

MARITIME LAW

海商法

案例式

陳國義 著



Maritime Law
Maritime Law

智勝
BEST-WISE

海商法

..... 案例式

陳國義 著

智勝文化

海商法案例式

Maritime Law

國家圖書館出版品預行編目資料

海商法：案例式＝Maritime law / 陳國義著．

——初版．——台北市：智勝文化，2002[民 91]

面； 公分

ISBN 957-729-250-X (平裝)

1.海商法—案例

587.6

91006180

作 者/陳國義

發行人/紀秋鳳

出版/智勝文化事業有限公司

地 址/台北市 100 館前路 26 號 6 樓

電 話/(02)2388-6368

傳 真/(02)2388-0877

郵 撥/16957009 智勝文化事業有限公司

登記證/局版臺業字第 5177 號

總經銷/知識達圖書發行有限公司

傳 真/(02)2312-2288

出版日期/2002 年 5 月初版

定 價/400 元

ISBN 957-729-250-X



Maritime Law

by Chen, Kuo-Ye

Copyright 2002 by Chen, Kuo-Ye

Published by BestWise Co., Ltd.

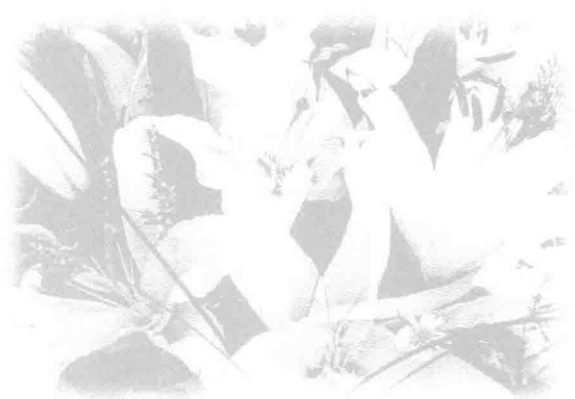
智勝網址: www.bestwise.com.tw

本書之文字、圖形、設計均係著作權所有，若有抄襲、模仿、冒用情事，依法追究。
如有缺頁、破損、裝訂錯誤，請寄回本公司調換。

謹以本書獻給養育我的慈母嚴父

陳蔡春來 女士

陳 開 先生



序

商事法中有公司法、票據法、保險法、海商法，前三者，作者已陸續完成，民國八十七年秋作者已開始著手於海商法之撰寫，但卻於民國八十八年七月十四日遇到我國海商法之重大修正案在立法院通過，總共修正一百五十三條條文，修正幅度之大可謂空前，致使作者不得不停筆重新研讀新資料，然後再全部翻寫。另於民國八十九年一月二十六日海商法又作小幅度的修正。所以本書經過如此的一波三折，其所呈現者，皆為最新之資料。

海商法除法律系學生外，乃是從事於海上運送者（包括貨物運送及旅客運送）及從事於進出口貿易者應認識的一部法律，作者捨去傳統寫法，而以案例方式來寫作海商法，其主要企圖達到以下三個目的：

一、引起讀者學習海商法之興趣

傳統教科書表現單調感，讓法律系之初學者及非法律系之商管學科的學生無法產生學習的興趣，案例式之寫法企圖擺脫單調感，而或許可以達到活潑的層面。

二、讓讀者產生具體感

一般人閱讀傳統教科書時，因欠缺案例的引導，所以學習當中，僅能憑空想像，而無具體感，案例式的寫法企圖擺脫這方面的缺失。

三、使讀者知道法規如何適用

法律並不僅在於背誦，背誦當然可以認識法律，但只認識法律而不知如何使用，則並非學習法律之主要目的。案例式的學習過程中，不但使讀者可以認識法律條文之內涵，尚可進一步知道法律條文如何適用。

另給使用本書之教授一個建議，假使您利用本書教學，而自覺無法在一學期（3 學分）之時間內授完，可以選擇第七章海上貨物運送契約為主要授課內容，因海上貨物運送契約為海商法整部法典之核心問題。另如有剩餘時間，可以以第一章至第六章作為增添授課之內容。

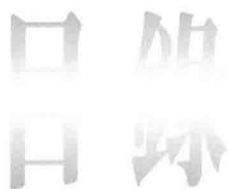
本書能順利付梓，乃是由於許多人的幫助，尤其感謝內人童惠玲老師之細心持家，讓本人可以放心寫作，家兄陳國堂先生不斷的鼓勵；助理施于旋小姐之辛苦打字及校稿、學弟黃龍忠法官適時提出修正之建議、另感謝智勝文化事業公司願意出版本書，於此表示衷心誌謝。

以案例來撰寫海商法，其中確實有相當的困難，尤其無法達到周延的境界，但作者願意大膽嘗試，提供給有志於學習海商法者，於傳統教科書外，另類的選擇。但作者也必須承認，其中無可避免的，可能有謬誤、疏漏之處，有待他日加以訂正，尚祈前輩先進予以不吝指正。

陳國義

2002年5月1日

於嘉義縣布袋鎮老家



海商法一案例式 Maritime Law

序

第一章 適用海商法之船舶 1

第二章 船舶所有權 9

第三章 船舶抵押權與留置權 25

第四章 船舶所有人責任之限制 37

第一節 船舶所有人可以主張責任限制之事項 39

第二節 船舶所有人責任限制之標的及其計算 54

第五章 船舶之強制執行 73

第六章 海事優先權 87

第七章 海上貨物運送 105

第一節 海上貨物運送契約之種類、訂立方式及發航前運送契約之解除 107

第二節 海上貨物運送契約與船舶讓與之關係 110

第三節 海上貨物運送契約運送人之權利 124

第四節 海上貨物運送契約運送人之義務 149

第五節 海上運送契約運送人之責任 160

第六節 海上貨物運送契約託運人之權利、義務及責任 217

第七節 海上貨物運送契約受貨人之權利、義務 222

第八節 載貨證券 227

第九節 聯營運送及多式聯營運送 266

第十節 散裝貨物運送 273

第十一節 貨櫃運送 278

第十二節 喜瑪拉雅條款－海上運送從業人員責任之特別規定 286

第十三節 海上貨物運送契約之終了 292

第八章 海上旅客運送 297

第九章 船舶拖帶 309

第十章 海上事故 317

第一節 船舶碰撞 319

第二節 海難救助 332

第三節 共同海損 342

第十一章 海上保險 355

海商法 393

重要名詞索引 425



CHAPTER

適用海商法之船舶

本章摘要：本章主要討論：①何等船舶可以適用海商法？②又區別適用海商法之船舶與不適用海商法之船舶，其實益何在？③不適用海商法之船舶，於何等情況下可以適用海商法之規定？

案 例

李大海有鑑於台灣四面臨海，他認為台灣四面的海之可利用性，乃是未來發展的趨勢，故有意從事海上活動，而投資建造一艘船舶，但不知其投資建造的船舶有無海商法的適用？

1. 適用海商法之船舶

海商法第一條之規定：「本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通水面或水中航行之船舶。」又海商法第三條之規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：

- 一、船舶法所稱之小船。
- 二、軍事建制之艦艇。
- 三、專用於公務之船舶。
- 四、第一條規定以外之其他船舶。」

依上述海商法第一條及第三條之規定，可適用海商法之船舶分述如下：

一、須供航行之用的船舶

即可適用於海商法之船舶，係指可供往來一定通路之船舶，如雖具有船舶之實體，但非供航行之用者，亦非可適用於海商法之船舶。

二、須為海船

依海商法第一條之規定，凡在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶，皆為海商法所適用之船舶。即海商法所指的船舶為海船，而非河船。

三、須為大船

依海商法第三條第一款之規定，船舶法所稱之小船，除因船舶碰撞外，並不適用海商法之規定。船舶法所稱之小船，係指船舶法第一條第三款所規定之小船，即船舶總噸位未滿五十噸之非動力船舶，或總噸位未滿二十噸之動力船舶，故可適用於海商法之船舶：

①如為非動力船舶，則總噸位必須為五十噸以上之船舶。

②如為動力船舶，其總噸位必須為二十噸以上之船舶。

四、須藉航行而獲利之商船

依海商法第三條第二款及第三款之規定，「軍事建制之艦艇及專用於公務」之船舶，除船舶碰撞之外，不適用於海商法之規定，但海商法及船舶法亦未明文規定，海商法上之船舶必須是「藉航行而獲利之商船」，但依據立法院當年之修正案說明：「本條所稱船舶之性質有三：1. 適用本法之船舶為商船及從事漁撈之船舶……」，可知海商法所稱之船舶應包括商船及漁撈船，考其兩種船舶之航行目的，不外乎在於「藉航行而獲利」，故唯有以藉航行而獲利之船舶方為海商法所適用之對象。

2. 李大海所投資建造之船舶名為寶麗金號，為動力船、總噸數為 30 噸，於建造完成後，發覺台灣海面的風浪太大，危險性高，因此將寶麗金號移至日月潭，於日月潭作為供遊客遊覽日月潭風景之用，該寶麗金號有無海商法的適用？

依海商法第一條之規定，本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶。即必須為海船，如船舶航行於湖泊或航

行於與海未相通之水面或水中者，則非為海商法上之船舶。

本例中，李大海所擁有之寶麗金號船舶，雖為大船（30 噸）且為動力船，但其僅航行於日月潭，其為湖泊，故依上所述，航行於日月潭之寶麗金號並非海商法上之船舶，故非海商法所適用之對象。

3. 設李大海所投資建造之寶麗金號僅為動力船、總噸位為 15 噸，而供捕魚之用，該船舶有無海商法之適用？

依海商法第三條第一款之規定，船舶法所稱之小船除船舶因碰撞外，不適用本法之規定。至於船舶法所稱之小船，係稱船舶總噸位未滿五十噸之非動力船舶，或總噸位未滿二十噸之動力船舶。故就動力船舶而言，其總噸位必須在二十噸以上，才可稱為大船，而為海商法所適用。

本例中，李大海所投資建造之寶麗金號，雖為藉航行而獲利之商船，但其為小船（動力船，但總噸位未滿二十噸），故非為海商法所適用之船舶。

4. 設李大海投資建造之寶麗金號為 30 噸之動力船，乃供航行獲利之用，但後來李大海將它充當假日全家到海上休閒之工具，該船舶有無海商法之適用？

依前例 1. 之說明，可適用於海商法之船舶，其必須為供航行之用之船舶，故如船舶雖有船舶之實體，但卻非供航行之用，則非可適用於海商法之船舶。

本例中，李大海之寶麗金號原先供航行獲利之商船之用，但後來李大海將它充當全家到海上休閒之工具，故供李大海全家海上休閒之寶麗金號並非用於航行而獲利，其無再適用海商法。

5. 區別適用海商法之船舶與不適用海商法之船舶其實益何在？

區別適用於海商法之船舶與不適用於海商法之船舶，其實益主要涉及該船舶於海上航行中所發生之私法關係，可否適用於「海商法」之規定，作為解決之依據，其如為可適用於海商法之船舶，則可適用以下之規範：

一、船舶所有人責任限制制度（海商法第二十一條）

適用海商法之船舶所有人如有海商法第二十一條第一項之情形發生，其可主張船舶所有人責任之限制，但不適用於海商法之船舶所有人，則不可主張船舶所有人責任之限制。

二、船舶優先權制度（海商法第二十四條）

對於適用海商法之船舶，其船舶債權人如有海商法第二十四條第一項之債權，則可主張優先權，但對非適用於海商法之船舶，其船舶債權人縱有海商法第二十四條第一項之債權，亦無船舶優先權可主張。

三、船舶強制執行程序之適用

適用於海商法之船舶，其強制執行程序之適用，乃適用關於不動產之強制執行程序。非適用於海商法之船舶，其強制執行程序，則適用關於動產之強制執行程序。

四、船舶所有權之讓與

適用於海商法之船舶，其所有權之讓與採登記對抗主義，但非適用於海商法之船舶，其所有權之讓與採不要式主義。

五、抵押權之標的

適用海商法之船舶，可以以之為抵押權設定之標的，但非適用於海商法之船舶，則不得為抵押權設定之標的。

六、共同海損規定之適用

適用海商法之船舶，如發生共同海損，則可適用海商法第一百一十條以下所規定之有關共同海損，但非適用於海商法之船舶，則無共同海損規定之適用。

6. 設依前例 5.，李大海之寶麗金號於民國 89 年 6 月 30 日全家出海在太平洋觀賞鯨魚，不料與一艘 50 噸之商船相撞，李大海之寶麗金號可否主張適用海商法上所規定之船舶所有人責任之限制及海事優先權等規定？

海商法第三條之規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：
一、船舶法所稱之小船。
二、軍事建制之艦艇。
三、專用於公務之船舶。
四、第一條規定以外之其他船舶。」

依上述之規定，可知小船、公務艦艇、河船及非藉航行而獲利之商船等，於船舶碰撞時，依然可適用海商法之相關規定。

本例中，李大海之寶麗金號已為家庭休閒之用，故為非適用於海商法之船舶。在出海賞鯨之航程中，不料與一艘 50 噸之商船相撞，依海商法第三條之規定，寶麗金號雖為非適用於海商法之船舶，但因為碰撞所發生之私法關係，亦可適用海商法之相關規定，例如船舶所有人責任限制（海商法第二十一條）及海事優先權（海商法第二十四條）等相關規定。

本章習題

1. 何謂船舶？（海商法上之船舶）對於船舶扣押、假扣押有何特別之限制？何謂載貨證券？載貨證券文義責任為何？如其中有「仲裁條款」記載時，其效力如何？試分別論述之。（67 司法官）