

表解叢書

圖書館

同濟醫士大學
學部

商法海商法表解

科 學 印
海 書 行
局

上海图书馆	
登記	1803
書號	3467 / 404839

上海图书馆藏书



A541 212 0005 8708B

法 律 政 治 經 濟 學 表 解 叢 書

商 法 海 商 法 表 解

國 立 同 濟 大 學 圖 書 館

登 記 號 1803.....

書 碼 547.4/839.....

159172

普通學表解叢書每冊價洋二角 訂增

◎附實業學表解	算術表解	代數學表解	三角法表解	平面幾何學表解	立體幾何學表解	解柝幾何學表解	微分學表解	積分學表解	動物學表解	植物學表解	礦物學表解	實用動物學表解	實用植物學表解	地文學表解
一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	一冊
英文典表解	東文典表解	漢文典表解	中國歷史表解	中國當代史表解	西洋史表解	西洋史年表	東洋史表解	東洋史年表	世界史表解	世界地理表解	中國地理表解	日本地理表解	商業地理表解	
一冊	一冊	四冊	二冊	一冊	二冊	一冊	一冊	一冊	二冊	三冊	三冊			
物理學表解	化學表解	心理學表解	教育學表解	教授法表解	生理衛生表解	家政學表解	倫理學表解	商業學表解	商業算術表解	農業學表解	肥料學表解	養畜學表解	論理學表解	
二冊	二冊	一冊			一冊	一冊	一冊	一冊	一冊	二冊	一冊	一冊	一冊	

上海科學書局總發行所

商法海商法表解目次

緒言.....一

第一章 船舶.....一

一、船舶之性質.....二

二、船舶之種類.....四

三、船舶適用海商法之範圍.....五

四、船舶之國籍.....七

五、關於船舶之手續.....一〇

六、船舶之讓渡.....二

七、船舶之差押及假差押.....三

第二章 船舶所有者.....一三

一、船舶所有者之性質.....一三

二、海產委付.....一五

三、船舶共有者.....二〇

四、船舶管理人.....二三

五、船舶賃借人.....二四

第三章 船員.....二五

甲 船長.....二五

一、船長之性質及資格.....二五

二、船長之任免.....二六

三、關於船長航海之職務.....二六

四、船長一般之義務.....二〇

五、船長之代理權.....二〇

六、船長之特別權限.....二二

七、船舶發賣權.....二三

八、積荷流用權.....二三

九、船長與船主之關係.....二三

乙 海員.....二三

一、海員之範圍及性質.....二三

二、關於海員之規定.....三五

丙 水先人.....三六

一、水先人之性質及水先法.....三六

二、關於水先人之規定之概要.....三七

三、水先人與船長及船主之關係……………三六

第四章 海上運送契約……………三六

甲 總論……………三六

一、海上運送契約之性質……………三六

二、海上運送之分類……………三六

乙 物品運送契約……………三六

一、海上物品運送契約之分類……………三六

二、傭船契約與個積契約差異之點……………三六

三、傭船契約……………三六

四、共通之原則……………三六

五、個積契約……………三六

六、船荷證券……………三六

丙 旅客運送契約……………三六

一、旅客運送契約之性質……………三六

二、關於海上旅客運送之規定……………三六

第五章 海損……………三六

甲 共同海損……………三六

一、共同海損之定義……………三六

二、海損債權……………三六

三、海損債務……………三六

四、共同海損之精算……………三六

五、準海損……………三六

六、紐約安托譚葡規則之由來……………三六

乙 船舶之衝突……………三六

一、船舶衝突成爲法律上問題之原因……………三六

二、關於船舶衝突之規定……………三六

第六章 海上保險……………三六

一、海上保險契約之定義及性質……………三六

二、海上保險證券……………三六

三、保險期間……………三六

四、應填補之損害……………三六

五、保險價格……………三六

六、有影響于保險之事項……………三六

七、積荷保險之一部填補……………三六

八、委付	三
第七章 船舶債權者	七六
一、先取特權	七六
二、抵當權	七七
三、質權	七六
四、對於製造中船舶之擔保權	七六

商法海商法表解目次

商法海商法表解

溧陽 蔣筠 編輯

緒言

海商法者。爲商法之一部分。規定私法上關於海事之事項者也。顧海事云何。欲爲精確定義。頗感困難。大體言之。不妨解釋爲關於船舶航海所生法律上之事項。其船舶自體所關之事項。自不待言。卽如船舶乘組員之權利義務。用船舶之運送。船舶之保險契約等。凡屬以上各種法律上之事項。有關於船舶航海者。概可稱爲海事。雖然。其船舶航海所生法律上之事項。非僅限于如前所言私法上之事項。尙有公法上及國際法上之事項焉。因而可適用於此之法規。亦有公法上及國際法上之規定。故學者多以有關係于海事之法規。分爲三種。曰海事公法。曰海事國際法。曰海事私法。海商法所論者。則屬關於海事私法之規定。

第一章 船舶

船舶所以供航行之用者。其船體無動力。則其用不全。船舶之爲動產。性質上最爲明確而無疑。此在羅馬時代已認之。何況法律思想發達之今日。然就船價之高及所有權不易移轉之點觀之。則頗類於

1. 船舶爲動產

不動產。故古時立法例。亦往往有置于不動產者。因此沿革上之理由。故其性質上之爲動產。雖明確無疑。而近世各國之立法例。以欲解除世惑。不得不申明之于法典。曰船舶屬動產。如法國商法一百九十條。是其例也。

2. 船舶類似不動產

船舶固爲動產。然以經濟上公益上其他沿革上之理由。受不動產之法律支配。與普通動產之規定。相異甚多。茲述其要者于下。一、不動產物權之得喪變更。從不動產登記法之所定。非登記不得以之對抗第三者。船舶亦然。二、抵當權之目的。限於不動產。而船舶及製造中之船舶。皆得爲抵當權之目的。三、不動產之質貸借。于登記後。對其不動產之物權取得者。亦生効力。船舶亦然。四、對于船舶之強制執行並競賣。以從不動產之規定爲原則。五、國際法學者說明船舶所行之主權。往往有以船舶爲國土之延長者。于此可見船舶與土地同視之思想。

英美之訴訟法。以船舶爲有人格者。凡對於船舶之訴訟。不必以船舶所有者爲相手方。直得以船舶爲被告者。此外船舶尙有類似乎人之點四。一、船舶之有名稱。猶人之有姓名。其名稱以之標示於船舶。一旦確定。非受管海官廳之許可。不得變更之。二、船舶之有國籍。猶人之有國民身分。而在他之動產則不然。船舶之所以必須

一、船舶之性質

3. 船舶類 似乎人

有國籍者。以船舶乃一國主權所及之範圍。日往來于外國之間。國際關係。由此而生。且關稅船稅等之納稅率。皆有彼我之別也。三、船舶之船籍港。與人之有住所。商人之有營業所者無少異。船籍港既確定。則關於船舶私權證明之登記。于其管轄船籍港之區裁判所爲之。關於船籍證明之登錄。于其管轄船籍港之管海官廳爲之。其他船籍港之作用。自船舶所有者言之。則爲該船舶營業之中心點。與商人之營業所同。

4. 船舶以 主物及 從事而 成

船舶之有航行者。非單以船體之故。必有種種屬具以裝置之。而後能全其用。屬具有固着於船體而在不可分離之關係者。有非固着於船體。亦非在不可分離之關係者。船體謂之主物。屬具謂之從物。然欲一一區別船舶之主物從物。非惟困難。且易因此惹起無謂之爭議。故法律設一利便方法。凡附屬於船舶之物品。使船長記載於屬具目錄。以其記載之有無。爲區別從物主物之標準。但事實上或有以其物品可反證爲非船舶從物者。茲分四項詳說之。一、目錄記載之物品。即爲屬於船主所有。二、轉渡船舶。無特別之約定。則屬具目錄所載之物。亦移轉于讓受人。三、以船舶爲保險。無別段之意思表示。則屬具目錄所載之物品。亦同時以之爲保險。四、委付船舶。則屬具目錄所載之物品。亦同時有委付之效力。

二、船舶之種類

船舶可從其觀察點之不同。別爲數種。一、就船舶之使用目的而區分之。得大別爲供營利之目的者。與非供營利之目的者二種。前者更分爲二。甲、有商行爲之目的者。即通常之商船是。乙、有商行爲以外之目的者。如漁獵船是。後者凡軍艦、軍用運送船、航海練習船等皆屬之。二、得適用或準用海商法之船舶。與不得適用或準用者之區別。于後節詳述之。三、船舶就其國籍之不同。可分爲本國船舶與外國船舶二種。本國船舶者。有國法上一定之特權者也。四、外國製造之船舶。與本國製造之船舶。于私法的權義上。固無區別之必要。然得受造船獎勵者。限于在本國製造之船舶、且有以船舶製造地之爲外國爲本國。而爲船舶國籍之標準者。五、船舶因其運轉力之若何。而分爲汽船、帆船、櫓權船三種。適用海商法者。惟前二種。六、船舶從其登記與否。可分爲登簿船與不登簿船二種。其船舶之總噸數二十噸以上。又積石數二百石以上者。從特別法所規定。必須登記。且必須請受船舶國籍證書。若爲小船舶則否。七、船舶從其可爲航海區域之不同。而分爲遠洋航船。近海航船。沿海航船。平水航船四種。八、船舶以其構造之不同。可分爲西洋形船舶。日本形船舶。與中國形船舶三種。

適用海

商法船

船舶明確規定之

軍艦及其他適用公法規定之船舶外。凡適用私法規定之船舶。不問其形之大小。使用之目的。及其航海區域如何。置之于一法律之下以支配之。立法上固甚便。英國之商船法。即採此主義者也。然處此法律修明時代。凡一國法律組織之全體。其各法之畛域地位及其

三、船舶適用海商法之範圍

2. 船舶適用海商法之要件

必要

效用。皆不可不使之明確。故關於通用海商法船舶之規定。以詳細爲必要。

一、供航海之用者

廣義之船舶。供水上之航行者也。而得適用海商法者。則限於海上航行之船舶。然則海上之範圍如何。據海事交通之慣習。及海員社會之觀念。雖足以定之。而獨逸于商船國旗法之施行法之第二十五條。列舉其航海之範圍以定之。日本亦以其航海業及海上保險業之未發達。航海範圍無確定之慣習。故于商法施行法第一百二十二條。〔湖川港灣及沿岸小航海之範圍。使遞信大臣定之。〕以間接決定海上之範圍。即湖川港灣之運送。視之爲陸上運送。其外之運送。始視爲海上運送是也。

二、以商行為目的

在日本商法上。所謂商行爲者有三種。曰絕對商行爲。曰相對商行爲。曰附屬商行爲。故不論爲何種之商行爲。僅以其一爲目的而供航海用者。概可稱曰船舶。例如運送船舶。以運送物品或旅客之目的而航海。即爲商法上之船舶。此蓋以相對商行爲之目的。使船舶航海者。他若海上保險、會社、問屋、運送取扱人、仲立人、代理商等、因自家營業。其所使航海之船舶。均爲商法上之船舶。

3. 船舶適 用海商 法之例 外

一、消極例 外

此則因附屬商行爲。而以船舶供航海之用者。其船舶假令以爲商行爲之目的。供航海用。然僅用舢板其他櫓權爲運轉之小舟。皆不適用商法。蓋是等小舟。通常皆航行于湖川港灣。而不遠行外洋。其船體小而力弱。絕不能堪海上之危險。若因其偶有航海之故。使其法律關係。適用海商法之特別規定。則失之于繁。必多不便之感。故有時對於此事。因以其他之勅令或命令。使設便宜的規定。或則視爲普通之動產。亦無不可。

二、積極例 外

其船舶假令不以爲商行爲之目的。而供航海用。亦準用海商法。例如捕鯨船、其他之漁船、北極探險船、遊船等。皆非商法上之船舶。惟供航海用時。則與普通商船。同受海商法所支配。且供航海用時。亦不問其目的如何。惟若此等船舶而屬於官廳或公署所有。則不適海商法。如軍艦。稅關監視船。港務局用船等是也。

1. 區別船 國籍之 理由

欲圖一國海運業之發達。當使貿易繁盛。廣交通之利便。多爲殖民事業。此在軍事上外交上。皆有莫大之影響。各國所爲設各種方法以保護之獎勵之。故于法制上定船舶之國籍。區別爲自國船與外國船。蓋如是則對於自國船。結與獎勵金及其他特種之權利。均甚便

四、船舶之國籍

2. 規定船舶之國籍標準

利也。

有三種。一、以船舶之製造地或材料之產出地之屬於己國與否。爲船舶之標準。此主義之所在。以獎勵造船爲目的。非己國製造之船舶。不與以保護或特權。務使己國造船業日益發達。中世排外思想熾盛時盛行之。至于今日。各國皆取放任政策。聽其自由製造買賣。不加保護干涉。而在造船製鐵機械製造等未發達之國。尤不能採用此主義。惟對於己國製造之船舶。特與以保護之規定。雖今日猶存之。二、以船長以下之乘組員爲本國人與否。爲船舶之標準。然船長以下之乘組員。其選任解任。皆規定于雇傭契約。屬於船舶所有者之自由。並非與船舶相終始。且在今日。雖以外國人爲本國船長或船員。亦無不可。故以船員之爲內外人而區別船籍。實爲不當。今日除法國商法。有以本國船舶之要件。限于船長其他之高等船員皆爲本國人。東洋航海之外。水夫之四分之一。亦須以本國人充之規定外。他若學術實業最發達之獨逸。世界航海業最進步之英國。皆無此制限之規定。而在航海未大發達。船員之養成亦不足之國。由船員之爲內外國人而定船籍。尤爲事實上所不能。三、以船舶之所有者爲何人。而定船舶之所屬。蓋與船舶利害關係之深者。無如其所有人。惟所有者始有處分船舶之權能。故以所有者爲國籍之標

準。爲最正當。近世各國概採此主義。

一、獨國。不拘船舶製造地或船員之國籍若何。專以船舶所有者之國籍而定船籍。是即千八百九十九年。關於商船國旗揭揚之法律所明定者。二、法國。據千七百九十三年之法律第二條。船舶之全部。非屬於法國人所有。不得爲法國船舶。至千八百四十五年改正之。

得爲法國船舶者。至少其所有權之二分之一。不可不屬之于法國人。但此不適用於株式會社。苟其株式會社。從法國法律。設立於法國內。其他法國船舶必要之條件。一切皆備時。則該會社之株式二分之一。雖爲外人所有。亦無害其爲法國船舶。三、意國。據千八百六十五年所發布之意國海商法第四十條。凡有意國國籍之船舶。必其所有權。專屬於意國人。或屬於五年以上。有住所于意國內之外國人爲要。其他于意國內雖無住所或居所之外國人。持有意國船舶所有權三分之一。亦不妨也。後又屢經改正。外國人得有意國船舶之範圍。乃愈擴張。蓋幾于內外平等焉。四、奧國。據千八百七十九年之法律第六十五號第一章。以登記于船舶登記簿。或得有假免狀之船舶。爲奧國之商船。而其所有權之三分之二以上。不屬於奧國人。則不得登記。寄在外國港之外國船舶。其所有權之三分之二以上。歸于奧國人時。奧匈領事。得付與船舶假免狀。五、英國。于千八

3. 現今各國關於船舶國籍規定之綱要

百九十四年之現行商船法第一條。設有船籍之規定。以生于英國之臣民。從英國或其版圖內之歸化法。或得英王之特許。而爲歸化人者。及據英國或其版圖內之法律。所設立之法人。其爲主之事務。置于英國版圖內者。其所有之船舶。爲英國船舶。六、日本。下述之船舶。爲日本之船舶。甲、屬于日本官廳或公署所有者。乙、屬于日本臣民所有者。丙、具下舉條件之一又爲商事會社。有本店在日本屬于其所有者。子、在合名會社。則社員之全員。爲日本臣民。丑、在合資會社。及株式合資會社。則無限責任社員之全員。爲日本臣民。寅、在株式會社。則取締役之全員。爲日本臣民。卯、有主事務所在日本之法人。其代表者之全員。爲日本臣民。此等船舶。其所享有之特權有三種。金、揭日本國旗之權。木、自由寄港及沿岸貿易之權。水、受航海獎勵金之權。

日本船舶所有者。既在日本定有船籍港。即在管轄其船籍港之管海官廳。必要申請測量船舶之積量。若以在外國所取得之船舶。在外國各港間。使之航行。則船舶所有者。亦可就日本領事。或貿易事務官。申請測量其船舶之積量。測量船舶積量。用曲尺。以尺位爲單位。其尺度止於分位。但西洋形船舶之積量。以百立方尺爲一噸。日本形船舶之積量。則以十立方尺爲一石。噸數有總噸數。有登簿

積量之 測度

五、關於船舶之手續

2. 船舶之登記

噸數。前者即船舶之總容積是。後者在汽船。則從總噸數。除去乘組人常用室及機關室之噸數。在帆船。則從總噸數。除去乘組人常用室之噸數。若爲日本形船舶。固無總石數及登簿石數之區別。僅以積石數表其積量而已。又在日本法律上。其噸數可爲船舶積量之標準者。無一定。或以總噸數爲標準。或以登簿噸數爲標準。

船舶登記。非僅船舶所有權。即其借貸借及抵當權。亦得爲之登記。船舶登記之目的。在公示船舶所有權。及其他權利之所在。故如讓渡所有權者。不可不爲登記。苟不登記。其結果恐有不能供航海用者。蓋因船舶登記。爲登錄之條件。登錄爲船舶國籍證書之要件。國籍證書。又爲船舶航海之要件也。船舶登記。在管轄船籍港之區裁判所。或其出張所。可以爲之。是爲本則。又其手續之大體。可依不動產登記法。

3. 船舶之登錄

船舶所有者。既爲船舶之登記後。不可不在船舶原簿。更爲登錄。其船舶原簿。備具于管轄船籍港之管海官廳。所以必爲之登錄者。蓋欲將船舶之形狀實質。詳細記載。使之編入國籍也。登錄之與登記異者。登記要使之公示所有權。及其他權利。其目的在私法上之權利保護。故其事務亦在司法裁判所司之。而登錄則以船舶編入國籍。其目的在與以公法上之特權及保護。故其事務在行政官廳司之。

六、船舶之讓渡

4. 船舶國籍證書

船舶所有者。因證明船舶之國籍。不可不請受船舶國籍證書。請受國籍證書。必經船舶登錄後。從管海官廳所頒發。然有時請受船舶國籍證書。不能出自正當之格式。則暫以假船舶國籍證書代之使用亦可。如向外國取得船舶。可在其取得之地。從本國領事或貿易事務官。請受假船舶國籍證書是也。此項假證書。不過暫爲一代用物。終不能不更爲本證書之請受。請受國籍證書。其理由果何在歟。蓋以船舶非經請受船舶國籍證書。或請受可以代用之假證書。不得揭國旗。亦不得使船舶航行也。

1. 讓渡之方法

船舶高其價格者甚多。故當賣買讓與。爲防日後之紛議。作成證書。此爲普通習慣。雖在立法例。亦特規定之。然此僅就當事者之關係而言。若欲以讓渡而對抗第三者。必要經一定之手續。即登記及記載船舶國籍證書是也。此與民法中所規定不動產之物權。其得喪及變更。不登記則不得以之對抗第三者。亦出于同一之理由。但欲以船舶所有權之讓渡對抗第三者。則登記手續之外。更須在船舶國籍證書上。記載其讓渡之意旨。蓋以第三者之保護。亦不可缺也。

讓渡船舶。當以其所有權及從物。盡移轉于讓受人。此效果固不待言。今所起之問題。即船舶在航海中時。而讓渡船舶所有權。其因航海所生之損益。將歸屬于何人乎。據日本商法第五百四十二條。凡

七、船舶之差押及假差押

2. 讓渡之效果

關於其損益者。讓渡當事者間有特約。則依特約。無特約。則當以之歸屬於讓受人。但此僅就船舶之讓渡而言。船舶之取得。學者常分爲原始取得。及移轉取得二種。船舶之製造。原始取得也。而捕獲亦爲原始取得。蓋現今國際法。雖不許在交戰中陸地。奪掠敵國人民之所有物。然于海上無此禁制。故捕獲在交戰中之船舶。亦爲適法。即可以取得船舶之所有權。又船舶亦有因時效可以取得者。即以船舶爲動產。不問何人。亦從法律所規定之區別。經十年或二十年之時效。可以取得其所有權是。至移轉取得。則讓渡其一也。不論何人。凡對於船主有債權者。可依民事訴訟法所規定之條件。向船舶主之船舶。及其他財產。爲差押或假差押。然商法上亦有一制限。即因發航之準備既畢。則不得對於其船舶爲差押或假差押是。蓋船舶多定期航海。或預定發航期日。因而一般世人。皆信賴于此。以定旅行之日期。又如請托運送貨物。商人亦依此以締結商業上貿易之契約。此外更爲別種行爲。凡有關係于船舶者。亦皆以發航之一定期限爲標準。若不問船舶發航之準備既畢。突然停止其發航。則對於其發航有利害關係者。固直接受其損害。即其他一般者。亦間接受其損害。故此時船舶債權者。或船主之債權者。因實行權利。必至有害公益。立法者有鑑于此。寧犧牲債權者之權利。仍使之航海。所以保全公益也。反是。有因爲發航準備而生債務者。雖其發航之準備已畢。而對於其船舶。仍得爲差押或假差押。

第二章 船舶所有者

一、船舶所有者之性質

船舶既以爲商行爲之目的。供航海用。有此船舶之人。即稱爲船舶所有者。從來海商法所當適用之商船。專指以爲商行爲之目的。供航海用者。故船舶所有者。若僅以其所有者之資格。仍不得稱爲商人。以商法上之所謂商人。必須用自己之名。以商行爲爲業也。然其所以能爲商人者。蓋船舶所有者。在實際上。常營運送業。因之遂得爲商人。非僅以船主之資格而稱爲商人也。若商船以外之船舶所有者。雖與商船所有者。適用同一之規則。仍不得遽云有商人資格。

凡對於他人負擔責任者。以負無限責任爲原則申言之。即債務者之全財產。皆債權之包括的擔保。而爲執行之目的者也。然法有限於因他人行爲。負擔債務者。對此原則。設一例外。如船主之責任輕減是。其理由有四。一、船主對於船員之關係。與普通之使用者。對於被用者不同。蓋在陸上則使用者對於被用者。可爲一切之指揮監督。而在航海中之船舶。則不能。故欲使船主對於船員之行爲。全負無限責任。未免過酷。二、因航海有便利之事項。或有必要之事項。可對於船長與以極廣汎之法定權限。故船長得盡背船主意思。爲不測之行爲。此時仍以其結果。全歸船主負擔。亦屬過酷。三、船主僱入船長及其他船員。多因國法。受一定限制。蓋船長及其他

1. 船主責任輕減之理由

船員。必經國家法令所定之試驗。證明其技術合格。始可選任。船主須選擇適任者。僅此一事。被束縛其自由。則船主之對於選任。絕不至有過失。既無過失。則責任自當輕減。四、關於船舶之債權。其額甚大。非別種陸上商業之普通貿易者可比。故以船主責任爲無制限。必至盡破財產。以辨濟債務。船主常立于此危險地位。雖何人從事于海運營業。亦不能安然。其結果必至使一國貿易。難於發達。故從經濟上政策觀之。亦不得不限制船主之責任。

船主可行使委付權。而免其責任。然亦非任何時皆可行使此權。蓋其事項與船舶無關係者。固不待言。即使與船舶有關係。而屬于自己行爲。仍不能不以無限責任爲之負擔。故所謂委付者。當以認此制度之精神。就其範圍內得爲之而已。許委付之事項有二。一、付于船長。在法定權限內所爲行爲之責任。此爲從船長法律行爲所生之責任。對此責任。船主委付海產。可以免之。但有一例外。即船員所有權利。有出自船長在其法定權限內所爲之僱傭契約者。船主不得以此爲委付。蓋以通常爲船員者。僅藉給料以爲衣食。富裕者極少。故法律特保護之。不適用委付之制度。而使船主對之。負無限責任。二、付于船長及其他船員。當行其職務之時。加于他人之損害。此爲從船員不法行爲所生之責任。對此責任。船主委付海產。

1. 委付之場合

二、海產委付

3. 海產之範圍

亦可以免之。但行此委付權。須具備三條件。甲、其加害者。必要爲船長及其他船員。乙、其損害。必要當行職務時。加于他人者。丙、其職務執行。必要爲船主之僱人而爲之者。

船主財產。有陸上財產海上財產之分。猶普通商人之區別營業財產與私用財產。然商人雖區別營業財產與私用財產。法律上仍同其處理。船主區別陸上財產與海上財產。法律上亦異其待遇。故船主若負一種海運債務。僅以其海上財產委付之爲已足。此外陸上財產。毫不受其影響。即如以上所言。船主因船員行爲。生有責任。委付海產。可以免之。因而海產爲委付之目的物。且可爲委付者。必限于海產。就此點觀之。海產與陸產。不可不加以區別。所謂海產者。須與船舶有密切之關係。計分四種。一、船舶。爲委付之目的物。在海產中最重要者。惟船舶。但此所謂船舶。乃指其責任事由所已發生之船舶而言。二、運賃請求權。此所謂運賃。亦僅指其未受取之運賃而言。三、損害賠償之請求權。此指其船舶所有損害賠償之請求權而言。保險金請求權。爲其一種。四、報酬請求權。此亦就其船舶所有報酬之請求權而言。

4. 委付之時 間及消滅

委付須在其責任事由所發生之航海終了時爲之。若船主濫以其船舶爲新航海。則其委付權。當然消滅。蓋船舶既爲委付之目的物。則

5. 委付效力之發生委付權行使之方法及提

使之爲新航海。其害債權者之利益甚大。故法律設此規定。所以保護債權者之利益也。

委付爲債務者之船主。對於債權者所爲之單獨行爲。故其效力。若在隔地者間。則從其發通知既達於債權者之時發生。委付權行使之方法。在法律上無制限。或以口頭相約。或以書面相約皆可。又凡發生委付之問題者。當以船主有責任爲前提。

一、定額責任制

此制英國採用之。船主就其債務負責任。以至一種一定之最高額爲已足。其責任之最高額所定標準。則依船體大小。及被害之目的。各有不同。若損人命。或害身體。則就其船舶之噸數一噸。在不越十五磅之範圍內。負其責任。蓋全不認有海產與陸產之區別。惟制限其責任之額而已。此制限爲英國所有。各國無採用者。其弊在以低價之老朽船。與高價之新造船。同爲船之噸數。苟船主就同一例以負責任。必陷于不公平之結果。

二、海產執行制

此制德國採用之。區別船舶所有者之財產。爲海產與陸產二種。船舶所有者。對於船員之行爲。只以海產負其責。故債權者僅對於海產。可以執行債權。不得及于他之海產與陸產。然若海產減少。債權者不免因之而受損

6. 各國立法例

失。是此主義之缺點也。

此制法國及屬于法國法系之國採用之。雖其區別海產與陸產。使對於海產負責任。有類于執行主義。然其責任之基本。彼此不同。在執行制之下。船主從初已全爲有限責任。在委付制之下。則船主以負無限責任爲原則。祇因委付海產。負其限于海產之責任。以爲例外。從而對於其他財產。得免責任。

三、海產委付制

此制北美合衆國採用之。船主限于船舶及運賃之額。負責任。或依其選擇。許爲委付。蓋以併存執行制與委付制。至其採用何者。一任船主之選擇。

四、選擇制

船舶之價格甚大。能爲一人所有者甚少。且航海業危險極多。以不時所生之莫大損失。使一人負之。亦甚不利益。故在中世時。以多數人間共有船舶。營航海業。分擔損益。已有此習慣。至于近世。又從會社組織之發達。凡爲航海業者。常覺以各種會社組織營之之爲便利。而法律上成爲船舶共有之一特別制度。亦覺多不利用于實際。茲爲便于研究計。述其性質如下。一、船舶共有。在法律上之性質。與民法之共有。當無差異。二、船舶共有關係之發生。與通常物之共有亦無異。三、在立法者之精神上。物之共有。妨其利用

船舶共有之性質

改良。故因國家經濟上。非爲得策。力以限制之。船舶共有則不然。設一定方法。反爲利用改良之助。必盡力以保護之。四、船舶共有者。非當然生組合關係。蓋就理論上言之。二者各屬一物。一爲所有關係。一爲契約關係。共有僅以指示共有其物之狀態。固不問別種狀態之附屬與否也。然船舶單以共有。而不爲何用者甚少。在實際上。則以之營運送業。及其他事業。斯實自然之狀態。因而既有共有關係。實際上必伴以組合關係爲常。五、因共有者。以其共有船舶。營運送業。則爲商業。故共有者皆得爲商人之資格。若有組合關係。則凡組合員。亦皆爲商人。

關於船舶利用之議決權

船舶之共有者。有參與船舶利用之權利。自不待論。至其議決權。不以共有者之人數爲準。而以持分之價格之過半數決之爲常例。然若船舶利用之事項。而與共有者之利害。有重大關係。則使少數者從多數者之意見。未免太隘。故重大之事體。少數者對於該議決權者有異議時。得請求買收自己之持分于他之共有者。

分配利益。當每航海之終。應于船舶共有者

2. 分配利益權

持分之價格爲之。此與民法組合。使應于各組合員出資之價格。以分配利益。亦本于同一之理由。但所謂利益。乃指其從航海所得。除去航海費用之額。若航海所得。不足以償航海費用。皆爲損失。

3. 強使他者共有者之買收自己持分之權

多數者壓伏少數者。俾決議新航海。及船舶之大修繕時。對之有異議者。得請求他共有者。以相當代價。買收自己之持分。若是則少數者。不至屈伏于多數者。若相當代價之協議不調。可請求于裁判所。由裁判所聽鑑定人之意見以定之。其強賣權行使之期間。則因其與議與否而有別。若列席決議者。自決議之日起。三日內對於他共有者。或船舶管理人。應發強賣之通知。若決議之際。未列席者。則自收到決議通知之翌日起。三日內發強賣之通知爲要。此三日間。若不表示其意思。則認爲服從決議者。而強賣權因之消滅。

船舶共有者之權利

三、船舶共有者

2. 船舶共有者間 之內部關係

4. 得自由 讓渡其 持分權

凡所有權。以能自由讓渡爲原則。即共有時。亦無不然。唯共有者間。有組合關係之存在。則其財產爲達組合之目的而出者。故組合之存在時。組合員不得猥爲處分。雖然。若船舶共有者。有組合關係。即不使其以持分自由讓渡。其結果必至厭此船舶共有。船舶共有。本爲危險分擔而設。而乃因此不得盛行。其障害于航海業之發達必多。故商法規定當船舶共有之時。縱共有者之間。有組合關係。而各共有者。未得其他共有者之承諾。亦可以其持分全部或一部讓渡于他人。

此權利與前述第三之權利相反。第三之權利。爲使他共有者買收自己持分之權利。而此權利則爲買收他共有者之持分。又使其競賣之權利。其理由在使一國船舶之數不減少。以獎勵航海爲目的。而與共有者以船籍維持權。蓋據船舶法之原則。凡船舶之有本國籍者。其船舶屬於自然人時。不可不專爲本國人之買收他共有者之持分。

5. 又請求其競賣權（即船籍維持權）

所有。故共有者。讓渡其持分之全部或一部于外國人。或因相續婚姻其他之原由。其持分移轉於外國人。又或共有者喪失本國籍。而爲外國人時。則該船舶亦遂失其本國之船籍。欲船籍之不喪失。自不得不與他共有者與買收權。他共有不能備置相當代價時。不能不以請求權與之。俾請于裁判所。競賣之于他本國人。

1. 負擔利用費用之義務

船舶共有者間。關於船舶利用之事項。既從其共有者持分之價格。以過半數決之。又船舶利用所生之損益。亦應其持分之價格以分配之。則關於船舶利用之費用。從其持分價格。使負擔之。實屬當然之事理。

二、船舶共有者之義務

2. 負擔損失之義務

因船舶之利用。而有損失時。其損失於每航海之終計算之。應于共有者持分之價格。而使其負擔。蓋利益分配。既以持分之價格定之。則損失負擔。亦自不得不然。又船舶自體。有損害時。則各共有者。亦不能不從其

3. 船舶共有者對第三(即外部之關係)

1. 選任及解任

從其持分之價格辨濟船舶所用所生債務之義務

選任管運人之義務

持分之價格。以負擔之。

數人共同因商行爲。而負有債務時。無特別意思表示。則彼此連帶負其責。此爲商行爲之通則。然船舶利用所生之債務。亦適用此通則。俾船舶共有者負連帶之責任。則與不制限船舶股分之數。及許其持分之自由讓渡。務使危險分擔之主義相牴觸。其結果必至阻礙航海業之發達。故對此通則設例外。使各共有者。應其持分之多寡。任辨濟之責。而共有者間組合關係之存在與否。皆非所問。

利用共有之船舶。當依議決權之過半數決之。已如前述。然一一之事項。皆當開共有者總會。以多數決之。不免過煩。且行政上之取締船舶。共有者無特定代理人。則關於船舶一切之命令。無所授與。故船舶共有者之選任管理人。實爲必要。

船舶共有者。就通常言之。固以其共有者中之一人。選任爲船舶管運人。斯爲慣例。但選任船舶管運人。即以此爲關於船舶利用之事項。當此時。應從各共有者持分之價格。以過半數決之。反是而在共有者之中。無適任者。或因其他理由。不得已而選任非共有者爲

四、船舶管理人

2. 登

記

管理人。必要得共有者全員之同意。蓋以管理人之權限甚廣。其適當與否。與共有者全體之利害。大有關係。故其選任。不得不審慎出之也。又管理人之解任。其手續亦與選任同。

船舶管理人之選任。及其代理權之消滅。要爲登記。此與支配人之登記。其精神相合。其適用亦同。無須說明。至其手續。當依船舶登記規則。

3. 權

限

船舶管理人。爲司理船舶利用之代理人。故其所爲行爲。凡屬必要者。當以其權限與之。但以下所記載之行爲。因事體甚重。故不許其獨斷專行。即一、讓渡船舶之時。二、委付船舶之時。三、貸貸船舶之時。四、以船舶爲抵當之時。五、以船舶付於保險之時。六、爲新航海之時。七、爲大修繕之時。八、爲借財之時。除此八例外。此外凡有關於船舶利用者。皆屬於管理人之權限。即爲法定權限。可分爲二種。一、記載帳簿。且計算之之義務。船舶管理人。對於

4. 義

務

共有者。當使之明瞭船舶管理之事務。以明其責。故當置備帳簿。凡關於船舶利用之一切事項。皆記載之以備查。于每航海之終。更當迅速計算其航海之出入。以求船舶共有者之承諾。二、船舶管理人而爲共有者。不得自由讓渡其持分。蓋既被選爲管理人。即有當盡之責。若任一己之自由。讓渡其持分。則失去共有者之資格。而

五、船舶賃借人

1. 船舶賃借契約之性質

不能繼續管理人之職務。故就職管理人之共有者。非得他共有者之同意。不得自由讓渡其持分。

船舶之賃貸借。與普通之賃貸借無異。賃借人給與賃金。對於船舶而取得使用收益權。但其船舶之使用時。必要的準備。如船舶之艙裝。船員之雇入等。皆賃借人爲之。賃貸人惟負擔使用必要之修繕義務而已。又賃貸借之契約。于賃借人賃貸人二者之間。不過生債權債務之關係。決無生物權關係者。故賃借人僅有對於船舶所有之權利。而無以之對抗第三者之權利。

賃借人賃借船舶。使船舶航海。固在利用船舶。自不待論。然或有以營運送業者。或有就自己固有之商業。計其利便者。不論其爲如何事項。凡以船舶爲利用。當依此利用之目的。生種種法律關係。其法律關係。有如運送契約之締結。船舶之艙裝等皆是。故其可以適用之一定法規。亦不可少。惟海商法。則就最普通之時。以船主利用船舶爲本位。而設規定爲避煩瑣。凡關於賃借人之利用船舶上之事。不必重備規則。而使兩者依同一之規定。蓋以關於船舶利用之情態。船舶所有者與賃借人。固無可爲區別之理由也。又賃借人關於船舶之利用。對第三者可有與船舶所有者同一之權利義務。此時屬於其利用所生之先取特權。對於船舶所有者。亦生效力。惟其

2. 賃借人之權利義務

第三章 船員

甲 船長

利用有違反契約之時。則不得在船舶上行使先取特權。此外賃借人得委付船舶與否。爲一疑問。以理論言之。賃借人當無委付權。以委付爲處分行爲。非利用行爲也。若謂賃借人與船舶所有者。有同一之權利義務。此不過限於船舶利用之事項。委付現無關於利用行爲。即無同一之權利義務。因而不能如船舶所有者。行使委付權。

一、船長之性質及資格

船長即司理船舶航海者。但就其法律上之性質及資格論之。當從種種方面而爲觀察。蓋船長在私法上。爲船主之僱人。同時亦爲船主及其他之代理人。在公法上。則有官吏公吏所屬之職務職權。且兼涉于各方面者甚多。茲分別說明之。一、船長爲船主之僱人。船長對於船主。以服航海勞務爲約。船主對於船長。約與報酬。故船長可稱爲船主之僱人。二、船長爲船主及其他之代理人。船長得代表船主。爲法律行爲。因而法律對於船長。與以代理權。卽爲船主之代理人。而有時船長就其積荷之利益。可以對於積荷之利害關係人。更爲代理。三、船長有時得行公吏之職務。凡在航海中。有出生者。有死亡者。斯時船長可行戶籍史之職務。四、船長在一定之時。有命令及懲戒之權力。船長對於海員。爲指揮監督。故對於在船中者。行其職務時。可得爲此等所必要之命令。又海員有職務上不當之行爲。

二、船長之任免

當從其輕重。或爲監禁。或禁止其上陸。或加役。或減給。此外旅客其他在船中者。持有兇器劇藥等危險物品。船長可得保管其物。或放棄其物。五、船長有時得行司法警察權。凡屬于海船內之犯罪。以船長行司警察之職務爲通例。

1. 選任

船舶屬于一人之所有者。可依其專意。選任船長。船舶屬于數人之共有者。當從其各共有者持分之價格。經過半數之決議。以選任船長。約言之。則惟船主得選任船長也。船長既由船主所選任。卽爲船主之雇人。故非有船長之承諾。不能使第三者代自己司理船舶之指揮。然有不得已事故時。使他人行自己職務。亦無妨。若船長死亡。或離船舶。或不能指揮船舶而未選任他人。當以順位之海員。行船長職務。凡爲船長所選任。或爲船員法所規定。而代船長行其職務者。雖不能變爲船長。然關於航海之權利義務。與船長無異。無論何時。船主皆得解任船長。蓋以船長于船舶航海。有極廣大之法定權限。且有重要之職務。其適當與否。直以船主之運命爲之左右。既有此結果。若船主不信任船長。又不與船主以解任之權。則船主常立于危險地位。故商法就此點。以排斥民法雇傭之原則。特與委任事項。沒同一之規定。船主可不問有一定之雇傭期限與否。亦不問有正當之理由與否。得隨時解任船長。惟以無理由而解任之時。其因此所生之損害。當使船主自賠償責任。在共有船舶。從各

2. 解任

1. 檢查義務

共有者持分之價格。以其過半數決議。亦得解任船長。但船長既爲船舶共有者之一人。則實際上多以其能任船長之故。所以加入于其有關係。苟或反其意而被解任。則船長不能達當日之目的。必不願共有此船舶。故法律規定船長于斯時。可對於其他共有者。請求以相當代價。買取自己之持分。

船長在發航前。必要檢查船舶之航海。有無障礙。並要檢查其他航海所必要之準備。整頓與否。至應檢查之事項。如船舶之裝裝。完備與否。其不可缺之食料石炭等。足載與否。其船體及機器。有無障礙等皆是。

2. 書類備置義務

船舶航海之時。有因受國法上及國際法上之保護特權。必要證明其國籍者。亦有因表示其遵奉稅法。必要爲關於積荷等之書類者。此外更有以海上警察所取締之一定書類。必要使之設備于船內者。既以此等事項爲不可缺。故商法以下述之書類。命船長備置者于船舶中。

- 一、船舶國籍證書。
- 二、海員名簿。
- 三、運送契約。
- 及關於積荷之書類。
- 四、從稅關交付之書類。
- 五、屬具目錄。
- 六、航海日誌。
- 七、旅客名簿。

此外若爲戰時。或有流行病之時。更當備置檢疫證書。及其他特別之書類。船長不論何時。遇有管海官廳之命令。必要提出各種之書類。

三、關於船長航海之職務

3. 發航義務

凡船舶之航海準備。既經整頓。船長應在適當之時間內爲發航。事實當然之道理。惟在實際上。或荷主已至期日。怠爲荷物之載入。或旅客不依定刻。故爲下船之滯滯。致使遲延發航。亦不能免。故所謂在適當之時間內爲發航者。乃出發于海運社會之習慣上所認爲相當之時期之意。非言絕對的有不可變動之時間也。若船長違反此意。怠爲發航。則因此所生之損害。須負賠償之責任。

4. 航路航行義務

船長既一旦爲發航。除有必要變更之事情外。不能變更預定之航路。必要航行至到達港。蓋變更航路。易生危險。有時且使船舶遲延到港。故法律規定不得變更港路。若船長違反之。則因此所生之損害。須負賠償之責任。

5. 在船義務

船長凡關於船舶航海之事務。即爲當管理之責任。故以其職務。完全行之。必要親在船內。司各事之指揮。且不僅船舶在航行中。不可離其船舶。即碇泊港內。如荷物之船積陸揚。及旅客之乘組等時。亦必要在船中。以其取扱方法之如何。爲之監督。此外于船在出入港灣之時。或通過狹隘水路之時。或有各種危險可虞之時。于長要在甲板上。親爲指揮船舶之事。倘于長違反此等規定。當處十元以上五百元以下之罰金。

船舶在航海中。其積荷須臨機應變。爲之處置。例如在途中荷造有

6. 積荷處 置之義務

被損。將及損害于積荷。則必要使之修繕。蓋積茶之利害關係人。以無附有積荷而乘組于船內爲慣例。既無從就其積荷。親爲處置。故法律使船長代之。船長一方面有處理船舶中積荷之義務。一方面又有代積荷利害關係人處理積荷之權利。惟其所依方法。應最適合于利害關係人之利益。又就此積荷所生之債權。固當使利害關係人爲之辨濟。但如其結果。反令對於荷主及他人。可及損害。則有反乎法律所許處分之精神。因之商法規定此與船主責任輕減之時。同認委付制度。以保護利害關係人。凡因船長之行爲。就此積荷所生之債權。以荷物委付于債權者。得免責任。

船長因有被委托人命財產之重要職務。故不能不以自己慣藝及判斷力。加以慎重。盡其本分。若船長當行職務之時。怠爲注意。則因此所生之損害。須負賠償之責任。然怠其注意其否。屬于事實上之問題。就普通事項言之。凡指摘船長注意之怠慢者。必要爲事實之證明。但欲爲事實之證明。亦非易易。有時不能證明。即不能得賠償。殊失公平。商法有鑒于此。因以注意與否。命船長自爲舉證。船長欲免賠償責任。必要證明自己注意之不怠。否則使之負擔賠償責任。又有時船長從船主指揮。爲一種行爲。其結果對於航海中有利害關係者。加以損害。斯時船長仍當負舉證之責任。使之負擔。

1. 注意之 義務

四、船長一般之義務

因船長關於航海之技術上及事務上。當以自己固有之判斷。盡其正當之職務也。船長注意之證明。必先以被害者損害之證明。苟被害者不能證明其所受損害。船主對之。即無證明注意之責任。

2. 海員監督之義務

海員當執行職務之際。加損害于他人。其應為監督之船長。當負賠償責任。是為原則。但證明其選任及監督。已為相當之注意。又已為相當之注意。亦生損害。限於此時。得為例外。可免賠償責任。此與民法之規定相同。

五、船長之代理權

船長關於技術上。指揮船舶。監督海員。此外在航海之必要上。尙得代船主為一定行為。故有此法定之代理權。但代理權之範圍。因在船籍港與否而不同。船長在船籍港時。除有特受委任者外。僅有僱入海員。及解僱海員之權限。船長在船籍港外時。凡因航海所必要之裁判上及裁判外之行為。船長有為之之權限。此為船長之法定權限。設船主以此權限為過於廣泛。則以制限加之。亦無不可。惟不能以其限制。對抗善意之第三者。

如上所述。船長在船籍港外。凡因航海所必要之裁判上及裁判外之行為。船長有為之之權限。蓋以此等行為。皆屬於權限之內也。然而就此行為中。亦有日後可生重大之結果者。因之對於船主之利害。亦有重大之關係。故法律上列舉一定之重要行為。必要因一定之目的。若背其目的。仍不能為其行為。即規定船長非因支付船舶之修繕、救援、救助之費用。及支付其他繼續航海所必要之費用。不能

六、船長之特別權限

爲以下所載之行爲是也。一、以船舶爲抵當。就理論言之。船長不能以船舶爲抵當。但若船舶在既着手于航海之後。遇有意外災厄。必要修繕。其修繕費用。亦必要支付。此時因支付費用。自無暇計其輕重結果。則以船舶爲抵當。亦非得已。二、爲借財。船長預向船主受其航海所必要之現金交付。通常因如此。而有時因有意外之航海費用。自不能僅以其現金。支辦修繕等費。此時船長雖可以在其權限內。使爲修繕。若修繕主不欲與信用于船主。則船主亦不能不授以別籌金錢之方法。此所以許之爲借財也。三、積荷之賣却及質入。因支辦船舶修繕及其他繼續航海所必要費用。而金錢不足。欲爲借財。既缺信用。欲以船舶爲抵當。人又莫應。百計俱窮。事情緊迫。惟在船內所載入之積荷中。多有高價之物品。若賣却之或質入之。則金錢可得充足。夫尊重僅少之權利。不顧莫大之損害。何異使船舶空陷于死地。法律於此。特許其以積荷之全部或一部。賣却之或質入之。以救眉急。既賣出積荷或質入積荷。船主對於積荷之所有者。當賠償額其損害。其賠償額。通常就此積荷可到達之時。從陸揚價格。扣除陸揚費用及輸入稅而定之。

在船籍港外之船舶。至於不能修繕之時。船長得管海官廳之許可。可以之爲競賣。競賣之條件有二。一、以競賣之方法而爲之。競賣之價。必須與一般市價。相近不遠。若船長與買主通謀圖利。將不能得相當之價。故當用此法以杜其弊。而保護船主之利益。二、受管海官廳之許可。此所以審斷其船舶。在法律上果有應爲

七、船舶競賣權

競賣之理由與否。蓋出于防船長濫用其權利之意也。至修繕不能。屬于事實上之問題。欲決定之。亦感困難。法律特明定以下之事項。乃視為修繕不能。一、地理上之修繕不能。即非船舶自體。不能修繕。惟于其現在地。不能修繕。且不能到此可為修繕之地是也。此其結果。與絕對的不能修繕者。亦無差異。二、經濟上之修繕不能。即船舶在事實上可以修繕。然費用過多。終不值於修繕是也。評定此種船舶之價格。可依何時為標準。分述于下。一、船舶在航海中。已毀損者當以其發航時之價額為標準。二、除上項所言者外。當依其毀損前所有之價額。以為標準。

八、積荷流用權

在法律上。凡他人之財產。若無所有者之承諾。不能自由使用或處分。此為一大原則。惟對于非常之事情。不可無非常之特例。蓋為航海業者。時有天災及其他異變。故商法設一特例。以積荷利用之權。與於船長。使其安全航海。然積荷利用。雖為一般利益。亦不可使其所有者。負擔損害。而當由船主負擔賠償之責任。其賠償額。應以何者為標準。與賣却積荷之際。無甚差異。

船長與船主之關係及其適用之法律

船主與船長之關係。為僱傭關係。船主為使用者。即為主人。船長為勞務者。即為僱人。惟商法對于船主與船長之僱傭關係。既無特別規定。故就此兩者間之法律關係。當依各當事者間所締結之僱傭契約以定之。若為契約所無之事項。則適用商習慣法。無商習慣法。則適用民法中關於僱傭契約之規定。

九、船長與船主之關係

2. 船長與船主間之權利義務

可分爲三項而說明之。一、報告。船長要無遲滯。以關於航海之重要事項。報告船主。二、計算。船長每于航海之終。要無遲滯。爲其航海收支之計算。以求船主承認。三、時效。船長對於船主之債權。經過一年者。因時效而消滅。

3. 船主對於船長之委任權

船主對於船長。亦得行使委任權。于此場合。船長可自出費用。又用自己之名。負擔債務。但此又分爲二。一、本于船主之特別委任。船長從船主特受委任。因航海出必要費用之時。船長對於船主。可以請求償還費用。並從支出費用之日。以後可以以請求償還利息。又船長因航海負擔必要債務之時。應令船主代自己辨濟。或其債務有不在辨償期內者。亦得使供相當之擔保。二、非本于船主之特別委任。此之結果。與本于特別委任者同。惟有委任者。應適用委任之規定。無委任者。應適用事務管理之規定。

乙 海員

一、海員之範圍及性質

海員即船長以外之船舶乘組員。凡運轉士、機關士、水夫、火夫、船醫、看護手、事務長、事務員等。皆屬之。其與船主之關係。亦爲僱傭關係。應從僱傭契約所定。然就一方面言之。凡爲海員者。常缺教育。思慮識別。亦未充足。因而國家對之。不惟必要加以特別之保護。即在船內。當于船長指揮之下。與以軍隊的生

活。所立地位。應被拘自由。此非特船員法爲然。即在商法。亦就海員之僱傭契約上之關係。設強制的規定。

1. 僱入

海員之僱入期間。不能超過一年。若僱入海員。其所用期間。有比之一年爲長者當以之期間短縮爲一年。又僱入者。雖可以之更新。然其期間。亦不能從更新之時。超過一年。蓋以船員在船內。當爲軍隊的生活。若羈束過久。必生厭惡。故以短縮其僱入期間爲宜也。爲海員僱入或僱止之時。又爲僱入契約之更新或變更之時。船主或船長。要提出海員名簿。在管海官廳。申請公認。不爲此申請者。船主或船長。被處一定之罰金。

2. 公認

船主或船長。被處一定之罰金。

3. 乘入

海員當僱入手續之既終。要在船長所指定之時。乘入船舶。不然者。船長亦得強制乘船。若無正當理由。怠爲乘入。受罰金之制裁。

4. 在船

海員未得船長許可。不能去其既經乘入之船舶。若未得許可而遽去船舶。或至船長所指定之時。仍不歸船者。船長得懲戒之。又海員未得許可而遽去船舶。船長對之。亦得強制其乘船。

5. 食料

海員服役中之食料。即歸船主所負擔。若船舶被貸貸。則由賃借人負擔之。

6. 給料

就一度航海既定給料之時。若延長航海之日數。或非因不可抗力。而延長其里程。海員得依其割合。請求給料之增加。但航海之日數

二、關於海員之規定

7. 疾病傷

及里程。雖短縮之。亦得請求給料之全額。
海員非因服役中不盡職。及其他重大過失。染疾病。或受傷痕者。船主當就其不超過三個月之期間。負擔治療及看護之費用。又當此之際。船員對於其既經服役之期間。得請求給料。若因行其職務。染疾病。或受傷痕者。亦得請求給料之全額。

8. 死亡

海員在就役後死亡者。船主要支給其至死亡日之給料。若海員因行其職務而死亡者。凡葬式之費用。亦歸船主所負擔。又海員有在船中死亡者。法律因顧其相續人之利益。特命船長對於其在船中所有遺產。負應為保管之義務。

9. 僱止

船長在以下所述之時。可以僱止海員。一、發航前認海員有不適任于其職務之時。二、海員顯怠其職務。又關於其職務。有重大過失之時。三、海員被處於禁錮以上之刑時。四、因不可抗力。至于不能發航。或不能繼續發航之時。五、海員染疾病。或受傷痕。至于不堪其職務之時。

10. 僱止請

海員在以下所述之時。可以請求其僱止。一、船舶喪失國籍之時。二、非因自己過失。染疾病。或受傷痕。至于不堪其職務之時。三、受船長虐待之時。

在航海中。船主變更之時。海員對於新所有者。有因僱傭契約所生

11. 船主變更

之權利義務。蓋以在航海中。海員對於新所有者。若無請求給料之權利。亦無服其職務之義務。其結果必至突然使航海中絕。法律欲去此不便之點。因特爲此規定。凡海員對於舊船主所有僱傭契約上之權利義務。亦對於新船主。當然有之。惟船舶在船籍港碇泊中則否。

12. 僱止請求之時期

僱入期間無定之時。海員除有特約者外。非使船舶安全碇泊。且在積荷之陸揚既終。及旅客之上陸既終後。不能請求其僱止。蓋欲無障碍于航海之時期也。

13. 契約終了

海員之僱入契約。從以下所言事由終了之。蓋因不能即爲航海。故海員亦無可服之職務也。一、船舶沈沒之時。二、船舶至于不能修繕之時。三、船舶既被捕獲之時。

14. 時效

海員對於船主之債權。經過一年者因時效而消滅。此與船長對於船主之債權相同。

丙 水先人

一、水先人之性質及水先法

水先人非船員。故在商法上。無何等之規定。而以之讓于特別法。即水先法是也。

一、水先人在一定之水先區。應船長之邀約。嚮導船舶之先路。二、水先人要免

二、關於水先人之規定之概要

狀。故限于經國家一定之試驗。有水先免狀者。猶船長及其他船舶職員。必要有海技免狀也。三、水先人嚮導水路之時。對於船長。有請求水先案内料之權利。又案内料當從船舶噸數。有一定之限制。四、水先有強制水先。亦有任意水先。前者即依法令所規定。在一水路。必有邀約水先人之義務者是。後者即在一水路。邀約水先人與否。全屬船長之自由者是。

三、水先人與船長及船主之關係

船長對於水先人之行爲。有責任與否。當從船長自身有過失與否而別之。船主對於水先人之行爲。負其責任者。以水先人有惡意。或有重大過失之時爲限。

附錄救護

救護即救其在海難中之船舶及積荷之謂。又可分爲二種。一、救護。救其將陷于危難之船舶。是爲救護。如船舶有火災。因其消防。與以助力救之是也。二、救助。救其既陷于危難之船舶。是爲救助。如救起其既經沈沒之船舶是也。關於救護之方法。當依水難救護法。述其要者如下。一、遭難船舶救護之事務。由最初認知事件之市町村長行之。二、市町村長。應保管遭難船舶。及其他既終救上之物件。三、船長應無遲滯。作船難報告書。呈出于市町村長。四、與救護有關係者。可從市町村長。受救護費用之支給。但船主船員等。不在此限。五、受救護費用之支給者。應向市町村長。報明其金額。六、救護費用之金額。依命令之規定。由市町村長定之。告知船長。使其納付。七、船長及船主。納付救護費用。可受市町村長所代保。

第四章 海上運送契約

甲 總論

管金錢。及其他物件之給還。若不納付之。則市町村長公賣物件。保管其代金。八、市町村長、得以其既受納付之金額。及其保管之金錢。支給救護費用。九、救護不奏其效之時。從國庫支給救護費用。十、拾得漂流物及沈沒品者。應引渡于市町村長。拾得者當視其物件如何。就其價格十五分之一乃至三分之一以內。得向所有者。受相當金額之報酬。

一、海上運送契約之性質

海上運送契約者。當事者之一方。對於相手方。約在湖川港灣以外之水面。以物品及旅客從一場所。運搬至他場所。相手方對之。亦約與報酬之契約也。其性質與陸上運送契約無異。即一、爲請負契約之一種。二、爲雙務契約。三、爲有償契約。四、爲諾成契約。五、爲相對商行爲。惟就海上運送之狀態言。亦有與陸上運送相異之事情。因之當事者亦有種種之權利義務。

二、海上運送之分類

從運送之目的物觀察之。可分爲二種。一、物品運送。二、旅客運送。分述于下。

乙 物品運送契約

一、海上物品運送契約之分類

海上物品運送契約。可分爲二種。一、備船契約。二、個積契約。前者即船主約定。貸之以船舶或船舶之一部。而運送荷物。由荷主約定。與之以報酬之一種運送契約。後者即運送個個之荷物之契約。或稱之曰分積運送。此爲運送中之最普通者。

二、備船契約與個積契約之差異之點

其著者有三。一、在個積契約。限于船中有載入荷物之空所。不論船主對於何人。取結新契約。載入以物。可以自由。在備船契約。雖就其既經貸出之部分。尙有裝載荷物之餘地。若未得船傭者承諾。即不能爲新契約。載入他人之荷物。二、在個積契約。定運賃標準。常就個個之運送品。依其重量個數容積等類。在備船契約。則常依其既經貸出之部分大小。以定運賃。三、個積契約。多于特定航路之定期航海見之。備船契約。多于臨時之航海見之。又在大船者。多爲個積契約。備船契約。則比較的多屬于小船。

1. 締結備船契約之利益

凡貿易商人。以荷物載入船舶。使之運送。若荷物過多之時。爲個積契約。委托其運送于船主。不如借入船艙全體。或其一部分。以裝載荷物。斯在荷物之運賃。既不傷廉。即在荷物之安置。亦能妥適。此外尙有其他便利。因之締結備船契約者甚多。

2. 備船契約之分類

備船契約。有全部備船契約。一部備船契約之分。以船舶全部爲運送契約目的之時。謂之全部備船契約。以船舶一部爲運送契約目的之時。謂之一部備船契約。

3. 備船契約與借貸契約之差異點

其著者有六。一、在船舶之貸借。借主受船舶之引渡。自艤裝之。又僱入乘組員。及準備石炭等。于是可爲使用船舶者。凡關於其利用。對於第三者。有與船主同一之權利義務。在備船契約。則備船者不能占有船舶。亦不爲艤裝。及其他事項。故就其船舶利用言之。更無何等關係。二、在貸借。不問其爲船之甲板。爲船艙。爲客室。爲乘組員室。及機關室。舉凡船舶之全部。皆以供借主利用。在備船。若無特約。雖以全部爲備船。亦不過僅限于在船內荷物倉之船艙。使荷主可爲載入。三、在貸借。船主僅以船舶引渡于借主。今其在一定之期間使用之。若船舶之航海。及荷物之運送等事。皆借主親爲之。在備船則船主非祇令其使用船艙。即爲履行義務。且必自負運送之責任。四、在貸借。船長及其他船員。皆爲借主之僱人。在備船。則依然爲船主之僱人。五、在貸借。其船主所受之報酬。曰貸賃。在備船。則其船主所受之報酬。曰備船料。(即運賃)六、在貸借。其航每費用。歸借主負擔。在備船。則歸船主負擔。以上六者。不過從兩者之性質上。生有區別。此外尙于法律規定上。顯有差異。例如貸借若登記。則對於爾後取得其船舶之物權者。亦生效力。備船不然。既無登記之制度。亦無物權的效力是也。

三、傭船契約

4. 傭船契約書

法律行爲之成立。以不要特別方式爲原則。商法與民法無異。即在運送契約。亦僅因當事者合意而成立。然就實際上言之。傭船既事關重大。爲防後日爭論。當事者作成其契約書。亦不可少。故當事者應彼此交付契約。傭船契約。與船荷證券。作用各異。蓋一則在傭船契約當事者間。爲其契約作成之證據。一則證明荷物之船積也。爲全部傭船契約時。船主不可不依其契約之宗旨。爲船積運送品所必要之準備。準備完畢後。船主要無遲滯。對於傭船者。發其通知。受此通知之傭船者。亦必要在契約上及習慣上所定之船積期間。爲船積。若在此期間內。不爲船積。可視爲解除契約。又設以運送品之一部爲船積。未船積其全部之時。經過船積期間。船長可以即爲發航。苟斯時船長不爲發航。尙使傭船者。積運運送品。船主雖無特約。亦可以請求相當之報酬。蓋以船舶既超過預定之碇泊期。更爲碇泊。則此中船員之給料食料。及其他費用。船主必受損失。故對此應令賠償。以之增拂。(增給)惟因不可抗力。不能爲船積之時。則傭船者無可咎之事情。仍使之增拂。未免反于普通觀念而欠公平。因之凡在不能爲船積之曰。船主不得請求增拂。又以上所述者。雖就全部傭船者言。然在一部傭船之際。亦可適用。

5. 船積

全部傭船者。若在船艙有餘地。得以其荷物之全部。爲船積。固不

6. 發航

待論。然有時爲自己便宜計。即拋棄其權利。亦可自由。故荷物雖未以全部爲船積。亦對於船長。可以請求發航。船長不能因全部未載入之理由以拒之。惟因此所生之費用。仍要支給。于船主有請求之時。亦要供相當之擔保。蓋以載入荷物。若爲過少之時。必預置入底荷。更以其他荷物。從甲所換載于乙所。方能安排妥適。因此不能不需費用。傭船者既作成此原因。則使之支給。乃屬當然之理。而運送品常爲運賃及其他債權之擔保。減少運送品。即擔保品減少。後日債權之辨濟。恐將不能確實。自宜令船主預請相當之擔保。又以上所述。一部傭船。亦可適用。

7. 陸揚

全部傭船或一部傭船。其載入荷物。到達于目的港。船長應爲陸揚所必要之準備。其整頓上亦要無遲滯。此外通知荷受人。荷受人逾期不陸揚。船主得請求報酬。及因不可抗力。不能陸揚。則不得請求報酬等。皆與船積之規定相同。

傭船者
有契約
解除權
之理由

契約因當時者間之合意而成立。故亦必因當事者間之合意而解除。是爲原則。然商人借入船舶。託爲運送。不過欲投商業上之好機會。以博利益。若商況一變。雖以荷物運至目的地。亦無利可獲。則欲中止其運送。防損失于未然。乃屬常情。設不許爲之。商業上即不自由。

而常感不便。法律爲應于實際上之必要。特與傭船者以契約之解除權。惟因此及于船主之損害。亦不可不與以賠償。賠償之方法。分述于下。

1. 發航前

在發航前。傭船者支給運賃之半額。可以解除契約。又以荷物全部或一部爲船積之後。解除契約。其船積之費用。及再就其地陸揚之費用。須由傭船者負擔之。

2. 歸航之發航前

應爲往復航海之時。若傭船者在其歸航之發航前。解除契約。要支給運賃三分之二。又傭船者于以上所言之時。解除契約。應支給附隨之費用及立替金。若在以運送品全部或一部爲船積之後。解除契約。亦應負擔其船積及陸揚之費用。此外凡因航海所生之共同海損及救援救助等之費用。傭船者須從運送品價格。支給相當之金額。

船舶從他港航行。至船積港之時。傭船者在其船積港發航以前。解除契約。此時既要廻港費用。亦耗廻港時間。應比之其船自初在

8. 傭船契約之解除

3. 廻航後發航前

船積港者。多與賠償。故必須支給運費三分之一。與往復航海。在歸航之發航前。解除契約者無異。此外更有支給費用等事。亦兩者同一。

4. 依當事間契約之航海契約解除

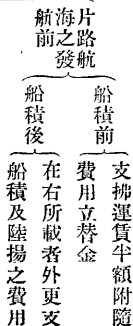
以上所述。乃依法律規定之傭船契約解除。然亦有依當事者間之契約而解除者。其解除以相手方之意思表示爲之。若傭船者未對於船主表示解除契約之意思。則不生解除之效力。惟就實際上論之。凡傭船者若在船積期間內。全不爲運送品之船積。則推測爲現無存續契約之意思者。雖未以解除之意思。特爲表示。亦可以解除契約。不過傭船者當視其航海爲片路航海。(即一度航海)或爲往復航海。而支給運費二分之一、或三分之二。傭船者在發航後。不能解除契約。以船舶航海。既經着手。費用必多。若可隨意解除契約。船主將受莫大之損害也。然商況之變動。多不可測。凡爲貿易者。時有以既經發送之

三、解除傭船契約之損害賠償

5. 發航後

荷物。運送至目的地。反不如爲多少之犧牲。返送至船積港。較爲利益。因之解除契約。實爲實際上所必要。法律于此。特就其不至加損害于船主之程度。並繫以一定條件。而許其解除傭船契約。其條件如下。一、支給運賃之全額。二、支給附隨之費用及立替金。(墊款)三、從荷物價格。支給其因共同海損救援救助等事所負擔之金額。四、賠償因陸揚所生之損害。又供相當之擔保。此外更有不問其在發航之前後。可以解除契約者。乃就傭船契約及個積契約爲共通之規定者也。其詳俟後述之。

關於解除契約之規定。甚爲複雜。茲更圖解之如左。



全部備
船契約
之解除

發航前
許解

往復航
海之歸
航發航
前又廻
航後發
航前

船積前

運費三分之二附隨

費用海損救護費用

負擔

在右所記載者外更

有船積陸揚之費用

負擔

船積後

發航後

不許解除但支給運費全額及其他費用則許之

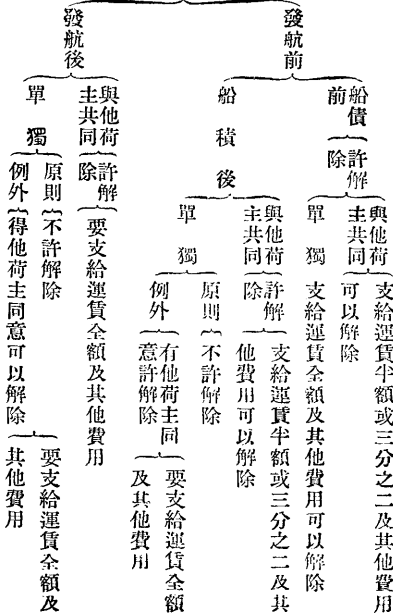
以上所言。皆關於全部備船契約之原則。就其大體論之。一部備船契約。亦可準用。然備船之全部與一部。其船積之狀況。既全然不同。即不能以此兩者。爲同一之取扱。故法律特就一部備船契約之解除。定其固有之特則如下。一、有一部備船者。當船舶發航以前。未爲船積之時。欲依全部備船者。支給運費之半額或三分之二。解除契約。必要與其他之備船者及荷送人。共同爲之。二、若一部備船者。不與其他之備船者及荷送人。

6. 一部備 除船之解

共同在發航前。解除契約。必要支給運送貨之全額。然船主若利用一部備船者解除契約之結果。在船艙內。因有餘地可以載入荷物。更與他人新結運送契約。則船主更得此運賃。可能償其損害。自當控除其額而支給之。以昭平允。三、一部備船者。雖在發航前。而既以運送品全部或一部。爲船積之時。以不許解除爲原則。蓋因許之。則既要換載荷物。必至損傷荷造。且時或遲延航海。其結果將使其他備船者及荷送人。空失市場上之機會。故不認船積後之解除權。惟其他備船者及荷送人。皆無異議。則亦不妨許其解除。四、凡在發航後。不許解除契約。自不待論。但斯時若得船主承諾。及其他備船者並荷送人之同意。且依全部備船者在發航後解除契約之時。支給運賃全額、附隨費用、立替金。又從運送品之價格。支給其因共同海損、救援、救助等所負擔之金額。且賠償因陸揚所

積船

一部備船契約解除



生之損害。並供相當之擔保。如是則一部備船者。亦不妨解除契約。

關於一部備船契約解除之規定。亦甚複雜。茲更圖解之如左。

荷送人要從船長之指示。無遲滯以荷物爲船積。蓋個積運送。有時亦依契約及習慣。定有船積期間。與備船運送同。于此場合。自應

四、共通之原則

在期間內發船積。

2. 發航

荷送人怠爲荷物之船積。船長可以即爲發航。當此時。荷送人仍要付運費全額。但船主從其他荷物所得之運費。則控除之。與一部備船契約同。

3. 陸揚

荷受人要從船長之指示。無遲滯以荷物爲陸揚。此與船積無異。

4. 解除

個積契約。與一部之備船契約。同其狀況。故關於個積運送契約之解除。可依一部備船契約之例。即荷送人解除契約。亦當與其他之荷送人。及一部備船者。共同爲之是也。

1. 堪航擔保

海上運送者。因收容貴重之人命財產。臨于海上。危險既多。故其所用之船舶。亦當用適當之船舶。以保航海之安全。否則以老朽船、或艤裝不安全之船舶。使之航海。一旦沈沒。或遇災厄。則人命財產之受損等者。必不可思議。法律于此。特使船主對於備船者或荷送人。不拘特約有無。皆須在發航之當時。擔保船舶堪爲安全航海。是即擔保義務。茲將其性質範圍等。分解如下。一、擔保之範圍。不僅在於船體。舉凡機關、乘組員、及其他一切之艤裝等類。皆概括之。二、所謂一船舶不堪爲航海者。非絕對的之意義。而爲關係之意義。三、船主擔保船舶之堪航者。限于其發航之當時。四、堪爲航海與否。乃事實上之問題。雖有管海官廳。交付船舶檢查證書。

而裁判官仍有證定事實之權。五、堪航擔保之義務。不能以特約免之。

2. 不法船積品之處置

船長受取荷物。應在法令之範圍內。又在契約上爲適法之船積者。方可以之運送。故有違反法令。及不依契約而爲船積者。必要拒絕之。已爲船積者。不論何時。可以陸揚。或恐其物品有危害於船舶或積荷。亦可以放棄。若因其不法之船積品。加損害於船舶或積荷。船主及其他之利害關係人。可以令其賠償。

3. 書類之交付

船長要在船中備置一定之書類。前已言之。若此等書類。未經備置。即不能着手於航海。然此等書類中。固有關於運送契約及積荷之書類者。其始亦非在自己掌裏。不能不從荷出人受其交付。故法律于此。特規定使備船者或荷送人。在船積期間內。以運送中必要之書類。交付船長。

一、運賃額

運賃即爲物品運送之報酬。而支給之者。定運賃之額。一任運送契約當事者之隨意。論其方法。有以荷物之重量容積爲標準者。亦有就荷物全體。以幾日間之航海運賃。定爲若干者。前者運賃之額。當就引渡運送品之當時。依其重量或容積以定之。後者當從着手爲運送品船積之日。以至陸揚終了之日爲止。依此期間以定之。但

4. 運賃

在下之期間。船主不能請求運賃。一、船舶因不可抗力。在發航港或航海中。廳爲碇泊之時。二、應在航海道中修繕船舶之時。三、在經過船積期間或陸揚期間之後。其既爲荷物之船積或陸揚之日數。

1. 時期

支拂（支給）運賃。有元拂向拂之分。前者一稱前拂。即當荷物船積之時。由荷出人支出之者是。後者一稱先拂。即當荷物陸揚之時。由荷受人支給之者是。法律上則以向拂爲原則。

二、運賃之支拂

2. 條件

支拂運賃之義務。雖爲運送契約之效力。應與締結契約。同時發生。然論其義務之履行。亦當繫以從事告成之事實。即如荷物既爲運送之目的物。應以受此目的物之引渡爲條件。而支拂運賃。但法律亦有本于特別之理由。縱無目的物引渡。而使其支拂運賃金額者。其場合有四。一、船長爲其特別權限。以積荷全部或一部。賣却或質入之之時。二、船長因航海繼續。以積荷供航海用之時。三、

五、個積契約

船長因使船舶及積荷。免共同危險處分其積荷之時。四、有運送品之全部或一部。因其性質或瑕疵。或因荷出人之過失而滅失之時。凡因船舶沈沒、修繕不能、捕獲等事由。不能以運送品運送至目的地者。當以割合運貨支拂之。

3. 割合運貨

荷受人當受取運送品之時。要從運送契約及船荷證券之趣旨。支拂以下所列舉之金額。一、運送貨。二、附隨之費用。三、立替金。四、因共同海損所應負擔之費用。五、因救援或救助所應負擔之費用。

一、其他之支拂

二、船荷證券之交

荷受人受運送品引渡之際。當就船荷證券。記載受其引渡之旨。且要署名。以之交付于船長。若不履行此手續。則荷受人不能受取運送品。

三、荷物之供托

受荷人若對於運送品。怠為受取。則船長得以運送品為供托。蓋以船舶之碇泊期間。既為有限。不特不能寬以時日。待其引受。且在目前。要為其他荷物之載入。亦生障礙。不得不早為處置也。但此時對於荷受人。亦當即為通知。若不能確知何人為荷受人。或荷受人拒絕運送

5. 荷物受 續渡之手

四、荷物之 競賣

品之受取。船長當時對於傭船者及荷送人。發其通知。荷受人不支拂運貨及其他金額。船長可不引渡運送品。然船主雖抑留其運送品。亦毫無現實之利益。故仍不能不對於傭船者或荷送人。請求支拂。而按之實際。傭船者或荷送人。常在遠隔之地。欲迅速其支拂。亦非容易。法律于此。爲保護船主計。特與以競賣（拍賣）運送品之權。船主苟得裁判所之許可。即可以運送品付之競賣。而以其競落代金。充當支拂。但于下之二場合。船主不能在運送品上。行使競賣之權利。一、從引渡之日起。經過二週間之時。二、第三者取得其運送品之占有之時。

五、邇求權

若船主行使競賣運送品之權。仍不能得受支拂。則可對于傭船者及荷送人爲請求。此即邇求權。但船主若不行使競賣權。即與怠于保護自己之權利無異。因之在法律上對於傭船者或荷送人之請求權。應亦與之俱失。然若因此而許傭船者或荷送人爲不當之利得。亦欠公允。故傭船者或荷送人。仍當就其所受利益之限度。而爲償還。船主對於傭船者荷送人荷受人之債權。凡經過一年者。因時效而消滅。

六、時效

6. 船主之責任

一、運送品滅失毀損延擱之責任

船主因自己。或因運送取扱人。或因其使用人。或因其他為運送所使用者。關於運送品之受取、引渡、保管、運送等。怠為注意。以運送品滅失之、毀損之、延擱之時。船主應賠償其損害。但怠為注意與否。其舉證之責任。由船主自負之。蓋以使請求損害賠償者。自為證明。事實上甚困難也。

二、屬於一般之損害之責任

屬於一般之損害。可分為三種。一、因自己過失所生之損害。二、因船員及其他使用人之惡意所生之損害。三、因船舶不堪航海所生之損害。此三者。若有其一。船主即應負賠償之責任。雖在運送契約中。有不任責之特約。亦不能免。

三、定賠償額之標準

有二。一、在運送品全部滅失之時。其損害賠償之額。當就其可有引渡之日。依到達港之價格以定之。若為延擱時亦準用。二、運送品一部滅失或毀損之時。其損害賠償之額。當就其既有引渡之日。依到達港價格以定之。

四、船主之責任消滅

船主之責任。若荷受人不為留保。而受取運送品。且支拂運費。及其他費用。此時可以消滅。但運送品有不能即發見毀損或一部滅失者。若荷受人從引渡之日。在二

7. 契約之 終了及 解除

週間內。已發通知。則船主之責任。即不能消滅。

五、消滅時效

船主之責任。從荷受人既受取運送品之日。經過一年者。因時效而消滅。但此限於無惡意之時爲然。若有惡意時。則非因一般時效。不能消滅責任。

六、與海產 交付之 關係

船主有責任時。若具備交付之條件。則以船舶及其他海產。交付于債權者。即可免責任。故不必經以上所言之時效。而責任始消滅。

運送契約之終了原因。在法律上所規定者有二。一、船舶之沈沒、修繕不能。捕獲等。此時船舶若在航海中。備船者及荷送人。要依運送之割合。在不超過運送品價格之限度。支拂運賃。二、運送品全部。因不可抗力之滅失。此時船主不能請求割合運賃。又在各運送契約。有得爲共通之解除者。即一、航海或運送。有反於法令之時。二、因其他之不可抗力。而至于不能達契約目的之時。于此二場合。解除契約。備船者或荷送人。當依運送之割合。支拂運送賃。此外更有在運送品一部生一事由者。如一、運送品之一部。因不可抗力而滅失。一、運送品一部之運送。反于法令。三、因不可抗力。在運送品之一部。不能達契約目的是也。于此等場合。其結果依其運送契約。爲全部備船契約。或一部備船契約。或個積契約而不同。

1. 船荷證 質券之性

若爲全部備船契約。備船者當在不使船主重爲負擔之範圍內。得以他之運送品爲船積。若爲一部備船契約。或個積契約。備船者及荷送人。可以解除契約。但必須支拂運賃金額。

船長從荷主受取積荷之時。當以受取證交付荷主。荷主以之發送於荷受人。使供荷物受取之用。其證書即稱爲船荷證券。猶陸上運送中之貨物引換證也。然此證券。不第爲受取荷物及請求引渡之證書。且可以供運送品賣買之用。其作用亦對於船主及受取荷物者之法律關係。因以決定。更就其流通之性質言。頗與手形相類似。

2. 船荷證 券與運 送契約

船荷證券。與運送契約。各爲獨立相關係。若兩者之條項。有衝突處。則決定荷出人與船主之關係。當以運送契約書之記載爲標準。決定荷受人與船主之關係。當以船荷證券之記載爲標準。

一、發行者
船長有作成交付船荷證券之權能。及其義務。故船長以外之人。不能爲之。但就實際上言。船長因有事故時。

船主可以委任船長以外之人。代船長交付船荷證券。

二、發行之時間
船荷證券。當在運送品船積之後。以之交付於荷出人。

3. 關於船 荷證券 作成之 規則

三、發行之
條件
船荷證券。乃因荷出人之請求。而以之交付者。蓋雖有運送品之船積。仍非船長當然以之交付。惟荷出人有請

六、船荷證券

4. 船荷證券之記載事項

求交付之時。則船長當無遲滯交付之。船荷證券。要交付一通或數通。猶手形之有複本也。其理由蓋因防一通之紛失。或因盜難等事之危險。若就其數通爲裏書、或交付。以之讓渡。應在同一之人爲之。故對於其複本之一通。既引渡運送品。則其餘各通。亦歸無效。

四、證券之數

船荷證券。應記載以下之事項。船長或代之者要署名。一、船舶之名稱及國籍。二、船長之氏名。三、送品之種類、重量、或容積。及其荷造之種類個數、並記號。四、備船者或荷送人之氏名、商號、名稱。五、荷受人之表示。六、船積港。七、陸揚港。八、運送貨。九、若既作成數通之船荷證券時。則其通數。十、船荷證券之作成地。及作成之年月日。

5. 船荷證券之特質

可分爲五項而說明之。一、船荷證券者。流通證券也。船荷證券。因爲裏書。或僅因交付。即可自由讓渡。故爲流通證券。二、船荷證券者。物權的證券也。船荷證券上之權利。爲請求引渡船積荷物之權利。故船荷證券。爲物權的證券。三、船荷證券者。受戻證券也。運送品之引渡。非與船荷證券引換。不必引渡。因而船荷證券。當受運送品引渡之時。實不可缺。四、船荷證券者。一種之形式證

券也。既作成船荷證券。則關於運送之事項。當在船主與所持人之間。依船荷證券之所定。即船主與所持人。各有權利義務。故證券所記載文言。有絕對之決定力。恰如規定手形。其手形之署名者。當從手形文言。負其責任也。**五**、船荷證券者。非有價證券也。有價證券。爲私權之證書。而占有之。必要在私法上利用其權利。船荷證券則否。故非有價證券。

船荷證券。僅以一通交付之時。則其權利者。僅此一通之所持人。又或雖交付數通。而其證券爲禁裏書之記名式。即不能對於他人讓渡證券。故其權利者。亦僅記載于證券而上之荷受人。斯時關於荷物之受取。皆不生問題。反是若船荷證券。爲指圖式。或無記名式。固皆可讓渡。然當其讓渡之際。若其複本之所持人。非同以之讓渡于一人。而各讓渡于各別之人。則當以何人有受取荷物之權利乎。法律于此。區別爲在陸揚港與否。而定其關係。在陸揚港外。船長非受船荷證券各通之返還。不能引渡運送品。在陸揚港。則就其數通之船荷證券中。有一通之所持人。請求引渡運送品。船長即當爲引渡。

船長與
證券所
持人之
關係

6. 船荷證券之複本關係

若二人以上之證券所持人。請求運送品引渡。船長可供

一、旅客運送契約之性質

旅客運送契約。與物品運送契約。同爲請負契約之一種。其不同者。不過運送之目的。一屬於物。一屬于人而已。又在旅客運送。與物品運送。皆可以爲全部傭船契約。及一部傭船契約。

丙 旅客運送契約

1. 乘船切符(船票)

旅客運送。船主通常多受運賃之前拂。因以乘船切符。交付于旅客。然此惟遠道距離之航海爲然。故交付切符。非運送契約成立之條件。不過以證明旅客之權利而已。但切符之形式。有記名者。有無記名者。無記名切符。固因交付可以讓渡于他人。記名切符。則不得讓渡。

二、各所持人間之關係

托運送品。且對於來請求之各所持人。發其通知。以瞭解與荷物之關係。

各所持人間之權利。孰優孰劣。據日本商法第六百二十八條所規定。在二人以上。持有船荷證券之時。若船長未引渡運送品。則特有原所持人。最先發送及引渡之證券者。對於他之所持人。先行權利。故爲讓渡證券契約之時。及裏書之年月日。其先後如何。皆非所問。祇依原所持人發送及引渡時之前後。以定所持人之權利優劣。

2. 食料

旅客在航海中之食料。通常爲船主負擔。其食料費包含在運費中。令船主供給之。

3. 乘入

旅客至乘船時間。應乘入船舶。若經遲延。船長不可俟旅客乘入。即爲發航。或繼續發航。斯時旅客仍要支拂運送貨之全額。

4. 手荷物之運賃

旅客乘入船舶之時。可以攜帶手荷物。發給乘船切符之時。亦常就其裏面。以此詳說。又手荷物。若爲依契約可以攜帶船中者。船主非有特約。不能另請求運送貨。即本有特約。應給手荷物之運送貨。若運送未安然終了之時。不必支拂。惟於下之三場合。則應支拂運賃全額。一、船長以手荷物賣却之或質入之之時。二、船長以手荷物供航海用之時。三、船長因共同海損。處分手荷物之時。

5. 手荷物之陸揚放棄

若違反法令。或不依契約。而攜帶手荷物。船長不論何時。可以之陸揚。或以之放棄。若因手荷物之不法攜帶。加損害于船主及其他利害關係人。要使攜帶者賠償之。

6. 契約之解除

在發航前。旅客支拂運送貨之半額。即可以解除契約。在發航後。旅客願支拂運送貨之全額。方能解除契約。惟因航海運送。反于法令。或因其他不可抗力。不能達契約目的之時。在航海前。旅客不必給以運賃。可以解除契約。在航海後。旅客當依運送之割合。支拂運送貨。

二、關於海上旅客運送之規定

7. 旅客之死亡及疾病

若在發航前。因旅客死亡、疾病。或因關於其一身之不可抗力。至于不能為航海之時。船主可以請求運送貨四分之一。若運送貨全為支給。當返還其四分之三。其在死亡之時。則請求返還。皆可對於其相續人為之。但在發航後。生有此項事由。當從船主選擇。或請求運送貨四分之一。或依運送之割合。請求運賃皆可。又旅客在航海後死亡。船長須以最適合于其相續人之利益者。處分其在船中之手荷物。

8. 修繕中之負擔

在航海道中應為修繕船舶之時。必要使旅客暫為上陸。斯時船主亦要在修繕中。以相當之住居及食料。供于旅客。

9. 旅客運送契約之終了

此與海員僱入契約之終了原因。無甚差異。如船舶之沈沒、修繕不能、及捕獲是也。若在發航前。生此事由。旅客可不給以運送貨。若在發航後。旅客須應于運送之割合。支拂運賃。

10. 船主之責任

船主對於旅客。應擔保船舶在發航之當時。堪為安全之航海。船主雖為特約。而因自己過失。或因船員等之惡意、或重大過失。或因船舶不堪航海。皆不能免賠償之責。

11. 船主對於手荷物之責任

船主既從旅客。受手荷物之引渡。雖未有特請求運送貨。亦與物品運送之時。負同一之責任。若因自己或使用者之過失。而有滅失或毀損。當任損害賠償之責。

第五章 海損

甲 共同海損

12. 時效——船主對於旅客之債權。經過一年。因時效而消滅。

13. 船長對於旅客之警

察權

旅客持有兇器。易于爆發或發火之物、劇藥、其他之危險物、或酒類。船長可以保管其物件。或放棄其物件。又旅客對於人身及船舶。欲爲可及危害之行爲。船長可一時拘束其身體。

一、共同海損之定義

共同海損者。爲欲使船舶及積荷。免于共同危險之故。船長因處分其船舶及積荷。所生之海損及費用之謂也。茲分析而說明之。一、使船舶及積荷。免於共同危險。航海中之危險。有及于積荷者。有及于船舶者。其損失之負擔。前者只歸于積荷所有者。後者只歸于船舶所有者。共同海損異是。其成立也。以船舶及積荷全部之共同危險之存在。故其損失額。須共同負擔。二、對於船舶及積荷所施之處分。因欲免危險所爲之處分。有施于船舶者。有施于積荷者。有併二者而施之者。機宜所在。要使足以免其危險而已。三、因船長之處分。所生之損害或費用。共同海損與單獨海損之區別。以此損害或費用之所生。因船長之處分與否。爲唯一之標準。故雖有共同之危險。而不待船長處分所生之損害。亦不得適用共同海損之原則。使共同負擔。惟船長有不當之處分時。不可不任損害賠償之責。四、因處分得保存船舶及積荷之全部或一部。船長之處分。必須稍能奏效。若船舶與積荷

之全部。盡被滅失。則共同海損之問題。即無從起。

一、海損債權者之意義

當共同海損之時。凡因船長所為處分。而蒙其損失者。可以對於他之利害關係人。令其共分擔損失。謂之海損債權者。此債權者即船主或荷主也。

1. 海損債權者

1. 加于屬具目錄所未記載之屬具之損害

凡未記載入屬具目錄之屬具。不能推定為船舶從物。以其屬於船主之所有與否。既不可知。且在實際上。果犧牲如何之物品。及其價格若干。亦難瞭然。則欲為證明或計算。皆感困難。故船主就此等屬具所受之損害。應無海損債權。

2. 無船荷證券及其他足以評定積荷價格之書類之物之損害

凡此種荷物所受之損害。荷主不能對於利害關係人。使其分擔。故荷物雖犧牲。荷主亦不能主張海損債權。

二、無海損債權之損害

3. 加于甲板所載之荷物之損害

此損害荷主對於他之利害關係人。亦不能使其分擔。蓋以通常之航海。凡荷物必應向船艙內載入。若載諸甲板上。則傾斜船體。時有覆沒之虞。故當此海上事變之際。對之加以

2. 損害之評價

一、船舶

對於船舶之損害額。當就船舶在到達之地及到達之時。依其價額定之。

二、積荷

對於積荷之損害額。當就積荷在陸揚之地及陸揚之時。依其價格決之。但其滅失或毀損。當控除其因此不要支拂之一切費用。

一、海損債 務者之 範圍

損害。雖視為當事者初意所預料。亦不為過。然此等荷物。若被保存。則亦須分擔他之損害。

4. 加於貨幣有價證券及其他高價品之損害。凡加於此等高價品之損害。若荷送人初托運送之際。明示其種類及價格當與通常荷物無異。故荷主可以對於利害關係人。使之分擔。不為明示時則否。

凡共同海損。必有船舶或積荷因此而得以保存。于是即使之分擔損害。此為海損之通例。然應為分擔者。又不僅在既被保存之船舶積荷。尚有既為犧牲而受損害之船舶或積荷。亦當在分擔之列。故共同海損之時。凡有利害關係者。皆宜解為分擔損害者。

有四、一、未記載于屬具目錄之屬具。二、無船荷證券。

三、海損債務

1. 海損債務者

二、無權有義之物

及其他足以評定積荷價格之書類。三、載于甲板上之荷物。四、凡貨幣。有價證券。其他之高價品。有未明告種類及價額者。

三、有權無義之物

凡船舶所備之武器。又船員給料。旅客食料。衣類。皆不能付于共同海損之分擔。而算入其價額。以其無商業上目的也。但既爲犧牲。則其損害對於他之利害關係人亦可以使之分擔。

2. 海損之分擔之割合

分擔共同海損。其所依之割合有三。一、因共同海損而得以保存之船舶及積荷之價格。二、運送貨之半額。三、共同海損之損害額。然凡屬海損。其既爲犧牲之物。亦應有分擔責任。故又當解爲應以其價格加于前言計算之內。

3. 負擔物之評價

其原則有二。一、船舶之價格。即爲到達地及到達時之價格。其詳已述于前。二、積荷之價格。即爲陸揚地及陸揚時之價格。但其在滅失時所不要支拂之運送貨。及其他費用。必要從其價格中扣除之。依此二原則。凡分擔共同海損者。關於其分擔債務。固非絕無限制。全以自己之財產任其責。不過當船舶到達時。及積荷引渡時。就其現存價格之限度。僅負責任而已。故亦謂之海損債務之有限責任。

四、共同海損之精算

1. 共同海損之確定及割賦

共同海損之確定及割賦。當在到達港及其他港海之終極港。使鑑定人爲之。若選定鑑定人。有爭論之時。在內國由裁判所命之。在外國由本國領事命之。

2. 償金返還

各利害關係人。在分擔海損之後。其船舶屬具積荷等。雖爲犧牲。亦有因其全部或一部。被人救助。或漂至海岸。仍歸諸其所有者之手。斯時所有者既受海損之賠償。仍得返還之原物。甚爲不當利得。故當以其既經受取之賠償金。返還于各分擔者。然物雖返還。實際上能復完全之原狀者甚少。而對於救助者。又須支出種種費用。因之返還賠償金時。凡因滅失毀損及救助費用所生之損害額。應扣除之。凡因共同海損而生之債權。若從其計算終了之時。經過一年者。因時效而消滅。

3. 時效

船舶因暴風及其他之不可抗力。有在發航港或航海道中。不能不碇泊者。斯時所需之費用。固不能稱爲共同海損。然使船主獨爲負擔。責任亦未免過重。故法律對於此種費用。準用共同海損之例。以爲精算。亦使各利害關係人分擔之。

五、準海損

六、紐約安托譚葡規則之由來

海運事業。關係于各國。然關於共同海損之規定。各國不同。若當事者無所適從。殊感不便。各國有見于此。因設各國統一之規則。如千八百六十四年。各國船主、保險者、法律家、及海損精算人等。會于紐約。作成紐約規則。迨後千八百七十七年。在安托譚葡。決議紐約安托譚葡規則。隨而千八百九十年。會于利物浦。

就當時決議之紐約安托譚葡規則中。修正其不完全之點。故稱爲千八百九十年之紐約安托譚葡規則。

乙 船舶之衝突

一、船舶衝突成爲法律上問題之原因

在昔日用帆船航海之時代。船舶之衝突者甚少。迨及近世。多用汽船航行。速力增長。往來頻繁。于是船舶之衝突。層見疊出。遂爲法律上之一重大問題。

一、船舶因不可抗力而衝突者。彼此皆不得請求損害之賠償。其責任歸各自負擔之。二、衝突基于一方之過失時。則過失者負賠償之責。三、基于雙方之過失。而過失之輕重。不可得而知之。則合計雙方之損害額。從過失之輕重。以定其負擔。四、若雙方過失之輕重。不可得而知之。則當平分其衝突之損害而負擔之。五、

衝突原因不明之場合。則與因不可抗力而衝突者等。其損害額歸各自負擔之。無請求賠償之權。

第六章 海上保險

一、海上保險契約之定義及性質

海上保險契約者。當事者之一方。以填補航海中所生之損害爲目的。而相手方則以給與報酬爲目的之一種損害保險契約也。就其性質上言之。與陸上之火災保險。及運送保險同。

海上保險證券。應載以下所述之事項。並要保證者署名。一、保險之目的。保險

二、海上保險證券

之目的。不可不有金錢之價格。船舶保險。所當記載者有四。甲、船舶之名稱、國籍、種類。乙、船長之氏名。丙、發航港及到達港。丁、有定寄港之時。則其港名。若以積荷付于保險。或以積荷到達時可獲得之利益或報酬付于保險。其所當記載者有三。甲、船舶之名稱。乙、船舶之國籍及種類。丙、船積港及陸揚港。

二、保險者所負擔之保險。三、既定保險價額之時。則其價額。四、保險金額。五、保險料及其支拂之方法。六、既定保險期間之時。則其始期及終期。七、保險契約者之表示。八、保險契約之年月日。九、作成保險證券之地。及其作成之年月日。

三、保險期間

1. 船舶保險

就一度航海。以船舶付于保險者。則保險者當從着手于荷物或底荷之船積之時。始負責任。若在荷物或底荷既為船積之後。以船舶付于保險。則保險者之責任。當以契約成立之時為始。

2. 積荷保險

凡以積荷付于保險者。則保險者之責任。以積荷離陸地之時為始。以陸揚終了之時為終。

3. 因積荷到達其所得利益或報酬之保險

此與積荷保險無異。以此種保險。當與積荷同其命令也。

保險者在保險期間中。對於保險之目的。因航海事故。生有一切損害。應負填補責任。然下述之五例外。保險者無填補之責任。一、因保險目的物之性質有瑕疵。或其自然之消耗。或有保險契約者。或被保險者之惡意或重大過失。所生之損害。

四、應填補之損害

二、以船舶或運送貨付于保險者。不在發航之當時。爲安全航海所必要之準備。或不備必要之書類。所生之損害。三、以積荷付于保險。或以因積荷到達所得之利益或報酬。付于保險。斯時備船者、或荷送人、或荷受人、有惡意或重大過失所生之損害。四、水先案內料、燈臺料、檢疫料、其他就船舶或積荷因航海所出之通常費用。五、少額之單獨海損。

五、保險價格

1. 保險價額之意義
 保險價額。即被保險利益之價額。表示保險者在保險事故發生之際。有應爲填補之最高之限度。但若有被保險利益以上爲保險。則亦非保險之性質上所許。就通例言。保險價額多預定于保險契約。

2. 契約上未定保險之標準價額

一、船舶之保險
 船舶之保險價額。以保險者。始有責任之時之價額定之。

二、積荷之保險
 積荷之保險。以船積地、船積時之船積價格。及船積費用、保險費用。爲保險價額。

三、利益或報酬之保險
 屬於因積荷到達所得利益或報酬之保險。若不以契約定保險價額。則以保險金額定之。

在保險者始有責任之前。變更航海。斯時保險契約。即失其效力。蓋以變更航海。于危險程度。有重大之關係也。然保險者仍可請求保險料之半額。若爲前拂之時。亦當除去半額。而返還其餘之半額。反是在保險者始有責任之後。變更航海。斯時保險契約。不失其效。

六、有影響于保險之事項

1. 航海變更

力。惟依其變更之原因如何。區別保險者之責任。爲繼續與否。苟其變更。因保險者或被保險者無可歸咎之事由。斯時保險者之責任。依然繼續。苟其變更。因保險契約者或被保險者。有可歸咎之事由。斯時保險者不對於變更後之事由。負其責任。

2. 發航續航之懈怠及航路變更

被保險者。怠爲發航。或怠爲繼續發航。或變航路。其他顯然變更危險、或顯爲增加危險。斯時保險者。對於其變更或增加以後之事故。不負責任。

3. 船舶之變更

以船舶自身付于保險之時。若廢止其船舶之航海。使他之船舶爲航海。斯時保險之目的。既全然變更。因而保險契約。應亦不生效力。反是以積荷、或積荷到達時之利益或報酬。付于保險。斯時變更船舶。則保險契約。非當然失其效力。然船舶之大小新舊。與航海之危險。有重大之關係。故法亦依其變更之原因如何。以定其效果。若其變更。因保險契約者、或被保險者。無可任咎之事由。斯時保險者之責任。依然如故。若其變更。因保險契約者、或被保險者。有可任咎之事由。斯時保險者。對於其變更以後之事故。不負責任。

4. 船名通知之懈怠

當爲保險契約之時。未定載入荷物之船舶。若保險契約者。或被保險者。既知其荷物已爲船積。斯時必要無遲滯。對於保險者。通知船舶之名稱及國籍。若保險契約者。或被保險者。怠此通知。斯時

七、積荷保險之一部填補

1. 積荷之毀損到着

保險契約。失其效力。

以積荷爲保險目的。若有毀損。到達陸揚港時。保險者之責任。當就其因毀損所損害之額。以對於未毀損之狀況中所應有之價額之割合。填補保險價額一部。

2. 積荷賣却

凡船長在航海道中。因不可抗力之結果。賣却爲其保險目的之積荷。若斯時代價。比保險價額超過。且扣除其應爲支拂之運送貨。及其他費用。尙能有餘。則荷主既毫無損害。保險者自不須填補。若其代價不能充足保險價額。或僅能充足。而無支拂運送貨及其他費用之餘裕。斯時當區別爲已從賣却所得代價之中。扣除運送貨。及其他費用。又區別爲保險價額。以歸保險者所負擔。

1. 委付之性質及原因

委付者。在保險之目的。雖非絕對的全部損失。而視爲似有全部損失。即使得受保險金全部之方法也。蓋當船舶行方不明。或修繕不能時。雖未至于全部滅失。然在被保險者所得之損害。殆與全部滅失無異。若不設相當手續。使之得受保險金。則被保險者。終不能達此保險契約之目的。而海上保險之制度。將失其效用矣。法律有見于此。特設此制。凡欲使被保險者。達其締結保險契約之目的耳。

一、船舶之沈沒

沈沒云者。不必要船體全部。在水面之下。即其一部分。露出水面。而不見有救助之者。斯時亦可解爲沈沒。船

2. 可爲委 付之場 合

二、船舶之 行方不明

船舶沈沒之時。船舶保險之被保險者。可以委付船舶。積荷保險之被保險者。亦可以委付積荷。
船舶之存否。在六個月間。不能分明。斯時船舶。即爲行方不知者。蓋就實際上言之。凡經過半年間。雖從何地之通信。應亦無不到達。猶民法上不在者之生死。在七年間不能分明。斯時即當爲失蹤之宣告也。既爲行方不知。則被保險者。可以爲船舶或積荷之委付。

三、船舶之 修繕不能

船舶至于不能修繕之時。則委付船舶或積荷。可以受取保險金。但斯時船舶與積荷。其事情應有不同之點。例如船舶之修繕不能。斯時船舶早已不能爲船舶之用。無異于全部滅失。故應許其委付。至于積荷則不然。船舶雖爲修繕不能。而積荷可以換載于他船。故斯時船長。若無遲滯。以他之船舶繼續運送。則被保險者。不能委付其積荷。

四、船舶或 積荷之 捕獲

捕獲云者。簡單言之。僅用于兩國開戰之時。然此所謂捕獲。其意義甚廣漠。凡敵國或海賊。持去船舶或積荷。皆概括之。船舶被捕獲之時。可以委付船舶。積荷被捕獲之時。亦可以委付積荷。惟當戰爭危險之時。在保險

八委

付

五、船舶或積荷之押收

者負擔之外。而爲敵國捕獲。不許委付。船舶及積荷。因刑事訴訟。或因有戰時禁制品之嫌疑。可依其他內外官廳之處分。以押收之。若六個月間。未被開放。斯時可以委付其既被押收之船舶或積荷。但斯時官廳之處分。必要起于保險者責任期內。否則保險者。自初既無責任。應亦不許委付。

一、委付權之主體

可以行使委付權者。即爲被保險者。故若爲船舶。則以船舶付于保險之船主爲委付。若爲積荷。則以積荷付于保險之荷出入或荷受人。爲委付。若爲再保險之時。則在第一次保險之被保險者。爲委付。

二、委付之要件

委付要單純。若付以制限條件或期限。其委付當然無效。例如當船舶行方不明而爲委付之時。附以條件。訂明日後若船舶無事歸航。則返付其既經受取之保險金。而取還船舶。此種委付。自不能生效力。

三、委付之範圍

委付者。要付于保險之目的之全部而爲之。以委付爲不可分。而不許一部之委付也。若許一部之委付。則被保險者。必留置于自己有益益之部分。而以其不利益之部分。委付于保險者。其不公平孰甚。然若委付之原因。

3. 委付權 之行使

付于其一部而發生。斯時亦僅付于其部分。可以委付。例如積荷之一部被捕獲。斯時僅以其已被捕獲之部分。可爲委付是也。又在一部保險時。可以從其保險金額之對於保險價額之割合。爲委付。

四、委付之 手續

被保險者。欲爲委付。要在三個月內。對於保險者。發其通知。蓋委付爲單獨行爲。故不俟相手方之承諾。自然可生一定之效力。惟令相手方知之。亦爲必要。蓋以被保險者。雖爲委付。若遲延通知。則船舶之損害。將益見增加。因之法律要在三個月內。發其通知。所以免除斯弊也。其三個月期間之起算點。列舉如下。一、船舶之沈沒。船舶之修繕不能。船舶或積荷之捕獲。此從被保險者知其事由之時。起算之。二、船舶之行方不明。船舶或積荷之押收。斯時從六個月份之末。起算之。三、因其他契約上之原因發生而爲委付之時。此從知其事實之時。起算之。四、在再保險之時。則從其被保險者。由自己之被保險者。受其委付通知之時。起算之。若被保險者在此三個月之期間內。怠爲通知。其委付權即喪失。但其本來之保險契約上之權利。則依然存在。又當

附錄

4. 委付之效力

一、權利取得

被保險者爲委付之時。除通知外。尙要對於保險者。通知有無關於保險目的之他之保險契約。並通知有無屬於其負擔之債務。及其種類。所以使保險者。得知其保險爲重複保險與否。及其被保險物。爲分擔海損與否。以免他日意外之損害也。

保險者因委付。取得被保險者屬於保險目的所有之一切權利。又保險者取得其權利。同時必要取得被保險者關於保險目的之證書。

二、保險金支拂

保險者因委付。對於被保險者。負支拂保險金額之義務。然斯時保險者。應待被保險者。通知有無關於保險目的之他之保險契約。並通知有無屬於其負擔之債務。及其種類。即以此此之日爲止。可不必履行此義務。又凡爲保險金額之支拂。若在保險契約上。定有期間。此期間從受以上通知之時起算。

三、海上相互保險

海上保險。亦與生命保險及他之損害保險無異。故可以相互組織而行之。若爲關於此之公法上及私法上之事項。則適用保險等法之規定。及損害保險之通則。自家保險者。謂關於自己之物。防日後生有損害。預以

第七章 船舶債權者

三、自家保險

保險料。自爲貯蓄。當既生損害之際。即以其貯蓄金。自填補之也。此在法律上。不能稱爲保險。惟外形甚似以保險付諸他人。故有此名。

1. 先取特權之目的

船舶債權者之先取特權之目的有三。一、船舶。二、其屬具。三、未受取之運送貨。保險之船舶。其船舶滅失時。先取特權。仍可行使于其保險金上。

2. 附有先取特權之債權

有九種。一、關於競賣船舶、船舶屬具之費用。及競賣手續開始後之保存費。二、在最後之港時。其船舶及船舶屬具之保存費。三、關於航海。其船舶應納之諸稅。四、水先案料、及挽船料。五、救援救助之費用。及其船舶所負擔之共同海損。六、爲航海繼續之必要所生之債權。七、因僱傭契約所生之船長及其他船員之債權。八、船舶于其賣買或製造後。未爲航海時。因其賣買、製造、並艙裝、所生之債權。及其最後航海之爲關於船舶之艙裝、食料、燃料等之債權。九、因日本商法第五百四十四條之規定。其既許委付之債權。但除去前記之第二、第四、第五、第六、第八、各號所揭者。

一、先取特權

一、船舶債權者之先取特權。與其他之先取特權並立時。先船舶債

3. 先取特權之順位

權者之先取特權。而後其他者。二、數次航海。皆有先取特權者。則先最後航海之先取特權。而後其他者。三、于同一航海時。先取特權者有數人。則其順位。從六八〇條所揭之次序以定之。但第四號乃至六號之債權。同時發生時。固無論矣。若異時發生。則以先後爲順序。四、同一順位之先取特權者有數人。則各從其債權額之多寡。割合以受辯濟。但第四號乃至第六號之債權。雖屬同一順位。而發生之時。有先後者。則後先于前。

一、船舶所有者。于其船舶讓渡時登記之。且記載之于國籍證書。足以其讓渡對抗第三者之後。當定一月以上之期間。公告先取特權者。于其期間內當申出之爲要。若不于其期間內申出。則其先取特權。因之而消滅。二、船舶債權者之先取特權。發生後經過一年不行使之。則當然消滅。三、第六八〇條第八號之債權者之先取特權。因船舶之發航而消滅。此外如債權之辯濟時效。權利之拋棄。船舶之競賣等。皆爲民法上之消滅方法。而非商法所當論。

4. 先取特權之消滅

民法之規定抵當權之目的物。限于不動產。船舶則置于動產之列。然船舶有登記之制度。權利之設定移轉。對於第三者之效力。皆得以之公示。以之對抗。故商法有抵當權之規定。又船舶抵當權之效力。得及于其屬具。此外民法上關於不動產抵當權之規定。于船舶之抵當時。亦得準用之。因而其公示方法。亦有登記之

三、質

權

必要。消滅方法。亦有滌除之制度。其他抵當權之效力性質。皆得準據不動產抵當權之規定以定之。惟先取特權與抵當權之關係。則不依民法之規定。船舶之先取特權。常先抵當權而行使之。

登記之船舶。不得以之爲質權之目的。故船舶而得爲質權之目的。惟限于未登記者。即總額噸數二十噸未滿、積量二百石未滿之船舶也。蓋船舶既有抵當之規定。以之而供擔保之用。亦已足矣。若登記之船舶。更許以質入。則不得不有詳細之規定。煩雜孰甚。且船舶之質入。于實際上。甚乏其例。故立法者鑑于實際上之不必要。與立法之便宜。因有此制限之規定。

以上所述。關於船舶擔保權之規定。于製造中之船舶。亦得準用之。蓋對於製造中之船舶。附與先取特權之必要。與對於普通之船舶。無毫末之差異。是皆基于擔保之原因。或公益之必要。以法律直接附與債權者之權利故也。又許以抵當權之設定者。以船舶之製造。必費長久之日月。需巨額之資本。若不得以之供擔保之用。則失資本融通之策。故對於製造中之船舶。亦許以抵當權之設定。俾得利用借資之途也。

四、對於製造中船舶之擔保權

中華民國二年五月排印
中華民國二年六月發行

定價大洋二角

版權所有

編輯所

上海科學書局編輯所

發行者

上海科學書局

印刷所

上海科學印局

分發行所

廣東北京奉天漢口科學分局

代售處

各省大書局

總發行所

上海棋盤街北段九十至九十一號

科學書局

法政經濟學叢書每冊價洋二角

<p>商法 海會手商總相親物債總 商社形爲則續屬權權則 表解 五冊</p>	<p>民法 親屬權權則 表解 五冊</p>	<p>財政學表解 一冊</p>	<p>經濟學各論表解 …… 二冊</p>	<p>地方自治制度表解 二冊</p>	<p>行政法表解(總各論) 二冊</p>	<p>政治學表解 四冊</p>	<p>比較憲法表解 一冊</p>	<p>憲法汎論表解 一冊</p>	<p>法學通論表解(總各論) 三冊</p>					
<p>貨幣學表解 一冊</p>	<p>統計學表解 二冊</p>	<p>政治地理表解 一冊</p>	<p>外交史表解 一冊</p>	<p>國際私法表解 一冊</p>	<p>戰時國際公法表解 一冊</p>	<p>平時國際公法表解 一冊</p>	<p>警察實務表解 一冊</p>	<p>警察學表解 一冊</p>	<p>破產法表解 一冊</p>	<p>監獄學表解 一冊</p>	<p>裁判所構成法表解 一冊</p>	<p>刑事訴訟法要論表解 一冊</p>	<p>民事訴訟法各論表解 三冊</p>	<p>刑法各論表解 二冊</p>
														<p>社會學表解 一冊</p>
														<p>鐵道學表解 一冊</p>
														<p>公債論表解 一冊</p>
														<p>預算決算論表解 一冊</p>
														<p>銀行學表解 一冊</p>
														<p>銀行實務學表解 一冊</p>
														<p>論理學表解 一冊</p>
														<p>每冊定價大洋貳角</p>

上海科學書局總發行所

上海图书馆藏书



A541 212 0005 8708B

1591472

8

