

魏文翰編譯

海運法

蔡元培題

中華民國二十二年五月一日初版

版權
所有

編譯者 魏文翰

印刷者 北山西路牙路口
大華印刷公司

發行者 青光書局

上海四馬路

總經理處 青光書局

北平成都南京開封重慶

分售處 北新書局

廣州廈門武漢濟南溫州

海運法序

我國自鴉片戰爭以來，海禁大開，東西各國，通商日益繁盛，海商法之需要，亦因而日形深切。但我海商法頒布施行爲時甚晚，且以領事裁判權存在之關係，凡華原洋被之案件，復適用外國法例，一般航商通用文件，無不沿用外國文字，尤以英文爲最普通，故我國商人與外商訂立是類契約者，於文字上或法理上，終不免有所隔閡，實商業上之缺陷也。津門魏君文翰有鑒於此，爰取各國所共守之海商習慣公約而逐譯之，並附通用文件，及關係法令，以資參攷。名之曰海運法。條分縷晰，秩序井然，誠爲溝通中西適應時世需要之作。現在我國正擬收回領事裁判權，對於一切法律與夫司法人才，無不積極準備，而要以關於海商法者，尤爲缺乏。魏君此書一出，不特商人可得商法之指南，卽一般學者，研究海商法學，或立法者，修訂海商法例，有此參攷資料，亦可多獲他山之助，其裨益豈淺鮮哉。

民國二十二年三月

中山鄭天錫序於金陵

序言

我國航業幼稚莫可諱言厥因雖夥而不事研求實其一也夫研求必賴有考證而考證尤賴能搜集雖然豈易言哉業航者以襲取皮毛爲能事欲求其知所當然者且不多覲况等而上之者乎至國人之不業航者則復以爲痛癢無關迄鮮過問遑論研求縱有其志又苦無專門冊籍以資考證鄙人經營航業垂三十年深知研求考證搜集有相互之必要但排除環境日苦不給有志未伸自慙正切友人魏文翰君以法律專家研究航海法例歷有年所心得頗多今不惜犧牲其光陰將關於航業必要事件搜集成書復不惜巨資以刊印之俾供國人研求考證之用豈僅裨益航業已哉此實鄙人固所願而求未得者尊爲航業津梁倘亦我同業我國人所許可者耶謹抒鄙臆以爲之介有餘榮焉是爲序二十二年四月鎮海虞和德序

自序

海商發達最早之地，爲地中海沿岸，菲尼西與羅迪諸國，尤其較著者也。當羅迪時代，已有若干共同遵守之航海習慣，迨至路易第十四時代，法國已有完備之海商法令，英國當時雖無法典式之法令，然其習慣與判例，極爲詳明，亦有軌可循。在近數十年來，世界各海商國家團體，根據習慣而謀海商法令或規則之統一，例如約克恩的華浦規則，航海避碰程章，碰撞統一公約，載貨證券統一規則，海上人命安全公約等，均爲世界各國共同同意所遵守者，此外歐美各國，以英國爲最先進，單獨製定之海商法令，爲數尤夥。

查我國與外國，向少商業往來，自鴉片戰役後，始正式與外國通商，外商在我國經營輪船事業者，首推中國航業公司，即太古輪船公司，成立于同治五年，其次爲印度中國輪船公司，即怡和輪船公司，成立于光緒元年，我國輪船招商局，亦于同治十一年間成立。

我國向鮮海商法令，雖于民國七年，因江寬輪船與楚材兵艦碰撞，有製定航律之建議，然迄未實現，直至民國十八年十二月卅日，始正式公佈中華民國海商法，于二十年一月一日施行。嗣海商法令，經公佈施行者，爲數亦復不少，然我國航商普通所用之文件，仍沿用英文，均根據世界海商習慣及公約所製定者，然因沿用已久，對於習慣公約，每有疏忽之虞，加之該文件等詞字異特，尤有隔膜之弊，偶于事故發生，瞭然不知若何措置者，實非鮮見，不佞不揣剪陋，謹將世界所共同遵守之海商習慣公約，及通用之文件，譯成中文，並附英文原本，以便參閱。再對於海運主要部份，分章討論，冀與譯成之公約文件，合成一氣，而有系統，深知缺欠之處甚多，倘閱者諸公，進而指正之，則幸甚焉。租船合同，雖系海運重要文件之一，然其所適用之法律，與載貨證券所適用者大致相同，故列入件附。

民國二十二年一月

海運法目錄

第一章 載貨證券.....一

載貨證券名詞之解釋.....一

招商局載貨證券.....五

附英文原本.....三

印度中國汽船公司載貨證券.....一五

附英文原本.....七

三北輪埠有限公司載貨證券.....四〇

附英文原本.....二〇

第二章 載貨證券之性質.....五一

英國一八五五年載貨證券法.....五二

附英文原本.....五三

英國一八八九年費特法.....五五

附英文原本	五六
-------	----

第三章 船舶所有人(運送人)責任	五七
------------------	----

船舶運送人對於託運人法律上應負之責任	五七
--------------------	----

附民法債編第十六節運送營業	六一
---------------	----

英國一九二四年貨物海運法	六七
--------------	----

附英文原本	七七
-------	----

美國赫德法	九四
-------	----

附英文原本	九六
-------	----

第四章 共同海損	一〇一
----------	-----

共同海損概言	一〇一
--------	-----

一八九零年約克恩的華浦規則	一〇三
---------------	-----

附英文原本	一一一
-------	-----

一九二四年約克恩的華浦規則	一二三
---------------	-----

附英文原本	一二四
-------	-----

第五章 船舶碰撞……………一五五

船舶碰撞責任之研究……………一五五

國際航海避碰章程……………一六二

附英文原本……………一八三

國際間關於碰撞法律統一公約……………二一五

附英文原本……………二二一

船舶碰撞訟案判例……………二二九

第六章 運費……………二三五

運費之給付……………二三五

運費訟案判例……………二三八

附件

附件第一

起除沉船責任之研究……………二四二

船壳保險之契約……………二四三

附英文原本……………二四九

船舶委付之研究……………二六二

附件第二

海商法……………二六五

海商法施行法……………二九八

船舶法……………二九九

船舶登記法……………三〇七

船舶登記法施行細則……………三二一

船舶國籍證書章程……………三三〇

船舶丈量章程……………三三三

船舶檢查章程……………三三九

交通部航政局辦事細則……………三五二

交通部航政局組織通則……………三五七

交通部船員檢定委員會暫行章程……………三五九

交通部船員檢定暫行章程……………三六一

交通部船員證書暫行章程·····	三六五
交通部輪船註冊給照章程·····	三六八
交通部內河航行章程·····	三七三
小輪船丈量檢查及註冊給照章程·····	三七六
交通部東北各江商船領江證書章程·····	三八七
船舶載重線法·····	三九〇
軍隊乘船裝運危險物品規則·····	三九三
商辦造船廠註冊規則·····	三九四
漁輪長漁撈長登記暫行規則·····	三九八
商船職員證書章程·····	四〇〇

附件第三

國際海上人命安全公約·····	四〇六
-----------------	-----

弁言·····	四〇七
---------	-----

第一章 序言·····	四一〇
-------------	-----

第二章	船舶構造	四一二
-----	------	-----

第三章	救生設備	四一五
-----	------	-----

第四章	無線電設備	四二二
-----	-------	-----

第五章	航海安全	四三一
-----	------	-----

第六章	證書	四三八
-----	----	-----

第七章	通則	四四一
-----	----	-----

第八章	終則	四四三
-----	----	-----

附件

構造	四四六
----	-----

救護設備	四七五
------	-----

航海安全	五〇七
------	-----

證書	五一一
----	-----

附英文原本	五一九
-------	-----

附件第四

租船合同	七一九
------	-----

海運法

第一章 載貨證券

凡貨物交付某一船舶，代爲運送，該船舶所有人，或其代理人，或船長，因之發給文件，承認貨物業已裝載，並註明運送條件，是項文件，在英文即謂之 *Bill of Lading*，在中文即俗稱之曰提單。然 *Bill of Lading* 名詞之適用，僅限于船舶運送，而提單名詞，凡于貨品運送，由運送人所發給之承認收受之文件，均得適用之，固不限于船舶運送之文件。查我國民法債編第六百二十五條至第六百三十條，關於提單之規定，均指同法第六百二十二條之運送物品而言，英文與中文名詞所適用之範圍，既不相同，似不應混用。復查我國海商法關於船舶運送物品所發給之文件，稱之曰載貨證券，其第八十五條至第八十九條之規定，均與各國關於 *Bill of Lading* 之普通法令大致相同，雖于第八十六條訂明載貨證券應由船長簽名，似與 *Bill of Lading* 在習慣上大都由運送人及其代理人或船長簽名之規定，稍有不同，要不能因簽名者僅明訂爲船長，即將載貨證券認爲 *Bill of Lading* 以外之文件，且船舶因運送物品，普通發給之承認收受文件，除 *Bill of Lading* 外，即爲 *Mate's Receipt*，即船主收據，倘假定載貨證券爲 *Mate's Receipt*，海商法第八十五條至第八十九條大部份均不

能適用，基上意旨，故可斷定載貨證券決非 *Mate's Receipt*，確係 *Bill of Lading*。

載貨證券爲件貨運送之主要文件，因託運人之請求，由運送人或其代理人所發給者，雖于我國海商法第八十六條規定，載貨證券應由船長簽名，然實際上習慣上，均由運送人或其代理人簽發，惟船主收條 *Mate's Receipt* 係由船長或其他船上負責人員簽發者，但船主收條，並非載貨證券，已如上述。

按普通習慣，託運人或其代理人，先向運送人或代理人商洽所擬裝之船舶及貨物目的港。又貨物之件數，然後按時將該貨品運至該船舶停靠之碼頭，或將該貨品以駁船或其他小船運至該船之旁邊，該船舶得按情節將貨品由碼頭小工及或吊機運入船艙，並堆積相當地位，同時船上負責人員計數，以明貨品件數之準確，于該貨品運至船上完畢後，船上負責人員發給船主收條 *Mate's Receipt*，是爲準確貨品件數，業已裝載之證明，託運人以之得請求換取載貨證券，該載貨證券記載之條文甚多，雖各輪船公司發給之格式各異，然大致均同，查我國各輪船公司之載貨證券，現尙均爲英文，受英藉商輪公司如怡和太古各公司之影響甚鉅，我國商人沿用英文文件已久，因之不求甚解，發給者率由舊章，收受者亦不究其實意，每遇意外事變發生，則瞠然不知所依，誤會橫生，實非鮮見，茲特將招商局之載貨證券，英國怡和公司所代理之印度中國公司載貨證券，三北輪埠公司之載貨證券，其原文及譯文列舉于后，以便研究。

Sample A

Shipped, in good order and condition by.....

in and upon the C. M. S. N. Co.'s Steamer called the.....whereof.....
is Commander for the present Voyage, or whoever else may go in Command, and
now lying in the Port of SHANGHAI, and bound for.....with liberty to
receive and deliver Cargo and Passengers at any Ports, and take any vessel in tow
on the route, and to land Cargo into Godowns, or tranship to a Hulk if not taken
delivery of on arrival.

being marked and numbered as in the margin, and to be delivered in like good order and condition, at the Port of.....

(The Acts of God, the Emperor's Enemies, Pirates, Restraint of Princes, and Rulers,