

新時代法學叢書

海
商
法

王孝通編

新時代法學叢書

王孝通編

海
商
法

商務印書館發行

中華民國二十四年七月初版

(33033) 本書減去售價二分

徐

新時代海商法一冊

每冊定價大洋肆角

外埠酌加運費匯費

編纂者 王孝通

發行人 王雲五
上海河南路

印刷所 商務印書館
上海河南路

發行所 商務印書館
上海及各埠

中央宣傳委員會圖書雜誌審查委員會字第一五七六號審查證

目次

第一章 緒論·····	一
-------------	---

第一節 海商法之意義·····	一
-----------------	---

第二節 海商法之沿革·····	二
-----------------	---

第三節 海商法之法系·····	五
-----------------	---

第四節 海商法之革新趨勢·····	五
-------------------	---

第五節 海商法之統一事業·····	六
-------------------	---

第二章 通則·····	八
-------------	---

第一節 船舶之意義·····	八
----------------	---

第二節	不適用海商法之船舶·····	九
第三節	船舶之種類·····	一〇
第四節	船舶之文書·····	一二
第五節	船舶之登記·····	一五
第六節	船舶之扣押·····	一六
第三章	船舶·····	一七
第一節	船舶所有權·····	一七
第二節	船舶所有人之責任·····	二五
第三節	優先權及抵押權·····	三七
第四章	海員·····	四五

第一節	船長·····	四五
-----	---------	----

第二節	船員·····	五二
-----	---------	----

第五章	運送契約·····	五六
-----	-----------	----

第一節	貨物運送·····	五六
-----	-----------	----

第二節	旅客運送·····	七一
-----	-----------	----

第三節	船舶拖帶·····	七三
-----	-----------	----

第六章	船舶碰撞·····	七五
-----	-----------	----

第一節	船舶碰撞之意義·····	七五
-----	--------------	----

第二節	碰撞損害之負擔·····	七六
-----	--------------	----

第三節	碰撞所生請求權之時效·····	七七
-----	-----------------	----

第四節	加害船舶之扣押·····	七七
-----	--------------	----

第五節	船舶碰撞之訴訟·····	七七
-----	--------------	----

第七章	救助及撈救·····	七九
-----	------------	----

第一節	船長救助之義務·····	七九
-----	--------------	----

第二節	報酬之請求·····	八〇
-----	------------	----

第三節	報酬金額之決定·····	八一
-----	--------------	----

第四節	救人者之參加分配權·····	八一
-----	----------------	----

第八章	共同海損·····	八三
-----	-----------	----

第一節	海損之意義及種類·····	八三
-----	---------------	----

第二節	羅克安士堡規則之沿革·····	八四
-----	-----------------	----

第三節	共同海損之意義·····	八四
第四節	共同海損之債權（共同海損之損害額）·····	八七
第五節	共同海損之債務（共同海損之分擔額）·····	八九
第六節	共同海損分擔之比例·····	九〇
第七節	共同海損之計算·····	九三
第八節	留置權及委付權·····	九三
第九節	所受分擔額之返還·····	九三
第十節	共同海損債權之消滅·····	九四
第九章	海上保險·····	九五

第一節	海上保險契約之意義·····	九五
第二節	海上保險之種類·····	九五

第三節 保險契約·····	九七
第四節 保險期間·····	九八
第五節 保險價額·····	九九
第六節 損害額之計算·····	一〇〇
第七節 保險人之責任·····	一〇二
第八節 海上保險契約之消滅·····	一〇三
第九節 委付制度·····	一〇四
第十節 要保人或被保險人之義務·····	一一〇
第十一節 保險人之義務·····	一一一
第十二節 請求權之時效·····	一一一

海商法

第一章 緒論

第一節 海商法之意義

海商法者，爲海法之一部。海法可分爲國際海法及國內海法兩種。國際海法者，國際間關於海事之法規，國內海法，復分爲二：即公海法與私海法是，公海法爲公法上關於海事之法規，其中屬於行政法規者甚夥，如船舶法是，私海法爲私法上關於海事之法規。法德等國立法例因是種法規多係關於商事，故皆規定於商法法典中，（法國海商法列在商法法典第二編；西葡海商法列在商法法典第三編；德國海商法列在商法法典第四編；日本海商法列在商法法典第五編）而稱之爲海

商法。我國立法上採取民商法合一主義，自無所謂商法法典，故民國十八年十二月三十日公布之海商法，係一種單行法，我國學者稱爲民事特別法焉。

第二節 海商法之沿革

海法之最古者，爲羅特海法（Lex Rhodia）。羅特（Rhodia）爲地中海之小島，介於文明國間，扼船舶往來之要衝，歐洲船舶於途次遇有商事交涉事件，多在該島解決，互相立約，期共遵守，遂發生一定習慣，因其習慣而編纂之，此Rhodia海法之所由來也。（或謂羅特海法，恐出於後世之假託，真僞難言）洎乎中世，各地之商習慣法，更爲發達，所謂歐洲三海面之有名海法，遂於斯時先後繼起。

一、康索拉託（Consulato）法 是法乃第十三世紀編纂於西班牙之巴爾賽洛那，通行於地中海，其內容以海商法爲主，間有關於海上捕獲之規定，海事有爭執時，審判官一依是法判決之，故有海上審判官之稱。

二、阿勒倫（Oleron）法 阿勒倫者，乃法國沿岸一島，因阿勒倫一書於十四世紀成於其地，遂以其地名之，通行於大西洋。凡大西洋之海商習慣悉載入其中。英國商船法多基於此。

三、威斯比（Wisorby）法 威斯比一書乃第十五世紀在谷託蘭特島之威斯比港所編纂者。通行於波羅的海及北海，今德瑞等國之法令尙多受其影響。

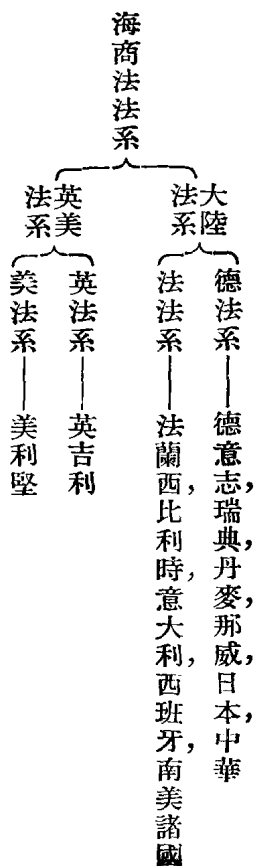
至法王路易十四因其國左右臨海，一方爲Oleron法所支配，一方爲Consulado法所支配，解決海事，難免分歧，爰於一千六百八十一年頒布海事條例以統一之。該條例之內容，分海上裁判所，海員及船舶，海上契約，港灣警察，海上漁獵等五編，包含海上公私法規。迨至一千八百〇七年拿破崙編纂商法法典，列海商法爲商法中之一編，（列在商法第二編）後之編纂商法各國，皆步其後塵焉。

我國古制，海禁甚嚴，海上貿易，亦不發達，海事律令，實所罕覩。迨至遜清中葉與各國通商以來，始知編纂商法，實爲經國要圖，爰於光緒三十四年十月，延聘日人志田鉀太郎來華擬草，至民國元年六月間，始行脫稿，謂之志田案，內編有海船法草案一種。（計分六編：一總則，二海船關係人，三海

船契約，四海損，五海難之救助，六海船債權之擔保，共二百六十三條。）民國八年交通海軍兩部，奉令設立商船航律會，從事編纂，並議定商船航律，先由交通部起草，再由司法農商海軍三部，分任修改，並決定公布之前，先徵航商同意，但閱時已久，未有成案。民國十五年十一月十八日，前北京政府司法部將海船法草案，呈准暫行參酌採用，名曰海船法案。十六年八月十二日，國府令暫准援用。十八年中央政治議會第一八三次會議議決，關於民商法之編纂，採取民商合一主義，其不能合併者，如公司法，票據法，海商法，保險法等，分別訂立單行法規，海商法由立法院商法起草委員會起草。惟原定草案，頗多採擇愛斯加拉所擬之稿，後因航商反對甚力，復將原稿修改過半，由民商兩法起草委員會重加審查，經立法院第六十八次會議通過，（計分八章：一通則，二船舶，三海員，四運送契約，五船舶碰撞，六救助及撈救，七共同海損，八海上保險。共一百七十四條）遂於民國十八年十二月三十日公布，其施行法（計九條）於民國十九年十一月二十五日公布，均自民國二十年一月一日起施行。其內容雖不完善，然較諸海船法案，頗有進步也。

第三節 海商法之法系

海商法之法系，大別爲二：即大陸法系與英美法系是也。前者得再別爲德法系、法法系；後者可復分爲英法系、美法系。我國海商法採用德日之成規，參酌英美之慣例，自大體上觀之，係屬德法系也。茲表解海商法之法系如左：



第四節 海商法之革新趨勢

昔日航業幼稚，當時所編纂之海商法，尙堪適用，然時至今日，科學昌明，機械進步，航海事業，亦隨之猛進，卽如天文駕駛之準確，海圖測量之精密，航海危險已逐漸減少，較之百年前乘槎浮海，徒憑風勢順逆，以下旅客之安危者，誠不啻天壤之別。他若船體因材料改良而益堅，速度因機器進化而益增，貨物因艙位擴充而裝載益多，旅客因設備完全而乘坐益適，船主因通信機關發達而指揮益易，資金因經濟組織進步而融通益便，但今日各國海商法與百年前者比較，不甚懸殊，此海商法所以有革新之必要也。

第五節 海商法之統一事業

海商法帶有世界之性質，宜順世界之潮流，爲相當之修改，否則各自爲制，動多扞格，法律學者，有見於此，是以最近三十年間，多方鼓吹，力謀海商法之統一，如國際公法編修會迭開會議，終於一千八百九十年擬定關於共同海損之約克安特浮規則（York-Antwerp Rule）一千九百〇三年及一千九百二十四年對於前項規則，復加增補，多爲各國所採用。國際法協會亦於一千八百八十

五年在 Brussels 一千八百八十八年在 Roserlani 兩開會議，就海法之重要事項，議定統一案。又萬國海法會在 Brussels (一八七九年) Antwerp (一八九一年) London (一八九九年) Paris (一九〇〇年) Hamburg (一九〇二年) Amsterdam (一九〇四年) Liverpool (一九〇五年) Venezia (一九〇七年) Bremen (一九〇七年) Paris (一九一〇年) Copenhagen (一九一三年) 等處迭開會議，擬定關於救助、碰撞、船舶所有人責任、船舶債權等統一案。至國際間之統一條約，有一九一〇年碰撞統一條約，救助統一條約，一九二三年船舶所有人責任限制統一條約，載貨證券統一條約，海上先取特權統一條約等，已經多數國簽名，簽名國即有認為國內法施行之義務，海商法統一事業之完成，吾人可拭目以俟之也。

第二章 通則

第一節 船舶之意義

船舶云者，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也。（海商法第一條）茲析言如左：

一、須供航行之用 航行云者，係指船舶航行海上，及航行於與海相通能供海船行駛之水上而言。不供航行之用者，不得稱之爲船舶，故如橋船，躉船，燈船等，皆非海商法之所謂船舶也。

二、須航行於水上 不航行水上者，不得稱之爲船舶，故航空艇，沙漠船等，雖能航行，然不得稱爲船舶。水可分爲海水與內水；海水指海洋而言，內水指河川港灣而言。船舶之航行於海上者，曰海船。航行於內水者，曰內水船。英國商船法海船與內水船未設區別，適用同一法規，德國海商法海船