

張崇璽

張光

海商法目錄

緒論

第一 海商法之意義

第二 海商法之沿革

第三 海商法之趨勢

第四 海商法之法源

本論

第一章 通則

第一節 船舶之意義

第二節 船舶之種類

第三節 船舶文書

第四節 船舶之登記

第五節 船舶扣押之限制

中國大學講義 海商法目錄

369419

~~433419~~

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

第一款 船舶之特質

第二款 船舶所有權之得喪移轉

第一項 船舶所有權之得喪

第二項 船舶所有權之移轉

第三項 關於建造中船舶之特則

第三款 船舶共有

第一項 船舶共有之意義

第二項 船舶共有之性質

第三項 船舶共有之內部關係

第四項 船舶共有之外部關係

第四款 船舶所有人之責任

第一項 總說

第二項 船舶所有人責任之原因

第三項 船舶所有人責任之制限

第一目 責任限制之理由

第二目 各國責任限制主義之比較

第三目 我海商法所採用之責任限制主義及海產之範圍

第四目 責任限制規定之例外

第四項 船舶所有人責任之準據法

第二節 船舶之優先權及抵押權

第一款 船舶優先權

第二項 船舶抵押權

第三章 海員

第一節 總論

第二節 船長

第一款 總說

第二款 船長之職務及其責任

第三款 船長之權限

第四款 船長與船舶所有者之關係

第三節 船員

第一款 總說

第二款 船員之義務

第三款 船員之權利

第四款 船員僱傭契約之終止

第四章 運送契約

第一節 總說

第二節 物品運送

第一欸 總則

第一項 總說

第二項 噸航擔保

第三項 船舶所有人之責任

第四項 運送費

第五項 提存及拍賣

第二欸 備船契約

第一項 總說

第二項 裝載

第三項 發航

第四項 卸載

第五項 再運送

第六項 備船契約之解除

中國大學講義

海商法目録

耿光

第三款 搭載契約（件貨運送契約）

第四款 載貨證券

第三節 旅客運送

第四節 船舶拖帶

第五章 碰撞

第六章 救助及撈救

第一節 總論

第二節 救助義務者

第三節 救助費請求權者

第四節 救助費額及其分配

第五節 救助費債務者

第六節 人命救助

第七章 海損

第一節 總論

第二節 共同海損

第一款 總說

第二款 海損債權

第三款 海損債務

第四款 共同海損之計算

海商法目錄終

中國大學講義

海商法目錄

耿
光

七

中國大學叢書
海商法目錄

海商法講義

緒論

第一 海商法之意義

海商法者，關於海事法規之一部分也，所謂海事法規者。又可稱法爲海法，大別之，爲左記之三種。

- 1 公海法。
- 2 國際海法。
- 3 私海法。

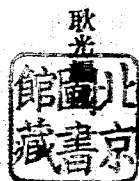
公海法云者，乃公法上關於海事之法規也，屬於行政法者居多，如各國之船員法，船舶法等是也。

國際海法者，乃國際間關於海事之法規也，如通商航海條約，捕獲船舶法等是也。

私海法者，乃私法上關於海事之法規也。是種法規，多與商事有密切關係，故各國立法例，多以之編於商法法典中，稱爲海商法，我國無商法典，關於海事之法規，計有海商



3 1771 5817 1



法，船舶法，船舶登記法，數種，故我國研究私海法者，乃以海商法為根據也。海商法之名稱，及編纂，因各國立法例不同，殊不一致，大國中如法國，德國，均以之編於商法典中，獨立為一編，稱為海商法，而英國則不然，蓋英國為重習慣法之國家，無所謂商法典存在也，其關於海事之成文法，重要者，有如左記之五種。

一，商船條例，是法於一八五四年頒布，關於海事規定甚詳，至一八九四年經一次修正後，重行頒布，即為現行法，嗣後復迭經修正，尤以一九〇六年之修正，最為重要也。

二，海上保險法，是法於一九〇六年頒布，關於船舶及載品之保險規定，甚為詳密。

三，海事條約法，是法於一九一一年頒布，關於海難救助，及船舶衝突等項，規定極

詳。

(含有海難救助之新法)

四，載貨證券法，是法於一八八五年頒布，關於載貨證券發行人之責任，及載貨證券所持人之權利義務，規定甚為詳密。

五，海上物品運送法，是法於一九二四年所頒布，其中專就物品運送當事人之權利義

務，爲其內容也。

美國關於海事之法規，主要者，計有左記五種。

- 一、一九二〇年頒布之商船法。
- 二、一八九三年頒布之海上運送法。
- 三、一九一五年頒布之海員法。含有公海之性質
- 四、一九一六年頒布之載貨證券法。
- 五、一九二二年頒布之海難救助法。

日本之海專法規，其主要者，爲海商法，以之編入於商法典中，獨立爲一編，其外尙有左記之單行法。

- 1 船員法。
- 2 海員懲戒法。
- 3 船舶法。
- 4 船舶檢查法。

- 5 船舶職員法。
- 6 船員職業介紹法。
- 7 船員最低年齡法。
- 8 船舶滿載吃水線法。
- 9 海難救護法。
- 10 海上衝突預防法。

我國古制，海禁甚嚴，夙無所謂海事法令，及至前清光緒三十四年，始由修訂法律館，聘日本法學博士志田鉀太郎，編纂商法法典草案，於民國元年脫稿，全仿日本商法法典之體裁，其中關於海事者，獨立爲一編，是即前此之海船法草案，至現在之海商法，乃於民國十八年十二月三十日所公布者也。

第二 海商法之沿革

海商法之興，由來已久，上古時代，已具萌芽，據云紀元第三世紀，已有羅德（Lex Rhodica）海法，通行地中海一帶，及至中世，在意大利各都市，海上商業極爲繁盛，而商

海商法之最發達者，遂首推海商法矣，中世末葉，路易十四，於一六八一年，頒布海事
法，其時期之海法以條例，而海商法之成文法，遂產生矣，迨至近世，法國拿破崙編纂商法法典後，各國編
纂商法，遂莫不有海商法一編矣。

第三 海商法之趨勢

現代科學之進步，及政治思想之變遷，其影響於航業也，殊匪淺鮮，而現代航業情形，
較諸百年前，誠不可同日而語，惟海商法，較諸百年前者，尙未見有顯著之改進，與實
際上之進步，殊不相應，勢須革新，例如因造船之進步，及航行之安穩，不定期航海，
遂至漸次減少，定期航海，日見加多，搭載契約，因以盛行，然而各國之海商法，仍多
以備船契約爲主要，如通信機關，如海底電報，無線電報日益發達，船主指揮船舶之航
行，甚易達到目的，船長之權限，應行縮小，然而各國海商法，仍予船長以廣大之權限
又如經濟組織日益進步，經營航業者，大抵以股分有限公司之組織經營之，且因銀行
業之進步，船舶抵當資金，甚行易易，然而各國之海商法，對於船舶之共有，以及冒險
借貸等事，尙多設有極詳密之規定，諸如此類，皆應革新者也。

載甚詳為德瑞海上商人所通用之海商習慣也
海商條例並內任法蘭西商會十四於一六〇一年所公布之海商成文法據云是法未公布以前往往十年之研究調查始克
成式公布於全歐門極有名之海商成文法也
中國大學講義 海商法

四 海商法之法源

近代之海商法以法國於一七九二年所公布之海商法為最著
海商法編為草案
海商成文法自是公布
適用民法之規定」又據海船法草案第一條曰「關於海船各事，本法無規定者，適用民法之規定」云云，可知海商法之法源，為海商法，習慣法及民法三種，然關於海事之特別法令，民事特別法令，民事習慣法，適用於海事者，亦有之，故後二者，亦為海商法之法源，茲將此種法源之性質，及其適用之順序，分述如左。

- 一 海商法 海商法為成文法，故其效力優於習慣法，海商法為特別法，故又優於民法，其優於習慣法，及民法云者，必海商法無規定時，始適用習慣法，及民法之謂也，然關於海事之特別法令，又先海商法而適用之，蓋關於海事之特別法令，若與海商法比較言之，則海商法，又為普通法矣，必特別法無規定時，始能適用海商法也。
- 二 習慣法 習慣法，即關於海事之習慣，而認為有法律之效力者，亦私海法之一部也，因其對於海商法，為不文法，故其效力，不若海商法，然對於民法，則為特別以，

航海各即船舶

有二在之日期是也 故適用又先於民法也，第所謂習慣法，必具備二要件，即第一關於海事，須有此習慣

期能令船舶所其成立之要件，與其拘束之所由生，未可混而為一也。

載之貨物未達 二 民法 民法乃私法中之普通法，其適用於海事，自不若海商法，蓋海商法，對於海

期亦不為是也 事特別法令言之：雖為普通法，而對於民法言之，固海事之特別法也，惟茲所謂民法

是期航海者即船舶，係專指民法法典而言，然民事特別命令，及民事習慣法，亦有時適用於海事，故海

事所適用之法令，可依次列舉於左。

海商特別命令。

海商法。

海事習慣法。

民事特別法令。

民事法。

民事習慣法。

六 民事習慣法。

中國大學講義

1. 關於海商之國際統一規則及統一專約最著明計有左記各款

2. 一九〇九年海商法協會決定之海上船舶碰撞統一專約及海難救助統一專約

3. 一九二三年海商法協會決定之船隻有因受保護等因及載貨証書統一專約

4. 一九二九年海商法協會決定之船舶碰撞及救濟統一專約及因有船舶

1. 約克安曼海規則 是種規則關於共同海損之事項規定極詳係國

際法學會於一八七〇年在約克安曼所擬定於一八七〇年在安曼浦所修正補

本論

第一章 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，此乃法定意義，可分左記二點說明之（海商法第一條）

1 須得航行於海上，及與海相通之水上者，所謂海上，指大洋而言，所謂水上，指港，灣，湖，川，江，河，而言，據我海商法之規定，船舶專航行於海上者，固稱爲海船，而適用海商法，卽一船舶，而航行海上，及水上兩區域者，亦得稱爲海船，而適用海商法，蓋事實上。以一船舶航行於海上，及與海相通之水上者，甚多故也，至於專航行於水上者，則不得稱爲海船，在德國商法之規定，凡專航行於水上之船舶，祇能適用內水運送法，日本商法之規定，凡在水上運送爲業之船舶。則適用商行爲法中，關於陸上運送之規定，我國商行爲草案第九二條之規定亦然。

2 須爲供航行之用者。所謂船舶，乃指能在海上，或與海相通之水上，供航行使用

船舶之定義之此外規定
以上有各法之三三三
船舶之航行之船舶
其備上述之要件者，固為海商法上合法之船舶，但有左記之例外，須注意焉，（海商法

之構造物而言，其不能供航行使用之構造物，雖與船舶，有相聯關係，仍不得稱為船舶，例如棧橋，臺船，之類，均不得稱為船舶，

第一條
第二條
第三條
第四條
第五條
第六條
第七條
第八條
第九條
第十條
第十一條
第十二條
第十三條
第十四條
第十五條
第十六條
第十七條
第十八條
第十九條
第二十條
第二十一條
第二十二條
第二十三條
第二十四條
第二十五條
第二十六條
第二十七條
第二十八條
第二十九條
第三十條
第三十一條
第三十二條
第三十三條
第三十四條
第三十五條
第三十六條
第三十七條
第三十八條
第三十九條
第四十條
第四十一條
第四十二條
第四十三條
第四十四條
第四十五條
第四十六條
第四十七條
第四十八條
第四十九條
第五十條
第五十一條
第五十二條
第五十三條
第五十四條
第五十五條
第五十六條
第五十七條
第五十八條
第五十九條
第六十條
第六十一條
第六十二條
第六十三條
第六十四條
第六十五條
第六十六條
第六十七條
第六十八條
第六十九條
第七十條
第七十一條
第七十二條
第七十三條
第七十四條
第七十五條
第七十六條
第七十七條
第七十八條
第七十九條
第八十條
第八十一條
第八十二條
第八十三條
第八十四條
第八十五條
第八十六條
第八十七條
第八十八條
第八十九條
第九十條
第九十一條
第九十二條
第九十三條
第九十四條
第九十五條
第九十六條
第九十七條
第九十八條
第九十九條
第一百條

總噸數不及二十噸，或容量不及二百擔之船舶
專用於公務之船舶

以上依海商法第三條
一 總噸數不及二十噸，或容量不及二百擔之船舶
二 專用於公務之船舶
三 以櫓權為主要運轉方法之船舶

其適用海商法之規定，則船舶所有人，將感不便，至於專用於公務之船舶，如軍用船，亦不適用海商法之規定，至右述三種船舶，關於碰撞，仍須適用海商法之規定者，則因船舶碰撞，關係一般生命財產者，甚巨，故不拘規模大小，用途如何，均須適用海商法之規定，中國大學講義 海商法 九

規定，蓋爲保護被害人利益計也，

第二節 船舶之種類

廣義船舶之中，有海船，與內水船之分，又有公船，與私船之別。復有商船，與非商船之殊，茲就與法律有關之重要種類；述明於左，

一 本國船與外國船 海船因其國際之內外，得分爲本國船，與外國船，至定國籍之標準，大別爲左記之三種

1 以船舶所有人爲標準者，船舶之有本國國籍者，其所有人，必須爲本國人，蓋保護非本國人所有之船舶，給以獎勵金，與以沿岸貿易權，頗不利於國家，且行政上監查，亦覺困難，故必須以本國人所有爲條件，例如英德日等國，均採專屬主義，必須所有人爲本國人，其船舶始得爲本國船（英一八五四年之商船法德一八九九年之商船國旗法日船舶法參照）美國亦採專屬主義者，惟法國採分屬主義，僅船舶之半分，屬於法國人所有，即得爲法國船，我國海商法之規定，亦採專屬主義者，海商法第三條規定曰，「左列船舶，爲中國船舶，」

一 中國官署所有者

二 中國人民所有者

三 依照中國法律所設立，在中國有本店之左列各公司所有者

甲 無限公司，其股東全體為中國人者，

乙 兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東，全體為中國人者

丙 股份有限公司，其董事三分之二以上，為中國人，並其資本三分之二以上，為

中國人所有者，

2 以船員為標準者，考各國立法例，有僅船長須為本國人者，又有上等船員，亦須為本國人者；復有須普通船員之大部分，均須為本國人者，例如美國須船長與船員四分之三，為本國時人，其船舶方取得本國國籍，法國則規定船長，及上等船員之全部，以及普通船員四分之三，為本國人時，其船舶始取得本國國籍之類是也，英德兩國雖無是種限制，但在歐戰以後，限制論亦漸有力矣，船長必須限於本國人者，蓋以船長帶有數種公法上職權，故本國船之船長，須為本國人，方

爲妥當，

3 以製造地爲標準者 船舶之製造，須限於本國者，乃期保護本國製船者，使趨發達，故非在本國製造之船舶，原則上不認爲本國者，英，法，德，從前曾採用此主義，嗣後廢止，而以間接方法，獎勵本國造船業，如規定在外國所造之船舶，不與獎勵金，或須課重稅，始得爲本國船之類是，美國亦採此種主義者，迄至歐戰以後，始行廢止，

以上標準，在各立法例，所採不同，蓋以國情互異，所採用各不相同也，至船舶之有國籍，其利益在得以享特權，蓋海運之發達，其於貿易之榮枯，交通之便否，殖民事業之盛衰，以爲其備軍事上，外交上，莫不有重大之影響。故各國皆設種種特權，以獎勵本國船，例如對於本國船，授與獎勵金，又沿岸貿易，僅限本國船可以經營，船鈔於本國船，特爲減輕等是也，

二 登記船與不登記船 船舶依其大小，得分爲登記船，與不登記船，至其區別之標準，依國，依時，各不一致，各國情況，均有漸次向大之勢，日本商法規定噸數

在二十噸，總石數在二百石以上者，始適用登記之規定，其他各國多規定噸數在十
五噸以上時，即適用登記之規定，我國海商法所規定適用登記之噸數，為二十噸，
(船舶登記法第一條)

三 汽船與帆船 船舶因其動力，得分為汽船，與帆船兩種，所謂汽船者，即專以機
械力運轉之船舶是也，所謂帆船者，即以帆力運轉為主要之船舶是也，從前我國海
船法案第二四一條規定，救助海難之際。如係汽船，須以所得救助費三分之二，
分給海船所有人，如係帆船，須以救助費二分之一，分給海船所有人，將其餘額，
分給於船長及船員，故此項分類，於法律之適用，不無關係也，

第三章 船舶文書

船舶為證明其國籍，或所載貨物之種類，與夫乘船者之姓名，以及是否漏稅，或為謀行
私利之備具，乃列左
1. 船舶國籍證書 (1) 政管理之便利，航海之安全起見，應於船中，備置一定文書，是即所謂船舶文書也，我
國海商法第四條規定，「船舶，在船上應備有左列文書」

一 國籍證書

中國大學講義 海商法

6. 海員名冊 7. 旅客名冊 8. 運送契約及關於裝載貨物之書類 9. 船員目錄 10. 航海日志簿

二 通行證書

三 海員名冊

四 旅客名冊

五 屬具目錄

六 航海記事錄

國籍證書者，即證明一定船舶，爲中國航船之書面也，此種證書，乃由船籍港之主管航政官署，於該船舶登記後，呈請交通部，所發給之證書也，此類證書之利益，在平時可藉以證明該船舶，爲何國之船舶，而受相當之保護，在戰時，持有證書之船舶，如爲中立國之船舶，可免無辜被捕，故在航海上，爲必要之文書也，

通行證書者，乃主管官署所給與之通行文書也，此項證書，足證明其爲合法航行之船舶，如不備置此項證書，則沿途將被管海官署扣留，故凡船舶均有備置此項證書之必要，海員名冊者，乃載明全體船員之姓名，年歲，籍貫，資格，經歷，以及雇人契約等項之簿冊也，蓋船舶所用船員。既於決定船舶之國籍，有密切關係，且於測定船舶之安危，

亦爲重要標準，其於保護海員之權利，與夫證明海員之資格。是否合法，供航政官署之檢查，此項證書，尤爲重要，故凡船舶，必須備置也。

旅客名冊者，乃記載旅客之國籍，姓名，職業，往來地點之簿冊也。蓋此項簿冊之記載，既可證明各該旅客之來歷，亦可便於警察之保護取締，故爲必要也。

屬具目錄者，乃記載船舶一切附屬用品之簿冊也，蓋附屬用具，乃隨船舶以爲轉移，如船舶所有權之變更，抵押權之設定，保險契約之訂立等，附屬用具，俱隨船舶，以爲轉移，故凡船舶，必須備置此項文書也。

航海記事簿者，即按日記錄船舶航行中，所發生之各項情況之簿冊也，如航海之安危，旅客之疾病，死亡，產生，船舶之危險，海員有無過失，曾否發生意外事故，皆爲航海中，應記錄之事項，凡應記載之事項，各國大都規定於船員法中，船長有適法記載之義務，如因航海發生訴訟時，此項記事簿，具有公證力之效用，故爲船舶應備置之重要文書也。

第四節 船舶之登記

船舶之登記，乃航行必要之程序，我海商法第五條規定，船舶非經登記，領有國籍證書，不得航行，惟登記之手續，各國立法，殊不一致，在日本法令，須先定船舶之名稱，及船籍港之所在地，并受容量之測定，而後向船籍港所在地之初級法院，爲登記之手續，又船舶所有者，於登記後，須向船籍港所在地，管海官廳，聲請登錄於船舶原簿，管海官廳，如准予登錄，則應即發給船舶國籍證書，（日本船舶法第五條同施行細則第七條參照），登記與登錄，其目的不同，蓋登記乃公示船舶所有權，及其權利之所在，所以保護私法上之權利，而登錄乃編定船舶之國籍，所以保護公法上之特權也，

按日本法令，船舶之登記事務，由司法衙門掌之，而登錄事務，則由行政衙門掌之，惟二者之管轄所在地，則彼此相同，故無船籍港，與登錄港之分也。

按德國法令，則有船籍港，與登錄港之別。該國所謂船籍港者，乃指該船舶營業之根據地而言，（德商法第四八〇條參照），其所在地，不問國境內外，均無不可，反之該國所謂登錄港者，乃指該船舶公法上，及私法上之權利證明地而言，其所在地，必限於國內，或準國內，（德國旗法第四條參照）蓋船舶事業。既益發達，本國船舶，或於外國經

營航海事業，永不來歸，故其營業之本據地，即船籍港，有時宜在外國，而登錄港，則須在本國，縱令在本國航行之船舶，以其營業本據地，變動無常，故其船籍港，與登錄港，亦難一致，此種規定方法，由立法論之，可謂得當。

我國海商法之所謂船籍港，亦指該船舶營業之本據地而言，故回乎德商法之規定，但無登錄港之規定，其船舶所有權之登記手續，係先由船舶所有人，領得船舶檢查證書，及船舶噸位證書後，自行認定船籍港，然後在該港航政官署，聲請登記，主管航政官署，依法登記後，除發給登記證書外，應早請交通部發給船舶國籍證書，按此規定，其登錄事項，似由交通部主持也，（船舶法第二四條第二五條參照）

第五節 船舶扣押之限制

船舶得為扣押，及假扣押之標的，固與其他財產無異，惟為保護多數利害關係人之利益起見，我海商法第六條規定「船舶之扣押，假扣押，自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得為之，」蓋船長既執有發航許可書，是船舶發航之準備已經開始，若於此時，遽予扣押，不僅於船主不利，且於貨主，旅客，亦諸多不便，影響於一

般社會甚巨，故法律特限制之，是為保護公安之強行規定，縱令船舶當事人^レ以特約訂明可以扣押，其約定亦屬無效也，惟有一例外規定，即為使航海可能^{（船舶航行中發生之債務，則}，所生之債務，則債權者，仍得請求扣押之（海商法第六條但書），蓋此項債務，發生於準備中，或準備後，時期迫促，不及於發航準備終結前，以為扣押，在債權人，并為懈怠之可言，且酷待此種債權人，必至無資金供給者，船主將無從得發航準備之資，使船舶發行，故法律特保護此種債權人也，

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

第一款 船舶之特質

船舶之為動產，自不待言，外國法中，且有以明文規定者，例如法國，比利時，葡萄牙之商法是，（法商法第一九〇條比海商法第一條葡商法第四八五條參照）惟其為物，價格貴重，形體巨大，性質耐久，故法律特設種種特殊規定，以保護之，茲述船舶所具之特質於左

船舶之不動產性 船舶雖爲動產，然關於左記各點，完全與不動產相同

一 登記 船舶所有權之得喪變更，須爲登記，否則不得對抗第三人（海商法第一條）

二 得爲抵押權之標的，船舶抵押權之設定，得就已建成之船舶，或建造中之船舶設定之，（海商法第三四條第三五條參照）

三 租賃 不動產之租賃。出租人，於租賃物交付後，縱將其所有權，讓與第三人，其租賃契約，對於受讓人，仍繼續有效，（民法第四二五條），而船舶之租賃，我海船法草案以日本立法例，規定「海船之租賃借，或使用貸借，如經登記，對於爾後取得該海船者，亦生效力」，是船舶之賃貸借手續，完全與不動產相同，關於此點，現行海商法，雖無明文規定，但船舶登記法，有租賃必須登記之規定，且定明非經登記不得對抗第三人，是解釋上，可與海船法草案所規定者相同也，（海船法草案第三六條參照）

四 強制執行 據強制執行法之規定，對於船舶之強制執行，無特別規定時，則應

從關於不動產強制拍賣規定爲之，是亦船舶，與不動產相類似之點也。

2 船舶之人性格 船舶之爲動產，已不容疑義，然因其具有特殊性質，故法律對其有類似人格處理之規定，茲述明於左

一 船舶須有名稱 船舶之有名稱，與自然人之有姓名，或法人之有名稱相同，據我船舶法第六條規定，船名，爲船舶應具備之標誌，且足明此項標誌如有變更，應爲變更之登記，據日本船舶法第七條規定「海船名稱，須標示於船體」，又其第八條規定「海船名稱既定，非經管海官廳之許可，不得任意變更之」

二 船舶須有國籍 船舶之有國籍，與自然人之有國籍相同，船舶之國籍，以國籍證書證明之，所謂國籍證書，即船舶於登記後，由船籍港之主管航政官署，呈請交通部所發給之證書也，船舶取得國籍後，得享受種種特權，如懸掛本國國旗權，港灣口岸停泊權，以及航業獎勵金取得等是也，

三 船舶須有船籍港 船舶之有船籍港，猶自然人之有住所，船籍港，爲船舶營業之本據地，據我船舶法第二四條規定「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」，據船舶登記法第二條規定，凡船舶登記，應由船籍港之主管航政官署爲之，是船籍港，卽爲該船舶之權利證明地也。

第二款 船舶所有權之得喪移轉

第一項 船舶所有權之得喪

船舶所有權取得之原因，可別爲原始取得，與移轉取得二種，所謂原始取得者，如因捕獲，製造，時效，而取得者是也。所謂移轉取得者，如因繼承，買賣。贈與而取得者是也，至於船舶之喪失，如失蹤，沉沒，委付，海商法上之委付拋棄，皆爲喪失之原因，在原始取得，如船舶之捕獲，應於國際公法研究之，其他取得，如製造，時效等，大抵適用民法之規定，海商法所特別規定者，惟關於移轉取得而已。

第二項 船舶所有權之移轉

船舶所有權之移轉云者，乃指因當事人以契約移轉船舶所有權而言，例如因買賣，贈與，以船舶讓予他人者是也，船舶所有權之移轉，應具備之要件，各國立法主義，殊不一

致，有探意思主義者，有探形式主義者，探意思主義者，即船舶所有權之移轉，僅因當事人意思之一致而成立，此主義德法系採用之，日本商法亦採意思主義者，探形式主義者，即關於船舶所有權之移轉，須有一定書面，始生效力，此主義英美法系及法國法系之立法採用之，我海商法亦採用形式主義者，據我海商法第十條規定，船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並經官署之蓋印證明，不生效力，換言之，讓與船舶，除經當事人之意思合致外，尚須作成書面，其在中國讓與者，應呈經讓與地，或船舶所在地，主管官署蓋印證明，其在外國讓與者，則應呈經中國領事官署，蓋印證明，方生效力，蓋船舶之價值既巨，關係亦大，其移轉之時，必經鄭重程序，方可免除糾紛也，以上所述，乃就當事人間之效力而言，至對於第三者之關係，當船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗對三人，是我為海商法第十一條所明定者也。

船舶所有權移轉之後，船舶之構成部分，應包括於移轉標的範圍以內，是不待言，至於供設備上，營業上之用，船舶所有人，以其所有之他物，附屬於船舶之時，此等物件，是否亦隨之移轉，則為問題，關於此點，在認船舶之屬具，為船舶從物之立法例（日海

商法第六八五條我海船法草案第三條參照），則從民法上，從物隨主物，以處分之原則，屬具應從船舶，以爲移轉，我海商法第九條規定，除給養品外，凡於設備上，及營業上，必要之一切成分，及屬具，皆視爲船舶之一部，是屬具既視爲船舶之一部，自應隨船舶，以爲移轉也，

船舶所有權之移轉，對於航海中之船舶，亦得爲之，是乃多數立法例所共認者，據我海船法草案第十條規定曰，在航海中，讓與海船之所有權，無特約時，則其因航海所生之損益，應歸於讓受人，據此規定，我海船法草案，認航海中之船舶所有權，得爲移轉，不容疑義，至關於航海中，船舶所生損益之歸屬，則各國立法例，殊不一致，德商法及英商船條例之規定，與我國草案所規定者，相同，法商法之規定則以轉讓之日期，爲損益歸屬之界限，即在讓與日前之損害，歸讓與人承受，讓與日後之損益，則歸讓受人承受，此種立法例，在一次航海中，以讓與日期，而爲航海損益歸屬之界限，往往易生不公平之結果，故多數立法例，不採用之，而以歸屬於讓受人爲原則，蓋讓受人不待航海終了，而讓受航海中之船舶，卽有承受因其航海所生損益之意思，甚屬顯然，是以將其

損益，歸於讓受人，頗適合當事人之意思也，關於此點，我現行海商法無明文規定，故在讓與航海中船舶所有權之時，當事人就因航海所生之利益，如未約定應歸何人，則應從海商法第七條之規定，適用民法第七十條第二項之規定，即按其權利存續期間內之日數，以定讓予人，讓受人，應得之利益也。

第三項 關於建造中船舶之特別

船舶建造中，承攬人破產，而破產管財人，不為完全建造者，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，給價收取之，並得自行出資，在原處完成建造，但使用船廠，應給與報償，是為我海商法第十二條所規定者也，蓋承攬人已受破產宣告之時，依破產法之規定，破產管財人，就雙務契約，本有解除契約，或履行破產者之債務，以請求相對人亦履行其債務之權，故船舶建造之承攬人，已受破產宣告之後，破產管財人，若認完成建造，為有利益於破產財團，乃履行其建造之債務，而使定造人給付其代價，固無問題之可言，設管財人，不完成其建造，解除原定之契約，則於定造人殊不利，故法律特設救濟之法，使船舶定造人，得收回未完成之船舶，與

材料，交由他人繼續建造，或自行出資就原廠完成其建造也。

第三款 船舶共有

第一項 船舶共有之意義

船舶共有云者，即船舶屬於二人以上所有之謂也，船舶共有制度，在中古時期，最為盛行，蓋以船舶價值既昂，航海危險亦大，為欲集合資本，分擔危險，故有是種制度之必要，然自公司制度發達以來，經營海運事業者，大部以公司組織經營之，而船舶共有，遂成過去之制度矣。

英國往時習慣，恒將船舶所有權，分為六十四股，合多數人而共有之，蓋為分擔危險計也，迨至現在之商船條例，仍有是種制度之規定，一船舶而為一人所有時，即解為一人而有六十四股，若多數人共有時，則解為各各共有人之部分，而有六十四股也，法國及意大利，則分船舶之部分為二十四股，即視一船舶之所有權，乃由合二十四部分所成者也，德國，及日本之海商法，亦認船舶共有之制度，但無若干部分之規定，蓋以危險之分擔，於若干部分之限制，無甚關係也，我國從前之海船法草案，及現在之海商法，俱

有關於共有之規定，蓋做各國之立法例也

第二項 船舶共有之性質

船舶共有者間之相互關係，係以民法上之共有。為其基礎，故通商法無特別規定時，當然適用民法上關於共有之規定，又船舶共有者相互之間，若為有合夥關係者，除海商法有特別規定外，應適用民法上關於合夥之規定，亦無疑義，於茲所應研究者，厥為共有關係，是否必然附有合夥關係，關於此點，有左記三學說，

1 單純共有說

2 共有合夥說

3 折中說

主張單純共有說者，謂船舶之共有，乃共有人，對於一船舶，而有共同之所有權，為單純之物權的狀態，

主張共有合夥說者，則謂各共有者之關係，不僅在物權之狀態，乃為一種合夥關係，即各共有者間，有債權關係存焉，

主張折中說者，謂船舶之共有，有時爲物權之關係，有時爲契約關係（即合夥關係）未可一概而論也。

以上三種學說，究以何說爲是，須依一國之立法而定，在德國海商法之規定。係以因營利爲目的，共有之船舶供航海之用者，爲船舶共有，故應以共有合夥說爲是，我國海商法規定船舶之意義，無德國之限制，故應以折中說爲是，例如運送船，漁船，均可認爲有合夥關係者，探險船，遊覽船，則爲無合夥關係者也。

第三項 船舶共有之內部關係

船舶共有之內部關係云者，即船舶共有人間相互之關係也，茲將各種規定之概要述明於左

一 關於船舶處分及利用管理事項之決議

共有船舶之處分，或其他與共有人有共同利益之事項，應按各共有人應有部分之價值，以其過半數決之，（海商法第一三條）共有船舶處分云者，即對船舶爲各種處分是也，例如船舶轉讓，船舶解體，是也。其他與共有人有共同利益之事項云者，

乃謂就船舶所有權及使用權之行使，以使用管理船舶之行爲是也，例如船舶之航行，船舶之出租，船舶之修繕，船舶之新航海等是也，此等事項，或有關所有權之喪失消滅，或有關共有人債務之負擔，或有關船舶之危險發生，皆於各共有人有重大之利害關係，是以法律乃定明須按各共有人應有部分之價值，以過半數取決，而保護各共有人之利益也。

二 船舶共有人之部分先買權

船舶航行，危險巨大，故船舶共有時，無論共有者間有無合夥關係，各共有人，得不經他共有人之同意。轉讓其部分之全部，或一部，但當此情形，其他共有人，得同一價格，儘先承買，是謂先買權，（海商法第二四條一項），蓋船舶共有，多屬合夥關係，各共有人就合夥之債權，須負清償之責，（民法第六八一條），設共有人中之一人，以其部分出賣於第三人，該第三人是否能負此責任，是爲問題，故以法律爲保護他共有人之利益，乃許其用相同之價格，儘先承買，又在無合夥關係之時，各共有人，亦有共同利害關係，設買得部分之人，爲各共有人所不相識之人，將

來共有關係，難期圓滿，是以法律乃許以儘先承買之權也。

三 因出賣部分，致喪失船舶國籍時，須有共有人全體之同意。

因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中國國籍時，應得共有人全體之同意，（海商法第一四條二項），船舶共有部分，各共有人本可自由讓與，故學者多謂船舶之共有部分，為有自由讓與性者，但船舶必有國籍，凡有中國國籍之船舶，在法律上得享有種種特權，而中國國籍之船舶，又係由中國人之所有權而定，故因共有人出賣所有權之一部分，致該船舶喪失國籍之時，則須有維持之法，職是之故，法律乃規定須經其他共有人全體之同意，若不得同意，則不得為讓與。

船舶之共有部份，以能自由讓與為原則，唯於喪失國籍之時，則有所限制，是乃我海商法之規定也，但海商法草案第三二條但書之規定，於上述限制之外，尚有例外規定，即船舶共有人，為船舶經理人之時，因為將所有部分出讓，於他之共有人，有重大利害關係，故非有他共有人之承諾，則不得讓與其所有之部分也。

四 船舶共有人抵押其部分時，須經其他共有人之多數同意

所謂多數在如何解釋之條上未免
和多數之數目無涉上之於共有契約之修改
和多數之數目無涉上之於共有契約之修改
則之以多也之說實為不妥也

船舶共有人，以其應有之部分，爲抵押時，應有其他共有人之多數同意，是爲我海商法所規定，（海商法第一五條），蓋船舶共有部分，本爲一種財產權，故可爲抵押權之目的，但抵押一部分，則所有權之全部應受影響。於其他利害關係人，有重大利害關係，設共有人中一人，得任意爲之，其他共有人，必受不利之影響，是以法律乃規定須經其他共有人之多數同意，始能對其部分設定抵押權也。

五、船舶共有人得委棄其應有部分，以免除因管理行爲所生之債務

船舶共有人，就利用船舶所生之債務，應按其部分，負比例分擔之責，（海商法第一六條），但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，得委棄應有部分於他共有人，而免除其責任，即共有人，如就船舶之大修繕，認爲入不敷出，或爲新航海，恐有危險，難免損失，又對繼續航海，恐得不償失，曾經聲明異議，拒絕同意時，其後如因此種事務，發生債務，該共有人，則可委棄其應有部分，於他共有人，以免自己責任，蓋關於船舶之管理利用，據海商法之第十條規定，係按各共有人，應有部分之價值，以其過半數決定之，故共有人，雖不贊成

管理利用之行爲，亦須服從多數而任其決定，且須負擔因此而生之損失，未免有失公平，是以法律乃與此少數之共有人，得委棄其應有部分，以免責任之權利，此蓋做德商法之第五百〇一條之立法例者，至於海船法草案第十七條第一項，則做日本新商法第六九五條之規定，認船舶共有人之強賣權，即船舶共有人，對於船舶之大修繕，及新航海之決議，曾聲明異議，則可對於他共有人，請求以相當之代價，買收其部分也，此兩立法例，由保護少數者利益觀之，後者實較前者爲優，蓋在前者，船舶共有人，雖可免除其責任，然無相當之報償，將空失其部分，在後者船舶共有人，不僅可免意外之損失，且能得相當之代價，以報償其所失之部分，故得以貫徹保護少數者利益之立法精神也。

六 船舶共有人爲船長者，如被辭退時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金，（海商法第一七條一項）蓋共有人，因自己得爲船長，至爲該船舶之共有人者，其例甚多，而船長一職，又必須有特別技能及經驗之人，始克勝任，自己身充船長，固可保船舶航海之安全，設代以他人，能否不發生危險，則爲問題，今既被

辭退，是不僅反於當初爲共有人之本旨而已，且有意外損失之虞，其欲退出共有關係，亦爲理所當然，職是之故，我海商法乃規定爲船長而被辭退之共有人，得脫離共有關係，並有請求返還其應有部分之資金，以資保護，是乃做法商法第二一九條一項之規定者也，至於資金額數，則依當事人之協議定之，協議不成，則由法院裁判之（海商法第一七條二項），蓋共有人所有之部分，係隨社會金融之變遷，以異其價值，故當其返還之時，必須評定其額數，在法國商法第二一九條二項，係以官選之鑑定人，爲評價人，我海商法則規定由法院裁判，而法院當爲裁判之時，則須由鑑定人，以爲評定，故結果實與法國商法相同也，又此種共有人退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經過一個月不行使而消滅，（海商法第一七條三項），蓋航海一事，貴乎敏捷，因之共有人，對於此種權利之行使與否，亦須於短期間以內，以爲決定也。上述各節，係海商法之規定，然海船法草案第六五條，則認船舶共有人之爲船長者，如反其意思，而被解任時，得對於他人共有人，請求以相當之代價，買取其部分，是乃做德日之立法例，認爲船長之共有人，於辭退之時，而有部分

之強賣權者也。

歌 光

七 共有關係，不因共有人之死亡，破產，或禁治產，而終止。

共有關係，不因共有者中一人之死亡，破產，或禁治產而終止，是爲我海商法第一八條所明定者也。蓋合夥人之死亡，破產，或受禁治產之宣告，據民法第六八七條第一款第三款之規定，爲退夥之原因，而船舶共有，則又以有合夥關係者居多，如謂有此原因，共有關係，即應終止，而請求分析共有之船舶財產，則必影響於海運事業之前途，是以法律乃明定其不因此而終止其共有關係也。

第四項 船舶共有之外部關係

船舶共有，對於第三人之關係，亦得根據於民法之合夥人，對於第三人之關係者，故在海商法無特別規定時，共有若爲合夥關係者，則須從民法之規定也，茲述海商法之特別規定於左

一 因利用船舶所生之債務，各共有人之責任

船舶共有，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責，（海商

法第一六條一項）所謂因利用船舶所生之債務云者，乃指因航海，修繕，纜裝，購置米麥，煤炭等費用而言，因航海事業，危險巨大。經營不易，故僅使各共有人，負分擔責任，以減輕其負擔，蓋為獎勵航海計也。

二 因經理營業，須選任經理人。

船舶共有人，應選任船舶經理人，經理其營業，（海商法第十五條海船法草案第二二條德商法第四九二條日商法第六九九條），蓋經理人之設置，於共有人，第三者，以及行政上，均甚便宜故也。

船舶經理人之選任：有選自共有者中者，有選自共有者以外者，若自共有者中選任時，則依各共有者應有部分之價格，以其過半數決之，（海商法第十三條海船法草案第二三條一項），若自共有者以外選任時，則須得共有者全體同意，（海商法第一九條海船法草案第二二條二項）

船舶經理人之權限，極為廣汎，除法所列舉不得為之者外，凡關於船舶利用，及纜裝，在訴訟上，或訴訟外之行爲，均得代表共有者為之，（海商法第二〇條海船法

草案第二六條)。惟關於船舶之出賣。及船舶之抵押，非經共有人之書面許可，不得擅自爲之，（海商法第二二條）蓋出賣船舶，乃處分船舶之行爲，關係船舶所有權之得喪，故非經共有人之書面許可，不得爲之，至船舶之抵押，雖非直接處分行爲，然所擔保之債務，若不如期償還，則債權人可依法拍賣抵押人之標的，其結果亦與處分行爲無異，所以爲慎重起見，亦須有共有人之書面許可，方得爲之，據海船法草案之規定，對船舶經理人之權限，更有如左之限制。

1 海船之航海

2 海船之轉讓，委付，質貸，及抵押。

3 海船之保險。

4 海船之大修繕。

5 借財，代表船舶共有人而爲借貸行爲

6 船長之任免。

以上六項行爲，必俟有海船共有者之適法決議，受其特別委任，始得爲之處理，否

則船舶經理人概不得爲之也，（海船法草案第二七條德商法第四九三條日商法第七〇〇條）。

船舶經理人，於每次航海完成之後，應將其經過情形，報告於共有人，是爲其應盡之義務，（海商法第二〇條），蓋船舶所有人，既不能親自處理船舶之一切事項，又不能經營船舶上之一切財產，故須由船舶經理人，報告其每次航海之經過情形，使其藉以得知一切也，據海船法草案規定，海船經理人除報告每次航海經過情形外，更須備置帳簿，記載關於船舶利用之必要事項，（海船法草案第二九條），於每次航海之終，須即刻爲航海之計算，請求船舶共有人之承認，（海船法草案第三二條）。

第四款 船舶所有人之責任

第一項 總說

海商法就船舶所有人之責任，設有詳細之規定，而關於其責任，應分別觀察者，計有二點，即船舶所有人，在海商法上，應於何種情形，負責任，與船舶所有人，對於海商法上所負擔之責任，應有何種限制是也，前者稱爲船舶所有人之責任原因，後者稱爲船舶

所有人之責任限制，我海商法，仿一九二三年船主責任限制統一條約案第一條之規定，於第二三條一項，規定船舶所有人責任之限制，於同條一項以後，復列舉船舶所有人所負責任之種類，（即責任之原因），海船法草案，則仿德國商法第四八五條，第四八六條之規定，於第十二條，及第十三條規定海船所有人責任之原因，於第十三條後段，規定海船所有人責任之限制，至於所採之主義，就責任之限制，在海船法草案係採執行主義，在海商法則採船價責任主義，就責任之原因，海商法係採列舉主義，海船法草案則採概括主義，茲述明於下。

第二項 船舶所有人責任之原因

船舶所有人，應於如何原因，以負海商法上之責任，關於此點，各國立法例，殊不一致，茲就我海商法第二三條一項所列舉船舶所有人應負責任之情形，說明於左，

所謂引水人既引導船舶航行之人是也引水人之職務

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

計有二種一為任意引水人三人之賠償，（海商法第二三條一項），此種責任發生之時，須具備下列之要件。

即在於船舶所有人之意
引水人，或其他服務於船舶之人員，對於第三人所加之損害

限制引水人即基於法律之

中國大學講義 海商法

規定好使用之引水人也關於
任意引水人之行為所發生之損害，應由船舶所有人負責固不待言至關於限制引水人之行為所發生之損失船舶所有人
在若其責則其說及立法例殊不一故茲簡述於此

一、法國已說計有為極種內派在內極方面之學說以為船引水人既為官署所派造與船主同於其行為而若生
之損失船主亦有人之不足其責其在極種方面之學說則謂船引水人雖為官署所派造而船主仍有指揮之權若其
於其行為若生損失船主應負指揮之責但船主若為船主所有之用人故其責任則引水人之行為而若生之損失
船主亦有人之責任(此係因內派之)
中國大學講義 海商法

二、英國商船條例第七三三條。船長指為船舶之指揮者而言，船員謂從事海上勤務者而言，其他服務於船舶之
之規定關於引水人之行為，人員，則為從事海上勤務以外之事務者，例如船舶上之會計，醫生，茶房，廚役
為所若生之損失船主亦有人之責任(此係因內派之)
不及其責也

三、英國商船條例第七三三條。船長指為船舶之指揮者而言，船員謂從事海上勤務者而言，其他服務於船舶之
關於船舶之衝突所若生之損失，我海商法做一九二三年之船主責任限制統一條約案之規定，使船舶所有人，討
去如係出於船引水人之行為，於引水人加害於第三人行為，應負海商法上之責任。
若生者船主亦有人之責任

乙 須為因執行業務，所加於第三人之損害，
一九二三年海商法會議
所擬定之關於船主責任，執行業務者，乃指處理其所司之事務而言，既曰執行業務所加於第三人之損害
任之統一案件案則規定
故損害與業務之間，須有實質的關係，例如船長於船舶航行之際，因故意或過
凡係引水人之行為多任責
或他利之引水人與船主與他船相撞之損害，船員於搬運貨物之時，因故意或過失，致落入水中所生
人的受其責其責任

丙 客所加之損害，若與職務無關，則船舶所有人，不負任何責任也。
所加之損害，須為侵害第三人之權利者，
損害若為違法者，則船舶所有人，無責任可言，例如託運人未報明其貨物之為何

損害若為違法者，則船舶所有人，無責任可言，例如託運人未報明其貨物之為何

物，經船長發現其為違禁品，故意投棄時，即令託運人因此而受損害，船舶所有人，不負任何責任也。

2 交付船長運送之貨物，或船舶上一切財產，所受之損害賠償，（海商法第二二三條一項二款），

運送人，對於運送貨物之滅失，毀損，遲到，如不能證明自己，或使用人之無過失，則應負賠償之責，此我海商法第九七條，民法第六三四條所明定者也，故託運人所交付之貨物，如因滅失，毀損，至發生損害時，船舶所有人，則應負賠償之責，又運送人對於旅客所交託之行李，如有滅失，毀損，遲到，情事，而不能證明自己，或使用人之無過失者，就其所生之損害，亦應負賠償之責，（海商法第一〇一條民法第六三四條六五七條），且旅客之行李，雖未交託於運送人，若因運送人自己，或其使用人之過失，至於滅失毀損者，運送人仍須負擔因此而生之損害，（海商法第一〇一條民法第六五八條），是以船舶所有人，對於此種損害，亦有賠償之責。

3 本於載貨證券所生之債務（海商法第二二三條一項第三款）

凡已發行載貨證券者，受貨人，請求交付貨物時，應交還證券（海商法第八九條，民法第六三〇條），又在發有數份載貨證券時，其貨物之交付，與證券之收回，海商法第八七條，第八八條，設有詳細之規定，如不收回證券，或不依法定之程序，交付貨物時，運送人，對於載貨證券之正當所持人，仍須負移交貨物之義務，如不能移交貨物，則須負賠償損害，且據海商法第一〇〇條之規定，載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載之應為行為，均應負責，對於各連續運送人之行為，復有保證之責任，因之載貨證券之發給人，不盡此責任之時，亦有賠償之義務也。

4. 在履行契約中，所犯航海過失之賠償，（海商法第二三條一項四款）

在履行契約中，所犯航海過失云者，乃於實行運送之中，因船長，船員，引水人，或其他服務於船舶一切之人，於航海或處置船舶所生之過失也。例如因船長之過失，致使船舶觸礁滲漏，使旅客載貨受損失，或因船長之不注意，機槓毀損，汽缸爆裂，旅客載貨，因之而受損失，船舶所有人，均有賠償之義務也，在英美之法律，係分運送之責任，為由於運送人之過失者，與由於航海之過失者兩種，船舶所有人

，就由於運送人之過失者，雖應負責，就由航海之上過失者，則無責任，蓋船機職員，係由已受國家考試，具有海員資格者之中選任之，若謂船舶所有人，對於船舶職員在航海上之過失，亦應負責，未免過於苛刻，故不使船舶所有人，負擔賠償之責任也，德日兩國之法律，對此二者不設區別，使船舶所有人，皆須負責，蓋過失之生，係由於因處置船舶而生者，抑係由於處置貨物而生者，在實際上殊難判別，故使之一律負責，以免爭執，船主責任限制統一條約案第一條第四款，認其為船舶所有人責任原因之一種，是以我海商法，亦設此規定也。

海 船舶加於海港，倉庫，及航路工作物之損害，所應修理之義務，（海商法第二三一條第五款）

海港，倉庫，航路之工作物，如燈塔，船渠之類，皆於航海之安全，海運之設備，有密切之關係，故船舶於出口入口時，碰毀海港，或停泊之中，因烟筒飛散火星，焚燒岸上之倉庫，航行之時，碰損船渠，均有修理義務，故船舶所有人，亦當負其責任也。

6 關於除去沉船、漂流物之義務，又其從屬之義務，（海商法第二三條第一項第六款）。

船舶沉沒於港口及航路，漂流物浮於海上，若不設法除去，勢必妨碍通航，發生危險，有害航海安全，又如雖已除去，置於岸上，亦足以防礙陸上之交通，則將仍多不便，是以必須處置清楚，然後可保全公益，因之不問其沉沒之原因如何，船舶所有人，皆須負擔除去之義務。

7 救助及撈救之報酬（海商法第二三條第一項第七款）

船舶遭遇海難之時，曾經從事救助或撈救之人，無論是否本於契約者，皆有請求報酬之權，故船舶所有人，對於有此請求權之人，須負支付報酬之義務，

8 在其同海損中，屬於船舶所有人。應分擔之部分，（海商法第二三條第一項第八款）海難之中，船長因避免船舶，及載貨共同之危險，對於船舶，或載貨。有所處分，至發生損害與費用時，其損害與費用，稱為共同海損，此種共同海損，船舶所有人，均須分擔一部分，故船舶所有人，就屬於自己所應分擔之部分，乃有清償之

責也。

耿光

9
丸 船長在船籍港外，以其職權，因保存船舶，或為繼續航海之實在需要所為之行爲，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，而生者，（海商法第二三條第一款第九項），茲述此項債務之原因，並其要件於左

甲 原因 船長在船籍港外，有代表船舶所有人，訂立航海所必要契約之權，（海商法第五二條）又在航海中，依法律之規定，得為變賣及出質載貨之行爲，（海商法第五四條第一項三款）凡因此契約及行爲所生之債務，船舶所有人，均負清償之責，船長於船籍港外，因保存船舶，而為必要行爲，所生之債務云者，例如在航海中，須修繕船舶，或遭遇海難，請求援助，因無現金，以供開支，而變賣或出質其載貨是也，對於此種行爲所生之損害，船舶所有人，須負其責任也。

船長於船籍港外，因繼續航海，而為之必要契約，所生之債務云者，例如在航海中因修繕船舶需費之故，與人訂立借金契約，或因船中糧食燃料不足，需要購買，遂將船舶抵押，以借資金，因之而發生債務是也。

乙 要件 船舶所有人，對於上述之債務，負海商法上之責任，換言之，即負有限責任是也，但是種債務之發生，須具備左記之條件，

- 1 不由於發航時，準備不足，
- 2 不由於發航時船具之缺陋，
- 3 不由於發航時，設備疏忽，

須具備上述條件，船舶所有人，方得主張有限責任。若不具備上述條件，則須負無限責任也，所謂發航時，準備不足者，例如在發航時，對於航海中，所需用之糧食燃料，不充分準備，以至在途中，因須繼續航海，乃抵押船舶，借用金錢之類是，所謂船具缺陋者，例如船舶之機械，在發航時，已無安全航海能力，以致在途中，必須修繕，因無費用，遂變賣船中之載貨是也，所謂設備疏忽云者，例如船中未設無線電機，或風帆不完備，以致遇風不能支持，遂受損失，而發生債務是，凡因此三項事件，而負之債務，船舶所有人，均不得主張負有限責任也，

第三項 船舶所有人責任之限制

第一目 責任限制之理由

我海商法第二三條第一項所以規定有限責任之理由，計有左記二點，

一 保護船舶所有人

凡船舶一旦拔錨發航之後。所有在航行上二切事宜，咸由船長指揮執行，船長雖屬船舶所有者雇用之人，當此之際，則非船舶所有人，所能指揮監督，故與普通雇主，對於所雇之人，其情形自不相同，是以由船長，或船員之侵權行為，所生之責任，對於減輕其責任，而後方可保護船舶所有人，又海員必須選任有海員資格者，方為合法，不能以船舶所有人，素所信仰之人，充任海員，故由海員之侵權行為，所生之損害賠償責任，應使船舶所有人，負有限責任，方可事理之平也，

二 保全公益

現今產業發達，海運規模，亦因之宏大，往往一船舶之上，裝載價值數百萬元之貨財，若發生損害時，必使船舶所有人，負無限賠償責任，則將無人敢從事航海事業，其影響所及；將使一國貿易衰頹，交通斷絕，是以現今各國法令無不規定使船舶

所有人負有限責任也，

第二目 各國責任限制主義之比較

關於船舶所有人之責任限制，各國之立法主義，與夫責任限制統一條約案，共有六種，茲分述於左，

第一 委付主義

委付主義，乃法國商法所採用者，故又稱爲法國主義，此主義之要點，乃船舶所有人，就船舶航行上一切債務，雖應負人的無限責任，然若已經委付其船舶之財產者，對於債權人，則可負有限責任，故因委付之結果，船舶所有人之責任，僅以海產爲限，而負有限責任也，

第二 執行主義

基於法律之規定

執行主義，乃德國商法所採用，故又稱爲德國主義，此主義之要點，乃船舶所有人，就因船長法定權限內之行爲，以及海員之侵權行爲所生之債務，對於第三者，僅以船舶及其運費爲度，而負有限責任，其執行之客體，僅限於船舶，及其運費，稱

為海上財產，在此主義，船舶所有人，不須經過特別程序，當然負物的有限責任，故執行結果，清償債務以後，如有剩餘財產，仍須以之返還於船舶所有人也。

第三 金額責任主義

金額主義，乃英國商船條例所採用者，故又稱為英國主義，其主義之要點，乃船舶所有人，就關於人之身體生命之損害賠償，以該船舶登記噸數為準，每一噸以十五金鎊為限，關於物之損害，每一噸以八金鎊為限，而負有限責任，故船舶所有人，自始即負人的有限責任，但此種限度，係就每一事故發生而言，是以一次航海中，若發生數次事故，則船舶所有人之責任，將因而增加也。

第四 船價責任主義

船價責任主義，乃美國所採用，故又稱為美國主義，其主義之要點，乃船舶所有人之責任，以該船舶之價值及運費為限，而負有限責任，若為委付行爲時，則以海產為限，而負有限責任，在此主義，船舶所有人，僅提供船舶代價之金額，即可免其責任，雖欲處分船舶，或從事新航海，亦得自由為之，故不似法國主義，須將船

可以作之財產
作為船舶之其
故船舶所有
人自始即負
人之責任

船停泊，以待處分也。

第五 選擇主義

選擇主義，乃一九〇七年，萬國海法會議所擬議之主義，其要點，係船舶所有人，得就執行，委付，船價，金額等主義中，任選其一，以免其責任，但均就一次航海所發生之責任而言，比利時一九〇八年之商法，即採此主義者也。

第六 併用主義

併用主義，乃一九二三年「船主責任限制統一條約案」所採之主義，係以海產價格為限度，而負有限責任，且就一定債務，其責任不得超過每噸英金八鎊之數，是以有併用主義之稱也，此主義，乃於船價責任主義，而加以英國主義者也。

船舶所有人之責任，專以海產為限，在德法美各國法律之規定，大致相同，惟以之與英國之金額責任主義相比較，則英國船舶所有人之責任，較他國為重，英國主義，劣船之所有人，與良船之所有人，均負同等責任，其影響所及，有淘汰劣船之利，故英國主義，實較其他主義為優，但其主義，係採事故主義者，即每一事故發生

，則每噸應負英金八磅之責，設一航海中，不幸發生數次事故，則船舶所有人，將負重複責任，是以航海事業幼稚之國，未克以其主義為模範也。

德國之執行主義，在保護船舶所有人方面，較法國之委付主義為優，蓋執行主義，自始即以海產為限，而負責任，其強制執行之範圍，以一定海產為限，故債權人之債權額，超過海產所價值額時，則將陷於不利之地位，在船舶所有人之地位言之，若以海產償還債務後，尚有剩餘，仍為船舶所有人所有，是船舶所有人，實居於有利之地位也，故執行主義，足以促進海運事業之發達，乃航海事業幼稚之國家，可引為模範者也。

法國之委付主義，必須為委付之後，方可免除無限責任，若不為委付之手續，或有消滅委付之原因時，則船舶所有人，仍須負無限責任，且因決定委付之故，必須調查一切情形，勢必使船舶，空為停泊，將有不能隨時利用或處分之弊，且海產既為委付之後，縱令以海產清償債務額，尚有剩餘，其剩餘額，則為債權人所有，是為不利於船舶所有人之點也。

美國之船價主義，係以航海完畢時之海產價值爲限，而負責任，同時亦可委付其海產，而免除其責任，在此種主義，船舶所有人，或委付海產，或提存船價，有選擇自由，故甚爲便利，惟於船舶價格之決定，易生爭執，是其缺點也。

第三目 我海商法所採之責任限制主義，及海產之範圍

關於船舶所有人之責任限制，據我海商法之規定，乃採船價責任主義者也，即船舶所有人，對海商法所列舉之事項，以本次航海之船舶價值，運費，及其他附屬費爲限度，而負責任，（海商法第二三條第一項）茲將海產之範圍，及其估價之標準，分述於左。

甲 海產範圍

海產範圍，據海商法第二三條第一項之規定，計有左記三種。

1 船舶。所謂船舶者，指責任發生與有直接關係之船舶而言，例如某甲有A、B二船，在海上航行，其A船與他人之船舶碰撞，以致使他人受損害時，則甲僅以其A船之價值爲限度，而算賠償責任，不得涉及其所有之B船也。

2 運費。所謂運費者，指發生責任之船舶，在本次航海由送貨人所取得之運費，

及旅客之票價而言，（海商法第二三條第二項），關於運費有應注意者二點，其一，運費有已收未收兩種之時，其已收者，是否亦為執行之標的，據法國商法規定，得為委付之運費，係包括已收未收之兩種而言，據德國商法規定，則以未收者為限，蓋已收之運費，業已屬於船舶所有人陸上財產之範圍，故不得再為海上債務之執行標的，我海商法關於此點，雖未具體規定，以條理論之，似應解為僅以未收者為限，較為適宜，其二，運費有總運費與淨運費之別，此際所謂運費，係指何種運費而言，關於此點，學者多主張指總運費而言。

3. 其他附屬費，所謂其他附屬費，據海商法第二三條第三項之規定，係指船舶因受損害應得之賠償而言，例如本船舶，被他船舶碰撞致受損害，由他船舶取得之損害賠償，或於共同海損之際，對利害關係人，所要求之損害分擔額是也。

4. 報酬請求權，在海船法草案之規定，除上述三種外，尚有報酬請求權，亦屬海產範圍，所謂報酬請求權者，例如本船舶曾救助他船舶，因有取得之報酬請求權，及因卸載遲延，對於受貨人之停泊費請求權是也，現行海商法第二三條無報酬

請求權之規定，若船舶在航海時，取得報酬請求權時，是否得認為海產，不免發生爭執，若以條理論之，似應解為屬於海產之範圍，較為妥當也。

乙 船舶估價之標準

據我海商法第二五條規定，船舶所有人，欲依第二三條之規定，限制其責任者，對於本次航行之船舶價值，應證明之，其價值之估計：以左列時期之船舶狀態為準，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。

第四目 責任限制規定之例外

船舶所有人之特種債務，固負有限責任，然亦有例外，應負無限責任者，其情形如左，

一 船舶所有人，有過失時。船舶所有人於海員之行爲，固負有限責任，然自己若有過失，則仍須負無限責任也，（海商法第二十四條第一項第一款。）

二 因本法第二十三條第一項第九款，所生之債務。經船舶所有人之允許時。船長在船籍港外，本於其權限，因航海所必需，而爲行爲，或結契約，所發生之債務，法律因保護船舶所有人之故，特使其負有限責任，蓋以其不能隨時指揮也，若船長在船籍港外，所爲行爲，或結契約，係預受船舶所有人之允許者，則保證理由，已不存在，故仍須負無限責任也，（海商法第二十四條第一項二款）。

三 因雇傭契約所生之海員權利，所謂因雇傭契約所生之海員權利，即船舶所有人，對於海員所應支付之薪水工資是也，法律爲保護服務於航海事業之人員起見，特使船舶所有人，對於是種債務，負無限責任，蓋不如是，不足以保海上之安全也，（

海商法第二十四條第一項三款）

四 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，依二十三條之規定，主張限制其責任，船舶所有人，或船舶共有人，自爲船長時，除對於航海過失，及船舶服務人員之過失外，關於其他一切行爲，均須負無限責任，蓋自爲船長，既可隨時指揮監督，復得斟酌情形，以爲處罰，故無特別保護之必要，（海商法第二十六條）

第四項 船舶所有人責任之準據法

關於船舶所有人責任之準據法。可分爲責任發生原因之準據法，與責任限制之準據法兩者說明之

一 責任發生原因之準據法 船主責任，必有其發生之原因，即海上契約，或侵權行爲是也，換言之，其關於契約之是否成立，與其效力如何，以及侵權行爲是否存在，與其損害賠償等問題，即爲責任發生之原因也，此等原因，若有涉外關係，除關於船舶碰撞，應當據一九一〇年多數國所加盟之統一條約外，其他概依國際私法之原則，以決定之，（法律適用條例第二三條第二五條參照）。

二 責任限制之準據法 關於船主責任限制之準據法，計有左記三種主義

1 法庭地法主義 是為英國所採用之主義，乃依提出訴訟地之法律，以決定船主責任之限度者也，依此主義，船主所負之責任，將因所選擇之法庭如何，而異其程度，實際上殊多不便，故學者多排斥之，

2 契約地法，或侵權行為地法主義 是為德法兩國之判例所採用之主義，據此主義，船主之債務，係因契約行為所生者，則依契約行為地之法律，以決定其責任之限度，若因侵權行為所生者，則依侵權行為地之法律，以定其責任之限度，依此主義，在一次航海，若於各不相同之地，而發生數次債務，則船主所負之責任，將各異其程度，事實上亦將感覺困難，故亦不足採也，

3 國旗法主義， 是為多數學者及各學會倡議之主義，依此主義，船主之責任，應依該船舶之國旗法，以定其責任之限度，此主義之優點，在船舶所有人，得預知此責任之限度，而測定其損益計算，庶可安心從事營業，且可免除適用法律時發生各種困難問題，是以上述二主義較為完善，

第二節 船舶之優先權及抵押權

第一款 船舶優先權

船舶優先權者，乃關於船舶之航行，以海產為標的，就特定之債權，而發生之優先權也。學者認此種優先權，為以物權為擔保之債權，各國商法中咸有類似之規定，在德商法，稱為法定質權，（德商法第七五四條七五五條參照）在日本商法，稱為先取特權，（

日商法第八四二條，）我海商法，則稱為優先權。茲將其要點，分別述之於左，

（四）船舶優先權
A 將他人之船舶抵押
B 將因向該船主債務
C 船舶遇危險為他人利益之理由，蓋以某項債權，於其他債權，甚有利益，質言之，即因某項債權之發生，而船舶遇向該船主債務，致和受之債權，

而此項債權，始得清償，或得以堅固，既為其他債權清償之原因，或其他債權擔保之原因，故應享有優先權也。（二）為公益上之理由，蓋以某項債權，因國庫財政

已有入五分把一部份公用而
者生債務
之收入，或因弱者之保護，務使得受清償，故應享有優先權也，（三）為衡平之理由，蓋以某項債權，其效力受限制待遇，未免苛刻，故使享有優先權，以期公平也，

（五）目的考

我海商法所定有優先權之各債權，於所述三種理由中，必居其一

二 享有優先權之債權種類，據我海商法之規定，享有優先權之債權計有左記六項。

1 關於訴訟費，及為債權人之共同利益，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，及其他同類之稅捐，引水費，拖船費，自船

船開入此項費用係指船舶最後港後之看守費保存費，及檢查費。

2 船長 船員，及其他服務於船舶之人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未

滿一年者（利息除外）

3 為撈救，及救助所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額（其理由）

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，或損害加於海港倉庫，航路工作物之損害賠償（其理由）

5 船長在船籍港外，依其職權，為保存船舶，或繼續航海之實在需要，所為之行

為，或契約所生之債權（其理由）

對於託運人所負之損害賠償（其理由）

三 優先權受償之標的 據我海商法第二八條之規定，優先受償之標的物，為左記五

押櫃權全云為優先權之標的

種，

1 船舶，船具，及屬具，或其殘餘物，所謂船舶，船具，乃指船舶之本體，及船舶上應設備之一切用具而言，所謂屬具，則指記載於屬具目錄中之一切附屬用具而言，至所謂殘餘物，則指船舶本體，或屬具於沈沒，或碰撞，以後，所殘存之物而言也。

2 在發生優先債權之航海期內之運費，運費得為優先權之標的物，僅以發生優先債權之航海期內所取得者為限，已無疑義，惟運費有已收未收之別，據先取特權統一條約案之規定，乃定明以未收者為限，我海商法關於此點，雖無明文規定，以條理論之，亦應以未收者為限，蓋既收之運費，已成爲船舶所有人之陸上財產，不應再爲海上債權之標的物也。

3 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，船舶所有人，本於船舶之損害，所受之損害賠償，可認爲船舶之變形物，故法律定爲優先權受償之標的物，至所謂運費損失應得之賠償，則指船舶因他人之侵權

行爲，使貨物滅失毀損遲到，致其失却運費時，侵權行爲者，所支付於船舶所有人之損害賠償而言之。

4 船舶所有人，因共同海損應得之賠償，共同海損之分擔請求權，係基於船舶之利用而發生者，其性質與運費相似，故海商法定爲船舶優先權之標的物也。

5 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，施行救助，或撈救應得之報酬，得爲船舶優先權之標的物，其理由，與運費，及共同海損之分擔請求權，得爲優先權之標的物，完全相同，蓋均爲基於利用船舶，而發生者故也。

四

船舶優先權之順位 海商法第21條 船舶優先權之順位，可分左記四項說明之。

船舶優先權 海商法第21條 與其他優先權競合時

船舶優先權，乃基於法律之規定，而賦與債權人者，故與其他優先權相競合時，應先於其他優先權，而受清償，是爲法律認船舶優先權之當然結果也。

2 同一航海期內，所生之船舶優先權競合時

屬於同次航海之優先債權，其位次依海商法第二七條各款之規定而定，（海商法第三〇條第一項），但因救助，及撈救所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額之債權；與船長因為法定權限內之行爲，所生之債權，如有二個以上屬於同一種類時，其發生在後者。應優先受償，蓋前之優先權，係由後之優先權，而保存，故後者，應先於前者，而受清償，（海商法第三〇條第三項），而同一事變，所發生之債權，則視爲同時發生之債權，（海商法第三〇條第四項）例如同一事變中，既碰撞他人之船舶以後，復又損壞航路之工作物時，則此兩種損害賠償請求權，即視爲同時發生者也。

3 同一船舶優先權，而有數債權者時，

一種優先權中，而有數債權者時，則不分先後，比例受償（海商法第三〇條第二項），例如本於雇傭契約，而生之船舶優先權，則應按各人應得之數，比例清償之是也，

4 船舶優先權，係在數次發生時

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，（海商法第三一條），蓋因前次所發生之優先債權，係因後次發生之優先債權，而保全之故也，

五 船舶優先權之效力

船舶優先權之債權人，得就法律所定之標的物，先於其他一切債權人，而受清償，是為船舶優先權之一般效力，但在本於雇傭契約，船員所有之優先債權，則得就同一雇傭期內，所為一切航海運費之全部，受優先清償，不受海商法第二八條第二款之限制，（海商法第二九條），蓋船員乃居弱者之地位者；故法律特加保護也。

六 船舶優先權之消滅

船舶優先權，乃基於特殊之理由，而保護船舶債權人者，若任其永久存在，則將有碍航業之繁榮，故債權人如不在一定地點，或一定時期，行使其權利，則應令消滅，以保護其他關係人，故我海商法特於第三三條，以明文規定「第二七條之優先權，除法律別有規定外，以左列原因而消滅」

- 1 二七條第一款情形，船舶離去債權發生地者，
- 2 二七條第二款情形，自債權得爲請求之日起，經過一年不行使者，
- 3 二七條第三款情形，自救助，或撈救之行爲完成，或海難分擔確定之日起，經過六個月不行使者，

二七條第四款，第六款情形，自損害發生日起，經過六個月不行使者，

二七條第五款情形，自債權得爲請求日起，經過六個月不行使者，

第二款 船舶抵押權

船舶抵押權者，乃以船舶爲標的，而設定之抵押權也，船舶雖爲動產，因有登記制度，以證明其權利關係，故各國商法，咸認船舶得爲抵押權之標的物，我國海商法亦然，茲將其要點，分述於左，

- 一 船舶抵押權設定之程序 船舶抵押權之設定，應以書面爲之，其有設定權者，除法律別有規定外，僅船舶所有人，或受其特別委任之人，始得爲之，（海商法第三六條），所謂法律特別規定者，例如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，亦得爲船舶之抵押是也，（海商法第五四條）

二 船舶抵押權之標的 凡總噸數在二十噸以上，或容量在二百石以上之船舶，曾經登記者，均得爲抵押權之標的，在建造中之船舶，亦得爲抵押權之標的，至船舶之屬具，法律既視爲船舶之一部，故凡記載於屬具目錄之一切屬具，亦爲船舶抵押權之標的也，（海商法第三十五條第九條）

三 船舶抵押權之效力 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人，（海商法第二七條）。又船舶共有人中一人，或數人，就其應有部分，所設定之抵押權，不因分割，或出賣，而受影響，（海商法第三八條）

四 船舶抵押權與船舶優先權之競合 船舶抵押權，與船舶優先權相競合時，據海商法第二十七條第二項規定，該條第一款至第四款所列之優先權，應先於抵押權而行使，蓋船舶優先權，原爲保護特定之債權，在法律所規定者，而船舶抵押權，則爲基於當事人之意思以設定者，故應使船舶優先權，能先於船舶抵押權，而受清償，方克以達設定優先權之目的也。

第三章 海員

第一節 總論

一 海員 海員云者，指乘於海船，而從事於船上勤務者之謂也，（海船法草案第三八條參照）大別爲二，卽船長，及船員是也，

二 船員 海員中，除船長外，其餘皆稱爲船員，（海船法草案第七〇條日船員法第二條德船員法第三條參照），據我國船員檢定章程第一條規定，（民國二十四年三月二十六日交通部公布），所稱船員，乃指在輪船上服務之輪機員，及駕駛員而言，雖船長亦在其中也，

三 關於海員之法規 關於海員，其適用之法律，據德日兩國情況言之，有海商法，以定其私法之關係，有船員法，以定其公法上之關係，有船舶職員法，以定其職員之資格，有海員懲戒法，以定其懲戒之情況，我國現在除有海商法，以定其私法上之關係外，僅有船員證書暫行章程，（民國二十三年一月二十三日交通部公布）及船員檢定章程而已，其他尙待將來制定也，

第二節 船長

第一款 總論

一，船長之意義 船長云者，乃船員之首領，而任指揮其船舶者也，（海商法第四十二條）不問是否船主自己兼充，抑或出自選任，均不失為船長。

二，代行職務者 船長為一船之首領，當指揮之任，不可須臾無之，故船長因疾病，與其他不得已事由，不能指揮船舶時，除法令別有規定外，得選任他人，代行自己之職務，但時間與事情，苟不緊迫，則須通知船舶所有人，以承其指命，關於此點我現行海商法僅規定船長在航海中縱其雇用期限已滿，亦不得自行解除，或中止其職務，（海商法第四〇條）。

三，船長之資格，凡船長，必須經過一定試驗合格，領有證書者，方得充任，蓋以船長指揮船舶，統轄船內一切事務，其職務至為複雜，非具有特別技術，與經驗，難於勝任故也。

四，船長之公法上職權 船長既有公法上之職務，因亦有公法上之權力，其地位頗似

官吏，然實非官吏也，此項職權，宜於船員法中規定之，我國船員法尚未公布，茲就日本船員法所規定者，列舉其重要者，以資參考（日船員法第二六條至第四五條）

- 1 船長因維持船內秩序，得警戒海員。處分危險物。及拘束旅客，
- 2 對船內之犯罪者，行使司法警察之職務
- 3 旅客在船舶作遠颺時，由船長執行公證人之職務，
- 4 航海中有生死者，應於航海日誌，記載關於生死之事項，而以其副本送交戶籍吏，

第二款 船長之職務及其責任

一、職務上怠於注意之責任 船長對於執行職務中之過失，應負責任，如主張無過失，應負證明之責，（海商法第四一條）德日商法並規定船長之行爲，雖出於船舶所有者之指令，亦不得免此項責任，（日商法第七〇五條第二項德商法第五一一條第二項，）蓋以船長之行爲，於利害關係人影響頗大，而船舶所有人，對於船長職務上行爲，又僅負有限責任，故法律特使船長，對於利害關係人等，關於職務之執行

，負直接責任，且以是否怠於注意，爲負責任之標準也，

二 監督船員之責任 船員當執行職務，有加他人以損害等情事，爲船長者，非證明其未怠於監督，則不得免損害賠償之責（海船法草案第四四條日商法第七〇六條），蓋船長對於船員有進退之權，當指揮之任，故法律特使船長負監督不怠之舉證責任，以圖保護第三考之利益也，

三 檢查義務，船長於發航前，須檢查船舶之能否航海，及其他航海必要之準備已否齊全，（海船法草案第四六條日商法第七〇八條德商法第五一三條），

四 書類備置之義務 船長須備置左記各種書類，（海商法第四條第四五條）

1 船舶國籍證書

2 通行證書

3 海員名冊

4 旅客名冊

5 屬具目錄

6 航海記事錄

7 關於載貨之各項文件

五 在船之義務 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，且放棄船舶時，非將旅客船員救出，不得離船，並應盡其力所能及，將船舶文書，郵件，金錢，及貴重貨物救出，船長如違反此項規定者，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（海商法第四四條）

六 指揮船舶義務 船舶之指揮，由船長負其責任，且非因事變，及不可抗力，不得變更船舶之預定航程，（海商法第四二條），主管官署，依法查閱船舶文書時，船長應即呈驗，（海商法第四六條），又船長於船舶到達目的港，或入停泊港後，除休假日外，應在二十四小時內，報請主管官署，檢定其船舶之到達時日，（海商法第四七條），並應將船舶文書，呈送於左列官署，

1 在中國呈送於該目的港，或停泊港之主管官署，

2 在外國呈送於中國領事官署，

上記官署，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），又船長既有呈送文書義務，故在未呈送以前，除必要外，不得開讀。亦不得在船舶文書未經呈驗前，卸載任何貨物，（海商法第四九條）。

七 妥慎保管積貨之義務，船長對裝載之貨物，負妥慎保管處分之義務，如將貨物裝載於甲板上，致生損害或滅失時，應負賠償責任，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，（海商法第五五條）。

第三款 船長之權限

一 處分積貨之權限，船長在航海中，得處分積貨，（海船法草案第五二條一項日商法第七一二條德商法第五三五條），蓋船長在航海途中，為謀事實上之便利，有須處分積貨之時，故法特授以處分之權限，惟其處分方法，應求最適於利害關係人之利益，且利害關係人，對於船長之處分行爲，所生債務，得委付積貨於債權者，而免其責任，（海船法草案第五三條第二項日商法第七一二條第二項），蓋所以保護

利害關係人也，關於此點，我現行海商法第四三條僅抽象的規定，船長在航海中為維持船上治安，得為緊急處分，是否包含處分積貨之權，解釋上殊有疑問也。

二 雇用船舶服務人員，及訂立航海所必要之契約之權限，船長得代表船舶所有人，雇用服務於船舶之人員，並得訂立航海所必要之契約，惟此等行為，如船舶在船籍港，或在懸裝港，而船舶所有人，或其代理人，亦在該港時，則船長非經其同意，不得為之。（海商法第五二條）。

關於船長之權限，海船法草案仿德日商法之立法例，規定較為完備，茲錄於左，以資參考。

- 1 船長在船籍港內行為，如係特別授權以外之行為，海船所有人，不任其責，但船員之雇入及止雇，不在此限。（海船律案第五三條）。
- 2 船長在船籍港外，因航海之故，有為裁判上，或裁判外之必要行為之權。（海船律案第五四條）。
- 3 對於船長代理權加以限制時，不得以之與善意第三人對抗。（海船律案第五五）。

條)

三 船長代理權之性質及其範圍，船長為船舶所有人所選任，自為其意定代理人，然法律對其代理權限，特賦以法定範圍，雖加以限制，亦不得對抗第三者，蓋所以圖交易之安全也，（海船律案第五五條參照）。

船長代理權之範圍，各國立法主義，約有左記三種，

一 船主所在地主義，此主義法國法系採用之，乃以在船主所在地與否為標準，而區別之，即船長在船主之所在地，若無船主之同意，則無代為各種行為之權限也，（海商法第二三二條），然船主之所在地，變動無常，第三者亦難知悉，故由立法論言之，實有未安，

二 行為主義，是主義英美法系採之，乃以行為之輕重為標準，而區別之，凡重要行為，非經船主之同意，則船長無代理權，如普通行為，則船長得擅自為之，（英商船法第四二條）。

三 船籍港主義，是主義德日商法採用之，乃以在船籍港與否為標準，而區別之

，即船長在船籍港內，僅得雇用船員及辭退船員，其他行爲，非經特別委任，不得爲之，若在船籍港外，無論審判上，及審判外之行爲，均得爲之；其權限極爲廣大也，（德商法第五二七條日商法第七一三條一項），我海商法五二條則定「船長得代表船舶所有人，雇用服務於船舶之人員，並得訂立航海所必要之契約，船舶在船籍港，或在懸裝港，而船舶所有人，或其代理人亦在該港時，船長非經其同意，不得爲前項行爲」，據條文觀之，是亦採船籍港主義爲原則者，不過據第二項規定之文義，有參以船主所在地主義之意味，故我海商法所採主義，又可稱折衷主義也。

四、船籍港外船長之特別權限 船長在船籍港外，其代理權限，固甚廣大，然特別之重要行爲，必須限於特別情形，始得爲之，即船長非因開支船舶之修繕費，救助費，或其他繼續航海所必要之費用，不得爲左列行爲，（海商法第五四條）

一、抵押船舶

三、爲金錢之借入，

三、將積貨之全部，或一部變賣，或出質，

船長依據此條規定，變賣，或出質積貨時，乃以船舶所有人代理人之資格，而爲者，故凡因變賣，或出質積貨所生之損害，在積貨之利害關係人。對於船舶所有人，得請求賠償，而其賠償額，則依其貨物應到達時，目的港之價值定之，但應由其價值中扣除因變賣，或出質所減省之費用，（海商法第五四條）

五、出賣船舶之權限，出賣船舶之行爲，非關於航海之積極行爲，自不應屬於船長之通常權限以內，故法律特以明文規定，船舶非經第四十八條第一項所列官署證明爲不堪航海者，非受船舶所有人之特別委託。不得變賣之，船長如違反此項規定，而爲變賣者，其變賣無效，如有損害，並應賠償，但契約另有訂定者，不在此限（海商法第五三條）。

關於船長之出賣船舶，海船律案亦有類似之規定，但其文義較廣，於事實上甚爲利便，茲錄出之，以資參考，據海船律案第六一條規定，「船長不得出賣海

船，但在船籍港外，該海船不堪航海，或有絕對的必要情形，經管海官廳之認可，准予拍賣者，不在此限，所謂絕對的必要者，蓋指海船雖能航海，但因其他情勢，須為拍賣，例如因戰爭發生，避敵人拿捕，不如出賣，較為有利是也。

第四款 船長與船舶所有者之關係

- 一，船長之選任，船長由船舶所有人雇用之，（海商法第三九條），但船舶如係共有，則由船舶經理人代表共有人雇用之，又船舶如係借用者，則由借用人雇用之，而船長對於借用人，與對於船舶所有人，有同一之權利義務，（海船律案第三七條）
- 二，關係之性質，船舶所有人選任船長之行爲，係屬僱傭契約，據海商法第三九條規定，已無疑義，惟據海商法第五二條規定，船長得代表船舶所有人，僱用服務於船舶之人，並得訂立航海所必要之契約，是船長與船舶所有者間，乃兼有僱傭及委任之二種關係也，就凡使用人，及被委任人所有之權利義務，船長均有之，而關於此二種契約之規定，均得適用，自無疑義，海船律案仿德日商法之立法例，尚設有左

列特別規定，茲錄記之，以資參考，

歌 光

甲 船長之義務

1 不得擅裝己貨之義務，船長不得海船所有者之同意，有裝載自己之貨物者，須支給該種貨物之最高運費，且在此情形，海船所有者，更得對於船長請求損害賠償，（海船律案第六二條德商法第五四四條），蓋以船長之權限廣汎。恐其利用所居地位，操縱一切，故設此規定，以防止之，

2 報告義務 船長關於航海之重要事項，須即刻報告於海船所有人，（海船律案第六三條第一項德商法第五三四條二項日商法第七二〇條一項）

3 計算義務 船長每於航海事終，須即刻辦理關於航海之計算，而求海船所有人之承認，又海船所有人有請求時，無論何時，亦須爲計算之報告，（海船律案第六三條二項德商法第五三四條五項日商法第七二〇條二項），

乙 船長之權利

1 費用償還請求權 船長對於海船所有者，依民法規定，自應有費用償還請

求權；海船律所設之特別規定，乃定明船長未特受委任，而以航海之故。支出費用，或負擔債務時，海船所有者，得以海產而負有限責任，（海船律案第六〇條日商法第七一六條），蓋在此情形，船長之行爲，係屬事務管理，故法律特使海船所有者，僅負有限責任也，

2 報酬請求權 船長對於海船所有者，依民法規定，自得請求報酬，然海船律所定之特別規定，乃定明船長任務時期，尚未終了而死亡時，海船所有者，須給以至死亡日止之報酬，及其他之給與，（海船律案第六八條一項德商法第五五四條）

3 療病費及看護費之請求權 船長在航海中，罹疾病時，海船所有者，應由其航海終了時，或爲療病而登岸時起算，負擔六個月之療病費，及看護費，且在此情形，船長尙得請求對於航海之報酬，及他項給與；（海船律案第六七條德商法第五五三條），

三 船長之解任，船長與海船所有者之關係，既屬雇傭關係據民法規定，其契約之解

除，因定有雇傭期間與否而區別，然此種規定，於航海事業，似不甚當，故海商法特設規定。使船舶所有者，得隨時解除船長之職務，（海商法第三九條第二項），不問有無期間也，蓋船長權大責重，信用既失，則不得不解任也；

船舶所有者，固有上述之解任權，然法律爲保護船長計，特設左記之規定，

1 無正當理由，而被解任，則船長因解任所生之損失，得向船舶所有者，請求賠償，（海商法第三九條第二項）

2 反其意而被解任之船長，如係共有者中之一人，則得退出共有關係，並得請求返還應有部分資金。蓋既解職，而猶強爲共有，未免過苛，故特設此規定以救其弊，（海商法第十七條第一項）

四 船長之辭職 船長在航海中，縱其雇傭期限已滿，亦不得自行解除，或中止其職務，（海商法第四十條），蓋所以圖航海之安全也，

第三節 船員

第一款 總說

(一) 船員之意義 船員者。乃指船長以外之一切海員而言，上自航師，機師，庶務，會計，下至火夫，水手，及雜役，莫不包含在內，（德船員法第三條日船員法第二條參照），凡船員，依其職務之種類，得分爲船面船員，管機船員及事務船員數種，又依其地位之高下，得分爲高等船員，及普通船員二種也。

(二) 船員之雇入及公認 船員對於船舶所有者，或船舶借用人之關係，原爲雇傭關係，故船員之雇入，及解僱，自應由船舶所有者，或船舶借用人爲之，然通常多由船長爲之也。

船員雇入之形式，法律上未加限制，故以書面，或以口頭爲之，均無不可，惟高等船員，則須有海技考試證書，方爲合格，至於普通船員，則無此限制；但據一九二三年關於「海上得使用之兒童最低年齡條約」第二條之規定，除自己家屬之外，可以使用於海上之未成年者，必須爲十四歲以上者，德國船員法第七條第八條之規定，其年齡之限制，亦與此條規定相同。

船員之雇入契約，須經公認之程序，即船員之雇入，以及僱入契約之更新，或變更

，均依管海官廳之公認，而生其效力，（自船員法第二六條參照），蓋所以保護船員也。

（二）關於船員僱傭契約之規定 船員與船舶所有者之關係，既為僱傭關係，則民法中關於僱傭契約之規定，自可適用，然各國本於社會政策之作用，多於海商法設有特別規定，以保護船員，海商法所設之特別規定，不僅應先適用，且頗多公益的性質，不許以契約變更之。

第二款 船員之義務

一 乘船義務 船員之僱入程序，既經完結，則須於船長所指定之時，乘入船舶，不得延誤（海船律案第七二條一項德船員法第三三條一項日船員法第四四條參照），

二 在船義務 船員非得船長許可，不得離去所乘之船舶（海商法第五七條德船員法第七三條日海員法第三六條），蓋航海有一定時間，故不許船員自由離去所乘之船舶，以免妨害航海之安全也。

三 服從義務 船員關於其職務，應服從其土級船員，及船長之命令，（海商法第五

七條），蓋以船舶在航海中途，若放任船員得以自由行動，則航海難期安全，其航海類於危險之際，此項規定，尤為重要，故日船員法第五六條規定「當救護人命，與船舶須為必要手段之時，船員若不服從船長之指揮，則應受拘禁，或罰金之制裁也，

四 不得私帶貨物之義務 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之，（海商法第五八條）蓋船員若能私載貨物，勢必船舶中安全處所，將為船員之私貨所充塞，不僅有害船舶所有人之利益，亦且有妨航海之安全也，

第三款 船員之權利

一 薪工請求權 船員既立於被僱傭地位，自有報酬請求權，此種報酬，以薪工稱焉，民法上關於雇傭之規定，於茲固亦適用，惟海商法尙設有特別規定如左，

甲 未定薪工者，雇入契約上，未定薪工之職員，以其雇入時，在管海官廳，認為正當所宣告之額，視為薪工之額，（海船律案第七四條）關於此點，現行海商法

無明文規定，

乙 按每屆航海定其薪工者，可分左記數點說明之，（海商法第五九條）

1 延長航海之日數時，不問是否出於不可抗力，船員得按其成數，請求薪工之增加；（海商法第五九條），

2 非因不可抗力，而延長其里程時，船員得按其成數，請求薪工之增加，但因不可抗力，而延長其里程時，則無此請求權也，（海船律案第七五條），關於按航給薪之規定，海商法僅概括的規定按航給薪之船員，於航程或航海日數延長時，得按薪額比例，請求增薪，並無是否出於不可抗力之區別也，

3 航海之航程，或日數，雖短縮時，亦得請求薪工之全額，（海商法第五九條）

丙 薪工請求之時期 船員於航海之終，得請求其薪工，但六個月以上繼續航海時，不妨請求先給相當部分之薪工，（海船律案第七六條德海員法第三六條一項）

丁 減員薪工之分配 航海中船員之人數減少時，其應付於減少船員之薪工，船艙所有人，應以之分配於其他服同種勞務之船員，且其分配額，須按各該船員薪工額為比例，（海船律案第七七條德海員第四〇條），現行海商法關於此點，無明文規定。

戊 病傷時之薪工 船員在服務中，受傷或患病者，由船舶所有人，負擔治療費，在此受治療時間內，仍支原薪，但其受傷，或患病，係因酒醉，或重大過失；或不守紀律之行爲所致者，不在此限；（海商法第六〇條第六四條），然船員非因執行職務，而受傷或患病，已逾三個月者，船舶所有人，得停止治療費之負擔，（海商法第六一條）

己 死亡時之薪工 船員因受傷，或患病致死，而其治療費，由船舶所有人負擔者，並應負擔其埋葬費，（海商法第六二條），又船員在受雇期內死亡者，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（海商法第六七條）

船員之被解雇，若基於左述情形，則於服務期間之薪工外，尙得依左列規定，請求薪金

1 發航前被解雇時，船長，或船舶所有人，於發航前無正當事由，而辭退船員時，如船員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月薪金，如係按航給薪者，應給半薪，（海商法第六十八條）

2 發航後被解雇時 船長，或船舶所有人，於發航後無正當事由，而辭退船員時，如係按月給薪者，應加給二個月薪金，如係按航給薪者，應給全薪，（海商法第六八條後段），至因不可抗力，致航海不能，而辭退船員時，船員僅得就其已服務之日數，請求薪金，（海商法第六九條），

二 食料供給請求權，船員服務中之食料，由船舶所有者負擔之，（海船律案第七三條日商法第七二四條德船員法第四三條）關於此點，我現行海商法無明文規定，

三 送還請求權 船員於受雇港以外，其雇傭關係終止時，不論任何原因，船長有送還原港之義務，其因患病，或受傷而上陸者，亦同，（海商法第六五條），此項送還原港之義務，包括運送，居住，食物，及其他必要費用之負擔而言。（海商法第

六五條二項)

四、受傷或患病時之必要費用請求權，船員因受傷，或患病，而上陸時，應由船舶所有人，支給必要之費用，（海商法第六三條），所謂必要費者，蓋指船員上陸治療時，一切設備上必要之費用而言也，

第四款 船員僱傭契約之終止

內位券七三三
是船員僱傭契約
而在記子由西終
能知已沈沒
在船中沈沒
能知已沈沒
全，

船員與船舶所有人之關係，為僱傭關係，其契約之終止，除海商法別有規定外，應適用民法上關於僱傭契約之規定，前海商律案仿日商法之規定，將契約消滅之原因，列舉出之，（海船律案第八三條）而現行海商法，則僅概括的規定「定期僱傭契約，其期限於航海中屆滿者，以船舶到達第一港後，經過四十八小時，為終止」，（海商法第六六條），其所以規定經過四十八小時者，蓋便於當事人，處理經手未完事件，以期航海之安

第四章 運送契約

第一節 總論

第一節 總論

歌 光

二 海上運送與陸上運送之區別 本節所稱爲運送者，海上運送之謂也，所謂海上運送者，即以海船在海上爲運送行爲是也，故與陸上運送異者，運送於海上其一也，須以海船爲運送之具 其二也，至運送目的物爲物品，與旅客，且須在運送人保管監督之下，此則與陸上運送相同，在海上運送，其運送主體，以船舶所有者居多，然船舶借用人，及傭船者，有時亦爲運送之主體也。

二 運送契約之性質 海上運送，得分爲物品運送，與旅客運送二種，而物品運送，又得分爲傭船運送，與搭載運送（我海商法稱爲件貨運送）二種，在搭載運送契約，與旅客運送契約，其性質自與陸上運送無異，應爲一種承攬契約，惟傭船契約，是否爲一種承攬契約，學說上頗多爭議，似以積極說爲妥當也。

三 海上運送之沿革 古代商業，尙未發達，貿易商人，咸以自己船舶，運送自己貨品，當其時，自無運送契約之可言，至中世紀之末葉，商業漸盛，遂有備置船舶，以出賃者，而船舶賃借契約，於以發生，及商業更盛，遂有預行裝卸船舶，雇用

海員，爲一切航海設備，以應社會需要者，而備船契約，遂發生矣。當運送契約發生之始，貨少船小，故多全部備船契約，及海運既通，外國貿易，日趨繁盛，貨多船大，而一部備船，遂盛行矣。迄至近時，所盛行者，乃爲搭載契約矣。故海上運送之變遷，是由船船賃借契約，而全部備船契約，由全部備船契約，而一部備船契約，由一部備船契約，而搭載契約也。

關於高代金及註四
六公年在比國省和
試決船前有人時
將左記三去不得以
增約內免浮責任
一關於船物堆積之
二關於積貨物之
三關於船主之
四關於船主之
五關於船主之
六關於船主之
七關於船主之
八關於船主之
九關於船主之
十關於船主之
十一關於船主之
十二關於船主之
十三關於船主之
十四關於船主之
十五關於船主之
十六關於船主之
十七關於船主之
十八關於船主之
十九關於船主之
二十關於船主之
二十一關於船主之
二十二關於船主之
二十三關於船主之
二十四關於船主之
二十五關於船主之
二十六關於船主之
二十七關於船主之
二十八關於船主之
二十九關於船主之
三十關於船主之
三十一關於船主之
三十二關於船主之
三十三關於船主之
三十四關於船主之
三十五關於船主之
三十六關於船主之
三十七關於船主之
三十八關於船主之
三十九關於船主之
四十關於船主之
四十一關於船主之
四十二關於船主之
四十三關於船主之
四十四關於船主之
四十五關於船主之
四十六關於船主之
四十七關於船主之
四十八關於船主之
四十九關於船主之
五十關於船主之
五十一關於船主之
五十二關於船主之
五十三關於船主之
五十四關於船主之
五十五關於船主之
五十六關於船主之
五十七關於船主之
五十八關於船主之
五十九關於船主之
六十關於船主之
六十一關於船主之
六十二關於船主之
六十三關於船主之
六十四關於船主之
六十五關於船主之
六十六關於船主之
六十七關於船主之
六十八關於船主之
六十九關於船主之
七十關於船主之
七十一關於船主之
七十二關於船主之
七十三關於船主之
七十四關於船主之
七十五關於船主之
七十六關於船主之
七十七關於船主之
七十八關於船主之
七十九關於船主之
八十關於船主之
八十一關於船主之
八十二關於船主之
八十三關於船主之
八十四關於船主之
八十五關於船主之
八十六關於船主之
八十七關於船主之
八十八關於船主之
八十九關於船主之
九十關於船主之
九十一關於船主之
九十二關於船主之
九十三關於船主之
九十四關於船主之
九十五關於船主之
九十六關於船主之
九十七關於船主之
九十八關於船主之
九十九關於船主之
一百關於船主之

第一項 總說

物品運送契約之種類 船舶所有者之爲運送也，雖多由託運人領受貨物，任意裝入船內而運送之，然以船艙之全部，或一部，供託運人裝貨之用，而運送者，亦復不少，前者稱爲搭載契約，（件貨契約），後者稱爲傭船契約，故物品運送，得分爲此二種類也，（海商法第七〇條），茲更述其異點於左

甲 在搭載契約，船舶裝貨，苟有空處，船舶所有人，得自由新結契約，裝載貨品，在傭船契約，其所約定部分，雖有空處，非經傭船者之同意，不得裝載他人之物品，

乙 在搭載契約，其定運費之標準，多依運送品之重量，個數，及容積等而定，在傭船契約，則其運費多依所占船舶部分之大小，及所約定期間之長短定之，丙 搭載契約，多發生於定期航海，而傭船契約，則多發生於不定期航海，在大船常多搭載契約，而在小船，則多傭船契約，

二 物品運送契約之形式 海上運送，在各外國之立法例，多規定爲諾成契約，自無須何等方式，雖傭船契約之各當事人，對於相對人，得請求交付契約書，（海船法

草案第一一五條日商法第七三七條德商法第五五七條），又託運人，對船長得請求載貨憑單，（海商法草案第一四七條日商法第七六七條德商法第六四二條），然此等書面，不過證據書面，並非運送契約成立之要件也，但我海商法第七一條則規定以船舶之全部，或一部，供運送爲目的之運送契約，應以書面爲之，故依我海商法之規定言之，則物品運送契約，爲要式契約也。

三 物品運送契約之規定，我海商法，於傭船契約，規定甚詳，而於搭載契約，則規定較爲簡單，各國立法例，亦大致相同，然就現代航業情況觀之，搭載契約發生較多，其規定似宜詳密，且在傭船契約，常多特約，而搭載契約，則鮮有特約，其規定，亦宜詳密，故由立法論言之，現代物品運送契約之規定，勢須更新也。

第二項 堪航擔保 今其地有

關於堪航擔保之規定，一 堪航擔保之意義及理由，船舶所有者，對於託運人，應擔保船舶發航時，有安全航海之能力，（海商法第九〇條），是謂堪航擔保之責任，蓋船舶能否堪航，託運人應注意選擇，然以非專門，將無由知悉，若特雇專門人員鑑定，又需特別費用

由此運人與華記主事，與昨日，而船船所有人。因利用海上保險，可以減輕負擔，而注意復輕。誠法
 律為保全公益之故，特使船船所有人，負擔航擔保之責任，以保護託運人之利益也
 本國法亦由船船所有
 一、船船擔保之程度。船船所有人，固負堪航擔保之責任，但以常規所有者之注意，
 亦不能發現之瑕疵，則不在此限，（海船法草案第九一條但書德商法第五五九條二
 才規定及法德統一法項）言之，即船船所有人，苟業經常規注意之程度，盡力調查，則雖生損害，亦
 不負責。此種規定，稱為主觀主義，較為寬大也。
 第三項 船船所有人之責任

船船所有人之責任。船船所有人，非證明自己，或使用者等，關於貨物之受額，
 交付，保管，及運送，並未怠於注意，則就貨品之喪失，毀損，或遲到，不得免損
 害賠償之責，（海船法草案第九三條德商法第六〇六條日商法第七六六條）此項責
 任可分晰說明於左

1. 怠於注意。船船所有人，自己，或其使用人，運送承攬人，及其他辦理運送
 事務者，怠於注意時，均由船船所有人負其責任，

2 怠於注意之事項，船舶所有人之擔任事項，約分四種，即貨品之受領，交付，保管，及運送是也。

3 舉證責任 船舶所有人，非證明並未怠於注意，則不得免責，是其能否免責，以自己能否證明並未怠於注意為標準，即應自負舉證責任也。

4 損害事故 船舶所有人，依上述責任，所應賠償之損害，須為因下列事故而生者，即——(一)貨品之喪失，(二)貨品之毀損，(三)貨品之遲到，是也。

5 例外情形 船舶所有人，固負上述所負賠償責任，然以貨幣，有價證券，或貴重品，交付運送人，非明告知其種類，及價額，則船舶所有人，不負損害賠償之責(民法第六三九條海船法草案九四條德商法第六〇七條)，是為例外也。

二 賠償額 船舶所有人，既如上述，須負損害賠償責任，故海船法草案關於賠償額之計算，設有左記之規定

1 貨物全部滅失時，所有損害賠償額，按照應交付時，到達地之價格定之，但因滅失毋庸交付之運費，關稅，及其他各項費用，可由賠償額中扣除之。(海船法

草案第九五條），又因貨物遲到時，所有損害賠償之額，亦準用上述規定，（民法第六三八條海船法草案第九六條參照）

2 貨物之一部滅失或毀損者，其損害賠償之額，應按照交付時，到達地之價格定之（海船法草案第九六條）

3 船中貨物因船舶所有人之惡意，或重大過失，而滅失毀損，或遲到時，船舶所有人應任一切損害之責，（民法第六三八條第二項海船法草案第九七條）

第四項 運送費

一 運送費之範圍 船舶所有人，既擔任完全運送之事件，自有請求運送費之權利，惟於運送費外，於其附隨之費用，如停泊費，引水費，檢疫費，及爲其他事件所負擔之費用，不得向託運人，請求支給，蓋以運送費中，此等費用，業已包括，故不許另爲請求，但有特約者，不在此限，（德商法第六二二條參照海船法草案第九八條）關於此點，我國現行海商法無明文規定。

二 運送費之約定及計算方法，運送費，原由當事人以契約定之，然亦有以法律規定

其計算法者，茲擇要述明於左。

1. 重量容積運送費 以貨物之重量，或容積，定運送費者，其運送費額，應按照交付貨物時之重量，或容積而算定之，（海船法草案第九九條德商法第六二〇條日商法第七五五條），我現行海商法，關於此點，亦無明文規定。

2. 期間運送費 以期間定運送費者，其運送費額，應自船長通知裝載準備已齊之翌日，至貨物卸載終了日止。按其期間而算定之，此項規定，蓋重在船舶之使用，但因船舶所有人，不應負責之事由，在航海途中，須停泊，或修繕時，亦應算入，蓋以託運人，在此項期間內，雖未獲船舶使用之利益，船舶所有人，並無過失，故仍須計算運送費也。至船舶之停止，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，並得請求賠償，（海商法第七九條參照）。

3. 未經報明之貨物之運送費，船長發現未經報明之貨物，得在裝載港，將其起陸，或使支付同一航程之同種貨物所應付之最高額運費，如有損害，並得請求賠償。

(海商法第九二條參照)，此項貨物，若係在航海中發現時，如係違禁物，或其性質，足以發生損害者，船長得投棄之；(海商法第九二條第二項)。

4 原裝貨物運回時之運費，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，約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費，(海商法第九三條)。

5 船舶在航海中發生事故時之運費 船舶在航海中，因海上事故，須修繕時，如託運人於到達目的地前，提取貨物者，應付全部運費，(海商法第九四條)，至船舶在航海中遭難，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者，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定運費，其增高額，由託運人負擔之。(海商法第九五條)。

6 船舶行蹤不明時之運費，船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日為止，負擔運費之全部，並自最後消息後，以迄該次航海通常所需之期間，應完成之日，

負擔運費之半數，

7 裝載貨物不及約定數量時之運費 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之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三，（海商法第八〇條）

第五項 提存及拍賣

提存 船舶所有人，其得提存之情形如左

1 受貨人怠於受領貨物時，船長得將貨物提存，並通知受貨人，（海商法第八二條第一項）

受貨人不明，或受貨人拒絕受領貨物時，船長應將貨物提存，並通知託運人，

（海商法第八二條第二項）

不在貨物目的港時，船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付，二人以上之載貨證券持有人，請求交付貨物時，船長應將貨物提存，並通知曾為請求之各持有人，（海商法第八七條第二項第三項）

以上運送人得以拍賣
運送貨物計有左記二項
一 運送物如有不能受領
於受領之情形或有腐
壞之性者或致受其妨
礙不足於擔保運送至其地
會同時運送人得拍賣之
（海商法第八二條）
運送人得就拍賣代換中
加保拍賣費用運送及
其代費用者應得無效
其代於運送人如運送
人不在不能受領運送之
運送人（海商法八二條）

二 拍賣 拍賣亦爲船舶所有人之權利，即船舶所有人，若未能取得運貨，及其他各項費用金額，則得經法院之許可，將貨物拍賣，並以價金充賠運費，（海船法草案第一〇六條一項德商法第六二三條四項日商法第七五七條），此項拍賣之權利，不以占有貨物爲要件，即貨物雖由船長交付於受貨人以後，仍得行使之，蓋所以避留置之煩瑣，而又所以保護船舶所有人之利益也，唯亦有限制，即自貨物交付之日起，經過三十日，或已歸第三者占有時，不在此限，（海船法草案第一〇三條二項）

第二款 備船契約

第一項 總說

一 備船契約之意義 備船契約云者，即運送人約明以船舶之全部或一部，供託運人運送貨物之用，而託運人約定支付運費，所爲之契約是也，（海商法第七〇條第二項）

二 備船契約之成立，備船契約，在德日各國之立法例，規定僅由當事人彼此之合意而成，是爲諾成契約，毋須何等形式，惟各當事人，對於相對人，得請求交付契

約書，備作證據耳，但我國海商法則規定備船契約，應以書面爲之（海商法第七一條），並明定備船契約書，應載明左列事項，（海商法第七二條）

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

三 備船之種類 備船契約，得分爲全部備船，與一部備船，約明以船舶全部供運送貨物之用者，謂爲全部備船，約明以船舶之一部，供運送貨物之用者，謂爲一部備船，其外又得分爲航海備船，與期間備船二種，當訂立契約時，其運送貨，就貨物而規定者，謂爲航海備船，以期間約定其運送費，就全期間，或每個月，每星期，以定之者，謂爲期間備船。

備船契約之效力 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，（海商法第七二條），蓋船舶所有人，往往於訂立傭船契約後，復將船舶轉讓於他人者，於此情形，若讓受人得不承認讓受前之傭船契約，則傭船者，將受意外損失，故法律特以明文規定船舶所有權，雖經移轉，而傭船者，仍得依據原有契約，而為運送，乃為公益計也。

訂立傭船契約之際，若以船舶之全部，於一定之時間內供運送者，託運人僅得以約定，或以船舶之性質，而定之方法，使為運送，是為保護船舶所有人利益之規定也（海商法第七八條）。

第二項 裝載

一、裝載之處所 如係全部傭船契約，船長須將船舶停泊於傭船者所指定之處所，以裝載貨物，（海船法草案第一一六條），如係一部傭船契約，則僅停泊於普通裝載之處所而已足，但經總傭船者，一致指定處所者，不在此限，（海船法草案第一一六條二項），至傭船者，新指定之處所，依海船之完全，或地方之法規習慣，及其他正當事由，不適於停泊時，則亦僅停泊於普通裝載之處所而已足，（海船法草案

第一一六條三項），關於此點，海商法無明文規定。

二、裝載之準備及通知 船主應為裝載必需之一切準備已齊全時，其船長須對於託運人，發送通知，（海船法草案第一二二條一項），海商法關於此點，雖無明文規定，實際上船長應負此項義務。

三、裝載期間 裝載期間，應以契約所約定者為準，無約定者，即從各地之習慣，至裝載期間之起算點，則以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算，惟休假日不算入之，（海商法第八三條）。

託運人之裝載貨物，如超過裝載期間時，船舶所有人得按其超過之日期，請求損害賠償，且超過裝載之期間，休假日亦算入之，（海商法第八三條），蓋裝載期間經過後，船長得任意發航，故因裝卸貨物，未及發航，則船主得請求報酬也。

四、裝載之實行 裝載實行之程序有二。即將貨物搬至船邊，與裝載入船是已，依海船法草案之規定，託運人須將貨物送至船邊，但因地方之法則習慣，或當事人之契約，有特別規定者，不在此限，（海船法草案第一一七條），是搬至船邊，原則上

爲託運人之義務，而裝入船內，則爲船主之義務也。

耿光

五 裝載違法物及偷運物之處置 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，或旅客之健康者亦同，（海商法第九一條）。

第三項 發航

一 請求發航 海船所有者，固應按照約定時期發航，然全部備艙者，或一部備船者全體，雖在未裝載全部貨物之時，對於船長，亦得請求發航，至一部備船，而兼有搭載契約存在者，則不在此限，（海商法草案第一二七條）

二 即時發航 裝載期間經過後，託運人雖未裝載貨物之全部，船長得隨時發航，（海商法草案第一二九條一項）

三 空載運費 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。所取得運費四分之一，（海商法第八十條。）

以船舶之全部，於一定時期內，供運送者，託運人僅就船舶可使用之期間，負擔運費，但船舶之停止，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，並得請求賠償，（海商法第七九條）

第四項 卸載

一，卸載之處所，受貨人如僅一人，則須停泊於指定之處所，以卸載貨物，如卸載人有數人，而全體一致指定處所時，亦然，但受貨人未指定處所，或指定之處所，依船舶之安全，或地方之法規習慣，及其他正當事由，不適於停泊時，則停泊於普通之卸載處所（海船法草案第一三〇條），關於此點，海商法無明文規定，

二，卸載之準備及通知，以船舶之全部或一部，供運送者，於卸載貨物之準備完成時，船長應即通知受貨人，（海商法第八一條一項）

三，卸載期間，貨物卸載之期間，以契約或習慣定之，其期間之起點，以受貨人按照契約，應開始卸貨時之翌日起算，無約定時，則從各地之習慣，但休假日不算入之，受貨人如超過卸載期間時，運送人得按其超過之日期，請求相當損害賠償，此項

超過卸載期間，休假日亦算入之，至按照約定，或習慣之卸載期間，如遇卸載不能之日，可不算入，若在超過卸載期間，雖遇有不可抗力時，亦算入之。（海商法第八三條第八四條）

四，卸載費用 貨物離船之費用，歸船舶所有人負擔，其他卸載費用，則歸受貨人負擔，但有契約，或習慣，則不在此限，（海商法草案第一三一條德商法第五九二條）海商法關於此點，無明文規定，

第五項 再運送

一，再運送與主運送之區別，備船者，得再與第三者，訂立再運送契約，但不得違背備船契約，此項與第三者訂立之契約，稱為再運送契約，其備船者最初與船主所訂立之運送契約，稱為主運送契約，

二，再運送之地位 再運送契約，乃備船者，與第三者所為之獨立契約，非轉讓主運送契約所生之債權，其訂立契約之目的，在利得兩契約運送費之差額也，

三，船主之責任，再運送既為獨立契約，由備船者與其相對人所訂立，而船舶所有人

，爲主運送契約之當事人，對於再運送之相對人，似應毫無法律關係，然船舶所有人，對於儲船者，因主運送契約，須負運送義務，其義務履行，事實上與儲船者對於相對人，所負義務之履行，恰相吻合，故海船法草案特設規定，凡再運送契約之履行，屬於船長職務之範圍內者，僅由船舶所有人，對其第三者負履行之責，此乃移儲船者之義務，使船舶所有人負之，然不得超過船舶所有人，對於儲船者所負義務之範圍，且其所負義務，仍係有限責任，以海產爲限也。（海船法草案第一三五條），現行海商法，關於再運送，無明文規定。

第六項 儲船契約之解除

儲船契約因應依一般規定而解除，然海商法基於海商之性質，尙設有特別規定於左。

一、任意解除 因儲船者一方之意思，而解除者，稱爲任意解除，惟儲船契約，分全部儲船，與一部儲船兩種，其兩種契約之解除，亦畧有不同，茲分別述之於左。

△ 1 全部儲船 以船舶之全部，供運送時，託運人於發航前，得解除契約，但應支付運費三分之一，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

，（海商法第七五條）。

2 一部備船 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，在一部備船之際，如各託運人同時為契約之解除，則各託運人所負之義務，與全部備船時，其託運人所負之義務相同，（海商法第七六條）。

二、法定解除 即依法律規定，所為之解除也，據我國海商法第七四條規定「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。」

第三款 搭載契約（件貨運送契約）

搭載契約云者，即運送人約定運送其貨物，而託運人約定支付運送費，所為之契約是也，我國海商法稱此項契約，為件貨運送契約，（海商法第七〇條），茲依次說明於左。

一 裝載 託運人須從船長之指揮，從速裝載貨物，（海船法草案第一四五條），若契約或習慣，有一定裝載期間者，應於該期間內為之，我國海商法關於件貨運送之

然船長以外之人，如經海船所有人之委任，亦得發行之，至發行之時期，則在貨物裝載以後，凡遇有請求此項證券者，必須發行之，所發之份數，法律上並無限制，惟因託運人之便利，以交付也，（海商法第八五條）。

三 載貨證券之形式 載貨證券，為要式證券，應載明左列各款事項，由船長簽名，（海商法第八六條）。

- 1 船舶名稱及國籍，
- 2 託運人之姓名住所，
- 3 貨物之種類，品質，數量，及其包皮之種類，個數，及記號。
- 4 裝載港，及目的港。
- 5 運費。
- 6 載貨證券之份數，
- 7 填發之年月日，

以上七款，為載貨證券之法定事項，此外如當事人認為必要之事項，亦得載入之。

四 載貨證券之性質，及效力，載貨證券，爲一種流通證券，自有指示證券之性質，故除載明禁止背書者外，雖記名式之證券，亦得由背書轉讓之，（海商法第八九條民法第六二八條），且其轉讓，與貨物之轉讓，有同一效力，（海商法第八九條民法第六二九條），凡持有此證券者，即得向船長請求交付貨物，此種效力，學者稱爲物權的效力，又船舶所有人，與證券所持人間之關係，即依此證券之所記載者爲準（民法第六二七條），此種效力，學者稱爲債權的效力，惟船舶所有人，與託運人間之關係，乃依契約所定者爲準，（德商法第四六二條參照），又貨物之交付，必須與載貨證券相交換，蓋此項證券，有繳回證券之性質也。

五 數份之載貨證券，載貨證券，發行數份時，可分爲船長，與證券所持人間之關係，以及證券所持人間相互之關係，而說明之。

甲 船長與證券所持人間之關係，載貨證券發行數份時，其貨物之交付，依在卸載港內，與在卸載港外而異。

卸載港內 在卸載港內，請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份者，船

長不得拒絕交付，（海商法第八七條）設有二人以上之所持人，其中一人，先於他持有人，受貨物之交付時，他持有人之載貨證券，即失其效力，（海商法第八八條），若二人以上之載貨證券持有人，同時請求交付貨物，船長應即將貨物提存，並通知曾爲請求之持有人，（海商法第八七條三項）

如船長已交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物時，對其贖餘部分之貨物亦應提存，并通知各證券持有人，（海商法第八七條第四項）

2 卸載港外 在卸載港外，船長非接受載貨證券之全數，不得爲貨物之交付，（海商法第八七條第二項）

乙 證券所持人間相互之關係 載貨證券之持有人，有二人以上，而船長尙未交付貨物者，其持有先受發送，或交付之證券者，得先於他持有人，行使其權利，（然商法第八八條第二項）

六 關於載貨證券之其他規定 載貨證券之事項，除上述各項外，尙有左記二項規定

1 託運人於載貨證券，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，（海商法第九八條）

2 載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載，應為之行爲，均應負責，又證券之發給人，對於貨物之各連續運送人之行爲，應負保證之責，但各連續運送人，僅對於其自己航程中，所生之滅失損害，及遲到，負其責任，（海商法第一〇〇條）

物品運送人爲運送時，因不可歸責於船舶所有人，運送人，或其代理人之理由，所致之滅失，或損害，船舶所有人，運送人，不負責任，但不負責任之主張者，應負舉證責任，（海商法第九七條），又貨物未經船長，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，（海商法第九九條），

第三節 旅客運送

一 總說 旅客運送契約，其爲一種承攬契約，自與物品運送契約無異，而其契約，得分爲搭載契約，及傭船契約二種，亦與物品運送相同，（海商法第一〇一條）。在搭載契約，旅客與船主，直接發生關係，自當適用物品運送之規定，在傭船契約

，則旅客與船主者間，直接發生關係，而備船者，對船主直接發生關係者也，其備船者與船主之關係，與物品運送之備船契約相同，故準用其規定，（海商法第一〇一條）。

二 船票 船票由備船所有人發行之，以交付於旅客者也，其價值在事實上，恒多預為支付，至船票之形式，則將分為二種，一，為記名式，一，為無記名式，無記名式，得自由轉讓，而記名式，則不得自由轉讓也。

三 船費及修膳中之負擔 旅客之船費，包括於票價之內，由船主負擔之。（海商法第一〇二條），至船票在航海途中，遇有需修膳時，船長非以同等船舶，完成其航海者，對於旅客，應無償供給居住，及給養，若船舶因不可抗力，不能繼續航海時，船長亦應將旅客運送至目的地，（海商法第一〇八條第一〇九條）。

四 維持秩序之命令 旅客在船舶中，凡船長因維持秩序，在職務上所發之命令應服從之（德商法第六六五條參照）

五 旅客登船 旅客至登船時期，應即上船，若有遲誤，則船長得逕行發航，或繼續

航海，而旅客仍應給付全部票價。（海商法第一〇五條）

六 行李運送之責任 船舶所有人，對旅客之行李，所負之責任如左，

1 已交付之行李 旅客已交付於船舶之行李，雖未另給運費，船主亦負與物品運送相同之責（民法第六五七條）

2 未交付之行李 旅客未交付於船舶之行李，如有滅失毀損，除船舶所有人自己，及使用人有過失者外不負擔損害賠償之責（民法第六五八條參照）

七 船長之責任 船長應依船票所載，運送旅客至目的地；如船長違反此項規定時，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。（海商法第一〇三條）。

八 運送契約之解除及終了 旅客於發航前，得給付票價三分之一，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。（海商法第一〇四條）

船舶不於預定之日發航者，旅客亦得解除契約，（海商法第一〇六條），至旅客在航海中，自願上陸時，仍負擔全部票價，其因疾病上陸，或死亡時，僅據其已運送

之航程，負擔票價，（海商法第一〇七條）。

耿光

旅客在航海中死亡時，其在船上之行李，船長應以最利於繼承人之方法處置之，（海商法第一一〇條）。

第四節 船舶拖帶

船舶拖帶者，以一船舶，拖曳他船舶，而為海上航行之謂也；其為拖曳之船舶，曰拖船，被拖曳之船舶，曰被拖船，其契約係以拖曳他人之船舶為標的，是為一種承攬契約，不容疑義，關於此點，德日商法均無規定，我海商法，仿英商船條例之立法例，設有簡單規定，茲述明於左，

- 一 共同或連接之拖船間彼此之關係，
共同或連接之拖船，就因航海所生之損害，對被害人負連帶責任，（海商法第一一條），例如甲乙兩船共同拖帶一船，或先後相繼拖帶他船，致利害關係人受有損害時，則甲乙兩船，應連帶負擔賠償責任，蓋恐損害係在何船所擔任之航程所發生，被害人不易證明，故法律特使各拖船，負連帶責任，但他拖船對於加害之拖船，有

業債權，（海商法第一一一條但書），例如在連接拖帶之時，甲拖船如能證明損害，非由於自己所擔任之航程內發生時，則甲拖船對於乙拖船，得行使求償權。

二 拖船與被拖船間彼此之關係

拖船與被拖船，如不屬於同一人所有時，其因航海所生之損害，應由拖船所有人，負損害賠償責任，（海商法第一一二條），例如船舶在航行時，拖船或被拖船，碰撞他人之船舶，或毀損航路之工程，則因此所生之損害，應由拖船所有人負責賠償，蓋航海指揮權，操於拖船方面故也，但訂立船舶拖帶契約時，如拖船所有人，聲明不負此項責任時，則不在此限，（海商法第一一二條但書）。

第五章 碰撞

一 總說 船舶碰撞所生之損害，通常為單獨海損者居多，故海商法於海損外，特設碰撞一章，以資適用，惟規定甚簡，其未規定者，自應適用民法中關於侵權行為之規定。

英國海法會，曾於一九一〇年，由各國派遣代表，開會議於勃魯塞爾，擬定二種海

法條約，其一，即爲碰撞條約，共十七條，復有增補條款，規定頗詳，凡與會各國，亦多批准約同遵守，此項條約，在批准各國，與其國法並行適用，頗有不便，故各國多依該條約，修正自國法律，以求適合，例如比利時一九一一年八月十二日之海法，英國一九一一年十二月十六日之海法，德國一九二二年一月七日之海商法改正法等是也。

二 碰撞之意義 碰撞云者，指船舶在航行時，相互碰撞因而發生損害之情形而言也，可分左記三點說明之，

1 碰撞須爲船舶與船舶之接觸，故船舶與棧橋，岩礁，砂洲等碰撞，不爲海商法上之碰撞，惟海船與內水船之碰撞，據萬國碰撞條約之規定，仍適用之，（碰撞條約第一條參照）

私船與公船之碰撞：據碰撞條約之規定，不適用該條約，（碰撞條約第十一條參照）故軍艦與海私船碰撞時，軍艦對於海私船，雖得請求賠償，而海私船對於軍艦，則不得請求之，蓋考各立法例，軍艦多不負賠償責任，故海私船，無訴軍艦

之權利，然英國法則規定，得訴其船員，而國家復代船員支付責任金，德國之判例，亦認軍艦有賠償責任，（一九一二年四月德國法院之判例）由條理言之，軍艦關於碰撞事件，似應與海私船，負同一之責任，方為公平也。

2 碰撞云者，二個以上之船舶，互相接觸之謂也，故相碰船舶之數，通常雖為二個，而二個以上者，亦恒有之，且甲乙兩船接觸結果，致乙船與丙船接觸，在此情形，甲丙雖未直接相碰撞，然法律仍視為甲乙丙之碰撞，使甲船之所有人，對於最後丙船及其積貨之託運人，任賠償責任；（海船法草案第二三六條碰撞條約第十三條德商法第七二九條參照），又船舶之一方，或兩方其在停泊中而接觸者，仍不失為碰撞也。（碰撞條約第二條二項參照），我海商法關於此點，無明文規定，

3 碰撞不論水面，故非必限於海上，即平水內河航行所生之碰撞，亦適用海商法之規定也。（海商法第一一三條碰撞條約第一條後段）

三 碰撞損害之種類 因碰撞所生損害之種類，計有三種，（一）為船舶之損害，（二）

四 爲船舶內所載之物的損害(二)爲船舶內所載之人的損害。(碰撞條約第一條)；
碰撞損害之負擔 碰撞所生之損害，應如何負擔，則依情形而異，茲分叙之。

1 船舶因不可抗力而碰撞時，被害人不得請求損害賠償。(海商法第一一四條)

2 碰撞之原因不明時，多數立法例，規定被害人不得請求損害賠償，蓋侵權行爲損害賠償之請求，須有相對人故意，或過失之證據，若原因不明，則無由舉證，故均不得向相對人有所請求，碰撞條約曾有明文規定。(碰撞條約第二條)德商法之規定，(德商法第七五三條)，及英美等國學者之解釋亦然，惟法商法會規定由各船平均分負，(法商法第四〇七條)其後亦據碰撞條約之規定改正之。

3 碰撞出於一方之過失時，碰撞係由於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責，(海商法第一一五條碰撞條約第三條德商法第七二四條)至碰撞出於引水人之過失時，如爲任意引水，其船舶所有人固應負責，若爲強制引水，則不負責，(海船法草案第二三五條德商法第七三八條)，但我海商法則規定當事人所負責任，不因碰撞係由引水人之過失所致，而受影響，並無任意引水，及強制引

水之別也，（海商法第一一七條），有過失船舶之所有人，對於被害船舶積貨所生之損害，固應以船舶所有人之資格，任賠償之責，至於本船舶內所載積貨因碰撞所生之損害，更應以運送人資格，任賠償之責也，

4 船舶發生碰撞，兩方海員共有過失時，則應分別判斷之，

A 若兩方過失輕重得判定時，則應依其輕重成數，而負擔損害，（海商法第一一六條德商法第七三五條碰撞條約第四條），

B 若兩方過失輕重，不能判定時，則其所生損害，由各船舶所有人平均負擔之，（海商法第一一六條碰撞條約第四條），

C 以上所說兩者，僅為船舶所有人間之關係，至船舶所有人，與第三人（託運人旅客，及其他第三人）間之關係，據我海商法之規定，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，（海商法第一一六條二項）即旅客等對於船舶所有人，自有侵權行為之請求權，又旅客等與船舶所有人，原有運送契約關係，復有運送契約上請求權，故在此情形，旅客及託運人等，於

二種請求權，擇一以行之可也。

① 船舶碰撞，不論發生於何地，若被害為中國船舶，或中國人，在中國港口，河邊，或領水內，不論何時，法院皆得扣押加害之船舶，但此項被扣押船舶，得提供相當擔保，請求放行，（海商法第一一九條）。

② 關於碰撞之訴訟，得向左列法院起訴，（海商法第一二〇條）。

1 被告之住所，或營業所，所在地之法院，

2 碰撞發生地之法院，

3 被告船舶船籍港之法院，

4 船舶扣押地之法院，

五 時效 因船舶碰撞所生之債權，自碰撞日起算，經過二年因時效而消滅，（海

商法第一一八條）

第六章 救助及撈救

第一節 總論

一 沿革 海難時代，約分爲三，即掠奪時代，禁止時代，及救助時代是也。考諸上古，掠奪相尚，自無海難救助之思想，及中世時代，沿海領土之酋長，尤持遭難物占有權，公然掠奪，其最酷者，爲歐洲北方諸國，學者稱此時代爲掠奪時代，其後南方地中海沿岸地方。受羅馬法之影響，暨通商航海之發達，乃不許行使占有權，迨乎近世，路易十四發布海事條例時，乃就其第四卷第九章特設遭難物一項，以明文規定各地方不許行使遭難物占有權，英國亨利二世時，亦有禁止掠奪遭難物之法令，普魯士亦於一七八三年，以命令禁止掠奪，學者稱此時代，爲禁止時代，自德國新舊商法公布，均設海難救助一章，英國之商船條例中，對海難救助，亦有詳細規定，學者稱此時代爲救助時代。

二 關於海難救助之條約 考諸各國救助制度，規定紛歧，諸多不便，而統一之說遂興，終於一九一〇年，由各國派遣代表，開會議於勃魯塞爾，擬定海法條約二項，其一卽爲救助條約，共十九條，在批准各國，凡有涉外關係之救助事件，均適用之，惟本國人間之救助事件，則仍適用本國法耳。

三 救助與撈救之區別 我國海商法，關於海難救助之規定，有救助與撈救之文字，救助者，船舶遭難時，其船舶，或積貨，尙未離海員之占有，由第三人協助海員，得以救濟之謂也，撈救者，遭難程度較重，其船舶，或積貨已離海員之占有，行且沉沒漂流，由第三人協同救濟之謂也，故兩者之區別，在以海難程度之輕重爲標準。而定報酬額數之多寡，然區別匪易，適用殊難，不若由法院官吏，自由斟酌海難程度，衡情認定報酬額數，較爲得當。

第二節 救助義務者

負有海難救助之義務者，據我海商法之規定，有左記三種情形，

- 一 船長於不甚危害其船舶，船員，旅客之範圍內，對於淹沒，或其他危難之人，應盡力救助，違反此項規定者，處三年以下有期徒刑，或拘役，（海商法第一二二條）
- 二 船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶，船員，或旅客之範圍內，對於他船舶，海員，及旅客，應盡力救助，違反此項規定者，處五年以下有期徒刑。（海商法第一二八條第一項第四項）。

三 船舶碰撞後，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，且各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱，及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船舶，（海商法第一二八條第二項第三項）。

第三節 救助費請求權者

（一） 救助費發生之要件 船舶，或積貨，遭遇海難時，對其船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救，而有效果者，得按其結果，請求相當之報酬，（海商法第一二二條救助條約第一條第二條）此項救助費請求權之發生，須具備左列要件，

1 須遭遇海難時，海難者，航海上固有之危險也，此種危險，於船舶與積貨，無須共同，又危險無須客觀的存在，凡僅由海員之盡力，終不能脫險，或認爲難於脫險者，皆得謂爲危險，至其危險之程度如何，在定救助費之際，自應以之爲標準。

危險發生之原因，無何等限制，凡因暴風，海嘯，冰山，物品缺乏，海員逃亡等，所生危險，均無不可。

危險發生之處所，亦無限制，故無論水面如何，凡海上，港內，海口等處，所生危險，均無不可，惟危險須爲航海上所固有，故在船廠修繕時所遇之火災，則不得謂爲海難也，

2 救助之標的，須爲船舶，或船舶上所有財物，救助之標的，即被救助之物，應以船舶，或船舶上之財物爲限，至所救財物之數量，無論全部，或一部均無不可，

3 須爲公私法上之義務，而救助之者，故有私法上之義務，而救助之者，則無救助費之請求權，例如遭遇海難時，本船舶上之船員，引水人，以及其他服務於船舶之人員等，在契約上有應盡之義務者，雖盡救助之勞，不得請求救助費是也，又有公法上之義務，而救助之者，亦無救助費請求權，例如依救護章程之規定，有應盡之義務者，雖盡救助之勞，亦不得請求救助費也，

4 救助須有效果，無效果，則無報酬，垂爲格言，故救助須奏其效也，但一旦救助，雖奏功效，嗣後因他種海難，以致滅失，則不在此限，

(二) 基於救助契約所生之救助費 船舶航行海上，雖遭遇海難之際，或罹海難後，當事人爲救助或撈救船舶，或船舶上所有貨財，亦可訂立契約，訂定救助費之支付，及其額數，是爲救助契約。就無效果，則無報酬之性質論之，則救助契約，爲承攬契約，自無疑義，惟不妨約定救助雖不奏效，仍得請求救助費也。

(三) 無救助費請求權者 救助者，於左列情形，不得請求救助費，

1 經以正當理由，拒絕施救，而仍強爲施救者，（海商法第一二七條），

2 因故意，或過失，致生海難時，（海船法草案第二四五條）

3 隱匿救助之物品，而濫行處分時，（海船法草案第二四五條）

(四) 同一船舶所有人所有之船舶間之救助費 同一船舶所有人所有之船舶間，彼此互相救助時，救助者，對被救助之船舶，得請求報酬，（海商法第一二三條），蓋船舶財產，各成單獨計算，於各該船舶之債權人利益攸關，故其間得發生救助之權利義務關係也。

(五) 救助者就所救助之標的上之優先權 據海船法草案之規定，海難救助者，有

左記之法定質權

歌 光

1 救助者，就其債權，於其所救助之船舶，及其屬具，並其未受領之運費上，有法定質權，（海船法草案第二五四條之六）

2 救助者，就其債權，於所救助之積貨上，有法定質權，（海船法草案第二四六條德商法第七五一條）

3 我現行海商法僅規定撈救及救助之報酬，就海產上有優先受償之權利，至對於積貨，僅規定救助者，得按其效果，請求報酬，就其積貨，有無優先受償權利，則無明文規定也，（海商法第二七條第三款又第一二二條參照），

（六）時效：救助費之請求權，據海船法草案之規定，自為救助之時起，經過一年，因時效而消滅，關於此點，我現行海商法僅於第三三條規定救助者，對於海產之優先權，自救助，或撈救完成之日起，經過六個月不行使而消滅，

第四節 救助費額及其分配

（一）救助費額之變更 海難中，以契約定明救助費者，若其費額，顯不相當，則

被救助者，得請求其減額，遇此情形，法院斟酌危險程度，救助結果，並救助所需勞力，與費用，及其他一切情形，而定其額，（海船法草案第二三九條德商法第七四一條），蓋以被救助者，處海難之中，迫於恐怖，其約定，恐非出於自由意思，故使得請求減額，而救助者，則不得請求增加也，我海商法關於此點，僅規定報酬金額，由當事人協議定之，協議不成時，得聲請法院定之，至關於報酬額之變更，則無明文規定（海商法第一二四條）。

（二）救助費額之限制 救助費之金額，不得超過被救助物之價值，又救助費之請求權，於被救助物上，雖有優先權，然其上若已有順位優先權之債權額，則救助費額，不得超過扣除該債權額之殘額，（海船法草案第二四一條救助條約第二條第三項德商法第七四六條），夫受救助之人，原僅以被救助物，負支付救助費之有限責任，故其救助費之金額，自不得超過被救助物之價值也。

（三）共同救助時，救助費之分配，數人共同而為救助時，關於救助費分配之成數，由法院斟酌危險程度，救助結果，所需勞費，其他一切事情，而定其額，（海商

法第一二五條

海

(四) 船舶所有人與船員間救助費之分配，海船法草案規定從事於救助之海船，係救船時，以救助費之三分之二，分配與船舶所有人，係帆船時，以救助費二分之一分配於船舶所有人，其餘額則折半分配與船長，及船員，此項規定為強行規定，反乎此項規定之契約，作為無效（海船法草案第二四三條），蓋恐船舶所有人，強迫船員訂立利己之特約，故作為無效，以保護船員，又救助費之分配成數，因汽船帆船而異者，蓋以汽船之救助費較大故也，然以法律規定一定成數，專擅獨斷，難免不符實情，且是否以救助為業，既無區別，海船所生損害，又置不問，亦不妥當，故宜仿英國立法例，不設具體規定，由法院斟酌當時實際狀況，以定其分配成數，較為公平也，我國現行海商法關於此點所設之規定，即與英國之立法例相似，規定使當事人自為協議，協議不成，則聲請法院定之，（海商法第一二四條一二五條），船長及船員所有之救助費請求權，是否為對於被救助者之直接請求權，抑或為對於船主之間接請求權，由海船法草案之條文解釋之。似對於被救助者，各自有其直接

諸求權，蓋規定向彼等支付也，惟船員應得之救助費，依計算便宜計，由船長代爲索取，而後分配之，較爲得策也，至船員間，救助費分配之成數，應斟酌一切事情而定之，此項規定，亦爲公益的強行規定，故反乎此項規定之契約，亦作爲無效也，（海船法草案第二四四條德商法第七四九條）。

船員間分配救助費之程序，據德商法之規定，船長須於航海終結前，作成分配案，向船員告示之，（德商法第七四九條），船員對於分配案，如欲聲明異議，應於告示後，向得聲明異議最初港之管海官廳爲之，管海官廳，如認爲有理由時，得更正分配案，船長於異議之解決前，不得爲救助費之交付，（德商法第七四九條三項）。

又船長於作成分配案，若有懈怠情形，依日商法規定管海官廳，得據船員之請求，對於船長，命其作成，船長若不遵從命令，管海官廳，得自行作成之，（日商法第八〇八條）我海商法無明文規定，故船長怠於作成分配案時，船員惟有依據普通訴訟程序，向之起訴耳。

第五節 救助費債務者

一 債務者 負救助費支付之債務者，自爲被救助船舶及積貨之所有人，即船舶所有人，積貨託運人是也。

二 債務者責任之限度 船舶被救助時，其船舶所有人支付之救助費額，不得超過被救助船舶之價額，（海船法草案第二四一條），又積貨被救助時，其託運人以被救助之物，負支付救助費之義務，（海船法草案第二四七條、商法第七五條），故船主及貨主，關於救助費之責任，均爲物的有限責任也，海商法關於此點無明文規定。

三 船長關於救助費支付之權限 船長關於救助費支付之權限，得分爲代理債務者，及代理債權者，而說明之。

代理債務者 船長關於救助費之支付，有代理救助費債務者，爲其一切審判上，或審判外行爲之權限，（海船法草案第二四九條），蓋以債務者，乃爲船舶所有人，或託運人，故由船長代理其行爲，甚爲便利，是以德日商法更規定船長爲

救助費之訴訟，得爲原告，或被告，但所宣告之判決，對於債務者，亦生其效力，（德商法第七五一條第一項）

2 代理債權者 船舶爲救助時，救助費之債權者，自爲船舶所有人，及船員，並船長本身，船舶所有人之行爲，原得由船長代理，而船員應得之救助費，亦由船長代爲索取，（海船法草案第二四四條參照），故謂船長有代理船舶所有人，及船長，請求救助費之權限也。

第六節 人命救助

一 立法論及立法例 人命救助之立法問題，大別爲三，對於救助者，應否給與救助費其一也，如給予救助費，應由何人負擔其二也，人命救助應否定爲強制的義務其三也。

其第一問題，主張消極說者，謂人命救助，爲道德上義務，且人身非權利之標的，恐傷人格，故不宜給與救助費，救助條約第九條，德商法第七四八條，日商法第八〇四條，均採此說，其原則上，對於一般人命救助者，不認救助費之給予，唯人命

與儲財共同救助者，得就船舶與貨財之救助費，受其分贖耳。故人命救助者，能否受救助費之分配，以曾否有船貨之救助，為前提也。主張積極說者，謂人身保險，以人身為標的，既無損人格，法律並不否認，則人命救助，給與救助費，亦何獨不然。若對於人命救助，不給予救助費，則人命與貨財之間，反形成偏重，且縱令帶有道德上義務之性質，而給與救助費，益獎勵之，當無不可，英商船條例即採此說，規定凡為人命之救助者，均給與相當之救助費，（英商船條例第五四四條）。

其第二問題，當事人間，若有契約，自依其約定數額，以為支付，該契約在海難中所訂立，數額過鉅，亦得斟酌情形撤銷，或減少；（救助契約第七條一項參照）若當事人，毫無約定，則應由何人負擔，約有三說：（甲）第一說，謂應由被救助者自己負擔，蓋以既受救助利益，故應負擔救助報酬，然數額難定，執行匪易，故此說不足採；（乙）第二說，謂應由船舶所有人負擔，蓋以船舶所有人，與旅客、船員等，均有契約關係，故使負擔之，然船舶所有人，與旅客船員等，雖有契約關係，而其責任，亦僅以契約為限，不得逾越，故此說亦不得謂為適當；（丙）第三說

，謂應由船舶所有人，及託運人共同負擔之，蓋以船舶與積貨，及旅客，共爲危險團體，故應分擔之，英商船法即採此說，規定人命救助費，在船貨被救助時，由船舶所有人與貨主共同負擔之，在僅積貨被救助時，僅由貨主負擔之，且有優先權，若船舶與積貨，均未被救助，或雖被救助，而被救助者，無力支付救助費，則由海商基金 (MERCHANT MARINE FUND) 負擔之，(英商船條例第五四四條)

其第三問題，在船舶碰撞時，互有救助之義務，曾於一九〇〇年在巴黎所開萬國海法會議，業經一致議決，並無異議，嗣後救助條約；並規定海上有遭遇生命之危難者，苟於本船舶與船員及旅客，不致生重大之危險，雖係敵人，船長亦應救助之，(救助條約第十一條)，要之主張消極說者，亦非謂不應強制，不過以爲道德上之義務，不可定爲法律上之義務耳，然道德上之義務，更加以法律上之拘束，將更爲確實，是無不可，故以積極說爲當，即就上述立法沿革觀之，亦傾向積極說也，

二、人命救助費之支付 在領海內從事人命之救助者，於船舶，或積貨被救助時始得請求救助費，(海商法第一二六條)，故人命救助者，非獨立享有報酬請求權，惟

共同救助時，得就船舶與貨財之救助費，受其分配耳。

三 人命救助費之數額 關於此點，現行海商法無明文規定，據海船法草案規定，當事人間，若有特約，自當依其約定數額，以爲支付，設此項契約，在海難中所訂立，其數額過鉅，亦得請求減額，遇此情形，則由法院斟酌一切情形，而更改之，若當事人未有約定，則僅得就船舶及貨財之救助，受其分配，而其數額，則由法院斟酌一切情形定之，但不得逾被救助物之價額也，（海船法草案第二五二條第二四〇條二四一條）。

四 人命救助費之優先權 海船法草案更規定，應支付人命救助費時，其救助者，得優先於一般之救助者，請求救助費之支付，（海船法草案第二五三條），現行海商法關於此點，無明文規定，

第七章 海損

第一節 總論

一 廣義海損與狹義海損 海損意義，有廣狹之別，廣義海損者，指航海上一切損害

而言，因實損害之種類，得分爲擄害海損，與費用海損二種，又有所謂小海損，(Pothy Avrages)，至狹義海損者，乃指由非常原因，所生損害，且非僅由船主所應負擔者而言，法律上特以海損稱者，多屬此義。

一 共同海損與單獨海損 狹義海損，得更分爲共同海損 (General averages) 與單獨海損 (Particular average) 船長爲使船舶與積貨，免共同危險，對於船舶與積貨，有所處分，斯時所生之損害與費用，稱爲共同海損；其他損害，出於非常原因，而不屬於共同海損者，稱爲單獨海損；共同海損，在海商法中，規定較詳，然單獨海損，除船舶碰撞特設規定外，均依一般原則，以爲救濟，故無須特別規定也。

第二節 共同海損

第一款 總說

一 共同海損之基本觀念 共同海損之觀念，在損害之分擔，蓋船舶與積貨，值共同危難之際，當其緊急狀態，船長惟有犧牲一部，以求倖免，因犧牲一部所生之損害

，即由此共同危險團體分擔之，以期公平，是為共同海損。

二 沿革及統一 共同海損制度，由來已久，其初規定較完善者，首推羅德海法，次之即為路易十四世之海事條例，法德等國商法承之，降至現代，各國莫不有此制度矣，惟主義紛歧，殊多不便，而統一之說遂興，自一八六〇年以後，各國學者迭開會議，終於一八七七年，擬定約克安士堡規則十八條，更於一八九〇年，及一九〇三年迭經補訂，益臻完善，在實務方面，咸已採用，

三 比較法制 共同海損，在各國法制，主義紛歧。茲舉其重要者於左，

1 就保存之結果言之，有因果主義，與殘存主義之分，前者保存結果，與海損處分，其間必須有因果關係，而後者則毋須有因果關係，僅處分後有所殘存而已足，屬於前者為法法系，如法，意，比利時，日本諸國是，屬於後者為德法系，及英法系，如德國，那威，瑞典，英美諸國是，比較言之，前者似不公平，且證明匪易，自以後者為優，

2 就分擔額之海損債務之確定標準言之，有航終主義，與即時主義之分，前者乃

以航海終時狀態爲標準，而定分擔額，後者則以處分行爲當時狀態爲標準，而定分擔額也，德法各法系，均採用前者，惟英國於費用海損，則採用後者，

3 就保存目的物之種類言之，有船舶併存主義，船舶單存主義，及種類不問主義三種，處分後必須船舶貨財併存者，爲船舶併存主義，德商法採之，（德商法第七〇三條），處分之結果，至少亦須保存船舶者，爲船舶單存主義，法國商法採之，（法商法第四二三條），處分後僅須有保存，不問爲船爲貨者，爲種類不問主義，日商法採之（日商法第七八八條），前二種主義，徒足以阻礙船長之適當處分，而并無實益，自以種類不問主義爲優也。

四 共同海損之意義 共同海損者，謂在海難中，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是也，（海商法第一二九條），茲分別說明之。

1 損害及費用 共同海損，爲損害及費用，故有損害海損與費用海損之分，

2 船長之故意處分 共同海損之發生，必須因船長對於船舶，或積貨故意有所處

分。故海損之發生，非出於船長之故意處分者，均爲單獨海損，非共同海損，又船長雖爲處分，若於船舶或積貨，均無關係，則亦不得爲共同海損也。

3 船貨之共同危險 船長所以故意處分者，在使船舶與積貨免共同危險，故在共同海損，必有危險，且於船舶與積貨，須爲共同者。若僅船舶或積貨，各自獨行之危險，不得爲共同海損之原因也，至其危險之存在，無論客觀的與主觀的，均無不可。

據上所述，凡共同海損，必須具備三種要素，然此外船舶與積貨，須因海損處分，而得保存一項，應否以之爲第四要素，則視立法主義而異，即在採殘存主義諸國，不得謂爲要素，在採因果主義諸國，則應視爲要素，考我海商法第一三五條有共同海損應以所存留之船舶積貨等語，是僅處分後有所存留爲已足，不問與處分有無因果關係，其爲採用殘存主義，文義甚明，德商法第七〇三條之解釋亦然，至日商法則採因果主義，故日商法第七八八條載有因得保存之船舶或積貨等語，細釋其意，蓋謂船舶或積貨之保存，必須出於海損處分，若處分並未奏效，嗣經他種原因而存

留者，已不生共同海損之問題矣，

第二款 海損債權

一 意義 海損處分，必有損害，或支付費用，而其被害人，或支付人得向利害關係人，請求分擔，此種權利，斯為海損債權，而其請求人，斯為海損債權人，例如船舶所有人，貨物之託運人等是，

二 海損債權之種別 海損債權之種別於左

甲 船舶 船舶所受之損害，在海損債權中，甚為重要，並其屬具，原則上亦應包含，唯未記載於屬具目錄者，則為例外，不認為共同海損，（海商法第一三二條）
（，然該屬具若經撈救，仍應分擔共同海損，即仍不能免海損債務也，（海商法第一三二條二項）

船舶內備置之武器糧食，海員之衣物，薪資及旅客之行李，皆不分擔海損，但被投棄時，其損害由各利害關係人分擔之，即得為海損債權也，（海商法第一三九條）。

乙 積貨 積貨所受之損害，在海損債權中，亦甚重要，原則上凡屬積貨，皆得為海損債權，然有左記例外，

- 1 無載貨證券及無船長收據之貨物，不得為共同海損，但經撈救，仍應分擔共同海損，蓋無此等書類，海損無由證明，故不認為海損債權也，（海商法第三二一條）
- 2 甲板上裝載之積貨 裝載於甲板上之貨物，經投棄者，不認為共同海損，但其裝載為航運種類，或商業習慣所許者，不在此限，（海商法第三二一條）然雖不得為海損債權，若經撈救，仍應分擔共同海損，即仍不免為海損債務也，（海商法第一三一條二項）
- 3 貨幣有價證券及其他貴重物品，除經報明船長者外，不認為共同海損，（海商法第一三四條）

丙 船員之薪資及旅客之行李，船員之薪工，及旅客行李，均得為海損債權，然不分擔海損債務（海商法第一三九條）。

三 海損損害額之評定，海損債權，原分損害及費用二種，其中費用，自以金錢計算

，無須評定，而損害之額，果爲若干，勢須確定，其評定標準，因物而異，在船舶，其損害額，依到達地。與到達時之價格評定之，在積貨，其損害額，依卸載地，與卸載時之價格評定之，但關於積貨，其因滅失，或毀損。毋庸支給之一切費用，則須扣除之。（海商法第一三七條）

第三款 海損債務

一 意義 共同海損，原由利害關係人，分擔其損害額，斯爲海損債務，而此等利害關係人，斯爲海損債務者。蓋即共同海損後所存留船舶，或積貨之利害關係人，例如船舶所有人，貨物之託運人，船舶借用人，傭船者等是也。

二 分擔之成數 共同海損，以共同海損後，所存留之船舶，積貨之價格，與夫運費之半額，與共同海損之損害額爲比例，由各利害關係人分擔之。（海商法第一三五條）

在運費，以其半額而分擔成數者，蓋以運費半額，假定爲扣除實在費用後所餘之航海利益，故應以其額，而分擔海損也。考各立法例如法，意，日本諸國之規定，

與英海商法相同，德國商法則規定在物品運費為三分之二，在旅客運費，則依實取成數運費為準，（德商法第七二一條），惟英國商船法則規定須自運費，扣除實在費用，以為計算標準，事實上殊多不便也。

共同海損之損害者，亦須分擔海損；蓋非如是分擔，必受全額賠償，即在危險圍體之中，而獨不分擔其損害額，不得謂為公平也。

茲所謂各利害關係人，以成數分擔者，蓋以船舶價格，積貨價格，運費半額，及共同海損之損害額等合計總額，除損害額，而各利害關係人，即依此除得成數，以分擔之也，例如以其除得成數，與船舶價格相乘，即得船舶所有人應分擔之金額也，

三 分擔財產之評價標準 船舶與積貨之分擔共同海損也，以以其價格為基礎，定分擔之成數，故其價格勢須評定，而其評定標準，因物而異，在船舶以到達地與到達時之價格，為其價格，在積貨，則以卸載地與卸載時之價格，為其價格，但於滅失時，毋庸支付之運送費，及其他費用，應扣除之，（海商法第一三六條）

分擔財產之評價，既依到達地或卸載地，與其時之價格為標準，而共同海損之損害

額評價，亦依到達地，或卸載地，與其時之價格爲標準，依此規定觀之，我國海商法關於海損債務之算定，乃依航海終了時狀態爲標準，並非以海損處分行爲當時狀態爲標準者，其爲採用航終主義，甚爲明瞭也。

在評價時，其滅失，或損害之貨物，於裝載時曾爲不實之聲明，而所聲明之價值少於實在之價值者，其滅失，或損害，以聲明之價值爲準，分擔額以實在之價值爲準，聲明之價值，多於實在之價值者，其滅失，或損害，以實在之價值爲準，分擔額，以聲明之價值爲準，（海商法第一三八條）。

第四款 共同海損之計算

一 共同海損之計算方法 海損之計算，應由船舶所有人任其責，然實際上，乃由其代理人即船長任其責。故德商法規定船長須於航海終了時，須從速作成共同海損計算書，（德商法第七二八條），我海商法規定共同海損之計算，由全體關係人協議定之，協議不成時，由商事公斷處，或法院定之，（海商法第一四〇條）船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物，但提供擔保品者，不在此限，（海商

法第一四一條

二 分擔者之責任限度 關於此點，海船法草案倣日商法規定以船舶到達時，或積貨交付時，所現有之價格為限度，而負責任（海船法草案第二二四條），蓋以分擔者之負責務，乃因海損處分之故，其利益始得保存，故僅於現有利益之限度內，任其責也，我現行海商法除以第一五三條規定其分擔標準外，僅於第一四三條規定應負分擔義務之人，得委付其存留物，而免分擔海損之責。

三 數回之共同海損 一航海中共同海損，先後發生數回者，此等共同海損，應分別計算，且應先計算最後之共同海損，定其分擔額，然後計算次後之共同海損，按次遞推，以及於最初者，其應先計算最後之共同海損者，蓋以海損之後，復有海損，先保存之物，難免消滅，毋庸分擔，故從最先者計算，勢所難能，且分擔者，原以到達時，或交付時，現有之價格，為計算之標準，故應由現有價格，扣除最後共同海損分擔額，再以其殘餘額，為次後共同海損之現有價格也。

四 求償權 海損計算，一經辦理完竣，海損債權人，及海損債務人，因以分明，其

海損債權人。與海損債務人之權利義務，自係海損當事人間之關係，然此外對於第三者尚有權利義務關係存在，即共同海損之危險，如係因船舶，或積貨固有瑕疵，或因利益關係人之過失所致者，則分擔此項海損之人，對有固有瑕疵，或過失之負責人，得請求償還，是為分擔海損利害關係人之求償權。（海商法第一三〇條但書）

五 海損之回復 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，返還於關係人，但得將其所受損害，及復得之費用扣除之。其返還金之分配額，自應依原分擔之成數為標準，（海商法第一四二條）

六 權利行使之時期 因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過二年不行使而消滅，（海商法第一四四條）

京 北

聚魁堂
裝訂講義書局
魁星



◎字印皮書◎
宣外永光寺中街
北頭路東十九號

