

華通法學叢書

王孝通編

海商法

上海華通書局發行

通峯

王孝通編

學華  
叢通  
書法  
**海**  
**商**  
**法**

行發局書通華海上

# 海商法目錄

## 第一章 緒論

第一節 海商法之意義

一

第二節 海商法之性質

二

第三節 海商法之沿革

三

第四節 海商法之法系

五

第五節 海商法之革新趨勢

六

第六節 海商法之統一事業

六

## 第二章 通則

第一節 船舶之意義

八

第二節 不適用海商法之船舶……………九

第三節 船舶之性質……………一〇

第四節 船舶之種類……………一一

第五節 船舶之文書……………一三

第六節 船舶之登記……………一九

第七節 船舶之扣押……………二三

第八節 海商法之法原……………二四

### 第三章 船舶

第一節 船舶所有權……………二五

第二節 船舶經理人……………二九

第三節 船舶所有人責任之限制……………三一

第四節 優先權及抵押權……………四六

## 第四章 海員

第一節 海員僱傭契約……………五四

第二節 船長……………五六

第三節 船員……………六五

## 第五章 運送契約

第一節 總論……………六六

第二節 貨物運送……………七二

第三節 旅客運送……………八四

## 第六章 船舶碰撞

第一節 船舶碰撞之條約……………八七

第二節 船舶碰撞之意義……………八七

第三節 船舶碰撞之責任……………八八

第四節 請求權之消滅……………八九

第五節 加害船舶之扣押……………八九

第六節 船舶碰撞之訴訟……………八九

第七節 本章之適用範圍……………八九

## 第七章 救助及撈救

第一節 總論……………九一

第二節 救助之義務……………九三

第三節 報酬之請求及其金額之決定……………九三

第四節 救人者之參加分配權……………九四

第五節 碰撞之救助……………九五

## 第八章 共同海損

- 第一節 海損之意義及種類……………九七
- 第二節 共同海損……………九八

## 第九章 海上保險

- 第一節 保險之事故……………一一一
- 第二節 海上危險無精確之統計……………一一二
- 第三節 保險契約之作成……………一一三
- 第四節 海上保險之種類……………一一四
- 第五節 保險時期……………一一六
- 第六節 保險價額……………一一七
- 第七節 損害額之計算方法……………一一九



第八節 保險人之責任	一一〇
第九節 海上保險契約之消滅	一一一
第十節 委付制度	一一三
第十一節 危險發生之通知	一一〇
第十二節 貨物所受損害之通知	一一一
第十三節 保險金額之給付	一一一
第十四節 請求權之消滅	一一一

# 海商法

王孝通編

## 第一章 緒論

### 第一節 海商法之意義

海商法者。適用於海商事件之法規。爲海上商事法規之總稱。故係商事法規之一種。亦係海事法規之一種。商事法規爲公司法，票據法，海商法，保險法等之總稱。海事法規爲國際海法，公海法，私海法等之總稱。國際海法者。卽國際間關於海事之法規也。如通商航海條約是。公海法者。卽公海上關於海事之法規也。如船舶法是。私海法者，卽私海上關於海事之法規

也。如海商法是。

## 第二節 海商法之性質

一海商法者。私法也。海商法之爲私法。毫無疑義，然非謂其中悉爲私法的規定。觀各國海商法中多有公法的規定散在其間。而比較言之。究以私法的規定爲多。故海商法爲私法也。

二海商法者。特別法也。海商法所以爲特別法者。以其爲海商特別事項之規定故也。

三海商法者。有國際的性質也。海商法所以有國際的性質者，因國際貿易常以船舶爲之，船舶之航行，若不採用萬國共通之原則，則不僅如船舶碰撞救助及撈救等事故之發生，苦無適當處置之方，卽如共同海損海上保險等之事項，亦乏合理解決之道，海商法創生之初。卽有國際之性質，後雖因各國立法情形之不同。對於海法之內容，不無差異。然其大綱節目，仍合若符

節也。

### 第三節 海商法之沿革

海法之最古者。爲羅特海法Lex Rhodia羅特Rhodia爲地中海之小島。介於文明國間。歐洲船舶於途次遇有商事交涉事件。多在該島解決。互相立約期共遵守。遂發生一定習慣。因其習慣而編纂之此Rhodia海法之所由來也。

(或謂羅特海法恐出於後世之假託，真僞難言)。洎乎中世。各地之商習慣法。更爲發達。所謂歐洲三海面之有名海法。遂於斯時先後繼起。其通行於地中海者。則有康索拉託Consulato其通行於大西洋者。則有阿勒倫Oleron，其通行的波羅的海者。則有威斯比Wisby。至法王路易十四。因其國左右臨海。一方爲Oleron法所支配。一方爲Consulato法所支配。解決海事。難免分歧。爰於一千六百八十一年頒布海事條例以統一之。該條例之內容。分海上裁判所。海員及船舶。海上契約。港灣警察。海上漁獵等五編。包含海上公

私法規。迨至一千八百〇七年。拿破崙編纂商法法典。列海商法爲商法中之一編（列在商法第二編）。後之編纂商法各國。皆步其後塵矣（西葡海商法列在商法第三編。德國海商法列在商法第四編。日本海商法列在商法第五編）

我國古制。海禁甚嚴。海事律令。實所罕睹。及至遜清中葉。與各國通商以來。始知編纂商法實爲經國要圖。爰於光緒三十四年延聘日人志田鉀太郎來華擬草。至民國元年六月間始行脫稿。謂之志田案。內雖編有海船法一種。但以未經審定。迄未公布。民國八年。交通海軍兩部奉令設立商船航律會。從事編纂。並議定商船航律。先由交通部起草。再由司法農商海軍三分任修改。並決定公布之前。先徵航商同意。但閱時已久。未有成案。國民政府成立。關於民商法之編纂。採取民商合一主義。其不能合併者（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。惟原定草案頗多採擇愛斯加拉之稿，後因航商反對甚力。復將原稿修改過半。由民商兩法起草委員會重加審查。經立法院第六十八次會議通

過，遂於民國十八年十二月三十日公布。其施行法於民國十九年十一月二十五日公布。均自民國二十年一月一日起施行。其內容雖不完善。然較諸海船法草案。頗有進步也。

#### 第四節 海商法之法系

海商法之法系。大別爲二。卽大陸法系與英美法系是也。前者得再別爲德法系法法系。後者可復分爲英法系美法系。我國海商法採用德日之成規，參酌英美之慣例。自大體上觀之。係屬德法系也。茲圖解海商法之法系如左。

#### 海商法法系

大陸法系——德意志瑞典，丹麥那威，日本，中華  
法系——法法系——法蘭西，比利時，意大利，西班牙，南美諸國  
英美法系——英吉利  
法系——美法系——美利堅

## 第五節 海商法之革新趨勢

昔日航業幼稚。當時所編纂之海商法。尙堪適用。然時至今日。科學昌明機械進步。而航海事業。亦隨之猛進。卽如天文駕駛之準確。海圖測量之精密。航海危險已逐漸減少。較之百年前乘槎浮海。徒憑風勢順逆。以卜旅客之安危者。誠不啻天壤之別。他若船體因材料改良而益堅。速度因機器進化而益增。貨物因艙位擴充而裝載益多。旅客因設備完全而乘坐益適。船主因通信機關發達而指揮益易。資金因經濟組織進步而融通益便。但今日各國海商法與百年前者比較。不甚懸殊。此海商法所以有革新之必要也。

## 第六節 海商法之統一事業

海商法帶有世界之性質。宜順世界之潮流。爲相當之修改。否則各自爲制。動多扞格。法律學者。有見於此。是以最近三十年間。多方鼓吹。力謀

海商法之統一。如國際公法編修會迭開會議。終於一千八百九十年擬定關於共同海損之羅克安土保規則，York-Antwerp Rule 一千九百〇三年及一千九百二十四年對於前項規則。復加增補。多為各國所採用。國際法協會亦於一千八百八十五年在 Brussels。一千八百八十八年在 Roserlain 兩開會議。就海法之重要事項，議定統一案。又萬國海法會在 Brussels (一八九七年) Antwerp (一八九一年) London (一八九九年) Paris (一九〇〇年) Hamburg (一九〇一年) Amsterdam (一九〇四年) Liverpool (一九〇五年) Venezia (一九〇七年) Bremen (一九〇七年) Paris (一九一一年) Copenhagen (一九一二年) 等處迭開會議。擬定關於救助，碰撞，船舶所有人責任船舶債權等統一案。至國際間之統一條約。有一九一〇年碰撞統一條約。救助統一條約。一九二三年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。已經多數國簽名。簽名國即有認為國內法施行之義務。海商法統一事業之完成。吾人可拭目以俟之也。



## 第二章 通則

### 第一節 船舶之意義

船舶云者。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。(海商法第一條)茲分別說明如次。

一、須航行於水上。不能航行水上者。不得稱之爲船舶。故航空艇沙漠船等皆非船舶。

二、須供航行之用。航行云者。係指船舶航行海上及航行於與海相通能供海船行駛之水上而言。不供航行之用者。不得稱之爲船舶。故如橋船，臺船燈船等皆非海商法之所謂船舶也。

## 第二節 不適用海商法之船舶

左列船舶。除船舶碰撞外。不適用海商法之規定。

- 一 總噸數（船舶丈量章程第十六條規定。計算船舶之噸數以全船上下各層艙位之容量爲總噸數。但在上層艙面不設圍蔽之處所。得免除丈量不算入總噸數。又第十七條規定自總噸數內減去駕駛輪機。並航行安全及船員居住衛生等所用處所。不能供載貨乘客之用者爲登記噸數），不及二十噸或容量不及二百担之船舶。（船舶丈量章程第十五條規定。船舶之容積以百立方英尺爲一噸。以担數表示容量之船舶。以十立方英尺爲一担。）

二 專用於公務之船舶。

三 以櫓權爲主要運轉方法之船舶。

總噸數不及二十噸或容量不及二百担之船舶。與以櫓權爲主要運轉方法

之船舶。俱係小舟。不堪航海。若強使適用海商法之規定。不僅無益。而且有害。其立法之旨趣。與小商人不適用商人通例中商號商業註冊商業帳簿各條之規定者正屬相同。至專用於公務之船舶。係服公務。並非營利。例如軍艦軍用船檢疫船巡邏船，水上警察船等則應受軍法及各該行政法規之支配。  
(海商法第二一條)

### 第三節 船舶之性質

船舶之爲動產。盡人知之。外國法中。且有以明文規定者。(例如法一九〇條比一八七九年法律一條荷三〇九條葡四八五條意四八〇條日舊商八三四條是)我國海商法第八條規定『船舶除本法有特別規定外。適用民法關於動產之規定』亦得以動產解之。然因其價格貴而移轉難。人類生息其間。有如家屋。故多與不動產受類似之待遇(船舶之不動產性)。又船舶在法律上頗似具有人格者。如船舶之有名稱。(船名由船舶所有人自定。但不得與同一船

籍港之他船名相同。或字音相混）國籍船籍港與人之有姓名。國籍、住址、極相類似。（船舶法第六條第一款第二十四條第二十五條參照）（船舶之人格性）且在英美訴訟法。直以船舶爲有人格者。故凡對於船舶有債權者。得逕向船舶提起訴訟。而不必以船舶所有人爲被告。

#### 第四節 船舶之種類

船舶之種類。因觀察點之不同。得爲如左之區別。

（一）商船與非商船。以是否以商行爲爲目的爲區別之標準。（日商法第五三八條參照。我國海商法無此區別。）

（二）海船與內水船。以航行之主要處所。爲區別之標準。（我國海商法亦無此區別）

（三）公船與私船。以所有者之誰屬。爲區別之標準。

（四）輪船與帆船。以運轉力之若何。爲區別之標準

(五)登記船與不登記船。以噸數之多少爲區別之標準（關於登記船之最少噸數之規定各國立法例不一致。）

(六)本國船與外國船。以國籍之內外。爲區別之標準。至具備何種條件。始許取得本國國籍。大別有三。

(1)所有人 非本國人所有之船舶。而畀以航海獎勵金。沿岸貿易權。

不但利權外溢。且滋流弊。故英美德日俄等國。均採專屬主義。須

所有人爲本國人。始認其船舶爲本國船。法與荷奧等國。則採半屬

主義。卽船舶所有人中，如有半數以上，屬於本國人者。卽認該船

船爲本國船。我國海商法第三條規定下列船舶爲中國船舶。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。

在中國有本店之下列各公司所有者。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二以上爲中國人並其資本三

分二以上爲中國人所有者。是採專屬主義與半屬主義者也。（海商法第三條）

(2) 海員 海員指船長及船員而言。船長所兼任公法上之種種職權。有不容授諸外國人者，故如英德二國。對於船長。表面上雖不以本國人爲限。而實質上則仍設有其他方法。以爲限制。法國則船長。上等船員之全部。普通船員之四分之三。均須爲本國人。

(3) 製造地 不在本國製造之船舶。而亦認爲本國船。殊不足以獎勵本國造船業之發達。是以英法德等國。以前概採自國造船主義。後雖廢止。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。或不與獎金。始行認爲本國船。美國前亦限制甚嚴。歐戰以後。方將前禁革除。

## 第五節 船舶之文書

船舶之文書者。即船舶於航海時。因顧全公益計。應備置於船上之文書也。依海商法第四條之規定。凡船舶在船上應備置左列文書。

一 船舶國籍證書 船舶國籍證書。爲證明船舶國籍之證書。船舶依法登記後。應由主管航政官署呈請交通部發給之。（船舶法第二十五條）船舶在船籍港以外之中國港或外國港停泊中。如遇遺失破損或登記事項變更時。該船舶之船長，應向該港之主管航政官署或中國領事館發給船舶臨時國籍證書。（船舶法第二十六條第二十七條）領取船舶國籍證書辦法自民國二十一年一月起實行。茲將交通部所定辦法分述於左。

（一）凡現經行駛之本國船隻。（總噸數在二十噸以上之輪船。汽船、洋式帆船、夾板船、及容量在二百担以上之民船）均須於民國二十年内請領交通部船舶國籍證書。自二十年一月一日起。凡未領有國籍證書之各該船隻。應即不准結關。（甲）上述總噸數在二十噸以上之各項船隻。原領有交通部輪船執照者。須於民國二十年内換得交通

部船舶國籍證書。(乙)上述容量在二百担以上之民船。須於民國二十年內領得交通部船舶國籍證書。自二十一年一月一日起須領有前項證書。方准行駛。所有原領之民船執照概歸無效。並不再行發給。惟各船戶仍應按照向來辦法。請由海關發給往來掛號簿備查。(參看海關管理航海民船航運章程)。

(二)凡本國船隻總噸數在二十噸以下。或容量在二百擔以下。所有請領執照結關辦法。仍按向章辦理。(甲)凡總噸數在二十噸以下之輪船、汽船、洋式帆船、夾板船、所領之交通部輪船執照。仍繼續有效。(乙)凡容量在二百擔以下之民船。除發給往來掛號簿外。仍按向章由關發給民船執照等項。

(三)凡新置之本國輪船、汽船、洋式帆船、夾板船、總噸數在二十噸以上。及新置之民船。容量二百担以上者。應請由主管航政局轉請交通部發給船舶國籍證書。在該項證書未經頒到以前。得暫憑航政局



發給之船舶登記證明書行駛。惟此項證明書自填發之日起。以兩個月爲有效期間。如逾期仍未領有船舶國籍證書者。卽不准結關。

(四)凡總噸數在二十噸以上之本國輪船、汽船、洋式帆船、夾板船、所有船牌或臨時執照。海關嗣後一概不再發給。至總噸數在二十噸以下之各該船隻。暫時仍可呈由海關監督轉請核發船牌。作爲暫行船證。唯此項船牌有效期間。以三個月爲限。(交通部近將前項辦法再展期至民國二十一年九月底止)

二 通行證書 通行證書者乃船舶航行之憑證也。船舶之通行。常有一定之航路。由主管航政官署給予通行證書後。方得航行。

三 海員名冊 海員名冊者卽船長及船員全體之名冊也。此項名冊。記載海員之姓名。及雇入契約之內容。故爲海員權利義務發生爭議時之證明書。海員名冊有遺失或毀損時。船長應卽重製。送請船籍港航政局證明。如不在船籍港。應請當地航政局證明。俟回港後呈請補行蓋印。

(海員管理暫行章程第二十二條)海員於服務期間內。如有脫逃行爲。海長應即報告於船籍港航政局，將海員名簿內關於該船員之記載註銷。如不在船籍港時。應報告當地航政局。轉知船籍港航政局註銷之。(海員管理暫行章程第二十三條)

四 旅客名冊 旅客名冊者。乃記載旅客之姓名、年齡、職業、住所及目的地之簿冊也。此項名冊。可藉以明瞭何人爲旅客運送契約之當事人。並可據以調查以便警察方面之保護與取締也。

五 屬具目錄 屬具目錄者乃記載船舶屬具之簿冊也。此項目錄。不但於船舶所有權移轉與共同海損發生時，有檢查之必要。且爲分辨船舶所有人貨物與貨主貨物起見。亦有證明之關係。

六 航海記事簿 航海記事簿者。乃記載航海情形之簿冊也。船長遇左列情形。應將事實發生之始末及時日地點並其他關係事項詳細記載於航海記事簿。報告最先到達港之航政局查核。以備遇有責任事由發生時。引爲

切實憑證。

- 一 因必要關係變更預定之航程時。
- 二 因不得已之事故。不能寄泊於預定之港口時。
- 三 因特別事變而中止航行或駛回時。
- 四 航行中本船遭遇海難或其他危險時。
- 五 航行中發見他船舶衝突或遇難時。
- 六 救護被難船舶或人命時。
- 七 船長對於船員有懲戒之行爲時。
- 八 航行中船員或旅客有死亡時。
- 九 旅客在船舶中分娩時。
- 十 船長於船舶有急迫之危險而離去船舶時。
- 十一 船中發見其他重要之事故時。(海員管理暫行章程第十四條第一

## 第六節 船舶之登記

船舶所有人應於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書後。自行認定船籍港。依船舶登記法之規定。爲所有權之登記。(船舶法第二十四條)又船舶關於左列權利之保存設定、移轉、變更、限制、處分、或消滅。均應發記。

一 所有權。

二 抵押權。

三 租賃權。(船舶登記法第三條)

### 第一款 登記之官署

船舶登記由船籍港主管航政官署行之。(船舶登記法第二條)航政局爲主管航政官署。應設置船舶登記簿。以船籍港爲區別。(船舶登記法施行細則第一條)

### 第二款 登記之聲請

登記應由登記權利人及登記義務人或其代理人。共同向主管航政官署聲請之。由代理人聲請登記時。應提出本人簽名之授權書(船舶登記法第五條)聲請登記。應呈送左列文件(船舶登記法第十條)並依船舶登記法第六十二條及第六十三條所列各款。分別繳納登記費。

一 聲請書 請聲書(由主管航政官署照定式印刷發行)應開具下列事項。由聲請人簽名。

- 1 船舶種類名稱及其載量。
- 2 船籍港。
- 3 登記原因及其年月日。
- 4 登記之目的。
- 5 證明登記原因文件之件數。
- 6 登記費之數額。
- 7 登記之官署。
- 8 聲請之年月日。
- 9 聲請人之姓名、籍貫、住所、職業。聲請人如為法人時其名稱及事務所。
- 10 有船舶經理人時。其經理人之姓名、籍貫、住所。
- 11 由代理人聲請時。代理人之姓名、籍貫、住所、職業。(船舶登記法第十一條第十二條)

二 證明登記原因之文件。

三 曾經登記者。其登記證明書。

四 登記原因與第三人有關係者。其證明文件。

五 登記義務人之權利登記證明文件。

證明登記原因之文件。如係有執行力之判決時。無須提出前項第四款及第五款之文件。

### 第三款 登記證明書之發給

主管航政官署登記完畢。應即發給登記證明書於聲請人。(船舶登記法

### 第二十條第一項)

### 第四款 登記證明書應記載之事項

登記證明書應記載左列各款事項。及登記完畢字樣。并鈐用主管航政官署印。

一 登記人姓名住所。

二 登記號數。

三 收件年月日及號數。

四 船舶之標號。

五 船籍港。

六 登記原因及其年月日。

七 登記目的。

八 權利先後欄數。

九 登記年月日。

### 第五款 登記之效力

船舶經登記後。領有國籍證書。有航行之權。懸掛中華民國國旗之權。海商法第五條本文。船舶法第四條第五條本文。及在中華民國港灣口岸停泊之權。(船舶法第三條)至船舶應行登記之事項。登記後方得對抗第三人。(船舶登記法第四條)。

## 第七節 船舶之扣押

船舶得爲扣押或假扣押之標的。固與他種財產初無稍異。惟於發航準備已終以後。迄於航海完成之時。如亦准許債權人之聲請。逕予扣押或假扣押。則受損失者奚止船舶所有人。凡貨物旅客之已在船中者。概須換船或上陸。轉輾遷徙。混雜不堪。妨害公安。莫此爲甚。我國海商法爲顧全公益起見。故甯犧牲船舶債權人之利益。規定船舶之扣押或假扣押。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。但非所論於爲使航海可能所生之債務。誠以此種債務。既爲使航海可能。如因備辦煤米或雇工修理等發生。若不予保護。勢必相率戒懼。不敢爲貨物之借貸。與勞務之供給。而於國家航業之發達。必生重大之阻力。此我國海商法對於爲使航海可能所生之債務。所以又有例外之規定也。（海商法第六條）



### 第八節 海商法之法源

海商法法源者。謂關於海商所適用之私法淵源也。海商本法無規定者。適用民法。民法未規定者。依習慣。無習慣者。依法理。（海商法第七條。民法總則第一條）

## 第三章 船舶

### 第一節 船舶所有權

#### 第一款 船舶之成分及屬具

除給養品外。凡船舶設備上及營業上必要之一切成分（如龍骨甲板汽機客艙貨艙等是）及屬具（如舳板、鐵錨、羅盤針、測量器械等是）皆視為船舶之一部。以其在構造上營業上及經濟上與船舶均有不可分離之關係也。（海商法第九條）

#### 第二款 船舶所有權之取得

凡取得船舶者。必須將所有船舶依法登記。且須領受船舶國籍證書（詳前）。至船舶所有權取得之原因。可分為二。即原始取得與移轉取得是也。

### 第三款 船舶之讓與

船舶全部讓與或一部讓與。須作成書面。並依下列之規定始發生效力。

(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(海商法第十條)至船舶所有權之移轉。經登記後方得對抗第三人。(海商法第十一條)(詳前)

### 第四款 造船之破產

船舶建造中。承攬人破產。而破產管財人不為完成建造者。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。但使用船廠應給與報償。(海商法第十二條)立法之意。在於提倡造船振興航業也。

### 第五款 船舶之共有

船舶之為物。價值甚昂。恆非一人之財力所能濟。及其遇險。損失頗鉅。又非一人之財力所能勝。故在曩昔。船舶每為數人所共有。迨至近世。

公司制度。漸適實用。共有法規。幾等具文。惟是我國航業幼稚。公司制度。亦未發達。船舶共有。爲例尙多。故海商法關於船舶共有。仍設有各種之規定。至船舶共有人間有無合夥關係。外國學者頗多爭論。德國學者。多主張於物權的共有關係外。兼有債權的合夥關係。法國學者分爲單純共有說與折衷說兩派。

### 第一項 共有船舶之處分

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其過半數決之。(海商法第十三條)所謂過半數者。係指超過船舶價值之半數而言。若船舶共有人中之一人。所有部分之價值超過船價二分之一。對於船舶之處分。得以專斷行之。但推立法者之用意。無非以部份多則對於議決事項。鮮不審慎故也。

### 第二項 應有部份之出賣及抵押

船舶共有人出賣其應有部份時。其他共有人得以同一價格儘先承買。是

部份之轉讓。以自由爲原則。蓋航海事業。危險孔多。對於船舶所有人。若不許其自由轉讓部份。則從事航海業者。將以過受束縛。厭棄共有制度。其影響航海業之發達。實非淺鮮。但因船舶共有權一部份之出賣。致該船舶喪失中國國籍時。應得共有人全體之同意。（海商法第十四條）立法之旨趨。在使船舶共有人基於本國船籍所享得之特權。不因他人更動而致受損失也。又船舶共有人以其應有部份供抵押時，應得其他共有人多數之同意。（海商法第十五條）

### 第三項 償債之責任

船舶共有人對於利用船舶所生之債務。就其應有部份負比例分担之責。共有人對於發生債務之管理行爲。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。（海商法第十六條）航海事業。本鉅險多。故特減輕船舶所有人之責任。以獎勵航海業之發達。

### 第四項 船長被辭退時得退出共有關係

船舶共有人爲船長而被辭退時。得退出共有關係。並請求返還其應有部份之資金。其資金額數。依當事人之協議定之。協議不成時。由法院裁判之。至退出共有關係之權。自被辭退之日起算。經一個月不行使而消滅。  
(海商法第十七條)

#### 第五項 共有關係之繼續性

共有關係不因共有中一人之死亡破產或禁治產而終止(海商法第十八條)

### 第二節 船舶經理人

#### 第一款 船舶經理人之選任

共有船舶如由各共有人自行經理，則因人數既多。事權不一。不但共有人間動多牽制。卽與第三人間亦欠便利。法律爲圖各方面之便捷起見。是以規定船舶共有人應選任船舶經理人。經理其營業。就慣例言。船舶經理人於船舶共有人中選任之。但若因船舶共有人中無適任者。或因其他理由。不得

已而選任非船舶共有人爲船舶經理人。亦爲法所許可。惟於選任時。應經船舶共有人全體之同意。蓋船舶經理人之權限。概爲廣泛。其適任與否。於船舶共有人全體之利害。至有關係。其選任若取決於部分價值之過半數。不啻予多額部分者以專斷之權。殊不足以保護少額部分者之利益。且以船舶共有人以外之人充當船舶經理人。於航海事業之盛衰。既無切身利害之關係。任事難期熱心。事業易就衰頹。故選任須出以慎重也。至若選任船舶共有人中之一人。爲船舶經理人時。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人之地位。其於船舶之利害關係較爲密切。故其選任祇須取決於部分價值之過半數。無過事慎重之必要。(海商法第十九條)

## 第二欸 船舶經理人之權限

船舶經理人關於船舶之裝艙及利用。在訴訟上或訴訟外代表船舶共有人。(海商法第二十條)船舶共有人。對於船舶經理人權限所加之限制。不得對抗善意第三人。(海商法第二十一條第二項)至於船舶之出賣或抵押。係屬於

船舶處分之範圍。而非屬於利用之範圍。船舶經理人須經船舶共有人之書面許可。方得爲之。(海商法第二十一條第一項)

### 第三款 船舶經理人報告之義務

船舶經理人於每次航海完成後。應將其經過情形報告於船舶共有人。(海商法第二十二條)

## 第三節 船舶所有人責任之限制

### 第一款 限制責任之理由

船舶所有人責任限制之理由。不外四種。茲列舉如左。

- (1) 因船長在航海中，權限廣大。非船舶所有人所得指揮命令。
- (2) 因海員在航海中，行爲自由。船舶所有人不得直接指揮監督。
- (3) 因船長及其他上級船員，均須以受過國家試驗合格領有證書者充當。非船舶所有人所得任意選任。



(4) 因航海事業。危險孔多。若不減輕船舶所有人之責任。誰復樂於從事。此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。

## 第二款 限制責任之主義

關於船舶所有人責任之制限。立法例共有六種。

(1) 執行主義 此主義爲德國所採用。故又稱爲德法主義。係因海事關係。將船舶所有人之財產。分爲海產陸產二項。船舶所有人，關於海員之行為所負之責任。以海產爲限。故船舶債權人。僅得對於船舶所有人所有之海產。執行其權利。申言之。卽船舶所有人。自始僅就其海產負擔物的有限責任是也。(德商法第四八六條參照)(此種主義 *Scandinavia* 法亦採之。)

(2) 委付主義 此主義爲法國所採用。故又稱爲法法主義。船舶所有人，關於一切船舶債務。雖以負人的無限責任爲原則。然若對於特種債權者。(船舶所有人對於船長之行爲。應負責任。及由船長訂立。關於船舶及

航海所生之債務。應負履行之責。(一)委付其海產。(船舶與運費)亦得免除其責任。故論委付主義之結果。亦在使船舶所有人所負之責任。祇以海產爲限。(法商法第二一六條參照)(此種主義日本亦採之)。至委付之效力。可分爲二。即(一)免責效力。船舶所有人因委付得免其責任。(二)移轉效力。有積極說與消極說之分。前者謂委付之財產所有權。因委付之效果。歸屬債權人。後者謂委付之財產。仍爲債務人所有。不過債權人得爲拍賣。而清償其債權而已。日本學者多採積極說。法國學者多採消極說。就理論上言。以積極說爲優。若採消極說。殊失委付主義之特色。致與執行主義無別。且委付一語。原有權利喪失之意。一經委付。則發生權利之拋棄。若採積極說。則生下列結果。(一)債權人對於委付之船舶。得不處分。而留爲己用。(二)拍賣價金。若超過債權額。則超過額歸債權人所有。(三)委付即移轉船舶所有權。故登記與船舶國籍證書。均須變更。(四)委付與對於保險人委付。不得同時爲之。

(3) 金額責任主義 此主義爲英國所採用。故又稱爲英法主義。船舶所有人。對於生命或身體之損害賠償。就其船舶之每噸，負擔英貨十五磅爲限之責任。對於貨物或船舶等之損害賠償。就其船舶之每噸，負擔英貨八磅爲限之責任。生命身體。與貨物同時受損者。應負分別賠償之責。因責任各別。不能併爲一談也。其責任之財產。雖無一定。而其責任之金額。則有限制。其所以定八磅爲一噸之責任額者。因英國於一千八百六十二年以船舶之總噸數與總船價比較。平均價格。一噸恰值八磅。其所以定十五磅爲一噸之責任額者。以乘客船舶製造一噸值十五磅。方可耐航。且英國法。船舶所有人所負之責任。係視海難之次數爲衡。故在一度航海之中，而遭數次海難發生者，仍須按照數次負擔責任。(英商船法第五〇三條參照)

(4) 船價責任主義 此主義爲美國所採用。故又稱爲美法主義。船舶所有人所負之責任。原則上雖以海產之價格爲限度。然亦得委付海產。以免其

責。故此主義船舶所有人，有就海產價格。或實在海產。選擇之權也。  
(此種主義。摩洛克法律亦採用之。)

(5) 選擇主義 萬國海法會於一千九百〇七年在 Venice 擬定草案。(船舶所  
有人。得委付其船舶及運費。或於航行終了時。支付船舶及運費之價  
格。或以每次航海爲標準。支付每噸二百法郎之金額。以免其責任。)  
使船舶所有人於委付主義。船價責任主義。與金額責任主義中。選擇其  
一。以免責任。此之謂選擇主義。比利時一千九百〇八年二月十日法律  
採之(此主義一千九百一十年希臘新法典亦採之。)

(6) 併用主義 此主義爲一千九百二十三年船舶所有人責任限制統一條約案  
所採用。船舶所有人所負之責任。以海產之價格爲限度。就船舶之每噸  
負英貨八磅爲限之責任。(以負人的有限責任爲原則。)  
茲將上述各立法例表示如左

委付主義

人的無限  
物的有限

航海主義

執行主義

物的有限

航海主義

金額責任主義

人的有限

事故主義

船價責任主義

人的有限  
物的有限

航海主義

選擇主義

委付主義  
船價責任主義  
金額責任主義

航海主義

併用主義

船價責任主義  
金額責任主義

航海主義

第三款

各種主義之比較

執行主義與委付主義均以海產為限。而執行主義較優。以其自始以海產為限。非如委付須經表示。否則船舶所有人仍須負無限責任。且決定委付與

否。必須爲種種之調查。因之有空使船舶繫留。不能利用或處分之弊。就船價責任主義言。船舶所有人得提存船價以代現物。而自由爲船舶之利用或處分。債權人所欲得者。唯在金錢。用此方法。既可如願而償。亦可免除拍賣之煩瑣程序。是較委付主義爲優。然海產價格。易生爭執。債權人方面。希望估價多。船舶所有人方面。希望估價少。又船價之估計。須請鑑定人爲之。但船舶若漂流海島。欲得一鑑定人爲之估計。非易事也。金額責任主義。預定海產之價格。爲船舶所有人責任之限度。最爲簡便。然英國以船舶爲基礎而預定之金額。規定於一世紀以前。時至今日。此制已成爲無理由。爲其國學者所非難。惟因襲既久。改革不易耳。又金額責任主義。船舶所有人之責任甚重。祇能適用於英國。蓋英國船舶所有人素負無限責任。故現在所負責任。雖較他國船舶所有人爲重。尙能忍受。且依英國主義。優船所有人與劣船所有人。負同一之責任。其結果所及。有淘汰劣船之利益。但此主義。惟海運發達之英國可以用之。至於航業後進之國。不能以之爲模範也。

選擇主義。其立法之用意。欲加重船舶所有人之責任。以補救物的有限責任之缺點。無如債務人莫不避重就輕。此立法者之期望。所以卒莫由達也。併用主義之利弊。與船價責任主義金額責任主義相同。亦非立法之良模。上述各種主義。得失互見。故各國在實際上更用其他方法。以改良船舶所有人之地位。在英國船舶所有人組織有限責任公司。以單一船舶為資本 *Single Ship Company* 債權人僅能在公司資本上(即船舶價值上)請求清償。在法國船舶所有人亦得不委付船舶。而以船價清償債權人。如價值相當。債權人為免拍賣之煩瑣。自必樂於承受也。

#### 第四款 限制責任之債務

關於船舶所有人責任之限制。我國海商法係採執行主義。至於對何種債務僅負限制責任。依我國海商法第二十三條之規定得述如左。(查此種列舉的規定。係抄襲船舶所有人責任限制統一條約案第一條)

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。查航海事業。本係危險

船舶沉沒。事所恆有。就事實論。我國航業公司。僅有一船者。實居多數。所集資本。復多不敷船值。爰借貸抵押以益之。就法規言。船舶沉沒。凡遇本法第一百六十三條所列第一二三條各款情形。船舶所有人得聲明委付，既經委付。即消滅其所有人之資格。既非所有人。當然不負出資起除之責任。海商業先進之英國。一千八百七十七年所公布之起除沉船法令。及一千八百九十四年所公布之商船法第五百三十條至第五百三十二條。對於起除沉船之責任。屬港務主管官署。至費用則除以沉船



所起得之財物抵充外。均於海商基金內撥付之。我國海關所收入之噸鈔。係按船徵取。用途爲整理航道。是航商之繳納噸鈔。卽已担負航道上之費用。官廳之清除航道上障礙。係盡其當然之職務。初無庸損及國帑也。以除去沉船。列爲船舶所有人責任之一。實有未當。宜其爲航商所反對也。

### 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担之部份。

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。船具缺漏。或設備疏忽而生者。

以上列舉之各項債務。簡括言之。不外下列數種情形。(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。(三)因救助撈救或共同海損所生之債務。凡此種種債務之清償。僅以船舶所有人之海

產爲限。

### 第五款 限制責任之例外

船舶所有人對於前款所述債務。雖負有限責任。然亦非無例外。茲將其例外分述如左。

一、本於船舶所有人之行爲或過失所生之債務。仍負無限責任。例如監督海員。有所懈怠。或指示海員。有所錯誤。以致第三人受有損害是。

二、本法第二十三條第九款所生債務。經船舶所有人之允許者。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。或設備疏忽而生。若其行爲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。仍負無限之責任。

三、本於船員及其他服務船舶之人員之雇用契約所生之債務。例如船員之薪工。不但爲船員本身所賴以生活。且每爲船員家屬所藉以贍養。法律

爲保護船員及服務船舶人員起見。所以規定船舶所有人對於此種債務。應負無限責任也。(海商法第二十四條)

第六款 船舶所有人或共有人兼船長之責任

船舶所有人或船舶共有人爲船長時。僅得對於其航海過失。及船舶服務人員之過失。依第二十三條之規定。主張限制其責任。(海商法第二十六條)

第七款 限制責任之財產

船舶所有人所有之財產。不僅海產已也。但對於特種債務所負之責任。既以海產爲限。則船舶債權人自祇得對於海產行使其求償權利。至海產維何。依海商法第二十三條第一項之規定。說明如左。

(一) 船舶價值。此係指發生責任事由之船舶言也。(成分及屬具包括在內) 船舶所有人所有之他船舶。卽不屬於執行範圍之內。至於被執行之船舶。縱已沉沒。或已破壞。均非所問。

(二) 運費。此係指發生責任事由之本屆航海應得之運費言也。前次航海所應得而未受取之運費。概不屬於執行範圍之內。又運費有總運費（即所收運費之總額）純運費（即自總運費內除去航海費用後之餘額）之分。茲之所謂運費。係指總運費而言。又旅客運費。貨物運費。皆包括在內也。

(三) 附屬費。此係指船舶所有人就其發生責任事由之船舶因船舶碰撞等所生之損害。得向人請求賠償之權言也。至保險金額之請求權。應否包含在內。爲一問題。據大陸法系諸國認爲不在其內。且有以明文規定之者。日本大審院以前曾有包含在內之解釋。近亦變更主張。蓋以保險爲船舶所有人與保險人間之一種契約關係。而締結保險契約與否。純屬船舶所有人之自由。故因保險契約所發生之損害填補請求權。即就債權人方面言亦難指爲担保債權之標的。且爲履行契約關係。與請求權之本於不法行爲所發生者。顯然不同。是以否認其在責任海產範圍之內。一千九百二十三年。日內瓦萬國海法會議。議定海難統一條約。其第五條規定對於保險人付與船舶所有人之保

險金額。認爲船舶所有人恢復營業抵補損失之儲蓄準備金。絕對不認爲船值。

### 第八款 船值之估計

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爲準。

- 一 因碰撞或其他事變所生共同海損之債權及事變後。以迄於第一到達港時所生之一切債權。其估價依船舶於到達第一港時之狀態。
- 二 關於船舶在停泊港內。發生事變所生之債權。其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。
- 三 關於積貨之債權。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。而損害係因同一原因而生者。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。

#### 第九款 限制責任之準據法

關於責任限制之準據法。立法主義有三。茲分述如左。

一 訴訟地法主義。即以訴訟地之法爲其準據法之謂也。英國採之。

二 行爲地法主義。即以契約行爲地或侵權行爲地之法。爲其準據法也。德法判例採之。

三 國旗法主義。即以船舶所懸之國旗爲標準。而定其準據法也。一八八五年及一八八八年之各學會採之。（余以此說爲當）

#### 第四節 優先權及抵押權

担保船舶債權之權利有二。即（一）優先權（二）抵押權是已。

### 第一款 優先權之債權

左列各款債權有優先受償之權。(海商法第二十七條)

- 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。(此等費用。爲各債權人之共益費用。各債權人能受清償。皆基於此。) 噸稅、燈塔稅、港稅及其他同類之捐稅。(此等捐稅。皆係對於航海設備之償價。以公益攸關而徵收之)。引水費。(船舶因有引水人之指引始得不遭危險)。拖船費(船舶因有拖船之拖帶。始得繼續航行。)自船舶開入最後港後之看守費保存費。及檢查費。(使多數債權人受其利益)

- 二 船長船員及其他服務船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者。(此種債權之最主要者係薪工。爲數甚微。與他之債權者無重大之影響。且海員家族多賴薪工以資贍養。)至船舶茶房所交押櫃金。應否認爲海商法所稱服務船舶人員。於僱傭契約所生之債權。以是否船

船舶所有人直接雇用爲準。服務船舶之茶房。如係船舶所有人直接雇用。則其所交押櫃金。自可認爲海商法本二十七條第一項第二款所載服務船舶人員於雇傭契約所生之債權。若僅由船舶之業務主任或買辦雇用。其押櫃金亦未繳存於船舶者。自不在此限。（司法院解釋第五百四十八號二十年八月十七日）（按此種解釋。實有未當。予意茶房既係服務船舶。無論爲船舶所有人雇用。抑爲業務主任或買辦雇用。此項押櫃金。本於雇傭契約所發生之債權。應有優先受償之權）。

三 爲撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分担額。（賴有此種報酬及分担額。船舶不致沉沒。）

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。

上述第一款至第四款所列優先權之位次。在船舶抵押權之前。蓋恐船舶所有人於優先權發生時。復設定抵押權以圖妨害也。

### 第二款 優先權之標的

依本法第二十七條規定。得優先受償之標的物如左。(海商法第二十八條)

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。

本法第二十七條第二款之債權。(即船長船員及其他服務船舶人員。本

於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者。）得就同一僱傭契約期內所爲一切航海應得運費之全部。優先受償。不受本法第二十八條第二款（在發生優先債權之航海期內之運費）之限制，（海商法第二十九條）。

### 第三款 優先權之順位

優先權所以須定順位者。以全體債權人不能受充分之清償時。因特種債權人能俾其他債權人得受清償。故使得較其他債權人優先受清償也。海商法即依此標準而規定其順位如左。

屬於同次航海之優先權。其位次依第二十七條各款之規定。（海商法第三十條第一項）

1 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。

2 船長船員及其他服務船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿

一年者。

3 爲撈救及救助所負之報酬，及船舶對於共同海損之分担額。

4 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。

5 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。

6 對於託運人所負之損害賠償。

一款中有數債權者。不分先後。比例受償。(海商法第二十條第二項)本法第二十七條第三款及第五款所列債權。如有二個以上屬於同一種類。其發生在後者。優先受償。(海商法第二十條第三項)因前者之債權。以後者之救助。而始得有受償之權利也。因同一事變所生之債權。視爲同時發生之債權。(海商法第二十條第四項)不屬於同次航海之優先債權。其後次航海之優

先債權。先於前次航海之優先債權。(海商法第三十一條)蓋以前次航海所生之優先權。乃由後次航海所生之優先權始得保存也。又優先債權不因船舶所有權之移轉而受影響。(海商法第三十一條)蓋恐船舶所有人避免債務。而將船舶移轉於第三人也。海商法施行法第五條規定海商法第二十七條至第三十二條之規定。其債權發生在海商法施行以前者。亦適用之。

#### 第四款 優先權之消滅

本法第二十七條各款之優先權。除法律別有規定外。以左列原因消滅。  
(海商法第三十二條)

- 1 該條第一款情形。船舶離去債權發生地者。
- 2 該條第二款情形。自債權得為請求之日起。經過一年不行使者。
- 3 該條第三款情形。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。
- 4 該條第四款第六款情形。自損害發生之日起。經過六個月不行使者。

5 該條第五款情形。自債權得爲請求之日起。經過六個月不行使者。

### 第五款 抵押權之設定

船舶之性質。雖屬動產。而法律上恆與不動產同視（詳前）。故在民法內關於不動產抵押權之規定。於船舶之抵押權亦適用之。茲將海商法中關於抵押權設定之規定者。分述如左。

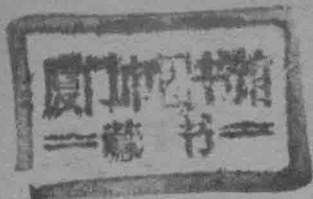
1 抵押權之設定。應以書面爲之。（海商法第三十四條）

2 船舶抵押權。得就建造中之船舶設定之。（海商法第三十五條）

3 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。（海商法第三十六條）

4 船舶抵押權之設定。非經登記。不得對抗第三人。（海商法第三十七條）

5 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。（海商法第三十八條）



海商法施行法第六條規定。海商法第三十五條第三十六條及第三十八條之規定。其抵押權設定在海商法施行以前者。亦適用之。

## 第四章 海員

海員者。乘船舶而從事於船上勤務者也。其種類大別爲二。卽船長與船員是也。

### 第一節 海員僱傭契約

- 一 海員僱傭契約。應載明左列各款契約之有效期間。
- 二 航行之種類。
- 三 職務之規定。
- 四 工資之額數。
- 五 其他待遇。

## 六 處罰之事件。及其方法。

航政局證明僱傭契約。遇當事人請求宣讀時。應爲宣讀其全文（海員管理暫行章程第二十條）蓋因海員急於謀生。往往冒昧承認。而生後悔。故爲宣讀。使了解契約內容。而決去就，以免後悔。所以保護之也。

### 第一款 船長僱傭契約

一 船長僱傭契約延長或更新之證明。 船長僱傭契約延長或更新時。應檢具僱傭契約及海員手冊。聲請船籍港航政局。爲延長或更新之證明。（海員管理暫行章程第十一條第二項）

二 船長被雇或退職之證明。 船長被雇後。應於就職前。檢具海員手冊。商船職員證書。並僱傭契約。聲請船籍港航政局。爲就職之證明。（海員管理暫行章程第十一條第一項） 船長退職時。應聲請船籍港航政局。爲退職之證明。（海員管理暫行章程第十二條） 船長被雇或退職。如不在船籍港時。應聲請當地航政局爲就職或退職之證明。（海員管理暫行章程第十三條）



## 第二款 船員雇傭契約

船員雇傭契約。應繕具三份。雙方署名蓋章。各執一份。由船長將其他一份連同海員名冊。聲請船籍港政局認可。將其姓名並契約要點。載入海員名冊蓋印證明。其領有海員手冊或商職員證明書者。並須一併呈驗。船員雇傭契約延長或更新時亦同。(海員管理暫行章程第十七條)船員解雇時。船長應將雇傭契約。海員名冊。送請船籍港航政局。分別註銷。(海員管理暫行章程第十八條)船員雇傭或解雇。如不在船籍港時聲請當地航政局爲前二條之認可或註銷。(海員管理章程第十九條)

## 第二節 船長

船長者。負指揮船舶之責任。不但有命令與監督船員執行職務之權。且爲維持秩序。整飭紀律。並兼有司法警察公證人戶籍吏之諸職務。惟此項職務。不屬私法範圍。學者對於船長地位。故多就公法與私法二方面說明之。

(一) 船長在公法方面之地位 卽船長與國家間之關係。得分述如左。

船長雖非官吏而實掌有官吏之職權。此種職權純由國家所賦予。例如船內有觸犯刑章者。由船長執行司法警察之職務。有作成遺囑者。由船長執行公證人之職務。有出生或死亡者。關於生死之事項。由船長記載在航海記事簿。(卽戶籍法所謂航行日記簿) 而以其謄本送交戶籍主任(戶籍法第五十七條第八十三條) 船員有不守紀律者。船長得懲戒之。懲戒之種類有四卽監禁。禁止上陸。加役。減俸。有攜帶危險物(如凶器劇藥及易於爆發等物是)者。船長得代爲保管。或逕予投棄。有欲爲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。有對於命令不服從者。於必要時。船長并得請求軍艦。或地方官廳。或管海官廳之援助(參照日船員法)

(二) 船長在私法方面之地位 卽船長與私人間之關係。卽(一)與一般利害關係人間之關係(二)與船舶所有人間之關係及(三)與積貨利害關係人間之關係是也。

## 第一款 船長之資格

船長統轄船舶內一切之事務。其職繁。其任重。須具特別之技能與經驗（如關於航海一方。須具有駕駛上之技術及經驗。關於運送一方須具有海運學與商事法上之智識及經驗）。是以國家對於船長之資格。制限甚嚴。須經過一定之試驗。且受有合格之證書者。始許充任（參照商船職員證書章程第五條河海航行人員考試條例第一條。海員管理暫行章程第三條。）

## 第二款 船長之任免

船長權限廣大。職務重要。其適任與否。關於船舶所有人之利害至深且鉅。故法律規定船長僱用之權由於船舶所有人。船舶所有人亦得隨時辭退船長。但無正當事由而辭退時。船長得請求賠償因此所受之損害。（海商法第三十九條）所謂正當事由。純屬事實問題。譽例以言。或觸犯刑章。或顯有過失。或行止不檢。或技術不良是也。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。（海商法第四十條）蓋因航海之中難覓繼任之

船長也。

### 第三款 船長之責任

船舶之指揮。僅由船長負其責任。(海商法第四十二條第一項)船長既負指揮船舶之完全責任。對於執行職務之過失。自應負其責任。如主張無過失時。應負證明之責。(海商法第四十一條)船長如將貨物裝載於甲板上。致生損害或滅失時。應負責任。但經託運人之同意。或為航運種類或商業習慣所許者。不在此限。(海商法第五十五條)所謂航運種類所許者。即如沿岸航海(即內海航海)。極少風浪。故在甲板之上。裝載貨物。船長不負賠償之責。所謂商業習慣所許者。即如魚類鮮果等項。以其有腐潰性。不能裝入貨艙。又因棉花紗布等類。易於引火。便於拋海。亦須裝載甲板之上。不僅海關有取締辦法。保險公司亦有限制條件也。

### 第四款 船長之權限

一 緊急之處分 船長在航海中。為維持船上治安。得為緊急處分。(海商

法第四十三條)

二 服務船舶人員之僱用 船長得代表船舶所有人僱用服務於船舶之人員。

(海商法第五十二條第一項上半段)但船舶在船籍港或在贖裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。船長非經其同意。不得爲之(海商法第五十二條第二項)

三 航海所必要契約之訂立 船長得代表船舶所有人訂立航海所必要之契約。(海商法第五十二條第一項下半段)但船舶在船籍港或在贖裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。船長非經其同意不得爲之(海商法第五十二條第二項)

四 船舶之變賣 航海以有船舶爲前提。船舶若經拍賣。尙何有航海之可言。故拍賣船舶。係消滅航海之行爲。非航海必要之行爲。通常不屬於船長權限之內。船長非受船舶所有人之特別委任不得爲之。惟船舶經本法第四十八條第一項所列官署(即在中國呈送於目的港或停泊港之主管

官署。在外國呈送於中國領事官署。證明爲不堪航海者。（指船舶在航海上已無冒犯海險之能力而言。）或契約另有訂定者。船長亦有變賣之權。否則其變賣無效。船舶所有人如有損害。船長並應負賠償之責任。（海商法第五十三條）凡此規定所以防止船長之濫用職權。以損害船舶所有人之利益也。

五 船舶之抵押 金錢之借入。積貨之賣質。船長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得爲下列行爲。（一）抵押船舶。（二）爲金錢之借入。（三）將積貨之全部或一部變賣或出質。否則不得爲之（海商法第五十四條第一項）。船長變賣或出質積貨時。其損害賠償額依其貨物應到達目的港之價值定之。但應扣除因變賣或出質所減省之費用。（海商法第四條第二項）

#### 第五款 船長之義務

（一）不得變更船舶之預定航程 航程之預定。苟無特別之原因必取航海術上

最安全最近便者。若由船長任意變更。每致發生危險。或稽遲達到。是法律對於預定之航程。設有船長不得變更之規定。然若因事變或不可抗  
力（例如或遵官廳之命令。或避敵艦之追捕或爲海難之救助或免海盜之  
掠奪）。而變更其航程者。亦爲法律之所許也。（海商法第四十二條第  
二項）

（二）意見之諮詢 船長在航海中。不論遇何危險。非經諮詢各重要船員之意見。不得放棄船舶。蓋放棄船舶。關係重大。船長不得任意爲之也。

（海商法第四十四條第一項）

（三）旅客船員之救護 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。（海商法第四十四條第二項）

（四）船舶文書及文件之備置 船長在船舶上應備置船舶文書。及關於載貨之各項文件。（海商法第四十五條）所謂船舶文書者。卽國籍證書。通行

證書。海員名冊。旅客名冊。屬具目錄。航海記事簿等是也（詳前）。所謂載貨之各項文件者。即運送契約裝載書類。及由海關或其他官廳所交付之書類是也。此項文件。不僅於貨物收付之時。非此無以知締約之內容。與積貨之性質。且爲防止運輸違禁物品起見。非此無以利考權而便稽查。

（五）船舶文書之呈驗 主管官署依法查閱船舶文書時。船長應即呈驗。（海商法第四十六條）船長除必要外不得在船舶文書未經呈驗前。卸載任何貨物（海商法第四十九條下半段）

（六）開艙之限制 船長除有必要外。不得開艙。（海商法第四十九條上半段）

（七）檢定到達日時之報請 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。檢定其船舶之達到日時。（海商法第四十七條）

（八）船舶文書之呈送 船長應於本法第四十七條所定之期限內。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。(海商法第四十八條)

(九)海事報告之作成及呈送 船長遇船舶沉沒擱淺。意外事故。強制停泊及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(即海員管理暫行章程所謂海難報告書)載明實在情況。呈送主管官署。海事報告應有船員或旅客之證明。(海商法第五十條海員管理暫行章程第十四條第二項)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(海商法第五十一條)

第六款 船長違反義務之制裁

船長違反本法第四十四條第二項之規定者。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。（海商法第四十四條第三項）船長違反本法第四十條及四十五條至第四十九條之規定者。處六月以下之有期徒刑或拘役。或五百元以下之罰金。（海商法第五十六條）

### 第三節 船員

船員者。指船長以外一切之海員而言也。依其職務有駕駛船員（駕駛船員有大副二副三副舵工水手長水手等）與輪機船員（輪機船員有輪機長大管輪二管輪三管輪機匠加油夫火夫長火夫等）之分。依其地位有上級船員（經國家考試合格領有證書者）與普通船員之別。茲就我國海商法中之關於船員之規定者。分述於左。

#### 第一款 船員之僱用

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（詳前）。不

僅船舶所有人對於船員有僱用之權。即船長亦得代表船舶所有人而為船員之僱用焉。惟船舶在船籍港或艤裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。須得其同意耳。（參看海商法第五十二條）（詳前）

### 第二款 船員之義務

（一）命令之服從 船員關於其職務。應服從其上級船員及船長之命令。非經許可。不得離船（海商法第五十七條）

（二）私載之禁止 船員不得在船舶上私載貨物。如私載之貨物為違禁品或有致船舶或積貨受損害之虞者船長得將該貨物投棄（海商法第五十八條）

### 第三款 船員之權利

（一）比例增薪之請求 按航給薪之船員。於航程或航海日數延長時。得按薪額比例請求增薪。但於航程或航海日數縮短時。不得減薪。（海商法第五十九條）

（二）治療費之受用 船員於服務期內受傷或患病者。由船舶所有人負擔治療

費。但其受傷及患病。係因酒醉或重大過失。或不守紀律之行爲所致者。不在此限。(海商法第六十條)若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。(海商法第六十一條)

船員在船舶所有人負擔治療費之期間內。仍支原薪(海商法第六十四條)

(三)埋葬之供給 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。(海商法第六十二條)

(四)上陸費之領取 船員因受傷或患病上陸。應由船舶所有人支給必要之費用。(海商法第六十三條)

(五)送回受僱港之權利 法律爲恐船員流落異地。謀生乏術故規定船員於受僱港以外。其僱用關係終止時。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。(海商法第六十五條第一項)此種送回原港之義務。包括運送。居住，食物。及其他必要費用之負擔而言。

(海商法第六十五條第二項)

(六)恤金之發給 船員不論其爲按月或按航給薪。如在受僱期間內死亡者自死亡之日起比照原薪加給三個月薪金。如因執行職務致死亡者。應自死亡之日起比照原薪加給一年薪金。(海商法第六十七條)

(七)退職金之享受 船長或船舶所有人於登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之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(海商法第六十八條)若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(海商法第六十九條)

#### 第四款 定期僱傭契約之終止

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爲終止。(海商法第六十六條)

## 第五章 運送契約

### 第一節 總論

#### 第一款 海上運送之沿革

古代商業幼稚。從事貿易者。類皆自置船舶。運送已貨。固無運送契約之可言。及至商業漸臻發達。於是遂有置備船舶以供租賃。而船舶租賃契約以生。又有裝設船舶雇用海員。準備一切以應世需。而傭船契約以興。然初時貨少船小。所盛行者。猶爲全部傭船契約。厥後貨多船大。一部傭船契約遂代之而興。迨至今日。國際貿易。益臻繁盛。件貨運送契約。遂致盛行。是以海上運送契約之變遷。由船舶租賃契約。進而爲全部傭船契約。由全部傭船契約。進而爲一部傭船契約。由一部傭船契約。更進而爲件貨運送契約。

約。惟是各國法規。猶多詳略失當。此海商法之革新所以刻不容緩者也。

## 第二款 運送契約之性質

(1) 運送契約者。承攬契約也。其締約原因與收費關係。在乎業務之完成。不在乎勞力之供給。故運送契約。爲承攬契約。

(2) 運送契約者。雙務契約也。締約當事人間。雙方負有義務。即在運送人一方。應將運送之業務完成。在託運人一方。應將相當之運費給付也。

(3) 運送契約者。有償契約也。所謂有償契約者。即託運人一方。對於運送人一方。約定償以相當報酬之契約也。

## 第三款 運送契約之種類

運送契約得別爲貨物運送契約與旅客運送契約二種。貨物運送契約。又得分爲件貨運送契約(即搭載契約)與備船契約二種。備船契約。復有全部備船契約與一部備船契約之別。(海商法第七十條)至件貨運送契約與備船契約

之異點有四。茲分述如左。

(1) 在件貨運送契約。船中苟有餘地。可裝貨物。船舶所有人。得自由與人締約。從事裝載。在傭船契約。傭船人所包定之部分。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締約任意裝載。

(2) 在件貨運送契約。多以貨物之重量，容積或個數。定運費之標準。在傭船契約。其運費之計算。多以艙位之大小。期間之長短定之。

(3) 件貨運送契約。多屬於定期航海。傭船契約。多屬於不定期航海。

(4) 貨件運送契約。多屬諸大船傭船契約多屬諸小船。

傭船契約自始以借用船舶之一定部分裝載貨物爲目的。與件貨運送契約之僅以裝載貨物爲已足。並不借用船舶之一定部分者。顯有不同。故件貨運送契約。在事實上縱因貨物充斥裝載滿船。與全部傭船之情形無異。而在法律上則不得以此。遂認爲傭船契約。此二者所以有分別規定



之必要也。

## 第二節 貨物運送

### 第一款 傭船契約之作成

以船舶之全部。或一部。供運送爲目的之運送契約。應以書面爲之。  
(海商法第七十一條)並應記載左列事項。

- 一 當事人之姓名住所。
- 二 船舶名稱國籍及噸數。
- 三 運送貨物之種類。及其概數。
- 四 運送之預定期限。
- 五 運費(海商法第七十二條)

### 第二款 傭船契約之効力

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。

(海商法第七十三條)。蓋所以保護託運人之利益也。

### 第三款 運送契約之解除

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。(海商法第七十四條)以傭船之全部供運送時。託運人於發航前得解除契約。但應支付運費三分之一。如託運人已裝載積貨之全部。或一部者。並應負擔裝卸之費用。(海商法第七十五條)以船舶之一部供運送時。託運人於發航前。非支付其運費之全部。不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者。並應負擔裝卸費用。及賠償加於其他積貨之損害。(海商法第七十六條第一項)前項情形。託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。(海商法第七十六條第二項)本法第七十五條及第七十六條之規定於按時或為數次繼續航海所訂立之運送契約不適用之。(海商法第七十七條)

### 第四款 傭船之運費

以船舶之全部於一定時期內供運送者。託運人僅得以約定。或以船舶之性質而定之方法。使爲運送（海商法第七十八條）。於此情形託運人僅就船舶可使用之期間。負擔運費。但若因航海事變所生之停止。仍應繼續負擔運費。（海商法第七十九條第一項）前項船舶之停止。係因船舶所有人或其代理人之行爲。或因船舶之狀態所致者。託運人不負擔運費。如有損害。並得請求損害賠償。（同條第二項）船舶行蹤不明時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。（同條第三條）以船舶之全部或一部供運送者。其託運人所裝載之貨物。不及約定之數量時。仍應負擔全部運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部。及因另裝貨物所取得運費四分之三（海商法第八十條）

### 第五款 貨物之卸載

關於貨物之卸載。以船舶之全部或一部供運送者。與件貨運送不同。前

者於卸載貨物準備完成時。船長應即通知受貨人。（海商法第八十一條第一項）後者受貨人應受船長之指示。即將貨物卸載（海商法第八十一條第二項）受貨人怠於受領貨物時。船長得將貨物提存。並通知受貨人。（受貨人雖怠於受領。船長尚可再予催促。其提存與否。由船長定之。此爲提存權利）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。（受貨人不明。無從通知。或受貨人拒絕受領貨物。除提存外。別無他法。故應提存之。此爲提存義務）。（海商法第八十二條）

#### 第六款 裝卸之期間

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。裝卸期間及其起算。從各地之習慣。（海商法第八十三條第一項）前項裝卸期間。休假日不算入（同條第二項）裝載或卸載超過裝卸期間者。運送人得按其超過之日期。請求相當賠償（同條第三項）前項超過裝卸期間。休

假日不算入之。(同條第四項)裝載期間。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。(海商法第八十四條)

### 第七款 件貨運送契約

件貨運送契約者。當事人之一方與相對人約定運送件貨。而相對人約定支付運費之契約也。海商法關於件貨運送之特別規定。條文甚簡。僅第八十二條第二項而已。

### 第八款 載貨證券之發給

(一)載貨證券之意義 載貨證券者。船長因託運人之請求而發給之貨物受取證也(海商法第八十五條)其效用與陸上運送之提單相同。故原為貨物之收據至憑以轉讓貨物。始兼有證券之效力。

(二)載貨證券之發行更得分述如次。

(1)發給人 發給人係船長。

(2)發給人之要件 發給以有託運人之請求為要件。故若託運人並

不請求。船長即無發給載貨證券之必要。

(3) 發給之時期 載貨證券。應於貨物裝載後經託運人請求時發給之。否則券內所記載之貨物數量。恐難與船內所裝載者。悉相符合。而於日後交付貨物之際。或將別生爭議也。

(4) 發給之份數 載貨證券之份數。一任託運人之請求並無何等限制。

### 第九款 載貨證券之形式

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 託運人之姓名住所。
- 三 貨物之種類品質、數量、及其包皮之種類個數。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。(海商法第八十六條)

## 第十款 載貨證券之效力

載貨證券爲一種流通證券。故除載明禁止背書者。雖記名式之載貨證券。亦得由背書轉讓之(民法第六百二十八條海商法第八十九條)交付載貨證券於有受領貨物權利之人時。其交付就貨物所有權移轉之關係。與貨物之交付。有同一之效力。(民法第六百二十九條海商法第八十九條)此種效力學者稱之爲物權的效力。載貨證品填發後。運送人與證券持有人間。關於運送事項。依其證券之記載(民法第六百二十七條海商法第八十九條)此種效力。學者稱之爲債權的效力。運送人交於託運人之載貨證券或其他文件上。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。(民法第六百四十九條海商法第八十九條)受貨人請求交付運送物時。應將載貨證券交還(民法第六百三十條海商法第八十九條)以

其有贖回證券之性質也。

### 第十一欸 數分之載份證券

載貨證券發給數分時。可就船長與證券持有人間之關係。及證券持有人間之關係分別說明之。

一 船長與證券持有人間之關係 在貨物目的港載貨證券有數份者。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。（海商法第八十七條第一項）蓋貨物目的港。原為預定交付載貨之地。於此場所。不但請求交付者。固應推定其為權利正當之人。且此時之船長。亦有速離運送關係。另為發航準備之必要。法律故許船長在貨物目的港時。雖僅收回一份載貨證券亦得交付貨物。載貨證券持有人。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失其效力。（海商法第八十八條第一項）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。並通知曾為請求之各持有人。（海商法



第八十七條第三項）俾知自己以外。更有請求交付之人。與貨物提存之事可於裁判上或裁判外各自主張其權利。又船長已依本法第八十七條第一項之規定。交付貨物之一部後。他持有人請求交付貨物者。對於其贖餘之部分亦同（海商法第八十七條第四項）不在貨物之目的港時。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）

二 證券持有人間之關係 載貨證券持有人有二人以上而船長對於貨物尙未交付時。其持有人先受發送或交付之證券者。得先於他持有人行使其權利。（海商法第八十八條第二項）

### 第十二款 安全航海能力之担保

船舶有無安全航海之能力。每爲託運人所不知。若聘專門人員。加以鑑定。匪特消耗費用。亦且虛糜時日。至國家之行政取締。雖屬嚴厲。究難可靠。而船舶所有人又恆藉保險之故。對於船舶有無安全航海之能力。不甚注意。法律爲顧全託運人之利益起見。所以規定船舶所有人應担保船舶於發行

時有安全航海之能力。(海商法第九十條第一項)船舶所有人爲免除前項責任之主張時。應負舉證之責(同條第二項)安全航海能力之担保。寓有强行性質。非當事人間所得任意免除。故如船舶所有人與託運人間卽或就此訂有免責特約。在法律上亦不生何等效力。(一千八百八十八年 Brussels 會議。擬定關於船舶航行安全之担保義務不得以特約免除並勸告各國採用)

### 第十三款 運送禁運及偷運貨物之取締

運送人對於禁運及偷運貨物之運送。應拒絕之。其貨物之性質。足以毀損船舶。或危害海員或旅客之康健者亦同。(海商法第九十一條第一項)違反前項之規定者。對於因此所生之損害。應負賠償責任(同條第二項)船長發見未報明之貨物。得在裝載港將其起陸。或使支付同一航程。同種貨物。應付最高級之運費。如有損害。並得請求賠償。(海商法第九十二條第一項)前項貨物。在航海中發見時。如係違禁物。或其性質足以發生損害者。船長得投棄之。(同條第二項)

#### 第十四款 運費計算之方法

船舶發航後。因不可抗力不能到達目的地。而將原裝貨物運回時。縱其船舶約定爲去航及歸航之運送。託運人僅負擔去航運費。（海商法第九十三條）船舶在航海中。因海上事故而須修繕。如託運人於到達目的地前提取貨物。應付全部運費。（海商法第九十四條）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。如新運費等於約定之運費。託運人不負擔任何費用。如新運費高於約定之運費。其增高額由託運人負擔之。（海商法第九十五條）託運人因解除契約應付全部運費時。得扣除運送人因此減省之全部。及另運貨物所得費用四分之三。（海商法第九十六條）

#### 第十五款 運送之責任

載貨證券之發給人對於依載貨證券所記載應爲之行爲均應負責。（海商法第一百條第一項）前項發給人。對於貨物之各連續運送人之行爲。應負責

證之責。但人各運續運送人。僅對於其自己航程中所生之滅失損害及遲到。負其責任。(同條第二項)因不可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責任。爲前項不負責之主張者。應負舉證之責。(海商法第九十七條)託運人於載貨之證券。故意虛報貨物之性質或價值時。運送人或船舶所有人。對於其貨物之滅失或損害。不負責任。(海商法第九十八)貨物未經船長或運送人之同意。而裝載時。船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失或損害。不負責任。(海商法第九十九條)

### 第三節 旅客運送

旅客運送與物品運送同爲承攬契約之一種。其締約之情形。亦得分爲搭客契約與傭船契約二種而傭船契約亦有全部傭船契約與一部傭船契約之別。旅客之運送。除本節另有規定外。準用關於貨物運送之規定。(海商法第一百〇一條)

## 第一款 運送人之義務

(一) 食膳之供給 旅客之膳費。包括於票價之內。(海商法第一百〇二條) 又船長在航海中修膳時。非以同等船舶完成其航海者。對於旅客應無償供給居住及給養。(海商法第一百〇九條)

(二) 目的地之送到 船長應依船票所載。運送旅客至目的地。(海商法第一百〇三條第一項) 船長違反前項規定時。旅客得解除契約。如有損害。並得請求賠償。(同條第二項) 雖船舶因不可抗力不能繼續航海時。船長仍應設法將旅客運送至目的地(海商法第一百〇分條)

(三) 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。旅客死亡時。其在船上之行李。船長應以最利於繼承人之方法處置之。(海商法第一百十條)

## 第二款 旅客之義務

一 票價之給付 票價之給付爲旅客最重要之義務。旅客在船舶發航或航海中不依時登船者。仍應給付全部票價。(海商法第一百〇五條) 又旅客在

航海中自願上陸時。仍負擔全部票價。其因疾病上陸或死亡時。僅按其已運送之航程。負擔票價。（海商法第一百〇七條）

二 命令之服從 旅客在船舶內。對於船長因維持秩序在職務上所發之命令。應服從之。

### 第三款 契約之解除

旅客於發航前，得給付票價之三分之一。解除契約。但因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由不能航海者。運送人得請求票價四分之一。（海商法第一百〇四條）又船舶不於預定之日發航者。旅客亦得解除契約（海商法第一百〇六條）

### 第四款 船舶拖帶

船舶拖帶云者。以此船拖帶彼船之謂也。船舶之拖帶。固多以單一之船舶爲之。然亦有共同或連接之拖帶。至共同或連接之拖船。因航海所生之損害時。對被害人負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船。有求償權。（海商

法第一百十一條) 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 (海商法第一百十二條)

## 第六章 船舶碰撞

### 第一節 船舶碰撞之條約

萬國海法會於一千九百十年開會於 *Brussels* 擬定碰撞統一條約十七條。與會各國多依條約修改國法。以求適合。如比利時一千九百十年八月十二日之法律。英國一千九百十一年十二月十六日之海上條約法。法國一千九百十五年七月十五日之法律。德國一千九百十二年一月七日之海商法改正法等是。

### 第二節 船舶碰撞之意義

船舶碰撞云者。二個以上之船舶。互相接觸之謂也。故船舶之數。常爲



二個。然亦非無二個以上者。例如乙船爲甲船碰撞以致波及丙船。此時丙船未受甲船之直接碰撞。而在法律上仍視爲甲乙丙三船間之碰撞。又茲之所謂碰撞。係指船舶與船舶之碰撞而言。故若船舶與浮標船橋宕礁等相碰撞不得謂爲船舶之碰撞。

### 第三節 船舶碰撞之責任

船舶之碰撞。係因不可抗力而生者。被害人不得請求損害賠償。（海

商法第一百十四條）依天災歸所有人負擔之原則言之。此爲當然之解決方法也。碰撞係因於一船舶之過失所致者。由該船舶負損害賠償之責。（海商法第一百十五條）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。有過失之各船舶。對於因死亡或傷害所生之損害。應負連帶責任。（海商法第一百十六條）前二條責任。不因碰撞係由引水人之過失所致。而受影響。（海商法第一百十七條）

#### 第四節 請求權之時效

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。（海商法第一百十八條）

#### 第五節 加害船舶之扣押

船舶碰撞。不論發生於何地。若被害爲中國船舶或中國人。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。（海商法第一百十九條第一項）。

#### 第六節 碰撞之訟訴

關於碰撞之訟訴。得向左列法院起訴。

- 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 船舶扣押地之法院。（海商法第一百二十條）

第七節 本章之適用範圍

船舶之碰撞。不論發生於何地。皆依本章之規定處理之。（海商法第一百十三條）又碰撞發生在海商法施行以前者。亦適用本章之規定。（海商法施行法第七條）

## 第七章 救助及撈救

### 第一節 總論

#### 第一款 海難救助之沿革

古代掠奪相尙。無海難救助之意思。中世時代。沿海領主尤持遭難物占有權。其最酷者。爲北方大西洋北海沿岸諸國。而南方地中海沿岸諸邦。較爲寬大。Oléron及Consulado海上習慣。已禁止遭難物之掠奪。迨至近世。匪特禁止掠奪。且力圖保護。故在法國路易十四世之海事條例。設有保護遭難者之規定。嗣後迭經補充。至今有效。德國新舊商法中。均設有救助一章。在英國之商船法。關於海難救助規定亦詳。由此以觀。海難時代。可分爲三。卽掠奪時代。禁止時代。及救助時代是也。

## 第二款 海難救助之條約

萬國海法會於一千九百〇二年開會。擬定海難救助統一條約草案。自一千九百〇五年起。經過四次會議。終於一千九百十年。由各國派遣代表。開會於 Brussels。擬定救助統一條約十九條。在批准各國。凡有涉外關係之救助事件。均適用之。我國海商法中救助及撈救一章。亦多採用救助約條之規定也。

## 第三款 關於海難救助之立法例

關於救助之規定。各國立法例。可分爲四(一)認救援與救助之區別。以海難程度之輕重。定報酬額數之多寡。但區別匪易。適用維艱。此主義德、荷、葡等國及日舊商法探之(二)雖認救援救助之區別。而僅就救助設有規定。其救援則適用雇傭。及其他一般規定者。此主義法俄巴西等國探之。

(三)不認救援與救助之區別。此主義英、美、丹麥、瑞典、挪威、西比諸邦。及日商法改正法採之。(四)救助統一條約雖有救助救援之名。而不設有

區別。我國海商法亦從之。

## 第二節 救助之義務

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。(海商法第一百二十一條第一項)違反前項之規定者。處三年以下有期徒刑或拘役。(同條第二項)

## 第三節 報酬之請求及其金額之決定

對於船舶或船舶上所有財物。施以救助或撈救。而有效果者。得按其效果。請求相當之報酬。(海商法第一百二十二條)是則報酬之請求。須具備左列要件。

(一)須遭遇海難 海難云者指航海固有之危險而言。故若船舶因在廠中修繕。被火延燒者。不得謂為遭遇海難。又海難不必為船舶與貨物之所共

同。故若僅及船舶。或僅及貨物。亦得謂之海難。

(二)須救助有效。被救助者。無論爲船爲貨。須因救助而收有成效。否則縱有救助之事實。但既徒勞無功。自無救助費請求之權可以主張。

(三)須無救助義務。救助行爲。苟本於私法或公法上之義務者。無請求報酬之權。具備右述條件而爲救助者。則救助者當然有相當報酬之請求權。但施救者經以正當理由拒絕施救。而仍強爲施救者。不得請求報酬(海商法第一百二十七條)至報酬金額由當事人協議定之。協議不成時。得聲請法院定之(海商法第一百二十四條)前條規定於施救者與船舶間。及施救者間之分配報酬之比例準用之。(海商法第一百二十五條)屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救。得請求報酬(海商法第一百二十二條)

#### 第四節 救人者之參加分配權

我國海商法規定。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。（海商法第一百二十六條）是採德日商法之消極說者也。考德日立法。以爲人命救助。爲道德上之義務。不能以金錢爲報酬。且人身非權利之標的。如對於人命之救助。得爲權利之請求。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。故照德日商法之規定。則救人報酬權利之能否請求。當以曾否救助船貨爲前提。如無救助船貨報酬之請求。卽不能爲救人報酬之請求也。（德商法第七四〇條第七四八條日商法第六五二條）致英商船法之規定係採積極說。以英國學者之意。以爲救助給費。不但無損於人格。且得因此獎勵人命之救助。故對於人命救助者。均得請求報酬之權利。（英商船法第五四四條）比較兩說。各有理由。然爲獎勵救人計。似以英法爲當也。

## 第五節 碰撞之救助



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。對於他船舶船員及旅客。應盡力救助（海商法第一百二十八條第一項）各該船長。除有不可抗力之情形外。在未確知繼續救助爲無益前。應停留於發生災難之處所。（同條第二項）各該船長應於可能範圍內。將其船舶名稱及船籍港。並開來往之處所。通知於他船舶。（同條第三項）違反第一項之規定者。處五年以下有期徒刑（同條第四項）

## 第八章 共同海損

### 第一節 海損之意義及種類

海損有廣義與狹義之別。而狹義海損。又有共同與單獨之分縷述如次。

#### (一) 廣義海損與狹義海損

廣義海損云者。指航海上一切之損害而言。因其種類更得分爲損害海損。與費用海損。且未必皆爲非常海損。亦有通常海損。例如引水費入港稅等諸小海損均屬之。至狹義海損云者。專就由非常原因所生之損害。不僅船舶所有人應負擔其損失。卽利害關係人亦須負擔其損失也。

#### (二) 共同海損與單獨海損

狹義海損中更有共同海損與單獨海損之分。船長爲使船舶與貨物免除共同危險。對於船舶或貨物有所處分因此所生之損害及費用。謂之共同海損。其他損害出於非常原因而不屬於共同海損者。謂之單獨海損。單獨海損根本於天災。或其他不可抗力發生者。可依天災歸所有人負責之原則。由船舶所有人或貨物所有人負擔之。其由於他人之侵權行爲發生者。亦可依侵權行爲之規定。向侵權行爲人求償之。故無特設法規之必要也。

## 第二節 共同海損

### 第一款 羅克安土保規則 York Antwerp Rule 之沿革

關於共同海損之規定。各國立法紛歧。適用上頗感困難。於是有劃一規則之議。國際公法編修會於一千八百六十四年在 York 擬定 York 之規則一千八百七十七年在 Antwerp 擬定 Antwerp 規則嗣於一千八百九十年在 Liverpool

開會。復改正之稱爲 York Antwerp rule 1890 至一千九百〇一年。復增補之一千九百二十四年。該會又在 Stockholm 開會。重加修正。以 York Antwerp rule 稱焉。

## 第二款 共同海損之意義

共同海損者。在海難中。船長爲避免船舶及積貨之共同危險。所爲處分。而直接發生之損害及費用。(海商法第一百二十九條)是以共同海損。須備左列三要件。

### (一) 船貨之共同危險

船長對於船舶。或貨物所以有所處分者。無非爲使船舶與貨物。免除共同之危險。故若並無危險。或有危險而僅及貨物，不及船舶，或僅及貨物。不及船舶因此所生之損害及費用。卽不得謂爲共同海損。

### (如) 船長之故意管分

共同海損之發生。須因船長對於船舶或貨物故意之處分。故若出於不可

抗力。或第三人之處分者。即不得謂爲共同海損。

### (三) 海損及費用

所謂共同海損者以生有損害及費用爲前提。否則既無損害。又無費用尙何有共同海損之可言。至損害之屬於物質上者謂之損害海損。如斷檣拋貨等是。損害之屬於金錢者。謂之費用海損。如救助費修繕費等是。

此外船舶與積貨。因處分而保存其一。是否爲共同海損之要件。以立法主義之不同。而有船貨併存主義船舶單存主義與種類不問主義之別。船貨併存主義。處分後必須船舶與貨物併存。爲德商法所採用（德商法第七百〇三條）船舶單存主義。處分之結果。至少須保存船舶。爲法海商法所採用。（海商法第四百二十三條）種類不問主義。處分後僅須有所保存。至於爲船爲貨。在所不問。爲日商法所採用（日商法第六百四十二條）前二者徒足阻礙船長臨機應變之處分毫無實益不如後之種類不問主義。俾船長於處分當時。得就利害輕重。互相比較。裁量自由。再處分保存。是否須有因果關係。又以

採用因果主義。與採用殘存主義。而有異致。其採殘存主義者。祇須於處分後有所保存。卽爲已足。至其保存之是否因於處分。則非所問。此主義德法系國海商法採之而採因果主義者則保存結果與海損處分。其間必須有因果關係。設或處分并無效果。嗣因他種原因。始得保存者。則其前此因處分所生之損害與費用。概不認爲共同海損。此主義法系國海商法採之因果主義乃歷史上之情性頗不公平。且實際上有無因果關係。亦難證明。非立法之良模也。

茲試就二種主義之異點例示如次。

(一) 船舶坐礁。先僱拖船。未獲奏效。嗣拋積貨。減輕船載。始得脫險。其初所支出之費用殘存主義算入共同海損。而在因果主義則否。

(二) 船舶棄貨減載。仍不能穩渡。後因風平浪靜。方得出險其初因棄貨所受之損害。在殘存主義算入共同海損。而在因果主義則否。

### 第三款 海損債權

海損債權者。因海損處分所生之損害或費用。其被害人與支付人。得向利害關係人請求分擔之權利也。行使此種權利之人謂之海損債權人。至海損債權之種類。得述如左。

(一) 船舶 船舶實占海損債權之重要部分。屬具在原則上亦應包含。惟以記載於屬具目錄中者爲限。至船上所備糧食武器。海員之衣物薪資。及旅客之行李。皆不分擔共同海損。但均得爲海損債權(海商法第一百三十九條)

(二) 貨物 貨物亦占海損債權之重要部份。且在原則上無論何種貨物。皆得爲海損債權。但有左列之例外。

(1) 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。如經投棄。不認爲共同海損。蓋無此種書類。足資考證。損害難知。但經撈救。仍應分擔共同海損。(海商法第一百三十二條)

(2) 裝載於甲板(即艙面)之貨物。經投棄者不認爲共同海損。甲板之

上。本非載貨之所。若將貨物裝在其上。難於保全。易遭危險也。但其裝載爲航運種類。或商業習慣所許者。不在此限（海商法第一百三十一條第一項）前項貨物。若經撈救。仍應分擔共同海損（海商法第一百三十一條第二項）

(3) 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。（海商法第一百二十四條）蓋既未預告其種類與價格。則損害難知。

(三) 運費 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。應扣除之（海商法第一百二十三條）

(四) 四共同海損之費用 此項費用。得分爲二。即費用海損與海損計算費用是也。

#### 第四款 海損債務

海損債務者。利害關係人對於被害人或支付人。因海損處分所受之損害



或費用。出而分擔之義務也。負有此種義務之人。謂之海損債務人。應分擔海損者不僅被保存之船舶與貨物。卽被損害之船舶與貨物。亦應分擔。否則被損害之船舶與貨物。祇享賠償權利不負分擔義務。則其所受利益。反優於被保存之船舶與貨物。揆諸事理。不得謂平。故在共同海損。凡有利害關係之物。皆應分擔損害。是因海損處分。受有損害之船舶或貨物之人。一方固爲權利人。而在他方又爲義務人也。

#### 第五款 償還之請求

因船舶或貨物之固有瑕疵。或因利害關係人之過失。所致之損害及費用。其他關係人仍應分擔之。但對於固有瑕疵或過失之負責人。得請求償還。(海商法第一百三十條)

#### 第六款 共同海損損害額之評定

共同海損之損害額。惟費用海損。無庸評定。至損害海損之價額。非評定不可。但評定標準。因物而殊。茲分述如左。

(一) 船舶 船舶之共同海損損害額。以到達地到達時之船舶價格定之。蓋船舶價格。每因航海而漸次減少。故實際損害之計算。與其以發航地與發航時之價格爲標準。毋甯以到達地與到達時之價格爲標準。較爲確當也。

(二) 積貨 積貨之共同海損損害額。以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用。(海商法第一百二十七條) 蓋卸載地與卸載時之價格。通常包含貨價運送費。裝載費。卸載費以及關稅利益等而言。若貨物業已滅失或毀損。則如卸載等費。自可毋須支付。故欲計算損害額之確數。應就卸載地與卸載時之價格中。除去其毋須支付之各種費用也。

### 第七款 共同海損分擔額之評定

(一) 船舶 船舶之共同海損分擔額。以到達地到達時之價格爲價格。

(二) 積貨 積貨之共同海損分擔額。以卸載地與卸載時之價格爲價格。但關

於積貨之價格應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。（海商法第一百三十六條）

我國海商法關於共同海損分擔額之評定。以航海終了時狀態為標準。係採航終主義例以 *York-Antwerp* 之規定。正屬相同。

#### 第八款 共同海損分擔之比例

共同海損應以所存留之船舶積載之價格。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。（海商法第一百二十五條）例如某船價值五百萬元。貨物價值一百萬元。運費總額十萬元。因共同海損處分投棄海中之貨物。價值四十萬元。問各利害關係人應分擔若干。茲以算式表示如左。

$$\begin{array}{l}
 5,000,000 \text{ —— 船舶價格} \\
 1,000,000 \text{ —— 積貨價格} \\
 58,000 \text{ —— 運費半額} \\
 \hline
 6,050,000
 \end{array}
 \left. \vphantom{\begin{array}{l} 5,000,000 \\ 1,000,000 \\ 58,000 \end{array}} \right\} \text{三者相加爲 } 6,050,000 = \left\{ \text{分擔海損者之總額} \right.$$

$$X = \frac{4,000,000 \times 5,000,000}{6,050,000} = 330,478 + \text{圓} \dots \text{船舶之共同海損分擔額}$$

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

$$X = \frac{400,000 \times 1,000,000}{6,056,000} = 66,115 + \text{圓} \dots \text{積貨之共同海損分擔額}$$

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

$$X = \frac{400,000 \times 500,000}{6,050,000} = 3,305 + \text{圓} \dots \text{運費半額之共同海損分擔額}$$

以上積貨之分擔額中。一部應由被保存之積貨分擔。一部又應由被損害之積貨分擔。以照公允。應分擔之成數。以算式表示之如次。

$$1,000,000:66,115 + \dots :400,000:X$$

$$X = \frac{66,115 + X \times 400,000}{1,060,000} = 26,746 + \text{圓} \dots \text{爲被損害之積貨應分擔之成數}$$

$$1,000,000:66,115 + \dots :600,000:X$$

$$X = \frac{66,115 + X \ 600,000}{1,006,000} = 39,669 + \text{圓} \dots$$
 爲被保存之積貨應分擔之成數  
 運費以其半額。假定爲船舶所有人所應得之航海純益。故定分擔海損之成數。以運費之半數爲限。

### 第九款 貨值聲明不實之取締

滅失或損害之貨物。于裝載時曾爲不實之聲明。而所聲明之價值。少于實在之價值者。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。多于其實在之價值者。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。(海商法第一百二十八條)

### 第十款 共同海損之計算

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。(海商法第一百四十條) 至共同海損之計算書 General Average adjustment or statement。通常延聘專門共同海損計算人 Average adjuster 作成之。共同海損計算人在大陸法爲一種公職。由法院或相當公署選任。英美

法則有同業之協會。須有一定資格。方得充任。

#### 第十一欸 船長之留置權

船長對於未清償分擔數之貨物所有人。得留置其貨物。但提供擔保者。不在此限。(海商法第一百四十一條)

#### 第十二欸 應負分擔義務人之委付權

應負分擔義務之人。得委付其存留物。而免分擔海損之責。(海商法第一百四十三條)

#### 第十三欸 所受分擔額之返還

利害關係人。於受分擔後。復得其船舶或貨物之全部或一部者。應將其所受之分擔額。返還於利害關係人。以昭平允。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。(海商法第一百四十二條)

#### 第十四欸 債權之時效

因共同海損所生之債權。自計算確定之日起。經過一年不行使而消滅

(海商法第一百四十四條)

## 第九章 海上保險（參照會文堂出版拙著保險法論）

海上保險者。填補因航海事故所生損害之契約。故爲損害保險之一種。就事故言。與他種損害保險固不相同。就目的言。與他種損害保險要無少異。至各國之法律皆以之纂入海商法中者係出於沿革上之理由（詳前）。我國海上保險一章亦編入海商法中。該章之規定對於保險法居特別法之地位。關於海上保險。本章無規定者。適用保險法之規定（海商法第一百四十五條）

### 第一節 保險之事故

海上保險在各種保險之中爲最繁雜。其範圍甚廣。包括航海所生之一切危險。其性質之複雜。與火災保險不可同日而語。海上保險迄今尙無科學之根據者。亦由於此。其保險費計算之方法。大概以經驗爲標準。



## 第二節 海上危險無精確之統計

海上危險。實爲不規則的發生。精確統計。殆不可能。茲舉其理由如左。

### 一 危險之程度因地而異

海上危險與暗礁，潮流，氣候，氣壓，以及港灣之形狀等。至有關係。場所不同。其發生危險之程度遂異。故不同航路之發生危險。毫無統計之價值。

### 二 危險之程度因時而異

海上危險之發生與航海技術預防之設備。亦有關係。航海技術進步設備完全。則危險程度日漸減少。例如燈塔之設置。造船之精良。均爲危險減少之原因。所以今日有視爲航海至險之海洋。異日殆成爲康莊平穩之航路。故過去之海上危險統計。毫無價值。

### 三 危險之程度因各種事情而異

海上危險之發生。雖同一航路。同一時期。因船舶之新舊速力及構造等關係。以及貨物之性質。裝載之方法。海員之技術與其他諸種事情。其程度亦各不相同。若以同航路同時日統計其各種之危險。以爲海上危險發生之標準者。則誤矣。

### 第三節 保險契約之作成

保險契約應以書面爲之。並應載明左列事項（海商法第一百四十六條第一項）

- 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。

利害關係人皆得向保險人請求保險單之謄本（海商法第一百四十六條第二項）

#### 第四節 海上保險之種類

得以貨幣估價之物而屬于航海危險者。皆得爲保險之標的物（海商法第一百四十七條）海上保險種類不一。有船舶保險。運費保險。希望利益保險。與再保險等。茲分別說明之如左。

##### 一 船舶保險

船舶保險不僅船體。成分及屬具亦應包含。英法以明文規定製造中船舶。進水式船舶。均得付諸海上保險。至船舶保險。通常得更分爲四。卽

##### 1 大帆船保險。

2 小帆船保險。

3 大汽船保險。

4 小汽船保險。

此四種保險。各有特質。不宜相混。保險人於訂約時當加以注意也。

## 二 貨物保險

貨物保險。其標的爲一切貨物。按我國習慣。有平安保險與水漬保險之分。平安保險者卽水漬外。關於因海上一切事變及災害所生之滅失或損害及費用之保險也。水漬保險。卽雖未滅失或損害。倘僅爲水潮濕污損。不能維持其原有價值者。亦由保險人負責。

## 三 運費保險

運費保險。其標的爲運費。惟運費一經保險。運送人對於運送業務。難免怠於注意。故昔日立法例多禁止之。至於今日各國已明認運費得爲保險標的矣。

#### 四 希望利益保險

希望利益保險。通常附隨于貨物保險。以貨物到達後可得利益爲標的。曩在法國海事條例。以其跡近賭博故禁止之。今則各國已明認之矣。蓋以希望利益若無意外障礙。與賭博之純出僥倖者究屬不同也。

#### 五 再保險

保險人得將其所保之險向他人爲再保險。再保險之標的。爲原保險人所承受保險契約上之責任。爲補救小保險業之失敗起見。故多由國營。本章關於保險之規定。於再保險準用之（海商法第一百四十九條）。

#### 第五節 保險期間

關於保險期間以一定期間定之者。爲定期保險。以一度航海定之者。爲航海保險。以一定期間及一度航海定之者。爲混合保險。我國海商法規定保險期間除契約別有訂定外。關於船舶及屬具。自船舶起錨或解纜之時。以迄

目的港投錨或繫纜之時爲其期間。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（海商法第一百四十八條）。是以航海保險爲原則其餘爲例外也。

## 第六節 保險價額

海上保險。對於保險價額之計算。有法定之標準。茲分述如左。

### 一 船舶之保險價額

關於船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價額爲保險價額（海商法第一百五十七條）其以責任開始之日爲準。不以船舶所在地爲準者。蓋以船舶買賣。非必各地都有。故欲知所在地之時價。殊不易也。

### 二 貨物之保險價額

關於貨物之保險。以裝載地裝載時之貨物價額裝載費所納捐稅應付之運費及可期待之利得爲保險價額（海商法第一百五十八條）裝載費等及可期待之

利得皆得於貨物運到後取償於賣價。故應包含於保險價額之內也。

### 三 運費之保險價額

關於運費之保險。以運送契約所載明之運費爲保險價額。運送契約未載明時。以卸載時。卸載港、認爲相當之運費額爲保險價額（海商法第一百五十九條第一項）例如某船由上海開至天津。運送契約內所載明之運費爲五萬元。則其運費之保險價額卽爲五萬元。若運送契約未載明。則以到津港卸載時所認定之運費爲保險價額。以淨運費爲保險標的時。而其總額未經約定者。以總運費百分之六十爲淨運費（海商法第一百五十九條第二項）例如總運費爲十萬元。則其淨運費爲六萬元是。所謂淨運費者。卽總運費中扣除一切航海費用也。

### 四 希望利益之保險價額

關於因貨物之到達時應有利得之保險。其保險價額未經契約約定者。以保險金額視爲保險價額（法商法第一百六十條）

## 第七節 損害額之計算方法

貨物之損害額。依其在到達港於完好狀態所應有之價值與其受損狀態比較定之（海商法第一百六十一條）。例如某甲由上海運米五萬石至天津。其在天津到達港於完好狀態所應有之價值每石二十元。共計一百萬元今受損害僅值九十五萬元。則二者之差額爲五萬元此卽保險人應行賠償之數也。受損害之貨物。船長爲支付船舶之條繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用。將其變賣。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（海商法第一百六十二條）。

船舶之損害額。受損害之船舶。經在中國目的港或停泊港之主管官署。在外國港中國領事官署證明爲不堪航海。或船長受船舶所有人之特別委託。或契約另有訂定。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（海商法第一百六十二條）。



運費之損害額。其運費一部消滅失時。其滅失價額即保險損（德商法第八百七十八條參照）。

希望利益損害額。其利益一部滅失時。其滅失價額即係損害額（德商法第八百七十九條參照）。

### 第八節 保險人之責任

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（海商法第一百五十條）。海上保險係填補海上損害。則凡保險標的物在海上發生事變及災害者。無論其原因若何。情形若何。其所生之滅失損害及費用。自應由保險人負其責任。但有下列之例外。即

一 戰爭之危險。如契約有反對之訂定。保險人不負其責。例如因戰爭將被保險之船舶轟擊是。此種危險。除保險契約上訂明保險人不負責任外。保險人皆應負責。雖未保有危險亦與保有危險者同。換言之。戰爭之危

險。保險人以負責任爲原則。不負責任爲例外（海商法第一百五十一條）

二 因要保險人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險。保險人不負責任（海商法第一百五十三條）。其立法上之用意。與保險法第十二條第二項但書所規定者相同。所謂代理人即要保人或被保險人之代理人。如船長爲船舶所有人之代理人。船舶經理人爲船舶共有人之代理人是。

## 第九節 海上保險契約之消滅

### 第一款 海上保險契約之解除

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。保險人得請求約定保險費之半數（海商法第一百五十二條）。所謂應歸責於要保人或被保險人之事由者。如航海變更。航程變更。船舶變更等。依民法第二百五十九條之規定。契約解除時。當事人雙方負回復原狀之義務。而海上保險契約之解除。因於可歸責於要保人或被保險人事由。保險人得請求

保險費之半數。爲民法第二百五十九條例外之規定。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（海商法第一百五十六條）保險人既已破產。卽無賠償損害之能力。故要保人或被保險人有解除契約之權。但保險人能提供擔保。則雖宣告破產。而與要保人或被保險人仍無妨害也。

### 第二款 海上保險契約之無效

就危險之有無爲保險者。經證明在契約訂立前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者。其契約無效。（海商法第一百五十四條）。例以保險法第九條之規定。「保險契約訂立時如危險已消滅或已發生者。其契約無效」立法上之用意。同一趣旨也。

### 第三款 海上保險契約之失效

貨物保險時。未確定裝運之船舶者。要保人或被保險人知其已裝載於船舶時。應將該船舶之名稱及國籍。卽通知於保險人。不爲通知者。保險契約

失其效力。(海商法第一百五十五條)蓋船舶之構造與海上運送之安危。有密切之關係。國籍可知其海員是否精於航海術。失效無須有解約之表示。與解除有別又失效由失效率事由發生時失其效力。而其以前效力。仍猶存在。故與無效不同也。

### 第十節 委付制度

保險標的物受全部損失之時。保險人有支付全部保險金額之義務。然有時雖非全部損失。但其情形與全部損失殆屬相同。或確係全部損失。無從證明。又或全部損失之證明及計算。程序繁多。時日遲延。自全體經濟上觀察。反為不利。此種困難問題。不一而定。專重理論。則事多窒礙。故法律視其與全部滅失同。使被保險人在保險標的上一切權利歸於保險人。即得請求保險金額之全部也。

委付制度。嚆失於十六世紀。今日各國保險法多認之。英國分全損為現

實全損 Total Loss 與解釋全損 Constructive Loss 兩種現實全損者。或物質上全完毀損者。或被奪取不能回復者。而解釋全損或雖未全滅。殆與全滅無異。或全滅不可幸免者。或物品之回復。須有物價以上之費用。在解釋全損。被保險人或視爲分損 Partial Loss 或委付保險標的物於保險人。視爲現實全損。二者之中。得選擇其一也。德國商法先規定全損。在此中情形之下。被保險人得請求保險金額之全部。次規定委付情形。其範圍爲狹。而法商法及日商法於委付情形廣爲規定。我國海商法從之。

我國海商法施行法第八條規定。海商法第一百六十三條至第一百六十九條及第一百七十三條之規定。其委付之原因。發生在海商法施行以後者。雖保險契約成立在海商法施行以前。亦適用之。

### 第一款 委付之性質

一 委付者。乃發生於保險標的物未全滅之時也。

委付者。應以保險標的物歸之於保險人。若委付之標的物全滅。則委付

無從發生。當保險標的物全滅之際應支付全部保險金額。此乃保險之性質上當然發生者也。

## 二 委付者。不得附有條件也。

委付必須單純。不得附有條件（保險法第一百六十七條第二項）蓋委付之目的。在於結束當事人間之糾葛。若附以條件。則益增煩雜。反乎委付根本之主旨矣。

## 三 委付以就保險標的物全部爲之爲原則。

委付應就保險標的物全部爲之（海商法第一百六十七條第一項本文）。此爲委付之不可分性。其理由與上述委付不得附有條件者相同。譬如裝運貨物之船舶行蹤不明已逾四個月時苟許委付其一部積貨。則應以何者爲委付。何者不爲委付。必啓爭端矣。但僅一部發生委付之原因者得就其一部分爲之（海商法第一百六十七條第一項但書）。如以米千石付之保險。其中三百石之米毀損。已失其全價四分之三時。則但以三百石爲委

付可也。又如以保險價額之一部付之保險。則被保險人得按照保險金額與保險價額之比例而委付其保險標的物也。(日商法第六百七十五條。德商法第八百六十六條第二項)。

#### 四 委付須經承諾或經判決。

我海船法草案及德日商法認委付爲單獨行爲。無須經承諾而英法及其他多數立法例均規定委付之成立須經承認。我國海商法規定委付須承諾或判決係採英法也(海商法第一百六十八條參照)。

#### 第二欸 委付之原因

關於委付之原因。我國海商法有列舉之規定。茲分述如左。

#### 第一項 被保險船舶之委付

被保險船舶之委付。得於有左列各款情事之一時爲之(海商法一百六十

#### 三條)

一 船舶被捕獲或沉沒或破壞時。

被捕獲云者。謂爲敵國所拿捕也。沉沒云者。卽船舶沉沒水中不易撈救。卽使船舶之一部沉沒。一部仍浮於水面。而已無救助之望。亦得謂之沉沒。破壞云者。例如因船舶觸礁或彼此碰撞。致船舶破壞不堪收拾者是。

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。蓋修繕總額達於保險金額四分之三。在事實上雖能修繕。然因所費不貲。殊無實益。不若委付之爲直撻了當也。

三 船舶不能爲修繕時。

船舶不能修繕的情形。大別爲三。

甲 絕對的不能修繕

乙 地域的不能修繕

丙 經濟的不能修繕

四 船舶行蹤不明或被官署扣押已逾四個月仍未放行時。船舶行蹤不明者指



存否莫知之謂也。扣押云者。以強力使不得移動物之行爲也。自船舶言之。則爲禁止其航行而已。此行爲可分爲官署之處分及私人之行爲。其爲委付之事由者。則必爲官署之處分而後可也。

### 第二項 被保險貨物之委付

被保險貨物之委付。得於有左列各款情形之一時爲之（海商法第一百六十四條）

一 船舶因遭難或其他事變不能航海已逾四個月。而貨物尙未交付於受貨人要保人或被保險人時。

二 裝運貨物之船舶行蹤不明已逾四個月時。

三 因應由保險人負保險責任之損害。於航海中變賣貨物達於其全價四分之三時。

四 貨物之毀損或腐壞已失其全價四分之三時。

### 第三項 運費之委付

運費之委付。得於船舶行蹤不明已逾四個月時爲之。運費之保險。亦得適用委付制度。但其所可委付者。只限於船舶行蹤不明已逾四個月爲之。（海商法第一百六十五條）

#### 第四項 兵險之委付

專就戰事危險爲保險者。就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。（海商法第一百六十六條）所謂專就戰事危險爲保險者即其所保險之性質爲兵險而未及於他險也。如專保兵險。無論其所保者爲船舶貨物或運費。在被捕獲或扣留時得行委付。

#### 第三款 委付之效力

委付之效力有二。即保險標之物之移轉與保險金額之給付是也。

##### 一 保險標之物之轉移

委付經承諾或經判決爲有效後。自發生委付原因之日起保險標的。物應視爲保險人所有。（海商法第一百六十八條）被保險之船舶因行蹤不明。或被

官署扣押已逾四個月仍未放行時爲委付後。而復歸來者保險人仍應給付保險金額（海商法第一百六十九條）此爲貫徹委付制度之簡易直捷精神。既爲委付。卽此後或發見不成爲委付原因之事實。亦不容保險人再滋異議。

## 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。

### 第四款 委付之時效

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（海商法第一百七十三條）。蓋委付之權經一定時效而消滅。其期間之起算。自得爲委付之日起。卽依法得以向保險人委付之日起也。

## 第十一節 危險發生之通知

要保人或被保險人於知保險之危險發生後。卽應通知保險人（海商法第

一百七十條) 所以使保險人着手調查。並準備賠償。若不通知。則保險人無從知悉。且爲時過久。真相易失。此與保險法第二十三條所規定「要保人或被保險人自知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」立法上同一旨趣者也。若要保人或被保險人不卽通知。對於保險人因此所受之損害。應負賠償責任。此規定於保險法第二十四條。亦適用於海上保險也。(海商法第一百四十五條)。

## 第十二節 貨物所受損害之通知

要保人或被保險人自接到貨物之日起。一個月內應將貨物所受損害通知保險人或代理人。若不依限通知視爲無損害(海商法第一百七十二條)。蓋貨物運送到地。理應卽時檢查。過一月而不通知。縱有損害。亦必輕微。爲確定損害計。爲防止詐欺計。所以如此規定也。

### 第十三節 保險金額之給付

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（海商法第一百七十一條第一項）。所謂證明文件者。即證明保險標的物在航海中發生損害之文件。保險人對於前項證明文件如有疑義。則可從事調查。俟查明後給付。而要保人或被保險人提出擔保時。仍應將保險金額給付全部（海商法第一百七十一條第二項）。倘給付以後。查明不實。保險人自給付後一年內得行使保險金額返還請求權。過此時期。保險金額返還請求權即行消滅（海商法第一百七十一條第三項）。

### 第十四節 請求權之時效

因保險契約所生之請求權。除本法另有規定外。自得為請求日起經過兩年不行使而消滅（海商法第一百七十四條）所請本法另有規定者。即為第一百

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」。第一百七十二條「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代理人時。視爲無損害」。及第一百七十三條「委付之權利於知委付原因發生後及自得爲委付之日起。經過四個月不行使而消滅等是也」按海商法第一百四十五條既有「關於海上保險本章無規定者適用保險法」之規定。保險法第三十條正文又有「由保險契約所生之權利自得請求之日起。經過二年不行使而消滅」之規定。關於時效除海商法海上保險章中另有規定外。自應適用於海上保險。故海商法第一百七十四條之規定似屬贅瘤。

