

書叢義釋律法行現

義釋法商海

著文效王



版出社譯編學法海上

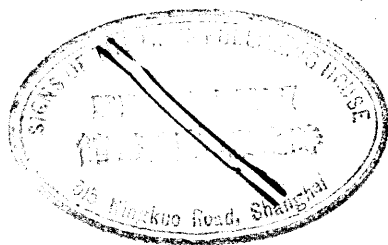
行發局書記新堂文會

347-7
1000
2497

書叢義釋律法行現

義釋法商海

著文效王



上海图书馆藏书



A541 212 0001 9117B

1554

海商法釋義目錄

緒論

一 海商法之概念	一
二 海商法之編制	九
第一章 通則	一三
第二章 船舶	三一
第一節 船舶所有權	三一
第二節 優先權及抵押權	五六
第三章 海員	七一

第一節 船長……………七二

第二節 船員……………九一

第四章 運送契約……………一〇三

第一節 貨物運送……………一〇五

第二節 旅客運送……………一三九

第三節 船舶拖帶……………一四五

第五章 船舶碰撞……………一四七

第六章 救助及撈救……………一五二

第七章 共同海損……………一六〇

第八章 海上保險……………一七七

海商法施行法……………二一九

海商法釋義

王效文著

緒論

一 海商法之概念

海商法者。關於海上商事法規之總稱也。海商法不僅爲私法。而且爲私法之特別法。又不僅爲私法之特別法。而且爲國際法之一種焉。分
析言之。則

一 海商法者私法也 以海商法中所規定之事項。大部分屬於私法之
範圍。與商法之爲私法毫無差異。惟此乃指昔時之海商法。由習慣與

判例彙集編纂而成者而言。而今之海商法則對於公法方面。亦有相當之規定。海商法有時實難與公法相離也。例如海商法中關於船舶與海員之規定。卽有屬於公法之性質者是也。

二 海商法者特別法也 海商法之所以稱爲特別法者。以其規定海商之特別事項也。在民商法典分立編制之國家。則海商法旣屬於商法之一部。猶不能單獨稱之爲對民法之特別法。而在民商合一編制如今日之我國者。則海商法自可謂之爲對民法之特別法矣。

三 海商法者國際法也 海商法之所以謂爲有國際法之性質者。以國際貿易常以船舶爲之故也。船舶航行於海上如不採用萬國共同之原則。則不僅如船舶碰撞、救助及撈救等事之發生。苦無適當處置之法。

即如船舶抵押、共同海損以及海上保險等等之事故發生。亦無合意解決之道。故海商法之爲法。自始即有國際之性質。羅度斯法即其一例。其後雖以各國立法情形之特殊。對於海商法之規定。內容不無稍異。然而大綱節目。仍多相合一致也。

海商法之發生。視一般商法爲早。古有所謂羅度斯海法者。即海商法之嚆矢也。蓋羅度斯爲地中海多島海中之一小島。介乎埃及與小亞西亞之間。扼船舶往來之要衝。握東部諸國商業之霸權。凡歐洲之船舶。於途次遇有交涉事件。多在該島解決。因之商業繁盛。習慣漸成。立法者就其習慣法例而編纂之。即成所謂羅度斯海法者矣。羅度斯海法規定之內容。專重於共同海損之一種。通行於地中海附近諸國。雖

以當時羅馬帝國之強盛。法制之完美。而關於海事。限於與羅馬法不抵觸者。亦適用之。以觀羅馬皇帝奧古斯吐士『余管陸。而羅度斯法管海』之語即可推知該法當時之勢力矣。

迄乎中世。各地法規。次第編纂。遂有所謂

一 康蘇拉度海法

二 奧勒倫海法

三 威斯比海法

之三海法乘機而起。康蘇拉度海法通行於地中海。直譯之。卽爲海上之推事。乃編纂於第十四世紀之中。其內容雖以海商法爲主。然而亦有關於海上捕獲等等之規定。海事爭執。法院推事。依照此法而判決

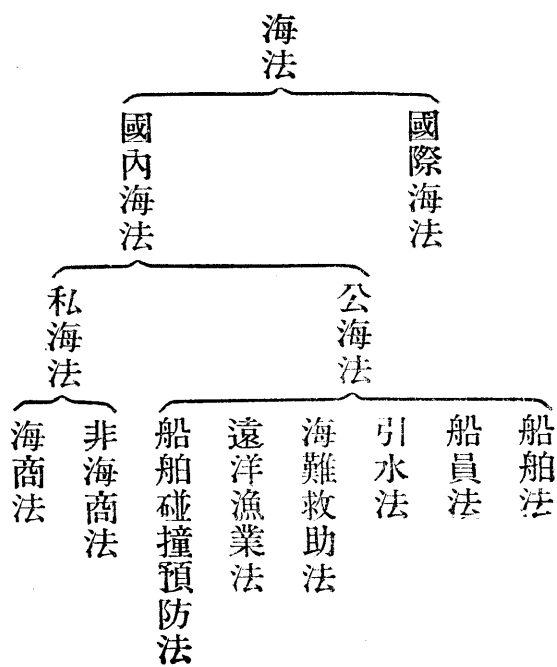
之。故以海上推事稱焉。至關於此法成立之地點。則學者之間。頗有爭議。意大利人以爲成立於意大利。法蘭西人以爲成立於法蘭西。然吾人不問其成立之地爲何處。而其得能適用於當時地中海中之海事。則固毫無疑義也。

奧勒倫者。法蘭西沿岸之一小島也。以該法編纂於奧勒倫。故以其地稱之。英國人以該法成立於英國。非信史也。奧勒倫編纂於第十一世紀。凡大西洋之海事習慣。奧勒倫法無不備載之。英國商船法之編纂。實基於此也。法國對於海商法之採用。類於地中海者。則照康蘇拉度法。而類於大西洋者。則依奧勒倫法。法國之於康蘇拉度與奧勒倫。兩者實無軒輊之可言也。

威斯比法編纂於第十五世紀。通行於波羅的海與北海中。今日德瑞等國之海商法。莫不受其影響焉。惟歐洲東部無海。故無所謂海商法耳。

至法皇路易十四世時。以國境左右臨海。一方既爲康蘇拉度法所支配。一方又爲奧勒倫法所支配。解決海事。難免紛歧。爰於一六八一年。頒布海事條例。以統一之。遂爲今世海商法之濫觴。迨拿破崙編纂商法法典。列海商爲商法中之一部。後之編纂商法者。遂莫不以之爲圭臬焉。

海商法者。海法之一部。以海不僅有商也。就海法之種類而論。得以圖表明之如次。



所謂國際海法者。即規定國家與國家間關於海事之法規也。國際海法

。通常爲國際法之一部。如通商航海之條約。船舶捕獲與港灣封鎖之法規等皆屬之。國內海法者。卽規定國內關於海事之法規也。國內海法又得分爲兩種。卽一是公海法。一曰私海法。公海法者。卽規定國家與私人間關於海事之法規也。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。遠洋漁業法。以及船舶碰撞預防法等皆是也。私海法者。卽規定私人間關於海事之特別法規也。有關於商事者。有不關於商事者。其不關於商事者亦有謂之爲海民法。其關於商事者。卽爲海商法。各國立法多數皆以之規定於商法法典中。使與公司票據等法並立爲一編。如日本商法之第五編海商。德國商法之第四編海商是也。

二 海商法之編制

海商法具有世界統一之性質。今世文明各國所定之海商法。跡其內容。大抵相同。惟編制體例。則有

一 以單行法行之。與

二 規定於商法典中

兩種之差別耳。我國向守閉關主義。陸地以外之事。素不聞問。不僅對於海商無法。即對於海事。亦何嘗有律。迄至前清中葉。海禁既開。歐風東漸。國人始漸知海事宜重。海法應頒。乃於前清光緒三十四年間。延聘日人志田鈿博士起草商法。至民國元年六月脫稿。內雖編

有海船法之一種。然以未經審定。迄未公布。民國八年。交通海軍兩部。奉令設立商船航律會。從事編定商船航律。先由交通部起草。再由司法農商海軍三部分任修改。並決定公布以前。先徵航商同意。但閱時頗久。無有成案。

民國十六年南京國民政府成立。立法院乃復從事於海商法之編訂。遵照中央政治會議之決議。以單行法行之。上海航海公會既以團體名義於十八年十二月十八日電致立法院聲請緩議。而該會會長虞和德復於二十日專函立法院長胡漢民氏請即展緩一月通過。以便航海公會推選專員參加研究。胡氏以十年內完成商法。國府早經聲明。海商法爲商之一部。其草案已經委員會數月之研究。詳密審查。內容訂正過半。

不能展緩。乃以專函覆虞。略云「海商法爲商法之一部。政府曾聲明於本年內完成。不能展緩。致資國際間之口實。今次草案雖頗採愛斯加拉所擬之稿。然經委員會數月討論。併曾召集京滬關係各機關及招商局船務人員等。諮詢其習慣。參加研究。已將愛斯加拉原稿修改過半。連日續由弟與民商兩法起草委員會重加審查。折衷於英美慣例。德日成規。力求簡易可行。視委員會所提草案之初稿。更多變易。蓋本院立法。根本三民主義。而置重國民之利益。爲公平之規定。設於討論中。發見其不妥。絕不放任。雖力期速成。而絕不肯草率從事。不惟於海商法爲然也。我國目前海運事業微弱。大理院判例不足十事。則法案當亦如來函所云。適合我國航務。提倡以後之航業爲宜。至

於一切習慣。則祇能保存其良好無害者。而不能悉予因仍。若其不加輕重之權衡。則且無立法之必要。而航業亦將永無進展之可言。故爲獎勵企業起見。務準於事理之必要。使其責任分明。前此安於無責任之習慣者。驟視之。未嘗不自感爲不便。然同時爲對方人易地以處。則知如此。始得公平。而信用安全。於其本身事業。始能增進。其爲益也大矣。』云云。海商法遂於十八年十二月二十七日通過於國務會議。復於同年十二月三十日以命令公布之。全部共八章。一百七十四條。

第一章 通則

通則云者。一般法則之謂也。海商法通則所定。祇取其共同之事項。而不及於特別之關係。蓋通則對分則而言。通則者。即規定本法分則適用之條例也。

第一條 本法稱船舶者。謂在海上航行及在與海相通能供海船行駛之水上航行之船舶。

本條定船舶之意義。蓋海商法所稱之船舶。須具左列二要件。即

一 須供航行之用 不供航行之用者。不得稱之爲船舶。故如橋船、躉船、燈船等等之船舶。皆非海商法之所謂船舶也。

二 須航行於水上 不能航行水上者。不得稱之爲船舶。故如飛船、沙船等等之船舶。雖能航行於空中、沙漠等處。然非海商法之所謂船舶也。但雖航行於水上。然若其航行而非在於與海相通能供海船行駛之水上。亦非我海商法之所謂船舶也。此蓋由於水有海水與內水

之分。船有海船與內船之別。德國海商法分別海船與內船。英國商船法不分海船與內船。法國與日本之商法。祇言海船。而不言內船。我海商法做照英國法例。亦僅以航行海上及與海相通能供海船行駛之水上者爲限。統稱之爲船舶。亦無海船與內船之分別也。

第二條 左列船舶。除船舶碰撞外。不適用本法之規定。

一 總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶。

二 專用於公務之船舶。

三 以櫓權爲主要運轉方法之船舶。

本條定本法適用之範圍。蓋以總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶與以櫓權爲主要運轉方法之船舶。原係小舟。雖能航行於與海相通能供海船行駛之水上。而關係於貨物運送及旅客運送不鉅。強使適用海商法。不但無益。而且有害。此與前此商人通例第三條規定所謂商號商業註冊商業賬簿不適用於小商人者同一旨趣也。至專用於公務之船舶。乃係國家或其他公法人所有之船舶。其航行於水上也。並非爲營利。乃在服公務。例如軍艦軍

用船檢疫船巡邏船海關船等類。則應受軍法及各種行政法規等之支配。海商法屬於私法之範圍。自不能適用於公務之船舶。不過各國法例。於此規定。亦稍有出入耳。

第一 如英國之商船法規定。不問其為商事與非商事。對於海船。均適用之。

第二 如法國之海商法。對於海商法適用之範圍。雖無明文規定。然而一般學說與判例。則大致亦與英國法例相同。

第三 如德國之海商法規定。凡航海船舶以營利為目的者。概適用海商法。如不以營利為目的者。則不適用之。

第四 如日本之海商法規定。則以商行為目的而供航海之用者。適用海商法。而其他若研究學術及供娛樂或漁業所用之船舶。如探險船遊覽船競賽船等。僅依船舶法第三十五條之規定。得準用海商法而已。

我海船法草案第二條規定。『本律稱海船者。皆非官公署所有。用為航海之船舶而言。：：』蓋亦參酌各國之成規而定者也。

夫專用於公務之船舶。除船舶碰撞外。不適用於本法之規定。固有法律明文所限制。然皆爲官署所有。而非專用於公務之船舶。如漁業局之漁船。含有營利之性質者。則如照德國商法之規定。固得適用海商法。卽照英法日各國之法例。亦有一定之準則可資依據。而我海商法則僅限定專用於公務之船舶。不適用本法之規定。而未言明以營利爲目的與否。對於法律之適用。似有未便也。

至船舶碰撞之所以不分私船與官船。大船與小船。皆得適用本法之規定者。則以船舶碰撞。損失及於船舶之本身。常有損害賠償等等之關係。乃屬於私法之一部。即使碰撞之船舶。而爲用於公務之船舶。亦自不能不受損害賠償等規定之拘束也。

第三條 左列船舶爲中國船舶。

- 一 中國官署所有者。
- 二 中國人民所有者。
- 三 依照中國法律所設立。在中國有本店之左列各公司所有者。

甲 無限公司。其股東全體爲中國人者。

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。

本條定船舶之國籍。本國船與外國船之分別。卽以本條之規定爲標準者也。關於船舶國籍之決定。考諸各國立法。約有四例。

第一 專屬主義 專屬主義云者。謂須其船舶之所有人全體皆爲本國人。其船舶始得稱之爲本國船也。如英國一八九四年公布之海船法。德國一八九九年之商船國旗法。日本現行船舶法之規定是已。俄美法例亦倣英德之例。採取專屬主義。

第二 半屬主義 卽船舶所有人中。如有半數以上屬於本國人者。卽得認該船舶爲本國船是。法奧荷諸國立法。採此半屬主義者也。

第三 海員主義 海員指船長及船員而言。有僅以船長爲本國人。該船舶卽得認爲本國船

。有須以多數之船員爲本國人。該船舶卽得認爲本國船。英德兩國對於本國船船長。之表面上雖不以本國人爲限。而實際上則仍設有其他種種之方法。以爲之限制。而法國則對於本國船之船長。高等船員之全體。普通船員之四分之三。均須爲本國人也。

第四 製造主義 製造主義者。所稱本國船。須以在本國製造之船舶爲限。以不在本國製造之船舶而亦認之爲本國船。殊不足以獎勵造船之事業也。故英法等國昔時對於本國船之認定。皆採製造主義。現雖廢止製造主義。而兼採專屬主義與海員主義。然爲獎勵本國之造船業起見。對於不在本國製造之船舶。仍須課以重稅。或以不給與獎金爲條件而認之爲本國船。美國前此亦偏重製造主義。歐戰以後。始行廢止。此蓋由於海運之發達與否。不僅直接影響於國際貿易之榮枯。交通事業之便否。而且間接影響於軍事上之設置。外交上之作用。故各國對於本國船舶。莫不設有種種之限制。以獎勵其航海事業之發展。惟是國情既不相同。所採主義亦自不能不因之而略有所異。故如上述決定船舶國籍之標準。有於四種主義完全採用者。亦有於四種主義而兼採三種兩種者。

然製造主義與船員主義。祇能行之於英美德法諸國。而不能行之於今日之我國。以我國今日造船事業幼稚。航業未會充分發達故也。故我國立法惟有兼採專屬主義與半屬主義而已。本條規定三種之條件。蓋即兼採專屬主義與半屬主義者也。以中國人民所有及全體股東為中國人之無限公司所有為專屬主義之特質。而董事三分之二以上為中國人。並其資本三分之二以上為中國人所有之股份有限公司所有為半屬主義故也。此蓋由於專屬主義太嚴。於實際適用不便。參以半屬主義。比較妥善也。至若船員主義。製造主義。雖為說明便利計。而以之與專屬主義半屬主義。彼此相互並列。然實際上則此兩主義頗少單獨採用。常附隸於專屬主義或半屬主義而併行之。以若船舶所有人全體為本國人。徒以其船員非本國人。即不認之為本國船或如船舶之所有人半數以上均為本國人。徒以其船舶非在本國所製造。即不認之為本國船。實有悖於情理故也。故國家對於違背船員主義與製造主義之船舶。向之加征重稅或不給與獎金則可。而不認之為本國船。實屬不可。

第四條 凡船舶在船上應備有左列文書。

第一章 通則

- 一 國籍證書。
- 二 通行證書。
- 三 海員名冊。
- 四 旅客名冊。
- 五 屬具目錄。
- 六 航海記事簿

本條定船舶在船上應備之文書種類。茲依次釋明如次。

一 國籍證書 國籍證書者。船舶登記後由該管官署所發給之證明文件也。船舶之有國籍。與自然人之有國籍。同其性質。依照船舶法第二十四條之規定。船舶所有人。應於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書。得自行認定船籍港。依船舶登記法之規定。爲所有權之登記。船舶依照法定程序登記後。主管航政官署除依船舶登記法之規定。發給登記證書外。應呈請交通部發給船舶國籍證書。船舶國籍證書如遇遺失破損或登記事項變更時。船舶所

有人應自發覺之日起三十日內向船籍港之主管航政官署聲請補發或換發。船舶在船籍港以外之中國港或外國港停泊中發生前條情事時。該船舶之船長。應向該港之主管航政官署或中國領事館。聲請發給船舶臨時國籍證書。在航海中發生遺失等情事時。該船舶之船長得向到達港之主管航政官署或中國領事館爲前項之聲請。遇有船舶臨時國籍證書發給時。船舶所有人應於該船舶到達船籍港後十日內。向主管航政官署繳銷船舶臨時國籍證書。換領船舶國籍證書。業經登記之船舶。如遇滅失沉沒或被捕或喪失國籍時。船舶所有人應自發覺之日起三十日內。向船籍港之主管航政官署聲請註銷登記。除船舶國籍證書確經遺失者外。並應繳還證書。船舶失蹤經六個月尙無着落者亦同。遇有此種情事逾期不聲請註銷登記及繳還證書者。該主管航政官署得定一個月以內之期限。催令註銷及繳還。逾期仍不遵照辦理而無正當理由者。得依職權註銷之。並註銷其證書。在中國甲港或外國港取得船舶而認定中國乙港爲船籍港者。應向船舶所在港之主管航政官署或中國領事館聲請發給船舶臨時國籍證書。俟到達船籍港後。依第二十四條之規定。聲請登記。並繳銷船舶臨時國籍

第一章 通則

證書。船舶臨時國籍證書之有效期間。在國外發給者。不得超過六個月。但遇不得已事故時。限滿得聲請展限。船舶臨時國籍證書之有效期間。無論已否屆滿。一經到達船籍港即失其效力。

二 通行證書 通行證書者。管海官署准許船舶通行之證書也。蓋船舶之航行。常有一定之航路。非經向該管官署登記領受通行證書不得航行。故通行證書者乃船舶准許航行之憑證。自非備置於船上不可也。

三 海員名冊 海員名冊者。即船長與船員之花名簿冊也。凡船員之姓名、年歲、籍貫、經歷、及海員雇入契約之內容。均須詳細記載。以海員籍貫與經歷。不僅有關於船舶國籍之決定。而且有關於危險程度之測定。而其契約之內容。有時且得為海員權利義務之證明也。海員名冊既有關係於國籍保險與權利義務之證明。其應置備於船上。以便主管官署與保險業者之查閱。自不待言。

四 旅客名冊 旅客名冊者。旅客之花名簿冊也。蓋旅客與船舶有運送契約之關係。旅客

者。實即爲運送契約之當事人也。契約當事人對於契約。一方有義務之擔負。而他方又有權利之享受。並得據以調查旅客之國籍住所出身職業。以便警察方面之保護或取締。其姓名之應記載。並置備於船上。亦自不待言。

五 屬具目錄 屬具目錄者。記載船舶屬具之簿冊也。依照本法第九條之規定。船舶之屬具。應視爲船舶之一部。蓋屬具雖非爲構成船舶之部分。然亦有與船舶不可分離之關係。故在日本商法第五百三十九條之規定。且推定屬具爲船舶之從物。使其從主物而處分之。本法對此雖無明文規定。亦自當依據民法第六十八條非主物之成分。常助主物之效用。而同屬於一人者爲從物。但交易上有特別習慣者。依其習慣。主物之處分及於從物之規定。而類推解釋之。屬具既須從主物而處分之。則其於船舶之移轉。船舶之委付或共同海損之發生。皆有檢查之必要。其應列舉而記明之。自屬當然之理也。

六 航海記事簿 航海記事簿者。記載關於船舶航行經過情形之簿冊也。凡海上之氣候、潮流、船舶之發航、到着、航海之有無變更、海難之曾否遭遇以及船內每日發生之事故、

如旅客船員之出生或死亡或犯罪以及船員之受懲戒、物品之被處分、人命船舶之救助、或碰撞等等。皆須明白記載。以便危難發生或別種爭執之時有所根據也。

第五條 船舶非經登記。領有國籍證書。不得航行。但法令別有規定者。不在此限。

本條定船舶非經登記。領有國籍證書不得航行之旨趣。依照船舶登記法之規定。船舶登記。由船籍港主管航政官署行之。船舶登記。應由登記權利人及登記義務人或其代理人共同向主管航政官署聲請之。由代理人聲請登記時。應提出本人簽名之授權書。因判決確定或繼承遺產之登記。應取具證明文件。由登記權利人一方聲請之。官署或自治團體爲登記權利人時。由登記權利人取具登記義務人之承諾、字據或他項證據聲請登記。官署或自治團體爲登記義務人時。登記權利人取具該官署或自治團體證明登記原因之文據。得聲請登記。因官署或自治團體執行拍賣或公賣處分爲所有權移轉之登記時。登記權利人取具該官署或自治團體證明登記原因之文據。得聲請登記。聲請登記應呈送左列文件。

- 一 聲請書。
 - 二 證明登記原因之文件。
 - 三 曾經登記者其登記證明書。
 - 四 登記原因與第三人有關係者其證明文件。
 - 五 登記義務人之權利登記證明文件。
- 證明登記原因之文件。如係有執行之判決時。無須提出前項第四款及第五款之文件。
- 聲請書應開具左列事項。由聲請人簽名。
- 一 船舶種類名稱及其載量。
 - 二 船籍港。
 - 三 登記原因及其年月日。
 - 四 登記之目的。
 - 五 證明登記原因文件之件數。

六 登記費之數額。

七 登記之官署。

八 聲請之年月日。

九 聲請人之姓名、籍貫、住所、職業、聲請人如爲法人時其名稱及事務所。

十 有船舶經理人時。其經理人之姓名、籍貫、住所。

十一 由代理人聲請時。代理人之姓名、籍貫、住所、職業。

登記原因附有特約者，應於聲請書內一併敘明。登記權利人不止一人時。聲請書內應載明各人應有部分。登記原因本無文據或雖有而不能提出者。應於聲請書內敘明事由。取具保證書。並添具聲請書副本。此種保證書應敘明聲請人確無假冒及原文件不能呈出之實情。由二人以上之保證人簽名。其保證人以在同一船籍港區域內已有船舶所有權登記之成年人爲限。聲請登記須附呈第三人承諾之字據者。應由第三人於聲請書內簽名。數船舶同時登記如其登記原因及登記目的均屬相同者。得於同一聲請書聲請登記。關於登記義務人之權

利。登記證明文件滅失時。應於聲請書內敘明其事由。并由登記義務人取具保證書二份。連同聲請書一併呈送。主管航政官署登記完畢。應即發給登記證明書於聲請人。登記證明書應記載左列各款及登記完畢字樣。并鈐用主管航政官署印。

- 一 登記人姓名住所。
- 二 登記號數。
- 三 收件年月日及號數。
- 四 船舶之標號。
- 五 船籍港。
- 六 登記原因及其年月日。
- 七 登記目的。
- 八 權利先後欄數。
- 九 登記年月日。

第一章 通則

由登記權利人一方聲請登記時。主管航政官署登記完畢。應即用登記通知書。通知登記義務人。

有左列情形之一。未能正式登記者。得爲暫時登記。

一 未具備聲請登記程序上必要之條件時。

二 預爲保留以船舶權利之設定、移轉、變更或消滅爲目的之請求權時。

三 請求權附有期限或條件或有將來始行確定之情形者亦同。

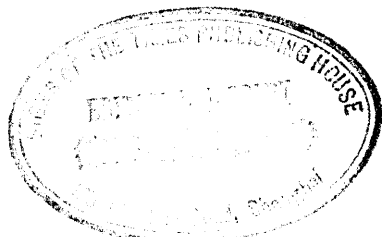
暫時登記得由登記權利人取具登記義務人之承諾字據聲請之。不能取具承諾字據者。應聲明事由。并提出證明登記原因之文件。

船舶依法定程序登記後。主管航政官署除發給登記證書外。應呈請交通部發給船舶國籍證書。船舶領有國籍證書以後。方得航行。故凡航行於海上及與海相通能供海船行駛之水上之大船。皆須依法登記。領受國籍證書。如船舶未經登記領有國籍證書。依法即不得航行。然如總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之小船。則又毋庸登記。以此種小船。依照本

法第二條之規定。除船舶碰撞以外。不適用於本法之故。本條但書所謂法令別有規定者不在此限者即指此種情形而言也。

第六條 船舶之扣押、假扣押。自船長執有發航許可書之時起。以迄於航海完成時止。不得爲之。但爲使航海可能所生之債務。不在此限。

本條定船舶之扣押、假扣押之限制。按照民事訴訟法第七編第五百十八條及第五百十九條之規定。遇有日後不能強制執行或在外國爲強制執行或其他難於執行之虞者就金錢請求或得易爲金錢請求之請求欲保全強制執行者。得聲請假扣押。船舶之性質。既爲動產之一種。則其得爲扣押或假扣押。固亦與金錢初無稍異。惟於發航準備已終之後。如亦准許債權人之聲請。逕予扣押或假扣押則受損失者。必不止於船舶所有人。凡貨物旅客之已裝載在船上者。皆將受其影響。如法律對於此種情形。不加限制。則旅客上陸換船。貨物起卸轉裝。輾轉遷徙。必多紛擾。妨礙公安。莫此爲甚。故雖學者之間。對於此事。有主張積極之說。以爲原則對於船舶扣押、假扣押均得爲之。例外對於發航準備已終之船。不得爲扣



押、假扣押。然我國立法則採取消極之說。特以明文規定對於發航準備完成之船舶。禁止扣押、假扣押。蓋爲公益計也。

雖然。上述之規定，非所論於因發航準備所生之債務也。所謂發航準備所生之債務者。謂如備辦煤米。或雇工修理所生之債務是。此種債務之發生。雖亦在準備發航之前。然因時期迫促。債權人絕少機會求償。設若以此而即歸咎於債權人之懈怠。而不加以保護。則影響所及。勢必相率戒懼。一般社會。皆將不敢與船舶爲財物之交易。與勞務之供給矣。是不但不能達維護航業之本旨。且將使航業前途發生無窮之障礙。故立法者於此又有但書之規定也。本條但書中所謂爲使航海可能所生之債務不在此限者。謂即使在船舶發航準備終了之後。仍許債權人聲請扣押、假扣押是也。

第七條 海商。本法無規定者。適用民法之規定。

本條定海商本法無規定者適用民法之規定。蓋海商法對民法爲一種之特別法。其適用也。自優先於民法。民法乃私法中之普通法。其適用於海事。自不若海商法之重要。故於本法

特定海商本法無規定者。適用民法之規定。以資援用也。

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

船舶爲有體物。且係有特殊性質之動產。故船舶能發生物權等之關係。

第八條 船舶。除本法有特別規定外。適用民法關於動產之規定。

本條定船舶之動產性。船舶之爲動產而非不動產。盡人皆知。我海商法對於船舶之是否爲動產。雖無明文規定。然照我民法第六十六條。『稱不動產者。謂土地及其定著物。』及第六十七條。『稱動產者。爲前條所稱不動產以外之物。』之規定。船舶當然的以動產視之。故本條特定。『船舶。除本法有特別規定外。適用民法關於動產之規定』也。惟以船舶之價值昂貴。移轉困難。故於法律上常與不動產受類似之待遇。學者每稱爲船舶之不動產性。本條所謂本法有特別規定者。蓋亦指此。船舶之具有不動產性。得以左列各種情事

證明之。

一 登記 船舶所有權之移轉。須爲登記。非經登記不得對抗第三人。(海商法第一一一條)而船舶抵押權之設定亦同。(海商法第三七條)是與民法物權第七百五十八條不動產物權依法律行爲而取得設定喪失及變更者。非經登記。不生效力之規定。正相一致。

二 抵押權 船舶得爲抵押權之設定。(海商法第三四條)且其抵押權得就建造中之船舶設定之。

(海商法第三五條)依民法物權第八百六十條稱抵押權者。謂對於債務人或第三人不移轉占有而供擔保之不動產。得就其賣得價金受清償之權之規定。得設定抵押權者。本限於不動產。今法律以明文規定。許船舶得爲抵押權之設定。是直以不動產視之矣。

第九條 除給養品外。凡於設備上及營業上必要之一切成分及屬具皆視爲船舶之一部。

本條定船舶之成分及屬具。船舶組成之部分。雖極複雜。然亦得分爲三類述之。卽(一)構造上之成分。如龍骨甲板汽機等屬之。(二)營業上之成分。如客艙貨艙等屬之。(三)屬具

如舳板鐵錨船燈唧筒羅盤針以及測量器械等屬之。是類物件。對於船舶均有不可分離之關係。故本條明定凡於設備上及營業上必要之一切成分及屬具。皆視爲船舶之一部。惟給養品則除外。所謂給養品。如米糧麥粉等類是也。是項規定。較之海船法草案第三條。海船各器具業經記載於屬具目錄者。推定其爲從物。與日商法第五百三十九條船舶屬具目錄所記載之物。推定爲船舶從物者爲優。蓋以物件未經記載於屬具目錄者。得推定其爲從物。易生爭執而有流弊也。

第十條 船舶全部或一部之讓與。非作成書面並依左列之規定。不生效力。

一 在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署蓋印證明。

二 在外國應呈經中國領事官署蓋印證明。

本條定船舶讓與之證明。論船舶之性質。雖不失其爲動產。然究與其他動產有不甚相同之處。卽就取得而論。關於船舶之取得。與他種動產之取得。法律上之關係。卽顯有差別。

蓋船舶所有權之取得。有由原始取得者。有由移轉取得者。前者如因製造因捕獲或因時效而取得是。後者如因繼承因買賣或因贈與而取得是。捕獲取得應於國際法中研究之。其他取得。如因製造因時效。當適用民法之規定。而本法中所應討論者。惟有船舶之讓與而已。船舶所有權之全部或一部之讓與。非作成書面並依本條之規定不生效力。(一)在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署蓋印證明。(二)在外國應呈經中國領事官署蓋印證明。良以船舶有不動產之特性故也。

第十一條 船舶所有權之移轉。非經登記不得對抗第三人。

本條定船舶移轉之登記。前條規定船舶一部或全部之讓與。須作成書面及呈經國內主管官署或駐外領事官署蓋印證明。但船舶所有權之移轉。如欲對抗第三人。尚須向主管官署聲請登記。此與民法上關於動產所有權移轉之規定。顯然有別。蓋民法上關於動產移轉之規定。係以交付為對抗第三人之要件。而對不動產移轉。則以登記為對抗第三人之要件。今船舶雖為動產。但其所所有權之移轉。須適用不動產移轉之辦法。且當其讓與時。尚須經官

署蓋印證明。則較不動產所有權之移轉尤爲詳密。至所謂非經登記不得對抗第三人者。乃以登記爲對抗第三人之條件。而非以之爲移轉成立之條件。船舶之移轉。即使未經登記而其移轉之契約。仍生效力也。

第十二條 船舶建造中承攬人破產而破產管財人不爲完成建造者。船舶定造人得將船舶及業經交付或預定之材料照估價扣除已付定金給償收取之。並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠。應給與報償。

本條定造船承攬人破產之效力。破產者。係債務人之財產不足清償債務。而陷於停止支付之狀態時。由法院依於本人或債權人之請求而成者也。管財人者。係管理破產者之財產。而擔任攤還各債權人之職務之人也。船舶於建造中。承攬人被宣告破產。而破產管財人又不爲完成建造。船舶定造人自得將業經交付或預定之材料。照估價扣除已付之定金。再依值給償而收取之。此種辦法。一方可使未成之船舶及材料。不致耗損。顧全破產人與船舶定造人之利益。一方維護造船事業。蓋爲公益計也。不僅如是。船舶定造人。於得給償收

取未造成之船舶及材料以外。同時並得自行出資。在原處完成建造，且爲便利計。尙可使用破產承攬人之船廠。但須給與報酬而已。

第十三條 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分之價值以其過半數決之。

本條定船舶處分及利用之決議。共有船舶者。卽船舶之所有權屬於二人以上所共有也。蓋船舶之爲物。價值甚大。而一人之資財有限。非惟建造之時。力有不逮。卽於遇險之時。擔負亦重。分而任之。實較利便。所謂船舶共有。其性質雖同於一切動產或不動產之共有。然其所生之法律關係。則不無獨異之處。法意等國分割船舶爲二十四之想像的不特定部分。而以一部分爲單位。卽係以二十四分之一爲單位。定其共有之持分。至於英美兩國。則分割船舶爲六十四之想像的不特定部分。亦以一部分爲單位。定其共有之持分。此類立法例。大概由於沿革而來。日德等國。並不設定是項想像的分割單位。我國亦然。故本條特定共有船舶之處分。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分之價

值。以其過半數決之。所謂與共有人共同利益有關之事項。即係關於船舶利用之一切事項。例如航海或借貸等類。至於應按各共有人應有部分之價值。以其過半數決之者。非共有人數之過半數。乃其所有部分之過半數。此對於民法第八百一十九條各共有人得自由處分其應有部分共有物之處分。變更及設定負擔。應得共有人全體之同意。第八百二十條第三項共有物之改良。非經共有人過半數。並其應有部分合計已過半數者之同意。不得爲之規定。蓋爲一特別之規定也。是則如船舶共有人中之一人。其所有部分之價值。超過於船舶價值二分之一以上時。則對於該船舶之處分。不啻得以專斷行之。窺立法者之意。無非以所有部分較多之人。則對於船舶之處分。及對於其他與共有人共同利益有關之事項決議。較爲審慎故也。

第十四條 船舶共有人出賣其應有部分時。其他共有人。得以同一價格儘先承買。

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。

本條定共有入轉讓其部分之限制。所有權之讓與原可出於權利人之自由意旨。即共有入對於自己應有部分之出賣。亦應不受何等之拘束。惟有時各共有入對於共有物發生一種合夥關係時。則立法例上固有不許各共有入自由將其應有部分出賣於他人者。然若船舶共有。則又不無特別情形。果使限制過嚴。直接影響於船舶共有制度之進展。間接即礙及航海及事業之發達。故本法規定船舶共有入得任意出賣其應有部分。而不問其有無合夥關係。惟當出賣時。其他共有入得以同一價格儘先承買而已。至於船舶共有入間。究竟有無合夥關係。則學者之間。說頗不一。(一)主張有合夥關係說者。謂船舶共有入間。不僅有物權共有關係。且有債權之合夥關係。是說爲德國學者所主張。(二)主張有折衷合夥關係說者。謂共有入若以共有之船舶。從事於航海營業。則有合夥關係。否則僅有單純共有關係。是說爲日本學者所主張。(三)主張單純共有說者。謂船舶共有入間。祇有物權關係。而無債權關係。是說爲法國學者所主張。

本條第二項所謂因船舶共有權一部分之出賣。致該船舶喪失國籍時。應得共有人全體之同意。則如本法第三條第二項規定爲中國人民所有者之船舶爲中國船。今若共有人中之一人。將其部份轉讓於外國人。則有使該船舶喪失其中國國籍之危險。又如同條第三項丙款規定資本三分之二以上爲中國人所有之股份有限公司所有之船舶爲中國船。今若因某股東之轉讓其股份於外國人。而使其公司中國人所有之資本。減少至不足三分之二時。則某股東之轉讓其股份。亦有使其船舶喪失其國籍之危險。依照本條規定。如有上述各種情事。出賣人非得共有人全體之同意。不得自由轉讓其股份。

第十五條 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。

本條定部分抵押之限制。部份之抵押與部份之出賣不同。蓋出賣僅爲其部分物權之移轉。而與第三人無關。而抵押則其部分生債權債務之關係。而牽涉及於第三人。偶一不慎。卽生扣押或假扣押等之情事。故法律原則上規定船舶抵押權之設定。……僅船舶所有人……

始得爲之。(海商法第
三六條)而例外規定。則船舶共有人以其應有部份供抵押時。應得其他共有多數之同意。如不得他共有多數之同意。船舶共有人即不得以其應有部份。供債務之抵押也。

第十六條 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。

共有人對於發生債務之管理行爲曾經拒絕同意者。關於此項債務。得委棄其應有部份於他共有人而免其責任。

本條規定船舶共有人之對外關係。所謂對外關係。即船舶共有人對於第三人之關係。依照本條規定。凡船舶共有人對於利用船舶所生之債務。既非連帶負責。亦非平均分擔。乃就其應有部份。負比例分擔之責。蓋因利用船舶所生之債務。數額常大。若使共有人各負全額清償之責任。則力或有所不勝。至於平均負擔。則其應有部份。既有多寡之不同。平分當然有所不公。是故就其應有部份。負比例分擔之責。方不失平衡之道。至本條第二項。

則爲例外之規定。蓋所以減輕共有人之責任也。

第十七條 船舶共有人爲船長而被辭退時。得退出共有關係。並請求返還其應有部分之資金。

前項資金數額。依當事人之協議定之。協議不成時。由法院裁判之。
第一項所規定退出共有關係之權。自被辭退之日起算。經一個月不行使而消滅。

本條定船長爲共有人之退出。船長者。係海員之主腦。負管理及指揮海船一切事務之責任者也。船長有由選任而來者。亦有由船舶之共有人中自任者。本條係規定船舶共有人爲船長被辭退時所發生之關係。蓋共有人之兼爲船長者。既因他共有人所有部份價值過半之表決而被解任。則其彼此意見已不一致。可以想見。此時如仍使繼續共有。則不僅爲被解任人所不願。恐亦非他共有人所樂意。故本條第一項特以明文規定船舶共有人爲船長而被解退時。得退出共有關係。並請求返還其應有部份之資金。至返還資金之數額。能依當事人

之協議而定。固屬最妥。否則除由法院裁定之以外。實無他法。然前項權利之請求。亦應從速行使。不然。權利狀態虛懸不定。亦非所以保護義務人之道。故法律又定第一項所規定退出共有關係之權。自被辭退之日起算。經一個月不行使。則罹於時效而消滅也。

第十八條 共有關係不因共有人中一人之死亡、破產或禁治產而終止。

本條定共有關係之繼續性。民法第八百三十條所稱共同共有之關係。自共同關係終止或因共同共有物之讓與而消滅。與本條共有關係。不因共有人中一人之死亡、破產或禁治產而終止相比較。其法文雖有不同。而其立法精神則無二致也。蓋我國法例。既不認有合夥之性質。則即使共有人中一人死亡、破產或禁治產。亦自不因此而終止。縱使破產人應有之部分。為破產管財人所收取。而其他共有人之共有關係。亦不因此而受影響也。至本條所謂禁治產。即係因心神喪失或精神耗弱。致不能處理自己事務。而受法院禁治產宣告之人。

第十九條 船舶共有人應選任船舶經理人經理其營業。如經理人為共有

人以外之人時。應經共有人全體之同意。

本條定經理人選任之決議。船舶共同所有。類似合夥。人數不多。固可共同管理。然使人數衆多。則非另選經理。專司其事。勢必致意見紛歧。事權不一。如是。不但共有人間。彼此有發生衝突之虞。卽與第三人間。亦不免有政出多門之弊。及其極也。船舶營業。必至大受影響。故法律爲圖各方面之便利計。特定船舶共有人。應選任船舶經理人。經營其事。如經理人而爲共有之一人時。則其選任。爲與共有人共同、有關之事項。自應依據本法第十三條之規定。按照各共有人應有部分之價值。以其過半數決之。但若在共有人以外選任時。則以船舶經理人之責任重大。自非由共有人全體表決之不爲功也。

第二十條 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。

本條定經理人之代表權。船舶經理人之職權。極爲廣泛。本條乃係概括之規定。凡關於船舶之艙裝及利用。在訴訟上或訴訟外。均得代表共有人。換言之。卽船舶經理人之法定代

理權。係在審判上或審判外關於船舶之艤裝及利用。有爲一切行爲之權限是也。

第二十一條 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。

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。

本條定經理人之權限。船舶經理人依據第二十條執行其法定之權限。本不受任何之限制。

惟於船舶之出賣與抵押。則經理人非經船舶共有人之適法決議。特加委任。則船舶經理人並無自行處分之權。蓋船舶之抵押與出賣。係屬於船舶之處分。而非屬於利用之範圍。自非船舶經理人所得任意而爲之也。

至於船舶經理人之權限。既爲法律所明定。則船舶共有人對於經理人之權限。自不能任意加以限制。本條規定船舶共有人對於經理人權限所加之限制。不得對抗善意第三人者。蓋所以保護善意第三人也。

第二十二條 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。

本條定經理人之義務。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。此乃船舶經理人一種應盡之義務。不可或忽者也。蓋船舶經理人除應適用民法委任之規定外。尚須遵照本條之規定辦理。蓋所以使船舶共有人得知航海之狀態並得稽核船舶經理人因執行權限所爲之一切行爲也。

第二十三條 船舶所有人對左列事項所負責任。以本次航海之船舶價值、運費及其他附屬費爲限。

一 船長、船員、引水人或其他一切服務於船舶之人員。因執行業務所加損害於第三人之賠償。

二 交付船長運送之貨物。或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

三 本於載貨證券所生之債務。

四 在履行契約中所犯航海過失之賠償。

五 船舶所加於海港、倉庫及航路之工作物之損害所應修理之義務。

六 關於除去沉船、漂流物之義務及其從屬之義務。

七 救助及撈救之報酬。

八 在共同海損中屬於船舶所有人應分擔之部分。

九 船長在船籍港外。以其職權因保存船舶或繼續航海之實在需要所爲行爲或契約所生之債務而其需要非由發航時準備不足、船具缺陷或設備疏忽而生者。

前項運費。包括旅客票價在內。

第一項所稱附屬費。指船舶因受損害應得之賠償。

本條定有限責任債務之種類及有限責任之海產。海船所有人對於船舶之利用。大抵僱用船

長及其他船員爲之。是船長與船員者。船舶所有人之受僱人也。受僱人於航海中對於他人所加損害。依照民法第一百八十八條之規定。船舶所有人本應與受僱人連帶負擔損害賠償之責。惟因航海性質之特殊。各國立法。對於船舶所有人之責任。皆有特別之限制。且自一九〇七年威尼斯海法會議議決船舶所有人限制條約草案第二條第一項明定船舶所有人之責任以關於該航海之船舶運送費及附隨於船舶運送費之權限爲限以後。各國立法。對於船舶所有人之責任。尤有減輕之勢。良以船長在船舶航行中之權限。過於廣大。海員在航海中行爲自由。均非船舶所有人所得指揮而監督之。且船長及其他高等船員。如航師、機師、舵師等均經試驗合格領有證書者充任。非船舶所有人所得任意選任而僱用之。况航海事業。危險殊大。若於船舶所有人之責任。不予減輕。誰復樂於從事。故就獎勵航海事業之政策言之。亦以減輕船舶所有人責任爲必要。雖然。船舶所有人對於航海所生之責任。應受相當之限制。其理由固如上述。然其所限制之程度。究應何若。則考諸各國立法所採主義。計有四種。

第二章 船舶 第一節 船舶所有權

一 德法主義 立法者對於船舶所有人之財產。分別爲海產與陸產兩種。使船舶所有人所負之責任。以海產爲限。而船舶債權人僅對於海產。卽所謂船舶財產。得爲執行也。申言之。卽船舶所有人自始僅就海產。擔負有限責任而已。此爲德國法例所採用。日本學者稱之爲執行主義。實卽名之曰海產主義。已較明顯也。

二 法法主義 船舶所有人關於船舶一切之債務。雖以負擔無限責任爲原則。若對於特種債權人。委付其海產。亦得免除其責任。論其目的。亦在使船舶所有人所負之責任。以海產爲限也。此爲法國法例所採用。日本學者稱之爲委付主義。

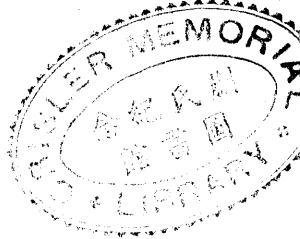
三 英法主義 依船舶登簿噸數之比例。而定船舶所有人之責任。例如船舶所有人對於生命或身體之損害賠償。就其船舶總噸數之每噸負擔英幣十五磅以內之責任。對於貨物或船舶等之損害賠償。就船舶總噸數之每噸。負擔英幣八磅以內之責任。故其責任之財產。雖無一定。而其責任之金額。則有限制。且在英國法。船舶所有人所負之責任。係視海難之次數以爲衡。故在一度航海之中。而遭數次海難者。仍須按照次數負擔其責任也。此爲英

國法例所採用。日本學者名之爲金額主義。亦曰噸數主義。

四 美法主義 船舶所有人之責任。原則上雖以船舶之價值爲限。但船舶所有人。亦得委付其船舶而負其責任。故此主義船舶所有人有就海產價值或實在海產選擇執行之權也。此爲美國法例所採用。日本學者名之曰併合主義。又曰船價主義。

上述德法主義與法法主義。雖屬相似。而究其實質。亦有不同之處。蓋在德法主義。船舶所有人對於航海所負之責任。自始即以海產爲限。債權人不得對其陸產執行其債權。且以其海產清償債務。經執行而有餘額時。則仍歸船舶所有人所有。在法法主義。船舶所有人之責任。本以無限爲原則。惟因委付之結果。其責任始限於海產。且其委付之海產。皆歸於債權人。而債權額之多寡。均非所問。

本法做照德法主義。對於船舶所有人之責任。亦以海產爲限。故就本條之法文言之。大概不外（一）船長法定權限內行爲所生之債務。（二）海員職務執行上行爲所生賠償之債務之二種。前者如第二十三條第九項船長在船籍港外以其職權因保存船舶或繼續航海之實在需要



所爲行爲。或契約所生之債務是。後者如第二十三條自第一項至第八項海員於職務執行上
行爲所生損害賠償之債務是。我國立法對於船舶所有人之責任既採德法主義。而以海產之
價值爲限。則海產之種類與性質如何。自不能不加相當之說明。所謂海產。依海商法第二
十三條之規定。當爲(一)船舶、(二)運費、(三)附屬費是已。茲分別述之如次。

一 船舶 船舶者。係指發生事故之船舶言也。故若船舶所有人所有之其他船舶。即不屬
於執行範圍之內。至於被執行之船舶。是否完善。是否破壞。是否沉沒。則皆非所問。且
其執行。不僅以船舶之主物爲限。即船舶之屬具亦須同時執行也。

二 運送費 此係指發生責任事由之本屆航海所應得之運送費而言。蓋以我國立法。不僅
做照德例。採取海產主義。且從法國學者之說。不問其已收未收之運費。皆包括在內故也
。至若因前次航海所應得而未受取之運送費。則概不屬於執行範圍之內。又運送費有總運
送費——即所收運送費之總額——淨運送費——即自總運送費內除去航海費後之餘額——
之分。前述之運送費。乃指總運送費而言。且不問其爲旅客運送費或貨物運送費。皆包括

在內也。

三 附屬費 附屬費者。船舶因受損害應得之賠償也。所謂船舶因受損害應得之賠償。即如因船舶碰撞或共同海損等所生之損害。得向他人請求賠償之權利是矣。至海船保險時。船舶所有人對於保險人所有之保險金額請求權。我國學者雖有多主張不應包括在內。然條文既明定爲船舶因受損害應得之賠償。則保險金額亦當然包括在附屬費之內矣。

至本條第九款規定之所以限定船長以其職權內所爲行爲或契約所生之債務。船舶所有人對之始負有限責任者。蓋係指船長爲船舶所有人之僱用人所負之職務言之也。故如船長因法律之規定。或官廳之命令。執行司法行政等職務。致加損害於人者。其職務既係船長自身對於國家之關係。與爲船舶所有人之僱用人之身分無涉。船舶所有人自不因此負有何種之責任。又所謂因保存船舶或繼續航海之實在需要者。即如船舶碰撞之修繕以及卸載貨物之準備航行給養之購買等是也。

第二十四條 前條責任限制之規定。於左列情形不適用之。

一 本於船舶所有人之行為或過失所生之債務。

二 前條第九款所定債務經船舶所有人之允許者。

三 本於船員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。

本條定所有人限制責任之例外。船舶所有人對於前條列記事項之所負責任所以予以一定之限者。皆以該項責任非由船舶所有人自己之行為所致故也。至若所負責任係由於船舶所有人之行為或過失所生者。則不能適用該條之規定矣。故本條特以明文加以例外之規定。

一 本於船舶所有人之行為或過失所生之債務應負無限責任。例如船舶所有人對於船長無故命其為非常速度之航行。致使機器損壞。而使第三人受有損害。或颶風已作。船舶所有人仍命船長。依然發航。致生損害及於第三人等類皆是也。

二 前條第九款所定債務經船舶所有人允許者。船舶所有人對於船長在職權內所生之債務。仍負無限之責任。蓋我國立法。對於所有特別委任之責任。乃採法德學者之說者也。至日本學者如松本等。則對此。主張有限責任說。而松波則主張無限責任說。比較而論。似

以松本之說爲當。蓋松本以爲特別委任。乃船舶所有人與船長之內部關係。而與第三人無涉也。

三 本於船員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。例如海員薪工之類。不但爲海員本身所賴以生活。且每爲海員家屬所藉以贍養者。法律爲保護海員起見。自不應許船舶所有人之責任有所輕減。故仍使船舶所有人負擔無限之責任也。

第二十五條 船舶所有人欲依第二十三條之規定限制其責任者。對於本次航行之船舶價值應證明之。

船舶價值之估計。以左列時期之船舶狀態爲準。

- 一 因碰撞或其他事變所生共同海損之債權及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權。其估價依船舶於到達第一港時之狀態。
- 二 關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權。其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。

三 關於積貨之債權或本於載貨證券而生之債權。除前二款情形外。

其估價依船舶於到達目的港時或航海中斷地之狀態。如積貨應送達於數個不同之海港而損害係因同一原因而生者。其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。

四 關於第二十三條所規定之其他債權。其估價依船舶航海完成時之狀態。

本條定船舶價值估計之標準。蓋船舶所有人如欲依第二十三條之規定。限制其責任。則對於本次航行之船舶價值。應有相當之證明。然欲證明船舶之價值。必先有一定估計之標準。故法律特以明文規定之。或依船舶於到達第一港時之狀態爲準。或依船舶在停泊港內事變發生後之狀態爲準。或依船舶於到達目的港時或航海中斷地之狀態爲準。或依船舶航海完成時之狀態爲準。各因債權所生之事項。而爲分別估計其船舶之價值。此蓋有見於估計標準。如不予明定。則當事人間常生無謂之爭執故也。

第二十六條 船舶所有人或船舶共有人爲船長時。僅得對於其航海過失及船舶服務人員之過失。依第二十三條之規定。主張限制其責任。

本條定兼船長之責任。船舶所有人對於船長之行爲所以僅負有限責任者。蓋以船長既有廣泛之法定權限。而在航海中又非船舶所有人所能指揮監督故也。茲既由船舶所有人自爲船長。則因自己之行爲所生之損害。自應負無限之責任。又船舶共有人之一人爲船長時。就共有方面言。雖僅負有限責任。而就兼任船長言。卽應負無限責任。所以明定對於此種賠償數額。先令按成分擔。設有再有不足。更令獨自負擔也。然在德日兩國商法。則對於此項船舶所有人兼任船長及共有人中一人兼任船長之責任。並無此等之明文。因之德國學者。對此主張。約有三派之分別。

- 一 有限說 謂船舶所有人與船長。資格各別。雖一人兼爲。其責任仍爲有限。
- 二 無限說 謂船舶所有人兼爲船長。則其行爲乃船舶所有人之行爲。自應負無限責任。
- 三 折衷說 謂船舶所有人兼爲船長。其責任如何。應以法律所定之有限責任。是否以船

船所有人與船長異人爲前提。而決定之。若法律定以異人爲前提。則所有人兼爲船長時。應負無限責任。否則。仍負有限責任。

至我海商法之規定。則分別兼任船長。對於航海是否過失爲前提。如船舶所有人或船舶共有人兼任船長時。其航海所生及於他人之損害。確係船長或服務人員過失之行爲。則爲船長之所有人。仍得依據第二十三條之規定。而主張限制之責任。不然。如爲船長所有人之行爲。爲故意之行爲。卽不得主張其有限之責任。比較而論。較爲近情。至行爲之是否過失。則自應依據危難發生時之情形如何爲斷。不能一概論也。

第二節 優先權及抵押權

本節規定優先權及抵押權。蓋船舶既係動產而帶有不動產性質。則已經登記之船舶。自得爲抵押權之標的物。至於優先權。卽係依法律之規定。對於債務人之財產。有優先於其他債權人而受自己債權清償之權利也。

第二十七條 左列各款債權有優先受償之權。

- 一 訴訟費及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣。並分配賣價所支出之費用、噸稅、燈塔稅、港稅及其他同類之捐稅、引水費、拖船費、自船舶開入最後港後之看守費、保存費及檢查費。
- 二 船長船員及其他服務船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者。
- 三 爲撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額。
- 四 船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞。或其他航海事變旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。加於海港、倉庫、航路之工作物之損害賠償。
- 五 船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所生之債權。
- 六 對於託運人所負之損害賠償。

前項第一款至第四款所列優先權之位次在船舶抵押權之前。

本條列記各款有優先受償權利之債權。茲依次釋明如左。

(一)本條第一款所列舉者可分左列四類。

(甲)訴訟費保存費標賣費分配費 此等費用所以有優先權者。蓋欲使多數債權人受其利益故也。

(乙)噸稅燈塔稅港稅 此等費用所以有優先權者。蓋以此等費用皆係對於航海設備之價價以公益攸關而征收之故也。

(丙)引水費拖船費 此等費用所以有優先權者。蓋以船舶因有引水人之指引。始得不遭危險。因有拖船之拖帶始能繼續航行有益於一般之債權人故也。

(丁)最後港之看守費保存費檢查費 此等費用所以有優先權者。其理由亦與前述之保存費等之優先權相同。以其他債權人對於船舶或屬具。得以行使其債權者。端賴有此保存等費故也。

(二) 船長、船員及其他服務人員本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者之所以有優先權者。則以此種債權之內容。其最主要者。厥維薪工之一種。此外雖有爲送還僱入港之送還費。及患有疾病或傷害時之治療費與看護費。然皆爲數式微。與其他債權人無多影響。而於海員之家屬。賴薪工以贍養者。則關係頗鉅故也。

(三) 第三款撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額之所以有優先權者。其理由有二。(1) 如此種報酬與分擔額。如不許有優先之特權。則不足以獎勵第三人對於被難船舶爲有力之救助。(2) 此種報酬與分擔額。如不許有優先之權利。則船舶如因第三人之不救助而沉沒。則所有一切之債權人。將皆不能行使其權利故也。

(四) 第四款船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞或其他航海事變旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。加於海港、倉庫、航路之工作物之損害賠償等費之所以優先權者。蓋以不如是。則海船所有人於負有上述之債務時。固得將其船舶運送費損害賠償請求委付之。以免其責。然債權人在此有限海產之範圍內。勢必不能受全部之清償。甚非

所以保護債權人之道也。

(五)第五款船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲。或契約所生之債權之所以有優先權者。以苟無此種債權之發生。卽不能保存或繼續航海故也。如船舶不保存或航海不繼續。則其他之債權人對於其債權之行使。皆須發生種種之周折矣。然此種債權。應以生於航海途中者爲限。故於發航準備時所生之債權。與航行終止後所生之債權。舉不得謂爲繼續航海所生之債權。又所謂必要者。係指苟無此種舉債所得之費用。卽不能達繼續保存或航海之業務而言。例如航海途中借貸金錢。以濟食品或燃料之缺乏是也。

(六)第六款對於託運人所負之損害賠償之所以有優先權者。則以託運人所給付之運送費。原爲運送旅客或貨物之代價。今旣因運送而受有損害。則對於所付之運送費。自應有優先權之享受。因之而連及於海產之全部。亦理之所當然也。

第二十八條 依前條規定得優先受償之標的物如左。

一 船舶、船具及屬具或其殘餘物。

二 在發生優先債權之航海期內之運費。

三 船舶所有人因本次航海中船舶所受損害或運費損失應得之賠償。

四 船舶所有人因共同海損應得之賠償。

五 船舶所有人在航海完成前爲施行救助或撈救所應得之報酬。

本條定優先受償之標的物。優先受償之標的物依照本條規定。共分五類。茲分別解釋如左。

(一) 所謂船舶及船具者。卽除給養外。凡於設備上及營業上必要之一切成分均屬之。所謂屬具者。如船燈、羅盤針、測量器械等。凡爲屬具目錄所記載者均屬之。所謂殘餘物者。乃指船舶、船具及屬具遭遇海難後所賸餘者而言也。

(二) 所謂在發生優先權之航海期內之運費。必限於發生優先債權之本屆所應得之運送費。至若此次航海之前後所應得之運送費。當然除外。且其所謂運費。係指本屆一切之運費而

言。不問其已收取或未收取。皆包括之。

(三)所謂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。即如因船舶之毀損或貨物之滅失。或航行誤期遲到。以致受有損失。係因第三人之不法行爲時。由不法行爲者所給付之損害賠償金是也。

(四)船舶所有人因共同海損應得之賠償。即如因共同海損之關係而受他人賠償所得之金額是也。

(五)船舶所有人在航海完成前爲施行救助或撈救所應得之報酬。亦爲第二十七條所稱優先權之標的物。此種報酬。本係船舶所有人因其船舶在航海中所得之利益。即以此利益抵償其因船舶所生之債務。自屬公允。故本條定爲係依前條規定得優先受償之標的物。

第二十九條 第二十七條第二款之債權。得就同一僱傭契約期內所爲一切航海應得運費之全部優先受償。不受前條第二款之限制。

本條定第二十七條第二款之債權得就同一僱傭契約期內所爲一切航海應得運費之全部優先

受償不受前條——第二十八條——第二款之限制。所謂第二十七條第二款之債權。即爲船長、船員及其他服務於船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者。此項債權。不特爲數至微。且與各船員家屬之生計有直接之關係。自不能與其他一般之債權。相提並論。法律特爲規定。自屬允當。

第三十條 屬於同次航海之優先債權。其位次依第二十七條各款之規定。一款中有數債權者。不分先後。比例受償。

第二十七條第三款及第五款所列債權。如有二個以上屬於同一種類。其發生在後者。優先受償。

因同一事變所生之債權。視爲同時發生之債權。

本條定優先債權之順位。其位次則依第二十七條各款之規定。即

第一位 訴訟費。及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用。噸稅、燈塔稅、港稅及其他同類之捐稅、引水費、拖船費。自船舶開入最後港後之看守費、

保存費及檢查費。

第二位 船長、船員及其他服務船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者

第三位 爲撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔額。

第四位 船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞或其他航海事變。旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。加於海港、倉庫、航路之工作物之損害賠償。

第五位 船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲或契約所生之債權。

第六位 對於託運人所負之損害賠償。

前項第一款至第四款所列優先權之位次。在船舶抵押權之前。

如同一位中而有數債權者。例如第二十七條第一款中之訴訟費、噸稅、燈塔稅、引水費、拖船費等債權。同時發生。則不分先後。一律比例受償。

第二十七條第三條至第五款所列債權。即爲撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔額。及船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲。或契約所生之債權。如有二個以上屬於同一種類時。不照本條第二項辦理。其發生在後者。優先受償。以前者之債權賴後者之救助。而始得有受償之權利故也。

第三十一條 不屬於同次航海之優先債權。其後次航海之優先債權先於前次航海之優先債權。

本條之理由與第三十條第三項之二個以上屬於同一種類。其發生在後者優先受償同。亦以前次之優先債權。有賴於後債權人之保存或救助故也。

第三十二條 優先債權。不因船舶所有權之移轉而受影響。

本條定優先債權之效力。優先債權不因船舶所有權之移轉而受影響。此亦海商法上保護優先權之重要原則。蓋不如是。則恐船舶所有人爲避免債務計。而將其船舶等標的物移轉於第三人故也。此種規定。較日商法之規定。尤爲嚴密。日商法第六百八十四條規定云。船

船所有者讓渡其船舶之時。受讓人須於登記之後公告。有先取特權者。應於一定之期間內。申出其債權。但其期間。不得在一個月之內。先取特權者。應於一定之期間內。申出其債權。其先取特權歸於消滅。而本法則無此種公告之期間限制。移轉後之債權。一如未移轉前之債權。其消滅之債權。仍與一般未移轉之債權相同也。

第三十三條 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。

- 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。自債權得為請求之日起。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。

本條定優先債權消滅之原因。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。卽

所謂第二十七條第一款情形。凡訴訟費、標賣費、各種捐稅、引水費、拖船費以及船舶開入最後港後之看守費及檢查費等。法律爲保護其他優先債權起見。特定船舶離去債權發生地時。其債權卽歸消滅。

所謂第二十七條第二款情形。卽船長、船員及其他服務船舶人員。本於僱傭契約所生之債權。其期間未滿一年者。自債權得爲請求之日起。經過一年不行使。其優先權罹於時效而消滅。蓋此種債權。在債權人理當從速行使。如遲至一年之久。尙未行使。乃屬自己之懈怠。法律爲顧全其他債權人計。自無再予保護之必要。

所謂第二十七條第三款情形。爲撈救及救助所負之報酬。及船舶對於共同海損之分擔額

。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。卽已罹於時效而消滅其優先權。

所謂第二十七條第四款第六款情形。卽船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞或其他航海事變旅客及船員之身體傷害。積貨之滅失或損壞。加於海港、倉庫、航路之工作物之損害賠償。及對於託運人所負之損害賠償。自損害發生之日起。經過六個月不行使者。其優先權卽因之而消滅。

所謂第二十七條第五款情形。卽船長在船籍港外。依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲。或契約所生之債權。自債權得爲請求之日起。經過六個月不行使者。其優先權罹於時效而消滅。

第三十四條 船舶抵押權之設定。應以書面爲之。

本條定船舶抵押爲要式契約之性質。凡民法上所謂抵押權者。皆係指債務人或第三人不移轉占有而供擔保之不動產。得就其賣得價金。受清償之權。船舶本爲動產之一種。然在法

律上。則恆與不動產同視。故在民法內。關於不動產抵押權之規定。於船舶之抵押。亦準用之。船舶抵押權之設定。應以書面爲之。是爲必要之方式。抵押權與優先權同有船舶債權之擔保效用。但優先權之發生。由於法律所規定之原因。而抵押權則由當事人間契約之設定。是其不同之點耳。

第三十五條 船舶抵押權。得就建造中之船舶設定之。

本條定船舶抵押權標的物之範圍。而爲一種特殊之規定。蓋船舶抵押權之設定。不僅就能供航行之船舶得爲之。卽就建造中之船舶。亦得爲抵押權之設定。蓋所以便利造船事業也。

第三十六條 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。

本條定設定船舶抵押權之人。除法律別有規定外。僅限於船舶所有人。或受其特別委任之人。船舶所有人對於自有船舶。固得設定抵押權。而他人受船舶所有人之特別委任者。依

照一般之法理。亦自得爲之。至於船舶經理人未受船舶共有人特別之委任時。當不能任意設定也。法律所謂別有規定外者。例如船舶所有人爲無行爲能力人時。得由法定代理人爲之設定抵押權是也。

第三十七條 船舶抵押權之設定。非經登記。不得對抗第三人。

本條定抵押權登記之效力。船舶抵押權之設定非經登記不得對抗第三人。蓋因船舶有不動產之特性。依照民法第七百五十八條之規定。不動產物權。依法律行爲而取得。設定、喪失及變更者。非經登記。不生效力故也。

第三十八條 船舶共有人中一人或數人。就其應有部份所設定之抵押權。不因分割或出賣而受影響。

本條定抵押權設定之效力。船舶共有人中一人或數人。就其應有部份所設定之抵押權。不因分割或出賣而受影響。蓋亦依據民法第八百六十七條不動產所有人設定抵押權後。得將不動產讓與他人。但其抵押權不因此而受影響。與第八百六十八條抵押之不動產。如經分

割或讓與其一部或擔保一債權之數不動產。而以其一讓與他人者。其抵押權不因此而受影響之一般規定而規定者也。

第二章 海員

海員者。指乘船舶而從事於船上勤務者而言也。故如在船舶營業所從事營業者。固難謂爲海員。卽如因修理船舶而雇用之職工。或卸載貨物而雇用之夫役。亦難謂爲海員也。

海員得分爲二種。卽

一 船長。

二 船員。

是已。船長者。乃船舶航海之指揮人。而船員則爲船長以外之海員也。船員在法律上之關係。有關於公法者。有關於私法者。其公法上之關係。就日本言之。如船員法及海員懲戒法是。而海商法中所規定者。則僅爲海員私法上之關係而已。

第一節 船長

船長者。指揮海員而管理船舶之一切事務者也。故船長不但爲從事航海。有命令船員執行職務之權。且爲維持秩序有兼行公法方面之職。以船長之職權。不僅限於私法方面之關係也。故學者對於船長之地位。亦多分爲公法與私法兩方面而說明之。

一 所謂船長在公法上之地位。卽船長與國家間之關係。通常得分二種。述之如次。

(一) 船長在公法上之職權。船長雖不居於官吏之地位。而實掌有官吏之職權。此種職權。純由國家所賦予。例如船內有犯罪行爲者。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。有出生或死亡者。關於生死之事項。船長得記載於航海記事簿。而以其謄本送交戶籍吏。有不守紀律者。船長得加以懲戒或監禁或加役。或減俸或禁止上陸。均得酌量爲之。有攜帶危險物。如凶器毒藥及易於爆發等藥品者。船長得代爲保管。或逕予投棄。有欲爲危害人身或船舶之行爲者。船長於必要期間內。得拘束其身體之自由。有對於命令不服從者。船長於必要時。並得請求軍艦或地方官署之援助以制裁之。

故德海法學者華格納謂船長者。代行公權者也。

(二)船長在公法上之資格。船長統轄船內一切事務。職任既繁。權責亦重。苟非具有特別之技能與經驗。實鮮有勝任愉快而不愆事者。蓋如關於航海之一方。固須具有駕駛上之技術與經驗。而關於運送之一方。亦須具有商業上之知識與經驗故也。是以國家對於船長資格。莫不有嚴格之限制。即如我國航業幼稚若是。而對於船長資格。國家法令。亦有相當之規定。其他更不必論矣。我商船職員證書施行細則第二條至第四條。海軍軍官充任商船職員服務證書暫行規則第三條規定。對於船長之選任。皆以須經一定之試驗。受有合格之證書爲限。即從可知其大概矣。

二 所謂船長在私法上之地位。即船長與私人之關係。大概不外(一)船長與利害關係人間之關係。(二)船長與船舶所有人間之關係。(三)船長與積貨利害人間之關係。換言之。亦即本法所定關於船長之義務與職權是已。

第三十九條 船長由船舶所有人僱用之。

船舶所有人得隨時辭退船長。但無正當理由而辭退時。船長得請求賠償因此所受之損害。

本條定船長之選任與辭退。船舶雖有經理人之選任。且其職權得代表船舶所有人一切關於船舶之纜裝及利用。在訴訟上。或訴訟外之行爲。然關於船長之任免。則其權仍屬之於船舶所有人。而船舶經理人無此權利焉。此蓋由於船長之得人與否。與船舶所有人之利害。有重大之關係。自不應聽由船舶經理人一人之專擅任免也。故各國立法。對於船長之任免。莫不以明文限制之。惟日商法第五百五十三條。則規定。『凡船舶管理人。除以下所列行爲外。凡關於船舶之利用。有代船舶共有者爲一切裁判上及裁判外之行爲。(一)爲船舶之讓渡、委付、借貸、抵押之事。(二)將船舶保險。(三)新闢航路。(四)船舶大加修繕。(五)借款。所加於船舶管理人代理權之限制。不得以之對抗善意之第三者。』似船舶經理人。亦得代表船舶所有人。而有選任船長之權。然對於船長之解任。則照日商法第五百七十四條之規定。『船舶所有人亦得隨時爲之耳。』我海商法倣照多數法例。特於本條規定

。『船長由船舶所有人僱用之。船舶所有人得隨時辭退船長。』然船長一職。關係頗重。如無正當理由。最宜使之久任。蓋久任則經驗宏富。事務熟識。若屢易生手。則業務之進行。必多遲滯。影響所及。動關全局。此就船舶方面言之也。若就船長方面而言。則若無故使之退職。亦不免失其活動。致受損害。如報酬之喪失、信用之動搖。其最著者也。故法律對此。又加規定。『但無正當理由而辭退時。船長得請求賠償因此所受之損害。』所謂正當理由者。純屬事實問題。如犯刑事罪名或顯有重大過失。固無論已。卽如行止不檢。疾病纏綿。甚或技能不勝等類。亦得包含於其內也。

第四十條 船長在航海中。縱其僱用期限已滿。亦不得自行解除或中止其職務。

本條定船長退職之限制。在平時。船長苟有正當理由。固得請求其職務之解除。如在航海之中。則縱使其僱用期限已滿。船長亦不得自行解除或中止其職務也。

第四十一條 船長對於執行職務中之過失。應負責任。如主張無過失時

。應負證明之責。

本條定船長過失之責任。船舶之航行。聽命於船長之指揮。若由法律條文言之。亦即所謂船舶之指揮。僅由船長負其責任是也。船長既負船舶指揮之責。設或怠於注意。致船舶碰撞或觸礁。而使船舶所有人因之受有損失。船長固應負責。卽如託運之貨物。因而毀損或遲到。旅客因而致命或受傷。船長亦不得不負其責任也。惟所謂注意之程度。殊無一定之標準。蓋如有時雖得認之爲不注意。然有時又不應認爲不注意者。此種事例。亦非無有。海船法草案第四十一條。雖有『船長執行職務。須用通常之注意。』之規定。然通常注意四字。亦頗難言。要之卽指注意與否之認定。須體察一般海運之習慣與思慮以判斷之。不容先有成見。參雜其間是已。本條規定。僅云『船長對於執行職務中之過失。應負責任。』而無如海船法草案須用通常之注意之明文。蓋亦以有無過失。卽是是否注意。無過失。卽是已注意。有無過失之證明。反較是否注意爲容易也。惟船長對於執行職務。如主張其無過失時。則雖依照一般證據法則之通例。本應由爲此主張者。先盡舉證之責。而在海上

事故。則實與普通情事。有所不同。倘以被害人不能舉證。遂令其不能享受賠償請求之權利。殊非事理之所當。立法者有見於此。特以舉證責任歸諸船長。而以明文規定曰。『船長……如主張無過失時。應負證明之責。』即船長如非證明其執行職務無過失。則對於船舶所有人、僱船人、託運人、旅客、船員及其他一切之利害關係人。不得免損害賠償之責也。

雖然。證明無過失爲一事。證明受損害。又爲一事。關於是否過失之舉證責任。雖歸諸船長。而關於受有損害之舉證責任。則仍屬諸被害人。被害人即使受有損害之事實。設若不能舉證以明之。則船長是否過失之事實。即無舉證之必要。易詞言之。即船長於被害人證實受有損害之後。始對於其執行職務之無過失。負舉證之責。從可知舉證之責任。雖各有攸歸。而舉證之次序。則又顯有先後也。

船長因從船舶所有人之指揮。致他人受有損害。斯時對於船舶所有人。固可不負責任。然對於船舶所有人以外之人。應否負責。實成問題。就船長與船舶所有人間之僱傭契約關係

言。受僱人因從僱用人之命令。致生損害。似不應令受僱人負賠償之責。但因船長於航海之職務上、技術上。均須以自己之經驗識力。爲適當之處置。決不容藉口於受船舶所有人之指揮。以爲卸除責任之根據。故他人所受之損害。卽或因從船舶所有人之指揮而發生。而船長於此如有過失之行爲。要亦不能免損害賠償之責任。日商法第五百五十八條第二項對此。定有明文。卽『船長雖從船舶所有者之指圖。而對於船舶所有者以外之人。仍不得免前項所定——船長於行其職務。非能證明其不怠於注意者。則對於船舶所有者、僱船者、荷送人及其他之利害關係人。不得免賠償損害之責。——之責任。』而我海商法則僅云『船長對於執行職務中之過失。應負責任。』並無受船舶所有人之指揮與否之規定。是我國立法。祇在問船長之執行職務。是否過失。而不問其執行職務。是否由於他人之指揮。簡言之。卽如船長執行職務無過失。則對他人不負責。有過失卽對他人負責任是已。

第四十二條 船舶之指揮。僅由船長負其責任。

船長非因事變或不可抗力。不得變更船舶之預定航程。

本條定船長之職務。船長既在公法上享有各種之職權。則船舶之指揮。他人當然不能代負其責。本條定船舶之指揮。僅由船長負其責任。所以明白其職權也。

船舶預定行程之變更。不僅有關於船舶所有人及託運人等之利害。且於保險契約之責任。亦有極大之關係。船長苟非因事變或不可抗力而變更預定之航程致生損害時。則船長應負其責任。本條第二項規定船長非因事變或不可抗力。不得變更船舶之預定航程者。蓋所以明其責任也。

第四十三條 船長在航海中。爲維持船上治安。得爲緊急處分。

本條定船長在公法上之職權。如船舶之中。有不守紀律者。船長得爲懲戒、或監禁、或加役、或減俸、或禁止上陸等之處分。有欲爲危害人身或船舶之不法行爲者。船長於必要期間。得爲拘束其身體自由之處分是也。

第四十四條 船長在航海中不論遇何危險。非經諮詢各重要船員之意見。不得放棄船舶。

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。

船長違反前項之規定者。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。

本條定船長放棄船舶時諮詢意見之義務及處分。船長在航海中不論遇何危險。非經諮詢各重要船員之意見。不得放棄其船舶。蓋放棄船舶。關係於大眾之利益。船長自不應任意爲之也。

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。船長違反前項之規定者。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。所以示儆惕也。

第四十五條 船長在船舶上。除船舶文書外。應備有關於載貨之各項文件。

本條定船長置備文件之義。務船長在船舶上。除船舶文書外。應備有關於載貨之各項文件。所謂船舶文書者。卽第四條所定之。(一)國籍證書。(二)通行證書。(三)海員名冊。(四)旅客名冊。(五)屬具目錄。(六)航海記事簿是也。所謂載貨之各項文件者。卽運送契約及裝載書類是也。此種契約及書類。不特於貨物收付之際。非此無以知契約之內容。與載貨之性質。且爲防止運輸違禁物品起見。非此亦無以利考核而便稽查也。此外如由稅關或其他官署所交付之文件。亦須收藏。蓋此項書類。皆足以證明關稅業已完納或手續業已履行。以免阻攔而便通行也。

第四十六條 主管官署依法查閱船舶文書時。船長應卽呈驗。

本條定呈驗文書之義務。上述各種文書。於主管官署依法查閱時。船長應卽呈驗。若無故拒絕。或於應行備置之文書。並無正當理由。不爲備置或毀棄者。或於海員名冊。屬具目錄。航海記事簿。旅客名冊內。應行記載之事項。不爲記載或記載不實者。均應受相當之處分也。

第四十七條 船長於船舶到達目的港或入停泊港後。除休假日外。應在

二十四小時內。報請主管官署檢定其船舶之到達日時。

本條定報請檢定之義務。法律規定責成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時日。蓋所以便日後之考證也。

第四十八條 船長應於前條所定之期限內。將船舶文書呈送於左列官署

一 在中國呈送於該目的港或停泊港之主管官署。

二 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。

本條定呈送文件之義務。法律規定責成船長應於前條所定之期限內。將船舶文書呈送於主管官署或中國領事官署。而前項官署又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。發還船長者。其目的無非爲日後有事時之查考也。

第四十九條 船長除有必要外。不得開艙。亦不得在船舶文書未經呈驗前卸載任何貨物。

本條定不得開艙之義務。船長除有必要外。不得開艙。亦不得在船舶文書未經呈驗以前。卸載任何貨物。所以防貨物之遺漏也。

第五十條 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。

前項海事報告。應有船員或旅客之證明。

本條定海事報告之義務。船舶遇有沉沒、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。必生損害。而損害發生之結果。必影響於利害關係人之權利與義務。而責任之究爲誰負。實爲一重要之問題。海事報告。實爲決定事變發生之責

任。故法律規定。責成船長應作成海事報告。載明實在狀況。呈送主管官署。前項海事報告。應有海員或旅客之證明。所以使主管官署確信其爲真實之記載。而杜流弊也。

第五十一條 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。

本條定海事報告之證明。依照本條規定。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。以此時即欲使船員或旅客加以證明。而事實上亦有所不能故也。

第五十二條 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。船長非經其同意。不得爲前項行爲。

本條定船長用人訂約權之限制。船長對於船舶所有人。雖爲其委任代理人。然其代理之權

限。則與經理人之代理權同。對於其法定之代理權。雖加限制。亦不得以之對抗善意第三人。蓋所以維持交易之安全也。此種規定。雖為各國法例所同。然所採主義。則不無殊別。一為法法主義。亦稱船主主義。以在船舶所有人之所在地與否為標準而區別之也。詳言之。即船長在船舶所有人之所在地時。非經船舶所有人之同意。船長無代為行為之權限是已。但船舶之所在地。變更靡常。第三人知之非易。故就立法上言。此種主義。實有未妥也。一為英法主義。亦稱船長主義。乃視行為之輕重為標準而區別之也。詳言之。即船長僅有代理船舶所有人為某種行為之權限是已。但就行為之是否重要。加以區別。頗非易事。故就事實上言。此種主義。亦有未當也。三為德法主義。一稱船舶主義。以在船籍港之內外為標準而區別之也。詳言之。即船長在船籍港內之權限。稍加限制。而在船籍港外。則其代理權限極為廣大是已。蓋船籍港本屬一定。第三人知之較易。且不問行為之是否重要。一以在船籍港之內外。為區別代理權限大小之標準。此種主義。就立法上言。固無不妥。即就事實上言。亦無不當。我海商法之規定。乃酌採法德兩主義。而以船籍港與船舶

所有人或其代理人之所在地爲標準。而區別船長代理權之大小焉。

故船長在原則上。雖得代表船舶所有人。僱用服務於船舶之人員。但若使船舶而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。則船長非經船舶所有人或其代理人之同意。卽不得任意僱用服務於船舶之人員也。

至於代表訂約之權限。則船長之職權。原則上不僅以僱用服務於船舶之人員爲限。且亦得代表船舶所有人訂立航海所必要之契約。惟若船舶在船籍港或艙裝港。而船舶所有人或其代理人亦在該港時。則船長如非經船舶所有人或其代理人之同意。仍不得任意與第三人訂立契約耳。

第五十三條 船舶非經第四十八條第一項所列官署證明爲不堪航海者。船長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。

違反前項規定而爲變賣者。其變賣無效。如有損害。並應賠償。

本條定船長變賣船舶之權限。變賣船舶。雖亦爲船長職權之一種。然亦不無限制焉。詳言之。卽船舶非經第四十八條第一項所列官署——卽在中國。爲目的港或停泊港之主管官署。在外國。爲中國領事官署。——證明爲不堪航海者。船長非受船舶所有人之特別委託。船長不得變賣之。但若於船長受僱時之契約中。訂明船長對於船舶之變賣。有代理全權者。則不在此限也。若無特約。而違反前項之規定而爲變賣者。則其變賣爲無效。船舶所有人如有損害。船長並應負賠償之責任也。

第五十四條 船長非爲支付船舶之修繕費、救助費或其他繼續航海所必要之費用。不得爲左列行爲。

- 一 抵押船舶。
 - 二 爲金錢之借入。
 - 三 將積貨之全部或一部變賣或出質。
- 船長變賣或出質積貨時。其損害賠償額。依其貨物應到達目的港之價

值定之。但應扣除因變賣或出質所減省之費用。

本條定船長抵押等之職權及損害之賠償。船長雖有代表船舶所有人抵押其船舶之職權。然亦不無相當之限制。即船長之抵押船舶。僅以爲支付船舶之修繕費、救助費或其他繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船長即不得爲抵押船舶之行爲。蓋船長不過爲船舶所有人之僱用人。如非必要。亦得任意抵押其船舶。是直處分他人之所有物。甚或因抵押之結果。以致於拍賣其船舶。則其影響於船舶所有人之權利。實爲至重且大也。船長之得爲金錢之借入。亦僅以爲支付船舶之修繕費、救助費或其他繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船長即不得任意爲金錢借入。蓋船舶如不遭遇危難。則船長於其發航之時。早已豫向船舶所有人領受其必要之費用。設若漫無限制。而一聽船長之取求無厭。且得任意爲金錢之借入。則其影響所及。勢必有危及船舶所有人及第三人利益之虞也。船長雖有變賣或出質積貨之全部或一部之職權。然亦僅以爲支付船舶之修繕費、救助費或其他繼續航海所必要之費用爲限。如非爲支付上述之費用。則船長亦不得

任意變賣或出質積貨之全部或一部。致有損害於船舶所有人與第三人也。蓋以船長如於航海中。遇有危難。或發見船舶有修繕之必要時。而對於船舶之修繕費、救助費或其他繼續航海所必要之費用。既無現金足以支付。又不能為船舶抵押而為金錢之借入。則若船舶之中。載有積貨。徒因他人所有。不為質賣。無異自陷絕地。故法律特以明文規定。船長得於此時不拘常法。而將積貨之全部或一部變賣或出質也。積貨既為船長所變賣或出質。則船舶所有人對於積貨所有人。當然負擔損害賠償之責。至於賠償損害額確定之標準。則不依裝載地與出賣地或出質地當然之價值。而依其貨物應到達目的港之價值定之。但所謂到達時目的港之價值。係包括貨物之原價、裝費、運費、卸費、關稅及利益等而言。積貨所有人如因貨物於中途為船長所變賣或出質。以致關稅、卸費、運費等之減省。則船舶所有人對之自不負賠償之責任。故法律有『應扣除因變賣或出質所減省之費用。』之規定也。然若貨物之價值。若高於貨物應到達時目的港之價值。則依德商法第六百一十二條第二項之規定。則以貨物變賣之價值為準。我海商法對此雖無規定。而解釋上則似應依不當利得

之規定。由船舶所有人返還其差額也。

第五十五條 船長如將貨物裝載於甲板上致生損害或滅失時。應負責任

。但經託運人之同意或爲航運種類或商業習慣所許者。不在此限。

本條定船長之責任。船長於航海中。既有種種之義務。又有種種之權限。若船長僅知職權之行使。而不爲義務之應盡。則不但損害發生。船長對於船舶所有人應負相當之責任。卽於第三人亦有損害之賠償。例如船長如將貨物裝載於船舶甲板之上。致生損害或滅失時。則船長對於託運人。卽應負損害賠償之責。然若使其貨物裝載於甲板之上。而經託運人事前之同意。或雖未經同意。而爲航運種類或商業習慣。得裝載於甲板之上。如冰鮮、鹹魚、柴炭、木板等類。則不在此限。不在此限云者。謂卽使裝載於甲板上。且致生損害或滅失。船長對之亦不負責是也。

第五十六條 船長違反第四十條及第四十五條至第四十九條之規定者。

處六月以下有期徒刑或拘役或五百元以下之罰金。

本條定違反義務之處罰。所謂船長違反第四十條即船長在航海中。縱其僱用期限已滿。亦不得自行解除或中止其職務。所謂第四十五條至第四十九條。即(一)船長在船舶上。除船舶文書外。應備有關於載貨之各項文件。(二)主管官署依法查閱船舶文書時。船長應即呈驗。(三)船長於船舶到達目的港或入停泊港後。除休假日外。應在二十四小時內。報請主管官署檢定其船舶之到達日時。(四)船長應於前條所定期限內。將船舶文書呈送於左列官署。一在中國。呈送於該目的港或定泊港之主管官署。二在外國。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。(五)船長除有必要外。不得開艙。亦不得在船舶文書未經呈驗前。卸載任何貨物。——之規定者。處六月以下有期徒刑或拘役或五百圓以下之罰金。蓋所以懲前而毖後也。

第二節 船員

船員云者。乃指船長以外一切之海員而言也。上自機師、船師及庶務。下至火夫、水手及雜役。莫不包括在內。且依其職務。得分為艙面船員、管機船員與事務船員三種。依其地

位。得分爲高等船員與普通船員二種。然我海商法則無此區別。概稱之爲船員焉。海商法關於船員權利義務之規定。皆爲強行之法規。不得以契約變更之。蓋一方爲保護船員。一方亦爲保護公益計也。

船員與船長異。船長因有法定權限之關係。其與船舶所有人間所訂立之契約。除有僱傭之關係以外。兼有公法上之職權。至於船員則無所謂法定之權限。故其與船舶所有人間之關係。純屬僱傭契約之一種。別無所謂公法上之關係。除本法設有特別規定以外。當然適用民法關於僱傭契約之規定。船員既對於船舶所有人立於僱傭契約之關係。而服航海之勞務。則船舶所有人對於船員有僱用之權限。固不論即船長亦得代表船舶所有人而爲船員之僱用焉。

惟船舶在船籍港或艤裝港。而船舶所有人其代理人亦在該港時。須得船舶所有人或其代理人之同意耳。船員契約雖爲僱傭契約之一種。然關於其契約之成立。則有三種法例之不同。

其一 雖認船員僱用契約爲諾成契約之一種。然仍須以書面證明之。如法、比兩國商法是也。

其二 以船員僱用契約爲要式契約之一種。其契約之成立。須以書面爲之。如意、葡等國商法是。

其三 船員之僱用。須以書面爲之。惟是否爲要式契約。法律並未明定。因之學者多以諾成契約解之。如英商船法與德商法是也。我海船法草案第七十一條雖規定。『船員之僱入、止雇或雇入契約之更新。變更須經管海官廳公認後。發生效力。』然關於公認之程序。則無規定。而依日船員法第二十六條之規定。則若船員爲船長所雇入時。須於船員名簿。記其必要之事項。而提出於管海官廳。以求雇入之認可。至我海商法則直對於船員雇公用認之一節。亦刪而不載。其認船員雇用契約爲諾成契約之一種。更不待言。蓋亦倣照英德之例者也。日商法第五百八十四條規定。『如在航海中而船舶所有者易人。海員對新所有者。有依雇傭契約所生權利義務』而我海商法則對此並無相當之明文。似嫌缺漏。蓋照民

法僱傭之原則。僱用人非經受僱人之同意。不得將其勞務請求權。讓與第三人。如無特別規定。則是船舶所有人縱有變更。而船員與新所有人間。亦不發生何等之關係。然對於航海若執此規定以繩之。則當船舶所有人變更時。船舶即將有不能繼續航行之勢。揆諸實際。殊多未便。如曰第四條規定。亦得適用於船員。則亦須於法文中分別註明。否則。仍無根據也。

第五十七條 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。

本條定船員之義務。蓋船員既本於僱傭契約。而允爲他方服勞務。則於僱傭契約一經成立之後。即須上船實行處理其事務。船員關於其職務。應服從其上級船員及船長之命令。船員非經船長之許可。不得離去其船舶。否則。依照日船員法之規定。除得強制其乘船外。併得處以罰金或懲戒。有不服從命令者。船長認爲必要時。並得請求軍艦、地方官署或管海官署之援助。以制裁之。我海商法對此雖無明文。而以第四十三條「船長在航海中。爲

維持船上治安得爲緊急處分』之規定。亦自得援照日法之例而爲之也。

第五十八條 船員不得在船舶上私載貨物。如私載之貨物爲違禁品或有致船舶或積貨受損害之虞者。船長得將該貨物投棄。

本條定船員不得在船舶上私載貨物。至如何情形而始得認爲有致船舶或積貨受損害之虞。則一聽船長臨時之決定。並無一定標準也。

第五十九條 按航給薪之船員。於航程或航海日數延長時。得按薪額比例請求增薪。但於航程或航海日數縮短時。不得減薪。

本條定船員比例增薪之請求權。蓋船員本於僱傭契約。當然有請求報酬之權利。其所得之報酬。名曰薪金。按航給薪——即按每屆航海定其薪金者。——之船員。於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。蓋所以確定其薪金之數額。使不受意外之損失也。

第六十條 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。係因酒醉或重大過失或不守紀律之行爲所致者。不在此限。

本條定船舶所有人對於治療費用之負擔。蓋酒醉過失。或不守紀律行爲所致之受傷或疾病。如使船舶所有人負擔其治療之費用。則不免有獎勵酒醉過失或不守紀律之行爲。不僅於船舶所有人有極大之不利。卽與一般人之利害。亦有莫大之關係也。

第六十一條 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。

本條定治療費之停止給付。蓋船員之受傷或患病。已逾三個月。如由於執行職務之所致。則船舶宜有人負擔治療之費用。不僅爲法律之所許。且亦爲人情所應爾。如船員之受傷患病而非由於執行職務之所致。卽使其致病或受傷不無間接與其職務執行有關。亦不能使船舶所有人長期負擔其費用也。然法律規定不過曰船舶所有人得停止其治療費之負擔。而非曰絕對不准支給其費用。如船舶所有人以該船員素日勤於職務。卽使過期三個月。而仍給

付其治療費用者。自爲法律人情之所許也。

第六十二條 船員因受傷或患病致死。而其治療費由船舶所有人負擔者。並應負擔其埋葬費。

本條定船舶所有人對於埋葬費之負擔。所謂其治療費由船舶所有人負擔者。並應負擔其埋葬費者。反面即謂治療費而非由於船舶所有人負擔者。則船舶所有人即不負擔其埋葬費矣。然若使船舶所有人初時負擔其治療費。而於三個月後。以其非因執行職務所致受傷或疾病已逾三個月而停止其給付者。則既不能謂爲全負擔。又不能謂爲未負擔。未知立法者將用何法以斷之。窺立法者之意。固以停止給付治療費者與不負治療費者相提並論爲然。使果如是。則與其以負擔費與否爲標準。反不若以因執務所致或不因執務所致爲標準之爲愈也。

第六十三條 船員因受傷或患病上陸。應由船舶所有人支給必要之費用。

本條定船員上陸必要費用之支給。所謂船員上陸必要之費用。卽如車費、入院費等是也。

第六十四條 船員在船舶所有人負擔治療費之期間內。仍支原薪。

本條定原薪支給之權利。船員在船舶所有人負擔治療費之期間內。仍支原薪。不問其患病或受傷之原因。爲因執行職務所致。或不因執行職務所致也。

第六十五條 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。其因患病或受傷而上陸者。亦同。

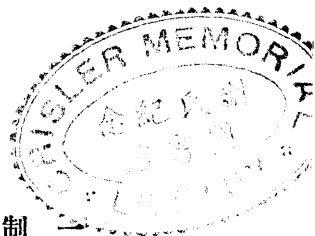
前項送回原港之義務。包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔而言。

本條定船長送回受僱船員之義務。蓋法律因恐船員流落異地。謀生乏術。致生意外變故。特定船員於受僱港以外。其僱傭關係終止時。不論任何原因。船長有送回原港之義務。其因患病或受傷而上陸者亦同。前項送回原港之義務。包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔言。此種規定。較之日商法第五百八十一條第三項。『海員遇前項第四款——卽

海員罹疾病。或受傷疾。不能勝其職務者。——及第五款——即因不可抗力而不能發航及不能繼續航行。——之事。海員得請求迄於辭退日之俸給。並送還於雇入港。但海員於第四款之事而生過失者。準送前項——即海員得請求服役期間之俸給。——之規定。』之規定。尤爲寬大。蓋日商法對於船員之送還。限有特種之原因。而我海商法則不論任何原因。船長皆有送回原港之義務也。

第六十六條 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。

本條定定期僱傭契約之終止期。蓋就契約行爲之效力而言。束縛人身之自由者。莫如僱傭契約。蓋因僱傭契約。一經訂立。即使人身自由永受束縛。不但於經濟活動有妨。抑且於社會之公益有害。而尤以船員之服務於海上者爲最甚。故各國立法對於船員之僱用期間。莫不加以特別之限制。如日商法第五百八十五條規定。雇用海員之期間。不得過一年。德舊海員法第六十一條規定。不得過三年。德新海員法第七十四條規定。則在歐洲者不得過



海商法釋義

一〇〇

一年。在歐洲外者。不得過一年半是已。我海商法則對於船員僱用之期間。並無一定之限制。當然根據民法債編第四百八十八條「僱傭定有期限者。其僱傭關係。於其限屆滿時消滅。僱傭未定期限。亦不能依勞務之性質或目的定其期限者。各當事人得隨時終止契約。但有利於受僱人之習慣者。從其習慣。」及第四百八十九條「當事人之一方。遇有重大事由。其僱傭契約。縱定有期限。仍得於期限屆滿前終止之。」之規定而適用之也。雖然。船員之僱用。原以完成勞務爲本旨。勞務完成。契約終止。自屬當然之理。例如約定船員服勞務於某屆航海。而某屆航海終結。則以常理而論。某契約當終止。又如約定服勞務於一定期間。而一定期間屆滿。其契約亦當然終止。然法律於此規定則稍有限制。卽定期僱傭契約。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是也。此條規定與第四十四條船長在航海中。縱其僱傭期限已滿。亦不得自行解除或中止其職務之規定。同旨而又同理。蓋皆所以促航海之完成。藉保一切利害關係人之利益也。查日商法第五百十七條規定。「雇用海員之契約。如有左列之事。卽作爲完結。(一)船舶沉沒。(

二、船舶不能修繕。(三)船舶被捕獲』又第五百八十三條規定。『如有左列之事。海員得請告退。(一)其船舶已喪失日本國籍。(二)非因自己之過失而罹疾病。受傷痍。不復能勝其職務。(三)受船長之虐待。』一爲船舶所有人得終止契約之原因。一爲船員得辭退其職務之原因。彼此分別列舉。雖較明白。而我海商法則雖有關於船員辭退之文。然不爲列舉之規定。以僱傭契約如未定有期限者。雙方均得隨意解約故也。

第六十七條 船員不論其爲按月或按航給薪。如在受僱期內死亡者。自死亡之日起。比照原薪加給三個月薪金。如因執行職務致死亡者。應自死亡之日起。比照原薪。加給一年薪金。

本條定恤金之發給。船員不論其爲按月或按航給薪。如在受僱期內死亡者。自死亡之日起。比照原薪加給三個月薪金。其致死之原因如何不問也。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。

第六十八條 船長或船舶所有人。於發航前無正當事由而辭退船員時。

如船員係按月給薪者。自辭退之日起。加給一個月薪金。其在發航後辭退者。加給二個月薪金。如係按航給薪而在發航前辭退者。應給半薪。其在發航後辭退者。應給全薪。

本條定退職薪金之享受。蓋船舶所有人無故辭退船員。不僅於船員之所得。受有損失。且於船員之信用。亦有妨礙。法律規定分別給薪。所以賠償船員之損失也。至於正當理由之解釋。則如觸犯刑章或行止不檢或疾病纏綿等皆是也。

第六十九條 因不可抗力。致航海不能而辭退船員時。船員僅得就其已服務之日數。請求薪金。

本條定薪金給付之限制。因不可抗力。致航海不能而辭退船員時。船員僅得就其已服務之日數請求薪金。不能根據前條之例。而要求額外之給付。蓋以此種情形之辭退。乃出於不得已。與故意辭退有別也。

第四章 運送契約

海商法中所謂運送者。俗稱海運。海運者。專指海上運送而言也。其與陸上運送區別之點有二。一爲運送之處。須在海上。一爲運送之具。須爲船舶。蓋陸上運送。無論其運送之具爲何若。皆可稱之爲陸運。至若海運則非用船舶不可也。惟其所謂海者。則不僅指海洋而言。卽非海洋而與海相通能供海船行駛之水上。亦得以海稱之也。至其契約之爲承攬契約。運送之標的之爲貨物或旅客。且須在運送人保管監督之下。則皆與陸上運送初無稍異也。就海上運送契約之沿革而言。在昔商業幼稚。海上運送。商人皆以自備之船舶爲之。故在當時實無運送契約之可言。後因商業稍盛。乃以合夥組織運送貨物。其性質亦與自運無異。及至商業逐漸發達。於是始有建造船舶以供租賃之用。而船舶之租賃契約以生。然就法律言之。仍爲租賃之關係。而無運送契約之可言也。洎乎中世之末。運送契約。始見實行。蓋租賃船舶。恆有艤裝不便之感。船舶所有人遂再進一步而爲船舶裝設、船員僱用

及其他一切之準備。以應他人之租賃船舶。而運送其貨物。是爲傭船契約。傭船契約者。運送契約之一種也。始爲全部傭船。繼爲一部傭船。終則有一部傭船。而爲搭載契約。今之海上運送。搭載契約殆占運送契約之全部也。就海上運送契約之性質而言。

一 運送契約者。承攬契約也。就物品或旅客之運送方面言。其性質與僱傭契約。雖絕類似。但一究其訂立之原因。與收費之關係。則實在於業務之完成。而不在于勞力之供給。故於運送契約。與其謂爲僱傭契約。毋寧謂爲承攬契約。較爲得當也。

二 運送契約者。雙務契約也。以運送契約之當事人。雙方皆負有相當之義務。即在託運人之一方。應給付相當之運送費。而在運送人之一方。須完成其運送之業務也。

三 運送契約者。有償契約也。所謂有償契約者。即託運人之一方。對於運送人之一方。約定給付以相當報酬之契約。

四 運送契約者。要式契約也。運送契約之在日本。咸認爲諾成契約之一種。以日商法第五百九十條僅云。『以船舶之全部或一部。爲運送契約之目的者。各當事者須應其相手方

之請求。而交付運送契約書。』而無契約書應載事項之規定。且其所謂『應相手方之請求。而交付運送契約書』者。反面即曰如相手方不請求。當事人亦可不交付運送契約書故也。我國學者宗述日說。亦多以運送契約爲諾成契約解之。然此僅能適用於海船法草案之時代。而不能存在於今日。運送契約之在我國今日。應以要式契約解之。不能再以諾成契約視之矣。蓋以我海商法一則曰。『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。』再則曰。『前條運送契約應載明左列事項。(一)當事人之姓名住所。(二)船舶名稱國籍及噸數。(三)運送貨物之種類及其概數。(四)運送之預定期限。(五)運費。』故也。惟運送契約中之件貨運送契約及旅客運送契約。則比較簡單。仍有諾成契約之性質耳。就海上運送之種類而言。則亦與陸上運送無異。有物品運送與旅客運送之分。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。大抵規定較詳。而旅客運送。則除本身規定以外。餘皆準用貨物運送之規定焉。

第一節 貨物運送

第四章 運送契約 第一節 貨物運送

第七十條 貨物運送契約。爲左列二種。

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。

本條定運送契約之種類。蓋貨物運送。通常得分爲二種。(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。前者名之曰搭載契約。後者名之曰傭船契約。

傭船契約與搭載契約不同之點有四。

一 在搭載契約。若船艙尙有餘地。船舶所有人無論對於何人。均得自由訂約。從事裝載

。在傭船契約就傭船人包定之部分。縱有餘地可裝貨物。船舶所有人非得傭船人之同意。

不得與人任意訂約裝載。

二 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。

三 在搭載契約。多屬諸大船。在傭船契約。多屬諸小船。

四 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。

從可知傭船契約。自始以備用船舶之一定部分。裝載貨物爲目的。與搭載契約之僅以裝載貨物爲已足。並不借用船舶之一部分者。顯有不同。故於搭載契約。縱在事實上貨物充斥。裝載滿船。與全部傭船之情形並無差異。而在法律上。則究不得以此而遂認爲傭船之契約。此二者之所以有分別規定之必要也。日商法第五百五十七條有關於「賃借船舶之人。係以商行爲爲目的。以其船舶供航海之用者。則關於船舶利用之事項。其對第三者之權利義務與船舶所有者同……」之規定。而海商法則無此種相當之明文。自應依據第七條。「海商本法無規定者。適用民法之規定。」適用民法關於租賃之規定。是則船舶租賃契約與傭船契約又有不同之處矣。

一 傭船契約爲承攬契約之一種。其目的在於運送之完成。而租船契約。則以船舶之使用收益爲目的。

二 在傭船契約。傭船人不得占有船舶。而在租船契約。則承租人取得海船之占有。

三 在傭船契約。傭船人對於第三人。無何等法律之關係。而在租船契約。則承租人關於船舶之利用對於第三人與船舶所有人有同一之權利義務。

四 在傭船契約。其船舶仍由船舶所有人艤裝之。而在租船契約。則承租人須自艤裝其船舶。

五 在傭船契約。傭船人僅支付運送費。無須負擔航海之費用。而在租船契約。則須負擔航海之費用。

六 在傭船契約。雖為全部傭船。亦不過利用船艙而已。而在租船契約。則船舶之全部。均供承租人之利用。

七 在傭船契約。傭船人對於船員並無何等之關係。而在租船契約。則船員由承租人僱用之。

第七十一條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約。應以書面為之。

本條定運送契約。應以書面爲之。運送契約依我海商法之規定。乃爲要式契約之一種。故須以書面爲之。

第七十二條 前條運送契約。應載明左列事項。

- 一 當事人之姓名、住所。
- 二 船舶名稱、國籍及噸數。
- 三 運送貨物之種類及其概數。
- 四 運送之預定期限。
- 五 運費。

本條定運送契約應記載之事項。前條運送契約必須載明左列事項。(一)當事人之姓名、住所。(二)船舶名稱、國籍及噸數。(三)運送貨物之種類及其概數。(四)運送之預定期限。(五)運費。

當事人之姓名、住所之應記載。爲理甚明。無待詳解。以其爲權利義務之主體故也。至船

船名稱、國籍及噸數。運送貨物之種類、概數。運送之預定期限。與運費等之記載。雖有關於運送契約當事人之權利與義務。然亦不無與海上保險之發達有關。以船舶之國籍與噸數。貨物之種類及概數。運送期限與運費。不僅直接影響及於危險之程度。而且間接影響及於保費之大小。意者運送契約之所以由諾成而改爲要式者。或即海上保險發達之結果有以致之乎。海上貨物運送契約應載之事項。與陸上物品運送託運單與提單應載之事項大致相同。惟就法律條文之規定而論。託運單與提單似較運送契約爲詳盡耳。蓋以託運單應載之事項。一爲託運人之姓名及住址。二爲運送物之種類、品質、數量及其包皮之種類、個數及記號。三爲目的地。四爲受貨人之名號及住址。五爲託運單之填給之年月日。提單應載之事項。一爲前條第二項所列第一款至第四款事項。二爲運費之數額。及其支付人爲託運人或爲受貨人。三爲提單之填發地及填發之年月日故也。且託運單與提單之填給與填發。不僅彼此分離。而且皆以因運送人或託運人之請求而爲之。與海上運送契約之爲要式契約必須以書面爲之者又有不同也。

第七十三條 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。

本條定契約之效力。蓋船舶所有權之移轉。有時或於航海中爲之。如使傭船契約而受船舶所有權移轉之影響。不僅託運人對於貨物之卸裝。有所未便。即承受人亦不免有意外損失。故法律特以明文規定。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。蓋所以保護當事人雙方之利益也。至法律僅云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。不曰以件貨之運送爲目的之契約不因船舶所有權之移轉而受影響者。蓋以件貨之運送。爲數不多。即使受船舶所有權移轉之影響。而中途換船卸載。亦無不便故也。

第七十四條 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。

本條定契約之解除。此係事實問題。別無其他關係。蓋以船舶既有瑕疵。不能達運送契約

之目的。則運送契約自非解除不可也。

第七十五條 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。並應負擔裝卸之費用。

本條定契約解除損失之賠償。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。以全部備船。利害關係較鉅。絕對禁止。恐於當事人有所不利。且全部備船契約。即使解除。而運送人仍得以其船舶供作別用。初不因契約之解除而受損害。縱因時日遲延。不無多少之損失。而三分一運費之支付。亦足以賠償其損失矣。惟若託運人已裝載積貨之全部或一部者。並應負擔裝卸之費用耳。

第七十六條 以船舶之一部供運送時。託運人於發航前非支付其運費之全部。不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者。並應負擔裝卸費用及賠償加於其他積貨之損害。

前項情形。託運人皆爲契約之解除者。各託運人僅負前條所規定之責任。

本條定契約解除損害之賠償。如以船舶之一部供運送時。則託運人於發航前解除其契約。則非支付其全部之運費不可。以一部備船之契約。有關於他部之運送。如託運人於發航前臨時解除其契約。則運送人因他種運送契約之關係。不能於船舶艙裝以後停止其航行。必受其一部運送之損失。法律以明文規定『非支付其運費之全部。不得解除契約』者。亦不爲苛也。且如託運人已裝載貨物之全部或一部。並應使託運人負擔裝卸費用及賠償加於其他積貨之損害。例如因託運人之解除契約。卸貨需時。發航誤期。貨物運送。不能按時到達。以致受有損害者。解除契約之託運人。皆須負擔損害賠償之責是也。如以船舶之一部供運送時。而各託運人全體皆爲契約之解除者。則其結果與第七十五條以船舶之全部供運送時相同。自應依照第七十五條之規定。各託運人僅負三分之一運費支付之責任。而不負擔全部運費之責任矣。

第七十七條 前一條之規定。於按時或爲數次繼續航海所訂立之運送契約。不適用之。

本條法律之不適用。惟第七十五條與第七十六條之規定。於按時或爲數次繼續航海所訂立之運送契約不適用之。以按時所訂立之運送契約。應受時期之支配。於每屆航海之損益無關。數次繼續航海所訂立之運送契約。即使本屆不履行。而下屆仍得繼續履行其契約。於運送人之損害關係較小也。

第七十八條 以船舶之全部。於一定時期內供運送者。託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法。使爲運送。

本條定運送之方法。所謂以船舶之全部於一定時期內供運送者。託運人僅得以約定之方法。或以船舶之性質而定之方法。使爲運送者。謂即運送人應遵約定之方法。如每日須航行若干海程。至多須以若干日運送到地。或以船舶本身航行之速力。每小時能行若干海里。須照常度爲之運送是也。

第七十九條 前條託運人。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。

前項船舶之停止。係因船舶所有人或其代理人之行爲或因船舶之狀態所致者。託運人不負擔運費。如有損害。並得請求賠償。

船舶行蹤不明時。託運人以得最後消息之日爲止。負擔運費之全部。並自最後消息後以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日。負擔運費之半數。

本條定備船契約之運費。船舶所有人之權利。最重要者。厥爲運費之請求。以既經擔任完成運送之業務。自有請求運費給付之權利也。運送費給付之方法有二。(一)由備船人或託運人於裝載貨物時給付者。(二)由受貨人於卸載貨物時給付者。前者名曰前付。後者名曰後付。以運送費爲完成運送業務之報酬。通常以貨物卸載之時給付爲原則。而以貨物裝載時給付爲例外也。

船舶所有人於運送費外。對於其他附隨之費用。如底載費、碇泊費、引水費、入港費、檢疫費等之費用。均無請求給付之權利。我海商法對此雖無明文。亦自應依照德商法第六百二十一條之規定而解釋之。惟有特約者不在此限耳。

運送費之數額。通常多以契約定之。至其計算之標準。則各國立法。皆有特定之明文。卽一 以貨物之重量或容積定運送費時。其運送費額依貨物交付時之重量或容積定之。(

日商法第六〇八條
德商法第六〇二條) 然若運送貨之重量或容積於航海中有變更時。則依英國法例。以最少量爲

標準。依法國法例。以最多量爲標準。我海船法草案第九十九條之規定。則做照德日法例視運送契約爲承攬契約之一種。亦定依貨物交付時之重量或容積定之。而本法則以第八十六條第五項有運費一項之規定。一以契約所定爲準。似較他國法例爲優。以數額確定於前。無多少爭執之弊也。

二 以期間定運送費時。依德商法第六百二十二條第一項規定。其運送費額自船長通知裝載準備已齊之翌日起。至貨物卸載完畢之日止。依期間定之。我海船法草案第一百條前段

規定。亦與德商法同。而日商法第六百零九條規定。則自貨物裝載着手之日起。至卸載終止之日止。惟英國法規定。則自發航之日起。至卸載終止之日止。而於裝載之期間內。則不計算運送費。本法對此定有明文。當於下款裝卸之期間中詳之。茲不贅述。至本條所規定者。可分別言之也。

(一)就船舶可使用之期間負擔運費。以船舶之全部供運送者。託運人僅就可使用之期間。負擔運費。換言之。即於供運送之約定期間內。負擔運費是已。但因航海事變所生之停止。如颶風暴發、山洪暴漲。管海官署禁止船舶航行等事變所生之停止等類。則即使其約定運送之時期已過。而託運人仍應繼續負擔其運費。蓋以船舶之全部。已為託運人所僱用。運送人在約定時期以內。已無自由活動之餘地。且其所生停止之原因。又復由航海事變之所致。託運人自不能不負相當之責任也。

(二)船舶之停止非由不可抗力者。本條第二款所稱船舶之停止。係因船舶所有人或其代理人之行爲。如因駕駛不慎。致與他船碰撞。或因開行過速。致內部機器損壞。或因船舶

自己之狀態。因年久失修。馬力不足。行駛緩慢所致者。則託運人即得免除運費之負擔。如因停止遲延。展期運到。受有損害。並得請求賠償。蓋法律既爲保護運送人。而使託運人負擔前項情形所生之運送費。自亦不能不使運送人負擔此項情形所生之損害。以保護託運人也。

(三)船舶行踪不明者。如船舶航行遇變。踪跡不明。則託運人以得最後消息之日爲止。負擔運費之全部。並自最後消息後。以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日。負擔運費之半數。蓋以船舶之失踪。雖或由於船舶所有人或船長之過失。然其所以致此之原因。實由於託運人之僱傭。使之負相當之運費。自亦爲情理之所許也。

第八十條 以船舶之全部或一部供運送者。其託運人所裝載之貨物。不及約定之數量時。仍應負擔全部運費。但應扣除船舶因此所減省費用之全部及因另裝貨物所取得運費四分之一。

本條定運費之負擔。凡以船舶之全部供運送者。其託運人裝載之貨物。不及約定之數量時

。本係託運人方面自己放棄其權利。不能影響於運送契約上所訂定之運費。所以仍應負擔其全部。至於船舶因裝載貨物。不及約定數量所得減省費用之全部。自屬分外之利益。託運人得扣除之。尚有船舶方面。因另載貨物取得之運費。亦應以其四分之三。扣還於託運人。

第八十一條 以船舶之全部或一部供運送者。於卸載貨物之準備完成時。船長應即通知受貨人。

件貨之運送。受貨人應依船長之指示。即將貨物卸載。

本條定船長有使受貨人依契約趣旨而為卸載之權利。茲分述如左。

(一)以船舶之全部或一部供運送者。凡以船舶之全部或一部供運送者。船長應於卸載貨物之準備完成時。即行通知受貨人。是其通知。應在卸載貨物之準備完成以後。

(二)件貨之運送。件貨之運送。其卸載貨物。受貨人須依照船長之指示。而不得任意遷延。或急於先行卸載也。

第八十二條 受貨人怠於受領貨物時。船長得將貨物提存。並通知受貨人。

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。

本條定貨物之提存。貨物之運送既已到達目的地。依照前條規定。應即由受貨人卸載。惟在特別情形。船長得將貨物提存之。所謂特別情形。則如左例。

(一)受貨人怠於受領貨物時。在此情形。船長得將貨物提存。並通知受貨人。

(二)受貨人不明或拒絕領受時。在此情形。船長得將貨物提存。且因受貨人之不明或拒絕。故船長應通知託運人。

船舶之停泊。本有一定時間。如有上述情形發生。則船舶勢難久待。且必礙及其他託運貨物之裝載。故法律爲求各方面之利益起見。特許船長有提存之權。但須履行通知受貨人或託運人之義務耳。

第八十三條 以船舶之全部或一部供運送者。其裝載期間。以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算。卸載期間。以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時。裝卸期間及其起算。從各地之習慣。

前項裝卸期間。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。

前項超過裝卸期間。休假日亦算入之。

本條定貨物之裝載與卸載。茲分述如左。

(一)裝載期間與卸載期間。無論以船舶之全部或一部供運送。船舶方面應即依照契約本旨。爲裝載上必要之準備。卸載時亦然。其得爲裝載之時期。即係本條所稱之裝載期間。凡裝載期間。係以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算。至於卸貨期間。則以受貨人

按照契約應開始卸貨時之翌日起算。如無約定時。裝卸期間及其起算。從各地之習慣。

(二)損害賠償之請求。裝載或卸載。超過裝卸期間者。不論有無特約。運送人得按照超過之日期計算其損失。而請求託運人賠償。蓋船舶因超過預定之停泊時期。而更爲停泊。則在此超過時期內所生之費用。自應由託運人負其賠償責任也。

(三)休假日。本條第一項所規定之裝卸期間。凡值休假日。均不算入。但若第三項所規定之超過裝卸期間。則休假日須算入之。以減輕託運人或受貨人之責任。

第八十四條 裝卸期間。僅遇裝卸不可能之日。始不算入。超過裝卸期間。雖遇有不可抗力時。亦算入之。

本條定裝卸期間之計算。本條所謂裝卸不可能之日與不可抗力意義。原屬相同。惟其算入期間之內。則以裝卸期間及超過裝卸期間而有區別。即裝卸期間內。遇有裝卸不可能之日。則不算入。如超過裝卸期間。即使遇有不可抗力之時日。亦應算入是也。

第八十五條 船長於貨物裝載後。因託運人之請求。應發給載貨證券。

本條定載貨證券之發給。載貨證券者船長於貨物裝載後。因託運人之請求。而發給之貨物受取證券也。其效用與陸上運送之提單相同。原類貨物之收據。因得憑以轉讓貨物。故兼有證券之效力。然就兩者之沿革以言。則海運之發達在先。陸運之發達在後。提單之制度。實由載貨證券蛻化而成也。惟陸運提單除德法系諸國外。均無其制。而載貨證券。則各國無不有之也。

就普通情形言之。載貨證券多由船長所發給。本法倣照多數法例。亦定由船長發給之。然依日商法第六百二十一條之規定。則載貨證券之發給。船舶所有人亦得委任船長以外之人代爲之。至其發行之時期。則日商法限於運送貨物裝載以後。(日商法第
六〇二條)而德商法則雖於運送貨物裝載以前。亦得發行之。(德商法第
六四二條)然就事實而論。貨物未曾裝載。如得發給載貨證券。則此種證券。輾轉流通。必多流弊。故學者常稱此種證券。謂空頭證券。蓋護其不實也。因之。本法特以明文規定船長於貨物裝載後。因託運人之請求。始得發給載貨證券也。

第八十六條 載貨證券。應載明左列各款事項。由船長簽名。

- 一 船舶名稱及國籍。
- 二 託運人之姓名、住所。
- 三 貨物之種類、品質、數量及其包皮之種類、個數及記號。
- 四 裝載港及目的港。
- 五 運費。
- 六 載貨證券之份數。
- 七 填發之年、月、日。

本條定載貨證券應載之事項。載貨證券係一種要式證券。應具備一定之方式。記載法定之事項。且由船長簽名。本條第六款。所稱載貨證券之份數者。蓋以載貨證券之份數。在法上並無限定一份或數份。惟須依照本條規定之方式。且其發行若干份數。亦須記載明白。海船法草案上關於所記載之法定事項。包括收貨人之名稱。本條則不為規定。蓋依照本

法。凡在貨物目的港。持有載貨證券者。即有請求交付貨物之權。固不必在載貨證券上。記明受貨人之名稱也。

第八十七條 載貨證券有數份者。在貨物目的港請求交付貨物之人。縱僅持有載貨證券一份。船長不得拒絕交付。

不在貨物目的港時。船長非接受載貨證券之全數。不得爲貨物之交付。二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時。船長應即將貨物提存。並通知曾爲請求之各持有人。

船長已依第一項之規定交付貨物之一部後。他持有人請求交付貨物者。對於其賸餘之部份。亦同。

本條定載貨證券交付之效力。論載貨證券之效力。可分爲二。即物權效力與債權效力是也。本條所定係屬物權效力之範圍。蓋依指示式背書而轉讓載貨證券時。與貨物之轉讓。有同一之效力。(民法第六二八條)又依民法第六百二十九條之規定。則交付載貨證券。於有受領物

品權利之人時。其交付就物品所有權移轉之關係。與物品之交付。有同一之效力。此卽所謂物權效力是也。故發給載貨證券時。關於貨物之處分。非似載貨證券。不得爲之。如載貨證券有數份者。在貨物目的港請求交貨之人。縱僅持有載貨證券一份。船長亦不得拒絕交付。(本條第一項)以載貨證券有物權效力故也。但若請求貨物之交付。而不在目的港。則船長非接受載貨證券之全數。不得爲貨物之交付。(本條第二項)蓋貨物交付之請求。既非在於目的港。則其請求爲契約之變更。如不接受載貨證券之全數。恐滋糾葛也。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。(本條第三項)以便共同處分而免糾葛也。如船長已依第一項之規定——即載貨證券有數份者。在貨物目的港請求交付貨物之人。縱僅持有載貨證券一份。船長不得拒絕交付——交付貨物之一部後。他持有人請求交付貨物者。對於其贖餘部份。亦不得拒絕交付。(本條第四項)至載貨證券因託運人之請求。有發給數份者。(本條第一項)但就各國之立法例言。頗多區別。英定爲三份。法定爲四份。德、日但定數份。而未確定其份數。是發行二份可。發行四份

亦可也。至於立法規定載貨證券得發給數份之理由。蓋無非爲預防盜難或遺失之計耳。例如發行三份時。則託運人可自持一份。而將其他二份送交於受貨人。如寄交受貨人之二份遺失一份時。則尙有一份。亦足以行使其權利。萬一兩份均遭遺失。則託運人尙有一份。亦得再行寄交於受貨人也。

第八十八條 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。他持有人之載貨證券。失其效力。

載貨證券之持有人有二人以上。而船長尙未交付貨物者。其持有先受發送或交付之證券者。得先於他持有人行使其權利。

本條定載貨證券先後之效力。載貨證券雖有數份。然在法律上有整個性。而船長亦惟負一次交付之義務。果使載貨證券持有人在兩人以上。如同時請求交付貨物。船長應爲提存之處分。若其中一人。先於他持有人受貨物之交付。則他持有人之載貨證券。卽失其效力。至於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。而不受前條第三項之拘束。例如載貨證券同時發給三份。而於證券之上。註明第一份載貨證券。第二份載貨證券。第三份載貨證券。則若船長尚未交付貨物。則當以持有第一份載貨證券者。得先於持有第二份或第三份之載貨證券者。行使其權利也。

第八十九條 民法第六百二十七條至第六百三十條及第六百四十九條。

關於提單之規定。於載貨證券準用之。

本條定民法條文之準用。本條之規定即屬債權效力之一種。蓋載貨證券填發後。運送人與證券持有人間。關於運送事項。依其載貨證券之記載。例如運送費之金額。若船舶所有人與託運人約定之額與載貨證券所記載不同時。船舶所有人與受貨人間。亦應依載貨證券所載之金額是也。此即所謂載貨證券之債權效力。至於載貨證券。準用民法關於提單之規定者。亦可分別述之也。

(一)提單上記載之效力。提單一經填發。其記載即生效力。運送人與提單持有人間。關

於運送事項。依其提單之記載。(民法第六
二七條)

(二)提單之移轉。提單縱爲記名式。仍得依背書移轉於他人。但提單上如有禁止背書之記載者。則不在此例。(民法第六
二七條)

(三)提單交付於有受領物品權利之人之效力。凡交付提單於有受領物品權利之人時。其交付就物品所有權移轉之關係。與物品之交付。有同一之效力。

(四)提單之交還。受貨人請求交付運送物時。應將提單交還。(民法第六
三〇條)

(五)關於免除或限制運送人責任之記載者。除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外。其他一切不生效力。(民法第六
四九條)

第九十條 船舶所有人。應擔保船舶於發行時有安全航海之能力。

船舶所有人爲免除前項責任之主張時。應負舉證之責。

本條定船舶所有人應擔保船舶之航海能力。蓋船舶遠涉重洋。爲一船之生命財產所繫。自必須有堅固之船身與健全之機器。方足以乘風破浪。而安抵目的港。然船舶之是否堅固。

機器之是否健全。每爲託運人所不及知。若聘專門人員加以檢定。則既需時日。又耗金錢。至若國家行政之取締。縱使嚴密。亦難週到。而船舶所有人又恆藉保險之故。對於船舶之是否有安全航海之能力。亦不甚注意。故法律爲顧全託運人之利益起見。而有本條之規定也。惟是所謂安全航海能力之擔保者。非謂凡因船舶所生之損害。船舶所有人概須負責。故如船舶之瑕疵。已用通常所有人之注意。而仍不能發見者。託運人縱或因此受有損害。船舶所有人亦不負擔賠償之責任。惟船舶所有人如欲主張其賠償責任之免除。須負舉證之責。如舉證之後。仍有爭論。則應由推事體察鑑定人之意見以斷定之。至於管海官廳交由船舶所有人存執之船舶檢查證書。雖爲船舶堪航一種之有力證明。然推事關於認定事實之權。究不能因此而有所拘束也。

又船舶能力之擔保。在法律上富有強制規定之性質。非當事人間所得任意而免除之。故如船舶所有人與託運人間。卽或就此訂有免責之特約。而在法律上仍不能認爲有效也。

第九十一條 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。

違反前項之規定者。對於因此所生之損害負賠償責任。

本條定貨物運送之拒絕。海上運送應於法律範圍內爲之。故運送人對於託運人適法之貨物。裝載和運送。自屬其正當之業務。至若違反法令而爲一種或偷運之貨物。則運送人應拒絕之。且貨物之性質。如係足以毀損船舶或危害海員或旅客之健康者。運送人亦應加以拒絕。運送人違反此種規定時。則對於因此所生之損害。應負賠償之責。例如運送禁物或偷運之發覺而船舶被扣。致其他之託運人。受運送遲延到達之損害。或如因運送腐臭不堪之物。致使海員與旅客。受染疾病之損害。則運送人皆須負責賠償是也。

第九十二條 船長發見未經報明之貨物。得在裝載港將其起陸或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費。如有損害。並得請求賠償。前項貨物。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。

本條定未經報明貨物裝運之處置。如船長於發航前。發見未經報明之貨物。船長即應將其起陸或令支付運費。蓋未經報明之貨物。即係一種私運貨物。船長可不問其爲適法與否。得在裝載港將其起陸。然若船長認該貨物爲適法。而允爲運送時。則須使託運人支付同一航程同種貨物應付最高額之運費。如有損害運送人。並得請求賠償。至於未經報明之貨物。如在航海中發見時。若係違禁物或其性質足以發生損害者。船長得投棄之。此種貨物一經投棄。貨物所有人無從索取賠償。此蓋由於船長爲維持船舶公安計。有公法上賦予之職權故也。

第九十三條 船舶發航後因不可抗力。不能到達目的地而將原裝貨物連回時。縱其船舶約定爲去航及歸航之運送。託運人僅負擔去航運費。本條定貨物連回時運費之負擔。凡船舶爲去航及歸航之運送。則託運人所負擔之運費。自屬應負擔去航及歸航兩重運費。但船舶當發航後。因不可抗力。不能到達目的地。以致將貨物連回之時。則縱係其船舶爲去航及歸航之運送者。託運人僅負擔去航運費。蓋貨物未

能運送到地。而在託運人雖僅負去航運費已得不償失。茲因不可抗力之故。而使之負擔去航之運費。亦已足以補償運送人一部之損失。而其餘之損失。則當由運送人自行擔負也。

第九十四條 船舶在航海中。因海上事故而須修繕時。如託運人於到達目的地前提取貨物者。應付全部運費。

本條定因船舶修繕貨物提取時運費之給付。船舶在航海中。因海上事故而須修繕時。如託運人於到達目的地前提取貨物者。應將全部之運費。提前付給。蓋所以補助船舶所有人之急需也。

第九十五條 船舶在航海中遭難。或不能航海而貨物仍由船長設法運到目的地時。如其運費較低於約定之運費者。託運人減支兩運費差額之半數。

如新運費等於約定之運費。託運人不負擔任何費用。如新運費較高於

約定之運費。其增高額。由託運人負擔之。

本條定中途設法代運貨物到地。對於運費之辦法。船舶在航海中遭難。或不能航海而其裝載之貨物仍由船長設法運到目的地。因此所生之運費。其負擔之分配方法。有如左列。

(一)新運費較低於約定之運費者。如新運費較低於約定之運費者。則託運人減支兩運費差額之半數。例如約定之運費為一千元。而新運費則為六百元。兩運費之差額為四百元。差額之半數為二百元。而託運人得減支差額之半數計二百元。於是其所支之運費為八百元。至其所謂約定之運費。當然指繼續航海比例應給之運費而言。而非指全航海之約定運費而言也。

(二)新運費等於約定之運費者。運送人與託運人不生何種問題。

(三)新運費高於約定之運費者。新運費高於約定之運費者。則其增高之額。應由託運人負擔之。蓋以船舶在航海中之遭難。或不能航海。乃為不得已之事故。船長既代託運人設法運送到地。自不能再使運送人負擔運費之增額。法律定由託運人負擔。固其所宜。

第九十六條 託運人因解除契約。應付全部運費時。得扣除運送人因此減省費用之全部及另裝貨物所得運費四分之三。

本條定解除運送契約另裝貨物所得運費之分配。託運人如因解除契約。應付全部運費時。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四分之三。蓋法律之所以使託運人因解約而負全部運費之責任者。原所以賠償運送人因此所受之損失。非所以使運送人因此而享受意外之利得。故因契約解除所省費用之全部。如裝載卸載之費用等等。自非扣除不可。又若因此契約之解除。而另裝貨物所得之運送。亦不得使運送人享受全部之利益。法律定爲扣除四分之三者。亦即所以減少運送人意外之利得耳。

第九十七條 因不可歸責於船舶所有人、運送人或其代理人之事由所致之滅失或損害。船舶所有人、運送人不負責任。

爲前項不負責之主張者。應負舉證之責。

本條定船舶所有人對於運送不負責任之事故。凡因不可歸責於船舶所有人、運送人或其代

理人之事由所致之滅失或損害。船舶所有人、運送人不負責任。所謂不可歸責之事由。例如因貨物之性質而生滅失或損害者。若食物之類。由於暑熱以致腐敗。又如因貨物自身之瑕疵而生滅亡或損害者。若動物在航海中由於疾病以致死亡等類。凡此均係不可歸責於船舶所有人、運送人或其代理人之事由所致。則船舶所有人、運送人自無負責之理。不盡此也。且航海事故。千變萬化。如因航海中意外變故而所致之滅失或損害 亦使船舶所有人或運送人負擔賠償之責任。則船舶所有人或運送人之責任太大。未免有礙於航業之發展。實非所以獎勵航業之道也。惟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。詳言之。卽船舶所有人或運送人。對於發生損害之事實。苟有證據足以證明其並未怠於注意。託運人卽或受有損害。亦不得令船舶所有人或運送人。負擔賠償之責任是也。

第九十八條 託運人於載貨證券故意虛報貨物之性質或價值時。運送人或船舶所有人對於其貨物之滅失或損害。不負責任。

本條定運送人對於運送貨物不負責任之原因。託運人與運送人間所訂之運送契約。亦爲誠

意契約之一種。訂約之時。託運人應有據實開陳之義務。如於託運之貨物。虛報性質或價值。則其誠意欠缺。契約自始即爲無效。則其貨物之滅失或損害。自不能苛責運送人或船舶所有人應負如何之責任也。

第九十九條 貨物未經船長或運送人之同意而裝載時。船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失或損害。不負責任。

本條定未經同意所裝載之貨物滅失或損害時之責任。本條所謂貨物未經船長或船舶所有人之同意而裝載者。即運送契約。並未合意成立時裝載貨物之謂也。運送契約既未合意成立。則船舶所有人或運送人自無責任可言。蓋船舶所有人或運送人之種種責任。無非基於運送契約而來。若於契約未成立時。遽以責任相加。殊非事理之平。故本條特以明文規定限制其責任。

第一百條 載貨證券之發給人。對於依載貨證券所記載應爲之行爲。均應負責。

前項發給人對於貨物之各連續運送人之行爲。應負保證之責。但各連續運送人。僅對於其自己航程中所生之滅失、損害及遲到。負其責任。

本條定載貨證券發給人及各連續運送人之責任。茲分述如左。

(一)載貨證券發給人之責任。載貨證券之發給人。對於依載貨證券所記載應爲之行爲。均應負責。蓋載貨證券者。形式證券也。發給人與持有人間。關於運送事項。應依載貨證券內所記載之事項以決定之。換言之。即載貨證券內所記載者。對於發給人與持有人之權利義務。有充分之拘束力。猶如票據當事人曾於票據上署名者。即應依其票據上之文義而擔負責任者也。

(二)載貨證券發給人之保證責任。載貨證券之發給人。對於貨物之各連續運送人之行爲。應負保證之責。蓋貨物運送。能否達到目的地。其與各連續運送人之行爲。極有關係。故其責任。自應歸載貨證券之發給人負之。

(三)各連續運送人之責任。各連續運送人對於其自己航程中所生之滅失損害及遲到。應負責任。惟所謂滅失。不僅指物質上之消滅而言。即貨物不交付應提取之人而爲他人所受領以及被竊取等類。均包括在內。

第二節 旅客運送

旅客運送。與貨物運送。大致相同。不僅契約之性質。彼此同爲承攬契約之一種。而且其訂立之情形。亦有傭船與搭客二種之分別。且傭船契約。亦得分爲全部傭船與一部傭船之二種。普通之旅客運送。多爲搭客之運送。其爲傭船契約者。多爲團體之運送。例如軍隊或移民輸送是也。

第一百零一條 旅客之運送。除本節另有規定外。準用關於貨物運送之規定。

本條定貨物運送規定之準用。傭船契約之關係有二。一爲船舶所有人與傭船人之關係。一爲船舶所有人與旅客之關係。船舶所有人與傭船人之關係。其性質與貨物運送之傭船契約

同。旅客與船舶所有人之關係。其性質與貨物之搭載契約同。故皆得準用關於貨物運送之規定。至搭客契約之關係。則僅有船舶所有人與旅客之關係。本法對之。有特別規定焉。惟旅客運送契約之性質。係諾成契約之一種。與前節所述貨物運送契約之爲要式契約者。微有不同。故其契約之成立。無須具備若何之形式。雖就一般商習而言。常發行船票以爲之證明。然法律對於其應載事項。則無一定之限制也。

船票在日本。名之曰乘船切符。有記名式與無記名式二種。無記名式之船票。得自由轉讓。而記名式之船票。則不得轉讓於他人。至旅客運送之當事人。普通雖爲旅客之本人。然亦有爲他人訂立契約者。例如父母攜其子女而乘船者是也。

第一百零二條 旅客之膳費。包括於票價之內。

本條定運送人供給食膳之義務。旅客應盡之義務。爲船票之購買。惟膳費則包括於票價之內。故旅客搭載。祇須購買船票。而於普通之膳食。則須由運送人供給之。蓋航海中之旅客。與陸上旅行之旅客不同。常限於境况。不能自備食品。中途自購。亦感不便。然所謂

食膳者。乃指適當之飲食而言。如需特別之食料。則須另付代價也。然此乃就長距離之運送而言。而短距離之運送。則運送人亦得不爲食膳之供給。以事實上無須供給食膳之必要也。

第一百零三條 船長應依船票所載。運送旅客至目的地。

船長違反前項規定時。旅客得解除契約。如有損害。並得請求賠償。本條定船長所負運送旅客至目的地之義務。蓋船票票面上所記載。關於運送之文字。船長對之。自應負有一定之義務。船票所載之地。卽爲旅客之目的地。船長須將其送至該地方爲止。至若船長違反本條第一項規定。而不依船票所載運送旅客至目的地。則船長既已違背契約。旅客自有解除契約之權。且旅客並有損害賠償之請求權。例如船長運送旅客。方至半途。又因別有運用。中止航行。則旅客因換船而受食宿船票漲價等之損失。船長皆有賠償之責任也。

第一百零四條 旅客於發航前得給付票價三分之一。解除契約。但因死

亡、疾病或其他基於本身不得已之事由不能航海者。運送人得請求票價四分之一。

本條定解約時票價之給付。蓋旅客義務中最重要者。厥維票價之給付。因票價不僅爲運送之代價。且食膳供給與行李運送之代價亦與焉。但旅客亦得於發航前給付票價三分之一。解除其契約。蓋人事變遷靡常。運送契約訂定之後。亦自不能使之絕對拘束。法律定以須付票價三分之一者。蓋所以賠償其損失也。然此乃就普通之情形而論。若因旅客死亡、疾病。或其他基於本身不得已之事由不能航海者。則旅客所負解除契約之責任。祇付票價四分之一足矣。

第一百零五條 旅客在船舶發航或航海中。不依時登船者。仍應給付全部票價。

本條定旅客依時登船之義務。凡旅客當發航時。不依時登船或在航海中不依時登船。則船舶無留待之理。其全部票價。仍應由旅客支付。本條所謂航海中。係指寄港地旅客。一時

上陸而不及依時登船者而言。此係旅客自己之過失。其責任當然由自己負之。

第一百零六條 船舶不於預定之日發航者。旅客得解除契約。

本條定旅客解除契約之權利。凡船舶不於預定之日發航。旅客得解除契約。蓋船舶發航。既有一定之時期。則若船舶不能準期發航。而旅客因各有事務。須待料理。自不便久候船期。致多耽誤。本條規定。蓋爲圖旅客之便利也。

第一百零七條 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。

本條定旅客於航海中之義務。旅客於航海中。本不應任意解除契約。惟其自願上陸時。自不能加以阻止。但仍須責其負擔全部之票價。至若基於疾病上陸或死亡等法定原因而致解除契約時。則僅就已運送之航程負擔票價。庶於船舶所有人與旅客間各得其平也。

第一百零八條 船舶因不可抗力。不能繼續航海時。船長應設法將旅客運送至目的地。

本條定船長之義務。據本法第一百零三條所規定。船長應依照船票所載運送旅客至目的地。但有時船舶因不可抗力不能繼續航海時。則運送旅客至目的地。不無困難。在此種狀態之下。船長須負有設法將旅客運送至目的地之義務。惟所謂設法者。船長應盡其能事而已。至若船舶因不可抗力以致孤島擱淺。一時無法可設則固不能苛責船長以此種之責任也。

第一百零九條 船長在航海中。爲船舶之修繕時。非以同等船舶完成其航海者。對於旅客應無償供給居住及給養。

本條定船長之義務。在航海途中爲船舶之修繕時。船長應以同等之船舶完成其航海。否則對於旅客。應無償供給居住及給養。蓋所以謀多數旅客之安全。非故意加重船長之責任也。

第一百十條 旅客死亡時。其在船上之行李。船長應以最利於繼承人方法處置之。

本條定旅客死亡時。船長處分其行李之義務。蓋旅客一經死亡。其留存船上之行李。應返

還於其繼承人。而船長應以最利於繼承人之方法處置之。所謂最利於繼承人之方法。例如制作行李清單而保存之。或因必要情形。將其出售等類。至於船長違背本條規定時。則又足以引起賠償責任。自無疑義。

第二節 船舶拖帶

船舶拖帶云者。卽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。如我國長江等之水上見之。而在海洋。則除船舶遇難以外。不常見也。故日商法對於船舶拖帶。並無明文規定。以日商法之所謂船舶者。謂以商行爲爲目的而供航海之用者。而我海商法則所謂船舶者。謂在海上航行及在與海相通能供海船行駛之水上航行故也。

第一百十一條 共同或連接之拖船。因航海所生之損害。對被害人負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船。有求償權。

本條定拖船之責任。船舶之拖帶。固多以單一之船舶爲之。然亦不無共同拖帶或連接拖帶焉。共同或連接拖帶云者。卽拖帶之船舶不止一個。而以二個以上之船舶共同拖帶或連接

拖帶之謂也。共同拖帶或連接拖帶之拖船。因航海所生之損害。對於被害人應負連帶責任。所謂連帶責任者。即各拖船均須連帶負賠償責任也。惟他拖船對於加害之拖船。有求償權。蓋加害之拖船。爲真實之負責者。其他拖船。自得向之行使求償之權。

第一百十二條 拖船與被拖船如不屬於同一所有人時。其損害賠償之責任。應由拖船所有人負之。但契約另有訂定者。不在此限。

本條定拖船所有人之責任。拖船與被拖船如不屬於同一所有人時。其損害賠償之責任。應由拖船所有人負之。但契約另有訂定者。不在此限。不在此限云者。即不負責任之謂。此蓋由於船舶之拖帶。與一般之運送。稍有不同。一般運送之航行。其權操之於船長。如有損害。自應由船長負其責任。而船舶拖帶。則有時損害之發生。亦或由於被拖船裝載之過重。故於無特約時。使拖船所有人負擔損害賠償之責。然若當事人間。訂有特約。亦自得卸除其責任也。

第五章 船舶碰撞

碰撞云者。二個以上之船舶。互相接觸之謂也。其船舶之數。普通雖以二個爲多。然亦非無二個以上者。然不問其船舶之數爲多少。而其碰撞則須爲船舶與船舶。若船舶與浮標等等之碰撞。則不包括在內也。在昔帆船時代。船舶碰撞。固所罕見。即使碰撞。損害亦不甚大。洎夫近世。則航海多爲汽船。不僅容量加大。而速率亦增。且往來頻繁。航行如鯽。因之船舶碰撞之事。亦遂層見疊出。而成航海中之一重大問題矣。

第一百十二條 船舶之碰撞。不論發生於何地。皆依本章之規定處理之。

本條定本章適用之範圍。船舶之碰撞。不論發生於何地。皆依本章之規定而處理。所謂不論發生於何地者。卽謂船舶之碰撞。不論發生在於海洋。或內水航路。均應援用本章之規定也。且據本法第二條規定。卽下列之船舶。關於碰撞事項亦適用之。(一)總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶。(二)專用於公務之船舶。(三)以櫓槳爲主要運轉方法之船

船。

第一百十四條 碰撞係因不可抗力而生者。被害人不得請求損害賠償。

本條定不負責任之原因。船舶碰撞係因不可抗力而生者。被害人不得請求損害賠償。例如狂風暴雨。致使船舶失駕駛之力而碰撞。即係因不可抗力而生者。因不可抗力而生之船舶碰撞。自不能歸責於任何一方也。

第一百十五條 碰撞係因於一船之過失所致者。由該船舶負損害賠償之責。

本條定過失行爲之責任。碰撞苟非出自不可抗力。則有過失之船舶。自當負損害賠償之責。蓋本條不僅爲保護被害人之法益而設。亦所以戒駕駛船舶者之注意航行也。

第一百十六條 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。

有過失之各船舶。對於因死亡或傷害所生之損害。應負連帶責任。

本條定碰撞船舶之比例責任。茲分別說明如左。

(一) 有共同過失時。碰撞船舶之各方。既係各有其過失。則對於責任。自當共同負之。惟各方所負責任之限度如何。則應視其過失之輕重而比例之。

(二) 過失之輕重不能判定时。能判別過失之輕重。始能比例其責任。如其過失輕重。無從判定。則亦無從加以比例計算。則應由雙方負其責任。

(三) 對於死亡或傷害之責任。凡有過失之各船舶。對於因死亡或傷害所生之損害。應連帶負責。所謂連帶負責者。即凡有過失之船舶。對於他船之死亡或傷害。固應負責。即對於自己船舶上之死傷者。亦應負責是也。

第一百十七條 前二條責任。不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。

本條定由引水人所致碰撞之責任。所謂前二條責任。不因碰撞係因引水人之過失所致而受影響者。即船舶碰撞時。雖由於引水人之過失而起。而船舶所有人。仍須依照前二條規定。

負其責任也。蓋依本法第二十三條之規定。引水人因執行業務所加損害於第三人之賠償。亦與船長、船員或其他服務於船舶之人員相同。使船舶所有人擔負其責任。但其責任。僅以本次航海之船舶價值運費及其他附屬費爲限耳。

第一百十八條 因碰撞所生之請求權。自碰撞日起算。經過兩年不行使而消滅。

本條定因碰撞所生請求權之時效。因碰撞所生之請求權。自碰撞日起算。經過兩年不行使而消滅。因此種債權利害關係較切。債權人自應從速請求。如過兩年不行使。而仍使繼續有效。則債權浮宕不定。實非所以保護債務人之道也。

第一百十九條 船舶碰撞。不論發生於何地。若被害爲中國船舶或中國人。在中國港口、河道或領水內。不論何時。法院皆得扣押加害之船舶。

前項被扣押船舶得提供相當擔保。請求放行。

本條定關於船舶碰撞事項之法院扣押權。凡船舶碰撞。不論發生於何地何時。若被害者爲中國船舶或中國人。在中國港口河道或領水內。該管法院。皆得對於加害之船舶行使其扣押權。惟船舶載貨物旅客。以航海自有目的地之所在。如中途被扣。則未免因船舶方面之過失。累及託運人及旅客。故凡是項被扣船舶。得提供相當擔保。請求放行。

第一百二十條 關於碰撞之訴訟。得向左列法院起訴。

一 被告之住所或營業所所在地之法院。

二 碰撞發生地之法院。

三 被告船舶船籍港之法院。

四 船舶扣押地之法院。

本條定船舶碰撞訴訟之管轄。船舶碰撞之原因如何有無過失。責任誰屬。其損害之程度。究屬何若。在在皆有爭執之餘地。故碰撞之結果。訴訟當然不能免。則法律對於碰撞訴訟之管轄。亦不能無所規定。因是有本條之設。被害人於被害後。就事實上之便利。得就本

條所列之四法院任選一法院而提起訴訟。如被告之住所或營業所在地。碰撞發生地。被告船舶船籍港。船舶扣留地。皆不在中國。則被害人亦惟有向外國法院提起訴訟耳。

第六章 救助及撈救

救助及撈救云者。卽海難救助之謂也。中世以前。無所謂海難之救助。自路易十四世之海事條例以來。對於遭遇海難者。始設有保護之規定。嗣後逐漸發達。遂成海難救助之制。德國新舊商法。均設有救助一章。英之商船法。對於海難救助。規定尤詳。然因海難救助。不僅一國船舶之關係。必須有世界統一之規定。而後能應用而不敵。故歐洲各國。爲謀統一起見。乃於一九一〇年開國際會議於勃魯塞爾。議定關於統一海難之條約。以資遵守。日新商法第五編第五章關於海難救助之規定。卽係修正商法時。基於各國所締結之條約而追加規定者。但依日舊商法之規定。有救援與救助之別。所謂救援者。卽就海難程度較輕。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時言之也。所謂救助

者。卽就海難程度較重。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時言之也。而日新商法則僅有海難救助。並無救援與救助之分。我海船法草案做照日新商法之規定。而本法則做照日舊商法之規定。而分救助與撈救。所謂救助。卽日本之救援之謂。所謂撈救。卽日本之救助之謂。用字雖有不同。而意義則一也。

第一百二十一條 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。

違反前項之規定者。處三年以下有期徒刑或拘役。

本條定船長救助之義務。航海時船長對於淹沒或其他危難之人。負有盡力救助之義務。如船長違反此種義務。則須受法律之制裁。依照本條第二項之規定。則船長違反救助義務時。應處三年以下有期徒刑或拘役。蓋以航海危難。不比陸上。所有全船之生命財產。咸託付於船長一人之手。故船長盡其救助之義務時。亦有相當之限度。卽須在不甚危害其船舶、船員、旅客之範圍以內是也。果使當風浪十分險惡時。自己船舶幾頻於危。冒險救助。

實有未能。處此境地。雖不爲救助。亦不得謂爲違反。本條規定所謂不甚危害其船舶、船員、旅客之範圍。則須憑事實論之。固難預劃界限也。

第一百二十二條 對於船舶或船舶上所有財物。施以救助或撈救而有效果者。得按其效果請求相當之報酬。

本條定救助或撈救報酬之請求。船舶於航海中發生危難之時。對於船舶或船舶上所有財物施以救助或撈救而有效果者。得按其效果請求相當之報酬。是則報酬之請求。亦有一定之條件。

(一)須遭遇海難。海難云者。指航海固有之危險而言。但祇須爲航海之危險即可。至其危險發生之原因如何。則非所問。惟此項危險。不必爲船舶或貨物所共同。卽屬於船舶或貨物單一之危險。亦得謂之爲海難救助。此海難救助之所以與共同海損不同也。

(二)須救助有效。對於船舶或船舶上所有物。施以救助或撈救。須有相當之效果。無效果者。卽不得爲報酬之請求。此爲救助報酬之原則。自古已然。非自近代立法始也。惟法

律僅指對於船舶或船舶上所有物之救助有效者。得爲相當報酬之請求。而不及於人命之救助。故人命救助。是否亦得請求相當之報酬。實屬疑問。然法律既無明文規定。自以不得請求報酬爲原則。以人命之救助。比較爲易。且爲人道計。卽無報酬而救助入。亦應有相當之義務故也。然若使其人爲富有資力。情願給予報酬者。則任意報酬。固亦法律之所許也。

(三)須無救助義務。如有法律上之救助義務而爲救助者。卽使救助有效。亦不得請求相當之報酬。例如遭難船舶之船員。依僱傭契約之性質。對於船舶或物件。當然負有救助之義務者。卽使實行救助而有效。亦不得請求相當之報酬者是也。

具備右述之條件而爲救助者。則救助入依法當然享有相當報酬之請求權。至其數額如何。則應依危險之程度及救助之情形而斟酌定之。不可一概論也。

第一百二十三條 屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救。得請求報酬。

本條定同一所有人之船舶間救助報酬之請求。屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救。亦得請求報酬。因船舶雖為同一所有人所有。然關於救助及撈救。並非基於僱傭契約之義務。以所謂基於僱傭契約所生之義務。須以本船為限也。屬於同一所有人之船舶。其相互間之救助或撈救行為。既非法律上應盡之義務。則對於其救助。亦自應有相當之報酬也。

第一百二十四條 報酬金額。由當事人協議定之。協議不成時。得聲請法院定之。

本條定報酬金額之議定。本法關於報酬金額之規定頗為簡單。蓋有協議時。從其協議。至於協議不成時。則悉委其裁決之權於法院。海船法草案上曾有救助費額無特約時。不得超過其被救物之價額。本法則無此種之規定。蓋本法既在協議不成時。聲請法院裁判。則法院自有公平之判決。無報酬額超過被救物價額之理也。

第一百二十五條 前條規定。於施救人與船舶間及施救人間之分配報酬之比例。準用之。

本條定關於報酬分配之比例應準用前條之規定。是即於施救人與船舶間及施救人間之分配報酬之比例。應由當事人協議定之。協議不成時。則聲請法院裁定之是也。

第一百二十六條 於實行施救中救人者。對於船舶及財物之救助報酬金。有參加分配之權。

本條定救人者有參加分配酬金之權。法律對於人命之救助。雖無報酬請求權之規定。然於實行施救船舶及財物之中。絕對不使救人者分配報酬之金額。殊無以獎勵救人者之熱忱。故法律特以明文規定。於實行施救中。救人者對於船舶及財物之救助報酬金。有參加分配之權。蓋以我海商法對於人命救助。亦以採取德日商法之消極說為原則者故也。考德日立法。以為人命救助。為道德上之義務。不能以金錢為報酬。且人身非權利之標的。如對於人命之救助。得為權利之請求。未免有損於人格。故不准有救助費之請求。但於船貨同時被救助時。則人命救助者。得就船貨救助費受其分配而已。故照德日商法之規定。則救人報酬權利之能否請求。當以曾否救助船貨為前提。如無救助船貨報酬之請求。即不能為救

人報酬之請求也。至英商船法之規定。則與德日商法之規定。稍有不同。以英國學者之意。以爲救助給費。不但無損於人格。且得因此獎勵人命之救助。故對於人命救助者。均得請求報酬之權利。比較兩說。各有理由。然爲獎勵救人計。似以英法爲當。我海商法採日法而不採英法。雖不得謂爲失策。然亦不能謂爲得策也。然若假定對於人命救助。而得給予報酬。則此項報酬之義務。當由何人負擔之。亦一疑問。有主應由船舶所有人負擔之。有主應由被救助者自己負擔之。然余則以爲人命救助費用之負擔。應視危險發生之情形如何而定。如其危難之發生。而由於船長之過失。則其救助之報酬。當由船舶所有人爲之代負。不然。若其危難之發生。而由於被救助之過失。則應由被救助者自負之。若於船貨人三者同時被害時。則其救助之報酬。自當由船舶所有人負擔其責任也。

第一百二十七條 經以正當理由拒絕施救。而仍強爲施救者。不得請求報酬。

本條定拒絕施救之效果。如被救助者經以正當理由拒絕施救。而仍強爲施救者。不得請求

報酬。所謂正當理由者。例如船舶遭難時。其本船之能力。確能自助。無待他人之救助。則其拒絕施救。應認爲具有正當之理由。經正當之理由拒絕而仍強爲施救者。則對於救助之報酬。卽無請求之權利也。

第一百二十八條 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。對於他船舶海員及旅客。應盡力救助。

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。

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。

違反第一項之規定者。處五年以下有期徒刑。

本條定救助他船之義務。茲分別釋明於左。

(一) 船長之救助責任。凡船舶碰撞後。各碰撞船舶之船長。於不甚危害其船舶、船員或

旅客之範圍內。對於他船舶、海員及旅客。應盡力救助。所謂各碰撞船舶之船長。不問其船舶所引起碰撞之過失。屬於何方。而各船長對於他方船舶。均負有救助之義務。

(二) 災難發生處所之船舶停留義務。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以前。應停留於發生災難之處所。所謂不可抗力。係指颶風海嘯等。足使船舶不得停留等情形而言。但應停留之時間。本條雖無積極規定。自當解釋爲已知其繼續救助爲無益時。便得解除其停留之義務也。

(三) 船舶名稱及船籍等之通知義務。當船舶停留後。各該船長應於可能範圍內。將其船舶及船籍港以及開來開往之處所。通知於他船舶。所以明責任之不容閃避也。

(四) 制裁。違反本條第一項之規定者。處五年以下有期徒刑。此種制裁。所以較重於第一百二十一條之規定者。乃重視船舶碰撞後發生救助之義務也。

第七章 共同海損

海損一語。不僅其意義有廣狹之分。且其種類。亦有單獨與共同之別。

(一)廣義海損。指航海上所生之一切損害而言。得分爲實物海損及費用海損二種。前者如船舶積貨之滅失毀損是。後者如撈救之報酬費用是。且廣義海損。未必皆爲非常之損害。亦有爲航海通常之損害者。例如引水費、入港稅等之小海損是也。此類海損。應由船舶所有人由其所得之運送費中支出之。無所謂分擔之問題。

(二)狹義海損。乃因非常原因所生之損害。非僅船舶所有人應負擔其損失。卽其他利害關係人。如託運人等。亦須負擔其損失也。狹義海損。又有單獨海損與共同海損之別。單獨海損者。謂因天災不可抗力或不法行爲所生之損害。其損害之責任。應由何人負擔。當依一般損害賠償之原則定之。不涉本法之範圍。蓋如單獨海損之本於天災或其他不可抗力而生者。可依天災歸所有人負擔之原則。由船舶所有人或貨物所有人負擔之。保有海上保險者。可轉由保險人負擔之。其由於他人之侵權行爲而生者。亦可依民法債編侵權行爲之規定。向侵權行爲人求償之也。至於共同海損。則本章既有特別之規定。可由各條文內窺

其內容焉。

第一百二十九條 稱共同海損者。謂在海難中船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分。而直接發生之損害及費用。

本條定共同海損之意義。共同海損之制。爲海法中發達最早者。以觀羅度海法中卽有共同海損之規定。卽可推知其歷史之悠久矣。考羅度海法。關於共同海損之規定。大旨不外如下所述。

- 一 船舶所有人與貨物所有人之間。自裝貨以至卸貨。法律上設一共同合夥之關係。該合夥以現實之積貨而自然成立。不須有別種之組織。而其分配損害之法。則有一定之條件如左。
- 一 須直接對於船舶及積貨所生之共同危險。
- 二 須因救助二者之危險而供犧牲。

最初惟限於甲板上之積貨而投棄海中者。終以法不公允。認一切之救助方法。包含在內。

且關於船橋之切斷及船舶之毀損亦然。

三 其方法由船長命令之。

四 須爲維持船舶及積貨之一部份。』

自羅度海法以來。迄今各國商法。莫不有共同海損之規定。惟因海上危險。性質略同。而其關係。每涉國際。故一般學者。咸思有以統一之。於是有一八六〇年約克規則。一八七七年約克盎凡爾規則之議定。復有一八九〇年一九〇三年及一九二四年對於約克盎凡爾規則之追補。及至今日。各國關於共同海損之規定。已漸臻於完善。我海商法之規定。蓋亦酌採多數立法之例也。

至於共同海損制度發生之原因。大致不外本乎同舟共濟之旨。蓋如船舶航海遇險。避難入港停留。在船長之所以保全客貨。固可謂情至義盡。然因避難繞道。損失難免。此時同船之客貨。對於船長所受之損害。義應分負。此卽共同海損發生之原因一也。又如船舶滿載貨物。遇風難行。船長爲保持安全。避免危險。則除投貨於海中以外。別無他道。然船中

積貨。不一而足。投棄貨物。究歸誰屬。是實難題。此時如無一種公允之法。以爲救濟之方。則勢必致彼推此諉。終至全船遭難而後已。今既以船長之命。隨意投棄貨物之一部。則該貨物所有人之受損害。原所以爲免除共同危險而發生者。則其損害。亦自應由各利害關係人共同負擔之。此共同海損發生之原因二也。至共同海損成立之要件。可分爲六。茲分別言之。

(一) 船舶航行時。所遭遇之危險。須有影響於一般之利害。如於一般之利害無影響。僅爲一部之損害者。是爲單獨損害。而非共同海損矣。例如船舶被捕獲。則與貨物無關。貨物被劫奪。則與船舶無涉是也。

(二) 避免、投棄等等之行爲。須受船長或代理人之命而行之。如爲他人之命令。即使投棄受損。亦不得謂爲共同海損也。

(三) 共同海損之損失。須爲公平合理。船長不得隨意投棄。使利害關係人受過分之損失。至如何始得謂爲公平合理。則當視其時之情形如何爲斷。不可一概而論。

(四)共同海損之危險。須爲現實。若因預想不確定之危險而處分之。則非共同海損。惟其發生海損之原因如何。則非所問。縱因船長、船員、利害關係人或第三人之過失而生之損害。亦得視之爲共同海損。卽本法所謂「因船舶或固有瑕疵或因利害關係人之過失所致之損害及費用。其他關係人仍應分擔之。」但危險因固有之瑕疵或過失而生者。則利害關係人「關於固有瑕疵或過失之負責人得請求償還其損失是已。」

(五)共同海損須有損害與費用。詳言之。卽因免共同危險。處分船舶或貨物而生有損害及費用之謂也。因此項損害與費用。乃因非常之原因而發生。而非如通常航海之費用。應由船舶所有人負擔者可此。故須認之爲共同海損。就損害言。有僅發生於船舶者。如斷橋切鎖之類是。有僅發生於貨物者。如投貨之類是。然亦有發生於船舶與貨物者。如既斷橋切鎖。復遭投貨之類是。至於費用。則單指金錢上之損害而言。如入港費、救助費及修繕費等皆是也。

(六)至船舶與貨物。是否因海損處分而得保存。則各國立法主義有二。

其一。因果主義。即海損處分結果。須保存船舶或貨物之全部或一部。換言之。即海損處分與殘物保存。其間須有因果關係之謂。若海損處分。毫無效果。嗣以他種原因。得以保存船舶與貨物者。則不生共同海損之問題。此種損害之責任。應由船長負之也。如英法是。

其二。殘存主義。即海損處分後。祇須船舶或貨物有所保存即可。至其與海損處分有無因果關係。則非所問。換言之。海損處分。雖未發生效果。而以他種原因。得以保存者。其海損處分。仍得認之為共同海損。如德法是。

我海商法第一百三十五條規定。『共同海損應以所存留之船舶。積貨之價格及運費半額與共同海損之損害額為比例。由各利害關係人分擔之。』並無有效無效之規定。蓋亦採取殘存主義者也。良以航海遇難。海損處分。是否有效。頗難判斷。既有殘存。即認有效。責令分擔。比較為易耳。

又就所存之標的物言之。各國法例。亦有三派。

其一。如德商法第七百零三條。須船舶與積貨併爲保存者。

其二。如海商法第四百二十二條。僅須船舶保存者。

其三。如英法及日本法不論船舶或積貨。祇有所保存即可者。我海商法第一百三十五條之規定。與日商法第六百四十二條相同。亦當以採取第三法例解之也。

第一百三十條 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。其他關係人仍應分擔之。但對於固有瑕疵或過失之負責人。得請求償還。

本條定因過失所致損害之分擔。本條意義曾於前條共同海損第四要件中提及之。茲再加以解釋。蓋據前條所規定。共同海損之定義。即係在海難中船長爲避免船舶及共同危險所爲處分而直接發生之損害及費用。凡不背此意義者。即謂爲共同海損。至若共同危險之發生原因何在。則與共同海損之成立無涉。本條規定即所以明此意旨也。凡因船舶或貨物固有瑕疵或因利害關係人過失所致之損害及費用。其他關係人仍應分擔之。惟損害及費用。既

因船舶或貨物固有瑕疵或因利害關係人過失所致。而其他無過失之關係人。仍負分擔之責。殊失衡平之道。是故本條後半段復加規定。其他關係人對於固有瑕疵或過失之負責人。得請求償還。以昭公允也。

第一百三十一條 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。

前項貨物。若經撈救。仍應分擔共同海損。

本條定共同海損之例外。裝載於甲板上之貨物經投棄者。不認爲共同海損。蓋以甲板上原非裝載貨物之所。因甲板上裝載貨物。自易受損也。故在海難中。若經投棄不屬共同海損之範圍貨物。所有人固不得主張各關係人應分擔之責任也。然此非指其裝載爲航運種類或商業習慣所許者而言也。凡其裝載果爲航運種類或商業習慣所許者。則不在此限。大抵沿海岸航行之船舶。因平素海面較爲安靜。船身平穩。於甲板裝載貨物。亦非危險。在此場合。如是項貨物在海難中經投棄者。仍以共同海損論也。且本條第一項前半段所稱之貨物

。若經撈救者。亦應分擔共同海損。

第一百三十二條 無載貨證券。亦無船長收據之貨物或未記載於屬具目錄之屬具經投棄者。不認爲共同海損。但經撈救。仍應分擔共同海損。

本條定凡屬無載貨證券。亦無船長收據之貨物及未載於屬具目錄之屬具雖在海難中投棄。均不認爲共同海損。蓋以無載貨證券。亦無船長收據之貨物。殆卽第九十二條。所稱未經報明之貨物。本不能享受運送契約上運送人之權利。未記載於屬具目錄之屬具。依法不能視爲船舶之一部故也。但既經撈救。仍應分擔共同海損。此與前條但書之規定同一旨趣也。

第一百三十三條 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。

本條定運費爲共同海損之旨。運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者。認爲共同海損。

此雖非在海難中船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分而直接發生者。但法律上爲解除船舶所有人獨任損失之責任起見應有之規定也。此卽學說上所稱準共同海損。惟因積貨減少或全無之故。運送人所得減少之費用。則自當在計算損失時扣除之。

第一百三十四條 貨幣、有價證券及其他貴重物品。除經報明船長者外。不認爲共同海損。

本條定貨幣等物未經報明。不得認爲共同海損。凡未報明之貨幣、有價證券及其他貴重物品。既屬無從稽考。則雖在海難中發生實際上之損失。亦無使他人共同負擔之理。本條特以明文規定。不認爲共同海損。自爲各利害關係人之利益計也。

第一百三十五條 共同海損。應以所存留之船舶、積貨之價格及運費之半額。與共同海損之損害額爲比例。由各利害關係人分擔之。

本條定共同海損由各利害關係人分擔之比例。例如船舶之價值爲五百萬元。貨物全部之價值爲百萬元。而其運送費之總額爲十萬元。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。應分擔之額如左。

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
<u>6,050,000,元</u>	應負擔海損之總額

是則 (1) 船舶之海損分擔額為：

$$\frac{400,000,元 \times 5,000,000,元}{6,050,000,元} = \text{約}300,000,元$$

(2) 貨物全部之海損分擔額為：

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

(3) 運費半額之海損分擔額為：

$$\frac{400,000,元 \times 1,000,000,元}{6,050,000,元} = \text{約}3000,元$$

惟被投棄四十萬元之貨物。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為：

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

(5) 被保存貨物之海損分擔額為：

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

第一百三十六條 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。

本條定共同海損分擔額計算之標準。關於此點有即時主義與終航主義之兩種立法例。即時主義者。係以處分行為當時之狀態定其分擔額之標準。德法等國商法採取之。本法亦採取終航主義而規定者也。凡船舶係以到達地、到達時之價格為價格。積貨則以卸載地、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。

第一百三十七條 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損支付之費用。

本條定損害額計算之標準。關於費用之共同海損。原有一定之數目。本無另加評定之必要。但對於船舶及積貨之損害。自應有法定之標準以評定之。庶杜無謂之爭執也。茲就本條說明共同海損之損害額如左。

(一) 船舶。 船舶之價格。每因航海之利用。而漸漸減少。故關於船舶之共同海損之分擔額。不當從其發航地、發航時之價格。應以到達地、到達時之價格定之。

(二) 積貨。 關於積貨共同海損之分擔額。以卸載地、卸載時之價格定之。但對於因滅失或毀損無須支付之費用應扣除之。蓋卸載地、卸載時之價格。已包括原價運送費、裝載費、卸載費及關稅等在內。果使積貨業已毀損或滅失。則如卸載及關稅等費自屬無須支付。此類不須支付之費用。自應在價格中扣除之也。

第一百三十八條 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。以實在之價值爲準。分擔額以聲明之價值爲準。

本條定聲明不實之制裁。凡貨物於裝載時曾爲不實之聲明者。如其所聲明之價值。少於實在之價值者。其滅失或損害以聲明之價值爲準。而分擔額則以實在之價值爲準。如其聲明之價值。多於其實在之價值者。其滅失或損害。以實在之價值爲準。而分擔額則以聲明之價值爲準。法律之所以設此規定者。蓋爲懲刁狡保公益也。

第一百三十九條 船上所備糧食、武器、海員之衣物、薪資及旅客之行李。皆不分擔海損。

前項物品如被投棄。其損害應由各關係人分擔之。

本條定不分擔海損之物件。凡糧食、武器、海員之衣物、薪資及旅客之行李或係航海時所

不可缺之物品。或係海員及旅客生活上所必需之品。其與普通運送之貨物。截然不同。故法律上予以優越之權利。凡屬此類貨物。一面免除其共同海損之分擔。一面當其被投棄時。其損害由各關係人分擔之。

第一百四十條 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。

本條定海損計算之決定。共同海損之計算依前數條之法定標準。由全體關係人協議定之。如關係人中有一人不與議時。即不得謂為全體。至協議之方式。法律既無明文。自不限於書面或集會也。如果協議不成。則由商事公斷處或法院定之。

第一百四十一條 船長對於未清償分擔額之貨物所有人。得留置其貨物。但提供擔保者。不在此限。

本條定船長留置貨物之權利。但本條所稱之留置權。與民法第九百二十八條之規定。意旨略異。蓋船長不在債權人之地位也。船長留置未清償分擔額之貨物所有人得留置其貨物。

原爲促其海損債務之履行。如貨物所有人已提供相當擔保。則自無留置貨物之必要。此本條但書之所由設也。

第一百四十二條 利害關係人於受分擔後。復得其船舶或貨物之全部或一部者。應將其所受之分擔額。返還於關係人。但得將其所受損害及復得之費用扣除之。

本條定受分擔後復得之返還。凡利害關係人在共同海損分擔以後。設使其船舶或貨物之全部或一部。復歸其取得時。則除將前此所受損失及復得之費用。按數扣除以外。其餘所受之分擔額。應返還於其關係人以昭公允。至其返還額之分配若何。則自當依照原分擔額之比例加以計算也。

第一百四十三條 應負分擔義務之人。得委付其存留物。而免分擔海損之責。

本條定海損債務人得因委付而免除責任。凡應負分擔義務之人將其存留物不論船舶或積貨

委付以後。卽已免其分擔海損之責。至委付係屬單獨行爲。無須關係人承諾。但經海損債務人表示其委付意思以後。卽已發生效力。惟委付須就存留物之全部爲之。不得委付其一部。而圖免其責任。委付又須單純爲之。不能有所留保。有所限制。如委付時。附以期限或條件者。其委付爲無效。凡此種種。本條雖無明示。然固屬當然之解釋也。

第一百四十四條 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。

本條定海損債權之時效。凡因共同海損所生之債權。自確定之日起算。經過一年不行使則罹於時效而消滅。至其確定之日起算點。則如一百四十條所規定或於全體關係人協議確定之日。或於商事公斷處所爲裁判確定之日是也。

第八章 海上保險

海上保險。亦爲損害保險之一種。不過其保險之事故爲海上之危險。與他種損害保險之事

故。稍有不同而已。海上保險既爲損害之一種。論理應歸併於保險法。而與火災保險等並立規定。方爲妥善。在民商分立編制之法制。海上保險依照法國路易十四世海事條例之例。編定於海商法中。不與保險契約並立規定於商行爲之一編。雖有未妥。然因彼此仍在一法典之中。查考應用。尙無不便。我國今日既將民商合一。商行爲編中之保險契約。已分立而爲單行法規。則不僅爲法規體例計。海上保險應歸併於保險法。卽爲查考便利計。亦應將海上保險歸併於保險法中也。今立法者依例從舊。仍將海上保險列入於海商法中。不得謂非法制之毫無進步也。

第一百四十五條 關於海上保險。本章無規定者。適用保險法之規定。

本條定保險法對於海上保險之適用。蓋以海上保險雖因其所保之事故。與一般之損害保險。稍有不同。然除所保之事故不同以外。其餘仍與一般損害保險契約之性質相同。海上保險之性質。既與一般之損害保險有相同之處。則除本章特別規定以外。自得適用保險法之規定也。

第一百四十六條 保險契約應以書面爲之。並應載明左列事項。

- 一 訂立之年、月、日。
- 二 當事人之姓名及住所。
- 三 所保危險之性質。
- 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。

利害關係人。皆得向保險人請求保險單之謄本。

本條定海上保險契約應記載之事項。第一項第一款之訂約之年月日。與保險當事人之權利義務有直接之關係。如不載明於契約。則於保險契約之效力發生與時效消滅。皆無一定之標準可言。其應載明。自不待言。第一項第二款之當事人之姓名及住所。爲一般契約應載

之事項。不僅於海上保險契約爲然。以保險契約訂立以後。凡保險費之給付。保險費給付之催告。以及危險發生以後危險發生原因之調查。與保險金額之給付等等。無一不與當事人之姓名及住所有關也。第一項第三款之所保危險之性質。即保險種類之所由分。如以船舶沉沒之危險爲保險之事故。即爲船舶之保險。如以貨物損害之危險爲保險之事故。即爲貨物保險之一種。所保危險之性質。不僅以確定保險之種類。亦且決定責任之大小。不僅與保險金額之測定有關。亦且爲保險費之大小所繫。法律限以載明。亦理所當然也。第一項第四款保險責任開始之時間及保險期間皆與當事人之權利與義務有莫大之關係。如貨物運送保險契約之保險時間。有自倉庫至倉庫者。則此時之保險責任開始之時間。當爲貨物運出倉庫之時。如貨物保險契約自碼頭至碼頭爲其保險期間者。則其保險責任開始之時間。當爲貨物運至碼頭之時。第一項第五款之保險金額。一面既爲所負責任之標準。一面又爲被保險人或受益人所享利益之限度。與保險費之性質。雖屬正相反背。而其於有償之保險契約。則關係甚大。第一項第六款之保險費。其應載明之理由。與保險金額之應載

明相同。以保險契約爲獨立之契約。所有各個契約之保險費與保險金額。無一定之先例可援。如不載明。不但當事人之權利義務。不能明瞭。卽其決定之標準。亦苦無從也。第一項第七款之無效及失權之原因。法律雖定有明文。然因保險爲任意之契約。凡不違反法律之強制規定者。當事人皆得任意約定之。舉例以言。如投保船舶保險。當事人如約定遇有戰事。被保險人應加納保險費。如不加納。則該契約卽屬無效等類是也。卽使法律明定有保險契約無效及失權之原因。當事人爲求明瞭便利計。亦似以載明於保險契約爲當。以一般要保人被保險人或受益人平時未必皆能注意於法律上一切之規定也。

至本條第二項規定所謂利害關係人皆得向保險人請求保險單之謄本者。則以保險契約爲要保人與保險人所訂定。利害關係人常不明瞭其內容。法律爲使利害關係人明白其內容之故。特爲此種之規定也。所謂利害關係人。卽如業已抵押之船舶保險。其船舶之抵押權人是也。

第一百四十七條 得以貨幣估價之物。而屬於航海危險者。皆得爲保險

之標的物。

本條定保險標的物之性質。按照本條規定得爲保險之標的物者。既以得以貨幣估價之物而屬於航海危險者爲限。則海上保險之標的物。至少可分爲四類。卽

- 一 爲船舶。
- 二 爲貨物。
- 三 爲運費。
- 四 爲利益。

以上述四種之標的。皆得以貨幣估價之物。且亦屬於航海之危險者故也。

以船舶爲保險之標的而訂立之保險契約。是謂船舶保險。船舶保險之性質。與貨物保險。微有不同。蓋貨物保險之時期。常以航行起訖爲保險之時間。而船舶保險。則其期限通常多以一年爲度。其不同之點一也。因保險時間之較長。而船舶保險資金之週轉。亦較不易。其不同之點二也。基此上述二理由。船舶保險之保險費。亦較貨物保險爲高。其不同之

點三也。船舶保險。通常又得更分爲四種。卽(一)大帆船保險。(二)小帆船保險。(三)大汽船保險。(四)小汽船保險是。上述四種船舶保險各有特質。未能相混。保險人於訂立契約之時。自當特別加以注意也。此外又有按照其用途與航路。而分別爲(一)海船。(二)江船。(三)湖船。(四)運船。(五)駁船。(六)漁船等等之保險。更有於此爲未足。而分(一)航程與(二)時間兩種之保險。蓋前者之保險期限。以船舶航程之長短而定。而後者之保險期限。則以時間爲定。換言之。卽不以船舶航程之長短而定。但以雙方當事人間之特定時間爲其保險期間是定。不獨此也。船舶保險之中。又有船舶集合保險之一種。此種保險之分類。蓋與船舶保險中之單獨保險相對稱。乃以一保險契約而承保多數之船舶者也。船舶保險之保險金額決定頗難。蓋在要人保之意。當然以能多係金額爲有利。而在保險人一方則以少保或適中之金額爲合宜。以保險金額過大。易起要保人或被保險人自毀圖賠之心故也。惟船舶價值變動不居。計算頗難。通常雖得依照其運送費與製造費之比率。而定其價值之大小。然亦不能絕對以之爲準據。因之船舶保險保險金額之大小。多以當事人雙方之協

議而定。如無虛偽之弊。則雙方皆應受此約定之拘束也。又如船舶保險。亦與他種保險相同。對於賠償之責任。常設種種之限制。一般通例。爲船舶損害之程度而在百分之三或百分之五或在一種特定之數額以內。保險人得不負特別海損 (Particular average) 之責任。此種限制。對於總合計算者。固能適用。卽對於分別計算者。亦可適用。不過要視其約定如何以爲之判而已。例如對於船身及機件各種估價。一爲四〇〇・〇〇〇元。一爲二〇〇・〇〇〇元。危險發生。船身損失二・〇〇〇元。機件損失七・〇〇〇元。苟無各別估價或最小限度五・〇〇〇元之限制。則保險人卽得不負賠償之責。以六〇〇・〇〇〇元之百分之三爲一八・〇〇〇元。而九・〇〇〇元之損害。核與一八・〇〇〇元之數額。尙相差有一倍之多故也。但若依船各別估計。則保險人對於機件之損害。當負七・〇〇〇元之賠償責任。以二〇〇・〇〇〇元之百分之三。爲六・〇〇〇元。而七・〇〇〇元之數額。早已超過其應賠償之限度故也。但於船身之損害。則保險人不負賠償之責。以四〇〇・〇〇〇

•○○元之百分之三爲一二•○○○•○○元。而此時之損失。祇有二•○○○•○○元。尙未達到應賠償數額最小之限度也。若其計價爲總合之計價。並定有最小不賠限度五，○○○•○○元。則保險人卽須負擔九•○○○•○○元賠償之責任矣。

貨物保險。就其數量而論。則較他種保險爲大。就其期間而論。則較他種保險爲短。因之不僅保險人之資金。得以週轉。而其危險發生之機會。平均亦較他種保險爲少也。據一九一八年之調查。美國海上保險中大部分之營業。皆爲貨物之保險。而六十三家之海上保險公司中。且有四家之營業。完全以貨物保險爲限。而對於船舶與運費之保險。絕對不理。其餘雖有兼營船舶與運費二種之保險。而其營業之比例則中有十二家。不及他種保險總額百分之十二。十九家不及百分之十五。二十四家不及百分之二十二。十八家不及百分之三十三。由此可知貨物保險之營業。實較他種爲重要也。貨物保險之期間。通常以自貨物裝載時至貨物卸載時爲限。在此期間以內。保險人對於航海事故發生所致之損害。皆負賠償之責。卽使船舶行駛。中途遇變。於必要時。避風繞道。致延時日。亦不問其時間之長短

。而於貨物保險之期限。皆無何等之影響。換言之。即貨物在船一日。保險人即須負責一日也。然亦因有特約。保險人之責任。不自貨物裝載時爲始。而自貨物運至碼頭上爲始。不於貨物卸載時爲終。而以貨物運送至倉庫時爲終者。海上貨物保險條款中。有所謂自倉庫至倉庫者。即保險人之責任。自出倉庫爲始至入倉庫時爲終者是也。貨物保險之責任。本無何等之限制。繼因商業繁興。海上保險業務。較爲發達。保險人爲慎重起見。對於賠償責任。不得不有所限制。故自一七四九年以來。一般海上之保險單。即添入細目一條。將重要貨物。區分爲三類。每類貨物之於保險人。皆有一定責任之限制。大抵對於魚、穀、鹽、粉、水菓等類。保險人祇負共同海損賠償之責任。而不負特別海損賠償之責任。煙、糖、麻、皮等類如其損害而在百分之五鎊以內。保險人不負損害賠償之責任。而其餘一切貨物(船舶、運費亦包括在內)之損害。如在百分之三鎊以內。保險人祇負共同海損賠償之責任。而不負特別海損之責任。然此乃就英國現行之勞愛池保險單(Lloyd's Policy)之條款言之也。至於美國之海上保險單。前此雖無此種之條款。然自一八四年以後。亦已做

照英國之辦法。加入同樣之條款。其種類且有多至一百餘種。此蓋由於保險人之責任。隨時隨地而有所不同。而貨物之分類。亦無一定之標準故也。若其分類之標準。大抵以貨物之性質易於毀損與否而定。詳言之。即貨物易於毀損者。祇能享受共同海損與全部損害賠償之權利。而不能享受特別海損賠償之權利。若其易於毀損之程度較低。則略加限制。而定其損害在某種程度以內。保險人不負特別海損之責可矣。然此乃就一般之約定而言。實則保險人亦常願多收保險費而加負一切之責任焉。是則又得以雙方之協議變更一般之規定運費保險之營業。占海上保險之第三位。運費云者。指雇用船舶或運送貨物之代價而言也矣。

。運費保險之被保險利益。隱而不現。不若貨物保險船舶保險之被保險利益。顯而易見也。此種保險契約之發生。起於運送人與託運人間運送貨物之關係。並無現實物品之可言。以運費之本身。原屬無形故也。因之。學者之間。常多以此種利益得能保險為可疑。實則運送人運送貨物。苟使運費不先收取。則貨物中途遇變毀損。不能起卸或全部損害之時。

運費亦常致損失而無所得。既有損失。自得爲保險之標的。惟運費之損失。未易言耳。貨物安然抵埠。運費照約給付。固爲事理之當然。無問題之可言。但若船舶行駛中途因故被阻或離目的地不遠。船舶毀壞不能再進。則若此時卸貨。運送人之於運費。究竟有無享受之權利。是實一問題。關於此點。世界各國通例。皆照全航路之長短。比例計算。所謂比例運費或距離運費者是已。換言之。卽若船行被阻。如非船長之力所能自主。則船停貨卸。託運人自應視其航程之遠近而給付相當之運費也。然在英美兩國則一般法律皆不認距離運費之原則。蓋照英美一般之法例。苟使當事人別無特別之約定。則運費之給付。當以航程終止時爲之。中途停止。運費不給也。惟此種法例。不切於事實。於託運人固屬有利。而於運送人則不利滋甚。如由英國倫敦運送貨物至滬。船抵廈門。因故不能前行。此時卸貨。託運人不付運費。而船中所有一切自倫敦至廈門之消費。皆須由運送人自行賠貼。於理未免不通。不過英美之慣例雖屬如是。而實際上對於運費之給付。則運送人與託運人間皆有特約耳。蓋運送人運送貨物。常有要求先付運費。而後運送。不問其所運之貨物有

無損失。所有已付一切之運費。一概不得退還。此即英語所謂 *Freight prepaid will not be returned, goods lost or not lost* 者是也。又有運費雖不先付。而於運費之給付加以保證者。就英語而論。即所謂 *Full freight is payable on damaged or unsound goods* 者是也。前者謂之預付運費。後者謂之保證運費。至其保險單之性質。大體亦與他種海上保險之保險單無異。被保險利益之損害賠償。亦開始於貨物裝運之時。保險單所定期限。有航程與特別兩種之分。航程期限云者。以航程之長短而定其期限者也。特定期限云者。以當事人雙方所約定之期間爲其期限者也。運費保險之保險金額。常以一定之數額爲限。其計算之標準。多依運送費之多寡而定。大抵以載貨證券上所載之運費爲標準。再加保險所費之數額以成之。

利益保險之標的。亦爲無形之利益。與運費之保險。大致相同。換言之。即就貨物到達時所可期待之利益而爲之保險是也。若保險契約未定保險價額時。則以其保險金額推定爲保險之價額。所謂利益者。例如商人以價值千元之貨物。希望到達後出賣。可得價一千二百

元。遂以一千二百元爲被保險之利益。則此二百元之超額。卽爲利益保險之標的。以此二百元之利得。尙在希望之中。並非如原物之價值。有事實之可考。故學者之中。亦有名之爲希望利益保險者。此項利益。既非確定。能否獲得。尙屬疑問。故其保險價額之計算。殊無一定之標準。而斯時之保險金額。恆與其保險之價額無甚差異。故以保險金額推定其保險之價額。亦無不當。惟既屬推定。則保險人亦自得舉出反證以破之。若保險金額顯較保險價額爲多。自爲超過保險之一種。其超過之部份。應作無效。反是。若保險金額較保險價額爲少。則爲一部之保險。保險人僅依保險金額與保險價額之比例而負擔賠償之責任焉。

第一百四十八條 保險期間除契約別有訂定外。關於船舶及其屬具。自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時。爲其期間。關於貨物。自貨物離陸之時以迄於其目的港起陸之時。爲其期間。

本條定保險契約之期間。查海上保險之保險期間。有依一航程而定者。有依一定之時間而

定者。依航程而定期間之保險。曰航程保險。如約定自某港至某港之時期爲其保險之期間。依一定時間而定期間之保險。曰航期保險。如約定自某年月日至某年月日之航海。爲保險契約之期間是。此外又有併合航程與航期而定海上保險之期間者。曰混合保險。如約定自某港至某港而以六個月爲保險期間是。在此保險間中所生之一切損害。保險人均須負擔賠償之責任。故保險契約之始期與終期。卽保險人責任之開始期與終止期。於保險契約之訂立。實爲一重要之問題。就本條之規定以觀。則若保險契約關於保險期間。如無上述之航期保險、混合保險及自倉庫至倉庫等等之約定。則自應以航程保險爲準。亦卽所謂「關於船舶及其屬具。自船舶起錨或解纜之時。以迄目的港投錨或繫纜之時。爲其期間。」關於貨物。自貨物離陸之時。以迄於其目的港起陸之時。爲其期間。」者是也。

第一百四十九條 保險人得將其所保之險向他人爲再保險。

本章關於保險之規定。於再保險準用之。

本條定再保險對於本法之準用。蓋再保險與重保險不同。重保險者。乃於同一之標的。於

同一之危險。訂立二個以上之保險契約是。而再保險則保險人對於其所訂立之保險契約。因欲避免或減輕其責任。轉與他保險人訂立一種同條件之保險契約是。論者有謂此種保險契約。無被保險利益之可言。法律似不應加以承認。然不知從危險之發生而論。凡保險契約。固有賠償之責任。即從其危險不發生而論。亦未始無一定利益之保存。此種被保存之利益。即為被保險之利益。故從理論上言。再保險實無不合法理之處。即退一步而言其實際。保險人既負損害賠償之責任。即有其消極之利益。既有消極之利益。亦自得與責任保險同視。應許其有再保險之權利。又况保險人有時因其責任之重大。深恐事故發生。不勝負擔之苦。而轉以損害賠償之責任。分配於其他保險人。亦為情理之所許也。故今日一般學者皆認許此種保險為有被保險利益之存在。我海商法亦於本條定其旨趣焉。惟再保險契約之訂立。須以原保險之契約為前提。再保險契約與原保險契約之關係。刻不容離。原保險之契約終止。則再保險契約亦隨之而終止。原保險之契約無效。則再保險之契約亦無效。故本條第二項有『本章關於保險之規定。於再保險準用之。』之規定。不過原保險之契

約與再保險之契約。則仍各自分離。不相關涉耳。

第一百五十條 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。

本條定保險人之責任。所謂因海上一切事變及災害所生之滅失。即如因風、浪、雷電、觸礁、擱淺、碰撞、火燒、仇敵與海盜捕獲。以及政府發令禁制等等所生之損失。一概括在內。故海上保險人之責任。較人壽保險人與火災保險人爲大。其原因由於海上運送危險較大。而運送人對於託運人之責任。亦較陸上運送人爲輕。爲保護商業計。特於保險人加重其責任。惟事實上各保險公司常於保險單中加以種種之限制而已。

第一百五十一條 戰爭之危險。除契約有反對之訂定外。保險人應負責任。

本條定保險人對於戰爭危險之責任。按照一般之原則。戰爭危險亦爲危險之一種。根據前條之規定。保險人亦自應負責。惟戰爭之時。危險發生較易。損害程度較深。立法者爲求

保險當事人之公允計。特許契約得爲反對之訂定。反對之訂定云者。卽如契約訂明遇有因戰爭危險而生之滅失或損害。保險人不負責任之謂。如契約上無相反之規定。則保險人卽不能免賠償之責任。但就實際而論。保險人卽不與要保人於保險契約中有相反之訂定。而對於戰爭危險亦常徵收相當之費用也。

第一百五十二條 保險於危險發生前。因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者。保險人得請求約定保險費之半數。

本條定保險契約因要保人或被保險人之事由而解除時。保險人應得之權利。所謂於危險發生前。因可歸責於要保人或被保險人之事由。而解除契約者。卽如海商法第一百五十四條『在契約訂明前。要保人或被保險人已知船舶之滅失者。其契約無效』是也。要保人或被保險人既於訂約以前。卽知船舶保險之標的物之滅失。而又與保險人訂立契約。如非詐欺。卽屬虛偽。其所行之契約。法律自不能認爲有效。而爲賠補保險人訂約時之損失。亦自應許保險人爲保險費半數之請求也。

第一百五十三條 因要保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險。保險人不負責任。

本條定重大過失損失之責任。因要保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險。保險人不負責任。所謂要保人或被保險人或其代理人之重大過失者。卽如船未開行。颶風已作。海關業已升旗警告。而該船仍然冒險行駛。卒至中途遇變。則保險人對於該船之危險發生。自得認爲由於要保人之重大過失。當然不負賠償之責也。不過近世立法以船舶航行之危險。與一般之情形不同。卽使要保人等有重大之過失。亦常有許被保險人享受其賠償之利益者。

第一百五十四條 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到達者。其契約無效。

本條定契約無效之原因。保險契約之訂立。以有保險事故之存在爲要件。如訂約時已無保

險事故之存在。則其契約當然爲無效。故如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到達。而仍訂立契約。則其契約當然不能爲有效。以保險事故於訂約之時。卽已消滅故也。

第一百五十五條 貨物保險時未確定裝運之船舶者。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。卽通知於保險人。不爲通知者。保險契約失其效力。

本條定要保人通知船舶名稱國籍之義務。凡貨物於保險契約訂立之時。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。通知知於保險人。不爲通知者。保險契約。卽失其效力。蓋船舶之構造。有關於海上保險之危險。例如鋼板船之於航行。自較木板船爲堅固。新船自較舊船耐駛。如船舶所屬之國籍而爲以航海著稱之國家。則其船長及水手等船員。類皆精於航海之術。危險亦自較少也。

第一百五十六條 要保人或被保險人。於保險人破產時。得解除契約。

但以保險人不提供擔保者爲限。

本條定保險人破產得爲契約解除之原因。保險契約爲賠償損害之契約。保險人如已破產。卽無賠償損害之能力。既無賠償損害之能力。則其所訂之保險契約。自應准許要保人或被保險人以解除之權利也。由法律之原則而論。保險人既已破產。契約當然解除。自無所用其例外之規定。以保險人如尚有餘力。足以擔任保險契約之賠償。亦卽無所謂破產矣。既已破產。卽無能力。既無能力。又何所謂擔保之提供。本條但書之規定。似近贅文。窺立法者之意。似爲一時營業失敗。宣告破產。而股東於破產清結以後。尙欲再行集股繼續營業者之便利計。而特設此規定。不然。抑何言之乖耶。

第一百五十七條 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。

本條定船舶之保險價額。海上保險價額之計算。與其他損害保險價額之計算。方法稍有不同。蓋一般損害保險。關於保險價額之計算。照日本一般學者之解釋。多依據日商法第三

十九條之規定。主張以標的物所在地當時之價額定之。以日商法與我保險法相同。對此亦無明文規定故也。惟瑞士保險法第四十九條則以明文規定保險價額。依契約訂立時被保險利益所有價額定之。至海上保險價額之計算。則有一定之標準。本條爲規定關於船舶保險之計算法。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。所謂保險人責任開始時。則如第一百四十八條所規定。除契約別有訂定外。其保險期間。關於船舶及其屬具者。始於船舶解纜或起錨之時。保險期間之始期。即是保險人責任之開始時也。船舶保險價額。卽依是時之船舶價額定之。

第一百五十八條 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。

本條定貨物之保險價額。關於貨物保險價額之計算。得分下列三項。(一)裝載地、裝載時之貨物價額。(二)裝載費所納稅捐應付之運費保險費。(三)及可期待之利得。所謂可期待之利得者。卽以貨物到達後所可得之利益爲標的也。至若裝載費乃指裝載時所需一切之費

用而言。例如包裹費、搬運等是也。至於保險費。不僅限於向保險人所支付者。即訂立保險契約所需之費用。亦應在內也。

第一百五十九條 關於運費之保險。以運送契約內所載明之運費額爲保險價額。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。

以淨運費爲保險標的物。而其總額未經約定者。以總運百分之六十爲淨運費。

本條定運費之價額。關於運費保險之價額。以運送契約所載明之運費額爲準。運費契約未載明時。以卸載時、卸載港認爲相當之運費額爲準。此爲理所當然。無可疑義者。惟以總運費爲保險標的物。而其總額未經約定者。以總運費百分之六十爲淨運費。既云以淨運費爲保險之標的物。自當由總運費中扣除運送時所有一切之耗費。然據一般之計算。運送人對於淨運費之所得。通常不過百分之六十。本法所定。蓋亦根據一般之通例也。



第一百六十條 關於因貨物之到達時。應有利得之保險。其保險價額未經契約約定者。以保險金額視爲保險價額。

本條定利得之保險價額。關於因貨物之到達時應有利得之保險。其保險價額業經契約約定者。則從其契約所定。自無問題發生。如未經契約約定者。即以保險金額視爲保險價額。因貨物到達時應有之利得。隨市況而變遷。無一定標準之可言。既無一定之標準。自不得以其保險金額。爲其保險價額矣。

第一百六十一條 貨物之損害額。依其在到達港於完好狀態應有之價值與其受損狀態之價值。比較定之。

本條定損害額計算之標準。關於貨物之損害額依其在到達港於完好狀態應有之價值。與其受損狀態之價值比較定之。例如完好狀態之價值爲五百元。而其受損狀態之價值爲三百元。則依此五百元與三百元之差額間而定其損害額。

第一百六十二條 受損害之船舶或貨物。由船長依第五十二條第五十四

條之規定。或因不可抗力而變賣者。以變賣價額與保險價額之差額爲損害額。但因變賣後所減省之一切費用。應扣除之。

本條定變賣後損害額之計算。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。或因不可抗力而變賣者。以變賣價額與保險價額之差額爲損害額。但因變賣後所減省之費用應扣除之。所謂變賣後應減省之一切費用云者。謂即保管運送等之費用是也。蓋船舶或貨物既已變賣。則此種費用當然減省。自應於損害額中扣除之。以減省之費用並未損害故也。例如貨物之保險價額二千元。變賣價額爲五百元。以變賣價額五百元與保險價額二千元相較。其差額即損害額。爲一千五百元。如因變賣後所節省之一切費用。如運費等類。共計五十元。則因於一千五百元之損害額中扣除五十元是也。

第一百六十三條 被保險船舶之委付。得於有左列各款情形之一時爲之。

一 船舶被捕獲或沉沒或破壞時。

二 船舶因海損所致之修繕費總額。達於保險金額四分之三時。

三 船舶不能爲修繕時。

四 船舶行縱不明或被官署扣押。已逾四個月仍未放行時。

本條定船舶委付之原因。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損失。而其狀況。殆與全部滅失無異時。則被保險人亦得將其殘餘之利益。表示移轉於保險人。而請求保險金額之全部。此卽所謂委付是也。至於委付之原因。本條設有列舉之規定。卽被保險人於左列各款情形。得委付保險標的物於保險人。而請求保險金額之全部。

一 船舶被捕獲或沉沒或破壞時。所謂被捕獲者。例如船舶被敵國捕獲。或被海盜掠奪是。所謂沉沒者。謂非船舶全體沉沒於水中。即使船舶之一部沉沒。一部仍浮於水面。而已無救助之望者。亦得謂之爲沉沒。所謂破壞者。例如因船舶觸礁或彼此碰撞而不堪收拾者。日商法對於船舶被捕獲或沉沒或破壞之三種原因。分爲兩款規定。卽一爲船

船沉沒。一爲船舶被人捕獲。而於破壞一節。則無明文。而法商法第三百六十九條之規定。則有

(一) 遇敵而被掠奪之時。

(二) 觸暗礁或暗砂而船破壞時。

(三) 因風波而船破壞時。

等款。而無沉沒字樣。本法參酌日、法兩國商法之例而規定爲被捕獲或沉沒或破壞三種。雖條文簡單。不及法商法規定掠奪與破壞原因之精細。然較日商法之不及破壞一節。自較略勝一籌矣。

二 船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之一時。日商法第一百七十一條第三款規定僅有『船舶不復能修繕』。並無關於修繕費總額達於保險金額三分之二之限制。而法商法第三百六十九條第六款。則有『因使爲保證之貨物額之減縮。或其貨物之破損。其貨物之價之減。應限於總額四分之三以上時（爲四分之三以下時不可拋棄應得求意外

損費之價）』之規定。雖其條文所指。係貨物之價。而於船舶亦當然適用。是本法關於此款之規定。蓋亦參照日、法兩國之例而定者也。

三 船舶不能爲修繕時。即日商法第六百七十一條之第三款『船舶不復能修繕。』而與法商法第三百六十九條第四款之『在海上遇危難致船之不堪航海時。』似同而實異。蓋船之不堪航海。未便卽爲不復能修繕也。不過不堪航海之船舶。即使能修繕。而其修繕費之總額。往往亦非達於保險金額百分之三不可耳。

四 船舶行蹤不明或被官署扣押已逾四個月仍未放行時。所謂行蹤不明者。即日商法第六百七十一條第二款之『船舶不知下落是所謂被官署扣押已逾四個月仍未放行者。卽如海船因有裝載戰時禁制品之嫌疑而被官署收押是。惟日商法對於行蹤不明之船舶。與被官署扣押之船舶。其限定之期間。皆以六個月爲限。——日商法第六百七十一條第五款船舶或貨物經官吏處分被扣留六個月尚未解放者。第六百七十二條凡船舶之存否至六個月尚未分明者。其船舶應作爲不知下落。——而本法則僅以四個月爲限。較日商法之規

定爲短。查法商法第三百七十三條規定『於歐羅巴洲之港或海岸。及地中海之亞細亞洲或亞非利加洲之港或海岸設爲保證之物件之音信。由到達之本國六個月間。又遇敵被掠奪時。敵船於此等之港或海岸引入其所掠之船之音信。由到達本國之六個月間。使爲保證者。對於爲保證者。應拋棄其物件。由喜望峯附近之亞非利加洲之港或海岸及由荷倫岬附近之阿美利加洲之港或海岸同上之音信。由到達本國之一年間。應爲其拋棄於其他之地方。以十八個月爲其期限。逾此等之期限時。使爲保證者不可爲拋棄。』又第三百七十五條規定『就通常之航海。由出帆之日。六個月之時間。或由得最終音信之日。六個月之時間。未得其船之音信。又就遠路之航海一年之時間。未得其船之音信時。至此等期限之終。使爲保證者。應得申告其無音信之旨。而拋棄其物件求得保證額。不必別立失船之證。使爲保證者。由此條所記之六個月或一年之期限既終後。於第三百七十三條所記之期限內。應爲其物件之拋棄。』又第三百七十六條規定『不問通常之航船與遠路之航路。就爲保證別定其期限時。於前條之期限內不得音信。就其保證所定之期限

內。應看做失船。』又第三百七十七條規定『出左記限外之航海。係爲遠路之航海。南方北緯三十度。北方北緯七十二度。西方巴黎之子午綫西經十五度。東方東經四十四度。』既有通常航海與遠路航海之分。又有六個月、一年、十八個月期限之別。不僅較本法之規定爲周密。而且較日法之規定爲詳盡。今本法不做法法之例。而採日法規定。又於其失蹤與被扣留之期間。減少爲四個月。驟然視之。似有未合。而細按之。則實亦有特別之原因在。蓋以時至今日。航海技術已非昔比。昔非半年不能至者。今則數月即可到達。加以無線電機發達以後。世界消息。亦較靈通。無論遠航近航。失蹤與否。遲至四月。必有確信。過此無信。自得以失蹤視之矣。

第一百六十四條 被保險貨物之委付。得於有左列各款情形之一時爲之。

- 一 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。

二 裝運貨物之船舶行蹤不明。已逾四個月時。

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

四 貨物之毀損或腐壞。已失其全價值四分之三時。

本條定貨物委付之原因。爲日、法等國商法之所無。蓋日、法等國商法關於委付之原因。係概括一切海上保險而言之。無船舶與貨物之分別。而本法之規定。則不僅分別船舶委付貨物委付之原因。而且及於運費委付之原因。條分縷析。自較日、法爲優也。茲再就本條各款。分別解釋之。

(一) 由於船舶遭難或其他事變不能航海已逾四個月。以致貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人者。得爲委付原因。所謂其他事變。例如前條第一款所規定被捕獲或沉沒或破壞等類是也。

(二) 裝運船舶行蹤不明已逾四個月。則其貨物得爲委付。蓋其時被保險船舶之本身。已成

立委付原因。則貨物自必隨之而成爲委付之原因也。

(三) 因應由保險人負保險責任之損害。於航海中變賣貨物達於其全價值四分之三時。被保險人得爲委付。至所謂『因應由保險人負保險責任之損害』者。則如在航海中發見貨物。即將腐壞。不變賣勢必全部滅失。而貨物因腐壞而滅失。固屬保險人應負責之損害也。

(四) 凡貨物之毀損或腐壞。已失其全價值四分之三時。自應視爲全部滅失。而成立委付之原因。

第一百六十五條 運費之委付。得於船舶行蹤不明。已逾四個月時爲之。

本條定運費委付之原因。凡船舶行蹤不明。已逾四個月時。則運費自亦陷於全部滅失之狀態。而有無從取償之虞。要保人自得將其委付。而請求保險金額之支付也。

第一百六十六條 專就戰事危險爲保險者。被保險之船舶、貨物或運費之委付。得在被捕獲或被扣留時爲之。

本條定戰爭保險委付之原因。凡專就戰事危險爲保險者。其被保險標之物之委付。得在其被捕獲或被扣留時爲之。依第一百六十三條之規定。船舶被捕獲。被保險之船舶。卽已成立委付原因。本不限於專就戰事危險爲保險者爲然也。惟據第一百六十四條第一款對於貨物之委付。則限於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爲之。但本條規定。專就戰事危險爲保險者。並無四個月之限制。祇須船舶被捕獲或被扣留時卽得爲之。關於運費之委付亦然。

第一百六十七條 委付應就保險標之物之全部爲之。但僅一部發生委付之原因者。得就其一部份爲之。

委付不得附有條件。

本條定委付之條件。保險標之物之委付。須具備一定之條件。條件缺乏。委任卽屬無效。

(一) 委付不得附有條件。所謂不得附有條件者。卽委付之意思表示。無須保留。且無限制之謂。本條第二項規定『委付不得附有條件』。日商法第六百七十五條『委付須出於單

純』之規定。卽此意也。故委付之附條件或期限者。則其委付爲無效。例如被保險人因船舶失蹤而爲委付。若訂定船舶日後歸航。則返還其受領之保險金額。而仍取回其船舶者。則其委付卽屬無效也。

(二)委付應就保險標的物全部爲之。委付須全部爲之。不許有一部之委付。故委付有不可分性。無論爲船舶保險或貨物保險。須就保險標的物之全部而爲委付。但其委付原因。若僅就其一部發生者。亦得就其一部分而爲委付。例如貨物一部分被掠奪時。則僅委付其被掠奪之一部分。亦自無妨也。惟此項規定。乃指全部保險而言。若爲一部保險。則得依保險金額對於保險價額之比例而爲委付。日商法第六百七十五條第二項對此定有明文。本法雖無規定。亦自得援引日法以解之也。

第一百六十八條 委付經承諾或經判決爲有效後。自發生委付原因之日起。保險標的物卽視爲保險人所有。

本條定委付承諾之效力。關於委付之性質。自來法例有二。

其一 如日、德商法。則認爲單獨行爲。我海船法草案規定。亦與德、日商法同。

其二 如英、美等國立法。則規定委付須承諾。

如以委付爲單獨之行爲。則祇須被保險人表示委付之意思。其委付卽生效力。不必經保險人之承諾。而後始生效力是也。但委付須有一定之原因。且須具備一定之條件。若委付欠缺法定之原因或條件時。卽使認委付爲單獨行爲之立法。保險人亦得陳述異議。而不承認其委付。故保險人對於委付表示反對意思時。被保險人非證明其委付之原因。不得爲保險金額之請求。是則認委付爲單獨行爲之立法。仍未免有否認委付之事實。實與委付須經承諾之法例。相差無幾矣。故本法特做英、美之例。而設本條之規定。至於委付之效力。可分爲二。卽保險標之物之移轉及保險金額之支付是也。

(一) 保險標之物之移轉。被保險人就保險標之物所有之一切權利。因委付之意思表示而經承諾或經判決爲有效後。自發生委付原因之日起。保險標之物卽視爲保險人所有。而日商法第六百七十七條規定。爲「保險者自有委付卽取得被委付者所有保物之一切權利。」

「蓋以其所採法例之不同而稍有差別也。故在船舶委付。若委付之意思表示而經承諾後。尚有未領受之運送費。即歸保險人所享受。如其運送費。業經保險。則其請求賠償之權利。亦由保險人取得之也。」

(二) 保險金額之給付。保險人因委付之結果。對於被保險人即須給付保險金額。但被保險人爲委付時。關於保險標之物之他種契約與各種之負擔債務。均須通知保險人。蓋保險標之物是否有重複保險及曾否分擔海損。均於保險人大有關係也。本法對於此種關係。雖無明文規定。然照保險法一般之規定。及保險之法理而論。自不得不作如是解釋也。

第一百六十九條 被保險之船舶。於依第一百六十三條第四款之規定爲委付後歸來者。保險人仍應給付保險金額。

本條定委付之效力。被保險之船舶。如依第一百六十三條第四款之規定。「船舶行蹤不明或被官署扣押。已逾四個月仍未放行時。」而爲委付後。歸來者。保險人仍應給付保險金額。蓋保險之委付既不得附條件。則於委付後歸來之船舶。自亦不得收回也。

第一百七十條 要保人或被保險人於知保險之危險發生後。應即通知保險人。

本條定要保人等通知之義務。本條規定與保險法第二十三條『要保人或被保險人自知有保險人應負保險責任之事故發生後。應於五日內。通知保險人。』之規定。同一旨趣。惟保險法第二十三條有『應於五日內。通知保險人。』之規定。而本條則祇云『應即通知保險人』耳。如要保人或被保險人。不於知危險發生後。即行通知保險人。對於保險人因此所受之損害。應負賠償之責。此雖規定於保險法第二十四條。然依本法第一百四十五條之規定。對於海上保險。亦當然適用也。惟此所謂『因此所受之損失應負賠償之責』者。即以其遲延通知。致失估計標準多費手續等一切細微損害。應負賠償之責而已。非謂保險人所賠之金額。亦責成之於要保人或被保險人負擔損害賠償之責也。

第一百七十一條 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內。給付保險金額。

保險人對於前項證明文件。如有疑義而要保人或被保險人提供擔保時。仍應將保險金額全部給付。

前項情形。保險人之金額返還請求權。自給付後經過一年不行使而消滅。

保險契約爲雙務契約。保險人既已收到要保人或被保險人證明文件以後。自應卽予賠償。法律限以三十日之期限。已較保險法第十五條『應付之保險金額。保險人應於約定期限內給付之。無約定者。應於接到通知後十五日內給付之。』之規定爲寬大。此蓋由於海上保險情形較爲複雜。特予寬限。以示週轉耳。至本條第二項之理由。則以海上保險。關於危險發生情形之調查。不若一般損害保險之簡單。如因證明文件有疑義。保險金額卽可遲延不付。但萬一保險人故意刁難。保險金額。一時卽無給付希望。故法律爲保護被保險人之利益計。特定第二項以救濟之也。然遇有第二項情形『保險之金額返還請求權。自給付後經過一年後不行使而消滅。』蓋恐保險人故意遲延。而保險契約之權利義務。永不確定

。特設此項以限制也。

第一百七十二條 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代理人時。視爲無損害。

本條定損害通知之時效。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代理人時。視爲無損害。蓋貨物運送到地。理應即時檢查。如過一月而不通知。卽非無所損害。亦必怠於通知。卽有損害。而其程度亦必不高。爲防詐欺計。爲確定契約計。皆有此限制規定之必要也。

第一百七十三條 委付之權利。於知委付原因發生後。自得爲委付之日起。經過四個月不行使而消滅。

本條定委付之時效。凡「委付之權利。於知委付原因發生後。自得爲委付之日起。經過四個月不行使而消滅。」海船法草案第二百零七條第一項規定。「被保險者。欲爲委付時。須於一個月內。對於保險者發送通知。」而日商法第六百七十四條。則規定「被保險者如

欲爲委付。三個月內。須發通知於保險者。』日商法規定委付之時效爲三個月。海船法案規定委付時效爲一個月。而本法規定爲四個月。雖其期間之長短不一。而於委付之行使。限以時效則一也。至其通知之方法。則或以書信。或以電報。法律上毫無限制。惟關於期限之計算。在日商法與海船法案。則因委付原因之不同。而異其計算之起點。而本法則以概括定之曰『於知委付原因發生後。自得爲委付之日起』而已。

若被保險人於所定期間內。未爲委付通知。卽不得再爲委付。但委付權雖已喪失。而其損害賠償之請求權。則依然存在。故對於保險者。仍得請求損害之賠償也。

第一百七十四條 因保險契約所生之請求權。除本法另有規定外。自得爲請求之日起。經過兩年不行使而消滅。

本條定因保險契約所生契約請求權之消滅時效。所謂本法另有規定者。卽如第一百七十一條第三項之『前項情形保險人之金額返還請求權。自給付後經過一年不行使而消滅。』第一百七十三條之『委付之權利。於知委付原因發生後自得爲委付之日起。經過四個月不行

使而消滅』等規定是也。實則本條規定。完全與保險法第三十條相同。本法第一百五十四條。既有「關於海上保險本章無規定者。適用保險法之規定。」則本法即不特設本條。亦無不可也。

海商法施行法

民國十九年十一月二十五日國民政府公布二十年一月一日施行

第一條 海商事件發生在海商法施行以前者。除本施行法有特別規定外。不適用海商法。

第二條 海商法第四條所規定之各項文書。其格式由交通部定之。

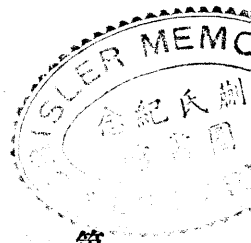
第三條 海商法第四條所規定之國籍證書。在未能發給以前。以交通部船舶執照代之。

第四條 海商法第十一條及第三十七條之規定。在未能依法登記前。不適用之。

第五條 海商法第二十七條至第三十二條之規定。其債權發生在海商法施行以前者。亦適用之。

第六條 海商法第三十五條、第三十六條及第三十八條之規定。其抵押權設定在海商法施行以前者。亦適用之。

第七條 海商法第一百一十三條至第一百二十條之規定。其碰撞發生在海商法施行以前者。亦適用之。



海商法釋義

二二〇

第八條 海商法第一百六十三條至第一百六十九條及第一百七十三條之規定。其委付之原因發生在海商法施行以後者。雖保險契約成立在海商法施行以前。亦適用之。

第九條 本施行法自海商法施行之日施行。

中華民國二十五年九月(叢書本)出版

有 著
作 權

總發行所
分發行所

上海
北平 漢口 廣州
河南 馬首 北首
琉璃廠 南通 永陽
北平 漢口 廣州

著 作 人
發 行 人
印 刷 所

王 效 文
上海法學編譯社
徐 寶 魯
上海河南路三二五號
會文堂新記書局
會文堂新記書局
會文堂新記書局

海商法釋義
全書一冊

定價國幣一元四角
外埠郵費加

上海图书馆藏书



A541 212 0001 9117B

~~I#978~~

~~I 400978~~