

增訂十三版

/ 大學用書 /

海商法

鄭玉波 著 林群弼 修訂

民書局 印行

海商法（增訂十三版）

本書係針對鄭玉波教授之原著《海商法》修正增補而成。修正增補之主要內容為：「船舶所有人之責任限制」、「海事優先權」、「第六十九條所規定之法定免責」、「共同海損」、「載貨證券」等，此等部分亦為近年來海商法修正之重點。

鄭玉波教授之原著《海商法》，本僅一百九十七頁，言簡意賅，深入淺出。最近兩次修正增補之結果，本書遽然增至三百餘頁，其增補之內容，大多來自修訂者於臺大法律系授課時之講義。增補雖多，但於法條未修正之部分，則儘量保存鄭教授原文之風貌。「原汁原味」之中，讀其文如見其人，觀鄭教授文筆之流暢，說理之請楚，如瞻一代宗師授課時之翩翩風采也。

ISBN 957-14-3902-9 (587)



9 789571 439020

NT. 300



大學用書

海商法

鄭玉波 著
林群弼 修訂

三民書局 印行

海商法 / 鄭玉波著;林群弼修訂. -- 增訂十三版一
刷. -- 臺北市: 三民, 2003

面; 公分

參考書目: 面

ISBN 957-14-3902-9 (平裝)

1. 海商法

587.6

92017079

網路書店位址 <http://www.sanmin.com.tw>

© 海 商 法

著作人 鄭玉波
修訂者 林群弼
發行人 劉振強
著作財產權人 三民書局股份有限公司
臺北市復興北路386號
發行所 三民書局股份有限公司
地址 / 臺北市復興北路386號
電話 / (02)25006600
郵撥 / 0009998-5
印刷所 三民書局股份有限公司
門市部 復北店 / 臺北市復興北路386號
重南店 / 臺北市重慶南路一段61號
初 版 1964年3月
再 版 1990年9月
修訂十二版一刷 1999年11月
增訂十三版一刷 2003年10月
編 號 S 582890
基本定價 陸 元

行政院新聞局登記證局登字第○二○○號

有 著 權 侵 害

ISBN 957-14-3902-9 (平裝)



修訂新版序

我國海商法係於一九二九年十二月三十日公布，一九三一年一月一日施行，一九六二年七月二十五日修正，直至一九九九年七月十四日總統公布修正條文為止，歷經三十七年未曾修正，而在此三十七年間，國際海運實務及海洋法律思潮已有重大之變遷，例如一九二四年海牙規則 (Hague Rules, 1924) 前後受到一九六八年布魯塞爾議定書 (Brussels Protocol, 1968)、海牙威士比規則 (The Hague-Visby Rules) 及一九七九年特別提款權 (S. D. R. Protocol, 1979) 之修正，美國一九一六年海運法 (The Shipping Act, 1916) 於一九八四年完成總修訂，以及國際共同海損理算規則「一九五〇年約克·安特瓦普規則」 (The York-Antwerp Rules, 1950) 亦於一九七四年、一九九四年兩次修正等，一九六二年修正公布之海商法顯已不合時宜，不足因應海運實務之需要，更不符合海商法強烈國際性及時代性之本質。

鄭玉波教授，為臺大法律系之名師，為國內民商法學之泰斗，其所著民法及商法系列叢書，長期影響國內民商學界之思潮，造福國內民商學子學習之便利，歷久而彌新。鄭教授所著「海商法」一書，係屬鄭教授民商系列中篇幅最小之著作，然而行家出手，畢竟不同凡響，雖非龐然大作，頁數不多，卻能完全掌握海商法之精要，尤其鄭教授深入淺出之說明，切中法條旨趣之舉例，頗能發人深省，令人讀之有若行雲流水，不知不覺中建立海商法應有之概念，自自然然中掌握海商法應有之心得。

值此新法運作適用之際，鄭教授若能親自修正，本書必然更能粲然大備，惜乎鄭教授已於一九九一年間仙逝於美國。三民書局深恐本書，因法條之大幅修正，而降低本書造福學子之功能，乃託本人將本書之舊條文更正為新條文，以維繫鄭教授海商之貢獻於不墜也。本人

於大學畢業服完兵役之後，隨即負笈東瀛，在日本商法之名門慶應大學法律研究所，追隨商法名師倉澤康一郎教授專攻商法（以海商法為主，公司法為輔），雖然留日期間長達十六載有半，惜因資質之所限，了無值得自負之心得，除愧對恩師倉澤康一郎教授長期之栽培外，更常痛感海商法之「海」何其浩瀚何其無邊也！因此，修正後之本書，若有任何精闢之見解，此純係鄭教授原有之精華；若有任何謬誤之處，此亦純係本人才疏學淺之所致。特此鄭重聲明，並向讀者致最高之歉意。

林群弼

於臺大法律系

中華民國九十二年九月二十四日

修訂三版序

本書業已三版，經兩次修訂，第一次係因海商法之修正而全面修訂，此次則因保險法之公布實行，而修訂海上保險章。惟海商法兼具海事法與商事法之雙重性格，其範圍甚為廣泛，舉凡國際法、國內法、公法、私法、物權法、債權法、實體法、程序法無不涉及殆遍。內容複雜，頭緒紛繁，在研究上比較困難。筆者學殖未深，不敢侈言著述，本書原係將歷年來在政大等校講授海商法所編講義，整理而成，故祇能做為個人一本教學記錄，或一篇讀書報告而已，雖經屢次修訂，但錯漏之處，仍所難免，尚請海內宏達不吝賜教為幸。

鄭玉波

序於國立臺灣大學法學院

中華民國五十三年三月二十九日

海 商 法

目 次

修訂新版序

修訂三版序

緒 論 1

第一章 海商法的意義 3

第二章 海商法的法系 5

第三章 海商法的法源 7

第四章 海商法的特色 11

本 論 13

第一章 海上企業組織 15

第一節 船舶（物的組織）（設備資本） 15

第一款 船舶的意義 15

第二款 船舶的特性 17

第三款 船舶的國籍 18

第四款 船舶的文書 20

第五款 船舶的所有權	20
第六款 海事優先權	23
第七款 船舶的抵押權	55
第八款 船舶的強制執行	56
第二節 海上企業主體（海上運送人）（人的組織 I）	57
第一款 總 說	57
第二款 船舶的共有	58
第三款 船舶所有人的責任	62
第三節 船長及海員（人的組織 II）	112
第一款 總 說	113
第二款 船 長	113
第三款 海 員	113
第二章 海上運送契約	115
第一節 貨物運送	115
第一款 總 說	115
第二款 貨物運送契約的成立	150
第三款 貨物運送契約的效力	151
第四款 貨物運送契約的解除	188
第五款 載貨證券	190
第二節 旅客運送	221
第三節 船舶拖帶	226
第三章 海上事故	229
第一節 總 說	229
第二節 船舶碰撞	229
第一款 船舶碰撞的意義	229
第二款 船舶碰撞的損害賠償	230

第三款 碰撞所生請求權的時效·····	231
第四款 船舶碰撞的處理·····	231
第三節 海難救助·····	236
第一款 海難救助的意義·····	237
第二款 對人救助·····	238
第三款 對物救助·····	239
第四節 共同海損·····	242
第一款 總 說·····	242
第二款 共同海損的要件·····	245
第三款 共同海損的效力·····	248
第四款 共同海損債權的擔保及時效·····	261
第五款 共同海損債務人之委棄免責權·····	261
第四章 海上保險·····	267
第一節 總 說·····	267
第二節 海上保險契約·····	269
第一款 海上保險契約的成立·····	270
第二款 海上保險契約的要素·····	271
第三款 海上保險契約的效力·····	276
第四款 海上保險契約的消滅·····	285
第三節 海上保險的委付·····	286
第一款 總 說·····	286
第二款 委付的成立·····	287
第三款 委付的效力·····	292
第四款 委付的時效·····	293
附 錄·····	297
附錄一：海商法·····	299

附錄二：船舶法	321
附錄三：船舶登記法	337
附錄四：船員法	347
附錄五：引水法	362
附錄六：本書參考書目	368

緒 論

第一章 海商法的意義

海商法 (Maritime Commercial law, Droit Commercial maritime, Seehandelsrecht) 是什麼？海商法就是以海上商事為規律對象的一種商事法。這一定義，可分下列三點說明：

(一)海商法是一種海法：海法是別於陸法和空法而言的。人類的社會活動，起初是局限於陸地，後來又擴展到海洋，最近更指向太空，進步之速，變化之大，簡直無法形容。那麼究竟為什麼會有這樣的成就呢？其中因素固不止一端，然而人類能夠過著有規律的生活——說得明顯一點，能夠過著法律的生活，無疑地是其中一項最大的原動力。因為有了法律，才免去了混亂鬥爭的局面，換句話說，有了法律，生活才得到安定，生活安定，才有餘力去求發展，於是由爬山越嶺，一進而為乘風破浪，再進而為馭氣排空。造成今天這樣輝煌的業績，論功行賞，法律是不應該沒有分的。

人類活動的大舞臺，既然由陸地擴展到海洋，又已凌入太空，那麼規律人類活動的法律，自然也有陸法、海法、空法之分了。陸法、空法這裡暫且不談，單就海法來說。海法也就是海事法，它是有關規律海上交通的一切法規的總稱，範圍雖然很廣，但主要的可分為海事公法與海事私法兩類。前者如海事行政法、海事刑法、和海事訴訟法等都是；後者一般即指海商法而言，所以說海商法就是一種海法，或者海事法。

(二)海商法是一種商事法：海商法是海法的一種，與他種海法的不同處，就在乎它是以商事為規律對象這一點，那麼海商法由其規律對象上看，應該說是商事法。商事是對著民事而言。大體說來，以營利為目的的事業，便是商事，而規律商事的法律，便是商事法。我國採取民商統一制度，雖然已經沒有了商法，但並不能說連商事也沒有了。既然還有商事，當然還得有規律商事的法律；不過商事法祇能算是民法的一種特別法，也可以說

是特別民事法，因此海商法也可以說是特別民事法的一種，與民法處於普通法與特別法之地位，所以海商法第五條才規定：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。」

(三)海商法是海上商事法：商事法不止一種（如公司、票據、保險法都是），海商法在商事法裡所具有的特徵，就是以海上商事為其規律對象。所謂海上商事與陸上商事不同，海上商事係以海上運送為中心，而就船舶的所有、利用、及海員的權利義務，海難、海損、及海上保險等一切事項的總稱。陸上商事，雖然也有運送營業（民法第六二二條以下），但是比起海上運送來，卻簡單得多。可見海上商事是一種特別的商事，所以海商法也應該說是海上商事法。必須標出「海上」二字，做為它特有的屬性，才能夠和一般商事法有所區別。

依據以上三點所述，我們可以得一結論，那就是：側重海事方面去看，海商法是商事的海事法；反之側重商事方面去看，海商法又是海事的商事法。不過一般在講學上或法典的編排上都把海商法列為商事法的一部門，所以我們才說：海商法是以海上商事為規律對象的一種商事法。

第二章 海商法的法系

海運發達的國家，海商法規當然也是相當的完備，世界各國的海商法可分三大系統^①：

第一、英美法系

英國的海商法非常充實，在一八九四年公布的商船法 (Merchant Shipping Act)，共七四八條，內容豐富。而於一九〇六年又公布海上保險法 (Marine Insurance Act)，此外還有載貨證券法 (一八八五年公布)、海事條約法 (一九一一年公布)、引水法 (一九一三年公布)、海上貨物運送法 (一九二四年) 等等，真是應有盡有。英國本來是個習慣法的國家，但是對於海商的法規，卻有這許多的成文法典，可以算是一種特色。

美國關於海商法並沒有像英國商船法那樣綜合性的成文法典，祇是於習慣法之外，有些局部性的單行法規而已。例如一八九三年公布的哈特條例 (Harter Act) 係規定船主之責任，一九一五年的海員法 (Seamen's Act)，乃保護海員的法律。此外尚有一九一六年的載貨證券法 (Pomerene Act)，

① 關於海商法法系之區分，本書係採取通說。田中誠二博士意見不同，茲錄其所列海商法法系表（載氏著《海商法》一七頁）如下，用供參考：

海商法之法系	大陸法系	德國法系：德國、瑞典、丹麥、挪威、日本等。
		法國法系：法國、義大利、西班牙、南美各國等。
	英美法系	英國法系：英國、澳洲、加拿大等。
		美國法系：美國。
	蘇俄法系	蘇俄（一九二九年）。
	統一法系	比利時（一九〇八年法、其次一九二八年修正法），荷蘭（一九二四年修正商法），希臘（一九一〇年），摩洛哥（一九一九年），中華民國（一九二九年）。

一九一二年的海難救助法 (Salvage Act), 一九一〇年的海事優先權法 (Federal Maritime Lien Act), 和一九三六年的海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act) 等等, 都是海商有關的法規。

第二、法國法系

法國自一六八一年由路易十四頒布海事條例 (L' Ordonnance de la Marine) 以來, 即成為各國海事立法的模範, 到了拿破崙制定法國商法的時候 (一八〇七年), 仍以此條例為基礎, 將海商做為該法典的第二篇 (自第一九〇條至第四三六條, 計二四七條), 佔極重要的部份。此外還有船舶碰撞有關的法律 (一八九一年), 船舶抵押法 (一八八五年)、海難救助法 (一九一五年)、海上物品運送法 (一九三六年)、及海上優先權法 (一九四九年) 等, 做為海商篇的補充。屬於這一法系的國家, 有荷蘭、比利時 (一八七九年以前)、海地、森多明峨等, 這些國家海商法的內容和法國完全一樣。又西班牙 (一八二九年以前)、葡萄牙、墨西哥、阿根廷、烏拉圭、秘魯、智利等國的海商法, 也都屬於這個系統。

第三、德國法系

德國於一八九七年制定的商法, 第四篇就是海商 (Seehandel), 由第四七四條至第九〇五條, 共為四三二條, 可謂相當詳備。其後又有海員法 (一九〇二年) 和商船國旗法 (一九五一年) 的公布, 在立法技術上較其他法系為優。屬於這個法系的有丹麥、瑞典、挪威、蘇俄、及義大利等國。但義大利係在商法的第二編設有海商及航海等規定, 實質上是折衷於法、德兩法系的。他如西班牙於一八二九年以後也改歸德國法系。至於日本也在商法的第四篇設有海商, 大致說是屬於德國法系, 但是關於船主責任的限制及共同海損等規定, 卻是仿自法國法系, 所以也可以說是屬於法、德折衷法系。

我國海商法在實質上係仿自日本商法的海商編, 間亦採取德制; 但在形式上卻是制定為單行法規, 與英、美之海商法的情形相同。