

侯木仲編著

# 海 商 法

環球書局印行

侯木仲編著

# 海商法

環球書局印行

## 編輯大意

一、本書係就作者歷年教學經驗及研究所得，編述而成。

二、本書主旨，在供海事學校學生研習之用，凡海事專科、水產、漁撈、造船，等校，學生畢業後將實際從事航海業務者，研習本書，期能有裨實用。

三、本書因航海商務，爲遍及寰宇之事業，四海一家，天涯比鄰，商事法律，在現代非國際化不爲功，故於國際統一公約及統一規則，均分別予以介紹，俾讀者能有較明晰之概念，兼能了解海商法律今後發展之趨向。

四、我國船舶法、船舶登記法等法律，本年內已先後分別修正。各該法律，與海商法關係至爲密切，讀者宜予參考，以利研究。

五、海上保險，爲專門學科，並應具有高度之技術，方足以資因應。本書僅能就海商法所規定者，參酌保險法之條款，略述其梗概。讀者如欲作進一步之研究，宜再讀有關海上保險學理上或業務上之專門著述。

六、本書篇末所舉參考書目之作者，均爲我國法學界及航海界之碩彥先進，讀者在作進一步之研究時，宜詳讀各該名著，庶可更獲實益。

七、本書作者，學植淺薄，倉卒編述，疵謬不免。敬請博雅君子，不吝教正，實至感幸！

作者 侯木仲 謹識

民國六十四年六月

# 中國海商法論 目錄

侯木仲 編述

## 第一篇 緒 論

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 第一章 研究海商法之意義·····     | 一  |
| 第二章 海商法之沿革·····       | 四  |
| 第三章 海商法之法系·····       | 七  |
| 第四章 我國海商法制訂之經過·····   | 一〇 |
| 第五章 我國現行海商法修正之情形····· | 一四 |
| 第六章 我國海商法之特質及其淵源····· | 一九 |

## 第二篇 本 論

|                      |    |
|----------------------|----|
| 第一章 通 則·····         | 二五 |
| 第一節 現行海商法內容概要·····   | 二五 |
| 第二節 海商法上船舶之立法解釋····· | 二五 |
| 第三節 海商法上「海」之概念·····  | 二八 |
| 目 錄                  |    |

第四節 海商法與民法及其他法律之關係……………二九

第五節 海商法上船長與海員之立法解釋……………二九

第六節 船舶之扣押與假扣押……………三一

第七節 海商法之施行區域……………三二

第二章 船 舶……………三四

第一節 船舶所有權……………三四

第一款 船舶及其特性……………三四

第二款 船舶所有權之範圍……………三六

第三款 船舶之國籍及其中華民國國籍之取得……………三七

第四款 有中華民國國籍船舶所得享有之權利……………四〇

第五款 船舶國籍證書及其船舶文書……………四一

第六款 船舶所有權變動時之要式行為……………四三

第七款 船舶登記對抗主義……………四三

第八款 建造中船舶所有權之保護……………四五

第九款 船舶所有權之共有……………四六

第十款 我國海商法對船舶共有採單純物權關係之立法理由……………四六

|       |                                   |    |
|-------|-----------------------------------|----|
| 第十一款  | 船舶共有人之權利義務……………                   | 四七 |
| 第十二款  | 船舶共有權轉讓他人之法定限制……………               | 四八 |
| 第十三款  | 船舶共有入設定抵押權之限制及其對於利用船舶所生債務之分擔…………… | 四九 |
| 第十四款  | 共有入爲船長時如被辭退即得退出共有關係之特別規定……………     | 五一 |
| 第十五款  | 船舶共有關係之終止及其他事項……………               | 五一 |
| 第十六款  | 船舶經理人……………                        | 五二 |
| 第十七款  | 船舶所有人責任之限制……………                   | 五四 |
| 第十八款  | 船舶所有人責任限制之立法主義……………               | 五五 |
| 第十九款  | 日內瓦船舶所有人責任限制統一公約之制訂……………          | 五六 |
| 第二十款  | 我國海商法對船舶所有人限制責任之規定……………           | 五八 |
| 第二十一款 | 船舶所有人限制責任之例外……………                 | 六一 |
| 第二十二款 | 船舶價值之估計……………                      | 六三 |
| 第二一節  | 船舶優先權與抵押權……………                    | 六四 |
| 第一款   | 船舶優先權之立法理由……………                   | 六四 |
| 第二款   | 船舶優先權之種類……………                     | 六六 |
| 第三款   | 船舶優先權之受償之標的……………                  | 六七 |

|     |          |    |
|-----|----------|----|
| 第四款 | 船舶優先權之位次 | 六九 |
|-----|----------|----|

|     |           |    |
|-----|-----------|----|
| 第五款 | 船舶優先債權之時效 | 七〇 |
|-----|-----------|----|

|     |        |    |
|-----|--------|----|
| 第六款 | 船舶的抵押權 | 七一 |
|-----|--------|----|

|     |    |    |
|-----|----|----|
| 第三章 | 船長 | 七三 |
|-----|----|----|

|     |               |    |
|-----|---------------|----|
| 第一節 | 船長之國籍及其公法上之地位 | 七三 |
|-----|---------------|----|

|     |                   |    |
|-----|-------------------|----|
| 第二節 | 船長應具有適任資格及其與僱主之關係 | 七四 |
|-----|-------------------|----|

|     |       |    |
|-----|-------|----|
| 第三節 | 船長之權責 | 七五 |
|-----|-------|----|

|     |               |    |
|-----|---------------|----|
| 第四節 | 船長棄船時應有法律上之義務 | 七六 |
|-----|---------------|----|

|     |                  |    |
|-----|------------------|----|
| 第五節 | 船長在執行職務時應有法律上之義務 | 七七 |
|-----|------------------|----|

|     |                   |    |
|-----|-------------------|----|
| 第六節 | 船長因保存船舶或發航得爲舉債之權利 | 七九 |
|-----|-------------------|----|

|     |             |    |
|-----|-------------|----|
| 第七節 | 船長製造海事報告之義務 | 七九 |
|-----|-------------|----|

|     |    |    |
|-----|----|----|
| 第四章 | 海員 | 八一 |
|-----|----|----|

|     |                  |    |
|-----|------------------|----|
| 第一節 | 海員之意義及其在船舶上應有之配置 | 八一 |
|-----|------------------|----|

|     |             |    |
|-----|-------------|----|
| 第二節 | 海員之僱用及其僱傭契約 | 八二 |
|-----|-------------|----|

|     |           |    |
|-----|-----------|----|
| 第三節 | 海員僱傭契約之終止 | 八三 |
|-----|-----------|----|

|     |       |    |
|-----|-------|----|
| 第四節 | 海員之義務 | 八六 |
|-----|-------|----|



第五節 海員之權利……………八七

第六節 海員之退休及退休後應享之權利……………九一

第五章 運送契約……………九四

第一節 貨物運送……………九四

第一款 貨物運送之意義及國際統一公約……………九四

第二款 貨物運送之種類及運送契約……………九五

第三款 備船契約之內容……………九六

第四款 備船契約之解除……………九九

第五款 定期備船契約與定程備船契約……………九九

第六款 貨物運送契約之完成及受貨人領受遲延之責任……………一〇一

第七款 載貨證券……………一〇三

第八款 載貨證券之種類及其特質……………一〇四

第九款 託運人之責任……………一〇八

第十款 受貨人之損害賠償請求權……………一〇九

第十一款 發行多份載貨證券之效力……………一一〇

第十二款 運送人權利之限制……………一二二

第十三款 運送人之義務……………一一三

第十四款 運 費……………一一四

第十五款 運送人之法定免責條款……………一一五

第十六款 運送人不得任意變更航程及其他義務……………一一九

第二節 旅客運送……………一二一

第一款 旅客運送之意義及準用貨物運送之條項……………一二一

第二款 旅客運送契約……………一二三

第三款 旅客保險……………一二四

第四款 船票及其有關事項……………一二五

第三節 船舶拖帶……………一二七

第一款 船舶拖帶之意義及其種類……………一二七

第二款 船舶拖帶之內部關係……………一二八

第三款 船舶拖帶之對外關係及其損害賠償責任……………一二九

第四款 共同或連接拖帶之損害賠償責任……………一三〇

第六章 船舶碰撞……………一三一

第一節 船舶碰撞與國際統一規則……………一三一

|     |                           |     |
|-----|---------------------------|-----|
| 第二節 | 統一規則有關船舶碰撞之民刑事責任及其司法管轄之規定 | 一三三 |
| 第三節 | 船舶碰撞意義之分析                 | 一三四 |
| 第四節 | 船舶碰撞之損害賠償責任               | 一三六 |
| 第五節 | 船舶碰撞訴訟之管轄法院               | 一三八 |
| 第七章 | 救助及撈救                     | 一四〇 |
| 第一節 | 海難救助之沿革                   | 一四〇 |
| 第二節 | 海上救助國際統一公約及其重要內容          | 一四一 |
| 第三節 | 海難救助之種類                   | 一四二 |
| 第四節 | 船長對海難救助公法上之義務             | 一四三 |
| 第五節 | 海難救助之報酬                   | 一四五 |
| 第八章 | 共同海損                      | 一四八 |
| 第一節 | 海損與共同海損                   | 一四八 |
| 第二節 | 共同海損之立法體例及其法律性質           | 一五〇 |
| 第三節 | 共同海損發展沿革及國際統一規則           | 一五一 |
| 第四節 | 共同海損之損害額與分擔額              | 一五三 |
| 第五節 | 共同海損之理算與各國立法例             | 一五五 |

|      |                   |     |
|------|-------------------|-----|
| 第六章節 | 關於運費之計算海損方法       | 一五七 |
| 第七章節 | 投棄貨物及其計算海損之方法     | 一五七 |
| 第八章節 | 託運貨物爲不實聲明對海損之計算方法 | 一五九 |
| 第九章節 | 毋庸分擔海損之物品         | 一五九 |
| 第十章節 | 以協議爲原則之共同海損計算方法   | 一六〇 |
| 第九章  | 海上保險              | 一六二 |
| 第一節  | 海上保險之意義及其立法沿革     | 一六二 |
| 第二節  | 海商法上之海上保險與保險法之關係  | 一六五 |
| 第三節  | 海上保險契約之種類及其標的     | 一六六 |
| 第四節  | 海上保險之保險期間與保險事故    | 一六八 |
| 第五節  | 共同保險              | 一七〇 |
| 第六節  | 保險人之免責事項          | 一七〇 |
| 第七節  | 保險契約之失效及其解除       | 一七一 |
| 第八節  | 保險價額之計算           | 一七二 |
| 第九節  | 海上保險特別條款——附註      | 一七四 |
| 第十節  | 海上損害及其損害額之計算      | 一七五 |

|      |                                  |     |
|------|----------------------------------|-----|
| 第十一節 | 海上保險之委付及委付之意義·····               | 一七七 |
| 第十二節 | 委付之法定要件·····                     | 一七八 |
| 第十三節 | 委付不得附條件並應經保險人之承諾或法院判決爲有效而成立····· | 一八〇 |
| 第十四節 | 海上保險應爲具有最大誠意之契約·····             | 一八一 |
| 第十五節 | 複保險，再保險與海上保險·····                | 一八三 |
| 第十章  | 附則·····                          | 一八五 |
| 附錄：  |                                  |     |

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| 一、中華民國海商法·····        | 一八七 |
| 二、中華民國船舶法·····        | 二一七 |
| 三、中華民國船舶登記法·····      | 二三四 |
| 四、一九五〇年約克、安特衛普規則····· | 二四六 |
| 五、一九七二年國際海上避碰規則·····  | 二五六 |

# 中國海商法論

侯木仲 編述

## 第一篇 緒論

### 第一章 研究海商法之意義

我國航海事業，自古以來，已有相當發達。「舜爲東夷之人」，可證我國疆場，堯舜時代，已瀕東海，孟子亦有「竊負而逃，至於海濱」之說，既已濱海，當已早知漁鹽之利，利用海洋以資生。遠古或難詳考，史乘所載，有周之際，齊魯二大國，均在東海之濱，而齊所有之海岸尤長，故管仲稍加講求，齊國卽致強富。孔子曾有「乘桴浮海之歎」，公孫龍子亦有「齊涉渤海」之說；而秦皇求不死之藥，海上仙山，三千弱水，雖涉神話，亦足見航海技術，已有相當成就。漢魏時期，我國船舶，往來於獅子國（今之錫蘭）、瓜哇（今之爪哇）等地，其國亦有商人前來我國，所謂「胡賈」者是。至隋代，更擴及蘇門答臘、波斯灣、及紅海之亞丁。唐代更對國際貿易之船舶，於廣州、泉州等地，設置管理機構，稱爲「市舶司」，市，交易，謂國際貿易；司乃管理機構或官員，市舶，猶言「買舶」（商船），我國與他國，當互有往來，既設司管理，發達可知，元代尤盛，馬可波羅以意大利人來仕，卽曾任福州、泉州、揚州、等地此類職務，明之三保太監鄭和，七下南洋，更爲歷史上不可磨滅之壯舉。

以言法制，則唐律於此，且多規定，散見各篇，另亦有單行章則，歷代因之，惟未制訂完美法典。但降及清代，反形積極退化，其原因，一爲僥於鄭成功之雄據臺澎，深恐海外扶餘，密謀復國，乃下令內徙，禁止出海，人民不敢從事海上事業，八股取士，腐儒誤國，造船技術及利用機械操縱，在宋代已略現曙光等，因海運之斷，悉歸停頓。嗣因畏外心理作祟，率性閉關自守，益形隔絕。直至鴉片戰爭以後，海禁不得不爲大開，於是在航海事業方面，無論爲技術、學識、制度、及法制，無一足以資適應。而朝野上下，又不知振作圖強，商事方面，固坐令外人壟斷；海軍建軍方面，一敗於甲午之內部不能一致挫敵而爲日本所重創，再敗於圓明園之任意擲用建軍經費以供宮廷之奢靡，形成「海關憑魚躍」之任令帝國主義艦隻橫行無忌，無可阻禦之惡劣情勢。五口通商以後，列強紛紛援例簽訂通商條約，不特我商民應享有之「沿海貿易權」(Cobatage)，全部斷送，甚至「內河航行權」，亦爲洋商之太古、怡和、日清、及由洋商在幕後主持操縱之各內河輪船公司所把持，本國商人亦無競爭餘地。尤劣者，爲沿海漁業，爲日本帝國侵凌備至，拖網設施等等，全爲日輪所拖毀破壞，政府噤若寒蟬，漁民畏懼不敢出海；晚清卽已如此，民國肇造，新成之國，北洋軍閥貪污殘暴，豈以人民爲念，國民革命軍雖已統一全國，喘息甫定，未遑力爭，外患內憂，災難迭有，迄抗戰勝利之日止，我國對航海事業方面，損失大於成就，破壞逾於建設，漁捕及海域探測發展方面，更難有所稱述。唯其無法制以領導保護事業，故事業無法發達與改進，亦唯其事業無發達與改進，亦不能促成法制之發展與修訂，二者互爲因果，彼此影響，終乃各自停滯不前。

我國海岸線，共約二萬餘公里，可分二部分計算之：一爲本土大陸沿海岸之海岸線，約一萬一千一百餘公里，計北起鴨綠江口，南迄北崙河口；另爲島嶼海岸線，凡九千六百餘公里，包括臺灣列島，海南島，西乘列島，海南島及南海之中沙、東沙、西沙、南沙、各羣島，其中臺澎列島，包括尖閣羣島（釣魚台列島）在內，島嶼海岸線，即有一千四百餘公里；兩者合計二萬七千餘公里。以如此互長而遼闊之海岸線與海域，國家民族，所賴以存在與資生之重要可知。而上述之沿海貿易經營權、內河航行權、近海漁業權，爲列強攫奪或摧殘殆盡，早應有進步完美之海商法制，以振興鼓勵其事。加以第二次世界大戰以後，漁捕與海洋生物養護，既爲世界各國所重視，海洋資源探測與大陸礁層之開發，更爲沿海列強所關注，且自一九七三年中東戰事再起以後，阿拉伯產油國家以石油爲武器，用石油減產與石油加價雙重武器，對抗歐美，從而影響世界經濟，並使全世界更積極從事於「海域探油」，海洋於人類之價值，頓增倍蓰，尤不可不力謀善加利用之道，則每一國家，於其海洋方面，實應特加充實改進，以利適用。吾人於此時，研究海商法律，其意義之重大，當毋俟詞費。

吾國現行海商法，其內容原已相當完備。惟自民國五十一年修正公布迄今，又已逾十餘年，此十餘年中，世界變化之大，與科學進步之速，更非其他世紀各年代可比。涉及海洋商事者，當然亦不在少，則海商法律，正有多未規定者，是宜就其已有良好規範者，予以發揚光大，其有疏漏闕如者，予以補正增訂，俾成完璧。其宜與公法相輔相成，或事業之性質，有專門立法，以促進發展者，亦應謀其呼應，使收分工合作之效。總之，吾國立國於此半球之上，除西北部份，係屬廣大高原外，其餘部份，無不與海洋有關，今之世界，悉賴海洋以生存，於海洋法制之研究，實刻不容緩之要務也。



## 第二章 海商法之沿革

法律爲人類社會生活規範，其所以成爲規範者，乃累積人類社會生活經驗而成，故習慣乃法律最主要之淵源；海商法，係累積地中海沿岸、羅得島（Rhodus）人、及腓力基（Phoenician）人，航海貿易上，各種習慣（Habit and Custom）與慣例（Usage）等，逐漸孕育而成。故言海商法者，於其沿革，每以羅得法爲首，而後及其他。

第一、羅得地法（Lex Rodiao, De Lege de Julius）地中海之東，位居埃及與小亞西亞，有小島名羅得島，爲古代交通要道，掌握東歐及中東諸國商業霸權。歐洲商船，往來其間，遇有交涉或糾紛，多在該島談判，並加以解決，因此其商業一方面日趨茂盛，而其所解決之事例，亦足以樹立判決之準則，寔久形成習慣法。有識之士，彙輯當時行之有效之習慣，成一法典，俾航海經商者一體遵守，以確保航海及交易安全，即謂之「羅得海法」。

羅得海法，早已失傳，僅散見於羅馬法學家保羅斯司氏所著「法律選論」（The Selection of Rules），及羅馬優司丁尼大帝法典摘要（Justinian: Digested, 533），各錄有二三則，前者，於其五卷中之第二卷，錄有羅得法關於「船舶避免沉沒，拋棄貨物，以減輕嚴重者，應共同分擔其損失」；後者，其第十四章，亦錄有「向海盜交納贖金，以求釋放船舶，利害關係者，應分攤其損失」；均足爲後世「共同海損」（General Average）之理論根據。羅得法爲最古之海法，其地位、其效