

書叢律法用實

# 法 商 海

著編通孝王

者編主

齊百徐 五雲王

行發館書印務商

mb  
79961  
7  
2

書叢律法用實

法 商 海

著編通孝王

者編主  
齊百徐 王雲玉



行發館書印務商



## 實用法律叢書例言

(一)本叢書主旨，在使中等以上學校學生及一般民衆獲得吾國現行重要法律之知識，並供從事法律職務者及應文法官考試者之參考。

(二)本叢書包括下列各書：(1)中華民國訓政時期約法，(2)民法總則，(3)民法債，(4)民法物權，(5)民法親屬，(6)民法繼承，(7)公司法，(8)票據法，(9)海商法，(10)保險法，(11)刑法，(12)民事訴訟法，(13)刑事訴訟法，(14)土地法，(15)破產法，(16)違警罰法，(17)法院組織法，(18)民事訴訟強制執行法，(19)商標法，(20)公司登記規則。

(三)本叢書各書，係依據現行法律條文，綜合編述，以期系統井然。

(四)本叢書各書，對於現行法律，釋義力求周詳，論列力求正確；對於法律術語及立法理由，扼要闡明；對於疑難條文，詳舉事例；惟因但求實用，學說及立法例，概從省略。

(五)本叢書各書，文筆務求淺顯。

# 目錄

第一章	緒論	一
第一節	海商法的意義	一
第二節	海商法的性質	二
第三節	海商法的沿革	二
第一款	歐洲海商法的沿革	三
第二款	我國海商法的沿革	四
第四節	海商法的法系	五
第五節	海商法的統一事業	六
第二章	通則	八
第一節	船舶的意義	八

第二節	不適用海商法的船舶	九
第三節	本國船舶的條件	一〇
第四節	船舶文書	一一
第五節	船舶的扣押	一二
第六節	民法的適用	一三
第三章	船舶	一四
第一節	船舶所有權	一四
第一款	船舶的特質	一四
第二款	船舶的成分和屬具	一五
第三款	船舶的移轉	一六
第四款	船舶建造中破產的救濟	一六
第五款	船舶共有	一六

第二節	船舶所有人責任的限制	二一
第一款	限制責任的債務	二一
第二款	限制責任的例外	二四
第三款	限制責任的財產	二六
第三節	優先權和抵押權	二七
第一款	優先權的債權	二八
第二款	優先權的標的物	二九
第三款	優先權的位次	三〇
第四款	優先權消滅的原因	三二
第五款	抵押權的設定	三三
第四章	海員	二五
第一節	船長	三五

第一款	船長的資格	三五
第二款	船長的任免	三六
第三款	船長的權限	三六
第四款	船長的義務	三八
第二節	船員	四一
第一款	船員的雇用	四二
第二款	船員的權利	四二
第三款	船員的義務	四四
第四款	定期雇傭契約的終止	四五
第五章	運送契約	四六
第一節	貨物運送	四六
第一款	總論	四六

第一項	海上運送的意義	四六
第二項	海上運送的沿革	四六
第三項	貨物運送的種類	四七
第四項	貨物的卸載	四九
第五項	安全航海能力的擔保	四九
第六項	運送的拒絕	五〇
第七項	運送的責任	五〇
第八項	運費計算的方法	五一
第九項	運送契約的解除	五二
第二款	備船契約	五二
第一項	備船契約的訂立	五三
第二項	備船契約的效力	五三

第三項	備船的運費	五四
第四項	備船的裝卸期間	五五
第五項	備船契約的解除	五五
第三款	件貨運送契約	五七
第四款	載貨證券	五七
第一項	載貨證券的發給	五七
第二項	載貨證券的形式	五八
第三項	載貨證券的性質	五九
第四項	載貨證券的效力	五九
第五項	載貨證券的份數	六〇
第六項	民法上提單規定的準用	六二
第二節	旅客運送	六二

第一款	運送人的義務	六三
第二款	旅客的義務	六四
第三款	契約的解除	六四
第三節	船舶拖帶	六五
<b>第六章</b>	<b>船舶碰撞</b>	<b>六六</b>
第一節	本章的適用範圍	六六
第二節	船舶碰撞的意義	六六
第三節	碰撞損害的負擔	六七
第四節	碰撞所生請求權的時效	六八
第五節	加害船舶的扣押	六八
第六節	船舶碰撞的訴訟	六九
<b>第七章</b>	<b>救助和撈救</b>	<b>七〇</b>

第一節	救助和撈救的意義	七〇
第二節	船長的救助義務	七〇
第三節	救助費的請求	七一
第四節	救助費的決定	七二
第五節	救助人命者的參加分配權	七二
第八章	共同海損	七四
第一節	海損的意義和種類	七四
第二節	共同海損的意義	七五
第三節	共同海損的債權（共同海損的損害額）	七六
第四節	共同海損的債務（共同海損的分擔額）	七九
第五節	共同海損分擔的比例	八〇
第六節	共同海損的計算	八二

第七節	船長的留置權·····	八二
第八節	分擔義務人的委付權·····	八三
第九節	分擔額的返還·····	八三
第十節	共同海損債權的消滅·····	八三
<b>第九章</b>	<b>海上保險·····</b>	<b>八四</b>
第一節	保險事故·····	八四
第二節	保險契約的作成·····	八五
第三節	海上保險的種類·····	八六
第四節	保險期間·····	八八
第五節	保險價額·····	八八
第六節	損害額的計算方法·····	九〇
第七節	保險人的責任·····	九一

第八節 海上保險契約的消滅	九二
第一款 海上保險契約的解除	九二
第二款 海上保險契約的無效	九三
第三款 海上保險契約的失效	九三
第九節 委付制度	九四
第一款 委付的意義	九四
第二款 委付的性質	九四
第三款 委付的原因	九五
第一項 被保險船舶的委付	九六
第二項 被保險貨物的委付	九七
第三項 被保險運費的委付	九七
第四項 兵險的委付	九七

第四款	委付的效力	九七
第五款	委付權利的消滅	九八
第十節	危險發生的通知	九八
第十一節	貨物所受損失的通知	九九
第十二節	保險金額的給付	九九
第十三節	請求權的時效	一〇〇

# 海商法

## 第一章 緒論

### 第一節 海商法的意義

海商法是適用於私船的法規。用營利做目的的私船（商船）固然適用海商法，不是用營利做目的的私船（非商船）如遊覽船、探險船、學術船（又名海上大學）等，也是適用海商法。商船和非商船，既是同樣的適用海商法，那末，為什麼用海商法的名稱呢？因為商船佔私船中大多數，商船以外的私船，是極少數的；又海商法中關於商事的規定，實在不少。因這兩點理由，所以用海商法的名稱。

## 第二節 海商法的性質

(一) 海商法是私法 私法是規定私人相互間關係的法律，海商法所規定的事項，以涉及私人相互間的關係者爲多，所以，雖然有些規定，是屬於公法方面，但我們還可以說海商法是私法。

(二) 海商法是特別法 海商法是民法的特別法，因爲民法是規定一般事項的，而海商法是規定海商特別事項的。

(三) 海商法有國際性 海商法所以有國際性，是因爲國際貿易多是用船舶，譬如中國的輪船，可以到英國去做生意，英國的輪船，也可以到中國來做生意，船舶的航行，若不採用萬國共通的原則，適用上就有困難了。海商法發生的當初，本有國際的性質，後來雖因各國立法情形不同，對於海商法的內容不能一致，然大體還是沒有多大的差異。

## 第三節 海商法的沿革

海商法的沿革，可以分做歐洲海商法的沿革，和我國海商法的沿革，說明如左：

### 第一款 歐洲海商法的沿革

海法中最早的，是羅特海法（Lex Rhodia）。羅特是地中海的小島，位置在文明國中間，當船舶往來的要衝。歐洲船舶途中碰着商事交涉事件，多在該島上解決，互相立約，共同遵守，以後就發生一定習慣，這是羅特海法的由來。（有人說，羅特海法恐怕是後世假造的。）中世紀的時候，各地的商習慣法，很是發達，歐洲三海面的有名海法，就在這個時候先後興起。

（一）康索拉託（Consulado）法 康索拉託是第十三世紀時候，在西班牙的巴爾賽洛那編纂，通行於地中海一帶。牠的內容，以海商法做主腦，但也有關於海上捕獲的規定的。海事有爭執的時候，審判官用該法判決，所以有海上審判官的名稱。

（二）阿勒倫（Oleron）法 阿勒倫是法國沿岸的一個島，阿特倫法就是十四世紀的時候，在該島上編成的。牠通行於大西洋一帶，凡大西洋的海商習慣，都有記載。英國商船法，大多根據這個習慣法。

(三) 威斯比 (Wibby) 法 威斯比法是第十五世紀時候，在威斯比港編纂的通行於波羅的海和北海一帶。現在德瑞等國的海商法，都受過牠的影響。

到法王路易十四的時候，他因為他的國家左右臨海，一方面為阿勒倫法所支配，一方面為康索拉託法所支配，解決海事，困難極了，於是在一千六百八十一年，頒布大海令，牠的內容，分海上裁判所，海員和船舶，海上契約，港灣警察，海上漁獵等五編，包括海上公私法規。到了一千八百零七年，拿破崙編纂商法法典，把海商法列在商法當中，（列在商法第二編。）後來編纂商法的國家都仿效拿氏的辦法。

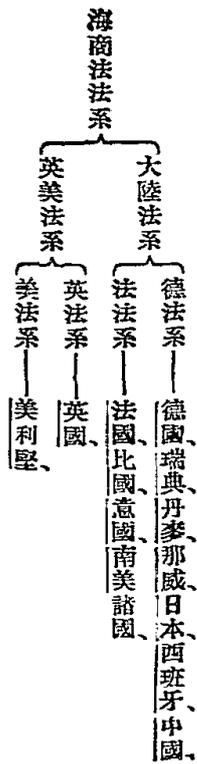
#### 第二款 我國海商法的沿革

我國明清以前，海禁是很嚴的，海上貿易也不發達，因此，海事律令，所以極少，簡直可以說是沒有，前清時代，中外通商以來，纔知道編纂商法，是很重要的。光緒三十四年十月就聘請日本志田鉀太郎起草商法，民國元年六月間脫稿，叫做志田案。這案內編有海船法草案一種，分做六編，一、總則，二、海船關係人，三、海船契約，四、海損，五、海難的救助，六、海船債權的擔保，共有二百六十三條。民國

八年，交通海軍兩部，奉令設立商船航律會，着手編纂並議定商船航律，先由交通部起草，再由司法農商海軍三部分任修改，並決定公布以前，先徵求航商同意，但沒有結果。民國十五年十一月十八日，前北京政府司法部把海船法草案，呈准暫行參酌採用，叫做海船法案。十六年八月十二日，國府命令暫準採用。十八年中央政治會議第一八三次會議，議決關於民商法的編纂，採取民商合一主義，凡不能合併的，如公司法、票據法、海商法、保險法等，分別訂立單行法規。海商法由立法院商法起草委員會起草，原定的草案，大半抄襲法國人愛斯加拉所擬的草稿，因航商反對，重新把原稿修改，由民商兩法起草委員會再加審查，經過立法院第六十八次會議通過。這就是本書根據的現行海商法，分八章，一、通則，二、船舶，三、海員，四、運送契約，五、船舶碰撞，六、救助及撈救，七、共同海損，八、海上保險，共有一百四十七條。牠是在民國十八年十二月三十日公布的，牠的施行法，計九條，在民國十九年十一月二十五日公布，都從民國二十年一月一日起施行。

#### 第四節 海商法的法系

海商法的法系，可以分做兩個，就是大陸法系和英美法系。前者，可以再分做德法系、法法系，後者可以再分做英法系、美法系。我國海商法，採用德日的成規，參酌英美的慣例，從大體上看來，是屬德法系。現在把海商法的法系圖解如左：



### 第五節 海商法的統一事業

海商法帶有世界統一的性質，應該順世界的潮流，為相當的修改，否則適用上是很困難的。最近四十年來，法學家多方的鼓吹，要想海商法的統一，如國際公法編修會開過幾次會議，於一千八百九十年擬定關於共同海損的約克安凡爾規則 (York-Antwerp Rule) 一千九百零三年至一千九百二十四年，對於前項規則，重新增補，現為多數國家所採用。國際法協會，也於一千八百八

十五年在布魯塞爾 (Brussels) 及一千八百八十八年在羅孫勞威 (Rosenlau) 開了兩次會議，就海法的重要事項，議定統一案。又萬國海法會在布魯塞爾，(一八九七年) 盎凡爾 (一八九一年) 倫敦 (London) (一八九九年) 巴黎 (Paris) (一九〇〇年) 漢堡 (Hamburg) (一九〇二年) 阿姆斯特丹 (Amsterdam) (一九〇四年) 利物浦 (Liverpool) (一九〇五年) 威尼西亞 (Venetia) (一九〇七年) 布勒門 (Bremen) (一九〇七年) 巴黎 (一九一一年) 哥本哈根 (Copenhagen) (一九一三年) 等處，屢次開會，議定關於救助，碰撞，船舶所有人責任，船舶債權等統一案。至國際間的統一條約，則有一九一〇年的碰撞統一條約，救助統一條約，一、二、三年的船舶所有人責任限制統一條約，載貨證券統一條約，海上先取特權統一條約等。這些條約，已經多數的國家簽名，凡簽名的國家，有把牠們認為國內法而予以施行的義務。海商法統一事業的完成，想來就在不久的將來了。

## 第二章 通則

### 第一節 船舶的意義

#### 第一條

海商法上所說的船舶，不僅指在海上航行的船舶，並指在同海相通能供海船行駛的水上航行的船舶。所以，從上海到天津的輪船（海船）固然是船舶，從上海到漢口的輪船（江輪）也是船舶，同樣適用海商法的規定，——海船和內水船在海商法上是沒有什麼區別的。但海商法上所說的船舶，總須具備左列的兩個要件：

（一）須有航行功用 沒有航行功用的，不是船舶。橋船、燈船等，雖在水上停泊，卻都沒有航行功用，所以牠們都不是海商法上所說的船舶。

（二）須在水上航行 不在水上航行的，也不是船舶。航空艇是在空中航行，沙漠船是在沙漠

上航行，都不在水上航行，所以牠們都不是海商法上所說的船舶。

## 第二節 不適用海商法的船舶

### 第二條

左列船舶，除了船舶碰撞以外，不適用海商法的規定。

(一) 總噸數不到二十噸，或容量不到二百擔的船舶。噸數是表示輪船的容量，擔數是表示帆船的容量。不滿二十噸或二百擔的船舶，容量有限，構造簡陋，都是小船，倘使勉強適用海商法，是有損無益的。

(二) 專門用於公務的船舶。這類船舶，叫做公船，例如軍艦、軍用船、海關巡邏船、水上警察船等，已有軍法和行政法規的拘束，所以不受海商法的支配。

(三) 用櫓做主要運轉方法的船舶。這類船舶，雖有簡單的機器，如絞盤等，但不是常用的，主要的運轉方法，是靠着櫓。這類小船，是不能在海上航行的，倘使勉強適用海商法，也是有損無益。

但船舶和船舶碰撞，則無論公船和私船，大船和小船，都適用海商法，這是因為船舶碰撞，船舶的本身受損失，常有損害賠償問題發生。

### 第三節 本國船舶的條件

#### 第三條

船舶必須和左列條件之一相合，纔是本國船舶。

- (一) 中國官署所有的船舶；
- (二) 中國人民所有的船舶；
- (三) 下列各公司所有的船舶，這些公司，依照中國法律設立，又須在中國有本店：
  - (甲) 無限公司，其股東必須全體是中國人；
  - (乙) 兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東必須全體是中國人；
  - (丙) 股份有限公司，其董事必須有三分之二以上是中國人，其資本必須有三分之二以上為中國人所有。

#### 第四節 船舶文書

##### 第四條

船舶文書，就是船舶航海的時候，應在船上備置的文書，共有左列的六種：

##### 第五條

(一) 船舶國籍證書 船舶國籍證書，是證明船舶國籍的文書。在船舶依法登記後，由主管官署呈請交通部發給。有了中國船舶國籍證書，纔算是中國的船舶，可以航行，可以掛中國的國旗，可以享受中國各種的航業獎勵金。

(二) 通行證書 通行證書，是船舶通行的憑證。船舶航行，常有一定的航路，由主管航政官署給與通行證書後纔能夠航行。

(三) 海員名冊 海員名冊，是船長和船員全體的名冊。這名冊的內容，記載海員的姓名、年歲、履歷、職務、薪額、雇傭時間等。牠是海員權利義務發生爭議時的證明書。

(四) 旅客名冊 旅客名冊，是記載旅客的國籍姓名、年齡、職業、住址、目的地的簿冊。根據這名冊，可以調查旅客的國籍、住址、職業，以便利警察方面的保護或取締。

(五)屬具目錄 屬具目錄，是記載船舶屬具的簿冊。屬具雖不是船舶的部份，但在航海上和船舶有不可分離的關係。譬如：鐵錨、船燈、唧筒等，凡是船舶所有人的屬具，都應該在屬具目錄上記載明白。

(六)航海記事簿 航海記事簿，是記載航海情形的簿冊。關於船舶、船員、旅客、貨物的各種情況，譬如：船舶的發航，到達，航路的變更，海難的發生，旅客的死亡，船員的懲戒，和貨物的處分等，都要每天詳細記載。發生爭執的時候，這記事簿中所記載的事情，便可以作證據。

#### 第五節 船舶的扣押

#### 第六條

船舶可以扣押，（扣押就是查封，是強制執行的程序，）或假扣押，（假扣押是裁判中或判決前的保全程序，）但從船長拿到發航許可書時候起，到航海完成時候止，萬一准許債權人聲請把船舶扣押或假扣押，不僅船舶所有人吃虧，已經在船中的旅客和貨物，也必須換船或上陸，而受損失。所以，我國海商法為顧全公益起見，規定從船長拿到發航許可書時候起，到航海完成時候止，

船舶不可扣押，或假扣押。但爲使航海可能，而負擔的債務，譬如因購買航海途中必需的煤炭，而欠人的債務，船舶仍舊可以扣押或假扣押，因爲不是這樣，別人就都不敢和船舶爲財物的交易和勞務的供給，影響航業，就不小了。

#### 第六節 民法的適用

##### 第七條

關於海商的事項是很複雜的，海商法不能包羅萬象。倘遇有些事件海商法沒有規定，無從適用的時候，只要民法上有規定，就可以適用民法，因爲民法是普通法，海商法是特別法，特別法沒有規定，當然適用普通法無疑了。

## 第三章 船舶

### 第一節 船舶所有權

#### 第一款 船舶的特質

船舶除了海商法有特別規定外，適用民法中動產的規定，所以船舶是動產，但同普通的動產究竟是兩樣的。現在把船舶的特質，說明如左：

#### 第八條

(一) 船舶的不動產性 船舶價格貴，移轉難，所以多受類似不動產的待遇。

(1) 登記 登記制度，本來限於不動產，普通動產，用不着登記。但船舶因為有不動產性，所以也是要登記的，若沒有經過登記，領到船舶國籍證書，就不得航行。登記，是取得船舶國籍證書的要件，船舶國籍證書，又是航行的要件。

(2) 抵押權 抵押權的標的，本限於不動產，因為船舶有不動產性，所以也可以做抵押權的標的。

(3) 強制執行 對於船舶的強制執行，除了別有規定外，照不動產強制執行的規定。

(二) 船舶的人格性 船舶雖是動產，而在法律上好像具有人格的。

(1) 船名 船舶有名稱，同自然人有姓名，法人有名稱一般。船名由船舶所有人自己決定，但不得和同一船籍港別的船名相同，或字音相混。

(2) 國籍 船舶有國籍，也同自然人有國籍一樣。

(3) 船籍港 船舶有船籍港，同自然人或法人有住所一樣。

## 第二款 船舶的成分和屬具

### 第九條

組成船舶的部份，是很複雜的。凡船舶設備上營業上必要的成分——如龍骨、甲板、汽機、客艙、貨艙等，和屬具——如舢板、鐵錘、羅盤針、測量器械等，都看做船舶的一部份，這是因為在構造上、營業上、經濟上，同船舶都有不可分離的關係。

第三款 船舶的移轉

第二〇條 移轉船舶，無論一部移轉，或全部移轉，都要作成書面，如在中國則應當呈請移轉地或船舶所在地的主管官署，蓋印證明，如在外國則應當呈請中國領事館蓋印證明，否則不發生效力。又船舶所有權移轉後，還要登記，纔可以對抗第三人。

第四款 船舶建造中破產的救濟

第二一條 船舶在建造中，遇到承攬人宣告破產時，若是法院選任的管理破產財產的人，繼續完成船舶的建造，則定造人給他代價，就沒有什麼問題了。萬一破產管財人不肯完成船舶的建造，那就不僅於船舶定造人不利，就是航業方面，也受影響。所以海商法對於這種情形規定有救濟的方法，就是船舶定造人可扣除已付的定金而估價收買船舶和業經交付或預定的材料，以便另同別人訂約建造。如果有移轉不便等情形，則船舶定造人也可自己拿出錢來，在原處完成建造，但既使用承攬人的船廠，當然應該給他報酬。

第五款 船舶共有

船舶共有，就是船舶的所有權歸兩個以上的人合有。船舶的價值是很貴的，而航海事業所費資本，也是很多的，往往不是一個人的財力所能夠勝任，所以幾個人合有一艘船舶，是常有的事。這些合有船舶的人，叫做船舶共有人。

(一) 船舶共有人的內部關係 內部關係，就是船舶共有人相互間的關係。海商法對於這種關係，有特別的規定。

### 第一三條

(1) 船舶處分的決議 船舶共有人中間，關於船舶的處分，譬如出賣船舶，或和別的船舶共有人共同利益有關係的事情，譬如：出租船舶，共有人都有很大的利害關係，所以應該按照共有人應有部份的價值過半數議決。倘使共有人當中一個人所有的部份價值，超過半數，就由他一個人決定，因為他的資本既超過半數，他同船舶的利害關係也就很深，他的主張一定是很慎重的。

### 第一四條

(2) 船舶部份的承買 船舶共有人出賣他對於船舶應有的部份，原則上可以自由，不要得到別的共有人同意。不過別的共有人，有以同一代價儘先承買的權利——這叫做部份先買

權。

(3) 船舶部份的出賣 船舶共有權一部份的出賣，足使船舶喪失中國國籍時，就應該得共有人全體的同意。譬如某甲某乙某丙某丁四個人，都是中國人，共有一隻船舶，這隻船舶，當然有中國國籍；倘使某甲要把他自己的應有部份賣給日本人，這隻船舶依法律就喪失中國國籍，這時，須要得到共有人全體同意，纔許出賣，只要當中有一個人反對，他就不能出賣了。

#### 第一五條

(4) 船舶部份的抵押 船舶共有人把他的應有部份抵押的時候，應該得到別的共有人多數同意。因船舶的抵押，同別的共有人有很大的利害關係，所以必要得他們多數同意，以免妨害他們的利益。

#### 第一七條

(5) 船舶共有人資金的返還 船舶共有人若是船長，而被解職的時候，他和別的共有人的意見，一定很衝突，若是再勉強他繼續共有關係，彼此都很痛苦。所以，這時可聽他退出共有關係，並由他請求返還他應有部分的資金。資金的數目，由當事人大家商量決定，如果不同意，再請求法院裁判。但是，他要想退出共有關係，必須從被辭退船長職務的那天起算，在一個月內，提出

第一六條

要求，過了一月，就不能再要求退出了。

(二) 船舶共有人的外部關係 船舶共有人的外部關係，就是船舶共有人對於第三人的關係。海商法對這關係，也有詳細的規定。

(1) 債務的分擔 船舶共有人，對於因利用船舶而負擔的債務，譬如：因船舶航海買米買煤或修理船舶等所生的債務，應照他們應有部份，負比例分擔的責任。倘使共有人對於發生債務的管理行為，曾經拒絕同意，例如否認新航海，或否認船舶修理，那末，關於這種債務，拒絕同意的共有人，可以委棄自己的應有部份，而歸屬於別的共有人，以免除其自己的責任。這種規定，是在減輕共有人的責任，以鼓勵航海的事業。

第一九條

(2) 船舶經理人 幾個人共有一隻船舶，倘使個個人都來管理，是很不便當的。所以，共有人應當選任船舶經理人，使他代他們擔任管理的事務。

(甲) 船舶經理人的選任 船舶共有人應該選任船舶經理人。若從共有人中選任船舶經理人，應當按照各共有人應有部份的價值過半數的同意來決定。若選任非共有人當船舶

經理人，則應當得到共有人全體同意，這是因為船舶經理人對於船舶的利用，權限很大，若選任共有人以外的人，影響於各共有人的利害也就很大，所以要得到共有人全體同意，纔可決定。

第二〇條

(乙) 船舶經理人的權限 船舶經理人的權限是很廣大的，關於船舶的艤裝，(艤裝是把船舶靠岸裝修) 和船舶的利用，在訴訟上或訴訟外代表船舶共有人為一切的行爲。這是船舶經理人的法定代理權。船舶共有人對於船舶經理人權限所加的限制，不能夠對抗不知道這種限制的第三人。船舶經理人出賣船舶，或抵押船舶，要得到共有人書面的許可，因為出賣船舶是處分行爲，和共有人有很大的利害關係。抵押船舶，雖不是出賣行爲，但債權人行使抵押權的時候，也可依法拍賣船舶，結果和出賣行爲，沒有什麼區別了。

第二一條

(丙) 船舶經理人報告的義務 船舶經理人在每次航海完成以後，應該把經過事實，向共有人報告，使共有人知道航海的情形，以便稽考船舶經理人所爲的一切行爲。

第二二條

第一八條

(三) 共有關係的繼續性 共有的關係，並沒有合夥的性質，所以共有人裏面，有一個人死亡

破產或禁治產時，共有關係還是繼續着，就使破產人應有的部份，被破產管財人收取，其他共有人的共有關係，還是不因此而終止的。

## 第二節 船舶所有人責任的限制

船舶所有人所負的責任，無論那一個國家的法律，都有限制的規定。責任限制的理由，可以分做四種：（一）船長在航海中權限很大，船舶所有人不容易指揮他；（二）海員在航海中行動自由，船舶所有人難能直接指揮他們，監督他們；（三）船長同上級船員都有一定的資格，如船長有船長證書，大副等也都有證書，船舶所有人不能夠任意加以選任僱用；（四）航海事業是很危險的，倘使不減輕船舶所有人的責任，恐怕沒有人敢經營航海事業了。

### 第一款 限制責任的債務

限制責任，就是有限責任。限制責任債務的種類，海商法是列舉規定的，分做九種：

（一）船長、船員、引水人，或其他一切在船舶上服務的人員，因執行業務所加損害於第三人的

賠償 船長是指揮船舶航行的頭腦。船員是船長以外的海員。引水人就是領港即引導船舶航行的人。其他一切在船舶上服務的人員，就是買辦（業務主任）、帳房、廚房、茶房等。第三人就是貨主旅客等。執行業務如載貨卸貨的準備和實行，航行的準備和實行等是。因執行業務加於第三人的損害，譬如船長指揮航海的時候，同別船碰撞，或船員裝貨卸貨的時候，把貨物毀損，而生的損害等是。

(一) 交付船長運送的貨物，或船上別的一切財產物品，所受損害的賠償。 交付船長運送的貨物，就是照運送契約，由託運人所交付的貨物。別的一切財產物品，就是貨物以外的他種財產，如旅客所帶的行李等是。這種貨物或行李，倘使有喪失毀損或遲到，船舶所有人應該負賠償的責任。

(二) 基於載貨證券所生的債務 載貨證券，是貨物裝載後，因託運人的請求，由船長發給的證券。將來貨物運到目的地的時候，受貨人應用載貨證券去提貨，所以牠的效用，是同陸上運送的提單一樣的。根據載貨證券所生的債務，就是發給載貨證券的人，對於載貨證券所記載的應做的事情，都應該負責任。

(四) 在履行運送契約中所犯航海過失的賠償 實行運送的時候，船長等犯了航海的過失，

以致物品或旅客受到損害，是應該負責賠償的。

(五) 船舶所加於海港、倉庫、和航路的工作物的損害，應負修理的義務。海港、倉庫、和航路的工作物，（如浮標、燈塔等）和航海的安全，大有關係，倘使船舶損害這種建築物，船舶所有人應該負修理的義務。

(六) 除去沉船漂流物的義務及其從屬的義務。法律所以規定這種義務，是為顧全航海的安全，保護公共的利益。

(七) 救助和撈救的報酬。船舶發生觸礁、擱淺、碰撞等海難的時候，船舶所有人對於救助船貨的人，應該負擔支付報酬的義務。這種報酬，叫做救助費。

(八) 在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔的部分。共同海損，是在海難中，船長因為避免船舶和積貨的共同危險，對於船舶或積貨加以處分，而直接發生的損害和費用。船舶所有人對於此項共同海損，負擔他應當分擔的部份。

(九) 船長在船籍港外，為保存船舶或繼續航海的實在需要，而用船長的職權，為一定行為，或

締結契約所生的債務 船長因保存船舶的必要，爲一定行爲，或締結契約所生的債務，例如：船舶遇着海難，機器損壞要錢修理，於是訂立借款契約是。船長因繼續航海的必要，爲一定行爲，或締結契約所生的債務，例如：船長因沒有錢購買航海中途需用的煤炭，把船中積貨的全部或一部變賣因而對於貨主所生的債務是。但這類債務的發生，必須不是由於發航時準備不足，（例如：船舶發航時，煤炭本來不夠用，）船具缺漏，（例如：船中機器早已損壞，）或設備疏忽，（例如：船中應用屬具沒有具備者，）纔由船舶所有人負有限的責任。

以上列舉的九種債務，船舶所有人只負有限的責任，就是只以船舶所有人本次航海的船舶價值運費和其他附屬費爲限，以清償債務。所謂運費，包括旅客票價在內，所謂附屬費，是指船舶因受損害應得的賠償而言。

#### 第二款 限制責任的例外

第二四條 船舶所有人對於前款所述的債務，雖負限制責任，但也有例外。限制責任的例外，就是無限的責任。所謂無限的責任，就是不只以船舶所有人船舶價值等爲限，而須以船舶所有人一切財產，供

清償債務之用。船舶所有人對於下列的債務，負無限責任。

(一) 因船舶所有人的行爲或過失而生的債務 例如：船舶所有人自己去買柴米，供給航海途中的需用，其所欠的貨價，這是因船舶所有人的行爲而生的債務，應該由船舶所有人負擔無限責任。又如船舶所有人，命令船長爲非常速度的航行，以致機器破裂，旅客受傷者，這是因船舶所有人的過失而生的債務，也應當由船舶所有人負擔無限的責任。

(二) 船長在船籍港外，因保存船舶或繼續航海的必要，而用船長的職權，爲一定行爲，或締結契約所生的債務 這種行爲或契約，若經過船舶所有人的允許，就同船舶所有人自己做的樣子，船舶所有人對於這種債務，應該負擔無限的責任。

(三) 基於船員和其他船舶人員的雇用契約所生的債務 這種債務，就是船員和其他服務船舶人員的薪金報酬等，不僅船舶人員，賴以生活，就是船舶人員的家屬，也賴以生活，所以船舶所有人對於這種債務，也應當負擔無限的責任。

第二六條 除了上面所述的以外，倘船舶所有人或船舶共有人兼做船長，則僅得對於他的航海過失，和

船舶服務人員的過失，照海商法第二十三條的規定，主張限制的責任。至於因別的原因所生的債務，仍舊是負擔無限的責任。

### 第三款 限制責任的財產

#### 第二五條

船舶所有人的財產，可分做海產和陸產兩種。他所負限制責任的財產，僅限於海產。海產就是本次航海的船舶價值、運費和附屬費。

(一) 船舶 船舶是海產中最重要，所謂船舶，不僅指船舶自體而言，船舶成份和屬具，也包括在內。但船舶的價值，因時因地不同，所以船舶所有人，依法主張限制責任時，應當證明本次航行的船舶價值。船舶價值的估計，用左列時期的船舶狀態做標準。

(1) 因碰撞或別的事變所生的共同海損的債權，和事變以後迄於第一到達港時所生的一切債權，其船舶的估價，以船舶到達第一港時候的狀態為準。

(2) 船舶在停泊港內，發生事變所生的債權，其船舶的估價，以船舶在停泊港內事變發生後的狀態為準。

(3) 關於積貨所生的債權，或基於載貨證券所生的債權，除了上面所述的兩種以外，其船舶的估價，以船舶到達目的港時，或航海中斷地時的狀態為準。倘積貨應送達於幾個不同的海港，而損害係因同一原因而生者，其船舶的估價，以船舶到達這幾個港中的第一港時的狀態為準。

(4) 本節第一款所說的限制責任的債權，其船舶的估價，以船舶航海完成時的狀態為準。

(二) 運費 運費是已收和未收的總運費，凡船舶所有人，就發生責任事由那一次的航海，對於貨主或旅客可以請求的運費和票價，都包括在內。

(三) 附屬費 附屬費是船舶因受損害，應當得到的賠償，例如：因船舶碰撞，船舶所有人所有的損害賠償請求權是。

上面所述的三種，未必同時都有。倘使發生責任事由的船舶，沒有應得的損害賠償，那末，各項債權就只能取償於船舶和運費，如果連運費也沒有，那就只能就船舶取償了。

### 第三節 優先權和抵押權

第一款 優先權的債權

有些船舶債權，有優先受償的權利，這權利叫做優先權。現在把有優先權的債權，說明於左：

第二七條

(一) 訴訟費和爲債權人的共同利益而保存船舶，或標賣，並分配賣價，所支出的費用，(這些費用是各債權人的共益費用，) 噸稅，(就是船鈔) 燈塔稅、港稅和其他同類的捐稅，(這些捐稅都是對於航海設備的償價，因公益關係而徵收的，) 引水費，(就是領港費，船舶因引水人的指引，纔不致有危險，) 拖船費，(船舶因有拖船的拖帶，纔可以繼續航行，) 自船舶開入最後港後的看守費、保存費、和檢查費，(這些費用，使多數債權人得到利益。)

(二) 船長、船員和其他服務船舶人員，基於雇傭契約所生的債權，其期間未滿一年的，(這種債權中最主要的是薪工，數目很小，海員家族多賴以維持生活。)

(三) 爲撈救和救助所負的報酬，及船舶對於共同海損的分擔額，(船舶不致沉沒是有賴於這種救助的行爲的。)

(四) 船舶所有人或船員的過失所致的船舶碰撞，或其他航海事變，旅客和船員的身體傷害，

積貨的滅失或損壞，加於海港、倉庫、航路工作物的損害賠償，（這類債權都和公益有關係。）

（五）船長在船籍港以外，因保存船舶或繼續航海的實在需要，用他的職權，為一定行為，或締結契約所生的債權，（因有此項債權，纔會完成航海。）

（六）對於託運人所負的損害賠償，（為發展海運事業着想，所以也有優先權。）

上面所述從第一到第四所列優先權的位次，在船舶抵押權的前面。譬如：乙船對甲船有優先權，而丙船對甲船則有抵押權，這時甲船應該先清償乙船的債權，後清償丙船的債權，因優先權是根據法律上強制的規定，抵押權是由當事人的契約任意設定，所以抵押權不能妨害優先權。

## 第二八條

### 第二款 優先權的標的物

優先權的標的物，有左列五類：

（一）船舶、船具（船具是船舶設備上和營業上必要的一切成分，）屬具（例如鐵錨等，凡記載在屬具目錄上的，都是。）或其殘餘物（船舶遇着海難後的剩餘物件。）

（二）在發生優先權的航海期內的運費。至於船長船員和其他服務船舶人員，基於雇傭契約

## 第二九條

所生的債權，期間未滿一年的，得就同一雇傭契約期內所為一切航海應得運費的全部，優先受償。

(三) 船舶所有人因本次航海中船舶所受的損害或運費的損失，應得的賠償。例如：船舶因受別船的碰撞，船舶所有人應得的賠償等是。

(四) 船舶所有人，因共同海損對於各利害關係人，可以請求的分擔額。

(五) 船舶所有人在航海完成前，對於別船為施行救助或撈救行為，應該取得的報酬。

### 第三款 優先權的位次

有優先權的債權，可優先於其他債權而受清償，但優先權與優先權之間，在位次上也有先後的分別；位次在前的，可優先於位次在後的而受清償，現在把優先權的位次說明如左：

同次航海的優先權位次如下：

#### 第二七條

(一) 訴訟費和為債權人的共同利益保存船舶，或標賣，並分配賣價所支出的費用，噸稅、燈塔稅、港稅和其他同類的捐稅，引水費、拖船費、從船舶開入最後港後的看守費、保存費、和檢查費。

(二) 船長、船員和其他服務船舶人員，基於雇傭契約所生的債權，期間未到一年的。

(三) 爲撈救和救助所負的報酬，船舶對於共同海損的分擔額。

(四) 船舶所有人，或船員的過失所致的船舶碰撞，或別種航海事變，旅客和船員的身體傷害，積貨的滅失或損壞，加於海港、倉庫、航路工作物的損害賠償。

(五) 船長在船籍港以外，依職權，爲保存船舶或繼續航海的實在需要所爲的行爲，或契約所生的債權。

(六) 對於託運人所負的損害賠償。

### 第三〇條

同位次中，有數個債權時，例如最後港的船舶保存費，債權人有數人時，各該債權不分先後，比例受償。

前面所述的第三位次和第五位次的債權，若有二個以上屬於同一種類者，則發生在後的，優先受償。例如甲船從上海開天津，在路上兩次觸礁，第一次觸礁，經乙船救助，第二次觸礁，經丙船救助，丙船應得的救助費，比乙船應得的救助費，應當優先受償。這是因爲要是沒有丙船的救助，甲船已遭沉沒，乙船應得的救助費，就無從取償了。但因同一事變所生的債權，應看做同時發生的債權。

至於不屬於同次航海的優先債權，則以後次航海的優先債權，優先於前次航海的優先債權，而享受清償的權利，(一)因前次航海的優先債權，本可及早行使，既不及早行使，就不妨說是自願拋棄利益，至少也可說是自己懈怠，(二)因前次航海所生的優先債權，是因後次航海所生的優先債權，而纔能保存。在這裏還要注意的，就是優先債權不因船舶所有權的移轉而受影響，這是爲防船舶所有人把船舶移轉於第三人，而使債權無從受償。

#### 第四款 優先權消滅的原因

第三三條 優先權除了法律有別的規定以外，因左列原因而消滅。

- (一)前款第一種情形，船舶離去債權發生地。
- (二)前款第二種情形，從債權得爲請求的日子起，經過一年不行使。
- (三)前款第三種情形，從救助或撈救的行爲完成，或海損分擔確定的日子起，經過六個月不行使。
- (四)前款第四種及第六種情形，從損害發生的日子起，經過六個月不行使。

(五)前款第五種情形，從債權得為請求的日子起，經過六個月不行使。

#### 第五款 抵押權的設定

船舶雖是動產，但在法律上常看做不動產。所以，在民法內關於不動產抵押權的規定，對於船舶也可以適用。現在把船舶抵押權的設定方式等，說明於左：

#### 第三四條

(一)抵押權設定的方式，抵押權的設定，應用書面，不得僅憑言詞。又抵押權的設定，要經過登記，否則不得對抗第三人。

#### 第三七條

#### 第三五條

(二)建造中船舶的抵押 船舶的建造需要長久的時間和多額的金錢，為獎勵造船事業起見，法律特規定船舶所有人得將建造中的船舶，設定抵押權。

#### 第三六條

(三)有權設定抵押權的人 船舶抵押權的設定，除了法律有別的规定外，例如船長於必要時，也得設定抵押權。只有船舶所有人或受他特別委任的人，如船舶經理人等，纔有設定抵押權的權能。

#### 第三八條

(四)船舶共有人應有部份的抵押 船舶共有人中一個人或幾個人，就他的或他們的應有

部份，所設定的抵押權，不因分割或出賣，而受影響。船舶抵押的部份，雖已經分割或出賣，抵押權人，對於分割的部份，或出賣的部份，仍可行使權利。

## 第四章 海員

海員的種類分做兩種：就是船長和船員。

### 第一節 船長

船長是海員的首領，負指揮船舶的責任，不僅有私法上的職務，且有維持秩序整飭紀律等公法上的權力。譬如：船內有犯罪的人，船長為維持船上治安起見，可實施緊急處分；船內有出生或死亡的事情，船長可以記載在航海記事簿，把謄本送交戶籍主任；船內有不守紀律的船員，船長得施以相當的制裁。

#### 第一款 船長的資格

船長管理船舶內一切的事務，職務很繁，責任也很重，要具特別的技能和經驗，譬如關於航海

的一方面，要有駕駛上的技術和經驗，關於運送一方面，要具有海運學和商事法上的智識和經驗，所以國家對於船長的資格，也就限制得很嚴，必須經過國家的試驗，受有合格的證書，纔許充任。

第二款 船長的任免

第三九條

船長的權限廣大，職務很重要，能不能勝任，對於船舶所有人有很大的利害關係。所以法律規定，船長雇用的權，歸於船舶所有人，船舶所有人也得隨時辭退船長，但沒有正當的事由而辭退他，船長得請求賠償損害。至於什麼是正當的事由，純粹是事實問題，譬如觸犯刑章，或確有過失，或品行不端，或技術不良等是。船長在航海中，雖雇用期限已滿，還是不能夠自動的解除職務，或中止他的職務，因為在航海中途，難找到繼任的船長以指揮船舶。倘使船長違反這種規定應處六個月以下有期徒刑或拘役，或五百元以下的罰金。

第四〇條

第五六條

第三款 船長的權限

第四三條

(一) 緊急處分的權限 船長在航海中為維持船上的治安，可實施緊急處分。例如：航海中船員或旅客，有妨害船上治安的行為，船長得懲戒他們，或限制他們的自由。

第五二條

(二)代理行為的權限 船長得代表船舶所有人雇用服務於船舶的人員，並得訂立航海所必要的契約，如買米買煤等為達航海目的的費用，都包括在內。但船舶在船籍港或在艤裝港，而船舶所有人或他的代理人，也在該港時，關於船舶的一切事務，船舶所有人或其代理人既可以直接處理，船長若不得到他們的同意，就不能雇用船舶上服務的人員，和訂立航海所必要的契約。

第五三條

(三)船舶變賣的權限 變賣船舶，通常不屬於船長權限之內。船長須受船舶所有人的特別委任，纔得把船舶變賣，否則變賣是無效的。船舶所有人若有損害，船長並應當負賠償的責任。這種規定，所以防止船長濫用職權，損害船舶所有人的利益。但船舶在中國時，經目的港或停泊港的航政局證明其不堪航海者，或在外國時，經中國領事館證明其不堪航海者（不堪航海是指船舶在海上已沒有航行的能力），或契約訂定船長有變賣之權者，則船長雖未經船舶所有人特別委任，也得變賣船舶。

第五四條

(四)抵押船舶借入金錢質積貨的權限 船長為支付船舶的修繕費、救助費、或其他為繼續航海所必要的費用，可為下列的行為：(一)抵押船舶(二)借入金錢(三)把積貨的全部或一部

變賣或出質。船長變賣或出質積貨時，積貨所有人所受的損害，當然應由船舶所有人賠償，其賠償金額須按照貨物應到達目的港的價值計算，但應扣除因變賣或出質所減省的費用，如卸載貨等。

#### 第四款 船長的義務

#### 第四一條

(一)職務上注意的義務 船長對於他的職務，應當注意。船長執行職務中的過失，應該負責任。如果他主張沒有過失，就應該負責證明的責任。例如船長把貨物裝載在甲板上，以致發生損害或滅失的時候，應該負責，但經過託運人的同意，或為航運種類或商業習慣所許的，船長可以不負責任，或滅失的責任。所謂航運種類所許的，即如沿岸航海，風浪極少，可以在甲板上裝載貨物，所謂商業習慣所許的，即如魚類鮮果等，因有腐潰性，不能裝入貨艙。

#### 第四二條

(二)指揮船舶的義務 指揮船舶，由船長負完全的責任。船舶上雖有輪流當值的辦法，但航行時遇着重要的問題，都要請示船長，出口進口，也都由船長親自指揮。

(三)遵照預定航程的義務 預定的航程，一定是採取航海術上最安全最近便的，倘使船長任意變更，容易發生危險或遲到。所以法律上關於預定的航程，有船長不得任意變更的規定。但因

#### 第四四條

事變或不可抗力，例如：避敵艦的追捕，或為海難的救助，或免海盜的掠奪，法律也許可他變更航程。

(四)不得放棄船舶的義務 船長在航海中，不論遇着那一種危險，若沒有諮詢各種重要船員的意見，不得放棄船舶。因放棄船舶，關係重大，不是船長所得擅自妄作的。

(五)救護旅客船員的義務 放棄船舶的時候，船長非把旅客船員救出，不得離船，並應盡他的力量，把船舶文書、郵件、金錢、和貴重貨物救出。倘使船長違反這種的義務，處以七年以下有期徒刑，因此而發生死亡的情事者，則處以無期徒刑，或十年以上的有期徒刑。

#### 第四五條

(六)備置船舶文書和文件的義務 船長在船舶上，應備置船舶文書（如船舶國籍證書，通行證書，海員名冊，旅客名冊，屬具目錄，航海記事簿等。）並應備置載貨的各項文件，如運送契約，裝載書類，及海關或其他官廳所交付的書類。倘船長違反這種義務，處以六個月以下有期徒刑，拘役，或五百元以下的罰金。

#### 第四六條

(七)呈驗船舶文書的義務 主管官署，依法查閱船舶文書的時候，船長應該立即呈驗。倘船長違反這種義務，處以六個月以下有期徒刑，或拘役，或五百元以下的罰金。

#### 第五六條

第四九條

(八)限制開艙和卸載貨物的義務 船長除有必要外，不得開艙，也不得在船舶文書沒有呈

第五六條

驗以前，卸載任何貨物。倘船長違反這種義務，處以六個月以下有期徒刑或拘役，或五百元以下的罰金。

第四七條

(九)檢定報請的義務 船長在船舶到達目的港或入停泊港後，除了休假日外，應該在二十四小時以內，報請主管官署檢定船舶的達到時日。倘船長違反這種義務，處以六個月以下有期徒刑，或拘役，或五百元以下的罰金。

第四八條

(十)呈送船舶文書的義務 船長於船舶到達目的港或入停泊港後，除了休假日外，應在二十四小時以內，將船舶文書呈送於左列官署：

(1)在中國時，呈送於該目的港或停泊港的主管官署；

(2)在外國時，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，在船舶發航的時候發還船長。倘

第五六條

船長違反這種義務，處以六個月有期徒刑，或拘役，或五百元以下的罰金。

#### 第五〇條

(十一) 作成和呈送海事報告的義務 船長遇着船舶沉沒擱淺意外事故，強制停泊和其他關於船舶積貨船員或旅客的非常事變時，應當作成海事報告，載明實在情況，呈送主管官署。海事報告，應有船員或旅客的證明。海事報告沒有經過船員或旅客的證明者，不能發生裁判上的證據力，但其報告是船長於遭難後獨身脫險的地方所作者，雖沒有船員或旅客的證明，也足以發生證據力。

#### 第五一條

### 第二節 船員

船員就是船長以外一切的海員。照職務來區分，有駕駛船員，和輪機船員的類別，前者又分大副、二副、三副、舵工、水手長、水手等，後者又分輪機長，大管輪、二管輪、三管輪、機匠、加油夫、火夫長、火夫等。駕駛船員是在艙面上工作的，可以叫他艙面船員，輪機船員是在機器間裏工作，管理輪船的機器的，可以叫他管機船員。照地位來區分，則有上級船員，就是經過國家考試合格，領有證書的，如大副、二副、三副、輪機長、大管輪、二管輪、三管輪等，和普通船員，就是無須經過上項手續，即可充任的船

員，如水手長、火夫長、水手、火夫、舵工、加油夫、機匠等。

第一款 船員的雇用

第五二條

船員對於船舶所有人是站在雇傭契約的關係，而服航海的勞務，不只船舶所有人對於船員有雇用的權，船長也得代表船舶所有人雇用船員。但船舶在船籍港，或艤裝港，而船舶所有人或其代理人也在該港的時候，船長須得他的同意，纔能夠雇用船員。

第二款 船員的權利

(一)薪金請求權 船員根據雇用契約，有請求報酬的權利，所得的報酬，叫做薪金。從前航海是船舶所有人和船員的共同事業，運費收入有利益的時候，船員纔得請求薪金，所謂運費是薪金之母。現在不是這樣，船舶所有人不管有沒有利益，對於船員都要支付薪金，所謂勞務是薪金之母。海商法關於船員的薪金，設有特別的規定。

第五九條

(1)按航給薪的薪金 按航給薪的船員，若是航程或航海日數延長的時候，得按薪金比例，請求加薪。譬如甲港到乙港，航程一千里，某船員薪額一百元，現在因中途停泊，航程增加了一

百里，照比例計算他的金額，就應該增加十元。又如丙港到丁港，航海日數要五天，某船員薪額一百元，現在因為節省煤炭減少速力，要多走一天，他的薪額，就應該增加二十元。但在航程或航海日數縮短的時候，則法律為保護船員的利益，薪金不得減少。

第六四條 (2) 船員傷病時的薪金 船員受傷或患病，在船舶所有人應依法負擔治療費的時間內，仍得支取原定的薪水。

第六八條 (3) 船員被辭退的薪金 船長或船舶所有人，在發航前沒有正當的事由，而辭退船員時，假使船員是按月給薪的，應從辭退那一天起，加給船員一個月薪金；在發航後辭退的，加給二個月薪金。倘是按航給薪的，則在發航前辭退者，應給半薪，在發航後辭退者，應給全薪。但若因不可抗力致航海不能而辭退船員的時候，船員僅得就自己服務的日數，請求給付薪金。

第六七條 (4) 船員死亡時的薪金 船員不管是按月給薪的，或是按航給薪的，如在受雇期內死亡，均應從死亡那一天起，照原定薪水，加給三個月薪金。如因執行職務死亡的，則應從死亡那一天起，比照原來薪水，加給一年的薪金。

第六〇條

(一)治療費請求權 船員在服務期內受傷或患病時，應由船舶所有人負擔治療費。但其受傷和患病，係因酒醉或重大過失，或不守紀律的行為所釀成者，船舶所有人就無須負擔這種費用。

第六一條

凡船員不是因執行職務，而受傷或患病的，已經過了三個月，還沒有醫好，船舶所有人可以停止治療費的負擔。又船員因受傷或患病上岸，應該由船舶所有人支給必要的費用。

第六二條

(三)埋葬費請求權 船員因受傷或患病而死亡時，如果他的傷病治療費是由船舶所有人負擔的，則並應由船舶所有人負擔埋葬費。

第六五條

(四)送回原港請求權 船員在受雇港以外，其雇用關係終止時，不論其終止的原因是什麼，概應由船長把他送回原港。又船員因患病或受傷而上陸的，也應由船長這樣辦理，免得船員流落他鄉。這種送回原港的義務，包括運送、居住、食物和其他必要費用的負擔。送回原港，不必由本船運送，如因實際上的便利，也可以給他路費，替代運送。

第三款 船員的義務

第五七條

(一)服從命令的義務 船員關於他的職務，應該服從船長和上級船員的命令。沒有經過船

長的許可，不得離開船舶。

第五八條

(二)不得私載貨物的義務 船員不得在船舶上私載貨物。倘若私載的貨物是違禁品，或有使船舶或積貨受損害的危險的，船長可以把這種貨物拋棄。

第四款 定期雇傭契約的終止

第五九條

定期雇傭契約的期限，在航海中屆滿的，從船舶到達第一港後，經過四十八小時終止。

## 第五章 運送契約

### 第一節 貨物運送

#### 第一款 總論

##### 第一項 海上運送的意義

海商法上的運送，是海上的運送，叫做海運。海運和陸上運送不同的地方，有兩點，即：（一）要用船舶，（二）要航行海上。所謂航行海上，不僅指航行海洋，在和海洋相通，能供給海船行駛的水上航行，也包括在內。

##### 第二項 運送契約的沿革

古代時候，做生意的人，都是自己備置船舶，運送自己的貨物，還沒有運送契約。後來商業發達，

纔有置備船舶，給人家租用，但這不過是租船的租賃關係，不能算運送契約。後來纔有人裝設船舶，雇用海員，準備一切，替人家運送貨物，於是運送契約就發生了。

### 第三項 貨物運送的種類

貨物運送契約，可以分做件貨運送契約（又叫做搭載契約）和傭船契約兩種。傭船契約，又可以分做全部傭船契約（包船）與一部傭船契約（包艙）。傭船契約和件貨運送契約，當然不同，傭船契約和租船契約，也大有分別。

### 第七〇條

（一）傭船契約，和件貨運送的分別。

（1）在件貨運送契約，船中倘使還有空隙的地方，可裝別的貨物，船舶所有人可以自由另同別人締約，裝載貨物；但在傭船契約，則傭船人所包定的部份，就使有空地可裝別的貨物，船舶所有人如果沒有得到傭船人的同意，就不得再和別人締約，而任意裝載別的貨物。

（2）在件貨運送契約，多用貨物的重量，容積，或個數，做運費的標準；而在傭船契約，則運費的計算，多用艙位的大小，期間的長短做標準。

(3) 件貨運送契約，多屬於定期的航海；傭船契約，則多屬於不定期的航海。

(4) 訂立件貨運送契約的，多半是大船；而訂立傭船契約的，多半是小船。

(二) 傭船契約和租船契約的分別。

(1) 傭船契約是承攬契約，牠的目的，在完成運送；租船契約是租賃契約，牠的目的，在於船舶的使用和收益。

(2) 傭船契約的傭船人，不得佔有船舶；租船契約的承租人，可以占有船舶。

(3) 傭船契約的傭船人，對於第三人沒有什麼法律關係；而租船契約承租人，關於船舶的利用，對於第三人有和船舶所有人同樣的權利義務。

(4) 傭船契約的船舶，由船舶所有人裝修；租船契約的船舶由承租人自己裝修。

(5) 傭船契約的傭船人，只支付運費，不負擔航海的費用；租船契約的承租人，要負擔航海的費用。

(6) 在傭船契約，雖是全部傭船，也不過利用他的船艙；在租船契約，則承租人利用船舶的

全部。

(7) 在傭船契約，傭船人對於海員，沒有什麼關係，在租船契約，則海員由承租人雇用，不過習慣上承租人不大更動原來雇用的海員。

#### 第四項 貨物的卸載

#### 第八一條

關於貨物之卸載，用船舶的全部或一部供給運送的，和件貨運送不同；前者於卸載貨物準備完成的時候，船長應即通知受貨人；後者受貨人應照船長的指示，即把貨物卸載。如果受貨人怠於受領貨物，船長得把貨物提存，並通知受貨人。倘使受貨人地址不明，無從通知，或受貨人拒絕受領貨物，船長應當提存貨物，並通知託運人。

#### 第八二條

#### 第五項 安全航海能力的擔保

#### 第九〇條

船舶有沒有安全航海的能力，託運人不容易知道，若聘請專門人員去鑑定，恐怕消耗費用，虛糜日子。國家的行政取締，也難能周到。所以法律為顧全託運人的利益起見，規定船舶所有人，應該擔保船舶在發航的時候，有安全航海的能力。不過，擔保的責任，限於發航的當時，若航海中因大風

暴雨，以致喪失安全航海的能力，那是和擔保責任沒有關係。船舶所有人要想免除這種責任，就應當證明發航時候，有航海安全的能力。

第六項 運送的拒絕

第九一條

禁運和偷運的貨物，如戰時禁制品和違禁物，運送人應當拒絕運送。貨物的性質，如爆裂物等，足以毀損船舶或危害船員或旅客的康健的，也應當拒絕運送。倘使運送人違反這種的規定，對於因此所生的損害，負擔賠償的責任。

第九二條

倘使船長於發航前發見未經報明的貨物，可以在裝載港把牠起陸。但起陸是船長對於貨主的制裁，並不是船長的義務，所以船長認為貨物是合法的，不把牠起陸，而把牠運送的時候，可以叫貨主支付同一航程同種貨物應付的最高額的運費。倘使有損害，並得請求賠償。又這種貨物如果在航海中纔發見而又是違禁物者或其性質足以發生損害者，船長可把牠拋棄。

第七項 運送的責任

第一〇〇條

載貨證券的發給人，對於依照載貨證券所記載應做的行為，都應該負責。又對於貨物的各個

第九七條

連續，運送人的行爲，應該負擔保證的責任。但各連續運送人僅對於他自己的航程中所生的滅失損害和遲到，負擔責任。因不可歸責於船舶所有人運送人或其他代理人的事由所致的滅失或損害，船舶所有人，運送人，不負責任，不過要主張不負責任，應該證明自己沒有過失。託運人於載貨證券故意虛報貨物的性質或價值時，運送人或船舶所有人對於貨物的滅失和損害，不負責任。又貨物沒有經過船長或運送人的同意，而裝載者，其貨物滅失或損害時，船舶所有人或運送人也不負責任。

第九八條

第九九條

第八項 運費計算的方法

第九三條

運費是對於完成運送的報酬。支付的方法，分前付和後付兩種：由託運人在裝載的時候支付運費的，叫做前付，由受貨人在卸貨的時候支付運費的，叫做後付。後付運費是原則，前付運費是例外。運費計算的方法，我國海商法設有特別的規定。凡船舶發航後，因結冰颶風或被封鎖等不可抗力的事由，以致不能到達目的地，將原裝的貨物運回時，即使船舶約定爲去航和歸航的運送，託運人也僅負擔去航的運費。船舶在航海中，因受海盜攻擊，或船舶損害破損等海上事故，而需修繕者，

第九四條

第九五條

託運人如果在到達目的地前提取貨物，應付全部的運費。至於船舶在航海中遭難，或不能夠航海，而貨物卻仍由船長設法運到目的地時，託運人負擔運費的方法，分做三種情形：（一）新運費較低於約定的運費者，託運人減支兩運費差額的半數，譬如約定運費是一千元，新運費是九百元；兩運費的差額是百元，託運人減支差額半數五十元，僅支付九百五十元。（二）新運費等於約定的運費者，託運人不負擔什麼費用，譬如：新運費和約定的運費同是千元，託運人還是支付千元。（三）新運費較高於約定的運費者，增高額由託運人負擔，譬如：約定運費是千元，新運費是千二百元，增高額二百元，由託運人負擔。託運人因解除契約，應當付全部運費的時候，可以扣除運送人因此減省的費用全部和另裝貨物所得的費用四分之一。

第九六條

第九項 運送契約的解除

第七四條

託運人訂立運送契約，目的本在運送貨物，倘使訂立運送契約以後，運送人所供給的船舶有瑕疵，不能達運送的目的時候，託運人可以解除契約。

第二款 備船契約

第七〇條

備船契約，是當事人的一造，（運送人）約定將船舶的全部或一部，供給相對人（託運人）運送貨物，相對人約定支付運費的契約。用船舶全部供給運送，叫做全部備船，用船舶一部供給運送，叫做一部備船。

第一項 備船契約的訂立

第七一條

用船舶的全部或一部供給運送爲目的的運送契約，應訂立字據，並應在字據上記載左列的

第七二條

事項：

- （一）當事人的姓名住所。
- （二）船舶的名稱國籍和噸數。
- （三）運送貨物的種類和概數。
- （四）運送的預定期限。
- （五）運費。

第二項 備船契約的效力

第七三條

用船舶的全部或一部供給運送的契約，不因船舶所有權的移轉受影響，譬如：船舶所有人甲，和備船人乙，訂立全部或一部備船契約，以後甲把船舶賣給第三人丙，倘使第三人丙，可以不承認甲乙兩人訂立的備船契約，不僅備船人要受損失，海運事業也要受影響。所以，海商法規定，船舶所有權雖然移轉，仍應依據原備船契約而繼續運送。

第三項 備船的運費

第七八條

以船舶之全部，在一定時間內供給運送者，託運人僅得以約定或以船舶的性質而定的方法，使爲運送。託運人只就船舶可使用的期間負擔運費，但因航海事變所生的停止，仍應繼續負擔運費。如果船舶的停止是由於船舶所有人或船舶所有人的代理人的行爲者，例如：船舶文書沒有準備，被官廳扣留，以致船舶停止者，又如：船長指揮不當，同別船碰撞，以致船舶停止者，託運人不負擔停止期間的運費；倘託運人因此受有損害，並可向船舶所有人請求損害賠償。又船舶行蹤不明時，託運人以得到最後消息的日子爲止，負擔運費的全部，並從最後消息後迄於該次航海通常所需要的期間應當完成的日子，負擔運費的半數。至於以船舶的全部或一部供給運送，而託運人所裝

第七九條

第八〇條 載的貨物，不及約定的數量時，託運人仍應負擔全部運費但應扣除船舶因此所減省的費用全部和因另裝貨物所取得的運費四分之三。

#### 第四項 備船的裝卸期間

第八三條 用船舶的全部或一部供給運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知的下一天起算。其卸載期間，以受貨人按照契約規定應當開始卸貨時的下一天起算。要是契約中沒有關於裝卸期間的規定，則裝卸期間及其起算點，就應該依照各地的習慣而定。裝卸期間不能把休假日算入。裝載或卸載超過裝卸的期間者，運送人可以按超過的日期，請求相當的賠償。超過裝卸期間，休假日也算入。裝載期間只遇着裝卸不可能的日子，纔不算入。至超過裝卸期間，則雖遇着不可抗力的時候，也應該算入。

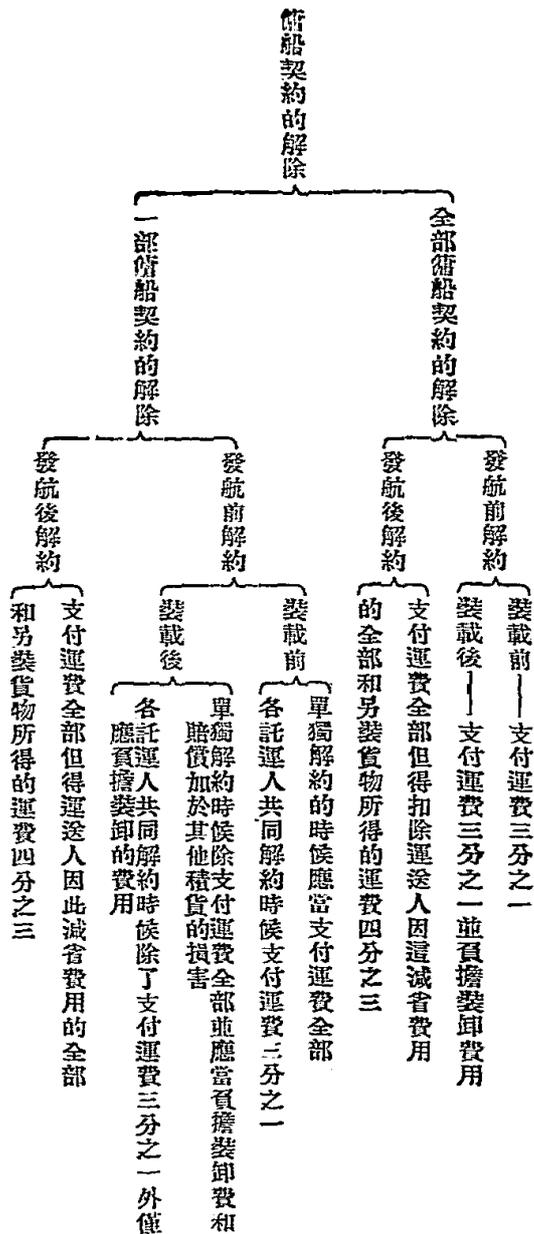
#### 第五項 備船契約的解除

第八五條 用船舶的全部供給運送時，託運人於發航前得解除契約，但應該支付運費三分之一，倘使託運人已裝載積貨的全部或一部，則並應負擔裝卸的費用。用船舶的一部供給運送時，託運人於發

第七六條

第七七條

航前,非支付運費的全部,不得解除契約,倘託運人已裝載貨物的全部或一部,則並應負擔裝卸費用,和賠償加於其他積貨的損害;但一切託運人都解除契約者,各託運人只負擔裝卸費及運費三分之一。上面所述的規定,不適用於按時或為數次繼續航海所訂立的運送契約。現在把這些規定,為求容易明瞭起見,列表說明。



### 第三款 件貨運送契約

件貨運送契約，是當事人的一造（運送人）和相對人（託運人）約定運送件貨，而相對人約定支付運費的契約。海商法關於件貨運送的特別規定，條文很簡單，僅有第八十二條之第二項「受貨人應依船長的指示即把貨物卸載」的規定。

### 第四款 載貨證券

載貨證券的效用，和陸上運送的提單相同。海運發達在陸運以前，所以提單制度還是載貨證券制度，蜕化而成的。

#### 第一項 載貨證券的發給

關於載貨證券的發給，海商法的規定如下：

#### 第八五條

(一)發給人 發給人是船長。

(二)發給的要件 託運人的請求，是發給的要件，倘使託運人並不請求，船長就沒有發給載貨證券的必要。

(三)發給的時期 載貨證券，應當在貨物裝載以後，經託運人請求的時候發給，否則證券內所記載的貨物數量，也許不能夠和船內實際所裝載的完全符合，將來交付貨物的時候，就容易發生糾紛了。

(四)發給的份數 載貨證券的份數，沒有限制，一份或數份都可以。

#### 第二項 載貨證券的形式

#### 第八六條

載貨證券是要式證券，所以要具備一定的形式，記載法定的事項。照海商法的規定，載貨證券，應該由船長簽名，載明左列的事項：

- (一) 船舶名稱和國籍；
- (二) 託運人的姓名住所；
- (三) 貨物的種類品質數量，同牠的包皮的種類個數和記號；
- (四) 裝載港和目的港；
- (五) 運費；

(六)載貨證券的份數

(七)填發的年月日。

### 第三項 載貨證券的性質

(一)載貨證券是要式證券 載貨證券以記載法定的事項為要件，所以載貨證券是要式證券。

(二)載貨證券是流通證券 記名式的載貨證券（載貨證券上記載持券人的姓名）除有禁止轉讓的記載外，可用背書（在載貨證券的背面，記載轉讓的意思並簽名，叫做背書）轉讓，所以載貨證券是流通證券。

(三)載貨證券是返還證券 凡曾發給載貨證券者，提貨人須將載貨證券交出，船長纔負交付貨物的義務，所以載貨證券是返還證券。

### 第四項 載貨證券的效力

載貨證券的效力，分做兩種：（一）將載貨證券交給有受領貨物權利的人時，在法律上等於交

付貨物。換句話說，載貨證券的交付，就物品所有權移轉的關係，和貨物的交付，有同一的效力。這種效力，可以叫做物權的效力。(二)載貨證券填發以後，運送人和證券持有人間，關於運送事項，完全根據證券的記載。這種效力，可以叫他做債權的效力。運送人交給託運人的載貨證券，或其他文件上面，如有免除或限制運送人責任的記載，除了能證明託運人明白表示過同意外，還是不發生責任免除或限制的效力。

#### 第五項 載貨證券的份數

載貨證券多份的發給，正和匯票複本的發給相似。通常託運人因恐怕載貨證券遺失，所以請求發給幾份分寄受貨人或自己留置以備他份遺失後的使用，現在把船長和證券持有人間及證券持有人相互間的關係，分別說明於左：

#### 第八七條

(一)船長和證券持有人間的關係 載貨證券發給數份者，在貨物目的港請求交付貨物的人，雖然只持有載貨證券一份，船長也不得拒絕交付貨物。這是因為貨物目的港，原是預定交付貨物的場所，在這場所，不但請求交付的人，應當推定他是有正當權利的人，而且船長也有結束運送

第八八條

關係，另行準備發航的必要；況且各份載貨證券，都有獨立的效力，許可船長在貨物目的港的時候，雖只收回一份的載貨證券，也得交付貨物。如果載貨證券持有人有兩個人以上，其中一人先於他人受貨物的交付時，別的持有人的載貨證券，就沒有效力了。如果兩個人以上的載貨證券持有人，同時請求交付貨物，那一個有正當的權利，是船長所難能斷定的，這時船長應當把貨物提存，並通知已經請求的各持有人，使他們在裁判上或裁判外，解決他們的權利。又船長已經依法交付貨物的一部份後，別的持有人又來請求交付貨物時，船長也應該把贖餘未交的貨物，提存並通知各證券持有人。在這裏要注意的就是不在貨物目的港時，船長沒有接到載貨證券的全數，不絕對能交付貨物，因為在貨物目的港外交貨，是一種變例，不可不特別慎重，以免惹起意外的糾葛。

第八八條

(二) 證券持有人相互間的關係 載貨證券持有人有兩個人以上，而船長還沒有交付貨物者，先受證券發送的持有人有優先權。一個人有數份的載貨證券，他既把其中一份發送別人，他自己就不得再處分貨物，因而其餘各份的發送，也就沒有效力了。所以，最先受此發送的人有優先權。同樣，載貨證券持有人有兩個人以上而船長尚未交付貨物者，先受證券交付的持有人有優先權。

至於發送與交付的區別，前者是差人送去或交郵局寄去；後者是直接交付。

第六項 民法上提單規定的準用

第八九條

提單制度本是根據載貨證券制度蛻化而成的，兩制的效用，完全相同，所以民法上關於提單的規定，如第六百二十七條運送人對於提單上記載的責任，第六百二十八條提單背書的移轉，第六百二十九條提單交付的效力，第六百三十條受貨人交還提單的義務，第六百四十九條提單上運貨人記載免除或限制責任的無效，都可以準用於載貨證券。

第二節 旅客運送

第一〇一條

旅客運送，可以分做搭客契約和傭船契約二種。傭船契約又有全部傭船契約和一部傭船契約的區別。普通旅客運送大多是搭客契約；傭船契約則大多是團體運送，例如軍隊輸送和移民輸送等。關於旅客運送，船舶所有人和傭船人的關係，如同貨物運送的傭船契約一樣，船舶所有人和普通旅客的關係，如同貨物運送的件貨運送契約一樣，所以，關於旅客運送，除了本節另有規定

外，進用關於貨物運送的規定。

#### 第一款 運送人的義務

##### 第一〇二條

(一) 食膳的供給 旅客的膳費，包括在票價以內。所謂供給食膳，就是供給適當的飲食物。航海中的旅客，在乘船時候要多備食品，是不容易辦到的，而船中自己料理食品，也極不便當，而且容易發生火災，妨害船上安寧秩序，所以應該由運送人供給食膳。但較短距離的航海，運送人可以不必供給膳食，因事實上沒有供給的必要。

##### 第一〇九條

(二) 居住和給養的供給 船長在航海中修繕船舶的時候，若沒有用同等船舶完成航海，對於旅客就應該免費供給居住和給養。

##### 第一〇三條

(三) 目的地的送到 目的地的送到，是船長最重要的義務。船長應運送旅客到船票上所記載的目的地。船長違反這種義務時，旅客可以解除契約，倘使受有損害，并可請求賠償。即使船舶因不可抗力不能繼續航海時，船長也應當設法把旅客運送到目的地。

##### 第一一〇條

(四) 行李的處置 運送人對於旅客交付的行李，雖不收運費，也應當和貨物運送那樣負同

一的責任。旅客死亡時，留在船上的行李，船長應該用最有利於繼承人的方法處置牠。

第二款 旅客的義務

第一〇五條

(一)票價的給付 票價的給付，是旅客最重要的義務。旅客在船舶發航或航海中，不依照時間登船，以致船開行時不及上船的，還是要給付全部票價。同樣，旅客在航海中自己願意上陸時，也仍舊要負擔全部的票價。但因疾病上陸，或死亡時，就只按已經運送的航程，負擔票價。

第一〇七條

第四三條

(二)命令的服從 旅客在船舶內，對於船長因維持秩序在職務上所發的命令，應該服從。

第三款 契約的解除

第一〇四條

旅客於發航前，可給付票價三分之一，而解除契約。原來人事變遷無常，船票買妥以後，不能使他絕對的受拘束，必須上船，但仍須給付票價三分之一，以賠償運送人的損失。旅客在發航前，因死亡疾病或其他因本身不得已的事由，不能航海者，運送人可請求票價四分之一。又船舶不在預定的日子發航時，旅客也可解除契約。

第一〇六條

### 第三節 船舶拖帶

船舶拖帶，是這個船舶拖帶那個船舶航行的意思。拖帶的船舶，叫做拖船，被拖帶的船舶，叫做被拖船。航行內水的船舶，常有船舶拖帶的情事。但在海洋中則除了船舶遇難以外，船舶拖帶的情事，是不常見的。

#### 第二一一條

(一)共同拖帶或連接拖帶的關係 共同或連接的拖船，因航海所生的損害，對被害人負連帶責任，但他拖船對於加害的拖船，有求償權。

#### 第二一二條

(二)拖船和被拖船的關係 拖船和被拖船，倘使不屬於同一所有人的，其損害賠償的責任，應該由拖船所有人負擔，因指揮航行的權，操諸拖船手中，被拖船不過跟牠航行，所以損害賠償的責任，應該由拖船所有人負擔。但契約另有訂定者，應照契約辦理。

## 第六章 船舶碰撞

### 第一節 本章的適用範圍

從前帆船時代，船舶碰撞的情事，是很少發生的，就使發生，損害也不很大。現在航海多用汽船，往來又很頻繁，船舶碰撞的情事，時常發生，並且損害也重大，於是船舶碰撞的如何處置，成了一個重要的問題。我國海商法對此有詳密的規定，凡船舶碰撞，無論在什麼地方發生，都照各該規定處理。

#### 第一三條

### 第二節 船舶碰撞的意義

碰撞船舶的數目，常是二個，但也有二個以上的，譬如乙船被甲船碰撞，波及丙船，此時丙船雖

未受甲船的直接碰撞，而在法律上仍舊看做甲乙丙三船的碰撞。海商法上的所謂碰撞，是船舶同船舶的碰撞，若船舶同岩礁碰撞，叫做觸礁，船舶同沙洲碰撞，叫做擱淺，都不是船舶碰撞。

### 第三節 碰撞損害的負擔

船舶碰撞的原因不同，損害的負擔也就有區別。現在照碰撞的原因，說明損害的負擔。

#### 第一一四條

(一)碰撞因於不可抗力者 船舶的碰撞，因於不可抗力，譬如因狂風大霧而致船舶碰撞者，船舶所有人各自負擔損害，被害人不得請求賠償損害。

#### 第一一五條

(二)碰撞因於一個船舶的過失者 碰撞因於一個船舶的過失所致者，該船舶就應當負擔賠償的責任。譬如：甲船碰撞乙船，甲船有過失，乙船沒有過失，甲船就應該賠償乙船的損害。凡一船因引水人的過失而撞傷別船者，也是這樣。

#### 第一一六條

(三)碰撞的各船舶有共同的過失者 碰撞的各船舶，有共同過失時，倘若雙方過失的輕重，可以判定，各依牠的過失程度的比例負其責任，不能夠判定過失的輕重時，則雙方平均負其責任。

例如：甲船同乙船碰撞，甲船損害六千元，乙船損害四千元，兩隻船損害的總數，一共一萬元，甲乙兩船各有過失，如能判定甲船的過失七分，乙船的過失三分，甲船就應當負擔七千元，乙船應當負擔三千元，若不能夠判定過失的輕重，則甲乙每隻船各負擔五千元。有過失的各船舶，對於因死亡或傷害所生的損害，應當負連帶責任。凡因引水人的過失以致船舶互相撞壞者，也照此辦法負擔賠償責任。

#### 第四節 碰撞所生請求權的時效

第二一八條 因碰撞所生的請求權，從碰撞那一天算起，經過兩年不行使而歸於消滅。

#### 第五節 加害船舶的扣押

第二一九條 船舶碰撞，無論發生在什麼地方，若被害的是中國船舶，或中國人，則在中國港口河道或領水內，不論什麼時候，法院都可把加害的船舶，扣押起來。但是被扣押的船舶，可以提供相當的擔保，而

請求放行。

#### 第六節 船舶碰撞的訴訟

##### 第二〇條

關於碰撞的訴訟，可以向左列法院提起：

- (一) 被告的住所或營業所所在地的法院。
- (二) 碰撞發生地的法院。
- (三) 被告船舶船籍港的法院。
- (四) 船舶扣押地的法院。

## 第七章 救助和撈救

### 第一節 救助和撈救的意義

救助和撈救，就是援救海難的意思。海難不必為船舶和積貨所共同的，積貨或船舶單獨的危難，也可成立海難。海難救助，分做公私兩種。公的海難救助，在外國有水難救助法，是國家對於人民生命財產行政上保護的法規。海商法上的海難救助，是私法的規定。

### 第二節 船長的救助義務

#### 第二二條

船長於不很危害其船舶船員旅客的範圍內，對於淹沒或其他危難的人，應該盡力救助。違反這種義務的船長，應受三年以下有期徒刑或拘役的處罰。船舶碰撞後，各碰撞船舶的船長，在不很

### 第二二八條

危害其船舶船員或旅客的範圍內，對於他船舶，船員和旅客應該盡力救助。違反這種義務的船長，應受五年以下有期徒刑的處罰。各該船長，除了不可抗力的情形外，在沒有確實知道繼續救助為無益以前，應該停留於發生災難的處所。又各該船長應該在可能的範圍內，把船舶名稱和船籍港，並開來開往的處所，通知別的船舶。

### 第三節 救助費的請求

對於船舶或船舶上所有的財物，加以救助或撈救而有效果的，可以按照效果，請求相當的救助費。救助費的請求，要具備左列的要件：

(一)要遭遇海難 海難是在航海中發生的危難，倘使船舶因在廠中修理，被火燒了，不算是遭遇海難。

### 第二二九條

(二)要救助有效 被救助的，無論是船是貨，要因救助有成效，否則雖有救助的事實，但既已徒勞無功，就不能主張救助費的請求權。

(三)要沒有救助的義務，有救助義務的人，沒有救助費的請求權，譬如遭難船舶的海員或拖船，在契約上應盡救助的義務，不得請求救助費。

第二二七條

具備上面所述的條件者，救助入當然有救助費的請求權，但若曾經被救助入用正當理由拒絕施救，而還要勉強施救，那就不得請求報酬。屬於同一所有人的船舶間的救助或撈救，也得請求救助費。譬如：船舶所有人有甲乙兩隻船，甲船觸礁，乙船救牠，乙船向甲船也可以請求救助費。

第二二三條

第四節 救助費的決定

第二二四條

救助費的多少，由當事人協議決定，協議不成的時候，可以聲請法院決定。施救人和施救船舶間的救助費分配的比例，及施救人相互間的救助費的比例，也由當事人協議決定，協議不成也可以聲請法院決定。

第二二五條

第五節 救助人命者的參加分配權

第二二六條

實行施救中，救助人命的人，對於船舶和財物的救助費，有參加分配權。這是因為人命救助是道德上的義務，不能夠以金錢為報酬，而且人身不是權利的標的，倘使對於人命的救助可以請求權利，未免有損人格了，所以不准有救助費的請求。但在船貨同時被救助的時候，救助人命的人，就可以就船貨救助費受分配，以獎勵人命的救助。救助人命的人，可否請求報酬，應當以曾否救助船貨為前提，倘使沒有救助船貨報酬的請求權，就不能夠請求救人的報酬了。

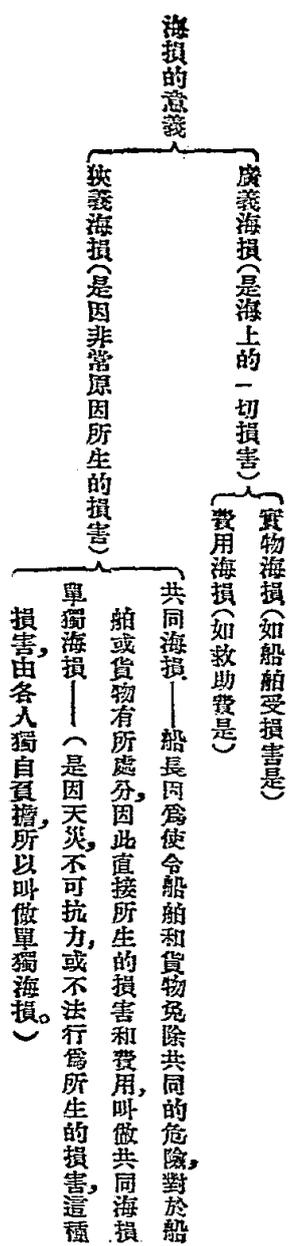
## 第八章 共同海損

### 第一節 海損的意義和種類

海損的種類，有廣義和狹義的分別。廣義的海損，就是指航海海上所發生一切的損害，可以分做實物海損和費用海損，前者如積貨的滅失毀損，後者如救助的報酬。廣義的海損，未必多是非常的海損，也有航海通常的海損，譬如引水費，入港稅等是。狹義的海損，是非常原因所發生的損害，不僅船舶所有人應該負擔損失，利害關係人也應該負擔損失。狹義海損，可分為共同海損和單獨海損。船長為使船舶和貨物避免共同的危險，對於船舶或貨物有所處分，因這處分所生直接的損害和費用，叫做共同海損；其他損害，出於非常的原因，不屬於共同海損的，叫做單獨海損。單獨海損，因天災或其他不可抗力發生的，可以照天災損害歸所有人負擔的原則，由船舶所有人或貨物所有人

### 第二二九條

負擔，其由於他人的侵權行為發生的，也可以照侵權行為的規定，向侵權行為人請求賠償，都沒有特設法規的必要。所以海商法只規定了共同海損。為容易明瞭海損的意義起見，列一個表在下面。



## 第二節 共同海損的意義

共同海損，是在海難當中，船長為避免船舶和積貨的共同危險，為一定的處分，而直接發生的損害和費用。共同海損必須具備左列的四個要件：

(一)現實的危險 共同海損的危險，必須是現實的，倘使預想不確定的危險，就來處分，那就不能構成共同海損。危險的原因，不管是什麼，即使因船舶或貨物固有的瑕疵，或因利害關係人的

第二三〇條

過失，所致的損害和費用，也可以看做共同海損，應該由利害關係人分擔；但利害關係人對於固有瑕疵或過失的負責人，可以請求償還。

(二) 船貨的共同危險 船長對於船舶或貨物的處分，無非為使船舶和貨物避免共同的危險。假使沒有危險；或有危險而只是船舶的危險，例如：船舶被敵艦追捕，船中中立國的貨物，毫沒有危險；或只是貨物的危險，如海盜來搶貨物，船舶沒有危險，那末，這種只為避免船舶的捕獲或只為避免貨物的劫搶，所為處分而致的損害和費用，就不算是共同海損了。

(三) 船長的故意處分 共同海損的發生，須因船長對於船舶或貨物故意的處分，倘使出於不可抗力或第三人的處分，就不是共同海損了。

(四) 損害和費用 共同海損，以發生損害和費用為前提。如果既沒有損害，又沒有費用，還有什麼共同海損呢？至損害屬於物質上面的，叫做實物海損，如斷桅拋貨等；損害屬於金錢上面的，叫做費用海損，如救助費修繕費等是。

第三節 共同海損的債權（共同海損的損害額）

共同海損的債權，就是因共同海損處分所生的損害或費用，被害人 and 支付人得向利害關係人請求分擔的權利。行使這種權利的人，叫做共同海損債權人。共同海損債權的種類如下。

### 第一三七條

(一) 船舶 船舶佔共同海損債權中的重要部份，(屬具在原則上，也應當包含，但以記載在屬具目錄中者為限。)損害額的計算，照船舶到達地到達時的價格決定。

(二) 積貨 積貨也佔共同海損中的重要部份。損害額的計算，照積貨卸載地卸載時的積貨價格決定；但因積貨滅失或毀損，而無須支付的一切費用，如卸載費和關稅等，都應當在積貨價格中扣除。倘使滅失或損害的貨物，在裝載的時候，曾為不實的聲明，而所聲明的價值，少於實在的價值者，其滅失或損害額就用聲明的價值做標準。譬如：聲明的價值是一千元，實在的價值是一千二百元，以多報少，則其滅失或損害額就以一千元做標準，反之，倘使聲明的價值多於實在的價值，則其滅失或損害額，就用實在的價值做標準。譬如：聲明的價值是一千二百元，實在的價值是一千元，以少報多，則其滅失或損害額仍以一千元做標準。關於船舶屬具及積貨的共同海損債權，還須注意下列三點：

### 第一三八條

其滅失或損害額，就用實在的價值做標準。譬如：聲明的價值是一千二百元，實在的價值是一千元，以少報多，則其滅失或損害額仍以一千元做標準。關於船舶屬具及積貨的共同海損債權，還須注意下列三點：

第一三三條

(1) 沒有載貨證券，也沒有船長收據的貨物，或沒有記載於屬具目錄的屬具，如經投棄，不認為共同海損，沒有這種書類做憑據，損害程度，就不容易查明，但經撈救者，仍應作為共同海損。

第一三一條

(2) 裝載在艙面甲板上的貨物，如經投棄，不認為共同海損，但經撈救者，仍應作為共同海損。又如果貨物裝載在艙面上，是航運種類所許的，如沿岸航海風浪很小，或商業習慣所許的，如紗布棉花等東西，容易引火，多裝在艙面上，則經投棄者，也應認做共同海損。

第一三四條

(3) 貨幣，有價證券如股票公債票等，和其他的貴重物品，如珍珠寶玉等，應當向船長報明，假使沒有報明船長，那末，牠的種類和價格，都無從知道，為各利害關係人的利益着想，應不認為共同海損。

第一三三條

(二) 運費 運費一項，因積貨的滅失或損害，以致減少或全無者，應認做共同海損，但運送人因此減省的費用，應當在損害額內扣除。

第一三六條

(四) 共同海損的費用 這種費用，可分做兩種，就是費用海損，和海損計算費用是。此外，船舶上所備的武器糧食，海員的衣物薪資及旅客的行李，倘被投棄，也應作為共同海損。

由各關係人分擔。

#### 第四節 共同海損的債務（共合海損的分擔額）

共同海損的債務，就是利害關係人對於被害人或支付人，因共同海損處分所受的損害或費用，出來分擔的義務。有這種義務的人，叫做共同海損債務人。不僅被保存的船舶和積貨，應當分擔損害，被損害的船舶和積貨，也應該分擔損害，否則被損害的船舶和積貨，只享賠償的權利，不負分擔的義務，所受的利益，反優於被保存的船舶和積貨，太不公平了。所以，在共同海損，凡有利害關係的東西，都應當分擔損害。換句話說，共同海損的處分，受有損害的船舶或貨物的人，一方面是權利人，在他方面又是義務人。在這裏要注意的就是船舶上所備的武器糧食，海員的衣物薪資及旅客的行李，都是航海中不可缺少的東西，和其他貨物不同，所以都不分擔共同海損。至於分擔共同海損的時候，分擔額所據以計算的船舶價格或積貨價格，應用什麼標準評定，海商法設有下面的規定：

#### 第一三九條

第一三六條

(一) 船舶 船舶的共同海損分擔額，以到達地到達時的價格為價格。

第一三九條

(二) 積貨 積貨的共同海損分擔額，以卸載地卸載時的價格為價格，但這項價格，應當扣除因滅失而無須支付的運費和其他的費用。假使應該分擔共同海損的貨物，在裝載的時候，曾為不實的聲明，而所聲明的價值，少於實在的價值者，其分擔額，以實在的價值做標準。譬如：聲明的價值是一千元，實在的價值是一千二百元，以多報少，則其分擔額須以一千二百元做標準。反之，聲明的價值多於實在的價值者，則其分擔額就用聲明的價值做標準。譬如：聲明的價值是一千二百元，實在的價值是一千元，以少報多，則其分擔額就用一千二百元做標準。

第一三八條

第五節 共同海損分擔的比例

第一三五條

共同海損，應以所存留的船舶，積貨的價格，和運費的半額，與共同海損的損害額為比例，由各利害關係人分擔。假定某船價格五百萬元，貨物價格一百萬元，運費總額十萬元，因共同海損處分，投棄海中的貨物價格四十萬元，試問各利害關係人應該分擔多少呢？現在用算式表示如左：

5,000,000——船艙價格  
 1,000,000——積貨價格  
 50,000——運費半額

三種相加是 6,050,000 = 分擔共同海損的總額

$$6,050,000 : 400,000 :: 5,000,000 : X$$

$$X = \frac{400,000 \times 5,000,000}{6,050,000} = 330,578 + \text{圓} \dots \dots \text{船舶的共同海損分擔額}$$

$$6,050,000 : 400,000 :: 1,000,000 : X$$

$$X = \frac{400,000 \times 1,000,000}{6,050,000} = 66,115 + \text{圓} \dots \dots \text{積貨的共同海損分擔額}$$

$$6,050,000 : 400,000 :: 50,000 : X$$

$$X = \frac{400,000 \times 50,000}{6,050,000} = 3305 + \text{圓} \dots \dots \text{運費半額的共同海損分擔額}$$

上面積貨分擔額中一部份，應當由被保存的積貨分擔，一部份又應當由被損害的積貨分擔，纔是公平。應當分擔的成數用算式表示如次：

1,000,000 : 66,115 :: 400,000 : X

$$X = \frac{66,115 \times 400,000}{1,000,000} = 26446 + \text{圓} \dots \text{被損害的積貨應該分擔的成數}$$

1,000,000 : 66,115 + :: 600,000 : X

$$X = \frac{(66,115 + 600,000)}{1,000,000} = 39669 + \text{圓} \dots \text{被保存的積貨應當分擔的成數}$$

至於運費的分擔額，所以以半數為計算的標準，是因為假定運費的半額，是船舶所有人所應得的航海純益。

#### 第六節 共同海損的計算

##### 第一四〇條

共同海損的計算，由全體關係人協議決定，協議不成的時候，由商事公斷處或法院決定。共同海損計算書，通常延聘專門共同海損計算人作成。

#### 第七節 船長的留置權

第一四一條 船長對於沒有清償分擔額的貨物所有人，可以留置他的貨物，但對於已經提供擔保品的人，就不能留置貨物了。

#### 第八節 分擔義務人的委付權

第一四三條 應當負分擔義務的人，可以委付存留物，而免除分擔的義務。

#### 第九節 分擔額的返還

第一四二條 利害關係人在受分擔後，曾如果重復得到他曾喪失的船舶或貨物的全部或一部，就應將他所受的分擔額，返還於關係人，以昭公平，不過在返還的分擔額內，可以把所受損害和復得的費用扣除。

#### 第十節 共同海損債權的消滅

第一四四條 因共同海損所生的債權，從計算確定的日子算起，經過了一年不行使而消滅。

## 第九章 海上保險

海上保險契約，係以填補因航海事故所生損害為目的的契約，是損害保險的一種，通常叫做水險。海上保險的事故，同他種損害保險不同，但海上保險的目的，卻同他種損害保險沒有什麼區別。各國的法例，都把牠纂入海商法當中，是根據沿革上的理由。按法皇路易十四於一六八一年頒布的大海令，把海上保險規定在當中，以後各國制定海商法時，也都規定海上保險。我國的海上保險，也規定在海商法中。該章的規定，對於保險法站於特別法的地位，所以關於海上保險，本章沒有規定的，可以適用保險法的規定。

### 第一四五條

#### 第一節 保險事故

海上保險，在各種保險中，是最複雜的，範圍很廣，包括航海所生的一切危險。

(一)危險的程度因地而不同 海上危險，同暗礁、潮流、氣候、氣壓、港灣形狀等，很有關係。場所不同，發生危險的程度也不同。

(二)危險的程度因時而不同 海上危險的發生，同航海的技術，預防的設備，也有關係。航海技術進步，設備完全，危險程度自然逐漸減少。譬如燈塔的設置，造船的改良，都是危險減少的原因。所以，現在危險的海洋，將來可以成爲平穩的航路。

(三)危險的程度因事而不同 海上危險的發生，雖是在同一的航路，和同一的時代，但因船舶的新舊、速力和構造等關係，貨物的性質裝載的方法，海員的技術等，各種事情，危險程度又不相同。

## 第二節 保險契約的作成

### 第一四六條

保險契約，應當用書面，並應當載明左列的事項：

(一)訂約的年月日，就是訂立保險契約的年月日；

(二)當事人的姓名和住所,當事人就是保險人和要保人,保險人是做保險生意的人,如保險公司,要保人是和保險人訂立保險契約的人;

(三)所保危險的性質,就是保險人應該負擔的保險事故;

(四)保險責任開始的時日,和保險期間,就是保險存續期間,訂明那一天是始期,那一天是終期;

(五)保險金額,就是危險發生後,保險人應當給付的契約上責任額,海上保險最高的賠償額是用保險金額做標準;

(六)保險費,就是保險人負擔危險的對價,也就是要保人所應給付的金額;

(七)無效和失權的原因,無效是保險契約根本無效,失權是喪失保險契約上的權利。

利害關係人,如被保險人(是受損害填補的人)或受貨人,都可以向保險人請求保險單的賠本。

### 第三節 海上保險的種類

第一四七條

海上保險種類很多，有船舶保險，運費保險，希望利益保險，和再保險等。現在分別說明如左：

(一) 船舶保險 船舶保險不僅指船體而言，成分和屬具也應當包含在內，船舶保險，通常可以再分做四種，就是(一)大帆船保險，(二)小帆船保險，(三)大汽船保險，(四)小汽船保險。這四種保險，各有特質，應當分清楚，在訂約的時候，應當注意。

(二) 貨物保險 貨物保險的標的物，是一切貨物。按我國習慣，有平安保險和水漬保險的分別。平安保險，是水漬外關於因海上一切事變和災害所生的滅失或損害費用的保險。至水漬保險，則貨物雖沒有滅失，而被水濕污損，不能維持牠原有的價值者，也由保險人負責賠償。

(三) 運費保險 運費保險的標的物，是運費。從前立法例，對於運費保險，加以禁止，因為恐怕運費保了險，運送人對於運送的業務，就難免不注意。但現在各國都已承認運費可以做保險的標的物。

(四) 希望利益保險 希望利益保險，通常附隨於貨物保險，用貨物達到後可以得到的利益為標的。

第一四九條

(五)再保險 保險人可以把已投保海險的標的物，再向別人投保海險，這就叫做再保險。本章關於保險的規定，再保險可以準用。

第四節 保險期間

海上保險的期間，依一定期間而定的，叫做航期保險，例如：約定從某年某月某日到某年某月某日，為保險期間。依一度航海而定的，叫做航程保險，例如：約定從某港，到某港的航行期間為保險期間。依航程和航期兩標準而定的期間，叫做混合保險，例如：約定從某港到某港六個月為保險期間。依照我國海商法的規定，保險期間，除了契約別有訂定外，關於船舶和屬具，從船舶起錨或解纜的時候起，到目的港投錨或繫纜的時候止，作為保險期間，關於貨物，則從貨物離陸的時候起，到目的港起陸的時候止，作為保險期間。這是以航海保險為原則，而以其餘的為例外。

第一四八條

第五節 保險價額

第一五七條

海上保險，關於保險價額的計算，有法定的標準。現在分別說明於下：

(一) 船舶的保險價額 關於船舶的保險，以保險人責任開始時候的船舶價額作為保險價額。用責任開始的日子做標準，而不用船舶所在地做標準，是因為船舶買賣不一定各地都有，要知道所在地的時價，是很不容易的。

第一五八條

(二) 貨物的保險價額 關於貨物的保險，以裝載地裝載時的貨物價額作為保險價額。此外裝載費所納的捐稅，應付的運費，保險費，和可以希望的利得，都可以在貨物運到以後，加到賣價上面去，所以也應該算入在保險價額。

第一五九條

(三) 運費的保險價額 關於運費的保險，以運送契約所載明的運費作為保險價額，運送契約沒有載明的時候，用卸載時卸載港認為相當的運費額，作為保險價額。譬如某船從上海到天津，運送契約內所載明的運費是五萬元，則運費的保險價額，就是五萬元；倘使運送契約沒有載明，就用天津港卸載時認為相當的運費額，作為保險價額。此外以淨運費為保險標的物者，其淨運費總額未有約定時，就以總運費百分之六十作為淨運費。譬如總運費是十萬元，淨運費就是六萬元。

至於淨運費的意思，就是從總運費中扣除一切航海費用的差數。

第一六〇條

(四) 希望利益的保險價額 關於因貨物到達時，應有利得的保險，保險價額未經契約約定者，以保險金額作為保險價額。

第六節 損害額的計算方法

第一六一條

貨物的損害額，依其在到達港於完好狀態所應有的價值，與其受損狀態的價值比較算定。譬如：某甲由上海運米五萬石到天津，在天津到達港完好狀態所應有的價值是每石二十元，共計一百萬元，現在中途受了損害，只值九十五萬元，相差的額數是五萬元，這五萬元就是保險人應當賠償的數目。船長因為支付船舶的修繕費，救助費，繼續航海所必要的費用，把貨物變賣，或因不可抗力而把貨物變賣的，以變賣價額和保險價額的差額作為貨物損害額。譬如：保險價額是五十萬元，貨物變賣價額是二十萬元，保險人應當賠償三十萬元。但因變賣後所減省的一切費用，應該在損害額三十萬元內扣除。

第一六二條

船舶經中國主管官署，或中國領事官署，證明其不堪航海，或船長受船舶所有人的特別委託，或契約另有訂定，或因不可抗力，而由船長變賣的，以變賣價額和保險價額的差額作為船舶損害額。譬如：保險價額是一百萬元，船舶變賣價額是六十萬元，保險人應當賠償四十萬元；但因變賣後所減省的一切費用，應該在損害額四十萬元內扣除。

運費的損害額，在運費一部滅失的時候，以滅失價額作為損害額。

希望利益損害額，在利益一部滅失的時候，以其滅失的價額，作為損害額。

### 第七節 保險人的責任

#### 第一五〇條

保險標的物因海上一切事變和災害所發生的滅失損害及費用，應由保險人負擔責任。海上保險係為填補海上損害，凡是保險標的物在海上發生事變和災害，不管其原因是什麼，情形是怎樣，所發生的損害和費用，應該由保險人負擔賠償責任，但有下列的例外。

#### 第一五一條

(一) 戰事的危險，保險人應負責任。但契約有反對的訂明者，保險人可不負責任。換句話說，戰

事的危險，以保險人負擔責任為原則，不負擔責任為例外。

第一五三條

(二)因要保人或被保險人或其代理人的重大過失所致的危險，保險人不負擔責任。代理人就是要保人或被保險人的代理人，譬如船長是船舶所有人的代理人，船舶經理人是船舶共有人的代理人是。

第八節 海上保險契約的消滅

第一款 海上保險契約的解除

第一五二條

保險在危險發生以前，因可以歸責於要保人或被保險人的事由，而解除契約者，保險人可以請求約定保險費的半數。譬如：航海變更，航程變更，船舶變更等，都是應歸責於要保人或被保人的事由。又要保人或被保險人在保險人破產的時候，可以解除契約，但以保險人不能提供擔保者為限，因為保險人既經破產，就沒有賠償損害的能力，所以要保人或被保險人有解除契約的權利，但保險人若是能夠提供擔保，雖然宣告破產，對於要保人或被保險人也沒有什麼妨害，所以要保人

或被保險人不得解除契約。

### 第二款 海上保險契約的無效

#### 第一五四條

就危險的有無爲保險，若經證明在契約訂立以前，要保人或被保險人已知船舶的滅失，或被保險人已知船舶的安全到達者，這保險契約應屬無效。因爲保險事故的存在，是保險契約訂立的要件，如果被保險人或要保人早已知道船舶已經發生了危險，或是保險人早已知道船舶已經安全到達，那末，保險事故，已經不存在了，這種契約既缺乏要件，自應認爲無效。

### 第三款 海上保險契約的失效

#### 第一五五條

貨物投保海險的時候，還沒有確定裝運的船舶者，要保人或被保險人應在知道貨物已經裝載於船舶的時候，把該船舶的名稱和國籍，立即通知保險人，否則保險契約就失其效力。因爲船舶的構造等等，同海上運送的安危，有密切的關係，因而對於保險人，也有重要的利害的關係；知道了船舶的名稱和國籍，就不難知道該船舶的構成等等，是否健全。所以船舶的名稱及國籍，是應該由要保人或被保險人通知。

## 第九節 委付制度

### 第一款 委付的意義

保險標的物受全部損失的時候，保險人有支付全部保險金額的義務，但有些時候，雖不是全部損失，而情形却同全部損失差不多，（如捕獲是，）或雖確是全部損失，却没有法子可以證明，（如船舶行蹤不明是，）又或全部損失的，（如碰撞是，）證明和計算，手續繁多，從全體經濟上觀察，反而不利。這許多困難問題，事實上時常發生。倘使保險人因此藉口，拖延日子，被保險人難免吃虧，所以法律規定被保險人可把保險標的物上的一切剩餘的權讓給保險人，而向保險人請求保險金額的全部。

### 第二款 委付的性質

（一）委付是發生在保險標的物沒有完全消滅的時候，委付應當把保險標的物讓給保險人。假使保險標的物已完全消滅，就應當由保險人支付全部保險金額，不能發生委付的情事。

第一六七條

(二)委付不得附帶條件 委付不得附帶條件，就是委付的意思表示，不能有什麼保留或限制。譬如：保險人因船舶行蹤不明把船舶委付時，不能預先約定「倘使將來船舶找到便取消委付」。委付的目的，在於結束當事人中間的糾葛，倘使附帶條件，反會加多麻煩，和委付的根本主旨，完全違背了。

(三)委付原則上要把保險標的物全部委付 委付應該把保險標的物全部委付，這是委付的不可分性，理由同上面所述委付不得附帶條件是一樣的。譬如：裝運貨物的船舶，行蹤不明，已經過了四個月，倘使允許委付一部份積貨，那末，那種貨物應當委付，那種貨物不應當委付，定會發生糾紛。但若只是一部份發生委付的原因，那便可以委付一部份。譬如：保險的米千石，當中只有三百石米被水浸壞，就可以只把這三百石米委付。

第一六八條  
(四)委付要經過承諾或經過判決 委付要經過承諾或判決，這種的規定，是在保護保險人的利益。

第三款 委付的原因

委付的原因，我國海商法列舉規定，現在分述如下：

第一項 被保險船舶的委付

被保險船舶有了左列各款情事中的一種時，就可以委付。

第一六三條

(一) 船舶被捕獲或沉沒或破壞的時候 被捕獲是被敵國所拿捕；沉沒是船舶沉沒水中，不容易撈救，即使船舶的一部份沉沒，一部份浮在水面，如果沒有救助的希望，也算是沉沒；破壞是指船舶因海難而損壞，如觸礁或碰撞，致船舶破壞，不堪收拾是。

(二) 船舶因海損所致的修繕費，總額達到保險金額四分之三的時候 修繕總額，達到保險金額四分之三，在事實上雖然能夠修繕，然因費用很大，沒有實益，不如委付。

(三) 船舶不能修繕的時候 船舶已到不能修繕的程度，和全部滅失沒有區別了，所以可以委付。

(四) 船舶行蹤不明或被官署扣押已經過了四個月，還沒有放行的時候 船舶不知下落，或是官廳禁止，船舶的航行，已經過了四個月還不放行，也成為委付的原因。

第一六四條

第二項 被保險貨物的委付

有了左列各款情形中的一種，被保險貨物，就可以委付。

(一) 船舶因遭難或其他事變，不能航海，已經超過了四個月，而貨物還沒有交付，受貨人要保人或被保險人的時候。

(二) 裝運貨物的船舶，行蹤不明，已經超過了四個月的時候。

(三) 因應由保險人負擔保險責任的損害，在航海中變賣貨物，達到全價值四分之三的時候。

(四) 貨物的毀損或腐壞，已失其全價值四分之三的時候。

第三項 被保險運費的委付

第一六五條

運費的保險，也得適用委付制度，但只在船舶不知下落，已經超過了四個月的時候，纔可委付。

第四項 兵險的委付

第一六六條

專保戰事危險的船舶，貨物或運費，在被捕獲或被扣留的時候，可以委付。

第四款 委付的效力

第一六八條

委付的效力有兩種，就是保險標的物的移轉，和保險金額全部的給付。

(一)保險標的物的移轉 委付經過承諾或經過判決認為有效以後，從發生委付原因那一天起，保險標的物應該看作為保險人所有。被保險的船舶，因不知下落或被官廳扣押，已經超過了四個月，還沒有放行的時候，委付以後，如果重新歸來，保險人仍應給付保險金額，其船舶也仍應歸保險人所有。這是貫徹委付制度的簡易直捷的精神，因為既然已經委付，即使以後發見不成為委付原因的事實，也不容許保險人再有異議了。

第一六九條

(二)保險金額全部的給付 保險人因委付的結果，對於被保險人應給付全部保險金額。

第五款 委付權利的消滅

第一七三條

委付的權利，在知道委付原因發生以後，從可以委付那一天起經過四個月不行使者，就歸於消滅。

第十節 危險發生的通知

第一七〇條

要保人或被保險人，在知道保險的危險發生以後，就應當通知保險人，以便保險人着手調查，並準備賠償。若不通知，保險人不會知道，且時間太久，真相容易滅失，調查就很困難了。若要保人或被保險人不從速通知，對於保險人因此所受的損害，應當負賠償的責任。

第十一節 貨物所受損失的通知

第一七二條

要保人或被保險人，從接到貨物那一天起，一個月以內，應當把貨物所受的損害，通知保險人或其代理人，若不依限通知，就看作沒有損害。貨物運送到目的地，理應立即檢查，過了一個月而不通知，縱有損害，也一定是輕微的。為確定損害起見，為防止詐欺起見，所以有如此的規定。

第十二節 保險金額的給付

第一七一條

保險人應當在收到要保人或被保險人證明文件以後三十天內，給付保險金額。證明文件，就是證明保險標的物在航海中發生損害的文件。保險人對於這種證明的文件，倘使有疑義，可以調

查，等查明以後給付。但要保人或被保險人提出擔保的時候，保險人仍舊應即把保險金額全部給付，倘使給付以後，查明不實，可以請求保險金額返還。此種請求權，從保險人給付以後一年以內不行使而歸於消滅。

### 第十三節 請求權的時效

因保險契約所生的請求權，除了本法另有規定以外，從可以請求的那一天起，經過兩年，因不行使而消滅。所謂本法另有規定，例如第一百七十一條第三項規定，「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。」又如第一百七十三條規定，「委付之權利，於知委付原因發生後，自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅。」

中華民國二十五年七月初版

實用法  
律叢書  
海商法  
一册

(33033·1號)

瑞典紙本  
每册實價國幣叁角  
外埠酌加運費匯費

\*\*\*\*\*  
\* 版 權 所 有 \*  
\* 翻 印 必 究 \*  
\*\*\*\*\*

編 著 者	王 孝 通
主 編 者	王 雲 五
發 行 人	王 雲 五
印 刷 所	商 務 印 書 館
發 行 所	商 務 印 書 館

鎮

HT

52

101 41

13



3C  
06.1