交通部　公告　　中華民國 114 年 7 月 25 日
交航（一）字第 1149800242 號

主　　旨：預告修正「海商法」部分條文草案。

依　　據：行政院秘書長 112 年 10 月 23 日院臺規長字第 1125021127 號函。

公告事項：

一、修正機關：交通部。

二、「海商法」部分條文修正草案總說明及條文對照表如附件。本案另載於本部全球資訊網站（https://www.motc.gov.tw）之「政策、法規與研究-法規即時檢索-草案預告區」網頁及「公共政策網路參與平臺-眾開講」網頁（https://join.gov.tw/policies/）。

三、對於本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登網站隔日起 60 日內向本部航港局陳述意見或洽詢：

（一）承辦單位：交通部航港局

（二）地址：臺北市大安區和平東路 3 段 1 巷 1 號

（三）聯絡人：王科長

（四）電話：（02）8978-2804

（五）傳真：（02）2705-5803

（六）電子郵件：hwang@motcmpb.gov.tw

海商法部分條文修正草案總說明

海商法(以下簡稱本法)於十八年十二月三十日制定公布，並自二十年一月一日施行，歷經五十一年、八十八年、八十九年及九十八年四次修正，其中八十九年修正係漏字補正、九十八年修正係因應民法禁治產宣告修正為監護宣告，距八十八年之大幅修正，迄今已逾二十五年，期間關於海商事件之國際公約及國際規則締結及修正有之，為因應國際趨勢及實務所需，確有修正之必要。

本次部分條文修正係調整責任限額賠償數額，並為釐明海商民事關係責任、尊重以船舶之全部或一部供運送為目的貨物運送契約當事人私法自治、保障交易安全、提升海商案件求償效率、配合我國已訂有涉外準據法之相關規範，及簡政便民之目的，以期有利我國航運之發展，擬具本法部分條文修正草案，共計修正三十一條，其修正要點如下：

一、 本法之立法目的。(修正條文第一條)

二、 本法用詞定義。(修正條文第二條)

三、 增訂設置海商專業法庭規定。(修正條文第五條之一)

四、 刪除船舶所有權或應有部分讓與之物權契約以行政機關蓋印證明為生效要件。(修正條文第八條)

五、 刪除船舶所有人責任限制數額之船價制，修正船舶所有人所負之限制責任範圍，並調整金額制責任限制數額之計算方式。(修正條文第二十一條、第二十三條)

六、 定明公務機關基於航道安全或海洋環境保護目的代船舶所有人打撈移除拆毀船舶或使之無害所生之費用，不適用責任限制。(修正條文第二十二條)

七、 增訂海事優先權之實行方法，及實行時相關司法文書得向船長送達規定。(修正條文第二十四條)

八、 尊重以船舶之全部或一部供運送為目的貨物運送契約之契約自由原則。(修正條文第三十八條)

九、 增訂運送人對未經受領貨物之處理方式及可寄存貨物之處所。(修正條文第五十一條)

十、 增訂運送人與託運人貨物裝載得約定發給海運單或其他運送單證。

（修正條文第五十三條）

十一、 增列載貨證券應記載事項及海運單記載得準用之規定。(修正條文第五十四條)

十二、 增列交運貨物重量為託運人應通知運送人之事項內容，並修正運送人不得以託運人應負賠償責任之事由對抗善意載貨證券持有人。(修正條文第五十五條)

十三、 增訂於損害賠償請求權人行使賠償請求權後，運送人或船舶所有人得向其可追償之人請求之效期及其屬性。(修正條文第五十六條)

十四、 增訂對於具易燃性、易爆性或危險性貨物，託運人應提供資訊。(修正條文第六十四條)

十五、 增訂運送人或船舶所有人免責事由。(修正條文第六十九條)

十六、 增列得主張抗辯及責任限制之主體。(修正條文第七十六條)

十七、 刪除載貨證券所生涉外民事法律關係之準據法規定。(修正條文第七十七條)

十八、 修正因貨物運送所生爭議之管轄法院規定。(修正條文第七十八條)

十九、 刪除於我國領海內水港口河道內碰撞者，法院得扣押加害船舶之規定。(修正條文第一百條)

海商法部分條文修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第一條 為維護海上航運當事人權益，促進航運發展，特制定本法。	第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。	一、增訂本法之立法目的。 二、配合第二條增訂本法用詞定義，現行條文船舶之定義移列修正條文第二條第一款，爰予刪除。
第二條 本法用詞，定義如下： 一、船舶：指在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。 二、載貨證券：指運送人或船長應託運人請求所簽發之運送單證，為海上貨物運送契約與裝載貨物之證明，及表彰貨物所有權憑以受領貨物之有價證券。 三、海運單：指運送人與託運人約定簽發之運送單證，為海上貨物運送契約及接收裝載貨物之證明。 四、共同海損：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。 五、海上保險：指因海	第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。 第二條 本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。 第一百十條 稱共同海損者，謂在船舶航程期間，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。 第一百四十二條 海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。	一、本條新增。 二、本法所用名詞之定義。 三、將現行條文第一條船舶之定義移列為第一款。 四、運送人或船長於裝載貨物後，因託運人請求簽發之載貨證券，具有收受貨物之收據、運送契約之證明及表彰貨物所有權並憑以受領貨物功能，且因具物權證券性而能迅速處分貨物，得以完成國際貿易之買賣，爰參酌一九二四年統一某些載貨證券規則國際公約（International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading 1924，以下簡稱海牙規則）、一九六八年統一某些載貨證券

上一切事變及災害對於財產權益所生毀損滅失及費用負賠償責任之保險。 六、委付：指海上保險之被保險人移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。		規則國際公約之修正議定書(Protocol to Amend the International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading 1968，以下簡稱海牙威士比規則)及一九七八年聯合國海上貨物運送公約（United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978，以下簡稱漢堡規則)有關發給載貨證券之規定，增訂第二款。 五、海運單為航運實務上行之有年之一種運送單證，與具有物權證券性之載貨證券不同，無法以背書及交付證券方式處分貨物，受貨人請求交付貨物時，亦無須繳回該單證，僅為海上貨物運送契約及接收裝載貨物之證明，爰參照英國一九九二年海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act 1992)第一條第三項就海運單之定義：「非為載貨證券，但

		符合以下要求之單證：(A)包括或證明海上貨物運送契約的貨物收據；並(B)明確依據上述契約運送人應將貨物交付與特定人。」，增訂第三款。 六、將現行條文第一百十條有關共同海損之定義移列為第四款。 七、參酌現行條文第一百二十六條、第一百二十九條及保險法第八十三條規定，增訂第五款海上保險之定義。 八、將現行條文第一百四十二條有關委付之定義移列為第六款。 九、為避免船舶所有人以外之僱用人雇用之船長及海員不能適用第二十一條之限責抗辯，爰刪除現行條文第二條規定，船長及海員之定義回歸船員法規定。
第三條　下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定： 一、船舶法所稱之小船。 二、軍事建制之艦艇。 三、專用於公務之船舶。	第三條　下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定： 一、船舶法所稱之小船。 二、軍事建制之艦艇。 三、專用於公務之船舶。	一、配合現行條文第一條移列修正條文第二條第一款，爰第四款配合酌作文字修正。 二、其餘款次未修正。

四、第二條第一款規定以外之其他船舶。	四、第一條規定以外之其他船舶。	
第五條之一　各級法院應視其管轄區域內海商事件發生之類型、頻率等情狀，由法官會議議決設置海商專業法庭，指定具有海商相關知識或審判經驗之法官審理海商訴訟及非訟事件。		一、本條新增。 二、按地方法院、高等法院必要時得設專業法庭，為法院組織法第十四條後段及第三十六條中段所明定。基於海商事件之專業性、特殊性、國際性，及航運實務法律關係之高度複雜性，為提昇各級法院海商案件審判專業內涵，透過設置海商專業法庭，由具海商相關專業知識或審判經驗之法官審理海商之訴訟及非訟事件，反覆審理海商案件累積經驗，有助於裁判品質、效率及可預測性，俾以積極保障涉訟當事人之實體權利及程序權，庶免耗費不必要之勞力、時間及費用，洵有設置海商專業法庭之需求性及必要性。參酌證券交易法第一百八十一條之一、營造業法第六十七條之一、銀行法第一百三十八條之一、信用合作社法第四十九條之二、金融控股公司法第六十八條之一、票券金融

		管理法第七十二條之一、信託業法第六十一條之一、保險法第一百七十四條之一、證券投資人及期貨交易人保護法第二十八條之一、證券投資信託及顧問法第一百二十條、商標法第七十九條、專利法第一百零三條第一項、著作權法第一百十五條之二第一項、積體電路電路布局保護法第三十四條、營業秘密法第十四條第一項、消費者保護法第四十八條第一項、醫療法第八十三條、納稅者權利保護法第十八條第一項、國家安全法第十九條、少年事件處理法第五條、家事事件法第二條、少年及家事法院組織法第二條、第三條、第八條、行政法院組織法第九條第一項、公職人員選舉罷免法第一百二十七條第一項、總統副總統選舉罷免法第一百十一條第一項、原住民族基本法第三十條第二項、勞資爭議處理法第六條第二項、勞動事件法第四條、商

		業事件審理法第二條、智慧財產及商業法院組織法第九條第一項、智慧財產案件審理法第三條、國民法官法第五條第六項等法律設置專業法庭之特別規定，本於法官自治之精神，各級法院應視其管轄區域內海商事件發生之類型、頻率等情狀，由法官會議議決設置海商專業法庭，指定具有海商相關知識或審判經驗之法官審理海商訴訟及非訟事件，爰增訂本條規定。
第八條 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面不生效力。	第八條 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。	船舶買賣屬私法行為，書面契約之生效方式應尊重當事人之約定，且國際社會船舶買賣契約亦無須經公證或政府認證之程序，爰刪除本條各款規定。
第二十一條 船舶所有人、施救人，及該二者之受僱人對下列事項所負之責任，得主張責任限制： 一、在船上、操作船舶	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： 一、在船上、操作船舶	一、修正第一項： （一）一九七六年海事求償責任限制公約（Convention on Limitation of Liability for

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。 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。 三、故障、沉沒、擱淺之船舶及船舶上財物、運送物或落海物之打撈、移除、拆毀或使之無害所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。 四、為避免或減輕前三款責任所負之債務。 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。 依前二項得主張責任限制者，其責任保險人就其被保險人得主張責任限制之範圍亦得主張責任限制。 每船對第一項各款所負之責任限制數額，其數額以下列基準計算之： 一、對財物損害之賠償： (一)船舶登記總噸三百以下者，五十萬國際貨幣基金之	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。 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。 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。 四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。 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。 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。 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： 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，特別提款權五四計算單位，計算其數額。	Maritime Claims 1976，以下簡稱海事求償責任限制公約）第一條第一項規定，船舶所有人及施救人併為主張責任限制之主體，且得主張責任限制情形包含救助工作，另參酌日本船舶所有人責任限制法納入受僱人亦得為主張責任限制之主體，我國現行司法實務亦有援引第七十六條同一法理承認受僱人為主張責任限制主體之情形，基於衡平性考量，爰於第一項序文增列施救人及受僱人，並酌作文字修正。 (二)責任限制之數額，現行條文第一項規定係以船價制為主，另輔以第四項之金額制。惟船價制有船舶價值計算困難、易生爭議，且使船舶所有人傾向使用老舊船舶等缺點；金額制則具計算簡便、債權人獲一定保障及可鼓勵船舶所有人汰舊換新

特別提款權(以下簡稱特別提款權)計算單位。 (二)船舶登記總噸逾三百至二千，一百萬特別提款權計算單位；總噸逾二千者，並加計每總噸特別提款權計算單位如下： 1.總噸逾二千至三萬部分，每總噸四百特別提款權計算單位。 2.總噸逾三萬至七萬部分，每總噸三百特別提款權計算單位。 3.總噸逾七萬部分，每總噸二百特別提款權計算單位。 二、對人身傷亡之賠償： (一)船舶登記總噸三百以下者，一百萬特別提款權計算單位。 (二)登記總噸逾三百至二千，二百萬特別提款權計算單位；總噸逾二千者，並加計每總噸特別提款權計算單位如下： 1.總噸逾二千至三萬部分，每總噸八百特別提款權計算單位。	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一六二計算單位計算其數額。 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。	等優點，且較能平衡船、貨雙方權益。爰參考海事求償責任限制公約，修正第一項序文，刪除船價制，並配合刪除現行條文第三項。 (三)現行條文第一項船舶所有人得主張限制責任項目各款之規定，係參酌海事求償責任限制公約精神，爰參考該公約第二條第一項第d款，修正第三款，納入船舶發生故障、沉沒、擱淺，及船舶上財物、運送物或落海物，並將為援救遭海難船舶之作為型態，增列拆毀或使之無害等態樣，以符實需。 (四)參酌海事求償責任限制公約第二條第一項第f款，修正第一項第四款規定，將第一款之限制責任項目納入第四款為避免或減輕所負債務情形。 二、第二項未修正。 三、增訂第三項：依保險法第九十四條第二項、海洋污染防治法

2.總噸逾三萬至七萬部分，每總噸六百特別提款權計算單位。 3.總噸逾七萬部分，每總噸四百特別提款權計算單位。 三、前二款同時發生，應以人身傷亡責任為優先，人身傷亡之責任限制數額不足以全部清償時，其不足額再與財物損害責任，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。 施救人及其受僱人非從任何船舶或於被救助之船舶進行施救者，其責任限制數額依總噸一千五百計算之。		第三十七條規定均有賠償請求權人得直接向保險人請求賠償之規定，並參酌海事求償責任限制公約第一條第六項，責任保險人就其被保險人得主張責任限制之範圍，亦得主張責任限制，爰增訂第三項。 四、修正第四項： (一)現行條文第四項第一款及第二款之金額制責任限額係參考海事求償責任限制公約第六條至第八條規定，考量其責任限額過低、未符現行物價，對受損方權益將造成失衡，該公約一九九六年議定書、二〇一二年議定書已分別調整賠償數額，鑒於驟然採行二〇一二年議定書提高責任限額，將對我國船舶所有人營運造成衝擊，爰採行一九九六年議定書之賠償數額，修正第一款及第二款。 (二)考量修正條文第四項第一款及第二款已明定財物

		及人身之賠償計算單位數額，修正現行條文第四項第三款，刪除計算賠償之單位，並酌作文字修正。另為期明確，茲就第三款舉例如下： <table><tr><td></td><td>限額</td><td>實際</td></tr><tr><td>財物</td><td>900</td><td>1,500</td></tr><tr><td>人身</td><td>1,800</td><td>2,000</td></tr><tr><td colspan="3">人身不足比例分配</td></tr><tr><td>財物</td><td colspan="2">900 ×［(1500 ÷ (1500+200)］</td></tr><tr><td>人身</td><td colspan="2">900 ×［(200 ÷ (1500+200)］</td></tr></table> (三)現行條文第四項第四款係參考海事求償責任限制公約第十五條第二項第b款有關船舶登記總噸三百以下者得由締約國另訂責任限額之規定，明定賠償數額計算之船舶總噸最低基準。茲因修正條文第四項第一款第一目及第二款第一目，已分別納入船舶登記總噸三百以下之賠償限額，爰刪除現行條文第四項第四款。 五、增訂第五項：配合本次增訂施救人得主張責任限制，對於非

		使用船舶或於被救助船舶進行救助，而無從以船舶總噸計算責任限制者，參照海事求償責任限制公約第六條第四項規定，增訂第五項，明定其計算責任限制之總噸。
第二十二條 前條責任限制之規定，於下列情形不適用之： 一、本於船舶所有人<u>或施救人及該二者之受僱人</u>之故意或<u>重大</u>過失所生之債務。 二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。 三、救助報酬及共同海損分擔額。 四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。 五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。 六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。 <u>七、公務機關或商港經營事業機構基於航道安全或海洋環境保護目的，代船舶所有人就故障、沉沒、擱淺之船舶及</u>	第二十二條 前條責任限制之規定，於下列情形不適用之： 一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。 二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。 三、救助報酬及共同海損分擔額。 四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。 五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。 六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。	一、為配合前條第一項修正納入得為主張責任限制抗辯主體之規定，並配合前條第四項提高責任限制數額，爰參酌海事求償責任限制公約第四條修正第一款，所有人或施救人及該二者之受僱人於有重大過失時，不得主張責任限制。 二、我國相關法規中(例如：商港法第十三條、第五十三條、海洋污染防治法第十六條)有為保障公共利益，而課以船舶所有人打撈或移除擱淺、沉沒或故障漂流船舶或清除海洋污染之行政法上義務規定，該等義務倘由公務機關或商港經營事業機構基於航道安全或海洋環境保護目的代船舶所有人為之，如復得以主張責任限制，不僅

船舶上財物、運送物或落海物之打撈、移除、拆毀或使之無害所生之必要費用。		加重國庫負擔，亦不利公共利益，爰增訂第七款，明定為排除適用責任限制之情形，以茲明確。
第二十三條　（刪除）	第二十三條　船舶所有人，如依第二十一條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。 船舶價值之估計，以下列時期之船舶狀態為準： 一、因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。 二、關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。 三、關於貨載之債權或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達貨物之目的港時，或航行中斷地之狀態，如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一	一、本條刪除。 二、配合第二十一條修正，刪除本條船舶價值之規定。

	原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。 四、 關於第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。	
第二十四條 下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權： 一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。 二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。 三、公務機關或商港經營事業機構基於航道安全或海洋環境保護目的，就故障、沉沒、擱淺之船舶及船舶上財物、運送物或落海物代為打撈、移除、拆毀或使之無害所生之必要費用。 四、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。 五、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行	第二十四條 下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權： 一、船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。 二、因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。 三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。 四、因船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。 五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。	一、參酌一九九三年海事優先權及抵押權國際公約(International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993)第十二條第三項規定，締約國得於內國法中規定，公權力機關基於航道安全或環境保護所為清除沉船及擱淺船舶之費用，應在海事優先權擔保之所有其他債權之前，另為避免損及船長及海員等海事勞工之薪資優先受償權，及考量對於因船舶操作直接所致人身傷亡被害人之保護必要，爰配合第二十二條第七款，增訂第一項第三款，現行條文第三款至第五款款次遞移為第四款至第六款，內容未修正。 二、第二項未修正。

為之賠償請求。 六、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。 海事優先權人於其債權已屆清償期而未受清償，得聲請法院拍賣海事優先權之標的。實行海事優先權相關司法文書之送達，得向船長為之。		三、本法八十八年修正時，海事優先權之性質係採擔保物權說，因有第三十二條短期除斥期間規定，期間經過後即消滅；至海事優先權之實行方法，現行法並無明文，爰予以明定。另因船長更容易取得船舶所有人資訊並進行聯繫，爰參酌非訟事件法第七十二條、第七十三條、民法第八百七十三條及德國商法典第六百十九條，增訂第三項海事優先權實行及相關司法文書送達程序規定；另此處之送達為民事訴訟法第一編第四章第二節及非訟事件法第三十一條規定之特別規定，附此說明。
第二十九條 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。 一款中有數債權者，不分先後，比例受償。 第二十四條第一項第四款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發	第二十九條 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。 一款中有數債權者，不分先後，比例受償。 第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發	一、 配合修正條文第二十四條第一項各款海事優先權款次調整，酌作文字修正。 二、 其餘項次未修正。

生應以施救行為完成時為準。 共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。 因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。	生應以施救行為完成時為準。 共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。 因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。	
第三十八條 貨物運送契約為下列二種： 一、以件貨之運送為目的者。 二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。 本節與前項第二款貨物運送契約有關之規定，於契約另有約定者，從其約定。	第三十八條 貨物運送契約為下列二種： 一、以件貨之運送為目的者。 二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。	一、第一項未修正。 二、現行條文第二款之貨物運送契約類型下，司法實務與部分學者有稱為傭船契約，於國際實務均尊重契約自由原則，爰增訂第二項。
第三十九條 （刪除）	第三十九條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。	一、本條刪除。 二、一九九〇年十月二十二日聯合國貿易與發展會議(United Nations Conference on Trade and Development）秘書處報告第十四點，確認國際社會大部分國家多認以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約屬諾成契約，並非書面要式契約，爰刪除本條規定。
第四十條 （刪除）	第四十條 前條運送契約應載明下列事項：	一、本條刪除。 二、配合前條以船舶之

	一、當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。 二、船名及對船舶之說明。 三、貨物之種類及數量。 四、契約之期限或航程事項。 五、運費。	全部或一部供運送為目的之運送契約應作成書面規定之刪除，已無規範應強制記載事項之必要，爰刪除本條規定。
第四十八條 （刪除）	第四十八條　以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。	一、本條刪除。 二、以船舶之全部或一部供運送之貨物運送契約類型，因契約當事人之締結契約條件具對等地位，不涉公共利益之保護及公共政策之執行，爰宜秉持尊重契約自由之精神，運費事項由當事人自行約定之。另修正條文第三十八條第二項就此種契約，已規範契約約定優先適用之原則；又實務上已無現行條文但書規定之國際慣例，爰刪除本條規定。
第五十一條 受貨人受領貨物遲延，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於商港經營事業機構、合法經營之倉庫或其他適當之場所，並通知託運人及受貨人。 受貨人不明或受	第五十一條 受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。 受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，	一、配合航港體制於一百零一年政企分離，現行條文第一項規定「港埠管理機關」，係指商港法所稱「商港經營事業機構」，爰予增訂；另考量現行實務寄存貨物處所之多樣化，增訂貨

貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得以託運人或受貨人之費用，準用前項寄存貨物之規定辦理。受貨人受領貨物遲延，經運送人或船長催告受領，自受催告之日起三十日內不為受領者，視為拒絕受領貨物。 前二項貨物有下列情形之一者，運送人得逕予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額，或以託運人或受貨人之費用，為銷毀等必要之處置： 一、不能寄存於商港經營事業機構、合法經營之倉庫或其他適當之場所。 二、有腐壞之虞。 三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。 四、受貨人不明或拒絕受領，經運送人或船長依第二項規定寄存貨物逾三十日。	運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。 運送人對前二項貨物有下列情形之一者，得聲請法院裁定准予拍賣，於扣除運費或其他相關之必要費用後提存其價金之餘額： 一、不能寄存於倉庫。 二、有腐壞之虞。 三、顯見其價值不足抵償運費及其他相關之必要費用。	物得寄存於其他適合處所之規定。又為明確受貨人受領貨物遲延之情形，及託運人既為貨物運送契約之當事人，即有受通知之必要，且現行條文第二項亦規定應通知託運人，爰修正第一項規定，並酌作文字修正。 二、考量於受貨人不明之情形，即無可依第一項規定以受貨人之費用寄存貨物，爰第二項增訂得併以託運人或受貨人之費用寄存貨物；又受貨人受領貨物遲延，經運送人或船長催告受領逾三十日仍不受領時，視為拒絕受領貨物，避免貨物陷於長期無人受領，法律關係懸而未決之狀態。另依現行法制用語體例，修正本項寄存貨物規定，係準用第一項規定。 三、又貨物之性質易腐敗，不適寄存或貨物之價值不足抵償運費、搬運、裝卸、倉儲、保存等費用時，運送人須於聲請法院裁定准予拍賣後，再行拍賣寄存貨物，緩不濟急，爰參照民

		法第六百五十條第三項，刪除應聲請法院裁定准予拍賣之規定；至無法自行拍賣者，得參照民法債編施行法第二十八條規定：「民法債編所定之拍賣，在拍賣法未公布施行前，得照市價變賣，但應經公證人、警察機關、商業團體或自治機關之證明。」辦理，或由運送人為必要之處置，例如貨物顯無拍賣之價值，則視同廢棄物予以銷毀，爰修正第三項序文。 四、增訂第三項第四款，對於第二項受貨人不明或拒絕受領貨物之情形，經運送人或船長依第二項規定寄存逾三十日，運送人得逕予拍賣，避免因貨物寄存反而需負擔更高成本。
第五十三條　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。<u>但運送人與託運人約定發給海運單或其他運送單證者，從其約定。</u>	第五十三條　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。	因應航運實務除發給載貨證券外，亦使用海運單（Sea Waybill）或其他運送單證之現況，增訂但書規定。
第五十四條　載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名： 一、船舶名稱。	第五十四條　載貨證券，應載明下列各款事項，由運送人或船長簽名： 一、船舶名稱。	一、因應航運實務，及參考德國商法典第五百十五條、日本商法第七百五十八條規

二、運送人及託運人之姓名或名稱。 三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌。 四、裝載港及卸貨港。 五、運費交付。 六、載貨證券之份數。 七、填發之年月日。 前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。 載貨證券依第一項第三款規定記載者，推定運送人依其記載為運送。 海運單之記載，得準用前三項規定。	二、託運人之姓名或名稱。 三、依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌。 四、裝載港及卸貨港。 五、運費交付。 六、載貨證券之份數。 七、填發之年月日。 前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象，疑其不相符合，或無法核對時，運送人或船長得在載貨證券內載明其事由或不予載明。 載貨證券依第一項第三款為記載者，推定運送人依其記載為運送。	定，於第一項第二款增訂運送人之姓名或名稱為證券應載明事項。 二、第二項及第三項未修正。 三、海運單之記載事項，得準用載貨證券之相關規定，爰增訂第四項。
第五十五條 託運人對於交運貨物之名稱、數量或重量，或其包裝之種類、個數及標誌，應向運送人提供正確之通知，其因通知不正確所發生或所致之一切滅失、毀損及費用，由託運人負賠償責任。 運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人	第五十五條 託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切滅失、毀損及費用，由託運人負賠償責任。 運送人不得以前項託運人應負賠償責任之事由，對抗託運人	一、修正第一項。參酌海牙威士比規則第三條第五項規定，將重量納入託運人應正確提供之資料。另現行條文「應向運送人『保證』其正確無訛」，意在敦促託運人應將託運貨物之正確資訊通知運送人；惟查「保證」為民法債編所定契約

以外善意之載貨證券持有人。	以外之載貨證券持有人。	種類之一，該等契約係由債權人與第三人約定於債務人不履行債務時，由締結保證契約之第三人代負履行責任；為避免混淆，爰修正文字。 二、為保障交易安全及善意受讓載貨證券持有人之權益，修正第二項，運送人不得以第一項託運人應負賠償責任之事由對抗善意載貨證券持有人。
第五十六條　貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限： 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人。 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書。 三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人。 四、在收貨證件上註明毀損或滅失。 貨物之全部或一部毀損、滅失或遲到	第五十六條　貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限： 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。 二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。 三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。 四、在收貨證件上註明毀損或滅失者。 貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨	一、依法制體例，刪除第一項各款「者」字。 二、修正第二項： (一)我國法效期屬性之爭論主要在於應採「消滅時效」或「除斥期間」；前者適用於「請求權」，依民法第一百四十七條規定，當事人不得任意延長或縮短；後者適用於「形成權」，為不變期間，不因任何原因而延長。 (二)現行條文第二項一年之期間，國內學者及司法實務有認其屬除斥期間，亦有認為其屬消滅時效者，實務及學說見解不一，

者，對運送人或船舶所有人之賠償請求權，及運送人或船舶所有人於賠償後，對第三人進行追償時，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年間不行使而消滅。但經當事人合意者，該請求權期間得延長之。 前項受賠償請求之人進行追償時，期間已屆滿者，仍得於其與受領權利人賠償協議成立或自收受起訴書狀之日起九十日內為之。	物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。	爰參酌海牙威士比規則第三條 6.規定及參考八十八年修正前第一百條第二項之意旨，明定為請求權消滅時效，及因一年內不行使而消滅，以釐清學說及實務就該效期屬性之爭論，並增訂遲到為賠償原因。 (三)消滅時效雖係為公益而設，本質上自有強行性，然時效之規定，雖屬強行規定，若其他法律有特別規定而允許延長者，自應不在此限，如保險法第五十四條第一項之規定，本條之修正，係考量航運實務之需要及維護海上航運當事人權益，爰增訂當事人得合意延長該期間之規定。 三、參酌海牙威士比規則第三條 6.bis.規定，有關滅失或損害之責任，於訴因發生後，該期間得經當事人同意予以延長，及漢堡規則第二十條第四項規定，被請求賠償之人可於時效期間進行中隨時向

		請求權人提出書面聲明將該期間予以延長。此期間並可再以一次或多次聲明予以延長。並因應航運實務需要，保障運送人或船舶所有人對第三人追償之權利，爰增訂第三項規定。
第六十一條 以件貨運送為目的之運送契約、載貨證券或海運單記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因故意、過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。	第六十一條 以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。	一、配合第五十三條增訂海運單規定，爰修正本條，以件貨運送為目的發給海運單所記載減輕責任條款、條件或約定之情形，亦不生效力。 二、依舉輕以明重之法理，本條規定減輕或免除運送人或船舶所有人貨物毀損、滅失或遲到責任之條款、條件或約定不生效力，本即包含故意之情形，為茲明確，爰修正本條規定。
第六十四條 運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。 貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性者，託運人於交運時應以書面或其他適當方	第六十四條 運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。 運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船	一、第一項未修正。 二、為加強航行安全之維護，參考漢堡規則第十三條第二項及德國商法典第四百八十三條第一項規定，將具易燃性、易爆性或危險性之貨物性質，明定為託運人於交運時應以書面或其他適當方式告知運送人之資訊，

式告知運送人。 運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意載運者，於貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。	舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。	爰增訂第二項。 三、現行條文第二項遞移至第三項，並配合第一項「載運」之用詞，酌作文字修正。
第六十七條 船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，託運人於到達目的港前提取貨物者，應付全部運費。	第六十七條 船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目地港前提取貨物者，應付全部運費。	配合現行法制體例，酌作文字修正，刪除具假設意涵之「如」字；另為與本法其他規定之用語一致，修正目的港之用字。
第六十八條 船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由運送人設法運到目的港時，其運費依下列各款計算之： 一、新運費低於約定之運費者，由託運人減支新運費與約定運費差額之半數。 二、新運費等於約定之運費者，由託運人支付原約定費用。 三、新運費高於約定之運費者，由託運人增支新運費與約定運費差額。	第六十八條 船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目地港時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。 如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。	一、修正第一項目的港之用字，修正理由同第六十七條說明後段；另考量減收運費關係係存在於託運人與運送人間，爰將「船長」修正為「運送人」，並酌作文字修正，以臻明確。 二、為使條文文義更易於理解，合併現行條文第一項及第二項規範內容，明列船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由運送人設法運到目的港時，新運費低於、等於或高於約定運費三種情形時，運費之計算方式，爰增訂第一款至第三款，以茲明確。

第六十九條 因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任： 一、船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。 二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。 三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。 四、天災。 五、戰爭行為。 六、暴動。 七、海盜、恐怖活動或公共敵人之行為。 八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。 九、檢疫限制。 十、罷工、停工、關廠或其他勞動事故。 十一、救助或意圖救助海上人命或財產。 十二、包裝不固。 十三、標誌不足或不符。 十四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅	第六十九條 因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任： 一、船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。 二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。 三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。 四、天災。 五、戰爭行為。 六、暴動。 七、公共敵人之行為。 八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。 九、檢疫限制。 十、罷工或其他勞動事故。 十一、救助或意圖救助海上人命或財產。 十二、包裝不固。 十三、標誌不足或不符。 十四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。 十五、貨物所有人、託	一、因應航運實務，第七款增訂海盜、恐怖活動等事由。 二、勞動事故非僅有由勞工發動者(例如：罷工)，亦有由資方發動者(例如：關廠)，因現行條文第十款規定之體例，未能含括資方發動之情形，爰參照海牙威士比規則第四條第二項第(j)款，增列停工及關廠為免責事由。 三、配合修正條文第七十六條第一項規定將使用人納入適用範圍，修正第十七款。 四、其餘款次未修正。

失。 十五、貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。 十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。 十七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因使用人、代理人或受僱人之過失所致者。	運人或其代理人、代表人之行為或不行為。 十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。 十七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。	
第七十三條 運送人或船長將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約、航運種類或商業習慣所許或貨物裝載於適合甲板運送之貨櫃內者，不在此限。	第七十三條 運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。	參酌海牙威士比規則第一條第ｃ款、漢堡規則第九條第一項，增訂得以甲板裝載之貨櫃運送情形；配合現行法制體例，酌作文字修正，刪除具假設意涵之「如」字。
第七十六條 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，運送人之使用人、代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因使用人、代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。 前項之規定，對商	第七十六條 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。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。 前項之規定，對從	一、為避免產生權利主體錯置之疑慮，修正第一項，刪除「對」字。 二、考量現行無船運送之航運實務，例如海運承攬運送業，以自行運送之地位，於承攬貨物後，交由他人為海運運送之情形甚為普遍，此等情形下，海運承攬運送業雖為海上貨物運送

港區域內，或於內陸貨櫃集散站內輔助運送人履行貨物運送契約，從事裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，準用之。	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。	契約之運送人，實際係由他人，即其使用人輔助完成海上貨物運送契約之履行，爰參酌民法第二百二十四條規定，於第一項增列運送人之使用人亦得主張抗辯及責任限制之規定。 三、考量我國部分商港之區域狹小，不足支應貨櫃集散站之腹地需求，而於港區外有設置內陸貨櫃集散站之情形，然本法之適用範圍未延伸至內陸，為使內陸貨櫃集散站內輔助運送人履行貨物運送契約之獨立輔助人，亦得準用海上運送責任限制規定，以與商港區域內之獨立輔助人權利保護及責任標準一致，爰參考貨櫃集散站經營業管理規則第三條第二款之用詞，修正第二項。
第七十七條　（刪除）	第七十七條　載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律適用法所定應適用法律。但依本法中華民國受貨人或託運人保護	一、本條刪除。 二、載貨證券係因運送契約而發給，但其與運送契約之法律關係截然分立，爰於載貨證券而生之法律關係，其準據法依涉外民事法律適用法

	較優者，應適用本法之規定。	獨立予以決定，並無於本法為特別規定之必要；又現行條文但書規定之立法意旨，雖係基於對國人之保護，然各國海事規範內容有期間長短、賠償金額高低、免責事由、優先受償位次等差異，不惟造成爭訟當事人在何者保護較優之攻防耗費人力、時間及費用，亦難以貫徹保護國人之意旨，學界及實務界迭有刪除之倡議，爰刪除本條規定。
第七十八條　貨物運送因本節規定所生請求損害賠償爭議，損害賠償請求權人得向下列法院起訴： 一、被告之住所或營業所所在地之法院。 二、運送契約訂立地之法院。 三、約定收貨地或約定交貨地之法院。 四、裝貨港或卸貨港之法院。 五、當事人合意管轄之法院，或貨物運送契約、載貨證券或海運單所載之管轄法院。 裝貨港或卸貨港為中華民國港口之載	第七十八條　裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄。 前項載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。 前項規定視為當事人仲裁契約之一部。但當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。	一、現行條文第一項得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄規定，僅以裝貨港或卸貨港在我國港口之載貨證券所生爭議為限，無法解決實務上因貨物運送所生之其他求償爭議管轄問題，爰修正第一項，增加損害賠償請求權人得選擇之管轄法院。 二、修正條文第一項第五款所稱「合意管轄」，包含「排他之合意管轄」與「併存之合意管轄」，即起訴前縱已有合意管轄

貨證券訂有仲裁條款者，因載貨證券所生之爭議，經當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。 前項規定視為當事人仲裁協議之一部。但當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。		法院之約定，除損害賠償請求權人明知或可得而知該約定外，損害賠償請求權人仍得依本項其他款次選擇起訴法院，以保障其程序選擇權。至載貨證券有管轄條款之情形，仍回歸第六十一條規定認定其效力，不影響第一項第五款之合意管轄，附此說明。 三、修正條文第二項，參照漢堡規則第二十二條第三項第 a 款規定，請求權人得自由選擇於裝貨港或卸貨港所在之該國領域內進行仲裁程序，爰本條第二項規定之立法原意應係於仲裁地之約定外，裝貨港或卸貨港為我國時，亦得於我國進行仲裁程序。 四、另運送契約當事人與仲裁當事人未必相同，惟依現行條文規定尚須經由運送契約之雙方當事人合意始得於我國進行仲裁，致減少當事人於我國進行仲裁之機會，爰刪除「契約」文字，並酌作文字修正。另查仲裁法八十七年修正時，將

		仲裁契約一詞，修正為仲裁協議，爰配合修正第三項文字。
第一百條 （刪除）	第一百條 船舶在中華民國領海內水港口河道內碰撞者，法院對於加害之船舶，得扣押之。 碰撞不在中華民國領海內水港口河道內，而被害者為中華民國船舶或國民，法院於加害之船舶進入中華民國領海後，得扣押之。 前兩項被扣押船舶得提供擔保，請求放行。 前項擔保，得由適當之銀行或保險人出具書面保證代之。	一、本條刪除。 二、本法制定時，尚未制定民事訴訟法與強制執行法，現該二法規定完備，本條規範顯與民事訴訟法第七編「保全程序」之假扣押制度，及強制執行法第五章「假扣押假處分之執行」重疊，回歸民事訴訟法及強制執行法規範即可，毋須在本法另為程序事項性質之規定，避免法律適用之困擾，爰刪除本條規定。
第一百十條 （刪除）	第一百十條 稱共同海損者，謂在船舶航程期間，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。	一、本條刪除。 二、共同海損定義移列修正條文第二條第四款，爰刪除本條規定。
第一百四十二條（刪除）	第一百四十二條 海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。	一、本條刪除。 二、海上保險之委付定義移列修正條文第二條第六款，爰刪除本條規定。