

海商法

尹章華、徐國勇 合著

海商法於八十八年六月二十二日經立法院三讀通過，於同年七月二十五日經總統公布施行，值此修正之際，作者特別針對新法內容（含八十九年一月十三日立法院三讀通過，最新修正之第七十六條條文）撰寫，介紹最新之海商法。本書為入門系列，學術性之論述儘量省略以合乎本書「入門」之本意；但對有關爭論點，亦本「入門」之旨，予以說明，期能使讀者有通盤之了解。



元照出版公司

海 商 法



尹章華・徐國勇

合著

元 照 出 版 公 司

國家圖書館出版品預行編目資料

海商法 / 尹章華, 徐國勇 合著. -- 初版. -- 臺

北市: 元照, 2000[民 89]

面: 公分. ---- (月旦法學入門系列 :
1B10PA)

ISBN 957-0332-28-X(平裝)

1. 海商法 -

587.6

89000689



海 商 法

月旦法學入門系列 1B10PA

2000 年 2 月 初版第 1 刷

作 者 尹章華・徐國勇

出 版 者 元照出版公司

台北市 100 館前路 18 號 5 樓

定 價 新臺幣 380 元

訂閱專線 (02)2375-6688 轉 166 (02)2370-7890

訂閱傳真 (02)2331-8496

郵政劃撥 19246890 元照出版公司

Copyright©by Angle publishing Co., Ltd.

登記證號: 局版臺業字第 1531 號 ISBN 957-0332-

序

海商法於民國八十八年六月二十二日經立法院三讀通過，於同年七月二十五日經總統公布施行，值此修正之際，實有將海商法之基本原理、原則予以介紹之必要。

本書屬於「入門系列」，既曰「入門」則側重對基本法理之說明介紹，學術性之論述則盡量省略以合乎本書「入門」之本意；但若涉有爭論，不予提及，恐對法理之說明有所不足，易生混淆，故本書對有關爭論點，亦本「入門」之旨，予以說明，期能使讀者有通盤之了解。

各國立法例上，海商法率皆以「國際公約」為重要法源之一，因此，本書乃對各項公約予以簡介，並依公約性質，附在各章之最後一節。期能使讀者在法理上觸類旁通，避免「數字規則」、「字母則規」（共同海損之約克·安特衛普規則）等，雖常聞及，卻不知何意之情形存在。

本書目的在使讀者對海法有一通盤了解，故非學術論文，既非學術論文，本書乃對註釋予以省略，唯仍臚列參考書本於後，請自行參考。

尹章華 徐國勇 謹誌

保險法入門

潘秀菊 著

本書係以我保險法規為論述之對象，行文兼具適度深入並求通俗易懂，對於有爭議性之問題，乃將各家學說及法院最新實務見解予以說明，使能瞭解問題之爭議性所在；並就各種有關法例與概念，採以實例說明，以增加學習者之瞭解。另外，本書蒐集自民國五十年至八十八年之歷屆司法官與律師考題，分別將其編排至相關之章節中，並附上每一考題之說明，對於其說明力求詳盡與正確，期能使學習者瞭解每一章節重要問題之所在，藉此對保險法有一全面之瞭解，並進一步得見堂奧之美。

商事法入門

尹章華·潘秀菊·馮震宇·陳連順 合著

本書是國內第一本以淺易文字、詳舉具體案例，闡述商事法精義的入門書。由任教於國內公、私立大學的四位年輕優秀學者，分別就各所擅長領域，援引重要學理及法院實務見解，精心撰寫而成，內容涵蓋公司法、票據法、海商法及保險法四大領域，可協助讀者輕易地掌握商事法全貌。

民法入門

陳美伶·李太正·陳連順 合著

民法是規範人民權利義務、具有生活化特質的基礎法律，也是初探法律者的必備知識。本書是國內第一本以淺易文字撰寫而成的啟蒙書，作者們本於多年教學經驗，除提出生活中所常見之疑問，解其法律關係之外，並以實際案例反覆印證，使讀者易於融會貫通。此外，本書針對88年4月大幅修改的債編條文，進行全面修訂，能提供讀者最完整的學習材料，是一本值得閱讀的書。

作者簡介

尹章華

美國德州南美以美大學法律博士、中華民國及美國華府及紐約州合格執業律師，現任消費者文教基金會秘書長、海洋大學海洋法律研究所副教授、中華民國商務仲裁協會仲裁人。

徐國勇

中興大學法律學系學士、七十三年律師高考及格，現為執業律師。

目 錄

第一章 總論	1
第一節 海法體系及其發展	3
第二節 我國海洋法制之簡介	18
第二章 緒論	27
第一節 海商法的概念	29
第二節 海商法之內容及法源	31
第三節 海商法之適用順序	35
第四節 海商法之研讀方法	36
第三章 船舶	45
第一節 船舶的概念及法律性質	47
第二節 船舶與國家之關係	59
第三節 權宜船籍之探討	64
第四節 船舶之特性	70
第五節 船舶文書	72
第六節 船舶適航性	74
第七節 船舶所有權	76
第八節 船舶所有人之責任限制	86
第九節 船舶抵押權	103
第十節 海事優先權	111
第十一節 船舶之強制執行	121

第四章	船員、海員及船長	145
第一節	船員之概念	147
第二節	船長	150
第三節	海事報告之性質與效力	153
第四節	海事責任之評定	159
第五章	海上貨物運送	163
第一節	海上貨物運送契約之概念	165
第二節	營運船舶之取得	168
第三節	海上貨物運送契約之訂立、種類	170
第四節	海上貨物運送契約對運送人之效力	183
第五節	海上貨物運送契約託運人之權利、義務 及責任	218
第六節	受貨人之權利、義務	220
第七節	海上貨物運送契約之終了	222
第八節	載貨證券	224
第九節	海上貨物運送之有關國際公約簡介	253
第六章	海上旅客運送	271
第一節	海上旅客運送契約之概念	273
第二節	海上旅客運送契約之訂立	273
第三節	海上旅客運送契約之效力	274
第四節	有關國際海上旅客運送契約之國際公約	279
第七章	船舶拖帶	283
第一節	船舶拖帶之概念	285

第二節	船舶拖帶之性質	285
第三節	船舶拖帶之種類	286
第四節	船舶拖帶之效力	286
第八章	船舶碰撞	291
第一節	概述	293
第二節	船舶碰撞構成要件	294
第三節	船舶碰撞的種類	295
第四節	船舶碰撞之法律效果	296
第五節	船舶碰撞之扣押	300
第六節	船舶碰撞之管轄	301
第七節	有關船舶碰撞之國際公約	302
第九章	海難救助	321
第一節	概念	323
第二節	公法上救助關係	324
第三節	私法上救助關係	326
第四節	有關海上救助的國際公約	328
第十章	共同海損	341
第一節	共同海損之概述及意義	343
第二節	共同海損之成立	345
第三節	共同海損之理算	347
第四節	共同海損之效力	354
第五節	共同海損之時效	355

第六節	約克・安特衛普規則 (<i>York-Antwerp Rules</i>)	
	簡介.....	356
第十一章	海上保險	363
第一節	海上保險之意義	365
第二節	海上保險法理基本結構	366
第三節	海上保險保險標的及保險價額	370
第四節	海上保險之適用範圍	373
第五節	海上保險全損與分損	377
第六節	海上保險之委付	381
第七節	海上保險通知義務及理賠	384

第 1 章

總 論

第一節 海法體系及其發展

海法爲規範人類從事海上活動一切法律之總稱。海法之類別，就其適用言，可別爲國際海法與國內海法；就其性質言，可別爲海事公法與海事私法。國際海法係規定國際社會中，關於海事之法規，以往常視爲國際公法之一部分。國內海法係規定一國以內，關於海事之法規，通常指各國國內所制定之成文法或其通行之習慣法而言。海事公法係規定國家與私人間關於海事之法規，多屬海事行政法範圍。海事私法係規定私人間關於海事之權義關係，多屬民事特別法範圍。海事公法與海事私法過去雖以國內海法爲主，但近世海上交通之發達，私人間海上交往之頻繁，不僅國際公海法日形重要，即國際私海法亦日趨發展。故以今日而言，海法實包括國際海法之公法、私法，與國內海法之公法、私法四部分。

晚近，因科技進步，人類對海洋之利用逐漸增加，活動日益頻繁，主要發展有四：

(一)航海活動之增加

因鐵殼動力船舶取代木製帆船，使航海安全性大爲提高，人類之海域活動急驟增加，難免有所爭議，制定海法及成立海域行政機關之需要，乃日益增加。

4 海商法

(二)漁業資源之利用

往昔因船舶性能較低，漁撈技術不足，漁業資源，取之不盡，用之不竭。現則船舶性能發展，漁撈技術進步，使漁業資源逐漸枯竭，引起不少爭議。

(三)海底資源之開發

往昔對於深海床 (deep sea-bed)，海床 (sea-bed)，海底 (Ocean floor) 及底土 (sea-soil) 礦藏資源之開發，認為渺不可及。近年深海床之無限蘊藏與技術可能性，使海底資源之開發，形成新的活動與新的爭議。

(四)海洋污染之防止

由於人類海域活動逐漸增加，隨之而來的海洋污染，亦漸形嚴重，人類對海洋環境之保護，日趨重視。

基於上述需要，人類對海法及海域行政機關之需求日益增加，海岸國家乃有海上保安機關（海岸防衛隊等組織）之設置。

一、領土、領陸 (Land Territory)

近代國家以「主權國」(sovereignty) 為理論基礎。國家主權之觀念，始於法人布丹 (J. Bodin)，布丹目睹法國十六世紀之混亂，倡言君主主權觀念，藉以內制領主，重建秩序，並維君主專制權力，制定法律，統治人民。外則對抗教權，倡言獨立自主。國際法學者厭惡或否認主觀觀念，並避免使用「主權」一詞，而以「管轄權」一詞代之，以說明傳統國家主權之觀念。

國家主權及於領土（屬地主義），乃是一種「獨占且完整的

管轄權」。基於領土管轄權 (territorial jurisdiction)，一國於其領土範圍內，有獨占且完整的管轄權，不受他國之干涉。

二、內水 (Internal Water)

領海基線向陸一方之水域，為內水。國家對內水之管轄權，原則上與領土無異（有完全而獨占的管轄權）。但以「直線基線法」劃定領海基線者，另有無害通過權之特別規定（參見一九五八年聯合國領海及鄰接區公約第五條，一九八二年聯合國海洋法公約第八條）。

一般而言，領海基線多指低潮基線 (Low Water Tide Baseline) 或平均低潮 (Mean Low Water) 線，統稱為低潮線 (Low Water Line)（一九五八年聯合國領海及鄰接區公約第三條，一九八二年聯合國海洋法公約第五條），高潮之時，內水土地為潮水淹沒，低潮之時，露出水面，乃為感潮地或潮間帶。

海岸國之港口，屬「內水」之性質。海岸國對內水之管轄權，雖與領土無異，但權利之行使，則與領土有異，茲以船舶之競合管轄，說明如次：

(一)船舶為船籍（旗）國之想像領域 (Fictional Territory)，船旗國有「屬地管轄權」但若外國船舶進入海岸國港口（內水），海岸國對港口（內水）之屬地管轄權，亦及於內水範圍內之外國船舶，故外國船舶進入沿海國港口時，船籍國的船旗管轄權雖未喪失，但沿海國之管轄權與船旗管轄權競合併存。

(二)外國船舶能否自由進出沿海國港口，在國際法上尚有爭議。計有下列主張：

甲說：船舶得自由進入沿海國港口，且不需事先獲得同意。

乙說：國際法上外國船舶並無自由進入沿海國港口之習慣法。一般而言，應依公船與私船之分而不同：

(一)公船

沿海國得基於本身之需要，隨時制定有關外國公船（包括軍艦）進入港口、內水、河川之規則，甚至完全禁止外國公船（軍艦）之進入。外國公船獲准進入沿海國港口，僅能認為是沿海國之優惠待遇，不能解為「權利」。一旦公船進入沿海國港口，即享有一定之「治外法權」（*extraterritoriality*）。公船內發生事件，沿海國多不主張管轄權。

(二)私船

原則上，外國私船可自由出入沿海國港口，沿海國除有正當理由外，不得禁止。私船不享有治外法權。外國私船進入沿海國港口，應受沿海國之完全管轄（但無獨占排他性），沿海國基於國際禮儀，經常放棄對船舶內部事項之管轄，僅對影響沿海國和平安寧（*peace and tranquility*）事項主張管轄。

我國法律之處理方式如次：

(一)國際商港

依商港法第二條第二款規定，稱「國際商港」者，指准許外國通商船舶（私船）出入之港口。

(二)國內商港

依商港法第二條第三款規定，稱「國內商港」者，指除經中華民國政府特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入

之港口。

(三)其他港灣口岸

非中華民國船舶，除經中華民國政府特許或為避難者外，不得在中華民國政府公布為國際商港以外其他港灣口解停泊（船舶法第五條）。研析：從上述相關法條得知，我國採乙說。外國船舶無自由進出我國港口之權利；即使在國際商港，外國船舶進出港，仍須依商港法第二十四條之規定申辦進出港查核手續。

三、領海 (Territorial Sea)

稱領海者，指沿海國領土（領陸）、內水（感潮地）以外鄰接之一帶海域。沿海國對領海有主權，但此種主權與沿海國對其領土（領陸）、內水（感潮地）之「獨占且完全」的主權不同。沿海國對領海行使主權時，應受國際海洋法或其他國際法規之限制（一九五八年聯合國領海及鄰接區公約第一條，一九八二年聯合國海洋法公約第二條）。

領海制度之慣例，淵源悠久。此制度之存在，基於下述三種需要：

(一)國防需要

一國對其領土（領陸）、內水（感潮地、港口）等海岸線之保安，必須超出其海岸線之外。

(二)行政需要

對於船舶之檢查，私運之查緝，亦須延伸於海岸線之外。