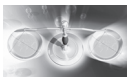


第一章 海商法之意義、沿革與特色



討論重點

- 一、海商法之意義。
- 二、海商法與其他法律之關係及適用上之順序。
- 三、國際海事法之起源。
- 四、海商法之特色。

重點解說

一、海商法之意義

海商法係規範利用船舶於海上從事相關行為所生私法上權利義務關係之法律。所稱相關行為包括貨物運送、旅客運送、船舶碰撞、海難救助、共同海損及海上保險。

與船舶航海有關之法律，稱為海事法。海事法律，可區分為海事公法與海事私法。海商法屬於海事法中私法之範疇：

（一）海事公法

規範國家之間、國際機構之間及國家與私人間之海事法，稱之為海事公法，包括：

1. 國內方面

(1) 航業法。

- (2)船舶法。
- (3)中華民國領海及鄰接區法等。

2.國際方面

- (1)聯合國海洋公約。
- (2)海上避碰國際公約。
- (3)防止船舶污染國際公約等。

(二) 海事私法

規定私人間之海事法，稱之海事私法，包括：

1.國內方面

- (1)海商法。
- (2)民法債編之運送及承攬運送等。

2.國際方面

- (1)海牙規則。
- (2)海牙威斯比規則。
- (3)漢堡規則等。

二、海商法與其他法律之關係及適用上之順序

我國採民商合一之法制，除海商法外，民法尚於債編第十六節「運送」中規範物品及旅客運送、第十七節「承攬運送」中規範物品之承攬運送。惟因海商法為民法之特別法，依特別法優先適用原則，海商事件優先適用海商法之規定，海商法無規定，始有其他法律之適用。因此海商法第五條規定：「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。」所稱其他法律包括民事特別法（如保險法、仲裁法）、海事特別法（如商港法、船舶法、船舶登記法、船員法、航業法）及民法。

須加以說明者為條約之適用與優先順序。條約包括具有條約性質之協定、公約、宣言、規約及議定書等。條約在國內法上之效力及優先順序，分析如下：



（一）經立法院議決通過之條約

多數國家均承認條約原則上具有國內法之效力，且其效力應高於法律，或與法律之效力相同，我國亦不例外，經立法院議決通過之條約，應認其具有國內法之效力，且與「法律」居於同一位階。又條約須係自動履行者或有自動履行之條款（self-executing treaties or provisions）始能直接在國內發生法律上之效力；如條約僅作原則性之訂定，則非待行政或立法機關為必要之補充規定，尚無法為法院、一般行政機關或人民所適用或遵行。條約與法律有所牴觸時，原則上宜以條約之效力為優，我國歷來若干立法例、法院判決及實務界解釋均持此一見解。若條約批准於法律公布施行之前，而與法律之規定相牴觸時，應儘可能推定立法機關不願為與條約有牴觸之立法¹。

（二）未經立法院議決通過之條約

囿於國際社會之現狀，我國未能簽署加入國際間多數之海事條約。此種條約在我國僅能視之為法理，因此尚須就該條約之內容研判公平正義原則、公序良俗及誠信原則的要求、當事人間利益的平衡、法律之安定性與交易安全性等，非能遽以適用之。

海商法固為民法之特別法，相對於船員法、船舶登記法、引水法等海事特別法，海商法仍為普通法，適用上仍應循特別法優先適用原則，優先適用船員法等特別法。

綜而言之，海商法與條約及其他法律之適用順序如下：

1. 經立法院議決通過之條約。
2. 海事特別法（包括船舶法、引水法等）。
3. 海商法。
4. 民法（包括其他民事特別法，如保險法等）。
5. 習慣。

¹ 法務部77年11月19日法77參字第20108號函。

6.法理（包括外國立法例、學說、法院裁判、立法沿革資料及未經立法院議決通過之條約等）。

三、國際海事法之起源

海商法之濫觴，一般均溯至公元七世紀至九世紀間之羅地海法（Sea Law of Rhodes），其中規範「投棄貨物以保存船舶及其他貨物者，船主及貨主均應共同分擔是項損失。」是為今日共同海損之芻形。迨羅馬人興起，迦太基人橫互於義大利與西西里島間，對羅馬帝國航運造成威脅。羅馬人提出「無航運則滅亡」（navigation or death）之口號，擊敗迦太基人而稱霸西方世界，仍然遵崇羅地海法。嗣後之海商法尚包括西元900年之巴西利加法典（Basilica）、十一世紀適用於大西洋之奧勒倫法（Rules of Oleron）、十三世紀為北海及波羅的海航運採行之威斯比海法（Visby Sea Laws）、十五世紀通行於地中海之康蘇拉度法（Book of the Consulate of the Sea）。晚近之國際組織，諸如國際海事組織（International Maritime Organization，簡稱IMO）、聯合國貿易暨發展會議（United Nations Conference on Trade and Development，簡稱UNCTAD）、國際海事委員會（International Maritime Committee，簡稱C.M.I.）等均致力於國際海事公約之制定，對海事法律之統一居功厥偉。

四、海商法之特色

海商法具有如下之特色：

（一）法律規範國際化

海上航行之主要目的，係在運送客貨，由於船舶常進出不同之國外領海與港口，裝卸不同國籍之客貨，基於共同從事國際活動及和平安全之需要，規範航行事宜之海商法遂有統一之需求與趨勢。

我國海商法制定及修正過程中，大量參照國際公約及外國立法例，遂使其規定具有高度國際化之特色。詳言之，本法主要參考下列國際公約及外國立法例：



- 1.海船所有人責任限制統一規定國際公約（1924）。
- 2.海船所有人責任限制國際公約（1957）。
- 3.海事求償責任限制國際公約（1976）。
- 4.海事優先權及抵押權統一規定國際公約（1926）。
- 5.海事優先權及抵押權統一規定國際公約（1967）。
- 6.載貨證券統一規定國際公約（1924，即海牙規則）。
- 7.美國海上貨物運送法（1936）。
- 8.載貨證券統一規定國際公約議定書（1968，即海牙威斯比規則）。
- 9.聯合國海上貨物運送公約（1978，即漢堡規則）。
- 10.英國海上貨物運送法（1971）。
- 11.修正載貨證券統一規定國際公約特別提款權議定書（1979，即SDR議定書）。
- 12.日本國際海上貨物運送法（平成4年）。
- 13.日本商法。
- 14.德國商法。
- 15.布魯塞爾旅客運送統一規定國際公約（1961）。
- 16.布魯塞爾旅客、行李運送統一規定國際公約（1967）。
- 17.船舶碰撞統一規定國際公約（1910）。
- 18.海難救助國際公約（1989）。
- 19.海上救助及撈救統一規定公約（1910）。
- 20.修正海上救助及撈救統一規定公約議定書（1967）。
- 21.約克安特衛普規則（1974，並非公約，僅為慣例）。
- 22.修正第6條之約克安特衛普規則（1990）。
- 23.船東保護與賠償險（並非公約，僅為慣例）。
- 24.英國海上保險法（1906）。
- 25.協會貨物保險條款（1982）。
- 26.協會船舶保險條款（1983）。
- 27.日本船體保險通則。

（二）重視人命之保護

法諺云：「搭救人命乃國家關切之事」，海商法重視對人命之保護，表現於下列各點：

- 1.船舶所有人責任限制制度兼採金額制，對人身傷害之賠償高於對財物損害之賠償，二種損害同時發生者，人身傷亡優先於一定計算單位內受償（§ 21 IV）。
- 2.為救助或意圖救助海上人命而偏航者，不得認為違反運送契約，船舶所有人或運送人不負賠償責任（§ 71）。
- 3.船舶碰撞時，有過失之船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任（§ 97 II）。
- 4.船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助（§ 102），否則依刑法第294條遺棄罪論處。
- 5.於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權（§ 107）。
- 6.船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶、海員或旅客之範圍內，對於他船舶船長、海員及旅客、應盡力救助（§ 109），否則適用刑法第294條遺棄罪處罰之。

（三）重視航海危險之因應

相較於傳統之陸上運送，海上運送過程中，潮流、氣象、水道方位、水深、流向等因素，均使海運具有較大之危險，而不得不採行下列因應之道：

1.海上保險

海上保險制度之開創，先於陸上保險制度之建立。凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，不限於航行中，皆得為海上保險之標的（§ 127），其所產生之損失，由眾人分擔填補之。



2.共同海損

共同海損係指在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用（§ 110）。共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之。因共同海損行為所犧牲而獲補償之財產，亦應參與分擔。

3.船舶共有

船舶造價不菲，航行危險極大，在資金共籌及危險分擔之考慮下，遂有船舶共有制度之產生。船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責（§ 14）。

（四）發展航運目的之追求

法律在於實踐公平正義，海商法亦不例外，但由下列三點可明顯看出，海商法對於「發展航運」目的之追求遠勝過對於「公平正義」原則之維護：

1.強調航海之安全

海商法強調財物安全及航海環境安全，俾有助發展航運。因此：

- (1)共同海損不以船長之行爲為要件，使共同海損易於成立，有助全體財產之安全（§ 110）。
- (2)保護海洋環境有效果之施救人，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額，或一倍之報酬（§ 103 II），以鼓勵救助、保護環境之安全。

2.重視船方之利益

為鼓勵船舶所有人或運送人勇於投入航海事業、發展航運，海商法特別重視船方之利益，例如：

- (1)船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，為免定造人蒙受不利，並鼓勵航運之發展，本法規定船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取

之，並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠應給與報償。
(§ 10)

- (2)船舶所有人責任限制以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限。但責任數額低於法定標準者，應補足之。(§ 21)
- (3)船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。(§ 34)
- (4)運送人或船舶所有人對於運送人之受僱人等，於航行或管理船舶之行爲有過失等17項事由所致之毀損滅失不負責任。(§ 69)
- (5)貨物之性質及價值未聲明並註明於載貨證券者，運送人或船舶所有人就每一件僅負法定限制責任。(§ 70)

3.鼓勵快速之作業

海商法藉鼓勵託運人快速裝卸載，來達到發展航運之目的，超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償。超過裝卸期間時，採取連續計算原則，休假日及裝卸不可能之日亦算入之。(§ 52 II 、 § 52 III)

(五) 推動國際貿易之運作

國際貿易運輸方式，包括海上運送、河上運送、航空運送、鐵路運送、公路運送及管線運送²。由於降低成本及地理環境之考慮，就我國之國際貿易而言，海上及航空運送遂成為重要之運輸方式，其中又以海上運送厥為大宗。

海上運送與國際貿易關係密切，此可由圖1-1國際貿易中最習見的信狀交易之流程³中窺知：

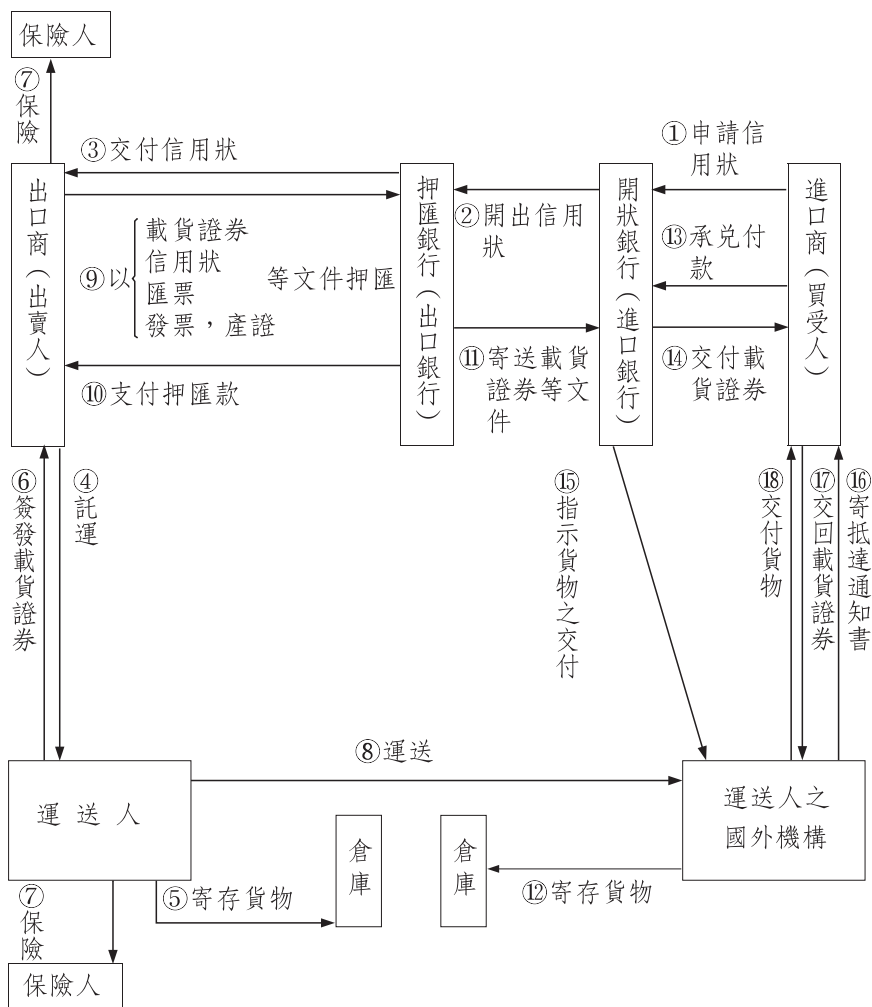
² 利用管線運送者，譬如瓦斯、煤氣及石油等之運輸。

³ 說明：

- (1)進口商（買受人）依契約規定向當地銀行申請開發信用狀，並繳交保證金及開狀手續費。
- (2)開狀銀行將信用狀寄給出口商所在地之通知銀行。



圖1-1 海上運送與信用狀收付流程圖



資料來源：參考張錦源，第二十七章。

海運既為國際貿易上最廣為使用之運送方式，因此海商法之規定應配合國際貿易之運作，載貨證券所載事項亦應符合信用狀統一慣例（ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits，簡稱UCP⁴）等相關規定，俾便押匯，並推動國際貿易之運作。

-
- (3)通知銀行將信用狀轉知出口商（出賣人）。
 - (4)～(6)出口商審查信用狀並認可後，即按規定條件裝貨，並取得載貨證券（B/L）。
 - (7)運送人投保責任險，貨方投保貨物險。
 - (8)貨物裝船運送。
 - (9)出口商備妥信用狀規定的單證，開具匯票，向當地銀行（可以是通知銀行，也可以是在其他銀行）申請押匯。
 - (10)押匯銀行經與信用狀核對，確認匯票與單證符合信用狀規定後，按匯票金額，扣除手續費及貼現利息後，將墊款付給出口商。
 - (11)押匯銀行將匯票及單證等寄開狀銀行（或在指定的付款銀行）求償。開狀銀行（或在指定的付款銀行）經審核單證無誤後，付給押匯銀行。
 - (12)貨物運抵目的港後，寄存倉庫。
 - (13)～(14)開狀銀行在辦理轉帳或匯款給押匯銀行的同時，通知進口商付款，進口商付款後，贖回單證。
 - (15)～(16)開狀銀行指示運送人之國外機構準備交貨，並由後者通知進口商貨物已抵達。
 - (17)進口商取得載貨證券後，將之繳回給運送人。
 - (18)運送人收回載貨證券後，交付貨物給進口商。
- 以上參考張錦源，第二四章。

⁴ 國際商會於1933年訂定UCP，歷經5次修正後，於2007年7月1日開始適用UCP 600。