



# 我國海商法及相關法制對新興科技 之因應與展望 —以電子載貨證券為中心<sup>1</sup>

■ 第 58 期學習司法官 邱韻如

## 目 次

|             |                   |
|-------------|-------------------|
| 壹、前言        | (一) 電子可轉讓記錄示範法草案  |
| 貳、正文        | (二) 小結            |
| 一、我國海商法修正方案 | 三、衝擊及應對之道         |
| (一) 海商法修正草案 | 參、結語—代結論          |
| (二) 海商法修正建議 | 一、修法方向            |
| (三) 綜合比較    | 二、電子可轉讓記錄示範法草案之展望 |
| 二、國際公約及相關法制 | 肆、參考文獻            |

## 壹、前言

區塊鏈 (Blockchain) 是目前新興的金融科技 (FinTech)，逐漸影響社會大眾對於金錢方面的交易習慣，例如比特幣 (Bitcoin) 即是仰賴此種技術，而區塊鏈也將可能帶來電子載貨證券及整個海上貨物運送系統的變革，則其對於法制層面是否會有影響？法制和實務

必須密切結合，才能發揮最大的效益，另海上貨物運送往往涉及跨國交易，國際公約之重要性可能高於內國法，因此本文亦納入討論之。本文礙於篇幅，僅就法制層面進行研討。

## 貳、正文

區塊鏈若運用於電子載貨證券，

<sup>1</sup> 本文改寫自本人於 2017 年 6 月國立政治大學法律科際整合研究所碩士學位論文〈新興科技對於海運實務及法制之衝擊與展望—以電子載貨證券為中心〉。

其與一般的電子載貨證券最大的差異在於使用不同的電腦技術，而本質上皆為使用電子資訊進行資料傳輸，因此似無須為區塊鏈電子載貨證券訂立專法的必要。惟現今電子載貨證券未普遍應用最主要的原因之一在於法制尚未跟進，本文將先從我國海商法修法方向探討電子載貨證券納入海商法之可能性，加以探討國際公約的最新動向，以及未來實務界應如何應對。

### 一、我國海商法修正方案

我國海商法最新一次的大幅度修正是 1999 年，距離今年 2017 年已近二十年，海運實務界在二十年間的變化劇烈，隨著國際情勢變遷甚多，影響我國的經濟貿易、海運及相關產業甚鉅，舊有的海商法顯然不符時宜，且可能無法涵蓋現今的實務運作，例如本文核心主軸的電子載貨證券，雖已於 1999 年海商法修正時逐漸興起，惟當時並未加以納入規範，導致今日相關實務無法適用我國海商法處理，造成一大困境。

為跟上時代潮流以及與國際接軌，我國海商法學者、律師、實務界相關人士皆十分重視此議題，共同研討並

提出海商法修正草案，至今有兩個版本，分別是社團法人臺灣海商法學會提出之「海商法修正草案」以及輔仁大學黃裕凱教授提出之「海商法修正建議」。本文將分別就兩個版本關於電子載貨證券之修正進行分析及比較。

#### (一) 海商法修正草案<sup>2</sup>

海商法修正作業，由交通部航港局委由社團法人台灣海商法學會執行「海商法修正草案之研究」計畫案，經過歷時多年的討論與修訂，最終確定版本為 2017 年 3 月，本文亦以此版本作為研究範圍。

本案主要修正方法為，在現行條文立基於海牙威士比規則之背景下，採取海牙威士比規則外加模式 (Hague-Visby Rules plus)，如同締約國般，將海牙威士比規則的 11 個實質條文完整內國法化，至於海牙威士比規則未規範者，本為締約國不受拘束的內國立法空間，我國自能如同海牙威士比締約國部分引入漢堡規則、鹿特丹規則的周邊議題規定。亦即在不影響運送人責任基礎、免責權、限責權等抗辯權利下，參考海牙威士比規則、漢堡規則和鹿特丹規則，

<sup>2</sup> 本項採用之條文皆引用自「海商法修正草案最終對照版本」，社團法人臺灣海商法學會 <http://twmla.org/wp-content/uploads/2017/03/%E6%B5%B7%E5%95%86%E6%B3%95%E4%BF%AE%E6%AD%A3%E8%8D%89%E6%A1%88%E6%A2%9D%E6%96%87%E5%B0%8D%E7%85%A7%E8%A1%A8%E6%9C%80%E5%BE%8C%E7%A2%BA%E5%AE%9A%E7%89%88%E6%9C%AC.pdf> (最後瀏覽日：2018/03/30)



解決實務迫切急需解決之難題，既不加重運送人負擔，又合於國際主流價值，為船方、貨方解決現行實務難題。

交通部委請海商法學會針對現行海商法提出修正草案（以下稱「學會版本」），歷時多年，經過多次的研討會，最終確定版本於 2017 年 3 月出爐，其順應國際潮流，以海牙威士比規則為基礎，引入漢堡規則、鹿特丹規則的周邊議題規定，補強海牙威士比規則未規範之地帶。

在電子載貨證券方面，由於海牙威士比規則、漢堡規則皆未有相關規範，直至鹿特丹規則始有完整之規定，因此在學會版本的修正草案中，多使用鹿特丹規則的名詞定義，將電子載貨證券、海上貨運單等海上貨物運送相關單據，統一稱為「電子運送紀錄」，而其使用方式及效力等，亦多參考鹿特丹規則之脈絡，例如引進控制權的概念，讓運送單據（如載貨證券）轉讓後之規範更加具有保障，電子運送紀錄亦能比照辦理，對於未來使用運送單據進行債權之移轉，且對於得行使權利、負擔責任者之釐清具有更高的效益，也再次凸顯載貨證券具有流通性之特性，更能與電

子載貨證券便利傳輸的特性相結合，促進海上貨物運送流程的活絡化。

## （二）海商法修正建議<sup>3</sup>

海商法修正草案建議，除了海商法學會的版本外，輔仁大學黃裕凱教授亦提出一整套海商法修正建議，與海商法修正草案主要區別在於，本修正建議係採用「Rotterdam minus」原則為擬定，亦即在 2009 年鹿特丹規則的架構及規範基礎下，刪減鹿特丹規則中爭議性大、適用率低的條文規範。

黃裕凱老師提出的海商法修正建議（以下稱「黃裕凱版本」），依循 2009 年鹿特丹規則的脈絡制定，並按照我國實務需求，酌予以增減，以本文探討的電子載貨證券為例，其與鹿特丹規則最大的差異在於，鹿特丹規則於第 1 條（定義）即針對電子運送記錄做出定義，亦即鹿特丹規則中於各個條文項目規範，若電子運送記錄得以適用，則條文會直接列入，得以一目了然電子運送記錄之規定，且可以針對電子運送記錄與紙本運送單據的不同給予不同的規定；黃裕凱版本反其道而行，其並沒有開宗明義即對電子運送記錄做出定義，在相關條文中亦無發現電子運送記錄之

<sup>3</sup> 本項引用之條文，採用輔仁大學黃裕凱教授之「海商法修正建議」，第四章，頁 1，參考網址：<http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/2013-03-12-18-45-43.html>（最後瀏覽日：2018/03/30）

相關字樣或規定，而是在貨物運送章節的最後一條，才針對電子運送記錄於貨物運送得經當事人同意而為使用，並視同運送單證，此外，其將電子運送記錄的細部規定授權給主管機關交通部，得為更彈性的運用。

### （三）綜合比較

我國目前針對海商法的修正，先是黃裕凱老師於 2014 年提出之黃裕凱版本，以及海商法學會於 2017 年提出之學會版本，兩者對於本文核心「電子載貨證券」之共通點在於，隨著資訊化社會的發展，電子資料之使用已無法避免，故隨著國際社會之趨勢，將電子單據納入法律規範勢在必行，兩個修法版本皆按照此核心價值進行運送單據之相關修法，本文接下來將就兩個版本與現行海商法之異同進行比較。

#### 1. 定義

關於海商法內各項名詞之定義，鹿特丹規則開始將海上貨物運送所使用之各項專用名詞先於最前方之條文予以定義，可避免後續法條用語的爭議，我國海商法現行法並未給予貨物運送的相

關詞彙正式的定義，兩個修正版本皆承襲鹿特丹規則之脈絡，分別給予定義，且明顯有別於現行法之用語。

相對於現行法並未有明確定義，僅於條文中穿插載貨證券一詞，學會版本之條文依據為第 34 條<sup>4</sup>，不論是載貨證券、海上貨運單或其他運送單據，皆統稱為「運送單據」，電子紀錄則定義為「電子運送紀錄」；黃裕凱版本枝條依據則為第 80 條，載貨證券、海上貨運單或其他運送單據，依其性質分別定義為「運送單證」、「可轉讓運送單證」、「不可轉讓運送單證」，電子紀錄則未於此條文給予定義，另使用「記錄」而非使用「文件」之目的，主要是能使「電子運送記錄」運用上更加多元且能使用於表徵傳統運送文件中的某些特定功能<sup>5</sup>。二個修法版本皆在貨物運送章節最前面加入名詞定義，使法律適用更臻明確，應予肯定。

除了名詞定義，本次修法最大的變革有二，一是將所有海上貨物運送的相關單據皆納入海商法的規範範圍，並統一使用「運送單據」(transport

<sup>4</sup> 海商法修正草案第 34 條

十、運送單據：指運送人依運送契約簽發之單據，為運送人已依運送契約收受貨物之收據，且為運送契約之證明或運送契約之一部分。

十一、電子運送紀錄：指運送人依運送契約，以電子通信方式發出之訊息，包括與電子運送紀錄有邏輯關係之附件上資訊，或其他與電子運送紀錄發出當時或其後關聯之訊息，而成為電子運送紀錄之一部，為運送人已依運送契約收受貨物之收據，且為運送契約之證明或運送契約之一部分。

<sup>5</sup> 黃裕凱，鹿特丹規則，航貿文化事業有限公司，2014 年 4 月，一版，頁 39



document) 一詞，一方面解決 Bill of Lading 在國際上中文翻譯為「提單」，而我國海商法為與陸上運送區別使用「載貨證券」造成的混淆，另一方面讓多元化的運送單據皆可以納入規範，確保海上貨物運送的法律上保障；二是將電子記錄納入海商法，1990 年代進入資訊化時代後，網際網路開始興起，各類文件也逐步使用電子化記錄，1990 年，國際海事委員會即公布電子載貨證券規則，1996 年由聯合國國際貿易委員會頒布電子商務示範法，彷彿宣告電子化時代的來臨，如今我國將電子運送記錄一併納入草案應予肯定，惟應儘速通過修法，否則即失去此次提出修正草案的意義。

黃裕凱版本雖未針對電子運送紀錄做出定義，僅於第 138 條訂出電子運送記錄效力等同運送單證之規範，而對於電子運送記錄的定義等則授權交通部訂定細則，雖有別於學會版本的脈絡，但是二個版本共同的方向都是將電子運送記錄納入海商法，僅是方式有別。

## 2. 載貨證券之性質

### A. 有價性

現行海商法之載貨證券，抑或是修法版本的運送單據及電子運送記錄，

皆具有表彰貨物所有權之性質，貨物權利之移轉亦須透過移轉該單據或記錄，故三個版本的載貨證券、運送單據及電子運送記錄仍具有有價性，應無疑問。

### B. 要因性

載貨證券係託運人必須與運送人簽訂運送契約在先，其效力受原因關係之影響，依現行法，在件貨運送契約，第 60 條準用民法第 627 條規定，載貨證券發給人，運送人與證券持有人間，關於運送事項，依其載貨證券之記載；在傭船契約，則依海商法第 60 條第 2 項<sup>6</sup> 規定。學會版本之條文依據為第 33 條，其第 10 款及第 11 款，運送單據及電子運送記錄皆是依照運送契約而簽發，並做為運送契約之一部及證明；黃裕凱版本則係第 80 條，其第 8 款為運送單證為依照運送契約所簽發得證明貨物已收訖及做為運送契約之證明。

由前述可知，三個版本皆須以運送契約為前提，方能簽發載貨證券或運送單據或電子運送記錄，故應可認定其皆具有要因性。

### C. 要式性

載貨證券作為運送契約之憑證，其記載事項得做為貨物狀態等之證明，因此究竟需要記載哪些項目即具有一定

<sup>6</sup> 海商法第 60 條第 2 項

以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約另行簽發載貨證券者，運送人與託運人以外載貨證券持有人間之關係，依載貨證券之記載。

之重要性，現行法規定於第 54 條第 1 項<sup>7</sup>，學會版本為第 57 條第 1 項<sup>8</sup>，黃裕凱版本則為第 130 條第 1 項<sup>9</sup>。由附註條文可知，學會版本與黃

<sup>7</sup> 海商法第 54 條第 1 項

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。
- 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。

<sup>8</sup> 海商法修正草案第 57 條第 1 項

運送單據或電子運送紀錄，應載明下列各款事項，由運送人簽名：

- 一、船舶名稱。
- 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、件數及重量，或其包裝之種類、個數及標誌。
- 四、收貨地、裝載港、卸貨港及交貨地。
- 五、運費交付。
- 六、運送單據之份數。
- 七、填發之年月日。
- 八、收貨日及裝載日。
- 九、運送人名稱及其住所、居所、公務所、事務所或營業所。
- 十、託運人指定收貨人者，應包括其名稱及住所、居所、公務所、事務所或營業所。

<sup>9</sup> 海商法修正建議第 130 條第 1 項

運送單證應載明下列各款事項，並由運送人或其代理人簽名

- 一、依照託運人書面通知之合於運送所需之貨物說明、貨物如為危險品之危險性質、辨識貨物所需之主要標誌、貨物數量、件數及其包裝之種類及個數、或託運人如有提供之貨物重量及貨物價值。
- 二、運送人或履約運送人收到貨物時之貨物表面情狀說明；
- 三、運送人名稱及地址；
- 四、運送人收到貨物之日期、或貨物裝船日期、或運送單證簽發日期及簽發地點；
- 五、可轉讓運送單證及不可轉讓運送單證但約定應繳還之正本簽發份數；
- 六、如為貨櫃裝載時之貨櫃號碼及型號，但不包括貨櫃封條號碼；
- 七、運費及是否已付訖之記載；
- 八、託運人貨單證託運人之姓名或名稱；
- 九、已知或運送契約所指明的船舶名稱；
- 十、託運人所指定之收貨人名稱及地址；
- 十一、已知之收貨地及交貨地；
- 十二、運送契約所指定之裝貨港及卸貨港；
- 十三、運送契約所約定適用之國際公約；
- 十四、甲板裝載之約定及甲板上裝載情形；
- 十五、如有約定之運送人責任限制更高額度之約定；
- 十六、如有約定之交貨地交付日期或期間；
- 十七、如有約定使用電子運送記錄，有關電子運送記錄之發送、呈現、資料完整保持、身分證明、收訖及失權確認等使用程序規範情況。



裕凱版本皆較現行法具有更多的應記載事項，其中黃裕凱版本因參考鹿特丹規則第 36 條，該條文對於運送單據的應記載事項規範十分詳盡，黃裕凱版本為簡化後適合我國實務運送之模式，更詳細的記載，得做為運送單據之契約證明功能，若日後出現貨物上的糾紛，亦能依照運送單據上的記載，做為責任歸屬之釐清證據。

學會版本和黃裕凱版本有一個共通的特點，皆和鹿特丹規則第 39 條第 1 項，於應記載事項內容不完備時之處理模式一致，不會影響運送單證之效力，否則依法條文義解釋，「應」記載事項屬於「必須」記載之事項，若漏未記載則應屬無效，則可能導致一個小失誤而造成整張運送單據無效，進而影響整體國際貿易流程的運作，得不償失，故解釋上將其定位成不影響運送單據效力，而僅會影響事後證明的效力問題，應屬合理。

#### D. 文義性

載貨證券之文義性，係指持有人與運送人依照載貨證券之記載界定權利義務關係，並得做為證據方法，此部分可分為保留事項及證據效力討論，就保留事項部分，現行法第 54 條第 2 項，運送人對於託運人提供之資料是否正確有疑慮時，得予以註記；學會版本第 57 條第 2 項，運送人對於第 3 款託運

人提供之資料有無法核對之情事，得予以註記；黃裕凱版本第 131 條，運送人若無法核對託運人提供之資料是否正確得記載保留聲明。證據效力部分，現行法第 60 條準用民 627 條，運送人與證券持有人間，關於運送事項，發給人依其證券之記載，應負絕對之效力。但運送人與託運人間之關係，第 54 條第 3 項，推定運送人依記載為運送；學會版本第 57 條第 3 項，推定運送人依其記載為運送，但對於善意第三人不得提出反證；黃裕凱版本第 132 條，未為保留聲明者，推定按記載為運送，但對於善意第三人不得提出反證。

載貨證券之文義性涉及證據方法，可分為表面證據主義、文義證據主義以及折衷主義，從前述可知，修法版本採取折衷主義，亦即在運送人與託運人之運送契約當事人間及運送人與非善意第三人間，仍採表面證據主義，至於運送人與載貨證券善意持有人之間，則採文義證據主義，以維護各當事人間權益之平衡。

#### E. 物權性

載貨證券的特性之一為物權性，亦即載貨證券同時具有表彰貨物所有權之效果，現行法第 60 條將物權之效力準用民法第 629 條提單之規範，修法版本擬將運送單據的物權性直接納入海商法規範，同時讓電子運送記錄得以

適用，為新的里程碑，對於實務上之運用能有更直接的法律保障，現行法為第 60 條準用民法第 629 條，但不適用於電子紀錄；學會版本為第 59 條<sup>10</sup>，電子紀錄亦有適用。

黃裕凱版本則似無直接針對運送單證具有物權性給予明文規定，但是於第 138 條後段，明示「電子運送記錄得被視同運送單證，其簽發、控制及轉讓，與運送單證之簽發、占有及轉讓具同等效力」，又第 129 第 3 項後段「依本項方式為單證轉讓者，該運送單證所包含之各項權利亦隨之移轉」，解釋上可包括運送契約本身所約定之權利、國際公約或法律所賦予可轉讓運送單證持有人之權利（例如提貨權、控制權等）<sup>11</sup>，亦即轉讓運送單證時，持有人對於該貨物的物權（提貨權）及債權（控制權）效力將一併移轉給他人，若該運送單證不具有物權效力，何來移轉之可能，故應能推論出黃裕凱版本之運送單證，亦具有物權性，且電子運送記錄亦適用之。

#### F. 流通性

載貨證券最重要的目的之一為流通性，藉由轉讓載貨證券以移轉貨物之所有權，至電子載貨證券時代，由於系統的封閉性加上法制未跟進，導致載貨證券之流通性蕩然無存，現行法為第 60 條準用民法第 628 條，得以背書之方式轉讓；學會版本及黃裕凱版本分別為第 60 條及第 129 條，除為不可轉讓性質外，得依相關規定轉讓，電子紀錄亦有適用。

載貨證券因具有物權之性質，而物權為絕對權，非法律規定不得創設，故惟有於法律明定，賦予電子載貨證券得為轉讓之權利，對於各當事人亦能有更完整之保障。二個修法版本皆對於轉讓做出更詳細之規定，更直接納入海商法，與一般提單做出區隔，再進一步使電子運送記錄能夠適用該轉讓之規定，應為肯定。

#### G. 繳回性

收貨人領取貨物時，須將載貨證券繳回，這也是導致實務上因為載貨證

<sup>10</sup> 海商法修正草案第 59 條

持有得轉讓之運送單據，視為占有其上記載之貨物。

該運送單據之移轉視為移轉該貨物之占有，至於發生何種效力，應依運送單據讓與人與受讓人之主觀意思，而發生占有移轉、所有權移轉或動產質權設定之效力。

前項移轉效力，非以運送人占有貨物為限。

得轉讓之電子運送紀錄，準用前三項規定。

<sup>11</sup> 黃裕凱，同註 3，第四章，頁 42-43





券無法及時送達收貨人手上，衍生出無單放貨之原因，修法版本將運送單據進一步分為須繳回及無須繳回之運送單證，乃是接受鹿特丹規則之脈絡，由於繳回性與本文於第六點「交貨」之比較極為相似，故一併於後述討論之。

### 3. 簽發

載貨證券作為海上貨物運送的單據，整個流程始於「簽發」，簽發代表運送人確實收到貨物，開始承擔貨物責任，現行法為第 53 條，於貨物裝載後，由運送人或船長簽發；學會版本為第 40 條，於貨物收受或裝載後，運送人簽發之；黃裕凱版本則為第 128 條，收受貨物後，由運送人簽發。

海上貨物運送於海牙規則第 1 條第 e 項中，運送人之責任範圍為自裝載期間至卸載期間，即「鉤對鉤」原則，現行海商法第 53 條即承襲海牙威士比規則，故其責任期間起算點為「貨物裝載後」，載貨證券之簽發時間為貨物裝載後亦屬合理。然強制責任期間侷限於海運階段，不符合現行多階段運送之實務運作，因此漢堡規則第 4 條將責任期間擴大至裝貨港保管貨物至卸貨港為止，為「港至港原則」，鹿特丹規則第 12 條第 1 項，將強制責任期間包括海運階段外，裝載前即卸載後之陸運階段，亦即自收受貨物時起至交付貨物時止，為「門對門原則」，惟現行法對於

運送人責任期間之規定，學說上有不同見解，因非本文研究範圍，故本文不多加詳述，總結而論，現行國際趨勢係有意將運送人責任期間往前推至運送階段開始之前，鹿特丹規則第 1 條第 14 款、第 18 款，皆提到運送單據應涵蓋運送全程，因運送單據是運送人收受貨物之收據與運送之證明，已然為國際海商貨物運送法之基本原則，故學會版本與黃裕凱版本皆將貨物收受後作為得簽發載貨證券之時點，以符合實務之需求。

簽發載貨證券之人亦有巨大之轉變，依照現行法，運送人及船長皆有權利簽發載貨證券，卻導致運送人認定之問題，因載貨證券未記載運送人為何人，僅有船舶名稱，此問題尤以傭船載貨證券為甚，其無法得知船長係代表船舶所有人或是光船承租人為簽發，亦即無法確切知曉何人為真正之運送人，導致後續糾紛認定與解決困難，二個修法版本皆將「船長」刪除，其差異在於學會版本只允許運送人簽發，而黃裕凱版本原則上為運送人簽發，但若為船長簽發，則依其版本對於運送人之認定，推定為該運送人簽發，以符合實務之需要。

### 4. 運送人認定

實務上對於運送人之認定十分模糊，原意是給予海上貨物運送作業之彈性，卻造成貨物受損，欲進行求償時，對於運送人界定之困難，起因係載貨證

券未明確規定將運送人記載於其上，學會版本及黃裕凱版本皆將運送人之名稱等資訊列為運送單據之應記載事項，係參考鹿特丹規則第 37 條，避免實務上認定之困難及糾紛，本條將此問題完全予以澄清，第 1 項明確規定運送單據上等應指名「運送人名稱」，則與之牴觸之各種條款，一概無效，即往後「轉責條款」、「光船租賃條款」、「代理條款」以及「辨識運送人條款」等將走入歷史，變成無效或無用的條款，被載明的運送人不能以此類條款來主張其不是運送人<sup>12</sup>，將有利於託運人或收貨人之求償。現行法對於此部分未有明確條文規定；學會版本為第 58 條，於運送單據「已記載」運送人之情況，若與第 57 條第 1 項第 9 款運送單據之記載不一致者，該資訊為無效，而於運送單據「未記載」運送人之情況，貨物已裝上指定船舶者，推定該船舶之登記所有人為運送人，其若能證明為光船租賃，則推定船舶承租人為運送人；黃裕凱版本為第 130 條第 2 項第 2 款，於運送單據「已記載」運送人之情況，與第 130 條第 1 項第 3 款記載不一致者，一概無效，而於運送單據「未記載」運送人之情況，貨物已裝載上船者，推定船舶登記所有人為運送人，其得證明光船承租

人或某人為運送人。學會版本及黃裕凱版本於推定為運送人之情況時，皆得舉證推翻之。

此條文之修正對於實務運作十分重要，解決長年以來運送人之辨識問題，也讓運送單據持有人得掌握運送人為何者，以便即時求償，配合電子載貨證券或是區塊鏈電子載貨證券，更是能夠即時掌握相關資訊，且公開透明的操作，對於國際貿易流程之順暢性亦有很大的助力。

### 5. 控制權（債權效力）

控制權為鹿特丹規則提出之概念，為針對貨物於運送途中且於運送人監管下時之貨物權控制情況，確定或釐清運送契約當事人之法律地位，二個修法版本皆引進控制權之規範，讓當事人能夠透過行使控制權達到掌管貨物的實質權利。現行法未有控制權之規定。學會版本第 61 條，僅適用於得轉讓運送單據，在運送人責任期間皆有適用，而其控制權內容包含貨物指示權、貨物受領權及收貨人變更權之運送契約債權，可以透過移轉運送單據或單獨移轉控制權。黃裕凱版本第 135 條，於可轉讓運送單證、不可轉讓運送單證、須繳還之不可轉讓運送單證，在運送人義務期間內皆有適用，而其控制權內容為針對貨

<sup>12</sup> 楊仁壽，鹿特丹規則，作者自版，2015 年 4 月，一版，頁 648



物為指示或變更指示，而不構成契約之變更；於運送途中提領貨物；以其他人取代收貨人，可依不同適用情況為不同移轉模式，可轉讓運送單證以移轉單證為移轉控制權，不可轉讓運送單證得單獨移轉控制權。二個修法版本於電子紀錄之情況皆亦有適用。

修法版本將控制權納入海商法，為新的變革，持有控制權之當事人能夠針對貨物狀態直接做出指示，以便及時應對各種狀況，且搭配電子運送記錄及區塊鏈電子載貨證券，更可以得知貨物的即時狀態，此時具有控制權者即得進行處理及應變，增進國際貿易流程的效率，並避免不必要之損失。

## 6. 交貨

貨物到達目的地港後，運送人須將貨物交給收貨人，在現行法中，收貨

人須持有載貨證券，以其換取貨物之交付，現行實務上對於交貨的困境，主要係為貨物已到達目的地港，而載貨證券因為國際貿易流程的交換程序繁複，未即時送到收貨人手上，導致收貨人無法憑以領貨，致生倉儲管理費等不必要之費用，且可能使貨物失去時效性，實務上的應對方法為使用海上貨運單或是無單放貨，遊走在法律邊緣，並非長久之道，電子載貨證券問世後，欲解決遞送時程之問題，卻礙於法律之限制，遲遲無法實現。本次修法，二個版本皆將電子運送記錄之可能性納入規範，且詳加討論無單放貨的適用方法。現行法為第 58 條，學會版本為第 68 條<sup>13</sup>，黃裕凱版本則為第 133 條<sup>14</sup>，並另於第 134 條規範無單放貨之情況。

又現行實務界經常應航商要求要

<sup>13</sup> 海商法修正草案第 68 條

得轉讓之運送單據有數份者，在貨物交貨地請求交付貨物之人，縱僅持有一份，運送人不得拒絕交付。不在貨物交貨地時，運送人非接受全數，不得為貨物之交付。

二人以上之得轉讓之運送單據持有人請求交付貨物時，運送人應即將貨物按照第六十五條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人，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，對於其賸餘之部分亦同。

得轉讓之運送單據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，他持有人之運送單據對運送人失其效力。

不得轉讓之運送單據，其上明示註記應繳回者，收貨人除應繳回外，尚應證明其身分，以供運送人依第一項之規定交付貨物於收貨人。

得轉讓之電子運送紀錄持有人，得於貨物到達交貨地後，向運送人出示電子運送紀錄，請求交付貨物。

<sup>14</sup> 海商法修正建議第 133 條

可轉讓運送單證之持有人於貨物抵達目的地，並繳還至少一份運送單證正本及適當表明其身分後，於約定的時間及地點向運送人主張提領貨物。可轉讓運送單證簽發超過一份者，於目的地繳還一份正本，其餘運送單證即失去效力。

簽署「切結書」，每一個切結書都要託運人或出口商放棄索賠權利，不免多所疑惑其在法律上之效力為何，而常常提單因為不慎寄丟了，運送人又無法再簽發第二套，但進口商急於提貨，礙於必須繳還載貨證券，或提供擔保無單放貨，又擔保函應該如何寫？這些實務問題產生爭議，也期待於修法一併解決，非流於法官造法自由心證判決，任由敗訴之一方循上訴途徑而徒使司法資源浪費<sup>15</sup>，自鹿特丹規則引進「無單放貨合法化」，不論記名式、指示式運送單證，提貨時原則上須繳回，亦提供依指令交貨之途徑，其中轉讓單證須有「未必提交單證亦可提貨」之明文註記，且託運人或單證託運人指令交貨，須提供擔保，承擔交貨錯誤之責，亦即運送人依該指令交貨、收貨人承諾收到貨物，即完成其依運送契約之交貨義務，運送

責任因此解除，此即為「無單放貨」。

由前揭註腳條文可知，對於交貨，修法版本與現行法並無太大的差異，加入不可轉讓運送單據及電子運送記錄後，根據不同的情況得選擇使用何種運送單據，讓實務運用更加彈性，最重要的討論莫過於「無單放貨」，由於載貨證券具有物權之效力，為表彰貨物所有權之憑證，因此若使用無單放貨，無法確認何者為真正擁有貨物所有權之人，係因載貨證券為「認單不認人」，實務上採取無單放貨之模式乃是便宜做法，雖不合理確有其必要性，在修法版本，得轉讓運送單據如同現行法之載貨證券，原則上應無法適用無單放貨，然而黃裕凱版本將無單放貨納入海商法，若為明示無須繳還之可轉讓運送單證，在達成第 134 條之規定後，運送人即得交付貨物給收貨人，無單放貨入法對於

---

未簽發運送單證或不可轉讓運送單證之收貨人於貨物抵達目的地並適當表明其身分後，於約定的時間及地點向運送人主張提領貨物。不可轉讓運送單證約定應繳還運送單證者，並應繳還一份運送單證正本，始得提領貨物；該運送單證簽發超過一份者，於目的地繳還一份正本，其餘運送單證即失去效力。

前項收貨人未向運送人主張提領貨物、拒絕表明其身分、或收貨人不明或拒絕受領貨物者，運送人應盡合理努力依序通知控制方或託運人及單證託運人，請求為貨物交付之指示。運送人依控制方、託運人或單證託運人之指示為交付貨物者，運送人解除其於運送契約下交付貨物之義務。

前項及第一百三十四條第一項規定不影響運送人依第一百條將未交付之貨物予以入倉及變賣之權利行使。

應繳還的可轉讓運送單證簽發超過一份，如同時有二以上持有人分別持正本運送單證為提貨請求者，得視為未交付貨物，運送人應依第一百條將貨物予以入倉，並為後續的通知及變賣處理。

<sup>15</sup> 王瑄苓，就參與第八屆國際海商法研討會給我國海商法修改之一點啟思與建議，全國律師第 20 卷第 12 期，2016 年 12 月，頁 112-113



實務上是否有助益仍須觀察，但依據鹿特丹規則及國際潮流，無單放貨係不可避免之作法，因此將其納入我國海商法修正，更能與國際接軌為無庸置疑，而學會版本原先有將其納入修法版本，惟交通部對於無單放貨之管控存有疑慮，故於最終版本予以撤除，未來是否有可能「死灰復燃」，仍待觀察。

## 二、國際公約及相關法制

關於電子載貨證券之普及化，可分為兩個方向進行，一是推動電子載貨證券的商業實踐，二是加緊電子載貨證券的相關立法程序，如此一來，區塊鏈電子載貨證券才能順勢推行。而在此之前，先需思考幾個問題，在商業實踐方面，是由政府主導，如建立政府主管的登記處或政府控制的區塊鏈應用協議，還是由市場主導，如鼓勵商業組織建立登記處或自由協商區塊鏈應用協議；在立法程序方面，是制定單行的電子載貨證券法，還是將電子載貨證券與其他有價證券如電子票據、電子倉單等合併訂立新法，或者直接將聯合國國際貿易法委員會「電子可轉讓記錄示範法」草案直接轉化為國內法，皆是目前需要思考的問題。

我國目前傾向將電子載貨證券納

入海商法的修正範圍予以適用，似無單獨立法之可能性，又目前聯合國國際貿易法委員會正在進行「電子可轉讓記錄示範法」草案的討論與制定，是否會對電子載貨證券於我國海商法修正造成影響，以下將針對該草案進一步探討之。

### （一）電子可轉讓記錄示範法草案<sup>16</sup>

電子可轉讓記錄示範法草案（Draft Model Law on Electronic Transferable Records），為聯合國國際貿易法委員會於 2011 年授權第四工作組進行相關工作，目前仍在討論階段，故為草案，本文所引用的草案版本為第 54 屆於 2016 年末在維也納舉行會議之版本，編號為 A/CN.9/WG.IV/WP.139，共有 20 個條文。

除了規範海上貨物運送的四個國際公約，目前電子載貨證券對於 CMI 電子載貨證券規則（CMI Rules for Electronic Bills of Lading）和電子商務示範法（The United Nations Commission on International Trade Law Model Law on Electronic Commerce, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce）亦有適用，然而因為載貨證券之物權特性無法於該二個公約得到解決，透過電

<sup>16</sup> 電子可轉讓記錄示範法草案，聯合國國際貿易法委員會第四工作組，A/CN.9/WG.IV/WP.139，available at [http://www.uncitral.org/uncitral/zh/commission/working\\_groups/4Electronic\\_Commerce.html](http://www.uncitral.org/uncitral/zh/commission/working_groups/4Electronic_Commerce.html) (visited on 2018/03/31)

子可轉讓記錄示範法似能加強電子載貨證券之可轉讓性。

電子可轉讓記錄示範法規定的通用規則，第 1 條<sup>17</sup> 第 1 項即明文規定可適用於以技術中性原則和功能等同辦法為基礎的各類電子可轉讓記錄。技術中性原則要求採用系統中性辦法，使得能夠使用基於登記處、權杖、分散式帳本演算法和其他技術的各種模式。<sup>18</sup> 由此可知，使用分散式帳本演算法的區塊鏈電子載貨證券亦有適用。另第 1 項所載明的一般原則是，電子可轉讓記錄

示範法不影響實體法，包括適用於可轉讓單證或票據的國際私法規則此一原則適用於電子可轉讓記錄流通週期的每一步驟；第 2 項係指電子可轉讓記錄示範法不允許創建沒有可轉讓單證或票據等同件的電子可轉讓記錄。允許創建這種電子可轉讓記錄，將在適用物權法定原則的情況下對可轉讓單證或票據規避這一原則。

而關於「電子可轉讓記錄」的定義則規定在第 9 條<sup>19</sup>，只要符合第 9 條所定之要件，即得使用電子記錄取代紙

<sup>17</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article 1 : (Scope of application)

1. This Law applies to electronic transferable records.
2. Other than as provided for in this Law, nothing in this Law affects the application to an electronic transferable record of any rule of law governing a transferable document or instrument including any rule of law applicable to consumer protection.
3. This Law does not apply to securities, such as shares and bonds, and other investment instruments, and to [...].

<sup>18</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), para 13, available at <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V16/051/95/PDF/V1605195.pdf?OpenElement> (visited on 2018/03/31)

<sup>19</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 9 (Transferable document or instrument)

1. Where the law requires a transferable document or instrument, that requirement is met by an electronic record if:
  - (a) The electronic record contains the information that would be required to be contained in a transferable document or instrument; and
  - (b) A reliable method is used:
    - (i) To identify that electronic record as the electronic transferable record;
    - (ii) To render that electronic record capable of being subject to control from its creation until it ceases to have any effect or validity; and
    - (iii) To retain the integrity of the electronic transferable record.
2. The criterion for assessing integrity shall be whether information contained in the electronic transferable record, including any authorized change that arises from its creation until it ceases to have any effect or validity, has remained complete and unaltered apart from any change which arises in the normal course of communication, storage and display.



本可轉讓單據，原則上必須符合電子資料傳遞過程中，資料與訊息的完整性，為技術安全性之表彰。

關於電子可轉讓記錄之法律承認，規定於第 6 條<sup>20</sup>，第 1 項重申不歧視使用電子資料模式的一般原則，該原則記載於電子商務示範法第 5 條<sup>21</sup>和電子通信公約第 8 條第 1 項；第 2 項則係需經相關人同意才能使用電子可轉讓記錄，第 3 項係同意使用電子可轉讓記錄無需以任何特定形式作出明確表示，僅需要判定具有相關行為即可，亦即不

需要書面同意，避免給電子手段的使用造成不合理的障礙。

某些行為經法律要求需使用書面為之，對於權利之轉讓行為更是常見，第 7 條<sup>22</sup>即解決電子可轉讓記錄移轉的書面問題，此為借鑑電子商務示範法第 6 條第 1 項<sup>23</sup>，在電子可轉讓記錄示範法第 7 條載明在使用電子可轉讓記錄方面「書面形式」概念的功能等同規則<sup>24</sup>。

另一個重要問題為「簽名」，例如電子載貨證券需簽發後才會發生效力，故對於電子可轉讓記錄的簽名方式及定

<sup>20</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 6 (Legal recognition of an electronic transferable record)

1. An electronic transferable record shall not be denied legal effect, validity or enforceability on the sole ground that it is in electronic form.
2. Nothing in this Law requires a person to use an electronic transferable record without that person's consent.
3. The consent of a person to use an electronic transferable record may be inferred from the person's conduct.

<sup>21</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce Article : 5 (Legal recognition of data messages) Information shall not be denied legal effect, validity or enforceability solely on the grounds that it is in the form of a data message.

<sup>22</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 7 (Writing) Where the law requires that information should be in writing, that requirement is met with respect to an electronic transferable record if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference.

<sup>23</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce Article : 6 (Writing)

- (1) Where the law requires information to be in writing, that requirement is met by a data message if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference.
- (2) Paragraph (1) applies whether the requirement therein is in the form of an obligation or whether the law simply provides consequences for the information not being in writing.
- (3) The provisions of this article do not apply to the following: [...].

<sup>24</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), supra note 18, para. 73

義極為重要，第 8 條<sup>25</sup> 條借鑑電子商務示範法第 7 條<sup>26</sup> 第 1 項第 b 款，定義簽名的功能等同原則，惟僅是用於電子「可」轉讓記錄。而某些電子可轉讓記錄管理系統可能使用假名而非實名，如基於分散式帳本的系統，在這種情況下，根據需要使假名與實名相關聯，可以滿足識別簽名人的要求<sup>27</sup>。

在電子可轉讓記錄的排他控制權方面，第 10 條<sup>28</sup> 提供可轉讓單證或票

據佔有權的功能等同規則，亦即當採用一種可靠方法證明某人對於該記錄具有控制權並指明控制權人時，即可實現佔有權利的等同功能。

過去載貨證券雖具有流通性，當事人得藉由背書轉讓之方式移轉貨物所有權，對於電子可轉讓記錄之移轉，過去一直無法突破法律的框架，終於在電子可轉讓記錄示範法第 16 條<sup>29</sup> 明文規定得使用背書之方式，意在實現背書的

<sup>25</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 8 (Signature) Where the law requires a signature of a person, that requirement is met by an electronic transferable record if a reliable method is used to identify that person and to indicate that person's intention in respect of the information contained in the electronic record.

<sup>26</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce Article : 7 (Signature)  
(1) Where the law requires a signature of a person, that requirement is met in relation to a data message if:  
(a) a method is used to identify that person and to indicate that person's approval of the information contained in the data message; and  
(b) that method is as reliable as was appropriate for the purpose for which the data message was generated or communicated, in the light of all the circumstances, including any relevant agreement.

<sup>27</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), supra note 18, para. 79

<sup>28</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 10 (Control)  
1. Where the law requires the possession of a transferable document or instrument, that requirement is met with respect to an electronic transferable record if a reliable method is used:  
(a) To establish exclusive control of that electronic transferable record by a person; and  
(b) To identify that person as the person in control.  
2. Where the law requires or permits transfer of possession of a transferable document or instrument, that requirement is met with respect to an electronic transferable record through the transfer of control over the electronic transferable record.

<sup>29</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 16 (Endorsement) Where the law requires or permits the endorsement in any form of a transferable document or instrument, that requirement is met with respect to an electronic transferable record if the information required for the endorsement is included in the electronic transferable record and that information is compliant with the requirements set forth in articles 7 and 8.





功能等同原則，與第 7 條、第 8 條的概念相同。第 16 條並未限制背書之形式，係因為具體提及某些形式要求而不提及其他要求，有可能被解釋為是將這些其他要求排除在該條範圍之外，從而最終導致其目的落空<sup>30</sup>，整體言之，電子可轉換記錄示範法應可提高電子載貨證券之流通性。

一旦法律承認電子可轉讓記錄的合法性，則電子可轉讓記錄與紙本可轉讓記錄即有規範相互轉換之必要，其係鑑於不同國家和實務界在接受電子資料方法和為其使用做好準備方面處於不同水準，允許轉換對於更廣泛地接受和使用電子可轉讓記錄至關重要<sup>31</sup>，因此相關規定分別於第 18 條<sup>32</sup>及第 19 條<sup>33</sup>，

<sup>30</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), para 28, available at <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V16/052/61/PDF/V1605261.pdf?OpenElement> (visited on 2017/05/07)

<sup>31</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), para 39, , available at <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V16/052/61/PDF/V1605261.pdf?OpenElement> (visited on 2018/03/31)

<sup>32</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article : 18 (Replacement of a transferable document or instrument with an electronic transferable record)

1. An electronic transferable record may replace a transferable document or instrument if a reliable method for the change of medium is used.
2. For the change of medium to take effect, the following requirements shall be met:
  - (a) The electronic transferable record shall include all the information contained in the transferable document or instrument; and
  - (b) A statement indicating a change of medium shall be inserted in the electronic transferable record.
3. Upon issuance of the electronic transferable record in accordance with paragraphs 1 and 2, the transferable document or instrument shall be made inoperative and ceases to have any effect or validity.
4. A change of medium in accordance with paragraphs 1 and 2 does not affect the rights and obligations of the parties.

<sup>33</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records article 19. Replacement of an electronic transferable record with a transferable document or instrument

1. A transferable document or instrument may replace an electronic transferable record if a reliable method for the change of medium is used.
2. For the change of medium to take effect, the following requirements shall be met:
  - (a) The transferable document or instrument shall include all the information contained in the electronic transferable record; and
  - (b) A statement indicating a change of medium shall be inserted in the transferable document or instrument.
3. Upon issuance of the transferable document or instrument in accordance with paragraphs 1 and 2, the electronic transferable record shall be made inoperative and ceases to have any effect or validity.
4. A change of medium in accordance with paragraphs 1 and 2 does not affect the rights and obligations of the parties.

具有實體法性質，旨在滿足兩個主要目標：一是使轉換成為可能，同時不損失任何資訊；二是確保被替換的可轉讓單證或票據不再進一步流通，從而防止對於履行同一項義務同時存在兩項請求，進一步言之，即不以任何方式影響任何當事人的權利和義務<sup>34</sup>。此處於鹿特丹規則第 10 條亦有明文規定可轉讓運送單據或者可轉讓電子運送記錄的替換，將兩種轉換方式合併於一個條文，電子可轉讓記錄將之分為二個條文似乎可以考慮予以合併。

## （二）小結

從海上貨物運送的角度來看，電子可轉讓記錄示範法草案無疑是電子商務示範法之延伸，電子商務示範法於第二章特別針對貨物運送使用電子方式使用運送單據作出初步的規範，然而由於運送單據具有流通性之特性，僅規範「得使用電子單據」並不足以作為實務界廣泛使用電子運送記錄之支柱，亦即未解決可轉讓性及物權性等問題，電子可轉讓單據示範法草案被提出後，為電子載貨證券的廣泛使用照出一道曙光。而聯合國國際貿易委員會於草案說明提及，似有意將「電子商務示範法」與

「電子可轉讓記錄示範法」合併頒布，則有可能導致電子可轉讓記錄和電子不可轉讓記錄皆適用之情形，屆時將會如何應對或增減相關條文，得再與以留意。

細究電子可轉讓記錄示範法草案，以電子載貨證券（即電子運送記錄）之角度，可發現其與鹿特丹規則之基本精神為一致，條文架構也很類似，同樣引進控制權的概念，最大的差別在於排除電子不可轉讓運送單據，不過不可轉讓運送單據因無轉讓等衍生問題，使用電子方式傳輸的爭議較小，進一步言之，從國際公約的演變歷史，可以推得此為目前國際上對於電子載貨證券的修法趨勢，我國修正海商法應予以考慮。

## 三、衝擊及應對之道

目前我國海商法之貨物運送係參考海牙威士比規則、賠償標準依布魯塞爾議定書，加入遲到責任則係參酌漢堡規則<sup>35</sup>，十七年前之修法，顯已不合時宜，海商法之修正勢在必行，其應重視可操作性，走實務修法路線，讓實務與法律接軌，修法方能發揮最大效益，

科技帶領我們迎向更便利的社會，傳統紙本載貨證券已不敷所需，2008 年，海上貨物運送出現重大變

<sup>34</sup> Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), supra note 31, para 41.

<sup>35</sup> 黃裕凱，《貨物運送契約章修正草案總說明》，自版，2013 年 7 月 23 日，頁 3。



革，鹿特丹規則以全新之面貌，相對於海牙規則、威士比規則及漢堡規則之態樣，更加細緻地界定海上貨物運送的各個環節，除了載貨證券，所有跟海上貨物運送相關之單據，一併納入規範並統稱為運送單據，同時將電子運送記錄納入規範，自此為載貨證券之電子紀錄奠定基石，直接賦予電子運送記錄與運送單據相同之地位，惟直至今年 2017 年，雖已有 21 個國家簽署，卻只有 2 個國家批准，距離鹿特丹規則需要 20 個國家批准的生效要件，仍十分遙遠，因此雖然鹿特丹規則針對海上貨物運送具有劃時代的革新規範，若無法生效亦無用武之地。

電子紀錄之態樣十分多樣化，以電子資料交換技術為基底的電子載貨證券僅為其中一種，科技日異月新，在法制未跟上電子載貨證券之前，已經有新的技術開始「入侵」海上貨物運送實務，即為「金融新科技－區塊鏈」。區塊鏈技術源自於比特幣，在近年開始被廣泛研究是否能夠影響金融界，答案是肯定的，往後甚至會影響你我的日常生活，為及早針對日後的科技革命做準備，全球最大的船公司 Maersk Line 和 IBM 合作，對區塊鏈電子載貨證券進行研究以及實際測試，實驗結果十分成功，透過區塊鏈系統，能夠在精準、安全、快速的環境下進行國際貿易流程的

各個階段，而且對於貨物動態能夠即時掌握，若能推廣至全世界，對於海上貨物運送將是一場不可避免的世紀革命。

區塊鏈電子載貨證券運用電子方式進行傳輸，亦為一種電子紀錄，因此目前最新的鹿特丹規則對其亦有適用，此外，針對科技與技術應用，法律之制定原則為「技術中立原則」，即不因技術的不同而給予不同的法律規範，因此縱使區塊鏈技術晚於鹿特丹規則之制定，亦不影響其得以適用之效力。

在國際貿易往來頻繁的時代，除了藉由簽訂國際公約以規範各國之行為，各國之內國法制亦須與之呼應，將其隔閡降至最低。我國現行海商法自 1984 年提出修正草案，至 1999 年通過並生效，亦即距離上次提出修正草案，已經過 30 年的時間，在這中間完全沒有任何的更動，何以和國際接軌，於電子載貨證券之部分，由於海商法無相關規定，無法直接適用，儘管得以電子簽章法為適用，惟其僅就電子簽名之部分為規範，對於載貨證券之物權性和流通性等之規範及保障仍為不足，導致我國實務界因為缺乏實際的法律保障，無法勇敢地使用電子載貨證券，更遑論是區塊鏈電子載貨證券，故我國海商法之修正已勢在必行。

針對海商法之修正草案，分別由海商法學會及黃裕凱教授提出兩個版

本，皆將電子運送記錄正式納入海商法規範，給予實質上的保障，而在電子運送記錄部分，皆使用鹿特丹規則之概念，相異之幅度甚小，主要差異在於規範內容之深淺，其中最大的差異在於修法之脈絡，學會版本將電子運送記錄直接納入每一個得適用的條文，如同鹿特丹規則，而黃裕凱版本則將電子運送紀錄置於最後一個條文，並賦予其與運送單據同等之地位，本文不評論哪一種版本較適合，最終目的只有一個，希望交通部能夠及早做出決議，並向立法院提出修正版本，讓我國海商法能夠跟上時代，（區塊鏈）電子載貨證券始有在我國被廣泛使用之可能。

## 參、結語－代結論

本文認為我國海商法面對科技變革之衝擊，以及對於未來發展之期許，可分為下列幾個部分：

### 一、修法方向

我國海商法的修法勢在必行，本文於此不再強調其重要性，故其重點在於，應該要怎麼修？就載貨證券之部分而言，誠如前所述，學會版本及黃裕凱版本皆納入電子運送記錄之規範，本文亦認為此舉值得贊同，電子科技及無紙化時代是世界之趨勢，隨著各行各業開始應用電子技術及科技創新，海運實

務界由龍頭 Maersk Line 帶領開創新視界，法制不能落後，不能再度錯失與國際接軌的最佳時機。

目前電子載貨證券在我國遇到最大的阻礙為法律依據不足，進一步言之，係電子資料或數據是否能夠作為所有權等物權特性之表徵，我國法並沒有足夠的法源基礎得以支撐，而物權性為載貨證券之特色之一，無法視而不見，因此本文認為這是最根本的修法方向，學會版本及黃裕凱版本皆已賦予電子運送記錄物權性之效力，其餘相關問題亦參考鹿特丹規則增訂更完整的規範。

除了修正海商法本身之條文，與海上貨物運送相關之法令亦應一併修正及增訂，以避免新舊法律適用之混淆，例如使用電子運送記錄呈現、顯示、返還及移轉等細則及登記程序規定，應於修正海商法的同時，進行討論之，電子運送單據之管理，是否需要設立中心登記機構、電子訊息傳遞之方式及規範等，略為涉及技術層面之問題，宜細部訂立相關規範，以杜絕爭議。黃裕凱版本在第 138 條亦有加入為備選條文，授權交通部則針對此部分制定細則，乃借鏡德國海商法，以求更完整的規範，本文認為此部分不失為未來得斟酌考慮之修法方向。

至於為何選擇修正海商法而非新立電子交易法或修正電子簽章法等，亦



即為何不以專法之方式，為電子載貨證券（電子運送記錄）開創新的道路？本文認為載貨證券為海商法特有之制度，具有其特殊性，若不於海商法內給予整體性的規範，將有缺乏一致性之疑慮，且專法之方式未必能將海上貨物運送實務上遇到之問題加以解決，畢竟不可能制定一部「電子運送記錄法」，而不管於電子交易法、電子簽章法、電子商務法等相關法律，都不可能如直接於海商法納入電子運送記錄之規範更能符合實務運作，因此本文贊同目前之修法方向。

## 二、電子可轉讓記錄示範法草案之展望

目前電子載貨證券經由 CMI 電子載貨證券規則、UNCITRAL 電子商務示範法以及鹿特丹規則，已經確立其與書面載貨證券功能等同之法律地位，亦

即法制層面之規範已臻成熟，電子可轉讓記錄示範法草案，主要是聯合國國際貿易法委員會欲加強電子商務示範法不足之處，為細部的技術層面及法律效力之規範，而細部規範正是我國海商法未來修正後需要持續努力之方向，因此儘管目前僅是草案，我國在討論海商法修正議題時，不妨一併考慮其可行性。

如同先前之修法問題，若要將電子可轉讓記錄示範法草案與我國法律相結合，亦即將之內國法化，應放在海商法抑或是電子簽章法等電子商務領域法律，本文認為不妨朝著下位法律的方向思考，雖然電子可轉讓記錄不限於電子運送記錄，但就法律之完整性及運作效率而言，若能直接在海商法施行細則等直接納入草案內容，將不失為一個更有可行性的選項。

## 肆、參考文獻

1. 王培苓，就參與第八屆國際海商法研討會給我國海商法修改之一點啟思與建議，全國律師第 20 卷第 12 期，2016 年 12 月，頁 93-113
2. 海商法修正建議（黃裕凱版本），上網日期：2018/03/31，檢自 <http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/2013-03-12-18-45-43.html>
3. 海商法修正草案（學會版本），上網日期：2018/03/31，檢自 <http://twmla.org/wp-content/uploads/2017/03/%E6%B5%B7%E5%95%86%E6%B3%95%E4%BF%AE%E6%AD%A3%E8%8D%89%E6%A1%88%E6%A2%9D%E6%96%87%E5%B0%8D%E7%85%A7%E8%A1%A8%E6%9C%80%E5%BE%8C%E7%A2%BA%E5%AE%9A%E7%89%88%E6%9C%AC.pdf>
4. 黃裕凱，鹿特丹規則，航貿文化事業有限公司，2014 年 4 月，一版

5. 楊仁壽，鹿特丹規則，作者自版，2015年4月，一版
6. Draft Model Law on Electronic Transferable Records (Note by the Secretariat), Retrieved 2018/03/31, from: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V16/052/61/PDF/V1605261.pdf?OpenElement>
7. Draft Model Law on Electronic Transferable Records, UNCITRAL Working Group IV, A/CN.9/WG.IV/WP.139, Retrieved 2018/03/31, from: [http://www.uncitral.org/uncitral/zh/commission/working\\_groups/4Electronic\\_Commerce.html](http://www.uncitral.org/uncitral/zh/commission/working_groups/4Electronic_Commerce.html)