

軍需學校特別學員班海商法概論目錄

緒論

第一章 海商法之意義

第二章 海商法之沿革及其將來

本論

第一章 通則

第二節 船艙之意義

第二節 船艙之種類

第三節 船舶之文書

第四節 船舶之扣押

第二章 船舶

第一節 船舶所有權	六
第二節 優先權及抵押權	一五
第三章 海員	二一
第一節 船長	二二
第二節 船員	二七
第四章 運送契約	三二
第一節 總說	三二
第二節 貨物運送	三二
第三節 旅客運送	四一
第四節 船舶拖帶	四三
第五章 船舶碰撞	四四
第六章 救助及撈救	四六

第七章	共同海損	四八
第八章	海上保險	五六

海商法概論 目錄

海商法概論目錄終

軍需學校特別學員班海商法概論

教官賈席珍編述

緒言

第一章 海商法之意義

海商法之
意義

海商法者 乃海法之一部也 海法者 係海事法規之總稱 可分爲國際海法及國內海法兩種 國際海法者 乃國際間關於海事之法規也 通常爲國際法之一部 如通商船海之條約 捕獲封鎖之法規等是 國內海法者 又分爲公海法與私海法二種 公海法者 卽公法上關於海事之法規也 其中以屬於行政法規者居多 如船舶法 船員法 引水法 海難救助法等是 私海法者 乃私法上關於海事之特別法規也 德法等國立法例 因是種法規多關於商事 故皆規定於商法法典中 我國採民商法合一主義 將商法併入民法法典中 而海商法因其具有特殊性質 特制定單行法規 於民國十八年十二月三十日公布 二十年一月一日施行 我國學者 多以民事特別法稱焉

第二章 海商法之沿革及其將來

海商法之沿革

海商法之將來

第一 海商法之沿革 海商法之發生 較一般之商法爲早 在昔有所謂羅德海法者 卽海商法之嚆矢也 及至中世 在義大利各都市 海上商業極爲繁盛 海商法益形發達 及路易十四世頒布海事條例 而海商法之成文法遂產生矣 其後拿破崙編纂商法法典 而以海商法列爲其中之一編 遂爲近世立法之先例 而各國編纂商法法典 莫不網羅海商法於其中矣

第二 海商法之將來 法非一成不變者也 要以適合時勢爲依歸 在昔航業幼稚之時所制之法規 以適用於今日航業發達之世 實有扞格之虞 如船身因材料改良而益堅 速度因機器進化而益增 貨物因艙位擴充而裝載益多 航行因通信機關發達而危險益少 凡此諸事 不僅影響於運費 抑且影響於保險 若猶泥守成規 一毫不變 適用之時 即不免有鑿柄之虞 此海商法之所以亟須改進者也

本論

第一章 通則

第一節 船舶之意義

船舶云者，即謂在海上航行，及與海相通能供海船行使之水上航行之船舶也。一、(一) 須供航行之用，如橋船、臺船、燈船等不能供航行之用者，不得稱之爲船舶。(二) 須航行於水上，如飛船、沙漠船等，不能航行於水上者，不得稱之爲船舶。

雖能航行於水上，而總噸數不及二十噸，或容量不及二百擔之船舶，專用於公務之船舶，以及以槽權爲主要運輸之船舶，不適用本法之規定。(二) 條。蓋以此項船舶，或係小舟，對於貨客運送不鉅，強使適用海商法之規定，不僅無益，而且有害。或係專用於公務之船舶，如軍艦、檢疫船、巡邏船、海關船等，並非營利，應適用軍法，或其他法規，而非海商法之範圍也。

船舶之種類

第二節 船舶之種類

船舶因觀察點之不同，得爲右列之分類、

第一 商船與非商船、此以是否以商行爲爲目的爲區別之標準也。（我海商法無此區別）。

第二 海船與內水船、以航行之主要處所爲區別之標準也。（我海商法無此區別）。

第三 公船與私船、以船舶之所有人爲區別之標準也。

第四 輪船與帆船、以船舶之原動力爲區別之標準也。

第五 本國船與外國船、以船舶之國籍爲區別之標準也。但船舶之國籍，究依何種標準而定之乎？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。我國因造船事業幼稚，航業未能充分發達，惟

有採船舶所有人國籍主義。故我海商法第三條規定，下例船舶爲中國船舶、

（船舶之國籍，依其航行事務者之船長國籍而定之）

即（一）中國官署所有者，（二）中國人民所有者，（三）依照中國法律所設立，在中國有本店之下列各公司所有者，（甲）無限公司其股東全體爲中國人者，（乙）兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東全體爲中國人者，（丙）股份有限公司，其董事三分之二以上爲中國人，並其資本三分之二以上爲中國人所有者。

第三節 船舶之文書

船舶之文書者，即船舶於航海時，因顧全公益計，應備置於船上之文書也。依海商法第四條規定，凡船舶在船上應備有下列文書，即（一）國籍證書，即證明船舶國籍之證書也，（二）通行證書，即爲船舶通行之憑證也，（三）海員名冊，即船長及船員全體之名冊也，（四）旅客名冊，即記載旅客之姓名、年齡、職業、住所、及目的地之簿冊也，（五）屬具目錄，即船舶屬具（如鐵錨、喇叭、船燈等）之簿冊也，（六）航海記事簿，即記載關於船舶

航行經過情事（如氣候潮流發航到着等）之簿冊也。

第四節 船舶之扣押

船舶之得爲扣押或假扣押，固與他種財產初無稍異。但自船長執有發行許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得爲之。（六條前段）。蓋以此時如許債權人之聲請，逕與扣押，則受損失者，不止船舶所有人，凡客貨之已在船中者，均有遷移之憂，爲維持公安起見，故寧犧牲債權人之利益，以免妨害客貨之紛擾也。但爲使航海可能所生之債務，不在此限。（六條但書）。如因航海買辦煤米或修繕船舶所生之債務，時機迫切，若不予保護，勢必相率戒懼，不敢爲財物之交易與勞務之供給矣。

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

第一 船舶之特質、船舶之爲動產、毫無疑義。（參照民法六六條）。且我

船舶所有權

船舶之扣

船舶之不
動產性

海商法規定，船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。（八條）亦當然得以動產解之。然以其價值昂貴，轉讓不易，與普通動產究有不同，茲述其特質如左：

（一）船舶之不動產性

甲 登記、登記制度，限於不動產。而船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。（一一條）

乙 抵押權、抵押權之標的，原限於不動產。而船舶亦得以之設定抵押權。

丙 租賃、船舶之租賃，既為登記，對於此後取得船舶者，亦生效力。
丁 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

船舶之人
格性

海商法概論

甲 船名、船舶之有名稱，與自然人法人之有名稱無異。且須標示於船體，不得任意變更。

乙 國籍、船舶之有國籍，亦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（五條）。

丙 船籍港、船舶之有船籍港，與自然人法人之有住所無異。船舶之登記，應於船籍港爲之。

船舶之成分

第二 船舶之成分、船舶組成之部分，雖極複雜。然除給養品外，凡於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，（如艙板、鐵錨、羅盤針等是）皆視爲船舶之一部。（九條）。

船舶之取得

第三 船舶之取得、船舶所有權取得之原因有二：（一）爲原始取得，如製造或時效而取得是。（二）移轉取得，如繼承買賣等是。於茲所研究者，惟有船舶之讓與而已。因船舶具有不動產之性質，故關於所有權之讓

與、須具備下列要件、

此中如地階多者、

(一) 須作成書面、船舶全部或一部之讓與、非作成書面、並依下列規定、不生效力。(甲) 在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署、蓋

印證明。(乙) 在外國應呈經中國領事官署、蓋印證明。(一〇條)。

(二) 須經登記、船舶所有權之移轉、非經登記、不得對抗第三人。

船舶之破產

第四 船舶之破產、船舶建造中、承攬人破產、而破產管財人、不為完成建造者、船舶定造人、得將船舶及業經交付、或預定之材料、照估價扣除、已付定金、給價收買之。並得自行出資、在原處完成建造。但使用船廠、應給與報酬。(一二條)。蓋防破產管財人、不完成船舶時、非特不利於船舶定造人、且有碍於船業發達也。

船舶之共有

第五 船舶之共有、船舶共有云者、即一海船而屬於二人以上之所有之謂也。蓋以船舶為物、價值昂貴、恒非一人財力所能勝任、且危險性大、損失

頗鉅，故曩昔多爲數人所共有，並設法令規定其股份之數。今則公司制度發達，共有法規，幾等具文。惟我國航業幼稚，關於船舶共有，仍設有各種之規定焉。

(一) 關於船舶之處分及利用之決議，共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項，應按各共有人應有部份之價值，以其過半數決之。

(二) 三條) 即不以共有人數之過半數，乃以其價值之過半數決之。此對於民法八一九條及八二〇條三項所設之例外規定也。

(二) 部份之轉讓，船舶共有人出賣其應有部份時，其他共有人得以同一價格，儘先承買，(一四條一項)，蓋爲保其他共有人之利益也。

又因船舶共有權一部份之出賣，致該船舶喪失中國國籍時，應得共有人全體之同意，(一四條三項)，蓋以船舶共有人基於本國船籍所享得之特權，不因他人變更而受影響也。

(三) 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。(一五條)。蓋恐以債權關係，而生有扣押或假扣押之情事，而影響於其他共有人之權利故也。

(四) 債務之清償、船舶共有人對於利用船舶所生之債務，就其應有部份負比例分擔之責。(一六條一項)。即如船舶修理，及因航海所購買之燃料食物等所生之債務是也，應比例分擔之。

(五) 資金之返還、船舶共有人爲船長而被辭退時，得退出共有關係，並請返還其應有部份之資金。其資金額數，則依當事人之協議定之。協議不成事，由法院裁判之。至退出共有關係之權，自被辭退之日起，經一個月不行使而消滅。(一七條)。

(六) 共有關係之繼續性、共有關係不因共有人中一人之死亡，破產，或禁治產而消滅。(一八條)。

船舶經理人

第六 船舶經理人，共有船舶，人數既多，事權不一，爲謀營業便利，而免

牽制起見，應選任經理人，經理其營業也。

(一) 經理人之選任，經理人之選任，固不限於共有人，即選任共有人以外之人亦可。但爲顧全共有人全體利害關係起見，應經共有人全體之同意，(一九條)。

(二) 經理人之權限，船舶經理人關於船舶之艙裝及利用，在訴訟上或訴訟外，代表共有人。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。(二〇條)。但船舶經理人非經共有人之書面許可，不得出賣或抵押其船舶。(二二條)。蓋以出賣乃處分行爲，而非利用行爲也。

(三) 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共有人。(二二條)。

船舶所有
人之責任

限制責任
之主義

第七 船舶所有人之責任、船舶所有人對於船員本屬僱傭關係，按受僱人因

執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人負連帶賠償責任，

(民法一八八條)。但因航海性質之特殊，各國立法對於船舶所有人之責任，

皆有特別之限制也。其限制之理由，或謂船員在航海中，權限廣大，船

舶所有人不易指揮監督，或謂船長等上級職員均經過國家試驗合格，船舶

所有人不得任意選任，或謂航海事業危險，如不減輕責任，無人敢從事航

業也。

(一) 限制責任之主義、其限制責任之主義，約有四種：(一) 德法主

義，將船舶所有人之財產，分為海產陸產二部，對於海員之行為所負責

任，僅以海產為限。(二) 法法主義，即以無限責任為原則，而對於特

種債權人則委付其海產。(三) 英法主義，即以船舶登記噸數計算一

定金額，而定船舶所有人之責任也。(四) 美法主義，即原則上以海產

限制責任
之債務

限制責任
之例外

船舶所有
人兼船長

之價格爲限。但船舶所有人，亦得委付其船舶而免責。此四主義，以英

法主義爲優。但我海商法似仿德法主義所爲之規定也。

有限

(一) 限制責任之債務、船舶所有人對於下列事項所負責任，以本次航海之船舶價值運費及其他附屬費爲限。即(甲) 船長法定權限內行爲所生之債務；(乙) 海員職務執行行爲所生之賠償債務；(丙) 因救助撈救或共同海損所生之債務是也。(三三條) 所謂附屬費，指船舶所受損害應得之賠償而言也。

(二) 限制責任之例外、船舶所有人對於第二十三條之規定，雖負有限責任。然本於船舶所有人之行爲或過失所生之債務，或前條第九款所定債務，經船舶所有人之允許者，或本於船員及其他服務船舶之人員之僱傭契約所生之債務，不適用之。(二四條)

(四) 船舶所有人兼船長之責任、船舶所有人或共有人爲船長時，僅得對

之責任

有限責任
之海產

優先權及
抵押權

於其航海過失及船舶服務人員之過失依第二十三條規定，主張限制其責任，(二六條)即對於其他原因所生之債務，則須負無限責任也。

(五) 有限責任之海產：船舶所有人之限制責任，既以海產爲限，至海產之種類與範圍如何，依我海商法規，即船舶運費，附屬費是也。

(甲) 船舶：於此所謂船舶者，係指發生事故之船舶而言。(成分屬具在內)。其他船舶不屬於執行範圍之內。至被執行之船舶，是否完善與沉沒，則非所問也。

(乙) 運送費、運送費云者，係指發生事由之本屆航海應得之運送費而言，前屆運費，不在其內。

(丙) 附屬費、附屬費者，指船舶因受損害所得之賠償也。如因船舶碰撞，或共同海損等所生之損害賠償也。

第二節 優先權及抵押權

海商法概論

第一 優先權之債權、優先權係本於法律所規定之原因而發生。依我商法規

定，左列各款債權，有優先受償之權、（二七條）

（一）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、（二七條第一款）蓋

以此等費用，或為航海設備之償價，有關公益，或便於船舶之航行，而

有益於一般之債權人故也。

（二）船長、船員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債務，其

期限未滿一年者，（二七條第二款）蓋以此等債權之主要者，厥為薪工

為數甚微，與其他債權人關係甚小，而與船員家族之瞻養關係甚大故

也。

（三）為撈救及救助所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額、（二七

條三款) 蓋以獎勵第三人對於船舶之救助，而免船舶之沉沒也。

(四) 船舶所有人或船員之過失所致之船舶之碰撞，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。(二七條四款)。蓋以此項債權均與公益有關故也。

(五) 船長在船籍港外依其職權為保存船舶，或繼續航行之實在需要所為之行爲，或契約所生之債權。(二七條五款) 蓋如無此等債權之發生，則不能保存船舶或繼續航海故也。

(六) 對於託運人所負之損害賠償。(二七條六款)。因託運人所給付之運費，原爲運送之代價。既因運送受有損害，則對於所付之運費，自應有優先權之享受也。

第二 優先權之標的 優先受償之標的如左

(一) 船舶 船具 及屬具 或其殘餘物

優先權之標的

(一) 在發生優先權之航海期內之運費，(指發生優先債權之本屆航海所應得之運費而言)。

(二) 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(即因第三人不法行為所給付之損害賠償金也)。

(三) 船舶所有人因共同海損應得之賠償，(如因共同海損關係，而受他人賠償所得之金額是)。

(四) 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，(如司撈救或救助行為所得之酬金是)。

優先權之
順位

第三 優先權之順位，關於同次航海之優先權，其位次依第二十七條各款之規定，(三〇條一項)即第一款居第一位，第二款居第二位，餘類推。
一 款中有數債權者，不分先後，比例受償。(三〇條二項)又第二十七條第三款第五款所列債權，如有二個以上屬於同種類，其發生在後者，優

先受償（第三〇條三項）。蓋以前者之債權因後者之救助而始得有受償之權利故也。

因同一事變，所發生之債權，視爲同時發生之債權（三〇條四項）。不屬於同次航海之優先權，其後次航海之優先權，先於前次航海之優先權（三一條）。蓋以前次航海所生之優先權，乃由後次航海所生之優先權，始得保存也。且優先權不因船舶所有權之移轉，而受影響（三二條）。蓋恐船舶所有人避免債務，而得船舶移轉於第三人也。

優先權之消滅

第四 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（三三條）。

- 一 該條第一款情形 船舶離去債權發生地者
- 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

經過六個月不行使者

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 抵押權之設定、船舶因有不動產性，故除適用民法中關於不動產之規定外，海商法尙設有特別規定，分述如次、

抵押權之
設定

(一) 抵押權之設定，應以書面爲之，(三四條)。以抵押爲要式契約故也。

(二) 船舶抵押權，得就建造中船舶設定之，(三五條)。

(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，(三六條)。

(四) 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人，(三七條)。蓋以登記爲對抗第三人之條件也。

(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

海員

義船員之意

船長

義船長之意
及權利

免船長之任

割或出賣而受影響，（三八條）。

第三章 海員

海員者，指乘船舶而從事於船上勤務者而言也。其種類有二，即船長與船員是也。

第一節 船長

船長者乃指揮船員，而管理船舶之一切事務者也。不僅有私法上之職務，且為維持秩序，整飭紀律，並兼有公法上之權力。例如船內有犯罪行為者，船長得執行司法警察之職務，有作成遺囑者，船長得執行公證人之職務，有出生死亡者，船長須將其事項，載於航海記事簿，而以其騰本送交戶籍吏。有不守紀律者，船長得酌量懲戒之等是。

第一、船長之任免，船長之權限廣大，職務重要，其適任與否，與船舶所有人之利害關係甚大，故船長須由船舶所有人僱用之。如有正當理由，並得

隨時辭退。但無正當理由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。(三九條)。所謂正當理由者，乃事實問題，如觸犯刑章，重大過失技能不佳，行為不檢等是。

船長如有正當理由，固得請求解除職務。然在航海中，縱使其僱用期限已滿，船長亦不得自行解除，或中止其職務。(四〇條)。

船長之責任

第二 船長之責任 船舶之指揮，僅由船長負其責任。(四二條)。船長對

於執行職務之過失，如能依自應負責。

如主張無過失時，應負證明之責。(四一條)

船長如將貨物裝載於甲板上，(貨物裝載於甲板上)致生損害或滅失時，應負責任。但經

託運人之同意，或為航運種類或商業習慣所許者，不在此限。(五五條)。

船長之權限

第三 船長之權限 船長既負上述各種義務，自不得不有相當權限，以保障

之。茲將其權限，分述如左。

緊急處分權

(一) 緊急處分之權 船長在航海中，為維持船上治安，得為緊急處分。

如被登中不禁止

四三條) 如船員旅客有妨害船上治安之行爲，船長得限制其自由，或

懲戒之是。

代表用人權

(二) 代表用人權、船長代理權之範圍，立法例有三、(甲) 法法主義

以在船舶所有人之所在地與否爲標準，而定其代表權之有無；(乙)

英法主義，以視行爲之輕重爲標準，而定代表權之有無；(丙) 德法

主義，以在船籍港之內外爲標準，而區別之也。我海商法規定，船長得

代表船舶所有人，僱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。(五二條) 蓋折衷於德法兩主義，而爲之

規定也。

變賣船舶權

(三) 變賣船舶權、變賣船舶，原非航海必要行爲，通常不屬於船長權限

之內，故船長非經第四十八第一項所列，官署證明爲不堪航行者，船長

海商法概論
如船在國外某港內船觸岸時須備當地保事之險保費(船指二四)

非受船舶所有人之特別委託，不得變賣之。但契約另有訂定者，不在此限。違反此項規定，而為變賣者，其變賣無效，如有損害，並應賠償（五三條）。

船舶抵押
權金錢借
入權等

船長之義務
遵照預定
航程之義務

第五 船長之義務 船長之義務如左：

(一) 遵照預定航程之義務，船舶非因事變，或不可抗力，不得變更船舶之預定航程。(四二條二項)。蓋以航路選定，多係航海上最安全，且最近便故也。

(四) 船舶抵押權，金錢借入權，賣質積貨權，船長為支付船舶之修繕費，救助費，或其他繼續航海所必要之費用，得抵押船舶，金錢借入，或將積貨之全部或一部變賣，或出質。(五四條一項)。船長變賣或出質積貨時，其損害賠償額，依其貨物應達到目的港之價值定之。但應扣除因變賣或出質所減省之費用。(五四條二項)。

放棄船舶
之諮詢義務

救護旅客
船員之義務

備置文件
之義務

呈驗文書
之義務

報告檢定
之義務

(二) 放棄船舶之諮詢義務、船舶在航海中、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、(四四條一項)。蓋以放棄船舶、關係大眾利益、船長不得任意爲之也。

(三) 救護旅客船員之義務、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、(四四條二項)。

(四) 備置文件之義務、船長在船上、應備置船舶文書、及關於載貨之各種文件、(四五條)。

(五) 呈驗文書之義務、主管官署、依法查閱船舶文書時、船長應即呈驗(四六條)。

(六) 報請檢定之義務、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、(四七

呈送文件
之義務

條) 以便日後之考證。

(七) 呈送文件之義務、船長應於前條所定之期限內、將船舶文書呈送於左列官署。

(甲) 在中國、呈送於該目的港或停泊港之主管官署

(乙) 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。(四八條)

船上除有必要外、不得開艙、亦不得在船舶文書未經呈驗以前、卸載任何貨物。(四九條) 蓋防貨物之遺失也。

(八) 海事報告之義務、船長遇船舶沉沒、擱淺、意外事故、強制停泊或其他有關於船舶積貨船員、或旅客之非常事變時、應作成海事報告、載明實在情況、呈送主管官署。此項報告、應有船員或旅客之證明。(

海事報告
之義務

船長違反
義務之制
裁

船員

船員之僱
用

五〇條）○ 海事報告未經船員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力。但其報告係船長於遭難後，獨身脫險之處所作成者，不在此限。（五一條）○

第六 船長違反義務之制裁、船長違反本法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。（四四條三項）○ 違反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。（五六條）○

第二節 船員

船員者，乃指船長以外一切之海員而言也。依其職務，得分為艙面船員、管機船員、與事務船員三種。依其地位，得分為上級船員與普通船員二種。我海商法概稱之為船員，則無此項之區別焉。

第一 船員之僱用、船員對於船舶所有人之關係，純屬僱傭契約之一種，與

船長之兼有公法之職權不同。故不僅船舶所有人對於船員有僱傭之權，即船長亦得代表船舶所有人而為船員之僱用焉。惟船舶在船籍港或懸裝港而船舶所有人或其代理人亦在該港時，須得其同意（五二條）。

第二 船員之權利 船員之權利如左：

船員之權利
比例增薪
之請求權

(一) 比例增薪之請求權。按航給薪之船員，若航程或航海日數延長時，得

按薪額比例，請求增薪。但於航程或航海日數縮短時，不得減薪（五九條）。蓋免其受意外之損失也。

傷病時之
薪金領取
權

(二) 傷病時之薪金領取權。船員在船舶所有人負擔治療費之期間內，仍支原薪（六四條）。其致傷病之原因，是各由於職務行為所致者，非所問也。如有破損而持傷以病外之症在內

退職薪金
之享受權

(三) 退職薪金之享受權。船長或船舶所有人於發航前，無正理由而辭退船員時，如船員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月之薪金。其

給付恤金
請求權

治療費請
求權

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。（六八條）。蓋免船員之無故損失，並免妨碍其信用也。

若因不可抗力致航海不能，而辭退時，船員僅得就其已服勞務之日數，請求薪金。（六九條）。

（四）給付恤金請求權。船員不論其為按月或按航給薪，如在受僱期內死亡者，自死之日起，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。（六七條）。

（五）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。但其受傷或患病，係因酒醉，或重過失，或不守紀律之行為所致者，不在此限。（六〇條）。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。（六一條）。又船員

因受傷或患病上陸，應由船舶所有人支給必要費用（六三條）。如車費入院費等是。

埋葬費請求權

（六）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，並應擔其埋葬費（六二條）。

送回原港之權利

（七）送回原港之權利、船員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務。其因病患或受傷而上陸者，亦同。此種義務，包括運送居住食物及其他必要費用之擔負而言（六五條）。

船員之義務

第三 船員之義務、船員之義務如左、

命令服從之義務

（一）命令服從之義務、船員關於其職務應服從其上級船員及船長之命令。船員非經許可，不得離船（五七條）。

私載禁止之義務

（二）私載禁止之義務、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（五八條）。

止 契約之終

第四 契約之終止、定期僱傭契約、其期限於航海中屆滿者、以船舶到達第一港後、經過四十八小時爲終止、(六六條)。蓋以勞務完成、契約之本旨達到、理應從速終止、以免受契約之束縛也。

運送契約

第四章 運送契約

第一節 總說

運送之意義

商法中所謂運送者、俗稱海運、專指海上運送而言也。其與陸運相異之點、即(一)須用船舶、(二)須航行海上。所謂海上者、非僅指航行海洋而言、即在與海相通能供海船行駛之水上航行亦包括在內。致其契約之性質、(承攬)與運送之標的、與陸上運送、大概相同。即分物品運送與旅客運送二種。惟旅客運送較之物品運送、發達稍遲。故各國海商法、關於物品運送、規定較詳、而旅客運送、則除本身有規定外、準用貨物運送之

規定。茲將貨物運送與旅客運送分述於後。

貨物運送

第二節 貨物運送

貨物運送之種類

第一 貨物運送之種類，貨物運送，通常得分爲二種、（七〇條）

搭載運送與傭船運送

（一）以件貨之運送爲目的者，（二）以船舶之全部或一部供運送爲目的者。前者稱曰搭載契約，後者稱曰傭船契約。傭船契約與搭載契約不同之點有四、

（甲）在搭載契約，若船艙尙有餘地，船舶所有人無論何人，均得自由訂約。在傭船契約，非得傭船人之同意，不得爲之。

（乙）在搭載契約，多以物品之重量容積或個數計算運費。在傭船契約，多以艙位之大小，期間之長短，計算運費。

（丙）在搭載契約，多屬諸大船，在傭船契約，多屬諸小船。

（丁）在搭載契約，多屬諸定期航海，在傭船契約，多屬諸不定期航海。

契約之作成

第二 契約之作成、以船舶之全部或一部供運送爲目的之運送契約、應以書

面爲之。(七二條)且須載明下列事項、(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、(七二條)。

契約之效力

第三 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、(七三條)。蓋所以保護當事人雙方之利益也。

契約之解除

第四 契約之解除、運送契約訂立後、如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。(七四條)。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、并應負擔裝卸之費用。(七五條)。

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、並賠

償加於他貨之損害。上項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人，僅負前條所規定之責任。（七六條）。

唯第七十五條與七十六條之規定，於按時或為數次繼續航海所訂立之運送契約，不適用之。（七七條）

運送之方法

第五 運送之方法，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，使為運送。（七八條）。

備船之運送費

第六 備船之運費、運費為對於完成運送之報酬，故船舶所有人對於託運人有請求給付運費之權利。其給付方法，有前付與向付二種，即由託運人於裝載時而支付者，曰前付，受貨人於卸載時而支付者，曰向付，通常以向付運費為原則，而以前付運費為例外也。至運費計算之方法，依我商法規定，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。但因航海事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。（七九條）。

項)。即原則上託運人僅於約定期內負擔運費。但因颶風或官署禁止航行等事變所生之停止，雖已逾約定時期者，仍應負擔運費。

然若船舶之停止，係因船舶所有人或其代理人之行為，（如因駕駛不慎，致與他船碰撞，或機器損壞等），或因船舶之狀態所致者，（如船舶欠修，行駛緩慢等），託運人不負擔運費。如有損害，並得請求賠償。（七九條二項）。如船舶（遇變）行縱不明，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於該次航海通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。（七九條三項）。

以船舶之全部或一部供運送者，其託運人所裝載之貨物，如不及約定之數量時，仍應負擔全部之運費。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。（八〇條）

第七 貨物之卸載，以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成

貨物之卸載

時，應即通知受貨人。件貨之運送，受貨人因依船長之指示，即將貨物卸載（八一條）。受貨人怠於受領貨物時，船長得將貨物提存，並通知受貨人。保險及受貨人若受貨人不明，或受貨人拒絕受領貨物時，船長應提存貨物，並通知託運人，（八二條）。

裝卸之期

第八 裝卸之期間，以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算。卸載期間以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時，裝貨期間及其起算，從各地習慣。此項期間，（八三條）。休假日不算入。裝載或卸載超過裝卸期間者，運送人，得按其超過之日期，請求相當損害賠償。此項超過裝卸期間，休假日亦算入之，（八三條）。裝卸期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入，超過裝卸期間，雖遇不可抗力時，亦算入之，（八四條）。

載貨證券之發給

第九 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

載貨證券
之形式

證券（八五條），其效用與陸上運送之提單同。一方作為貨物之收據，一方得憑以轉讓貨物，而兼有證券之效力也。

（一）載貨證券之形式、載貨證券為要式證券之一，故須具備一定方式。依我海商法規定，載貨證券應載明下列各款事項，由船長簽名：

（甲）船舶名稱及國籍，（乙）託運人之姓名住所，（丙）貨物之種類、品質數量及其包皮之種類及記號，（丁）裝載港及目的港，（戊）運費，（己）載貨證券之份數，（庚）填發之年月日，（八六條）。

載貨證券
之效力

英國規定三份為憑

（二）載貨證券之效力、載貨證券與陸上運送之提單略同。故民法第六百二十七條至六百三十條及六百四十九條，關於提單之規定，於載貨證券準用之。（八九條）。如載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，僅持有載貨證券一份，船長不得拒絕交付。（八七條一項）。蓋目的港原為預定交付貨物之地故也。但若請求貨物之交付，不在目的

港時，船長非接受載貨證券之全數，不得爲貨物之交付。（八七條二項）蓋以非在目的港之請求，原屬契約之變更，如不接收全數，恐生意外之糾葛也。

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，並通知曾爲請求之各持有人（八七條三項），以便共同處分，以免糾葛。

如載貨證券之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，他持有人的載貨證券，失其效力。至載貨證券之持有人有二人以上，而船長尙未交付貨物者，則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。（八八條）。

航海之担保

第十 航海之担保 船舶有無航海能力，每爲託運人所不及知，故船舶所有人應担保船舶於發航時，有安全航海能力。（九〇條一項）。此項担保僅以發航時爲限，非謂因航海所生之損害，概須負責也。如船舶所有人已盡

運送之拒絕

通常之注意，而仍不免損害之發生者，亦不負損害賠償之責。但船舶所有人爲免除責任起見，須負舉證之責耳。（九〇條二項）。

第十一 運送之拒絕。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。違反此項之規定者，對於因此所生之損害，負賠償責任。（九一條）如船長於發航前發見未報明之貨物，得在裝載港將其起陸，或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。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。（九二條）。

搭載之運費

第十二 搭載之運費。船舶發航後，因不可抗力，不能達到目的地，而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定爲去航及歸航之運送，而託運人僅須負擔去航之運費。（九三約）蓋貨物未能運送目的，則託運人負擔去航運費，已屬得不償失矣。又船舶在航海中因海上事故而修繕時，如託運人於到達

目的地前，提取貨物者，應將全部運費，提前付給（九四條）。蓋所以補助船舶所有人之急需也。

如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（九五條一項）。如新運費較高於約定之運費，其增高額應由託運人負擔之（九五條二項）。

託運人如因解除契約應付全運費時，託運人亦得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費^{比者人日少}四分之一（九六條）。

運送之責任

第十三 運送之責任、載貨證券之發給人，對於依照載貨證券所記載應為之行爲，均應負責。又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，僅對於其自航程中所生之滅失損害及遲到，負其責任（一〇〇條）。

旅客運送

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，不負賠償之責。（九七條一項）。蓋以航海事故千變萬化，如仍使負責，則無人敢從事於航海事業也。但船舶所有人，或運送人，如爲前項不負責任之主張，應負舉證之責耳。（九七條二項）。託運人如於載貨證券，故意虛報貨物之性質或價值，則運送人或船舶所有人對於貨物之滅失或損害，不負責任。（九八條）。貨物之裝載，如未經船長或運送人之同意者，亦同。（九九條）。

第二節 旅客運送

旅客運送與貨物運送，大致相同。故旅客運送，除本節另有規定外，準用關於貨物運送之規定。（一〇一條）。

第一 運送人之義務

運送人之義務

（一）食膳之供給。旅客之膳費包括於票價之內。（一〇二條）。蓋航海

食膳供給

旅客與陸上旅客不同，因限於境况，不能自備飯食，中途購買亦感不便。

故關於通常食膳，須由運送人供給之。

目的地之送到

(一) 目的地之送到，船長應依船票所載，運送旅客至目的地。船長違反

前項之規定，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。(一〇三條)

○ 即使船舶因不可抗力，不能繼續航海時，船長亦應設法將旅客運送至目的地。(一〇八條)，不能中途棄而不管也。

食宿之供給

(二) 食宿之供給，船長在航海中為船舶之修繕時，應以同等之船舶使多人另行執行完

成其航海。如船長不以同等船舶完成其航海，則對於旅客，應無償供給其居住及給養。(一〇九條)

行李之運送及處置

(四) 行李之運送及處置，運送人對於旅客交付之行李，縱不另收費用，

亦應與貨物運送負同一責任。(民法六五七條)。旅客死亡時，其在船

上之行李，船長應以最利於繼承人多依其遺囑之方法處置之。(一一〇條)。

旅客之義務
票價之給付

命令之服從

船舶拖帶
之意義

第二 旅客之義務、旅客義務之最要者、即票價之給付、及命令之服從是也。

(一) 票價之給付、票價之給付、爲旅客最要之義務。雖旅客在船舶發航或航海中、不依時登船者、仍須給付全部之票價。(一〇五條)。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。(一〇七條)。

(二) 命令之服從、旅客在船舶內、對於船長因維持秩序、在職權上所發之命令、應服從之。

第三 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。(一〇四條前段)。船舶不於預定之期日發航者、旅客亦得解除契約。(一〇六條)。

第三節 船舶拖帶

船舶拖帶云者、即以此船拖帶彼船之謂也。船舶拖帶、多在與海相通

能供海船行駛之水上見之。而在海洋，則除船舶遇難以外不常見也。茲將我

海商法關於船舶拖帶之規定，分述於左：

第一 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，對

被害人須負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船，亦有損害之求償權。

一一條。

第二 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。但契條另有訂定者，不此在限。

一二條。

第五章 船舶碰撞

船舶碰撞云者，即二個以上之船舶，互相接觸之謂也。其船舶之數，常

為二個。然亦非無二個以上者，不問其船舶之數為多少，而其碰撞須為船舶

與船舶。若船舶與浮標船橋等之碰撞，非此所謂碰撞也。

共同或連
接拖帶之
關係

拖船與被
拖船之關
係

船舶碰撞
之意義

碰撞之責

第一 碰撞之責任、船舶因碰撞之原因不同，故其責任之大小各異。如碰撞

係因不可抗力而生者，依海商法第114條，被害人不得請求損害賠償。(一一四條)。碰撞如係

一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責。(一一五條)。碰撞之各

船舶，有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任。不能判定其過失

之輕重時，雙方平均負其責任。共同過失之各船舶，對於因死亡或傷害所

生之損害，應負連帶責任。(一一六條)。

前二條責任，不因碰撞係因引水人之過失所致而受影響。(一一七條)。

權利之消滅

第二 權利之消滅：因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過二年不行使

而消滅。(一一八條)。

船舶之扣押

第三 船舶之扣押、船舶之碰撞，不論發生於何地，若被害者為中國船舶或中

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。

被扣押船舶，得提供相當担保，請求放行。(一一九條)。

碰撞之訴訟

第四 碰撞之訴訟、關於船舶碰撞之原因、損害程度等項、不能毫無爭執。故碰撞結果、訴訟勢所難免。則法律上關於碰撞訴訟管理、不能無所規定。我海商法規定、關於碰撞之訴訟、得向下列法院起訴。(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。

第六章 救助及撈救

救助及撈救之意義

救助及撈救云者、即海難救助之謂也。救助與日商法之救援意同。即海難程度輕、所有海船或貨物未離海員之占有、而由第三人加以援引、致得救濟而言也。撈救與日商法所謂救助意同。即海難程度較重、所有船舶或貨物已離海員之占有、行且沉沒漂流、而由第三人予以協助、致得救濟而言也。

救助之義務

第一 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。違反此項規定者、處三年以下有期徒刑、或

拘役。(一二二條)○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。(一二八條一項)○各該船長除有不可抗力之情形外、在未確知繼續救助爲無益前、應停留於發生災難之處所。(一二八條二項)○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。其所受救者(一二八條三項)○違反第一項之規定者、處五年以下有期徒刑。(一二八條四項)○

第二 報酬之請求、對於船舶或船舶上所有貨物、施以救助或撈救而有效果者、得按其效果請求相當之報酬。(一二二條)○是以報酬之請求、須具備下列要件、(一)須遭遇海難、(二)須救助有效、(三)須無救助義務是也。具備上述要件而爲救助者、救助人固有相當報酬請求權、然施救人經以正當理由、拒絕施救、而仍強爲施救者、不得請求報酬。(

報酬金額之決定

一二七條。又屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救，得請求報酬。

一二三條。

第三 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。(一二四條)。此項規定，於施救人與船舶間及施救人間之分

配報酬之比例，準用之。(一二五條)。

救入者之參加分配權

第四 救入者之參加分配權，法律對於人命之救助，原為道德上之義務，不

能以金錢為報酬。然於實施救助船舶及財物之中，絕對不使救入者分配報

酬之金額，殊無以獎勵救入者之熱忱。故我海商法規定，於實行施救中，

救入者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。(一二六條)。

共同海損

第七章 共同海損

第一 共同海損之意義，共同海損者，謂在海難中，船長為避免船舶及積貨

之共同危險，所為之處分，而直接發生之損害及費用也。(一二九條)。

共同海損之意義

船長為大船之安全，將貨物拋棄或棄岸，此

是以共同海損，須具備下列要件：

預防拋棄貨物

(一) 須現時危險，若因預想不確定之危險，而為處分，則非共同海損。其危險之原因如何，則非所問也。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，亦應得視為共同海損，應由其他關係人分担之。但利害關係人對於因有瑕疵或過失之負責人，得為償還請求耳。(二二〇條)

(二) 船貨之共同危險，即須危險足以影響於一般之利害。若僅為一部之損害者，是為單純海損。而非共同海損矣。如船舶被捕獲，則與貨物無關，貨物被劫奪，則與船舶無涉是也。

又呼船貨各商行之也

(三) 須船長之故意處分，若出於不可抗力或第三人之處分者，不得謂為共同海損。

(四) 損害及費用，即因免共同危險，處分船舶或貨物而生有損害及費用

共同海損
之債權

第二 共同海損之債權、共同海損債權者、即因共同海損處分、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担之權利也。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、得分別述之如

次、

船舶

(一) 船舶 ↓ 為債權人 船舶實佔共同海損債權之重要部分、在盤 屬具在原則上應包括在

內、惟以記載於屬具目錄者為限。至船上所備糧食、武器、船員之衣服薪資、及旅客之行李、皆不分担海損。此項物品如被投棄、其損害應由各關係人分担之、(一三九條)。

貨物

(二) 貨物、↓ 亦為債權人 貨物亦佔共同海損債權之重要部分。且在原則上、無論何種貨物、皆得為海損債權。但有左列之例外、

(1) 無載貨證券、私運貨 亦無船長收據之貨物、或未記載於屬具目錄之屬具、

經投棄者 不認爲共同海損。但經撈救，仍應分擔共同海損。(一三二條)。

(2) 裝載於甲板上之貨物、經投棄者，不認爲共同海損。但其裝載爲航運種類或商業習慣所許者，不在此限。又此項貨物，若經撈救，仍應分擔共同海損。(一三一條)。

(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。(一三四條)。

(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。(一三三條)。

(四) 共同海損之費用、此項費用，即費用海損，(如救助費修繕費等)與海損計算費用是也。

第三 共同海損之債務、共同海損債務者，即利害關係人對於被害人或支付

共同海損
之債務

共同海損
之費用

運費

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貨物，即被損害之船舶與貨物，亦應分擔。否則被損害之船舶與貨物，祇享有賠償權利，不負分擔義務，則其所受利益，反優於被保存之船舶與貨物，揆諸事理，不得謂平。故在共同海損，凡有利害關係之物，皆應分擔損害。故受有損害之船舶或貨物之人，一方固為權利人，而他方又為義務人也。

共同海損
損害額之
評定

共同海損
分擔額之
評定

第四 共同海損損害額之評定，共同海損之損害額，以到達地，到達時之船舶價格，或卸載地，卸載時之積貨價格定之。但關於積貨價格，應扣除因滅失或毀損無須支付之運費（一三七條）。

第五 共同海損分擔額之評定，關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格為價格，積貨以卸載地卸載時之價格為價格。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（一三六條）。

第六 共同海損分担之比例，共同海損應以所存留之船舶積貨之價格，及其運費之半額，與共同海損之損害額為比例，由各利害關係人分担之。（一三五條）。例如船舶之價值為五百萬元，貨物全部之價值為百萬元，而其運費之總額為十萬元，若共同海損以價值四十萬元之貨物投諸海中，則各利害關係人，應分担之額，如左：

5,000,000元 船舶之價值

1,000,000元 貨物之價值

50,000元 運費之半額

6,050,000 應負担海損之總額

則（1）船舶之海損分担額為：

400,000 × 5,000,000

6,050,000 = 約300,000元

(2) 貨物全部之海損分擔額爲：

$$\frac{400,000 \times 1,000,000}{6,050,000} = \text{約} 60,000 \text{元}$$

(3) 運費半額之海損分擔額爲：

$$\frac{400,000 \times 1,000,000}{6,050,000} = \text{約} 30,000 \text{元}$$

惟被投棄之四十萬元貨物，其自身亦須負擔共同海損之損失。故對於被保存六十萬元貨物之負擔額，應依下列之算式計算之、

(4) 被投棄貨物之海損分擔額爲：

$$\frac{400,000 \times 60,000}{1,000,000} = \text{約} 24,000 \text{元}$$

(5) 被保存貨物之海損分擔額爲：

$$\frac{600,000 \times 60,000}{1,000,000} = \text{約} 36,000 \text{元}$$

貨價聲明
不實之取
締

共同海損
之計算

船長之留
置權

應負分擔
義務人之
委付權

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

數以半額爲限

第七 貨價聲明不實之取締、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。聲明之價值多於其實在之價值者、其滅失或損害以實在價值爲準、分擔額以聲明價值爲準。(一三八條)。

第八 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。(一四〇條)。

第九 船長之留置權、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。(一四一條)。

第十 應負分擔義務人之委付權、應負分擔義務人、得委付其存留物、而免分擔海損之責任。(一四三條)。

所受分担額之返還

第十一 所受分担額之返還、利害關係人於受分担後、復得其船舶或貨物之全部或一部者、應將其所受之分担額、返還於關係人、以照平允。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。(一四二條)

共同海損債權之消滅

第十二 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。(一四四條)

第八章 海上保險

海上保險

保險法之適用

第一 保險法之適用 海上保險亦係損害保險之一種。雖因其發生之事故不同、性質不無稍異、然大體仍與一般損害保險之契約相同。故除本章有特別規定外、關於保險法之規定、於海上保險、均適用之。(一四五條)

保險之事故

第二 保險之事故 海上保險、在各種保險之中、為最繁雜。其範圍甚廣、包括航海所生之一切危險。(如暴風、怒濤、捕獲、掠奪、以及碰撞、觸礁等)。其性質之複雜、與火災人身之保險不可同日而語。海上保險、迄

今尙無科學之根據者，亦由於此。其保險費計算之方法，大概以經驗爲標準耳。

契約之作成

第三 契約之作成，保險契約應以書面爲之，並應記明下列事項：（一）

訂約之年月日；（二）當事人之姓名及住所；（三）所保險之性質；

（四）保險責任開始之時日，及保險期間；（五）保險金額；（六）

保險費；（七）無效及失權之原因。（一四六條一項）

利害關係人皆得向保險人請求保險單之騰本。（一四六條二項）所謂利害關係人，如被保險人或受貨人是。

（此項則在七條）

保險之標的物

第四 保險之標的物，保險之標的物，係得以貨幣估價之物，而屬於航海危

險者爲限。（一四七條）其不能以貨幣估價之物，則不得爲保險之標的

物耳。因之海上保險，至少得分爲四種。即船舶保險、貨物保險、運費保

險、利益保險是也。

船舶保險

貨物保險

運費保險

希望利益保險

保險契約之期間

(一) 船舶保險 船舶保險，不僅船體，成分及屬具亦應包括在內。

(二) 貨物保險 即其標的爲一切貨物，有平安保險與水漬保險之分。水漬保險，即僅爲水漬污損，不能維持其原有價值之保險也。平安保險者，

即除水漬外，關於因海上一切事故所生之滅失或損害及費用之保險也。

(三) 運費保險 即其標的爲運費。如貨物中途遇變毀損不能起卸或全部

損害之時，運費常有損失而無所得，故多付保險，以免損失。如中途貨物被焚或全毀，則此陸路運費保險亦無效也。

(四) 希望利益保險 即以貨物到達後可得利益爲標的之保險也。通常附隨

於貨物保險。例如商人以千元之貨，希望到達後，出賣一千二百元。此二百元之超額，即爲利益之保險也。

第五 保險契約之期間 海上之保險期間，有依一定航程而定者，曰航程保險；有依一定期間而定者，曰航期保險；有併合航程與航期而定者，曰混合保險；我海商法規定，保險期間，除契約別有規定外，關於船舶及其屬

再保險

具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時，為其期間。關於貨物，自貨物離陸之時，以迄於其目的港起陸之時，為其期間，（一四八條）。是以航程保險為原則，其餘為例外也。

第六 再保險、保險人得將其所保之險，向他人為再保險，（一四九條一項）。蓋為補救小保險業之失敗故也。本章關於保險之規定，於再保險準用之。（一四九條二項）。

保險之責任

第七 保險之責任 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。（一五〇條）。即關於戰事之危險，除契約

有反對之訂定外，保險人亦應負責，（一五一條）。但因要保人或被保險人或其他代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任，（一五三條）。

第八 保險契約之消滅

保險契約之消滅
保險契約

（一）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

之解除

人之事由而解除契約者，保險人得請求約定保險費之半數，（一五二條）
一 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
供担保者爲限，（一五六條）。

保險契約
之無效

（二）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
爲無效，（一五四條）。蓋以此種情事如非詐欺，卽屬虛僞，法律上自
不能認爲有效。又貨物保險契約訂立之時，未曾確定裝運之船舶者，要
保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，通
知於保險人。不爲通知者，保險契約卽失其效力，（一五五條）。蓋以
船舶之構造及新舊，與海上運送之安危攸關，而國籍通知藉悉海員是否
精於航海術故也。

保險之價
額

第九

保險之價額、海上保險價額之計算，與其他損害保險價額之計算，方

船舶之保險價額

貨物之保險價額

運費之保險價額

法略有不同。即海上保險價額之計算，常有一定之標準耳。

(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。(一五七條)

(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，所納稅捐，應付之運費，保險費，及可期待之利得，爲保險價額。(一五八條)。蓋以此等費用皆得於貨物運到後取償之於賣價者也。

(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。(一五九條一項)。如以淨運費爲保險標的物，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十爲淨運費。(一五九條二項)。所謂淨運費者，即於總運費中扣除一切耗費之謂也。

希得利益之保險價額

(四) 希得利益之保險價額、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、以保險金額視為保險價額、(一六〇條)。
蓋以希得利益常隨市况而變遷、無一定之標準、自不得不以保險金額為其保險價額矣。

保險之損害額

第十 保險之損害額、貨物之損害額、依其在到達港於完好狀態所應有之價值、與其受損狀態比較定之、(一六一條)。

如受損害之船舶或貨物、由船長依第五十三條第五十四條之規定、或因其不可抗力而變賣者、以賣價額與保險價額之差額、為損害額、但因變賣後所

減省之一切費用、應扣除之、(一六二條)。

保險之委付

第十一 保險之委付、海上保險、若保險之標的物、全部滅失、保險人固須支付保險金額之全部、而取得被保險人、關於標的物所有之權利。然有時其標的物雖非全部滅失、而其狀況殆與全部滅失無異時、則被保險人亦得

委付之原
因
船之委
付

貨物之委
付

將其殘餘之利益，表示移轉於保險人，而請求保險金額之全部。此即所謂委付是也。

(一) 委付之原因，關於委付之原因，我海商法有左列之規定。

(甲) 被保險船舶之委付，被保險船舶之委付，得於有下列各款情形之一時爲之。即 (A) 船舶被捕獲或沉沒或破壞時；(B) 船舶因海損所致之修繕費總額，達於保險金額四分之三時；(C) 船舶不能修繕時；(D) 船舶行蹤不明或被官署扣押，已達四個月仍未放行時。(一六三條)

(乙) 被保險貨物之委付，被保險貨物之委付，得於有下列各情款之一時爲之。即 (A) 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；(B) 裝運貨物之船舶之行蹤不明，已達四個月時；(C) 應由保險人負保險責任。

此項後因留置危險船隻被擄去後亦之也其詳參第六四

之損害，於航海中變賣貨物，達其全價值四分之一時，(D) 貨物

之毀損或腐壞，已失其全價值四分之一時，(一六四條)。

運費之委付 運費之委付，得於船舶行蹤不明已逾四個月時爲之，

(一六五條)。

兵險之委付 兵險之委付，專就戰事危險爲保險者，就保險之船舶貨物或運費

之委付，得在被捕獲或被扣留時爲之，(一六六條)。

委付之效力 委付之效力有二，即保險標之物之移轉，及保險金額之支付是也。

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，(一六八條)。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，保險仍應給付保險金額，(一六九條)。

保險金額
之支付

委付之時
效

危險發生
之通知

保險金額
之給付

(乙) 保險金額之支付、保險人因委付之結果、對於被保險人即須支付保險金額。

(三) 委付之時效、委付之權利於知委付原因發生後、自得為委付之日起經過四個月不行使而消滅、(一七三條)。

第十二 危險發生之通知、要保人或被保險人於知保險之危險發生後、即應通知保險人、(一七四條)。十一月或長多被保險人通知蓋使保險人得以着手調查、並準備賠償也。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。如要保人或被保險人自接到貨物之日起、一個月內、不將貨物所受損害通知保險人或其他代理人時、視為無損害、(一七二條)。

第十三 保險金額之給付、保險人應於收到要保人證明文件後三十日內、給付保險金額、(一七一條)。保險人對於此項文件如有疑義、而要保人或被保險人提供担保時、仍應將保險金額全部給付、(一七一條二項)。倘

給付後，查明不實，保險人自給付後一年內得行使保險金額返還請求權。過此時期，保險金額返還請求權，即行消滅。（一七一條三項）。

保險請求
權之消滅

第十四 保險請求權之消滅、因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。（一七四條）○所謂本法另有規定者，即第一百七十一條三項，第一百七十二條及第一百七十三條等規定是也。

海商法概論終