

新時代法學叢書

海
商
法

王孝通編

新時代法學叢書

王孝通編

海
商
法

商務印書館發行

中華民國二十四年七月初版

(33033) 本書減去售價二分

新時代海商法一冊

每冊定價大洋肆角

外埠酌加運費匯費

編纂者 王 孝 通

發行人 王 雲 五

印刷所 商務印書館

發行所 商務印書館

徐

● C二八七一

中央宣傳委員會圖書雜誌審查委員會第一五七六號審查證

目次

第一章 緒論·····	一
第一節 海商法之意義·····	一
第二節 海商法之沿革·····	二
第三節 海商法之法系·····	五
第四節 海商法之革新趨勢·····	五
第五節 海商法之統一事業·····	六
第二章 通則·····	八
第一節 船舶之意義·····	八

第二節 不適用海商法之船舶……………九

第三節 船舶之種類……………一〇

第四節 船舶之文書……………一二

第五節 船舶之登記……………一五

第六節 船舶之扣押……………一六

第三章 船舶……………一七

第一節 船舶所有權……………一七

第二節 船舶所有人之責任……………二五

第三節 優先權及抵押權……………三七

第四章 海員……………四五

第一節 船長……………四五

第二節 船員……………五二

第五章 運送契約……………五六

第一節 貨物運送……………五六

第二節 旅客運送……………七一

第三節 船舶拖帶……………七三

第六章 船舶碰撞……………七五

第一節 船舶碰撞之意義……………七五

第二節 碰撞損害之負擔……………七六

第三節 碰撞所生請求權之時效……………七七

第四節 加害船舶之扣押……………七七

第五節 船舶碰撞之訴訟……………七七

第七章 救助及撈救……………七九

第一節 船長救助之義務……………七九

第二節 報酬之請求……………八〇

第三節 報酬金額之決定……………八一

第四節 救人者之參加分配權……………八一

第八章 共同海損……………八三

第一節 海損之意義及種類……………八三

第二節 羅克安士堡規則之沿革……………八四

第三節	共同海損之意義	八四
第四節	共同海損之債權（共同海損之損害額）	八七
第五節	共同海損之債務（共同海損之分擔額）	八九
第六節	共同海損分擔之比例	九〇
第七節	共同海損之計算	九三
第八節	留置權及委付權	九三
第九節	所受分擔額之返還	九三
第十節	共同海損債權之消滅	九四
第九章	海上保險	九五
第一節	海上保險契約之意義	九五
第二節	海上保險之種類	九五

第三節 保險契約·····	九七
第四節 保險期間·····	九八
第五節 保險價額·····	九九
第六節 損害額之計算·····	一〇〇
第七節 保險人之責任·····	一〇二
第八節 海上保險契約之消滅·····	一〇三
第九節 委付制度·····	一〇四
第十節 要保人或被保險人之義務·····	一一〇
第十一節 保險人之義務·····	一一一
第十二節 請求權之時效·····	一一一

海商法

第一章 緒論

第一節 海商法之意義

海商法者，爲海法之一部。海法可分爲國際海法及國內海法兩種。國際海法者，國際間關於海事之法規，國內海法，復分爲二：即公海法與私海法。公海法爲公法上關於海事之法規，其中屬於行政法規者甚夥，如船舶法是，私海法爲私法上關於海事之法規。法德等國立法例因是種法規多係關於商事，故皆規定於商法法典中。（法國海商法列在商法法典第二編；西葡海商法列在商法法典第三編；德國海商法列在商法法典第四編；日本海商法列在商法法典第五編）而稱之爲海

商法。我國立法上採取民商法合一主義，自無所謂商法法典，故民國十八年十二月三十日公布之海商法，係一種單行法，我國學者稱爲民事特別法焉。

第二節 海商法之沿革

海法之最古者，爲羅特海法（Lex Rhodia）。羅特（Rhodia）爲地中海之小島，介於文明國間，扼船舶往來之要衝，歐洲船舶於途次遇有商事交涉事件，多在該島解決，互相立約，期共遵守，遂發生一定習慣，因其習慣而編纂之，此Rhodia海法之所由來也。（或謂羅特海法，恐出於後世之假託，真僞難言）洎乎中世，各地之商習慣法，更爲發達，所謂歐洲三海面之有名海法，遂於斯時先後繼起。

一、康索拉託（Consulato）法 是法乃第十三世紀編纂於西班牙之巴爾賽洛那，通行於地中海，其內容以海商法爲主，間有關於海上捕獲之規定，海事有爭執時，審判官一依是法判決之，故有海上審判官之稱。

二、阿勒倫 (Oleron) 法 阿勒倫者，乃法國沿岸一島，因阿勒倫一書於十四世紀成於其地，遂以其地名之，通行於大西洋。凡大西洋之海商習慣悉載入其中。英國商船法多基於此。

三、威斯比 (Wisorby) 法 威斯比一書乃第十五世紀在谷託蘭特島之威斯比港所編纂者。通行於波羅的海及北海，今德瑞等國之法令尙多受其影響。

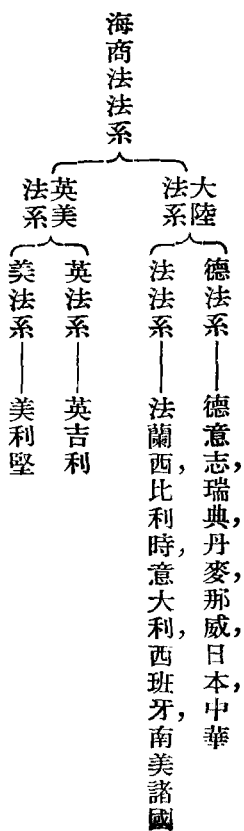
至法王路易十四因其國左右臨海，一方爲 Oleron 法所支配，一方爲 Consulado 法所支配，解決海事，難免分歧，爰於一千六百八十一年頒布海事條例以統一之。該條例之內容，分海上裁判所，海員及船舶，海上契約，港灣警察，海上漁獵等五編，包含海上公私法規。迨至一千八百〇七年拿破崙編纂商法法典，列海商法爲商法中之一編，（列在商法第二編）後之編纂商法各國，皆步其後塵焉。

我國古制，海禁甚嚴，海上貿易，亦不發達，海事律令，實所罕覩。迨至遜清中葉與各國通商以來，始知編纂商法，實爲經國要圖，爰於光緒三十四年十月，延聘日人志田鉀太郎來華擬草，至民國元年六月間，始行脫稿，謂之志田案，內編有海船法草案一種。（計分六編：一總則，二海船關係人，三海

船契約，四海損，五海難之救助，六海船債權之擔保，共二百六十三條。民國八年交通海軍兩部，奉令設立商船航律會，從事編纂，並議定商船航律，先由交通部起草，再由司法農商海軍三部，分任修改，並決定公布之前，先徵航商同意，但閱時已久，未有成案。民國十五年十一月十八日，前北京政府司法部將海船法草案，呈准暫行參酌採用，名曰海船法案。十六年八月十二日，國府令暫准援用。十八年中央政治議會第一八三次會議議決，關於民商法之編纂，採取民商合一主義，其不能合併者，如公司法，票據法，海商法，保險法等，分別訂立單行法規，海商法由立法院商法起草委員會起草。原定草案，頗多採擇愛斯加拉所擬之稿，後因航商反對甚力，復將原稿修改過半，由民商兩法起草委員會重加審查，經立法院第六十八次會議通過，（計分八章：一通則，二船舶，三海員，四運送契約，五船舶碰撞，六救助及撈救，七共同海損，八海上保險。共一百七十四條）遂於民國十八年十二月三十日公布，其施行法（計九條）於民國十九年十一月二十五日公布，均自民國二十年一月一日起施行。其內容雖不完善，然較諸海船法案，頗有進步也。

第三節 海商法之法系

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



第四節 海商法之革新趨勢

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

第五節 海商法之統一事業

海商法帶有世界之性質，宜順世界之潮流，爲相當之修改，否則各自爲制，動多扞格，法律學者，有見於此，是以最近三十年間，多方鼓吹，力謀海商法之統一，如國際公法編修會迭開會議，終於一千八百九十年擬定關於共同海損之約克安特浮規則（York-Antwerp Rule）一千九百〇三年及一千九百二十四年對於前項規則，復加增補，多爲各國所採用。國際法協會亦於一千八百八十

五年在 Brussels 一千八百八十八年在 Roserlani 兩開會議，就海法之重要事項，議定統一案。又萬國海法會在 Brussels (一八七九年) Antwerp (一八九一年) London (一八九九年) Paris (一九〇〇年) Hamburg (一九〇二年) Amsterdam (一九〇四年) Liverpool (一九〇五年) Venezia (一九〇七年) Bremen (一九〇七年) Paris (一九一〇年) Copenhagen (一九一三年) 等處迭開會議，擬定關於救助，碰撞，船舶所有人責任，船舶債權等統一案。至國際間之統一條約，有一九一〇年碰撞統一條約，救助統一條約，一九二三年船舶所有人責任限制統一條約，載貨證券統一條約，海上先取特權統一條約等，已經多數國簽名，簽名國即有認為國內法施行之義務，海商法統一事業之完成，吾人可拭目以俟之也。

第二章 通則

第一節 船舶之意義

船舶云者，謂在海上航行，及在與海相通能供海船行駛之水上航行之船舶也。（海商法第一條）茲析言如左：

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

二、須航行於水上 不航行水上者，不得稱之爲船舶，故航空艇，沙漠船等，雖能航行，然不得稱爲船舶。水可分爲海水與內水；海水指海洋而言，內水指河川港灣而言。船舶之航行於海上者，曰海船。航行於內水者，曰內水船。英國商船法海船與內水船未設區別，適用同一法規，德國海商法海船

與內水船分別規定，法日商法僅規定海船，而不及內水船，內水運送，適用陸運法規。我國海商法所謂船舶，指航行於海水上及航行於與海相通能供海船行駛之水上二者而言，係仿英之立法例，不分海水船與內水船也。

第二節 不適用海商法之船舶

左列船舶，除船舶碰撞外，不適用海商法之規定。

一、總噸數不及二十噸，或容量不及二十擔之船舶。計算船舶之噸數，以全船上下各層艙位之容量爲總噸數，但在上層艙面不設圍蔽之處所，得免除丈量，不算入總噸數。自總噸數內減去駕駛輪機，並航行安全及船員居住衛生等所用處所，不能供載貨乘客之用者，爲登記噸數。（船舶丈量章程第十六條第十七條）船舶之容量，以百立方英尺爲一噸，以擔數表示容量之船舶，以十立方英尺爲一擔。（船舶丈量章程第十五條）

二、專用於公務之船舶。專用於公務之船舶，即國家或其他公法人所有之船舶，專爲公務所

用，並非營利，例如軍艦，軍用船，檢疫船，巡邏船，水上警察船等，則應受軍法及各該行政法規之支配。

三、以櫓權爲主要運轉方法之船舶。以櫓權爲主要運轉方法之船舶，小舟不堪航海，若強使適用海商法之規定，不僅無益，而且有害，其立法之旨趣，與小商人不適用商人通例中商號，商業註冊，商業帳簿，各條之規定者，正屬相同。

第三節 船舶之種類

船舶之種類，因觀察點之不同，得爲如左之區別：

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

二、海船與內水船 以航行之主要處所，爲區別之標準。

三、公船與私船 以所有者之誰屬，爲區別之標準。

四、輪船與帆船 以運轉力之若何，爲區別之標準。（此種區別，在海船法案甚爲重要）

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

六、本國船與外國船 船舶以國籍之內外，爲區別之標準。至具備何種條件，始許取得本國國籍，立法主義有三，即船舶所有人國籍主義，海員國籍主義，及製造地主義是也。茲分述如左：

（一）船舶所有人國籍主義 非本國所有之船舶，而畀以航海獎勵金，沿岸貿易權，不但利權外溢，且滋流弊。故英美德日俄等國均採專屬主義，須所有人爲本國人，始認其船舶爲本國船。法與荷奧等國，則採半屬主義，即船舶所有人中如有半數以上，屬於本國人者，即認該船舶爲本國船。我國海商法規定下列船舶爲中國船舶：

一、中國官署所有者。

二、中國人民所有者。

三、依照中國法律所設立，在中國有本店之下列各公司所有者：

甲、無限公司，其股東全體爲中國人者。

乙、兩合公司，或股份兩合公司，無限責任股東，全體爲中國人者。

丙、股份有限公司，其董事三分二以上爲中國人，並其資本三分二以上爲中國人所有者。（海商法第三條）

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

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

第四節 船舶之文書

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

一、船舶國籍證書 船舶國籍證書，為證明船舶國籍之證書。船舶依法登記後，由主管航政官署呈交交通部發給之。（船舶法第二十五條）船舶國籍證書如遇遺失破損或登記事項變更時，船舶所有人應自發覺之日起三十日內，向船舶港之主管航政官署聲請補發或換發。（船舶法第二十六條）船舶在船舶港以外之中國港或外國港停泊中，如遇遺失破損或登記事項變更時，該船舶之船長應向該港之主管航政官署，或中國領事館聲請發給船舶臨時國籍證書。（船舶法第二十七條）

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

三、海員名冊 海員名冊者，即船長及船員全體之名冊也。此項名冊，記載海員之姓名，及雇人契約之內容，為海員權利義務發生爭議時之證明書。

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

五、屬具目錄 屬具目錄者，乃記載船舶屬具之簿冊也。屬具雖非船舶構成之部分，然爲航海計，實與船舶有不可分離之關係，例如鐵錨，卽筒，船燈，測量器械等是。此項目錄不但於船舶所有權移轉與共同海損發生時，有檢查之必要，且爲分辨船舶所有人貨物與貨主貨物起見，亦有證明之關係。

六、航海記事簿 航海記事簿者，乃記載航海情形之簿冊也。凡關於船舶船員旅客及貨物之各種情形，例如預定航程變更，海難遭遇，旅客出生死亡船員懲戒及貨物處分等，均須詳細記載於航海記事簿，報告最先到達港之航政局查核，以備遇有責任事由發生時，引爲切實憑證。（參考海員管理暫行章程第十四條第一項）

第五節 船舶之登記

船舶所有人應於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書後，自行認定船籍港，依船舶登記法之規定，爲所有權之登記。（船舶法第二十四條）船舶經登記後，領有國籍證書，有航行之權，懸掛中華民國國旗之權。（海商法第五條本文，船舶法第四條第五條本文）及在中華民國港灣口岸停泊之權。（船舶法第三條）至船舶應行登記之事項，登記後方得對抗第三人。（船舶登記法第四條）

第六節 船舶之扣押

船舶得爲扣押，或假扣押之標的，固與他種財產初無稍異，惟自船長執有發航許可書之時起，迄於航海完成之時止，如亦准許債權人之聲請，逕予扣押或假扣押，則受損失者奚止船舶所有人，凡貨物旅客之已在船中者，概須換船或上陸，輾轉遷徙，混雜不堪，妨害公安，莫此爲甚。我國海商法

爲顧全公益起見，故寧犧牲船舶債權人之利益，規定船舶之扣押或假扣押，自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得爲之，但非所論於爲使航海可能所生之債務；誠以此種債務，既爲使航海可能，如因備辦煤米或雇工修理等發生，若不予保護，勢必相率戒懼，不敢爲貨物之借貸，與勞務之供給，而於國家航業之發達，必生重大之阻力，此我國海商法對於爲使航海可能所生之債務，所以又有例外之規定也。（海商法第六條）

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

第一款 船舶之特質

船舶雖爲動產，然與普通動產究不相同。茲述其特質於左：

一、船舶之不動產性 船舶之價格貴而移轉難，人類生息其間，有如家屋，故多受類似不動產之待遇。

(1) 登記 登記制度，限於不動產，普通動產，本無須登記，而船舶所有權之取得，移轉，消滅等，須經登記。

(2) 抵押權 抵押權之標的，本限於不動產，而船舶亦得以之設定抵押權。

(3) 租賃 船舶之租賃既爲登記，對於此後取得船舶者，亦生效力，日商法及我國海船法案均如此規定。我國海商法雖無明文，而解釋上亦應如是也。

(4) 強制執行 關於船舶之強制執行，除另有規定外，依不動產強制執行之規定。

二、船舶之人格性 船舶雖爲動產，而在法律上頗似具有人格者，茲分述如左：

(1) 船名 船舶之有名稱，與自然人之有姓名，及法人之有名稱無異。(船舶法第二條) 船名由船舶所有人自定，但不得與同一船籍港之他船名相同，或字音相混。(船舶法第八條) 船名須標示於船體。(船舶法第七條) 船名既定，非經管海官廳之許可，不得任意變更之。

(日船舶法第八條)

(2) 國籍 船舶之有國籍，與自然人之有國籍同。船舶非經登記，領有國籍證書，不得航行。
(詳前)

(3) 船籍港 船舶之有船籍港，猶自然人或法人之有住所。船舶之登記，於船籍港爲之。

第二款 船舶之成分及屬具

船舶組成之部分，極爲複雜，除給養品外，凡船舶設備上及營業上必要之一切成分，（如龍骨，甲板，汽機，客艙，貨艙等是）及屬具（如舳板，鐵錨，羅盤針，測量器械等是）皆視爲船舶之一部，其在構造上營業上及經濟上，與船舶均有不可分離之關係也。（海商法第九條）

第三款 船舶之取得

凡取得船舶者，必須將其所有船舶依法登記，且須領受船舶國籍證書。（詳前）至船舶所有權取得之原因，可分爲二：一爲原始取得，一爲移轉取得，前者如因製造或時效而取得是，後者如因繼承或贈與而取得是。茲將海商法中關於船舶所有權移轉之規定，分述如左：

一、船舶所有權移轉之要件 船舶全部讓與或一部讓與，須作成書面，並依下列之規定，始發生效力：（一）在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署，蓋印證明；（二）在外國應呈經中國領事官署蓋印證明。（海商法第十條）

二、船舶所有權移轉之登記 船舶所有權之移轉，經登記後，方得對抗第三人，是登記爲移轉後對抗第三人之條件也。（海商法第十一條）（詳前）

第四款 造船之破產

船舶建造中，承攬人破產，而破產管財人仍完成其船舶之建造，而使定造人給付其代價，固無何等問題。倘破產管財人未完成船舶之建造，非特不利船舶定造人，亦且有礙航業之振興，故海商法特設救濟方法；即船舶建造中承攬人破產，而破產管財人不爲完成建造者，船舶定造人得給價收取船舶及材料。（材料無論爲定造人交付於承攬人者，或爲定造人預定，而由承攬人購備者）至給價數額，應照其所收取之船舶及材料，估價扣除已付定金，另與他人訂約建造。因船廠無多，移轉不便，故又許船舶定造人並得自行出資在原處完成建造。但使用承攬人船廠，應給與報酬，蓋欲使船舶建造，不因承攬人破產而中輟，以謀航海業之發達也。

第五款 船舶之共有

船舶之爲物，價值甚昂，恆非一人之財力所能濟，及其遇險，損失頗鉅。又非一人之財力所能勝。故在曩昔，船舶每爲數人所共有，例如法國習慣上分船舶爲二十四部，英國法律上分船舶爲六十四部。迨至近世，公司制度，漸適實用，共有法規，幾等具文，惟我國海商法關於船舶共有，仍設有各

種之規定。茲分述如左：

第一項 船舶共有之法律關係

共有關係不因共有人中一人之死亡破產或禁治產而終止（海商法第十八條）船舶共有，物權之共有關係以外，有無債權之合夥關係。外國學者，爭論頗多，德國學者多主張於物權的共有關係，（就船舶之共有方面言）之外，兼有債權的合夥關係。（就共同經營方面言）法國學者約分兩派：一則主張單純共有說，（僅有物權關係並無債權關係）一則主張折衷說，即共有者若以其共有船舶，共同從事航海營業，則共有者實以共同經營事業為目的，自難謂無合夥關係，否則僅有單純共有之關係而已。我國海商法中關於船舶共有之關係，學者多釋為單純共有說也。

第二項 船舶共有人之內部關係

一、船舶處分之決議 船舶共有者關於共有船舶之處分，及其他與其有人共同利益有關之事項，應按各共有者應有部分之價值，以其過半數決之。（海商法第十三條）所謂過半數者，係指超過船舶價值之半數而言，若船舶共有者中之一人所有部份之價值，超過船價二分之一，對於船

船之處分，得以專斷行之，但推立法者之用意，無非以部分多，則對於議決事項，鮮不審慎故也。

二、船舶部分之出賣 船舶共有人出賣其應有部分時，其他共有人得以同一價格儘先承買，是部分之轉讓，以自由爲原則。蓋航海事業，危險孔多，對於船舶所有人，若不許其自由轉讓部分，則從事航海業者，將以過受束縛，厭棄共有制度，其影響航海業之發達，實非淺鮮。但因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中國國籍時，應得共有人全體之同意。（海商法第十四條）立法之趣旨，在使船舶共有人基於本國船籍所享得之特權，不因他人更動而致受損失也。

三、船舶部份之抵押 船舶共有人以其應有部份供抵押時，應得其他共有人多數之同意。蓋因共有人抵押其應有部分時，關係於他共有人之利害甚巨，故須得他共有人多數之同意，以保護他共有人之利益也。（海商法第十五條）

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

第三項 船舶共有人之外部關係

一、債務之分擔 船舶共有人對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責。所謂利用船舶所生之債務，如因船舶航海而購買燃料食品或修繕船舶所生之債務是。共有人對於發生債務之管理行爲，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人，而免其責任。（海商法第十六條）航海事業，本鉅險多，故特減輕船舶共有人之責任，以獎勵航海業之發達。

二、船舶經理人 共有船舶，如由各共有人自行經理，則人數衆多，事權不一，不但共有人間動多牽制，即與第三人間亦欠便利。法律爲圖各方面之便利起見，是以規定船舶共有人應選任船舶經理人，經理其營業。

（1）船舶經理人之選任 船舶經理人應於船舶共有人中選任之，但若因船舶共有人中無適任者，或因其他理由，不得已而選任非船舶共有人爲船舶經理人，亦爲法所許可，惟於選任時，應經船舶共有人全體之同意。蓋船舶經理人之權限廣泛，其適任與否，與船共有人全體之利害，至有關係，其選任若取決於部分價值之過半數，不啻予多額部分者以專斷之權，殊不足以保

護少額部分者之利益。且以船舶共有人以外之人，充當船舶經理人於航海事業之盛衰，既無切身利害之關係，任事難期熱心，事業易趨衰頹，故選任須出以慎重也。至若選任船舶共有人中之一人爲船舶經理人時，因其一方雖立於船舶經理人之地位，而在他方仍立於船舶共有人之地位，其於船舶之利害關係，較爲密切，故其選任祇須取決於部分價值之過半數，無過事慎重之必要。（海商法第十九條）

（2）船舶經理人之權限 船舶經理人關於船舶之機裝及利用，在訴訟上或訴訟外代表船舶共有人。（海商法第二十條）船舶共有人對於船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人。（海商法第二十一條第二項）至於船舶之出賣或抵押，船舶經理人須經船舶共有人之書面許可，方得爲之。（海商法第二十一條第一項）蓋出賣船舶，乃處分行爲，而非利用行爲，實與船舶共有人之利害關係甚巨。至抵押船舶，直接雖非處分行爲，然債權人行使抵押權時，即可依法拍賣船舶，實與處分行爲毫無以異。

（3）船舶經理人之義務 船舶經理人於每次航海完成後，應將其經過情形，報告於船舶

共有人（海商法第二十二條）

第二節 船舶所有人之責任

第一款 限制責任之理由

關於船舶所有人所負之責任，各國立法皆有限制之規定，言其理由可分爲四：

- 一、因船長在航海中權限廣大，船舶所有人不易指揮命令。
- 二、因船員在航海中，行爲自由，船舶所有人不得直接指揮監督。
- 三、因船長及其他上級船員，均須以受過國家試驗合格，領有證書者充當，非船舶所有人所得任意選任。
- 四、因航海事業，危險孔多，若不減輕船舶所有人之責任，誰復樂於從事，此就獎勵航海事業之

政策上言，亦以減輕船舶所有人之責任爲必要也。

第二款 各國立法之主義

關於船舶所有人責任之限制，立法主義共有六種：

一、執行主義 船舶所有人之財產，分爲海產陸產二項。船舶所有人關於海員之行爲所負之責任，以海產爲限，故船舶債權人僅得對於船舶所有人所有之海產，執行其權利。申言之，卽船舶所有人自始僅就其海產，負擔物的有限責任是也。（德商法第四八六條參照）

二、委付主義 船舶所有人關於一切船舶債務，雖以負人的無限責任爲原則，然若對於特種債權者，（船舶所有人對於船長之行爲應負責任，及由船長訂立關於船舶及航海所生之債務，應負履行之責）委付其海產，（船舶與運費）亦得免除其責任。故論委付主義之結果，亦在使船舶所有人所負之責任，祇以海產爲限。（法商法第二一六條參照）至委付之效力，可分爲二：卽（一）免責效力，船舶所有人因委付得免其責任，（二）移轉效力，委付之財產所有權，因委付之效果歸屬債權人，生下列效果：（一）債權人對於委付之船舶，得不處分而留爲己用，（二）拍賣價金若超過債權額，則超過額歸債權人所有，（三）委付卽移轉船舶所有權，故登記與船舶國籍證書，均須變更；（四）委付與對於保險人委付，不得同時爲之。

三、金額責任主義 船舶所有人對於生命或身體之損害賠償，就其船舶之每噸，負擔英貨十五磅爲限之責任，對於貨物或船舶等之損害賠償，就其船舶之每噸，負擔英貨八磅爲限之責任。生命身體與貨物同時受損者，應負分別賠償之責，因責任各別，不能併爲一談也。其責任之財產雖無一定，而其責任之金額則有限制。其所以定八磅爲一噸之責任額者，因英國於一千八百六十二年，以船舶之總噸數與總船價比較，平均價格一噸，恰值八磅。其所以定十五磅爲一噸之責任額者，以乘客船舶製造一噸值十五磅，方可耐航。且英國法船舶所有人所負之責任，係視海難之次數爲衡，故在一度航海之中，而遭數次海難發生者，仍須按照數次負擔責任。（英商船法第五〇三條參照）

四、船價責任主義 船舶所有人所負之責任，原則上雖以海產之價格爲限度，然亦得委付海產，以免其責。故此主義，船舶所有人有就海產價格或實在海產選擇之權也。（此種主義摩洛克法律亦採用之）

五、選擇主義 萬國海法會曾於一千九百〇七年在 Venice 擬定草案。（船舶所有人得委付其船舶及運費或於航行終了時，支付船舶及運費之價格，或以每次航海爲標準支付每噸二百

法郎之金額以免其責任）使船舶所有人於委付主義船價責任主義與金額責任主義中選擇其一，以免責任，此之謂選擇主義，比利時一千九百〇八年二月十日法律採之。

六、併用主義 此主義爲一千九百二十三年船舶所有人責任限制統一條約案所採用。船舶所有人所負之責任，以海產之價格爲限度，就船舶之每噸，負英貨八磅爲限之責任。（以負人的有限責任爲原則）

第三款 各種主義之比較

執行主義自始以海產爲限，非如委付主義須經表示，否則船舶所有人仍須負無限責任。且決定委付與否，必須爲種種之調查，因之有空使船舶繫留不能利用或處分之弊，故執行主義較委付主義爲優。就船價責任主義言，船舶所有人得提存船價，以代現物，而自由爲船舶之利用或處分。債權人所欲得者，唯在金錢，用此方法既可如願以償，亦可免除拍賣之煩瑣程序，亦較委付主義爲優。然海產價格易生爭執，債權人方面希望估價多，船舶所有人方面希望估價少。又船價之估計，須請鑑定人爲之，但船舶若漂流海島，欲得一鑑定人爲之估計，非易事也。金額責任主義，預定海產之價

格，爲船舶所有人責任之限度，最爲簡便。然英國以船舶爲基礎而預定之金額，規定於一世紀以前，時至今日，此制已成爲無理由，爲其國學者所非難，惟因襲既久，改革不易耳。又金額責任主義，船舶所有人之責任甚重，祇能適用於英國，蓋英國船舶所有人素負無限責任，故現在所負責任，雖較他國船舶所有人爲重，尙能忍受。且依英國主義，優船所有人與劣船所有人負同一之責任，其結果所及，有淘汰劣船之利益。但此主義惟海運發達之英國可以用之，至於航業後進之國，不能以之爲模範也。選擇主義，其立法之用意，欲加重船舶所有人之責任，以補救物的有限責任之缺點，無如債務人莫不避重就輕，此立法者之期望，所以卒莫由達也。併用主義之利弊，與船價責任主義金額責任主義相同，亦非立法之良模。上述各種主義，得失互見，故各國在實際上更用其他方法，以改良船舶所有人之地位，在英國船舶所有人組織有限責任公司，以單一船舶爲資本（Single Ship Company）債權人僅能在公司資本上（即船價價值上）請求清償。在法國船舶所有人亦得不委付船舶，而以船價清償債權人，如價值相當，債權人爲免拍賣之煩瑣，自必樂於承受也。

第四款 限制責任之債務

船舶所有人之有限責任，非指一切債務言之，乃指特定原因所生之債務而言。依我國海商法之規定，其特定原因所生之債務分爲九種，茲列舉如左（海商法第二十三條）

一、船長，船員，引水人，或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。船長即船舶航海之指揮者。船員即船長以外之海員。引水人乃指導船舶航行之人，有任意引水人與強制引水人之別。任意引水人爲船長自由聘用，其爲船舶所有人從事船上勤務，與其他船員無異。強制引水人之行爲，乃船舶航行港口狹隘水路時，法律強制其使用者，或謂爲非船舶所有人之使用人，乃法律上之使用人。英商船法（第六百三十三條）及德商法（第七百三十八條）規定任意引水人之行爲，應由船舶所有人負責，而強制引水人之行爲，船舶所有人不負責任。德日兩國以引水人並非船員，僅爲嚮導，進忠告之言，船長仍自當運轉指揮之衝，於其言之當否，有斟酌取捨之權，故無論任意引水人與強制引水人，其侵權行爲，視同船長之侵權行爲，應由船舶所有人負責。其他服務於船舶之人，例如庖人茶房等是。第三人例如貨主及旅客等是。損害係船長等因執行業務而加於第三人，例如船長指揮航海時致與他船碰撞所生之損害是。

二、交付船長運送之貨物，或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。所謂交付船長運送之貨物，即依運送契約由託運人所交付之貨物也。其他一切財產物品，即貨物以外之他種財產也，例如旅客所攜帶之行李是。此項貨物或行李，如有損害，船舶所有人應負賠償之責。

三、本於載貨證券所生之債務。載貨證券乃貨物裝載後因託運人之請求，由船長發給之證券也。本於載貨證券所生之債務，例如依海商法第一百條規定載貨證券之發給人對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責是。

四、在履行契約中，所犯航海過失之賠償。即於實行運送時，船長等犯有關於航海之過失，致貨物或旅客受有損失之謂也。

五、船舶所加於海港倉庫及航路之工作物之損害，所應修理之義務。所謂航路之工作物，例如浮標及燈塔等是，於航海安全大有關係，倘船舶對之加有損害，則船舶所有人自應負修理之義務。

六、關於除去沉船漂流物之義務，及其從屬之義務。此種義務之規定，所以謀航海之安全，而保護公共之利益也。

七、救助及撈救之報酬。依海商法第一百二十二條規定，對於船舶或船舶上所有財物施以救助或撈救而有效果者，得按其效果請求相當之報酬，故船舶遭遇海難，船舶所有人對於從事救助或撈救之人，須負支付報酬之義務。

八、在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔之部分。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也。船舶所有人對於此項共同海損，應支付其應分擔之部分。

九、船長在船籍港外，以其職權因保存船舶，或繼續航海之實在需要所爲行爲，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，（所謂發航時準備不足，例如船舶中之燃料食品本不足用是）船具缺漏，（所謂船具缺漏，例如船舶機器早已殘廢是）或設備疏忽（所謂設備疏忽例如船舶應用屬具未備完全是）而生者。

我國海商法關於船舶所有人所負有限責任之債務係採列舉主義已如右述矣，惟所列舉各款若就其意義而嚴爲區別之，頗有錯雜重複之嫌，實爲立法上之一缺點也。

第五款 限制責任之例外

船舶所有人對於特定原因所生之債務，固以負有限責任為原則，然對此原則尚有例外，茲分述例外情形於左：（海商法第二十四條）

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

二、本法第二十三條第九款所生債務，經船舶所有人之允許者，船長在船籍港外以其職權因
保存船舶或繼續航海之實在需要所為行為或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，
船具缺漏，或設備疏忽而生，若其行為經船舶所有人之允許者，則船舶所有人對於船長在職權內
所生之債務，仍負無限之責任。蓋其行為既經船舶所有人之允許，即同於船舶所有人自為之行為，
故應負無限責任。

三、本於船員及其他服務船舶人員之雇用契約所生之債務，例如船員之薪工，不但為船員本
身所賴以生活，且每為船員家屬所藉以贍養，法律為保護船員及服務船舶人員起見，所以規定船

船所有人對於此種債務，應負無限責任也。（海商法第二十四條）

除右述外，若船舶所有人或船舶共有人為船長時，僅得對於其航海過失及船舶服務人員之過失，依第二十三條之規定，主張限制其責任（海商法第二十六條）。關於船舶所有人自為船長，責任是否限制，立法例頗不一致，法商法以明文定為無限，德日商法以法無明文，解釋分歧。德國學者主張可分為三：（一）積極說，謂船舶所有人與船長資格各別，雖以一人兼為，其責任仍應限制；（二）消極說，謂船舶所有人與船長一人兼為，則其行為皆係船舶所有人之行為，自應負無限之責任；（三）折衷說，謂應就法律之規定限制責任，是否以船舶所有人與船長異人為前提而辨別之？其以異人為前提者，若係兼為，則為無限，否則應負限制責任。至日本學者其主張亦分為積極說與消極說。

第六款 限制責任之財產

船舶所有人之財產，可分為海產與陸產兩種，其所負限制責任之財產，僅以海產為限。至海產之範圍，依海商法第二十三條第一項之規定，得述如左：

一、船舶價值，是乃海產中最重要者，所謂船舶係指發生責任事由之船舶言也。（成分及屬具包括在內）船舶所有人所有之他船舶，即不屬於執行範圍之內。至於被執行之船舶，縱已沉沒或已破壞，均非所問。惟船舶價值，因時與地而不同，故船舶所有人欲依海商法第二十三條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值，應有相當之證明，（海商法第二十五條第一項）然欲證明船舶之價值，必先有一定估計之標準，故法律特以明文規定船舶價值之估計，以左列時期之船舶狀態為準。

（1）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。

（2）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。

（3）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。

(4) 關於第二十三條所規定之其他債權，其估價依船舶航海完成時之狀態。(海商法第二十五條第二項)

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

三、附屬費，此係指船舶所有人就其發生責任事由之船舶，因船舶碰撞等所生之損害得向他人請求賠償之權言也。至保險金額之請求權，應否包含在內，為一問題。據大陸法系諸國，認為不在其內，且有以明文規定之者。日本大審院以前曾有包含在內之解釋，近亦變更主張。蓋以保險為船舶所有人與保險人間之一種契約關係，而締結保險契約與否，純屬船舶所有人之自由。故因保險契約所發生之損害填補請求權，即就債權人方面言，亦難指為擔保債權之標的。且為履行契約關

係，與請求權之本於不法行爲所發生者，顯然不同，是以否認其在責任海產範圍之內，一千九百二十三年日內瓦萬國海法會議議定海難統一契約，其第五條規定對於保險人付與船舶所有人之保險金額，認爲船舶所有人恢復營業抵補損失之儲蓄準備金，絕對不認爲船值。

第三節 優先權及抵押權

關於船舶所生之債權，即以船舶等爲其擔保者，名曰船舶債權之擔保。惟所謂船舶債權之擔保，依我國海商法之規定，僅優先權與抵押權是已。

第一款 優先權之債權

船舶之一定債權，有優先受償之權，即所謂優先權是也。日商法定爲先取特權，德商法定爲法定質權，而我國海商法則定爲優先權。船舶之一定債權，所以享有優先權者，其理由共有三種：一爲共益之理由，蓋以某項債權，於其他債權當有利益，質言之，即因某項債權，而其他債權始得清償或得以鞏固，即爲其他債權清償之原因，或其他債權擔保之原因，故應優先也。二爲公益上之理由，蓋

以某項債權因財政之收入，或因弱者之保護，務使得受清償，故應優先也。三爲衡平之理由，蓋以某項債權其效力原受限制，待遇未免過刻，故特使優先，以期公平也。凡法律所列舉之債權，其得享有優先權者，於上述三種理由，必居其一，茲就海商法所列舉優先權之債權，而說明如左：（海商法第二十七條）

一、訴訟費及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支出之費用。（此等費用爲各債權人之共益費用，各債權人能受清償，皆基於此）噸稅燈塔稅，港稅及其他同類之捐稅，（此等捐稅皆係對於航海設備之償價，以公益攸關而徵收之）引水費，（船舶因引水人之指引始得不遭危險）拖船費，（船舶因有拖船之拖帶始得繼續航行）自船舶開入最後港後之看守費，保存費及檢查費。（使多數債權人受其利益）

二、船長船員及其他服務船舶人員本於雇傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。（此種債權之最主要者係薪工，爲數甚微，與他之債權者無重大之影響，且海員家族多賴薪工以資贍養）

三、爲撈救及救助，所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。（賴有此種報酬及分擔額，船

船不致沉沒)

四、船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞或其他航海事變，旅客及船員之身體傷害，積貨之滅失或損壞，加於海港倉庫航路之工作物之損害賠償。(此種債權與公益有關)

五、船長在船籍港外依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲，或契約所生之債權。(因有此項債權始得完成航海)

六、對於託運人所負之損害賠償，爲發達海運事業計，故對於此項債權予以優先權。

上述第一款至第四款所列優先權之位次，在船舶抵押權之前，即船舶優先權與船舶抵押權互相競合時，則船舶抵押權不得先於船舶優先權行使之謂也。蓋船舶抵押權係由當事人之契約自由發生，而船舶優先權，則基於法律上強制之規定。恐船舶所有人於優先權發生時，任意設定抵押權，以圖妨害，故法律特以明文限制之。

第二款 優先權之標的物

依本法第二十七條規定而有優先權者得優先受償之標的物如左：(海商法第二十八條)

一、船舶船具（船具指船舶設備上及營業上必要之一切成分而言）及屬具（例如鐵錨及測量器等凡記載於屬具目錄者皆是）或其殘餘物。（例如船舶遭遇海難之殘餘物）

二、在發生優先權之航海期內之運費，所謂運費，係指發生優先權之本次航海期內運費而言，若其他航海期內之運費，則不包含之。惟本法第二十七條第二款之債權，（即船長船員及其他服務船舶人員本於雇傭契約所生之債權其期間未滿一年者）則得就同一雇傭契約期內所為一切航海應得運費之全部優先受償，不受限制。（海商法第二十九條）

三、船舶所有人因本次航海中船舶所受損害或運費損失應得之賠償，例如船舶因他船舶之過失而被碰撞，船舶所有人應得之賠償是。

四、船舶所有人因共同海損應得之賠償，因共同海損對於各利害關係人所得請求之分擔額是。

五、船舶所有人在航海完成前，為施行救助或撈救所應得之報酬，即船舶所有人在航海完成前對於他船舶為施行救助或撈救行為而應請求之報酬。

第三款 優先權之位次

優先權所以須定位次者，以全體債權人不能受充分之清償時，因特種債權者能俾其他債權者得受清償，故使得較其他債權者優先受清償也。海商法即依此標準而規定其位次如左：

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

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

二、船長船員及其他服務船舶人員，本於雇傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。

三、爲撈救及救助所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。

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

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

六、對於託運人所負之損害賠償。

一款中有數債權者，不分先後，比例受償。（海商法第三十條第二項）本法第二十七條第三款及第五款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者，優先受償。（海商法第三十條第三項）因前者之債權，以後者之救助而始得有受償之權利也。因同一事變所生之債權，視爲同時發生之債權。（海商法第三十條第四項）不屬於同次航海之優先債權，其後次航海之優先債權先於前次航海之優先債權。（海商法第三十一條）蓋以前次航海所生之優先債權乃由後次航海所生之優先債權始得保存也。又優先債權不因船舶所有權之移轉而受影響。（海商法第三十二條）蓋恐船舶所有人避免債務，而將船舶移轉於第三人也。

第四款 優先權之消滅

本法第二十七條各款之優先權，除法律別有規定外，以左列原因而消滅。（海商法第三十三條）

一、該條第一款情形，船舶離去債權發生地者。

者。

- 二、該條第二款情形，自債權得爲請求之日起，經過一年不行使者。
- 三、該條第三款情形，自救助或撈救之行爲完成，或海損分擔確定之日起，經過六個月不行使

- 四、該條第四款第六款情形，自損害發生之日起，經過六個月不行使者。
- 五、該條第五款情形，自債權得爲請求之日起，經過六個月不行使者。

第五款 抵押權之設定

船舶雖爲動產，亦得以之設定抵押權，故在民法內關於不動產抵押權之規定，於船舶之抵押權亦適用之。茲將海商法中關於抵押權設定之規定者，分述如左：

- 一、抵押權之設定，應以書面爲之。（海商法第三十四條）即抵押船舶須爲書面契約，不得僅以當事人之意思合致而設定之，蓋所以免日後之爭執也。

- 二、船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。（海商法第三十五條）建造中之船舶，有時價值甚巨，爲獎勵造船事業計，故得以之設定抵押權。

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

（海商法第三十六條）所謂受有特別委任之人，例如船長或船舶經理人是。

四、船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。（海商法第三十七條）

五、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。

（海商法第三十八條）

第四章 海員

海員之種類有二：卽船長與船員是也。

第一節 船長

船長者乃海員之首領，負指揮船舶之責任，不僅有私法上之職務，且爲維持秩序，整飭紀律，並兼有公上之權力。例如船內有觸犯刑章者，由船長執行司法警察之職務。有作成遺囑者，由船長執行公證人之職務。有出生或死亡者關於生死之事項，由船長記載在航海記事簿，（卽戶籍法所謂航行日記簿）而以其謄本送交戶籍主任。（戶籍法第五十七條第八十三條）

第一款 船長之資格

船長權限廣大，職繁任重，須具特別之技能與經驗，方克勝任，是以國家對於船長之資格，限制

甚嚴，須經過一定之試驗，且受有合格之證書者，始許充任。（參照商船職員證書章程第五條，航海航行人員考試條例第一條，海員管理暫行章程第三條，交通部船員檢定章程，交通部船員證書章程）（查交通部所用船員之名稱，實屬錯誤，應改作海員）

第二款 船長之任免

船長雇用之權，由於船舶所有人，船舶所有人亦得隨時辭退船長，但無正當事由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。（海商法第三十九條）所謂正當事由，純屬事實問題，舉例以言，或觸犯刑章或顯有過失，或行止不檢，或技術不良是也。船長在航海中縱其雇用期限已滿，亦不得自行解除，或中止其職務，（海商法第四十條）蓋因航海之中，難覓繼任之船長也。

第三款 船長之權限

一、處分權 船長在航海中，為維持船上治安，得為緊急處分，（海商法第四十三條）舉例以言，航海中船員或旅客有妨害船上治安之行爲者，船長得加以懲戒，或限制其自由。

二、代理權 關於船長代理權之範圍，立法例可分爲三：（一）法法主義，又稱船舶所有人所

在地主義，以在船舶所有人之所在地與否爲標準而區別之，卽船長在船舶所有人之所在地，非經其同意船長無代爲行爲之權限。（二）英法主義，又稱行爲主義，以視行爲之輕重爲標準而區別之，卽船長僅有代理船舶所有人爲某種行爲之權限。（三）德法主義，又稱船籍港主義，以在船籍港之內外爲標準而區別之。卽船長在船籍港外，船長有代理之權。我國海商法規，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，船舶在船籍港或在艙裝港，而船舶所有人或其代理人亦在該港時，船長非得其同意，不得爲之。係折衷德法兩主義也。（海商法第五十二條）

三、變賣權 航海以有船舶爲前提，船舶若經拍賣，尙何有航海之可言！故拍賣船舶，係消滅航海之行爲，非航海必要之行爲，通常不屬於船長權限之內，船長非受船舶所有人之特別委任，不得爲之。惟船舶經本法第四十八條第一項所列官署（卽在中國爲目的港或停泊港之主管官署，在外國爲中國領事官署）證明爲不堪航海者，（所謂不堪航海者，指海船在航海上已無冒犯海險之能力而言）或契約另有訂定者，船長亦有變賣之權，否則其變賣無效。船舶所有人如有損害船

長並應負賠償之責任。（海商法第五十三條）凡此規定，所以防止船長之濫用職權，以損害船舶所有人之利益也。

四、特別權 船長爲支付船舶之修繕費，救助費，或其他繼續航海所必要之費用，得爲下列行爲：（一）抵押船舶，（二）爲金錢之借入，（三）將積貨之全部或一部變賣或出質，否則不得爲之。（海商法第五十四條第一項）船長變賣或出質積貨時，其損害賠償額依其貨物應到達目的港之價值定之，但應扣除因變賣或出質所減省之費用。（海商法第四條第二項）

第四款 船長之義務

一、損害賠償之義務 船舶之指揮，僅由船長負其責任。（海商法第四十二條第一項）故船長對於執行職務之過失，自應負其責任，如主張無過失時，應負證明之責。（海商法第四十一條）船長如將貨物裝載於甲板上，致生損害或滅失時，應負責任，但經託運人之同意，或爲航運種類或商業習慣所許者，不在此限。（海商法第五十五條）所謂航運種類所許者，即如沿岸航海，（即內海航海）極少風浪，故在甲板之上，裝載貨物，船長不負賠償之責。所謂商業習慣所許者，即如魚類

鮮果等項，以其有腐潰性，不能裝入貨艙，又因棉花紗布等類，易於引火，便於拋海，亦須裝載甲板之上，不僅海關有取締辦法，保險公司亦有限制條件也。

二、預定航程遵照之義務 航程之預定，苟無特別之原因，必取航海術上最安全最近便者，若由船長任意變更，每致發生危險，或稽遲達到，故法律對於預定之航程，設有船長不得變更之規定。然若因事變或不可抗力，（例如或遵官廳之命令，或避敵艦之追捕，或爲海難之救助，或免海盜之掠奪）而變更其航程者，亦爲法律之所許也。（海商法第四十二條第二項）

三、航海在船之義務 船長在航海中，不論遇何種危險，非經諮詢各重要船員之意見，不得放棄船舶，蓋放棄船舶，關係重大，船長不得任意爲之也。（海商法第四十四條第一項）

四、旅客船員救護之義務 放棄船舶時，船長非將旅客船員救出，不得離船，並應盡其力所能及，將船舶文書、郵件金錢，及貴重貨物救出。（海商法第四十四條第二項）

五、船舶文書備置之義務 船長在船舶上，應備置船舶文書，及關於載貨之各項文件。（海商法第四十五條）所謂船舶文書者，即國籍證書，通行證書，海員名冊，旅客名冊，屬具目錄，航海記事

簿等是也。(詳前)所謂載貨之各項文件者，即運送契約裝載書類，及由海關或其他官廳所交付之書類也。

六、船舶文書呈驗之義務 主管官署，依法查閱船舶文書時，船長應即呈驗。(海商法第四十六條)

七、限制開艙及卸載貨物之義務 船長除有必要外，不得開艙，亦不得在船舶文書未經呈驗前，卸載任何貨物。(海商法第四十九條)

八、檢定報請之義務 船長於船舶到達目的港或入停泊港後，除休假日外，應在二十四小時內，報請主管官署檢定其船舶之達到日時。(海商法第四十七條)

九、船舶文書呈送之義務 船長應於本法第四十七條所定之期限內，將船舶文書呈送於左列官署：

(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。

前項官署，應將船舶到港及離港日時，在航海記事簿上簽證，於船舶發航時發還船長。（海商法第四十八條）

十、海事報告作成及呈送之義務 船長遇船舶沉沒，擱淺，意外事故，強制停泊，及其他關於船舶積貨船員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，（即海員管理暫行章程所謂海難報告書）載明實在情況，呈送主管官署。海事報告應有船員或旅客之證明。（海商法第五十條，海員管理暫行章程第十四條第二項）海事報告未經船員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力，但其報告係船長於遭難後獨身脫險之處所作者，不在此限。（海商法第五十一條）

第五款 船長違反義務之制裁

船長違反本法第四十四條第二項之規定者，處七年以下有期徒刑，因而致有死亡者，處無期徒刑，或十年以上有期徒刑，（海商法第四十四條第三項）船長違反本法第四十條及四十五條至四十九條之規定者，處六月以下有期徒刑，或拘役或五百元以下之罰金（海商法第五十六條）

第二節 船員

船員者，即船長以外之海員也。依其職務，有駕駛船員（駕駛船員有大副、二副、三副、舵工、水手長、水手等）與輪機船員（輪機船員有輪機長、大管輪、二管輪、三管輪、機匠、加油夫、火夫、火夫長等）之分，依其地位，有上級船員（經國家考試合格領有證書者）與普通船員之別。茲就我國海商法中關於船員之規定分列於左：

第一款 船員之雇用

船員對於船舶所有人，立於雇傭契約之關係，而服航海之勞務。不僅船舶所有人對於船員，有雇傭之權，即船長亦得代表船舶所有人，而為船舶之雇用焉。惟船舶在船籍港或艙裝港，而船舶所有人或其代理人亦在該港時，須得其同意耳。（參考海商法第五十二條）

第二款 船員之權利

一、薪金請求權 船員基於雇傭契約有請求報酬之權，其所得之報酬，名曰薪金。曠昔視航海

爲船舶所有人與船員之共同事業，運費有收益時，船員始得請求薪金，諺所謂運費爲薪金之母是也。近世則不然，船舶所有人對於船員，無論利益之有無，均須支付薪金，卽所謂勞務爲薪金之母是也。海商法關於船員薪金，設有特別規定如左：

(1) 按航給薪之薪金 按航給薪之船員，若航程或航海日數延長時，得按新額比例請求增薪，但於航程或航海日數縮短時，不得減薪。(海商法第五十九條)

(2) 船員傷病時之薪金 船員受傷或患病者，由船舶所有人，依海商法第六十條及第六十一條之規定，應負擔治療費之期間內，仍得支原薪。(海商法第六十四條)

(3) 船員被辭退時之薪金 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之薪金，其在發航後辭退者，加給二個月薪金，如係按航給薪，而在發航前辭退者，應給半薪。其在發航後辭退者，應給全薪。(海商法第六十八條) 若因不可抗力致航海不能而辭退船員時，船員僅得就其已服務之日數請求薪金。(海商法第六十九條)

(4) 船員死亡時之薪金 船員不論其爲按月或按航給薪，如在受雇期內死亡者，自死亡之日起，比照原薪加三個月薪金，如因執行職務致死亡者，應自死亡之日起，比照原薪加給一年薪金。(海商法第六十七條)

二、治療費請求權 船員於服務期內受傷或患病者，由船舶所有人負擔治療費，但其受傷及患病，係因酒醉或重大過失或不守紀律之行為所致者，不在此限。(海商法第六十條) 若船員非因執行職務而受傷或患病，已逾三個月者，船舶所有人得停止治療費之負擔。(海商法第六十一條) 又船員因受傷或患病上陸，應由船舶所有人支給必要之費用。(海商法第六十三條)

三、埋葬費請求權 船員因受傷或患病致死，而其治療費由船舶所有人負擔者，並應負擔其埋葬費。(海商法第六十二條)

四、送回原港請求權 船員於受雇港以外其雇用關係終止時不論任何原因船長有送回原港之義務，其因患病或受傷而上陸者亦同。(海商法第六十五條第一項) 此種送回原港之義務，包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔而言。(海商法第六十五條第二項)

第三款 船員之義務

一、服從命令 船員關於其職務，應服從船長及上級船員之命令，非經許可，不得離船。（海商法第五十七條）

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

第四款 定期雇傭契約之終止

定期雇傭契約，其期限於航海中屆滿者，以船舶到達第一港後經過四十八小時爲終止。（海商法第六十六條）

第五章 運送契約

第一節 貨物運送

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

第一款 貨物運送之種類

貨物運送得分爲件貨運送契約（即搭載契約）與備船契約二種。備船契約復有全部備船契約與一部備船契約之別。（海商法第七十條）備船契約與件貨運送契約固顯然不同，即與船舶租賃契約亦有大差異。茲比較如左：

第一項 備船契約與件貨運送契約之比較

一、在件貨運送契約，船中苟有餘地，可裝貨物，船舶所有人得自由與人締約，從事裝載；在備船契約備船人所包定之部分，縱有餘地，可裝貨物，船舶所有人非得備船人之同意，不得與人締約，任意裝載。

二、在件貨運送契約，多以貨物之重量，容積或個數，定運費之標準；在備船契約其運費之計算，多以艙位之大小，期間之長短定之。

三、件貨運送契約，多屬於定期航海；備船契約，多屬於不定期航海。

四、件貨運送契約，多屬諸大船；備船契約，多屬諸小船。

備船契約，自始以借用船舶之一定部分裝載貨物爲目的，與件貨運送契約之僅以裝載貨物

爲已足，並不借用船舶之一定部分者顯有不同。故件貨運送契約在事實上縱因貨物充斥裝載滿船，與全部備船之情形無異，而在法律上則不得以此遂認爲備船契約；此二者所以有分別規定之必要也。

第二項 備船契約與船舶租賃契約之比較

一、備船契約，乃承攬契約之一，以完成運送爲目的，船舶租賃契約則以船舶之使用及收益爲目的。

二、備船契約，備船人不得佔有船舶；而船舶租賃契約，則承租人取得船舶之佔有。

三、備船契約，備船人對於第三人雖無何等法律關係；而船舶租賃契約，則承租人關於船舶利用，對於第三人與船舶所有人有同一之權利義務。

四、備船契約，其船舶仍由船舶所有人艤裝之；而船舶租賃契約，則承租人須自艤裝其船舶。

五、備船契約備船人僅支付運費，無須負擔航海之費用；而船舶租賃契約，則航海費用，亦由承租人負擔之。

六、備船契約雖爲全部備船，亦不過利用其船艙而已；而船舶租賃契約則船舶之全部，均供承租人之利用。

七、備船契約，備船人對於船員無何等關係，而船舶租賃契約，則船員由承租人雇用之。

第二款 安全航海能力之擔保

船舶有無安全航海之能力，每爲託運人所不知，若聘專門人員加以鑑定，匪特消耗費用，亦且虛糜時日。至國家之行政取締，雖屬嚴厲，究難可靠，而船舶所有人又恆藉保險之故，對於船舶有無安全航海之能力，不甚注意，法律爲顧全託運人之利益起見，所以規定船舶所有人應擔保船舶於發航時有安全航海之能力。（海商法第九十條第一項）惟安全航海能力擔保之程度，頗難確定。蓋果能堪航與否，因時而異，因地而殊，如堪航於沿岸航海，未必堪航於遠洋航海，堪航於風浪平靜之日，未必堪航於風浪險惡之時，故安全航海能力一語，未可一概而論，僅就該航海能爲安全航行爲已足。又其所擔保者，限於發航之當時，若航海中因烈風暴雨，致船舶不堪航行，當作別論。船舶所有人主張免除此項責任時，應負舉證之責。（同條第二項）英法僅置重於船舶堪航之事實，船舶

所有人曾否注意，並非所問，凡由航海所生之損害，均使負責，船舶所有人因責任重大，自必慎重將事，貨主旅客，得以安心，實較我國立法主義爲優。安全航海能力之擔保，寓有強行性質，非當事人間所得任意免除，故如船舶所有人與託運人間，即或就此訂有免責特約，在法律上亦不生何等效力。（一千八百八十年 Brussels 會議擬定關於船舶航行安全之擔保義務，不得以特約免除，並勸告各國採用）

第三款 禁運及偷運貨物之拒絕

運送人對於禁運及偷運貨物之運送，例如戰時禁制品，及違約物，應拒絕之。其貨物之性質，足以毀損船舶或危害船員或旅客之康健者（例如爆發物）亦同。（海商法第九十一條第一項）倘運送人違反此項之規定，對於因此所生之損害，應負賠償責任。（同條第二項）如船長於發航前發見未報明之貨物，得在裝載港將其起陸，但起陸乃船長對於貨主之制裁，而非船長之義務，船長未爲起陸而爲運送時，則得使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費，如有損害，並得請求賠償。（海商法第九十二條第一項）此項貨物，在航海中發見時，如係違禁物，或其性質足以發生

損害者，船長得投棄之。（同條第二項）

第四款 貨物賠償之責任

載貨證券之發給人，對於依照載貨證券所記載應爲之行爲，均應負責。（海商法第一百條第一項）又對於貨物之連續運送人之行爲，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。（同條第二項）因不可歸責於船舶所有人運送人或其代理人之事由所致之滅失或損害，船舶所有人運送人不負責任。（海商法第九十七條第一項）爲前項不負責之主張者，應負舉證之責。（海商法第九十七條第二項）託運人於載貨之證券，故意虛報貨物之性質或價值時，運送人或船舶所有人對於其貨物之滅失或損害不負責任。（海商法第九十八條）貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失或損害，不負責任。（海商法第九十九條）

第五款 運費計算之方法

船舶發航後因不可抗力不能到達目的地，而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定爲去航及歸

航之運送，託運人僅負擔去航運費。（海商法第九十三條）船舶在航海中因海上事故而須修繕，如託運人於到達目的地前，提取貨物，應付全部運費。（海商法第九十四條）船舶在航海中遭難或不能航海，而貨物仍由船長設法運到目的地時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數，如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用，如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。（海商法第九十五條）託運人因解除契約應付全部運費時，得扣除運送人因此減省之全部及另裝貨物所得費用四分之三。（海商法第九十六條）

第六款 貨物之提存

關於貨物之卸載，以船舶之全部或一部供運送者，與件貨運送不同；前者於卸載貨物準備完成時，船長應即通知受貨人（海商法第八十一條第一項）後者受貨人應受船長之指示，即將貨物卸載。（海商法第八十一條第二項）受貨人怠於受領貨物時，船長得將貨物提存，並通知受貨人。（受貨人雖怠於受領，船長尚可再予催促，其提存與否，由船長定之，此為提存權利）若受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，船長應提存貨物，並通知託運人（受貨人不明，無從通知或受貨

人拒絕受領貨物，除提存外，別無他法，故應提存之，此爲提存義務。（海商法第八十二條）

第七款 運送契約之解除

運送人所供給之船舶，有瑕疵不能達運送之目的時，託運人得解除契約。（海商法第七十四條）

第八款 備船契約

備船契約者，當事人之一造（運送人）約定以船舶之全部或一部供相對人（託運人）運送貨物，相對人約定支付運費之契約者也。以船舶全部供運送者曰全部備船，僅以船舶一部供運送者，曰一部備船。

第一項 備船契約之訂立

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

一、當事人之姓名住所。

二、船舶名稱、國籍、及噸數。

三、運送貨物之種類及其概數。

四、運送之預定期限。

五、運費。（海商法第七十二條）

第二項 傭船契約之效力

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，（海商法第七十三條）蓋所以保護託運人之利益也。

第三項 傭船之運費

以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法使爲運送。（海商法第七十八條）於此情形，託運人僅就船舶可使用之期間負擔運費，但若因航海事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。（海商法第七十九條第一項）前項船舶之停止，係因船舶所有人或其代理人之行爲，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求損害

賠償。(同條第二項) 船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日爲止，負擔運費之全部，並自最後消息後以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。(同條第三項) 以船舶之全部或一部供運送者，其託運人所裝載之貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部運費，但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。(海商法第八十條)

第四項 傭船之裝卸期間

以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算，卸載期間，以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算，無約定時，裝卸期間及其起算，從各地之習慣。(海商法第八十三條第一項) 前項裝卸期間，休假日不算入。(同條第二項) 裝載或卸載超過裝卸期間者，運送人得按其超過之日期請求相當賠償。(同條第三項) 前項超過裝卸期間，休假日不算入之。(同條第四項) 裝載期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入，超過裝卸期間，雖遇有不可抗力時，亦算入之。(海商法第八十四條)

第五項 傭船契約之解除

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

第九款 件貨運送契約

件貨運送契約者，當事人之一造，（運送人）與相對人約定運送件貨，而相對人（託運人）約定支付運費之契約也。海商法關於件貨運送之特別規定，條文甚簡，僅第八十二條第二項「受貨人應依船長之指示即將貨物卸載」而已。

第十款 載貨證券

載貨證券之效用與陸上運送之提單相同，就沿革言，海運發達在陸運之先，故提單係將載貨證券之制度，移用於陸上運送。惟陸運提單，除德法系諸國外，均無其制，而海運之載貨證券，則各國無不有之。茲就海商法之規定，分述如左：

第一項 載貨證券之發給

船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券（海商法第八十九條）。茲析言如左：

- 一、發給人 發給人，係船長。

- 二、發給之請求 發給以有託運人之請求為要件，故若託運人並不請求，船長即無發給載貨證券之必要。

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

- 四、發給之分數 載貨證券之分數，一任託運人之請求，並無何等限制。（英法系定為三分，法系定為四分，我國海商法仿德日商法，但言證券可有數分，而未確定其分數。）

第二項 載貨證券之形式

載貨證券，乃要式證券之一種，故須具備一定之形式記載法定之事項。依我國海商法規定載貨證券應載明左列各種事項由船長簽名。

- 一、船舶名稱及國籍。
- 二、託運人之姓名住所。
- 三、貨物之種類、品質、數量、及其包皮之種類、個數、及記號。
- 四、裝載港及目的港。
- 五、運費。
- 六、載貨證券之分數。

七、填發之年、月、日。（海商法第八十六條）

第三項 載貨證券之性質

載貨證券為一種流通證券，故除載明禁止背書者外，雖記名式之載貨證券，亦得由背書轉讓

之。（民法第六百二十八條海商法第八十九條）故載貨證券爲指示證券，發給有載貨證券時，受貨人請求交付運送物時，應將載貨證券交還。（民法第六百三十條海商法第八十九條）故載貨證券爲續回證券。

第四項 載貨證券之效力

交付載貨證券於有受領貨物權利之人時，其交付就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付，有同一之效力。（民法第六百二十九條海商法第八十九條）此種效力，學者稱之爲物權的效力。載貨證券填發後，運送人與證券持有人間，關於運送事項，依其證券之記載。（民法第六百二十七條海商法第八十九條）此種效力，學者稱之爲債權的效力。運送人交於託運人之載貨證券或其他文件上，有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明託運人對於其責任之免除或限制，明示同意外，不生效力。（民法第六百四十九條海商法第八十九條）

第五項 數分之載貨證券

載貨證券發給數分時（發給數分之理由爲防盜難或遺失計）可就船長與證券持有人間

之關係，及證券持有人間之關係，分別說明之。

一、船長與證券持有人間之關係 在貨物目的港載貨證券有數分者，請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一分，船長不得拒絕交付。（海商法第八十七條第一項）蓋貨物目的港，原為預定交付貨物之地，於此場所，不但請求交付者，固應推定其為權利正當之人，且此時之船長，亦有速離運送關係，另為發航準備之必要，法律故許船長在貨物目的港時，雖僅收回一分載貨證券，亦得交付貨物。載貨證券持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券失其效力。（海商法第八十八條第一項）二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，船長應即將貨物提存，並通知曾為請求之各持有人，（海商法第八十七條第三項）俾知自己以外，更有請求交付之人與貨物提存之事，可於裁判上或裁判外各自主張其權利。又船長已依本法第八十七條第一項之規定交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。（海商法第八十七條第四項）不在貨物之目的港時，船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。（海商法第八十七條第二項）

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

第二節 旅客運送

旅客運送，亦分爲搭客契約與傭船契約二種，而傭船契約亦有全部傭船契約與一部傭船契約之別。普通旅客運送多爲搭客契約，其爲傭船契約者，多係團體運送，例如軍隊及移民輸送是。旅客運送契約乃諾成契約之一種，與貨物運送之傭船契約爲要式契約，頗不相同，故其契約之成立，無須具備若何之形式，但就商習言，未有不發行船票者。船票有無記名式與記名式兩種，前者得自由讓與，而後者不得讓與於他人。在旅客運送，船舶所有人與傭船人之關係，與貨物運送之傭船契約同，船舶所有人與旅客之關係，與貨物運送之件貨運送契約同。故關於旅客運送，除本節另有規定外，準用關於貨物運送之規定。（海商法第一百〇一條）

第一款 船舶所有人之義務

一、供給食膳之義務 旅客之膳費，包括於票價之內。（海商法第一百〇二條）航海中之旅客，若乘船時多備食品，勢所不能，中途自購食品，亦極不便，但較短距離之航海或雖為長距離之航海，所謂甲板旅客者，其食膳恒自備之。

二、供給居住及給養之義務 船長在航海中修繕時，非以同等船舶成其航海者，對於旅客應無價供給居住及給養。（海商法第一百〇九條）

三、運送至目的地之義務 船長應依船票所載運送旅客至目的地。（海商法第一百〇三條）
第一項）船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。（同條第二項）雖船舶因不可抗力不能繼續航海時，船長仍應設法將旅客運送至目的地。（海商法第一百〇八條）
四、處置行李之義務 運送人對於旅客交付之行李，縱不另收運費，亦應與貨物運送負同一之責任。旅客死亡時，其在船上之行李，船長應以最利於繼承人方法處置之。（海商法第一百一十條）

第二款 旅客之義務

一、給付票價之義務 票價之給付，爲旅客最重要之義務，旅客在船舶發航或航海中不依時登船者，仍應給付全部票價。（海商法第一百〇五條）又旅客在航海中自願上陸時仍負擔全部票價。其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程，負擔票價。（海商法第一百〇七條）

二、服從命令之義務 旅客在船舶內，對於船長因維持秩序，在職務上所發之命令，應服從之。

第三款 旅客運送契約之解除

旅客於發航前，得給付票價三分之一，以解除契約。（海商法第一百〇四條前段）蓋人事變遷無常，船票購定以後，自不能使之絕對拘束，法律規定須付票價三分之一者，所以賠償運送人之損失也。旅客於發航前，因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由，不得航海者，運送人得請求票價四分之一。（海商法第一百〇四條後段）又船舶不於預定之日發航者，旅客亦得解除契約。（海商法第一百〇六條）

第三節 船舶拖帶

船舶拖帶云者，乃以此船舶拖帶彼船舶而為航行之謂也，拖帶之船舶曰拖船，被拖帶之船舶曰被拖船。惟船舶拖帶，多見於航行內水之船舶，（例如我國江輪）而在海洋，除船舶遇難以外，實所罕見。茲將我國海商法中關於船舶拖帶之規定，分述於左：

一、共同或連接拖帶之關係 共同或連接之拖船，因航海所生之損害時，對被害人負連帶責任，但他拖船對於加害之拖船，有求償權。（海商法第一百十一條）

二、拖船與被拖船之關係 拖船與被拖船如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負之，但契約另有訂定者，不在此限。（海商法第一百十二條）蓋指揮航行之權，操諸拖船之手，被拖船不過隨同航行而已，故損害賠償之責任，應由拖船所有人負之也。

第六章 船舶碰撞

古昔帆船時代，船舶碰撞，甚爲罕見，碰撞之結果，亦不甚慘。近世以還，航海多爲汽船，速率增加，往來頻繁，船舶碰撞，層見疊出，遂爲重要問題。故我國海商法關於船舶碰撞，設有詳密規定，凡船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。（海商法第一百十三條）

第一節 船舶碰撞之意義

船舶碰撞云者，二個以上之船舶互相接觸之謂也，故船舶之數，常爲二個，然亦非無二個以上者；例如乙船爲甲船碰撞，以致波及丙船，此時丙船雖未受甲船之直接碰撞，而在法律上仍視爲甲乙丙三船間之碰撞。又茲之所謂碰撞，係指船舶與船舶之碰撞而言，故若船舶與浮標船橋岩礁等相碰撞，不得謂爲船舶之碰撞。

第二節 碰撞損害之負擔

船舶碰撞之原因不同，故其損害之負擔亦異，茲就其碰撞原因而述其損害負擔如左：

一、碰撞係因不可抗力而生者 船舶之碰撞，係因不可抗力而生者，被害人不得請求賠償損害。（海商法第一百十四條）依天災歸所有人負擔之原則言之，此為當然之解決方法也。

二、碰撞係因一船舶之過失所致者 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責。（海商法第一百十五條）此項賠償責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。（海商法第一百十七條）

三、碰撞之各船舶有共同過失時 碰撞之各船舶，有共同過失時，各依其過失程度之比例，負其責任。（過失輕重比例主義）不能判定其過失之輕重時，雙方平均負其責任。（平分主義）有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。（海商法第一百十六條）此項賠償責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。（海商法第一百十七條）

第三節 碰撞所生請求權之時效

因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。（海商法第一百十八條）

第四節 加害船舶之扣押

船舶碰撞，不論發生於何地，若被害爲中國船舶，或中國人，在中國港口河道或領水內，不論何時，法院皆得扣押加害之船舶。（海商法第一百十九條第一項）

第五節 船舶碰撞之訴訟

關於碰撞之訴訟，得向左列法院起訴：

- 一、被告之住所或營業所所在地之法院。
- 二、碰撞發生地之法院。

三、被告船舶船籍港之法院。

四、船舶扣押地之法院。（海商法第一百二十條）

第七章 救助及撈救

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

第一節 船長救助之義務

船長於不甚危害其船舶船員旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。（海商法第一百二十一條第一項）違反前項之規定者，處三年以下有期徒刑，或拘役。（同條第二項）

船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶船員或旅客之範圍內，對於他船舶船員及旅客應盡力救助。（海商法第一百二十八條第一項）各該船長除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。（同條第二項）各該船長應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所，通知於他船舶。（同條第三項）違反第一項之規定者，處五年以下有期徒刑。（同條第四項）

第二節 報酬之請求

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

一、須遭遇海難 海難云者，指航海固有之危險而言，故若船舶因在廠中修繕被火延燒者，不得謂為遭遇海難。又海難不必為船舶與貨物之所共同，故若僅及船舶，或僅及貨物，亦得謂之海難，是為與共同海損之異點。

二、須救助有效。被救助者，無論爲船爲貨，須因救助而收有成效，否則縱有救助之事實，但既徒勞無功，自無救助費請求之權，可以主張，所謂無結果則無報酬也。

三、須無救助義務。救助行爲，苟本於私法或公法上之義務者，無請求報酬之權。

具備右述之條件而爲救助者，則救助入當然有相當報酬之請求權，但施救入經以正當理由拒絕施救，而仍強爲施救者，不得請求報酬。（海商法第一百二十七條）屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救，得請求報酬。（海商法第一百二十三條）

第三節 報酬金額之決定

報酬金額，由當事人協議定之，協議不成時，得聲請法院定之。（海商法第一百二十四條）前條規定，於施救入與船舶間及施救人間之分配報酬之比例準用之。（海商法第一百二十五條）

第四節 救人者之參加分配權

於實行施救中，救人者對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。（海商法第一百二十六條）考德日立法，人命救助，爲道德上之義務，不能以金錢爲報酬。且人身非權利之標的，如對於人命之救助，得爲權利之請求，未免有損於人格，故不准有救助費之請求，但於船貨同時被救助時，則人命救助者，得就船貨救助費受其分配而已。（德商法第七百四十條第七百四十八條日商法第六百五十二條）我國海商法規定於實行施救中，救人者對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。（海商法第一百二十六條）是仿德日商法之成規也。

第八章 共同海損

第一節 海損之意義及種類

海損之種類，有廣義與狹義之分：廣義海損云者，指航海上一切之損害而言，因其種類得更分為損害海損與費用海損，且未必皆為非常海損，亦有通常海損，例如引水費，入港稅等諸小海損均屬之。至狹義海損云者，專就由非常原因所生之損害，不僅船舶所有人應負擔其損失，即利害關係人亦須負擔其損失也。狹義海損中復有共同海損與單獨海損之別，船長為使船舶與貨物免除共同危險，對於船舶或貨物有所處分，因此所生之損害及費用，謂之共同海損，其他損害出於非常原因，而不屬於共同海損者，謂之單獨海損。單獨海損本於天災或其他不可抗力發生者，可依天災歸所有人負擔之原則，由船舶所有人或貨物所有人負擔之，其由於他人之侵權行為發生者，亦可依

侵權行爲之規定，向侵權行爲人求償之，皆無特設法規之必要，故海商法設有特別規定者，僅共同海損而已。

第二節 羅克安士堡規則之沿革

關於共同海損之規定，各國立法紛歧，適用上頗感困難，於是有劃一規則之議。國際公法編修會於一千八百六十四年在 York 擬定 York 規則，一千八百七十七年在 Antwerp 擬定 Antwerp 規則，嗣於一千八百九十年在 Liverpool 開會，復改正之，稱爲 York-Antwerp Rule 1890，至一千九百〇二年復增補之。一千九百二十四年該會又在 Stockholm 開會，重加修正，以 York-Antwerp Rule 1924 稱焉。

第三節 共同海損之意義

共同海損者，在海難中，船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分，而直接發生之損害及

費用也。(海商法第一百二十九條)是以共同海損，須備左列四要件：

一、現實危險 共同海損之危險，須爲現實，若因預想不確定之危險，而爲處分，則非共同危險。惟其危險之原因若何？則非所問，縱因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，亦仍得視爲共同海損，應由其他關係人分擔之，但利害關係人對於因有瑕疵或過失之負責人，得爲償還請求。(海商法第一百三十條)

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

三、船長之故意處分 共同海損之發生，須因船長對於船舶或貨物故意之處分，故若出於不可抗力，或第三人之處分者，即不得謂爲共同海損。

四、損害及費用 所謂共同海損者，以生有損害及費用爲前提，否則既無損害，又無費用，尙有何共同海損之可言。至損害之屬於物質上者，謂之損害海損，如斷桅，拋貨等是，損害之屬於金錢者，

謂之費用海損，如救助費，修繕費等是。

此外船舶與積貨因處分而保存其一，是否爲共同海損之要件，以立法主義之不同，而有船貨併存主義，船舶單存主義與種類不問主義之別。船貨併存主義，處分後必須船舶與貨物併存，爲德商法所採用。（德商法第七百〇三條）船舶單存主義，處分之結果，至少須保存船舶，爲法海商法所採用。（海商法第四百二十三條）種類不問主義，處分後僅須有所保存，至於爲船爲貨，在所不問，爲日商法所採用。（日商法第六百四十二條）前二者徒足阻礙船長臨機應變之處分，毫無實益，不如後之種類不問主義，俾船長於處分當時，得就利害輕重，互相比較，裁量自由。再處分保存，是否須有因果關係，又以採用因果主義與採用殘存主義而有異致。其採殘存主義者，祇須於處分後有所保存，卽爲已足，至其保存之是否因於處分，則非所問，此主義德法系國海商法採之。而採因果主義者，則保存結果與海損處分，其間必須有因果關係，設或處分並無效果，嗣因他種原因，始得保存者，則其前此因處分所生之損害與費用，概不認爲共同海損，此主義法法系國海商法採之。因果關係，乃歷史上之情性，頗不公平，且實際上有無因果關係，亦難證明，非立法之良模也。

茲試就二種主義之異點，例示如次：

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

二、船舶棄貨減載，仍不能穩渡，後因風浪平靜，方得出險，其初因棄貨所受之損害，在殘存主義算入共同海損，而在因果主義則否。

第四節 共同海損之債權（共同海損之損害額）

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

一、船舶 船舶實佔共同海損債權之重要部分（屬具在原則上亦應包含，惟以記載於屬具目錄中者為限），其損害額之計算依其到達地及到達時之船舶價格定之。（海商法第一三七條）

二、積貨 積貨亦佔共同海損債權之重要部分，其損害額之計算，依積貨卸載地及卸載時之

積貨價格定之；但因積貨滅失或毀損無須支付之一切費用，如卸載費及關稅等，均應由積貨價格中扣除之。（海商法第一三七條）如滅失或損害之貨物，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；反是，若聲明之價值多於實在之價值者，其滅失或損害，則以實在之價值爲準。（海商法第一三八條）

（1）無載貨證券亦無船長收據之貨物或未記載於屬具目錄之屬具，如經投棄，不認爲共同海損，蓋無此種書類，以資考證，則損害難知，但經撈救，仍應分擔共同海損。（海商法第一三二條）

（2）裝載於甲板上（即艙面）之貨物經投棄者，不認爲共同海損。甲板上，本非載貨之所，若將貨物裝載其上難於保全，易遭危險也。但其裝載爲航運種類或商業習慣所許者不在此限。（海商法第一三一條第一項）前項貨物若經撈救仍應分擔共同海損。（海商法第一三一條第二項）

（3）貨幣，有價證券及其他貴重物品，除經報明船長外，不認爲共同海損。（海商法第一三

四條）蓋既未預告其種類與價格，則損害難知。

三、運費 運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者，認爲共同海損，但運送人因此減省之費用，應扣除之。（海商法第一三三條）

四、共同海損之費用 此項費用，得分爲二：即費用海損與海損計算費用是也。

第五節 共同海損之債務（共同海損之分擔額）

共同海損債務者，利害關係人對於被害人或支付人，因共同海損處分所受之損害或費用出而分擔之義務也。負有此種義務之人，謂之共同海損債務人。應分擔共同海損者，不僅被保存之船舶與積貨，即被損害之船舶與積貨，亦應分擔，否則被損害之船舶與積貨，祇享賠償權利，不負分擔義務，則其所受利益反優於被保存之船舶與積貨，殊非事理之平，故在共同海損凡有利害關係之物，皆應分擔損害，故因共同海損處分，受有損害之船舶或貨物之人一方固爲權利人，而在他方又爲義務人也。至分擔海損時，船舶或積貨之價格，應以如何標準評定之，則海商法設有特別規定如

左：

- 一、船舶 船舶之共同海損分擔額，以到達地到達時之價格爲價格。（海商法第一三六條）
- 二、積貨 積貨之共同海損分擔額，以卸載地與卸載時之價格爲價格，但關於積貨之價格，應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。（海商法第一三六條）船上所備糧食武器，海員之衣物薪資，及旅客之行李，皆航海中所不可缺者，與其他貨物不同，故對於共同海損均不分擔之。但對於此類物品，如被投棄，其他利害關係人仍須負分擔之責。（海商法第一三九條）若應分擔共同海損之貨物，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，其分擔額以實在之價值爲準，反是若所聲明之價值多於實在之價值者，其所分擔額以聲明之價值爲準。（海商法第一三八條）

第六節 共同海損分擔之比例

共同海損，應以所存留之船舶積貨之價格，及運費之半額，與共同海損之損害額爲比例，由各

利害關係人分擔之。(海商法第一百三十五條)例如某船價格五百萬元,貨物價格一百萬元,運費總額十萬元,因共同海損處分投棄海中之貨物價格四十萬元,問各利害關係人應分擔若干茲以算式表示如左:

$$\begin{array}{r}
 5,000,000 \text{——船船價格} \\
 1,000,000 \text{——積貨價格} \\
 50,000 \text{——運費半額}
 \end{array}
 \left. \vphantom{\begin{array}{r} 5,000,000 \\ 1,000,000 \\ 50,000 \end{array}} \right\} \text{三者相加爲 } 6,050,000 =$$

$$\left. \vphantom{6,050,000} \right\} \text{分擔共同海損者之總額}$$

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

$$X = \frac{4,000,000 \times 5,000,000}{6,050,000} = 330578 + \text{圓} \cdots \cdots \text{船船之共同海損分擔額}$$

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

$$X = \frac{400,000 \times 1,000,000}{6,050,000} = 66115 + \text{圓} \cdots \cdots \text{積貨之共同海損分擔額}$$

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

$$X = \frac{400,000 \times 500,000}{6,050,000} = 3305 + \text{圓} \dots\dots \text{運費半額之共同海損分擔額}$$

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

$$1,000,000 : 66115 :: 400,000 : X$$

$$X = \frac{66,115 + X \times 400,000}{1,000,000} = 26749 + \text{圓} \dots\dots \text{爲被損害之積貨應分擔之成數}$$

$$1,000,000 : 66115 + :: 600,000 : X$$

$$X = \frac{66,115 + X \times 600,000}{1,000,000} = 39669 + \text{圓} \dots\dots \text{爲被保存之積貨應分擔之成數}$$

運費以其半額假定爲船舶所有人所應得之航海純益，故定分擔海損之成數，以運費之半數爲限。

第七節 共同海損之計算

共同海損之計算由全體關係人協議定之，協議不成時，由商事公斷處或法院定之。（海商法第一四〇條）至於共同海損之計算書（General average adjustment statement）通常延聘專門共同海損計算人（Average adjuster）作成之。共同海損計算人在大陸法爲一種公職，由法院或相當公署選任，英美法則有同業之協會，須有一定資格方得充任。

第八節 留置權及委付權

船長對於未清償分擔之貨物所有人，得留置其貨物，但提供擔保者，不在此限。（海商法第一四一條）應負分擔義務之人亦得委付其存留物而免分擔海損之責任。（海商法第一四三條）

第九節 所受分擔額之返還

利害關係人於受分擔後復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額返還於關係人，以昭平允，但得將其所受損害及復得之費用扣除之。（海商法第一四二條）

第十節 共同海損債權之消滅

因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。（海商法第一四四條）

第九章 海上保險

第一節 海上保險契約之意義

海上保險契約者當事人之一方（保險人）允許賠償因航海事故所生之損失而相對人（要保人）允許與以報酬之契約也。海上保險契約爲損害保險之一種，就事故言，與他種損害保險，固不相同，就目的言，與他種損害保險，要無少異。至各國之法例，皆以之纂入海商法中者，係出於沿革上之理由。我國海上保險一章，亦編入海商法中，該章之規定，對於保險法居特別法之地位，關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。（海商法第一百四十五條）

第二節 海上保險之種類

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

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

(1) 大帆船保險

(2) 小帆船保險

(3) 大汽船保險

(4) 小汽船保險

此四種保險，各有特質，不宜相混，保險人於訂約時，當加以注意也。

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

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

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

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

第三節 保險契約

保險契約應以書面爲之，並應載明左列事項：（海商法第一百四十六條第一項）

（1）訂約之年、月、日。

(2) 當事人之姓名及住所。

(3) 所保危險之性質。

(4) 保險責任開始之時日，及保險期間。

(5) 保險金額。

(6) 保險費。

(7) 無效及失權之原因。

利害關係人皆得向保險人請求保險單之謄本。(海商法第一百四十六條第二項)所謂利害關係人，如被保險人或受貨人是。

第四節 保險期間

關於保險期間，以一定期間定之者，為定期保險；以一度航海定之者，為航海保險，以定期間及一度航海定之者，為混合保險。我國海商法規定保險期間，除契約別有訂定外，關於船舶及屬具，自

船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時爲其期間，關於貨物，自貨物離陸之時以迄於其目的港起陸之時，爲其期間，（海商法第一百四十八條）是以航海保險爲原則，其餘爲例外也。

第五節 保險價額

海上保險對於保險價額之計算，有法定之標準，茲分述如左：

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

二、貨物之保險價額 關於貨物之保險，以裝載地裝載時之貨物價額，裝載費，所納捐稅，應付之運費，及可期待之利得，爲保險價額。（海商法第一百五十八條）裝載費等，及可期待之利得，皆得於貨物運到後，取償於賣價，故應包含於保險價額之內也。

三、運費之保險價額 關於運費之保險，以運送契約所載明之運費爲保險價額，運送契約未

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

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

第六節 損害額之計算

貨物之損害額，依其到達港於完好狀態所應有之價值，與其受損狀態比較定之。（海商法第一百六十一條）例如某甲由上海運米五萬石至天津，其在天津到達港，於完好狀態所應有之價值，每石二十元，共計一百萬元，今受損害，僅值九十五萬元，則二者之差額，爲五萬元，此卽保險人應

行賠償之數也。受損害之貨物，船長爲支付船舶之修繕費，救助費，或其他繼續航海所必要之費用，將其變賣，或因不可抗力，而變賣者，以變賣價額與保險價額之差額爲損害額，但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之。（海商法第一百六十二條）

船舶之損害額，受損害之船舶，經在中國目的港或停泊港之主管官署，在外國港中國領事官署，證明爲不堪航海，或船長受船舶所有人之特別委託，或契約另有訂定，或因不可抗力而變賣者，以變賣價額與保險價額之差額，爲損害額，但因變賣後所減省之一切費用應扣除之。（海商法第一百六十二條）

運費之損害額，其運費一部滅失時，其滅失價額卽爲損害額。（德國商法第八百七十八條參照）

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

第七節 保險人之責任

保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之滅失損害及費用，負其責任。（海商法第一百五十條）海上保險係填補海上損害，則凡保險標的物在海上發生事變及災害者，無論其原因若何，情形若何，其所生之滅失損害及費用，自應由保險人負其責任，但有下列之例外：

- 一、戰事之危險，如契約有反對之訂定，保險人不負其責，例如因戰爭將被保險之船舶轟擊是。此種危險，除保險契約上訂明保險人不負責任外，保險人皆應負責，雖未保有危險，亦與保有危險者同。換言之，戰事之危險，保險人以負責任為原則，不負責任為例外。（海商法第一百五十一條）
- 二、因要保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任。（海商法第一百五十三條）其立法上之用意，與保險法第十二條第二項但書所規定者相同。所謂代理人，即要保人或被保險人之代理人，如船長為船舶所有人之代理人，船舶經理人為船舶共有人之代理人是。

第八節 海上保險契約之消滅

一、海上保險契約之解除 保險於危險發生前，因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者，保險人得請求約定保險費之半數。（海商法第一百五十二條）所謂應歸責於要保人或被保險人之事由者，如航海變更，航程變更，船舶變更等。要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約，但以保險人不提供擔保者爲限。（海商法第一百五十六條）保險人既已破產，即無填補損害之能力，故要保人或被保險人有解除契約之權，但保險人能提供擔保，則雖宣告破產，而要保人或被保險人仍無妨害也。

二、海上保險契約之無效 就危險之有無爲保險者，經證明在契約訂立前，要保人或被保險人，已知船舶之滅失，或保險人已知船舶之安全者，其契約無效。（海商法第一百五十四條）例以保險法第九條之規定「保險契約訂立時如危險已消滅或已發生者，其契約無效，」立法上之用意，同一趣旨也。

三、海上保險契約之失效 貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人，知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人，不為通知者，保險契約，失其效力。（海商法第一百五十五條）蓋船舶之構造，與海上運送之安危，有密切之關係，國籍可知其海員是否精於航海術。失效無須有解約之表示與解除有別。又失效由失效事由發生時失其效力，而其以前效力，仍猶存在，故與無效不同也。

第九節 委付制度

第一款 委付制度之立法例

委付制度，嚆矢於十六世紀，今日各國保險法多認之。英國分全損為現實全損（Total Loss）與解釋全損（Constructive Loss）兩種。（英保險法第五十六條）現實全損或係物質上完全毀損，或被奪取不能回復者。（英保險法第五十七條）而解釋全損或雖未全滅，始與全滅無異，或全滅不可幸免者，或物品之回復須有物價以上之費用。（英保險法第六十條）在解釋全損，被保險

人或視為分損 (Partial Loss) 或委付保險標的物於保險人視為現實全損二者之中得選擇其一也。(英保險法第六十一條) 德國商法先規定全損，在此種情形之下，被保險人得請求保險金額之全部，次規定委付情形，其範圍甚狹。而法商法及日商法於委付情形，廣為規定，我國海商法從之。

第二款 委付之意義

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

第三款 委付之性質

一、委付者，乃發生於保險標的物未全滅之時也。委付者，應以保險標的物歸於保險人，若委付之標的物全滅，則委付無從發生。當保險標的物全滅之際，應支付全部保險金額，此乃保險之性

質上當然發生者也。

- 二、委付者，不得附有條件也。委託必須單純，不得附有條件。（保險法第一百六十七條第二項）蓋委付之目的，在於結束當事人間之糾葛，若附以條件，則益增煩雜，反乎委付根本之主旨也。
- 三、委付以就保險標的物全部爲之爲原則。委付應就保險標的物全部爲之。（海商法第一百六十七條第一項正文）此爲委付之不可分性，其理由與上述委付不得附有條件者相同。譬如裝運貨物之船舶，行蹤不明已逾四個月時，苟許委付其一部積貨，則應以何者爲委付，何者不爲委付，必啓爭端矣。但僅一部發生委付之原因者，得就其一部分爲之。（海商法第一百六十七條第一項但書）如以米千石付之保險，其中三百石之米毀損，已失其全價四分之一時，則但以三百石爲委付可也。又如以保險價額之一部付之保險，則被保險人得按照保險金額與保險價額之比例，而委付其保險標的物也。（日商法第六百七十五條德商法第八百六十六條第二項）
- 四、委付須經承諾或經判決。我國海商法案及德日商法認委付爲單獨行爲，無須經承諾，而英法及其他多數立法例均規定委付之成立，須經承諾。我國海商法規定委付須經承諾或判決。

(海商法第一百六十八條參照)

第四款 委付之原因

一、被保險船舶之委付 被保險船舶之委付，得於有左列各款情事之一時爲之。(海商法第一百六十三條)

(1) 船舶被捕獲或沉沒或破壞時 被捕獲云者，謂爲敵國所拿捕也。沉沒云者，卽船舶沉沒水中，不易撈救，即使船舶之一部沉沒，一部仍浮於水面，而已無救助之望，亦得謂之沉沒。破壞云者，例如因船舶觸礁或彼此碰撞，致船舶不堪收拾者是。

(2) 船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之一時 蓋修繕費總額達於保險金額四分之一，在事實上雖能修繕，然因所費不貲，殊無實益，不若委付之爲直捷了當也。

(3) 船舶不能爲修繕時 船舶不能修繕的情形大別爲三：

(甲) 絕對的不能修繕。

(乙) 地域的不能修繕。

(丙)經濟的不能修繕。

(4) 船舶行蹤不明，或被官署扣押已逾四個月，仍未放行時，船舶行蹤不明者，指存否莫知之謂也。扣押云者，以強力使不得移動物之行爲也。自船舶言之，則爲禁止其航行而已，此行爲可分爲官署之處分及私人之行爲。其爲委付之事由者，則必爲官署之處分而後可也。

二、被保險貨物之委付 被保險貨物之委付，得於有左列各款情形之一時爲之。(海商法第一百六十四條)

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

(2) 裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾四個月時。

(3) 應由保險人負保險責任之損害，於航海中變賣貨物，達於其全價值四分之三時。

(4) 貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。

三、運費之委付 運費之委付，得於船舶不明已逾四個月時爲之。運費之保險，亦得適用委付

制度，但其所可委付者，只限於船舶行蹤不明已逾四個月時爲之。（海商法第一百六十五條）

四、兵險之委付 專就戰事危險爲保險者，就保險之船舶貨物或運貨之委付，得在被捕獲或被扣留時爲之。（海商法第一六六條）所謂專就戰事危險爲保險者，即其所保險之性質爲兵險而未及於他險也。如專保兵險，無論其所保者爲船舶、貨物，或運費，在被捕獲或扣留時，得行委付。

第五款 委付之效力

委付之效力有二：即保險標之物之移轉，與保險金額之給付是也。

一、保險標之物之移轉 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物應視爲保險人所有。（海商法第一百六十八條）被保險之船舶，因行蹤不明，或被官署扣押，已逾四個月仍未放行時，爲委付後而復歸來者，保險人仍應給付保險金額。（海商法第一百六十九條）此爲貫徹委付制度之簡易直捷精神，既爲委付，即此後或發見不成爲委付原因之事實，亦不容保險人再滋異議。

二、保險金額之給付 保險人因委付之結果，對於被保險人即須給付保險金額。

第六款 委付權利之消滅

委付之權利於知委付原因發生後，自得爲委付之日起，經過四個月不行使而消滅。（海商法第一百七十三條）蓋委付之權，經一定時效而消滅，其時間之起算，自依法得以向保險人委付之日起。

第十節 要保人或被保險人之義務

一、要保人或被保險人於知保險之危險發生後，即應通知保險人。（海商法第一七〇條）所以使保險人著手調查，並準備賠償；若不通知，則保險人無從知悉，且爲時過久，真相易失，此與保險法第二十三條所規定「要保人或被保險人自知保險人應負保險責任之事故發生後，應於五日內通知保險人」立法上同一旨趣者也。若要保人或被保險人不即通知，對於保險人因此所受之損害，應負賠償責任，此規定於保險法第二十四條，亦適用於海上保險也。（海商法第一四五條）

二、要保人或被保險人自接到貨物之日起一個月內，應將貨物所受損害通知保險人或代理

人，若不依限通知視爲無損害。（海商法第一七二條）蓋貨物運送到達，理應即時檢查，若過一個月而不通知，縱有損害，亦必輕微，爲確定損害計，爲防止詐欺計，所以如此規定也。

第十一節 保險人之義務

保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三日內，給付保險金額。（海商法第一七一條第一項）所謂證明文件者，即證明保險標的物在航海中發生損害之文件。保險人對於前項證明文件，如有疑義，則可從事調查，俟調查後給付，而要保人或被保險人提出擔保時，仍應將保險金額給付全部。（同條第二項）倘給付以後，查明不實，保險人自給付後一年內得行使保險金額返還請求權，過此期間，保險金額返還請求權即行消滅。（同條第三項）

第十二節 請求權之時效

因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得爲請求日起，經過兩年不行使而消滅。

（海商法第一七四條）按海商法第一四五條「關於海上保險本章無規定者，適用保險法」及保險法第三十條正文「由保險契約所生之權利，自得為請求之日起經過兩年不行使而消滅」之規定，關於海上保險之時效，除海商法海上保險章中，另有規定外，自可適用保險法之規定，故海商法第一七四條之規定，似屬贅瘤。

