

華通法學叢書

王孝通編

海商法

上海華通書局發行

王孝通編

學華
叢通
書法
海
商
法

行發局書通華海上

海商法目錄

第一章 緒論

第一節 海商法之意義

一

第二節 海商法之性質

二

第三節 海商法之沿革

三

第四節 海商法之法系

五

第五節 海商法之革新趨勢

六

第六節 海商法之統一事業

六

第二章 通則

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 船舶之性質……………一〇

第四節 船舶之種類……………一一

第五節 船舶之文書……………一三

第六節 船舶之登記……………一九

第七節 船舶之扣押……………二三

第八節 海商法之法原……………二四

第三章 船 舶

第一節 船舶所有權……………二五

第二節 船舶經理人……………二九

第三節 船舶所有人責任之限制……………三一

第四節 優先權及抵押權……………四六

第四章 海員

第一節 海員僱傭契約……………五四

第二節 船長……………五六

第三節 船員……………六五

第五章 運送契約

第一節 總論……………六六

第二節 貨物運送……………七二

第三節 旅客運送……………八四

第六章 船舶碰撞

第一節 船舶碰撞之條約……………八七

第二節	船舶碰撞之意義	八七
-----	---------	----

第三節	船舶碰撞之責任	八八
-----	---------	----

第四節	請求權之消滅	八九
-----	--------	----

第五節	加害船舶之扣押	八九
-----	---------	----

第六節	船舶碰撞之訴訟	八九
-----	---------	----

第七節	本章之適用範圍	八九
-----	---------	----

第七章 救助及撈救

第一節	總論	九一
-----	----	----

第二節	救助之義務	九三
-----	-------	----

第三節	報酬之請求及其金額之決定	九三
-----	--------------	----

第四節	救人者之參加分配權	九四
-----	-----------	----

第五節	碰撞之救助	九五
-----	-------	----

第八章 共同海損

第一節 海損之意義及種類……………九七

第二節 共同海損……………九八

第九章 海上保險

第一節 保險之事故……………一一一

第二節 海上危險無精確之統計……………一二二

第三節 保險契約之作成……………一二三

第四節 海上保險之種類……………一二四

第五節 保險時期……………一二六

第六節 保險價額……………一二七

第七節 損害額之計算方法……………一二九

第八節 保險人之責任	一一〇
第九節 海上保險契約之消滅	一一一
第十節 委付制度	一一三
第十一節 危險發生之通知	一二〇
第十二節 貨物所受損害之通知	一二一
第十三節 保險金額之給付	一二二
第十四節 請求權之消滅	一二二

海商法

王孝通編

第一章 緒論

第一節 海商法之意義

海商法者。適用於海商事件之法規。爲海上商事法規之總稱。故係商事法規之一種。亦係海事法規之一種。商事法規爲公司法，票據法，海商法，保險法等之總稱。海事法規爲國際海法，公海法，私海法等之總稱。國際海法者。卽國際間關於海事之法規也。如通商航海條約是。公海法者。卽公海上關於海事之法規也。如船舶法是。私海法者，卽私海上關於海事之法規

也。如海商法是。

第二節 海商法之性質

一海商法者。私法也。海商法之爲私法。毫無疑義，然非謂其中悉爲私法的規定。觀各國海商法中多有公法的規定散在其間。而比較言之。究以私法的規定爲多。故海商法爲私法也。

二海商法者。特別法也。海商法所以爲特別法者。以其爲海商特別事項之規定故也。

三海商法者。有國際的性質也。海商法所以有國際的性質者，因國際貿易常以船舶爲之，船舶之航行，若不採用萬國共通之原則，則不僅如船舶碰撞救助及撈救等事故之發生，苦無適當處置之方，卽如共同海損海上保險等之事項，亦乏合理解決之道，海商法創生之初。卽有國際之性質，後雖因各國立法情形之不同。對於海法之內容，不無差異。然其大綱節目，仍合若符

節也。

第三節 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。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。其通行於地中海者。則有康索拉託Consulato其通行於大西洋者。則有阿勒倫Oléron，其通行的波羅的海者。則有威斯比Visby。至法王路易十四。因其國左右臨海。一方爲Oléron法所支配。一方爲Consulato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。皆步其後塵矣（西葡海商法列在商法第三編。德國海商法列在商法第四編。日本海商法列在商法第五編）

我國古制。海禁甚嚴。海事律令。實所罕睹。及至遜清中葉。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。內雖編有海船法一種。但以未經審定。迄未公布。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。國民政府成立。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，遂於民國十八年十二月三十日公布。其施行法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。然較諸海船法草案。頗有進步也。

第四節 海商法之法系

海商法之法系。大別爲二。卽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。茲圖解海商法之法系如左。

海商法法系

大陸法系——德意志瑞典，丹麥那威，日本，中華
法系——法法系——法蘭西，比利時，意大利，西班牙，南美諸國
英美法系——英吉利
法系——美法系——美利堅

第五節 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。而航海事業。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。以卜旅客之安危者。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。

第六節 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羅克安士保規則，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 Roserlaui 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 (一千八百九十七年) Antwerp (一千八百九十一年) London (一千八百九十九年) Paris (一千九百〇〇年) Hamburg (一千九百〇一年) Amsterdam (一千九百〇四年) Liverpool (一千九百〇五年) Venezia (一千九百〇七年) Bremen (一千九百〇七年) Paris (一千九百一十一年) Copenhagen (一千九百一十一年) 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。簽名國卽有認爲國內法施行之義務。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)茲分別說明如次。

一、須航行於水上。不能航行水上者。不得稱之爲船舶。故航空艇沙漠船等皆非船舶。

二、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，臺船燈船等皆非海商法之所謂船舶也。

第二節 不適用海商法之船舶

左列船舶。除船舶碰撞外。不適用海商法之規定。

- 一 總噸數（船舶丈量章程第十六條規定。計算船舶之噸數以全船上下各層艙位之容量爲總噸數。但在上層艙面不設圍蔽之處所。得免除丈量不算入總噸數。又第十七條規定自總噸數內減去駕駛輪機。並航行安全及船員居住衛生等所用處所。不能供載貨乘客之用者爲登記噸數），不及二十噸或容量不及二百担之船舶。（船舶丈量章程第十五條規定。船舶之容積以百立方英尺爲一噸。以担數表示容量之船舶。以十立方英尺爲一担。）

- 二 專用於公務之船舶。

- 三 以櫓權爲主要運轉方法之船舶。

總噸數不及二十噸或容量不及二百担之船舶。與以櫓權爲主要運轉方法