

Day of the NPLUS 2016

從產險業觀察 海商法修正草案貨物運送之相關條文



Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



海商法修正草案：

章節目錄架構

Marine



海事暨海上運送法之修正章節

- 第一章 總則(1-41)(548)
- 第二章 船舶(6-41)(208)
- 第一節 船舶所有權(6-20)(168)(68)
- 第二節 船舶運送(6-21)(168)(68)
- 第三節 船舶抵押權(37-41)(168)
- 第三章 貨物運送(42-179)(388)(238)
- 第四章 旅客運送(89-118)(218)
- 第五章 備船契約(76-108)(238)
- 第六章 船舶租賃(120-131)(128)
- 第七章 船舶拖帶(132-140)(98)
- 第八章 船舶碰撞(141-145)(168)
- 第九章 海難救助(146-161)(168)
- 第十章 共同海損(171-183)(138)
- 第十一章 海事求償責任限制(21-31)(118)
- 第十二章 船舶污染損害賠償(162-170)(98)
- 第十三章 海上保險(184-203)(198)
- 第一節 海上保險契約(184-203)(198)
- 第二節 海上保險理算(204-227)(198)
- 第十四章 海事事件(228-237)(108)
- 第一節 海事事件與仲裁(228-230)(218)
- 第一款 海事管轄(231)(118)
- 第二款 海事事件仲裁(231)(118)
- 第三款 海事事件準據法(231)(118)
- 第三節 海事強制執行(231)(118)
- 第十五章 附則(238)(118) 草案全文暫訂238條

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

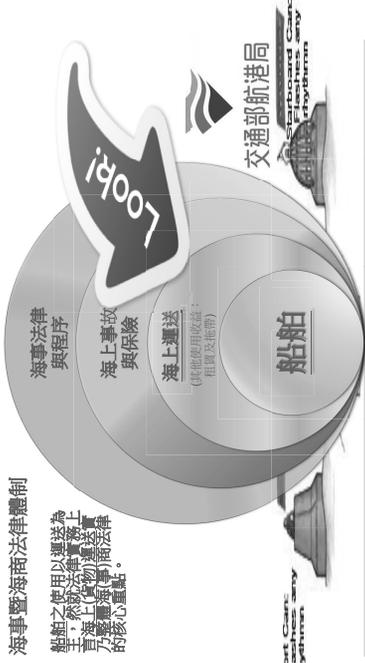


海商法修正草案：

章節目錄架構

海事暨海商法律體制

船舶之使用以運送為
主，然其法律上
為「海上(貨物)運輸
」之核心重點。

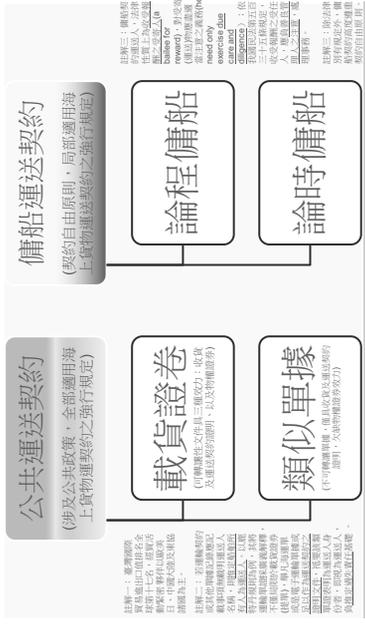


Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



海商法修正草案：

章節目錄架構



Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



海商法修正草案：

產物保險業為何應該關切？

類別		貨物海上保險 Marine Cargo by SEA transit only				單位：新臺幣元(Unit: NTD)	
項目	金額	起償款 Recovery Amount	未決賠款 Outstanding Loss	業單已未結賠 Net Paid Loss	起償率(%) Recovery Ratio(Q)	業單賠率 Loss Ratio	Item
103年	3,776,507,005	97,749,547	52,446,042	12,852,970,484	4.88%	34.52%	2014
102年	3,859,729,631	2,163,495,254	198,114,970	2,337,932,815	6.76%	60.57%	2013
101年	3,999,975,474	1,948,326,316	47,818,184	1,850,855,697	7.99%	46.27%	2012
100年	4,156,683,557	2,243,003,146	160,779,655	2,521,868,374	75.8%	51.05%	2011
99年	4,055,908,196	1,886,200,888	165,938,653	1,770,346,415	93.7%	43.65%	2010

as of 5/31/each, 2016 CNY per TLU/2014

台北海運法律事務所
www.tmscl.com.tw

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

台北海運法律事務所
www.tmscl.com.tw

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

1970年美登報則
(原：海運報則第34號)
（基本上關於海運報則之修正，係由國際海事組織之海運報則委員會所提出，而非由IMO提出）

1988年海牙威士
比規則(即32條海運報則，比海運報則係由海牙威士海運報則委員會所提出)

2009年鹿特丹規
則(即鹿特丹規則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出)

1924年海牙規則
(即990海運報則，係由海牙威士海運報則委員會所提出)

註釋一：鹿特丹規則之海運報則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。

註釋二：鹿特丹規則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。

海商法修正草案：

第一章總則之重要條文

第三條 下列船舶除法律或契約另有規定外，不適用本法之規定：一、船舶所屬之小船；二、軍事專用之船舶；三、專用於公務之船舶；四、第一條規定以外之其他船舶。

海商法 不適用之船舶

第一百四十五條 僑居外國之船舶，準用本法之規定（第八條、新海運報則）。

第一百四十七條 中華民國軍艦所屬之艦艇，準用本法之規定及公務機關所屬之船舶，仍有海難救助規定之適用（第九章、新海運報則）。

第一百九十九條 海難救助公約所屬之船舶，準用本法之規定及公務機關所屬之船舶，仍有海難救助規定之適用（第九章、新海運報則）。

法律或契約 另有訂定

台北海運法律事務所
www.tmscl.com.tw

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

海商法修正草案：

章節目錄架構 (2015年11月27日海運報則委員會修訂版本)

1970年美登報則
(原：海運報則第34號)
（基本上關於海運報則之修正，係由國際海事組織之海運報則委員會所提出，而非由IMO提出）

1988年海牙威士
比規則(即32條海運報則，比海運報則係由海牙威士海運報則委員會所提出)

2009年鹿特丹規
則(即鹿特丹規則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出)

1924年海牙規則
(即990海運報則，係由海牙威士海運報則委員會所提出)

註釋一：鹿特丹規則之海運報則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。

註釋二：鹿特丹規則，係由海牙威士海運報則委員會所提出，而非由IMO提出。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。海運報則委員會之成員，包括海牙威士海運報則委員會之成員，以及海牙威士海運報則委員會之成員。

台北海運法律事務所
www.tmscl.com.tw

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

海商法修正草案：

第一章總則之重要條文

第五條 海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他相關法律之規定。無其他相關法律規定者，依國際間相通用之國際公約或習慣，或法理。除前項所適用之國際公約或習慣者，依法理。

增修本條第一項末段以上，取代現行法本條第二項，「解釋海商行為應參酌海商習慣」，使其解釋與國際商法保持一致。

海商法 補充法及解釋

國際公約內國法
化一接納或轉換
始得為司法裁判
依據

台北海運法律事務所
www.tmscl.com.tw

Garrick's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL

海商法修正草案：

第十一章海事求償責任限制之重要條文

Primary 03

第二十二條 前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：一、救助報酬、特別補償或共同海損分擔之請求。二、船舶所有人或救助人之受僱人或第三人因受僱人傷亡所得主張之賠償請求。但以受僱人之職務與船舶操作或救助工作直接相關，並其僱傭契約適用之法律所定責任限額高於本法規定者為限。三、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償請求。四、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償請求。五、核能動力船舶所生核子損害之賠償請求。前項第三款至第五款之責任限額另定之。

- 現行法第22條規定，按一九七六年公約之一九七六年議定書第二條明定，救助之求償，包括一九八九年國際海難救助公約第十四條特別補償請求權。爰將文字修正，使其時程包括救助之特別補償及救助契約之對價，以杜爭議。
- 按一九七六年國際公約已擴大履行輔助人之範圍至非服務於船上之受僱人(其職務與船舶操作有關)，甚至履行輔助人的繼承人、家屬之親屬，亦不適用責任限制。同時受僱人之請求權基礎已擴及侵權行為，而不限於僱傭契約所生(如受僱人之繼承人或家屬依我國民法第一百九十二條、第一百九十四至一百九十五條之索償)，以落實保障勞工福利政策。



Garriek's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



9

海商法修正草案：

第十一章海事求償責任限制之重要條文

Primary 04

第二十三條 應負責任之本人就其故意或重大過失所致之損害賠償請求，不得主張責任限制。

- 現行法第23條規定，爰以「應負責任之人」取代「船舶所有人」。
- 一九七六年公約第四條規定：「已經證明損失係因責任主體本人作為或不作為所致，且其具造成該損失之故意，或損失係因其疏忽並知悉該損失可能發生所致者，均無權限制其責任。」此乃該公約之核心規範。
- 「疏忽並知悉該損失可得發生」，係其美法概念，相當於大陸法系的「有認識的重大過失」。爰將現行法第一項第一款之「過失」改為「重大過失」。



Garriek's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



10

海商法修正草案：

第三章(固定航線)貨物運送之重要條文

Primary 05

第四十二條 本章用詞，定義如下：一、**運送契約**，係指運送人收取運費，承擔將貨物從一地運送至另一地之契約。此種契約應規定海上運送階段，且得以規定包括海上運送階段之各式運送。

二、**海上運送階段**，係指貨物抵達或運送人於港灣接收貨物，以迄貨物離開前貨港或運送人於前貨港交付貨物之期間。以此期間為運送人海上運送前責任期間。但依港地法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以自其提取貨物者，運送人責任期間自其提取貨物時開始，而依前港法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以供受貨人自其提取貨物者，運送人責任期間自運送人遞交貨物於其時終止。

三、**前貨港**，指貨物在海上運送前，由運送人或其代理人接收貨物，以迄貨物離開前貨港之期間。但依港地法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以自其提取貨物者，運送人責任期間自其提取貨物時開始，而依前港法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以供受貨人自其提取貨物者，運送人責任期間自運送人遞交貨物於其時終止。



Garriek's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



11

海商法修正草案：

第三章(固定航線)貨物運送之重要條文

Primary 05

第四十二條 本章用詞，定義如下：一、**運送契約**，係指運送人收取運費，承擔將貨物從一地運送至另一地之契約。此種契約應規定海上運送階段，且得以規定包括海上運送階段之各式運送。

二、**海上運送階段**，係指貨物抵達或運送人於港灣接收貨物，以迄貨物離開前貨港或運送人於前貨港交付貨物之期間。以此期間為運送人海上運送前責任期間。但依港地法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以自其提取貨物者，運送人責任期間自其提取貨物時開始，而依前港法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以供受貨人自其提取貨物者，運送人責任期間自運送人遞交貨物於其時終止。

三、**前貨港**，指貨物在海上運送前，由運送人或其代理人接收貨物，以迄貨物離開前貨港之期間。但依港地法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以自其提取貨物者，運送人責任期間自其提取貨物時開始，而依前港法律規定，貨物應移交於行政部門或其他第三人以供受貨人自其提取貨物者，運送人責任期間自運送人遞交貨物於其時終止。



Garriek's Cogsa at a glance
©2016 TMSCL



12

