

一之書叢答問政法

答問法商海

備必試考



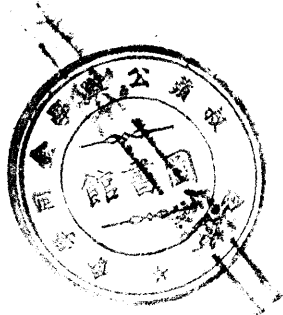
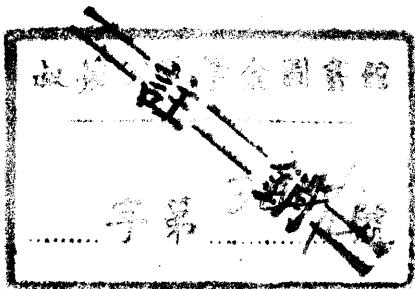
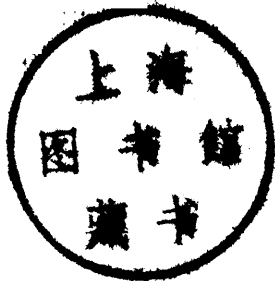
社譯編學法海上

行發局書記新堂文會

上海图书馆藏书



A541 212 0002 2259B



法政問答叢書
海商法問答目錄

海法之種類有幾.....	一
何謂海商法.....	一
海商法之沿革如何.....	三
海商法之編制各國法例共有幾種.....	五
何謂船舶.....	五
確定本國船之標準各國法例異同如何.....	六
船舶應備之文書法律規定共有幾種.....	九
船舶於發航準備已終之後能否扣押或假扣押.....	一二
船舶爲動產抑爲不動產其特質如何.....	一四
船舶組成之部分共分幾類.....	一六

船舶所有權取得之原因共有幾種.....	一七
造船承攬人破產後有何補救方法.....	一八
共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項法例規定如何.....	二〇
船舶經理人之選任及其權限如何.....	二四
船舶所有人之責任如何.....	二五
船舶所有人有限責任之理由安在.....	二六
關於船舶所有人之有限責任各國立法主義共有幾種.....	二七
船舶所有人對於何種債務須負有限責任.....	三一
何謂有限責任之海產.....	三四
船舶之價值應如何估計.....	三六
船舶所有人兼船長之責任如何.....	三八
何種債務有優先償還之權利.....	三九

優先權之標的如何·····	四三
優先權之順位如何·····	四四
優先權以何原因而消滅·····	四七
船舶之抵押權應如何設定·····	四九
何謂海員·····	五〇
何謂船長其地位如何·····	五一
關於船長之任免權屬於何人·····	五三
船長之義務如何·····	五三
船長之權限如何·····	五九
船長之責任如何·····	六三
何謂船員·····	六五
船員應如何僱用·····	六五

船員之義務如何·····	六六
船員權利如何·····	六七
船員僱傭之契約終止時有無特別條件·····	七一
海運與陸運有何區別·····	七二
海上運送契約之沿革如何·····	七三
海上運送契約之性質如何·····	七三
貨物運送共有幾種·····	七五
船舶租賃契約與傭船契約之異同如何·····	七六
運送契約應記載之事項有幾·····	七七
運送契約之效力如何·····	七九
運送契約之解除原因及條件如何·····	七九
傭船運費之給付方法共有幾種·····	八一

船舶所有人於運送費外有無其他請求給付之權利·····	八一
運送費計算之標準如何·····	八二
以船舶全部或一部定期供運送者其運費究應如何負擔·····	八三
貨物卸載之情形及時間如何·····	八四
何謂載貨證券其效用如何·····	八五
載貨證券究應如何作成·····	八六
載貨證券之形式如何·····	八六
載貨證券之性質如何·····	八七
載貨證券之效力如何·····	八七
載貨證券之份數如何·····	八九
何謂航海之擔保·····	九〇
何謂運送之拒絕·····	九一

- 辯載運費之負擔如何……………九二
- 運送人之責任如何……………九四
- 貨物損害之估計方法如何……………九六
- 運送人對於託運人之貨物有無留置權……………九七
- 運送人之責任何時可以消滅……………九八
- 何謂旅客運送……………九九
- 旅客運送人之義務如何……………九九
- 旅客之義務如何……………一〇二
- 旅客運送契約終止之條件如何……………一〇三
- 何謂船舶拖帶……………一〇三
- 何謂船舶碰撞……………一〇四
- 何謂救助及撈救……………一〇七

救助之義務如何·····	一〇八
救助報酬請求之條件如何·····	一〇八
救人者有無報酬請求之權利·····	一一〇
何謂碰撞之救助·····	一一一
何謂海損·····	一一二
何謂單獨海損·····	一一二
何謂共同海損·····	一一三
共同海損之要件如何·····	一一四
共同海損之種類如何·····	一一六
共同海損之計算如何·····	一一七
共同海損之分擔究應如何計算·····	一一八
損害計算之標準如何·····	一二〇

何謂一九二四年約克魯凡爾規則·····	一一一
我國海上保險之編制是否適當·····	一三五
何謂海上保險之事故·····	一三五
海上保險契約應如何作成·····	一三六
海上保險之標的物如何·····	一三六
何謂船舶保險·····	一三七
何謂貨物保險·····	一三八
何謂運費保險·····	一三九
何謂利益保險·····	一四一
海上保險契約之期間如何·····	一四二
何謂再保險·····	一四三
海上保險人之責任如何·····	一四四

海上保險人之權利如何·····	一四五
海上保險契約如何消滅·····	一四六
海上保險契約如何解除·····	一四六
何謂海上保險之價額·····	一四七
海上保險之損害額·····	一四八
海上保險契約之變更情形如何·····	一四九
何謂海上保險之委付·····	一五一
危險發生應否通知·····	一五四
保險金額應如何給付·····	一五五
請求權之消滅情形如何·····	一五六

法政問
答叢書

海商法問答

問 海法之種類有幾

答

海法乃關於海事法規之總稱。其大別有二。一曰國內海法。一曰國際海法。國內海

法又得細分爲二。一曰公海法。一曰私海法。國際海法者。規定國家與國家間關於海事之法規也。通常爲國際法之一部份。如通商航海之條約。船舶捕獲與海灣封鎖之法規皆屬之。公海法者。規定國家與私人間關於海事之法規也。其中以屬於行政法規者居多。如船舶法。船員法。引水法。海難救助法。遠洋漁業法。船舶碰撞預防法等皆是也。私海法者。規定私人間關於海事之特別法規也。有關於商事者。有不關於商事者。其關於商事者。卽如海商法是也。

問 何謂海商法

答

海商法者。私法之一種。且帶有國際法之性質也。分析言之。則

(一)海商法者私法也。海商法之爲私法。與其他商事法規之爲私法無異。以海商法中所規定之事項。大都屬於私法之範圍故也。惟昔時之海商法。皆由習慣判例彙集編纂而成，純屬於私法之一部。而今則關於公法方面。亦有相當之規定，海商法有時實難與公法相離耳。例如海商法中關於船舶與海員之規定。卽有屬於公法之性質。故德國商法既有關於海員之規定。復有單行海員法之頒布。日本商法既有關於船舶之規定。復有獨立船舶法之頒布。我國今亦倣照德日兩國法例。而有船舶法與海員法之制定焉。

(二)海商法者私法之特別法也。海商法之所以稱爲特別法者。以其規定海商之特別事項故也。在民、商法典分立編制之國。則海商法一方既對商法爲特別法。而他方面又對民法爲特別法。而在民、商統一編制之國。則海商法僅對民法爲特別法耳。

(三)海商法者國際法也。海商法之所以謂爲有國際性質者。以海商法係規定海上運送之法。而供海上運送之用之船舶。則常由此國領海駛入彼國領海故也。船舶航行於海上。如不採用萬國共同之原則。則不僅如船舶碰撞、救助、及撈救等事之發生。無適當處置之法。卽

如船舶抵押。共同海損。海上保險等等事故。亦將無合意解決之道。故海商法之爲法。自始卽含有國際法之性質。羅度斯海法卽其一例。

問 海商法之沿革如何

答 海商法之發生。視一般之商法爲早。古有所謂羅度斯海法 (Lex Rhodia) 者。卽海商法中之嚆矢也。蓋羅度斯 (Rhodus) 爲地中海多島海中之一小島。介乎埃及與小亞細亞之間。扼船舶往來之要衝。握東部諸國商業之霸權。凡歐洲之船舶。途次遇有交涉事件。多在該島解決。因之習慣漸成。立法者就其習慣法例而編纂之。卽成所謂羅度斯海法矣。

羅度斯海法之內容。專重於共同海損方面。通行於地中海附近諸國。雖以當時羅馬帝國法制之完美。而關於海事。限於與羅馬法不牴觸者。亦適用之。以觀羅馬皇帝奧古斯吐士 (Augustus)

『余支配陸，而羅度斯海法支配海。』

之語。卽可推知該法在當時之勢力矣。惟一般學者至今猶有謂羅度斯海法並非爲成文之法典

。不過爲一種之習慣法耳。

迄乎中世。各地法規。次第編纂，遂有所謂。

(一) 康蘇拉度海法 (Consulado)

(二) 奧勒倫海法 (Roolo de Juremens d'Ioleros)

(三) 威斯比海法 (Wisbysche Seerecht)

三種乘機以起。康蘇拉度海法通行於地中海。直繹之。卽爲海上之推事。乃編纂於第十四世紀之中。其內容雖以海商法爲主。然亦有關於海上捕獲之規定。凡海事爭執。皆依此法判斷。故以海上推事稱焉。至關於此法成立之地點。則學者之間。頗多爭議。意大利人以爲成立於意大利。法蘭西人以爲成立於法蘭西。然吾人不問其成立之地點爲何處。而其得能支配當時地中海中之海事。則固毫無疑義也。奧勒倫者。法蘭西沿岸一小島也。以該法編纂於奧勒倫。故以其地稱之。英國人以該法成立於英國。非信史也。奧勒倫海法編纂於第十一世紀。凡大西洋之海事習慣。該法無不備載之。英國商船法之編纂。實基於此法也。法國對於海商

法之採用。頻於地中海者。則照康蘇拉度海法。頻於大西洋者。則依奧勒倫海法。法國對於康蘇拉度與奧勒倫兩法。實無軒輊可言也。威斯比法編纂於第十五世紀。通行於波羅的海與北海中。今日德瑞等國之海商法。皆受其影響焉。

至法皇路易十四世時，以其國境左右臨海。一方爲康蘇拉度法所支配。一方又爲奧勒倫法所支配。解決海事。難免分歧。爰於一六八一年。頒布海事條例。以統一之。遂爲今世海商法之濫觴。迨拿破崙編纂商法法典。列海商爲商法中之一編。後之編纂商法者。遂莫不以之爲圭臬焉。

問 海商法之編制各國法例共有幾種

答 海商法具有國際法之性質。故各國所定之海商法。其內容。大抵相同。惟編制體例。則有以單行法行之與規定於商法典中兩種之差異耳。我國與英美之海商法。以單行法行之。而德法日本之海商法。則規定於商法典中。

問 何謂船舶

答 海商法中所稱之船舶。謂在海上航行及在與海相通能供海船行駛之水上航行之船舶也。故此項船舶。須具左列二要件。

(一) 須供航行之用。不供航行之用者。不得稱之爲船舶。蓋海商法之所謂船舶者。以能供貨物或旅客運送之用爲條件。故如橋船、躉船、燈船等。皆非海商法之所謂船舶也。

(二) 須航行於水上。不能航行於水上者。不得稱之爲船舶。故如飛船、沙船、雖能航行於空中、沙漠。然非海商法中之所謂船舶也。

即使船舶而具上列之二要件。然若其航行不在海上及與海相通能供海船行駛之水上。則亦非我海商法所稱之船舶也。此蓋由於水有海水與內水之分。船有海船與內船之別。在德海商法規定分別海船與內船。英商船法規定不分海船與內船。法日商法祇言海船。而不及內船。我海商法做英國法例。亦不分海船與內船。

至船舶碰撞。則不分私船與官船。大船與小船。皆適用於海商法之規定。

問 確定本國船之標準各國法例異同如何

答 關於船舶國籍之分別標準。考之各國所行立法。稍有不同。茲舉四例述之。

(一) 專屬主義。『專屬主義』云者。謂須其船舶之所有人全體皆為本國人。其船舶始得稱之為本國船也。如英國一八九四年之商船法。德國一八九九年之商船國旗法。日本船舶法之規定是已。此外俄、美、法各國亦倣英、德之例。採取『專屬主義』。

(二) 半屬主義。即船舶所有人中。如有半數以上。屬於本國人者。即得認該船舶為本國船是。與奧、荷諸國採之。

(三) 海員主義。海員指船長及船員而言。有僅以船長須為本國人者。有須以船員之大部為本國人者。英、德二國對於本國船之船長。表面雖不以本國為限。而實際上則仍設有其他方法以為限制。法國則對於本國船之船長。上等船員之全部。普通船員之四分之三。均須為本國人焉。

(四) 製造主義。本國船須以在本國製造者為限。以不在本國製造之船舶而亦認之為本國船。殊不足以獎勵本國造船事業之發達也。故英法等國曩昔概採本國製造主義。現雖廢止

『製造主義』。而兼採『專屬主義』與『海員主義』。然爲獎勵本國造船業之發達起見。對於不在本國製造之船舶。仍須課以重稅。或以不給予獎金爲條件。而始認之爲本國船。美國前此亦偏重『製造主義』。歐戰以後。始行廢止。

夫海運之發達與否。不僅直接影響於國際貿易之榮枯。交通事業之便否。而且間接影響於軍事上之措施。與外交上之作用。故各國對於本國船舶。莫不設有種種之限制。以獎勵其航海業之發展。惟是國情既不相同。所採主義亦自不能不因之而略有所異。故如上述船舶國籍之標準。有四種主義全採者。有採其三種、兩種、或一種者。

然『製造主義』與『船員主義』。祇能行之於英、美、德、法諸國。而不能行之於今日之我國。以我國造船事業太幼稚。航業未曾充分發達故也。故除此以外。惟有採取『專屬主義』與『半屬主義』而已。我國海商法第三條規定。

『左列船舶爲中國船舶。

一、中國官署所有者。

二、中國人民所有者。

三、依照中國法律所設立。在中國有本店之左列各公司所有者。

甲、無限公司。其股東全體爲中國人者。

乙、兩合公司或股份兩合公司。其無限責任股東全體爲中國人者。

丙、股份有限公司。其董事三分之二以上爲中國人。並其資本三分之二以上爲中國人所有者。』

蓋卽採『專屬』與『半屬』兩主義而定者。

問 船舶應備之文書法律規定共有幾種

答 依照海商法第四條之規定。凡船舶在船上應備置之文書有六。(一)國籍證書。(二)通行證書。(三)海員名冊。(四)旅客名冊。(五)屬具目錄。(六)航海記事簿。茲分述如次。

(一)國籍證書。海船之有海籍。與自然人之有國籍同。船舶所有人因證明海船之國籍。須領受海船國籍證書。欲請領國籍證書。必須先行登記。是則所謂海船國籍證書者。卽海船登

記後由主管官署所發給之證書是也。凡航行於海上及與海相通能供海船行駛之水上之大船。皆須依法登記。領受國籍證書。如船舶未經登記領有國籍證書。依法不能航行。蓋如船舶航行外國。承平之時。固須持有國籍證書。方足證明誰國之船舶。以求相當之保護。卽在戰時。亦須持有國籍證書。揭揚國旗，方足證明其爲何國之船舶。以免無故之被捕。此其所以爲必要也。

然若總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之小船。則可無容登記。以此種小船。除船舶碰撞以外。不適用於本法之規定故也。

如船舶不能領受正式國籍證書。或國籍證書有滅失毀損時。則得以假船舶國籍證書代之。至於船舶登記之手續。依法須先定『船舶之名稱。船籍港。並受積量之測度。』而後再向船籍港所在地之法院或其分院爲之。又船舶所有人於登記後。須向船籍港所在地之管海官署。聲請登記於船舶簿。管海官廳如予照准。卽應交付船舶國籍證書於該船舶所有人。

所謂船籍港者。卽如自然人或法人之住所。乃船舶航行之根據地也。依法海船登記與登錄。均應於船籍港爲之也。

(二)通行證書。船舶之通行。常有一定之航路。非經向主管官署登記領受通行證書、不得航行。是通行證書者。乃船舶航行之憑證。自非備置於船上不可也。

(三)海員名冊。海員名冊者。卽船長與船員全體之花名簿冊也。凡船長、船員之姓名、年歲、籍貫、經歷、及海員僱入契約之內容。均須詳細記載。以海員之籍貫與經歷。不但有關於船舶國籍之決定。而且有關於危險程度之測定。而其契約之內容。有時且得爲海員權利義務之證明也。海員名冊既有關於國籍、保險、與權利義務之證明。其應備置於船上。以便主管官署與保險業者之查閱。自不待言。

(四)旅客名冊。旅客與船舶有運送契約之關係。故旅客者。實卽爲運送契約之當事人也。契約當事人對於契約。一方有義務之擔負。而他方又有權利之享受。並得據以調查旅客之國籍、住所、出身、職業。以便警察方面之保護或取締。其姓名之應記載置備於船上。亦

自不待言也。

(五)屬具目錄。船舶之屬具。依法視為船舶之一部。蓋屬具雖非為構成船舶之部分。然亦有與船舶不可分離之關係。故日商法推定船舶之從物。使其從主物而處分之。我海商法對此雖無明文規定。亦當依據民法之規定。而類推解釋也。屬具既從主物而處分之。則其於船舶之移轉。船舶之委付。或共同海損之發生。皆有檢查之必要。其應一一列舉而記明之。自屬當然之理也。

(六)航海記事簿。航海記事簿者。記載關於船舶航行經過情形之簿冊也。凡海上之氣候。潮流。航海之發航。到達。航海之有無變更。海難之曾否遭遇。以及船內每日發生之事故。如人之出生。或死亡。或犯罪。船員之懲戒，物品之處分。人命船舶之救助或碰撞等等。皆須明白記載。以便危難發生。或別種爭執之時。有所依據也。

問 船舶於發航準備已終之後能否扣押或假扣押

答 船舶之得為扣押或假扣押。固與他種財產初無稍異。惟於發航準備已終之後。如亦

准許債權人之聲請。逕予扣押或假扣押。則受損者。必不止於船舶所有人。凡貨物旅客之已裝在船上者。皆將受其影響。如法律對於此種情形。不加限制。則旅客上陸換船。貨物起卸轉裝。輾轉遷徙。必多紛擾。妨害公安。莫此爲甚。故雖學者之間。對於此事有

(一)積極說——原則對於船舶扣押、假扣押、假處分均得爲之。惟例外對於發行準備已終之船。不得爲扣押。假扣押耳。例外解釋。應從狹義。假處分既未禁止。故得爲之。——與
(二)消極說——對於發航準備已終船舶。禁止扣押或假扣押。蓋爲公益計也。就立法精神言之。假處分似亦不得爲之。——

之分。而我國立法。則爲顧全公益起見。寧犧牲船舶人之利益。對於發航已終之船舶。設有「船舶之扣押。假扣押。自船長執有發航許可書之時起。以迄於航海完成時止。不得爲之」。

之規定。雖然。上述之規定。非所論於因發航準備所生之債務也。所謂發航準備所生之債務者。謂如備辦煤米。或僱工修理等所生之債務是也。此種債務之發生。雖亦在準備發航之前

。然因時期迫促。債權人絕少機會求償。設若以此而即歸咎於債權人之懈怠。而不加以保護。則影響所及。勢必相率戒懼。一般社會。皆將不敢與船舶爲財物之交易。與勞務之供給矣。故立法者於此。又定。

『但爲使航海可能所生之債務。不在此限。』

不在此限云者。謂即使在船舶發航準備終了之後。仍許債權人聲請扣押。或假扣押也。

問 船舶爲動產抑爲不動產其特質如何

答 船舶之爲動產。而非不動產。盡人皆知無庸贅言。我海商法對於船舶之是否爲動產

。雖無明文規定。然就我民法第六十六條。『稱不動產者。謂土地及其定著物。』第六十七條。『稱動產者。爲前條所稱不動產以外之物。』海商法第八條。『船舶。除本法有特別規定外。適用民法關於動產之規定。』之規定以言。亦當然以動產解之。然因其價值高而移轉難。故於法律上皆與不動產受類似之待遇。是曰

(一) 船舶之不動產性。

一、登記。船舶所有權之移轉。須爲登記。非經登記。不得對抗第三人。而船舶抵押權之設定。亦同。與民法物權第七百五十八條。『不動產物權。依法律行爲而取得、設定、喪失、及變更者。非經登記。不生效力。』之規定。正相一致。

二、抵押權。船舶得爲抵押權之設定。且其抵押權得就建造中之船舶設定之。依民法物權第八百六十條。『稱抵押權者。謂對於債務人或第三人不移轉占有而供擔保之不動產。得就其賣得價金。受清償之權。』之規定。得爲抵押權者。本限於不動產。今法律以明文規定。許船舶得爲抵押權之設定。是直以不動產視之矣。

三、租賃。不動產之租賃、於租賃物交付後。縱將其所有權讓與第三人。其租賃契約對於受讓人。仍繼續存在。而船舶之租賃。按照日商法第五百五十六條之規定。『凡船舶賃貸借。既爲登記。則此後對於取得其船舶物權之人。亦生效力。』我海船法草案做照日法之例。規定。『海船之租賃或使用賃借。如經登記。對於爾後取得該海船者。亦生效力。』海商法對此雖無明文。似仍以照此解釋爲妥也。

四、強制執行。日民訴法第七百十七條規定。『商船及他海船之強制執行。依不動產強制競賣之規定。但因事物之性質與該規定顯有差別者。……不在此限。』我強制執行律草案第三百一十九條之規定亦同。

又。船舶雖為動產。然依其性質與歷史之關係。在法律上頗似具有人格者。是曰

(二) 船舶之人格性。

一、名稱。船舶之有名稱。與自然人及法人之有名稱無異。依法船舶之名稱。須標示於船體。非經管海官廳之許可。不得變更之。

二、國籍。船舶有國籍。亦與自然人之有國籍同。船舶非經登記。領有國籍證書。不得航行。

三、船籍港。船舶之有船籍。與自然人或法人之有住所無異。船舶之登記及登錄。應於船籍港為之。

■ 船舶組成之部分共分幾類

答 船舶組成之部分。雖極複雜。然亦得分爲三類述之。(一)構造上之成分。(二)營業上之成分。(三)屬具。是已。船舶爲龍骨、甲板、汽機等所構成。故龍骨等物。得謂構造上之成分。客艙、貨艙。爲運送旅客與貨物之用。故客艙、貨艙。得謂爲營業上之成分。舳板、鐵錨、船燈、唧筒、羅盤針、及測量器械等件。爲航行時必不可少之物。雖非船舶本身構造上或營業上必要之成分。然亦爲一種必要之設備。通常以屬具稱焉。又船舶中之器具。如桌、椅、鍋、灶等件。果否得視爲屬具。最易發生爭議。故我海商法特以明文規定。『除給養品外。凡於設備上及營業上必要之一切成分。及屬具。皆視爲船舶之一部。』

問 船舶所有權取得之原因共有幾種

答 船舶所有權取得之原因有二。一爲原始取得。二爲移轉取得。前者如因製造。因捕獲。或因時效而取得是。後者如因繼承。因買賣。或因贈與，而取得是。捕獲取得。應於國際法中研究之。其他取得。如因製造。因時效。當適用民法之規定。而海商法中所應討論者。惟有船舶之讓與而已。

船舶所有權全部或一部之讓與。非作成書面並依左列之規定。不生效力。

(一) 在中國。應呈經讓與地或船舶所在地主管官署蓋印證明。

(二) 在外國。應呈經中國領事官署蓋印證明。

蓋以船舶有不動產之特性。依照民法第七百五十六條。

『不動產物權。依法律而取得、設定、喪失、及變更者。非經登記。不生效力。』

之規定。使之向該管官署蓋印。以資證明也。且不僅以官署之蓋印證明爲已足。而船舶所有權之移轉。非經登記不得對抗第三人。蓋我海商法乃倣日商法第五百四十一條。『凡讓渡船舶之所有權者。非爲登記。且記載之於船舶國籍證書。不得以之對抗第三人。』而規定者也。至所謂非經登記不得對抗第三人者。乃以登記爲對抗第三人之條件。而非以之爲移轉成立之條件。船舶之移轉。即使未經登記。而其移轉之契約。仍生效力也。

問 造船承攬人破產後有何補救方法

答 按照一般破產法之原理。承攬人受破產宣告時。破產管財人得供給其必要材料。使

其完成工事。但破產人亦得使第三人爲之。此時破產人應得之報酬。當屬於破產財團。至於船舶在建造中。承攬人破產。應如何辦理。不僅日本商法並無規定。卽海船法草案亦無明文。惟海商法則特於第十二條規定。『船舶建造中，承攬人破產。而破產管財人不爲完成建造者。船舶定造人。得將船舶及業經交付或預定之材料。照估價扣除已付定金給償收取之。並得自行出資。在原處完成建造。但使用船廠。應給予報償。』蓋以我國航業幼稚。造船有待提倡。津、滬等處。雖有船廠之建設。然爲數不多。使法律對於造船承攬人之破產。不有特別之規定。則照一般破產法之規定。破產管財人。雖得供給其必要材料。使其完成工事。並得使第三人爲之。然皆出於破產管財人之意旨。而與定作人無與。如破產管財人不供給其必要材料。使其工事完成。或不使第三人爲之。則定作人卽不得爲上述情形之請求。以定作人無請求之權利故也。立法者有見於此。乃使船舶定造人於船舶建造承攬人破產時。破產管財人不爲完成建造時。得將船舶及業經交付或預定之材料。照估價扣除已付定金給償收取之。而俾定造人得使第三人爲之完成工事。且恐船廠無多。移轉不便。又定船舶定造人得自行出

資。在原處完成建造。使船舶建造之工事不致因承攬人之破產而中輟。其所以提倡造船。振興航業之旨。瞭然可見。自不能謂爲無所用意也。至使用船廠。定造人應給報償。此爲有價契約當然之結果。不待煩言而解也。

問 共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項法例規定如何

答 船舶之價值常甚大。以一人之資財。非在建造之時。力有不逮。卽於遇險之時。負擔過重。故常以數人共有之情形爲多。蓋分任之。實較便利而有益也。

至於船舶共有之人數。則在英商船法第五條規定。分爲六十四股。雖其六十四股。不必爲六十四人之所有。然其以六十四人所有爲原則。以少於六十四人所有爲例外。則固顯而易見也。我海商法做日商法第五百四十六條之規定。僅於第十三條規定。

『共有船舶之處分。及其他與共有人共同利益有關之事項。應按各共有人應有部份之價值。以過半數決之。』

並無如海船法草案二人以上之規定。蓋以所謂共有。當然爲二人以上之共有。而民法第八百一十七條。且有『數人按其應有部分。對於一物有所有權者爲共有人。』自可不必再以明文定之也。

(一) 船舶之處分。

及其他與共有人共同利益有關之事項之決議而言。此外對於

(二) 部分之轉讓。

亦有特別之規定。卽『船舶共有人出買其應有部分時。其他共有人得以同一價格儘先承買。』

『(參考海商法第一四條第一項) 至於

(三) 部分之抵押。

則與部分之出賣不同。蓋出賣僅爲其部分物權之移轉。而與第三人無關。而抵押則其部分生債權債務之關係。而牽涉於第三人。偶一不慎。卽生扣押或假扣押等之情事。故海商法第三十六條規定。

『船舶抵押權之設定。……僅船舶所有人……始得爲之。』

而同法第十五條規定。則

『船舶共有人以其應有部分供抵押時。應得其他共有人多數之同意。』

如不得他共有人之同意。船舶共有人即不得以其應有部分供債務之抵押也。

若對於利用船舶所生

(四)債務之清償

則海商法第十六條第一項規定：『船舶共有人應就其應有部分負比例分擔之責。』又同法同條第二項規定：『若共有人對於發生債務管理行爲。曾經拒絕同意者。關於此項債務。得委棄其應有部分於他共有人。而免其責任。』此與商行爲凡數人共同因商行爲所生之債務。應負連帶責任之原則不同。蓋所以輕減船舶共有人之責任。藉以獎勵航業之投資也。

又如船舶共有人爲船長而被辭退時。則該共有得退出共有關係。並得依海商法第十七條第一項之規定。請求其應有部分。

(五)資·金·之·返·還·。

蓋船長爲共有人。既因他共有人所有部分價值過半之表決。而被解任。則彼此意見。已不一致。此時如仍使繼續共有。則不僅爲被解任之共有人所不願。恐亦非他共有人所樂意也。至返還資金之數額。則海商法第十七條第二項規定。『依當事人之協議定之。協議不成時。由法院裁判之。』然前項權利之請求。亦應從速行使。否則。權利狀態。虛懸不定。亦非所以保護義務人之道。故海商法第十七條第三項復規定。『第一項所規定退出共有關係之權。自被辭退之日起算。經一個月不行使而消滅。』

凡此所述。皆爲船舶共有人相互間之關係。有屬於內部者。有屬於外部者。前者如船舶之處分。資金之返還等是。後者如債務之清償。與經理之任免等是。至於共有之關係。我國法例既不認有合夥之性質。故即使共有人中一人死亡、破產、或禁治產。亦不因此而終止。(參

海商法第一八條)

縱使破產人應有之部分。爲破產管財人所收取。而其他共有人之共有關係。亦不因此而受其影響也。

問 船舶經理人之選任及其權限如何

答 船舶共有。類似合夥。人數不多。彼此共管。尚無不便。然使人數衆多。則非另選經理。專司其事。必致意見紛歧。事權不一。不但共有人間。彼此有發生衝突之虞。卽與第三人間。亦不免有政出多門之弊。及其極也。船舶營業。必致大受影響。本法爲圖各方面之便利計。故特於第十九條規定。

『船舶共有人應選船舶經理人。經理其營業。』

如經理人而爲共有之一人時。則其選任爲與共有人共同利益有關之事項。當然依據本法第十三條之規定。按照各共有。應有。部分之價值。以其過半數決之。又如經理人而爲共有。人以外之人時。則須經共有。人全體之同意。（海商法第一九條後段）蓋船舶經理人之職權。極爲廣泛。關於船舶之艙裝及利用。在訴訟上或訴訟外。皆代表共有。人。（海商法第二〇條）經理人之勝任與否。於船舶共有人全體之利害。至有關係。其選任他人爲經理人時。如取決於應有部分之價值過半數。不啻予持有多數部分之共有。人以專斷之權。殊不足以保護持有少數部分共有。人之利益。至

若選任船舶共有入中之一人爲經理人時。則因其一方雖立於船舶經理人之地位。而在他方仍立於船舶共有入之地位。其於船舶之利益關係較切。而流弊亦少。選任決議。自無須得其他共有入全體之同意也。

船舶經理人關於船舶之艤裝及利用。在訴訟上或訴訟外。有代表共有入之權限。既爲法律所規定。故船舶共有入對於船舶經理人權限所加之限制。不得對抗善意第三人。（海商法第二條第二項）惟於船舶之出賣與抵押。則經理人非經船舶共有入之合法決議。特加委任。絕無自由處理之權也。

問 船舶所有入之責任如何

答 海船所有入對於船舶之利用。大抵僱用船長及其他船員爲之。是船長與船員者。乃船舶所有入之受僱人也。受僱人於航海中對於他人所加損害。船舶所有入本應與僱用人連帶負損害賠償之責。（民法第一八八條）惟因航海性質之特殊。各國立法。對於船舶所有入之責任。皆有特別之限制。蓋大抵皆採用如我民法第一百八十八條第一項但書。『但選任受僱人及監督

其職務之執行已盡相當之注意或縱加以相當之注意。而仍不免發生損害者。僱用人不負賠償責任。』之法意。而斟酌情形分別規定者也。且自一九〇七年威尼斯思(Venice)海法會議議決船舶所有人制限條約草案第二條第一項明定。『船舶所有人之責任。以關於該航海之船舶運送費。及附隨於船舶運送費之權利爲限』以後。各國立法對於船舶所有人之責任。尤有輕減之趨勢。

問 船舶所有人有限責任之理由安在

答 船舶所有人有限責任之理由安在。學者之間。議論不一。撮其要者。約有四端。

(一)有限責任之理由。

- 一、因船長在船舶航行中之權限。過於廣大。非船舶所有人所得指揮而命令之。
- 二、因海員在航海中行爲自由。非船舶所有人所能指揮而監督之。
- 三、因海員之中。如船長及其他高等船員。如航師、機師、舵師等均須以受過國家試驗合格。領有證書者充任。非船舶所有人所得任意選任而僱用之。

四、因航海事業危險最大。若於船舶所有人之責任。不予輕減。誰復樂於從事。

上述第一。第二。第三之三種理由。乃由於船舶所有人事實上對於航海事業不能盡相當注意之義務。且縱使能盡相當注意之注意。而因航海事業之危險。亦常不能免除損害之發生而使然。而第四種之理由。則就獎勵航海事業之政策上言。亦以減輕船舶所有人之責任爲必要也。

問 關於船舶所有人之有限責任各國立法主義共有幾種

答 船舶所有人對於航海所生之責任。應受相當之限制。其理由固如上述。然其所限制之程度。究應何若。則考諸各國立法。所採主義。計有五種。

(一)德法主義。爲德國法例所採用。日本學者稱之爲執行主義。實即名之爲海產主義。亦無不可也。蓋立法者對於船舶所有人之財產。分別爲海產與陸產兩種。使船舶所有人所負之責任。以海產爲限。而船舶所有人僅對於海產。亦即所謂船舶財產。得爲執行者也。申言之。亦即船舶所有人自始僅就海產擔負有限責任是已。(德商法第
四八六條)

(二)法法主義。爲法國法例所採用。日本學者稱之爲委付主義。船舶所有人關於船舶一切之債務。雖以負擔無限責任爲原則。然若對於特種債權人委付其海產。亦得免除其責任。故論委付主義之目的。亦在使船舶所有人所負之責任。以海產爲限也。(法商法第
二一六條)

然委付主義與海產主義。雖屬相似。而究其實質。亦有不同。蓋在海產主義。船舶所有人對於航海所負之責任。自始即以海產爲限。債權人無論如何。不能對於其陸產。執行其債權。而在委付主義。則船舶所有人之責任。本以無限爲原則。惟因委付之結果。其責任始以海產爲限耳。故在委付主義。其委付之海產。皆歸於債權人。而債權額之多寡。則非所問。而在海產主義。則海產屬於船舶所有人。若經執行。而清償債務。尚有餘額時。仍歸於船舶所有人也。

(三)英法主義。爲英國法例所採用。日本學者名之曰金額主義。亦曰噸數主義。即依船舶登記噸數之比例。而定船舶所有人之責任也。例如船舶所有人對於生命或身體之損害賠償。就其船舶總噸數之每噸。負擔英幣十五鎊以內之責任。對於貨物或船舶等之損害賠償。就

其船舶數之每噸。負擔英幣八鎊以內之責任。故其責任之財產。雖無一定。而其責任之金額。則有限制。且在英國法船舶所有人所負之責任。係視海難之次數以爲衡。故在一度航海之中。而遭數次海難者。仍須照次數負擔其責任也。（英商法第五〇三條）

所謂總噸數者。乃船舶總容積之謂也。所謂登簿噸數者。在汽船則以總噸數除去海員常用室及機關室之噸數。在帆船則從總噸數除去海員常用室之噸數之謂也。然在日本船舶則無總石數及登簿石數之區別。

（四）美法主義。爲美國法例所採用。日本學者名之爲併合主義。又曰船價主義。卽船舶所有人之責任。原則上以船舶之價值爲限。但船舶所有人亦得委付其船舶。而免其責任。故此主義。船舶所有人有就海產價值或實在海產選擇執行之權也。

右述四主義。互有短長。優劣難判。而論者則有謂此四主義中。以英法主義爲優。蓋德、法、美二主義。船舶所有人之責任。均以海產爲限。船舶縱沉沒毀損。仍可抵償。實際上與不負責任相同。老朽船舶。任意航海。且遇海難時。往往任其沉沒而不救。於旅客貨物

均極危險。英法主義則無此種弊害。德法法二主義中。以德法爲優。因德法主義。船舶所有人責任。始終以海產爲限。而法法主義則須委付始限於海產。若不委付。或之委付權消滅。則船舶所有人即須負擔無限之責任。然委付與否。須爲種種之調查。始能決定。此時船舶不得利用。於船舶所有人與國家。均不利益。而德法主義則否。然著者之意則以爲德法主義優於法法。固如論者所言。而四主義之中。則英法亦未必優於其他三法也。論者之意。『以爲船舶所有人之責任。如以海產爲限。則船舶縱使沉沒毀損。仍可抵償。實際上與不負責任相同。老朽船舶。任意航海。且遇海難時。往往任其沉沒而不救。於旅客貨物。均極危險。』然若船舶沉沒。究有損而無益。遇有海難。任其沉沒而不救者。終屬少數。如照英法主義辦理。則船舶所有人於船舶沉沒以外。又須以陸產負擔相當之責任。則其損失未免過鉅也。

因之萬國海法會議於一九〇七年。擬定草案。使船舶所有人於德、法、英、美四主義中。選擇其一。以免責任。此之謂

(五)選擇主義。嗣於一九〇九年一九一〇年。復將前案提出討論。當以委付主義。既不如海產主義爲優。而又與海產主義爲近。爰將委付主義刪除。僅採德、英、美三國主義矣。

問 船舶所有人對於何種債務須負有限責任

答 我國海商法第二十三條規定。『船舶所有人。對左列事項。所負責任。以本次航海

之船舶價值。運費。及其他附屬費爲限。

(一)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。所加損害於第三人之賠償。

(二)交付船長運送之貨物。或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

(三)本於載貨證券所生之債務。

(四)在履行契約中所犯航海過失之賠償。

(五)船舶所加於海港。倉庫及航路之工作物之損害。所應修理之義務。

(六)關於除去沉船漂流物之義務。及其從屬之義務。

(七)救助及撈救之報酬。

(八)在共同海損中屬於船舶所有人應分擔之部分。

(九)船長在船籍港外。以其職權。因保存船舶。或繼續航海之實在需要所爲行爲。或契約所生之債務。而其需要非由發航時準備不足。船具缺陋。或設備疎忽而生者。

前項運費。包括旅客票價在內。

第一項所稱附屬費。指船舶因受損害應得之賠償。

上述九種之債務。跡其發生之原因。大概乎。

(一)船長法定權限內行爲所生之債務。

(二)海員職務執行上行爲所生賠償之債務。

前者如第二十三條第九項『船長在船籍港外。以其職權因保存船舶或繼續航海之實在需要所爲行爲或契約所生之債務』是。後者如第二十三條自第一項至第八項海員於職務執行上行爲所生損害賠償之債務是。然若

(一)如本於船舶所有人之行為或過失所生之債務。則船舶所有人對於海員之行為。仍應負無限責任。例如船舶所有人對於船長無故命其為非常速度之航行。致使機器破裂。而使第三人受有損害。或颶風已作。船舶所有人仍命船長依然航行。致生損害及於第三人者是也。(

海商法第二
四條第一款)

(二)如船長在船籍港外。以其職權內行為所生之債務。如第二十三條第九項之所定者。

若其行為為船舶所有人事前所特別委任。或於事後經船舶所有人之允許者。則船舶所有人對於船長在職權內所生之債務。仍負無限責任。(海商法第二
四條第二款)

(三)如本於船員或其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。

例如海員薪工之類。不但為海員本身所賴以生活。且每為海員家屬所藉以贍養。法律為保護海員起見。自不應許船舶所有人之責任有所輕減。故仍使船舶所有人負擔無限之責任也

。(海商法第二
四條第三款)

至第二十三條第九項規定之所以限定船長以其職權內所為行為或契約所生之債務。船舶所

有人對之始負有限責任者。蓋係指船長爲船舶所有人之僱用人所負之職務言之也。故如船長因法律之規定。或官廳之命令。執行司法行政等職務。致加損害於人者。其職務既係船長自身對於國家之關係。與爲船舶所有人之僱用人之身份無涉。船舶所有人自不因此負有何種之責任。又所謂因保存船舶或繼續航海之實在需要者。則謂如船舶碰撞之修繕。以及卸載貨物之準備。航行給養之購買等皆是也。

問 何謂有限責任之海產

答 我國立法對於船舶所有人之責任。既採海產主義。而以海產之價值爲限。則海產之種類與性質如何。自亦不能不有一言以及之。海產之種類。依海商法第二十三條之規定。當爲(一)船舶。(二)運送費。(三)附屬費是已。

(一)船舶。船舶者係指發生事故之船舶言也。故若船舶所有人所有之其他船舶。即不屬於執行範圍之內。至於被執行之船舶。是否完善。是否破壞。是否沉沒。則非所問。且不僅以船舶之主物爲限。即船舶之屬具。亦包括在內也。

(二)運送費。此係指發生責任事由之本屆航海所應得之運送費而言。蓋以我國立法不僅做照德例採取海產主義。且從法國學者之說。不問其已收未收之運送費皆包括在內故也。若因前次航海所應得而未收取之運送費。概不屬於執行範圍之內。又運送費有總運送費。——即所收運送費之總額。——淨運送費。——即自總運送費內除去航海費後之餘額。——之運費。之所謂運送費者。乃指總運送費而言。(海商法第二九條)且不問其為旅客運送費。貨物運分。前皆包括在內也。(海商法第二三條第二項)

(三)附屬費。附屬費者。指船舶因受損害應得之賠償也。(海商法第三條第三項)所謂船舶因受損害應得之賠償。即如因船舶碰撞或共同海損等所生之損害。得向他人請求賠償之權利是矣。惟海船保險時。船舶所有人對於保險人所有之保險金額請求權。是否亦包括在內。則學派分歧。至今尚未一致。

(甲)消極說。消極說主張船舶之保險金額。不包括於附屬費以內。有以法例明文規定之者。如比利時海商法第七條是也。

(乙)積極說。日本大審院以前之判例。即主保險金額包括於附屬費之解釋。其理由以爲保險金額者。乃船舶之代價也。我國學者亦皆宗尙是說。

雖然。由債權擔保之法理以言。固自以消極說爲可通。然爲航海之安危與第三人之利害計。則積極說亦不能謂爲絕無相當之理由。

又。海商法所定之附屬費。係單指船舶因受損害應得之賠償而言。而無所謂因救助等所生報酬之規定。然我海船法草案第十三條則倣日商法第五百四十四條之例。特爲明定。

茲就立法意旨以言。則亦實有爭論之餘地。蓋所謂『因受損害應得之賠償』。是否包括救助之報酬。實一疑問。但就海船法草案之有報酬與賠償並列。然就第二十八條第五款之規定而論。則所有救助或撈救所應得之報酬。莫不包括於海產之內也。

以上各種財產。應以強制執行當時之狀態而任其責。船舶所有人若於執行之前。故意使其成分脫離。或價值減少。致債權人受有損失時。則船舶所有人即應負責賠償也。

問 船舶之價值應如何估計

答 船舶所有人如欲依第二十三條之規定。限制其責任。則對於本次航行之船舶價值。應有相當之證明。(海商法第二十五條)然欲證明船舶之價值。必先有一定估計之標準。故法律特以明文規定。

「船舶價值之估計。以左列時期之船舶狀態為準。

一、因碰撞及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、對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、關於積貨之債權。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目的港時或航海中斷地之狀態。如積貨應送達於數個不同之海港。而損害係同一原因而生者。其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。

四、關於第二十三條所規定之其他債權。其估價依船舶航海完成時之狀態。(海商法第二十五條第三項)

此蓋有見於估計標準不明定。當事人間常生無謂之爭執而然也。

問 船舶所有人兼船長之責任如何

答 我國海船法草案第十三條第二項做法商法第二百一十六條第三項之例。規定。

『船舶所有人自爲船長者。不適用前項之規定。——船長在法定權限內所爲之行爲。或海員因執行職務對於他人所加之損害。海船所有人得以其海船運送費。及就該海船所應得之損害賠償並報酬爲限。……海船共有人中之一人。自爲船長者。應依第一項規定按其股份成數而定其分擔額。如尙有不足。並自負擔其不足額。』

夫『船舶所有人對於船長之行爲。所以僅負有限責任者。蓋以船長既有廣泛之法定權限。而在航海中又非船舶所有人所及指揮監督故也。茲既由船舶所有人自爲船長。則因自己之行爲所生之損害。自應負無限責任。又船舶共有人之一人爲船長時。就共有方面言。雖僅負有限責任。而就兼任船長言。即應負無限責任。所以明定對於此種賠償數額。先令按成分擔設或

再有不足。更令獨自負擔也。

（見盟曾澤海商法二
一頁—浙法專版）

至我海商法之規定。則分別兼任船長。對於航海是否過失爲前提。如船舶所有人或船舶共有人兼任船長時。其航海所生及於他人之損害。確係船長或服務人員過失之行爲。則爲船長之所有人。仍得依據第二十三條之規定。而主張限制之責任。不然。如爲船長所有人之行爲爲故意之行爲。卽不得主張其有限之責任。(海商法第二六條)比較而論。較爲近情。至行爲之是否過失。則自應依據危難發生時之情形如何爲斷。不能一概論也。

圖 何種債務有優先償還之權利

答 優先權之發生。係本於法律所規定之原因。非如抵押權之得由當事人間以契約定之也。依我海商法第二十七條之規定。

「左列各款債權。有優先償還之權。

- 一、訴訟費。及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用、噸稅、燈塔稅、港稅、及其他同類之捐稅、引水費、拖船費、自船舶開入最後港後之看守費、保存費、及檢查費。

二、船長船員及其他服務船舶人員。本於僱用契約所生之債權。其期間未滿一年者。

三、爲撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額。

四、船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞。或其他航海事變旅客及船員之身體傷害

積貨之滅失。或損壞。加於海港倉庫航路之工作物之損害賠償。

五、船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所

生之債權。

六、對於託運人所負之損害賠償。

前項第一款至第四款所列優先權之位次。在船舶抵押權之前。」

（海商法第
二七條）

第一款訴訟費、保存費、標賣費、分配費等之所以有優先特權者。以此等費用爲多數債權人受其利益故也。噸稅、燈塔稅、港稅、引水費、等之所以有優先特權者。以此等費用。皆係對於航海設備之償價。以公益有關而征收之故也。引水費拖船費之所以有優先特權者。以船舶因有引水人之指引。始得不遭危險。因有拖船之拖帶。始得繼續航行。有益於一般之債

權人故也。最後港之看守費、保存費、及檢查費。之所以有優先特權者。其理由亦與前述之保存費等之優先特權相同。以其他債權人對於船舶或屬具。得以行使其債權者。端賴有此保存等費故也。

第二款船長船員及其他服務人員本於僱用契約所生之債權。其期間未滿一年者之所以有優先特權者。則以此種債權之內容。其最主要者。厥維薪工之一種。此外雖有爲送還僱入港之送還費。及患有疾病或傷害時之治療費與看護費。然爲數皆屬甚微。與他之債權人無多影響。而與海員之家屬賴薪工以瞻養者。則關係頗鉅故也。

第三款撈救及救護所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額之所以有優先特權者。其理由有二。一如此種報酬與分擔額。如不許有優先之特權。則不足以獎勵第三人對於被難船舶爲有力之救助。二則如此種報酬與分擔額。如不許有優先之權利。則船舶如因第三人之不救助而沈沒。則所有一切之債權人。皆不能行使其權利故也。

第四款船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞。或其他航海事變。旅客及船員之身體傷害

積貨之滅失或損壞。加於海港倉庫航路之工作物之損害賠償等費之所以有優先特權者。蓋以不如此。則海船所有人於負有上述之債務時。固得將其船舶運送費損害賠償請求權委付之。以免其責。然債權人在此有限海產之範圍內。勢必不能受全部之清償。甚非所以保護債權人之道也。

第五款船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲。或契約所生之債權之所以有優先特權者。以苟無此種債權之發生。卽不能保存船舶或繼續航海故也。如船舶不保存。或航海不繼續。則其他之債權人。對於其債權之行使。皆須發生種種之周折矣。然此種債權。應以生於航海途中者爲限。故於發航準備時所生之債權。與航行終止後所生之債權。俱不得謂爲繼續航海所生之債權。又所謂必要者。係指苟無此種舉債所得之費用。卽不能達繼續保存或航海之業務而言。例如於航海途中借貸金錢。以濟食品。或燃料之缺乏是也。

第六款對於託運所負之損害賠償之所以有優先特權者。則以託運所給付之運送費。原爲

運送旅客或貨物之代價。今既因運送而受有損害。則對於所付之運送費。自應有優先特權之享受。因之。而連及於海產之全部。亦理之所當然也。

問 優先權之標的如何

答 優先權之受償標的物。得分爲五類。卽

- (一) 船舶、船具、及屬具。或其殘餘物。
- (二) 在發生優先權之航海期內之運費。
- (三) 船舶所有人因本次航海中船舶所受損害或運費損失應得之賠償。
- (四) 船舶所有人因共同海損應得之賠償。
- (五) 船舶所有人在航海完成前爲施行救助或撈救所應得之報酬。

是也。(參照海商法二八條)

所謂船舶船具者。卽除給養外。凡於設備上及營業上一切必要成分皆是也。所謂屬具者。卽如船燈、羅盤鍼、及測量器械等。凡爲屬具目錄所記載者皆是也。所謂殘餘物者。卽指船舶

。船具及屬具。遭遇海難後所贖餘者而言也。

所謂在發生優先權之航海期內之運費云者。即指發生債權之本屆航海所應得之運送費而言。故若前次航海所應得之運送費。則因本屆航海所生債權之債權人對之即不得使其優先權矣。且其所謂運費者。係指本屆一切之運費而言。不問其已收取或未收取。皆包括在內。

所謂船舶所有人因本次航海中船舶所受損害或運費損失應得之賠償者。即如因船舶之毀損或貨物之滅失。或航行誤期遲到以致受有損失。係因第三人之不法行爲時。由不法行爲者所給付之損害賠償金是也。

所謂船舶所有人因共同海損應得之賠償者。即如因共同海損之關係。而受他人賠償所得之金額是也。

所謂船舶所有人在航海完成前爲施行救助或撈救所應得之報酬者。即如因救助或撈救行爲所得之酬金是也。

問 優先權之順位如何

答 屬於同次航海優先權。其位次依第二十七條各款之規定。(參照海商法第三〇條第一項)即

第一位 訴訟費。及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用。噸稅、燈塔稅、港稅、及其他同類之捐稅。引水費、拖船費、自船開入最後港後之看守費、保存費、及檢查費。

第二位 船長、船員、及其他服務船舶人員。本於僱用契約所生之債權。其期間未滿一年者。

第三位 爲撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔額。

第四位 船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞。或其他航海事變旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。如於海港倉庫航路之工作物之損害賠償。

第五位 船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所生之債權。

第六位 對於託運人所負之損害賠償。

是也。前項第一位至第四位所列優先權之位次。在船舶抵押權之前。(海商法第二七條第二項)

如同一位中。而有數債權者。則不分先後。一律比例受償。(海商法第三〇條第二項) 第二十七條第三款

及第五款所列債權。即所謂爲撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額。及船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所生之債權。

如有二個以上。屬於同一種類。其發生在後者。優先受償。(海商法第三〇條第三項) 以前者之債權。亦以後者之救助。而始得有受償之權利故也。

因同一事變所生之債權。視爲同時發生之債權。應不分先後比例受償。(海商法第三〇條第四項) 不屬於

同次航海之優先權。其後次航海之優先債權，先於前次航海之優先債權。(海商法第三一條) 其理由

與第三十條第三項之二個以上屬於同一種類。其發生在後者。優先受償同。亦以前次之優先債權。有賴於後債權人之保存或救助故也。

優先債權不因船舶所有權之移轉。而受影響。(海商法第三三條) 其原因蓋恐船舶所有人避免其債務

。而將其船舶等標的物移轉於第三人故也。

問 優先權以何原因而消滅

答 海商法第二十七條各款之優先權。除法律別有規定外。以左列原因而消滅。(海商法

條)

(一)第二十七條第一款情形。即訴訟費。及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用、噸稅、燈塔稅、港稅、及其他同類之捐稅、引水費、拖船費、自船開入最後港之看守費、保存費、及檢查費等。則於船舶離去債權發生地時。其債權即歸消滅。蓋此種債權。優先位次最先。且如噸稅、燈塔稅、港稅等。皆帶有強制徵收之性質。事實上亦不能遲延過久。故法律特定於其離去債權發生地時。爲其消滅之原因。所以保護其他優先之特權也。

(二)第二十七條第二款情形。即船長船員及其他服務船舶人員本於僱用契約所生之債權。其期未滿一年者。自債權得爲請求之日起。經過一年不行使者。其優先特權。即歸消滅。蓋以此種優先特權。債權人理應從速行使。如遲至一年之久。尚不行使。則法律爲保護其他

之債權人計。自不得不使之歸於消滅也。

(三)第二十七條第三款情形。即爲撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔額。自救助或撈救之行爲完成。或海損分擔確定之日起。經過六個月不行使者。其優先權即因之而消滅。

(四)第二十七條第四款情形。即船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞。或其他航海事變旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。如於海港倉庫航路之工作物之損害賠償。及對於託運人所負之損害賠償。自損害發生之日起。經過六個月不行使者。其優先權即因之而消滅。

(五)第二十七條第五款情形。即船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所生之債權。自債權後爲請求之日起。經過六個月不行使者。其優先權即因之而消滅。

蓋以上述三、四、五等各款情形之債權。既皆較抵押權爲優先。則若許其存續過久。恐於其

他債權人之利益。反難兼顧。是以此種期間與時效之規定不同。不生中斷情事。(參照民法總則第一二九條)且亦較爲短促也。

問 船舶之抵押權應如何設定

答 船舶之性質。雖屬動產。然在法律上。則恆與不動產同視。故在民法內關於不動產抵押權之規定。於船舶之抵押權亦準用之。(民法物權第八六〇條以下參照)船舶抵押權之設定。應以書面爲之。以抵押爲要式契約故也。(海商法第三四條)

船舶抵押權。不僅得就能航行之船舶設定之。即就建造中之船舶。亦得爲抵押權之設定。

(海商法第三五條)

船舶抵押權之設定。除法律別有規定外。僅船舶所有人或受其特別委任之人。始得爲之。

(海商法第三六條)所謂法律別有規定者。例如船舶所有人爲無行爲能力人時。得由法定代理人爲之

設定抵押權者是也。(民法總則第七六條)

船舶抵押權之設定。非經登記。不能對抗第三人。(海商法第三七條)蓋亦由於船舶有不動產之特性

。依照民法物權第七百五十八條之規定。『依法律行爲而……設定……者。非經登記。不生效力』也。

船舶共有人中一人或數人。就其應有部份所設定之抵押權。不因分割或出賣而受影響。(

海商法第
三八條)

問 何謂海員

答 海員者。指乘船舶而從事於船上勤務者言也。故如在船舶營業所從事營業者。固難

謂爲海員。卽如因修理船舶而僱用之職工。或卸載貨物而僱用之夫役。亦難謂爲海員也。

海員得分爲二種。卽

(一) 船長。

(二) 船員。

是已。船長者。乃船舶航海之指揮人。而船員則爲船長以外之海員也。船員在法律上之關係

。有關於公法者。有關於私法者。其公法上之關係。就日本言之。如海員法及海員懲戒法是

。而海商法中所規定者。則僅爲海員私法上之關係而已。

問 何謂船長其地位如何

答

船長者。指揮海員而管理船舶之一切事務者也。故船長不但爲從事航海。有命令船員執行職務之權。且爲維持秩序有兼行公法方面之職。以船長之職權。不僅限於私法方面之關係也。故學者對於船長之地位。亦多分爲公法私法兩方面而說明之。

(一) 所謂船長在公法上之地位。即船長與國家間之關係。通常得分二種述之如次。

一、船長在公法上之職權。船長雖不居於官吏之地位。而實掌有官吏之職權。此種職權。純由國家所賦予。例如船內有犯罪行爲者。船長得執行司法警察之職務。有作成遺囑者。船長得執行公證人之職務。有出生或死亡者。關於生死事項。船長必須記載於航海記事簿。而以其謄本送交戶籍吏。有不守紀律者。船長得加以懲戒、或監禁、或加役、或減俸、或禁止上陸。均得酌量爲之。(海商法第
四三條)有攜帶危險物。如凶器、毒藥、及易於爆發等藥品者。船長得代爲保管。或逕予投棄。有欲危害人身或船舶之行爲者。船長

於必要期間內。得拘束其身體之自由。有對於命令不服從者。船長於必要時。並得請求軍艦或管海官署或地方官署之援助以制裁之。故德海法學者華格納 (Wagner) 謂船長者代行公權者也。

二、船長在公法上之資格。船長統轄船內一切事務。職任既繁。權貴亦重。苟非具有特別之技能與經驗。實鮮有勝任愉快而不僨事者。我商船職員證書施行細則第二至第四條。海軍軍官充任商船職員服務證書暫行規則第三條規定。對於船長之選任。皆以須經一定之試驗。受有合格之證書爲限。即從可知其大概矣。

(二) 所謂船長在私法上之地位。即船長與私人之關係。大概不外。

一、船長與利害關係人間之關係。

二、船長與船舶所有人間之關係。

三、船舶與積貨利害人間之關係。

換言之。亦即本法所定關於船長之義務與職權是已。

問 關於船長之任免權屬於何人

答 船舶雖有經理人之選任。且其職權得代表船舶所有人一切關於船舶之艙裝及利用。在訴訟上。或訴訟外之行為。然關於船長之任免。則其權仍屬之於船舶所有人。而船舶經理人則無此權利焉。此蓋由於船長之得人與否。與船舶所有人之利害。有重大關係。自不應聽由船舶經理人一人之專擅任免也。

問 船長之義務如何

答 船長職責綦重。舉凡船舶中之生命財產。悉委諸於船長一人之手。若不責令負擔義務。則於航海一事。誰復肯出以慎重。此海商法之所以對於船長之義務。設有種種之限制也。

(一) 注意職務之義務。船舶之航行。聽命於船長之指揮。若由法文言之。亦即曰「船舶之指揮。僅由船長負其責任。」(海商法第四二條第一項)是也。船長既負船舶指揮之責。設或怠於注意。致船舶碰撞。或觸礁。而使船舶所有人因之受有損失。船長固應負責。即如託運之貨。

。因。而。毀。損。或。遲。到。旅。客。因。而。致。命。或。受。傷。船。長。亦。不。得。不。負。其。責。任。也。惟。所。謂。注。意。之。程。度。殊。無。一。定。之。標。準。蓋。如。有。時。雖。得。認。之。爲。不。注。意。然。有。時。又。不。應。認。爲。不。注。意。者。此。種。事。例。亦。非。無。有。海。船。法。草。案。第。四。十。一。條。雖。有『船長執行職務。須用通常之注意……』之規定。然通常注意四字。亦頗難言。要之『即指注意與否之認定。須體察一般海運之習慣與思慮以判斷之。不容先有成見參雜其間』是已。

我海商法僅有第四十一條

『船長對於執行職務中之過失。應負責任。……』之規定。而無如海船法草案『……須用通常之注意……』之明文。蓋亦以有無過失。即是否注意。無過失。即是已注意。有無過失之證明。反較是否注意爲容易也。惟船長對於執行職務。如主張其無過失時。則雖依照一般證據法則之通例。本應由爲此主張者先盡舉證之責。而在海上事故。則實與普通情事有所不同。倘以被害人不能舉證。遂令其不能享受賠償請求之權利。殊非事理之所平。立法者有鑒於此。特以舉證責任歸諸船長。而以明文規定。

「船長……如主張無過失時。應負證明之責。」

（海商法第四
一條末段）

即船長如非證明其執行職務無過失。則對於船舶所有人、傭船人、託運人、旅客、船員及其他一切之利害關係人。不得免損害賠償之責。

雖然。證明無過失爲一事。證明受損害。又爲一事。關於是否過失之舉證責任。雖歸諸船長。而關於受有損害之舉證責任。則仍屬諸被害人。被害人就受有損害之事實。設若不能舉證以明之。則船長是否過失之事實。即無舉證之必要。易詞言之。即船長於被害人證實受有損害之後。始對於其執行職務之無過失。負舉證之責。從可知舉證之責任。雖各有攸歸。而舉證之次序。則又顯有先後也。

船長因從船舶所有人之指揮。致他人受有損害。斯時對於船舶所有人。固可不負責任。然對於船舶所有人以外之人。應否負責。實成問題。就船長與船舶所有人間之僱傭契約關係言。受僱用人之命令。致生損害。似不應令受僱用人負賠償之責。但因船長於航海之職務上。技術上。均須以自己之經驗識力。爲適當之處置。決不容藉口於受船舶所有人之指揮

。以爲卸除責任之根據。故他人所受之損害。卽或因受船舶所有人之指揮而發生。而船長於此如有過失之行爲。要亦不得免損害賠償之責任。

船長須於航海準備完成之後。立即發航。否則。不但無以保船舶所有人應得之利益。或且適以增旅客或託運人意外之損失。日商法第五百六十四條。以明文規定。『船長於準備航海事畢之後。須卽行發航。……』卽所以杜絕此項之弊病。我海商法雖無規定。亦自當依日法之規定以解之也。又船長於既爲發航之後。除遇有必要事情外。須直航至目的港。不得變更預定之航程。（海商法第四二條第二項）蓋航路之選定。苟無特別之原因。鮮有不取航海術上最安全最近便者。若由船長任意變更。每致發生危險。或稽遲到達。是以法律對於預定航路。設有不許變更之規定。然若因遵官署之命令。或避敵艦之追捕。或爲海難之救助。或便船舶之修理。以致離開預定之航程。亦卽所謂因事變。而變更其航程者。縱使因此而生損害。船長亦不負責也。

(二) 諮詢意見之義務。船長在航海中。不論遇何危險。非經諮詢各種重要船員之意見。不

得放棄其船舶。(海商法第四條第一段)蓋放棄船舶。關係於大衆之利益。船長自不應任意爲之也。

(三)救護旅客之義務。放棄船舶時。船長非將旅客船員救出。不得離船。並應盡其力所能

及。將船舶文書、郵件、金錢、及貴重貨物救出。船長違反前項之規定者。處七年以下有

期徒刑。因而致有死亡者。處無期徒刑。或十年以上有期徒刑。(海商法第四條第二段)

(四)置備文件之義務。船長在船舶上。除船舶文書外。應備有關於載貨之各項文件。(海商

法第四條第五條)所謂船舶文書者。即第四條所定之(一)國籍證書。(二)通行證書。(三)海員名冊。

(四)旅客名冊。(五)屬具目錄。(六)航海記事簿是也。所謂載貨之各項文件者。即運送契約及裝載書類是也。此種契約及書類。不特於貨物收付之際。非此無以知契約之內容。與載貨之性質。且爲防止運輸違禁物品起見。非此亦無以利考核而便稽查也。此外如由稅關或其他官署所交付之文件。亦須收藏。蓋此項書類。皆足以證明關稅業已完納或手續業已履行。以免阻攔而便通行也。

(五)呈驗文書之義務。上述各種文書。於主管官署依法檢閱時。船長應即呈驗。(海商法第四六條)

○若無故拒絕。或於應行備置之文書。並無正當理由。不為備置或毀棄者。或於海員名冊。屬具目錄。航海記事簿。旅客名冊內。應行記載之事項。不為記載。或記載不實者。均

應處以相當之罰則也。

(海商法第五六條日船
員法第四九條參照)

(六)報請檢定之義務。船長於船舶到達目的港。或入停泊港後。除休假日外。應在二十四

小時內。報請主管官署檢定其船舶之到達時日。以便日後之考證。(海商法第
四七條)

(七)呈送文件之義務。船長應於前條所定期限內。將船舶文書呈送於左列官署、

一、在中國。呈送於該目的港。或停泊港之主管官署。

二、在外國。呈送於中國領事官署。

前項官署。應將船舶到港及離港日時。在航海記事簿上簽證。於船舶發航時。發還船長。

(海商法第
四八條)

船長除有必要外。不得開艙。亦不得在船舶文書未經呈驗以前。卸載任何貨物。所以防貨物之遺失也。

(八) 海·事·報·告·之·義·務·。 船·長·遇·船·舶·沉·沒·、 擱·淺·、 意·外·事·故·、 強·制·停·泊·、 或·其·他·有·關·於·船·舶·、 積·貨·、 船·員·、 或·旅·客·之·非·常·事·變·時·。 應·作·成·海·事·報·告·。 載·明·實·在·狀·況·。 呈·送·主·管·官·署·。

(海商法第
五〇條)

前項海事報告。應有船員或旅客之證明。

(海商法第五
〇條第二項)

海事報告未經船員或旅客證明者。

不能發生裁判上之證據力。但其報告係船長於遭難後獨身脫險之處所作成者。不在此限。

(海商法第
五一條)

以此時即欲使船員或旅客加以證明。而事實上有所不能也。

問 船長之權限如何

答 船長既有上述各種之義務。自不得無一種相當之職權。以爲船長之保障。舉其要者

約有七種。

(一) 緊·急·處·分·之·權·限·。 船·長·在·航·海·中·。 爲·維·持·治·安·。 得·爲·緊·急·之·處·分·。 (海商法第
四三條) 如船舶

之中。有不守紀律者。船長得爲懲戒、或監禁、或加役、或減俸、或禁止上陸等之處分。有欲爲危害人身或船舶之不法行爲者。船長於必要期間。得爲拘束其身體自由之處分是也。

(二)代表用人之權限。船長對於船舶所有人。雖爲其委任代理人。然其代理之權限。則與經理人之代理權同。對於其法定之代理權。雖加限制。亦不得以之對抗善意第三人。蓋所以維持交易之安全也。此種規定。爲各國法例所同。

故船長在原則上。雖得代表船舶所有人。僱用服務於船舶之人員。但若使船舶而在船籍港或在纜裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。則船長非經船舶所有人或其代理人之同意。即不得任意僱用服務於船舶之人員也。(海商法第五二條)

(三)代表訂約之權限。船長之職權。原則上不僅以僱用服務於船舶之人員爲限。且亦得代表船舶所有人訂立航海所必要之契約。惟若船舶在船籍港或纜裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。則船長如非經船舶所有人或其代理人之同意。仍不得任意與第三人

訂立契約耳。(海商法第五二條)

(四)變賣船舶之權限。變賣船舶。雖亦爲船長職權之一種。然亦不無限止焉。即船舶非經

第四十八條第一項所列官署——即在中國。爲目的港或停泊港之主管官署。在外國。爲中國領事官署。——證明爲不堪航海者。船長不得變賣之。惟受船舶所有人之特別委託時。

則即使該船舶未經第四十八條第一項官署證明爲不堪航海者船長亦得變賣之。或於船長受僱時之契約中。訂明船長於船舶之變賣。有代理全權者。則不在此限。不在此限云者。卽船長亦得變賣之謂也。(海商法第五三條第一項)若無特約。而違反前項之規定而爲變賣者。則其變賣

爲無效。船舶所有人如有損害。船長並應負賠償之責任也。(海商法第五三條第二項)

(五) 抵押船舶之權限。船長雖有代表船舶所有人抵押其船舶之職權。然亦不無相當之限制。卽船長之抵押船舶。僅以爲支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船長卽不能爲抵押船舶之行爲。(海商法第五四條第一項第一款)蓋船長不

過爲船舶所有人之僱用人。如非必要。亦得任意抵押其船舶。是直處分他人之所有物。甚或因抵押之結果。以致於拍賣其船舶。則其影響於船舶所有人之權利。實爲至重且大也。

(六) 借入金錢之權限。船長之得爲金錢借入。亦僅以爲支付船舶之修繕費、救助費、或其他

繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船長卽不得任意爲金錢之借入。

(海商法第五四條 第一項第二款) 蓋船舶如不遭遇危難。則船長於其發航之時。早已豫向船舶所有人領受其

必要之費用。設若漫無限制。而一聽船長之取求無厭。且得任意爲金錢之借入。則其影響所及。勢必有危及船舶所有人及第三人利益之虞也。

(七) 賣質積貨之權限。船長雖有變賣或出質積貨之全部或一部之職權。然亦僅以爲支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船

長亦不得任意變賣或出質積貨之全部或一部。致有損害於船舶所有人或第三人也。(海商法第五四

條第一項 第三款) 蓋以船長如於航海之中。遇有危難。或發現船舶有修繕之必要時。而對於船舶之

修繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用。既無現金足以支付。又不能爲船舶抵押而爲金錢之借入。則若船舶之中。載有積貨。徒因他人所有。不爲質賣。無異自陷絕地。

故法律特以明文規定。船長得於此時不拘常法。而將積貨之全部或一部變賣或出質也。

積貨既爲船長所變賣或出質。則船舶所有人對於積貨所有人。當然負擔損害賠償之責。至

於賠償損害確定之標準。則不以裝載地與出賣地或出質地當時之價值。而依其貨物應到時目的港之價值定之。但所謂到達時目的港之價值。係包括貨物之原價、裝費、運費、卸費、關稅。及利益等而言。積貨所有人如因貨物於中途爲船長所變賣或出質。以致關稅、卸費、運費等等之減省。則船舶所有人對之自不負賠償之責任。故法律有『應扣除因變賣或出質所減省之費用。』之規定也。(海商法第五條第二項)然若貨物變賣之價值。若高於貨物應到達時目的港之價值。則依德商法第六百十二條第二項之規定。則以貨物變賣之價值爲準。我海商法對此雖無規定。而解釋上則似應依不當利得之規定。由船舶所有人返還其差額也。

問 船長之責任如何

答 船長於航海中。既有種種之義務。又有種種之權限。若船長僅知職權之行使。而不爲義務之應盡。則不但損害發生。船長對於船舶所有人應負相當之責任。即於第三人亦有損害之賠償。例如船長如將貨物裝載於船舶甲板之上。致生損害或滅失時。則船長對於託運人即應負損害賠償之責。(海商法第五條前段)惟若其裝載於甲板之上。而經託運人事前之同意。或雖

未同意。而爲航運種類或商業習慣得裝載於甲板之上。如冰鮮、鹹魚、柴炭、木板等類。則不在此限。(海商法第五
五條但書)不在此限云者。謂即使裝載於甲板上。而致損害或滅失。船長對之亦不負責任也。

又船長如違反第四十條——卽船長在航海中。縱其僱用期限已滿。亦不得自行解除或中止其職務。——及四十五條至四十九條——卽(一)船長在船舶上除船舶文書外。應備有關於載貨之各項文件。(二)主管官署依法查閱船舶文書時。船長應卽呈驗。(三)船長於船舶到達目的港。或停泊港後。除休假日外。應在二十四小時內。報請主管官署檢定其船舶之到達時日。(四)船長應於前條規定之期限內。將船舶文書呈送於左列官署。一、在中國。呈送於該目的港或停泊港之主管官署。二、在外國。呈送於中國領事官署。前項官署應將船舶到港及離港時日。在航海記事簿上簽證。於船舶發航時。發還船長。(五)船長除有必要外。不得開艙。亦不得在船舶文書未經呈驗前。卸載任何貨物——之規定者。處六月以下有期徒刑。或拘役。或五百圓以下之罰金。(海商法第
五六條)蓋所以懲前而毖後也。

問 何謂船員

答 船員云者。乃指船長以外一切之海員而言也。自上機師、航師、及庶務。下至火夫、水手、及雜役。莫不包括在內。且依其職務。得分爲艙面船員、管機船員。與事務船員三種。依其地位。得分爲高等船員與普通船員二種。然我海商法則無此區別。概稱之爲船員焉。海商法關於船員權利義務之規定。皆爲強行之法規。不得以契約變更之。蓋一方爲保護船員計。一方亦爲保護公益計也。

問 船員應如何僱用

答 船員與船長異。船長因有法定權限之關係。其與船舶所有人間所訂立之契約。除有僱傭之關係以外。兼有公法上之職權。至於船員則無所謂法定權限。故其與船舶所有人間之關係。純屬僱傭契約之一種。別無所謂公法上之關係。除本法設有特別規定以外。當然適用民法關於僱傭契約之規定。(民法第四八二條以下)

船員對於船舶所有人立於僱傭契約之關係。而服航海之勞務。則船舶所有人對於船員有僱

用之權限。固無待論。即船長亦得代表船舶所有人而為船員之僱用焉。惟船舶在船籍港而船舶所有人或其代理人亦在該港時。須得船舶所有人或其代理人之同意焉。（海商法第五二條）

船員契約雖為僱傭契約之一種。然關於其契約之成立。則有三種法例之不同。

其一 雖認船員僱傭契約為諾成契約之一種。然仍須以書面證明之。如法、比兩國商法是也。

其二 以船員僱用契約為要式契約之一種。其契約之成立。須以書面為之。如意葡等國商法是也。

其三 船員之僱用。須以書面為之。惟是否為要式契約。法律並未明定。因之學者多以諾成契約解之。如英商船法與德商法是也。我國採之。

問 船員之義務如何

答

船員既本於僱用契約。允為他方服務。（民法第四八二條）則於僱傭契約一經成立之後。即

須上船實行處理其事務。船員關於其職務。應服從其上級船員及船長之命令。船員非經船長

之許可。不得離去其船舶。(海商法第
五七條)否則。依照日船員法之規定。除得強制其乘船外。併得處以罰金。或懲戒。有不服從命令者。船長認爲必要時。並得請求軍艦。地方官署。或管海官署之援助。以制裁之。

問 船員之權利如何

答 船員之權利。依照海商法之規定。得分左列八種。

(一) 比例增薪之請求。船員本於雇傭契約。當然有請求報酬之權利。其所得之報酬。名曰薪金。按航給薪——即按每屆航海定其薪金者——之船員。於航程或航海日數延長時。得按照薪額比例請求增薪。但於航程或航海日數縮短時。不得減薪。(海商法第
五九條)蓋所以確定其薪金之數額。使不意外之損失也。

(二) 治療費用之受用。船員於服務期內受傷或患病者。由船舶所有人負擔治療費。但其受傷或患病。係因酒醉或重大過失。或不守紀律之行爲所致者。不在此限。(海商法第
六〇條)蓋酒醉過失。或不守紀律行爲所致之受傷或疾病。如使船舶所有人負擔其治療費用。則不免有

獎勵酒醉過失或不守紀律之行爲。不僅於船舶所有人有極大之不利。即與一般之利害亦有莫大之關係也。船員非因執行職務而受傷。或患病已逾三個月者。船舶所有人得停止治療費之負擔。(海商法第六一條) 如因執行職務而受傷。或患病不逾三個月者。則當然不在此限。蓋船員之受傷。或患病已逾三個月。如由於執行職務之所致。則船舶所有人負擔治療費用。不僅爲法律之所許。亦爲人情所應爾。如船員之受傷患病而非由於執行職務之所致。即使其致病或受傷不無間接與其職務執行有關。亦不能使船舶所有人長期負擔其費用也。然法律規定不過曰船舶所有人得停止其治療費之負擔。而非曰絕對不准支給其費用。如船舶所有人以該船員素日勤於職務。即使過期三月。而仍給付其治療費者。自爲法律人情之所許也。

(三) 埋葬費用之支給。船員因受傷或患病致死。而其治療費由船舶所有人負擔者。並應負擔其埋葬費。(海商法第六二條) 所謂其治療費由船舶所有人負責者。並應負擔其埋葬費者。反面即謂治療費而非由船舶所有人負擔者。則船舶所有人不負擔其埋葬費矣。然使船舶所有人

初時負擔其治療費而於三個月後。以其非因執行職務所致之受傷或疾病已逾三個月而停止其給付者。則既不能謂爲全負擔。又不能謂未負擔。未知立法者將用何法以斷之。窺立法者之意。固以停止給付治療費者與不負治療費者相提並論爲然。使果如是。則與其以負擔費用與否爲標準。反不若以因執行職務所致或不因執行職務所致爲標準之爲愈也。

(四) 上陸費用之請領。船員因受傷或患病上陸。應由船舶所有人支給必要費用。(海商法第六三條)

例如車費、入院費、等是也。

(五) 原額薪金之領取。船員在船舶所有人負擔治療費之期間內。仍支原薪。(海商法第六四條)

不問其患病或受傷之原因。爲因執行職務所致。或不因執行職務所致也。

(六) 送回原港之權利。法律爲恐船員流落異地。謀生乏術。致生意外變故。特定船員於受僱港以外。其僱傭關係中止時。不論任何原因。船長有送回原港之義務。其因患病或受傷而上陸者亦同。(海商法第六五條第一項)

前項送回原港之義務。包括運送、居住、食物、及其他必要費用之負擔而言。(海商法第六五條第二項)

日商法對於船員之送還。限有特種之原因。而我海商法則

不論任何原因。船長皆有送回原港之義務也。

(七) 一年恤金之發給。船員不論其爲按月或按航給薪。如在受僱期內死亡者。自死亡之日起。比照原薪加給三個月薪金。(海商法第六
七條前段)其致死之原因如何不問也。如因執行職務致

死者。應自死亡之日起。比照原薪加給一年薪金。(海商法第六
七條後段)

(八) 退職金之享受。船長或船舶所有人於發航前。無正當事由而辭退船員時。如船員係按月給薪者。自辭退之日起。加給一個月薪金。其在發航後辭退者。加給二個月薪金。如係按航給薪。而在發航前辭退者。應給半薪。其在發航後辭退者。應給全薪。(海商法第
六八條)蓋

無故辭退船員。不僅於船員之所得。受有損失。且於船員之信用。亦有妨礙。法律規定分別給薪。所以賠償船員之損失也。至於正當理由之解釋。則如觸犯刑章或行止不檢或疾病纏綿等皆是也。

因不可抗力致航海不能而辭退船員時。船員僅得就其已服務之日數請求薪金。(海商法第
六九條)不能根據前條之例。而要求額外之給付也。

問 船員僱傭之契約終止時有無特別條件

答 束縛人身之自由者。莫如僱傭契約。蓋因僱傭契約。一經訂立。即使人身自由。永受束縛。不但於經濟之活動有妨。抑且於社會之公益有害。而尤以船員之服務於海上者爲最甚。故各國立法對於船員之僱用期間。莫不加以特別之限制。如日商法第五百八十五條規定。雇用海員之期間。不得過一年。德舊海員法第六十一條規定。不得過三年。德國新海員法第七十四條規定。則在歐洲者不得過一年。在歐洲外者。不得過一年半是已。我海商法則對於船員僱用之期間。並無一定之限制。當然根據民法債編第四百八十八條「僱傭定有期限者。其僱傭關係。於期限屆滿時消滅。……僱傭未定期限。亦不能依勞務之性質或目的定其期限者。各當事人得隨時終止契約。但有利於受僱人之習慣者。從其習慣。」及第四百八十九條「當事人之一方遇有重大事由。其僱傭契約縱定有期限。仍得於期限屆滿前中止之。」之規定而適用之也。

雖然船員之僱用。以完成勞務爲本旨。勞務完成。契約終止。自屬當然之理。例如約定船員

服務於某屆航海。而某屆航海終結。則以常理而論。其契約當然終止。又如約定服務於一定期間。而一定期間屆滿。其契約亦當然終止。然法律於此規定。則稍有限制。即定期僱傭契約。其期限於航海中屆滿者。以船舶到達第一港後。經過四十八小時為終止是也。(商海

法第六
六條)

問 海運與陸運有何區別

答 海商法中所謂運送者。俗稱海運。海運者。專指海上運送而言也。其與陸上運送區別之點有二。

(一) 為運送之處。須在海上。

(二) 為運送之具。須為船舶。

蓋陸上運送。無論其運送之具為何若。皆可稱之為陸運。至若海運則非用船舶不可也。惟其所謂海者。則不僅指海洋而言。即非海洋而與海洋相通能供海船行駛之水上。亦得以海稱之也。至其契約之為承攬契約。運送之標的之為貨物或旅客。且須在運送人保管監督之下。則

皆與陸上運送初無稍異也。

問 海上運送契約之沿革如何

答 就海上運送契約之沿革而言。在昔商業幼稚。海上運送。商人皆以自備之船舶爲之。故在當時無運送契約之可言。後因商業稍盛。乃以合夥組織運送貨物。其性質亦與自運無異。及至商業逐漸發達。於是始有建造船舶以供租賃之用。而船舶之租賃契約以生。然就法律言之。仍爲租賃之關係。而無運送契約之可言也。泊乎中世之末。運送契約。始見實行。蓋租賃船舶。恆有艱裝不便之感。船舶所有人遂再進一步而爲船舶裝設。船員僱用。及其他一切之準備。以應他人之租賃船舶。而運送其貨物。是爲傭船契約。傭船契約者。運送契約之一種也。始爲全部傭船。繼爲一部傭船。終則由一部傭船。而爲搭載契約。今之海上運送。搭載契約殆占運送契約之全部也。

問 海上運送契約之性質如何

答 就海上運送契約之性質而言。

(一)運送契約者。承攬契約也。就物品或旅客之運送方面言。其性質與僱傭契約。雖絕類似。但一究其訂立之原因。與收費之關係。則實在於業務之完成。而不在於勞力之供給。

故運送契約。與其謂爲僱傭契約。毋甯謂爲承攬契約。較爲得當也。

(二)運送契約者。雙務契約也。以運送契約之當事人。雙方皆負有相當之義務。即在託運人之一方。應給付相當之運送費。而在運送人之一方。須完成其運送之義務也。

(三)運送契約者。有償契約也。所謂有償契約者。即託運人之一方。對於運送人之一方。約定給付以相當報酬之契約也。

(四)運送契約者。要式契約也。運送契約之在日本。咸認爲諾成契約之一種。以日商法第五百九十條僅云。『以船舶之全部或一部。爲運送契約之目的者。各當事者須應其相手方之請求。而交付運送契約書。』而無契約書應載事項之規定。且其所謂『應相手方之請求。而交付運送契約書』者。反面即曰如對手方不請求。當事人亦可不必要交付運送契約書故也。

問 貨物運送共有幾種

答

貨物運送。通常得分爲二種。(海商法第七〇條)

(一) 以件貨之運送爲目的者。

(二) 以船舶之全部或一部供運送爲目的者。

前者名之曰搭載契約。後者名之曰傭船契約。傭船契約與搭載契約不同之點有四。

(一) 在搭載契約。若船艙尚有餘地。船舶所有人無論對於何人。均得自由訂約。從事裝載。在傭船契約。就傭船人包定之部份。縱有餘地可裝貨物。船舶所有人非得傭船人之同意。不得與人任意訂約裝載。

(二) 在搭載契約。多以物品之重量、容積、或個數計算運費。在傭船契約。多以艙位之大小。期間之長短。計算運費。

(三) 在搭載契約。多屬諸大船。在傭船契約。多屬諸小船。

(四) 在搭載契約。多屬諸定期航海。在傭船契約。多屬諸不定期航海。

問 船舶租賃契約與傭船契約之異同如何

答 船舶租賃契約與傭船契約不同之點有七。

(一) 傭船契約爲承攬契約之一種。其目的在於運送之完成。而租船契約。則以船舶之使用收益爲目的。

(二) 在傭船契約。傭船人不得佔有船舶。而在租船契約。則承租人取得海船之佔有。

(三) 在傭船契約。傭船人對於第三人。無何等法律之關係。而在租船契約。則承租人關於船舶之利用對於第三人與船舶所有人有同一之權利義務。

(四) 在傭船契約。其船舶仍由船舶所有人艤裝之。而在租船契約。則承租人須自艤裝其船舶。

(五) 在傭船契約。傭船人僅支付運送費。無須負擔航海之費用。而在租船契約。則航海費用亦承租人負擔之。

(六) 在傭船契約。雖爲全部傭船。亦不過利用船艙而已。而在租船契約。則船舶之全部。均

供承租人之利用。

(七) 在傭船契約。傭船人對於船員。並無何等之關係。而在租船契約。則船員由承租人僱用之。

問 運送契約應記載之事項有幾

答 運送契約依我海商法之規定。乃為要式契約之一種。不僅須以書面為之。(海商法第七一條)

(一) 而且必須載明左列事項。(海商法第七二條)

(二) 當事人之姓名住所。

(三) 船舶名稱國籍及噸數。

(四) 運送貨物之種類及其概數。

(五) 運送之預定期限。

(六) 運費。

當事人之姓名住所之應記載。為理甚明。無待詳解。以其為權利義務之主體故也。至船舶名

稱、國籍、及噸數。運送貨物之種類、概數、運送之預定期限。與運費等之記載。雖有關於運送契約當事人之權利與義務。然亦不無與海上保險之發達有關。以船舶之國籍與噸數。貨物之種類及概數。運送期限與運費。不僅直接影響及於危險之程度。而且間接影響及於保費之大小。意者運送契約之所以由諾成而改爲要式者。或卽海上保險發達之結果有以致之乎。海上貨物運送契約應載之事項。與陸上貨品運送託運單與提單應載之事項大致相同。惟就法律條文之規定而論。託運單與提單似較運送契約爲詳盡耳。蓋以託運單應載之事項。一爲託運人之姓名及住址。二爲運送物之種類、品質、數量、及其包皮之種類、個數、及記號。三爲目的地。四爲受貨人之名號及住址。五爲託運單之填給地及填給之年月日。(民法第六二五條)提單應載之事項。一爲前條第二項所列第一款至第四款事項。二爲運費之數額。及其支付人爲託運人或爲受貨人。三爲提單之填發地及填發之年月日。(民法第六二六條)故也。且託運單之填給與填發。不僅彼此分離。而且皆以運送人或託運人之請求而爲之。與海上運送契約之爲要式契約必須以書面爲之者又有不同也。

圖 運送契約之效力如何

以船舶之全部或一部供運送之契約。不因船舶所有權之移轉而受影響。(海商法第七三條)

蓋船舶所有權之移轉。有時或於航海中爲之。如使傭船契約而受船舶所有權移轉之影響。不
僅託運人對於貨物之卸裝。有所未便。即承受人有時亦不免有意外損失。故法律特以明文規
定。以船舶之全部或一部。供運送之契約。不因船舶所有權之移轉而受影響。蓋所以保護當
事人雙方之利益也。至法律云以船舶之全部或一部供運送之契約。不因船舶所有權之移轉而
受影響。不曰以件貨之運送爲目的之契約。不因船舶所有權之移轉而受影響者。蓋以件貨之
運送。爲數不多。即使受船舶所有權移轉之影響。而中途換船卸載。亦無不便故也。

圖 運送契約之解除原因及條件如何

運送契約訂立以後。如運送人所供給之船舶有瑕疵。不能達運送契約之目的時。託
運人得解除契約。(海商法第七四條) 此係事實問題。別無其他關係。蓋以船舶既有瑕疵。不能達運

送契約之目的。則運送契約自非解除不可也。

以船舶之全部供運送時。託運人於發航前。得解除契約，但應支付運費三分之一。（海商法第七五條前

段）以全部備船。利害關係較鉅。絕對禁止。恐於當事人有所不利。且全部備船契約。即使

解除。而運送人仍得以其船舶供作別用。初不因契約之解除而受損害。縱因時日遲延。不無

多少之損失。而三分一運費之支付。亦足以賠償其損失矣。惟若託運人已裝載積貨之全部或

一部者。並應負擔裝卸之費用耳。（海商法第七五條後段）

如以船舶之一部供運送時。則託運人於發航前解除其契約。非支付其全部之運費不可。（海

法第七六條前段）以一部備船之契約。有關於他部之運送。如託運人於發航前臨時解除其契約。則運

送人因他種運送契約之關係。不能於船舶艙裝以後停止其航行。必受其一部運送之損失。法

律以明文規定『非支付其運費之全部。不得解除契約』者。亦不為苛也。且如託運人已裝載

貨物之全部或一部。並應使託運人負擔裝卸費用及賠償加於其他積貨之損害。（海商法第七六條第一項後段

）例如因託運人之解除契約。卸貨需時。發航誤期。貨物運送不能按時到達。以致受有損害

者。解除契約之託運人。皆須負損害賠償之責者也。

如以船舶之一部供運送時。而各託運人全體皆爲契約之解除者。則其結果與第七十五條以船舶之全部供運送時相同。自應依照第七十五條之規定。各託運人僅負三分之一運費支付之責任。而不負擔全部運費之責任矣。(海商法第七六條第二項)

問 備船運費之給付方法共有幾種

答 船舶所有人之權利。最重要者。厥爲運送費之請求。以既經擔任完全運送之業務。自有請求運費給付之權利也。運送費給付之方法有二。一由備船人或託運人於裝載貨物時給付。一由受貨人於卸載貨物時給付。前者名曰前付。後者名曰後付。以運送費爲完成運送業務之報酬。通常以貨物卸載之時給付爲原則。而以貨物裝載時給付爲例外也。

問 船舶所有人於運送費外有無其他請求給付之權利

答 船舶所有人於運送費外。對於其他附隨之費用。如底載費、碇泊費、引水費、入港費、檢疫費等之費用。均無請求給付之權利。我海商法對此雖無明文。亦自應依照德商法第六百二十一條之規定而解釋之。惟有特約者不在此限。例如半途繞道多走一港。則關於入港

引水等費亦須另貼之類是也。

問 運送費計算之標準如何

答 運送費之數額。通常多以契約定之。至其計算之標準。則各國立法皆有特定之明文。

。即

(一)以貨物之重量或容積定運送費時。其運送費額依貨物交付時之重量或容積定之。然若運送貨物之重量或容積於航海中有變更時。則依英國法例。以最少量為標準。我海船法草案第九十九條之規定。則倣照德、日法例視運送契約為承攬契約之一種。亦定依貨物交付時之重量或容積定之。而海商法則以第八十六條第五項有運費一項之規定。一以契約所定為準。似較他國法例為優。以數額確定於前。無多少爭執之弊也。

(二)以期間定運送費時。以德商法第六百二十二條第一項規定。其運送費額自船長通知裝載準備已齊之翌日起。至貨物卸載完畢之日止。依期間定之。我海船法草案第一百條前段規定。亦與德商法同。而日商法第六百零九條規定。則自貨物裝載着手之日起至卸載終止之

日止。惟英國法規定。則自發航之日起至卸載終止之日止。而於裝載之期間內。則不計算運送費耳。我海商法對此定有明文。

問 以船舶全部或一部定期供運送者其運費究應如何負擔

答 以船舶之全部於一定時期內供運送者。託運人僅就船舶可使用之期間。負擔運費。

(海商法第七九條第一項前段) 換言之。即於供運送之約定期內。負擔運費是也。但若因航海事變所生之停止

。如颶風暴發。管海官署禁止船舶航行等事變所生之停止等類。則即使其約定運送之期限已過。而託運人仍應繼續負擔其運費。(海商法第七九條第一項後段) 蓋以船舶之全部已為託運人所僱用。運送人在約定時期以內。已無自由活動之餘地。且其所生停止之原因。又復由於航海事變之所致。託運人自不能不負相當之責任也。

然若船舶之停止。係因船舶所有人或其代理人之行爲。如因駕駛不慎。致與他船碰撞。或因開行過速。致內部機器損壞。或因船舶自己之狀態。如年久失修。馬力不足。行駛緩慢所致者。則託運人即得免除運費之負擔。如因停止遲延。展期運到。受有損害。並得請求賠償。

(海商法第七
九條第二項)

如船舶航行遇變。蹤跡不明。則託運人以得最後消息之日爲止。負擔運費之全部。並自最後消息後。以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日。負擔運費之半數。(海商法第七九條第三項)

以船舶之全部或一部供運送者。其託運人所裝載之貨物。如不及約定之數量時。仍應負擔全部之經費。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。(海商法第八〇條)如另裝貨物。取得運費。則除一部爲裝運之費用外。亦應扣還於託運人。法律定爲四分之三。相差亦不甚遠。

問 貨物卸載之情形及時間如何

答

以船舶之全部或一部供運送者。於卸載貨物之準備完成時。應即通知受貨人。(海商法第八一條)

第一項)件貨之運送。受貨人因依船長之指示即將貨物卸載。(海商法第八一條第二項)受貨人怠於受領貨物時。船長得將貨物提存。並通知受貨人。(海商法第八一條第一項)若受貨人不明。或受貨人拒絕受領貨物時。船長應提存貨物。並通知託運人。(海商法第八一條第二項)此係貨物卸載之通例。不僅合乎一

貨物時。船長應提存貨物。並通知託運人。(海商法第八一條第二項)此係貨物卸載之通例。不僅合乎一

般之法理。亦且無悖於普通之商習也。

以船舶之全部或一部供運送者。其裝載期間。以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算。

卸載期間以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時。裝載期間及其起算。從各

地之習慣。(海商法第八條第一項)前項裝卸期間。休假日不算入。(海商法第八條第二項)裝載或卸載超過裝卸

期間者。運送人得按其超過之日期。請求相當損害之賠償。(海商法第八條第三項)前項超過裝載期間

。休假日亦算入之。(海商法第八條第四項)裝卸期間。僅遇裝卸不可能之日。始不算入。超過裝卸期

間。雖遇有不可抗力時。亦算入之。(海商法第八四條)

問 何謂載貨證券其效用如何

答 載貨證券者。船長於貨物裝載後。因託運人之請求。而發給之受取證券也。(海商法第八五

條)其效用與陸上運送之提單相同。原為貨物之收據。因得憑以轉讓貨物。始兼有證券之效

力。然就兩者之沿革以言。則海運發達在先。陸運發達在後。提單之制度。實由載貨證券蜕

化而成也。惟陸運提單。除德法諸國外。均無其制。而載貨證券。則各國無不有之耳。

問 載貨證券究應如何作成

答 就普通情形言之。載貨證券多由船長所發給。我海商法做照多數法例。亦定由船長

發給之。然依日商法第六百二十一條之規定。則載貨證券之發給。船舶所有人亦得委任船長以外之人代爲之也。至其發行之時期。則日商法限於運送貨物裝載以後。(日商法第六〇二條)而德商

法則雖於運送貨物裝載以前。亦得發行之。(德商法第六四二條)然就事實而論。貨物未曾裝載。如得

發給載貨證券。則此種證券。輾轉流通。必多流弊。學者稱之爲空頭證券。蓋譏其不實也。故我海商法特以明文規定。船長於貨物裝載後。因託運人之請求始得發給載貨證券也。

問 載貨證券之形式如何

答 載貨證券爲要式證券之一。故須具備一定之形式。記載法定之事項。依海商法第八十六條之規定。

「載貨證券。應載明左列各款事項。由船長簽名。

- 一、船舶名稱及國籍。

- 二、託運人之姓名及住所。
- 三、貨物之種類、品質、數量及其包皮之種類及記號。
- 四、裝載港及目的港。
- 五、運費。
- 六、載貨證券之份數。
- 七、填發之年、月、日。

問 載貨證券之性質如何

答 載貨證券既與陸運提單略同。則載貨證券之性質。當然亦屬於指示證券與返還證券之一種。以載貨證券縱爲記名式。除有禁止背書之記載外。仍得以背書移轉於他人。(海商法第八九條)

(條民法第六二八條) 受貨人請求交付運送物時。應將載貨證券交還故也。

問 載貨證券之效力如何

答 載貨證券之效力。可分爲二。

(一)物權效力。依指示式背書而轉讓載貨證券時。與貨物之轉讓有同一之效力。(民法第六二八條)

(二)又如依民法第六百二十九條之規定。則交付載貨證券於有受領物品權利之人時。其交付就物品所有權移轉之關係。與物品之交付有同一之效力。(海商法第八十九條)此即所謂物權效力是

也。故發給載貨證券時。關於貨物之處分。非俟載貨證券。不得爲之。(海商法第八十七條)如載貨

證券有數份者。在貨物目的港請求交貨之人縱僅持有載貨證券一份。船長亦不得拒絕交付

。(海商法第八十七條第一項)以載貨證券有物權之效力故也。但若請求貨物之交付。而不在目的港。則船

長非接受載貨證券之全數。不得爲貨物之交付。(海商法第八十七條第二項)蓋貨物交付之請求。既非在

於目的港。則其請求爲契約之變更。如不接受載貨證券之全數。恐生意外之糾葛也。二人

以上之載貨證券持有人請求交付貨物時。船長應即將貨物提存。並通知會爲請求之各持有

人。(海商法第八十七條第三項)以便共同處分。以免糾葛也。如船長已依第一項之規定。——即載貨證券

有數份者。在貨物目的港請求交付貨物之人。縱僅持有載貨證券一份。船長不得拒絕交付

。——交付貨物之一部份。他持有人請求交付貨物者。對於其贖餘之部份。亦不得拒絕交

付。(海商法第八
七條第四項)

如載貨證券之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。他持有人之載貨證券。即失其效力。(海商法第八
八條第一項)至載貨證券之持有人有二人以上。而船長尚未交付

貨物者。則其持有先受發送或交付之證券者。得先於他持有人行使其權利。(海商法第八
八條第二項)

例如載貨證券。同時發給三份而於證券之上註明第一份載貨證券。第二份載貨證券。第三份載貨證券。則若船長尚未交付貨物。則當以持有第一份之載貨證券者。得先於持有第二份或第三份之載貨證券者行使其權利是也。

(二)債權效力。載貨證券填發後。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。(海商法第八九條
民法第六二七條)例如運送費之金額。若船舶所有人與託運人約定之額。與載貨證券所記載者有不相同。船舶所有人與受貨人間。亦應依載貨證券所載之金額是也。此即所謂載貨證券之債權效力。

問 載貨證券之份數如何

答

載貨證券。因託運人之請求。有發給數份者。

（海商法第八
七條第一項）

就各國之立法例言。英

定爲三份。法定爲四份。德、日但定數份。而未確定其份數。是發行二份可。發行四份亦無不可也。至於立法規定載貨證券得發給數份之理由。蓋無非爲預防盜難或遺失之計而已。

然載貨證券縱同時發給數份。而在法律上仍然合而爲一。若數份悉歸於一人。則持有人返還全數。而請求貨物之交付時。自無何等問題發生。反是。若數份分屬於數人。則一份之持有人。是否得請求貨物之交付。雖有疑問。而依我海商法第八十七條、第八十八條之規定。則固界限分明。鴻溝判然也。

問 何謂航海之擔保

答

船舶是否有航海能力。每爲託運人所不及知。故法律爲顧全託運人之利益起見。特

設有

『船舶所有人應擔保船舶於發航時。有安全航海之能力。』

（海商法第
九〇條）

之規定。特是所謂安全航海能力之擔保者。非因凡有航海所生之損害。船舶所有人概須負責

。故如船舶之瑕疵。已用通常所有人之注意。而仍不能發見者。託運人縱或因此受有損害。船舶所有人亦不負擔賠償之責任。惟船舶所有人如欲主張其賠償責任之免除。須負舉證之責耳。（海商法第九〇條第二項）如舉證之後。乃有爭論。則應由推事體察鑑定人之意見以斷定之。至於管海官廳交由船舶所有人存執之船舶檢查證書。雖為船舶健全之一種之有力證明。然推事關於認定事實之權。究不能因此而受有拘束也。

又船舶能力之擔保。在法律上富有強制規定之性質。非當事人間所得任意而免除之。故如船舶所有人與託運人間。即或就此訂有免責之特約。而在法律上仍不能認為有效也。

問 何謂運送之拒絕

答 海上運送之貨物。應為適法。不適法之貨物。如對於禁運及偷運貨物之運送。運送人應拒絕之。即使貨物為適法。然若其性質。足以毀損船舶。或危害海員或旅客之健康者。運送人亦應拒絕之。（海商法第九一條第一項）運送人違反前項之規定。如接受禁運偷運之貨物。或其性

質足以毀損船舶或危害海員或旅客健康之貨物。則運送人對於因此所受之損害。應負賠償之

責。（海商法第九條第二項）例如因運送禁物或偷物之發覺。而船舶被扣。致其他之託運人受運送遲延到達之損害。或如因運送腐臭不堪之物。致使船員與旅客受染疾病之損害。則運送人皆須負責賠償是也。

如船長於發航前。發見未經報明之貨物。則不問其貨物爲適法與否。皆得在裝載港將其起陸。然若船長認該貨物爲適法。而允爲運送時。則須使該託運人支付同一航程。同種貨物。應付最高額之運費。如有損害。運送人並得請求賠償。（海商法第九條第一項）前項貨物。如在航海中發見時。若係違禁物或其性質足以發生損害者。船長得投棄之。（海商法第九條第二項）此蓋由於船長爲維持船舶公安計。有公法上所賦予之職權故也。

問 搭載運費之負擔如何

答 船舶發航後。因不可抗力不能達到目的地。而將原裝貨物運回時。縱其船舶約定爲去航及歸航之運送。而託運人僅須負擔去航之運費。（海商法第九條）蓋貨物未能運送到目的地。

而在託運人即使負擔去航之運費。已屬得不償失。雖因不可抗力之故。而使負擔去航之運費

亦足以補償運送人一部份之損失。而其餘之損失。則不得不由運送人自行擔負也。

如船舶在航海中因海上事故而須修繕時。如託運人於到達目的地前。提取貨物者。應將全部之運費。提前付給。(海商法第九四條)蓋所以補助船舶所有人之急需也。

如船舶在航海中遭難。或不能航海。而貨物仍由船長設法運到目的地時。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。(海商法第九五條第一項)

如新運費等於約定之運費。託運人自不負擔任何之費用。如新運費較高於約定之運費。其增高額應由託運人負擔之。(海商法第九五條第二項)蓋以船舶在航海中之遭難。或不能航海。乃為不得已

之事故。船長既代託運人設法運送到地。自不能再使運送人負擔運費之增額。法律定由託運人負擔。實為情理之當然也。

託運人如因解除契約應付全部運費時。託運人亦得扣除運送人因此減省費用之全部。及另裝貨物所得運費四分之三。(海商法第九六條)蓋法律之所以使託運人因解約而負全部運費之責任者。

原所以賠償運送人因此所受之損失。非所以使運送人因此而享受意外之利得。故因契約解除

所省費用之全部。如裝載卸載之費用等等。自非扣除不可。又若因此契約之解除。而另裝貨物所得之運費。亦不能使運送人享受全部之利益。法律定爲扣除四分之三者。亦即所以減少運送人意外之利得耳

問 運送人之責任如何

答 因不歸責於船舶所有人、運送人、或其代理人之事由所致之滅失或損害。船舶所有人、運送人。不負賠償之責任。(海商法第九七條) 蓋航海事故。千變萬化。如因航海中意外變故而

所致之滅失或損害。亦使船舶所有人或運送人負擔賠償之責任。則船舶所有人或運送人之責任太大。未免有礙於航業之發展。實非所以獎勵航業之道也。惟船舶所有人或運送人。如爲前項不負責任之主張。應負舉證之責耳。(海商法第九七條第二項) 詳言之。即船舶所有人或運送人。對於發生損害之事實。苟有證據足以證明其並未怠於注意。託運人即或受有損害。亦自不得令船舶所有人。或運送人。負擔賠償之責任也。

託運人如於載貨證券。故意虛報貨物之性質或價值。則運送人或船舶所有人對於其貨物之滅

失或損害。不負責任。（海商法第九條第一項）蓋運送契約。亦為誠意契約之一種。訂約之時。託運人

應有據實開陳之義務。如於託運之貨物。虛報性質或價值。則其誠意欠缺。契約自始即為無效。船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失或損害。當然不負責任也。

貨物之裝運。如未經船長或運送人之同意。則船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失或損害。亦不負責。（海商法第九條）蓋託運人故意虛報貨物之性質或價值。船舶所有人或運送人對之。

尚且不負損害賠償之責。而對於未經同意而裝運之貨物。其不負責。更不待言也。

載貨證券之發給人。除第九十七條所定之事由以外。對於依載貨證券所記載應為之行爲。均應負責。（海商法第一〇條第一項）負責云者。即如遇有滅失或損害。證券發給人對之應為賠償之謂也。

載貨之證券之發給人。對於貨物之各連續運送人之行爲。應負保證之責。但各連續運送人。僅對於其自己航程中所生之滅失損害及遲到。負其責任。（海商法第一〇條第二項）此條規定。對陸上相

繼運送人之責任爲一例外

運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損時。運送人如於接收該物時。不為保留者應負責任

○(民法第六三五條) 運送物因運送人之僱用人。或其所委託爲運送之人有過失而致喪失毀損或遲到者。運送人亦應負其責任也。(民法第六三六條)

惟金錢、有價證券、珠寶、或其他貴重物品。除託運人於託運時。報明其性質及價值者外。運送人對於其喪失或毀損。不負責任耳。(民法第六三九條第一項)

然若使其價值業經報明者。則運送人亦須以其所報之價額爲限。負其責任也。(民法第六三九條第二項)

問 貨物損害之估計方法如何

答 對於貨物運送損害之計算。海商法雖無明文。亦應依照民法第六百三十八條之規定。運送物有喪失毀損或遲到者。其損害賠償額。應依其應交付時目的地之價值計算之。運送費及其他費用因運送物之喪失毀損。無須支付者。應由前項賠償額中扣除之。運送物之喪失、毀損、或遲到。係因運送人之故意或重大過失所致者。如有其他損害。並得請求賠償。(民法第六九三條)

惟因遲到之賠償額。不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額而已。(民法第六四〇條)

問 運送人對於託運人之貨物有無留置權

答 運送人爲保全其運費及其他費用得受清償之必要。按其比例對於運送物有留置權。

○（民法第六四七條第一項）運費及其他費用之數額有爭執時。受貨人得將有爭執之數額提存。請求運送

物之交付。（民法第六四七條第二項）

運送物如有不能寄存於倉庫之情形。或有腐壞之性質。或顯見其價值不足抵償運費其他費用時。運送人得拍賣之。（民法第六五〇條第三項）惟運送人於可能之範圍內。應將寄存倉庫或拍賣之事情。

通知託運人及受貨人耳。（民法第六五〇條第四項）

貨物拍賣以後。運送人得就拍賣代價中。扣除拍賣費用、運費及其他費用。並應將其餘額交付於應得之人。如應得之人所在不明者。應將其利益提存之。（民法第六五二條）

運送物由數運送人相繼運送者。其最後之運送人。就運送人全體應得之運費及其他費用。

亦得行使民法第六百四十條之留置權。第六百五十條之拍賣權。及第六百五十二條所定扣除

一切費用之權利。（民法第六五三條）

問 運送人之責任何時可以消滅

答 受貨人受領運送物。並支付運費。及其他費用。不爲保留者。運送人之責任。卽行

消滅。(民法第六四條第一項)惟運送物內部有喪失、或毀損。不易發見者。則受貨人於受領運送物後

十日內將其喪失或毀損通知於運送人。運送人仍須負損害賠償之責。過期限而不通知於運送

人。則運送人之責任。亦歸消滅。(民法第六四條第二項)然若運送物之喪失或毀損。運送人以詐術隱

蔽。或因其故意或重大過失所致者。則運送人不得主張其責任因交付不保留或於受貨後十日

內不將其貨物喪失或毀損通知於運送人而消滅。(民法第六四條第三項)

然不問其情形何若。凡關於貨物運送。因喪失、損傷、或遲延而生之賠償請求權。皆自運送

終了或應終了之時起二年間不行使而消滅。(民法第六二條)運送人之有無詐欺隱蔽。在所不問也

。

關於運送人賠償責任之規定。乃所以保護託運人之利益。運送人之一方。不得以契約變更或
限止之。故如運送人交與託運人之證券。或其他文件上有免除或限制運送人責任之記載者。

除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外。不生效力也。（民法第六四九條）

問 何謂旅客運送

答 旅客運送。與貨物運送。大致相同。不僅其契約之性質。彼此同爲承攬契約之一種。而且其訂立之情形。亦有備船與搭客之二種分別。且備船契約亦得分爲全部備船與一部備船之二種。普通之旅客運送。多爲搭客之運送。其爲備船契約者。多爲團體之運送。例如軍隊或移民輸送是也。

問 旅客運送人之義務如何

答 旅客運送契約。僅有當事人兩方之關係。故旅客之權利。即運送人之義務。而旅客之義務。亦即運送人之權利也。茲析述之。

（一）食膳之供給。旅客應盡之義務。爲船票之購買。惟膳費則包括於票價之內。故旅客之搭載。祇須購買船票。而於普通之食膳。則須由運送人供給之。蓋航海中之旅客。與陸上旅行之旅客不同。常限於境况。不能自備食品。中途自購。亦感不便。然所謂食膳者。乃

指適當之飲食而言。如需特別之食料。則須另付代價也。然此乃就長距離之運送而言。而短距離之運送。則運送人亦得不爲食膳之供給。以事實上無供給食膳之必要也。

(二)目的地之送到。船長應依船票所載。運送旅客至目的地。船長違反前項之規定。旅客得解除契約。如有損害。並得請求賠償。(海商法第一〇三條)例如船長運送旅客。方至半途。又因別有運用。中止航行。則旅客因換船而受食宿、船票漲價等之損失。船長皆有賠償之責任也。

即使船舶因不可抗力不能繼續航海時。船長亦應設法將旅客運送至目的地。(海商法第一〇八條)不能中途棄而不管也。

(三)食宿之供給。船長在航海中。爲船舶之修繕時。應以同等之船舶。完成其航海。如船長不以同等之船舶完成其航海。則對於旅客。應無償供給其住居及給養。(海商法第一〇九條)

(四)行李之運送。運送人對於旅客交付之行李。縱不另收運費。亦應與貨物運送負同一之責任。我海商法對此。雖無明文。亦自得依民法第六百五十七條之規定而解釋之也。惟旅

客未交付之行李。苟有滅失毀損則除由於運送人或其使用人之過失所致以外。運送人得不負擔損害賠償之責耳。(民法第六五八條)

旅客死亡時。如有行李遺留船舶之上。則船長亦應以最利於繼承人之方法處置之。(海商法第一一條)

○條 例如製作行李清單。而加以保管。或因必要情形。設法售賣以保全其利益是也。

行李及時交付運送人者。應於旅客到達時返還之。(民法第六五五條) 惟旅客達到後六個月內。不

取回其行李者。運送人得拍賣之。又行李有易於腐爛之性質者。運送人得於達到後經過四

十八小時拍賣之。(民法第六五六條) 然運送人於拍賣代價。除扣除其拍賣費用、運費、或其他費

用外。亦應將其餘額交付於應得之人。如應得之人。所在不明者。亦應為其利益而提存之

也。(民法第六五六條第三項)

(五) 損害之賠償。旅客運送人。對於旅客因運送所受之損害。及運送之遲延。應負責任。

但其傷害。係因不可抗力或因旅客之過失所致者。則運送人不負賠償責任。(民法第六五四條) 至

其損害賠償之數額。則應由法院斟酌被害人及其家屬之情況如何而定。不能一概論也。

問 旅客之義務如何

答 旅客之義務。簡言之。卽一爲票價之給付。二爲命令之服從而已。

(一) 票價之給付。旅客義務中之最重要者。厥惟票價之給付。以票價不僅爲運送之代價。

且爲食膳供給與行李運送等之代價故也。但旅客亦得於發航前給付票價三分之一。解除其

契約。(海商法第一〇四條前段)蓋人事變遷無常。運送契約訂定以後。亦自不能使之絕對拘束。法律

定以須付票價三分之一者。蓋所以賠償其損失也。但此乃就普通解除契約之情形而論。如

因旅客死亡、疾病、或其他基於本身不得已之事由。不能航海者。則旅客所負解除契約之

責任。僅以票價四分之一之數額爲限也。(海商法第一〇四條後段)

旅客在船舶發航或航海中不依時登船者。仍須給付全部之票價。(海商法第一〇五條)但船舶不於預

定之日發航者。則旅客得解除其契約耳。(海商法第一〇六條)

又旅客在航海中自願上陸時。仍負擔全部之票價。其因疾病上陸或死亡時。則僅按其已運

送之航程。負擔票價而已。（海商法第一〇七條）

(二)命令之服從。旅客在船舶以內。對於船長因維持秩序在職務上所發之命令。有服從之義務。所謂船長之命令者。即如本法第四十三條之緊急處分等類是也。

問 旅客運送契約終止之條件如何

答 旅客運送契約之終止。我海商法有旅客任意之解除與法定原因之解除二種之規定。

(一)旅客任意之解除。旅客於發航前得任意解除其契約。惟須給付票價三分之一。以為損害之賠償而已。（海商法第一〇四條前段）

(二)法定原因之解除。旅客於發航前。因死亡、疾病及其他於本身不得已之事由。不能航海者。亦得解除契約。但運送人於此情形。有請求票價四分之一之權利而已。（海商法第一〇四條後段）

問 何謂船舶拖帶

答 船舶拖帶云者。以此船拖帶彼船之謂也。船舶拖帶。多在與海相通能供海船行駛如我國長江等之水上見之。而在海洋。則除船舶遇難以外不常見也。

船舶之拖帶。固多以單一之船舶爲之。然亦不無共同拖帶或懸接拖帶焉。共同或連接拖帶云者。即拖帶之船舶。不止一個。而以二個以上之船舶。共同拖帶或連接拖帶之謂也。

共同或連接之拖帶。固航海所生之損害。對被害人須負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船亦有損害之求償權而已。(海商法第一一一條)

拖船與被拖船。如不屬於同一所有人時。其損害賠償之責任。應由拖船所有人負之。但契約另有訂定者。不在此限。(海商法第一一二條) 不在此限云者。即不負責任之謂。此蓋由於船舶之拖帶

。與一般之運送。稍有不同。一般運送之航行。其權操之於船長。如有損害。自應由船長負其責任。而船舶拖帶。則有時損害之發生。亦或由於被拖船裝載之過量。雖於無特約時。使拖船所有人負擔損害賠償之責。然若當事人間訂有特約。亦自得卸除其責任也。

問 何謂船舶碰撞

答 碰撞云者。二個以上之船舶。互相接觸之謂也。其船舶之數。普通雖以二個爲多。

然亦無二個以上者。然不問其船舶之數爲多少。而其碰撞須爲船舶與船舶。若船舶與浮標等

等之碰撞。則不包括在內也。

第一 碰撞之責任。

船舶碰撞所生之損害。其責任大小。依碰撞情形而有所不同。海商法對此定有明文。凡船舶之碰撞。不論發生於何地。皆得依本法之規定而處理之。(海商法第一一三條)然碰撞之損害。須係因於一船舶之過失所致。方得由該船舶負擔損害賠償之責。如船舶之碰撞。係因不可抗力而生者。被害人即不得請求損害之賠償。(海商法第一一四條第一一五條)例如狂風暴雨。致使船舶失駕駛之力而碰撞者。即係因於不可抗力而生者是也。

碰撞之各船舶。有共同過失時。各依其過失程度之比例。負其責任。不能判定其過失之輕重時。雙方平均負其責任。(海商法第一一六條第一項)共同過失之各船舶。對於因死亡或傷害所生之損害。應負連帶責任。

前二條碰撞之責任。不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。

第二 權利之消滅。

因碰撞所生之請求權。自碰撞日起算。經過兩年不行使而消滅。(海商法第一一八條)因此種債權。利害關係較切。債權人自應從速請求。如過兩年不行使。而仍使繼續有效。則債權浮宕不定。實非所以保障債務人之道也。

第三 船舶之扣押。

船舶之碰撞。不論發生於何地。若被害者為中國之船舶。或中國人。在中國港口河道。或領水內。不論何時。法院皆得扣押加害之船舶。(海商法第一一九條第一項)惟前項之船舶。因有他種之關係。急於航行時。亦得提供相當擔保。請求放行。(海商法第一一九條第二項)

第四 碰撞之訴訟。

船舶碰撞之原形如何。有無過失。責任誰屬。其損害之程度。究屬何若。在在皆有爭執之餘地。故碰撞之結果。訴訟當然不能免。則法律對於碰撞訴訟之管轄。亦自不能無所規定也。依照本法第一百二十條之規定。則關於碰撞之訴訟。得向左列法院起訴之。

(一) 被告之住所或營業所在地之法院。

(二) 碰撞發生地之法院。

(三) 被告船舶船籍港之法院。

(四) 船舶扣留地之法院。

被害人於被害後。就事實上之便利。得就上述之四法院。任選一法院而起訴之。如被告之住所或營業所所在地。碰撞發生地。被告船舶船籍港。船舶扣留地。皆不在中國。則被害人亦惟有向外國法院提起訴訟耳。

問 何謂救助及撈救

答 救助或撈救云者。即海難救助之謂也。依日舊商法之規定。有救援與救助之別。所謂

謂救援者。即就海難程度較輕。所有海船或貨物未離海員之占有。而由第三人加以援引。致得救濟時言之也。所謂救助者。即就海難程度較重。所有船舶或貨物已離海員之占有。行且沉沒、漂流。而由第三人予以協助。致得救濟時言之也。而日新商法則僅有海難救助。並無救援與救助之分。我海船法草案做照日新商法之規定。而海商法則做照日舊商法之規定。而

分爲救助及撈救。所謂救助。卽日本之救援之謂。所謂撈救。卽日本之『救助』之謂。用字雖有不同。而其用意則一也。

問 救助之義務如何

答 船長於不甚危害其船舶、船員、旅客之範圍內。對於淹沒或其他危難之人。應盡力救助。違反前項之規定者。處三年以下有期徒刑或拘役。（海商法第一二二條）蓋以航海危難。不比陸

上。所有全船之生命、財產、或託付於船長一人之手。除危難發生。由於天然之不可抗力。無法救助以外。如危難發生之程度不烈。則船長於適當範圍以內。對於淹沒或其他危害之人。自應負盡力救助之責。否則。如船長坐視不救。卽是不盡義務。法律處以刑罰。自不爲過也。

問 救助報酬請求之條件如何

答 如船舶於航海中發生危難之時。對於船舶或船舶上所有財產施以救助或撈救。而有效果者。得按其效果請求相當之報酬。（海商法第一二二條）是則報酬之請求。亦有一定之條件。

(一)須遭遇海難。海難云者。指航海固有之危險而言。但祇須爲航海之危險即可。至其危險發生之原因如何。則非所問。惟此項危險。不必爲船舶或貨物所共同。卽屬於船舶或貨物單一之危險。亦得謂之海難。此海難救助之所以與共同海損不同也。

(二)須救助有效。對於船舶。或船舶上所有物。施以救助或撈救。須有相當之效果。無效果者。卽不得爲報酬之請求。此爲救助報酬之原則。自古已然。非自近代立法始也。惟法律僅指對於船舶或船舶上所有物之救助有效者得爲相當報酬之請求。而不及於人命之救助。故人命救助是否亦得請求相當之報酬。實屬疑問。然法律既無明文規定。自以不得請求報酬爲原則。以人命之救助。比較爲易。且爲人道計。卽無報酬。而救助入亦應有相當之義務故也。然若使其人爲富有資力情願給予酬報者。則任意酬報。固亦法律之所許也。

(三)須無救助義務。故有法律上之義務。而爲救助者。卽使救助有效。亦不當請求相當之報酬。例如遭難船舶之船員。依僱用契約之性質。對於船舶或物件。當然負有救助之義務者。卽使實行救助而有效。亦不得請求相當之報酬者是也。

具右列之條件而爲救助者。則救助人依法當然享有相當報酬之請求權。至其數額如何。則應依危險之程度及救助之情形而斟酌定之。不可一概論也。

屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救。亦得請求報酬。（海商法第一二三條）以船舶雖屬於同一所有

人之所有。似無所謂救助之債權。然此船之海員與旅客。對於他船之海員與旅客。固仍得爲報酬之請求也。

海難救助或撈救報酬之金額。由當事人協議定之。協議不成時。得聲請法院定之。（海商法第一二四條）

施救人與船舶間及施救人間之分配報酬之比例。亦應照前條報酬金額之例。由當事人協議定之。協議不成時。亦得聲請法院定之。（海商法第一二五條）

問 救人者有無報酬請求之權利

答 法律對於人命之救助。雖無報酬請求權利之規定。然於實行施救船舶及財物之中。絕對不使救人者分配報酬之金額。殊無以獎勵救人者之熱忱。故法律特以明文規定。『於實

行施救中救人者。對於船舶及財物之救助報酬金。有參加分配之權。『(海商法第一二六條)』蓋以我海商法對於人命救助。亦以採取德、日商法之消極說為原則者故也。考德、日立法以為人命救助。為道德上之義務。不能以金錢為報酬。且人身非權利之標的。如對於人命之救助。得為權利之請求。未免有損於人格。故不准有救助費之請求。但於船貨同時被救助時。則人命救助者。得就船貨救助費受其分配而已。

然不問其為救船、為救人、為救物。亦不問其救助為有效、為無效。苟於施救之時。經以相當理由拒絕施救。而仍強為施救者。則對於救助之報酬。即無請求之權利也。(海商法第一二七條)

問 何謂碰撞之救助

答

船舶碰撞後。各碰撞船舶之船長。於不甚危害其船舶船員或旅客之範圍內。對於他

船舶、海員、及旅客應盡力救助。(海商法第一二八條第一項)不僅如是。各該船長除有不可抗力之情形外

。在未確知繼續救助為無益前。均應停留於發生災難之處所。(海商法第一二九條第二項)以期最後之救助

。且各船長應於可能範圍內。將其船舶名稱及船籍港。並開來及開往之處所通知於他船舶。

(海商法第一二八條第三項) 例如風浪不大。舢板可行。則應派人通知。否則。如船中裝有無線電機。即應用電信通告是也。

問 何謂海損

答 海損之意義。有廣狹之分。

(一) 廣義海損。指航海上所生之一切損害而言。得分爲實物海損及費用海損二種。前者如船舶積貨之滅失毀損是。後者如救助撈救之報酬費用是。且廣義海損未必皆爲非常之損害。亦有爲航海通常之損害者。例如引水費。入港稅等之小海損是也。此類海損。應由船舶所有人由其所得之運送費中支出之。無所謂分擔之問題。至

(二) 狹義海損。乃因非常原因所生之損害。非僅船舶所有人應負擔其損失。即其他之利害關係人。如託運人等。亦須負擔其損失也。狹義海損又有單獨海損與共同海損之別。

問 何謂單獨海損

答 單獨海損云者。爲因天災不可抗力或不法行爲所生之損害。其損害之責任。應由何

人負擔。當依一般損害賠償之原則定之。不涉本法之範圍。蓋如單獨海損之本於天災。或他不可抗力而生者。可依天災歸所有人負擔之原則。由船舶所有人或貨物所有人負擔之。保有海上保險者。可轉由保險人負擔之。其由於他人之侵權行為而生者。亦可依侵權行為之規定向侵權行為人求償之也。

問 何謂共同海損

答 稱共同海損者。謂在海難中。船長為避免船舶及積貨之共同危險所為處分。而直接發生之損害及費用也。(海商法第一二九條)考羅度海法關於共同海損之規定。大旨不外如下所述。

「船舶所有人與貨物所有人之間。自裝貨以至卸貨。法律上設一共同合夥之關係。該合夥以現實之積貨而自然成立。不須有別種之組織。而其分配損害之法。則有一定之條件如左。

- 一、須直接對於船舶及積貨所生之共同危險。
- 二、須因救助二者之危險而供犧牲。

最初惟限於甲板上之積貨而投棄海中者。終以法不公允。認一切之救助方法包含在內。且斷於船檣之切斷。及船舶之毀損亦然。

三、其方法由船長命令之。

四、須爲維持船舶及積貨之一部份。

自羅度海法以來。迄於今日。現今各國商法。莫不有共同海損之規定。

問 共同海損之要件如何

答 共同海損之要件。約有六端。茲分述如下：

(一) 船舶航行時所遭遇之危險。須有影響於一般之利害。如於一般之利害無影響。僅爲一部份之損害者。是爲單獨海損。而非共同海損矣。例如船舶被捕獲。則與貨物無關。貨物被劫奪。則與船舶無涉是也。

(二) 避免或投棄等之行爲。須受船長或其代理人之命而行之。如爲他人之命令。即使投棄受損。亦不得謂爲共同海損也。

(三)共同海損之損失。須爲公平合理。船長不得隨意投棄。使利益關係人受過分之損失。至如何始得爲公平合理。則當視其時之情形如何爲斷。不可一概而論。

(四)共同海損之危險。須爲現實。若因預想不確定之危險而處分。則非共同海損。惟其危險之原因如何。則非所問。縱因船長、船員、利害關係人。或第三人之過失而生之損害。亦仍得視之爲共同海損。

(五)共同海損須有損害與費用。詳言之。卽因免共同危險。處分船舶或貨物而生有損害及費用之謂也。以此項損害與費用。乃由非常之原因而發生。而非如通常航海之費用。應由船舶所有人負擔者可比。故須認之爲共同海損。就損害言。有僅發生於船舶者。如斷檣切鎖之類是。有僅發生於貨物者。如投貨之類是。然亦有發生於船舶與貨物者。如既斷檣復遭投貨之類是。至於費用。則單指金錢上之損害而言。如入港費、救助費、及修繕費等皆是也。

(六)至船舶與貨物。是否須因海損處分而得保存。

我海商法第一百三十五條規定。『共同海損應以所存留之船舶。積貨之價格。及運貨之半額。與共同海損之損害額爲比例。由各利害關係人分擔之。』良以航海遇難。海損處分。是否有效。頗難判斷。既有殘存。卽認有效。責令分擔。比較爲易耳。

問 共同海損之種類如何

答 共同海損之種類如左。

- (一) 裝載於甲板上而爲航運種類或商業習慣所許之貨物。經投棄之生損失者。應認爲共同海損。如其裝載於甲板上。不爲航運種類或商業習慣所許者。則卽使投棄。亦不認爲共同海損。然經投棄而經撈救之貨物。對於共同海損。則仍應分擔也。(海商法第一三一條)
- (二) 因投棄貨物而間接受受之損失。如水浸等之損失。亦得認爲共同損失。
- (三) 因撲滅火災而間接受受之損失。如水浸汽蒸等類之損失。亦得認爲共同海損。
- (四) 爲公益拖帶船舶。致船舶中機器等類毀壞所受之損失。亦爲共同海損。
- (五) 爲公益致船舶衝撞海灘所受之損失。亦爲共同海損。

(六) 因避危難繞道。致燃料不足。借用他物所受之損失。亦爲共同海損。

(七) 因避海難入港所受特種費用之損失。如海員薪金、引水費用。以及關稅等之損失。亦爲

共同海損。

(八) 船舶擱淺或沉沒時。因撈救卸貨。或重行載所受之損失。亦爲共同海損。

(九) 船長對於救助人所給報酬之損失。亦爲共同海損。

(十) 運費因積貨之滅失或損害。致減少或全無者。認爲共同海損。但運送人因此減省之費用

。如卸載等費用應扣除之。

(海商法第一三三條)

惟如無載貨證券。亦無船長收據之貨物。或未記載於屬具目錄之屬具。經投棄者。

(海商法第一三二條)

及貨幣、有價證券、及其他貴重物品。除經報明船長者外。不認爲共同海損耳。

(海商法第一三四條)

問 共同海損之計算如何

答

共同海損之計算。按照一般之通例。多由船長延聘海損計算人司其事。蓋船舶到達

以後。船長即應檢查船貨。視各種利益之與海損有關者。共有若干。檢定以後。將其歸集一處。而使海損計算人核計之也。

問 共同海損之分擔究應如何計算

答 共同海損應以所留存之船舶。積貨之價值。(海商法稱價「格」似覺欠妥)及運費之半額。與共同海損之損害額為比例。由各利害關係人分擔之。(海商法第一三五條) 例如船舶之價值為五百萬元。貨物全部之價值為百萬元。而其運送費之總額為十萬元。若共同海損。以價值四十萬元之貨物投諸海中。則各利害關係人應分擔之額如左。

5,000,000元……船舶之價值

1,000,000元……貨物之價值

50,000元……運費之半額

6,050,000元……應負擔海損之總額

是則 (1) 船舶之海損分擔額為

$$\frac{400,000 \text{元} \times 5,000,000 \text{元}}{6,050,000 \text{元}} = \text{約} 300,000 \text{元}$$

(2) 貨物全部之海損分擔額為

$$\frac{400,000 \text{元} \times 1,000,000 \text{元}}{6,050,000 \text{元}} = \text{約} 60,000 \text{元}$$

(3) 運費半額之海損分擔額為

$$\frac{400,000 \text{元} \times 1,000,000 \text{元}}{6,050,000 \text{元}} = \text{約} 3,000 \text{元}$$

惟被投棄四十萬元之貨物。其自身亦須負擔共同海損之損失。故對於被保存六十萬元貨物之負擔額。應依下列之算式計算之

(4) 被投棄貨物之海損分擔額為

$$\frac{400,000 \text{元} \times 60,000 \text{元}}{1,000,000 \text{元}} = \text{約} 24,000 \text{元}$$

(5) 被保存貨物之海損分擔額為

$$\frac{600,000 \text{元} \times 60,000 \text{元}}{1,000,000 \text{元}} = \text{約} 36,000 \text{元}$$

至關於共同海損分擔額之計算。則

(一) 船舶以到達地到達時之價格爲價格。

(二) 積貨以卸載地卸載時之價格爲價格。但應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用耳。

海商法第
一三六條

若航海中發生數次共同海損時。則先計算最後之共同海損。而定其分擔額。再以其扣除殘額。計算次之共同海損。蓋扣除最後共同海損分擔額。其殘餘數額。卽爲其前共同海損之現在價額也。

問 損害計算之標準如何

答 (一) 共同海損之損害額。以到達地到達時之船舶價格。或卸載地卸載時之積貨價格定之。但關於積貨價格。應扣除因滅失或毀損無須支付之費。(海商法第一三七條)

(二) 滅失或損害之貨物於裝載時。曾爲不實之聲明。而所聲明之價值。少於實在之價值者。其滅失或損害以聲明之價值爲準。分擔額以實在之價值爲準。聲明之價值。多於其實在之價值者。其滅失或損害以實在之價值爲準。分擔額以聲明之價值爲準。(海商法第一三八條) 蓋所以

懲刁狡而保公益也。

船舶所備之糧食、武器、及海員之衣物、薪資、及旅客之行李。雖不分擔共同海損。(海商第九條)

(一三)然若使此種物件。因被投棄而生損害時。則各關係人即應分擔其損失也。(海商法第一三九條第一項)

共同海損之計算。由全體關係人協議定之。協議不成時。由商事公斷處或法院定之。(海商法第一四〇條)

(一四)

問 何謂一九二四年約克盎凡爾規則

答 一九二四年約克盎凡爾規則——新共同海損法也。內分

(一)文字規定。

規定 甲

所稱共同海損。謂因謀共同之安全。以保存共同航海人之財產。使之脫離危險為目的。

一種故意而且正當之特別損害或費用。

規定 乙

共同海損之損害與費用。應照本法規定。由關係之各物共同分擔之

規定 丙

共同海損。應以共同海損行爲直接所生之損害、滅失、或費用爲限。

因航海遲延所受船貨之損害或滅失。及因同種原因所受間接之損失。如船舶遲航費。與予惕之損失。不得認爲共同海損。

規定 丁

發生損害或費用之事故。雖由於航海同人中之過失。對於共同海損之請求權。並無影響。但分擔共同海損之義務人得對過失行爲人請求損害之賠償。

規定 戊

共同海損之請求人。對於共同海損之正當損失或費用。應負舉證之責。

規定 己

因共同海損所受代付之特別費用。應視爲共同海損。但其數額應以共同海損所減省者爲

限。

規定 庚

關於共同海損損害額及分擔額之計算。應以航海終了時終了地之價值爲準。
前項規定。不影響於共同海損計算書作成處所之決定。

(11) 數宗規定。

第一條 貨物投棄。

除爲商業習慣所認應爲運送之貨物外。其餘貨之投棄。不得認爲共同海損。

第二條 爲共同安全所投棄及損害。

爲共同安全所受船貨之損害。及因投棄貨物開艙進水所受之損害。應視爲共同海損。

第三條 船舶上火災之消防。

爲消防船舶上之火災。船貨因水或其他原因擱淺。或穿孔所受之損害。應視爲共同海損。
但船貨被火焚毀之部份。則不在此限。

第四條 破損物之切斷。

爲切斷因海難而破損之物件材料所受之滅失或損害。不得視爲共同海損。

第五條 故意擱淺。

船舶有觸礁或擱淺之危險時。爲免除船舶、貨物、運費等之損失。故意駛入海灘。所有因擱淺而受之損害。應視爲共同海損。

遇有其他情形。爲共同安全。將船舶故意駛入海灘。因此所受之損害。應視爲共同海損。

第六條 帆因強用所受之損害

爲共同安全。使船舶離地。或使船舶更上海灘所受之船帆。及其他物所受之損害。應視爲共同海損。但若船舶浮於海上。因帆之強用。致船貨運費等受有損害。不得認爲共同海損。

第七條 因浮動船舶所受機器之損害。

船舶擱淺海灘。因免除危難。爲共同安全。使之重浮水面。致機器與汽鍋毀壞所受之損害。應視爲共同海損。但船舶浮於水面時。因使用機器及汽鍋所受之損害。不能認爲共同海損。

第八條 因船舶擱淺卸貨輕船之費用及因此所受之損害。

船舶擱淺。貨物燃料及貯藏品因共同海損行爲卸載時。卸載或重裝等特別費用。及因此所受之損害。應視爲共同海損。

第九條 船具及貯藏品用作燃料之損害。

船舶遭遇危難時。爲共同之安全。除預裝足用之燃料外。將船具及貯藏品用作燃料之損害。應視爲共同海損。但應消費之燃料。應依船舶最後發航地發航時之市價。由共同海損額中扣除之。

第十條 (甲) 避難港中費用等之損害。

船舶因遭遇事故受損害。或其他特別情形。爲共同安全之必要。駛入避難港或駛回載港

之費用。應視爲共同海損。船舶裝載原貨物之一部或全部。於駛入避難港或駛回裝載港後。因重航所受之費用損失。亦應視爲共同海損。

第十條 (乙) 於裝載港、寄航港、或避難港、關於貨物燃料或貯藏品爲共同安全上或爲避害船舶修理上必要之艙裝或卸載費用。應視爲共同海損。

第十條 (丙) 認貨物、燃料、或儲藏品。艙裝或卸載費用。爲共同海損時。對於此種貨物、燃料、及儲藏品之重裝重儲費用。以及其他對於此種貨物燃料及儲藏品之保管費用。(包括火災保險在內)亦應視爲共同海損。但若船舶不能航海或拋棄航海時。於船舶不能航海或拋棄航海之日後。所有保管費用不得認爲共同海損。在貨物裝卸未完畢前。船舶不能航海或拋棄航海時。所有上述儲藏費用。至卸裝完成日止。應視爲共同海損。

第十條 (丁) 受共同海損之船舶。爲因繼續載運全部貨物。在港內或其他處所。實行修繕時。或因減省費用。拖船至他地。或到達港修繕。或貨物之全部或一部由他船舶轉運。或依其他之方法運送時。所有拖船過船及運送等特別費用。(以被減省之特別費用額

爲限) 應由各利害關係人就所省之特別費用比例分擔之。

第十一條 避難港中船員薪工及給養之損害。

船舶依第十條所述情形。或因修繕。駛入海港。或停泊於海港之內。於碇泊期間內及船舶準備繼續航行之時爲止。對於船長及海員所付之薪工及給養。應視爲共同海損。但船舶不能航行或不再繼續航行時。於不能航行或停止航行以後。所有對於船長及海員之薪工及給養不得認爲共同海損。船舶不能航行或停止航行時。於卸載完成前。所有上述船長及海員之薪工及給養至卸載完成時止。應視爲共同海損。

第十二條 因卸載貨物而生之損害。

因傳遞、卸載、入倉、重裝、拖帶貨物燃料或儲藏物之損害。僅以共同海損時爲限。應視爲共同海損。

第十三條 由修繕費扣除之費用

一、計算共同海損時。所有共同海損中之修繕費。新舊交換之補償。應受左列各種之折

減。在鐵船及鋼船由新造登記之日起。至事故發生之日止。

(一)一年以內。所有修繕費。應照全額計算。但於船底及船邊之油漆費。應扣除三分之一。

(二)一年以上。三年以內。船身之木造部。檣桅及帆桁、船具、裝飾、陶器、金屬製品、玻璃製品、及帆、索、繩、操帆繩、繫船繩、(鐵索及鏈不在此限)遮陽布幔、及油漆等應扣除三分之一。

鋼鐵索具、鋼鐵索、及鋼鐵繫船索、無線電報機。錨鍊及鍊、電氣絕緣材料、驢機、汽力舵機及附屬品、汽力卷揚機及附屬品、汽力起重機及附屬品、電氣機械之修繕費等。應扣除六分之一。但其餘之修繕費。應以全額計算之。

(三)三年以上。六年以下。除對電氣絕緣材料扣除三分之一。桅檣及帆桁之鐵製部分及所有機器(包括汽罐及其附屬品在內)等扣除六分之一外。餘均與前項(二)所述之折扣相同。

(四)六年以上。十年以下。除檣桅與帆桁之鐵製部、驢機、汽力舵機、汽力卷揚機、汽力起重機、及附屬品、及所有全部機器(包括汽罐及附屬品在內)無線電信裝置。及索具等修繕費。扣除三分之一以外。餘均與前項(三)所述之折扣同。

(五)十年以上。十五年以下。除船身之鐵製部。及鍊銷扣除六分之一外。餘均扣除三分之一。但於船錨之修理無折扣。

(六)十五年以上。所有一切之修繕。均扣除三分之一。船錨修繕。以全部計算。錨鎖扣除六分之一。

(七)通則 (除糧食、貯藏品、電氣絕緣材料、無線電信裝置、機器、汽罐外)新舊交換之補償。統依船舶之年齡爲斷。與船舶特別部分之年齡無關。事變前六個月內未曾油漆之船底油漆費。不得認爲共同海損。不用新材料修繕時。對於舊材料。不得有折扣。對不使用之食糧。貯藏品及船具亦同。

二、在木造船或木鐵合造船。

於事故發生時。由原登記之日起。一年內。以新易舊。不得折扣。一年以上。除左列例外。扣除三分之一。

(一) 錨不折扣。錨扣除六分之一。不使用之食糧及貯藏品。無折扣。

(二) 金屬船底包板應由剝取金屬之全重量中。扣除古金之代價。算入殘額之全部。但船釘氈料及釘船費應扣除三分之一。

(三) 船舶裝有推進機。製冰機。電氣及其他各種機器。或電氣絕緣材料或無線電裝置時。對於此等機器。材料或無線電裝置之修繕。其扣除之百分數。與鐵船鋼鐵船之情形同。

三、在普通船舶。

矯正彎曲鐵製部。不論出舊換新之工作。所有費用。均應計算全額。

入塢費、出塢費、搬運費、起重機及其他船塢材料之使用。應算入全額。

第十四條 臨時修繕費。

爲共同安全。在裝載港、寄航港、或避難港。對船舶爲臨時之修繕。或對因共同海損行爲而生之損害。爲臨時修繕時。此種修繕費用。應視爲共同海損。但偶然損害之修繕僅在完成航海時。此種修繕費用。僅以所減省之費用爲限。視爲共同海損。對共同海損之臨時修繕費。新舊交換不得扣除。

第十五條 運費之損失。

因貨物之損害而生之運費損失。不問爲因共同海損之行爲而生。或因該貨物之損害而生。均視爲共同海損。

但因貨物損害所省之運費。應由總運費之損害額中扣除之。

第十六條 由貨物之犧牲而生共同海損之損害額。由貨物之犧牲而生共同海損之損害額。

應以船舶到達目的港日之市價定之。船舶不能到達目的港時。應以船舶到達最後港日之市價定之。

損害之貨物。於到達後出賣時。共同海損之損害額。應以船舶到達日貨物無損害時之價

值與受損後出賣所得之價值比例定之。

第十七條 分擔價值。

共同海損之分擔額。應以航海終了時財產之實價。加爲共同海損行爲所犧牲之貨物損害額定之。但於船舶所有人所收貨物及旅客之運送費中。須扣除海員薪工等之費用。又於財產之價值中。須扣除共同海損行爲後所生一切非爲共同海損之費用。旅客行李。及隨身所帶物件。不以載貨證券運送者。不分擔共同海損。

第十八條 船舶之損害。

對於船舶機器及船具之共同海損賠償額。於修繕或調換時。應以眞害之修繕費或調換費定之。新舊交換之補償。應依第十三條之規定。如不修繕。應認正當之折價額。爲共同海損之損害額。但不得超過修繕估計之費用。

船舶全部受損或準全部受損時。對於船舶因共同海損行爲所受之損害額。應以事故發生前之船舶估價。減去非共同海損之船舶修繕估計費與出賣所得之代價。

第十九條 未聲明或聲明不實之貨物。

未向船舶所有人或其代理人聲明。或向船舶所有人或其代理人聲明不實裝運貨物之損害。不得認爲共同海損。但被救助時。應負分擔共同海損之責。

於裝運聲明不實之貨物。如聲明之貨價低於實價。受損害時。受共同海損之賠償額。以所聲明之價爲準。但分擔共同海損額。以實價爲準。

第二十條 向避難地及其航行之費用。

因船舶駛入避難港。或歸航於裝載港。而延長航海時。被消費之燃料及貯藏物。船長及海員之薪工與給養。若其進港或歸航之費用。依第十條第一項之規定認爲共同海損時。應視爲共同海損。

於裝載港或裝載地、寄航港、避難港、或避難地。超過滯泊期間內所消費之燃料及貯藏物。於依第十一條規定。船長及海員之薪工及給養。視爲共同海損之期間內。應視爲共同海損。但非共同海損。爲修繕所消費之燃料及貯藏物。不在此限。

第二十一條 基金之供給。

對於共同海損支出百分之二之手續費。應視爲共同海損。但分擔義務人不供給基金時。因發行冒險貸借證券。或依其他方法而得基金之必要費用。或物主因此出賣物品所受之損失。應視爲共同海損。

爲保險支付共同海損金額之安全。而給付之保險費。亦應視爲共同海損。

第二十二條 共同海損損害額之利息。

對於共同海損所有之費用。犧牲及補償。應依最後到達港之法定年息。計算其利息。無法定利率時。至共同海損計算書作成之日止。按年利百分之五計算之。但由分擔義務人或共同海損之存款受臨時支撥時。應按比例補償之。

第二十三條 存款之處理。

對共同海損、海難救助、或特別費用之貨物負擔。徵收存款時。該存款應以特別方法。以二管理人（一爲船舶所有人之代表。一爲存款人之代表）連名存入於保管人所認可之銀

行取息。此項存款連同利息。爲共同海損。海難救助或特別費用分擔人給付之擔保。管還人以共同海損計算人之書面證明。有支付存款或收還存款之權。此項存款、付款、或理款。不影響於利害關係人最後之責任。

問 我國海上保險之編制是否適當

答 海上保險。本爲損害保險之一種。特以其所保險事故。屬於航海之範圍。故與他種損害保險之性質。稍有不同耳。且因路易十四世海事條例以來。各國法例。類皆以之編入於海商法中。故我國今日亦倣照多數立法之例而與一般損害保險。分別規定。以之編入於海商法中焉。然此非有特殊之原因。亦不過所謂依其例。而從其舊而已。實則卽以之與火災保險。並列規定於損害保險之中。亦無不可也。本編爲一般之引用便利計。特將海商法中之海上保險一章。摘論於篇末。雖曰風馬牛不相及。然亦不無用意焉。幸讀者諒之而已。

問 何謂海上保險之事故

答 各種保險之中。以海上保險爲最煩瑣。蓋火災保險之事故。不過爲一種之失火。人

身保險之事故。亦不過爲死亡。傷害疾病與老廢。而海上保險之事故。則其種類之多。幾有不勝枚舉之概。舉例以言則由於天然者。有如暴風、怒濤是。屬於人爲者。有如捕獲、掠奪是。介乎天然與人爲之間者。有如衝撞觸礁是。此外尚有火燒、盜劫、偷竊、禁制、拋棄。自盜等等之危險。亦莫不包括於海上保險事故之內。從可知海上保險性質之複雜。遠非人身、火災、保險所能比。而海上保險。迄於今日。尙無科學之根據者。亦以此故也。其保險費之計算。雖亦常有極精密之方法。然就大體而言。仍無一定之準據。

問 海上保險契約應如何作成

海上保險契約。應以書面爲之。並應載明左列事項。(一)訂約之年月日。(二)當事人之姓名及住所。(三)所保危險之性質。(四)保險責任開始之時日及保險期間。(五)保險金額。(六)保險費。(七)無效及失權之原因。我海商法第一百四十六條第一項有此規定。

問 海上保險之標的物如何

海上保險之保險人。對於航海發生之一切危險。皆負責任。故因海上危險。而可蒙

損害之一切物品。均得爲保險之標的。亦卽所謂被保險之利益是也。惟被保險之利益。以得
以貨幣估價之物爲限。不能以貨幣估價之物。則不得以之爲保險之標的物也。因之海上保險
至少得分爲四類。卽（一）船舶保險。（二）貨物保險。（三）運費保險。（四）利益保險是也。

問 何謂船舶保險

船舶保險之性質。與貨物保險微有不同。蓋貨物保險之時期。常以航行起訖爲期限
。而船舶保險。則其期限通常多以一年爲度。其不同之點一也。因保險期限之較長。而船舶
保險資金之週轉。亦較不易。其不同之點二也。基此上述之理由。船舶保險之保險費。亦較
貨物保險爲高。此其不同之點三也。

船舶保險通常又得更分爲四種。卽（一）爲大帆船保險。（二）爲小帆船保險。（三）爲大汽船保
險。（四）爲小汽船保險是也。此四種保險。各有特質。未能相混。保險人於訂立契約之時。
自當特別加以注意。此外又有按照其用途與航路而分別爲（一）海船。（二）江船。（三）湖船。
（四）運船。（五）駁船。（六）漁船等之保險焉。更有於此爲未足。而分（一）航程與（二）時間之

保險。蓋前者之保險期限。以航程之長短而定。而後者之保險期限。則不以航程之長短而定。但以雙方之特約而定也。不獨此也。船舶保險之中。又有船舶集合保險之一種焉。此種保險之分類。蓋與船舶單獨保險相對稱。乃以一保險契約而承保多數之船舶者也。船舶保險之保險金額。決定頗難。在要保人之意。自以多保金額爲利。而保險人則以適中爲宜。以保險金額過大。亦易引起要保人之自毀以圖賠也。惟船舶價值。變動不居。計算不易。雖得依其運費與造費之比率。而定其價值之大小。然亦不能以之爲準據。因之船舶保險金額之大小。多以當事人雙方之協約而定。如無虛僞之弊。則雙方皆應受此約定之拘束也。船舶保險亦與他種保險相同。對於賠償之責任。常設種種之限制。一般通例。如船舶損害之程度。而在百分三。或百分五。或一種特定之數額以內。保險人得不負特別海損之責任。此種限制。對於總合計值者。固能適用。卽對於分別計值者。亦可適用。不過視其約定如何。以爲之判而已。

問 何謂貨物保險

答 貨物保險。就其數量而論。則較他種保險爲大。就其期間而論。則較他種保險爲短。

。因。之。匪。惟。保。險。人。之。資。金。得。以。週。轉。而。其。危。險。發。生。之。機。會。平。均。亦。較。他。種。保。險。爲。少。也。貨物保險之期間。通常以自貨物上船時至貨物卸船時爲限。在此期間以內。保險人對於航海事故發生所致之損害。皆負賠償之責。即使船舶行駛。中途遇變。於必要時。避風繞道。致延時日。亦不問其時間長短。而於貨物保險之期限。皆無何等之影響。換言之。卽貨物在船一日。保險人卽須負責一日也。然亦有因特約。保險人之責任。不自貨物上船時爲始。而自貨物至碼頭上爲始。不於貨物卸船時爲終。而以貨物運至倉庫時爲終。海上保險之條款中。有所謂倉庫至倉庫者。卽保險人之責任。自出倉爲始。至入倉爲終者是也。貨物保險之責任。本無何等之限制。繼因商業繁興。海上保險業務較爲發達。保險人爲慎重起見。對於賠償責任。不得不有所限制。

問 何謂運費保險

答 運費保險之營業。占海上保險之第三位。運費二字。美國習慣。均指貨物而言。而此則指「雇用船舶或運送貨物之代價。」而言也。運費保險之被保險利益。隱而不現。不若

貨物保險。船舶保險之被保險利益。顯而易見也。此種保險契約之發生。起於運送人與委託人。轉運貨物之關係。並無現實物品之可言。以運費本身之損害爲無形也。故學者之間。常多以此種利益得能保險爲可疑。實則運送人運送貨物。苟使運費不先收取。則貨物中途遇變毀損。不能起卸。或全部損害之時。運費亦常致損失而無所得也。

惟運貨之損失。未易言耳。貨船安然抵埠。運費照約給付。理法然也。無問題矣。但若船舶行駛中途被阻。或離目的之地不遠。而船舶因故不能再行。則若此時卸貨。運送人之於運費。究否有享受之權利。實一疑問也。關於此點。世界各國通例。皆照全航路之長短。比例計算。所謂比例運費。或距離運費是已。換言之。卽若船行被阻。如非船長之力所能自主。則船停貨卸。委託人自應視其航程之遠近。而付給以相當之運費也。

至其保單之性質。大體亦與他種海上保險之保單無異。被保險利益之損害賠償。亦開始於貨物裝運之時。保險單之種類。有以航程期限與特定時間兩種之別。卽前者之時間。以航程之遠近而定。後者之時期以雙方之特約而定也。其保險之金額。常以一定之數額爲限。其計算

之標準。多以運費表定之。大抵保險之金額。多爲提單上所填之運費。再加保險所費之數額而成者也。

問 何謂利益保險

答 利益保險之標的。亦爲無形之利益。與運費之保險。大致相似。卽就貨物到達時所可期得之利益而爲保險是也。若保險契約未定保險價額時。則以其保險金額推定爲保險之價額。所謂利益者例如商人以千元之貨物。希望到達後出賣。得價一千二百元。遂以一千二百元。爲被保險之利益。則此二百元之超額。卽爲利益之保險也。此二百元之利益尙在希望之中。並非如原物之價值。有事實之可考。故學者之中。亦有名之爲希望利益保險者。此項利益既非確定。能否獲得。亦難預期。故其保險價額之計算。殊無一定之標準。而斯時之保險金額。恆與其保險之價額。無甚差異。故以保險金額。推定其保險之價額。亦無不當。惟既爲推定。保險人自得舉出反證以破之。若保險金額顯較保險價額爲多。則自爲超過保險。其超過部份爲無效。反是。若保險金額較保險價額爲少。則爲一部保險。保險人僅依保險金額

與保險價額之比例而負擔賠償之責任焉。

問 海上保險契約之期間如何

答 海上保險之保險期間。有依一航程而定者。曰航程保險。如約定自某港至某港。而

爲保險期間是。有依一定時間而定者。曰航期保險。如約定自某年月日至某年月日之航海而爲保險期間是。有併合航程與航期而定者。曰混合保險。如約定自某港至某港。而以六個月爲保險期間是。在此項保險期間中所生之一切損害。保險人均須負賠償之責。故保險契約之始期與終期。卽保險人責任之開始期與終止期。於保險契約之訂立。實爲一重要之問題。就海商法第一百四十八條『保險期間除契約別有訂定外。關於船舶及其屬具。自船舶起錨或解纜之時。以迄目的港投錨或解纜之時。爲其期間。關於貨物。自貨物離陸之時。以迄於其目的港起陸之時。爲其期間。』之規定以觀。則若保險契約。關於保險期間如無上述之航期保險。混合保險。及自倉庫至倉庫等等之約定。則自應以航程保險爲準。亦卽所謂『關於船舶及其屬具。自船舶起錨或解纜之時。以迄目的港投錨或解纜之時。爲其期間。』『關於貨物

。自貨物離陸之時。以迄於其目的港起陸之時爲其期間。』者是也。

問 何謂再保險

答 再保險與重保險不同。重保險者於同一之目的。於同一危險。訂立二個以上之保險契約者是。而再保險爲保險人對於其所訂立之保險契約。因欲避免或減輕其責任。轉與他保險人訂立一種同條件之保險契約者是。論者有謂此種保險契約。無被保險利益之可言。法律應加禁止。然不知從危險發生而論。凡保險契約固有賠償之責任。即從其危險不發生而言。亦未始無一定利益之保存。此被保存之利益。即爲被保險之利益。故從理論上言。再保險實無不法之可言。即退一步而言其實際。保險人既負賠償責任。即有其消極利益。既有消極利益。亦自得與責任保險同視。應許其再保。又况保險人有時因其責任之重大。深恐事故發生。不勝負擔之苦。而轉以負擔之賠償責任。分配於其他之保險間。亦爲情理之所許也。故今日一般學者皆認此種保險爲有被保險利益之存在。而我海商法且於第一百四十九條以明文規定『保險人得將其所保之險。向他人爲再保險。』焉。惟再保險契約之訂立。須以原保險之

契約爲前提。再保險契約與原保險契約之關係。刻不容離。原保險之契約終止。則再保險之契約亦終止。原保險之契約無效。則再保險之契約亦無效。故海商法第一百四十九條第二項又定『本章關於保險之規定於再保險準用之。』惟原保險之契約。與再保險之契約。則各自分離。不相關涉耳。

問 海上保險人之責任如何

答 保險人對於保險標的物。因海上一切事變及災害所生之滅失、損害、及費用負其責任。即關於『戰爭之危險。除契約有反對之訂定外』亦『應負責任』但『因要保人或被保險人或其代理人重大過失所生之危險。保險人不負責任』耳。所謂海商法第一百五十一條規定之『除契約有反對之訂定外』者。即如當事人約定戰爭之危險。保險人不負責任是。如無此種特約。即使危險之發生。由於戰爭。保險人亦應負賠償之責也。惟事實上保險人對於戰爭之危險。莫不以特約限制之耳。至第一百五十三條之所謂『要保人或被保險人或其代理人之重大過失』者。例如船未開行。颶風已作。海關業已升旗警告。而該船仍然冒險行駛。卒之

中途遇變。則保險人對於該船之危險發生。自得認爲由於要保人之重大過失。不負賠償之責也。不過近世立法。以船舶航行之危險。與一般之情形不同。即使要保人等有重大之過失。亦常有許被保險人享受其賠償之利益耳。

問 海上保險人之權利如何

答 海上保險之保險人。既負損害賠償之責任。自亦應有權利之享受。保險人所得享受之權利。其最顯著而最重要者。即爲保險費之收取。此規定於保險法之第十七條。而海上保險人。亦自得準用之者也。然此乃就契約有效時之保險費而言。此外如「保險於危險發生前。因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者。保險人」亦「得請求約定保險費之半數」所謂「危險發生前。因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者。」即如海商法第一百五十四條「在契約訂立前。要保人或被保險人已知船舶之滅失者。其契約無效。」是也。要保人或被保險人既於訂約以前。即知船舶保險之標的物之滅失。而又與保險人訂立契約。如非詐欺。即屬虛偽。其所訂之契約。法律自不能認爲有效。而爲賠補保險人訂約時之損

失。亦自應許保險人爲保險費半數之請求也。

問 海上保險契約如何消滅

答 保險契約之訂立。以有保險事故之存在爲要件。如訂約時已無保險事故之存在。則其契約爲無效。如要保人或被保險人已知船舶之滅失。或保險人已知船舶之安全。而仍訂立契約。則其契約當然不能爲有效。以保險事故於訂約之時。卽已消滅故也。又貨物保險契約訂立之時。未曾確定裝運之船舶者。要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時。應將該船舶之名稱及國籍。通知於保險人。不爲通知者。保險契約卽失其效力。蓋船舶之構造。有關於海上保險之危險。例如鋼板船之於航行。自較木板船爲堅固。新船自較舊船爲耐駛。如船舶所屬之國籍。而爲以航海著稱之國家。則其船長及水手等船員。類皆精於航海之術。危險亦自較少也。

問 海上保險契約如何解除

答 一要保人或被保險人。於保險人破產時。得解除契約。但以保險人不提供擔保者爲

限。』蓋保險契約係賠償損害之契約。保險人破產。保險人即無賠償損害之能力。既無賠償損害之能力。則其所訂之保險契約。自應准要保人或被保險人以解除之權利也。

問 何謂海上保險之價額

答 海上保險價額之計算。與其他損害保險價額之計算方法。稍有不同。蓋一般損害保險關於保險價額之計算。在日本一般學者之解釋。多依據日商法第三九條之規定。主張依標的物所在地當時之價額定之。以日商法對此亦無明文規定故也。惟瑞士保險法第四十九條。則以明文規定保險價額依契約訂立時被保險利益所有價額定之耳。至海上保險對於保險價額之計算。則有一定之標準。(一)關於船舶之保險。以保險人責任開始時之船舶價額為保險價額。(二)關於貨物之保險。以裝載地裝載時之貨物價額裝載費。所納稅捐。應付之運費、保險費。及可期待之利得。為保險價額。(三)關於運費之保險。以運送契約內所載明之運費額。為保險價額。運送契約未載明時。以卸載時卸載港認為相當之運費額。為保險價額。以淨運費為保險標的物。而其總額未經約定者。以總運費百分之六十。為淨運費。(四)關於貨物應

到達時應有利得之保險。其保險價額。未經契約約定者。以保險金額視為保險價額。

問 海上保險之損害額

答 保險之損害額。究應如何估計。我保險法並無明文規定。而日商法第三九三條則規

定「保險者當填補損害之額。依其生損害地之時價定之。」然我保險法既無明文規定。則依法理而論。自應援照日商法第三九三條之規定。保險之損害額。以其生損害之時價定之矣。惟此乃就一般損害保險之損害額而言。至於海上保險之貨物保險。則其損害額之估計。應依其在到達港於完好狀態應有之價值。與其受損狀態之價值比較定之。而不依其損害地之時價定之矣。如受損害之船舶或貨物。由船長依第五十三條船舶非經第四十八條第一款所列官署證明為不堪航海者。船長非受船舶所有人之特別委託。不得變賣之。但契約另有訂定者。不在此限。第五十四條船長非為支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用。不得為左列行為。(一)抵押船舶。(二)為金錢之借入。(三)將積貨之全部或一部變賣或出質。船長變賣或出質積貨時。其損害賠償額。依其貨物應到達時目的港之價值定之。但應扣除

因變賣或出質所減省之費用之規定。或因不可抗力而變賣者。以變賣價額與保險價額之差額。爲損害額。但因變賣後所減省之一切費用。應扣除之。

問 海上保險契約之變更情形如何

答 保險人之訂立保險契約也。必先測定危險之程度。而算出一定之保險費。而後與要保人訂立契約。是故危險之狀態。實爲保險契約之基礎。若危險變更。或危險增加。則保險契約自必大受影響。我保險法之海上保險。則無何等之明文。自當根據海商法第一百四十五條之規定。以準用保險法之規定解之也。海商法不爲特別規定。僅準用保險法之一般規定。體例雖簡。適用似有未便也。茲就日商法及海船法草案之所規定。而說明危險變動之情形。以資參考焉。

(一)航海之變更。在海上保險。航海必須有一定之程途。設航海變更。則視其變更時。保險人之責任開始與否。其效果微有不同。即保險人之責任開始前。而航海變更。對於海船及運送費保險。保險人全免其責。至於他種保險。則限於航海變更係出於要保人或被保險人

之意思或同意者。保險人始得免責。若保險人之責任開始以後。而變更航海者。則保險人對於變更後之保險事故。不負責任。但其航海變更。若非出於要保人或被保險人之意思或同意。及係出於保險人所負擔危險實現之結果者。不在此限。所謂航海變更。若變更到達港。而已着手於實行者。雖未離原保險契約上所定之航路。亦視為航海之變更。

(二)航路之變更。要保人或被保險人遲延發航。或遲延繼續航海。或變更航路及其他危險顯有變更或增加時。保險人對於變更或增加後之保險事故。不負責任。但其危險之變更或增加。若於保險事故之發生。無有影響。或因不可抗力及有正當理由。而應歸保險人負責時。則不在此限。

(三)船長之變更保險契約。雖曾指定船長。而船長即有變更。其契約之效力。亦不發生任何之影響。蓋船長之職務。不過指揮航行而已。雖視其技術與船舶或貨物之安危。不無多少之關係。然終不能因之而影響及於契約之無效。

(四)海船之變更。在貨物或利益之保險。若其所裝載之海船有變更。保險人對於變更以後之保

險事故。不負責任。但其變更出於保險人負擔危險實現之結果。或因不應歸責於要保人或
被保險人之事由時。不在此限。

(五)通知之怠懈。訂立保險契約時。若裝載貨物之船舶未定。則要保人或被保險人無論將貨
物裝載何船。固屬自由。但要保人或被保險人知其貨物已經裝載。則須將船舶之名稱及國
籍。從速通知保險人。苟怠於通知。則保險人對於保險事故之發生。不負責任。

問 何謂海上保險之委付

海上保險。若保險之標的物。全部滅失。保險人固須支付保險金額之全部。而取得
被保險人關於標的物所有之權利。然有時其標的物雖非全部滅失。而其狀況殆與全部滅失無
異。則被保險人得將其殘餘之利益。表示移轉於保險人。而請求保險金額之全部。即所謂委
付是也。

第一 委付之原因 被保險人於左列各款情形。得委付保險標的物於保險人。而請求保險金
額之全部。

一、船舶被捕獲、或沉沒、或破壞時。

二、船舶因海損所致之修繕費。總額達於保險金額四分之三時。

三、船舶不能爲修繕時。

四、船舶行蹤不明。或被官署扣押。已逾四個月。仍未放行時。

五、船舶因遭難或其他事變。不能航海已逾四月而貨物尚未交付於受貨人。要保人或被保險時人。

六、裝載貨物之船舶。行蹤不明。已逾四個月時。

七、因應由保險人負擔保險責任之損害。於航海中變賣貨物。達於其全價值四分之三時。

八、貨物之毀損或腐壞。已失其全價值四分之三時。

九、運費之委付。得於船舶行蹤不明已逾四個月爲之。

十、專就戰事危險爲保險者。被保險之船舶、貨物、或運費之委付。得在被捕獲或被扣留時爲之。

第二 委付之條件。保險之委付須具備一定之條件。條件缺乏。委付即屬無效。

一、委付不得附有條件。所謂不得附有條件。即委付之意思表示。須無保留。且無限制之謂。

二、委付應就保險標之物全部爲之。而不許爲一部之委付。故委付有不可分性。無論爲船舶保險。或貨物保險須就保險標之物之全部而爲委付。但其委付原因。若僅就一部分發生者。亦得就其一部分而爲委付。

第三 委付之承諾。關於委付之性質。自來法例有二。

其一、如日德商法則認爲單獨行爲。我海船法草案之規定。亦與德、日商法同。

其二、如英、美等國立法。則規定委付。須承諾。我海商法第一六八條規定。委付經承諾或經判決爲有效後者。蓋亦做英、美之例而定者也。

第四 委付之效果。委付之效果有二。即保險標之物之移轉。及保險金額之支付是也。

一、保險標之物之移轉。被保險人就保險標之物所有之一切權利。因委付之意思表示。而

經承諾或經判決爲有效後。自發生委付原因之日起。保險標之物卽視爲保險人所有。

二、保險金額之給付。保險人因委付之結果。對於被保險人卽須給付保險金額。但被保險人爲委付時。關於保險標之物之他種契約與各種之負擔債務。均須通知保險人。蓋保險標之物是否有重複保險及曾否分擔海損均於保險人大有關係也。

第五 委付之時效 我海商法第一百七十三條規定。『委付之權利。於知委付原因發生後。自得爲委付之日起。經過四個月不行使而消滅。』觀此可知委付時效之日期。在我國定爲四個月也。

問 危險發生應否通知

答 『要保人或被保險人於知保險之危險發生後。應卽通知保險人。』此與保險法第二十三條『要保人或被保險人自知有保險人應負保險責任之事故發生後。應於五日內通知保險人』之規定同一旨趣。惟保險法第二十三條有『應於五日內通知保險人』之規定。而海商法第一七〇條則祇云『應卽通知保險人』耳。如要保人或被保險人不於知危險發生後卽行通知

保險人。對於保險人。因此所受之損害。應負賠償之責。又如要保人或被保險人自接到貨物之日起。一個月內。不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時。視爲無損害。蓋貨物運送到地。理應即時檢查。如過一月。而不通知。卽非無所損害。亦必怠於通知。卽有損害。而其程度。亦必不高。爲防詐欺計。爲確定契約計。皆有此限制規定之必要也。（海商法第一七二條）

問 保險金額應如何給付

答

『保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內。給付保險金額。』蓋保

險爲雙務契約。保險人既已收到要保人或被保險人證明文件以後。自應卽予賠償。法律限以三十日之期限。已較保險法第十五條『應付之保險金。保險應於約定期限內給付之。無約定者應於接到通知後十五日給付之』之規定爲寬大。此蓋由於海上保險情形較爲複雜。請予寬限。以示週轉耳。『保險人對於前項證明文件。如有疑義。而要保人或被保險人提供擔保時。仍應將保險金額全部給付』蓋海上保險關於危險發生情形之調查。不若一般損害保險之簡單。如因證明文件有疑義。保險金額卽可遲延不付。則保險人萬一故意刁難。保險金額一時

即無給付之望。故法律爲保護被保險人之利益計。特定此條以爲救濟也。遇有「前項情形。保險人之金額返還請求權。自給付後。經過一年不行使而消滅」蓋恐保險人故意遲延。而保險契約之權利義務。永不確定。特設此條以爲限制也。

圖 請求權之消滅情形如何

答 「因保險契約所生之請求權。除本法另有訂定外。自得爲請求之日起。經過二年。不行使而消滅。」所謂除本法另有訂定外者。卽如第一百七十一條第三項之「前項情形。保險人之金額返還請求權。自給付後。經過一年不行使而消滅」第一百七十三條之「委付之權利。於知委付原因發生後。自得爲委付之日起。經過四個月不行使而消滅」等規定是已。實則此條規定。完全與保險法第三十條相同。海商法第一百五十四條既有「關於海上保險。本章無規定者。適用保險法之規定。」本條規定。似屬贅文。卽不規定。亦似無不可也。

海商法問答完

中華民國二十六年一月再版

有
著
作
權

海
商
法
問
答

全書
一册

實
價
國
幣
六
角

外埠
加費

著
作
人
上
海
法
學
編
譯
社

發
行
人

王
秋
泉
上海河南路三二五號

印
刷
所
會
文
堂
新
記
書
局

總
發
行
所
上
海
三
馬
路
會
文
堂
新
記
書
局

分
發
行
所
北
平
口
漢
口
沙
州
永
南
漢
北
路
會
文
堂
新
記
書
局

北平口漢口沙州
永南漢北
琉璃廠
交通銀行
三馬路

上海图书馆
藏家内藏书

上海图书馆藏书



A541 212 0002 2259B

