

交通部航港局
委託海商法修正之前置作業研究

期末報告

執行單位：中華航運學會
中華民國一〇三年五月

目錄

壹、	壹、輔仁大學海商法修正研討會系列紀錄報告	
	系列一：2012年11月15日輔仁大學	2
	系列二：海事限責	4
	系列三：海事國際私法(準據法、管轄、時效)	6
	系列四：租傭船契約草案及貨物運送章架構	8
	系列五：：貨物運送(運送責任)	12
	系列六：貨物運送(運送單證)、旅客運送、船舶拖帶	14
	系列七：海上保險及共同海損	16
	系列八：總則章 船舶章 船舶碰撞章 海難救助	18
	系列九：總結報告	20
貳、	二次座談會會議紀錄	
	一、 第一次座談會會議紀錄	21
	二、 第二次座談會會議紀錄	49
參、	招標須知等文件	
	一、 投標須知	62
	二、 申請書	66
	三、 投標廠商聲明書範本	66
	四、 授權書	68
	五、 契約書	70
	六、 委託研究計畫之研究主題及重點	84

壹、輔仁大學海商法修正研討會系列紀錄報告

系列一：2012年11月15日輔仁大學	
研討會大綱	<p>一、由鹿特丹規則論我國海商法貨物運送修正之方向</p> <p>(一) 鹿特丹規則之主要新增或修正內容供未來修正方向。</p> <p>(二) 鹿特丹規則仍面臨之挑戰</p> <p>二、德國海商法新修正之宏觀觀察</p> <p>(一) 德國海商法之修正背景</p> <p>(二) 德國海商法之修正現況</p> <p>(三) 德國海商法草案之體系架構</p> <p>(四) 德國海商法草案繼受之國際公約</p> <p>(五) 海商法現代化、國際化及簡明化</p> <p>三、海商法修正優先處理議題</p> <p>(一) 司法實務</p> <p>(二) 學術研究</p> <p>(三) 教學與考試</p> <p>(四) 各項資料分析總結</p> <p>(五) 結論及海商法修正優先議題之建議</p>
爭點分析	<p>一、海商法修正優先議題包括哪些？</p> <p>二、在繼受採納國際公約時，其採納之原則及方式為何？</p> <p>三、未來海商法修正，是否會將其範圍延伸至陸上階段？</p> <p>四、海上保險是否獨立立法，或仍納入海商法中？</p> <p>五、如何在海商法中，納入法律及管轄規範(現行海商法僅在貨物運送中有此規定)？</p>
建議條文	<p>一、司法院司法智識庫整編建議必須修法者：</p> <p>(一) 海商法案件涉外民事準據法及管轄之明文(及涉外民事法律適用法之配套規定)</p> <p>(二) 「遲到」損害賠償之責任限制</p> <p>(三) 次契約(sub-contracting)條款之效力</p> <p>(四) 載貨證券繳回性與目的地法律</p> <p>(五) 實際運送人之納入規範</p> <p>(六) 租傭船charter之性質、權益及統一</p> <p>(七) 海上貨物運送「推定過失」責任之確認</p> <p>(八) 責任限制(船舶所有人責任及運送免責及單位責任)之除外:故意或過失</p>

	<p>或重大過失。</p> <p>二、司法院司法智識庫整編建議_統一法律見解</p> <p>(一) 載貨證券背面條款之認定效力問題(至上、管轄及準據法條款等)</p> <p>(二) 貨物毀損滅失及遲到之損害賠償：目的地到達時之市價v.s 所受損害+所失利益v.s. 發票價格(FOB或CIF等)</p> <p>(三) 請求權競合所生之海商法適用問題</p> <p>(四) 適航性之認定標準及如何舉證</p> <p>(五) 載貨證券繳回性依目的港法律之準據法適用問題</p> <p>(六) 電報放貨與海上貨運單之性質及效力</p> <p>(七) 小提單之法律性質</p> <p>(八) 運送責任單一說及分割說</p> <p>(九) 貨損一年時效之性質及適用範圍：毀損滅失、遲到、請求權競合等</p> <p>(十) 英美法時效延長效力之承認及Without Prejudice之效力</p> <p>(十一) 海運承攬運送人之法律地位及海商法之適用問題</p> <p>(十二) 船舶買賣應經主管機關蓋印證明係物權效力或債權效力</p>
<p>可供未來修正之研究主題</p>	<p>一、我國海商法修正，在貨物運送上，如何融入鹿特丹規則相關內容？</p> <p>二、未來應如何修正海商法，使之具現代化、國際化及簡明化之特性。</p> <p>三、德國海商法修正內容及過程，有哪些值得我國未來修法之參考？</p> <p>四、我國海商法條文總條數一百五十三條，看似簡明，規範內容有待充實之處卻不少，如1974年雅典公約(旅客運送公約)及1992年油污染損害民事責任公約及2001年燃油公約等，均尚未被考量置入。未來修法之架構應如何納入相關國際公約？</p>

內容系列二：海事限責 (2013 年 1 月 18 日輔仁大學)

研討會大綱	<ul style="list-style-type: none"> 一、海事限責國際規範架構 二、發展現況 三、我國法規現況 四、研修草案綜覽
爭點分析	<ul style="list-style-type: none"> 一、現行船舶所有人責任限制為何要修改？ 二、船舶所有人責任限制為何要改名為海事求償及責任限制？ 三、原本三條文，為何擴增到六十幾條？ 四、為何要獨立成章？ 五、為何要將 CLC、Fund、HNS、Bunker、Wreck 等納入？ 六、跟現行法有哪些差異？
建議條文	<ul style="list-style-type: none"> 一、通則 <ul style="list-style-type: none"> (一) 適用範圍 (二) 最低強制責任，不得以特約減輕或免除 (三) 相關國際公約之參酌 二、一般海事求償責任限制 <ul style="list-style-type: none"> (一) 得主張責任限制之人 (二) 得主張責任限制之事由 (三) 不得主張責任限制之事由 (四) 責任限制金額 三、燃油污染責任 <ul style="list-style-type: none"> (一) 燃油污染之定義及責任限制 (二) 保險義務 (三) 對保險人直接求償 四、貨油污染責任 <ul style="list-style-type: none"> (一) 貨油污染之定義及責任限制 (二) 保險義務 五、有害有毒物質損害責任 <ul style="list-style-type: none"> (一) 有害有毒物質定義及責任限制 (二) 保險義務 六、殘骸移除相關責任 <ul style="list-style-type: none"> (一) 殘骸移除義務及責任限制 (二) 船舶所有人之補償責任及免責事由 (三) 財務擔保 七、責任限制基金及程序 <ul style="list-style-type: none"> (一) 基金之設立及設立後之效力

	<p>(二) 基金額度</p> <p>(三) 基金之分配</p>
可供未來修正之研究主題	<p>一、各海事限責公約之發展及適用方式</p> <p>二、我國應採 1976 年 LLMC 公約之方式(如何正確及完整之繼受</p> <p>三、保險義務及對保險人直接請求權</p>

內容系列三：海事國際私法(準據法、管轄、時效)(2013年3月27日世新大學)

研討會大綱	<p>一、海商法第 77 條：涉外事件之法律適用 二、海商法第 78 條第 1 項：涉外事件之管轄 三、海商法第 77 條：涉外事件之仲裁</p>
爭點分析	<p>一、為何國際公約多未規定準據法？ 二、我國海商法除貨物運送外，其他章節應如何納準據法？ 三、海商法與民法在適用上之關連。 四、為侵權行為基礎請求，是否仍有海商法適用？ 五、民國 67 年第四次民事庭庭推總會決議，對載貨證券糾紛，以其為運送人單方所為意思表示，認為無涉外民事法律適用法(第 6 條)當事人自治之適用。則載貨證券準據法應如何確認？ 六、民國 92 年第七次民事庭會議：載貨證券由運送人或船長單方簽名，其仲條款除足認有仲裁合意外，尚不能認係仲裁契約。 七、民國 99 年修正之涉外民事法律適用法第 20 條，第 43 條能否與海商法第 77 條配合？ 八、載貨證券之爭議，究應依債權或物權(涉外民事法律適用法第 20 條，或第 43 條)？</p>
建議條文	<p>一、海商事件訴訟之管轄法院 二、合意專屬管轄 三、不便利法院 四、外國海事裁判之承認與執行 五、海商事件準據法之決定 六、貨物運送、載貨證券仲裁特殊規定</p>
可供未來修正之研究主題	<p>一、不同海商事件(例如因船舶物權而涉訟者、海難救助、共同海損、海上保險、貨物運送、旅客運送、船舶碰撞、海洋污染等)之管轄法院、準據法，如何分別規定，是否須在海商法作特別規定？。是否以民事訴訟法規定為已足？ 二、海商事件管轄法院及準據法在海商法中，應獨立一章，或規定於總則之中？ 三、海商事件涉及大陸、香港、澳門者，其管轄法院及準據法之決定方式。 四、配合未來海事請求權責任限制基金之設立地，若設立地在我國者，我國法院有管轄權。 五、海商法第 76 條對運送人、港區作業人員、運送人之受僱人、代理人、履行輔助人提起侵權行為之訴，是否仍以違約之訴處理？</p>

	六、海商法與強制執行法、民事訴訟法相關規定間之適用關係。是否應在海商法作特別規定？
--	---

內容系列四：租傭船契約草案及貨物運送章架構 (2013 年 5 月 24 日台灣大學)

研討會大綱	<ul style="list-style-type: none"> 一、光船租船 二、論時租船 三、論程傭船(論航傭船) 四、是否在海商法中納入對「批量契約」之規定
爭點分析	<ul style="list-style-type: none"> 一、我國海商法對租傭船契約之規範，是否應作詳細規定，或仍尊重契約自由原則，僅作補充規定？ 二、海商法對租傭船契約應有哪些規範？是否將光船租船及論時租船獨立一章？而論程傭船納入貨物運送中規定？ 三、論程傭船契約下簽發載貨證券，其引置條款(incorporation clause)之效力如何？ 四、船舶租傭契約是否應以書面為之？(國際租傭船實務以 our word our bond，口頭為之即成立。)
建議條文	<ul style="list-style-type: none"> 一、通則 二、契約自由及名詞使用 三、書面要式 四、船舶出售及設定抵押、租約轉讓及轉租 五、船舶使用兼顧原則 六、光船租船定義 七、光船租船登記 八、光船出租人義務及責任 九、光船承租人義務及責任 十、租金支付及扣減 十一、 第不創設留置權 十二、 海難救助與共同海損 十三、 法定契約終止 十四、 光船出租人終止契約權 十五、 光船承租人之解除及終止契約 十六、 論時租船之定義 十七、 船舶狀況及設備供應 十八、 公證 十九、 於海上交船

二十、	船舶瑕疵
二十一、	解約時間及遲延交船
二十二、	交船遲延等損害賠償責任
二十三、	航程履約_論時承租人處置權
二十四、	通知義務
二十五、	燃油及其他航行營運費用
二十六、	貨物裝卸作業及費用
二十七、	載貨證券簽發及交貨
二十八、	論時出租人之運送人責任
二十九、	論時承租人契約終止權及損害賠償
三十、	船舶毀損
三十一、	共同海損及海難救助
三十二、	還船及公證
三十三、	超過租期
三十四、	租金支付
三十五、	租金遲延支付及其效力
三十六、	租約暫時中止_離租
三十七、	第租約當然終止_船舶全損
三十八、	租約任意終止_戰爭等
三十九、	論航傭船契約適用範圍及定義
四十、	準用
四十一、	特定船舶傭船_全部貨物
四十二、	傭船契約之移轉
四十三、	傭船載貨證券
四十四、	運費及另裝他貨
四十五、	傭船人選擇裝貨港之權利
四十六、	裝貨期間長短
四十七、	裝貨期間之開始
四十八、	延滯費期間之賠償及時間節省補償
四十九、	裝載與堆放
五十、	貨物快速交付及適運性
五十一、	論航運送人之航程注意義務
五十二、	偏航及替代港
五十三、	距離運費

	<p>五十四、 第五目第C6-20條(貨物之卸載)</p> <p>五十五、 貨物全損之運費</p> <p>五十六、 受貨人及論航傭船人之運費責任及運送人留置權</p> <p>五十七、 貨物怠於受領之儲倉</p> <p>五十八、 貨物毀損滅失責任及受貨人損害賠償請求權</p> <p>五十九、 論航運送人違約與障礙</p> <p>六十、 解約時間</p> <p>六十一、 其他遲延及違約情況</p> <p>六十二、 契約終止_船舶滅失</p> <p>六十三、 第論航運送人遲延貨損責任</p> <p>六十四、 論航傭船人違約與障礙</p> <p>六十五、 裝貨前解約、拒絕履約或裝貨不足</p> <p>六十六、 論航運送人之解約權</p> <p>六十七、 裝貨後要求卸載</p> <p>六十八、 遲延</p> <p>六十九、 貨物及裝卸所造成之損失</p> <p>七十、 論航傭船契約之解除或終止</p> <p>七十一、 傭船契約之解除_戰爭或類似風險</p> <p>七十二、 戰爭延遲成本之共同海損分擔</p>
可供未來修正之研究主題	<p>一、船舶租買契約日益盛行，是否納入規範？</p> <p>二、有必要把國際慣用商務契約(NYPE time charter, GENCON, Baltim 等)條文法條化(codification)嗎？若否，則何者應納入海商法中？</p> <p>三、租傭船契約之履行，是否不因船舶所有權之移轉而受影響？</p> <p>四、是否納入對艙位互換(slot exchange)、艙位租用(slot charter)之規定？</p> <p>五、因應在租傭船契約下簽發載貨證券(多式聯運、承攬運送亦同)，我國海商法是否納入運送人及實際運送人之規定(概念)。</p>
	<p>觀察國際公約的趨勢，他們如何規範哪些運送契約要受到強制法規的規範。在鹿特丹規則的相關文獻就有分析到說，在規範方式上有3種取向。</p> <p>(一)第1種取向就是所謂的單據取向(documentary approach)。大</p>

家所知的1924 年的海牙規則，就是以「有無簽發載貨證券」來認定有無適用強制法規。

(二) 再來第2 個取向，也就是所謂的契約取向（contractual approach），也就是判斷是否為海上運送契約，這是1978 年漢堡規則裡面所適用的一個規範模式。

(三) 第3 種就是所謂交易類型的取向（trade approach），視其是否屬於班輪運送或非班輪運送，如果是前者，也就是我們的定期航輪，那麼就有強制責任的適用，後者的部分就派出。

當然，這每一個取向都有所謂的優缺點；比方說單據取向，我想

鹿特丹規則在發展上，是整合了這3 個單據、契約和交易類型的取向來規範哪些適用運送人強制責任的部分。它一開始就適用海上運送契約，在鹿特丹規則第5 條即規定，本公約適用在海上運送契約，再透過同規則第6 條的排除規定，首先在第2 項的部分，排除了所謂非班輪契約，就是概念上的傭船契約，再加上一些班輪運送當中，有可能是已經類似於傭船契約的性質，比方說傭船契約的班輪或者是班輪運送，或者是船位空間租賃的班輪。透過上述3 種取向來界定適用範圍。

內容系列五：貨物運送(運送責任) (2013年7月23日輔仁大學)

研討會大綱	<ul style="list-style-type: none"> 一、海上貨物運送法現況及修法目標 二、修正草案基礎架構規劃 三、重點條文摘要說明
爭點分析	<ul style="list-style-type: none"> 一、海上貨物運送法應如何現代化，以減少爭議，並體系完備？ 二、應如何繼受國際海上運送公約？Hague/Visby Rules or Hamburg Rules 三、海上貨物運送法律在學術上及實務上常見的爭議有哪些？ 四、鹿特丹規則是否有參考採納之處？ 五、現行海上貨物運送法節在結構上有哪些問題？
建議條文	<ul style="list-style-type: none"> 一、對件貨運送契約之 二、適用對件貨運送契約條款之效力 三、運送人之受僱人、使用人等之抗辯及責任限制(喜馬拉雅條款) 四、託運人交運及貨物適運能力義務 五、託運人對貨物性質正確聲明之義務 六、危險貨物特殊規定 七、託運人之責任 八、甲板運送之適用 九、運送人正確交付之義務 十、貨損及遲延交付之通知 十一、貨物留置權 十二、怠於受領或受貨人不明時入倉及變賣 十三、運送人義務期間 十四、對貨物之照管義務 十五、提供適航船舶之義務 十六、法定免責事由 十七、舉證責任原則及舉證內容 十八、合理偏航 十九、未經同意而裝載 二十、遲延之定義及責任 二十一、賠償額之計算 二十二、實際(履約)運送人之義務及責任 二十三、運送人對其受僱人、使用人行為應負之責任 二十四、裝船前及卸船後(非海上運送期間)之運送義務及責任 二十五、貨物毀損、滅失及交付遲延之責任限制
可供未來修正之研	<ul style="list-style-type: none"> 一、貨物交付與託運人義務

究主題	<ul style="list-style-type: none"> 二、託運人責任 三、託運人不明或怠於受領時之入倉及變賣 四、運送人義務及責任 五、運送人責任基礎 六、責任限制 七、甲板運送及活動物運送 八、運送義務期間 九、船舶適航能力義務 十、法定免責事由 十一、舉證責任原則及內容 十二、賠償額之計算 十三、運送遲延之責任及責任限制 十四、裝船前及卸船後之運送人責任
-----	---

內容系列六：貨物運送(運送單證)、旅客運送、船舶拖帶 (2013年9月13

日輔仁大學)

研討會大綱	一、修正草案：運送單證節 二、修正草案：旅客及其行李運送章 三、修正草案：船舶拖帶章
爭點分析	一、運送單證：如何明定權利之轉讓、控制權及控制方？ 二、無單放貨之實務問題，如何在海商法中規範？ 三、運送單證應記載事項應包括哪些？ 四、運送單證對貨物明細、契約內容之證據效力如何？ 五、應如何規範電子運送紀錄？ 六、旅客運送與貨物運送有重大差異，不可準用貨物運送。 七、運送人之義務及責任(是否加重運送人責任？是否要求投保責任保險？是否提高責任限額？是否延長訴訟時效？) 八、客票之性質如何？解約權及票價退還？ 九、旅客之義務為何？ 十、船舶拖帶：是否納入運送章？或與海難救助合併？或獨立一章？ 十一、 拖船所有人、拖帶人之義務及責任 十二、 被拖船之義務及責任
建議條文	一、運送單證之種類 二、運送單證之簽發及流通、權利轉讓 三、運送單證應記載事項 四、運送單證之證據力(對貨物明細及契約內容證明之記載的效力) 五、提貨權利及控制權、控制方 六、運送人執行控制方指示之義務及權利 七、單證之繳回及補發(是否納入無單之條件及效果？) 八、電子運送單證之規範 九、旅客運送相關名詞之定義 十、客票之種類、性質 十一、 客票應記載事項 十二、 行李運送規定 十三、 解約權及航程中斷之處理 十四、 旅客運送運送人之義務 十五、 旅客運送運送人責任(含人身傷亡、行李損害賠償責任限制)

	<p>十六、 運送人之受僱人、代理人之抗辯及限責規定(喜馬拉雅條款)</p> <p>十七、 強制責任保險或財務擔保</p> <p>十八、 船舶拖帶契約之性質</p> <p>十九、 拖帶人之義務及責任</p> <p>二十、 被拖船之義務及責任</p> <p>二十一、 拖帶人及被拖船之受僱人、代理人之抗辯及限責規定(喜馬拉雅條款)</p> <p>二十二、 與共同海損、海難救助相關規定之關係</p>
<p>可供未來修正之研究主題</p>	<p>一、載貨證券 (bill of lading) 更名為運送單證？如何區分可轉讓之物權證書及不可轉讓之運送單證，如 sea waybill？</p> <p>二、考量運送單證之跨國流通性質，海商法第 60 條準用民法提單之妥適性？</p> <p>三、2002 年雅典公約對旅客及其行李運送有哪些規定應納入我國海商法？</p> <p>四、船舶拖帶契約之性質：承攬、僱傭、委任、混合契約？海商法是否強制規定或尊重契約自由？</p>

內容系列七：海上保險及共同海損 (2013 年 12 月 6 日世新大學)

研討會大綱	<ul style="list-style-type: none"> 一、海上保險章修正背景總說明 二、修正草案：海上保險章
爭點分析	<ul style="list-style-type: none"> 一、如何納入(調和)海上保險國際立法規範/體制/趨勢、契約自由原則、英國 Marine Insurance Act (MIA)1906、海上保險實務重要問題？ 二、現行我國海商法海上保險章所面臨之問題有哪些？如何更新並與國際接軌？ 三、各國立法體制有何參考價值？引入之範圍如何？ 四、在我國法院，保單準據法(e.g. English law)效力如何？海商法海上保險章與保險法、保單準據法間如何適用？
建議條文	<ul style="list-style-type: none"> 一、海上保險法律適用 二、海上保險相關定義及規範(含海事風險、範圍、標的、保險契約、保期間、最大誠信原則等) 三、保險利益及其效力 四、各海上保險保險標的(物)可保價值(保險價額)之界定 五、保險單之簽發 六、保險單之種類及定義 七、複保險之定義及補償規定 八、保險單條款在準據法下之效力 九、保險契約及保險單之轉讓 十、保險費及退還規定 十一、保險契約之解除或終止 十二、被保險人之義務 十三、保險人之責任 十四、除外之損失 十五、全部損失種類及定義 十六、委付之定義及效力 十七、委付之通知及撤回 十八、部分損失之定義及效力 十九、共同海損損失、分擔及救助費用 二十、單獨海損損失 二十一、補償金額之計算 二十二、損害防阻費用之補償 二十三、保險人補償後之權利
可供未來修正之研	<ul style="list-style-type: none"> 一、英國 MIA 1906 之內容與國際海上保險立法體制、趨勢之比較？

究主題	二、現行我國海商法海上保險章實務所面臨之問題及解決方案。 三、海上保險，本章無規定者，準用保險法之規定，似應再斟酌。(應考量海上保險章規範之密度、國際性、獨持性、契約自由原則)
-----	---

內容系列八：總則章 船舶章 船舶碰撞章 海難救助章 (2013 年 1 月 18 日

輔仁大學)

<p>研討會大綱</p>	<p>一、修正草案：總則章 二、修正草案：船舶章 三、修正草案：船舶碰撞章 四、修正草案：海難救助章</p>
<p>爭點分析</p>	<p>一、總則章應包括哪些內容？(船舶/船長/海員之定義、適用範圍、補充法) 二、船舶所有權移轉之形式要件為何？(書面？蓋印證明？) 三、船舶共有是否保留？ 四、船舶抵押權之消滅原因是否作特別規定？(船舶滅失、強制拍賣、徵用、徵購？) 五、海事優先權應採 1993 年公約？ 六、各項優先權之行使優先次序為何？ 七、</p>
<p>建議條文</p>	<p>一、本法適用範圍 二、名詞定義 三、補充法及解釋原則</p> <p>四、船舶所有權移轉之形式要件 五、建造中船舶所有權 六、船舶共有 七、船舶抵押權之定義 八、建造中船舶抵押權 九、船舶抵押權之設定及消滅 十、海事優先權之優先債權項目 十一、 海事優先權之位次 十二、 海事優先權之效力及消滅 十三、 船舶留置權 十四、 各項優先權之行使及承認</p> <p>十五、 船舶保全程序之定義及適用 十六、 船舶保全程序之聲請及實施 十七、 查封中船舶之放行 十八、 對被假扣押船舶所有人及光船租船人之保護</p>

	<p>十九、 船舶碰撞之適用範圍</p> <p>二十、 船舶碰撞責任</p> <p>二十一、 船舶碰撞過失之認定</p> <p>二十二、 海難救助之定義</p> <p>二十三、 海難救助之範圍</p> <p>二十四、 海難救助契約之訂定、簽署及效力</p> <p>二十五、 救助人之義務</p> <p>二十六、 被救助船舶及財物所有人之義務</p> <p>二十七、 救助報酬</p> <p>二十八、 救助人特別補償金</p> <p>二十九、 姊妹船間之救助</p> <p>三十、 救助報酬之分配(含船員)</p> <p>三十一、 對人命救助參與分配報酬請求權</p> <p>三十二、 強為救助不得請求報酬</p> <p>三十三、 提供擔保之義務</p> <p>三十四、 不影響海事優先權</p>
<p>可供未來修正之研究主題</p>	<p>一、海商法對船舶保全程序之規定，與民事訴訟法、強制執行法規定之關連性如何？與契約之管轄及準據法條款或仲裁條款之適用關係如何？若有衝突，是否以海商法規定為優先？</p> <p>二、船舶碰撞應採哪些或哪一國際公約？1910年碰撞公約、1987年里斯本規則？1952年碰撞民事管轄公約？</p> <p>三、我國海商法海難救助章與1989年海難救助公約規定之差異如何？</p>

內容系列九：總結報告 (2014 年 3 月 21 日輔仁大學)

研討會大綱	一、修正建議綜覽 二、修正建議各章節概述 三、修正建議自評 四、給政府研修團隊的後續建議
爭點分析	一、現行海商法本身之問題何在？ 二、海商法修正之策略作法為何？
建議條文	如前八系列之建議
可供未來修正之研究主題	一、海商法修正建議之五大目標：軟硬兼施、船貨兼顧、權義平衡、法理兼備、國際接軌 二、海商法修正建議之四大核心指導：現代化、減少爭議化、体系完備化、最適修正化

海商法修正第一次座談會 會議紀錄

主辦單位：中華航運學會、交通部航港局

時間：民國102年11月15日(五) 13:30-17:10

地點：國立臺灣師範大學綜合大樓 509 室國際會議廳

中華航運學會 張志清理事長：

我們今天的座談會是受到航港局的委託，事實上航港局非常的重視這樣的一個修正。那今天各位的發言我們都會做記錄，然後會做為我們下個星期五跟航港局這邊討論怎麼確定，確定之後我們就會再走下一步，在十二月十三號會再辦第二次座談會，把我們的結果跟各位報告一下看要怎麼做。我現在很榮幸的請我們祁文中祁局長幫我們致詞，做政策宣示。

交通部航港局祁文中局長：

張理事長、梁理事長、陳校長、張教授、王教授、饒教授還有我們各位業界的先進，大家午安、大家下午好。我想首先還是以非常感謝的心情感謝大家能夠撥空來參與我們中華航運協會的一個座談會。我們也希望說從今天開始我們政府行政單位開始要努力來開啟我們海商法修法的重大工作。我想很抱歉這其實是政府早就應該要著手來做，但這一個在我們的體制沒有改變之前，管理單位其實大家都很清楚他是分散在我們四個港務局，他們可能是政企並不分，所以他們的著眼點可能是在港口的營運發展，對這些基礎研究可能比較沒有太多的時間以及足夠的人力來做。政企分離之後，航港局其實是去年三月一日掛牌，事實上不瞞各位，到目前為止交通部的組織法也還沒有過，所以航港局目前是用暫時規則的方式暫時運做，人力還沒有很到位。但是我們覺得這一部大法再不趕快啟動，可能對我們的整個發展會有很大的影響。

大家都了解海商法從民國八十八年大修到現在已經有十四年，這中間隨著科技的進步包括電子運送單證，及戶到戶的複合式運輸、無單放貨等等海運的運送模式，都是當初修法的時候無法預知的。現在很多的海運商業運轉模式也隨之不一樣。國際法規從海牙規則、海牙威士比規則、漢堡規則到現在的鹿特丹規則，成為新的規範，雖然它還沒有獲准生效，但是鹿特丹規則已經有二十幾個國家簽署，這也是代表在國際上海商法發展的方向，我們確實已經有一點點落後了，所以我們應該海運的發展會覺得國際化、要跟世界接軌，所以我想針對鹿特丹規則的研究及相關的規範，未來也會是我們海商法的一個重要參考依據。我也非常感謝輔大的黃教授，可是今天他沒有來，但事實上這個海商法我個人是在航政司司長任內是從輔大黃教授領導團隊開始參與，我印象很深刻那一次去參與他的第一次專家學者座談會我也提到說我們初步研判我

們希望把它定為一個五年計畫，也就是說非常感謝輔大黃教授他從去年開始預計在明年上半年他就會有一個輔大他們工作團隊的一個草案，我們本來想在那個時間在銜接我們行政單位的一個研究計畫，但是後來我們覺得說或許我們可以平行重疊就開始來做，所以我們就跟中華航運協會也感謝我們張教授的同意協助幫忙，我們就提早開始。我們的目標就是希望說可不可以我們大家共同來努力，因為這牽涉到的層面實在很大，我們可不可能 103 跟 104 這兩年在張教授領導團隊努力之下，我們大致上整個海商法各個章節草案先出不能研擬出來。

我們也了解這些草案各界期待不同，各個學派也有所差異，所以我們也希望 105 年我們用一年的時間針對海商法的架構去把分幾個重要的章節或幾個重要的族群，我們來辦理系列性的一個座談會、爭取各方的意見，讓我們的研究成果可以做一個整合性架構的呈現。目標我們希望說我們行政單位的版本是不是能夠在 104 年底出來、105 年能夠整合之後端出來進入交通部的法制程序，目標我是希望 105 年底就能夠交通部的法制程序完成送到行政院，行政院審核之後就要進入立法院。樂觀的期待在各界的期盼之下，立法院如果順利能夠排入議程，我個人是希望在 106 年我們這一個海商法第二次全盤翻修就能夠公告實施。這是我個人針對推動海商法修正的想法。但是我會覺得還是再次表示感謝張教授這個團隊，因為我們行政單位能夠提供的經費其實是非常有限，後續有三到四年，因為我們這個是五年計畫，我想我們也在這邊承諾行政單位除了感謝大家努力之外行政單位能在預算上能處理的部份我們一定會全力來爭取來支持，也希望我們各界，因為見事情只有一個團隊是做不來的，各界的聲音我們希望能夠在大家的協助之下逐漸的去彙整，盡量提供給研究團隊。

我也認為在研究團隊的進行當中雖然他會包裝多次的專家學者座談會，分別在期中報告前、或者 final report 之前都會有一些座談，但是恐怕還會有一些議題不見得能夠在研究計畫結案之前就完全處理，我以我們也預留 105 年的系列性的分章節的專家學者座談，我也希望大家能夠持續在這五年計畫裡面好好的共同努力把這一部海上大法能夠修到至少有國際水準，這是簡單藉這個機會跟大家請求也謝謝大家今天的出席，謝謝。

中華航運學會 張志清理事長：

接下來報告分成十大部分，第一個是流程的說明，第二個是修正主要的大原則，三是修法策略怎麼做，四是章節架構，五是草案撰擬之構面，六是草案怎麼撰擬整個構面，另外還有一個是繼受立法跟國際公約的問題還有修正的時程，審查方式、團隊如何組成跟主要議題。然後我們看一下這樣我們今天大概辦了座談會之後我們打算在 11 月 22 號早上和航港局的長官來座談一下，看看我們將來今天座談會的結果怎麼樣去定位，然後包括局長指示五年，這裡面行程怎麼做出來，最主要是說我們希望能在年底前好像航港局有計畫年底要公開招標，我們打算提出一個修法方式建議把他聚焦之後對整個團隊的資格、海商法修法重點等等，做出來之後，在 12 月 13 號在同樣的地點、同樣的時間我們再辦第二次座談會，把 11 月底的整個共識提出來供大家討論。這時候我們會很具體的告訴各位要怎麼做，請各位再多給我們一點意見指導。

再來是修法的原則，基本上這個並不是我個人的意見，因為我最近幾個月來一直在看各位老師各位專家的一些文獻、論文，我看了不少文獻，這是我整理出來的他們的意見。

1. 安定性，就是說我們法治上如果可以解決的話就可能不再修正，但是有問題還是要修正，

第一個就是法律本身要追求安定性。

2. 確定性，因為現行條文有些缺點，很多的文章、文獻探討很多，需要給與修正改善，剛剛梁教授也有建議，等等請他來指導一下。就是說，有些我們這一部大法可能要修花五年，可是中間如果可以很快的在某些確定性上面要修正的話，事實上是可以先做一部分，這個可以建議，在包括旅客運輸、包括貨損舉證等等。
3. 洞察性，就是說我們海商法當然要用在實務上的問題，有些問題實務上沒有辦法解決的話海商法必須要提供一些解決方案，這個是我們要解決整個的運送糾紛或是一些海事的問題。
4. 前瞻性，因為現在包括鹿特丹規則它已經講道說有些運輸安全變得很重要，包括911攻擊、包括海盜事件等等，運輸效率也很重要，包括貨主要幫忙不是只有運送人的責任，這是一個前瞻性的問題我們必須要去做處理。
5. 國際統一性，因為我們要跟國際立法接軌，事實上經常有人再問說我們要站貨方國或船東的立法來看，事實上這個問題應該要跟國際接軌，因為國家利益、在海商法上的利益應該是要跟國際接軌，因為如果專門在保障船東的話，外國的原告可能不會在台灣提出索賠之訴，反而對台灣船東不是那麼的好。所以我們要不要再增加運送人責任，這要跟國際接軌而不是看我們的船東要不要增加運送人責任，這個是很重要的。
6. 現代化，我們現在的運輸在海牙、海牙威士比規則、漢堡規則都講到很多新的運送實務，這些運送實務我們包含多式聯運、運送單證、電子商務，最近還有海運承攬運送業，這些都有，我們要不要在把這些考慮進去。

在修法策略上當然我這個只是歸納上次在海洋大學的時候很多老師也提出來這些修法策略，到底是我們要最大化、全部翻修過來，還是極小化，有些要修的修，沒有太大的問題就不要修，就是可施行化。

分工的方式因為海商法大概一百多條，但是他的內容實在真的是太多，因為譬如說我們船舶所有人責任限制三條而已，但是後面的是好幾個國際公約，所以這個並不是三條就只有三條的工作量，他的工作量很大，所以我們是要一個團隊然後再分主題來做，還是要說分四個案子四個時間來做，分四個案子的話海上運送、海上保險與共同海損跟其他類，其他類包括國際私法、是用範圍及仲裁等等，這些可以討論一下，我這是提出來供各位做一個參考。我們在修法的時程裡面是要分批修正、一次修正完整還是有折衷的，各位等一下可以提供一點意見。

這個四個案子的內容當然這個等一下會把他的章節一起弄出來。第一個海事類包括船舶物權、船舶所有權、抵押權和海事優先權，船舶拖帶、船舶碰撞、海難救助、船舶油污、船舶所有人責任限制、船舶強制執行。海上運送的部分基本上分成四個部分，件貨運送、傭船契約、光船租賃、旅客運送，再來海上保險、再來其他，這個等一下會講到章節的部分。

第一章是屬於總則當然就沒有問題，這個在適用範圍跟民法接軌方式。第二章是海事編，第一個船舶物權裡面包括所有權、抵押權、海事優先權，另外一個船舶共有的部分，共有因為一直以來都不太有用，是不是要把他刪除回歸民法的規定，民法的共有在第817條至第831條，就不要在海商法規定，因為最近有人來申請解釋這個方面的問題。另外船舶拖帶現在法律是在海上運送的部分，要不要放在這邊，因為他跟海難救助有點關係。第六章是船舶油污民事責

任，這一部份有國際公約，我們台灣也有海洋污染防治法，這個是環保署主轄。所以要不要在海商法規定，可以討論。第七章船舶所有人責任限制，再來就是強制執行的部分。第九章規範件貨運送及載貨證券，這是海牙規則、海牙威士比規則之規範。包括定期航運及傭船契約之下所簽發的載貨證券，故受海牙規則所管轄。第二個部分是傭船運送包括論時及論程傭船，這個是船東還是有派船長的，所以跟第十一章光船租賃是不太一樣的，所以這三章要把他分開來。第十二章才是旅客運送。再來海上保險的部分。海上保險包括船舶貨物責任保險，這個當然有些老師有建議說海上保險事實上跟海商法不太一樣，所以很多教海商法的老師一直都沒有在海商法課中教海上保險這個部分，是不是要把他獨立立法，這個可以討論。第十四章是共同海損。在第十五章大概就是適用範圍，因為在海牙規則、海牙威士比規則，大概他在最後的幾個章節都有討論到一個國際私法的問題、仲裁、適用範圍的問題，怎麼適用，所以這個列第十五章。第十五章就是所謂的附則。

根據這個第十六章，每一章都要做成這樣的一個草案的構面，所以等於說剛才局長說104年要做出一個章節的條文：

第一個國內外立法的現況，我這個是以船舶碰撞為例，因為他比較簡單，就是說，包括1910年的船舶碰撞公約，里斯本規則，我國的法律適用的情況大概這樣分析一下。

第二個部分大概是說主要的議題，就是說問題在哪裡。前面的大概整個前言部分大概把他描述一下，然後主要議題是前言大概有什麼問題然後和國際立法趨勢怎麼樣。這一部份我在這一份報告第十有一些例示，當然就不在重複，但是說就是這些問題在哪裡，大概裡面包括船舶與非船舶之間的碰撞要不要列進去，或者是否建議強制保險。最重要還是相關文獻的回顧，因為我們的修法不該是由這個團隊從頭，因為很多的專家學者已經做了很多的文獻，文獻的討論都很重要。這一些文獻本來就是該整理出來，不是說要照抄，只是說把別人講出來的論點，

第三的部分，我國應有的對策要怎麼解決，這些問題都要整理出來。所以這個工程還滿浩大的。

然後再來我們第三個解決之後，我們提出一個修正的條文的對照表。這個也是參考很多的專家學者，包括陳猷龍陳教授他上次在海大的時候也講到我滿感動，他講的真的不錯，因為繼受立法的部分要怎麼樣繼受立法，當然是國際公約也滿重要的，然後事實上德、日然後他們跟我們是成文法，他們包括中國大陸，怎麼繼受國際公約，也可以參考一下。當然英、美兩國他們的立法趨勢在什麼樣，然後是不是要針對要跟國際接軌，因為有時候我們在抄國際公約的時候，還真的是好像還有一點民族自尊，還不要全部抄，問題是你們判斷的到底正不正確，人家已經討論出來。要不要照抄，或者抄了好幾個版本的國際公約，最明顯就是我們的船舶所有人責任限制。你可以採用兩種沒問題，但是你要有一個主一個從；然後同一個主題避免繼受兩種公約，這個也是可以討論的。

民國八十八年所修正的海商法，事實上是以海牙威士比規則為準，然後一部分採用漢堡規則一點點。中國大陸他也是這樣子。漢堡規則跟鹿特丹規則有一部分不是真正涉及運送人的責任，而以解決現在的運送實務問題為目的，所以這一部分若為合理，我們是不是可以採納？我們是否採漢堡規則和鹿特丹規則，而我們翻譯國際公約的時候經常翻譯得有點問題，是要翻譯之後再尋求解釋，還是要正確解釋之後再中譯。陳猷龍教授認為用我們自己中文來翻譯比較好一點。有時候即使是全部繼受公約的話，他也只是個條文而已，在適用的時候還是有法官、

律師、原告被告他會對一個條文做解釋。所以我們繼受公約語文要不是比較準確，還是要完整一點，避免斷章取義，這個可以討論。並可討論對國人，公司或是國家來比較有所保障，這個保障的部分要不要考慮。當然不能說為了保障我們國家從事利益而就去修改他，因為要跟國際接軌，但是有些是包括公共利益的部分是不是要提供一些保障。

第一年因為各子題的修正提出修正條文就是剛才整個講的第五個部分構面，有四個構面，用出來，然後第二年就召開一些公聽會，做出一個修正版本，這也是符合局長剛才所指示的。因為在第一年第二年要提出行政機關海商法修正草案的版本。將來團隊做出來還要召開公聽會，聽聽大家意見。第三年才提交到行政體系及立法體系來做審議。

審查的方式包括提交行政體系之行政院的法規會或到交通部的法規會，審議方式：第一個，要條文的逐條審查，還是用以主題為單位來審查。共有十二個章，但不只是十二個章，裡面還有很多子題，例如件貨運送契約、傭船運送契約。或是一條一條審查。各有優缺點。

張新平教授講過，我們八十八年海商法修正過程中有一個很大的問題，就是大家審查之後都用口述，行政機關就很累，回去就要開始整理，整理的時候不曉得教授講的是怎麼樣，因為口頭講得比較快，寫下來就很難。希望這審查之後能夠事先準備書面資料，討論，包括適用的法條的疑點、各疑點的得失、採取的見解跟理由，能夠這樣的話比較正式，整理資料也比較好。最大好處就是說不會每次講得都不一樣，因為審查可能會好幾次，講不一樣可能整理起來就很難。

團隊如何組成，我是這樣想，這只是三個方案。第一個，我比較不建議是交通部航港局來成立修法委員會負責修法，這個可能不好。但是我還提出來。第二個是航港局委託研究提出修法草案，另外成立一個審查委員會或者是小組審查內容。團隊成員包括學術界、法官、海運產業等。

交通部航港局祁文中局長：

首先當然需要感謝張教授領導的團隊，有關這個修正期程、海商法修法的部分，我以張教授這個團隊的建議為準。我剛講的是說，我在輔大那次座談會我就有這樣的一個想法，設定五年計畫。但未來整個修正期程我想這差異不大但還是以整個團隊最後的建議。第二個就是審查的這個方式，事實上我想原則上也可以提出一些建議，未來的法制程序進入剛剛這個第十四頁所講修法團隊如何組成。事實上目前這一個法令大概就是由航港局他要草擬完成，草擬過程中有關業界、學界意見的彙整在草擬過程中就要充分的諮商，這些條文草擬完之後是報到部裡，部裡面他會處理的就是跨部會協調事項，以及進入法制程序，所謂的法制程序就是說業務司他如果說認為有必要召集跨單位的協商，協商完如果有修正，他會退回來請航港局來修正，修正完之後如果 OK 有共識之後，他會進入法制程序，就是提到交通部的法規委員會去審查，審查通過之後就提報到部會報去做確認，就直接要報到行政院。我會覺得剛剛所講的所位的審查方式，因為這個海商法跟一般的法有他的差異性，所以我會建議說未來委託研究的案子裡面也可以針對這一部分提出建議，到底是要依循往例是要逐條文來審查，還是說有議題式的審查，我想這個應該是航港局也好、交通部也好，或者甚至是未來進到行政院之後，都可以提出一個建議。所以這部份我想原則上還是開放讓未來的這一個研究進行當中認為怎麼樣去處理比較好，

比較重要。研究進行當中的幾次專家學者座談會，或者是說在研究成果出來 105 年辦理，105 年當然不是由研究團隊來辦，可能就是由交通部或者是由交通部航港局代辦腹稿的方式來邀請各界來這個意見交換，這些未來都會當作這法制作業裡面的一個附件。我想大致上第一個就是說整體性來看剛剛張教授所講的這個架構，我們覺得都非常期待，聽聽看大家有沒有更好的意見也可以供給團隊參考，謝謝。

海國法律事務所 張天欽所長：

各位大家好，因為主持的張教授要我稍微表示一下意見，我想是不是可以打到第十四頁，這修法團隊如何組成，我看我們這個法本身是到底要修到什麼程度，尺度到哪裡，然後再來決定你要用一、二，因為三大概是不要的，三如果你委託研究就是委託研究如何委託，所以大概是一跟二兩案，看起來是這個樣子。如果是這樣的一個情況之下，我們就會建議說如果小修的話航港局可以自己成立一個修法委員會，因為當時在我們通訊傳播委員會成立之前，院長指示政務委員，政務委員就指示我，因為我剛好是科技顧問組的顧問，指示我要四個月完成兩個法，一個基本法一個組織法，這都是以前沒有的啦，院長後來改成要兩個月完成，所以我大概五十天我就交稿了，所以如果你小修我認為其實航港局自己就可以吃下，這是我的第一個看法。

第二個看法是航業法我們也才剛修過一些航業法，其實航業法的一些修改我因為沒有被邀請，但是我覺得航業法比海商法更重要，我為什麼會這樣講，因為鹿特丹規則到目前為止因為我們有一個國際的律師的一個類似大概 GROUP 在互相連絡，大概共通的意見是如果美國不批准、如果中國不批准，大概鹿特丹規則就沒有機會去執行。但是如果美國或中國有決定要接受的話，大概也一定會接受鹿特丹規則。如果是這樣子，我就會引到我的第二個理由去，因為你在接受那些公約，因為那些我們海商法基本上就是公約，只是你要選什麼公約而已，選公約在國際上來說的趨勢越來越趨近於一個看法，就是各國不能保留，接受就是全盤接受，以前海牙的規則、威士比，還有說你對某一些特殊的你還可以保留，現在幾乎的看法都是沒什麼好保留的，所以我的個人的看法，因為基本上都是公約，你台灣不但不能獨立於世界之外，而且你因為你的地理位置在世界財富從歐洲移到美洲，現在是從美洲移到亞洲。所以中國什麼時候崛起什麼時候會變成最強的國家，反正第一第二名大概就是美國中國。我們剛好是他的核心區，我們不可能自己創造自己的法律，所以接受國際公約是我們責無旁貸的事情。

如果接受國際公約的修法，我要跟航港局局長建議你們可以考慮採第一案，只因為只要有幾個強有力的人能夠去主持這個草案的修法，然後 whole team 進來研究，很快國際公約大概也很快就跟國際就接軌，這是我會比較建議的。你現在的海商法又經過不管 74 年開始修的第二次修正到 88 年才通過，或甚至到現在其實我要報告的是我旁邊的是黃大律師，因為我們海商法的律師大概就這幾個，大致上來說已經在實務界已經塵埃落定，現在需要的是國際接軌，所以我會比較建議用第一案來做處理，這個就請局長考慮一下，謝謝。

交通部航港局祁文中局長：

非常感謝，事實上我前面的工作就是交通部的航政司司長，任內其實我們修了航業法、船員法、船舶法還有相關的一些子法，都在半年之內就修完，在修的過程其實我們發覺我們的國內法還是有很多沒有跟我們的國際法接軌，航業法、船員法、船舶法是已經修好了，跟大家誠實以報，還沒有修好，只是我們針對比較沒有爭議而且有共識比較重要的部分處理完，我們就先讓他完成那一個版的修正然後繼續完成他的子法，來應我們海運業界運作的需要。事實上法從修好端出去那一天就是準備第二次修法，當然我們也會考慮到剛剛所講的安定性，但海商法事實上我在司長任內我們就認為這件事情是在業界的這一個需求之下，我們早就該做了。做這一件事情我們目前交通部跟部屬單位的合作關係啊，事實上是要由部屬單位他去把他研擬完成，部裡面因為基於人力的限制，他大概只能協助做跨部會協商跟法制程序而已。所以事實上在去年交通部航港局跟交通部航政司就已經為了海商法成立了一個工作小組，我們不敢稱之為修法委員會，我在司長任內我就由同仁的這一個個人資料去看，只要有修過海商法就通通找來，我就希望成立一個類似委員會的，但所有的人都低著頭進會議室，頭都不敢抬起來，因為大家說在學校有修，但是現在要他來談海商法，大家都沒有足夠的自信，所以我們才會覺得說我們需要尋求外界的一些協助，所以我們才會由輔大的基礎研究再加上後續我們需要啟動這些研究，未來我想航港局跟交通部會共同來組成一個所謂的工作委員會，隨著這個研究的進行，當作 counter part 的進行式，也跟著來成長，等到105年要去開座談會的時後恐怕那個時間點行政單位就必須要有所取捨，因為有些時候是要去做處理了，而不是.....如果當然最好就是我們業界尋著最佳共識對我們來說是最簡單的，如果說還有一些需要行政單位來做處理，我想到了105年就該扛起這個責任了。這件事情其實我們部裡面目前是由我們政務次長他親自在督導，所以我想有關行政單位的部分跟我們的配合我們一定會隨著這個計畫的進行更為密切，非常感謝，謝謝。

張訓嘉律師：

我是中華民國律師公會全國聯合會張訓嘉律師，我個人從事海商法方面的工作也有三十三年以上，這就是說目前當然這個就是說還在法院還是辦一些海商法的案件、訴訟，這個就是說事實上上次的修法，在實務上還是有很多問題，並不是說我們沒有問題的，因為我們海商法的修正常常就是可能一些海商法的學者在那邊修，事實上這實務的問題還會牽涉到訴訟，需要一些訴訟法的學者一起來參與的，舉個例子來講，這一個譬如說有關船舶的扣押，船舶的扣押這一個在台灣的法院的實務，債權人你要扣押一艘船，你必須要講說登記船東叫什麼名字，除了這個以外，你還要講說他的負責人叫什麼名字，他的公司的地址在什麼地方，這些你都必須要表明，你沒有表明話怎麼辦？在實務上曾經有一個這個很天才的，他不曉得他法代的名字，他就寫說他是 John Smith，這個英國的菜市場名，就是隨便寫一個名字，甚至他還有寫 Mr. Chairman，法院就這個照裁給他，這個就是裁出來就是我們就讓很荒唐，哪有公司的法定代理人就做 Mr. Chair man?可是，就是這樣裁出來了，這就是因為我們的制度太過僵硬，以至於讓債權人要扣船的時候非常的困難，所以這個其實在英美都是用對物訴訟來處理，船舶本身就有人格，可是我們修了那麼幾次，從來沒有想過這一類訴訟法搭配的問題，所以這一個在實務上這問題還是存在。

再來這個所謂的這個背面條款的問題，剛剛主席有提到這個最高法院六十七年第四次的民事庭會議的那個決議，是不承認背後條款的效力的，有很多學者包括我們老師柯澤東教授都很強力的主張，是不是應該要承認背後條款的效力，這個問題是這個也是很有趣的，因為你承認了背後條款，現在以我們大部分案件都跑到倫敦，跑到倫敦去訴訟、去仲裁，大概會有這個結果，你說國人，其實不管你是 forwarder 還是運送人還是貨方，其實都是非常不方便的，所以這個就是說外國的法院認為他背後條款承認效力是有他的因素，你要講難聽一點有他的陰謀在，他要把全部的案子弄到倫敦去，所以這個我們的這個制度，你基本上你要讓整個大家仲裁、訴訟，都願意到台灣來要讓扣船在台灣很容易，所以談這個圍繞在海商法的這整個才能夠把所有的意志往台灣去集中，如果說這個認為說全部這個就是說承認他背後條款，整個都跑到外國去了，所以這中間有很多在訴訟實務我們律師碰到的去反思，覺得說這個牽涉到其實很多牽涉到訴訟法的問題，這是我初步先做一個建議。

中華航運學會 張志清理事長：

謝謝張律師，因為他們第七個部份有講到說不只是扣船，很多學者講說要不要引入對物訴訟，引的原因是在於扣船不太容易，所以很多案子都不會在台灣在提起索賠之訴。

臺灣海商法學會 梁宇賢理事長：

祁局長，我們張理事長以及各位先進大家好，我能夠有這個機會參與這個盛會，非常感謝，關於海商法的修正的座談會，修正的方面的議題，那麼這一方面相當的重要，最近幾年來我們國內海上海商法案件稍微少了一點，因為這樣的結果導致考選部要考律師或者法官，要將海商法這個科目取消掉，台灣四周環海，海商法對台灣非常的重要，有關海商法產業也非常的多，不可因此這個因噎廢食，所以後來才勉強把海商法列入未來選考的項目之一，這個當然大家在座或者及各個有關方面的人努力的結果。

就海商法體系結構言，我國海商法法典的體系制定之初，係參酌德國商法第四編海商，及日本商法第四編海商而來。此與英美法系就有關海商事件分別制定多種專法情形迥異。當時德國商法海商篇共十章即第一章總則；第二章船舶所有人及船舶共有；第三章船長；第四章物品運送；第五章旅客運送；第六章冒險借貸；第七章海損（分共同海損及單獨海損、船舶碰撞之損害）；第八章海難撈救及救助；第九章船舶債權人；第十章航海危險之保險。至於日本商法第海商篇共分七章即第一章船舶及船舶所有人；第二章船員及船長；第三章運送；第四章海損；第五章海難救助；第六章保險；第七章船舶債權人。惟第二次世界大戰後，日本曾受美國的統治，立法多趨向美國化，另訂有海上運送法、國際海上貨物運送法及海上保險法。

中國大陸於一九九二年亦通過海商法，共計十五章，其體系章節大致與我國海商法相近。中國大陸是近年來的海運強國，為世界第二大經濟體，未來國際海運公約如鹿特丹規則等，倘無中國大陸及美國簽署，很難付之實施。我國與中國大陸的海商法體系相似，方便雙方溝通交流。那麼海商法呢，在台灣是非常的重要，這一次，我們的交通部航港局局長有這個宏圖、有這樣的觀念想要做這個修正計畫，那麼尤其也請我們張志清理事長做這個專題的報告，專題的

報告他做得當然詳細，非常詳細，是一個很偉大的工程，當然要花很多的時間，曠日費時，我個人想，當然這個偉大的計畫我們剛才局長也提到過，前後延到 106 年然後再經過行政院的審議，部內、交通部內的法規會，然後跨部會的座談，然後再送交行政院，然後送到立法院。不曉得何年何日！現在的立法院的立法效率又非常的低落，在這個修法的過程中，立法委員四年一任，以前三年現在四年，一下子就又改選了，案子又重新停擺了。

所以我個人的看法有兩個方向，第一個那麼我們張志清張理事長他提了這個一個我們修法的這個這樣的做法，一個大工程做法，當然是長遠的那麼做。另外的我們有比較急切的，我個人的看法就是就修訂的幅度言，小幅度與大幅度的工程並行。小計畫呢，我們知道我們的海商法民國八十八年修正後到現在已經十四年了，再一兩個月就是 103 年，這十五年，我們在這十五年來，我們海商法裡面很多窒礙難行，很多和國際規定不太符合，需要那一些條文，我想國內的學者或者律師或者怎麼樣都有建議於此。這些條文呢，我們趕快把它修，也就是說不到十幾條。現在很多各各章節裡面有一些條文窒礙難行和整個社會國際漸漸不符合了，大概抽出來十幾條我們一兩年內即刻成立即刻送立法院來修改，這樣就很容易了。另外大方向的計畫呢，剛才裡面張志清張理事長寫了這麼多，也就也很透徹，這樣呢我們要做的大工程當然要三年也好五年也好，我們用這樣的來繼續做。這兩個大計畫、小計畫並行，大計畫當然要做怎麼樣的團隊，要招標或者怎麼樣，另外一個做法。如果是大計畫的話，我是建議我們也不要一次送交這個立法院或者是行政院，因為這樣的話很難通過很難。因為我們現在的行政立法院各方面下令要修法要辦的事情很多，我們可能在大計畫裡也要分輕重緩急，逐步的推上來，這是我個人的幾個淺見就是說，我們要有兩個計畫，一個小計畫，目前急迫需要的幾個條文我們即刻要修改，一兩年內即刻付諸實施，然後呢我們整個能夠對我們的海商法有重新一個新的面目，能夠至少不會外國人看到我們的海商法外國我們海商法好像相對的落後，比較的不好。這是第一個做法。這個做法大概是小團隊、小單位看怎麼樣，這個我們裡面的張志清理事長的裡面說由法規委員會或其他什麼委員會或者怎麼樣不必要什麼招標就可能很快的成案，然後因為我參加過公司法的修正會議，公司法幾乎每年都在修正，世界一變動，公司法就修正啦，但是我們海商法當然我們不希望這樣每年修正，但是已經十四五年了，我們總要把現在問題實施很難實施立刻解決。怎麼樣用怎麼樣快速的方法達到這個目的，我們如何把我們流出去的仲裁的案件、海外的訴訟案件如何拿回來，這是當前我們最重要的，用小計畫一兩年付諸實施。至於大計畫，我們兩個案件同時並行，沒有這個優先，只是送院送部的次序而已。另外計畫我們還是進行的去做，這是我個人在這個計畫裡面提到的。張理事長所提的裡面其實也很多很詳細的，另外剛才我也看到張新平張教授提的一個計畫也很多，黃裕凱教授也提了很多修正的案子，當然已後是如何整合，大計畫的問題。所以我現在主要提出來的就是說我們要希望能夠有一個小計畫、一個大計畫並行，去處理。小計畫盡可趕快解決我們海商法目前窒礙難行很難做處理。最後就章節條號之次序言，章節條號次序不變動，增加可以「之一...」處理：章節條號之內容如有刪，則在其下括號記載刪除即可。這是我今天拋磚引玉提了這個提議以後大家在談的時候我看看有什麼再提出來，謝謝。

輔仁大學法律學系 陳猷龍教授：

祁局長、張理事長、梁理事長、王教授、張教授、饒教授還有在座各位關心我國海運事業及海商法修正的學者專家，大家好。上一次我在海洋大學有做一個 power point 很漂亮，剛剛張理事長說他很感動，這一次來不及，不過我有寫個發言稿，內容我將來再補充。我覺得我們對於這一次海商法的修正大概都有共識，就是應該要加強跟國際接軌。要怎麼樣接軌？其實有一個前提問題，那就是適用法律的問題。我們現在比較沒有跟國際接軌，其實關鍵在於海商法第五條：「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。」各位知道，國際公約不是我國的法律，所以不當然可以適用，只能當成民法第一條的習慣，所謂習慣就是海商界的慣行，海商界碰到相同事件都有當然依循的確信，這樣的習慣，就稱為習慣法，我們才可以拿來適用。但是習慣必須要在我國法律沒有規定的時候，才能適用，因此我國海商法的規定如果比較簡略，我們的其他法律，譬如民法上的相關規定，就可能必須先適用，因此在訴訟時，如一方主張適用國際公約，而他方主張適用我國相關規定時，就可能發生法官依海商法第五條規定，認為無國際公約適用之情形。我國相關規定與國際公約競爭適用的情況，就會經常發生，這是我國海商法無法與國際接軌的主要法律障礙所在。所以我們如果要加強與國際接軌，第一個要克服的就是這個障礙。如何克服呢？個人以為，唯一的方式就是我們海商法規定周詳一點，這樣跟其他法律競爭適用的機會就會減少許多。這個當初中國在制定海商法的時候，他們也是基於這樣的考慮，所以把國際公約的主要條文都繼受過來，因為基於特別法優於普通法的原則，如果海商法有規定，就優先於其他法律的相關規定而適用，衝突性少了，和國際公約就會比較接近。所以如果了解這一點可能要局部小修的這個建議就會比較少，這次應該可以稍微大幅度的修正。但是到底大到什麼程度，我們可以由國家尊嚴來考量。為什麼提到國家尊嚴呢？我們看看我國的海商法，船舶、運送...，當然裡面還有很多問題剛剛張理事長都有提到。但各位看看，船舶拖帶只有兩條，船舶碰撞只有八條，海難救助只有八條，共同海損只有十六條。本人從二十幾年前開始教海商法，我去找以前的文獻，想了解到底為什麼船舶拖帶只有兩條？就連什麼樣子叫做船舶拖帶？我們的學生都以為只有拖船在前面才叫做船舶拖帶，其實拖船在旁邊也叫船舶拖帶、在後面也叫船舶拖帶，可是大家都不知道。船舶碰撞，剛剛理事長有提到，船舶跟其他非船舶碰撞有沒有適用？船舶碰撞是不是一定要物體的接觸？我國海商法都沒有規定，有碰撞公約我們都沒有採納。海難救助也是，共同海損也是，海上保險其實也是。我看以前的文獻，有一種感覺，就是當初我國制定海商法的時候，應該是一種大國心態，認為我們國家的法律就是法律，國際公約不一定要採納。但是現在的中國，是以改革開放急起直追的態度，加緊法治建設，受台灣和國際很大的影響，所以他們大量的繼受立法。所以我個人比較建議，這一次不要再小修。要修到什麼程度，當然可以談，有一些對台灣有利的原則要在這個時候加進去。

此外，有幾個小的問題我順便也提到一下。

首先，船舶拖帶我們把它放在運送這一章，但是船舶拖帶其實是承攬的性質，不是運送的一種，中國海商法已經把它分列一章了，建議不要再放在運送章裡面。第二個就是船舶共有，這個剛才張理事長有提到，我們的船舶拖帶只有兩條，船舶碰撞只有八條、海難救助只有八條，可是各位數數看，船舶共有卻有十個條文，從海商法十一條到二十條，輕重不成比例。船舶共有是一個中古時代遺留下來的制度，雖然各國發展快慢有不同，但是在台灣，已經沒有用武之

地，我們公司法已經允許一人公司，如果不設公司，單純用合夥的方式，更為單純。沒有必要再將物權法上的共有跟債權法上的合夥攪在一起，變成一個很特殊但是不合用的共同冒險制度，將來台灣法院如果碰到涉及船舶共有的國際海商案件時，只要以「習慣」來適用國公約的相關規定就可以了，所以個人的建議是船舶共有的部分可以考慮整個刪掉。

第三個，剛剛張律師有提到，有人認為在台灣扣船比較困難，建議可以考慮納入英美的對物訴訟制度。其實海事優先權是跟著船舶走的，所以只針對船舶，在海商法上或民事訴訟法上建立一個「對船訴訟」制度，應該沒有很大的困難，幾個條文就可以了。如果不能在台灣扣押船舶，要期待國際海商案件在台灣進行訴訟或仲裁，相對會比較困難。

第四個，就是船舶適航能力的問題，就是海商法第六十二條的規定。我們知道鹿特丹規則已經把船舶適航能力擴張到整個航程中，船舶和貨物接觸期間從頭到尾都要有適航能力，這已經是一種擔保責任的性質。當時我國在繼受海牙規則的時候，我們的先賢其實已經做了不同於海牙規則的調整，因為第六十二條第三項規定的「前項」，應該是指第二項而不是第一項，從條文的結構似乎應解釋為是一個擔保責任，比較合適，日本的海商法當時也繼受海牙規則，可是它卻採取擔保責任的規定，現在鹿特丹規則的規定其實具有相同的效力，所以個人認為這部份可以檢討。

第五個，就是船舶所有人特殊免責事由的部分，鹿特丹規則已經把相當於我國海商法第六十九條第一款所定航海過失免責的規定刪除，這一部分當然對我們業界可能有些不利影響，但是有學者認為其實影響不大，如果要接軌，這一款規定也可以考慮刪除。

其次，還有幾個名詞的問題，剛剛張理事長提到說「船舶所有人」，他的原文叫 shipowner。shipowner 是什麼呢？他的原意不是指物權所有人，而是指擁有船舶來營運的人。可是我們翻成「船舶所有人」之後，就會落入物權所有人的概念，自然想成是物權所有人，其實我國海商法上真正指物權所有人的，只有第三十四條的規定，其他的都是指擁有船舶來營運的人，不管是租的借的搶的都可以，shipowner 不是所有權人的概念，這一次修正也需要把它釐清。

第二個是「運送人」的問題，剛才張理事長有提到，我國海商法有很多條文，將船舶所有人和運送人並列，仔細思考，發覺其實沒什麼道理。運送人應該是船舶所有人在運送契約上的另一個名稱，如果不是運送契約所生的法律關係，例如船舶修繕、船舶碰撞...等，就不應該稱為運送人，只能稱他為船舶所有人。因為英美法是個案判決累積而來的，不是從理論體系建構出來的，所以在引用判例時或形成制定法的過程中，會常出現 shipowner 跟 carrier 一併使用的情形。此外，所謂運送人究竟是專指擁有船舶營運之人，還是包括沒有船舶營運的承攬運送人在內？這個部份我們應該可以比外國人高明，在這次修法時，一併加以釐清。

第三個問題就是「傭船」，我注意到剛剛張理事長的簡報裏，已經將傭船分成傭船契約、光船租賃兩種類型，傭船契約的英文是 charter party，它是「包艙位」的概念，另外還有一個叫 bareboat charter (或 demise charter) 的，也被翻成光船傭船，可是實際上他是包艙位的概念，它是「船舶租賃」的概念，他是有移轉船舶占有於租船人的，剛才張理事長在簡報裏已經把他分開來，將它翻譯成「光船租賃」，個人非常贊同。「傭船」兩字不是我國海商法上的用語，它

是日文漢字，我國學者未經翻譯的沿用日文漢字。charter party 真正的概念是包艙位，就是船舶由運送人占有營運，託運人只是包一定的艙位來裝貨。至於 bareboat charter(或 demise charter)，是整個船舶移轉給承租人占有營運，這是租賃的概念，和沒有移轉占有的包艙位，應該做不同的中文翻譯，這一部分在這一次修法的時候，也要把它釐清。

其次，現在已經到了電子時代，這一次修正應該要加入電子單據的有關規定。又船舶所有人責任限制的部分，也需要有一些比較大的修正。另外還有一點，就是為什麼考選部在討論律師、司法官考試科目的時候，一經與會學者提出，說在台灣幾乎沒有海商的案子，大家就一致通過廢考海商法呢？確實大宗的海商案件在台灣越來越少，剛剛張律師有提到，背面條款約定的仲裁地都到倫敦或新加坡去了，原因是什麼？值得重視。所以個人認為，這次修法的時候，要多用一點心在創造台灣成為海商大國的條件上面，讓各國的託運人或船舶所有人，願意來台灣進行船舶扣押、訴訟或仲裁。這方面的有利條件，可以參考倫敦和新加坡的做法。其中一項，也許就是對物訴訟，不必全面開放，只針對船舶的訴訟開放，可以稱為「對船訴訟」，或許可以提升一點台灣在海商案件上的國際能見度。其他還有一些問題，因為還有三位與談人，以及多位在座的學者專家，有很多很寶貴的意見要發表，所以我就先拋磚引玉談到這裡，以後有機會再跟各位分享。謝謝大家！

中華航運學會 張志清理事長：

我現在先提問問題，陳教授跟梁教授我都很佩服，梁教授是說稍微簡單的稍微小修，陳教授是說要給他大幅度的修，這兩個在行政方面有沒有困難？因為如果說我們現在先修一部分之後以後還要再兩年之後還要再一個大修，原樣的條文還要再修一次的話會不會造成航港局的困難？我們請教局長。

交通部航港局 祁文中局長：

我想剛剛兩位的意見都可行，但是可能就是說從剛剛梁理事長所講，立法院他要排入他的議程事實上不高，你今天如果是要很小很小的小修，修過之後下一次你要修就要再排入議程，他可能會看你才一年兩年三年，他就覺得上次不修、現在才修，就比較不容易排進去，剛剛其實陳教授講的是說這一個，剛剛梁理事長是講說針對有急迫性的先修，我們去年很多法令就是這種角度，譬如說航業法，我們因為這個高風險海運有所謂的海盜問題，不修不行，因為每一天這些國輪都面臨這樣的問題，不幫他解決，他就只好靠外國籍，所以我覺得這有急迫性，所以我們就採小修的方式。像船舶法、船員法我們就比較傾向是大修，因為已經很久很多問題，該一併解決。否則有些修法過程中，再加上討論時候有人說這個東西怎麼不修，我們還要解釋說這次是因為急迫性，所以暫時不修，所以我會傾向於剛剛陳教授講的說，他也沒有說一定要大修，他說可以稍大幅度的去修，能夠符合台灣利益原則。我會傾向說即便是大修，只要是沒有太大爭議的就放進去，但是如果說是有比較大共識上的困難，而且也沒有急迫性，也不因此損失國家利益，或許可以考慮放到第二段修。所以這個大不大、小不小，可能我會覺得說針對有急迫性的就理事長講的有急迫性的當然要放進去，針對有共識的也可以放進去，針對於還不

容易行成共識但是不會有太立即性的這一個利益損害這一部分就可以考慮與其擺著沒有辦法取得共識，即便到立法院，委員還是會來自於各方的意見，會造成這個修法而這會期沒有過，就擺在立法院就再等下一個會期重頭再來，所以我倒是覺得可以在這中間去做考量，以上是我個人的意見，請參考。

宏銘企管顧問公司羅百合副總經理：

我這邊有點意見可以提出來跟大家一起討論。我是代表 Britania P&I Club，可以算是船東的產業界的相關人士，剛剛聽了各位先進、各位學者專家的一些分享，我想在接下來進一步討論之前大概可能可以從整個法律要實施起來，最重要的一點是他能夠可操縱，而且這個東西一定要符合台灣，不管是台灣整個國家或是台灣所有這個公司啦、我們的經濟利益。從實務上的操作點我們可能可以提供一些建議讓大家來考慮一下，就是因為剛剛我們聽到各位的討論，大概主要集中在說第一個海商法修正要大修還是小修，另外一點，由修正的方向是不是要能夠吸引台灣的海商法案件能夠多集中在我們台灣來。

我想從實務上看法案件能不能夠到台灣來，其實有牽涉到很多因素，比較重要的一點因素呢，以我們在做實務的案件經歷來說，比較重要一點因素應該是其實國外在評斷我們台灣的海商判決的時候，我們到目前為止還沒有看過說他們認為我們判決的素質不好，其實我們的法官、律師，我們台灣司法環境是比很多國家來說是非常進步，而且我們的案件在推理啦、邏輯啦這部分的推理下是沒有問題，而且我們的法制就是我們的法律制度的法制裡面 by the law 這一點其實是非常先進的。因為如果跟其他一些國家甚至跟對岸比起來。雖然大家剛剛講說他們引了很多國際公約很多規定，但是我們知道實務上，處理起來的時候他們人的關係很重要，所以他不見得他的判決的素質比較起來不見得比我們台灣好，台灣的其實判決素質還不錯，但台灣也許是長期的問題，就是說因為海商法從以前的顯學，二三十年前可能對於台灣人來說是顯學，到現在因為牽涉整體的經濟力量，還有我們的經濟活動，畢竟以海商，畢竟是以貨物運送為大宗。貨物運送當然就牽涉到我們本身的經濟活動，經濟活動畢竟的確有從台灣外移現象。既然從台灣往外移，有很多的貨物其實不見得經過台灣，你一定要把案件引回來，除非保險公司在台灣，這個貨主，因為我們講到貨物損害，或是海上貨物運送是海商法裡面的最大宗，很多條文也就是在這部份有關係，你要把他引回來，貨物比如說保險公司、受貨人不在台灣，這案件傾向上在比較容易在國外處理，這是第一點。

至於剛剛各位有提到說扣船以及一些推薦仲裁程序，包括新加坡的仲裁他們現在一直在推行，而他們有很多律師最近一進到台灣來一直 promote 新加坡仲裁，但是他們 promote 的重點，我還比較沒有看過因為新加坡扣船容易，通常他們 promote 的重點是因為新加坡相等於幾乎是等同於英國制度，目前為止畢竟我們還是必須要承認英國的制度還是所有海事案件裡頭的比較 powerful 的一個法制吧。所以新加坡也是講說他跟英國制度很類似，所以你到新加坡來打官司，或是仲裁，主要是仲裁，所以跟英國仲裁差不多。另外亞洲區域剛剛有說財富移轉到亞洲，沒有錯，所以他們其實 promote 是希望亞洲這些船公司或是亞洲的業者不用大老遠跑去倫敦，他到新加坡去就可以了，而且新加坡會講英文也可以講中文。另外一點就是新加坡有很多滿豐富的海事處理的經驗，所以他要找仲裁人的時候人選有很多可以挑，而且這些人選不見

得都跟船公司或者是貨主或者是 charter party 的這些傭船公司有直接的利益關係，因為各位知道我們在挑選仲裁人的時候你不能挑一個跟你有太大利益關係的這個人來做仲裁人，對方可能也不會同意，等等有很多實際的因素。

如果只是從希望在台灣扣船容易而能夠吸引案件到台灣來，我相信這個部分可能可以是其中的一個考慮，比如說台灣的扣船程序的確是比較複雜，要擺擔保金，另外就是台灣也沒有隨時二十四小時上班，國外的法院法官可以是二十四小時都找得到人扣船或放船。這些整體的程序包括法律的制度都必須一併考慮進來，當然如果能夠採行對物訴訟也非常好。但是我想扣船這一點應該不會說是因為台灣容易扣船大家就來台灣打官司，因為我相信各位法律輩先進應該也都知道，前端的扣船程序只是保全程序而已，是你要擔保債權，跟後面這個案件你是不是要在台灣真正在台灣審理其實也不見得是必然。有時候你扣船只是為了要保權你的債權，你可能先到一個容易扣船的國家，但是你本案真實要打官司或是要仲裁時你可能還是會回歸到原來契約約定的地方，或是跟本案的這個貨損案件相關的事情。

另外就是最後一點就是從講到是大修還是小修，其實因剛剛講過實務上國外就是對我們台灣的目前為止的判決不是那麼多批評，但是的確也會認為說我們台灣的在很多方面跟國際的法律不是那麼接軌，但是我個人會認為說這個由其是海上貨物運送，他真正牽涉的比較是牽涉一些私法性的官司，其實這畢竟是船公司跟貨方兩個經濟實體的利害損失，要由誰來負擔。到底是要由船方負擔還是要貨方負擔，但是因為現在的國際業務的方式都是這些人背後都有很大的保險公司，有其船東背後有他們的 P&I，貨主一般來講如果在做國際業務，國際貿易的話，大概不會有人不去買保險，所以其實講到後來都是兩個往往都是背後你要讓台灣的保險公司不只台灣保險公司總之貨主保險公司多負擔一點損失，還是要讓船方的保險公司多負擔一點損失。所以如果就跟私利比較有關的海上運送、貨物運送的部分，修不修我覺得都可以，因為現在我們操作這麼多年，船公司是不是以及貨方是不是針對這個部分會覺得有困難、窒礙難行也還好，但是跟公益跟國家公益有關的事項我倒建議應該要先修，比如油汙染。我們現在有海洋汙染防治法但是他也有一些跟國際接軌不一樣的地方，另外殘骸打撈，因為這些東西都是涉及我們國家的公益，公眾利益。這個部分如果落後，其實是影響我們台灣整體的國家的不管是尊嚴啦、公益啦，或是影響我們國民整體的這個經濟能力，所以比如說像油汙染、打撈，另外就是還有船舶碰撞可能也會有一些，因為船舶碰撞現在兩岸可能會有一些小船，或是一些比較次級船舶，他們如果兩岸之間航運興盛的時候如果發生碰撞的案件而他的財物不夠、能力不夠，其實這部分是會有影響。我個人倒是建議說是可以從區分成說他到底是影響私利還是影響公益，影響公益的部分如果覺得跟國際接軌真的是不足，有必要考慮要修正的話可以趁這個機會先從這個部分來著手，以上是我的一些淺見，請各位參考，謝謝。

世新大學法律系 張新平教授：

局長，兩位理事長，陳教授，黃教授，還有饒教授，以及在座的各位專家學者，大家好。今天非常榮幸有這個機會來這個地方來分享一個看法，不過我因為不知道今天這麼盛大，幸好我今天沒有穿一個套頭毛衣就過來了，我本來以為大概就是這個開會的通知上大概十個人左右，有這個盛況當然都是理事長的號召力，我今天所要介紹的是一個我的一個粗淺的看法，當然是有

修法的必要，這個與時要俱進，這是大家應該都有的共同看法，按照中央法規標準法第二十條的第一項第一款有提到，基於政策或事實的需要，有增減內容之必要者，要修法，基本上來講我對於修法這些原則我都非常的肯定，這中間講的一個安定性，我也認為這一個安定性，會涉及到人民對於一個法秩序之安定對於這個預測性的考量，所以他事實上必須有一個安定性，也就是翻天覆地的不管從前是不是可用的，都要把他一股腦的推翻，恐怕就是會造成一個比較大的風險，所以我認為在最後的這樣講目前海商法規定足以解決問題的我都認為大概是不宜修正。

海上保險要不要獨立立法？在民國四十四年第一次修正的時候曾經就這個反覆反覆的討論，最後他的決議，把海上保險這章仍規範在海商法中，不要把他放在我們的保險法裡面，這個當初是我們交通部跟財政部各職掌各有所爭，最後只好折衷一個結果。再看一下民國七十四年的時候，我們海商法進行第二次修正的過程之中，曾經在我們海研會，他裡面是說起初的這個修法，立法說曾經建議要單獨制定海上保險法或者是條例，顯見海上保險是一個很龐大的一個法律的形式，但是可惜，不為交通部所採，而仍是放在海商法裡面，我認為我們這第二次修法的這個建議呢，就是單獨立法沒有成功我認為非常可惜，我願意再多呼籲一次，還是應該要把海上保險單獨立法，基於下面四個理由：第一個理由我認為海保險是一個非常艱深的一個險種，跟我們一般的陸上的法律來講他是一個非常的國際化，保單也非常的國際化，保險的標的物業務他的理算保險公司也非常國際化，他是一個內容很複雜很艱深的，第二個呢，相對之下我國海商法裡面的保險海上保險就顯然不足，二十七個條文，如果以一般來講，實務上恐怕都會依循到英國的 MIA 以及 Lloyd's 各種的條款，這樣相較起來我國的二十七個條文實在是非常的辛苦，這樣看起來的話，海商法的裡面的海上保險，我認為不需要把它放在海商法裡面，因為我們陸空保險沒有把陸空保險放在民法或著是民用航空法裡面，同樣的道理，海上保險我認為也不需要把它放在海商法裡面，一表三千里，表到八千里之外都算是一家人，我的時候會造成我們自己的困擾，第四點來講是不是可以把它放到我們保險法裡頭呢，就像當初民國四十四年講到保險法多數的規定是比較偏得比較偏重是比較在人身保險，他不是海上保險所以他不完全能夠適用海上保險裡面，我們海上保險有他的特色，所以也不宜把它規範在我們保險裡面，綜合上面四個理由，我認為我們的運輸保險既然沒有規範在運輸法的先例，我們民法裡面也有運送，是不是，我們認為因此海商保險人同時呢也不能夠規範在保險法裡面，再來看我國的海上保險他的規範呢，我說僅具雛型，非常的一個非常稀少的條文，所以適用上起來，我們覺得說無法完全的加以適用，捉襟見肘的窘態，常常會出現，因此，我是建議把海上保險把他單獨立法。

下面的一個課題呢我恐怕跟專家學者不太一樣，這個船舶共有呢，要不要刪除，因為航業法裏面第七條第四項講到船舶運輸業他的組織，除了那個例外現在接下來我們都是以股份有限公司為限，因此我認為雖然船舶共有是日趨式微，但是若有這個事實則必須要有個法條來加以對應，我們都認為說他是一個合夥，合夥其實是一個比較便宜資力去做的，我認為是這樣就是有這個法律事實我們大概就需要一個法律規定，當然可以我們可以等待他大概很快，說不定他最後他都不再存在了。

接下來提到一個海商法修正的一個幅度也是大家所關心的，基本上我有幾個考量點，第一個我認為這個大象轉身是非常的困難的，各位也知道我們海商法是具有專門性、技術性還有

他的涉及到私法、公法以及國際法等等的，所以呢事實上你如果看實務上你可以看到海事評議委員，海事專庭，等等的這些也都在再三可以印證出來我們海商法有時內容過於多元化太過於多元化的，這樣子的一個規範當我們要去修正他時的确就是工程太浩大，所以不免最後只有四個字就是顧此失彼，有的時候就是沒有辦法面面俱到，所以我認為我們海商法目前有要把它加以瘦身精簡的必要，第二個就是按照我們目前的規範來講，我們很多的規範，因為海商法太多元化所以我們每一個個都去參照許許多多的國際公約，最後都變成每一個只能沾醬油的一個方式，所以這種淺嚐即止的方式使得我們在適用上最後組織又錯，又感覺到的確有時候沒有辦法顧及到每一個法律的事實，但是我們法律人說我們必須對一個法律事實、法律規定最後才能夠適用法上產生那個效果，我們要覺得我們的法律規定恐怕有的時候是太傻了，淺嚐即止的規範。

基於此上面兩類的基本上的考量，我的建議是我們如果是性質大相逕庭的落差很多的，不宜放在同一個法律中加以規範。第二個我們可能要按照主題的重要性分次予以修正，目前是這樣的，目前我國海商法是一個法律內有四個大的範疇，有海事方面、有我們的海上貨物運送、有海上旅客運送、還有海上保險的範疇，我的一個建議是，如果修正幅度最大的話是把這四個都分別獨立開來，因此就會有一個叫做海事法，另外一個叫海上貨物運送法，這個大概是我們一般實務上處理到比較多的一個部分，這個可以先著手先來修正。

第三個是講到旅客跟貨物與旅客運送，第四個是海上保險，如果是這樣子的話，這個在左邊的這一欄就是目前海商法的範疇，看起來琳瑯滿目如果我把它做的最大幅度的話，就會在右邊看到我們的海上的貨物運送，一張兩張三張我們可以比較詳盡一點，我們參照國際公約我們要仔細一點我們不宜掛一漏萬，當然新修正還有海事法的範疇這個裡面，就是他不是牽涉不是直接跟運送有關係，我們把它獨立放在這個地方，那這個中間的這一欄，就是海上的保險，最右邊，講到海上旅客運送，也有許多的學者提到海上旅客運送跟國際之間是完全沒辦法接軌，的確是要把它再加以充實的必要，如果是次大的範疇，也就是幅度稍為收小一點的話，可能就會變成這個最右邊這個新修正的海商法把這個旅客運送放在這個地方，然後剛才講到海事等等還是放在別的地方這是另外一個方式，當然我也知道有的時候，你做為一個很 radical 的一個一個這個建議 proposal 的時候有時候不是很容易成功，所以呢當我們在商業運作中最貴的東西可能沒有人要買，太便宜的東西也認為一分錢一分貨，也不值得一顧，所以有時會採取一個中間的價位，商人的時候會有兩個價位讓你有個選擇，這邊講到，如果是最小幅度的話可能有人認為這是安全最保險的，目前是這範疇是這樣的，因此僅就目前海商法的範疇來加以修正，修法的時程，我認為一次修正完成或者分批修正完成是各有利弊，一次完成的确是可以通盤考慮厚，整體規劃，各位真是不太好意思，我本來以為這在個地方只是幾個人座談所以有落單的地方可能個為覺得有哪個地方是不建議的確是如此不過一路走始終如一，所以我的看法大概也差不多是這樣，真不好意思~有的部分我也把它做過修正，好，一次完成後就是非常辛苦，也就是人力調派等等，而且這有個問題是，張天欽律師在這個地方他覺得應該交給這個交通部來做，我認為這裡面應該是這個樣子的，這裡的公約太多的交通部的日常業務之外還要弄這個恐怕也是很辛苦，同時這裏面還有很多利益團體的糾葛，剛才張天欽律師舉的例子，譬如說是內部的有關的內部的組織章程組織裡面他當然是自己來做，我們這個是一個私法，事實上是一個利益團體在這個地方各有角力的一個場所，我認為呢其實應該比較好的是成立一個獨立的團隊

來做，這樣子比較有時間有功夫來這樣子好好地完成。

我們來看第一次的修法完成如果這樣看我國除了八十九年跟九十八年只是少數目次把他稍微修正一下之外，其他我們第一次第二次修正都是採一次完成全部，全部整個包裹都拿出來如果各位都看到把他的第一次修法歷程是八年，剛才這個大概主席是期望是四年還是怎麼，接下來我們上次還提出四年這個也就是說因為工程太浩大了你不能多面對這樣子的時程你必須苦苦的煎熬，說起來很不幸我們記得修法完的時候我們就有修法委員就已經不在人世間了已經過了那麼長的時間了，好！接下來就是說我們從四十四年開始不是沒做事，都一直有做事，四十五年就把它交給這個交通部開始整個大家開始討論，同年底就其實已經送到行政院了，行政院討論當然啦，這個裡面當然會有些矛盾的這個意見，所以在交回給交通部，到了年底行政院他們交通議會，再加以審核，他們會看這個來往後來往那麼多次，四十七年再送給立法院在加審議，最後就開始開研習會議開始審查整個歷時三年有餘，五十一年就公布了，這個是八十八年更辛苦了，七十四年開始蒐集資料草擬了修正草案，七十五年開始就把草案跟照表也就拿出來了也開始討論了，七十七年開了一次會議，會議可以看到當你去每一個條文都有一點地方需要加以修正或者是調整它的位置的時候，你不免要花比較多的時間接下來要到七十八年好像，率先把我們共同海損跟海上保險加以提出來到了八十年就開始把全部的提出來，八十二年的時候又把他再提了一次，也就是在這裡頭也會有很多錯誤的地方，八十八年總算是這個地方八十三年一讀通過好，不過還有一個附帶的決議，也就是要把我們的船員法先送到立法院審議，在審議之前海商法就暫停到這個地方，所以八十四年在把他送出來到了八十六年開始廣泛的討論二讀，八十八年之後，進行二讀然後八十八年的六月二十二總算是大勢已定了，這樣的非常冗長的結果有的時候就會發覺時間過去了國際之間，我們的運送實務可能已經改變了，國際公約又新的出來，好像永遠在追著火車在跑追不上，接下來有一小部分的修正，八十九年的補充漏的字，九十八年是配合民法把缺的字加以修正，都不是大的問題所以非常容易就過去了，因此我認為，如果我們可以分批修正的話，可能還會有一些優點是可以趕過我們剛才講的全部一次修正，第二個呢，他的人力調配比較便捷。第二個指來修正優先來修正，第三個它的效率比較快一點，第四個它的妥協折衷的成分，可以把它來降低一點，當然我們的東西越多的時候就有各種的 compromise 的議案會出現說在這裡你讓一步在下一章我可以讓你一步，彼此可以 compromise，但是如果我們分批修正大家針對這個的話比較不會有剛才那種情形，但是他不免會有一些缺點也就是說恐怕會有見樹不見林，那這種宏觀的角度，尤其是要把它抓緊，我個人的建議是說可以仿照公司法以及保險法的修正方式，像我們剛才梁理事長所提到的公司法的修正案，照他的緩急輕重，我們來逐次的加以修正，所以我們的海商法如果是用最小幅度的話，我個人可能是悲觀主義我雖然個子最小，每次都提一個最大的失望最大的幅度，但我也知道大概最後會走到最小幅度，非常可能，如果是這樣子我建議把貨物運送部分優先加以修正，第二個我就是我剛才講的全部都加以分別修正，一步一步地來修正，好這個海商法沒那麼多公司法條文那麼多，公司法條文四四九條十八年之後修正了二十三次，念法律的學生最知道動不動就去搞個一本六法全書弄個增修條文把它塞到六法全書把他貼在上頭，保險法也並不比我們多多少可是他的修正次數很多也就是他每一次都一小部分加以修正就比較容易通過，我們海商法每一次大不同一起來修正所以就變成窒礙難行的一個修法。

最後我們來說目前這個修法四次，修法四次中間還有一次很冤枉的，只是把他那漏的字把

他放上去而已，那老實講的也只有講的三次而已，好那接下來來說我們海上運送可不可以成為海商法把它分割獨立出來呢？那英國有這個 COGSA 日本的海上貨運運送法，美國也有 US COGSA 他都是這樣子規範的，是海上貨物運送比較清楚比較周詳，那麼我國分成好多部分，所以顧此失彼的確是比較困難，那下面的我本來以為我要跟這個張理事長做這一個問卷他要我們問卷調查那真很不好意思，所以我認為說我大概認為是逐條審查也就是如果各位最後還是認為說整個法一起來修正，當然我愛來說那最少最少，也要把海上保險給請出去，那應該在門外向來沒有在門裡面跟我們在一起，那跟我們的確是差了很多，那我認為呢這樣子的話我們來逐條文來逐條審查，那進行的方式，我們比較贊成就是很多學者專家或者團隊研擬這個修正的個條文的對照表，不要再加重我們的交通部的，有關單位的一個責任，那麼這個事先也準備了有關的書面的資料我們認為這個是一個大家，這個所講的都有所本，那麼一面在講到比如說敬請理由、意見，這個我就不多說了剛在張理事長已經講到說他的那個已經策劃了，大概是是像剛才那樣我認為都非常的好。

關於國際公約，我自己做大學生的時候我一直都搞不清楚什麼是傭船運送勉強把它搞清楚，應該是我很笨不是我老師不好我老師非常優秀，施智謀老師，我那個時候不太懂，我後來把送它看懂，那我是從日本過用了傭船運送這樣子複製用語跟我們有時候講到民法裡的僱傭其實那完全是兩回事情，所以說我們的傭船運送日本也有德國也有我們該怎麼樣來參考一下呢，我認為我們應該要截長補短，那順應世界的潮流不過這個地方有點重要的是他不見得是要最新的一個東西，主要要顧及到本國現實的利益以及本國的需求，那所以呢這樣子的考慮之下我們說是不是要接受最新的國際公約呢，那鹿特丹規則我覺得前途未卜，那麼因此呢有人認為說鹿特丹規則是如大旱之望霖一樣，我怎麼會覺得我研究所的學生會很高興，條文多容易寫碩士論文，那至於在書上我們是不是把它一五一十擺在我國？我是採取比較保守的態度，那因此我認為我們大概就 wait and see 我們要仔細地觀察一下我們其實要審就他的內容，所以我認為說我對研究所的學生就這方面來寫來研究，但是我們要注意的是，當我們要把它放在我們法理的時候我們要注意說我們的法律的內涵其實不完全是邏輯思維，是有時是具體的實踐經驗，所以在國際之間這種東西都還沒有定案或者是適用的國家非常少的時候你要怎麼來跟，那在司法上實務他是怎麼實踐，我們大概又有點進退兩難，那我們要如何的繼受呢？是逐字繼受呢？像英國的海上貨物運送法，基本上它是逐字繼受，那麼今天的適用呢譬如說德國的海商法是如此的那逐字繼受在英國的海商法裡面，他的 COGSA 1992 年他是取代 Bill of Lading Act 1855，而 1855 年的這個，但是他的 1971 年的是把海牙威士比規則把它逐字的，不過他是他的簽署國的簽約的國家批准的國家，但是他也在他的前頭加了他的一些公約適用的範圍等等的，這些條件在裏頭，那德國海商法，我記得許美玲教授有做一個新修法的一個分析我覺得是一個非常好的，一個德國法，是把國際公約把它吸收之後融會貫通之後反芻了之後最後才把它，轉換成內國法，那麼我國的海商法架構基本上來講如果都不去動他的話跟德國的海商法是非常類似的所以如果是採取最小幅度修法原則那麼德國海商法修正方式的確是可以作為一個參考，那這個真不好意思，我就做了一個大概選擇，這番話可以想的話，我覺得這幾個好像在某一一個方面可視情況也可以是最大也可以是最小的是不是，那或三案併陳所以我圈圈圈了三個我後來就無以為繼了，因為可視情況可能又是一個最小的你認為他是可視情況，所以這個是我這一頁的，那麼分工的，我認為有一個大的團隊那怎麼來做，我想我尊重次長的意見那修法的時程，我是認為我們能夠

分批的修正，如公司法跟保險法可以這麼去做的話那我們也看不出來我們的海商法為什麼沒有辦法，這個章節的架構涉外民事管轄及仲裁等等是不是還要放在裡頭，如果不要放裡頭可能我們要放在這個仲裁有關的規範裡面我覺得是可以把它拿出去放在外頭去，那可以做比較詳盡的，那管轄?也可以用法律適用法這個有關的規範那麼對於我們的這個 charter party 我也認為是應該要用另外一章來加以規範至於我們的船舶拖帶旅客運送我也是贊成的把它用專章的方式來加以規範，那海商法的保險當然是要獨立立法，

船舶共有是不是要立刻刪除我是有一個大前提，如果覺得不存在了或是我們把他認為了我們直接用合夥去做的話那我們海商法相對應的十個條文時在立法把他請下來了最後跟民法接軌的方式，我這邊畫了個選項是 YES，我不知道一言難盡，我們的海商法裡面有些東西其實跟民法裡面的運作是差了十萬八千里的，我個人常常主張的是，我們在海商法有問題的時候其實有時候不是第一個回去找這個我們不是找特別法，而是找特別法找我的媽媽找民法，我認為不是，我認為跟民法的接軌有時候要非常非常的仔細，我們可能是要看看我真正的繼受的那個國際公約，好，這是以上我的報告謝謝各位謝謝。

中華航運學會 張志清理事長：

謝謝張教授的那個精彩報告後，我們海商法到底要修法的次數是不是太少，事實上可以參考一下其他國家的修法次數，那美國 1936 年海上貨物運送法那現在還在用，英國 1971 年也在用。各國修法次數會比較少，在海事法上，英國 1995 年的海事法 Merchant Shipping Act，不是真的 1995 年修正。事實上，Merchant Shipping Act 是把 100 多年來幾個很多法案湊在一起變成一個 1995 年的法案。英國的海事法也是一百年或幾十年才修一次，問題是他們修一次之後可以用一百年，我們可能沒辦法達成這個地步，包括 1906 年的海上保險法現在一百多年還在用。所以事實上可以考慮一下要不要整個 overall review 一下考慮。

中華託運人協會顧問 王肖卿教授：

祁局長兩位理事長張理事長梁理事長還有我們的與談人以及在做的各位先進，那個張老師以為只有十個人，我是以為八個議題裡面挑出重要的來談，所以我在他給我的議題裡面挑出了兩個，他這裡面，議題當初給我們有七個，那麼我就把它挑出來我認為裡面比較重要的是修法架構的問題以及第四個繼受立法的問題至於其他的我也認為比較次要一點，那麼關於章節架構方面，首先我認為說因為今年包括那個饒老師在內都為了國考把它取消海商法的問題忙了大概有十個月到十二個月那麼多。

我為什麼人家會想到海商法要廢考主要是因為很多的這個判決那麼都是最後都是參考民法做一些判決的時候，參考我們的民法就是跟我們海商法跟民法靠得太近了，一直講民商合一，民商合一，但實際上海商跟一般民商真的有很大的區別，那麼以黃裕凱老師跟劉宗榮老師做的一個我們台灣的這些案例發現海商法的案例都集中在運送這一章，而且在運送這一章裡面又是提單的問題最多的，可是呢我們的提單在這個六十條裡面就規定了民法六百二十七到六百三十條提單的規定適用於海商法，那麼這種適用有沒有什麼問題，例如說記名提單在國際上全部都

是不能轉讓的，所以在大陸海商法就有一句話就直接了當的說：記名提單不得轉讓，可是呢我們是在六百二十八條的時候提單縱為記名式，還可以原則上還可以轉讓他人，下面又加上一句除非上面有禁止背書轉讓的規定，但是這個規定你在空運提單上也有 non-negotiable 海運單上也有 non-negotiable 但是他們依然是可以轉讓的，他們可以轉讓給銀行，所以我們在信用狀裡面才会有海運單跟空運提單的這個規定。

在海商法各種特性之外，再加上獨特性。這個獨特性也就是說我們這次修這個海商法的時候務必就是說準用民法的部分盡量的要把它拿掉，那麼創造這個海商法的獨特性，那麼包括，民法裡面的遲到那麼海商法的遲延交付，而且對於交付都有很多的定義都很多的定義，那麼其他的呢，那麼多說行李在民法裡面等於貨物在海商法依據國際公約上面，行李就是行李，貨物就是貨物，貨物一定要有提單，但是行李呢包括賠償的時候人死了然後他自己的隨身行李 carrying luggage 還是要賠就是說一次要賠兩樣不管你帶三個包包四個包包他都是要賠一件，所以說呢這些都是我們希望能夠這次修法的時候能盡量不要再去跟民法合在一起，那麼另外章節增刪的問題很多的在座的都談過了所以我這邊就把它略過去，那麼另外呢關於這個繼受立法法的問題，大家說不要用最新的確實。

在國際上我們以這個國際上用的最多的為準國際上用的最多的你像賠償總賠償責任限制，現在人家用的有 1996 的可是用 1975 的是最多的，另外一個就是貿易相對國的選擇，尤其在這個運送方面我們現在出口依照海關的統計最大的出口地是大陸跟香港，已經佔到百分之四十三，那麼最大的進口國是日本佔了百分之十五，那麼這些呢都是我們要考慮的東西，然後再來呢就是整體的衡量，整體的衡量方面不但是國際趨勢，我們要考量。我們另外呢還要應該考量我們政策的需求例如說 2002 年的雅典公約已經通過了，可是現在旅客的賠償最高已經達到一千八百萬台幣，比空運還要高，那麼剛剛那個張律師提到說不許有保留條款卻實了鹿特丹規則規定不能有保留條款，但是其他的公約如果有沒有這樣寫的是允許有保留條款的，所以你採用他的時候你可以保留賠償責任的部分，所以我們是以自己我們台灣的利益為主，來做一個政策的需求或國際趨勢之間找一個平衡點，那麼我們舉一個以大陸海商法對於漢堡規則的態度為例子，比如說在 1993 他的海商法公布的時候他是非漢堡公約的會員國但是採用漢堡規則最多的國家，那個時候他的說法是我們不但是是一個航運大國，我們也是一個產業大國我們是世界工廠，那麼這世界工廠目前政策假如改變了，就是說你這個世界工廠，我們要讓這個產業升級的時候，我們把一些產業的保護拿掉了，就拿掉了，讓這些產業不要在吸法律的奶嘴或者是政府的奶嘴，這個是我們參考它們的這個做法。

我們修法的重心在甚麼地方，剛剛張老師已經提到了就是說從運送開始，因為整個海商法呢，以運送貨物與運送旅客這兩件事情開始，為了要運送我們採取講租船買船，為了要運送我們才有船舶抵押船舶優先，那麼為了運送我們才要有單位責任限制海事賠償責任限制，那麼為了要運送我們才會有一些這個海難的這些規定，那麼甚至為了這個損失分攤的問題我們有海上保險，也就是說從這個圖大家可以看出來我們海商法的重心主要就是在於運送，那麼我們有兩個重要的當事人，一個是運送人的保護，另外一個是這個托運人的利益，大家看到我說中華託運人協會的顧問，必定是站在託運人的立場，不是這樣，是以政府整體的這個經濟政策為主要，就是說假如說政府有一個海商法修完之後有一個說帖講到說政府現在是以這個發展航運為主，那麼要保護運送人的利益，讓運送人減輕點責任，那麼你整體的說帖只要說政府政策有一個一

致性，那麼把這些利益都提出來，那麼我想託運人進出口商應該都是可以接受的喔，下面就是名詞定義的問題，很多過時的名詞，像我們在海商法五十九條先受發送的證券我問了好多律師喔，聽都沒聽過，這些名詞還有一些錯誤的定義就是。

旅客運送的部分，這個黃裕凱老師講了很多了，我就不再講了。那麼另外呢，各章應該還原契約兩個字，每一章的契約兩個字是在民國 88 年那麼某一次開會的時候，突然決定說刪除契約，但是這個契約兩個字應該回來，為什麼，因為我們產生責任都是因為有契約，另外一個就是說我們海商的行為非常的多，尤其是現在這個定期航運甚麼 joint venture, space charter, exchange of space 這些東西喔，都是陸陸續續地出來，但是呢我們把它定成契約的，卻是有限的所以就是說，用一個契約這兩個字回復以後會比較好管理好規範，那麼另外我就是提到說我們在這個海商法裡面使用海商法的人，很多當事人利益我們要顧到它們的均衡，像船東，然後這個港務公司，然後這個關務公司，倉儲公司，還有託運人，另外一個保險人剛剛一直提到海上保險章要把它移出去，保險人他是一個轉嫁利益，所以在這個考慮上應該是比較次要的一個我報告到這裡。

臺灣海洋大學海洋法律研究所 饒瑞正副教授：

今天很高興有這個機會，來參加這個海商法修正研討會，特別是張理事長精心安排，那另外呢，這個非常感謝航港局有這個機會可以參與研討會，對這個相關的議題這重要的工作做一些意見上的看法，也因此呢我們在做這些議題這個研究或者是討論的時候，純粹是學術上的討論，並沒有涉及到學說之爭，或是說涉及老師的見解、不同的看法或批評等等。

今天我是要講的題目，是內國海商法的法源，因為在這個海商法的繼受問題上面，我們發現難道我們繼受的國際法的法源就只有國際公約而已嗎？但是我們從國際法的概念來講，除了國際公約條約以外還包括，國際慣例，針對海商法的國際法而言呢，就是海運的商業習慣，那除了這個以外呢，還包括定型化契約跟定型化條款，以及模範法、還有國際權威海商法著作的見解、學說或者是相關國際法院、國際仲裁庭的判決見解，而這個判決見解呢和權威海商法學者的見解，他們都在追尋法理。在國際法公約不管是硬法，或者是屬於軟法的定型化契約、定型化條款之下，沒有規範的，透過這些法院判決和國際權威學者的見解去尋找到底甚麼叫法理，用法理來做補充。我要強調的就是海商法的法源是相當具有國際性的。我在看一些海商法的原始文獻發現海商法，原本就是來自於國際法，他完全是屬於國際法的範圍，誠如羅馬帝國，安東尼大帝所講：我是這個陸地上的主人，陸地上全部歸我管，由我制定的羅馬法來規範，海上的呢？完全由來自於海運商業習慣的羅德島法來作規範。所以海商法的範圍原則上就是跟民法分立，他來自於海運商業習慣，那當然這個海運商業習慣從 19 世界開始透過 CMI 這個 NGO 非政府國際組織來做國際同化的運動，一直到聯合國成立以後，才由聯合國的下轄相關機構包括 IMO、UNCITRAL、UNCTAD 等等來做國際立法的工作。接下來呢我要談一下海商法的國際共通性，第一個呢海上風險具有國際共通性這些船員所開航的船舶相關的等等，都遭遇相同的海上風險都是具有共通性的海上風險，第二個是海商法使用者的國際化，包括船公司、各利益團體也好或是利害關係人也好，無論它們的國籍，不論船的船籍等等他是具有國際化的，這些不同國籍的人他是重複相同的海上經濟活動。第三點，有關造船航海等等這些人等都是使

用相同語言相同的科學技術。

海商法使用者包括相關的利益團體，海商法存在諸多利益團體，所以在各個利益團體的角逐之下，所以這個的修法的工作是非常的困難地，如何再透過一個客觀的觀點去提出大家可以接受的修正條文，這一部份是非常困難的。我們最後會導出一個結論，內國海商的法源，其實就應該等同於國際海商法的法源。我們再從國際法的角度來探討一下，這個國際法的法源有哪些呢，以國際法院規約第三十八條第一項來看，包括國際公約、條約、國際慣例、文明國家承認的法律一般性原則，這個法律一般性原則指的就是法理，並以各國司法判決和國際法專家之教學資料作為判斷法律原則之輔助，也就是確認法理的內涵。那回到我們國際海商法的內容，誠如剛剛跟各位所報告的，這個國際公約的制定包括 IMO、UNCITRAL、UNCTAD 以及區域性的國際組織 EC 歐洲共同體，還有 NGO 例如 HCCH 海牙私法統一委員會，分別有不同的政府性國際組織，或非政府的國際組織。剛剛我也聽了我多年的好朋友羅總經理的看法，他說公益的部分要作為優先考量，其實在國際公約各個締約國，在簽署、批准或者是加入這些相關公約的同時，他們也同時考慮到公益跟私利的問題。第三世界的國家、開發中國家比較重視經濟的問題比較重視私利，已開發的國家，先進國家他會比較注重於公共利益的問題特別是如剛所提到的環境保護的問題。環境保護的問題不是僅指油污的部份，還包括化學物質汙染、核能汙染，這些都是屬於巨災，必須用比較高的規格去做對待，所以在國際公約推展的過程當中呢，這些先進國家他們所擔心的是，這些相關的公約能不能達到法定生效的締約國數量，也就是，是否能得到第三世界國家、開發中國家的支持，所以在這一點的話呢，我們待會會進一步的討論，而在公益跟私益之下，哪個優先？UNCITRAL，聯合國國際貿易法委員會，他所制定的公約裡面當然最新的就是大家比較熟悉的，可以適用於單式海上以及包含單式海運的多式運送的鹿特丹規則，當然鹿特丹規則有一些新的概念，待會就個別的條文的部分我會提出一些看法此外，關於國際管轄，跟涉外法律適用問題，其實我們必須回到一個中心點，就是如果你在實體條文在對國際法繼受或者吸納的過程當中，對當事人權利義務做一個合理分配去參考相關國際硬、軟法規定所展現的基準，就可以避免相關涉外民事法律適用以及國際管轄的問題。

軟法的部分，那甚麼叫軟法呢？就是一個準法律，有待當事人選擇適用或者是供相關國家內國修法立法的參考。那我要在這裡提出，我們海商法所參考的相關國際法不要僅侷限於國際公約，也應該把這些屬於國際法的模範法，把他考慮進去，那我整理以後呢，其實包括船舶碰撞等等這些，那因為時間問題，我這裡就不多做贅述。定型化契約、定型化條款的部分，譬如說傭船、光船租賃的部分，我只是節選比較常用的，像是散裝乾貨的部分，那至於這個油品運送或其他特殊貨載運送有不同的定型化契約。在託運單跟載貨證券的部分個 Conlinebooking 託運單，conlinebill 是件貨運送之下所發給的載貨證券，而 Congenbill 呢，是傭船運送之下所發給出來的載貨證券。剛剛這老師們有提到一個問題，也就是引置條款。引置條款，在國際公約下的立場是不一樣的，在海牙、海牙威士比規則、漢堡跟鹿特丹規則之下，都有關於引置條款的規定，那他們對引置條款的態度呢？原則上除了引置條款上面所記載有關共同海損的條款之外，其他都是不賦予效力的，所以公約基本上是否定引置條款的效力。我們海商法第六十條第二項它是遵從傭船實務上在傭船契約下所發給載貨證券內含引置條款的效力，所以這跟國際公約的立場不一樣。定型化契約的部份我就先談到這裡，最後要談一下我的結語：第一、居於諸多國際性因素，內國海商法源應與國際海商法源相同。第二、內國海商法的繼受或吸納，除

硬法國際公約、海運商業習慣外，亦應包括軟法：特別是模範法、定型化契約、定型化條款。外國立法例，僅為軟、硬法採擇、立法技術之參考。這個外國立法例，剛剛張老師、王老師，都有針對這個外國立法例的部分談到。我認為外國立法例僅可作為軟硬法採擇，以及立法技術的參考，我們在法源的選擇上面，還是以國際硬、軟法為主，外國立法例只是做為立法技術的參考。第三、居於海商法法源的國際性，海商法必須與規範陸上、內國紛爭的民法來做區分，因此在補充法的設計上，民法位階應排序於未繼受或未吸納硬法、軟法之後。當然剛剛這個王老師也有提出海商法跟民法之間，彼此適用關係，到底海商法未規定事項是否一定要以民法為補充法，那我在做這篇報告的時候，我是這麼認為，海商法跟民法之間的適用關係，也就是現行法第五條的設計上，海商法未規定事項應該要回歸到國際法，不管是硬法也好或軟法也好。國際硬法、國際軟法未規範再去適用民法的規定。

最後，學海商法非常辛苦，因為它的範圍非常多元，我們在教學、研究的時候呢，常常發生困擾，甚麼樣的困擾呢？這個海商法條文的規定跟國際公約不一致或文義上面的使用，讓人產生疑慮。我們在教學、做研究的時候讓我們這些解釋法律和適用法律的這些人呢，產生極大的困擾，所以學海商法是一件痛苦的事情，但是也非常快樂！我提出一個諺語給大家參考：「Bad laws are the worst sort of tyranny」(by—Edmund Burke 1780.9.6)惡法是最糟最糟的暴政。當然，我特別參考了最近行政院所規範的黃金十年 2012 年的黃金十年國家願景計畫，政府於 2003 年設立自由貿易港區、2013 年公布自由經濟示範區。90%以上的國際貿易透過海運進行，海商法是為國際貿易之需求而具有存在價值，沒有國際貿易就沒有海商法。海商法應準備妥當，輔助落實政府「黃金十年國家願景」計畫。剛剛我的老朋友羅總也有提到，她說台灣經濟的起飛，產業的升級等。低階的貨物本來就是用海運進出口，台灣產業的升級，出口貨物透過海運貨物的方式一定會減少。那今天我們是不是，法律產業也要升級，我們把法律對待成一個產業的話，他也要升級，我們可以利用海商法的把它發展成一個產業，就像是老師們剛剛提到的新加坡或是中國大陸一樣把它做成是一個產業。倫敦他就是利用海商法把它當成一個產業來經營。早期海上運送業，是資本密集勞力密集，第三世界國家興起以後，他航運大國已經被第三世界國家所取代，特別是東亞國家所取代，它們轉而發展知識密集的海商法產業，包括海事仲裁，特別是剛有很多老師提到，也希望把案子留在國內處理，藉此發展台灣的海商法產業。另外在這裡，關於本日會議先進的意見，提出幾個個人的一點小建議：

第一、我非常贊同臺灣海商法學會 梁宇賢理事長的意見，小規模的修法，再加上大規模的修法，是可以考慮這兩種方式同時併行，同時併進。第二、有關於國際公約的立法模式，老師們剛剛也提到 COGSA1936、COGSA 1971 等等。這些美國的 1936 年海上運送法，英國的海上運送法也好，到目前為止都沒有修，為什麼沒有修？因為他們分別是海牙規則，跟海牙威士比規則的締約國。現在關於海上貨物運送就有四套規範，海牙，海牙威士比、漢堡、鹿特丹規則，鹿特丹規則還沒有生效。因為締約國的關係，他們不會去修法，一旦他們參與了國際公約，依法生效之後，他們才有使之成為內國法化的義務。當然他們如果內國法化，英美法系國家通常如此，去訂一個法案，像美國、英國，使得附件的國際公約，從幾年幾月幾號開始具有國內法的效力，那這個附件的國際公約當然指的是，逐字全部條文章節結構全部引入。

大陸法系國家呢，就德國、日本，他們是一些公約締約國，受到國際公約的拘束，採取吸納的方式，去理解國際公約的條文，然後去吸納，制定在相關的內國法規裡面，但是這一種要

非常高的立法技術，在吸納的過程當中必須去考慮到，跟其他條文彼此之間的適用關係，還有其他法典間的適用關係。在國際海商法(公約)的立法上面，他本來就已經考慮過了。我也看到張新平老師的 powerpoint 他提出一個大修法的方向就是在海商法的次領域之下，分別去訂定一個次領域的單行專法，基本上我非常贊同張老師的見解，因為從國際海商法的角度來做觀察，這些國際海商法的相關公約，每一個公約都是單行專法，彼此之間也沒有適用上的矛盾，因為矛盾問題，在國際公約審議的過程當中，會被解決掉。如果換句話來講，我們逐字的全數的把國際公約上面的實質條文，全部引進來的話，才不會造成彼此法律之間衝突、矛盾和扞格的問題。

剛剛張律師，他提到海商法的條文繼受方式，那如果是逐字全部的話呢，那我個人也是深表贊同。但並不是所有的締約國都受到公約全部條文的拘束，特別是國際公約的程序條文裡面，有所謂的選擇性條文，也就是有些條文締約國在簽署、批准或加入時，可以選擇性的不受其拘束，這稱為選擇性的條文，特別像是鹿特丹規則，在 2008 年制定的時候，他對他的管轄權條文，是屬於選擇性的條文，締約國簽屬或批准或加入時要作聲明如果你沒有選擇進來的話呢，就不受到拘束。管轄權的條文是從漢堡規則裡面才開始規範，那這些先進國家為什麼不去簽署或批准漢堡規則，最主要是管轄權條文，因為這些先進國家會害怕失去一個海事仲裁甚至海事訴訟中心的地位。因為是這個關係，所以鹿特丹才會把這個管轄權條文列為選擇性的條文。另外呢就有關於幾個議題。關於船舶所有人跟運送人之釐清，我們在看海商法貨運送相關條文時候，常在同一個條文裡頭寫上船舶所有人及船舶運送人，那為什麼會如此呢，要去找一下國際公約，特別是海商法貨運送最引以為法源的海牙威士比規則，他裡面船舶所有人他是用船舶這個字 ship 來表示，那為甚麼用船舶呢，因為海牙威士比規則採用英美法系的立法例，在英美法系的體系裡面有所謂的對物訴訟制度，把船舶為擬人化，以這個船舶為被告，所以船舶必須履行義務、擔負責任，所以海牙，海牙威士比規則才會把船舶列為責任主體。那當然這牽涉到對物訴訟的制度，對物訴訟這是來自於海事優先權，它是跟海事優先權連結在一起的，我們講對物訴訟它是一個程序權，他不是一個實體權利必須透過對物訴訟來行使，那跟我們大陸法系裡頭船舶假扣押制度不一樣，最大的差異在於，剛剛張律師提到船舶假扣押債務人的代表人名稱等等，這個船舶假扣押，你要去確認假扣押的船舶是屬於債務人財產，但是對物訴訟不用，你只要去確認，侵權行為的行為人是這艘船就可以了，你的貨損在艘船上發生，你的人身傷亡在這艘船上發生，你就可以以這艘船舶為被告，提起對船訴訟，那當然我們非常歡迎引進這個對物訴訟的這個制度，新加坡扣船為甚麼好扣，他是英美法系國家，他有對物訴訟制度，而且對物訴訟，可以透過對船訴訟去創造出一個本案的實體訴訟管轄權出來。有關於載貨證券背後條款的問題，我們來看一下相關的法典法條。背後條款在六十七年年民事會議決議之下，它認為是運送人的單方意思表示，所以託運人不受拘束，並不構成運送契約的一部，但是我們來看一下爾後的修法，海商法六十一條不公平條款的規制，載貨證券條款約定，如果低於海上運送人法定責任標準的話，約定的條款為不公平條款因此而無效，所以他就首先肯認載貨證券的背後條款，我們再來看一下第七十八條第二項管轄權規定，有關於仲裁規定，他說經契約當事人同意以後，可以在本國仲裁台灣仲裁，他也是肯定載貨證券條款背後條款的效力，那最新的部分呢，涉外民事法律適用法第四十三條，有關於載貨證券物權的涉外法律適用的問題，他也是肯定載貨證券背後條款的效力，所以我們不應該再繼續沿用這個六十七年的民事決議，這

些的問題呢，爾後可能還要進一步再繼續討論，耽誤各位時間，報告完畢！

中華航運學會 張志清理事長：

在英國的法律有兩句諺言，第一句話是說：「英國的海商法，每個子題都像是被翻過了石頭。」因為每個主題都有人做過研究，事實上我們台灣海商法的學者也很用功，我們很多的題目都一再討論，那一些的文獻回顧很重要，可能會列入我們招標須知裡面，把過去有人講的都講出來，因為也有很多主題講太多了，我們就把它列出來，比較好去修法，去節省時間；第二個諺語是說：「他只要找到問題，就找到答案的一半。」事實上有非常多的問題是你要找出真正的問題在哪裡，所以我們看看各位有沒有什麼問題？梁理事長請。

臺灣海商法學會 梁宇賢理事長：

我們這一次的修法，不管是大幅度的修、還是中幅度的修或是小幅度的修，我是希望條文的章節，我們整個海商法條文的章節條，次序不要變動，如果這一條刪掉，譬如說這章海上保險刪掉，我們掛節，括弧刪除，然後在註明到什麼地方去，那麼如果哪一條刪掉了，那麼那一條下面括弧刪掉，那增加的條文之一之二，那條文也是之一之二，那這樣的優點呢，就是隨這文獻和判決和各方面的行政命令，我們要去找的時候非常方便，因為那一次我們 88 年的修法之後，他整個條文大翻修了，我們去找原來的判決或原來的行政命令，或學者的文章呢，我們都要去比對，非常的倍感艱辛，那麼我們目前呢，我們知道了很多的法，剛才也有在座的也有提到公司法，公司法也是這樣啊，關係企業，那章就章之一，章之一，然後就來了，那哪一個條文括弧刪除了，就括弧刪除，所以我們用這樣呢，這樣來修法，有傳承的意味，也就是這一次我們的修法並沒有完全的否定前人的修法，那也沒有否定了前人的這一些文獻，否則我們以後要尋找，變成以後要尋根了，要尋找資料都很困難，這是我個人的一個建議。

包嘉源秘書長(中華海運研究學會)：

張理事長，各位先進，非常榮幸的來參加這個會議，那我們非常感謝張理事長，能夠親自的能夠為海商法修正貢獻，那在民國 74 年到 88 年那次的海商法修正呢，那是本人在交通部服務，海事科長兼主任委員，負責這一次的，那我可以把我的經驗，傳承一下，海商法修正呢確實是一個非常艱鉅的任務，在我們的交通部的同仁會講，我們交通部從來沒有用過，交通部用的是呢，海事行政法，航政法規，海商法呢是法院在用的，是各位律師，律師事務所的高手在用的，那會用到交通部的呢，那各位看到的，民國 18 年是交通部公布的，所以也推不掉，那雖然只有修 3.5 次，那 74 年到 88 年是全盤修正，那我想梁老師，那時候我們也請他來當委員，那但是這個確實會耗費很長的時間，不論是現在的交通部或是航港局要來當主辦單位的話，我想在做法方面一定是要有一個心理準備，這一定是要請海商法的專家，有一個團隊呀，去做召集人，事後的任何的交通部的法規會，行政院的法規會，還有立法院的這些法制的審查，大家要從頭到尾，所以從頭到尾又是一個 8 年到 12 年，那既然大家都已經接近五十歲、六十歲，

可能到時候都八十歲那到時候大家可能都已經退休了，那困難點會在哪裡，困難點會在於，我們團隊要建立共識倒不困難，困難的點是在哪裡？在交通部的法規會，在行政院的法規會，雖然有請各部會來參加的話，但是來出席的人士呢，並不是對海商的專精深的研究，這些的國際公約可能通通不清楚，只是對法規的文字斤斤計較，改你一個字、改你一個字就已經失去掉可能跟國際的規範可能都不一樣，所以剛剛說，有一年是加一個漏字，那就是被改亂掉，那所以說，那這樣的可能就是長期抗戰的打算，因為各行政部門的人事升遷都非常快，可能都是人事升遷阿，航港局換好幾個局長，交通部換好幾個部長，說不定這個海商修法還在繼續進行中，那所以說這個團隊，要非常要持續下去，所以在這點我要非常的佩服我們的張理事長，那至於說要怎麼要大幅度小幅度，局部的分批，那我想就是這個團隊，網羅各精深專家研究的時候，那確立一個修法的原則跟步驟、範圍，那這就是要要有共識，不論是什麼型態建立共識的話，那這個確立的話可能以後就不要再變，那行政部門的話，可能有是跟團隊有個共識，那這樣海商法會修的順利一點，那我就把這個經驗提供給大家參考一下，謝謝！

宏聲海事商務法律事務所 副所長黃維倫：

局長、張理事長還有張老師、王老師，饒老師還有梁教授，我是宏聲海事商務法律事務所副所長，黃維倫律師，今天的修正座談會我覺得是非常有意義的一個昭示，因為也介紹了關於以後可能修法的歷程跟策略，那在此我從訴訟或者從實務，做實務的角度，那希望分享一些經驗，供修法的這一個參考，首先我也贊成王老師所講的，其實海商法是一個特別的規定，所以盡量有一些觀念或規定要從民法那邊分開，不要再像八百年前講的一家而現在要分家，但是呢其實這個調和，這個除了跟國際接軌以外，跟內國法的調合，不要講接軌，就講調合，和衝突的磨合，那這個是沒有辦法迴避的，那舉例來說好了，就算是海商法來說，就算是本法未規定者，適用其他法律，可是每一個受過民法訓練的，一個台灣的法官，在遇到海商法沒規定的東西呢，一定會回去找民法，因為民法就是基本大法，是海商法第5條有點掛黑鍋，因為每一個法官第一個最自然的反應，沒有規定的時候，一定會去找民法，那我們在訴訟經驗上處理來講，會遇到幾個很顯著的狀況，第一個，單證拖運人，鹿特丹規則已經把單證託運人當作契約當事人了，那台灣的契約來講，在座老師都知道，一定都知道債之相對性，所以在法官的面前就出現了一個困擾，為什麼接下運送契約的是A，可是B寫在單證上的託運人，那麼B的地位是什麼，B可能跟簽發提單的人完全一點接觸都沒有，那現在要跟國際接軌把他當作契約的當事人一方嗎？這個台灣的法官，民事的法官一定有非常大的困擾，那另外講一個是說跟提單有相關的，就是經過L/C，就是透過信用狀的交易，那受貨人的欄位，通常都會寫to order，那楊仁壽大法官把他分類為指示證券，但是在to order的時候，因為銀行持有提單的交易信用狀的時候，他的角色他的地位又是什麼，就出現了兩種看法，第一個就是，我持有提單正本阿，照海商慣例來說，我就有物權的效力，我就是這個物的所有人了，另外一種看法也很有意思，他從民法的角度出發，說銀行持有這張單證，是基於質權，是基於說，有信用狀的壓匯的關係，所以說是基於質權來持有，你只是質權人而已，當你在交付貨物，充其量在行使質權人而已，並不是所有人而已，所以不可以請求損害賠償，所以在相關的這一方面來講，海商法會不會規定到這麼細，進一步去排除到民法的一切規定，這是在日後不管是在國際接軌，也要考慮到跟

國內其他的民法之間的一個調和。

接著的問題不是台灣所獨有，我3月分去大陸那邊參加一個廈門的研討會，那時候我也很務實的問了他們那些像是律師跟法官的看法，說你們這個鹿特丹規則，要不要接受，或者是接受了之後，他顯然是一個海商法的特別法，那妳們在接受的過程當中，有沒有去想去接觸大陸的民法學者一起來探討，那我得到的答案是，我們海商法修我們的，干民法什麼事，所以這個民商法的調和不只是台灣會發生，我想大陸那邊也就是其他各國，就是類似的立法體例國家它們也有類似的困擾，在台灣民法來說，不是你把民法的規定抄來就能，而是要想辦法去調和其中，以及排除，那另外從訴訟的，一個程序法的角度來講，那我們以經驗實話來講，大陸有海事法庭的制度，有船舶所有權人責任限制精進的制度，這些都是相當優秀的，甚至他們還有的海事訴訟特別法規，可是在台灣的訴訟環境來講，說實在可能也沒有那麼大的支持量，或是司法院不願意為了海事案件去設立一個海事法院制度，也牽涉到人力和預算上的支配，那在海商法修正座談裡面，那我們講，要不要把一個程序法修進去或者像張教授所講的不相關的大家應該進行的，譬如說在民事訴訟法那邊設立一個專章，那民事訴訟法就大概修正也遙遙無期的話，那有沒有需要在海商法這邊去加入或補充一點，他關於程序上的規定，舉例來講，涉外的海事契約，如果應該這樣說，如果國內的一個訴訟被告有三個，三個住在台北、台中、花蓮，那原告他可以選擇以原就被原則，選擇在台北、台中、花蓮三個法院來訴訟，那但是這樣的情形放到海事案件來講呢，可以得到完全不一樣的結論，比如說甲，被告甲台灣人，那乙可能是香港公司，丙的話是新加坡公司，那這時候法院會認為說，那就在沒有符合其他條件的情形下，如果就這三個人的狀況來講，法院反而會對後面兩個外國公司，是不得在台灣提起海事涉外訴訟，所以就海事涉外程序這部分，就是修法的過程當中，要不要或多或少，要不要補充進去，以及如果需要的話，他的幅度範圍有多大，如果進一步有規範，解決，也許以後在實務上會增加更多的便利性，謝謝

交通部航港局祁文中局長：

我還是要再次感謝我們張教授，就如我們剛剛包技正所講現在應該是包秘書長，包教授，真的是海商法是一個大法，張教授願意為我們挺身而出，為我們預為鋪設未來海商法大法修法前置的作業，我們是深表感謝喔，那葉部長就任之後，他提到交通部做為美好生活的連結者作為他的使命，那我3月10號接任局長時，我是認為未來的航港局，應該是良好海運環境的服務者，那所謂的服務者就是說，我們今天談這個海商法，我個人真的是從服務的角度，交通部要來修這個法我想一定沒有辦法滿足他的需要，但是從我在司長任內，到輔大聽取的黃教授的簡報，以及聽取第一次的座談，我是覺得業界對這個法是有期待的，當然在這個航港局還沒有成立之前，所有的修法作業大概是交通部，在海運的部分當然就在航政司，那現在成立一個航港局，因為已經把四個港務局的公權力事項集中到這個幕僚局，那這個局是剛剛成立，我們人力是逐漸再增補，今年就將近增加了188個明年可能還會增加差不多同樣規模的人，我們預計是在這個，本來是預計三年補實，但是我發現這個不趕快補實，大家看我們有缺，大家跟我們要，所以預計是在明年就要把這個人員補實，所以我們的人員可能會來自，包括我們的交通部的法規人員，我們今天請交通部的法規同仁也在，包括交通部航政司，所以航港局的成員大概

是已經涵蓋了交通部，涵蓋了航政司，所以我會覺得航港局會持續的跟港公司跟航政司，用工作團隊的方式來提供一個修法工作的良好平台。

今天是海商法前置作業修法的座談會的第一次，我除了感謝工作團隊之外，我想接下來的工作可能會更為困難，當然今天討論也給我們很多提醒，我們有很多的原則性事項要跟團隊來做一些討論，擬定方向之後呢，其實我會覺得五年完成這個修法會是一個樂觀的期盼，但是要我們擬出一個條文草案並不困難，但是這個法案在整個法治程序中，包括剛剛包秘書長所講，在部裡面的法制程序、在院裡面的法制程序甚至立法院裡面的法制局他會蒐集到各界意見，這些意見如果沒有辦法沒有辦法在修法的過程中去取得一定的程度共識，那可能每個工作的環節都會有很多的變數，可能就會造成我們這個法在沒有一定的共識之下，又要來個八年甚至另外一個十年，這不是我們所預見的，所以今天大家所講各種的修法的策略修法的方式哪，我想我們會跟著張教授的團隊認真的來思考，但是也特別拜託大家，這條路要走路的时间還很長，在座很多各位還很年輕阿，即便五年修不成，只要七八年修的成，我還是會為大家繼續提供服務，但是我會希望不要超過八年，超過八年就表示說可能會發現我們這個過程中有很多該處理的沒有處理，等到案子到了立法院再有未處理的案件，那我會覺得那會很可惜。

我個人在司長的任內，修了剛剛我所講的航業法、船舶法、船員法，其實到了立法院他的進展其實都是非常順利的，原因就是說我主張在修法的過程中，跟業界、學界的共識之外，我們也會讓利害關係者去提供關係的委員，跟他重要的幕僚跟他參予討論，其實在立法院法案的重要相關委員助理的參予，到了立法院其實有些時候，不管藍綠阿，反而都會有很多委員跳出來支持，我個人覺得有些法案阿，有一些委員阿，覺得他可能是憑兩三天的文字認知或是憑他助理給他的兩三頁的書面資料，他就提出一些要求退回，要求再做溝通的建議，但是如果如果不爭取一些立法產業的人士，在立法的過程中來協助，很有可能我們做的再好，可能因為他們不夠了解，可能就會讓我們的效率大打折扣，剛剛我們回顧了以往的修法過程，我們可以看得出來行政單位的修法很快，但是到立法院到法制完成的时间很長，第一個立法的研擬過程可能當中，可能就是疏於溝通，所以我想以後研討會就會有多場的意見交換，盡可能來多意見交換，來凝結共識，即便無法凝結共識，總要有一個說法阿，因為可能這個法要符合各界或者是各個學派的要求，很有可能這個法就是要拖很久很久很久，那又換了一批，一批好不容易快要同意了，就快要完成，他又要重來一次，變成一個惡夢，變成一個會期一個會期拖下去非常可惜，我可能講太多了，我意思就是，我可能講太多了，我意思就是說，這一條路還是要大家協助，我們今天我建議大家給張教授一個掌聲，謝謝他，那也給大家一點掌聲，謝謝大家！

中華航運學會 張志清理事長：

那今天就到此結束，謝謝各位的幫忙，請大家以後多支持，我們12月13日還要在這個地方，同樣時間禮拜五下午一點半開始辦第二次座談會，那可能把一些方案提出來，那可能就麻煩大家討論一下，謝謝！

海商法修正第二次座談會

會議紀錄

主辦單位：中華航運學會、交通部航港局

時間：民國102年12月13日(五) 13:30-17:10

地點：國立臺灣師範大學綜合大樓 509 室國際會議廳

交通部航港局，祁局長：

航港局的宗旨，提供良好海事經營服務者。現階段因人員還未定位之前，要先了解業界有什麼樣的需求，從業界遭遇到問題去找到問題，解決問題，修改法令以提升航商現階段的自主權是相當需要的。雖然修法艱辛，但考慮到國際上及航業各界之間的需求，仍有修法的必要。故先委託中華航運協會主辦研討會、座談會，日後招標的前置作業(包含2次座談會)，以及往後修法的主軸及辦理的方式也是即須確認，部長認為符合使用者的需要，不是為了修法而修法，修法的時間可以較長，但是修法的過程中，希望能符合各界的期待，希望能在這次能有更大的指教。

在第一次輔大的海商法修正系列一的修正案時，自己期許在基本學術上的草案架構可以利用大約兩年的時間來提出行政單位的海商法草案，再用一年的時間希望能夠取得各界對於基本草案的共識，我們也期待在加一年完成法制程序，再花一年取得國會議員的支持，所我們稱之5年修法計畫。但似乎問題仍很多，但是我們仍努力去做，且希望在過程中仍持續辦座談會，聽取各界意見，希望大家共同協據，使之最符合我們的海商法。

張理事長報告：

是否分階段考慮修海商法?考慮因素有：

- 1.部分條文待修正之急迫性：假設以祁局長說的五年完成修法，那是否要五年為期一次修，或是現在較急迫者先修?
- 2.是否導致前後條文有衝突?可能會造成行政上與立法上的困擾，可以修法的周詳性與完整性來避免，但難免有很難預測的情況。
- 3.研究人力調配的問題，若一次修完與花兩階段、三階段中間差別只差一兩年的話，那是否就像祁局長所說，修得完整一點，以符合各界及使用者的需要。

以一次修法完成來說，可能需要三年時間，以黃裕凱老師的架構，約有四、五百條條文，再

讓官方團隊斟酌去刪減，以達各界之所需。接下來二到三年就是提出版本，取得共是進入法定程序，優點，一次完成，預計也還要花到三年左右。

若分兩階段，第一階段先修比較有爭議的，海上運送，考慮海事有關船舶所有權、強制執行部分、通則，以及與民法或其他法律的關係，相關國際公約規定部分，第二階段是海上保險，因海上保險較有獨立性，也考慮到海上保險專家和其他部分修法團隊可區別，在人力調配上問題可能不大。優點是：比三階段更容易整合，海上運送及海事的部份，已經是一個獨立的區塊，海上保險又是另一個獨立區塊，那還有其他關於管轄的那部分，這是較易整合，人力調配上也相對較好。先修海上運送及海事部份是因為爭議最多，先修比較能抓到重點，但缺點因為還是有兩次審查過程，但與一次修法的時間比較，可能也不會差太多。

分三次修，可能有些已經很迫切，這部分有關的如船舶所有人責任限制，如民國 88 年修正海商法後，就發生 89 年的阿瑪斯號油污染事件，那我們的法律是否可以適切適用？這涉及公共利益的部分，要先修。第二階段就是海上運送、海事及通則的部分，第三階段就是海上保險。其優點是，容易聚焦、時程較短，第一階段修正通過後即可展現修法成果。但缺點是，各階段條文間有不易整合的問題，且一二階段可能會有重疊的情況，因法律常需要比照參考、互相引用，假如只是修某些條文的話，日後還需要再修正，可能產生困援。其時程雖先修急迫部分、再以二三年在修海上保險等相關部分，中間在完成行政版本時，可先進行下一階段的修正，故所節省的時間，可能不會差很多。

第六章，船舶油污染民事責任跟海上運送船舶所有人責任限制要獨立一章可能過於單薄，另外也牽扯到海洋污染防治的部分，看是否可納入船舶所有人責任限制，因這部分有公約。

有關通則的部分，事實上海商法有關海事的部份跟國際公約較接近，跟民法較無太大的關係，若直接適用民法，可能無法符合海上運送的慣例。

另外較有爭議部分是，管轄及涉外民事法律適用部分，海商法第 77、78 條有提到這部分，若認為有需要修改，等等可以提出討論。

通則，第一章修正重點，包括海商法適用範圍、和民法、其他法律、國際海商習慣、國際海事、運送公約之適用關係。

第二章船舶物權含船舶所有權、船舶抵押權、海事優先權部分。船舶共有是否需要刪除？回歸到民法，因國際海事公約也無相關規定，因在商船上較不會用到，但漁船可能還有部分涉及共有。再來海事優先權之標的是否限於船舶？依海商法第 27 條不限於船舶的擔保物權，尚包含運費、附屬費等等。接著 1976 年海事優先權與船舶抵押權國際公約(1987 年生效)，是否只採取此一公約即可。最後有關是否納入對物訴訟？這與船舶強制執行有關。

第三章船舶拖帶部分，船舶拖帶契約性質的定義，現在海商法是以承攬契約為主，或是認為可以另約定以僱傭契約為之？再者，是否要尊重契約自由原則，得由當事人自行約定？

第四章船舶碰撞之修正重點，是否限於船舶與船舶間之碰撞？是否包含撞及港口、碼頭設施、鑽油平台、其他物體等，以及 1910 年船舶碰撞公約和 1952 年船舶碰撞民事管轄公約是否都採納？

第五章海難救助之修正重點，是否仍依 1989 年海難救助公約？是否擴大救助標的之範圍，包括鑽油平台等？我們海商法未能詳盡規定救助人及被救船舶之義務？所以是否明確規範等，稍後都可以做討論。

第六章船舶所有人責任限制(含船舶油污民事責任)之修正重點，建議只採 1976 年單一公約，因我國現在海商法只採部分條款，而 1996 年的議定書也未採納。另外，修正可主張限責及不可主張限之項目：考慮船舶油污染民事賠償責任。因現階段油污染已被排除。再者 1992 年油污染損害責任公約。(1969 年 CLC 修正議定書)(1996 年生效)是否考慮採哪，因燃油與貨物用油是不同的，若阿瑪迪斯號中，漏的油不是燃油，那責任該怎麼釐清？還有相關的 1996 年有害有毒物質損害責任及賠償國際公約。(尚未生效)是否也需要採納，最後 2007 年年殘骸移除公約。(尚未生效)因這部分與公共利益有關？船東是否可以因此而逃避責任？相關問題。

第七章船舶強制執行之修正重點是，是否針對外國船舶所有人求償時強制執行之困難，是否增訂適當之債權保全規定？如，增加船舶假扣押。還有是否納入 1952 年海船假扣押國際公約，這當中包含對物訴訟部分。

第八章件貨運送與載貨證券之修正重點，是否仍以 1968 年海牙威士比規則為運送責任基礎，再節採 1978 年漢堡規則、2008 年鹿特丹規則具前瞻性及可解決目前實務上問題之內容。使整部修正的海商法具有洞察性。另外考慮對運輸安全及運輸效率改善等必要性提供規範：託運人之申報義務及責任、危險品運送、運送人之處置權。

再者，現階段實務上常以多式聯運為主，現行海商法只規範到鈎到鈎原則部分，是否可以延長制內陸運輸等？還有有關實際運送人、承攬運送人、艙位互換/租用人、終站/倉庫/碼頭營運人、履行輔助人間之關係，如何訂定？

有關海商法第 76 條類似喜馬拉雅條款是否以侵權行為及債務不履行來討論？因為商港區域作業的人與託運人間沒有契約關係，可能有一些法理上的問題產生。

是否明定貨損舉證責任？

海商法僅對損害及全損有明確規定，至於運送遲到卻沒相關規定，是否也要納入？

為了前瞻性，是否納入電子商務？因國內有電子簽章法規定。

有關載貨證券及貨載控制權。受貨人、銀行等之權利及義務，銀行是否可主張控制權？貨損通知及訴訟時效(追償)配合實務上運送是否可延長？載貨證券條款之效力。包括提單的背面印刷條款是否有效？

有關載貨證券認賠書問題，漢堡規則已經有條件的放寬承認，只要沒有共同詐欺行為是可以承認的。電報放貨/擔保提貨書現在大都以契約規定，是否需要納入，以法律明文規定？

第九章傭船運送(論時/論程傭船)之修正重點，因這部分沒有國際公約，是否以契約自由為原則，海商法規定屬任意(補充)規定。那若要規定是要以簡明化？未規定者，優先適用契約規定，而非適用民法或其他法律？(GENCON、NYPE Time Charter 僅為契約範本，仍構不上商業習慣)。再者，須要以書面為之？我國現在規定是要，但波羅地海交易所認為 our words our bond。是否須規定不受船舶所有權之移轉而受影響？對於論時傭船較有影響。或是是否僅針對最常發生爭議之部分作規定？現在實務上，常有艙位互換(Slot exchange)、艙位租用(Slot charter)，是否需要納入規範？

第十章光船租賃之修正重點，以契約自由為原則，海商法規定屬任意(補充)規定？包含是否簡明化？未規定者，優先適用契約規定，而非適用民法或其他法律？重點是，要明確定義清楚租船人(準船東)之義務及責任。

第十一章旅客運送之修正重點，是否以 1974 年雅典公約為主？避免將運送人責任保險(是否強制)與旅客意外保險(非強制)混淆，海商法規定船東要強制幫旅客買責任保險，但是沒有保險利益怎麼買？責任限制是否需要放在海商法上，強制運送人投保旅客責任險？過失責任制度及免責事由一定較貨物嚴謹，不能比照貨物辦理。有關責任期間：是否包括岸上候船及登船過程？有發生在旅客 check in 之後登船前發生意外事故，責任如何釐清？最後責任限制金額，與船舶所有人責任限制(若客船總噸位不大，其限責金額將不高)及海事優先權一併考量是否有排擠作用？

第十二章海上保險(船舶保險、貨物保險、責任保險)之修正重點，國內目前的海上保險操作，通常只留 5% 金額在台灣承保，其他的 95% 都再保到英國去，當中英國海上保險法是否會與我國的海商法、保險法有衝突？若有時要如何依據？強適用條文有哪些？如何納入契約自由原則？是否納入船東互保制度之規範？是否強化對第三人責任之保險之規範，尤其與污染等公共利益有關者？

第十三章共同海損之修正重點，不會刪除，看要採用 1994 年約安規則？是否簡明化(concise)，海商法未規定者由契約約定(如何納入契約自由原則？)

第十四章管轄、國際私法、仲裁之修正重點，是否獨立設一章？準據法及仲裁(國際私法)若有在海商法中規定，是否納入相關各章(例如件貨運送及載貨證券準據法及仲裁，由現行海商法第 77/78 條規定)？海商法第 101 條對船舶碰撞之管轄法院也有相關規定。若無適當理由在海商法中另定，是否由涉外民事法律適用法規定即可？

最後，若分階段修法，第一階段對急迫性高先修，有哪些部分急迫須先修：

1. 為公共利益考量者？

2.案件多且爭議多者？

3.有明顯錯誤者？

4.可獨立出來先修正者？

- ✓ 建議，以先從船舶所有人責任限制(海商法第 21-23 條)
- ✓ 海事優先權(海商法第 24-27)
- ✓ 管轄及準據法(海商法第 77-78 條)
- ✓ 船舶碰撞(海商法第 94-101 條)

祁局長：

是否分階段不是修法的主要考量。第一要考慮與國際接軌，第二考慮實務使用上的需要，優先考量急迫性，但以立法院考量法律的安定性，似乎不用那麼急迫的再修法。

前台大法律系系主任劉宗榮教授：

海商法急迫也不急。急迫是因國內海商法的明顯疏漏錯誤是明顯也較多的，但不急的原因是整個司法案件海商案件也相對較少，所以不要為了快速修法而缺乏了完整性。

個人意見，認為以現行法體制為基礎，避免法條擴充，若將全部公約條規都納入，會導致法律肥大症，過於膨脹。若擴大負作用會導致學生也不想學習，應該要先修明顯錯誤、海事優先權、喜馬拉雅條款都有疏漏或整個意思相反。第二，修法者本身對法條不明白，導致文義不清，不是只用翻譯的文字就可。第三，引進新科技如電子提單、載貨證券、批量契約、貨櫃運送，這些問題，這次應該作規定。第四，制度要與國際接軌，接受海牙、海牙威士比、漢堡規則、鹿特丹規則。沒有一定的真理，只要對我們而言是行的通的，就是最好的制度。行得通的標準，是以實務上判斷的需要，能夠要與國際上再保險實務上銜接，因台灣是個淺碟經濟，故不能自成一格，與國際考量，銜接。

法條位置要適當調整，舉例，單位責任限制(規定在第 70)，責任總限制(規定在第 21 條)，要讓大家知道法典適用順序，所以個人想法海商法不宜太多，約一百多條，故贊成一次修法完成，但具體修法過程可分幾階段，但不要零散式修法，一下子是海上運送、之後又是共同海損。應由一人主導，大家通力合作，從頭到尾參與修正，銜接工作也要同時進行。可找一些研究生搜集，法院較多的案件糾紛較多的要類型化，當作要解決重點。期間規畫兩三年是合理時間。

船、資金、海員三大重要元素，以這為單位討論。運送部分，航程傭船，以船使用權取得的角度，定期傭船應該要和期間傭船(租船含海員)放在一起，那件貨運送跟航程傭船要放在一起，因航程傭船事件貨運送的極大化。船舶拖帶、船舶救助、共同海損、海難救助、單位責任限制，可以自立一個單位，海上保險是一個單位，最後才是法律適用及管轄等相關問題。

梁宇賢理事長：

若分兩階段，因海商法通則(1-5) 第二階段共同海損、海上保險，有差。故分兩階段。海商法龐大，若要全盤都整修，太多，一下子太多，相當耗時，限於人力不足，贊成分兩階段，第一階段約要花 2-3 年，2 年會有點趕，若分開可能會有兩部海商法的產生，最好以現行法的架構，由計畫主持人協同計畫主持人搜及國際上相關的國際公約，比對，修改，加以說明，人力調配(參梁宇賢理事長資料)最後只對遺漏，或矛盾的地方做微調，盡量原有條文不變動，對我們比較好。

王肖卿老師：

一、章節架構部分，海商法性質是否以法典或法律的考量，若是法典考量，可以包羅很多，細節可能要尊重契約規定，訂定以規則性，提單可能是以保護經濟上弱者為考量，要訂的細一點，章節與章節間都有一些關連性，油汙然通常透過船東責任保險來收保證書的方式進行港口油汙清除、殘骸清除要考量。

二、同意分階段考量進行：1.相對弱勢亟需法律保護部分-視同契約之單證(提單、海運單、電子單證、旅客運送及船舶拖帶)先修；2.涉及公權力部分，共識上可能較少，如強制執行、對物訴訟、船舶碰撞、扣押假扣押等等；3.有關雙面契約-原則性訂定即可(保險契約、租船契約)是雙方當事人自行訂定，只做原則性訂定即可；4.最後通則應該亦步亦趨，隨時根據主內容變更而做修正。

三、海上運送部分之繼受立法

件貨運送及載貨證券之繼受立法必須參考鹿特丹之理由，有三：

- 1.國際趨勢無法擋，雖鹿特丹較強勢(法律要符合國際趨勢)，第一，取其上得其中，鹿特丹規定，只要採納鹿特丹，就不能再使用其他國際公約，雖較強勢，但台灣非批准國，可較有彈性。此外，尚未簽屬的會員國，可能待國家重要政策(選舉)後再一併簽署。故要順從國際趨勢。
- 2.鹿特丹內容非創新，是海牙系列與漢堡規則的集大成，解決當初公約無法解決的問題。
- 3.何種問題，以下是，a.貨櫃船艙面裝載之責任，是否同一般運送。b.解決交貨問題：在南非、菲律賓、中南美等，交當地港務局、海關倉庫，若無法順利交貨，皆由運送人負責，現在

交貨責任是到倉庫為止，故鹿特丹對交貨有嚴格定義。c.解決適航性與船級證書有效性何者為準問題。d.明確化釐清遲延交付責任問題。e.提單文字記載，均有代表性意義，如何寫皆有一定代表意義。f.取消歷來不公平的航海過失免責 g.舉證責任非常明確，盡量不再有模糊空間。

再看到鹿特丹修運送責任與以前公約不衝突，過失責任，RR 也是和以前一樣採過失責任，明文舉證規定更詳盡，託運人相對責任(增加單證託運人)，適航性義務到航行完成為止，常有出港口船舶故障，運送人強調持有船級證書以抗辯，故增加到航行完成時皆要保有適航性。賠償金額增加，件/公斤的選擇不變，免責部分依據海牙規則，只取消航行過失免責，貨櫃船艙面裝載視同一般運送，遲延責任依漢堡規則，卸貨港遲延改目的地交付遲延，相對較明確。因此整理表格，(參紙本講義 P4)比較公正的面對運送人，光船租船，在目前航運趨勢很重要，台灣許多船公司都以這模式經營，因受歐洲鼓勵造船政策之影響，由中產階級投資造船，再交由船舶管理公司管理，再轉租給國際上航運公司，可以說以取代論時傭船(T/C T)。

張理事長：

國際公約的簽屬與批准有一些不同，大家可以參考考慮一下。

陳猶龍教授：

- 1 修法方式：不要分階段，似乎是分階段提到立法院，相對不宜的。(顧及法的安定性)再者，對於何謂第一階段修法內容難界定。建議是，一次提到立法院，修到什麼程度、修的多或少，是這次會的用意。故以一次提出較好。因為若較無太大關係，就點到為止，部分繼受即可。(可參中國大陸)
- 2.不要類似民法(一個月集會一次)然後逐條推進，建議有一主持人，再分派任務，可節省較多時間。
- 3.和民法其他法的關係，海商法所要規定的程度為何，只要規定清楚，錯誤、國際未接軌、不必要皆可不必繼受。
- 4.有公約的較簡單，只要分派小組研究透徹，依情況所需繼受該公約即可，因基本上大家對於採納何種公約，心中有數，只是也要考慮業者的角度。(相對簡單)。至於沒有國際公約部分(傭船、仲裁、涉外關係法律適用及其他小問題)，傭船除海商法第 38 條有規定的兩類，還有另外定期傭船(船舶交給他人使用且附船員)、光船租賃(船舶交給他人使用不附船員)，這當中是有關英美法「借用僕人」制度，原僱傭契約與新租船人對於運送人皆有一定的指揮權。這在中國是獨立一章。把海商法第 38 條純粹視同伴貨運送或包艙位，因定期傭船與光船租賃仍有不同處，建議也可以獨立。

5. 章節部分，依梁理事長說按照現有章節，我贊同看法，運送先，海事後。運送目前含三部分，貨物運送、旅客運送、船舶拖帶，船舶拖帶應獨立出來。(中國獨立一章)貨物倉面裝載建議保留在第二章，無須再獨立一章。建議與國際未接軌的部分加上去，無須再增加章節數。
6. 對於船舶租賃契約明確定義，另外光船租賃契約要有何內容，何時交附船舶及船舶證書；船舶在租賃期間的保養維修及租賃期間的船舶保險；如碰到障礙是屬於承租人還是被承租人，以及是否需要為對方負賠償責任等；不得未經同意轉租；租金的約定，舉例：遲延超過7天租船人可主張解租，船舶發生滅失時，可主張不付租金若預付要退還；在約定航區內從事海上運送，運送物品合法化；何時交還船；最後一次航行超過備船期間如何處理，實務上是否有船舶租購？這些都可以在光船租賃加以規劃。
7. 再者有關仲裁，可以不必在海商法上增設條文，只要有仲裁協議即可。(仲裁法已有規定，連引置條款也不必)
8. 涉外關係法律適用，中國大陸是每部法律都有涉外關係法律適用，我們可以討論是否在“涉外關係法律中加入有關船舶的適用”或是在海商法中，加入“涉外關係法律的規範”可以討論。當事人可選擇國際公約，或者若無規定則是使用最密切關係適用法律。
9. 船舶抵押權涉訟時要適用何國法律。
11. 海事優先全是受理案件法律的所在地。
12. 船舶碰撞的損害賠償、共同海損理算亦有法律適用的問題。
13. 海事賠償部分因有受理部分不同有不同問題。
14. 不能破壞我國的公共秩序善良風俗及公共社會的安全。

上述所提都可以自行成立一章，故要以上述兩方式來規範有待大家進一步討論。但不同法律的規範主控權不同，若是在海商法內做規範有關當局就是航港局，若涉外民事法律適用法則歸法務部。

張新平教授：

1. 海商法與民法的關係，海商法第五條，已刪掉民法用字。第一、是否可有借鏡方式，可參德國海商法，德是參照四個以批准的國際公約，表明以四公約(特別法地位)充實國內海商法之規範，思考方向，因我國非簽屬國，故要參照就還需要考慮。第二、借鏡方式二，可參航空法的第121條規定，本法未規定事項，涉及國際事項者，民航局得參照有關國際公約及其附約所規定的標準辦法規定或程序，報請交通部核准採用後發部實行。船舶法條87-10、船舶法、商港法、航業法皆有相關規定。法務部有二思考，1. 授權範圍過於籠統 2. 是否符合

法律保留原則授權明確性及容許性的要求。

2.上述所提性質上為公法，但海商性質上為私法，兩者有不同，是否援用都加以斟酌。

共同海損與海上保險，有共同之處，但兩者間仍有不同，建議共同海損把船舶急難處置、海難救助，放在同一群組，而非放在海上保險。第二點是海上保險範圍廣泛，常涉及到 MIA、ITC IFC? IHC 保單，也有涉及運費保險、貨櫃保險等，ICC ABC P&I 等，是必要放在第二階段修法。參黃裕凱教授擴大至 80 幾個條文，若有意想讓海上保險在海商法內，有必要好好考慮其完整性。可再思考是否要把海上保險獨立立法?這與海上運送可以做切割。

林昇格律師：

個人看法，事務工作上很少用到我國的海商法，剛談到傭船契約、海難救助都是契約上訂定的，大家關注的是契約上的訂定，而非法律如何訂定，傭船契約、保險等都在講條款間問題，問題出在我國準據法問題，法律是否有強制規定問題，很多都不必要，只要以契約訂定即可，只有少數才需要法律的強制規定，雖我國有涉外民事法律適用法，但幾乎也還不會用到，因我國把法律訂死了，強制一定要適用，不要使修法便成徒勞無功。準據法十分重要。

雖無法修國際私法，但海商法屬特別法，可以排除一些國際私法的不同的規定，許多不同法律的準據法都不相同，船舶所有人責任限制，是否以船東的船籍國法，或設定抵押權的該國法院，強調每一章節都要檢討準據法，否則徒勞無功。

包括仲裁，國際公約上皆有規定，不能以單一我國仲裁法做為解決辦法，若海商有特別規定，要特別適用。否則海商事件都會到國外打官司。

國際公約的身分問題，不能在我國直接適用，故要立法入加以納入，否則只淪為一法理而已，要考慮立法的彈性，國際公約變動大，海商法無法時時修整，故是否要訂立一彈性規定，可以隨時配合業者使用，是非常重要的。

海上保險需要另立專章，因涉及太專業問題，立法要有龐大規訂，是否要單獨立法。

章節問題，同意依原來章節，若不需要，可以全數刪除，但章節可以留著，留待主持人委員會認為若真的不需要即可刪除，較不會有太多的新法律產生。

王國傑律師：

1 贊成劉宗榮老師，以現在架構為基礎，有錯誤、文義不清、新科技、有新穎性、國際接軌的部分納入，除此做補充，也贊成以現有法律為架構，不需要整個繼受國際公約，像民用航空法、船舶法，似乎會有立法問題(因公約屬公法)，可能會與私法有所衝突，若不納入，如何解決

複雜的海商法問題?個人私下認為，建立制度與方法納入海商法，可能可以解決 80% 的海商問題，舉例，提單背面條款→全世界只有我國(和印度)不承認，若能接受，可解決非常多問題，透過私法之間規定可以解決一大部分問題。例如，海上保險也是納入很多英國 MIA 等相關條款，但問題是，如何承認條款的有效性?若兩造為台人，是否可以外國法做為約定的依據。

像傭船契約，BIMCO 已把所有的可能性的問題都已解決且放入，若以契約化為訂立法律考量可以解決很多問題。

第二，訂法要考慮一貫性，大陸法系與英美法系不同，沒有對物訴訟等，船舶所有人責任限制只是一個實務上的理由，最大問題是沒有船舶所有人基金設立(limitation fund)，故實際上很難執行。

鹿特丹規則涉及實際運送人與契約運送人的責任，我們現在是 contractual carrier 涉及是責任問題，若要讓實際運送人負責則要以侵權方式。若要納入鹿特丹，如何在架構下，要有詳盡的考慮。遲延，現在是以民法規定，但若有需要在海商法內再做修正，要符合民法第 634 條以下之規定，載貨證券我國是雙軌制，一邊是載貨證券的法律關係，一邊是運送契約的法律關係，這部分如何符合涉民法第 22 條之規定，仲裁、海汙要與環保局等相關單位再做進一步討論。是否須要有法律實務上的法官參與，考慮條文時會涉及到審判制度上的窒礙難行。傭船契約現在實務上部以書面為主，但我國認為要書面，如何認定書面問題?希望找法院實務相關經驗的人一起討論。

張理事長：

未來修法團隊希望能邀請法院實務的人員加入。

劉宗榮教授：

載貨證券背後條款問題，很多都是契約問題，我也深有同感，德國 2008 年保險法、海商法，前面幾條款都在討論一般契約條款問題，定型化契約是透過預先擬定的條款優先擬定，所以解讀非常重要，現在要最高法院對於背後條款的問題，很難接受，最好修法時直接融入。公平交易條款國內也有，但過於簡單民 240-1 消保 10、11，英國 1977 年不公正契約條款法、德國有公平交易條款規則法，後來融入多國法律中，所以採取類似德國做法，先訂出公平交易條款規則法，去改變最高法院，是比較容易的。

張理事長：

根據劉教授所說，雖英國法是普通法，但也有利用很多成文法來改正案例判決。這是一個很快速有效解決海商法問題的辦法。

張訓嘉律師：

王律師認為承認背面運輸條款，林律師跟我意見較似，若不承認，則大多會到英國去審判，英美承認背面條款，使其能回到英美打官司，但若都接受背面條款，雖有考量雙方關係，但是要全盤接受，各人有保留。

實務上，仍未解決海商法第 77 條，對當事人適用最優，是否對哪一方較優？

準據法，要法官適用外國準據法，曠日廢時，若採納背面條款不一定有利，若案子不大，對船貨雙方不一定有利。

王肖卿教授：

關於實際運送人，鹿特丹規則很多都是 1999 年美國未通過草案知內容，包括履約方、海運履約方等等，沿岸運送人較強勢，故說若封條未動過，從頭到尾不必負責，所以批量契約，原要用服務契約，主要是因美國一直還沒通過。

張理事長：

原架構不要變，細節待日後再討論。

羅百合副總：

階段修正由主管機關討論，實務上有提到章節分配。1 海商法各章節架構要調整，海上保險是否要單獨立法？國際上很多都是相互保險制度，類似 P&I 提供有責任性質的承保，以保險公司、保險合作社方式經營這方面義務？若不獨立，要考慮如何凸顯獨立性問題。

修法仍有急迫性，法律一定要可操作，實務上也沒較大問題，因兩造背後都有保險公司，只是誰要承擔較大風險問題，跟人命權義保護上較沒太大關聯，故請主管機關要多詢問航商看法，不是規範，而是出在契約解讀問題，除背後條款是否有效，國際上只要牴觸國際公約就無效，若要被承認或不承認，可以再討論。比較重要的是海事政策有關的，如油污是否可主張責任限制、殘骸移除？要急迫去修法，有關整個國家政策，一些商業行為上，只要有基本保障即

可。論時論程備船，因英國歷史長久有經驗，較能符合雙方當事人權益，這些是否可以有強制性，或任意性，都可以做討論。

強制責任關於保險證明，船東對於公益事物的強制性，如汙染、殘骸，可參考國際公約規範等說明可請求範圍，如訴訟費用，在台灣是否可以為請求範圍？強制責任一定要搭配強制責任保險，且要有保險證明，國際上都是可以接受 P&I，各國家可以承認。

張理事長：保險證明要事前還是事後拿出來？

羅副總回應：船東要附上保險證明，拿到主管機關去申請，保險公司拿去請求後，就要放棄 paid to be paid 的原則。(BC convention)

張理事長：若事後發生事故後，再提出較沒問題，但是事前，可能航商間會有一些困難。

羅副總：故針對這問題，要詢問航商間配合是否有困擾？

林律師：在訂法或修法的時候，不要優於自己航商，不能獨厚自己。立場上，一定要和國際接軌，一定要跟國際接軌。不要以國情特殊為由。

王國傑律師：

有關強制保險問題，海汙法環保署有一附件，已公佈某噸數以下配合 PSC TOKYO MoU 整個連網，當時其附件在不同噸數船舶以提出要保險，是以日本同步，但後面那塊缺乏，各個船到了時後要有事前證明，但是到了港口之後要檢查什麼的保險證明，是沒有的。PSC 有部分港口要有證明。法令銜接有欠缺。

羅副總回應：

海汙有規範最小責任要買保險，海汙法規定無限責任，船上無法提供無限責任保險(除美國外)，有施行細則，要證明最小買保險責任，大概跟船噸有關約幾百萬美金，實務上和王律師說的一樣，PSC 會先看否有保單？如果有 P&I 保單就認同是保險證明，但這與國際公約做法不同。

P&I 集團去開會參加，國際公約把 P&I 證書當做保函(類似)，出事就一起告保險公司，因有參與故同意這機制，但台灣制訂的條規，沒有國際參與，其所致訂的法條，如海汙有強制直接求償，但當直接要求償時，保險公司是否同意？再來有提到買哪一類的保險，若要保障本國利益，是要細部規定，若要提出本國保險公司保單也可，也許這不是在海商法修法包含的地方。

劉宗榮教授：

有部分涉及到海商法第 22 條，這在立法時有部分是錯誤的，不適用船舶所有人總限制，

而是要負無限責任，國際公約分兩類，一是無限責任，二是其他公約有規定部分要尊重其他公約，希望趁這機會也可以修正，具體金額，希望國會能夠授權給主管機關可自行決定限額的問題。如此可避免法條太多，否則責任限制部分會膨脹太多條文，故以目前條款解決問題。

海商法仍不該全部排除民法理由是，適用後會有錯誤情況發生。舉例，船長海員故意過失等，可以主張免責，但依民法遲到需要負責，若我為船長，我在外海已經遲到，那我是否要故意造成過失而主張免責抗辯?這是有出入的。

國際公約，這是海商法修正的核心，各公約都有個背景，可能較符合公平，所以在節採國際公約時，要考慮很詳細，會涉及銀行、保險等相關單位，故很難斟酌，在金融業保險業能同時運轉的情況下，要考慮與國際接軌問題。

于惠蓉老師：

修法有其必要性，分幾階段，最好一次修好，可能性不高，最好分兩次。

章節部分，船舶所有人責任限制，放最後，使學生理解度較好，但是是否要調整，到是不必要，所以也贊成不必太大變動，若決定要刪，就直接刪除，也可弄在那，不要再做大幅度變動，使日後是有有接續性。

國際公約接軌問題很龐大，要英轉中，做授權方式處理?一樣有英文語譯上的困難，因自由度高可以多考慮，但也不要顧此失彼。

祁局長：

認為一次修好最好，可以分階段架構，要持平(船、貨、教學)。仍考慮實用為主，若仍以原架構也很好，若修法幅度太多，就要考慮整盤通改。要讓立法委員適時參與，使其能了解。

參、投標須知等文件

一、投標須知

交通部航港局 海商法修正草案之研究 投標須知

以下各項招標規定內容，由機關填寫，投標廠商不得填寫或塗改。

各項內含選項者，由機關擇符合本採購案者勾填。

一、本採購適用政府採購法(以下簡稱採購法)及其主管機關所訂定之規定。

二、本標案名稱：海商法修正草案之研究。

三、採購標的為：勞務採購。

四、本採購屬：公告金額以上未達查核金額之採購。

五、本採購：非共同供應契約。

六、本採購預算金額：新臺幣 250 萬元。

七、上級機關名稱：交通部

八、依採購法第 75 條，受理廠商異議之機關名稱、地址及電話：同招標機關。

九、依採購法第 76 條及第 85 條之 1，受理廠商申訴(未達公告金額之採購不適用申訴制度)或履約爭議調解(無金額限制)之採購申訴審議委員會名稱、地址及電話：名稱：行政院公共工程委員會採購申訴審議委員會地址：11010 臺北市信義區松仁路 3 號 9 樓電話：(02)87897523、(02)87897530

十、本採購為：未分批辦理。

十一、招標方式為：

(一) 限制性招標：本案業經需求、使用或承辦採購單位敘明符合採購法第 22 條第 1 項第 9 款之情形，並簽報機關首長或其授權人員核准採限制性招標。

(二) 公開評選、公開勘選優勝廠商：

依採購法第 22 條第 1 項第 9 款辦理委託專業服務。

十二、本採購：不適用我國締結之條約或協定，外國廠商不可參與投標。我國廠商所供應財物或勞務之原產地須屬我國者。

十三、本採購：非以統包辦理招標。

十四、本採購：不允許廠商共同投標。

十五、廠商對招標文件內容有疑義者，應以書面向招標機關請求釋疑之期限：自公告日或邀標日起等標期之四分之一，其尾數不足 1 日者，以 1 日計。

- 十六、機關以書面答復前條請求釋疑廠商之期限：投標截止期限前1日答復。
- 十七、本採購依採購法第33條第3項：不允許廠商於開標前補正非契約必要之點之文件。
- 十八、本採購依採購法第35條：不允許提出替代方案。
- 十九、投標文件有效期：自投標時起至開標後30日止。如機關無法於前開有效期內決標，得於必要時洽請廠商延長投標文件之有效期。
- 二十、廠商應遞送投標文件份數：1式1份。(另備服務建議書1式12份，請詳閱招標規範)
- 二十一、投標文件使用文字：中文(正體字)。
- 二十二、公開開標案件之開標時間(資格審查)：民國103年5月1日上午10時0分。
- 二十三、公開開標案件之開標地點：交通部航港局(臺北市大安區和平東路3段1巷1號)9樓901會議室
- 二十四、公開開標案件有權參加開標之每一投標廠商人數：不超過3人
- 二十五、本採購開標採：不分段開標。所有投標文件置於一標封內，不必按文件屬性分別裝封。
- 二十六、無押標金之理由為：勞務採購。
- 二十七、履約保證金：無(屬勞務採購得免收履約保證金)。
- 二十八、履約保證金有效期：無。
- 二十九、履約保證金繳納期限：無。
- 三十、各種保證金之繳納處所或金融機構帳號(無保證金者免填)：無。
- 三十一、本採購：訂底價，但不公告底價。
- 三十二、決標原則為最有利標(評選項目、標準及評定方式如「投標廠商評審須知」)：依採購法第22條第1項第9款準用最有利標。
- 三十三、本採購採：非複數決標。
- 三十四、本採購：決標方式為總價決標。
- 三十五、無法決標時是否得依採購法第55條或第56條規定採行協商措施：否。
- 三十六、本採購保留未來向得標廠商增購之權利，擬增購之項目及內容詳招標規範，保留第2年增購金額250萬及第3年增購金額100萬元之權利。
- 三十七、本採購適用採購法：無例外情形。
- 三十八、投標廠商之基本資格及應附具之證明文件如下(如允許依法令免申請核發本項基本資格證明文件之廠商參與投標，一併載明該等廠商免繳驗之證明文件)：投標廠商應為政府採購法第8條所稱之廠商，經政府機關登記合格無不良紀錄，依法令得提供本標案之相關廠商。
投標廠商須提出下列文件影本：
 - (一) 廠商登記或設立證明：如公司登記或商業登記證明文件、非屬營利事業之法人、機構或團體依法須辦理設立登記之證明文件、工廠登記證、許可登記證明文件、執業執照、開業證

明、立案證明或其他由政府機關或其授權機構核發該廠商係合法登記或設立之證明文件。

- (二) 廠商繳稅證明：廠商應提出最近一期之營業稅繳款書收據聯或主管稽徵機關核章之最近一期營業人銷售額與稅額申報書收執聯（影本）。廠商不及提出最近一期證明者，得以前一期之納稅證明代之。新設立且未屆第一期營業稅繳納期限者，得以營業稅主管稽徵機關核發之核准設立登記公函及申領統一發票購票證相關文件代之。

投標廠商如係身心障礙服務機構或團體者，必須持有法人登記及國稅局免納稅證明文件。

前述相關證明，公私立大專院校、公立學術研究機構或政府機關及其附屬之研究機構，得以准予投標之公函（附於投標文件內）代之。

三十九、廠商所提出之資格文件影本，本機關於必要時得通知廠商限期提出正本供查驗，查驗結果如與正本不符，係偽造或變造者，依採購法第 50 條規定辦理。

四十、招標標的之功能、效益、規格、標準、數量或場所等說明及得標廠商應履行之契約責任：詳招標規範。

四十一、依採購法第 65 條之規定，本採購標的之主要部分為：海商法修正草案之研究。

四十二、投標廠商之標價條件：送達招標機關指定地點：交通部航港局

四十三、投標廠商標價幣別：新臺幣。

四十四、全份招標文件包括：

- (1) 投標須知。
- (2) 三用文件。（應投入標封）
- (3) 投標廠商聲明書。（應投入標封）
- (4) 契約條款。
- (5) 招標規範。
- (6) 評選須知。
- (7) 投標廠商切結書。（應投入標封）

四十五、投標商應依規定填妥（不得使用鉛筆）本招標文件所附招標投標及契約文件、投標標價清單，連同資格文件、規格文件及招標文件所規定之其他文件，密封後投標。惟屬一次投標分段開標者，各階段之投標文件應分別密封後，再以大封套合併裝封。所有內外封套外部皆須書明投標廠商名稱、地址及採購案號或招標標的。

四十六、投標文件須於 103 年 4 月 30 日 17 時 0 分前，以郵遞、專人送達方式送達至下列收件地點：交通部航港局總收發（臺北市大安區和

平東路 3 段 1 巷 1 號 9 樓)

- 四十七、電子領標廠商之投標封附上該標案之領標電子憑據書面明細，或於開標後依機關通知再行提出。
- 四十八、本須知未載明之事項，依政府採購相關法令。
- 四十九、其他須知：採購標的涉及智慧財產權者，本招標機關取得全部權利；且交通部航港局得接受或不接受經選定之投標人其全部或部分建議，並得以要求修改規劃建議，以符合本計畫需求。
- 五十、受理廠商檢舉之採購稽核小組連絡電話、傳真及地址與法務部調查局及機關所在地之調查站處（站、組）檢舉電話及信箱：
- (一) 行政院公共工程委員會中央採購稽核小組：臺北市信義區松仁路 3 號 9 樓，(02) 8789-7548。
 - (二) 交通部採購稽核小組：南投縣南投市中興新村省府路 6 號，(049) 2370030。
 - (三) 交通部政風處：臺北郵局 177-17 號信箱，(02) 2349-2541~3
 - (四) 交通部航港局政風室：臺北市大安區和平東路 3 段 1 巷 1 號 7 樓，廉政專線電話：(02)8978-2892，廉政專線傳真：(02)2705-9642
 - (五) 法務部調查局，新店郵政 60000 號信箱，(02)2917-7777。
- 五十一、法務部廉政署受理檢舉電話：0800-286-586；檢舉信箱：臺北郵政 14-153 號信箱；傳真檢舉專線：(02) 2562-1156；電子郵件檢舉信箱：gechief-p@mail.moj.gov.tw；24 小時檢舉中心地址：臺北市中山區松江路 318 號 5 樓。

二、 申請書

由投標廠商自備公文。

三、 投標廠商聲明書範本

投 標 廠 商 聲 明 書

本廠商參加 交通部航港局 招標採購海商法修正草案之研究案之投標，茲聲明如下：

項次	聲明事項	是(打V)	否(打V)
一	本廠商之營業項目不符合公司法或商業登記法規定，無法於得標後作為簽約廠商，合法履行契約。		
二	本廠商有違反政府採購法（以下簡稱採購法）施行細則第 33 條之情形。		
三	本廠商或負責人與招標機關之首長/採購案之洽辦機關之首長/受委託辦理採購之法人或團體之負責人，有採購法第 15 條第 4 項規定之涉及本人、配偶、三親等以內血親或姻親，或同財共居親屬之利益之情形。		
四	本廠商是採購法第 38 條規定之政黨或與政黨具關係企業關係之廠商。		
五	本廠商之負責人或合夥人是採購法第 39 條第 2 項所稱同時為規劃、設計、施工或供應廠商之負責人或合夥人。		
六	本廠商是採購法第 39 條第 3 項所稱與規劃、設計、施工或供應廠商同時為關係企業或同一其他廠商之關係企業。		
七	本採購案如係以選擇性招標或限制性招標辦理，或係以公開招標辦理但投標廠商未達 3 家之情形，本廠商之得標價款會有採購法第 59 條第 1 項所稱高於本廠商於同樣市場條件之相同工程、財物或勞務之最低價格之情形。		
八	本廠商已有或將有採購法第 59 條第 2 項所稱支付他人佣金、比例金、仲介費、後謝金或其他利益為條件，促成採購契約之簽訂之情形。		
九	本廠商、共同投標廠商或分包廠商是採購法第 103 條第 1 項及採購法施行細則第 38 條第 1 項所規定之不得參加投標或作為決標對象或分包廠商之廠商。【投標廠商應於投標當日遞送投標文件前至工程會網站 web.pcc.gov.tw 查詢自己(包括總公司及各分公司)、共同投標廠商、分包廠商是否為採購法第 103 條第 1 項之拒絕往來廠商】		
十	本廠商就本採購案，係屬公職人員利益衝突迴避法第 2 條及第 3 條所稱公職人員或其關係人，涉及違反公職人員利益衝突迴避法第 9 條『公職人員或其關係人，不得與公職人員服務之機關或受其監督之機關為買賣、租賃、承攬等交易行為』。【公職人員利益衝突迴避法第 15 條規定處該交易行為金額 1 倍至 3 倍之罰鍰】		
十一	本廠商是依法辦理 <u>公司或商業登記</u> 且合於中小企業發展條例關於中小企業認定標準之中小企業。(該認定標準第 2 條摘要如下：一、製造業、營造業、礦業及土石採取業實收資本額在新臺幣 8,000 萬元以下或經常僱用員工數未滿 200 人者。二、除前款規定外之其他行業前一年營業額在新臺幣 1 億元以下或經常僱用員工數未滿 100 人者。) (答「否」者，請於下列空格填寫得標後預計分包予中小企業之項目及金額，可自備附件填寫) 項目 _____ 金額 _____ 項目 _____ 金額 _____ 合計金額 _____		
十二	本廠商目前在中華民國境內員工總人數逾 100 人。 (答「是」者，請填目前總人數計 _____ 人；其中屬於身心障礙人士計 _____ 人，原住民計 _____ 人。)		

附註	1. 第一項至第十項答「是」或未答者，不得參加投標；其投標者，不得作為決標對象；聲明書內容有誤者，不得作為決標對象。 2. 第十一項至第十二項未填者，機關得洽廠商澄清。 3. 本聲明書填妥後附於投標文件遞送。
	投標廠商名稱：
	投標廠商章及負責人章： <p style="text-align: right;">統一編號：</p> <p>聯絡電話：</p> <p>地址：</p> <p style="text-align: right;">日期：</p>

(99.4 版)

四、 授權書

招標投標及契約文件

本文件為機關或機構(以下簡稱機關)依政府採購法(以下簡稱本法)招標、廠商投標及機關決標後簽訂契約三用文件。招標時由機關使用招標欄位並備齊招標文件後依規定招標；投標時由廠商使用投標欄位並備齊投標文件後依規定投標；決標後由機關使用決標欄位並附具必要之招標、投標及決標文件依規定蓋章後即完成與得標廠商之簽約手續，不必再經得標廠商簽名或蓋章，並以機關蓋章之日為簽約日。

本文件為公開招標、選擇性招標之規格標與價格標及限制性招標之通用文件。以公開評選、甄選、徵求或其他方式辦理者，得參酌使用。

招標機關招標如下(以下各項由招標機關填寫並簽署招標)

- 一、採購案號：MPB10310417
- 二、招標機關名稱：交通部航港局
- 三、招標機關地址：台北市 大安區 和平東路 3 段 1 巷 1 號 10 樓
- 四、招標機關聯絡人(或單位)：總務科 電話：02-89782859 傳真：
- 五、招標標的名稱及數量摘要：海商法修正草案之研究
- 六、收受投標文件場所之地址：交通部航港局秘書室總務科，台北市 大安區 和平東路 3 段 1 巷 1 號 9 樓
- 七、收受投標文件之截止日期：103 年 4 月 30 日下午 5 時 0 分止。
- 八、其他事項如附件。

招標機關蓋章：

日期：民國 103 年 4 月 17 日

投標廠商投標如下(以下各項由投標廠商填寫並簽署後投標)

- 一、投標廠商名稱：
- 二、投標廠商地址：
- 三、投標廠商負責人：
- 四、投標廠商聯絡人： 電話： 傳真：
- 五、投標廠商營業登記統一編號：
- 六、投標總標價：

新	億	仟萬	佰萬	拾萬	萬	仟	佰	拾	元	
---	---	----	----	----	---	---	---	---	---	--

台										整
幣										

(招標文件允許以外幣報價或以單價決標者，請自行調整)

七、其他事項如附件。

投標廠商章及負責人章（外國廠商則由有權人簽署）：

日期：中華民國 年 月 日

招標機關決標簽約如下(以下各項由招標機關填寫並簽署後完成簽約)

一、契約編號(無者免填)：MPB10310417

二、決標標的名稱及數量摘要：海商法修正草案之研究

三、履約期限：自決標次日起 1 年(各階段工作履約期限詳如招標規範第五點)

四、契約金額：

新 台 幣	億	仟萬	佰萬	拾萬	萬	仟	佰	拾	元	整

(招標文件允許以外幣報價或以單價決標者，請自行調整)

五、其他事項如附件。

招標機關蓋章：

日期：中華民國 年 月 日

五、 契約書

交通部航港局 海商法修正草案之研究 勞務採購契約

招標機關(以下簡稱機關)及得標廠商(以下簡稱廠商)雙方同意依政府採購法(以下簡稱採購法)及其主管機關訂定之規定訂定本契約，共同遵守，其條款如下：

第一條 契約文件及效力

(一)契約包括下列文件：

- 1.招標文件及其變更或補充。
- 2.投標文件及其變更或補充。
- 3.決標文件及其變更或補充。
- 4.契約本文、附件及其變更或補充。
- 5.依契約所提出之履約文件或資料。

(二)契約文件，包括以書面、錄音、錄影、照相、微縮、電子數位資料或樣品等方式呈現之原件或複製品。

(三)契約所含各種文件之內容如有不一致之處，除另有規定外，依下列原則處理：

- 1.契約條款優於招標文件內之其他文件所附記之條款。但附記之條款有特別聲明者，不在此限。
- 2.招標文件之內容優於投標文件之內容。但投標文件之內容經機關審定優於招標文件之內容者，不在此限。招標文件如允許廠商於投標文件內特別聲明，並經機關於審標時接受者，以投標文件之內容為準。
- 3.文件經機關審定之日期較新者優於審定日期較舊者。
- 4.大比例尺圖者優於小比例尺圖者。
- 5.決標紀錄之內容優於開標或議價紀錄之內容。

(四)契約文件之一切規定得互為補充，如仍有不明確之處，以機關解釋為準。如有爭議，依採購法之規定處理。

(五)契約文字：

1.契約文字以中文為準。但下列情形得以外文為準：

- (1)特殊技術或材料之圖文資料。
- (2)國際組織、外國政府或其授權機構、公會或商會所出具之文件。

- (3)其他經機關認定確有必要者。
- 2.契約文字有中文譯文，其與外文文意不符者，除資格文件外，以中文為準。其因譯文有誤致生損害者，由提供譯文之一方負責賠償。
- 3.契約所稱申請、報告、同意、指示、核准、通知、解釋及其他類似行為所為之意思表示，以中文書面為之為原則。書面之遞交，得以面交簽收、郵寄或傳真至雙方預為約定之人員或處所。
- (六)契約所使用之度量衡單位，除另有規定者外，以公制為之。
- (七)契約所定事項如有違反法令或無法執行之部分，該部分無效。但除去該部分，契約亦可成立者，不影響其他部分之有效性。該無效之部分，機關及廠商必要時得依契約原定目的變更之。
- (八)契約正本 2 份，機關及廠商各執 1 份，並由雙方各依規定貼用印花稅票。副本 5 份，由機關、廠商及相關機關、單位分別執用。副本如有誤繕，以正本為準。

第二條 履約標的

- (一)廠商應給付之海商法修正草案之研究及工作事項：詳招標規範。
- (二)機關辦理事項：無。

第三條 契約價金之給付

契約價金結算方式：總包價法。

第四條 契約價金之調整

- (一)驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或契約預定效用，經機關檢討不必拆換、更換或拆換、更換確有困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。
- (二)契約價金採總價給付者，未列入標價清單之項目或數量，其已於契約載明應由廠商施作或供應或為廠商完成履約所必須者，仍應由廠商負責供應或施作，不得據以請求加價。
- (三)契約價金，除另有規定外，含廠商及其人員依中華民國法令應繳納之稅捐、規費及強制性保險之保險費。
- (四)中華民國以外其他國家或地區之稅捐、規費或關稅，由廠商負擔。
- (五)廠商履約遇有下列政府行為之一，致履約費用增加或減少者，契約價金得予調整：
- 1.政府法令之新增或變更。

- 2.稅捐或規費之新增或變更。
 - 3.政府公告、公定或管制價格或費率之變更。
- (六)前款情形，屬中華民國政府所為，致履約成本增加者，其所增加之必要費用，由機關負擔；致履約成本減少者，其所減少之部分，得自契約價金中扣除。屬其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，契約價金不予調整。

第五條 契約價金之給付條件

(一)契約依下列規定辦理付款：

1.分期付款：

(1)分 2 期付款，每期為契約價金總額 50 %。

(2)第 1 期付款條件：廠商 103 年 11 月 5 日前提送之期中報告，經機關審查核可後撥付。

(3)第 2 期付款條件：廠商 104 年 4 月 6 日前提送之期末報告，經機關驗收完成後撥付。

2.廠商履約有下列情形之一者，機關得暫停給付契約價金至情形消滅為止：

(1)履約實際進度因可歸責於廠商之事由，落後預定進度達 30 % 以上者。

(2)履約有瑕疵經書面通知改善而逾期未改善者。

(3)未履行契約應辦事項，經通知仍延不履行者。

(4)廠商履約人員不適任，經通知更換仍延不辦理者。

(5)廠商對其派至機關提供勞務委外之勞工，未依法給付工資，未依規定繳納勞工保險費、就業保險費、全民健康保險費或未提繳勞工退休金，且可歸責於廠商，經通知改正而逾期未改正者。

(6)其他違反法令或契約情形。

(二)契約價金總額曾經減價而確定，其所組成之各單項價格得依約定方式調整；未約定調整方式者，視同就各單項價格依同一減價比率調整。投標文件中報價之分項價格合計數額與總價不同者，亦同。

(三)廠商計價領款之印章，除另有規定外，以廠商於投標文件所蓋之章為之。

(四)廠商於國內員工總人數逾 100 人，履約期間應僱用身心障礙者及原住民之人數，各應達其國內員工總人數 1% ，並均以整數為計算標準，未達整數部分不予計入。僱用不足者，應分別依規定向所在地之直轄市或縣（市）勞工主管機關設立之身心障礙者就業基金專戶及原住民中央主管機關設

立之原住民族就業基金專戶，繳納上月之代金；並不得僱用外籍勞工取代僱用不足額部分。招標機關應將國內員工總人數逾 100 人之廠商資料公開於政府採購資訊公告系統，以供勞工及原住民主管機關查核代金繳納情形，招標機關不另辦理查核。

- (五)契約價金總額，除另有規定外，為完成契約所需全部材料、人工、機具、設備及履約所必須之費用。
- (六)廠商請領契約價金時應提出統一發票，無統一發票者應提出收據。
- (七)廠商履約有逾期違約金、損害賠償、採購標的損壞或短缺、不實行為、未完全履約、不符契約規定、溢領價金或減少履約事項等情形時，機關得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知廠商給付或自保證金扣抵。
- (八)服務範圍包括代辦訓練操作或維護人員者，其服務費用除廠商本身所需者外，有關受訓人員之旅費及生活費用，由機關自訂標準支給，不包括在服務費用項目之內。
- (九)分包契約依採購法第 67 條第 2 項報備於機關，並經廠商就分包部分設定權利質權予分包廠商者，該分包契約所載付款條件應符合前列各款規定(採購法第 98 條之規定除外)或與機關另行議定。

第六條 稅捐

- (一)以新臺幣報價之項目，除招標文件另有規定外，應含營業稅。但由自然人投標者，不含營業稅。
- (二)以外幣報價之勞務費用或權利金，加計營業稅後與其他廠商之標價比較。但決標時將營業稅扣除，付款時由機關代繳。
- (三)外國廠商在中華民國境內發生之勞務費或權利金收入，於領取價款時按當時之稅率繳納營利事業所得稅。上述稅款在付款時由機關代為扣繳。但外國廠商在中華民國境內有分支機構、營業代理人或由國內廠商開立統一發票代領者，上述稅款在付款時不代為扣繳，而由該等機構、代理人或廠商繳納。

第七條 履約期限

- (一)履約期限：

1.契約履約期限為自決標日次日起 1 年。

2.各階段工作履約期限詳如招標規範第五點。

- (二)日曆天或工作天：

日曆天：以日曆天計者，星期例假日、國定假日或其他休息日計入。

(三) 契約如需辦理變更，其履約標的項目或數量有增減時，履約期限得由雙方視實際需要議定增減之。

(四) 履約期限延期：

1. 契約履約期間，有下列情形之一，且確非可歸責於廠商，而需展延履約期限者，廠商應於事故發生或消失後，檢具事證，儘速以書面向機關申請展延履約期限。機關得審酌其情形後，以書面同意延長履約期限，不計算逾期違約金。其事由未達半日者，以半日計；逾半日未達1日者，以1日計。

(1) 發生契約規定不可抗力之事故。

(2) 因天候影響無法施工。

(3) 機關要求全部或部分暫停履約。

(4) 因辦理契約變更或增加履約標的數量或項目。

(5) 機關應辦事項未及時辦妥。

(6) 由機關自辦或機關之其他廠商因承包契約相關履約標的之延誤而影響契約進度者。

(7) 其他非可歸責於廠商之情形，經機關認定者。

2. 前目事故之發生，致契約全部或部分必須停止履約時，廠商應於停止履約原因消滅後立即恢復履約。其停止履約及恢復履約，廠商應儘速向機關提出書面報告。

(五) 期日：

1. 履約期間自指定之日起算者，應將當日算入。履約期間自指定之日後起算者，當日不計入。

2. 履約標的須於一定期間內送達機關之場所者，履約期間之末日，以機關當日下午下班時間為期間末日之終止。當日為機關之辦公日，但機關因故停止辦公致未達原定截止時間者，以次一辦公日之同一截止時間代之。

第八條 履約管理

(一) 與契約履約標的有關之其他標的，經機關交由其他廠商承包時，廠商有與其他廠商互相協調配合之義務，以使該等工作得以順利進行。因工作不能協調配合，致生錯誤、延誤履約期限或意外事故，其可歸責於廠商者，由廠商負責並賠償。如有任一廠商因此受損者，應於事故發生後儘速書面通知機關，由機關邀集雙方協調解決。

(二) 契約所需履約標的材料、機具、設備、工作場地設備等，除契約另有規定外，概由廠商自備。

(三) 廠商接受機關或機關委託之機構之人員指示辦理與履約有關之事項前，應

先確認該人員係有權代表人，且所指示辦理之事項未逾越或未違反契約規定。廠商接受無權代表人之指示或逾越或違反契約規定之指示，不得用以拘束機關或減少、變更廠商應負之契約責任，機關亦不對此等指示之後果負任何責任。

(四)機關及廠商之一方未請求他方依契約履約者，不得視為或構成一方放棄請求他方依契約履約之權利。

(五)契約內容有須保密者，廠商未經機關書面同意，不得將契約內容洩漏予與履約無關之第三人。

(六)廠商履約期間所知悉之機關機密或任何不公開之文書、圖畫、消息、物品或其他資訊，均應保密，不得洩漏。

(七)轉包及分包：

1.廠商不得將契約轉包。廠商亦不得以不具備履行契約分包事項能力、未依法登記或設立，或依採購法第 103 條規定不得參加投標或作為決標對象或作為分包廠商之廠商為分包廠商。

2.廠商擬分包之項目及分包廠商，機關得予審查。

3.廠商對於分包廠商履約之部分，仍應負完全責任。分包契約報備於機關者，亦同。

4.分包廠商不得將分包契約轉包。其有違反者，廠商應更換分包廠商。

5.廠商違反不得轉包之規定時，機關得解除契約、終止契約或沒收保證金，並得要求損害賠償。

6.前目轉包廠商與廠商對機關負連帶履行及賠償責任。再轉包者，亦同。

(八)廠商及分包廠商履約，不得有下列情形：僱用無工作權之人員、供應不法來源之履約標的、使用非法車輛或工具、提供不實證明、非法棄置廢棄物或其他不法或不當行為。

(九)廠商應對其履約場所作業及履約方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。

(十)廠商之履約場所作業有發生意外事件之虞時，廠商應立即採取防範措施。發生意外時，應立即採取搶救、復原、重建及對機關與第三人之賠償等措施。

(十一)機關於廠商履約中，若可預見其履約瑕疵，或其有其他違反契約之情事者，得通知廠商限期改善。

(十二)廠商不於前款期限內，依照改善或履行者，機關得採行下列措施：

1.使第三人改善或繼續其工作，其危險及費用，均由廠商負擔。

2.終止或解除契約，並得請求損害賠償。

3.通知廠商暫停履約。

- (十三)機關提供之履約場所，各得標廠商有共同使用之需要者，廠商不得拒絕與其他廠商共同使用。
- (十四)機關提供或將其所有之財物供廠商加工、改善或維修，其須將標的運出機關場所者，該財物之滅失、減損或遭侵占時，廠商應負賠償責任。機關並得視實際需要規定廠商繳納與標的等值或一定金額之保證金。
- (十五)履約所需臨時場所，除另有規定外，由廠商自理。
- (十六)廠商履約人員對於所應履約之工作有不適任之情形者，機關得要求更換，廠商不得拒絕；又本案廠商所提計畫主持人及協同主持人，非經本局同意不得任意變更。
- (十七)其他

- 1.廠商實際提供服務人員應於完成之圖樣及書表上簽署，並依法辦理相關簽證。所稱圖樣及書表，包括其工作提出之預算書、設計圖、規範、施工說明書及其他依法令及契約應提出之文件。
- 2.與本契約有關之證照，依法規應以機關名義申請，而由廠商代為提出申請者，其所需規費由機關負擔。
- 3.廠商所擬定之招標文件，其內容不得有不當限制競爭之情形。其有要求或提及特定之商標或商名、專利、設計或型式、特定來源地、生產者或供應者之情形時，應於提送履約成果文件上敘明理由。

第九條 履約標的品管

- (一)廠商在履約中，應對履約品質依照契約有關規範，嚴予控制，並辦理自主檢查。
- (二)機關於廠商履約期間如發現廠商履約品質不符合契約規定，得通知廠商限期改善或改正。廠商逾期未辦妥時，機關得要求廠商部分或全部停止履約，至廠商辦妥並經機關書面同意後方可恢復履約。廠商不得為此要求展延履約期限或補償。
- (三)契約履約期間如有由機關分段審查、查驗之規定，廠商應按規定之階段報請機關監督人員審查、查驗。機關監督人員發現廠商未按規定階段報請審查、查驗，而擅自繼續次一階段工作時，得要求廠商將未經審查、查驗及擅自履約部分重做，其一切損失概由廠商自行負擔。但機關監督人員應指派專責審查、查驗人員隨時辦理廠商申請之審查、查驗工作，不得無故遲延。
- (四)契約如有任何部分須報請政府主管機關審查、查驗時，除依法規應由機關

提出申請者外，應由廠商提出申請，並按照規定負擔有關費用。

- (五)廠商應免費提供機關依契約辦理審查、查驗、測試或檢驗所必須之設備及資料。但契約另有規定者，不在此限。契約規定以外之審查、查驗、測試或檢驗，其結果不符合契約規定者，由廠商負擔所生之費用；結果符合者，由機關負擔費用。
- (六)審查、查驗、測試或檢驗結果不符合契約規定者，機關得予拒絕，廠商應免費改善或改正。
- (七)廠商不得因機關辦理審查、查驗、測試或檢驗，而免除其依契約所應履行或承擔之義務或責任，及費用之負擔。
- (八)機關就廠商履約標的為審查、查驗、測試或檢驗之權利，不受該標的曾通過其他審查、查驗、測試或檢驗之限制。
- (九)機關提供設備或材料供廠商履約者，廠商應於收受時作必要之檢查，以確定其符合履約需要，並作成紀錄。設備或材料經廠商收受後，其滅失或損害，由廠商負責。

第十條 驗收

- (一)廠商履約所供應或完成之標的，應符合契約規定，具備一般可接受之專業及技術水準，無減少或滅失價值或不適於通常或約定使用之瑕疵。
- (二)驗收程序
 - 廠商提送之期末報告經機關審查通過後完成驗收程序。
- (三)廠商履約結果經機關審查要求改正者，廠商應於機關要求期限內改正，逾期未改正者，依第 12 條規定計算逾期違約金。但逾期未改正仍在契約原訂履約期限內者，不在此限。
- (四)廠商不於前款期限內改正、拒絕改正，或改正次數逾 3 次仍未能改正者，機關得採行下列措施之一：
 - 1.自行或使第三人改善，並得向廠商請求償還改善必要之費用。
 - 2.終止或解除契約或減少契約價金。
- (五)因可歸責於廠商之事由，致履約有瑕疵者，機關除依前 2 款規定辦理外，並得請求損害賠償。

第十一條 遲延履約

- (一)逾期違約金，以日為單位，廠商如未依照契約規定期限完工，應按逾期日數，每日依契約價金總額 1% 計算逾期違約金。但未完成履約之部分不影響其他已完成部分之使用者，得按未完成履約部分之契約價金，每日依其 1% 計

算逾期違約金。

- (二)採部分驗收或分期驗收者，得就該部分或該分期之金額計算逾期違約金。
- (三)逾期違約金之支付，機關得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知廠商繳納或自保證金扣抵。
- (四)逾期違約金之總額(含逾期未改正之違約金)，以契約價金總額之 20% 為上限。
- (五)機關及廠商因下列天災或事變等不可抗力或不可歸責於契約當事人之事由，致未能依時履約者，得展延履約期限；不能履約者，得免除契約責任：
 - 1.戰爭、封鎖、革命、叛亂、內亂、暴動或動員。
 - 2.山崩、地震、海嘯、火山爆發、颱風、豪雨、冰雹、水災、土石流、土崩、地層滑動、雷擊或其他天然災害。
 - 3.墜機、沉船、交通中斷或道路、港口冰封。
 - 4.罷工、勞資糾紛或民眾非理性之聚眾抗爭。
 - 5.毒氣、瘟疫、火災或爆炸。
 - 6.履約標的遭破壞、竊盜、搶奪、強盜或海盜。
 - 7.履約人員遭殺害、傷害、擄人勒贖或不法拘禁。
 - 8.水、能源或原料中斷或管制供應。
 - 9.核子反應、核子輻射或放射性污染。
 - 10.非因廠商不法行為所致之政府或機關依法令下達停工、徵用、沒入、拆毀或禁運命令者。
 - 11.政府法令之新增或變更。
 - 12.我國或外國政府之行為。
 - 13.其他經機關認定確屬不可抗力者。
- (六)前款不可抗力或不可歸責事由發生或結束後，其屬可繼續履約之情形者，應繼續履約，並採行必要措施以降低其所造成之不利影響或損害。
- (七)廠商履約有遲延者，在遲延中，對於因不可抗力而生之損害，亦應負責。但經廠商證明縱不遲延給付，而仍不免發生損害者，不在此限。
- (八)廠商未遵守法令致生履約事故者，由廠商負責。因而遲延履約者，不得據以免責。
- (九)因可歸責於廠商之事由致延誤履約進度，情節重大者之認定，除招標文件另有規定外，適用採購法施行細則第 111 條規定。

第十二條 權利及責任

- (一)廠商應擔保第三人就履約標的，對於機關不得主張任何權利。

- (二)廠商履約，其有侵害第三人合法權益時，應由廠商負責處理並承擔一切法律責任。
- (三)廠商履約結果涉及智慧財產權者：
- 1.機關有權永久無價利用該著作財產權
 - 2.機關取得全部權利
- (四)除另有規定外，廠商如在契約使用專利品，或專利性履約方法，或涉及著作權時，其有關之專利及著作權益，概由廠商依照有關法令規定處理，其費用亦由廠商負擔。
- (五)機關及廠商應採取必要之措施，以保障他方免於因契約之履行而遭第三人請求損害賠償。其有致第三人損害者，應由造成損害原因之一方負責賠償。
- (六)機關對於廠商、分包廠商及其人員因履約所致之人體傷亡或財物損失，不負賠償責任。對於人體傷亡或財物損失之風險，廠商應投保必要之保險。
- (七)廠商依契約規定應履行之責任，不因機關對於廠商履約事項之審查、認可或核准行為而減少或免除。
- (八)委託規劃、設計、監造或管理之契約，廠商規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致機關遭受下列損害者，應負賠償責任。賠償金額以契約價金總額為上限。
- (九)廠商履約有瑕疵時，應於接獲機關通知後自費予以修正或重做。但以該通知不逾履約結果驗收後1年內者為限。其屬部分驗收者，亦同。
- (十)廠商保證其參與本案之工作人員於機關工作期間以及本契約終止後，在未取得甲方之書面同意前，不得向任何人、單位或團體透露任何業務上需保密之文件及資料。且廠商保證參與本案之工作人員於契約終止(或解除)時，應交還機關所屬財產，及在履約期間所持有之需保密之文件及資料。
- (十一)前款所稱保密之文件及資料，係指：
- 1.機關在業務上定義為密、機密、極機密或絕對機密之一切文件及資料，包括與其業務或研究開發有關之內容。
 - 2.與廠商派至機關提供勞務委外之勞工的工作有關，其成果尚不足以對外公布之資料、訊息及文件。
 - 3.依法令須保密或受保護之文件及資料，例如電腦個人處理資料保護法所規定者。

第十三條 契約變更及轉讓

- (一)機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約(含新增項目)，

廠商於接獲通知後應向機關提出契約標的、價金、履約期限、付款期程或其他契約內容須變更之相關文件。契約價金之變更，其底價依採購法第 46 條第 1 項之規定。

- (二)廠商於機關接受其所提出須變更之相關文件前，不得自行變更契約。除機關另有請求者外，廠商不得因前款之通知而遲延其履約期限。
- (三)機關於接受廠商所提出須變更之事項前即請求廠商先行施作或供應，其後未依原通知辦理契約變更或僅部分辦理者，應補償廠商所增加之必要費用。
- (四)契約約定之採購標的，其有下列情形之一者，廠商得敘明理由，檢附規格、功能、效益及價格比較表，徵得機關書面同意後，以其他規格、功能及效益相同或較優者代之。但不得據以增加契約價金。其因而減省廠商履約費用者，應自契約價金中扣除。
 - 1.契約原標示之廠牌或型號不再製造或供應。
 - 2.契約原標示之分包廠商不再營業或拒絕供應。
 - 3.因不可抗力原因必須更換。
 - 4.較契約原標示者更優或對機關更有利。
- (五)契約之變更，非經機關及廠商雙方合意，作成書面紀錄，並簽名或蓋章者，無效。
- (六)廠商不得將契約或債權之部分或全部轉讓予他人。但因公司合併、銀行或保險公司履行連帶保證、銀行實行權利質權或其他類似情形致有轉讓必要，經機關書面同意者，不在此限。
得標廠商依採購法第 67 條第 2 項規定，就分包部分設定權利質權予分包廠商者，不受前項限制。

第十四條 契約終止解除及暫停執行

- (一)廠商履約有下列情形之一者，機關得以書面通知廠商終止契約或解除契約之部分或全部，且不補償廠商因此所生之損失：
 - 1.違反採購法第 39 條第 2 項或第 3 項規定之專案管理廠商。
 - 2.有採購法第 50 條第 2 項前段規定之情形者。
 - 3.有採購法第 59 條規定得終止或解除契約之情形者。
 - 4.違反不得轉包之規定者。
 - 5.廠商或其人員犯採購法第 87 條至第 92 條規定之罪，經判決有罪確定者。
 - 6.因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者。
 - 7.偽造或變造契約或履約相關文件，經查明屬實者。

- 8.擅自減省工料情節重大者。
 - 9.無正當理由而不履行契約者。
 - 10.審查、查驗或驗收不合格，且未於通知期限內依規定辦理者。
 - 11.有破產或其他重大情事，致無法繼續履約者。
 - 12.廠商未依契約規定履約，自接獲機關書面通知之次日起 10 日內或書面通知所載較長期限內，仍未改善者。
 - 13.契約規定之其他情形。
- (二)機關未依前款規定通知廠商終止或解除契約者，廠商仍應依契約規定繼續履約。
- (三)契約經依第 1 款規定或因可歸責於廠商之事由致終止或解除者，機關得依其所認定之適當方式，自行或洽其他廠商完成被終止或解除之契約；其所增加之費用及損失，由廠商負擔。無洽其他廠商完成之必要者，得扣減或追償契約價金，不發還保證金。機關有損失者亦同。
- (四)契約因政策變更，廠商依契約繼續履行反而不符公共利益者，機關得報經上級機關核准，終止或解除部分或全部契約，並補償廠商因此所受之損害。但不包含所失利益。
- (五)依前款規定終止契約者，廠商於接獲機關通知前已完成且可使用之履約標的，依契約價金給付；僅部分完成尚未能使用之履約標的，機關得擇下列方式之一洽廠商為之：
- 1.繼續予以完成，依契約價金給付。
 - 2.停止製造、供應或施作。但給付廠商已發生之製造、供應或施作費用及合理之利潤。
- (六)非因政策變更而有終止或解除契約必要者，準用前 2 款規定。
- (七)廠商未依契約規定履約者，機關得隨時通知廠商部分或全部暫停執行，至情況改正後方准恢復履約。廠商不得就暫停執行請求延長履約期限或增加契約價金。
- (八)因非可歸責於廠商之情形，機關通知廠商部分或全部暫停執行，得補償廠商因此而增加之必要費用，並應視情形酌予延長履約期限。但暫停執行期間累計逾 6 個月者，廠商得通知機關終止或解除部分或全部契約。
- (九)廠商不得對機關人員或受機關委託之廠商人員給予期約、賄賂、佣金、比例金、仲介費、後謝金、回扣、餽贈、招待或其他不正利益。分包廠商亦同。違反規定者，機關得終止或解除契約，或將溢價及利益自契約價款中扣除。
- (十)本契約終止時，自終止之日起，雙方之權利義務即消滅。契約解除時，溯

及契約生效日消滅。雙方並互負相關之保密義務。

第十五條 爭議處理

- (一)機關與廠商因履約而生爭議者，應依法令及契約規定，考量公共利益及公平合理，本誠信和諧，盡力協調解決之。其未能達成協議者，得以下列方式處理之：
- 1.依採購法第 85 條之 1 規定向採購申訴審議委員會申請調解。
 - 2.於徵得機關同意並簽訂仲裁協議書後，依仲裁法規定提付仲裁，並以機關指定之仲裁處所為其仲裁處所。
 - 3.依採購法第 102 條規定提出異議、申訴。
 - 4.提起民事訴訟。
 - 5.依其他法律申(聲)請調解。
 - 6.依契約或雙方合意之其他方式處理。
- (二)依採購法規定受理調解或申訴之機關名稱：行政院公共工程委員會採購申訴審議委員會；地址：臺北市信義區松仁路 3 號 9 樓；電話：02-87897530。
- (三)履約爭議發生後，履約事項之處理原則如下：
- 1.與爭議無關或不受影響之部分應繼續履約。但經機關同意無須履約者不在此限。
 - 2.廠商因爭議而暫停履約，其經爭議處理結果被認定無理由者，不得就暫停履約之部分要求延長履約期限或免除契約責任。
- (四)本契約以中華民國法律為準據法，並以機關所在地之地方法院為第一審管轄法院。

第十六條 其他

- (一)廠商對於履約所僱用之人員，不得有歧視婦女、原住民或弱勢團體人士之情事，員工受僱期間廠商應建立性騷擾防治申訴機制。
- (二)廠商履約時不得僱用機關之人員或受機關委託辦理契約事項之機構之人員。
- (三)廠商授權之代表應通曉中文或機關同意之其他語文。未通曉者，廠商應備翻譯人員。
- (四)機關與廠商間之履約事項，其涉及國際運輸或信用狀等事項，契約未予載明者，依國際貿易慣例。
- (五)機關及廠商於履約期間應分別指定授權代表，為履約期間雙方協調與契約

有關事項之代表人。

(六)本契約價金應於立法院審查通過本項預算額度內辦理。

(七)本契約未載明之事項，依政府採購法及民法等相關法令。

六、 委託研究計畫之主題及重點

交通部航港局 海商法修正草案之研究 招標規範

一、計畫背景與目的：

我國海商法於民國 18 年立法後，歷經民國 47 年及民國 88 年二次修正(另民國 89 年及 98 年為小幅修正文字)。現行海商法共 153 條，分通則、船舶、運送、船舶碰撞、海難救助、共同海損、海上保險及附則等八章。我國屬海島型經濟，對外貿易貨物及民生物資有 95% 以上之噸數以海上運輸，海運實為我國對經濟之動脈。故如何健全法規，使之能提供海運、貿易及相關業者有利的經營環境，一直為交通部所致力的施政目標之一。

然由於海商法具有國際性及涉外法律適用等特性，涉及許多國際公約。而我國無法以簽署及批准方式採納，應如何納入國際公約，並與國際無縫接軌，又能兼顧我國業者之利益及期盼，在成文法系的我國，實為重大挑戰。自民國 88 年海商法第二次修正公布施行以來，除在法條之適用上，尚有斟酌修正之空間外，國際海上運送及相關法規亦迭有更易。在修法上，如何合宜採納國際公約內容，並整合國內專家學者及實務界、司法界等相關意見，應為未來努力之方向。未來修正方案希能達成以下目標：(1) 提升公共利益；(2) 解決相關規定及實務上之爭議；(3) 修正有明顯錯誤之條文；(4) 提出具有前瞻性、國際統一性、現代化、獨特性及可操作性之海商法。

為此，交通部航港局已召開一次座談會，並委託民間團體共同主辦，召開二次座談會。對於未來修法原則、修法幅度、修法時程、修正草案章節架構、繼受立法方式、修法團隊組成方式、草案審查方式及其他議題之歸納，均有充分討論及具體建議。而近一年多以來，輔仁大學財經法律學系、世新大學法律系、臺灣大學法律系及台灣海洋大學海洋法律研究所等亦已舉辦多次研討會，提供修法相關建議。均顯示交通部與國內各界對海商法修正之必要性已有共識。依以往經驗，海商法之修正時程往往甚長，而其涉及內容複雜且專業。因此，

有必要以委託研究計畫方式進行研究，整合專業人力，提出修正草案，以符合各界期盼。

二、研究重點

本案之研究重點：至少應包含下列各項

- (一) 蒐集及分析國內外立法現況及相關資料，包括國際公約、外國立法例及我國海商法適用分析。
- (二) 依現行海商法各章(節) 內容，彙整其在適用上之主要議題的相關文獻內容，以及此等議題之國際立法趨勢分析。
- (三) 針對上述分析，提出我國應有對策及海商法修正草案。此一修正草案內容應能達成下列目的：
 - (1) 在提升公共利益考量下，研析及修正海商法相關內容。
 - (2) 解決相關規定及實務上之爭議。
 - (3) 修正現行條文有明顯錯誤之處。
 - (4) 提出具有前瞻性、洞察性、國際統一性、現代化、獨特性、可操作性，符合使用者需求之修正草案。
- (四) 在第一、二年之研究期間，每年至少舉辦二次大型座談會或公聽會，由計畫主持人或協同主持人主持，以蒐集並整合產、官、學各界之意見。
- (五) 第三年期間，協助交通部航港局出席海商法修正草案在行政體系(及立法院)之審查會議，並提供建議。必要時，並協助交通部航港局或政府單位召開座談會或公聽會。
- (六) 本研究案逾第三年結案後，於法規提報交通部、行政院審查期間，仍有義務應依前揭(五)協助航港局推動法規法制作業程序，並出席行政體系法規審查會議，並提供建議。

三、預期成果、效益及應用

- (一) 預期成果至少包含：
 1. 彙整現行海商法在適用上之問題。

2.蒐集相關國際公約、海商習慣，並分析其可納入我國海商法之方式，以與國際接軌。

3.整合國內各界對海商法修正之建議。

4.提出行政院版之海商法修正草案。

(二)藉由蒐集及分析國內外立法現況、主要議題、國際立法趨勢分析等相關文獻，除作為修法說明之佐證外，亦能提供我國學術、行政、司法及航運產業各界從事國際海商實務之參考，藉以提升我國海上運送之安全、運輸效率、經營績效。

(三)在修法過程中，協助交通部航港局進行及提出行政院版之海商法修正草案。

四、經費細目概估：103 年度至 105 年度總經費預估為新臺幣 600 萬元，其中 103 年度經費預估為 250 萬元整，104 年度經費預估為 250 萬元整，105 年度經費預估為 100 萬元整，各年度預算應於立法院審查通過本項預算額度內辦理。

五、備註：

(一)執行時間：自簽約之日起三年內完成下列工作：

- 1.第一年：各章提出修正條文草案，在修正過程中應召開座談會或公聽會；
- 2.第二年：各章節整合及召開座談會、公聽會，提出可送交通部之修正草案完整版本。
- 3.第三年：提出法規修正草案之對外溝通計畫，協助交通部航港局或政府單位召開座談會或公聽會，協助交通部航港局出席海商法修正草案在行政體系及立法院之審查會議，並提供建議及對應之修正條文。

(二)執行期程

- 1.第一年及第二年：每年至少召開座談會或公聽會 2 次
- 2.每年期中、期末報告(第一年及第二年) 各 1 次。
- 3.第三年：提出法規修正草案之對外溝通計畫，協助召開必要之座談會或公聽會，協助交通部航港局參與審議過程，並派員出席交通部及行政院、

立法院之審查會議，製作會議記錄，並提供建議及對應之修正條文。

4.工作會議(每個月一次)。雙方得依工作會議結論，微幅調整工作內容。

(三)執行方式之基本要求

- 1.第一年：103年11月5日前應提送期中報告、104年4月6日前應提送期末報告。期末報告應提出「海商法修正草案對照表及總說明」。期中及期末報告提交審查前，需各舉辦1次座談會，邀請與本研究內容相關之產、官、學界人士與會，討論各項研究擬議事項，並蒐集產、官、學界對「海商法修正草案」之建議事項，於期末報告列為附件資料一併提交。期中、期末報告製作符合本局審查會議需要至少30份書面資料及2份完整電子檔光碟片（以word文書程式製作）。
- 2.第二年：應提送期中、期末報告。期末報告應提出可提交通部法規會完整版之「海商法修正草案對照表及說明」。期中及期末報告提交審查前，需各舉辦1次座談會，邀請與本研究內容相關之產、官、學界人士與會，討論各項研究擬議事項，並蒐集產、官、學界對「海商法修正草案」之建議事項，於期末報告列為附件資料一併提交。期中、期末報告應製作符合本局審查會議需要至少30份書面資料及2份完整電子檔光碟片（以word文書程式製作）。
- 3.第三年：應提送期中、期末報告。期中、期末報告應含出席各項審查會之紀錄、建議事項、因應修正之草案內容。期中、期末報告應製作符合本局審查會議需要至少30份書面資料及2份完整電子檔光碟片（以word文書程式製作）。
- 4.於本局函送期末報告初稿審查意見後15日內提送符合本局審查會議需要至少30份期末修正報告。
- 5.履約期間受託單位應於每月5日前向本局提送工作月報，內容包括上個月完成之工作項目、工作進度、異常狀況、因應對策等，及該月預計進行之工作項目、工作進度等。
- 6.履約期間受託單位應於每月與本局召開工作會議（並得以座談會或公聽

會形式替代)，討論計畫各項工作之進度、困難及因應對策等。

六、服務建議書製作規定

(一) 服務建議書內容應包含以下項目：

- 1.計畫目的及相關研究課題。
- 2.研究方法與相關資料分析。
- 3.工作期程安排與執行步驟。
- 4.經費配置明細。
- 5.本案工作團隊組織、職掌、人力分配及計畫主持人之整合能力，廠商參與本研究案成員之專長及學經歷（檢附相關證書影本）。本計畫以合作研究方式辦理，合作對象之條件為大專院校相關系所、具法人身分之研究機構或團體或顧問公司，本案工作團隊成員專長，應包括民法、海商法、海運實務及海商訴訟實務、保險理賠等專業背景及實務經驗之人員。
- 6.廠商簡介、組織型態、人力配置、營業狀況等說明，並提出過去5年承辦相關案件之經驗及實績，又本案計畫主持人及協同主持人非經本局同意不得任意變更。

(二) 投標廠商應提送服務建議書1式12份，並依下列規定編製：

- 1.封面：應書明採購案號名稱、廠商名稱及負責人。
- 2.總頁數以50頁為原則，紙張大小以A4規格直式橫書編排加註頁碼，採雙面列印、靠左側裝訂成冊。

(三) 服務建議書於交付後所有權歸於本局，所花費之製作成本由廠商自行負擔，本局將於評選會議召開前送交本計畫各評選委員查閱；服務建議書記載資料之真實性由廠商自行負責，如經查有不實者，將取消其資格。