





海運學目錄

瞿桐崗講述

第一章 緒論

第一節 海運之定義

第二節 海運之作用

第三節 獎勵航業之必要

第四節 海運之起源及其發達歷史

第二章 船舶

第一節 船舶之義意

第二節 噸與噸數之區別

第三節 船舶之吃水及其乾舷

第四節 節及海哩

第三章 船舶之類別

第一節 技術上之分類

第一項 依造船材料而區別之

第二項 依船型之種類而區別之

第三項 依推進方法之不同而區別之

第二節 汽機種類及馬力

第一項 汽機種類

第二項 船用汽機

第三項 外車汽機與暗車汽機

第四項 冷汽器有無之區別

第五項 達賓式汽機

第六項 馬力及汽壓

第三節 船舶之等級

第四章 船舶法規

第一節 法制上之種類

第一項 國籍之區別

第二項 登記有無之區別

第三項 所有者之區別

第四項 種類之區別

第五項 資格類別與航路之規定

第六項 積量之區別

第二節 經濟之種類

第一項 運輸目的物之區別

第二項 依航海準定時期與否之區別

第三節 船舶之性質及其關係

第四節 船舶在法律上之資格

第一項 船舶所有者之資格

第二項 船舶乘組員之資格

第三項 船舶構造地

第五節 船舶之取得及喪失

第五章 航路

第一節 航路之意義及性質

第二節 航路種類及特質

第一項 依船舶種類之區別

第二項 經濟上之區別

第三項 依航海組織之區別

第四項 國家有無補助金之區別

第五項 依航海區域之區別

第六項 依技術的標準之區別

第六章 海路運河

第一節 意義及種類

第一項 地理的分類

第二項 技術的分類

第三項 經濟的分類

第四項 目的上之分類

第二節 海路運河之經濟的價值

第三節 蘇伊士運河

第四節 巴拿馬運河

第一項 巴拿馬運河之由來及其計劃

第二項 巴拿馬運河之經濟的價值

第七章 商港

第一節 商港之意義

第二節 商港種類

第一項 地理的分類

第二項 經濟的分類

第三項 法規的分類

第四項 經營之分類

第三節 商港設備

第八章 船員

第一節 船員之界說

第二節 組織

第三節 附誌

第九章 船長及船員之職掌並應注意事項

第一節 船長

第二節 航海士

第三節 當值航海士

第四節 相關長

第十章 海運組織及經營

第一節 海運組織之發展

第二節 定期航海與不定期航海

第一款 定期航海之組織及經營

第一項 定期船需要之理由

第二項 定期船之要件

第三項 定期船特有之利益

第四項 定期船之經營法

第二欸 不定期航海之組織及經營

第一項 不定期船需要之理由

第二項 不定期船之要件

第三項 不定期船經營法

第三節 海運合同及海運同盟

第一欸 海運合同

第二欸 合同經營之實例

第三欸 海運同盟

第一項 海運同盟之名稱及意義

第二項 海運同盟成立要件

第四項 海運同盟協約條項

第五項 海運同盟之利害

第六項 海運同盟弊害矯正策

第四節 船車連絡及兼營

第十一章 運賃

第一節 總論

第二節 旅客運賃

第一款 意義及種類

第二款 旅客運賃支付條件

第三節 貨物運賃

第一款 一般貨物之運賃

第一項 一般貨物運賃之種類及計算

第二項 一般貨物運賃支付條件

第二款 備船貨物之運賃

第一項 備船貨物運賃之種類及計算

第二項 備船貨物運賃支付條件

第十二章 營業之組織

第一節 總說

第二節 公司組織

第三節 代理店

第四節 附屬事業

第十三章 航業經濟

第一節 收入與支出

第二節 利益處分

第十四章 海上保險

第一節 海上保險之作用

第二節 海上保險之契約

第三節 被保險利益

第一款 被保險利益之觀念

第二款 保險價額

第三款 一部保險起過保險重復保險

第一項 一部保險

第二項 超過保險

第三項 重復保險

第四節 共同保險

第五節 再保險

第一欸 再保險之意義

第二欸 再保險之性質

第六節 海上保險契約之效力

第一欸 海上保險者之義務

第一項 填補義務

第二項 交付海上保險證券之義務

第三項 退還保險費之義務

第七節 海上保險者之權利

第一欸 收領保險費之權利

第二欸 受通知之權利

第三欸 保險契約者或被保險者違反告知義務時之解除權

第四欸 保險契約破產時之權利

第五款 使被保險者防止損害之權利

第六款 取得代位之權利

第七款 對於第三人之權利

第八節 海上保險契約內容事項之變更

第九節 委付

第一款 委付之意義及委付行爲

第二款 委付之原因

第三款 委付之時期

海運學

瞿桐崗講述

第一章 緒論

第一節 海運之定義

海運學。英語所謂 Ocean Transportation 因其性質專屬於運輸事業。以移轉貨物。不特爲便利交通起見。且其効力能擴張海外貿易。藉可流通國內資本。爲工商業發展地步。其作用之重要可知。故經濟學家咸認海運爲振興工商業必要之具。其效果實與陸運相若。緣鐵道雖爲交通之命脈。設無船舶相輔而行。如身之使臂。臂之使指。則於應用上殊鮮便利。此可斷言。因是各經濟名宿。均視海運爲必要。並關於海運學各有一定義。而其定義中最爲精確者。厥維習恩孫 (Johnson) 博士。習博士爲美國目今海陸運輸學家之泰斗。並主講本薛維尼亞大學多年。其主張研究海運學方法。當分兩部入手。一方面爲藝術的研究。一方面爲經濟的研究。因海運之發達。全恃乎船舶之多寡。與機械之精妙。方可收海運極大之作用。故欲使

中國大學叢書
海運營業之進步。當先講求船數之適用暨機械之良美。以及航行者善駕駛之術。此爲第一步研究。雖然海運學於藝術上注意。固爲必要。但關於運輸之職務。若勞動之工作。與時間之浪費。設非力求改良方法。則雖有多數之船舶。與機械之精良。收利必難欲免此弊。當爲第二步研究。須從經濟上着手。

第二節 海運之作用

海運事業。無論何國。欲擴張海外貿易。爲工商業競爭地步。咸當視爲必要。因其作用大而收効易。且於種種方面。若農產製造品等。藉以運用其設施。以收利於將來。莫不有連帶關係。茲舉其重大之作用如下。

(一) 一國之所最要者。爲金融問題。設金融一阻滯。種種事業皆須中斷。一若人之血脈然。偶一停頓。人仍能振作精神否乎。故欲矯此弊。厥維海運。因海運爲海外貿易之基礎。而海外貿易實爲流通金融機關最重要問題。緣海運發達。一方面可鼓勵國外貿易。一方面可吸收國外資本。藉以流通國內金融。使其周轉。故海運之

效力。不特可爲工商業之補助。並可爲國內金融上恐慌之救濟。

(一) 凡出口貨少而進口貨多。無論何國。最爲不利。此種情形。可分兩方面觀察。一方面實基於工業不發達。致製造品缺乏。欲轉運而不能。一方面實基於航業不發達。即有製造品。亦無從運輸海外。爲國外貿易。以圖經濟上之發展。故海運之作用。既可轉運製造品之出口。并能鼓勵工業之發達。且能輸出贏餘之原料品。免在國內爲不經濟之浪費。

(二) 無論何國。欲於工業上着手。原料品適能滿足供給製造品。除中國美國素稱天富者外。無一國難免此弊。若在此種情形。設海運事業不發達。原料品之需要與供給。既不能適如所願。因之製造品減少。工業因之停滯。其不利益爲何如。即運進者。供給與需要相等。但利權操自外人。其運價必高。因之製造品之價格。亦隨之而增高。價格一增。其競爭力必弱。危險爲孰甚。即是以觀。海運與工業有密切之關係。概可想見。

第三節 獎勵航業之必要

海運爲鼓勵工商業發達之要件。已知前述。可毋庸復贅。但舍此外。其於交通上之關係。亦非淺鮮。因交通不便。最爲阻止文化。且無自強與競爭心之眞精神。我國在五十年前。素富守舊思想。對於航業一道。豪不注意。故於內部航業。尙屬大半操於外人之手。遑云海外。晚近思想較新。且深知海運事業之作用。推而及於海外航業。所以我國旅美華僑。集資倡設中國有限郵船公司於美邦。此公司之宗旨。專爲中美間運送旅客及裝載貨物之用。藉免利權外溢。一方面爲擴張海外貿易。一方面爲便利華僑起見。始購一艘。因獲利甚速。繼又增二艘。此舉深被美人所驚慕。因素不注意之事。而竟毅然倡始。且於船舶管理方法。井井有條。旋即收效。固難免外人所贊美。但私人資本有限。擴張殊艱。故乘此千載一時之機。我國政府當倣照歐美獎勵航業方法行之。其獎勵之法如下。

(一) 舉辦實業。資本一大。欲冀其必獲厚利。此固必無之事。偶一失敗。則其損失非

小因此投資家猶豫不前頗難決心從事。良由於此關於此種情形。故歐美政府無不設有保護金。(Supervision)以備其損失後。政府當有保護之責。不致資本家遭有重大之損失。若是則投資家勢必踴躍從事。航業可冀日增發達。

(二)事業大而資本小。欲望日後之發達最爲不利之事。設舉辦一事資本家雖欲極意經營。苦無財力以應付。難免望洋興嘆。於此種狀況。資本家如有切實擔保品。乞向政府貸金。政府當預備一種借金。(Cash and Credits)以助其成。此種借金。歐美各國。於種種實業萌芽時代。無不用此法以獎勵之。美國鐵道之發達。能一日千里。政府常以此法爲促進鐵路發達之先聲。

(三)欲圖航業之發達。不但資本。且關於開闢海港。建設船廠船塢。亦有重大之關係。政府關於私人所經營者。尤宜選擇沿海公地(Public Land)可應用者。一經呈請後。當自由允許。以作相宜之海港及船廠船塢。爲運輸之便利。此舉於美國鐵道發達時期。政府嘗以公地自由允許爲鐵道發達上極大補助。雖海港與船廠船塢

等所佔之區域。對於航業上。不如鐵道所需要者大。但需要時。政府能自由允許。爲獎勵私人經營海運之助。則於航業發達。亦不無重大影響。

上列三法。實爲獎勵航業之要素。我國實業動機。適值萌芽時期。苟能毅心實力。切實整頓。將歐美獎勵航業方法。採集應用。數年後。總不患不收效果。況資本巨大之實業。專歸政府自辦。無論何國。不特無此財力。且反阻私人企業心。於擴張實業。最爲不利。況海運爲實業中重要之一部分。尤非少數資本所可興辦。若不廣集私人資本。或鼓勵其特立獨行。以補政府餘力所不足。收效必遲。此可預決也。

第四節 海運之起源及其發達歷史

人口與慾望之增加。爲經濟狀態發展之先聲。因是有無相通。而貿易興焉。貿易興而海運之事業從此始。推是而討論其發達之原因如下。

(一) 地理上之發見及改良。關於地理上發見者。若哥崙布之發見新大陸。范雖果達瑪(Vasco da Gama)之發見好望兒(Cape of Good Hope)是也。關於航路上。

改良者。若蘇伊士運河(Suez Canal)及巴拿馬運河(Panama Canal)之開鑿是也。

(二)技術上之改良。與資本制度之發達。例若能利用蒸汽與鐵鋼之作用。而規劃工業上之進步。因此汽船亦漸漸發達。可流行於世界。而經濟上之組織。遂一大革新矣。由是經濟區域。逐漸擴張。而資本制度亦隨之日形發達。並國民經濟。竟造成大規模之產業。俾航海業變而為股分組織之大航業公司矣。

(三)政治及政策上之變遷。由封建制度。變而為統一的國家。由重商政策。變而為自由貿易。又轉而為保護貿易。其結果而經濟的範圍益為擴張。事業益為勃興。交通制度。更為進步。就中關於海運者。為英法之航海條例。改除通航之自由。海運保護之設施。皆與世界經濟極有關連。今試就海運發達年代。分二期畧述之。則以上諸原因。可以證明其變遷之動機也。第一期自腓尼基(Phoenicians)至新大陸好望角發見之間。第二期自新大陸發見至十九世紀之中葉(千四百四十年間)。汽

中國大史記
船勃興時代。第三期自十九世紀中葉至現今是也。

海運之淵源。年遠代溼。不可攷矣。雖印度中國等古文明國。在紀元前即有海運之便。不過航海術甚爲幼稚。且限於地方的範圍。不足爲世界海運史之端緒。世界的海運史之先導。實始於腓尼基人。其最初之民族。起源於波斯灣口。(Phoenician Gulf) 且其所佔區域甚窄。僅在地中海與列巴倫山(Mount Lebanon)間海岸中一小部分。且列巴倫山以產樅木著。腓尼基人嘗利用其材料。以築造船船。遂浮行於地中海。紀元前千二百年。早已設殖民地於加太基(Carthage)其首郡爲推羅(Tyre)及西頓(Sidon)二地。紀元前千百年。由法國沿岸出地中海。達英德二國。更及於阿非利加西北岸群島。掌握通商航海之全權。斯時埃及(Egypt)既乏造船材料。又爲宗教所拘束。海運事業。幾全委於腓尼基人。殊後亞歷山大王陷落。推羅西落二地。(紀元前三百三十二年間)腓尼基之繁盛都市。已非復已有也。然加太基在母國凋落後。猶能航行於黑海方面。論者不能無疑。總之腓尼基人富有航海特性在

紀元前。已從事於航海。爲通商地步。經營殖民地於小亞細亞。及意大利沿岸。斯時之羅馬。專熱心從事陸上經營。置海運於不問。及至布匿（Punic）戰爭後始知海運之必要。共圖發展。更盡力掃除海賊。以謀航海之安全。其功積亦有可紀者。及中世紀之初。羅馬衰頹。海運亦廢置不顧。僅北歐之海國。男子諾曼（Norman）人自紀元八世紀至十一世紀。即掌北海之海上權。惜該民族航海之目的。僅爲掠奪計。而非爲通商計。故卒無成功。殊後通商航海之再興。在南歐或意大利自由都市之成立。在北歐則依神聖同盟之勃興。而漸趨於隆盛。前者爲十字軍之結果。並當十一世紀之秋。後者自十三世紀時。航業發達。已漸露頭角。至新大陸發見後。南北兩相呼應。掌握歐洲之通商航海權者。幾近百年。自是而降。地中海時代。漸漸告終。西班牙葡萄牙二國。即有世界的航海決心。而入第二期矣。第二期之開幕。寶依新大陸及新航路之發見。是等地域發見後。技術上之問題。果何如乎。在地中海航海時代。其船舶甚爲幼稚。尙未脫櫓船之用。不過順風揚帆。利行推舟而已。回憶十五世紀之

中葉以來。至西葡二國探見航海時。純然爲帆船時代。爾後亞拉比亞人竊取我國之磁石。始利用指南針。以促進航海之改革。及入十九世紀後。漸見汽船之發見。外洋航海。悉用汽船。故學者仍稱第三期爲帆船時代。非無因也。在第三期中。海上抱野心者。以葡萄牙爲最。沿亞非利加西岸。順流南下。其所發見之土地。悉欲置之所屬。領土中。惟恐他國勢力之加入。請於羅馬法王。宣言或爾及岬以南之地。悉爲葡領。後西班牙因哥崙布發見新大陸。彼此爭端不已。遂讓成兩國之紛議。互結協商條約。以大西洋之中央所通之子午綫爲界。東部屬葡萄牙。西部屬西班牙。各自畫定勢力範圍。以作航海及殖民之用。斯時海上權盡屬西葡二國。他國不能侵入其範圍內。然英法諸邦。又不能袖手旁觀。一任西葡二國之任意恣行。漸有侵害之意。馴至相見以兵。千五百八十八年。英國即破西班牙之無敵艦隊。於是西葡二國之海上權。凋落殆盡。繼西葡二國興起者。爲和蘭。該國領土狹小。人口稀少。夙從事於漁業。航海之技術。養之有素。更且熱心海外通商。千五百九十九年。與印度締結通商

同盟千六百零二年。創立和蘭東印度公司。繼而創立西印度公司。北海公司等。專注意通商航海漁獵及殖民地上之經營。自千六百年至一千六百五十年。此半世紀間爲和蘭全盛時代。其使用商船之數已達六萬。且當時乘英國之政爭。獨壟斷通商條約之利也。然自千六百四十八年後。英法各實行重商主義。英國於千六百五十一年。發布航海條例。法國於千六百六十七年。制定關稅率。由是和蘭貿易及航海。遇一打擊。其後數次海戰。均爲英國所破。及西班牙戰爭相繼而起。和蘭勢力日益減少。英國又乘虛伸其驥足。千八百十年至千六百九十七年。英法戰爭又起。英國屢破法國艦隊。更伸張海上霸權。及拿破崙戰爭後。法國及西班牙海上權。均爲英國所奪。西葡法等殖民地。亦爲所掠取矣。千八百十四年。維也納條約結果。英國對於和蘭雖返却所侵奪之殖民地一部。然其重要區域。依然領有。後復幾經干戈。擴張領土。遂佔有世界陸地五分之一。並握海上霸權。其間關於航海之技術。日盜進步。而入海運界第三期矣。當十九世紀之初。一般公衆所用之汽船。尙未發現。

至千八百三十八年。此種汽船始航行於太平洋一帶。至鐵船及暗車之成功。定期航海之發達。均在千八百四十年前後。汽機汽罐亦逐漸改良。是以汽船在經濟上技術的價值。遂日增無已。而海運界之狀況。於此一變。回憶十七世紀之初。有唱海洋自由論者。然不過徒托空言。及至一千八百四十九年。英國航海條例廢止後。天下始成爲一家。所謂海洋自由者。亦告厥成功。嗣是以降。蘇伊士運河於千八百六十九年開通。巴拿馬運河於千九百十五年開通。歐亞交通之面目一新。海運事業。蒸蒸日上。遂有今日之盛矣。

第二章 船舶

第一節 船舶之意義

船舶者。係航行於海洋運河河川湖沼等爲負擔特別任務。停繫於水上。而其有特別航行能力之一種建築物也。故單適於水上浮游。而無航行能力者。不得稱爲船舶。又如桴筏之類。雖往往爲河川上運搬作用。惟其構造不完全。並無特別作用。不

得稱爲有完全航行能力之建築物。故船舶云者。須具有堪能航行之形體。防禦浸水之機能。及保持積載物之安全等。爲最要條件。適合如上所述條件之建築物。而不論其所具之形體如何。建築材料如何。及構造與推進方法如何。悉得稱之爲船舶。船舶爲供航行之用在帆船須具有帆檣網具等。在汽船須具有汽機汽罐錨及錨索等。至船舶意味。僅以一船體爲標準。餘者船舶中應用品。悉稱之爲船舶中附屬物。惟處船舶買賣賃借保險抵押之際。悉當包含於船舶中者也。至船舶上備有之小艇。究係爲船舶上附屬物與否。往昔議論紛歧。莫衷壹是。今則始規定船舶上須備有一定數之小艇。故小艇亦爲船舶上之附屬物。可無疑問也。

第二節 噸與噸數之區別

凡評論洋海運輸。關於船舶之計算。或用噸(Ton)及噸數(Tonnage)法測定之。以避混亂。但噸與噸數二者之區別殊大。不可不審慎區別之。噸數者。用以計算船中所載貨物之容量。噸數者。用以計算之大小或載運之能力。且又細別爲二。一爲船

船噸 (Vessel Tonnage) 一爲載貨噸 (Cargo Tonnage) 並二者中各有種種意義如下。

(甲) 船舶噸計有二種。(1) 排水噸數 (Displacement Tonnage) (1) 登記總噸數 (Gross Register Tonnage) (11) 登記純噸數 (Register net Tonnage)

(一) 排水噸數 凡船舶所具之重量與在水上浮游時所排出之水量相等。即謂之排水噸數。

(二) 登記總噸數 登記總噸數之測定以一百立方尺除其全體之積量所得之數即謂之登記總噸數。故一百立方尺爲每船中之一噸。

(三) 登記純噸數 登記純噸數之測定是從總噸數中除其所設之機械與船員之常用室外。復以一百立方尺除其所餘之空間。可載運旅客及貨物之用。其所得之數即謂之登記純噸數。

各國所規定之船舶統計表。咸以一百立方尺爲一總噸數。但其規定雖如是。惟容

積相等之船舶而旗號不同者。往往對於總噸數之規定。微有不同。例若英以一噸爲一百立方尺。德法諸國爲二百八十三立方米。突日本亦爲一百方立尺等是。雖然。關於純噸數在各國法律上所規定之計算法。相差之點。尤爲較大。惟丹納白氏 (Danube) 之測算法。最爲例外。因其所規定者。凡由蘇伊士運河所經過之船舶。無論何商業國所具有者。咸遵照白氏測算法爲標準。

丹納白氏推算之規例。於一千八百七十三年。被萬國船舶噸數會 (International Tonnage Commission) 在康司頓白爾地 (Constantinople) 所採用。以備蘇伊士運河船舶之用。殊後可知船舶之純噸數。凡被白氏規例所推算者。與英美法律所規定者較。約大五分之一。故運河通行稅之征收。咸以船舶純噸數爲標準。

(2) 載貨 (Cargo Ton) 計有二種。即重量噸 (Weight Ton) 與測算噸 (Measurement Ton) 是也。

重量噸又細別爲二種。一爲短噸 (Short Ton) 一爲長噸 (Long Ton) 短噸以二

千磅計算。長噸以二二四〇磅或二二〇四。六二磅立方噸計算。美國海陸運輸。咸以短噸計算。故短噸爲美國一般所通用。惟在海外貿易。除別國用立方制。系與以二二〇四六二磅之立方噸計算外。則其重量噸。咸以二二四〇磅之長噸計算爲標準。

洋海運輸貨物之分配。不但以重量噸計算。且以四十立方尺之推算噸計算。例若穀類與礦物質等。則以重量噸計算。但製造品普通商品與木料等。則以測算噸計算。至計算噸採用四十立方尺。其所適合應用者。因麥之每一長噸所佔之艙位。適爲四十立方尺故也。在美國洋海貿易之載貨噸數。於政府統計表上所應用者。爲長噸與測算噸二種。常用作標準。所欠闕者。對於海上貿易之運輸。頗難確定其實質之重量。

登記純噸數與總噸數以及載貨噸數所得之比例。登記純噸數爲總噸數三分之二。並貨物噸數爲平均二倍又四分之一於純噸數。

凡在美國所登記之船舶。其航行前。當先經船政局先檢查其機械與測算其體積之大小。且其註冊法有三種。(一)從事於海外貿易者。謂之登記。(Register)(11)從事於內部沿海貿易者。謂之登錄。(Enroll)(11)航行之船舶。不滿二十噸者。謂之准許。(License)

第二節 船舶之吃水及其乾舷

吃水(Draught)者。船舶浮水中時。所吃之水。由水面而達龍骨(Keel)沒入水中之部分。即其吃水深淺之度數。因吃水之深淺。藉可知其載重量之增減。吃水量有兩種。(一)空船所吃之水。為輕吃水。(Light Draught)載貨船所吃之船。為載貨吃水。(Load Draught)更有依洋海吃水之別。而吃水亦各有不同者。

船舶之吃水。不特為領港者之標準。且其深淺與港灣河海。有重大之關係。故其航行於淡水時。與航行於海洋時較。緣水中之密度不同。而吃水亦隨之而異。此其一。且關於載貨之重量。又須因其變動而酌量增減。若偶一失慎。於航海中。一遇風波。

船舶即失其重心。而有顛覆之虞。故船長於此種情形。須時時檢查。務期載重適宜。爲務換言之。載貨吃水量。宜得相當乾舷 (Free Board) 之距離。庶免積載過多之危險。所謂乾舷者。即現於吃水面以上之舷測。是從上甲板達於水面之垂直距離。以表示其吃水之深淺也。

第三節 節及海哩

節 (Knot) 者。爲表示船舶每小時所走速度之謂。即海哩之對稱語。故每海哩爲六千零八十尺。設船舶於一小時內。能航行六千零八十尺。即謂之一節。於一小時內。能航行六萬零八百尺。即謂之十節。餘可類推。

第三章 船舶之類別

第一節 技術上之分類

船舶由技術上觀之。當分爲三種。(一)造船材料 (Material)。(二)船型 (Type)。(三)排進方法 (Mode of Propulsion)

第一項 依造船材料而區別之

(1) 木船 (Wooden Vessel) 者。其船體主要部分。乃以木爲之。僅船體與各部聯結處。以利用鐵製釘針而已。且其保存年限。如以檜木爲之。因此種材料。性質堅硬。可支持十七八年。若以松杉爲之。不過支持七八年。緣其性質柔軟。不能耐久耳。至船底常附以黃銅或亞鉛板等。是防止海藻起見。以免損傷機械。惟與命數及強度。毫無關係。大凡木船係用一層兩層或三層甲板者多。而用四層甲板者極鮮。故最大木船之噸數。以二千噸爲限。且其構造較爲薄弱。致運用時年限較淺。兼之木船與鋼鐵船較。爲保持同一堅度之故。其構造須用厚大材料。因之船身所佔重量較多。而船艙容積反至狹小。致載貨量必至減少無疑。其不利益爲孰甚。

(2) 木鐵交造船 (Composite Vessel) 者。其船體中之結構 (Frame) 與龍骨 (Keel) 等。以鐵爲之。其他部分均用木質。故其保存期間。約在木船與鐵船之間。此種船舶。一千八百六十七年間。專利用運送茶類。但其構造費頗高。並船體自重量亦

大於經濟上頗不利益。殊後蘇伊士運河業已開濬而遠東茶類之運輸悉被汽船奪去而木鐵交造船遂失其效用矣。

(三)鐵船(Iron Vessel)者。船體各部分均以鐵製。其較木船持長之點。因鐵質與木質較質既堅且薄。並積載量亦多。兼之船體構造上。又異常簡潔堅實。故船體無論大小。築造均無限制。且命數較長。至少能保持二十五年。若時時注意修理。可持久三四十年。雖建造費較木船稍高。然仍不失為利益也。

(四)鋼船(Steel Vessel)者。船體全以鋼造成之。此種船舶。均較木船與鐵船為優。且其特優之點。即鋼比鐵更為堅韌。且鋼質能以鐵質五分之一。所具之材料。即可構成與鐵同一強度之船舶。故鐵船之載貨暨排水量與鋼船較。須減少三成以上。故鋼船之裝載力。較鐵船可高數倍。且造船時使用鐵材之際。非加以極高熱度。不能使其屈曲自由。惟鋼質則反是。故其價格雖較鐵材稍為昂貴。然鋼質容易自由處置。可省造船之勞力。且竣工後。若以經濟論。亦未必比鐵船價高。故鋼船價值之

高。宜鐵船木船所不及也。近今船舶概用銅製。實可稱爲鋼船全盛時代。

(五)被覆船 (Sheathed Vessel) 者。凡鋼鐵船之吃水量。若在三尺以上。常以木板被覆船底。並以銅或黃銅板加貼其上。以防船底爲貝殼與海藻類之附着。因鋼鐵船之缺點。其接水處常有貝藻等附着。故每年須將船底整理一次。以掃除障礙物。若此種情形。在遠洋航海時。頗爲不便。且對於運輸上浪費時間。猶爲不利益。經航行家再四思維。勢有一種被覆方法。此法不特爲船舶持久上關係。且於時間上。不致浪費。亦有無窮之利益。

(六)其他船舶有以鉛 (Alumina) 爲之。有以白銅爲之。其質量較鋼鐵船更爲佳美。因其量輕質堅。且光滑無銹。更無貝藻類附着船底之恐。雖其效用殊大。惜價太昂貴。故此種船舶。不過用以供試驗而已。而難爲海外貿易之用。

第二項 依船型之種種而區別之

(一)船舶具有一層甲板。謂之單層甲板船 (One Deck Vessel) 其深度有十一

尺者。亦有十三尺至十八尺者。

(一) 船舶具有二層甲板者。謂之二層甲板船 (Two Deck Vessel) 其深度自十八尺至二十四尺。

(二) 船舶具有三層甲板。謂之三層甲板船 (Three Decks vessel) 其深度自二十四尺至二十八尺。

(四) 四層甲板船 (Four Deck Vessel) 依三層甲板船板築造法而建築之。故其名稱有上甲板中甲板下甲板下層甲板之別。

(五) 輕甲板 (Spar Deck Vessel) 者亦具有三層或四層甲板。惟其構造較上述之具有三層或四層之甲板船。稍形薄弱也。

(六) 覆甲板船 (Twin Deck Vessel) 者。雖有一層至三層之甲板。然中甲板上載重力。更形薄弱。故覆甲板上僅能運載極輕貨物而已。

第三項 依推進方法之不同而區別之

就船舶推進之元動力觀之。依人力者爲櫓。倚風力者爲帆。倚汽力者特外車及暗車等推進機。故據此三者之標準而分別之。又細別爲櫓船帆船及汽船三種。

(一) 櫓船因其効用甚淺。故無討論之價值。可省略之。

(二) 帆船 (Sailing Vessel) 者。藉帆以航走之船舶也。其特長處。可以天然之風力爲作用。且其推動前進之帆檣。比較汽船機關。其採樅裝置。甚爲簡單。並其需用船員亦較少。故無需巨數之航海費用。惟其短處。於航行之作用。只能恃風力。設無風力。即不能進行。因之行程。不若正確。較之汽船之作用。殊有霄壤之別。

(三) 汽船 (Steamer) 者。依蒸氣力而使船舶航走之謂。其既自具強有力之推進力。非風潮所可左右其進行。故能規定其航行之正確。與到達時期。可免錯誤。其効用之大。雖遠勝帆船。然需價甚高。較之帆船。不但其航海費增多。且裝置機關。貯藏燃料。及機關員常用室等。必須占領巨大容積。致載貨力薄。不無缺點。但是等缺點。設能將船舶之裝置。及機關上改良。必能減少。况汽船之速力增加。其運搬能力。可

有帆船之三倍至五倍以上。兼之近年來世界商業日增發達。希望正確及定期航海之心尤切。故以汽船之特長補缺點。猶綽有餘裕焉。

汽船依堆進機之種類。有外汽船 (Paddle Steamer) 暗車汽輪 (Screw Vessel)

及噴汽船 (Jet Propelled Steamer) 三種。

(甲) 外車汽船者。普通船舶在兩舷之中央。設置兩外車。亦有船尾裝置一外車。輪者稱之曰船尾外車汽船。 (Stern Wheel Steamer) 此種推進方法。均依外車之翼。使其反動力前進者也。外車船之長處。在於進退自由。即使航路狹隘。亦得自由回轉。不特可省畧勞働與時間。且於水淺湖河內。亦能適於航走。然外車以露出於船側及水面上之故。若逢怒濤及漂流物。等破損之危險頗多。甚至船體激動時。外車搔水力顯然薄弱。即依風力抵抗。其速力亦多被減少。且外車重量既大。則外車二軸及機關室充滿船舶中部。使貨物搭載之容積及重量。尤形較少。是其缺點。故暗車汽船成功後。大洋中不見此種船舶。大都用於湖川港灣之水平航路焉。

(二) 暗車汽船者。其暗車裝置於船尾下。沒入水中。依推進機之反動力。而前進者也。此等船舶。依其暗車之數。有單暗車汽船 (Single Screw Steamer) 雙暗車汽船 (Twin Screw Steamer) 三暗車汽船 (Three Screw Steamer) 四暗車汽船 (Four Screw Steamer) 及補助暗車汽船 (Auxiliary Screw Steamer) 等五種。

(三) 噴汽汽船 (Jet Propelled Steamer) 者。從船內露一汽管於船尾外。依機械力使蒸汽或水等。由船內噴出時。恃其反動力。以使船舶前進者。然是等推進方法。只能利用於小艇上。故無重大之作用。

第二節 汽機種類及馬力

第一項 汽機種類

汽機依汽筒之數。及蒸氣膨脹之度數。別為單筒汽機 (Single Cylinder Engine) 雙筒汽機 (Coupled Cylinder Engine) 三筒汽機 (Three Cylinder Engine) 及四筒汽機 (Four Cylinder Engine) 四種。是等汽機。各個均係獨立。故其蒸氣於利用

上。非有直接之連絡。即於經濟上。亦不見何等特長。然汽筒之數。與汽筒膨脹回數。能互相增加。換言之。一蒸氣只限於一氣筒。如欲使膨脹力增加。非用多數汽筒不可。因經一回膨脹後。即可使別個汽筒繼續膨脹。由是而二回三回或四回。使之循環不已。則膨脹力更加也。依此標準。又分單筒膨脹汽機 (Single Expansion Engine) 聯成膨脹汽機 (Double Expansion Engine or Compound Engine) 三聯成膨脹汽機 (Triple Expansion Engine) 四種。是等區別。在經濟上均有重大之關係。

第二項 船用汽機

船用汽機 (Marine Engine) 與陸用汽機 (Land Engine) 較。非根本上全然相異。惟運用機械畧有不同。船用汽機利用蒸氣之壓力時。使吸動活塞 (Piston) 及活塞桿 (Piston Rod) 等交通運動 (Reciprocating Motion) 並依接續活塞 (Connecting Rod) 及曲柄 (Crank) 之媒介令車軸 (Shaft) 迴轉運動 (Rotative Motion) 而已。達賓式汽機與此不同。但船用汽機。以船內場所狹隘。故構造時不能不注

意場所之關係也。

第三項 外車汽機與暗車汽機

船用汽機有外車船及暗車船之別。前者其車軸位置常在水面以上。故汽機之型爲直立式。(Vertical)又爲傾斜式。(Diagonal) 後者其車軸之位置常在吃水面以下。(即船底)故汽機震動之處所。其裝置不得不爲橫置式(Horisonal)與倒置式(Invert)兩種。

外車船所用之汽機。最初爲瓦馬氏所創設之橫挺汽機。(Beam Original or Side Lever Engine)依槓杆之搖動爲前進。其槓杆之一端爲吸動活塞桿。其他端則連接續桿。使車軸迴轉。前述直立式汽機即是也。現今北美洲於河川內所用之外車汽船多屬此類。又震動汽機(Oscillating Engine)亦屬外車船所用汽機之一種。此益省畧接續桿。而期安置場所之能縮小範圍。故其汽筒之中央及兩側。僅以軸支持之。吸動活塞與曲柄之迴轉。爲汽筒自身左右震動而已。

暗車船所用之汽機。最初與外車船所用者相同。其馬力甚小。并車軸迴轉。亦不充
分。欲爲之助。必先使用齒車。嗣後橫置式汽機出。馬力亦爲增大。無使用齒車之必
要。及倒置式汽機發明後。橫置式汽機。即不久廢棄矣。

第四項 冷汽器有無之區別

冷汽器 (Condenser) 者。汽筒內具有使用之蒸氣。欲其驅除廢氣。先使之冷。然後汽
筒內之蒸氣。新舊交換。而汽機能力自然增大。故冷汽器實爲驅馳汽筒內廢氣必
要之具。始發明此器者。爲瓦馬氏。未發明此器之先。驅馳廢氣法。以冷水送入汽筒
內。水化後再行流出。於是汽筒冷卻。不獨汽壓大減。且其注入水所包圍之鹽分及
其沈澱物。均附着於汽筒內。致汽筒有障礙之虞。使用冷氣器。則誘出廢氣。而無以
上所述之缺點也。

冷汽器有注射冷汽器 (Injection Condenser) 表面冷汽器 (Surface Condenser) 二
種。且依冷汽器之有無。而又有冷汽器汽機 (Condensing Engine 無冷汽器汽機

(Non Condensing Engine) 之分。

第五項 達實式汽機 (Tor Pine Engine)

最近蒸汽機關之進步。而最可注意者。爲達實式汽機。(Marine Steam Turbine Engine) 今試舉其利益點一述之。

(一)能以少量之煤。得同一之壓力。

(二)機關部占船中體積甚少。

(三)機關之重量甚輕。

(四)運動機關時。無特別動搖之虞。

雖然。達實式汽機。其旋轉回數過大。(三百馬力之汽機。每分鐘之迴轉數。由一千至一萬次)。頗不適於一般船舶之用。僅足以供發電機及最大航海船舶之推行機而已。現各國船舶中使用最多者。爲該式中之巴雷升式。(Parsons) 及郭基式 (Carris) 是也。

第六項 馬力及汽壓

馬力 (Horse Power) 者以二萬二千磅之重一分時間能抬至一尺高度之力也。汽機馬力分爲公稱馬力 (Nominal Horse Power) 及實測馬力 (Indicated Horse Power) 二種。前者依汽機汽筒之徑而算出之普通爲汽機買賣上之目的而用者也。然僅以汽筒之徑頗難表示汽機之正確實力。故欲知其實力須以馬力汽測器 (Indicator) 測定。謂之實測馬力。往昔汽罐之構造筒短時代。僅以汽機筒直徑測之。即可知汽機馬力。自汽罐構造進步以來其構造法不一。欲知其發生果有幾馬力汽壓。非用罐型。檢查其火爐之狀況及其焰管或水管數。斷難知其馬力實數。

第三節 船舶之等級

船舶依其材料之精粗及其建築後之年數其堅固程度原不能相同。此等情形於船舶之安全關係殊大。故當預爲準據一定規則而行檢查船舶。及付與等級。此法

在英國十八世紀已實行之。至十九世紀之末葉。各海運國莫不皆然而檢查之後。每年以一定時間發表之。所謂船名錄者是也。

我國海運學幼稚。尙無此規定。然在海外有海船檢查之組合。對於本國檢查之船。定其等級。而是等組合中之最有名者。英之露以德。(Leord) 法之威里達司。(Veritas)是也。此等組合。不僅限於檢查本國之船舶。爲安全起見。即外國船舶於進出口時亦嘗檢查之。

世界船舶檢查組合。其最古而最著名者。即英國倫敦之露以德組合。至今露以德組合所登錄之船。靡有不知者。即新設立之組合。亦多冠此露以德名稱。當發布之船名錄。必與以(Leord's Register of British and Foreignn Ship Ping)之名稱者也。至一千八百八十五年。又與各小組相併合爲一。始有今日之盛大。而英國唯一之船舶檢查及司發行船名錄之協會者也。

露以德組合。不惟在英國有勢力。即世界各國常置檢查委員。頒行公衆之檢定規

則以行使其檢查。應船主之希望。其檢查方法。先規定船舶之等級。及其堅固與否。故船舶當載運貨物。與海上保險之際。其貨主及保險者。均依此為參照焉。

法國之威里達司組合。雖次於英國之露以德。然亦為世界有名船舶組合之一。且在歐洲大陸各沿岸。反駕露以德組合而上之。此組合亦於世界各處。常置檢查官。而檢查其船舶。並每年於一定時間。發行船名錄。其檢查方法。均準據各組合之檢定制規。合格者。分為三等。而給以記號。其等級。又分木船、鐵船及鋼船三種。

本船每年雖經特別檢查。然有遭難時。亦受臨時之檢查。若臨時檢查之結果不良。將其前所規定之等級。貶列於後。其遭難後未受檢查者。則船名錄中之等級。即行除名。

鐵船及鋼船之等級。亦如木船。依年齡而定之者。普通雖以新造之船。例入一級。舊造者。列入二級或三級情事。然大半以適合航海狀態為標準。

第四章 船舶法規

第一節 法制上之種類

第一項 國籍之區別

船舶有屬於本國者。有屬於外國者。故有本國船與外國船之區別。其間對於國家之權利義務。及法律上關係。亦顯然大有差異。本國船舶對於本國負有納稅義務。本國領海內無論矣。雖公海中亦須立於本國警察權及行政權之下。關於船舶之買賣抵當借貸保險等。以及私法上之關係。均須受本國法律之支配。故此等船舶。可獲得本國國旗揭揚權。沿岸貿易權。航海獎勵金等。且當戰征之際。得受本國艦隊之保護。至關於捕獲封鎖及通航等。與外國船舶較。可受特別之待遇。

第二項 登記有無之區別

本國船舶之所有者。須將其船舶詳細情形。若船舶所具之噸數。與航行之地點。以及居留之港塢。均須呈請官廳登記。藉可獲得政府之保護。以達通航自由之作用。但船舶所具之積量。未滿二十噸者。無須登記。歐美各國均有規定。僅得政府之准。

許狀即可航行。故前者稱之爲登記船。後者稱之爲不登記船。

第三項 所有者之區別

船舶之所有權。有屬於國家者。有屬於私人者。故有公有船舶與私有船舶之別。而兩者之法律關係。又各不相同。故海商法之規定。僅適用於私有船舶。而與公有船舶無關係。

第四項 種類之區別

船舶常依利用之目的而區別之。故有軍艦、商船、公用船、稅關監視船、檢疫船、海底電纜布設船、漁獵船、航海練習船、學術研究船、遊覽船、病院船等各種。但法律上之區別。不外商船與非商船兩種。商船者海商法所謂以商行爲爲目的。而供航海之用者也。非商船者包括商船以外各種船舶之謂也。

第五項 資格類別與航路之規定

船舶之類別與航路。在各國均有一定之制限。惟日本所規定者。可適合吾國所應

用試述之以資參考。

日本船舶之適合於鐵鋼船檢查規程或木船檢查規程者。咸以其噸數及速力之大小而定其類別。計有四階級。

第一級船

汽船之甲板下五百噸以上
帆船之甲板下五十噸以上

最强速力八節以上

第二級船

汽船之甲板下二百噸以上
帆船之甲板下二十噸以上

最强速力八節以上

第三級船

汽船之甲板下二十噸以上
帆船之甲板下無限制

最强速力六節以上

第四級船

汽船之甲板下無限制

最强速力無限制

依右記各等級。而規定船舶航路之定限。

第一級船

遠洋航路 近海航路 沿海航路 或 平水航路

第二級船

近海航路 沿海航路 或 平水航路

第三級船

沿海航路 或 平水航路

第四級船

平水航路

第六項 積量之區別

船舶之積量。歐美各國以噸表示。日本依舊來習慣以石表示。現亦改用噸表示。故前者稱之爲噸數船。後者稱之爲石數船。我國帆船稱石數。汽船稱噸數。

第二節 經濟之種類

第一項 運輸目的物之區別

經營範圍日益擴張。而通商交通二項關於運輸作用。亦日益進步。因是依交通之需要。而船舶種類增多。遂以運輸目的物之區別。而分郵政旅客船 (Mail and

Passenger Boat) 貨客混用船 (Cargo and Passenger Boat) 及貨物船 (Cargo

Boat) 三種。不特爲交通上便利。且於海外貿易有重大之關係。故欲發展航海之利益。關於船舶之構造及其設備。尤宜務求適合於何種職務。以期達於完善狀況。茲述其三種船舶之作用如下。

(一) 郵政旅客船者。專以運輸郵件及旅客爲目的。故其構造與設備。關於速力。務

求迅快。以免延遲時日。非徒期貨物積載力之增大而已。因此船型之大小常以尖銳爲務。以減少水之抵抗力。並圖速力之增加。爲行程上節省時間起見。故其容積之大小。與別種船舶既不相同。而內部之構造與設備。尤較爲精美。惟其噸數之多寡。頗不一致。緣以航路之距離。及洋海之狀況而定。大凡從事於北大西洋航路。噸數自八千噸起。至二萬噸以上。從事於太平洋航路。噸數自六千噸起。至一萬噸以上。且其速力亦依航路與洋海之情形而定。故其普通速力爲每小時十六節至二十五節。此種船舶。雖價格甚高。需用船員頗多。兼之煤消費量與一切航海費用。亦不能不隨之而增加。惟其效用極大。故在旅客頻繁之航路。非此種船舶。斷難濟事也。

(二)貨物混用船者。專以運輸貨物與旅客爲主體。同時又以搭載多量貨物爲目的。故其構造及設備等。不能專爲旅客着想。對於貨物。亦須注意。務期節減經費。以謀收入之加多。其船型非如旅客船之尖銳。且其速力及船體之大小。雖依航路之

情形而各異。然晚近從事大西洋航路者。普通概爲五千噸至二萬噸。速力每小時由十三節至十七節。此種船舶。當負運送定期郵物之責任時。可有受政府補助金之資格。並能容納多數之旅客。與積載多量之貨物。其便利可知。故在貨客交通未分業時期。及交通未頻繁區域。以此種混用船爲定期航海最爲相宜。即以晚近論。關於此種船舶。亦深有注意及此者。故常有極大貨客混用船之築造。因其積量可容納旅客數千之衆。并積載貨物數萬噸之多。効用極大。是其特色。

(二)貨物船者。全以運輸貨物爲專業。故無定期航海之必要。即時與地亦不選擇。常隨貨物之轉移而航行者也。原來此種船舶。不限於汽船。即現今帆船。亦屬貨物船之類。帆船無說明之必要。茲僅就汽船之貨物船說明之。貨物船之構造。務以積載多量貨物爲適當。因此種船舶之形式。較別種船舶稍異。且船腹船底亦多平坦。并其長幅及深度之乘積。較之郵政旅客船與貨客混用船。均大數倍。故其堪能航行大洋。并能積載過多貨物之重量。惟其速力。如失之太遲。則減殺運輸能力。反需

增加經費。以減少收入之虞。若失之過速。則煤之消費量過多。必至滅殺積載能力。雖有航行度數增加之利。深難償其航海費。故此種貨物船。須得相然之速力。庶免浪費航行費用。所謂經濟的速力是也。貨物船經濟的速力。每小時約八節至十節。但依汽機之改良。其經濟的速力。亦有逐漸加多之傾向耳。此種船舶。於裝飾上不特無設備之必要。且無旅客之搭載。致運費低廉。是其特色。貨物船者以運輸特別物爲目的。而日近築造者亦頗多。緣其作用是在裝運特種貨物。務以多量爲貴。兼之運載裝卸。常以簡易爲主。故其構造與設備。不可使船體內有空隙之所。艙內障害物既少。則載貨噸數自多。其使用之利益可知。

以上不過就各種船舶之特色及差異說明之而已。至造船價格關於經濟之差異亦宜注意。茲以英德築造船費用標準言之。郵政旅客船每總噸數須二百元至四百元。貨物船平均。爲每總噸數百元。左右貨客混用船。居此二者之間。因之船舶保險費及修繕費等亦不能不無差異。故對於是等船舶航海之收支關係。依

其航海目的及條件之不同。亦不免有所差異也。

第二項 依航海準定時期與否之區別

船舶依航海之定期與不定期。遂分船舶爲定期船與不定期船二種。如同一船舶。用於定期航路。即謂之定期船。反之爲不定期船。然定期航海之郵件與旅客運輸。其航行須以迅速及正確爲必要。從事此航路之船舶。以郵政旅客船及貨客混用船爲最多。若在貨物交通有秩序之航路。其貨物船亦往往有營定期航海者。因定期船之特色。其出發到着期間。有一定之時限。無稍差異。故其利用較大。運輸時間之正確。關於貨物銷售。經濟上亦有重大關係。因是近世航行者。多注意定期船。不定期船則不然。不擇時與地。隨貨物之移轉爲標準。而從事航海者。可任意行使。無須以迅速正確爲必要。

第三節 船舶之性質及其關係

船舶在法律上之性質。中世紀時。和蘭法國等均認爲不動產。然船體爲動體。乃屬

於不可爭之事實。故現今世界。無論何國法律。以其原則。又以動產目之。但船舶比較普通動產。其形體既偉大。價格又昂貴。非如普通動產之容易占有授受也。故法律上確定是等行爲。成爲一特別問題。要之吾人對於船舶。不問其性質爲動產與否。然可以土地或家屋等作比例緣。其均適用不動產之規定者多。因是能使船舶所有權之得喪變更。須一一依此而行。且與不動產可同爲抵當權之目的物。至於強制執行及競賣等。亦與不動產爲同等之手續。卽是以觀。以船舶爲不動產。如較爲適宜也。

第四節 船舶在法律上之資格

船舶與普通動產不同者。如一國自然人。不可不有名稱住所及國籍是也。國籍之設定。在平時直接發生納稅義務於本國領海內或公海內。亦須受本國行政權之支配。至買賣抵當貸借保險等私法上之關係。亦須依本國法律之規定。且可得國旗揭揚權。沿海貿易權及航海獎勵金。以及請求權等。在戰時得受所屬國軍艦保

護。且捕獲封鎖及通行等亦。生重大關係。因是關於國籍之取得。無論何國。均設有
一定標準。惟所規定者。關於船舶所設定之標準。各國雖不同。惟其分類。均以下列
三大類區分之。(一)船舶所有者之資格。(二)船舶乘組員之資格。(三)船舶構造
地。上述三者各國咸用作標準。

第一項 船舶所有者之資格

船舶所有權。屬於本國官廳者。謂之本國船舶。自不待言。故本國人自有取得具有
本國船之資格。至自然人或法人所有者。均各有法律所規定。茲據日本所規定者
述之。以資參考。按日本船舶。如各人所有時。其人須爲日本人。法人所有時。其總公
司須在日本。故日本關於船舶所有者。在法律上之規定。對於無論何種公司。若兩
合公司。股份公司等。其所有之股東及理事。均以日本人爲主體。其所以如此規定
者。於國籍上設定之結果。可發生特權及保護與獎勵金也。若對於外國人所有之
船舶。授與各種之權利。不特全無意味。且必妨害本國人之權利焉。

第二項 船舶乘組員之資格

歐美各國對於船舶乘組員之規定亦多有所限制。即船長職員或船員之幾分若非本國人充任則無取得國籍之資格。如法國船長職員以及下級船員須四分之三爲本國人。美國除船務監督員及高等船員須本國人外其他不問本國或外國人充當均有取得國籍之規定。英德及日本則不設何等制限。凡船員中之船長在公海航行中如船舶內發生犯罪事件時有行使捕拿監禁等之司法警察權。并當發生出生死亡時有行使戶籍吏之職務。而授與一種官吏資格。以上各點不特當以本國人爲必要。且職員及其他船員戰時可使其得充水兵。尤以本國人充當爲宜。至爲保護本國船員之職業。更須注意本國船當強制雇用本國人充當之。亦非無理由也。然依國情之如何。即不規定是等制限。而於事實上外人亦無侵入者亦有之。况是等制限。依法律明文規定時往往強以不相當之厚俸。一遇船員缺乏反阻碍海運之進步。致工商業受重大之影響。故英德規及日本諸國。而於是等制限

常無一定之規定

第三項 船舶構造地

凡本國船而在外國構造者。有爲捕獲得之者。有爲特別情形而得之者。此種情由。以例外論。否則按照船舶建築法規定。非由本國築造之船舶。無取得本國船之資格。重商主義時代。英德嘗用之。其目的不外鼓勵本國造船業之發達。以增長工業之進步。然一國造船業。當幼稚時代。因需要供給不相等。造船價格。往往父別增高。致航海業者。常因船價之過昂。以犧牲其進行。若是則其妨害海運之發達。莫此爲甚。故現今各國除北美合衆國外。咸不採用此種主義。恐於航業進行。殊生阻力也。

第四 船舶之取得及喪失

船舶取得方法。與他之財產取得相同。普通依造船契約。買賣及他之法律行爲而取得者也。然有因委付結果而取得者。謂之特別取得法。如已曾保險之船舶。而遭有沈沒或全部損傷之際。船主可將船舶所有權。委付於保險業者。之接收而得船。

船全部之保險金。有時船長行使職務上。加損害於他人。若船主欲免此賠償責任。可將船舶所有權。委付於被害者接收。是等狀況。保險業者或被害者。均可依委付結果而取得船舶所有權。

依買賣及他法律行為之結果。引受船舶所有權之讓渡時。須即時報告裁判所。行使所有權移轉之登記。且其法律行為發生後。於二週期間內。又須申請管海官廳。領受船舶國籍證書之引換。吾則不得對抗第三者。至讓受在航海中之船舶取得所有權時。除當事者互有特約外。將其航海中所發生之損益。悉歸讓受人担負。船舶之使用收益。及處分等。須從一般之規定。惟船舶為共有時。則其規定各國微有不同。茲略說明如左。

船舶之共有者。乃船舶一艘歸數人所有之謂也。船舶共有者之數。雖不加以制限。惟持分之數。各國亦有制限之者。如美國限於六十四。法國習慣上限二十四等是。若德國及日本。其持分之數。不設何等制限。

船舶之共有關係。雖或依契約或依相續而發生。然其契約之目的。不外利用以分擔損益者也。其共有者之關係。固依契約而定。如無特約之狀況。又須準據法律之規定。

船舶共有者之關係。關於船舶之法律行爲。頗不相同。此種法律行爲。別爲處分行爲及利用行爲二種。前者如船舶讓渡。委付。借貸。保險。抵當。及修理等之處分行爲。是。後者如航行船舶時。船長及船員之雇用。或更調。暨船舶機裝運送契約之締結。以及船舶利用時所發生之債權債務等行使行爲是。

然船舶處分行爲。須得共有者全體之同意。而利用行爲。則須依各有者持分價格以過半數決之。處分行爲。必須得共有者全體之同意。因共有者全體之利害有直接之關係。且船舶供新航海用時。其利益行爲。又須得共用者全體之同意爲必要。因與全體之利益。亦有重大之關係。

共有者之各有持分。與股份相同。所有者不妨於隨意處分。若依其所有權之變更。

而至喪失船舶國籍時（船舶共有者以同爲本國人爲限若一人讓與外國人則船舶失其國籍）則他之共有者得以相當代價買取其持分或於裁判所得請求其贖買因國籍之喪失變更對於他之共有者全體生重大之利害關係故也。船舶共有者不特關於此點上注意並其中管理人亦有法律所特別體定故船舶管理人或由共有者中以多數決議選定之或應其必要以共有者全體之同意選定共同者以外之他人充當之其資格可爲共有者之總代理人兼可利用船舶之裁判上及裁判外一切行爲之權限。但基於前述理由關於新航海及船舶之處分行爲不可不得共有者全體之意也。蓋船舶共有者設不加制限於船舶管理人之代理權雖無何等障礙但不得對抗第三者又由共有船舶發生之損益須應船舶共有者持分之價格而分配者也。

船舶之共有關係依船舶共有者之自由意思全部讓渡船舶所有權或行委付或船舶全歸沉沒損失時當然消滅其所有權此種狀況則行清算法須將殘餘財產。

依各共有者之特分而分配之爲要。

凡船舶因損失沉沒捕獲或船體解散。暨外國人取得所有權等。以及喪失國籍或船舶存否。於六個月期間不能分明時。該船舶即失本國船舶之資格。而船舶所有者。如已知其事實。當即將詳細情形在二週時間內。須申請管海官廳。以注銷其登錄。且須即時返還其船舶國籍證書。

第五章 航路

第一節 航路之意義及性質

航路者。船舶航行之水路也。普通所稱之航路。不問海路湖川及內國水路。凡屬船舶航行之通路。悉包含之。蓋航路中以海洋航路與陸上通路較。其性質顯然不同。而就大體論。水路尤較爲經濟。其主要原因如下。(一)水路非若陸路需要人工之多。不特可免通路建設費用。且無不需修繕費。(二)運載貨物進行之廢擦力較少。可免貨物遭有損傷之虞。(三)水之性質。對於運載貨物之附重力毫無制限。無論

如何巨大船舶。均可航行。可得適合大量運搬之利益。(四)航路依距離潮流風位暗礁及濃霧等障害物。雖有一定之方向。然非如陸路之確定制限。並以方向之目的。與交通之需要。多數船舶。可同時航行同一之航路。且有通路分歧自由之便利。

(五) 隔水地間之交通上。較由陸路傳達顯。然有短縮距離之利益。(六) 可利用風位潮流。(七) 國際公治上之定。則凡公海屬自由主義。不能束縛其航行自由。即就公海自由一事。為航路最經濟的價值。比之往昔重商主義之海洋獨占時代。更形雄大。故航海自由之性質。在海運上。殆有完全競爭性。得免鐵道之獨占弊害。是航路經濟的特長。能使船舶運費低下。愈得發揮經濟的價值也。若夫海洋為風波暗礁濃霧流冰等障害。致時有沈沒坐礁衝突等危險。雖較陸路為劣。然是等危險。依海洋氣象潮流之研究。暨海洋測量以及海關改良燈台。其他若航路標識之設備。海上衝突預防法。致船舶及航海術之日增進步。例若海上警鐘。及無線電信之發明等。因此即近來種種危險。亦日漸減少。以增進航海安全及正確焉。

第二節 航路種類及特質

航路依航行船舶之種類。經濟的性質。航海之組織補助之有無。航海區域及技術的標準等。有種種區別。茲依其順序略述如左。

第一款 依船舶種類之區別

航路依航行船舶之種類。大別爲汽船路 (Steamer Routes) 與帆船航路 (Sailing Routes) 二種。此區別自十九世紀之中葉。汽船勃興以來。漸次分明。蓋以其根本目的不同。雖同在一發著地點。兩者航路。其所經路綫不同也。汽船具有推進力。故以地勢上無暗礁。濃霧。流水結。冰風位。潮流等之障患者爲限。然以距離短縮爲原則。故欲圖時間與航海費之節約起見。對於目的地務須選擇一直綫航路爲要。但汽船於此原則之範圍內。亦有利用風潮而爲此者。亦復不少。且依季節之如何。而欲避流冰濃霧及暴風等變。更其航路者。亦有之。其中最宜注意者。地球南北較東西稍扁平。球體上兩地點間之最短距離。爲連結兩地點之大

圈線 (Great Circle) 之弧。故汽船之大洋航路 (Ocean Routes) 不選擇近距離之緯度綫。僅沿緯度而選南北方向而已。例如由日本至舊金山之航路。橫濱與舊金山均位於北緯三十五六度間。緯度上殆屬同一地位。然其航路由阿利宥西安 (Alaskan) 羣島北上。而接近北大陸。再漸次南下而達舊金山。故其航路比之沿緯度綫。其差實達二百五十餘里云。

帆船無推進力。須借風潮之力而航行者。故其航路常依風位與潮流之如何而決定。故帆汽以直線進行甚難。致左曲右折。不得已採迂遠之航路。甚至無風力推進時。或乘逆風以行。甚至目的地雖在眼前。而不能即時到達。此種缺點現因帆船之改良進步及風潮之研究。雖能逐漸減少。困難然常須繞迂遠之路。終不若汽船之捷徑也。地球上之風潮方向。隨季節自有一定。熱帶地方。為補充赤道之空虛。時有東南及東北之貿易風。溫帶地方。常有南北兩半球之西風。其間風位之巡環。自有一定方向。其潮流亦依寒流暖流之巡環。殆與風位相同。故從事大洋航海之船

船。常利用是等風潮。藉以編成一定航路。如就東亞與北美之航路觀之。往航則利用流行溫帶之西風而達美國西海岸。復航則乘貿易風。迂回檀香山南方。而歸着我國南部者是也。

第二款 經濟上之區別

自汽船航海發達以來。航路之數。雖非常增加。而經濟的標準區別時。得分幹綫（Trunk Route or Line）與枝綫（Branch or Feeder）二種。幹綫者。世界通商交通二項海上之大道。的航路也。枝綫者。由幹綫分歧之地方的航路也。原來地方的航路與幹綫全無關係。然其大部分與幹綫之接觸。均有直接或間接關係。以圖通商交通之連絡者也。故幹綫恰如大河之本流。枝綫比其支流。合千百支流而成洋洋大河者。即為幹綫。是幹綫與枝綫。必相互作用。始可期繁盛目的。然是等區別及關係帆船似無詳加研究的價值。茲僅就幹綫航路略述之。

現今世界的幹綫航路之主要者。（一）北大西洋航路。（二）西印度亞美利加航路。

(二)東亞航路。(四)南非航路。(五)南美航路。(六)北太平洋航路。(七)澳洲航路等七種。茲以順序說明於左。

北大西洋航路 (North Atlantic Trunk Route)

此航路爲歐洲西北諸港與北美東岸諸港相連結。其路程從英國海峽邊沿大圈綫北上。更由牛紛蘭 (New-Foundland) 附近南下。達北美東岸者也。該航路爲世界最難航行之。冬季則暴風濃霧之危險甚形激烈。因之載貨吃水線等制限極爲嚴重。但船舶不避艱險。專注意及此者。緣其一方面爲世界工業最發達歐洲大陸爲運輸工業品起見。一方面爲世界大農產國之北美。移轉農產品起見。加之兩大陸歷史與人種上殆有連帶關係。故貿易社交最形頻繁。貨客無論矣。即每年由歐洲移民渡美者亦達百萬人。所以爲世界幹線中之首位。占大洋航海之過半。宜乎世界上所有巨大及迅速船舶均叢集於中焉。

西印度中美航路 (American Mediterranean Route)

西印度諸島中所包藏之水路。爲亞美利加及地中海。此間航路。即由歐洲及北美東岸而達亞美利加地中海沿岸諸港。以歐洲至北大西洋之航路較。其方向稍偏於南現。巴拿馬運河已開通。其發展當更有可觀。

三東亞航路 (Mediterranean Asiatic Route)

此航路合歐洲西北岸諸港。及北美東岸所發之船舶。入地中海。又併合地中海沿岸各地之多數枝線。出蘇伊士運河而達阿典 (Aden) 古倫母 (Colombo) 復接波斯 (Persia) 亞拉伯 (Arabia) 東印度等處之枝綫。遙與澳洲相通。更由檳榔嶼新加坡。與後印度馬來 (Malay) 暹羅安南及南洋諸島等連接而至香港。並通我國南部。台灣非律賓。溯上海而合揚子江流域。呼應北部方面而達長崎神戶。以抵日本。統名曰東亞航路。其航路之延長。就航行地之數及繁多枝綫點觀之。可居世界幹綫之第一位。加以各國經營之殖民地。櫛比林立。正在積極進行。將來益爲重要之航路也。流通此航路之貨物。由歐洲運載者。若工業製作品。石油。

麥粉等是。由東亞運載者。若中日之茶生絲北部大豆馬來及南洋方面之穀類砂糖。印度之黃麻米等是。

四南非航路 (South African Route)

此航路由歐洲西北諸港。而達南非 (Cape Town) 爲中堅。再往航亞非利加西海岸諸港。而達東岸 (Delagoa) 灣。且北美東岸之航路。亦包含在內。故其作用可爲歐美澳洲間貨物上所必要之航路。因蘇伊士運河通航費太昂故也。南非與亞非利加內部之貿易。將來雖益見發達。然現在南非航路之狀況。往航則積載石灰麥粉製造品及木材等。歸航僅金及金剛石等之小容積貨物。往往發生船積不足之事。又多有廻航印度方面。積取穀類。即歸航歐洲者也。

五南美航路 (South American Route)

此航路由歐洲西北諸港及北美東岸諸港。而達南美之東西兩岸諸港者。由歐洲積送之貨物。以製造品爲主。由南美之積送貨物。則爲伯西 (Brazil) 之咖啡智

利 (China) 之硝石及穀類等爲主。從歐洲航行伯西之船舶。雖直接歸航歐洲。然多由伯西方面積載毛皮羊毛咖啡等。運送美國。更由美國積載穀類等歸航歐洲。故此航路又稱爲三角航路 (Triangular Route) 爲太平洋航海上連續積載之必要方法也。

六北太平洋航路 (North Pacific Route)

北美西岸諸港。與極東相連結。在北美方面者。北由 (Victoria) 達於南 (San Pedro de Macoris) 之間。在東亞方面者。以日本中國菲律賓諸國。爲其接觸之範圍。其經路雖亦沿大圈線而北上。然僅往航檀香山。尙屬例外。就舊金山橫濱間之距離觀之。較之北太平洋航路。迂遠九百六十四哩。將來北美西海岸。漸次發達。東亞逐漸進步。此航路必大有可望。不過巴拿馬運河業已開通。其影響不少也。

七澳洲航路 (Arstralian Route)

澳洲航路者。非指一綫而言。爲歐美各國對澳洲航路之總稱也。蓋由歐美至澳洲

之航路。有經由地中海及蘇伊士運河者。有經由喜望峯者。此航路中由歐美運出者爲鐵木材及製造品。由澳洲運出者爲羊毛獸皮等是也。

第三款 依航海組織之區別

航海組織分定期航海與不定期航海二種。而定期航海之航路。謂之定期航路。(Regular Route) 反是則謂之不定期航路。(Irregular Occasional Route)

第四款 國家有無補助金之區別

國家賦與補助金之航路。僅限定期航路。故此種區別。須規定有定期航路之細則。(不定期航海船。亦有給與航海獎勵金者。但非爲目的之補助。故與航路分類。無甚關係) 即特定航路是也。國家於政治上經濟上。定期航路最爲必要。即私營事業。當營業不充分之時。國家與以補助金。命爲特定航業公司。使其經營定期私航路者。稱曰補助航路。或稱命令航路。反之航業公司。不受國家何等補助。全爲獨立經營之定期航路者。則對於補助航路。稱曰自由航路。

第五款 依航海區域之區別

航海區域。遵照船舶檢查法施行細則所規定者區別之。航路依船舶航海區域之大小別爲（一）遠洋航路（二）近海航路（三）沿海航路（四）平水航路。四種故航路區別須依船舶之大小。速力設備。及航海能力之如何。而爲航路定限之目的。更有依船舶之航海範圍。有限於國內者。有跨越於外國者。又別爲內國航路與外國航路兩種。

第六款 依技術的標準之區別

航路又依設施人工與否。得區別爲天然航路及人工航路二種。前者爲天然海洋上之航路。後者乃以人工開鑿陸地而成立之航路。

第六章 海路運河

第一節 意義及種類

海路運河者。以海洋航海船所通航之人工的航路也。其種類有地理上。技術經濟

上及開鑿運河之各種。茲依順序述之如左。

第一款 地理的分類

海路運河由地理上之分類有連海運河與接海運河二種。

(一)連海運河者將切斷兩海分水界之陸地。使兩海連絡。而以短縮航路爲目的者也。此種運河。依工作上之便利。須依地頸而從事開鑿者頗多。故又通稱爲地頸運河。(Isthmus Canal) 例如蘇伊士運河及巴拿馬運河等是也。然連海運河非必僅限於地頸運河也。若有軍事上經濟上之理由。則開鑿非地頸之陸地。藉圖兩海連絡者。亦往往有之。例如俄國由 Baltic 海以至黑海。法國由北海向地中海。以利用諸河流者。皆以軍事目的。而開鑿海路運河之計畫者是也。

(二)接海運河者。陸地內之港灣或都會。欲使兩海洋航海之船舶。相接觸而開鑿之海路運河者是也。此種運河或以從來之港灣。因近來船舶增加。難於安置。或以港灣淺狹。不堪適用。而欲防其地位之衰頹。乃設海洋航路以補充之。爲便利交通

起見。因是開鑿者有之。或從來原非港內陸地上之都市。爲商業上關係。欲使新成海港而開鑿者亦有之。前者如和蘭之 *Swaiberham* 及 *Rotterdam* 運河。是後者如英國之 *Manchester* 運河是也。

第二款 技術的分類

海路運河。由技術上分類之。則有水平式運河及閘開式運河二種。
一 水平式運河 (*Sea Level Canal*) 者其連絡兩海洋間相等之潮流。且地頸地峽均係平坦。無設備閘之必要。而得自由開放。爲船舶通航上最便利之運河也。
二 閘開式運河者 (*Lock Canal*) 連絡潮差之兩海洋。及地面之傾斜者。爲運河中最大工程。若不助之以閘。則水路之連絡。殆爲難行之事。此種運河。有單閘式運河。與複閘式運河二種。前者其閘單一。而閘來船舶不能同時通過。故未免徒費交通時間。後者以閘爲複式。往來船舶有同時通過之便。故能節約交通時間。且運河交通之能力亦因之增大也。

第三款 經濟的分類

此分類與前航路上經濟的分類同一意義。即海路運河是由依世界的幹線航路或支線航路之不同。別爲幹線海路運河與支線海路運河二種。前者如蘇伊士運河及巴拿馬運河等是。後者如希臘之 Corinth Canal 者是也。

第四款 目的上之分類

此種分類。不問海陸何種通路。備有政治上軍事上及經濟上之目的者也。依此目的而區別海路運河爲經濟的運河。及軍事運河二種。蘇伊士運河是屬於前者。至現今俄國及法國所計畫之中斷的運河。是屬於後者。

第二節 海路運河之經濟的價值

海路運河。不問其連海運河。或接海運河。比之鐵道及其他陸路。爲經濟上利益所必要者。可無庸贅。蓋船舶運賃較鐵道及其他之陸路運賃。雖大爲低廉。而依連海運河與接海運河。其間又不能無多少差異也。

連海運河之經濟的價值。使航路短縮。可免航路迂迴之徒費時日。而節費用。且同時可避陸上交通之不便。至運河實際上價值之大小。依幹綫海路運河或支綫海路運河可節約航路距離之大小者。勿待論也。并依其所適用之船舶。通航費之大小。亦顯然不同。蓋一方面因距離之短縮。得減少其航海時日及費用。他方面若通航費失之太高。又不見有何種利益。故通航費之高低。爲運河政策上。最宜注意之點也。

接海運河之經濟的價值。與連海運河不同。不圖航路之短縮。反以延長航路爲特色。詳言之。航路之終點。務使深入內地。而船舶務使接近貨物集散之焦點。否則終不能如鐵道或他陸路之可節省運費也。就中如從事太洋航海之船舶。其航程頗長。接海運河之距離。不過數十里者。對於運費。似無何等影響。總之接海運河純爲對於無運河之大陸上。節省其運費而已。

第三節 蘇伊士運河

蘇伊士運河者。依法國人列西波氏 (Ferdinand de Lesseps) 之計畫。起工於一八五九年。竣工於一八六九年。由紅海側之蘇伊士。至地中海側之 Port Said。長約八十八海哩。乃由四個湖川而成之水平式運河也。其工程費約達一千六百六十三萬磅。水深約三十三呎。河底之幅。最狹處約百零九呎。對於通航船吃水制限。約二十八呎。通航速度限制。一時間約五海哩三分之一。故該運河之通過時間。約須十七小時。又該運河之船舶通航費。近所規定者。每純噸數一噸。課金六法郎七十五仙。若對於不載貨物之空船。則每噸少收二法郎半。且該運河於一八八八年以來。依國際間條約。為永久局外中立焉。

蘇伊士運河之經濟的價值。在歐亞美亞及歐澳間交通上。與前經過喜望峰航路相較。其距離大為短縮。以歐亞及歐澳論。由英國里弗普爾 (Liverpool) 海峽出發。至英領印度孟買 (Bombay) 其減少里數。為四千七百四十四里。至爪哇島之首城巴搭非亞 (Batavia) 其減少里數。為二千九百四十六里。至香港。其減

少里數爲三千六百七十五里。至澳州大城悉尼 (Sydney) 其減少里數爲八百零四里。因是里數一減少。即航海日期。自當減少。致航海費及保險費亦無不節省。故歐亞間之交通。通航費每噸僅六法郎七十五仙云。至歐澳間之距離。經由蘇伊士運河者。與經由喜望峰較不過一千四百哩之短縮。如貨物船則更多費時日。然而節約經費爲主之船舶。爲免通航費之擔負。仍流採用喜望峰航路者。亦復不少。

再就美亞及美澳間距離觀之。從紐約 (New York) 經蘇伊士運河至英領印度孟買。其減少里數爲三千三百里。至爪哇島之首域巴塔非亞。其減少里數爲一千五百零二里。至香港。其減少里數爲二千二百三十一里。至澳州大城悉尼。其減少里數爲五百四十里。里數一減少。俾航海家始悉此蘇伊士運河之價值也。

茲再列表比較如下

經過喜望峯航路與經過蘇伊士運河航路比較表

	Bombay	Batavia	Hongkong	Sydney
從里弗白爾 Limerpool 經過喜望峯里數	10,985	11,513	13,406	12,940
經過蘇伊士運河里數	6,241	8,567	9,731	12,036
減少里數	4,744	2,946	3,675	804
從紐約 (New York) 經 過喜望峯里數	11,465	11,993	13,839	13,420
經過蘇伊士運河里數	8,165	16,491	11,655	13,960
減少里數	3,300	1,502	2,231	504

職是故。蘇伊士運河之開通。得免繞喜望峯迂遠之海路。不獨歐亞間之交通。從此促進。且促進世界之通商與交通二項。亦頗不小。因之該運河通航船舶之數。逐年

增加。故蘇伊士運河之開通實爲汽船勃興之一大原因。該運河通航船舶。一八七〇年開通後第一年不過四百八十六艘。其純噸數四十三萬六千六百九噸。此後五年間之年均增至九百五十四艘。一百零七萬一千六百四十七噸。一八七五年以後。五年間平均增至一千五百三十六艘。二百十九萬九千四十二噸。邇來逐年增加。至最近數年。則達四千餘艘。計有二千餘萬噸之多。

通航船舶之增加。既如斯顯著。而該運河公司之收益亦逐年加增。自一八九零年間。分配當二成內外之利益。一九零一年以後。達至二成五分以上。至一九一零年後。即達至三成一分六釐。實稱世界最有利益之企業。現該運河通航費。逐年低減。其開航之初年。每噸約須十法郎。至十三法郎。近年已減至七法郎二十五仙也。蘇伊士運河之利益。既如前述矣。動工時全係法國人發起。並依法國資本與埃及王出資。而始竣工。英國因本國通商及殖民政策上關係。頗極力反對。殆無分文之出資。至該運河成蹟顯著之日。英又垂涎不堪。終於一八七五年。乘埃及王之財政

困難。將其股本全額。即運河公司股本之半數。買歸英國政府之手。而英國遂得收該運河公司之實權焉。

第四節 巴拿馬運河

第一款 巴拿馬運河之由來及其計畫

開鑿巴拿馬運河。以切斷中美地頸。藉可連絡大西太平洋兩洋。在十六世紀時。已早有此計畫。無如工程浩大。措置非易。遂成畫餅。及至一八七九年。開鑿蘇伊士運河成功之法人列西波氏。(Lesseps) 又討論此計畫。并組織萬國大洋運河公司。從法人募集資本。開鑿巴拿馬運河。翌年二月開工。至一八八八年十二月。工程始及五分之一。而公司已破產矣。一八九四年。法國重組織新巴拿馬運河公司。收併前公司經營業務。而終不克告成。其間一八零零年。美國所組織之尼加拉哥。(Nicaragua) 運河公司。亦因經費支絀。歸於失敗。及至一八八九年。紐約重組織尼加拉哥運河公司。旋而中止。一八九七年。美國知收買半成之巴拿馬運河之利益。遂於

一九零三年以四千萬美元收買之。更援助巴拿馬脫離可倫比亞 (Columbia) 而獨立。一九〇三年十一月成立巴拿馬共和國。并締結條約。至一九〇四年二月十三日批准之條約。以運河兩岸各五里一帶地。爲永久租借地。得於該地有警察司法衛生等支配權。又由巴拿馬國割巴拿馬灣諸島及防衛運河必要地帶。由美國支付地價美金一千萬元。於條約批准後九年間每年支付二十五萬元。美國開鑿巴拿馬運河之壯圖。蓋因美西戰爭之經驗而益切。當美西戰征 (一八九八年) 時美國阿利根 (Oregon) 軍艦由舊金山 (San Francisco) 回大西洋時。繞麥志倫海峽 (Strait of Magellan) (與巴拿馬運河比較經由巴拿馬十二小時。繞麥志倫海峽一千七百小時) 遷延時日甚多。乃覺於巴拿馬捷徑之便利。而益擴張其開鑿運河之觀念。及併吞檀香山。與占領菲律賓後。對於遠東政策。欲竊取優勝地位。乃用全力於運河工程事宜。日費極大之經營。遂於一千九百十四年八月十五日告厥成功焉。

美國於一九零四年從事開鑿該運河。究爲水平式。或爲閘式。議論分歧難以解決。一九零六年經議會協贊。乃採用閘式焉。由該運河東側近哥倫比亞之利門灣。而達西巴拿馬灣。延長約五十哩內。每四哩半之運河兩端。開鑿通海。使達四十呎之深度。而運河頂點。殆達八十五呎。故東西兩側各設複式閘三。一方面得避淫雨。時之洪水氾濫。一方面爲供給海水之便。依提防而設廣大人工湖二。運河水深由四十呎至四十五呎。河幅三百呎至一千呎。故無論如何鉅大船舶得同時相互往來。且閘爲複式。故又有二船同時昇降之便。運河通航時間。約須十四小時。按該運河之工程。自一九零八年興工。至一九一四年竣工。其間所費開鑿費用。約計有三億七千五百萬佛郎之多。

第二款 巴拿馬運河之經濟的價值

巴拿馬運河經濟的價值爲短縮從來諸航路路程。蒙此運河之影響者。北美東西兩海岸間航路。南美航路。東亞航海。及澳洲航路四者。茲依順序略述之。

就巴拿馬運河短縮航路之最顯著者。爲北美東西兩海岸間。例若紐約舊金山間。迂回南美達一萬三千七百十四里。若經由巴拿馬運河。僅五千二百九十九里。其差實爲八千四百十五里。其短縮有六成以上故。從來迂回南美航路之交通。悉經由巴拿馬運河者。無待贅論。其他依巴拿馬鐵道連銷之交通。亦改用此運河。故北美貨物轉運。有不需急務者。亦希圖運價低廉。均由運河轉運。至從北美西海岸達東海岸。或往歐洲之貨物。半屬穀類材木及菓實等。以鐵路運送。未若以船舶較爲適當。故大部分均經由運河載運。爲節省運費計也。

就美亞美奧及南北美間距離觀之。從紐約經蘇伊士至日本橫濱。爲一萬三千五百六十四里。今由巴拿馬至日本橫濱。可減少三千七百二十九里。前經蘇伊士至上海。爲一萬二千五百十四里。今由巴拿馬至上海。可減少一千六百二十九里。前由經聖范升 (St. Vincourt) 好望角 (Cape of Good Hope) 亞特雷特 (Adel-aidle) 及密爾布納 (Melbourne) 等處。至奧洲大城悉尼。爲一萬二千六百五十八

里今由巴拿馬至悉尼。可減少三千八百四十四里。前經麥志倫海峽至南美智利 (Chile) 主要海口奚克魁 (Tiquique) 爲九千二百二十一里。今由巴拿馬至奚克魁。可減少五千二百里。再由英國紐握命 (New Orleans) 經蘇伊士至橫濱爲一萬四千九百二十九里。今由巴拿馬至橫濱。可減少五千六百九十五里。前經蘇伊士至上海。爲一萬三千八百七十九里。今由巴拿馬至上海。可減少三千五百九十五里。前經聖范升好望角亞特雷特及密爾布納等處至悉尼。爲一萬四千六百二十五里。今由巴拿馬可減少五千四百十二里。前經麥志倫海峽。至智利之奚克魁海口。爲九千六百二十一里。今由巴拿馬至奚克魁。可減少六千二百零一里。次就歐美歐亞歐奧間距離觀之。從英國里弗白爾 (Liverpool) 經麥志倫海峽及波納白 (Pernambuco) 開羅 (Callao) 等處。至美國舊金山。爲一萬四千零八十四里。今由巴拿馬至舊金山。可減少六百零四十六里。前經蘇伊士至日本橫濱。爲一萬一千六百四十里。今由巴拿馬至橫濱。可減少九百三十四里。前經蘇伊士至上海。爲

一萬零五百八十里。今由巴拿馬至上海。可減少三千零四十四里。前經蘇伊士古倫母 (Colombo) 克習奇 (King George) 習奇升特 (George Sound) 及亞特雷特處。至奧城悉尼。爲一萬二千二百三十四里。今由巴拿馬至悉尼。可減少三百九十九里。前經麥志倫海峽至南美奚克魁海口。爲九千五百九十一里。今由巴拿馬至奚克魁海口。可減少二千八百三十一里。

按里數減少。不特關於航行費用及時間上問題。且於交通貿易兩項。關係尤重。因交通稽遲。往往對於各種進出口貨。需要供給。不能均平。致牽動物價。商業上遭莫大之影響。此可斷言。故巴拿馬運河開濬後。美亞美歐美間交通上便利。固可不必言。即就貿易上論。其所得利益。尤爲何如。

茲再列表比較如下。

經過巴拿馬運河與經過先前航路比較表

	San Francisco	Yokohama	Shanghai	Sydney	Iquique
	I, II	III	III	VI	I
從紐約 (New York) 經過先前航路里數	13,714	13,564	12,514	13,658	9,221
		VI	V	VII	
經過巴拿馬運河之里數	5,299	9,835	10,885	9,814	4,021
減少里數	8,415	3,729	1,629	3,844	5,200
	I, II	III	III	VI	I
從紐羅倫 (New Orleans) 經過先前航路里數	14,114	14,929	13,879	14,625	9,621
		IV	V	VII	0

經過巴拿馬運河之里數	4,698	9,234,	10,284	9,213	3,420
減少里數	9,416	5,695	3,595	5,412	6,201
	I, II	III	III	VIII	I
從里弗白爾 (Liverpool) 經過先前航路里數	14,084	11,640	10,580	12,234	9,591
		IV	V	VII	
經過巴拿馬運河之里數	8,830	12,574	13,624	12,553	6,760
減少里數	6,046 7,254	9,34	3,044	319	2,831

附 誌

I Straito of Magellan

II Pernam buco and callao

II Suez Canal

IV San Francisco

VI San Francisco and yokohama

VI St Vincent, Cape of good Hope,

Adelaide, and melbourne.

VII Wellington

VIII Suet canol. colombo, king george

George Sound, and Adelaide.

第七章 商港

第一節 商港之意義

商港者。位於通商交通之要衝。而負船舶碇泊及貨客積卸等任務之港也。故附漁船捕漁之漁業港。Fisheryport 避海難之海難港。Port of Refuge 冬季船舶之停泊港。Winter Port 貯藏及積出石炭之石炭港。Coaling Port 及海軍根據之

軍港等。其主要任務。自然不同。因之其地位及設備。亦不得不各異。現依經濟的發展。技術的進步。地理的發見。及政策之變遷等。通商交通之狀態。爲之一變。故海陸交通關聯之商港位置及任務等。亦爲之革新。往時經濟狀態幼稚。通商交通之範圍狹小。其活動亦甚緩慢。設有可禦風波之地勢。適合碇泊之水深。及無暗礁之阻滯等。均可稱爲天然良港。今通商交通之範圍。愈見增大。且其競爭日趨劇烈。并技術進步。致巨大船舶日益擴張。使舊式帆船。漸次減少。新式汽船。漸次發達。加以鐵道及內國水路開設。而內地之通商交通。亦以敏捷。因是遇有通商交通衝路之商港。不得不施以相當之設備者。亦勢也。故今之所謂良港。非往時天然良港。僅需地理上之必要條件。即爲滿足也。此外尤須布置之完善。設備之精密。例如船舶進口。後起貨機。及倉庫之設備。臨港鐵道之布設。暨與內國水路連絡等。均宜設施得宜。採用交通自由政策。適中之稅關制度。並注意船舶之修繕設備等。爲必要也。然商港不必同一。因其種類之如何。而設備經營。亦多差異。茲略述其種類如次。

第二節 商港種類

商港就地理的條件。經濟的任務。法律之規定。關稅之有無。及經營之如何。茲區別各種如下。

第一款 地理的分類

(一)沿海港 (Coastland Port) 者海水不侵入陸地內。依海洋沿岸而設備之商港也。如英國之獨范爾 (Dover) 法國之白爾格 (Boulogne) 美國之聖必路 (San Pedro) 等是。此等商港不必依天然之形勢而爲之。苟於通商交通暨船舶停泊以及貨客積卸上必要時。能避風波而堪停泊者。可施以人工的設備者也。

(二)灣頭港 (Natural Bay Port) 者其地形爲天然之港灣。而更加以施設者也。如英國之沙升白敦 (Southampton) 美國之舊金山 (San Francisco) 本沙哥來 (Pensacola) 波斯頓 (Boston) 等。及日本之長崎。我國之燕臺等是。此等港須賴天然地形以防風波危險。然此等港背面大都多山岳丘陵。缺乏市街。且與內地

交通甚形不便。未免缺點也。

(II) 河港 (River Port) 者。適合大洋航海之大河上流。或倚河口而設立之。此等港。惟富有大河之大陸諸國較多。山岳之島國則無之。不惟適於避禦風波。且以舟楫之便。可使內地交通之連絡。爲經濟上大利益者也。且水路運。比之陸路及鐵道。甚爲低廉。且貨客集散之目的地。散在內地者較多。故此種港灣。若遠溯河流而設時。則大洋航海船。由其航路可直接深入內地。即不然。亦可減少陸上運送費。及艇運費。故大洋航海船。苟能航行無阻。縱使增加延長數十里航路。對於貨物運賃。頗有利益。以使其減少。然近來依大洋航海船之增大。其吃水線亦增加。惟天然河流之水深及幅。大都狹淺。往往有河流滯積土砂。河底因此低淺。致水道變更。亦時時有之。故有投巨費。而力事疏濬者。且出入必需導水人。難免周折。不無缺點。故此種商港。不得不避河內疏濬之苦。以離却從來本港。而擇水深之下流或河口。創設分港。以當巨大船舶之碇泊者。亦有之。屬於此種港者。如德國之漢堡。

(Hann

(urg) 和蘭之羅脫爾達姆 (Rotterdam) 比利時之安脫回口 (Anwerp) 英國之倫敦 (London) 美國之紐握倫 (New orleans) 及波特倫特 (Portland) 中國之上海等是也。

四、**河灣港** (River and Bayport) 者就灣頭大河所設備之港也。此等港灣既可避風波之危險。且與內地水運有連絡之利益。故此種港亦與河港同。灣內濺出之大河。積流土砂增大時。不免費多大疏濬費。但此港之足稱理想的良港者。僅美國紐約港也。該港位於哈德遜 (Hudson) 灣頭。哈德遜河之河口。既有天然水深。且依伊利 (Erie) 運河得與哈德遜河及中央大湖相連絡。有深入內地舟楫之便也。

五、**海峽港** (Strait) 者沿海峽設備之港也。此海峽若當大洋連絡之要衝。則船舶及貨物之集散地。最爲適當。如新加坡日本之門司等是也。

六、**運河港** (Canal) Port) 者不倚賴天然河流。僅依堪能航行海洋之船舶的人工運河而施設之商港也。此種港依其目的。可區分爲二種。一、內地河港。以近來

船舶增大。恐頹落其地位。依海洋開鑿之運河。而設備者。二。創設海港。務以深入內地。冀得經濟的利益者。前者如和蘭之羅脫爾達姆 (Rotterdam) 港。比利時之習姆脫 (Ghent) 港。是後。者如英之滿節斯達 (Manchester) 港。是其他巴黎伯林維也納等。亦依人工運河。而唱議海洋航海船。得自由出入。而設立商港者。

第二款 經濟的分類

以經濟的觀察。區別商港為運輸移轉港。交通集中港及峽岸突關港三種。而以經濟的價值分別之。有世界港國港及地方港三種。茲依順序說明之。

甲 經濟的任務之區別

(一) 運輸移轉港者。位於交通分歧點。依其地理上之利便而成立者也。蓋各地經濟尚未十分發達。僅以一地方之生產及消費力。不足以資直接通商交通。或其他大洋航海船無停泊之良港。其貨物勢不得不恃小船之轉送。則運輸移轉港。乃其特色也。如往昔歐洲之倫敦及現今之香港是也。古代國家籌畫海運政策。只限

於一定商港。指定爲外國貿易或殖民地貿易時。即他處有良港。或他地方之經濟狀態。能直接貿易。亦不可不經由其特定港者。英京倫敦等是也。然近來各地經濟發展。與交通運搬量。顯然增加。各國海運業。不惟進步獨立。且依自由貿易門戶開放主義之普及。港灣建築術之發達。及船舶之改良（如速力增加）等。此種港灣。漸至滅却其勢力。至此種港灣之長處。以得移轉地之便利爲第一。與其設立於偏在內地之河港或河灣港。毋寧設立於對外的地位之灣頭或海峽港爲適當。而其設備。又以有移轉貨物積却之便利爲必要也。

（二）交通集中港者。其設備以內地之連絡機關爲主眼。而其地理上之位置。對內地位。務以接近內地貨客集散之中心點爲特色。蓋遠洋航海之運費。非如陸上運費。以距離長短爲影響也。故此港必深入內地江河。若河流在流域最廣及有舟楫便利之處。則依水路可保持內地之交通連絡。較之依鐵道運送。可減少運費。得助長商工業之發達。要之此種港灣。在直接貿易交通上。連絡各方面之定期航路發

着點。故對於附近地方。自然負有轉運任務者也。

(二) 峽岸突關港。與上述二種商港。全不相同。謂其有經濟上關係。甯謂其有節約時間上關係。其地理的位置。務以迅速海陸交通路之地點爲必要。故此種港須於海峽兩岸或交通目的地之突出海洋地點。依鐵道終點而設立之。其連絡船車也。以簡便迅速爲最要。由是觀之。運輸移轉港及交通集中港。自古有之。獨峽岸突關港。乃依近年。郵政旅客交通之增加。鐵道定期航海發達。相繼發生者也。例如歐洲東亞間郵政旅客交通之威海衛大連等是。

乙 經濟的價值之區別

(一) 世界港 (World Port) 者。世界通商及交通上主要商港之謂。如英之倫敦。德之漢堡。美之紐約等是也。

(二) 國港 (National Port) 者。一國對外貿易上之商港也。前述之世界港。即爲國港。不待論也。即不爲世界的重要商港。而對於一國可爲重要商港者。亦不失爲國

港之資格。如日本橫濱神戶港我國之上海廣州天津諸港是也。

(二)地方港 (Local Port) 者。就一國全體觀之。不見其重要。實為地方交通上必要之商港。如日本青森港。我國之寧波大連營口諸港是也。

第三款 法規的分類

商港依得為外國貿易與否。規定為交通港及不交通二種。

(一)交通港者。為外國貿易開放之港也。分為普通交通港。特別輸出港。及特別輸入港三種。普通交通港者。對於輸出或輸入品。不設何等制限。至特別輸出輸入港。僅限於指定商品。而行使輸出及輸入之職務也。

(二)不交通港者。僅限於沿岸貿易。而禁止海外貿易之商港也。因之外國船舶除避海難等特別情形外。不許自由出入。

第四款 經營之分類

商港依其經營者之公私或公私混合。分為公營港。半公營港。及私營港三種。茲略

述如左。

(一)公營港 (Public Port) 者。國家自治團體。及公共團體經營之港也。如英之「白利期脫爾」(Bristol) 比利時之安頓回白 (Antwerp) 和蘭之羅脫爾達姆 (Rotterdam) 德之漢堡 (Hamburg) 及不來梅 (Bremen) 等皆係市營。惟德之兩港。皆享受本洲及帝國之補助。至法之哈范爾 (Havre) 係恃商業會議所之協力。兼有政府賦與經營之責任。英京倫敦港也。近年亦歸公設機關之倫敦港務局經營焉。

(二)半公營港 (Semi Public Port) 者。公私混營之港也。如英之「利母白耳」(Liverpool) 港。乃屬市政公所與私立船渠公司之船渠港務局管轄。法之馬爾塞里 (Marseilles) 港。係中央政府暨商業會議所及船渠公司之混合經營。意大利之習諾 (Genoa) 港。為港灣委員會之經營。紐約亦採市營方針。故其大部分雖多歸市有。然屬於私營之部分亦不少也。

(11)私營港 (Private Port) 者。純然私設公司之經營。如英之沙升白頓 (Bourhampton) 係倫敦西南鐵道公司所經營者是也。

經營商港。雖有以上三法。然港灣乃一國或一地方之門戶。其經營及設備之善否。於公衆全般利害關係殊大。故除積載特別貨物。有特別利害關係者外。不若委之一國。或公共團體經營之爲當。然而港灣經營。純然委諸營利公司。似又未合公衆全般利益。且汲汲於私利之是營。必至怠於必要上一切設備。甚至徵收不法港費。其最甚者。以數私人或數公司分立經營設備時。徒惹起無益之競爭。國家缺少港灣統一之制。其不至阻害通商交通之圓滿發達者。殆鮮矣。在昔英國倫敦港之經營。歸於倫敦與印度船渠公司。或他數船渠公司。掌握無統一的設備。於是英國設立倫敦港務局之公共經營機關。募集地方公債二千七百五十四萬七千磅。從事收買私立船渠會社。及改良該港。據最近之報告。該港改良計畫已竣。以經費四千萬磅。在二十年間。即可成工云。再徵諸德國漢堡港。於三四十年前。係一極不完全

之港灣。今則設備完善。可稱世界商港模範。其致此之理由。緣該國工商業及航海業之發達。固不待言。然實市營統一之結果也。

由是觀之。商港之設備經營。本以委諸公共之手為最得策。究之國家經營。與自治團體之經營。果以何者為當。不可不研究也。若商港為世界港或國港時。則宜以中央政府當此重任。庶於國家有全般利益。若商港僅對於該市有密切之利害關係。則宜任該市經營。而國家可僅給以相當補助。如德國漢堡其一例也。至地方港。其利害關係上。必以自治團體經營為當。國家應其必要。給與相當補助。較為適當也。

第三節 商港設備

設備商港須注意之點。在使出入斯港。安全容易。港內必防禦風波。其面積及水深。須適合海陸連絡。且須設備船舶修繕所及稅關。但一切手續必須簡單。茲依順序說明之。

(一)港口設備。欲出入斯港。安全無阻。必先使港門深度適合也。如配置燈台。及航

標。且因潮之漲落。出入不自由時。特在港外設置前港。以待潮時。曳船進者是也。

(二)防波設備。此為防港內風波之難也。若天然地形欠適合時。須築防波堤以備之。此防波堤有單以防禦風波為目的者。有以貨物之積卸為目的者。前者堤壁須與最高潮度相等。後者須超過水面數尺。尤須足防風波之飛越為要。如橫濱防波堤屬於前者。法國馬爾塞里港屬於後者是也。然防波堤之主要目的。在防禦風波。其建築須在港灣未成以前。不過如住居家屋之牆壁已耳。尤須設備船舶停繫所。貨客積卸所。及倉庫鐵道等。亦如居宅內之必須有各種設備也。

(三)碇泊渠之設備。其要點在構造形狀之如何。如我國從來港灣。係照天然地形而自由開放。即有繫船岸設備之人工的商港。往往繫船區域。失之廣大沿港岸之碇泊渠。櫛比林立。或有一區域而連結多數碇泊渠者。考之各國碇泊渠。且有在潮水激烈地方。須設備閘式。使渠水貯藏而保其平均水深者。然就船舶出入便利之點言之。閘式港非待潮時。碇泊渠之出入不能自由似。未若無閘碇之得自由也。如

漢堡紐約等稱無閘渠。倫敦稱爲有閘渠也。至碇泊渠必依船舶種類及積卸貨物之種類。而分別設備。則港之整頓安全。及貨物搬運能力上方爲有利。如設備郵政旅客船渠。帆船渠。石油渠。石炭渠。木材渠。及危險物渠等皆是。蓋依船舶之種類。其碇泊渠之形狀面積長幅及水深等。既不能無差異。又依貨物之種類不同。則其積卸設備點亦不同。如塵埃之飛揚。或塞積場所。甚或有爆發之危險物。其設備而不能不特殊也。

碇泊渠之形狀大小及水深等。須視出入船舶之多少。船形之如何。及吃水之大小爲要。述近年來以交通發達。與造船術之進步。而船舶經濟上之增大。船舶殆無所底止。是自然港或碇泊渠及水深等。亦不可不增大也。况現今已發生吃水三十六尺之船舶。將來吃水至四十尺內外。亦在人意計中。是又不依時勢爲變遷也。

(四)停泊後之設備。及停泊後之貨物運搬能力。必俟種種設備。始得稱爲完全。如裝置起重機。布設臨港鐵道綫。以圖船車直接聯絡。並設貨物堆積場及倉庫。以便

儲藏起重機有人力蒸汽水壓及電力四種。就以電力爲最新式。普通岸壁裝置之起重機。僅足起揚一噸至五噸許之重量。而用於積卸汽機等及他特別重量貨物者。爲固定式大起重機。設置於港之中樞地點。藉可起揚數十噸至數百噸之重量。除起重機外另有浮動起重機。亦爲起重機之一種。應水上航行之必要。無論何處。可得自由移動。尤有以積卸石炭及礦物爲目的之特種起重機。及汽壓穀物起重機二種。後者乃以汽壓將穀由此船至彼船或由船至倉庫。或由倉庫至船上。均得以自動移轉貨物。一時間能積卸二三百噸之多。

堆積場與普通倉庫不同。故堆積場不過爲整理積卸貨物。或俟課稅官吏之檢查。以設備一時之留置已耳。故其設置務以廣闊及地盤堅固爲適當。或以接近海岸爲便利。倉庫若爲商業補助機關時。則務以接近交易最繁之市場爲便利。反之若爲再輸出入或爲內地之輸出入貨物。則又以接近碇泊渠爲必要也。

(五) 船舶修繕所之設備商港。須有相當造船所。或供船舶修繕用之乾船渠。或浮

船渠等之設備爲要。蓋商港爲船舶航海之起終點。不但爲遭難船舶之收容修繕所。且有定期或臨時之檢查。故亦須以船渠爲必要也。

第八章 船員

第一款 船員之界說

船員者。船內執務人員之總稱。在昔帆船時代。惟船長及航海士水平等始得謂之船員。及汽船發明。於是船內須用機關士及火夫之必要。而船員之界別以廣。及近世船形增大。客貨衆多。於事務上及衛生上。不得不增置事務員及醫士等。此等人員。雖與航海無關。然同一船主之雇用。以執行船內職務。亦不得不謂之船員。故以職務而論。船員可分別如左。

(一) 航海部員

(二) 機關部員

(三) 事務部員

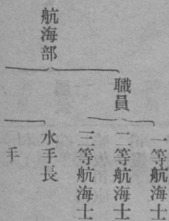
(四) 衛生部員

以全船職務而論。雖如上述四項。然實際操縱船舶者。仍為航海部員及機關部員。非經試驗合格者。不能勝任。且須以船舶之等級。以限制其資格及員數。

第二節 組織

船內職員之組織。依船舶而異。茲舉其一般者如左。

船長



機關部

職員

屬員

火夫長

三等機關士

二等機關士

一等機關士

機關長

管貨

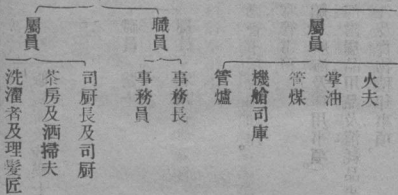
司燈

艙板司庫

舵手

木工

事務部



販賣所及音樂士

衛生部

職員——醫士

屬員——看護者

茲再將各部應管事項說明如左。

(甲) 航海部掌管事務。

(一) 關於船舶之航海及運用事項。

(二) 關於本部附屬品用品及消耗品事項。

(三) 關於郵件及貨物積卸事項。

(四)關於氣象及信號事項。

(五)關於水路及航海日記事項。

(乙)機關部掌管事務。

(一)關於司機事項。

(二)關於本部附屬品用品消耗品事項。

(三)關於燃料清水事項。

(四)關於機械等之保存及整理事項。

(五)關於機關室日記事項。

(丙)事務部掌管事項。

(一)關於會計事項。

(二)關於旅客事項。

(三)關於食品事項。

(四)關於本部屬具用品消耗品事項。

(丁)衛生部掌管事項。

(一)關於各室光綫通風空氣容積乾濕事項。

(二)關於食品飲水檢查事項。

(三)關於船內衛生事項。

(四)關於海員僱人時之檢驗身體事項。

(五)關於醫治看護事項。

(六)關於本部用品及消耗品事項。

第三節 附誌

(甲)航海日記應記載事項規定如左。

(一)法律上需要事項。

(二)變更預定航路事由。

(三) 救助船舶及人命事由。

(四) 船舶衝撞及遭遇海難事由。

(五) 船長離船事由。

(六) 懲戒及處分船員事由。

(七) 對於不服從者。請求官廳及軍艦援助事由。

(八) 船中發生生產犯罪等事項。

(九) 發生死亡及對於死者遺產處分。

(十) 其他特別事項。

(乙) 航海上應注意事項并當記述之規定如左。

(一) 針路。

(二) 位置。

(三) 偏差。

(四)時刻天氣溫度。

(五)風向及風力。

(六)當值及船內命令。

(七)日出日沒時刻。

(八)燃滅燈火時刻。

(九)壓艙物情形。

(十)其他特別事項。

第九章 船長及船員之職掌並應注意事項

船長及船員之職掌。其關於法律者。由海商法研究之。本章以船內實務爲主。列舉如左。

第一節 船長

(一)船長總管全船財政秩序衛生及航海諸事宜。督率船員勤於職務。關於航海

上各要務。尤應詳告航海士。使無遺憾。

(二) 船長當受事時。由前任授收船籍證書。呈請管理航政機關。將本人姓名記入。並點收一切簿冊。將其目錄載入航海日記。與前任同時署名。更行檢查羅針。儀及航海圖件等。

(三) 船長宜熟知船舶構造上之要素。及航海上之性質。務使船體機關船具等。毫無故障。於每發航前。尤宜注意檢查。

(四) 船長於每發航前。宜督率所部屬員。整備船中糧食。燃料。及其他應備之品。切不可使船員對於供應品。有所缺少。

(五) 船長於載貨時。宜查詢重貨及輕貨之噸數。關於裝載法。尤宜偕航海士特別注意。

(六) 船長宜規定防火防水及免衝撞等方法。

(七) 船長於出入港口。或通過狹隘水道及危險時。應親自指揮船舶。

中國大船公司
八 船長於貨客上船後。至離船前。宜隨時監視。非有特別事故。或委托安人代理時。不得離船。

九 發航後。除避危險或救助海難外。不得改變預定航路。

十 非萬不得已時。不得在未經同等船通過之水道航行。

十一 宜嚴遵海上衝撞預防方法。

十二 在航海中。如有救助人命。暨船舶發生危險。變更預定航路。以及船內出生死亡時。應報告於最初到著港灣上之主管機關。

十三 如遇船舶衝撞時。宜互相救助。航海中有求救之船舶。宜先救其人命。

十四 航海日記。於入港後規定時間內。應提交主管機關檢閱。其他簿冊。如令交出時亦然。

十五 如發見海圖或水路誌之差異。或未記載之暗礁島嶼。應報告主管機關。

十六 在航行中。應於橋頭或適當處。派人守視。夜間尤宜特別注意。

(十七) 除遇有特別情形時不得許乘員半數以上登陸。

(十八) 船長於船舶出口初次測量親自行之以作推測之基礎。

(十九) 規定當值人員。隨同監察一切情況。

(二十) 船長於船舶類於危險不能救護時先救人命。次郵件。次書類。次貨物。非至船員及一切人員已登他船後不得離船。

第二節 航海士

(一) 一等航海士宜常注意船長之措置及設施。在無論何時總以能代理船長職務爲宜。

(二) 宜熟知船內現狀及有無缺點。並注意船長所不及。

(三) 於貨物積卸時宜點查其數目。並監督其裝載法。收到貨物時。應以收條。卸貨時應取得領受人之收條。

(四) 掌管航海日記。每日送船長檢閱。

- (五) 規定每星期幾將船中各處特別檢查一次。
- (六) 宜常檢定諸測器及羅針盤經綫儀起錨機操舵機等。並改正水路圖誌。
- (七) 航海中宜熟知船之位置。出入狹小水道。及須屢變針路處。不可離去船橋。
- (八) 舉凡關於航海運用貨物及船規衛生諸事。皆爲一等航海士之職責。

第三節 當值航海士

- (一) 當值者非有特別事故。不得離去船橋。
- (二) 夜間對於船燈及檣燈之燈光。每三十分鐘。必特加注意一次。
- (三) 對於各處守視者及舵手。宜時加以監察。
- (四) 如無命令簿。應將指定針路。明記於石板。
- (五) 更值時。宜將命令簿或石板所記之指定針路。告知下手。
- (六) 宜常測天象。以正羅針偏差及船首方向。
- (七) 如發見羅針偏差有變動時。即當報告船長。

(八)對於船舶速度及晴雨計度數風向風力等宜常注意。

(九)當值者不可一刻或忘之要件有五。(一)經緯度(二)舵手(三)各處守視者。

(四)測深(五)測程。

(十)整備信旗具並常注意陸上及他船旗號。

(十一)海圖必置於案上海圖室當懸掛星象圖。

(十二)變換針路及速度時當報告船長。

(十三)關於航路如稍有疑慮即當報告船長。

(十四)遇天氣變化及大雨或煙霧妨碍視界時當報告船長。

(十五)宜命當值水手立於操舵室之傍俾得隨時接受命令。

(十六)航海士及舵手宜常檢查操舵機是否有無障礙。

第四節 機關長

(一)機關長監督所屬人員規定日課其與行船有關係者請示船長或與一等航

海士商之。

(二)管理主機附機及附屬各機械裝置。並常注意船體各部。以謀保持其效力。

(三)算定在各種速度時需用之煤量。報告於船長。於航行前應依航程準備之通常使用經濟速度。

(四)算定各鍋爐在各速度時需用之水量。報告於船長。於航行前。應依航程準備之。

(五)機關士遵機關長之命。分任職務。

第九章 海運組織及經營

第一節 海運組織之發展

(一)商船混合時代 現今海運業為純然獨立之營利的企業。無論何人。均承認是說。溯厥淵源。其性質頗為混沌。蓋昔時航海。非如今日以運送為營業也。在昔個人的商人或商人。組合貿易公司。及國家殖民企業者。或漁業家等。各欲達其自己

本來之目的。各以自己所有船舶運搬自己貨物爲務。且當時假通商名義而兼海賊的航海者。亦不鮮。此種狀態。在大洋航海上尤甚。十八世紀末葉。在十九世紀初頃。大都如是。例如古昔。菲尼基人之航海。中世紀之頃。意大利之自由都市府。西班牙政府直接經營商船隊之航海。十七及十八二世紀間。英法利蘭等之東印度公司。及其他殖民地貿易公司等。各擁數十艘船舶。從事航海。然不過航行貿易地。及其他必要區域而已。非如現時航海業以積載一般貨物。而計運費之收入者也。故往時商業與航海業。殆歸同一企業者之經營。而非純然的分業。蓋以當時通商交通。未能連續發達。加之戰亂及海賊橫行。既不能保航海之自由安全。且依航海之不正確與緩慢。兼與各種商業機關。獨立分布。致音信阻隔。貨物之輪出入。往往不能確實安全。商人當積送貨物時。必使商人代表者在船舶上。充航海中監督貨物。及達到目的地。使充貨物買賣之責任。致通商上之所有船舶。往往有過不及之感。至備船之事。其淵淵甚古。羅馬時代。威尼斯人。即存有此種證券。至十八世紀末葉。

所謂戰亂連續時代。貿易公司均有獨立的勢力。備船之事。日見增加。故個人船主。此時尤爲發達也。

(二) 過渡時代。自十八世紀末葉至十九世紀初頃。革命戰亂相繼而起。拿破倫戰爭時。爲積送軍需品。增加備船之機會頗多。自一八一五年平和克復後。北美開拓事業。又形進步。日以通商交通漸有自由之傾向。有增加航海之必要。於備船航海。漸見隆盛。不但個人船主加增。即航海業者之共有船。亦漸次發生矣。是等航海業之起源。既不能純然謂之航海業。且其規模。亦不免狹小。即個人船主。往往兼理船長。若無適當之積貨。則以自己之計算。由甲港尋求貨物運送至乙港。以利販賣事業者。往往有之。至船舶共有方法。分船舶財產爲數股。或數十股。依前舉種類之人分有之。其共有之目的。或使擴張自己之本業。或爲經營本業便利見起。經營航海業。非似航海之利益爲目的也。故共有者。僅限於造船與航海有密切之關係。而與現今股分公司又不同也。

(二)航海業獨立時代。航海業全與商業分離。成爲純然獨立企業。當十七世紀之末尙屬不可能之事。然自十八世紀以降。以蘇伊士運河之開鑿。殖民地之發達。北美合衆國之勃興。移民之激增。種種原因。世界通商交通漸有秩序。且繼續經營。實爲航海業完全獨立之時代也。故稱此時間爲海運史上未曾有之革命時代。然自是而後。航海業者之競爭。漸見激烈。運費非常低廉。其結果不利於公司。於是經營上圖謀統一。使航海業規模宏大。因是定期與不定期航海。亦由是而分焉。且鐵鋼船之增大。較之木船時代。不但增大其船價。而依定期航海。與大規模經營之必要。凡資本缺乏之個人船主。或出資範圍制限之船舶。共有制度。愈至衰退而不能從事。股分公司之組織。又漸至而擴張其勢力範圍。發達航海業。遂脫離兼營時代。而入於獨立時代也。

然現今輸出入商人經營未開化地方之特別貿易。猶有以自己所有船舶充當輸送貿易品者亦不少。是等航海均屬不定期。不待論也。但商人由自己貿易必要上。

以貨物船爲定期航海者。亦間有之。近來大規模之商工業公司。爲輸出入商品原料品或生產品等使用自己船舶者。亦時有所聞。如美國煤油公司。爲運搬煤油。合衆國製鋼公司。爲運搬原料礦物及製品等。日本三井三菱會社。爲運搬石炭及其貨物。我國開平煤礦公司。爲運搬煤炭。均以自己所有船舶。以供航海之例是。此等現象。雖未合正軌。但以昔時商船混合時代觀之。而其中事情與目的。則有大不同者。蓋昔時商工業與航海業之混合的經營。出於不得已之散漫的經濟。今日之合同經營。乃集合經濟產物。統一於大企業之下。自原料品之採收。其加工製造。自不待論。至分配其生產品於消費者之手。須網羅掌握各種必要之分業的職業。以及生產消費者間之商人。或交通業者之利益也。

第二節 定期航海與不定期航海

第一款 定期航海之組織及經營

定期航海者。規定其航路及發着日期。在統一的管理之下。操縱多數船舶。爲繼續

及集約的航路者也。凡需要航海正確與安全之郵政旅客及高貴工業品等均以定期航海爲最適當。蓋貨物中如農產物有一定之生產期。其輸送時期亦有一定。既不能爲連續的運送。且產出量多者。價格反小。則運貨負擔力亦不得不小。是寧以不定期或傭船運送方法爲最便利。而在工業品則不然。其生產力非依季節而定。故其運送乃得秩序的連續之。且其價格較大。運貨負擔力亦不能不大。此所以適合於定期航海也。茲將定期船之作用及其效果。略述於下。

第一項 定期船需要之理由

不定期船運價雖廉。但適於運送原料品廉價物。及不求速達之物。至若旅客郵件及關於時令與商情之貨物。與其稽延時日。寧可支付較高運費。以求速達爲經濟。又如特種貨物。或不能經過長時間之保留（如蔬菜之類）或不專以運費爲輕重（各種輕重高價品）者。皆以迅速正確爲便。此定期船所以日就發達也。

第二項 定期船之要件

中國大馬路
（一）確遵定期 定期船必有一定航路及各港發着時間之預定表。航行時必以是爲標準。雖在貨物未裝竣前。一至出發時間。決不能因此中阻。即中途停泊諸港。若在預定之中。雖無乘客貨物之增加。亦常準時開行。此其要件一也。

（二）維持高速力 定期船之最可貴者。迅速是也。故無論如何。必維持高速力。其在受輔助金之船舶。則更有遵行指定速度之必要。然速度與船形及費用三者均有密切之關係。定期船宜用銳形及大速度船舶。但積載力減。小致用費增加。且其機械易於損壞。海上之危險。頓增而負擔愈大。然爲維持高速力計。勢不能免。此其要件二也。

（三）船內設備 定期船最爲多數旅客所趨附。其對於客室之設備。裝飾務求完美。又對於特種貨物。亦當有特別之設備。此其要件三也。

（四）業物組織及廣告 定期船必設分店支店於往來各港。且以確遵定期。則出發時。事物非常忙迫。不得不有多數人員以行使職務。其爲謀客貨上下。迅速方便。

起見於陸上及碼頭皆應有特別之設備。又於發著時間不可不先使世人共知。故常佈貼廣告。以引旅客貨主之注意。此其要件四也。

第三項 定期船特有之利益

定期船與不定期船相較其支出之大固不待言。然定期船特有之利益亦遠非其定期船所能及。茲將其利益點列舉於左。

(一) 運送郵件務求正確迅速。不定期船自不足以當之。且定期船於一定商港占據確實地位。足為商業競爭之根據。而又實當水運競爭之衝。且所有船舶亦較不定期船為堅速。足供政府他種目的之用。故得特享航業獎勵之利益。

(二) 定期船對於旅客運送咸為獨占。其中商業中比較價高之品。苟以運送迅速為必要者。雖略出較高運費。亦必依賴定期船運送為宜。

(三) 定期船以有一定航海期間。得與貨主為定期間承運貨物之預約。故可招致多數大貨主。其業務遂得日就發達。

(四)定期船得以高價裝運量輕價高之貨物。且得因輕量品與重量品之參和而增加船舶之積載力。

第四項 定期船之經營法

(一)定期船宜有多數船舶爲統一的組織。且以運送郵件旅客。須備高價之快速大船。故不宜於資本小之個人或商會經營。其營業性質。亦當有確定方針。而宜於合議制。故定期船多屬於大公司。

(二)定期船以運送正確爲主。如一船發生故障。即應設法補充。或用備船代之。

(三)定期船通常使用自有船舶。然於自有船舶發生故障。或察知其航路可多運客貨。而豫料其有利可圖。但自有船舶不足應用時。亦常以備船經營之。

定期航海業。如上所述。不但爲一國對外貿易發展上之必要。且就殖民地及其他有密切政治關係之土地觀之。其秩序的或連續的交通上。亦以涵養迅速雄大之船舶爲要。至一旦戰事發生。關係國家的存亡。似宜有獨占的性質。與陸上交通機

關之國有鐵道相等。而發生國有經營矣。然海運到底難脫自由競爭的性質。終不能與鐵道的獨占相比較。自然不適於國家的事業。且海運乃世界的事業。對外關係。常相互錯綜。若國家自任之。未免徒損國際的關係。如宜以放任私營而僅行私力不足之補助。較爲得策也。

抑定期航海。須於一定航路及一定時日。而從事秩序的航海。故其航路愈長。愈不能以少數船舶從事也。加以各航路寄航地。需要支店及所有船舶之專屬碇繫所。及倉庫等設備。亦須增多。故不可不備有多額之固定資本。是以個人船主之獨力經營。到底不能勝任。今日定期航海業。殆皆以股分組織者。自然之勢也。又往昔定期航海業。多有專門經營特別航路者。如專營沿岸航路者有之。專營近海及遠洋航路者有之。專營遠洋航路者亦有之。更有就北美航路。南美航路。東亞及南洋航路等各自選定專門的航路。務以避多方面之航海者。至近年又一變其趨勢。廢却小區域。或僅一方面之活動範圍。務以大規模經營多數之航路。此種傾向。依各國

之程度。亦有大小之別。如英國航業公司。多以從來之個人船主爲基礎。漸次改爲股分組織。雖至今日。猶不脫個人的故態。因大規模之汽船公司比較尙少。即有多數之公司。從事合併。終不免兩相對立。反是則如德國在歐戰前爲新進海運國小公司分立之歷史原因。甚屬缺乏。純然以資本集中主義爲基礎。而股分組織之汽船公司。頗形發達。如漢堡亞美利加汽船公司及北德意志路以得公司等是也。英國近年來海運業之組織。亦大爲進步。如一八八四年總噸數十萬噸以上之汽船公司爲數僅五。今則殆達三十內外。日本爲後進國。然日本郵船會社。內外有數十航路。其資本額及所有船舶之噸數。殆占世界大汽船公司之第八位。即大坂商船會社。往昔不過從事沿海及近海之一部。近來對於其活動區域。亦急於擴張也。定期汽船公司。漸次形成大規模之經營。既如上述。然爲通商交通之集約的發達者。是其主要前提也。此種統一的大規模經營。較小規模經營。顯然有經濟的利益。茲舉其主要利益如左。

一 大規模汽船公司其航路多得平均。補充各航路之損益。至小規模經營。若一方面之航海。遭逢不幸。則直接沉淪窮境。是以大規模之經營。其財政上之餘裕較。大且有多數航路歸統一的支配。故保持貨客集散之機緣。企圖顧客之便利。而得奉商業繁榮之功效也。

二 大規模汽船公司在船舶經濟上甚有利益。因多數航路從事競爭中。勢必以最新之船舶。方可收競爭之效果。故將舊式船舶。常行廢棄。以免競爭之失敗。致船舶因之增加。藉以增進交通之便利。且使同型船舶。得一時製造。可得低廉造船費之便宜。或依航海時季之繁閑。可隨時調動船舶。無過因不足之弊。且船舶保險。小汽船公司。行自己保險。似覺不生效力。而大汽船公司。無須保險公司。可採用自己保險制度。則有一二艘毀壞。亦容易填補其損害。若船舶無喪失破損時。自己保險之貯蓄金額。全為汽船公司之利益。一遇營業沈滯。或財政困難時。得以此應一時之急需也。

三 大規模汽船公司較小規模分立競爭之場合。依統一經營之結果。不但可減少營業費用。且依船舶之發着時日。航海度數及使用船舶等。得應其需用而配合之。以定船舶積載力之等級。則確繫費及航海費可使節減。而有增大收入運賃之利益也。

以上陳述之利益。非必限於定期航海業也。即不定期航海業。雖有同等利益。然適合大規模經營。而多以定期航海為必要者。乃自然之勢也。蓋不定期航海。若在競爭激烈時。容易脫逃競爭範圍外。而經營其他之航路。故蒙競爭之弊害較少。若定期航海。則於一定航路。且發着期日。須以多數船舶。及營業設備而從事之。假使在同一航路發生競爭。既不能轉航他路。又不能將營業廢棄。勢不得不以全力相爭。而競爭之弊害。殆無所底止也。

據以上理由。定期航海業者之間。同一門遇激烈競爭勃發之際。苟有力之航海業者。收買或合併無力者。或促成合出組織。或組織海運同盟。乃自然之趨勢。如一九

零二年。美國各汽船公司之合同組織。及近年年伊大利和蘭之汽船會社之合同組織等。不外基此理由也。然競爭者間之有收買合併亦不能常行之定期航海業中。往往從經濟上歷史上政治上及軍事上之理由等原不能容易放任他國之收買合併勢又不得不以他之方法而防止此競爭弊害所謂海運同盟即此法也。(詳後項)

第二款 不定期航海之組織及經營

不定期航海者。個人船上或備船者。以一艘或數艘船。不擇時與地而單獨的經營不秩序航海之謂。其航海以運費低廉為特長。其正確迅速則遠不及定期航海。其活動方面亦不能如定期之存在於一定航路及有一定之發着時期。故以從事運費低廉之農產物鑛物及他原料品等。大量貨物航之路方面。為其主眼。為定期船中。往往為充填船腹空虛。而積取適合。不定期船積載之。大量貨物者亦有不定期船與不定期船間。不得謂為全無競爭。但兩者各有相異之特長。自有不可相侵。

中國大學叢書
之領域。謂永爲航海業上之分歧。而相互對峙。可謂兩者相并而行。始得通商交通。圓滿發達。亦無不可也。茲將不定期船之作用及效果。略述于下。

第一項 不定期船需要之理由

(一) 貿易額之關係 世界通商各港。常有巨量之貨物輸出輸入。設以全年之貿易額。能平均計算。若此種商港。實屬不可多得。因之各港輸出入額。既有差異。則船舶往復航路。不得不設不定期船。以促進貿易之發達。並于供給需要上。不致有相差過遠之虞。

(二) 貨物種類之關係 運費爲構成物價之要素。如糧食礦產木材煤炭棉花煤油機械鐵軌等。其容積量目。皆屬巨大。而價甚低率。由不定期船運送。以求減輕運費。又如世界農產物。其收穫及輸出季節。各有定時。勢不能終年爲規則的運送。

(三) 經濟上之利用 貨物于求運費低廉外。尚依其種類。有以運送迅速爲不利者。例如農產物當收穫時。供給過多。市價必低。商人可利用航行時間。以節省屯積。

之費。又如消路未定之貨物。亦然是以不定期船之航行遲緩。反得爲貨主之利益也。

第二項 不定期船之要件

不定期船之要件。即運費低廉是也。不定期船得以取較廉運費。承運貨物者。則以其船形及航海費。與營業費。節約故也。茲述之如左。

(一)船形 不定期船以求積載力大。並適於承運各種貨物。及航行各處爲主。故宜用大小適中之鈍形扁底船。蓋船體過大。需用範圍。當然較狹。以運送四千噸貨物。決不肯雇用五千噸積載量之船舶。過小又不合於經濟之計算。現今世界之不定期船舶。約以三四千噸者爲最有益。

鈍形船舶得以增加積載力。扁底不獨與容積有關。且得減少吃水深度。以便出入於淺水各港。惟速力與積載力適成反比例。鈍形扁底船舶其速力自小。

(二)航海費 航海費以煤爲大宗。速力大者不但費煤。且船內儲煤量必增。因之

機械之容積。乘組員之名額。亦與之俱增。此皆侵佔船舶容積而減少全船之積載。加以機械之摩損較速。乘組員之薪額增加。在定期船舶。固可以航海次數及較高運費之收入。以相抵償。然價格低廉之貨物。或至中止其運送。不定期船舶。船積既大而。又使用經濟速力。故運費得以減輕。現今不定期船之經濟速力。每小時約在十海里左右。

(二)營業費 不定期船主於業務常得以經濟計算。而使用其船舶。其重要理由如下。(甲)無正式豫告之發著。時間表約定之。貨物裝載既畢。即可隨時出港。其中間經過之商港。苟無貨物卸載。即不必停泊。亦無等待旅客郵件之事。故得節約糜費。(乙)隨人租用。即無招攬一般雇客之必要。且承運貨物。既屬特種卸載。概得於短少時間行之。故能節約廣告費及雜費。(丙)公司事務。至為簡單。貨物交易。則委之船舶經紀人。故能節約公司費用。

第三項 不定期船經營法

不定期船對於運載貨物。因其運費低廉。甚屬有利。然其操縱得宜。至爲不易。故爲不定期船主者。宜熟知世界各港貨物之積散。港費之輕重。出入船舶之多少。農產物收穫之時期。善爲支配。且其操縱方法。須審慎周密。非敢眩惑目前利益。宜慮回航貨物。或連續的存在積載。以圖全局之利益也。如同航時無貨物可運。則載煤以當底貨。故煤之所以能偏布世界者。實受不定期船之賜。例如英國船舶常積載煤炭。運至美國舊金山。其歸航常積載小麥以歸。蓋運煤雖不足以償航海之運費。然較之以土石壓艙。爲有利多矣。

不定期船由一港出發後。將約定運送貨物卸畢。即察看商情。而與各港爲連鎖的航海。並無一定歸著之期。故欲其不失機宜。須依賴常審查不定期船之需給動靜。及以需給投合爲專業之船舶經紀人。及船舶代理人。而使其操縱爲要。是等經紀人或代理人。世界各處主要港灣。各有代理店或交易店。互通聲氣。故船舶之動靜。知之最精。而不定期船之操縱。依託是等人時。須應船舶噸數。或積貨噸數。支付相

當經紀費 (Brokerage) 或酬勞費 (Commission) 爲必須之準備費。且不定期船主概利用通信所。以指揮其船舶。或於船內設無綫電。以與船長常取聯絡。蓋自電信發達。而不定期乃大受其益。世界海運發達之國。其船舶經紀人及代理人。均於各港設有機關。或專員。如倫敦紐約漢堡等處。實爲其中心。并每日發行船舶所在地之記錄。於貨之待船。船之待貨。兩有裨益。船主得以相當之報酬。托其承攬貨物。並商定運費。利用電信之通報。以週航其船舶。

第三節 海運合同及海運同盟

海運合同及海運同盟者。因航海業者。競爭之關係。爲避過激之競爭弊害。而以合併或同盟。欲收大規模經營之利益爲主要目的者也。海運合同。於航海業者間。不屬於競爭範圍內。惟海運同盟。則以競爭之存在。爲其成立上不可缺之條件。此二者之組織。根本全不相同。蓋以海運合同。其新加入合同之船主。全然棄却各自之獨立。而組織統一的合同公司。若海運同盟。則其同盟之各船主。仍能保其獨立之

營業。俾以防激烈競爭手段。其營業上關於全部或一部協同一致。而爲一時的約束者也。因之海運合同之各船主爲尊重自己固有之歷史。欲期永久獨立發展時。需巨大資本不易成立。況各船主之國籍。既不能同。依政治上經濟上及軍事之必要。須受國家相當補助。到底有不許他國收買之事。海運同盟。假令有此上述情事。亦不損獨立之體面。而得行適宜之契約。故其成立頗爲容易。因是海運合同。猶未見其利。致海運同盟。幾乎有風靡一世。茲將二者之作用。略述於下。

第一款 海運合同

海運合同。定期船與不定期船。非絕對的不能成立也。然以成立於普通定期航海業者爲最多。蓋海運合同之唯一目的。原爲杜絕競爭。不定期船之競爭。乃世界的競爭。欲從事防遏。非合併世界全體之不定期船不爲功。是事實上究屬不可能之事。反之定期航路。其競爭區域。均有制限。若有他種事情及相當能力。則其合同尙非難事。

海運合同之成立順序。其內容與他一般工業界之託辣斯 (Trust) 或合同公司略同。即從來海運業汽船公司之直接或間接有實權者。爲財力富裕之人。欲從事關於某航路及各汽船公司之合同。則先以此輩爲發起人。誘勸各公司或各船主。使之合同經營。若各船主亦有意合同。則各船主之代表者。會集一堂。開始爲合同條件之協議。此協議問題之主要者。被合同會社所有之船舶。及其他營業設備等之財產。由新設合同公司買收之。爲一大汽船公司。至變更其章程增加其資本額。改變其名稱。均無不可。(但對於各被合併公司之股分金額。非僅限於各股分之市價。有加算幾分合同統一經營之利益者。) 以上手續完竣。則合同乃成立。其合同公司之理事。則以各被合併公司之代表人物選任。使掌管營業。至合同公司營業之外。殆於從來無異。其營業設備。船舶及營業部員乘組員等。猶照前繼續之。且依然維持從來各商號。即所有船舶之國籍。亦不移轉於新合同會社設立地。仍然有本國籍及揭揚本國國旗也。總之流連合同者。乃以資本的合同。及統一時經營。

爲目的。其經營法有兩種：(一)特占一航路之勢力。如萬國商船公司 (International Mercantile Marine Company) 營業範圍專注於大西洋航路是。(二)廣布勢力於各港。如德國漢堡亞美利公司 (Hamburg America Company) 所營航路。多至五十七線是。茲列舉大公經營之利益如下。

(一)同時定購多數船舶。得節建築費。如萬國商船公司之自有造船廠是。

(二)得自行保險。以節保險費(已詳前節)。

(三)因經營多數航路。故得按季節商業狀況。以利用一部較閑或停航之船舶。以援助客貨繁多之航路。使無過不足之弊。

(四)經營範圍既廣。則偶有一航路之營業不振。得賴他路以爲扶助。對於營業上之危險較少。如遇戰事時疫饑饉及陸地罷工等事。亦較僅有單一航綫爲有利。

(五)如遇一船發生障礙時。即可以他船代之。得免無限困難及意外損失。

(六)能抗激烈競爭。且得以新式船舶移於競爭航路。而以舊船用於競爭較小之

航路

(七) 經營多數航路之總公司。經費增加有限。而於各地得自設支店。以廣集客貨。不獨不必仰給於人。且爲謀一航路利益所設之營業機關及廣告調查。無可謀他航路利益。其一切費用平均。概較節約。如由合同成者。則所節省之經費尤大。

(八) 多數船公司並立時。發着時日。常有不均之弊。於貨客與船主。皆爲不利。苟由合同而爲大公司。則可按照營業狀況。妥爲分配。以免損失。即尙有數公司存在。亦不易發生競爭。而得以協商方法。行政使之。

(九) 得經營多數支綫。而集貨物於一中心地。或由一中心地。以分配於各支綫。故對於一航路之貨主。若其欲移轉貨物於航路。亦可代其轉運。

(十) 對於意外損害之負擔力大。得爲社會所信用。

第二節 合同經營之實例

航業合同之事。歐美船主間多行之。其最著者。則一九〇二年所成立之萬國商船

公司是也。

萬國商船公司。爲美國銀行家摩爾根 (Morgan) 氏邀合五大公司而成故亦稱爲摩爾根信托公司。 (Morgan Trust) 資本一億二千萬美金。 (內英國資本五千七百六十萬。) 並其加入合同各公司及所有船舶如左。

(一) 英白星公司 (White Star Company)

船數 二十六艘 噸數 二十六萬六千一百四十噸

(二) 英達密能公司 (Dominion Company)

船數 十四艘 噸數 十一萬〇一百十二噸

(三) 美大西洋運輸公司 (Atlantic Transport Company)

船數 二十三艘 噸數 十八萬二千八百六十噸

(四) 美比萬國航海公司 (International Navigation Company)

船數 二十四艘 噸數 十八萬〇六百二十九噸

（五）美列蘭特公司（Lyttelton Company）

船數 四十九艘 噸數 二十九萬五千一百三十三噸

總計五公司船數一百三十六艘一百〇三萬四千八百八十四噸。合同買收價值計一億三千五百〇七萬一千美金。總資本額一億七千〇六十萬美金。內五千萬爲社債。

該公司因訂立合同時，評價過高。故自成立後，其營業成績頗爲不佳。然其財力雄厚。且所有船隻多屬新式巨形。故一九一二年沉沒之台達尼克（Titanic）船（計四萬六千三百二十八噸與冰山衝突而沉）即屬於此公司。

加入合同之船舶，以英船居其多數。如白星公司達密能公司列蘭特公司等是。蓋英國海運界素多競爭。故得爲美國財力所吸收。及摩爾根信托公司成立後。英政府恐失墜海權。乃力謀補救之策。一方面保護求納特（Chunard）以擴張其勢力。一方面與白星公司重訂條約。其要略如左。

(一) 加入合同公司之職員。須過半數爲英人。

(二) 英船仍屬英國國籍。將來新造船舶。英美各半。

(三) 英船仍受英國政府委託運送郵件。且對於合乎戰時徵調之快船。照舊給與補助金。

合同公司新成立時。所有船舶共計一百三十六艘。其中英船八十九艘。計六十七萬餘噸。美船十六艘。計十四萬噸。餘則屬於比利時。因美國船舶法。外國製造船不能取得美國國籍。又加以英國政府維持之力。故英比二國船。仍屬英比國籍。

萬國商船公司亦欲吸收北德路以德公司 (North German and Lloyd Company) 及漢堡亞美利公司。因兩公司勢力雄厚。且德人國家觀念甚強。未能成功。乃以訂立同盟而止。其規約中之最要者。(一) 兩方面不得互相收買股票。(二) 財政互惠。(三) 阻制航行區域。

第二款 海運同盟

第一項 海運同盟之名稱及意義

海運同盟之內容。其名稱有 Conference, Pool 等數種。要不外各加同盟公司代表者。常會合協議而維持之。故普通稱 Conference 時。即包轄凡百同盟之意。海運同盟。即英語 Conference 意也。

海運同盟者。二個以上之獨立航海業者。以防避航海業競爭之弊害。及保全增進相互之利益爲目的。關於運賃率及相互搬運條件。或收入運賃之合同計算。或航海業經營等。採一時的協同一致行動之同盟也。是海運同盟。非如海運合同之滅却各自之獨立。而爲永久的事業。不過維持各自之獨立存在。而行一時的協同者也。

第二項 海運同盟成立要件

海運同盟成立有一定條件。此條件即航路之性質。專在商業上能促進迅速。且有秩序的航海是也。換言之。即商業上需要之定期航海。於積貨供給不充分時。其成

立此條件。爲最適用。例如大西洋航路關於貨物運搬。無海運同盟者。蓋其定期航海。其原因以運搬旅客爲基礎。且運搬旅客。海運同盟難於成立。以一二等旅客不計運率之高低。多希望船舶之優良。僅下等船客及移民船。則不關船舶良否。而只求運費低廉。故此種旅客船。交通頻繁之航路。亦有海運同盟者。例如北大西洋汽船同盟中。普通旅客（移民及下級船客）行運費合同計算之例是也。

海運同盟。普通雖成立於汽船之定期航路。然不定期船或帆船間。亦往往有成立者。如波羅的海運同盟之例。是不定期船以協定運費最低率爲目的。締結一種海運同盟。又如一九〇三年後。存立之萬國帆船主同盟之例。均以協定最低運費率爲目的也。然約言之。不定期船或帆船其世界的行動到底不能如定期船之有精確的海運同盟。故其協定條件。亦甚簡短。而單以協定最低運費率爲止也。

第三項 海運同盟之性質及組織

海運同盟之性質有三。有以運費率及運搬條件爲協約者。有收入運費之合同計

算者。有以航路經營爲合同者。以運賃率及運搬條件爲協約者。別無金錢上之拘束力。不遠單純的道義同盟也。加盟者原不能強制的。使之遵奉協約。其遵守與否。一任加盟者各自之道義心而決定之。若合同計算或合同經營爲正式的金錢關係。故航海業者。當設立海運合同時。須以何法爲必要。則除依防遏競爭之必要程度。及競爭者如何決定其勢力關係外。別無他法也。

是等同盟協約決定方法。乃各航海業家之代表者。會同行使之。其協約期限。多在一年間。亦有一年以上者。而其協約條件。即在契約期間內。認爲必要時。得協議變更之。至加盟者之脫離及加入。自不能拘束。當任其自由。其協議方法。務須採一致主義。以鞏固會員之團結爲要。如加盟者。發生紛議時。則須選定仲裁委員。俾各方面和衷共濟。庶不至中道決裂也。

海運同盟。若欲確實維持之。須以先防內憂外患爲要。換言之。即須堅固團結。以對抗同盟以外之競爭者是也。而防備內憂。固不外團結加盟者之德義心。若有違反

契約時。則他之加盟者。不但共同責問。且亦有因時而設立罰則者。又對於外部加盟者。須保其攻守同盟之關係。若同盟以外之船舶。或定期航海業者。出現競爭場中。則加盟者須共同一致。使其壓倒。或使之加入同盟爲要。然抵抗外敵之手段。與其徒以單純低減運費爲競爭。寧以他種爲當。如延期支付運費。及運費劃還制度 (Deferred Rebate System) 者是也。此方法當貨主於半季或一個年間。依託同盟汽船搬運之貨物。若期間內未依託同盟以外之船舶時。則至半季或一個年之決算期。合計該期間內該貨主之貨物運費。酌給一部分退還金。經過決算後一定期間。(三月或六月) 而始支付於貨主者也。若貨主當契約期間內。或退還金於給付時期中。有一回依託同盟以外之船舶者。則劃還金之受取權。從此消滅。此種方法。不外使貨主對於同盟船。不致中途變更而已。假令同盟以外之競爭船。有以低廉運費誘引貨主時。貨主則不得不放棄其運費劃還金請求權也。

第四項 海運同盟協約條項

海運同盟協約條項依同盟之種類。雖各有不同。要不外（一）運賃率及運賃劃還制度。（二）同盟運搬之目的物。（三）同盟航路。（四）運搬之分担。（五）合同計算。（六）財政上之互惠。（七）合同經營等項。茲依順序說明之。

（一）運賃免延期支付及運賃劃還制度。

海運同盟。不問種類如何。須以協定關於競爭之運賃率爲要。然協定運賃率方法。亦分二種。（一）定率協定。（二）最低率協定是也。定率協定者。確定各種運搬目的物之運賃率加入同盟者。不能增減之謂。最低率協定者。以協定最低之運賃率爲止。其間有伸縮之自由也。定期船與不定期船較。運賃率之變動甚少。若有同盟組織。即無變更之可言。且運賃率既規定一律。於促進商業之點觀之。亦能保證貨主無中途改運之虞。故定率協定殊勝於最低率協定也。況運賃率之高低。有必要更改時。亦可臨時決議。即就延期支付運賃及劃觀之定率協定。尤當視爲必要。緣於劃還運賃決算期間。非先協定不可也。

(二) 同盟運搬之目的物。

協定運貨率。僅就同盟貨物者行之。無待論也。究以如何貨物。爲同盟貨物。不外一般貨物運貨率與特種貨物運貨率二種協定也。區別此二種之原因。以同盟航路之狀況。就貨物全體。有應防止競爭者。有不必防止競爭者。且某種貨物。若特別適合不定期船。則其競爭侵害更甚。同盟業者到底不能不變其運搬率也。如我國與日本之海運同盟。從我國日本積載之米。不在同盟貨物之內。而古倫母 Colombo 茶業海運同盟。則單以從古倫母輸出之茶。爲同盟貨物之類是也。

(二) 同盟航路

海運同盟所行之航路範圍。種種不同。(一) 總括的特定一國或一大陸。其地域內所有航路。(二) 舉加盟公司現在有關係之凡百航路。而構成一同盟航路者。(三) 單以特定航路而成一同盟航路者。特定航路爲同盟航路者。又有(甲) 往復兩航。均成同盟航路。(乙) 往復兩航中。僅以一方爲同盟航路。(丙) 勿論同盟航路之發

着兩港。即中間港所經各港。亦包轄於同盟範圍者。(丁)單以特定港爲同盟範圍內者。是等同盟範圍之廣狹。及有無制限之原因。咸以加盟者活動範圍之廣狹同盟條件之性質。運搬狀況與競爭程度及積貨種類之如何也。

(四)運搬分担。

運搬分担。大別之分爲(一)同盟航路之運搬分担。(二)運搬地域之分担。同一航路之運搬分担條件。雖依各同盟不能一致。要不外分配出航期日。及航海度數。或制限船舶之數及大小。或分配充用同盟貨物之船舶積噸數。或分担運搬目的物之種類。或分担同盟貨物運搬分量。及最後寄航地分担等是。分配出帆期日。須依貨物之預備。而協定各加盟公司之出帆日爲要。如第一星期六甲公司船出帆。第二星期六乙公司船出帆。順序規定之例是。分配航海度數。須以各加盟公司之實力爲標準。而定各公司一年間之航海度數者是也。如甲公司每年十二回。乙公司二十四回之例是。制限使用船舶之數亦同一理由。然此時若不協定其種類及大

小則於分担上深難分配。至用同盟貨物之船舶積載噸數。即協定一艘船舶積量內。須能運若干特定貨物是。分担運搬目的物之種類者。依同盟船主從來之關係。或特種貨物。委甲公司運搬。其他之特定貨物。委乙公司運搬等是。分担運搬物之數量。以各加盟者從來之經驗與信用。使用同盟航路之船舶噸數及航海度數等為標準。而預定同盟者間運搬同盟貨物也。如甲公司運搬四分之三。乙公司得運搬四分之一是。最後寄航地分擔者。分配同一航路之寄航地。於各加同盟者間。使各達運搬分担之目的者也。

(五)共同計算

合同計算者。各加盟者間吐出對於同盟貨物收入運賃之全部或一部。使構成共同基金。按比例配分於加盟者之方法也。此共同基金構成方法。分全部運貨吐出法。實費除去法。預定成數吐出法。及運搬成數預定法各種。全部運貨吐出法。即共同計算貨物。將收入運賃。須全部吐出。使構成共同基金。而

中國大學叢書

其配分比例均先預定。故就杜絕競爭之點觀之。最爲優勝。然終不免使各加盟者之不熱心任事。是其缺點。實費除去法者。從收入運賃之內。除去航海及營業等實際費用。僅吐出純益之部分。使構成共同基金之法也。預定成數吐出法者。或從收入運賃內。除去航海及營業費之預定成數。使吐出殘餘部分。或從收入運賃內。除去預定成數之小部分。而使吐出殘餘大部分之謂。前者須除去收入運賃之八成五分。僅吐出殘餘之一成五分。後者須除去收入運賃之一成五分。僅吐出殘餘之八成五分。而構成共同基金之例是。至運賃成數預定法者。前述運搬數量分担成數預定時之共同計算方法。各加盟者。將所有賣金。雖得悉入自己囊中。若遇實際運搬分量有超過或不足預定成數時。則超過運物者。須得其超過運搬量。每噸除去預定運搬費若干。而吐出殘餘部分。以填補不足者。是超過運搬者。除得運搬費外。無何等利益之可得。自不致有競爭也。

(六) 財政的互惠

財政的互惠。即海運同盟。互行財政上之補助。而使密接生相互利害關係。以預防競爭爲目的者。或對於他方之資本金。補給一定利益。或將自己純益一部分。分配於雙方者間也。例如德國兩大汽船公司間成立之協定海運同盟財政互惠方法。德國公司以每年資本金額四分之一利益金。分配於託辣斯（Trust）而託辣斯向德國兩汽船公司支付。對於德國公司資本金四分之一之年利是也。

（七）共同經營

茲所謂共同經營者。就統一之點論之。全與單獨船主經營不同。而實者仍照各加盟者保有獨立的存在。而從共同經營發生之損益。按各加盟者之預定成數分配者也。此共同經營方法。大別之有二種。（一）加盟者一方委託同盟航船之船舶。及經營於對手方。自己情願分擔損益者。（二）合併或同盟經營航路上之船舶。及其營業而設立共同營業所。從此發生損益時。按預定成數分擔之。此種方法。似無須規定運搬分担成數。或運貨吐出之必要。僅協定各加盟者提出其船舶資本等。而

預定損益之分配成數即足矣。

第五項 海運同盟之利害

海運同盟之利害及影響諸稅紛紛莫衷一是。茲據近日英國調查委員之報告書略述其主要者如左。

第一海運同盟之利益

海運同盟之利益。(一)可使定期航海之發達及運貨率之安定。且以促進高級快速船舶之增加。而使海上運搬改良。(二)節約運搬原價。(三)使爲經濟的元價之分担。(四)對於大小貨主能保運貨率之公平。(五)使內外國輸出運貨率平等。有裨一國之通商航海等。茲略說明如左。

(一)通商交通。欲爲其有秩序的激增。須具最大之高級船舶。故宜圖發達巨大經費之定期航海業。不可放任其爲自由競爭。務以避却此無益的競爭爲要。且海運同盟得使運貨率安固永續。對於商人亦與以安固計算之基礎。而商業亦得漸漸

進步。況有延期支付運費及劃還制度。顧客不至中變。船主顧客均得蒙其利益也。
(二)此與前述統一的大規模經營利益相同。可防止無益競爭。而爲有秩序的航海船舶往還得能滿載貨客。則運搬原價自當減少。船主利益例外增加。其運費率因此低減。亦可謂一般公衆之利益也。

(三)在海運自由放任時之運費率。依船舶噸數之需要關係而定。對於貨物種類及運搬原價。自不能維持運費率之階級。若海運同盟充用船舶噸數原有一定。且顧客不至中變。同盟以外船舶或不定期船之競爭。亦不易破壞其營業。故其協定運費率及運費等級。得以各種貨物運費負擔力及運搬原價爲標準。使成最經濟的分担。而助長通商交通之發達。並使運費之收入增大也。

(四)不拘積貨多少。顧客大小。其運費率全然相同。若自由競爭時。船主向大貨主特行運費之輕減。而轉移其損失於小貨主。小貨主蒙損害者不少。故海運同盟。無論貨主大小。未有不同其運費率。而免損少之虞。

中國大略論
(五)據英國海運同盟調查委員多數之意見。謂自由競爭時。歐洲大陸諸港輸出運貨。咸較英國低廉。且因自由競爭之運貨率。每多變動。致英國工商業之阻害較歐洲大陸爲大。故依海運同盟。歐洲大陸與英國之輸出運貨率相同。則英國之通商航海上。得有抑制歐洲大陸競爭之利益。

第二海運同盟之弊害。

海運同盟之弊害。亦有數種。茲分別說明之。

(一)海運同盟易流獨占弊害。海運同盟。原爲杜絕競爭。以增進加盟者相互利益爲目的。然自結合延期支付運費及劃還制度觀之。則顧客不至中變。必成爲獨占的性質。但海運業非獨占的事業也。若規定不當之運貨率。或恣意專橫。勢必有不定期船之乘隙侵入。一般貨主羣起反抗。且同盟以外之定期船開始營業。與之競爭。蓋定期船與不定期船間。原爲運搬上之分業。然自事實上觀之。定期船常不免被不定期船所牽制。甚至貨主同心反抗。要求低減運費。或新開設定期綫。及以

他船主締結特約種種方法爲抑制海運同盟之專橫亦未始不在意計中總之海運獨占之弊害爲不當運賃率之協定而運賃率之當否以運搬手續之良否運搬原價之大小暨航路性質以及有無競爭等而判斷之非敢僅以運賃率高低論之若海運同盟負有獨占的性質實際上不免有不當運賃率此種弊害不可不講求相當防禦之策。

(二)限制不定期航海而阻止一國通商航海發達之弊害此種議論以英國不定期船較諸定期船常占多數故有一部分議論以海運同盟則不定期船之營業必爲其所窘其結果多使不定期船空船出航者多不得不增高運賃而利用此船之商業者陷於不利益地位但定期船與不定期船間各有分業此種弊害實無若是之甚也。

(三)轉換貿易方向使減少一國貿易之弊害主張此種議論之理由以海運同盟若跨立於互相競爭地位之數國時其協定運賃率雖爲避競爭而採同一之運費。

中國大略論
然往往亦有相異之點。蓋海運同盟。比自由競爭時。運賃率常高。故同盟地域中。運賃率較高之國。比之較低之國。或無海運同盟國。貿易上多立於不利益地位。且其貿易之勢力。前者恒被後者所奪去。如英美南非航路。英國有南非往航同盟。而美則否。因之由美至南非之運賃率。依自由競爭。果異常低下。較之由英至南非者。恰當半額或三分之一。是南非輸出貿易。由英而轉換美國之手者甚多。

第六項 海運同盟弊害矯正策

美國調查委員中。對海運同盟獨占之弊害。有主張制定法律。禁止延期支付運賃。及劃還制度。然亦非策之得者也。或又謂國家須如英國鐵道委員會設立機關。使之監督干涉貨物運賃等級。及運賃統一。並使負裁判不當行為之任務。然政府對於海運同盟。既不與何等特權。及補助事項。行此嚴重之干涉束縛。亦屬不可能之事。不若採用貨主自衛手段。較為得策也。此種方法。即政府獎勵商人及貨主。設立組合。使與海運同盟對峙。如運賃率等級發著期日。航海度數。寄航地運賃統一。條

件。及船主勵行義務等。務圖疏通意見。若雙方意思不一致。時須申告商務局。商務局即任命仲裁人或選任調查委員。從事解決。商務局又使海運同盟者。一一提出。凡協約條件等。以便監督不法之舉動。此種方法。頗為有效較之徒以法律禁止者。實勝一籌也。

第四節 船車連絡及兼營

晚近海運組織上最可注意者。為定期船與鐵路連絡同盟及鐵道公司并營定期航海是也。其根本元因不外因世界經濟發達。海陸連絡頻繁之結果。蓋鐵道與定期船本有接觸投合之必要。欲期統一經營上。有經濟的利益者。不可忽也。此種計畫。不問連絡或兼營。均隨貨客交通狀況。規定船車運轉度數。發著時間。船車數目及種類大小等。均使船車完全連絡。或設定直通運貨人或發行直通積貨証券。既可節約經費。又增加貨客交通便利。由是交通分量。可以增加。其結局不獨收入加多。若船車與他競爭綫對峙時。猶有船車同盟利益也。

連絡同盟協約條件。因事實不同。而每多差異。然不外分配連絡時日。航海度數。連絡設備方法。船舶大小種類。船車通票通船貨證券及通運賃率等是。就中協定最困難問題。爲通運賃率及分配運賃之成數是也。通運賃率。既由鐵道運賃與船舶運賃而成立。則不可不按海陸雙方之交通狀態。搬運原價。及有無競爭而協定之。而分配運賃方法。或對於通運賃預定鐵道賃率與賃船賃率成數。以分配收入運賃者有之。或單確定鐵道運賃率。而通運賃有變動時。使汽船公司負擔者亦有之。有以鐵道運賃不易變動。汽船運賃。因競爭而時有高下。多影響於通運賃率者也。鐵道公司兼營定期航海。世界富有大鐵道之北美國最多。如加拿大太平洋鐵道公司。兼營加拿大太平洋汽船。此等鐵道。經營定期航海。較船車連絡同盟。更得得海陸交通連絡之圓滿結果。不特有節減經費之利益。而鐵道業於航海營業上。相互交換營業上之補助。對於外敵。得增大競爭力之利益也。且船車連絡同盟及兼營。對於鐵道及汽船公司自身。頗爲必要。既如上述矣。然則對於一般公衆利害如

何。船車連絡。能敏速。正確。並有通運貨及通船貨證券等方法。雖海陸相隔之地。商
品亦能直接輸出輸入。致若是則既可省略換船所需要之手續費用及時日。且可
圖貿易之發達。其利益為何。如更有進者。船車連絡方法。往往為一國通商航海保
護政策之手段。即鐵道屬國有時。對於特定貿易。使一般連絡運貨特別低廉。以一
進其貿易。如德國對小亞細亞及東亞細亞貿易。其輸出貨物之船車通貨率。以增
其特別減輕是也。

第六章 運貨

第一節 總論

海運帶有競爭性質。故其運貨高低。依運輸物之分量。與船舶運輸力之如何而定。
換言之。即依船舶之需要供給。及貨客交通之增減而決定者也。然海運業原屬一
種營利事業。由永久的傾向觀察之。其運貨乃海運之實費。即補償運輸原價外。仍
不得不有多少之純利。若不足償此原價。致海運業不能存立。遂有縮小之虞。然微

諸實際。保持需給之正衡。斷屬不可能之事。而運費總以運輸原價爲最低限度。而依需給之如何。常有高低者是也。

海運業。本具有競爭性。然依（一）航路種類（二）航海經營之方法如何（三）船舶之如何等。亦可制限其競爭範圍也。蓋航路有遠洋近海沿海水平之別。而船舶按其航路種類與大小及裝亦不能無差異。即在法律上以船舶等級。而限定其航路者。既如前述。是各種航路。而不能實行自由競爭者。不待論也。就航海經營方法觀之。現今定期不定期分別經營以來。兩者絕對不得行其競爭。蓋定期船舶有純然郵政旅客船。有貨客混用船等。不定期船舶。爲運搬特種貨物而構造者。有以運輸一搬貨物爲目的者。其間有運輸上之分業存在。是等競爭。亦絕對無望。故海運競爭。自己先有制限。故其運費亦因各種航路航海及船舶種類而發生多少差異也。

海運業競爭。依定期船與不定期船觀之。其趣旨各不相同。故決定兩者之運費。亦

不能無差異。定期船競爭多。限於從事定期航路間。恰與籠中鬥雞同出一轍。因無他避之途。不得不以死力爭勝負。是以競爭者妥協未成立時。必至惹起激烈之事。其結果運貨之低落。無所底止。然而定期航路若無競爭。或競爭者妥協一致之後。必發生多少獨占的性質。其運費必高也。不定期船中適當遠洋航海之任者。具有世界到處活動之能力。故其競爭力亦得通行於世界。然非如定期船有一定航路之必要。如遇有不利利益的競爭。必去而之他。故其競爭亦當然不如定期船之激烈持久。結果不定期船之運費。時有高低。甚有失世界平均之傾向者。且其性質有世界的變動。與地方的變動二種。前者依影響於世界全般之戰爭發生。致經濟狀況之變動。及造船率之增減等。而運貨發生高低後者。以地方之原因。一時發生船數之過與不足。而運貨因之有激變者。但世界的變動。其原因之屏息。若不依造船之伸縮。則難望其回復。而地方的變動。則彼此之船舶集散。均可歸於平準者也。

海運運貨。依旅客與貨物亦有不同者。即現今旅客之裝載。殆全歸定期船。雖有時

或高或下（競爭時）然就一般觀之。一定期間內多有一定之規定。若貨物運送除高貴及須速達之貨物。依賴定期船外。不論定期與不定期均得裝載之。是運貨變動終不能免。且不定期船之積貨。其積取碇泊貨物時。往往有特別之低廉運貨。於此種貨物爲定期船與不定期船之競爭最激烈者。其原因爲定期船當出帆之先。船腹尙有空艙。不得不減少運貨。吸收貨物也。前述海運運貨最低制度。其原則不可不以運輸原價爲標準。然運輸原價內有確定原價與不確定原價之別。二者均與運貨關係上有影響。確定原價者。不關船舶運貨之多少。以定不變之經費。如對於船舶及營業設備之利息遞減費營業費及租稅等是。不確定原價者。爲航海特要之經費。（燃料暨船員火食以及他雜費）如航海中船舶損傷之修膳費導水費入港稅燈台稅運河通港費。及貨物積卸與保管運搬諸費用等是也。但兩者中若爲航海所發生之經費。當然使運搬客貨之負擔確定原價。若爲一般的間接經費。須從營業期間內之總航海及總運搬物使。可均分負擔。不必使一般航海獨任。

之。然運輸目的物。千差萬別。對於是等運輸原價。究以如何實數分配。實屬困難問題。要之運輸費用。須以船舶積載力之大小。依運輸需要費用及距離之遠。斟酌經費之分担。即所謂運費率者是也。雖然。不確定原價內之大部分。有一般經費之性質。其費用不拘積貨之多少。若積貨多時。貨物每噸之分担額。不能不減少。積貨少時。貨物每噸之分担額。不能不增加。是積貨依全體之增減。運費率常發生高下也。且旅客依其等級。貨物依其種類。其運費率亦不能無異。茲宜注意者。運輸原價內。有依貨物之集散積卸需要之費用。與隨運輸距離發生之費用二種。（場所費用及距離費用。）就中場所費用多包含確定原價。與距離之遠近無關係。故運輸距離愈大。則每里之分擔額愈小。而運費率與運搬距離之增加。同時為減却。遠距離之運費。於理似覺不合。然在遠洋航路。特航用費（即距離費用）不得不增加。則務以充實船腹。以圖運賃之收入。有意外低廉賃率也。

以上僅就運費之變動。及運費率而言。至旅客運賃貨物運賃之內容。及運輸支付

條件等各種。亦不可不注意。茲依順序述之。加左。

第二節 旅客運賃

第一款 意義及種類

旅客運賃。對於運送旅客報酬外。所有旅客寢食費。各種待遇費。及不逾越一定範圍內之行李 (Passage) 運輸費等。均包含之。

旅客運賃。按旅客年齡待遇及船室之如何。並是否仍須原船。回航預爲運賃之規定。所謂按年齡差別者。如十二歲以下之運賃。當成年人之半額。五歲以上幼孩。當成年人四分之一。三歲以下之幼孩。無賃。是按船室及待遇之等級。普通一等 (First Class, First Cabin or Saloon) 二等 (Second Class or second Cabin) 及三等 (Third Class or Steerage) 三種。就中一二等。按船室位置之良否。設有高低運賃。此外猶有爲我國南部及印度洋之勞動旅行者。特設甲板旅客 (Deck passengers) 之一種階級者。此等旅客食物歸自給。船主不過於上甲板之一隅。許容其起

臥故運費亦非常低廉。旅行運費又分單行運費 (Single Journey Fares) 回船運
 費 (Fares for Return Tickets or Return Rates) 及週航運費 (Round voyage
 Fares) 三種。單行運費其船票稱曰普通船票 (Single Ticket) 來回運費即對
 於往腹兩航之運費普通僅限於一二等。是等發行之船票稱曰來回船票 (Return
 Ticket) 按航路如何及船票有效期間之長短較單行船票常有一成至二成之
 減價者。週航運費從發航港巡歷各埠再歸復於發航港之運費也。此等船票稱曰
 週航船票 (Round Voyage Ticket) 較普通運費特別低廉更有稱爲世界一週船
 票者 (Round the world Ticket) 定期船公司爲圖世界週遊者之便利與世界上必
 要之鐵道公司締結聯絡特約而發行之艙車聯絡票也。現今世界一週船票僅一
 等運費中有之而其運費比之二三等甚爲便利。至特別旅客如陸海軍人外交官
 宣教師等運費亦比較低廉以示優待者亦復不少。

第二款 旅客運費支付條件

中國大學叢書
旅客運賃各國均規定先給付。而對於汽船公司須發行記名式之乘船船票。此記名式之船票以不得讓渡於他人爲制限。又旅客運賃一旦支付之後。旅客若有不乘船時。不得取還金額。船舶出帆後。苟旅客有必要事故誤期時。則以受半額之返還。爲常行之事。至船舶出帆前。或因旅客死亡。或因疾病及他不可抗力等事實時。船主得收運賃四分之一。若船舶出帆後。發生是等事實。船主或請求運賃之四分之一。或因旅客運賃之成數。而請求其相當額。等均屬船主之自由。又航海途中旅客隨意上陸。則船主得收其全額。其他如船舶沈沒暨航海中損傷修繕以及遇敵捕獲時。種種不可抗力等事實。不能達運送契約之目的者。船主得按其實際航海距離。而退還相當運賃焉。

移民及團體旅客。包一船艙者。可不從運賃標準。而定特別運賃。且歐美各國公司中。常有發行旅行船票 (Tourist Ticket) 遇有巡遊隊或觀光團等。包一船舶或鐵道。其要求特別低廉運賃。使達旅行之目的者。亦復不少。

第二節 貨物運賃

貨物運賃。依一般貨物或各個貨物 (General Cargo or Partial Cargo) 或滿載貨物或備船貨物 (Full Cargo or Charter Cargo) 等各不相同。一般貨物者。一般貨主將各貨物之運送委託船主。而船主集是等多數貨物堆積船腹。而從事航海者也。反之滿載貨物者。一貨主之貨物分量甚大包船全部或大部分依備船契約而行之者也。茲說明於左。

第一款 一般貨物之運賃

第一項 一般貨物運賃之種類及計算

一般貨物運賃之標準。依輕量品重量品不同。而區別輕量品與重量品。究竟不外利用船舶之積載力。就容積上或重量上。能收得多量運賃爲主。容積較大於分量之貨物。則以容積爲運賃標準。分量較大於容積之貨物。則以重量爲運賃標準。例如英國以容積四十五立方呎。當重量噸之一噸。即比二千二百四十斤輕者。爲輕量

品。超過者爲重量品云。

輕重品以容積噸一噸爲運賃標準者。此爲通例。例若英以四十立方呎爲一噸。法及歐洲大陸諸國。以一四四立方密達爲一噸。日本則以四十立方呎爲一噸。若重量品則多以重量噸一噸爲運賃標準。例若歐洲大陸爲一千基瓦。日本爲二百四十貫目。我國則以百斤爲標準焉。

然是等標準。乃最普通之表示耳。若在汽船公司地方。則又依貨物之如何。亦有差異。某汽船往往對於重量品。以百基瓦爲一噸。輕量品以百六十立方呎爲一噸。日本依舊來習慣。在北海道所產之鱒魚海參等海產。以四千貫目爲標準。鮭鱒等以六千條爲百石。木材類不論角材與園材。均以千支爲百石。其他依個數等而計算運賃者亦甚多。

計算運賃標準。多以重量及容積爲準。既如上述矣。然其重量及容積。又不可不區別貨物積載地。與積卸地。蓋貨物之重量與容積。依貨物種類積卸時之減磨紛飛。

或航海中氣候之變動。發生乾燥及濕潤等原因。而積載地與積卸地。其間不無生多少差異。故支付運費時。須參照裝載時之重量。積卸時之情形。而規定運費之應否增減。是亦分內之事。若積載時訂有特約時。不在此限。據英國習慣。若依積載時與引渡時。有增減重量及容積。須從小者計算運費。若據日本商法之規定。則計算運費。難依貨物引渡當時之重量與容積。然徵實際上之習慣。又以依據當時之重量或容積者居多。至測量貨物之重量及容積。在大宗貨物。若一一測定貨物全體。未免徒費時日與費用。故僅測定其中數個之重量或容積。而平均之。然後乘以全積數。即可知全體之重量或容積也。然貨物包裝不一。勢不得不一分別測定。是等測定。在陸上行之者。亦間有之。但普通多行於積載本船之後也。秤定貨物之量者。稱曰看貫。看貫人若隨意加減。其結果致重量則生差異。是重量品之測定。常為船主與貨主間紛議之地。甚至有向看貫人行賄賂之弊。此看貫費均為船主負擔。然依土地習慣或貨物種類。有歸受貨主負擔者。亦有受貨主與船主分擔者。

中國大學講義
積貨中如砂糖咖啡煙草米麻綿絲等大宗貨物。其包裝法因各地方習慣自有一定。而重量與容積之噸量標準 (Tonnage Scale) 亦然。故無一一測定之必要。無論如何。大貨物之噸數。均即時看出。又本船積貨終了時。須將其數量記入領收證。以交付貨主。若其數量與貨主貨單上之記載不同。而其相差之數。不甚懸隔。則據貨單數量計算之。

定期汽船公司運送之貨物。恰與鐵道運送相同。須區別等級。以定運費實率。其等級之差別。各公司自不能一律。要以斟酌貨物之性質與價格。暨交通擴張能力。以及運送上競爭之有無等。然後同類相集。使歸於同類之階級。不過海運較鐵道競爭性大。原不能如鐵道之精密分類。得設定貨物等級。而定運費率時。其標準或依重量噸數。或依輕量噸數。全由汽船公司之自由選擇。而規定者。至貴金屬及危險品等。雖設一定等級。亦為例外。臨時酌收運費。又對於貨物上。縱使其重量與容積較小。亦須支付相當之最低運費 (Minimum Rate) 如往歐洲之貨物。不關其重量

容積如何每件至少十元之運賃是也。

至對於選擇貨物 (Optional Cargo) 其積卸地不能預定。貨主可任意於一定範圍內。無論何處港口。有自由積卸之貨物。則較普通運賃率增加幾分爲要。蓋是等貨物積卸地既無一定。則不能按順序分配。其積卸上不免有種種之不便也。

又運賃率中有 *Rate in Full or Rate With Primage* 一種前爲一定運賃外。不負何種支付義務之意。後者於一定運賃外。須支付五分至一成五分加成本。即之謂也。原來 *Primage* 不外貨主對於貨物特請船長特別注意。爰於一定運賃外。特別秘密與船長一種酬賞。此後相沿日久。遂成爲公然秘密。至十九世紀末葉。汽船航海勃興以來。航海之正確安全程度。顯然增加。公司組織之航海業。日新月盛。凡船長以下船員等。對於船主全屬使用人。且航海部員與營業部員之區別既明。而貨主對於船長。不但無贈送酬賞之必要。即船長亦無受取

之餘地。故邇來加成金之習慣。事實上業已消滅。凡汽船證券上大六都插入 *Age and Primage as accustomed* 等文字也。

第二項 一般貨物運賃支條件

支付運賃方法。分現付運賃 (*Advanced Freight or Prepaid Freight*) 及遲付運賃 (*Freight collect*) 二種。前者稱先給運賃。又稱預付運賃。在貨物積集地。與船舶積載證券交換時支付者。後者一稱後給運賃。在積卸地引渡貨物時支付者。運賃爲對於運送行爲之報酬。當以待運送完結支付爲要。然由船主方面觀之。以現付爲便利。故船主務以得現付運賃爲唯一之希望。但徵諸今日實際狀況。除小宗貨物。或不爲商品之個人貨物外。凡屬商品之大宗貨物。及普通船舶之積貨。十有八九。皆屬後給運賃也。

運賃既爲貨物運送完結之報酬。則貨物未到積卸地時。設過有於不可抗力之障礙。致發生損失。亦能以不必支付爲原則。然在先給運賃時。若航海中因過不可抗

力之障礙致貨物全部損失。船主常以無須退還運賃記明船舶貨物證券條項中。故先給運賃時貨主保險貨物若非合算運賃而附保險則其結果必至徒失運賃。此貨主所以欲遲給運賃者。普通稱爲運賃者乃先給之意。故若行先給則當行幾分之減少。但在小宗貨物則以先給爲習慣。若後給時又必行幾分之加成本。商草三三六條之規定云。運送品之全部或一部因天災不可抗力而致滅失時。則運送人不得請求其運送賃。若運送人既受取其運送賃之全部或一部時。則須以返還爲要。由是觀之。雖先給付運賃。然因不可抗力不能到達積卸地時。則其運賃必返却之。若船舶貨物證券上設有反對條項契約時。又以從其記載爲必要。故日本船舶貨物證券上有本公司無論如何場合。既受取之運送賃不能返還。是等特約。亦可打消商法之規定。又如在契約自由之英國。亦不單限於先給與後給者。亦不關貨物之果否喪失而記載不可不支付之文字於船舶證券上。則法律上亦須認爲有效。但日本後給運賃。尙未見有此等規定。蓋以事實上既喪貨物仍收運

實屬不可能之事。如強欲行之。則顧客必不願也。

如照上述所言之運賃。乃以運送行為完結之後領取為原則。若航海途中。因不可抗力或其航海時遇有變故。船舶因此沈沒。致不能達運送契約之目的。不得已中途引渡貨物時。則按實際運送之成數。而得收取運賃者。為各國所公認。又航海途中貨物完全損失時。當無支付運賃之義務。若貨物到達目的地後。縱令貨物發生損害。宜以支付運賃全額為要。否則船長申告裁判所。將貨賣却。充當運賃。實際不足時。得向送貨主請求給付。應所規定者如下：(一)貨主所約定期間內。不積載貨物。致船長以自己權利發航時。(二)航海途中之寄航地。因送貨主之要求。而引渡貨物時。(三)船舶出航前。受貨主單獨解除契約。而不與他貨主共同一致時。(四)因貨主之過失。積貨之性質。共同海上之犧牲。及航海繼續必要上之賣却積貨。致貨物全部或一部損失時。船主均得要求給付運賃全額也。再貨主可拒絕船主要求時。應所規定者如下：一船主不履行運送契約時。(如船舶不適用於航海。雖發

航亦難達目的地之例。(二)船舶發航前目的港之貿易及交通禁止封鎖以及他之不可抗力致不能發航時。(三)積貨全部或一部因不可抗力損失時。(四)因船主過失致貨物損失。上列情形貨主當解除契約而無支付運費之義務也。

第二款 備船貨物之運賃

第一項 備船貨物運賃之種類及計算

備船者一人或共同數人之貨主以運送自己等之貨物爲目的。使用船中全部或一部之謂。使用船中全部者名曰全部備船。(Total Charter)使用船中一部分者名曰一部備船。(Partial Charter)但備船二者非民法上之所謂借貸借。船舶之使用收益權依然存船主之手。備船者無讓受之權利。故是種備船不外一種運送契約。其備船費亦不外一種運賃。不得謂爲借貸借費也。

全部備船分爲定期備船與制定航海備船二種。定期備船者備船期間一月或六月或一年等。備船者無論如何航路可得隨意使用。制定航海備船者以航行一定

航路爲目的。而備一船舶之謂。普通亦分往航與回航二種。是等備船中貨物之運賃標準。定期備船時。以船舶之純噸數。按每月或每期間全體若干計算之。而制定航海備船時。以每積貨一噸若干計算之。是等計算。通常貨物。雖依引渡當時之噸數。然往往有以當時之積載計算者。如石炭之積卸。及航海途中最易減量者。積卸之際。常依積入當時之噸數。而減却幾分。故右按船積證券面之噸數差。以一定成數。而計算運賃者也。

又定期航海備船規定。每積一噸運賃若干時。乃船主欲利用其船舶積載力。以增大運賃收入。自不待論。故船主對於備船者。負有相當積載貨物之義務。若備船者對於其積噸數有未滿時。則對於不足噸數。須依所定之率減少運賃。反之其積貨超過積噸數時。則又須增加運賃。然實際上積貨與積噸。頗難符合。依法律或習慣上。依一定公差以內支付之。此謂 *Dead Freight* 者是也。(法國以積噸數四十分之一以內爲公差。) 備船非民法上之賃貸借。已如前述矣。故關於船舶織裝及

修繕需要費用。應爲船主負擔。然以定期備船或制定航海備船之性質不同。是等費用之負擔亦不能無異。在制定航海備船時。航海費如船員薪金航海修繕及船泊港出入須納稅等一切費用。均歸船主負擔。若定期備船依契約之如何其條件各有不同。然就一般通行者觀之。船員薪金及船泊修繕費。船主負擔之。而如港稅等費用則歸備船者負擔也。

制定航海備船之運費。原依當事者之契約而定。然對於積卸所需要之定泊期間。設無一定限制。則僱船者對於船主利害關係。置之不理。或故意遷延時日。致船主遭有損失。可無疑義。是以碇泊時間之日數。不可不預定也。蓋碇泊期間。因港內海陸連絡設備之善惡。積貨性質。船舶大小。及積貨多少等。雖無一定。然亦須設有大概標準。如和蘭以十五日爲定泊期間。芬蘭則以船舶噸數爲標準。或依土地習慣而規定是也。

碇泊期間之日數計算方法。當以日數爲原則。然因天時及其他不得已事故。不能

搬運貨物者。不得不從碗泊期間中除去之。若不填註於傭船契約中。經不免釀成紛議。故實際上預爲填註於契約上者。至以碗泊期間爲起算之標準。各國之習慣。法律亦不必盡同。有由入港時起算者。有由入港後投錨時起算者。尤有投錨後經過二十四時間。或由繫船於埠頭時起算者。如日本則以貨物積卸之準備完了後。船主或船長送通知書於貨主。而由貨主受通知之翌日製算也。

第二項 傭船貨物運費支付條件

傭船運費。與一般貨物之運費略同。故其性質及支付條件。均以一般貨物之運費爲原則。茲就其稍有不同之點。略述而已。

傭船運費。亦如前述之。以先給爲原則。間亦有先給一部分者。然在英國先給運費之規則。即積貨歸於全損。此先給運費。亦不必返還之習慣。故若有一部先給之必要者。對於船長須行前貨手續。如此則船舶沉沒積貨全滅之時。傭船主仍得請求其返還也。

備船貨物亦同於一般貨物。非送達於目的地。船主無請求其運賃之權利。但依備船者之便利。貨物全部之積載。尙未終了。向船長請求出帆。時則船主對於貨物之運賃。及因積貨不足之結果。所生之費用等。得有請求權利。且對於共同海損分担額。備船主亦應負擔不足積貨。故際此時間。船主須向備船者。請求相當之担保焉。

其他船舶碇泊期間內。備船者當貨物全部未曾積載。而船長以自己權利發航。一部備船者。於船舶出帆前。不與他備船者。對於貨主共同一致。而單獨解除契約。則依備船者之過失。積貨之性質。共同海損之犧牲。繼續航海必要上。處置積貨。致貨物全部或一部損失時。則船主有請求運賃全額之權利。又全部備船者。於出帆前。共同一致解除契約。即以違約論。應支付半額。至往復航海時。備船者歸航發航前。解除契約。備船者解除契約時。則須支付三分之二之運賃也。

第七章 營業之組織

第一節 總說

海運業者。約可分爲三種。一曰船主。二曰傭船者（包艙者）。三曰賃借人。船主者。以所有船舶經營海運。而負事業上損益之責者也。傭船者。依照商法以傭船契約。取船舶全部或一部之使用權。而爲他人運送貨物。或運送旅客者也。賃借人者。依民法規定。與船主訂立契約。賃借船舶。從事運送。而負事業上損益之責者也。

海運業者。由營業區域。分爲遠洋近海沿岸運送。由裝運目的物。分爲郵件旅客運送及貨物運送（或客貨兼營）。由經營方法。分爲不定期與定期運送。要以運用船舶爲主業。而不能離於航海。船主雖能由經濟上之計算。以調度船舶。然於航海實務上。不得不委諸駕駛船舶之專門家。以爲船長。船內組織。已於前述之矣。然海運業者。於事務上。不得有營業組織。

第二節 公司組織

公司之營業組織。各因其規模大小而異。茲舉其例如左。

(一)總務股 掌管註冊股券。記載公司規章。進退職員及文件印章與股東會董事會事務等事項。

(二)貨物股 掌管調度船舶。經營貨物及貨物運費。划船搬運夫等事項。

(三)旅客股 掌管郵件廣告。船內衛生旅客運費及招待旅客等事項。

(四)庶務股 掌管海陸需用品之供給。公司財產及註冊保險修理等事項。

(五)會計股 掌管預算決算出納款項。分酌利益及清理帳目等事項。

(六)監督課 掌管水路圖誌。船內規章。建造船舶及計畫。修理保存。並船員技術水手火夫之成績等事項。

定期船概屬大公司。於經營上以多設分店支店及代理店爲要。分店支店組織。由規模大小而異。

第三節 代理店

海運業爲招攬客貨。於未設分店或支店之處。不得不委託代理店。以謀營業之便。

利代理店多在經過港。亦有設於內地者。有普通代理店。貨物代理店。客票代理店。等別。貨物代理店。承辦裝卸貨物。代收運費及報關等事。客票代理店。設於貨物較少之定期船經過地。招攬旅客。代賣船票。保管行李及特備划船。以司迎送。船主與代理店之關係。依合同定之。其報酬或由運費而定。或按出入次數計算。亦有另加津貼者。

第四節 附屬事業

海運本業。爲運送郵件旅客貨物。然爲謀運送便利計。兼營事業如左。

(一) 划船業 如在設備不完全港灣。雇用民船之裝卸貨客。每至發生危險。且於管理上亦多困難。多由船主租定划船。或委託划船業者承辦。間有由本船主兼營者。

(二) 兼辦經理稅關事。對於貨主甚爲便利。

(三) 兼爲他公司代理店。設於接續地點。甚爲必要。且於營業上頗有利益。

(四)旅館業 旅客之收入。雖不及貨物。然近時旅客增加。不獨於船內設備。應求完美。即於陸上。亦應有適於旅客之旅館。且於營業上。可爲招攬旅客之機關。而於外國旅客。尤爲切要。往來大西洋各大公司。多有附屬旅館。日本大板商船會社。在沿岸要港。均設有旅館。

(五)經理保險 船主或兼營保險代理店。或爲保險經理。實於貨主深爲便利。且足以助保險事業之發達。

(六)販賣及委托販賣 對於長距離之旅客。準備日用品。飲食雜貨藥品等。或於每經過港口。採辦新聞雜誌小說等。在船中發賣。實爲安慰旅客之要件。又如復航裝運煤炭。以作底貨。亦爲附屬營業之一。

船主或貨主委託。代爲販賣。既於貨主有利。且足爲攬載貨物之手段。

第十章 航業經濟

第一節 收入與支出

海運業之收支。由經營方法而異。定期船一切費用較不定期船爲大。其收入亦較優。日終年以一定期限。往來各港。故收入得以繼續不斷。然在不定期船。苟操縱得宜。亦極鮮間斷之事。茲將收支項目。並列如次。

(甲) 收入項目

(子) 主要收入

(一) 運費。(二) 各種獎勵補助金。(三) 備船及租船費。

(丑) 各種收入

(一) 划船費。(二) 各種利息。(三) 手續費。(四) 倉庫及躉船租金。(五) 雜項。

(乙) 支出項目

(子) 關於船舶船員經費

(一) 保險費。(二) 修理費。(三) 屬具費。(四) 船員費。(五) 雜費。

(丑) 航海費

(一) 燃料費。(二) 油水及其他消耗費。(三) 港費。(如領事館手續費、檢疫費、噸稅、燈台稅、引水費、使用費、稅關臨時開關費等)。(四) 划船費。(五) 運河通過費。(六) 通信費。

(寅) 經營費。

(一) 事務處經費。

(一) 稅金。(二) 人員薪津工資。及繕費旅費。(三) 租金及修理費。(四) 廣告及交際費。(五) 分店及支店費。(六) 備船或租船費。(七) 房屋保險訴訟通信印刷等及其他雜費。

(二) 關於客貨經費。

(一) 裝卸貨物及接續費。(二) 旅客食費。(三) 賠償金。(四) 代理店及經紀手續費。(五) 貨物保險。及越航誤起損失並其他各費。

第二節 利益處分

凡公司組織。必有公積金酬勞金股息之設。船舶保存年限。自有一定。而水運既屬冒險事業。收入又難期確實。故爲謀事業安全計。於公積金一項。較其他營業。更爲重要。茲述其種類如左。

〔一〕償還船價公積金。

〔二〕船舶大修理公積金。

〔三〕船舶保險公積金。除已由保險公司保險者外。

〔四〕平均分配額公積準備金。

〔五〕準備填補意外損失公積金。

〔六〕償還社債公積金。

〔七〕準備擴張航路及增加新船公積金。

〔八〕改良船舶公積金。

海運爲特別事業。其純利之處分。當以公積金居三分之一。至四分之三爲最穩固。

此爲海運業者所公認。球納德公司於二十年間所得利益爲三百六十五萬八千磅。而提出之公積金爲二百八十四萬二千磅。享寶公司於一九一一年利益爲四千三百九十萬馬克。而公積金爲二千九百萬馬克。大凡實力薄弱之公司。每欲厚其股息。以求見好於股東。此於海運業者。甚非所宜也。

酬勞金爲鼓勵公司人員及船員而設。以求於事業有效。爲止。普通以辦事成績。請假日數。及海上勤務。陸上勤務而定。其分配率有以地位職務躉俸爲正比例者。亦有以反對方法行之者。

分積金及酬勞金之餘額。即爲股息。股息爲對於投資母金之報酬。應以能維持相當利率爲要。然海運業以競爭及公積金額之關係。除受政府保息外。殊難確定其利率。

第十一章 海上保險

第一節 海上保險之作用

世界商業發達。以國際貿易之進步爲轉移。故欲希望其進步。不得不先在船業上着手。但路隔重洋。風波險惡。洋海不無危險之可言。萬一遭有不測。損失殊巨。最易阻船業之進步。補救之策。厥維海上保險。茲將其最大作用。畧述於下。(一)海上保險。可補助船業之發達。緣船舶一經保險。即有損失。可將保險原價收回。仍可照常營業。對於公司財產及個人資本。均無影響。資本家可踴躍投資。(二)海上保險。可擴張貿易之進步。航業既經保險。而增進其利益。則船舶發達。貨物繁多。無論遠洋近海。均可任意輸入。俾市場上既無過與不足之弊。且貿易額可得平均。並易於進步。此可斷言。

第二節 海上保險之契約

海上保險契約云者。由當事人之一方。欲補救航海中之損失。先給與他方之利益。以圖後來之救濟。而發生保險契約之効力也。茲將其契約之類別舉於下。

(一) 雙務契約 一方負担填補損害之債務。他方負担繳納報酬之債務。故謂之

雙務契約。其填補損害之金錢的限度。曰保險金額。其報酬曰保險費。故又稱爲有償契約。

(一) 諾成契約 當事人雙方合意後。契約即行成立。故稱諾成契約。

(二) 保險者。一經承諾契約後。即有負但填補損害之義務。故海上保險契約。實係損害保險契約之一種。其立於受填補之地位者。即謂之被保險者。

(四) 海上保險之所謂損害。乃因航海所發生之損害而言。因航海所發生之損害。不特僅指航海特有之危險所發生者。即一切關於航海者。亦包含之。亦不必問其危險發生之原因如何。然此種損害。乃指其發生與否。不能確定者。若預知其必定發生。則不能屬諸保險。(如機關之損耗。燃料之減少。港稅之繳納等)。

以上爲保險契約。在法律上之普通性質。但學者中於上述性質外。有更加以特別說明者。略述於左。

(一) 有謂保險契約。乃以善意爲要件之契約。然此種說明。可謂蛇足。蓋善意不徒

中國大學講義
爲保險之要件。即物品之買賣。不動產之借貸。亦非有善意不可。此乃一般契約之通性。非保險契約所特有者也。

(二)有謂保險契約係一種射倖契約。所謂射倖契約者。緣當事人之一方或雙方。成立契約後。對於事實上究有若何之結果。均在不可知之數。故謂之射倖契約。

第三節 被保險利益

第一款 被保險利益之觀念

海上保險契約。既以填補損害爲目的。則他方非先有能受損失之利益存在。不可。蓋無利益存在。則無保險之可言。此利益稱之曰被保險利益。故被保險利益。須其能以金錢核計者。能以金錢核計與否。應以客觀的定之。

船舶所有者。船舶抵當權者。船舶債權者。對於船舶有被保險利益。固不必言。船舶賃借人。因有返還船舶之義務。故亦有被保險利益。

第二款

保險價額者被保險利益之金錢價額也。茲述其類別如下。

(一) 保險價額與保險目的價額之區別。

保險目的之價額者，乃保險目的物事實上所有之價額。保險價額者，乃被保險利益之價額也。例如有一船舶價值百萬元，賃借於乙。乙與船主甲無特約約定。船舶遭險沈沒，則僅賠償八十萬元時，則百萬元為保險目的價額，八十萬元為保險價額。若甲自以其船舶付之保險時，則百萬元為保險目的價額，又為保險價額。

(二) 保檢價額之特約

被保險利益之存在，為保險契約成立之前提。然確定被保險價額，非法律上之要件。

在海上保險，其被保險利益因地點時期之關係，價額懸殊極大。故法律上特別規定之。

(甲) 船舶之保險價額 在船舶保險者，以保險者開始負擔責任時之價額為保

險價額

(子) 船舶中包含從物屬具。

(丑) 船舶保險。不算入機裝及關於保險之費用。

(寅) 以保險者開始負擔責任之時爲標準。法律僅規定時之標準。而未規定地之標準。理論上。應以責任開始之地。爲地之標準。若航行中責任開始時。則應以最接近之地爲標準。

(乙) 載貨之保險價額。在載貨保險。以載貨地載貨時之價額。及因載貨保險所生之費用。爲保險價額。

(子) 載貨地不限於最初之載貨地。如由廣東至天津之貨物。在上海換載。若將上海天津間付之保險時。則應以上海爲地之標準。

(丑) 載貨時。係指貨物離陸而言。抑係指積載完畢之時而言。學者所說不一。理論上。應以指離陸之時爲當。

(寅)加算載貨費用及保險費用者。以此二項爲運送貨物所生之支出。其數目比較爲大。

(丙)希望利益及報酬之保險價額。關於載貨運到後所發生之利益及報酬之保險。若未以契約規定其價額時。推定保險金額爲保險價額。

(一)載貨運到後所生之利益云者。指本安達到目的地因賣却或他種處分所取得之利益而言。故學者又名之曰希望利益。

(二)載貨運到後所得之報酬云者。指居間人所受之報酬。

(三)保險金額之最高限制

保險價額乃被保險利益之總額。若無被保險利益。則不能有保險。故保險價額爲保險金額之最高限制也。

保險金額者。於發生損害時。保險者應填補之最高限制也。例如對於一百萬元之船舶保險五十萬元時。若其船舶沈沒。則保險者應填補五十萬元保險金額。不能

超過保險價額。有時與保險價額同額。有時僅爲其一部分焉。因保險價額與保險金額之比較關係遂發生一部保險超過保險及重複保險之三種問題。

第三款 一部保險超過保險重複保險

第一項 一部保險

一部保險者。指保險金額。不滿保險價額之保險而言。保險者（即保險公司）於保險事故發生時。其責任以保險金額爲限度。不及於保險價額之全體。其填補損害之金額。以保險金額對於保險價額之比例定之。故保險價額全部受損害時（即被保險利益全損時）保險者對於保險金額之全部須負填補責任。反之保險價額僅一部受損害時（即被保險利益發生一部分之損害時）則其責任。非常填補保險金額之全部。只以保險金額對於保險價額之比例。負填補之責任而已。例如有一船舶。其保檢價額值一萬元。其保險金額爲六千元。若完全金破壞。則保險者應填補六千元。若僅受五千元之損害。則保險者。只須填補三千元。

第二項 超過保險

超過保險者。保險金額超過保險價額之保險也。大凡航業之利用保險制度者。蓋欲借之以保護航業之利益。若無利益。即財產。則不能有保險。其理甚顯。至超過費險。其超過部分。並無利益存在。故法律規定其超過部分為無效。不然不獨使保險成賭博行為。且足以發生種種弊端。（如故意使自已之財產利益發生損害之類）

第三項 重複保險

重複保險有廣狹二義。

廣義之重複保險。就同一目的物。同時對於同一危險締結數個保險契約之謂。此種保險可類別為二。

（一）保險者為一人時

（甲）數個保險金額之總額不滿保險價額時。不過為數個之一部保險。法律上不

生問題。

(乙)其總額超過保險價額時。其超過部分爲無效。故亦不生特別問題。

(二)保險者有數人時

(甲)數個保險金額之總額。不滿保險價額。時各保險者不過各爲一部之保險。

(乙)其總額超過保險價額時。則不能不發生困難之問題。

狹義之重複保險云者。乃指保險者有數人。且總額超過保險價額者而言。狹義的重複保險。在法律上亦分爲三種。

(一)同時重複保險。同時爲重複保險時。各保險者之負擔額。依各人之負擔比例定之。即各人之保險契約。照其負擔比例。以其超過部分爲無效。例如船主甲問乙丙丁三保險公司。就其價值二十四萬之船舶。同時締結保險契約。在乙公司保險八萬。在丙公司保險十二萬。在丁公司保險六萬時。其三處保險金額。共有二十六萬。實超過保險價額二萬元。此二萬元之超過部分。照法律當然無效。乙丙丁三

公司所負擔之責任。亦當然照其負擔之比例減輕焉。即

乙所應負擔之部分。

丙所應負擔之部分。

丁所應負擔之部分。

(二)異時重複保險 相次締結保險契約時。先保險者先負擔填補損害之責任。若其負擔額不足填補損害之全部時。後保險者負擔之。即以後所結契約之超過部分為無効。

(三)預備的重複保險 保險價額之全部。付之保險後。法律於左列三種特許。更行締結保險契約。

(甲)約定以對於前保險者之權利。轉讓於後保險者時。

若約定被保險者。對於前保險者所有之損害。填補請求權。轉讓於後保險者。則於保險事故發生時。後保險者一面對於被保險者填補損害。一面以讓受人之資格。

對於前保險者得請求交付保險費。被保險者並不能受其重行填補。

(乙)被保險者與後保險者約定對於前保險者之權利拋棄全部或一部時。

(丙)以前保險者不填補損害爲後保險契約之效力發生條件時。

此乃附有條件之保險契約。後保險者之義務以前保險者不填補損害爲發生之條件者也。

此種保險乃不信用前保險者時之特別辦法。由表面上觀之。雖爲重複保險。然實質上並非重複被保險者。不能因之受不當之利益。與經濟上公益上絕無弊害。危險之可言。故法律特許之。

第四節 共同保險

共同保險者指保險者數人共同負擔交付保險金之義務者而言。

(一)保險者數人共同締結一個保險契約時。

保險者數人以營業爲目的共同締結保險契約時。各保險者應負連帶責任。

保險者。數人以營業爲目的。共同締結保險契約時。各保險者應負連帶責任。

二保險者數人。各自締結數個保險契約時。

保險契約。不問各保險者同時締結。抑異時締結。保險者間若無法律關係。則在法
律上不得謂之爲共同保險。不過各保險契約同一被保險利益而已。

例如對於一百萬元之船舶。甲乙丙丁之四保險者。互相約定各人保險二十五萬
元。且各人所負擔之責任。亦只限於自己所保之保險金額時。則亦可謂之爲共同
保險。

第五節 再保險

第一款 再保險之意義

再保險者。乃對於原保險而言。保險者復以其保險契約上之責任。付之保險之謂。
此仍爲保險契約與原保險毫無差異。再保險契約上之責任。亦可付之保險。

第二款 再保險之性質

中國大學講義
再保險之法律性質。學說不一。有謂爲合夥契約者。有謂爲與原保險契約同一性質之契約者。有謂爲責任保險契約者。三者之中。以責任保險說爲最適當。蓋在再保險元保險者。因契約上之事故發生。交付保險金時。可向再保險者請求填補。與責任保險之性質相同故也。

第六節 海上保險契約之効力

第一款 海上保險者之義務

第一項 填補義務

(甲)原則

海上保險契約。以填補因航海事故所生之損害爲目的。故保險者於保險期間中。因航海事故所發生之一切損害。應負填補之責任。

(一)航海事故

航海事故爲損害發生之原因時。即應負補之責任。航海事故。不徒指海上特別固

有之危險。卽與航海有關係者亦包含之。

(二) 保險期間

應補保險期間中所發生之損害。保險期間又名曰危險期間。卽保險者對於危險之責任期間也。

(子) 保險期間之種類

(一) 期間保險者。卽約定自某年某月某日起。至某年某月某日止之保險也。

(二) 航海保險者。卽以一定之航海期間爲保險期間之謂也。

(三) 混合保險者。保險期間以一定之期間及一定之航海爲條件者也。

(丑) 法定期間

海上保險契約。不可無保險期間。然法律並未以契約拘束當事人自行預定爲要件。但應推定一般當事人之意思。規定危險期間之界限如左。

(金) 船舶航海保險

中國大學叢書
保險者。責任開始之期。爲着手上貨時。若上貨後。始締結保險契約。則以契約成立之時。爲責任開始之期。在到達港下貨完畢。責任即亦終了。但非因不可抗力之原因。致下貨延遲時。以應下貨完畢之時。爲責任費了之期。蓋並非因不可抗力之原因。故意延遲。乃責在船長。保險者不能因之無故多負擔責任也。法律雖規定如此。但考之實際。多據契約自由之大原則。另定標準。即保險者之責任。由拔錨解纜時開始。到達港入港後。經過二十四小時內告終。但二十四小時內。準備另行航海或着手積載。運至他處之貨物時。即以其時爲終了之期。

(木) 載貨保險希望利益保險及報酬保險

保險者之責任。由貨物離陸時開始。在卸貨港下貨完畢時告終。但非因不可抗力致下貨延遲時。以應下貨完畢之時。爲責任終了之期。

實際上保險者責任。由全部積載於所定之船舶時開始。在到達港下貨完畢後。終了。明定不担保撥船之危險。

(三)一切之損害

所謂填補一切之損害。並非須填補損害全部之意。觀一部保險。即可明瞭。

海上保險。固以填補一切損害爲原則。然約定填補之範圍。亦屬當事人之自由。普通所行者。爲左之三種。

(子)分損 分損者即担保全部之損害。固不待言。即一部之損害。保險者亦應填補之謂也。

(丑)金損 金損者即保險者不負擔填補單獨海損之損害者也。與分損比較。前者之範圍廣。後者之範圍狹。然習慣上由觸礁沈沒火災及衝突所生之損害。如全損時亦須填補之。故二者之責任範圍不如外觀上之顯著。

(寅)僅全損之担保 僅全損之担保唯保險之部分全損時。保險者始負填補責任之謂也。即發生一部分損害時。保險者不負其責。

以上三種爲實際上之最普通者。然保險之私法法規原則。屬任意規定。故當事

中國大學講義
人以特約約定他種責任範圍時。亦爲有效。

(乙)例外

以上所述爲保險者填補責任之原則。法律更規定四例外。於法律之例外外。並有契約上之例外。分別述之於下。

(子)法定例外

(一)保險者經訂立契約後。遇有規竊測被保險者之惡意。或重大過失所生之損害。保險者不負責任。例若物品之腐坏。包裹之不完全所生之損害。又如船舶汽機之磨損。是二者均不能保險之目的。至若上列情形。是被保險者之惡意。或重大過失所生之損害。必使保險者負填補責任。則易釀成種種惡弊。故亦禁止之。

實際上各保險公司。多於約款中定明。非因不可抗力致貨物破損毀損腐坏變質變色。或包裹積載之不注意致發生損害時。不負責任。再由保險契約者或破保險者之惡意。或重大之過失所生之損害。習慣上更擴張之。對於由領取保險額

者代理人雇人船長海員之故意或重大過失所生之損害亦不負責

(二)在船舶保險及運費保險。因發航時。不為必要之準備。致生種種之損害。保險者不負其責。

檢查準備。為船長之義務。縱有特約。亦不能免損害賠償之責任。若在保險期中。因此所發生之損害。亦使保險者負補償之責任。則與法律精神。所有違背。故法律以除外視之。

(三)在載貨保險。希望利益保險。報酬保險三者。因備船人送貨人受貨人之惡意或重大過失所生之損害。保險者不負其責。

(四)領水費進港費燈台費驗病費及其他就船舶載貨。因航海所發生之費用。保險者不負填補之責。

此種用費為航海上普通所生之損失。普通所生之損失。不能為保險之標的。故保險者不能負填補責任。

(五)不及保險價額百分二之損害。保險者不負其責。

(丑)實際上之例外

以法律上之例外外更有因實際上之商習慣所生之例外。今舉其重要者於左。

(一)由叛亂暴徒海賊所受之損害。

(二)由戰事所生之損害。

(三)由盜賊鼠嚙虫蝕鈎傷雨濡。非由不可抗力之漏損。包裹之破損等所生之損害。

(四)圖秘密輸出輸入。逃稅所生之損害。

(五)載貨因驗病或戰時禁制。被扣留所生之損害。及船舶因驗病或載戰時禁制品所生之損害。

(六)戰時船舶。因徵發所受之損害。

(七)不按期納保險費時。以後所生之損害。

(八)非避急迫之危險或未得保險者之承諾。出於普通航路或保險証券所載之航路外。或停泊於證券所載以外之港口。因之發生之損害。

(九)關於載貨之積載及他種處置。因船舶所有者運送店及其他之船員之過失所生之損害。

(十)非因不可抗力相當時間內。不載貨。不卸貨所生之損害。

(丙)計算填補金額之標準。

(一)一部保險 一部保險時。保險者之負擔。由保險金額對於保險價額之比例定之。

(二)載貨損毀 載貨損毀後。達到卸貨港時。保險者以載貨受損後之價額。對於未受損時之價額之比例。核計其填補金額。

(三)載貨於中途售賣時 航海途中。因不可抗力售賣載貨時。保險者應交付之金額。為由賣價除却運費及其他種費用。與保險價額之差額。若為一部保險時。以

其差額對於保險價額之比例。計其應交付之金額。由賣價中扣除運費等者。以除却之殘額。即爲被保險者由載貨內收回之金額。故其與保險價額之差額。即真正之損害。

若買主未交付代價時。則保險者須代交付之。保險者交付後。即取得被保險者對於買主之權利。

(四)防止損害及預計損害額之費用。被保險者履行防止損害之義務時。保險者須負擔其必要及有益之費用。并計算損害額之多少。以作比例爲補償標準。防止損害爲被保險者法律上之義務。有公益的性質。故不能以契約免除之。

第二款 交付海上保險證券之義務

保險契約爲諾成契約。故保險證券非保險契約成立之要件。乃純粹証據證券。契約成立後。保險證券始有法律上之意義焉。

保險契約者。有請求交付保險證券之權利。其請求與否。屬其自由。若請求時。保險

者即須交付之。此爲保險者法律上之義務。

保險證券乃重要之証券。法律規定記載其左列之事項。

(一) 保險之目的。

(二) 保險者所負擔之危險。

(三) 預定其保險時之價額。

(四) 保險金額。

(五) 保險費及交付方法。

(六) 預定保險期間時。其始期及終期。

(七) 保險契約者之姓名或商號。

(八) 立保險契約之年月日。

(九) 製作保險證券之地點及年月日。

(十) 若無船舶保險。其船舶之名稱國籍種類。船長之姓名。預定發航港到達港寄

航港之港名。

(十一)載貨保險。保險時將船舶之名稱國籍種類以及載貨港卸貨港等亦須載明。

第三款 退還保險費之義務

海上保險契約之全部或一部。成爲無效時。保險者不得因無效之契約。取得保險費。其理甚明。故其已收者。非退還其全部或一部不可。故商法設一限制。即保險契約者及被保險者爲善意。且無重大過失時始行退還。不然無退還之規定。

保險者之責任開始後。保險費可不必退還。固無問題之可言。然保險者責任開始前。保險契約者解除契約之全部或一部時。保險者可請求給與保險費半額或相當之金額。若已收受時。對於解除部分。須退還保險費之半額。

第七節 海上保險者之權利

第一款 收領保險費之權利

(一) 保險費。

保險契約。爲雙務契約。遇有損害發生。保險者須盡填補之義務。故平時有收領保險費之權利。

(二) 義務者

保險契約。爲保險者與保險契約者所締結之契約。且爲雙務契約。保險者既負擔賠償損害之義務。則繳納保險費之義務者。當然爲保險契約者。但爲他人締結保險契約之保險契約者。受破產之宣告時。法律規定被保險者負擔此義務。然被保險者拋棄其爲被保險者之權利時。即亦無此義務。

(三) 保險費之減額

保險費既以契約規定以後。保險者不得請求增額。保險契約者亦不得請求減額。是爲原則。但商法關於減額之規定。茲有二種例外如下。

(甲) 保險價額於保險期間中。其價額之減少。已曾顯著時。保險契約者對於保險

者得請求保險費之減額。但減額僅對於將來發生效力。

減額僅對於將來發生效力。故已約定交付保險費之期間時。則從此期起行減額。若約定一個之保險費期間時。則中途不能減額。

(乙)保險契約之當事人。斟酌特別危險。規定保險費時。若在保險期間中。其危險消滅。保險契約者得請求減少以後之保險費。

(四)保險費之交付

交付保險費之時期及地點。照契約所規定定之。但交付之地點。法律上以持交債務為原則。保險費已經交付與否。法律上與保險者之責任。無何等之關係。但實例上以交付保險費。即為保險者開始責任之始。此時應以何時為交付之時期。實一問題。如係以兌款之時為交付之期。抑以送到保險者時為交付期。不能不生疑問。故須預為明白規定之。

時效

保險者請求保險費之權利。經過一年。即因時效力而消滅。其起算點。若契約定有交付期間時。即由其時起算。未定有期間時。由保險契約成立之時起算。

第二款 受通知之權利

(甲) 危險變更增加之通知

保險期間中。保險契約者。或被保險者。窺見危險變更。或增加時。須即時通知保險者。名曰通知義務。或口告知義務。

(一) 此乃指危險之變更。或增加。非由於保險契約者。或被保險者之責任而生者而言。若由其責任而生者。保險契約。當然失其效力。

(二) 懈怠通知時。保險者得認為由危險變更。或增加之時起。保險契約。失其效力。即保險者得主張契約失效。對於危險變更。或增加以後所生之損害。得免其責任。但解怠通知。非保險契約。當然失效之原因。惟保險者得主張失效而已。

(三) 保險者認為契約生效之權利。僅限於懈怠通知之時。若發通知。第未送到時。

則不能有此權利。

(四)非由保險契約者或被保險者之責任通知危險變更或增加時。保險者得解除其契約。若受通知。不即時解除或縱未受通知知其變更增加之後。不即時解除時。法律認爲承認其契約。以後即失解除之權利。

(乙)損害之通知

因保險者負擔之危險發生損失時。保險契約者或被保險者知悉後。須即時通知保險者。蓋損害發生須使保險者得從速調查故也。

此通知義務爲保護保險者利益之制度。若懈怠此通知。致生損害時。保險者得請求賠償。

第三款 保險契約者或被保險者違反告知義務時之解除權

締結保險契約之時。保險契約者因惡意或重大過失。不告知重要事實。或就重要事項爲虛偽之告知時。保險者得解除契約。

(一)保險契約者。於締結契約之時。應將重要事實告知保險者。且不得爲虛偽之告知。以保險者應知悉真正之重要事項。然後能締結契約故也。

(二)所謂告知者。非真正意義之義務。廣義之告知。義務中有二區別焉。一即右述之告知義務。二爲危險變更及事故發生之告知義務是也。後者爲保險契約者。因契約所負擔法律上之義務。

而前者則不然。僅須告知重要事項之真正情形而已。故非真正保險契約者之義務。

(三)須將重要事項之真正情形告知者。以使保險者決定締結契約與否故也。其事業實果爲重要與否。非法律問題。乃事實問題。由其事實之性質而定。然法律所謂重要事實。或重要事項者。均指與締結契約上有重大關係者而言。即便於測量危險程度之重要事實及重要事項也。

(四)違反此告知義務。非絕對阻止保險契約之成立。不過法律爲保護保險者起

見與以解除權而已。且能行解除權時。須備有左之條件。

(甲)不告知或告知虛偽情形。須出於保險契約者之惡意。或重大過失。故客觀上雖有重要事實而不告或所告事項並非屬實。如保險契約者不知其事實。或因輕微過失。誤信虛偽事項以為真而告知時。保險者無解除權。但保險契約者因重大過失。不知其事實時。應如何解決之問題。學說未能一致。有謂其不知。不過根基於重大之過失。並非因重大之過失。而不告知。或為虛偽之告知者。有謂仍當作為因重大過失而不告知。或為虛偽之告知者。應採後說。

(乙)保險契約者。不告知或告知虛偽情形。保險者正知其事實。且其未知。非因其過失時。始有解除權。

(丙)此解除權。保險者須由知其原因之時起。一月以內行使之。或由締結契約之時起。五年以內行使之。

第四款 保險契約破產時之權利

保險契約者。受破產之宣告時。保險者得使之提出相當之擔保。或解除其契約。爲他人締結保險契約時。保險契約者。若受破產之宣告。法律設特別之規定焉。即被保險者若不拋棄其權利。則保險者得向被保險者請求保險費。

第五款 使被保險者防止損害之權利

被保險者須注意預防損害之發生。所謂防止損害之義務是也。使被保險者負此義務者。非僅欲保護保險者之利益。與一般經濟上亦於利益故也。故防止損害之必要費用及有益費用。加於填補額。縱超過保險金額。保險者亦非負擔之不可。在一部保險時。保險者關於防止之用費。應以保險金額。對於保險價額之比例負擔之。被保險者之防止損害。爲法律上之義務。且爲出於一般經濟上利益之義務。故不能以契約免除之。而被保險者違反此義務。不防止損害時。保險者得請求賠償。

第六款 取得代位之權利

中國大馬路...
保險後。而遇有全部喪失時。保險者須交付保險金額之全部。而被保險者可取得就其應有之權利。固不必言。但僅以保險價額之一部付之保險時。保險者之權利。由保險金額對於保險價額之比例定之。此種權利之移轉。名曰代位。

第七款 對於第三人之權利

損害因第三人之行為而發生。保險者對於被保險者交付其負擔額時。於所交付之金額範圍內。取得保險契約者或被保險者對於第三人之權利。保險者對於被保險者。交付其負擔額之一部時。僅於不損害保險契約者及被保險者之權利範圍內。得行上述之權利。

第八節 海上保險契約內容事項之變更

(一) 責任開始前航海之變更

保險者於其責任開始前航海有變更時。其海上保險契約喪失效力。(草案第一百九十四條)

蓋海上保險契約之目標爲一定發航港（或積載港）至一定到達港（或卸貨港）之航海。若航海有所變更，契約當然失其效力。固不必言。而法律特以明文規定者，表明航海一旦變更其航路，雖於事實上有所關係，然亦不能因之使保險契約有所存留。應完全失其效力之意也。至航海變更之原因，則非所問。

（一）責任開始後航海之變更

保險者之責任開始後，航海有變更時，視其原因如何，別爲二種。

（甲）其航海之變更，由於保險契約者（或被保險者）之責任而生者，保險者對於變更後之保險事故，不負責任。（草案第一百九十五條）

（乙）其航海之變更，不因保險契約者（或被保險者）之責任而生者，保險者對於變更後之保險事故，亦不能免其責任。（草案第一百九十五條）此時法律以保險契約者毫無過失，用特保護之。然對於保險者未免過刻。

然按諸實際，各保險者多以契約約定「非避急迫之危險，或未得保險公司之承

諾。出於普通航路。或保險證券記載在在航路外。或停泊於證券記載以外之港口。因之所生之損害。保險者不負其責。云云。故此商法上之規定。實際上殆屬具文。

航海之變更。與保險契約關係人。有極大之利害關係。如上所述。故法律又設明文規定。變更到達港。而著手實行時。雖未離去契約上明定之航路。亦視為變更航海。〔草案第一百九十六條〕

(三) 危險之變更與增加

被保險者使發行延遲或懈怠繼續航海。或變更航路。以致危險變更或增加時。保險者於其變更或增加以後之事故。不負其責。〔草案第一百九十七條〕蓋航海時期。如海參威航路冬期則危險甚多。與航路之選擇。與保險者有重大關係。故法律特設此原則以保護之。

但對此原則。亦有例外。即危險之變更或增加。與保險事故。並無影響。〔如船中之

火災或因應歸保險者負擔之不可抗力。(如有戰爭保險之特約時。欲避敵國潛艇之襲擊。變更航路) 或有正當之理由。均不在此限。(草案第一百九十七條)

(四) 船長之變更

險保契約中。雖指定船長。然遇船長之變更。而契約之効力。不受影響。(草案第一百九十一條) 蓋船長之資格。有公法上之限制。其技能可視為無甚差異。日航海中船長。因死亡或他種不得已之事故。不能不有更迭。若使契約受其影響。則與被保險者之利益。大有妨害故也。

但實際上保險者多約定『不得保險者之承諾。而更迭船長時。其以後之損害保險者。不負其責』云云。商法上之原則。適用之時甚少。然航海中因不得已事故。選任臨時船長時。實際上多於特約中約定。保險者亦負擔責任。故亦不致感有不便。

(五) 船舶之變更

在載貨保險。希望利益保險及報耐保險變更船舶時。保險者對於變更以後之事

故。原則上不負責任。以船舶與船長不同。有良否大小構造等種種之關係故也。但法律設一例外。船舶之變更。不由於保險契約者或被保險者之責任時。保險者仍須負擔其責任。（草案第一百九十二條）

但實際上之慣例。重視船舶。較之法律規定尤甚。即保險者之責任。約定由積載貨物於契約所定之船舶。為責任之開始。至在卸貨港卸貨完畢之時告終。又關於途中換載。約定由保險証券記載之船舶。換載於他船舶時。須先行通知保險者。若未得其承諾。保險者對於離去証券所載船舶以後之損害。不負責任。但換載非因保險契約者或被保險者之責任時。不在此限。

第九節 委付

第一款 委付之意義及委付行爲

（一）設委付制度之立法理由

海上保險之目的。在填補損害。故損害一旦發生。則保其危險之保險者。應按照契

約履行。其填補義務。是勿待論。然有時損害之發生。頗難具體證明。有時損害之金額。不易正確計算。有時事實上雖爲一部分之喪失。而由被保險者之利害言之。等於全部之喪失者。因之保險者與被保險者間。常起爭訟。實多不便。而尤以就海上損害。互相以證據聚訟。深爲煩雜。故法律欲除此種不便。故規定於一定情形。使被保險者將保險目標委付於保險者。而得請求保險金額之全部。

(二)委付之意義

委付者。被保險者將保險目標中一切權利。讓與保險者。而取得請求保險金額全部之權利之單獨行爲也。

(甲)委付單獨行爲

委付單獨行爲。由被保險者一人之行爲。即發生効力。法律雖規定須經得險者之承認。然承認並非委付發生効力之條件。申言之。保險者承認後。後日即不得陳述異議。若不承認時。被保險者非證明委付原因之存在。不得請求支付保險金額。承

認與否之效果。爲是而已。故承認與委付之效力。無何等之關係也。

委付爲單獨行爲。依保險者之意思。表示發生效力。其意思表示。無一定之形式。其效力發生時期。當然適用民律受信主義。

委付既爲單獨行爲。其效力一旦發生。則不能因被保險者之意思。而有所左右。然委付爲法律行爲之一種。有私法上之撤銷原因時。亦當然可以撤銷。

(乙)一切權利之移轉

委付者。將保險目標中一切權利。讓與於保險者之行爲也。

(子)所謂保險目標中一切權利者。現存物或殘存物之所有權。及其他一切利益之謂也。然其權利非直接存在於保險目標者。不可。故如在船舶保險。應委付船舶之所有權。其由船舶間接所生之運費債權。不能爲委付之目標。

(丑)委付一切之權利云者。指委付原因發生時之一切權利。抑指意思表示時之一切權利。乃一問題。但照『以行爲之時決定權利範圍』之原則言之。則應採後

者。

(寅)所謂一切權利。在一部保險時。不能不有特殊之解釋。即委付應按照保險金額。對於保險價額之比例行之。則權利之移轉。亦非按照其比例行之不可也。

(丙)單獨委付

委付不得附以條件。或期限。非單獨的不可。蓋法律所以認此制度者。欲因委付之單獨行為。從速確定保險當事人之權利與義務也。若附以條件或期限。則反是以釀成複雜之法律關係。殊與立法精神有所未合。故非單獨者。不得謂為法律上之所謂委付。

(丁)保險目標之全部委付

委付須就保險目標之全部行之。蓋不然。則被保險者必留其有利之部分。而將不利之部分。委付與保險者。甚流弊。必有不可勝言者。故委付船舶。則於船體之外。並須委付其從物之全部。共同海損分担之請求權。由船舶衝突及他種原因所生之

請求權等委付載貨。則於貨物之外。並須委付附隨貨物之種種請求權。要之。不徒須委付有形物體。凡附隨之請求權。均非同時委付不可。若委付之原因。發生於一部分時。則得將其部分委付之。如載貨之一部被掠奪時。則可以其被掠部分委付之也。

(戊) 證書之交付

委付既爲被保險者。將保險目標中一切權利。讓與保護者之制度。故委付後。被保險者須交付保險目標之所有證書。於保險者。證書之交付。乃委付行爲成之後。係被保險者之法定義務。然與委付行爲之成立。毫無關係。

(己) 關於目標之通知

被保險者行委付時。須將保險目標中之一切情形。如有無別種保險契約。及屬其負擔之別種債務存在。並其種類如何。通知於保險者。此亦被保險者應盡之義務也。

(子)保險者非接受此通知後無須交付保險金額

保險者交付保險金額之義務。固由委付而發生。然爲保護其利益。不能不有此限制。換言之。接受通知前。保險者不負法律遲延之責任者也。

(丑)交付保險金額。有確定期限者。其期限由保險者接受通知之時起算之。

(寅)此種通知非委付行爲發生効力之條件。惟懈怠通知。則保險者對於交付保險金額。不負遲延之責任而已。故被保險者通知虛僞情形。亦與委付行爲之効力。不發生影響。不過被保險者對其欺詐隱瞞之行爲。不能不負賠償之責任。

(三)海上保險之所謂委付與限制船主責任之海產委付之區別

海上保險之所謂委付與限制船主責任之海產委付。絕無關係。海產委付者。乃船主欲免脫因船長之法律行爲與船員之不法行爲所生之責任。將其海產附與債權人之行爲。而海上保險之委付者。乃被保險者欲領取保險金額。將保險目標讓與於保險者之行爲也。二者雖同爲目標物之權利讓與。於相對人之單獨行爲。而

有左之區別。即

海產委付。爲免脫責任之方法。故由債務人向債權人行之。保險委付爲行使權利之方法。故由債權人向債務人行之。二者同名而異質。故不可不明白區別之。

第二款 委付之原因

委付之法定原因有五。

(一) 船舶之沈沒

所謂沈沒。指何種程度而言。乃一疑問。但照英法日德之一般解釋。不限於船體全部沒於水中者。即一部露出水面。而事實上或經濟上。無救助之希望者。均得謂之沈沒。

船舶沈沒時。船舶保險之被保險者。得委付其船舶。載貨保險之被保險者。得委付其載貨。

(一) 船舶之失蹤

船舶經六個月而存否不明者。認爲失蹤。故由船舶通信最後達到之日起。經六個月而無音信者。卽認爲失蹤。得將船舶及載貨委付於保險者。

定有保險期間時。認定其船舶果於期間內失蹤與否。至爲緊要。蓋失蹤之發生。若不在期間內。則保險者無責任之可言。卽不能發生委付之問題。故也。然實際上此種認定極屬困難。故法律設立一便利方法。卽保險期間縱於前述六月內完畢。仍推定失蹤發生於其期之內。而使被保險者得行委付。然此究屬推定。若能證明其船舶於保險期間內。未經遭險。則保險者無負責之理由。故雖行委付。不生效力。例如保險者苟能藉領事證明書。他船之航海日誌。及他種証據。證明該船於保險期間之末日。停泊於某港。或目擊其航行等之事實。則可解除其責任。

(二) 船舶之不能修理

船舶至不能修理時。得委付其船舶與載貨。而領取保險金額。然此時船舶與載貨

情形不一。船舶不能修理則失其爲船舶之價值。與全部喪失。無甚差異。其能行委付。固無待論。但在載貨若可用他船運送則不能因船舶不能修理即行委付。故法律加一限制。即船長以適於貨主利益之方法。即時以他之船舶。繼續運送時。則被保險者無委付之權。

(四) 船舶及載貨之捕獲

普通所謂捕獲等。指交戰國遵照國際法所行者而言。與海賊等之掠奪不同。然欲所謂捕獲。當作廣義。則二者均包含之。

船舶被捕時。得委付船舶。載貨被捕時。得委付載貨。保險者約定不負擔戰爭之危險。如被敵國捕獲時。不得行委付。保險者原未負擔責任故也。

(五) 船舶或載貨之扣留

船舶或載貨。因受刑事處分。或戰時禁制品之嫌疑。爲內外官廳所扣留。經過六月猶未釋放者。得以扣留之船舶或載貨。委付於保險者。但官廳處分。須發生於保險

者之責任期間內。不然。保險者既無責任。自無可行委付之理由。以上所舉。爲法定之委付原因。除上列規定外。則無可謂委付者。然此種規定。無強行之性質。當事人得以特約更改之故。當事人伸縮委付之範圍。在法律上全屬自由。

第三款 委付之時期

委付固爲保護被保險者之制度。然時間上漫無限制。則對於保險者。未免過酷。故法律就委付權之行使。須限定一定之期間。即被保險者。行委付。須於三個月內。向保險者給與通知。其期間在船舶沈沒。不能修理及捕獲時。由知其事由之時起算。在失蹤扣留時。由其事由護生之時起算。

被保險者。爲不於此法定期間內發委付之通知。則其委付權。即行消滅。但所云消滅者。委付權而已。請求支付保險金額之固有權利。實毫不受其影響。此不可混淆者也。

海運學終