

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國111年9月21日印發

院總第 481 號 委員提案第 28891 號

案由：本院台灣民眾黨黨團，有鑑於海商法現行兼採「事故後船價制」及「船噸制」，但對於船舶所有人之限制責任額度及公式計算與國際趨勢及公約標準落差極大，常發生船舶發生損害賠償責任時所需負擔賠償金額與實際損害金額有其落差，對於受害人之權益保障未為完整，更可能產生現行海商法由外籍船舶享受我國限責法制之利益。爰擬具「海商法第二十一條條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

- 一、參考過去實務上發生之案例，如 2001 年 1 月 14 日發生於墾丁龍坑外海的阿瑪斯號（Amorgos）擱淺移除案。本案普受各界詬病之處為殘骸移除國際標所需費用達 430 萬美元，然船舶所有人依我國海商法主張責任限制為 246 萬美元，我國政府必須支出 180 餘萬美元之差額。另近期也發生台灣籍「巨龍號」雜貨輪 2018 年 12 月 16 日凌晨行經屏東縣滿州鄉外海，因船員有航行上過失而偏離航道擱淺，貨輪公司直到隔年 7 月間才移除船體，期間造成 377 平方公尺海底硬珊瑚礁毀損，管理單位墾丁國家公園管理處求償新臺幣 579 萬 1,851 元，雖判決認定墾管處在新臺幣 315 萬 7,078 元內有理由，但因海商法規定賠償金額上限，被告公司僅需判賠新臺幣 65 萬 2,967 元，兩者相差高達 250 萬元，等同於珊瑚所需復育費用差額，由全民負擔。從上述兩案來看，現行計算基準實有檢討之必要，以完整保障受害人。
- 二、綜上，考量時代變遷、科技提升及海洋環境保護意識的提升，參酌現行公式基準及相關國際公約之標準，適當調高。另，考量我國船舶多以小船為主，為避免我國籍小船營運上之衝擊，爰授權航政主管機關另訂限制責任額度之標準。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

張其祿 高虹安 邱臣遠

蔡壁如 賴香伶

海商法第二十一條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第二十一條 船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：</p> <p>一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。</p> <p>二、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。</p> <p>三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。</p> <p>四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。</p> <p>第一項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。</p> <p>第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：</p> <p>一、對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權<u>一六二</u>計算單位，計算其數額。</p> <p>二、對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權<u>三二四</u>計算單</p>	<p>第二十一條 船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：</p> <p>一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。</p> <p>二、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。</p> <p>三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。</p> <p>四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。</p> <p>前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。</p> <p>第一項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。</p> <p>第一項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：</p> <p>一、對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權<u>五四</u>計算單位，計算其數額。</p> <p>二、對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權<u>一六二</u>計算單</p>	<p>一、鑒於我國於 88 年修正通過之海商法第二十一條及第二十三條，其精神兼採「事故後船價」及「低額船噸制」，並取其高者為限責賠償額度。然而國際上已放棄「兼採船價及船噸制」，改採與 20 世紀以後所單採之船噸制。雖我國目前在船噸制上參採上有參考國際海事組織（IMO）之計算方式，並設有一定計算標準，然而，現行有關特別提存權（SDR）之數額上獨步全球，相較國際公約來看，1957 年海船所有人責任限制公約、1976 年海事求償責任限制公約（LLMC_1976）、LLMC_1996 及 LLMC_2012，在 SDR 的設定上皆高出我國現行法規數倍，若以數據來看，依各公約計算其限責額，僅達 1957 年公約的 78%，或僅達 LLMC_1976 的 16%～53%，或僅達 LLMC_1996 的 3%～22%，更僅達 LLMC_2012 的 2%～15%。從上可得知，隨著科技與海洋保護意識的逐步成熟，國際社會普遍對於船舶所有人應負擔更高的限制責任額度有高度共識，但我國現行制度卻與國際脫鉤，恐不利保障我國海域環境及相對受害人之權益，甚至有現行海商法由外籍船舶享受我國限責法制之利益。從實務上來看，過去，比較受矚</p>

位計算其數額。

三、前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權四八六計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權三二四計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。

四、船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算，但船舶屬小船者，由航政主管機關另訂標準。

位計算其數額。

三、前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。

四、船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算。

目的船舶所有人責任限制案件為 2001 年 1 月 14 日發生於墾丁龍坑外海的阿瑪斯號（Amorgos）擱淺移除案。本案普受各界詬病之處為殘骸移除國際標所需費用達 430 萬美元，然船舶所有人依我國海商法主張責任限制為 246 萬美元，我國政府必須支出 180 餘萬美元之差額。

二、綜上，配合時代變遷並斟酌國際公約之修正及我國航運情況為額度之修正適度調整實有必要，爰參採現行特別提款權（SDR）為 54/108/162 之倍率，提高為 162/324/486，以期水平能跟上國際線額標準。

三、考量我國現行船舶小噸位數船隻佔船總數大宗，若將船舶所有人責任限額提高，因 P&I 責任保險多以大型船舶為承保對象，若發生本法所規定事故具有賠償責任，恐導致其無力負擔，鑒於現行本法第三條已將船舶法所稱之小船除因發生碰撞事故排除本法適用，為避免造成此級距以下船舶營運上之衝擊，爰於第四項第四款增訂後段，授權主管機關訂定低噸位之限責標準，以為因應。

立法院第 10 屆第 6 會期第 1 次會議議案關係文書