

# 海洋國家的海商法立法戰略 先導論

饒瑞正\*

## 壹、前言與問題提出

臺灣海商法學會於2012年5月開始籌備，集結海商法學術與實務的菁英於2013年6月成立。作者擔任第一屆秘書長，隨即於2014年6月在創會理事長梁宇賢教授的主持下，參與交通部海商法修正草案研究計畫標案，包括第一期及第二期延續計畫，研究期間自2014年6月至2016年12月。作者擔任研究計畫之總連絡人及貨物運送章之撰寫人，期間總計召開12場座談暨公聽會，8場綜合討論會議，最終於期末提出海商法修正草案，將現行法8章，153條條文，調整為14章，共229條條文。迄今，草案仍在主管機關之後續研議中。

作者有幸深入參與國家重要法典的修正，對個別條文之由來與產官學研各界之看法與評論，雖然知其脈絡，詳其淵源，但本次受邀撰寫有關海商法修法之文章，不再討論個別條文立法優缺，抑或其解釋或適用之「個

體立法學」，而是心中有一個期待：希望修法的高度提高到國家發展的層次，不再僅是關係到當事人、利害關係人權利與義務之公平、合理分配，更是一個海洋國家法律戰略思維具體實踐之「總體立法學」。例如，國際海上運送事件之國際管轄與仲裁，除批量契約外，居於市場之高度寡占、經濟資力、專業能力之差異，運送方（carrier interests）談判能力普遍高於貨方（cargo interests）；又運送方通常於運送契約或其下發給之定型化運送單據如載貨證券，印刷、置入管轄條款，談判相對劣勢之貨方，無從商議、變更該條款，而僅能附和，而產生「掠奪管轄（hijacking jurisdiction）」問題。將視野拉高，從國家競爭角度觀察，設想如果全球各國均受同一公約之實體條文拘束，理論上應無必要於公約中規範管轄及仲裁之程序規定，但實際上並非如此。海牙規則（Hague Rules）<sup>1</sup>、海牙威士比規則（Hague-Visby Rules）<sup>2</sup>、漢堡規則（Hamburg Rules）<sup>3</sup>及鹿

\* 本文作者係國立臺灣海洋大學海洋法律研究所教授；兼任海洋法律與政策學院院長；海洋政策碩士學位學程（研究所）主任；海洋法政學士學位學程（學系）主任；社團法人臺灣海商法學會理事長

註1：1924年載貨證券統一規章國際公約（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August, 1924）。

註2：海牙規則經1968年威士比規則修正後之合訂本。

註3：1978年聯合國海上貨物運送公約（United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978）。

特丹規則 (Rotterdam Rules)<sup>4</sup> 四組國際海上貨運公約中，廣受全球各國肯認之海牙規則，截至2019年6月30日止，締約國也僅72個。前揭四組國際海上貨運公約，自1978年漢堡規則才開始對國際管轄<sup>5</sup>及仲裁<sup>6</sup>規範之，在法定任擇專屬管轄及仲裁之強制規定下，原告貨損請求權人僅能於公約法定有管轄權法院或仲裁地選擇或評估起訴法院或仲裁地。船舶運送業，為資本、勞力及專業密集之服務產業，是資本發達、已開發國家之優勢領域<sup>7</sup>，同時亦是戰略性產業<sup>8</sup>。運送方國家為維持其運送產業優勢，鞏固國家之經濟利益或戰略地位，而抵制漢堡規則之管轄及仲裁條文，或認為侵害其作為當事人合意管轄為訴訟或仲裁地之商業習慣，危害其國際海商事件爭端處理中心之地位，如倫敦及紐約，而抵制漢堡規則。2008年鹿特丹規則規定其國際管轄及仲裁條文為選擇性納入條文 (opt-in clauses) 之任意規定<sup>9</sup>，締約國得以於任何時間聲明願受拘束或於任何時間撤

回聲明，如於簽署、批准或加入時作保留之明示聲明，表示願受其拘束，試圖解決漢堡規則強制管轄及仲裁條文所導致之國際抵制。顯見，各國傾向將國際管轄及仲裁納入規範，但又顧及運送方國家固有利益，為避免公約國際同化目的失敗，只好妥協將國際管轄及仲裁條文定性為選擇性條文，可見管轄及仲裁條文有其必要，但又存在潛在之國際衝突。

海商法的立法戰略應如何思維？又應如何實踐？作者以下提出初步看法，望各界對本議題投入更多之關注與研究。

## 貳、國家海洋政策與海商法

臺灣四面環海，對於海洋資源、經貿發展、國家權益與國家安全，必須仰賴海洋利用海洋，而與海洋有緊密之依存與利害關係。因此，政府於2001年公佈「海洋白皮書」，宣示我國為海洋國家。隨後，於2004

註4：2008年聯合國國際海上全程或分程貨物運送契約公約 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, A/RES/63/122.)。

註5：Hamburg Rules, art. 21.

註6：Hamburg Rules, art. 22.

註7：如自2007年開始，各國貨櫃船隊 (含權宜船) 的運能，前3名為德國、日本及丹麥，台灣第四，而散裝乾貨船隊前六名為日本、希臘、中國、南韓、香港及德國，台灣第七，詳見：ISL, Shipping Statistics and Market Review, 2008, p. 33-53. 如僅限國籍輪，2014年全球船舶運能排名前10，為希臘、日本、中國、德國、新加坡、南韓、香港、美國、英國及挪威，台灣第11位，詳見：UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015, United Nations, 2015, p. 69。

註8：例如英國與阿根廷1982年福克蘭群島戰役，英國先遣部隊藉由臨時徵用英籍百年企業P&O郵輪公司的坎培拉號 (Canberra) 郵輪運送。在整個準備作戰行動中，有43艘英國商船受徵召，提供後勤補給及軍隊運輸的貨船及油輪形成了一條往來英國至南大西洋的八千海哩後勤線。英軍掌握南大西洋之制海及運能，而得以有效作戰，收復福克蘭群島；請參Max Hastings & Simon Jenkins, The Battle For The Falklands, Pan, 2010, p. 72-97.

註9：Rotterdam Rules, arts. 74 & 78.

年訂定「國家海洋政策綱領」，作為海洋國家的施政方向；更於2006年將「國家海洋政策綱領」具體化，訂定「海洋政策白皮書」，規劃「海洋權益」、「海洋環保」、「海上安全」、「海洋產業」、「海洋文化」、「海洋人才」等海洋政策，進一步落實海洋立國的理念。教育部依此，亦於2007年公佈「海洋教育政策白皮書」，訂定推動全民海洋教育與培育海洋產業人才之目標與具體策略。2008年政府「海洋政策」，亦主張積極推動「藍色革命，海洋興國」，並提出「掌握台灣優勢，邁向海洋大國」之政策綱領。2019年4月海洋委員會成立，政府提出「健全海洋法制」、「推動海洋產業」、「強化海洋研究能量」之海洋發展政策。因此，對於發展海洋利用海洋，是不分藍綠顏色的國家發展共識。

### 一、航運對我國經濟發展的重要性

台灣經貿的發展，主要靠國際貿易，而成就全球第17大貿易國之地位。台灣缺乏天然資源，因此必須仰賴大宗原物料的進口，再經過各個產業供應鏈的垂直或平行分工下製造或加工，再以成品或半成品出口。大宗原物料之運輸，因為裝卸模式、物料的特性、與原產地之關聯，主要以散裝船運為主。而成品或半成品的出口，不外海運或空運，特別是海運承擔98%以上的對外運輸，其中又以貨櫃船運為主要。因而海上運輸係維繫台灣經貿發展之命脈，係台灣海上生命線。

### 二、海商法與海洋發展之關聯與必要

依「國家海洋政策綱領」，確認我國係海

洋國家。因此，在海洋產業、海上安全、海洋環保、海洋人才之發展策略上，政府已於「海洋政策白皮書」作強力宣示，以作為施政之方針。海洋產業包括造船業、海運業、物流倉儲業、港埠業、漁業等，是整個海洋產業的結構，亦是海洋產業分工體系下的供應鍊關係。船舶運輸器的取得，包括造船、租船、買賣，涉及建造（承攬）、租賃（demise charter/bareboat charter）、買賣、融資等契約之債的法律關係，亦包括所有權、抵押權等物權關係。船舶的海上經濟活動，亦涉旅客運送、貨物運送、船舶拖帶等契約法律問題。航行中所生的海上事故，亦有船舶碰撞、海事優先權、船舶所有人責任限制、海難救助、海洋環境污染、共同海損等議題。海上風險管理言，亦有船舶、貨物、責任等海上保險問題。對於這些海商糾紛的救濟，亦涉海事仲裁、訴訟與管轄等。

我國對外經貿的海上生命線，有賴海上航行安全的維護，牽涉包括海上交通、避碰、海難救助、船舶與港口設施保安等法律議題之研究。就海洋環保言，以「阿瑪斯號」案為例。希臘籍貨輪「阿瑪斯號」於2001年1日月14日在鵝鑾鼻東方約一公里海域擱淺，貨輪上燃油隨後大量外洩，造成鵝鑾鼻、龍坑，至香蕉灣一帶生態保護區海域嚴重污染，所耗費的清除人力與物力與生態之損失非常可觀。因此，對於海洋環境污染之防阻與損失善後之損害賠償、保險等，亦是重要之法律議題。僅此言，在海洋產業、海上安全、海洋環保上無一不涉及海商法制，我國在強勢發展這些重點海洋領域的同時，亦可帶動「海商法產業」之發展。從反面言，不

振的海商法產業係無法支撐海洋產業、海上安全、海洋環保之發展。

### 三、海商法律服務業產業化之國際趨勢

海商法與海洋產業之發展，具有高度之關連與必要。觀察英國、新加坡、中國對於專業海商法院與海事爭端處理中心之佈局，海商法已從國家發展國際貿易，發達國家經濟之輔助角色，轉而思考海商法律服務之產業化，轉型為經濟發展之主角，對國家經濟發展作出貢獻。海商法律服務業，為「與實踐海商法有關的服務業如海商法律師業、海事顧問業、海上保險業、海事公證業、海損理算業、海洋產業內部海商法務人員、海商法記者等私部門，以及海事法院專責海商案件之法官、書記官，交通部航港局主管、執行海商法之公務員等公部門。」

我國在經濟快速發展的歷史過程當中，建立世界一流的海洋產業。就造船產業而言，全球造船工業重心主要集中在亞洲地區，由中、韓、日三國領導，並持有市場大部分訂單，占約全球市占率80%左右，臺灣則排名第四，例如臺灣國際造船公司2016年貨櫃輪手持訂單排名全球第14位，以國家排名則排於第4位<sup>10</sup>。在遊艇製造部分，更享有遊艇王國

的美譽。我國國際商港貨櫃裝卸量排名，仍居開發中國家之第七位<sup>11</sup>。航運公司的成就，更是有目共睹，自2007年開始，國人所經營之貨櫃船隊（含權宜船）的運能已居世界第四位，次於德國、日本及丹麥，而散裝乾貨船隊亦居世界第七位，次於日本、希臘、中國、南韓、香港及德國<sup>12</sup>。2014年我國籍船舶運送業運能占全球2.62%，位居希臘、日本、中國、德國、新加坡、南韓、香港、美國、英國及挪威之後，為全球第11位<sup>13</sup>。漁業產業而言，臺灣為全球六大公海捕魚國之一，總作業船隻約2,000多艘，並與25個以上沿岸國家長期進行雙邊漁業合作。臺灣鮪漁業居全球第二名，魷漁業居全球第三，為世界遠洋漁業要角，其中超低溫鮪魚漁獲更是世界第一，傲視全球<sup>14</sup>。2014年漁業總產量達140萬公噸，其中遠洋漁業產量近90萬公噸，魷魚產量達23萬公噸；秋刀魚年產量21萬公噸，蟬聯世界第一<sup>15</sup>。

在成功的海洋產業基礎下，亦孕育出數優秀專業而具國際競爭力的海洋產業高級技術人才，從造船、航海、輪機、航運管理、海事公證、海上保險，這些海洋產業人力資源與所累積的航運知識，得以支撐「國際性」、「技術性」、「跨領域」的海商法律

註10：詳參：《台灣國際造船股份有限公司》，105年報，台灣國際造船股份有限公司出版，2017.5.20刊印，頁91。

註11：前揭註6，p.67。

註12：ISL, Shipping Statistics and Market Review, 2008.

註13：前揭註6，p.36。

註14：周信佑，〈漁業署南遷 漁民權益獲得改善？〉《國政評論》，2007年12月。

註15：漁業署新聞稿：

<http://www.f.a.gov.tw/cht/NewsPaper/content.aspx?id=1268&chk=531D0375-4F99-4BEB-815D-348C4D84AB5C&param=>，最後瀏覽日：2017.09.25.

服務業如海商法律師業、海事顧問業、海上保險業、海事公證業、海損理算業等的發展。進而，藉海商法律服務業，維護貿易與海上航運秩序，相輔相成的支持整個海洋產業的發展，也維護國家主權，更能享受知識經濟所帶來的高經濟效益。

我國對外貿易主要仰賴海運，因此必然衍生海商法律議題，提供一個海商法研究發展與實踐的良好環境。例如，英國於18世紀居於活絡海上貿易而發展而出的國際海事司法、仲裁、調解中心，歷久而不衰。中國對於海商法律服務業的計畫性建構，早於改革開放未久後的1984年6月，在對外貿易量大幅增加的基礎下，成立海事法院<sup>16</sup>，誓言建立「亞太地區海事司法中心」。新加坡為了進一步鞏固其東南亞海運樞紐港的地位，同時居於全球超過40%載重噸位的商船，為由亞洲企業所有或掌控，而重新構思國家經濟發展政策，於2002年2月4日建立海事法院<sup>17</sup>，並隨後於2004年11月創立新加坡海事仲裁協會（Singapore Chamber of Maritime Arbitration，SCMA），並於2009年5月因應海事案件的特殊性與新加坡國際仲裁中心（Singapore International Arbitration Centre，SIAC）完全分離，引入國際海事仲裁人，跨入國際海事仲裁圈，為積極邁向「國際海事中心

（International Maritime Centre，IMC）」而努力。反觀我國，在成功發展海洋產業的同時，應急起直追，趁勢發展海商法律服務業，鞏固我國亞太航運、物流中心之地位，並因應「自由貿易港區」擴大為「自由經濟示範區」之國家經貿發展政策。

### 參、海商法的國際性特質與法源

海商法具國際性特質如下，而與一般民、商法有別。因此於立法層次之立法模式及技術，應考量其國際性特質，如同締約國般，將彰顯國際主流價值之相關國際規範完整內國法化，實質參與國際規範，跟進國際主流價值，突破國家於國際政治環境之現實障礙，促使我國海商法制之正常發展與運作，輔助國家航運及經貿之發展，解決並矯正我國侷於國際處境，致海商法國際規範之立法、司法實踐長期以來與國際脫節，與我國航運、經貿實力不對等之劣勢。

#### 一、海商法法源國際性

海商法的法源具有國際性，來自相關國際硬法（hard law）<sup>18</sup>、軟法（soft law）<sup>19</sup>，包括：

##### （一）源自國際法

註16：中華人民共和國全國人民代表大會常務委員會第6屆8次會議通過的《關於在沿海港口城市設立海事法院的決定》；UK Defence Club, The Maritime Court System in China, Oct, 2010.

註17：Setting up of Specialist Commercial Courts - The New Admiralty Court, The Supreme Court of Singapore，見 <http://app.supremecourt.gov.sg/default.aspx?pgid=435>，最後瀏覽日：2010.07.20。

註18：直接具法的效力，稱硬法。

註19：有待國家援參為內國立修法或有待當事人選擇適用，則稱軟法。

源自國際法而非內國羅馬法之陸上法 (land law)，而是來自希臘羅得島的海法 (sea law) (羅得海法 (Rhodian Law))，誠如羅馬帝國安東尼大帝<sup>20</sup>所稱：「我才是世界之主 (世界歸我制定的羅馬法管轄)，惟羅得海法是海洋之主，海上事物歸它統管<sup>21</sup>」。

### (二) 源自海運商業習慣 (lex maritima)

自羅得海法以降，均係出海運商業習慣；又現代居於海事仲裁之普遍，由主要國際仲裁庭如倫敦、紐約及巴黎執行並確認海運商業習慣。

### (三) 源自國際公約與其國際同化 (international unification)

海商法上之國際公約，自聯合國成立前，係由CMI制訂，而自聯合國成立後，係分由其下轄之三個專門機構，包括國際貿易法委員會 (United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)、國際貿易暨發展委員會 (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD)、國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 等制訂，CMI轉換腳色為聯合國周邊幕僚組織，經常受到上揭聯合國下轄機構委託，企劃、草擬國際公約，並交由聯合國下轄機構制訂。

### (四) 源自國際定型化契約和定型化條款

海運相關國際組織，擬制定型化契約及條款，將海運商業習慣重申或使之明文化。顯例如各國備船市場實務普遍使用國際商業團體

所擬製的定型化契約，如波羅地國際海事組織 (The Baltic and International Maritime Council, BIMCO) 的Gencon格式論程備船契約、美國船舶經紀人協會 (Association of Ship Brokers and Agents, USA, Inc.) 擬製的紐約農產品交易所 (New York Produce Exchange, NYPE) 格式的論時備船契約，又當事人通常擇定以英格蘭法 (English law) 為準據法，亦以國際航運慣行之模式，達到法同化的目的。

### (五) 源自國際模範法

模範法係當事人權利義務合理分配之模範，並無法之效力，僅具有示範功能，有待當事人選擇適用為契約之條款、準據法或國家援參為內國立修法之法源。國際組織於制定國際公約的國際同化過程中遭遇阻礙，制訂模範法亦可間接達到相同之法統一目的，顯例如國際通用於共同海損理算之約克安特衛輔規則 (York-Antwerp Rules)，CMI自1860年於英國格拉斯哥會議決議制定開始，隨著海運型態之變遷而修訂，最新修訂於2016年，歷經百年風華。

### (六) 源自特定內國法之國際性

英國1906年海上保險法 (Marine Insurance Act 1906) 被許多國家援參立法。又基於各國海保市場慣常使用英國保險商業組織所擬制以英格蘭法及其習慣為準據法的定型化契約及條款如協會貨物條款 (Institute Cargo Clauses 82/2009)、協會船舶條款 (Institute Time Clauses-Hull 83/95、Institute Voyage

註20：Emperor Antoninus, 138-161 A.D.

註21：Digest of Justinian, Book XIV, Title 2, art. 9, "I, indeed, am Lord of the world, but the law is lord of the sea. Let it be Judged by Rhodian Law, prescribed concerning nautical matters."

Clauses-Hull 83/95)、國際船舶條款(International Hull Clauses 2003),亦透過此國際海保商業習慣,影響世界各國法院實務。終致聯合國國際貿易暨發展委員會,受到貿易國家之提案檢討英國實務條款,而制定海上船舶及貨物保險示範條款(UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance 1989)。英國國內商業團體所擬制的定型化契約、條款及其以之為準據法的英國法,受到官方國際組織之檢討,可見英國法對國際海上保險法的影響力<sup>22</sup>,遂又被稱為事實上之國際法(de facto international marine insurance legal regime)。

## 二、海上風險具國際共通性

不論船籍、當事人國籍、居所、語言、文化之差異,當事人間爭端在相似之海洋情境下發生,而發展出源自海運商業習慣之海事法一般性原則,以茲解決海事爭端。

## 三、海商法使用者之國際性

### (一) 船舶流動國際化

船籍、權宜船、停靠港等的國際化安排。

### (二) 海運產業國際化

運送業在各國攬貨、設立分公司、營運港口和碼頭。

### (三) 海上經濟活動國際化

船舶所有人、運送人、傭船人、光船承租人、託運人、受貨人、海員、旅客、保險

人、海事公證人、造船業、貨運承攬業、碼頭裝卸業、港埠經營業,不同國籍者從事或促成共同之海上經濟活動。

## (四) 造船、航海、船舶運營、航運管理技術國際化

從事海上經濟活動者使用相同的英文語言和科學技術。

## (五) 海上經濟活動利益團體之國際化

船舶所有人、傭船人、保險人、造船業、貨運承攬業、海員、海損理算師(海事公證人)、託運人、船級協會等參與或組織國際性的商業團體。

## (六) 海商法實務、學術使用相同的法律術語、概念與原則

不分國籍、法系使用相同的國際性法律術語、概念與原則。

## 四、海事管轄與仲裁國際性

海事管轄權、海事仲裁地得以與當事人國籍、居所、船籍等分離。例如:1952年海船假扣押公約和1999年船舶假扣押公約之目的,除藉船舶假扣押保全程序取得擔保,尚藉此創設本案國際管轄權。因此,兩公約特設第7條明文,解決本案國際管轄之衝突或競合問題。

## 五、海商法的法源<sup>23</sup>

依國際法院規約第38條第1項(Statute of the International Court of Justice, art. 38),包

註22: UNCTAD, Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract, TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982.

註23: 饒瑞正,〈海商法法源與其補充法——以請求權競合理論與一體適用原則之競比為例〉,《臺灣法學雜誌》,259期,2014年11月,頁132-141。

括國際公約 (international conventions)、國際慣例 (international customs)、文明國家承認之法律一般原則，並以各國司法判決和國

際法專家 (qualified publicists) 之教學資料作為判斷法律原則之輔助。海商法的法源依此得以區分如下：

國際規範/International Regimes

中文	英文	制定日期	生效日期	締約國數
A、CMI				
<b>(A)、船舶碰撞</b>				
1910年統一船舶碰撞責任規定國際公約	Collision Convention 1910	1910/09/23	1913/03/01	83
1952年船舶碰撞民事管轄公約	Civil Jurisdiction in Collision 1952	1952/05/10	1955/09/14	64
<b>(B)、海難救助</b>				
1910年海難救助公約	Salvage Conventions 1910	1910/09/23	1913/03/01	78
1910年海難救助公約其1967年修正議定書	The 1967 Protocol to Amend the Salvage Conventions 1910	1967/05/27	1977/08/15	9
<b>(C)、海上貨物運送</b>				
1924年海牙規則	Hague Rules 1924	1923/08/25	1931/06/02	72
1968年威士比規則及1979年特別提款權議定書(1924年海牙規則經1968年及1979年兩次議定書修正，簡稱海牙威士比規則)	Visby Rules 1968 and 1979 SDR Protocol	1968/02/23	1977/06/23	29
<b>(D)、海上旅客運送</b>				
1961年國際海上旅客運送公約	Carriage of Passengers by Sea 1961	1961/04/29	1965/06/04	11
1967年海上旅客行李運送公約	Carriage of Passengers' Luggage by Sea 1967	1967/05/27	尚未生效.	2
<b>(E)、海事優先權和船舶抵押權</b>				
1926年海事優先權及抵押權公約	Maritime Liens and Mortgages Convention 1926	1926/04/10	1931/06/02	24
1967年海事優先權及抵押權公約	Maritime Liens and Mortgages Convention 1967	1967/05/27	尚未生效.	6
<b>(F)、船舶所有人總額限責</b>				
1924年船舶所有人總額限責公約	1924 International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels	1924/08/25	1931/06/02	8

中文	英文	制定日期	生效日期	締約國數
1957年船舶所有人總額限責公約	1957 International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels	1957/10/10	1968/05/31	75
<b>(G)、船舶假扣押</b>				
1952年船舶假扣押公約	Arrest of Seagoing Ships Convention 1952	1952/05/10	1956/02/24	73
<b>(H)、外國法院船舶拍賣承認</b>				
2014年外國司法出售船舶及其承認的國際公約草案	Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sale of Ships 2014	草案	Not available, N/A	N/A
<b>B、UNCITRAL</b>				
<b>(A)、海上貨物運送</b>				
1978年漢堡規則	Hamburg Rules 1978	1978/03/31	1992/11/01	34
2008年鹿特丹規則	Rotterdam Rules 2008	2008/12/11	尚未生效.	3
<b>(B)、多式運送</b>				
1980年多式運送公約	Multimodal Convention 1980	1980/05/24	尚未生效.	11
2008年鹿特丹規則	Rotterdam Rules 2008	2008/12/11	尚未生效.	3
<b>(C)、運送場站</b>				
運送場站經營人賠償責任公約	Terminal Operators Convention 1991	1991/04/19	尚未生效.	4
<b>(D)、仲裁</b>				
國際商會仲裁規則	ICC Rules for Arbitration	2002/06/24	N/A	N/A
1985年聯合國國際貿易法委員會國際商務仲裁模範法	UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 1985	1985/06/21	N/A	N/A
2006年聯合國國際貿易法委員會國際商務仲裁模範法	UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 2006	2006/07/07	N/A	N/A
<b>(E)、電子商務</b>				
2005年國際契約使用電子通訊公約	Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts 2005	2005/11/23	2013/03/01	7
<b>C、UNCTAD</b>				
<b>(A)、海事優先權和船舶抵押權</b>				
1993年海事優先權及抵押權國際公約	Maritime Liens and Mortgages Convention 1993	1993/05/06	2004/09/05	17
<b>(B)、船舶假扣押</b>				
1999年船舶假扣押公約	Arrest Convention 1999	1999/03/12	2011/09/14	10

中文	英文	制定日期	生效日期	締約國數
<b>D、IMO</b>				
<b>(A)、船舶油貨污染</b>				
1969年船舶油貨污染民事責任公約	CLC Convention 1969	1969/11/29	1975/06/19	34
1969年船舶油貨污染民事責任公約其1976年修正議定書	CLC Convention 1969 and Protocol 1976	1976/11/19	1981/04/08	53
1969年船舶油貨污染民事責任公約其1992年修正議定書	CLC Convention 1969 and Protocol 1992	1992/11/27	1996/05/30	137
<b>(B)、船舶油貨污染基金</b>				
1971年油貨污染損害基金公約	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund 1971)	1971/12/18	1978/10/16	14
1971年油貨污染損害基金公約其1976年修正議定書	Protocol of 1976 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND PROT 1976)	1976/11/19	1994/11/22	31
1971年油貨污染損害基金公約其1992年修正議定書	Protocol of 1992 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND PROT 1992)	1992/11/27	1996/05/30	115
1971年油貨污染損害基金公約其2000年修正議定書	Protocol of 2000 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND PROT 2000)	2000/09/27	2001/06/27	0
1971年油貨污染損害基金公約其2003年修正議定書	Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND PROT 2003)	2003/05/16	2005/03/03	31
<b>(C)、船舶燃油污染</b>				
2001年燃油污染損害賠償民事責任國際公約	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001	2001/03/23	2008/11/21	86

中文	英文	制定日期	生效日期	締約國數
<b>(D)、核能船污</b>				
1962年核子船舶營運人責任公約	Convention on Liability of Operators of Nuclear Ships 1962	1962/05/25	尚未生效	7
<b>(E)、核子貨污</b>				
1971年海上運送核子物質民事責任公約	Maritime Carriage of Nuclear Material 1971	1971/12/17	1975/07/15	17
<b>(F)、毒性化學貨污</b>				
1996年海上運送有毒有害物質損害責任及補償公約	HNS Convention 1996	1996/05/03	尚未生效	14
1996年海上運送有毒有害物質損害責任及補償公約其2010年修正議定書	2010 Protocol to Amend the HNS Convention 1996	2010/04/30	尚未生效	1
<b>(G)、船舶所有人總額限責</b>				
1976年海事求償限責公約	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976)	1976/11/19	1986/12/01	54
1976年海事求償限責公約其1996年修正議定書	Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC PROT 1996)	1996/05/02	2004/05/13	53
2012年對1996年議定書之修正	2012 Amendments to 1996 Protocol	2012/04/196	2015/06/08	53
<b>(H)、旅客運送</b>				
1974年雅典旅客暨其行李運送公約	Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 (Pal 1974)	1974/12/13	1987/04/28	25
1974年雅典旅客暨其行李運送公約其1976年修正議定書	The 1976 Protocol to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1976)	1976/11/19	1989/04/30	17
1974年雅典旅客暨其行李運送公約其1990年修正議定書	The 1990 Protocol to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1990)	1990/03/29	尚未生效	3
1974年雅典旅客暨其行李運送公約其2002年修正議定書	The 2002 Protocol to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 2002)	2002/11/01	2014/04/23	28
<b>(I)、海難救助</b>				
1989年海難救助國際公約	Salvage Convention 1989	1989/04/28	1996/07/14	70

中文	英文	制定日期	生效日期	締約國數
<b>(J)、船骸移除</b>				
奈洛比船骸移除公約	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007)	2007/05/18	2015/04/14	37
<b>E、EC</b>				
國際管轄				
2007年盧加洛公約	Lugano Convention 2007	2007/10/30	2010/01/01	31
<b>F、HCCH</b>				
國際管轄				
2005年海牙法院選擇協議公約	Hague Convention on Choice of Court Agreements 2005	2005/06/30	尚未生效.	3

### (一) 硬法 (Hard law)

#### 1. 國際公約

國際海事會議 (Committee Maritime International, CMI)、聯合國國際貿易法委員會 (United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)、聯合國國際貿易暨發展委員會 (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD)、國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO)、歐峰會 (European Council, EC) 和海牙國際私法會議 (Hague Conference on Private International Law, HCCH) 等國際相關組織所制定之國際公約，編整現況如下簡表 (至2017年9月25日止)：

#### 2. 海運商業習慣 (lex maritima)

例如居於備船實務普遍使用國際性商業團體所擬製的定型化契約，如波羅地國際海事協會 (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) 的Gencon格

式論程備船契約、美國船舶經紀人暨代理人協會 (The Association of Ship Brokers and Agents, USA) 的紐約農產品交易所格式 (New York Produce Exchange, NYPE) 論時備船契約，以英格蘭法 (English law) 或美國法為準據法，復以倫敦或紐約為仲裁地，亦以定型化契約彰顯國際備船運送慣行，藉由倫敦或紐約仲裁庭執行並確認國際備船運送習慣，來達到國際同化的目的，而非以國際公約的方式達成。

### (二) 軟法 (Soft law)

#### 1. 模範法

- (1) 船舶碰撞：Lisbon Rules 1987
- (2) 運送單據：CMI Uniform Rules for Electronic Bills of Lading 1990，CMI Uniform Rules for Sea Waybills 1990
- (3) 共同海損：York-Antwerp Rules 2016 與較早版本
- (4) 船舶檢驗：Principles of Conduct for Classification Societies 1998

- (5) 傭船運送：Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993
- (6) 信用狀：UCP 600與較早版本
- (7) 多式運送：UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents 1992， ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document 1975
- (8) 仲裁：ICC Rules for Arbitration; UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 1985/2006
- (9) 電子商務：The Model Law on Electronic Signatures 1996/ 2001

## 2. 定型化契約

- (1) 傭船、光船租賃：Barecon 89， NYPE1946/93， Gencon1976/1994
- (2) 託運單、載貨證券：Onlinebooking， Conlinebill， Congenbill
- (3) 海難救助：Lloyd's Open Form 2000/2011
- (4) 船舶買賣：Norwegian Saleform 1993/2012
- (5) 拖帶：Towcon， Towhire， UKSTC 1986
- (6) 海上保險：Lloyd's Marine Form

## 3. 定型化條款

- (1) 海上保險：UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance 1989; ITCH 83/95， IVCH 83/95， IHC 2002/2003， ICC 82/2009
- (2) 載貨證券：both-to-blame collision clause， paramount clause， New Jason clause， general average clause， identity of carrier clause

(3) 國際買賣：Incoterms 2010與較早版本

(4) 海難救助：SCOPIC

(5) 仲裁：UNCITRAL Arbitration Rules 1976/2010/2013

## 4. 國際聲譽卓越國家上層法院之海商事件判決

英國於18世紀居於活絡海上貿易而發展而出的國際海事司法與仲裁中心，歷久而不衰，其判例、判決受到各國商人的肯認。新加坡為了進一步鞏固其東南亞海運樞紐港的地位，於2002年建立海事法院，並隨後於2004年11月創立新加坡海事仲裁協會（Singapore Chamber of Maritime Arbitration， SCMA），跨入國際海事仲裁圈，為積極邁向「國際海事中心（International Maritime Centre， IMC）」而努力。

## 5. 海商法國際權威之著作

諸如Carver on Bills of Lading, Scrutton on Charterparties, Schmitthoff's Export Trade, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Kennedy & Rose on Law of Salvage, Berlingieri on Arrest of Ships, Marsden on Collisions at Sea等海商法國際權威著作，其中不乏百年前初版，而後續編輯者歷經十數版次之權威著作。

## 肆、代結論：海商法立法戰略之思維

如前所揭，海商法之教學、研究、發展及

其立法、司法政策，應思考海商法之國際性，重視其國際法本質，以全新之國際法、國家海洋政策視野，評價海商法，不受海商法為民事特別法、傳統商事法及民商合一之立、司法框架之傳統體例及見解束縛，引領海商法學術思潮之創新，開展海商法之國際化。例如，海牙威士比規則以降之各式貨物、旅客運送公約之「喜瑪拉雅條款」及「一體適用原則」，打破民法契約與侵權之界線；各式海商法國際公約如海牙威士比、漢堡、鹿特丹規則、雅典公約等貨物、旅客運送公約、1910年船舶碰撞公約、各版本海事優先權公約、海難救助公約、約克安特衛輔理算規則等明文規定之權利行使期間，係類如民事、刑事、行政程序法上「法定期間」，其期間經過則權利人失權之「起訴期間」，既非民法消滅時效，亦非除斥期間；船舶假扣押公約，法定列舉之海事債權，方得假扣押船舶所有人之海事資產船舶，而與陸上一般民事債權，得以債務人陸上資產為假扣押標的有別；海事優先權公約，列舉之海事債權，原為海洋法系得以對物訴訟之債權，而生以船舶為擔保，無須登記或占有而不具公示性之隱藏性擔保物權，而與民法擔保物權制度有差；各式海商法國際公約，諸如漢堡規則、鹿特丹規則、雅典公約等貨物、旅客運送公約、1910年船舶碰撞公約、海事優先權公約等所定之涉外法律適用與國際管轄條文，以強行法（即刻適用法）及法定專屬管轄，突破一般涉外民事案件之選法規則與國際管轄分配規則；海牙威士比規則、船舶所有人限責公約、碰撞公約之責任

主體制度，打破民法債務人、侵權行為人責任主體定性及確認之既有規則；海上保險特有之論程保險制度、相互保險制度、定值保險制度、海上保險單移轉制度、開口保險制度、擔保制度、適航性制度、委付制度等，均與一般保險法有異。海商法涉及國際法及國內法，債權及物權，實體及程序，財產及身分（船員法），相較其他商事三法公司法、票據法、保險法，海商法具多元特性而體系繁複，並非單純之商事法或民事特別法。誠如先輩柯澤東教授於其名著「海商法-新世紀幾何觀海商法學」第12頁所訓：「海商法雖體例上為民法之特別法，但實為與陸上民法並立獨特之海上私權義關係大法，有其完整之體系，亦包括身分、契約、債權及財產物權之海上法律，異於其他三商事法。」第14頁：「十數世紀以來，海商法延續國際同化固有特性，世界沿岸國家及人民乃以海商法與民法之共存關係，以獨立而平行之法制，推展物質之交流，文明之傳播。現代民商法分立之國家如此，民商法合一之國家亦然。」

因此，海商法的立法模式應思考的是，如何將上揭所示的國際規範內國法化。我國海商法自1929年制定公布，歷經1962年、1999年、2000年及2009年4次修正。1929年海商法立法初始，多取材日本法制，而參以國情。因為日本為航運新秀，擷取海洋法系之長，又採大陸法系成文立法。我國整體法律體系架構採大陸成文法系，為配合施行，自較容易，所以我國航運法規，包括海商法典於1929年立法之初取材日本之原因<sup>24</sup>。又我

註24：王洸，《海商法釋論》，海運出版社印行，民國51年7月版，自序頁。

國自1971年聯合國大會議決通過的第2758號決議案以來，已超過45年近半世紀，既不能參與制定海商法國際規範的國際組織，如UNCTAD, UNCITRAL, IMO及CMI，欠缺海商法國際公約的國際立法及司法實踐經驗，也沒有一套內國立法機制讓國內海商法制跟進國際規範的發展。因此，歷次修法的主觀性太強，依修法者、撰寫者或主管機關之判斷來調整，欠缺國際規範內化之政策評估客觀過程：對國際政治、國家外交、國內產業、經濟及法律制度之影響性評估。雖然，近年產官學研各界，逐漸體認海商法的國際性特

質，於修法草案援參國際規範，試圖將國際法內化為海商法條文，但是在技術上未依締約國受拘束之內化方法，完整將公約所有強制性實質條文訂入修正草案，而產生立法上之漏洞，現行法之漏洞如何填補？修正草案如何重新架構而能完整將國際規範內化？而使海商法完整服務海洋產業而發達國家經濟？鞏固臺灣基於海洋國家現勢而發達之海洋產業？又如何透過海商法之國際化，促進與周邊國家、區域及國際組織之連結？使臺灣成為名實相符之海洋國家、海權國家，「國籍輪在哪裡，國家主權就到那裡。」

### 律師通訊處變更通知書

致：全國律師雜誌編輯部

地址：台北市忠孝西路一段4號7樓C室

電話：(02) 2388-1707

傳真：(02) 2388-1708

律師姓名：

電話：

傳真：

更新住址：

(新執業律師亦請填寫)