仍有不符者等。至於聲明保留應如何記載？鹿特丹規則第三十九條僅言「聲明保留 qualify the information」，而不像漢堡規則規定第十六條第一項必須記載「詳細說明該不正確情況、受懷疑之理由，或欠缺適當核對方法之情況」。從鹿特丹規則立法討論文件觀之(Preliminary Draft Instrument W.P. 21 para. 140.)，鹿特丹規定如此籠統或概括說法主要是希望能涵蓋目前航運實務上經常使用的「據稱內含 said to contain」、「託運人自稱自計 shipper's weight and count」或「內容不知 contents unknown」等據稱告或不知條款用語。</p> <p>四、本修正雖採鹿特丹規則間接肯定學理上據稱告等不知條款用語的效力，但並非運送單證有此記載，即具其效力，仍必須視是否有符合聲明保留的具體或合理原因為定。例如託運人交運五只 CY 貨櫃貨物，運送契約未約定秤重，託運人聲明每只貨櫃貨物重八公噸，則運送人即得於運送單證上為「託運人自稱重量 shipper's weight」之保留記載。同例，如運</p>

		<p>送契約載明運送人應秤重，然運送人為減少成本而未秤重，仍於運送單證上為「託運人自稱重量 shipper's weight」之保留記載，則此記載自不生效力。</p> <p>五、就聲明保留之效力範圍則依保留聲明的內容為定，任一保留聲明並不當然具有完全否定運送單證整個契約明細上貨物陳述之效力。因此，如運送人僅就貨物陳述的一部份為保留聲明(例如僅就標誌部分)，就未保留聲明的其他貨物陳述部分(名稱、數量等)，仍具效力。是本條第二項參考鹿特丹規則第四十條第二項規定意旨為訂定。</p> <p>六、得聲明保留僅限於前條(亦即第六十四條)第一項第一款託運人所書面聲明的內容。理論上，運送人自身提供並記載之項目，自無聲明保留的問題。基此，本條第三項規定如第六十四條第一項第一款內容為運送人所提供(例如運送人協助託運人裝貨或重新包裝等)，以及第六十四條第二項各款規定(貨物表面情狀、運送人名稱、相關日期及運送單證之份數)，如運送人為保留記載，自不生任何效力。第三項規定爰參照鹿特丹規則第四十一條第一項 c 款規定而來。</p>
<p>第六十六條 (契約明細之證據效力)</p> <p>運送單證未依第六十五條為保留聲明者，推定運送人已收受契約明細之貨物而為記載並為運送。</p> <p>可轉讓運送單證已轉讓給善意第三人或約定必須繳還之不可轉讓運送單證，運送人不得就契約明細的任何內容提出反證。</p> <p>運送人對不可轉讓運送單證之善意受貨人不得就第六十四條第一項第一款至第六款契約明細所載內容提出任何反證。</p> <p>運送人明知託運人通知事項與所收受貨物之實際狀況有顯著不實或虛偽情事，而與託運人有不予保留記載之協議，如運送人未於運送單證上為保留聲明造成善意第三人或受貨人因信賴運送單證之記載而受有損失，運送人應予以賠償，且不得主張本章第四十八條及第四十九條所規定之責任限制。前述運送人與託運人間協議之效力，由法院就個案認定之。</p>	<p>第五十四條第三項</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>	<p>一、本條修正現行法第五十四條第三項規定。本條參考鹿特丹規則將證據力適用範圍擴及整個契約明細的記載，並分別針對其一般推定證據效力及對可轉讓運送單據之絕對證據效力為規定。</p> <p>二、現行海商法第五十四條第三項主要係參考海牙/威斯比規則第三條第四項規定而言，其適用範圍僅限於託運人書面通知之貨物資料，且僅規定一般的推定效力，而未規定對善意載貨證券持有人之絕對證據效力。</p> <p>三、第一項延續海牙規則以來的一貫原則，規定契約明細貨物記載之推定或表面證據效力。應注意的是，本項推定效力規定僅限適用於「貨物記載」部分。本項參考鹿特丹規則第四十一條(a)款規定而為制訂。</p> <p>四、於載貨證券記載與善意持有人間之關係，威斯比規則改採「絕對性證據」效力，亦即運送人不得以反證推翻。此原則延續至漢堡規則及鹿特丹規則，然鹿特丹規則因將載貨證券擴大適用於可轉讓單證及不可轉讓單證，因不可轉讓運送單證涉及單證文義性及信賴保護程度較低，鹿特丹規則於第四十一條(b)款及(c)款為分別規定，前者採完全絕對證據效力，後者採有限度的絕對證券效力。本修正採之，並分別於第二項及第三項為規定。</p> <p>五、第二項規定「可轉讓運送單證或約定必須繳還之不可轉讓運送單證已轉讓給善意第三人者，運送人不得就契約明細的任何內容提出反證。」此二種單證的文義證券要求度較高，必須課以絕對證據效力，以保護信賴該單證記載之善意第三人或善意受貨人。應注意的是，本項規定之適用範圍為整個「契約明細」，而非僅限於貨物記載。</p> <p>六、第三項規定「運送人對不可轉讓運送單證之善意受貨人不得就第一百三十一條第一項第一款至第六款契</p>

		<p>約明細所載內容提出任何反證。」由於不可轉讓運送單證之文義證券要求度較低，原本鹿特丹規則草擬時不擬針對此類單證為絕對證據效力之任何規範，後經妥協，最後仍決定納入，然採有限度的絕對證據效力，亦即僅限於前條第一項第一款至第六款規定。</p> <p>七、第四項事實上為「補償狀 letter of indemnity」的特別規定。託運人通知事項與所收受貨物實際狀況如有不符，運送人本得自行決定是否於所簽發之運送單證上予以保留記載，如不為保留記載，僅生運送人前述各項推定或絕對證據之不利益而已。然如運送人不為保留記載係因與託運人間之協議，等同通謀虛偽意思表示，甚至屬共同詐欺。補償狀之效力為何？鹿特丹規則除於第四十條第一項規定運送人「應」為保留記載之要求外，並未予以進一步規定，主要理由是鹿特丹規則研擬期間，與會國代表認為此情已構成責任限制權利之喪失，對運送人的處罰已足夠。漢堡規則第十七條第二至第四項則對此部分有較為詳細的規定。本修正採用類似漢堡規則規定，以明確運送人對善意第三人之責任及不得主張責任限制之規定。至於前述補償狀的效力為何？漢堡規則第十七條第三項明文規定仍具效力，但於我國，依民法第八十七條規定：「表意人與相對人通謀而為虛偽意思表示者，其意思表示無效。但不得以其無效對抗善意第三人。」之意旨，應為無效之見解。本修正對此建議採「效力未定」見解，其效力為何？由法院認定之。主要理由為，補償狀大都僅是針對若干微小事項(或僅極少部分的貨物包裝破損或數量短少等)，託運人為避免因運送人為保留記載而造成運送單證之不清潔，遂以承諾予以運送人任何因不為保留記載所導致之所有費用及損失或責任，運送人予以配合而來。嚴格而言，雖仍屬通謀虛偽意思表示，但很難謂運送人或託運人有欲積極詐欺善意單證持有人或受貨人之意圖。但如為學理上的「空券」(亦即根本沒有收到運送單證上所載明之貨載)之類的運送單證簽發，則詐欺意圖復非常明顯。換言之，補償狀的之效力為何？實有就個案嚴重性予以區分之必要，另一方面也必須慮及通謀虛偽意思表示之公序要求。</p>
<p>第六十七條（應繳還及可轉讓運送單證之遺失被盜等）</p> <p>應繳還及可轉讓運送單證遺失、被盜或滅失者，除權判決應向運送契約所約定之貨物交付地或遺失、被盜或滅失發生地法院申請之。法院受理並開始公示催告程序後，主張運送單證遺失或滅失之運送單證持有人即得以擔保方式向運送人請求補發運送單證或為提貨之主張。</p>		<p>一、本條新增。本條規定應繳還及可轉讓運送單證之遺失、被盜或滅失時之處理及其擔保補發或擔保提貨之要求。</p> <p>二、我國現行法僅有載貨證券遺失準用規定，亦即現行海商法第六十條準用民法第六二九條之一再準用民法六一八條之一「倉單遺失、被盜或滅失者，倉單持有人得於公示催告程序開始後，向倉庫營業人提供相當之擔保，請求補發新倉單。」然此規定並未針對向何法院提出公示催告申請，以及可否請求提貨等情為規定。</p> <p>三、本條爰參考挪威二〇一〇年海商法第三〇三條及前述民法六一八條之一規定，明訂除權判決應向運送契約所約定之貨物交付地法院申請之。另慮及公</p>

		<p>示催告、除權判決通常耗時多月，本條後段進一步規定，於法院受理並開始公示催告後，主張遺失等之單證持有人即得以擔保方式向運送人請求補發運送單證或為提貨之主張。</p>
<p>第五節 控制權、提貨權與貨物交付</p>		
<p>第六十八條 (控制權與控制方)</p> <p>控制權僅能由控制方於運送人義務期間內，就下列事項行使其：</p> <p>一、針對貨物為指示或變更指示，此指示不應構成運送契約之變更；</p> <p>二、於運送途中提領貨物；</p> <p>三、以其他人取代受貨人。</p> <p>除前項第二款及第三款外，其他涉及運送契約變更及控制權轉讓性之限制等事項，控制方應與運送人達成協議，並將該變更應註記於可轉讓運送單證或約定必須繳還之不可轉讓運送單證上並予以簽章。</p> <p>各運送單證之控制方認定及控制權轉讓方式規定如下：</p> <p>一、簽發可轉讓運送單證時：持有運送單證所有正本之持有人為控制方。控制方得以背書方式將所有運送單證正本轉讓給他人之方式，為控制權之轉讓。控制權之行使應提示所有運送單證正本並適當表明其身份。</p> <p>二、未簽發任何運送單證或簽發不可轉讓運送單證時：託運人或託運人於締約當時所指定之受貨人、或單證託運人或任何其他他人為控制方。控制權得以通知運送人方式轉讓他人。控制權之行使應適當表明其身份。</p> <p>三、簽發約定必須繳還之不可轉讓運送單證時：託運人為控制方。控制方得以背書方式將所有運送單證正本轉讓給他人之方式，為控制權之轉讓。控制權之行使應提示所有運送單證正本並適當表明其身份。</p> <p>控制方負有向運送人或履行運送人及時提供履行運送契約義務合理所需，為運送人無法以其他方式取得之貨物資料、指示或文件。控制方不明或未及時提供資料者，應由託運人或單證託運人提供該資料、指示或文件。</p>		<p>一、本條新增。本條針對控制權範圍及轉讓、控制方的認定、控制權之行使及控制方義務等為規定。</p> <p>二、鹿特丹規則第十章係針對貨物於運送途中且於運送人監管下時之貨物權控制情況。運送中的貨物，運送人僅係間接占有，貨物仍有其所有權人，其可能是最終的買方(權利已移轉)、也可能是原始的賣方(如其欲保留權利)、亦可能是貿易環節中的某一中間人(例如銀行)。以海牙/威斯比規則為主的傳統海上貨物運送公約，以具有法定權利證券功能之載貨證券(善意或合法持有人)作為貨物所有權人及其權利行使之資格憑證。然於其他國際運送公約類型，由於其他運送類型並無類似可轉讓載貨證券之設計，因此通常會規定若干與控制權(right of control)或控制方(controlling party)有關之規定，例如與空運有關之1999年統一國際航空運送某些規則公約第十二條及第十四條至第十六條、與鐵路運送有關之一九八〇年 CIM-COTIF 公約(國際鐵路運送公約第十八條至第二十二條、與陸運有關之一九五六年 CMR 公約(國際陸上貨物運送契約公約第十二條及第十四條至第十六條。由於海牙/威斯比規則及漢堡規則相關貨物權利的行使均與載貨證券等緊密結合，均未規定控制權或控制方相關規定，目前多以各國立法及運送契約約定方式為處理控制權或控制方。海牙/威斯比規則及漢堡規則未規定控制權或控制方的結果，不僅無法清楚確定或釐清運送契約當事人之法律地位，且限制運送多元化的發展。</p> <p>三、德國及挪威等國並無類似鹿特丹規則如此完整的控制方及控制權規定，但德國二〇一二年商法典海商篇第五一九條針對持有人及合法性、第五二〇條運送人應符合指示執行，及挪威二〇一〇年海商法第三〇七條中止權行使等規定，事實上均屬類似鹿特丹規則控制方及控制權範圍。由於鹿特丹規則相關規定較為完備，本修正採之。</p> <p>四、第一項規定法定控制權(意定控制權另有規定)之行使、控制權範圍及其存續期間。控制權之行使僅能由控制方(由第二項確定之)行使其，控制權存續期間等同運送人義務期間，而控制權範圍主要有三：一為對貨物之指示及修改變更，例如溫度設定變更/甲板上下裝載之變更等；二為中途提貨權，此權利的目的主要係避免貨物抵達目的地後為受貨人所提領；三為由其他人取代受貨人。後三款均屬國際貨品買賣停運權及處置權之表徵，也均構成運送契約之變更；至於第一款則尚未構成契約變更的程度。</p> <p>五、第二項為控制權行使內容涉及契約變更者，所必須完成的程序要件。本項主要參考鹿特丹規則第五十</p>

		<p>四條及第五十六條規定而來。按前項第二及三款屬法定控制權範疇，無須運送人同意，但為保障善意持有人，仍應於運送單證上為註記簽章。而其他涉及運送契約變更及控制權轉讓性之限制等事項則屬意定控制權，必須經契約對造(亦即運送人)同意，且保障善意持有人，仍應於運送單證上為註記簽章。</p> <p>六、第三項詳細規定不同運送單證之控制方、控制權轉讓及行使，包括未簽發可轉讓運送單證或可轉讓電子運送記錄、簽發不可轉讓運送單證但載明必須繳還、簽發可轉讓運送單證。本項主要參考鹿特丹規則第五十一條條規定而來。本項規定係依各單證之性質為規範，例如屬必須繳還之運送單證，控制權之轉讓及行使即必須將全套(所有正本)為背書或提示。不可轉讓之單證，原始控制方為託運人；可轉讓之單證，控制方為持有人。</p> <p>七、第四項為控制方之提供額外資料等之義務規定。按本修正承襲鹿特丹規則的運送關係設計是，於運送單證簽發以前的階段，為託運人與運送人關係，因此由託運人提供資訊、指示及文件之義務。於各類運送單證簽發後之運送履行階段，「運送人」與「控制方」成為運送契約關係的實質當事人，此一情況一直到受貨人出面請求貨物提領時，當事人關係才又再更動為「運送人」與「受貨人」。基此，如運送途中發生運送人需要額外資訊或文件之情況，控制方即負有及時提供履行運送契約義務合理所需，為運送人無法以其他方式取得之貨物資料、指示或文件之義務。</p>
<p>第六十九條 (運送人執行控制方指示之義務及權利)</p> <p>運送人應執行控制方依前條第一項所規定之各項指示，但以該指示即時送達且合理可執行並不致干擾運送人正常運作為限。</p> <p>依第一項為交貨指示之控制方應負責補償運送人依前項規定所致之額外費用或責任。運送人於接獲控制方之指示時，得要求控制方提供適當擔保，否則運送人有權拒絕執行貨物交付之指示。</p> <p>運送人違反第一項配合控制方指示之義務，造成貨物滅失、毀損或遲延交付時，運送人應依本章損害賠償及責任限制相關規定負責之。</p>		<p>一、本條新增。本條規定運送人執行控制方指示之義務、條件及範圍、對運送人所生費用及損失補償、控制方擔保之提供，及運送人違反指示之責任。</p> <p>二、第一項規定運送人執行控制方指示之義務及其條件限制。按運送人應執行控制方之指示為控制權制度之最基本目的及功能所在，此一義務規定可提供控制方於國買賣法或財產法之下對貨物之行使其權利之重要依據。但控制方指示之範圍非常廣，控制方控制權的行使係於運送單證簽發後為之，換言之，運送已經開始，因此控制方之任何指示，不論是否嚴重到變動運送契約之內容或運送人原本義務的履行，均或多或少會構成運送人的額外負擔或阻礙，因此控制方之指示必須受到某些程度的條件限制或除外，以使控制權行使與運送人義務履行間能達到一致性的平衡。因此本條基本上設定有幾個執行上的前提條件，包括 1)必須是控制方所為指示；2)該指示即時送達且合理可執行(例如控制方要求貨物卸貨於中途港，但事實上船舶已提離中途港，或中途港根本沒有所需倉庫)；並 3)不致干擾運送人正常營運(例如中途卸載會造成大量翻艙的時間損失及費用)。</p> <p>三、第二項規定控制方應提供損失補償及提供擔保。控制方控制權的行使係於運送單證簽發後為之，由於運送已開始，因此控制方之任何指示，不論是否嚴重到變動運送契約之內容或運送人原本義務的履</p>

		<p>行，均或多或少會構成運送人的額外負擔或阻礙。為使控制權行使與運送人義務履行間能達到一致性的平衡，除本條第一項規定運送人執行控制方之指示的三項前提條件外，如已符合該前提條件而應執行控制方之指示，因而造成運送人額外費用或責任承擔者，控制方應予以補償並應運送人之要求提供必要之擔保。</p> <p>四、第一項規定運送人應遵從控制方指示之義務，第三項則規定運送人違反該義務之法律效果，亦即應依本章損害賠償及責任限制相關規定負責之。理論上，未遵守控制方指示所造成控制方之損失可能會超過本章損害賠償相關規定，然本修正草案仍僅限於本章所適用之損害賠償責任規定。</p>
<p>第七十條 (提貨權)</p> <p>可轉讓運送單證之持有人於貨物抵達目的地，並繳還至少一份運送單證正本及適當表明其身份後，於約定的時間及地點向運送人提領貨物。可轉讓運送單證簽發超過一份正本者，於目的地繳還一份正本，其餘運送單證即失去效力。未簽發運送單證或不可轉讓運送單證之受貨人於貨物抵達目的地並適當表明其身份後，於約定的時間及地點向運送人提領貨物。不可轉讓運送單證約定應繳還單證者，並應繳還一份運送單證正本，始得提領貨物；該運送單證簽發超過一份者，於目的地繳還一份正本，其餘運送單證即失去效力。</p> <p>前二項受貨人未向運送人主張提領貨物、拒絕表明其身份、或受貨人不明或拒絕受領貨物者，運送人應盡合理努力依序通知控制方或託運人及單證託運人，請求為貨物交付之指示。運送人依控制方、託運人或單證託運人之指示為交付貨物者，運送人即解除其依運送契約交付貨物之義務。</p> <p>前二項及第六十九條第一項規定不影響運送人依第七十一條將未交付之貨物予以入倉及變賣之權利行使。</p> <p>應繳還的可轉讓運送單證簽發超過一份，如同時有二以上持有人分別持正本運送單證為提貨請求者，得視為未交付貨物，運送人應依第七十一條將貨物予以入倉，並為後續的通知及變賣處理。</p>	<p>第五十八條</p> <p>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>第五十九條</p> <p>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>一、本條修正現行法第五十八條及第五十九條。本條參考鹿特丹規則第四十五條、第四十六條及第四十七條第一項規定，分別針對可轉讓運送單證持有人及不可轉讓運送單證之受貨人提貨權之行使及其程序，其餘運送單證正本之效力、受貨人不明或無法提貨時之交貨指示程序等為規定。</p> <p>二、現行海商法第五十八條及第五十九條係在傳統載貨證券概念下所為規範。此二條文在實務上所面臨的問題主要有三：第一、二條文僅適用於載貨證券，換言之，並無法處理其他類型運送單證之情況；第二、當載貨證券正本先後及同時出現時，運送人均必須為貨物之寄存，此規定對於簽發多份載貨證券正本的航運慣例，對運送人非常不公，蓋此情況理論上出現的可能性很多；第三、持有人不明或受領權利人有爭議或無人受領貨物時，運送人僅能將貨物為寄存處理，而無法依其他規定為交貨指示。現行海商法第五十八條及第五十九條規定所面臨的前述三問題均已於鹿特丹規則第四十五條、第四十六條及第四十七條第一項予以規範及處理，爰參照前述公約規定並予以簡化為本修正條文。</p> <p>三、第一項針對可轉讓運送單證為規定。本項規定與現有載貨證券的繳回性原則上一致，比較特別是本項加上持有人應適當表明其身份之要求，以避免貨物誤交或錯交之情況。另本項後段繳還一份，其餘正本失效之規定，主要是為了避免不同份運送單證先後出現之情況。本項規定主要參考鹿特丹規則第四十七條第一項規定而來。</p> <p>四、第二項針對未簽發運送單證或不可轉讓運送單證為規定。本項規定涵蓋三種情況：第一、根本沒有簽發任何運送單證；第二、有簽發不可轉讓運送單證；第三、簽發不可轉讓運送單證但約定要繳還者。由於均為不可轉讓，因此無所謂持有人問題，原則上係由受貨人享有提貨權。本項明文規定受貨人應適當表明其身份，另針對不可轉讓運送單證但約定要繳還之單證受貨人，則採類似第一項之繳還規定。本項規定主要參考鹿特丹規則第四十五條第 a 款及第四十六條第 a 款規定而來。</p> <p>五、第三項係針對第二項貨物未為交付時之進一步交付指示為相關規定。按一如前述，於受貨人未主張提</p>

		<p>貨等情況發生時，運送人僅有將貨物予以寄存乙途。鹿特丹規則對此情況另外創設交付指示之規定，使運送人能依指示為交付，避免貨物寄存而導致無謂損失。本項規定主要參考鹿特丹規則第四十五條第 b 款及第四十六條第 b 款規定而來。本項適用情況包括受貨人未向運送人主張提領貨物、拒絕表明其身份、或受貨人不明或拒絕受領貨物四種情況。請求交付指示有其順序要求，必須是先控制方，再來是託運人，最後是單證託運人，且請求交付指示之作業要求為「合理努力」即可，並無須善盡一切努力。另本項末段規定依照交付指示為貨物交付之效力為運送人解除其於運送契約下交付貨物之義務。應特別注意的是，本項交付指示之規定並不適用於第一項「可轉讓運送單證」(然下一條文規定除外)，亦即於可轉讓運送單證，運送人仍僅能依第一百條將未交付之貨物予以入倉及變賣之處理。</p> <p>六、第四項為有關交付指示規定與第六十九條規定間之交互適用問題。按本條前項及第六十九條第一項之交付指示規定係提供運送人於發生貨物未交付狀況時的另一種貨物處理方式，換言之，運送人可選擇將依第一百條規定將未交付之貨物予以入倉變賣，亦可選擇依前項及第六十九條第一項規定尋求交付指示。兩者間並無哪一規定必須優先適用的問題，二選擇可以同時為之，亦可任意先後為之，均無不可。本項規定主要參考鹿特丹規則第四十五條第 c 款首句、第四十六條第 b 款首句及第四十七條第二項首句規定而來。</p> <p>七、第五項為同時有二人以上持正本運送單證主要提貨之處理。採與現行法第五十八條第二項及挪威二〇一〇年海商法第三〇三條之類似處理原則，將貨物視為未交付貨物處理。</p>
<p>第七十一條 (將貨物入倉及變賣)</p> <p>受貨人、控制方或受領權利人不明、怠於或拒絕受領貨物、受領權利有瑕疵或爭議、或因目的地法規不許運送人交付貨物等因素，造成貨物無法交付或未交付者，運送人或履行運送人得以受貨人或受領權利人之風險及費用，採取將貨物或將拆櫃或卸下裝運機具後之貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並訂定將貨物拍賣或銷毀期限等合理作為，並將前述情況通知託運人、受貨人、控制方及受通知人。貨物拍賣應聲請法院裁定為之，於扣除關稅、運費或其他之相關必要費用後提存其價金之餘額。但符合下列情況之一者，得不經留置權行使程序，以及不經法院裁定，於海事公證人監督下，為公開拍賣或為其他適當處置，費用扣除及提存比</p>	<p>第五十一條</p> <p>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>運送人對於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</p>	<p>一、本條修正現行海商法第五十一條規定。</p> <p>二、現行海商法第五十一條有關貨物未交付及其處置之相關規定面臨幾個比較重要實質及實務問題：第一、貨物無法交付的情況過窄，僅限受貨人怠於或拒絕受領及受貨人不明三情況，在法規及實務上，貨物無法交付情況亦可能包括例如受貨人受領貨物之資格不符而無法交付(無正本運送單證等)、因二以上之載貨證券或運送單證持有人主張提領權利、因海關或司法單位請求而無法交付等情況；第二、將貨物入倉儲放期間之費用及風險負擔問題；第三、聲請法院裁定准予拍賣耗時甚久，造成運送人嚴重損失。</p> <p>三、我國民法第六五〇條亦有類似規定，然針對前述三項問題，第一有關貨物無法交付之適用範圍問題仍無法有效涵蓋；第二有關費用及風險問題，僅規定費用部分；第三有關拍賣耗時問題，民法雖未規定必須經由法院，然實務運作上仍必須透過法院處理。各海上貨物運送國際公約方面，海牙威士比規則及漢堡規則對此問題均無明文規範，鹿特丹規則第四十八條對此有甚為詳細的明文規定。本條修正主要即參考鹿特丹規則第四十八條及挪威二〇一〇</p>

<p>照前段規定辦理： 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。 前項拍賣不影響關稅法令之適用。運送人或履行運送人不負責本條所規定之貨物仍未交付期間內所發生之貨物滅失、毀損或遲延交付，但貨物受領權利人證明該滅失、毀損或遲延交付係由運送人未能於當時情況下採取應有合理措施保存貨物所致，且運送人明知或應知不採取該措施將造成貨物滅失、毀損或遲延交付者除外。</p>	<p>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。</p>	<p>年海商法第二七一條及第二七二條、德國二〇一二年商法典海商篇第四九二條第三項規定為修正或補充。 四、第一項規定貨物無法交付或未交付之可能情況、費用及風險承擔及合理作為之內容： (一)第一項前段規定貨物無法交付或未交付之可能情況，包括受貨人怠於或拒絕受領貨物、受貨人或受領權利人不明或受領權利有瑕疵或爭議、<u>因目的地法規不許運送人交付貨物等因素</u>，主要參考鹿特丹規則第四十八條第一項規定而來。 (二)第一項中段明文規定相關處置作為之費用及風險由受貨人或受領權利人負擔。 (三)第一項後段規定運送人或履行運送人得採取相關措施之情況及通知作為，包括貨物或將拆櫃後之貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫並訂定得將貨物予以拍賣或銷毀一合理期限等合理作為，並將前述情況通知託運人、受貨人及受通知人。 五、第二項規定貨物出售或拍賣的程序要求。原則上仍採非訟事件之法院裁定方式，然對於不能寄存於倉庫或有腐壞之虞的貨物，採法院裁定方式，顯然過於曠日廢時，本修正草案採用歐美等國得由海事公證人的監督下為公開拍賣或為其他適當處置之方式，以減輕入倉損失及符合經濟效益。 六、第三項主要係為因應我國進口貨物幾乎存放於海關管制倉庫之現實，以及存關貨物之拍賣尚須依據海關法令相關規定之現實。例如某些貨物依相關海關規定係屬『不得進口』貨物，如得以拍賣為之，恐造成『變相進口』之漏洞。爰為第三項之規定，以為適用。 七、第四項參考鹿特丹規則第四十八條第五項針對貨物未或無法交付期間所發生之貨物毀損滅失之責任為規定。原則上運送人或履行運送人不負責本條所規定之貨物仍未交付期間內所發生之貨物滅失或毀損，但受貨人或貨物受領權利人如能證明該滅失或毀損係由運送人未能於當時情況下採取應有合理措施保存貨物所致，且運送人明知或應知不採取該措施將造成貨物滅失或毀損者除外。</p>
<p>第六節 契約效力、運費及其他事項</p>		
<p>第七十二條 (契約條款之效力) 運送契約或運送單證記載條款、條件或約定，直接或間接免除、減輕或限制運送人或履行運送人依本章規定之義務及責任者，該條款、條件或約定不生效力。任何條款或約定免除、增加或限制託運人、受貨人或運送單證持有人依本章所規定之義務及責任者，亦同。 下列情況，第一項規定不適用之：</p>	<p>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</p>	<p>一、本條修正現行法第六十一條規定。現行法主要係參考一九二四年海牙規則第三條第八項而來，為學理上海上貨物運送最低強制責任的表徵。現行條文僅適用件貨運送及載貨證券，已不足以因應現行海運及文件多樣化之需求。另本修正已參考漢堡規則及鹿特丹規則增列託運人等貨方義務及責任，契約條款中有關託運人等義務責任增減之約定效力問題，亦有增列之必要。 二、本條第一項適用範圍包括運送契約、載貨證券或其他運送單證三類。海上貨物運送以簽發載貨證券為常，但目前已有越來越多其他運送單據之使用，例</p>

<p>一、貨物為活體動物等特別約定需要照顧之貨物，但請求權人如能證明貨物毀損、滅失或遲延係運送人或履行運送人故意或重大過失之行為或不行為所致者除外；</p> <p>二、第六十九條代表貨方所採措施、第七十一條將貨物入倉及貨物未提領之處置權、第七十三條運費、第七十四條託運人解除或拒絕履約、第七十五條受貨人支付運費之義務、第七十六條託運人運費責任、第七十七條運送中斷及距離運費、第七十九條貨物留置權及共同海損條款等。</p>	<p>到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。</p>	<p>如海運單等。另也有相當多的場合根本不簽發載貨證券或單證，此時廣義的運送契約即有適用之餘地。</p> <p>三、第一項分別針對運送人方及貨方為規定。運送人方包括運送人及履行運送人，貨方主要包括託運人、受貨人及單證持有人。運送人主要係在減、免、限制其義務及責任，而貨方除免除及限制外，尚包括增加義務及責任的情況，以較為嚴格的方式限定貨方於本章規定下之義務及責任。本項前段表徵運送人最低強制責任，反面解釋，如契約等條款約定增加運送人之義務或責任，或運送人放棄本章所規定之權利者，仍為有效(海牙威士比規則第五條參照)。</p> <p>四、第二項為第一項運送人義務及責任免除等之例外情況，亦即運送契約等之條件條款得約定免除、限制或減輕運送人或履行運送人之義務及責任。本項規定區分為二款，第一款為活體動物等約定特別需要照顧之貨物，然此例外仍應受限於非運送人或履行運送人之故意或重大過失；第二款主要涉及與運送人及託運人與各項公約義務較無關連之契約條款類型，包括與契約解除、運費、未提領貨物之處理及共同海損條款等。本項規定主要參考海牙/威士比規則第六條、鹿特丹規則第八十一條及挪威二〇一〇年海商法第二五四條第二項為制定。</p>
<p>第七十三條 (運費)</p> <p>除運送契約另有約定外，運費及其他附加費以到付為原則。貨物全部或一部滅失，不得請求運費之全部或其比例部分；運費已預付者，應返還之。但貨物之滅失係因貨物性質、包裝不固、託運人過失、或運送人代表貨物所有人將貨物出售、或依照第五十條規定予以卸載、使之無害或予以摧毀者除外。</p>		<p>一、本條新增。本條規定運費支付之一般通則。</p> <p>二、運送性質上偏屬承攬，以工作完成收取報酬為原則，亦即運費及其他附加費以到付(freight collect)為原則。然仍容許契約當事人為約定，例如預付。本條第一項揭示此一原則。</p> <p>三、另我國民法第六四五條規定：「運送物於運送中，因不可抗力而喪失者，運送人不得請求運費，其因運送而已受領之數額，應返還之。」然海運實務上常有「無論貨物滅失與否 lost or not lost 均應支付運費」之條款約定。為求折衷，本修正參考挪威二〇一〇年海商法第二六〇條第三項規定，以貨物滅失不得請求運費，然適用若干但書規定，例如貨物之滅失係因貨物性質、包裝不足、託運人過失、或運送人代表貨物所有人將貨物出售等。</p>
<p>第七十四條 (託運人違反契約及拒絕履約)</p> <p>運送航程開始前託運人拒絕履約，運送人得請求運費及其他損失之損害賠償。如貨物未即時交運，運送人有權解除契約。運送人欲解除契約時，應儘速向託運人發出解約通知，該解約通知不應晚於貨物交運之時。運送人未即時通知，喪失其解約權。運送契約一經解除，運送人得請求運費及其他損失之損害賠償。如託運人、受貨人、控制方或受領權利人請求中斷運送並將貨物送往</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條規定託運人違約或拒絕履約等情況，運送人得主張運費之權利。按件貨運送通常為定期班輪，每一停泊港通常有一定的艙間或艙位及噸位多寡之規劃，且有固定的收貨結關等日期要求。託運人任意違約或未即時交運貨物等，不僅容易造成運送人虧艙損失，亦可能會衍生其他費用，例如倉儲作業費用及延滯費用等。</p> <p>三、第一項規定運送航程開始前因託運人因素拒絕履約之情況，此時運送人有權請求運費及其他損失之損害賠償。應注意的是，本項規定並非謂運送人有權請求全額運費及其他損失，其仍應適用損害賠償之損害填補及損益相抵等法理為估算運送人的損害賠償額度。另託運人解約之情況有多種情況，有些可能僅是託運人單方因素而解約；有些可能是運送人</p>

<p>目的地以外地點者，運送人得請求運費及其他損失之損害賠償。運送中斷之請求如造成運送人或其他託運人重大損失或不便，或請求中斷運送之人因運送單證轉讓或持有而不具請求中斷運送之權利者，運送人有權拒絕為之。</p>		<p>因素而導致託運人希望解約，後者情況例如船舶抵達裝貨港時間嚴重遲延等。</p> <p>四、第二項規定貨物未即時交運時，運送人解約權及損害賠償請求權之行使。貨物未即時交運，主要是指於出口結關日之前，貨物未運抵指定交運地點之情況，而非指交運至船上之情況，蓋各國為進行關稅管制，通常會有結關之需求，以便運送人能將預計出口之貨物倉單資料提送給海關。貨物雖未於結關日之前交運，然各國通常會融通補行報關之措施(性通常會處以罰款)。換言之，貨物未即時交運，在實務上可能會有二種狀況：第一、以補報關之方式，讓貨物緊急裝載上船；第二、貨物轉搭下一班次船舶。然無論如何，本項規定均賦予運送人的解約權，但該解約權之行使有二限制，亦即應儘速為之及應於貨物交運前為之。</p> <p>五、第三項規定託運人等要求運送中斷之法律效果。按運送中斷之情況，在海運實務上不算罕見，有些是三角貿易的需求，有些可能是貿易糾紛等，不一而足。運送人受貨方委託，貨方為運送變更之指示，只要不影響運送人相關權義甚鉅，運送人並無不配合之理。因此，託運人或依法有權提領貨物之人為運送中斷或變更之指示時，除將會造成運送人或其他託運人的重大損失或不便利，或請求運送中斷之人因運送單證轉讓或持有而無合法得請求中斷之權利者，運送人有權拒絕為之外，在支付運費及其他費用之前提下，運送人得選擇是否配合。</p> <p>六、本條規定主要參考挪威二〇一〇年海商法第二六一條各項規定擬定之。</p>
<p>第七十五條 (受貨人支付運費等之義務)</p> <p>貨物受領應繳還運送單證者，受貨人或受領權利人於受領貨物時，應依運送契約之約定，支付運費及其他費用。</p> <p>貨物受領無須繳還運送單證者，受貨人或受領權利人於受領貨物時，其運費及其他費用之支付，以受貨人或受領權利人於受領當時已知悉依運送契約應支付該款項，或已知或應知運送人尚未收到該款項者為限。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條規定受貨人或受領權利人支付運費等之情況。按貨物運送依其性質雖以到付為原則，然受貨人畢竟僅是託運人所指定受領貨物之人，更況於運送單證可轉讓之場合，誰為真正受領權利人？仍有待最後確認。</p> <p>三、第一項規定貨物受領應繳還運送單證時，受貨人或受領權利人支付運費等費用之義務，原則上依運送單證上之記載。例如載貨證券上如記載運費已預付 (prepaid)，則受貨人等無須支付運送；反之，如運費需到付 (collected)，則由受貨人或受領權利人支付。</p> <p>四、第二項規定貨物非以繳還運送單證情況為受領時，受貨人等運費之支付以受領時已接獲通知依運送契約應由其支付該運費或其他費用或受貨人等已知或應知運送人尚未收到該款項時，始負支付運費等費用之義務。</p> <p>五、本條規定主要參考挪威二〇一〇年海商法第二六九條各項規定擬定之。</p>
<p>第七十六條 (託運人有關運費等之責任)</p> <p>託運人、受貨人或受領權利人應付運費或其他費用尚未付清，而貨物</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條規定託運人支付運費之最終責任。按以到付為原則之運費支付，會發生運送人無法向受貨人或受領權利人收取運費之情況，例如某些國家的貨物入倉及受領作業由政府部門負責，或受貨人無法通知</p>

<p>已為受領權利人所提領者，託運人仍應承擔支付運費或其他費用之責任。</p> <p>依第七十一條規定將貨物變賣後，仍不足以支付本應由託運人、受貨人或受領權利人支付之運費或其他費用者，託運人仍應負擔不足之差額。</p> <p>本條所稱之託運人，不包括單證託運人。</p>		<p>或甚至根本拒絕受領等情況時。於前者情況，貨物可能為受貨人所受領，運送人尚未取得運費(事實上在這些由國家控管的倉儲或放貨作業，運送人欲實施留置權亦有困難)；於後者，是根本找不到受貨人，即使將貨物予以變賣，由於受貨人不出面受領的貨物，常為低價貨、瑕疵貨或有問題的爭議貨物，變賣價格往往不及運費或其他倉儲等費用。</p> <p>三、第一項規定運費尚未結清而貨物已為受貨人等受領時之託運人的運費最終支付義務。一如前述，實務上會發生運費尚未結清而貨物已為受貨人等受領之情況，為避免運費支付義務人確定之纏訟，本修正草案託運人應負擔最後的運送及其他費用之責任。</p> <p>四、第二項規定貨物變賣後，賣價仍不足支付運費或其他費用時，差額仍應由託運人負擔之明文。</p> <p>五、第三項規定本條所稱之託運人，不包括單證託運人。</p> <p>六、本條第一項及第二項規定主要參考挪威二〇一〇年海商法第二七三條各項規定擬定之。</p>
<p>刪除</p>	<p>第六十六條 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>一、本條刪除。</p> <p>二、本條所規定不可抗力不能到達目的港並不常見，蓋實務可能會因罷工、戰爭、冰封等因素而無法運抵目的港。然實務上的處理模式是運往鄰近港口，而非原裝貨物運回；況且於件貨運送情況下，幾乎不見有約定「去航及歸航」之運送。本條文已不合時宜，建議刪除。至於船舶因不可抗力不能到達目的港之情況，或託運人要求將貨物運回或為其他處置等情況，本修正本節前後條文已足以因應。</p>
<p>第七十七條 (運送中斷及距離運費)</p> <p>除契約另有約定外，如運載或預定運載貨物之船舶因遭難全損、受損無法修復，運送人仍負完成運送之義務，並設法運到目的地港。如安排轉運運費較低於約定之運費，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>船舶啟航後，因海上事故而須修繕時，如託運人、控制方、受貨人或受領權利人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。</p> <p>如船舶抵達卸貨港及進行貨物之卸載發生阻礙，或如此為之會造成不合理的遲延者，運送人得選擇另一適合的卸貨港。</p> <p>運送契約締結後，相關狀況顯示約定航程會因戰爭、封鎖、冰封、徵用、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力或該風險明顯擴大而危及船舶、船上人員或貨物者，運送人或託運人有權解除契約而不負損害賠</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>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>一、本條綜合修正現行海商法第六十六條及第六十七條並增列若干其他運送中斷情況之規定。</p> <p>二、第一項修正現行法第六十八條，現行法僅規定船舶於航行中遭難或不能航行，實務上亦可能發生船舶於抵達裝貨港前，船舶已遭難而無法抵港之情況。本項修正「運載或欲運載之貨物之船舶」以妥善涵蓋此一情況。另進一步明確規定「運送人仍負完成運送之義務」，按件貨運送不似傭船運送比較重視承運船舶的特性，預定船舶無法履行運送，運送人仍應以替代船或轉運等方式為運送之完成。</p> <p>三、第二項修正現行法第六十七條，將「在航程中」修正為「啟航後」；提取貨物之人由「託運人」修正為「託運人、受貨人或受領權利人」以符合有權主張提貨之人之權利主張。</p> <p>四、第三項規定為新增，主要是因應港口有時會因罷工、戰爭、冰封等因素而無法進港卸貨之情況。本項賦予運送人得選擇另一適航卸貨港為卸貨交付之權利。</p> <p>五、第四項為新增，主要針對契約當事人因戰爭、封鎖、冰封、徵用、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力或該風險明顯擴大而危及船舶、船上人員或貨物者等風險而主張契約解除。</p> <p>六、第五項為新增，主要針對距離運費為傭船契約相關條文之準用規定。</p> <p>七、本條修正第三項至第五項主要參考挪威二〇一〇年</p>

<p>償責任。 如契約解除或終止時運送已部分履行，或貨物因任何其他理由而被卸載於約定卸貨港以外之港口時，運送人有權依第七十七條規定請求距離運費。</p>		<p>海商法第二六五條各項規定而擬定。</p>
<p>第七十八條（運送總責任限額及海事求償責任限制）</p> <p>運送人、履行運送人及其受雇人或代理人等有權主張本章責任限制之人之累計責任總額不應超過第四十八條或第四十九條所規定之責任限制。 本章規定不影響本法第十章海事求償責任限制相關規定之適用。</p>		<p>一、本條新增。 二、有權主張責任限制之人眾多，雖有替代責任及連帶責任等規定，但如請求權人分別提出訴訟，將產生所有被訴請之有權主張限責之人各自適用單一責任限額，抑或全部適用單一總責任限額之爭議。各國國際公約對此基本上已均有明文規定。爰參考挪威二〇一〇年海商法第二八二條第二項、一九六八年威斯比規則第四條之一第三項、一九七八年漢堡規則第七條第三項、二〇〇九年鹿特丹規則第二十條第二項等規定為本條第一項規定。 三、本目所表徵之「運送責任限制」與本修正第十章海事求償責任限制，在內容會有重疊之處，亦即會有身為運送人身分之船舶所有人，有權主張本目運送責任限制，亦同時有權主張第十章海事求償責任限制之情況。此二責任限制規定之間如何適用？各國國際公約對此基本上已均有明文規定。參酌一九六八年威斯比規則第八條、一九七八年漢堡規則第二十五條第一項、二〇〇九年鹿特丹規則第八十三條等規定為本條第二項規定。依本項規定，當二責任限制可同時適用時，原則上先計算本目之運送責任限制，之後再列為海事求償責任限制之債權項目，為平均分配及計算。</p>
<p>第七十九條（貨物留置權）</p> <p>如運送人或履行運送人於運費未獲支付前或依第六十九條代表託運人、控制方或貨物所有人之特別措施所生費用之費用請求權時，於受貨人支付該費用或提供擔保前，運送人或履行運送人對相關貨物，有留置權。</p>		<p>一、本條新增。 二、現行海商法並無針對貨物留置權之規定，我國民法第六四七條第一項規定：「運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要，按其比例，對於運送物，有留置權。」然從海商法各項相關規定而言，對貨物之留置權，除運費及運送人代理貨物所有人為特別措施之相關費用外，主要尚有共同海損分擔及海難救助報酬二項得對貨物行使留置權，本部分本修正草案以另章節訂定之，本條文僅針對貨物運送有關之留置權為特別規定。各海上貨物運送公約對於留置權相關問題大致劃歸為各國國內法處理，例如鹿特丹規則第四十九條規定。 三、本條參考受挪威二〇一〇年海商法第二七〇條規定，規定運送人或履行運送人於運費未獲支付前或依第六十九條代表託運人、控制方或貨物所有人之特別措施所生費用之費用請求權時，於受貨人支付該費用或提供擔保前，運送人或履行運送人對相關貨物，有留置權。</p>
<p>第七節 航程備船</p>		<p>一、本節名新增。 二、依現行海商法第三十八條規定，貨物運送契約分為：一以件貨之運送為目的；二以船舶之全部或一部供運送為目的。後者英文原稱 voyage charter，德</p>

		<p>文稱 Reisefrachtvertrag，實務或學理上稱為「航程傭船」、「論航傭船」、「航次傭船」或「計程傭船」，亦有以「租船」為名者。「傭船」二字主要來自日本商法典海商編之用語，學術界對「傭船」之使用有若干批評，主要原因在「傭」字係雇人做事之意。另在性質上，傭船契約屬運送契約，與光船租船及期間傭船性質與租賃相近不同，亦不宜驟然以「租船」稱之。或有主張以「賃船」稱之，然「賃」亦同時具有雇用及租借二意義。本修正無意在文字或名詞上進行過多的學理爭執及討論，謹建議以日本商法用語及學術及實務較多慣用的「傭船」作為以船舶之全部或一部供運送為目的之契約類型之統一名稱。</p> <p>三、於各國有關航程傭船契約的立法方面，英美法主要以判決法為主，並無成文法規範。而大陸法系部分，有針對航程傭船契約較為完整規範者，主要有日本二〇一八年新修正商法典海商編、德國二〇一二年新修正的商法典海商篇、北歐四國二〇一〇年海商法(包括挪威、丹麥、芬蘭、瑞典)、拉脫維亞二〇一〇年海商法、委內瑞拉二〇〇一年海商法及越南二〇〇一年海商法等。</p> <p>四、海運實務上所使用的航程傭船契約格式，主要仍以波羅地海航運理事會(BIMCO)所推出或認可的各類航程傭船契約範本為主。BIMCO 航程傭船契約範本相當多，有特別針對某些貨物類型，例如 TANKERVOY 87、GRAINCON、COAL-OREVOY 等；有特別針對某些國家所慣用，如 RUSWOOD、NIPPONCOAL、AUSTWHEAT 等；有特別針對某些船型，如 HEAVYCON 2007、CRUISEVOY 等，而其中最廣為一般貨船所使用者為 GENCON，目前為一九九四年版本。</p>
<p>第八十條 (定義)</p> <p>航程傭船契約指航程運送人將特定船舶之全部或一部或指定之艙間或艙位，供傭船人利用，將貨物運往目的地，交付給有權的受貨人或提存，航程傭船人同意支付運費之契約。</p>		<p>一、本條新增。本條規定航程傭船契約之定義。</p> <p>二、航程傭船契約的契約主體部分，一方為『航程傭船人』，但另一方之名稱如何界定？必須先予以界定。按為統一名稱考量，國際間慣用的航程傭船契約，大都以『船舶所有人』為航程傭船契約之出傭方，但因船舶營運多樣化之故，事實上的出傭方可能為船舶登記所有權人或光船租賃人，但實際上的多數情況，卻為期間傭船人，甚或航程傭船人亦可(因實務上可一傭再傭)，使用『船舶所有人』乙詞恐會與其他章節『船舶所有人』造成混淆。基此，建議參考德國法用語，不以『船舶所有人』稱之，而採用『運送人』乙詞，另為與件貨運送之運送人有所區分，本草案建議使用『航程運送人』較為嚴謹。本定義主要參考德國二〇一二年商法典海商篇第五二七條第一項、以及挪威二〇一〇年第三二一條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一六五條、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一七七條第一項規定為制定。</p>
<p>第八十一條 (裝卸港/地)</p>		<p>一、本條新增。本條針對航程傭船人選擇裝載港及卸貨港之權利為規定，主要係參考德國二〇一二年商法</p>

<p>航程傭船契約有載明裝貨港口或地點或卸貨港口或地點者，船舶應駛往航程傭船人所指定之港口或地點，但以該港口或地點可自由進入、可安全停泊且無限制船上貨載進出港口或地點者為限。</p> <p>航程傭船契約未載明裝貨港口或地點或卸貨港口或地點，航程傭船人或託運人應予以指定，前項但書規定亦適用之。</p>		<p>典海商篇第五二八條第二項、挪威二〇一〇年海商法第三二八條及第三二九、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一七二條及第一七三條、越南二〇〇一年海商法第一〇一條、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一八一條及第一八二條等規定為制定。</p> <p>二、裝貨港口或地點(Loading port or place)及卸貨港口或地點(Discharging port or place)為航程傭船契約履行要素之一，因此航程傭船契約一般會有裝貨港地及卸貨港地的預先約定。然由於航程傭船契約所使用的港口或地點經常涉及特殊港口，例如煤鐵油專用港等，非一般常見的國際商港，這類港口的問題較為複雜且特殊，也經常受到外交政治及經貿等因素影響，因此航程傭船契約有時會指定某一「區域內」的港口，而非某一特定港口，此時即會發生裝貨港或卸貨港指定的問題。第一項規定航程傭船契約有載明裝貨港或卸貨港之情況，船舶應駛往傭船人所指定之港口，然以該港口可自由進入且船舶可安全停泊且無不得有船上貨載進出港口之限制者為限。所謂可自由進入，指例如無被封鎖(天然因素或人為因素)、無港口擁塞而需長時間等候入港等情況。有關「安全港 safe port /harbour」的規定。安全港係指於特定時間內，對特定船舶而言，可以安全到達、安全使用及安全駛離，而不會使船舶遭受任何損害之港口。其包括物理上的安全(例如港口深度、迴轉半徑、繫泊設施、引水及拖船設施等)及政治上的安全(無戰爭、敵對、恐怖活動、被捕獲等)及氣象上的安全(如當地有無可靠的氣象系統、冰封、颱風、濃霧等)。由於裝卸貨港為傭船人所指定，因此因港口不安全導致船舶受損，原則上由傭船人負擔，然傭船人責任對此承擔一般過失責任，蓋港口是否安全？有時並非傭船人可得控制，例如突然爆發戰爭或突然因為有船隻沈沒而造成港口進出障礙等。</p> <p>三、第二項為航程傭船契約未載明裝卸港口/地之規定，此時應由航程傭船人或託運人為指定，且同樣適用前項『安全港』之但書規定。</p>
<p>第八十二條 (由第三人交運)</p> <p>貨物係由航程傭船人以外之第三人為交運，而航程運送人無法聯繫該第三人或該第三人未交運貨物者，航程運送人應即通知航程傭船人。於前項情況，除契約另有約定外，航程傭船人於所約定的貨物裝載期間內仍得為貨物之裝載。</p>		<p>一、本條新增。本條針對貨物係由第三人為交運之情況為規定，主要係參考日本二〇一八年商法典海商篇第七四九條。</p> <p>二、按航程傭船人可能為國際貿易買賣的賣方，亦可能為買方，亦即與件貨運送相同，會產生航程傭船人(運送契約之託運人)不同於實際為貨物交付運送之人之情況。由於該實際交運之第三人為航程傭船人所指定，可能發生該第三人不明或不為交運，本條第一項規定於此情況發生時，航程運送人應即通知航程傭船人。</p> <p>三、如航程傭船契約約定由第三人裝運，但第三人不明或不為交運，即產生由誰裝運或『航程傭船人』可否自為裝運之爭議，爰為第二項規定，航程傭船人仍有權自為裝運，但僅限於所約定之貨物裝載期間為裝運。</p>

<p>第八十三條 (裝貨期間、裝貨準備完成通知及延滯費)</p> <p>船舶停妥指定裝貨碼頭，或未指定裝貨碼頭而船舶抵達裝貨港，且完成裝貨準備後，航程運送人或船長應即向航程傭船人為裝貨準備完成之通知。</p> <p>除契約另有約定外，裝貨準備完成之通知應依裝貨碼頭的習慣作業為之；如於習慣作業以外之時間通知者，該裝貨準備完成通知視為於次一習慣作業開始時送達。</p> <p>除契約另有約定外，於所約定之裝貨期間內，不得請求其他運費。但超過裝貨期間，航程運送人基於契約約定或非航程運送人所得控制之風險而必須為等待者，航程運送人得請求合理報酬。超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入，但因航程運送人應負責之原因致貨物無法裝載之期間，應予以扣減。</p>	<p>第五十二條</p> <p>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>一、本條新增。本條針對裝載期間、通知、起算及延滯費為規定。主要參考日本二〇一八年商法典海商篇第七四八條、德國二〇一二年商法典海商篇第五二九條及第五三〇條、挪威二〇一〇年海商法第三三二條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一七六條、越南二〇〇一年海商法第一〇四條、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一九一條、一九九四年 GENCON 第六條(c)項規定而為訂定。</p> <p>二、裝載期間為一期間概念，有起點、終點、期間長短及中斷等事項。第一項規定於航程運送人應發出裝貨準備完成通知(NOR_Notice of Readiness)。</p> <p>三、第二項為有關裝貨準備完成通知何時視為送達之認定基礎。原則上尊重契約約定，如契約未約定，則尊重裝貨港當地之習慣作業。因應各港作業時段之慣例，NOR 通知後，通常會隔一段時間才會開始正式起算裝貨期間，目的在讓裝貨人或託運人能有時間安排裝貨工作及報關等手續。裝貨期間之起算點與各港作業時段有關，例如很多國際商港屬二十四小時三班制，也有相當多國家為裝卸作業之安全起見，僅維持日間二班制。另除港口作業輪班制外，亦應考量託運人的正常上班時間，以避免 NOR 寄達時，託運人公司無人接收 NOR，以致無法安排派工之狀況。</p> <p>四、第三項為超過裝貨期間之計算及延滯費之規定。航程運送人有權就延滯費期間請求特別補償，此規定在說明延滯費並非運費的一部份，而是運費以外的特別補償。實務上對此特別補償一般以「延滯費或滯期費 demurrage money」稱之。</p>
<p>第八十四條 (裝載與堆放)</p> <p>除另有港口習慣或契約另有約定外，航程傭船人應負責貨物之裝載及堆放。航程運送人應提供堆放及進行堆放所需之隔墊板及其他必要用品。</p>		<p>一、本條新增。本條針對貨物裝載及堆放由誰負責為規定。本條主要參考德國二〇一二年商法典海商篇第五三一條、挪威二〇一〇年海商法第三三六條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一八〇條、一九九四年 GENCON 第五條(a)項等規定為制定。</p> <p>二、航程傭船契約原則上採「船邊交貨、船上收貨」原則，至於船邊至船上間之裝載風險，原則上依傭船裝載條件約定為定。實務上所使用的裝卸條件相當多樣，例如班輪條件(Liner Term)、艙內收貨條件(FI_Free in Term)、艙內交貨條件(FO_Free out term)、艙內收交貨條件(FIO_Free in and Out)、艙內收交貨及堆艙平艙條件(FIOST_Free in and out stowed and trimmed)、總裝卸費條件(Gross load and discharge)或限額裝卸費條件(Scale load and discharge)等。本條前段規定在適用港口習慣或契約另有約定之前提下，原則上航程傭船人承擔貨物之裝載及堆放。至於貨物堆放所需助材的提供部分，按若干散裝貨物，為避免航行途中產生物流動或位移，常有必要進行貨物間隔及墊板固定等作業，這些作業通常會涉及相關隔墊板材料的供應問題。實務上，相關隔墊板材通常由運送人提供，並於卸貨時回收繼續使用。本條後段規定，除契約另有約定外，前述堆放助材原則上由傭船運送人提供。</p>

<p>第八十五條 (發航權)</p> <p>航程傭船人於支付全額運費及未能裝載全部貨物所生之費用後，即使未完成所有貨物之裝載，仍得請求船長發航，但契約另有約定者，不在此限。</p> <p>裝載期間屆滿後，即使航程傭船人尚未完成全部貨物之裝載，除契約另有約定外，航程運送人或船長仍得發航，且得向航程傭船人請求支付全額運費及未能裝載全部貨物所生費用。</p>		<p>一、本條新增。本條針對發航權為規定，本條規定主要參考日本二〇一八年新修正商法典海商編第七五〇條及第七五一條。</p> <p>二、船舶營運成本高昂，時間就是金錢，裝貨期間屆滿後，除航程傭船契約有特別約定外，船舶得否開航？不無爭議。本條第一項規定航程傭船人有權於支付全額運費的情況下請求船長發航。</p> <p>三、另航程傭船契約的運費計收通常以所裝載的貨物噸位為計算，如裝載期間貨物裝載尚未完成，船舶一旦開航，顯然航程運送人除可能蒙受時間損失外，亦可能蒙受運費損失，基於此，爰為第二項規定，即使貨物尚未全數裝載完成，於裝載期間屆滿後，航程運送人或船長仍有權發航，且得向航程傭船人請求全額運費等費用。</p>
<p>第八十六條 (卸貨)</p> <p>除本節另有規定外，卸貨港、卸貨地、卸貨準備完成通知、卸貨期間、貨物卸載及延滯費等事項，準用第八十二條至第八十四條之規定。前述規定之述及航程傭船人者，以受貨人代之。</p> <p>被指定為受貨人之入於受領貨物時應檢查貨物。</p>		<p>一、本條新增。本條主要針對貨物卸載之相關準用為規定。本條規定主要參考日本二〇一八年商法典海商篇第七五二條、德國二〇一二年商法典海商篇第五三五條、挪威二〇一〇年海商法第三四三條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一八七條、越南二〇〇一年海商法第一一〇條等規定為制定。</p> <p>二、第一項為準用規定，準用條文包括卸貨港指定、卸貨義務、卸貨準備完成通知、卸貨期間、延滯費等條文。</p> <p>三、第二項規定受貨人之貨物檢查義務。傭船運送多為散裝貨物，貨損及磅差十分常見，實務上傭船契約雙方均會安排裝貨公證(loading survey)及卸貨公證(discharging survey)。另一方面，由於傭船運送準用件貨運送採運送人推定過失責任主義，傭船運送人承擔較重的舉證責任，因此有賴貨方或受貨人之貨損通知。本項規定受貨人為貨物檢查之義務，其目的就在使貨損責任的認定更為明確。</p>
<p>第八十七條 (解約)</p> <p>除航程傭船契約另有約定外，全部或一部航程傭船運送之航程傭船人非於支付全額運費、所發生之延滯費、已裝載之貨物之卸載上岸費用及對船上其他貨物所造成之損失，不得解除傭船契約，但除契約另有約定外，扣減另裝貨物之運費收入後，航程運送人所生損害額低於運費及延滯費總額者，航程傭船人僅負支付損害額的責任。</p> <p>以全船締結航程傭船契約，而航程傭船人未於裝船期間為貨物之交付或裝載者，視為航程傭船人解除全部航程傭船契約。</p>	<p>第四十三條</p> <p>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之費用。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。</p>	<p>一、本條新增。本條針對航程傭船人解約權行使及其效力為規定。本條主要參考日本二〇一八年商法典海商篇第七五三條至第七五五條及德國二〇一二年商法典海商篇第五三二條規定。</p> <p>二、船舶營運成本高昂，航程傭船契約締結後，航程運送人即進行履約之準備及調整船期等，任何傭船契約的解除，均會對船舶的使用造成嚴重影響及損失。但另一方面，航程傭船也可能因航程傭船人之買賣、生產不及等因素而無法順利履行，此即會面臨航程傭船人解約等問題。本條規定，於尊重航程傭船契約約定的前提下，基本上航程傭船人得於任何時候請求解除航程傭船契約，無論是在裝船前、裝船途中，甚至裝船啟航以後，惟必須賠償航程運送人之損失，這些損失包括全額運費、所發生之延滯費，貨物已經裝載上船時之貨物上岸費用，以及於一部傭船情況下可能對船上其他貨物所造成之損失。但債務不履行損害賠償仍以填補債權人損失為基本原則，因此，如運費及延滯費總額高於航程運送人之損失者，仍僅以支付損害額為限，例如航</p>

	<p>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之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。</p> <p>第四十五條 前二條之規定，對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。</p> <p>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。</p>	<p>程運送人如有另裝其他貨物之運費收入，即應予以扣減以計畫其損害額。爰為第一項規定。</p> <p>三、契約解除權之行使必須為通知，然如航程傭船人未為解約通知，且未於裝船期間為貨物之裝載者，僅屬違約，第二項明文規定其效果等同全部航程傭船契約之解決。</p>
<p>第八十八條 (準用)</p> <p>除本節另有規定或契約另有約定外，本章第一節至第三節及第六節，就運送本質相同部分，於本節航程傭船契約準用之。</p>		<p>一、本條新增。本條為準用規定，包括本章第一節至第三節及第六節就運送本質相同之規定。</p> <p>二、航程傭船契約本質上屬以船舶的全部或一部供運送為目的的運送契約，因此有許多件貨運送的相關規定必須予以準用，例如貨品聲明、船舶適航、危險品及違禁品處理、運費支付等。爰為本條規定以為因應。</p>
<p>第八十九條 (傭船運送單證)</p> <p>傭船運送人就裝載上船之貨物另行簽發運送單證者，傭船運送人與航程傭船人以外善意運送單證持有人間之關係，就貨物之運送及交付，依運送單證之記載及其上條件條款規定。 傭船契約另行簽發運送單證者，除</p>	<p>第六十條第二項</p> <p>以船舶之全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</p>	<p>一、本條新增。本條針對傭船契約另行簽發運送單證之法律關係及準用規定為規定。主要參考挪威二〇一〇年海商法第三二五條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第一六九條、越南二〇〇一年海商法第一〇〇條規定而為訂定。</p> <p>二、第一項針對傭船運送人與運送單證持有人間之法律關係為規定。按傭船契約本身為運送契約，主要規範傭船運送人及傭船人間之法律關係；今傭船契約另外簽發運送單證時，由於運送單證本身具有運送</p>

<p>該運送單證已明示或以引置方式適用該航程備船契約，且航程備船契約處於讓運送單證持有人可隨時索閱的情況外，備船運送人不得以該航程備船契約對抗善意的運送單證持有人。</p> <p>除運送單證因前項規定適用備船契約而另有特別規定外，第六十二條至第六十七條有關運送單證之規定，以及本章第五節有關運送人對運送單證持有人之權利及義務規定，於第一項所規定之運送單證法律關係準用之。</p>	<p>係，依載貨證券之記載。</p>	<p>契約證明之性質，將會造成備船運送關係同時存在備船運送契約及運送單證二契約並存之衝突情況。為減少此種衝突，海運實務於備船契約簽發運送單證時，通常是僅簽發所謂的「簡式運送單證 Short-Terms 或 Short Form Bs/L 」(例如實務上經常使用的 BIMCO 「CONGENBILL」載貨證券格式)，正面與一般載貨證券差異不大，但背面僅列幾條如雙方過失碰撞條款等重點條款記載而已，而係以引置條款方式，將備船契約併入運送單證。基於前述航程備船契約簽發運送單證之實務，本條分別三情況為規定：第一項規定運送單證簽發人與運送單證持有人間權利義務依運送單證記載的原則性規定；第二項規定引置條款的效力要件(必須清楚記載且備船契約處於可讓運送單證持有人隨時可參閱的狀況)；第三項為準用規定，使備船契約簽發運送單證時之法律關係有更為明確的準用條文規範。</p> <p>三、第二項為引置條款的效力要件規定。按備船契約下所簽發之運送單證，通常至少會有三處會針對備船契約為說明：第一是載貨證券標題下面通常會載明該運送單證係使用於備船契約情況；第二是運送單證正面通常會有「依__日所簽發之備船契約」；第三是引置條款，其通常載明「於__日所簽署之備船契約之所有條件、條款、自由權及除外規定等，包括準據法及仲裁條款/爭議解決條款，均併入本運送單證。」原則上前述數文句及航運實務備船契約下之載貨證券持有人通常已清楚此一實務之情況下，已可肯認引置條款所引置之備船契約對運送單證持有人之拘束效力。雖然肯認引置條款之效力，然備船契約畢竟非運送單證之附件，從保護運送單證持有人角度及債之移轉法理，受備船契約效力拘束之運送單證持有人本有權隨時且不受拘束地取得該備船契約，以為衡平。</p> <p>四、第三項為運送單證及運送人權義規定之準用規定。按航程備船仍屬運送契約類型，且另一方面，備船契約所簽發之簡式運送單證本身相關權義條款規定相當有限，而其所引置之備船契約，雖有較多的運送權義規定，但主要仍集中在船舶所有人責任、偏航、運費支付、裝載/卸載費用及風險負擔、裝卸期間及延滯費等條款記載而已，其他運送權義部分仍有待法律予以補充適用，例如船舶適航性義務、危險品裝載等均屬之，是為本條第三項準用規定，以為明確。</p>
<p>第四章 旅客及其行李運送</p>	<p>第二節 旅客運送</p>	<p>一、章節名變更，章名修正。</p> <p>二、旅客及其行李運送責任基礎不同，且行李運送性質上亦與貨物運送有異，爰節名修正為「旅客及其行李運送」章。</p> <p>三、現行海商法第三章第二節『旅客運送』，自民國五十一年修正迄今，已超過六十年未曾有任何修正。此期間，國際間已發展出一九七四年有關旅客及其行李運送雅典國際公約(以下簡稱『雅典公約』)及其一九七六年、一九九〇年修正議定書，雅典公約復於二〇〇二年進行大幅度修正，除加重運送人責任外</p>

		<p>(包括提高責任限額及責任基礎)，亦要求投保責任保險，延長訴訟時效期間為五年等，二〇〇二年修正議定書並於二〇一四年四月二十三日生效實施，為數雅典公約歷次修正版本中，目前批准國及加入國最多者，本修正即以二〇〇二年雅典公約修正議定書為主要參考主軸。</p> <p>四、現行海商法『旅客運送節』於民國五十一年修正理由說明，實以保護運送人為唯一考量，依桂裕教授於立法院的說明中，屢見責任範圍與賠償金額絕非我國航商在現狀下所克負荷、非招商局財力所能負擔、將使投資者視航運為畏途，現有基礎恐亦遭受摧殘等用語可見一斑。時至今天，鑑於前述雅典公約的發展、我國航運實力的大幅增長、外國郵輪航商近年來停靠我國等，民國五十一年當時應保護旅客運送人之時空背景已不負存在。</p> <p>五、現行海商法『旅客運送節』在規範本身，除前述『保護旅客運送人』之思維過時外，第七十九條旅客運送準用貨物運送如此人貨不分的情況，亦有待調整及改善。另供膳等諸多條文，在質性上偏屬行政規範，亦宜移列相關行政法規為規範。另本節有關客票契約及相關私法權義規定嚴重不足，亦有待本次修正予以補足。</p> <p>六、至於與海上旅客運送有關之相關行政法規部分，我國『客船管理規則』於民國一〇五年三月二日修正以前(以下稱『民國一〇五年舊客船管理規則』)，其第八章至第十章分別針對客票、行李及兼載貨物為規範，條文高達三十七條，這些多偏屬私法性質。該規則於民國一〇五年三月二日修正時以行政規範不宜規範私法關係為理由將該三章全數刪除，其中極少部分條文移列同年(民國一〇五年)二月二十六日修正之船舶運送業管理規則增列第十七條之一至十七條至五。亦即舊客船管理規則大多數有關海上客運私法規範因該次修正而幾乎遭全數刪除，基此，若干有關海上客運之私法關係條文亦有於本次海商法修正時予以移列之必要。</p> <p>七、另交通部於民國一〇五年頒佈『國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約範本』，針對客運雙方間的權利義務為諸多規範，其中涉及人身傷亡及行李毀損的責任部分，責任基礎略高於前述雅典公約所表徵的國際現有規範。本修正草案以二〇〇二年雅典公約作為海上客運運送人的最低強制責任基礎，在此基礎下，以尊重契約自由為原則。另慮及國內客運業者的資力及國內外可以提供的責任保險現況，海上旅客運送國內航線的責任限額及責任投保規劃由航政機關另定法律為適用。</p>
刪除。	<p>第七十九條</p> <p>旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、旅客及其行李運送，無論在運送性質上、責任基礎、免責限責事由、強制保險等均與貨物運送有別，旅客運送不宜直接準用貨物運送，爰刪除本條規定。</p>
第一節 通則		一、本節新增。

		<p>二、本節針對海上旅客運送各項定義及其適用範圍等為規範。</p>
<p>第九十條 (定義)</p> <p>本章用詞，定義如下：</p> <p>一、海上旅客運送指運送人以適合載運旅客及具適航性之客船，經由海路載運旅客或旅客及其行李而收取票價之運送。</p> <p>二、海上旅客運送契約指由運送人或以其名義訂立之海上運送旅客或旅客及其行李之契約。</p> <p>三、客船指依船舶法所定義之客船。</p> <p>四、國際運送指依海上旅客運送契約，出發地及目的地分別位於兩個不同國家，或雖位於同一國家內，但依據海上旅客運送運送契約或船期表，中途停靠港在另一國家之任何運送。非我國籍船舶於我國港口搭載旅客前往公海後返回我國港口，但不停靠其他國家港口，視同國際運送。</p> <p>五、國內運送係指國際運送以外之海上旅客運送，包括客船航行於本國外海、沿海或附屬島嶼間、內水或短程內水航線航行之運送。</p> <p>六、運送人指由或以其名義訂立海上旅客運送契約之人。</p> <p>七、履行運送人指非運送人，但實際履行全部或部分運送之任一客船之所有人、[租傭船人]或營運人。</p> <p>八、旅客指客船依下列情況所載運之任何人：</p> <p>(一)依海上旅客運送契約；或</p> <p>(二)經運送人同意，任何貨物運送契約下所運載之任何車輛或活體動物之隨行之人。</p> <p>九、行李指運送人依海上旅客運送契約所運送之任何物品或車輛，但不包括：</p> <p>(一)依貨物運送相關契約所運送之物品及車輛，及</p> <p>(二)活體動物[活動物]；</p> <p>十、自帶行李指旅客在其客艙內之行李，或其他由其攜帶、保管或控制之行李，包括旅客在其車內或車上之行李。</p>		<p>一、本條新增。本條針對海上旅客運送及海上旅客運送契約為定義外，並參照二〇〇二年雅典公約第一條各項規定為訂定，包括運送人、履行運送人、旅客、行李、自帶行李及國際運送等。</p> <p>二、第一項第一款定義海上旅客運送包括具適航堪載之客船，經由海路，載運旅客或旅客及其行李，以及收取運送等海上旅客運送之基本構成要素。</p> <p>三、第一項第二款海上旅客運送契約定義指由運送人或以其名義所締結之海上旅客運送之契約。</p> <p>四、第一項第三款係針對客船為定義，與船舶法所定義的客船一致。即為指非小船且乘客定額超過十二人，以運送旅客為目的之船舶。</p> <p>五、第一項第四款針對國際運送為定義，主要是參考二〇〇二年雅典公約定義。另屢有國際航運業者的客運行程安排僅航向公海，並未停靠外國港口，再返回國內港口之情況，在性質及責任基礎上，與國際運送無異，爰為本款後段規定，視同國際運送處理。</p> <p>六、第一項第五款國內運送為定義，主要是參考客船管理規則相關定義而來。由於雅典公約僅適用國際運送，由於國內旅客運送的的財務擔保及投保能力恐無法與國際旅客運送業者相較，海商法本章規定如未針對國際運送及國內運送為區分，將會造成一體適用的問題。</p> <p>七、第一項第六款定義運送人係指由或以其名義訂立運送契約之人，學理上稱此為契約運送人。</p> <p>八、第一項第七款定義履行運送人為實際履行全部或部分運送之任一船舶之所有人、租傭船人或營運人，學理上稱此為實際運送人。將實際運送人納入規範相當重要，主要解決受害旅客與履行運送人間無直接契約關係，僅能依侵權行為提出求償，所導致履行運送人是否承擔海上旅客運送義務並享有相對免責限責抗辯之權利等問題。</p> <p>九、第一項第八款係針對旅客為定義，主要目的是為將船員予以排除外，亦排除可能於船上活動之人，例如引水人、碼頭工人，甚至偷渡客等。</p> <p>十、第一項第九款係針對行李為定義，主要是要將貨物運送契約所涵蓋之物品或車輛予以排除。</p> <p>十一、第一項第十款係針對自帶行李為定義。自帶行李或稱為手攜行李或隨身行李，由於其由旅客自行攜帶及掌控，非完全由運送人為保管看守，在法律上的權利義務與託交或託運行李不相一致，因此有獨立定義之必要。</p>
<p>第九十一條 (發航前運送契約權利)</p>		<p>一、本條新增。本條針對發航前運送契約權利義務資訊</p>

<p>義務資訊之提供)</p> <p>運送契約於中華民國境內簽訂者，運送人或履行運送人於締約時應將本章有關旅客權利義務之適當資訊告知或提供給旅客；如啟航港位於中華民國境內者，該資訊應於啟航前提供給旅客。</p>		<p>之提供為規定。</p> <p>二、不同於貨物運送，旅客運送的對象為一般消費者，一般消費旅客一般對於本章所規定之海上運送旅客及其行李之權利義務並不熟悉或甚至完全不瞭解，特別是退費、航運業較為特殊的免責限責，以及涉及可能必須到外國爭訟的準據法及管轄條款等，從保護消費者旅客觀點，相關權利義務訊息應於締約時或啟航前告知或提供給旅客，爰參照歐洲議會及執行委員會二〇〇九年四月二十三日有關海上旅客運送於事故時之運送人責任之第392/2009號規則第七條規定增訂本條。</p>
<p>第九十二條 (非旅客及船員之適用)</p> <p>旅客、船員或其他服務於船舶之人以外之人為運送人所同意載運者，就第一百零六條損害部分，本章有關運送人及履行運送人之責任及免責抗辯等規定仍應適用之。難民及偷渡客亦準用本條規定。</p>		<p>一、本條新增。本條針對客船上所載運之非旅客及船員之適用問題為規定。</p> <p>二、船上經常會有船員及旅客以外之人在運送人的許可下隨船航行，例如船東代表、租船人代表、技術工程師、船員家屬等。在性質上，這些人既非船員，亦非付費的旅客。實務上這些人等上船前通常會簽署免責聲明或切結聲明以免除對船舶所有人或營運人的任何責任，但這類聲明的效力為何？仍有疑慮。本修正參考二〇一〇年挪威海商法第四〇四條規定，將這類人等視為準旅客處理，一併適用本章相關權利義務及責任抗辯事由等。至於這些人因非屬本章之定義之旅客，其請求損害賠償之權利及範圍即非基於本章規定。</p> <p>三、本條『旅客、船員或其他服務於船舶之人以外之人』尚可能包括偷渡客及難民等必須予以接載上船及人道對待的人員。這些人員如何處置及對待，聯合國及國際海事組織均有相關指導或決議為特殊之遵循，不宜以準旅客對待之。</p>
<p>第九十三條 (請求權基礎與其他法規)</p> <p>海上旅客運送之傷亡或行李毀損滅失或遲延僅能依本章規定向運送人或履行運送人提起損失賠償請求，且不論請求權基礎為何，本章規定均適用之。</p> <p>除本章規定外，不影響旅客依消費者保護法、旅遊及大眾運輸等相關法規本得主張之權利。</p>		<p>一、本條新增。本條規定請求權基礎及消費者保護法等相關法規之適用問題。</p> <p>二、第一項參考二〇〇二年雅典公約第十四條，規定海上旅客運送之不論請求權基礎原則，且規定旅客傷亡或行李毀損滅失等僅能依或適用本章規定。本項規定目的係避免旅客運送債權人依據不同的請求權基礎，以及依據民法旅客運送規定為主張，而造成法律適用上的混亂。</p> <p>三、我國及各國消費者保護、旅遊及大眾運輸等針對旅客運送部分常設有若干權益保護的相關規定。為避免旅客運送以消費者保護法等其他法規為請求，導致與本章規定適用上之衝突，本條第二項規定『除本章規定外』乙詞，以宣示海上旅客運送必須基本本章規定為主張及行使，僅於本章未規定之部分，始得主張其他法規得主張之權義，爰為本條第二項規定。</p>
<p>第二節 客票與運送契約</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、本節針對為客票之簽發及運送契約相關事項為規範。</p>
<p>第九十四條 (客票及行李託運憑證之簽發)</p>		<p>一、本條新增。本條規定客票之種類、其簽發、轉讓及行李託運憑證之簽發等。</p>

<p>旅客運送所簽發之客票分記名及不記名兩種。從事國際運送之客船，應簽發記名客票。記名客票，不得轉讓他人使用。</p> <p>客船旅客非持有有效客票，除緊急避難或特殊公益目的外，船長有權拒絕其登船。</p> <p>旅客託交運送行李應憑客票。運送人或船長收受行李後應簽發託運憑證或行李票，其上記載旅客名稱、件數、數量或重量、包裝種類及表面情狀及旅客所聲明之行李內容及其聲報價值。</p>		<p>二、客票分為記名及不記名兩種。另國際運送，因涉及出入境及船上旅客資料控管等需求，要求應簽發記名客票。並進一步規定客票不得轉讓他人使用。爰參考二〇一〇年挪威海商法第四〇七條為本條第一項規定。</p> <p>三、第二項規定應持客票登船之原則性規定。另客輪有時必須肩負避難運輸等特殊且緊急公益需求，爰為但書規定。</p> <p>四、第三項規定行李託運憑證之簽發。行李託運應憑客票並簽發託運憑證係依據民國一〇五年舊客船管理規則第一四二條規定。託運憑證上應載明事項參考海上貨物運送之類似規定為列舉，包括旅客名稱、件數、數量或重量、包裝種類及表面情狀及乘客所聲明之行李內容及其聲報價值。</p>
<p>第九十五條 (客票應記載事項)</p> <p>客票應記載下列各款事項，由船長、運送人或其代理人簽名：</p> <p>一、船名。</p> <p>二、船舶所有人或運送人名稱。</p> <p>三、發航港及目的港。</p> <p>四、票價及供膳情況。</p> <p>五、旅客意外保險或責任保險之投保金額及保險公司名稱。</p> <p>六、票號及簽發日期。</p> <p>七、不記名客票應載明客票有效期限。</p> <p>八、記名客票應載明旅客姓名、年齡、性別、國籍或籍貫；航次或班次、艙位或座位等級、艙位或座位號數、預定發航及抵達時間。</p> <p>九、客票簽發人之姓名、職責或代理人姓名及代理意旨。</p>		<p>一、本條新增。本條針對客票應記載事項為規定。</p> <p>二、本條第一、二、三、四及七款係參考民國一〇五年舊客船管理規則第一二三條及第一二五條規定。</p> <p>三、與現行客船管理規則相較，第五款加列責任保險及保險公司名稱，以方便旅客知曉意外保險人或責任保險人資料，並方便後續求償作業之進行。</p> <p>四、與民國一〇五年舊客船管理規則相較，第八款加列航次或班次及預定抵達時間等，以配合船舶航運實務通常以航次或班次作為區分之實務；另由於旅客運送已明確列入遲延責任，加上預定抵達時間有助是否構成合理遲延之認定。</p> <p>五、與民國一〇五年舊客船管理規則相較，第九款加列「代理人姓名及代理意旨」主要方便識別客票簽發人身份及運送人之身份認定問題。</p>
<p>刪除。</p>	<p>第八十條</p> <p>對於旅客供膳者，其膳費應包括於票價之內。</p>	<p>一、本條文刪除。</p> <p>二、國內航線航程短，無供膳之必要；國際航線則多與旅遊等結合，是否供膳及供膳等級為何，以尊重契約自由原則為宜。至於國內或離島航線有強制供膳之必要者，由客船管理規則或船舶運送業管理規則規定即可。爰刪除本條規定。</p>
<p>第九十六條 (旅客發航前解約)</p> <p>旅客於發航二十四小時前，得依約定給付不超過票價十分之二，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，運送人得請求不超過票價十分之一。</p> <p><u>前項約定於國際航線之海上旅客及其行李運送，以訂艙或訂位時解約</u></p>	<p>第八十四條</p> <p>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</p>	<p>一、文字修正。本條針對現行法第八十四條旅客發航前解約為文字修正。</p> <p>二、意定解約或不可抗力解約之票價如何支付，屬契約自由範圍。惟為避免運送人約定解約金過高，可規定給付不超過某一百分比之票價即可，在此百分比下，仍由契約當事人自由決定。</p> <p>三、國際航線之海上旅客運送由於涉及出入境管制等因素，啟航前解約容易造成運送人嚴重空艙損失。此部分解約票價如何給付，於旅客訂艙或訂位時如已獲旅客知情同意者，應以尊重契約約定為原則。</p>

條款已獲旅客知情同意者為限。	價十分之一。	
<p>第九十七條 (不依時登船及不依時開航之處理)</p> <p>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>。</p> <p>客船不於預定之日發航者，<u>除本法另有規定外</u>，旅客得解除契約。</p>	<p>第八十五條</p> <p>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。</p>	<p>一、本條將現行法第八十五條不依時登船及第八十六條不依時開航二條文予以整併，並為文字修正。</p> <p>二、第一項規定不依時登船及船長令旅客離船之情況，原因可能很多，原條文規定旅客應支付全部票價，對旅客未免過苛。爰將其修正為「運送人有權依約收取票價之全部或一部」，尊重契約自由。</p> <p>三、第二項規定不依時開航之處理情況。客輪營運方式複雜，有包船運送，有不固定航線等；另船舶不於預定日期發航之原因很多，例如許多可能是因天災等因素造成，如一體適用，對客輪營運未免不公，爰增訂但書規定。</p>
<p>第九十八條 (自願上陸之票價負擔)</p> <p>旅客在航程中自願上陸時，<u>仍應依約負擔票價之全部或一部</u>，其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程負擔票價。</p>	<p>第八十七條</p> <p>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。</p>	<p>一、文字修正。本條針對現行法第八十七條自願上陸之票價負擔為文字修正。</p> <p>二、旅客航程途中自願上陸之運費負擔屬契約自由範圍，爰將原條文自願上陸之運費全額負擔之規定修正為依運送契約約定負擔票價之全部或一部，以尊重契約自由原則。</p>
<p>第九十九條 (契約解除 船舶障礙)</p> <p>海上旅客運送契約已載明應使用某特定客船者，如該客船於發航前全損、失蹤或受損修復不能，運送人無繼續履行航程之義務。</p> <p>旅客運送契約締結後，有充分證據顯示航程途中會因戰爭、軍事封鎖、暴動、民變、海盜或其他武裝活動而危及旅客及客船安全，或相關風險的嚴重性有顯著提高之跡象，運送雙方均得解除契約，不負任何損害賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。本條針對發航前及航程途中發生航行障礙之解約權處理為規定。</p> <p>二、如旅客運送契約已載明應使用某特定船舶，而該客船於發航前全損、失蹤或受損修復不能，已屬非種類之債之給付不能，本條第一項參考二〇一〇年挪威海商法第四一三條，規定運送人無繼續履行航程之義務。</p> <p>三、運送契約締結後，特別是國際運送，常因戰爭、軍事封鎖、暴動、民變、海盜或其他武裝活動等而危及旅客及客船安全，此均屬重大的情勢變更。爰參考二〇一〇年挪威海商法第四一六條規定，於所列戰爭等武裝活動有危及旅客及客船安全，或相關風險的嚴重性有顯著提高之跡象，運送雙方均得解除契約而不負任何損害賠償責任。</p>
<p>第一百條 (航程中斷之處理)</p> <p>運送人或船長在航行中為船舶事故緊急修繕或因不可抗力無法繼續航行時，<u>運送人或船長應依契約約定</u>，設法將旅客運送至目的港；目的港發生天災、戰亂、瘟疫，或其他特殊事故致船舶不能進港卸客者，運送人或船長得依契約將旅客送至鄰近之港口或送返乘船港。<u>船舶非緊急必要修繕者</u>，則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。</p>	<p>第八十八條</p> <p>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。</p> <p>第八十九條</p> <p>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。</p>	<p>一、條文修正。增列事故緊急修繕及不可抗力無法繼續航行等前提要件。</p> <p>二、原條文第八十八條至第九十條性質雷同，合併為同一條文。</p> <p>三、事故緊急修繕及不可抗力等因素，本屬運送人可免責或限責事由，是否應將旅客運送至目的地或最近港口等，應尊重契約自由。至於原條文第九十條之續行航程義務，則應僅限於非緊急必要修繕為限。爰參考二〇一〇年挪威海商法第四一四條規定為修正。</p>

	<p>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。</p>	
<p>第三節 旅客義務</p>		<p>一、本節新增。 二、本節針對旅客的資料申報、守序、行李申報及危險行李等義務為規範。</p>
<p>第一百零一條（旅客義務）</p> <p>旅客向運送人所聲明之各項資料應保證其正確無訛，並應持有有效的身份證明及旅行文件。 旅客在船上應接受船長之指揮，遵守船上秩序，不得有酗酒、鬧事或其他不法行為。 旅客於船舶抵達目的港後，應依船長之指示即行離船。<u>旅客未依指示離船，致船舶受有延遲等損失，應負損害賠償責任。</u></p>	<p>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。</p>	<p>一、本條新增並整合現行法第九十一條規定。本條針對旅客資料申報義務、遵守船長指揮等義務、及依指示離船之義務為規定。 二、旅客運送，特別是國際運送之旅客，由於出入境檢查之需通常需備有有效旅行文件；另一方面，船上為製作旅客名冊及簽發客票行李票等，亦需旅客據實聲明各項資料。爰參考民國一〇五年舊客船管理規則第一三三條等規定為本條第一項之增訂。 三、旅客非貨物，具行動自由且容易受海上航行風險影響，為維護旅客安全及船上秩序，旅客於船上必須接受船長指揮，爰參酌民國一〇五年舊客船管理規則第十一章船上秩序規定，訂定第二項及參考二〇一〇年挪威海商法第四〇八條規定。 四、第三項修正現行法第九十一條規定，增訂後段未依指示離船之法律效果。原條文並未規定法律效果，且性質上偏屬行政規範，爰增訂後段未依指示離船之法律效果。</p>
<p>第一百零二條（旅客之行李申報義務及危險行李）</p> <p>旅客得攜帶合理數量的行李。 旅客明知其行李可能對客船、船上人員或貨物造成危險、嚴重不便或該行李必須予以特別照護時，應於啟航前告知運送人。 旅客隨身或託運行李不得有禁運、違法偷運、危險或有毒有害或有毀損客船或其上貨物或危害客船上人員健康之虞之物品。運送人得拒絕前列行李或物品上船，並得於任何時間及地點將其卸船、銷毀或使之無害而不負任何賠償責任。旅客違反本項規定因而造成任何損失者，應負賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。本條針對旅客得攜帶合理數量行李之權利及危險行李或不便行李的告知義務為規定。 二、行李為旅客運送附帶所需，海上旅客運送雖不似航空運送有較嚴格的行李重量限制，但仍應有其合理限制。第一項規定旅客得攜帶合理數量的行李。 三、旅客雖有權攜帶行李，然行李如有可能對客船，船上人員或貨物造成危險、嚴重不便或該行李必須予以特別照護者，例如攜帶易燃品、易碎品、令人不悅的氣味的物品等，應於啟航前告知運送人。本條第二項爰參考貨物運送類似規定及二〇一〇年挪威海商法第四〇九條為規定。 四、第三項為危險行李的意義及責任等為相關規定。客輪運送之客體為旅客，加上船舶海上風險大且施救不易，以及各國衛生環保及安全管制等因素，旅客應禁止其攜帶禁運及危險有害物品，爰參酌海上貨物運送之類似規定及二〇一〇年挪威海商法第四一〇條為本條規定。</p>
<p>第一百零三條（旅客及其行李所致損害）</p> <p>旅客違反本節各項義務規定或因旅</p>		<p>一、本條新增。本條針對旅客違反本節各項義務規定及因故意過失致其行李造成運送人損失或責任為規定。 二、本節有關旅客之各項義務，除危險行李外，並未規</p>

<p>客或旅客對其行為應予以負責之人之故意或過失致其行李造成運送人或第三人損失或責任者，旅客應賠償之。</p>		<p>定其法律效果。爰參照二〇一〇年挪威海商法第四一一條，規定旅客違反本節各項義務規定或因旅客或旅客對其行為應予以負責之人之故意或過失致其行李造成運送人損失或責任者，旅客應賠償之。</p>
<p>第四節 運送人義務及責任</p>		<p>一、本節新增。 二、本節針對運送人各項義務、義務期間、責任、責任限制、免責事由等為規範。</p>
<p>第一百零四條 (運送人義務)</p> <p>運送人應於航程開始前及於整個航程期間，使客船有安全航行之能力，並使客船配置相當船員、設備及供應，旅客及其行李所使用的空間能安全載運，以符合客輪檢查規定。 旅客之行李不得裝載於甲板上，但運送契約另有約定或航運慣例許可者除外。</p>		<p>一、本條新增。本條規定運送人船舶適航義務及不得為行李甲板裝載之義務。 二、船舶適航性為海上運送一項最基本的義務。雅典公約因採次嚴格責任，只要發生旅客傷亡等，且非免責事由所致，運送人即應負責，因此並未明文規定船舶適航的積極要求。我國非雅典公約締約國且各主要海事國家有關旅客運送的立法仍保留船舶適航要求，本條第一項爰參考海上貨物運送船舶適航性(包括客船有安全航行之能力之狹義適航性；使客船配置相當船員、設備及供應之船舶運航性；及使旅客及其行李所使用的空間能被安全地裝載及運送之船舶適航性三點)為規定。 三、另旅客之行李運送部分，此部分在性質上與貨物運送較為類似。而甲板運送為貨物運送很重要的限制規定，爰參考貨物運送相關規定及二〇一〇年挪威海商法第四〇五條，於第二項規定旅客之行李不得裝載於甲板上。並附有運送契約另有約定或航運慣例許可者除外之但書規定，以配合例如駛上駛下渡輪等客渡運輸現況。</p>
<p>第一百零五條 (運送期間)</p> <p>運送人或船長於運送期間應依運送契約之約定，為旅客及其行李之運送或其他約定之服務。 前項所稱運送期間包括下列期間： 一、對旅客及其自帶行李：旅客及其自帶行李於船上期間，或上下船期間，以及旅客及其自帶行李從岸上經水路運送至船上或從船上經水路運送至岸上之期間，但以該運送之費用已包括在票價之內，或用於此種輔助運送之船舶已由運送人交由旅客支配為限。但前載期間不包括旅客在海運港站或碼頭上，或在其他港口設施之期間； 二、有關自帶行李：包括該旅客於海運港站或碼頭或任何其他港埠設施之期間，但以該行李已交付給運送人或其受雇人或代理人，且未返交給該旅客者為限； 三、有關自帶行李以外之行李：為</p>	<p>第八十三條</p> <p>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。</p>	<p>一、本條修正。本條針對依約運送的範圍為重新擬定，並針對運送期間為明確定義。 二、晚近旅客運送型態複雜且多樣，並非僅單純運送至目的港而已。謹將第一項修正為「運送人或船長應依運送契約之約定，為旅客及其行李之運送或其他服務。」 三、原條文第二項未依船票所載運送旅客至目的港之違約效果非常嚴厲，且會發生契約解除之後續行程安排問題，予以刪除，依一般契約違約責任處理。 四、參考二〇〇二年雅典公約第一條及德國商法第五百三十八條有關運送期間之定義，增列本條第二項，以明確運送人之運送責任期間，包括旅客、其自帶行李及其他行李之運送期間。</p>

<p>運送人或其受雇人或代理人於岸上或船上接收該行李，以迄由運送人或其受雇人或代理人交還行李之期間。</p>		
<p>第一百零六條 (運送人責任)</p> <p>運送人應負責因沈船、翻覆、碰撞或擱淺、爆炸或船上失火，或船舶瑕疵等船運事故所致旅客傷亡之損害，但運送人能證明航運事故或損失為下列原因所致者除外：</p> <p>一、因戰爭、敵對行為、內戰、叛亂或具異常、不可避免且不可抗拒本質之自然現象；或</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>非屬前項船運事故所致旅客傷亡損害，以該損失係運送人過失或疏忽所致者為限，運送人應負責之。運送人過失或疏忽之舉證責任由請求權人負擔。</p> <p>自帶行李毀損滅失之損害如係運送人之過失或疏忽所致，運送人應負責之。船運事故所致損失推定為運送人過失或疏忽所致。</p> <p>自帶行李以外行李毀損滅失之損害，運送人應負責之，但運送人能證明其對於損失事故之發生無任何過失或疏忽者除外。</p> <p>第一項所稱船舶瑕疵係指用於旅客逃生、疏散、上船及下船等與安全規定有關之船舶任何部分或其設備；或用於推進、操舵、安全航行、繫纜、下錨、停靠或離開碼頭或錨區、淹水損害控制或用於置放人命安全設施等功能喪失、失效或不符合規定。</p>		<p>一、本條新增。本條針對運送人的責任基礎、免責事由及舉證責任歸屬等為規定。</p> <p>二、本條係參考二〇〇二年雅典公約第三條規定。二〇〇二年雅典公約將運送人責任有各類型區分：</p> <p>(一)船運事故人命傷亡責任為「次嚴格責任」；</p> <p>(二)非船運事故人命傷亡責任為「一般過失責任」；</p> <p>(三)自帶行李船運事故責任為「推定過失」；</p> <p>(四)自帶行李非船運事故責任為「一般過失責任」；</p> <p>(五)其他行李為「推定過失責任」。</p> <p>三、第一項規定船運事故人命傷亡責任。所謂船運事故為沈船、翻覆、碰撞或擱淺、爆炸或船上失火，或船舶瑕疵等。在責任基礎上，本項屬英美法之次嚴格責任，類似我國的中間責任。本項規定二款免責事由，包括戰爭及惡意第三人作為等。</p> <p>四、第二項規定非船運事故人命傷亡責任。依該項後段舉證責任由請求權人負擔之規定，原則上屬一般過失責任。</p> <p>五、第三項規定自帶行李毀損滅失之責任。但書規定船運事故所致損失推定為運送人過失，此部分屬推定過失責任；除此之外，則仍屬一般過失責任。</p> <p>六、第四項規定其他行李毀損滅失責任。採推定過失責任基礎，運送人應證明其對於損失事故之發生無任何過失或疏忽。</p> <p>七、第五項為船舶瑕疵之定義，參考雅典公約第 3 條 5 項 c 款定義。</p>
<p>第一百零七條 (責任限制、超額責任及限責權利之喪失)</p> <p>運送人依前條第一項對每一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二十五萬特別提款權之損失。</p> <p>損失超過前項限額者，除運送人能證明其對於損失事故之發生無任何過失或疏忽者外，運送人仍應負責之。但運送人對任一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四十萬特別</p>		<p>一、本條新增。本條規定運送人針對各類損失之標準責任限制額度、超額責任限制、旅客自負額、更高限額約定之容許、國內運送授權交通部制訂，以及針對限責權利之喪失等。</p> <p>二、本條係參考二〇〇二年雅典公約第七條及第八條規定。分別針對旅客傷亡事故之責任限額、超額責任、自帶行李及車輛等毀損滅失之責任限額、約定自負額等為規定。</p> <p>三、第一項規定船運事故旅客人身傷亡責任限額為二十五萬特別提款權。</p> <p>四、第二項規定，即使超過第一項限額，運送人仍應負責，惟僅負擔一般過失責任，並適用最高四十萬特別提款權之責任限制。</p> <p>五、第三項規定旅客之行李毀損滅失之責任，包括自帶</p>

<p>提款權。</p> <p>運送人對於旅客之行李等毀損滅失之責任，於任何情況下，每位旅客每次運送之責任限額如下：</p> <p>一、自帶行李毀損滅失之責任不超過二千二百五十特別提款權；</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一萬二千七百特別提款權。</p> <p>三、前二款以外其他行李之毀損滅失責任，不超過三千三百七十五特別提款權。</p> <p>運送人及旅客得協議對每一車輛損壞不超過三百三十特別提款權之自負額度，對其他行李毀損滅失每位旅客不超過一百四十九特別提款權之自負額。上述自負額度應從毀損滅失中扣除之。</p> <p>運送人及旅客得書面約定高於本條所規定之責任限制額度。</p> <p>國內運送之運送人責任限額標準，在不低於一九七四年海上旅客及其行李運送雅典公約所規定之責任限制標準情況下，由交通部訂定之。</p> <p>因旅客及其行李運送遲延所致生之責任，其責任限額以不超過每位旅客就該次運送所支付之票價。</p> <p>如經證明損失係運送人故意或重大過失之作為或不作為所致，運送人無權主張前二條責任限制之利益。</p>		<p>行李二千二百五十特別提款權、車輛及車輛上之行李每輛一萬二千零七百特別提款權、其他行李為三千三百七十五特別提款權。</p> <p>六、第四項為車輛及其他行李毀損滅失之自負額度，分別為三百三十及一百四十九特別提款權。自負額規定之目的，除舉證不易、車輛新舊有別，另有敦促旅客能自我小心照顧及防備之意旨。</p> <p>七、第五項規定運送人與旅客間得以書面約定更高的責任限制額度。雅典公約所表徵者為最低強制責任，於此基礎下，當事人約定比最低強制責任更為有利於旅客之條件，自為法律所許。</p> <p>八、第六項為有關國內運送之特別規定。由於國內運送之客輪營運人資力有限，以及高額覓保不易等因素，恐無法承擔二〇〇二年雅典公約如此高限額之責任。為此，爰訂定第六項，授權交通部得針對國內運送之運送人責任限額標準為訂定，惟為避免訂定標準遠低於國際一般水平，因此進一步規定該標準不得低於一九七四年雅典公約標準。</p> <p>九、第七項為旅客及其行李運送遲延損害賠償責任的限額規定。按一九七四年雅典公約對此並未規定，爰參考有關貨物運送國際公約，例如一九七八年漢堡規則及二〇〇九年鹿特丹規則之規定，以該筆運送的運費作為遲延責任限制的最高額度。</p> <p>十、第八項規定運送人責任限制權利的喪失原因。本項係參考二〇〇二年雅典公約第十三條第一項規定。按公約用語採用英美法「經證明損失係運送人故意造成，或明知可能造成此種損失而輕率地採取之作為或不作為所致」用語，在法理上與我國大陸法系之「故意或有意識之重大過失」相當。惟為與貨物運送等在用語上保持一致，以及與大陸法系及我國法故意或重大過失不得預先免除的公序原則，建議使用「故意或重大過失」用語。</p>
<p>第一百零八條 (貴重物品)</p> <p>除雙方同意為安全保管目的且已將貴重物品聲報並交由運送人保管外，運送人對貨幣、流通證券、黃金、銀器、珠寶、裝飾品、藝術品或其他貴重物品之毀損滅失不負賠償責任。於同意保管之情況，除依前條第五項約定更高責任限額外，運送人之責任以前條第三項所規定之責任限額為限。</p>		<p>一、本條新增。本條主要針對旅客貴重物品之相關責任問題為規定。</p> <p>二、不賠貴重物品為運送慣例，主要是保管及舉證不易，以及運送人責任負擔過重等理由。旅客隨身行李經常帶有貴重物品，且由旅客自行保管的情況下，責令運送人全額負擔貴重物品未免不公。爰參照二〇〇二年雅典公約第五條規定，除貴重物品已向運送人聲報並交由其保管外，否則仍視為一般行李負責。</p>
<p>第一百零九條 (旅客故意及與有過失)</p> <p>旅客傷亡或其行李之毀損滅失係旅客本人之健康因素或故意、犯罪或其他不法行為所致，運送人不負賠償責任。</p> <p>如旅客傷亡或其行李之毀損滅失之</p>		<p>一、本條新增。本條規定旅客與有過失之扣減。</p> <p>二、本條第一項規定傷亡及行李毀損滅失為旅客本人之健康或故意不法行為所致，運送人不負賠償責任，以資衡平。</p> <p>三、本條第二項係參考二〇〇二年雅典公約第六條規定。如傷亡及行李毀損滅失為旅客本人之過失所致，則應適用與有過失法理，全部或一部免除運送人之責任。</p>

<p>全部或一部為旅客本人之過失或疏忽所致，則全部或一部免除運送人之責任。</p>		
<p>第一百十條 (人命傷亡之預付賠款)</p> <p>除明顯符合第一百零七條免責事由明確外，船運事故致旅客人命傷亡，船運事故發生當時實際執行全程或部分運送之運送人應於有權主張損害賠償之人一經確認後之十五日內，應預先支付能充分滿足該旅客生計需求之款項。如有死亡情事，該款項不應少於得主張人身傷亡最高責任限額之四分之一，縱之後證明船運事故為第一百零六條免責事由所致，亦無須返還。</p> <p>前述預付款項不應構成責任之承認，得從依本法後續確認應支付之數額中予以扣減。</p>		<p>一、本條新增。本條針對人命傷亡時運送人應先預付賠款為規定。</p> <p>二、本條係參考歐洲議會及執行委員會二〇〇九年四月二十三日有關海上旅客運送於事故時之運送人責任之第392/2009號規則第六條規定，給予人命傷亡旅客預先賠款之保障。按歐盟該規則之預付賠款金額為二萬一千歐元。</p>
<p>第一百十一條 (行李毀損滅失之通知)</p> <p>行李一經旅客領取，推定旅客已收受完整無損之行李，但依下列情況向運送人或其代理人為書面通知者，不在此限：</p> <p>一、行李有明顯損壞時，對自帶行李，應在旅客離船前或離船時，對所有其他行李，應在行李交還前或交還時；</p> <p>二、行李之損壞不明顯或行李滅失時，應於離船之日或交還之日或本應交還之日起十五日內。</p> <p>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。</p>		<p>一、本條新增。本條針對行李毀損滅失之通知為規定。</p> <p>二、由於雅典公約有關運送人對行李毀損滅失之責任多採推定過失責任主義，無過失之舉證責任轉由運送人負擔，因此行李如有毀損滅失情事，應儘速通知負舉證責任之運送人，以資衡平，以便讓運送人有較為充分之時間進行證據之調查及保全。本條規定基本上與貨物運送沿用多年之貨損通知制度十分雷同，差別點在於行李損壞不明顯之通知期限為較長的十五天。爰參考二〇〇二年雅典公約第十五條為規定。</p>
<p>第一百十二條 (運送人之受雇人等之抗辯及限責)</p> <p>本章所規定人命傷亡、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雇人或代理人提出請求，如該受雇人或代理人能證明其在受雇或受託業務範圍內為行為者，其即有權主張運送人或履行運送人依本章可得主張之抗辯及責任限制之權利。</p> <p>如證明人命傷亡、行李毀損滅失及遲到之損失係運送人或履行運送人</p>		<p>一、本條新增。本條規定運送人及履行運送人之受雇人或代理人等得主張運送人之免責抗辯事由為規定。</p> <p>二、第一項參考二〇〇二年雅典公約第十一條規定。本條文為學理上的「喜馬拉雅條款」，其賦予運送人及履行運送人之受雇人或代理人得主張運送人及履行運送人於本章可得主張抗辯及責任限制之權利。</p> <p>三、第二項參考二〇〇二年雅典公約第十三條第二項規定。按公約用語採用英美法「經證明損失係運送人故意造成，或明知可能造成此種損失而輕率地採取之作為或不作為所致」用語，在法理上與我國大陸法系之「故意或有意識之重大過失」相當。</p>

<p>之受雇人或代理人故意或重大過失之作為或不作為所致，該受雇人或代理人無權享有該限責利益。</p>		
<p>第一百十三條 (履行運送人)</p> <p>運送人將全部或部分運送委託履行運送人履行時，運送人仍應依據本章規定就全部運送負責。而履行運送人僅就其履行之部分運送，適用本章規定，並享有本章規定之權利。對於由履行運送人所履行之運送，運送人亦應對履行運送人及其在履約範圍內行事之受雇人及代理人之作為及不作為負責。</p> <p>任何協議約定履行運送人承擔非本章所規定之義務或放棄本章所賦予之權利者，僅於業經履行運送人書面明示同意之情況下，始能拘束履行運送人。</p> <p>如依本章規定，運送人及履行運送人均負責某損失時，就該損失部分，運送人及履行運送人負連帶責任。</p> <p>本條規定不影響運送人及履行運送人內部間之任何求償權利。</p>		<p>一、本條新增。本條針對履行運送人之權利義務及免責抗辯事由之準用等為規定。</p> <p>二、本條係參考二〇〇二年雅典公約第四條規定。</p> <p>三、第一項規定運送人將全部或部分運送委託給履行運送人履行時，運送人及履行運送人之權利義務規定。</p> <p>四、第二項規定運送人仍應對履行運送人之受雇人及代理人之作為及不作為負責。於我國，由於運送人與履行運送人之受雇人或代理人間並無直接契約關係，當事故為履行運送人之受雇人或代理人所致生時，將會產生運送人是否連帶負責之爭議。</p> <p>五、第三項規定任何要求運送人放棄權利及增加義務之「任何協議」，僅在履行運送人書面同意之情況下，才拘束履行運送人。而所謂的「任何協議」，主要是指本章所稱之「運送契約」，但不以此為限。</p>
<p>第五節 契約條款與財務擔保</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、本節針對海上旅客運送契約免責限責條款約定之效力及財務擔保條款為規範。</p>
<p>第一百十四條 (契約條款之無效)</p> <p>運送契約、客票或旅客死傷或其行李毀損滅失事故發生前所達成之任何協議，如旨在解除依本章應負責之人對於旅客之責任，或約定低於本章所規定之責任限制，及旨在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。但該條款之無效不使運送契約全部無效，運送契約仍應受本章規定之拘束。</p>		<p>一、本條新增。本條針對運送契約或相關協助免除或減少運送人依本章規定應負義務或責任之條款效力問題為規定。</p> <p>二、參考二〇〇二年雅典公約第十八條規定。運送契約或客票通常為定型化契約，由運送人擬定並事先印就，旅客能單獨置喙研商之機會不多。為避免運送人藉契約自由規避所應負擔之責任，各國對類似公共事業或公共運送等定型化契約類型，通常採所謂最低強制責任立法，藉由法律強制明文運送人各損害責任之最低責任基礎，容許當事人約定比該基礎更高責任，而不能約定更低責任之方式，以保護非擬約人。如約定更低責任者，該部分之約定即為無效之認定。</p> <p>三、本條規定延續最低強制責任體制，規定下列類型之條款誠屬無效：</p> <p>(一) 旨在解除依本章應負責之人對於旅客之責任</p> <p>(二) 或約定低於本章所規定之責任限制</p> <p>(三) 旨在轉換運送人或履行運送人之舉證責任</p> <p>(四) 或限制訴訟管轄之選擇權。</p>
<p>第一百十五條 (責任保險或財務擔保)</p>	<p>第八十一條 旅客於實施意外保</p>	<p>一、本條修正。本條針對旅客運送人應為責任保險或備就相當財務擔保為規定。</p>

<p>搭載乘客超過十二人之客船，實際履行全部或部分運送之任何運送人應投保責任保險或提供其他財務擔保，例如銀行或類似財務保證能力機構之擔保，以擔保其於本章有關旅客傷亡之責任。強制保險或其他財務擔保之限額不應低於每一旅客每一事故二十五萬特別提款權。前項責任保險或財務擔保於營運期間內不得中斷、停止或終止。保險人或擔保人於第一項之保險契約或擔保有停止、終止、解除或遲延繳納保險費或有其他足以影響保險或擔保契約效力之情形時，應即通知交通部或當地航政主管機關。於保單或擔保屆期前應即續保或續行安排擔保後，檢具新保險單或擔保書向[航政主管機關]備查。</p> <p>第一項保險或擔保之保險人或擔保人、保險或擔保金額應於旅客運送契約、客票或租船或傭船契約內載明。運送人不能履行本章賠償責任時，旅客或其家屬有權直接向該責任保險人或財務保證人請求賠償。從事國內旅客運送之運送人，有關本條保險，得以投保意外保險代之，其投保金額不得低於一九七四年海上旅客及其行李運送雅典公約所規定之責任限制標準。</p>	<p>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>	<p>二、原條文規定以保險金額為損害賠償之最高額，產生不少適用上及解釋上之爭議。另現行係投保每位旅客新台幣二百萬的意外險，保障亦嫌不足。爰參照二〇〇二年雅典公約第四條之一規定為本條文之修正。</p> <p>三、第一項規定財務擔保之適用範圍、擔保或保險金額等。額度不得低於每一旅客每一事故二十五萬特別提款權。</p> <p>四、第二項規定擔保或保險不應中斷、停止或終止，以及當有類似情況發生時之處理。</p> <p>五、第三項規定財務擔保之提供人或保險人及擔保或保險金額應於旅客運送契約、客票或租傭船契約上載明。另於後段規定賦予傷亡旅客及其家屬對該保險人或財務擔保人之直接請求權。</p> <p>六、第四項針對國內運送為特別規定，主要是因為從事國內運送之船舶，通常未像國際運送之船舶加入P&I保險，而僅多向本地保險人投保意外保險，為避免國內運送之運送人無法覓保之情況，本項規定得以意外保險代之，惟其投保金額不得低於一九七四年雅典公約所規定之責任限制標準。</p>
<p>刪除</p>	<p>第八十二條 旅客除前條保險外，自行另加保意外險者，其損害賠償依其約定。但應以書面為之。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、運送人除強制責任保險外，並無協助或代替旅客額外加保之義務。</p>
<p>第五章 船舶拖帶</p>	<p>第三節 拖帶</p>	<p>一、章次新增，節次刪除，第三章第三節節名修正為第六章章名。</p> <p>二、現行海商法船舶拖帶規定於運送章第三節「船舶拖帶」，僅第九十二條及第九十三條二條文。此二條文自民國十八年頒佈海商法以來，除條序變動外，條文內容均未進行更動。現行海商法在架構及規範上，除前述已超過九十年未修正外，尚有下列幾個問題：</p> <p>(一)體制上編排：現行法「船舶拖帶」規定於運送章下的第三節，在各國立法體制上，雖然有少數國家基於立法及適用上的便利，但船舶拖帶在性質上畢竟與運送有別。按船舶拖帶在性質上屬「location operis」(雇工契約或勞務契約)。亦即一方給予某些工作由他方履行，並依雙方所約定之</p>

		<p>價格為給付之契約)，而非「location operis faciendi」(將某物委託於他人，目的在使其就該物為一定之勞務或施以照顧，並給予金錢報酬之契約。前者性質上有點類似我國民法的「僱傭契約(含若干承攬契約性質)」或「僱傭與承攬混和契約」，船舶拖帶屬之；後者性質上則較為類似我國民法「寄託契約(含若干承攬契約性質)」或「寄託與承攬混和契約」，運送屬之。在實務上，的確有若干拖帶類型得被作為運送看待，例如以無動力駁船裝載貨物，而以拖船拖帶方式為運送之進行。除此之外，難謂拖帶屬運送。因此，在體制上，船舶拖帶不適合完全歸類於運送項下，應獨立成章。</p> <p>(二)拖帶類型不符現在需求：目前二條文採早期的「單一拖帶」及「共同或連接拖帶」分類方式，與現代各國拖帶採「港內拖帶」與「港外拖帶」、「按日計酬拖帶」與「總額計酬拖帶」、「指揮權為被拖船」與「指揮權為拖船」的拖帶立法方式已不一致。</p> <p>(三)責任認定不清：目前各國拖帶責任歸屬原則主要分為二大類，一為「指揮權原則」，英美國家主採之，指揮權歸屬依契約及實際狀況為定；另一為「過失原則」，大陸法系國家主採之，不以指揮權為責任認定，而係依據事故為哪方過失所致。現行法第九十二條由「拖船所有人負擔」，並未區分為「指揮權原則」或「過失原則」。但無論為指揮權原則或過失原則，於拖帶內部關係上，基本上仍高度尊重契約自由。</p> <p>(四)拖帶相關義務規定欠缺：有關船舶拖帶的雙方義務，例如被拖船(物)的被適拖性、拖船的適航性及適拖性、拖帶注意義務標準等均未規定。</p> <p>(五)拖帶契約事項規定欠缺：例如拖帶契約之定義、內容、契約解除或終止、留置權、喜馬拉雅條款之適用、拖帶與海難救助之區分等，現行海商法均未明文。</p> <p>三、目前我國港內拖帶於港勤服務為主，依相關作業要點，採指揮權及過失責任兼採原則；港外拖帶以各民營機構為主，大都訂有拖帶合約，是類合約也大都仿例英式 TOWCON 及 TOWHIRE 條款(最新版本為 TOWCON 2008 及 TOWHIRE 2008 版)，主採以被拖船為責任主體之控制權原則。</p> <p>四、鑑於以上說明，海商法船舶拖帶不僅有全面翻修之需求，且應獨立成章。本修正爰針對船舶拖帶、拖船、被拖船、船舶拖帶契約、拖帶契約免責條款之效力、指揮控制權之約定及其推定、拖帶義務、拖帶責任、自為拖帶貨物之貨物運送責任之準用，以及拖帶與碰撞、共同海損及海難救助間之關連，最後針對抗辯及責任限制之適用_準喜馬拉雅條款之適用問題為規定。</p>
<p>第一百十六條 (定義及適用範圍)</p> <p>本章各項名詞定義如下：</p> <p>一、拖船：指從事拖帶作業之任何</p>		<p>一、本條新增。本條針對拖船、被拖物、拖帶及拖帶契約為定義，並規定拖帶期間之起迄。</p> <p>二、第一項第一款為拖船之定義，指拖帶人使用拖帶作業之船舶。</p>

<p>船舶。</p> <p>二、被拖物：指在與海相通的水面或水中浮動而被拖帶之船舶或物件。</p> <p>三、拖帶或拖帶作業：指拖帶人使用拖船於海上或港區水域對被拖人之船舶或其他浮動物件進行拖、推、拉、定位、護航或其他協助被拖物之作業。</p> <p>四、拖帶契約：拖帶人與被拖人約定，拖帶人履行所約定之拖帶作業，由被拖人支付拖帶費及其他附加費用之契約。</p> <p>除本法另有規定外，本章規定適用於與海相通的水面或水中之任何類型的船舶、小船、軍事建制之艦艇、專用於公務的船舶，以及慣例上可為海上拖帶之船舶或物件。</p>		<p>三、第一項第二款為被拖物之定義，指足以在與海相通的水面或水中浮動而被拖帶之船舶或物件。</p> <p>四、第一項第三款為拖帶或拖帶作業的定義，指拖帶人使用拖船於海上或港區水域對被拖人之船舶或其他浮動物件進行拖移、推離、拉離、定位、護航或其他協助被拖物之作業。依本定義，船舶拖帶的兩造分別為拖帶人及被拖人。船舶拖帶必須使用船舶進行拖帶，然不限使用嚴格船級分類上之「拖船」。被拖帶的標的可以是船舶，亦可為其他浮動物件，例如無動力的浮動船塢或鑽油平台等。拖帶服務之水域包括海上或港區水域。而服務作業可包括拖移(moving and towing)、拉離(pulling away)、推離(push)、定位(standing)、護航(escorting)或其他協助被拖物之各種作為。不以拖帶行駛為限，「港內拖帶」及「港外的海上拖帶」，均一體適用。</p> <p>五、第一項第四款為拖帶契約之定義，指拖帶人與被拖人約定，拖帶人執行所約定之拖帶作業，由被拖人支付拖帶費及其他附加費用之契約。契約當事人為拖帶人及被拖人，拖帶之報酬稱為拖帶費。另除拖帶費外，船舶拖帶經常發生港口費用、引水費、運河通行費、稅捐等具代墊或償還性質的費用，以及額外保險費、隨船船員費用等其他費用，爰加列其他附加費用，以配合實務運作。</p> <p>六、第二項規定本章適用範圍。除本法令有規定外，本章規定適用於與海相通的水面或水中之任何類型的船舶、小船、軍事建制之艦艇、專用於公務的船舶，以及慣例上可為海上拖帶之船舶或物件。</p>
<p>第一百十七條（船舶拖帶契約及起迄）</p> <p>船舶拖帶契約應以書面為之，但港內拖帶不在此限。</p> <p>不論第一百十九條指揮控制權約定如何，船舶拖帶契約減輕或免除拖帶雙方因故意或重大過失致對方或任何第三人人身傷亡或財物損害或損失之責任者，不生效力。</p> <p>除拖帶契約另有約定外，船舶拖帶作業於完成拖帶必要準備時開始，以迄控制拖帶作業之人決定撤離拖船並撤除與被拖物之連結時結束。</p>		<p>一、本條新增。本條針對船舶拖帶契約的書面要式性及免責條款效力為規定。</p> <p>二、第一項規定船舶拖帶契約之書面要式性。船舶拖帶契約屬私契約性質，以尊重契約自由為原則。但由於船舶拖帶契約涉及拖帶控制權歸屬及其所衍生之義務責任事項，為避免日後爭議，本項規定以書面為要式。另慮及港內拖帶多屬港勤拖帶且不一定逐件簽訂契約，本項另有港內拖帶之但書規定，以符合實務現況。</p> <p>四、船舶拖帶契約雖以尊重契約自由為原則，但船舶拖帶常以約定指揮控制權方式等方式約定由拖帶一方負責(大都約定由被拖人負責)。基於尊重契約自由及故意或重大過失不得事先免除之公序原則，爰為本條第三項規定，明訂不論第一百十九條指揮控制權約定如何，船舶拖帶契約減輕或免除拖帶雙方因故意或重大過失致對方或任何第三人人身傷亡或財物損害損失之責任者，不生效力。爰為第二項規定，以為明確。</p> <p>五、第三項規定船舶拖帶作業之起點及終點。除船舶拖帶契約另有約定外，契約船舶拖帶作業於完成拖帶必要準備時開始。拖帶必要準備時不一定要正式開始進行拖帶作業，拖帶船舶抵達拖帶點，並完成拖帶相關準備，例如繫纜人員上被拖帶船舶、拖纜開始進行繫固作業等均屬。而拖帶作業於控制拖帶作業之人決定撤離拖船並解除其與被拖船舶或其他浮</p>

		動物件之連結時結束。
<p>第一百十八條 (指揮控制權及其推定)</p> <p>船舶拖帶契約應約定船舶拖帶作業的指揮控制權歸屬，以及該指揮控制權行使範圍、終止或變動等事項。無該約定者，依起拖地慣例認定之。</p> <p>港內拖帶之拖帶作業推定由被拖物指揮控制，港外拖帶及被拖物無動力或被拖物上無人在船之船舶拖帶推定由拖船人指揮控制，但拖帶契約另有規定或當地有特殊慣例者除外。</p>		<p>一、本條新增。本條主要針對船舶拖帶指揮控制權為規定。</p> <p>二、拖帶作業非常多樣，或被拖船為無動力或無人在船，或由被拖船指揮，或由拖船控制拖帶作業，既使被拖船無人在船，被拖方仍得於拖帶船舶上為指揮。控制權為決定拖帶事故責任歸屬的首要因素。第一項規定拖帶權歸屬原則上應依拖帶契約之約定，且拖帶契約並得進一步針對指揮控制權的範圍、終止或變動等為約定。於拖帶契約未約定指揮控制權時，原則上依起拖地慣例認定之，以杜爭議。</p> <p>三、第二項為指揮權之推定規定。於港內拖帶，按港內拖帶大都屬輔助性質且大都由被拖船指揮，因此本項前段規定港內拖帶推定由被拖船指揮控制之。對於港外拖帶及被拖船無動力或無人在船之拖帶，慣例上通常由拖帶人指揮控制，爰為本項後段規定。另本項訂有尊重契約及港口慣例等但書規定，以配合當事人間港內拖帶的契約特殊安排或特殊慣例。</p>
<p>第一百十九條 (拖帶義務)</p> <p>拖帶人應依船舶拖帶契約，於所約定的時間及地點提供能符合船舶拖帶作業所需馬力、技術、船員、機具及設備之拖船供應。</p> <p>被拖人應依船舶拖帶契約，提供可被安全拖帶之被拖船及其相關證明、向拖帶人告知被拖物之特殊情狀、容許被拖人使用被拖船上設備或機具，並於約定目的地接受交船。</p>		<p>一、本條新增。本條主要針對拖帶雙方主要的拖船適拖適航性及被拖船之適拖性為規定。</p> <p>二、第一項規定拖帶人應依時依約提供具適拖性 (tow-worthiness) 及適航性 (sea-worthiness) 拖船之義務。該二義務的內容包括為符合船舶拖帶作業所需馬力、技術、船員供應、機具及設備之拖船供應。</p> <p>三、第二項規定被拖人於拖帶契約下的數項主要義務，包括提供可被安全拖帶之被拖船(被拖船之適拖性)、向拖帶人告知被拖物之特殊情狀、容許使用被拖船上之機器設備及接受交船三項義務。至於被拖船的適拖性認定，屬個案認定問題，拖帶契約對此通常有明文約定認定標準及方式，例如 Towcon 及 Towhire 第 12 條規定，以及 Towcon 2008 第 18 條及 Towhire 2008 第 16 條等。</p>
<p>第一百二十條 (契約解除)</p> <p>起拖前，雙方當事人解除契約，互不負賠償責任；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。但契約另有約定者，從其約定。</p> <p>起拖後，除契約另有約定外，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之事由，</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、起拖前，依 TOWCON 2008 第二十二條第(a)項 (TOWHIRE 2008 第二十條第(a)項)規定，被拖物所有人得解除契約，但須支付拖帶人一筆約定解約費 (termination fee)。如拖船已啟程者，更須依約補償拖帶人其他支出；另依 TOWCON 2008 第二十三條第(a)項第(i)款(TOWHIRE 2008 第二十一條第(a)項第(i)款)規定，被拖物所有人於起拖地遲延交付被拖物累計超過十四天後，拖帶人得解除契約，並請求總額拖船費扣除減省之數額及其他約定費用(在按日計算拖船費之契約，則得請求解約金(cancellation fee)與拖船費較高之數額及其他約定之費用)。本法考慮，起拖前拖船尚在準備階段，應予雙方當事人較大解約空間，爰於第一項規定雙方當事人得解除契約，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而解除契約者，應補償他方因準備拖帶之合理必要支出。以示公平。所謂因準備拖帶之合理必要支出，以實際支出且合理而必要</p>

<p>致不能到達目的地時，視為契約履行完畢。但契約另有約定者，從其約定。</p> <p>除契約另有約定外，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>除契約另有約定外，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>者為限，現有設備與屬具之例行性準備及原有之人事費用，不應列入計算。此項補償，應由解除契約之一方支付予他方。</p> <p>三、起拖後，依 TOWCON 2008 第二十三條第(a)項第(ii)(iii)(iv)(v)款(TOWHIRE 2008 第二十一條第(a)項第(ii)(iii)(iv)(v)款)規定，於被拖物所有人違約(包括於中途港(地)或避難港(地)累計遲延十四天以上、遲延支付約定保證金七天以上、於目的地遲延受領被拖物七天以上、遲延支付其他約定費用七天以上)時，拖帶人得終止契約，並請求總額拖帶費扣除減省之數額及其他約定費用(在按日計算拖船費之契約，則得請求解約金(cancellation fee)與拖船費較高之數額及其他約定之費用)；另依 TOWCON 2008 第二十二條第(b)項(TOWHIRE 2008 第二十條第(b)項)規定，於到達目的地前，拖帶作業非因拖帶人或其使用人或代理人之過失而停止時，被拖物所有人雖亦得終止契約，但應支付全額拖帶費及其他約定費用，並負賠償責任。如此，對被拖物所有人並不公平。爰本於公平原則，依可歸責情形，參考他國立法例，分設第二項第一款規定：「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。」及第二款規定：「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。」此外，因可歸責於被拖物所有人之事由，致不能到達目的地時，慣例上視為契約履行完畢，從而拖帶人可取得全額拖帶費(及其他約定費用)。爰增訂第三項「擬制拖帶完成」之規定。</p> <p>四、契約終止或擬制拖帶完成時，拖帶人不得棄置被拖物於不顧，爰參考 TOWCON 2008 第二十三條第(a)項(TOWHIRE 2008 第二十一條第(a)項)規定增訂第四項，規定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(包括其代理人，不待言)。並規定契約終止後之拖帶費，算至被拖物移交時止；擬制拖帶完成之拖帶費，應全額支付。但應扣除拖帶人因而減省之數額。</p> <p>五、不論拖帶人或被拖物所有人之解除或終止契約，均應給予對方準備因應之時間，爰參考 TOWCON 2008 第二十三條第(b)項(TOWHIRE 2008 第二十一條第(b)項)之規定，增訂第五項，規定解除或終止契約之通知，在港外拖帶應於四十八小時前達到對方，始生效力。至於在港內拖帶，則考量其交易頻繁快速之性質，另規定應於二十四小時前達到對方，始生效力。</p>
<p>第一百二十一條 (拖帶責任)</p> <p>除拖帶契約另有約定外，契約具指揮控制權之一方應負責他方船舶及其船上人員或財產因船舶拖帶所致之損失，但具指揮控制權之一方能證明損失非其指揮控制權行使或非因船舶拖帶作業所致者除外。</p>	<p>第九十三條 (共同或連續拖帶之責任)</p> <p>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>一、本條新增。本條分別針對指揮權一方、非指揮權之一方、及對第三人損失之責任為規定。</p> <p>二、現行法第九十二條單一拖帶責任應由拖船所有人負擔及優先適用契約自由原則，未考量指揮權行使、故意過失及定型化契約等因素，建議予以刪除。另現行法第九十三條共同或連接之拖船，由於目前實務，共同或連接拖船幾乎為同一拖帶人所有或所提供，並無區分責任而共負連帶責任之必要，亦建議</p>

<p>被指揮之一方無須負責船舶拖帶作業安全之責任，但經證明事故之發生係因其故意或過失或船舶不具適拖性所致者，應負責他方船舶及其船上人員或財產因其故意或過失所致之損失。</p> <p>船舶拖帶作業過程中致生對第三人損失依法應負責者，拖帶人及被拖人負連帶賠償責任。除契約另有約定外，本項規定不影響拖帶人及被拖人間按其過失比例之內部追償權利。</p>	<p>第九十二條</p> <p>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>本條予以刪除。</p> <p>三、就有關拖帶責任部分，融合英美法系以指揮權為責任認定基礎及大陸法系採過失責任原則，本修正在拖帶雙方間責任，採取「指揮權推定過失」原則，對第三人責任部分則採連帶責任原則。</p> <p>四、船舶拖帶作業如發生船舶損失，先推定由指揮權之一方負責，然具指揮權之一方如能證明損失非其指揮權行使或非因船舶拖帶作業所致者除外。爰為第一項規定，以為明確。</p> <p>五、第二項規定不具指揮權之一方無須負責船舶拖帶作業安全之責任，但經證明事故之發生係因其故意或過失所致者，應負責他方船舶及其船上人員或財產因其故意或過失或船舶不具適拖性所致之損失。</p> <p>六、第三項規定船舶拖帶作業造成對第三人損失之損害賠償責任，原則上採連帶賠償責任，由有過失之拖帶人及被拖人負連帶責任。至於拖帶雙方之內部關係，則視拖帶契約有無規定為定，如無，則依過失比例負比例分擔之責。</p>
<p>第一百二十二條（自為拖帶貨物之貨物運送責任之準用）</p> <p>拖帶人自備拖船以船舶拖帶方式為駁運貨物者，依貨物運送章規定，負海上貨物運送人責任，但拖帶契約另有約定者，從其約定。</p>		<p>一、本條新增。本條針對自為拖帶貨物之準用貨物運送責任為規定。</p> <p>二、船舶拖帶作業有時係以拖帶方式為貨物運送之進行，例如以拖船拖帶裝滿貨物之無動力駁船或平底船。此應視為貨物運送之特殊運送類型，仍適用貨物運送之規定，以決定拖帶人(運送人)之責任。爰為第一項規定，以為明確。本項另訂有拖帶契約另有約定者從其約定之但書規定，蓋於某些拖帶作業實務，係貨物所有人(被拖人)與拖帶人簽署拖帶契約，並由被拖人行使指揮控制權。</p>
<p>第一百二十三條（拖帶船舶之碰撞）</p> <p>拖帶作業過程中之拖帶船舶間碰撞依本章規定處理；拖帶船舶與其他船舶間之碰撞，依船舶碰撞章規定處理。</p>		<p>一、本條新增。本條針對船舶拖帶涉及碰撞事件之處理，區分為拖帶船舶間碰撞，及拖帶船舶與其他船舶為碰撞。</p> <p>二、船舶拖帶經常發生碰撞事件，包括拖帶船舶之間，以及拖帶船舶與其他船舶間。於拖帶船舶間，由於船舶拖帶作業，無論是推頂拖拉，或為直接接觸，或為連接性作業，拖帶船舶間在一方指揮控制下為拖帶作業之進行，拖帶船舶間屬一整體的「拖帶團體 towage team」，如發生碰撞事件，本應依拖帶契約相關指揮權及過失責任等原則處理，不宜適用一般船舶碰撞法理。基此，本條前段規定拖帶作業過程中之拖帶船舶間碰撞依本章規定處理。</p> <p>三、至於拖帶船舶與其他船舶間之碰撞，屬拖帶團體的對外侵權行為關係，原則上仍依一般碰撞法理處理，本條後段規定拖帶船舶與其他船舶間之碰撞，仍依船舶碰撞章規定為各類碰撞責任之認定等。至於本章第二百六十一條第三項規定非僅適用於碰撞事故，於此一併說明。</p>
<p>第一百二十四條（共同海損）</p> <p>除拖帶契約另有約定外，拖帶作業過程中，拖船、被拖船及其上財產</p>		<p>一、本條新增。本條針對拖帶作業涉及共同海損事件時之處理為規定。</p> <p>二、拖帶與共同海損關係，主要見於拖帶使用於共同海損行為時(例如以雇用拖船，取代簽署海難救助契</p>

<p>得被視為共同冒險團體，於符合共同海損行為要件時，適用共同海損章相關規定。</p> <p>共同海損由拖帶作業指揮控制權人宣告之；無指揮控制權人或不明者，由被拖船舶之船舶所有人宣告之。</p>		<p>約)，得被當作替代費用處理。而船舶拖帶作業拖船與被拖船連帶發生共同海損的機會不大，因從拖帶法理，當拖帶過程中有海難發生時，除契約另有約定外，原則上拖帶作業即行中斷，拖帶既然中斷，已不復繼續存在共同海損基本所需之共同海事冒險狀況。然於實務作業上，除前述由拖帶執行共同海損施救作業外，因拖帶契約約定或指揮權行使(例如指揮權人為被拖船船長然其位於拖船上)，於發生危險時，為拖船及被拖船共同安全而採行故意及合理處置者(例如一起請求他船進行海難救助而構成共同海損)，從拖船及被拖船為共同冒險團體角度，並無不能成立共同海損之理。是本條第一項規定除拖帶契約另有約定外，拖帶作業過程中，拖船、被拖船及其上財產得被視為共同冒險團體，於符合共同海損行為要件時，適用共同海損章相關規定。</p> <p>三、船舶拖帶發生共同海損時，會進一步衍生由誰宣告共同海損問題。本條第二項規定原則上由拖帶作業指揮權人宣告之；如無指揮權人或不明者，則由被拖船舶之船舶所有人宣告之。</p>
<p>第一百二十五條 (海難救助)</p> <p>被拖船於拖帶作業過程中非因拖船過失或違約所發生之海難，拖船參與或實施對被拖船之海難救助作業，拖帶人仍有權主張海難救助報酬或特別補償金，但拖帶契約約定拖帶報酬已內含拖船對被拖船的任何救助服務或救助報酬或特別補償金者除外。</p> <p>如拖帶契約約定拖帶成功才支付拖帶報酬，如經證明拖帶不成功係被拖人之故意或過失所致，拖帶人仍得請求拖帶報酬。</p>		<p>一、本條新增。本條針對拖船為海難救助之相關規定。</p> <p>二、依海難救助屬自願性質之基礎法理，具契約性質之船舶拖帶不應為海難救助之認定，除非拖帶契約關係已經因海難情事變更而終止，此時即有轉換成海難救助之可能。本條第一項前段因此規定被拖船於拖帶作業過程中非因拖船過失或違約而發生海難，如拖船參與或實施對被拖船之海難救助作業，拖帶人仍有權主張海難救助報酬或特別補償金。</p> <p>三、另海洋或港外拖帶作業經常發生因天候因素導致拖纜斷裂等情況，為避免構成海難救助之認定爭議，拖帶契約常有約定重新接纜不構成海難救助或拖帶報酬已內含救助報酬或特別補償金等條款，是本條第一項但書規定對此予以除外。應注意的是，本條但書僅限於拖船對被拖船的海難救助服務，不包括第三人對拖船或被拖船所實施之海難救助服務及其救助報酬或特別補償金之請求。</p> <p>四、第二項為有關「不成功，無報酬」拖帶契約之適用問題。實務間所使用之拖帶契約以「按日計酬 Daily Hire」或「總額計酬 Lumpsum Hire」較為常見，前者為實務常用的 Towcon 格式，後者如 Towhire 格式。然實務上仍有少數拖帶契約(特別是使用海難救助作業時之拖帶契約)採用類似勞依茲標準海難救助契約 LOF「No Cure No Pay 不成功，無報酬」原則之特殊拖帶契約約定。從尊重契約自由角度，拖帶報酬「不成功，無報酬」的約定雖無可厚非，但如不成功之發生係因被拖船之故意或過失所致者，等同以契約方式減輕或免除被拖船為報酬支付之責任，不甚公允。爰為第二項規定，如拖帶契約約定拖帶成功才支付拖帶報酬，如經證明拖帶不成功係被拖船之故意或過失所致，拖帶人仍得請求拖帶報酬。</p>
<p>第一百二十六條 (抗辯及責任限制)</p>		<p>一、本條新增。本條針對拖帶人及被拖人得各自主張對</p>

<p>之適用_準喜馬拉雅條款)</p> <p>拖帶契約或任何可適用之準據法有關拖帶人或被拖人得主張免責、抗辯或責任限制之規定，無論是基於契約、侵權行為或其他請求權基礎，就拖帶契約所涉拖帶雙方對第三人之人員傷亡或財物毀損滅失之責任，對拖帶人、被拖人、其船長、船員或於服務於船上之其他任何人或其受雇人或代理人所提起之任何司法或仲裁程序，均適用之。但本項規定不應損及請求權人依本法本得主張更高責任限制額度之權利。</p>		<p>方及對第三人所享有之免責、抗辯或責任限制等為規定。</p> <p>二、按於拖帶作業時，拖帶人與被拖人成為一拖帶團體，因拖帶作業致生對第三人責任時，依喜馬拉雅條款法理，該拖帶團體自得相互主張其各自得對第三人得主張免責、抗辯或責任限制。基此，本項前段規定拖帶契約或任何「可適用之準據法有關拖帶人或被拖人得主張免責、抗辯或責任限制之規定，無論是基於契約、侵權行為或其他請求權基礎，就拖帶契約所涉拖帶雙方對第三人之人員傷亡或財物毀損滅失之責任，對拖帶人、被拖人、其船長、船員或於服務於船上之其他任何人或受雇人或代理人所提起之任何司法或仲裁程序，均適用之。</p> <p>三、但本項抗辯及責任限制得相互適用之規定可能產生對第三人一不利情況是，因拖船總噸位通常較小，如被拖船得主張拖船之責任限制，將對第三人造成非常不公之情況。因此本項但書規定本項規定不應損及請求權人依本法本得主張更高責任限制額度之權利。</p>
<p>第六章 船舶碰撞</p>	<p>第四章 船舶碰撞</p>	<p>一、章序調整。</p> <p>二、十九世紀中葉，動力船舶及貿易量大增，碰撞可能性及傷害性與日遽增。晚近，船舶建造逐漸走向大型化、快速化及自動化，但碰撞事故仍然層出不窮，一直高居各國海事事故之首。</p> <p>三、目前國際間有許多與船舶碰撞有關規範，最基礎且最重要者，為一百年前一九一〇年九月二十三日所制訂的『統一船舶碰撞某些規則國際公約 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels ,1910，以下簡稱碰撞公約』(一九一三年三月一日生效)，全球締約國數約有九十國家。其他規範尚包括與船舶碰撞損害賠償計算有關之一九八七年里斯本規則、與碰撞國際私法有關之一九七七年統一船舶碰撞有關民事管轄權、法律選擇、判決的承認及執行方面若干規則之國際公約(里約規則)，與管轄有關之一九五二年船舶碰撞刑事管轄統一公約及船舶碰撞民事管轄統一公約，以及與船舶航行規則有關之一九七二年等陸續修正之國際海上避碰規則等。本修正本章修正以參酌一九一〇年統一船舶碰撞某些規則國際公約為主，里斯本規則屬當事人意定適用之規則，且其所表徵之損害賠償估算各項原則與一般損害賠償回復原狀法理並無太大區分，自得以慣例或習慣予以適用。而管轄及準據法等方面於本修正已建議訂有海事國際私法專章予以統一處理。</p> <p>四、碰撞概念已從往昔船舶間直接碰觸之狹義概念，擴展到不限於領海內之碰撞，不限海船間之碰撞，也不限於直接碰觸式之碰撞。另碰撞責任類型的區分上，亦分為一方過失、雙方或共同過失，以及無過失或無責碰撞等。我國現行海商法對於非直接碰觸式的碰撞及無責碰撞等規定均甚為狹窄，均有修正</p>

		之必要。
<p>第一百二十七條 (適用範圍)</p> <p>船舶間之碰撞，不論發生於何海域，船舶及其上人員及財產之損害，依本章規定處理。</p> <p>本章規定亦適用於下列情況：</p> <p>一、因船舶操縱或未遵守航行規則，縱無實際碰觸，仍造成其他船舶及其上人員及財產損害者；</p> <p>二、碰撞船舶於下錨或淀泊情況下之碰撞；</p> <p>三、船舶與小船或其他水上航具或結構體間之碰撞；</p> <p>四、我國籍船舶與我國軍艦、公務船間之碰撞，但軍艦碰撞發生於戰爭期間或演習禁航區內除外。</p>	<p>第九十四條 (碰撞規定之適用)</p> <p>船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。</p> <p>第三條(不適用本法之船舶)</p> <p>下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：</p> <p>一. 船舶法所稱之小船。</p> <p>二. 軍事建制之艦艇。</p> <p>三. 專用於公務之船舶。</p> <p>四. 第一條規定以外之其他船舶。</p>	<p>一、本條文字修正，並擴大適用於船舶與小船間碰撞及非接觸性碰撞等情況。</p> <p>二、現行海商法有關船舶碰撞之適用範圍，分別規定於第三條及第九十四條。第三條規定「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：…」本條規定在學理上產生很大爭議，主要是例如大船與小船發生碰撞，是僅適用海商法碰撞相關規定，抑或適用整部海商法規定。第三條適用範圍並非本條所欲處理，但基本上該條文將碰撞的適用範圍擴及船舶(海船)間，亦擴及海船與其他船舶(小船及軍艦公務船)間，概無太大疑義。然此解釋與碰撞公約第一條所規定之碰撞適用範圍(僅限海船與海船間，以及海船與內河船間)不相一致。至於海商法第九十四條，該條規定「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。」，此規定衍生二個適用上及解釋上的爭議問題是：第一、「無論發生於何地」是否仍應限於「海域」？還是包括所有水域甚至陸域？第二、碰撞相關責任歸屬及配置是否僅限於「碰撞雙方船舶及船上財產及人員之損害」？還是亦可包括陸上損害？例如船舶碰撞連帶造成碼頭設施毀損，該毀損屬區分責任？抑或連帶責任？基於前述各點，本修正條文參酌一九一〇年碰撞公約第一條及第二條第二項等規定為擬定。</p> <p>三、本條第一項規定「<u>船舶間之碰撞</u>，不論發生於何海域，船舶及其上人員及財產之損害，依本章規定處理。」本條有幾主要修正處，包括第一、將「船舶」二字，修正為「船舶間」，以避免現行法「船舶」碰撞可能包括「船舶與陸上設施」發生碰觸之適用情況。第二、將「發生於何地」修正為「發生於何海域」，以避免例如「二小船於日月潭發生碰撞」仍可能有海商法適用之疑慮。一九一〇年碰撞公約第一條適用「不論碰撞發生於何水域」，重點在於領水內碰撞與公海水域碰撞不予以區分。第三、增列「<u>船舶及其上人員及財產之損害</u>」乙詞，一九一〇年碰撞公約所規定之「無責碰撞、財產區分過失責任、人命傷亡連帶責任」碰撞責任規範主要係適用於碰撞雙方間之責任，除該公約另外特別規定，否則並不擴大適用於「其他或對第三人之責任」，如無此用語規定，將造成前述船舶碰撞法則會因此擴大適用於陸上責任情況。</p> <p>四、增列第二項，擴大船舶碰撞之適用情況，包括：</p> <p>(一)第一款「<u>因船舶操縱或未遵守航行規則，縱無實際碰觸，仍造成其他船舶及其上人員及財產損害者</u>」，本款規定係參考一九一〇年公約第十三條及德國二〇一二年新修正海商法第五五四條規定，以涵蓋「非直接碰觸之碰撞類型」，例如船速過快引起浪衝損及其他船舶等。</p> <p>(二)第二款「<u>碰撞船舶於下錨或淀泊情況下之碰撞</u>」，本款規定係參考一九一〇年公約第二條第二項規定。</p> <p>(三)第三款「<u>船舶與小船或其他水上航具或結構體</u></p>

		<p>間之碰撞」，本款規定係參考一九一〇年公約第一條有關「船舶與內河航行船舶間碰撞」及德國二〇一二年新修正海商法第五五條規定，並予以擴大適用於「水上航具或結構體」，蓋於後者，於一九一〇年碰撞公約制訂當時並無相關設施。水上航具例如水上飛機於水上滑行期間，而水上結構體例如浮塢、鑽油平台及浮筒等。</p> <p>(四)第四款「<u>我國籍船舶與我國軍艦、公務船間之碰撞</u>」。一九一〇年碰撞公約第十一條雖規定本公約不適用於軍艦及專用於公務之政府船舶，然該規定係因公約性質使然，蓋軍艦等為國家主權表徵。至於各國國內法部分，軍艦等是否適用，端賴各國立法政策為訂，從我國現行法第三條規定意旨，應採肯定見解，惟本款規定將其限定為我國籍船舶與我國籍軍艦公務船間之碰撞。另加上「<u>但軍艦碰撞發生於戰爭期間或演習禁航區內除外</u>」之但書規定。</p>
<p>第一百二十八條 (無責或無過失碰撞)</p> <p><u>碰撞純因意外、不可抗力或碰撞原因不明者，損害由受損害人自負之。</u></p>	<p>第九十五條 (因不可抗力之碰撞責任)</p> <p>碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。</p>	<p>一、本條為文字修正，以進一步涵蓋公約所規定之意外碰撞及原因不明碰撞二類型。</p> <p>二、無過失碰撞或無責碰撞，無人為過失因素，受害人自行承擔損失。依一九一〇年碰撞公約第二條規定，無責碰撞包括三類型：一為不可抗力之碰撞(force majeure)；其應具備不可預見、船舶已適當防護、且船舶所有人及船長等無過失或疏失，例如船舶於錨區停泊仍遭颱風吹離而發生碰撞；第二類為不可避免之意外事故(inevitable accident)；其應具備非故意、經合理注意仍不可避免且不可預測，例如船舶於航行時突然絞纜無法轉向而發生碰撞；第三類為責任原因不明(inscrutable fault)之碰撞。我國現行海商法第九十五條僅規定「不可抗力」，在文義解釋上，似很難將其他二種無責碰撞類型納入。爰參考碰撞公約第二條規定為修正。</p> <p>三、另在責任承擔部分，碰撞公約用語為「損害由受害人自負 the damages are borne by those who have suffered them」，現行海商法第九十五條用語為「被害人不得請求損害賠償」，二者用語似乎差異不大。但本修正認為，二者差異在於碰撞公約用語形同「無責」，亦即不負任何責任；而我國海商法用語解釋上仍為有責，僅是不得請求而已，仍有差異，建議參考碰撞公約用語為修正。</p>
<p>第一百二十九條 (一方過失碰撞)</p> <p><u>碰撞完全因碰撞之一方過失所致者，由該過失方負損害賠償責任。</u></p>	<p>第九十六條 (因一船過失之碰撞責任)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條文字修正。</p> <p>二、現行海商法本條規定與一九一〇年碰撞公約第三條「碰撞係由一方船舶疏失致者，損害回復之責任應由該有疏失之船舶承負之。」差異不大，僅我國法「一船舶」在用語上無法清楚顯現該「一船舶」必須屬「碰撞船舶之一方」意涵，例如因A船疏失，造成B船撞擊C船，解釋上，B船及C船為碰撞船舶，但B船C船並無過失。建議文字修正為「碰撞完全因碰撞船舶之一方」。</p>

<p>第一百三十條 (雙方過失碰撞)</p> <p>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或過失程度顯屬相當時，過失各方平均負其責任。有過失之各船舶，對於因人員死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。<u>前項情形，一方過失船舶所賠付之數額，超過本條規定所應負責時，有權向同有過失之他方船舶請求分擔。</u></p>	<p>第九十七條 (因共同過失之碰撞責任)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條文字修正，以明確區分碰撞財產損害區分責任、人命傷亡連帶責任及內部求償關係等事項。</p> <p>二、一九一〇年碰撞公約第四條前三項規定「如二或二艘以上船舶均有疏失，則各依其過失程度之比例，負其責任。但依其情形，無法判定各船之過失程度，或其疏失程度顯屬相等者，責任平均負之(第一項)。對於船舶或其貨載，或對於船員、旅客，或其他船上人員之物件或其他財物所生之損害，應由有疏失之船舶依前項比例負擔之。對於第三人，船舶亦不負擔超過此項損害賠償比例之責任(第二項)。對於因死亡或身體傷害所生之損害，有疏失之船舶應對第三人負連帶責任。但一船已為賠償之數額，超過本條第 1 項所應負擔之最終數額時，不應影響其向有同有過失之他船請求分擔之權利(第三項)。」公約此三項規定明確揭示碰撞過失比例原則、財產毀損過失比例責任原則，以及人員死傷之連帶責任原則。而我國現行海商法第九十七條規定部分，第一項規定等同將公約前述第一項及第二項予以結合，整體而言，海商法第九十七條規定與公約相較，仍有幾個不足或差異之處：</p> <p>(一)未規定「其疏失程度顯屬相等者 if it appears that the faults are equal」之情況</p> <p>(二)未規定比例過失亦適用於「對第三人財產毀損滅失之責任」。按依我國一般侵權行為法理，共同侵權行為人對受害人應負連帶責任，而非如同碰撞公約之比例過失責任，因此我國海商法碰撞章對此必須明文規定，否則將造成海商法本條規定僅適用於「船舶間責任比例分擔」，至於「船上其他財產及任何第三人財產」則仍屬連帶責任之窘境。</p> <p>(三)第二項「死亡或傷害」建議加上「人員」二字，蓋貨物運送有時會包括「有生動物」及「寵物」。</p> <p>(四)我國海商法並未針對共同過失碰撞侵權行為人間之內部分擔請求權。</p> <p>三、基於以上說明，本修正第一項建議修正為「損害因二以上船舶碰撞共同過失所致者，包括對第三人財產毀損滅失之責任，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重或過失程度顯屬相當時，有過失各方平均負其責任。」</p> <p>四、第二項增列「任何人員」四字，以避免將有生動物死傷納入之情況。</p> <p>五、第三項為內部求償相關規定「前項情形，一方過失船舶所賠付之數額，超過本條規定所應負責時，有權向同有過失之他方船舶請求分擔。」由於我國法對於連帶債務人相互間之分擔義務基本上採「連帶債務人相互間，除法律另有規定或契約另有訂定外，應平均分擔義務(民法第二八〇條前段參照)。」因此如我國海商法並未同公約第三項依比例過失為內部分擔，將可能造成「平均分擔」之結果。一九一〇年碰撞公約本項規定係規定於該公約第三條第二項但書，僅適用於人命傷亡部分。本修正認為，由於陸上法共同侵權行為責任仍屬連帶責</p>
---	--	---

		任(包括對財產的毀損滅失),仍有共同侵權人內部分擔追償之可能,本修正草案獨立成項。
<p>第一百三十一條 (引水人過失碰撞)</p> <p>前二條責任,不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。</p>	<p>第九十八條 (因引水人過失之碰撞責任)</p> <p>前二條責任,不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。</p>	<p>一、本條為文字修正。修正碰撞責任不受引水過失之影響,而非引水人過失而免責。</p> <p>二、一九一〇年碰撞公約第五條規定「前列各條所規定之責任,適用於因引水人疏失所致之碰撞事件,即使引水人係由於法律所強制使用者亦同。」從用語使用上,我國法「不因碰撞係由引水人之過失所致而免除」相對是狹隘許多的。公約用語如此使用之主要因為「(強制)引水人過失」可能會造成是否「無責碰撞」類型之解釋疑慮,非謂一定不得免除責任;引水過失碰撞是否免責,仍應適用各國法律(含引水法律)及碰撞型態而定。</p> <p>三、基於以上說明,本修正草案現行條文「而免除」以「而受影響」取代之。</p>
<p>第一百三十二條 (過失之認定)</p> <p>碰撞過失多寡之認定,應斟酌國際避碰規則,不應僅憑違反航行及船舶操控、瞭望等相關規定,應綜合考量當時各方情況及是否有充分的應變時間。</p> <p>碰撞責任及其過失比例得由碰撞各方協議訂之,但不得影響對第三人之權利。協議不成得交付仲裁或訴訟定之。</p>		<p>一、本條新增。本條規定過失認定標準及其爭議處理。</p> <p>二、一九一〇年碰撞公約第六條第二項規定「所有有關碰撞責任之法律疏失推定(legal presumptions of fault),均予廢除。」本項用語主要在區分英美法過失認定原則而來。按英美法傳統上有關碰撞過失之分類包括實際過失(actual fault)及推定過失(presumptions of fault)二大類。前者指客觀事實即存在,無須為任何推定,例如船速過快等;後者又區分為「法律推定過失(statutory presumption of fault)」及「事實推定過失(factual presumption of fault)」,法律推定過失指只要證明某輪違反法律規定之航行規則,除非為該規則所適用之例外狀況(例如當時情況違反規則為必要),法律即推定違反航行規則之船舶即對碰撞損害有所過失,基本上受害人只要證明有損害之事實及被告違反航行規則即可,此為一九一〇年碰撞公約制訂以前英美法主採,碰撞公約予以廢除;事實推定過失係從業經證實的基本事實中,推論出具假定事實之存在,亦即英美舉證法理中之「事實本身說明問題 res ipsa loquitur」,原則由受害人只要證明事實推定之基本事實即可,無須證明被告之具體過失。</p> <p>三、於我國司法實踐上,碰撞案件最困難之處即為碰撞過失之有無及其比例多寡問題;另實際案例上,海事評議也多以違反避碰規則等規定之多寡作為船舶是否有過失及其過失比例的主要依據。前點碰撞規定所廢除之法律推定過失原則,以及英美法之實際過失及推定過失認定及舉證等原則並不一定完全適用於我國,本修正爰建議參考二〇一〇年挪威海商法第一六一條五項規定為本條第一項規定「碰撞過失多寡之認定不應僅憑違反航行及船舶操控、瞭望等相關規定,應綜合考量當時各方情況及是否有充分的應變時間。」</p> <p>四、第二項為碰撞責任及過失比例之認定標準。碰撞實務作業上,碰撞發生時,碰撞雙方之船體保險及 P & I 責任保險即會介入展開調查及協商,在多數情況下,碰撞責任及其過失比例通常透過保險公司間之</p>

		協議得以解決。本條第二項對此實務予以尊重，但佐以「不得影響對第三人之權利」之規定，以避免過失責任比例多寡損及第三人(例如區分過失責任下之受損財產所有人)。
<p>第一百三十三條 (不影響責任限制等規定)</p> <p>本章規定不影響本法有關海事求償責任限制之相關規定，亦不變更因運送契約或其他契約所生之法律責任。</p>		<p>一、本條新增。本條規定本碰撞章不影響船舶所有人責任限制及相關契約責任。</p> <p>二、本章船舶碰撞所規定之區分責任制屬傳統侵權行為法制下的特例，蓋在傳統侵權行為法，無論是人身傷亡抑或財產毀損，共同過失之碰撞雙方在性質上屬共同侵權行為人，本應承擔連帶賠償責任，而非區分責任。其次，於較嚴重的船舶碰撞事故，過失船舶得主張責任限制之機率不低，此時亦會產生區分責任與責任限制間優先適用上之爭議。再者，共同過失碰撞區分財產毀損區分責任之制度設計，原本設計係配合傳統海上貨物運送「航行過失免責」之規定而來，蓋如不為區分責任之規定，碰撞一方船上受損貨物得向另一方船舶為「全部求償」，而另一方碰撞船舶依內部過失比例向該方為追償時，航行過失免責之效益將全然喪失。基此，一九一〇年碰撞公約第十條規定「於不損及嗣後可能訂立任何公約之情形下，本公約規定於任何方面均不應影響各國現行有關船舶所有人責任限制之法律，亦不變更因運送契約或其他契約所生之法律責任。Without prejudice to any Conventions which may hereafter be made, the provisions of this Convention do not affect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of shipowners' liability, nor do they alter the legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.」</p> <p>三、基於前述說明，為避免區分責任與責任限制間適用上之衝突，以及運送契約或其他契約(例如拖帶契約)等所約定之法律責任，本修正草案增列本條規定「本章規定不影響本法有關海事限責之相關規定，亦不變更因運送契約或其他契約所生之法律責任。」本條規定另有一特殊效益為，最近鹿特丹規則已刪除航行過失免責之情況下，本條規定仍能予以搭配適用。</p>
【本條移列時效章】	<p>第九十九條 (碰撞請求權之時效)</p> <p>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。</p>	本條移列時效章為統一規定。
【本條移列船舶保全節】	<p>第一百條 (加害船舶之扣押)</p> <p>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。</p>	本條移列船舶保全節為統一規定。

	<p>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>	
【本條移列海事國際私法章】	<p>第一百零一條（碰撞訴訟之管轄）</p> <p>關於碰撞之訴訟，得向下列法院起訴：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一. 被告之住所或營業所所在地之法院。 二. 碰撞發生地之法院。 三. 被告船舶船籍港之法院。 四. 船舶扣押地之法院。 五. 當事人合意地之法院。 	本條移列海事國際私法章為統一規定。
第七章 海難救助	<p>第五章 海難救助</p>	<p>一、海難救助(salvage)與共同海損同為海事法古老且特有之法律制度。為鼓勵對遇險船貨等財產之救助行為，數千年來一直堅守著「不成功、無報酬」但「成功、給予獎勵報酬」之救助原則。二十世紀初開始，救助實務也從單純的純救助，進入所謂契約救助，雖然如此，前述原則仍延續使用著。由於海難救助的特殊性，有若干較為嚴格的成立要件要求，包括救助適用水域、被救助標的、海難本質、自願救助本質、及必須有救助效果等。</p> <p>二、於國際立法部分，二十世紀初開始國際海事立法整合時，海難救助及船舶碰撞大概是最早制訂為國際公約之海事海商法制，分別為一九一〇年統一船舶碰撞某些責任國際公約及一九一〇年救助與撈救國際公約。一九一〇年救助與撈救公約曾於一九六七年有過修正，納入公船救助。然前述公約所表徵的傳統海難救助法理於一九八〇年代受到嚴苛挑戰，基於環保責任救助之特殊需求，國際間於一九八九年正式通過海難救助公約。一九八九年公約不僅加入全新的環保救助特別補償金制度，亦針對救助雙方各自應承擔的權利義務等為明確規定。</p> <p>三、按一九八九年海難救助公約已於一九九六年七月十四日生效實施，迄至二〇一八年三月底，全球已有七十個國家批准或加入該公約，這些國家所擁有的</p>

		<p>船舶噸位已超過全球總噸位的百分之五十。多數批准或加入該公約之國家，大都將該公約各項規定納入其國內法中，例如德國二〇一二年最新海商法修正，以及北歐各國海商法等。</p> <p>四、現行海商法第五章海難救助在規範架構上，仍沿襲一九一〇年救助與撈救公約基本規定，僅在環保救助部分特別將一九八九年海難救助公約規定予以納入。但現行海商法不僅就環保救助之規定與一九八九年救助公約規定完全相反，且一九八九年救助公約的其他規定及精神，也未予以規範。因此，從修正立法錯誤及填補立法欠缺二角度，有必要較為完整地重新且全盤檢視我國海商法現有規定，並為適度的修正及增修。</p>
<p>第一百三十四條 (定義)</p> <p>本章用詞，定義如下：</p> <p>一、海難救助作業：指為協助於可航行水域或其他任何水域中陷入危難之船舶或其他任何財物所而從事之任何行為或活動。</p> <p>二、財物：指任何不具永久性且故意附著於海岸之財物，包括風險運費，但不包括海上鑽探設施或平台。</p> <p>三、對環境造成損害：指因污染、污損、火災、爆炸或類似重大事故，肇致沿海或內水或其鄰近地區人體健康、海洋生物或資源重大實質損害。</p> <p>四、給付：指依本章應支付之任何報酬、酬金或補償。</p>		<p>一、本條新增。本條針對海難救助、財物及對環境造成損害為定義。</p> <p>二、一九八九年海難救助公約第一條針對海難救助作業、船舶、財物、對環境造成損害、給付等為定義。若干國家例如北歐各國海商法等，於繼受海難救助公約時亦為同樣定義。從我國現行海商法海難救助章規範現況，並無相關定義規定，由於「船舶」乙詞修正總則章已有統一定義，「給付 payment」似乎亦無必須予以定義之絕對必要，本修正參考挪威二〇一〇年海商法第四四一條及北歐其他國家等立法例，建議僅針對「海難救助作業」、「財物」及「對環境造成損害」三款為定義。</p> <p>三、第一款為「海難救助作業」之定義「為協助於可航行水域或其他任何水域中陷入危難之船舶或其他任何財物所從事之任何行為或活動。」，在文字使用上，「海難救助」與「海難救助作業」略有差異，前者指一法律事實，後者指一行為態勢，後者特別具有義務成分在內。本款定義明確揭示海難救助若干基本構成要件，包括救助標的必須是船舶或其他財物、被救助標的必須處於危險或危難中等，並具有擴大救助範圍之效果。另海難救助其他基本構成要件，如自願本質及效果原則，則於其他條文中處理。</p> <p>四、第二款為「財物」之定義「指任何不具永久性且故意附著於海岸之財物，包括風險運費，但不包括海上鑽探設施或平台。」此款定義參考一九八九年公約第一條第三款規定而來，另海難救助公約第三條亦進一步針對平台及鑽探設施為規定「本公約不適用於從事海床礦物資源之探勘、開採或生產之固定或漂浮之平台或機動之近海鑽探設施。」。公約本款之制訂主要是公約擬定時，美國認為對鑽油平台等設施之救助必須具備非常專門的技術，否則反而造成更為嚴重的損害，因此要求予以排除。惟此排除要件有二：永久性或故意附著。永久性附著於海岸之設施，例如碼頭、突堤等不能成為救助標的所稱之財物，理解上沒有問題，而「故意附著 intentionally attached」一如前述，主要是為因應鑽油平台之類之設施而來，故意附著乙詞主要是為避免將意外擱淺之船舶也納入排除範圍。由於本定義在解釋上已可將平台或鑽探設施予以排除，因此本修正不另將公</p>

		<p>約第三條為規定。我國現行海商法僅規定對「船舶或船上財物」之救助，依其反面解釋，對於「船舶或船舶上財物」以外財產之救助，施救人將無法直接依海商法請求救助報酬，而只能以準用方式或回歸民法有關無因管理或不當得利之規定請求。</p> <p>五、第三款為「對環境造成損害」之定義「指因污染、污損、火災、爆炸或類似重大事故，肇致沿海或內水或其鄰近地區人體健康、海洋生物或資源重大實質損害。」國際各海事海商公約與「環境損害」有相關定義者不在少數，最基本的定義為一九八二年聯合國海洋法公約第一條第一項第四款相關定義：「“海洋環境的污染”是指人類直接或間接把物質或能量引入海洋環境，其中包括河口灣，以致造成或可能造成損害生物資源及海洋生物、危害人類健康、妨礙包括捕魚及海洋的其他正當用途在內的各種海洋活動、損壞海水使用品質及減損環境優美等有害影響。」在用語使用上，海難救助公約的定義顯然與海洋法公約有點差異，此為海難救助公約所欲達到環保救助及特別補償構成要件之特殊要求，蓋如採類似海洋法公約的定義，將導致環保救助的適用範圍會過於廣泛。</p> <p>六、第四款為『支付』定義，參考一九八九年海難救助公約第一條第一項 e 款定義『Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention』。</p>
<p>第一百三十五條 (適用範圍)</p> <p>下列情況適用本章之規定：</p> <p>一、於中華民國法院或仲裁機構為審理之海難救助案件，但當事人另有合意除外。</p> <p>二、公務機關依法控管之海難救助作業，不影響施救人依本章可得主張之權益。</p>		<p>一、本條新增。本條規定本章適用範圍，包括於我國審理之救助案件、軍艦或公務船所執行之海難救助案件及公務機關依法控管之海難救助案件。</p> <p>二、一九八九年海難救助公約第二條至第五條分別針對公約有關適用範圍為規範，包括僅適用於締約國所進行的訴訟及仲裁程序(第二條)、不適用於平台及鑽探設施(第三條)、國有船舶之適用為各締約國規範之(第四條)及公務機關控管之海難救助作業(第五條)。除公約第三條於本修正前條文相關「財物」定義予以處理外，本修正本條文參考挪威二〇一〇年海商法第四四二條及北歐各國海商法規定，則將公約第二條、第四條及第五條予以整併為同一條文。</p> <p>三、第一款規定「於中華民國法院或仲裁機構為審理之海難救助案件，但當事人另有合意除外。」目前海難救助絕大多數均有簽署海難救助協議或契約，以英國勞依茲協會所推出的 Lloyd's Open Form_LOF 為主，然各主要海事國家或救難產業亦多有使用其各自的海難救助契約(然其內容與 LOF 大同小異)。以 LOF 為例，該協議另訂有仲裁協議，且幾乎約定於英國倫敦進行仲裁。基於前述意定仲裁之理由及實務需求，一九八九年海難救助公約第二條便規定「本公約適用於本公約締約國因涉及公約有關事項之訴訟或仲裁程序。」本修正從之，列為本條第一款規定，然增列但書規定。</p> <p>五、第二款規定「公務機關依法控管之海難救助作業下，不影響施救人依本章可得主張之權益」許多海難救助作業，或因涉及環保問題，或因作業地點特殊，</p>

		<p>例如位於生態敏感地區或港區內，各國主管機關經常有權介入救助作業之核可及其進行，例如我國商港法第十五條規定。此時此類海難救助作業即產生若干適用上的爭議，包括權利義務及救助報酬之收取等。一九八九年海難救助公約第五條明文互不影響原則，本修正從之，並明訂於本條第二款規定。</p>
<p>第一百三十六條（海難救助契約、授權簽署及效力）</p> <p>海難救助作業訂有契約者，本章規定亦適用之，其約定有違反本條第三項或減輕或免除本章防止或減少環境損害義務者，該約定部分，不生效力。</p> <p>海難船舶所有人及船長都有權代理船上貨物所有人與他人訂定救助契約。船長有權代理船舶所有人訂定船舶救助契約。</p> <p>海難救助訂有契約者，當事人之權利義務依救助契約之約定，但救助契約有下列情形之一者，除定型化契約應適用法律之相關規定外，得請求法院宣告其無效：</p> <p>一、救助契約係因受不當或受危險之影響而訂定，且契約訂定有失公平者；或</p> <p>二、救助契約所約定的救助報酬或特別補償，顯然超過或顯然不足者。</p>		<p>一、本條新增。本條針對海難救助契約之自由議定性、授權簽署及其效力為規定。</p> <p>二、二十世紀以來以契約救助類型越來越常見，然不同於一般正常情況下所簽署之契約，由於海難救助具有急難性質，因此救助契約之締結必須要有若干特殊考量。一九八九年海難救助公約第六條及第七條，第六條規定公約可適用於任何海難救助契約，及因一九七八年 Amoco Cardiz 油輪救助案而賦予船長的契約簽發代理權限；第七條則規定救助契約無效或應修正之情況，主要是顯失公平及報酬過多或過少之情況。前述規定於繼受一九八九年海難救助公約的國家大都予以納入國內法規定，例如挪威二〇一〇年海商法第四四三條及德國二〇一二年海商法第五八四條。我國現行海商法並無任何明文，考量海難救助契約的急難情況下締約之特殊性質，本修正草案採用前述挪威及德國立法，將公約第六條及第七條納入本修正規定中。</p> <p>三、第一項規定「海難救助作業訂有契約者，本章規定亦適用之，其約定有違反本條第三項或減輕或免除本章防止或減少環境損害義務者，該約定部分，不生效力」本項係結合海難救助公約第六條第一項及第三項規定而來。本項規定有三表徵：</p> <p>第一、本章規定亦適用於任何海難救助契約。主要理由在於傳統海難救助主要是適用於「純救助」，亦即無契約之救助。而此規定可明確將海難救助規定得直接適用於救助契約類型上</p> <p>第二、尊重契約自由，亦即海難救助契約仍屬自由議訂性質，尊重當事人意思自主，雙方得約定不受本章相關規定之拘束或另為其他事項之約定（但應受限於本項但書規定）。</p> <p>第三、為契約自由之限制，雖尊重海難救助契約之當事人意思自主，但該意思自主必須有受到二限制：不得減損避免或減輕環境損害之義務，以及契約約定不得有顯失公平或報酬等額度過高或過低之情況。</p> <p>四、第二項規定「海難船舶所有人及船長都有權代理船上貨物所有人與他人訂定救助契約。船長有權代理船舶所有人訂定船舶救助契約。」一如前述，船舶有權代表船舶所有人及船上財物所有人簽署海難救助契約為一九七八年 Amoco Cardiz 油輪救助案而來。</p> <p>五、第三項規定「海難救助訂有契約者，當事人之權利義務依救助契約之約定，但救助契約有下列情形之一者，除定型化契約應適用法律之相關規定外，得請求法院宣告其無效：（一）救助契約係因受不當或受危險之影響而訂定，且契約訂定有失公平者；或</p>

		<p>(二) 救助契約所約定的救助報酬或特別補償，顯然超過或顯然不足者。」本項規定係基於救助契約具有急難本質下為契約簽訂之特殊性質而來。海難救助契約一般並未事先約定救助報酬等給付額度，例如 LOF，但實務上仍有若干契約係以按日計酬或總額方式為救助契約之簽訂者，於後者，其報酬或其他給付額度之事先約定，極易受危難情況影響而有不公平或過高過低之情況發生。本款規定於符合前述情況時，該條款或約定不生效力，法院得視情況予以修正。</p>
<p>第一百三十七條 (施救義務)</p> <p>施救人於海難救助作業過程中對陷於危難之船舶或其他財物之所有人，負下列義務：</p> <p>一、謹慎地進行海難救助作業；</p> <p>二、施行海難救助作業時，應注意防止或減少對環境造成損害；</p> <p>三、於狀況合理需要時，主動請求其他施救人參與救助；及</p> <p>四、應陷於危難之船舶方、船長或其他財物所有人之合理請求，容許其他施救人之介入之參與救助。但其請求經認定不合理者，施救人之救助報酬不受影響。</p>		<p>一、本條新增。本條文規定施救人於海難救助作業過程中的各項義務，包括謹慎救助、避免污染、請求他人協助。</p> <p>二、與早期的一九一〇年救助與撈救公約相較，一九八九海難救助公約針對救助雙方義務為明確規定為其特點之一，規定在一九八九年公約第八條。其中第一項為有關施救人之義務，包括謹慎救助、避免污染、請求他人協助，及容許其他施救人介入四項義務。我國現行海商法對此並無任何明文。由於實務上的海難救助契約並不一定適用一九八九海難救助公約，或根本無此義務規定，因此本修正草案參酌挪威挪威二〇一〇年海商法第四四四條及德國二〇一二年海商法第五七四條，將此義務予以明文規定。</p> <p>三、不同於海難救助公約，本條前段增列「於海難救助作業過程中」乙詞，予以限定，否則本條規定將與對遇險遭難船貨人員施以救助之一般公法義務無所區別。</p> <p>四、第一款規定「謹慎地進行海難救助作業」，公約用語為「謹慎地 with due care」其義為「a reasonable man would exercise under the circumstances」「the effort made by an ordinarily prudent or reasonable party to avoid harm to another party」，與我國法理論的抽象輕過失或善良管理人注意義務相當。按海難救助之施救人可能為專業施救人，亦可能為臨時偶遇的一般船舶(亦即並非專業的施救人)。因此善良管理人注意義務必須視情況為定。</p> <p>五、第二款規定「進行前款海難救助作業時，應注意防止或減少對環境之損害」。環境救助為一九八九海難救助公約最主要的特徵，公約除增列特別補償制度外，於一般救助報酬的評估因素納入對環保救助的貢獻，並課以救助雙方應注意防止或減少對環境之損害之義務。</p> <p>六、第三款規定「於狀況合理需要時，主動請求其他施救人參與救助；及」。救助契約簽署後，原則上即產生排他救助之效果；況且，基於救助報酬「不成功，無報酬」原則，施救人越多，各施救人可得分配的救助報酬相對較少，因此，除非狀況異常或自力進行救助已不可能或顯然不可能，施救人通常不願讓其他施救人加入，而此即會造成對被救助財產的更大風險及更多的救助報酬或特別補償之負擔。基此，海難救助公約對此分別於公約第三款及第四款</p>

		<p>課以「主動尋求他助」及「被動他助介入」二義務。此二義務非常重要，蓋如有此義務之違反，基於與有過失理論，被施救人自有權主張報酬扣減。</p> <p>七、第四款規定「應陷於危難之船舶方、船長或其他財物所有人之合理請求，容許其他施救人之介入之參與救助。但其請求經認定不合理者，施救人之救助報酬不受影響。」一如前點說明，此屬「被動他助介入」義務類型。然此義務與前款義務不同的是，由於此義務屬被動請求，因此有但書「但其請求經認定不合理者，施救人之救助報酬不受影響。」之規定。此但書僅限於「救助報酬」，而不包括「特別補償」，蓋後者屬實支實付性質，無比例分配之情況發生。</p>
<p>第一百三十八條（被救助船舶及財物所有人之義務）</p> <p>陷於危難之船舶所有人、船長或其他財物之所有人，對施救人負有下列義務：</p> <p>一、於救助人行施救時，應充分配合；及</p> <p>二、配合救助人行施救之行為，應注意防止或減少對環境之損害；及</p> <p>三、被救助船舶或其上財物已移置至安全處所時，有接受施救人交付之義務。</p>		<p>一、本條新增。本條規定被救助船舶及財物之所有人之義務，包括合作義務、環保義務及接受交付之義務。</p> <p>二、一如前條說明，與早期的一九一〇年救助與撈救公約相較，一九八九年海難救助公約針對救助雙方義務為明確規定為其特點之一，規定在一九八九年公約第八條。其中第二項為有關被救助船舶或財物之所有人之義務，包括合作義務、環保義務及接受交付三項義務。我國現行海商法對此並無任何明文。由於實務上的海難救助契約非一定適用一九八九年海難救助公約，或根本無此義務規定，因此本修正草案參酌挪威二〇一〇年海商法第四四四條及德國二〇一二年海商法第五七四條，將此義務予以明文規定。</p> <p>三、第一款規定：「於救助人行施救時，應充分配合；及」救助作業進行中，常必須被施救人提供相關資料及設備，在資料方面例如船體結構圖、貨物積載資料、危險品堆放位置等；在設備方面，例如起重機、吊索等。因此，如被救助船舶或財物所有人能提供必要合作而不提供，即屬義務之違反。</p> <p>四、第二款規定：「配合救助人行施救之行為，應注意防止或減少對環境之損害；及」環境救助為一九八九年海難救助公約最主要的特徵，公約除增列特別補償制度外，於一般救助報酬的評估因素納入對環保救助的貢獻，並課以救助雙方應注意防止或減少對環境造成損害之義務。</p> <p>五、第三款規定：「被救助船舶或其上財物已移置至安全處所時，有接受施救人交付之義務。」當被救助船舶或其財物已移至安全處所時，等同救助業已完成，法律為施救人的報酬或特別補償請求權，得對獲救船舶或其上財物行使留置權及海事優先權，惟實務作業上，由於報酬或特別補償多寡一時之間無法確定，因此常要求獲救船舶及其上財物之所有人或其財產保險人提供相當擔保。本款規定明示課以獲救船舶及其上財物提供適當擔保之義務。</p>
<p>【刪除】</p>	<p>第一百零二條（船長之救助義務） 船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之</p>	<p>一、本條建議刪除。</p> <p>二、一九八九年海難救助公約第十條提供救助之義務規定：「船長在不甚危害其船舶與船上人員範圍內，應對在海上行將淹沒之任何人盡力提供救助（第一</p>

	<p>範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。</p>	<p>項)。締約國應採必要措施，以實施第一項之義務(第二項)。船舶所有人對船長違反第一項規定者，不應負責。(第三項)」。而我國船員法第七十五條亦已有完全同樣之規定：「船長於不甚危害船舶、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>三、基於下列三點理由，本修正草案刪除本條文：</p> <p>第一、從海商法之私法角度，本條文並無規範之必要；</p> <p>第二、船員法已有完全同樣之規定，船員法該規定已使我國符合一九八九年海難救助公約第十條第二項「締約國應採必要措施，以實施第一項之義務」之規定；</p> <p>第三、海難救助公約第十條第三項規定「船舶所有人對船長違反第一項規定者，不應負責」。既然無須負責，自更不宜於海商法中為規定。</p>
<p>第一百三十九條 (施救人權利 (一)救助報酬)</p> <p>對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，但本章另有規定者，不在此限。前項報酬由獲救之船舶及其上財物依其獲救價值比例分擔之。船舶所有人或船舶上財物所有人給付報酬超過其分擔額者，就其超過部分對與其他分擔義務人在其應分擔額範圍內，有償還請求權。</p> <p>第一項報酬不應超過獲救船舶及其上財物之價值，且不計入利息及相關仲裁或訴訟費用。</p>	<p>第一百零三條第一項 (對物救助之報酬請求)</p> <p>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、本條將現行法第一〇三條第一項獨立成一條文，明文揭示財產救助之不成功無報酬基本原則。</p> <p>二、一九八九年海難救助公約第十二條第一項及第二項規定「海難救助作業具有效果者有權獲得報酬(第一項)。除另有明文規定外，海難救助作業如無效果，不得依本公約為給付(第二項)。」本條第一項維持現行法第一〇三條第一項規定，惟增列「除本章另有規定外」用語，以適用「不成功無報酬」之環保救助例外情況，以及傳統救助報酬不應包括利息及相關仲裁或訴訟費用之情況。</p> <p>三、第二項規定「前項報酬由獲救之船舶及其上財物依其獲救價值比例分擔之。」本項規定主要係參考一九八九年救助公約第十三條第二項及挪威二〇一〇年海商法第四四七條規定而來。前者規定「根據第一項所裁定報酬之給付，應由所有船舶及其他財物之利益人，依其獲救價值比例分擔之。然締約國得於其國內法中規定，報酬之給付必須由相關利益人中之一人單獨給付之，而該利益人得向其他利益人請求償還其應分擔之部分。本條不應妨礙任何抗辯權之行使。」公約但書規定並非不常見，特別是雜貨船或貨櫃船，主要理由是雜貨船或貨櫃船之貨物數量多，聯繫貨主及擔保取得通常需要若干時日，有時船舶所有人或運送人為使船貨能儘早完成航程，偶見由船舶所有人先代為提供救助擔保之情況。</p> <p>四、第三項規定「第一項報酬不應超過獲救船舶及其上財物之價值，且不計入利息及相關仲裁或訴訟費用。」本項規定主要係參考一九八九年救助公約第十三條第三項及挪威二〇一〇年海商法第四四五條第二項規定而來。本項前段「第一項報酬不應超過獲救船舶及其上財物之價值」為不成功無報酬原則下，「如成功，得就效果部分請求報酬」之當然推論。後段「利息及仲裁或訴訟費用」之規定主要係為避免解釋上爭議而來。在救助實務上，特別簽署 LOF 之情況，救助報酬通常先提交位於英國倫敦勞依茲海事仲裁人協會為仲裁，依其仲裁規定，不僅有一</p>

		<p>般仲裁，尚有上訴仲裁；當事人如對仲裁不服，尚可進行一般訴訟程序。因此會產生不少的期間利息及仲裁或訴訟費用之分擔問題。</p>
<p>第一百四十條 (衡定報酬標準)</p> <p>報酬應本於鼓勵海難救助作業之精神，並斟酌下列因素定之，但不計因素之排列順序：</p> <p>一、獲救船舶或其他財物之價值；</p> <p>二、<u>施救人員防止或減少環境損害之技術及努力</u>；</p> <p>三、施救人員所獲成功效果之程度；</p> <p>四、危險之性質及程度；</p> <p>五、施救人員對船舶、其他財物及人命之救助技術及努力；</p> <p>六、施救人員所耗費之時間、費用及其所受之損失；</p> <p>七、施救人員或其設備所負之責任危險及其他危險；</p> <p>八、<u>提供服務之迅捷性</u>；</p> <p>九、<u>供海難救助作業之船舶或其他設備之可用性及使用情況</u>；</p> <p>十、<u>施救人員提供設備之備用程度、效率及其價值</u>。</p>		<p>一、本條新增。本條參酌一九八九年海難救助公約第十三條，規定救助報酬的評估因素，包括獲救價值等數款。</p> <p>二、基於「不成功，無報酬」原則，救助報酬的估算本應以「成功多寡」及「為取得該成功所付出的各項努力」作為主要認定標準，一九一〇年救助及撈救公約第八條第一項即以前述原則為規定「(a)首先，施救所得之多寡、施救人員之努力及效果、被救船及其旅客、船員、貨物及施救人員，施救船所處危險狀況、施救人員所耗費之時間、費用、及其所受之損害、所負責任、及其他危險，以及處在危險中之財產價值、施救船係特別設計供施救之用者，應予適當之考慮；(b)其次，獲救財物之價值。」然而，前述傳統救助報酬的認定因素，於晚近一九八九年海難救助公約有三重大變革：第一、將環保救助的技術及努力納入考量因素，以符合當前環保優先的趨勢；第二、救助服務提供的迅捷性，包括船舶及設備之備便程度等，海難救助特別是環保救助，救難如救火，施救人員必須長期隨時準備好救助所需之人力、船舶及相關特殊設備；第三、所有因素的考量，不應分先後次序。在前述原則及變動基礎下，一九八九年公約第十三條規定高達十款衡定救助報酬時，應予以考量之各項因素，且不應區分順序。</p> <p>三、前述各項衡定因素，大都被定入各國內法中，例如挪威二〇一〇年海商法第四四六條及北歐各國海商法等，以及德國二〇一二年新修正海商法第五七七條等，本修正從之，並於本條為完整規定。</p>
<p>第一百四十一條 (施救人員權利(二)特別補償)</p> <p>施救人員對其施行海難救助作業之船舶或其上貨物有損害環境之虞，而無法依前二條規定獲得至少與本條第三項所定義的一般型特別補償同等之報酬時，有權向該船舶所有人請求依本條第三項所規定，等同於其所支出費用之特別補償，稱一般型特別補償。</p> <p>於前項所載情形下，若施救人員之海難救助作業，有防止或減少環境之損害者，則船舶所有人依前項規定應給付施救人員之特別補償，得增加至最多不超過施救人員所支出費用之百分之三十。但仲裁庭或法院得依公平及合理原則，並參酌前條所述標準，增加該特別補償，但增加之數額，以不超過施救人員所支出費用百分之一百為限。本項特別補償增</p>	<p>第一百零三條第二及三項</p> <p>施救人員所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人員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>一、本條將現行法第一〇三條第二項及第三項環保救助規定獨立成一條文，以有效區分一般財產救助及環保救助。除原先移列出來的現行法第一〇三條第二項及第三項環保救助規定外，本條將一九八九年海難救助公約第十四條有關環保救助特別補償之規定，包括特別補償(含一般型特別補償及加成型特別補償)、特別補償之計算及其減免等規定完整地納入本條規定中。</p> <p>二、一九八九年海難救助公約最重要的特徵是導入所謂的環保救助，特別是為鼓勵施救人員針對有危及環境之虞之船貨進行救助，而提供施救人員為該救助所支出之實際費用之最低限額補償，稱之為特別補償。特別補償為傳統不成功無報酬之特例，其目的在使因救助不成功或極少成功，導致無報酬或報酬所得無法支應施救人員進行該救助所支付之費用時，就不足額部分，由被救船舶之船舶所有人予以補足，且如對環境救助有效果者，更予以加成補償之制度。此為一九七八年 Amoco Cardis 油輪污染救助案發生後，國際社會於一九八一年所達成的共識，並於一九八九年海難救助公約中予以落實。</p> <p>三、現行海商法有關「特別補償」規定於第一〇三條第</p>

<p>額部分稱加成型特別補償。</p> <p>一般型特別補償係指施救人於執行海難救助作業時所合理支出之實支費用，包括參考前條第一項第八款至第十款所述標準用於救助作業之設備及人事上合理費率。</p> <p>依本條應給付之特別補償總額，其範圍應限於該特別補償超過依前二條規定施救人可收取之任何報酬之部分。</p> <p>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。</p> <p>本條規定，不影響被救助船舶所有人任何追償權利之行使。</p>		<p>二項及第三項，然此二項規定存在許多錯誤及爭議，包括「費用補償」及「報酬」不分；我國法對於船貨有損害環境之虞之救助，施救人可得請求之「報酬」範圍較小；「防止或減輕」及「船貨已對環境造成之損害」的定義不明；一般船貨救助報酬、有損害環境之虞之船貨救助“報酬”、及防止或減輕環境損害之救助“報酬”三者間之牽連，我國法無明確區分；我國法第三項扣除規定嚴重錯誤等諸多問題。</p> <p>四、其次，既使是一九八九年海難救助公約，其規定並非毫無瑕疵。主要發生在公約第十四條第一項「無法依第十三條獲得至少與本條估算所得之特別補償同等之報酬時 has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article」之用語解釋上。按從整個公約發展及其討論過程，以及全球首宗特別補償案例 <i>The Nagasaki Spirit</i> (1996, 2 Lloyd's Law Rep. 44) 英國上議院判決所表徵之計算方式上，前述用語所稱之特別補償，應僅限於「一般型特別補償，而不包括「加成型特別補償」，但從前述用語的直接文義解釋，是包括「加成型特別補償」的。</p> <p>五、由於特別補償為全新制度，且其計算頗為複雜，各國幾乎以不修改公約條文的情況下，將其引入國內法中，例如挪威二〇一〇年海商法第四四九條及北歐各國海商法，以及德國二〇一二年新修正海商法第五七八條，本修正從之，並為本條規定。</p> <p>六、本條第一項規定「施救人對其施行海難救助作業之船舶或其上貨物有損害環境之虞，而無法依前二條規定獲得至少與施救人所支出費用，稱一般型特別補償同等之報酬時，有權向該船舶所有人請求依本條第三項所規定，等同於其所支出費用之特別補償。」本項為「一般特別補償」之基礎規範。前提要件有二：第一、對其施行海難救助作業之船舶或其上貨載有損害環境之虞；第二、無法依前二條規定獲得至少與施救人所支出費用同等之報酬。一九八九年海難救助公約並未針對「有損害環境之虞」為明確定義，例如一艘僅剩一噸燃油的漁船受難，本條文是否適用？不免生爭議。此部分仍有待法院實踐，視污染源、當地環境及可能造成的污染損害等予以綜合判斷。蓋同樣一艘僅一噸燃油的漁船受難，如受難位置在遠離海岸且洋流強勁的公海，當不會被認定有損害環境之虞；但如擱淺在封閉水域或生態敏感水域，則極可能會被認定有損害環境之污染之虞。比較特殊的是，鑑於海難救助公約用語上的爭議，本項規定使用「至少與施救人所支出費用第二項未增加額度前之特別補償同等之報酬」，以避免以總特別補償與救助報酬進行比較。本項規定及一般型特別補償的制度設計，於一九八〇年代係以「safety net」稱呼之，亦即其目的在確保環保施救人為該次救助所支出所有成本及費用均能安全無虞地取得。</p> <p>七、本條第二項規定「於前項所載情形下，若施救人之</p>
---	--	--

		<p>海難救助作業，有防止或減少環境之損害者，則船舶所有人依前項規定應給付施救人之特別補償，得增加至最多不超過施救人所支出費用之百分之三十。但仲裁庭或法院得依公平及合理原則，並參酌前條所述標準，增加該特別補償，但增加之數額，以不超過施救人所支出費用百分之一百為限。本項特別補償增額部分稱加成型特別補償。」本項為所謂的加成型特別補償，前提要件是「有防止或減少環境之損害者」，亦即環保救助有效果。同樣地，哪種情況構成環保救助有效果？海難救助公約亦未明文，當由仲裁庭或法院視情況予以認定。加成型特別補償原則上為增加百分之三十，但從鼓勵角度，其可增加至百分之百。</p> <p>八、本條第三項規定「前二項所稱費用指施救人於執行海難救助作業時所合理支出之實支費用，包括參考前條第一項第八款至第十款所述標準用於救助作業之設備及人事上合理費率。」本項規定主要在定義環保施救人為進行該次環保救助所支付之成本及費用之範圍。本項「合理支出之實支費用」規定為前述 Nagasaki Spirit 案的主要爭點。依英國上議院判決，何謂「合理費率」乙點，法院均認為「公約第十四條所稱之「合理費率」係指對“費用”之合理費率；該費用之費率應包括間接或經常性開支(indirect or overhead expenses)，並應計入為使機具或人員等資源具備立即效能(having resources instantly available)所需之額外成本」且「不應包括利潤因素在內」；而就特別補償可得請求之期間乙點，三位法官均一致認為公約第十四條第三項已明文規定『施救人於救助作業中...，及實際且合理為救助作業使用之機具及人員之..』，其意指從救助開始至結束之整個時間，而非僅是環境尚處於損害威脅之期間。</p> <p>九、本條第四項規定「依本條應給付之特別補償總額，其範圍應限於該補償金超過依前二條規定施救人可收取之任何報酬之部分。」本項規定非常明確地規定，被救船舶之船舶所有人所應支付之特別補償(無論是否有加成型特別補償)，均僅限於超過救助報酬之部分，始負支付之義務。</p> <p>十、本條第五項規定「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。」本項為與有過失之減免規定，按施救人本有應謹慎小心地從事救助作業之義務。</p> <p>十一、本條第六項規定「本條規定，不影響被救助船舶所有人任何追償權利之行使。」本項規定主要在處理海難事故或污染事故之發生有其他人應負責之情況。按於海難救助公約的設計下，應支付特別補償之人限定為被救船舶之船舶所有人，但該船舶或船舶所有人可能非導致事故之責任，例如海難事故是他船碰撞所致，或船上貨物突然爆炸所致。本項規定的效果為，被救船舶之船舶所有人支付特別補償後，仍得依相關法律關係，向應負責之人進行追償。</p>
移列至時效章	第一百零三條第四項	本項移列至時效章。

	<p>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>第一百四十二條 (救助船舶雙方屬同一船舶所有人之救助)</p> <p>海難救助之施救船舶與被救助船舶屬於同一人所有者，本章規定仍適用之。</p>	<p>第一百零四條 第一項(同一船舶所有人之報酬請求)</p> <p>屬於同一所有人之船舶救助，仍得請求報酬。</p>	<p>一、將現行法第一項為文字修正，並獨立成一條文。</p> <p>二、現行法第一〇四條第一項屬「救助雙方屬同一所有人」之情況。一九一〇年碰撞公約第十二條第三項規定主要是為因應英美法「No one can sue himself」法理，導致船舶相關保險人因此無法負擔保險救助費用而來。蓋如法律不如此規定，依該法理或類似大陸法「混同」法理，由於救助雙方為同一人，自不得「相互」請求救助報酬或負擔救助責任，連帶使被救船舶之船體保險人或 P&I 保險人無須給付保險之責。除本規定外，海上保險(船舶保險及 P&I 保險)均有規定所謂的「姊妹船條款 Sister Ships Clause」亦為同旨。我國現行法用語為「屬於同一所有人之船舶救助」，文字使用不似公約「救助雙方屬同一所有人」般精準。於我國法，例如屬於同一船舶所有人之多艘救助船舶對一處於危難船舶進行救助，仍為我國法規定適用之範圍。爰參考一九一〇年碰撞公約第十二條第三項用語『This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.』為本條第一項用語修正為「海難救助之施救船舶與被救助船舶屬於同一人所有者，本章規定仍適用之。」並獨立成一條文。本條後段規定為「本章規定仍適用之」，主要係避免現行法「仍得請求報酬」之報酬用語，不包括特別補償，且我國法並未規定救助雙方各項權利義務等規定而來。</p>
<p>第一百四十三條 (既存契約之履行不得請求救助報酬)</p> <p>施救人與被救助者，於海難發生前，已經訂有船舶拖帶契約或其他契約者，以海難之發生非因救助人之過失為限，救助者就其施行救助所提供勞務之超過履行契約義務部分，得依本章之規定，請求報酬或特別補償。</p>	<p>第一百零四條 第二項</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、本條修正現行法第一〇四條第二項規定。將既存契約之適用範圍予以適度擴大，而不僅限於拖帶契約。</p> <p>二、現行海商法於一九九九年修正時增列第一〇四條第二項規定主要係為處理海難救助屬自願救助，不包括「既存契約」之情況。實務上「既存契約」雖較常見於「船舶拖帶」(主要原因為船舶拖帶過程中經常因情事變更而可能轉變為海難救助)，但不以「拖帶契約」為限。例如船員契約、引水契約等均屬之，蓋解釋上，海難離船後之船員或引水人，如對嗣後投入救助行為而有效果，解釋上該船員及引水人仍得請求報酬。此即為公約第十七條並不言明「拖帶契約」之主要原因。我國海商法僅限於「拖帶契約」，範圍顯然過於狹隘。</p> <p>三、爰參考一九八九年海難救助公約第十七條規定「於危難事故發生前已訂有契約，除非其所提供之服務，已可合理認定超過該契約範圍，不得依本公約請求給付。」為本條之修正。在本條用語上，「既存契約 existing contract」係以「於危難事故發生前已訂有契約」為表達，以茲能與所謂的「契約救助」有所區分。而既存契約可請求救助報酬或特別補償之情況，僅限於「可合理認定超過該契約範圍」，例如已超過拖帶契約之範圍、或已超出船員之職責範</p>

		圍(例如船長船員棄船後,復返回協助進行海難救助)等。
<p>第一百四十四條 (救助報酬及特別補償之協議及裁定)</p> <p>救助報酬或特別補償由當事人協議定之,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 (報酬金額之協議)</p> <p>救助報酬由當事人協議定之,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 (報酬金額協議規定之準用)</p> <p>前條規定,於施救人間,及施救人間之分配報酬之比例,準用之。</p>	<p>一、本條文字修正。本條維持現行用語,但增列特別補償。</p> <p>二、現行法規定原係參考一九一〇年救助及撈救公約第六條第一項而來。由於二十世紀以後海難救助以契約救助為主,且契約多以約定將救助報酬等提付仲裁方式,因此一九八九年海難救助公約並未針對救助報酬或特別補償決定之方式為明文。</p> <p>三、解釋上,救助報酬得於救助前或救助完成後協議定之,僅救助前之協議,救助方易受「趁人之危」非議,公約第七條因此訂有不公平契約無效之規定。海難救助實務上通常以簽署「無成功無報酬」之救助契約,並依約於救助完成後,送仲裁人裁決救助報酬。報酬或特別補償如何決定?並無規範之絕對必要,但我國現行法規定並無不妥之處,因此本修正草案維持現行條文,僅增列「或特別補償」數字。</p>
<p>第一百四十五條 (數施救人間救助報酬之分配)</p> <p>數施救人間依第一百六十八條有關救助報酬之分配,依該條所述標準為之,或得由當事人協議定之,協議不成時,得提付仲裁或請求法院裁判之。</p>		<p>一、本條文字修正。本修正條文整併一九一〇年救助及撈救公約第六條第二項(及現行海商法規定)及一九八九年公約第十五條第一項規定,宣示數施救人間有關救助報酬之分配,原則上仍依救助報酬決定之各項標準,或亦得以協議方式或經由仲裁或裁判方式為之。</p> <p>二、現行法第一〇五條「救助報酬之協議」指施救人間之救助報酬如何決定;本條第一〇六條係適用於「多數救助方之間」之救助報酬分配問題。按救助方可能多數(多艘救助船舶、多數施救人、分別從海陸空等),且法理上,救助船上之船員等亦有權參與報酬分配。我國現行法第一〇六條「前條規定,於施救人間,及施救人間之分配報酬之比例,準用之。」用語容易造成混淆,特別是「施救人間」極易造成與第一〇五條之混淆適用。此為我國並未針對「施救人間」為定義所產生的結果。現行法第一〇五條規定係參考一九一〇年救助及撈救公約第六條第二項規定而來,而該條文已不復見於一九八九年公約。一九八九年公約對此係規定於第十五條第一項:「施救人間依第十三條報酬之分配,應依該條所述之標準為準。」亦即各施救人間之救助報酬如何分配?應該決定救助報酬之各項因素予以綜合考量為之。</p> <p>三、本修正草案整併一九一〇年救助及撈救公約第六條第二項(及現行海商法規定)及一九八九年公約第十五條第一項規定,宣示數施救人間有關救助報酬之分配,原則上仍依救助報酬決定之各項標準,或亦得以協議方式或經由仲裁或裁判方式為之。</p>
<p>第一百四十六條 (人命救助之參與分配請求權)</p> <p>人命救助無須給付報酬。但海難事故發生時,參與海難救助作業而為</p>	<p>第一百零七條 (施救人間之參與報酬分配權)</p> <p>於實行施救中救人者,對於船舶及財物</p>	<p>一、本條為文字修正。為人命救助無報酬請求權之原則宣告,然仍維持財物救助報酬之參與分配請求權。</p> <p>二、人命無價,人命救助有其高度的人道立場,不同於對財物之救助,人命救助原則上不應請求救助報酬。然對人救助不得請求報酬,但對財物救助卻可</p>

<p>人命救助之施救者，有權對裁判給救助船舶、其他財物或防止、減少環境損害之施救人之救助報酬或特別補償主張合理分配。</p>	<p>之救助報酬金，有參加分配之權。</p>	<p>請求高額報酬，恐造成救物不救人之疑慮。基此，自一九一〇年救助及撈救公約以來，包括一九八九年海難救助公約第十六條，均即賦予人命救助得就財物救助報酬為參與分配之請求，以為衡平。我國法並未明文揭示「人命救助無須給付報酬」之基本原則，我國人命救助大多為官方為之(公法救助)，會產生是否得主張救助報酬分配請求權之爭議。對此，本章適用範圍條文已建議適用於公船救助或公法救助。</p> <p>三、本條參考一九八九年海難救助公約第十六條及德國二〇一二年海商法第五八三條規定，先明文規定「人命救助無須給付報酬。」但以但書規定救人之施救者對財產及環境施救人之救助報酬或特別補償有合理的報酬分配請求權。</p>
<p>第一百四十七條 (救助報酬或特別補償之扣減)</p> <p>施救者因其過失、詐欺或其他不誠實行為，致生海難救助之必要或增加海難救助之困難者，得扣減其依本章可請求救助報酬或特別補償之全部或一部。</p>		<p>一、本條新增。本條規定施救者過失或不當行為之法律效果。</p> <p>二、一九一〇年救助與撈救公約第八條第三項規定「如情形顯示係因施救者之過失致有救助或撈救之必要，或施救者有竊盜、惡意隱瞞或其他詐欺行為者，法院得剝奪其所有報酬，或減低其報酬。」一九八九年海難救助公約第十八條規定「施救者人因其自身之過失、疏忽、詐欺或其他不實行為，致使必須為海難救助作業或使該作業更為困難者，得剝奪其依本公約之全部或部分給付。(A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.)」在文字使用上，一九八九年公約適用範圍較窄，欲符合本條適用要件者，施救者有過失或疏失並不足夠，尚須該過失或疏失等有造成必須為海難救助或使該救助作業更為困難始可。本條規定同時適用於救助報酬及特別補償，但應注意的是，從公約制訂過程中，並無意將施救者之過失或疏失擴大適用於環境保護上面(避免或減輕環境損害)。一九八九年海難救助公約本條規定亦為各國所普遍繼受，例如挪威二〇一〇年海商法第四五〇條及德國二〇一二年海商法第五八〇條。</p> <p>三、一九八九年海難救助公約課以施救者若干義務，但單純義務之違反如造成被救助船舶或財物之毀損滅失，施救者或許必須負責，但依公約前述第十八條規定，並不因此當然被剝奪救助報酬或特別補償，其必須同時符合過失或不實行為亦造成救助作業之必要性及更加困難性始可。換言之，從立法角度，此非施救者單純違反救助義務即可處理，必須以明文方式予以規範。本修正從前述公約及各國法規範，建議增訂本條為「施救者因其過失、疏忽、詐欺或其他不實或不當行為，造成增加海難救助作業負擔或更為困難者，得扣減其依本章可請求救助報酬或特別補償之全部或一部。」</p>

<p>第一百四十八條 (強為救助不得請求報酬)</p> <p>經受難船舶之船舶所有人、船長或船上其他財物所有人為合理明示拒絕救助，而仍提供救助作業者，不得依本章規定請求救助報酬或特別補償。</p>	<p>第一百零八條 (不得請求報酬之情形)</p> <p>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>一、本條為文字修正。本條參考一九八九年海難救助公約第十九條用語酌為文字修正。</p> <p>二、海難救助之本質雖屬「自願救助」，然仍以尊重「被救助者意願」。現行條文原參考一九一〇年救助與撈救公約第三條規定「參與施救作業之人，經被救船舶明示並正當之拒絕而仍強為救助者，無任何報酬請求權。」一九八九年海難救助公約將此條文修正為「<u>經陷於危難之船舶所有人、船長或不在船上之其他財物所有人明示並作合理禁止，而仍提供服務者，不得依本公約之規定請求給付。(Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.)</u>」二公約就同一條文規定最大差異在於由何人提出合理拒絕之點，於一九一〇年公約為「被救船舶」，於一九八九年公約為「<u>陷於危難之船舶所有人、船長或不在船上之其他財物所有人</u>」。雖然如此，由於海難救助之急迫性，一九八九年公約雖然賦予「不在船上之其他財物所有人」得拒絕海難救助之權利，但事實上通常由船長代表所有受難財物之所有人為之。其次，一九八九年公約使用「合理拒絕 reasonable prohibition」必須考量時間之急迫性問題，否則將導致救助之延宕，或已進行救助，才予以拒絕之情況。</p> <p>三、我國現行海商法並未規定誰得為拒絕救助之合理請求，再者，正當理由拒絕不等同與「及時」結合之合理拒絕；另一九八九年公約已納入特別補償等因素，本條建議採用一九八九年海難救助公約第十九條用語並酌為文字修正為「受難船舶所有人、船長或船上其他財物所有人明示並為合理拒絕，仍提供救助作業者，不得依本章規定請求救助報酬或特別補償。」</p>
<p>【刪除】</p>	<p>第一百零九條 (碰撞時各船長之救助義務)</p> <p>船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶船長、海員及旅客、應盡力救助。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。</p> <p>各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所，通知於他船舶。</p>	<p>一、船員法第七十四條已有規定，本條文建議刪除。</p> <p>二、本條基本上屬船舶碰撞章之規定，與「海難救助」無關。且本條性質似不宜於屬私法性質之海商法中為規範，由於船員法第七十四條已有同樣規定，本條文建議刪除。船員法第七十四條規定：「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，對於其他船舶、船員及旅客應盡力救助(第一項)。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(第二項)。各該船長應於可能範圍內，將其船名、船籍港、開來及開往之港口通知他船舶(第三項)。」</p>

<p>第一百四十九條 (不影響海事優先權)</p> <p>本章規定不影響施救人主張海事優先權之權利。 施救人就其報酬或特別補償之請求，包括利息及費用，如已獲得提供適當擔保者，不得行使海事優先權。</p>		<p>一、本條新增。本條文規定本章規定與海事優先權間之關係及不得行使海事優先權事由。</p> <p>二、海事優先權為海商法特有制度，為平衡船舶所有人制度所相對立的制度，主要是海事優先權人得依法對船舶所有人等，對於以一船舶所發生之特殊債權，得對該船舶主張優先受償之權利。海事優先權學理上雖屬類似留置權之物權，然就其性質而言，仍著重在其船舶保全或擔保功能上。我國現行海商法及國際公約均有海事優先權之相關規定，而於晚近海事優先權之國際立法，海難救助報酬本身均得主張海事優先權，例如一九二六年海事優先權及抵押權公約第二條第一項三款、一九六七年海事優先權及抵押權公約第四條一項五款及一九九三年海事優先權及抵押權公約第四條第一項 c 款規定。</p> <p>三、一九八九年海難救助公約關於救助報酬及特別補償等求償與海事優先權間之相互關係，基本上採開放態度，依海事優先權各相關公約及各國規定為定。公約第二十條規定「本公約對於施救人依任何國際公約或國內法所可享有之海事優先權，不生影響(第一項)。施救人就其報酬之求償，包括利息及費用，如已獲得提供適當擔保者，不得行使其海事優先權(第二項)。」例如國際公約或各國法不將特別補償納入海事優先權，則一九八九年海難救助公約亦予以尊重。</p> <p>四、本修正草案，從海事優先權所提供之擔保本質觀之，基於救助報酬及特別補償二者在提供施救人救助補償及獎勵的性質相同，自無不將救助報酬或特別補償同時列為海事優先權項目之理。爰參考前述一九八九年海難救助公約第二十條為本條之增訂。</p> <p>五、本條第一項規定「本章規定不影響施救人得主張海事優先權之權利。」本項規定最重要目的在於海事優先權屬物權，救助報酬及特別補償等是否列入海事優先權項目及其位次等，端依「船籍國法」決定，不一定是依照我國法。</p> <p>六、本條第二項規定「施救人就其報酬或特別補償之請求，包括利息及費用，如已獲得提供適當擔保者，不得行使海事優先權。」本項規定明文增列「特別補償」，另明文規定一旦提供適當擔保，即不得行使海事優先權。</p>
<p>第一百五十條 (提供擔保之義務)</p> <p>獲救財物所有人或獲救助船舶所有人就施救人依本章規定所得請求之救助報酬或特別補償，包括其利息及相關費用，應提供適當擔保。 為前項之目的，獲救船舶之船舶所有人應儘可能地確保船上貨物之貨物所有人於貨物被提領前，對前項應分擔之救助報酬，包括利息及費用，已提供適當擔保。 獲救船舶及其他財物，除非獲得施</p>		<p>一、本條新增。本條針對獲救船舶及財物應提供適當擔保之義務，以及獲救船舶所有人應確使所載貨物已提供擔保始得放行等規定。</p> <p>二、獲救船貨為救助報酬或特別補償之保證，在法理上，施救人對所救助之船貨，不僅享有留置權，亦享有海事優先權。然此二權利因各國規定不同，但常會因脫離施救人之占有而消滅。再者，獲救船貨可能十分龐大，對獲救船貨行使留置權，對施救人而言，反而是一繁重負擔。因此，適當擔保的提供可解決前述諸多問題。一九一〇年救助及撈救公約並未針對擔保乙節為規定。二十世紀初開始使用的 LOF 救助契約導入救助擔保制度，以方便獲救船貨抵達安</p>

<p>救人明示同意，在救助人之請求獲得充分滿足前或另外提供足額擔保前，不得將船舶或其他財物移離海難救助作業完成後最先到達之港口或地點。違反前項及本項規定致施救人損害者，船長、獲救船舶所有人及其他財物所有人應負損害賠償責任；但船長之移離船舶或其他財物係受船舶所有人或承租人、傭船人之指示而為之者，由該船舶所有人或承租人、傭船人負損害賠償責任。</p> <p>本條所規定之適當擔保，得以現金、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為之。</p>		<p>全港時，能儘速為修復或轉運等後續處理。此制度為後來一九八九年海難救助公約所繼受，規定於公約第二十一條。由於擔保提供及不得擅離屬義務類型，各國對此均有國內法明文(例如挪威二〇一〇年海商法第四五二條及德國二〇一二年海商法第五八七條)，本修正採之，並酌為若干文字修正。</p> <p>三、第一項規定「獲救財物所有人或獲救助船舶所有人就施救人依本章規定所得請求之救助報酬或特別補償，包括其利息及相關費用，應提供適當擔保。」本項為救助報酬及特別補償適當擔保提供義務之基礎規定。在實務作業上，由於涉及獲救財產價值之鑑定、救助報酬之預估額，以及環保救助情況下特別補償之預估等複雜因素，且各方鑑價幅度可能相當大，因此通常會先委由立場較為中立的海損理算師或專業海事律師先依過去經驗法則先為預估，並以預估值的一倍至二倍不等的數額作為擔保額。其通常以獲救財產價值的一定百分比作為預估擔保額，例如獲救財產價值的百分之一百五十。</p> <p>四、第二項規定「為前項之目的，獲救船舶之船舶所有人應儘可能地確保船上貨物之貨物所有人於貨物被提領前，對前項應分擔之救助報酬，包括利息及費用，已提供適當擔保。」本項規定主要是為解決實務上雜貨及貨櫃化貨物數量龐大等問題而來。一如前述，救助擔保的提供非常複雜及繁瑣，當貨物數量龐大時，貨物留置及逐筆擔保之收集，均造成相當嚴重的行政負荷及成本負擔。且船舶所有人往往會因為貨主亟需貨物，而擅自將貨物在未提供擔保之情況下，釋放給貨物受領權利人。因此，本項規定形同課以船舶所有人係為施救人代理人身為貨物之控管，在貨方尚未提供適當擔保前，不得將貨物釋放給貨物受領權人。</p> <p>五、第三項規定「獲救船舶及其他財物，除非獲得施救人明示同意，在救助人之請求獲得充分滿足前或另外提供足額擔保前，不得將船舶或其他財物移離海難救助作業完成後最先到達之港口或地點。<u>違反前項及本項規定致施救人損害者，船長、獲救船舶所有人及其他財物所有人應負損害賠償責任；但船長之移離船舶或其他財物係受船舶所有人或承租人、傭船人之指示而為之者，由該船舶所有人或承租人、傭船人負損害賠償責任。</u>」按一九八九年海難救助公約第二十一條第三項並未針對前項及本項違反之效果為規定，爰參考德國二〇一二年海商法第五八七條第四項為本項後段規定，使擅離安全地之船長及財物所有人負擔損害賠償責任。</p> <p>六、第四項規定「本條所規定之適當擔保，得以現金、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為之。」由於救助擔保預估值差異可能很大，因此通常係以船舶保險(船舶保險金額以下之獲救船舶價值)、貨物保險及船舶所有人責任保險(船舶獲救價值超過合理投保金額)之保證書為適當擔保之提供。</p>
<p>第一百五十一條 (暫付款)</p>		<p>一、本條新增。本條規定法院或仲裁庭得裁定被救助人</p>

<p>法院或仲裁庭得依施救人之請求，於斟酌是否提供擔保及該救助個案之公平性、合理性後，令被救助先支付一合理的暫付款予施救人。依本條規定為暫付款者，前條規定應提供之擔保，應予以扣減。</p>		<p>先支付暫付款給施救人。</p> <p>二、二十世紀以後開始成為海難救助主流的契約救助，救助報酬透過仲裁庭決定，通常需要若干時日，海難救助完成後雖可要求提供擔保，但仍無法解決施救人可能面臨的資金周轉等現實問題。基此，早期的 LOF 救助契約開始導入所謂暫付款或臨時給付之規定，於必要時，仲裁人得先裁定被救助先支付一合理比例的救助報酬給施救人。前述實務被正式導入一九八九年海難救助公約第二十二條規定中(其第一項規定：「對於施救人所為之求償，具管轄權之法庭，得依個案臨時裁決，命令對施救人應予公平合理之給付，其條件包括是否提供相當之擔保，及依個案狀況考量其公平與合理性。」)，本修正從之，並酌為文字修正。</p> <p>三、第一項規定「法院或仲裁庭得依施救人之請求，於斟酌是否提供擔保及該救助個案之公平性、合理性後，令被救助先支付一合理的暫付款予施救人。」本修正與一九八九年公約用語不同之處主要在於公約是針對「對於施救人所為之求償 the claim of the salvor」。按在法理上，「施救人的求償」其範圍可能大於「救助報酬或特別補償」，因施救人可能會因被救助人的過失或疏失而造成施救人額外損失，這些損失可為「施救人之求償」，但不一定納入救助報酬或特別補償中(因救助報酬必須受限於獲救財產之價值；而特別補償主要是補償施救人為該次救助所發生之實支費用)。本修正對此不建議予以明訂，而由法院或仲裁庭依審理情況或契約約定為裁定。</p> <p>四、第二項規定「依本條規定為暫付款者，前條規定應提供之擔保，應予以扣減。」本項規定主要是搭配前條規定而來，以避免獲救船舶及獲救財物所有人之雙重負擔。</p>
<p>第一百五十二條 (國有貨物及慈善貨物)</p> <p>施救人得就國有非使用於商業用途之貨物及國家捐贈慈善用途之貨物，聲請強制執行程序或進行訴訟程序，但國有貨物之所屬國同意或慈善貨物捐贈國同意支付救助報酬者，不在此限。</p>		<p>一、本條新增。本條針對國有貨物及針對國有貨物及慈善貨物之海難救助相關適用問題為規定。</p> <p>二、有別於一九一〇年救助與撈救公約，一九八九年海難救助公約有針對二類特殊貨物之海難救助有其特別適用規定：一為國有貨物(State - owned cargoes)；一為慈善貨物(Humanitarian cargoes)。前者涉及國家豁免問題，後者有其特殊的人道考量。</p> <p>三、一九八九年海難救助公約第二十五條規定「除經國有貨物所有人同意，不得以本公約之任何規定，作為訴訟程序中之扣押、假扣押或扣留之依據，亦不得於救助作業過程中，依普遍所接受之主權豁免國際法原則，針對國家所有之非商業貨物進行任何對物訴訟程序。(Unless the Stateowner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.)」第二十六條規定「若捐贈慈善貨物之國家已同意支付該慈善貨物所發生之海難救助服務報酬，則本公</p>

		<p>約之任何條款，不得作為扣押、假扣押或扣留該等慈善貨物之依據。(No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.)」依此二條文，一九八九年海難救助公約的立場是可以針對國有貨物及慈善貨物為救助報酬請求及其衍生之訴訟及強制執程序，但均適用一但書規定是，如國有貨物之所屬國同意或慈善貨物捐贈國同意支付救助報酬，則不得為訴訟或保全程序之申請。本修正參酌挪威二〇一〇年海商法第四五五條規定，將前述一九八九年海難救助公約第二十五條及第二十六條規定予以整併為一條，為本條之規定：「施救人得就國有非使用於商業用途之貨物及國家捐贈慈善用途之貨物，聲請強制執程序或進行訴訟程序，但國有貨物之所屬國同意或慈善貨物捐贈國同意支付救助報酬者，不在此限。」</p>
<p>第八章 共同海損</p>	<p>第六章 共同海損</p>	<p>一、章序調整。</p> <p>二、共同海損為國際海事法系歷史最為悠久；也是近代國際海事私法整合中，最早被啟動國際統一規範之法制。十九世紀中葉的格拉斯哥協議以來，以迄二十世紀期間，以每隔約二十五五年左右的頻率所修正的約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules)。約克安特衛普規則並非公約，而是由國際海事法委員會(CMI)所擬定之共同海損理算原則，由運送雙方及海上保險各方所約定使用。約克安特衛普規則晚近版本包括一九五〇年版、一九七四年版(含其一九九〇年修正)、一九九四年版及二〇〇四年版。由於二〇〇四年版若干條款較不利航運各界，目前國際航運實務主要採用一九九四年版。也由於二〇〇四年版未受航運各界所青睞，以及針對大型貨櫃輪之複雜理算、二〇一一年 LOF 的推出、替代費用修正、航程中斷、鹿特丹規則之因應等，已於二〇一六年推出新的約克安特衛普規則。我國現行民國八十八年修正海商法之共同海損章，依其修正說明，主要是參考一九七四年約克安特衛普規則，且尚未將該一九七四年約克安特衛普規則之一九九〇年修正納入。</p> <p>三、由於共同海損理算複雜耗時，尤以涉及大量貨主的貨櫃運送為甚，多年來國際間廢除共同海損呼聲四起，實務界已都透過各類保單『小額共同海損條款』方式減少共同海損的宣告，前述情況導致近年來共同海損宣布的案件極少；且既使有宣布共同海損而生重大爭議者，也常因共同海損擔保書之約定，前往英國倫敦進行仲裁或訴訟。鑑於共同海損案件量相當低，加上幾乎所有運送契約均有約定約克安特衛普規則，海商法共同海損章適用的機率非常有限，從立法經濟角度，似乎無必要針對共同海損法制為完整規定。鑑於前述考量，經過研修期間各方討論，本章修正僅保留定義及若干強制規定，且在尊重契約自由的原則下，我國法可採用『直接適用一九九四年約克安特衛普規則』之方式處理。日後如國</p>

		<p>際海運社會大多數改採其他約克安特衛普規則時，再予以修法處理。按該規則為目前絕大多數運送契約所約定適用的理算規則，且該規則非屬國際公約，內容屬私法關係的理算規則，不涉法律保留原則衝突問題。</p>
<p>第一百五十三條 (定義、約定適用)</p> <p>稱共同海損者，謂在海上冒險期間，船貨等財產遭遇共同危險，船長或船員為求全體財產之安全或保存，而為故意及合理的處分或措置，而直接且特別發生之犧牲、損失及合理發生之費用。除利害關係人間另有協議外，共同海損之犧牲、損失及費用，由各利害關係人依其各被保存財產的分擔價值比例分擔之。</p> <p>共同海損，當事人契約有約定者，從其約定。當事人未約定且本章未規定之事項，依一九九四年約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules, 1994)。</p>	<p>第一百十條(共同海損之意義)</p> <p>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、文字修正。本條除針對「共同海損」定義及共同海損分擔原則為文字修正外，並增列第一項第二款「補償額」及第三款「分擔額」之定義，第二項尊重契約自由及約克安特衛普規則之適用規定。</p> <p>二、於第一項共同海損定義部分</p> <p>(一)國內法未如約克安特衛普規則之數字規則將共同海損之犧牲、損失及費用類型列舉清楚，因此我國法有關共同海損定義之嚴謹，關係到何謂共同海損行為及所有可列為共同海損補償之犧牲、損失及費用項目之解釋適用。依一九九四年約克安特衛普規則各項規定，符合共同海損(含行為)之要件包括(參考 Lowndes and Rudof 及 Arnould 等外國學者意見)：處於共同海事冒險、為共同安全、故意及合理之處分行為、身處危難中、犧牲與費用之發生必須為額外、特殊、直接且合理發生。</p> <p>(二)現行海商法有關共同海損之定義存在若干問題，包括「船舶航程期間」，而非共同海事冒險期間，如航程中斷於避難港卸貨轉船等之共同海損行為時，該卸貨轉船行為即可能非屬『船舶航程期間』。其他例如損失及費用為『直接發生』即可，而非必須是額外、特殊且合理發生。在我國現行海商法未如約克安特衛普規則中之數字規則將犧牲損失及費用項目列舉化之情況下，只要符合『直接發生』之條件，即可認定為共同海損，將無疑使共同海損之認定解釋過於寬廣。例如救助所致汙染損害，依一九九四年約克安特衛普規則本可為除外解釋，然為明確起見，將其明文除外為一九九四年約克安特衛普規則修訂之重點，然依我國法解釋下，該汙染損害根本無法為約克安特衛普規則般之解釋，而應屬共同海損。爰參照約克安特衛普規則規則 A 及其至上條款所表徵之合理作為及犧牲費用合理發生原則為本條文字之修正。</p> <p>(三)將「船舶航程期間」修正為「海上冒險期間」，以及將「全體財產之安全」修正為「全體財產之安全及保存」均為保持理算上的彈性。將「合理處分」修正為「合理行為」，主要目的在強化「共同海損行為 General Average Act」表徵，亦與後續條文之「共同海損行為」相對應。另增列「損失」乙詞，以與「犧牲」為區分。</p> <p>三、現行法第一百十一條前段規定，移列為本條第一項第一款後段。本項修正主要參考約克安特衛普規則，在分擔原則部分，依循「(共同海損)債權」由「(共同海損)債務」比例分擔之邏輯架構，修正為「共同海損之犧牲、損失及費用，由各利害關係人依其各被保存財產的分擔價值比例分擔之」。另增列「除利</p>

		<p>害關係人間另有協議外」之除外規定，以保持共同海損理算規則約定上，以及面對特殊共同海損或擬制共同海損等爭議上的解釋彈性。</p> <p>四、共同海損之理算，海運實務上常有理算規則及理算地之約定，例如約定某年份的約克安特衛普規則及約定於某地進行理算。未約定時，原則上才依冒險終了地法，亦即共同海損以尊重契約自由為原則。基此，爰為本條第三項前段規定，當事人有約定時，自應從其約定。另基於立法經濟，本章不針對共同海損犧牲、費用、分攤額及分擔額計算等為詳細規定，而以適用一九九四年約克安特衛普規則方式處理，爰為第二項規定。</p>
<p>刪除。</p>	<p>第一百一十一條（共同海損之分擔） 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>本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。</p>
<p>第一百五十四條（一方過失所致共同海損） 共同海損因利害關係人過失所致者，各利害關係人仍應分擔共同海損。 前項規定不影響無過失之其他利害關係人嗣後對該有過失之人之賠償請求及抗辯權。</p>	<p>第一百五條（因瑕疵或過失所致共同海損） 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、文字修正。本條明確規定所謂的「過失不論理算及分擔原則」，以及「先分擔、後求償」原則。</p> <p>二、於我國共同海損案件中，本條文屬最經常被適用的條文，主要原因在於共同海損常因例如船方「船舶不適航」等因素而發生，而其他利害關係人常以本條文主張不分擔共同海損。此情況於國際間於鹿特丹規則等國際新運送規範實施後，問題將更為嚴重，蓋鹿特丹規則不僅提高船舶適航要求於全程，且刪除例如航行過失等傳統免責事由。</p> <p>三、按約克安特衛普規則規則 D「過失不論理論原則」重要表徵是「先不論過失」而為共同海損之理算，並於理算完成，分擔歸屬確定後，再處理一方過失責任問題。如此設計的理由非常多，包括是否具過失責任並非理算師或理算過程中有權認定；如先確定過失與否，再為理算，時間可能拖延過久；如過失為共同海損分擔的先決處理事項，將導致船長於急難狀況下進行共同海損行為的妥適性判定；以及共同海損行為分擔者眾多且複雜時，過失與否責任先行決定時，可能造成其他利害關係人分擔之公平性問題。基此，約克安特衛普規則之規則 D 及各國法規均大致為「共同海損之犧牲或費用，即使其發生原因係為共同冒險中某方過失所致，其在共同海損中應受分攤之權利並不受影響；但任何對其有關該項過失之索償或抗辯之行使，並不因之有所妨礙」之類似規定。</p> <p>四、我國現行海商法第一一五條原則上採用類似規定，但由於用語不夠明確，導致分擔權利人於共同海損宣布初期即進行過失抗辯主張，繼而導致理算作業無法進行或中斷。鑑於前述理由，參考德國二〇一</p>

		二年商法典第五八九條規定，本條文建議區分為二項，第一項仍規定「過失不論理算原則」，明示規定各利害關係人仍應分擔共同海損。並將原條文但書規定移列第二項，並加上「嗣後」及「抗辯權之行使」等語，使相關規定及其行使的先後次序更為明確。
刪除。	<p>第一百十四條 下列費用為共同海損費用：</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>	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。
刪除。	<p>第一百十六條（共同海損之例外(一)） 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>	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。
刪除。	<p>第一百十七條（共同海損之例外(二)） 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</p>	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。

	同海損。	
刪除。	第一百十八條（共同海損之例外(三)） 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。	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。
刪除。	第一百十九條（不實聲明之分擔額及損害額） 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。 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，其共同海損犧牲之補償額以金額低者為準，分擔價值以金額高者為準。	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。
刪除。	第一百十三條（共同海損損害額之計算） 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	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。

	<p>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。</p> <p>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>	
刪除。	<p>第一百十二條（共同海損分擔額之計算）</p> <p>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：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>三. 運費以到付運費之應收額，扣除非共同海損費用為準。</p> <p>前項各類之實際淨值，均應另加計共同海損之補償額。</p>	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。
刪除。	第一百二十條（不	本條刪除。現今共同海損發生機率很低，且多於外國依

	<p>分擔共同海損之物品) 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。</p>	<p>約克安特衛普規則理算，基於立法經濟，本條刪除，適用一九九四年約克安特衛普規則。</p>
<p>第一百五十五條 (共同海損之回復) 利害關係人於受共同海損補償後，復得其獲補償財產之全部或一部者，應將其所受之補償額之全部或相應比例部分返還於其他利害關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。</p>	<p>第一百二十三條 (共同海損之回復) 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。</p>	<p>一、文字修正。 二、現行海商法第一二三條規定為有關共同海損損失而復得之返還規定。現行規定有若干用語上的瑕疵，例如共同海損所稱之『分擔額』屬共同海損債務，而非債權。本條規定應為共同海損補償而非共同海損分擔。再者，船舶或貨物雖屬海上冒險之主要標的，然並不以此為限。建議以財產代之。謹將本條文修正為「利害關係人於受共同海損補償後，復得其獲補償財產之全部或一部者，應將其所受之補償額之全部或相應比例部分返還於其他利害關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。」</p>
<p>第一百五十六條 (分擔協議與爭議處理) 共同海損之宣告、共同海損理算師之指定及共同海損理算程序得由船舶所有人為之或契約如有約定時，依契約約定辦理。 共同海損之理算，得不經理算程序，由全體共同海事冒險利害關係人，以協議為之，協議不成或對協議有異議時，得依約提付仲裁或請求法院裁判之。</p>	<p>第一百二十一條 (共同海損之計算) 共同海損之計算，由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。</p>	<p>一、文字修正。 二、現行海商法一二一條所產生的問題為條文所稱之『共同海損計算』並不明確，是否包括理算規則準據法之協議、理算地之協議、理算結果不服之協議等。如為後者，共同海損理算為高度複雜專業之工作，仲裁人或法院是否有能力為之？另理算可由『協議』為之！共同海損屬非常事故，如何理算，實務上均依照運送契約所訂規則為之，對象為不確定之共同海損分擔人，然本規則『...由全體關係人協議定之』之用語，解釋上似指共同海損發生以後之協議，而非事前之約定。如為事後協議，則各利害關係人間將會選擇其最有利之理算準據規定或理算地，而根本很難達成協議。特別是現今盛行之貨櫃運送，動輒幾百上千份載貨證券貨主，且涉及多國港口地區，而此將如何進行協議？簡言之，現行法規規定幾乎僅能適用於共同海損利害關係人僅限於非常少數人之情況下(例如散裝運送)，根本無法適用於利害關係人較多的場合(例如貨櫃運送或雜貨運送)。 三、鑑於前點說明，在用語上，現行條文建議「共同海損之計算」修正為「共同海損之宣告及理算」、增列協議不成或對理算結果有異議等。另增列「<u>由全體共同海事冒險利害關係人，以協議為之，協議不成或對協議有異議時，得依約提付仲裁或請求法院裁判之</u>」，以藉此宣示共同海損以進行理算為原則，以利害關係人協議處理為例外，以因應利害關係人為少數時，為避免進入繁複理算程序，可經由協議方式為解決之情況。最後在提付仲裁方面，加上「依約」二字，主要理由為仲裁必須以一有效的「仲裁協議」存在為前提。</p>

<p>第一百五十七條 (共同海損之留置權)</p> <p>船舶所有人、運送人或船長對於未提供擔保或未清償分擔額之貨物或其他財產，得行使留置權。留置期間之費用及風險由該財產所有人負擔，不列入共同海損補償。</p>	<p>第一百二十二條 (共同海損之留置權)</p> <p>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。</p>	<p>一、文字修正。</p> <p>二、現行海商法使用「清償分擔額」之分擔額通常於理算書發行後始得確定，在此之前，共同海損債權尚未確定，何來「清償」之說。然而共同海損理算耗日甚久，留置權行使不符實際。再者，應分擔共同海損之財產，除船方外，不單僅有貨物。其僅稱『貨物所有人』，失之過窄，應以財產統稱之。以包含傭船人所有之貨櫃等其他非貨物財產。其次，現行法亦未將留置成本及風險列入考量或規範。爰將現行條文第一二二條修正為「運送人或船長對於未提供擔保或未清償分擔額之財產所有人，得留置其財產。留置期間之費用及風險由財產所有人負擔，不列入共同海損補償。」</p>
<p>刪除</p>	<p>第一百二十四條 (共同海損之委棄免責權)</p> <p>應負分擔義務之人，得委棄其存留物而免分擔海損之責。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、由於海難救助報酬及特別補償金可能增大之情況，共同海損未來極可能有總債權額(及共同海損犧牲、損害及費用總和)大於總債務額(及留存財產價值加補償額)之現象發生。然而留存財產之價值大於共同海損分擔額時，分擔義務人可委棄其存留財產而免負擔海損之責已涉及公平合理問題。基於下列二理由，建議刪除本條文：</p> <p>(一)現行海商法第二十一條船舶所有人責任限制已將船舶所有人共同海損分擔額之條款刪除，而今本條仍予保留，無疑大開後門。</p> <p>(二)共同海損為船舶所有人所宣布，其並負有對其他債權人擔保債權求償之義務及責任。另一方面，共同海損債權是否可能大於債務，船舶所有人最先知曉，如其因此先委棄船舶，無疑使其他債務人債務加重，如其他債務人更隨之委棄存留財產的話，共同海損如何理算，存留物如何處理等均無法解決，且嚴重違反共同海損制度最基本之衡平原則。</p>
<p>【本條文移列時效章】</p>	<p>第一百二十五條 (共同海損債權之時效)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條文移列時效章。</p> <p>二、現行法第一二五條所存在的問題包括：何謂計算確定之日，解釋上包括協議日、仲裁判斷日、法院判決日等，實務上為海損理算書刊行之日。用語上宜以理算代以計算。本條文僅規範共同海損債權之請求，並未規範有過失之共同海損分擔之回復請求，該回復請求時效為何？並無規定。為衡平計，自應同為一年，建議將債務請求納入。爰建議將本條用語修正為「共同海損之債權債務，自理算確定之日起，經過一年不行使而消滅。」並移列時效章為統一規定。</p>
<p>第九章 海上保險</p>	<p>第七章 海上保險</p>	<p>一、章次變更，章名未修正。</p> <p>二、國際性規範部分：海上保險是國際海事海商法領域少數無國際成文立法的海事制度之一。雖然沒有國際成文立法，但其卻存有一影響性比眾多國際公約更深且廣的單一國家法律，亦即英國一九〇六年海上保險法(Marine Insurance Act 1906，以下簡稱英國MIA)。海上保險的國際性質非常強，包括再保市場</p>

		<p>的國際性，以及實務慣用的保險條款多以英式保險單條款為主，最重要的法規參考依據即為整合十九世紀末以前超過二千五百個海上保險案例之英國 MIA。由於 MIA 著重契約自由原則，使這部法律深具適用上的彈性。因此既使是一百年後的今日，MIA 仍具有全球海上保險法制的主導地位。英美法系國家，諸如澳洲(一九〇九年)、紐西蘭(一九〇八年)、加拿大(一九九三年)、新加坡(一九九三年)、馬來西亞(一九五六年)、香港(一九六四年)及印度(一九六三年)幾乎是以全文引入方式使之成為其國內法，另美國則以判決方式予以承認該 MIA 的效力。於大陸法系國家，無論是單行法或海商法海上保險相關立法，仍多以直接或間接方式，亦大量將 MIA 相關規定訂入，我國現行海商法亦為其中之一。再者，英式保險單(為我國航運貿易界所廣泛使用的各類協會條款)的廣泛使用，及這些保險單上應適用英國法律與慣例的約定記載，更進一步推升的 MIA 的國際高度適用地位。</p> <p>三、英國本身及國際間對英國 MIA 的批判：MIA 雖有其擁有國際海上保險立法標竿的崇高地位，但它畢竟是集結英國十九世紀末以前判決的法典化產物(按 MIA 修正於一八九四年即已完成)，於已進入二十一世紀的今日，航運市場及海運科技的進步，無須多言；但更重要的是保險投保技術的進步，以及對被保險人及相關利害關係人的保障議題的關注，使得這部充滿高度適用彈性的法律，仍不免受到各國及國際間的檢討及批評。其可區分幾個層面：第一是法制差異，MIA 所規定之「最大誠信原則」(較為嚴格)及「擔保條款」(warranty，特別是所謂的默示 implied warranty)並不為多數大陸法系國家立法所採，且與一般保險法原則有所差異；第二是學理上、保險政策、市場需求等考量上，而此主要集中在「保險利益」、「保險代位」、「保險經紀人中介投保」、「風險變更」、「船籍、船舶所有人及經理人變更」及「船舶管理 ISM」等問題上。除許多學術性討論外，國際及各國幾個與海上保險有關的檢討報告，例如 UNCTAD 於一九八二年提出的「海上保險契約法律及文件觀點」/一九八九年提出「UNCTAD 海上船體及貨物保險範本條款」、國際海事法委員會 CMI 曾於一九九〇年代末期開始針對前述各議題提出討論、澳洲法律改革委員會分別一九八〇年提出「保險代理人及經紀人」報告/一九八二年「保險契約」、英國法律改革委員會於一九八〇年曾提出「未揭露及違反擔保」/二〇〇一年「第三人對保險人直接請求法」/二〇〇五年「不公平契約條款」/二〇〇九年「消費保險法：締約前揭露及不實說明」報告、蘇格蘭法律改革委員會於二〇一〇年分別提出「被保險人締約後的誠信義務」/「遲延付款損害賠償及保險人誠信義務」/「經紀人責任是否應修正？」等報告。前述部分報告或針對實務條款為批評，或針對一般保險契約為分析，但由於 MIA 幾乎是英美法系主要的制訂法，均會連帶予以討論，諸多報告均顯示及建議前述「最大誠信」、「擔保」、「經紀人」及</p>
--	--	--

		<p>「保險代位」等各議題，MIA 均已有修正之必要性。事實上，英國於二〇一五年已制訂『二〇一五年保險法』，該法主要就是針對前述「最大誠信」及「擔保」二制度為規定。除實務上積極反應外，例如倫敦保險市場於一九八二年及一九八三年推出新版協會條款，並進一步於二〇〇二年及二〇〇三年推出國際船體條款，二〇〇九年推出新版協會貨物條款外，英國政府基於法律適用的穩定性及全球適用性，迄今尚未針對 MIA 為任何實質性修改，事實上 MIA 自一九〇六年頒佈迄今，僅於二十世紀中葉(一九五九年)曾針對保險單最高期限一年之限制予以取消而已。基於前述英國及國際各界報告對 MIA 各項議題的討論及批評，以 MIA 為基礎，佐以晚近國際或各國對前述議題的批評及建議，或許可為我國海商法海上保險章日後修正的立基方向。</p> <p>四、各國海上保險立法體制參考：於英美法系部分，一如前述，幾乎將英國一九〇六海上保險法直接納入其國內中，僅進行極少修改，諸如澳洲(一九〇九年)、紐西蘭(一九〇八年)、加拿大(一九九三年)、新加坡(一九九三年)、馬來西亞(一九五六年)、香港(一九六四年)及印度(一九六三年)等。於大陸法系國家，大致上可區分為二大類：</p> <p>第一類是「重點成文法規範」類型：此為傳統立法方式，例如我國現行法、日本商法典海商法篇、韓國海商法、越南、科羅埃西亞、拉脫維亞、中國大陸等。原則上均採重點式規範，並未將一九〇六年英國海上保險法體系及規範完整納入。另在分類上，亦可區分為原則性規範，如我國現行法；以及原則性規範外，另外針對船舶、貨物及其他海上保險類型予以分節規範。</p> <p>第二類是「去成文化，改採實務條款」類型：此類型最早見於挪威，現已逐漸擴展至北歐及德國。挪威於一八七六年開始有其自己的標準海上保險條款，其間經過多次修正，比較重要者為一九六四年及一九九六年(Norwegian Marine Insurance Plan 簡稱 NMIP)。該 Plan 於二〇〇三年之前由 DNV(挪威船級協會)負責修正，之後由海上保險聯盟(CEFOR)進行修正，該 NMIP 包括通則、船舶保險、船舶利益及運費利益保險、戰爭保險、租金損失保險、漁船及小型船舶保險，以及海上設施及建造人風險等保險規定。由於 NMIP 規範非常完整且係依照立法技術為起草修正及條款設計，挪威保險契約法便將明文排除對該 NMIP 之適用。不僅如此，挪威最新的二〇一〇年海商法亦完全無海上保險之任何規定。應特別注意的是，在二〇一〇年版的 NMIP 基礎上，NMIP 於二〇一三年正式更名為「The Nordic Marine Insurance Plan」，等同擴大適用於整個北歐國家，包括芬蘭、丹麥、瑞典及冰島。於德國方面，於挪威類似，德國最早於一九一九年即有海上保險標準條款之制訂(German general Rules of Marine Insurance - ADS)，主要由德國海上保險人協會 German Marine Insurance Association-DTV 負責，之後復分別針對船體條款及貨物條款為訂定，船體條款最新版本為二</p>
--	--	--

		<p>OO 九版(DTV-ADS 2009)，貨物條款則為二 OO 八年版(區分為不同承保範圍及不同附加條款)。而幾乎以挪威及北歐等國類似的是，德國於其二 O 一二年底通過，二 O 一三年中正式實施的商法典海商法篇，已完全刪除原本海上保險章之規定，另德國保險契約法亦明文排除海上保險的適用。</p> <p>五、我國海商法海上保險章立法現況：民國十八年及民國五十一年海商法主要參照日本法(間接參照德國法)，而現行海上保險章大幅將英國一九 O 六年海上保險法及英國保險單條款內容納入修正。此一立法法源變動，於當時修正修正之該章修正立法說明第三點已相當明確：「實務上我國保險業承保海上保險(包括船舶、貨物及運費保險)多係採用英制保險單及條款，且幾以成為國際間通行之保險單及條款。英國海上保險單及條款所依據之法律為一九 O 六年英國海上保險法及有關實務慣例，而為國際間所通用，期使我國海上保險實務與國際間趨於一致起見，宜尊重契約之約定。」民國五十一年舊海商法海上保險章二十八條文中，計被刪除三條文、增訂二條文、修正十九條條文，而僅六條文未加變動。現行海商法海上保險章為第七章，自第一百二十六條至一百五十二條，計二十七條文。單從修正幅度而言，表面上此次海上保險章之修正不可謂不小，然實際上，實質修正幅度卻十分有限。整體而言，我國現行海商法海上保險章是在仿例德日法(特別是日本法)之舊法架構及窠臼下，從英國 MIA 及英國實務條款中找一些相關規定「修訂」而成的混合體。</p> <p>六、現行海商法海上保險章所面臨的問題：欲說明現行海商法海上保險章所面臨的問題，可先從我國最高法院七十九年度台上字第二十八號民事判決，該案最高法院判決認為「查當事人均為中國國民，在中國境內締結契約，約定關於該契約之事項適用外國法，如其約定不違反我國強制或禁止之規定，亦無背於公共秩序或善良風俗者，不得一概認為無效。系爭保險契約約定：「本保險契約適用英國法及英國實務」。此項約定有無違反我國強制或禁止之規定，或有背於公共秩序或善良風俗？原審未予說明，即認此項約定無效，進而謂上訴人抗辯，本件應適用英國法，為無可採，尚有疏略。」本案對實務上幾乎所使用的英式協會條款上適用英國法律及實務之約定效力並未採行完全肯定或否定之見解，而此也衍生我國法規定應儘量與實務所使用英式條款之準據法儘量保持一致性規定之基本原則。除此之外，現行海商法海上保險章所面臨的問題至少還有：</p> <p>(一)準用條款之再斟酌：海商法第一二六條「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」之規定，必須予以斟酌。於各國實踐上，海上保險屬專業保險，與保險法所主要規範之消費型保險，狀況有所不同，各國不是明文將海上保險排除於保險法或保險契約法之適用範圍之外，或以該國所制訂的實務條款為補充。準用條款並非不能用，重點在於我國海商法是否已完全將海上保</p>
--	--	---

		<p>險不同於一般保險法規範之處予以明文。</p> <p>(二)我國海商法海上保險規定，與英國 MIA 相較，明顯不足：從附表一英國 MIA 與我國現行海商法海上保險章各條文及保險法各相關條文對照表顯示，既使海上保險法及保險法同時適用，仍有相當多的條文是沒有規定的。</p> <p>(三)我國海商法規範架構鬆散：附表(二)為我國現行海商法海上保險章之體系架構，與表(一)英國 MIA 相較，在規範結構上是相當鬆散及欠缺的。</p> <p>(四)我國法契約自由尊重度仍嫌不足：英國 MIA 總計九十四條文中，就有超過一百二十餘次「除契約另有訂定外」、或「經當事人另行協議」等締約自由之類似用語出現。反觀我國，「契約自由原則」之適用，無論是對新修訂的海商法海上保險章，抑或保險法，仍屬相當有限，於我國海商法海上保險章二十七條文中僅前三條有規定。欠缺對契約自由的尊重，不僅使法律適用欠缺彈性，也造成條文是否屬強制性條文的解釋及爭議。</p> <p>(五)諸多規定與英國 MIA 有明顯差異：海上保險章許多規定在用語上及規範內容上，當初修正理由雖言參考 MIA，但實際上仍存有相當差異的，試舉若干：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)第一二七條第一項「與海上航行有關的財產權益」與 MIA 使用「海上冒險」在意涵上不一致不同。 (2)第一二八條「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」顯係仍維持傳統 S.G.保險單用語。 (3)第一三一條「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」其中的「其代理人」不僅與 MIA 規定不一，且與我國保險法規定不同。 (4)第一三二條「不為通知者，保險人對未為通知所生之損害」在意義上與 MIA 亦有不同，於 MIA，未為通知是根本未起保；而我國法仍必須檢驗「所生」之因果關係。 (5)第一三九條「船舶部分損害」之範圍與 MIA 所稱之 partial loss 不同。 (6)第一四二條保險委付係「移轉保險標之物之一切權利」，此與 MIA 規定保險人「有權接收保險標的之權益」不同，後者而有選擇之自由。 (7)第一四三條第一項二款「超過保險價額」，MIA 為超過「船舶修復後之價值」，二者顯然不同。 (8)第一四三條第二項「扣押」定義仍不明確。 (9)第一四五條「運費之委付，得於船舶或貨物之委付時為之」，與 MIA 及海運實務僅於「船舶委付時為之」規定不同。 <p>七、本修正所建議的海上保險章修法原則：鑑於以上各點說明，本修正草案海上保險章修法原則如下：</p> <p>(一)英國海上保險法仍應為主要修法參考依據，無須全面引入，但以納入重點規範、修正現行法瑕疵及保險法不足或無法準用為主要方向，且建議併入對英國 MIA 新的批評及修正(擔保、最大誠信及保險</p>
--	--	--

		<p>代位等)，並佐以德挪英等實務條款的斟酌：以保持我國海上保險立法的國際性、更新性、最低程度的完整性。</p> <p>(二)仍採「準用法」規定(亦即本章未規定者，仍可適用保險章之規定)：但海上保險獨特性部分仍應儘量為完整規定，且應注意專業型保險與保險法所表徵之消費型保險間之區分。</p> <p>(三)重新規劃海上保險章架構：現行海上保險章規範架構相當鬆散凌亂，建議重新編排。</p> <p>(四)不採「條款式」及「船貨等險種」立法方式：由於我國並無自有保險條款，且實務使用幾乎以英式保險單為主，在強調契約自由原則的情況下，並無須針對船舶或貨物保險為特別規定，頂多只針對實務上常見的解釋問題為規範即可(例如全險的定義)。</p> <p>(五)尊重契約自由原則(含準據法之選擇)：高度尊重契約自由為 MIA 得以歷久彌新一很重要原因，我國及國際多使用英式保險單，我國海上保險立法偏重英國海上保險法並大量採用契約自由原則規範方式，不但有規範教育之效，亦有當事人願意於我國進行海上保險爭端解決之意願。另一重要因素是，實務上所使用以英國協會條款為主之海上保險保險單，已於國際間行之多年，並為各國航貿各界所廣泛認可，且有相當多的英國及各國判決支持及解釋，並非一般消費型的定型化保險契約可以比擬，因此於海上保險契約，契約自由原則的強調並不構成太大問題。</p>
<p>第一節 通則</p>		<p>一、本節名新增。</p> <p>二、本節針對海上保險之法律適用、海上保險及海事風險之定義、海上保險之範圍、保險標的種類等為規定。</p>
<p>第一百五十八條 (法律適用)</p> <p>關於海上保險，除本章強制規定外，依保險契約之約定；保險契約未約定，適用本章之規定，本章無規定者，適用保險法之規定。</p> <p>本章規定亦適用於二人以上相互協議對海上損失互為保險之互助保險或保險合作社，但該互助保險協議或規則另有特別約定者除外。</p>	<p>第一百二十六條 (補充法)</p> <p>關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。</p>	<p>一、條序變更，文字修正。增列保險契約與保險單用語相互適用及互助保險之適用。</p> <p>二、現行法第一二六條「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」雖常見於特別法規範中，但由於海上保險具有別於其他險種之跨國、歷史、事故特殊及特別制度等之特殊性質，各主要海事國家大都針對「海上保險」採較為詳細之大篇幅立法，甚或獨立立法，以減少於一般保險法律間之相互適用。例如於德日北歐英美等國，或其保險法或保險契約法明文排除海上保險之適用，或專門就海上保險為單行法規定，或以實務條款方式代之。既使有類似準用之規定，例如日本，亦僅適用其保險法第一節(損害保險)第一款之總則規定。今我國既無自己的海上保險相關條款，又無完整的海上保險單行法，在海商法海上保險章規範又不足及保險法又是財產保險人身保險體制區分不甚清楚的情況下，本準用法規定存有高度爭議之處。</p> <p>三、另除「法律」之補充或適用層面外，「實務」或「慣例」之適用亦是海上保險相當重要的一環。不同於一般陸空、人身、社會等保險險種，契約自由原則</p>

		<p>在海上保險仍具有且受到相當程度之適用及尊重。綜觀整部英國 MIA，僅僅九十餘條條文中，就有超過一百二十餘次「除契約另有訂定外」、或「經當事人另行協議」等締約自由之類似用語出現。反觀我國，「契約自由原則」之適用，無論是對新修訂的海商法海上保險章，抑或保險法，仍屬相當有限。因此，實很難藉由此一「補充法」條文，而使海上保險從適用「保險法」中獲致更高程度締約自由原則之適用。而海上保險保險單雖為一私法契約，然由於其所承保之標的(貨物、船舶、責任、戰事風險等)跨國越境性質，以及全球再保分散等機制，各國或訂有其海上保險單行法，或使用特別的海上保險單格式，然應注意的是，這些單行法或海上保險單格式均存有相當程度之共通性。</p> <p>四、審酌各國立法方式，以及我國海上保險實務現況，本修正草案海上保險以尊重契約自由原則最為優先，並以應適用本章強制規定之內容控制原則為平衡。僅於保險單未約定時，方適用本章之規定，也次於本章未規定時，才適用保險法之規定。</p> <p>五、第二項為有關互助保險之規定。英國 MIA 係規定於第八十五條，以尊重當事人協議為原則。本修正草案採納，並兼顧我國漁船保險合作社之適用問題。</p>
<p>第一百五十九條 (海上保險及海事風險之定義)</p> <p>海上保險契約係指當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於被保險人於保險標的受有所約定海事風險所致損害或責任時，依約定之方式及限度，補償被保險人之契約。海事風險指因附隨或偶發於海上航行之危險事故，包括海上風險、火災、戰爭風險、海盜、盜竊、海上捕獲、公權力扣押、海上投棄、船長船員之惡意行為、及其他任何類似或由保險單所約定之危險事故。</p>		<p>一、本條新增。本條針對海上保險契約及海事風險為定義。</p> <p>二、保險法第一條第一項雖有「本法所稱保險，謂當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料，或不可抗力之事故所導致之損害，負擔賠償財物之行為。」但海上保險契約及海事風險為海上保險二個核心概念，性質及範圍內容特殊，例如於 P & I 保險，即保險的對價非以保費或保險費稱之；另於海上保險經常所承保之船長船員故意行為及共同海損故意處分行為之損失等，在某些程度下亦不符合保險法「不可預料或不可抗力之事故」意義。我國現行海商法海上保險章並無有關海上保險契約及海事風險之定義，鑑於以上說明，實有必要針對此二名詞為定義。</p> <p>三、於海上保險契約定義方面，英國 MIA 第一條規定「海上保險契約係指當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於被保險人於保險標的受有所約定海事風險所致損害或責任時，依約定之方式及限度，補償被保險人之契約。」本修正本條第一項規定原則從之，但「海上冒險」以「保險標的」代之，並納入「海事風險」之概念。</p> <p>四、於海事冒險定義方面，英國 MIA 第三條第二項定義海事冒險 Maritime Perils 為「係指因附隨或偶發於海上航行之危險事故，亦即海上風險、火災、戰爭風險、海盜、遊劫者、盜竊、捕獲、查扣、王侯及人民之禁制及阻留、投棄、船員之惡意行為、及其他任何類似或由保險單所指定之危險事故。」本修正本條第二項規定從之，但針對其中英式用語濃厚的「查扣、王侯及人民之禁制及阻留」以「公權力扣押及禁制」代之。</p>

<p>第一百六十條 (海上保險之範圍)</p> <p>海上保險契約得依其明示條款或貿易習慣，將承保範圍擴大至附隨於海上航程之內陸水域、陸上風險及空中風險之損失。</p> <p>本章之規定對於標的物為建造中、修繕中、水下或在其他任何類似情況之船舶的海上保險契約，亦適用之。</p> <p>國有、公務船舶及船舶法所定義的小船，投保本章所定義之海上保險契約者，適用本章之規定。</p>	<p>第一百二十七條第二項(海陸風險)</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>第一百二十七條第一項(保險標的)</p> <p>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>一、條序變更。本條修正現行法第一二七條第二項規定。</p> <p>二、海商法第一百二十七條第二項規定：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。本項立法說明明言仿例英國海上保險法第二條第一項規定，事實上兩者存有相當之差距：</p> <p>(一)英國法「<i>incidental to</i>」用語解釋上，有所承保之陸上風險之風險類型必須同時會發生在海上風險上，亦即同屬陸上及海上之共同風險之意。而不當然擴及承保「陸上、內河、湖泊或內陸水道」之特有風險上。而這些特有風險，例如洪水。亦即，就保險承保地域範圍而言，我國法與英國法均接受海、陸混合風險。然可惜的是，我國法並未針對風險類型為類似英國法「<i>incidental to</i>」之規範。</p> <p>(二)我國法並未規定「貿易習慣」，加上海商法第一百二十八條明訂貨物離岸起岸為其保險期間，因此任何陸上風險之承保，在我國均需「明示約定加保」始可。此對於貨櫃貨物保險通常自動承保港區貨櫃集散站自船邊間陸上運輸之實務，有所不同。</p> <p>(三)我國並未針對英國 MIA 第二條第二項規定為規定。建造、修理等在嚴格意義上並不與第一項所稱之海上航程有關。</p> <p>三、海陸混和風險早期主要是為因應貨物保險而來，然晚近由於責任保險需求之故，附隨於海上航程之陸上風險，甚至是空中風險越來越重要。本條第一項參考英國 MIA 第二條、一九九三年加拿大海上保險法第六條及澳洲二〇〇〇年海上保險法修正修正第七條，修正為「將承保範圍擴大至附隨於海上航程之內陸水域、陸上風險及空中風險之損失」主要修正特徵包括納入貿易習慣，納入空中風險，並採用附隨海上航程之風險概念。</p> <p>四、第二項規定參酌英國 MIA 第二條第二項規定，將海上保險適用於「標的物為建造中、修繕中、水下或在其他任何類似情況之船舶的海上保險契約」，主要理由在於建造中船舶在水下前可能難以構成海商法所稱之船舶定義，用於水下作業之船舶亦有同樣爭議，另修理中之船舶又可能與海上航程無關，因此予以明文，以杜爭議。</p> <p>五、第三項為國有或公務船舶及小船相關規定，船舶法所定義的小船指二十總噸以下的動力船舶及五十總噸以下之非動力船舶，在現行海商法規定下，此類小船並非海商法適用範圍，但我國若干小船除依法投保意外責任保險外，亦常有投保船體條款等情況，國有或公務船舶亦有同樣情況。考量小船及國有或公務船舶投保海上保險之需求，爰增列本條第三項規定。</p>
<p>第一百六十一條 (保險標的)</p> <p>任何合法海上冒險，暴露於海事風險之財產及從事海事冒險而發生之</p>		<p>一、條序變更。本條修正現行法第一二七條第一項規定。</p> <p>二、我國海商法第一百二十七條第一項「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。」規定之修正理由，如該法立法說明所言，</p>

<p>責任，均得為海上保險契約之保險標的，保險標的主要區分如下：</p> <p>一、船體：包括船舶、機器、設備、屬具及供應。</p> <p>二、貨物：包括船舶所載運之貨物或其他動產。</p> <p>三、費用：包括運費、租金、票價、保險費用、共同海損、海難救助報酬、可期待之利潤、佣金、船員薪津、墊款、貸款保證及其他財產利益。</p> <p>四、責任：包括合法海上風險所生對第三人之責任。</p> <p>除契約另有特別約定外，前項第一款船舶機器等保險，包括船上所租用之設備，但以被保險人對該設備應負擔契約責任為限；船舶設備或零件暫時離船而發生保險事故時，亦同。</p>		<p>主要係舊法「航行中，可能發生危險之財產權益，得以貨幣估價者，皆得為保險標的。」之用語無法配合現行船東保護與賠償險之海上保險實務。然問題是，我國現行法用語是否足以將「船東保護與賠償險」全然納入？很有問題。第一、就船東保護與賠償險所承保之風險項目，有些或與「海上航行有關」，例如碰撞、人命救助、貨物責任等，然有些承保項目，例如檢疫防疫費用、偷渡客及難民處置等，很難謂與名目上之「海上航行」有直接關連；第二、船東保護與賠償險所承保者為會員船東「對第三人之責任」，海商法所稱之「財產權益」，在範圍解釋上是否包括「責任」，亦很有問題。簡言之，現行法雖有將船東保護及賠償險納入之意圖，然從其用語使用，該目的並未全然達成。而前述「與海上航行有關」及「財產權益」用語解釋上之限制，亦是我國海上保險標的範圍窄於英國海上保險法之主要原因。依前述有關英國法之解釋，暴露於海事風險之任何海上冒險均得為海上保險之標的。這些「海上冒險」不一定與「海上航行有關」，亦不一定僅限於「財產權益」，重點在於其是否是一種「冒險adventure」，以及該冒險是否為因「海事風險」之發生而受有損害或負有責任。本條爰參照英國 MIA 第三條規定，首先規定「任何合法海上冒險，暴露於海事風險之財產及從事海事冒險而發生之責任，均得為海上保險契約之保險標的」，並以四款列舉主要的海上保險保險標的項目。</p> <p>三、「海上冒險」乙詞一方面在表徵海上風險的高度危險性，一方面在說明海上保險的標的並非單指財物或財產本身，尚應包括風險因子在內，蓋無風險即無保險。海上保險不僅在承保保險標的的實體毀損滅失，更強調且進一步承保冒險的順利完成，例如轉運費用、共同海損費用及海難救助費用等。</p> <p>四、第一款規定船體。船舶、機器、設備及屬具等雖屬船舶構成體之一部份，但因其價值高昂，船舶保險實務上通常會以船體及機器險予以並列承保。</p> <p>五、第二款規定貨物，包括船舶所運載之貨物及其他動產等。至於其他動產的範圍很廣，例如貨櫃、船舶承租人安置於船上的設施等均屬之。</p> <p>六、第三款規定海上保險標的的主要的無形財產，包括運費、票價、保險費用、共同海損成本、海難救助報酬、期待利潤、佣金、船員薪津、墊款、貸款保證及其他財產利益。於船體保險，經常訂有所謂的「費用擔保 Disbursements Warranty」，容許被保險人得針對費用、經理人佣金、利得或船體保險之超額或增值險、論時投保之運費、傭船運費或可期待的運費、航程契約之運費或租金、空載航行且未傭船之預期運費、論時傭船或連續航程之傭船費，以及保險費等投保不超過一定比例的附加保險。</p> <p>七、第四款規定海上保險之責任保險，包括「第一款保險標的之所有人或其利害關係人」因海上風險所生對第三人之任何責任。換言之，海上保險之責任保險不僅限於船舶所有人責任保險，尚包括貨物及其他動產等對第三人的責任。於現今海上保險保險</p>
---	--	---

		<p>單，或多或少均含有若干責任保險成分，例如貨物保險單之共同海損分擔等。</p> <p>八、第二項主要針對「船上租用設備」及「離船零件」二情況為規定。或因船舶出租或船舶所有人降低成本等因素，船上設備常有租用之情況。同樣的，船舶常於修理時，船上零件或設備必須暫時離船，或於岸上直接維修或送返原廠維修。前述二情況均會造成保險標的及保險承保上認定之爭議。本項參酌英國二〇〇三年國際船體條款第三條及第四條，規定「前項第一款船舶機器等保險，包括船上所租用之設備，但以被保險人對該設備應負擔契約責任為限；船舶設備或零件暫時離船而發生保險事故時，亦同。」</p>
<p>第一百六十二條 (保險契約類型)</p> <p>除契約另有特別約定外，海上保險契約得為下列類型：</p> <p>一、定時保險契約：約定保險人承保一定期間內保險標的發生危險事故所致損失之契約。</p> <p>二、航程保險契約：約定保險人承保保險標的字某港或某地點至另一港口或地點內保險標的發生危險事故所致損失之契約。</p>		<p>一、本條新增。本條參考英國 MIA 第二十五條規定海上保險契約之類型包括定時保單及航程保單。</p> <p>二、海上保險傳統的 S.G.船貨保險單以承保航程保險單為主(voyage policy)，十九世紀後開始引進定時保險單或期間保險單(time policy)。定時保險單以船舶或船體保險、船舶所有人及建造人及港口營運人等責任保險、貨櫃保險及其所附隨之險種(如運費保險及增值 IV 保險、費用保險等)為主。航程保險主要為貨物保險，少部分使用於散裝運送之船舶或船體保險(例如 IVC)及其運費保險。當然海上保險契約類型，除前述二類外，尚有所謂的浮動保險單(floating policy)或預約保險單(open policy)等較為特殊的類型。</p> <p>三、爰參考英國 MIA 第二十五條規定，規定海上保險契約得為下列二種類型：(一) 定時保險契約：承保保險標的一定期間之契約。(二) 航程保險契約：承保保險標的於及由，或自某處至另一處之契約。</p>
<p>第一百六十三條 (保險期間)</p> <p>保險期間，除契約另約定外，依下列規定：</p> <p>一、於定時保險單：為契約所約定起迄日時。契約有指定日期但無指定時間者，始期以當日零時起算，終期以當日第二十四時屆滿時終止。時區未約定者，依被保險人主事務所所在地之時區。</p> <p>二、於船舶航程保險單，航程為載貨航程者，自安全位於裝貨港開始裝貨時起算，至目的港卸貨完成時終止；航程為未裝貨物之空載航程，自安全位於啟航港解纜或起錨時起算，至目的港投錨或繫纜時為止。</p> <p>三、於貨物保險，自貨物於保險契約所載裝貨地點裝載上運輸工具開始移動時起算，至所載目</p>	<p>第一百二十八條 (保險期間)</p> <p>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>一、條序變更。本條修正現行第一二八條有關保險期間之相關規定。</p> <p>二、本條文自民國十八年第一部海商法制訂時即未修正。依本條規定內容觀之，很明顯地，現行海商法第一百二十八條規定顯係停留於十九世紀以前的船貨 S.G.保險單時代(或以航程為主的保險單時期)。英國 MIA 於一九〇六年通過之後，英國海上保險實務所陸續推出的各類協會條款，主要包括定時保險單及航程保險單二類(MIA 亦有規定)。前者以船舶或船體定時保險為主，後者以船舶或船體航程保險及貨物保險單為主。雖然如此，由於本條文有「除契約另有訂定外」之規定，我國海商法此條規定對實務條款衝擊有限。比較值得注意的是有關船體航程保險單及運費航程保險單之情況[註：船體定時保險單仍屬「除契約另有訂定外」之範疇]。由於目前使用中之協會航程條款(船體)及協會航程條款(運費)並無類似協會貨物條款有關「保險期間」之特別約定，其基本上仍適用英國法有關「由」及「於及由」之定義解釋。我國海商法有關航程起迄之簡陋規定即可能會影響到此部分之解釋。</p> <p>三、英國 MIA 本身一方面並無保險期間之直接明文，另</p>

<p>的地從運送工具上完成卸載時為止，但不得超過貨物於最後卸貨港於船舶上完全卸載後屆滿六十天。</p> <p>前項第二款及第三款保險契約有載明裝貨港或啟航港及目的港者，如船舶或所載運之船舶未自該啟航港啟航而由他處啟航，或船舶一開始就未駛向該目的港而駛向其他目的港，除保險契約另有寬免約定外，視為保險期間未開始起算。</p>		<p>一方面與保險期間之間接規定卻又非常複雜。除其附錄一之傳統船貨 S.G.保險單有相關保險期間之記載外，於其附錄二之保險單解釋規則有諸多針對保險期間開始及終止之用語，例如「於/ 由」、「自裝載」、「安全上岸」等為解釋規定。另 MIA 又於第四十二條至第四十九條針對「航程」乙詞的各種情況(第四十二條風險開始時之默示條件、第四十三條啟航港變更、第四十四條駛向不同目的地、第四十五條變更航程、第四十六條偏離航程、第四十七條數卸載港、第四十八條航程遲延及第四十九條偏離航程或遲延之寬免等默示擔保之規定)。本修正草案本條保險期間除維持契約自由約定原則外，增列有關定時或定期保險之規定，並修正原本以航程保險為主的原條文規定。</p> <p>四、第一項第一款為定時保險單之保險期間規定，其起迄為契約所約定之起迄日時。在海上保險實務上，由於海上保險國際性質之故，定時保險單通常會明確載明「年、月、日、時、分、時區」六大時間要素。雖然如此，本款後段進一步規定未記載「時」及「時區」之處理情況。於前者，始期以當日零時起算，終期以當日第二十四時屆滿時終止；於後者，依被保險人主事務所所在地時區。</p> <p>五、第一項第二款為船舶航程保險單之保險期間規定，區分為載貨航程及空載航程二部分。於前者，自安全位於裝貨港開始裝貨時起算，至目的港卸貨完成時終止；於後者，自安全位於啟航港解纜或起錨時起算，至目的港投錨或繫纜時為止。</p> <p>六、第一項第三款為貨物保險之保險期間規定，主要參考協會貨物條款(一九八三年版及二〇〇九年版)第八條之規定予以簡化而來，貨物於保險契約所載裝貨地點裝載上運輸工具開始移動時起算，至所載目的地從運送工具上完成卸載時為止，但不得超過貨物於最後卸貨港於船舶上完全卸載後屆滿六十天。</p> <p>七、第二項主要針對「起航港或裝貨港變更」及「目的港變更」二情況為規定。按一如前述，MIA 於第四十二條至第四十九條針對「航程」乙詞的各種情況(第四十二條風險開始時之默示條件、第四十三條啟航港變更、第四十四條駛向不同目的地、第四十五條變更航程、第四十六條偏離航程、第四十七條數卸載港、第四十八條航程遲延及第四十九條偏離航程或遲延之寬免等) 為默示擔保之規定。依澳洲二〇〇〇年海上保險法修正的研究，除第四十三條啟航港變更及第四十四條駛向不同目的地二條文可予以保留外，其餘條款均可以特約條款方式為處理，本修正從之，惟不另訂「航程」專節或專款，仍納入本條保險期間規定一併處理，並容許契約予以寬免。</p>
<p>第二節 海上保險契約</p>		<p>一、本節名新增。</p> <p>二、本節規定保險利益、可保價值、最大誠信原則、保險單、複保險、特約條款、保險契約或保險單之轉讓、保險費及其退還、保險契約之解除或終止各款。</p>
<p>第一百六十四條 (保險利益及其效</p>		<p>一、本條新增。本條規定保險利益及其效力。</p>

<p>力)</p> <p>海上保險契約無保險利益者，無效。但海上保險契約不能僅因被保險人於保險契約締結當時無保險利益而無效。</p> <p>海上保險契約被保險人因保險標的毀損滅失而受所損失者，保險人不能僅因被保險人對該保險標的無法律上之利益而主張契約無效。</p>		<p>二、現行海商法海上保險章並無保險利益之任何規定，而我國保險法第十七條規定：「要保人或被保險人，對於保險標的物無保險利益者，保險契約失其效力。」英國海上保險法有關保險利益之規定非常複雜，從第四條至第十五條，總計十二條文，包括賭博契約無效(第四條)、保險利益之定義(第五條)、保險利益必須存在的時間點(第六條)、可撤銷或不確定之利益(第七條)、部分利益(第八條)、再保險(第九條)、船舶借貸(第十條)、船長及船員之薪津(第十一條)、預付運費(第十二條)、保險費用(第十三條)、利益範圍(第十四條)及利益之轉讓(第十五條)。</p> <p>三、在保險學理上，保險利益除在規範被保險人與保險標的間一定的財產或身份上的關係外，另一重點在於保險利益存在的時間點。前述情況對海上保險更為特殊且複雜，第一是早期通訊不佳之故，被保險人投保之時，保險標的可能已滅失而不知(此時衍生所謂 lost or not lost 的約定適用);第二是晚近國際貿易的大量需求，在 CIF 及 FOB 等貿易條件下，保險利益如何與貨品所有權移轉及風險負擔保持一致等問題點上;第三是貨櫃化運送所帶來的影響，因於貨櫃運送下，許多情況根本無法判定損失發生的時點，此不僅與前述二因素產生交互作用，且影響保險代位權利的行使。此外當然還涉及許多爭議，例如實務貨物保險倉庫至倉庫條款，均會造成保險利益存在與否的時點認定爭議。保險利益於財產保險，除避免道德風險外，另一重要考量在於財產保險補償原則的重要表徵。蓋從保險法理上，基於財產保險的補償原則，保險應予賠付之人應為保險事故發生時實際受有損害之人，亦即財產保險保險利益的存在點主要是事故當時是否具保險利益，而非以締約時應具保險利益。</p> <p>四、基於前述爭議，海上保險保險利益如何處理?各國是有不同主張的，有些是維持現狀，例如德挪及英國等，但有些國家是主張大幅修正，以緩和傳統嚴格標準的保險利益規定對貨物保險的影響，例如澳洲二〇〇〇年 MIA 修正(該修正建議刪除 MIA 所有有關保險利益之規定，並以其一般保險法有關保險利益之規定代之)。本修正草案採行折衷方式，一方面儘量保留 MIA 相關規定，一方面納入澳洲有關保險利益之各方建議。本修正以為，兼採二者作法，基本上是不衝突的，亦即原則是應具保險利益，例外是給予保險利益在適用上的彈性。</p> <p>五、第一項仍為「海上保險契約無保險利益者，無效」之宣示。但參考澳洲海上保險法修正修正第十條規定增列但書規定「但海上保險契約不能僅因被保險人於保險契約締結當時無保險利益而無效。」MIA 第六條第一項前段規定「被保險人須於保險標的發生損失時與其有利害關係，然於保險生效時無須有利害關係。」雖說明海上保險保險利益存在點在「損失發生」時有保險利益，而非「締約時」有保險利益。但本條修正第一項僅以但書規定為反面說明，亦即僅規定不能僅因被保險人於保險契約締結當時無保險利益，而未針對「損失發生時應具保險利益」</p>
--	--	--

		<p>為明文，其主要目的還是要解決「已失或未失 lost or not lost」及損害時間點有時難以認定之實務情況。</p> <p>六、第二項進一步針對「損失發生時應具保險利益之情況」乙點為規定，亦即「保險人不能僅因被保險人對該保險標的無法律上之利益而主張契約無效」，所謂法律上的利益，例如所有權利益等。此項規定主要是為解決損害發生時，特別是貨物保險，其保險利益之存在如何證明之爭議。一如前述，國際貨物買賣所有權移轉及風險負擔關係複雜，加上載貨證券相關物權單證持有及背書轉讓及控制權等問題，最後主張保險權益之人，極可能不是保險標的損害發生時之法律上利害關係人。換言之，損失發生時是否具保險利益屬事實問題，應視所有權等轉讓情況、被保險人對事故之發生知不知情等情況綜合判斷之。爰參考澳洲海上保險法修正修正第十條為本第二項之規定。</p>
<p>第一百六十五條 (保險利益之例示)</p> <p>除契約另有約定外，下列利益得為海上保險之保險利益：</p> <p>一、可撤銷或不確定之利益，例如買方投保貨物保險，無論是否由賣方承擔風險或貨物拒收等；</p> <p>二、任何性質的部分利益；</p> <p>三、海上保險契約保險人對其所承保之賠償風險；</p> <p>四、船長船員對其薪津請求權；</p> <p>五、因貨物損失仍不返還之預付運費；</p> <p>六、要保人或被保險人對其所投保之任何保險之保險費用；</p> <p>七、保險標的之抵押權人、受讓人或其他對保險標的具利益之人。</p>		<p>一、本條新增。本條將英國 MIA 第七條至第九條、第十一條至第十三條予以整併而成為本條各款規定。MIA 第十條船舶借貸(Bottomry)現在已不使用，建議不予納入。</p> <p>二、對於主張廢除海上保險保險利益之國家，例如澳洲，前述 MIA 條文係建議予以全數刪除的。本修正採折衷角度，仍保留保險利益，然在主張保險利益無效乙點上，予以緩和處理。因此本修正草案將前述 MIA 規定予以整併為單一條文，以減少整部海商法之整體條數。</p>
<p>第一百六十六條 (保險標的轉讓不同保險契約轉讓)</p> <p>除保險標的之轉讓契約及保險契約有明示約定外，被保險人將保險標的權利為全部或部分轉讓者，被保險人對於保險契約之權利並不因此轉讓予受讓人。但本條規定對依法所為權利轉讓者，不生影響。</p>		<p>一、本條新增。本條參考英國 MIA 第十五條規定為制訂，規定保險利益之轉讓不同保險契約隨之轉讓。</p> <p>二、被保險人對保險標的之權利或利益於保險期間可能因買賣或其他因素而轉讓他人，此時即衍生保險契約之權利是否隨之轉讓該受讓人之爭議。基於債之移轉相關規範，此屬債權人變更(被保險人變更為受讓人)，理論上只要通知保險人即可，但保險契約並不適用同一原則，其包括道德風險及標的轉讓是否導致危險增加等諸多考量。因此於保險契約，特別是海上保險契約中船舶保險等，船舶所有權轉讓，甚至僅是管理權更動，均會導致契約自動終止之效果。但另一方面，於貨物保險，則必須予以適度容許，以利國際貿易之進行。保險標的轉讓不同保險契約亦隨之轉讓之原則，於我國保險法及海商法均未明文，因此有予以明文之必要性。</p> <p>三、基於前述說明，爰參考英國 MIA 第十五條規定，為</p>

		<p>本條本文之規定「除保險標的之權利或利益轉讓契約及保險單另有明示約定外，被保險人將保險標的之利益轉讓或為部份轉讓時，其於保險契約之權利並不因此轉讓予受讓人。」另為本條之限制規定是否為導致原本依法所為利益轉讓之效力，本條進一步為但書規定，以為澄清。</p>
<p>第一百六十七條 (船舶之可保價值)</p> <p>船舶之保險，除保險契約另有約定外，以保險期間開始時船舶、機器、設備、屬具、供應之價格，及其他約定投保之薪津及航程準備費用等，以及其保險費為可保價值。可保價值記載於保險單上者稱保險價額。</p> <p>運費之保險，除保險契約另有約定外，無論運費約定付款方式為何，其可保價值為被保險人於風險中之運費總額，及其保險費用。</p> <p>貨物之保險，除保險契約另有約定外，其可保價值為被保險貨物裝載時、地之貨物價格、船運相關費用、及前述價值及費用之保險費。當事人得約定前段貨物保險之可保價值得包括貨物到達時應有之佣金、費用或其他利得、另加其保險費用。</p> <p>本貨物，除保險契約另有約定外，指具備商品性質之貨物，不包括個人之物品及船上使用之供應。除另有習慣外，甲板貨物及活體動物於投保時應特別聲明，且不得列於一般貨物項目之下。</p> <p>於其他保險標的之保險，除契約另有約定外，其可保價值為保險契約生效時保險標的暴露於危險下之價值及其保險費。</p>	<p>第一百三十四條 (船舶之保險價額)</p> <p>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。</p> <p>第一百三十七條 (運費之保險價額)</p> <p>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。</p> <p>前項保險，得包括船舶之租金及依運送契約可得之收益。</p> <p>第一百三十五條 (貨物之保險價額)</p> <p>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。</p> <p>第一百三十六條 (應有利得之保險價額)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條新增，本條整併現行法第一百三十四條至第一百三十七條，並為文字修正。</p> <p>二、第一項規定船舶之可保價值。英國海上保險法有關船舶「可保價值 insurable value」之規定遠較我國現行海商法詳盡，其第十六條一項一款規定：「於船舶保險，船舶之可保價值係船舶於風險開始時之價值，包括屬具、船副船員之食糧供應及物料、預付船員薪津及其他為船舶得以整備保費約定航程或冒險所需之預付開支(如有)，另加保前述各項之保險費用。汽輪之可保價值，包括被保險人所有之機器、鍋爐、燃煤及引擎物料；如船舶從事特殊貿易，則包括為該貿易所需之通常屬具。」海商法與英國海上保險法有關船舶可保價值規定之重大差異主要在保險標的之範圍上。在可保價值估算之時點上，海商法規定為「保險人責任開始時」，與英國海上保險法所規定的「風險開始時 at the commencement of the risk」用語尚有所差異，然在無風險則無責任之基本原則下，兩者實質差異微小。在保險標的範圍方面，我國海商法僅簡單規定「船舶」及其「保險費」。如依我國船舶法對「船舶」採取較為嚴格解釋的話，法律定義上之「船舶」僅包括為適於航行之結構強度、推進機器或工具(船舶法第二十三條)及其他不影響船舶適航性或人命安全之虞應依法令之規定配置之船舶設備(船舶法第五十一條)。船舶法第五十條所規定高達十六項之船舶設備，並不當然屬「船舶」之一部份，不僅因船舶類型為定，且重點在於如無這些設備，其是否會影響船舶適航性及人命安全之虞。以油輪為例，即不包括船舶法第五十條第十五款所稱之海上運送之貨櫃及其固定設備；復以貨櫃船為例，在目前各港貨櫃碼頭普遍備有岸上吊桿之情況下，貨櫃船並不一定必須配備船舶法第五十條第十款所稱之貨物裝卸設備，而大家所知，船上貨物裝卸設備(例如門式吊桿等)價值不斐。其次，即使能對「船舶」為廣義解釋，使其包括船上既有設備及屬具，惟解釋上，均很難將船員薪津、燃油物料、糧食供應等納入。換言之，我國海商法第一百三十四條是以「船舶」主體所為之規定，有別於英國海上保險法第十六條第一項以「航程風險」為主體之規定。爰參照英國 MIA 第十六條一項一款規定，增列「除契約另有約定外」，將現行海商法「保險人責任開始時」用語修改為「保險期間開始時」，並將船舶保險各項內容簡化為「船舶、機器、設備、屬具、供應之價格，及其他約定投保之薪津及航程準備費用等」。</p> <p>三、第二項規定運費之可保價值。英國海上保險法有關運費保險之「可保價值」之規定規定於其第十六條</p>

		<p>一項二款：「於運費保險，無論為預付或其他方式，其可保價值係被保險人於風險中之運費總額，另加其保險費用。」現行海商法第一百三十七條之規定，有下列應說明者：</p> <p>(一)我國海商法所稱之運費保險似乎僅限於「一般運費或載貨證券運費」，而不包括「租船費(租金)」及「船東自己貿易之運費」：蓋其用語為「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。」即使新增訂之第一百三十七條第二項擴大包括「船舶之租金」，在我國租傭區分不明之情況，仍難謂已經將「time charter hire」及「bareboat charter hire」納入規範。</p> <p>(二)我國海商法即使是適用於「一般運費」，其範圍仍屬過窄：「未經交付貨物」或許是不得收取運費之主要原因，然非唯一原因。運費種類及其計算收取方式相當繁多，運費可能會因交付遲延或部分交付而減收，這些情況在現有規定下均無法妥善涵蓋。</p> <p>(三)現行海商法規定「被保險人應收取之運費」，在概念上，與「風險運費」仍有相當出入：例如前述「預付運費」之情況，屬英美法上之「風險運費」，但非「被保險人應收取之運費」，蓋此運費，被保險人已經收取，而非應收取。</p> <p>(四)第二項「依運送契約可得之收益」究指為何？很難為明確解釋：如採廣義解釋，「收益」乙詞不僅包括運費而已，尚包括例如延滯費、爭議頗大之貨櫃場操作費 THC、文件費、燃油附加費、匯率變動附加費等。</p> <p>(五)第二項「船舶之租金及依運送契約可得之收益」究係指何種？從現行法當時的立法說明為「增訂第二項船舶之租金及運送契約可得之收益得為運費保險之標的，以符國際慣例(參照 MIA. 1st Schedule 16 及我國保險法第二十條)」。按 MIA 第一附錄第十六點規定「「運費」一詞包括船舶所有人使用其船舶承運自己貨物或動產所生之利益及第三者應付之運費，但不包括旅客票價。」保險法第二十條規定「凡基於有效契約而生之利益，亦得為保險利益」，似乎均無法獲得同樣之解釋。再者，在概念上，光船租船及期間傭船並非運費，其應支付之租金，很難歸類為運費。另在海上保險實務上，期間傭船之租金及航程傭船之傭船運費大都是附隨於船舶保險予以附加投保，例如 ITC 及 IVC 第二十條費用擔保條款，非屬運費保險。</p> <p>四、第三項規定貨物及其應有利得之可保價值。英國 MIA 有關貨物「可保價值」規定於其第十六條一項三款：「於貨物或商品保險，其可保價值係被保財物之原價，另加船運相關費用及前述價值費用之保險費用。」依據該規定，我國現行海商法第一三五條貨物保險價額之規定，有下列事項應予以說明：(一)所稱「裝載費」應指應付之運費以外，託運人為貨物裝載上船所需自付之費用，例如於 F.I.O.(Free In & Out)條件，貨物裝船費用由託運人負擔。(二)所稱「稅</p>
--	--	---

		<p>捐」應指貨物出口裝船地為出口所需繳納之稅捐(各國出口稅捐課徵情況罕見)，其不應包括進口地所需繳納之稅捐。(三)現行海商法將舊法原包含在內的「可期待之利得」刪除，表面上似乎符合前述英國法貨物可保價值不包括估計利潤之解釋，然在我國海商法並未將各「保險價額」規定明確界定適用於不定值保險單之情況下，恐將造成海上貨物保險通常應有利得納入保險金額之實務，造成嚴重誤解。認為貨物保險單不應計入「應有利得」；或貨物之「應有利得」應另外投保應有利得保險單。此點不可不辨。英國 MIA 第三條第二項 b 款雖規定「因可保財物暴露於海事風險所危及之任何運費、客票、佣金、利潤之收益，或其他金錢之利益，或任何墊款、貸款之保證、或開支」得為海上冒險，但 MIA 並未特別針對貨物應有利得部分為可保價值之直接明文規定。唯一可參考者為 MIA 第十六條一項四款規定：「於其他保險標的保險，其可保價值依被保險人於保險單生效時於風險中之數值，另加其保險費用。」如基此條款，我國現行海商法第一三六條貨物應有利得保險價額之規定，有下列事項應予以說明：(一)無論從現行海商法用語，或參酌其立法說明，現行海商法第一百三十六條很明顯地將該條文限制於「貨物」之應有佣金、費用或其他利得。此不僅與英國海上保險第十六條第四項「其他保險標的」，在範圍上更形狹窄，且與實務上佣金費用或利得之發生大多附隨於運費或船舶之情況，有相當大差異。(二)再者，現行海商法第一百三十六條並未將「風險中 at the risk」概念納入，這些佣金、費用或其他利得承保之基本要求是，其是否會因其所附著之物件(貨物)受海上風險而減少或喪失。亦即，現行海商法用語未能明確表明這類保險單之風險附屬性質，極可能會造成獨立風險保險單之認定。(三)現行海商法其他條款(船舶、貨物、運費)均將「保險費」納入保險價額總額之情況下，第一百三十六條並未為如是規定。綜上說明，本修正草案將現行法第一三五條及第一三六條予以合併為同一條文，並增列 MIA 第一附錄有關「貨物」之相關定義。第一項參考第十六條一項三款並重新修正為「除保險單另有約定外，貨物之保險，其可保價值為被保險貨物裝載時、地之貨物價格，另加船運相關費用及前述價值費用之保險費。」第一項參考第十六條一項四款並重新修正為「於保險單有特別約定之情況下，前列貨物保險之可保價值得加保貨物到達時應有之佣金、費用或其他利得另加其保險費用。」第三項參考 MIA 第一附錄第十七點有關貨物之定義「前二項貨物指具備商品性質之貨物，不包括個人之物品及船上使用之供應。如無任何相反之習慣，甲板貨物及牲畜於投保時應特別聲明，且不得列於一般貨物項目之下。」</p> <p>五、第四項規定其他海上保險之可保價值。現行海商法僅有針對船舶、運費、貨物及其應有利得之可保價值或保險價額為規定，並無「其他保險標的」可保價值或保險價額的概括性規定。英國海上保險法有</p>
--	--	--

		<p>關其他保險「可保價值」規定於其第十六條一項四款：「於其他保險標的保險，其可保價值依被保險人於保險單生效時於風險中之數值，另加其保險費用。」海上保險之其他保險，尚有貨櫃保險等，以及許多費用保險，例如共同海損費用保險等。因此，仍有規定「其他海上保險標的」保險價額之必要。三、爰參照前述英國 MIA 第十六條一項四款為本條規定「其他保險標的之可保價值，依被保險人於保險單生效時於風險中之價值，另加其保險費用。」</p>
<p>第一百六十八條（最大誠信原則）</p> <p>海上保險契約係基於最大誠信之契約，任一方就有關契約之締結及其履行均應遵守最大誠信原則。</p> <p>一方未遵守最大誠信而為締約前之告知或說明或因此為契約上之記載者，對於信賴該告知、說明或記載之另一方，該方不得主張契約記載之效力，如最大誠信之違反因此造成另一方損害，該方亦應負損害賠償責任。最大誠信之違反達惡意及詐欺程度者，他方得解除契約。</p> <p>保險人或其代理人應於締約時，主動向被保險人說明海上保險契約最大誠信相關規定及其內容。</p> <p>最大誠信之遵守於一方提出他方違反最大誠信原則之主張時，即告終止。</p>		<p>一、本條新增。建議海上保險契約最大誠信原則可涵蓋下列幾個部分：1)最大誠信原則之宣示；2)同時適用於保險雙方；3)不僅適用於締約前(契約之締結)；亦適用於締約後(締約之履行)；4)違反效果原則上為禁反言，至於是否應負損害賠償責任(類似民法第二四五條之一)，則由立法政策進一步考量；5)最大誠信的違反為詐欺或惡意，由於可責性較高，他方自得解除契約；6)課以保險人最大誠信說明義務；7)最大誠信的終止點為一方主張對方違反最大誠信原則之主張時等七項重點。</p> <p>二、海上保險契約雖為最大誠信契約，但我國海商法及保險法，除保險法第六十四條針對要保人或被保險人據實說明義務為規定外，對於保險契約雙方均應並行遵守之最大誠信原則並無一般性的原則規範。</p> <p>三、英國 MIA 第十七條規定「海上保險契約係基於最大善意之契約，任何一方未遵守最大善意，他方得使契約無效。」最大誠信原則為少數幾個 MIA 於二十世紀及二十一世紀被檢討應予以修正之議題之一。各界批評主要集中在最大誠信原則對被保險人過於嚴苛等論點上(包括據實告知之標準、重要事項之認定、是否應具因果關係等)，而對於英國 MIA 第十七條的各項檢討，則主要集中在：1)除締約前，最大誠信原則是否適用於整個契約履行過程；2)使契約無效或解除的法律效果是否過於嚴苛；3)如不採用契約無效或契約解除之嚴苛法律規定，那應採用如何之法律效果；4)最大誠信原則是否應有「終止點」(類似不自證已罪之概念)；5)被保險人不一定清楚最大誠信的具體內容，保險人是否應於締約前善盡妥善地向被保險人為最大誠信義務之相關說明。</p> <p>四、於我國，最大誠信原則幾乎一面倒地偏重被保險人的據實說明義務，相對地將保險契約雙方均應承擔之最大誠信原則給掩沒掉。本修正認為在我國最大誠信原則並無明確規範，違反其法律效果為何亦不明確的情況下，前述英美國家有關最大誠信原則的修正及討論是值得認真參考的。本修正草案海上保險契約最大誠信原則可涵蓋下列幾個部分：1)最大誠信原則之宣示；2)同時適用於保險雙方；3)不僅適用於締約前(契約之締結)；亦適用於締約後(締約之履行)；4)違反效果原則上為禁反言，至於是否應負損害賠償責任(類似民法第二四五條之一)，則由立法政策進一步考量；5)最大誠信的違反為詐欺或惡意，由於可責性較高，他方自得解除契約；6)課以保險人最大誠信說明義務；7)最大誠信的終止點為</p>

		<p>一方主張對方違反最大誠信原則之主張時等七項重點。爰參照英國 MIA 第十七條、澳洲二〇〇〇年海上保險法第二十三條、英國二〇一五年保險法第八條為本條之擬定。</p> <p>五、第一項規定「海上保險契約係基於最大誠信之契約，任何一方就有關契約之締結及其履行均應遵守最大誠信原則。」本項為最大誠信原則之宣示，「任何一方」即規定該原則同時適用於保險雙方；而「締結及其履行」乙詞不僅適用於締約前(契約之締結)；亦適用於締約後(締約之履行)。</p> <p>六、第二項規定「一方未遵守最大誠信而為締約前之告知或說明或因此為契約上之記載者，對於信賴該告知、說明或記載之另一方，該方不得主張契約記載之效力，如最大誠信之違反因此造成另一方損害，該方亦應負損害賠償責任。最大誠信之違反達惡意及詐欺程度者，他方得解除契約。」本項規定違反最大誠信原則之法律效果原則上為禁反言，至於最大誠信的違反是否應負損害賠償責任(類似民法第二四五條之一)，則由立法政策進一步考量；本項但書規定最大誠信的違反為詐欺或惡意，由於可責性較高，他方自得解除契約。</p> <p>七、第三項規定「保險人或其代理人應於締約時，主動向被保險人說明海上保險契約最大誠信相關規定及其內容。」本項課以保險人最大誠信說明義務。</p> <p>八、第四項規定「最大誠信之遵守於一方提出他方違反最大誠信原則之主張時，即告終止。」本項最大誠信的終止點為一方主張對方違反最大誠信原則之主張時。</p>
<p>第一百六十九條 (保險單之簽發)</p> <p>海上保險契約，應以保險單或等效力的保險證明為之，除法律所規定之應載明事項外，應載明海上保險契約當事人所有明示約定事項。保險單得於契約締結當時或之後簽發之。</p> <p>保險單正式簽發前，得以暫保單、暫保條或其他海上保險慣用的承保證明代之。</p>		<p>一、本條新增。本條規定保險單及其簽發、暫保單、暫保條及其他海上保險慣用之承保證明部分。</p> <p>二、保險單及其簽發，我國海商法並無任何明文。保險法第四十三條規定「保險契約，應以保險單或暫保單為之。」另保險法第四十四條規定「保險契約，由保險人於同意要保人聲請後簽訂。」英國 MIA 第二十二條前段規定「除其他法令另有規定外，海上保險契約未依本法規定之海上保險單為之者，不認其為海上保險契約。」採嚴格認定及絕對要式主義。在各國實踐上，有同採必須簽發，亦有採海上保險契約應被保險人聲請才簽發者。於英美法系國家，一般認為前述 MIA「不認其為海上保險契約」之規定過於嚴苛。爰參考 MIA 第二十二條及澳洲二〇〇〇年海上保險法修正修正第二十八條為本條第一項之規定「海上保險契約，應以保險單或等效力的保險證明為之，除法律所規定之應載明事項外，應載明海上保險契約當事人所有明示約定事項。保險單得於契約締結當時或之後簽發之。」本項所稱之「或等效力的保險證明」主要是為因應互助保險(例如船舶所有人 P & I 保險)，一般並非簽發保險單，而是簽發「入會證明 Certificate of Entry」。</p> <p>三、於第二項暫保單、暫保條及其他海上保險慣用之承保證明部分，於倫敦保險市場，保險經紀人經常持 slip 覓尋足額承保所需之保險人，願意承保之保險人</p>

		<p>即在該 slip 上簽名；保險經紀人覓得足額承保之保險人後，於正式保險單簽發前，保險人或首要保險人有時會先簽發所謂的暫保單或臨時保險單 cover note 給被保險人，作為承保內容的確認。英國 MIA 第八十九條規定「已銷蓋印花之保險單，則其暫保條或暫保單於任何法律行為中亦可提供為證據。Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.」可資參考。由於海上保險的國際性，許多海上保險仍是透過保險經紀人於海外保險市場購買，保險單並非立即予以簽發，暫保單及暫保條等實務作業仍有其規定；而透過法律明文，亦可賦予暫保單及暫保條等一定程度的法律效力。爰為本條第二項規定「保險單正式簽發前，得以暫保單、暫保條或其他海上保險慣用的承保證明代之。」</p>
<p>第一百七十條（保險標的之記載）</p> <p>保險標的應合理清楚地記載於海上保險單上，達可識別之程度。被保險人對於保險標的之利益性質及範圍無須特別記載於保險單。保險單係以一般項目為保險標的之記載者，應為有利於被保險人之解釋。適用本條規定時，應注意有關海上保險保險標的記載之實務及慣例。</p>		<p>一、本條新增。本條規定保險單有關保險標的記載之原則、內容要求及解釋等。</p> <p>二、MIA 雖有海事冒險及保險標的等定義規定，但其僅規定哪些財產或責任得為海上保險之保險標的。一如前述有關海事冒險及保險標的之規定說明，海上保險保險標的之構成非常複雜，以船舶保險為例，如單指船舶名稱，是否即當然包括船上所有機器、設備、屬具及供應等，並非毫無爭議。同樣地，於貨物保險，單純規定貨物之名稱及數量，是否包括貨物之包裝，亦會有爭議，蓋實務上經常發生貨物本體並未毀損滅失，但卻必須耗費許多費用在更換受損包裝上。我國海商法及保險法對於保險標的之記載並無任何明文規定。解釋上，保險契約既屬法律行為之一，法律行為客體構成要件之基本要求，亦即「標的物可能、合法、妥當、確定」得作為保險標的之適用解釋。然英國 MIA 第二十六條對此有較為明確的規定。鑑於海上保險保險標的的複雜性，本修正草案參考英國 MIA 第二十六條為本條之擬定。</p> <p>三、第一項「保險標的應合理清楚地記載於海上保險單上，達可識別之程度」之規定，主要在重申法律行為客體基本要求，亦即「標的物可能、合法、妥當、確定」。</p> <p>四、第二項「被保險人對於保險標的之利益性質及範圍無須特別記載於保險單。」被保險人與保險標的間之利益關係及其範圍，有時於締約時尚不明確或甚至尚未存在(一如前述有關保險利益之討論，海上保險保險利益存在的時點並非締約時，而是保險損害發生時)，有時非常複雜，或為所有權關係、或抵押權關係、或船舶租傭關係、或契約責任關係等，如責令保險單上應載明被保險人對保險標的之利益性質及範圍，不僅無必要。是本項予以規定無須載明，以為明確。</p> <p>五、第三項「保險單係以一般項目為保險標的之記載者，應為有利於被保險人之解釋。」本項規定保險標的記載的解釋原則。一如前述，海上保險的保險標的，特別是船舶，為一複雜的結構體，其上相關設備、</p>

		<p>屬具或供應之所有人亦可能不同，實很難在保險上鉅細靡遺地詳列，因此經常僅列「船名」，並投保其船體及機器保險。為避免解釋上之爭議，本項規定非常重要，亦即在解釋時，應以被保險人所意圖承保之利益為解釋。蓋如有爭議，保險人於簽發保險單時即應予以釐清。另英國 MIA 第一附錄第十五點至第十七條有分別針對船舶、運費及貨物為定義，前述定義亦納入本修正有關各保險標的可保價值之條文中，其亦可為保險標的解釋上之參考。</p> <p>六、第四項「適用本條規定時，應注意有關海上保險保險標的記載之實務及慣例。」此為海上保險具高度實務性的表徵，在保險標的之記載上，不應侷限於所記載的文字、被保險人意圖，以及相關名詞定義，尚應考量海上保險對此之實務慣例。</p>
<p>第一百七十一條（定值及不定值保險單）</p> <p>海上保險契約分定值保險契約及不定值保險契約。</p> <p>保險單上載明保險標的之約定價值者，稱保險價額，為定值保險單。依本法規定且無詐欺情形時，保險人及被保險人間於保險單上所確定之價值，為投保標的可保價值之最後決定，嗣後無論發生全部或部份損失，均以此為準。除保險單另有約定外，保險單上所確定之價值，不得作為判斷是否為推定全損目的之最後決定。</p> <p>保險單上未載明保險標的之價值，除應受限於投保限額外，其可保價值依本章規定之方法，之後再行確定者，為不定值保險單。</p>		<p>一、本條新增。本條規定定值保險單之定義及約定價值記載之效力。</p> <p>二、傳統 S.G.保險單所表徵之海上保險契約為不定值的航程保險單，英國保險市場於一八八八年推出所謂的「船舶價值條款」後，海上保險才正式有定值保險單。且於今日，海上保險契約，除責任保險外，大多為定值保險(valued policy)，主要原因為保險標的可能經常涉及二國以上，因為國際因素，價格變動非常快，採用定值保險單，以減少日後保險標的價值爭議的發生。我國現行海商法並無相關規定，保險法第五十條則有定值保險單或不定值保險單之分類及其相關定義及效力規定。表面上，我國保險法定值保險單與英國 MIA 所規定之定值保險單規定，差異不大，但兩者事實上存在著相當嚴重的學理爭議。主要爭議來自我國保險法學界所主張之「超額定值理論」而來，這個理論也甚至呈現在國家律師司法官考試上，最典型範例為：保險價額及保險金額均 2,000 元，事故發生時，損失 1,000 元，但保險標的物的市價跌損僅剩 1,200 元，試問保險人責任為何？二者的差異就是在於英國 MIA 第二十七條第三項後段「保險人及被保險人間於保險單上所確定之價值，為投保標的保險價額之最後決定，嗣後無論發生全部或部份損失，均以此為準。」因於超額定值理論下，其會以將市價(1,200 元)納入計算！而此爭議也進一步凸顯海上保險法必須將 MIA 第二十七條規定納入的主要原因。</p> <p>三、第一項規定「海上保險契約分定值保險契約及不定值保險契約。」本項採任意性規定，蓋若干海上保險可能同時內含定值及不定值(例如船舶保險單的財產部分為定值，按其中的碰撞責任條款，嚴格言，近似不定值)；而若干保險單在質性上，均不屬定值或不定值，P&I 保險即是。</p> <p>四、於第二項定值保險契約部分：第二項第一段規定「保險單上載明保險標的之約定價值者，稱保險價額，為定值保險單。」定值保險的特徵是契約當事人先約定保險標的之價值，並將該價值載明於保險單上。本項規定特別加註「稱保險價額」，以符合國內一般用語使用。蓋約定價值有時以 agreed value 稱</p>

		<p>之，而保險價額一般以 sum assured 稱之。第二項第二段規定「依本法規定且無詐欺情形時，保險人及被保險人間於保險單上所確定之價值，為投保標的可保價值之最後決定，嗣後無論發生全部或部份損失，均以此為準。」本段規定為定值保險的目的及精髓所在，亦即避免契約當事人對於保險標的的價值有不同主張。換言之，除有詐欺情況外，否則事故發生時保險標的的價值(實際市價)無論比締約時的約定價值高或低，均應以保險單上之保險價額作為計算基準。第二項第三段規定「除保險單另有約定外，保險單上所確定之價值，不得作為判斷是否為推定全損目的之最後決定。」本項規定必須與推定全損規定相互結合，按英國 MIA 推定全損基本上採取所謂的「修復經濟主義」，亦即保險標的受損時，如其「修復費用」超過「修復後的價值」，因根本沒有修復之經濟價值，即可為推定全損之認定。其不似許多國家的規定或保險單係以「修復費用」與「保險價額」或「保險金額」進行比較，來作為推定全損之認定標準。因此，本段規定特別予以規定，避免爭議。</p> <p>五、於第三項不定值保險契約部分：我國保險法第五十條第二項規定「不定值保險契約，為契約上載明保險標的之價值，須至危險發生後估計而訂之保險契約。」而英國 MIA 第二十八條規定「保險單上未列明保險標的之價值，除受限於投保限額外，其可保價值依本法前開規定之方法，嗣後再行確定者，為不定值保險單。」我國法有文字使用的不當(「為契約上載明保險標的之價值」文字使用不當，不應使用「載明」二字，而是根本未載明)，二者最大差異在於不定值保險單的價值確定時間點上。我國法規定是「危險發生後估計」，而 MIA 僅係規定「之後再行確定」。按不定值保險單之後可保價值之確定，在實務上不一定是發生危險時為之，有時也會因為貸款時之投保需求、P&I 保險要求確認是否以合理市價投保等因素，即有確定可保價值之必要。因此有關不定值保險單的定義，仍建議以 MIA 規定為原則。爰參考英國 MIA 第二十八條規定為本條之規定。</p>
<p>第一百七十二條 (流動保險單、預約保險單、年度保險單)</p> <p>保險契約成立時，保險單僅記載共同條款及一般項目，或以約定總保險價額方式、或約定所有貨物方式、或約定年度方式，而船舶名稱、具體保險標的數量、裝船日期及其他詳細資料嗣後再陳報者，分別為流動保險單、或預約保險單或年度保險單。</p> <p>嗣後陳報得以保險批單或其他慣例方式為之。</p> <p>除保險單另有約定外，陳報應依運送或裝貨之順序為之。其為貨物</p>		<p>一、本條新增。本條規定流動保險單、預約保險單及年度保險單類型，以及其陳報等事項。</p> <p>二、海上保險實務上，除前述期間或論時保險單及航程保險單外，尚有所謂的流動保險單(floating policy)、預約保險單(open policy)及年度保險單(annual policy)等類型。「流動保險單(floating policy)」指保險單僅記載保險一般項目，包括一定額度的保險價額，而船舶名稱及其他詳細資料嗣後再陳報；「預約保險單(open policy)」係預先締結所有貨物之保險契約，被保險人於貨物裝載時再陳報給保險人，保費依每次貨載逐次支付之，預約保險單通常沒有時間限制，可繼續至一方取消契約為止；「年度保險單(annual policy)」亦預先締結所有貨物之保險契約，並於所約定的年度開始時開始起保，保費先預繳並依期間屆滿之實際價值為調整。亦即流動保險單係</p>

<p>時，包括所有保險單項目所包括之全部貨物在內，應據實通知貨物及其他財物之價值，但對於非故意遺漏或錯誤之通知，即使於損失或到達後，亦得更正之，但以遺漏或善意通知者為限。</p> <p>除保險單另有約定外，關於保險標的價值之通知，須待損失或到達後始得為之者，就該通知之保險標的，應以不定值保險單視之。</p>		<p>以保險價額為單位、預約保險單係逐次運送逐次繳交保費，而年度保險單係以年度為單位，保費多退少補。實務作業上，後二者使用上比流動保險單更具彈性，因不受流動保險單總保險價額等之限制。英國 MIA 第二十九條僅規定船舶流動保險單，基於先前 MIA 海上保險單之嚴格性，將導致預約保險單及年度保險單是否屬海上保險單之爭議，因此此二保險單有必要予以增列。</p> <p>三、第一項規定「保險契約成立時，保險單僅記載共同條款及一般項目，或以約定總保險價額方式、或約定所有貨物方式、或約定年度方式，而船舶名稱、具體保險標的數量、裝船日期及其他詳細資料嗣後再陳報者，分別為流動保險單、或預約保險單或年度保險單」本條分別規定流動保險單、或預約保險單或年度保險單的簡單意義，分別是總保險價額方式、或約定所有貨物方式、或約定年度方式。</p> <p>四、第二項規定「嗣後陳報得以保險批單或其他慣例方式為之。」本項規定陳報方式，得以保險批單或其他慣例方式為之。</p> <p>五、第三項規定「除保險單另有約定外，陳報應依運送或裝貨之順序為之。其為貨物時，包括所有保險單項目所包括之全部貨物在內，應據實通知貨物及其他財物之價值，但對於非故意遺漏或錯誤之通知，即使於損失或到達後，亦得更正之，但以遺漏或善意通知者為限。」無論流動保險單、或預約保險單或年度保險單，由於均已預先或預約承保，因此每筆貨物或保險標的，均需逐筆為數量及價值之詳實陳報，以便該批貨物能正式起保。如發生陳報錯誤之情況(例如多報或少報或誤報)，於非惡意之情況下，基本上仍提供承保，而此即為此三項保險單類型的特徵所在。</p> <p>六、第四項規定「除保險單另有約定外，關於保險標的價值之通知，須待損失或到達後始得為之者，就該通知之保險標的，應以不定值保險單視之。」本項為更為特殊的流動、預約及年度保險單之特殊規定。流動、預約及年度保險單貨物或其他保險標的之申報以貨物等裝載上船為申報原則，然或因貨物抵達時才知道價格等因素，有約定通知或損失或到達後始得為價值陳報之情況，此時即以不定值保險單情況處理。</p>
<p>刪除</p>	<p>第一百三十二條 (裝船通知義務) 未確定裝運船舶之貨物保險，要保人或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，保險人對未為通知所生之損害，不負賠</p>	<p>一、本條建議刪除。</p> <p>二、海商法第一百三十二條規定：「未確定裝運船舶之貨物保險，要保人或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，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。」與前述英國 MIA 有關流動保險單規定相較，我國法規定略為簡陋，例如流動保險單之定義、陳報之次序及錯誤之處理等均未規定。而其中比較重要的該條後段「不為通知者，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。」之規定，與英國法有相當程度之差異。</p> <p>三、該條後段原修正舊法「不為通知者，保險契約失其</p>

	<p>償責任。</p>	<p>效力。」之規定。流動保險單屬於海上保險契約之一種特殊類型，保險單契約於雙方簽訂當時業已成立，貨物風險原則上於裝船當時開始起保，然被保險人一知曉船名等資料並儘速告知保險人。於英國法，除有陳報不實等涉及告知陳述詐欺等情事，保險人得使保險契約無效外，被保險人僅單純未為儘速陳報，其等於視同貨物未裝載上船，該航程運送風險並未起保而已。如該航程未起保，保險人自無須負擔任何損失。我國海商法「不為通知者，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。」顯與前述 MIA 有嚴重差異。「所生」二字等於「未為通知」與「損害」之間必須存有因果之牽連。在此規定下，該航程基本上並非未起保。亦即保險人還是承保該航程(英國法解釋是該航程根本未起保)，只是不負責未為通知主力近因所致之承保風險損失。其此在因果關係的認定上，「未為通知」僅是表徵被保險人疏於通知保險人之事實，其並非一風險(例如航行過失、捕獲等)。很難主張「未為通知」與「損害」間會有因果牽連存在。簡言之，本段新修正用語，無論在法理上及用語使用上均存有相當失當之處，為維持浮動保險單、預約保險單及年度保險單之前後規範一致性，本條建議刪除。</p>
<p>第一百七十三條 (複保險及分攤)</p> <p>被保險人對同一保險標的或利益或其任何部份投保二以上保險單，而其投保總額超過本章所允許之補償額度時，該被保險人即被認定為複保險且為超額保險。</p> <p>複保險，除向同一保險人複保險或保險單另有約定外，被保險人一得知有複保險情事，即應將其他保險人之名稱及保險金額通知各保險人。故意不為通知或意圖不當得利而為複保險者，各保險人有權解除契約。</p> <p>被保險人以複保險而為超額保險時：</p> <p>一、除保險單另有約定外，被保險人得以其自認適當之次序向保險人請求補償，但不得收取超過本法所允許補償之數額。</p> <p>二、被保險人所請求補償之保險單為定值保險單時，其自任何其他保險單所收取之金額應於其約定價值內扣除，而不考慮保險標的之實際價值。</p> <p>三、被保險人所請求補償之保險單為不定值保險單時，則其自任何其他保險單所收取之金額應於其全部可保價值內扣除。</p> <p>四、凡被保險人所收取之金額已超</p>		<p>一、本條新增。本條規定海上保險複保險之構成要件，以及超額保險時之處理方式。</p> <p>三、海上保險，特別是船舶保險，投保複保險的情況十分常見，例如被保險人除投保 ITC 外，亦以 IV(Increase Value)方式，節省保費。現行海商法並無複保險之相關規定。而保險法有關複保險主要規定於第三十五條至第三十八條。英國 MIA 有關複保險僅規定於 MIA 第三十二條。該規定與我國保險法相較，除英國 MIA 有關複保險的定義相當寬鬆外，主要差異有三：</p> <p>(一)複保險的超額保險認定基礎不同(我國法規定保險金額之總額超過「保險標的之價值」；MIA 規定投保總額超過「本法所允許之補償」)。</p> <p>(二)MIA 並未針對複保險通知及惡意複保險之效力為明文。</p> <p>(三)善意複保之保險金請求順序及保險人分擔方式不同：我國保險法係保險人比例負擔，但 MIA 係被保險人可全部先向某保險人先請求。</p> <p>四、從財產保險屬補償保險角度觀之，MIA 規定投保總額超過「本法所允許之補償」會較為合理，然大陸法系國家對此見解不一，例如 DTV-ADS 2009 第 13.1 條採取類似我國保險法超過「保險標的之價值」之認定方式，而北歐 NMIP 2013 第 2-6 條規定似乎採取類似英國方式。至於複保險通知及惡意複保險效力部分，英國 MIA 雖未明文，但係以判例法方式予以承認。鑑於前述說明，由於超額的定義與我國保險法規定不同，本修正草案採用英國 MIA 第三十二條有關複保險之規定，並加列複保險通知及惡意複保險之效力規定，</p> <p>五、第一項參照 MIA 第三十二條第一項規定：「被保險</p>

<p>過本法所允許之補償時，則被保險人應視為各保險人間依其分擔之權利而為保險人信託持有該款項。</p> <p>被保險人因複保險而為超額保險時，任一保險人依其保險契約之保險金額比例負責被保險人之損失。如任一保險人支付之損失大於其本應負擔者，其即有權要求其他保險人予以分攤，並有權取得就其所支付超過其應比例分攤之部份取得如同保證金般之補償。</p>		<p>人對同一保險標的或利益或其任何部份投保二以上保險單，而其投保總額超過本法所允許之補償額度時，該被保險人即被認為複保險且為超額保險。」一如前述，由於海上保險複保險情況較為常見且複雜，MIA 有關複保險之定義遠較我國保險法定義寬鬆，MIA 著重點在於被保險人是否會從複保險獲得超過補償額度之金額。</p> <p>六、第二項參照我國保險法第三十六條及第三十七條，以及 DTV-ADS 2009 第 14.1 條等規定：「複保險，除向同一保險人複保險或保險單另有約定外，被保險人一得知有複保險情事，即應將其他保險人之名稱及保險金額通知各保險人。故意不為通知或意圖不當得利而為複保險者，各保險人有權解除契約。」本項規定與我國保險法規定有幾點差異，複保險通知必須通知所有保險人，亦即包括首位保險人(因在國內學術理論上，首位保險人並非複保險)，然因複保險涉及各保險人間之比例分擔問題，因此本項規定應通知各保險人。另一差異為惡意複保險之法律效果，保險規定契約無效，然本項規定僅解除契約，主要理由為英國法對於惡意複保險係以違反最大誠信原則類似模式處理，而後者的法律效果為契約解除，而非無效。</p> <p>七、第三項參照 MIA 第三十二條第二項規定複保險之請求原則、順序及分擔。第一款規定「除保險單另有約定外，被保險人得以其自認適當之次序向保險人請求補償，但不得收取超過本法所允許補償之數額。」換言之，被保險人得選擇先向某位保險人為全額求償，而非向我國保險法，被保險人似乎僅能向各保險人請求其比例分擔部分。第二款規定「被保險人所請求補償之保險單為定值保險單時，其自任何其他保險單所收取之金額應於其價值內扣除，而不考慮保險標的之實際價值。」定值保險單為有約定價值之保險單，於被保險人先向某保險人為求償後，其求償所得即應從第二順位複保險定值保險單之約定價值中扣除，扣除的結果，幾乎會構成所謂超額保險(亦即扣除後的約定價值低於保險金額)，保險人僅理賠扣除後之約定價值。第三款規定「被保險人所請求補償之保險單為不定值保險單時，則其自任何其他保險單所收取之金額應於其全部可保價值內扣除。」由於不定值保險單並無所謂的約定價值，僅有可保價值，因此應從其可保價值中扣除，其餘部分準用前款之說明。第四款規定「凡被保險人所收取之金額已超過本法所允許之補償時，則被保險人應視為各保險人間依其分擔之權利而為保險人信託持有該款項。」本項規定為保險人比例分擔原則之表徵，英國 MIA 的設計是先方面被保險人求償，被保險人填補其損失後，保險人內部再依比例分擔原則為分擔。然由於方便被保險人求償的結果，可能會有某些保險人先賠付全額(較多)，而某些保險人賠付額度較少之情況，因此必須為本項規定，以避免賠付較少的保險人拒絕比例分擔之狀況發生。</p> <p>八、第四項規定因複保險而超額保險時，保險人之比例</p>
--	--	--

		<p>分擔之責。我國現行海商法對於複保險之(善意)超額保險如何處理並未規定。對此，我國保險法第三十八條規定「善意之複保險，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，除另有約定外，各保險人對於保險標的之全部價值，僅就其所保金額負比例分擔之責。但賠償總額，不得超過保險標的之價值。」而英國 MIA 第八十條為有關保險人比例分攤之相關規定。我國保險法第三十八條與英國 MIA 第八十條相較，有下列差異之處：(一)超額保險之定義不同：一如前條說明，我國保險法是保險金額之總額超過保險標的之價值，但英國 MIA 是投保總額超過本章所允許之補償額度。(二)保險人分擔順序不同：我國保險法係規定保險人依其比例對被保險人分擔，但英國法係被保險人可依其適當之順序對任一保險人為請求。(三)由於英國 MIA 前述規定之故，因此會發生若干保險人可能必須先支付比本應比例負擔之補償金額更高的款項，此時即衍生各保險人間按原比例為分攤之情況。本項爰參考英國 MIA 第八十條規定，第一段規定「被保險人因複保險而為超額保險時，任一保險人依其保險契約之金額比例負責被保險人之損失。」本段規定保險人之比例分擔原則，然此比例分擔原則並非對被保險人而言，而係對各保險人而言。蓋於前條規定，被保險人本有權依其適當之次序向任一保險人為求償。第二段規定「如任一保險人支付之損失大於其本應負擔者，其即有權要求其他保險人予以分攤，並有權取得就其所支付超過其應比例分攤之部份取得如同保證金般之補償。」本段即為各保險人間之內部分攤規定。</p>
<p>第一百七十四條 (擔保及寬免)</p> <p>擔保為海上保險契約約定被保險人承諾履行或不履行某特定作為或確認某特定事實狀況，於被保險人違反該擔保時，就該違反主力近因所致任何損失或違反擔保後以迄擔保為補救以前所發生之任何事故，保險人不負任何補償責任。</p> <p>被保險人是否違反擔保，由保險人負舉證之責；損失非擔保之違反所致生，由被保險人負舉證之責。</p> <p>因情事變更致使擔保無法繼續適用於海上保險契約，或因其後任何法律變更致使遵守擔保成為不合法時，則擔保得不遵行。保險人得放棄要保人或被保險人違反擔保所得主張之權利。</p>		<p>一、本條新增。本條針對海上保險「擔保」為原則性規定，包括意義、法律效力、舉證責任歸屬及違反擔保之寬免。</p> <p>二、第一項為特約條款之意義及其違反效力。在意義方面，採用類似英國 MIA 第三十三條第一項定義，亦即「約定被保險人承諾履行或不履行某特定作為或確認某特定事實狀況」。至於違反效果部分，基於前述說明，英國二〇一五年保險法第十條已改採因果關係及不負補償責任原則，而非絕對主義及契約解除原則。亦即僅被保險人違反該條款，且該違反為造成損失之主力近因，或擔保違反後以迄擔保補救前所發生之保險事故時，保險人不負補償責任，而非被保險人只要違反擔保，不論違反與損失間有無因果關係，保險人均得主張解除契約，無論該契約之解除是向後解除或溯及解除。</p> <p>三、第二項為違反擔保之舉證規定。基於當事人就有利於己之主張，應由其舉證之舉證法理，被保險人是否違反特約條款，由保險人負舉證之責；損失非擔保之違反所致生，由被保險人負舉證之責。本項參酌二〇〇〇年澳洲海上保險法修正修正第三十九條第三項規定為本條第二項之規定。</p> <p>四、第三項為違反擔保寬免之規定。按擔保為保險人控制或評估風險手段之一，然如特約條款所載應作為或不作為事項因嗣後的情事重大變更或法律變更，</p>

		<p>而造成不合法時，於英法法，此即構成所謂的挫折法理，該擔保即得以被寬免，而無須再予以履行或不履行。最典型的情況如海上保險常見貿易限制及所有權轉讓之擔保條款，但其可能因宣戰而導致原本合法貿易之進行或履行變成不合法，亦可能因為戰爭之徵購而造成船舶所有權之更動。第三項第一段為法定寬免之規定，主要參酌英國 MIA 第三十四條第一項規定：「因情事變更致使擔保無法繼續適用於海上保險契約，或因其後任何法律變更致使遵守擔保成為不合法時，則擔保得不遵行。」第三項後段為有關意定寬免之情況，主要參酌英國 MIA 第三十四條第三項規定：「保險人得放棄要保人或被保險人違反擔保所得主張之權利」海上保險實務條款常見意定寬免之約定，亦即於通知保險人及另行約定保險費的情況下，得予以「續保 held cover」處理。</p>
<p>第一百七十五條（適航性擔保及合法性擔保）</p> <p>海上保險契約得明示約定船舶於保險期間應具備適航性，被保險人因下列原因違反該擔保所導致之任何損失，保險人無須補償被保險人：</p> <p>一、明知或應知船舶已欠缺或處於不適航之事實或狀態，且</p> <p>二、未能採行合理、可能措施使船舶具適航性。</p> <p>船舶各方面具備合理、適合於抵抗承保冒險通常風險事故時，即視為具備適航性。</p> <p>海上保險契約對貨物無適航性擔保。</p> <p>海上保險契約得明示約定，就被保險人可得控制的範圍內，保險契約所承保的海事冒險無任何非法目的或用途。被保險人因違反該擔保所導致之任何損失，保險人無須補償被保險人且無須返還任何已繳保費。</p>		<p>一、本條新增。本條主要針對船舶及貨物適航性擔保及合法性擔保為規定。</p> <p>二、適航性是英國 MIA 二個主要的默示擔保條款之一，主要規定於 MIA 第三十九條及第四十條。二條文大致規定船舶航程保險單有適航性之默示擔保，然船舶定時保險單及貨物保險單則無適航性的默示擔保，以及適航性或適航能力的相關定義規定。船舶適航性不僅是為船舶航行安全而設，其亦為船舶運送非常重要且基本的義務。船舶適航性從原本海牙規則之開航前至鹿特丹規則的全程適航後，適航性要求更屬重要。然為保持海上保險對適航性傳統擔保要求的彈性，本條參考二〇〇〇年澳洲海上保險法修正修正第四十五條規定加入特定時間之約定，以保持適航性要求之彈性；另摒棄「默示擔保違反契約解除」之絕對主義，而改採「知情與否」及「是否採合理措施因應」之相對主義；在違反的法律效果部分，則為保險人無須負責，而非解除契約，爰為本條第一項規定。</p> <p>三、第二項針對海上保險契約所需之「適航性」標準為規定，本項規定參考 MIA 第三十九條第四項「船舶各方面能合理適合於承受承保冒險通常風險事故時，即視為有適航能力。」按海上保險的「適航性」認定標準，並非與海上貨物運送所定義之「適航性」認定標準完全一致。於後者，尚應包括船舶應具備適當運載貨物之運載能力。</p> <p>四、第三項為貨物無適航性之擔保規定，本項規定主要參考 MIA 第四十條規定而來。</p> <p>五、第四項主要針對海上保險契約就「合法性」為擔保約定時之約定內容及效力為規定。合法性是英國 MIA 除前述適航性擔保之外，另一主要的默示擔保條款之一，主要規定於 MIA 第四十一條。該條文僅簡單規定「海上保險有一默示擔保條款，即所承保之冒險應合法，且於被保險人得控制情形下，冒險將以合法方式為之。」傳統合法性擔保非常重要，主要係避免被保險人因從事不合法貿易或不合法的航運活動而導致保險事故的發生。本修正雖參酌英國一九八〇年法律改革委員會及澳洲二〇〇〇年法</p>

		<p>律改革委員會報告，建議將明示擔保及默示擔保予以刪除，但鑑於合法性對海上保險契約之重要性，仍應予以規定，僅不使用「默示擔保」用語，並除採用因果關係理論外，進一步規定違反合法性條款之法律效果：保險人無須負責及無須返還已繳保費。基於前述說明，爰訂定第一項規定「海上保險契約得明示約定，就被保險人可得控制的範圍內，保險契約所承保的海事冒險無任何非法目的或用途。被保險人因違反該擔保所導致之任何損失，保險人無須補償被保險人且無須返還任何已繳保費。」</p>
<p>第一百七十六條（保險單之轉讓）</p> <p>海上保險單除有禁止或限制之明示約定外，得於損失前後，以批單或其他習慣方式轉讓之。 被保險人保險利益轉讓時無保險利益者，保險單轉讓不生效力。但本條規定不影響損失發生後保險單之轉讓。</p>		<p>一、本條新增。本條規定保險單轉讓方式、轉讓後之效力及無保險利益不得轉讓。</p> <p>二、海上保險屬財產契約，不似人身保險單具較高的人格專屬性，依債之移轉法理，除契約有明示約定禁止或限制外，被保險人並非不得將保險利益及保險單移轉他人。我國保險法第四十九條第一項「保險契約除人身保險外，得為指示式或無記名式。」亦揭示財產保險原則上得為轉讓之意旨。本條第一項參考英國 MIA 第五十條第一項及第三項規定「海上保險單除有禁止或限制之明示條款約定外，得於損失前後，以批單或其他習慣方式轉讓之。」所謂「禁止或限制之明示條款約定」較常見於船舶及運費保險單，因船籍、船舶所有人、船舶經理人之變更影響船舶營運甚鉅，因此傳統約定上，如發生前述情事，除保險人另有同意外，保險契約自動終止，根本無所謂保險單轉讓問題。</p> <p>三、第二項明示規定保險單轉讓應於保險利益喪失前為之，之後即不得轉讓。保險利益為海上保險重要核心概念，雖然許多論述針對海上保險是否應具保險利益提出批評，甚至建議全部廢除(本條文亦與保險利益有關，亦有建議予以刪除者，例如澳洲二〇〇〇年海上保險法修正建議)，但一如前述，本修正係採取較為折衷緩和的作法，以兼顧法理、多數國家仍保留保險利益規定，以及貨物保險之實務需求。第二項參考英國 MIA 第五十一條規定「被保險人於其對保險標的利益分離或喪失之前或當時，未明示或默示同意將其保險單轉讓者，之後之保險單轉讓不生效力。但本條規定不影響損失後保險單之轉讓。」本項前段主要揭示「有利益，有轉讓」或「無利益，不可轉讓」原則，而但書規定主要在呈現海上保險「lost or not lost」的承保慣例(類似我國保險法第五十一條第一項意旨)。但書規定的另一理由是，理論上於損失發生時(例如全損)，形同被保險人對保險標的利益已因標的全損而喪失，如依前段規定，等於不可轉讓，如此將會與前述「lost or not lost」相衝突。</p>
<p>第一百七十七條（保費及附加保費之約定）</p> <p>保費於保險契約生效時即應依約定之額度為支付，保費額度如未約定，則應支付合理保費。</p>		<p>一、本條新增。本條規定保費及附加保費之約定。</p> <p>二、保費為保險契約之對價，原則上應於契約締結前予以約定；且基於保險契約一旦生效，保險人即應承擔所有保險責任，保費原則上亦應於保險契約生效時一併全數支付。然於海上保險，由於常見浮動保險單、預約保險單等特殊類型保險單，因保費多寡</p>

<p>保險單約定於某情況發生時應支付附加保費，保險契約始生效力或繼續有效，則於該情況發生時即應支付約定附加保費；如該項情況發生而未約定保費者，則應支付合理之附加保費。</p>		<p>必須取決於嗣後申報之貨物數量等，導致保險契約生效時，保費尚未確定之情況。另海上保險中之船舶保險及責任保險，常見續保情況，然亦偶見續保期間開始後，保費尚未談妥之情況。其次，海上保險亦經常約定某情況發生時應支付附加保費之情況，此通常發生於傳統的「擔保條款」(本修正更名為「特約條款」)，例如違反貿易限制或航行區域限制時，得以支付附加保費方式，保險人會同意予以續保(held cover)之寬免處理。而此種違反擔保情事，有時是預先知道，有時是緊急發生，於後者，保險人於同意予以續保且擔保情況時，可能附加保費尚未完全約定。爰參考英國 MIA 第三十一條規定為本條之規定。</p> <p>三、第一項規定「保費於保險契約生效時即應約定，如未約定，則應支付合理保費。」為避免產生爭議且造成契約生效後，特別是事故發生時，雙方尚對保費多寡存有諸多爭議，本第一項規定保費原則上於契約生效時即應約定。如因情況特殊或使用特殊保險單，導致契約生效時，保費尚未約定，則本項規定應支付合理保費。</p> <p>四、第二項規定「保險單約定於某情況發生時應支付附加保費，保險契約始生效力或繼續有效，則於該情況發生時即應支付約定附加保費；如該項情況發生而未約定保費者，則應支付合理之附加保費。」本項是針對附加保費之約定為規定。附加保費通常是保險生效後因某約定情況發生所應支付之保費，該情況有些是預期發生，有些可能是突然發生，於前者情況，即應約定附加保費；於後者，如不及約定保費，則支付合理保費。</p>
<p>第一百七十八條 (保險單簽發與保費支付同時履行原則)</p> <p>除保險契約另有約定外，被保險人即應依所載明或所約定之付款期數及期限支付之。於被保險人支付保費前，保險人得不簽發保險單。被保險人於保險人保險契約生效後保險單簽發前，先交付保險費，或保險單有緩繳之約定，於緩繳期限到期前，發生應予賠償之保險事故時，保險人應負保險責任，但保險單另有更有利於被保險人之約定者除外。</p>		<p>一、本條新增。本條規定被保險人之保費支付義務，及於保費支付前保險人得不簽發保險單之權利。</p> <p>二、現行海商法對於保費支付之義務等並無規定，保險法第二十二條第一項規定「保險費應由要保人依契約規定交付。信託業依信託契約有交付保險費義務者，保險費應由信託業代為交付之。」英國 MIA 有關保費支付規定於第五十二條「除另有約定外，被保險人或其代理人支付保費之義務與保險人對被保險人或其代理人簽發保險單之義務應為同時履行時，保險人在保險費未支付前得不簽發保險單。」大陸法系保險法規雖多使用「要保人」，但英美海上保險及保險實務上基本上僅使用被保險人乙詞，不另使用要保人，本修正從後者。另 MIA 第五十二條用語「或其代理人」乙詞，如未使用並不影響本條法律效果，且其使用更可能造成代理人有支付保費義務之誤解。</p> <p>三、綜合以上說明，本條參酌英國 MIA 第五十二條及北歐 NMIP 2013 第 6-1 條為本條規定「除保險契約另有約定外，保險費一經保險人請求，被保險人即應依所載付款期數及期限支付之。於被保險人支付保費前，保險人得不簽發保險單。」本條不採我國保險法保費應於生效前支付之規定，而係尊重契約自由及海上保險相關實務，於保險人為保費請求</p>

		<p>時，始負支付之義務。</p> <p>四、第二項規定「被保險人於保險人保險契約生效後保險單簽發前，先交付保險費，或保險單有緩繳之約定，於緩繳期限到期前，發生應予賠償之保險事故時，保險人應負保險責任，但保險單另有更有利於被保險人之約定者除外。」主要參考我國保險法施行細則第四條第二項規定而來。若干海上保險保險單實際簽發通常會晚於保險單生效日，例如船舶保險及 P & I 保險等。為避免保險單簽發前發生保險事故時，保險人是否仍應負責之疑義。爰參考我國保險法施行細則第四條第二項規定，並特別加上但書規定，以保護被保險人。</p>
<p>第一百七十九條（保險經紀人保費支付及保險單留置）</p> <p>除另有約定外，若海上保險單係由經紀人代被保險人簽訂，經紀人對向保險人負直接繳付保費之責，而保險人直接向被保險人負損失支付賠款或應退還之保險費之責。</p> <p>除另有約定外，經紀人對保險費及代訂保險之費用得留置保險單對抗被保險人；如某人雇用某經紀人並以該人為被保險人投保時，則對該人任何保險帳目之任何應付差額仍得留置保險單，但對該應付款項，經紀人有理由相信該人僅為代理人所發生者除外。</p> <p>海上保險單由經紀人代被保險人簽訂並證實已收到保費時，如該證實無詐欺情事，於保險人及被保險人間具有絕對拘束力，但於保險人及經紀人間並無拘束力。</p>		<p>一、本條新增。本條規定保險經紀人中介投保時之保費支付及保險金支付，以及保險單留置等規定。</p> <p>二、由於安排分保等因素，英國海上保險實務多透過保險經紀人為投保，在法規上，保險經紀人雖係為被保險人利益為保險安排，但實務上，保險人與保險經紀人幾已成為唇齒相依的生命共同體，並衍生成一套非常特殊的保費、保險單簽發、經紀人佣金及保險單留置等特殊作業模式。而此作業模式被規範於英國 MIA 第五十三條及第五十四條。此一實務不一定為各國保險經紀人制度所全然接受，以我國為例，依保險法第九條保險經紀人之定義，保險經紀人性質上屬被保險人之代理人；另保險經紀人管理規則第三十二條保費支付僅經紀人受要保人委託代繳納，至於保險單留置權部分，並無直接規定，從保險經紀人僅有留存建檔義務觀之，理論上並不存在此權利。於英美法系國家，類似英國的海上保險保險經紀人制度不一定全然適用於其他英美法系國家，澳洲二〇〇〇年海上保險法修正修正即建議將相關條文刪除，回歸該國的保險經紀人相關規範。</p> <p>三、建議前述說明，本修正草案將英國 MIA 第五十三條及第五十四條合併成一條文並列為備選條文，依日後官方立法政策是否納入修法。雖然本修正草案此本條文可無須訂入我國海商法中，除其與我國保險經紀人制度不符外(海上保險仍有可能透過我國保險經紀人為投保)，如真得發生相關爭議，本章準用法條文亦可以契約約定準據法等予以補充適用。</p>
<p>第一百八十條（退費）</p> <p>保費之全部或一部依本章規定應予退還者，保費已繳付時，被保險人可自保險人處退還；保費尚未繳付時，被保險人或其代理人無須繳納。保險單約定於特定情事發生得退還保費之全部或一部者，於該情事發生時，保險人應將保費之全部或一部退還予被保險人。</p> <p>保險契約因下列原因而全部無效或解除或可區分部分而一部無效或解除時，於被保險人或其代理人無詐</p>		<p>一、本條新增。本條規定強制退費、協議退費及應退費等情況。</p> <p>二、第一項規定強制退費情況。保費經約定或繳付後，保險契約可能因許多原因而無效或終止，例如因善意超額投保及無保險利益之保險、保險人破產等，此時即生保費退還問題。本條參考英國 MIA 第八十二條，規定「保費之全部或一部依本章規定應予退還者，保費已繳付時，被保險人可自保險人處退還；保費尚未繳付時，被保險人或其代理人無須繳納。」</p> <p>三、第二項規定協議退費時之退費方式。海上保險之保險單常有協議退費之約定，最常見者即為船舶保險單之「停航退費」。本條參考英國 MIA 第八十三條，規定「保險單約定於特定情事發生得退還保費之全</p>

<p>欺或無不法之情況下，保費之全部或一部應退還被保險人：</p> <p>一、於保險單無效或保險人於風險開始時使其無效，如被保險人無詐欺或不法，保費應予退還。但如風險不能劃分而風險業已生效開始起保時，則保險費得不予退還。</p> <p>二、於保險標的之全部或一部從未處於風險中，保費之全部或一部應予退還。但如保險標的係以「已失或未失」條件，保險標的於契約締結時已安全到達，保費不得退還，但保險契約締結時，保險人已知其安全到達者不在此限。</p> <p>三、保險契約因被保險人依本章規定確認為無保險利益而無效者。</p> <p>四、依前述各款規定，被保險人因複保險為超額保險時，各保費應比例退還。但如數保險單係於不同時間為投保，任一先投保之保險單已承負全部風險或已以保險單上之全部投保金額為賠款時，則該保險單無須退還保費；另被保險人投保時知情其為複保險者，亦不退還保費。</p>		<p>部或一部者，於該情事發生時，保險人應將保費之全部或一部退還予被保險人。」</p> <p>四、第三項規定強制退費之各種情況，例如保險單自始無效、風險根本未發生等。現行海商法海上保險章對保險應退費之情況並未規定，我國保險法有關保費應退還之情況大致上可包括：1)第三十八條善意複保之超額投保部分(規定於第二十三條)；2)第五十一條第三項投保時保險人知危險已發生但要保人不知(規定於第二十四條第二項)；3)第六十條危險增加經協議增加保費而未達成協議而解約(規定於第二十四條)；4)第八十一條保險標的非因承保風險而完全滅失(規定於第二十四條)；5)第二十六條風險降低要求降低保費而不同意時之要保人終止契約；及 6)第二十七條保險人破產時。MIA 有關強制退費或法定退費統一規定於其第八十四條，計列有六項，並以「約因無效時之退還」為條名。由於「約因 consideration」為英美契約法專屬的概念，大陸法系已不再使用，本修正草案在文字用語上應予以調整。本項本文規定「保險契約因下列原因而全部無效或解除或可區分部分而一部無效或解除時，於被保險人或其代理人無詐欺或無不法之情況下，保費之全部或一部應退還被保險人。」本項包括「全部無效或解除」及「可區分部分之一部無效或解除」二類型，另以被保險人及其代理人無詐欺或無不法之情況為保費退還前提要件。</p> <p>(一)第一款規定「於保險單無效或保險人於風險開始時使其無效，如被保險人無詐欺或不法，保費應予退還。但如風險不能劃分而風險業已生效開始起保時，則保險費得不予退還。」保險單無效或得使之無效的原因有許多，例如當事人不具行為能力、保險標的違法、意思表示不健全(被脅迫或被詐欺或因錯誤等)均屬之。</p> <p>(二)第二款規定「於保險標的之全部或一部從未處於風險中，保費之全部或一部應予退還。但如保險標的係以「已失或未失」條件，保險標的於契約締結時已安全到達，保費不得退還，但保險契約締結時，保險人已知其安全到達者不在此限。」「無風險即無保險」為保險基本原則，因此如事故風險已發生或根本不會發生，保險契約本應無效。但保險契約有一特殊例外是「已失或未失」條件為投保之情況。</p> <p>(三)第三款規定「保險契約因被保險人依本章規定確認為無保險利益而無效者。」一如前述，各國對於海上保險是否應具保險利益已有不同規定及論述，有些國家甚至建議海上保險完全刪除保險利益之規定。本修正採折衷見解，仍維持應具保險利益之基本原則，惟在認定及違反效果上採較為寬鬆之處理，而非一概以無效為處理。基此，本款有關保險利益之保費退還之適用前提要件為「依本章規定確認為無保險利益而無效者」。</p> <p>(四)第四款規定「依前述各項規定，被保險人因複保險為超額保險時，各保費應比例退還。但如</p>
--	--	--

		<p>數保險單係於不同時間為投保，任一先投保之保險單已承負全部風險或已以保險單上之全部投保金額為賠款時，則該保險單無須退還保費；另被保險人投保時知情其為複保險者，亦不退還保費。」本款為有關善意超額複保險之規定，從衡平角度，於善意超額複保險，各保險人既僅承擔比例責任，則相對地，被保險人亦應僅承擔比例保費，超額部分自應予以退還給被保險人。</p>
<p>第一百八十一條（保險人破產）</p> <p>除契約另有約定外，保險人破產時，保險契約於破產宣告一個月後終止。於終止日前，保險契約仍對破產財團具有效力。保險契約終止後之保險費，已交付者，保險人應返還之。</p>	<p>第一百三十三條（保險契約之終止）</p> <p>要保人或被保險人於保險人破產時，得終止契約。</p>	<p>一、條序變更。文字修正。</p> <p>二、海商法第一百三十三條僅簡單規定：「要保人或被保險人於保險人破產時，得終止契約。」此規定對於「破產」之定義，及終止契約後保費返還等問題會產生諸多爭議：</p> <p>（一）「破產」：依我國破產法規定，債務人不能清償債務者，得以「和解」或「破產」程序清理其債務。破產宣告之聲請雖得於和解程序中為之，但法院認為有和解之可能者，得駁回破產宣告之聲請（破產法第五十八條參照）。大體而言，被保險人得知債務人（保險人）不能清償債務時，雖得為破產宣告之聲請，然該聲請是否立即為法院所准或駁回或令先為和解，均屬未定。亦即，我國海商法第一百三十三條所稱之「破產」是否必須達到「破產宣告」之地步，還是只要符合破產法「債務人不能清償債務時」即可適用，不甚明確。參考海商法草擬當時所主要仿例之日本商法，其第六百五十一條規定：「保險人受破產之宣告時，要保人得解除契約，但其解除僅向將來生其效力。」；以及參考我國保險法第二十七條：「保險人破產時，保險契約於破產宣告之日終止……」之規定，海商法第一百三十三條所稱之「破產」，應採「破產宣告」之狹義解釋為宜。</p> <p>（二）「得」：被保險人得終止保險契約，意指保險契約並非當然終止，被保險人如欲終止契約，則須為終止契約之意思表示。吾須瞭解的是，債務人即使已為破產之宣告，並非所有營業即行全數終止。例如依我國破產法第九十一條規定：「破產管理人於第一次債權人會議前，經法院之許可，得於清理之必要範圍內，繼續破產人之營業。」亦即於「破產終結」前，破產人營業並非不得繼續為之。我國海商法「被保險人得終止保險契約」之規定雖仿例自前述日本商法第六百五十一條第一項，然可惜的是，我國海商法並未為日本商法第六百五十一條第二項「保險契約未依前項規定解除者，於破產宣告後，經過三個月失其效力。」，且不同於我國保險法第二十七條所規定之自動終止原則。由於海上保險法之國際性，被保險人與保險人多分屬不同國籍或地區，保險人是否已「破產」，除非情況特殊（例如保險人已積欠理賠款甚久），否則在一般情況下，被保險人立即取得保險人破產之訊息，有其困難之處。更何況必須為「終止契約之意思表示」！本修正草案應採取類似保</p>

		<p>險法第二十七條立法例。</p> <p>三、鑑於前述說明，本修正草案本條文修正為「保險人破產時，保險契約於破產宣告一個月後終止。於終止日前，保險契約仍對破產財團具有效力。保險契約終止後之保險費，已交付者，保險人應返還之。」修正採自動終止制，而非意定終止制。並以破產宣告一個月後為終止日，以為明確。至於採用一個月期限，主要慮及契約終止後，保險標的重新覓保所需時間上之考量。至於一個月期限是否合理？屬立法政策為考量。前述日本法是三個月，德國DTV-ADS 第五十二條是一個月。而「於終止日前，保險契約仍對破產財團具有效力。」之意義為如於終止日前，如發生(已宣告破產)保險人應負責之保險事故，仍得對破產財團主張。至於保險費返還問題，則參考保險法第二十七條規定為訂定。</p>
第三節 被保險人義務		<p>一、本節名新增。</p> <p>二、本節規定告知及據實說明_締約前義務，以及通知及減輕損害等義務_締約後義務二款規定。</p>
第一款 告知及據實說明_締約前義務		<p>一、本款新增。</p> <p>二、本款規定被保險人於締約前之各項義務，主要包括主動告知義務及被動的據實說明義務，以及違反該二項義務之法律效果。</p> <p>三、現行海商法海上保險章並無告知及據實說明義務之相關規定。於我國，最大誠信原則主要規定於保險法第六十四條。然國內各界對保險法第六十四條採取較為限縮之解釋，僅限適用於「被動的據實說明義務」，而不及於英美海上保險法所常見之主動告知義務。海上保險最大誠信原則，特別是締約前的主動告知及被動據實說明非常重要，主要理由在於海上保險投保時，保險標的通常位於海外或不在被保險人或保險人住所處，因此保險人通常無法或有機會進行締約前的檢視，而此有賴被保險人之主動告知及被動據實說明。然此情況隨著保險核保技術的提高、通訊進步及全球保險人代理網絡等建立，主動告知及被動據實說明的重要性及其效果嚴重性也開始受到檢討及批評，特別是在違反誠信及事故發生之因果關係牽連要求(按傳統英美法是不考量因果關係的)，以及違反誠信之解約效果上。本修正草案，從保險契約屬最大誠信契約之本質觀之，海上保險誠信原則仍應予以適度維持，但就其因果關係及違反效果上，則可為適度調整，以符合現時各國對最大誠信原則的建議。</p>
第一百八十二條 (被保險人及其代理人之告知義務)		<p>一、本條新增。本條規定被保險人及其代理人之主動告知義務，告知內容之重要事項之定義及其範圍，無須告知之事項，以及其認定等相關問題。</p> <p>二、主動告知義務為最大誠信原則相當重要的特徵，蓋於一般的民事法誠信原則，基本上僅限於締約前的詢問事項(亦即據實說明)及締約後的契約履行誠信，並不包括主動告知。告知義務係指無待保險人詢問，被保險人均應將其所知道與保險有關之重要</p>
被保險人應於締約前將其所知與其所欲締結之保險有關之重要事項告知保險人。 凡足以影響謹慎保險人釐訂保險費之判斷或是否予以承保該風險之任		

<p>何事項均為重要事項。 下列事項如保險人未加詢問得不予告知：</p> <p>一、凡減小危險之事項。 二、凡保險人所知悉或推定其應知悉之事項。對眾所皆知之事項及保險人於其業務通常過程中應知之知識或事項，均推定其為知悉。 三、凡保險人放棄應被告知之事項。 四、凡由於明示約款規定無須告知之事項。</p> <p>事項是否重要係屬事實問題，依個別情況認定之。 事項包括向被保險人發送或被保險人所收到之一切聯繫及資料。 除第三項規定無須告知之事項外，海上保險契約係由被保險人之代理人代其投保時，代理人應向保險人告知：</p> <p>一、代理人所知悉之任何重要事項；且 二、要保人或被保險人本應告知之任何重要事項，但被保險人得知該重要事項為時過遲，不及告知代理人者除外。</p>		<p>事項主動向保險人為說明或告知之積極義務。有關保險誠信原則討論中，每屢有「主動告知」課以被保險人過多義務，而建議予以刪除。然從英美等各國有關海上保險的相關討論，基於海上保險的特殊性及保險雙方基本上均對保險事務較為熟稔的商人，其誠信要求不應以一般消費被保險人的角度為思考，因此大都建議維持主動告知義務。本條參酌英國 MIA 第十八條為擬定。</p> <p>三、第一項規定「被保險人應於締約前將其所知與其所欲締結之保險有關之重要事項告知保險人。」本項為積極及主動告知義務之基礎條文。主動告知的主要意涵是，無待保險人有任何詢問，被保險人即應將「與該保險有關之重要事項」積極且主動地告知保險人，以便讓保險人能衡估風險，作為是否承保或保費釐訂之參考。至於哪些為「重要事項」？其標準為何？為後續款項所規定。積極及主動告知義務之義務人，本條係規定被保險人，在海上保險實務運作上，被保險人通常即包括要保人，因此無須另外規定要保人。再者，依次條文規定，主動告知義務尚包括代理被保險人為投保之被保險人之代理人。</p> <p>四、第二項規定「凡足以影響謹慎保險人釐訂保險費之判斷或是否予以承保該風險之任何事項均為重要事項。」本項規定「重要事項」之認定標準，採取所謂的「謹慎保險人 prudent insurer」主義，亦即以一般謹慎保險人的認定標準為基礎，而非係爭保險之保險人主觀認定為原則。</p> <p>五、第三項規定「下列事項如保險人未加詢問得不予告知：(一)凡減小危險之事項。(二)凡保險人所知悉或推定其應知悉之事項。對眾所皆知之事項及保險人於其業務通常過程中應知之知識或事項，均推定其為知悉。(三)凡保險人放棄應被告知之事項。(四)凡由於明示約款規定無須告知之事項。」本項規定告知義務的豁免情況，此亦為誠信原則為保險雙方均應遵守的具體表徵。本項起始用語為「如保險人未加詢問得不予告知」，此句話有二效果是：一在宣示告知義務應為主動及積極，無待保險人詢問；二在所列四款情況雖無須主動告知，但在保險人有詢問的情況下，則屬後續條文「據實說明」義務所涵蓋，因此仍須為據實說明。</p> <p>六、第四項規定「事項是否重要係屬事實問題，依個別情況認定之。」應告知之重要事項，依險種、貿易類型、被保險人營運模式等各有不同，根本無法為統一或為制式規定，必須依個案分別認定。</p> <p>七、第五項規定「事項包括向被保險人發送或被保險人所收到之一切聯繫及資料。」本項主要在規定被保險人得被認定為已被告知及已告知之事項訊息聯繫，以避免某種聯繫方式不被認定為已被告知或已告知。例如船舶於定期檢驗或事故檢驗後所簽發的檢驗證書，如有與適航性有關之特別註記等情況，即屬重要。而被保險人接獲該檢驗證書即應被認定其已被告知船舶有不適航等情況，無須船級協會以正式書面特別指出為準。</p>
---	--	---

		<p>八、第六項規定海上保險透過保險人為投保時之告知相關事宜。海上保險，特別是船舶保險及責任保險等英國保險市場，由於傳統之故，大都是透過保險經紀人為投保。在法律地位上保險經紀人為被保險人之代理人。透過代理人為投保，就主動告知部分，可能會涉及二層面問題：第一、被保險人所知應告知之重要事項，代理人不一定知道；第二、被保險人可能不知之重要事項，代理人基於其自身專業，可能知曉哪些重要事項應行告知。當前面二問題發生時，由於保險經紀人為被保險人之代理人，依代理法理，其效力直接及於本人，由於最大誠信的違反效果較為嚴重，因此有必要對此為明文規定。英國 MIA 第十九條對前述二問題的規定採「重疊告知主義」，亦即無論是「被保險人知曉應告知，而代理人不知」或「被保險人不知，但代理人知曉之重要事項」，代理人均應告知。基於前述說明，本條參考英國 MIA 第十九條規定「除前條所規定無須告知之事項外，海上保險契約係由被保險人之代理人代其投保時，代理人應向保險人告知：(一)代理人所知悉之任何重要事項；且(二)要保人或被保險人本應告知之任何重要事項，但被保險人得知該重要事項為時過遲，不及告知代理人者除外。」</p>
<p>第一百八十三條 (締約協商中之說明)</p> <p>被保險人及其代理人於契約協商期間及締約完成前，向保險人所為一切重要事項之說明均應真實。凡足以影響謹慎保險人釐訂保險費之判斷或是否承保該風險之說明，即屬重要。說明包括對事實、期望或意見之說明。對於事實之說明，如達大致上正確即可為真實之認定。所為說明與真實情況間之差異，任一謹慎保險人認為其無關緊要時，即可為大致上正確之認定。凡基於誠信所為針對期望或意見之說明，即為真實。所有說明得於契約成立前予以撤回或更正之。說明是否重要屬事實問題，依個別情況認定之。</p>		<p>一、本條新增。本條規定被保險人應被動據實說明義務之相關事宜為規定。</p> <p>二、有別並相對於「主動告知」，「據實說明」屬被動及消極性質，主要是針對來自保險人之詢問事項，應據實為說明。在海上保險實務上，最重要的據實說明情況，主要就是在要保書的填具上，但不以要保書為限。因保險人可能要被保險人提供一些額外的說明及資料，例如過去保險標的曾發生過哪些事故及保險賠償紀錄、船舶是否有發生過違反擔保條款之情況、船舶是否維持定期船級檢驗及其相關證書、預定航程及未來營運方向等。另外，這些事項的說明，並非僅選擇題或填充題而已，可能涉及意見、期望等廣泛性說明，同樣由於據實說明屬最大誠信原則之主要內涵之一，違反效果較為嚴重，因此仍有必要進行重要性與否之判斷，本條參酌英國 MIA 第二十條為擬定。</p> <p>三、第一項規定「被保險人及其代理人於契約協商期間及締約完成前，向保險人所為一切重要事項之說明均應真實。」本項為據實說明義務之具體規定。義務人包括被保險人及其代理人，義務期間為締約時及締約前，義務內容為「重要事項」。至於何謂重要事項，則由第二項以下為規定。</p> <p>四、第二項規定「說明包括對事實、期望或意見之說明。」本項規定據實說明的內容不僅包括對「事實」之說明，亦包括對「期望或意見」之說明。於後者，例如預定航程及未來營運方向等均屬之。因於某些保險作業上，船舶未來可能的營運航線及方向與海上風險多寡有相當大的關聯，例如於鄰近海盜經常出沒地區等。</p> <p>五、第三項規定「對於事實之說明，如達大致上正確即</p>

		<p>可為真實之認定。所為說明與真實情況間之差異，任一謹慎保險人認為其無關緊要時，即可為大致上正確之認定。」本項針對說明內容只要符合大致性情況即可，無須達到鉅細靡遺、逐項逐字不差的情況。</p> <p>六、第四項規定「凡基於誠信所為針對期望或意見之說明，即為真實。」本項特別進一步針對「期望或意見」之說明為補充規定。一如先前規定，說明之內容可包括「期望或意見」等，但期望或意見涉及主觀想法，不同被保險人或許有不同的想法。此時極易因認定上之差異，而產生是否構成不實說明之困境。為解決此一主觀想法的認定問題，本項規定主要是基於誠信所為之期望或意見，即可認定為真實。</p> <p>七、第五項規定「所有說明得於契約成立前予以撤回或更正之。」在法律地位上，說明非僅是觀念通知而已，而為意思表示之一，具有其明確的法律效果。本於意思表示之法理，自容許被保險人於契約成立前予以撤回或更正。</p> <p>八、第六項規定「說明是否重要屬事實問題，依個別情況認定之。」由於說明的內容複雜，且涉及意見及期望等主觀上認定問題，並無統一可循之舉證標準，因此本項規定個案舉證原則，亦即說明是否重要，應依個別情況認定之。</p>
<p>第一百八十四條 (無其他告知義務)</p> <p>除本章另有規定外，本章不另課以被保險人於契約締結前之其他告知義務。但保險契約得以明示約款約定契約締結後被保險人應主動告知之事項。</p>		<p>一、本條新增。本條規定不另課以被保險人除本章所規定之締約前告知及據實說明義務以外之其他義務。</p> <p>二、締約前的主動告知及被動據實說明為海上保險最大誠信原則之重要表徵，但相對地亦課以保險契約之被保險人比一般契約更為繁重之締約前義務。在過去幾十年來英美各國有關締約前告知及據實說明義務的討論過程中，亦曾討論過二個核心問題：第一、最大誠信原則於英美普通法，主要基於默示擔保而來，但默示擔保的範圍究應多廣？並不明確。此時會衍生締約前的各項義務可能會存在著比 MIA 規定更多的義務出來；第二、以規範締約前為主要原則之主動告知或據實說明義務，可否延伸到契約締結以後？於前者，必須以法律明文方式予以限定(亦即主動告知及據實說明僅限於本章規定)；於後者，締約後的主動告知及據實說明，目前已有若干主動告知的具體化條文，例如危險增加的通知義務、複保通知義務、事故發生通知義務等，但有時仍有其他必須特別通知或告知之實務要求，例如千禧年時代之 Y2K 是否 Ready 等屬之。</p> <p>三、基於以上說明，為避免締約前告知等默示擔保解釋上的問題，以及締約後的若干告知或說明需求，爰參考澳洲海上保險法修正修正第二十六(A)條為本條規定「除本節另有規定外，本章不另課以被保險人於契約締結前之其他告知義務。但保險契約得以明示約款約定契約締結後被保險人應主動告知之事項。」</p>
<p>第一百八十五條 (未告知及不實說明之法律效果)</p>		<p>一、本條新增。本條規定未告知及不實說明之法律效果。</p> <p>二、依前述英國 MIA 第十七條及我國保險法第六十四條</p>

<p>除第一百八十四條規定外，被保險人或其代理人違反第一百八十二條至第一百八十三條告知及據實說明義務者：</p> <p>一、如義務之違反係其故意或詐欺，保險人有權解除契約，且無須返還保費。</p> <p>二、如義務違反非故意或詐欺，但保險人證明其因信賴未告知或不實說明內容而締結契約者：</p> <p>(一)如保險人能證明如無該未告知或不實說明情事，保險人即不會締結契約者，保險人有權解除契約，但應返還保險費。</p> <p>(二)如保險人能證明其會以其他條款為保險契約之締結者，保險人不得解除契約，且無須負責因該未告知或不實說明事項主力近因所致之任何損失；保險人如有保險費等其他損失，得向被保險人請求損害賠償。</p>		<p>規定，被保險人違反誠信義務為保險人得使契約無效或解除。於英國 MIA，違反效果甚為嚴格，因根本無須考量未告知或不據實說明之事項是否與事故損失間具有因果關係，保險人均得主張契約無效，而此即為英國 MIA 晚近較飽受批評之處。從各國相關修正建議觀之，本修正認為澳洲海上保險法修正修正第二十六(B)條及第二十六(C)條之修法建議較為合理，蓋其以違反的程度為不同法律效果之規定，亦即分為三等級：第一級為故意或詐欺；第二級為達不締約程度；第三級為仍會以其他條款予以締約程度。而其法律效果分別為：第一級為解除契約，且無須返還保費；第二級為解除契約，但應返還保險費；第三級不得解除契約，無須負擔因果關係所致之損失，保險人得請求保費損失等損害賠償。</p> <p>三、基於以上說明，本條文參考澳洲海上保險法修正修正第二十六(B)條及第二十六(C)條為本條規定。</p>
<p>第二款 通知及減輕損害等義務_締約後義務</p>		<p>一、本款名新增。</p> <p>二、本款規定被保險人於締約後之各主要義務，包括減輕損害之義務、事故通知義務及危險增加之通知義務。</p>
<p>第一百八十六條 (減輕損害之義務)</p> <p>保險事故發生時，被保險人及其受雇人、代理人應採取必要合理措施，以避免或減輕承保之損失，未履行此項義務所致之損失，保險人不負賠償責任。</p>	<p>第一百三十條第一項 (減免損失之義務)</p> <p>保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。</p>	<p>一、條序變更。本條修正現行法第一三〇條規定。</p> <p>二、現行法第一三〇條第一項規定學理上稱之為「減輕損害義務」或「損害防阻義務」。我國保險法有損害防阻費用之補償規定，但無類似本條文之損害防阻義務規定。英國 MIA 對此規定於其第七十八條第四項「被保險人及其代理人於任何情況下，有義務採取合理措施以避免或減輕損失。」</p> <p>三、參考英國 MIA 第七十八條第四項規定，第一項刪除「要保人或」並增列「及其受雇人、代理人」。第一項「保險標的之損失」可能會造成是否包括非保險所承保損失之誤解，爰修訂為「承保之損失」，以明確本條款適用之範圍。原第一項「而擴大之損失」無法妥善涵蓋「避免事故發生」之狀態，爰將該用語修訂為「所致之損失」，以符合損害防阻條款包括「避免」及「減輕」二層面之作為。基於前述說明，本條修正第一三〇條第一項規定為「保險事故發生時，被保險人及其受雇人、代理人應採取必要合理措施，以避免或減輕承保之損失，未履行此項義務所致之損失，保險人不負賠償責任。」</p>
<p>第一百八十七條 (事故通知義務)</p> <p>被保險人於知悉保險人應負責任之</p>	<p>第一百四十九條 (危險通知之義務)</p> <p>要保人或被保險</p>	<p>一、條序變更。本條合併現行法第一四九條及第一五一條，文字修正第一四九條並刪除第一五一條。</p> <p>二、英國一九〇六年海上保險法並無「通知期限」之任</p>

<p>保險事故發生，除本法另有規定或契約另有訂定外，應即通知保險人。</p>	<p>人，於知悉保險之危險發生後，應即通知保險人。</p> <p>第一百五十一條 (貨損通知之義務) 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。</p>	<p>何直接規定。英國判例法所確立之原則為：該通知應於被保險人得知有保險事故或損害發生後「儘快合理為之 as soon as reasonably possible」[有些是使用 promptly 或 immediately 用語，然無論用語語意如何急迫或緊急，原則上均不應逾越「儘快合理」之解釋，然已訴訟或必須於某固定期限內向第三人為通知者除外，詳下述]。是否儘快合理，應依個別案情為定，且無「某一固定期限」之限制。於實務上所經常使用之英式條款，除極少數條款外(例如協會冷凍貨物條款要求貨物遭竊應於十日內通知)，其他貨物條款、船舶條款及 P&I 保險等均無必須於哪一確切期間內為通知之規定。事實上，依英國理論見解，依英國一九九四年消費性契約不公平條款規則 (Unfair Terms in Consumer Contracts Regulations 1994)之規定，保險事故損失如確已發生，保險人責任自己成就，未為通知或可能造成貨損鑑定困難或遲延，甚或喪失對應負責之第三人追索之權，然並不代表保險人原應負擔之責任即因此完全卸除，充其量僅不賠付「未為通知」主力近因所造成之額外損失或影響而已。如保險契約上約定未在某特定期限內為貨損通知或其他求償程序上之限制，保險人即不負責任何貨損的話，可能違反前述契約不公平條款之規定。</p> <p>三、於我國現行海商法第一四九條規定部分：本條規定與前述英國 MIA 及規定相去不遠，第一百四十九條存有一用語上之瑕疵，亦即於知悉保險之危險發生後之「危險」二字。「危險」二字在保險法學之解釋上，係指遭遇損失之機會，亦即不可預料或不可抗力之事故致成損害之可能性。「危險」所代表者是一種可能性，不確定性，其並不代表保險事故確已發生，保險標的確已受有毀損滅失。此用語之使用，與英國法多以保險事故發生或損失發生為規範用語，在時間點上顯會造成相當落差。例如貨物於基隆港裝載上船航向日本不久，氣象報告有強烈颱風迫近，颱風是一種海上危險，但該海上危險並不一定會造成貨物毀損。如一本條文規定，被保險人一知悉有颱風迫近時，即應通知貨物保險人！本條文用語與前述英國法規定有差異。</p> <p>四、於我國現行海商法第一五一條規定部分：本條文早於民國十八年第一部海商法已訂正。當時制訂目的為何？已甚難考究。與前述英國法及各方見解相較，有下列幾點應予以說明：</p> <p>(一)於英國法，貨損通知之起算點在於「被保險人一知曉有貨損情事」，而我國海商法規定係「自接到貨物之日起」，時間點上可能有相當程度之差異。由於國際貿易買賣、運輸配貨型態繁多且多變，被保險人何時等於「收到貨物」很難明確界定。且即使被保險人已經收到貨物，因包裝或貨物毀損滅失情況之不同，被保險人並不一定於收到貨物當時即能知曉有貨損情事。以「自接到貨物之日起」雖有敦促被保險人於收貨應儘快瞭解是否有貨損情事發生之效果，但對於一些被保險人無法立即知曉或被保險人須待他人告知始知貨損情</p>
--	---	--

		<p>事發生之情況[例如貿易商(被保險人)進口貨物後，立即將貨物交付給實際買主]，前述規定無甚過苛。</p> <p>(二)海商法所訂之「一個月」通知期限缺乏彈性，除使被保險人有「只要在貨到一個月通知即可」之誤認外，並使被保險人原應「儘快合理」通知之義務因此受到扭曲。</p> <p>(三)我國法對於被保險人未於一個月貨損通知之效果規定為「視為無損害」。解釋上，被保貨物既無損害，被保險人自無損失，保險人亦無須理賠。然海上保險法有諸多「損失」類型，以共同海損及救助為例，貨物所有人分擔共同海損及救助報酬之責任並不以貨物有毀損為前提。且事實上，多數共同海損及救助案件，貨物毫無受損之情況甚為常見。在此情況下，「視為無損害」是僅指貨物之實體毀損，還是得擴大包括前述貨物實際未受損然仍須負擔共同海損及救助費用之責任，很有爭議。其次，如前所述，英國法及判例對於「未為貨損通知」之效力並無「視為無損害」或「保險人因此無須保險理賠」之明確見解下，我國法將若干貨物保險單上，可能不為英國法所接受之片面約定，列為法律明文，對於被保險人是否公平合理，尚有待斟酌。</p> <p>五、基於以上說明，現行法第一五一條性質上與第一四九條類似，且有違現行保險實務，建議刪除。第一四九條之「危險」用語使用不當，且欠缺契約自由原則之約定，建議修正為「<u>被保險人於知悉保險人應負責任之保險事故發生，除本法另有規定或契約另有訂定外，應即通知保險人</u>」</p>
<p>第四節 保險人責任與損失補償</p>		<p>一、本節名新增。</p> <p>二、本節規定通則、全部損失、部分損失、補償額度計算及保險人補償後之權利五款為規定。</p>
<p>第一款 通則</p>		<p>一、本款名新增。</p> <p>二、本款規定保險人之責任、除外之損失、航程中斷轉船期間之繼續承保、損失之分類_全部損失與部分損失。</p>
<p>第一百八十八條 (保險人之責任)</p> <p>除保險單另有約定外，依本法規定，保險人對於其所承保之危險事故主力近因所致之任何損失負賠償之責。</p>	<p>第一百二十九條 (保險人之責任)</p> <p>保險人對於保險標之物，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、條序變更。本條修正。本條規定保險人對於其所承保之危險事故主力近因所致之損失之責任。</p> <p>二、現行海商法第一百二十九條：「保險人對於保險標之物，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。」之規定，同英國海上保險法，明確揭櫫海上保險契約之補償契約原則。然於條文用語及其範圍上，應注意項目有三：</p> <p>(一)保險標之物：「物 res」之範圍不僅包括有體物，甚至包括無體物。然對於海上保險所承保之「責任」(例如船東責任保險)，無論對於「物」為如何解釋，均很難將該「責任」納入「物」之範疇。為避免此解釋上之爭議，以及與保險法「保險標的」之用語保持一致，建議海上保險章仍以使用「保險標的」</p>

		<p>為原則。而於本條文，則不建議將保險標的納入，因於海上保險，保險所承保者不一定僅限於保險標的本身之損失，其可能包括對第三人之責任(例如碰撞責任)或冒險之完成(例如轉運費用等)。</p> <p>(二)因海上一切事變及災害所生：英國法係以「海事風險」解釋「海上冒險」之方式，相當大範圍且儘可能地將海上冒險損失納入。我國海商法「因海上一切事變及災害」在定義解釋上，是否同等於英國海上保險法「海事冒險」之定義範圍，很有問題。例如，擱淺、海盜等或可解為「事變或災害」，然海上捕獲、船員惡意不法行為等很難為「事變或災害」之同樣解釋。</p> <p>(三)毀損滅失及費用：海上保險通常會不可避免地附帶承保「責任」，例如碰撞責任、救助分擔責任、共同海損分擔責任等。此類「責任」實很難被納入我國法「毀損滅失及費用」字面定義之下。建議以「損失」乙詞代之。</p> <p>三、爰參考英國 MIA 第五十五條第一項為本條規定「除保險單另有約定外，依本法規定，保險人對於其所承保之危險事故主力近因所致之任何損失負賠償之責。」本條「除保險單另有約定外」之規定相當重要，蓋除危險事故主力近因所致之損失外，有許多承保事項並非如此，例如損害防阻費用。</p>
<p>第一百八十九條 (除外之損失)</p> <p>除前條規定外，非因保險單所承保之風險事故主力近因所致之任何損失不負賠償之責。特別是下列：</p> <p>一、保險人對歸因於被保險人之故意或重大過失行為所致之任何損失不負賠償之責，但除保險單另有約定外，對於由承保事故主力近因所致之任何損失，而就該事故即使如無船長或船員之故意或過失行為仍不會發生該損失者，保險人仍負賠償之責；</p> <p>二、除保險單另有約定外，船舶及貨物保險人對於因遲延主力近因所致之損失，保險人不負賠償之責，即使該遲延係由承保事故所致者亦同；</p> <p>三、除保險單另有約定外，保險人對於通常耗損、滲漏、破損、保險標的之固有瑕疵或本質、或蟲獸主力近因所致之任何損失、或非由於海上風險事故主力近因所致機器之任何損傷，概不負賠償之責。</p>	<p>第一百三十一條 (保險人免責範圍之擴大)</p> <p>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>一、條序變更。本條修正。本條針對除外損失及其幾個比較重要的除外事項為規定。</p> <p>二、我國海商法第一三一條規定「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。」此部分相對英國 MIA 規定為 MIA 第五十五條第二項規定，二者存有相當大之差異：</p> <p>(一)我國法所稱之「故意或重大過失」，在意義上，並不同於英國法之「故意不當行為 wilful misconduct」。故意與過失間最大差異在於有無「有目的有意識之具體意圖上」。我國法理論或大陸法系上所稱之「重大過失」，無論其過失成分多麼嚴重，可責性多麼大，仍未達「有目的有意識之具體意圖」之故意成分。前述英國法解釋，大體上，與我國保險法第二十九條第二項規定：「保險人對於由要保人或被保險人或其代理人之過失所致之損害，負賠償責任；但出於要保人或被保險人或其代理人之故意者，不在此限。」之「賠過失(解釋上含重大過失、抽象輕過失、具體輕過失)、不賠故意」原則。</p> <p>(二)我國海商法明文將「其代理人之故意或重大過失」納入，此不僅與前述英國海上保險法第五十五條第 2 項 a 款但書規定不同，且更與海險實務保險單承保船長船員過失或疏失行為所致損失之現況相違。海商法所稱「其代理人」之範圍究係為何？我國尚無直接或間接之司法解釋。在解釋上，船長或船員為船舶所有人之受雇人，當無疑義。另一方面，船長或船員就其，執行職務範圍(無論為法定職務或表見職務)，船長或船員得被認定為船舶所有人，甚或船上財物所有人之代理人(例如船長於</p>

		<p>船籍港外為航行需要而變賣貨物，或為救助需要，而代表全船財物所有人與救助人簽訂海難救助契約)。</p> <p>(三)我國海商法明文將「其代理人之故意或重大過失」納入，亦與我國保險法第二十九條第二項規定「保險人對於由要保人或被保險人之過失所致之損害，負賠償責任。但出於要保人或被保險人之故意者，不在此限」相衝突。按保險法本條文於民國九十年七月九日修正時，均將原先的「或其代理人」予以刪除，修正理由為「被保險人之代理人所為之侵權行為，不論其故意或過失所致。對被保險人而言皆屬不可預料之偶發性事件，仍應為保險契約所保障之範圍」。</p> <p>(四)本條文並未將「遲延」及「自然損耗」二主要除外事項納入。</p> <p>三、爰參考英國 MIA 第五十五條第一項後段及第二項規定為本條規定。並列舉三項主要除外事由。</p> <p>四、第一款為被保險人之故意或重大過失行為不賠，本款規定「保險人對歸因於被保險人之故意或重大過失行為所致之任何損失不負賠償之責，但除保險單另有約定外，對於由承保事故主力近因所致之任何損失，而就該事故即使如無船長或船員之故意或過失行為仍不會發生該損失者，保險人仍負賠償之責」。按 MIA 原文所使用之(willfull misconduct)國內一般翻譯成「故意不當行為」，但何謂「不當」？由於其非注意程度之分類標準，於我國適用上不免生爭議，本修正草案以「重大過失」代之。</p> <p>五、第二款為遲延損失不賠，本款規定「除保險單另有約定外，船舶及貨物保險人對於因遲延主力近因所致之損失，保險人不負賠償之責，即使該遲延係由承保事故所致者亦同」。</p> <p>六、第三款規定自然損耗等不賠，本款規定「除保險單另有約定外，保險人對於通常耗損、滲漏、破損、保險標的之固有瑕疵或本質、或蟲獸主力近因所致之任何損失、或非由於海上風險事故主力近因所致機器之任何損傷，概不負賠償之責。」自然損耗等屬必然發生之損害，與保險所承保之意外性質不符。</p>
刪除	<p>第一百五十條（保險金額之給付與返還）</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>前項情形，保險人之金額返還請求權，自給付後經過一年不</p>	<p>一、本條建議刪除。</p> <p>二、保險事故及損失發生，本應由被保險人先負擔事故損失舉證之責，自不待言。第一項所稱「證明文件」為何？此一證明文件是否完全須達到前述被保險人舉證標準，國內相關法規判例均不明確。在貨物保險單方面，由於貨物保險單上之「紅色條款 red clause 或 red line clause」通常有貨損所需保險文件項目之載明，例如正本保險單、載貨證券、船運發票裝貨單、公證報告、與運送人間有關貨損之往返通訊資料等，這類證明文件大體上已可滿足保險求償人身份、事故原因及損失額度之確定要求，除一些特殊複雜案例外(例如有共同海損、碰撞、救助發生時)，對於一般單純貨損案件，適用上較無疑義。然而，對於貨物保險以外之其他海上保險險種，不僅無類似前述「紅色條款」之明確記載(實務上通常由海損</p>

<p>行使而消滅。</p>	<p>理算師就個案表列所需求證明文件)，且由於事故複雜成份高且處理通常較為耗時，「證明文件」之標準及範圍為何，很難明確界定，必須視險種個案為定。以 P&I 保險所承保之貨物責任為例，貨損發生，P&I 公證人業已檢定確定損失範圍及額度並出具公證報告，來自貨方之貨損求償可能半年之後才提出。然即使 P&I 之船東會員將該 P&I 公證報告及貨方求償文件轉請 P&I 協會「理賠」，這些文件仍非完全滿足到本條文所稱之「證明文件」，蓋依 P&I 保險「付應已付」之原則下，船東會員未先為貨損理賠前，P&I 是不負補償責任的。亦即，理論上，除前述公證報告及貨方求償文件外，尚須包括船東會員業已賠付貨方之和解文件始可。</p> <p>三、我國保險法亦有賠償金額給付期限之類似規定，保險法第三十四條第一項規定：「應付之賠償金額確定後，保險人應於約定期限內給付之。無約定者，應於接到通知後，十五日內給付之。」本條所稱之「應付賠償金額確定後」，在解釋上比前述單純使用「證明文件」乙語更為明確。雖然海商法海上保險章為保險法之特別法，然在法律不禁止反準用之情況下，日後法院在有關「證明文件」之解釋上，多少應斟酌保險法第三十四條規定，使該「證明文件」之證明範圍及程度至少必須達到「能確定應付賠償金額」之程度。</p> <p>四、從第二項「仍應將保險金額全部給付」之用語視之，第一項所稱之「給付保險金額」似僅限於全部給付，而不包括一部給付。針對海上保險損失類型複雜耗時之情況，此規定對於保險雙方均存有相當風險。而關鍵點即在於第一項有關「證明文件」是否必須充分且足夠之解釋上。如採肯定解釋，責令被保險人必須備就完備證明文件，就一些複雜案件而言，對被保險人要求過苛，蓋有些碰撞及共同海損案件，即使不爭訟，少則半年，多則數年是相當常見之事。然如採否定解釋，只要被保險人提出得以證明事故發生之「證明文件」，保險人即應為給付全額保險金額的話，保險人無疑需承擔相當大之日後保險金額追償風險。</p> <p>五、第二項要保人或被保險人得以提供擔保方式，請求保險人先為保險金額全部給付之規定，未見於英美保險法制。本項表面上似在提供被保險人保障，使其能暫免證明文件瑕疵不備舉證之累，先取得保險金額。然本項但書「擔保」提供之規定，反使原先保證被保險人之美意喪失殆盡。</p> <p>六、第三項規定之一年消滅時效係規定第二項之保險金額返還請求時效之行使，而非被保險人保險金請求權之行使時效。後者依我國保險法第六十五條規定為二年。本項時效規定在適用上，仍注意前述英美法有關前者時效期間之適用是否會損及後者時效利益之問題。</p> <p>七、綜前所述，本修正草案，由於本條存有諸多適用及解釋上之爭議，慮及海上保險實務，本條似無規定之必要，建議予以刪除。蓋保險法第三十四條已有類似規定之準用，而該條「應付之賠償金額確定後」</p>
---------------	--

		遠比海商法第一百五十條第一項所稱之「證明文件」更為明確。
<p>第一百九十條（航程中斷轉船期間之繼續承保）</p> <p>保險標的因承保風險事故而航程於中途港或地點中斷時，除運送契約另有特別約定外，船長將貨物或其他動產上岸、重裝、或轉船運送至目的地，包括上岸及轉船期間，保險均繼續有效，保險人責任不受影響。</p>		<p>一、本條新增。本條規定航程因保險事故而中斷，導致保險標的必須轉運至目的地，保險繼續有效。</p> <p>二、本條文主要適用於貨物保險。貨物保險為航程保險，傳統海上保險之貨物保險不僅承保「貨物本身風險」亦承保其「航程冒險」，於後者，亦即承保其冒險的平安完成或承保貨物安抵其目的地。於航程冒險的傳統承保風險下，如航程因承保風險而中斷，為承保貨物能安抵其目的地，自然會產生中途港轉運費是否承保及轉運期間風險是否為保險期間等問題。為解決此一問題，英國 MIA 第五十九條規定「保險標的因承保風險事故而航程於中途港或地點中斷時，除運送契約另有特別約定外，船長將貨物或其他動產上岸、重裝、或轉船運送至目的地，包括上岸及轉船期間，保險均繼續有效，保險人責任不受影響。」本修正從之，並為本條之規定。</p> <p>三、本條規定另應注意的是，本條中途港轉運情況通常亦可規類為共同海損費用，如符合共同海損要件，則為共同海損相關條款所承保。</p>
<p>第一百九十一條（損失之分類_全部損失與部分損失）</p> <p>損失分為全部損失及部份損失。凡本條規定全部損失以外之任何損失，為部份損失。 全損分為實際全損及推定全損。除保險單另有不同意義之表示外，承保全損即包括推定全損及實際全損。 除保險單另有約定外，凡被保險人請求全損，但所提證據顯示為分損時，僅能以分損獲償。 凡貨物抵達目的地因標籤消失而無法辨識時，如有任何之損失，均為分損而非全損。</p>		<p>一、本條新增。本條規定海上保險之損失分類，及其各自的認定標準。</p> <p>二、我國現行海商法並未規定損失之分類為規定。現行保險法火災保險第七十三條第二項有「保險標的，以約定價值為保險金額者，發生全部損失或部份損失時，均按約定價值為標準計算賠償」之規定，但仍為針對部分損失及全部損失等為明確分類。數百年來，海上保險發展出損失類型。最基礎的分類為「全部損失 total loss」及「部分損失 partial loss」；而全部損失部分復進一步區分為「實際全損 actual total loss」及「推定全損 constructive total loss」。在前述分類基礎下，海上保險建構出完整的損失補償體系。由於各項損失分類型於我國法均無明確分類及其相互認定之標準及法則，本修正草案可參考英國 MIA 第五十六條規定分別為第一項至第五項之擬定。</p>
<p>第二款 全部損失</p>		<p>一、本款名新增。</p> <p>二、本款針對實際全損意義、船舶失蹤、推定全損之意義、推定全損之效力、船舶之推定全損、貨物之推定全損、運費之推定全損、委付之意義、委付通知之方式、委付之範圍、委付之積極效力、委付之接受與撤回、委付通知之期限等為規定。</p>
<p>第一百九十二條（實際全損意義及船舶失蹤）</p> <p>保險標的滅失或毀損不復為被保險人之原物，或永不得再歸復被保險人者為實際全損。 實際全損不需發送委付通知。</p>		<p>一、本條新增。本條針對實際全損之意義、是否應發委付通知及船舶失蹤為規定。</p> <p>二、按於海上保險，損失分為全損及分損，而全損又分為實際全損及推定全損二大類(有學者復加上船舶失蹤之「絕對實際全損」(或稱為假定全損)而區分為三大類)。</p> <p>三、在全損部分，我國現行海商法僅針對推定全損所需</p>

<p>冒險中船舶失蹤經過二個月以上未知悉其訊息時，即可認定為實際全損，但保險單另有失蹤時間之特殊規定者除外。</p>		<p>之「委付」為規定，亦即僅規定推定全損，而對實際全損部分有任何明文。除適用保險單規定外，在法理解釋上，非海商法「委付」之全損，解釋上可為「實際全損」，且因非推定全損，因此無須委付！但此「非推即實」的解釋推論，可能會將英國 MIA 實際上「實際全損」及「推定全損」以外的全損情況(可能非海上保險所承保者)納入實際全損之範疇。因此，本修正草案仍有必要針對「實際全損」為明文定義。</p> <p>四、英國 MIA 第五十七條第一項定義實際全損為「保險標的滅失或毀損不復為被保險之原物，或永不得再歸復被保險人者」。至於何謂「滅失或毀損不復為被保險之原物」或「永不得再歸復被保險人」均屬事實認定問題，有賴我國法院參考過去英美或各國有關實際全損的判定案件為認定。MIA 第五十七條第二項規定「實際全損不需發送委付通知。」此項規定的主要理由是「實際全損根本沒有實際物品可“委付”給保險人」，因此無發委付通知之必要。但如可能有爭執，學理及實務作法上仍以建議發委付通知，因為之後認定為實際全損，對雙方當事人的權利仍沒有任何影響。</p> <p>五、基於以上說明，本修正草案參考英國 MIA 第五十七條規定為第一項及第二項規定。</p> <p>六、第三項針對船舶失蹤之絕對全損為規定。英國 MIA 第五十八條規定「冒險中船舶失蹤經過合理時間(a reasonable time)未知悉其訊息時，即可認定為實際全損(an actual total loss may be presumed)。」英國海上保險學理上稱此為「絕對全損 total loss absolutely」，依同樣 MIA 第五十七條第二項規定「實際全損不需發送委付通知」，因此船舶失蹤解釋上亦無須發委付通知。我國現行海商法有關船舶失蹤規定在第一四三條第一項第三款「船舶行蹤不明已逾二個月時。」(另包括第一四四條第二款「裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時。」)但此條文與船舶實際全損無關)，與 MIA 相較，有二大實際差異：第一、我國現行法規定船舶失蹤屬推定全損，因此仍須委付，英國 MIA 認為船舶失蹤應被認定為實際全損，因此無須委付；第二是失蹤時間認定的問題，我國法目前規定是二個月以上，英國法採用英美法傳統的合理認定標準，採合理時間原則，屬事實認定問題，蓋船舶失蹤之情況很不一樣，有些可能是在狂風巨浪中失去音訊，有些可能是在風平浪靜中失去音訊，兩者失蹤查證的方式及認定標準並不一致，合理時間之標準自有所不同。四、本修正認為船舶失蹤情況與下一條文船舶推定全損原因不一致，船舶幾近全損或嚴重毀損，船舶都在被保險人的占有中，船舶被剝奪其占有，例如海盜，船舶所有人也知被誰給剝奪，但船舶失蹤則是完全失去音訊，此即為英國 MIA 將船舶失蹤獨立成為一條，而不將其列入推定全損之原因。本修正草案採英國 MIA 船舶失蹤體制，惟在失蹤時間認定上，屬我國法可否接受「合理期間」認定標準之立法政策問題，爰予以並列方式為處理。基此，本條建議修正為「冒險中</p>
--	--	---

		<p>船舶失蹤經過二個月以上未知悉其訊息時，即可認定為實際全損。</p>
<p>第一百九十三條（推定全損之意義及效力）</p> <p>除保險單另有任何明示約定外，保險標的因實際全損似已不可避免或如欲由實際全損中予以保全，其費用將超過保全後價值者，經合理委付者，為推定全損。</p> <p>發生本法第一百九十四條推定全損時，被保險人得選擇以部分損失處理或將保險標的委付而以全損處理。未發送委付通知，推定全損僅得以部分損失處理。</p>	<p>【第一百四十二條（委付之定義）</p> <p>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。】</p>	<p>一、本條新增。本條規定推定全損的意義。</p> <p>二、推定全損為一介於實際全損及分損中間階段之混種體，於其要件成立時，被保險人可選擇以全損處理，或被保險人願自行承擔可能求償風險時，則以分損求償。當被保險人欲將其損失作為推定全損，僅於向保險人發送委付通知後始取得此權利，此時保險人亦有權(無論保險人是否行使)接收因承保風險所致保險標的毀損之殘餘。委付通知為求償推定全損之先決條件，委付通知在實務上十分重要。委付通知為推定全損之基本要件並不正確，委付通知為推定全損求償權利之先決條件。被保險人於選擇修復承保風險所致之損害時，被保險人可能求償到投保金額之百分之一百並保有該財產。但被保險人如希望求償推定全損時，即須依法律規定發送委付通知。為何要發送委付通知之理由很簡單，其目的在使保險人(於其願意行使時)有權接收保險標的之任何殘餘，並使保險人(於其希望如此為之時)採取保護其利益之措施。換言之，「推定全損」與「委付」不同，前者為一種法律所假定之事實狀況，後者為欲達到某種法律效果的法律行為表示。保險標的受損達推定全損狀況時，被保險人可選擇以分損求償，亦可以委付方式請求推定全損求償。並非推定全損等同委付。本修正予以釐清，僅規定保險標的構成推定全損之要件或條件，至於是否委付，則為後續條文規定之。因此，現行海商法僅規定「委付」，而未針對「推定全損」為定義，很明顯係對「委付」及「推定全損」二者認識不明所致。基於以上說明，爰參考英國 MIA 第六十條規定為推定全損之定義為本條第一項規定「除保險單另有任何明示約定外，保險標的因實際全損似已不可避免或如欲由實際全損中予以保全，則其費用將超過保全後之價值者，經合理委付者，是為推定全損。」</p> <p>三、第二項規定推定全損之效力。推定全損為一介於實際全損及分損中間階段之混種體，於其要件成立時，被保險人可選擇以全損處理，或被保險人願自行承擔可能求償風險時，則以分損求償。當被保險人欲將其損失作為推定全損，僅於向保險人發送委付通知後始取得此權利，此時保險人亦有權(無論保險人是否行使)接收因承保風險所致保險標的毀損之殘餘。因此，當保險標的發生推定全損時，被保險人有二種請求方式：一以「分損」處理；另一是以「委付」方式，作為實際全損處理。如以委付方式為且符合推定全損及委付各項要件時，推定全損在效力上等同於「實際全損」，並依實際全損之補償方式為保險給付。前述推定全損之效力於我國現行海商法並無任何規定，爰參照英國 MIA 第六十一條及第六十二條第一項為本條規定「發生本法第一百九十四條推定全損時，被保險人得選擇以部分損失處理或將保險標的委付而以全損處理。未發送委付通知，推定全損僅得以部分損失處理。」</p>

<p>第一百九十四條 (船舶、貨物及運費之推定全損)</p> <p>被保險船舶有下列各款情形之一時，為推定全損：</p> <p>一、被保險人因保險事故而喪失船舶之占有，且無法回復其占有；或回復其占有之費用超過回復後之價值；或</p> <p>二、於船舶毀損，船舶因承保風險事故所致毀損之修理費用超過船舶修理後之價值。於估計修復費用時，對於其他利害關係人就該修理應支付之共同海損分擔，不予扣除，但應計入如船舶修復後，其可能應負擔之未來救助作業或未來共同海損分擔之成本。</p> <p>三、於船舶戰爭風險中，船舶被捕獲，或政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣等行為達二個月以上者。</p> <p>被保險貨物有下列各款情形之一時，為推定全損：</p> <p>一、被保險人因保險事故而喪失貨物之占有，且無法回復占有；或回復其貨物之費用超過回復後之價值；或</p> <p>二、於貨物毀損時，毀損修復及運送至目的地之費用合計超過抵達後之價值者；</p> <p>三、於貨物戰爭風險中，貨物被捕獲者；或</p> <p>四、貨物因政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣等行為達二個月以上者。</p> <p>被保險運費於船舶發生實際全損或推定全損，而被保險人選擇非以部分損失為求償時，得為推定全損。</p>	<p>第一百四十三條 (委付原因)</p> <p>被保險船舶有下列各款情形之一時，得委付之：</p> <p>一. 船舶被捕獲時。</p> <p>二. 船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。</p> <p>三. 船舶行蹤不明已逾二個月時。</p> <p>四. 船舶被扣押已逾二個月仍未放行時。</p> <p>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。</p> <p>第一百四十四條 (委付原因)</p> <p>被保險貨物有下列各款情形一時，得委付之：</p> <p>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。</p> <p>二. 裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時。</p> <p>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。</p> <p>第一百四十五條 (委付原因)</p> <p>運費之委付，得於船舶或貨物之委付時為之。</p>	<p>一、條序變更。本條修正。本條規定船舶、貨物及運費推定全損之情況。按「推定全損」與「委付」不同，前者為一種法律所假定之事實狀況，後者為欲達到某種法律效果的法律行為表示。保險標的受損達推定全損狀況時，被保險人可選擇以分損求償，亦可以委付方式請求推定全損求償。並非推定全損等同委付。本修正予以釐清，僅規定保險標的構成推定全損之要件或條件，至於是否委付，則為後續條文規定之。</p> <p>二、於第一項船舶推定全損部分：現行海商法第一四三條規定被保險船舶得委付之情況有四，並於第二項針對「扣押」乙詞為相關定義說明。本條文有下列必須進行說明之處：</p> <p>(一)「船舶不能為修繕」：現行海商法第一百四十三條第一項第二款規定「船舶不能為修繕」亦得為船舶推定全損委付之原因。以現有科技，除非船舶沈入幾千公尺深海底，任何形式之毀損，即使是毀損嚴重已失船形，理論上均可「修繕」，所需考慮者僅是修繕成本問題而已，蓋吾不可能耗費數千萬甚或上億美元之打撈及修護費用，將散落海底之所有船體殘骸予以重組整修。此為英國海上保險法第五十七條保險標的滅失或毀損「不復為被保險之原物」之真意。「船舶不能為修繕」，從其字面解釋，其程度更甚於英國海上保險法第五十七條「保險標的滅失或毀損不復為被保險之原物」之實際全損。是故，海商法所稱「船舶不能為修繕」乙項應將其歸類為「實際全損」範疇，而非推定全損。</p> <p>(二)「修繕費用超過保險價額」：現行海商法第一百四十三條第一項第二款復規定「修繕費用超過保險價額」得為船舶推定全損委付之原因。本款超過「保險價額」之規定，不僅與英國海上保險法規定不符，且不同於現有協會保險實務條款之規定。大體而言，海上保險章所稱之「保險價額」係意欲指「保險標的之約定價值」，其真正性質應屬英國海上保險法有關不定值保險單之「可保價值」，而該價值亦不同於「保險金額」。英國海上保險法船舶是否構成推定全損之認定標準為「修理費用是否超過船舶修理後之價值」，亦即採「修復後價值標準」。惟在實務上，由於「修復後價值」之估算相當複雜，且須考量未來共同海損及救助作業分擔等不確定數值，協會定時船體遂特別約定採用比較簡易的「保險金額標準」。「保險約定價額」在多數情況下通常等於「保險金額」(足額保險)或大於「保險金額」(不足額保險)，超額保險(亦即保險金額大於保險約定價額)之情況較為少見，且涉及超額部分無效及複保險等問題。換言之，當「保險價額」大於「保險金額」時，船舶毀損達到推定全損之門檻即較高。設船舶約定價值(保險價額)為一千萬美元，惟被保險</p>
--	---	---

		<p>人僅投保八百萬美元(保險金額)，如修理費用估算為九百萬美元，依我國海上保險章，此尚未達到推定全損之標準，然依協會定時條款，被保險人即可為推定全損之委付。此一我國法與海上保險實務多數使用之協會條款間之不一致之處，日後可能會產生適用上之爭議。</p> <p>(三)現行海商法將「船舶行蹤不明」界定期限從以往的四個月，仿日本船體條款 JHIU 規定縮短為二個月[立法說明參照]。在此須特別注意的是，「船舶行蹤不明」在英國法(含英國保險單-協會定時船體條款)係屬「實際全損」，而非「推定全損」，因此無須委付。而我國法仿日本法規定將其歸類為「推定全損」而須為委付通知。為避免爭議，無論是否使用英國協為定時船體條款，「船舶行蹤不明」在我國仍建議發送委付通知為宜。</p> <p>(四)「船舶被扣押」亦為船舶得推定全損委付之項目。本項重點在於「扣押」之定義及其範圍。本條第二項「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。」之規定，僅明文將「查封、假扣押及假處分」排除，「扣押」實際定義範圍為何仍相當模糊。在我國法，「扣押」二字或見於刑事程序法律，例如刑事訴訟法第十一章「搜索及扣押」；或見於行政法律，例如海關緝私條例第三章「扣押」，然未見於民事執行程序法律。我國強制執行法第一百一十四條第一項規定「海商法所定之船舶，其強制執行，除本法另有規定外，準用關於不動產執行之規定；建造中船舶亦同。」而依同法第七十五條第一項規定「不動產之強制執行，以查封、拍賣、強制管理之方法行之。」另依強制執行法第一百一十四條第三項規定「前項強制執行，除海商法第四條第一項但書之規定外於保全程序之執行名義，不適用之。」此處所稱之「保全程序」，即指假處分、假扣押等程序。由於「查封」為不動產執行之必經程序，簡言之，海商法第一百三十四條第二項所稱「債權人聲請法院所為之查封、假扣押及假處分」顯係將民事執行程序(含終局執行程序及保全程序)排除在外。另「扣押」二字之正面意義及範圍為何，是否僅包括前述刑事法及行政法上嚴格定義之「扣押」？必須針對英國海上保險法相關規定為進一步討論。從本條第二項立法說明「增訂第二項之除外規定，以符海上保險排除私法上扣押之實務。」視之，我國海商法第一百四十三條所稱之「扣押」，應泛指英國海上保險法及實務上所稱之「拘押 Arrest、禁制 restraint 或扣留 detainment」三項，且須注意的是，此三項在保險實務上，如同前述之「捕獲」，屬「戰爭險」承保範圍。拘押、禁制或扣留 Arrest, restraint or detainment 三名詞意義為何，英國判例法對於『拘押、禁制或扣留』三名詞解釋甚</p>
--	--	---

		<p>多，這些名詞亦源自早期的 F.C.& S. 條款。由於『拘押』、『禁制』或『扣留』三項目全為海上保險單之戰爭險除外條款所除外不保，但為承保戰爭風險之協會條款所承保，因此三者間區分為何已無須花太多心思探討。英國海上保險法保險單解釋規則第十條稱「一般司法程序 Ordinary judicial process」不包括『一般司法程序』所致之損失。然而司法程序應如何才能稱為『一般』司法程序？於前述 The Anita (1970) 案，Mocatta 法官首先判決認為其意指民事司法程序，而非刑事訴訟程序。在民事訴訟，國家提供審判及民事權利強制執行之服務，例如債權人訴訟請求對於船貨之債權，並於判決結果無法獲得充份實現時，取得強制變賣之裁定。然當國家採行司法程序將船舶拘押或扣留以執行公法或刑法目的時，此即非保險單解釋規則第十條所稱之『一般』(民事)司法程序，然事件誠屬異常(executive)(刑事)之司法程序時，仍非解釋規則第十條『拘押、禁制及扣留』所除外。由於 Mocatta 法官有不同意見，The Anita 案上訴法院並未將正常(民事)司法程序及異常(刑事)司法程序二分法作判定。簡言之，『拘押、禁制或扣留』於英國法泛指政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣等行為，而不包括一般的民事司法程序。是否構成「拘押、禁制或扣留」屬實質個案認定問題。在前述解釋下，我國海商法第一百三十四條所稱之「扣押」，其範圍不應僅侷限於行政及刑事法律所定義之「扣押」，且無須符合所有「扣押」形式要件後，才構成海商法海上保險章之「扣押」。</p> <p>三、鑑於以上說明，本條不採現行法得委付之規定，而採「推定全損」用語，並參酌英國 MIA 第六十條規定二種船舶推定全損之情況，並增列戰爭風險中之捕獲及非司法扣押情況。</p> <p>(一)第一款規定「被保險人因保險事故而喪失船舶之占有，且無法回復其占有；或回復其占有之費用超過回復後之價值。」本款用語參考英國 MIA 第六十條第二項第一款規定而來，並為解決現行法「船舶不能為修繕」用語解釋上之缺陷。</p> <p>(二)第二款規定「於船舶毀損情況，船舶因承保風險事故所致毀損之修理費用超過船舶修理後之價值。於估計修復費用時，對於其他利害關係人就該修理應支付之共同海損分擔，不予扣除，但應計入如船舶修復後，其可能應負擔之未來救助作業或未來共同海損分擔之成本。」本款用語參考英國 MIA 第六十條第二項第二款規定而來，主採英國法之「修復經濟原則」，後段涉及共同海損損失及補償相關計算問題，蓋船舶受損可能係因共同海損行為而受損，例如自願擱淺造成船底毀損或自力脫困造成主機或鍋爐毀損，依共同海損法理，這些損失屬共同海損損失，應由所有獲救利害關係人一起分擔，</p>
--	--	---

		<p>此時即衍生前述可獲分擔之補償金額是否應納入推定全損認定計算上之爭議。本款規定不納入計算的主要原因在於，因一旦構成推定全損，日後這些補償金額的受償權利將由接受委付之保險人所享有。</p> <p>(三)第三款規定「於船舶戰爭風險中，船舶被捕獲，或政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣等行為達二個月以上。」本款規定係將現行法之「捕獲」及「船舶被扣押」二款規定予以整併。該二款規定均屬戰爭風險承保事項，我國現行法未區分的結果，將造成是類情況是否有權向船舶海上保險之保險人主張委付之爭議。現行法「船舶被扣押」及第二項之解釋過於複雜，建議直接爰用英國法解釋「政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣」。再者，現行法採二個月期間，英國 MIA 則採一定合理期間見解。本修正草案採一定合理期間，期間合理與否，由保險人或法院予以認定，而不採二個月，蓋其涉及被保險人於發生前述情事後是否有採取積極作為之合理認定。</p> <p>四、於第二項貨物推定全損部分：一如前述，「推定全損」與「委付」不同，前者為一種法律所假定之事實狀況，後者為欲達到某種法律效果的法律行為表示。保險標的受損達推定全損狀況時，被保險人可選擇以分損求償，亦可以委付方式請求推定全損求償。並非推定全損等同委付。本修正予以釐清，僅規定保險標的構成推定全損之要件或條件，至於是否委付，則為後續條文規定之。現行海商法第一百四十四條規定三種貨物推定全損委付原因：一為船舶因遭難，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；二為裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時；三為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。我國法所列舉之第一及第二項原因相當特殊，且與英國海上保險法及海上貨物保險實務存有相當差異。從現有海上保險貨物實務，此二項推定全損規定應予刪除為宜，理由如下：</p> <p>(一)有關英國海上保險法第六十條推定全損之討論中，貨物是否已推定全損，重點在於其是否已被剝奪其占有而無法回復或回復費用過昂，以其修復費用加上轉運費用是否超過到達時價值，其間並無因「船舶事故或行蹤不明一段期間」即得為推定全損之規定。</p> <p>(二)現有使用之一九八二年協會貨物條款第十三條規定：「除非保險標的已因其實際全損顯已無法避免或由於該標的之回復、整修及轉運至目的地之費用超過其到達時之價值並經合理委付，本保險不得求償推定全損。」亦即，除該條款所規定之情況外，任何情況均不得為推定全損之求償。</p> <p>(三)另於一九八二年協會戰爭條款(貨物)第三條除</p>
--	--	--

		<p>外不保事項第八項規定「無論任何情況下，本保險均不承保基於航程或冒險喪失或受阻擾之任何求償。」亦即，該條款明文將例如我國海上保險法「船舶事故或行蹤不明一段期間」之情況明示除外。</p> <p>(四)我國海上保險法「船舶事故或行蹤不明一段期間」得推定全損委付之規定，亦會與協會貨物條款保險期間規定產生若干適用上之衝突。協會貨物條款第九條規定「於被保險人無法控制之情況下，運送契約於保險單所載目的地以外之港口或處所終止，或於交貨前已因前述第八條所定事由而終止運送時，本保險亦為終止，然...。」依航運法律或慣例，海上貨物運送因船舶受難而於途中終止，船舶所有人不僅無將貨物轉運至目的地之絕對義務，更甚之，貨物所有人更須支付全程運費。亦即，如貨物因船舶受難而於航程途中運送終止，依協會貨物條款，保險單承保亦為終止。如保險單業已終止，則何來二個月後推定全損委付之問題。</p> <p>(五)海上貨物保險不賠遲延主力近因所致損失，無論是依英國海上保險法(第五十五條第二項 b 款)，抑或協會貨物條款(ICC-A 條款 4.5)均有明文。「船舶事故或行蹤不明一段期間」後，無論嗣後是否到達，概屬遲延問題，除非貨物本因該船舶事故而受損，否則保險人根本無須為保險給付。今我國海商法規定「船舶事故或行蹤不明一段期間」得推定全損委付之結果，等於承認「遲延」為得求償之項目！</p> <p>此二項規定於民國十八年第一部海商法制訂當時，由於主要參酌之日本商法並無類似規定，其立法原意為何，已難考究。這或許民初時代，我國尚為貨產輸出國(貨物被保險人)，保險業務又多掌握外人之手，而給予被保險人較多保障之政策性考量。如今時空不同，我國是否還保留此一立法例，頗足深思。至於現行海商法第一百四十四條所規定之第三種貨物推定全損委付原因：「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。」，此款已修正舊法僅達四分之三即可委付之規定，而改採英國法之四分之四委付標準。本款在解釋上，尚應注意下列事項：</p> <p>(一)海商法所使用之「回復原狀」用語，嚴格言之，有其民事損害賠償法理論上之特殊意義。依民法二一三條規定：「負損害賠償者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。」此為有別於金錢賠償之損害賠償方式。於保險契約適用損害賠償之一般假定下，「回復原狀」本應包括保險人依約應為保險理賠之所有項目，而此項目當然包括將貨物轉運至目的港所需之轉運費用(例如 ICC-A 條款 12)。而事實上，海商法此處所稱之「回復原狀」，依前述有關英國法及海上保險實務之討論，應僅指「損害修理 repairing the</p>
--	--	--

		<p>damage、回復 recovery、整修 reconditioning」而已，根本不包括稍後應累計加上之轉運費用。讀者對此點必須有所區分，而筆者亦建議本項不應使用「回復原狀」用語，以免與民事損害賠償規定造成混淆。「修理」乙詞雖相當明確，然由於有些貨物根本無法「修理」，例如穀類貨物，協會貨物條款遂以範圍較廣的「整修 reconditioning」乙詞代之。在「整修」乙詞下，受損貨物之分類挑檢分裝等不具「修理」本質之費用支出均可列入計算。「回復 recovery」乙詞通常係指自第三人處取回貨物占有。</p> <p>(二)本款所稱之「目的地價值」，其範圍究係為何。依前述有關英國海上保險法第六十條之說明，係指「貨物於毀損狀態下，貨物到達目的時之出售價值」。而此「出售價值」並非貨物保險單上之投保金額(定值保險單)或可保價值(不定值保險單)，亦非國際買賣慣例上所稱之 CIF 價格。於準用英國海上保險法第七十一條第四項有關總價值之定義，該「出售價值」應指受損貨物於抵達目的時之批發價值、運費、卸載費用及已付稅捐之總和。亦即目的地之「批發市價」(非零售市價)。</p> <p>鑑於以上說明，本條不採現行法得委付之規定，而採「推定全損」用語，並參酌英國 MIA 第六十條規定二種貨物推定全損之情況，並增列戰爭風險中之捕獲及非司法扣押情況。</p> <p>(一)第一款規定「被保險人因保險事故而被剝奪其對貨物之占有，且其似無法回復其貨物；或回復其貨物之費用超過回復後之價值；或」本款用語參考英國 MIA 第六十條第二項第一款規定而來，並為解決現行法「船舶不能為修繕」用語解釋上之缺陷。</p> <p>(二)第二款規定「於貨物毀損情況，貨物毀損修復及運送至目的地之費用超過抵達後之價值。」本款用語參考英國 MIA 第六十條第二項三款規定而來，主採英國法之「修復經濟原則」。</p> <p>(三)第三款規定「於貨物戰爭風險中，船舶被捕獲，或政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣等行為達二個月以上者。」本款規定係將現行法之「捕獲」及「船舶被扣押」二款規定予以整併。該二款規定均屬戰爭風險承保事項，我國現行法未區分的結果，將造成是類情況是否有權向船舶海上保險之保險人主張委付之爭議。現行法「船舶被扣押」及第二項之解釋過於複雜，建議直接爰用英國法解釋「政府或主管官署之政治、行政及刑事上之扣留、沒入或查扣」。再者，現行法採二個月期間，英國 MIA 則採一定合理期間見解。本修正草案採一定合理期間，期間合理與否，由保險人或法院予以認定，而不採二個月，蓋其涉及被保險人於發生前述情事後是否有採取積極作為之合理認定。</p>
--	--	--

		<p>五、於第三項運費之推定全損部分：現行海商法第一百四十五條規定：「運費之委付，得於船舶或貨物之委付時為之。」我國法將「貨物之委付」情況納入規定無可厚非，不過與現有運費保險僅限於「船舶之委付」之情況有所不同。且問題更加嚴重的是，由於本條用語結構問題，只要符合「貨物委付」之情況，運費亦即得委付，而毫不涉及該運費保險所承保之「風險運費」是否與該貨物全損有所牽連，其結果會造成一相當嚴重之解釋上爭議：亦即，運費風險在船舶所有人身上，該船舶所有人亦為運費保險之被保險人，船舶未全損，但貨物全損，此時船舶所有人可否以「貨物全損」為由，主張「運費全損委付」？單從現行海商法第一百四十五條用語，似得為肯定之解釋。為符合現有運費保險實務，本修正草案本條應刪除「貨物委付」之情況。英國 MIA 除針對船舶及貨物為推定全損外，並未針對其他保險標的或海事冒險為推定全損之規定。以 ITC-Freight 或 IVC-Freight 為例，其第十六條規定：</p> <p>16.1 於本保險所列名之船舶發生全損時(實際全損或推定全損)，無論該船舶是否滿載、半載或空載、亦無論是否被租備或未租備，均應全額賠付保險金額。</p> <p>16.2 於確定船舶是否為推定全損時，船體及機器保險之保險金額應作為修復後之價值，且不考量船舶或殘骸之受損或拆廢價值。</p> <p>16.3 船舶成為推定全損，然船體及機器保險之求償係以分損處理時，不得依本第 16 條求償。</p> <p>鑑於前述說明，並參照 ITC-Freight 或 IVC-Freight，將本條文修正為「被保險運費於船舶發生實際全損或推定全損，而非以部分損失為求償時，得為推定全損。」</p>
<p>第一百九十五條 (委付之意義及範圍)</p> <p>海上保險之委付，指被保險人於發生第一百九十四條推定全損情況後，向保險人表示願意無條件將保險標的之一切權利拋棄給保險人，而請求支付該保險標的全部保險金額之表示。</p> <p>委付應就保險標的之全部為之。但保險標的包括可區分之數個保險標的時，其中一個標的發生委付原因時，得就該標的為委付。委付不得附有條件。</p>	<p>第一百四十二條 (委付之定義)</p> <p>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。</p> <p>第一百四十六條 (委付之範圍)</p> <p>委付應就保險標的物之全部為之。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。</p>	<p>一、合併現行法第一百四十二條及第一百四十六條。本條修正「委付」意義、方式及委付範圍。</p> <p>二、現行海商法第一百四十二條為有關委付之定義規定：「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。」此一規定，與英國 MIA 有關「委付」意旨存有若干差異，有下列數點必須說明：</p> <p>(一)使用「移轉」二字有待斟酌。「移轉」為一法律行為，指某權利或義務由一方轉讓給另一方之行為。英國海上保險法第六十二條第二項之類似用語為「abandon」，亦即僅是被保險人將其對保險標的之權益「放棄或拋棄」給保險人之片面行為。另從有效委付之效力視之，保險人亦僅是「因此有權去接收被保險人權益 is entitled to take over the interest of the assured」而已，保險人仍保有是否願接收該權利之選擇權(詳見以下有關委付積極效力之討論)，並非該被保險人對於保險標的之權益就此「移轉」給保險人。</p>

	委付不得附有條件。	<p>(二)本條使用「保險標的物」而非「保險標的」，受到若干學者對於「保險標的物」可能無法涵蓋例如運費等無形體之批評。法律上之「物」，源自拉丁文 res，為一切權利客體之總稱，不僅包括有體物 res corporales，更包括無體物 res incorporales。換言之，雖然一般概念上的「物」通常係指看的到的有體物，但從嚴格的法律解釋層面，「保險標的物」及「保險標的」兩者並無區分。惟筆者仍建議海商法條文最好仍使用「保險標的」為宜，主要理由為與我國保險法保持一致。</p> <p>基於前述說明，建議現行條文修正為第一項「海上保險之委付，指被保險人於發生第一百九十四條推定全損情況後，向保險人表示願意無條件將保險標的之一切權利拋棄給保險人，而請求支付該保險標的全部保險金額之表示。」</p> <p>三、第二項修正委付之範圍。委付係被保險人願意將保險標的之所有權利移轉給保險人請求全部保險金額之意思表示。從保險標的一體性角度，委付原因上應僅就保險標的之全部為之。但如保險標的屬可劃分部分之全損時(total loss if apportionable part)，則可救此同類之全部，為可劃分之全損。此一可劃分之原則可參考於英國 MIA 第七十二條第一項規定「當不同種類之財物以單一價值承保時，不同種類之價值應依其可保價值比例分配，一如不定值保險單情形同。某種類任一部份之保險價值為該種類全部保險價值之比例部份，一如該部份之可保價值與全部可保價值之比例，均得依本法之規定而確定。」現行海商法第一百四十六條第一項有關「委付應就保險標的物之全部為之」及第二項「委付不得附有條件」之規定，與英國 MIA 規定類似，不在贅述。比較有爭議的是第一項但書「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。」之規定。如前所述，委付應就保險標的之全部為之，而海上保險(含英國海上保險法)並無「部分全損」得委付之規定與實務，因此本項但書規定，基本上僅適用於保險單上「保險標的」記載已有明確區分且屬同種類之情況，例如於船舶保險，保險標的除一般性地載明船體及機器外，另外載明船上門式起重機及其保額；或於貨物保險，同一份保險單同時記載數批貨物及其投保金額。而非僅是保險標的任何可劃分部分為全損，即可就該「部分全損」為委付。基於前述說明，以及避免現行條文第一項「對一個標的物」解釋上之誤解，本修正草案第一項但書修正為「但保險標的包括可區分之數個保險標的時，其中一個標的發生委付原因時，得就該個標的為委付。」第二項維持不變。</p>
<p>第一百九十六條 (委付通知及期限)</p> <p>委付通知得以書面、口頭、部份以書面部份以口頭、或任何足以表達</p>		<p>一、條序變更、條文修正及新增增列通知規定。</p> <p>二、我國現行海商法對「委付通知之方式」並無明文，因此究應以哪種方式為委付？或委付通知的內容應該為何？可能會產生爭議。英國 MIA 第六十二條第</p>

<p>將保險標的之權利無條件拋棄予保險人之方式為之。 委付通知應於確知委付原因後二個月內為之。如是否發生委付原因之消息尚有可疑時，被保險人有權於合理時間進行查證。</p>	<p>第一百五十二條 (委付之除斥期間) 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。</p>	<p>二項對此規定非常寬鬆，其規定「委付通知得以書面、口頭、部份以書面部份以口頭、或任何足以表達將保險標的之權利無條件拋棄予保險人之方式為之。」因此委付通知的關鍵點在於被保險人必須清楚地表達委付之意圖。此一明確表達非常重要，因事故發生後，被保險人與保險人間可能會有許多聯繫，例如事故通知、要求保險人協助通知海難救助公司、要求保險人對保險標的的後續處理表達意見及指示等，這些都不構成「清楚地表達委付之意圖」。基此，參酌英國 MIA 第六十二條第二項為本條規定「委付通知得以書面或口頭或部份以書面部份以口頭為之，或任何足以表達將保險標的之權利無條件委付予保險人之方式為之。」</p> <p>三、本條規定委付權利行使之除斥期間為二個月，舊海商法原規定為四個月。英國 MIA(第六十二條第三項)並無「委付期間」之明確時間規定，其僅規定被保險人應「合理迅速」為之。「合理迅速」與否，依個案判斷，較具彈性。我國法將委付期限固定為二個月，雖較明確，免生是否「合理迅速」等判定上之爭議。然於現今瞬息萬變之現狀下，二個月期間顯欠彈性。以平和時期，貨物在航程途中受損上岸為例，除非上岸地位處極度偏遠地區，否則依現有通訊及聯繫網路，幾天甚至幾小時之內即可確定貨物是否推定全損。如貨主於近二個月後才發委付通知，雖不違反我國法規定，然貨損兩個月期間成本之耗費(例如龐大倉儲費用)、損害可能之擴大等，均可能會使貨物保險人拒絕接受委付，導致貨物處理難度增加，有為經濟效益。再例如戰爭時期，有些貨物或船舶是否被扣或受毀損，或這些被扣情事是否有解除扣押希望等，由於戰爭之非常狀況性，二個月期間可能仍有所不足。英國法「合理迅速」之認定標準，不失為我國修法之參考。再者，海商法第一百五十二條用語使用上，亦存有下列爭議之處：</p> <p>(一)「委付之權利」：從我國整個委付架構及日本海商法相關規定，本條所稱「委付之權利」，應指「被保險人主張保險標的推定全損而為委付」之權利，亦如日本商法第八百三十六條第一項「被保險人欲為委付者...」般。然而，廣義的「委付之權利」，不僅包括被保險人得主張委付之權利，尚包括保險人得不接受委付，以及保險人一旦接受委付後得主張保險標的所有殘餘權益之權利。為避免解釋上之爭議，我國法用語必須更為明確。</p> <p>(二)「自得為委付之日起」！一如日本商法所訂，該期間均自被保險人知悉時起算。然我國法卻畫蛇添足地加上「自得為委付之日起」為起算基準。從我國海商法第一百四十二條有關委付之定義視之，被保險人於發生第一百四十三條等委付原因後，理論上即「得為委付」。此贅文之影響為，二個月期間之起算點並非「知悉日」，而係採「事故發生日」基準。</p> <p>(三)「經過二個月不行使而消滅」：在法律性質上，委付通知屬形成權性質，該兩個月期間應屬除</p>
---	--	---

		<p>斥期間，但用語上易遭認定為消滅時效，雖有法規使用類似用語作為除斥期間之規範，但仍以儘量避免為原則。</p> <p>基於以上說明，本修正仍建議英國 MIA(第六十二條第三項)「委付通知應於收悉損失確實消息後二個月內為之，如消息尚有可疑之處時，被保險人有權於合理時間進行查證。」</p>
<p>第一百九十七條 (委付之積極效力)</p> <p>委付經承諾或判決為有效時起，保險人有權接收被保險人對於保險標的一切殘餘權益及其附屬之所有權益。</p> <p>船舶之委付，保險人有權取得其應賺得運費及發生損失意外後之運費，但應扣減意外後為賺取運費之費用；且對於船舶運送船舶所有人之貨物時，保險人有權取得發生損失後運送該貨物之報酬。</p>	<p>第一百四十七條第一項 (委付之積極效力)</p> <p>委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物即視為保險人所有。</p>	<p>一、條序變更。本條修正第一項，原條文第二項移列次條，並增列第二項有關船舶委付時之運費如何處理等問題。</p> <p>二、我國海商法第一百四十七條規定委付之積極效力。其第一項規定：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物即視為保險人所有。」，本項規定有下列數點必須注意：</p> <p>(一)「經判決」：委付基本上是一方要約(委付之意願：委付通知)，一方承諾(接受委付)之行為。委付僅是求償推定全損之先決條件。委付雖有是否合理迅速為之等委付有效與否之認定問題，其目的仍僅在求償推定全損。推定全損雖以委付通知為前提，然並非一經委付，即可為推定全損之認定。蓋英國海上保險法第五十六第四項規定：「凡被保險人要求全損，但所提之證據顯示為分損時，只能以分損獲償。」換言之，委付僅是保險雙方是否合意推定全損之行為，委付通知不符合時間及內容上之要求或保險人不接受委付，即非有效之委付，此時究係為分損或全損獲償，雙方除有另行合意外，只有送交法院審理乙節。亦即，多數法院之審理目的在解決分損或全損求償之爭議，而非在解決「委付有效與否」之爭議。而此即為保險人通常不會接受委付，且實務條款上約定保險雙方保全回復保險標之之任何行為不應構成委付之承認或撤回之主要原因。在前述論述，「委付有效與否」之爭議送交法院審理之情況雖不無可能，然在目前實務作業下，已不復存有該爭議。</p> <p>我國海商法「委付經承諾或經判決為有效後..」之用語，條文所稱之「委付」，無論依其定義或意涵，均指英國海上保險法所指之「委付通知」。委付通知經保險人承諾為有效並無爭議。然「委付通知」經「判決」而為有效，只是「有效的委付通知」而已，並非英國海上保險法第六十三條所稱之「有效之委付」。「有效之委付」係指有效的委付通知(必須符合時間及內容上之要求)並經保險人接受者，其效果為：保險人無條件同意賠付全損，並因此有權接受保險標之殘餘權益；然「有效的委付通知」僅為確認其已符合求償推定全損之先決條件而已，其尚未達「有效委付」之地位，於保險人接受該委付通知前，並不生保險人因此有權接受保險標之殘餘權益之問題。換言之，海商法第一百四十七條第一項所稱之「經判決」用語，不僅存有嚴重邏輯上之瑕疵，且背於海上保險實務。</p> <p>(二)「保險標之物即視為保險人所有」：此用語為我國</p>

		<p>法海上保險委付制度不同於目前海上保險實務，並最廣受批評之規定。依前述英國法及實務之討論，有效之委付使保險人「有權」接收被保險人對於保險標的一切殘餘權益及其附屬之所有權利，保險人是否欲主張這些權益仍保有選擇之權，保險人並非當然取得或繼受。我國法「視為」二字用語使用之結果為，與當然繼受無異。這對「保險標的殘骸」所附隨之義務或責任而言(例如殘骸移除責任)，對保險人而言，無異是項嚴重且無法避免之負擔。其次，我國法僅規定「保險標的物」即視為保險人所有，此用語在概念範圍上很明顯地遠比英國海上保險法規定為窄。此會引申許多爭議，例如，一、「保險標的物」(解釋上應單指該保險標的物之所有權)以外及其所附屬之權利或義務如何處理？二、我國法如此強制性規定，是否會影響甚或侵害其他得對該保險標的得主張之權利？這是我國法日後修正必須再深入考量之事項。</p> <p>三、另海商法第一百四十七條第二項規定：「委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。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。」本項規定在性質上屬消極效力，而非積極效力，建議移列次條處理。</p> <p>四、基於以上說明，爰參考英國 MIA 第六十三條第一項修正現行法第一項用語如下「有效之委付使保險人有權接收被保險人對於保險標的一切殘餘權益及其附屬之所有權益。」</p> <p>五、增列第二項有關船舶委付之運費處理問題。按船舶委付後，船舶保險人有權接收被保險人對於保險標的一切殘餘權益及其附屬之所有權義，此時對於「運費」歸屬問題即會產生爭議。爰參考英國 MIA 第六十三條第二項修正現行法第二項如下：「船舶之委付，保險人有權取得其應賺得運費及發生損失意外後之運費，但應扣減意外後為賺取運費之費用；且對於船舶運送船舶所有人之貨物時，保險人有權取得發生損失之意外後運送該貨物之報酬。」</p>
<p>第一百九十八條 (委付之接受與撤回)</p> <p>委付之接受得以明示或保險人之默示行為為之。通知後保險人之單純沈默不得視為接受。</p> <p>委付通知一經保險人接受，當事人均不得撤回。</p> <p>保險人得拋棄其受被保險人委付通知之權利。再保險及保險人無任何受益之可能時，可不發送委付通知。委付通知適當發送後，被保險人之權利不因保險人尚未接受或拒絕接受委付之事實而有所影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救</p>	<p>第一百四十八條 (委付之消極效力)</p> <p>委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷。</p> <hr/> <p>第一百四十七條第二項 (委付之積極效力)</p> <p>委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救助、保護</p>	<p>一、條序變更。本條合併現行法第一四八條及第一四七條第二項，並增列委付接受方式、委付之放棄及無須委付之情況為整體規定。</p> <p>二、我國現行海商法第一百四十八條與英國海上保險法規定差異之處是，在我國，委付之效力取決於「保險人明示承諾」，而依英國海上保險法第六十二條第五項規定「委付得以明示或保險人默示行為，以為接受。通知後保險人之單純沈默不得視為接受。」第一百四十七條第二項後段新增項目之主要目的，除配合損害防阻義務外，亦是英國法「保險人默示行為」亦得為接受委付之方式之一而來。本條增訂言明參照英國海上保險法第六十二條第六項，惟何以背於該六十二條第五項，而僅規定「明示承諾」，立法理由不甚明確。從本條文整個立法背景、英國海上保險法規定、及海上保險實務，我國僅限於「明</p>

<p>助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。</p>	<p>或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。</p>	<p>示承諾」之規定似應有所調整。基此，爰參考英國 MIA 第六十二條第二項及第六項規定，分別為本條第一項及第二項規定。</p> <p>三、另海商法第一百四十七條第二項規定：「委付未經承諾前，被保險人對於保險標之物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標之物採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。」本項為此次修正所新增，修訂目的在參照 ITC83 第 13.3 條及 ICC(A)第 17 條規定。惟應注意的是，前述二實務條款之條文並無本項前段規定之用語。筆者認為本項前段之規定意涵，本為同條第一項規定解釋之當然結果，似無規定之必要，或參照英國海上保險法第六十二條第四項為類似之規定。基此，爰參考英國 MIA 第六十二條第四項規定，為本條第四項規定。</p> <p>四、另英國 MIA 第六十二條尚有第八項「<u>保險人得放棄無須為委付通知。</u>」以及第七項「<u>保險人無任何受益之可能時</u>」及第九項「<u>再保險</u>」無須發送委付通知之規定。三者均屬以議定或法定無須發送委付通知之特例規定，本修正草案予以納入為宜。爰參照之，並於本條第三項為統一規定。</p>												
<p>第三款 部分損失</p>		<p>一、本款名新增。</p> <p>二、本款針對單獨海損損失、救助費用、共同海損損失、保險人補償後之權利等條文為規定。</p>												
<p>第一百九十九條 (單獨海損損失)</p> <p>單獨海損損失係指保險標的因承保風險事故所致非共同海損損失之部份損失。</p> <p>為保險標的之安全或其保存，被保險人或其代表人所發生非屬共同海損及救助費用之費用為單獨費用。單獨海損不包括單獨費用。</p>		<p>一、本條新增。本條針對「單獨海損損失」及「單獨費用」為分類。</p> <p>二、英國 MIA 第五十六條將損失分為部分損失及全部損失；全部損失復分為實際全損(規定於第五十七條及第五十八條)及推定全損(規定於第六十條及第六十一條)，推定全損得以委付方式處理(委付相關規定在第六十二條及第六十三條)。部分損失分為海損(average)及費用(charges)兩大類型，海損部分分為單獨海損(particular average)及共同海損(general average)；費用部分分為救助費用(salvage charges)及單獨費用(particular charges)。前述各項損失類型，簡表如下：</p> <table border="1" data-bbox="842 1541 1442 1832"> <tr> <td rowspan="2">損失 loss</td> <td>全損 Total Loss</td> <td>實際全損 actual total loss (無須委付)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>推定全損 constructive total loss (得委付)</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">分損 Partial loss</td> <td rowspan="2">海損 average</td> <td>單獨海損 particular average</td> </tr> <tr> <td>共同海損 general average</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">費用 charges</td> <td>救助費用 salvage charges</td> </tr> <tr> <td>單獨費用 particular charges</td> </tr> </table> <p>三、基於以上分類，爰參照英國 MIA 第六十四條有關「單獨海損損失」及「單獨費用」之定義為本條之規定。</p> <p>四、在二用語的定義解釋上，比較特殊的是「單獨費用」，蓋其用語上與「損害防阻費用」十分相同。但英國 MIA 對於損害防阻費用以契約有附加約定為適用前</p>	損失 loss	全損 Total Loss	實際全損 actual total loss (無須委付)		推定全損 constructive total loss (得委付)	分損 Partial loss	海損 average	單獨海損 particular average	共同海損 general average	費用 charges	救助費用 salvage charges	單獨費用 particular charges
損失 loss	全損 Total Loss	實際全損 actual total loss (無須委付)												
		推定全損 constructive total loss (得委付)												
分損 Partial loss	海損 average	單獨海損 particular average												
		共同海損 general average												
	費用 charges	救助費用 salvage charges												
		單獨費用 particular charges												

		<p>提，且損害防阻費用與求償總額合併超過保險金額仍得求償，因此單獨費用無論在性質上及分類上均與損害防阻費用不同。由於幾乎所有的保險單均有損害防阻條款之約定，英國海上保險相關論述等大都已不再針對單獨費用及損害防阻費用為區分。但兩者性質上畢竟不同，於單獨費用部分，最典型的範例即為貨物因航程中斷之轉運至目的港之費用。如該費用非可獲共同海損補償，則屬單獨費用性質。</p>
<p>第二百零二條 (救助費用)</p> <p>為防止承保事故所致損失而發生之海難救助費用得依保險單上之明示約定方式，列入保險事故所致之損失而予以補償。</p> <p>前項救助費用指海難救助人依法本得請求之海難救助報酬。救助費用不包括被保險人或其代理人或其雇用之任何人為避免承保風險所提供具救助性質之服務費用在內，此部分所發生之費用，得按發生時之情況以單獨費用或共同海損損失獲償。</p>		<p>一、本條新增。本條規定救助費用之補償。</p> <p>二、救助費用(salvage charges)與共同海損損失同屬海上保險最基本承保的損失類型。我國海商法及保險人對此均未規定。英國 MIA 對此規定於第六十五條。英國 MIA 本條規定並無契約自由用語，換言之，該條規範的主要目的是不論保險契約或保險單是否有明文承保，保險人均承保保險標的之救助費用分擔。</p> <p>三、本條第一項參考 MIA 第六十五條第一項規定「為防止承保事故所致損失而發生之救助費用得依保險單上之明示約定方式予以補償。」本項規定之重要在於救助費用之發生必須是防止承保事故所致所致損失始可，如非，則仍非本項規定所承保。</p> <p>四、MIA 第六十五條第二項規定「救助費用指依海事法獨立於契約關係以外之救助人可獲賠償之費用。救助費用不包括被保險人或其代理人或其雇用之任何人為避免承保風險所提供救助性質之服務費用在內，此部分所發生之費用，得按發生時之情況以單獨費用或共同海損損失獲償。」MIA 本項規定最艱澀難懂為「依海事法獨立於契約關係以外之救助人可獲賠償之費用 the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract」。按於今日海難救助，大都有簽署所謂的海難救助契約，因此造成「契約關係以外之救助人 a salvor independently of contract」解讀上的困難。MIA 於十九世紀末草擬完成，而現今為海難救助所經常使用的 Lloyd's Open Form 為二十世紀初才推動，因此在解讀上，「契約關係以外之救助人 a salvor independently of contract」應係指原先無契約義務之海難救助人，例如船舶拖帶人，有拖帶契約，於情事變更，拖帶契約中斷而轉變成海難救助前，拖帶人是不得主張海難救助報酬的。前述原則亦延伸至本項後段「救助費用不包括被保險人或其代理人或其雇用之任何人為避免承保風險所提供救助性質之服務費用在內」，蓋這些人等所進行的救助行為，本屬契約義務之履行，與海難救助之無義務而為救助之本質不符。就此部分，仍得依「單獨費用或共同海損損失獲償」獲償。</p> <p>五、基於前點說明，為避免解釋上之困擾，本修正草案將 MIA 第六十五條第二項前段用語修正為「救助費用指海難救助人依法本得請求之海難救助報酬。」而「海難救助報酬」乙詞，解釋上並不包括「特別補償金」。但如保險單有承保「特別補償金」者，例如船舶所有人責任保險，則為第一項規定所涵蓋。</p>

<p>第二百零一條 (共同海損損失)</p> <p>除保險單另有明示約定外，被保險人於發生共同海損費用時，得依保險單上明示規定依被保險人損失比例自保險人處獲償，但關於共同海損犧牲，被保險人得全部自保險人處獲償，無須先行使對其他應負責分攤關係人之分擔請求權。被保險人已付或應付保險標的之共同海損分擔額，得依保險單上明示約定自保險人處獲償。除另有明示約定外，保險人對非為避免被保險危險事故所致損失之共同海損損失或分擔概不負責任。船舶、運費及貨物或其他分擔財產屬同一人時，保險人對其共同海損損失或分擔之責任，一如其屬於不同之人。</p>		<p>一、本條新增。本條規定共同海損損失之補償。</p> <p>二、共同海損為海事法歷史最久的法制，也是海上保險最基本承保的損失類型。海上保險有關共同海損損失之承保主要規定於英國 MIA 第六十六條。該條前三項分別針對共同海損損失、共同海損行為，以及共同海損分擔三名詞為定義。此三部分與本修正共同海損章相關用語一致，本修正草案不予納入規範。英國 MIA 第六十六條第四項至第七項為真正與海上保險有關之規範，本修正草案逐項列入規定。</p> <p>三、修正本條第一項規定「除保險單另有約定外，被保險人發生共同海損費用時，得依保險單上明示規定依被保險人損失比例自保險人處獲償，但關於共同海損犧牲，被保險人得全部自保險人處獲償，而無須先行向其他應負責分攤關係人之分擔之權利。」本項規定參考自英國 MIA 第六十六條第四項。本項規定為英國一八六八年 Dickinson v.s. Jardine 案所確定之原則，此原則後來亦納入 ITC 第十一條規定中。此原則之基本立論在於共同海損犧牲屬保險標的之直接損失(例如船舶為脫困而強力使用主機造成主機故障)，但共同海損費用則屬保險標的之間接損失，必須待所有共同海損分擔比例確定後，保險人對此部分的責任才告確定。</p> <p>四、修正本條第二項規定「被保險人已付或應付保險標的之分擔，得依保險單上明示約定自保險人處獲償。」本項規定參考自英國 MIA 第六十六條第五項。本項在規定保險人對共同海損分擔之補償原則，事實上，英國 MIA 第七十三條對此部分之補償亦有明文規定，如後續條文。</p> <p>五、修正本條第三項規定「除另有明示約定外，保險人對非為避免被保險危險事故所致損失之共同海損損失或分擔概不負責任。」本項規定參考自英國 MIA 第六十六條第六項。本項規定重申可獲保險單補償之共同海損損失必須是為避免被保險危險事故所致損失之共同海損損失及分擔，亦即不包括除外不保事項所致等。</p> <p>六、修正本條第四項規定「凡船舶、運費及貨物或其他兩者屬同一人時，保險人對其共同海損損失或分擔之責任，一如其屬於不同之人。」本項規定參考自英國 MIA 第六十六條第七項。本項規定的主要理由在於，如依共同海損基本法理，共同海事冒險利害關係人必須有二人以上，而於本項規定情況，等同所有利害關係人同屬一人，理論上並非共同海損。但海上保險實務上，船舶、運費及貨物等可能分屬不同保險人承保，如發生「共同海損行為」時，因非屬共同海損，將造成所有利害關係人之背後保險人無須負責之特殊情況。而本項規定之目的，就是將其視為分屬不同人一般為處理，如此才能計算出各利害關係人背後保險人之各自責任。</p>
<p>第四款 補償額度計算</p>		<p>一、本款名新增。</p> <p>二、本款針對保險人對損失之責任限度、全部損失、船舶之單獨海損、運費之單獨海損、貨物商品等之單獨海損、價值之分配、共同海損分擔及救助費用、</p>

		<p>對第三人之責任、補償額度之一般性規定、單獨海損特約條款、連續損失、損害防阻費用之補償等為規定。</p>
<p>第二百零二條 (保險人對損失之責任限度)</p> <p>被保險人就保險單所承保之損失可得獲償之補償額度，於不定值保險單為可保價值之全部，於定值保險單則為保險單確定保險價額之全部。</p> <p>對得由保險單獲償之損失，保險人或各保險人依其保險金額負補償額度比例之責任，於定值保險單以保險單所確定之保險價額為標準，於不定值保險單則以可保價值為標準。</p>		<p>一、本條新增。本條規定被保險人可獲補償及保險人對損失應負責之責任限度。</p> <p>二、現行海商法對損失責任額度並無規定。保險法於火災保險節第七十二條有保險金額為保險人所負責任之最高額度之規定。另同法第七十三條有針對定值及不定值保險單之賠償計算基準為規定。英國 MIA 對此規定於其第六十七條，分別於第一項針對被保險人可獲補償之數額，以及第二項針對保險人於定值保險單及不定值保險單之補償額度為規定。保險法與英國 MIA 第六十七條規定最大差異在於被保險人可獲補償之最高額度，於我國保險法，為保險金額，而於英國 MIA，則為可保價值或保險價額。英國 MIA 規定主要係基於財產保險之補償原則而言，蓋在理論上，保險事故發生時，被保險人所受到的損失事實上為可保價值或保險價額，並非保險金額。基於前述說明，由於英國 MIA 與我國保險法對於補償額度有基本上之差異，建議本修正參考英國 MIA 第六十七條規定為擬定。</p> <p>三、修正第一項規定「被保險人對保險單所承保之損失可得獲償之補償額度，於不定值保險單為可保價值之全部，於定值保險單則為保險單確定保險價額之全部。」一如前點說明，本項規定為財產保險損失補償原則之具體表徵。</p> <p>四、修正第二項規定「保險人或各保險人對得由保險單獲償之損失，依其保險金額負補償額度比例之責任，於定值保險單以保險單所確定之保險價額為標準，於不定值保險單則以可保價值為標準。」本項規定為針對「保險金額」與「可保價值(不定值保險)」或「保險價額(定值保險)」不一致時(可能為超額保險，亦可能為不足額保險)，保險人應負之責任額度為規定。</p>
<p>第二百零三條 (全部損失)</p> <p>依本章或保險單上之明示約定，於保險標的為全部損失時：</p> <p>一、如為定值保險單，補償額度為保險單所確定之保險價額。</p> <p>二、如為不定值保險單，補償額度為保險標的之可保價值。</p>		<p>一、本條新增。本條規定全部損失(全損)時之補償額度。</p> <p>二、現行海商法並無針對全損之補償限度規定。保險法火災保險第七十三條第二項規定「保險標的，以約定價值為保險金額者，發生全部損失或部份損失時，均按約定價值為標準計算賠償。」及第三項「保險標的未經約定價值者，發生損失時，按保險事故發生時實際價值為標準，計算賠償，其賠償金額，不得超過保險金額。」英國 MIA 有關全部損失之補償額度規定於第六十八條，分別為保險價額(定值保險)及可保價值(不定值保險)。英國 MIA 與我國保險法第七十三條規定仍存有差異之處，其間最大差異在於不定值保險。我國保險法為「保險事故發生時實際價值」，此用語雖未規定係事故前或事故後之價值，惟解釋上應指事故前之價值。而英國 MIA 規定為可保價值，按可保價值通常投保時之價值，而事故時之價值。由於英國 MIA 與我國保險法規定並不一致，因此建議參考英國 MIA 第六十八條為本條規</p>

		定。
<p>第二百零四條 (船舶、運費及貨物之單獨海損)</p> <p>船舶遭受非全損之損害時，除保險單另有明示約定外，其補償額度為：</p> <p>一、如船舶業已修理，被保險人得以合理之修理費用，扣除習慣性扣減獲償。但每一意外之補償不得超過保險金額；</p> <p>二、船舶部份修理時，被保險人得以前項計算合理修理費用，及由於未修理部份所致合理折舊計算其補償額度，但其總額不得超過如全部損害修理時按前項計算之修理費用；</p> <p>三、船舶未修理且未於保險期間內以受損船況出售時，被保險人得以因未修理損害所致合理折舊之補貼獲償，但不得超過該項損害按前述計算之合理修理費用。</p> <p>運費部份損失之補償額度，除保險單另有明示約定外，定值保險單為保險單所約定之數額；不定值保險單以可保價值，依被保險人所損失之運費與保險單所承保之全部風險運費比例獲償。</p> <p>除保險單另有特別約定外，貨物、商品或其他動產單獨海損之補償額度為：</p> <p>一、於定值保險單，所承保之部份貨物、商品或其他動產為全部損失時，一如不定值保險單所確定者般，以損失部份之可保價值與全部可保價值依保險單確定金額之比例部份獲償。</p> <p>二、於不定值保險單，所承保之部份貨物、商品或其他動產為全部損失時，一如全部損失之確定者般，以損失部份之可保價值獲償。</p> <p>三、全部或部份被保險貨物或商品於<u>抵達目的地及到達時之損害</u>，如為定值保險單，為保險單確定數額之比例部份；如為不定值保險單，則為可保價值部份，以抵達地總完好價值及毀損後價值之差額比例乘總完好價值計算獲償。</p> <p>四、「總價值」指批發或其估計價格、運費、卸載費用及已付稅</p>	<p>第一百三十九條 (船舶分損補償額之計算方式)</p> <p>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。</p> <p>第一百四十條</p> <p>運費部分損害之計算，已所損運費與總運費之比例就保險金額定之。</p> <p>第一百三十八條</p> <p>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。</p> <p>第一百四十一條</p> <p>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。</p>	<p>一、本條整併現行法第一百三十九條至第一百四十一條，並予以修正。本條針對船舶、運費及貨物之單獨海損為規定。</p> <p>二、第一項為有關船舶單獨之規定。本項參考英國 MIA 第六十九條規定分別就船舶單獨海損時已修理、部分修理，以及未修理且未出售三情況為修正。現行海商法第一三九條規定主要係參考英國 MIA 第六十九條規定而來，然兩者相較，存有下列差異：</p> <p>(一)第一項「船舶單獨海損之計算」用語上有瑕疵之處：第一、「船舶部分損害」在海上保險分類上，包括海損(單獨海損及共同海損)及費用(救助費用及單獨費用)，從條文真正意旨，所稱「船舶部分損害」應僅指「單獨海損」而已，而不應將其他海損及費用納入；第二、從第二項「部分損害未修復之補償額」視之，第一項「船舶部分損害」應指「已修復之船舶部分損害」。此用語瑕疵可能會引致諸多爭議。</p> <p>(二)第一項未將 MIA 「習慣性扣減」納入規範。雖然 ITC-83 船體 cl.14 已約定保險理賠不扣減新換舊，然我國法未規定之結果可能會影響其他船體保險單(例如遊艇條款)及理算師理算實務有關「習慣性扣減」之規定。</p> <p>(三)第二項「以船舶因受損所減少之市價為限」：依此用語，我國法顯採「完好市價減受損市價」計算標準，而非英國法之合理折損率計算標準。</p> <p>(四)第三項「保險期間內」用語解釋上應與 MIA 第七十七條第二項「同一保險單承保期間內」用語一致。</p> <p>基於以上說明，爰參考英國 MIA 第六十九條為第一項各款之規定。</p> <p>三、第二項為有關運費單獨海損之規定。本項參考英國 MIA 第七十條規定就運費之單獨海損修正。現行海商法第一百四十條「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」之規定不同於前述 MIA 第七十條之規定。我國海商法所歸納出之計算公式為：「所損運費/總運費 x 保險金額」。應注意的是，MIA 與海商法所歸納出之計算公式表面上雖有所不同，然由於所損運費及保險金額均為被除數，計算結果原則上相同。此外，現行海商法僅稱「總運費」，而非如 MIA 所規定之「總風險運費」，其結果為，前例本應扣除之預付運費，於我國法將不予扣除。而此即會牽動前述 MIA 與海商法計算方式雷同之結果。基於以上說明，本條文參酌英國 MIA 第七十條修正為下列「依保險單明示約定，運費部份損失之補償額度，定值保險單為保險單所確定數額；不定值保險單以可保價值，依被保險人所損失之運費與保險單所承保之全部風險運費比例獲償。」</p> <p>四、第三項為有關貨物單獨海損之規定。本項參考英國 MIA 第七十一條規定就貨物之部分損失修正。英國 MIA 第七十一條將貨物、商品或其他動產之分損補償額度區分為三類：一為定值保險單之一部全損；</p>

<p>捐之總和；如習慣上貨物商品係以未稅方式出售者，則未稅價值即得視為總價值。「總出售所得」指出售人應負擔所有出售費用之實際買賣售價。</p>		<p>二為不定值保險單之一部全損；三為貨物之全部或一部單獨海損。第一類比照「不定值保險單貨物可保價值」之方式為之，亦即依該法第十六條第三項規定，於貨物或商品不定值保險單之可保價值為被保財物之原價，另加航運相關費用及前述價值費用之保險費用。第二類係採取比照「全損」之方式為之(海上保險法第五十七條實際全損及第六十條規定準用之)。第三類係以受損貨物之總完好價值與其毀損價值比較後所求償之折損率，乘上其投保價值或可保價值比例分配獲償(亦即，毀損價值/完好價值 X 投保價值或可保價值)。另第四項針對「總價值 gross Value」及「總出售所得 Gross Proceeds」為定義。我國海商法規定方面，海商法第一百三十八條僅簡單規定：「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。」有下列應注意之處：</p> <p>(一)對於一部全損之情況，前述英國海上保險法規定係以「分損」處理，而非全損委付處理。我國海商法第一百三十八條並未就一部全損為規定，另依海商法第一百四十六條第一項但書規定，我國法似承認一部分損得以全損委付處理。</p> <p>(二)我國法係採「到達港」標準，此到達港可能為貨物目的港，亦可能航程中途放棄港。</p> <p>(三)我國法所採之「到達港價值」，究係指何種價值標準？不甚明確。如採一般運送法之「市價」標準的話，不僅與前述英國海上保險法所訂之「總售價」標準有相當程度之落差，且與貨損理算實務所採之「淨到達完好價值」標準不相一致。</p> <p>(四)我國法亦未對價格比較之「時」點為明確規定，在未來適用上可能會產生類似英國法類似之爭議。雖然我國法無須依照英國法判例採「出售時」價格基準，然為求公平及一致性，完好價值及受損價值之時間點必須相同，且盡量不逾抵港時間太長。</p> <p>(五)英國 MIA 第七十一條適用範圍不僅包括「貨物」，且包括「商品」及「其他動產」。我國海商法第一百三十八條僅規定「貨物」，而其他條文亦無「商品或其他動產」之情況下，我國法下，「商品或其他動產」之補償額度如何計算將生爭議。</p> <p>基於以上說明，我國現行法有關貨物分損之補償限度計算方式過於簡略，建議參酌英國 MIA 第七十一條規定為重新擬定。</p>
<p>刪除</p>	<p>第一百四十一條(變賣時之分損) 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</p>	<p>一、本條建議刪除。 二、從整個海商法立法背景視之，現行海商法第一百四十一條(亦即民國十八年海商法第一百六十二條及民國五十一年海商法第一百八十一條)規定原應仿例至日本商法第八百三十二條規定。惟不同的是，日本商法第八百三十二條僅規定貨物變賣，而我國</p>

	<p>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。</p>	<p>民國十八年及五十一年海商法係同時適用於船舶及貨物(現行海商法已修正僅適用於貨物乙項);另日本商法係適用於不可抗力之變賣，而現行海商法係適用於不可抗力及船長變賣以外之變賣類型。本條文在適用上有下列事項足資注意之處：</p> <p>(一)保險人之同意權：貨物是否變賣，如何變賣，原則上為貨物所有權人(貨物被保險人)之權利。如今保險人何得以享有貨物變賣之同意權？頗足推敲。從整個海上保險法理，保險人有權取得對貨物殘餘權益之情況有二：第一為賠付貨物全損(實際全損、推定全損、部分全損)之後(英國海上保險法第七十九條參照)；另一為貨物保險人接受貨物被保險人之推定全損委付通知之後(英國海上保險法第六十三條第一項參照)。亦即於前二情況下，由於貨物保險人「有權享有或取得」貨物殘餘之權益，被保險人(貨物所有人)變賣貨物之權利自應受到限制，且如已變賣，變賣所得亦歸保險人所有。其次，筆者以為，前述二情況為法律所賦予保險人之明示權利，因此於有該情況發生之可能時，被保險人似應負有不得任意處置受損貨物之義務，以避免侵害或損及保險人就該權利之期待權。換言之，如貨物發生有全損情事時(無論為實際全損或推定全損)，不待保險人是否已經賠付或接受委付，被保險人處置受損即應受到拘束。</p> <p>惟除前二情況外，如前段一開始所述，變賣貨物之決定權原則上仍在被保險人(貨物所有權人)身上。英國海上保險法有二規定亦可推演出同樣之解釋：第一為海上保險法第七十九條第二項規定：「保險人依前述各條項支付部分損失，不能獲得保險標的或其所餘留之權利；然保險人得就其所支付損失之額度，依本法規定，保險代位行使損失意外發生時起被保險人對於或有關保險標的之一切權利及救濟。」此條款明顯規定保險人賠付分損時，僅取得對應負責第三人之代位追償權利，並未能獲得保險標的之殘餘權利。換言之，獲得分損給付之被保險人仍保有對標的殘餘之所有權；第二為海上保險法第七十八條第四項所規定之損害防阻義務。該項規定被保險人及其代理人於任何情況下，有責任採取合理措施以避免或減輕損失。有關損害防阻條款之性質及相關規定，會於下節有詳細討論。然大體而言，如變賣為減輕損失之合理措施，被保險人本得逕自變賣之，無待保險人同意。例如某些具易腐性質之貨物(例如水果)，或有些必須為緊急處理否則極可能會使損害急遽擴大(例如穀類水濕)之貨物等。</p> <p>基於前述論據，受損害貨物之變賣是否須經保險人同意，應視情況為定。我國法未加區分，不僅有違海上保險實務慣例，且會造成被保險人貨物變賣處理耗時困難之窘境。本修正認為本條文保險人貨物變賣同意權行使之範圍應有所限制始可。</p> <p>(二)「除不可抗力或握船長依法處理者外」：不可抗力</p>
--	---	---

		<p>之變賣或可稱為強迫性變賣(force sale)，主要係指貨物運送途中受損，基於貨物性質特殊(例如易腐)，必須立即處理，運送人依其運送受託人權限所為之變賣。而船長變賣係指船長例如依我國民國五十一年舊海商法五十一條規定：「船長非為支付船舶修繕費、救助費，或其他繼續航行所必要之費用，不得為左列行為：一為金錢之介入。二將貨載之全部或一部變賣或出質。」[註：此船長得變賣貨物之規定已不復見於我國現行海商法，即使是我國新制訂的「船員法」亦無該規定，換言之，於我國現有規範下，船長是否仍擁有此權利，很有爭議]。</p> <p>(三)「保險價額」：此保險價額應為「保險金額」之誤植。</p> <p>三、綜上說明，由於我國法規定不僅有違海上保險實務慣例，且會造成被保險人貨物變賣處理耗時困難之窘境，另英國 MIA 對此亦無規定，且有損害防阻條款及共同海損等適用，為避免適用上之爭議，本修正草案予以刪除。</p>
<p>第二百零五條 (對第三人之責任)</p> <p>被保險人以明示條款投保其對第三人任何責任之保險，依保險單上之任何明示約定，其補償額度為被保險人對第三人就該責任所已賠付或應賠付之金額。</p>		<p>一、本條新增。本條規定責任保險之補償額度。</p> <p>二、現行海商法並未針對責任保險之補償額度為規定。保險法第九十條規定「責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責。」英國 MIA 對此規定於第七十四條規定「被保險人以明示條款投保其對第三人任何責任之保險，依保險單上之任何明示約定，其補償額度為被保險人對第三人就該責任所已付或應付之金額。」大體而言，英國 MIA 第七十四條規定與我國保險法第九十條規定差異有限，但二者最大差異在於英國 MIA 第七十四條有「依保險單上之任何明示約定」用語。此用語非常重要，例如船舶保險單通常僅明文承保四分之三碰撞責任，如無此用語(例如我國保險法規定)，將造成保險人必須賠付四分之四碰撞責任。</p> <p>三、基於以上說明，本修正草案參考英國 MIA 第七十四條為本條規定「被保險人以明示條款投保其對第三人任何責任之保險，依保險單上之任何明示約定，其補償額度為被保險人對第三人就該責任所已付或應付之金額。」</p>
<p>第二百零六條 (補償額度之一般性規定)</p> <p>關於保險標的所遭受之損失，本章前揭條文未規定其補償額度者，應儘可能地依其性質準用前述各條所揭示之補償額度原則。</p> <p>本章有關補償額度規定，不應影響複保險相關規定，或限制保險人得反證全部或部份保險利益或全部或部份保險標的於損失發生時並未處在保險單風險中之相關規定。</p>		<p>一、本條新增。本條針對無補償額度規定可茲適用之情況下，應如何計算補償額度之一般原則，以及本法有關補償額度之相關規定不應影響複保險、保險利益及承保風險等相關規定。</p> <p>二、我國現行海商法及保險法並未針對無補償額度規定可茲適用之情況下，應如何計算補償額度之相關規定。英國 MIA 對此規定於其第七十五條第一項。再者，本章有關補償限度之規定，例如全部損失、各類單獨海損、救助費用及共同海損等，均涉及可保價值及保險價額等內容，而未處理與複保險及保險利益等關連性，而此可能會導致例如「善意複保險要比例分配」而本節「補償額度仍依可保價值為計</p>

		<p>算」之衝突情況。因此，英國 MIA 第七十五條第二項進一步針對前述情況為排除。</p> <p>三、基於以上說明，本條文參考英國 MIA 第七十五條第一項及第二項規定為擬定。</p>
<p>第二百零七條 (單獨海損特約條款)</p> <p>保險標的以不負責單獨海損條件為保險時，被保險人非因共同海損犧牲所發生之部份損失不能獲償，但保險單上之契約約定可以劃分者不在此限；如契約可劃分，被保險人得以任何可劃分部份之全損獲償。保險標的以不負責全部或特約比例單獨海損條件為保險時，保險人無論如何均須負責救助費用及單獨費用，以及其他為避免所承保之損失，依損害防阻條款規定所適當發生之費用。</p> <p>除保險單另有約定外，保險標的以不負責特約比例單獨海損條件為保險時，共同海損損失不得加在單獨海損損失上，以求達到該特約比例。為確定是否已達到特約比例，只考慮保險標的實際所遭受之損失。單獨費用及為確定及證明該損失所附隨發生之費用應予除外。</p>		<p>一、本條新增。本條規定海上保險常見的單獨海損特約條款，以及自負額及起賠額條款之相關補償額度處理問題。</p> <p>二、海上保險為提供不同程度承保範圍的保險商品，除一般承保風險外，亦通常會推出較低承保程度之平安險，有時亦會於於二者之間提供中間型的險種。最典型的範例為貨物保險，一如現在的 ICC(A)(B)(C)等承保範圍不同的條款，而更早期的名稱即為「全險 All Risks」、「水漬險或賠單獨海損險 With Average」及「平安險或單獨海損不賠險 Free Particular Average- 簡稱 FPA」。由於海上保險除承保各類損失外，尚包括許多費用類型，例如共同海損及海難救助費用，而這些費用通常具強行承保之性質，因此僅投保承保範圍較低的險種時，例如 FPA，即會產生前述費用之承保及其補償額度等計算問題。是英國 MIA 第七十六條第一項規定有關共同海損犧牲之部分：「保險標的以不負責單獨海損條件為保險時，被保險人非因共同海損犧牲所發生之部份損失不能獲償，但保險單上之契約約定可以劃分者不在此限；如契約可劃分，被保險人得以任何可劃分部份之全損獲償。」而 MIA 第七十六條第二項則進一步規定救助費用、單獨費用及損害防阻費用之承擔：「保險標的以不負責全部或特約比例單獨海損條件為保險時，保險人無論如何均須負責救助費用及單獨費用，以及其他為避免所承保之損失，依損害防阻條款規定所適當發生之費用。」基此，本條文第一項及第二項參酌前述 MIA 第七十六條第一項及第二項為規定。</p> <p>三、其次，或為敦促被保險人能自我小心，或基於小損害不賠等原則，海上保險實務經常有「自負額 deductible」及「起賠額 franchise」的約定。前者係除全損外，於每一保險事故發生時，被保險人應自行負擔的額度；後者係先約定一定比例，損失必須達到此一比例時，保險人始負全部保險責任。「自負額」通常為一固定額度，適用上問題較少；而「起賠額」通常涉及損害比例之計算，通常會衍生哪些損失或費用可否納入損害比例計算上之爭議！是否納入計算非常重要，因起賠額的特徵是，達到起賠額標準，保險人原則上全賠，未達標準者，保險人是無須理賠的。英國 MIA 對後者計算所採取的規定是：在計算起賠額時，共同海損損失、單獨費用及確定或證明損失之附隨費用均不列入起賠額計算中的。此分別規定於英國 MIA 第七十六條第三項及第四項，本修正從之，並為本條第三項及第四項為規定。</p>
<p>第二百零八條 (連續損失)</p>		<p>一、本條新增。本條針對損失發生而未修復時，復再發生之後續損失及之後發生全損等情況為相關規定。</p>

<p>除保險單另有約定外，保險人依本章規定應負責連續發生之損失者，即使所有連續損失之總額已超過投保金額，亦應負責。</p> <p>於同一保險單所承保之部份損失未及修理或以其他方式補償時，隨後發生全部損失，被保險人只能以全部損失獲償。但本項之規定並不影響保險人在損害防阻條款下之責任。</p>		<p>二、海上保險，特別是船舶保險，於保險期間發生數次意外的情況並非不常見。但如每次意外發生即進行修理，對船期安排及修理費用(例如入塢費用)等會造成非常嚴苛的負擔。因此實務上經常會在適航的情況下，繼續航行營運，再擇定一方面時間才進行連續意外損失之修理，此時會發生幾個應符合處理的特殊情況：第一、所有連續損失修理加起來的總額可能超過投保金額；第二、連續損失在尚未修理或僅部分修理時，船舶發生全損。對此，英國 MIA 第七十七條第一項及第二項分別予以規定處理，亦即於前者，即使所有連續損失之總額已超過投保金額，亦應負責；於後者，被保險人只能以全部損失獲償。後者在海上保險學理上稱之為「兼併理論 Doctrine of merger」或「大吃小理論 greater absorbs the lesser」。</p> <p>三、第一項規定連續損失補償原則，亦即「除保險單另有約定外，保險人依本章規定應負責每一連續發生之損失者，即使所有連續損失之總額已超過投保金額，亦應負責。」本項參考英國 MIA 第七十七條第一項為訂定。在保險法理上，連續損失中的每一次損失，均可當作單一保險事故處理，並適用一次的投保金額。因此，連續損失之所有損失總額加起來超過投保金額，保險人仍應賠付。而本條規定的另一目的是可以解除連續損失之總額如超過投保金額時，是否會被認定為推定全損之爭議或疑慮。</p> <p>四、第二項規定兼併原則，亦即「於同一保險單所承保之部份損失未及修理或以其他方式補償時，隨後發生全部損失，被保險人只能以全部損失獲償。但本項之規定並不影響保險人在損害防阻條款下之責任。」本項參考英國 MIA 第七十七條第二項為訂定。前段規定為兼併理論，亦即數連續損失而未修理前如發生全損，僅能以全損賠付。於但書規定部分，由於損害防阻費用屬附加承保本質，保險人同意既使超過投保金額，亦會賠付，因此不應受到影響。</p>
<p>第二百零九條 (損害防阻費用之補償)</p> <p>保險人對於被保險人及其受雇人、代理人，為履行<u>第一百八十六條</u>減輕損害義務所生之合理費用，不論有無效果，均負償還之責。其償還數額與賠償金額合計超過保險金額，仍應償還之，但契約另有訂定者，不在此限。</p> <p>保險人對於前項費用之償還，以保險金額對於保險標的之價值比例定之。<u>被保險人及其受雇人、代理人</u>為履行<u>第一百八十六條</u>義務所生損失或責任，有效避免或減輕保險人保險責任者，就其效果，保險人應於保險金額內予以補償，不適用本條第二項規定。但契約另有訂定</p>	<p>第一百三十條 第二項及第三項(損害防阻費用之補償)</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、條序變更。本條修正現行法第一三〇條第二項及第三項之規定，改訂項序為第一項及第二項，並增列第三項規定。</p> <p>二、損害防阻條款原規定於傳統 S.G. 船貨保險單，之後被納入英國 MIA 第七十八條規定，並加上損害防阻義務。前述條款目前已普遍存在於各海上保險保險單中(除極少數條款外，例如運費保險條款)。英國 MIA 第七十八條規定：</p> <p>(1) 如保險單上約定有損害防阻條款，此約定應視為保險契約之附加約定，被保險人依該條款規定所適當發生之費用得自保險人處獲償；即使保險人已賠付全損或保險標的以不負責全部或特約比例單獨海損條件保險，保險人仍應負責。</p> <p>(2) 本法所規定之共同海損損失、分攤及救助費用，均不得於損害防阻條款下獲償。</p> <p>(3) 凡為避免或減輕非保險單所承保損失而發生之費用，均不得於損害防阻條款中獲償。</p> <p>(4) 被保險人及其代理人於任何情況下，有責任採取</p>

<p>者，不在此限。 <u>本法所規定之共同海損損失、分擔及救助費用，均不得於損害防阻條款下獲償。</u></p>		<p>合理措施以避免或減輕損失。</p> <p>三、與英國 MIA 第七十八條各項規定相較，我國現行海商法第一三〇條各項規定差異不大，但仍有下列修正之建議：</p> <p>(一)參考英國 MIA 第四項規定，第一項刪除「要保人或」並增列「及其受雇人、代理人」。</p> <p>(二)第一項配合前述 MIA 用語，於費用之前，增列「合理」二字。</p> <p>(三)第一項增列「不論有無效果」二字，以明確損害防阻費用之補償不以損害防阻作為有避免或減輕承保損失有效果者為限。</p> <p>(四)第一項「合計超過保險標的價值」顯屬違誤，應修訂為「合計超過保險金額」。</p> <p>(五)原條文第三項規定費用之償還以「保險金額」為限，僅見於英式協會船體條款，無論是英國一九〇六年海上保險法、日本商法典、德國商法短等國法律，並無類似金額之限制。建議刪除第三項「以保險金額為限。但保險金額不及保險標的物之價值時，則」等語，並於第二項後段增列但書「，但契約另有訂定者，不在此限」規定，以保留議定費用保險補償之契約議定性質。</p> <p>(六)參考 MIA 第七十八條第二項規定，增訂第三項規定「本法所規定之共同海損損失、分擔及救助費用，均不得於損害防阻條款下獲償。」</p> <p>(七)被保險人等為損害防阻行為可能造成額外損失或責任，而該損失或責任非現行損害防阻「費用」可獲補償之不利情況，爰於草案第二項後段予以增訂，於有效避免或減輕保險人保險責任之效果範圍內，由保險人於保險金額內予以補償。</p>
<p>第五款 保險人補償後之權利</p>		<p>一、本款名新增。本款規定保險人補償後之權利，最主要者為保險代位。</p> <p>二、保險代位(subrogation)僅見於財產保險，為補償原則及最大誠信原則所衍生而來。英美保險代位權利的行使與我國法保險代位權利的行使存在二個較大的區別在於：第一、英美法之保險代位，保險人行使時係以「被保險人」名義，但於我國，由於國內通說已採法定債權讓與，因此保險人係以自己的名義為保險代位權利的行使；第二、英美保險代位的概念，於賠付全損時，等同委付，保險人有權取得保險標的所有殘存的權利，但我國法並無類似規定。</p> <p>三、至於保險代位於二十世紀及二十一世紀的檢討中，主要集中在三議題上：</p> <p>第一、保險人以被保險人名義行使保險代位權利時，可能會造成對第三人的不公平，例如被保險人如破產且訴訟敗訴，訴訟費用將無法向行使保險代位的保險人為主張；</p> <p>第二、向第三人追償所得的分配問題，英美法對於追償所得的分配係採用所謂的「pay up recovery down」，也就是在誰負擔各成本費用部分採「被保險人自負額→保險金→未投保部分」順序，於求償所得之分配部分則反向。</p> <p>第三、代位權契約棄權條款部分，亦即被保險人與第</p>

		<p>三人間之契約如有放棄被保險人請求權行使之條款，保險人是否受該條款拘束等問題。</p>
<p>第二百一十條 (保險代位)</p> <p>除契約另有約定外，被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人於給付賠償金額後，有權取得對保險標的所殘存之全部或可劃分部分之全部權利及利益，並得代位行使被保險人對於第三人之請求權。但保險人僅賠付分損者，無權取得對保險標的之殘存權利及利益。</p> <p>保險人就前項所負保險責任有安排再保險者，前項代位權的行使，不受該再保險之影響。</p>		<p>一、本條新增。本條規定海上保險之保險代位權。</p> <p>二、現行海商法並無保險代位之相關規定，我國有關保險代位主要依據為保險法第五十三條「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限(第一項)。前項第三人為被保險人之家屬或受僱人時，保險人無代位請求權。但損失係由其故意所致者，不在此限(第二項)。」至於英國 MIA 則規定於第七十九條。保險法第五十三條及英國 MIA 第七十九條最大差別在於後者有針對全損及分損保險人可否取得對保險標的殘存利益之點為規定。至於保險代位行使時應以誰的名義？我國保險法理論及司法實務雖與英美法不同，但海上保險法無須對此明文規定，以保留彈性。至於我國保險法第五十三條保險代位行使時的二大限制：一為賠償金額之限制，另一為對象的限制(不得為被保險人之家屬或受僱人)，在實際運作上雖與英美司法實務差異不大，但由於英美法係以被保險人名義為行使，此二限制如於海上保險予以明文，可能會導致英美法保險代位行使上之障礙，因此本修正草案不予以訂明。</p> <p>三、基於前述論述，本修正本條文參考保險法第五十三條及英國 MIA 第七十九條為以下之規定「除契約另有約定外，被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人於給付賠償金額後，有權取得對保險標的所殘存之全部或可劃分部分之全部權利及利益，並得代位行使被保險人對於第三人之請求權。但保險人僅賠付分損者，無權取得對保險標的之殘存權利及利益。」</p> <p>四、由於海上保險通常有再保險之安排，過去十餘年來我國司法界針對『保險人行使保險代位時，是否應扣除再保險理賠』？晚近判決認定無須扣除，亦即無須扣除再保理賠，歷年司法判決詢問產險公會的意見亦為同樣表達。爰增訂第二項『保險人就前項所負保險責任有安排再保險者，前項代位權的行使，不受該再保險之影響。』，以為明確。</p>
<p>第二百一十一條 (影響保險代位權之契約)</p> <p>海上保險契約訂有保險人不受被保險人與第三人所締結之契約中訂有免除或限制被保險人向該第三人為任何損害賠償請求之約定者，除非被保險人於與該第三人締約契約時，將保險契約的上開約定通知保險人，否則保險人不受該條款效力之拘束。</p>		<p>一、本條新增。本條規定被保險人與第三人間免責條款是否拘束保險人等問題。</p> <p>二、一如前述，被保險人與第三人間之免責條款約定為英美各國於二十世紀及二十一世紀有關保險代位的檢討中主要問題之一。此一問題有許多學理上的背景因素，包括英美法係以被保險人的名義為保險代位求償，解釋被保險人本應受到其與第三人間免責條款效力之拘束；第二是保險代位基礎理論問題，因保險代位為保險賦予保險人於賠付保險金後之一項權利，被保險人與第三人免責條款之約定，形同減損甚或侵害保險人前述保險代位之權利。被保險人與第三人間免責條款之約定十分常見，例如</p>

		<p>被保險人與合約廠商間，或被保險人與受雇人或代理人間等均非常常見。此類免責條款本身之效力為何？非本修正所欲探討之內容。於各國相關討論上，保險人是否應受該條款效力之拘束？從保險契約本身的角度，最重要的關鍵點有二：第一、保險契約是否有明確的不受免責條款拘束之用語；第二、該保險契約約定於保險契約締約前，業已很清楚地通知被保險人。至於我國學術理論方面，則以法定債權讓與的理論為依據，亦即債權讓與通知加害第三人之前之免責約定仍為有效，通知後之免責約定則無效。</p> <p>三、就被保險人與加害第三人間免責約款效力是否拘束保險人乙點，英美法前述見解以及二〇〇年澳洲海上保險法修正第八十五(A)條雖有「海上保險契約如約定，於被保險人與第三人所締結之契約中訂有免除或限制被保險人向該第三人為任何損害賠償請求約定，保險人不受該條款效力拘束者，僅於該與第三人之契約締約時，保險人已將前述約定以書面方式明確通知被保險人，否則保險人不得主張該約定之效力。」之規定，但類似規定的實務運作是被保險人與第三人簽訂類似契約時(一般稱之為補償性質契約)，應將該契約事先知會保險人，否則保險人可不受該條款之拘束。基此，爰為本條規定『海上保險契約如約定，於被保險人與第三人所締結之契約中訂有免除或限制被保險人向該第三人為任何損害賠償請求約定，保險人不受該條款效力拘束者，被保險人應於與該第三人締約時，將前述約定以書面方式明確通知保險人。』</p>
<p>第二百十二條 (向第三人追償所得款項之權利)</p> <p>因保險代位向任何第三人進行追償所取得之海上保險契約所承保損失之全部或一部，除保險人與被保險人另有特別協議外，該追償所得應依以下方式及順序予以分配：</p> <p>一、先支付該追償訴訟所需之作業及與其有關之法律費用。如追償所得無法全額支付前述費用，則予以比例支付。</p> <p>二、如該追償係保險人行使保險代位所提起之訴訟，保險人有權先收取其已依約賠付給被保險人之保險金。如該追償係被保險人提起之訴訟，保險人有權收取其已依約賠付給被保險人之保險金。如該追償係保險人及被保險人共同起訴者，追償所得依前段規定為分配，如有不足則比例分配。</p> <p>三、超過前二款各項費用或金額之追償所得及其利息，依費用發</p>		<p>一、本條新增。本條規定向第三人追償所得款項如何處理之相關分配順序規定。</p> <p>二、於保險代位訴訟，無論是英美法系以被保險人名義起訴，抑或依我國學術及司法法定債權讓與之見解以保險人自己的名義起訴，均會發生追償所得可能高於賠償金額等之情況。發生之因素很多，有些是因為利息、匯差、自負額，有些則是因為保險不足額賠償所致(例如被保險人損失超過千萬，但保險金額及賠償金額僅五百萬)。這些追償所得應於保險人與被保險人間進行分配，英美法係採所謂的「pay up recovery down」，也就是在誰負擔各成本費用部分採「被保險人自負額→保險金→未投保部分」順序，於求償所得之分配部分則反向。而我國學術理論則有「保險人優先說」、「被保險人優先說」及「平均分配說」等不同理論。權衡英美法系與我國法保險代位理論上之差異，有關追償款分配等問題，二〇〇〇年澳洲海上保險法修正第八十七(A)條提供較為折衷且不影響學術理論差異之規範建議，爰參照之，並為本條規定。</p>

<p>生期間及訴訟費用分攤比例為比例分配。</p>		
<p>第二百十三條 (不足額保險之效力)</p> <p>保險金額小於可保價值，或於定值保險單時，保險金額小於保險價額，其差額部分視為被保險人自己承保。</p>		<p>一、本條新增。本條規定不足額保險之效力。</p> <p>二、現行海商法並無不足額保險相關規定。保險法則於火災保險第七十七條規定「保險金額不及保險標之物之價值者，除契約另有訂定外，保險人之負擔，以保險金額對於保險標之物之價值比例定之。」而英國 MIA 第八十一條規定「若被保險人之投保金額小於可保價值，或於定值保險單時小於保險價額，被保險人視為自己承保未保險部份之差額。」一如前述，不定值保險以可保價值為價值認定標準，而定值保險則以保險價額為標準。我國保險法均以「保險標之物之價值」定之，將會產生定值保險之保險價額處於市價浮動之狀態，與定值保險之制度立意相背離。</p> <p>三、基於以上說明，本條文參考英國 MIA 第八十一條，規定「保險金額小於可保價值，或於定值保險單時，保險金額小於保險價額，差額部分視為被保險人自己承保。」</p>
<p>第十章 海事求償責任限制</p>		<p>一、本章名新增。</p> <p>二、船舶所有人責任限制為海商法所特有之制度。二十世紀初以來，國際間已發展包括一九二四年海船所有人責任限制公約、一九五七年海船所有人責任限制公約(含一九七九年修正議定書)及一九七六年海事求償責任限制公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)(含一九九六年修正議定書及二〇一二年修正)三大公約體系。除極少數國家為前二公約會員國外(依國際海事法委員會 CMI 網站資料顯示，一九二四年公約實質上僅剩一個會員國，而一九五七年公約尚約有二十個會員國)，多數國家已簽署批准或加入或採用一九七六年公約或其修正議定書(依國際海事組織網站資料顯示，迄至二〇一八年三月，簽署批准或加入一九七六年公約及其一九九六年議定書之國家數分別達五十三國及五十五國，分占全球船噸達百分之五十六及百分之六十之多。如將一九七六年公約及一九九六年議定書重複累計結果，全球約有八十國批准或加入一九七六年公約體系)。</p> <p>三、一九七六年海事求償責任限制公約係以責任類型作為責任限制適用之主體，已脫離傳統上以船舶所有人為責任限制主體之規範模式，現行法船舶所有人責任限制規定於第二章船舶第一節船舶所有權之下，在編排體制及名稱使用上已不甚適當，因此改以「海事求償暨責任限制」為名，取代傳統上所使用之船舶所有人責任限制，並以專章規範之。各國國內法部分，亦多以專章處理，例如德國二〇一二年商法典海商篇修正將責任限制列為該篇第七章(第五九四條至第六百條)、挪威二〇一〇年海商法修正將責任限制列為第九章(第一七一一條至第二四五條)，日本則以『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律』專法定之等。</p>

		<p>四、另海事求償責任限制體制，依國際海事組織之分類，除前述三項國際公約系統外，尚有若干與船舶所有人責任有關之特殊責任補償公約規範類型，主要與污染及殘骸移除有關，包括油污染民事責任公約(以下稱 CLC 公約)、燃油污染民事責任公約(以下稱燃油公約)、有害有毒物質污染民事責任公約(以下稱 HNS 公約)及殘骸移除責任公約等，規定相當繁複，有必要整合於同一章節內為統一規範。</p>
<p>第二百十四條 (海域及軍艦公務船舶之適用)</p> <p>本章第三節至第四節有關海事求償責任限制之規定，適用於中華民國海域及專屬經濟海域所發生之事件，但本章另有規定者除外。 軍事建制艦艇以外專用於公務之船舶，除本章另有規定外，亦適用之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條主要分別針對本章「海域」及「軍艦及公務船」之適用問題為規範。海域適用對於污染(燃油污染、油料污染、有害有毒物質損害)及殘骸移除責任等關係甚鉅，本條前段明文規定除本章另有特別規定外，本章規定應適用我國海域及專屬經濟區。解釋上，海域之詞當然包括我國所管轄之內水、潮間帶、領海、鄰接區、專屬經濟區及大陸礁層等。另一般海事求償責任限制所適用之海事求償責任限制項目之海域適用範圍，依相關海事求償本身規範為定，非本條所適用。</p> <p>三、軍艦及專用於公務之政府船舶是否適用海事求償責任限制規定？從主權豁免及海事求償責任限制源自鼓勵航海之背景觀之，似乎應採否定見解。然晚近國家賠償概念已明確且海事求償責任限制制度已逐漸不再強調鼓勵航海等理由下，軍艦及專用於公務之政府船舶不適用海事求償責任限制之見解已不復存在。另軍艦等公務船有國家賠償法適用外，我國海洋污染防治法(與海上污染有關)及商港法(與殘骸移除有關)亦均未將軍艦等公務船排除。從國際公約發展角度，一九二四年海船所有人責任限制公約第十三條尚有軍艦等不適用該公約規定之明文，但一九五七年乃至一九七六年公約已無相關明文。在無任何明文適用或不適用之情況下，只要符合「海船」之基本要求，即有公約之適用，並得依公約主張責任限制。爰參考挪威二〇一〇年海商法第一八一條規定之旨趣為本條第一項規定，公務船仍有海事求償責任限制之適用，惟軍事建制艦艇均為戰備使用且船噸計算特殊，不予以納入。</p>
<p>第二百十五條 (視同公約締約國及公約之適用)</p> <p>海事求償責任限制，本章未規定者，應參照下列國際公約規定，為相關之準用及解釋：</p> <p>一、一九七六年海事求償責任限制公約及其一九九六年修正議定書或其後任何生效實施之修正。</p> <p>二、一九九二年油污損害民事責任國際公約及其後任何生效實施之修正。</p> <p>三、二〇〇一年燃油污染損害民事</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、礙於國際現實，我國無法參與或簽署批准與海事有關之任何國際組織或其所擬定之各項公約，本章規定雖盡量將目前國際間各國較多採用之相關公約規範予以納入，然仍難免有疏漏或不足之處。再者，海事求償責任限制為海商法特有制度，國內其他法制甚為罕見(僅核子損害賠償法有類似規定)，因此當本章適用上爭議或法規欠缺時，於我國將面臨無法準用或參考之窘境。為解決前述困境及窘境、符合公約本身之解釋、使我國法盡量與國際現有主流規範接軌，採國際私法直接適用法之法理，為本條第一項之規定，使本章規定有疏漏或解釋上爭議時，能直接適用相關公約並與公約規範為同樣之解釋。</p> <p>三、海事求償責任限制國際規範變動頻率不高，唯一例</p>

<p>責任國際公約及其後任何生效實施之修正。</p> <p>四、二〇〇七年殘骸移除奈洛比國際公約及其後任何生效實施之修正。</p> <p>前項各國際公約有關本章各項責任限制額度及其所適用之總噸位級距有任何修正或變動者，我國中央主管機關應審酌國際立法變動、幣值變動、我國經濟暨海運市場、責任保險之投保情況、國內及國際相關責任限制求償事故案例經驗等進行檢討，必要時提出法規修正案，送立法院審議。本項中央主管機關為交通部。</p> <p>前項修正之生效日期不得早於該修正所參考之國際規範之生效實施日期。</p>		<p>外為責任限制額度，此為一九五七年海船所有人責任限制公約及一九七六年海事求償責任限制公約採取之金額制(或稱船噸制)不可避免之事項。因金額制(或船噸制)之固定限額，雖有計算便利、採責任額度不隨船舶毀損而變動、具高度可保險性等優點，但仍有因通貨膨脹而導致限額價值減損之缺陷，而此缺陷必須藉由定期修正或提高責任限制額度予以抵銷或解決。爰依據一九七六年海事求償責任限制公約第二十一條及一九九六年海事求償責任限制公約修正議定書第八條規定之趣旨，為第二項之規定，由交通主管機關審酌提高責任限制額度及噸位級距之妥適性，並提出必要的法律修正。</p> <p>四、由於國際規範通常有生效門檻之限制，為避免我國責任限制額度修正之生效日期早於國際規範生效實施日期，爰為第三項規定，以為限制。</p>
<p>第一節 一般海事求償責任限制</p>		<p>一、本節節名新增。</p> <p>二、本節主要針對一般海事求償責任限制為規範，以便與第二節以下污染責任限制等特殊規定為區分。</p> <p>三、在學理上，為與海上貨物運送單位責任限制相區別，有稱此為「總責任限制」。「海事求償責任總限制」雖可與「單位責任限制」有所區分，但卻無法與「燃油污染」等責任及其限制區分。國外對於 LLMC 有時會以 Global Limitation 或 General Limitation，前者係與單位責任限制比較時使用，後者係進一步與燃油污染等區分時適用，本修正仍建議採用「General Limitation 一般海事求償責任限制」乙詞，避免「總責任限制」乙詞造成涵蓋其他責任限制類型在內之『總責任限制』之誤解。</p>
<p>第二百十六條 (有權主張責任限制之人)</p> <p>除本章另有規定外，船舶所有人及救助人得依本章規定限制其責任。前項船舶所有人包括船舶所有權人、船舶承租人、期間傭船人、船舶經理人及船舶操作人。第一項海難救助人包括於任何提供直接與海難救助作業及第二百十七條第四款為有關作業服務之人。如本章所規定之各項得主張責任限制之求償事項係向船舶所有人或海難救助人應對其行為、過失或疏失負責之人提出者，此被請求之人亦有權依本節規定主張責任限制。承保本節可主張責任限制之求償事項之保險人，具有與被保險之船舶所有人或救助人得主張責任限制之同樣權利。</p>	<p>第二十一條 (船舶所有人責任之限制)</p> <p>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：</p> <p>一. 在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。</p> <p>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。</p> <p>三. 沈船或落海之打撈移除所生之債</p>	<p>一、本條新增。現行海商法第二十一條將『有權主張限責之人』、『限責事項』及『限責額度(金額制及船價制)』於同條規定。參考一九七六年海事求償責任限制公約及各國立法例，將該三項為區分，予以分條規定。本條即將現行海商法第二十一條得主張限責之人(亦即第一項前段及第二項)予以抽離，獨立成為單一條文，以與一九七六年海事求償責任限制公約第一條相對應。</p> <p>二、本條第一項參考一九七六年海事求償責任限制公約第一條第一項規定明訂有權主張責任限制之人為船舶所有人及救助人。另污染責任限制部分，由於國際相關公約通常僅課以「船舶登記所有人」負擔嚴格的污染責任，相對地，亦僅賦予「船舶登記所有人」有權主張責任限制。此將造成得主張污染責任限制之人之範圍，與一九七六年海事求償責任限制公約得主張海事求償責任限制之人之範圍並不相同之情況。基此，第一項雖明訂「船舶所有人及救助人」得主張責任限制，然另加上「除本章另有規定外」乙詞，以示區分及分別適用。</p> <p>三、第二項針對「船舶所有人」為定義。與現行海商法</p>

	<p>務。但不包括依契約之報酬或給付。</p> <p>四. 為避免或減輕前二款責任所負之債務。</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。</p>	<p>第二十一條第二項規定定義不同的是，本項特別增列「船舶承租人、期間傭船人、」乙詞。按一九七六年海事求償責任限制公約僅言「charterer」，並未針對該詞為進一步說明，造成各國對該詞有不同解讀，有認為僅限光船承租人(demise charterer 或 bareboat charterer)，亦有認為應包括論時承租人(time charterer)及以船舶之全部或一部供運送為目的之論航或航次傭船人(voyage charterer)或艙間傭船人(space or slot charterer)等其他類型的 charterer。國際海事法委員會 Committee Maritime International 近年來針對各國有關 LLMC 公約 charterer 的定義範圍為調查之結果，英美等多數國家亦多採廣泛納入之意見，本草案原則上僅擴及包括期間傭船人，暫不將航程傭船人納入。</p> <p>四、海難救助於危難救助過程中仍可能會因過失而負擔對被救助之對象或其他第三人之人命傷亡及財產毀損滅失之責任；其次，海難救助服務可能以「非船」方式進行，例如使用直昇機、非屬嚴謹船舶定義的起重機等，因此，基於鼓勵救助之立場，海難助人應賦予得主張責任限制之權利，且必須要有一較低且固定的責任限制額度，以處理非船救助之情況。再者，廣義的救助類型很多，有人在船的救助，無人在船的撈救及沈船打撈，甚至為避免或減輕損害所採取之作為等均屬之。然一九八九年海難救助國際公約針對「海難救助作業」有其嚴格的法律定義，如依該定義，可能許多與海難救助性質相近之撈救及損害防阻等作業，因不符合「海難救助」之定義，而無法享有一九七六年海事求償責任限制公約賦予海難助人較低及固定限額之利益。因此有必要將助人之定義擴大包括撈救及損害防阻等作業。爰參考一九七六年海事求償責任限制公約第一條第三款規定，為本條第三項之規定。</p> <p>五、船舶所有人或海難助人應對某人之行為負責之人，例如受雇人或代理人等，這些人可能直接成為責任限制債務被請求之對象，此時衍生這些人可否主張海事求償責任限制之爭議？一九七六年海事求償責任限制公約第一條第四款已採用類似喜馬拉雅條款之概念，將這些人等納入得主張海事求償責任限制之範圍，爰增訂本條第四項之規定，以為明確。</p> <p>六、若干國家的立法例，賦予受害人得向加害人之責任保險人為直接訴請之權利，例如我國保險法第九十四條第二項即是。另一九六九年油污污染民事責任公約所規定之強制責任保險制度，亦賦予污染受害人得向提供油污財務擔保之責任保險人為直接訴請之權利。於前述情況下，將衍生受直接訴請之責任保險人可否主張或援用其被保險之船舶所有人原可得主張責任限制權利之爭議。有鑑於此，一九七六年海事求償責任限制公約第一條第六款予以明文，賦予責任保險人得主張公約責任限制之利益，本條第五項爰參酌規定之。</p>
<p>第二百十七條 (得主張責任限制之項目)</p>		<p>一、本條新增。現行海商法第二十一條將『有權主張限責之人』、『限責事項』及『限責額度(金額制及船價</p>

<p>除本章另有特別規定外，得主張海事求償責任限制之人對下列事項所發生的債務，無論被請求之責任基礎為何，得主張責任限制：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、在船上、與船舶操作或救助作業直接有關之人身傷亡或財物毀損滅失，包括對港埠設施、港區、水道或助航設施之損害，及其因此發生的間接損失； 二、因貨物、旅客或與其行李之海上運送遲延所致之損失； 三、與船舶操作或救助作業直接有關之契約權利以外之權利侵害所致其他之損失； 四、依法得主張海事求償責任限制之人以外以外之人，為避免或減輕船舶所有人可依本節規定主張責任限制之損失所採行措施及該措施所致額外損失之請求，但當事人另有補償之約定者，就告補償約定不得主張海事求償責任險。得主張海事求償責任限制之人，對本條第一項各款之請求權人有得抵銷之債權者，僅就抵銷後之餘額得主張責任限制。 <p>第二百十六條 所列有權主張責任限制之人就同一事件對本條第一項各款請求權人得主張債權抵銷部分，僅得就抵銷後之差額限制其責任。</p>		<p>制)』於同條規定。參考一九七六年 LLMC 公約及各國立法例，將該三項為區分，予以分條規定。本條即將現行海商法第二十一條限責事項(亦即第一項各款)予以抽離，獨立成為單一條文，以與一九七六年海事求償責任限制公約第二條相對應。</p> <ul style="list-style-type: none"> 二、第一項參考一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項「無論責任基礎為何 whatever the basis of liability may be」用語規定，於第一項前段增列「無論被請求之責任基礎為何」，以涵蓋因契約、侵權行為、無因管理及不當得利等法律事實，甚至包括行政法上之責任在內。 三、第一項第一款參考一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項第一款用語規定『claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;』，增列「包括對港埠設施、港區，水道或助航設施之損害，及其連帶損失」。 四、第一項第二款規定為新增，按運送遲延並不一定會伴隨貨物實際毀損滅失或人命傷亡，此情況即非前款規定所涵蓋，因此參考一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項第二款規定『claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;』，增列本款規定。 五、現行條文第一項第二款「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」用語誤譯公約原意，一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項第三款規定『claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;』，重新將正確譯文納入本條第一項第三款。 六、現行條文第一項第三款『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。』予以刪除。按船舶及船上貨物之移除及打撈等，不僅費用高昂且經常與公法義務有關，有鑑於此，一九七六年海事求償責任限制公約第十八條容許各國於批准該公約時可以聲明保留。迄至二〇一八年三月底止，一九七六年 LLMC 公約五十三個有效締約國中有十五國聲明該保留(包括澳洲、比利時、中國、賽浦路斯、愛沙尼亞、法國、東德、西德、伊朗、愛爾蘭、日本、荷蘭、挪威、新加坡、英國)；一九九六年議定書五十五個有效締約國中有二十三國聲明保留(包括比利時、加拿大、中國、克羅埃西亞、賽浦路斯、丹麥、愛沙尼亞、芬蘭、法國、德國、冰島、肯亞、立陶宛、馬爾他、荷蘭、紐西蘭、挪威、波蘭、蘇聯、西班牙、瑞典、土耳其、英國)，亦即於目前最主流的一九九六年 LLMC 議定書剛好超過半數國家聲明保留，亦即排除沈船移除等得主張責任限制之適用，爰建議將現行條文第一項第三款予
--	--	--

		<p>以刪除。另領海外之沉船移除，國際間已訂有『二〇〇七年殘骸移除奈洛比公約』，本草案將該公約規定於本章第五節為完整規定。</p> <p>七、現行法第二十一條第一項第四款「為避免或減輕前二款責任所負之債務」僅限適用於「救助」及「沈船打撈」二類型之損害防阻。按本款損害防阻在性質上與救助及沈船打撈類似且費用區分不易，適用機會不大，其主要適用對象應為本項第一款或所有可主張責任限制之項目。爰參酌一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項第六款規定『claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimise loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.』重新擬定並改列為本條第四款規定。另損害防阻措施費用之發生，如完全適用責任限制，將造成無人願意為損害防阻協議之進行，因此實務上經常訂有不論具成效與否均應支付費用之補償性質協議，是一九七六年 LLMC 公約第二條第二項後段規定『However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.』，參考之並為本款但書規定。</p> <p>八、第二項為新增。於同一事件，船舶所有人與請求權人間互負債務而得主張抵銷者，責任限制額度如何計算？即生爭議。爰參考一九七六年海事求償責任限制公約第五條及挪威二〇一〇年海商法第一七二條第二項規定，增列第三項規定，僅得就抵銷後之差額限制其責任。</p>
<p>第二百十八條（一般責任限制求償之除外）</p> <p>本節得主張責任限制之規定，於下列情況不適用之：</p> <p>一、有關救助報酬之請求，包括依第一百四十一條所主張之特別補償金，以及共同海損分擔之請求；</p> <p>二、依船舶所有人或救助入與其受雇人間僱傭契約應適用之法律，該船舶所有人或救助入就該求償不得限制其責任，或依該法律，船舶所有人僅得就大於第二百二十條規定之責任限制額度以上部分可主張責任限制時，船舶所有人或救助入之受雇人(包括其繼承人、家屬或其它有權提出該求償之人)就其職務與船舶或救助作業有關之求償。</p> <p>三、第二百二十三條及第二百三十</p>	<p>第二十二條（船舶所有人責任限制之例外）</p> <p>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傭契約所生之債務。</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>一、現行條文第一款屬責任限制權利之喪失或被剝奪，與第二款以下屬責任限制求償之除外情況(公約用語為 claims excepted from limitation)有所不同，本修正將其分列二條文規範之，本條文屬除外情況，並參考一九七六年海事求償責任限制公約第三條規定修正之。</p> <p>二、第一款屬與救助行為有關之請求類型，包括救助報酬之請求、共同海損分擔之請求。另一九八九年海難救助國際公約所創設之特別補償金(special compensation)制度，在性質上，與前述救助報酬仍有所區分，因此予以一併明訂。</p> <p>三、於船員僱傭契約所生之債務部分，現行法第一款規定不得主張責任限制，然依一九七六年海事求償責任限制公約第三條 d 款規定『claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an</p>

<p>條所規定之燃油、油輪油類所生損害之請求；</p> <p>四、有關任何國際公約或各國法律所規範之核子損害限制責任之請求；</p> <p>五、核子船舶所有人所致核子損害之請求；</p> <p>六、有關我國領海內沈船、殘骸、擱淺船舶或棄船，包括該船舶上或曾在船舶上之任何物品之浮起、移除、摧毀或使之無害，以及船上貨物之移除、摧毀或使之無害之請求有關之請求；</p> <p>七、有關海事求償之利息及訴訟費用之請求。</p> <p>前項第一款海難救助各項求償之責任限制，如依救助契約、本法或涉外民事法律適用法所適用之法律有特別規定者，依該規定。</p> <p>國際海事組織所定義的有毒有害物質致生之損害，如係完全因託運人或任何其他未提供該有毒有害物質之運送訊息，且該訊息為船舶所有人及其受雇人或代理人均不知或合理地不知者，船舶所有人不負賠償責任。</p>	<p>六. 核能動力船舶所生核子損害之賠償。</p>	<p>amount greater than that provided for in Article 6.』，並非任何僱傭契約所生之債務，船舶所有人等均不得主張責任限制，而是必須依據僱傭契約所適用之準據法有是項限制時，始不得主張責任限制。公約規定主要是因應船舶所雇用之船員等大部分屬數個以上國家國籍之船員，而僱傭契約有時屬團體協約性質，另僱傭契約之準據法並不一定限制船舶所有人不得針對僱傭契約債務主張責任限制。爰參酌一九七六年海事求償責任限制公約第三條 d 款之用語，修正現行法一款規定並重訂款序為第二款。</p> <p>四、國際間針對燃油、油料及有害有毒物質污染之民事責任已分別有二〇〇一年燃油污染國際公約(Bunker公約)、一九六九年油污染民事責任公約(CLC公約)及一九七一年基金公約(Fund公約)及其後續修正議定書，以及一九九六年有害有毒物質污染民事責任公約(HNS公約)，這些公約於一九七六年海事求償責任限制公約之外，各自建立其獨自的責任規範及責任限制體系。這些公約所適用之範圍有其明確的定義及範圍規範，並不全然與現行海商法「船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償」用語符合，今三類公約均已納入修正規定中，自應以相關定義規定為本款之適用。</p> <p>五、於核子污染部分，包括核子船舶營運人及船舶運送核子物質民事責任二部分，國際間已分別訂有一九七一年海上運輸核子物質民事責任公約及一九六二年核子船舶營運人責任公約。應注意的是，國際間針對核能事故訂有相關完備的國際規範，主要為一九六〇年核子緊急事故領域對第三人責任公約 Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (簡稱巴黎公約)，之後尚有數次修正議定書」及「一九六三年核子損害民事責任維也納公約 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage(簡稱維也納公約)，之後尚有數次修正議定書」，為避免核子船舶營運人及核子物質運送人依前述公約重複負責，一九七一年海上運輸核子物質民事責任公約及一九六二年核子船舶營運人責任公約主要是針對前述巴黎公約及維也納公約規範以外之核子責任為該公約之適用範圍。換言之，於船運核子事故發生時，特別是核子物質運送部分，其責任及責任限制之適用順序為巴黎公約及維也納公約→一九七一年海上運輸核子物質民事責任公約及一九六二年核子船舶營運人責任公約。基此，爰參照一九七六年海事求償責任限制公約第三條第 c 及 d 款規定，為本條第四款及第五款文字修正。</p> <p>六、第一項第六款為新增。船舶及船上貨物之移除及打撈等，不僅費用高昂且經常與公法義務有關，有鑑於此，一九七六年海事求償責任限制公約第十八條容許各國於批准該公約時可以聲明保留。迄至二〇一八年三月底止，一九七六年 LLMC 公約五十三個有效締約國中有十五國聲明該保留(包括澳洲、比利時、中國、賽浦路斯、愛沙尼亞、法國、東德、西德、伊朗、愛爾蘭、日本、荷蘭、挪威、新加坡、英國)；一九九六年議定書五十五個有效締約國中有</p>
---	----------------------------	---

		<p>二十三國聲明保留(包括比利時、加拿大、中國、克羅埃西亞、賽浦路斯、丹麥、愛沙尼亞、芬蘭、法國、德國、冰島、肯亞、立陶宛、馬爾他、荷蘭、紐西蘭、挪威、波蘭、蘇聯、西班牙、瑞典、土耳其、英國)，亦即於目前最主流的一九九六年 LLMC 議定書剛好超過半數國家聲明保留，亦即排除沈船移除等得主張責任限制之適用。我國過去曾有若干各港務局為沈船移除而龐大費用求償無門之案例，從公約及各國實踐情況觀之，建議一定船噸以上之沈船移除等相關項目，除適用另一較高責任限制額度之方式外，亦課以較高的責任基礎，此部分於本章第五節另節規範之。爰增列本條第一項第六款規定，涉及第五節殘骸移除責任部分(特別是危險性殘骸之強制標示及移除責任部分)，適用第五節規定，其餘部分仍適用本條規定。</p> <p>七、責任限制額度是否包括利息及訴訟費用，不無爭議。按從一九七六年海事求償責任限制公約第十一條基金設立，利息屬責任限制額度外加部分觀之，責任限制額度應僅適用於所列求償之主債務本身，而不包括利息及訴訟費用等。爰增訂第一項第七款規定，以茲明確。</p> <p>八、海難救助訂有救助契約，該救助契約所約定之準據法或依本法或我國涉外民事法律適用法所指定之海難救助準據法，就海難救助可否主張責任限制之點有不同規定者，即可能會與本條規定產生衝突。爰參考挪威二〇一〇年海商法第一八二條第一項規定為本條第二項規定。</p> <p>十、於有毒有害物質責任除外部分，一九九六年國際有毒有害物質國際公約及其二〇一〇年修正議定書均尚未生效，此階段尚不宜訂入海商法本次修正中。惟因目前HNS運載比例不低，且包裝式有毒有害物質(主要指裝於貨櫃內之有毒有害物質)常因託運人等未申報或申報不實等因素，導致船舶所有人重大損失及責任，本次修正雖不訂入有毒有害物質公約，但仍有必要將該公約第七條第二項d款純粹因有毒有害物質託運人未告知所導致之責任免責之規定適度納入本次修正中。爰增訂第三項規定『國際海事組織所定義的有毒有害物質致生之損害，如係完全因託運人或任何其他人士未提供該有毒有害物質之運送訊息，且該訊息為船舶所有人及其受雇人或代理人均不知或合理地不知者，船舶所有人不負賠償責任。』</p>
<p>第二百十九條 (責任限制權利之喪失)</p> <p>船舶所有人或其他應負責之人本人之故意或重大過失所致之損失，該船舶所有人或應負責之人不得主張責任限制。</p>		<p>一、本條新增。本條由現行條文第二十二條第一款移列而來，並為文字修正。</p> <p>二、現行條文第二十二條一款「本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務」用語與一九七六年海事求償責任限制公約原文用語未合，且本款所表徵之責任限制權利喪失，與責任限制之除外或不適用，二者性質亦有所不同，應分別訂定，予以文字修正並增列為全新條文。</p> <p>三、按一九七六年海事求償責任限制公約第四條原文用語為「his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with</p>

		<p>knowledge, that such loss would probably result 有意造成或對於損失可能發生有重大過失並知曉之個人作為或不作為」，與我國法學理上的「故意或有意識之重大過失」近似，與現行法第一款「故意或過失」用語顯不一致。在故意或重大過失不得預先免除的公益原則下，建議將本條規定用語使用「故意或重大過失」。至於哪些是屬於「重大過失」，則由法院依個案、加害人之主觀要件、船舶所有人公司有權代表之人之介入程度、注意義務違反之嚴重程度、行為及結果之功效比例等，予以綜合判斷訂之。</p> <p>四、本條使用「應負責之人」而非使用「船舶所有人」，係為說明某一應負責之人之故意或重大過失而被剝奪責任限制之行為或不行為，並不影響其他應負責但無故意或重大過失之人得主張責任限制之權利。</p>																	
<p>第二百二十條 (責任限制額度)</p> <p>第二百十七條任一事故所致損失請求之責任限制額度依下列標準計算之：</p> <p>一、船舶載運旅客傷亡所致損失請求之責任限制額度適用第二百零七條規定。</p> <p>二、有關前款旅客以外之其他人身傷亡請求之責任限制額度為三百噸以下之船舶，每船[一百萬]特別提款權計算單位；逾三百噸，二千噸以下之船舶，[二百萬或]特別提款權計算單位；船舶超過總噸位二千者，責任限制額度依下列標準累計之：</p> <p>(一)總噸位二千零一至三萬部分，每總噸位增加八百】特別提款權；</p> <p>(二)總噸位三萬零一至七萬部分，每總噸位增加六百特別提款權；</p> <p>(三)超過總噸位七萬部分，每總噸位增加四百特別提款權。</p> <p>三、有關前款人身傷亡以外之任何其它請求之責任限制額度為三百噸以下之船舶，每船[五十萬]特別提款權計算單位；逾三百噸，二千噸以下之船舶，[一百萬或]特別提款權計算單位；船舶超過總噸位二千者，責任限制額度依下列標準累計之：</p> <p>(一)總噸位二千零一至三萬部分，每總噸位增加四百特別提款權；</p>	<p>第二十三條第四項</p> <p>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：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>四. 船舶登記總噸不</p>	<p>一、本條新增。本條由現行條文第二十一條第四項移列，並作文字修正。</p> <p>二、本條係參考一九七六年海事求償責任限制公約一九九六年修正議定書所採用之責任限制額度，修正現行條文第二十一條第四項規定而來。</p> <p>三、按一九七六年海事求償責任限制公約之一九九六年修正議定書已於西元二〇〇四年五月十三日生效。另一九九六年修正議定書之二〇一二年修正已於二〇一二年四月十九日通過，並已於二〇一五年六月八日生效實施。我國本次海商法修正究應採取一九七六年公約標準、一九九六年修正議定書(比一九七六年公約提高約二點五倍)、抑或一九九六年修正議定書之二〇一二年修正(比一九九六年議定書提高五十一百分比)哪一標準？從國內外歷年限責案例資料顯示，一九九六年修正議定書大致上已可涵蓋絕大多數的海事案件，謹建議以一九九六年修正議定書為限額標準及級距計算(列表如下)。</p> <table border="1" data-bbox="858 1335 1423 1617"> <thead> <tr> <th rowspan="2">船舶噸位</th> <th colspan="2">責任限額 (以特別提款權 SDR 為單位)</th> </tr> <tr> <th>人身傷亡</th> <th>財產損害</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1~2000</td> <td>共 2,000,000=a</td> <td>共 1,000,000=a'</td> </tr> <tr> <td>2001~30000</td> <td>(每噸 800)+a=b</td> <td>(每噸 400)+a'=b'</td> </tr> <tr> <td>30001~70000</td> <td>(每噸 600)+b=c</td> <td>(每噸 300)+b'=c'</td> </tr> <tr> <td>70001 以上</td> <td>(每噸 400)+c=d</td> <td>(每噸 200)+c'=d'</td> </tr> </tbody> </table> <p>四、第一項分別針對「旅客傷亡請求」、「非旅客傷亡請求」及「人身傷亡以外之請求」為規定，除旅客傷亡請求採固定計算法(核定載客人數乘以一定額)，其額度適用第四章旅客章規定。其餘限額採級距計算法，以配合船舶越大，每總噸位平均造價越低之事實情況。爰依據一九七六年海事求償責任限制公約一九九六年修正議定書標準為本條第一項之修正。另於最低總噸位標準部分，一九九六海事求償責任限制公約以二千總噸為最低級距，主要因應為因應是類總噸位以下船舶多屬載人船舶等情況。考慮我國現行二千總噸以下船舶目前主要營運及其責任保</p>	船舶噸位	責任限額 (以特別提款權 SDR 為單位)		人身傷亡	財產損害	1~2000	共 2,000,000=a	共 1,000,000=a'	2001~30000	(每噸 800)+a=b	(每噸 400)+a'=b'	30001~70000	(每噸 600)+b=c	(每噸 300)+b'=c'	70001 以上	(每噸 400)+c=d	(每噸 200)+c'=d'
船舶噸位	責任限額 (以特別提款權 SDR 為單位)																		
	人身傷亡	財產損害																	
1~2000	共 2,000,000=a	共 1,000,000=a'																	
2001~30000	(每噸 800)+a=b	(每噸 400)+a'=b'																	
30001~70000	(每噸 600)+b=c	(每噸 300)+b'=c'																	
70001 以上	(每噸 400)+c=d	(每噸 200)+c'=d'																	

<p>(二)總噸位三萬零一至七萬部分，每總噸位增加三百特別提款權；</p> <p>(三)超過總噸位七萬部分，每總噸位增加二百特別提款權。</p> <p>前項第二及第三款同時發生者，第二款責任限額不足以完全清償之差額部分，得與第三款之賠償請求，就第三款之責任限額為比例受償。對於非操作船舶之任何救助人，或完全於被救助船上為救助作業之任何救助人，或與其進行救助服務有關之責任限制應以總噸位一千五百計算之。</p> <p>港埠工程、港灣及航道助航設備之損害賠償請求，就第一項第三款之賠償限額，得優先於該款其他損害賠償請求受償，但同款中有關第一項第二款人身傷亡之比例求償不受影響。</p> <p>依本條所確定之責任限制額度適用於任一或同一事故所致生，向第二百十六條所列之一人或數人及其應對其負責之人之行為所提出之所有請求。</p>	<p>足三百噸者，以三百噸計算。</p>	<p>險國際投保不易等狀況，爰進一步細分為三百總噸以下及三百總噸至二千總噸二級距，該二級距之限責，考量國內保險業者所能提出的最高承保額度及公約額度，提出最適的限責額度。</p> <p>五、增訂修正條文第二項。一九七六年海事求償責任限制公約第六條第二項規定如人身傷亡限額不足以完全支應之差額部分，可列入非人身傷亡限額中為比例分配，爰為本條第二項規定。</p> <p>六、增訂修正條文第三項。海難救助人負有應謹慎進行救助作業之義務，然救助作為通常於危難情況下進行，如依本修正第一項及第二項規定為責任限制之計算，對救助人負擔未免過重，繼而導致救助市場之萎縮，反而不利整體海上運輸安全及環境防治。爰參考一九七六年海事求償責任限制公約第六條第四項規定，增列本條第三項規定。另救助作業雖以救助人以其救助船進行作業，但仍有非以船舶進行救助，以及於被救助船舶上進行救助等情況，本項規定特別予以明列，以避免後二者情況是否適用責任限制規定之爭議。</p> <p>七、增訂修正條文第四項。「港埠工程、港灣及航道與助航設備之損害賠償請求」，解釋上屬於現行法第二十一條第一項第一款之範疇，但此求償之債權人常是公權力機構，港埠設施等屬公有財產，且為維護航運正常運作所需之重要設施，依一九七六年國際公約第六條第三項規定，各締約國得以「優先於其他求償為受償」方式保留。爰參考大陸海商法第二百十條第四項規定及德國商法第六百一十四條規定，增訂修正條文第四項。</p> <p>八、依修正第二百十六條規定可得主張責任之人可能有多數，不同債權人向不得主張責任限制之人為請求時，為解決責任限制究係分開計算抑或統一計算之爭議，爰參考一九七六年海事求償責任限制公約第二項規定，增列本條第五項規定。</p>
<p>(刪除)</p>	<p>第二十一條第三項</p> <p>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。</p>	<p>一、本項刪除。</p> <p>二、本項屬船價制規定，本修正已改採純金額制(船噸制)，因此予以刪除。</p>
<p>(刪除)</p>	<p>第二十三條 (船舶價值之證明及估計標準)</p> <p>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。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、本條屬船價制規定，本修正已改採純金額制(船噸制)，因此予以刪除。</p>

	<p>船舶價值之估計，以下列時期之船舶狀態為準：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 三. 關於貨載之債權或本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。 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>第二節 燃油污染民事責任</p>		<ol style="list-style-type: none"> 一、本節新增。 二、二〇〇一年燃油污染損害民事責任國際公約(以下簡稱燃油公約)於二〇〇一年三月二十三日制訂通過，已於二〇〇八年十一月二十一日生效實施。迄至二〇一八年三月底為止，全球已有八十八個國家或地區簽署批准此公約，這些國家人民所擁有之船噸已超過全球總船噸的百分之九十二。 三、不同於一九六九年所制訂之油污染損害民事責任公約(簡稱 CLC 公約)係以「油輪」為主要規範對象，燃油公約則適用於所有海船，依 UNCTAD 統計資料，二〇一七年一月全球用於國際航行用之商船總艘數達九萬三千餘艘，油輪僅佔其中二十八百分比，約二萬六千餘艘。由於絕大多數海船均使用重質燃油，且重質燃油的油質亦具有清除不易之特性，燃油污染的巨災性雖不像油輪污染嚴重，但燃

		<p>油污染在發生頻率及清除費用花費上，遠超過油輪污染。</p> <p>四、燃油污染責任及其責任限制於現行海商法並無任何明文，而海洋污染防治法亦僅有若干原則性規範，不僅顯有不足，且與燃油公約規定存有相當差異。爰特別增列本節，以針對燃油污染責任及其責任限制等相關事宜為完整規範。</p>
<p>第二百二十一條(燃油污染相關定義)</p> <p>於本節，相關定義如下：</p> <p>一、燃油污染損害指：</p> <p>(一)由船舶洩漏或排出之燃油造成污染致生本船以外之損失或損害，不論該洩漏或排出發生於何地，但有關營利損失以外之環境損害之賠償，僅限於實際採取或將採取之合理生態回復措施之費用，及</p> <p>(二)防止措施費用及防止措施所發生之額外損失或損害。</p> <p>二、船舶指可用於海上航行之任何船舶或其他浮動設施。</p> <p>三、燃油指用於或意圖用於船舶操作或推動之任何碳氫礦油，包括潤滑油，及其任何殘餘物。</p> <p>四、船舶所有人指船舶登記所有人、光船租船人、船舶經理人及其他負責船舶營運主要事務之船舶營運人。</p> <p>五、船舶登記所有人指於船舶登記簿上記載為船舶所有人之人，如該船未登記，則為擁有船舶之人。如船舶所有人為國家，而以該國登記之某公司為船舶營運人者，該公司應被認定為船舶所有人。</p> <p>六、防止措施指任何人於事故發生後為避免或減輕污染損害所採取之任何合理措施。</p> <p>七、事故指任何具有同一來源足致污染損害或會造成污染之重大且立即威脅之任一事件或一系列之事件。</p> <p>八、燃油公約指二〇〇一年燃油污染民事責任公約及其後續修正。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、燃油污染所涉及之責任主體、污染物質及污染損害等與一般海事求償(LLMC 公約)及油污民事責任(CLC 公約)之規定並不全然一致，為避免同一用語於不同責任限制體制間之誤用，本條文針對燃油污染損害、燃油、船舶所有人等為定義。</p> <p>三、第一款參考燃油污染公約第一條第九款規定就燃油污染損害為定義。本定義主要包括本船以外之燃油污染所致損害及損害防阻費用及損失；另由於環境損害之損害賠償範圍難以界定，原則僅限定在實際採行或即將採行之合理生態回復措施之費用之補償。</p> <p>四、第二款參考燃油污染公約第一條第一款規定就船舶為定義，以涵蓋海上其他浮動設施上所裝之燃油。</p> <p>五、第三款參考燃油污染公約第一條第五款針對燃油為定義。依此定義，燃油並非僅限於一般概念中注入船舶內燃機或引擎燃燒藉以產生動力之燃料油，尚包括船上用於發電機操作之柴油及潤滑油等。另船上燃油積存一段時間會產生油泥或殘渣，此部分亦為本定義所涵蓋。</p> <p>六、第四款參考燃油污染公約第一條第三款規定就船舶所有人為定義。不同於一九七六年海事求償責任限制公約船舶所有人之定義，由於燃油公約採取類似CLC 公約之峽道型責任(亦即公約嚴格限定僅限船舶所有人獨自負責，但船舶所有人之定義範圍仍與CLC 公約有所不同)，因此燃油公約之船舶所有人定義範圍不完全與海事求償責任限制公約相同。於燃油污染，僅限於船舶登記所有人、光船租船人、船舶經理人及其他負責船舶營運主要事務之船舶營運人四類。</p> <p>七、第五款參考燃油污染公約第一條第四款規定就船舶登記所有人為定義。原則以船舶登記簿上所記載之船舶所有人；如未登記，則為實際擁有該船舶之人；另於船舶國有之情況，則為於船籍國之營運人。</p> <p>八、第六款針對防止措施為定義，指任何人於事故發生後為避免或減輕污染損害所採取之任何合理措施。</p> <p>九、第七款針對事故為定義，指任何具有同一來源足致污染損害或會造成污染之重大且立即威脅之任一事件或一系列之事件。</p> <p>十、第八款針對燃油污染公約為定義。</p>
<p>第二百二十二條(本節適用範圍及除外適用)</p> <p>本節適用於下列海域之燃油污染所</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條第一項參考燃油污染公約第二條規定燃油污染所致損害之適用範圍，包括於我國及燃油公約締約國領域及其專屬經濟區所發生之燃油污染事故；另</p>

<p>致損害之責任：</p> <p>一、於中華民國領域及專屬經濟海域；</p> <p>二、於燃油公約締約國領域及其專屬經濟海域；</p> <p>三、無論發生於何地之避免或減輕燃油污染採取措施所發生之費用。</p> <p>除前項第一及三款外，本節規定不適用於軍艦及專用於公務之國有船舶之燃油污染所致損害。</p> <p>本節規定不適用於本法第二百二十九條所定義之污染損害。</p> <p>本節規定不適用於相關主管機關依據海洋污染防治法或其他相關法律為來自船舶之污染防治所採取之應急應變措施產生之費用及其處罰。</p>		<p>如為避免或減輕燃油污染採行措施所發生之費用，則不限於任何領域發生，爰為本條第一項規定。</p> <p>三、依公船豁免原則，包括軍艦及專用於公務之國有船舶，燃油污染公約第四條第二項至第四項採取原則豁免，但得經由特別聲明方式，將軍艦及專用於公務之國有船舶納入燃油污染公約之適用範圍。本條第二項參酌前項意旨，原則上軍艦及專用於公務之國有船舶不適用本節規定，除非污染事故發生於我國領域及專屬經濟區等，爰為本條第二項規定。</p> <p>四、油污染民事責任公約(CLC 公約)不僅包括貨油污染，尚包括油輪所載之燃油污染，於後者，即可能產生與燃油公約適用競合爭議。為避免此一適用上的爭議，爰為本條第三項規定，明訂符合 CLC 油污損害之定義者，即不適用本節燃油污染之規定，爰為本條第三項規定。</p> <p>五、來自船舶污染的相關責任事項，我國最早訂於民國八十九年制訂的海洋污染防治法，該法在質性上屬行政法規，與 CLC、Bunker 及 HNS 公約所表徵的私法責任有所差異。今海商法納入船舶污染立法後，即產生海商法與海洋污染防治法的適用衝突問題，爰為本條四項規定，明文規定本節不適用海洋污染防治法所採取之應急應變措施及其處罰，爰為本條第四項規定。</p>
<p>第二百二十三條 (燃油污染責任)</p> <p>除本節另有規定外，船舶所有人無論有無過失均應負責船上燃油所致之任何污染損害。污染事故係由同一事件之連串事故或事件所致，則應由該連串事故或事件中最早發生事故時之船舶所有人負責。</p> <p>如前項應負責之人為二人以上者，應負擔連帶責任。</p> <p>如二艘以上船舶發生事故造成燃油污染損害時，如該污染損害無法合理分辨由哪一船舶所致，除符合第二百二十五條免責事由外，應負連帶賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、船上燃油所致污染損害應由船舶所有人負『次嚴格責任』，為二〇〇一年燃油公約所揭示之污染責任原則。爰依燃油公約第三條第一項為本條第一項前段之規定。而「本節另有規定」用語，主要係指船舶所有人可得主張之責任限制及與有過失抗辯。</p> <p>三、另燃油污染事故之發生經常係由一連串的事故所致，例如因碰撞或因擱淺，之後才發生燃油污染事件，其間如有船舶所有權移轉(或因保險委付或殘骸以就地買賣方式為移除安排等)，會產生究應由該船舶之新舊船舶所有人負責之爭議。爰依燃油公約第三條第一項為本條第一項後段之規定，由最早發生事故時之船舶所有人負責。</p> <p>四、如應負責之船舶所有人有數人時，例如於船舶共有之情況下，該數船舶所有人應負連帶賠償責任。爰依燃油公約第三條第二項為本條第二項規定。</p> <p>五、燃油污染經常為二船以上船舶發生事故所造成，如無法區分究係哪艘船舶所致？或因過失比例或原因不明等因素，而無法區分事故船舶彼此間責任時，將造成燃油污染損害賠償請求，由何人設立責任限制基金等問題。爰參考二〇〇一年燃油公約第五條為本條第三項之規定，由相關船舶負擔連帶賠償責任。</p>
<p>第二百二十四條 (峽道型責任)</p> <p>依本節規定提出之燃油污染損害賠償請求，僅得依本節規定，向船舶所有人主張之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、一九六九年油污染損害民事責任公約(CLC 公約)制訂之初，為考量保險安排、責任限制基金設立等因素，引進所謂的「峽道型責任 Channelling of liability」體制，亦即油污染責任僅限由「船舶登記所有人」單</p>

<p>除船舶所有人外，燃油污染損害賠償請求不得向其他人為主張，但損害係因該其他人之故意或重大過失所致者，不在此限。</p> <p>本條規定不影響船舶所有人或前項所列被請求之人對任何第三人之追償權利。</p>		<p>獨負責。同屬污染責任的燃油污染，二〇〇一年燃油公約採酌 CLC 公約峽道型責任之精神，僅由「船舶所有人」負燃油污染損害賠償責任，但燃油公約與 CLC 公約有關『船舶所有人』定義範圍有所差異：CLC 僅限為船舶登記所有權人，而燃油公約則除船舶登記所有人外，尚包括光船租船人、船舶經理人及營運人。峽道型責任在規範體制上大致以四個面向予以呈現：第一、法明文僅由「船舶所有人」負責；第二、污染損害請求權人僅能對「船舶所有人」為請求；第三、污染損害請求權人僅能依「公約」(或法律)之規定及其所規定之範圍，向船舶所有人提出請求，以避免或限制污染請求權人依其他請求權基礎，例如侵權行為，為求償之主張之情況；第四、明文限制污染損害請求權人不得向「船舶所有人以外之任何第三人」提出請求。</p> <p>三、本條第一項參酌二〇〇一年燃油公約第三條第五項，規定燃油污染僅得依本節規定向船舶所有人主張之，本項規定的目的在避免污染損害賠償請求依其他請求權基礎，特別是民事侵權行為，提出請求。</p> <p>四、本條第二項進一步針對峽道型責任中，不得針對船舶所有人以外之人為請求之部分為規定。惟基於故意或重大過失不得免責之衡平法理，本項除進一步列舉船舶所有人以外之人之範圍外，並明文規定前述之人有故意或重大過失時，請求權人仍得對其請求損害賠償之權利。</p> <p>五、在峽道型責任的設計下，由於明文規定由船舶所有人負擔燃油污染損害賠償責任，當如有實際應對污染事故負責之第三人時，即衍生船舶所有人依本法規定為負責後，可否向該實際應負責之人為損失追償之爭議？本條第三項參酌二〇〇一年燃油公約第三條第六項予以明文，規定船舶所有人等仍保有向任何第三人為追償之權利。</p>
<p>第二百二十五條 (免責及減責)</p> <p>如經證明事故為下列原因所致者，船舶所有人不負擔本節任何污染損害賠償責任：</p> <p>一、損害因戰爭行為、敵對行為、內戰、暴亂或由於特殊且無法避免及不可抗力性質之自然現象所造成者；或</p> <p>二、損害完全因第三人故意之作為或不作為所致；或</p> <p>三、損害完全因負有維護燈光或其他助航設施責任之政府或其他主管機關於執行其任務時之過失或錯誤行為所致。</p> <p>如船舶所有人證明污染損害之全部或一部係因污染受害人故意之作為或不作為或過失所致，得免除船舶所有人對該人全部或一部賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、油污染責任自一九六九年油污民事責任公約制訂之初，風險主義及過失主義二派一直僵持不下，最後國際各國達成折衷妥協，不採用一有污染，船舶所有人即應負責之嚴格責任，亦不採以船舶所有人過失為責任基礎之過失責任主義，而採用偏向嚴格責任之「次嚴格責任 semi-strict liability」基礎，亦即污染損害發生，即先假定船舶所有人應予以負責，但仍賦予若干免責及減責事由，以為衡平。而這些免責及減責事由即包括戰爭不可抗力、第三人故意行為、航管機關過失及污染受害人與有過失四類。屬污染責任類型之燃油污染，採 CLC 公約同樣的責任基礎及免減責事由。</p> <p>三、第一項參考燃油污染公約第三條第三項，規定戰爭不可抗力免責、第三人故意行為免責、以及航管機關過失免責三項免責項目。至於第三款『負有維護燈光或其他助航設施責任之政府或其他主管機關』應予以實質認定，以我國為例，商港(國際及國內)的主管機關為交通部(航港局)，另漁港及工業港亦有其各自的管理機關。</p>

		<p>四、第二項則參考燃油污染公約第三條第四項，規定污染受害人與有過失之減責事由。</p>
<p>第二百二十六條（責任限制、責任限制基金及責任限制程序）</p> <p>船舶所有人依本節所應負之燃油污染損害賠償責任，適用本法第二百二十條所規定同樣限額標準限制其責任。</p> <p>前項責任限制權利之喪失及責任限制基金等其他事項，準用本法第二百一九條及第二百二十條規定。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、二〇〇一年燃油污染公約第六條並未針對燃油污染損害賠償責任之責任限制為直接明文，僅間接規定不影響船舶所有人等得依任何可適用之各國或國際體制有關責任限制之權利，例如一九七六年海事求償責任限制公約及其修訂。目前各國實踐上主要包括三類：第一類是以一九七六年海事求償責任限制公約及其一九九六年修正議定書為燃油污染責任限制額度標準(由於公約強制責任保險亦以此為投保標準，採用此類的國家最多)；第二類並未針對燃油污染責任為任何責任限制額度規定，亦即基本上負無限責任；第三類是將其歸類為一般海事求償責任限制之適用範圍，與其他海事求償責任限制項目適用同一責任限制。本修正草案採用國際間最多國家採用之第一類，亦即以一九七六年及一九九六年海事求償責任限制公約為燃油污染損害之責任限制額度。</p> <p>三、燃油污染損害之責任限制所衍生之責任限制權利之喪失、責任限制額度之分配及責任限制基金等相關事宜，本章前節已有相關規定，本條第二項為相關準用之規定。另燃油污染公約並無責任限制基金設立及分配之直接明文，而係適用各國相關責任限制規定，因此解釋上仍得比照LLMC公約為責任限制基金設立及分配之相關準用。</p>
<p>第二百二十七條（保險義務及證明）</p> <p>用於國際航行之中華民國籍船舶及航行於我國水域或進出我國商港之外國籍船舶，應投保等同於前條第一項所訂責任限制額度之責任保險並具備二〇〇一年燃油污染公約所規定之財務擔保證明。</p> <p>船舶未依本條規定投保足額責任保險或提供財務擔保者，相關主管機關得依商港法、海洋污染防治法等相關規定為懲處。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、依二〇〇一年燃油污染公約第七條第一項規定，總噸位一千以上之船舶應投保燃油污染責任保險，惟保險額度不得超過一九七六年海事求償責任限制公約及其修訂之數額。另我國於二〇〇〇年十一月一日公布實施之海洋污染防治法第三十三條規定船舶總噸位四百噸以上之一般船舶應投保責任保險，而環保署於二〇〇四年八月五日以前環署水字第0930056639E號函公布四百總噸以上之一般船舶之責任保險額度為(一)每一總噸依國際貨幣基金特別提款權四百計算單位計算；或(二)三十五萬特別提款權，採較高者。嚴格而言，海洋污染防治法與燃油污染公約規定並未抵觸，蓋我國法總噸位四百以上應投保，本身已涵蓋燃油公約總噸位一千以上投保之規定；另我國法的限額雖然遠低於一九七六年海事求償責任限制公約之限額標準，但燃油公約係規定不超過一九七六年LLMC公約及其修訂之標準，二者也無衝突。惟整體而言，海洋污染防治法在責任限制額度上，頒佈當時似乎並未考量燃油公約標準，責任限制額度嚴重偏低。</p> <p>三、海洋污染防治法及環保署前述函令基本上是與國際公約有衝突的。海洋污染防治法採總噸位一百五十及四百之標準，係因在國際海洋污染防止公約(MARPOL)有關這類總噸位以上船舶必須備就污染緊急應變計畫之規定，今將兩者混為一談，並為應</p>

		<p>提供責任保險之規定，很顯然地，將造成實際執法上的困難，蓋用於國際航線的船舶或油輪等，總噸位大，通常有充分且完備的責任保險(主要是 P&I 保險)安排，但用於國內航線的船舶，事實上有相當多比例是無責任保險的，且更具實施上困難是，國內總噸位一千以下的船舶欲購買責任保險，亦有市場覓保上的困難。【建議：油污應急計畫可維持總噸位一百五十及四百；責任保險則建議國際航線油輪及化學品船總噸位二千，國內航線油輪及化學品則維持總噸位一百五十；一般船舶(不論國際或國內)總噸位一千】</p> <p>四、顧慮國內航線的船舶在責任保險覓保上的不易，本修正草案僅針對使用於國際航線之船舶為燃油公約責任保險投保標準之規定，國內航線的船舶則仍繼續適用海洋污染防治法所頒佈之各項標準。至於財務擔保證書之簽發、檢驗程序及相關罰則等事宜，非海商法規範範疇，應由海洋污染防治法或航業法主管機關擬定實施之。</p> <p>五、基於前述考量及說明，爰訂定本條規定，要求總噸位一千以上用於國際航行之中華民國籍船舶及航行於我國水域或進出我國商港之外國籍船舶，應投保相關責任保險，外籍船舶船上並應備就燃油公約所要求之財務擔保證明，爰為本條第一項之規定。</p> <p>六、投保責任保險或安排財務擔保已屬強制性義務，本條第一項及第二項已為明文，爰為本條第四項規定，違反者由相關主管機關依相關法規懲處。</p>
<p>第二百二十八條（對保險人之直接請求）</p> <p>燃油污染損害得直接向提供船舶所有人依前條規定燃油污染責任強制保險或財務擔保之保險人為請求或訴訟主張。</p> <p>無論船舶所有人可否主張責任限制或免責事由，責任保險人均有權主張船舶所有人原本可主張之責任限制及免責事由。除污染損害為被保險之船舶所有人故意的不當行為所致者外，責任保險人得向被保險之船舶所有人主張之免責抗辯事由，不得向污染損害請求權人主張之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、受害人得直接向加害人之責任保險人為直接請求之直接訴權規定，除強制責任保險外，各國發展並不一致，基於當事人知情原則或契約當事人原則，多數國家並不賦予受害人是項權利。海事污染直接訴權最早源自一九六九年油污污染民事責任公約(CLC 公約)，此直接訴權主要源自 CLC 導入強制保險機制而來，並非賦予污染受害人得直接訴訟加害人之責任保險人之權利。</p> <p>三、我國海洋污染防治法第三十四條規定「污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償或擔保求償之。」我國保險法第九十四條第二項亦有「被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向保險人請求給付賠償金額。」保險法施行細則(2008.6.13)第九條規定：「第三人依本法第九十四條第二項規定，直接向保險人請求給付賠償金額時，保險人基於保險契約所得對抗被保險人之事由，皆得以之對抗第三人。」我國此三規定與前述 CLC 公約所表徵之直接訴權概念事實上存有很大差異。</p> <p>四、燃油污染公約參考 CLC 公約引入總噸位一千以上船舶強制投保之規定，自然也連帶規定得對出具污染責任保單之責任保險人為直接訴請之權利。本條第一項參酌燃油公約第七條第十項前段規定為直接訴權之明文。</p> <p>五、按直接訴權有不少適用原則，主要包括被保險人(船</p>

		<p>船所有人)得主張之免責抗辯及責任限制事由，責任保險人亦得主張之。然比較特殊的是，由於燃油公約屬強制保險，因此責任保險人無法像商業責任保險一般，得向被保險人主張之事由，亦得向對其主張直接訴權之受害人主張之，惟公約對此情況設有一例外規定是，如污染責任之發生係船舶所有人之故意的不當作為(willful misconduct)所致者，此時責任保險人即得據以向受害人為抗辯。本條第二項參酌燃油公約第七條第十項後段為直接訴權行使之相關規定。</p>
<p>第三節 油輪油污染民事責任</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、本節主要針對一九九二年油污損害民事責任國際公約(CLC 公約修正議定書，簡稱一九九二年 CLC 公約)及一九九二年設立油污損害國際賠償基金國際公約(簡稱為一九九二年基金公約)為國內法化規定。按一九六九年 CLC 公約制訂並於一九七五年生效實施後，歷經一九七六年及一九八四年修正，目前國際間主要採用者為一九九二年 CLC 公約修正議定書，迄至二〇一八年三月底為止，一九九二年 CLC 公約議定書締約國數達一百三十七國，佔全球總船噸超過百分之九十七點七三。同樣地，基金公約方面，歷經一九七六年及一九八四年修正，目前國際間主要採用者為一九九二年基金公約修正議定書，迄至二〇一八年三月底為止，一九九二年基金公約締約國數亦達一百一十五國，佔全球總船噸達百分之九十五點零九之多。另二公約修正議定書均於二〇〇〇年進行修正，以提高責任限制額度。本節即以一九九二年公約之二〇〇〇年修正限額及海洋污染防治法相關規定為研擬基礎。</p> <p>三、另一九九二年基金公約於二〇〇三年另外設立第三層補償機制，該二〇〇三年修正已於二〇〇五年三月三日生效，迄至二〇一八年三月底，有三十國簽署批准或加入，約佔全球總噸百分之十七點三九。</p>
<p>第二百二十九條 (油輪污染相關定義)</p> <p>於本節，油輪油污所致污染損害相關定義如下：</p> <p>一、本節所稱油輪或船舶係指為運送散裝油類貨物而建造或改建之任何類型之海船及海上航具；但能運送油類及其他貨物之船舶，僅在其實際運送散裝油類貨物，及於該運送之後之任何航程(已證明船上無該散裝油類運送之殘餘物者除外)期間，始視為船舶。</p> <p>二、油類係指任何持久性烴類礦物油，如原油、燃料油、重柴油及潤滑油，不論是載於船上作為貨物運送或載於該船舶之燃料艙</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、油輪油污染所涉及之責任主體、污染物質及污染損害等與一般海事求償(LLMC 公約)及燃油污染民事責任公約之規定並不全然一致，為避免同一用語於不同責任限制體制間之誤用，本條文針對油輪油污染損害、油料、船舶所有人等為定義。</p> <p>三、第一款參考一九九二年 CLC 公約第二條第一款規定就船舶為定義，除包括載運散裝油類之油輪外，尚進一步包括油輪之燃油及載運散裝油類貨物之一般船舶。</p> <p>四、第二款參考一九九二年 CLC 公約第二條第二款規定就油類為定義，包括任何持久性烴類礦物油，如原油、燃料油、重柴油及潤滑油，不論是載於船上作為貨物運送或載於該船舶之燃料艙中。應特別注意的是，本節定義下之油輪或船舶，其船上之燃油污染，為 CLC 公約及本節之適用範圍，非二〇〇一年燃油污染公約或前節之適用範圍。</p> <p>五、第三款參考一九九二年 CLC 公約第二條第三款規定</p>

<p>中。</p> <p>三、污染損害指：</p> <p>(一)由船舶所洩漏或排出之油料造成污損所生本船以外之損失或損害，不論該洩漏或排出發生於何地，及</p> <p>(二)防止措施所發生之費用、額外損失或損害。</p> <p>四、船舶所有人指於船舶登記簿上記載為船舶所有人之人，如該船未登記，則為擁有船舶之人。如船舶所有人為國家，而以該國登記之某公司為船舶營運人者，該公司應被認為船舶所有人。</p> <p>五、一九九二年國際油污損害民事責任公約指一九六九年國際油污損害民事責任公約之一九九二年修正議定書及其二〇〇〇年修正。</p> <p>六、一九九二年設立油污損害國際賠償基金國際公約係指一九七一年設立油污損害國際賠償基金國際公約之一九九二年修正議定書及其二〇〇〇年修正。</p> <p>「防止措施」及「事故」之定義同第二百二十一條定義。</p>		<p>就污染損害為定義。此定義與前節燃油污染損害之定義雷同，僅污染源不同。</p> <p>六、第四款參考一九六九年 CLC 公約第一條第三款規定就船舶所有人為定義。應特別注意的是，不同於本章第一節之海事求償責任限制或第二節燃油污染損害賠償責任所定義之船舶所有人，CLC 公約及本節所定義之船舶所有人僅限於嚴格意義的「船舶登記所有權人」。</p> <p>七、第五款及第六款分別針對一九九二年國際油污損害民事責任公約及一九九二年設立油污損害國際賠償基金國際公約為定義。</p> <p>八、第二項針對防止措施及事故為準用前節第二百二十八條定義為規定。</p>																
<p>第二百三十條 (油輪油污染責任及責任限制)</p> <p>除本節另有規定外，船舶所有人無論有無過失均應負責船上油類所致之任何污染損害。</p> <p>船舶所有人依前項所應負之責任，其船舶不超過總噸位五千者，可主張四百五十一萬特別提款權之責任限制；超過總噸位五千者，超過部分每總噸位加計六百三十一特別提款權，但最高不超過八千九百七十七萬特別提款權。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、油輪油類所致污染損害應由船舶所有人負無過失責任，為一九六九年 CLC 年公約所揭示之污染責任原則。爰依一九六九年 CLC 公約第三條第一項為本條第一項之規定。而「本節另有規定」用語，主要係指船舶所有人可得主張之責任限制及與有過失抗辯。</p> <p>三、本條第二項採用一九九二年 CLC 公約之二〇〇〇年修正之責任限制標準為訂定。</p> <p>四、下表簡列 CLC 公約各修正責任限制標準：</p> <table border="1" data-bbox="863 1507 1453 1861"> <thead> <tr> <th></th> <th>CLC 1969 /1976</th> <th>CLC 1984 / 1992</th> <th>CLC 2000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>低於 5,000 總噸</td> <td>每噸 113 SDR</td> <td>3 百萬 SDR</td> <td>4.51 百萬 SDR</td> </tr> <tr> <td>5,000 總噸至 140,000 總噸 加上每噸</td> <td></td> <td>420 SDR</td> <td>631 SDR</td> </tr> <tr> <td>140,000 總噸以上 最高限額</td> <td>最高 14 百萬 SDR</td> <td>59.7 百萬 SDR</td> <td>89.77 百萬 SDR</td> </tr> </tbody> </table>		CLC 1969 /1976	CLC 1984 / 1992	CLC 2000	低於 5,000 總噸	每噸 113 SDR	3 百萬 SDR	4.51 百萬 SDR	5,000 總噸至 140,000 總噸 加上每噸		420 SDR	631 SDR	140,000 總噸以上 最高限額	最高 14 百萬 SDR	59.7 百萬 SDR	89.77 百萬 SDR
	CLC 1969 /1976	CLC 1984 / 1992	CLC 2000															
低於 5,000 總噸	每噸 113 SDR	3 百萬 SDR	4.51 百萬 SDR															
5,000 總噸至 140,000 總噸 加上每噸		420 SDR	631 SDR															
140,000 總噸以上 最高限額	最高 14 百萬 SDR	59.7 百萬 SDR	89.77 百萬 SDR															
<p>第二百三十一條 (保險義務及證明)</p> <p>中華民國籍船舶，其總噸位超過一</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、依一九六九年及一九九二年 CLC 公約第七條規定，總噸位二千以上之船舶應投保油污損害賠償責任保</p>																

<p>百五十者，應投保等同於前條第二項所訂責任限制額度之責任保險。航行於我國水域或進出我國商港之外國籍船舶，其總噸位超過一百五十者，應投保至少等同於前條第二項所訂責任限制額度之責任保險並具備一九九二年國際油污損害民事責任公約及其修正議定書所規定之財務擔保證明。</p>		<p>險。而我國於二〇〇〇年十一月一日公布實施之海洋污染防治法第三十三條第二項規定：「船舶總噸位四百噸以上之一般船舶及總噸位一百五十噸以上之油輪或化學品船，其船舶所有人應依船舶總噸位，投保責任保險或提供擔保」，而環保署於二〇〇四年八月五日以環署水字第 0930056639E 號函公布油輪之責任保險額度為「(一)總噸位一百五十以上，五千以下之油輪，依國際貨幣基金特別提款權四百五十一萬計算單位計算其污染損害賠償責任保險或擔保之額度。(二)總噸位超過五千之油輪，超過之部分每一總噸位依國際貨幣基金特別提款權六百三十一萬計算單位加上前項額度為其污染損害賠償責任保險或擔保之額度，總數額如高於國際貨幣基金特別提款權八千九百七十七萬計算單位計算之數額時，以國際貨幣基金特別提款權八千九百七十七萬計算單位為之。」</p> <p>三、海洋污染防治法及環保署前述函令基本上是與國際公約有衝突的。海洋污染防治法採總噸位一百五十及四百之標準，係因在國際海洋污染防止公約(MARPOL)有關這類總噸位以上船舶必須備就污染緊急應變計畫之規定，今將兩者混為一談，並為應提供責任保險之規定，很顯然地，將造成實際執法上的困難，蓋用於國際航線的油輪等，總噸位大，通常有充分且完備的責任保險(主要是 P&I 保險)安排，然用於國內航線的船舶，事實上有相當多比例是無責任保險的，且事實上，國內總噸位二千以下的船舶欲購買責任保險，亦有市場覓保上的困難，特別是一般船舶部分，蓋國內航線的油輪部分，由於多為中油台塑等大油商所營運，覓保問題不大；但一般船舶即非如此。本修正草案在油輪的油污責任保險部分，國際航線油輪投保總噸位可為總噸位二千，以符合公約規定；國內航線則可維持總噸位一百五十，以配合實際需求。</p> <p>四、顧慮國內航線的船舶在責任保險覓保上的不易，本修正草案僅針對使用於國際航線之船舶為 CLC 公約責任保險投保標準之規定，國內航線的船舶則仍繼續適用海洋污染防治法所頒佈之各項標準。至於財務擔保證書之簽發、檢驗程序及相關罰則等事宜，非海商法規範範疇，應由海洋污染防治法或航業法主管機關擬定實施之。</p> <p>五、基於前述考量及說明，爰訂定本條規定，要求總噸位一百五十以上用於國內航線之船舶及總噸位二千以上用於國際航行之船舶，應投保相關責任保險，外籍船舶船上並應備就油污民事責任公約所要求之財務擔保證明。</p>
<p>第二百三十二條 (準用)</p> <p>下列規定於本節準用之；並於準用時，以「油」或「油類」取代「燃油」：</p> <p>一、第二百十九條責任限制權利之喪失；</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條針對前二節責任限制權利喪失等規定為準用之規定；另由於用語不同，明文準用時之替代用語，免生準用時之爭議。</p>

<p>二、第二百二十二條第二項軍艦及專用於公務之國有船舶之適用；</p> <p>三、第二百二十三條第一項後段之連串事故、第二項多人連帶責任及第三項責任無法區分之連帶責任規定；</p> <p>四、第二百二十四條峽道型責任相關規定；</p> <p>五、第二百二十五條免責事由；</p> <p>六、第二百二十七條第三項及第四項之證明及處罰；</p> <p>七、第二百二十八條對保險人之直接請求。</p>		
<p>第二百三十三條（一九九二年基金公約）</p> <p>本章規定不影響油污損害賠償請求權人得向或得獲一九九二年設立油污損害國際賠償基金國際公約及其二〇〇〇年及二〇〇三年修正之基金補償之權利。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、相對於一九六九年 CLC 公約由船舶所有人負擔第一層的油污責任，一九七一年制訂的基金公約，則由油類進口國(貨方)所提撥的基金，承擔第二層油污責任。比較特別的是，由於第二層基金來源屬提撥方式而來，基本上僅有基金公約之締約國才有權主張。因此，由於我國非締約國原則上無法向基金請求補償。但油污損害達到基金公約所列程度者，通常已屬大型油污案件，可能涉及鄰近諸國及貨油來自締約國等因素，仍非無不得向基金為求償之可能。再者，我國法如僅規範 CLC 公約範圍下之責任，不免有將基金公約的基金責任排除在外之後果。基於前述二理由，爰增訂本條規定，規定本章任何規定均不影響對基金公約之求償及權利。</p>
<p>第四節 殘骸移除相關責任</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、於國際海事私法責任補償(liability and indemnity)體系下，殘骸移除可為最晚發展完成的一套法律制度。國際間一直到二〇〇七年五月十八日才制訂通過「殘骸移除奈洛比國際公約 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks」(以下簡稱殘骸移除公約)。由於殘骸移除公約第十二條規定總噸位三百以上之船舶必須維持同等於一九七六年 LLMC 同樣標準之責任保險，此規定等於具有進一步宣告「海船全面強制保險化」之效果。由於千噸以下的稍小船舶在責任保險覓保上的困難，導致各國在批准此公約時略有猶豫，一直到二〇一四年五月才達到生效門檻，並於一年後的二〇一五年五月生效實施。迄至二〇一八年三月底為止，全球有四十一國家批准或加入殘骸移除公約，佔全球船噸百分之七十二點六四。</p> <p>三、在體制上，殘骸移除公約橫跨行政法規及私法責任二層面。於我國，比較妥善的作法為在相關行政法規上予以納入或直接訂定完整的「殘骸移除法」或「沈船移除法」。然行政法規何時修正？加上我國殘骸移除整體立法上之不完備，殘骸移除公約若干與私法義務及免責責任限制等相關規定，仍有於海商法修正中予以納入規範，作為國內法化之先期準備。爰增列本節規定，將殘骸移除公約中與私法義</p>

		務及責任有關事項為納入規範。
<p>第二百三十四條 (本節適用範圍)</p> <p>本節規定適用於我國領海外依專屬經濟區及大陸礁層法所劃定之專屬經濟區內造成危險之殘骸。 我國領海內危險殘骸於本節之適用及其適用範圍，依其他法律之規定。 本節規定不適用於軍艦及其他專用於公務的船舶。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、依二〇〇七年殘骸移除公約第二條第一項規定，該公約僅適用於領海外之專屬經濟區海域，但同條第二項容許各國將該公約擴及適用領海內之危險殘骸。爰依據前述公約第二條第一項規定為本條第一項規定。</p> <p>三、至於領海內殘骸移除問題，現行商港法第五十三條已有規定，但該條規定與殘骸移除公約各規定相較，不僅過於簡略且有衝突之處。為保障我國領海內殘骸移除之國家利益，以及商港法修正範圍及時程的不確定，爰新增第二項規定，由其他法律另定是否為本節之適用。</p> <p>四、二〇〇七年殘骸移除公約第四條第二項規定該公約不適用於軍艦及其他政府所有非商用船舶。在法理上，公船是否適用本節規定，各國仍得自行規定，爰新增第三項規定。</p>
<p>第二百三十五條 (殘骸移除相關定義)</p> <p>於本節，殘骸移除相關定義如下：</p> <p>一、船舶指於海洋環境中操作運行，無論任何型式的船舶，包括水翼船、氣墊船、浮塢、及用以從事海底礦物資源開採、儲藏、勘探或生產之固定或浮動海上平台或離岸機動設施。</p> <p>二、殘骸指於海難事故後，已沈沒或擱淺之船舶，或其任何部分，包括該船舶上之任何物品，或擱淺、沈沒或於海上處於危險且從船上落海之任何物品，或幾乎或可合理期待將成為殘骸之船舶，但離船之油料或有害有毒物質除外。</p> <p>三、危險性殘骸指主管機關經合法行政程序成立專家小組所認定具有下款危險本質之殘骸。</p> <p>四、危險指包括下列情況或威脅：</p> <p>(一)對航行之危害或阻礙</p> <p>(二)合理預期會造成海洋環境之重大實質損害，或對海岸或相關利益之損害。</p> <p>五、移除指對危險之避免、減輕或排除之任何適當合理且合乎比例之方式。</p> <p>六、船舶所有人指於使船舶成為殘骸之海難事故當時之船舶登記所有權人、光船租船人、經理人、營運人。</p> <p>七、殘骸移除公約指二〇〇七年殘</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條為有關本節名詞之意義規定。相關定義主要參酌國際海事組織二〇〇七年殘骸移除公約第一條第二項至第十項相關定義規定。</p> <p>三、殘骸移除公約所適用之『船舶』定義較廣，船舶包括任何於海洋環境中使用或操作之任何形式的船舶及設備，包括鑽油平台在內，爰為本條第一項第一款規定。</p> <p>四、殘骸之詞範圍並非僅限於「沈船」，而應包括船上所掉落之任何物件等。此定義包括所謂的「既定殘骸」及「假定殘骸」二類，以有效涵蓋對於即將成為殘骸之緊急處置情況。過去航港慣用「沈船」之詞，但由於公約所適用之殘骸定義範圍遠高過『沈船』，本修正草案維持使用「殘骸」之詞，爰為本條第一項第二款規定。</p> <p>五、沈船或殘骸之發生不以海難事故所致生者為限，任意或故意棄置廢棄船舶，例如除役軍艦作為人工漁礁亦屬之。為避免造成混淆及區分，有必要針對海難事故為定義，使本法適用於海難事故後之沈船或殘骸情況。</p> <p>六、「危險」或「有害」的沈船或殘骸幾乎為各國相關立法及殘骸移除公約修正之主要精神所在，沈船或殘骸唯有「有害」或「危險」，始有進一步處理或移除之必要。因此有必要針對判定某沈船或殘骸是否危險或有害之情況加以界定，主要包括航行安全、環境保護及相關利益等，爰為本條第一項第四款規定。</p> <p>七、使有害或危險殘骸變成無害之方法很多，並非僅是將其移除而已，尚包括加以就地摧毀、僅上標示等均屬之。因此有必要針對「移除」之詞為定義，使其不因此受到傳統狹隘「移除」概念之拘束，爰為本條第一項第五款規定。</p> <p>八、依各國及二〇〇七年殘骸移除公約規定，為便於認定及課責，殘骸移除之義務主體通常即為「船舶所</p>

<p>骸移除奈洛比國際公約。</p>		<p>有人」，因此有必要針對「船舶所有人」之意義為定義，爰為本條第一項第六款規定。 九、第一項第七款為殘骸移除公約的全稱。</p>
<p>第二百三十六條（危險性殘骸船舶所有人之義務）</p> <p>危險性殘骸一經確認並經合法通知船舶所有人及其代理人後，船舶所有人即應依航政主管機關之指示將該殘骸予以通報、標示、加燈號、上浮筒或浮標等警告標示措施，或為限期內移除或其他合理處置。危險性殘骸之船舶所有人未為前項標示、移除或其他合理處置，或航政主管機關必須為緊急移除者，航政主管機關得以船舶所有人之費用及責任為該標示、移除或其他合理處置。</p>		<p>一、本條新增。 二、殘骸移除公約所規定之危險性殘骸的認定、認定標準、通知、標示義務及移除義務及程序等規定頗為複雜，本條第一項予以簡化，課以船舶所有人應為殘骸標示及移除等義務。爰參酌殘骸移除公約第六條危險性殘骸之認定、第八條殘骸標示及第九條危險性殘骸之移除為本條第一項之規定。 三、船舶所有人可能因危險性之認定、無法聯繫等原因，拒絕或延誤殘骸標示移除等作業。此時，航政主管機關為維護航行安全及生態保護等需求，必須賦予主管機關得採行相關措施之權利，爰參照殘骸移除公約第九條規定為本條第二項之規定。</p>
<p>第二百三十七條（船舶所有人之補償責任及免責事由）</p> <p>主管機關為確定殘骸位置、標示及移除所生之費用，任何技術支援及其它服務所生之費用，以及定位、標示及移除過程中所生對第三人之責任，船舶所有人應負責補償或賠償之。但船舶所有人能證明事故為下列因素所生者除外：</p> <p>一、戰爭、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免或不可抗力自然本質所致；或 二、完全為某政府或負責燈號或其它助航設施之主管當局於執行職務時之過失或其它不法行為所致；或 三、完全由於第三人意圖造成損害之作為或不作為所致。</p>		<p>一、本條新增。 二、本條規定船舶所有人應負擔殘骸定位、標示、移除及其他技術支援費用，以及殘骸移除過程中所生對第三人之責任。此項責任屬無過失責任，惟殘骸事故係因戰爭及政府當局行為所致者，仍得主張免責，以為衡平。爰參照殘骸移除公約第十條第一項規定為本條規定。 三、至於殘骸事故是否為免責事由所致，舉證等曠日廢時，且通常由法院予以認定。於免責與否確定之前，主管機關仍得依第二百六十六條規定為危險性殘骸之相關處置要求。</p>
<p>第二百三十八條（責任不可轉嫁）</p> <p>船舶成為殘骸或有成為殘骸之虞時，船舶所有人依本節定位、標示、移除等義務之履行，不因船舶所有權、經營權或租用權之移轉或喪失、保險委付、委棄或拋棄等原因而免除。</p>		<p>一、本條新增。 二、為避免船舶所有人藉所有權或經營權移轉、已保險委付、委棄或拋棄等事由而規避其移除責任，本條規定船舶所有人移除責任不因這些事由而轉嫁他人或免除。另委棄乙詞屬舊海商法船舶所有人責任限制採『委棄制』之用語，因全球仍有少數國家採委棄制，仍有發生之可能，仍為相關規定。</p>
<p>第二百三十九條（責任限制）</p> <p>總噸位三百以上船舶之船舶所有人，就本節所課以其為定位、標示</p>		<p>一、本條新增。 二、殘骸移除公約第十條第二項「本公約在任何方面均不應影響船舶登記所有人依任何可適用之國內法或國際體制，例如一九七六年海事求償責任限制公約</p>

<p>及移除之義務及責任，得主張之責任限制額度為二百萬特別提款權，如船舶超過總噸位一千者，責任限制額度依下列標準累計計算之：</p> <p>總噸位一千零一至二千部分，每總噸位二千特別提款權；</p> <p>總噸位二千零一至一萬部分，每總噸位五千特別提款權；</p> <p>超過總噸位一萬零一部分，每總噸位一千特別提款權。</p> <p>殘骸之船舶所有人，就本節定位、標示及移除責任，得主張之責任限制額度，比照本法第二百二十條責任限制規定。</p> <p>前項規定不影響其他依法得主張責任限制之權利。</p> <p>殘骸移除作業訂有契約而該契約訂有特殊契約補償約定者，就該約定部分不得主張責任限制。</p> <p>經證明某危險性殘骸事故之造成係因船舶所有人故意或重大過失行為所致，該船舶所有人不得主張責任限制。本節定位、標示、移除義務之違反視同有故意或重大過失。</p> <p>若船舶所有人無法主張責任限制，船舶所有人之責任保險人仍有權就殘骸移除責任及其財務擔保主張同等於船舶所有人責任限制額度之責任限制。</p>		<p>及其修正，可得主張之責任限制。」由於一九七六年 LLMC 公約容許締約國將殘骸移除予以聲明保留適用，因此殘骸移除公約此規定在適用時，仍容許由各國自訂殘骸移除之責任及其責任限制。本條第一項有二修正建議：</p> <p>(一)超額型設計：依歷年國內殘骸事故資料統計，殘骸事故大多發生於總噸位二千至一萬間，建議此級距採用較高的限額，並為第一項規定。亦即針對殘骸移除責任及責任限制之基本設計係針對危險性殘骸之強制標示及移除責任方面，採用較高的責任限制額度，殘骸責任之其餘部分(例如殘骸標示不明造成他船碰撞、殘骸漂流造成他人財物毀損、船舶所有人自行移除的過程所造成對第三人之損害等)仍繼續適用第一節之一般責任限制額度。在責任限制額計算方面，由於會有適用不同的責任限制額的計算分配上之重疊及衝突，僅就超過第一節一般限額部分，始優先保留給強制性殘骸移除，其餘部分仍適用第一節一般限額。</p> <p>(二)獨立限額型：殘骸移除採用等同於一般責任限制之限責額度，本方式較為簡易。</p> <p>三、危險性殘骸之強制標示及移除義務屬特殊規定，有其特別責任限制額度之規定，而此規定不能因此造成其他得主張海事求償責任限制權利受到影響，爰參考殘骸移除公約第十條第二項規定，增列第二項規定以為明文。</p> <p>四、殘骸移除原為一九七六年海事求償責任限制公約第二條第一項(d)款及(e)款得主張一般責任限制之項目，且依該公約同條第二項但書有排除特殊補償契約之適用。今我國基於立法政策考量，參考多國不適用該二款規定之保留聲明，而為本節針對殘骸移除為特別規定。基此，本節如發生類似一九七六年海事求償責任限制公約第二條第二項但書規定情況時，亦應有不得主張責任限制之情況，以避免因殘骸移除契約如有主張限責，恐無人願意進行移除而造成殘骸更不易移除之處境。爰增列本條第三項之規定。</p> <p>五、本條第四項規定危險性殘骸責任限制權利之喪失情況，亦即殘骸事故係因船舶所有人之故意或重大過失所致。另為避免殘骸之船舶所有人於殘骸事故發生後置之不理，本項後段特別規定本節義務之違反視同有故意或重大過失，亦即不得主張限責。</p> <p>六、對於船舶所有人之責任保險人(特別是 P&I 保險人)之責任限制可否受到船舶所有人不得主張責任限制之影響乙點，各國公約除有強制投保要求(例如 CLC、HNS 及燃油公約)，求償權人得直接對責任保險人為請求，相對地，責任保險人無論船舶所有人有無不得主張責任限制之事由，均得主張船舶所有人本得主張之責任限制外，基於契約相對原則，其餘公約及各國大都採否定見解。由於我國保險法第九十四條第二項已有直接訴權之規定，從我國法角度，自可直接向危險性殘骸之責任保險人(通常為 P&I 保險人)為直接訴請，相對地，類推適用前述 CLC 等規定，責任保險人亦得為船舶所有人責任限制之</p>
--	--	---

		相對主張，以為衡平。爰增列第五項規定以為明文。
<p>第二百四十條 (除外適用)</p> <p>本節危險性殘骸之強制標示及移除等責任，同時發生本章第二節至第三節所適用之污染責任者，該部分適用本章第二節至第三節規定。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、危險性殘骸的認定，主要與環境污染及航行安全有關，因此危險性殘骸之移除費用或相關責任，很容易同時發生各項污染責任(CLC 及燃油等)。由於前述污染責任已有各自的責任及限額規範，爰參考殘骸移除公約第十一條為本條規定。</p>
<p>第二百四十一條 (財務擔保)</p> <p>殘骸於主管機關確定具危險性，一經主管機關請求，就涉及本法之相關責任及費用等，殘骸之船舶所有人即應提出適當且額度不低於第二百三十九條百分之一百二十之財務擔保。財務擔保格式得協議為之或依主管機關所頒佈之殘骸移除財務保證書為之。</p> <p>前項財務擔保得以現金、銀行本票或支票、保付支票、無記名政府公債、設定質權之銀行定期存款單、銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之保證保險單及國際 P&I 集團會員所簽具之擔保函等方式為之。</p> <p>前二項財務擔保，如以國際 P&I 集團會員所簽具之擔保函為提供者，就船舶所有人依本節所負責之費用及責任，主管機關有權向該集團會員直接請求賠償。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、殘骸移除公約第十二條採用類似 CLC 等污染公約強制保險及船籍國簽發財務擔保證明方式，要求總噸位三百以上之船舶投保等同於 LLMC 公約限額之責任保險或提供財務擔保。今二 OO 七年殘骸移除公約業已生效，國際航行的船舶上理應備有該公約所具備之財務擔保證明，惟慮及我國並非殘骸移除公約的締約國，且並非所有船舶均備有該公約之財務擔保證明，因此仍有要求殘骸之船舶所有人提供財務擔保(亦即實務上所慣稱之 Letter of Undertaking)之必要，爰為本條第一項規定。</p> <p>三、第一項規定船舶所有人於危險性殘骸移除前，船舶所有人應向主管機關提出適當的財務擔保。</p> <p>四、第二項規定財務擔保之方式，比較特別的是財務擔保包括國際 P&I 集團會員所簽具之擔保函。按殘骸移除責任主要為 P&I 所承保，惟僅限於國際 P&I 集團之會員 P&I。</p> <p>五、第三項再次針對得向財務擔保人(主要是 P&I 保險人)為直接請求之權利。</p>
<p>第二百四十二條 (海難救助法之適用)</p> <p>依本法所為之移除或打撈措施，如符合本法或一九八九年海難救助國際公約所定義之海難救助，本法規定不影響海難救助入依法得請求之海難救助報酬或特別補償金。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、由於殘骸移除在諸多方面與海難救助無法妥善區分，而世界潮流亦多給海難救助入保障，在前述考量下，如本法移除或打撈措施，亦符合海商法海難救助之要件者，爰參照殘骸移除國際公約第十一條第二項，規定本法規定不應影響海難救助入依海商法本可得請求之海難救助報酬或特別補償金之權利。</p>
<p>第十一章 時效</p>		<p>一、本章名新增。</p> <p>二、我國海商法各時效規定與相關國際公約存有許多差異，主要差異在於國際公約大都採英美法系的訴訟時效制度(包括期限內必須起訴及可聲明延長等)。另海商法對於追償時效規定、租船契約、船舶拖帶、污染責任、海上保險金請求權行使時效等之相關規定亦有所欠缺。另在性質上，現行海商法第三十二條海事優先權之期間規定屬除斥期間，非本章規定範疇。而海商法第五十六條二項訴訟時效國內學者多以除斥期間稱之，但在國際公約體制上仍屬時效內涵，當為本章所納入。</p>

		<p>三、在各國時效立法體制上，大致可分為三類：第一類與現行海商法同，時效規定於各相關章節中；第二類將所有時效規定統一為一章節，但各海事制度之時效各自規定；第三類將所有時效統一為一章節，但相關條文適度整合為一年或二年等時效，例如二〇一三年德國商法典最新全面翻修的海商篇即屬此一類。本修正草案採用第三類方式，以方便為追償時效、時效中斷或延長等統一性規定。</p> <p>四、參酌各國際公約規定，本章將海商法各法律關係之時效區分為一年時效、二年時效、三年時效及追償時效四類。另另外針對時效起訴中斷及延長為規定。</p> <p>五、本章名使用「時效」二字，主要考量為本節所採實為類似英美法「訴訟時效」之制度，若干規範亦與民法總則之「消滅時效」有別，因此以「時效」二字折衷使用之，而不去使用「訴訟時效」或「消滅時效」用語；再者，本章並非僅針對一年或二年等消滅時效為規定，尚包括追償時效在內，此部分並非全然屬消滅時效性質。使用「時效」二字較能妥適涵蓋。</p>
<p>第二百四十三條（一年時效）</p> <p>下列各款請求，因一年間不行使而消滅：</p> <p>一、船舶讓與契約之請求權，自讓與契約生效日起算。</p> <p>二、本法第八章共同海損分擔請求權，自海損理算書製作完成或計算確定日起算，但不得逾共同海事冒險終了日六年。</p> <p>三、本法第六章船舶碰撞各碰撞船舶有共同過失者，有共同過失之船舶彼此間之分擔請求權，自碰撞損害責任確定日起算。</p> <p>四、違反第三章第二節至第四節任何義務所生之請求權，自交貨日或應交貨日起算。</p> <p>五、第三章有關航程傭船契約之請求權，自交貨日或應交貨日起算。</p>	<p>第 56 條第二項 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 125 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。</p> <p>第一百二十五條 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。</p> <p>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</p>	<p>一、本條新增，規定一年時效期間所適用之事項。</p> <p>二、第一款規定船舶讓與契約之請求權時效，參考最新修正的二〇一三年德國商法典海商編第六〇五條第二款規定。</p> <p>三、第二款規定共同海損分擔之請求權時效。維持現行海商法第一二五條規定為一年。於起算日部分，依二〇〇四年約克安特衛普規則之規則二十三規定，係以理算書刊行為起算日，且任何情況情況下不得逾冒險終了日六年。由於共同海損或可經由協商或法院判決方式處理，不一定透過理算程序，因此兼採「計算確定日」原則。</p> <p>四、第三款規定船舶碰撞之共同過失船舶彼此間之分擔請求權時效為一年。本條規定係參考一九一〇年船舶間碰撞國際公約第七條第二項規定。</p> <p>五、第四款規定海上貨物運送契約(含載貨證券)之請求權時效為一年。海上貨物運送契約時效究應為一年或二年，國際間討論甚久且各國採用情況亦不一。一九七八年漢堡規則、二〇〇九年鹿特丹規則、一九八〇年多式聯運公約，甚至一九七四年旅客運送之行李毀損滅失之請求，時效均已規定為二年。然國際間海上貨物運送較多採用之海牙威士比規則體系仍為一年時效，另以最近的二〇一三年德國商法典海商編第六〇五條第一款規定，仍僅維持一年時效。再者，維持一年亦可與我國民法第六二三條一項物品運送時效期間一年保持一致。海上貨物運送時效期間究應為一年抑或二年，屬立法政策問題，本修正草案參考國際間較多國家採用的一年時效，待日後各國採用二年時效達一定數量或比例後，再修正改採二年時效。</p> <p>六、第五款規定航程傭船契約之時效期間為一年。</p>

	<p>之金額返還請求權，自給付後經過一年不行使而消滅。</p>	
<p>第二百四十四條 (二年時效)</p> <p>下列各款請求，因二年間不行使而消滅：</p> <p>一、因違反第四章旅客運送任何義務所生之人身傷亡之請求權，旅客受傷自離船日起算，旅客死亡自應離船日起算；行李毀損滅失或遲延請求自行李離船日或應離船日起算。旅客受傷請求逾離船日三年後，死亡請求逾離船日或應離船日五年後，亦同。</p> <p>二、因第五章船舶拖帶所生之請求權，自當事人知或應知權利受損日起算，但不得逾拖帶完成日三年。</p> <p>三、因第六章船舶碰撞所生之請求權，自碰撞日日起算。</p> <p>四、因第七章救助義務之履行、海難救助報酬、特別補償金或其他救助費用之請求權，自救助行為完成日起算。</p> <p>五、因第九章海上保險契約所生之請求權，自得為請求之日起算。</p>	<p>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。</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>一、本條新增，規定二年時效期間所適用之事項。</p> <p>二、第一款針對旅客運送人身傷亡為二年時效期間之規定。我國現行海商法並無旅客運送時效期間之明文，依海商法第七十九條準用貨物運送之結果，解釋上應為一年期間。另我國民法第六二三條第二項旅客運送時效期間二年，另一九七四年及二〇〇二年旅客及其行李運送國際公約(雅典公約)第十六條規定旅客人身傷亡等時效為二年，爰參酌雅典公約為本款規定旅客運送人身傷亡時效為二年，自離船日或應離船日起算。另為因應旅客傷亡可能於離船後才發現或發生，並以但書規定受傷為於離船後三年及死亡為離船日或應離船日五年。</p> <p>三、第二款針對船舶拖帶為二年時效期間之規定。現行海商法並未針對船舶拖帶有任何時效期間之規定，解釋上適用一般時效十五年契約。然船舶拖帶大都為定型化契約，且經常約定六個月或一年短期時效，例如 Towcon 或 Towhire 等國際間慣用的拖帶契約。為避免此類條款效力適用上爭議，以及船舶拖帶與海難救助經常連帶發生之情況觀之，本修正草案明訂二年短期時效，以茲明確規定船舶拖帶之請求權時效。</p> <p>四、第三款針對船舶碰撞為二年時效期間之規定，維持現行法第九十九條，移列本款規定。</p> <p>五、第四款針對海難救助為二年時效期間之規定。現行海商法第一〇三條第四項「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」，此規定僅限適用於「施救人的報酬請求權」，過於狹隘。按海難救助於一九八九年海難救助公約導入特別補償金 (Special Compensation)，該補償金性質上不同於「救助報酬」；另海難救助實務上除傳統的救助報酬外，尚有按日計酬(費)或總額計酬(費)之救助方式存在，此類費用，性質上亦與傳統不成功無報酬 no cure no pay 之救助報酬略有區別。亦即除救助報酬外，尚應納入特別補償金及其他救助費用項目。再者，一九八九年海難救助公約課以救助人及被救助人多項義務，非僅限於救助報酬或特別補償金之給付而已，因此亦應納入「救助義務履行之請求」乙項，以為完備。爰參考一九八九年海難救助公約第二十三條及二〇一三年德國商法典海商編第六〇六條第三款規定為本款之規定。</p> <p>六、第五款針對海上保險契約為二年時效期間之規定。現行海商法第一五〇條第三項僅針對「保險人金額返還請求權」為一年時效規定，並未針對整個海上保險契約所生之權利為相關規定，解釋上應適用保險法第六十五條二年請求權時效期間規定。各國對於海上保險請求時效規定不甚一致，另若干海上保險條款訂有一年或二年短期訴訟時效之規定，為統一計，爰為本款規定海上保險契約所生之權利，自</p>

		<p>得為請求之日起算。其餘事項則依保險法第六十五條各款規定。</p>
<p>第二百四十五條 (三年時效)</p> <p>下列各款請求，因三年間不行使而消滅：</p> <p>一、依第十章第二節燃油污染損害對船舶所有人或其他應負責之人之損害賠償請求權。</p> <p>二、依第十章第三節油輪油污染損害對船舶所有人之損害賠償請求權。</p> <p>三、依第十章第四節殘骸移除得主張賠償或補償之請求權。</p> <p>前項第一款及第二款請求權時效，自污染損害發生日起算，第三款請求權時效，自船舶殘骸事故日被認定為具危險性殘骸起算，或自造成損害之事故發生日起，逾六年亦同。如事故係由一系列事件所造成，則六年期限應從該連串事故之最早事故日起算。</p>		<p>一、本條新增，規定三年時效期間所適用之事項，主要是針對污染及殘骸移除諸項目。</p> <p>二、第一款針對燃油污染損害之請求權時效為三年時效期間之規定。參考二〇〇一年燃油污染民事責任公約第八條而來。</p> <p>三、第二款針對油輪油污染損害之請求權時效為三年時效期間之規定。參考一九六九/一九七六/一九九二年油污染民事責任公約第八條而來。</p> <p>四、第三款針對殘骸移除賠償或補償之請求權時效為三年時效期間之規定。參考二〇〇七年殘骸移除奈洛比公約第十三條而來。</p> <p>五、第二項參酌前述各點說明所參考之國際規範，規定污染損害及殘骸責任請求權時效之起算日，以及如事故係由一系列事件所造成時之起算日基準。</p>
<p>第二百四十六條 (追償時效)</p> <p>依第四章貨物運送被認定為應負責之人，既使對其他應負責之人依本章第二百四十三條之請求權時效期間已經屆滿，仍得於清償原債務之日或其收到原債務之請求或起訴文書之日起九十日內，向該其他應負責之人請求。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、追償時效係承擔主債務之主債務人於原債務發生或清償後，就該債務得對第三人為償還或請求之權利主張時所適用之時效時間。按主債務及追償債務可能為類似法律關係，例如運送人(例如承攬運送人)與託運人/受領權利人間，與運送人(承攬運送人)與其履行輔助人(實際船舶運送人)間，而適用同一時效期間，實務上經常發生主債務人於接獲主債務請求或起訴書狀，此請求或書狀雖在時效期間內提起之，然主債務人欲對第三人另為主張時，可能已超過對第三人為償還或請求之追償時效。因此必須特別針對追償時效為特別規範。</p> <p>三、在國際公約立法實踐上，有規定追償時效者，主要為貨物運送有關之一九六八年威斯比規則(第三條六項)、一九七八年漢堡規則(第二十條)及二〇〇九年鹿特丹規則(第六十四條及第六十五條)，另一九八九年海難救助公約、一九六二年核子船舶營運人責任公約、一九八〇年國際貨物多式聯運公約等亦有相關規定。另各國立法實踐上，追償時效有明文規定者，主要以貨物運送為主，例如德國、日本等。</p> <p>四、爰參考一九六八年威斯比規則(第三條六項)、一九七八年漢堡規則(第二十條)及二〇〇九年鹿特丹規則(第六十四條及第六十五條)為本條之規定。</p>
<p>第二百四十七條 (中斷與延長)</p> <p>本章所規定之各項時效期間，請求權人應於時效期間內為起訴。依督促程序發支付命令、聲請調解或依</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、「期限內起訴」及「時效得聲明延長」為我國時效基礎法制與國際各海商海事公約相關時效規範差異最大之處，蓋其與我國民法第一二九條「時效得因請求、承認、起訴而中斷」及第一四七條「時效期</p>

<p>仲裁協議提付仲裁、提起告知訴訟或申請船舶保全程序等強制執行程序者，亦與起訴具同一效力。時效期間屆滿後，未依前項規定為起訴者，即不得再提起訴訟或依仲裁協議提起仲裁程序。</p> <p>於本章所規定之時效期間屆滿前，債務人或被請求之人可經由書面特別聲明方式將該期間予以延長或再延長。但除書面延長聲明另有特別記載外，該延長之效力僅及於時效延長聲明之當事人間。</p> <p>第一項所稱之起訴，包括於外國起訴，但更行起訴者，應受民事訴訟法第一八二條之二條規定之拘束。</p>		<p>間，不得以法律行為加長或縮短之。並不得預先拋棄時效之利益。」二強制規定相抵觸，造成我國法在繼受國際規範上之困擾。然而，於我國晚近司法見解，起訴及聲明延長二點均已獲肯定支持：</p> <p>(一)就應於期限內起訴乙點，台北地院於二〇一一年間審理臺灣臺北地方法院一〇〇年度海商更(一)字第一號損害賠償事件，認海商法第五十六條第二項「訴訟時效」之規定，其規範託運人之貨損請求權之行使，以起訴行為為限，而不及於其他與起訴有同一效力之訴訟行為，形成無正當理由之差別待遇，並且不當限制人民之訴訟權，有牴觸憲法之疑義，曾聲請大法官解釋，司法院大法官於二〇一二年十二月二十一日以一三九八次會議議決不受理，不受理理由主要為：「惟查本案主要涉及聲請法院適用系爭規定時，就「起訴」一詞應如何解釋與適用之問題，聲請法院就系爭規定尚非無為合憲解釋之可能，自難謂已提出客觀上形成確信法律為違憲之具體理由。」換言之，以起訴為時效中斷事由之訴訟時效，於我國並無違憲上之爭議。</p> <p>(二)就時效聲明延長之效力乙點：於我國高等法院九十五保險上更(一)字第六號判決，針對一宗高雄港船舶碰撞，加撞船同意延長時效，復又主張時效抗辯乙節為以下判決：「...行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法，民法第一四八條第二項定有明文。債務人行使時效抗辯權，違反誠信原則者，即為權利之不法行使，應予禁止。... 被上訴人一方面同意延展時效，一方面又可以主張時效抗辯權，除顯然矛盾，不合常理外，更係違反誠信原則。果被上訴人同意展延時效期間之真意係期望兩造於展延期間內和解，如不能達成和解，上訴人於展延期間內提起訴訟，被上訴人亦不為時效抗辯，則上訴人因未能達成和解而於展延期間屆至前提起訴訟，是被上訴人仍為時效抗辯，行使抗辯權，顯違反誠信原則，不應准許。」本判決雖非針對「時效延長效力」為直接判決，但仍間接承認時效延長之效力。</p> <p>三、從國際公約之完整繼受、航運長期以來本以時效延長作為債務緩期解決之爭端解決實務、前述二點我國晚近司法見解，以及涉外民事法律適用法第三十六條「請求權之消滅時效，依該請求權所由發生之法律關係所應適用之法律。」所必須面臨必須承認外國常見的訴訟時效制度等種種情況視之，我國海商法採國際規範「限期起訴」及「聲明延長」有其必要，亦即以「起訴」為時效中斷唯一原因(亦即民法第一二九條之特殊規定)，並肯認展延時效之效力有其必要(亦即不違反民法第一四七條不得預先拋棄時效之利益)。</p> <p>四、第一項前段規定各項時效期間，請求權人應於時效期間內為起訴，亦即以起訴為時效中斷的唯一事由。本項後段參考民法第一二九條規定與起訴具有</p>
--	--	---

		<p>同一效力之情況，特別是航運實務上較為常見的提付仲裁。另在強制執行程序部分，另有船舶假扣押公約等船舶保全程序之規範，一九一〇年船舶碰撞公約亦有船舶假扣押具時效中斷效果，因此予以特別載明。</p> <p>五、第二項進一步規定限期起訴之效力，亦即未於期限內為起訴者，即不得再提起訴訟或依仲裁協議提起仲裁程序。</p> <p>六、第三項規定時效期間屆滿前，債務人或被請求之人可以書面特別聲明方式將該期間予以延長或再延長。本項時效展延規定較為嚴格，必須於時效期間屆滿前為之，且必須以書面聲明方式為之。另參考晚近各公約之規定，如一九八九年海難救助公約、一九七八年漢堡規則、二〇〇九年鹿特丹規則等規定，該時效期間之展延得一再為之。再者，海商事件法律關係複雜，時效期間之展延可能影響其他關係人之權義，因此本項末段特別載明延長之效力僅及於時效延長聲明之當事人間。</p> <p>七、至於契約上約定比法定時效期間更長或更短之意定時效期間效力問題，英美國家及晚近的德國立法對約定較長時效部分概採肯定見解，然鑑於我國民法第一四七條仍屬強制規定，因此本修正不針對意定時效期間為規定，解釋上，意定時效期間於我國法，無論是較長或較短，均屬無效。</p> <p>八、基於主權獨立原則，外國起訴之效力並不當然及於我國。海運實務管轄衝突問題較為嚴重，常有於某國起訴後，再更行於第二國起訴，或同時於數國同時起訴之情況。於前者，如於某國起訴尚在時效期間內，而於第二國更行起訴時可能已超過時效時，於第二國便產生是否已於期限內起訴之爭議。時效規定作用之一在不保護權利睡眠者，既然請求權人已外國起訴，更行起訴之國家即應予以肯認。爰為本條第四項規定，以杜爭議。另如有更行起訴者，即進一步產生更行起訴或重複起訴之效力問題，此部分則以但書規定另外適用由民事訴訟法第一八二條之二之規範。</p>
<p>第二百四十八條 (法條競合)</p> <p>依本法規定所生之請求權，若符合其他請求權構成要件者，無論依哪一請求權提出主張，本章規定均適用之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、請求權競合學理上有諸多學說，包括法條競合(契約責任本於特殊關係，性質上為特別法，應優先適用契約責任)、請求權自由競合說(各責任所生之請求權，各自獨立併存，債權人得自由選擇行使，如有未能全部滿足債權者，仍得再依其他請求權請求其差額)、請求權交互影響說(請求權原則上各係自由競合，但法律政策有其特別意旨者，則其他請求權亦受影響)及請求權規範競合(請求權僅有一個，惟其所依據之規範競合，故債權人得分別擇其有利者而為主張)，在我國晚近民事法暨民事訴訟法學術理論(如王澤鑑、邱聯恭等)及司法實務見解(一九八八年十一月一日最高法院第十九次民事庭會議決議)較多採請求權自由競合說。</p> <p>三、請求權競合情況於海商海事案件尤其嚴重，主要是海商海事法本身規定相當多責任限制、免責事由、</p>

		<p>短期時效、喜馬拉雅條款、強制責任期間等。以時效為例，海上貨物運送時效為一年，請求權人常藉由侵權行為請求權基礎主張二年時效，試圖規避一年短期時效及運送人免責或限責等抗辯。有鑑於此，一九六〇年代以後的國際公約便明確採用法條競合概念，不論請求權基礎為何，時效等規定均適用之。此情況亦會發生於準據法及管轄等層面，蓋原告以不同的請求權基礎為主張時，解釋上即適用不同的擇法標準。</p> <p>四、本條爰參考各國際公約及二〇一三年德國商法典海商編第六一〇條規定為制訂。</p>
第十二章 附則	第八章 附則	章次變更，章名未修正。
<p>第二百四十九條（海商專庭專股之設立）</p> <p>法院為審理海商事件，司法院應指定各級法院設置海商專業法庭、專股或指定專人審理海商事件。</p>		<p>一、本條新增。本條增訂海商專庭之設立。</p> <p>二、我國法院組織法第十四條及第三十六條規定地方法院及高等法院於必要時得設專業法庭。據資料顯示，目前已有營造業法、銀行法、信用合作設法、金融控股公司法、票券金融管理法、信託業法、保險法、證交法、證券投資人及期貨交易人保護法、證券投資信託及顧問法、商標法、專利法、著作權法、機體電數電路布局保護法、營業秘密法及醫療法、少年及家事法院處務規程等至少十七項法規訂有專業法庭之特別規定。基於海商事件之特殊性、國際性、實務性、涉外性及語言性等複雜特質，本有必要以專業法庭方式累積審判經驗及能量。爰參照前述各立法例為本條規定。</p>
<p>第二百五十條（國內航線及小型船舶之特殊規範）</p> <p>專用於國內航線，包括離島航線，以及沿海漁業漁船，交通部會同各目的事業主管機關得視市場及航運供需狀況，就船舶所有人、運送人責任及其保險事項，在不過份偏離本法各項規定原則下，另訂相關適用辦法。</p>		<p>一、本條新增。本條增訂國內相關主管機關得針對專用於國內航線海商法之立法目的。</p> <p>二、海商法主要規範內容及其所參考之國際公約，大都係以國際航線或國際航行使用之船舶為主。許多公約對於專用於各國領域內航行之船舶，基於上是處於開放態度，亦即由各國基於其立法主權自行決定。其次，在各國立法實踐上，以旅客運送及海上貨物運送為例，有採比國際公約責任更高之立法(例如日本關於國內旅客運送並無責任限制規定)，有採比國際公約責任更低之立法，較多數國家則不予以特別規定，亦即無論是國際運送，抑或單純國內，均採一樣標準。在我國實踐上，若干國內航線及沿海漁業漁船等常受到政策性保護，加上若干法制納入責任保險或財務擔保機制後，基於海上保險市場的特殊性，恐造成這些船舶覓保方面的困難。有鑑於此，針對這些船舶，似有針對其責任及保險事項，另制訂相關適用規定之必要性。爰為本條規定，賦予各目的事業主管機關，就船舶所有人、運送人責任及其保險事項，在不過份偏離本法各項規定原則下，另訂相關適用辦法。</p>
<p>第二百五十一條（國際公約及修正）</p> <p>為保持本法與有關各國際公約、協</p>		<p>一、本條新增。本條增訂海商法之定期檢討修正要求。</p> <p>二、由於我國並非各與海事海商有關國際公約或組織的會員國，對國際公約及相關規則等之繼受，無法跟一般會員國有一樣的參與、簽署及國內法化等積極</p>

<p>定、規則或準則之即時調和，交通部會同各目的事業主管機關應擬定相關作業策略及規劃，至少每五年定期檢視各國際公約之制訂、修正、生效等狀況，適時提出相關修法建議。</p>		<p>作法，長久以來，造成我國在繼受國際公約方面的被動、遲緩及落差。若干國際公約，如果其有定時檢討之需求，例如責任限額之調整，亦常訂有檢討期限之規定。現階段我國無法參與國際海事海商立法的運作，但不代表政府無須因此積極主動地檢視各國際公約及國際最新發展趨勢。有鑑於此，本條規定交通部得會同各相關目的事業主管機關應擬定相關作業策略及規劃，至少每五年定期檢視各國際公約之制訂、修正、生效等狀況，適時提出相關修法建議。</p>
<p>第二百五十二條 (限責程序、海事國際私法等立法)</p> <p>海事求償責任限制之限責程序、本法所適用的國際管轄、準據法及仲裁等相關規定，由行政院會同司法院另定之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、我國海商法自民國十八年施行迄今，尚未任何有關船舶所有人責任限制之限責程序規定。另海商法事件幾乎一成不變為國際私法事件，涉及國際管轄、涉外準據法及涉外仲裁等規定。不僅若干公約有相關規定，不少國家也針對相關海事程序事項有專門立法(例如大陸的海事特別程序法)或於相關程序法中訂有專屬章節(例如英國等)。現行民事訴訟法等相關程序規定對此部分的規定顯然無法完善處理，爰為本條規定，相關限責程序及海事訴訟程序規定，由行政院會同司法院另定之。</p>
<p>第二百五十三條 (施行日期)</p> <p>本法自公布日施行。</p>	<p>第一百五十三條(施行日期)</p> <p>本法自公布日施行。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、本法全案修正，自公布日施行，爰刪除歷次修正之施行日期。</p>

附件：

本附件含研修團隊於研修期間所開發的四章節草案，前二章節(光船租賃與期間傭船、批准契約)是否訂入？可由交通部門自行決定。後二章節(限責程序、海事國際私法)則建議由行政院會同司法院定之：

第 X 章 光船租賃與期間傭船

第 Y 節 批量契約

第 Z 節 責任限制基金及程序

第 M 章 海事國際私法

<p>第 X 章 光船租賃與期間傭船</p>	<p>一、本章新增。</p> <p>二、海運是傳統且高度發展的產業，船舶使用權的取得及其運用方式非常多樣且複雜，除造船及購船外，比較常見者是透過船舶租傭方式取得。船舶租傭類型很多，或有依租或運、時間、航程、船型、或針對貨物類型等不一而足。現行海商法僅有針對『以船舶的全部或一部供運送為目的』類型為規範，此類型於學理及司法實務一般以『航程傭船』或『論航傭船』稱之，現行海商法對於其他船舶租傭類型並無任何明文。</p> <p>三、於船舶租傭(charter)及海上貨物運送(carriage)立法體例上，船舶租傭可區分為光船租賃(Bareboat Charter，國內學術及司法實務或有稱為『光船租約』、『空船租船』、『光船出租』等名詞)、期間傭船(Time Charter，國內學術及司法實務或有稱為『論時租約』、『期間傭船(或論時傭船)』、『計時租船(或計時傭船)』、『定期租船(或定期傭船)』、『時間租船(或時間傭船)』等名詞)、航程傭船(Voyage Charter，國內學術及司法實務或有稱為『航程傭船』、『論程租約』、『航次傭船』、『定航傭船』等名詞)(包括連續航程傭船、往返航程傭船、定期航程傭船)，其他尚有艙間或艙位傭船(Space/Slot Charter)等。基於前述租傭船契約的性質及實務不同慣用名詞等，為求名詞的統一，本草案採用與日本法用語較為近似者(日本商法典各節名稱使用 Bareboat Charter 為『船舶賃貸借』；Time Charter 為『定期傭船』；Voyage Charter 為『航海傭船』)，於本章，將 Bareboat Charter 定名為『光船租賃』，所締結的契約稱為『光船租賃契約』；將 Time Charter 定名為『期間傭船』，所締結的契約稱為『期間傭船契約』；將 Voyage Charter 定名為『航程傭船』，所締結的契約稱為『航程傭船契約』。本章將『光船租賃』、『期間傭船』及『航程傭船』三類型以『船舶租傭』統稱之，並以『船舶租傭』為本章章名。</p> <p>四、按世界幾個比較重要的海事國家，以我國法律體制一致之大陸法系國家，如日本(二〇一八年修正商法典)、德國(二〇一二年商法典)，與我國主要海事競爭國家，如韓國(商法典，二〇〇八年修正)及中國大陸海商法(一九九三年)等均有針對『光船租</p>
-------------------------------	---

		<p>船』、『期間傭船』及『論程傭船』為規定。我國現行海商法目前僅於第三十九條以下針對『航程傭船』有若干規定而已。本次海商法修正爰參考前述各國立法例，增列『光船租賃』及『期間傭船』之規定。</p> <p>五、在三類租傭船契約的立法架構上，德國、日本及中國大陸是將『航程傭船 V/C』列於『貨物運送章』之下，而將『光船租賃 B/C』及『期間傭船 T/C』合併成獨立一章。韓國則是將該三類租傭船類型與件貨運送為同一章予以分節處理。由於國內學界對三類租傭船契約，無論其法律性質、名詞使用等的見解差異相當大；且如將『航程傭船』併入貨物運送章，可能會使該章體制過於龐大及複雜；以及國際間有關租傭船契約的司法爭訟案件雖然相當多，但因國際標準制式條款大多約定適用倫敦或紐約仲裁，於我國進行相關租傭船契約爭訟案件比例不高等因素，本草案建議採用德國、日本及中國大陸三地立法例，將『航程傭船 V/C』列於『貨物運送章』之下，而將『光船租賃 B/C』及『期間傭船 T/C』合併成獨立一章。</p> <p>六、於國際規範部分，各類租傭船契約屬私契約，國際間並無針對各類租傭船契約的統一立法規範，然國際社會為使各類租傭船契約有統一格式可參用，百年來發展出許多國際標準範本之契約格式，供各界使用，其中以 BIMCO 波羅地海國際航運公會所發展之各類租傭船契約範本為主。由於國際間長期使用這些範本，各國有關租傭船契約的司法爭訟判決及法院見解，提供相當多的適用及解釋基礎。</p> <p>七、於各類租傭船的法律規範內容部分，由於租傭船契約屬私契約，以尊重契約自由為原則，較少數國家有為較為完整規定外，例如北歐國家立法，多數國家均以原則性規定為主，亦即僅就定義及核心事項為規定，例如德國法、日本法屬之。本草案從後者，並以最新的二〇一二年修正的德國商法典海商編及二〇一八年修正的日本商法典海商編相關規範作為本草案本章的主要規範內容。至於日本商法典關於光船租賃登記對抗規定，因我國船舶登記法已有相關規定，本節不重複訂定；另德國商法典第五五六條有租約意定終止通知期限之規定，此部分國際間各租約標準範本對此均有相關規定，本節不建議予以明文規範。</p>
<p>第一節 通則</p>		<p>一、本節名新增。</p>
<p>第X-1條 (契約自由原則及解釋)</p> <p>光船租賃契約與期間傭船契約，除本章另有規定外，其適用及解釋應尊重當事人意思自主，優先適用契約之約定及相關光船租賃契約、期間傭船契約國際慣用範本之解釋原則及航運慣例。</p>		<p>一、本條新增。本條規定各租傭船契約之契約自由原則。</p> <p>二、船舶租傭船契約(包括「光船租賃」、「期間傭船」及「航程傭船」)屬私契約類型(Private Contract)，國際間已有相當多的慣用契約範本，例如由波羅地海航運理事會(BIMCO)的光船租賃範本(BARECON)及期間傭船範本(如 BALTIME、BOXTIME 等)，以及由美國船舶經紀人及代理人協會所擬定的紐約商品交易所期間傭船契約範本(NYPE Time Charter)等均屬之。這些租約範本不僅廣為世界各國航商所使</p>

		<p>用，且透過船舶經紀人的居中媒合及締約等，國際租傭船界及司法界已累積相當多的船舶租賃作業實務及解釋原則。爰參考挪威二〇一〇年海商法第三二二條及委內瑞拉二〇〇一年海商法第一五〇條為本條第一項規定。</p> <p>三、依本條規定在宣示租傭船契約屬『私契約』之契約自由原則。但契約自由不得違反準據法國的強制規定及公序良俗，爰為但書之規定。另船舶租傭契約雖多採用國際間慣用契約範本，但不以這些範本為限(國際間尚有許多存在於區域運送的租傭船契約格式，而若干國家的海運界也有推出自己的租傭船契約格式)，且既使採用這些租傭船契約範本，實務上租傭船契約當事人間亦常以附加或增補條款方式為另外或修正約定，這些契約條款及增補條款不僅常以航運慣用語撰寫之，且各國法院對這些慣用語已有諸多司法解釋。基此，於本章，單純尊重當事人意思自主及契約自由是不夠的，必須額外納入尊重該租傭船契約所使用之國際慣用契約範本之一般解釋及航運慣例。</p>
<p>第X-2條 (書面)</p> <p>光船租賃契約及期間傭船契約當事人均得要求以書面方式訂定。</p>	<p>第三十九條</p> <p>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>一、本條新增。本條規定船舶租傭契約得以書面為之。</p> <p>二、船舶租傭契約多為中長期合約(光船租賃及期間傭船契約多超過一年，有些甚至三年、五年)，所涉及的租金及雙方權義事項甚多。各國對於租傭船契約是否應採『書面』要式，各國規範不一，有未規定者，有規定應書面要式者，有規定得書面為之(或稱相對要式)者，不一而足。從租傭船契約之高度契約自由角度，契約自由不僅包括內容的自由，也應包括形式上的自由，本修正爰參考德國 2012 年新修正商法典第五五八條規定，採相對要式原則，亦即租傭船契約是否要式，由契約當事人自行要求。</p>
<p>第 X-3 條 (船舶使用兼顧原則)</p> <p>船舶承租人或傭船人除應依租傭船契約所約定之方式及用途為船舶之使用外，並應注意承運貨物及旅客載運之合法性，遵守航行區域限制等，於船舶使用時，應兼顧船舶出租人、傭船運送人及船舶所有人之利益。</p>	<p>第四十六條</p> <p>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。</p>	<p>一、本條新增。本條規定船舶使用應兼顧租傭船雙方權義之基本原則。</p> <p>二、於船舶租傭契約，船舶承租人或傭船人對於船舶之營運及使用有較多的權利及自由，雖然租傭契約針對若干營運項目通常會予以規定，然船舶營運情況甚為複雜且多變，如船舶承租人或傭船人僅以自身利益為船舶使用之唯一考量，將與租傭契約合作精神有違。另於契約自由原則上，法條規範必須給予更多的彈性適用空間，本條文船舶使用船方租傭方權義兼顧原則之宣示，不僅可作為租傭契約雙方於契約履行時所應遵守的基本原則，亦可作為法院或仲裁人於判定履約合理性上之標準。爰參照我國民法第四三八條規定為訂定。</p>
<p>第二節 光船租賃</p>		<p>一、節次節名新增。</p> <p>二、現行海商法原無光船租賃之規定，民法就光船租賃亦無特別規定，但光船租賃與民法一般的動產租賃有所不同，不宜全部適用民法租賃之規定，英、美法院判決及德國商法典、日本商法典、中國大陸海商法，均就光船租賃另設有規定。爰新增第二節光船租賃。</p>

		<p>三、各國就光船租賃相關規定繁簡不一，本節綜合二〇一二年修正的德國商法典及二〇一八年修正的日本商法典相關規定，針對『光船租賃定義』、『租金支付』、『船舶出租人義務』、『船舶承租人義務』及『準船舶所有人』五條文為訂定。</p>
<p>第 X-4 條 (定義)</p> <p>光船租賃契約係船舶所有人同意，將其所有未配備船員之特定船舶，出租於承租人，供承租人使用或收益，而承租人允諾依約給付租金予出租人之契約。</p>		<p>一、本條新增。本條規定光船租賃契約之定義。</p> <p>二、本條為有關光船租賃契約之定義規定。光船出租人可為船舶所有人或船舶出租人(例如為原光船租賃契約容許再次轉租情況)。光船租賃的特徵是船舶未配備船員(雖然實務上某些光船租賃契約可約定配備船員，此部分則尊重契約自由)，另在船舶設備屬具方面，原則上雖為符合船級協會的結構及設備標準，然究應包括哪些設備或屬具，仍得以契約約定方式為之。參考德國商法典第五五三條、斯洛維尼亞二〇〇一年海商法第六四三條及委內瑞拉二〇〇一年海商法第一五七條為本條規定。</p> <p>三、另各國有關光船租賃契約的定義上，常見二內容：『定期』，另一為『從事航運之經濟或營利活動』。於前者，光船租賃契約實務上雖以定期為主，但實務上亦有不定期租約之情況，此情況常見於關係企業間之船舶租賃，訂定不定期租約，較為便利船舶移轉調度。基此，本條定義並不明訂光船租賃為定期租約。其次，有關從事航運之經濟或營利活動部分，此規定主要係防制『空頭船舶租賃』情況之發生，以避免以『假租賃契約』達責任規避或資金轉讓之目的，此部分規定例如德國商法典第五五三條第三項及日本商法典第七〇二條規定。就此部分，船舶租賃關係複雜且多發生於外國，加上當事人真意舉證不易，本草案定義不建議予以明訂，然以加列『出租給光船承租人為船舶一般商業及航行上管理、使用及收益』等語，予以緩和。</p>
<p>第 X-5 條 (船舶出租人義務及責任)</p> <p>出租人應於約定的時間及地點，將符合光船租賃契約約定的適航性船舶及法令所規定的相關文書，交付給承租人。因所提供之船舶或文書有瑕疵，致承租人損失或無法使船舶供約定用途或通常營運用途使用時，出租人對於承租人因此所受的損害應負賠償責任，但該瑕疵為出租人雖經謹慎注意仍無法發現者，不在此限。</p> <p>船舶因可歸責於出租人之事由而被第三人扣押、假扣押或為其他權利主張者，出租人應確保承租人之利益並賠償承租人相關損失。</p>		<p>一、本條新增。本條規定光船出租人之義務及責任。</p> <p>二、本條為有關光船出租人之義務及責任規定。第一項主要規定光船出租人應依約交船及相關文件之義務，後段規定船舶及文書瑕疵的法律效果。法令所要求各相關文書的範圍相當廣，除一般常見的國籍證書外，船舶檢驗、設備證書、ISM 相關證書、許多公約所要求的財務擔保證明等均屬之。爰參考德國二〇一二年新修正海商法第五三五條第一項規定、越南二〇〇一年海商法第一五三條第一項、斯洛維尼亞二〇〇一年海商法第六四五條及第六四七條、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一六〇條為本項之規定。</p> <p>三、第二項針對光船出租人因素導致船舶受來自第三人權利主張時，光船出租人所應承擔之責任。按船舶可能因光船出租人或舊承租人等因素(例如海事優先權所擔保的債權)，而受到來自第三人的權利主張(如假扣押等)，此均會造成光船承租人使用船舶上的障礙。本項規定光船出租人應確保船舶承租人利益，例如以提供擔保等方式解除船舶之假扣押，如因前述第三人權利主張因此造成承租人損失，光船</p>

		<p>出租人應賠償光船承租人。爰參考我國民法第四三五條及第四三六條規定、越南二〇〇一年海商法第一五三條第二項、斯洛維尼亞二〇〇一年海商法第六五四條及我國民法第四三六條意旨為第二項之規定。</p>
<p>第 X-6 條 (光船承租人義務及責任)</p> <p>除光船租賃契約另有約定外，光船承租人應負擔下列義務：</p> <p>一、依約給付出租人租金。</p> <p>二、船員之供應、船舶及其設備之維護保養、燃料及船舶營運操作所需費用。</p> <p>三、為船舶事故或故障之維修並通知船舶所有人。船舶事故或故障非船舶承租人之事由所致者，相關維修費用由光船出租人支付之。</p> <p>四、光船承租人於租期屆滿時，應將船舶以原狀返還給船舶所有人或光船出租人，但得扣除船舶正常使用下之正常損耗。</p> <p>除光船租賃另有約定外，光船承租人為船舶營運或使用時，如有造成光船出租人損失、費用或責任，光船承租人應負損害賠償責任，但該損失、費用或責任可歸責於光船出租人者除外。</p> <p>船舶使用或營運，如造成船舶被假扣押或其他任何形式的扣留，光船承租人，除應負前項損害賠償及期間租金損失外，應採取任何合理措施以確保船舶儘速地釋放或解除假扣押。</p>		<p>一、本條新增。本條規定光船承租人義務、責任及船舶假扣押之釋放等。</p> <p>二、本條針對光船承租人義務、責任及船舶假扣押之釋放等為規定。本條規定主要參考日本二〇一八年新修正商法典海商編第七〇二條、德國二〇一二年新修正商法典海商編第五五四條、斯洛維尼亞二〇〇一年海商法第六四六條、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一六二條、越南二〇〇一年海商法第一五四條及第一五五條、二〇〇一年 BARECON 第十條、第十三條、第十四條、第十五條及第十七條規定而為訂定。</p> <p>三、第一項針對光船承租人的主要義務為規定，按光船租賃之日常營運及操作費用基本上由光船承租人負擔，其主要義務包括：</p> <p>(一)第一款租金支付義務。</p> <p>(二)第二款船員之供應、船舶及其設備之維護保養，及船舶營運操作所需費用：光船租船人必須維持船舶適航性(安全航行能力、運航能力及貨物堪載能力)所需之各項補給及要求，因此船舶的日常保養維護(維持船舶安全航行能力)、船員供應及營運操作(維持運航能力)等原則上均應由論航承租人負責。</p> <p>(三)第三款為船舶事故或故障之維修並通知光船出租人：不同於民法第四二九條租賃物之修繕由出租人負擔之原則，由於船舶於租約期間為光船承租人所營運使用，船舶正常營運所生之船舶事故或故障維修費用，光船承租人基於其為實質船舶所有人及營運人的雙重地位，航運實務原則上由光船承租人負擔。然此一原則應適用船舶事故或故障非船舶承租人事由所致之但書規定，於此時，相關維修費用即應由光船出租人負擔。</p> <p>(四)第四款船舶承租人應於租期屆滿時，應將以原狀返還給船舶所有人或船舶出租人：租賃物期滿原狀返還為基本原則，然應扣除自然損耗。</p> <p>三、第二項就光船承租人為船舶營運或使用如有造成光船出租人損失或費用，光船承租人應負損害賠償責任為規定。我國民法第四三二條至第四三四條等條文規定承租人應以善良管理人之注意為租賃物之保管及使用，如有造成租賃物毀損滅失，承租人應負損害賠償責任。光船承租人占有使用船舶，常會造成船舶毀損、費用及責任之產生，例如碰撞損害及責任等。本項但書規定前段損害賠償責任的例外情況，亦即如該損失等為可歸責於光船出租人之事由所致者除外。</p> <p>四、第三項為船舶因光船承租人因素而遭假扣押或扣留時之處理規範。按船舶營運常因海事求償而遭受假</p>

		<p>扣押等船舶保全程序的強制執行，另一方面，船舶亦常因事故責任調查(污染、碰撞等)各種不同理由而受到官方各種不同情況的扣留或滯留。第三項規定於此情況發生時，光船承租人除應負擔前項的損害賠償責任及期間租金損失外，亦要求光船承租人應採取任何合理措施以確保船舶儘速地被釋放或解除假扣押。</p>
<p>第 X-7 條 (準船舶所有人)</p> <p>光船承租人關於船舶之利用，對於第三人，有與船舶所有人相同之權利義務。船舶所有人對第三人之權利，船舶承租人應予保護。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、參考我國最高法院六十九年臺上字第四一二號判決意旨：「船舶租賃契約，與傭船契約不同，前者以船舶移歸承租人占有為用益，承租人關於船舶之利用，對於第三人與船舶所有人有同一之權義。」及日本商法第七零三條第一項：「船舶承租人以商業目的，使船舶航行時，對於使用船舶之相關事項，對於第三人應有與船舶所有人負同樣之權利義務」，爰為本條前段之規定，以揭示學理上光船租賃之船舶承租人為『準船舶所有人』或『實質船舶所有人』之地位。另同理，船舶所有人對第三人所得主張或行使之權利，身為實質船舶所有人地位的船舶承租人亦應予以防護，以保障船舶所有人之權益。爰參照德國商法典第五五五條規定為本條後段之明文。</p>
<p>第三節 期間傭船</p>		<p>一、本節新增。新增節名為「期間傭船」。</p> <p>二、Time Charter 國內學者有諸多翻譯，如論時租船、期間租船、論時傭船、計時租船、期間傭船等，另大陸海商法以「定期租船」稱之。本修正草案使用日本商法典第三編第一章船舶第四節『定期傭船』用語，統一採用『期間傭船』乙詞。</p> <p>三、目前大陸法系立法例中，多有針對期間傭船為專節規定，例如日本二〇一八年修正商法典海商編、德國二〇一二年新修正商法典海商篇、委內瑞拉二〇〇一年海商法、斯洛維尼亞二〇〇一年海商法、越南二〇〇一年海商法等。另國際間就光船租船比較慣用的契約範本為波羅地海國際海事理事會(BIMCO)所頒佈的期間傭船範本(如 BALTIME、BOXTIME 等)，以及由美國船舶經紀人及代理人協會所擬定的紐約商品交易所期間傭船契約範本(NYPE Time Charter)等均屬之。同樣地，前述大陸法系國家有關『期間傭船』立法簡繁不一，本節以日本二〇一八年修正商法典海商編及德國二〇一二年新修正商法典海商篇相關章節為主要參考藍本為擬定。</p>
<p>第 X-8 條 (期間傭船之定義)</p> <p>期間傭船契約係船舶所有人將其所有配備有船員之特定船舶，於不移轉占有之情況下，將該船舶出租予期間傭船人，供其運載旅客、貨物或其他營業之用，期間傭船人同意依約給付租金之契約。</p>		<p>一、本條新增。本條針對期間傭船契約為定義規定。</p> <p>二、期間傭船契約之契約雙方分別以船舶所有人及期間傭船人稱之。船舶所有人提供合約所指定之船舶並配備船員，租傭給期間傭船人一段時間，租傭使用目的以運載旅客、貨物或提供其他租約所約定之服務(例如從事拖帶等特種船舶)，而期間傭船人同意按期支付租金之契約。爰參考德國二〇一二年新修正商法典第五五七條、日本二〇一八年新修正商法</p>

		典第七〇四條及委內瑞拉二〇〇一年海商法第一六五條規定為訂定。
<p>第 X-9 條 (船舶狀況及設備供應)</p> <p>船舶所有人應於期間傭船契約所約定的時間及地點將約定的特定船舶提供期間傭船人使用。 除契約另有約定外，船舶所有人於提供船舶時及租賃期間均應保持船舶之船況、船舶證書、船員、供應及其他設備能符合約定之適航性、適載性及營運區域之航運慣例之要求。</p>		<p>一、本條新增。本條針對船舶交船時之船舶狀況及設備供應為規定，主要參考德國二〇一二年海商法第五五九條及第五六〇條、挪威二〇一〇年海商法第三七二條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二一四條、韓國二〇〇一年海商法第八一二條之二、委內瑞拉二〇〇一年海商法第一六六條等各國法規為規定。</p> <p>二、第一項規定論時出租人應依符合租約要求的船舶，於所約定的時間及地點將船舶交付給期間傭船人使用。</p> <p>三、第二項規定交船時的船況等要求，除船況外，尚包括船舶相關證書、船員、供應及其他設備等。前述船況、證書等要求基本上必須符合租約約定，或租約營運區域之慣常航運要求，例如某些國家通常會有除疫證書或財務擔保等。</p>
<p>第 X-10 條 (航程履約_期間傭船人之處置權)</p> <p>於期間傭船契約期間，船舶所有人應遵照期間傭船人之航程指示及航行區域之限制履行傭船契約。期間傭船人，關於傭船契約範圍內之船舶使用，包括航路及其他船舶利用必要事項之決定，有指示船長之權，但發航前之檢查及與航海安全有關之事項除外。除期間傭船契約另有約定外，因船長、海員或其他船上受雇人員違反期間傭船人之合理指示致期間傭船人發生損失者，船舶所有人應負損害賠償責任。</p>		<p>一、本條新增。本條針對航程履約相關事項為規定。</p> <p>二、第一項規定船舶所有人應依約履行義務以及期間傭船人合理指示船長之權利、範圍及除外事項。因船長、海員或其他船上受雇人員違反期間傭船人之合理指示繼而造成期間傭船人損失者，論時出租人應負損害賠償責任。本項規定主要參考主要參考德國二〇一二年新修正商法典第五五七條、日本二〇一八年新修正商法典第七〇五條、德國二〇一二年海商法第五六一條、挪威二〇一〇年海商法第三七八條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二二〇條為訂定。</p>
<p>第 X-11 條 (燃油及其他航行營運費用)</p> <p>期間傭船人應提供並維持船上油料及水之供應。期間傭船人所供應之油料應符合期間傭船契約所約定之規格品質要求。 除期間傭船契約另有約定外，傭船期間內所發生之船舶營業費用、相關稅捐，及河道費、運河費、引水費、拖帶費用、裝卸費及代理費等船舶航行及作業費用，由期間傭船人負擔之。</p>		<p>一、本條新增。本條針對燃油及其他航行營運費用的負擔歸屬問題為規定。</p> <p>二、期間傭船契約之航行變動成本主要由期間傭船人負擔為基本原則，其中最要者即為燃油。期間傭船人的提供燃油的量不僅應足夠(至少應能抵達下一加油港的燃油，以避免有不適航或因中途沒油而發生救助或共同海損情事)，且燃油的品質亦應符合租約所需規定，避免加入劣質燃油而造成船舶損害。</p> <p>三、除燃油外，尚有許多航行變動成本，例如稅捐等船舶商業管理費用，此部分主要是針對船舶為運輸營業之使用所發生之稅捐，針對運費為課徵，不包括以船舶所有為課徵對象的噸稅；其他航行變動成本包括河道費、運河費、引水費、拖帶費用、裝卸費及代理費等船舶航行及作業費用等均屬之，然不包括因船舶出租人因其應承擔之因素所產生之變動費用，例如船舶維修保養所發生之船務代理費用等。爰參照德國二〇一二年海商法第五六四條、日本二〇一八年新修正商法典第七〇六條、委內瑞</p>

		拉二 OO 一年海商法第一六七條、一九九三年 NYPE—T/C 第七條及第九條為本條第二項規定。
<p>第 X-12 條 (通知義務)</p> <p>船舶所有人應將船舶及航程有關之所有重要事項通知期間傭船人。期間傭船人應將預先規劃的航程事項通知船舶所有人。</p>		<p>一、本條新增。本條針對租約雙方彼此的重要事項通知義務為規定。</p> <p>二、期間傭船係提供船舶及船員供期間傭船人為運送等營運使用，雙方必須彼此協力始可順遂租約之履行，而重要事項的通知是租約雙方協力的重要基礎。於船舶所有人通知方面，例如船舶何時定期檢驗或入塢檢驗、發生事故時之船舶修理會如何進行等均屬之，以便期間傭船人儘早進行必要安排。另一方面，期間傭船人必須將預先規劃好的航程通知船舶所有人，例如船舶可能駛往有浮冰、礁石密佈等特殊水域時，論時出租人必須考量船員經驗及船上海圖是否充分且即時更新等。爰參考德國二〇一二年海商法第五六二條、挪威二〇一〇年海商法第三七九條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二二一條為本條規定。</p>
<p>第 X-13 條 (貨物裝卸作業)</p> <p>除租約另有約定外，期間傭船人應負責貨物之收受、裝載、堆放、平艙、繫固、卸載及交貨。貨物應妥善堆放及繫固，以確保船舶的平穩，並符合各項適航及安全法規之要求。在符合船舶安全及平穩之要求下，期間傭船應接受船舶所有人或船長有關貨物堆放位置之指示。</p>		<p>一、本條新增。本條針對貨物裝卸作業負擔問題為規定。</p> <p>二、航行變動事項及成本由期間傭船人負擔，除前條燃油等供應及航行變動費用外，貨物裝卸作業及費用亦為主要的航行變動事項。再者，於海運實務，期間傭船契約最常見的爭議之一為「貨損責任區分」問題，而貨損責任則與貨物裝卸等作業責任區分有密切關連。</p> <p>三、本條規定貨物裝卸等由期間傭船人負責。與一般貨物運送義務相較，本項規定顯欠缺「看守」幾點，主要理由為貨物上船後，貨物之看守等，在責任分配上，屬船員義務之故。本項中段及後段特別規定「堆放及繫固」二點應注意船舶穩度及安全以符合適航等要求。按期間傭船人有關貨物之堆放(特別是例如貨櫃船等定期班輪)，船舶靠多港，貨物上下頻繁，期間傭船人為避免無謂的翻艙費用，貨物堆放通常有其便利上的考量，但堆放裝卸便利，可能造成船舶前後左右承載重量不均之情況，造成船舶穩度不足。其次，貨物的繫固(解釋上應包括墊艙)亦非常重要，特別是甲板貨物(如貨櫃及原木等)，貨物繫固不足，容易造成貨物位移而危害其他貨物，甚至損及船舶本身。因此本項不僅規定期間傭船人之相關注意及要求，亦進一步為船舶所有人的貨物堆放介入權之規定。本條主要參考德國二〇一二年海商法第五六三條、挪威二〇一〇年海商法第三八一條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二二三條為規定。</p>
<p>第 X-14 條 (租金支付)</p> <p>除契約另有約定外，租金應依約定方式，以半個月為期，預先支付。因船舶故障、瑕疵或因可歸責於船舶所有人之原因而無法使用船舶期間，期間傭船人無須支付租金。</p>		<p>一、本條新增。本條為有關租金支付規定。</p> <p>二、依民法第四三九條規定，民法上的租賃租金係以「後付」為原則(期滿時或收益季節終了時)，不同於民法上之租賃，航運慣例之船舶租用係以「預付」為原則。本條第一項前段規定租金應以約定之方式半個月為期支付之。本項後段進一步規定船舶因故障等因素而全部或一部無法使用時，期間傭船人無須</p>

<p>如係船舶一部無法使用，租金按比例扣減之。</p>		<p>支付租金或僅按比例支付部分租金。本條主要參考德國二〇一二年海商法第五六五條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二三二條、挪威二〇一〇年海商法第三九〇條、一九九三年 NYPE—T/C 第十一條為制定。</p>
<p>第 X-15 條 留置權</p> <p>船舶所有人就期間傭船契約任何到期得收取之款項及費用，對下列財產主張留置權，且不適用民法有關第三人善意取得之規定：</p> <p>(一) 期間傭船人所有在船上之財產，包括燃油在內；及</p> <p>(二) 期間傭船人得收取但尚未收取之運費或因利用船舶而訂定轉租契約之租金，本租金以該租金之債務人明知或已獲通知期間傭船人積欠船舶所有人相關款項者為限。</p> <p>船舶所有人不得就任何尚未確定的損害賠償及未到期的租金主張行使留置權。</p>		<p>一、本條新增。本條針對船舶所有人留置權之行使及限制為規定。本條主要參考德國二〇一二年新修正商法典海商編第五六六條規定。</p> <p>二、我國民法第九二八條規定『留置權者，謂債權人占有他人之動產，而其債權之發生與該動產有牽連關係，於債權已屆清償期未受清償時，得留置該動產之權。』另同法第九二九條規定『商人間因營業關係而占有之動產，與其因營業關係所生之債權，視為有前條所定之牽連關係。』基於此，船舶所有人就期間傭船人到期應支付的款項及費用，本得行使留置權，然問題在於期間傭船人於船上之財產可能為期間傭船人所有，亦可能為第三人所有，例如貨物所有權人或貨櫃所有權人等。因此，期間傭船契約船舶所有人留置權的行使必須予以明文規定其適用範圍及限制。爰參考德國二〇一二年新修正商法典海商編第五六六條規定，於本條第一項明文規定船舶所有人得就船上期間傭船人所擁有(包括燃油在內)位於船上之財產，以及期間傭船人可收取之運費為留置權之行使。惟於後者，以該債款之債務人明知或已獲通知期間傭船人積欠船舶所有相關款項者為限。</p> <p>三、第二項明文限制船舶所有人不得就任何尚未確定之損害賠償及未到期的租金行使留置權，蓋在法理上，這些債權尚未發生。</p>
<p>第 X-16 條 (違反期間傭船契約之效力)</p> <p>除本節另有規定外，期間傭船契約任何當事人違反期間傭船契約者，其效力依契約之約定，契約無約定者，依民法之相關規定。</p>		<p>一、本條新增。本條針對期間傭船契約當事人違約之法律效力。</p> <p>二、期間傭船契約之權利義務規定甚多，其法律效力為何？難以逐項逐點規定，本條參考德國二〇一二年商法典海商編第五六七條規定，於違約情況發生時，先依本節特別規定，本節未規定者，依契約，契約未約定者，則依民法債之效力相關規定處理。</p>
<p>第 X-17 條 (租金遲延支付及其效力)</p> <p>除契約另有約定外，定期傭船人屆期末支付租金者，船舶所有人得通知期間傭船人，暫停傭船契約之履行並行使貨物留置權，包括拒絕裝載貨物及簽發運送單證。但貨物留置權之行使不得對抗善意運送單證持有人提領貨物之權利，且不得超過期間傭船人所積欠的租金。</p>		<p>一、本條新增。本條為有關租金遲延支付及其效力之規定。</p> <p>二、我國民法第四四〇條針對租金遲延支付有限期催告、遲延二期以上始得終止租約等規定。然航運租傭船實務關於租金遲延支付及其效果有不同於我國民法租金遲延支付之規定情況。於論時出租人發出遲繳及暫停履約通知後，論時出租人即有權暫停租約之履行及行使貨物留置權，包括拒絕裝載貨物或簽發運送單證。另本項後段為貨物留置權行使之限制規定，主要為保障善意的運送單證持有人提領貨物之權利；且基於衡平及比例原則，留置權行使範圍不應超過期間傭船人所積欠的租金範圍。本項前段主要參考德國二〇一二年海商法第五六八條規定而制定；本項後段主要參考德國二〇一二年海</p>

		商法第五六六條及韓國二〇〇一年海商法第八一二條之四規定為制定。
<p>第 X-18 條 (準用)</p> <p>第□□□條船舶適航性及第□□□條危險品規定於期間傭船契約準用之；如船舶係使用於貨物運送，第□□□條規定準用於期間傭船期間船舶營運操作所發生之海事優先權。</p>		<p>一、本條新增。本條針對期間傭船相關準用為規定。本條主要參考日本二〇一八年商法典海商編第七〇七條規定而為訂定。</p> <p>二、期間傭船契約法律性質上有不同定位，有稱屬租賃者、有稱屬運送者，有稱屬租賃及運送的混合契約類型等，因此在條文準用部分，有必要部分準用船舶租賃節，部分準用航程傭船節規定。</p>

<p>第 Y 節 批量契約</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、批量契約又稱為 Volume contracts 或 Quantity contracts。海運實務上這類契約類型使用越來越頻繁。屬介於傳統件貨運送與航程傭船契約間之一種特殊運送契約類型，常見於大貨主與船舶運送人、承攬運送人與船舶運送人，甚至船舶運送人與船舶運送人間。</p> <p>三、二〇〇九年鹿特丹規則針對批量契約有若干規定，除公約第一條第二款針對批量契約為定義外，最重要者還是公約第八〇條針對批量契約的特別規定。</p> <p>四、批量契約各界多為自行擬定，而實務上最常為參考使用的範本或藍本仍為 BIMCO 的 GENCOA (Standard Contract of Affreightment)。</p>
<p>第 Y_1 條 (適用範圍)</p> <p>本節規定適用於經由船舶於一定期間內以數個不同航程運送一定數量貨物之運送。 如契約約定數航次係由同一特定船舶為連續運送履約者，本節規定不適用之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條針對批量契約的適用範圍及定義為規定。二〇〇九年鹿特丹規則定義批量契約係指「於約定期間內分批裝運約定總量貨物之運送契約。貨物總量可為最低數量、最高數量或一定範圍之數量。」本條參考鹿特丹規則前述定義、及挪威二〇一〇年海商法第三六二條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇四條、BIMCO_GENCOA 第一條規定訂定之。</p> <p>三、第二項針對「如契約約定數航次係由同一特定船舶為連續運送履約」為批量契約之排除適用，蓋該情況雖與批量契約十分類似，但性質上仍屬連續一部航程傭船契約，自應適用航程傭船契約相關規定。</p>
<p>第 Y_2 條 (選擇數量之權利)</p> <p>如契約允許可裝載之貨物最大數量範圍者，批量傭船人有權進行選擇。如契約允許每一航程可裝載之數量範圍者，批量運送人有權進行選擇。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、批量契約係數個不同航程運送一定數量貨物之運送契約，主要由「航程」及「數量」二運送要素所組成。使用於批量契約之船舶事實上大都為班輪，每一航程能提供多少空間或艙位供批量傭船人使用，應視船貨雙方供需為定，以避免貨量過份集中於某航程，造成艙位或艙間不足；反之亦然。因此批量契約有允許可裝載之貨物最大數量範圍者，每一航程在此數量範圍內，由批量傭船人選擇要裝載多少數量；相對地，如契約允許每一航程可裝載之數量</p>

		範圍，則每一航程在此數量範圍內，則由批量運送人選擇。爰參考挪威二〇一〇年海商法第三六三條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇五條、BIMCO_GENCOA 第二條至第四條等規定為訂定。
<p>第 Y_3 條 (貨運規劃)</p> <p>批量傭船人應擬定契約期間內合理裝運週期之裝運規劃，該規劃應適時通知批量運送人。批量傭船人應將契約所約定之總數量，應考量各航程的船舶大小及設備限制，於契約期間內為合理分配裝運。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、不似件貨運送視各方託運，傭船運送艙間艙位已為事先確認且專屬傭船人使用，批量契約的每一航程貨物數量並非一定，此對批量運送人在艙位艙間規劃上會造成嚴重困擾。因此批量契約之事先裝運規劃(Programme of Shipments)對批量運送人非常重要。本項後段進一步規定總運量應在考量各航程船舶大小的情況下，於契約其間內為合理分配裝運，其目的係為避免貨載過份不平均而導致每航程總裝載量的超載或虧艙風險。另若干船舶尚有其設備上的限制，例如貨櫃船，船上冷凍櫃插座多寡即有其限制。爰參考挪威二〇一〇年海商法第三六四條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇六條、BIMCO_GENCOA 第六條規定，規定本條第一項規定批量傭船人應擬定契約期間內合理裝運週期之裝運規劃並將其適時通知批量運送人。此規劃並非每一航程確認的貨載量，而係各航程的貨載預估量。</p>
<p>第 Y_4 條 (貨運通知)</p> <p>批量傭船人應預先且合理地提供每一航程的貨運通知。該通知應載明最後候待裝運之貨物名稱、數量及其他特殊要求。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、批量契約係以一定總量分配於數航程中，每一航程的裝載數量如何？批量傭船人必須事先告知，以便批量運送人儘早安排，蓋批量運送多屬件貨運送，每一航程各停靠港的其他貨載不一旦多有事先分配，為避免批量契約的貨載過度集中於某一二航程，事先通知本有其必要。實務上作法，通常會約定至少有二次通知 (Scheduling notices for shipments)，第一次為「預先通知 provisional notice」，第二次為「確認通知 definite notice」。本條前段規定批量傭船人應預先且合理地提供每一航程的貨運通知，本條並未針對預先及合理為明確定義，蓋必須視每一航程的停泊頻率及遠近洋航線屬性及其慣例為定，依個案予以判斷。預先並非要早於船舶開航前多少期日，但至少應於貨物出口結關前；合理與否亦應與整體情況為綜合判斷，包括數量平均與否等均屬之。本條後段規定貨運通知應載明最後候待裝運之貨物名稱、數量及其他特殊要求。其他特殊要求例如貨物是否包括危險品、需要插電的冷凍貨櫃、需要特別安放位置的超高超重貨櫃等。本條爰參考挪威二〇一〇年海商法第三六五條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇七條、BIMCO_GENCOA 第七條為制定。</p>
<p>第 Y_5 條 (船舶指定)</p> <p>一旦發出貨運通知後，批量運送人應提供一能即時履約之船舶及所需艙間艙位。批量運送人應將履約之船名、其貨載量及預計抵達裝貨港</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、貨運通知一發出後，批量運送人即應審酌航程狀況，並確認船舶及航程可以履行契約，以及該航程可以依約裝載之艙間或艙位，並前述訊息及預計抵達裝貨港時間(ETA)通知批量傭船人，實務上稱此為「指定通知 Nomination notice」。前述訊息對批量傭</p>

<p>及結關時間等通知批量傭船人。</p>		<p>船人相當重要：第一、批量運送人不一定照單全收，因必須針對批量契約分批裝載之最大數量要求、其他貨載、船舶載重吃水、各停泊港是否異常等各方面情況為全面考慮，才能確認可以接受的裝貨艙間及艙位；第二、批量傭船人可能因國貿等需求，必須瞭解裝運船舶及如無法全數裝載上船時，哪些貨物可優先裝載之先後順序等；第三、預計抵達裝貨港及結關時間對批量契約雙方相當重要，因雙方可確認於哪一天之前必須交貨結關等。爰參考挪威二〇一〇年海商法第三六六條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇八條、BIMCO_GENCOA 第七條規定為制定。</p>
<p>第 Y_6 條 (航程履行)</p> <p>批量運送人依前條規定為通知後，即應履行本章航程傭船或件貨運送有關貨物裝載、航程履行及卸載交貨等相關規定。</p> <p>如運送人因其無須負責之事由而未能履行某航程義務時，批量傭船人得請求之後航程載運該貨物或請求載運同等數量的全新貨物。</p> <p>如某航程結束後，後續航程履行會有重大遲延之可能時，無論是否為批量運送人之過失所致，批量傭船人仍得就剩餘航程解除契約。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條針對航程履行之義務、航程因故未履行的效果及後續航程有重大遲延之解約權行使等為規定。本條主要參考挪威二〇一〇年海商法第三六七條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二〇九條、BIMCO_GENCOA 第十條及第十一條規定為制定。</p> <p>三、第一項就批量運送人之航程履行義務為相關準用規定。按批量契約為件貨運送與傭船運送的結合體，因此有關與該二種運送類型有關貨物裝載、航程履行及卸載交貨等相關規定，於性質上類似者，應予以準用。例如貨物之裝載與堆放、貨物快速交付與適運性、運送單證之簽發、運送人的航程注意義務、偏航及替代港、貨物之卸載、貨物怠於受領之儲倉、貨物毀損滅失之損害賠償請求權等均屬之。另在性質上不全然一致者，例如裝載期間及卸載期間、距離運費等約定屬之，除批量契約另有約定外，自不在準用範圍之內。</p> <p>四、第二項就運送人無須負責之事由而未能履行某航程義務時之後續處理為規定。某航程可能會因運送人無須負責之事由而未能履行，例如因戰爭、罷工、天災封港等因素，在法理上，批量運送人本無須就該航程之履行負責，然基於批量契約主要以總量數航程運送之性質，本項規定運送人仍有於次一航程為運載同一貨物或全新貨物之義務。</p> <p>五、第三項針對後續航程重大遲延之可能為解約權規定。於某航程結束後，因各種跡象顯示後續航程有重大或嚴重遲延之可能，無論其是否批量運送人之過失所致，例如因天災、戰爭、罷工等不可抗力事由，抑或批量運送人事由，例如因財務困難造成航程斷斷續續等，批量傭船人仍得就剩餘航程解除契約。蓋批量契約性質上偏屬件貨運送，件貨運送著重在航程的穩定及快速，因此如可預見後續航程有重大遲延之可能，批量傭船人自無須再受契約拘束之理。</p>
<p>第 Y_7 條 (貨運及裝運安排之通知遲延)</p> <p>如批量傭船人未即時提供貨運通知，運送人可設定一合理的額外時</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條針對批量傭船人之貨運及裝運安排通知遲延之效果為規定。本條主要參考挪威二〇一〇年海商法第三六八條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二一〇條規定為制定。</p>

<p>限。一旦超過該時限，批量運送人有權依第□□□條規定為指定船舶或依當時船運行程為通知，或解除該航程之運送契約。</p> <p>如該遲延可因此推定後續貨運通知會有同樣重大遲延者，批量運送人得就後續航程解除契約。且除該遲延係因締約當時無法預見之因素所致者外，批量運送人得主張損害賠償。</p> <p>如批量傭船人未能將貨運規劃即時通知運送人，運送人可設定一合理的額外期限。一旦超過該時限，運送人有權解除剩餘航程之運送契約。前項損害賠償規定準用之。</p>		<p>三、第一項針對批量傭船人未即時提供貨運通知之處理及效力為規定。批量傭船人依第□□□條規定應預先且合理地提供每一航程的貨運通知。蓋批量運送人依批量契約之約定，本有義務先預留可能的每航程最大貨載量之艙間或艙位給批量傭船人使用，如批量傭船人遲遲未提供貨運通知，將可能導致批量運送人之艙間艙位損失。本項規定如批量傭船人未即時提供貨運通知，運送人可設定一合理的額外時限。一旦超過該時限，批量運送人有權依第□□□條規定為指定船舶或依當時的船運行程為通知，或解除該航程之運送契約。</p> <p>四、第二項針對後續貨運通知可能有重大遲延時，批量運送人有權就後續航程解除契約。按貨運通知可能會因批量傭船人出貨不順、貿易糾紛、國貿障礙等因素會有重大遲延之情況，無論批量傭船人對遲延有無疏失，依批量契約之性質，自容許批量運送人就後續航程解除契約。本項後段進一步規定，除該遲延為締約當時無法預見之因素所致者外，批量運送人得主張損害賠償。</p> <p>五、第三項針對貨運規劃未即時通知批量運送人時，批量運送人有權於設定一合理的通知期限後，就後續航程解除契約。第八十七條規定批量傭船人應即時提供貨運規劃給批量運送人，此貨運規劃對批量運送人相當重要，因其為批量契約期間相關航程貨載安排的主要參考基礎，未提供相關貨運規劃的結果，將導致批量運送人在航程貨載數量安排上的困難。本項除規定批量運送人得解除契約外，如符合第二項情況，亦得請求損害賠償。</p>
<p>第 Y_8 條 (船舶指定之遲延)</p> <p>批量運送人未能及時將指定之船舶通知批量傭船人，批量傭船人可設定一合理時限要求批量運送人為通知。如超過時限，批量傭船人有權解除該航程之運送契約。</p> <p>如前項遲延可因此推定後續船舶之通知會有同樣的重大遲延者，批量傭船人有權就後續航程解除契約，並得主張損害賠償，但該遲延係因批量運送人無法控制且為批量運送人於契約締結當時無法合理預期發生之因素或其後果為批量運送人所無法合理預防或避免所致者，批量傭船人不得主張損害賠償。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條針對批量運送人船舶指定通知遲延之效力為規定。本條主要參考挪威二〇一〇年海商法第三六九條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二一一條規定為制定。</p> <p>三、第一項規定批量運送人未能及時將指定之船舶通知批量傭船人者，批量傭船人得設定一合理時間要求批量運送人為通知，否則即得解除該航程之運送契約。本修正第一百零二條規定於批量傭船人一旦發出貨運通知後，批量運送人應提供一能即時履約之船舶及所需艙間艙位並為通知。此通知對批量傭船人有其重要性，或為國貿原因，或為保險原因(例如所提供的船舶可以超齡，依保險契約必須加保始可)。批量傭船人於此情況下，僅得解除該航程之運送契約，而非解除整個批量契約(第二項規定除外)。</p> <p>四、第二項為後續船舶通知可能重大遲延之解約及損害賠償之請求。一如前條解約權及損害賠償請求意旨，如批量運送人之遲延可因此推定其後續船舶之通知會有同樣的重大遲延者，或戰爭、罷工等不可抗力因素所致，或批量運送人財務問題或船舶調度因素所致，無論該遲延是否為批量運送人所致，由於已無法達到批量契約之要求，基本上批量傭船人有權解除契約，並得請求損害賠償。然於損害賠償請求方面，必須受限於但書規定，亦即該遲延必須</p>

		<p>非批量運送人無法控制且為批量運送人於契約締結當時無法合理預期發生之因素或其後果為批量運送人所無法合理預防或避免所致者為限。</p>
<p>第 Y_9 條 (運費逾期付款等)</p> <p>如運費、延滯費或其他請求屆期而尚未支付者，批量運送人可設定一應支付之合理期限。如該期限屆滿後仍未支付者，批量運送人有權中止契約之履行或如該遲延支付已無法達契約之一般目的時，批量運送人得解除契約。</p> <p>前項中止履約或解除契約或終止後續航程所造成之損失，批量運送人有權依照一般契約規則或契約約定請求損害賠償。</p> <p>批量運送人依約完成任一航程運送後，得針對依約應付未付之運費等款項，將貨物予以留置。有關持有批量運送人所簽發運送單證之善意第三人，本項規定僅適用於該運送單證係依第□□□條規定得主張者為限。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條係針對運費等費用逾期未支付時，批量運送人之契約解除權、終止權等為規定。本條主要參考挪威二〇一〇年海商法第三七〇條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二一二條、BIMCO_GENCOA 第十四條規定而為制定。</p> <p>三、第一項規定運費等費用逾期未支付時，批量運送人之契約解除權及終止權。運費等為批量運送契約服務之對價，本應依約如期支付，然由於批量契約屬連續性質，因此本項規定催告期限，如經催告仍未支付者，本項賦予批量運送人得中止契約或如遲延已無法達契約之一般目的時，批量運送人得解除契約。於解除契約之情況，批量契約一方面對批量運送人而言係在保證一定貨量，另一方面對批量備船人而言為保證有一定艙位艙間，且能取得較為優惠且低於一般市場行情的運費，換言之，每一航程之運費是否如期支付，與後續航程的繼續履行關係甚切。因此如批量備船人一再欠繳，即構成對批量契約之嚴重違反。</p> <p>四、第二項為損害賠償之規定。本條無論是履約中止或契約解除或終止等，均係批量備船人未依約支付運費等原因而來，屬重大違約事由，批量運送人本有權主張損害賠償。</p> <p>五、第三項為有關留置權之行使及對運送單證之第三人效力為規定。於留置權部分，我國民法第六四七條「運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要，按其比例，對於運送物，有留置權」亦為同樣規定。然針對運送單證善意持有人部分，由於批量運送人與運送單證持有人之關係依運送單證之記載，因此批量運送人就貨物留置權之行使，必須依運送單證記載所定，例如運送單證記載運費已付，批量運送人即不得以運費尚未支付為由行使留置權。</p>
<p>第 Y_10 條 (批量契約之解除 戰爭或類似風險)</p> <p>批量契約締結後，相關狀況顯示約定航程會因戰爭、封鎖、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力或該風險明顯擴大，因而造成任一造對契約履行之重大負擔者，批量運送人及批量備船人均有權解除契約，而各不對彼此負擔任何損害賠償之責任。欲解除契約之一方應儘速通知他方。未儘速通知者，他方有權主張因遲延通知所致之損失。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條規定批量契約解除的主要原因，亦即戰爭等風險。戰爭等風險屬重大情事變更，其非僅指實際宣戰或正式戰鬥之情況，亦包括封鎖、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力或該風險明顯擴大而危及船舶、船上人員或貨物等情況。解釋上，本條文所涵蓋之戰爭或類似風險之範圍可參考海上保險中有關戰爭風險保單的相關定義。戰爭或類似風險之發生，對航程備船契約當事人而言均屬不可抗力事由，而使備船契約的履行變成不可能，或已經無法達到契約的一般目的，契約當事人自得解除契約而不負賠償責任，且即使航程業已開始亦同。由於備船契約解除應回復原狀的效果影響契約當事人權甚鉅，因此彼此解除權的行使應儘速為之，未儘速通知者，將賦予他方得主張因遲延通知所致之損</p>

		<p>失。本項後段因此予以明訂，課以契約雙方解除權行使應儘速為之之義務及違反時之法律效果。爰參照挪威二〇一〇年海商法第三七一條、拉脫維亞二〇一〇年海商法第二一三條、BIMCO_GENCOA Interruption of Performance 條款規定為訂定。</p>
<p>第 Y_11 條 (契約自由限制)</p> <p>批量契約及依批量契約所簽發之運送單證之任何約定有避免或減輕依本法第□□□條船舶適航義務及第□□□條單位責任限制利益之喪失者，該約定不生效力。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條參考二〇〇九年鹿特丹規則第八十條第四項，規定批量契約及依批量契約所簽發之運送單證之任何約定有避免或減輕依本法第□□□條船舶適航義務及第□□□條單位責任限制利益之喪失者，該約定不生效力。按此二條文一為強制規定，另一涉及公平正義，均屬不得藉由批量契約之契約自由原則予以排除或減輕義務效力。</p>

<p>第 Z 節 責任限制基金及程序</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、我國一九九九年前海商法採委棄及船價等舊制，本已有船舶委棄後等責任限制程序之規範需求。一九九九年改採船價制及(船噸)金額制之混合制後，船價及金額如何提撥或設立基金？如何分配？責任限制基金程序規定需求更高，惟我國長久來無論在實體法，抑或程序法，均欠缺對此有任何明文。</p> <p>三、本修正改採(船噸)金額制，並將油污、HNS 損害及殘骸移除等責任限制規定納入規定後，責任限制基金相關設立程序規定必須配合規範，以便日後之順利運作。</p> <p>四、LLMC 等公約對於基金之設立等大多僅有原則性規定，仍有賴各國更為詳細的明文規範。LLMC 等公約規定(例如一九七六年 LLMC 公約第十四條)，各國必須要有基金程序相關規定，而限責程序也是過去業者及海事律師業有若干必須訂定的呼聲。在各國立法體制，若干國家將責任限制基金程序與海商法相關規範並列，但大多劃歸訴訟程序規範；另有若干國家，例如中國大陸，則以海事訴訟程序法為特別規定。程序法屬公法，各國法院體制及作業程序差異頗鉅，參酌外國立法時必須考量我國現有法院訴訟及強執程序體制。按海事求償責任限制基金在性質上(等於宣告航程破產)，與破產法(1993.07.30)及晚近的消费者債務清償條例(2012.12.26)較為類似，本節主要參考國際公約相關規定、大陸法系責任限制基金相關規定例如挪威、日本(特別是日本船舶所有人責任限制法)、國際海事法委員會於二〇〇八年所擬定的『有關海事法責任限制程序規則之指南』、以及體制上較為類似的我國破產法相關規定，為本節規定之草擬。</p> <p>五、前述國際海事法委員會(CMI)於二〇〇八年所擬定的『有關海事法責任限制程序規則之指南』係 CMI 徵詢各國海事限責程序相關看法及執行爭議後，所彙整出的一套立法指引，該指南建議各國限責程序法</p>
-------------------------------	--	---

		<p>應規範的事項包括管轄、未設立基金之責任限制、開始限責程序的時效期間、基金設立及證明之程序、挑戰責任限制的權利、責任限制的效力、限責權利之喪失、享有限責利益之人應提供的資訊及文件、與基金有關的議題、限責程序的時效期間、遲延參與者之後果、求償之確認、對請求權人求償的挑戰、有關限責程序與求償程序間之關係、應負責之人超過一個時、應負責之船舶超過一艘時、代位求償、反訴之抵銷及已部分支付的求償等。</p> <p>[六、從程序嚴謹要求，本節採較大化修法方式，非僅原則性規定。本節屬程序法規範，日後可考量併入『海事國際私法章』或『海事特別程序法章』。另程序法本應由司法院負責修法，如司法院有研修意願(例如制訂我國『海事特別程序法』)，可將本節規定建請司法院參考。]</p>
<p>第 Z_1 條 (本節適用範圍)</p> <p>第□□□章第一節至第四節及旅客運送章所規定之各項責任限制於我國為基金之設立時，該基金之設立程序及分配等事宜適用本節規定。限責求償所涉及之事故責任超過二艘船舶應負責時，應分別設立各自基金。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條規定本節之適用範圍，包括第一節的一般海事求償責任限制、第二節燃油污染責任限制、第三節油輪油污染責任限制、第四節殘骸移除，以及旅客運送之責任限制基金之設立及分配。另於殘骸移除部分，該節雖無責任限制基金之相關規定，惟因殘骸移除責任限制除通常會與一般責任限制相重疊外，本草案規劃將殘骸移除責任限制採獨立限額制度，因此仍會有責任限制程序之要求。</p> <p>三、第二項參考 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十八點規定，針對涉及同一海事求償之船舶為複數時應分別設立基金為規定。</p>
<p>第 Z_2 條 (基金管轄法院、移送及類推適用)</p> <p>責任限制基金應於與該責任限制有關請求之管轄法院設立之，可包括船舶所有人主事務所或主營業所所在國、船舶登記國、事故發生地等。凡於我國法院針對本質上得主張責任限制有關之請求為起訴或申請假扣押或其他強制執行程序者，得於我國法院為責任限制基金之設立。責任限制有關請求已起訴、採行任何保全程序或提起責任限制程序者，法院為避免責任限制各方關係人之重大損害或對限責程序造成遲延而認為有必要者，得命將該責任限制事件移送給限責程序較為方便的法院為審理。</p> <p>基金於我國管轄法院設立者，相關設立及分配程序依本節規定，本節未規定而性質上類似者，準用破產法及民事訴訟法相關規定。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、一九七六年 LLMC 公約第十一條第一項前段規定「被主張應負責之任何人得於提出與責任限制有關求償訴訟程序之任何締約國法院或其它適當機構設立責任限制基金」，亦即採海事求償訴訟地國管轄原則。各類海事求償管轄相關複雜，大體上包括事故發生地國、事故後第一抵達港、被告(船舶所有人)主事務所或主營業所所在國、船舶登記國、船舶假扣押國或當事人合意管轄國等，不一而足。爰參考一九七六年 LLMC 公約第十一條第一項前段、日本船舶所有人責任限制法第九條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第三點為本條第一項前段規定。</p> <p>三、責任限制基金一旦設立，即具有阻卻請求權人向設立基金之人之任何資產進行其他主張之權利，因此基金於哪一國家設立，影響責任限制雙方權益甚大。本條第一項後段進一步規定我國法院具基金設立管轄權之情況，參酌一九七六年海事求償責任限制公約第十一條第一項及日本船舶所有人責任限制法第九條規定，主要包括於我國法院針對得主張責任限制之請求為起訴或申請假扣押等強制執行程序。</p> <p>四、限責事故債權人通常為多數，可能分別在不同國家或不同法院起訴，基於限責程序集中原則，一旦限責程序於某具管轄權的法院開始時，與該限責有關</p>

		<p>之其他爭訟應盡量移送給開始該限責程序或較為便利之法院集中審理較為妥適。爰參考方便法院法理、日本船舶所有人責任限制法第十條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第三點，為本條第二項規定。</p> <p>五、第三項明文規定本節及準用破產法及民事訴訟法規定之明文。</p>
<p>第 Z_3 條 (開始限責程序之聲請、述明、提存或信託命令)</p> <p>依本法規定有權主張責任限制之人均有權提出開始限責程序之聲請。聲請人於聲請訴狀中應述明法院為確認屬於得主張限責事故之相關事實、聲請人身份資料、為計算責任限額之船舶資料、不含期間利息之已知限責求償之求償金額、已知請求權人之名稱及聯繫資料、以及限責基金如何提供或設立等。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條第一項規定有權提出限責程序之人即為有權主張責任限制之人。爰參考日本船舶所有人責任限制法第十七條第一項為本條第一項規定。</p> <p>三、為使受理限責程序之法院能瞭解責任限制主張，作為後續限責開始及裁定之依據，限責聲請人應述明並提供必要的相關限責資訊，這些資料至少包括得主張限責事故之相關事實、聲請人身份資料、為計算責任限額之船舶資料、不含期間利息之已知限責求償之求償金額、已知請求權人之名稱及聯繫資料、以及限責基金如何提供或設立等。爰參考日本船舶所有人責任限制法第十八條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十點，為本條第二項規定。</p>
<p>第 Z_4 條 (基金額度)</p> <p>前條法院認開始限責程序之聲請為適當者，應命聲請人於一定期限內依下列基金額度為基金之提存：</p> <p>(一)依第□□□條一般責任限制、第□□□條燃油責任限制及第□□□條旅客運送限額應設立之基金總額包括就同一事件或事故有關之責任限制請求之責任限制數額，以及責任限制事件發生之日起，以迄基金設立日為止，依法定利率計算所得之利息。</p> <p>(二)依第□□□條油輪油污限額應設立之基金為該條所規定之責任限制額度。</p> <p>前項基金額度尚應加計設立基金及責任限制訴訟之法院相關費用。第一項各基金計算單位兌換成新臺幣之數額，應依責任限制基金提存日之貨幣兌換率計算之。基金設立後基金所滋生之利息納入最後基金總額予以分配。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、各公約有關基金額度之規定並不一致，基本上可分為二類：一為法定額度加計利息，例如一九七六年 LLMC 公約第十一條第一項；另一僅為法定額度，例如一九九二年 CLC。至於燃油公約及旅客運送的雅典公約並無基金設置之相關規定，惟該二公約之責任限制程序均準用一九七六年 LLMC 公約規定，解釋上可歸屬第一類。依據前述二分類，本條第一項第一款分別針對法定限額加計利息為規定；第二款則針對僅法定限額部分為規定。爰參考日本船舶所有人責任限制法第十九條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十一點，為本條第一項規定。</p> <p>三、基金額度除基礎基金外，尚包括法院費用、基金兌換，以及基金設立後之利息處理問題。爰參考日本船舶所有人責任限制法第十九條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十一點，分別為本條第二項、第三項及第四項之規定。</p>
<p>第 Z_5 條 (基金提供方式)</p> <p>基金設立之基金提供方式由法院裁定之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項規定基金提供之方式，由法院裁定。</p> <p>三、基金之分配會有臨時分配之情況，因此所設立之基金著重在可自由流動性，一九七六年 LLMC 公約第</p>

<p>前項基金應以現金提供為原則，另於法院同意之情況下，得以立即轉換成可動用資金之銀行本票或無記名政府債券等為提供。</p> <p>如法院裁定前，基金業已設立或擔保已經提供，以裁定日為基金設立日；如裁定後才設立或提供者，以實際設立日或提供日為基金設立日。</p>		<p>十一條第二項前段即規定基金以提存現金方式為原則。準此，第二項亦規定基金以提存現金為原則。另船噸較高，責任限制基金額度龐大時，可能會造成現金籌措上之困難，一九七六年 LLMC 公約第十一條第二項後段進一步規定基金可以法院認為適當之擔保方式設立之。準此，本條第二項後段進一步規定於法院同意下，得以立即轉換成可動用資金之銀行本票及無記名政府債券等方式為之。爰參考日本船舶所有人責任限制法第十九條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十一點，為本條第二項之規定。至於外國實務上常見之 P&I 擔保方式，由於有立即可動用之疑慮，並不建議採用。另日本法有採用『提存金信託契約』方式(日本船舶所有人責任限制法第二十條)，因設計過於複雜，且限責案件於我國發生情況有限，亦不建議採用。</p> <p>四、另於基金設立前，常有船舶遭假扣押而提供擔保之情況。於此情況，所提存之擔保已符合本條基金額度及方式，似無命船舶所有人再提存一次基金之理。是本條第三項規定得以裁定日作為基金之設立日。如裁定後才提供基金者，則以實際設立日或提供日為基金設立日。</p>
<p>第 Z_6 條 (基金設立後之效力)</p> <p>基金經有權主張責任限制之船舶所有人或其責任保險人為設立時，應視為已針對基金所擔保之所有責任應負責之人為基金之設立，且僅能用於該責任限制所適用之所有請求。</p> <p>基金一經設立，向基金為請求之任何人即不得再向設立基金之人或基金所擔保所有責任應負責之人之任何其他資產再行主張任何權利。</p> <p>任何因基金所擔保之債務而遭假扣押或其他保全程序強制執行之任何船舶或其他資產或其所提供之任何擔保，法院應基金設立人之聲請，得予以命令返還或解除。</p> <p>基金設立國非我國或公約締約國，如基金設立額度及方式與本節規定大致保持一致者，我國法院得依職權以該基金係於我國或公約締約國設立般為處理。</p> <p>本條規定僅適用於責任限制請求債權人針對責任限制基金所擔保之債權提出請求前，法院已受理該基金且該基金已處於得被自由運用及轉讓之情況。</p>		<p>一、本條新增。本條參考日本船舶所有人責任限制法第二十三條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第八點，為本條各項有關基金設立後之效力規定。</p> <p>二、基金所擔保之責任應負責之債務人可能為多人，包括船舶所有人(船舶登記所有權人或廣義的船舶所有人，包括光船承租人、船舶經理人及船舶營運人等)、船舶所有人之受雇人及代理人，及責任保險人等。本條第一項爰參照一九七六年 LLMC 公約第十一條第三項規定，應負責之人其中一人為基金之設立，其效力及於所有應負責之人。另基金設立後，為避免成為其他債權或行政處罰執行的標的，應明訂責任限制基金之使用範圍。爰參照一九七六年海事求償責任限制公約第十一條第一項後段規定為本條第一項後段規定。</p> <p>三、依一九七六年海事求償責任限制公約第十三條規定，責任限制基金一旦設立，其效果基本上有二：第一、不得再向得主張責任限制之船舶所有人等之資產為其他主張；第二、已假扣押或被扣留之船舶或資產必須予以解除假扣押。再者，責任限制基金設立國、船舶或資產假扣押國、責任限制請求之起訴國可能分屬不同國家，前述效果如何在不同國家間產生效力，公約採行的作法為公約締約國間彼此相互承認，亦即如於 A 國設立基金，則其他締約國即會予以承認。我國非一九七六年公約或其一九九六年修正議定書之締約國，然基於本修正修正第三百五十九條「視同公約締約國」條款，我國可採取實質承認公約締約國之同等效力。</p> <p>四、針對基金設立後之第一效力，本條第二項參考一九七六年海事求償責任限制公約第十三條第一項規定為訂定，明文規定基金一旦設立，基金債權人即不</p>

		<p>得再針對基金債務人任何其他船舶或資產為假扣押等之申請。</p> <p>五、針對基金設立後之第二效力，本條第三項參考一九七六年海事求償責任限制公約第十三條第二項規定為訂定，明文規定基金一旦設立後，基金債務人先前遭假扣押之船舶或資產或所提供之擔保等，即得請求解除或予以釋放。</p> <p>六、締約國間基金設立效力或可彼此承認，然如基金並非於公約締約國設立時，即為產生問題。本條第四項賦予我國法院於審酌該國基金設立額度及方式與本節規定保持一致時，得依職權以該基金係於我國或公約締約國設立般為處理之明文。</p> <p>七、責任限制基金具有前述諸多效力，然基金之設立需要一段時間，因此必須要有一基金效力可得適用之時間點認定基準。一九七六年海事求償責任限制公約第十三條第三項係規定「法院已經受理該基金且該基金已處於可實際被運用並得自由移轉之狀態」，爰將此規定於本條第五項。</p>
<p>第 Z_7 條 (駁回及不受理)</p> <p>如聲請人破產，法院不應受理開始限責程序之聲請。</p> <p>於下列情況，法院應駁回限責程序之聲請：</p> <p>(一)未於期限內繳付限責程序費用，限責程序費用及繳交期間由法院比照破產程序標準裁定之；</p> <p>(二)限責求償之數額明顯未超過限責額；</p> <p>(三)聲請人並未遵守第□□□條現金提存之裁定者。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、聲請人破產，依法即應進入破產程序，此時法院即不應受理開始限責程序之聲請。爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十四條規定為本條第一項規定。</p> <p>三、本條第二項規定法院應駁回限責程序聲請之情況，包括未於期限內繳付程序費用、限責求償數額明顯低於限責額，以及未遵守基金之現金提存之裁定三種類型。爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十四條為本條第三項之規定。另因我國相關訴訟程序費用規則並無限責程序之相關收費標準，於此階段，限責程序費用及繳交期限建議由法院比照破產程序標準裁定之，爰為第二項第一款後項規定。</p>
<p>第 Z_8 條 (未設立責任限制基金)</p> <p>無論責任限制基金是否設立，均不影響船舶所有人等主張海事求償責任限制之權利。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、設立責任限制基金並非海事求償責任限制之基本要件，僅設立責任限制基金時，具有第二百七十八條不得再行請求及假扣押解除等法律效力而已。換言之，無論責任限制基金是否設立，均不影響船舶所有人等主張海事求償責任限制之權利。爰參照一九七六年海事求償責任限制公約第十條第一項及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第四點規定為本條明文。</p>
<p>第 Z_9 條 (限責程序之開始、管理人指派、公告、效力)</p> <p>責任限制程序於限責程序開始之裁定簽發日或裁定書上所特別指定之日起生效。</p> <p>限責程序開始時，法院得指派一現責程序管理人職司受理限責求償事項之通知、求償之調查、基金分配等法院所交派之職權。</p>		<p>一、本條新增。本條規定限責程序之開始、程序開始時之管理指派、開始之公告及開始之效力。</p> <p>二、限責程序一旦開始，即具有海事求償債權人取得對所提存的限責基金為分配之請求權效力，並有利息計算等問題，必須就程序開始日期為規定。爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十六條規定為第一項規定。</p> <p>三、限責程序一旦開始，相關求償之受理、調查及基金分配等事務非常繁雜，採類似破產法破產管理人之制度，法院得指派一『限責程序管理人』，負責受理</p>

<p>法院為限責程序開始之裁定後，即應立即將下列事項為公告或通知：</p> <p>(一) 裁定日期；</p> <p>(二) 裁定主文；</p> <p>(三) 基金提存金額；</p> <p>(四) 管理人名稱地址及聯絡方式；</p> <p>(五) 聲請人名稱；</p> <p>(六) 已知的海事求償債權人名稱及其與該限責間之關係；及</p> <p>(七) 聲請人及海事求償債權人應將求償通知法院之期限等。</p> <p>限責程序一旦開始，限責求償之請求權人即有權依本節規定所提存之基金及其利息為限責分配；限責求償之請求權人不得於該基金外，就聲請人及其他有權主張限責之人之財產主張包括抵銷在內之任何權利。</p>		<p>限責求償事項之通知、求償之調查、基金分配等法院所交派之職權，爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十七條規定為第二項規定。</p> <p>四、為保護所有海事求償請求權人之利益，限責程序開始應予以公告，並藉以限定應申報海事求償債權之時間，爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十八條規定為第三項規定，規定限責開始之裁定公告應揭示之內容。</p> <p>五、限責程序一旦開始，即對限責權利人及海事求償請求權人各自產生其權利及限制之效力。於限責求償之請求權人部分，其取得所提存之基金及其利息之限責分配請求權；但相對地，其亦不得於該基金外，就聲請人及其他有權主張限責之人之財產主張包括抵銷在內之任何權利。爰參考日本船舶所有人責任限制法第三十三條及第三十四條規定為本條第四項規定，</p>
<p>第 Z_10 條 (限責程序裁定開始之異議、撤銷、撤銷之效力)</p> <p>海事求償之各利害關係人得就前條限責程序開始之裁定及其內容提起抗告或提起撤銷之聲請。</p> <p>法院如認為基金額度如有不足或計算利息之日期有不正確等情況，得命聲請人於二週不變期間內補足基金提存額度。</p> <p>法院裁定限責程序開始應予以撤銷者，應確定撤銷日期並予以公告，或通知限責程序聲請人、管理人及已知的限責求償請求權人等。</p> <p>限責程序開始裁定撤銷日起三十日後，限責程序聲請人始可請求返還其所提存之基金。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、限責程序開始之裁定，應容許其他利害關係人提出抗告或聲請撤銷。爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十九條及 CMI 『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十五點規定為第一項規定。</p> <p>三、依前條抗告，法院認為基金額度不足或計算利息之相關日期如有不正確情況，得命聲請人於二週不變期間內補足基金提存額度。爰參考日本船舶所有人責任限制法第三十條規定為第二項規定。</p> <p>四、限責程序開始之裁定應予以公告及通知，同樣地，限責程序開始裁定之撤銷亦應予以公告及通知。爰參考日本船舶所有人責任限制法第三十一條規定為第三項規定。</p> <p>五、限責程序開始裁定被撤銷後，即產生基金返還問題。爰參考日本船舶所有人責任限制法第二十七條規定為第四項規定。</p>
<p>第 Z_11 條 (其他請求之主張)</p> <p>於審理涉及海事求償責任限制相關請求之訴訟時，法院僅針對於該法院所起訴之案件，依本節相關規定為案件之審理。如船舶所有人等海事求償責任限制債務人主張某些其他請求應納入責任限制額度時，特別是僅非人身傷亡海事求償之限責基金設立程序中提起人身傷亡之限責求償，法院應以判決方式，判定責任限制額中之某一額度應保留給該其他請求或提高限責額度。</p> <p>法院未為前項保留或提高限責額度者，基金即得予分配或准予責任限</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、法院審理涉及海事求償責任限制相關請求之訴訟案件時，可能尚有其他請求尚未起訴或於其他管轄法院起訴審理中，此時會導致一問題是，如法院未將這些請求納入考量或為保留，一旦責任限制額予以確定並分配，這些尚未請求或於其他法院審理之案件將無法獲限額分配，此涉及程序擴張情況。此情況特別是原限責求償之限責程序僅限『非人身傷亡限責』，如程序擴張包括『人身傷亡限責』時，整個限責基金必須大幅提高之情況，爰參考日本船舶所有人責任限制法第三十七條至第三十九條規定為本條第一項規定，賦予法院得為適度保留或提高限責額度之裁定權限。</p> <p>三、海事求償責任限制請求一告確定，法院即得進行基金分配(有設立基金)或准予對責任限制債務人之船</p>

<p>制額之強制執行。法院有為前項保留者，仍得就未保留之部分准予強制執行，但法院認為有拒絕予以強制執行之原因者除外。</p>		<p>船或其他資產為強制執行(未設立基金)。如有前項保留情況時，除非有拒絕予以強制執行之理由，基本上法院仍得就未保留的責任限制額部分准予強制執行。爰為本條第二項規定，以示明確。</p>
<p>第 Z_12 條 (管理人)</p> <p>管理人由法院指定並受法院監督。管理人應以善良管理人之注意義務履行其職責，其報酬由法院裁定定之。</p> <p>管理人權責包括下列：</p> <p>(一)配合法院調查及基金分配之各項指示、出席並提供相關意見；</p> <p>(二)有權要求聲請人及參與海事求償請求權人就相關求償事項提供相關文書或資料；</p> <p>(三)於法院的許可下，指定代理人履行管理人職責之一部或全部；</p> <p>(四)管理任務完成後，向法院提交計算報告。</p> <p>(五)本節所規定之其他權責。</p> <p>法院經利害關係人聲請或依法院職權，如具有重要理由，法院可將管理人予以解任。</p>		<p>一、本條新增。本條規定管理人之指定、監督、注意義務、報酬決定、權責範圍及解任。</p> <p>二、於海事求償限責程序中，管理人協助法院為限責程序之進行居於非常重要之地位，因此管理人基本上應由法院指定並受法院監督，管理人並應負擔善良管理人注意義務。爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十條至第四十一條規定為本條第一項前段規定。</p> <p>三、管理人報酬因限責求償事件的繁複及專業程度不一且差異很大，應有不同報酬，不宜統一定其報酬標準，建議管理人之報告由法院裁定之。當然，既屬裁定，如該報酬之應支付人(亦即聲請人)認為報酬過高，依法可提起抗告。爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十四條規定為本條第一項後段規定。</p> <p>四、第二項規定管理人的權責事項，可包括配合法院調查及基金分配之各項裁示並提供相關意見、有權要求聲請人及參與海事求償請求權人就相關求償事項提供相關文書或資料、於法院的許可下，指定代理人履行管理人職責之一部或全部、管理任務完成後，向法院提交計算報告，以及本節所規定之其他權責等。爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十條、第四十三條、第四十四條、第五十九條及第六十二條為本條第二項規定。</p> <p>五、法院所指定之管理人如有執業不當或涉重大迴避事由等重要理由，應賦予法院之解任權，爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十五條為本條第三項規定。</p>
<p>第 Z_13 條 (限責程序之參加)</p> <p>限責求償請求權人就其於法院調查日以前所發生之限責求償，應於法院所公告或通知所要求的期限內參加限責程序。聲請人或其他有權主張限責之人或代位求償人於法院調查日前已支付之限責求償，就其支付部分，亦有權參與程序。</p> <p>前項有權參與限責程序之人於參加時應將其限責求償的所有相關資料提交給法院。</p> <p>限責求償已發生但參加時求償金額尚未確定者，以限責程序開始時之預估金額為限責程序之參加。</p> <p>限責求償調查日開始前，聲請人或其他有權主張限責之人得知有其他限責求償請求權人但尚未參加限責求償程序者，應將該請求權人資料向法院為通知。</p>		<p>一、本條新增。限責程序之參加是確認所有有權參與限責基金分配之債權人身份、求償金額、限責人身傷亡或非人身傷亡屬類等，以作為之後限責基金能予以公平分配之重要機制。本條即針對限責程序參加相關事項為規定。</p> <p>二、按有權參與限責基金分配之債權人之資料取得一般分為三階段：</p> <p>第一階段是依限責程序開始時，程序聲請人所提報的債權人資料；</p> <p>第二階段是限責程序開始後調查日開始前，透過程序參加方式，所取得的債權人資料；</p> <p>第三階段屬較為特殊情況，包括不可歸責於債權人事由而未於調查日前為參加及已參加但求償內容有變更者。</p> <p>但無論如何，調查日最後期限一旦到期，法院即應有權不再接受任何參加或變更通知。</p> <p>三、於有權參與限責基金分配之債權人部分，大致上亦可包括三類：</p> <p>第一為限責求償發生之原本債權人；</p> <p>第二為有權主張限責之人已賠付前款債權人而代位</p>

<p>限責程序之參加因不可歸責於參加人自身之因素，或參加後，限責求償之內容有變更者，仍得於調查日最後期限前為追加通知或變更通知。一旦超過調查日最後期限，法院即應拒絕任何限責求償之通知。限責程序之參加具有時效中斷之效力，但參加之撤回或被拒絕者，不適用之。</p>		<p>取得參與基金分配地位之人； 第三為基於其他法律關係，例如保險代位，而有權立於原本有權參與基金分配之債權人地位之代位請求權人。</p> <p>四、為確定所有限責求償之內容，限責參加應訂有期限。亦即限責程序參加應於法院所公告或通知之期限內為之。於實務運作上，該期限通常為調查日開始之日。爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十七條及第四十八條及 CMI 『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十九點及第二十一點規定為本條第一項規定。</p> <p>五、海事求償債權人於參加時即應同時將限責求償相關資料提交給法院，爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十七條第五項為本條第二項規定。</p> <p>六、限責求償雖然發生，但實務上求償額度有時難以立即確定或決定，特別是一些重大事故或污染事故，必須透過專家估算程序。為避免金額未決而阻礙限責程序之有效參加，爰參考日本船舶所有人責任限制法第四十九條為本條第三項規定，得以預估額為限責程序之參加。</p> <p>七、第四項課以聲請人及其他有權主張限責之人之限責請求權人之通知義務。按在實務上，限責請求權人於限責程序開始前或開始後，可能不知限責程序之進行，而僅向聲請人及其他有權主張限責之人提出求償，如聲請人等對此求償未通知法院，一旦限責基金完成分配，將會對該已求償但未參加之債權人產生嚴重後果。爰參考日本船舶所有人責任限制法第五十五條為本條第四項規定。</p> <p>八、第五項即規定前述第三階段之追加通知及變更通知之特殊情況。按限責程序之參加可能會因不可歸責於參加人自身之因素，或參加後，限責求償之內容發現有變更之需要，前述情況均應於調查日最後期限前進行追加通知或變更通知。一旦超過調查日最後期限，法院即應拒絕任何限責求償之通知。爰參考日本船舶所有人責任限制法第五十條及第五十一條為本條第五項規定。</p> <p>九、第六項為規定限責程序參加與時效中斷間之關係。按限責程序參加在法理上應具有等同於『請求』及『起訴』同一法律效果，具有時效中斷之效力。爰參考日本船舶所有人責任限制法第五十四條為本條第六項規定。</p>
<p>第 Z_14 條 (限責求償之調查與確定)</p> <p>法院應召開限責求償之調查庭，以調查每一求償是否為已通知之求償、求償內容及求償之人身傷亡與否之屬性。 管理人、聲請人、有權主張限責之人、海事求償之請求權人、限責程序之所有參加人及前述之人之代理人應出席調查庭，就所有求償、債</p>		<p>一、本條新增。限責求償之調查為確定所有限責求償之債權債務最重要的機制。國際間目前採用三種機制：一為法院召開調查庭進行審理；二為召開調查會議；三為容許當事人召開限責會議。本草案建議採第一種機制，由法院召開調查庭，命所有相關人及利害關係人出庭，以確認哪些限責求償為無異議？哪些限責求償有爭議？針對有爭議之限責求償，調查庭有權為認定並為裁定，但如利害關係人就該裁定仍有異議，即應由該限責求償之最具直接關連的管轄法院或繫屬法院為最終審理較為妥適。為避免異議之訴審理耗時而影響限責基金之分配，限責程序審理法院得就前述</p>

<p>之抵銷及限責額度等表達是否提出異議。</p> <p>調查庭有權就前項所提出之各項異議進行裁定。前項除管理人以外出席調查庭之人應於收到裁定書之日起一個月內，以其所異議之人為被告，向相關限責求償之管轄法院提出異議之訴或向原繫屬法院提出異議之聲請。</p> <p>如異議之訴之審理法院裁定異議無效或應變更，調查庭得為重新裁定。如異議之訴之審理法院裁定調查庭之裁定為不合法，調查庭應將該有爭議之求償就限責基金分配為適度保留。</p>		<p>有爭議限責求償予以保留，無爭議之部分則進行分配。</p> <p>三、本條第一項即明文規定限責審理法院應召開調查庭。爰參考日本船舶所有人責任限制法第五十七條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十四點為本條第一項規定。</p> <p>四、本條第二項規定調查庭應出席之人，包括管理人、聲請人、有權主張限責之人、海事求償之請求權人、限責程序之所有參加人及前述之人之代理人。爰參考日本船舶所有人責任限制法第五十八條及第五十九條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十五點及第二十點債之抵銷為本條第二項規定。</p> <p>五、本條第三項規定法院就於調查庭所提出任何異議得為裁定之權利，以及當事人如對調查庭之裁定仍有異議，即應向相關限責求償之管轄法院提出異議之訴或向原繫屬法院提出異議之聲請。爰參考日本船舶所有人責任限制法第六十三條及 CMI『有關海事法責任限制程序規則之指南』第十三點遲延參加人之規定為本條第三項規定。</p> <p>六、本條第四項進一步規定異議之訴或異議之聲請之效力。如異議之訴之審理法院裁定異議無效或應變更，調查庭得為重新裁定。如異議之訴之審理法院裁定調查庭之裁定為不合法，由於該審理法院會繼續就該限責求償為最終裁判，為避免基金分配程序之延宕，調查庭應將該有爭議之求償就限責基金分配為適度保留。爰參考日本船舶所有人責任限制法第六十三條為本條第四項規定。</p>
<p>第 Z_15 條 (基金分配原則)</p> <p>扣除法院及管理人必要費用後之任一責任限制基金額度應於限責求償調查日期結束後，依該責任限制請求相對於業經確認之所有請求比例確定。</p> <p>任何人於責任限制額分配前已全部或一部支付某責任限制請求者，就其所支付之額度範圍，享有與原債權人同等得主張請求及責任限制額比例分配之權利。</p> <p>任何人於責任限制額分配前可能會被認定全部或一部支付某責任限制請求者，除法院另有不同決定外，管理人得暫時保留能支付該人等同於前項代位請求之額度。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、如責任限制項目之請求總額超過扣除必要費用後之責任限制額度，或人命傷亡之請求總額超過人命責任限制總額時，即產生有限之責任限制額應如何比例分配之問題。參酌一九七六年海事求償責任限制公約第十二條第一項及日本船舶所有人責任限制法第六十八條規定為本條第一項規定。另基金何時進行分配，原則上應於限責求償調查結束後儘速為之，以保護各方當事人之權益，日本船舶所有人責任限制法第六十九條第一項規定，基金分配應於限責求償調查結束後為之。</p> <p>三、於責任限制額分配前，有可能因保險契約或補償性契約等其他因素，由保險人或其他人已先支付某責任限制請求，無論是基於保險代位、代位權或債權讓與等法理，就支付之額度範圍，已支付之人均享有與原債權人同樣得請求及責任限制額比例分配之權利。本條第二項爰參酌一九七六年海事求償責任限制公約第十二條第二項規定為訂定。</p> <p>四、另責任限制額分配通常需要一段時日，於分配完成前，第二項情況可能仍在進行，尚未完成支付，例如保險契約已完成調查並進入理賠程序，如法院未考慮此情況而逕予責任限制額分配，將造成前述第三人於支付後已無責任限制額可以分配之困境。本條第三項爰參酌一九七六年海事求償責任限制公約第十二條第三項規定，規定法院得暫時保留適當額</p>

		度，以為日後之分配或支應。
<p>第 Z_16 條 (暫行支付)</p> <p>於限責程序開始後，限責基金依次條規定進行分配前，法院得決定是否將部分基金暫行支付給業經確認之限責求償請求權人。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、基金所涉及之請求，如請求者多且案件複雜時，其審議往往曠日廢時，對亟需損失補償之受害人而言，不僅受到基金不足額賠償之不利利益，如基金分配復需耗費相當時日，無疑是雪上加霜。基此，法院得斟酌個案，將部分基金先暫時支付給業經確認之請求權人。爰為本條規定，賦予法院得為基金暫行支付之權限。</p>
<p>第 Z_17 條 (基金分配之分配表、異議、保留及效力等)</p> <p>於進行基金分配前，管理人應製作分配表，送法院認可。該分配表應區分人身傷亡求償及非人身傷亡求償，並記載限責求償請求權人之姓名、可獲分配之限責求償金額、分配百分比等。</p> <p>經法院認可後之分配表，法院應予以公告。</p> <p>分配表上之限責求償請求權人如對分配比例主張不當，或限責程序任何參與人能證明某限責求償處於強制執行中或於限責程序外為訴訟繫屬中者，應於公告後二週之不變期間內提出異議聲請。法院如認為該異議有理由，得命管理人修正分配表、暫緩分配或為保留。</p> <p>依本節完成基金分配後，聲請人及其他有權主張限責之人即解除其於限責程序以外所有有關限責求償之責任。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、基金應製作分配表，作為各利害關係人瞭解及收取基金分配之依據，該分配表應由管理人製作之，其內容應包括相關當事人資料、各海事求償金額、分配比例等。另為表公信，該分配表經法院認可後，法院應予以公告。爰參考日本船舶所有人責任限制法第七十條及第七十一條規定為本條第一項規定。</p> <p>三、分配表公告後，可能會發生請求權人或其他限責參與人主張分配不當或主張有其他訴訟繫屬中的求償尚未納入者，應給予其限期聲明異議之機會。另法院如對該異議為有理由，得命管理人修正分配表、暫緩進行分配或保留。爰參考日本船舶所有人責任限制法第七十二條及第七十三條規定為本條第二項規定。</p> <p>四、基金進行分配後，除基金程序中尚存基金保留或追加分配等事項外，從整個責任限制之基本概念，基金一旦分配，聲請人及其他有權主張限責之人所有有關限責求償之責任即為解除。爰參考日本船舶所有人責任限制法第七十六條規定為本條第三項規定。</p>
<p>第 Z_18 條 (基金分配之保留分配、追加分配、程序終結裁定及損害賠償)</p> <p>依前條規定暫時保留之基金，應於限責求償確認後，儘速進行分配。管理人如發現基金之任何部分尚可用於分配者，除法院另有決定外，管理人可進行另次分配。</p> <p>分配完成時，法院應為限責程序結束之裁定並予以公告。</p> <p>如聲請人或其他有權主張限責之人違反相關通知義務，一旦法院已作出限責程序終了之裁定，應賠償因義務之違反所致生之任何損失。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、基金即使分配後(稱主分配)，仍可能會有基金保留及基金追加分配等情況，此必須進行再分配或另次分配。爰參考日本船舶所有人責任限制法第七十八條及第七十九條規定為本條第一項及第二項規定。</p> <p>三、分配完成時，包括主分配無保留或追加分配，以及有保留或追加分配而需為另次分配等情況，法院必須為限責程序結束之裁定及公告，以確認限責結束之狀況。爰參考日本船舶所有人責任限制法第八十條規定為本條第三項規定。</p> <p>四、分配結束一旦裁定並公告後，所有海事求償責任限制程序及各方關係人間有關限責求償之債權債務關係即應告完全終結。如之後發現因聲請人應通知限責求償而未通知之情況，應課以該違反通知義務之聲請人或其他有權主張限責之人損害賠償責任。爰參考日本船舶所有人責任限制法第八十一條規定為本條第四項規定。</p>

<p>第 Z_19 條 (限責程序之停止)</p> <p>除限責程序停止會對某一限責求償債權之人造成重大影響外，法院依其職權或因聲請，得停止限責程序之進行，並為停止之裁定及公告。經限責程序所有利害關係人同意，因聲請人之聲請；或聲請人已被裁定開始其破產程序且限責程序之繼續可能會重大損及破產債權者，因破產受託人之聲請，法院亦得為停止之裁定。</p> <p>限責程序停止之生效日依裁定所決定之日期，但不得早於公告日期。停止裁定之抗告應於裁定停止日二週內提出之。停止裁定經抗告而遭廢止者，亦應予以公告。</p> <p>限責程序停止裁定所確定之停止生效日起一個月後，聲請人有權請求返還所提存之基金。基金一旦返還，限責程序視同未完成。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、限責程序一旦開始，即不宜貿然停止，但如發生特殊情況時(例如基金提存金額不足而未補足、所有當事人合意停止、聲請人進入破產程序等)，仍應准法院依其職權或因聲請，而為限責程序停止之裁定並予以公告。爰參考日本船舶所有人責任限制法第八十二條至第八十五條規定為本條第一項規定。</p> <p>三、限責程序停止因具有程序不再進行等效果，因此應有其生效日期，原則上依裁定書上所決定之日期，但該日期不得早於公告日期。停止之裁定可提出抗告，但抗告應給予期限，如抗告成立，停止裁定遭廢止者，即應予以公告。爰參考日本船舶所有人責任限制法第八十五條至第八十八條規定為本條第二項規定。</p> <p>四、限責程序一旦確定停止，雖或有續行之可能，但為避免懸而未決，應得容許聲請人請求返還所提存之基金。爰參考日本船舶所有人責任限制法第八十九條規定為本條第三項規定。</p>
<p>第 Z_20 條 (費用負擔)</p> <p>除本節另有規定外，限責程序相關費用及管理人報酬，應由所有限責程序中申請人負擔，不列入基金所應支應之費用。</p> <p>管理人為針對求償爭議之有效性提出異議之訴訟行為所發生之律師、專業人員及相關訴訟花費得列為基金費用。</p> <p>訴訟費用及管理人報酬等，由法院裁定。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、限責程序會發生許多費用，除法院相關費用外，主要包括管理人報酬及為求償爭議之有效性所提起的訴訟行為所發生之專家費用。本條即規定這些費用之負擔。前述費用包括程序費用及為所有利害關係人之共益費用，程序費用原則上由聲請人負責，共益費用則可列入基金費用。爰參考日本船舶所有人責任限制法第九十條至第九十四條規定為本條第一項及第二項規定。</p> <p>三、訴訟費用及管理人報酬之多寡如有爭議，原則上應由法院裁定，爰為第三項規定。</p>

<p>第 M 章 海事國際私法</p>		<p>一、本章新增。</p> <p>二、本章係針對整部海商法中與國際私法有關之項目為分節統一規定，包括國際管轄(外國裁判之承認與執行)、準據法(法律適用)及仲裁三節。</p> <p>三、海商法法制多樣且複雜，而各法制亦多有其各自的國際管轄、準據法等適用情況。各國立法例有採各自規範者，有採統一規範者。由於相關議題條文間有一致性規範，本修正草案採統一規範，以將相關問題予以一併整合規範。</p>
<p>第 M_1 條 (準用及適用範圍)</p> <p>涉外海商事件之法律適用及國際管轄，本章無規定者，適用已生效施行之相關國際公約或業經普遍</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、海商法所參考之國際管轄及準據法等相關國際公約，諸多隱含英美法系制度，且其所採法制，有諸多事項不同於我國現有基礎法規範，例如時效之於民法(民法總則)，管轄及外國判決承認與執行之於</p>

<p>承認之國際慣例之規定。 海商事件，涉及大陸地區、香港或澳門者，本章規定亦準用之。 本法第□□□條規定於本章準用之。</p>		<p>民事訴訟法，準據法之及涉外民事法律適用法等。 本條第一項規定本章各節如有未備之處，應優先準用業已生效實施之相關國際公約或業經普遍承認之國際規範之規定。<u>至於本條所稱之國際慣例，除符合國際法就國際慣例所下定義外，於國際海事海商領域，主要包括由各國國際組織所制定不具公約型態之示範性規範，例如有關共同海損之約克安特衛普規則、有關船舶碰撞損害賠償計算之里斯本規則等；解釋上，亦應包括英美法針對某一產業所慣用之事實上習慣，主要為海上保險的實務及習慣。</u> 三、第二項係針對大陸地區及港澳地區之適用問題為規定，避免產生適用之疑義。 四、第三項規定準用第□□□條「法條競合」規定，因法條競合問題亦會發生於管轄及準據法等議題上。</p>
<p>第一節 國際管轄</p>		<p>一、本節新增。 二、管轄有「國際管轄」及「國內管轄」之區分，前者又稱一般管轄或直接管轄，主要在確認涉外關係中哪一或哪些國家具有管轄權；後者又稱特別或間接管轄，主要在確認某國領域內的哪一或哪些法院具有管轄權。我國民事訴訟法雖有若干條文與船舶營運或事故有關之管轄規定(例如民事訴訟法第十六條海難救助之救助地或被救助船舶最初到達地....等)，然此規定主要仍針對國內管轄為規範，我國法目前並無針對國際管轄為通則性規範，實務上變通作法係以類推適用民事訴訟法相關規定為處理。海商案件幾乎均是涉外案件，國際管轄之確定相當重要，然綜觀整部現行海商法，僅有第七十八條第一項載貨證券所生爭議及第一〇一條船舶碰撞管轄區區二條文而已。另在我國體例上，管轄屬程序法規範，理應由民事訴訟法為規範或另外訂立「海事訴訟程序法」予以統一規範，然民事訴訟法修正緩不濟急，海事訴訟程序法之制訂於我國更有實際上困難之處，另諸多實體法規含有管轄規定者多有所在，因此藉由本次海商法修正，建立我國較為完整的海事海商國際管轄規範，實有必要。本修正除納入海事海商國際管轄一般性規定外，亦一併納入海事海商案件較常使用到的之「不方便法院原則」規範。 三、有關海事海商國際管轄相關公約，大致上可區分為一般國際管轄、一般海事海商國際管轄及特別海事國際管轄。第一類例如歐盟一九八八年民商事管轄權及判決承認與執行公約(簡稱盧加諾公約)及二〇〇五年海牙法院選擇協議公約；第二類例如一九五二年及一九九九年船舶假扣押公約及一九五二年海上碰撞民事管轄公約；第三類例如二〇〇九年鹿特丹規則、一九七八年漢堡規則、一九八〇年國際貨物多式聯運公約、一九七四年雅典公約、一九六九年油污污染民事責任公約等相關污染性質公約、一九七七年統一船舶碰撞中有關民事管轄權、法律選擇、判決之承認與執行方面若干規則國際公約等。前述各公約中，與國際管轄有較多完備規定者，主要集中在運送(貨物、多式聯運及旅客)、碰撞及污</p>

		染三大類，其餘公約鮮少針對國際管轄有較為詳細的明文，因此欲藉由前述各公約架構出我國完整的海事海商國際管轄規範並不充分，仍有賴諸多學理上的補充。
<p>第 M_2 條 (普通審判籍)</p> <p>涉外海商事件之訴訟，由被告住所地國法院管轄；被告無住所或住所不明，由其居所地或其所設之分支機構所在地國法院管轄。被告無居所或居所不明，由最後住所地國法院管轄，但嗣後在外國已取得住所者，由該住所地國適當法院管轄。</p> <p>對於法人或其他得為訴訟當事人之團體之海商事件訴訟，由其主事務所、主要行政管理地或主營業所在地國法院；無主事務所、主要行政管理地或主營業所，或主事務所、主要行政管理地或主營業所不明，由其代表人或其他主業務擔當人之住所地國適當法院管轄。</p> <p>前二項及本章所稱之適當法院係指於該國，依該國有關法院管轄劃分法規，針對某爭議或事件得行使管轄權之法院。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條參考民事訴訟法第一條及第二條普通審判籍規定為重新擬定。海商海事訴訟被告常為外國法人，其主事務所、主要行政管理地及主營業地通常未設於中華民國，本條第一項特別增列得由其於中華民國所設之分支機構所在地法院管轄，以擴大我國普通審判籍對外國法人之適用範圍。</p> <p>三、本條第二項有關被告為法人之普通審判籍部分，參考鹿特丹規則第一條二十九款住所之定義，明文包括被告之主事務所登記地、主要行政管理地及主營業地。</p> <p>四、本條第三項為有關『適當法院』之定義。按涉外事件所規範的管轄屬國際私法學理上之『國際管轄』，本節各管轄權規定屬之，而不包括各國依其國內訴訟等法規所確定由國內哪一法院管轄之『國內管轄』。為避免國際管轄及國內管轄適用上的不易區分及疑慮，國內管轄部分爰參考二〇〇九年鹿特丹規則第一條第三十款『適當法院 competent court』定義為『於該國，依該國有關法院管轄劃分法規，針對某爭議或事件得行使管轄權之法院。』</p>
<p>第 M_3 條 (特別審判籍(一)_假扣押及擔保)</p> <p>涉外海商事件訴訟，船舶保全執行地、擔保提供地或責任限制基金設立地國適當法院有管轄權。</p> <p>關於金錢給付請求涉訟，被告可扣押或假扣押之財產所在地國法院有管轄權。但該財產價額明顯過低時，不在此限。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、一九五二年船舶假扣押公約第七條、一九九九年船舶假扣押公約第七條、一九五二年船舶碰撞民事管轄公約及一九七六年海事求償責任限制公約第十三條等，對於船舶保全程序執行地、責任限制基金設立地及擔保提供地於符合某些情況下仍具有審判籍。爰參考並增列本條第一項規定。</p> <p>三、除船舶得因保全執行而有管轄權外，被告其他財產得被扣押地之法院亦應具有管轄權，爰參考我國民事訴訟法第三條、歐盟管轄權規則及管轄權公約等規定，為本條第二項規定。</p>
<p>第 M_4 條 (特別審判籍(二)_因船舶所有或利用而涉訟)</p> <p>關於船舶所有權、共有、占有、船舶抵押權或海事優先權之訴訟，由船舶所在地或船籍港所在地國適當法院管轄。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條主要參考民事訴訟法第七條「對於船舶所有人或利用船舶人，因船舶或航行涉訟者，得由船籍所在地之法院管轄」及第八條「因船舶債權或以船舶擔保之債權涉訟者，得由船舶所在地之法院管轄」為規定而來。</p>
<p>第 M_5 條 (特別審判籍(三)_因運送而涉訟)</p> <p>因旅客及其行李運送而涉訟者，得由下列地國之適當法院管轄之：</p>	<p>第 78 條第 1 項</p> <p>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</p>	<p>一、晚近有關旅客運送及貨物運送各公約之管轄規定均採「選擇管轄」，規定原告僅能於某些範圍內的法院管轄選擇之。因此有必要特別就此二部分獨自為一條文進行規範。</p> <p>二、第一項參考一九七四年海上旅客及其行李運送雅典</p>

<p>一、運送契約約定之出發地或目的地，或</p> <p>二、原告之住所地，或</p> <p>三、運送契約之訂立地，但以被告須在該國有住所並受其管轄為限。</p> <p>貨物運送所生第四章規定事項而涉訟者，得由下列法院管轄：</p> <p>一、運送契約約定之收貨地或交貨地國；</p> <p>二、貨物最初裝船港或最終卸船港國；</p> <p>三、為貨物運送所生各項請求之目的，當事人所合意之管轄法院。</p> <p>前項貨物運送對運送人以外之海運履行運送人之請求，僅得由海運履行運送人收受貨物港或交付貨物港、或其所履行與運送相關作業有關港口國之適當法院管轄之。</p> <p>對運送人及運送人以外之海運履行運送人所提起之共同訴訟，由符合前二項規定之共同法院審理之；如無該共同法院，則由海運履行運送人之收受貨物港或交付貨物港、或其所履行與運送相關作業有關港口國之法院管轄。</p> <p>除下列情況外，不得於前四項規定以外之地點國家之法院，就本法所規定有關旅客運送或貨物運送之任何權利義務事項之爭議提起訴訟：</p> <p>一、爭議雙方事先訂有符合第○○○條至第○○○條各項要求之專屬管轄合意者；</p> <p>二、爭議各方當事人於爭議發生後，明示合意將爭議提送某國法院審理者；</p> <p>三、因申請保全程序而依法取得案件管轄權者。</p>	<p>港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄。</p>	<p>公約第十七條第一項，規定旅客及其行李運送之管轄，包括出發地或目的地、原告住所或運送契約訂立地。</p> <p>三、於貨物運送部分，海上貨物運送之關係人相當複雜及運送流程橫跨數國，管轄衝突嚴重，有必要參酌國際規範，針對管轄事宜為妥適規定。現行海商法第七十八條第一項載貨證券所生爭議之管轄規定，採取單面立法方式，僅主要針對我國法院管轄之情況為規定；另本項規定對裝貨港或卸貨港之定義不明(指實際港或協議港或是否包括中途轉運裝卸貨港等)；適用範圍僅限於載貨證券及其所生之爭議，無法解決其他運送單證(例如海運單等)及其他請求權基礎(例如依侵權行為等)之管轄問題；以及本項規定是否僅適用於對運送人或載貨證券簽發人之請求管轄等，均不甚明確。爰參酌二〇〇九年鹿特丹規則第十四章管轄及漢堡規則第二十一條相關規定，審酌我國民事訴訟法相關規定等，修正本項規定。</p> <p>四、第二項規定貨物運送章之一般管轄，主要針對運送契約關係當事人間之一般管轄規定，採漢堡規則及鹿特丹規則之選擇管轄原則，由請求權人於所規定的數管轄法院中，擇一提起訴訟。在適用範圍部分，本項規定適用於「貨物運送所生本章規定事項之任何爭議」，非本章所規定事項之爭議，即非本條所適用；另不僅適用於貨方對運送人等之請求，亦適用於運送人等對貨方或任何依本章規定應負責之人之求償。</p> <p>五、第二項選擇管轄之項目，主要係參考鹿特丹規則第六十六條規定。</p> <p>六、第三項為有關對運送人以外之海運履行運送人之請求之特別管轄之規定。按海運履行運送人大都具區域性或僅履行整個運送過程的某一段作業而已，對其訴訟之管轄不應與第一項運送契約關係當事人間之爭議管轄同視，爰參酌鹿特丹規則第六十八條規定為第二項規定。</p> <p>七、第四項為針對運送人及運送人以外之海運履行運送人所提起之共同訴訟之管轄規定。運送人及運送人以外之海運履行運送人本得分別起訴之，然從訴訟經濟及便利角度，同一事件如能為共同訴訟，當予以鼓勵。惟第一項及第二項的選擇管轄地可能不一致，共同訴訟由哪一法院管轄？不免生爭議，爰參考鹿特丹規則第七十一條第一項規定，由符合本條第一項及第二項規定之共同法院審理之；如無該共同法院，則由海運履行運送人之收受貨物港或交付貨物港、或其所履行與運送相關作業有關港口之法院管轄。</p> <p>八、第五項規定「不另增管轄原則」及管轄之除外情況。按為避免原告濫擇法院，無論是漢堡規則(第二十一條第三項)，抑或鹿特丹規則(第六十九條)均有不另增管轄地之規定，明文限定原告不得於所訂各項管轄法院以外之法院為起訴，本項參酌前述規定，同予以明訂。</p> <p>九、第五項復參考鹿特丹規則第六十九條前段及第七十</p>
---	-----------------------------	---

		<p>一條但書等規定，進一步針對第一項至第四項明訂例外情況，旅客運送在管轄方面性質上與貨物運送類似，亦為同樣適用，包括三類：</p> <p>(一)爭議雙方事先訂有符合第□□□條至第□□□條各項要求之專屬管轄協議者。</p> <p>(二)爭議各方當事人於爭議發生後，明示協議將爭議提送某法院審理者：鹿特丹第七十二條及漢堡規則第二十一條第五項均有「爭議各方當事人於爭議發生後，明示協議將爭議提送某法院審理」之規定，我國民事訴訟法第二十四條規定合意管轄，然依我國最高法院十九年抗字第十六號民事判例尚有「訴訟經兩造合意定第一審管轄，嗣後不得再行變更」見解，爰參考前述鹿特丹規則及漢堡規則，為本款之規定。</p> <p>(三)因申請保全程序而依法取得案件管轄權者，本款係參考鹿特丹規則第七十條規定，按我國海商法第四條及民事訴訟法第三條一項會產生因保全程序而取得管轄之例外情況。</p>
<p>第 M_6 條 (特別審判籍(四)_因其他契約類型而涉訟)</p> <p>因運送契約以外之其他契約涉訟者，除另有專屬管轄之合意外，得由下列各國適當法院管轄：</p> <p>一、因船舶光船租船或期間傭船契約涉訟，由船籍港、交船港或還船港國適當法院管轄。</p> <p>二、因船舶拖帶契約涉訟，由起拖港或起拖地、抵達港或抵達地、契約締約地國適當法院管轄。</p> <p>三、因船員僱用契約涉訟，由原告住所地、契約締約地、服務契約開始登船港及契約終了離船港國適當法院管轄。</p> <p>四、因船務代理或船舶物料供應涉訟，得依由代理或供應業務執行地或原告住所地國適當法院管轄。</p> <p>五、因港口使用、裝卸、搬運、堆存、繫固、墊艙、帶解纜、駁運等港埠航站作業及船舶修理等港口或陸上作業涉訟，得依由業務執行地或港口、或原告住所地國適當法院管轄。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條係針對運送以外之契約類型為管轄之規定，在保持與管轄具牽連關係及尊重契約自由之原則下，以擴大管轄為原則。</p> <p>三、第一款規定光船租船 Bareboat Charter / Demise Charter 或期間傭船 Time Charter 之管轄權。此二類契約為私人契約，海運實務上所慣用之租船契約格式亦有合意管轄條款之明確約定，應尊重契約當事人合意管轄。至於租船契約未約定時，則由被告住所地、船籍港、交船港或還船港法院管轄。</p> <p>四、第二款規定船舶拖帶契約所生爭議之管轄。實務上經常使用之拖帶契約格式，無論是國際性或區域性，大都已有管轄條款之約定，未約定時，應以契約之締結及履行有關之法院為管轄，包括被告住所地、起拖港或起拖地、抵達港或抵達地、契約締約地法院。</p> <p>五、第三款規定船員僱用契約所生爭議之管轄。我國民事訴訟法第四條規定「對於生徒、受僱人或其他寄寓人，因財產權涉訟者，得由寄寓地之法院管轄。」按船員工作場所為船上，寄寓地的概念應為船籍國，而事實上，船員雇用大都為船舶實際營運人與各國船員間之契約關係，事實上與船籍國的牽連有限。因此從船員雇用的本質上而言，應以雙方契約締結及履行過程所牽連之港地為管轄。本修正草案以原告住所地、契約簽約地、服務契約開始登船港及契約終了離船港法院管轄。</p> <p>六、第四款規定船務代理及船舶物料供應所生爭議之管轄。除契約合意管轄條款外，船務代理或船舶物料供應通常具履行地域性，以代理或供應業務執行地為管轄，並左以原告住所地法院。</p> <p>七、第五款規定港口使用、裝卸、搬運、堆存、繫固、墊艙、帶解纜、駁運等港埠航站作業及船舶修理等港口或陸上作業所生爭議之管轄。與前款規定同，前列契約亦具高度履行地域性，以各項作業之業務</p>

		執行地為管轄，並左以原告住所地法院。
<p>第 M_7 條 (特別審判籍(五)_因海事侵權而涉訟)</p> <p>因船舶碰撞或其他海上航行事故所致之損害賠償請求而涉訟者，得由碰撞地或事故發生地、船舶保全執行地或擔保提供地、加害船舶船籍港、受害之船舶最初到達地或當事人所為合意之適當法院管轄。因本法規定之油輪油污染、燃油污染及有害有毒物質污染責任請求而涉訟者，由污染損害發生地、防止或減少污染損害行為地或當事人所為合意之適當法院管轄。因殘骸移除而涉訟者，由殘骸所在地或受殘骸影響國或當事人所為合意之適當法院管轄。</p>	<p>第 101 條</p> <p>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、本條新增。</p> <p>二、本條第一項船舶碰撞或其他海上航行事故之損害賠償請求之訴訟管轄，主要參考下列四項規範：</p> <p>(一)我國民事訴訟法第十五條第二項「因船舶碰撞或其他海上事故請求損害賠償而涉訟者，得由受損害之船舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍港之法院管轄。」</p> <p>(二)現行海商法第一〇一條「關於碰撞之訴訟，得向下列法院起訴：一、被告之住所或營業所所在地之法院。二、碰撞發生地之法院。三、被告船舶船籍港之法院。四、船舶扣押地之法院。五、當事人合意地之法院。」</p> <p>(三)一九五二年船舶碰撞民事管轄公約第一條第一項「凡海船間，或海船與內河船舶間發生碰撞，僅得於下列法院提起訴訟：(a)被告慣居地或其營業所所在地之法院。(b)或被告船舶假扣押地，或依法假扣押屬於被告之其他船舶地，或執行假扣押後已繳納保證金或提存之所在地法院。(c)或碰撞發生在港埠範圍內或內陸水道中之碰撞地法院。」</p> <p>(四)一九七七年統一船舶碰撞中有關民事管轄權、法律選擇、判決的承認和執行方面若干規則的國際公約第二條第一項「除當事人另有協議外，原告只能在本公約締約國之下列法院提出該訴訟：(a)被告之慣居地或住所地，或主要營業地；或(b)船舶碰撞發生之內水或領海內；或(c)碰撞船舶(原告所有之船舶除外)，或屬於同一船舶所有人所有可依法假扣押之船舶，已在該地被假扣押，或為避免因船舶碰撞遭假扣押已提供擔保；或(d)被告在該地擁有依照該國法律可予以假扣押之財產，且該財產已被假扣押，或為避免因船舶碰撞遭到假扣押已提供擔保；或(e)被告於該地依該國法律就船舶碰撞已實際設立責任限制基金。」</p> <p>三、第二項為污染損害管轄規定。按一九六九年油污染民事責任公約第九條、一九九六年有害有毒污染民事責任公約第三十八條及二〇〇一年燃油污染民事責任公約第九條均採取「依損害地及防阻損害行為地」管轄原則，例如一九六九年油污染民事責任公約第九條規定「於一或以上締約國包括其領海之領域內發生事故所造成之污損，或為防止或減少污損已在此包括領海之領域內採取防止措施者，損害賠償之訴僅可向該締約國或多締約國之法院為之。」爰參考之為本項規定。</p> <p>四、第三項為殘骸移除請求之管轄規定。按二〇〇七年殘骸移除公約並未針對管轄為明文，而殘骸所在地或受殘骸影響國為與殘骸移除及其責任請求較具牽連，爰為本項之規定。</p>
<p>第 M_8 條 (特別審判籍(六)_因其他法律事實而涉訟)</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、民事訴訟法第十六條針對海難救助有「救助地或被救助船舶最初到達地」之規定。本條第一項參考之，</p>

<p>因海難救助而涉訟者，由救助地、救助作業完成被救助船舶最初抵達港國及當事人所為合意之適當法院管轄。救助契約合意管轄條款效力由前述管轄法院依該國海難救助契約相關效力規定認定之。</p> <p>因共同海損而涉訟者，由共同海損行為地、共同冒險航程終了地或約定理算地國之適當法院管轄。</p>		<p>然特別增列「救助作業完成」乙詞，以解決被救助船舶最初到達港可能僅為臨時港而非救助作業完成之到達港之情況；另實務上海難救助通常簽訂有契約，其上通常訂有合意仲裁及管轄條款，爰增列「救助契約合意管轄地」以為配合。另海難救助契約屬緊急狀況下所簽署之契約，一九八九年海難救助公約對於是類契約通常訂有其效力規定，本項後段明訂合意管轄條款效力由各管轄法院依法認定之。</p> <p>三、第二項針對共同海損之訴訟管轄為規定。共同海損與共同海損行為地、共同海事冒險終了地及約定理算地較具關連性，爰將其列為共同海損之訴訟管轄地。</p>
<p>第 M_9 條 (特別審判籍(七)_因海上保險而涉訟)</p> <p>因海上保險涉訟者，除另有合意管轄外，得由保險事故發生地或保險標的所在地國法院管轄。</p> <p>因海上責任保險契約而涉訟，被害人向被保險人起訴地國亦有管轄權。</p> <p>前項規定於被害人得對責任保險人直接請求賠償時準用之。</p> <p>保險人對保單持有人、被保險人或受益人所提起之訴訟，僅得於被告住所地國法院管轄。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、海上保險主要分為船舶貨物運費等財產保險、戰爭罷工險及責任保險三大類，若干保單或協會規章已訂有合意管轄條款，此屬合意管轄條款效力問題。未訂有合意管轄條款者，則適用本條規定。與海上保險較具牽連關係者，主要為方便事故調查之保險事故發生地、涉及保險委付或保險標的後續處置之保險標的所在地，爰參照歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第八條至第十條規定，為海上保險之涉訟管轄地。</p> <p>三、第二項為責任保險之特別規定，以規定責任保險標的涉訟地之管轄權。</p> <p>四、第三項為直接訴訟管轄之規定，受害人原則是立於責任保險被保險人地位向保險人為請求，其管轄原則上適用第一項規定。爰參照歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第十一條第二項為本項規定。</p> <p>五、第四項為保險人為原告時，僅能於被告住所地法院為起訴。爰參照歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第十二條第二項為本項規定。</p>
<p>第 M_10 條 (合意管轄(一)_通則)</p> <p>合意管轄條款，無論是否使用專屬管轄或排他管轄用語，應符合下列條件，始對受契約拘束之當事人發生效力：</p> <p>一、以書面方式；或</p> <p>二、以雙方當事人所確定之方式。</p> <p>合意管轄條款為獨立於契約條款以外之協議，契約本身無效，不影響合意管轄條款之效力。</p> <p>合意管轄條款之成立及其效力生爭議者，由該管轄條款所指定之法院管轄，依該國法律決定之。</p> <p>契約訂定或爭議發生後，當事人仍得以前二條成立合意管轄條款之方式，變更或另外為合意管轄法院之約定。但第三人之既得權益，不</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、當事人得以合意定第一審管轄法院，民事訴訟法第二十四條一項訂有明文；同條第二項進一步規定「前項合意，應以文書證之。」我國民事訴訟法基本上承認書面合意管轄條款之效力。然可否以書面外之其他方式，以及合意管轄條款之性質及其效力爭議由哪一法院管轄等問題，我國法規定並不完備，爰參考歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第二十三條一項及二〇〇五年海牙法院選擇協議公約第三條 a 項等規定為本條第一項至第三項規定。</p> <p>三、第一項除規定合意管轄條款得以雙方當事人所確定之方式為之外，另規定僅受契約拘束之當事人始受該條款效力之拘束。</p> <p>四、第二項規定合意管轄條款之契約獨立性，以避免該條款之效力受契約本身效力之連帶影響。</p> <p>五、第三項規定合意管轄條款成立及其效力之法院管轄及其準據法，以避免合意管轄條款本身所引起之爭</p>

<p>受影響。</p>		<p>議管轄及準據法適用問題。</p> <p>六、第四項規定合意管轄嗣後變更之情況。按合意管轄條款一般指締約前之合意，國際間普遍承認爭議後合意專屬管轄條款之變更，例如二〇〇九年鹿特丹規則第七十二條、一九七八年漢堡規則第二十一條第五項、一九八〇年多式聯運公約第二十六條第三項、一九七四及二〇〇二年旅客及其行李運送雅典公約第十七條三項等。另歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第二十三條一項及二〇〇五年海牙法院選擇協議公約第三條a項均適用於「...disputes which have arisen or...」等用語觀之，該二公約承認爭議後合意專屬管轄條款之效力。於我國國內管轄方面，我國最高法院十九年抗字第十六號民事判例「訴訟經兩造合意定第一審管轄，嗣後不得再行變更」見解，如有事前合意管轄，嗣後便不得再行變更。為避免產生爭議後合意管轄條款變更之效力爭議，爰增訂本條規定，承認爭議後變更或另訂合意專屬管轄條款之效力。然該變更或另行協議必須受限於二條件：第一應以原先合意專屬管轄條款之協議方式為之；第二是不得損及第三人既得權益。</p>
<p>第 M_11 條 (合意專屬管轄(二)運送單證)</p> <p>除前條規定外，件貨運送契約或運送單證上之合意管轄條款，另應符合下列條件，始對受件貨運送契約或運送單證拘束之當事人發生效力：</p> <p>一、該法院位於第□□□條第二項第一款至第三款所規定之地點之一；</p> <p>二、件貨運送契約或運送單證明示訂有該管轄條款；</p> <p>三、該條款所載之管轄法院及該法院是否具專屬管轄權之通知已及時且正確地送達給相關當事人；且</p> <p>四、管轄法院所屬國法認可契約當事人應受該合意條款拘束。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、「當事人得以合意定第一審管轄法院」，民事訴訟法第二十四條一項訂有明文；同條第二項進一步規定「前項合意，應以文書證之。」然載貨證券或運送單證與一般海商或海運契約不同的是，除定型化或標準格式契約外，前者通常具可轉讓性，為保護證券之受讓人，運送單證或載貨證券合意管轄條款之成立要件及效力必須特別予以規範。</p> <p>三、於載貨證券約定條款效力部分，我國最高法院六十七年度第四次民事庭庭推總會決議(二)有關「載貨證券附記就貨運糾紛應適用美國法之文句，乃單方所表示之意思，不能認係雙方當事人之約定..」之類似見解，載貨證券背面條款每屢產生效力上之爭議。</p> <p>四、鹿特丹規則為解決前述爭議，賦予合意管轄條款明確效力，尊重契約自由原則，於該規則第六十七條設定合意管轄條款之若干生效條件。爰參照鹿特丹規則該條規定，訂定本條規定，以解決長久來載貨證券或運送單證背面合意(專屬)管轄條款之效力爭議。</p>
<p>第 M_12 條 (不便利法院)</p> <p>中華民國法院就涉外海商事件雖有管轄權，但該件在證人、證據的便利、費用、當事人住居所或營業地等事項，認為由外國法院管轄更為便利者，法院得因他方當事人之聲請，在該涉外海商事件於外國之訴訟裁判確定前，裁定停止該事件程序之進行。</p> <p>前項訴訟，經法院裁定停止訴訟程</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、不便利法院於二十世紀中葉於英美開始發展後，已廣為各國及國際公約所採用，我國司法判解亦以學理方式承認並採用此一制度。另我國二〇一〇年新修正之涉外民事法律適用法於修正研擬之初，原有不便利法院之條文建議，後因屬程序法規定而刪除。不便利法院為解決國際管轄衝突一項重要機制，海商案件管轄衝突較為複雜，自有予以明文之高度需求。本條參酌二〇一〇年新修正之涉外民事法律適用法原始建議條文及修正理由，酌予以修改。</p> <p>三、涉外民事事件之審理，不比純粹內國民事事件，特</p>

<p>序後，得命原告於一定期限內於該其他具有管轄權且較便利法院提起訴訟並為合法送達。被告並應放棄任何因時效所取得之利益或抗辯權利。</p> <p>如該外國法院之確定判決獲得中華民國法院之認可，於外國法院起訴時視為撤銷第一項之訴訟。</p>		<p>別在證據調查等方面，往往因司法互助之欠缺等原因，致訴訟程序不易進行，爰參考英非法例之法庭不便利原則，規定如該涉外民事事件另有管轄權之外國法院，且該外國法院在審理上較諸我國法院更為便利時，宜由中華民國法院依當事人之聲請，裁定停止在中華民國之訴訟或其他程序，待該事件於外國法院裁判確定後再行處理。又本修正不採英非法例駁回原告之訴之規定，係基於當事人實體權益之保護。中華民國法院考慮是否停止在中華民國之訴訟程序，係以該涉外民事事件在中華民國繼續審理是否便利為著眼點。考慮之因素包括證人之住、居所、相關證據之所在及其強制調查之手段之有無、該事件之相關事實發生地何在、該事件所應適用之準據法及其對於法院之負擔等。</p> <p>四、原告在中華民國法院提起之訴訟，經法院裁定停止其訴訟程序後應如何處理，則視該外國法院之確定判決是否得獲得中華民國法院之承認而異。</p>
<p>第 M_13 條 (共同訴訟之管轄規則)</p> <p>以一訴主張數個請求者，如我國法院僅對其中一個請求有管轄權，而對其他請求無管轄權時，以該請求與其他請求間具有密切關聯者為限，得由我國法院管轄。但由數人提起或對數人所提起之共同訴訟，須符合民事訴訟法第五十三條所定之要件。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、海商海事法律關係複雜，且例如船舶碰撞、共同海損、海難救助等涉及之相關利害關係人眾多，常有共同訴訟之必要。本條爰參考民事訴訟法第二十條(共同訴訟之被告數人，其住所不在一法院管轄區域內者，各該住所地之法院俱有管轄權。但依第四條至前條規定有共同管轄法院者，由該法院管轄。)及日本民事訴訟法第三條之六之規定(一の訴えで數個の請求をする場合において、日本の裁判所が一の請求について管轄権を有し、他の請求について管轄権を有しないときは、当該一の請求と他の請求との間に密接な関連があるときに限り、日本の裁判所にその訴えを提起することができる。ただし、數人からの又は數人に対する訴えについては、第三十八條前段に定める場合に限る。)為本條之規定。</p>
<p>第 M_14 條 (法院調查及國際民事裁判管轄)</p> <p>關於我國法院管轄權之事項，法院得依職權調查證據或命當事人舉證。</p> <p>定法院之管轄，以起訴時為準。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項規定法院調查管轄權。海商海事事故成因複雜且經常跨國，外國法規及事實舉證需求度高。爰參照民事訴訟法第二三三條(習慣、地方制定之法規及外國法為法院所不知者，當事人有舉證之責任。但法院得依職權調查之。)及日本民事訴訟法第三條之十一(裁判所は、日本の裁判所の管轄権に関する事項について、職権で証拠調べをすることができる。)為本條之規定。</p> <p>三、第二項規定國際民事裁判管轄。海商海事事故成因複雜，且各相關管轄因素常有變動情況，定法院管轄之時點，有必要予以確定。依管轄恆定原則，爰參照民事訴訟法第二十七條(定法院之管轄，以起訴時為準。)及日本民事訴訟法第三條之十二(日本の裁判所の管轄権は、訴えの提起の時を標準として定める。)為本條之規定。</p>
<p>第 M_15 條 (外國海事裁判之承認)</p>		<p>一、本條於海商法為新增。</p>

<p>與執行)</p> <p>外國法院所為之裁判，除有下列情事外，我國法院應為認可之裁定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、依中華民國法律或與爭議有關業已生效之國際公約之規定，外國法院無管轄權者。 二、敗訴之被告未應訴者。但開始訴訟之通知或命令已於相當時期在該國合法送達，或依中華民國法律上之協助送達者，不在此限。 三、判決之內容或訴訟程序，明顯違背中華民國之公共秩序或善良風俗者。 四、無相互之承認者。 五、判決內容與我國就同一事件訴訟繫屬在先所為之判決相抵觸者。 <p>本節所定外國法院之確定裁判，係指外國法院或法庭所為之判斷已告確定，不論該判斷之名稱為判決、裁定、命令、決定或執行令狀，以及法院人員所為確定遲延利息或訴訟費用之決定。</p>		<ol style="list-style-type: none"> 二、現行海商法並無任何外國裁判之承認與執行之相關規定，主要司法實踐主要是依據民事訴訟法第四〇二條。「外國裁判之承認與執行」本應獨立成節，由於僅單一條文，且在學理上，外國裁判之承認與執行屬「間接國際管轄範疇」，因此將其歸類於國際管轄章之下。 三、外國裁判承認與執行於若干國際海事或海商相關公約均有規定，例如一九二六年及一九六七年船舶優先權及抵押權公約、一九七七年統一船舶碰撞中有關民事管轄權、法律選擇、判決的承認和執行方面若干規則的國際公約(第三節第七條至第八條)、一九七四年/二〇〇二年海上運送旅客及其行李之雅典公約(第十七條之一)、一九六九年油污污染民事責任公約第十條、一九九六年有害有毒物質民事責任公約第四十條、二〇〇一年燃油污染民事責任公約第九條、二〇〇九年鹿特丹規則第七十三條等。各公約大致上採不得再行實質審究之形式審查主義，承認的前提為具有管轄權法院所為具強制力之判決，得不予承認主要為判決取得係詐欺及未給予被告合理通知二點。大體而言，各公約規定與我國民事訴訟法第四〇二條相較，主要差異有二：有無管轄權之認定，我國法係依中華民國法律；另一是各公約通常將詐欺列為不予承認之要件之一。 四、除前述各海事海商公約外，二〇〇五年海牙法院選擇協議公約及歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)對於判決的承認與執行有較為詳細規定。本節參酌前述各公約，擬定外國海商海事判決承認與執行之相關規範，以填補我國民事訴訟法第四〇二條立法上之不足。 五、與現行民事訴訟法第四〇二條相較，本條第一項有下列差異之處： <ol style="list-style-type: none"> (一)第一款是否具管轄權之認定，除依中華民國法律外，亦另外規定「或與有關業已生效之國際公約相關規定」，主要理由有二：第一、我國國際管轄權相關規定有限，除本章管轄節能納入修正，否則諸多案件將很難有國際管轄權認定上之依據；第二、是否具管轄權之確定，於各國普遍規定基本上是依原判國法律，而非依承認國法律，例如歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第三十五條第二項規定「審查前項規定之管轄權時，被請求國法院或有關機關應接受作出判決法院對判定管轄權所依據之事實上認定之約束。」，二〇〇五年海牙法院選擇協議公約第九條亦為類似規定。本款修正不擬修正民事訴訟「依中華民國法律」之認定基準，然佐以「或與有關業已生效之國際公約相關規定」予以緩和。 (二)第三款公序良俗條款部分，增加「明顯違背」四字。公序良俗屬不確定的法律概念，且濫用的結果往往造成各國法院不承認某外國裁判之藉口，本修正參考歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第三十四條第一款「manifestly contrary to」及二〇〇五年海牙
--	--	---

		<p>法院選擇協議公約第九條 e 項「manifestly incompatible with」用語為本款規定。</p> <p>(三)增列第五款「如該判決與中華民國就同一當事人間之爭訟所為判決有所衝突者。」本款規定參考歐盟二〇〇七年民商事件管轄及判決承認及執行公約(盧加諾公約)第三十四條第三項及二〇〇五年海牙法院選擇協議公約第九條 f 項而來。海事海商案件複雜，同一當事人間可能就類似案件於我國及外國同時起訴之情況較其他案件容易發生。</p> <p>六、各國法院裁判之名稱及形式不一，第二項增列外國法院確定裁判之定義，以杜可能爭議。</p>
<p>第二節 準據法</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、準據法係涉外民商法律關係於適用法律衝突規範後(例如適用我國涉外民事法律適用法)，所確定得據以確定或處理當事人權利義務之實體法。該實體法可能某外國法，也可能是法庭地法或可能某國際公約(例如海牙威斯比規則)或某國際慣例(例如共同海損的約克衛普規則)。</p> <p>三、海商海事法律關係所涉及的人、事、地、物及意思表示非常複雜且幾乎涉及外國或橫跨二國以上，法律衝突問題相當嚴重。然綜觀現行海商法，有關準據法有明文規定者，僅第七十八條載貨證券準據法一條，且該條文採用非常特殊且罕見的「內國法較優」擇法標準，造成司法實務判定之困擾。另我國法律適用或準據法選擇的一般法律規範為「涉外民事法律適用法」，該法雖於二〇一〇年有進行大幅增修，雖較舊涉外民事法律適用法已可提供較高海商海事爭議之法律選擇規範，但一則這些規範不一定全然適用海事海商慣有的擇法規則；二則海商法若干制度仍很難找到合適的擇法規定(例如海難救助、共同海損...等)；三則新涉外民事法律適用法廣泛採用「關係最切」及承認「事後合意準據法」立法方式，將進一步造成我國法院偏好適用我國法。與管轄較為不同的是，國際管轄不應過於限定，以造成原告跨國起訴之障礙，然法律適用或準據法則應盡量限縮或一致，以達到國際私法判決一致之基本理想。綜上說明，基於海商法高度涉外，法律適用選擇規範特殊且需求高的情況下，海商法實有自身完備法律適用規範之高度需求。</p> <p>四、各海事海商國際公約本身規定「準據法」條款並不多見，主要因為是公約本身的適用範圍問題，蓋各國一旦簽署某公約，如該國屬該公約適用範圍，本來就適用該公約，無須另外為準據法之特別規定。我國非任何海事或海商公約之會員國，因此各項海商海事制度之準據法明確規範有其必要。</p> <p>五、本節主要參酌各相關國際公約之適用範圍、其準據法相關公約、各主要國家之立法例，及晚近與法律適用或選擇幾個重要的國際規範，如歐盟的羅馬 I 及羅馬 II 等，為本節規範修正之提出。</p>
<p>第 M_16 條 (船舶之準據法)</p>		<p>一、本條新增。本條規定船舶章相關事項之準據法，包</p>

<p>關於船舶所有權、抵押權或其他可登記之擔保物權之取得、設定、喪失及變更之要件及其效力，依船籍國法律之規定。</p> <p>關於海事優先權，依船籍國法。</p> <p>關於船舶建造契約而生之債，其法律之適用依當事人明示之意思。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依建造地法。</p> <p>關於船長船員雇用契約、船舶買賣契約、光船租船、期間傭船契約、船舶融資租賃契約等關於船舶使用收益之契約而生之債，依當事人明示之意思定其應適用之法律。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依船籍國法。但另有關係最切之法律者，依該法律。</p>		<p>括船舶所有權、抵押權、海事優先權、船舶建造、買賣、船員等事項。</p> <p>二、第一項為船舶所有權及抵押權等之準據法。依一九八二年海洋法公約第九十二條第一項及一九八六年船舶登記條件公約第四條第二項均規定「船舶航行應僅懸掛一國旗幟，且除國際條約或本公約明文規定之例外情形外，於公海上應受該國專屬管轄。除所有權確實轉移或變更登記之情形外，船舶在航程中或在停泊港內不得更換其旗幟。」爰參考之，為本條之規定。另於抵押權部分，船舶抵押權於各國立法例上主要有船舶所在地法、法庭地法及船籍國法三種。船舶所在地法著重在「物權依物之所在地」原則；法庭地法則著重在船舶抵押拍賣之公共秩序；而船籍國法則立論於船舶屬人性，在抵押權部分，應專受船籍國管轄。一九二六年優先權及抵押權公約第一條規定「船舶抵押權、質權及其他類似之船舶負擔，依船舶所屬之締約國法律成立並在船籍港或中央機關公開登記者，即應認為有效，並為其他締約國所尊重。」顯係採船籍國法，另一九六七年優先權及抵押權公約第二條、一九九三年優先權及抵押權公約第一條及第二條均為類似規定。我國強制執行法第一一四條之三前段對規定「外國船舶經中華民國法院拍賣者，關於船舶之優先權及抵押權，依船籍國法。」本條參考前述各國國際公約，維持與強制執行法第一一四條之三規定，規定船舶之抵押權或其他可登記之擔保物權。增列「或其他可登記之擔保物權」之主要理由為：各國物權類型不一，非僅抵押權類型而已，由於係適用船籍國，可能會面對除抵押權以外其他可登記之擔保物權情況。</p> <p>三、第二項規定海事優先權之準據法。海事優先權或船舶優先權於各國立法例上，同船舶抵押權，主要有船舶所在地法、法庭地法及船籍國法三種。船舶所在地法著重在「物權依物之所在地」原則，優先權為以船舶為擔保之物權，因此應依前述屬地法原則；法庭地法則著重在船舶優先權利行使之程序事項，與法庭地之公共秩序甚為關連，因此應依法庭地法；而船籍國法則立論於船舶屬人性，因此在優先權部分，應專受船籍國管轄。前述三法制中，法庭地法與船籍國法為較多國家所採用。我國強制執行法第一一四之三條前對規定「外國船舶經中華民國法院拍賣者，關於船舶之優先權及抵押權，依船籍國法。」海事優先權為相對應於船舶所有人責任限制(海事限責)的平衡機制，其不僅有作為擔保之保全功能，更重要者，其為國際間與對物訴訟/海事管轄結合的一套很重要機制。優先權人於某國行使或主張海事優先權時，雖不一定會同時發生海事限責，但如有，通常亦與海事限責基金設立地一致。再者，航運權宜船籍比重仍高達五分之四左右，船籍國除登記事宜後，事實上與海事優先權之項目及其主張之牽連關係不大；另優先權為對船舶所主張之權利，法庭地通常就是物之所在地，從前述諸角度，採法庭地法說，似有其立論之處。但相對地，</p>
--	--	--

		<p>法庭地法說卻容易造成擇地行使或主張之情況。在法庭地法說及船籍國法說各有優缺之情況下，本修正草案採法庭地法說。</p> <p>四、第三項為船舶建造之準據法。船舶建造的法律性質學說爭議很多，包括買賣說、承攬說、買賣與承攬混和契約說等。惟不論其性質為何，均屬契約類型，當無疑義，依契約以當事人合意訂其準據法，未合意者，依關係最切中之具履行特徵原則處理。而船舶建造契約之履行特徵即為船舶建造本身，因此以建造地法為契約未約定之準據法。</p> <p>五、第四項針對船長船員雇用、船舶買賣及與船舶使用收益有關之契約類型之準據法為規定。船長船員雇用部分，各國就船員雇用契約之準據法，有採船籍國法，有採契約自由及船籍國法，有採契約自由及關係最切等。另各國或船員工會為保護本國船員，常有官方版本的雇用契約或船員團體協約。本修正認為，於權宜船籍盛行，船籍國法與雇用契約牽連性較為薄弱；於關係最切之履行特徵方面，船員於船舶上工作，依屬地原則，履行特徵係在船籍國領土上；另於契約自由方面，雇用契約雖有勞資地位不平等之顧慮，然我國及主要船員出口國大都已有官方雇用契約或團體協約，因此建議採契約準據法原則，未規定時，方適用船籍國法。於船舶買賣部分，國際間有若干為海運界所常用之買賣契約格式，例如挪威格式及新加坡格式，其均列有相關準據法條款，通常為空白，由買賣雙方自由議定後填就。船舶價值高昂且船舶買賣復受到若干國家的政府管制及爾後之登記等要求，買賣當事人通常會為準據法之明確約定，未約定時，則依船籍國法。於船舶使用收益部分，例如將船舶光船出租(bareboat Charter 或 Demise Charter)、期間傭船(Time Charter)、甚或融資借款等，前二者性質上非運送契約，後二者屬混合契約類型，惟均屬立於平等地位下之私人間契約，以尊重契約自由為原則。契約未約定時，方適用船籍國法。本項後段但書增列「Escape Clause」，如另有關係最切之法律，則依該法律。</p>
<p>第 M_17 條 (貨物運送之準據法 (一)合意)</p> <p>關於貨物運送契約或運送單證所生之債，其契約成立、效力、消滅及時效，其法律之適用依當事人明示之意思或依運送單證上之明示記載。</p> <p>於貨物運送契約訂立後或單證簽發後，契約當事人或運送單證簽發人與單證持有人間仍得依明示之意思變更所定應適用之法律。但第三人之既得權益，不受影響。</p>	<p>第 77 條</p> <p>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、本條新增。</p> <p>二、我國二〇一〇年五月二十六日修正通過之涉外民事法律適用法第二十條第一項雖規定：「法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思定其應適用之法律。」然司法實務見解長期以來仍認為「載貨證券附記「就貨運糾紛應適用美國法」之文句，乃單方所表示之意思，不能認係雙方當事人之約定，尚無(舊)涉外民事法律適用法第六條第一項之適用。(最高法院六十七年度第四次民事庭推總會議(二)第三則)」今新修正涉外民事法律適用法第四十三條本身及各國及國際規範已普遍承認載貨證券相關準據法條款記載效力之情況下，爰參酌涉外民事法律適用法第二十條第一項及第四十三條一項用語，為本條第一項之規定。明確規定本條適用範圍為貨物運送契約或運送單證或載貨證券發生債之關</p>

		<p>係，並將涉外民事法律適用法第二十條第一項「當事人意思」以「運送契約或運送單證或載貨證券上所明示記載」代之。</p> <p>三、海上貨物運送關係人複雜，晚近國際公約如一九七八年漢堡規則及二〇〇九年鹿特丹規則基本上均將相關利害關係人(包括運送人、實際運送人或海運履行運送人、或履行運送人、或前述之人之受雇人或代理人等)納入公約適用範圍。今如本修正條文僅適用於運送契約或載貨證券等所生債之關係，解釋上將僅適用於運送契約當事人或載貨證券簽發人及持有人間之關係，因此加上「依本章」以擴大適用前述關係，並可避免當事人以不同請求權基礎藉以規避運送契約或運送單證上所載之合意準據法。</p> <p>四、我國二〇一一年生效之涉外民事法律適用法第四十三條雖規定載貨證券而生之法律關係，依該載貨證券所記載應適用之法律，然本條文係列於該法第五章「物權」章下，從體系解釋僅適用於載貨證券所有物權爭議。爰修正本條，明確適用債之關係，以為區分。</p> <p>五、契約準據法之適用範圍，除涉外民事法律適用法第二十條所規定之成立及效力外，參酌歐盟於二〇〇八年所通過的「歐洲議會及理事會第(EC) 593/2008 號規則_關於契約之債準據法(以下簡稱「羅馬 I」)第十二條規定，尚可包括契約之解釋、履行、違約之損害賠償、消滅、時效及契約無效之後果等。爰參照之，並規定本條準據法適用範圍包括「其成立、效力、消滅及時效」。</p> <p>四、契約成立或單證簽發後，可否變更原先所載之準據法？司法實務上經常以合意方式為我國法之適用，然我國對此規定並不明確。涉外民事法律適用法第三十一條「非因法律行為而生之債，其當事人於中華民國法院起訴後合意適用中華民國法律者，適用中華民國法律。」之規定僅限於非因法律行為而生之債；另最高法院十九年抗字第十六號民事判例針對類似合意準據法之合意管轄條款尚有「訴訟經兩造合意定第一審管轄，嗣後不得再行變更。」之限縮見解。為釐清此一爭議，爰參酌歐盟於二〇〇八年羅馬 I 第三條二項及瑞士二〇一一年聯邦國際私法第一一六條得嗣後為合意準據變更及變更要件之規定，為本條第二項規定。</p>
<p>第 M_18 條 (貨物運送之準據法 (二)_未合意)</p> <p>貨物運送契約或運送單證無準據法之明示合意或未記載應適用之法律時，依運送人或履行運送人之住所地國法。運送人或履行運送人之住所地國非收貨地或交貨地或交付貨物之運送人或履行運送人之住所位於同一國者，適用貨物運送契約或運送單證所載之約定最後卸船港或約定交貨地國法。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、法律行為發生債之關係之擇法原則，以尊重當事人意思自主為原則，當事人未合意或合意無效時，再佐以關係最切選法原則；另為避免法院濫用關係最切選法，藉以擴大內國法之適用，晚近國際諸多公約均藉由「特徵履行」原則為關係最切之推定。前述立法原則於我國二〇一〇年新修正之涉外民事法律適用法第二十條二項及第三項均有明文。而所謂的特徵履行，依若干國家及國際公約(例如瑞士二〇一一年聯邦國際私法)，一般係指具特徵性義務履行人之慣居地國(包括於委任、雇用契約及類似服務契約所提供之勞務或服務)。</p>

<p>前項規定如運送契約或運送單證之所有情況清楚顯示與前項所指定之國家以外之某一國具有更為緊密牽連時，則適用該其他國家法律。</p>		<p>三、管轄以擴大為原則，以便利請求權人訴訟權之行使；然準據法規範應儘量單一，以明確法律之適用。據此，本條規定參考歐盟於二〇〇八年羅馬 I 第五條第一項及三項規定制訂之。</p> <p>四、第一項規定無準據法合意時，原則採「目的地法」，亦即契約所協議之最後卸船港或協議交貨地國法；例外採「原告/被告同一住所地國法」，以便利訴訟之進行及準據法之採用。</p> <p>五、第二項更為緊密關係最切之特殊例外適用規定，此為國際私法學理上所稱之「Escape Clause 脫離條款」，在承審法院能明確說明有某一其他國家與該爭議有比第一項所載之「最後卸船港或協議交貨地國法」及「原告/被告同一住所地國法」更為緊密牽連時，得例外適用該國法律。</p> <p>六、本條所稱之住所，依鹿特丹規則第一條第二十九款規定，係指(a)公司、其他法人、自然人團體或法人團體之下列所在地：(i)所適用之法定處所或設立地，或登記主事務所，(ii)主要行政管理機構，或(iii)主營業地；及(b)自然人之慣居地。</p>
<p>第 M_19 條 (旅客及其行李運送之準據法)</p> <p>關於國際運輸旅客及其行李運送契約所生之債，其法律之適用依當事人明示之意思或客票上所明示記載應適用之法律。</p> <p>旅客運送契約或客票未記載應適用之法律時，依運送人或履行運送人之住所地國法。運送人或履行運送人之住所地國非登船港或離船港者，依旅客運送契約或客票所載之約定最後離船港國法。</p> <p>旅客運送契約或客票未記載應適用之法律，且依旅客運送契約或客票所有情況清楚顯示與前項所指定國家以外之另一國具有更為緊密牽連時，該適用其他國家之法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、一九七四年海上旅客及其行李運送國際公約並無針對準據法部分有相關規定。按人、貨運送雖有不同，然在準據法選擇上，除貨物運送之運送單證具有物權性質之可轉讓性外，兩者差異有限。有關旅客及其行李運送之準據法部分，本修正草案參考前二條有關貨物運送之相關規定，原則上依運送契約或客票所明示記載之準據法；未記載者，依運送人等與登船港或離船港同一之住所地國法，否則依最後離船港國法。另外於第二項規定「Escape Clause 脫離條款」之更為緊密牽連原則。</p> <p>三、應注意的是，本條文僅建議適用於「用於國際運輸」之旅客及其行李運送。而住所之定義同前條說明，係指(a)公司、其他法人、自然人團體或法人團體之下列所在地：(i)所適用之法定處所或設立地，或登記主事務所，(ii)主要行政管理機構，或(iii)主營業地；及(b)自然人之慣居地。</p>
<p>第 M_20 條 (船舶拖帶之準據法)</p> <p>船舶拖帶契約所生之債，其法律之適用依當事人明示之意思定之。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依拖帶地之法律。</p> <p>前項拖帶地，如跨越二個以上國家，其法律之適用依拖帶完成地之法律。</p> <p>第一項拖帶地在公海，並在公海完成拖帶時，依被拖船舶所有人之住所地法。但另有關係最切之法律者，依該法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、船舶拖帶一般訂有拖帶契約，原則上應依當事人意思自主所決定適用之法律。另契約未明訂準據法時，一般以國內拖帶及國際拖帶分別定其應適用之法律。國內拖帶係指拖帶作業完全在一國領海內或僅涉及一國領海之拖帶，整個契約的履行於一國境內，履行特徵在該國，自應以該國法為拖帶之準據法。如拖帶跨及二國，拖帶性質屬承攬，著重於承攬之完成，因此以拖帶完成地國法為準據法。</p> <p>三、如拖帶僅單純於公海上進行者，由於履行特徵之行為完成地無法認定，而拖帶服務之履行特徵在服務提供者，亦即可依拖帶人之住所地法。但另一方面，實務上拖帶作業之主要責任方及控制權在被拖船，其亦為承攬契約之定作人，因此亦可以契約請拖人</p>

		<p>或被拖船船舶所有人之住所地法。本修正將兩者並列，供日後研擬討論選擇之用，惟本修正草案以「拖帶人之住所地法」為優先。</p> <p>四、本修正依拖帶服務所涉及之海域基本上區分為三項，第一項為一般情況，第二項為跨國拖帶，第三項為公海拖帶。</p>
<p>第 M_21 條 (船舶碰撞之準據法)</p> <p>關於船舶碰撞或其他海上航行事故所生之債，除碰撞或事故雙方另有明示合意外，依碰撞地或事故地國法；碰撞或海上航行事故發生於領海外者，依有碰撞管轄權之法院地法。</p> <p>碰撞雙方船舶屬同一國籍者，無論碰撞發生於何水域，適用該國法律。但另有關係最切之法律者，依該法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、碰撞為最典型的海上侵權行為類型，國際私法有關侵權行為的擇法基礎原則為侵權行為依侵權行為地法。然不同於陸上侵權，由於各海域主權歸屬複雜，碰撞侵權行為地之認定，一般係先以海域為區分，再左以法庭地及船舶國籍因素。亦即如碰撞發生於一國內水或領海，原則上適用該國法律；碰撞發生於領海外，雖主受船舶國籍管轄，但如碰撞雙方國籍不同，則依法庭地法。爰參考一九一〇年有關統一船舶間碰撞法律某些規則國際公約第十二條及一九七七年統一船舶碰撞中有關民事管轄權、法律選擇、判決的承認和執行方面若干規則的國際公約第四條等為本條之訂定。</p> <p>三、除碰撞外，亦增列「其他航行事故」及「Escape Clause」。前者例如船舶撞及碼頭或其他海上設施；後者主要解決權宜船籍問題。</p>
<p>第 M_22 條 (海難救助之準據法)</p> <p>海難救助訂有救助契約者，該契約之效力及因該契約所生之爭議，依其所約定適用之法律。</p> <p>海難救助未訂有救助契約或契約無效者，依救助地法；救助作業橫跨二國以上者，依救助完成地法。無法確認救助地者，依被救助船之船籍國法。</p> <p>船舶所有人、船長與船員間關於救助報酬、特別補償金及其他救助費用之分配依船籍國法。救助船與被救助船為同一船籍者，亦同。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、海難救助原則上為自願救助，然二十世紀上常見訂有救助協議或契約(如 Lloyd's Open Form)，因此本條區分為契約救助及一般救助。</p> <p>三、各國對契約救助準據法一般尊重當事人意思自主，亦即依救助契約約定之法律。另海難救助契約具有一方危難下締約可能衍生之不公平情況，因此尚會發生救助契約本身是否有效等爭議，本修正草案仍依契約準據法為認定。</p> <p>四、至於未簽訂救助契約之一般救助部分，英美法系大多採法庭地法或救助地法；大陸法系則多採救助地法及(救助船舶或被救助船舶)之船旗國法。一般所謂之救助地，係指海難救助之施救行為係位於一國之領海及其內水者。至於領海外之公海救助，一則基於海洋法公約公海上船舶主受船旗國管轄，二則非契約救助屬無法律上義務之自願性救助，就此部分，性質上與無因管理類似，在行為效果比重上應偏重被救助者(被管理人)利益之保護，因此本修正就無法確認救助地之海難救助，依被救助船之船旗國法。</p> <p>五、另一九一〇年救助及撈救公約第六條及一九八九年海難救助公約第十五條第二項規定有針對船舶所有人、船長與船員間救助報酬等分配問題，為依船旗國法之規定，爰參考之，為本條第三項之前段規定。</p> <p>六、最後，於救助船與被救助船屬同一國船旗時，一九一〇年救助及撈救公約第十五條第一項亦有適用同一船旗國法之規定，爰參考之，為本條第三項後段之規定。</p>

<p>第 M_23 條 (共同海損之準據法)</p> <p>關於共同海損所生之債，其法律之適用依運送契約或傭船契約所明示約定適用之法律或國際慣例；契約未約定或不明者，依共同海事冒險航程終了地法。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、在各國實踐上，共同海損準據法的選擇相當多樣，有依船旗國法者、有依理算地法者、有依共同海損行為地法者，而比較多採用之擇法標準係尊重當事人意思自主(亦即運送契約或傭船契約之約定)，當契約未約定或不明時，則適用航程終了地法。本修正草案，國際商船多為權宜船旗，而共同海損之發生與船舶所屬國籍牽連有限，不採船旗國法。另理算地法部分，實務上理算地的認定相當複雜，特別是在件貨運送之場合。實務上常以船舶所有人主事務所或主營業所進行理算，但國際間大型的理算公司，亦主要設在英國、美國等，認定不易，本修正亦不採之。共同海損之利害關係人複雜，然仍以船、貨雙方為主，實務上傭船契約或運送契約(含載貨證券)等均訂有共同海損條款(大都約定適用「約克安特衛普規則」)，從尊重當事人意思自主，及共同海損重在船貨得以保存之冒險航程終了，因此本修正草案以尊重當事人合意為先，未合意或合意不明者，則依共同海事冒險終了地法。</p>
<p>第 M_24 條 (海上保險之準據法)</p> <p>關於海上保險契約所生之債，其法律之適用依當事人明示之意思或依保險單所記載應適用之法律。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依保險人住所地法或主營業所所在地法。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、實務上所使用之海上保險保單，除船舶所有人責任保險(通稱 P&I 保險)外，通常使用制式格式，以英式保單為主，並約定適用英國法，另若干國家亦有類似情況。這些保單之擬定均有相當多的法律或判決支持背景，理論上，如該保單有發生任何爭議，最好是適用該保單上所約定之準據法，如此不僅較能符合當事人期待，判決依據也最能符合保單各類條款之真義。</p> <p>三、另海上保險屬國際性險種，被保險人與保險人通常分屬不同國家。再者，屬契約性質之海上保險類型相當複雜，有航程且可經轉讓之貨物保單，有以定時為主之船舶保單，還有承保被保險人多項責任之船舶所有人責任保險等。因此，如以傳統的契約締結地或契約履行地為備位的擇法標準，不僅難以認定，且亦難所有險種一體適用。本修正草案以保險人住所地法為海上保險契約之備位擇法標準，而不採用關係最切之履行特徵。</p>
<p>第 M_25 條 (海事限責之準據法)</p> <p>海事求償責任限制基金之設立及分配之程序規定，其法律之適用依基金設立國法。其他責任限制程序上之爭議，依法院地國法。</p> <p>責任限制所適用之海事求償所生之債，依該海事求償請求權之成立及效力所應適用之法律。</p> <p>基金設立、分配及與之有關之所有程序規定，依基金設立國法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、海事求償責任限制各國法律規定歧異甚大，包括那些人有權主張海事限責？哪些事可主張海事限責？哪些情況不得主張海事限責？限責法制為何？限責金額多寡等。其次，由於足以達到主張海事求償責任限制額度之事故，所涉及之實體事故責任事項通常非單一，可能涵蓋多種法律關係，例如碰撞侵權、旅客或貨物運送、船員僱用等，因此如分別適用各自爭議的準據法為責任限制之準據，理論上雖較為公平，但不僅過於複雜且準據法衝突將甚為激烈。但另一方面，無論是程序問題，抑或實體爭議，如完全依法庭地法或基金設立國法，雖有較為簡易且具效率之優點，但將會造成請求權人偏好至對其較為有利之國家(例如限責額度較高)為起訴；而另一</p>

		<p>方面，得主張限責之人則偏好到限責額度較低的國家去設立限責基金。</p> <p>三、一九七六年海事求償責任限制公約第十條第三項及第十四條僅針對「程序爭議依法庭地法」及「基金之設立及分配依基金設立國法」為程序上之準據法規定，基於程序法依法庭地法，實體法依法律關係準據法之國際私法擇法基本原則，本條第一項爰參考一九七六年海事求償責任限制公約第十條第三項及第十四條為規範；本條第二項則針對海事求償及損害賠償等實體法上之爭議應適用原據法，亦即原本法律關係所應適用之法律。</p> <p>四、第一項所稱之限責基金之設立及分配，解釋上包括得主張海事限制之人、得主張海事限責之求償項目及除外項目、限責權利喪失標準、基金額度及計算、基金分配順序等均屬之。</p> <p>五、第三項規定基金設立之準據法。依國際私法「程序依法庭地法、實體法依擇定法」原則，責任限制基金設立分配等相關程序規定，依基金設立國法。爰參照一九七六年海事求償責任限制公約第十四條為本條規定。基金設立有其程序等準據法要求，爰參照一九七六年海事求償責任限制公約第十四條規定，明文依基金設立國法。</p>
<p>第 M_26 條 (油輪油料、燃油及有害有毒物質污染之準據法)</p> <p>關於本法所規定之油輪油料及燃油污染所生之債，依污染受害國法，但船籍國法或船舶所有人住所地法規定更為有利於污染請求權人者，適用該法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、一九六九年油污染民事責任公約及其後續修正議定書及二〇〇一年燃油污染民事責任公約均未針對殘骸移除之準據法為任何規定。按污染屬侵權行為類型，且各國對污染事故及損害較多兼具強制法性質，應主受侵權行為地法或污染受害國法拘束。然由於我國無法簽署相關國際公約，如公約相關規範未如即時且完備地訂入我國法，而發生我國現行法責任標準低於國際規範時，形同不利於我國污染受害人。有鑑於此，本修正但書兼採船舶登記國或船舶所有人住所國法選擇適用主義，除保護污染受害人外，亦可透過選法規範，達到與國際污染責任及補償立法同步之效益。</p>
<p>第 M_27 條 (殘骸移除之準據法)</p> <p>關於殘骸移除而生之債，其法律之適用依殘骸位置之其領海或專屬經濟區所屬國或受殘骸影響國之法律。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、二〇〇七年殘骸移除公約並未針對殘骸移除之準據法為任何規定。由於殘骸事故具較為高度的地域因素，且公約亦賦予殘骸所在地國或受影響國相當權利，自應以殘骸位於其領海或專屬經濟區之所屬國或受殘骸影響國法律之拘束。</p>
<p>第三節 仲裁</p>		<p>一、本節新增。</p> <p>二、仲裁為國際海事海商常用的爭端解決機制，船舶買賣契約(例如一九九三年 Saleform)、海難救助協議(例如 LOF 一九九五/二〇〇〇等)、海上保險之船東責任保險(各 P&I Rules 參照)均有仲裁條款之規定。而海運實務使用仲裁解決機制最常見者為租傭船契約，如光船租船(例如 Barecon_二〇〇一第三十一條)、定期租船(例如 NYPE_一九九三第四十五條)及航程傭船(Gencon_一九九四第十九條)均有仲裁</p>

		<p>條款之明文約定。另與貨物運送有關之一九七八年漢堡規則(第二十二條)、二〇〇九年鹿特丹規則(第七十五條至第七十八條)及一九八〇年多式聯運公約(第二十五條一項及第二十七條)，與海上旅客及其行李運送有關之二〇〇二年雅典公約(第十條第三項)也都訂有仲裁相關規定。</p> <p>三、國際間有關仲裁之統一規定，較為各國適用者為一九五八年關於承認及執行外國仲裁判斷紐約公約及聯合國貿易發展委員會於一九八五年所制訂之國際商務仲裁示範法。另各國因應前述公約，也相繼制訂其本國仲裁法規，我國也於一九九九年修正商務仲裁條例，而更名為仲裁法。</p> <p>四、仲裁為訴訟外爭端解決機制之一，當事人自願性地透過協議經爭議交付仲裁為最高指導原則。仲裁協議大致上由 a) 締約雙方協議將爭議交付仲裁之合意；b) 仲裁地(仲裁管轄)(例如台北)；c) 仲裁規則(例如中華民國商務仲裁條例)；d) 仲裁程序之準據法(例如中華民國法(仲裁法))；e) 仲裁人之選定方式或要求；f) 小額仲裁或簡易仲裁之約定等。有時仲裁條款會進一步針對 e) 實體爭議之準據法(例如適用日本法)；f) 前述各問題所適用之法律衝突解決規範(例如適用中華民國涉外民事法律適用法)為規定。將前述相關事項全部納入海商法修正並無必要，蓋絕大多數屬仲裁法而非海商法規範範圍。相關海事海商國際公約中有仲裁規定者，主要集中在二部分：第一為仲裁協議之約定效力；第二為仲裁地(亦即仲裁管轄)之擇定。</p> <p>五、一如前述，現行各海事海商國際公約中，有仲裁條款規定者，主要集中在運送部分(貨物運送、多式聯運、旅客運送)。而海運實務上，常見以仲裁為爭議解決方式，主要有船舶買賣、海難救助及租傭船契約三大類。因此，本節規定偏重運送(特別是貨物運送部分)仲裁協議約定效力及仲裁管轄擇定限制二方面，至於非貨物運送部分，則採原則性規定。</p>
<p>第 M_28 條 (仲裁協議及準據法)</p> <p>依本法各法律關係現在或將來之爭議，當事人均得依書面仲裁協議進行仲裁。</p> <p>除第□□□條另有規定外，仲裁協議之成立、效力、仲裁地、仲裁庭之組成、仲裁程序、仲裁準據法等事項，依協議內容訂之。協議未規定或不明者，依仲裁地法；無仲裁地之約定者，依仲裁標的法律關係之準據法。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項規定仲裁之合意性、可仲裁性、書面協議、事前事後約定性四項重要原則。</p> <p>三、仲裁涉及諸多準據法事項之處理，例如仲裁協議之成立、效力、仲裁程序等，然各類仲裁協議內容規範不一，容易產生適用上爭議。第二項針對仲裁相關事項為準據法之規定，原則上仍採當事人意思自治原則，依協議內容訂之，然協議未規定或不明者，則依仲裁地法；無仲裁地之約定者，依仲裁標的法律關係準據法。</p>
<p>第 M_29 條 (仲裁特殊規定_貨物運送單證或載貨證券)</p> <p>關於本法第四章運送關係所生爭議，當事人得約定仲裁協議進行仲</p>	<p>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，</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、所有海事海商公約有相關仲裁規定者，以海上貨物運送相關公約最為完備，包括一九七八年漢堡規則、二〇〇九年鹿特丹規則及一九八〇年多式聯運公約三公約。主要理由為傳統運送單證之轉讓性所</p>

<p>裁。本項仲裁協議之仲裁程序僅限於依本章第一節所規定之管轄地提起之。</p> <p>仲裁協議僅被印刷於運送單證或載貨證券背面條款者，除運送單證正面有明顯的仲裁條款之提示或說明外，運送單證或載貨證券之善意持有人不受該仲裁協議效力之拘束。本項規定不影響運送單證準據法國對運送單證或載貨證券背面條款認定之效力。</p> <p>傭船契約經個別協商明確訂有仲裁協議，且依據該傭船契約所簽發之運送單證或載貨證券，僅於符合下列各情況時，運送單證或載貨證券之善意受讓人始受該仲裁協議效力之拘束：</p> <p>一、仲裁協議所載之仲裁程序僅限於依本章第一節所規定之管轄地提起之；及</p> <p>二、仲裁協議明確訂入運送單證或載貨證券中，或以特別引註方式載明傭船契約之當事人名稱、訂約日期及明訂有仲裁條款為該運送單證或載貨證券之一部份；及</p> <p>三、前款仲裁協議於運送單證或載貨證券轉讓前已正確無訛地通知受讓人。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>衍生單證受讓人是否受單證上之仲裁條款，甚或受引置條款(incorporated clause 指將傭船契約上之仲裁條款僅以簡單引用方式為適用，而非完整地將仲裁條款為規範)效力拘束等問題上。</p> <p>三、第一項為運送契約關係所生爭議得交付仲裁之規定。按目前海運實務上，件貨運送所簽發之運送單證或載貨證券通常並無仲裁條款之約定，為規範若干單證有仲裁條款約定之可能，爰參照海上貨物運送之一九七八年漢堡規則第二十二條、二〇〇九年鹿特丹規則第七十五條及一九八〇年多式聯運公約第二十五條，為本項第一項之規定。另前述各國際公約主要採「限定仲裁地」體制，本項後段依循之，明文限定貨物運送之仲裁僅限於本章第一節所規定之管轄地提起之。</p> <p>四、第二項針對運送單證或載貨證券背面印就仲裁條款效力為規定。依前述各國際公約規定，基本上對是類仲裁條款係採正面承認見解。然由於我國司法實務長期以來載貨證券為船方單方面意思表示之看法，為緩和兩者間之差異，本修正草案採用折衷作法，要求載貨證券必須有明顯訂有仲裁條款之提示或說明，件貨運送人始能主張背面仲裁條款之拘束。惟本項規定恐造成載貨證券背面其他條款之效力被一致類推適用之誤解，後段聲明本項規定不應影響其他背面條款認定之效力。本項仍有賴我國立法政策之進一步考量及取捨。</p> <p>五、第三項為學理上所稱之引置或併入條款之規定。一九七八年漢堡規則第二十二條、二〇〇九年鹿特丹規則第七十五條及一九八〇年多式聯運公約第二十五條對引置條款或併入條款大體上採取正面承認見解，惟必須受限於幾項條件，包括仲裁地之限定、傭船契約當事人及簽署日期之載明，以及明確將傭船契約條款併入該證券之載明三項要件。本項規定參考訂定之。另鹿特丹規則第七十五條有針對大批量契約為較為特殊之規定，由於本修正不建議採納大批量契約，因此未針對該特殊規定為納入。惟這些特殊規定中之其中一點「仲裁協議於運送單證轉讓前已正確無訛地通知受讓人」在緩和載貨證券文義性及受讓人保護乙點仍有其積極作用存在，本修正草案列為第三項第三款要件。</p>
---	---	--