


97學年度第2學期教師教學成果發表會

國際規範 本土化 的海商法 e化教學

報告人：財經法律學系
黃裕凱 副教授

06/Mar/2009



問：你對海商法的認識是什麼？



壹、背景—法學教育改革

一、國家考試變革(考試引導教學)

一試→三試(測驗、申論、口試)

基礎法學→科目增多+英文+法律倫理

分開考→三合一考試(律師司法官檢察官)

實體法程序法分開→實體法程序法結合

二、法學教育改革

大學入學→法律專業學院

案例式→對話式→跨領域協同教學



BIG-BOYS.COM

法學教育改革之趨勢及真正重點：人—教師及教法



教育部補助法律科目教學改進計畫(含法學教育改革)+
MIT-OOPS(開放課程計畫)



提出海商法教學改進計畫

海商法教學現況分析及改善解決

海商法特性：實務性、國際性、語文性、歷史性相當高且複雜+與陸上法之差異性大

→ 學術實務兼具及具國際觀之專業師資欠缺

→ 教材創作

→ 偏重理論教學

→ 融入航運實務教學、我國海運相關產業市場重要性

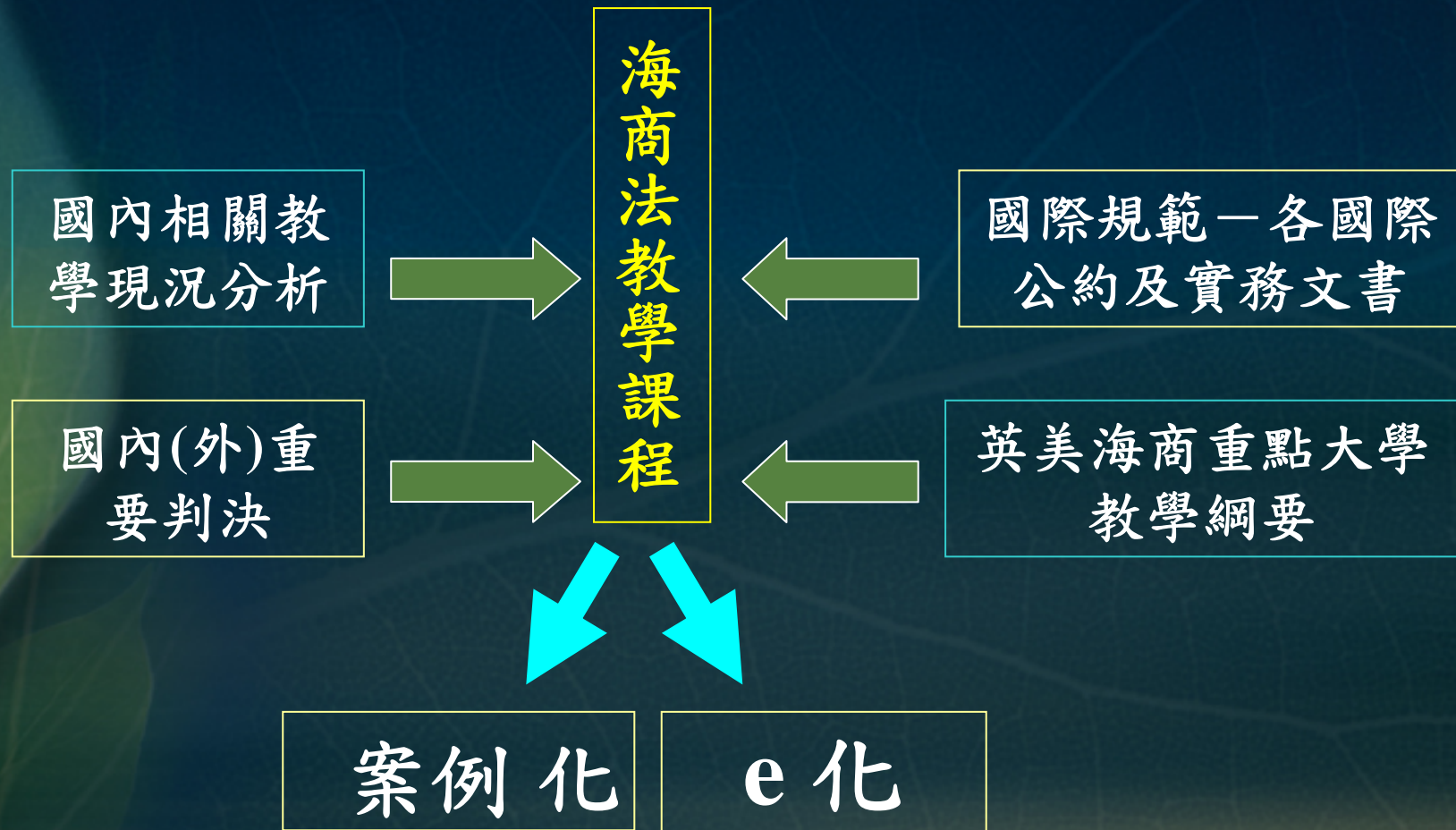
→ 學生學習效果差，學習意願低落

→ e化教學、案例教學

→ 船還沒開出去，學期就結束了

→ 嘗試全課程影音教學檔、強化自主學習訓練

貳、海商法教學改進計畫架構說明



國際規範：—中英對照化

- 國際規範：公約、規則等約50則
- 重要國家立法：英國、美國約20則
- 國際慣用文書：載貨證券格式約150則

完成

本土化：

- 公約架構與我國法條文比對
- 本國案例收集、摘要及彙整(約600案)

即將完成

教材e化：

- 授課講義、授課大綱、簡報檔
- 附錄參考公約或文書、國內外判決

案例式教學：

- 折衷式案例教學：口授+自設案例

Why ”判例式教學法”

傳統大陸法系口授式教學	美國案例討論式教學法
從法律名稱→架構→規範→爭點→案例演習 ※從理論到實踐	從案例或判例演習討論→瞭解爭點及法律規範 ※從實踐中學理論
通常有固定教材講義	通常僅提供reading list及大綱
以教師單向口授為主 ※被動學習	以老師引導議題，學生討論為主 ※主動學習
體系完整、論述階段化 ※比較適合初學者	體系不甚完整、學習易混淆 ※比較適合高年級或學士後

英國折衷式：口授+案例討論

配合目前附發條文→日後國考題庫等政策

參、成果

八單元教材及授課簡報

- 單元學習目標：國考及課程
- 教材及參考資料(含國內外判解)
- 教材綱要：制度架構及規範(含判決)
- 本單元問題思考
- 單元作業及評量
- 演習案例
- 附錄資料

課程實際演練檢討
問卷

The background of the slide features a dark blue, almost black, gradient. On the left side, there is a large, semi-transparent green leaf with visible veins, extending from the bottom towards the top. The overall aesthetic is clean and naturalistic.

教材單元範例

4.0 本章學習目標

■ 國考目標：律師司法官海商法科目相關命題大綱(2007.10 草案)

- 船舶所有人責任限制原則之現代化內容，包括一九七六年國際公約之重要精神。
- 我國所採以「船價主義為主，金額主義為輔」原則之內涵及優缺點。
- 「船舶所有人責任限制原則」之例外項目擴張之意涵。

■ 本章課程目標

- (a) 瞭解海事限責法制的源起、理由及發展。
- (b) 瞭解主要國際公約之發展及規範架構。
- (c) 瞭解我國海商法相關法制之演進、規範架構、條款規定及與其他制度之關連。
- (d) 瞭解我國法制與國際所採法制或規定之差異。
- (e) 限責法制七大重點：
 - 制度起源
 - 法制種類
 - 哪些「人」可以主張限責？
 - 哪些「事」可以主張限責？
 - 哪些「事」不適用限責規定？
 - 責任限制額度怎麼算？
 - 限責程序怎麼做？

4.4.2 1976 年海事求償限責公約架構

項目		1976 年 海事限責公約	台灣海商法
有權主張限責 之人	船舶所有人	§1.1 及 §1.2	§21.1
	救助人	§1.1 及 §1.3	無
得限責之求償	租僱船人、營運人、經理人等	§1.2	§21.2
	準喜馬拉雅規定	§1.3	無
	“船舶”之準/適用	§1.4	無
	保險人之公約利益	§1.5	無
	限責行為不構成責任之承認	§1.6	無
	船舶操作所致人物之直接損失	§2.1.a	§21.1.一
	前述之附隨損失	§2.1.a	無
	運送遲延求償	§2.1.b	無
	船舶操作所致契約權利以外之權益損失	§2.1.c	§21.1.二
	沈船或落海物移除等之求償	§2.1.d	§21.1.三
船上貨物移除等之求償	§2.1.e	無	
前述求償之損害防阻費用求償	§2.1.f	§21.1.四 (部分)	
契約補償條款適用之例外	§2.2	無	
限責之除外 /不適用	故意或重大過失之作爲或不作爲	§4	§22.一
	救助或共同海損	§3.a	§22.三
	船員等僱傭契約所生之債務	§3.e	§22.二
	油污染求償	§3.b	§22.四
	毒性化學物質求償	無	§22.四
	禁止核子損害限責之求償	§3.c	§22.五 (?)
	向核子船舶所有人之求償	§3.d	§22.六 (?)
反求償之先抵減後限責	§5	無	
責任限額	一般限額規定 (人命 / 其他)	§6.1	§21.1 及 21.4
	人命求償優先受償原則	§6.2	§21.4.三
	港口損害責任優先受償之保留條款	§6.3	無
	救助人之特例	§6.4	無
	噸位計算方式	§6.5	無
旅客求償之限責	§7	無	
記帳單位	定義	§8.1	§21.4.一
	兌換方式	§8.1	無
	貨幣單位 (金法郎) 之特別適用	§8.1-4	無
求償總額	§9	無	
限責基金	設立	§11	無
	分配	§12	無
	其他請求之禁止	§13	無
	準據法	§14	無
	未設立時之責任限額	§10	無
適用範圍	法院管轄	§15.1	有 (民訴法)
	內陸船及小船	§15.2	§1. §3
	國民待遇	§15.3	有
	不適用鑽探船舶	§15.4	?
	不適用飛航器或浮動平臺	§15.5	?

「附屬費 accessories」指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。解釋上，本款所稱之「其他附屬費」亦應受限於「本次航行」船舶因受損害應得之賠償，例如碰撞損害賠償等。稱保險金者，應包括任何形式之保險金，不僅是船舶保險金，亦包括運費等保險金(船舶所有人責任 P&I 保險之責任保險金解釋上在此不適用)。

→ 「但不包括保險金」為 1962 年海商法所增訂，主要依據為下列二判解：

☐ 【最高法院 41 年台上字第 354 號(民國 18 年海商法)】—依海商法第二十三條所定，船舶所有人對於船長、船員、引水人、或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務加損害於第三人時，僅以本次航海之船舶價值、運費及其他附屬費為限，負其責任。而此所謂附屬費並不包括船舶之保險賠償費在內。

本章問題思考

■ 於本「船舶所有人責任限制」單元內

- (1) 「金額制」與「船價制」之優劣
- (2) 在近代受害者保護的趨勢下，船舶所有人責任限制未來可能發展？
- (3) 多數債權人如何分配限責額度？
 - ☞ 【院字第 1296】—以該項規定為限，就該數額折成分配。
- (4) 限責如何提出及何時提出？是否有限責基金提存之義務？
 - ☞ 【67 台抗 488】—海商法無須先提存之規定，自不能命其先為提存。
 - ☞ 【高南分院 91 上更 40 號】—何時主張責任限制，海商法並無時間限制，於訴訟上為主張，仍屬有據。
 - ☞ 【The Western Regent [2005]】—責任限制於限責事由發生即得主張，無須等待求償權人提出求償後，才可主張。
- (5) 船舶不適航是否即不得主張船舶所有人責任限制
 - ☞ 【高地 91 海商 5 號】—船舶於發航前及發航時不具適航性，對貨物之滅失自有過失，不得主張免責及船舶所有人責任限制。

本章演習案例：

A 公司將所屬 35,000 總噸級阿瑪斯號礦沙船，市值 6,000 萬美元並投保足額船體保險，論時傭船(Time Charter)出租給 B 公司營運，B 公司向 C 貨主攬貨，船上後來載有 C 貨主所有，價值 5,000 萬美元之 70,000 噸鐵礦沙，除夕夜行經墾丁附近，因駕駛船員酗酒，駕駛不慎，導致撞沈正在拖網捕魚的 D 漁船後，再撞上礁石擱淺漏油。A 公司隨即花費一百萬美元，委請 E 打撈公司移除船上燃油，為 E 打撈公司因作業疏失，阿瑪斯號燃油艙發生起火爆炸，全船沈入水底，船貨全損。設 D 漁船之船貨價值 300 萬美元，死傷漁民責任判賠 200 萬美元、油污清除及環境復育損失 3,000 萬美元、政府污染罰金 100 萬美元、我國政府為避免沈船船體持續毀損環境，聘雇打撈公司移除船體殘骸費用 450 萬美元，本趟運送之運費為 350 萬美元，該段期間論時傭船租金為 60 萬美元。試論述下列情況：【註：本案所有當事人均假設為中華民國籍】

- (1) 本案發生多少債權債務事項？
- (2) 本案有多少債權人及債務人？哪些人得向哪些人為請求？
- (3) 哪些債務及哪些人可主張船舶所有人責任限制？

本章附錄

- 附錄一：1976年海事求償責任限制公約(中英文對照)
- 附錄二：國內判決參考－摘要
- 附錄三：外國判決

[附錄一] : 1976 年海事求償責任限制公約(中英文對照)

1976 年海事求償責任限制公約

1976 年 11 月 19 日 訂於倫敦

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Signed at London, Nov 19, 1976

LLMC 1976

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

本公約締約國，

認識到透過協議確定關於海事求償責任限制若干統一規則之需要，

決定為此日的締結一公約，並就此達成協議如下：

CHAPTER I. The Right of Limitation

第一章 限責權利

Article 1 Persons entitled to limit liability

第 1 條 有權限責之人

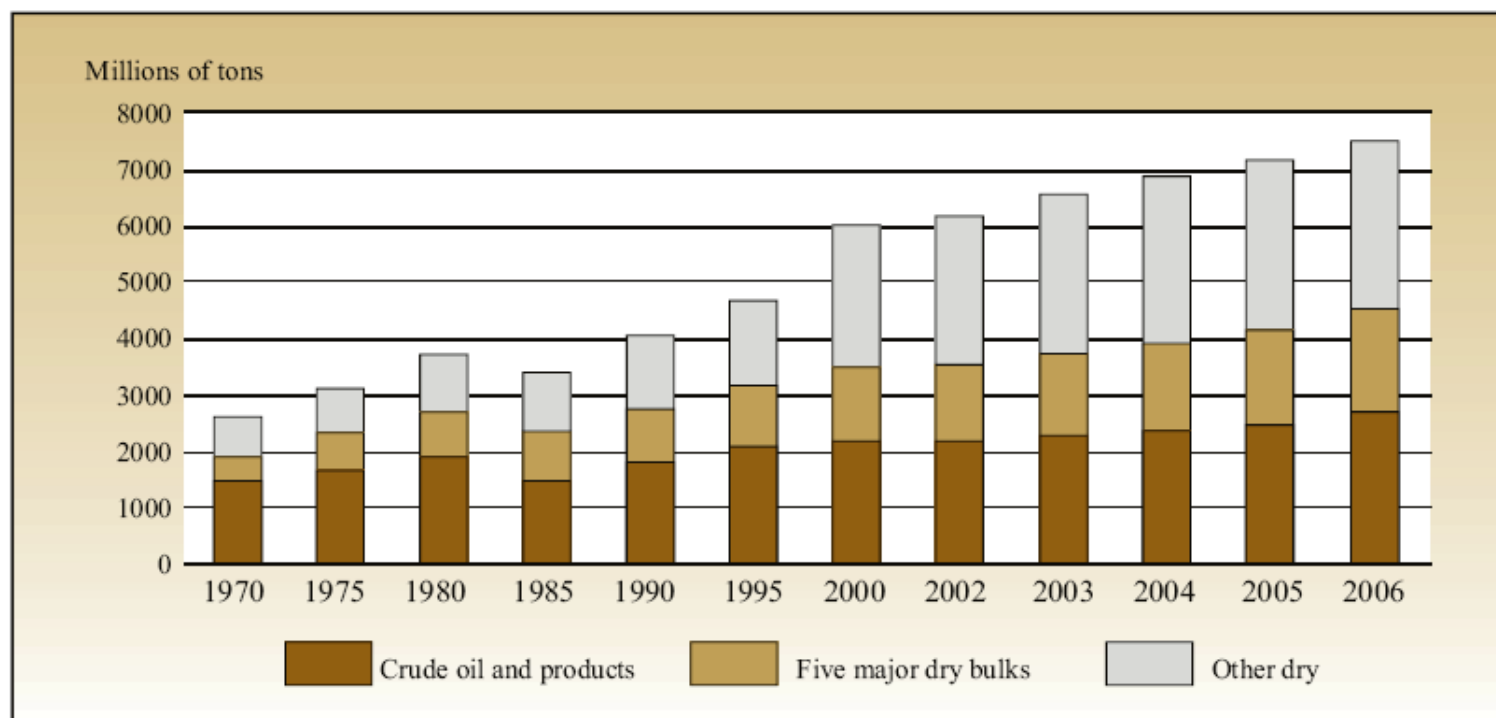
1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
 1. 下列定義之船舶所有人及救助人得依本公約規定，就第2條所規定之求償主張責任限制。
2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager or operator of a seagoing ship.
 2. 「船舶所有人」之詞指海船之所有權人、租賃船人、經理人或營運人。
3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).
 3. 救助人應指任何提供直接與救助作業有關服務之人。救助作業應包括與第2條第1(d)款、(e)款及(f)款有關之作業。
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
 4. 如第2條所規定之求償係向船舶所有權人或救助人應對其行為、過失或疏失負責之人提出者，該人應有權依本公約規定主張責任限制。
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.
 5. 於本公約，船舶所有人責任應包括向船舶本身提出請求之責任。
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
 6. 保險人對於依本公約規定可主張限責之求償之保險責任，就被保險人本身依法得主張公約限責範圍，保險人亦有權主張同樣的公約利益。
7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.
 7. 主張限責之行為不應構成責任之承認。

The background of the slide features a dark blue, almost black, gradient. On the left side, there is a large, semi-transparent image of a green leaf with visible veins. The text is centered in the middle of the slide.

各單元簡報範例

國際海運貿易量，2006年達7.3兆噸，約佔全球總出口貨運量10.1兆噸之72%

International seaborne trade for selected years
(Millions of tons loaded)



Source: *Review of Maritime Transport*, various issues.

AMOCO CADIZ

The AMOCO CADIZ ran aground off the coast of Brittany, France on March 16, 1978, spilling 68.7 million gallons of oil. It currently is #6 on the list of the largest oil spills of all time.



M.V. Hanjin Pennsylvania 10/Nov/2002 burning off Sri Lanka

"T-E-U Bar-Be-Cue"

A 4389 TEU containership, newly built in 03/2002 a very latest design with all the most modern safety equipment is seen below as she looked on 10th November 2002. What started and resulted in a huge loss for the vessel owner and cargo interests (possibly as much as US\$100,000,000 across both the hull and the cargo !) include 2 crew members who died.



Freedom of the Sea



訂購:2003年9月

龍骨鋪設:2004年11月9日

下水:2005年8月22日

命名儀式:2006年5月12日

首航:2006年5月3日

噸位:158,000

吃水深: 8.5米或28英尺

長度:339米或1,112英尺

船梁:56.0米或183.7英尺

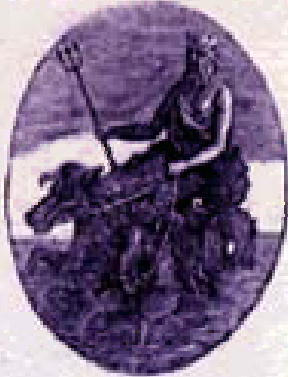
高度:63.7米 (18層甲板)

航速:21.6節 (40 km/h)

定員:4,370遊客 1,360船員

耗資:約947,000,000美元

1801 - Schooner Debby Starie Bs/L



SHIPPED, in good order and well-conditioned, by *Isaac Hicks,*
on board the good Schooner — called the *Debby*
whereof is Master for this present voyage,
now laying in the port of New-York, and bound for *Savannah*

To say, *Two Chests Hyson Tea, Two Kegs Lard, One Mol. Sugar,*
Two White Bread, Three Barrels Superfine flour, Two barrels
Rye Flour,

E. C. S.

being marked and numbered as in the margin, and are to be delivered in the like good order and well-
conditioned at the aforesaid port of *Savannah* — (the danger of the seas only excepted)
unto *Robert & John Bellin* — or to their assigns, be or they paying
freight for the said *Articles, Fourteen dollars,*

with primage and average accustomed. In Witness whereof, the Master or Purser of the said
Schooner hath affirmed to *Three Bills of Lading*, all of this tenor and date, the one of which
3 Bills being accomplished, the other to stand void. Dated in New-York, the *25th*
day of *4th mo. 1801.*

Isaac Hicks

1882 — Steamboat Genevieve Bs/L


SENER & CO.,
COTTON FACTORS AND COMMISSION MERCHANTS.
 NO. 200 NORTH MAIN STREET, ST. LOUIS.

St. Louis, 4/3/82 1878

Received of **SENER & CO.**, in apparent good order, except as below specified, to be transported from St. LOUIS, Mo., to the Wharf-boat at _____ on board the good Steamboat called St. Genevieve (the dangers of River, Collision, Explosion and Fire excepted,) from thence by the _____ or connecting Railroads, subject to the conditions of their several charters and Freight Regulations, which are to be delivered in like good order, without delay, on Wharf-boat or Levee, or at the Company's Depot in Port Pillow Tenn unto Go Butler & Co

_____ on presentation of this receipt, he or they paying freight for same at the rate of 2 1/2¢ per bushel 20¢ per 100 Hay 12 1/2¢ per 100 Corn and Charges, \$ _____

MARKS.	ARTICLES.	WEIGHT.
<u>JC on</u>	<u>6 Sks flour</u>	<u>2200</u>
<u>highly</u>	<u>10 Bales Hay</u>	<u>5740</u>
<u>Jenn</u>	<u>21 Sack Corn</u>	



Rates guaranteed only from St. Louis to

1st Class \$	cts. per 100 lbs.
2nd Class \$	cts. per 100 lbs.
3rd Class \$	cts. per 100 lbs.
4th Class \$	cts. per 100 lbs.
	per bushel.
	per bushel.
	per barrel.
	per barrel.

PACKET RATE.

Shipped

TO BE USED IN THE CHARTERPARTIES

Revised 2016

Compart

Party address

Draft Copy

Vessel

Part of loading

Port of discharge

Shipped description goods

Gross weight

Draft Copy

(Keep a copy for loss or damage insurance - using)

Freight payable on
CHARTERPARTY dated
FREIGHT ADVISE
Revised or second bill of lading

See similar loading

days

hours

SHIPPED

If the Part of Loading is Applicant's good order and Condition on board the Vessel for Discharge to the Port

of Discharge or on order Receipt the ship only is liable for the goods specified therein Weight, measure, quality, quantity, Condition, Contents and other particulars

If WITNESSES endorsed Receipts or signed off the said Vessel this signed the number of Bills of Lading provided below all of this issue and after, any one of which being accomplished Receipts shall be valid.

FOR CONDITION OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable	Freight detail over
Number of copies of B/L	Signature



WOOD VS. PLAST



上世紀
BC以前

埃及

漢摩拉比法典

蘇美法...

中世紀習慣法

~AD11

羅德海法Lex Rhodia : BC300-AD1100

阿碼斐法(義)
Lex Amalphis

奧瑞隆法(法西)
Lex Oleron

康索雷多法(西西)
Lex Consolato

威斯比法(北歐)
Visby...

近代成文法
AD17-19

殖民主義、成文法時期

習慣 → 各國海商海事立法

現代國際法
AD20

航運興盛、交往頻繁
立法分歧、適用不便

全球立法整合需求
CMI、UN(IMO...)

海事海商法之起源—海事法系



爭議問題一

海商法之船舶是否應以「商船」為限？

肯定說(通說)：國內學說及判決多採肯定說
(楊、梁、施、51台上2422)

否定說(少數說)；張採

筆者評：採否定說

理由：

1. 國際海事公約亦無以從事「商行為」為其適用或限制適用之對象
2. 現行逐漸增加的私人大型遊艇(例如張榮發私人遊艇)，如何解決其適用

海 商 法

單元(0)簡報_ S.S. Titanic

©黃裕凱老師





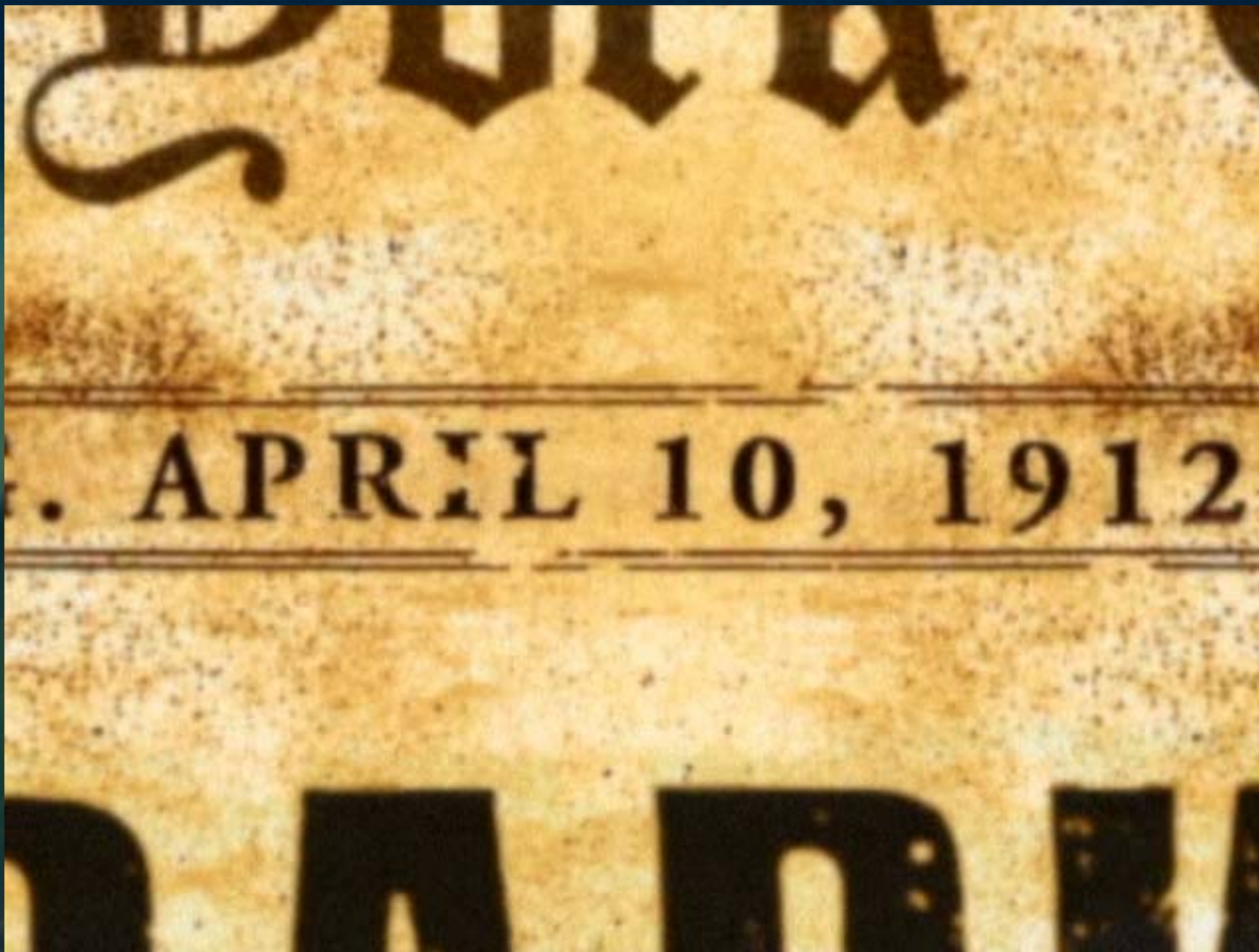
Titanic簡介

- 1912年英國建造，重46萬5千噸，為當時全世界最大最安全的豪華遊輪，滿載2,223名乘客。
- 自英格蘭南安普敦駛向紐約的處女航中，於加拿大東岸紐芬蘭附近海面撞上巨大冰山而於1912年4月15日凌晨2:20分沉沒，1500多名乘客死亡。
- 1995年，紐芬蘭外海深度達12378呎(約4000m)，尋獲Titanic二大殘骸，電影Titanic於1996年7月開始拍攝，1997年上映，耗資2.5億美元，獲得11項奧斯卡金像獎。
- 台灣翻「鐵達尼號」；大陸翻「泰坦尼克號」

Why Titanic

- 電影好看+俊男美女！
- Titanic案不僅傷亡嚴重，造成海上保險市場大動盪，且導致國際海事安全及責任等立法之加速整合
- 許多現代國際海事法律(公約)大約建置於Titanic發生之1912年以後
- 瞭解Titanic，可瞭解1910年代公約發展之初的時代背景及約略航運實務

報紙頭版日期

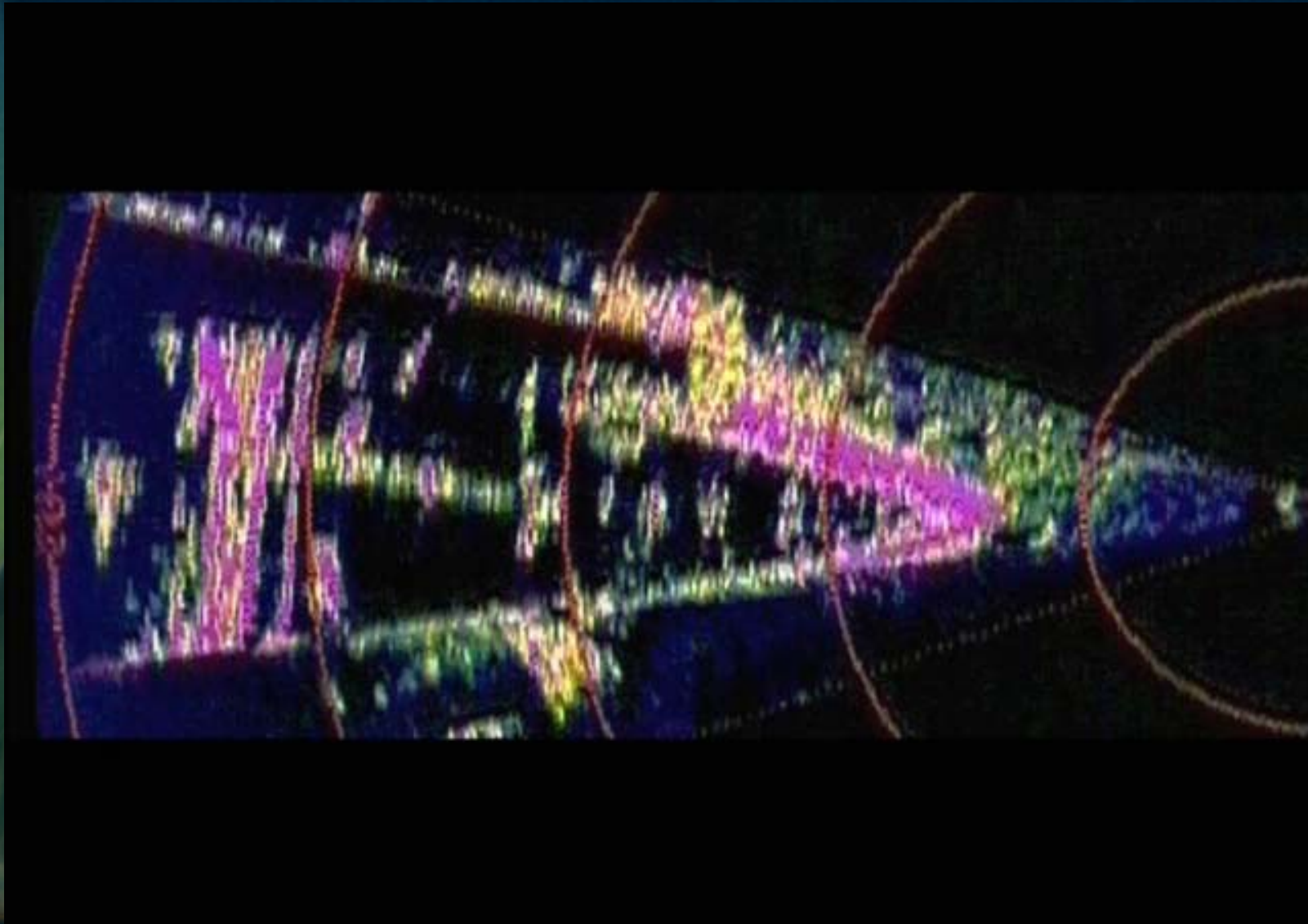


影片片頭

The image shows the opening title card for the movie 'Titanic'. The word 'TITANIC' is written in a large, white, serif font, centered over a dark blue, textured background that resembles the surface of the ocean at night. The overall scene is framed by a dark blue background with a faint, light green leaf-like pattern on the left side.

TITANIC

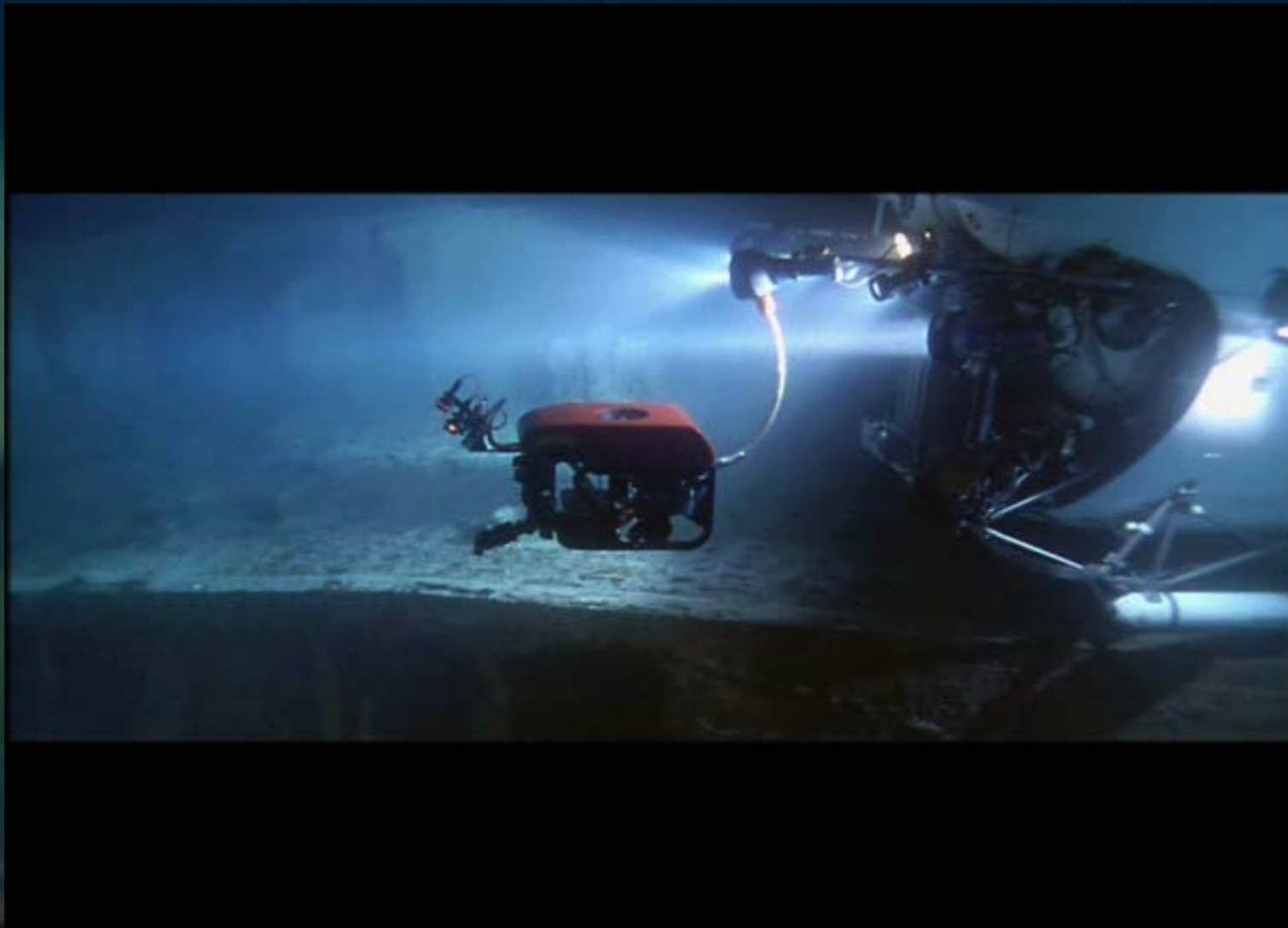
現代科技無遠弗屆_聲納



深海潛艇_外表探測_2500m深



小潛艇_深入船艙_取保險箱



沈船模擬電腦動畫_船艙先進水



船艙下沈，船身折裂



人、貨均到船邊等候上船 (責任點)



車上船—鈎對鈎原則tackle to tackle



檢查牙齒 v.s. 檢疫限制



舷梯 v.s 喜馬拉雅條款



港邊酒吧聚賭 v.s. (記名)船票



多艘拖船協助船舶離港－拖帶責任



駕駛艙：排檔桿 v.s. 車鐘



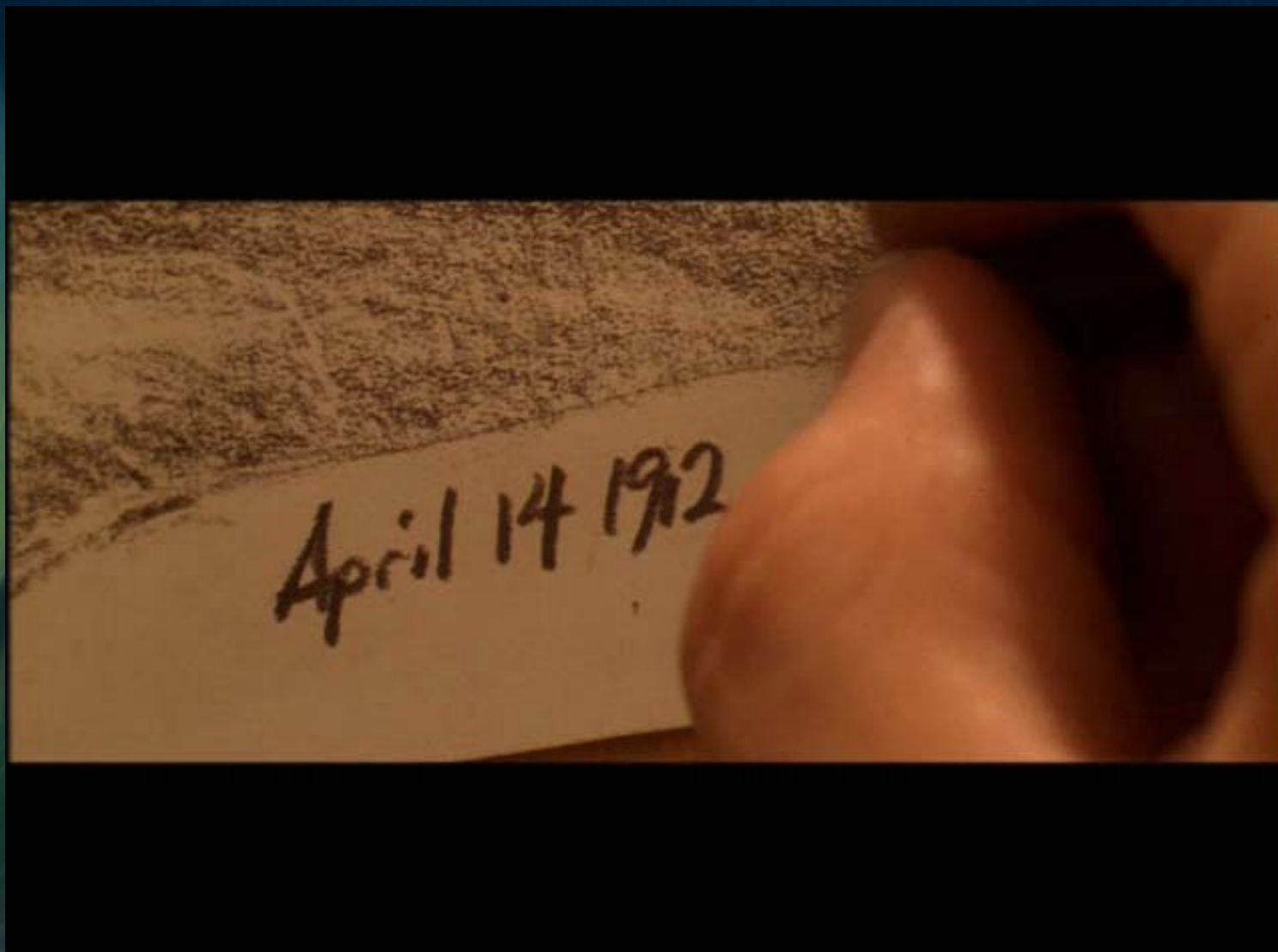
輪機室 v.s. 輪機長



燃煤-蒸氣機 (steamship) V.S. 燃油-內燃機 (motorship)



出軌證據



CSI犯罪現場 v.s 貨箱+繩網



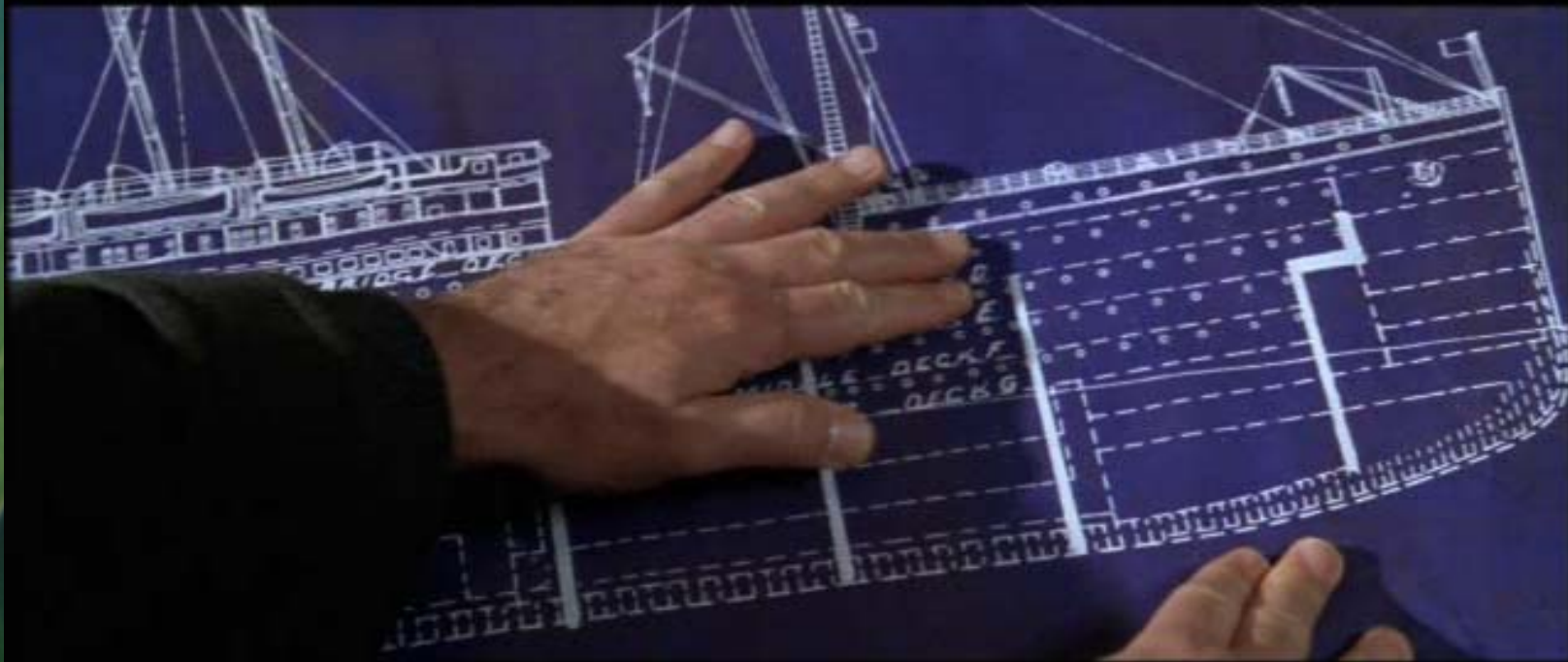
沒有浪花+沒有望遠鏡



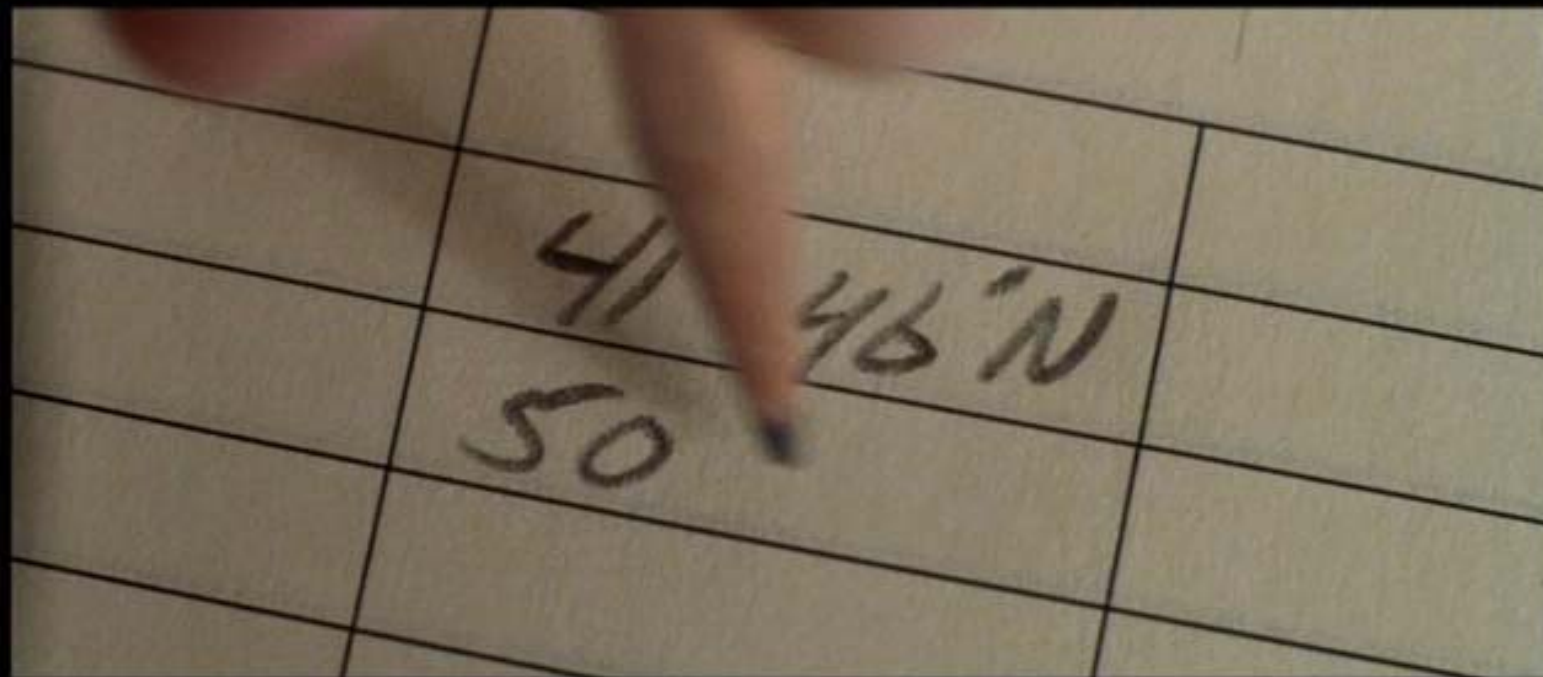
老鼠賽跑



船要重新設計了



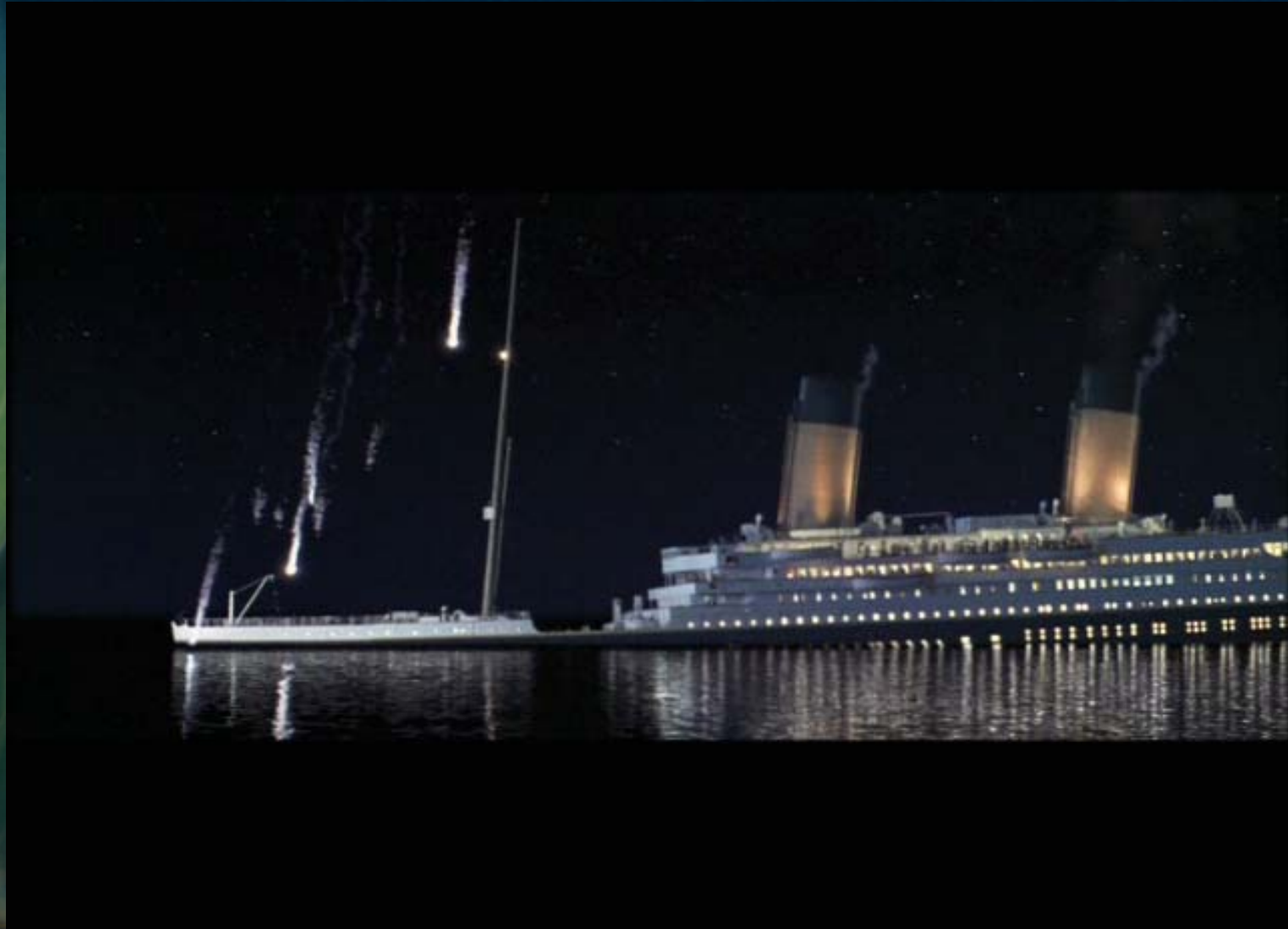
怎麼還有時間在玩數字遊戲！



打衛星電話比較快！SOS... — — — ...



寧靜中的船難



“船尾”牌照”



除了冷，還是冷



凍傑克



蘿絲，下次讓我躺上面好嗎？



人命救助：給錢否？



肆、計畫實施之困難及檢討

- 案例本土化難度高
- 司法判解收集及擇定上之問題及困擾
 - 現行法相關司法判解數量相當有限
 - 最高法院判決較具權威但教學參考價值不高；下級法院判決參考度高，但權威性低及超領域之爭議點多
 - 法源及司法院法學資料檢索系統建置並不周全
 - 司法判解患貧又患不均
 - 誤判率高
- 學生之傳統法學教育觀念難以突破

伍、結論

(海商)法律教學教學目標是什麼？

1. 國考？
2. 瞭解海商法諸多特殊法制，創造法律人不同層面的思維學習！
3. 瞭解海商法是什麼，有什麼？！！？

案例式教學？

目前單純國內海商判解，在質及量上，尚不足以使國內全面實施英美案例式教學法

→改良式或過渡式教學法（口授+案例討論）

e化教學 ？

● 不論是否為法科，e化教學或e化學習是教育未來發展方向。但

● 法律教師e化能力通常薄弱於理工商管，不僅自身e化能力有限，且如何將教材予以進一步的多媒體e化、動態e化等多元呈現方式，是更深入的問題

● 越高度e化，老師負擔卻是越重

● 建議：

● 先自編教材→教材及參考資料電子化→PPT簡報化→網路化→互動化

總結：師生教與學心態的改變

- 整個計畫實施所面臨的問題總圍繞在「如何突破傳統法學教育窠臼下，法律師生是否願意勇於改革嘗試之消極心態」。特別是在法學教育及國考體制變革之今日，由於不確定高，前述消極心態似乎更難以突破。
- 案例式教學法無論對老師，抑或學生，都是很辛苦：
 - 現有學分下很難達成
 - 學生耗費比以前更多時間卻又難立即看到成效
 - 所有法律系所及法律教師們如不大規模實施案例式教學法，並擬定相關配套措施，例如課程重新規劃、選課制度、e化支援、教學助理協助等，單一或極少數老師的案例式教學是很難達到所需目標的

附帶效益

- 成果教材(含單元課程及簡報)已列入教育部法學教育改革參考教材，供各界下載使用，已啟國內海商法教學範本之效
- 計畫執行而得以被迫加速完成之「國際海商暨海事法基本文件」套書鉅著已於去年捐贈系上，約可貢獻40-45萬左右收入供系上學生急難救助使用
- 成果獎獎金47,000已於年初捐贈本校乙組排球



國際海商暨海事法基本文件

Fundamental Instruments of
International Maritime & Admiralty Law

(中英文對照)

黃裕凱博士 編譯 2008.8

- 本書收錄超過220項文件，超過2,800頁，逾220萬字，分五大冊(含總論、運送與貿易、海事與事故、及海上保險)，全部採中英對照方式，部分採德中英或日中英對照方式。
- 本書收錄分下列幾大方向，以充分符合航運暨保險實務、政府部門、司法及學術各界所需：
 1. 基礎法方面：以德日中台等大陸法系國家立法為主；
 2. 國際公約或規則方面：僅將19世紀中葉以來的相關國際公約或規則予以全部收錄，例如貨物運送、海事限責、共同海損、海事優先權等；
 3. 個別制度方面：以相關制度之主要原文教科書所摘錄或附錄之文件(包括主要海軍國立法例)為收錄對象，例如海難救助的各類LOF格式及共同海損等實務格式等。
 4. 實務條款：以實務界較經常使用或可能使用之條款為主(例如海上保險條款)，或以實務或學術界可能會參考到的條款為主(例如各類租備船C/P等)。
 5. 相關法制方面：由於「污染」於國際事故處理分類上，屬海軍部門處理，且污染亦為海事事故重要事項，與責任限制等關係重大；於「國貿」方面，國貿與貨物運送息息相關，兩制度有相互參照之高度需求，因此本書特別將「污染」及「國貿」二大領域納入。



國際海商暨海事法基本文件

Fundamental Instruments of
International Maritime & Admiralty Law

(中英文對照)

第一冊 總論

(基礎法、船員、買賣及登記)

第二冊 運送與貿易

(貨物運送、國際貿易、旅客運送)

第三冊 海事與事故

(保全、海事限責、殘骸移除、海事優先權、拖帶、碰撞、海難救助、海洋污染、共同海損)

第四冊 海上保險(一)

(總論、船舶、運費、貨櫃、抵押權人等)

第五冊 海上保險(二)

(貨物、P&I)

黃裕凱博士 編譯 2008.8

國際海商暨海事法基本文件

Fundamental Instruments of International Maritime
& Admiralty Law

(中英文對照)



黃裕凱博士 編譯 2008.8

The background features a dark blue gradient with faint, overlapping green leaf patterns. On the left side, there is a more prominent, detailed image of a green leaf with visible veins.

謝謝聆聽

歡迎指教