

## 船長通訊第 232 期目錄

- 評海商法新修草案 51 條於「貨物運送」之修正及條文擬議 P.01  
王肖卿
- 船舶安全管理制度的學習 P.36  
李國良
- 一步失成千古恨 P.41  
李蓬、林寬仁
- 會務報導與花絮 P.58  
秘書室

### 船長通訊 雜誌 第 232 期

登記字號：局版北市誌字第 6074 號  
中華郵政台北雜字第 1946 號執照登記為雜誌交寄  
創刊：中華民國 47 年 6 月 1 日  
發行：中華民國 112 年 10 月 26 日  
發行人：胡延章  
主編：陳力民  
編輯：林寬仁、黃湘瀕  
發行所：中華民國船長公會  
會址：臺北市松山區南京東路四段 75 號 7 樓  
電話：(02) 2712-0022；傳真：(02) 2712-8860  
E-mail：master.mariner@msa.hinet.net  
印刷所：豐德事業有限公司  
地址：新北市板橋區懷德街 200 號  
電話：(02) 2306-6307



## 評海商法新修草案 51 條於「貨物運送」之修正及條文擬議

王肖卿女士

### 一、前言－海商法應參考的國際規則與國內法

本文標題海商法定期航運，即指「貨物運送」部分的條文建議。

貨物運送是海商法的中心議題，是本次修正的重點章節，也是海商法最重要的部分，其訂定重點為運送契約當事人；代表運方之「運送人」(carrier)與代表貨方「託運人」(shipper)間之權利、義務與責任，在未另訂定書面、雙務契約情形下，藉法條得以補強的強制分際。亦代表因運輸單證轉讓後的「受讓人」(transferee or endorsee)乃至要求提貨之單證「持有人」(holder)間相互之義務、責任分際。釐清這些分際，是該部分強制條文訂定的重點。

貨物運送的海商法制定，看似千絲萬縷，實則國際貨物運送公約早已對國際統一規則有所訂定；在參考國際貨物運送公約、因應國際航運趨勢，考量國內經濟政策等三個主要條件下，做出符合實務需求的強制義務、強制責任，便可輕鬆地為國內法做制定。另國際貿易術語解釋(INCOTERMS)、信用狀統一慣例(UCP)、國際海事委員會海運單規則(CMI Rules for Sea Waybills)、國際海事委員會電子提單規則(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)等國際認同度較高的國際規則亦宜納入作為參考訂定的標準。

另一個參考重點，無可諱言是中華人民共和國的海商法；兩岸經貿往來頻繁；貿易量大，出口總貿易量佔比五成以上、進口貿易總量的三成以上<sup>1</sup>。對岸出口暢旺；進出口貿易量為幾世界之冠，已為國際公認的第二大經濟體。在無以質疑的現實下，台商總量包括航港主政單位所轄本地航運公司與海運承攬運送公司在對岸駐點設辦事處、設分公司的，已經多不勝數。加以兩岸海商法類似，範圍幾都包含所有的海商行為，貨物運送部分未另訂單行法、仍包含在海商法內的情形下，更為類似。最重要的，莫過於都使用中文，解釋上不致產生扞格，許多規定更容易相互對照並參考。還有兩個比較特殊的國內法；一個是美國的提單法(Pomerene Act, 1916)，裡面提到提單的遺失與補發。一個是英國的運輸單證法(COGSA, 1992)<sup>2</sup>，裡面對於提單、海運單與電子單證的區辨，有詳細的說明，為其他國內法所無，也都是值得參考的國內法。

國內經濟及鼓勵政策固為國內法訂定的重點之一，然航運的國際性；船舶本身國籍、所有人之國籍、貨物的買賣雙方、與各自的經營者分屬不同國籍。以及因應貿易之多國性；航運為營利，除裝運本國出口之貨物，亦須裝運環球航運

<sup>1</sup> 參中華民國海關進出口貿易量統計網站。對中國大陸及香港的進出口總值均超越其他貿易夥伴；美、歐、日、韓、中東地區、大洋洲甚多。網址 <https://portal.sw.nat.gov.tw/APGA/GA28#t1>。瀏覽日期 2022.12.5。

<sup>2</sup> 名稱與 1971 年的海上貨物運輸條例(COGSA,1971)相同，內容卻是對於海運運輸單證的區辨。

之他國貨物，尤其定航公司間的合作聯營盛行，海商法縱僅為國內法，亦應以國際公約之規定做為主要參考制定的理由。

## 二、國際貨物運送公約未曾迴避的專有名詞解釋及過失舉證責任歸屬

公聽會於草案的討論，在現行法未有、草案亦付之闕如情況下，有以下兩個重要議題，值得考慮；專有名詞定義及解釋，以及過失舉證責任歸屬。目前兩項均不在草案範圍內，公聽會除非提起臨時動議，否則沒有機會在現場說明。這兩議題偏又是所有國際貨物運送公約的重點；自海牙規則以迄鹿特丹規則，都是其通則中之首要規定。專題說明如下。

### (一)專有名詞的定義與解釋

專有名詞之定義及解釋，對於條文制定，具提綱挈領、立竿見影之效，可使後續條文之說明及解釋，應用於司法抗辯時更為清晰並簡易，不致產生其他歧異之誤解。

因應航海技術之進步、航運環境與航運趨勢之變化，如遵循現行法於專有名詞定義付之闕如的做法，在現實海運環境走向複雜化的今天，將使條文在解釋上產生多重意義，難以統御。當司法最後放棄用海商法進行抗辯，將是海商法即將面對的式微現實。中華人民共和國 1993 年首次公布之海商法，其貨物運送章之排序，即已參考國際貨物運送公約，在第一節「一般規定」(通則)中即納入了專有名詞定義<sup>3</sup>。

航運趨勢自定期航運幾全面貨櫃化後，產業分工使航運環境已不如以往之單純，無論當事人、運輸單證種類、船舶所有權人、貨物裝載等，均已產生質變；簽約之運方當事人仍稱運送人，但其身分已從海牙規則時期的船舶所有人、承租人兩種，變身為身分完全不同、且佔今日多數之「海運承攬運送人」<sup>4</sup>。漢堡規則納入「實際運送人」，便是在因應貨櫃化後當事人身分之變化。運送責任期間(carriage of goods)也由海牙公約時期的港到港，除不定航的租船單證外，隨著單證記載之延長，變為收貨地點迄目的地(交付貨物地點)。「託運人」名稱沒有改變，但實務卻始終有安排船運的人<sup>5</sup>與傳統出口商的質疑？因此在「單證託運人」一詞於鹿特丹規則出現後，身分亦從傳統出口商，變身為符合買賣契約、負責安排船運的人。運輸單證更從傳統的載貨證券一種，變成增加參考空運提單、更為便捷的海運單與電子運輸單證；這類便捷單證種類的產生，除了船速增快、除了近年受疫情影響之快速卸貨及快速通關要求，貨櫃化更為促使航運必須更往便捷道路邁進的主因。隨意列舉，便知海商法已不應再固守傳統，不隨趨勢因應了。這些卻都是現行海商法及新草案付之闕如，本次修法業界指出應予應變之處。

國際貨物運送公約是英、美、日等貿易大國單行法—海上貨物運送法

<sup>3</sup> 中華人民共和國海商法第 42 條「本章下列用語的含義……」

<sup>4</sup> 參拙著，班輪貨物運輸中無船承運人的法律地位，中國海商法研究，第 32 卷第 1 期，2021.3., 頁 23~31。

<sup>5</sup> 依貿易條件之不同，或為買方，或為賣方。

(Carriage of Goods by Sea Act, COGSA)的主要參考指標，亦為未立單行法、各國於海商法該章內容之第一個重要規定。英國 1971 年海上貨物運送法(COGSA, 1971)更全盤依 1968 年海牙威士比規則<sup>6</sup>做訂定，自然首要納入的就是公約之專有名詞定義。

以鹿特丹規則為例，重要的名詞包括：運送契約之意義、批量契約之意義、定航與不定航之意義、關係人包括運送人、履約運送人、海運履約運送人、託運人、單證託運人、持有人、受貨人、控制權人等之意義。運輸單證之意義；包括可轉讓與不可轉讓單證之意義。電子通訊(Electronic Communication)與電子運輸紀錄(Electronic Transport Record)之意義；包含可轉讓、不可轉讓電子運輸紀錄之意義。以及「紀載內容」(contract particulars)、「簽發」(issuance)與「轉讓」(transfer)之意義。甚至船舶、貨物、貨櫃、機具(vehicle)、運費、住居所與簽約(會員)國之管轄法院等，亦均予以定義。避免之後條文之訂定，產生解釋上的歧異。

同屬聯合國制定之公約，漢堡規則通則中的定義，雖較海牙規則或海牙威士比複雜些，比諸鹿特丹則較為簡單，一則兩公約時序上已相差 30 年，航運趨勢在該期間之變化自與 30 年後的鹿特丹規則有所不同。僅包含運送人、實際運送人、託運人、受貨人、貨物、海上貨物運送契約、載貨證券，以及「書面」(writing)兩字的意義。因定義太過草率及籠統；導致國內甚至有未能領略定義上「運送人」一詞指的是運送契約上的簽約者，即為法理上的當事人。亦忽略公約解釋「實際運送人」係受運送人委託從事實際運送。反因「實際」(actual)兩字中文口語上的誤導，誤以為實際運送人才是真正的「運送人」。至於海牙與海牙威士比規則，雖當時尚未因應貨櫃化做改變<sup>7</sup>，但兩者開宗明義，首要條文依然是名詞定義；包括運送人、運送契約、貨物、船舶，以及貨物運送(carriage of goods)，用以解釋運送責任期間。草案未能體會「實際運送人」一詞之弊，仍僅認同納入實際運送人，不願納入更為清楚區分的履約運送人與海運履約運送人。可謂本次修法之一大遺憾。

另解釋名詞中極為重要的「遲延交付」、「重大過失」等，亦亟待納入名詞定義；民國 88 年海商法於運送責任納入遲到責任以來，迄未對該種責任做過解釋，使「遲到」一詞苟且適用民法<sup>8</sup>，與公約的「遲延交付」規定，格格不入，且草

<sup>6</sup> 原文 The act may be cited (1) Application of Hague Rules as amended of COGSA, 1971”(1)In this Act, “the Rules” means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 and by the Protocol signed at Brussels on 21st December 1979。

<sup>7</sup> 事實上海牙威士比訂定之 1968 年，貨櫃化已然成形，由於海運先進國之阻攔，使該規則對於貨櫃運輸產生之變化，全然未予理會，使該規則成為公約中最怠惰之國際立法。參拙著，從船貨利益平衡視角看國際貨物運送公約，中國海商法研究地 31 卷第 3 期，2020.3，頁 80~89。

<sup>8</sup> 民法僅通則於「契約」款第 159 條訂有遲到「承諾之通知，按其傳達方法，通常在相當時期內可達到而遲到，其情形為要約人可得而知者，應向相對人即發遲到之通知...」云云，且有第 162 條因相對通知，而視為「未遲到」之規定。另於物品運送款第 632 條規定「託運物品應於約定期間內運送之。無約定者，依習慣。無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。」以及「前項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形。」與國際海運公約，未按運輸單證記載之時間到達，即構成「遲延交付」之明確規定，相去甚遠。

案第 74 條既有，對「單證紀載負全程責任」的規定，自應於單證紀載之貨物交付時間，負全部責任。納入遲延交付定義，正足以增強草案第 74 條規定之內容。又「重大過失」既為第 76 條規定中作為不得主張責任限制與免責抗辯的理由，自亦應在名詞解釋或條文制訂中做出說明。

## (二) 公約越訂越清晰的過失舉證責任歸屬

運送責任自有國際公約以來，由於一直是海權國家主導，因此存在著大量的運送人免責條款，為鼓勵航運業，使運送人得以輕易地舉證貨物的毀損滅失<sup>9</sup>係因這些免責原因所致，而得以脫責。漢堡規則之制定在聯合國成立之後，由於有貨出口、但無船可運的國家多過於海運先進國，為顯示公平，因此在聯合國提案通過新的國際公約(漢堡規則)情況下，免責條文被全部取消，僅留下火災(fire)一項，得經船方舉證而免責。這是過失舉證責任的大翻盤。鹿特丹規則對於運送人的過失免責捲土重來，則無疑是舉證無過失的一大新挑戰；如果不經貨方舉證挑戰，運送人即得以就公約現成的免責理由，輕鬆脫責。則航運必然再度進入海運先進國主導責任制度的獨霸年代<sup>10</sup>。

過失責任(fault-based liability)是自有海運以來，國際公約所維繫的國際海運責任基礎，即在運送人有過失情況下才須負責。至於運送人是否有過失？是否須負責？則必須依賴舉證。為此公約做過各種嘗試，客觀地說，海牙規則與海牙威士比規則時期，舉證責任的訂定並不明確；被認定多數情況係要求貨方舉證。漢堡規則一面倒、大翻盤之後，多數則是要求運送人舉證<sup>11</sup>，迄於鹿特丹規則終於產生較為公平、循序漸進的舉證順序，這類舉證方式事實上亦非創舉，司法抗辯本就可以各自提出抗辯主張，然訂定這個順序，無異更易導引司法尋各自抗辯的正途邁進。參考公約，交叉抗辯的條文刻已被納入本文之修正建議，將在本文結論予以顯示。

總之。自去(民國 110)年五月迄今(民國 111)年初，在局長主持、筆者亦參與的局內會議中，仍有主張海商法不訂、適用民事訴訟法(以下簡稱民訴法)的提議，這是極度不恰當的做法；放棄一個條文便能清楚說明的方案，卻去適用未能以海運當事人作為舉證主體、且十分籠統說明的二十一個民事訴訟法？法律之怠惰莫過於此！尤其海商法的適用與準用部分太多，也是海商法無以獨力依賴本法處理海商，致海商法喪失獨立性，乃至影響力式微的主要原因，的確不可不慎。

## 三、本次階段性修法草案 51 條版於貨物運送之修訂

海商法本次階段性修正重點是「貨物運送」，其內容應包含以下幾重意義：

(一) 依現行海商法第一條「本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面

<sup>9</sup> 當時只須負責毀損及滅失。

<sup>10</sup> 兩岸情況相同，雖在海運運能上已占相當地位，然國際貿易主導安排運輸的，八成仍非本地的貨方出口商，因此仍應兼顧貨方權益。

<sup>11</sup> 參拙文，註 2。

或水中航行之船舶」，本條不變，則除現行海商法第三條規定，除發生碰撞外，排除船舶法定義之小船、軍用艦艇及公務船，目前國際港、國內港水面均與海相通，包括港內、港外航行之船舶，均包括在內。另現行第五條「海商事件，…」在內的考量，即這些船舶與海商相關之行為，均為海商法規範之範疇。

- (二)現行海商法的第三章為「運送」，分第一節「貨物運送」、第二節「旅客運送」與第三節「船舶拖帶」；第三節雖未說明為「拖帶運送」，惟因同屬於第三章，則應指「拖帶運送」無誤，且港內之拖帶運送除前述三種船發生碰撞時，亦屬海商法規範範疇之內。
- (三)船舶租用則不應屬本章之範圍，因此草案 51 條以「第三章之一」的編排，應係錯誤的排序方式。
- (四)「貨物運送」的編排如仍歸屬「運送」章，則現行「旅客運送」節第七十九條「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定」這個致命的錯誤規定<sup>12</sup>，必須先行刪除。
- (五)假定同意文獻定義<sup>13</sup>定航運送的強制條文是海商法之重心，則將貨物運送獨立一章，無疑是最佳之修正方式。

#### 四、錯誤的現行規定及修正後的草案規定應予刪除

現行海商法存在許久的謬誤甚多，旅客運送第 79 條是其一，納入租船是其二。然經民國 51 年、88 年的兩次大修，卻未受到關注。也就是說，沒有針對謬誤去做刪除。包括貨物運送的應刪除部分如下：

##### (一) 刪除現行第 59 條「先受發送或交付之證券」

現行條文第 59 條規定「載貨證券持有人有二人以上，而運送人或船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利」。該條未見於草案 51 條，卻在公聽會討論過，如草案已刪除，則可不再議，惟因公聽會納入討論，因此對於是否已刪除質疑。因此論列如下：

本條重點在於「先受發送或交付之證券」，然

1. 遍查目前簽發單證最多的海運承攬運送業與運送業者，沒有人見過這種載貨證券。
2. 海商律師無人受託承辦過此種單證之司法訴訟。
3. 最重要的，殆為本條與現行條文第 58 條內容相牴觸<sup>14</sup>。即有 58 條存在，則無本條存在之空間；因除在貨物目的港與不在目的港交貨之不同規定

<sup>12</sup> 參拙著，雅典旅客運送公約之研究並論我國海商法之修正，東吳大學法律學報(TSSCI)，2006.12，第十八卷第二期，頁 75-102。

<sup>13</sup> 劉宗榮，海商法，自版發行，2016，頁 1。

<sup>14</sup> 現行海商法第 58 條全文「1.載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付。不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。2.二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第五十一條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長，已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。3.載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券對運送人失其效力。」

外，亦已有兩人以上持有同一份載貨證券，運送人應如何處理貨物之規定。因此不可能再有此種單證存在應優先處理之存在空間了。

## (二) 刪除現行規定及草案規定中畫蛇添足的第 74 條第二項

現行條文的第 74 條第一項，既已有「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責。」的規定，則第二項「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負保證之責。但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」。即使草案中已修正之文字「前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行為，應負運送全程責任。各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」亦不符目前航運實務，理由如下：

1. 造成第一項運送責任的規定變得不明確？
2. 「連續運送人」一詞，既非國際貨物運送公約用詞；亦非民法用詞，民法第 637 條僅有「相繼運送」之規定：「運送物由數運送人相繼運送者，除其中有能證明無第 635 條所規定之責任者外，對於運送物之喪失、毀損或遲到，應連帶負責。」是「相繼運送」，而非「連續運送」的規定。
3. 如草案認為連續運送即相繼運送，則民法第 635 條對於相繼運送人於「運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損時，運送人如於接收該物時，不為保留者，應負責任」。也就是說，相繼運送人沒有就「包皮有易見之瑕疵」，也就是貨物外包裝上的瑕疵，在運輸單證上註記時，對於貨物毀損、滅失也應連帶負責。然而簽發單證的是「運送人」，不是「相繼運送人」，也不是「連續運送人」，又怎有在單證上做註記之可能？這應是刪除本條第二項最充分的理由。
4. 國際貨物運送公約則自海牙系列、漢堡規則迄鹿特丹規則，包括信用狀統一慣例及國際貿易條規，看過複合運輸(combined transport)、多式聯運(multi-modal transport)，未曾見有連續運送之用詞。
5. 實務界則在單證上印刷有過複合運輸(combined transport)單證，後改為多式聯運(multi-modal transport)單證，未曾見有連續運送單證之用詞。

## (三) 刪除不負責任的現行條文第 75 條

現行第 75 條的第一項仍繼續規範連續運送「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。」似指「連續運送」就是指的包括海運在內，以及其他的運送方式。第二項規定「貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。」這個說法等於定調海運雖包括海運以外的運送，但其他運送方式的責任，卻不在海商法規範之內。

海運承攬運送與貨櫃集散站經營均為航業法中的行業，前者就是目前認知的物流業，該業在定期航運中簽發的任何一種運輸單證，幾都包含送達目的地、或者送達貨櫃集散站的紀載，則豈能再就自己簽發的單證，於海商法中予以切割，稱僅「海上運送部分適用本法之規定」呢？且第 74 條第一項既已有「載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責」，其紀載之中即使包含其他運送人之運送，又何以能在整份單證之中，將同為紀載中的海運以



外的責任排除在外，不予負責？因此本條與第 74 條相互間是矛盾的。

作為規範海商行為唯一的法律，海商法如漠視航運趨勢的變化，訂出僅「海上運送部分適用本法」之處置，十分不當，應予刪除。

草案已未見現行條文第 75 條，如業經刪除，則可不再議。

#### **(四)國際貨物運送公約衝擊下的現行海商法第 76 條及草案新增第 74 條之一須刪除並重擬**

國際貨物運送公約自 1978 年的漢堡規則之後，便賦與履行輔助運送人同享運送人的責任限制及免責抗辯權，1978 年的漢堡規則納入的履行輔助運送人名稱是「實際運送人」(actual carrier)，正是草案新增的第 74 條之一第二項名稱相同，該第二項定義「實際運送人，係受運送人委託，執行海上貨物運送之全部或一部者。」參考國際公約，意義卻與國際公約之界定不同？漢堡該詞之定義為「實際運送人指受委託，從事一部或全部的運送行為的人，並包括受運送人委託，其他從事相關行為的人」<sup>15</sup>。未來如在中華民國提起訴訟，便很難向訴訟對方解釋。尤其後面這段解釋「並包括其他受委託從事相關行為的人」使實際運送人的範圍十分龐大，因此於 2008 年的鹿特丹規則便特別縮小其範圍，改訂為履約運送人(performing party)與海運履約運送人(maritime performing party)兩者。前者履約運送人(performing party)<sup>16</sup>，特別就工作內容予以限縮，指「運送人以外，依運送契約，無論直接、間接在運送人請託或監管下，履行或受託履行運送人以下義務」包括「『收貨』(receipt)、『裝貨』(loading)、『操作貨物』(如裝卸(handling)、堆放(stowage)、搬運(carriage)、保管(keeping)、照料(care))以及『卸貨』(unloading)及『交付』(delivery of the goods)任務的人」。並排除任何運送人以外，直接或間接「接受託運人、單證託運人、控制權人、受貨人委託從事相關行為的人」。簡單地說，即排除於定義之外的，就是我國航業法中代船舶所有人簽發運輸單證的海運承攬運送業，或者大陸無船承運之外的貨運代理業。至於後者的「海運履約運送人」<sup>17</sup>，則指「從裝貨港到貨開始、迄離開卸貨港為止的期間，履行或受託履行運送人義務之履約運送人，包括在港區內從事運送服務之內陸運送人」。明顯包括以下幾層意義；

1. 履約運送人包括海運履約運送人。
2. 履約運送人僅履行「運送人」的義務。

---

<sup>15</sup> Article 1 of Part I, item 2 of Hamburg Rules, 1978 原文"Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

<sup>16</sup> Item 6 of Article 1 of Rotterdam Rules, 2008 原文 (a) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, keeping, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. (b) "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

<sup>17</sup> Item 7. of Article 1 of Rotterdam Rules, 2008 原文"Maritime performing party" means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

3. 海運履約運送人包括在「港區之間與及港區內」從事前述收貨、裝貨、操作貨物(如裝卸、堆裝、搬運、保管、照料貨物)、卸貨及交貨相關業務之人。
4. 排除受貨方委託，從事以上相同作業的人。  
對照現行海商法第 76 條第一項「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。則第 74 條之一既已新增實際運送人，是否亦應包括他們的代理人或受僱人？以及第二項「前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」的代理人或受僱人？對照新草案，則有以下問題；
5. 就法律文字言，「對」字在第一項中是個贅詞。
6. 「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到...對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定」，依現行第 75 條的第一項「涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。」也就是說，運送人本人除海上運送之外，都無法享有的責任限制與免責抗辯，則港區內履行輔助運送人又何能享有責任限制與免責抗辯之權？第一項顯然是句空話。自應刪除。
7. 至於第二項「前項之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者」「亦適用之。」的規定，因第二項「從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者」，再加上港與港間的海運業者已構成鹿特丹規則中的海運履約運送人 (maritime performing party)，恐正是本次修法應改動、並納入參考的「海運履約運送人」定義。草案反採漢堡規則過時的籠統規定，豈非違反趨勢？建議刪除並重擬，做出履約輔助運送人與海運履約運送人的訂定？
8. 草案第 74 條之一因第二項實際運送人的定義偏差(委託運送，卻忽視其他公約定義之作業)，因此其第一項「運送人得將貨物運送委託...完成，實際運送人就其履行運送範圍內」，適用運送人責任抗辯之規定、第三項「運送人對實際運送人就其履行運送範圍所負運送責任」，負連帶責任，均將成為文不對題的空話。第四項「運送人對實際運送人就其履行運送範圍所負運送責任，負連帶責任。」倒是完全參照鹿特丹規則而來。因此是否採用鹿特丹規則的規定，正是本案需要重新思考的地方了。

#### (五)甲板裝載貨物因應實務應做務實之訂定

現行條文第 73 條對甲板裝載之規定，已不符目前貨櫃船甲板裝載貨櫃為正常裝載之實務。應參考鹿特丹規則，並參考甲板裝載實務，訂定相關於毀損滅失發生時之責任規定。本文於結論之擬議條文附件中，已參考鹿特丹規則落實這項說法。

#### (六)運輸單證不應限於載貨證券一種，且其性質不應再準用民法

草案對於運輸單證的訂定，見於草案第 53 條「運送人或船長於貨物裝載後，

因託運人之請求，應發給載貨證券、其他運送單證。」以及「載貨證券為訂立貨物運送契約、裝載貨物之證明及表彰貨物所有權之有價證券。」「其他運送單證之效力，依當事人之約定。」短短數十字，交代「貨物運送」最核心的部分，當然力有未逮，因為；

1. 國際貨物運送公約，自 1924 年海牙規則以來，無論漢堡規則、鹿特丹規則，整份公約都一直都是圍著運輸單證打轉；海牙規則全文就是統一提單規定的國際公約<sup>18</sup>、海牙威士比規則改稱修改統一提單若干法律規定的國際公約議定書<sup>19</sup>，漢堡規則全名雖不再以單證為名，改稱貨物運送的聯合國公約<sup>20</sup>，其內容重點卻依然是單證；
2. 配合國際趨勢，使用之單證已非載貨證券(提單)一種，因此改稱運輸單證(transport document)。
3. 迄鹿特丹規則，再度還原以運送契約、單證代表的契約，作為主要訴求<sup>21</sup>。
4. 草案第 53 條第一項，仍以「運送人或船長..於..裝載後，...發給載貨證券」的規定，事實上在 1924 年的海牙規則時期，便已允許裝貨前可以先發給提單了，只是裝船後，可以改換為具有裝船日期的提單<sup>22</sup>，用以應付銀行押匯的需要而已，因此這個規定雖是現行條文第 53 條的規定，卻一直是個錯誤的規定。而中華人民共和國海商法於第 72 條，便有「貨物由承運人接收或者裝船後，應托運人的要求，承運人應當簽發提單。」的規定，顯示貨物「接收」後、「裝船」後，都可以簽發運輸單證。
5. 草案 53 條第一項後段「...、其他運送單證」顯然已同意其他運輸單證的簽發，然第三項「其他運送單證之效力，依當事人之約定。」則未免失之草率。因單證之內容尚可依約定，單證的效力在強制規定上，則應一致。運輸單證改為運送單證也是創舉，因「送」字有配送之意，在此不應對實務使用已久的運輸單證一詞作改動。
6. 草案第 54 條與 55 條僅提到載貨證券的紀載內容，對其他單證的紀載，則僅第四項有「其他運送單證除當事人另有約定外，準用第一項至前項規定」。事實上，國際公約於海牙規則時期，僅三個主訴求；即辨識貨物的主標誌(leading marks)、件數(either the number of packages or pieces, or

---

<sup>18</sup> 海牙規則全名"International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules")"。

<sup>19</sup> 海牙威士比規則全名 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading"。

<sup>20</sup> 漢堡規則全名"United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules")"。

<sup>21</sup> 鹿特丹規則全名 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")。

<sup>22</sup> 海牙規則第 7 條原文" 7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, ...."。

the quantity, or weight,..)，以及貨物的表面情狀(The apparent order and condition of the goods.)<sup>23</sup>，迄聯合國訂定漢堡規則開始，單證紀載只要符合載貨證券本質之意義，也就是在有條件情況下，可為任意規定，而非必強制<sup>24</sup>。

7. 草案第 56 條於交付與運送責任的意義上，獨缺遲延交付之意義，遲延既已為責任之一，此處卻付之闕如，試圖在適用民法，責任不明，對運送人不利，對貨方亦沒有好處。
8. 草案第六十條仍維持現行條文，仍僅定義載貨證券之性質、仍維持準用民法提單之性質「民法第六百二十七條至第六百三十條關於提單之規定，於載貨證券準用之。」一則草案第 53 條第一項後段既已有「、其他運送單證。」的新增，則其名稱為何？性質為何？均無交代？二則載貨證券之名稱既已與民法區別，另訂名稱，性質又何以全然準用？則改名之意義為何？且其性質並非全部符合民法第六百二十七條至第六百三十條關於提單之規定啊？局內會議已告知多次，卻仍維持原議？

## 五、結論—貨物運送章條文之擬議

制法或修法最重要的目標，莫過於文字嚴謹、意義明確，使當事人藉法條規定，即得以區辨是非對錯，得以遵循。其積極意義，尤在於因此促進海商之發展。基於以上討論，為拋磚引玉，提出 29 個擬議條文作為本文「貨物運送」章之全部內容，藉供討論，不足之處，則建請讀者向主政單位提出更為可行之建議。

(一) 針對目前實務定航普遍化的多式聯運(multi-modal transport)，提出運送契約定義之建議，排除便宜行事之電報放貨(telex release)，擬作如下建議：

「貨物運送契約指運送人與託運人間，約定收取運費，全部或一部運程經由海上，將貨物從一港或一地運至另一港或一地的契約。

為運送之完成，運送人於港區另簽有各式為運送、為裝貨或卸貨、為堆裝、為倉儲或保管等作業相關的運送輔助契約，唯本章僅就適用於前項與海運託運人間之契約。

運送契約分以下兩種：

1. 書面經當事雙方同意後訂定、對特定或批量貨物運送訂定的契約。該種契約內容除條文特別說明外，不適用本章之強制規範。
2. 未有書面訂定契約之零星貨物、僅以運輸單證證明之契約，內容以單證之記載為準。其記載有違本章之規定時，不生效力。船舶租用簽發之運輸單證適用本章之單證規定，惟其記載內容之文義，僅適用於非租約當事人間。租約當事人仍以契約之記載為準。

<sup>23</sup> 參海牙規則第 3 條第 3 項。

<sup>24</sup> 參漢堡規則 Article 15. Contents of bill of lading 第 3 項” 3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1”



未訂立書面契約亦未簽發運輸單證，僅以電報通知、放貨之作為，不適用本章之規定。」

(二) 名詞解釋；由於前述運送行為之演進，運送趨勢與環境之變更，尤其專有名詞多來自國際公約之英文，如不賦予定義，勢必造成後續相關條文不同之解讀，影響司法判斷，因此新增本條，名詞賦予特定定義後，非但簡化於條文之解釋，不致偏頗。配合公約，亦配合航運環境與航運實務，建請就以下名詞予以定義；

「本章之名詞定義如下：

1. 運送人：指與託運人訂立運送契約之人。未訂立書面契約，則指以本身名義簽發海運運輸單證之人。
2. 履約運送人與海運履約運送人：運送人之外，履行或承諾履行運送契約以下有關貨物收受、裝卸、搬移、堆存、載運、維護、看管、或交貨之人。提供船舶，履行或承諾履行到達裝貨港及離開卸貨港之間運送義務之人，以及在港區間提供運具或相關服務之人，稱海運履約運送人。海運履約運送人之責任不同於履約運送人，但為履約運送人之一種。
3. 託運人：指與運送人訂立海運運送契約之人。則為依約定安排海運運輸之人。
4. 單證託運人：指託運人之外，於運輸單證或電子運輸記錄中列名為「託運人」之人。依貿易條件非必為與運送人訂立運送契約之人為單證託運人。
5. 受貨人：依運送契約或運輸單證有權提領貨物之人；可轉讓指示運輸單證的持有人、不可轉讓記名單證載明之受貨人或海運單託運人向運送人指示有權受貨之人。
6. 運輸單證：指依運送契約或租船契約簽發，證明收到貨物可為運送契約證明之單證，其種類包括可轉讓之指示載貨證券、不可轉讓之記名載貨證券、海運單，以及以電子方式或區塊鏈技術傳遞之電子運輸記錄；包括以上任何可透過電子傳遞技術傳送之與書面單證種類相同的電子紀錄，以及銀行認可或當事人雙方認可之收貨憑證或收據。收貨憑證或收據之交貨規定除本章規定外，依銀行之認可規定或當事人間之慣例交貨。
7. 可轉讓之指示單證：係在單證上註明待指示(to order)或可轉讓(negotiable)用語，表達貨物應依託運人、銀行、受貨人或任何人之指示交付貨物。受讓人除受讓單證代表之物權，亦受讓單證之背書轉讓權。運送人於交貨時應收回該種載貨證券。電子傳遞或區塊鏈技術傳遞之同種單證，則以提交解鎖密碼方式交付貨物。
8. 不可轉讓之記名單證：係在單證上紀載禁止轉讓(non-negotiable)之載貨證券。運送人於交貨時應收回該種載貨證券。可以電子或區塊鏈技術傳遞之同種單證，則以提交解鎖密碼方式交付貨物。
9. 海運單：為不同於載貨證券之一種單證，託運人於貨物送達目的地之交貨前，以運送人可接受之方式，轉讓單證權利之一種運輸單證。被通知領受貨物之人僅有權受貨，卻無單證之背書轉讓權，轉讓權仍屬託運人。單證須紀載不必交還單證，以向運送人申請該種單證時註明之辨識受貨人身分方式，即可

交貨。

10. 電子運輸紀錄：指以電子傳遞或包括發票、產地證明、包裝單等整體區塊鏈傳遞訊息之紀錄，交貨時由有權領貨之人向運送人提供該電子訊息或區塊鏈訊息之解鎖密碼交貨。
11. 重大過失：本章之重大過失，係為當事人本人介入之過失。
12. 貨物：指運送人依運送契約承運之任何種類之產品、商品及物件，包括非由運送人而非以運送人名義提供之包裝及任何設備及貨櫃。貨物件數依運輸單證之紀載。
13. 貨物損害：本章運送人須對貨物負責之損害，簡稱貨損，包括貨物之毀損、滅失或遲延交付。毀損指貨物因受有損害，致其價值遭減損。滅失指貨物因受有損害致其失去或部分失去原有之價值。或因船舶遭難致貨物未送達運輸單證載明之目的地；包括全部滅失或一部滅失。遲延交付指貨物未於單證載明之時間到達單證載明之目的地交貨。」

(三) 適用範圍之訂定，主要為以較平和之方式修正草案第 77 條第二項「...載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，應適用本法之規定。」之新增，第 77 條容易刺激貿易對方，影響國際貿易，因此新增本條如下；

「本章規定適用於收貨地及交貨地位於不同國家或地區，且裝貨港及卸貨港位於不同國家或地區之運送契約。

國內之國際港間運輸為同一運輸單證之國際運輸之一部分，亦適用本法之規定。

國內本島與離島間之貨物海運，除本章規定外，依當事雙方間之相關記載及慣例。」

(四) 本條係為修正現行第 61 條文字，並補強依約運送之原則，亦為確定本章定航之強制性原則。

「運送契約或運輸單證記載條款、條件或約定，直接或間接免除、減輕運送人依本章應盡之義務及責任者，該條款、條件或約定不生效力。任何條款或約定有逾越本章託運人、受貨人或運輸單證持有人依本章之義務及責任者，亦同。

運送人依本章規定，應依運送契約及證明契約之運輸單證，合理快速地將貨物運至目的地，交付貨物。」

(五) 本條係為修正現行海商法第 63 條之文字。亦為修正本次草案第 74~76 條之文字。參考聯合國成立後之國際公約，因貨物運送亦包括港內搬運、裝卸、堆裝等責任，在貨方與之無契約情況下，增列侵權責任(第五項)包括在內。自海牙規則以來的用詞「妥善而謹慎(properly and carefully)」，由於國際間已有不少案例，因此參考納入，作為必要注意之文字。為本章極其重要的運送責任、責任期間、抗辯與責任限制；

「運送人應依運送契約或運輸單證，就運送全程對貨物之滅失，毀損或遲延交付負責。

除索賠因素外，依運送契約或運輸單證於完成貨物之交付時，運送人之運

送責任即解除。

運送人之責任期間，應就運送人及履約運送人依書面契約或單證紀載；自收受貨物時起迄交付貨物為止之全部期間。

運送人於運送過程中貨物之收受、裝卸、搬移、堆存、運送、維護、看管及交付，應給予妥善而謹慎(properly and carefully)之必要注意。

運送人之運送責任，包括基於運輸單證、基於契約、基於侵權行為或其他法律關係。且貨物發生滅失、毀損或遲延交付，均得主張本法賦予之抗辯或責任限制。

前項抗辯或責任限制，履約運送人、船長、船員或服務於船上之其他任何人或其受雇人或代理人，亦得主張之。

經證明貨物之滅失、毀損、遲延交付，或其他依本章得主張抗辯之理由，係因有權主張抗辯或責任限制之人的故意或重大過失所致者，該有故意或重大過失之人不得主張相關抗辯或責任限制之權利。」

(六) 根據以上討論，新增參考鹿特丹規則運、託雙方的交叉舉證規定，有利於責任之確定。尤其第二項對於目前簽發運輸單證的海運承攬運送人來說，實際上負責不了船舶適航性的義務，訂定連帶負責的規定，符合海運實務。因此擬議如下：

「運送人應代履約運送人負責。

運送人於海運履約運送人在履約過程中因提供船舶或其他運具之適航性，以及其他責任，應共同連帶負責。

託運人舉證證明貨物滅失、毀損或遲延交付，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之事故係於運送人或履約運送人之責任期間內發生時，運送人應負責任。運送人得舉證，證明該滅失、毀損或遲延交付之原因，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之原因，係屬本章法定免責事項所致，或部分屬法定免責事項所致，則運送人可全部免責或僅就非為免責事項所致之部分損害負責。無法舉證或舉證不成立，則須全部負責。

託運人亦可舉證，證明貨物之滅失、毀損或遲延交付之原因，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之原因係因船舶適航性義務之違反所致，除非運送人舉證推翻或推翻該原因所致之部分損害，否則運送人即應全部或部分負責。」

(七) 有關修正草案第 74 條之一第四項所採用之提案，以及現行條文第 61 條之規定，參考鹿特丹規則納入履約運送人身之義務及責任，擬議如下：

「履約運送人就其履行責任範圍內之責任與義務，有權享有本章賦予運送人之抗辯及責任限制之保障。海運履約運送人則就其應負起船舶或港區間運具之適航性義務，與運送人共同連帶負責。

運送人如承諾超過本章規定之義務及責任，或放棄依本章得主張之權利，海運履約運送人僅於其事前之書面同意下，受該約定之拘束。」

(八) 有關修正現行條文第 51 條及草案同條之擬議，補強交貨規定並，減少貨方因故意或怠於交貨之結果：

「依裝貨及卸貨當地法規，貨物須送交由當地政府機關或其他第三人者，運送人責任期間之起迄及貨物之收受及交付，以貨物送交該機關或第三人時起算或終了。

受貨人不明或怠於受領之貨物，於貨物以貨物所有人之費用及風險進入安全監管之倉庫並依法通知受貨人、託運人後，三十天內仍未見回應或未辦理提領之手續，應視為貨物已依書面契約或運輸單證記載，完成貨物之交付。

本規定不影響運送人之貨物變賣及處置權。」

(九) 有關適航性義務依鹿特丹規則，增列航程前、發行時及增列「及海上航程中」，應保持適航性，以減少目前因船舶開航後之船機故障返航所致訴訟，並增列「及貨櫃」以因應目前定航之全面貨櫃化。

「運送人應於發航前、發航時及海上航程中，對於下列事項，為謹慎適當之必要注意及措置：

1. 使船舶有安全航行之能力。
2. 配置相當之船員、設備及供應。
3. 使船舶之貨艙、冷藏室及其他供載運貨物及貨櫃部分，安全地適於貨物及貨櫃之受載、運送與保存。」

(十) 法定免責除修正現行第 69 條之文字。並參考鹿特丹規則，運送人之法定免責刪除船員之疏忽或過失所致貨損。火災限定為發生於船上之火災。增列海盜所致貨損。並參考草案第 74-1 條第四項排除貨方自雇裝卸、包裝、堆裝工人所致之貨損。擬議如下：

「運送人舉證，證明貨物滅失、毀損或遲延交付非運送人或履約運送人過失所致者外，經證明滅失、毀損或遲延交付係以下之一項至數項原因所致，運送人得免除或部分免除其責任：

1. 海上或其他航行水域之危險及意外事故；
2. 天災；
3. 船上火災；
4. 戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖分子之行為、暴動、騷亂及民變；
5. 檢疫限制；
6. 政府機關、統治者或人民的干涉所致障礙，包括非由運送人或履約運送人或其受雇人或代理人所致之滯留、假扣押或扣押；
7. 罷工、關廠、停工或勞動限制；
8. 經謹慎注意仍無法發現之隱有瑕疵；
9. 託運人、代表託運人之作為或不作為；
10. 託運人或受貨人雇請進行貨物裝載、搬移、堆存或卸載行為所致損害；
11. 因貨物固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何滅失或毀損；
12. 非因運送人或其代理人所為之包裝不固、標誌欠缺或不清；



13. 救助或意圖救助海上人命；
14. 救助或意圖救助海上財產之合理措施；
15. 避免或意圖避免對環境造成危害之合理措施；或
16. 運送人依法所賦予權利之作為。
17. 活動物運送之特殊風險。」

(十一) 關於甲板貨部分，在定航貨櫃運輸普遍化的今日，除修正現行海商法第 73 條之文字外，配合鹿特丹規則對貨櫃船甲板裝載貨櫃之正常化，對於運輸單證已載明甲板裝載之尊重，賦予正常裝載之責任。

「貨物於以下情形得裝載於甲板之上：

1. 法規要求；或
2. 貨物裝於貨櫃或類似載具，置放於專用於裝貨櫃或該種載具之船舶裝運；或
3. 託運人之同意並於運輸單證載明；或
4. 航運種類或商業習慣所許者。

以上第二款、第三款之甲板裝載視為正常裝載，運送人依一般裝載負運送責任。其他各款之甲板裝載則運送人僅就該甲板裝載之特殊風險所致貨物毀損、滅失或遲延交付負責。

運送人與託運人約定應裝於甲板下，而違反約定為甲板裝載者，所貨物毀損、滅失或交付遲延，運送人不得主張本章責任限制之保障。」

(十二) 本條依海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求通則。

「託運人應負責因其過失所致對運送人船舶毀損之損失。

託運人亦應負責因其指定協助裝卸、搬移、堆存、看管及交付之人的過失所致對運送人造成之損失負責。」

(十三) 本條亦係基於海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求擬議，訂定託運人就其交運貨物的義務：

「託運人應於運送人指定的地點及時間內交付託運貨物。

託運人自行裝櫃之貨物，應以能安全抗衡預定航程面臨之裝載、搬移、堆放、繫固、運送、卸載。不致對人員或財產造成損害之方式及狀況託運。」

(十四) 基於相對責任原則及國際危險品裝載之通則，訂定對危險品之託運之責任：

「對危險品之託運，託運人應申報，並提供危險品標示與其照料方式。

如貨物可能於運送人責任期間內對人員、財產或環境造成實際危險，運送人可於裝船前拒絕收受該貨物，如運送途中造成對人員、財產或環境造成實際危險，則可採取將貨物卸載、銷毀或使之無害等其他合理措施。

未事前申報危險品之貨物，運送人應向託運人收取將貨物卸載、銷毀或使之無害等合理措施之費用。該貨物並應分攤共同海損。」

(十五) 本條係為修正現行第 64 條之文字。亦係基於海上運送之相對責任原則，

參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。提出以下建議：

「託運人於交付貨物前應將為簽發運輸單證或為履行運送所需之貨運資料即時提供運送人，包括託運人、單證託運人、受貨人、受通知人等名稱及以書面方式聲明之貨品名稱及性質、數量、體積或重量、包裝種類及標誌等。

託運人應向運送人保證資料之正確無訛。

託運人並應負責因資料不正確造成運送人毀損、滅失、費用或責任。」

(十六) 本條係為修正現行海商法第 55 條之文字。亦係基於海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。

「託運人應提供貨物正確處置方式包括搬移、運送等相關措施所須之合理資訊。託運人並應及時提供須特別照顧之貨物及其照料方式、配合相關各國法令之申報規範，及有關之資訊或單證。

運送人就前項所需資訊向託運人提出請求或要求說明，託運人應合理應。」

(十七) 有關貨物之包裝及檢查，本條係修正目前海商法第 55 條之文字。亦係基於海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。

「託運人交運之貨物應依貨物性質及運送航程風險完整包裝，附帶標示必要的貨物識別方式。

為避免貨物對人員或財產造成損害，運送人可對貨物進行合理檢查。

運送人如認為貨物包裝有瑕疵或不足，即應通知託運人。

運送人得以合理方式確認貨物適宜裝運，否則運送人得拒絕該貨物之裝運。」

(十八) 有關貨物之交付，本條係為修正現行及草案第 56 條之文字。第三~四項全部依本次修法之草案文字。並參考鹿特丹規則對託運人提出相對要求。配合增列書面批量契約、增列遲延交付責任。包括確認提領及毀損、滅失及遲延交付之通知，則有如下建議：

「受貨人或有權領貨之人應於運送契約或運輸單證載明之地點提領貨物。

貨物經受領權利人受領，除貨方提出如下之損害請求，否則推定運送已依運送契約或運輸單證之記載交清貨物。

1. 貨物未依運輸單證載明之日期內送達。
2. 提貨前或當時，受領權利人將毀損滅失情形，以書面通知運送人或履約運送人。
3. 毀損滅失不顯著，提貨後三天內，以書面通知運送人或履約運送人。
4. 毀損滅失，包括因遲延交付造成之毀損滅失，已作成公證報告。
5. 在收貨證件上註明毀損或滅失。

受領權利人對運送人或船舶所有人之損害賠償請求權，自...而消滅。前項期間屆滿後.....九十日內.....第三人起訴。」

(十九) 本條係為修正現行海商法第 53 條之文字。參考國際公約以符合目前定航之貨櫃運輸實務。有關運輸單證之簽發，擬議如下：

「收受貨物或貨物裝船後，運送人均得因託運人之請求，應發運輸單證。收受貨物後簽發之單證得於貨物裝船後，換發具裝船日期之運輸單證，或

於原單證加註裝船日期。

運輸單證由船長簽發者，推定係代表運送人為簽發。」

(二十) 關於運輸單證之種類、性質及權利之轉讓，本條係取代現行第 60 條民法提單之準用規定。納入實務之單證種類，包括海運單及信用狀交易銀行認可之收貨憑證，均為書面明示憑證，並包括得以電子傳輸技術傳遞之數位電子運輸紀錄。

由於傳輸技術之侷限，若干單證，如海運單之受貨人辨識困難，或許難有該種單證之電子運輸紀錄。並配合第4-1條，無憑證者不適用本章之規定。

海運單參考國際海事委員會海運單使用規則第6條(Rule 6)交貨控制權(Right of Control)規定。或與電子提單之綜合規則(CMI Rules for Sea Waybills and for Electronic Bills of Lading.)。運、託雙方事前幾多訂有使用規則，如經雙方同意透過何種平台、是否由控制中心提供解鎖碼等，其使用方式及平台選擇應以該規則之約定為準。

收貨憑證多用於信用狀交易，由於透過銀行同意接受，離島海運之貨物收據，除書面記載外，則除本章規定外，以當事雙方認可、互遵行之有年之慣例，即無違誤。

「本章運輸單證可分以下五種：

1. 可轉讓之指示單證。
2. 不可轉讓之記名單證。
3. 單證載明交貨時無須繳還之海運單。
4. 信用狀交易銀行認可之收貨憑證或當事雙方認可之收據。
5. 得以電子傳輸方式遞送之以上各類單證之電子運輸紀錄。

以上第三款、第四款及第五款之單證，運、託雙方或與訂有使用規則者，或銀行訂有使用方式及平台選擇者依該規則之約定。

可轉讓之指示單證應以背書、空白背書或遞交方式轉讓；轉讓之被背書人除受讓單證代表之物權，亦受讓其背書轉讓權。持有人受貨時應交還該持有之單證。

不可轉讓之記名運輸單證不得轉讓；僅記名之受貨人得憑單受貨，交貨時單證應交還運送人。

單證載明不必於交貨時交還之海運單僅原託運人有權於貨物送達目的地交貨前，以運送人可接受之方式，不限次數、通知運送人更換受貨人。被通知之受貨人僅有受貨權，無背書轉讓權。非必持單證辨識，依使用規則提供之受貨人辨識方式辨識無誤，即可交貨，單證無須交還。」

(二十一) 對於單證應有之記載及其記載所代表之意義，參考鹿特丹規則說明記載非強制性之意義。又因依租船契約簽發之單證仍適用本章之運輸單證，該種單證依目前實務仍由船長簽發。因此擬議如下：

「運輸單證應載明下列各款事項，由運送人、船長或其代理人簽名：

1. 船名。

2. 裝貨港與收貨地點，卸貨港及交貨地點。以上紀載代表運送人之責任期間。
3. 託運人書面通知之貨物種類、主標誌、數量、件數及包裝之種類及個數。如為危險品則應書面說明其危險性質、識別標示。託運人應提供貨物重量之參考，以及值高貨物之價值，以利運送人收取加值運費，並依該價值賠償。
4. 運送人或履約運送人收貨時之貨物表面情狀；未特殊註記表面情狀，視為收貨時貨物之表面情狀良好。
5. 運送人名稱及地址；單證內任何運送人之訊息，包括印刷單證之抬頭名稱及單證之簽字，均為代表運送人。欠缺以上紀載，推定載明船名之船舶登記所有權人為運送人。
6. 託運人與單證託運人之名稱、地址、聯絡方式。託運人名稱之紀載代表運輸單證所證明運送契約之當事人。
7. 受通知人名稱、地址及聯絡方式；以便運送人於到達目的地港前與貨方聯繫。
8. 運送人之收貨日期、裝船日期、或單證之簽發日期；任何單證上之日期，未指明該日期之意義，如貨物業已裝船，該日期即可視為裝船日期。
9. 託運人如要求須載明貨物送達日期者，應載明送達之日期，以責成遲延交付。
10. 單證種類：為可轉讓之單證或不可轉讓之單證，或為海運單、或僅為收貨憑證，並載明一式正本之份數；
11. 貨櫃裝載之貨櫃號碼及型號；
12. 運費之相關紀載及運費是否付訖之記載；

以上各款內容除運輸單證所代表之運送契約當事人外，其他紀載如有欠缺或不正確，不影響其他紀載之有效性及該運輸單證作為有效單證之法律性質。」

(二十二) 本條亦為修正現行第 60 條準用民法 628-1 提單遺失比照倉單遺失之規定。單證之遺失或被盜僅涉及可轉讓單證，而非如民法般包括所有單證，因此參考美國提單法，另擬如下：

「可轉讓之指示單證遇有遺失、被盜或滅失時，依法院受理之公示催告程序，運送人可以收受擔保之方式予以補發。」

(二十三) 本條為修正現行條文第 58 條，第 59 條、第 60 條之交付單證交貨的規定。海運單不必交還，業已名詞定義、規定中分別說明。有關各類運輸單證之交貨，除參考現行條文第 58 條，擬議如下規定：

「除載明不必交還單證即可提貨之海運單外，可轉讓指示運輸單證之持有人、不可轉讓記名運輸單證之記名受貨人，以及收貨憑證或收據之持有人，於貨物抵達目的地，交還一份運輸單證正本，即可向運送人請求交付貨物。

簽發一份以上正本之運輸單證，於目的地交還一份正本，即可提貨，不在貨物之目的港，須交還一式正本之全套，方可提貨。經提貨後其餘單證均即全部

失效。

受貨人未向運送人主張提貨、受貨人不明或拒絕貨物之交付者，運送人應通知託運人，請求其為貨物交付之指示。運送人依託運人之指示為交付貨物，運送人即解除其交付貨物之責任。

二人以上之正本持有人同時持正本單證為貨物之交付者，運送人應先將貨物入倉，以為後續之處理。」

(二十四) 本條為修正現行第 51 條之規定。並補強貨物遭拒領、受領權利有瑕疵或爭議時之寄存規定，由於業依實務通知託運人，卻未有應有之處理，因此於變賣後之費用即不必再提存。

「受貨人或受領權利人不明、怠於或拒絕受領貨物，或受領權利有瑕疵或爭議，造成貨物無法交付，運送人應先通知託運人處理。

託運人拒絕處理，再通知單證託運人處理。託運人與單證託運人均拒絕或未出面處理，則運送人應將拆櫃後之貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，予以拍賣或銷毀。

拍賣應聲請法院之裁定，於扣除關稅、運費或其他相關之必要費用後，用以支付運費、存倉費用及拍賣之手續費。

以下情況得不經法院、海關裁定，於海事公證監督下，逕為拍賣或為其他適當處置，費用扣除及提存比照前段規定辦理：

1. 不能寄存於倉庫。
2. 有腐壞之虞。
3. 顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。

前項拍賣不影響關稅法令之適用。」

(二十五) 關於貨物之留置，則有以下擬議：

「如運送人於運費及裝貨港其他費用未獲清償前，運送人對貨物有留置權。」

(二十六) 本條係為修正並補強現行第 66~68 條之條文。關於船舶發生海難，運送人仍設法完成運送之距離運費，或卸載發生障礙時，參考目前運輸單證背面之選擇條文(Option Clause)建議如下：

「船舶因遭難發生全損、共同海損，運送人仍設法完成運送，安排轉運之運費高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。

船舶啟航後，因海上事故須修繕時，如託運人、受貨人或受領權利人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。

如船舶抵達卸貨港進行貨物之卸載發生阻礙，運送人得選擇另一適合的卸貨港卸載貨物。

運送途中發生預定航程因戰爭、封鎖、冰封、徵用、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力明顯擴大，有危及船舶、船上人員或貨物之虞，運送人有權解除契約或單證責任。」

(二十七) 有關貨損賠償額之計算，本條除補強現行第 70 條之條文。並參考漢堡

及鹿特丹規則擬議如下：

「運送人對於貨物滅失、毀損及因遲延交付造成之滅失、毀損賠償，依運送契約或運輸單證載明之交貨地、交貨時之價值計算之。

貨物之價值依商品交易價，無法知悉交易價，可依市價確定之。無商品交易價又無市價之參考值，應參考交貨地點同種類、同品質貨物之正常價值推定之。或以買賣發票上之銷售價格加運費及保險費，推定為交貨地交貨時之價值。價值之認定有爭議，法院得參考相關貨物之保險金額及海關申報貨價，作為合理市價之認定。

估算前各項價值時，應扣除因貨物毀損滅失之裝卸費、關稅及其他費用之減省，再加計受領權利人為鑑定貨損原因、損失範圍之公證費，但不包括保險人支出之保險公證費。」

(二十八) 本條係為修正現行第 64~65 條、增補現行第 70 條，賠償責任限制仍維持現行第 70 條之標準。修正第 70 條第二項之「其使用之貨櫃係由託運人提供者」為「非運送人所有或租用者」外，因應目前之合作聯營，可能船上有他公司的貨櫃及貨物。關於運送責任之單位責任限制，則參考海牙威士比之規定，擬議暫定如下；

「貨物價值經託運人申報且載明於運輸單證者，不限本條之單位責任制，應依該價值賠償。

虛報價值、未經運送人同意而裝船之貨物，運送人對該貨物之毀損、滅失不負責任。

運送人之責任限制額，依運輸單證載明之貨物件數計算，以國際貨幣基金特別提款權計算之每件特別提款權六六六·六七單位，或貨物之毛重每公斤特別提款權二單位計算，兩者以較高者為準。書面批量契約之賠償限制則依契約之約定。

貨櫃、墊板或併裝貨物之裝運載具，非運送人所有或租用者外，該載具亦視為一件。」

(二十九) 關於運送總額責任及海事求償責任限制，暫定擬議如下：

「運送人、履約運送人及其受雇人或代理人等有權主張本章責任限制之人之累計責任總額不應超過以上條文(二十八)所規定之責任限制。

本章規定不影響本法海事求償責任限制之適用。」

## 第四章 貨物運送

### 第 4-1 條(運送契約)

貨物運送契約指運送人與託運人間，約定收取運費，全部或一部運程經由海上，將貨物從一港或一地運至另一港或一地的契約。

為運送之完成，運送人於港區另簽有各式為運送、為裝貨或卸貨、為堆裝、為倉儲或保管等作業相關的運送輔助契約，唯本章之運送契約僅適用於前項與海運託運人間之契約。

運送契約分以下兩種：

一、書面經當事雙方同意後訂定、對特定或批量貨物運送訂定的契約。該種契約內容除條文特別說明外，不適用本章之強制規範。

二、未有書面訂定契約之零星貨物、僅以運輸單證證明之契約，內容以單證之記載為準。其記載有違本章之規定時，不生效力。船舶租用簽發之運輸單證適用本章之單證規定，惟其記載內容之文義，僅適用於非租約當事人之間。租約當事人仍以租約之記載為準。

未訂定書面契約亦未簽發運輸單證，僅以電報通知、放貨之作為，不適用本章之規定。

一、本條文修正現行第38條及修正草案第38條，將定航班輪之契約重新分類。不再同於民國18年海商法初次公布之架構，不再混同定航班輪與不定航租船，參考歷屆國際貨物運送公約(海牙、海牙威士比、漢堡及鹿特丹規則)，以及英(1971)、美(1936)、日(1992)等國海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act)之規定，僅針對定航班輪之公共運送，以最低標準之強制性標準，規範定航班輪。如此本章之訂定始有意義。

二、依班輪運送實務，及鹿特丹規則，只要部分途程為海上，為全程包括海上運輸在內之多式聯運。未簽立書面合同、僅以證明合同存在之運輸單證亦包含在內。因此納入鹿特丹規則中之書面契約，但不以批量契約(volume contract)為限，也包含了其他的書面契約。並依鹿特丹規則第80條，說明這類書面(或批量)契約係經運、托雙方同意，因此內容可不受強制性規範之約束。

三、電報放貨(telex release)在於未簽發書面契約、亦無運輸單證情形下，屬業者之便宜行事，因難以舉證，排除本法條文之適用。

### 第4-2條(重要名詞定義)

本章之名詞定義如下：

一、運送人：指與託運人訂立運送契約之人。未訂立書面契約，則指以本身名義簽發海運運輸單證之人。

二、履約運送人與海運履約運送人：運送人之外，履行或承諾履行運送契約下有關貨物收受、裝卸、搬移、堆存、載運、

一、本條新增。海商行為各異，各式專有名詞又多來自國際公約之英文，如不賦予定義，勢必造成各種不同之解讀，影響司法判斷，因此新增本條，名詞賦予特定定義。

二、運送人依鹿特丹規則增列履約運送人；貨櫃運輸之發展，填充艙內貨物有賴於海運承攬運送業之

維護、看管、或交貨之人。提供船舶，履行或承諾履行到達裝貨港及離開卸貨港之間運送義務之人，以及在港區間提供運具或相關服務之人，稱海運履約運送人。海運履約運送人之責任不同於履約運送人，但為履約運送人之一種。

三、託運人：指與運送人訂立海運運送契約之人。未有書面契約，則為依約定安排海運運輸之人。

四、單證託運人：指託運人之外，於運輸單證或電子運輸記錄中列名為「託運人」之人。依貿易條件非必為與運送人訂立運送契約之人為單證託運人。

五、受貨人：依運送契約或運輸單證有權提領貨物之人；可轉讓指示運輸單證的持有人、不可轉讓記名單證載明之受貨人或海運單託運人向運送人指示有權受貨之人。

六、運輸單證：指依運送契約或租船契約簽發，證明收到貨物可為運送契約證明之單證，其種類包括可轉讓之指示載貨證券、不可轉讓之記名載貨證券、海運單，以及以電子方式或區塊鏈技術傳遞之電子運輸記錄；包括以上任何可透過電子傳遞技術傳送之與書面單證種類相同的電子紀錄。以及銀行認可或當事人雙方認可之收貨憑證或收據。收貨憑證或收據之交貨規定除本章規定外，依銀行之認可規定或當事人間之慣例交貨。

七、可轉讓之指示單證：係在單證上註明待指示(to order)或可轉讓(negotiable)用語，表達貨物應依託運人、銀行、受貨人或任何人之指示交付貨物。受讓人除受讓單證代表之物權，亦受讓單證之背書轉讓權。運送人於交貨時應收回該種載貨證券。電子傳遞或區塊鏈技術傳遞之同種單證，則以提交解鎖密碼方式交付

分工，造成目前實務簽單者九成八以上為海運承攬運送業，然揆諸實際，該業雖因此成為海商法之運送人，卻無法承擔運送人應承擔之船舶適航性義務。本次未參考漢堡規則之實際運送人，理由係因實際運送人未區分港區內從事裝卸、搬移、堆存、看守貨物之業者，與目前實務界以船舶出租為業之船舶所有人，分工不夠細緻，致責任無以專案承擔之故。例如運送人應負全程責任，但船舶適航性義務則應責成海運履約運送人連帶負責。

三、託運人參考鹿特丹規則，增加單證託運人，因出口商作為傳統的託運人，須負責目的港未提貨、到付運費未收到之責任，而台灣八成以上出口貨物係國貿之FOB條件，安排船運的是歐美進口商，而非本地出口商，出口商因此經常承擔過重責任，因此增列該詞，使出口商不必承擔與船方訂約之進口商責任。

四、參考國際公約、國際海事委員會電子單證規則、國際海事委員會海運單規則、英國運輸單證法(1992)、美國運輸單證法及實務運作，增列各種單證與電子或透過區塊鏈傳遞之各式單證或訊息，並定義各個電子單證之交貨方式，條文中即可省略。電子與區塊鏈由於技術未臻純熟，目前又因平台輩出(七大平台)，有控制中心與無控制中心者分庭抗禮，因此統以鹿特丹規則之電子運輸紀錄(Electronic Transport Record)稱之；技術可克服者始有書面之同類單證，無法克服技術之辨識，即無書面之同類單



貨物。

八、不可轉讓之記名單證：係在單證上記載禁止轉讓(non-negotiable)之載貨證券。運送人於交貨時應收回該種載貨證券。可以電子或區塊鏈技術傳遞之同種單證，則以提交解鎖密碼方式交付貨物。

九、海運單：為不同於載貨證券之一種單證，託運人於貨物送達目的地之交貨前，以運送人可接受之方式，轉讓單證權利之一種運輸單證。被通知領受貨物之人僅有權受貨，卻無單證之背書轉讓權，轉讓權仍屬託運人。單證須記載不必交還單證，以向運送人申請該種單證時註明之辨識受貨人身分方式，即可交貨。

十、電子運輸紀錄：指以電子傳遞或包括發票、產地證明、包裝單等整包區塊鏈傳遞訊息之紀錄，交貨時由有權領貨之人向運送人提供該電子訊息或區塊鏈訊息之解鎖密碼交貨。

十一、重大過失：本章之重大過失，係為當事人本人介入之過失。

十二、貨物：指運送人依運送契約承運之任何種類之產品、商品及物件，包括非由運送人或非以運送人名義提供之包裝及任何設備及貨櫃。貨物件數依運輸單證之記載。

十三、貨物損害：本章運送人須對貨物負責之損害，簡稱貨損，包括貨物之毀損、滅失或遲延交付。毀損指貨物因受有損害，致其價值遭減損。滅失指貨物因受有損害致其失去或部分失去原有之價值。或因船舶遭難致貨物未送達運輸單證載明之目的地；包括全部滅失或一部滅失。遲延交付指貨物未於單證載明之時間到達單證載明之目的地交貨。

證，各依其運、託雙方之使用規則辦理。

五、海運單與電子單證之使用，尤其後者，運、託雙方必訂有使用規則或切結書(目前實務改為使用申請書)，查業者意見：「本公司針對有需求客戶，有制式之運送契約。如需要使用船公司的海運單，有制式契約書，如想長期使用船公司海運單，又不想每次給正本切結書，客戶可簽署使用影本取代正本切結書」。因此一般海運單或電子單證的使用，原則都會簽立切結書或書面契約。

六、「重大過失」在本法中為極其重要的關鍵名詞(大陸翻譯為「實際」過失)，因「故意」或「重大過失」為使運送人失去責任限制保障之關鍵。海運之責任限制尤因涉及金額不斐(尤其油污責任)，本法卻於「重大過失」迄乏正式或專有名詞之解釋；民國 22.1.1於上字2558號針對民法，曾有「民法第四百三十四條所謂重大過失，係指『顯然欠缺普通人應盡之注意』...而於普通人應盡之注意無欠缺者，不得謂有重大過失」。以「欠缺注意」作為重大過失之解釋，明顯不足以表彰海運「重大過失」之意義。海運於海牙威士比規則，於免責規定的火災部分，有所謂「運送人之重大過失或知情」(“fire”, unless caused by the actual fault or privity)；隱然有「個人介入之意」。鹿特丹規則則有「明知損失之發生而輕率地作為或不作為」(recklessly and with knowledge that such loss would probably result)，配合實務，擬逕釋

	<p>為「當事人本人介入之過失」，作為重大過失之釋義。</p> <p>七、參照公約之賠償規定，定義貨物毀損、滅失及遲延交付之意義。尤其遲延交付不同於民法之遲到，海運之遲延交付以單證載明時間未到達單證記載之目的地交付貨物時謂之，定義較明確。</p>
<p><b>第4-3條(適用範圍)</b></p> <p>本章規定適用於收貨地及交貨地位於不同國家或地區，且裝貨港及卸貨港位於不同國家或地區之運送契約。</p> <p>國內之國際港間運輸為同一運輸單證之國際運輸之一部分，亦適用本法之規定。</p> <p>國內本島與離島間之貨物海運，除本章規定外，依當事雙方間之相關記載及慣例。</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、適用範圍確定為國際運輸後，本次修正草案第77條即不必再予增列。以免刺激貿易對方，影響國際貿易。</p> <p>三、國內之國際港間運輸以單證涵蓋時，亦準用之。</p>
<p><b>第4-4條(本章強制規定原則及依約運送及交付)</b></p> <p>運送契約或運輸單證記載條款、條件或約定，直接或間接免除、減輕運送人依本章應盡之義務及責任者，該條款、條件或約定不生效力。任何條款或約定有逾越本章託運人、受貨人或運輸單證持有人依本章之義務及責任者，亦同。</p> <p>運送人依本章規定，應依運送契約及證明契約之運輸單證，合理快速地將貨物運至目的地，交付貨物。</p>	<p>一、本條之原則性規定，為本章定航班輪規定之強制性確定原則。</p> <p>二、本條亦為修正現行第61條文字，並增列依約運送之原則。</p>
<p><b>第4-5條(運送人之責任、責任期間、抗辯與責任限制之適用)</b></p> <p>運送人應依運送契約或運輸單證，就運送全程對貨物之滅失，毀損或遲延交付負責。</p> <p>除索賠因素外，依運送契約或運輸單證於完成貨物之交付時，運送人之運送責任即解除。</p>	<p>一、本條為修正現行海商法第63條之文字。</p> <p>二、亦為修正本次草案第74~76條之文字。</p> <p>三、參考漢堡規則以來的國際公約，因貨物運送亦包括港內搬運、裝卸、堆裝等責任，在貨方與之無契約情況下，增列侵權責任(第五</p>

<p>運送人之責任期間，應就運送人及履約運送人依書面契約或單證記載；自收受貨物時起迄交付貨物為止之全部期間。</p> <p>運送人於運送過程中貨物之收受、裝卸、搬移、堆存、運送、維護、看管及交付，應給予妥善而謹慎 (properly and carefully) 之必要注意。</p> <p>運送人之運送責任，包括基於運輸單證、基於契約、基於侵權行為或其他法律關係。且貨物發生滅失、毀損或遲延交付，均得主張本法賦予之抗辯或責任限制。</p> <p>前項抗辯或責任限制，履約運送人、船長、船員或服務於船上之其他任何人或其受雇人或代理人，亦得主張之。</p> <p>經證明貨物之滅失、毀損、遲延交付，或其他依本章得主張抗辯之事由，係因有權主張抗辯或責任限制之人的故意或重大過失所致者，該有故意或重大過失之人不得主張相關抗辯或責任限制之權利。</p>	<p>項)包括在內。</p> <p>四、自海牙規則以來的用詞「妥善而謹慎(properly and carefully)」，由於國際間已有不少案例，因此參考納入，作為必要注意之修飾。</p>
<p>第4-6條(運送人與履約運送人之責任。以及與託運人之舉證歸責)</p> <p>運送人應代履約運送人負責。</p> <p>運送人於海運履約運送人在履約過程中因提供船舶或其他運具之適航性，或其他責任共同連帶負責。</p> <p>託運人舉證證明貨物滅失、毀損或遲延交付，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之事故係於運送人或履約運送人之責任期間內發生者，運送人應負責任。</p> <p>運送人得舉證，證明該滅失、毀損或遲延交付之原因，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之原因，係屬本章第4-10條法定免責事項所致，或部分屬法定免責事項所致，則運送人可全部免責或僅就非為免責事項所致之部分損害負責。無法</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條係為修正及補強現行條文於責任及免責之規定，並依鹿特丹規則之舉證責任條文明確訂定之。</p>

<p>舉證或舉證不成立，則須全部負責。</p> <p>託運人舉證，證明貨物之滅失、毀損或遲延交付之原因，或造成或促成滅失、毀損或遲延交付之原因係因船舶適航性義務之違反所致，除非運送人舉證推翻或推翻該原因所致之部分損害，否則運送人即應全部或部分負責。</p>	
<p><b>第4-7條(履約運送人之義務及責任)</b></p> <p>履約運送人就其履行責任範圍內之責任與義務，有權享有本章賦予運送人之抗辯及責任限制之保障。海運履約運送人則就其應負起船舶或港區間運具之適航性義務，與運送人共同連帶負責。</p> <p>運送人如承諾超過本章規定之義務及責任，或放棄依本章得主張之權利，海運履約運送人僅於其事前之書面同意下，受該約定之拘束。</p>	<p>一、本條新增。</p> <p>二、本條亦係為修正現行條文第61條於責任之規定。</p> <p>三、本條並依鹿特丹規則規定，增列定航班輪可能有部分如裝卸、堆裝等工作可能有貨方願意自行雇工辦理之情形。該種情形如運送人承諾，須履約運送人書面同意，始須負責。</p>
<p><b>第4-8條(因應當地法規之運送責任起迄及怠領貨物之處理)</b></p> <p>依裝貨及卸貨當地法規，貨物須送交由當地政府機關或其他第三人者，運送人責任期間之起迄及貨物之收受及交付，以貨物送交該機關或第三人時起算或終了。</p> <p>受貨人不明或怠於受領之貨物，於貨物以貨物所有人之費用及風險進入安全監管之倉庫並依法通知受貨人、託運人後，三十天內仍未見回應或未辦理提領之手續，應視為貨物已依書面契約或運輸單證記載，完成貨物之交付。</p> <p>本規定不影響運送人之貨物變賣及處置權。</p>	<p>一、本條係為減少實務發生較多之交貨致損訴訟，參考漢堡規則及鹿特丹規則之規定訂定。</p> <p>二、本條亦可作為修正現行並併入草案第51條對怠領貨物規定之參考。</p>
<p><b>第4-9條(適航義務)</b></p> <p>運送人應於發航前、發航時及海上航程中，對於下列事項，為謹慎適當之必要注意及措置：</p> <p>一、使船舶有安全航行之能力。</p>	<p>一、本條依鹿特丹規則，增列「及海運履約運送人」，以排除承攬運送人因簽發運輸單證無以負責船舶適航性之問題。</p>

<p>二、配置相當之船員、設備及供應。</p> <p>三、使船舶之貨艙、冷藏室及其他供載運貨物及貨櫃部分，安全地適於貨物及貨櫃之受載、運送與保存。</p>	<p>二、依鹿特丹規則增列「及海上航程中」，以減少目前因船舶開航後之船機故障返航所致訴訟，可大幅縮減因適航性疑義所引致之訴訟，節省社會成本。</p>
<p><b>第4-10條(法定免責)</b></p> <p>運送人舉證，證明貨物滅失、毀損或遲延交付非運送人或履約運送人過失所致者外，經證明滅失、毀損或遲延交付係以下之一項至數項原因所致，運送人得免除或部分免除其責任：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、海上或其他航行水域之危險及意外事故；</li> <li>二、天災；</li> <li>三、船上火災；</li> <li>四、戰爭、敵對行動、武裝衝突、海盜、恐怖分子之行為、暴動、騷亂及民變；</li> <li>五、檢疫限制；</li> <li>六、政府機關、統治者或人民的干涉所致障礙，包括非由運送人或履約運送人或其受雇人或代理人所致之滯留、假扣押或扣押；</li> <li>七、罷工、關廠、停工或勞動限制；</li> <li>八、經謹慎注意仍無法發現之隱有瑕疵；</li> <li>十、託運人、代表託運人之作為或不作為；</li> <li>十一、託運人或受貨人雇請進行貨物裝載、搬移、堆存或卸載行為所致損害；</li> <li>十二、因貨物固有瑕疵、品質或缺陷所造成之數量或重量耗損或其他任何滅失或毀損；</li> <li>十三、非因運送人或其代理人所為之包裝不固、標誌欠缺或不清；</li> <li>十四、救助或意圖救助海上人命；</li> <li>十五、救助或意圖救助海上財產之合理措施；</li> <li>十六、避免或意圖避免對環境造成危害</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一、本條為修正現行第69條之文字。</li> <li>二、參考鹿特丹規則，運送人之法定免責業已排除船員之疏忽或過失所致貨損。火災限定為發生於船上之火災。增列海盜所致貨損。並排除貨方自雇裝卸、包裝、堆裝工人所致之貨損。</li> </ul>

<p>之合理措施；或 十七、運送人依法所賦予權利之作為。 十八、活動物運送之特殊風險。</p>	
<p><b>第4-11條(合法之甲板運送及免責事由)</b> 貨物於以下情形得裝載於甲板之上： 一、法規要求；或 二、貨物裝於貨櫃或類似載具，置放於專用於裝貨櫃或該種載具之船舶裝運；或 三、託運人之同意並於運輸單證載明；或 四、航運種類或商業習慣所許者。</p> <p>以上第二款、第三款之甲板裝載視為正常裝載，運送人依一般裝載負運送責任。其他各款之甲板裝載則運送人僅就該甲板裝載之特殊風險所致之貨物毀損、滅失或遲延交付負責。 運送人與託運人約定應裝於甲板下，而違反約定為甲板裝載者，所致貨物毀損、滅失或交付遲延，運送人不得主張本章責任限制之保障。</p>	<p>一、本條為修正現行海商法第73條之文字。 二、配合鹿特丹規則對貨櫃船甲板裝載貨櫃之正常化，予以區別。 三、對於載貨證券已載明甲板裝載之尊重，賦予正常裝載之責任。</p>
<p><b>第4-12條(託運人之責任通則)</b> 託運人應負責因其過失所致對運送人船舶毀損之損失。 託運人亦應負責因其指定協助裝卸、搬移、堆存、看管及交付之人的過失所致對運送人造成之損失。</p>	<p>一、本條新增。 二、本條依海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求通則。</p>
<p><b>第4-13條(託運人交運貨物之義務)</b> 託運人應於運送人指定的地點及時間內交付託運貨物。 託運人自行裝櫃之貨物，應以能安全抗衡預定航程面臨之裝載、搬移、堆放、繫固、運送、卸載。不致對人員或財產造成損害之方式及狀況託運。</p>	<p>一、本條新增。 二、本條係因海上運送之相對責任原則，依鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。</p>
<p><b>第4-14條(危險品之託運)</b> 對危險品之託運，託運人應申報，並提供危險品標示與其照料方式。</p>	<p>一、本條係修正現行條文第64條之文字。</p>

<p>如貨物可能於運送人責任期間內對人員、財產或環境造成實際危險，運送人可裝船前拒絕收受該貨物，如運送途中造成對人員、財產或環境造成實際危險，則可採取將貨物卸載、銷毀或使之無害等其他合理措施。</p> <p>未事前申報危險品之貨物，運送人應向託運人收取將貨物卸載、銷毀或使之無害等合理措施之費用。該貨物並應分攤共同海損。</p>	<p>二、亦因海上運送之相對責任原則，依鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。</p>
<p><b>第4-15條(託運人之貨運資料聲明)</b></p> <p>託運人於交付貨物前應將為簽發運輸單證或為履行運送所需之貨運資料即時提供運送人，包括託運人、單證託運人、受貨人、受通知人等名稱及以書面方式聲明之貨品名稱及性質、數量、體積或重量、包裝種類及標誌等。</p> <p>託運人向運送人保證資料之正確無訛。</p> <p>託運人並應負責因資料不正確造成運送人毀損、滅失、費用或責任。</p>	<p>一、本條係為修正現行第64條之文字。</p> <p>二、本條亦係因海上運送之相對責任原則，參考鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。</p>
<p><b>第4-16條(貨物特殊資訊之提供及合作義務)</b></p> <p>託運人應提供貨物正確處置方式包括搬移、運送等相關措施所須之合理資訊。託運人並應及時提供須特別照顧之貨物之照料方式、配合各國法令之申報規範，及有關之資訊或單證。</p> <p>運送人就前項所需資訊向託運人提出請求或要求說明，託運人應合理回應。</p>	<p>一本條為修正現行海商法地55條之文字。</p> <p>二、本條亦係因海上運送之相對責任原則，依鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。</p>
<p><b>第4-17條(貨物之包裝及檢查)</b></p> <p>託運人交運之貨物應依貨物性質及運送航程風險完整包裝，附帶標示必要的貨物識別方式。</p> <p>為避免貨物對人員或財產造成損害，運送人可對貨物進行合理檢查。</p> <p>運送人如認為貨物包裝有瑕疵或不足，</p>	<p>一、本條係修正目前海商法第55條之文字。</p> <p>二、本條亦係因海上運送之相對責任原則，依鹿特丹規則提出對託運人之相對要求。</p>

<p>即應通知託運人。</p> <p>運送人得以合理方式確認貨物適宜裝運，否則運送人得拒絕該貨物之裝運。</p>	
<p><b>第4-18條(貨物之確認提領及毀損、滅失及遲延交付之通知)</b></p> <p>受貨人或有權領貨之人應於運送契約或證明契約之運輸單證載明之地點提領貨物。</p> <p>貨物經受領權利人受領，除貨方提出如下之損害請求，否則推定運送人已依運送契約或運輸單證之記載交清貨物。</p> <p>一、貨物未依運輸單證載明之日期內送達。</p> <p>二、提貨前或當時，受領權利人將毀損滅失情形，以書面通知運送人履約運送人。</p> <p>三、毀損滅失不顯著，提貨後三天內，以書面通知運送人或履約運送人。</p> <p>四、毀損滅失，包括因遲延交付造成之毀損滅失，已作成公證報告。</p> <p>五、在收貨證件上註明毀損或滅失。</p> <p>受領權利人對運送人或船舶所有人之損害賠償請求權，自....而消滅。</p> <p>前項期間屆滿後 九十日 內第三人起訴。</p>	<p>一、本條為修正現行及草案第56條之文字。</p> <p>二、第三~四項全部依本次修法草案之文字。</p> <p>四、因海上運送之相對責任原則，依鹿特丹規則本條亦對託運人提出相對要求。</p> <p>五、配合第4-1條增列書面批量契約、增列遲延交付責任，參考國際公約，修正現行海商法第56條之文字。</p>
<p><b>第4-19條(運輸單證之簽發)</b></p> <p>收受貨物或貨物裝船後，運送人均得因託運人之請求，應發運輸單證。</p> <p>收受貨物後簽發之單證得於貨物裝船後，換發具裝船日期之運輸單證，或於原單證加註裝船日期。</p> <p>運輸單證由船長簽發者，推定係代表運送人為簽發。</p>	<p>本條為修正現行海商法第53條之文字。參考國際公約，以符合目前定航班輪之貨櫃運輸實務。</p>
<p><b>第4-20條(運輸單證之種類、性質及權利之轉讓)</b></p> <p>本章運輸單證可分以下五種：</p>	<p>一、本條係取代現行第60條民法提單之準用規定。</p> <p>二、納入市場實務之單證種類，包</p>



<p>一、可轉讓之指示單證。  二、不可轉讓之記名單證。  三、單證載明交貨時無須繳還之海運單。  四、信用狀交易銀行認可之收貨憑證或當事雙方認可之收據。  五、得以電子傳輸方式遞送之以上各類單證之電子運輸紀錄。</p> <p>以上第三款、第四款及第五款之單證，運、託雙方訂有使用規則者，使用方式及平台選擇依該規則之約定。</p> <p>可轉讓之指示單證應以背書、空白背書或遞交方式轉讓；轉讓之被背書人除受讓單證代表之物權，亦受讓其背書轉讓權。持有人受貨時應交還該持有之單證。</p> <p>不可轉讓之記名運輸單證不得轉讓；僅記名之受貨人得憑單受貨，交貨時單證應交還運送人。</p> <p>單證載明不必於交貨時交還之海運單僅原託運人有權於貨物送達目的地</p> <p>交貨前，以運送人可接受之方式，不限次數、通知運送人更換受貨人。被通知之受貨人僅有受貨權，無背書轉讓權。非必持單證辨識，依使用規則提供之受貨人辨識方式辨識無誤，即可交貨，單證無須交還。</p>	<p>括海運單及信用狀交易銀行認可之收貨憑證。均為書面明示憑證，並包括得以電子傳輸技術傳遞之數位電子運輸紀錄，由於傳輸技術之侷限，若干單證，如海運單之受貨人辨識困難，或許難有該種單證之電子運輸紀錄。並配合第4-1條，無憑證者不適用本章之規定。</p> <p>三、海運單依國際海事委員會海運單使用規則第6條(Rule 6)交貨控制權(Right of Control)的規定。或與電子提單之綜合規則(CMI Rules for Sea Waybills and for Electronic Bills of Lading.)，運、託雙方事前幾多訂有使用規則，如經雙方同意透過何種平台、是否由控制中心提供解鎖碼等，其使用方式及平台選擇應以該規則之約定為準。</p> <p>四、收貨憑證多用於信用狀交易，由於透過銀行同意接受，即無違誤。</p>
<p>第4-21條(單證之記載及記載代表之意義)</p> <p>運輸單證應載明下列各款事項，由運送人、船長或其代理人簽名：</p> <p>一、船名。  二、裝貨港與收貨地點，卸貨港及交貨地點。以上記載代表運送人之責任期間。  三、託運人書面通知之貨物種類、主標誌、數量、件數及包裝之種類及個數。</p>	<p>一、本條依然保留船長簽發單證之權利，因依租船契約簽發之單證仍適用本章之運輸單證，該種單證依目前實務仍由船長簽發。</p> <p>二、本條另參考鹿特丹規則新增。  三、增列國際公約對於記載之意義。</p>

如為危險品則應書面說明其危險性質、識別標示。託運人應提供貨物重量之參考，以及值高貨物之價值，以利運送人收取加值運費，並依該價值賠償。

四、運送人或履約運送人收貨時之貨物表面情狀；未特殊註記表面情狀，視為收貨時貨物之表面情狀良好。

五、運送人名稱及地址；單證內任何運送人之訊息，包括印刷單證之抬頭名稱及單證之簽字，均為代表運送人。欠缺以上記載，推定載明船名之船舶登記所有權人為運送人。

六、託運人與單證託運人之名稱、地址、聯絡方式。託運人名稱之記載代表運輸單證所證明運送契約之當事人。

七、受通知人名稱、地址及聯絡方式；以便運送人於到達目的地港前與貨方聯繫。

八、運送人之收貨日期、裝船日期、或單證之簽發日期；任何單證上之日期，未指明該日期之意義，如貨物業已裝船，該日期即可視為裝船日期。

九、託運人如要求須載明貨物送達日期者，應載明送達之日期，以責成遲延交付。

十、單證種類：為可轉讓之單證或不可轉讓之單證，或為海運單、或僅為收貨憑證，並載明一式正本之份數；

十一、貨櫃裝載之貨櫃號碼及型號；

十二、運費之相關記載及運費是否付訖之記載；

以上各款內容除運輸單證所代表之運送契約當事人外，其他記載如有欠缺或不正確，不影響其他記載之有效性及該運輸單證作為有效單證之法律性質。

#### 第4-22條(轉讓運輸單證之遺失被盜)

可轉讓之指示單證遇有遺失、被盜或滅失時，依法院受理之公示催告程序，運送

本條亦為修正現行第60條準用民法628-1提單遺失比照倉單遺失之規定。

<p>人可以收受擔保之方式予以補發。</p> <p><b>第4-23條(各式單證之交貨)</b></p> <p>除載明不必交還單證即可提貨之海運單外，可轉讓指示運輸單證之持有人、不可轉讓記名運輸單證之記名受貨人，於貨物抵達目的地，交還一份運輸單證正本，即可向運送人請求交付貨物。</p> <p>簽發一份以上正本之運輸單證，於目的地交還一份正本，即可提貨，不在貨物之目的港，須交還一式正本之全套，方可提貨。提貨後其餘單證均即全部失效。</p> <p>受貨人未向運送人主張提貨、受貨人不明或拒絕貨物之交付者，運送人應通知託運人，請求其為貨物交付之指示。運送人依託運人之指示為交付貨物，運送人即解除其交付貨物之責任。</p> <p>二人以上之正本持有人同時持正本單證為貨物之交付者，運送人應先將貨物入倉，並為後續之處理。</p>	<p>一、本條為修正現行條文第58條，第59條、第60條之交付單證交貨的規定。</p> <p>二、海運單不必交還，業已於第4-2條、第4-27條分別說明。</p>
<p><b>第4-24條(貨物之入倉及變賣)</b></p> <p>受貨人或受領權利人不明、怠於或拒絕受領貨物，或受領權利有瑕疵或爭議，造成貨物無法交付，運送人應先通知託運人處理。</p> <p>託運人拒絕處理，再通知單證託運人處理。託運人與單證託運人均拒絕或未出面處理，則運送人應將拆櫃後之貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，予以拍賣或銷毀。</p> <p>拍賣應聲請法院之裁定，於扣除關稅、運費或其他相關之必要費用後，用以支付運費、存倉費用及拍賣之手續費。</p> <p>以下情況得不經法院、海關裁定，於海事公證監督下，逕為拍賣或為其他適當處置，費用扣除及提存比照前段規定辦理：</p> <p>一、不能寄存於倉庫。</p>	<p>一、本條為修正現行第51條之規定。二、補強貨物遭拒領、受領權利有瑕疵或爭議時之寄存規定，由於業依實務通知託運人，卻未有應有之處理，因此於變賣後之費用即不必再提存。</p>

<p>二、有腐壞之虞。</p> <p>三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。</p> <p>前項拍賣不影響關稅法令之適用。</p>	
<p><b>第4-25條(貨物留置權)</b></p> <p>如運送人於運費及裝貨港其他費用未獲清償前，運送人對貨物有留置權。</p>	
<p><b>第4-26條(運送途中之意外及距離運費)</b></p> <p>船舶因遭難發生全損、共同海損，運送人仍設法完成運送，安排轉運之運費高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。</p> <p>船舶啟航後，因海上事故須修繕時，如託運人、受貨人或受領權利人於到達目的地港前提取貨物者，應付全部運費。</p> <p>如船舶抵達卸貨港進行貨物之卸載發生阻礙，運送人得選擇另一適合的卸貨港卸載貨物。</p> <p>運送途中發生預定航程因戰爭、封鎖、冰封、徵用、暴亂、民變或海盜或其他武裝暴力明顯擴大，有危及船舶、船上人員或貨物之虞，運送人有權解除契約或單證責任。</p>	<p>修正並補強現行第66~68條之條文。</p>
<p><b>第4-27條(賠償額之計算原則)</b></p> <p>運送人對於貨物滅失、毀損及因遲延交付造成之滅失、毀損賠償，依運送契約或運輸單證載明之交貨地、交貨時之價值計算之。</p> <p>貨物之價值依商品交易價，無法知悉交易價，可依市價確定之。無商品交易價又無市價之參考值，應參考交貨地點同種類、同品質貨物之正常價值推定之。或以買賣發票上之銷售價格加運費及保險費，推定為交貨地交貨時之價值。價值之認定有爭議，法院得參考相關貨物之保險金額及海關申報貨價，作為合理市價之認定。</p>	<p>本條為參考國際公約(漢堡及鹿特丹)補強現行第70條條文。</p>

<p>估算前各項價值時，應扣除因貨物毀損滅失之裝卸費、關稅及其他費用之減省，再加計受領權利人為鑑定貨損原因、損失範圍之公證費，但不包括保險人支出之保險公證費。</p>	
<p><b>第4-28條(單位責任限制)</b>          貨物價值經託運人申報且載明於運輸單證者，不限本條之單位責任限制，應依該價值賠償。          虛報價值、未經運送人同意而裝船之貨物，運送人對該貨物之毀損、滅失不負責任。          運送人之責任限制額，依運輸單證載明之貨物件數計算，以國際貨幣基金特別提款權計算之每件特別提款權六六六·六七單位，或貨物之毛重每公斤特別提款權二單位計算，兩者以較高者為準。書面批量契約之賠償限制則依契約之約定。          貨櫃、墊板或併裝貨物之裝運載具，非運送人所有或租用者外，該載具亦視為一件。</p>	<p>一、本條為修正現行第64~65條、增補現行第70條，賠償責任限制仍維持現行第70條之標準。          二、修正第70條第二項之「其使用之貨櫃係由託運人提供者」為「非運送人所有或租用者」外，因應目前之同盟聯運，可能船上有他公司的貨櫃及貨物。</p>
<p><b>第4-29條(運送總責任限制及海事求償責任限制)</b>          運送人、履約運送人及其受雇人或代理人等有權主張本章責任限制之人之累計責任總額不應超過第<b>4-28</b>條所規定之責任限制。          本章規定不影響本法海事求償責任限制之適用。</p>	

# 船舶安全管理制度的學習

李國良船長

2023/07/25

本人服務於海上風電工作船期間，由於租船業主的的要求，對於船上的安全管理制度，多了些特別的規範，因此船上除了執行安全管理制度的規定外，多了一套「安全觀察卡(Safety Observation Card, SOC card)」制度，船員對它一般多持消極態度，但業主代表及業主的檢查員卻非常積極，甚至要求每天至少要寫一張至兩張的 SOC card，並且多多益善。個人在航運公司負責安全管理制度多年，對於這項制度，倒是對它眼睛一亮，有值得我們學習之處。因為一般航運公司對於安全管理制度方面的執行，多偏於形式上的符合規定即可，船上主管的心態亦是多一事不如少一事，有關危害狀況(Hazardous Occurrence 或指 Near Miss) 的記錄常不予記載，或為了應付一些檢查和稽核，偶爾為之。其實，船上在日常生活及工作上，有許許多多的小事或不注意，才會累積造成 Near Miss 或 Incident 案件，而 SOC card 制度，就是要全體在船工作人員，對於日常生活及工作上的小事或不注意事件，予以回報及處理，可以使安全管理制度能確實提升及改善。

## 一、為什麼(Why) 要填寫 SOC card：

在國際安全管理章程 (International Safety Management Code, ISM Code)，其目的是為了確保海上安全、防止人命傷亡、避免對環境和船舶的損害。對所有可預見之危險，建立其預防措施；及持續不斷地改善岸上及船上人員之安全管理技能，包括有關安全及環境保護之應急事件之準備。因此 SOC card 就補強了持續不斷地改善岸上及船上人員之安全管理技能及果效，進而建立安全文化，促進安全與環境保護之持續改進；獲得客戶更大的信任；提升岸上人員及船員之安全意識。

## 二、什麼是(What) SOC card：

如圖 1 所示<sup>1</sup>，卡的設計很簡單，第一欄位包括的項目有四：

- Near Miss：是指如狀況進一步發展，將會導致意外發生。
- Unsafe Act：不安全的行為。
- Unsafe Condition：不安全的狀況。
- Positive Act：正面的行為。

The image shows a 'SAFETY OBSERVATION CARD' form. At the top, it has a title 'SAFETY OBSERVATION CARD'. Below the title, there are four red boxes with white text and checkboxes: 'Near Miss', 'Unsafe Act', 'Unsafe Condition', and 'Positive Act'. The next section is 'Reported By: (Optional)' and 'Date: Time:'. Below that is 'Description of Events: (No names to be mentioned)'. The next section is 'Immediate Action Taken:'. The final section is 'Recommendations:'. The form is divided into several horizontal sections by lines.

圖 1：安全觀察卡(Safety Observation Card)

<sup>1</sup> 此安全觀察卡(Safety Observation Card)，取材自海上風電鑽探工作船「大地能源」表格

當要填寫此卡時，就勾選其中一項。下一欄位是填寫報告人名字、日期和時間。但可以不具名，或許在卡的設計上，考量到報告人提出的事件，可能會引起不悅或較敏感的話題。第三欄位是對於事件的敘述，但只對事的敘述，而不需寫出當事人的名字。第四欄位是事件發生時，立刻採取的行動。第五欄位是報告人對此事件的建議。

### 三、誰(Who)能填寫 SOC card：

任何船員，上至船長，下至服務生。任何船上工作人員，包括業主代表(CSR)、鑽工主管(Party Chief)、鑽工、公司代表等等，皆可填寫 SOC card。填寫後可交給船上主管、鑽工主管、業主代表等等，或者，可在隔天召開船上例行安全會議時，直接放在會議桌上。

### 四、何時(When)填寫 SOC card：

任何時刻，每天 24 小時，當報告人發現事件時，就可填寫此表。

### 五、何處(Where)可取得並填寫 SOC card：

為方便大家取得並鼓勵填寫 SOC card，一般將卡放置在駕駛台、甲板辦公室、機艙控制室、輪機辦公室、餐廳、鑽工辦公室等等，當有事件發生時，讓大家很容易取得並填寫。

### 六、如何進行(How)：

在風電鑽探工作船上，每年海上開始工作期間，當船上鑽工團隊上船後，就開始實施「安全觀察卡(Safety Observation Card, SOC card)」制度，由鑽工主管(Party Chief)負責收集、整理 SOC card。船上每日要召開安全會議(Safety meeting)，並作成會議記錄，此會議記錄列為正式向公司及業主呈報的文件。開會成員包括船長、輪機長、大副、業主代表(CSR)、鑽工主管(Party Chief)、鑽工監督(Drilling Supervisor)、公司代表、DP Operator 及其他重要人員，如臨時訪船的公司員工或管理公司主管等等。此安全會議有固定的格式，其中第一項就是討論 HSE (Health、Safety、Environment)，當然對於 SOC card 所寫的事件內容，會詳加討論，包括如何來處理事件及指定負責完成此事的人員，對於事件的處理情形及狀態會保持追蹤，彙總所有 SOC card 事件，列入記錄並保留成冊，提供給公司、業主、稽查人員參考。同時在每週安全會議時，鑽工主管會將彙整的 SOC SUMMARY<sup>2</sup> 逐一向全體船上的船員及工作人員報告，SOC SUMMARY 如



下表格：

SOC SUMMARY
-------------

Ship's name :

Unsafe Act : XX

Unsafe Condition : XX

Positive Act : XX

Date :

Total : XX

No. 編號	Date 日期	Observation 觀察事件	Action Taken 採取行動	UA 不 安 全 行 為	UC 不 安 全 狀 況	PA 正 面 的 行 為	Location 事件 地點	Reported by 報告人 名字	Position 報告人 職位	Status 事件 狀態
1	xxxx	xxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxx	1			Bridge	xxxxxxx	Master	Closed
2	xxxx	xxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxx		1		MessRoom	xxxxxxx	CSR	Open
3	xxxx	xxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxx			1	Main deck	xxxxxxx	AB	Open

<sup>2</sup> SOC SUMMARY, 取材自海上風電鑽探工作船「大地能源」表格

從 SOC card 彙總表內可看到沒有 Near Miss 的項目，因為 Near Miss 屬於安全管理制度內的正式報告，因此需用安全管理制度內的表格來填寫並呈報，但 SOC card 亦列了 Near Miss 項目，主要是防範船上主管隱瞞不報，下屬可藉由此卡舉報，使 Near Miss 事件可以曝光。

### 七、增加的費用(How much)

由於 SOC card 呈現的是船上在日常的生活及工作上，許許多多的小事或不注意事項，也是需要立刻改善的項目，如水龍頭故障、浴室洗澡噴頭故障、餐廳有蒼蠅、排水孔不通、小烤箱故障、微波爐故障、冷氣機故障、洗衣機及脫水機故障、印表機故障等等，需要立刻改善，否則對於人數眾多，空間狹小的船上作業區域，會引起日常生活的困擾，進而影響人員工作情緒及品質，由於風電工作船涉及海象氣候環境因素，海象不佳時需進港靠泊，因此泊港機會較多，公司可授權船長使用船用金，及時購買

五金配件或設備，使這些問題可以立刻獲得解決，當然，會增加船上零用金的支出，但卻是最有效及最經濟的解決方法，因為不需要透過外包商的採購及維修費用，由船員自行購買及修復。若是重大設備及安全問題，則透過公司管理制度向上陳報，請公司專案處理。

#### 八、實施 SOC card 制度的果效(Effect)：

在風電工作船工作期間，由於租船業主的的要求，及他們重視 SOC card 制度，推動這項制度算是順利的，尤其在處理船上日常生活及工作上，許許多多的小事或不注意事項，能得到立刻的改善，使船上人員的生活、相處及工作氛圍上，能維持良好正面的互動和狀況。另外，此 SOC card 有一選項是正面的行為(Positive Act)，用以鼓勵船上船員及工作人員的正面作為，如主動清洗滑溜的甲板、清潔餐廳的地板、人員的當值認真負責、工作上注意他人的安全等等，使船員及工作人員得著激勵，有的租船業主在完成一個階段任務後，對於船上的表現滿意時，除了文字上的讚賞外，更會贈送禮物或加菜金，或請大家去餐廳吃飯，皆大歡喜。當然有優點，偶爾也會有缺點，有人會針對某人或公司寫一些不恰當的意見，這也考驗著公司及船上主管的智慧去處理這些問題，但整體來說，個人對於 SOC card 制度是給予肯定的，也提供給航運先進參考，或許引進此安全觀察卡制度，能使船上的安全管理制度能更上一層樓。

## 一步失成千古恨

李蓬船長 林寬仁船長

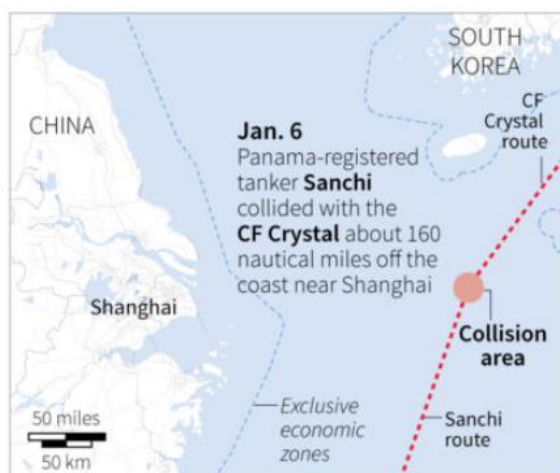
2018年1月6日巴拿馬籍 SANCHI 輪和香港籍 CFCRYSTAL 輪在中國東海發生碰撞的事件震驚了整個航運界，SANCHI 輪在事件中因碰撞爆炸燃燒而沉沒，大量燃油洩漏污染海面造成嚴重的生態危機，船員死亡，事故的慘烈教訓是深刻的。

作者之一曾親身經歷 1994 年 M.T. “新世界輪” 一艘油輪在北大西洋公海上遭遇另一艘散裝輪 M.V. “YA Mawlaya” 碰撞，貨油洩漏後失火包圍全船，造成八名船員死亡的恐怖事件，因此對於桑奇輪的悲劇感同身受，深知“一步失成千古恨”的道理。於是對於本次慘劇做深入研究，並從中得到一些趕上時代的做法來減少航行風險，於此分享。

一般而言，避碰規則的最高精神是運用這個海上交通規則避免發生碰撞，其次才是尋求碰撞事故責任的判斷，最後在法庭上得到評議。然而船員對於水域的交通狀況如果不經意，即便規則如何的嚴厲，判決如何地明確，教訓寫得多完整，當下也許會警覺，但如果不能朝乾夕惕於當值之時，也就無法阻止碰撞事故持續的發生。

### Ship collision off China's coast

A tanker carrying Iranian oil and run by the country's top oil shipping operator was ablaze and spewing its cargo into the East China Sea on Jan. 7 after colliding with a Chinese bulk ship, the Chinese government said.



圖像來源 <https://www.insurancejournal.com/news/international/2018/01/11/476917.htm>

對在所有單位的海事調查人員來說，分析問題不能只做事後諸葛，法庭上的攻防與法官的判決永遠只是一個案例參考。事故原因官方已經在避碰規則條文上作了全面的分析，但之所以會發生碰撞事故，深層次的原因不能只追究值班船員對避碰規則的理解程度，而應深究為什麼沒能恪遵規則？更痛心的是那些信任當值船副的其他人，竟然也一起海上坐塚結束生命。

### 一、客觀事實：

**Collision: -50 minutes** 桑奇輪三副自二副班換手宣稱沒有交通狀況。

**C -26 min** 水晶輪出現在桑奇輪雷達螢幕上 9.8 海浬外，當時船速 10.4 節，雷達螢幕設置在 6 海里範圍，以“離心”“相對移動”模式操作，當時有一些小目標出現在桑奇輪的右船首。

**C -21 min** 桑奇輪三副吩咐舵工設置好信號燈 一分鐘前開始評估局面

**C -19** 桑吉輪 3/O 評估其右舷船首兩個目標的“船首穿越距離”(BCR)，並認為自船將先於“水晶輪”和另一個目標“浙岱漁 03187”號漁船通過。但 BCR 讀數來自於 ARPA 上的 AIS 數據，不是雷達回波直接的採集。與此同時，在水晶輪上，其大副約 7 海里處觀察到桑吉輪在其左舷。與“桑吉輪”號駕駛台類似，他也在讀取 ARPA 上的 AIS 信息，發現“桑吉輪”的 CPA 為 0.9 海里，經計算後可以在己船船頭前面通過。當時水晶輪的航速為 13.2 節。(接近相對遇的情形下相對速度 23.6 節，相當於 2.5 分鐘一海里的速度接近)

**C -16** 水晶輪為了回到原設定航路，於是向右調整 8 度，此時與桑奇輪距離僅有 6 海里(注意：這個航向的調整恰恰是增加危機的行動)

**C -15** 在桑奇輪 X 頻雷達上，指標移動到目標水晶輪上，舵工瞭望看到對方船舶的紅綠燈(同時看到)表示是在碰撞軌跡上，但並未有任何行動。

**C -14 min** “浙岱漁 03187”號透過 VHF 16 頻道呼叫桑奇輪。但是桑奇輪上的 3/O 不僅忽略了這些呼叫，還向舵工評論說：“哦，他正在和另一

個人通話。”你知道，永遠不要接聽這些電話。因為如果你不回答，他就不會採取行動。但如果你回答了，你就會……坐實了他的行為。所以他採取了行動，無論他在廣播中說什麼而你不明白。但如果你不回答，他將被迫解釋來澄清自己，明白嗎？(錯誤的以為聲音來自於漁船?還是希望漁船能自我知趣轉舵離開?)

同時，雷達顯示“浙岱漁 03187”號和“水晶輪”AIS 的碰撞警告。現在桑奇輪和水晶輪之間的距離只有 5.3 海里(根據相對速度，最多只有 13 分鐘而已)，並且雙方都在全速前進。

**C-9** “桑吉”輪上 3/O 要求 AB 對“浙岱漁 03187”號亮起的信號燈。儘管“桑吉”輪必須按照避碰規則採取行動，但最終是“浙岱漁 03187”號改變航向，避免了碰撞。然而，與水晶輪碰撞的風險仍然存在。

**C-8** 在水晶輪上的當值 C/O 檢視船舶已經回到航線上，於是回到原始航向，但此時發現與桑奇輪距離僅 3.1 海里，CPA 為 0.4 海里。可是，C/O 仍然看不到桑奇輪的雷達回波，僅從 ARPA 中的 AIS 數據獲取這些讀數。

值得一提的是，C/O 始終假設這個具有 0.4nm CPA 的目標是一艘小型船，其實沒有碰撞風險的。

**C-7** 在水晶輪上，接班的 3/O 出現在駕駛台上，從 C/O 手中接班。3/O 檢查紙質海圖上的船舶位置，然後使用雷達檢查交通狀況。他在 X 波段雷達上發現了兩個 AIS 目標（不是回波）。

**C-5** 此時兩艘船之間的距離只有 2 海里。船隻仍保持全速對開。

在桑奇輪上，3/O 要求 AB 在水晶輪處打信號燈。當他對 AB 說話時，他可能正在表達他的難題，“……我們的右舷有這個。”我們應該採取行動了。但在這種情況下我可以採取什麼行動呢？右舷已有船隻。”他所說的意思指的是“浙岱漁 03187”號，該漁船現在幾乎在“桑吉”號的右正橫。(後續我們會討論到，陸續減少的手段使得自己沒有太多選擇。)

在水晶輪，C/O 沒有意識到即將發生的碰撞。他接到船長來的電話。

C -4 桑奇輪 AB 同三副對話：第三目標已經過了嗎？可以向右轉一些嗎？

3/O: 為什麼？

AB: CPA 多少了是零了

3/O: 是一艘小船嗎？

AB: 不 是一艘大船

3/O: 但為何他的行動會這樣

在水晶輪上，C/O 將當值交給 3/O，但沒有提及與桑奇輪可能發生碰撞的危險。事實上，他告訴 3/O 的是交通清楚。3/O 或 CO 都沒有看到桑奇輪發出的信號燈閃爍燈光。C/O 已經離開了駕駛台。3/O 的瞭望舵工(LO) 也來到了駕駛台上。

C -2 在桑吉輪上，3/O 通過電話給船長打電話：“我們在右舷發現了一個目標，CPA 為零。距離很短。這是一艘大船。”

在水晶輪上，LO 提醒 3/O 目標桑奇輪所顯示的 CPA 為 0.2 海里。3/O 通過雷達觀察目標並始終假設它是一艘小型船隻。

C -1 桑奇輪三副: 為何他沒有任何行動？

船到左舷去了 左滿舵 不 右滿舵 請你打右滿舵

水晶輪 AB 提醒三副:目標的 CPA 為 0.1 海里。3/O 要求 LO 改成手操舵手動轉向。然後，3/O 命令右舷舵，但不給出具體的舵命令。當舵角達到右舷 20 度時，舵工向 OOW 報告。

**32 秒後碰撞** 桑奇輪船長到駕駛台

3/O:三副: 他沒有採取任何行動

船長: 右滿舵！右滿舵！

## 碰撞

水晶號的船艙碰撞到桑吉輪的右舷 2、3 號右舷壓載艙之間，並擊破貨艙，導致凝析油洩漏，引發火災和爆炸。此時船長要求打開所有甲板燈，並命令舵手“左滿舵”航行。並向“桑吉輪”發出遇難汽笛。

**C +2** 桑奇輪發生爆炸和大火吞沒了駕駛台和住艙。航程數據記錄儀的麥克風擷取的最後聲音，是駕駛台上海員的窒息聲。

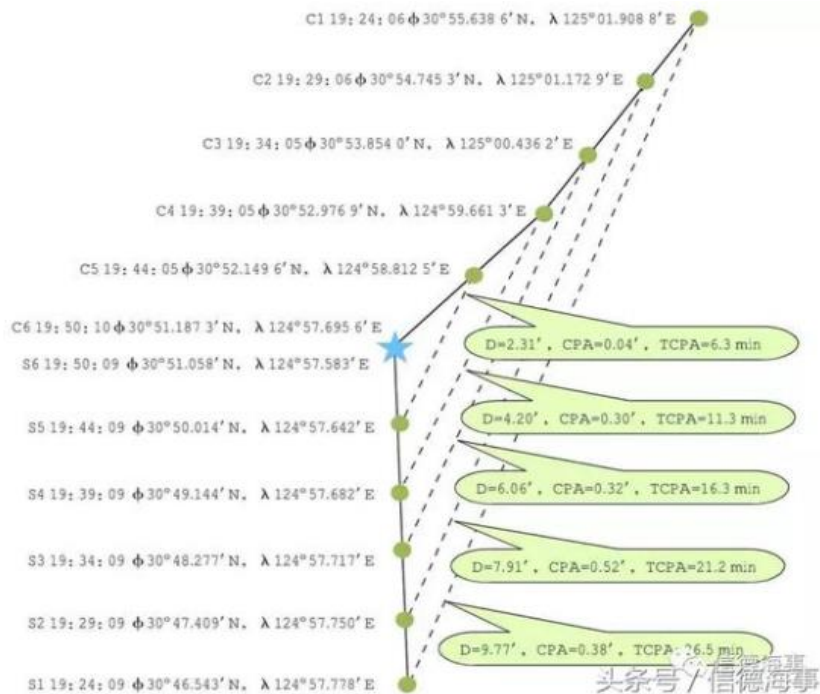
水晶輪船頭和前艙蓋嚴重損壞。船長衝至駕駛台並下令“全速倒車”，隨後棄船。他不知所措，無法保存航行數據記錄儀上的信息。船員通過船尾自由落體救生艇撤離，後被“浙代漁 03187”號漁船救起。

於此我們首先看看事後諸多媒體對外的說法(訊息來自信德海事):

1. 中國的報導：主因乃根據避碰規則 15 及 16 條，身為應讓船立場的桑奇輪未避讓直航船的水晶輪所造成的事故。
2. 香港的報導：當日當地時間 1924，在航的桑奇輪將橫越的水晶輪置於右舷船頭，照理說她應該避讓水晶輪，因為根據規則，當此情況下，避讓行為應盡量避免橫越她船船艙，可是當時的桑奇輪並未採取行動，這才是在之後不久造成碰撞的主要原因。
3. 伊朗(代表所有死亡船員的立場)及巴拿馬(代表被撞而沉沒船舶的立場)的媒體報導則是：水晶輪在轉向 15 分鐘後發生碰撞，(筆者按：暗示如果水晶輪不轉向，就不會發生本海事案件)。

事實上，伊朗和巴拿馬的海事調查官認為：水晶輪在碰撞前 15 分鐘，為將船位回到原始設計航線，而採取不斷向右小幅度的航向調整，是造成事故的直接原因。

然而這個理由是否可以改變事實，或是判決結果可以讓船員復活？



二、在此不得不先從貨品凝析油的特性談起，凝析油是指從凝析氣田或者油田伴生天然氣凝析出來的液相組分，又稱天然汽油。其主要成分是 C5 至 C11+ 烴類的混合物，並含有少量的大於 C8 的烴類以及二氧化硫、噻吩類、硫醇類、硫醚類和多硫化物等雜質，其餾分多在 20°C-200°C 之間，揮發性好。

凝析油的特點是在地下以氣相存在，採出到池面後則呈液態。凝析油到了地面是液態的油，在地層中卻是氣體，叫凝析氣。凝析氣是石油在高溫高壓條件下溶解在天然氣中形成的混合物。凝析氣藏位於地下數千米深的岩石中，開發得到的主要產品是凝析油和天然氣。是生產溶劑油的原料，比重小於 0.78，極易揮發，且品質極其不穩定。

根據準則，在運輸蒸汽壓力很高的凝析油時，應採取特別的預防措施，包括只允許採用封閉式的裝載方法，並應提供額外的監控，以確保氣體的散佈可控。凝析油易燃易爆，在凝析油洩漏的區域作業對船員來說是很危險的，因為有爆炸的危險，氧氣的置換，以及窒息和麻醉的威脅，這些都可以在人身數次短暫呼吸中就發生。



凝析油中含有毒的硫化氫，洩漏將危及附近海域的海洋生物。斯坦納指出，凝析油中的碳氫化合物，會令鯨魚、海鳥、魚類、浮游生物等各種海洋生物死亡，亦有可能造成生理、生殖障礙及慢性疾病；該海域是不少大型魚類產卵之地，這些魚卵及幼魚亦將接觸到有毒物質。

南安普敦大學國家海洋中心博克索爾指，凝析油與一般原油不同，雖然密度更小，但並不會浮於水面形成油層，並較原油更容易與海水混合，不能像原油一樣以「圍油法」控制其擴散，也無法簡單地將其舀走，十分難以清理，目前全球各國亦沒有什麼清理凝析油的經驗。「一旦(凝析油)流入海洋，就很難將其清理，只能等待凝析油自然稀釋或揮發。」

因此當碰撞發生，又無法避免貨艙內腔不被破壞，貨物洩漏與爆炸的產生讓事情一發不可收拾。可以體會，此次油貨所造成的災難，不僅對船員生命產生極大的傷害，也會影響到水域內的海洋生態。

因此船員應充分了解本身貨載的特性所帶來的風險，對於航行的影響，應大力避免船舶在產生大的碰撞後一發不可收拾。

三、其次，我們看看場面上所呈現的證據，其中先行提供一個很重要的觀念是：



照片來源：

[https://www.parani.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=98:sanchi-vs-cf-crystal-collision-a-study&catid=85&Itemid=655](https://www.parani.org/index.php?option=com_content&view=article&id=98:sanchi-vs-cf-crystal-collision-a-study&catid=85&Itemid=655)

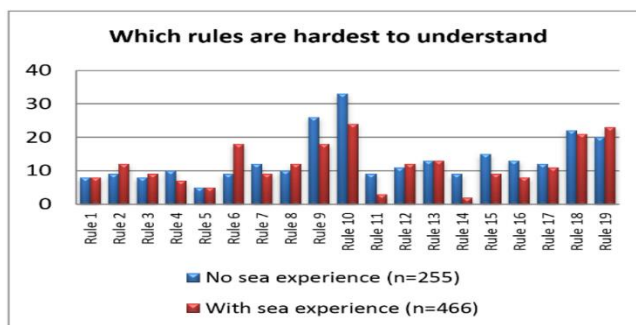
桑奇輪的 VDR 資料是作為替桑奇輪及其船員辯護的唯一呈堂證供，因為所有船員均已“不克出席”！相對地水晶輪可以託辭未保留紀錄等等，選擇不提出 VDR 記錄，可在之後的調查員訪談中提出”整合過”的資訊。所以在駕駛台當值，必須把合於邏輯的命令或客觀環境充分錄下，讓所有的資訊，所有的判斷，所有的指令，便利讓 VDR 接收，不然有可能你將在事件之後沒有機會替自己辯護，或替自己的老闆辯護。



照片來源: 央視新聞

#### 四、從避碰規則角度分析

甲、 此案件中“瞭望”是關鍵因素之一，對於初學者或是以航海為志業的船副而言，均屬於易懂的文字，但是在法庭上卻是著墨最多的一條。從下表可以看出在法律攻防上沾邊”瞭望”的案例佔了近六成。



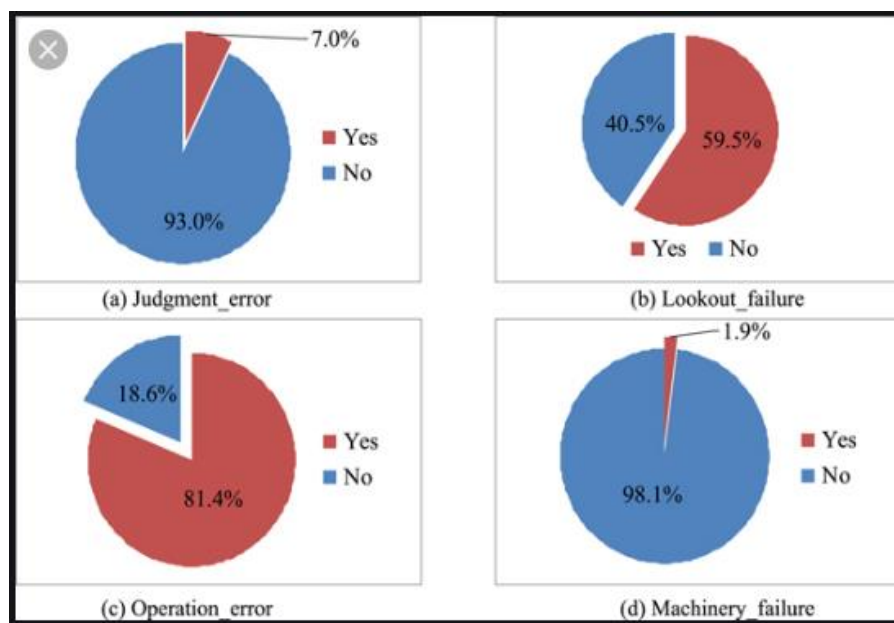
COLREG 條文之難易性 [https://www.researchgate.net/figure/Rules-are-hardest-to-understand-No-sea-experience-with-sea-experience-According-to-MET\\_fig3\\_276103119](https://www.researchgate.net/figure/Rules-are-hardest-to-understand-No-sea-experience-with-sea-experience-According-to-MET_fig3_276103119)

## 取自劍橋大學出版社 2018 年 71 卷第 4 期發表之論文

利用線性分析方法評估兩船碰撞，翁進賢 李國榮 田仔 董陽，

綜合許多英國法庭上面對船舶碰撞發生後，一旦原因被判定與瞭望有關的文字如下：

- (1) 瞭望需固定在某個適宜的場所，比如說駕駛台或是前桅之上，而不是一個隨便的地方！必須目視向前。除非天氣狀況不允許，他必須專注，不應被聊天或其他行為所干擾。
- (2) 當一個受到極度噪音機艙聲響影響的位置，在濃霧中會妨礙對霧號的干擾，因此如果不安排一個在船艙面向前方的瞭望是不對的。



- (3) 應該視情況安排足夠之瞭望。
- (4) 瞭望要注意並報告有價值的或是即將變成有價值的情報，包括目標、燈標、小船、漁標等相關位置及距離。
- (5) “適當的瞭望”經常在法庭上提起，包括應使用在手邊的工具，利用視覺、聽覺來發現目標。特別是使用雷達，但是使用望遠鏡及岸台或船臺透過 VHF(或電子設備)來的訊息，逐漸被法庭參考。

- (6) 廣義的瞭望包括了發現海上目標外，尚包括雷達的瞭望; VHF 的守聽，船舶內部的人員散布等等。
- (7) 錯誤的瞭望是當羅經故障事件發生時，舵工卻不報告或船副不採取任何步驟。
- (8) 錨泊時亦要安排瞭望，尤其是當有潮水影響情況或是有船經過時。
- (9) 全面的評估船舶、駕駛台內及視線範圍的現況。
- (10) 不得使用娛樂設備以妨礙視覺及聽覺。

## 乙、船舶避讓態度上的轉變

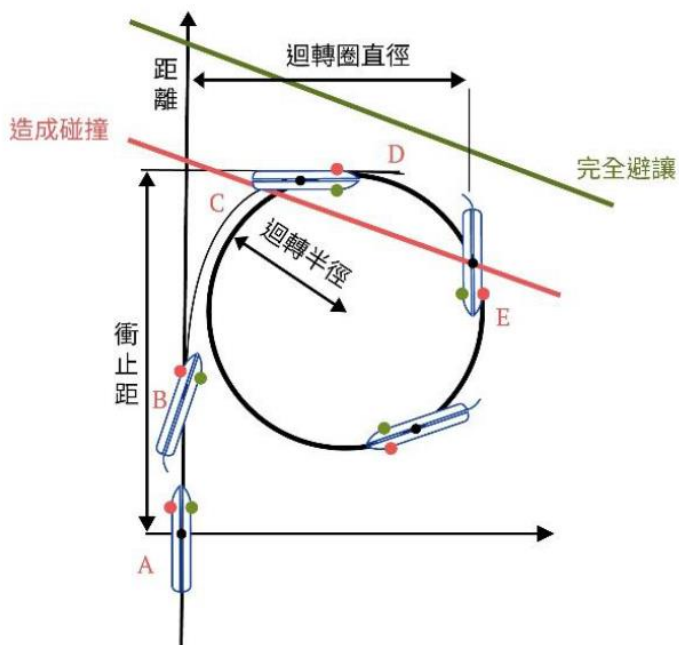
避碰規則的第二條所闡述的是責任。

在 Kevin Vallance 的書 “Rule 10 Traffic Separation Schemes” 中介紹了一個在高速船(HSC)開始有的避讓概念“Defensive Navigation”(主動避讓模式)，立意是讓船舶自己掌握 CPA 的主動權，不必讓避碰規則中的直航船或避讓船的權利或責任困惑本船的決定，不僅減少集中注意力的時間也可省掉可能引起的錯誤，或可能無法合意，或可能語言之不通，或無人回應的兩難境地，而失去時間的優勢。

簡言之，當值船副要儘可能讓本船處於一個簡單的境地，不要複雜化，不要讓緊張局面延續，不要壓迫自己失去時間，或是距離的籌碼，要知道規則第二條中仍舊無法完全免除權利船的絕對責任。

英國 MCA(Maritime and Coastguard Agency)之前身 MSA(Marine Safety Agency)對於各種水域的航行安全做過一次整體模擬機實驗(project 305)，測試航行員看看在什麼距離、在什麼地理環境、在應讓船或直航船的立場，會有什麼反應來保持航行安全，所得到的結果遠遠大於一般船舶管理公司所設計的讓船距離。雖然航行員多半不願意離開既有航線太遠，但遠離狀況則是另一個關鍵考量點。上述模擬機實驗中的結論：在寬闊水域，即便是直航權利船，如果不想驚動俾頭，

應用不要低於平均距離 2.3 海里遠就要主動避讓，而根據英國商船證書考試中的經驗，最少也不要低於 5 倍船長。這個數據請對照各自船舶的迴轉圈，及從下令到執行舵板的的速度判斷，到底需要多少船長，或者說多少時間前會得到迴轉的效果，來及時避免碰撞之發生。請參照下圖。



上圖取自李蓬船長電子書“船舶碰撞法理與實務”P.79 圖 50

許多人會說“那就向左避讓?”，但是問題出現了，當你身為權利船，你會甘願？當時視線是否良好？交通狀況是否允許？最重要的是多久之前，才會讓對方理解你“在避讓我船”??

從管理的層面，如果是個略具規模或有企圖的公司，應該藉著模擬機做出一個標準。

五、從桑奇輪與水晶輪的碰撞事件來看，似乎可以把桑奇輪三副在**碰撞形勢的預判能力**上做文章，但是從實踐角度，三副只是一個初學，所值的是船長的班，而且事件發生在大副與之交班之際，很難要求其預判的能力足以應付當時的場景。一般而言船副是需要時間的磨練，才能得到足夠的判



斷與應對的能力，不光需要讓避碰理論的實踐，對於謹慎的態度、有備便計畫也是在過程中必須得到的工作重點。另外就得討論船長或船副的實踐，如果船副在遇到狀況通知船長時，船長消極應對，或船長放任船副的自負表現，公司長官就必須提出糾正。

這邊所提到的自負或曰自信，原本是一個優點，但不幸的是，它的過度往往就是災難的開始。這常常會發生在資深的領港或船長，或是一個自認為了不起的當值三副！桑奇輪三副的自負是建立在馬虎的態度上。讓我們看看案發後的場景，多麼崩潰啊！



相片來源 <https://www.xindemarineneews.com/en/market/2018/0113/1936.html>

當然，事情不能只怪桑奇輪，水晶輪自大洋進入繁忙的中國東海水域，在一個交通情況不明的情況下進行交接換班，接班的三副也沒有太多的疑問？讓一個剛接班五分鐘不到的船副對此事件負責，不曉得船舶管理有限公司如何完成內部行政調查或結論？但凡有危機意識的船公司，都應該建立一個規範，讓船員們知道如何地避免類似情事的發生。

再者，既便是在東海的這一水域，也能列出近期多起船舶碰撞。在案例中，如果不了解碰撞後的失控場面是如此的嚴重，是不能謹慎當值的重要原因，另外，由於交通擁擠的水域，漁船捕魚時的燈光氾濫，以及岸邊可能的背景燈光妨礙了瞭望的判斷。但根據訊息身為政府的官員很容易的就將他們的責任淡化，以至於不會有任何改善的可能。

## 六、深入之心得

### 甲、如何增加部署或呼叫船長時機的量化要求

一般而言，當值守則是有一些原則性的規範，可是由於航行水域不同，或是對船員航行資歷深淺之不同，或是當值能力值得信賴與否的不同，在 CPA 的規定上，船長必須詳細交代於船長口令或是其他管道，比如說夜令簿。另外，除了一般 ISM 規定的駕駛台部署人員多寡，也可以有所調整以符合諸多的差距。

航行當值中不一定有在水域或雷達使用上對應增加部署或呼叫船長的規範，於此建議當在何種水域下，雷達上使用 3/6/12/24 海里距離變換時，危險目標的數量與資深資淺的關係，作為呼叫船長或增加部署的連動。注意，如果低於這個標準，並未限制船副不”得”呼叫船長。另外，預估雷達的使用距離在 6 海里以下有多少時間時，是否需要備車，或增加瞭望人員都應該在風險評估中，根據航線而切實做一討論後在航程計畫中適用。

當任何一個船副上船，初初在駕駛台當值航行班時，身為船長必須要明裡暗裡都要進行觀察，如果可以，不妨把情況分成幾個等級，最好的當然是”可以放心”的；其次是可以”簡易應付”的；最差的就是完全”不知危機為何”的；還有的就是完全不知所措狀況，作為船長介入或訓練的基礎。落實”業務熟悉程序”中條文來完成評估。

### 乙、當值者的身心狀態

撥鐘程序，在近年已經變成在日間執行，本來嘛，白天日常一切用餐及起工時間，自己隨時可以掌握，但對值班及休息時間卻可以保持正常。不過當值的時間長短，還是有許多人一直在跟著傳統四小時

The alternative watch system												
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
Second Mate		00-06			08-10							
Chief Mate				06-08				12-18				
Third Mate						10-12					18-24	

來輪班，其實當值是可以適時調整的，在 ALERT Issue No. 13 January 2007 (The International Maritime Human Element Bulletin) 中特別提出一組建議如下表，如此夜間當值的二副可以有一個較長的休息時間(14 小時)同時三副與大副的休息時間可以延長到八個小時以上。對於現代 ISM 中間的要求是可以達到充分的滿足。

本表來自於 ALERT Issue No. 13 January 2007

另外一個對抗夜間靠泊，擾亂休息時間的當值辦法，就是順著靠泊時間來延長當值，將其中一個船副安打休息，等待後續補足其他二人多當值的部分，以換得較長的休息時間來滿足 ISM/MLC 對人員休息的紀錄。比如說當確定凌晨 1 點到 2 點靠泊，則三副當值自晚間 8 時到夜裡 1 點，二副當值自 1 點到 6 點，而大副嗣後續各還 1 個小時給其他船副。重點在於如何不讓靠泊時間將當值時間打碎而不能連貫。

### 丙、 技術上的討論

桑奇輪是一艘雙殼船，其所裝載之敏感貨物的位置有外殼保護，所以不是極重的撞擊，無法觸及內膛而引爆引燃油貨。撞擊的力量是與相對速度成正比，並且與  $\sin\theta$  ( $\theta$  是兩船相撞時的夾角) 成正比，垂直碰撞是為 90 度，是最大力度。因此從下圖(來自 kknews)





可以知道在雙方均未減速，以直角切入撞擊貨油艙，才有如此結果。因此設想你掌桑奇輪船長，如果不能避免碰撞，就要盡量減少碰撞角度。

參考一個在風帆時代的戰船的戰法，來做啟發，就是利用後到碰撞點，以船艏撞擊他艦，來擊沉敵人。因此在商船應避免先到碰撞點，寧可讓自船船艏轉向來船移動，而不要讓自己的肋骨去迎上來船的船艏。

平時利用模擬場景或油管驚險油管(Youtube)練習，判斷到底危險時刻是轉右好，還是轉左好，以便讓自己能夠練習直接反映，脫離險境或減少損傷。

## 七、回憶

作者之一李船長，之所以感觸頗多，是因為前述所比較之案例 MT New World 與 Ya Mawlaya 相撞之時，李船長恰恰任職大副，親身所歷怵目驚心。

過程如下:1994 年 12 月 20 日至 21 日午夜左右，散貨船“Ya Mawlaya”與油輪“New World”發生碰撞。“Ya Mawlaya”號是在 Destrahan, Louisiana 裝載了一批大豆，目的地是地中海的 Ancona and Porto Marghera。“新世界”輪在 Gabon 裝載了一批西非原油，開往北海的 Dunkerque。事件發生在距葡萄牙西南約 250 英里的大西洋上，當時能見度很好。

這兩艘船舶是在“交叉對遇”的情況。根據避碰規則，“Ya Mawlaya”是艘“讓路”船。儘管船隻保持穩定的方位，且雙方皆在很早就發現對方，而且 VHF 聯絡對話。但“Ya Mawlaya”似乎直到為時已晚，才作為“讓路”船舶採取向右避讓的行動。新世界輪同時也做了一些右轉，但為時已晚。由於碰撞發生，“新世界”號船上發生火災。在

火災中，八名船員喪生，數人受傷。兩艘船及其貨物都遭受了部分損壞。

所以當中的問題出在哪裡？

當時是半夜一點鐘左右，在此之前無線電上印裔與菲裔船員的對罵此起彼落，當過夜班的船副都遇過，不足為奇。當“Ya Mawlaya”主張他的貨物是大豆，不能隨意大轉向，反倒希望“新世界輪”避讓“Ya Mawlaya”。於是雙方在 VHF 上爭執許久，不能達成協議。但當碰撞主角在 VHF 上認知對方即是之前謾罵階段的一方時，雙方更是無法達成協議，直到時間過去，狀況惡化到難以解決的境地。

終於在最後關頭，兩船均向右轉向，由距離過近 YM 船撞擊本輪左舷第二邊艙，當時的油輪是以 SBT 的規格商轉，第二邊艙是有油貨的。在撞擊後，貨油流出的當兒在鐵與鐵的撞擊中引燃，頓時全船包在火焰當中，又由於左邊住艙的門未關，於是火苗竄入到住艙蔓延。在火焰包住船的時候，有八名船員受到驚嚇，緊急逃出跳入海中，但最終這八人均告失蹤死亡判定，其餘的人在火勢停歇時，均陸續到達僅存的右邊救生艇而逃離尚有火勢的船體，僅存當時的大副李船長及另一個二管留船撲滅餘火。

所以 VHF 聯絡並不能得到“找到正確對口”、“語言相通”或是“合意”的必然推論。走筆至此，這個是不是替桑奇輪三副找到理由呢？非也。身處責任船的桑奇輪應該更早的行動，或是更早的增加部署，或是把右舷清空，及早就將漁船避讓到左舷，讓自己能有更多的空間或時間或選擇權。可惜的是這個經驗，他已無福消受了，留給讀者是否能有效體會了。

這次碰撞以及隨後造成的人員傷亡和財產損失在美國引發了大量訴訟，尤其是在美國路易斯安那州。也在香港、印度和英國也都有訴訟。訴訟始於“Ya Mawlaya”的一些船體海運保險公司於 1999 年 4 月 20 日(也就是碰撞後四年半)發出原始傳票。



火燒左舷後之場景(個人收藏)

值得在警惕的是，當事者菲律賓二副在救生艇中就被同儕所毆打，並且在之後訴訟中因為需要作證，自此留在勞務公司地勤工作，耽誤了五、六年的海上生涯，耽擱了做船長的時間。相信他一輩子也不會忘記這個教訓。

所以說一步失成千古恨。

# 中華民國船長公會

## 第二十四屆第 2 次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 112 年 9 月 24 日(星期日)上午 11 時 30 分

地點：台北市南京東路四段 75 號 7 樓 704 室 本會會議室

出席人員：

理事：(應出席人數 21 人，出席人數共計 16 人)

胡延章、李德仁、侯中南、盧水田、黃文堯、陳基美、吳天壽、王維東、李華龍、杜松林、林沛樵、高炳光、張中雋、郭坤木、陳馬力、蔡希真。

監事：(應出席人數 7 人，出席人數共計 6 人)

林全良、李文愚、林寬仁、莊學偉、蔣克定、藍庭旭。

請假：方信雄、董加亭、榮大飛、陳策勤、荀明泰、鄧華民。

列席人員：陳力民、黃湘瀕、王雯華、周金芳、方信雄、陳冠宇、桑國忠。

主席：胡理事長延章

記錄：黃湘瀕

### 壹、主席致詞：胡理事長延章致詞(略)

### 貳、會務工作報告：

- 一、第 23 屆第 12 次與第 24 屆第 1 次理、監事聯席會議決議事項執行情形：詳如議程附件一。
- 二、行政及會員服務工作報告：
  1. 本會第 23 屆第 12 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 112 年 7 月 5 日台內團字第 1120030584 號函准予備查。
  2. 本會第 24 屆第 1 次會員大會紀錄暨第 24 屆第 1 次理監事聯席會議紀錄，業奉內政部 112 年 8 月 18 日台內團字第 1120036201 號函准予備查。
  3. 本會獲評為內政部 112 年度【職業團體績效評鑑】之甲等團體。貴部於 112 年 9 月 15 日舉辦「112 年全國性社會團體公益貢獻獎及績優職業團體表揚大會暨台灣公共行政與公共事務系所聯合會年會與國際學術研討會」，本會盧常務理事水田代表出席領獎。
  4. 交通部航港局 112 年 6 月 5 日航員字第 1121910317 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事

- 之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
5. 交通部航港局 112 年 7 月 4 日航員字第 1121910370 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
  6. 交通部航港局 112 年 7 月 13 日航員字第 1121910387 號，有關 113 年度船員專業訓練機構開班調查作業一案，本會已刊登網站，通告會員週知。
  7. 交通部航港局 112 年 7 月 28 日航企字第 1121510516 號，辦理「第 3 屆航港大數據創意應用競賽」競賽辦法，本會已刊登網站，通告會員週知。
  8. 交通部航港局 112 年 8 月 2 日航員字第 1121910425 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
  9. 交通部航港局 112 年 8 月 16 日航員字第 1121910460 號，本年度交通安全月宣導交通安全觀念，本會已刊登網站，通告會員週知。
  10. 交通部航港局 112 年 8 月 16 日航企字第 1121510571A 號，辦理「國際海事公約及趨勢動態掌握與因應分析」工作坊，本會已刊登網站，通告會員週知。
  11. 交通部航港局 112 年 8 月 21 日航安字第 1120064680 號，國家通訊傳播委員會函送電信管理辦法增訂第 72 條之 1，並修正第 72 條及第 95 條條文，業奉總統 112 年 6 月 28 日華總一義字第 11200054141 號令公布，本會已刊登網站，通告會員週知。
  12. 交通部航港局 112 年 8 月 28 日航企字第 1121510598 號，本局辦理「第 3 屆航港大數據創意應用競賽」競賽辦法修訂 1 份，本會已刊登網站，通告會員週知。
  13. 交通部航港局 112 年 9 月 8 日航員字第 1121910500 號，為杜絕強迫勞動或人口販運情事，更新本局「涉及強迫勞動或人口販運情事之禁止進港船舶清單」，本會已刊登網站，通告會員週知。
  14. 中華海員總工會基隆分會 112 年 9 月 8 日基 27 業字第 0414 號，茲訂於 112 年 9 月 4、5 日(週六、週日)假本分會四樓舉辦「提升會員人力服務品質教育訓練」敬邀派員參加，本會已刊登網站。

15. 本會續接受網站上徵求船長訊息之服務工作。

16. 本會續售船上訓練紀錄簿及答詢相關填寫問題之服務工作。

### 三、代辦會員勞保及健保業務

112年06月01日至08月31日由本會代為投保，勞保會員人數合計53人次、健保會員人數合計14人次，明細如下：

6月份勞保19人次/健保5人次；7月份勞保18人次/健保4人次

8月份勞保16人次/健保5人次。

## 參、業務工作報告

### 一、執行交辦事項

#### (一)、交通部航港局中部航務中心

1. 中技字第 1123200940 號有關白海豚育樂股份有限公司申請所屬「臺中灣」(船舶號數：016662)運輸補給船(總噸位約 154)擬依「船舶設備規則」核減或豁免部分船舶設備一案。

2. 本會已覆函中部服務中心，部分予以豁免並將回文文號-船公(112)章字第 112031 號存檔備查。

#### (二)、臺灣高雄地方法院

1. 雄院國民孝 110 海商 15 字第 1121012886 號「請查明附件所示之評估報告是否為貴公會所出具」。

2. 本會已船公(112)章字第 112032 號覆「附件所示之《再發八號》漁船/《瑞盈號》漁船碰撞案評估報告確實為本會所出具」。

#### (二)、財團法人中華海員服務中心

請辭本會代表擔任貴中心董事一職，本會已船公(112)章字第 112033 號函，說明本會係以服務三千總噸以上之商船船長會員為宗旨，依本會會務人員編制，實無餘力承擔與本會業務無關之活動。

#### (四)、船長通訊

第 231 期於 7 月底出刊，本期寄發會員 5 百多份。

#### (五)、本會中部服務處

於 8/10 舉行揭牌儀式，花絮將刊登於 232 期(10 月)。

#### (六)、紀念品寄發

於 8 月底寄出，約 380 份。(不含現場已領取之會員)

#### (七)、中華民國船員外僱輔導會

本會已船公(112)章字第 112034 號函，現改推派第 24 屆胡理事長延章、陳秘書長力民為外僱會委員。

#### (八)、保全職責台北專班案

- 1.原授課時間 8/3(四)~8/4(五)，延期至 9/7(四)~9/8(五)。
- 2.因人數依然未達開班標準，故再延期至 12/7(四)~12/8(五)開班。

#### (九)、負責人變更事宜

- 1.內政部於 112 年 8 月 18 日台內團字第 1120036201 號，茲隨函核發負責人當選證明書 1 紙。
- 2.財政部臺北國稅局松山分局於 112 年 8 月 24 日財北國稅局松山營業字第 1123358167 號函，稅務部分准予辦理。
- 3.其他申請變更事宜，預計於 9/25 辦理。

#### (十)、本會與國立高雄科技大學簽署合作備忘錄

原備忘錄時效已過，故重新簽屬為期 3 年。

#### (十一)、完成中華民國執行 STCW 公約第 5 次品質標準獨立評估案

受評日期/時間：2023 年 9 月 15 日 13:30-17:00

### 二、派員參加各項會議

1. 交通部航港局於 112 年 6 月 13 日，召開研商「航路標識條例」部分規定修正草案會議，本會會員鄭怡船長代表出席。
2. 中華海員總工會於 112 年 6 月 13 日，召開交通部航港局 112 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 1 次審議小組會議，本會秘書長陳力民委員代表出席。
3. 交通部航港局於 112 年 6 月 15 日，召開「峰達福爾摩沙」運輸補給船申請調整船員最低安全配置審議會議，本會秘書長陳力民代表出席。
4. 交通部航港局於 112 年 6 月 15 日，辦理「中華民國執行 STCW 公約第 5 次品質標準獨立評估案」第一次座談會，本會會務人員黃湘瀕代表出席。

5. 財團法人中華海員服務中心於 112 年 6 月 30 日，召開第 11 屆第 4 次董事及監察人聯席會議，本會秘書長陳力民董事代表出席。
6. 交通部航港局於 112 年 7 月 18 日，辦理「中華民國 STCW 公約履約文件編撰第二場說明會」，本會會員鄭怡船長代表出席。
7. 中華海員總工會於 112 年 7 月 6 日，交通部航港局 112 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估監考及考區工作人員講習會，本會會務人員黃湘瀕列席。
8. 中華海員總工會於 112 年 8 月 4 日，召開交通部航港局 112 年度第 2 梯次船員岸上晉升訓練及適任性評估第 2 次審議小組會議，本會秘書長陳力民委員代表出席。
9. 台灣野村總研諮詢顧問股份有限公司於 112 年 8 月 11 日，辦理「我國引水費率收費機制整體結構檢討委託案(112 年)」，本會理事長胡延章代表出席。
10. 立捷建設股份有限公司於 112 年 9 月 1 日，召開「申請自行劃定臺北市松山區美仁段一小段 444 地號等 3 筆土地為更新單元」範圍說明會，本會會務人員王雯華代表出席。
11. 中華民國船員外僱輔導會於 112 年 9 月 19 日，召開「本會第 16 屆第 9 次委員會議」，本會秘書長陳力民委員代表出席。

### 三、主管機關發布之公告及法規

1. 交通部航港局 112 年 9 月 19 日航員字第 1121910537 號，有關行政院核定勞動部「基本工資調整」報告，月薪由新臺幣 2 萬 6,400 元調整至 2 萬 7,470 元，時薪由 176 元調整至 183 元，預計自明(113)年 1 月 1 日起實施。

**肆、財務報告**（112 年 01 月 01 日～112 年 08 月 31 日）詳如議程**附件二**。  
（略）（上列工作報告准予備查）

### 伍、討論提案

#### 第一案

**提案人：行政組**

案由：茲有新入會會員陳書彥等 3 位船長申請加入本會為會員，詳如議程**附件三**，提請備查案。

說明：陳書彥、韋俊如、閻智文等 3 位船長申請加入本會，經已先行簽



請理事長核准入會。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

## 第二案

提案人：行政組

案由：茲有陳國強等 4 位船長申請退出本會，詳如議程附件三，經予以除名，提請備查案。

說明：退會會員計有：陳國強、張文聰、紀扶君、顏石生等 4 位船長，經已先行簽請理事長核准。

辦法：本案經本次會議通過後，報請內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

## 第三案

提案人：行政組

案由：茲有林福生等 1 位會員逝世，詳如議程附件三，經予以除名，提請備查案。

說明：本會會員林福生船長於 8 月逝世，經已先行簽請理事長予以除名。

辦法：本案經本次會議通過後，報請 內政部備查。

決議：通過，報請 內政部備查。

## 第四案：

提案人：陳秘書長

案由：本會所屬社區都更案(德和大樓)，更新劃定範圍，敬請同意案。

說明：

- 一、 本案業已於本會第 23 屆第 11 次理監事聯席會議，同意在案。
- 二、 原劃定範圍變更，故重新提報，意願書條件不變如下列說明。
- 三、 自搬遷後至使用執照核發日為止，租金補貼每坪新台幣 1,500 元，另加搬遷補償費 3 個月租金。
- 四、 原有租賃契約至 116 年 5 月 31 日結束後，始啟動搬遷。

辦法：敬請同意。

決議：同意。

## 第五案

案人：行政組

案由：本會第 24 屆常務理事方信雄先生請辭常務理事乙職，敬請同意案。

說明：依據方信雄常務理事辭職書辦理。

辦法：如同意請辭乙案，隨即進行補選，並報請內政部備查。

決議：同意，補選後將新修第 24 屆理監事選任職員簡歷冊議程附件四，  
報請內政部備查。

#### 陸、選舉(補選)

1. 推請發票、唱票、記票、監票各 1 位。  
發票：藍監事庭旭；唱票：會務人員-王雯華；  
記票：會務人員-周金芳；監票：林常務監事全良
2. 補選第 24 屆常務理事 1 位。
3. 開票並宣布常務理事當選人。  
常務理事：陳基美
4. 開票結果詳如附錄。

#### 柒、臨時動議

##### 第一案

提案人：陳秘書長

案由：討論下次理監事聯席會議召開時間乙事，提請討論。

說明：建請會中決議召開時間，以利會務工作進行順利。

辦法：因本屆理監事在職甚多，建議下次(第 24 屆第 3 次)理監事會議，  
時間訂為 12/10(日)，上午 11 時召開。

決議：同意下次會議時間訂為 12/10(日)，上午 11 時召開。

##### 第二案

提案人：陳秘書長

案由：討論秋季聯誼會與臘八節活動乙事，提請討論。

說明：

- 一、建請討論本年度是否舉辦秋季聯誼會。
- 二、今年臘八節落在國曆 113 年 1 月 18 日(星期四)，提請討論是否改期舉辦。

辦法：

- 一、秋季聯誼會擬辦於「祥福餐廳」臺北市松山區南京東路四段 50 號 2 樓，日期於 10 月~11 月擇期一日中午舉辦。(不限年齡)
- 二、今年臘八節落在國曆 113 年 1 月 18 日(四)，提請討論是否改期舉辦。(65 歲以上會員)

決議：

- 一、秋季聯誼會訂於 10/21(六)上午 11 點 30 分，假臺北市松山區南京東路四段 50 號 2 樓「祥福餐廳」。
- 二、臘八節敬老活動訂於明年國曆 113 年 1 月 20 日(六)上午 11 點，假台北市中正區中山南路 11 號 1 樓(張榮發基金會)「榮雍坊」餐廳。

※各項活動舉辦日期與地點，敬請已紙本通知為準，謝謝。

捌、散會 中華民國 112 年 9 月 24 日(星期日) 12 點 15 分

附錄-常務理事(補選)選舉開票結果：(按姓名筆劃排名)

編號	姓名	得票數	名次	編號	姓名	得票數	名次
1	王維東			12	張中雋		
2	吳天壽	1		13	郭坤木		
3	李華龍			14	陳馬力		
4	杜松林			15	陳基美	15	1
5	林沛樵			16	陳策勤		
6	荀明泰			17	榮大飛		
7	高炳光			18	蔡希真		



本會 112 年 10 月 21 日 秋季聯誼會(1/5)



本會112年10月21日 秋季聯誼會(2/5)





本會112年10月21日 秋季聯誼會(3/5)





本會112年10月21日 秋季聯誼會(4/5)







本會 112 年 10 月 21 日 秋季聯誼會 (5/5)