

烏程章祖源編述

商法海商

暨陽張有年題

# 日本海商法講義

緒言



日本商學士章祖源講述

海商法爲商法之一部分。而規定關於海事之私法上之事項者也。稱商法第五編所規定之海商爲海商法。日本法上無此法令。然攻學之便宜上。往往以商法第五編之海商稱爲海商法。此與稱第二編之會社爲會社法。稱第四編之手形爲手形法同一理也。抑商法爲適用於商事之法律。而其一部分之海商法。爲適用於商事一部分中之海事之規定。海事者何。難下精確之定義。然解釋爲關於船舶航海而生之法律上之事項。亦無妨礙。關於船舶自體之事項。固不待言。卽由船舶乘組員之權利義務。海上運送。關於海難之法律關係。其他船舶及可用船舶運送之積荷之保險契約等而生之法律上之事項。皆爲關於船舶航海而起之事項也。故可得稱之曰海事。雖然關於船舶航海而生之法律上之事項。不僅限於如上所述之

私法上之事項。尙有公法上及國際法上之事項也。故可適用於海事之法規。亦有公法的規定。並國際法上之規定也。故學者往往以有關係於海事之法規。分爲海事公法。海事國際法及海事私法之三種。今分說於下。

### 第一 海事公法

海事公法者。關於船舶之航海。以公益上之目的行使國家行政權之時所必要之法律規則之總稱也。海上衝突豫防法。水難救護法。水先法。其他船員法。船舶法等。皆屬於此。

### 第二 海事國際法

海事國際法者。於平時或戰時。關於海及船舶之國家間關係上所必要之法律規則之總稱也。故關於公海領海之區別。及於外國艦船之主權之範圍。通商航海之條約。船舶之捕獲。港灣之封鎖等之諸法則。皆得稱之曰海事國際法。

### 第三 海事私法

海事私法者。關於海事之私法的規定之總稱。即規定如前所言之關聯於船舶航海之法律關係也。日本商法第五編之所謂海商者。大體皆爲海事私法之法。規稱之爲海商法者。蓋以此。

以上所述之海事法中。海事公法及海事國際法。爲他種法學中所當研究之學問。茲不必詳述。本講義祇以解釋商法第五編之海商法爲目的。然有時爲說明之必要起見。關於海事之他之公私法令。亦引用附加也。



## 第一章 船舶

船舶依使用之方法。有軍艦商船漁船等之種類。依運轉之動力。有汽船帆船等之區別。汎言船舶。則固不問其種類大小。凡航行於海上者。皆稱之曰船舶。雖然海商法中所規定之船舶。無如此廣汎之意義。商法上所謂船舶者。以爲商行爲之目的。而供航海之用之謂也。(五二八條一項)端舟其他單以櫓權運轉或以櫓權運轉爲主之小舟。不得適用海商法之規定。(同條二項)故受海商法之適用之船舶。

第一 要以爲商行爲之目的供航海之用

軍艦其他供軍事用之船舶。不受海商法之適用。固不待言。即供學術研究之用。或供娛樂遊之用。或供漁業之用之船舶。亦不受海商法之適用。惟依船舶法第三十五條受海商法之準用而已。

第二 要供航海之用

航海云者。航行港灣以外之海上之謂也。苟既供航海之用。即不問其構造容積

速力之如何。皆得稱之曰海商法之船舶。然惟至於動力之一點。則法律特設一制限。即單以櫓槳或以櫓槳運轉爲主之舟。不適用海商法之規定是也。此蓋端舟其他以櫓槳運轉之舟。大概不適於海洋之航行耳。縱令有航行海洋之事實。而與蒸汽船帆船從同一之法規。亦不爲適當。

### 第一節 船舶之性質

一 船舶者。由種種部分而組成之複雜體也。不但船體機關而已。即檣帆舵等。亦皆構成船舶之一部。船舶中此等主物之外。航海時當具備者亦不少。例如錨唧筒。端艇船燈測量器等是也。此等物件。固非構成船舶之一部。然有不可相離之關係。依民法第八十七條。則物之所有者。因供其常用。以屬於自己所有之他物附屬之時。則其所附屬之物。即爲從物。由是言之。凡非構成船舶之一部。而與船舶有不可相離之關係之物件。皆船舶之從物也。然實際上必一一區別船舶之主物從物。非惟困難。且易惹起無謂之爭論。故法特設一推定曰。船舶屬具目錄中所記之物。

推定其為從物（五三九條）惟事實上或有以其物件可反證為非船舶從物者固

不在此限。

二 船舶者一種之動產也（民法八六條參照）雖然船舶有極大之價格。人類生  
息於其內。其狀如家屋然。故船舶與他之動產有區別。其權利之移轉。與不動產同  
一取扱者。各國法律之所認也。例如

（一）船舶要登記（五四〇條）

（二）得以登記之船舶為抵當權之目的（六八六條六八七條）

（三）對於商船其他船舶之強制執行。從不動產之強制執行之規定（民事訴  
訟法七一七條）

（四）登記船舶借貸之時。有追及的效力（五五六條）

是也

三 船舶有名稱及國籍。日本船舶之所有者。要定船籍港於日本（船舶法四條）

船舶之權利與他物之權利  
與之權利之區別  
船舶之權利與他物之權利  
船舶之權利與他物之權利  
船舶之權利與他物之權利  
船舶之權利與他物之權利

船舶之所有權  
船舶之所有權  
船舶之所有權  
船舶之所有權  
船舶之所有權  
船舶之所有權



船舶要標示其名稱。(同法七條)其名稱非得管海官廳之許可不得變更之。(同法八條)

四 船舶有一種之特權。即對於發航準備終了之船舶。不得爲差押或假差押是也。但其船舶因發航而生之債務。不在此限。(五四三條)夫船舶者。船舶所有者之財產也。故船舶所有者之債權者。對於船舶。可得爲債權之執行。雖然船舶與他之財產異。就航海而論。則對於荷主旅客等。有重大之關係。差押船舶。使人不能航海。是不顧多數人之利害也。故發航準備終了之船舶。不許以之爲差押之目的。然因發航而生之債權。例如石炭食糧之代金之債權。仍得爲差押或假差押。何則有此債權。始得航海。其因不發航所生之損害。無關於差押之有無。故限於此場合。此等之損害。不可解爲因差押或假差押所生之損害也。

## 第二節 船舶之登記及國籍

一 船舶雖爲一種之動產。然與他之動產異其趣。與不動產同一取扱。甚爲便宜。

① 在外國之立例。尚有  
 以前船舶製造者。皆于自國  
 高條件。或有以船長  
 又乘組員之一部。而  
 自國人為條件。以前  
 者。其于獎勵造船  
 業。及以船上之稅。而  
 後者。以同一國。行取  
 之。後。使。為。主。乃。以。新  
 上。之。心。而。也。

故船舶與不動產從同一之規定。登記其一例也。船舶之登記時。船舶所有者不可不從明治三十二年勅令第二百七十四號船舶登記規則。其登記之手續詳於同規則。與不動產之登記手續無大差。可以登記之權利有三。即所有權。賃借權。抵當權是也。欲以此等權利之設定。移轉。對抗。第三者之時。非登記不可。(五四一條五五六條六八六條)

二 船舶所有者既為船舶之登記後。要在船舶原簿更為登錄。登錄之後。則船舶所有者得向管海官廳請受船舶國籍證書(船舶法五條)如此則船舶有日本之國籍。船舶取得國籍之條件。諸國法律有異同。依日本船舶法則船舶取得日本國籍之必要條件。僅有關於所有者之條件。即同法第一條所揭之日本船舶如左。

甲 屬於日本官廳或公署所有之船舶。

例如稅關監視船。築港事務所之所有船是也。

乙 屬於日本臣民所有之船舶。

此爲普通私人所有之船舶。

丙 屬於有本店在日本之商事會社所有之船舶。

其一 在合名會社。則社員之全員爲日本臣民者。

其二 在合資會社及株式合資會社。則無限責任社員之全員爲日本臣民者。

其三 在株式會社。則取締役之全員爲日本臣民者。

其四 有主事務所在日本之法。人其代表之全員爲日本臣民者。

(注意) 屬於日本官廳或公署所有之船舶。不必問其供航海用與否。或爲櫓權船。或爲汽船。或爲帆船。凡此皆不適用海商法。亦不準用海商法。蓋此種船舶。私法上之關係少。公法上之關係多。應以特別法令規定之也。

船舶取得國籍後。得享有特種之權利。依日本船舶法。則日本船舶有左之特權。

一 日本船舶得揭日本之國旗(船舶法二條)

若日本船舶因冒國籍揭日本國旗其目的

又出於避捕獲之若

當此船長以罰金情

狀(重要)沒收其船

船(船舶法三十五條)

揚國旗因爲不知狀

同時而爲日本船舶

向七條若日本船舶

揚日本國旗又因冒

國籍其所揭之國旗

非日本旗者其罰金

船長以罰金有時亦

沒收其船(船舶法三

六條三至三條)

船舶有標示又爲(一)

二 日本船舶得享沿岸貿易之權即日本船舶得寄港於未開港場或在開港

場之間運送旅客物品是也而外國船舶限於特別之場合亦得行此權利(船

舶法三條) (一) 船長上有特別之權利  
(二) 船長或船主  
(三) 得享在港大臣之特許時

國籍證書者證明日本船舶之惟一證據書也船舶所有者可得依之行使前記之

特權。而管海官廳亦得依之爲監督。國籍證書之重要如是。故船長不可不備置之

於船中。若不備置則不可不受制裁(五六二條船員法四九條一號)又國籍證書

爲船舶之航行時必要之物。若無國籍證書則不得航行。(船舶法六條)船舶滅失

沉沒解撤又失日本國籍之時。則國籍證書失其用。故在此等之場合船舶所有者

要無遲滯返還國籍證書於管海官廳船舶之存否。六個月間不分明之時亦同。(

船舶法一四條) 若國籍證書係船同航則不能追追法律手續以取之

第五百四十條第一項之規定。總噸數二十噸未滿又積石數二百石未滿之船舶

不適用(五四〇條二項) 該條云船舶所有必要以特別出之所定之登記且法定船舶國籍

海商法

(一)日本船舶在碇泊于外國之港時其國籍証書若未滿期或能發給。船長必于其地之日本領事或領事館呈請發給。若其航行途中其証書有缺失或毀損時船長必于最初之到港地請發假証書。  
 (二)在外國碇泊船舶船長必于其到港地之日本領事

汽船之登浦噸數 = 總噸數 - 乘組員常用室及機關室之噸數  
 帆 :: :: :: = 乘組員常用室之噸數

海商法

噸數有 總噸數 之別  
 登浦噸數 之別  
 海商法所謂噸數指總噸數船舶噸位稱重然  
 噸位以引噸噸數指登浦噸數

在日本洋式船舶之積量以噸計  
 計在正開天 对于自國之船舶以石計

十五方尺為石

## 第二章 船舶所有者

### 第一節 船舶之取得

船舶取得之原因有種，而其最重要者製造與讓渡也。今分說於下。

#### 一 製造

船舶之製造有造船者因自己之使用而製造與造船者因他人之注文而製造之二場合。於第一之場合。則造船者取得船舶之所有權。固不待論。於第二之場合。則注文者何時取得船舶之所有權。此場合之法律關係。爲一種之請負關係者。普通之狀態也。雖然於注文者供給材料之場合。爲一種之請負契約。固無疑義。於造船者供給材料之場合。其契約爲賣買歟。抑爲請負歟。舊民法以之爲賣買。而新民法則以之爲請負。新民法何故以之爲請負。曰材料之供給。或注文者爲之。或請負者爲之。可不必問。苟以造船事業之完成爲契約之目的。卽爲請負。故船舶之所有權。不問材料之供給者之如何。而於無特別之約定時。與船舶之

完成同時歸屬於注文者。惟因特約製造中之船舶之一部屬於注文者之所有者亦有之。蓋製造中之船舶。得以之爲抵當權之目的也。（六八九條參照）

## 二 讓渡

船舶與他之動產同。亦得依賣買交換其他之原因而讓渡也。於此場合。船舶之所有權。當事者間不必特別之方式。祇有合意時。即得移轉於讓受人。然欲以其讓渡對抗第三者。須經登記之手續。且不可不記載其讓渡之旨於船舶國籍證書讓渡船舶之時。屬具目錄中所記載之物件。亦移轉於讓受人。蓋此等物件。爲船舶之從物。從物隨主物之處分也。（五四一條五三九條）

航海中讓渡船舶所有權之時。有一特別之規定。即限於無特約時因航海而生之損益歸屬於讓受人是也。此爲推測當事者間之意思而定之規定也。航海中讓渡船舶所有權之時。推測讓受人有受航海利益負擔航海損失之意思。決非不當之推測。且實際上亦甚便宜。此所以有此規定也。此規定爲一種法律上之

此所尚不解船國籍之原因  
即捕獲見也一八五六年英國  
在巴黎會議禁止捕獲船  
船明日本通商二年勅令  
即以後不得以捕獲而得  
船國籍有權

推定而與他之推定不同。不能舉反證以破之也。無特約時當然適用此規定。而欲免其適用。非有特約不可。(五四二條)

## 第二節 船舶所有者之責任

船舶所有者自己操縱船舶而為航海者亦有之。然普通皆雇入船長其他船員為船舶之操縱。夫船長其他船員皆船舶所有者之被用人也。故此等之人關於航海而加於他人之損害。使用者(船舶所有者)不可不以其全財產而負擔其賠償義務。船長為船舶所有者之代理人。因所為之行爲而生之債務亦同。此民法之原則也。然因船長其他船員之行爲而生之債務。各國法律皆輕減船舶所有者之責任。日本商法亦然。即五百四十四條之規定是也。今說明此規定於下。

一 船舶所有者所受責任輕減之債務。不可不為船長因其於法定權限內所爲之行爲而生之債務及船長其他船員當行其職務時加於他人之損害之賠償義務也。船長於法定權限內所爲之行爲云者。不因船舶所有者之委任而依法



律之規定於當然所有之權限內所爲之行爲之謂也。例如在船籍港外航海上必要之一切契約是（五六六條）若船舶所有者下一特別之指揮。使船長爲種種之行爲。則船長所爲之行爲。當作爲船舶所有者自身之行爲。無可輕減其責任之理由。此外船員因僱傭契約對於船舶所有者所有之權利。船舶所有者對之亦當負完全責任。不得適用責任輕減之法則也。此無他保護船員之趣旨耳（五四四條一項）以上爲關於船長之法律行爲者也。而船舶所有者對於船長其他之船員因不法行爲而生之損害則如何。曰其損害爲執行職務時所生者。船舶所有者亦得輕減其責任。關於船員執行職務時所生之損害。而船舶所有者有過失之時。則船舶所有者仍不得輕減其責任（五四四條一項但書）

二 因前段說明之原因而生之債務。船舶所有者得於航海之終。委付船舶運送貨及損害賠償報酬等之請求權於債權者而免其責任。所謂委付者船舶所有者移轉其所有權利於債權者之一方的行爲也。故船舶所有者欲爲委付。可單

獨爲之。不必要債權者之承諾。所謂船舶者。不僅指船體而言。卽一切之附屬品亦包含在內。所謂運送貨者。未收之運送貨也。所謂損害賠償者。因衝突或共同海損等而生之損害賠償請求權也。所謂報酬者。如因救護他人之船舶而生之報酬請求權是也。

三 委付爲船舶所有者之權利。非義務。故船舶所有者不爲委付。而以全財產任其責。亦無不可。船舶所有者對於債權者得爲委付。須在航海之終了時。若航海中爲委付。則關於航海易生變動。且對於旅客荷主其他之人。亦易生利害之關係。

船舶所有者不得債權者之同意而再航海。則失委付之權利（五四五條）

四 船舶所有者兼船長之時。亦能享委付之權利。法律雖無規定。然輕減責任之理由。在於圖海運業之發達。故船舶所有者兼船長之時。亦能適用輕減責任之法則也。

## 第三節 船舶共有

船舶之價格甚大。當供船舶於航海之用時。亦要極大之費用。且海上之危險甚多。一人專有船舶。非易事也。於是乎數人共有船舶而分擔費用及海上之危險。中古已有此習慣。傳至今日。各國法律亦皆設船舶共有之規定也。船舶之共有與普通之共有稍有區別。故商法有特別之規定。今說明船舶共有之法則於下。

## 第一 內部之關係

共有者相互之關係。依契約及法律之規定而定。契約不必說明。而法律之規定。則當研究焉。法律之規定。跨民商二法。今就商法中所規定者而說明於下。

(甲) 依商法第五百四十六條。則關於船舶之利用之事項。從各共有者之持分之價格。以其過半數而決定。故航海或借貸於他人。得依此規定而行之也。而其議決之方法。非依共有者之過半數。依持分之價格之過半數也。故一人有二分之一以上之持分時。他之共有者依此一人之意思而決定。關於船舶

之利用之事項有適法之決議時。則各共有者不可不從其決議。然如新航海或大修繕之時。要巨額之費用。且共有者之利害上有重大之關係。使有反對意見之少數者。絕對服從多數意見。非至當之辦法也。故法律限於此二場合。與少數者以救濟方法。而使異議者對於他之共有者得請求以相當之代價。買取自己之持分。而此請求之影響。必及於船舶之新航海或大修繕之時也。故欲爲此請求者。當從決議之日起算。須於三日內對於他之共有者或船舶管理人而發其通知。經過其期間之後。則即失其請求權。而不加於決議者。當從受決議之通知日之翌日起算。須於三日內發請求之通知。(五四八條)

(乙) 關於船舶利用之費用。船舶共有者不可不應其持分之價格而負擔之。(五四七條)

(丙) 船舶共有者於每航海之終應其持分之價格而受損益之分配。(五五

○條)

(丁) 各共有者不得共有者之承諾。亦得讓渡其持分之全部或一部。而共有者間組合關係之存在與否。可不必問。(五五一條) 共有者間無組合之關係時。則自當依民法共有之規定。使各共有者自由讓渡其持分。共有者間因船舶之使用而有組合之關係時。若亦依民法組合之規定。使組合員不得自由讓渡其持分。非惟違反危險分擔之主義。抑且阻害航海業之發達。此所以商法五百五十一條設一特例也。此法則有二例外。即

第一 共有者爲船舶管理人之時

第二 因持分之讓渡而船舶喪失日本國籍之時

是也。第一之例外。爲禁止船舶管理人濫解其職之主意。第二之例外。一爲維持日本船舶之資格而防航海業之退步。二爲維持日本船舶之特權。以免國籍之喪失。就第二之例外而論。則他之共有者。得以相當之代價。買取其持分。又對於裁判所亦得請求競賣。(五五五條) 由是觀之。共有者之一人。因國籍

關於株式會社所有之船舶為日本船舶。其取得之全貨為日本國民。已足。故於海商人為船主。而船舶國籍與船主。因是以一様式。讓渡于外國人。其船舶亦不為日本國籍。故所以商法。對於株式會社。不認其為外國船舶。

又在共有者可得對於船隻。判所請未得。其船隻。而在合社則。其船隻。之關係。物之關係。以不必如何。其共有者。即使無關係之。人加入。共有中。亦無妨礙。而合社之關係。仍舊。其關係。故因共有。親屬。之結果。致其。無關係之。疏遠。加入。於。中。常。願其。又便。

之喪失。而船舶喪失日本之國籍時。則他之共有者。可得以相當之代價。買取其持分。或對於裁判所請求其競賣。又在合名會社合資會社及株式合資會社。因社員之持分之移轉。而屬於會社所有之船舶。喪失日本之國籍時。他之無限責任社員亦得以相當之代價。買取其持分。(五五五條船舶法一條)

第二 外部之關係

商法對於船舶共有者之外部關係。設一特別之規定。即五百四十九條是也。依此規定。則因船舶之利用而生之債務。各共有者可得應其持分之價格而辦濟其額。此為商行為之原則之例外。何故設此例外。曰保護共有者也。且獎勵航海業也。(二七三條參照)

第三 船舶管理人

船舶屬於數人共有之時。則關於船舶之利用。須選任船舶管理人。蓋共有者共同而為船舶之利用。徒生混雜。欲收利用之良效果。勢必不能。故不可不選擇一

入。以使其掌船舶之利用。選任船舶管理人。亦爲關於船舶利用之一事項。故可依五百四十六條之規定而決定。然船舶管理人。有從共有者中而互選者。亦有從共有者以外之人而選任者。從共有者中而互選。則祇從五百四十六條之規定可也。從共有者以外之人而選任。則非得共有者全員之同意不可。蓋船舶管理人。關於船舶之利用。有重要之權限。選任共有者以外之人。於共有者全體之利害。大有關係故也。(五五二條)

船舶管理人者。船舶共有者之代表也。故關於船舶利用之一切行爲。皆可得而爲之。然如左記之行爲。則非得共有者之承諾不得獨斷而專行。(五五三條一項)

一 讓渡委付及借貸。或抵當。

二 保險。

三 新航海。

## 四 大修繕

## 五 借財

海商法第...

蓋是等行為。非常重要。而於共有者之利害。大有關係。若一任船舶管理人之所為。則甚危險。

除以上五例外之外。事苟有關於船舶利用者。皆屬於管理人之權限。此即法定權限也。故雖加制限於其法定之代理權。亦不得以之對抗善意之第三者。

船舶管理人。既有如此之重大權限。則其選任及代理權之消滅。不可不登記之。以免第三者蒙不測之損害。(五五二條二項)

死亡代理權

船舶管理人當備帳簿。而以關於船舶利用之事項記入也。且不可不於每航海之終。為關於航海之計算。而求各共有者之承諾。(五五四條)

船舶管理人及船主之義務與權利  
共有者所蒙之損害。可從一般  
之原則。而令其賠償。或因事  
態之如何。令其賠償。

## 第四節 船舶之借貸借

船舶之借貸借。已為其登記。則對於爾後在其船舶取得物權者。亦有效力。此船舶



與不動產同一取扱之一例也。(五五六條)

船舶之借貸。與舊商法中所規定之船舶借貸契約不同。舊商法之所謂借貸契約者。謂以船舶之全部或一部爲運送契約之目的也。要而言之。不外乎一種之運送契約。故船舶之占有。依然屬於船舶所有者。至於運送。亦歸船舶所有者行之。茲之所謂借貸借者。反乎是也。其意蓋謂船舶之全部。歸賃借人占有。賃借人自己負擔種種之危險。而供船舶於航海之用也。故在舊商法之借貸借契約。則船舶之艙裝。海員之雇入等。皆歸船舶所有者完備之。而在茲之所謂借貸借。則如此種之準備。以賃借人爲之爲原則。以船舶所有者爲之爲例外。由是言之。舊商法中所規定之借貸借契約。與新商法中所規定之備船契約略同。45P參規

船舶之賃借人。得從契約上所定之條件而使用其船舶。固不待言。或以爲商行爲之目的。而供其船舶於航海之用。或以其他之目的。而使用船舶。於前之場合。則賃借人關於船舶之利用。而爲一切法律行爲之時。其關係直接成立於賃借人與第

是取特權故因賃借人之  
船船利用而生則有先  
取特權者則賃借人之  
債權者非賃借人之債  
權者也任其債權非債務  
者自不得以真先取特  
權行使任其賃借人之船  
船上

已例在任其賃借契約當時  
禁止冬期為北海之航路若  
賃借人仍為航路之權則  
其利用之契約當時  
有和信者在北海之內  
歲給其船船則其債  
權者不得以真先取特  
權行使任其賃借人之船  
船上

三者之間所生之權利應歸賃借人取得之。所生之義務應歸賃借人負擔之。而其

關係之狀態同於船舶所有者與第三者為取引之場合。船舶所有者不因之而有

關係也。故其關係上雖有發生先取特權之時。而債權者不得對於已歸賃借人占

有之船舶行使先取特權。然如是則法律非惟達保護債權者之目的。抑且妨碍航

海業之進步。且船舶所有者既知賃借人以為商行為之目的供航海之用。而以船

舶賃貸之。則其利用之結果發生種種之先取特權。其所豫期也。故使先取特權對

於船舶所有者亦生效力。不可謂苛待船舶所有者。此所以法律使先取特權者得

以船舶利用時所生之先取特權對抗船舶所有者也。雖然。先取特權者已知賃借

人之行為違反其利用之契約。則無保護之之必要。故法律不許其以先取特權對

抗船舶所有者(五五七條)

此商行為以外之目的而賃借船舶于航海之用時。法律上之明文規定。  
然必般之解釋。則可在五五七條之規定。現于船舶法三三五條可  
以自明也。

日本海商法講義第二章終

### 第三章 船員

#### 第一節 船長

一 凡欲爲船長者。不可不合格於一定之試驗。而有得爲船長之免狀也。(明治二十九年法律第六十八號船舶職員法) 此蓋船長指揮船舶。總理船舶內一切事務。其職務甚重大。不可不有特別之技術及經歷故也。船長之職務。非惟有私法上之關係。抑且有公法上之關係也。今列舉其公法上之關係最重要者於左。

(一) 懲戒船員。以維持船舶內之紀律。(船員法三二六條至四五條)

(二) 船舶內有犯罪者之時。行司法警察官之職務。(刑事訴訟法三八條)

(三) 艦船中之人在船舶內作遺言書之時。執公證人之職務。(民法一〇八

○條)

(四) 航海中有死亡者之時。要以關於死亡屆之事項。記載之於航海日誌。而

送付其贖本於其地之戶籍吏。(戶籍法一二〇條)  
此外關於船長之職務。規定於船員法者甚多。今就商法中所規定之船長之權利義務而說明於後。

二 船長因船舶所有者之選任而指揮船舶且得代船舶所有者爲航海時必要之行爲。故對於船舶所有者之關係。包有雇傭與委任之二關係。由是此二種法律關係上所生之使用人及受任者之義務。船長不可不負擔之。此外船長對於傭船者荷送人其他之利害關係人。亦有法律關係。蓋對於是等利害關係人。直接當事者。雖爲船舶所有者。然船舶所有者以航海之一切事務委託船長。不能以十分之注意保護是等利害關係人之利益。當其任者船長也。此所以法律使船長對於是等利害關係人負職務執行上之責任也。

### 第一款 船長之義務

船長之義務。可分爲航海前航海中航海後之三段而說明之。

第一 航海前之義務

(甲) 船長要於發航前檢查船舶之航海有無支障。及必要之準備整頓與否。

(五六一條) 船長不於發航前依第五〇條及五二條以上五百元以下之罰金

(乙) 船長要備置法定之書類 (五六二條)

(丙) 船長因不得已之事故。不能指揮船舶時。除法令有特別規定之場合外。

得選任他人。使行己之職務。但斯時船長對於船舶所有者。祇任其選任之責。

(五六〇條)

第二 航海中之義務

(甲) 船長除不得已之場合外。非對於可代自己指揮船舶者委任其職務則

自荷物船積旅客乘込之時。至荷物陸揚旅客上陸之時。不得擅離船舶。

(六三條)

(乙) 船長整頓航海之準備後。要無遲滯為發航。且除必要之場合外。不得變

必要之海員乘組員。石炭食糧等物積込。船體及機關之有無支障。荷物船積旅客乘込。積荷之配置。其他。

A 若船長不於發航前依第五〇條及五二條以上五百元以下之罰金。委任其職務。自荷物船積旅客乘込之時。至荷物陸揚旅客上陸之時。不得擅離船舶。

更豫定之航路。並不得變更豫定之到達港。(五六四條)  
是更定係指積荷者而言。若積荷者不在此限。則船長之責任。仍由船長負之。此項規定。係指積荷者而言。若積荷者不在此限。則船長之責任。仍由船長負之。

(丙) 船長非證明不怠注意之事實。則對於船舶所有者備船者荷送人其他

之利害關係人。不得免損害賠償之責任。雖為船舶所有者所指揮。然對於船

船所有者以外之人。不免責任。(五五八條)

(丁) 船長要監督海員。若海員當執行職務時。加損害於他人。則船長非證明

其不怠監督之事實。不得免損害賠償之責任。(五五九條)

(戊) 船長要依最適於利害關係人之利益之方法。處分積荷。茲之所謂利害

關係人者。即積荷之利害關係人也。亦即荷送人備船者及荷受人也。船長不

可不計是等人之利益。而處分積荷。例如航海中積荷腐敗。或因他之事由而

有減少價格之虞之時。可賣却積荷是也。利害關係人因船長之行爲而對於

他人至於負擔債務之時。則利害關係人得委付積荷於債權者而免其責任。

但利害關係人有過失時。則不在此限。由是言之。船長之對於利害關係人之

船長應依最適於利害關係人之利益之方法。處分積荷。茲之所謂利害關係人者。即積荷之利害關係人也。亦即荷送人備船者及荷受人也。

關係與對於船舶所有者之關係同一。不外保護利害關係人之趣意耳。(五

六五條)

。(己) 船長要無遲滯以航海之重要事項報告船舶所有者。(五七三條)

第三 航海後之義務

(甲) 船長要於每航海之終無遲滯爲關於航海之計算而求船舶所有者之承認。又有船舶所有者之請求時。則無論何時。要爲計算之報告。(五七三條)

第二款 船長之權利

第一 代理權

船長有重要之義務者也。故當盡其義務之時。航海必要之事項。不必一一受船舶所有者之委任。可以其判斷而自由爲之也。否則究不能盡其重任。此所以各國法律以法定權限與船長也。船長之代理權依在船籍港之內外而有區別。在船籍港內則其法定權限。不過爲雇入海員及雇止海員而已。其他之事項。非一一

受船舶所有者之委任。不得爲之也。反是而在船籍港外。則一切之裁判上。又裁判外之行爲。苟爲航海所必要者。船長皆可而爲之。(五六六條)此區別不外乎在船籍港外之時。不能一一受船舶所有者之指揮故耳。海員受船長之指揮監督。而服船舶內之勞務。其良否於航海大有關係。故海員之進退。船長非有全權。斷不能爲如意之航海。此所以法律不問其在船籍港之內外。而以海員之雇入。雇止。屬於船長之法定權限內也。

於船長之法定代理權。雖可得以制限。然不得以其制限對抗善意之第三者。(五六七條)

觀以上所述。則船長之代理權。甚爲廣汎。然其可得爲之法律行爲中。於船舶所有者有重大利害關係者。亦非無一定之制限也。依商法第五百六十八條而知。船長非支辦船舶之修繕。救援救助等之費用。及其他繼續航海時必要之費用。不得爲左揭之行爲。



一 船舶之抵當

二 借財

三 積荷之賣却或質入

船長代理船舶所有者爲第一與第二之行爲。固不待論。而第三所揭者。船長代理何人爲之耶。觀商法第五百六十五條第一項之規定。卽能知船長代理積荷之利害關係人。而爲積荷之處分。又觀其第二項之規定。卽能知積荷之利害關係人。對於因船長所爲之行爲而生之債務。得爲積荷之委付。而茲之所謂賣却與質入。船長代理積荷之利害關係人而爲之者歟。抑代理船舶所有者而爲之者歟。實爲一疑問也。雖然。商法第五百六十八條第二項之規定。暗示積荷之利害關係人有損害賠償之請求權。此請求權可視爲對於船舶所有者之請求權。故船長之賣却質入等之行爲。非代理積荷之利害關係人而爲之者。却可認爲代理船舶所有者而爲之者也。質言之。卽船舶所有者。因支辦船舶之修繕、救援

救助等之費用及其他繼續航海時必要之費用。不得不賣却積荷或質入積荷之時。船長有代爲賣却或質入之權能也。此可謂犧牲積荷之利害關係人之利益。以達航海之目的也矣。

積荷之利害關係人。因船長之賣却積荷或質入積荷時所蒙之損害。可得對於船舶所有者請求賠償。其賠償價額。要依積荷到達時之陸揚港之價格而定。但費用有無庸支拂者。不可不控除之也。(五六八條二項)

## 第二 費用及債務之辦濟請求權

船長未特受船舶所有者之委任。而支出航海必要之費用。或負擔航海必要之債務。時船長可得對於船舶所有者。請求辦濟。船長特受船舶所有者之委任。而支出航海必要之費用。或負擔航海必要之債務。則船舶所有者。不可不依委任之法則。負擔無限之責任。反之。船長未特受委任而爲此等之行爲。則船舶所有者。可依事務管理之法則。負擔無限之責任。然於後之場合。船舶所有者之對於

船長之關係。恰與船長因其於法定權限內所爲之行爲對於他人負擔債務之場合同一。故船舶所有者對於因船長於其法定權限內所爲之行爲而生之債務。得委付船舶運送賃其他之海產於債權者。而免其責任。此場合亦得委付船舶運送賃其他之海產於船長。而免其責任。此所以商法有五百六十九條之規定也。(五六九條)

### 第三 船舶競賣權

賣却船舶。非航海必要之行爲。故船舶之賣却。商法五百六十六條所規定之船長法定代理權之中。未曾加入。蓋非特受船舶所有者之委任不可也。然於或場合。不必船舶所有者委任。而以船長之賣却船舶爲船舶所有者之利益者。亦有之。故法律於一定條件之下。特與船長以船舶競賣權。雖無船舶所有者之委任。亦許賣却船舶。其條件如左。

(一) 在船籍港外

(二) 船舶至於不能修繕時。

(三) 得管海官廳之許可。

(四) 依競賣之方法。

得視為不能修繕之場合有二。即

(一) 船舶於其現在地不能修繕。且不能到可為修繕之地。

(二) 修繕費超過船舶價格之四分之一。

是也。但評定價格當依何時乎。曰於航海中毀損之場合。則依其發航前之價格。於其他之場合。則依其毀損前所有之價格。(五七〇條五七一條)

#### 第四 積荷使用權

船長因繼續航海所必要之時。得供積荷於航海之用。例如船舶內之食料或石炭缺乏之時。使用積荷中之食料或石炭是也。於此場合。積荷之權利者。對於船舶所有者。得請求損害之賠償。(五七二條)

## 第五 給料受取權

船長服航海之勞務者也。故因僱傭契所當得之給料。可得受取。船長欲受取其給料。得於航海之終了後請求之。以期間而定之給料。得於其期間經過後請求之。(五四四條二項參照民法六二四條參照)

## 第六 解任時之權利

船長與船舶所有者之關係。最主要者。爲僱傭關係。故當事者得依民法之僱傭規定。而爲解約之申込。從民法之規定。則依僱傭期間之定與否。而有區別。然商法對於船舶所有者。設一特別規定。卽不問一定之僱傭期間之有無。船舶所有者。無論何時。得解任船長是也。(五七四條一項本文)蓋船舶所有者。信任船長。依託以貴重之財產。一旦失其信任之後。而不與之以期間內解任之權。則對於船舶所有者。甚爲苛酷。但船長於期間內。有可受給料之權利。而無正當之理由。忽被解任。則必蒙不測之損害。於此場合。因解任而生之損害。可得請求船舶所

有者賠償（五七一條一項但書）此外於船長爲船舶共有者之場合。反其意而被解任時。則對於他之共有者。得請求以相當之代價。買取自己之持分。（五七四條二項）船長行使此權利與否。固其隨意也。若願爲此請求。則要無遲滯對於他之共有者。又船舶管理人。發送其通知。（五七四條三項）

船長之對於船舶所有者之債權。經過一年。則因時效而消滅。（五七五條）

## 第二節 海員

所謂海員者。指船長以外之船員而言。即運轉士、機關士、水夫、火夫等是也。海員在船長之指揮監督之下。服役航海之一切勞務。而冒海上之危險也。故法律爲保護海員起見。設數多之規定。以使其得安然從事也。

### 第一款 海員之雇入雇止

一 海員受給料而服航海之勞服者也。與船舶所有者之關係。純然爲雇傭關係。船舶所有者自己雇入海員或雇止海員。此事甚少。大概皆由船長依其法定之

權限。而爲海員之雇入及雇止也。

船長雇入海員之時。不可不於海員名簿。爲必要之記載。提出之於管海官廳。以受雇入之公認。海員經過公認後。要無遲滯提出海員手帖於管海官廳。申請公認之認證。(船員法二一六條至二一九條)

二 雇入之期間。或以確定之日時而定。或以航海而定。其期間皆不得超過一年。若定長期間。則其期間短縮之爲一年。但當事者得以一年以內之期間更新之。(五八五條)蓋海上之勞務甚危險。於長期間內強制其勞務。非至當之辦法也。當事者之一方。不得他方之承諾而得解約者。亦有之。即如左。

(一) 船長得雇止海員之場合。(五八一條)

(甲) 發航前認海員不適任其職務時。

(乙) 海員怠其職務。或關於其職務有重大之過失時。

(丙) 海員被處禁錮以上之刑時。

(丁) 海員染疾病或受傷。至於不堪其職務時。

(戊) 因不可抗力。至於不能為發航。或不能繼續航海時。

(二) 海員得請求雇止之場合(五八三條)

(甲) 船舶喪失日本之國籍時。

(乙) 不因自己之過失。而染疾病或受傷。至於不堪其職務時。

(丙) 受船長之虐待時。

(丁) 雇入期間之不定時(五八六條) 於此場合。除有特約之場合外。

非船舶安全碇泊。且積荷陸揚及旅客上陸後。不得請求雇止。此豫期免除航海之妨害之主意也。

(三) 雇入契約當然終了之時(五八七條)

(甲) 船舶沈沒時。

(乙) 船舶至於不能修繕時。



(丙) 鉛船被捕獲時。

於此等之場合。則雇入契約之目的。當然消滅。不待言而明矣。

以上為關於海員之雇入及雇止之法則之說明也。可附加於茲而說明者。航海  
中船舶所有者變更時。海員對於新所有者之關係是也。從民法之規定。(民法  
六二五條一項) 則船舶所有者。雖有變更。而海員與新所有者之間。不生何等  
之關係。然關於航海而適用此規定。則難免不能繼續航海之危運。商法欲防此  
結果。特設五百八十四條。以使海員與新所有者之間。發生雇傭之關係。且使新  
所有者對於海員得要求服航海之勞務。又使海員對於新所有者得為給料之  
請求。既能繼續航海。又能保護利害關係人之利益。此正所以計航海業之進步  
也。此雇傭關係。依法律之規定。當然發生者也。其權利義務。同於前所有者與海  
員之間之權利義務。而惟適用於航海中船舶所有者有變更之時耳。

海員雇入契約之目的。當然消滅。不待言而明矣。

第三款 海員之權利義務

若在船中。海員之權利義務。應予保護。不重。

## 第一 海員之義務

海員對於船舶所有者。有雇傭契約上之義務。不可不從船長之指揮命令而服役一切之勞務也。船長之監督權。規定於船員法中。前款所說明之雇入手續。終了之後。則須於船長所指定之時。乘込船舶。非得船長之許可。不得擅離船舶。若無正當之理由。而不乘込船舶。或不得船長之許可。而忽離船舶。或至船長所指定之時。而不歸船舶。則不可不受懲戒。船長得強制海員使其乘込船舶。在必要之時。船長得向海軍之艦船地方官廳管海官廳。請求援助。而遂行命令也。(船員法二六條以下)

甲 懲戒上の條目を整理  
乙 上陸禁止(目)を條の附注  
(船員法七條)

## 第二 海員之權利

海員對於其勞務有種種之權利。即如左。

(甲) 給料 給料有依期間而定者。亦有以航海而定者。其額皆依契約而

定。以航海而定給料時。若延長航海之日數。或非因不可抗力而延長其里程。



雇止無正當之事由。海員不可不得補償。故海員得於服役期間之給料外。請求一個月份之給料。若在雇入港外被雇止之時。則海員得請求歸航於雇入港之時必要期間之給料。(五八一條)

(乙) 至雇入港之送還 海員無過失而染疾病或受傷。至於不堪其職務。或因不可抗力。至於不能為發航。或不能繼續航海。被船長雇止。則海員非惟得請求至雇止之日之給料。且得請求至雇入港之送還也。(五八一條三項) 此外海員因不正當之事由被雇止之時。(五八一條) 或海員依五百八十三條自己請求雇止之時。(五八三條二項) 或海員之雇入契約因五百八十七條之事由當然終了之時。則海員得請求至雇入港之送還。而不問如何之場合。皆得請求代送還之費用。(五八八條)

(丙) 食料 海員在服役中有受取食料之權利。故海員服役中之食料。歸

船舶所有者負擔。(五七七條)

(丁) 治療及看護之費用。

海員在服役中。非因不行跡及其他之重大過失而染疾病或受傷。則三個月以內之治療及看護之費用。得向船舶所有者請求之。(五七八條)

(戊) 葬式之費用。

海員因行其職務而死亡。則其葬式之費用。歸船舶所有者負擔。(五八〇條二項)

以上之海員之權利。經過一年。則因時效而消滅。(五八九條)

# 第四章 運送

## 第一節 物品運送

注：貨物運送係指船隻之運送  
別：其重要之點在於左  
各物

一、在貨物運送則貨物人與船主  
之利益自己為船主必要之  
準備而在備船契約則備  
船者不能取得船主之利益  
故于船主之利益無何等之關係

二、在貨物運送則無論中載船主  
客貨運送人皆得使用而在  
備船契約則備船者僅限  
于船主之使用

三、在貨物運送則運送者係  
借人而在備船契約則運  
送人為船主所有者

四、在貨物運送則船長其他之  
船員皆為船主之雇人  
而在備船契約則船長船  
員所有者之雇人

五、在貨物運送則船主之利益  
歸於船主而在備船契約  
則歸於船主所有者

六、在貨物運送則船主所有者  
與船主之利益如船主所有者  
在備船契約則船主所有者  
為船主所有者

則為備船契約之運送

則為備船契約之運送

則為備船契約之運送

則為備船契約之運送

則為備船契約之運送

則為備船契約之運送

物品之運送契約。以在海上運送物品為目的之契約也。此運送契約中。有以個個

之物品為契約之目的者。亦有以船舶之全部或一部為約契之目的者。前者之性

質。無說明之必要。而後者之性質。不可不簡單說明之也。在以船舶之全部或一部

為運送契約之目的時。其狀態頗似船舶之賃貸。然日本商法區別此二者。以船

舶之全部或一部為運送契約之目的者。謂之備船契約。夫備船契約之目的。不在

使備船者使用船舶。而在運送積載於船舶之全部或一部之物品也。反之。船舶之

賃貸。以船舶之使用收益為目的。物品之運送。不外使用收益之方法。故船舶所

有者對於備船者。有運送物品之義務。而對於賃借人。惟以任其使用船舶為已足。

此備船契約與船舶賃貸借之區別之要點也。(參見 24P)

運送契約之中。在以個個之物品為運送契約之目的者。不要書面之作成。而在備

此上說送貨信信由備船契約之正例の從其性質言之。而在法律上之區別。於其要點。則在於左之  
 二項  
 (一) 送貨信信依于五五六條之規定。其為全運而備船契約。則不在此限。  
 (二) 備船人對於其船之權利。由船主所有。同五五七條。備船人對於其船之權利。則不在此限。  
 三、則別不在此限。

船契約。則各當事者對於相手方。可得請求運送契約書。相手方不可不應其請求。作成之而交付之也。其書面之方式。當事者可以隨意。法律上無一定之方式也。(五九〇條)

第一款 物品運送契約之效力

一 船舶所有者對於備船者或荷送人。不拘特約之有無。要在發航之當時。擔保船舶堪為安全之航海。(五九一條)所謂堪為航海者。非僅言得為航海而已也。且要堪為契約上所定之航海。若因不堪航海。使備船者或荷送人蒙損害。則船舶所有者。不可不任賠償之責。然此堪航之擔保。限於船舶發航之當時。若因發航後所生之事。由至於船舶不堪為安全之航海。則船舶所有者。亦可不負此責任也。

二 運送品之船積準備。既已整頓。則備船者或荷送人。不可不受船長之通知。而為運送品之船積。其船積之物品。有違反法令或不依契約者。則船長無論何時

船積之在船中船積之危險

日得陸揚得物云云者乃船長  
之私利也夫力已不為陸揚大  
為損意亦不復何等之利哉

第五九三條但書云若船長  
等送其物當時可得運送其  
船積之地及時之同運送

若有危害船積或積荷之事  
則船積所有者可於其  
主請其損害之賠償(五九  
三條二項)

明若于此時船長不其法航而  
使備船者于船積期間經過後  
船積運送品則應維持  
而船積所有者可於其  
主請其損害之賠償(五九  
三條二項)

力不能為船積之除則  
船積所有者可於其  
主請其損害之賠償(五九  
三條二項)

船積之日不得請求其報  
酬(五九三條三項)

得陸揚之。若有危害船舶或積荷之虞時。船長得放棄之。(五九三條一項本文)

但以個個之物品為運送契約之目的時。則荷送人要從船長之指揮。無遲滯船

積運送之物品。若怠船積之時。則船長得即為發航。而荷送人不可不支拂運送

賃之全額。(六〇二條)但因船積辭息引受他人之運送品之運送而後發運送賃則其  
運送品不可不扣除之

在備船契約之場合。備船者當於依契約或慣習所定之期間內。為運送品之船

積。其期間當從船舶所有者通知船積準備日之翌日起算。經過船積之期間。則

備船者雖不船積運送品之全部。而船長亦得即發航。(五九四條五九七條)若

備船者於船積期間內。不為運送品之船積。則可看做契約之解除。(五九八條

四項)備船者尙未船積運送品之全部。而已支拂運送賃全額以外之費用。則

對於船長得為發航之請求。(五九六條)

船積非必備船者自為之也。使第三者為之之場合。往往有之。在此場合。則船積  
時必要準備之整頓。船長不可不通知備船者所指定之第三者。然不能確知船



甲此運送品之積積者  
目據輸出入特許狀  
與取者之手

積者之爲何人。或其人不爲運送品之船積。則船長對於傭船者。要發其通知。而傭船者得於船積期間內。船積運送品。(五九五條)

三 傭船者或荷送人於船積期間內。船積物品之外。更要交付運送必要之書類。於船長。(六〇四條)此等之書類。船長不可不備置於船中。不備置。則不得爲航海。(五六七條七號)

四 在傭船契約之場合。船舶到目的港陸揚運送品時。所必要之準備若已整頓。

則船長對於荷受人。要發其通知。荷受人要於依契約或慣習而定之期間內。陸

揚運送品。其期間當從既有通知之日之翌日起算。以個個之物品爲運送契約

之目的時。則荷受人之陸揚運送品。不可不從船長之指揮。(六〇五條)荷受人

欲受取運送品之時。不可不從契約之所定支拂運送貨並附屬費用立替金及

用此與陸上運送契約之規定同一趣旨也。荷受人怠受取運送品之時。則船長

得供託之。又船長不能確知荷受人。或荷受人拒絕運送品之受取。亦得供託運

按運送

A 船長運送品之積積者  
B 船長運送品之積積者  
因共同運送品之積積者  
用例以入海積積之費用  
用對接或扶助所定費用  
之積積者上切之運搬  
費用或保險費

欲受取運送品之時。不可不從契約之所定支拂運送貨並附屬費用立替金及

送品（六〇六條六〇七條）但運送品因供託而有腐敗之恐。則船長可得從第五百六十五條之規定。計利害關係人之利益而處分之。運送貨及其他之費用。船舶所有者不能受其支拂之時。若得裁判所之許可。即得競賣運送品。而欲行使此權利。不必占有運送品。雖在船長引渡運送品於荷受人之後。亦得行使此權利。此蓋擴張民法第三百十一條第三百十八條所規定之先取特權之效力。以保護船舶所有者之利益。而獎勵運送業之發達也。但從運送品引渡之日起。經過二週間。或第三者已取得其占有。則非惟先取特權消滅。且船舶所有者對於傭船者或荷送人之請求權亦消滅。但傭船者或荷送人。要於其所受之利益之限度。負擔償還之義務（六一〇條六一一條）。

五 船舶所有者之權利。最重要者。運送貨之請求權也。運送貨者。物品運送之報酬。其支拂有前拂與先拂二種。傭船者或荷送人於船積時所爲之支拂。謂之前拂。荷受人於陸揚時所爲之支拂。謂之先拂。其金額之定法。亦有二種。一以積

甲因以陸揚泊期之費用  
既由船主負擔其向之負  
担船主自不能予以免  
之運賃特為清承也

荷之重量容積為標準。一應期間而計算。以運送品之重量容積定運送賃之時。其額依運送品引渡之當時之重量容積而定（六〇八條）何則。運送契約者。以事成為目的之一種請負契約也。故依運送終了時之重量容積定運送賃之金額。甚為至當。又以期間定運送賃之時。其額從運送品之船積着手日至陸揚終了日止之期間定之（六〇九條）就此期間之起算點而論。有種種之立法例焉。或從發航之日起算。或從船積準備整頓之日起算。或從已有準備整頓之通知之日起算。然船舶所有者。自船積着手之日至陸揚終了之日。不得使用船舶於他之目的。故如日本商法之所定。可云至當。但船舶因不可抗力。在發航港或航海之途中碇泊之日數。或在航海之途中要修繕船舶之日數。不算入於期間之內。又船積期間經過後為船積陸揚期間經過後為陸揚之時。船舶所有者得受相當之報酬。故此等之日數。不得算入於期間之內。可不待言。否則船舶所有者。至於利。二重之報酬矣。  
又因船主之过失而致之運賃自不能統帥期向請求運賃。  
尚要負其旅費賠償之責任也。

運送品在航海途中毀損之時。傭船者或荷送人得依其原因之如何。對於船舶所有者請求損害之賠償。固不待言。然不得免運送賃之支拂。亦不得求其減額。反是而在運送品不到目的港之場合。則關於運送賃之支拂。有種種之區別焉。今說明於下。

(一) 運送品因不可抗力滅失之時。船舶所有者不得請求運送賃。若已受取其全部或一部。不可不返還之。反是而運送品之滅失。因其性質或瑕疵。或因傭船者荷送人之過失。則船舶所有者。仍得請求運送賃之全額。(六一九條 三三六條)

(二) 運送品因船舶(航海中之船舶)之沉沒修繕不能捕獲等。不能到目的港之時。傭船者或荷送人。要應運送之割合。於不超過運送品價格之限度。支拂運送賃。(六一三條)

因船舶之運送品。雖受毀損。其運送賃。仍依其價格。而支拂。此項規定。係指運送品。而言。其價格。係指運送品。之價格。而言。其價格。係指運送品。之價格。而言。其價格。係指運送品。之價格。而言。

(三) 船長從第五百六十八條第一項之規定。賣却積荷或質入積荷之時。或

從第五百七十二條之規定供積荷於航海之用之時。或從第六百四十一條之規定處分積荷之時。船舶所有者得請求運送賃之全額。在此等之場合。積荷之利害關係人。可得對於船舶所有者請求損害之賠償。而其賠償額。依陸揚之地及時之價格而定。運送賃亦包含於其中。故船舶所有者得請求運送賃之全額。亦理之當然也。(六一七條六四三條)

(四) 運送品因船舶所有者(或船長其他之船員)之惡意或過失滅失之時。船舶所有者不得請求運送賃。反是而因傭船者或荷送人之指揮。在途中陸揚運送品。或船長從第五百六十五條之規定處分運送品之時。則船舶所有者仍得請求運送賃之全額。此外在運送契約解除之場合。所當支拂之運送賃。當於第三款說明之。

六 關於船舶所有者之運送責任。依第六百十九條。得準用關於陸上運送之第三百二十八條第三百三十六條至第三百四十一條及第三百四十八條之規

甲(53P)  
 (一) 因前已(二) 惡意或過失  
 失所生(三) 故  
 (二) 因船長其他傭船人  
 之惡意或過失  
 所生(三) 故  
 (三) 因船長其他傭船人  
 所生(三) 故  
 力(三) 故  
 不(三) 故

定而依海上運送之特別規定第五百九十二條。則船舶所有者對於種種之損害雖有特約亦不得免賠償之責。此無他。保護積荷利害關係人之利益也。

## 第二款 船荷證券

船荷證券者。船長依備船者或荷送人之請求所發行之運送品受取證書也。其發行者以船長爲之爲原則。然特受船舶所有者之委任之人亦得爲之。其發行之時期在運送品之船積後。其頁數無制限。依備船者或荷送人所請求之頁數而發行之。(六一〇條六二二條)

船荷證券中所當記載之事項。規定於第六百二十二條。其法定事項之外。若有必要之事項。當事者亦得記載。以特種積荷之運送之標也

船荷證券者。關於海上物品運送之惟一證據書也。故船長或代之者。要使備船者或荷送人署名(或記名捺印)於其證券之謄本而保存之。(六二二條)

船荷證券者。物權的指圖證券也。故雖記載荷受人之氏名或商號。亦得依裏書而

讓渡之。若爲無記名式之時。得僅依交付而讓渡之。由是言之。船荷證券。依裏書或交付而生運送品讓渡之效力。(六二九條四五條參照)

船舶所有者對於船荷證券之所持人。不可不引渡運送品。故關於運送之事項。船舶所有者與船荷證券之所持人。當依船荷證券之所定。(三三四條參照)

船舶所有者對於善意取得船荷證券者。負擔運送品引渡之義務。故船長非與船荷證券引換。可不必引渡運送品。此蓋豫防二重辦濟之危險也。(六二九條四八三條參照)。由是言之。在發行數頁船荷證券之場合。非受取其全部。可不必引渡運送品。然嚴重適用此法則。實際上非常不便。故在陸揚港引渡運送品。或在陸揚港以外引渡運送品。商法對於此二場合。有區別焉。在陸揚港引渡運送品之時。雖對於一頁之船荷證券。亦不得拒絕運送品之引渡。若在陸揚港以外引渡運送品之時。則非與全部之船荷證券引換。不得引渡運送品。(六二四條)

船荷證券之所持人。有二人以上。而各請求運送品之引渡時。則船長不能知正當

原以持人云者。初以船長  
發教員証券之不行

而以此引渡于各別之  
三備船者或為大。或

既有復本之取後以持  
人也。則以備船者甲

受船者証券三員之定  
付而以此引渡于丙下

之時則甲即原以持  
人之定其三員之定

而以此引渡于丙下  
則乙之引渡于丙下

船者甲以三員之定  
定其三員之定

以具三員之定  
則乙即持原以持人

日取先者定其三員之定  
者甲乙先以三員之定

子不後以三員之定  
子下則丙即持原以持

持取先者定其三員之定  
甲丙乙丁

甲丙乙丁

甲丙乙丁

甲丙乙丁

所持人之為誰。又無審查之義務。故要無遲滯供託運送品。對於各所持人發其通

知。若船長以運送品引渡於其一人。則他之所持人之船荷證券失其效力。他之所

持人對於船長。可得請求損害之賠償。若未引渡運送品。則所持原所持人最先發

送或引渡之證券者。得先於他之所持人行使運送品之引渡請求權。(六二五條

至六二八條)

第三款 運送契約之終了

物品運送契約。因當事者之合意而終了外。有因一方之意思而終了之場合。亦有

因當事者之意思而終了之場合。即如左。

第一 因當事者之意思之場合

(甲) 備船者或荷送人。委託物品之運送於船舶所有者之後。有以解除契約

為便宜之場合。法律欲使備船者或荷送人得此便宜。於不害船舶所有者之

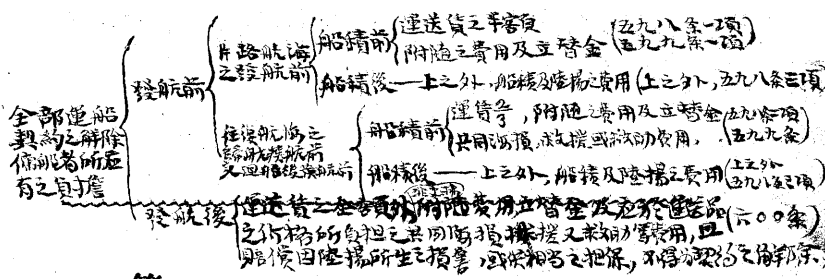
利益之範圍內。認契約之解除權。即在發航前。得支拂運送賃之半額而解除

利益之範圍內。認契約之解除權。即在發航前。得支拂運送賃之半額而解除

利益之範圍內。認契約之解除權。即在發航前。得支拂運送賃之半額而解除

○示為原以持人





第二 不因當事者之意思之場合

契約。在發航後得支拂運送貨之全額其他之費用且賠償損害而解除契約是也。其他詳細之事項。規定於第五百九十八條至第六百零一條。以船舶之一部或個個之運送品爲運送契約之目的時。運送品之一部。因不可抗力至於滅失。或至於不能達契約之目的。則傭船者或荷送人得支拂運送貨之全額而解除契約(六一六條一項)。

(乙) 航海或運送至於違反法令時。又因不可抗力至於不能達契約之目的時。各當事者得解除契約。其解除之事由發生於發航後。則傭船者或荷送人要應運送之割合。支拂運送貨。若發生於發航前。可不必支拂運送貨(六一六條六一六條一項)。

航海中船舶沉沒或修繕不能或被捕獲之時。又運送品因不可抗力至於滅失之時。物品運送契約當然終了。契約因船舶之沉沒或修繕不能或被捕獲而終

支拂運費半額或 $\frac{1}{2}$ ，其他費用  
 支拂運費全額，其他費用  
 支拂運費 $\frac{1}{3}$ 或 $\frac{2}{3}$ ，其他費用  
 支拂運費全額，其他費用  
 支拂運費全額，其他費用

了。則船舶所有者得應其運送之割合。於不超過運送品之價格之限度。受運送  
 賃之支拂。(六一三條六一六條一項)

第二節 旅客運送

旅客運送者。以運搬旅客至一定之地爲目的之運送契約也。此運送契約。性質上  
 有二種。(一)以個個之旅客爲運送契約之目的之場合。(二)以船舶之一部或全  
 部爲運送契約之目的之場合。在後之場合。則有傭船者與旅客之關係。及船舶所  
 有者與傭船者之關係。傭船者與旅客之關係。爲單純旅客運送契約。可得與以個  
 個之旅客爲運送契約之目的之場合同視。船舶所有者與傭船者之關係。與物品  
 運送契約之場合同一。故商法第六百四十條設一規定曰。因運送旅客。以船舶之  
 全部或一部爲運送契約之目的之場合。船舶所有者與傭船者之關係。準用前節  
 第一款之規定。以下就旅客運送契約之效力及終了而說明之。  
 一 旅客運送。通例以乘船切符締結其契約。乘船切符之種類有二。一爲記名式

乘船切符。一爲無記名式乘船切符。後者可得以之讓渡於他人。而前者則不得以之讓渡於他人也。(六三〇條)旅客之航海中之食料。歸船舶所有者負擔。(六三一條)於航海之途中。不能不修繕船舶之時。則其脩繕中。船舶所有者不可不供給相當之住居及食料於旅客。然在不侵害旅客之權利之範圍內用他之船舶運送旅客。至上陸港亦可。惟不可不向旅客提拱。於此場合。旅客若不從船舶所有者之提拱。則不得請求住居及食料之供給。(六三六條)旅客可得攜帶相當之手荷物。其運送賃。非有特約。則船舶所有者不得請求之。(六三二條)旅客所攜帶之手荷物。如有違反法令或不依契約者。則船長無論何時。可得陸揚之。或放棄之。又船長於其權限內處分旅客之手荷物之時。旅客不可不支拂運送賃之全額。(六二九條五九二條六一七條)旅客至乘船時期不乘込船舶。則船長得即發航或繼續航海。於此場合。旅客不可不支拂運送賃之全額。

二 船舶所有者不可不對於旅客爲堪航之擔保（六三九條五九一條五九二條）而船舶所有者對於旅客及手荷物之損害之賠償責任與陸上旅客運送契約之場合同（六三九條三五〇條至三二五二條）

三 發航之前旅客得支拂運送賃之半額而解除契約。若在發航後則非支拂運送賃之全額不得解除契約。旅客在發航前因死亡疾病其他關於一身之不可抗力而不能航海則契約當然終了。於此場合船舶所有者得請求運送賃之四分之一。此等之事由若發生於發航後則船舶所有者得應其運送之割合請求運送賃之金額。或請求運送賃之四分之一。旅客死亡之時船長不可不依最適於其相續人之利益之方法處分船中之手荷物（六三五條六三六條六三八條）此外旅客運送契約亦有因船舶之沉沒修繕不能被捕獲而終了者。此等之事由發生於航海中則船舶所有者得應其運送之割合請求運送賃（六三七條）又航海至於違反法令或因不可抗力至於不能達運送契約之目的則

各當事者可得解除契約。此等之事由。若發生於發航後。則旅客不可不應運送之割合。支拂運送賃。(六三九條六一四條)

## 第五章 海損

海損者。航海時所生之船舶及積荷之損害也。海損之種類有二。一爲單獨海損。一有共同海損。單獨海損云者。謂因不可抗力或船員其他之人之過失而生之船舶及積荷之損害也。此等之損害。可得依不法行爲或契約法之原則。定其賠償之責任者。及其方法。故新商法對於單獨海損。不設何等之規定。共同海損。爲海商中特別之事項。故新商法設其規定。且設船舶衝突時之損害負擔之規定也。今分二節說明於下。

### 第一節 共同海損

一 共同海損者何。曰船長因使船舶及積荷免共同之危險。處分船舶及積荷時所生之損害及費用。謂之共同海損。(六四一條一項)

共同海損之條件如下

(一) 船長處分船舶及積荷

海員或旅客所爲之處分。非共同海損之處分也。但海員依船長之指揮而爲處分。旅客受船長之委託而爲處分。則與船長自己之處分無異。

(二) 船長以免共同危險爲目的處分船舶及積荷

船長以免船舶或積荷之一方之危險爲目的而爲其處分。則其處分非共同海損之處分也。共同之利害關係。自船積積荷之時。至陸揚終了之時。繼續存在。船長所爲之處分。若非因免共同之危險。而因保共同之利益。則以之爲共同海損之處分。商法所不認也。

(三) 處分之結果可得保存船舶或積荷之全部或一部

喪失船舶及積荷之全部。則共同海損不發生。然共同海損之發生。非以保存船舶或積荷之一部爲必要。即在喪失積荷保存船舶之場合。而共同海損亦成立。

具備以上所述之三要件。則直接加於船舶積荷之損害爲共同海損。固不待言。

即因入避難港或浮上坐礁之船舶等所支出之費用。亦包含於共同海損之損害額中。

對於船舶及積荷之共同危險。有原因於天災者。有原因於他人之過失者。在原因於他人之過失之場合。則過失者不得免損害賠償之責任。故利害關係人。得對於過失者請求賠償。(六四一條二項)

二 共同海損之損害額。依商法第六百四十七條而決定。船留則以到達地及到達時之價格爲其損害額之標準。積荷則以陸揚地及陸揚時之價格爲其損害額之標準。但因積荷之滅失或毀損所不要支拂之一切費用。不可不控除之。蓋船舶安全航海。可得保有其到達地之價格。故依到達地及到達時之價格算定損害額。而積荷非必在到達地陸揚。決不能依到達地之價格算定其損害額。故依陸揚地及陸揚時之價格算定其損害額也。陸揚地之積荷價格。通常包含原價運送貨船積費陸揚費關稅及利益等而成立。故在因滅失或毀損而免費用



之支拂時。非從陸揚揚地之價格中。控除其費用。不能算出實際之損害。積荷中之貨幣。有價證券及其他高價品。荷送人當委託運送之時。非明告其種類及價格。則不算入於共同海損之損害額中。(六四七條二項)蓋在船長不知其爲高價品。而以之供海損之用時。使船舶所有者。又他之利害關係人。分擔其高價品之損害。未免太酷也。至於運送貨。亦不算入於共同海損之損害中。蓋船舶所有者。得依商法第六百十七條第三號。在共同海損之場合。請求運送貨之全額。故也。加於無船荷證券其他足以評定積荷價格之書類。而船積之荷物。或不記載於屬具目錄之屬具之損害。及加於甲板上積込荷物之損害。皆不算入於共同海損之中。蓋於前之場合。不得明其積荷之品質。而於後之場合。其危險可看做荷送人之所豫承認也。(六四六條)船荷證券其他足以證明積荷價資之書類中。記載低於積荷實價之價格。則加於其積荷之損害之額。依其記載之價格而定。此外。可及影響於積荷價格之事項。若爲虛偽之記載時。亦準此。(六四八條)

三 共同海損之分擔方法如何。曰各利害關係人。應船舶又積荷之價格及運送貨之半額。與共同海損之損害額之割合。分擔共同海損。(六四二條)其分擔額之算定標準如何。曰船舶之價格。依到達地及到達時之價格。積荷之價格。依陸場地及陸場時之價格。但積荷於其滅失之場合。所不要支拂之運送貨及其他之費用。要從其價格中扣除之。(六四三條)蓋共同海損。爲免船舶及積荷之共同危險而生。故船舶所有者及積荷之利益關係人。平均分擔。理之當然。而船舶所有者之關於船舶所有之利益。不僅船舶之價格而已也。且有運送貨之利益。此所以使船舶運送貨積荷分擔共同海損也。船舶及積荷之價格算定。法與前項所說明者出於同一之理由。而以運送貨之半額定分擔之標準額者。無他以航海之費用看做運送貨之半額也。

船中所備之武器船員之給料船員及旅客之食料並衣類。與運送品等異其性質。故難依共同海損受賠償。而其價格。不算入於共同海損之分擔額中。(六四

五條）船荷證券其他足以評定積荷價格之書類中。記載高於實價之價格時。應依其所記載之價格定分擔額。其他可及影響於積荷價格之事項。若有虛偽之記載時。亦同。（六四八條二項三項）

船舶之分擔額。以其到達時之現存價格爲限度。積荷之分擔額。以其引渡時之現存價格爲限度。（六四四條）

四 利害關係人分擔共同海損之損害後。船舶其屬具又積荷之全部或一部。歸復於其所有者之時。其所有者。實際未曾受極大之損失。故應從所受取之償金中。控除救助之費用。及因一部滅失或毀損而生之損害額。以之返還。否則至於不當利得矣。（六四九條）

五 船舶因不可抗力。在發航港或航海之途中。不能不碇泊時所必要之費用。非共同海損也明矣。然其費用。爲船舶及積荷之共同利益而支出者。做共同海損之例。使船舶所有者及積荷之利害關係人分擔。甚爲正當。是故商法第六百五

十二條設一規定曰。船舶因不可抗力。在發航港或航海之途中。因碇泊所要之費用。準用共同海損之規定。

## 第二節 衝突

船舶因衝突致船舶或積荷生有損害之時。其損害非共同海損。固不待論。然其損害。亦爲一種之海上損害。不可不規定其賠償之責任者。故商法以六百五十條規定之。

船舶之衝突。有因不可抗力而生者。有因第三者之行爲而生者。有因一方之船員之過失而生者。又有因雙方之船員之過失而生者。船舶之衝突。因不可抗力而生之時。船舶所有者。應各自負擔其損害。因第三者之行爲而生之時。第三者不可不負擔損害。因一方之船員之過失而生之時。其過失者不可不任損害賠償之責。因雙方之船員之過失而生之時。若能判定其過失之輕重。則雙方可得依過失之輕重如何。負擔損害。不能判定其過失之輕重。則以雙方之過失視爲同等。使各船舶

所有者平分其損害而負擔之。(六五〇條)至於衝突原因不明之時。則結局與因不可抗力而衝突之場合無異。各自之損害。應歸各自負擔也。

積荷或旅客。因船舶之衝突。生有損害之時。其損害依第三百三十七條第五百九十二條及第三百五十條等規定。應歸船舶所有者負擔。其已賠償之額。得視衝突原因之如何。對於他之船舶所有者。請求賠償。

## 第六章 海上保險

海上保險者。以填補因關於航海之事故而生之損害爲目的之一種損害保險契約也。故一般損害保險之原則。可得適用於海上保險契約。今就海上保險之特別規定而說明於下（六五三條）

### 第一節 海上保險之目的

擔保關於航海之一切危險者。海上保險是也。故物苟有可因關於海上之危險而蒙損害者。皆得以之爲保險之目的。其重要者。如船舶積荷運賃及希望利益是也。船員之給料。舊商法不許以之爲保險之目的（舊商法九五三條二項）而在新商法。則不設何等之規定。故解釋爲得以之爲保險之目的。亦無不可。保險價額之計算法。依保險之目的而有區別。卽如左。

（一）船舶之保險 以保險者之責任發生時之價額。爲保險價額（六五六條）夫船舶保險之場合。似應以到着地之價額。爲保險價額之標準。然到着地

之價額。究非正確之評價。由是則有用他法以定保險價額之必要矣。舊商法第九百五十四條。以危險之發生時及發生地之船舶價額。爲保險價額。然危險之發生時。與保險者之責任之發生時。非必同一。而以保險者之責任未發生以前之價額。爲保險價額。使爲損害之填補。非至當之辦法也。又船舶與貨物異。不以賣却爲目的。而以使用收益爲目的。其價額。不得依到着地之價額而評定之。故新商法以保險者之責任發生時之一般公價爲船舶之保險價額也。但此計算法。適用於當事者無合意之場合。當事者有合意。則不在此限。

(二) 積荷之保險 以其船積地及船積時之價額。並關於船積保險等之費

用。爲保險價額。(六五七條)此規定基於便宜上之理由。而與船舶保險之場合同一。蓋依陸揚地及陸揚時之價額。以計算保險價額。事甚困難。故如是規定。所謂關於船積之費用者。貨物積込時所要之費用無論矣。即關於積込準備之費用。例如荷造費。端艇運送賃及關稅等。亦包含在內。所謂關於保險之費用者。不

僅締結契約時所要之費用而已也。即保險料亦包含在內。

(三) 因積荷之到達可得之利益或報酬之保險。不以契約定保險價額時。推定以保險金額爲保險價額。(六五八條)蓋將來之利益甚難確定。其可得與否不能豫知。即能豫知矣。而其數額又難豫定。欲設一定之標準。事最困難。惟在實際上。保險金額與保險價額。其間往往無大差異。故推定保險契約者以所定之保險金額爲保險價額。不可謂不正當也。此推定非絕對的之推定。保險者得舉反證以破之也。若實際保險金額多於保險價額。則其所多之部分無效。反之。保險金額少於保險價額。則其保險爲不足保險。保險者之負擔。依保險金額之對於保險價值之割合而定。法律推定以保險金額爲保險價額。故當事者預定保險金額之時。可得看做同時預定保險價額。而此保險價額。若有過當之時。則保險者非證明後。不得請求填補額之減少。(三二八六條三九四條三九一條)

## 第二節 海上保險之危險



海上保險之危險云者。謂予損害於保險之目的之關於航海之事故也。依商法第三百九十五條。損害由於戰爭其他之變亂而生者。無特約時。保險者不任其責。然商法第六百五十四條。對於此原則設一例外。即除有特約之場合外。凡關於航海之一切危險。保險者須任其責。是也。所以如此總括的定危險之範圍者。因被保險者不能監督保險之目的故也。

保險期間之定法。有二種。一以一定期間定之。一以一次航海定之。通常皆以一次航海定保險之期間。例如關於自上海至桑港之航海。締結船舶或積荷之保險契約是也。於此場合。保險者之責任。始於何時。終於何時。不可無一定之規定。雖然。定法亦有數種。或以船舶之出發時爲始。而以至到達港之時爲終。或以貨物之船積時爲始。而以積荷之陸揚時爲終。日本商法則區別船舶之保險。與積荷又因積荷之到達。可得之利益或報酬等之保險。而設規定。今說明於下。

## 第一 船舶之保險

於此場合。則保險者之責任之發生時。因荷物或底荷船積以前結契約之場合。與荷物或底荷積船以後結契約之場合而有差異。在第一之場合。則保險者之責任發生於荷物或底荷着手船積之時。在第二之場合。則其責任發生於契約成立之時。法律所以如此區別者。不外乎以荷物或底荷之船積時看做航海之危險發生時也。船舶碇泊於碇繫港之時。雖已冒海上之危險。尙未冒航海中之危險。然以荷物或底荷之船積時看做航海之危險發生時。甚爲適當。在第一之場合。契約之當時。尙未發生航海之危險。而於第二之場合。則已發生航海之危險矣。故就危險之經過期間而論。亦有區別之必要也。

於以上之二場合。保險者之責任。終於何時耶。曰船舶在到達地終了荷物或底荷之陸揚。則保險者之責任。終於其終了之時。又其陸揚非因不可抗力而延遲。則保險者之責任。終於其例應終了之時。故船舶碇泊於到達港。或陸揚荷物之大部分。或移荷物於端艇而尙未引揚於陸地之時。船舶生有損害。則保險者不

得免賠償之責。在荷物之受取人因欲受取荷物從本船積込荷物於端艇之場合亦不能看做陸揚之終了。惟已陸揚則其荷物引渡於受取人與否可不必問。雖然在陸揚非因不可抗力而遲延之場合。至陸揚之終了使保險者負擔危險非正當也。此所以法律設一規定曰。陸揚例應終了之時。保險期間亦終了。所謂陸揚非因不可抗力而遲延者。例如船長其他船員因過失而遲延之場合是也。  
(六五九條)

## 第二 積荷又因積荷之到達可得之利益或報酬等之保險

此場合之海上危險始於積荷離陸地之時而終於積荷陸揚之時。故關於此等被保險物之保險期間亦始於積荷離陸地之時。終於在陸揚港陸揚終了之時。但積荷之陸揚非因不可抗力而遲延之時。則保險者以其例應終了之時免責任。『六六〇條』

保險期間中。危險若有變化。則保險契約失其效力。今就此點而以海上保險之特

別事項分說於下。

(一) 航海之變更

在海上保險之場合。航海之一定。爲契約上最重要之事項。航海變更之時。契約失其根據。因此保險契約失其效力。亦事之當然也。在保險者之責任發生以前變更航海。則其變更出於如何之原因。可不必問。保險契約。絕對無效。若在保險者之責任發生以後變更航海。則僅於其變更因保險契約者或被保險者有可歸咎之事由之場合。保險契約。歸於無效。又變更契約締結時所定之到達港而着手其實行。則雖未離一定之航路。亦可看做航海之變更也。『六六二條』

(二) 航路之變更

航路之一定。亦爲契約上重要之事項。故變更航路。致危險有變化之時。保者對於其變更以後之事故。不負責任。然航路之變更。與航海之變更不同。



A541 212 0008 44988

少之變更。實際所不能免。故限於變更航路。致危險有變化之時。使保險者其責任。甚爲至當。惟於其危險之變化。因可歸保險者負擔之。不可抗力或當之理由而發生之場合。而亦使保險者免其責任。則待被保險者。未免太。此所以法律於此種場合。不使保險者免其責任也。

被保險者怠爲發航或怠繼續航海。致危險生有變化之時。則與航路之變更同視。依狀況之如何。使保險契約歸於無效。蓋航海應始於相當之日時。終於相當之日時。而遲延發航或不繼續航海。是違反當事者之意思也。因此致危險生有變化之時。使契約歸於無效。以免保險者之責任。可謂至當之辦法。『六六三條』

(三) 船長之變更

船長之變更。縱令在保險契約中指定船長之場合。亦不及影響於契約之效力。蓋保險契約。置重船體而不置重船長也。關於此而有特約之時。固不在此。

1947

406559