

# 台湾海商法的变革及其特色

李景禧\* 林光祖\*\*

台湾海商法源于1929年公布的国民党《海商法》，共八章174条。1962年，为适应台湾地区海商经济发展的需要，台湾当局对海商法进行全面修改，增为十章194条。同时，废止旧海商法施行细则并陆续公布船舶法、船舶登记法、引水法、航业法和商港法等海商法律关系的法规，以完善其配套立法。

海商法是调整海上运输当事人、船舶当事人之间横向财产关系的一部重要的特别民事法律。首先，海商法是作为公司法在海上企业的延伸，从物和人两方面规范了海上运输企业的组织活动。物的规范是关于运输载体——船舶的规定，规定其适用水域以及适航性；人的规范是关于海上企业主体和海上企业辅助人员的规定，规定其各个主体海商特殊地位、责任及其相互关系，才能保证海运事业的维持和发展。海商法不仅是海上企业的组织法，同时，又是海上企业的活动法。世界贸易的商品80—90%是依赖海上运输而运作流转的。这就决定海上运输契约必定要构成海商法的核心。海上运输必然会伴随着各种特殊风险，为了分摊这些风险经营，必须从法制上形成一系列法律制度如责任限制制度、海上优先权制度、共同海损制度、海难救助和海上保险制度等等，以保证巨量商品能迅速、有序、安全地流转。其次，海商法作为民法的特别法有力地推动着海运事业向前发展。台湾民商立法是采取“民商合一”体制，因此所有商事法均是作为民法的特别法而制定的。但是，一般商事法主要是从债权方面对法律行为作出规范，调整其经济关系的运作，唯有海商法不仅有关债权的规范，还有不少有关物权的规范，这就决定了台湾海商法与其民法形成更紧密的相互协调与交叉运作的特色；第三，海商法比起其他商事法具有更强的国际性。远洋航海通商的法律关系是一种涉外法律关系。各国都希望有一个相对稳定的海上运输环境来维持国际贸易的顺利进行。因此产生了一系列与海上运输有关的国际公约与国际惯例，它们一经某个国家批准或认可也就成为该国海商法的法律渊源，使得海商法具有明显的国际统一性。

## 一、“载货证券”是台湾现行海商法的核心

台湾海商法改其民法中的“提单”一词为“载货证券”(Bill of Lading)，其立法用意在于：其一，更能显示台湾海商法是其民法的特别法。台湾采“民商合一”的立法制度，商事法为民法之特别法，依特别法优于普通法运用的原则，凡有关商事事项，应先适用商事法，要商事法无规定时，始可适用民法。由此类推，这一原则也同样适用于民法与海商法的关系。其实，民法与海商法这一密切关系，实渊源于交通运输业是“生产过程在流通过程的继续”这一经济特性所导致。显然交通运输业既是一个物质生产部门，又是社会流通过程的主要物质基础，同样道理，海上运输也是横跨再生产过程中生产与流通二个领域，其业务运作也就表现为既是生产活动又是商业活动。台湾海商法推出“载货证券”一词，来概括“海上运输”属性是“生产过程在流通过程

\* 厦门大学法律系教授。 \*\* 厦门大学经济系副教授。

的继续”这一特性,具有独到之处。所谓证券是指在市场经济条件下,具有一定价格并代表财产所有权或债权的凭证。由于凭证上权利与其凭证之占有,具有不可分离的关系,故称之为证券。又因证券上所表彰之权利为财产权,而其经济上价值之无形权利,已化为有形证券,故又称为有价证券。虽然,有价证券“自身没有任何价值”,它只是“代表取得收益的权利”或说其是“资本的纸制复本”,充其量不过是资本所有权的证书,可是它却能间接地反映实际资本运动的状况。既可反映生产资本在其循环的第三阶段以商品形式存在的资本,即出卖阶段已转化成商品资本运动的状况,又可反映产业资本的循环中第三种职能资本即流通资本运动的现状。同时还由于载货证券在到达目的港提货之前还可以通过交易所进行交易,因而又具有可转让物权凭证作用的典型商行为这一特点。所以,台湾海商法采用“载货证券”一词,既可概括“海上运输”所具有“生产过程在流通过程继续”这一特性,又是能表彰财产所有权或债权的凭证,从而体现出海商法是民法的特别法这一特色。

其二,更能突出“载货证券”是海商法的核心地位。“载货证券”有其自身发展的历史过程。它曾经历过“船主载货证券”和“运送人载货证券”两个不同时期。在不同时期“载货证券”在海商法中居于不同地位。载货证券源于中世纪初期欧洲的海上货物运输。起初,商人将货物交与船舶所有主运送后,货物被侵吞,而无复证明,因而皆要随货登船而航。其后,另有所谓“船舶书记”(Scrivans Giurate)制度应运而生,亦即每一货船,均有类如公证人之船舶书记驻守,在他上船驻守之初,须先经宣誓忠于职守,其任务系将托之货物,一一登载于“船舶帐簿”(Cartulario Dellanave)内,并摘记运送契约之内容。遇托运人请求时,则依“船舶帐簿”所载,制发有关货物之誉本,给与托运人,称为“载货誉本”(Book of lading),此是载货证券之滥觞。但船舶文书处于第三者的地位,象公证人,系由公证之第三人所发给,故仅具“证书”之性质而已。到十三世纪,船长皆由船舶所有人或船舶共有人充当,出现由船长签发的所谓“马赛文书(document of Marseill)单证交付货主,以证明接受了货物,并约定可以在目的港凭以受领货物之证书开始受到重视,到16世纪初渐有取代“船舶帐簿”的趋势。其所以受到重视,是由于此时船长既为船舶所有人或船舶共有人,其本身即为一债务人,由其签发证书并自负责任,故较易被接受,因而这种“证书”已初具载货证券之雏形,不过其作用仍仅限于具受领货物之“证据书”而已。到19世纪,在海上运输中才逐渐承认载货证券可以直接代表货物,认为载货证券具有有价证券之性质,转让载货证券与转让货物具有一样的效力。19世纪中期以后,随着蒸汽机出现,工业革命促进了社会化生产和国际贸易的发展,尤其随着海上运输技术的进步,“定期班轮”的问世,船舶所有人成为海上企业活动主体,船长签发载货证券,而非为其所签发,而系为船舶所有人签发,由是载货证券已步入“船主载货证券时期”。在“船主载货证券时期”所制订的海商法,全体构造系以船舶所有人为中心,从事海上企业活动者,舍船舶所有人而外,再无他人,“证券人责任”实即“船舶所有人责任”,故基于航海政策之需要,亦仅船舶所有人所主张责任限制。在此一时期,不问船舶所有人有无授权,船长均得本其法定职权,代理船舶所有人签发载货证券。

随着载货证券作为一种有价证券在国际贸易中被广泛使用,出于商业上的需要,货主为取得清洁载货证券向承运人提供保函的做法也流行起来。载货证券以流通为目标,载货证券与货物具有显著分离的倾向,具有更强烈的有价证券色彩。随着海运和国际贸易的发展,载货证券不仅是运输合同,货物的证明,而且成为有价证券,载货证券与船舶间的关系日益淡薄了。随后,企业型态演化,“船舶承租人”、“定期雇船人”陆续投入海上企业活动,同时,签发载货证券也由船长转交承运人的代理人。现在又出现了短式提单(Shot Form)和利用电子计算机处理

(EIO)载货证券,均使载货证券成为表彰运送契约上权利之有价证券,而跨进“运送人载货证券时期”。在“运送人载货证券时期”载货证券几已代替运送契约,而成为运送契约的证明并且成为表彰货物所有权之有价证券。权利已与证券结成一体,财产证券化,权利之发生须作成证券,权利之移转须交付证券,而权利之行使亦须提示证券。

总之,在“船主载货证券时期”海商法结构体系是以船舶所有人为中心。而到“运输人载货证券时期”海商法结构体系则转到以表彰运送契约上权利之有价证券为核心了。

其三,说到底载货证券是海商法的核心,最主要根据还是由载货证券本身之法律属性所决定。有价证券有“债权有价证券”与“物权有价证券”之分。而载货证券则兼有此二种证券之效力。载货证券记载运送债权关系,载货证券持有人得据以请求交付运送货物,是为债权之效力,就此效力而言,载货证券乃为债权有价证券。又载货证券代表运送物所有权,其载货证券之交付,与运送物之交付,有同一之效力,是为物权之效力,就此效力而言,载货证券乃为物权有价证券。因此,在采用“运送人载货证券”制度下,载货证券因不同法律主体而发挥不同的用途与作用:件货运送契约为诺成契约,只须双方意思表示一致,契约即为成立。所以装船载货证券之发行,可以确认运送行为业已开始,承运人可利用载货证券保护本身利益;托运人可把载货证券视为证明货物已为承运人接管或货物已装上船的收据;载货证券持有人可凭载货证券提取单上所列货物;进出口商可利用载货证券周转资金;银行可凭载货证券进行抵押贷款;保险公司可承保载货证券所列货物可能发生的风险;运输行则可受货物关系人委托代办货物交接手续以取得载货证券或凭载货证券代为提取货物。载货证券诸如此类不同用途与作用充分体现了载货证券用以表彰运送契约上权利之有价证券而成为海商法的核心了。

载货证券不仅规范了海上运输各当事人间的法律关系止于双方责任和具体权利义务,而且还外延派生决定了一系列海上运输特殊的法律关系、海上运输中特殊的风险,通过长期的航海实践,形成了一系列限制、分担这些风险的特殊赔偿法律制度,如海上救助、共同海损、海上保险、船舶碰撞、船舶所有人责任限制等海上风险所产生的权利和义务。而要解决这些法律冲突的法律适用,莫不殊途同归渊源于作为海商法以船舶的商业使用为中心内容而形成核心的载货证券之规范了。

## 二、台湾海商法与其民法的相互渗透和交叉运作

台湾海商法与其民法互相渗透和交叉运作是台湾海商法又一特色。民法作为调整社会商品经济关系的基本法,它的发展与社会经济的发展有不可分割的联系。但是,民法是千千万万种商品货币关系的抽象化的法律表现,所以它只能规范一般的商品货币经济活动,而成为商品货币经济活动普遍的、一般的、原则的规定。而商事法规则是民法原则在具体领域中的渗透与体现,是民法规范在某些领域经济活动中的具体化,因而商事法所规定者,则为特殊领域的经济活动和技术性的规定。民法和商事法之间的关系,是普通法与特别法的关系,是基本法和起补充作用的单行法规之间的关系。台湾采“民商合一”的立法制度,因此,商事法对民法关系,系处于特别法之地位。海商法与民法的关系,也是特别法与基本法的关系。但是,一般商事法主要是从债权方面对法律行为作出规范,唯独海商法不仅有关债权的规范,也有不少有关物权的规范,这就决定了台湾海商法与其民法的关系比之一般商事法,更加错综复杂,形成互相渗透和交叉运作的特色。

台湾海商法与其民法互相渗透,主要表现在以下几个方面:

(一)民法基本规定适用于海商法。构成民法最基本内容的民事权利主体制度、所有权制度、债权制度(包括契约)以及由此三大基本内容中概括派生出来有共同性质的法律行为、意思表示、代理、无效与撤销、期日与期间、消灭时效以及权利滥用之禁止等等属于民法总则的规定,均应适用于海商法。在民法分则部分,如民法规定所有权制度是对从事商品货币经济活动等等价交换界定条件的一般规定,凡是商品货币以及它们的转化形式(证券等)的交易都不过是所有权的让渡与取得。相应地台湾海商法第6条关于船舶之动产性规定,就明文规定适用民法有关条文:“船舶除本法有特别规定外,适用民法关于动产之规定”。又如海商法第84条关于雇船契约之物权效力之规定,就是适用民法第425条“出租人于租赁交付后,纵将其所有权让与第三人,其租赁契约,对于受让人,仍继续存在”的有力证明。民法的债权制度是关于流通领域的商品交换活动公平交易条件的一般规定,相应地,海商法中有关规范载货证券的发给、转让、担保、证明以及付款和交货等都是债权制度的具体化。

(二)海商法无规定者准用民法之规定。载货证券虽是海商法的核心,但台湾海商法却对载货证券的法律性质和法律特征没有作出明文规定,只于第97条关于载货证券之发给,作出如下的规定:“运送人或船长于货物装载后,因托运人之请求,应发给载货证券。”果如是,载货证券所表彰之权利,兼有债权及物权二者要如何应用呢?载货证券记载运送债权关系,载货证券持有人得据以请求交付运送物,为债权之效力。又载货证券代表运送物所有权,载货证券之交付与运送物之交付,有同一效力,为物权之效力。这就是说,载货证券兼具债权有价证券与物权有价证券两种性质。可是,关系人运用此等权利却缺明文依据,出路在于采用海商法无规定者准用民法规定的办法解决之。海商法第104条关于民法提单规定之准用,作如下规定:“民法第627条至630条关于提单之规定,于载货证券准用之。”据此,载货证券具有换取或缴还证券之性质运送货物,经发给载货证券者,货物之交付,凭载货证券为之,即使为实际之收货人,如不将载货证券提出交还,依海商法第104条准用民法第630条规定,仍不得请求交付运送物。同样,主张载货证券之文义证券权利,则依海商法第104条准用民法第627条规定:“提单填发后,运送人与提单持有人之间,关于运送事项,依其提单之记载”。此乃法律为保护善意之载货证券持有人及奖励流通起见,使善意之载货证券持有人,对于运送之权利,悉依载货证券记载之文义决定之,其载货证券上之记载,纵与运送契约之内容不符,仍以载货证券记载之文义为准;主张载货证券背书之效力,则依海商法第104条准用民法第628条规定,纵为记名式,仍得以背书移转于他人,具有“法定指示式”之性质。此乃在谋交易上之灵活。使记名式载货证券视同指示式载货证券,均得以背书转让(有禁止背书之记载者除外);主张载货证券之物权证券之效力,则依海商法第104条准用民法第629条规定:“交付提单于有受领物品权利之人时,其交付就物品所有权移转之关系,与物品之交付,有同一之效力。”由此可知,载货证券乃表彰运送货物之所有权,必须移转载货证券,然后其所有权始行移转。这些均是海商法无规定者准用民法规定之典型例子。

(三)海商法补充民法之规定。海商法关于运送契约的规定(海商法第81条至131条)对于民法关于指示证券及无记名证券(民法第710条至728条)与运送营业(民法第622条至第638条)均分别加以补充规定。例如,其中关于提单具有请求交付运送物之用途问题。民法第630条对提单之缴回证券性只作一般性规定:“收货人请求交付运送物时,应将提单交还。”但是,依照国际海运惯例提单有正本(Original)和副本(Non-negotiable Copy)之分。而且正本提单按照习惯签发一式二份或三份(目前以三分为普遍),并在提单正面注明签发份数。这是为

了。在提单传递中万一发生遗失时,可以另一张正本应用。但一份正本提货后,其余各份均告失效。副本提单承运人不签署,份数根据托运人和船方实际需要而定。民法只规定要凭提单交付货物,而未规定数份提单如何交付货物。海商法则分别情况,应视运送人发行载货证券份数以及是否在目的港请求交付而作不同的特别规定。其在目的港请求交付货物之人,依海商法 102 条规定:“载货证券有数份者,在货物目的港请求交付货物之人,纵使持有载货证券一份,运送人或船长不得拒绝交付。”如非在目的港请求交付货物者,则应依同条后段规定:“不在货物目的港时,运送人或船长非接受载货证券之全数,不得为货物之交付。”至于载货证券之持有人有二人以上者,若同时请求交付货物时,运送人或船长应即将货物按照第 94 条之规定寄存,并通知曾为请求之各持有人;若运送人或船长已依第 102 条第一项之规定,交付货物之一部后,则依同条第二项后段规定,运送人或船长对他持有人交付货物者,对其剩余之部份,亦应按照第 94 条之规定寄存并通知曾为请求之各持有人。更有者,海商法对载货证券之先后请求,亦于第 103 条设有详细之规定,即当载货证券之持有人有二人以上时,其中一人先于他持有人受领货物之交付时,他持有人之载货证券失其效力。载货证券之持有人有二人以上,而运送人或船长尚未交付货物者,其持有先受发送或交付之证券者,得先于他持有人行使其权利。由此可见海商法在特有领域更加具体地补充民法规定之一斑矣!

(四)海商法变更民法的规定。海商法关于短期消灭时效之规定,对于民法上一般请求权消灭时效予以变更。台湾民法第 125 条对于债权之请求权,一般消灭时效规定其期限为 15 年;第 126 条规定五年短期消灭时效和第 127 条规定二年短期消灭时效期间。而海商法第 30 条关于船舶优先权之消灭则变更为法定有优先受偿之权的优先权,因船舶离去债权发生地而消灭,即使嗣后该船再航经此地,亦无复行该优先权之余地。有的请求权只有一年或六个月不等的规定,这些消灭时效的时间都变更了民法原来的规定而来得更短。

台湾海商法与其民法交叉运作,可从以下两点说明之:

(一)海商法先于民法而适用,而海商法无规定时,又要适用民法。海商法为特别法,依特别法先于普通法适用之原则,凡关于调整海上运输关系的事项,应先于民法上运送营业之规定,但海商法对载货证券的背书效力无明文规定则要适用民法第 628 条关于提单之背书性规定。再如船舶抵押权设定问题,海商法关于船舶抵押权的规定,是根据民法关于采取抵押方式担保债权之规定而设定的。但当时立法者尚未认定动产可为抵押物(台湾于 1963 年才公布《动产担保交易法》),一般应以不动产为抵押之标的物。法律规定可以船舶为抵押算是特例。相应台湾海商法首先在第 6 条规定船舶之动产性“船舶除本法有特别规定外,适用民法关于动产之规定。”又参照民法第 758 条物权之登记生效要件的规定“不动产物权依法律行为而取得、设定、丧失及变更者,非经登记,不生效力”。相应地海商法第 9 条关于移转登记之效力规定:“船舶所有权之移转,非经登记,不得对抗第三人。”但是,有关抵押权中诸如抵押权之担保范围、抵押权效力及于标的物之范围(从物及从权利、天然孳息)抵押权之保全等等海商法并无规定,则要适用民法相关之规定。

(二)海商法规范的条文效力优于民法的效力。民法第 488 条关于雇佣关系之消灭规定:“雇佣定有期限者,至雇佣于期限届满时消灭。”海商法第 38 条关于船长解职之限制规定:“船长在航行中纵其雇用期限已满,亦不得自行解除或中止其职务。”海商法该项规定旨在保证航行安全和促进商品流通而作出特殊的规定,较之民法的规定,则显然有其优越的效力。再如海商法关于载货证券因背书所发生权利移转之效力,与民法一般债权让与相比较,也显属较强。

盖一般债权之让与,依民法第 299 条第一项规定:“债务人于受通知时,所得对抗让与人之事由,皆得以之对抗受让人。”而依背书转让载货证券,根据海商法第 104 条准用民法第 627 条规定结果,运送人与载货证券持有人间,关于运送事项,依载货证券之记载,亦即不得对抗善意之被背书人,二者效力显属不同。

### 三、台湾海商法的国际化走向

载货证券涉及承运人和托运人的权利义务,但是,载货证券是由承运人单方面制订的,托运人一般不能改动。因此,如何规定承运人责任,保护托运人的利益呢?对此,承运人与托运人之间即船主与货主之间存在着激烈的争论。为了确立双方各自的权利义务,尤其限定承运人的责任,协调各国法律对此问题的规定,国际上先后缔结了三个有关调整海上货物运输的国际公约:一是《1924 年统一提单的若干法律规则国际公约》(简称《海牙规则》),1931 年生效,现有 87 个缔约国;二是《1968 年修改统一提单的若干法律规则的国际公约议定书》(简称《维斯比规则》),1977 年生效,现有 23 个缔约国;三是《1978 年联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》),现有 20 个缔约国,1992 年 11 月生效。

《海牙规则》(Hague Rules)同过去契约条款完全由船方任意规定,货方的利益完全失去保障的情况对比,主要成就在于限制了承运人单方面任意规定免责条款的自由,而确定了他的最低责任,规定他同托运人可以协商另订条款,但只可加重而不可减少或免除他的这些最低责任。这种规定有一定的积极意义。但是,由于参加制定《海牙规则》的主要是代表船主利益的海运大国,所以《海牙规则》的许多规定仍然明显地袒护船方利益,如承运人的免责事项就有 17 项之多,因此,代表货主利益的国家和海运业不发达国家一直表示不满,强烈要求修改该规则。

《维斯比规则》(Visby Rules)是二战后,随着国际经济贸易和海运事业的发展 and 近年来世界运输技术的发展,集装箱运输和托盘运输在国际航运中所产生的深刻影响,还由于《海牙规则》存在的问题日益显露,广大发展中国家要求修改《海牙规则》的呼声更加激烈,迫于这种形势的压力,来自英国和北欧一些海运业发达国家,提出修改方案并签订了《修改海牙规则的议定书》,该规则对《海牙规则》只是作了枝节性的修补,主要提高了承运人对货物赔偿的最高金额,明确了集装箱和托盘运输中计算货物最高赔偿责任的数量单位。

《汉堡规则》(Hamburg Rules)同《海牙规则》相比,《汉堡规则》的内容在较大程度上加重了承运人的责任,保护了货方的利益;除了对承运人的责任期间、赔偿责任、责任限制等作了重大调整和修改之外,还把《海牙规则》中袒护承运人利益的免责条款予以废除。

台湾海商法于 1962 年修正时,系参照 1936 年美国《海上货物运送条例》加以修正增订。而 1936 年美国《海上货物运送条例》共有二章,其第一章共有八节,而第一节至第七节实即 1924 年《海牙规则》第 1 条至第 7 条的翻版。然而 1924 年《海牙规则》已为 1968 年修正议定书所修正,更有 1978 年《汉堡规则》的问世。台湾海商法自 1962 年 7 月修正迄今已逾 30 多年,在此期间国际海商海运实况已有诸多变化,海洋法律思想也有很大演进。因此,就整体来讲台湾海商法已落后于现实,需要大刀阔斧地修改才能适应实际需要。其中,尤以素称为海商法核心部分的第五章第一节“货物运送”部分应修之处甚多。其一,运送人之特定问题。这个问题牵涉到载货证券主体的界定问题。按规定载货证券应由运送人签名。若未经其人签名,则其要式尚未完成,不生载货证券应有之效力。但是,台湾海商法对此载货证券首要问题即运送人的特定问题,并未作出定义式规范,依海商法第五条适用民法第 622 条规定:“称运送人者,谓以运送物品或

旅客为营业,而受运费之人。”可是,这个定义应用到实际也会产生难于辨认具体运送人问题。在实践中可以接受运费之人,也就是在载货证券上签名者,可以是(1)船舶所有人、(2)佣船人,又可分之三:①光船租赁人(Baseboat c/p or Demise c/p);②定时佣船人(Time c/p);③定航佣船人(Voyage c/p)、(3)再佣船人、(4)船长、(5)运送人之代理人、(6)实际运送人(如多式联运,往往没在载货证券上签名者),尤其载货证券系由船长签发时,谁是运送人难以辨认。再者,运送人是否仅指契约运送人还是包括实际运送人呢?亦属疑问。由于运送人之特定问题难于解决,导致出现另二个难题:一是托运人、收货人或载货证券持有人对于“实际运送人”有无损害赔偿请求权?究应依债务不履行之法律关系请求?抑应依侵权行为之法律关系请求?也属疑问;二是牵涉到船舶所有人主张责任限制时,其适用范围是否也可扩广到实际运送人主张责任限制呢?其实,不仅台湾海商法对运送人之特定问题未作出定义式规范而引起纷争,即使《海牙规则》第一条(a)项对“承运人”也只作出如下涵义:“承运人包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。”照样发生辨认承运人不易的问题。《汉堡规则》则提供一个解决办法。它为彻底杜绝此类争议,于第15条第1项款将“运送人之姓名及主要营业所”(the name and principal place of business of the carrier)列为应载明事项并于第14条第2项规定“载货证券得由运送人所授权之人签发。由承载货物船舶之船长所签发之载货证券,视为代表运送人所签发。”就可杜绝此项纷争。其二,责任限制问题。所谓船舶所有人责任限制,是指船舶所有人所雇佣的海上经营履行辅助人员,因侵权行为所加给第三人的损害,或因违反契约所生之债,船舶所有人仅负财产有限责任而言。这种制度虽然使受害者不能得到全额补偿,但却能使债权人对其全部债权之不确定性化为部份补偿的确定性。所以,对债权人来说未始不是一项保证。对于船舶所有人限制责任的制度,世界上不同国家和地区立法可分为六种:①委付主义;②执行主义;③金额主义;④船价主义;⑤选择主义;⑥并用主义。台湾海商法对船舶所有人责任限制则采以船价主义为主的并用主义。船舶所有人依海商法第21条第一项规定:“船舶所有人,对下列事项所负责任,以本次航行之船舶价值、运费及其他附属费为限,船舶所有人不提供船舶价值而委弃其船舶者,亦同。”可就提供船价或委弃船舶二者择一而行。如此规定,还会出现因事故发生时间不同,赔偿限额亦有不同,还是处于不确定性的情况。远不如英国及国际公约皆采金额主义,以船舶吨位为计算单位,使债务人或受害者有较明确的赔偿金额与保障为妥。同时第114条第二项关于不负责任之事由规定:“除货物之性质、价值于装载前,已经托运人声明并注明于载货证券外,运送人或船舶所有人对于货物之毁损灭失,其赔偿责任,以每件不超过三千元为限。”也已不切合实际需要币值了。而且,现今海运已时兴用货柜运输,若还以一货柜作为一件计也已显失公平。其三,适用期间问题,按《海牙规则》第1条第五款规定:“货物运送,包括自货物装载上船至货物自船舶卸载之期间。”因而海牙规则适用之期间,始于装船时,止于卸船时。但是,近年来货物装卸作业方法日新月异,其具体之时点,并不一定以货物之装卸为准,例如石油及天然瓦斯等货物之运送,如果仍以“钩至钩”之原则为准,认在此期间内,才有规则的适用,则其装卸时点,却无从把握了。其四,时效期间问题。收货人或载货证券持有人对运送人之损害赔偿请求权,其时效期间,条文规定杂乱长短不一,对权益的保护亦嫌畸轻畸重的缺陷。

此外,甲板货物(Deck Cargo)问题,台湾海商法第117条规定:“运送人或船长如将货物装载于甲板上,发生毁损或灭失时,应负赔偿责任。但经托运人之同意或航运种类或商业所许可者,不在此限。”这个规定也已过于简略不足因应海运发展实际需要,如近年集(下转75页)

关主管机关正式盖章即为生效,就可在协议另一方法院或其他主管机关使用,无需所谓的“验证”。

(十)关于争议的解决问题:有关解释和执行协议所产生的争议,协议双方均应通过协商途径加以解决。

注:

①最高人民法院院长任建新在七届全国人大第四次会议上所作的“最高人民法院工作报告”中提出:“台湾居民在台湾地区的民事行为和依据台湾地区法规所取得的民事权利,如果不违反中华人民共和国法律的基本原则,不损害社会公共利益,可以承认其效力。”“对台湾地区法院的民事判决,也将根据这一原则,分别不同情况,具体解决承认其效力问题。”参见《中华人民共和国最高人民法院公报》1991年第2期,第48页。

②参见《法学评论》1992年第2期,第43页。

③《两岸公证书使用查证协议》中规定,公证书以外的其他文书的查证事宜,可由大陆海峡两岸关系协会与台湾海峡交流基金会进行个案协商并予以协助。参见《台湾法研究参考资料》1993年第5期,第35页。

④最高人民法院院长任建新在七届全国人大第四次会议上所作的“最高人民法院工作报告”中提出:“根据法律的有关规定,高级人民法院经最高人民法院同意,可与台湾省有关方面通过适当途径,妥善解决相互委托代为一定的诉讼行为、送达诉讼文书和执行等问题。”参见《中华人民共和国最高人民法院公报》1991年第2期,第48页。

⑤参见《中国法学》1993年第3期,第101页。

⑥参见董立坤《香港法的理论与实践》,法律出版社1990年版,第436页。

⑦关于公共秩序保留问题,世界上绝大多数多法域国家对此持否定态度。但我国的情况比较特殊,还不可能完全排除公共秩序保留条款的适用。不过,海峡两岸适用该条款时应从严掌握,否则将不利于两岸司法协作的正常开展,不利于保护两岸人民的合法权益。

(特邀责任编辑 郑定)

(上接82页)装箱运输已有重大的发展,已成为海上运送的重要运输工具,集装箱轮的甲板构造已不同于一般货轮,已不问船舱或甲板,均已堆置集装箱,似此情况,又如何理解甲板货呢?又如,有关过失共同海损的“新杰森条款”和使用免责的“喜马拉雅条款”之限度等,台湾海商法对此均未加规范。

总之,台湾海商法虽经1962年变革修订后,向国际化、现代化跨出一大步,但是随着国际海运事业和台湾地区经济的发展,高雄港已跃居世界第三大港,年吞吐量已突破二亿公吨,其海商法已显得“滞后”,台湾社会各界已呼吁要早日通过其“交通部”1991年草拟的《海商法修正草案》,再向国际化跨进一步。

(特邀责任编辑 郑定)