

海商法釋論

王 洗 著

海商法釋論

# 海商法釋論 目次 王 洗 著

一	海商法敍論	一
二	海商法釋義	五
第一章	通 則	五
第二章	船 舶	二一
第一節	船舶所有權	二一
第二節	優先權及抵押權	二八
第三章	船 長	四一
第四章	海 員	五二
第五章	運送契約	六五
第一節	貨物運送	六六
第二節	旅客運送	九五
第三節	船舶拖帶	一〇一
第六章	船舶碰撞	一〇三
第七章	救助及撈救	一〇九

第八章 共同海損	一三五
第九章 海上保險	一三九
第十章 附 則	一五七
貨物水險實務	一六二
三 附 錄	一
(一) 招商局之載貨證券(提單)	一
(二) 臺灣航業公司	一
(三) 美國海上貨物運送條例	五五
(四) 一九五〇年約克——安德衛普共同海損理算規則	六五
(五) 船舶買賣契約藍本	七五
(六) 海商法原案	八七
(七) 海商法英文譯本	八七

## 海商法釋論自序

海商法制定於民國十八年十二月三十日，為我國航運法規中最早公布之法典。當時國民政府莫都南京未久，與民更始，立法院與行政部門曾有長時間之密切合作，努力於新法之創制。海商法與翌年十二月初公布之船舶法船舶登記法即為分工合作最顯著之事例。

時著者供職交通部航政司兼任本部法規委員，猶憶海商法係立法院商法起草委員會起草，交通部參加審議，而船舶法與船舶登記法則由交通部起草，立法院商法起草委員會審議；著者均曾參與其事，又奉命主稿海商法施行法及船舶登記法，故對各法制定之原則與精義，得悉其梗概。

上述各法多取材於日本法制，而參以國情。英美雖係航運先進國家，但其法規之訂立，年代已久，往往視事實需要，而陸續補充，包含既廣，內容難免龐雜。日本為航運後起之秀，因擷取英美（海洋）法系之長，又採用德法（大陸）法系為藍本，善加整理，故系統分明。我國又以民法感採大陸法系，為配合施行，自較容易，此我國航運法規，所以取材日本之原因也。

我國航運法規在制定之初，確為嶄新之體制，進步之現象，具有下列數項特點：一、立外商船取得平等地位，將以往海關兼管航政時代所頒行之片斷簡略規章，一律廢止，實施細密而有系統之新法規。二、航政管理權由海關客卿移轉於航政機關，收回喪失八十年之航政權。三、當時鐵路公路電信郵政重要法典，尚未制定，而交通部門中，航運法規首先完成中

法程序，為社會人士所稱道。

惟此等法規公布已三十年，迄未修正補充，以今日時代與需要而論，實屬未臻詳盡，亦感不能配合遠洋航業之發展。第一、當時航權尚未收回，我國商船在外人航業壓制之下，僅以航行內河沿海為範圍。在今日競爭遠洋航業之情形下，若干保護性之條款顯見缺少。第二、當時商船技術標準較低，訓練船員之學校不多，管理不能太嚴，故所定規章以現在眼光觀之，亦覺未盡詳密。第三、當時船舶載重線公約、海上人命安全公約，尚未議定，國際航海限制較少，以今日情況衡量，若干條款不逮公約之要求，顯示未能配合。第四、保護本國航業船員之積極精神，仍嫌不足。此像當時環境與事實限制使然，非立法時之疏忽也。

中樞遷臺以來，我國商船由內河沿海，轉向遠洋，可謂另闢途徑，且新船迭增，已進入新的時代。航運法規自應負起新的使命，力求適應配合，進而助長其發展。前交通部長袁守謙先生崇法務實，對此特別重視，於民國四十四年起，即遴選專家，分任纂擬工作。同時航海通訊社發行人陸翰屏先生，為配合此一政策之進行，亦邀請立法委員、法界人士、航業專家及教授學者，舉行座談七次，並彙刊「航海法草案座談紀要」專冊，以供政府採擇，頗收溝通意見協力促成之效。著者不敏，曾荷邀約，躬與其事，經先後縷陳如下之意見。

(一) 整理修訂法規，仍宜依據原有系統，在編制上採大陸法系，而精神上則兼顧海洋法系，以加速航運事業之發展。

(二) 海商法中有關船舶國籍及船舶文書各條條文，宜加刪除，而改列於船舶法內，以

判明兩法之性質。

(三) 由於船舶載重線公約、海上人命安全公約，我國均已簽字加入，船舶法內容宜增加船舶載重線、船舶設備及客船各章，以期充實，並將前頒而尚未施行之船舶載重線法廢止，藉免重複。

(四) 海商法中海員一章，宜擴大另頒專法，明定船舶所有人僱用船員，應簽訂僱傭契約，須經雙方同意簽訂，並可依照規定，而相互終止其契約，藉杜糾紛。對於船員待遇、醫療、撫卹、退休，尤應從優規定，以增進勞工之福祉。

(五) 海商法中運送契約一章，規定簡略，不敷運用，宜參考各國施行之海上貨物運送條例，儘量增訂。

(六) 海商法規定船舶所有人失事所負之責任，雖屬有限，惟賠償辦法則未明定。歷來船舶失事，涉訟年久，常因此使船公司倒閉，宜另訂旅客意外險之投保一條，規定旅客於實施意外險之特定航線及地區，均應保意外險，保險金額經交通部核准後，載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。

(七) 海商法中共同海損一章，宜將一九五〇年之約克——安德衛普規則所定各項，酌予納入，以符國際慣例。

(八) 海商法中海上保險一章各條條文，如保險法已有明文規定者，宜於刪去，避免雷同。

(九) 商港條例二十九條，內容僅及船舶出入港口事項，至有關港埠之建設工程、業務營運、以及財務管理等重要事項，概未列入，殊不足以適應實際需要，宜將商港條例，擴大範圍，改訂為商港法。

(十) 有關輪船業之監督登記合作，以及核定航線事項，係由交通部各訂專章，惟重點均置於內河沿海航運，不合經營國際航業之用，亟宜重加修訂，合併為航業監督規則或航業監督法。其精神應富於建設性，多加政府獎勵及融通資金各項條款。

(十一) 制定海難審議法，創立海事審議之建制及處理程序，並明定與民法刑法之聯繫關係。

(十二) 船舶登記法施行以來，雖尚無窒礙，惟與船舶法、海商法有關聯性，兩法修正，則船舶登記法亦應酌加修正，以期原則與文字，彼此符合。

上項意見，頗蒙交通部之採納，除海員法、海難審議法暫不另訂專法外，已將各方所提意見，彙核而草成船舶法、海商法修正案，呈由行政院咨送立法院完成立法程序，分別於上年一月三十日及本年七月二十五日公布施行。商港法及船舶登記法之修正案亦在立法院審議及行政院核轉中，航業監督規則交通部已決定以部令制定公布。至此，基本航運法規之全面修訂工作，可謂大體完成，其對今後航業之發展，有決定性之效益，蓋已毋庸置疑。

本書係著者繼船舶法釋論之後所續寫，仍依前書體例，於每章之前作一敘論，以綜合說明該章要旨，每條之後，均加詮釋，以明立法之精義，間亦提舉示例，俾易瞭解。所參考之

有關西籍及著者專書甚多，茲不備述，惟左列諸先生之著作與論文，如：

王致雲著

海商法詮釋；

陳顧遠著

海商法要義；

王孝通著

商事法要義；

錢國成著

民法債編各論；

桂裕著

保險法論；

戚樹詒著

海上保險；

朱鐘真著

海商法淺說；

馬天擇丁式如譯

海運業務名詞彙釋；

劉承漢論文

海商法中海員船員及救助撈救在用語上之研究；

劉承漢論文

海商法中載貨證券之發給及其效力問題；

劉承漢論文

修訂海商法問題之商榷；

沈琪論文

修訂海商法貨物運送章之商榷；

本書引用節採特多，至為拜嘉。全文草就，並曾請由錢國成先生審閱指正。附錄載貨證券中文譯本，亦經王文樸甘其綬兩先生校訂，此均為著者所深切感佩者也。

王

沈序於中華民國五十一年七月二十八日

# 海商法釋論

王 沈著

## 一 海商法叙論

我國航政法規中，有根本大法三種，一為管理水運之海商法，一為管理船舶之船舶法，一為管理港埠之商港條例。此三法連同船舶登記法與航政局組織法充分顯示國民政府北伐成功以後，重要政策之所在，即收回航政權及積極革新我國航業是也。蓋此等法典公布實施之前，我國航政權係由海關客卿主管，我國航業在不平等條約與客卿施政之雙重壓力下，情況慘淡。自民國二十年七月一日，交通部在各地設立航政局，實施以上各項法規，同時海關停辦航政後，我國航政與航業，始進入新的時代。

我國航政法規在制定之初，確為嶄新之體制，進步之現象，具有下列數項特點：一、中外商船取得平等地位，將以往海關兼管航政時代所頒行之片斷簡略規章，一律廢止，實施比較完整細密而有系統之新法規。二、航政管理權由海關客卿移轉於航政機關，收回喪失八十年之航政權。三、當時鐵路公路電信郵政法規，尙未整理完成立法程序，在交通部門中，航政法規首先完成立法程序，為一般人所稱道。

惟此等法規，公布已三十年，迄未修正補充，以目前時代與需要而論，實屬未臻詳盡，亦感不能配合遠洋航業發展之需要。第一、因當時航權（內河航行權、沿海貿易權）尙未收

回，我國商船在外輪壓迫之下，僅以航行內河沿海為範圍，在今日競爭遠洋航業之情形下，許多保護性之條款，顯屬缺少。第二、當時商船技術標準較低，訓練船長海員之學校不多，管理不能太嚴，故所定規章，以目前眼光視之，亦覺未盡詳密。第三、當時國際海上人命安全公約尙未議定，航行海洋限制較少，以現在情形而論，若干地方不及公約之要求，顯示未能配合。第四、保護航業船長海員之精神，與發展港埠之措施，仍嫌不足。此係受當時環境與事實限制之關係，在今日，吾人亟應力謀改進者也。

政府遷臺以來，我國商船由內河沿海，轉向遠洋，可謂另闢途徑，且新船迭增，已進入新的時代。航政法規自應負起新的使命，力求能以適應配合，進而助長其發展。近年交通部一如國民政府初建時期，對此特別重視，延聘專家，詳研前頒法規，並博採周諮，已對海商法、船舶法、及商港條例，完成一套新的修正案，報由行政院咨行立法院審議，現船舶法海商法修正案，已完成立法程序，公布施行，匪特可補以往之缺失，開啓航業新運，且亦堪稱中興時代立法之盛事也。

海商法原案公布於中華民國十八年十二月三十日，施行於二十年一月一日，共計條文一七四條，此次修正公布之海商法，（行政院於民國四十七年三月八日咨送立法院），計有一九四條。茲將修訂之要旨，擇要分述於次：

（一）海員僱傭契約及撫卹退休標準之訂定：船舶所有人僱用海員，應簽訂僱傭契約，

該項契約，經雙方同意簽訂之，並應依照規定終止契約。（如船已沉沒失蹤或失去安全航行之能力，海員不能勝任，海員怠忽職務致遭重大損失，海員受傷患病不能工作及不守紀律，違反契約及船舶喪失國籍等，均可由他方終止契約）海員在職期間死亡，海員因執行職務而受傷患病以致死亡，船舶所有人對其法定繼承人應依照規定給予喪葬費與撫卹金。海員在同一船舶所有人所屬船舶，連續服務在十年以上而已到達退休年齡，於退休時，應由船舶所有人依照規定，給予退休金。有關海員僱傭契約，傷病撫卹退休等之規定，船長亦適用之。

(二) 載貨證券之規定：關於載貨證券（提單）之規定，自一八九三年美國通過之哈德法為嚆矢，此後，澳大利亞於一九〇四年（一九二四年修正），紐西蘭於一九〇八年（一九二二年及一九四〇年會分別修正），加拿大於一九一〇年（一九二一年修正），先後通過特別海上貨運法案，大體亦依哈德法之規定。國際法學會海商法小組於一九二〇年接受委託擬具草案，提交於一九二一年九月間，在海牙召開之會議討論，參加各國代表終於通過決議：「本會批准所謂『一九二一年海牙規則』（The Hague Rules）並建議國際間普遍採用。」嗣各國於一九二四年八月二十四日簽字，成為公約。旋英國於同年即制定海上貨物運送條例（Carriage of Goods by Sea Act），澳大利亞亦同時批准生效，而荷蘭於一九二四年，比利時於一九二九年，義大利於一九三一年，美國、法國於一九三六年，德國於一九三七年，丹麥於一九三八年，芬蘭、瑞士於一九四〇年，乃至希臘、西班牙（一九四九年）、瑞典、葡萄牙（一九五〇年）、等國，均將一九二一年海牙規則併入各該國商法之內。日本亦於一九五七年參照海牙規則，另行頒布國際海上物品運送法，盡量採取相同原則。我國海商法原案關

於貨物運送中載貨證券之規定，未臻詳盡，特參照一九三六年美國海上貨物運送條例，分別加以修正增訂。

(三) 旅客意外險之投保：海商法規定船舶所有人因船舶失事所負之責任，雖屬有限制，惟賠償之辦法，則未經詳明規定。歷來船舶失事，涉訟年久，常因此使船舶所有人倒閉，間接阻碍航業之發展，故另訂旅客意外險之投保一條，規定旅客於實施意外保險之特定航線（危險航線）及地區，均應投保意外險，保險金額經交通部核准後載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。旅客除於前項規定之保險外，自行加保意外險者，其損害賠償依其約定，但應以書面為之。

(四) 共同海損之分擔：所謂共同海損者，即船舶與貨載因海難所受之損害與費用，應由各利害關係人，就船舶未遇海難前，各個所佔之權益共同比例分擔之。船舶及貨載之損失額，即利害關係人海難前之權益，若不以之列入而分擔海損，殊欠公允。海商法原案第一三五條，未將此精神列入，故加修正，規定共同海損，應以所存留之船舶，所存留貨載之價格，運費之半額，連同船舶及貨載損害額，而與共同海損之總額為比例，由各利害關係人分擔之。此外共同海損一章各條，均參照一九五〇年約克安德衛普規則 (York-Antwerp Rules) ，酌予加入，以符國際慣例。

(五) 關於船舶取得中華民國國籍之資格及船上應備之船舶文書：不應規定於海商法內，經納於船舶法內，以符名實。

# 二 海商法釋義

本法於中華民國五十一年七月二十五日  
總統明令修正公布

## 第一章 通則

海商法 (Maritime Commercial Law) 不備爲商法之一部，亦爲海法之一部。海法大別有二：一曰國內海法，一曰國際海法。國內海法又細分爲二：一曰公海法，一曰私海法。國際海法規定國家與國家間關於海事之法規，係屬國際法之一部。公海法規定國家與私人間關於海事之法規，其中以屬於行政法規者居多，如海難救助與船舶碰撞後之救助均是。私海法規定私人間關於海事之法規，即私人間之權利義務關係，凡發生於海上者，不適用民法一般規定，而形成民法之特別法。然所謂公海法與私海法非盡嚴格的分爲兩個法律，亦有在同一法律內兼收並蓄者。

我國海商法之體例，大部份涉及船舶所有權、船舶抵押權、優先權、船長、海員僱傭關係、運送契約、共同海損、海上保險等事項，均係規定私人間之權利義務及商業行爲，自屬民法之特別法，應屬私法範圍，亦即所謂私海法之一種。然細考其內容，則與民法之單純規定私人間之權利義務關係者，情形不同，其中若干條文，均爲公法上所應規定。故我國海商法，並非單純之私海法，實兼具公私海法之雙重性質。其屬私海法之性質者，如第二十一條關於船舶所有人之限制責任，第二十四條關於優先受償權，第二十五條關於優先受償之標的物，第三十條關於優先受償權之消滅時效，以及第一百四十三條第一百四十四條關於報酬之請求權是也。其屬於公海法之性質者，如第一一五條爲救助而發生之損害，免除船舶所有人或運送人之賠償責任，第一四二條規定船長對於淹沒或其他危難之人之救助義務，第一四九條規定船舶碰撞後，各船長相互間之救助義務等是也。

我國海商法固屬於國內法，然實質上亦兼具國際法之內涵或逕為國際法之適用。考國際法之發展，當以海商法為先河，自工業革命以後，商船由帆船（非動力船）進而為輪船（動力船），再由蒸汽機輪船，發展為內燃機輪船，近更利用核子以為商船之燃料。商船日益發達，世界距離，日益縮短，而人類間之相互需要，亦日益繁複，於是商船乃打破國際間之政治藩籬，擴大以服務全世界人類為對象。設不採用國際共同之原則，則不僅如船舶碰撞救助及撈救等事之發生，苦無適當處置之法，即如貨物運送、共同海損、海上保險等事項，亦將乏合意解決之道。故國際之集議與公約，以關涉海運為最早亦最多。如一九一〇年之國際船舶避碰及統一海難救助及撈救公約，一九四八年之國際海上人命安全公約，一九五二年之國際航海船舶扣押公約，凡簽約國家，均一致施行。此外又如有關統一提單之海牙規則（一九二二年），有關共同海損之約克安德衛普規則（一八九〇年公布，並於一九二四年及一九五〇年兩次修正），已成為各國國內法歷來所採行或接受之共同原則。

凡屬國際條約經本國參加簽字，並獲政府批准者，即發生國際上之拘束效力，依各國之法制，與國內法具有同一效力，或將其規定納入國內法。至於未簽約之國家，因其已形成國際上之先例，亦胥受其影響。故各國海商法條款遂多與國際法相同之事例，我海商法亦重視此事實，而不獨異，此為研究我國航運法規者，所應瞭解注意者也。

## 第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行及在與海相通水面或水中航行之船舶。

本條所稱船舶之性質有三：(1)適用本法之船舶為商船，凡本法第三條規定之船舶除碰撞事件外，皆在排除之列。(2)適用本法之船舶，係適於海上航行者。(3)適用本法之船舶係適於在與海相通水面或水中航行者。依此，凡不與海相通而航行於內河湖泊之船舶，除碰撞事件外，均不適用海商法。凡不

供航行之用，而僅泊於港口之船舶如躉船、碼頭船、燈船等，及縱有商業上之目的而不供航行之船舶，如修理船、倉庫船及作水上飯店之船舶等，均非海商法上所稱之船舶。至於何種水面，為與海相通者，海商法未有具體規定，交通部前為便於適用計，曾於民國二十二年間以部令規定各地通海流域，長江自海口至重慶一段，海河自海口至天津一段，珠江自海口至梧州一段，湘江自漢口至長沙一段，黃浦江自吳淞口至上海一段，閩江自海口至南臺一段，及其他沿海各港灣，能通海船之水道，均作為與海相通之水面。

## 第二條

本法稱船長者，謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員；稱海員者，謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。

本條規定船長海員之定義。商船分駕駛、輪機、電信及業務四部份，其工作人員，悉受船長之指揮監督。海員為船舶所有人之僱用人，而在船上繼續從事於一定之勤務。凡非在船上服役而在船舶營業所中之受僱人，則不得稱為海員。縱在船舶上服役而非繼續從事於一定勤務者，亦不得稱其為海員；例如因修理船舶而僱用之工人，或裝卸貨物而僱用之僕役，均不得稱為海員。

## 第三條

左列船舶，除因碰撞外，不適用本法之規定。

- 一、總噸位未滿二十噸之動力船舶，或未滿五十噸之非動力船舶。

- 二、軍事建制之艦艇。

- 三、專用於公務之船舶。

- 四、本法第一條規定以外之其他船舶。

總噸位未滿二十噸之動力船舶（即輪船），或未滿五十噸之非動力船舶（即帆船），可謂小船。對於水運關係不大，且數目衆多，如強使其適用海商法，反不利於人民，且不易於管理，與小規模營

業之商業不適用商業登記法，小工廠不適用工廠法之理正同。

軍事建制之艦艇，如海軍所屬之戰鬥艦、巡洋艦、航空母艦、驅逐艦、潛水艇、砲艇及登陸艦艇，其目的爲作戰；運兵船、運輸艦、醫院船、驅逐母艦、潛艇母艦、掃雷艦及巡邏艇，其目的爲輔助作戰艦艇作戰；有時陸軍空軍編制中亦有運輸船舶隊及交通船隻，則均爲供其軍事使用之目的而設；此類艦艇既非商用性質，自不應適用海商法之規定。

專用於公務之船舶，如海關之緝私艦，水警之巡邏艇，港埠管理機關之引水船、救火船、交通船以及其他檢疫船、測量船、氣象船、救難船、燈塔補給船、海底電纜敷設船，均爲執行特定之公務，非以營利爲目的；應受各有關之行政法規支配，自均不應適用海商法之規定。

本法第一條規定以外之其他船舶，多以櫓槳爲主要運轉方法，縱設有簡單機器，容量不大，仍不失爲小型船舶，且多航行於內河，不堪供航海之用。爲免苛細起見，亦規定不適用海商法。

以上各船舶何以碰撞仍適用海商法，因碰撞之結果，影響船舶本身與船舶所有人私法上關係甚大，故關於碰撞爲擴大之適用。

#### 第四條 船舶之扣押、假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止

，不得爲之；但爲使航行可能所生之債務，不在此限。

國境內航行船舶之假扣押，得以揭示方法爲之。

扣押即強制執行法上所謂之查封，乃以實現債權人之私權爲目的，而剝奪債務人對於執行標的物之處分權之執行行爲也。依強制執行法規定，船舶之強制執行，準用關於不動產執行之規定。是船舶之扣押，當以揭示、封閉或追繳船舶證書之方法行之，必要時得併用數種方法。（參看強制執行法第

一百十四條、第七十六條及船舶法第八條)假扣押爲保全程序之一種，乃債權人就金錢請求或得易爲金錢請求之請求，對債務人財產請求扣押，以保全其強制執行爲目的而設之程序。換言之，民事案件在判決確定前，恐日後執行困難，法院根據債權人之請求暫時扣押債務人之財產，以防其自由處分。船舶之得爲扣押或假扣押，固與他種財產，初無稍異。惟於運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，實與多數人之權利有關，如亦許債權人聲請逕予扣押或假扣押，不僅船舶所有人遭受損失，凡貨主及旅客等均將受其影響。故船舶於一定條件之下，可排除國家司法權之行使。即通常爲保障強制執行可得實施之扣押或假扣押，自運送人或船長發航準備完成時起，以迄航行完成時止，對於船舶不得爲之。但爲使航行可能所生之債務，如備辦航行之油料煤米或雇工修理之費用，則仍不在此限。因此種債務，雖亦在發航以前，而時機迫切，求償機會較短，設對此而不加以保護，則影響所及，尙有何人敢與船舶交易，供給勞務。故設本條之規定，用資救濟。

在國境內航行之船舶，法院控制甚易，如須執行假扣押，規定得以揭示方法爲之，俾船舶不致因執行假扣押而影響其航行。

德國商法第四八二條規定，依強制執行而爲之強制拍賣，不得施於出航準備業已完成之船舶，亦不得實施假扣押。爲使航行而負之債務，對該債務施行強制執行或假扣押時，不適用前項之規定。與本條精神相同。

## 第五條 海商事件本法無規定者，適用民法及其他有關法律之規定。

海商法關涉從事航業之商船及其相關之事項，其航行之目的爲藉航行運輸而營利。至其所生之法律關係，不特含有物權，且兼及債權。因有本條之規定，以便適用上有所依據。蓋民法爲普通法，海商法爲特別法，特別法未有規定者當然適用普通法。

## 第二章 船 舶

### 第一節 船舶所有權

#### 第六條 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。

根據民法物權編，所有權有不動產及動產之分。船舶之所有權，屬於動產所有權。蓋船舶既非完全不能移動位置之物，亦非須經破壞始能移動位置之物，故船舶當然為動產。船舶之所有權亦係動產所有權。但船舶雖為動產，而其價值甚高，每超出多數之動產或不動產。又船舶雖可移動，但移動常感困難，且不特在航行期間，人口聚集於船上，並有不少人以船為家，猶如家屋。此船舶之特性，又與一般動產之性質不同。因而法律不能不予船舶以不動產之待遇。故本條所謂特別規定云者，不僅指船舶之不動產性，且將船舶之人格性亦包括在內。人格性本為人之所具有，船舶乃物，既非自然人，又非法人，何能有名稱、國籍、船籍港及行踪等名詞。蓋因船舶往來不定，往往通行數國領海，故不能不確定其所屬之國家，以及主要停泊處所，又以其體積甚大，更不能不在船舶上標一名稱，以資識別。猶如一般人之有國籍、住所、姓名相同，而非其他「物」之所應有也。

又關於船舶之強制執行，準用關於不動產執行之規定。而已登記之船舶，得為抵押之標的物，其抵押之範圍尚及於船舶之屬具，故學者認為船舶有不動產性，實有理論上之根據。因動產之讓與，交付即生效力，且無須登記，（參照民法第七六一條）（註一）而船舶全部，或一部之讓與，非經法定程序，不生效力。觀此，則船舶之不動產性，可謂彰彰甚明。

(註一)民法第七六一條：動產物權之讓與，非將動產交付，不生效力。但受讓人已占有動產者，於讓與合意時，即生效力。

讓與動產物權而讓與人仍繼續占有動產者，讓與人與受讓人間，得訂立契約，使受讓人因此取得間接占有，以代交付。讓與動產物權，如其動產由第三人占有時，讓與人得以對於第三人之返還請求權，讓與於受讓人，以代交付。

## 第七條 除給養品外，凡於航行上及營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。

船舶所有權之移轉，除供食用之米糧麵粉蔬菜為給養品外，凡羅經、無線電、六分儀等航行設備與鐵錨、錨鏈、救生艇、救生帶、艙板等必需屬具，及客艙餐室內之林棹傢俱陳設等營業上必需設備，皆視為船舶之一部，應自然共同移轉，共同為保險之標的物，共同委付，均不可分離。亦即船舶所有權所及之範圍。德商法規定所有附置於船上之物，視為船舶之屬具。記載於船舶屬具目錄之物而有疑義時，推定為船舶之屬具。

## 第八條 船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並依左列之規定，不生效力。

- 一、在中華民國，應聲請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。
- 二、在外國，應聲請中華民國領事館蓋印證明。

船舶航行海洋，等於國土之延長。在國際法上，一般學者多以船舶與土地同視；海運發達國家之立法，例多採取之。又船舶為國防潛力，在戰時可運送軍隊軍品，應就可能保存其本國國籍，以資利用。故本條規定船舶全部或一部之讓與，除經當事人之意思合致外，非作成書面，並依法定程序取得

主管機關，蓋印證明不生效力，所以昭慎重。並予主管機關以審核控制之機會，藉防船舶直接間接移轉於敵對國家，或落於為匪作歹之人手中，損及國家利益也。

## 第九條 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

船舶價值多較其他動產為高，為免當事人間無端發生紛爭起見，故對船舶所有權之移轉，須依法定方式登記，始能對抗第三人。本條所謂移轉者，包括有買賣、繼承、贈與，及公司合併等項。

船舶之移轉，無論係在碇泊或航行中，亦不論其移轉係為全部或一部，非作成書面，呈經讓與地或船舶所在地航政主管機關，或在外國之中國領事館蓋印證明，不能發生所有權移轉之效力。且非登記，其船舶所有權之移轉，亦不得對抗第三人，此為船舶所有權移轉之法定程序。

## 第十條 船舶建造中，承攬人破產，而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金，給償收取之。並得自行出資，在原處完成建造。但使用船廠，應給與報償。

船舶所有權之發生取得，約可分為兩類，即：一為原始取得，一為繼承取得。原始取得者，不外由建造或捕獲而來；惟建造中之船舶，於承攬人破產時，則有問題發生，蓋法院所派破產管理人，如能依照契約訂定，繼續完成船舶之建造，自不發生問題。若破產管理人，不能完成建造時，不特對於定造人不利，且有碍航業之發展。故本條特設救濟辦法，其道有二：(一)船舶定造人得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金，給償收取之。收取後，定造人可交第三人建造之或自造之。此種辦法，一面使未完成之船舶及材料不致耗損，顧全破產人與定造人之利益，一面維護造船事業，亦即公益計也。(二)船舶定造人固得給償收取未完成之船舶及材料，同時並得自行出資在原處完成建造

，蓋爲便利計，自可使用原承攬人之船廠，但應給與報酬。

至於捕獲之船舶，亦屬原始取得之一種，殆成國際法學者一致之主張，惟其存於物上之擔保權，即因船舶捕獲而消滅。他如繼承取得，則係由讓與或繼承而取得。惟讓與若在航行中爲之，其因航行而生之損益，應歸何人負擔，本法無明文規定，若有此類情事發生，當適用民法之規定。

**第十一條** 共有船舶之處分，及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數並

其應有部分之價值，合計過半數之同意爲之。

船舶共有者，船舶所有權爲數人所共有之謂。亦有稱之爲船舶分別共有者，蓋因共有人對於船舶，係分別享有持分，與公同共有（民法第八二七條）（註二），性質不同。船舶價值甚昂，恒非一人之財力所能濟，及其遇險，損失頗鉅，又非一人財力所能勝，故以往歐洲各國頗通行船舶共有制度。例如法國習慣上分船舶爲二十四部，英國法律上分船舶爲六十四部是。惟自公司制度盛行以後，船舶共有制度在歐洲法律上漸失其重要性。我國海商法對於共有制度規定甚詳。但以往歐洲共有制度偏於合夥關係，而我國海商法認爲純物權關係，非債權關係。

船舶共有本爲物權共有之性質。但論其內部及對外關係是否有債權上之合夥關係，學者或主張就船舶本身而言，固爲物權關係，就共同經營一點而言，必須承認兼有債權之合夥關係。或主張共有人若將其共有之船舶不從事航業時，則爲單純共有關係，若從事航業係共有人以經營共同事業爲目的，則不能不承認其爲合夥關係，對於物權或債權之適用時，應視其是否在經營航業與否而定。然依我海商法之規定，則認爲船舶共有乃單純物權關係，而無債權關係，蓋所謂單純共有說也。

共有船舶之處分議決權，即船舶共有人參與船舶處分議決之權利，此乃標的物共有之當然結果，

至其行使之方法及範圍如何，事實上當事人間多以契約訂定，但若當事人間無約定之時，則仍不能不賴法律爲之救濟，是以有本條之規定。至於應以共有人過半數並其應有部分之價值合計已過半數同意爲之，因共有船舶既以供營業利用爲目的，當以過半之人數並其過半之出資額爲議決權從違之標準，藉以保障共有人之利益，俾免專斷，此與一般合夥法則，以人過半數爲可決之標準有異也。

(註二)民法第八二七條：依法律規定或依契約，成一共同關係之數人，基於其共同關係，而共有一物者，爲公同共有人。

各公同共有人之權利，及於公同共有物之全部。

## 第十二條 船舶共有人有出賣其應有部分時，其他共有人得以同一價格儘先承買。

因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中華民國國籍時，應得共有人全體之同意。

所有權得自由讓與，本爲一般法則之通例。其標的爲共有時，共有人就其應有部分得自由處分亦不例外。惟爲達成共同航行營利之目的，應儘量避免第三人參加共有關係，故本條規定，船舶共有人有出賣其應有部分時，其他共有人得以同一價格儘先承買。

船舶均有其國籍，具有中國國籍之船舶，享有內河航行權、沿海貿易權及依照其他法律能享受之各種特權。如該船喪失中國國籍，亦即喪失享受特權之資格，此與共有人全體之利益攸關。故本條規定因共有權一部分之出賣，而影響該船之國籍時，須經其他共有人全體之同意始能出賣也。

## 第十三條 船舶共有人以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意。

所有權得供抵押之標的，本爲法律上之一般原則，共有人中之一人，抵押共有物之應有部分，亦

爲一般法律所許可。故船舶共有人，得以其應有部分而爲抵押，自無疑義。惟船舶共有人如抵押其應有部分時，依照本條所以須得其他共有人過半數之同意者，蓋因船舶抵押雖僅爲其應有部分，惟其結果，可能因債權債務之糾紛，危害及於其他共有人之利益。故特規定須得其他共有人過半數之同意，以保護多數人之權利也。

#### 第十四條 船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責。

共有人對於發生債務之管理行爲曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人，而免其責任。

船舶共有人應按其分價額，比例擔負利用船舶所生之費用及損失之各項債務，此爲共有人之應有義務。蓋利益之分配，依一般法則，既在不超越分價額應得利益以上，而其損失之負擔義務，亦應不超越分價額應負義務以上，自毋庸贅述。惟共有人行使委棄權，必須對於發生債務之管理行爲，曾經拒絕同意而後可。例如對該船之航行或出租，認爲可能發生危險或得不償失或對於該船之大規模修繕，認爲入不敷出，或其他認爲不應爲之事項（雇用船長或解任船長）而聲明異議拒絕同意者，始得委棄其應有部分於他共有人，而免該項債務之責。

依第一項規定，是船舶共有人與合夥人之責任，顯有不同（參照民法第六百八十一條）（註三）  
第二項更爲減輕共有人責任之例外規定。

（註三）民法第六八一條：合夥財產不足清償合夥之債務時，各合夥人對於不足之額，連帶負其責任。

#### 第十五條 船舶共有人爲船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金。

前項資金數額，依當事人之協議定之。協議不成時，由法院裁判之。

第一項所規定退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅。

兼任船長之共有人，既爲其他共有人辭退或解任，則彼此意見顯已不洽，如仍繼續其共有關係，則日後恐難期圓滿；故本條特予明文規定，以資保護。至關於請求返還其應有部份之資金數額，則依當事人之協議定之，協議不成，由法院裁定之。蓋共有人所有部份之價值，係隨社會金融之變遷而增減，故請求返還其資金時，勢必評定其數額也。惟關於船長行使退出共有關係之權利，本條亦予明文限制，即自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅，因經營航業費乎敏捷也。

**第十六條** 共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產、或禁治產而終止。

船舶共有有其繼續性。蓋船舶共有關係不因共有人中一人之死亡而終止。退而言之，縱使共有人中一人破產，因而將破產人之應有部份出售，或共有人中有人受禁治產宣告，但其他共有人不因此而失其共有關係。

**第十七條** 船舶共有人應選任船舶經理人，經理其營業，船舶經理人之選任，應以共有人

過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意爲之。

共有船舶如由各共有人自行經理，則因人數衆多，必致意見紛歧，事權不一，不但在共有人間動多牽制，即與第三人間，亦多感不便，船舶營業勢必大受影響；故本法規定船舶共有人應選任船舶經理人，經理其營業。就慣例言，船舶經理人多於船舶共有人中選任之，但若因船舶共有人中無適任者或因其他理由，不得已而選任非船舶共有人爲船舶經理人，亦爲法所許可；惟於選任時，應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意爲之。蓋船舶經理人之職權極爲廣泛，其適任與否與各

共有人之利害頗大，故有此規定，藉昭慎重。

### 第十八條 船舶經理人關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外代表共有人。

船舶經理人代理權之性質，係屬委任代理，而非法定代理。但為航行便利計，本條明定經理人有代表船舶共有人為關於船舶之營運，以及一切訴訟上或訴訟外行為之權限。此為法定之代理權範圍。惟船舶經理人之選任，實係委任契約，其授權方法，亦基於委任意旨。故船舶經理人乃船舶共有人之委任代理人，而非法定代理人也。

### 第十九條 船舶經理人非經共有人依第十一條規定之書面委任，不得出賣或抵押其船舶。

船舶共有人對於船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人。

出賣或抵押船舶係處分行爲，而非利用行爲，關係共有人之利害甚鉅，自非船舶經理人所能自由處理；故本條規定非經書面委任，船舶經理人不得爲之。所謂不得對抗善意第三人者，即船舶共有人對於船舶經理人權限所加之限制，僅於船舶共有人與船舶經理人間爲有效，對不知情之第三人，則不得主張之。

### 第二十條 船舶經理人於每次航行完成後，應將其經過情形，報告於共有人。共有人亦得隨時檢查其營業情形並查閱賬簿。

船舶經理人於每次航行完成後，報告經過情形於共有人，爲其應盡之義務。蓋共有人既不能經營船舶之財產，又不親自處理船上一切事務，故規定船舶經理人必須報告其每次航行之經過情形，俾共有人得知航行之狀態。又規定共有人得隨時檢查其營業情形，或查閱帳簿，亦藉以稽核船舶經理人在職權上所執行之一切行爲也。

## 第二十一條

船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費爲限。船舶所有人不供給船舶價值而委棄其船舶者，亦同。

一、船長、海員、引水人，或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。

二、交付船長運送之貨物，或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

三、本於載貨證券所生之債務。

四、在履行契約中所犯航行過失之賠償。

五、船舶所加於港埠、倉庫、航路設備及工作物之損害所應修理之義務。

六、關於除去沉船、漂流物之義務及其從屬之義務。

七、救助及撈救之報酬。

八、在共同海損中屬於船舶所有人應分擔之部分。

九、船長在船籍港外，以其職權因保存船舶或繼續航行之實在需要所爲行爲，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，船具缺陋或設備疏忽而生者。

前項運費，對於依約不能收取之運費及票價，不包括在內。

第一項所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償，但保險金不包括在內。

第一項第一款所稱之損害，包括身體之傷害及生命之喪失。

船舶所有人之責任即係船舶所有人對於船舶所生之債務，應負之責任；所謂責任乃債務之擔保，有無限責任與有限責任之分。前者即債務人就其全部債務，以其全部財產負其責任者是；後者即以一定限度之財產，負其責任是。後者又可分為：(1) 物的有限責任，即以債務人之特定財產為限度，負其責任，債權人僅得就該特定財產為強制執行，縱其債權未因此而滿足，對於債務人以外之財產，亦不得再為執行。(2) 量的有限責任，即以一定之額數為限度，負債償之責任是。關於船舶所有人之責任，各國立法例，均有特別之限制。因船舶所有人對於船舶之利用，多非親自處理，而係雇用船長與其他海員為之者，且航業情形特殊，與一般僱傭關係略有差異。故對於船舶所有人之責任，各國均有減輕之趨勢。其理由可分四點：(1) 船長在航行中，權限極大，船舶所有人不易指揮命令。(2) 海員在航行中，行為自由，船舶所有人不能直接指揮與監督。(3) 船長及其他高級海員均須經由國家考試合格而領有證書者始得充任，非船舶所有人所得任意選任。(4) 航業之危險性頗大，如不減輕船舶所有人之責任，均將視為畏途，而不願從事。

此項立法精神於美國哈德法中，表現最為充分，現已成爲舉世一致公認之原則。該法第三條規定，往來美國口岸運送財物之船舶所有人，如對於船舶之安全航行能力，人員配備以及裝備供應各方面，已盡相當之注意者，船舶本身、船舶所有人或其代理人、傭船人，對於航行或管理上之過失所致之滅失毀損，以及因天災公敵載貨之性質或隱藏瑕疵，包裝不固，依法扣押，或因託運人貨主及其代表之作爲不作爲或因救助海上生命財產，暨因實施救助而變更航程所致之滅失毀損，均不負責。此尙係屬於民事責任。

關於船舶所有人責任之限制，考諸各國立法，其所採主義共有六種：

(一) 執行主義：此主義爲德國所採用，亦稱海產主義。係將船舶所有人之財產分爲海產與陸產兩項

，船舶所有人對於船長海員或引水人在船內執行業務上之過失所負之責任，以本次船舶及運費負其責任，亦即以海產爲限。故船舶債權人僅得對於海產（即船舶財產）執行其權利。申言之。即船舶所有人自始僅就其海產負擔物的有限責任是也。

(二) 委付主義：此主義爲法國所採用，日本亦採用之。對船舶所有人之責任，原則上負無限責任，無論海產陸產皆可執行；惟在特種情形下，（船舶所有人對於船長之行爲應負責任，及由船長訂立關於船舶及航行所生之債務，應負履行之責）亦得由船舶所有人委付其海產，免除其責任。此與執行主義自始即以有限責任爲原則者不同。且在委付主義，委付之海產歸於債權人，一經委付以後，海產即成爲債權人所有。至於債額之多寡或超過或有餘，概無關係。執行主義則有不同，海產經執行後，其金額不足清償時，固免其責任，倘有餘額仍歸船舶所有人所有也。

(三) 金額限制主義：此主義原爲英國所採用，不分陸產海產，僅依其船舶噸數爲比例，分別就對人損害或對物損害，以決定船舶所有人所負責任之範圍。例如，船舶所有人對人之生命身體損害者，按其船舶之每噸負十五磅以內之責任。對於貨物加以損害者，按其船舶之每噸負八磅以內之責任。是故船舶所有人自始即負人與貨物的有限責任。一九六一年，比京白魯塞爾成立公約，對於船舶所有人之責任限制，係採取金額限制主義。規定運送人對於旅客死亡或其身體傷害所受之損害，應負責任，如損害事由，係發生於運送過程中，並係因運送人或其僱用人或代理人，在彼等職務範圍內之過失或疏忽所致者。如死亡或身體傷害，係船舶破毀、碰撞、擱淺、爆炸或火燒所生或與有關聯者，運送人及其僱用人及代理人，推定爲有過失或疏忽。運送人對於每一旅客死亡或身體傷害所負之責任，不得超過二十五萬金法郎。（約合美金一萬六千六百元）此項統一海上客運規定國際公約，已於一九六五年六月四日生效。我國曾簽署該公約，但尙未批准該公約。

## 三十三分之五便士。

回船價主義：此主義爲美國所採用，船船所有人所負之責任，原則上雖以海產之價格爲限，但亦得委付海產，而免其責。易言之，船船所有人所負之責任，得自海產價格與實在海產二者之中，自由選擇執行之。即船船所有人得提存船價，以代現實之海產。債權人願得者爲金錢，今有船價作擔保，則債務人仍可爲船船之處分或利用，且可免去委付主義拍賣之程序。如船船所有人不能提存船價，則可用委付主義，以委付了其債務。一九三五年後，兼採金額限制主義，依美國法典彙編第四十六編第八章第一百八十三節船船所有人之責任，不得超過該次船船價值及運費。如對人身傷亡不足全部賠償，並其攤賠數額不及該船噸數依每噸六十元計算之數額時，對於人身傷亡賠償部份應補足爲每噸六十元。

回選擇主義：萬國海法會議曾於一九〇七年在威尼斯擬定草案，（船船所有人得委付其船船及運費，或於航行終止時，支付船船及運費之價格，或以每次航行爲標準，支付每噸二百法郎之金額，以免其責任）使船船所有人於委付、執行、船價、金額限制等主義中，擇一採用，以免其責任。但均就一次航行所發生之責任而言。比利時一九〇八年之商法，即採此主義。

內併用主義：此主義兼採金額限制與船價兩主義，爲一九二三年船船所有人責任限制統一條約案所採用，船船所有人所負之責任，以海產之價格爲限度，並就船船每噸負八鎊之責任，以其限於海產，海產既無，則八鎊之責任，即不必執行。

上述六種主義，互有長短，若以執行、委付、船價三主義而論，其船船所有人之責任，均以海產爲限，船船縱使沉沒毀損，仍可抵償，實際上與不負責任相似。老朽船船，則任意航行，且遇海難時，往往任其沉沒而不救，於旅客貨物均極危險。惟金額限制主義無論船船本質優劣，一律按一定之金

額負責，則無此弊害。若以執行與委付二主義相比較，則以執行主義爲優。蓋執行主義，其船舶所有人之責任，始終以海產爲限。委付主義則須委付後始限於海產，若不爲委付或委付原因消滅時，則船舶所有人即須負擔無限之責任，且委付以後船舶不能隨時利用，其對船舶所有人與國家，兩均不利。

我國海商法對於船舶所有人之責任，係採執行主義，可謂屬於物的有限責任。本條規定，船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費爲限。船舶所有人提供船舶價值或有困難，本條許其委棄船舶，以資補救。故有「船舶所有人不提供船舶價值而委棄其船舶者亦同」之規定。

(1) 船長、海員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。此種責任發生時，必須具備三要件：(一) 須爲船長、海員、引水人或其他服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。所謂第三人者，即貨主旅客等是，例如船長指揮航行，致與他船碰撞所生之損害賠償，又如海員裝卸貨物時，致損壞貨物所生之損害賠償等是。(二) 須因執行業務所加於第三人之損害。故其損害與業務間，必須具有實質的關係，至船長、海員等於執行業務以外，對旅客所加之損害，如與其業務無關者，則船舶所有人，不負任何責任。(三) 所加之損害，須爲侵害第三人之權利，且受損害者須爲適法者，否則船舶所有人不負責任，例如託運人未報明其貨物，經船長發現其爲違禁品，而將其拋棄於海中，縱然託運人因此而受損害，船舶所有人不負任何責任也。

(2) 交付船長運送之貨物，或船上其他一切財產物品，所受損害之賠償，依海商法第一一三條之反面解釋，及參照民法第六三四條（註四）之規定，運送人對於運送物之滅失、毀損或遲到等，如不能證明自己或僱用人無過失，則應負賠償之責任。故船舶所有人對託運人所交付之貨物，

如發生損害時，原則上應負賠償責任。且依海商法第一一九條及參照民法第六五六條（註五）之規定，關於旅客之行李，縱未交託於運送人，如因運送人或其僱用人之過失而受損害者，運送人仍須負擔其損失，故船舶所有人於此情形應負賠償之責任也。

(3) 本於載貨證券所生之債務。所謂載貨證券者，即貨物裝載後，因託運人之請求，由運送人或船長所發給之受領貨物證書也。依海商法第一一八條之規定，載貨證券之發給人，對於載貨證券所記載應為之行爲，均應負責；且對於各連續運送人之行爲，應負保證之責任，故船舶所有人基於所發之載貨證券所生之債務應負其責任也。

(4) 在履行契約中所犯航行過失之賠償。即於實行運送之際，因船長、海員、引水人或其他服務於船舶之人員，於航行或處置船舶所生之過失，致使旅客貨載受損失者，船舶所有人應負賠償之義務。

(5) 船舶所加於港埠、倉庫、航路設備及工作物之損害，所應修理之義務。因港埠、倉庫、航路設備及工作物如燈塔、浮標、標誌等，關係航行之安全至爲重大，如船舶於出入港口時對於以上各物有所損毀時，船舶所有人自應負修理之義務。

(6) 關於除去沉船、漂流物之義務及其從屬之義務。船舶沉沒於港口及航路，漂流物浮於海上，倘不設法除去，勢必妨碍航運或發生危險，有害航行之安全，故不問其沉沒或漂流之原因如何，船舶所有人均須負擔除去之義務。

(7) 救助及撈救之報酬。船舶遇海難時，曾經從事救助或撈救之人，無論其本於契約與否，皆有請求報酬之權利，故船舶所有人應負支付此項報酬之義務。

(8) 在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔之部份。海難之中，船長因避免船舶及貨載之共同危險

，對於船舶或貨載有所處分，而直接發生損害與費用時，其損害與費用，即稱爲共同海損。此種共同海損，船舶所有人均須負擔一部份。故船舶所有人應就其分擔之部份負責償之責任。

(9) 船長在船籍港外，以其職權，因保存船舶，或繼續航行之實在需要所爲行爲，或契約所生之債務，而其需要非由於發航時準備不足，船具缺陷，或設備疏忽而生者。例如船舶於航行中途，因遇風浪，延長航程，燃料不足，船長不得已將貨艙中之煤或油使用，因而對貨主所生之債務是也。船長在船籍港外得代表船舶所有人訂立航行必要之契約，在航行中船長並得將貨載之全部或一部變賣或出質（本法第五一條），故船長在船籍港外，因保存船舶而爲之必要行爲或因繼續航行而爲之必要契約，凡此等行爲或契約所生之債務，船舶所有人均負責償之責任。惟此種債務之發生，須具備下列條件始得主張有限責任：（一）非由於發航時準備不足。（二）非由於發航時船具缺陷。（三）非由於發航時設備疏忽。換言之，凡由於上述三項中任何一種原因所負之債務，則船舶所有人均須負無限之責任也。

依約不能收取之運費及票價，船舶所有人實際上並未收到，等於呆賬，不能視作海產。我海商法對船舶所有人責任之限制，係採海產主義，此與海產主義相違背，故規定不包括於本條第一項所稱之運費之內。

本條第三項增加但書之理由如下：（一）保險費多係由陸產支出，依照本條第一項之規定，船舶既爲執行之標的（海產），若再就其保險所得金額予以抵充，則船舶所有人不免受二重損失。（二）保險金非附屬費亦非運費。（三）最高法院民國四十年一月七日民刑庭會議決議「海商法第二十三條（按即本條）第一項所稱附屬費，依同條第三項之規定，係指船舶因受損害應得之賠償而言，此種賠償不包括保險人所支付之賠償金額在內。」

(註四)民法第六三四條：運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。

(註五)民法第六五八條：運送人對於旅客所未交託之行李，如因自己或其僱用人之過失，致有喪失或毀損者，仍負責任。

## 第二十二條 前條責任限制之規定，於左列情形，不適用之。

- 一、本於船舶所有人之行爲或過失所生之債務。
- 二、前條第九款所定債務經船舶所有人之允許者。
- 三、本於船長海員及其他服務船舶之人員之僱傭契約所生之債務。

前條關於船舶所有人對於船長或海員執行業務行爲所負責任之限度，固規定甚明，但爲保護船長海員及利害關係人之權利計，復不能不爲例外之規定。即在本條所定之情形下，船舶所有人仍應負無限責任也。茲分述如左：

本於船舶所有人之行爲或過失所生之債務。其情形如對於船長或海員爲特別指示，船長等從其指示執行業務，因而發生之債務，船舶所有人應負無限責任。

船長在船籍港外，以其職權因保存船舶，或繼續航行之實在需要所爲行爲，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，船具缺陷，或設備疏忽而生者，船舶所有人雖可主張限制責任，但若該債務已經其允許者，則仍應負無限責任。

船長海員從事航行，不能盡室與俱，其家屬多賴其勞務所得以爲生活，若船長海員之報酬不能確定，則不特其室家有凍餒之虞，即其自身，亦難免內顧之憂，而不能安心從事職務，航行之安全，亦

將因之而失却保障。故海商法特就此爲例外之規定。至船長海員所享之報酬，原則上係基於僱傭契約之訂定，此乃純粹之普通債權，且船舶所有人與船長海員間之契約關係，既屬僱傭性質，則船舶所有人因航行所獲意外利潤或盈餘時，船長海員固無由分潤；反之，如因航行而遭意外之損失時，船長海員亦不與其責。是船長海員所受之報酬，在表面上與運費之損益，可謂毫無關係，故船舶所有人對之應負無限責任也。

## 第二十三條

船舶所有人如依第二十一條之規定限制其責任者，對於本次航行之船舶價值，應證明之。

船舶價值之估計，以左列時期之船舶狀態爲準。

- 一、因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。
- 二、關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。
- 三、關於貨載之債權或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達目的港時，或航行中斷地之狀態；如貨載應送達於數個不同之港埠，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。
- 四、關於第二十一條所規定之其他債權，其估價依船舶航行完成時之狀態。

船舶所有人如依第二十一條之規定限制其責任者，無非欲保持其陸產，使其陸產不捲入漩渦，

受海產連帶影響。故對於本次航行之船舶價值，應證明之。關於海產之範圍，我海商法所學者，爲船舶價值、運費，（包括旅客票價在內）及就該船舶所應得之賠償等。凡船舶所有人之私產，若與其船舶或運送無關，則均非海產而爲陸產，例如營業資本營業所等是也。本法之所謂海產，僅限於由該船舶而生者，若船舶所有人，有多數船舶供營利航行之用者，則其他船舶航行所得之運費及損害賠償金額等，各債權人無權對之而染指也。

船舶價值之估計，於船舶所有人之有限責任，殊關重要。蓋船舶所有人欲依法律規定負有限責任者，對於本次航行之船舶價值，應證明之。且其價值，須依本條第二項所列各款時期之船舶狀態爲準也。

船舶所有人對於本次航行之船舶價值，若經證明，迨其航行完成後，依照證明之結果，提存價金時，雖有扣押情事發生，仍可自由航行。與未完成航行前，船在中途依法不能扣押之情形相同也。

## 第二節 優先權及抵押權

第二十四條 左列各款債權，有優先受償之權。

一、訴訟費及爲債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支出之費用，船鈔，港埠建設費，引水費，拖船費，自船舶開入最後港後之看守費，保存費，檢查費。

二、船長海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。

三、爲救助及撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。

四、船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞，或其他航行事變，旅客及船長海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，加於港埠設施之損害賠償。

五、船長在船籍港外，依其職權爲保存船舶或繼續航行之實在需要所爲之行為，或契約所生之債權。

六、對於託運人所負之損害賠償。

前項第一款至第五款所列優先權之位次，在船舶抵押權之前。

優先權有物權及債權之分。物權方面之優先權，謂在同一物上，有數種權利存在，依其設定次序先後，以定其權利之優劣，優者得先於他人之權利而主張自己之權利也。例如在同一不動產上設定數個抵押權，先登記之抵押權，強過後登記之抵押權是。債務方面之優先權謂對於債務者之總財產或特定之財產得依法律之規定，先於其他債權人，而受清償之權利也。本節所稱之優先權指債權方面之優先權而言，即船舶之一定債權，有優先於其他債權優先受償之權利。按常情言之，物權效力強於債權而有其優先性，則對船舶有抵押權之債權人，其債務之清償，必優先於一般對船舶所有人之債權，然而抵押權雖爲物權，不過以當事人間之契約定之。而債權之優先權則爲法律所明定者，則亦可較抵押權爲強。蓋如有若干債權，認爲有優先受償之理由及需要，即超過抵押權之優先受償，自無不可。於是法律特以明文規定，使其全部或其中之一部，強過抵押權之效力，此即此項債權之優先權也。

船舶債權所以享有優先權者，其理由有三：

(1) 為維護共同利益 為維護債權人之共同利益而發生之債權，換言之，因某項債權之發生，而其他債權人之債權得以鞏固或受清償者，該項債權既為其他債權清償之原因或其他債權擔保之原因，自應予以享受優先受償之權利。

(2) 為保護公益 某項債權之清償為增加國庫財政之收入或為保護經濟上之弱者，自應享有優先權利。

(3) 為立法之衡平 對於某項債權之效力予以限制，在待遇上未免苛刻而顯失公平者，應予優先受償。

我海商法所規定享有優先權之各債權，即依據上述之任一理由也。茲依據本條規定，分析如下：債權發生之原因，係維護共同之利益者。如(一)訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支之費用；(二)在最後港之船舶看守費、保存費(與民法上關於動產不動產保存費優先受償之意同)及檢查費；(三)引水費、拖船費(與航行安全到達有關)；(四)救助費用及報酬(富有獎勵意味)及船舶應負之共同海損(以其係為免船舶沉沒或損壞)分擔額；(五)船長在船籍港外依其職權為保存船舶，或繼續航行之實在需要所為之行為，或契約所生之債權，均應予優先受償。此屬於共同利益者也。

債權發生之原因，係基於保護公益上之理由者。如(一)關於航行船舶所課之船鈔、港埠建設費。(二)因僱傭契約上之船長海員，及其他服務船舶人員債權，其期間未滿一年者，均應予優先受償。此屬於公益部份者也。

債權發生之原因，係基於立法上衡平之旨趣者。如(一)因船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞，或其他之航行事變，旅客及船長海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，港埠設施之損害賠償。(二)對於託運人所負之損害賠償，亦應予優先受償。此屬於立法上衡平之旨趣部份也。

上述各種優先債權，除對託運人所負之損害賠償外，其餘優先權之位次，均在船舶抵押權之前。即優先債權與船舶抵押權互相競合時，則船舶抵押權不得先於優先債權行使之謂也。蓋船舶抵押權係由當事人之契約自由發生，而優先債權係基於法律上強制之規定，如不嚴予限制，恐船舶所有人於優先債權發生時，任意設定抵押權以圖妨害也。

**第二十五條** 依前條規定，得優先受償之標的物如左。

- 一、船舶設備及屬具或其殘餘物。
- 二、在發生優先債權之航行期內之運費。
- 三、船舶所有人因本次航行中，船舶所受損害或運費損失應得之賠償。
- 四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。
- 五、船舶所有人在航行完成前，為施行救助或撈救所應得之報酬。

船舶本以航行營利為目的，故前條對於船舶特定債權人予以優先受償之權。其優先受償之事項，亦予詳明規定。本條乃規定優先受償之標的物。非特以之補充前條在實用上有所依據，且可為當事者交易往還之準繩。

**第二十六條** **第二十四條第二款之債權**，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費優先受償，不受前條第二款之限制。

船長海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權自發生之日起，其期間未滿一年者，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費優先受償，並不以發生優先債權之航行期內之運費為限。

**第二十七條** 屬於同次航行之優先債權，其位次依第二十四條各款之規定。

一款中有數債權者，不分先後，比例受償。

**第二十四條第三款及第五款**所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。

因同一事變所生之債權，視為同時發生之債權。

依本條規定，屬於同次航行之優先債權，若互相競合時，從其法定順位。但為撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔額；與夫船長在船籍港外，依其職權為保存船舶或繼續航行之實在需要所為之行爲，或契約所生之債權互相競合時，則後之債權人得先於前之債權人行使其優先權。反是，非上述二種之債權，而爲其他之債權順位相同，如最後港之船舶保存費債權人有數人時，則應比例其債權額之成數而受清償。蓋因其同時發生或因同一事變所生之債權也。

**第二十八條** 不屬於同次航行之優先債權，其後次航行之優先債權，先於前次航行之優先債權。

優先債權如係就數次航行而發生者，則航次在後所生之債權，優先於前次航行所生之債權。其所以後勝於前者，以前次之優先權，有賴於後次債權人之保存救助之故也。

**第二十九條** 優先債權不因船舶所有權之移轉，而受影響。

本條法意，旨在保護優先債權，蓋恐船舶所有人避免其債務，而將其船舶等標的物移轉於第三人也。

**第三十條** 第二十四條各款之優先權，除法律別有規定外，以左列原因而消滅。

一、該條第一款情形，船舶離去債權發生地者。

二、該條第二款情形，自債權人得為請求之日起，經過一年不行使者。

三、該條第三款情形，自救助或撈救之行爲完成，或海損分擔確定之日起，經過六個月不行使者。

四、該條第四款第六款情形，自損害發生之日起，經過六個月不行使者。

五、該條第五款情形，自債權得為請求之日起，經過六個月不行使者。

優先權固根據種種必要之理由而存在，但對一般債權之影響甚大，即具有抵押權之債權，實際上亦降為第六位。且同時在優先債權內又有優先順序，位次在後者必須位次在先者受清償後，乃受清償。故法律對於此項優先權，不得不限制其存續之期間，其作用即在保護其他債權或位次在後者之優先債權。故本條特予規定優先權除法律別有規定外，以左列原因而消滅之。

(1) 訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標質，並分配賣價所支出之費用、船鈔、港埠建設費、引水費、拖船費、自船舶開入最後港後之看守費、保存費及檢查費等，於船舶離去債權發生地時，其優先權即歸消滅。蓋以此種債權之優先位次最先，且如船鈔、港埠建設費等，皆帶有強制徵收之性質，事實上亦不能延遲過久也。

(2) 船長、海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，自發生之日起，其期間未滿一年者，自債權人得為請求之日起，經過一年不行使者，其優先權即歸消滅。蓋以此種優先權，債權人理應從速行使也。

(3) 為救助或撈救所負之費用及報酬，及船舶對於共同海損之分擔額，自救助或撈救之行爲完成，

或海損分擔確定之日起，經過六個月不行使者，其優先權即歸消滅。

(4) 船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞，或其他航行事變，旅客及船長海員之身體傷害，貨載之毀損或滅失，加於港埠設施之損害賠償，又對於託運人所負之損害賠償，均自損害發生之日起，經過六個月不行使，其優先權即告消滅。

(5) 船長在船籍港外，依其職權為保存船舶或繼續航行之實在需要所為之行爲，或契約所生之債權，自債權得爲請求之日起，經過六個月不行使者，其優先權即歸消滅。

本條各款所定期間，不許存續過久，學者稱爲除斥期間，此期間與時效不同，故不生中斷問題。(參照民法第一二九條) (註六) 所謂法律別有規定者，因優先債權雖經除斥期間而喪失其優先性，在債權時效，未依民法總則第六章消滅以前，(註七) 仍得以普通債權請求之也。

(註六) 民法第一二九條：消滅時效，因左列事由而中斷。

一、請求。

二、承認。

三、起訴。

左列事項，與起訴有同一效力。

一、依督促程序，送達支付命令。

二、因和解而傳喚。

三、報明破產債權。

四、告知訴訟。

五、開始執行行爲或聲請強制執行。

(註七)民法總則第六章 消滅時效：

第一百二十五條：請求權，因十五年間不行使而消滅。但法律所定期間較短者，依其規定。

第一百二十六條：利息、紅利、租金、贍養費、退職金及其他一年或不及一年之定期給付債權，其各期給付請求權，因五年間不行使而消滅。

第一百二十七條：左列各款請求權，因二年間不行使而消滅。

一、旅店、飲食店及娛樂場之住宿費、飲食費、座費、消費物之代價及其墊款。

二、運送費、及運送人所墊之款。

三、以租賃動產為營業者之租價。

四、醫生、藥師、看護生之診費、藥費、報酬及其墊款。

五、律師、會計師、公證人之報酬及其墊款。

六、律師、會計師、公證人所收當事人物件之交還。

七、技師、承攬人之報酬及其墊款。

八、商人、製造人、手工業人所供給之商品及其產物之代價。

第一百二十八條：消滅時效，自請求權可行使時起算。以不行為為目的之請求權，自行為時起算。

第一百二十九條：消滅時效，因左列事由而中斷。

一、請求。

二、承認。

三、起訴。

左列事項，與起訴有同一效力。

一、依督促程序，送達支付命令。

二、因和解而傳喚。

三、報明破產債權。

四、告知訴訟。

五、開始執行行為或聲請強制執行。

第一百三十條：時效因請求而中斷者，若於請求後六個月內不起訴，視為不中斷。

第一百三十一條：時效因起訴而中斷者，若撤回其訴，或因不合法而受駁回之判決，其判決確定，視為不中斷。

第一百三十二條：時效因送達支付命令而中斷者，若訴訟拘束失其效力時，視為不中斷。

第一百三十三條：時效因和解傳喚而中斷者，若相對人不到庭或和解不成時，視為不中斷。

第一百三十四條：時效因報明破產債權而中斷者，若債權人撤回其報明時，視為不中斷。

第一百三十五條：時效因告知訴訟而中斷者，若於訴訟終結後，六個月內不起訴，視為不中斷。

第一百三十六條：時效因開始執行行為而中斷者，若因權利人之聲請或法律上要件之欠缺，而撤銷其執行處分時，

視為不中斷。

時效因強制執行而中斷者，若撤回其聲請或其聲請被駁回時，視為不中斷。

第一百三十七條：時效中斷者，自中斷之事由終止時，重行起算。

因起訴而中斷之時效，自受確定判決或因其他方法訴訟終結時，重行起算。

第一百三十八條：時效中斷，以當事人、繼承人、受讓人之間為限，始有效力。

第一百三十九條：時效之期間終止時，因天災或其他不可避之事實，致不能中斷其時效者，自其妨礙事由消滅時起

，一個月內，其時效不完成。

第一百四十條：屬於繼承財產之權利或對於繼承財產之權利，自繼承人確定，或管理人選定，或破產之宣告時起，六個月內，其時效不完成。

第一百四十一條：無行為能力人或限制行為能力人之權利，於時效期間終止前六個月內，若無法定代理人者，自其成爲行為能力人或其法定代理人就職時起，六個月內，其時效不完成。

第一百四十二條：無行為能力人或限制行為能力人，對於其法定代理人之權利，於代理關係消滅後一年內，其時效不完成。

第一百四十三條：夫對於妻或妻對於夫之權利，於婚姻關係消滅後一年內，其時效不完成。

第一百四十四條：時效完成後，債務人得拒絕給付。

請求權已經時效消滅，債務人仍爲廢行之給付者，不得以不知時效爲理由請求返還。其以契約承認該債務或提出擔保者，亦同。

第一百四十五條：以抵押權、質權或留置權擔保之請求權，雖經時效消滅，債權人仍得就其抵押物質物或留置物取債。

前項規定，於利息及其他定期給付之各期給付請求權，經時效消滅者，不適用之。

第一百四十六條：主權利因時效消滅者，其效力及於從權利。但法律有特別規定者，不在此限。

第一百四十七條：時效期間，不得以法律行爲加長或減短之。並不得預先拋棄時效之利益。

### 第三十一條 船舶抵押權之設定，應以書面爲之。

船舶抵押權制度，各國均採認之。我海商法於此亦有明文規定。因船舶既有不動產性質，則已登記之船舶，自得爲抵押權之標的，而不適用動產質權之規定。（參照民法第八八四條至八九九條）（註八）既爲抵押權，其設定自應以書面爲之。（參照民法第七六〇條）（註九）此爲要式行爲也。

船舶抵押權制度，洵屬法良意美之制度。不但予船舶所有人以莫大便利，且使抵押權人減少保管費用。既不必移轉占有，更無庸擇地保存。同時，船舶所有人仍可繼續利用船舶，較之一般質權須移

導質物，原所有人不得利用，而質權人更增加保存負擔，實不可同日而語。

(註八)民法第八八四條：稱動產質權者，謂因擔保債權，占有由債務人或第三人移交之動產，得就其賣得價金，受清償之權。

民法第八八五條：質權之設定，因移轉占有而生效力。

質權人不得使出質人代自己占有質物。

民法第八八六條：質權人占有動產而受關於占有規定之保護者，縱出質人無處分其質物之權利，質權人仍取得質權。

民法第八八七條：質權所擔保者為原債權、利息、遲延利息、實行質權之費用及因質物隱有瑕疵而生之損害賠償。但契約另有訂定者，不在此限。

民法第八八八條：質權人應以善良管理人之注意，保管質物。

民法第八八九條：質權人得收取質物所生之孳息。但契約另有訂定者不在此限。

民法第八九〇條：質權人有收取質物所生孳息之權利者，應以對於自己財產同一之注意收取孳息，並為計算。

前項孳息，先抵充收取孳息之費用，次抵原債權之利息，次抵原債權。

民法第八九一條：質權人於質權存續中，得以自己之責任，將質物轉質於第三人，其因轉質所受不可抗力之損失，亦應負責。

民法第八九二條：因質物有毀壞之虞或其價值顯有減少，足以害及質權人之權利者，質權人得拍賣質物，以其賣得價金，代充質物。

民法第八九三條：質權人於債權已屆清償期而未受清償者，得拍賣質物，就其賣得價金而受清償。

約定於債權已屆清償期而未為清償時，質物之所有權移屬於質權人者，其約定為無效。

民法第八九四條：前二條情形，質權人應於拍賣前，通知出質人。但不能通知者，不在此限。

民法第八九五條：第八百七十八條之規定，於動產質權準用之。

民法第八九六條：動產質權所擔保之債權消滅時，質權人應將質物返還於有受領權之人。

民法第八九七條：動產質權，因質權人返還質物於出質人而消滅。

返還質物時，爲質權繼續存在之保留者，其保留無效。

民法第八九八條：質權人喪失其質物之占有，不能請求返還者，其動產質權消滅。

民法第八九九條：動產質權，因質物滅失而消滅。如因滅失得受賠償金者，質權人得就賠償金取償。

(註九)民法第七六〇條：不動產物權之移轉或設定，應以書面爲之。

### 第三十二條 船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。

船舶抵押權之設定，並不限於已成之船舶，即在建造中之船舶，亦得就之而爲設定。蓋船舶之建造，動輒需要大量金錢與長久時間，爲獎勵造船工業起見，自非予船舶所有人以通融資金之便利，卽無由達成便利造船工業之目的也。

### 第三十三條 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得爲之。

船舶抵押權之設定，匪特應以書面爲之；且僅船舶所有人或受其特別委任之人，始得爲之。蓋以船舶所有人，不可能歷次均隨船舶航行，倘該船舶遠離船籍港時，則船舶所有人事實上多無法遙爲控制，法律爲保護船舶所有人之利益起見，故有本條之規定。所謂法律別有規定外者，例如船舶所有人爲無行為能力人時，得由法定代理人爲之設定抵押權是也。

### 第三十四條 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。

船舶抵押權之設定，不問航行中之船舶，抑或建造中之船舶，均非依法登記，不得對抗第三人。

蓋以船舶價值頗鉅，依本法第九條規定，其所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人，故其抵押權之設定，亦非經登記不得對抗第三人。

### 第三十五條 船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設定之抵押權，不因分割或出賣而

受影響。

船舶抵押權有物權之性質，故本法援照民法而有本條之規定。（按民法第八六七條規定不動產所有人設定抵押權後，得將不動產讓與他人，但其抵押權不因此而受影響。又民法第八六八條規定抵押之不動產，如經分割，或讓與其一部，或擔保一債權之數不動產，而以其一讓與他人者，其抵押權不因此而受影響）惟船舶共有人中之爲抵押者，事先應得其他共有人多數之同意。

抵押船舶之應有部分雖經分割或出賣，船舶抵押權人仍得對於分割或出賣部分行使其權利，分割人或買主不得僅以支付分割或買入部分相應之金額，即可阻却抵押權人之權利行使也。

附註：我國關於船舶所有人責任限制之規定，對船舶所有人雖甚有利；但在國際間，關於此項責任限制之法律，並不視爲受其拘束。申言之，我國船舶在我國領海或公海上發生事故，經我國法院，依我國海商法關於船舶所有人責任限制之規定裁判，船舶所有人依裁判爲賠償後，其未經賠償之損害屬於我國人民者，固不得作爲訴訟標的，再行訴求；屬於外國人者，則在我國法院雖亦不得再行訴求，但在外國有管轄權之法院，仍得據以訴求，此項未經賠償之損害賠償請求權，並不視爲消滅，該外國法院將適用其法律審理，而不受我國關於責任限制法律之拘束。若我國船舶在外國領海或公海上發生事故，而由外國有管轄權之法院審理，自更無我國法律之適用，而將依該法院地法律審理。

## 第三章 船 長

船員一詞，其涵義是否專指海員，或兼指船長與海員兩種人員，衡之各國立法，不一其例。採合併規定之方式者，可以日德爲代表；採分別規定方式者，可以英美爲代表。日本法之綜合名稱爲「船員」，包括船長與海員兩種人員。其單行法稱「船員法」，該法第一條規定：「本法稱船員者，指日本船舶或日本船舶以外依命令所定之船舶，在船上服務之船長、海員、及其備員。」德國有關航海事件，規定於商法第四編，其第四八一條規定：「稱船員者，謂船長、船舶職員、船舶屬員、及所有船舶上之其他組成員。」法國有關航海事件亦規定於商法第二編，其第四章章目爲「船長」，自第二二一條至第二四九條規定有關船長事項，第二五〇條至第二五八條及第二六〇條至第二七二條規定有關船員事項。一九二六年底法國將商法中有關船員條文，均行廢止，另行公佈海上勞動法。是法國將有關船長部份，規定於商法中之海商編，而有關船員部份，則另以單行法規定，是採分別規定之方式也。英國一八九四年之商船法 (Merchant Shipping Act) 其第一編編目爲「船長及海員」 Master and Seaman 是海員一詞，顯然不包括船長，雖法律條文中對於船長海員未有定義，但英國權威著作 R. Temperley's 'Merchant Shipping Acts」書中，會於第七四二節分別加以解說：「稱船長者，指引水人以外，指揮或主管船舶之任何人員」。「稱海員者，指船長、引水人、及學徒以外，受僱或服務於任何船舶上之人員」。美國與英國爲同一法系，內容亦大致相仿。而我國海商法，則如英美之例，採分別規定之方式。

### 第三十六條 船長應爲中華民國國民。

船舶爲國土之延長，一船之首長，自應以中華民國國民充任爲宜。又船長負有指揮全船之職責，爲維持船上秩序完成航行目的，得對旅客或海員行使行政權或司法警察權。因之船長就航行事務不特在私法上，有廣泛之權限，即在公法上亦握有官吏之職權。此種職權，無疑係由國家所賦予者，例如船上有犯罪行爲者，船長得執行司法警察之職務。有作成遺囑者，船長得執行公證人之職務，有出生或死亡者，船長必須記載於航海記事簿上，而將謄本送交戶籍員。有不守紀律者，船長得加以懲戒或監禁，或加役或減俸或禁止上陸。有攜帶危險物品者，如兇器、毒藥及易於爆炸等物品等，船長得代爲保管或逕予投棄。有意圖危害人命或船舶之行爲者，船長得於必要期間，拘束其身體自由。有對命令不服從者，船長在必要時，並得請求軍艦或航政機關或當地官署援助，加以制裁。船長因有如此權威，故必須爲中華民國國民，方昭慎重。

### 第三十七條 船長由船舶所有人僱用之。

船舶所有人得隨時辭退船長，但無正當理由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。

依據本條及第二十四條第一項第二款，亦有「船長海員及其他服務船舶人員本於僱傭契約所生之債務」云云，是船長與船舶所有人之法律關係，乃民法債編上之僱傭關係，則依本法第七條之規定，對於其僱傭關係在本法未規定者，自適用民法債編第二章第七節僱傭之規定。（註十）

船長之職責，既如前述之重要，其措施得當與否，實關係全船之生命財產。故船長之選任，在近代各國立法例上，多採干涉主義。德國美國英國須有合格證書，日本之船長，須有船長免狀。本法僅

規定，船長由船舶所有人僱用。其資格如何，本法雖未規定，而依考試院所頒特種考試河海航行員考試規則及交通部所頒河海航行員執業證書核發規則之規定。凡在二百總噸以上輪船服務之駕駛員（如船長大副二副三副）或輪機員（如輪機長大管輪二管輪三管輪），及在二十總噸以上未滿二百總噸輪船服務之駕駛（正駕駛副駕駛）及司機（正司機副司機），均須經過考試及格，於考試院發給及格證書，並由考選部送請交通部發給執業證書後，始得上船服務。

船長為船舶航行中安危所繫，一旦船舶所有人對之喪失信心，設不予以隨時將其辭退之權，於船舶所有人利益，殊嫌保護未周，故本條規定船舶所有人得隨時辭退船長。然恐其濫用此權，故無正當理由，船長得請求賠償其損失，俾資保障。

（註十）民法債編第二章第七節 僱傭

第四百八十二條：稱僱傭者，謂當事人約定，一方於一定或不定之期限內為他方服務，他方給付報酬之契約。

第四百八十三條：如依情形，非受報酬即不服勞務者，視為允與報酬。

未定報酬額者，按照價目表所定給付之。無價目表者按照習慣給付。

第四百八十四條：僱用人非經受僱人同意，不得將其勞務請求權讓與第三人。受僱人非經僱用人同意，不得使第三人代服勞務。

當事人之一方違反前項規定時，他方得終止契約。

第四百八十五條：受僱人明示或默示保證其有特殊技能者，如無此種技能時，僱用人得終止契約。

第四百八十六條：報酬應依約定之期限給付之。無約定者，依習慣。無約定亦無習慣者，依左列之規定。

一、報酬分期計算者，應於每期屆滿時給付之。

二、報酬非分期計算者，應於勞務完畢時給付之。

第四百八十七條：僱用人受領勞務遲延者，受僱人無補服勞務之義務，仍得請求報酬。但受僱人因不服勞務所減省

之費用，或轉向他處服務務所取得或故意於取得之利益，僱用人得由報酬額內扣除之。

第四百八十八條：僱傭定有期限者，其僱傭關係於期限屆滿時消滅。

僱傭未定期限，亦不能依勞務之性質或目的定其期限者，各當事人得隨時終止契約。但有利於受僱人之習慣者，從其習慣。

第四百八十九條：當事人之一方，遇有重大事由，其僱傭契約，縱定有期限，仍得於期限屆滿前終止之。前項事由，如因當事人一方之過失而生者，他方得向其請求損害賠償。

### 第三十八條 船長在航行中，縱其僱用期限已滿，亦不得自行解除或中止其職務。

船長負有指揮全船事務，及維護船上治安之職責，其個人進退，在平時雖依契約行事，不能加以嚴格限制。若在航行中，則船長身繫全船之安危，縱其僱用期限已滿，亦不得自行解除或中止其職務；此無他，因船在航行中，更應對全船之生命財產盡力保障也。船長如違反此項規定，本法第五十三條另定處船長六月以下有期徒刑之處分。

### 第三十九條 船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負證明之責。

船舶航行，聽命於船長之指揮，船長既負船舶指揮之責，設或怠於注意，以致發生碰撞或觸礁等事件，而使船舶所有人因之受有損失，船長固應負責，即如託運之貨物，因而毀損或遲到，旅客因而致命或受傷，船長亦不得不負責任。故本條規定：「船長對於執行職務中之過失，應負責任。」不過致命或受傷，船長亦不得不負責任。故本條規定：「船長對於執行職務中之過失，應負責任。」不過船長執行職務中之過失依照一般證據法則之通例，雖原應由主張其有過失者先盡舉證之責，但在海上事故與普通情事不同；倘以被害人不能舉證，即令其不能享受賠償請求之權利，殊非事理之平。故海商法將舉證責任，歸諸船長；用明文規定：「船長……如主張無過失時，應負證明之責。」即謂船長如不能證明其執行職務為無過失，則對於船舶所有人、租船人、託運人、旅客、海員與其他一切

之利害關係人，不得免去損害賠償之責任。

船長因從船舶所有人之指揮，致他人受有損害，其對於船舶所有人，固可不負責任，但對於船舶所有人以外之人，應否負責，則爲一問題。就船長與船舶所有人間之僱傭契約關係言之，受僱人因從僱用人之命令，致生損害，似不應令受僱人負賠償之責任，但因船長在航行職務上、技術上，究須以自己之經驗學識能力，爲適當之處置，決不容藉口於受船舶所有人之指揮，而圖卸除責任。故他人所受之損害，即或因從船舶所有人之指揮而發生，而船長於此如有過失之行爲，似不能免去損害賠償之責任。日本商法會有此規定，我海商法則僅載「船長對於執行職務中之過失，應負責任。」並無受船舶所有人之指揮與否之規定，是我國立法祇在問船長之執行職務，是否有過失，而不問其執行職務是否由於他人之指揮。

**第四十條** 船舶之指揮，僅由船長負其責任。船長爲執行職務，有命令與管理在船海員及在船任何人之權。

船長非因事變或不可抗力，不得變更船舶之預定航程。

船長爲一船之首領，職責重大，於執行職務時，非給予命令與管理海員及在船任何人員之權，將不可能完成其任務。故有本條之規定，以加強其指揮之職權。

船長於既經發航之後，非因事變或不可抗力，須直航至目的港，不得變更預定之航程。蓋船舶預定航程之變更，不僅有關船舶所有人及託運人等之利害，且於保險契約之責任亦有極大關係。況航程之選定，如無特別原因，無有不取航路上最安全最近便者，如由船長任意變更，每致發生危險，或稽遲到達，故有此規定。惟亦有例外，如係遵照機關之命令，或避敵艦之追捕，或免海盜之掠奪，或爲

海難之救助，或便船舶之修理，以致離開預定之航程，亦即所謂因事變而變更航程，縱使因此而生損害，船長亦不負責任。

#### 第四十一條 船長在航行中，為維持船上治安，及保障國家法益，得為緊急處分。

船長負責指揮海員，管理船舶一切事務，維持船內秩序及完成航行業務，舉凡全船生命財產，均委諸船長之手，任專則責重；故船長在航行中，得對於旅客或海員行使命令權及管理權。其為維持船上治安，為保障國家法益，得為緊急處分。（如拘束其身體自由之處分）蓋即明示船長有公法上之權力也。

#### 第四十二條 旅客或海員死亡或失蹤時，其遺留於船上之財物，船長應以最有利益於繼承人方法處置之。

處置死亡或失蹤之旅客或海員遺留財物，亦為船長應盡之義務。故在航行時，如遇旅客或海員亡故失蹤，船長得處分其財物，惟處分方法，須求最有利於該旅客或海員繼承人方法為之。例如編製清單，且於必要時，拍賣而保管賣得價款是也。

#### 第四十三條 船長在航行中，不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶，但船長有最後決定權。

放棄船舶時，船長非將旅客海員救出，不得離船；並應盡其力所能及，將船舶文書、郵件、金錢及貴重物救出。

船長違反第一項之規定者，就自己所採措施負其責任；違反第二項之規定者，處七年以下有期徒刑，因而致有死亡者，處三年以上十年以下有期徒刑。

船長在法律上對於船舶所有人及其他託運人旅客等，既負有重大之責任，遇有危險自非諮詢各重要海員之意見，不得輕意放棄船舶，致令他人遭受生命財產之嚴重危害；惟船舶在危急狀態中應變，必須當機立斷，否則，衆議紛紜，往往誤事，故有但書，以明定船長有最後決定權，庶臻妥當。本條對於船長違反第二項規定，明定刑罰，蓋所以維護大眾之利益，並警惕船長應盡其厥責也。德商法第五一八條規定：「船長於危險場合，雖得於適當時，召集船舶職員，舉行會議，但其決議無拘束力，船長仍就自己之措施，負其責任。」與本條第一項精神，頗爲符合。

#### 第四十四條 船長在船舶上，除船舶文書外，應備有關於載客載貨之各項文件。

前條及本條所指之船舶文書，係指（一）船舶國籍證書、（二）船舶登記證書、（三）船舶檢查證書、（四）船舶噸位證書、（五）船員執業證書、（六）船員名冊、（七）設備及屬具目錄、（八）航海記事簿、（九）法令所規定之其他文書。（如客船之安全證書、貨船之安全設備證書、防鼠證書等）關於載客應備之文件，以旅客名冊最關重要，用以記載船上乘客之姓名國籍性別年齡等以便查考，亦爲旅客出入本國及進入外國必需查驗之文件。又載貨之文件，即係運送契約與裝載貨物書類，爲承運貨物權利義務之約定，及貨物收付之憑證，必不可少。且予船長遇必要時處分貨載之莫大便利。如有海損事項發生，更可對託運人及其他利害關係人有所報告。因此項文件於日後證據之作成，極關重要，故有本條之規定，以作執行上與審判上之有力證明。船長在船上如未備有關載客載貨各項文件，本法第五十三條另定處船長拘役或五百元以下之罰金，以示警惕。

#### 第四十五條 主管機關依法查閱船舶文書時，船長應即送驗。

船舶之適航性，是否適合安全航行，以及運載貨物與承載旅客，是否超過載重數量，在在與生命

財產做關。故船長應有將船舶文書向主管機關送驗之義務。如船長違反本條之規定，不予送驗，則處拘役或五百元以下之罰金，以示警惕。

**第四十六條** 船長於船舶到達目的港，或入停泊港後，除休假日外，應在二十四小時內，報請主管機關檢定其船舶之到達日時。

本條規定船長報請檢定其船舶之到達日時，係在使主管機關，將該船到港日時，在航海記事簿上簽證。一則在使主管機關明瞭該船安全到達港口，再則於該船日後證據之作成，亦極關重要。故嚴限船長應於二十四小時內須報請檢定。船長如違反本條，處拘役或五百元以下之罰金。

**第四十七條** 船長應於前條所定之期限內，將船舶文書檢送於左列機關。

- 一、在國內，檢送於該目的港或停泊港之主管機關。
- 二、在國外，檢送於中華民國領事館。

前項機關應將船舶到港及離港日時，在航行記事簿上簽證，於船舶發航時發還船長。

本條係前條之補充規定，船長違反本條及前條之規定者，處拘役或五百元以下之罰金。

**第四十八條** 船長除有必要外，不得開艙，亦不得在船舶文書未經送驗前，卸載貨物。

船舶所有人之利益，除存於船舶本身外，厥惟營業上之利得。而託運人之利益，則在貨物之安全到達。是以本條規定，船長除有必要情形外，不得開艙。所謂必要，當指如艙內發生火警浸水情事，勢須開艙施救，不但在事實上有必要之情事發生，即在法律上亦須有許可開艙之規定，始合於必要之條件。又條文所謂船長在船舶文書未經送驗前，不得卸載任何貨物云者，其意義為主管機關檢驗之便

利也。其違背此義務者，本法第五十三條另定處船長拘役或五百元以下之罰金。

#### 第四十九條

船長遇船舶沉沒、擱淺、碰撞、強迫停泊，或其他意外事故及有關於船舶貨載，海員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送主管機關。

前項海事報告，應有海員或旅客之證明。

船長在航行中，如遇船舶沉沒、擱淺、碰撞以及發生意外事故時，應作成海事報告，載明實在情形，檢送主管機關，且該報告應有海員或旅客之證明，否則不能發生裁判上之證據力。船長應有之報告義務，不僅此也，如船舶航行遭遇冰山、漂流物、颱風及其他與航行有直接危險之情事發生，船長亦應在可能範圍內，將該項危險消息，依國際海上人命安全公約附屬章程第四十六條之規定，報告附近各船舶與航政機關。所有傳達消息之各項費用，且不得取償於受益人。同時，依國際海上人命安全公約規定，船長執行職務時，於收到他船遭難之電訊後，應將本船開足馬力，馳往救援。但船長委實無能為力，或按當時情形為無理由，或無必要為之執行救助，或船長接到被徵通知正在執行應徵職務者，或接獲他船已經到達遭難船舶處所之通知，謂協助已無必要者，則仍不在此限。

德商法第五二二條規定：「船舶或載貨遇有滅失毀損，以及航海中因此所發生之其他一切損失，應於到達避難港後，由船長在所有船員或多數船員之協助下，提出海難報告書。」同法第五二三條並規定：「海難報告書應將航海重要事故，尤其對於防止或減少損害所指示之方法，凡有關遭遇事故之完全經過，應明白記載之。」與本條精神相符，可供我國船長參考。

#### 第五十條

海事報告未經海員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力。但其報告係船長於遭難後獨身脫險之處所作成者，不在此限。

本條規定之適用，乃在船舶航行中始能發生，至若船舶停泊於船籍港中時，則事實上無此義務之發生也。本條所指海事報告須經海員或旅客證明，係強制規定。如海事報告係船長於遭難後獨身脫險之處所作成者，則不在此限。蓋此時如欲其他海員或旅客加以證明，已為事實所不可能也。

**第五十一條** 船長非為支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航行所必要之費用，不得為

左列行為。

一、為金錢之借入。

二、將貨載之全部或一部變賣或出質。

船長變賣或出質貨載時，其損害賠償額，依其貨物應到達時目的港之價值定之，但應扣除因變賣或出質所減省之費用。

船長因支付船舶修繕費、救助費或其他繼續航行所必要之費用，得為下列行為：(一)為金錢之借入。(二)將貨載之全部或一部變賣或出質。此係法律之規定，而非以船舶所有人之代理人資格為之也。但修繕費、救助費及繼續航行之必要費用，本應由船舶所有人負擔，本法為維護貨載利害關係人之利益計，故許託運人對於船舶所有人有賠償請求權。至於計算標準，則以貨載應到達時目的港價值定之。惟須由其價值中扣除因變賣或出質所減省之費用。(關稅運費卸載費)如貨載售價，超過貨載到達地價時，則應依不當得利之法則而為返還也。船長與貨載利害關係人初無僱傭或委任等關係，其授權之源，純係由於法定。故船長為貨載變賣或出質時，係貨載利害關係人之法定代理人。

本法對船長有無消費貨載之權，無明文規定，但就船長有變賣貨載權之法意解釋：船長消費貨載之權，自不在排除之列。船舶在航行途中，因故致食料或燃料缺乏，而船上適運有食料燃料時，船長

爲繼續航行之必要，自可消費船上貨載。不過船舶所有人仍應就消費之限度負賠償之責。至其賠償額之算定，可準用目的港之價值定之。

本法對船長處分貨載之權，並無明文規定，但就一般航行情形言之，船長爲維護貨載利害關係人之利益，在解釋上實有承認此權之必要。惟船長處分貨載，必須於運送契約應負責任之範圍外，有其必要時，始得爲之。如戰事發生，而貨載適爲戒嚴地區禁運品，又如遭遇海難，致貨載受潮，或有霉壞之虞，船長於此情形，自應選擇有利於託運人之方法，而爲適當處置。如卸載上陸妥爲保管，或換船運輸或運於中途賣却等是也。此指貨載之利害關係人未曾隨船同行者而言。設彼在船中，自應由彼相機處分，毋庸船長越俎代庖。再貨載利害關係人因船長處分貨載生有債務時，如貨載之保管費超過貨載價格，或因貨載之瑕疵引起其他之損害等情事，各國立法例，對此，多許貨載利害關係人採用委付主義，以免其責。

依本法第五條及民法第二二四條之規定（註十一），如船長濫用處分權時，應由船舶所有人負其責任。而船舶所有人亦可依本法第二一條之規定主張限制其責任。至船長處分貨載，本爲貨載利害關係人謀利益，故船長得代貨載利害關係人行使返還貨物請求權，並可代爲訴追。

（註十二）民法第二二四條：債務人之代理人或使用者，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失，負同一責任。但當事人另有訂定者，不在此限。

**第五十二條** 船舶在航行中，船長死亡或因故不能執行職務而未有繼任人時，應由從事駕駛之海員中職位最高之一人，代理執行其職務。

此項情形在航行中之船舶，時有發生，應有本條之規定，以資依據。普通情形，均係由船上大副代理執行船長之職務。

**第五十三條** 船長違反第三十八條之規定者，處六月以下有期徒刑，違反第四十四條至第四十八條之規定者，處拘役或五百元以下之罰金。

船長職專任重，稍一失檢，則全船之生命財產，即受不利影響。故船長之監督不能不嚴，此本條之所以有處罰之規定也。

## 第四章 海員

僱傭條件，可分公法關係與私法關係兩方面言之。依民法規定，稱僱傭者謂當事人約定一方於一定或不定之期限內爲他方服務，他方給付報酬之契約，原屬私法範疇，不發生公法關係。惟充任船長海員者必須符合公法上一定之要件，大要可別爲能力要件（指國籍、年齡、體格、學識及經驗而言）與資格要件兩種。凡職業性能對於交通安全，可發生直接影響者，則於能力要件之外，並須備具資格要件。所謂船長海員之資格要件，例如河海航行員執業證書核發規則第二條規定，河海航行員於試驗或檢覈及格後，須向交通部聲請發給執業證書，於領有執業證書後，方得服務。故船長海員依法須備具規定資格及證明者，其僱傭契約之簽訂，僅能以合格人員爲限。以是僱傭契約須以書面爲之，雖契約之簽訂以雙方同意爲要件，但在國內須送航政機關，在國外須送經中國領事館之認可，僱傭契約修正或終止時亦同。以上係就公法關係言也。

就私法關係言，海員生活頗爲辛苦，終年漂泊海上，無社會交往，無家庭溫暖，自必優厚其待遇，使無後顧之憂，而後始能安心服務，養成專業與永業之精神。故本章各條訂有雙方終止契約之條件以及年老退休與傷亡撫卹各項規定，以符合國家保護勞工與發展航業之政策，蓋與其頒訂懲戒法規以

期挽救於事後，自不若增訂獎勵法規，以杜絕於未然之爲愈也。

#### 第五十四條

船舶所有人僱用海員，應簽訂僱傭契約，該項契約經雙方同意簽訂之。在國內應送請航政機關，在國外送請中華民國領事館認可。僱傭契約修正或終止時亦同。

國內無航政機關或國外無領事館之地區，應於到達船籍港二十四小時內，補辦認可手續。

海員依法令須備具規定資格及證明者，其僱傭契約之簽訂，以合格人員爲限。

海員與船舶所有人間之關係，純係基於僱傭契約，應經雙方同意，以書面簽訂僱傭契約，俾昭信守，而杜勞資糾紛。所以規定在國內應送請航政機關，在國外送請中國領事館認可。修正或終止時亦同。蓋據以互相遵守之外，兼利主管機關之監督也。按船舶爲流動性質，海員之僱傭，有時亦因臨時需要隨時僱傭，如在國內無航政機關或國外無領事館之地區，對此項規定，辦理時即感困難，故有第二項之規定，以資救濟。

#### 第五十五條 僱傭契約應載明左列事項：

- 一、海員姓名、年齡、籍貫。
- 二、職務名稱。
- 三、訂立日期及地點。
- 四、服務船舶名稱。
- 五、航行種類。

六、薪資及津貼。

七、僱傭期間。

八、伙食標準。

九、其他雙方協議事項。

僱傭契約之內容，關係船舶所有人與海員雙方之權利義務甚鉅，如規定未臻合理，則難免偏頗。如略而不詳，則無所依據，亦易引起糾紛。故規定本條，以資依據。

第五十六條 船舶有左列情事之一者，僱傭契約即告終止：

一、船舶已沉沒或已失蹤者。

二、船舶已完全失去安全航行之能力者。

船舶於四個月內無存在消息者，以失蹤論。

海員雖僱傭契約終止，但因施救船舶人命，或貨物之緊急措施必須工作者，仍認為契約繼續有效。

船舶既已沉沒、失蹤、或已完全失去安全航行之能力，則海員已失去服務之對象，其僱傭契約自應終止。至海員因施救船舶人命或貨物之緊急措施而必須工作，其契約自應認為繼續有效，而迄工作竣事時為止。

第五十七條 如有左列情事之一者，船舶所有人得終止僱傭契約：

一、海員不能勝任職務者。

二、海員怠忽職務致遭重大損失者。

三、海員不遵船長指定時間內上船者。  
四、海員在船擾亂秩序而情節重大者。

五、海員因第六十七條但書之事由，受傷或患病致不能工作者。

六、海員故意損害船舶設備及屬具者。

海員在船服務，如有本條所列六款中任何一種事由者，不論契約有無定期，或定期契約是否屆滿，船舶所有人均得終止僱傭契約。其薪給及其他約定之一切報酬，可領至終止僱傭契約之日為止。

**第五十八條** 如有左列情事之一者，海員得終止僱傭契約：

一、船舶喪失國籍者。

二、違反僱傭契約之規定者。

三、受傷或患病致不能繼續工作者。

四、發航前隱匿真正目的港，致中途變更預定航程者。

五、海員介紹他人接替其職務，經船舶所有人或船長同意者。

船舶所有人有本條一、二、四各款或海員有本條三、五兩款中任何一種事由者，不問契約有無定期，或定期契約是否屆滿，海員均得終止僱傭契約。

**第五十九條** 無定期僱傭契約，船舶所有人或海員均得於七天前，以書面通知對方終止契約。

本條規定無定期僱傭契約之終止，船舶所有人或海員均應事先通知對方，俾對方有所準備，而免遭受損失。按海員僱傭契約條件公約第九條規定，無定期之契約，無論船舶在裝貨或卸貨之口岸，可由一方面聲明終止之；惟必須依照契約內所規定之預告時期辦理，而該項預告，時間不得少於廿四小

時，此項預告應用書面行之。國家法律應規定預告之手續，以免雙方對於此點有所爭執。

**第六十條** 定期僱傭契約，其期限於航行中屆滿者，以船舶到達第一港後，經過四十八小時為終止。

船舶所有人與海員間之僱傭契約，定有期限者於期限屆滿時，其僱傭契約本應當然終止。惟本法有一特則，即應以船舶到達第一港後，經過四十八小時，始為終止，蓋使航行完成。且船舶所有人必須於船舶到達最近之港後，始能僱得海員接替工作。四十八小時之時間，亦使船舶所有人有較充裕之時間，僱得合適之海員也。

**第六十一條** 海員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務，其因患病或受傷而上陸者亦同。

前項送回原港之義務，包括運送居住食物及其他必要費用之負擔而言。

海員被遣送回國時，如有在航程中擔任工作者，應得報酬。

海員在航行時解僱，有要求送還受僱港之權。此為近代各國立法所採，故有本條之適用。惟在他國立法例中，有採取限制主義者；如（一）海船因不可抗力致不能發航，或繼續航海者。（二）發航後非因自己過失而被解僱者。具備以上條件之一，始有受僱港送還請求權。本條立意，乃在避免海員流落海外，故規定不問其解僱原因如何，均許其享有此權。至送回受僱港，本不限於由本船自為運送，其為事實上之便利，支給費用而由他船送還者，解釋上自當許可也。遣送海員回國公約第五條第二項：「海員被遣送回國時，為充船員之一，則在航程中所作之工作，應得報酬」之規定，故訂立第三項。

**第六十二條** 海員不得在船舶上私載貨物，如私載之貨物為違禁品，或有致船舶或貨載受損

害之虞者，船長得將該貨物投棄。

運費爲船舶所有人應得之報酬與利益，如海員私載貨物，無異剝奪船舶所有人之利潤，自應取締。且船舶有一定之載重量，如超過載重，船舶即不得航行。故承攬或運送貨物之初，均應妥爲計算裝配，不許海員私載貨物，亦所以防超過載重數量也。私載貨物猶且不可，如載運違禁品或有致船舶或貨載受損害之虞者，更爲法所不許，故本條明定得由船長將該貨物投棄也。

**第六十三條** 按航給薪之海員，於航程或航行日數延長時，得按薪額比例請求增薪，但於航程或航行日數縮短時，不得減薪。

按航次以定海員薪資數額者，海員通常應於航程終了，始有報酬請求權；惟繼續航行爲期過久，得許海員先請發給部份薪資。至於按航給薪，於航程或航行日數延長時，如預定在中途港停泊一次，乃竟停泊兩次，以致耽延時日或因節約燃料減低速度，致遲延時日。此種情事發生，海員仍得按其薪額比例增加薪資。反之，如航程或航行日數縮短時，海員仍得請求薪資之全部。蓋航行既已完成，對於船舶所有人亦無不利，自應許其所請也。

**第六十四條** 船舶所有人於發航前，非因海員自己之事由而辭退海員時，如海員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月薪金。其在發航後辭退者，加給三個月薪金，如係按航給薪而在發航前辭退者，應給半薪，其在發航後辭退者，應給全薪。

損害賠償請求權，在海員僱傭契約中，亦可適用。如海員非因自己之過失或不適任而被解僱時，該海員得爲損害賠償之請求。不過請求賠償之範圍，非如通常之廣泛，而有一定之限制。其標準即：(一)發航前被解僱者，如係按月給薪之海員，則自辭退之日起，加給一個月薪金。如係按航給薪者

，應給半薪。(二)發航後被解僱者，如係按月給薪之海員，加給三個月薪金。其按航給薪之海員，則給全薪。

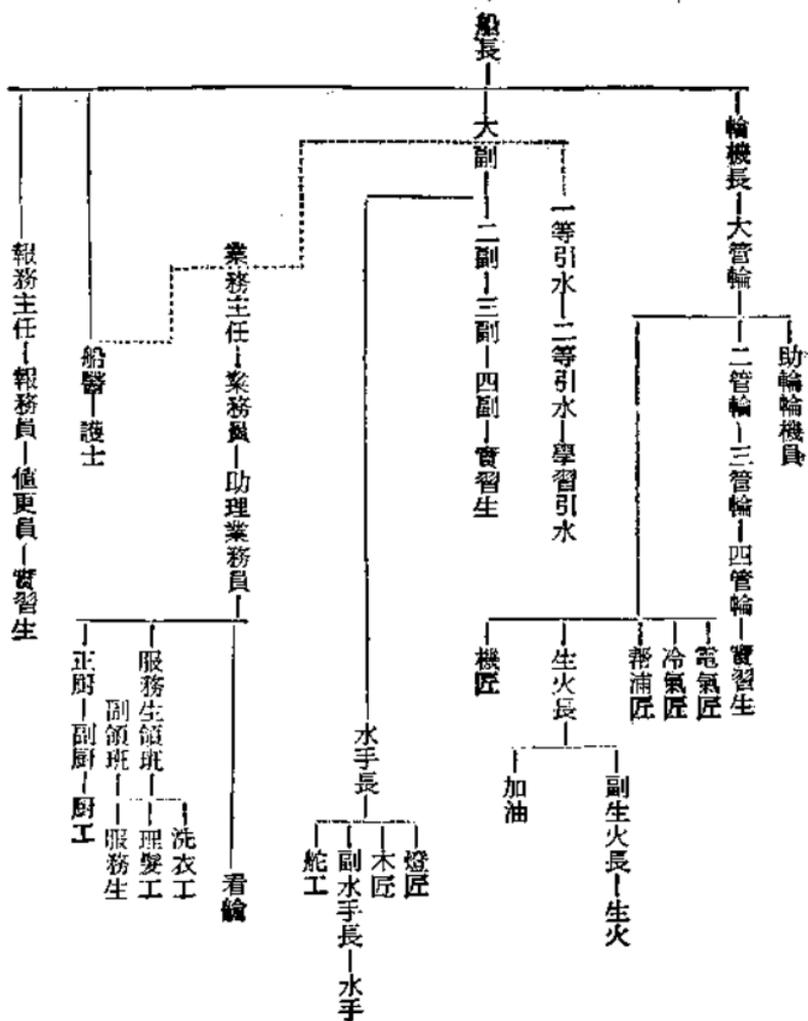
**第六十五條** 因不可抗力致不能航行而辭退海員時，海員僅得就其已服務之日數請求薪金。

海員之勞務報酬，本可分為勞務終結與非終結兩種。其勞務終結請求報酬之情形，如契約當事人間，就一次航行訂定薪金數額，則海員於此次航行完成之時，海員自得為全部報酬請求權之行使。而於勞務未終結時之報酬請求，有因海員本身患病或受傷，以及其他特殊之原因者，此項情事發生，勞務雖未終結，仍支原薪。但若船舶因不可抗力致不能航行，而未終結勞務者，則因保障船舶所有人之利益，依本條規定，僅得就海員已經服務之日數請求支給薪金也。

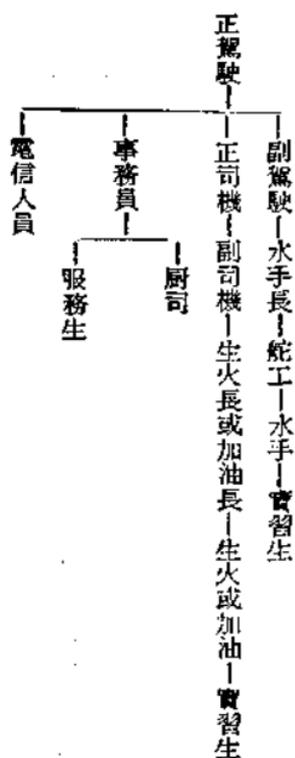
**第六十六條** 海員關於其職務，應服從其上級海員及船長之命令，非經許可，不得離船。

船舶在航行中途，如放任海員得自由行動，則航行難期安全；其航行瀕於危險之際，此項規定，尤為重要。故日本船員法規定，當救護人命與船舶而須施以必要手段時，如海員不服從船長之指揮，則應受拘禁或制裁。本條明定海員於其職務，應服從其上級海員及船長之命令，旨在維持紀律，保證安全也。又航行有一定時期，開船前之準備，到達後之整理，海員各有專責，從事其工作，如任意離去其所服務之船舶，必致影響工作，甚而妨害航行之安全。故本條規定海員非經船長許可，不得離去其服務之船舶，俾船長得考慮他人代替其職務，或作必要之措施也。

本法所稱海員，乃指船長以外服務於船舶上所有人員，船上海員之組織系統，如下二表。  
二百總噸以上輪船，其船上海員之組織系統，如下表：



未滿二百總噸輪船，其船上海員之組織系統，如下表：



每船海員之人數，應由所屬公司遵照交通部所頒船員配額表之規定，分別配置。

駕駛輪機及電信三部之各級海員，應各執有航政機關（航政局或港務局）所發之海員手冊及交通部所發之「河海航行員執業證書」（以前為船員證書）或「船舶無線電報務員執業證書」。

**第六十七條** 海員於服務期內受傷或患病者，由船舶所有人負擔治療費，但其受傷或患病，係因酗酒或重大過失或不守紀律之行為所致者，不在此限。

本條係規定海員之傷病治療費請求權。依本法法意言之，海員在服務期內，非因酒醉或重大過失或不守紀律之行為而受傷或患病時，船舶所有人應負擔治療費。依民法規定，勞務關係存續中，受僱人患病或受傷之時，僱主並無給其醫藥費之義務。而本法則於海員非因酗酒或重大過失或不守紀律行為而受傷或患病時，其治療費則由船舶所有人負擔。是海員所享受之法定待遇，實較諸民法上之受僱

人待遇為優。

**第六十八條** 海員非因執行職務而受傷或患病已逾三個月者，船舶所有人得停止治療費之負擔。

海員非因酒醉或重大過失或不守紀律之行爲而受傷或患病者，縱與執行職務無關，船舶所有人於三個月期間內，應負擔治療費。惟逾此期間而不能治療之時，則船舶所有人始得停止治療費之負擔。此與民法上受僱人患病或受傷之時，僱主並無給予醫藥費之義務，則大不相同。

**第六十九條** 海員因受傷或患病上陸，應由船舶所有人支給必要之費用。

海員在船上受傷或患病，因而上陸者，縱無職務上之原因，亦應由船舶所有人支給必要之費用。至支給之數額，則須視事實上之需要或習慣上之常例，以爲支給之標準，原無不可也。

**第七十條** 海員在船舶所有人負擔治療費之期間內，仍支原薪津。

海員因執行職務而受傷或患病，在船舶所有人負擔其治療費之期間內，固應支給原薪。即海員非因執行職務而受傷或患病，苟非因酒醉或重大過失或不守紀律之行爲，船舶所有人固應負擔其治療費，並亦應支給其原薪。

**第七十一條** 海員不論其爲按月或按航給薪，如在受僱期間因執行職務而受傷或患病雖已痊愈而成殘廢者，自傷病痊愈後，得按其殘廢情況之輕重，比照原薪津給與六個月以上二十個月以下之殘廢補助金。

海員因執行職務受傷或患病成殘廢者，犧牲甚大，其情可憫，自應按殘廢之輕重，由船舶所有人比照其原薪津給與相當之殘廢補助金，以爲慰藉。

**第七十二條** 海員在職期間死亡，而有法定繼承人者，船舶所有人應一次給與相等於原薪津

六個月之撫卹金，如其服務在三年以上者，每增加一年加給一個月。

船舶沉沒或失蹤致海員死亡，船舶所有人應按前項之規定給與撫卹金。

海員在職期間死亡，或因船舶沉沒失蹤致海員死亡，船舶所有人對其法定繼承人應予以撫卹，除應一次給與相等於原薪津六個月之撫卹金外，並應按其服務年資加給撫卹金。

**第七十三條** 海員因執行職務死亡，或因執行職務而受傷患病以致死亡，而有法定繼承人者，船舶所有人除按前條規定之服務年資應給與撫卹金外，並應一次加給原薪津十二個月之撫卹金。

海員因執行職務死亡或因執行職務而受傷患病以致死亡，與一般在職期間之死亡，情形不同，應予從優撫卹。本條規定該海員如有法定繼承人者，船舶所有人除按前條規定之服務年資給與撫卹金外，並應一次加給原薪津十二個月之撫卹金，以示優遇。

**第七十四條** 海員在職死亡或因傷病死亡者，船舶所有人應給與相等於原薪津三個月之喪葬費。

海員在職死亡或因傷病死亡者，船舶所有人除照第七十二條之規定給與撫卹金外，並應負擔其最低限度（原薪津三個月）之喪葬費。

**第七十五條** 海員在同一船舶所有人所屬船舶，連續服務在十年以上，而年齡已滿五十五歲者，得聲請退休，年齡已滿六十五歲者，應強迫退休。

海員終年服務水上，工作辛勞，生活孤寂，其體力精神之衰退，比別種職業為快。又因年老後之轉業比較困難，政府為鼓勵海員工作情緒，維持海員優良風紀，特於本法訂定退休制度，給予退休金

。在心理上消弭其隱憂，在實際上又予以生活上相當之保障。本條規定海員自願及強迫退休之年齡，以資依據。

**第七十六條** 海員退休時，船舶所有人應一次給與退休金，並不得低於左列之規定。

一、年齡已滿六十歲連續服務滿十年者，給與相等於退休時薪津十五個月之退休金，自第十一年起，每增加一年加給一個半月。

二、年齡已滿五十五歲連續服務滿十年者，依照前款規定標準，給與百分之八十五金額。

本條規定海員退休金之最低標準。

**第七十七條** 海員依本法之規定應得之權利，如船舶所有人為其保險，而負擔全部保險費者，所領賠償金額有不足時，應予補足。

前項保險費如由海員負擔一部分者，其所領賠償金額應全部歸海員所有。

本條為保障海員保險權利而設。

**第七十八條** 殘廢補助金、撫卹金、喪葬費及退休金之給付標準，交通部應就各公營航業組織所定之數額中，認為適當者核定之。核定後所有公民營航業組織就本條之給付，不得低於該標準。

關於海員殘廢補助金、撫卹金、喪葬費及退休金之給付標準，在一般公民營航業組織無一定標準，為保障海員合法權益起見，因有本條之規定，以資因應。

**第七十九條** 本章有關海員待遇傷病之規定，於船舶經政府徵租時，除另有規定或約定者外

，由徵租機關支給之。

依年資計算之退休金及撫卹金，由船舶所有人及徵租機關按其服務及徵租期間，比例分擔，但因執行徵租職務而致死亡者，其撫卹金由徵租機關負擔之。

本條爲顧全船舶所有人之合法利益而設，並以適應事實上之需要。

**第八十條** 本章有關海員僱傭契約、薪津、傷病、撫卹、退休及保險之規定，於船長得適用之。

我國目前之船長，同爲水上勞動之一員，其待遇並不若歐美之優厚。在權利義務上應與海員同等。蓋有三種原因：第一就公平原則言，船長中船舶所有人僱用，亦係以勞務換取薪資，非若船舶所有人本身擁有充裕資力者可比，在職務上比之一般海員雖有權責高下之不同，但在法律性質上，與船舶所有人之僱傭關係，並無二致；如法律僅對海員加以保護，而置船長於不顧，似不免有失公平之旨。第二就商船政策言，國家希望長期培養船長人才，使能發生新陳代謝作用，目前尤需大量培養，以應海洋航業發展之需。惟船長均係由大副考升，如大副以下之階層，關於薪津、傷病、撫卹、退休及保險，均能獲得法律保障，一旦考升以後，設使有關薪津傷病等保障均不能保存，並使多年辛勤所積之年資，亦因考升而不能享受退休待遇，則將使大副階層之人員，咸趨於裹足不前之一途，如此不僅無以獎勵進修，且若干年後或將無船長可用。第三就國際義務言，如一九二〇年遇險海員之失業賠償公約草案，一九三六年船舶所有人對於海員之患病受傷或死亡之責任公約草案，一九三六年海員疾病保險公約草案，一九四六年海員社會安全公約，海員養老金公約及海員給資休假公約中所規定之患病傷亡、疾病保險、社會安全、休假養老等，均對船長海員一體適用，爲履行國際義務計，國內法亦應作同樣規定，而未便兩歧。

## 第五章 運送契約

我國民法債編有運送營業一節，其所指者爲運送物品或旅客而收受運費之營業。凡陸上運送均適用此項規定；惟關於水上運送則另有海商法之規定，不完全適用民法關於運送營業之規定。故民法運送營業一節，僅可謂運送營業之普通法，而海商法之運送契約一章，則係特別法也。

運送契約云者，即當事人之一方（運送人），允以其船舶在水上由甲地至乙地運送貨物、旅客，而由他方（託運人）給付相當報酬（運費）之契約。又可分爲貨物運送契約與旅客運送契約兩種。旅客之運送，除特有規定外，準用關於貨物運送之規定。

就水上運送之性質而言，運送契約可分述之如次：

(1) 運送契約爲承攬契約。就貨物或旅客之運送言之，其性質與僱傭契約雖相類似，然其訂立之目的，係在於業務之完成，而不在于勞務之供給。故運送契約與其謂爲僱傭契約，毋寧謂爲承攬契約，較爲適當。

(2) 運送契約爲雙務契約。蓋以運送契約之當事人，其雙方皆須負擔相當之義務，即在託運人之一方，應給付相當之運費，而在運送人之一方，須完成其運送之業務。

(3) 運送契約爲有償契約。託運人之一方，對於運送人之一方，既約定給付以相當報酬，此種契約即爲有償契約。

(4) 運送契約爲要式契約。我國海商法規定，以船舶之全部或一部供應運送爲目的者，契約應以書面爲之。

## 第一節 貨物運送

第八十一條 貨物運送契約，爲左列二種：

一、以件貨之運送爲目的者。

二、以船舶之全部或一部供運送爲目的者。

貨物運送契約，可分爲二種：其一爲搭載契約，(Freight Contract for Parcel Shipment) 即以件貨之運送爲目的者。其二爲傭船契約，即以船舶之全部或一部(或其特定艙位)供運送爲目的者。以船舶之全部供運送者，爲全部傭船契約，以船舶之一部供運送者，爲一部傭船契約。所謂傭船契約，乃船舶所有人(運送人)以船舶之全部或一部供傭船人(託運人)運送物品之契約。而搭載契約，則指運送人與託運人或送貨人約定代爲運送物品之契約也。依傭船契約之規定，不特可裝載自己物品，且可載運第三人物品，其載貨之標的爲不特定的。惟此種契約，船舶所有人對於第三人不得直接履行之責任。依搭載契約之規定，則託運人或送貨人不得更與第三人締結運送契約，故其載貨之標的常屬特定。此外傭船契約之停泊期間及航線運費等，常由双方協議約定，而搭載契約則對此係先經規定，其運費亦屬劃一也。

傭船契約與搭載契約之不同點：(一)搭載契約係指運送人與託運人或送貨人，約定代爲運送物品之契約，而傭船契約則爲船舶所有人(運送人)以船舶之全部或一部供傭船人(託運人)運送物品之契約。(二)在搭載契約，船艙裝貨如有空處，運送人無論對於何人均得自由訂約裝載貨物；在傭船契約，就傭船人所包定部份，雖有空處可裝貨物，船舶所有人非得傭船人之同意，不得任意與第三人訂約裝載。(三)在搭載契約，其計算運費之標準，多以運送貨物之重量容積或件數等而定。在傭船契約，則其

運費之計算，多依所佔船舶部份之大小及所約定期間之長短而決定之。(一)在搭載契約，多屬於定期班船，在備船契約，係屬於不定期船。(二)在搭載契約，多發生於定期航線，在備船契約，多發生於不定期航線。(三)在搭載契約，其關係常為單純，而在備船契約則比較複雜。(四)依照本法之規定，備船契約「不因船舶所有權之移轉而受影響」，對於搭載契約則不適用。

備船契約與船舶租賃契約之不同點：(一)備船契約為承攬契約之一種，以完成運送為目的。通常所謂計程租賃 (Voyage or Trip Charter)。而租賃契約則以船舶之使用及收益為目的。通常有光船租賃 (Bare-boat Charter or Demise Charter) 及論時租賃 (Time Charter) 兩種。(二)在備船契約，備船人不得占有船舶，而在租賃契約中之光船租賃，則承租人取得船舶之占有。而論時租賃則承租人僅取得船舶之使用權。(三)在備船契約，備船人對於第三人，無何等法律之關係。而在租賃契約，則承租人關於船舶之利用，對於第三人，與船舶所有人具有同一之權利與義務。(四)在備船契約，其船舶仍由船舶所有人修理之。而在租賃契約中之光船租賃，其承租人須自行修理其船舶。(五)在備船契約，備船人僅支付運費，一般無須負擔航行之費用。而在租賃契約，則航行費用亦由承租人負擔之。(六)在備船契約，雖為全部備船，亦不過利用船舶而已。而在租賃契約，則船舶之全部載位，均供承租人之利用。(七)在備船契約，備船人對於船長海員，並無何等關係，而在租賃契約中之光船租賃，船長海員係由承租人雇用。(八)論時租賃則由船舶所有人僱用船長海員，與備船契約相似。

## 第八十二條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。

運送契約之成立在法系商法，明定以書據作成為必要條件。本法立法例，與法系商法相同。故本條硬性規定，應以書面為之。

## 第八十三條 前條運送契約，應載明左列事項：

一、當事人之姓名住所。

二、船舶之國籍。

三、運送貨物之種類及其噸數。

四、運送之預定期限。

五、運費。

以上列舉者，是爲法定的應記載之事項。

一般傭船契約，不但有應載明之事項，且有一定之格式。茲將必須規定之各項，分列於左：

(1) 船舶所有人及傭船人之法定名稱。

(2) 船名。(某某船或其替代船，有時船名亦可不載，如由臺灣運日本之糖及鹽數量過鉅，運送期間亦長，無法於簽約時預先決定船名，可俟調配船名確定，再由船舶所有人通知傭船人)

(3) 船級。船舶所有人於交船時，應負責該船之適航性能。

(4) 船舶標示。說明該船之機器種類與總噸位、淨噸位及載重噸位。

(5) 裝貨港及卸貨港，有時且須註明裝卸地點場所。

(6) 貨物之種類及數量。關於貨物之數量，實際上常避免採用確定數字，而訂定「裝載至吃水或艙

位許可之限量」或「共計若干噸惟得任意增減百分之幾」。

(7) 訂約時船舶所在地。

(8) 運費之計算方法暨運費之支付時日地點及方法。

(9) 裝卸期限。

(1) 延滯費。傭船人（計程租賃）裝卸不力，延誤日期，則應付延滯費。如裝卸迅速，提前完成，船舶所有人亦得付給相當之快速費。

(2) 留置權條款。承租人拖欠運費或延滯費，船舶所有人得留置其貨物。

(3) 海運責任。船舶所有人之海運責任，多引用一九二一年海牙規則之有關條文。

(4) 免責條款。如（一）船長海員惡意行爲非由船舶所有人命令或指使者。（二）船被敵國捕獲或匪類搶劫佔有。（三）因他國之敵對行爲而引起之損失。（四）因各地法律限制而引起之損失。（五）海上不可抗力。

(6) 共同海損。應照約克——安德衛普共同海損理算規則處理之。

(7) 仲裁。雙方發生爭議時之仲裁辦法。

(8) 罰則。一方不履行契約時之違約金數目。

(9) 開始裝載日期及解約日期。

(10) 變更航程條款。如船舶因海上救難而變更航程以及發生費用時，雙方權責之規定與處理之方法；按照海牙規則，任何企圖拯救海上生命或財產，或有理由之變更航程，均不作違約論。

(11) 傭船人之責任。於貨物裝妥付清運費，空艙費及延滯費後爲止。

(12) 駁船費及裝卸費。

(13) 兼灣或加載。兼灣地埠並加裝他人貨物。

(14) 傭船經紀人佣金。

運送契約，若絕對自由，則不特有害公益，且更影響商業之進步。故航業發達國家，多依布魯塞爾國際商法會議之決定。主張（一）船舶所有人就其船舶負適航性之擔保義務，（二）貨載保管交付

義務，(三)船長海員及其他僱用人之重大過失等，不得依於特約而免其責任。此種主張，實與私法上之誠信法則相合，應有採行之必要也。

#### 第八十四條 以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。

運送契約之性質，與私法上之承攬契約，大致相同。故運送人爲運送契約而負擔物品之受取運送保管，從受取貨物時起至到達目的地止，所有一切行爲，運送人均應負其責任。且當事人間締約之目的，本係就一切事項之結果以爲給付，而非就各個之行爲分離以爲給付。從而運送契約訂立以後，並不因船舶所有權之移轉而受影響。與民法第四百二十五條所定，「出租人於租賃物交付後，縱將其所有權讓與第三人，其租賃契約，對於受讓人，仍繼續存在」之意義相同。

#### 第八十五條 運送人所供給之船舶，有瑕疵不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。

水上運送貨物契約解除之原因，一在所運貨物不能依約定時間送到，一在船舶發生重大瑕疵。兩者有其一，則運送貨物之目的不能完成，託運人自得解除契約。又船舶非因船舶所有人、船長、海員之故意過失，而沉沒，被捕獲，貨物因不可抗力滅失，到達港提前結水，或被封鎖等情事，均屬因非可歸責於運送人及託運人之事由，致不能完成契約，依債法通則應爲契約關係當然終了（消滅），而非解除契約之原因。（參閱民法第二六六條）

#### 第八十六條 以船舶之全部供運送時，託運人於發航前得解除契約，但應支付運費三分之一。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸之費用。

一般契約之成立解除，均依當事人間之合意爲要件。否則，任意解約之一方，除有法律根據外，就他方所受之損失，應負賠償之責。此乃契約上之一般法則，不能適應水上運送貨物契約之特殊關係。本法爲補偏救弊起見，特許託運人（傭船人）於發航前得任意解除契約。又爲調劑雙方利益計，特

定託運人（備船人）於解約時，應為相當之支付。即託運人（全部備船人）於船舶發航前解除契約者，須支付運費三分之一。（德日規定為三分之二）其於裝運貨物之全部或一部後而為解約者，則其裝載及卸載費用，由託運人（全部備船人）負擔之。其他附隨費亦同。

**第八十七條** 以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸費用及賠償加於其他貨載之損害。

前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。

前條所定解除契約，係全部備船契約。本條所定係一部備船契約。託運人（一部備船人）如已將貨物全部或一部裝載後，單獨解除契約者，則除支付全部運費外，並應負擔裝卸費用及賠償加於其他貨載之損害。如託運人皆為契約之解除者，則各託運人應支付運費三分之一。如已裝載貨載之全部或一部者，並應負擔裝卸之費用。如此，方得其平也。

**第八十八條** 前二條之規定，於按時或為數次繼續航行所訂立之運送契約，不適用之。

以上二條（第八十六條第八十七條），均為備船人於發航前固得任意解約。但發航以後，即不許其有任意解約之權，而應從一般法則。即任意解約之一方，就他造因解約而生之全部損害，應負賠償之責。本條所示運送契約，係論時或為數次繼續航行（即 *Consecutive Voyage Charter*）而訂立者，則不適用前述發航前任意解約之規定也。

**第八十九條** 以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定，或以船舶之性質而定之方法，使為運送。

本條適用於以船舶全部爲論時租賃 (Time Charter) 之情形，託運人即租船人 (Charterer) 僅得以與船舶所有人約定之方法，使用船舶，如論時租賃契約內未經明定者，託運人亦僅得以依船舶之性質，予以使用。至租船人自得與第三人更爲締結運送契約 (Subletting)，在日德法例上有明文規定。其他各國法例，雖無明文規定，亦屬許可，但租船人仍受本條之約束，對船舶所有人負其責任。

**第九十條** 前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費；但因航行事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。

前項船舶之停止，係因運送人或其代理人之行爲，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害並得請求賠償。

船舶行蹤不明時，託運人自得最後消息之日爲止，負擔運費之全部。並自最後消息後以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。

依本條所定，在契約締結後，託運人僅就船舶可使用之期間負擔運費。但因航行事變所生之停止，運送人仍不喪失其運費之請求權，此係取自傳統，託運人參加航海危險之意義。設或船舶之停止，係因運送人或其代理人之行爲或因船舶之狀態所致者，則託運人不負擔運費。如有損害，並得請求賠償。又船舶行蹤不明時，託運人自得最後消息之日爲止，負擔運費之全部。並自最後消息後以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日，運送人有運費半數之請求權。

運費請求權，僅能在直接有關運送費用之範圍行使之。

**第九十一條** 以船舶之全部或一部供運送者，託運人所裝載之貨物不及約定之數量時，仍應負擔全部運費；但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之一。

全部備船契約締結後，若備船人已爲全部運送貨物之裝載，則船長有發航之義務。備船人亦有拋棄其全部或一部裝載之權利，而請求船長發航，惟此等事實發生，備船人仍應支給全部運費。但船舶因此所減省費用之全部及因另裝貨物所得運費四分之三，應爲扣除也。反之，其因不裝載貨物全部而增加之費用，如因吃水關係之壓載補充費用，依理依法，備船人亦應照給。設船舶所有人請求擔保時，並須提供相當之擔保。蓋以船舶遭遇海難，船舶所有人與備船人，應共同負擔海損。乃備船人既不全部裝載，則其負擔額減少，而船舶所有人之負擔增加也。故船舶所有人得預計被損害之金額，使供相當之擔保也。

**第九十二條** 託運人因解除契約應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之三。

本條係專指搭載及計程契約之託運而言。

**第九十三條** 以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，運送人或船長應即通知受貨人。

件貨運送之受貨人，應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。

卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任。

本條法則之適用，應行注意之點有三：(一)卸載場所係指目的港之卸載處而言。依一般法則，除全部備船人或其代理人得預爲指定外，船舶因政治上，防疫上，或天然上之阻碍原因，船長亦得於應行卸載之場所外，別求適當而且隣近安全之場所爲卸載貨物之準備。此項措施，大陸及英美法系均認許也。(二)卸載準備完成，不僅指船舶已經到達約定之卸載港口，且須就應行報關檢疫等項程序，均

已實施完畢，受貨人得立刻領受貨物之情形而言。此乃大陸法系學者一般之見解。與英國學者主張，祇須船舶到達預定卸載場所即為卸載準備完成者，迥不相同也。曰卸載準備完成之通知，係屬任意法規性質，故當事人間可以特約排除之。

件貨運送之受貨人，於該貨到達之時，應依運送人或船長之指示，即將貨物卸載。關於卸載之期間，法律既用即時文義，則不容許有相反之習慣，自不待言。至於運送人或船長之指示，依通常解釋，其範圍當屬較廣，所有卸載之地點、時間及應納之費用等項均屬之。

卸載之貨物至離船時止，運送人或船長解除其運送責任，係參照海牙規則第一條第五款而規定。本條所稱之受貨人，其意義如次：本法規定受貨人基於貨物運送契約，直接享有權利，負有義務。但受貨人並非貨物運送契約之當事人，乃因貨物運送契約，在實質上多形成三面或四面關係，與陸上運送，正復相同。惟陸運貨物，運送人於運送物到達後，受貨人請求交付前，提單持有人得請求中止運送，返還運送物或為其他處分，（民法第六四二條）（註一二）但運送物達到目的地，並經受貨人請求交付後，受貨人取得託運人因運送契約所生之權利（民法第六四四條），託運人即不得再有處分權矣。

受貨人之解釋，通常均係以自己名義基於契約上之權利而領受貨物之人，謂之受貨人。受貨人基於契約上之權利，不特能自為領受貨物，且得委任他人代為領受。故受貨人領受之貨物，是否為自己所有，抑或為他人所有，均非所問。至若因運送貨物而發行載貨證券者，該券所載之受貨人，或其所指示之人，或被背書人，皆為當然領受貨物之人。他若受貨人之監護人，破產管理人，遺囑執行人，雖不能認為真正之受貨人，依一般法則，仍應視為受貨人也。

因運送貨物而發行載貨證券時，受貨人之義務，以該券所載者為準。若未發行載貨證券，則受貨人應按運送契約之內容，而決定其應負之義務。再受貨人於領受貨物時，應將各種費用，同時交付。故受貨人之重要義務，厥唯支付費用（運費、墊款、關稅、倉庫費等項）之數額，未經明確約定，亦無法預為約定之時，則受貨人應依民事上之誠信法則及實際上運送之支出，酌定正確之數額，公平支付。

上述各節，均為單一之受貨人。設若受貨人為多數人時，則在一部傭船契約，仍可適用此法則，但若當事人間有特約，使多數之受貨人就彼此間之義務，負連帶責任之時，自當從其特約也。

(註二)民法第六四二條：運送人未將運送物之達到通知受貨人前，或受貨人於運送物達到後尚未請求交付運送物前，託運人對於運送人，如已據發提單者，其持有人對於運送人，得請求中止運送，返還運送物或為其他處分。前項情形，運送人得按照比例，就其已為運送之部分，請求運費，及償還因中止返還或其他處分所支出之費用；並得請求相當之損害賠償。

**第九十四條** 受貨人怠於受領貨物時，運送人或船長得以受貨人之費用，將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，並通知受貨人。

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時，運送人或船長得依前項之規定辦理，並通知託運人及受貨人。

貨物運至目的港，運送人或船長又有領貨通知，則受貨人應即行使領受貨物之權，而領受貨物。倘怠於受領貨物，即不免影響他人之利益。本法立法意旨，為使貨物得按時卸載，免礙運送人之營業及防止影響他人之利益計，特有本條之規定，正所謂謀便當事人者也。又為確定費用負擔並使受貨人

與運送人或船長免滋糾紛起見，特於條文中，作較詳之規定。

### 第九十五條

以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算；卸載期間，以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時，裝卸期間及其起算，從各地之習慣。

前項裝卸期間，休假日不算入。

裝載或卸載超過裝卸期間者，運送人得按其超過之日期，請求相當損害賠償。前項超過裝卸期間，休假日亦算入之。

本條係採用日本立法例。關於貨物之裝載及卸載期間及其起算，一任當事人間之約定，或習慣上之認許，法律並不加以干涉。設當事人間無特約或無地方習慣可據者，則應適用本條之規定。

傭船人於約定裝載或卸載期間經過後，而猶裝載或卸載貨物者，則船舶所有人對於超過裝卸期間之損失，得請求相當之損害賠償。且此項超過裝卸期間，休假日亦應算入。

### 第九十六條

裝卸期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入。超過裝卸期間，雖遇有不可抗力

時，亦算入之。

關於裝卸期間，德日立法例不同。依德例，若運送人曾約明裝卸應於一定日期完了者，則無論基於何種原因，致裝卸有障礙者，運送人亦無久待之義務。依日例，則於此情事，僅許運送人雖無特約，亦得請求相當賠償，不認運送人有遲為發航之權也。本條之規定，係採日本立法例，裝卸期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入。至若因怠於裝卸，而超過裝卸期間，雖遇有不可抗力時，亦在算入之列，則係事理之當然也。

## 第九十七條 運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。

依本條立法意旨，可知託運人有請求載貨證券之權。運送人或船長有發行載貨證券之責。換言之，載貨證券即運送貨物之受取證書，原為裝載貨物之收據，但亦有轉讓貨物之效用，實具有一般證券之性質，與倉庫營業之倉單及陸上運送之提單相同。至於發行時間，本法採裝載後之法例。蓋貨物在未裝載前，一切關係皆未確定，而對證券之流通，不免發生種種流弊。但海運發達國家之航業習慣，則不盡相同。即運送人或其代理人於領受貨物後未為裝載前，基於事實上之需要，仍有發行載貨證券之事例。惟不能預為指定裝載之船舶書於載貨證券，因此項船舶仍得依特約以其他船舶代替之也。至若發行份數，本法一任當事人自由約定。而在事實上多因託運人防止意外及便於行使追索權起見，因而請求發行數份者，大有人在。此項載貨證券之發行，不僅託運人稱便，即於運送人亦不無便利焉。

載貨證券為一方對他方發行之文書，而含有領受貨物之承認及義務之表示者也。其性質不僅為轉讓證券，且為處分證券。即法律為適應近代商事迅速敏捷且圖貨物融通便利起見，除當事人間禁止背書轉讓外，均得以背書轉讓之。故依背書而接受載貨證券者，法律上即認其有收受貨物之權利也。

載貨證券有物權上之效力，亦有債權上之效力。關於前者，非依據載貨證券不得處分貨物，其以背書讓與該券者，與讓與貨物有同一之效力。又依載貨證券有收受貨物權利之人受證券之交付時，其貨物雖在船舶所有人保管中，而其取得貨物上之權利，亦與貨物交付有同一之效力。關於後者，在現行航業事例上，若因海盜、扣押、消毒、或同盟罷工等情事，而有遲延或不為運送，或貨物受毀損滅失等事實發生，船舶所有人基於特約之訂定，亦可不負債權上之責任。

在第一次世界大戰前，各國載貨證券 (Bills of Lading) 之立法及格式，殊不一致，航業界及法

學家人士，乃於一九二二年在海牙召開國際海法會議，及一九二二年在布魯塞爾召開載貨證券小組會議，簽訂一九二四年海洋載貨證券公約。從此立法例及格式，已漸趨統一，各國間僅存少數習慣上小異而已。該公約宗旨在統一各國法令，以減輕運送人之若干法定責任。過去，船舶所有人須對託運人擔保其船舶有航海之能力，今則僅須以相當注意使船舶在發航時有航海能力為足。過去，所有人對於貨物在運送中之喪失毀損或遲到，除由於天災或不可抗力之事故或由於託運人或受貨人之過失或貨物之性質而發生者外，須負類似保險人之責任，今則負注意保管之責。其因船長海員在船舶駕駛上或管理上所犯過失而致之喪失，毀損或遲到，得不負責任。此項公約之要旨，於修正之海商法中，多經納入。至於載貨證券之種類，則因使用上之性質不同，可分為下列四類：

(一)以接受貨物方式之不同，可分為：(1)裝後載貨證券 (Shipped on Board B/L)，註明貨物確已裝載上船；(2)候裝載貨證券 (Received for Shipment B/L)，註明貨物確已收到，尚未裝載上船；二者效力不同。我國海商法規定，僅有裝後載貨證券，而無候裝載貨證券。因本條規定，「運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。」是證券之發給，應以貨物裝載為要件，至裝載前所發給之證明文件，應為收據之一種，不能構成證券效力也。

(二)以抬頭人之有無，可分為：(1)記名載貨證券 (Straight B/L)，載明將貨物交付於某一特定之人。(2)指示載貨證券 (Order B/L)，載明將貨物交付於其所指示之人。我海商法中雖無記名及指示之明顯分類，但依民法第六百二十八條：「提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。」就文義以推論，所謂「縱為記名式」者，則通常為指示式可知，而該條之規定，本法對於載貨證券亦準用之，是載貨證券有記名與指示之分，殊為顯然。二者在性質上之不同，僅在流通方面之強弱而已，指示者當然流通，記名者得以文字禁止其流通。而事實上就國際貨

運慣例而言，除高價貨品間用記名方式外，指示之載貨證券則應用較廣。

(一)以運送之任務之不同，可分為：(1)直達載貨證券 (Direct B/L)，係由相關船舶將貨物直接自裝貨港運達目的港之載貨證券。(2)聯運載貨證券 (Through B/L)，係經由一個以上之運送人將貨物自裝貨港運達目的港之載貨證券。

(二)以收貨情況而區分，可分為：(1)清潔載貨證券 (Clean B/L) 表示運送人所承運之貨物，確係完整且無破損短缺而註明貨物表面情況良好者 (in apparent good order and condition)。(2)不潔載貨證券 (Unclean or Foul B/L)，則為運送人在收貨時，發現貨物包裝有破損短缺等情事，因在證券上將事實附帶說明。此兩種證券在商場上之經濟價值相差懸殊。託運人為免除接受不潔載貨證券起見，往往以其結 (Back letter) 方式，向運送人負責擔保其一切後果，藉以換取清潔載貨證券。

## 第九十八條 載貨證券應載明左列各款事項，由運送人或船長簽名。

- 一、船舶名稱及國籍。
- 二、託運人之姓名，住所。
- 三、依照託運人書面通知之貨物種類、品質、數量、情狀、及其包皮之種類、個數，及標誌。
- 四、裝載港及目的港。
- 五、運費。
- 六、載貨證券之份數。
- 七、填發之年、月、日。

前項第三款之通知事項，如與所收貨物之實際情況有顯著跡象疑其不相符合或無法核對時，運送人或船長得不予載明。

載貨證券之解釋，已如前述。本條所指則係載貨證券應載明之事項，與必須由運送人或船長簽名，始發生證券之效力。於此有應注意者，即船舶所有人與受貨人間於運送事項，而發行載貨證券時，當然以證券所記載者為準。（民法第六二七條）（註一三）若運送人或船長收受之貨少於記載之數時，亦應以記載之數為交貨之標準；始能邀受貨人之領受，而載貨證券始能名符其實也。至於未記載之事項，除別有約定外，自與受貨人無關。凡此均運送人與受貨人基於載貨證券所生之債權效力也。

本條參照美國海上貨物運送條例第一章第三節第三條第一項（乙）款所定，依照託運人書面通知之包數、件數、分量或重量記載，加以明訂。蓋以載貨證券記載之內容，有關運送人所負責任之範圍，故證券上所記載之貨物種類品質等等，自應依照託運人書面通知者為準。又為使本條第一項第三款之通知事項，與所收貨物之實際情況有顯著跡象疑其不相符合或無法核對時，運送人或船長得不予載明，以減輕運送人或船長之責任。

（註一三）民法第六二七條：提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載。

### 第九十九條

託運人對於交運貨物之種類、品質、數量、情狀、及其包皮之種類、個數、暨標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損滅失及費用，由託運人負賠償責任。

運送人對於前項賠償請求權，不得以之限制其載貨證券之責任，對抗託運人以外之第三人。

按前條第一項第三款之規定，載貨證券上所記載之貨物種類品質等等，應依照託運人書面之通知，原以之確定運送人應負責任之範圍，但同時託運人對於該項通知，自行保證其為正確無訛，運送人方予負責。否則倘因此而發生之一切損失及費用，應由託運人負責賠償，以昭公允。惟此項責任與義務，係屬基於運送人與託運人間之關係而發生，故運送人所有該項賠償請求權，自不得以之限制其載貨證券之責任義務，對抗第三人。本條特參照美國海上貨物運送條例第一章第三節第五條：「託運人關於裝貨時貨物之墨碼、數量、分量、重量之通知，對運送人應保證其正確無訛，因通知不正確所致之一切喪失毀損及費用由託運人負責賠償責任；但運送人對於該項賠償請求權，不得以之限制運送契約上之責任義務，以對抗託運人以外之第三者。」及德商法第五六三條：「傭船人及託運人對於海上運送人就貨物體積、數量、重量、標誌所為之通知，負有真實之責任。因通知不真實所致之損害，對海上運送人分別負賠償責任」之規定，加以明訂。

**第一〇〇條** 貨物一經有受領權利人受領，視為運送人已依照載貨證券之記載交清貨物，但有左列情事之一者，不在此限。

- 一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形以書面通知運送人者。
  - 二、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內以書面通知運送人者。
  - 三、在收貨證件上，註明毀損或滅失者。
- 受領權利人之損害賠償請求權，自貨物受領之日或自應受領之日起一年內不行使而消滅。

貨物既經有受領權利之人提出，且於提貨前或當時並無任何異議者，則運送人之責任自應予以解

除。惟若受領權利人，已將毀損滅失情形於提貨前或當時以書面通知運送人者，託運人或受領權利人，自仍保留其賠償請求權，以待日後之行使。故本條特參照美國海上貨物運送條例第一章第三節第六條：「依提單有受領運送貨物權利之人，除在卸載港於提貨前，或當時將喪失毀損及其性質，書面通知運送人或其代理人外，貨物一經提出，視作運送人已依照提單所記載將貨物交付之表面上證據；但貨物毀損不顯著者，應於提貨後三日內，書面通知之。提貨人得於提貨時，在收受貨物證書上，背書註明喪失或毀損，以代通知。收受時貨物已經共同檢驗或查驗者，得不以書面通知貨物之情形。貨物提取後，或自應提取之日起算，一年內不提起訴訟者，運送人對於喪失毀損之賠償責任免除之。但雖不依本節規定，通知顯明或隱藏之喪失毀損者，託運人仍有自提貨後，或應提貨日起，一年內提起訴訟權不受影響。不論喪失毀損已否確實，或有發生喪失毀損之虞時，運送人與受貨人應相互儘力予對方查驗檢點之便利。」加以明訂。

惟按我國民法第六二三條之規定，（註一四）此類請求權之時效應為兩年；本法為促使有請求權者之早日行使其權利，故第三項仍從美國海上貨物運送條例及德商法之規定，定為一年。

（註一四）民法第六二三條：關於物品或旅客之運送，如因喪失、損傷或遲延而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起，二年間不行使而消滅。

第一〇一條 運送人或船舶所有人所受之損害，非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者，託運人不負賠償責任。

我國民法債編無類似本條之規定，故參照美國海上貨物運送條例第一章第四節第三條：「非由於託運人，或其經理人僱用人之行為過失不注意所致運送人或船舶受有損害，託運人不負賠償責任。」

加以明訂。

**第二〇二條** 載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付。

不在貨物目的港時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。

二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，運送人或船長應即將貨物按照第九十四條之規定寄存，並通知曾為請求之各持有人，運送人或船長已依第一項之規定交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。

水運多為大量之運送，且提貨地往往在遼遠之國外，將載貨證券由發給地送至提貨地，難免無遺失之虞。為預防此種遺失起見，同於國際匯票發給複本之理由，載貨證券亦可發給數份，而託運人亦可存留一份備查。至於份數之多寡，各國不同，英國定為至多三份，法國定為至多四份。本條僅云載貨證券有數份時，而未確定其份數；按票據法雖未規定匯票複本之份數，但在票據法施行法第七條，則規定匯票之複本以三份為限，故實際上載貨證券之複本似亦以三份為宜。

運送人或船長基於載貨證券所負之義務，以本條及第一〇三條所列學者為最。如水上運送而發行載貨證券，則運送人或船長於證券持有人請求交付貨物時，即負有交付之義務。但在事實上，常因貨物已否到達目的港，以致運送人或船長交付貨物而有不同之處理。即(一)在目的港請求交付者，不問發行證券之份數，對於僅有一份而請求交貨之持券人，須為交付；運送人或船長不得拒絕。(二)持券人在貨物目的港外請求交付貨物者，則非俟接受載貨證券全部後，不得交付貨物。(三)持券人在二人以上，

各請求交付貨物時，雖在目的港，運送人或船長亦須拒絕交付。應即寄存其貨物，而速發通知於曾經請求之各持券人。倘運送人或船長依法已爲一部之交付，僅於剩餘之部份而發見第三項之情事時，亦應依寄存及通知之方法處理之。

**第二〇三條** 載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券，失其效力。

載貨證券之持有人有二人以上而運送人或船長尙未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。

本條之規定，仍屬運送人或船長基於載貨證券所負之義務之範圍。即因水上運送而發行數份載貨證券，其證券又歸二人以上之持券人所得時，如其中一人先於他持券人領取貨物，則其他之持券人所持之載貨證券失其效力。再如二人以上之持券人各請求交付時，在運送人或船長尙未交付貨物前，除持券人中持有先受發送或交付之證券者，得先於他之持券人行使其權利外，運送人或船長得拒絕交付。如有須寄存或通知曾經請求之各持券人之情事時，仍須爲寄存或通知之處理。否則，運送人或船長即未盡其應盡之義務也。

條文內所謂交付云者，不僅指到達目的港而言，即中途因其他情事而爲交付者，亦包括在內。不過有應注意者：(一)受交付之人，須係有權受領之人。(二)若受有代收貨價之委託時，非收足該項貨價後，可不交付。

**第一〇四條** 民法第六百二十七條至第六百三十條，關於提單之規定，於載貨證券準用之。

(註一五)

本條係規定準用民法上提單之規定。載貨證券以背書方法移轉時，其證券上所載貨物之所有權亦即移轉於受讓人。換言之，當事人間僅憑載貨證券之交付，即足以發生貨物移轉之效力，不必爲實物之交付，蓋準用民法第六二九條故也。此外載貨證券之成立，須有一定之原因，並須具備一定之方式。前者係要因證券，與票據係屬不要因證券者不同。後者則須具備本法第九十八條所規定之方式，與票據之記載事項亦不相同。再本法所稱載貨證券之份數，因載貨證券須防盜遺失，故可請求發給數份，且可於其中批明爲先受交付或發送之證券。此則與提單不同其旨趣也。

(註一五)民法第六百二十七條：提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載。

民法第六百二十八條：提單縱爲記名式，仍得以背書移轉於他人。但提單上有禁止背書之記載者，不在此限。  
民法第六百二十九條：交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力。

民法第六百三十條：受貨人請求交付運送物時，應將提單交還。

**第一〇五條** 運送契約或載貨證券記載條款條件或約定，以免除運送人或船舶所有人對於因

過失，或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損滅失之責任者，其條款條件約定不生效力。

證券具有物權效力，如運送人之責任，許由雙方自由約定，則將使物權常處於不確定之狀態，直接影響證券信用，間接亦有阻滯經濟之處，故此種任意規定，不爲國際間所採用。本條係參照美國海上貨物運送條例第一章第三節第八條：「運送契約記載條款條件或約定，以免除運送人或船舶對於因不注意過失，或本條例規定應履行之義務而不履行，致貨物喪失毀損之責任者，其條款條件約定不生效力。約定爲運送人利益保險者，或其他類似之條款，視同免除運送人義務之條款」之規定，爲保障

託運人及公眾之利益而訂。

第一〇六條 運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於左列事項，應為必要之注意及措

置。

一、使船舶有安全航行之能力。

二、配置相當海員設備及船舶之供應。

三、使貨艙冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。

關於海員之配置及船上之設備暨供應是否相當，與乎供載貨物部分是否適宜，均與運送責任有關，運送人或船舶所有人尤宜為必要之注意及措置，故有本條之規定。所謂安全航行之能力，應為必要之注意及措置者，非謂凡因航行所生之損害，船舶所有人概須負責，如船舶之瑕疵，已經所有人予以注意，而仍不能發見者，託運人縱或因此受有損害，運送人或船舶所有人亦不負擔賠償責任。如欲主張其賠償責任之免除，僅須負舉證之責耳。惟船舶之是否適航，國家訂有船舶法及詳盡之檢驗規則，非持有檢驗合格證書，無法出航，此不獨國內如此，國際間亦然。一九〇八年之國際海上人命安全公約第二章中，以專章規定檢驗工作。依該章第七條甲項檢驗工作者有三：即船舶服務前之檢驗，一年一次之定期檢驗，以及遇有其他特殊情形之臨時檢驗。舉凡船體構造，機器設備，船底鍋爐以及通訊設備、救生設備、探火及滅火設備，無不在檢驗之列。依該公約規定，所有各種檢驗均應由船舶登記國家負完全責任，並簽發證書，如停泊港所在國查有不符者，得制止其出航。是船舶所有人對於安全

能力之舉證，尙非難事。又影響安全之因素，不僅適航能力一端，舉凡海員與設備之是否配置適宜，亦足影響船舶之安全。再就貨物運送言，縱使船舶本身安全，如其裝置設備不適於貨物運送與保存，亦能單獨釀成貨物之損害。故運送人或船舶所有人允宜爲必要之注意及措置也。

德商法第五五九條：「不論何種運送契約，海上運送人對於船舶具有適航能力之狀態下，應爲適當之整備、艙裝、充實船員，必需品之充分準備（適航能力）以及包括冷藏室之船舶在內，適於受取、輸送、保管之狀態（裝載能力）均應注意。海上運送人因適航能力及裝載能力之瑕疵，致生損害時，應對載貨利害關係人負責。但其瑕疵至發航時爲止，海上運送人以通常注意而不能發見者，不在此限。」

美國海上貨物運送條例第一章第三節第一條：「在發航前及開始時，運送人應使用相當注意。

（甲）使船舶有安全航行之能力。（乙）配置相當船員設備及船舶之供應。（丙）使貨艙冷藏庫室及其他載貨部份，適於安全受載、運送、與保存」。對此均有明白之規定，我海商法故予採用，訂入本條第一項各款。

本條第二項係採用美國海上貨物運送條例第一章第四節第一條：「除運送人未依第三節第一款之規定，使用相當注意力，使船舶有安全航行能力，配置相當船員、設備、及供應，並使貨艙冷藏庫室及其他裝貨部份適於安全受裝、運送、保藏貨物者外，因船舶未具航行能力所致或引起之喪失、毀損、運送人或船舶不負賠償責任。因船舶未具安全航行能力所致，或引起之喪失、毀損、運送人或其他主張依據本款規定免除責任者，負舉證責任，證明其已盡相當之注意。」加以明訂。

第一〇七條 運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守，應爲必要之注

意及處置。

本條係參照德商法第五九條及美國海上貨物運送條例第一章第三節第二條：「運送人應擔當而謹慎裝載、搬移、堆裝、運送、保管、看守及卸載貨物」之規定，加以明訂。

第一〇八條

運送人對於禁運及偷運貨物之運送，應拒絕之。其貨物之性質，足以毀損船舶或危害船舶上人員之健康者亦同。

運送人違反前項之規定者，對於因此所生之損害，負賠償責任。

拒絕運法或背約之運送，係運送人應有之義務，故有本條之適用。惟本法僅規定，違反此規定者，對於因此所生之損害，負賠償責任。而對運送人應負檢舉之責，未予列入。

第一〇九條

運送人或船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起岸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費；如有損害，並得請求賠償。

前項貨物在航行中發見時，如係違禁物或其性質足以發生損害者，船長得拋棄之。

損害賠償之請求及違禁物品之投棄，係法律上賦予船長之權利。故運送人雖依於契約之訂定，負擔運送之義務，但此義務並非絕對之義務。例如：託運人違反原約旨趣，裝載戰時禁制品及其他危險物致有危及他人貨物之虞時，則運送人或船長得予以卸載，若航行中途無法卸載時，更得為投棄。如有損害，仍得請求賠償。再如發見未經報明之貨物，運送人或船長得將其起岸，或使支付同一航程同種貨物之最高額運費。如有損害，更得請求賠償。

第一一〇條

船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定

爲去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。

關於運費之數額及支付方法，原則上均任當事人間之約定。惟本條及第一一二條第一一二條係因偶發之特殊事件，不問目的地到達與否，運送人只須有服務，即可取適當運費作報酬，法律上特予以明文規定，蓋免當事人間多所爭執也。

**第一一二條** 船舶在航行中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的港前提取貨物者，應付全部運費。

船舶在航行中，如因受海盜攻擊，或遇意外事變，而船舶受有損傷，須爲修繕時，若託運人於到達目的港前提取貨物者，應付全部運費。此爲保付運費之法律根據。

**第一一二條** 船舶在航行中遭難或不能航行，而貨物仍由船長設法運到目的港時，如其運費較低於約定之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。

如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用。如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。

船舶在江海中航行，不但天然之災變，不易防範，而人爲之事故，亦難阻止其發生。故船舶遭難或不能航行，並非罕有之事，法律爲防止當事人間多所爭議起見，故有本條規定。船舶遭難或不能航行以後，而貨物仍由船長設法運到目的港時，如新運費低於約定之原運費，託運人減支兩運費差額之半數；相等者，託運人不負擔任何費用，較高者，託運人應負擔其增高額，此項規定，於法於理，咸無不通。

**第一一三條** 因左列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。

一、船長、海員、引水人、或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行爲而有過失者。

二、海上或航路上之危險或意外事故。

三、失火。

四、天災。

五、戰爭。

六、暴動。

七、公共敵人之行爲。

八、依法之拘捕、扣押、管制、徵用或沒收。

九、檢疫限制。

十、罷工或其他勞動事故。

十一、救助或意圖救助海上人命或財產。

十二、包裝不固。

十三、標誌不清或不符。

十四、因貨物之瑕疵變質或病態所致分量重量之耗損毀損或滅失。

十五、貨物所有人託運人或其代理人之行爲或不行爲。

十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。

十七、非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失，或其代理人受僱人之過失所發生之毀損或滅失。

運送人或船舶所有人對於運送貨物所發生之毀損或滅失，非證明其對貨物之接受交付保管運送均經注意不怠，不得免除賠償責任。因此爲其所負之一般注意義務，非此則貨物運送契約即無由完成，而託運人之利益，亦將因之而無保障也。

本條對於不可歸責事項，係參照美國海上貨物運送條例第一章第四節第二條之規定，分別列舉，甚爲詳盡，依據亦殊便利。按美國該項條例之精神，認爲船舶出航後，船長海員以及其他受僱人在航行中所爲之過失行爲，事實上非運送人或船舶所有人管理能力所及，不應強令負責。此一原則已爲國際間所採用，各國已有統一規定，蓋免航商之責任過重，而影響其發展也。

**第一一四條** 託運人於託運時，故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。

除貨物之性質價值，於裝載前已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件不超過三千元爲限。

本條第一項所謂故意虛報貨物之性質或價值之情形，其認定標準爲：(一)凡依據此項爲免責之主張者，應負證明之責。(二)確係故意虛報貨物性質或價值，設其虛報並非出於故意，僅係由於過失之時，則無本條之適用。(三)虛報重量時，應否適用此法則，法無明文規定。但在解釋上應包括在內，因重量與價值有關也。

本條第二項係參照美國海上貨物運送條例第一章第四節第五條：「除貨物之性質價值於裝載前，

已經託運人聲明，並在提單註明者外，運送人或船長對於貨物之喪失、毀損，其賠償責任以每包不超過美金五百元為限，貨物非以包裝者，依照一般裝貨單位或以同價值之他種貨幣計算。前項限額，經在提單上記明者，有表面上之證據力，對於運送人非有絕對證據力，運送人船長或運送人之經理人得與託運人約定高於第一限額之最高額，但不得低於第一項規定之限額。無論如何，運送人之賠償責任，以實際損害數額為限。貨物之性質價值，因託運人之故意或詐術，誤報於提單上者，運送人或船長，對於貨物之喪失、毀損、或因運送所致之喪失、毀損、不負賠償責任。一加以明訂。按該條例所定之賠償金額限制為每包不超過美金五百元。英國海上貨物運送條例規定每件賠償額以不超過一百鎊為限。故本條參酌規定以不超過三千元為限。

**第一一五條** 為救助或意圖救助海上人命財產，或因其他正當理由變更航程者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任，但變更航程之目的為裝卸貨物或乘客者，不在此限。

本法第一四二條及第一四九條，雖規定船長負有海上救助之義務，然均指航程中獲知遇難船舶順道救助而言。事實上船舶之遭遇海難，時間不一，地點不一，如適時適地適有其他船舶經行其間，此為偶發事件，而非必有現象，專恃其從事救助事務，殊未能盡海上安全之能事。故必使其他航程中之附近船舶，繞道相助，而後始克臻於安全之境。惟「船長非因事變或不可抗力，不得變更船舶之預定航程」，此為本法第四十條所明定，係屬強行規定之一，船長自不能因救助他人而陷自身於違法。且船舶運送契約乃雙務契約之一，双方當事人皆負有相當義務，即在託運人之一方，應給付相當之運費，而在運送人之一方，有依約完成其運送工作之義務。運送契約中應載明運送之預定期限，亦為本法第

八十三條之強行規定，繞道相助，其影響運送之預定期限，亦為勢所必然。依本法第一一三條，因不可歸責於運送人或船舶所有人之事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人始不負責；變更航程而救助他船，在道義上雖不能謂係歸責之事由，在法律上非其當然義務。故本條參照美國海上貨物運送條例第一章第四節第四條：「為救助或意圖救助海上生命財產，變更航程，或其他合理之變更航程，不得認為違背或違反本條例之規定或運送契約，如因而發生喪失毀損，運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，為卸載客貨，應認為非合理之變更。」，及德商法第六三六甲條：「船長為救助海上人命或財產之目的或自其他正當可行航路脫離原有航線時，對於當事人間之權利及義務不生任何影響。尤其海上運送人對於因此所生之損害不負責任。」之規定加以明訂，以解除此種困難也。

**第一一六條** 貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，運送人或船舶所有人，對於其貨物之毀損或滅失不負責任。

本條及第一一三條、第一一四條之規定，均係基於特殊情事，而為運送人或船舶所有人免除賠償責任之特別規定。但在適用上，必須證明：(一)因不可歸責於運送人或船舶所有人之事由所致之毀損或滅失。(二)託運人確係故意虛報貨物之性質或價值。(三)託運人之貨物確未經船長或運送人之同意而裝載。如適合上列條件而經證明者，則運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，始不負責任；否則仍應適用一般法則，而為負責之認定也。倘或貨物之毀損或滅失，係出於運送人或船舶所有人之惡意或重大過失時，則損害賠償之責任，當不在免除之列也。

所謂同意云者，不僅指得船長或運送人意思上之承諾，且須將貨物列入載貨證券。同時所裝載之貨物，必須確為同意時所認定之貨物，倘同意後而裝載之貨物有變更者，則無本條之適用也。

**第二一七條** 運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任，但

經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。

貨物安全運達目的港，本為託運人之唯一目的，亦為運送人或船長之唯一責任。故本法規定，除有必壞情形外，不得開艙，且非經託運人之同意，或為航運種類或商業習慣所許者，不得擅裝貨物於甲板之上。設因船長擅將貨物裝載於甲板之上，致生毀損或滅失時，託運人自得請求損害賠償。

**第二一八條** 載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責。

前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行爲，應負保證之責，但各連續運送人，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。

本條規定，運送物遭受毀損或滅失時，由於載貨證券發給人未盡其約定之責任者，則證券發給人應負其責。又在繼續運送中，載貨證券發給人對於貨物之連續運送人之行爲，應負保證之責，但各連續運送人，僅對於其自己航程中所生之滅失毀損及遲到負其責任。本條所謂連續運送者，係指運送人於航程中，輾轉交付貨物於他運送人，以達於目的港之運送也。各連續運送人根據本法之規定，僅對於其自己航程中所生之滅失毀損及遲到，負其責任。此指各連續運送人各別負其責任，與陸上運送不同。蓋根據民法第六三七條之規定，（註一七）相繼為運送之數運送人負連帶責任。此則因水運數量，危險性亦大，所以減輕運送人之責任也。

再如因貨物遲到所生之損害，運送人亦應依一般法則或契約之訂定，負賠償損害之責。但其遲到，若因海盜、扣押、消毒或同盟罷工等情事，雖因貨物之遲到，而有損害，船舶所有人亦不負責任。

（註一七）民法第六三七條：運送物由數運送人相繼為運送者，除其中有能證明無前三條所規定之責任者外，對於遲

送物之喪失毀損或遲到，應連帶負責。

## 第二節 旅客運送

第一一九條 旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。

旅客運送云者，乃運送人基於旅客運送契約對於旅客及其行李由甲地運送至乙地之謂也。

旅客運送契約亦分傭船契約與搭客契約兩種，與貨物運送同。傭船契約亦有全部傭船契約與一部傭船契約之別。普通旅客運送多為搭客契約。其為傭船契約者，多係團體運送，例如軍隊及移民輸送是。旅客運送契約，一般認為屬於諾成契約，謂與貨物運送之傭船契約為要式契約，頗不相同。故其契約之成立，無須具備若何之形式，但就航業習慣言，未有不發行船票者，船票有無記名式與記名式兩種；前者自由讓與，而後者不得讓與他人。在旅客運送，船舶所有人與傭船人之關係，與貨物運送之傭船契約同，船舶所有人與旅客之關係，與貨物運送之件貨運送契約同。故關於旅客運送，除本節規定外，準用關於貨物運送之規定。

旅客在船舶上犯罪時，我國刑法第三條有：「在中華民國領域外之中華民國船艦或航空機內犯罪者，以在中華民國領域內犯罪論」之規定。若犯罪發生於他國領海內者，他國亦有管轄權，惟通常僅其犯罪影響當地治安秩序者或受害人或加害人為該國人民者方加管轄。又犯罪發生於船籍國領海或公海者，如受害人或加害人為非船籍國人民而該國法律兼採屬人主義或兼採保護主義者，則該國當亦有管轄權。至航行外國領海之旅客，對於領海國之海上檢查等規則，自應遵守。

第二二〇條 對於旅客供膳者，其膳費應包括於票價之內。

航業慣例除較短距離之航行，旅客膳食係自備外，運送人有供給旅客適當飲食之義務。蓋航行中之旅客既不能於上船時多備食物，且海洋中又無從隨時購取，故其膳費應包括票價之內，而由船舶供給。至於供給之品質及等差，則因艙位等級之不同，其食品亦因之而有異。此項膳食供給之義務，係自開航時起至終航時止。即遇船舶在中途修繕，如非運送人設法另覓他船將旅客運送目的地時，則運送人在船舶修繕期內仍須負供給旅客食物之義務也。

**第一二一條** 旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約。其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。

前項特定航線地區及保險金額由交通部定之。

運送人對於旅客運送，因業務上之過失，所生損害，須負賠償責任，依照民法規定，毫無疑義。但民法所定賠償，係按實際所受損害之額數給付，如有爭執，且須經過法院審判。惟運送人每次接受旅客之運送，為數甚多，事前勢難一一估定其身份或價值，事後亦難遽然斷定其請求是否合理，若均經過法院判決，則雙方均不勝其煩。可能涉訟經年，不易解決。

海上危險不僅財物可以蒙受損害，旅客之生命身體，亦同樣蒙受損害，而旅客之傷亡，往往引起嚴重後果，間接亦足引起船舶所有人之重大損失，甚至陷於破產。此項事例，在我國屢見不鮮，如民國三十八年法院因太平洋輪沉沒死亡多人，扣押其姊妹船隻，使中聯公司破產，為最顯著。

按旅客之傷亡，大抵由於船舶之肇事，而肇事之原因，有可歸責於船舶所有人者，有不可歸責於船舶所有人者，歸責者固可責令所有人依法賠償，不可歸責者，所有人自不負賠償責任。然此兩種情形，均足影響航業之發展。在不負賠償責任之情況下，依法原不影響船舶所有人之經濟基礎，惟依據

事實經驗，並不若是之單純。一旦旅客遭致喪亡，則社會輿論，紛起責難，而死難家屬亦對航商糾纏不已，於是涉訟經年，航商受累無窮。事實上旅客喪亡，家屬貧苦無依，如其人數衆多，不僅情殊可憫，亦足釀成社會嚴重問題，其結果仍不免出於航商略給撫恤之一途。如其依法應予賠償者，則問題更爲複雜。設旅客死亡，依民法規定，不僅殯葬費之支出，應負賠償責任，被害人對於第三人負有法定扶養義務者，對該第三人亦應負損害賠償責任，而被害人之父母子女及配偶，雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。設非死亡而受傷，則不僅賠償醫藥費用，如被害人因此喪失或減少勞動能力，或增加生活上之需要時，亦應負損害賠償責任。法院並得因當事人之聲請，定爲支付定期金，且須命加害人提出擔保。所謂定期金之計算，最高法院民國二十二年上字第三五三號判例亦有詳盡規定：「應先認定被害人因喪失或減少勞動能力而不能陸續取得之金額，按其日後本可陸續取得之時期，如照霍夫曼式計算法，扣除依法定率計算之中間利息，再以各時期之總數爲加害人一次所應支付之賠償總額，始爲允當」。蓋損害賠償率之原則，依民法規定，應以填補債權人所受損害及所失利益爲準。可得預期之利益，亦視爲所失利益。以是賠償總額，每成鉅數。每一船舶肇事，則傷者死者，挾以俱來，旅客既有傷亡，則貨物船舶之喪失毀損，乃屬事所必然，其結果必至船舶所有人破產而後已，而每個傷亡旅客之所得，爲數亦極有限，或無以撫恤孤寡，或無以贍養餘年，亦有兩敗俱傷之勢，爲針對此種情形，實有創立旅客人身保險之必要。對於易生危險之航線或地區，強制旅客實施意外保險，保險金額之多少，可由航政機關視當地之生活情形，經濟榮枯，斟酌定之。爲簡化手續起見，此項保險費包括於票價之內，以保險金額爲損害賠償之最高額。如旅客照次條之規定，自行加保意外險者，其損害賠償可依其約定，如此一旦發生險難，旅客之傷亡者，既能賠款有着，而船舶所有人遭受之損失，亦不致過於重大。此種創造性之立法，洵極合乎我國之國情也。

本法第二十一條，規定船舶所有人失事所負之責任，雖屬有限制，惟賠償之辦法，則未經詳明規定。如照民法按實際損害之數給付賠償，固非船舶所有人力量所能負擔，且涉訟拖累，亦非雙方所情願。以前歷次船舶失事，涉訟年久，常因此使輪船公司倒閉，間接阻滯航業之發展。故特訂旅客意外險之投保一條，規定旅客於實施意外保險之特定航線（危險航線如宜昌重慶一段之川江線，臺灣省之高雄馬公線）及地區，均應投保意外險，保險金額經交通部核准後載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。

**第二二條** 旅客除前條保險外，自行另加保意外險者，其損害賠償依其約定；但應以書面為之。

旅客除前條保險外，如認為所定之保險金額數少，可自行加保意外險，其損害賠償依其約定。特明訂本條，以資依據。

**第二三條** 運送人或船長應依船票所載，運送旅客至目的港。

運送人或船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害並得請求賠償。

本條所指運送人或船長運送旅客到達目的港之義務，須在通常情況之下，始能適用。設在非常情況之時，例如運送人於締約後或運送中，因戰事關係，船舶被徵用或被捕獲或因其他不可抗力，不能運送至目的港時，依一般法則，當然不能適用本條賠償責任之規定。又旅客運送契約，運送人或船長應依船票所載，運送旅客至目的港係屬當然之義務。倘有違反，自當解約，如有損害，並應賠償。

**第二四條** 旅客於發航二十四小時前，得給付票價十分之二解除契約，其於發航前因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，運送人得請求票價十

## 分之一。

旅客在船舶發航二十四小時前，得由其本人意思解除契約，須付票價十分之二（原爲三分之一）。蓋人事變遷，難以預測，旅客雖已購定船票，在情理上亦不宜使之受絕對拘束，而禁止其解約。所以規定給付票價十分之二者，乃在補償運送人之損失也。至於旅客於發航前因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由，不能或拒絕乘船者，情形尤有可諒之處，補償運送人之損失，應理減少，故規定給付票價十分之一即可（原爲四分之一）。至在發航後解約者，則應支付全額，因運送人即不能招攬旅客補充缺額，爲維持公平計，故應支付全額。

**第一二五條** 旅客在船舶發航或航程中不依時登船，或船長依職權實行緊急處分迫令其離船者，仍應給付全部票價。

旅客不依時登船，應付票價，此爲一般之慣例。船舶何時開船，事先均有通告，旅客自應遵守及時上船，不能因候一人，而延遲開船時間。蓋航程有時限，潮汐有升降，稍有延誤，可能影響船期及其他旅客之行程也。所謂航程中不依時登船，係指在停泊港旅客偶爾上陸，而不及依時登船者而言。船長遇此等情事，得逕爲發航或繼續航行。此等不依時登船而失去乘船機會之旅客，係自己之過失，其責任當然由其自己負之，故應給付票價之全部。事實上旅客於登船前均已購得船票，運送人遇此等情事，則不過不予退還其票價而已。又旅客在船上，發生違法亂紀，妨害公安情事，船長爲維護船上秩序及公衆利益起見，得以職權，實行緊急處分，迫令旅客離船，其已付票價，自亦不應退還。

**第一二六條** 船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。

預定發航日期，乃運送人應有之義務，亦爲運送人應有之責任，航期一經預定，即應通告或刊登

新聞紙類。不但不得任意變更，且須絕對遵守。故本條明定，船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。

**第二一七條** 旅客在航程中自願上陸時，仍負擔全部票價，其因疾病上陸或死亡時，僅按其

已運送之航程，負擔票價。

本條亦爲法定解約之規定。設船舶發航後，旅客自願上陸，應與到達目的地上岸之情形，視同一律，旅客當然應負擔全額票價。至若因疾病上陸，則旅客之出於不得已，可想而知。自無令其負擔全額票價之理。他如旅客在航程中死亡，當然應即終止運送契約，更無令其負擔全額票價之理。故本條規定，關於旅客因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送航程，負擔票價。此不特寓有矜卹患病或死亡者之至意，且亦疾病相扶持政策之施諸於法律也。

**第二一八條** 船舶因不可抗力不能繼續航行時，運送人或船長應設法將旅客運送至目的港。

船舶沉沒或不堪航行或被捕獲，在他國立法例，多認爲旅客運送契約之終了原因。惟本法則明文規定，船舶雖因不可抗力不能繼續航行，運送人或船長應儘可能設法將旅客運送至目的港。此爲立法竭力保護旅客利益之表現，值得稱道。

**第二一九條** 旅客之目的港，如發生天災、戰亂、瘟疫、或其他特殊事故，致船舶不能進港

卸客者，運送人或船長得依旅客之意願，將其送至最近之港口或送返乘船港。

旅客之目的港如發生天災戰亂瘟疫或其他特殊事故，致船舶不能進港卸客者，運送人或船長得依旅客之意願，將其送至最近之港口或送返原乘船港，以盡旅客運送之責任。此條係參考英國旅客乘船條例而訂定，俾資依據。

**第二三〇條** 運送人或船長在航行中爲船舶修繕時，應以同等級船舶完成其航程，旅客在候船期間，並應無償供給膳宿。

船舶在航行中途，設發生不堪航行情事，而須修繕時，如旅客之全部或一部應離開船舶者，則運送人或船長應履行兩種義務之一：(一)以同等級船舶完成其航程。(二)在候船期間應無償供給膳宿。此因以同等級船舶完成其航程，旅客並非損失，而運送人或船長亦已盡其運送旅客至目的港之義務矣。如運送人或船長一時不能盡此義務，即應供給旅客膳宿而不取償，是亦可減免旅客經濟上之損失。

**第二三一條** 旅客於船舶抵達目的港後，應依船長之指示，即行離船。

旅客於抵達目的港後，如延不上陸，勢將影響船舶業務。故規定應依船長之指示，即行離船，以資依據。

### 第三節 船舶拖帶

**第二三二條** 拖船與被拖船，如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負擔；但契約另有訂定者，不在此限。

船舶拖帶云者，乃以此船舶拖帶彼船舶而爲航行之謂也。拖帶之船舶，稱爲拖船，被拖帶之船舶，稱爲被拖船，船舶拖帶多見於江河，而在海洋較爲罕見。拖船與被拖船如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負之。蓋被拖船既不能自動航行而係隨同拖船航行，故損害賠償之責任，應由拖船負之。但契約另有訂定者不在此限。

**第二三三條** 共同或連接之拖船，因航行所生之損害，對被害人負連帶責任，但他拖船對於

## 加害之拖船，有求償權。

凡共同或連接之拖船，因航行所生之損害，對於被害人應負連帶責任。所謂連帶責任者，即被害人得向拖船之全體，或拖船中之任何一艘拖船請求損害賠償，而任何一艘拖船均有賠償被害人全部損害之責是也。按船舶拖帶，固以單一拖帶（甲船拖帶乙船）爲常，但亦多共同拖帶（甲、乙兩船共同拖帶丙船）與連接拖帶（甲船連接乙船共同拖帶丙船）之情形，此時各船舶既互相牽連，則無論加於第三人之損害，係由於拖船與被拖船中任何一船所致，被害人均得向任一拖船或所有拖船請求連帶賠償，亦即謂各拖船所有人對外應負連帶責任。一般言之，誰爲加害行爲，即應由誰負責，所謂「自己責任原則」者是。依此原則，船舶拖帶所加於他人之損害，本應由加害者船舶單獨負責，本法何以規定連帶負責，此因多數船舶連接一起，究由何一船舶所加之損害，以至於此等船舶之航行指揮權究竟屬誰，均甚難證明。法律爲保護被害人起見，乃不得不令其負連帶責任。惟此種連帶負責，僅爲對外而已，至其內部之關係，則仍應由實際加害之船舶負之，因此，他拖船對於加害之拖船，有求償權。

按英國法例，認爲一般情形，拖船均係受僱於被拖船，故其應接受被拖船之指揮，從而認定，拖船對第三者如有發生損害，應由被拖船負責賠償。惟契約另有訂定者，則不妨依其訂定。此則堪供研究者也。又拖船與被拖船之間，相距密邇，難免不發生互相碰撞之事實，但本法對此可能發生之事實，未有明文規定。論者認爲似可參照英國法例，增訂如下之一條：「拖船與被拖船互相碰撞時，應由有過失之一方，負損害賠償之責任」，俾期周密。

## 第六章 船舶碰撞

以前帆船時代，船舶碰撞情事，鮮有所聞，碰撞結果，亦不甚慘。惟近代船舶，多爲輪船，其數量與速率俱增，來往既繁，碰撞事件乃時有發生。其所生之損害，亦常比帆船爲嚴重。雖有爲共同海損者，然一般情形以單獨海損者居多，故本法於共同海損外，對船舶碰撞特設本章。凡船舶之碰撞，不論發生於何地（海上或內河航路上），皆依本章之規定處理之。其未規定者，自應適用民法中關於侵權行爲之規定矣。

所謂船舶碰撞者，乃指二個以上船舶相互接觸而發生損害之情形而言，茲分別說明之。

(1) 碰撞須爲船舶與船舶之接觸 所謂船舶，乃指廣義之船舶，無論軍艦、潛艇、商船、公務船、學術船、測量船及一切小艇均包括在內，但船舶與碼頭、棧橋、浮標、沙洲、礁石等碰撞，則不得謂爲船舶碰撞。至海船與內河船之碰撞，據國際航海避碰章程規定，仍適用船舶碰撞之規定。

(2) 碰撞須爲二個以上之船舶 船舶碰撞之數，通常爲二個，然超過二個之數者，亦爲事所恒有。例如甲船與乙船碰撞，因而波及丙船，此時丙船雖未受甲船之直接碰撞，在法律上仍視爲甲乙丙三船間之碰撞。又船舶之一方或雙方，在停泊中而接觸者，仍不失爲碰撞。

(3) 碰撞須有碰撞之事實 碰撞之事實者，即船舶之一部因碰撞之結果而遭受損害之謂也。至其損害程度，是否構成船舶之重要傷害，則係另一問題，惟此碰撞之事實，必須存在於無契約關係之第三人船舶間，設爲自己船舶，對附屬載送旅客之小艇碰撞，因而有所損害者，則應用本法第二十一條第一款之規定，而不適用船舶碰撞之法則也。

### 第二三四條 船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。

本條所謂船舶，乃指廣義之船舶及其他浮動水面能供載重之舟艇而言。即總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶，與夫軍事建制之艦艇及專用於公務之船舶，暨本法第一條規定以外之其他船舶，依本法第三條之規定，均適用本法第五章船舶碰撞之規定。

### 第二三五條 碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償。

在航行中因不可抗力（如狂風暴雨，船舶驟失駕駛之力）而致船舶碰撞，其碰撞且非預見之意外情事發生，雖其結果招致人或物之損害，雙方應各自承受，不得向任何一方請求損害賠償。反之，如無不可抗力之原因而碰撞者，則被害人始得請求損害賠償，自不待言也。本條係參照一九一〇年船舶避碰統一法律公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collision) 第二條而訂定。

### 第二三六條 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任。

本條係參照船舶避碰統一法律公約第三條而訂定。至肇事船長海員所負之責任，並不因船舶負有賠償責任之故，而置身事外，應就其過失之行爲，照一般法則負其責任。

碰撞係因於一船舶之過失所致者，事實上證明甚屬困難，各國審定責任之趨勢，均有採取證據推定之意向，即於一定情形之下，推定被損害之船舶，係由其他船舶之船長海員過失引起碰撞也。例如一船碇泊中，受他船之碰撞，致均受損失是。又如雙方船舶出港之際，互相碰撞，如一船未依航海避碰章程而開燈者，即可推定該船船長海員有過失也。再如因船長海員過失，與其他船舶碰撞之結果，竟連續碰撞若干船舶時，則前之有過失船舶之所有人，仍應對於最後船舶或載貨所有人負賠償損害之責也。

第一三七條 碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任。不能判定其過失之輕重時，雙方平均負其責任。

有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。

船舶碰撞，各方均有過失，而其間輕重無法判定之時，則因碰撞所生之損害，應由各船平均負擔之。本條係參照船舶避碰統一法律公約第四條及德商法第七三六條而訂定。關於此點，舉一實例，以資引證。即英國某兩保險公司為青島義德棧等三商號，裝運棉紗至營口之保險人，裝運該商號等棉紗之同安輪船與聯興輪船在山東角海灣碰撞，同安輪即遭沉沒。該兩保險公司，當賠償義德棧等商號銀元五萬三千五百元。而該號等於收受賠款後，即以其原有關於該項貨物之一切權利讓與保險人。旋由保險人訴求賠償。第一審採證結果，除隙望疏忽，駕駛不慎，及依當時天氣所採速率過高為兩船共同過失外，聯興輪船於碰撞同安前改向轉右，顯違航海避碰章程第二十八條規定，實係重大過失，因判令同安就其請求之五萬三千五百元，負擔五分之一，聯興負擔五分之三。

依德國法院判例，關於人之傷害，應視船舶所有人為連帶債務人，與本法本條第二項之立法意旨相同。所謂連帶負責者，即凡有過失之船舶，對於他船之死亡或傷害，固應負責，即對於自己船上之死傷者，亦應負責是也。

第二三八條 前二條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。

引水人分兩種，凡引領商船出入沿海港口者，為領港。引領商船行駛內河湖航道者為領江。引水制度可分自由及強制兩種，凡屬自由引水區域者，船舶出入移泊，均可由船長自行引領，如需警請

引水者，可懸掛萬國通用旗語，臨時招請，或由輪船公司先期擊請，引水人不得拒絕，而須上船引領。（招商局民生實業公司等航行長江各段之船舶，常僱用長期引水人隨船工作，月給薪工）如係實行強制引水者，則所有船舶出入該港，必須經由引水人引領，船長不得擅自駛入。

本條係參照船舶避碰統一法律公約第五條而訂定。但對引水人之故意或過失所致之責任，本法並未加以詳確之規定。此則因另有引水法之制定，可補其缺也。

### 第二三九條 因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。

本條法意，與民法侵權行為損害賠償請求權之原則，適相符合。民法第一九七條規定：因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，二年間不行使而消滅。此條亦符合前項公約第七條之精神。又損害賠償之義務人因侵權行為受利益，致被害人受損害者，於前項時效完成後，仍應依關於不當利得之規定，返還其所受之利益於被害人。

至於有請求權之人，為船舶所有人、貨載所有人、旅客、船長海員及其他因碰撞而受損害之人，其債權之請求權者，如貨物之買主，則無此種，是不可不辨也。

### 第二四〇條 船舶在中華民國領水港口河道內碰撞者，法院對於加害之船舶，得扣押之。

碰撞不在中華民國領水港口河道內，而被害者為中華民國船舶或國民，法院於加害之船舶，進入中華民國領水後得扣押之。

前兩項被扣押船舶，得提供擔保，請求放行。

本條立法意旨，對肇事者既加以懲罰，對被害者又施以保障。且不為空間限制，亦不受時間拘束。凡船舶碰撞之結果，其受害者為中國船舶或中國人，法院皆得扣押加害之船舶。此所以張國權，而

維民生。至於被扣押之船舶，究應擔負何項責任，在法律程序上，自非片辯所能決定，而其載運者，不論爲旅客，抑或貨物，往往又不能久待時日，如必俟訴訟程序終結，始准放行，則經濟上時間上兩受其害，殊非良策。本條特規定得提供擔保，請求放行，是又於繩之以法以外，兼顧及船上所載旅客與貨物也。

#### 第一四一條 關於碰撞之訴訟，得向左列法院起訴。

- 一、被告之住所或營業所所在地之法院。
- 二、碰撞發生地之法院。
- 三、被告船舶船籍港之法院。
- 四、船舶扣押地之法院。

本條第一款與民事訴訟法第一條第一項（註一八）及第六條（註一九）之規定相合。第二款與民事訴訟法第十五條第一項（註二〇）之規定相合。第三款、第四款與民事訴訟法第十五條第二項末二句（註二一），恰屬相同。本條規定與船舶碰撞事件之民事管轄公約第一條甲項各款，亦相符合。

（註一八）民事訴訟法第一條第一項：訴訟由被告住所地之法院管轄。

（註一九）民事訴訟法第六條：對於設有事務所或營業所之人，因關於其事務所或營業所之業務涉訟者，得由該事務所或營業所所在地之法院管轄。

（註二〇）民事訴訟法第十五條第一項：因侵權行爲涉訟者，得由行爲地之法院管轄。

（註二一）民事訴訟法第十五條第二項：因船舶碰撞或其他海上事故，請求損害賠償而涉訟者，得由受損害之船舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍港之法院管轄。

## 第七章 救助及撈救

按救助 (Assistance) 與撈救 (Salvage) 同爲船舶遭遇海難時，第三人所爲之施救行爲，惟兩者表示海難程度之輕重不同。各國立法例，無論爲大陸法系或英美法系，無不採用兩種名詞，以示區別。所謂救助者，指海難程度較輕，所有船舶或貨物未離船長海員之占有，船長海員尙有處分能力，而由第三人加以協助之行爲。所謂撈救者，指海難程度較重，所有船舶貨物已離船長海員之占有，船長海員失去處分能力，而且沉沒漂流，由第三人予以施救之行爲。

關於海難救助制度之首見於法律明文者，爲一六八一年法國路易十四所制定之海事條例。其後，各國制定法律漸次採用，德國新舊商法均然，而英國商船法對此規定尤爲詳盡。後又因各國救助制度規定分歧，諸多不便，乃有一九一〇年在比京議定之統一海難救助公約十九條，經各國相繼批准奉行。本章所列各條，大部份符合該公約之精神。

各國立法例，對於海難救助規定之主旨，固在釐定救助者或撈救者與被救助者或被撈救者彼此間之一切法律關係，而對救助費或撈救費方面尤所應然。但對於船長之應負海上救助之義務，則並爲指出，如我海商法第一四二條第一四九條之規定是也。

**第一四二條** 船長於不甚危害其船舶海員旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。

違反前項之規定者，處三年以下有期徒刑或拘役。

船長救助淹沒或其他危難之人，應盡力爲之。惟此項救助，限於不甚危害其船舶、海員、旅客之

範圍以內，蓋以從井救人，不可爲訓也。反之，如船長於不甚危害其船舶、海員、旅客之範圍以內，而對淹沒或其他危難之人，不盡力救助者，依本條規定，應處三年以下有期徒刑或拘役。

本條參照公約第十一條之精神訂定。該條且規定雖屬敵人亦應救助之。

**第一四三條** 對於船舶或船舶上所有財物施以救助或撈救，而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。

本條規定對於船舶或船舶上所有財物施以救助或撈救而有效果者，衡情酌理，自應有報酬請求權。惟在適用上，有下述數項，須加注意。即：（一）必其救助或撈救無法律上之義務，如遭難船舶之船長海員，對於船舶或貨物，原有救助義務，自不能因此請求報酬。（二）必其救助或撈救行爲發生相當效果，如無相當效果時，則不能請求相當之報酬。（三）必須合於被救助者之意思，而爲救助行爲；否則，縱因其救助而獲相當效果，亦不能請求相當之報酬。（四）必其海難之發生，非由於救助人之過失或故意所致。設若海難係因救助人所招致，則彼不特無救助費請求權，且更負有賠償損害之義務。即或由彼之救助行爲而獲救，亦不過使其賠償之責，藉此得以減少而已，自無所謂報酬請求權也。

他如船舶遇難，禁止他人救助時，必須有明確之禁止他人救助之意思表示，其明確之程度，必須使人在客觀上得以辨認，否則，救助人對於救助而有有效果時，仍應給與相當之報酬。

本條參照公約第二條之精神而訂定。

**第一四四條** 屬於同一所有人之船舶救助或撈救，仍得請求報酬。

海員僱傭契約之義務，僅以服務之本船爲限，而不及他船，如施救行爲屬於同一所有人之船舶，既非其法定義務，自應有報酬請求權。本條符合公約第五條之精神。

**第一四五條** 報酬金額由當事人協議定之，協議不成時，得請求航政機關調處，或由法院裁判之。

救助及撈救報酬金額，本法爲尊重當事人意旨及地方習慣，許由當事人協議定之。惟報酬金額之數額，不得超過被救助物之價值。其被救助物上存有優先權者，報酬金額之數額，不得超過扣除優先債權之餘額。蓋貨載所有人僅以被救助之物負支付報酬金額之義務也。設如當事人所約定之報酬金額顯失公平，或未曾約定報酬數額，而當事人就其數額有爭執時，自得請求航政機關調處，或由法院裁判之。此時航政機關或法院自當斟酌危險程度，救助成果，及因救助所需之勞力費用，並其他一切情形，而定其數額。本條符合公約第六條之精神。

**第一四六條** 前條規定，於施救人與船舶間及施救人間之分配報酬之比例，準用之。

救助及撈救報酬金額，本法規定由當事人協議定之。當事人間就其數額有爭執時，得請求航政機關調處或由法院裁判之。至其分配報酬之比例，如施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬成數有爭執時，亦得準用當事人協議之規定。如協議不成，並得請求航政機關調處或由法院裁判之。此因海商事件，本係私法上權利義務之一種，故本法對當事人間之協議，多所推崇也。本條符合公約第六條之精神。

**第一四七條** 於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。

德商法第七五〇條規定：「於實施撈救或救助中，從事人命救助者，對於船舶及財物之救助報酬

金，得請求公平分配。被救人不須支付撈救或救助費。」我海商法係採德國立法例，認爲人有人格，不能作爲權利之標的，且爲不可以金錢計算者，而救助人命，更屬於道德上之應有義務。故不許施救者爲救撈費之請求，至多祇可因施救船舶或船舶上所有財物而得有報酬者，向其參加分配而已。然在英國商船法第五四四條之規定，則不相同，認爲從海難中救人亦得請求報酬，蓋既無損於人格，且可使施救者勇於救人。我國航行川江之船舶，常因灘礁衆多，發生險難，交通部爲獎勵撈救旅客，曾核定施救人命之獎金，由船舶所有人負擔，亦與英國商船法之精神相同也。本條符合公約第九條之精神。

#### 第一四八條 經以信號聯絡有正當理由拒絕施救，而仍強爲施救者，不得請求報酬。

遇難船舶有正當理由，經以信號聯絡，拒絕施救，而救助者仍強爲施救者，則不得請求報酬，此因救助人不得反於被救助人之意思而爲救助行爲。否則，縱因救助人之救助而獲相當結果，救助者亦不得請求報酬，此亦理之當然也。本條符合公約第三條之精神。

#### 第一四九條 船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶海員或旅客之範圍內，對

於他船舶船長海員及旅客，應盡力救助。

各該船長除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助爲無益前，應停留於發生災難之處所。

各該船長應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船舶。

違反第一項之規定者，處五年以下有期徒刑。

梁船碰撞，致生險難，各種撞船之船長，於碰撞後，不惟不應互相爭議，且應於不甚危害其船、海員或旅客之範圍內，對於他船船長海員及旅客盡力救助之。此項規定符合公約第八條之精神。違反者處五年以下有期徒刑，蓋所以維護水上安全也。

船舶碰撞後，在未確知繼續救助爲無益前，除有不可抗力之情事發生，其船可離去發生災難之處所外，否則，應停留於肇事地點，以尋覓失蹤旅客或失物。並盡力呼籲救助，此無他，旨在危中求全也。

船舶碰撞後，雖瀕險境，各該船長，仍應在可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船，盡力呼籲救助，即或明知呼救已無補時，亦應採取此種法定措施。否則，各該船長之職責，即有未盡也。至所稱他船，在解釋上當然爲本國船舶或外國船舶不分也。

## 第八章 共同海損

### 一、海損之種類

船舶在水上行動或停靠拋錨中，如遇意外事變，致船舶及其所載貨物蒙受損害，是項損害即為海損之損害，又可分為左列三種：

(1) 單獨海損 (Particular Average) 單獨海損，亦名局部海損或分損，謂在航行中因天災不可抗力或不法行為所生之損害及費用。惟其程度僅及於局部，不能構成全部海損，而又不屬於共同海損。其損害之責任應由何人負擔，當依民法一般損害賠償之原則定之。如單獨海損之本於天災不可抗力而發生者，可依天災歸所有人負擔之原則，由船舶所有人或貨物所有人負擔之，投保海上保險者，可轉由保險人負擔之。其由於他人之侵權行為而發生者，亦可依侵權行為之規定向侵權行為人請求賠償之。例如某船由臺灣滿載砂糖駛往日本，行至中途觸礁擱淺，結果船底破漏，海水侵入，砂糖全部溶化，被海水沖盡，是項海損為單獨海損，其加諸於船舶者，由船舶所有人負擔，其加諸於貨載者，由貨物所有人負擔，如分別投保保險者，則由各別保險人代為負擔。

(2) 共同海損 (General Average) 共同海損行為依照國際共同海損理算規則之定義，謂在同一航行事變中，為共同安全及保存財產脫險起見，故意及合理所發生之特別犧牲及費用。此項犧牲及費用，應由各利害關係人分擔之。如某船滿載雜貨，由臺灣開往香港，前艙甲板堆置木板類之貨物，是項堆置貨物，假定為臺灣航運習慣上所許可者，當該船航行途中，狂風大作，波浪滔天，船舶反復傾斜，情形危急，如不立即減輕載重，該船舶及全部貨載均有覆沒之虞

。在此危急之際，船長下令，立將堆置艙面板類之貨載，全部投棄入海，結果船舶轉危爲安，是項木板類之貨物所蒙受之損害，係爲保全船貨共同安全而犧牲者，稱之爲共同海損。其損害應由船貨各利害關係人共同分擔，倘船貨均保有水險者，則應由保險人各別代爲負擔。

(3)全部海損 (Total Loss) 簡稱全損。分實際全損與推定全損兩種。凡海上保險之標的業經毀滅，或船貨受損之程度已失去原有之形體或要保人對於保險標的之所有權，業經剝奪而永不能歸復者，謂之實際全損。凡海上保險之標的或因全部損失之不可避免，或因保險標的雖未全損，但修復時所付之費用，將超過修復後之價值而予以合理之委付者，謂之推定全損。此兩種損害由船舶所有人及貨主分別負擔，如保有水險者，則由保險人代爲負擔。德商法第八五四條規定：「船舶或貨物業經沉沒或於沉沒後而無法救助，或固有之狀態業被破壞；或已被宣告捕獲，而被保險人不克收回時，均視爲船舶或貨物之全損。被雜船體之破片或屬具之破片，縱被救助，不能否定船舶之全損。第八八五條規定：「運費全額損失時，視爲有運費全損之存在」。第八五六條規定：「應行到達目的港之貨物，而未到達時，視爲有預期利益或手續費全損之存在。」對全損之舉例，尤爲明確。全損時，保險人應支付保險金額之全部。

## 二、共同海損名詞之涵義

共同海損之名詞，原指船貨共同所受之損害而言，嗣以閱時久長，使用範圍日廣，遂成爲籠統之名詞，分析言之，應含左列三種意義：

(1)共同海損之損害(Sacrifice) 如前舉實例，該堆置於船舶甲板上之木板類貨物之投棄，又如船遇火災因灌水救火，而損及某種貨物，均爲共同安全所發生之損害，亦可稱之爲共同海損之損

害。

(2) 共同海損之費用 (Extraordinary Expenditure) 如前舉實例，某船既在航行途中觸礁擱淺而無法重行浮起，因急電某駁船公司，派來拖船一艘、鐵駁兩艘，即將一部份木板雜貨過駁，並將船底漏洞趕修完好，該船因告脫險，仍裝原載貨物駛往香港，是項拖駁及趕裝費用，乃為貨船共同安全而發生，可稱之為共同海損之費用。

(3) 共同海損之分擔 (Contribution) 因共同海損行為所發生之損害或費用，應由船舶及貨載之各利害關係人分擔之。

### 三、共同海損構成之條件

共同海損制度乃本於同舟共濟之宗旨而產生，其構成之條件，約有下列六項。

(1) 其損害必須為共同安全 其損害部份之目的非為共同安全者，則不得謂為共同海損，更不應由共同分擔。例如某船所載之貨物中，一部份為某種重要軍用品，在航行途中，被敵追逐，船長不願該項軍用品落入敵人之手，下令投棄於海，是項犧牲，並非為共同安全而發生，不能認為共同海損。又如交戰國拿捕敵船而不及船內所載中立國人所運之貨物，或海盜擄船劫貨後，將船舶放行，均不發生共同海損問題。

(2) 其處分行為必須發自船長 當船舶在危急情況中，其船舶或貨載所發生之損害，必須由於人為處分。例如船舶航行中，遭遇狂風巨浪，傾斜岌岌，如不減輕載重，即有沉沒之虞，嗣經船長命令將一部份貨物投棄入海，結果轉危為安，是項貨載之犧牲，係屬共同海損行為。應由各利害關係人共同分擔。且是項人為之處分，必須發自船長，倘船長不在船上，或因疾病不能執行

職務時，必須發自其代理人，其他人員不負全船安危之責者所爲之處分，則不能認爲共同海損行爲。

(3)其危急情狀必須共同 其危急情狀必須加諸船上共同財產者，倘僅加諸財產之一方面，如僅及船舶不及貨物，或僅及貨物不及船舶，不得認爲共同海損。例如船舶在中途，遇海盜截劫，其目的僅在一部份重要貨品，並無加害船舶之意，經交涉結果，乃給付巨額金錢而去，是項海損不能認爲共同海損；蓋船舶方面，未入危急情狀，而海盜初無加害船舶之意也。

(4)其危險必須爲現實 共同海損之危險，必須爲現實，若因預想不確定之危險而爲處分，則非共同危險，至其危險之原因爲何，則非所問。縱因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，仍得視之爲共同海損，其他關係人仍應分擔之。但利害關係人，對於固有瑕疵或過失之負責人，得請求償還。

(5)其處分必須合理 共同海損行爲，係因船長之緊急處分而發生，是項處分，必須在當時情況下，爲合理與適當，倘輕舉妄動所爲不必要之損害，不得認爲共同海損。例如船長爲減輕船載而拋貨，但不將笨重貨物下令投海，反將重量不大而極珍貴之物品拋下，其損失即不應由利害關係人分擔。

(6)其情節必須爲特殊 損害或費用必須爲經常航行以外之特殊情節，始得由各關係方面負擔。例如某船，因擱淺於淺灘不能浮起，該船乃使用快順車快倒車，結果該船浮起，但機器部份致蒙受損失。按輪機之順車倒車，係在水上航行中之動作，並非在陸上使用者，若因擱淺，爲共同安全所爲之特殊使用而發生之損害，應爲共同海損。倘該輪機在航行中，因風浪關係使用過度而蒙受損害者，則此項損害，乃經常航行可能發生之情節，則不能認爲共同海損。

#### 四、共同海損之債權問題

共同海損之債權云者，即共同海損之海損額問題是也，亦即因共同海損處分所直接發生之損害或費用，其受損害人或費用支付人得向利害關係人請求分擔之權利也。行使此種權利之人曰共同海損債權人。茲將共同海損債權之種類，略述如次。

(1) 因投棄而直接發生之損害 裝載於船舶甲板上而為航運習慣所許可之貨物，經投棄而發生之損失，應認為共同海損。然經投棄而獲撈救之貨物，對於共同海損，則仍應分擔。

(2) 因投棄而間接發生之損害 船舶內貨載準備投棄時，為便於將貨物擲出艙外，而在船邊或艙面開鑿洞口，致使船舶之甲板或船邊蒙受洞裂之損害，是項損害亦得認為共同海損。

(3) 船舶一部割棄所發生之損害 船舶在航行中遭遇狂風，桅桿折斷，但一部份尚繫於船上，船身失衡，危險堪虞，為共同安全計，將其聯繫部份砍斷，投棄於海，所砍斷之桅桿、帆篷、繩索，尚有相當價值者，則是項損害，亦得認為共同海損，應共同分擔之。

(4) 遏制延燒所發生之損害 某船起火，勢將蔓延，如不立即遏制，則有船貨全部發生損害之虞，由於船長之命令，立向艙內灌水，同時將船上一部份房間拆毀，以防延燒，並將艙面或船邊鑿洞，以利灌水。是項船舶以及各貨水漬之損失，亦均為共同海損。

(5) 變更經常使用狀態所發生之損害 船舶擱淺於淺水淺灘，經劇烈使用順車倒車，結果船貨共同獲得安全，然機器因此而蒙受損害；輪機之順車倒車係水中航行之動作，今在陸上使用，變更其經常使用狀態，惟其所為係為共同安全，故其所受損害，應認為共同海損。

(6) 貨載充非常使用所發生之損害 船舶航行因非常之風浪，致該船迷失航程，曠日費時，燒煤用

盡，危險堪虞，不得已將貨載一部份補充燃料，結果得以安全到達港口。是項補充燃料之所為，乃貨載之非常使用，故所受之損害，亦應認為共同海損。

(7) 故意擱淺使船重浮所發生之損害 船行海中，忽然起火，船長為共同安全起見，立向岸邊行駛，將船故意擱置於淺灘，嗣後火雖救熄，惟該船不能自動浮起，經用枕木墊底，挖沙滑墩結果，該船始能重行浮起；是項重浮之種種費用，係故意擱淺所致，亦應認為共同海損。

(8) 對於救助所給予報酬之損失 船舶在航行中，失落單葉，危險堪虞，因之呼救，遂由另外航行之船舶，拖至安全港口，是項拖帶，稱之為救助。船長對於救助所給報酬之損失，亦應認為共同海損。

(9) 避難港修理及進出港等費用之損失 船舶因共同海損，發生損害，必須駛赴附近避難港修理，其進港及出港費用，均係共同海損，如因修理船舶，其貨載必須卸下入棧者，其卸貨費、修理費、棧租費及重裝費，均應認為共同海損。

(10) 運費因貨載之減失或毀損所致之損失 運費因貨載之減失或毀損致減少或全無者，亦應認為共同海損。

**第一五〇條** 稱共同海損者，謂在海難中船長為避免船舶及貨載之共同危險所為處分，而直

接發生之損害及費用。

本條闡釋共同海損之定義，並規定此項處分命令必須發自船長，係仿照日本海商法而制定，不甚詳盡，不若德國商法規定之縝密。德國商法第七〇〇條，對於共同海損之定義：「為避免船舶及貨載某一共同危險為目的，由船長對船舶或貨載，或兩者同時故意所為之一切加害處分，因而發生之意外損害，以及為實施上述目的所發生之費用。」又所舉共同海損之損害及費用，如次：(一) 船舶屬具

或貨載之投案。(二)減輕載重將貨載改裝駁船所生之費用或損害。(三)爲避免船舶沉沒或拿捕故使船舶擱淺所生之費用或損害。(四)爲避免船舶及貨載之共同危險而進入避難港所生之費用。(五)爲抵抗敵人或海盜所生之費用或損害。(六)船貨爲敵人或海盜扣留而買回其船舶或貨載之費用。(七)爲共同海損之賠償，在航海中調撥必要金錢所生之損失與費用以及利害關係人間因理算所生之費用。上述例證殊爲詳明，亦可併作本條之解釋也。

**第一五一條** 共同海損應以左列各項與共同海損之總額爲比例，由各利害關係人分擔之。

一、所存留之船舶。

二、所存留貨載之價格。

三、運費之半額。

四、爲共同海損行爲所犧牲之財物。

共同海損，本爲避免船舶及貨載共同危險而生之損害，則其船舶及貨載之利害關係人（船舶所有人或託運人受貨人等）應就船舶未遇海難前各個所佔之權益共同比例分擔之。至分擔之各項，應以因海損所存留之船舶，所存留貨載之價格，運費之半額，爲共同海損行爲所犧牲之財物，而與共同海損之總額爲比例，由各利害關係人分擔之。按照國際通例，關於運費一項，係以運費之給付辦法而定其分擔共同海損之責任，惟本條第三款則係硬性規定爲運費之半額。

負擔此種義務之人曰共同海損債務人。惟共同海損債務人並非與共同海損債權人剋然對立。蓋應分擔此種損害或費用者，不僅限於被保存之船舶與貨載方面，即被損害之船舶與貨載方面亦應分擔之。否則被損害之船舶或貨載祇受賠償，而不分擔損害或費用，顯然特優於被保存之船舶或貨載，亦即

失其平允。

設船舶價值為五百萬元，運費收入為十萬元，貨物價值為一百萬元，遭遇海難後，為共同海損行為所犧牲之財物損失為一百萬元，（其中船舶損失額為五十萬元，貨物損失額為五十萬元）費用為五十萬元，即海損總額為一百五十萬元，是存留之船舶價值為四百五十萬元，存留之貨物價值為五十萬元，運費半額為五萬元。

依本條規定，其應分擔海損之總額應為六〇五萬元，即殘存之財物總值，共為五〇五萬元，海損總額為一五〇萬元。如此則各利害關係人之分擔額有如左列：

$$(一) \text{ 所存留船舶部分之海損分擔額為： } \frac{150(\text{萬元}) \times 450(\text{萬元})}{605(\text{萬元})} = 11.56 \text{ 萬元。}$$

$$(二) \text{ 所存留貨物部分之海損分擔額為： } \frac{150(\text{萬元}) \times 50(\text{萬元})}{605(\text{萬元})} = 12.4 \text{ 萬元。}$$

$$(三) \text{ 運費半額部分之海損分擔額為： } \frac{150(\text{萬元}) \times 5(\text{萬元})}{605(\text{萬元})} = 1.24 \text{ 萬元。}$$

$$(四) \text{ 共同海損行為所犧牲之財物部份： } \frac{150(\text{萬元}) \times 100(\text{萬元})}{605(\text{萬元})} = 24.80 \text{ 萬元。其中船舶部份為}$$

$$11.56 \text{ 萬元，貨物部份為 } 12.4 \text{ 萬元。}$$

**第一五二條** 關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格為準，貨物以卸載地卸載時

之價格為準；但關於貨物之價格，應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

依本條規定，計算共同海損之分擔額，在船舶方面，應依到達地及到達時之價格定其分擔額。在貨物方面應依卸載地及卸載時之時間定其分擔額。但貨物價格中因滅失無須支付之運費及其他費用（

如卸載費關稅等），仍須扣除也。

**第一五三條** 共同海損之損害額，以到達地到達時之船舶價格，或卸載地卸載時之貨物價格定之；但關於貨物價格應扣除因毀損或滅失無須支付之費用。

依本條規定，計算共同海損之損害額，明定以到達地、到達時之船舶價格或卸載地卸載時之貨物價格定之。但貨物價格中因毀損或滅失無須支付之費用，亦應扣除之。

**第一五四條** 運費因貨載之毀損或滅失，致減少或全無者，認為共同海損，但運送人因此減少之費用，應扣除之。

在險難中，船長為避免船舶及貨載之共同危險所為處分，而直接發生之損害及費用，固稱之為共同海損。即運費因貨載之毀損或滅失，致減少或全無者，如扣除運送人因此減省之費用（如卸載費用）亦應稱之為共同海損。本條立法，堪稱周至。

**第一五五條** 因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，其他關係人仍應分擔之；但對於固有瑕疵或過失之負責人，得請求償還。

本條係特別規定，在普通法上，凡因故意或過失，不法侵害他人之權利者，始負損害賠償責任。（民法第一八四條）（註二二）換言之，即招致損害之人，不問其是否因自己過失或故意，只要第三者未參與其事，即不能令第三者負分擔賠償責任。而本條所定之共同海損，雖因船舶或貨物固有瑕疵或因利害關係人之過失，所致之損害及費用，其他關係人仍應負分擔損害之責。不過依本條之規定，各分擔之利害關係人對於固有瑕疵或過失人有求償之權耳。此項立法意旨，無非為維護航行安全及發揚同舟共濟之精神也。

(註三)民法第一八四條：因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者，亦同。違反保護他人之法律者，推定其有過失。

**第一五六條** 裝載於甲板上之貨物，經投棄者不認爲共同海損，但其裝載爲航運習慣所許者，不在此限。

前項貨物，若經撈救者，仍應分擔共同海損。

裝載於甲板上之貨物，經投棄者不認爲共同海損，蓋甲板之上，本非載貨之所，如將貨物裝載其上，自難於保全，易遭危險。其裝載之時，原由船長負責，故其投棄不認爲共同海損。反之，如其裝載爲航運習慣所許者，其投棄即認爲共同海損也。

**第一五七條** 無載貨證券亦無船長收據之貨物，或未記載於目錄之設備屬具經投棄者，不認爲共同海損，但經撈救者，仍應分擔共同海損。

同舟之利害關係人，皆有分擔共同海損之責任。無載貨證券或船長收據之貨物所有人，未記載於目錄之設備屬具之所有人，如經撈救，均應分擔共同海損之責任。反之，如未經撈救，則無載貨證券或船長收據及其他足以評定貨載價值書類而裝載之貨物，以及未記入目錄之設備屬具等經投棄者，則不認爲共同海損也。

**第一五八條** 貨幣有價證券或其他貴重物品，除經報明船長者外，不認爲共同海損，但經撈救者，仍應分擔共同海損。

凡無載貨證券，亦無船長收據之貨幣，有價證券或其他貴重物品，雖發生損害，不認爲共同海損，如經撈救而復得，則自應分擔共同海損。至於上述貨幣等如對船長先爲告明，仍得以之作爲損害額

，請君共同海損。至其告明之方式，必須具備有足資證明之證明力，始爲有效。否則，難以稽考，即無法使他人分擔也。

**第一五九條** 毀損或滅失之貨物，於裝載時曾爲不實之聲明，而所聲明之價值，少於實在之價值者，其毀損或滅失以聲明之價值爲準，分擔額以實在之價值爲準，聲明之價值多於其實在之價值者，其毀損或滅失以實在之價值爲準，分擔額以聲明之價值爲準。

**第一五二條** 所定分擔額及第一五三條所定之損害額，其計算方法係於裝載時未爲聲明價值，或其聲明無法計算時，始適用之。至裝載時曾爲不實之聲明，而所聲明之價值如少於實在之價值者，其毀損或滅失之貨物，以聲明之價值爲準。分擔額以實在之價值爲準。如所聲明之價值，多於其實在之價值者，其毀損或滅失之貨物，以實在之價值爲準，分擔額以聲明之價值爲準。此本條之爲懲刁狡而保公益所定計算方法，與第一五二條第一五三條之計算方法之所以不同也。

**第一六〇條** 船上所備糧食、武器、海員之衣物、薪津，及旅客之行李，皆不分擔海損。  
前項物品，如被投棄，其損害應由各關係人分擔之。

本條係分擔共同海損之例外規定，蓋本條所載之物品，或爲全體之利益而設置，或因其數額細微，如強令分擔，則於旅客行程上，不免發生許多不便。設或此等物品被投棄時，則其損害額應由各利害關係人予以分擔以資填補也。郵包因非一般海運貨物，並不簽發載貨證券，故亦不分擔共同海損。

**第一六一條** 共同海損之計算，由全體關係人協議定之，協議不成時，得請求航政機關調處，或商務仲裁協會仲裁，或由法院裁判之。

共同海損之計算，事極繁複，非專家不易爲之。通常多延聘海損理算人 (Average Adjuster) 製成共同海損計算書 (General Average Adjustment Statement) 以資辦理。

本條立法，旨在尊重利害關係人之協議，以免久延不決，且可濟法律之窮。在協議不成時，仍不願使利害關係人訴諸法律，故得請求航政機關調處，或商務仲裁協會仲裁或由法院裁判之。

**第一六二條** 運送人或船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物，但提供擔保者，不在此限。

貨物所有人有清償共同海損分擔額之義務，各國海商法之規定，大致相同。本法亦循各國之前例，明定貨物所有人有清償共同海損分擔額之義務。故運送人或船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物。如該項貨物係禁止扣押之物，則不能留置。同時，貨物所有人得提供擔保，以免運送人或船長行使留置權。並得提出與各個留置物價值相當之擔保，以消滅對於該物之留置權，故本條但書規定，提供擔保者，不在此限。

船長雖非共同海損之債權人，但船長既受船舶所有人之僱用，處理船舶事務，且負有公法上之責任，而共同海損之發生亦由於船長下令所致，故對於不提供擔保，而又不清償分擔額之貨物所有人，自應爲各債權人之共同利益，而賦予船長以留置該所有人貨物之權也。

**條一六三條** 利害關係人，於受分擔額後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額，返還於關係人，但得將其所受損害及復得之費用扣除之。

本條所舉事項，雖在共同海損分擔後，仍屬於共同海損分擔額有關問題之範圍。故設有此事實發生，利害關係人雖於分擔共同海損後，假如船舶或其設備屬具或貨載之全部或一部復歸於所有人時，

則其人應就所受償金中，將救助費及一部滅失或毀損所生之損害額扣除後，以其餘額，按照原分擔成數返還原分擔人，以示公允。

#### 第一六四條 應負分擔義務之人，得委棄其存留物，而免分擔海損之責。

運送人或船長，對於未清償共同海損分擔額亦未提供擔保之貨物所有人，既得留置其貨物，則應負分擔義務之人，如不提供擔保，自得委棄其存留物以代擔保，始能免分擔海損之責也。此種委棄與海上保險之委付，不能同視，故一經表示委棄，不必得債權人承諾，即可免其分擔之責。

#### 第一六五條 因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。

航業變化多端，凡因船舶所生之債權，均定有行使期限，從而因共同海損所生之債權，自不能不有行使期限之規定。本條規定，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅，亦即經過一年不行使者，即無請求權，蓋所以防航業糾紛久延不決也。

## 第九章 海上保險

海上保險 (Marine Insurance) 云者，乃當事人約定以賠償因航行事故所發生之損失爲目的之保險契約也。質言之，即保險人對於保險標的物因水上一切事變及災害所生之毀損滅失或費用，負賠償責任之契約是也。

凡投保海上保險者，必須具有保險利益 (Insurable Interest)。所謂保險利益者，爲要保人對於保險標的物所必需具備之一種關係，即保險標的物存在，對要保人有金錢上之利益，反之，則對其有金錢上之損失也。茲就貨物、船舶、墊款、利得、運費各項，分別說明其保險利益如次。

### (一) 貨物

(甲) 責任關係 第一、如運送人對於貨物之運送，除載貨證券訂明之豁免責任外，運送人應負貨物完整運達之責任，是以運送人有保險之資格存在。第二、如貨物交駁運人 (Tighterman) 自岸搬運至船，或自船至岸，或交其運輸至河之對岸，除爲天災、兵災外，則於搬運時之一切損失或毀壞均由駁運人負責，是以駁運人有保險之資格存在。第三、打撈人 (Salvor) 凡與船舶所有人或船長有契約關係代替將所打撈之貨物運往市場銷售，或運載於其他船上，則打撈人即可將此貨物保險。第四、船長於運貨物時實爲各貨物所有人之代理者，如在航程未了之前，因種種關係須將其貨物轉託他船代運至目的地，而原來之提單又無此項轉託運輸之規定，則貨物於該段航程中即可由船長出而爲之保險。上述諸例，如運送人之對於運送物，駁運人之對於搬運物、打撈人之對於打撈物，船長之對於運往貨物，皆有使各該貨物完整存在之責任，故曰此項保險利益由責任關係而產生。

(乙) 危險關係 第一、貨物所有人有保險利益之存在，但如賣者將貨物之所有權轉讓於買者，

則賣者即無保險利益存在，彼亦不能將其應享之保險上的利益連同轉讓於買方，除非此種轉讓於銷售契約上有特別之規定。再就買者言，如雙方所訂契約不負貨物在上船以前之危險，亦不能享有賣者所訂保險單上之保護權利。第二、受貨人 (Consignee) 可以保險，此蓋指受貨人對所受之貨物已有代墊款項等情事，因此該貨物之存在與否，與其所代墊款項等能收回與否，深有關係，故受貨人雖對該貨無所有權，但此貨如有損失，則其墊款即有危險之影響，此項墊款之危險，即保險利益存在處也。故如受貨人僅代貨物所有人接收貨物而對於貨物無利害關係者，則此種受貨人對所受貨物即無保險利益。第三、打撈人打撈沉沒之貨物，如於契約規定，其打撈費用，須視貨物被打撈後運至銷售市場或轉運地之價格若干，然後再按照規定數或規定之百分比在該市場或轉運地付給者，則該打撈人對於其所打撈之貨物即有保險利益。

### (二) 船 舶

(甲) 責任關係 第一、租船人可以保險。租船人向船舶所有人租船使用，規定於租期滿後須將原船交還，則租船人於租期內對於船舶所有人即負有相當責任，故可以保險。第二、扣留船舶人 (Captors of a vessel) 可以保險。因其於船舶之扣留條件不能成立而須交還原來所有人時，應付給對方相當之損失費也。第三、如船長於船舶發生損壞情形後，駛往遠處之港口修理，而不在附近之港口修理者，則船長負有使船舶平安之責任，故可保險。第四、當船舶代理人接得所有人之通知，委其將船出售，有時船雖出售，但售價須俟船駛至他港口後始得照付，如此該代理人即可以其名義，按售價而保險，設船舶於行駛途中遇險，則船舶所有人亦能獲得相當之款項。

(乙) 危險關係 如船舶所有人以船舶為抵押品，向人借款，則受押人 (Mortgagee) 對於船舶

即有保險利益之存在，因船舶存在則該債務人之抵押品存在，如船舶無有，則該債務人之抵押品亦無有，使借款之收回有發生危險之可能，惟受押人如此投保之保額，不能超過其借款金額，設超過之額數係為抵押人 (Mortgager) 所保者，則無不可。

### (三) 墊款

今日此種墊付款項之有保險利益最多見者，為共同海損之費用，當船舶於航行中遭遇意外，而必須折返發航港 (Sailing Port) 或駛至附近港以避難時，則船舶代理人每以共同利益而代付所有之費用。此項費用於船抵目的港後，當由船舶、貨物及運費三者，按比例分擔而歸還者也，是以代付此項費用之人於避難港 (Port of Refuge) 至目的港之航程內，對墊付之款，有保險利益之存在。

### (四) 利得

利得與貨物之轉運深有關係，貨物一部之損失，常致一部利得之損失，故與貨物有損益關係之人，即對該貨物之利得有保險利益之存在，通常此種利得保險，往往在貨物保險額上增加若干百分數而已。設利得果隨貨物之損失而損失，被保險人請領賠款時，一、須證明其對貨物之利得或所有權關係，二、須證明設貨物無損失其利得確有存在之可能。

### (五) 運費

運費本可包含在船舶價值內，但運費亦因自有其金額或數目，可離船舶之價值而獨立，故將運費一項作單獨之保險利益論之，亦無不可。

海上保險一稱水險，按我國海商法規定，可分為船舶保險、貨物保險、運費保險、利得保險四種。茲闡述如次。

## (一) 船舶保險 (Hull Policy)

船舶保險不但爲船殼與船機，凡船上航行所需之一切設備及屬具，如絞轆、錨鏈皆包括之。其種類甚多，大體可分爲：(甲) 論時保險 (Time Policy)，(乙) 計程保險 (Voyage Policy)，(丙) 港內保險 (Port Risk Policy) 及 (丁) 造船保險 (Builder's Risk Policy) 四類。

(甲) 論時保險 卽定期保險之謂，在約定期間內，保險人對於保險標的物（船舶），負有保險責任。該項約定期間，必須在保險契約 (Insurance Policy 簡稱保單) 內載明，自某年某月某日某時起，迄某年某月某日某時止，並註明所採時間之標準，如「格林威治時間」(Greenwich Mean Time 簡稱 GMT) 或「美國東部標準時間」(Eastern Standard Time 簡稱 EST) 等，其未註明者，則以簽發保單地點之時間計算。如保單上僅載明年月日而未及時間，則以開始日之午夜 (Midnight) 起，迄終止日之午夜爲止。德商法則爲訂約日之正午開始，至期間終止日之正午終了。

論時保險之期限，可由保險人與要保人雙方約定，通常以一年爲期。英國法律限制論時保險之期限，不得超過一年，其他國家如美國，雖無此限制，但亦鮮有超過一年者。

(乙) 計程保險 卽船舶在某一航程中，自某埠至某埠期內投保水險之謂。保單內載明起訖埠名，對於航線，雖通常未予明定，但如航行超出正常路線範圍之外，或變更起埠或訖埠而未經徵得保險人之同意，保險人得視爲「變更航程」(Deviation 亦有譯作跨繞航程者) 而宣告保單無效。(註二三)

、計程保單中之「在與從」(At and From) 條款，爲明定保單開始發生有效之時地。如僅用「從」(From) 字者，其效力以船舶啓碇從事其航程時爲標準而開始。本法一百六十八條稱「保險期間，除契約別有訂定外，關於船舶及其設備屬具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜

之時，爲其期間」卽此意也。

若「在」與「從」(At and From)兩字俱用者，則保單之效力，應於船舶停留發航港之時，卽行開始。在此情形下，要保人必須儘其應有之速度 (Due Despatch)，使船舶出航。否則發生延滯 (Delay) 以致增加航程之危險性，如由夏季航程延爲冬季航程，或由平時航程延爲颱風季風航程等，保險人均得宣告保單無效。

(丙) 港內保險 凡船舶因長期修理或宣告停航而需長時期停留港內者，可投保「港內保險」(又稱港口保險)。保單內載明停留港名，並採論時方式，載明起訖日期。

投保之船舶，不得離開停留港，但在港內得自由移泊，不受限制。(如保單內指定某一船席或不准移泊者，不在此例)。如船舶修理竣事或宣告復航，並得在港內作種種出航之準備及裝貨，均在允許之例。但如船舶一切準備就緒並辦妥出航手續，則雖仍在港內，港內保險卽行終止。

(丁) 造船保險 船舶在建造過程中，得投保造船保險。此類保險由造船廠投保，惟因一般造船均採分期付款制，卽船舶造至某一階段，船舶所有人卽須付一部分價款予造船廠，故保單上載明以造船廠與船舶所有人爲共同受益人 (Beneficiary)，俾於出事後，各可獲得其相當之賠償。

造船保險與其他船舶保險相比較，其最大不同之點，卽爲造船保險所承負之危險，有一部份爲岸上之危險是也。一切建造時之危險，不僅船身所遭遇之損失，卽堆置船旁待用之材料，亦均在承負之列。其他如支架之傾倒，船身下水時之危險，船舶試航時之危險，船舶下水工作不能完成時所產生之費用，船架之陷落，基岸之破壞，起重機之損毀，以及火災等危險，亦均在造船保險範圍之內。造船保險復包括對第三者之損害賠償責任，但人身之傷害及傷亡除外。

造船保險之時效，自安放龍骨 (Laying of Keel) 開始，至驗交船舶 (Delivery of Ship) 爲止

，故亦可視為一種論時保險也。

船舶保險之期間較長，且保險資金之周轉亦較不易，故其保險費亦較貨物等保險為高。船舶保險之保險金額決定甚難，要保人以多保金額為利，而保險人則以適中為宜。蓋保險金額過大，易引起要保人之自毀以圖賠款也。惟船舶價值變動頗大，計算不易，雖得依其運費與造價比率而定其價值之大小，然亦不能以之為依據。因之，船舶保險金額之大小，多以當事人雙方之協議而定，如無虛偽之弊，則雙方皆應受此約定之拘束。船舶保險亦與貨物保險相同，對於賠償之責任，常設種種限制。一般通則，如船舶損害之程度而在百分之三（通常保額未滿一六二、〇〇〇美元者），或四、八五〇美元以內（通常保額在一六二、〇〇〇美元以上者），保險人得不自賠償責任，即所謂賠款限額（Franchise）。

船舶保險範圍之種類，經普遍採用者，可分為三：

(甲) 各種損失險 (Full Form) 此為船舶保險範圍中之最廣者，除兵險 (War Risk Insurance) 及運送人責任險 (Marine Protection & Indemnity Insurance 簡稱 P & I) 中之各種危險除外，須另行投保外，其他一切危險發生時，均可獲得賠償。舉凡全部海損、單獨海損、共同海損，以及船舶互撞 (Collision) 等損害，均由保險人負賠償之責；但以投保之金額為限。因其保險範圍最廣，故保險費率亦最高。

(乙) 單獨海損除外險 (Free From Particular Average 簡稱 F. P. A.)，此類保險範圍與「各種損失險」大致相同，即全部海損、共同海損與船舶互撞等損害，由保險人負責賠償；惟如遇單獨海損，則須由要保人自行負責，保險人不予賠償。例如某輪遭遇暴風，船身受到損害，是為單獨海損，旋即灣駛避難港，經臨時修理後，繼續航程，是

為共同海損，保險人在此種情況下，祇賠付共同海損之損害，至於單獨海損之損害，則由要保人自行負責。此類保險範圍較狹，保險費率亦較低。

單獨海損除外險，又可分為：

(1) 英國方式 (Free From Particular Average, English Condition) 簡稱 F.P.A.E. C. 凡由於擱淺 (Stranding) 沉沒 (Sinking) 火燒 (Burning) 及船舶互撞 (Collision) 而引起之相關單獨海損，仍可由保險人負賠償之責。

(2) 美國方式 (Free From Particular Average, American Condition) 簡稱 F. P. A. A. C.) 與英國方式相似，惟限於直接引起之單獨海損為限，間接引起者不予賠償。

(3) 絕對除外 (Free From Particular Average Absolutely 簡稱 F. P. A. A.) 規定一切單獨海損，均不予賠付。

此三種中，自以英國方式之保險範圍最廣，美國方式次之，絕對除外，又次之，其保險費率亦依其保險範圍之廣狹，而發生高低之差別。

(丙) 祇限全部海損險 (Total Loss Only 簡稱 T. L. O.) 此類保險範圍最狹，祇限於船舶發生全部海損時，保險人方負賠償之責，餘如單獨海損、共同海損，以及船舶互撞等損害，均由要保人自己負責，保險人不予賠付。惟如因防止或挽救船舶使其免於全部海損，因而發生之訴訟與工作費用 (Sue and Labor Charges)，得由保險人負擔之。

船舶保險範圍以祇限全部海損險為最狹，故保險費率亦最低，船舶所有人在投保祇限全部海損險時，類多加保「船舶互撞險」(Collision Clause 亦稱 Running Down Clause)，以防因負擔碰撞責任而遭受重大之損害。

## (二) 貨物保險 (Cargo Policy)

貨物保險爲一種計程保險，即貨物在某一航程中自某埠至某埠期內投保水險之謂。

貨物保險中稱爲貨品 (Goods and Merchandise) 者，指貿易上之物品 (即商品)，非屬貿易者不在其內。故船長海員之衣物，客船之行李、糧食、及稟據，皆非爲貨品，但錢幣、金銀、寶石亦得列作貨品，牲口及飼料，須經特別訂明，始得目爲貨品，至其船爲專供裝運牲口之用者，則牲口自亦爲貨品。貨物保險利益不僅限於貨物之原價，即貨物之包裝存儲以及手續等費皆可列入之。此種保險在海上保險中最爲發達，凡貨物所有人、運送人、對於貨物有利害關係者皆得爲要保人。貨物保險在我國習慣上分爲二種，即平安險水漬險是也。平安險云者，關於因水上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用之保險也。倘僅因水而潮濕污損，不能維持其原價，由保險人負責者則爲水漬險焉。

貨物保險，就其數量而論，則較他種保險爲大，就其期間而論，則較他種保險爲短。因之，不但保險人之資金得易週轉，而其危險發生之機會，平均亦較他種保險爲少。

普通貨物保險，規定保險人責任之範圍，在發航港，以貨物上船時爲起點，在目的港，以貨物上岸時爲終點。如保單載明「在與從」(At and From) 則承保責任，應提前於貨物裝載時開始。

貨物保險，有採用「倉庫至倉庫條款」(Warehouse to Warehouse Clause) 者，則承保範圍，應擴展爲以貨物自離開發航港，或由內陸 (Interior) 之倉庫爲起點，以貨物搬進目的港或其內陸之倉庫爲終點，並包括內陸港口間運輸及裝卸危險在內。

貨物保險，又有採用駁船條款 (Craft etc. Clause) 者，亦爲承保範圍擴展之一例。凡貨物在駁船轉運過程中，無論由岸至船或由船至岸，悉在承保範圍之內。

貨物之具有特殊性質者，如危險藥物 (Dangerous Drugs)、穀類 (Corn)、麵粉 (Flour)、黃麻 (Jute)、橡膠 (Rubber)、冰肉 (Frozen Meat)、牲口 (Live Stock) 等等，保單上均載有各該類貨物特定之公會條款 (Institute Clause)，對於保險之權利與義務，予以限制或補充。

貨物保險範圍之種類，經普遍採用者，可分為三：

(甲) 各種損失險 (All Risks 簡稱 A. R.) 此為貨物保險範圍中之最廣者，除兵險損害除外須另行投保外，其他各種損害包括全部海損、單獨海損、共同海損以及盜竊 (Pilferage) 短缺 (Shortage) 等均由保險人負責賠償。此類貨物保險，保險費率最高。

(乙) 平安險 (F. P. A.) 即單獨海損由要保人自行負責，保險人不負賠償之責，其他如全部海損、共同海損等損害，則均可獲得賠償。惟如遇船舶擱淺、沉沒、火燒、及船舶互撞所引起之貨物單獨海損，亦仍由保險人賠償之。此類保險費率，較各種損失險為低。要保人亦可就貨物之品質，予以加保。例如桶裝流質品，則可加保滲漏險 (Leakage)，玻璃品或瓷器之易於破裂者可加保碎裂險 (Breakage)，貴重品如呢絨西裝等，易遭盜竊者，可加保盜竊險 (Pilferage)，藉資保障。

(丙) 水漬險 (With Average 簡稱 W. A.) 就英文字面解釋，應為單獨海損在內之意。但我國保險業中，統稱為水漬險。良以單獨海損之由於擱淺、沉沒、火燒、及船舶碰撞而引起，均在平安險中可同樣獲得賠償，則此類保險範圍，較諸平安險，僅多一項由於海上惡劣天氣使貨物遭受浪打而發生水漬，亦可獲得賠償而已。此類保險費率較平安險略高，但較諸各種損失險為低。

(三) 運費保險 (Freight Policy)

運費爲一種無形的利益，非如船舶或貨物之爲一種有形的物質，故其保險利益須視運送契約（載貨證券，亦即提單 Bill of Lading 或租船契約 Charter Party）中之給付運費辦法而定。

按運費爲運載貨物之酬金，亦即船舶所有人將貨物運至目的地所獲得之代價，而對運載旅客之票價，則不與焉。運費可分四類：

- (一) 船舶所有人運送其自有之貨物 「該項貨物經運送至目的地市場後，其增值部份，視作運費。
- (二) 船舶所有人將其船舶承運他人貨物以收取運費」 該類運費稱爲普通或載貨證券運費 (Ordinary or Bill of Lading Freight)，其付費方法，計有四種：
  - (甲) 到付運費 (Collect Freight) 即運費須於貨物安全到達目的地後，始行給付。
  - (乙) 預付運費 (Prepaid Freight) 即運費於貨物裝船時即行預付。
  - (丙) 保付運費 (Guaranteed Freight) 即運費雖未預付，但託運人保證，不論船或貨完全損失與否，其運費均予認付。
  - (丁) 包載運費 (Lump Sum Freight) 即託運人認付一約定載量之運費，不論卸貨時之數量若干，均須照約定之載量，給付運費。

- (五) 計程出租之船租 (Voyage Chartered Freight or Voyage Charter Hire)
- (六) 論時出租之船租 (Time Chartered Freight or Time Charter Hire)

上述第一類運費，船舶所有人運送其自有之貨物，往往將貨物運抵目的地後之增值部份，併入貨物之原價，一併投保貨物保險，故不復另投保運費保險。

第二類普通或載貨證券運費，須視其給付運費辦法，以決定其保險利益之有無。如（甲）項之到

付運費，須俟貨物運到目的地，並仍維持原狀，船舶所有人始能收到運費，所謂仍維持原狀者，指運到之貨，仍不失原來商品之意義也。換言之，貨物如不能運到目的地，或雖運到而不能仍維持原狀，船舶所有人即有喪失運費之危險，故船舶所有人對於到付運費，具有保險利益，可以投保。

再如(乙)項之預付運費，似船舶所有人已無保險利益，但如貨物不能在仍維持原狀下運到目的地，仍須將預付之運費，退還託運人，故與到付運費無異。必須載貨證券上訂明，不論船或貨完全損失與否，預付之運費概不退還等字樣，船舶所有人始能免於喪失運費之危險，不復具有保險之利益。

(丙)項保付運費，雖並未預付，但既經託運人保證不論船與貨完全損失與否，其運費均予認付，故船舶所有人對於保付運費，亦無保險利益。

(丁)項包載運費，如船舶所有人具有保險利益時，可祇投保全損險，而無須投保單獨海損除外險，因卸貨時縱有短少，託運人仍須負責全部載量之運費也。

第三類計程出租之船租，又稱計程出租運費。船舶所有人將其船舶租予租船人(Charterer)裝運貨物，雙方訂立備船契約，載明貨物數量，起訖埠名，裝貨日期，每噸運費，以及付費辦法等。其付費辦法，亦分到付、預付、包付、包載四種，故其保險利益亦視其付費辦法而決定，與第二類載貨證券運費相同。

第四類論時出租之船租，為船舶所有人將其船舶在約定期間內租予租船人營運，從而收取之租金，故亦可視為運費之一種。雙方訂立租船契約，載明起迄日期，交船及還船埠名，租金費率(大都以每月每載噸計算)及付費辦法等。此項租金之給付，每以船舶之存在與完好為條件，即船舶存在完好可作營運工具使用者，訂定之租金，自可遵約付給。若船舶發生沉沒或損壞超過二十四小時尚未修復者，租船人得停付租金，其已預付租金者並得要求退還。故船舶所有人對於論時出租之租金，具有

保險利益。

以上所述均為船舶所有人與運費保險之關係，至於貨主方面，大多數將其預付或應付之運費，併入貨價內投保貨物保險，故鮮有另行投保運費保險者。

### (B) 利得保險 (Profits Policy)

利得保險之目的，亦為無形之利益。與運費保險，大致相同。即就貨物安全到達時所可預期之利益而為保險者。若保險契約未定保險價額（保險標的物以貨幣估計之實價）時，則以其保險金額推定為保險之價額。所謂利益者，例如商人以一萬元之貨物，希望到達後出賣，得價一萬二千元，遂以此數為保險之利益，則此二千元之超額，即為利得保險也。以此二千元之利益，尚在希望之中，並非如原物之價值有事實之可考，故學者亦有名之為希望利益 (Expected Profit) 保險者。此項利益，既非確定，能否獲得，亦難預期，故其保險價額之計算，殊無一定之標準。而此時之保險金額，恒與其保險之價額無甚差異，故以保險金額推定其保險價額，亦無不當。其保險期間我海商法並無規定，自應解為開始於貨物離陸之時，終了於貨物到達目的港出賣之時。

### 第一六六條 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。

保險為契約行為，保險法對保險所作之定義如下：「本法所稱保險，謂當事人約定一方支付保險費於他方，他方對於不可預料或不可抗力之事故，所致之損害或責任，負擔賠償之契約。」同法第二章對損失保險，則作定義如下：「損失保險為賠償毀損或滅失之契約。」對責任保險，則謂「責任保險人於被保險人對於第三人負損失賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責。」海上保險，係包括此二種契約而成者，為保險法中損失保險特例之一。與火災保險責任保險同其地位，於無特別規定時

，仍適用保險法之規定。

## 第一六七條 航行中，可能發生危險之財產權益，得以貨幣估價者，皆得為保險標的。

海上保險係要式行為，必須訂立契約，始能生效。此項海上保險契約之成立，須具備三大要件：即（一）被保險之利益。（二）危險。（三）報酬（即保險費）是也。本條係就第一要件言之。凡在航行中，可能發生危險之財產權益，不特船舶或貨物等，得以之為保險標的，即運費與利得亦得為保險之標的。惟被保險之利益，應以貨幣估價之物為限，其不能以貨幣估價之物，不得以之為保險標的。

## 第一六八條 保險期間，除契約別有訂定外，關於船舶及其設備屬具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時，為其期間。關於貨物自貨物離岸之時以迄目的港起岸之時，為其期間。

的港起岸之時，為其期間。

海上保險慣例，關於保險期間，當事人多預以契約訂定，事實上甚難發生爭議。本法係循多數之立法例，特就航行保險為始期終期之規定。即就計程之船舶保險言之，保險人之責任以船舶起錨或解纜之時為始，以迄目的港投錨或繫纜之時止為其期間。關於貨物，則自離岸之時，以迄目的港起岸之時止，為其期間。

## 第一六九條 保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負賠償責任。

本條係就海上保險契約之第二成立要件「危險」，作一概括規定，即損失保險通則所謂偶然一定之事故是也。故保險當時，危險已不存在者，其契約為無效，至於海上危險之多，本不勝枚舉。例如（一）海難（Perils of the Seas），（註一四）（二）船長海員之惡意行為（Barrauty），（註一五）自

竊盜 (Thieves) (註二六) 商船執行破壞令或報復令 (Letters of Marc and Countermarc) (註二七)、(拘捕獲、拘捕、及禁制 (強制停泊) (Captures, Arrests, Restraints) (註二八)、(海難投棄 (Jettisons) (註二九)、(其他海難 (All other Perils) (註三〇) 均屬之。本條未予列舉，特作概括之語句，旨在以簡而馭繁也。此優點在使當事人間，對於「危險」保險契約，可自由約定，不受法無明文之拘束。至於保險標之物之下之「除契約另有規定外」一句，所謂另有規定，蓋指僅投保水險之水漬火災及戰爭等險是。至於保險人對於所保損失之責任，則視承保責任範圍之不同而異 (註三一)。

## 第一七〇條 戰事之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負賠償責任。

海上保險之保險人應為賠償損害之範圍，各國法例，多不相同。德國商法採概括的列舉主義，日本商法則採概括主義。總之，無論所採者為概括的列舉主義，抑為概括主義，當事人間得以契約擴充或減縮之，自為本法之所許。本條明定，因戰事之損害，除契約有反對之訂立外，保險人應為賠償。此即為於採取概括主義外，並重視當事人間之約定也。船舶在營運中，大都除投保船體險之外，另保有兵險 (Warrisk, Strike Riots, & Civil Commotion) 及運送人責任險，對於船體之損害以及船長海員之傷亡疾病等，不論由於普通海難或兵災 (如遭遇水雷擊沉，敵人截扣) 所致，均可獲得保險賠償。惟兵險保單中均設有「自動修正條款」，即在戰爭行動 (不論宣戰或不宜而戰) 發生四十八小時以後，兵險保單，自動失效，所有因戰爭行動而發生之船舶毀損或滅失，以及船長海員之傷亡疾病等原保險人不復負賠償之責。

## 第二七一條 保險人得約定保險標之的一部分，應由要保人自行負擔由危險而生之損失。

有前項約定時，要保人不得將未經保險之部分，另向他保險人訂立保險契約。

保險人爲使要保人提高警戒性，減少災害之發生起見，得約定由要保人自行負擔部分損失。例如「四分之三船舶互撞條款」(Three-fourth Running Down Clause) 規定船舶發生互撞責任時，要保人(即船舶所有人)須自負四分之一之責任，藉以促使要保人對於船舶之配備及船長海員之任用等，可多加以慎重。

依本條之規定，該自行負擔部分，要保人不得再向其他保險人另行投保。惟如上述「四分之三船舶互撞條款」之例，則因要保人間組成「互會」(Mutual Association) 相互承保此四分之一自行負擔部分，使原來四分之三條款，失去意義；故近代船舶保單中，多採用「四分之四船舶互撞條款」(Fourth Running Down Clause)，不復責令要保人自行負擔部分損失矣。

**第二十二條** 保險人對於要保人或被保險人爲避免或減輕損失之必要行爲所生之費用，負債還之責。其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值，仍應償還；但契約另有訂定者不在此限。

保險人對於前項費用之償還，以保險金額對於保險標的之價值比例定之。

該類避免或減輕損失之費用，大旨爲「救助費用」(Salvage Charge) 及「訴訟與工作費用」(Sue and Labor Charges)，保險人對於該類費用，以保險金額對於保險標的之價值，比例償還要保人。

**第二十三條** 因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。但本法第一百十三條第一款及第十一款之情事，不在此限。

依前述賠償損失之通則，則保險人應爲賠償損失之範圍，可謂至廣。本法爲調協當事人間之利益起見，特規定因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。

例如：(一)以船舶或以運費爲保險時，因船舶本身之不適航性 (Unseaworthiness)，或未備置各項船舶證書而遭扣留或捕獲時，純爲要保人等之過失，其因此所生之損失，自不應責保險人賠償也。(二)變更航程 (Deviation) 致生損失，因其所承擔之危險有所變更也。(三)航海之目的如爲違法者。(四)以貨載或貨載到達之應得利益爲保險時，因託運人或受貨人之惡意或重大過失而生之損失，保險人亦可不爲之賠償。但由於船長、海員、引水人或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行爲而有過失者 (本法第一一三條第一款) 或由於救助或意圖救助海上人命或財產 (同條第十一款) 者，不在此限，保險人仍應負責。

**第一七四條** 貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人，不爲通知者，保險契約失其效力。

本條係規定通知之義務，關於貨物之海上保險，法律所以責要保人或被保險人負擔通知之義務者，無非爲保護保險人之利益也。蓋船舶之構造與海上運送之安危有關，能否裝載該項貨物及所保險之貨物是否分裝數船，有無再保險之必要，在在均得爲及時之考慮，始免坐失時機。倘要保人或被保險人不即時通知於保險人，則保險契約即失其效力。保險法第二十條規定：「當事人之一方，對於他方應通知之事項而怠於通知者，不問是否故意，他方得據爲解除保險契約之原因。」本條則定爲保險契約失其效力，所以符海上保險之誠意精神也。

再海上保險契約，如係以貨物爲保險之標的時，要保人或被保險人如未得保險人之同意，而爲變更船舶之裝載者，則保險人對於變更以後之保險事故不負其責。但其變更如非可歸責於要保人或被保

險人之事由，且因保險人負擔危險發生之結果時，則仍不在此限。例如交戰國之糧船受敵艦追躡，乃改裝中立國之船舶，其後該船竟發生保險所載之事故是。

**第一七五條** 要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約；但以保險人不提供擔保者為限。

當保險人破產，要保人或被保險人，預知賠償無望時，可解除契約，惟保險人如提供擔保，則不在此限。

**第一七六條** 關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價額，為保險價額。

船舶保險，其保險價額（註三二）之算定，以保險人責任開始時之船舶價額為保險價額。而保險人之保險責任，亦自是時開始。

**第一七七條** 關於貨物之保險，以裝載地裝載時之貨物價額，裝載費、稅捐、應付之運費、保險費，及可期待之利得，為保險價額。

貨物保險，其保險價額之計算，以裝載地裝載時之貨物價額，連同裝載費、稅捐、應付之運費、保險費，及可期待之利得，為保險價額。而保險人之保險責任，亦自是時開始。

**第一七八條** 關於因貨物之到達時應有利得之保險，其保險價額未經契約約定者，以保險金額視為保險價額。

貨物到達時應有利得之保險，其保險價額如未約定，則以保險金額（註三三）視為保險價額。本條法意，所以許應有利得作為保險利益者，要不外基於舊時保險在恢復遭遇損害前之原狀主義而來。且在事實上保險金額與保險價額多屬相當，故有此推定法則。

## 第一七九條

關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額及保險費，為保險價額；運送契約未載明時，以卸載時卸載港認為相當之運費額及其保險費，為保險價額。

以淨運費為保險標的，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十為淨運費。

運費保險，其保險價額之認定，以運送契約內所載明之運費額及其保險費為保險價額。其未約定者，則以卸載時卸載港所認為相當之運費額及其保險費為保險價額。其以淨運費為保險標的物，而其總額未經約定時，則以總運費百分之六十為淨運費。普通所謂總運費即毛運費，係包括船舶費用、航行費用及貨物費用。其中於扣除因貨物而發生之費用後，即所謂淨運費。

## 第一八〇條

貨物之損害額，依其在到達港於完好狀態下所應有之價值，與其受損狀態之價值比較定之。

海上保險損害額（註三四）賠償額（註三五）之計算，主要可分為二，其一為船舶之計算，其一為貨物之計算。本條係關於貨物計算之規定。即以貨物為保險時，其損害額依其在到達港於完好狀態下所應有之價值，與其受損狀態之價值，比較定之。亦即以貨物在到達港之完好狀態應有之價值，減去受損狀態之價值，所餘之數，即為該項貨物損害賠償額也。

## 第一八一條

受損害之船舶或貨物，如經變賣者，以變賣價額與保險價額之差額為損害額，但因變賣後所減省之一切費用應扣除之。

前項變賣除由於不可抗力或船長依法處理者外，應得保險人之同意。

以船舶為保險時，如因該船不堪航行，或因不可抗力，而由船舶所有人變賣時，則保險人負擔之

損害額，按其變賣價額與保險價額之差額算定之。至於貨物如由船長依法變賣或出質時，則其損害額，應以變賣價額與保險價額之差額，定保險人應賠償之額。但船舶或貨物變賣後，所減省之一切費用，均應扣除之。第二項係明定變賣之條件，與保障保險人之權益。

第一八二條 海上保險之委付，指被保險人於發生後列四條委付原因時，得將保險標之物之

一切權利移轉於保險人，而請求支付該保險標之物之全部保險金額。

第一八三條 被保險船舶之委付，得於有左列各款情形之一時爲之。

一、船舶被捕獲或沉沒或破壞時。

二、船舶因海損所致之修繕費總額，達於保險金額四分之三時。

三、船舶不能爲修繕時。

四、船舶行蹤不明，或被扣押，已逾四個月仍未放行時。

所謂委付(Abandonment)者，卽海上保險標之物，雖未達於全部海損(Total Loss)，但其狀態幾與全部損失無異，或確係全部損失尙難證明，而由要保人或被保險人將其殘餘之利益或標之物上所有之一切權利，表示移轉於保險人，以請求全部保險金額之謂也。簡言之，委付係由全部虛損(Constructive Total Loss)之情形，而取得全部實損(Actual or Absolute Total Loss)之結果是也。蓋海上災禍所發生之損失，如僅標之物之一部蒙損失者，則稱曰分損(Partial Loss)，其中又分爲共同海損(General Average)及單獨海損(Particular Average)並救助費用(Salvage Charges)三種。全部海損卽係對此分損而言，乃標之物之全部蒙損失也。其中又有全部實損及全部虛損之別。全部實損卽實際全部海損，有如船貨沉沒，打撈無策，船舶失踪永無歸望，貨物水漬失其效用

；船舶觸礁變其形體皆是。既爲全部實損，保險人自應給付保險金額之全部，即無待委付；縱有殘片斷鐵碎片剩渣仍歸保險人所有，此不過折舊之性質，非委付也。全部虛損即推定全損，謂標的物雖非全部實損，而由要保人或被保險人之利害關係上觀之，直同於全部實損，無可補救也。例如船舶受損雖可修理，然其費用將超過於船舶之價值，自可向保險人請求保險金額之全部也。

全部虛損之構成，各國法律規定不同。英國法律最爲嚴謹，規定必須營救及修繕費用超過修復後船舶之價值百分之百以上，始能成立全部虛損。美國法律規定，只須超過百分之五十以上，法義等國爲百分之七十五以上，即可成立全部虛損。英美等國對於全部虛損之解釋，雖皆以船舶之價值爲比擬之標準，但保單上大都規定，即以船舶保險金額，作爲修復後船舶之價值，故全部虛損之成立與否，實際上乃以保險金額爲比擬之標準也。

本條規定，船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之三時，要保人或被保險人可以履行委付之權，亦即全部虛損可以成立，此項規定與法義兩國相似，所不同者爲以保險金額爲比擬之標準，比較更切合實際。

在全部虛損發生之時，要保人或被保險人，即可履行其委付權，將委付通知書 (Notice of Abandonment) 送達保險人，習慣上第一次送達時，保險人多予拒絕，須俟再次送達時，保險人方考慮接受。委付一經接受後，全部虛損即告成立，要保人或被保險人可向保險人獲得全部保險金額之賠償。設保險人拒絕委付，發生爭執，可以訴諸法律，待其裁判而後決定。在此爭執或訴訟進行期內，要保人或被保險人與保險人皆可進行救濟工作，藉以減輕船舶之損失，此種救濟工作，如進行者爲要保人或被保險人不能視爲放棄委付之行爲，如進行者爲保險人，亦不能視爲接受委付之行爲也。

全部虛損中，其營救及修繕費用，有時接近保額邊緣；要保人或被保險人認爲超過，可以成立全

部虛損，而保險人則認爲不足，拒絕交付，經過雙方協議，由要保人或被保險人作相當讓步，全部虛損因以成立，是謂「全部協損」(Compromised or Arranged Total Loss)。

船舶行蹤不明始期之計算，如船舶在發航後即無消息，即以發航爲始期，如有消息時，則以最後消息發出時爲始期。消息斷絕由要保人或被保險人宣布。如保險人認爲有人會獲得消息時，則由其舉證。如爲定期保險，最後消息在保險有效期內，而四個月後則逾有效日期，無法獲知船舶失蹤係在保險有效期內或失效以後，在此情況下，應假定其失蹤爲在有效期內。

#### 第一八四條 被保險貨物之交付，得於有左列各款情形之一時爲之。

一、船舶因遭難或其他事變不能航行，已逾四個月，而貨物尙未交付於受貨人、要保人、或被保險人時。

二、裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾四個月時。

三、因應由保險人負保險責任之損害，於航行中變賣貨物，達於其全價值四分之三時。

四、貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。

貨物之全部海損，亦可分爲全部實損與全部虛損兩種。全部實損之成立，自必貨物物質上已達於全部損失之程度，極易明瞭，無庸贅述。至全部虛損，則較爲複雜。其成立之原因，如貨物之變更原有商品狀態，致貨物不能仍以原來商品之代價出售是。或竟因此種變更之後，致貨物之代價，發生全部之喪失是。又如貨物雖未受任何損失而承運貨物之船舶，其擱淺之地點，爲無法再使貨物到達市場者，則縱無物質上之全部損失，而經濟上已損失殆盡；其爲全部虛損，亦無疑問。設若貨物已受損失

，仍可整理或補修，使其恢復原來狀態，但所需整理或修補之費用，超過修整後貨物之代價，是該項貨物已損失至毫無價值程度，亦為全部虛損之一例。本條規定，因應由保險人負保險責任之損害，於航行中變賣貨物，達於其全價值四分之三時，或貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時，要保人或被保險人可以履行委付權，是則貨物之損失不論其方式為變賣抑為毀損與腐壞，若其程度已達貨物全價值四分之三時，即可視之為全部虛損。而估計全部虛損之標準，乃為貨物損失之程度，而非整修費用之數目。

### 第一八五條 運費之委付，得於船舶行蹤不明已逾四個月時為之。

關於運費之委付，僅限於船舶行蹤不明已逾四個月時得為之；蓋如因船舶被捕獲或沉沒或破壞致運費無從收取時，保險人原負有賠償責任，本無所謂委付；今僅船舶行蹤不明，運費是否全部喪失，尚難決定，為使要保人或被保險人早有所獲計，故得以之委付也。

本條及前二條所定各節，均為法定得為委付之事項。惟當事人間亦得就此為變更或縮短，以求與事實相符合，固不必多所拘泥也。

### 第一八六條 專就戰事危險為保險者，被保險之船舶貨物或運費之委付，得在被捕獲或被扣留時為之。

戰事危險保險，雖亦同於海上其他保險事項，但既名之為戰事保險，無論其保險標的物為船舶、貨物、或運費、畢竟較平時之觸礁、碰撞、捕獲、扣留等保險事故之發生時機為多，且不易脫險，故本條對此項保險事項，得在被捕獲或被扣留，為委付也。

### 第一八七條 委付應就保險標的物之全部為之，但保險單上僅有其中一種標的物發生委付原

因時，得就該一種標的物委付，請求其保險金額。

委付不得附有條件。

本條規定於委付之意思表示時，不得附有保留條件。且須就全部保險標的物爲之，所以防要保人或被保險人就保險標的物利益部份選擇保留，致保險人受有損害也。但保險單上僅有其中一種標的物發生委付原因時，得僅就該一種標的物爲委付。其以保險價額之一部爲保險者，要保人或被保險人僅能按照保險金額對於保險價額之成數而爲委付焉。船舶之委付，應爲整個船舶，不能分別船殼或機器。貨物則如屬可分之物，與一部份發生委付原因者，當可就一部分爲之。例如以件貨爲單位。

委付之不得附有條件，旨在速結當事人間之紛爭，故其意思表示須無保留，而對委付加以限制，否則益增煩瑣，自應認爲無效。此如要保人或被保險人因船舶被機關扣押而爲委付，則不能約以日後放行時，返還其受領之保險金額而仍取回其船舶是。

**第一八八條** 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視爲保

險人所有。

要保人或被保險人爲委付意思表示後，經承諾或經判決爲有效時，則凡存於保險標的物上之一切權利，自發生委付原因之日起，均移轉於保險人。至於未收之運費，保險人亦取得請求權。此即保險制度中之代位享受權 (Right of Subrogation)。英海上保險法第七十九條之規定，遇標的物發生全部海損或分損時，經保險人賠償後，皆有代位享受權之存在。

**第一八九條** 被保險之船舶，於依第一百八十三條第四款之規定爲委付後歸來者，保險人仍

應給付保險金額。

委付之意思表示，不得撤回，此爲通例。且委付之意思表示，經承諾或判決確定後所生之事實，不妨害其效力。故被保險船舶行蹤不明，要保人於爲委付後忽歸來者，保險人仍應給付保險金額也。蓋爲貫徹委付之簡捷精神，既爲委付，即使當初委付之原因消失，保險人亦不能再持異議，而唯保險金額之給付矣。惟在手續上，於保險人給付保險金額之先，要保人須交出其所委付之一切權利證書及其他有關契約；不然，保險人自得以之爲遲延給付保險金額之抗辯事由。

## 第一九〇條 要保人或被保險人於知保險之危險發生後，應即通知保險人。

本條明確規定，要保人或被保險人於知保險之危險發生後，應即刻通知保險人。設不爲此通知，則應適用保險法第二十條之規定，保險人得解除契約。法律所以責要保人或被保險人負擔通知義務者，無非爲保護保險人之利益。蓋保險標的物，如發生保險事故，其經過情形若何？有無挽回劫運希望？在在均須保險人周密考慮，不使坐失時機。故本條規定要保人或被保險人有通知之義務也。

## 第一九一條 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內，給付保險金額。

保險人對於前項證明文件如有疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。

前項情形，保險人之金額返還請求權；自給付後經過一年不行使而消滅。

本條法意，係對給付保險金額問題，作一詳明規定。即凡保險人就其應爲賠償之範圍，於收到要保人或被保險人證明文件後，三十日內，給付保險金額。設保險人對前項文件發生疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。設因事後證明不實，或數額有出入時，則保險人有返還請求權。但此權自給付後，經過一年，即因不行使而消滅。此條爲保障要保人或被保險人，不使保險人藉故拖延賠款。

**第一九二條** 要保人或被保險人自接到貨物之日起，一個月內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害。

本條與第一七四條及第一九〇條，均係通知義務之規定。關於貨物之海上保險，其裝運之船舶名稱、國籍，應即通知於保險人。於保險事故發生後，亦應即通知保險人。其意義已在第一七四條及第一九〇條詳述矣。本條係規定貨物保險，如要保人或被保險人自接到貨物之日起，一個月內，不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時，則視為無損害。

蓋貨物運送到達，理應即時檢查，一個月期間並不為短，猶不以貨物之損害通知保險人或其代理人，則縱有損害亦極輕微，為法律關係早日確定，並避免事後誣詐，故視為無損害。

**第一九三條** 委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅。

委付權本為保護要保人或被保險人之利益而設。但若使其永續存在，則權利狀態長久不能確定，於保險人甚為不利。故本條特為委付期間之規定，即於知悉委付原因發生後自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅也。如逾此期間，要保人或被保險人不得為委付。

(註二三) 欲使不犯變更航程之保證，船舶須遵守下列原則：①航程之開始與終了有合理之迅速。②航行須根據習慣經過之路程。③經過路程之停泊應按地理之次序。但遇下列情形則為例外：①凡保險契約內有特別之規定者。②以戰事關係，依原來之路線航行有困難情形者。③以氣候上或其他之自然關係而為船長或海員所不能駕駛者。④為保護船舶之安全者。⑤為救護生命或船隻者。⑥船上發生暴動行為而不可避免者。⑦為延醫診視船上人員之疾病者。

(註二四) 海難 凡保險標的物，在海上因非常風浪或意外事變發生之損失，謂為海難。其損失之發生係經常事件或

意料中事件，如船舶航行中之自然消耗或油類貨物之自然滲漏，其損失雖在海上發生，然係事屬經常，並非意外事件，保險人不負責任。又海難之發生，必須船舶在水上呈漂浮狀態，倘該船在岸擱置，其所發生之損失，不能稱為海難。最普通之海難有左列四種：

① 沉沒 (Foundering) 卽全船沉沒之謂，此所謂沉沒者，係指因風浪沉沒而言，因超載沉沒者不在此例。

② 船破 (Shipwreck) 卽船舶在航行中，被風浪襲擊而破漏之謂。

③ 擱淺 (Stranding) 船舶在航行中，因風浪衝擊，而觸礁或擱置沙磧上稱之。但所謂擱淺，必須該船在礁石上或沙磧上被阻停留，經過相當期間之靜止狀態，如該船僅在礁石砂磧上擦過，並未被阻停留，謂為擦淺 (Touch & Go)，不得謂之擱淺。

④ 碰撞 (Collision) 所謂碰撞，僅限於船舶與船舶之碰撞，至於船舶與碼頭岸壁之碰撞，不在此例。

(註二五) 船長海員之惡意行爲 卽船長 海員因非法之企圖，未經所有人知情，而爲侵害所有人之行爲。英美法稱爲 (Baratry)，犯者應受刑事處分，其條件如次：① 行爲人須爲船長或海員；② 須有非法之企圖；③ 須爲故意損害所有人之行爲；④ 須爲所有人所不知情；⑤ 須所有人實際受其損害。若不具備上項條件，縱行爲人有重大過失，並應負其他刑事責任，亦非保險契約上之所謂 *Baratry*。再者惡意行爲雖不必以蓄意損害船舶所有人爲要件，但其結果則必損及所有人，而爲行爲人所明知而故犯者。若船長違反海港或關稅法規，致船舶被拘捕，所有人被科罰金者，雖意在利便所有人，然以其結果損及所有人，故仍爲「惡意行爲」。至如挾船私逃，縱火焚燒，擊洞沉船，私賣船貨，私運違禁品，或將應裝載艙內之貨物故意裝載甲板等行爲，自可皆目爲「船長海員之惡意行爲」。

(註二六) 竊盜 依英國法例，海上保險之所謂「竊盜」，指船外人之強盜行爲而言；但依美國法例，船長海員及旅客之偷竊行爲亦屬之。海盜除真正之海盜行爲外，尙包括船長海員旅客之譁變，及岸上暴徒之襲擊。

(註二七) 商船執行破壞令或報復令 此爲戰時政府授權商船，逮捕敵對國家船舶，或爲報復之行爲。

(註二八)捕獲、拘捕及禁制(強制停泊) 凡此種種均爲戰時或平時國際間有非常之變故時，主權者，或執政者命令執行之處分。船舶在海上航行時，遇國際風雲緊急，或戰爭爆發，猝不及防，每易遭受交戰團體之干擾，或以違背封鎖，或禁航命令，運輸違禁物等事由，依國際法被逮捕，海上保險若未經明文除外，應包括此項危險。惟所謂拘捕係指有上述非常情勢存在之處區而言。如船舶在外國負債或有不法行爲，經其他地方官署，依正常法律途徑而予拘捕或扣留者，不在此限。

(註二九)海難投棄 航海遇危險時，爲減輕重量而以貨物或船具之一部投棄海中，以救護其餘部份者，謂海難投棄，屬共同海損，保險人應負賠償之責。依外國判例，海難投棄不以有自然不可抗力之危險存在爲條件，即因敵艦駛近，畏其搜集，將所載之特種貨幣投棄海中，免被逮捕者，亦仍可認爲海難投棄。海難投棄之損失，如經保險人賠償者，則共同海損之分配權還權，應移轉於保險人，由其代位行使。

(註三〇)其他海難 指與上述列舉各種危險相類似之其他危險而言。有所謂疏忽條款，此條款因 *Ichmahree* 船發生事件而命名。凡由於船長、海員、輪機員或引水人之疏忽，或爆炸、鍋爐爆裂、軸桿折斷以及任何船壳或機器之潛在瑕疵等，保險人均負賠償之責。

(註三一)保險人對所保損失之責任，因承保責任範圍之不同，通常有下列五種：

③單獨海損除外險 (*Free from Particular Average, F.P.A.*) 於貨物保險時常稱爲平安險。保險人承保此種保險時，其責任範圍如下：①因海難所致之實際或推定全損；②船舶在航行中，因擱淺、沉沒、失火或碰撞，以致承保之貨物遭受之單獨海損；③整件貨物，在進行裝卸轉船時之完全滅失；④在承保危險之責任範圍內，要保人對偶然事件之發生，企圖減輕其損失所支付之施救費用；⑤根據國際共同海損理算規則，爲保護全船利害關係人之共同安全與利益，所造成之直接或分攤之損失。對於投保平安險，英國之規定與美國不同，英國所規定者，除船舶發生之擱淺、沉沒、火燒或互撞等危險所受之損失負責外，其餘單獨海損皆不負賠償責任，至於損失之原因，是否與發生之危險相關，或事後因其他事故而受損失，保險

人則概不過問。但美國所規定者，則較嚴格，除損失之原因，由於船舶觸淺、沉沒、火燒或互撞所致者，應由保險人負責外，如受損原因，不與此項原因相關者，保險人不負賠償責任。

②單獨海損險 (With Particular Average; W. P. A., W. A.) 於貨物保險時，常稱為水漬險。保險人承保此種危險時，除包括平安險所有一切應負之賠償責任外，倘所保貨物於航行中，因一切事變或災害，所發生之單獨海損，其損失已達到保險契約上所訂明之成數者，要保人得向保險人要求賠償受損部分之損失。此種保險，保險人之責任較高，故保險費亦較高，通常保險費較平安險高百分之五十。凡貨物不堪遭水浸者，如易於潮濕或不耐沾濕者，多投保水漬險。

③限額全損險 (Total Loss Only, T. L. O.) 即保險人對於保險標的物由共同海損或單獨海損所致之損失，概不負賠償責任，必俟其全部損失，始負賠償責任。因其責任較輕，保險費亦較低廉。此種保險，多屬船舶保險。

④艙面險 (On Deck, O. D.) 一般保險人對於艙面貨物，多不承保。故保險人惟有對於貨物之裝於艙面者，除保有平安險外，須同時另保艙面險，於遭受損失時，始負賠償之責。若託運人將貨物裝於艙面，僅向保險人投保平安險，而不保艙面險，遇有損失時，保險人不負賠償責任。通常因艙面危險甚大，故此種保險之保險費甚高。

⑤各種損失險 (All Risks) 各種損失險，包括各種危險在內。換言之，舉凡貨物保有此險者，不論其損失原因屬於何種，保險人均負賠償責任。惟其保險費極高，並須隨時調整其費率。

(註三二) 保險價額 為保險標的物以貨幣估計之實價。

(註三三) 保險金額 為以保險價額全部或一部，付諸保險，於損害發生之時，領受保險人所支付之金額。保險金額不得超過保險價額，如有超過，其超過部分無效。惟貨物保險，其保險金額與保險價額常相等。

(註三四) 損害額 為保險標的物因危險事故發生，其價額因而減少，或完全消滅之謂。

# 第十章 附 則

第一九四條 本法自公布日施行。

本條規定本法施行日期。

## 附海商法原條文刪併表

刪 併 條 文	刪 併 理 由
<p>第三條：左列船舶為中國船舶。</p> <p>一、中國官署所有者。</p> <p>二、中國人民所有者。</p> <p>三、依照中國法律所設立在中國有本店之左列各公司所有者。</p> <p>(甲)無限公司其股東全體為中國人者。</p> <p>(乙)兩合公司或股份兩合公司其無限責任股東全體為中國人者。</p> <p>(丙)股份有限公司其董事三分二以上為中國人並其資本三分二以上為中國人所有者。</p>	<p>本條關於中國船舶國籍之規定，已移併於船舶法內。</p>

第四條：凡船舶在船上，應備有左列文書。

- 一、國籍證書。
- 二、通行證書。
- 三、海員名冊。
- 四、旅客名冊。
- 五、屬具目錄。
- 六、航海記事簿。

第五條：船舶非經登記，領有國籍證書，不得航行，但法令別有規定，不在此限。

第二十六條：船舶所有人或船舶共有人為船長時，僅得對於其航行過失及船舶服務人員之過失，依第二十三條之規定主張限制其責任。

第五十二條：船長得代表船舶所有人僱用服務於船舶之人員，並得訂立航行所必要之契約。船舶在船籍港或巽裝港而船舶所有人或其代理人亦在該港時，船長非經其同意不得為前項行為。

本條船舶法內，已詳為規定，故予刪除，以免重複。

刪除之理由與第四條同。

一、船長與船舶所有人身份各別，無此規定必要。  
二、德日兩國商法，均無與此相等之明文。

船長不得代表船舶所有人僱用人員並訂立航行契約，本條規定與事實不相適應，故予刪除。

第五十三條：船舶非經第四十八條第一項所列官署證明為不堪航行者，船長非受船舶所有人之特別委託，不得變賣之；但契約另有訂定者不在此限。違反前項規定而為變賣者，其變賣無效，如有損害，並應賠償。

船舶之變賣全為船舶所有人之權利，以往因電訊不甚發達，在海外遇有此種情事，權予船長以因應之處理。本條之原意，亦在乎此。惟今日電訊發達，船舶遇不堪航行情事，船長可隨時以電訊商請船舶所有人決定處理之，故本條予以刪除。

第一四六條：保險契約應以書面為之，並應載明

保險法第一章第十五條，已有同樣規定，故刪。

左列事項。

- 一、訂約之年月日
- 二、當事人姓名及住所。
- 三、所保險之性質。
- 四、保險責任開始之時日及保險期間。
- 五、保險金額。
- 六、保險費。
- 七、無效及失權之原因，利害關係人皆得向保險人請求保險單之贖本。

第一四九條：保險人得將其所保之險，向他人為再保險。本章關於保險之規定，於再保險準用之。

查保險法內已有再保之險規定，故本條刪除。

第一五二條：保險於危險發生前，因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者，保險人得請求約定保險費之半數。

保險契約於約訂保險期間開始後解除，雖危險並未發生，其經過期間之保險費，應照約定計收，本條規定顯不合理，故予刪除。

第一五四條：就危險之有無為保險者，經證明在契約訂定前，要保人或被保險人已知船舶之滅失，或保險人已知船舶之安全到達者其契約無效。

查保險法第十八條已有同樣之規定，故本條刪除。

第一七四條：因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。

查保險法第五十一條，已有同樣規定，故本條予以刪除。

(註三五)賠償額 為保險人賠償其因危險發生而致之損害額之一部或全部，賠償額之標準，以保險金額與保險價額比率而定。保險金額與保險價額相等時，其損害額與賠償額亦相等，兩者金額不相等時，其損害額與賠償額亦不相等，例如保險價額為壹萬元，保險金額為六千元，即等於保險價額十分之六，如損害額為五千元者，賠償額當定為五千元之十分之六，即三千元是也。

# 貨物水險實務

「水險」爲「海上運輸險」之通常簡稱，並包括陸上運輸及空中運輸險。凡貨物、行李等財產，因運輸所需之損失保險，不論爲上述一種航程，或連接之一種以上航程，均在水險範圍以內。海上運輸保險源起於英國，有其悠久之歷史，而一應保險單文字及其各種條款均無不以該國所訂者爲準。茲爲便利要保水險及要索賠款時易於明瞭保險單承保內容起見，除將「要保手續」簡單說明如下外，並將「承保各種危險之條件」，「保險責任之始終」及「要索賠款之手續」等擇其要點，簡解如下，以供參考：

## 一、要保之手續：

甲、向保險公司或保險公司延聘之經紀人，索取空白水險投保單，逐項詳實填妥：

(一) 被保險人姓名或公司名稱。

(二) 船隻名稱及開船日期。

(三) 起運地及到達地（如有轉船並須註明轉船港口）。

(四) 交運之貨物名稱、件數或數量（在可能範圍並須註明唛頭號碼）。

(五) 信用狀號碼（進口貨物最好加填輸入許可證號碼）。

(六) 保險金額或保險價值——發票價格加必需之運費等或按信用狀規定金額投保。保險金額亦可以外幣投保，保費繳付其辦法如下：

(1) 出口貨物投保外幣水險 (甲) 如有 L/C 者，於結匯時可由銀行轉帳。(2) 如無 L/C 者，須繳付原幣。

(2) 進口貨物投保外幣水險 (甲) 如有 L/C 其條件保 FOB 或 C&F 者，須於結匯時填寫進口物查保險費結匯憑單一式二紙，一紙存結匯銀行，一紙由結匯銀行蓋章後發還要保人，要保人憑此單可向保險公司投保外幣水險，而保費可繳付結匯證或以結匯證價折付新幣。

(2) 如無 L/C 者，則需繳付原幣。

(四) 要保條件——在投保單上將不需要保險之條件劃除 (各種主要承保條件見下)。

(六) 預定賠款給付地點。

(六) 於投保單上簽字蓋章。

乙、進口貨物之起運日期或運輸工具 (即船隻) 名稱，無法於要保時確定，亦可洽得保險公司同意後，先行出立保險單或暫保單；但一經確定知悉後，應儘速通知保險公司以背書批明或換發保險單。

丙、要保人如因某批貨物之起運地點及到達地點均已確定，但需分批分船裝運，無法確定每次每批裝運數量及金額時，可洽得保險公司之同意，先行一次出單承保該批貨物之總額，但於每次每批裝運數量確定後，須儘速通知保險公司。

丁、運輸工具 (即船隻) 名稱、航程、或起運日期如有變更或中途轉船等情事，亦須儘速通知保險公司。

戊、保險公司接得要保人投保單後，依據要保之條件、航程、貨物之類別及船隻等情形立可核定保險費率，儘速出立保險單。

## 二、保險責任之始終（即保險單有效期限）：

貨物運輸保險單爲「航程保險單」。不論所保條件如何訂定，其保險之有效期限均爲「倉庫至倉庫」。即自所保貨物離開保險單所載地點之倉庫起運時開始生效，直至保險單所載目的地之收貨人倉庫或其他最終倉庫時爲止。惟無論如何其有效期限以所保貨物全部從海船在最終卸載港口卸載完畢後起算，以不超過六十天爲限。

上述航程內，如因船舶脫離航線，或爲被保險人無法控制之滯延，或被迫卸載及再行裝船或轉船，或因其他航程變動由於船東或船舶租用人行使運送契約所授權者，在此時期保險均繼續有效。

## 三、承保各種危險之條件：

甲、F. P. A. 通常稱爲「平安險」。以所保貨物因承運之船舶或駁船遭遇擱淺、沉沒或焚毀所受之損失；或因爆炸或碰撞所受之損失；或因裝載轉運或卸載時整件貨物之滅失（如墜落海中）爲限，並包括共同海損。

乙、W. A. 通常稱爲「水漬險」，除上述甲項規定之損失外，並包括運輸途中因氣候惡劣影響所受之水漬損失，簡言之，即包括單獨海損。

丙、All Risks 通常稱爲「全險」，承保所保貨物遭受滅失或毀損之一切保險。但兵險除外。

丁、其他於甲或乙兩條件以外另再視個別情形之必需，可選擇加保之危險，如：破損險、滲漏險、短少險、短運險、偷竊險等須隨時向保險公司接洽。

戊、海上兵險 (War Risks) 亦可承保，但不單獨承保。

上述甲、乙、丙、丁所述之任何條件，均不包括貨物固有瑕疵或貨物本身變質所致之滅失或毀損。

#### 四、賠款手續：

甲、出口貨物——保險公司為便利被保險人保險出口貨物至世界各大小港埠受損失後迅即獲得賠償起見，特於世界各地普遍洽設信用可靠並有悠久服務經驗之公司或專家為水險賠款代理處，故貨物到達外國港口，如發現受損，被保險人或其委託人或其代表人即可查明保險單上註明之賠款代理處地址及名稱；就地逕與聯絡洽商，如損失數額在若干以下者，保險公司並授權各該代理人或代理處先行墊賠，超過約定數額者，亦可由該代理處與保險公司函電聯絡，迅獲解決。

乙、進口貨物——如於提貨時發現所保貨物等受損須立即通知保險公司派員或指派公證人查驗。但為使被保險人早日獲得賠償起見，須提供：(一)賠償申請書，(二)原保險單，(三)公證報告書，(四)提貨單，(五)發票，(六)保險公司認為必要時並須提供船方或運輸人之海難證明文件。

#### 五、保險費率：

海上兵險費率由英國保險界隨時視世界局勢決定後，由世界各地一律遵照。

水險費率需視船舶之情形，航程之起迄，貨物之性質及包裝，承保之條件等個別決定，但平安險及水漬險由各同業公司協定最低費率，與國際所定者上下相差極微，須隨時向保險公司洽詢。

## 三 附 錄

### (一) 招商局之載貨證券 (提單) · 王 沈 ·

載貨證券一般稱爲提單 (Bill of Lading)，因經合法背書 (Properly endorsed)，可以互相轉讓，成爲一種有價證券，故我國海商法命名爲載貨證券。其功用有三：第一爲運貨之物權證書，物權隨載貨證券之轉移而轉移；第二爲運送人 (Carrier) 對於託運貨物之收據；第三爲運送人與託運人 (Shipper) 關於該項貨物之運送契約 (Contract of Carriage)。因此載貨證券實爲貨運上最重要之單據。

我國民法第六百二十七條至六百三十條及六百四十九條，對於提單之性質有明白規定。其中以第六百四十九條，更有如下之規定：

「運送人交與託運人之提單或其他文件上，有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外，不生效力。」

故輪船公司所填發之載貨證券，其背面所開列之運貨條款，即爲「免除或限制運送人責任之記載」。普通並在載貨證券正面印明：「下開各貨，經託運人、受貨人及貨主同意照本單及背面所列各項運貨條款

，託由本公司承運……」字樣，以求合法。民國四十八年以前，招商局之載貨證券審式，即有如此文字。蓋託運人所領受之載貨證券，其中應載貨名內容細節，習慣上多規定由託運人填列，則其對於載貨證券上所列各項聲明或條款，當經過目，明示同意，自無疑義。

查載貨證券上所列之運貨條款，大都係依據本國法律及國際慣例而定，（一九二二年在比京布魯塞爾召開之國際海法會議提單小組，會議定提單劃一格式，各國多已採用）其目的在載明運送人對於運貨之責任及賠殘辦法。換言之，即為船舶所有人對於運貨途中可能發生之種種意外責任，予以合理之保障，遇有貨物殘損，亦得據以辦理賠償，俾免事後發生糾紛。

我國招商局及臺灣航業公司現行載貨證券，即係參照統一提單格式及我國海商法與各國慣例而制定。惟因船隻航行海外，經過各國港口，攬貨承運，託運人、受貨人及貨主除本國籍者外，悉為不同國籍之人。英文為世界通行之文字，尤以海運為然，故招商臺航之載貨證券，歷來均用英文本，在國外使用固甚便利，惟因術語衆多，及國際法例艱深，對我國客商而論，究屬不便，然沿用多年，迄今尚未有人將其譯成中文本，不無引憾。

著者不揣鄙陋，經將此項載貨證券，譯成中文，俾本國客商及從事貿易者，得以充份瞭解，設有權利義務之爭，亦不難查明復按，作合法合理之處理，或與我國航業及貿易界，不無裨益。

臺灣航業股份有限公司  
TAIWAN NAVIGATION COMPANY. LTD.  
HEAD OFFICE

6 Chungking Road S-1, Taipei, Taiwan, China.

BILL OF LADING

ORIGINAL

RECEIVED from the shipper, the goods or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition, except as otherwise indicated herein, to be transported to the port of discharge named herein and/or such other port or place as authorized or permitted hereby, or so near thereunto as the ship can get, lie and leave always in safety and afloat under all conditions of tide, water and weather, and there to be delivered to consignee or on-carrier on payment of all charges due thereon.

The receipt, custody, carriage, delivery and transshipping of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof, which shall govern the relations, whatsoever they may be, between shipper, consignee, carrier and ship in every contingency, wheresoever and whensoever occurring and whether the carrier be acting as such or as bailee, and also in the event of, or during deviation, or of conversion of the goods. The terms hereof shall not be deemed waived by the carrier except by written waiver, signed by a duly authorized agent of the carrier.

The descriptive words or titles preceding each numbered clause of this bill of lading are inserted for convenience and identification only and are not part of nor in any way qualify the terms of this bill of lading.

印花

臺灣航業股份有限公司

總公司：中華民國臺灣省臺北市重慶南路一段六號

載貨證券

茲自託運人處收到本券所述之貨物或據稱容有本券所述貨物之包件，除本券另有註明外，其狀態及情形顯屬完好，將其運至本券所註之卸貨港及 / 或其他所准許或許可之港口或地點，或鄰近之處，船舶於各種潮流，水流，及氣候之情況下，能安全及永久漂浮之狀態下駛抵，停泊及駛離及自該處於受取一切應付之費用後，交付於受貨人或聯程運送人。

貨物之收受，保管，運輸，交付及轉船，均應遵守本券正面及背面列示之條款，該條款管制託運人，受貨人，運送人及船舶間隨時隨地發生任何事故之關係，無論運送人作為運送人或作為受委託人身份，並亦管制航程之變更，或變更中發生事故或貨物之變質。

本券各條款不能作為運送人拋棄，除非由適格受權之代理人有書面之簽署。

冠於本載貨證券每一編號項目前之釋明文字或名稱，僅為便利及辨別之用而列入，並不作為本載貨證券之部份，亦絕不用以詳釋本載貨證券之各條款。

SHIP..... VOY.....

PORT OF LOADING .....

PORT OF DISCHARGE FROM SHIP.....

(Where the goods are to be delivered to consignee or on-carrier)

DESTINATION OF GOODS.....

(If goods are to be transhipped at the port of discharge from ship)

SHIPPER.....

CONIGNED TO: ORDER OF.....

ADDRESS ARRIVAL NOTICE .....

船名.....航次.....

裝貨港.....

船舶之卸貨港.....

(將貨物交付於受貨人或聯運人之處所)

貨物目的地.....

(如貨物需在船舶之卸貨港轉船者)

託運人.....

運交於：抬頭.....

到達通知送致處所.....

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS**

MARKS AND NOS.	NO. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	WEIGHT	CU.FT.	RATE	FREIGHT & CHARGES
ON BOARD DATE: SIGNATURE						

(RATES, WEIGHT AND/OR MEASUREMENTS SUBJECT TO CORRECTION)  
 FREIGHT & CHARGES PREPAID/COLLECT

AT .....

提 單 規 格

六

規格詳情 含為貨物託運人所提供

標記及編號	件數	物件及貨物之說明	重量	立方呎	費率	運費及費用
裝船日期： 簽署：						
(費率、重量及或 度量有錯當改)						
運費及費用預付 / 到收 於.....						

26. SUPERSEDING CLUSE — All agreements or freight engagements for the shipment of the goods are superseded by this bill of lading, if required by the carrier, a signed bill of lading, duly endorsed must be surrendered to the carrier on delivery of the goods.

IN WITNESS WHEREOF, the master or agent of the said vessel has signed..... Bills of Lading, all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others are void.

Issued at.....this.....day of.....19.....

STAMP TAX	<b>TAIWAN NAVIGATION COMPANY, LTD.</b>	B/L NO.
	Per ..... For Master	

二六、最優先條款——本載貨證券優先適用於運輸貨物之一切合約或運輸契約。如經運送人規定，貨物交付時，應將一份簽署之載貨證券於適格背書後提交於運送人。茲確證上述船舶之船長或代理人業已簽署.....載貨證券，均屬一式及同一日期，其中之一履行，其餘均作無效。

簽發於一九.....年.....月.....日

臺灣航業股份有限公司

經.....  
代表船長

載貨證券號數

## 臺灣航業公司英文載貨證券（譯本）

1 DEFINITIONS OF WORDS AND TERMS — Without limitation of any definition in any applicable Carriage of Goods by Sea Act. Ordinance or Rules herein mentioned and except when inconsistent with the context hereof:—

“SHIP” shall include the vessel named in this bill of lading, any substituted vessel, and any vessel craft, lighter or other means of conveyance whatsoever owned, chartered, operated or controlled and used by the carrier in the performance of this contract. “CARRIER” shall, except in the provision against waiver of the terms thereof include the ship defined herein, her owner, operator and demise charterer, and also any time charterer or person to the extent bound by this bill of lading, whether acting as carrier or bailee. “ON-CARRIER” shall include any person, other than the person included in the word “CARRIER” above, owning chartering or otherwise operating any vessel, lighter or means of transportation by which the goods are to be or may be forwarded or transhipped to final destination or otherwise as provided in this bill of lading, and shall also include any such vessel, craft or lighter and the master thereof. “SHIPPER” shall include the person named as such in this bill of lading and person for whose account the goods are shipped. “CONSIGNEE” shall include the holder of this bill of lading, properly endorsed, or the person who owns or is entitled to or

receives delivery of the goods. "PERSON" shall include an individual, corporation, partnership and any other entity. "GOODS" shall include the package said to contain goods and the goods themselves herein mentioned or described. "CHARGES" shall include freight, dead-freight, additional freight, distance freight, sub-freight, demurrage, storage advance charges, general average or salvage obligations or both, and all other expenses, costs, indemnities, damages and money obligations whatsoever payable by or chargeable to or for account of the goods, shipper or consignee or any of them, regardless of whether sustained incurred or paid by the carrier in the first instance; "AT THE RISK AND EXPENSE OF THE GOODS" means, in addition, at the risk and expense of the shipper or consignee. "INVOICE VALUE" shall mean the market value of the goods at the place and time of the shipment, exclusive of profits, freight, insurance and other charges, irrespective of any different value stated in any consular or commercial invoice of otherwise. "LOSS OR DAMAGE" shall include, in addition to the physical loss of or damage to the goods, any loss or damage whatsoever, sustained by the shipper or consignee in connection with the goods, including that by reason of delay, non-delivery, misdelivery, deviation or conversion. "TRANSSHIP AND/OR FORWARD BY ANY MEANS" shall mean and refer to transportation by rail, land or air or by two or more of such means and whether operated by the carrier or others or whether under another flag. "GOVERNMENT" & "AUTHORITIES" shall

each include the United Nations and any similar international organization, and also persons having or purporting to exercise power, control or other functions of a governmental or military nature in the name of a sovereign state or of a political subdivision thereof, whether de jure or de facto.

一、字與詞之解釋——在不限制本券所列稱任何海上貨物運送條例、法規，或規則之解釋及除去與本券全文有所抵觸者外……

「船舶」應爲本載貨證券所指明而由運送人爲履行本契約以任何方式所有、租用、營運或管理與使用之船隻，替代之船隻及任何之船隻、舟艇、駁船或其他方式之運輸工具；「運送人」，除有關拋棄之規定中所涉及者外，應爲本券所釋之船舶，其所有人、營運人及光船租賃人，以及任何之論時租賃人或爲本載貨證券規定範圍內之人，而不問其是否代行爲據於運送人或受委人；「聯程運送人」應爲除上述「運送人」以外而所有、租用或營運任何船隻、舟艇、駁船或其他方式運輸工具以之或得以之運送或轉船接運貨物至終程或本載貨證券規定目的地之人並應包括各該船隻、舟艇、或駁船及其船長；「託運人」應爲本載貨證券內載如此特定名稱之人及出資託運貨物之人；「受貨人」應爲本載貨證券業經正式背書之持有人，或爲運送貨物之所有人或對之有權收受之人；「人」應爲一個人、公司、合夥或任何其他法人；「貨物」應爲報明裝有貨物之容器及其所稱或標明內含之貨物；「費用」應爲運費，空艙運費，額外運費，距離運費，附加運費，延期費，堆裝費，預付費，共同海損或海難救助費或二者併計之費用以及一切其他之支出、費用、補償金、損害賠償金暨歸由貨物、託運人或受貨人或其中任何一者所支付，承擔或負擔之金錢債務而不問其當初是否由運送人所設定、承受或支付；「負擔危險與費用之貨物」謂於其原來之意義外，應爲歸由託運人或受貨人負擔其危險與費用；「發標

價值」應為除去利潤、運費、保險費及其他費用以外，於裝船時間及地點之貨物市價，縱領事簽證或商業發票或其他文件列有任何不同之價值，在所不問；「喪失或毀損」應為包括貨物實際遭受之喪失或毀損由託運人或受貨人所遭受有關貨物之任何喪失或毀損，其因遲延、不交貨、錯誤交貨、失誤或變更所致者均屬之；

「轉船及（或）以其他方式運達」應為及專指以鐵路、陸上或空中或以上述二者或以上之方式不問其為運送人或他人所經營者亦不問其屬於其他國籍而為運輸；「政府」及「官署」應包含聯合國及任何相似之國際組織以及任何人以合法或事實上主權國家或其所屬部份之名義具有或意圖行使政府或軍事性質之權力、管理或其他職權。

2 CLAUSE PARAMOUNT — This bill of lading if issued in a place or locality where there is in force a statute, law, ordinance or rules, which incorporate or are of a similar nature to the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, dated at Brussels August 25, 1924, (hereinafter called Hague Rules) is subject to the provisions of such statute, law, ordinance or rules.

If there are no such statutes, laws, ordinances or rules in force at the place or locality where this bill of lading is issued, this bill of lading shall have effect, subject to the provisions of the Hague Rules, which shall be deemed to be incorporated herein, and the carrier shall be entitled to all rules, limitations, exemptions and immunities provided for in such Hague Rules.

If any terms of this bill of lading be repugnant to such statute, law, ordinance or

rules or the Hague Rules, as the case may be, to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

The provisions of such statute, law, ordinance or rules, if applicable, or the Hague Rules (except subdivisions 2 (j) and 2 (q) of Art. 4 of the Hague Rules or similar provisions of any such statute, law, ordinance or rule) shall govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the ship and throughout the entire time the goods are in the custody of the carrier. The carrier shall not be liable for any loss, damage of delay arising or occurring before loading or after discharge unless affirmatively proved to be due to the actual fault and privity of the carrier or the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, provided the carrier explains, if it is in a position to do so, why the goods were not delivered, or delivered in the condition other than that receipted for in the bill of lading or shows that it arose or resulted from hostilities, or from acts of sabotage or of malicious persons, or from strikes, lockouts, stoppages or restraints or lack of or labor or labor troubles from whatever cause, whether of employees of the carrier or others and whether partial or general, and whether existing or anticipated at the time of delivery of the goods to the carrier or at any other time.

The carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for delay, non-delivery or mis-delivery or loss or damage occurring while the goods are not in the actual

custody of the carrier.

The monetary units mentioned in said statutes, laws, ordinances or rules or the Hague Rules and this bill of lading are deemed to be the lawful currencies of the country in which the goods are delivered or were intended to be delivered.

The terms of this bill of lading shall be separable and if any part or term thereof is invalid or unenforceable, such circumstances shall not affect the validity or enforceability of any other term or part thereof.

二、主要條款——本載貨證券如其簽發地或地點施行一項條例、法律、法規或規則含有一九二四年八月二十五日在布魯塞爾訂定統一載貨證券規則國際公約（以下簡稱海牙規則）或其性質與之相似者，應遵守各該條例、法律、法規或規則之規定。

如於本載貨證券之簽發地或地點無該項之條例、法律、法規或規則時，本載貨證券於適用海牙規則之規定應有效力並視爲其已載明海牙規則，運送人應有權主張該項海牙規則所規定之全部條文、限制、免責及豁免。

本載貨證券各條如與該項條例、法律、法規或規則或海牙規則視其情事在任一限度有所抵觸時，該項條文應於該一限度內但不再逾越此限度而無效。

在貨物未裝船前及卸離船舶後及在此一整個期間中由運送人所保管之貨物，應遵守該項條例、法律、法規或規則，如可適用，或遵守海牙規則（除海牙規則第四條2項J款及2項Q款或該項條例、法律、法規、或規則之相似規定外），運送人對於裝船前或卸貨後所發生或遭受之任何喪失、毀損、或遲延，運送人應不負其責任，除非積極證明由於運送人之實際過失或與有過失或運送人之代理人或

僱用人之過失或疏忽，但運送人如能證明不能交貨或未依載貨證券所示之條件而為交貨之理由或說明其出於或由於戰亂或怠工或蓄意不良人士之行爲、罷工、工廠關閉、任何原因之停工或限制或勞工糾紛不問其爲運送人之僱用人或他人及不問其爲部分或全部，並不問發生或預期其發生於交付貨物於運送人之當時或任何其他時間，均不在此限。

運送人在任何之立場，對於貨物猶未爲其實際保管時所發生之遲延，不交貨或錯誤交貨或喪失或毀損，不應負責。

該項條例、法律、法規或規則海牙規則及本載貨證券所列之貨幣單位，視爲交貨地或預定交貨地所在國之合法貨幣。

本載貨證券之條件應爲各別獨立，如其中任何部分或條件爲無效或不能施行時，該項情形應不影響其他條件或其他條件任何部分之有效或實施。

3. RESERVATION OF CERTAIN RIGHTS — The carrier shall also be entitled to the full benefit of all rights and immunities and all limitations of, exemptions from, liability contained in any law of the United States, including, but not limited to those provided in or authorized by Sections 4281 to 4286, inclusive, and Section 4289 of the United States Revised Statutes and amendments thereto, or any other country or place whose laws shall be applicable. This bill of lading shall not be deemed to be or give rise to a personal contract of the carrier. Nothing in this bill of lading, expressed or implied, shall be deemed to waive or operate to deprive the carrier of or lessen the benefits of any such rights, immunities, limitations or exemptions.

三、若干權利之保留——運送人應享有任何美國聯邦法律中各項權利，及責任豁免責任限制或責任免除之全部權益，包括但並不限於美國聯邦重訂條例與其修正文之四二八一至四二八六節與起訖各節及四二八九節，或應予適用之任一國家或所在地之法律。本載貨證券列載內容不得視為運送人拋棄或解為剝奪運送人各該權利、豁免權、限制權或免除權。

1. DEMISE—If the ship is not owned by or chartered by demise to Taiwan Navigation Co., Ltd., this bill of lading shall, with respect to the carriage, custody and care of the goods while aboard the ship or on her tackles, have effect only as a contract between the shipper, consignee and the owner of the ship or demise charterer, as the case may be, as principal made through the agency of said company which shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the goods or with respect to such carriage, custody and care of the goods. If it shall be adjudged that the Taiwan Navigation Co., Ltd., or any person other than the owner or demise charterer is the carrier or bailee of the goods, all rights, exemptions, immunities and limitations of liability provided by law and all terms of this bill of lading shall be available to it or such other person.

The shipper warrants he knows the name of the owner and/or demise charterer of the ship and waives any non-disclosure of the owners or demise charterer's name.

四、光船租賃——如船舶非為臺灣航業股份有限公司所有或以光船租賃者，本載貨證券關於貨物在保管運送途中，應僅係託運人、受貨人及該船船舶所有人或光船租賃人間之契約，臺灣航業公司僅係代理該

船船所有入代辦業務，故對於貨物之運送時所致之喪失或毀損絕不負有任何責任。如經判定船船所有入或光船租賃入以外之臺灣航業股份有限公司或第三人為貨物之運送人或受委人時，依法律或本廠貨證券各條規定之一切權利與責任之免除、豁免及限制，應歸由該公司或第三人主張行使之。

託運人確保其深悉船船所有入或光船租賃入之姓名（名稱），並放棄其不宣布船船所有入或光船租賃入姓名（名稱）之主張。

5. SCOPE OF VOYAGE—The voyage may or may not include all usual, scheduled, geographic, direct, customary, ordinary or advertised routes, ports or places, whether or not named or disclosed in this bill of lading.

As often as and for any reason whatsoever which the carrier or master may deem advisable, whether relating to the current or a prior, intermediate, subsequent or overlapping voyage, or to matters occurring, known or anticipated before or after receipt or loading of the goods, and whether or not the voyage may have commenced, the ship, at any stage of the voyage and without notice to the shipper or consignee: (a) may proceed under any conditions of sea and whether; depart from or change the intended, usual, scheduled geographic, direct, customary, ordinary or advertised route and proceed in any direction by any route whatsoever or return to or call at or stay or delay at any ports or places in any rotation, sequence or order, backward, or forward, or omit calling at any ports or places; and (b) may also, at any time or place, whatsoever, with or without the goods aboard, proceed under sail or in tow, adjust

compasses, carry live stock, deck cargo and dangerous goods, drydock, go on ways or to repair yard, shift berths or places in port, lie on bottom or aground in berth, make trial trips or tests, take fuel or stores at any place, lie at anchor or moorings, sail in or out of ports or elsewhere without pilots, whether or not pilots are compulsory or customary and available, tow and assist vessels or craft in any situation, or save or attempt to save life or property whether the property be that of the carrier or others, including the liberty to depart from her course to any extent for any of such purposes. The provisions of this clause are not to be restricted by any words of this bill of lading whether printed, stamped or incorporated herein or by prior notice or advertisement.

五、航程之範圍——航程得包括或不包括一切經常、訂定、地理的、直接、慣常、正常或廣告週知之航線、港口或地點，而不問其已否列載或宣佈於本載貨證券之內。

運送人或船長隨時因任何之理由而認為適當，不論上次、中間、後續或重疊航程之水流，或於收貨或裝貨之前後所發生、知悉，或預期之事項，以及不問航程已否開始，於航程中任何階段及無庸告知託運人或受貨人，得：(A) 於任何海上或氣候情況下逕行駛往、離去或變更其擬定、經常、訂定、地理的、直接、慣常、正常或廣告週知之航線並依任一方向採取任何航線行駛，或折返、停靠、泊定或滯留於任何次序前進後退之任何港口或地點，或取消任何港口或地點之停靠；及(B) 在隨時隨地、船上載貨或未載貨，亦得揚帆或被拖曳航駛、校正羅經、載運牲口、甲板貨物或危險貨物，進入船塢，下水途中或至修船廠，更換港口中之碇泊處或地位，停駐或擱淺於碇泊處，試航或檢驗，於任

一地點加油或補充給養，停駐於下錨處或繫纜處，不僱引水人駛入或駛離港口，不論是否強迫引水，或慣常需用引水人或無引水人，拖曳及協助任何情形下之船隻或舟艇救助，或意圖救助生命財產而不問該項財產為運送人或他人所有，並可駛離其航路至任何程度，以求達到各該目的。本條之規定不因本載貨證券內所印，加蓋或載明之文字，或以前發出之通知或廣告而受限制。

6. RISK OF CAPTURE. ETC.— In any situation whatsoever occurring and whether existing or anticipated before the commencement of, or during the voyage, which in the judgement of the carrier or the master is likely to give rise to risk of capture, seizure, arrest, detention, injury, damage delay or danger, detriment or disadvantage to, or loss of any goods, the ship, or any persons, or to make it unsafe, imprudent, inadvisable or unlawful for any reason to receive, keep or load the goods or commence or proceed on or continue the voyage or to enter or discharge or disembark the goods or passengers at any port, the carrier or the master (a) before, during or after receipt or loading of the goods or before the commencement of the voyage, may decline to receive, keep or load the goods or may discharge them or any part thereof, may require the shipper or person entitled thereto to take delivery at port of shipment or elsewhere and if he fails to do so, may warehouse or store or hold the goods; or (b) at any time and whether or not the ship is proceeding toward or entering the port of discharge or the usual or intended place of discharge therein, may discharge the goods into any depot, lazaretto, craft or other place; (c) may have the ship proceed or return,

directly or indirectly, to or stop at any port or place, and discharge the goods, or any part thereof, at any such port or place into craft, or into or on any other place whatsoever, or (d) may retain the goods, or any part thereof, on board until the return trip or until such time as the carrier or the master deems advisable and discharge the goods, or any part thereof, into craft or into or on any other place whatsoever at port of shipment or elsewhere; or (e) at port of shipment or elsewhere, substitute another vessel or may transship or forward the goods, or any part thereof, by any means, but always at the risk and expense of the goods.

Any measures or procedure whatsoever authorized by this clause may be taken without notice to the shipper or consignee and shall be considered as taken as agent of the shipper and consignee and at their risk and expense, but without prejudice to any lien of the carrier. Any disposition of the goods pursuant to this clause shall constitute complete delivery of the goods and performance of this contract by the carrier who shall be free of further responsibility. For any and all services rendered as herein provided, the carrier shall be entitled to extra compensation, including, but not limited to proportionate additional freight if the length or duration of the voyage is increased.

六、被捕之危險責任，等——任何之情事於啓航前或航程中所發生與存在或預期而經運送人或船長判斷易於導致貨物、船舶或任何人之捕獲、沒收、拘捕、拘留、傷害、損害、遲延危險、有害、不利或喪失，或因使收受、保管或裝運貨物，或啓航或前駛或繼續其航程或於任何港口進入，卸運貨物或旅客而

成爲不安全、不智、不適當或非法者，運送人或船長（A）於收受或裝載貨物之前、中途或之後，或於啓航前，得拒絕收受、保管或裝載貨物或得卸下其全部或一部，要求託運人或權利主張人於裝貨港或任何其他地點受貨，並如託運人或權利主張人不予履行時得將貨物進棧儲存，或（B）不論是否駛往或正進入卸貨港或擬駛往之卸貨地，得將貨物卸入堆棧、檢疫所、舟艇或其他場所；（C）得將船舶駛往或直接或間接折返或停靠於任一港口或地點，並將全部或一部份貨物卸於各該港口或地點之舟艇或其他任何場所；或（D）得留置該項貨物或其一部份於船上以至於回程或運送人或船長認爲適當時，而卸該項貨物或其一部份於裝貨港或任何其他地點之舟艇或任一場所內；或（E）於裝貨港或任何其他地點代以另一船隻或得轉船，或依任何方式聯運該項貨物或其一部份，但其危險與費用常屬於貨方。

本條所認可之任何方法或辦法，得逕爲施行而無庸通知託運人或受貨人，並應視爲託運人或受貨人之代理人所施行並由其負擔任何危險與費用，但無碍於運送人之任何留置權。依照本條規定對於貨物之任何處置，應作爲貨物交付及運送人履行本契約之完成，運送人應即解除逾此之責任。運送人對本條規定所提供之各項服務，應享有額外求償之權，包括但不限於因航程之距離或時間增加時之比例增加運費。

7. GOVERNMENTAL ORDERS—The carrier, master, and ship shall have liberty to comply with any orders, directions, regulations, requests or suggestions, including any such which may be given or effected pursuant to or by reason of any agreement or undertaking exacted from or considered advisable by the carrier or master, whether or not relating to the ship, the goods, other cargo or to passengers,

crew, or other persons aboard, howsoever, whensoever and wheresoever given by, or received from the government of any nation or department thereof or by any person acting or purporting to act with the authority of such government or department, or by any committee or person having or purporting to have, under the terms of the war risk insurance on the ship, the right to do so or to approve the voyage. Any disposition whatsoever of the goods pursuant to this clause shall constitute delivery and be a fulfillment of the contract of carriage by the carrier, which shall not be under any further obligation, and the goods shall thereafter be solely at their own risk and expense. For any and all expenses or charges incurred by the carrier in connection with any such compliance, the carrier shall be entitled to extra compensation including, but not limited to, proportionate additional freight if the length or duration of the voyage is increased.

The ship may carry contraband, explosives, munitions, warlike stores, dangerous and hazardous cargo, and may sail armed or unarmed, with or without convoy, and with or without lights.

七、政府之命令——運送人、船長及船舶應有自由遵守任何命令、指示、規則、要求或建議，包括依照或由於生效契約要求，或經運送人或船長認為適當者，不問是否有關船舶、貨物、其他載貨、或旅客、船員或其他在船之人，亦不問其如何，何時及何地發佈或受命於任何一國家之政府或其部門，或行使或意圖行使該國家之政府或其部門權力之任何人，或依照對於該船舶兵險條款具有或意圖具有行使如

此權力或可以核准航程之人或委員會。依照本條規定對於貨物之任何處置，應作為貨物交付及運送人履行運送契約之完成，運送人應不再負擔此之義務，而自此以後危險與責任應歸屬於貨物。運送人為遵守本條規定而負擔之各項或全部用費或費用，應享有額外求償之權，包括但不限於因航程之距離或時間增加時之比例增加運費。

船舶得載運違禁品、爆炸物、軍火、戰備物資、危險及危害性貨物，及得武裝或除去武裝，隨同或不隨同護航船，燃點或不燃燈光而行駛。

8. LIBERTIES -- The carrier or master, in its or his discretion, at any time and place, whether or not the reason for its or his action or inaction was known at time of receipt of the goods, without notice (a) may substitute another ship, whether operated by the carrier or others or of a different flag, type or speed, or whether before, during or after loading the goods or any part thereof, and whether the substituted ship arrives or departs or is scheduled to do so before or after the ship named herein; (b) may, in case the goods or any part thereof are shut out, have the ship proceed without the goods or any part thereof and the goods may be forwarded in whole or in part by any means; (c) may, if the goods or any part of them are damaged or lost or in danger of damage or loss or of becoming worthless or subject to charges disproportionate to their value, or because of their condition, take any measures to save, protect, recondition, recover possession of, sell, return to shipper, hold, store or otherwise deal with or dispose of the goods or any part of them, or

forward the goods or any part of them by any means to or toward port of discharge; (d) may, in case of lack of discharging facilities or a failure to find or identify the goods at the port of discharge or elsewhere, carry the whole or any part of the goods beyond the port of discharge and return to the port of discharge or forward the goods in whole or in part to the port of discharge by any means at the risk and expense of the goods, and (e) may, if there shall be a forced interruption, abandonment or frustration of the voyage at the port of loading or elsewhere or because of the need of repair to the ship or of the inability of the ship to promptly prosecute the voyage at the port of loading or elsewhere, substitute another vessel or may forward the goods or any part thereof by any means.

The carrier is not required, to, and does not undertake to, deliver the goods at port of discharge or elsewhere at any particular time or to meet any market or in time for any particular purpose or use nor does it undertake that the ship or substitute ship will sail or arrive at any stated or scheduled time. The carrier shall not be liable for any loss or damage arising or resulting from delayed or earlier arrival of the goods or any damage or expense incurred by the shipper or consignee because of any change in date or time of sailing or arriving.

All such measures, procedures or acts taken pursuant to this clause shall be at the risk and expense of the goods.

八、自由權——運送人或船長於隨時隨地自行酌定，而不問其行爲或無爲之原由是否於收受貨物之時已經獲悉，無庸通知（A）得以另一船舶代替，不論是否爲運送人或他人所經營者，或爲不同之國籍、型式、速度、或是否於裝載貨物或其一部份之前，中途或之後，並不問替代船舶之到達，或駛離或訂定之到達駛離在本條所稱船舶之前或之後；（B）於貨物或其一部份不及裝載時，得不裝載該項貨物或其一部份而逕行前駛並將將貨物之全部或部份以任何方式運送之；（C）如貨物或其一部份已毀損或喪失，或有毀損或喪失之危險，或成爲無價值或須負擔與其本身價值不相當之費用，或因貨物之情形，得採取任何方法救濟、保護、整理，收回其占有權，出售、返還於託運人，持有、堆藏、或另行處理或處置該項貨物或其部份，或將該項貨物或其部份以任何方式予以接運、運達、或運向卸貨港口；（D）如於卸貨港或任何地點缺乏卸貨設備，或在各該港口無法尋獲或辨明貨物時，得載運貨物全部或其一部駛越卸貨港並駛返卸貨港或將貨物全部或其一部以任何方式運送至卸貨港而其危險與費用歸屬於貨方；及（E）如於載貨港或任何地點發生被迫性之干擾，棄船或航程之阻撓，或因修船之需要或因船舶於載貨港或任何地點不能迅爲履行其航程時，得以其他船隻代替或依任何方式而接運貨物。運送人無庸亦不負義務於卸貨港或任何地點依照特定時間或趕及市場或爲特定目的或用途扣準時間而交付貨物，且亦不負使其船舶或替代船舶按照說明或訂定之時間依時行駛或到達之義務，因貨物遲到或早至發生或所致之喪失或毀損，或託運人或受貨人因駛行日期或時間之變更所致之損害或費用，運送人應不負其責任。

依本條規定所採取之各該項辦法、程序或行爲，其危險與費用，應歸屬於貨方。

9. PACKING, MARKING AND DANGEROUS GOODS — The shipper, whether principal or agent (a) represents and warrants that the goods are properly described.

marked, secured and packed in adequate containers and may be handled in <sup>A</sup>ordinary course without damage to the goods, ship, or property or persons; (b) and guarantees the correctness of the particulars and descriptions of the goods and agrees to ascertain and to disclose in writing on shipment, any condition, character or characteristic of the goods, or which might indicate they are of an inflammable, explosive, corrosive, radioactive, noxious, hazardous or dangerous nature, or any condition, character or characteristic that may cause damage, injury or detriment of the goods, other property, the ship or to persons, and the shipper agrees to be liable for, full indemnify the carrier and hold it harmless in respect of any injury or death of any person, loss or damage to cargo or property, judgement, fine, claim, legal expense, or any other loss, damage, detriment, charge or expense whatsoever arising or resulting in whole or in part from the shipper's failure to do so or to comply with its agreements, guarantees and undertaking as aforesaid; (c) agrees to declare in writing, on shipment the true gross weight of each piece or package, exceeding two long tons in weight, and to clearly and durably place in letters and numbers at least two inches high on the outside of each piece or package, such weight, together with the name of the port of discharge and the marks necessary to identify the goods.

If at any time the goods, whether ashore or afloat, are, in the judgement of the carrier or master or of the health or other authorities of any place, spoiling, decayed,

injurious, offensive, unfit for further carriage or storage, or dangerous to health or other property, or if the goods are condemned or ordered destroyed by any such authorities, the goods may, forthwith and without notice, be thrown overboard, destroyed, discharged, stored, put ashore at any place or aboard lighters or craft or otherwise disposed of by the carrier or master or others, solely at the risk and expense of the goods, and the carrier shall not be liable for any loss or damage whatsoever.

Any goods that are in fact or may be considered by any civil or military authorities or the master, inflammable, explosive, corrosive, radioactive, noxious, hazardous or dangerous, shipped without such full disclosure, or if shipped with the knowledge and the consent of the carrier or master as to their nature and character, shall become a danger to the ship or those aboard, the goods or other property, or any part thereof, may at any time or place be landed, thrown overboard, destroyed or rendered innocuous without compensation to the shipper and/or consignee thereof, and extra charges and expenses, if any, for discharging, lightering, handling, carrying for, disposing of or otherwise occasioned by such goods shall be borne by the shipper and/or consignee.

The particulars and description of the goods or packages appearing in this bill of lading are furnished by the shipper and are not conclusive on and do not constitute admission of or representations by the carrier of the correctness of marks, brands, counter marks, quantity, measurement weight gauge, contents, nature, condition, con-

dition of containers, quality, value or declared value stated herein.

九、包裝、標記或危險貨物——託運人，不問其為本人或代理人，(A)負責及確保其貨物有正確之說明，正常之標記，與適當之保固及包裝於合適之容器內，並得經由通常手續予以處理而不致損及貨物、船舶、或財產或他人；(B)並保證貨物詳情與說明之準確性質同意於託運時以書面確定及公佈貨物之情形，性質或特徵，或得證明其具有燃爆性、爆炸性、侵蝕性、放射性、毒性、危害性或危險之性質，或其得對於貨物，其他財產，船舶或他人造成毀損、損害之情形，性質或特徵；託運人允諾承擔及完全賠償其因怠於為上述行為或履行合約，保證及負擔而發生或導致全部或一部對於他人之傷害或死亡，對於貨物或財產之喪失或毀損、判決、罰金，請求給付，訴訟費用，或任何其他喪失、毀損、危害、取費或費用；(C)願於裝運每件或每包超過兩長噸重量之貨物，以書面聲明其實際毛重，並於每件或每包外面以至少二英寸長之文字或號碼，明顯的及具耐久性的記載該項重量，以及卸貨港名稱與辨明貨物之標誌。

如貨物於任何時，不論其在岸上或水面上，經運送人或船長，或衛生當局或其他有關官署認為腐敗、枯萎、有毒、有害，不適於再行載運或堆藏，或有碍衛生或其他財物，或如貨物經各該官署之處罰或命令銷毀者，運送人、或船長或他人得不經通知立將該項貨物予以投入海中，銷毀、卸下、存儲，置於任何地點之岸上或駁船或舟艇上或為其他之處置，其危險等費用完全歸屬於貨方，運送人不負任何喪失或損害之責。

貨物如係事實上或經行政或軍事官署或船長認有燃燒性、爆炸性、侵蝕性、放射性、毒性、危害性或危險，未經察知已予裝運，或如為運送人或船長所知悉其性質並同意而予裝運者，一經危及船舶或船上人員，貨物或其他財物，或其各該部份時，得於任何時間或地點予以起岸投入海中，銷燬或使

其無害而無庸補償其託運人及／或受貨人，如因卸載、駁運、處置、看管處分或其他發生之額外費用與用費，均應由託運人及／或受貨人負擔之。

本載貨證券內列貨物或包裝之詳情及說明，均由託運人所提供，不得謂係運送人斷定，承認或釋明其內載標誌、牌號、相對標誌、數量、長度、重量、尺度、內容、性質、狀況、容器狀況、品質、價值、或申報價值之準確性。

10. SPECIE & VALUABLES—Platina, gold, gold dust, silver, bullion, or other precious metal or coin, or jewelry, or bill of any bank or public body, diamonds or other precious stones, or any gold or silver in a manufactured or unmanufactured state, or watches, clocks, or timepieces of any description, or trinkets, or orders, notes, or securities for payment of money, stamps, maps, writing, title deeds, printings engravings, pictures, or gold or silver plate or plate articles, or glass, or china, or silks in manufactured or unmanufactured state, and whether brought not brought up with any other material, furs, or lace, or any of them, contained in any parcel, or packing, or trunk, will not be received by the carrier unless their true character and value are disclosed to the carrier and a special written agreement therefor has been made in advance, and will not, in any case, be loaded or landed by the carrier. No such valuables shall be considered received by or delivered to the carrier until brought aboard the ship by the shipper and there put in actual possession of, and a written receipt therefor is given by the master or other officer in charge. Such valuables will only be delivered by the

carrier aboard the ship on presentation of bill of lading properly endorsed, and upon such delivery on board, the carrier's responsibility shall cease. If delivery is not so taken promptly after the ship's arrival at the port of discharge, the goods may be retained aboard or landed or carried on, solely at the risk and expense of the goods.

十、金錢及貴重物品——白金、黃金、金砂、白銀、金銀塊或其他珍貴金屬，或硬幣，或珠寶，或銀行或社團之證券，鑽石或寶石，或黃金或白銀之製品或半製品，錶、鐘，或各式之計時器，或飾物，或交付憑證，紙幣，或為支付金錢之擔保物，郵票，地圖，文書，契據，印件，彫板彫刻物，圖書，金或銀板或金或銀合成物，或玻璃器皿，或瓷器，或絲之製品或半製品，及不問是否與其他物料交織而成，皮貨，或抽紗，或任何其中之一而裝容於包裹、包裝或箱內者，除其真實特徵及價值經告知運送人並預先訂有書面特別契約外，運送人在任何情形概不予以裝載或起岸。各該貴重物品，於託運攜帶上船即由船長或其他負責高級船員確實保有並給付書面收據前，不得認為已為運送人收受或已交付於運送人。該項貴重物品之交付，運送人應限於受取已經合格背書之載貨證券，在船上為之。又運送人之責任，一經於船上為如此之交付，應即終止。該項貨物如於船舶抵達卸貨港後未能迅予提取時，可予留置船上，或起岸或續為載運，但其危險費用應屬於貨方。

11. PERISHABLE GOODS — Fruits, vegetables, meats and any goods of a perishable nature when accepted may be carried in ordinary cargo compartments or on deck and without special facilities or attention, unless the carrier has made and inserted in this bill of lading a written agreement that such goods will be carried in a refrigerated, chilled, heated, specially ventilated or otherwise specially equipped compartment. The

refrigerating, chilling or ventilating machinery and any other such special equipment shall be considered part of the machinery and appurtenances of the ship and the terms of this bill of lading shall be applicable thereto and to the goods carried in such compartment. ♪

Unless a special agreement is made and inserted in this bill of lading, the carrier does not undertake and shall not be liable for failure to give the goods, whether or not of a perishable nature, any unusual or special care, handling, stowage, storage or facilities not given ordinary non-perishable general cargo, or discharge or deliver the goods into or to any refrigerated, chilled, cooled, ventilated, insulated, heated, drained, dry, moist or specially equipped place, compartment or other facility, and the shipper represents and warrants the goods do not require any such care or facilities.

十一、易於腐壞之貨物——水菓、蔬菜、肉類及性質易以腐壞之貨物，除運送人於本載貨證券內約定及載明書面承諾將該項貨物置於冷藏、寒冷、溫暖、特別通風、或其他特別設備之艙內外，得置於普通貨艙或甲板上並無須特別設備或注意而為載運。凡冷藏、寒冷或通風機器及任何其他該項特別設備，應認為船舶機器及附屬物之部份，本載貨證券各項規定應予適用及之，並及於裝載於該艙內之貨物。

除本載貨證券內有特別約定及載明外，運送人概不承擔並不負責對於不問其是否為易於腐壞之性質之貨物予以特別之注意處理、堆存、存儲或提供逾越於一般不易腐壞貨物之設備，或卸入或提交貨物於任何冷藏、寒冷、冷凍、通風、隔絕冷熱、溫暖、排水、乾燥、含濕或特別裝置之場所、艙室、或其他設備，又託運人聲明並承認其貨物無需該項注意或設備。

12. LIVE ANIMALS—Live animals, when accepted, are received, kept and carried solely at shipper's risk of accident, disease or mortality and without any warranty or undertaking whatsoever by the carrier that the ship is seaworthy, fitted, manned, equipped and supplied for their reception, carriage and preservation.

With respect to live animals, all risk of loss or damage by perils inherent in or incidental to the carriage of live animals shall be borne by the shipper and the carrier shall have the benefit of all the terms of this bill of lading not inconsistent with the provisions of this clause and shall have the benefit of all and the same rights, immunities, exemptions and limitations as provided for in Act 4 of the aforesaid Hague Rules and the corresponding provisions of any Act that may be applicable, excepting sub-divisions (1), (2) (j), (2) (q), (3) and (4) thereof. In no event shall the carrier be liable for any loss or damage to live animals arising or resulting from any cause whatsoever, including unseaworthiness, unless affirmatively proved to be due to lack of due diligence or to the fault or neglect of the carrier or those for whom it may otherwise be responsible, but the carrier shall not in any event be liable for any act, neglect or default in the navigation or the management of the ship.

十二ノ活牲口——活牲畜，如經接受承運，其意外事件、疾病或死亡，完全由託運人負其危險責任，而運送人對於是否適於載運該項牲畜之船舶之適航性、人員配置、設備等，絕不保證或負責。

對於活牲口，由於載運活牲口一切內在或牽連危害所致之喪失或損害，應由託運人負責，運送

人享有本載貨證券一切權利而不背本條款之規定，並得享有上述海牙規則第四條之豁免，免責及限制暨可適用該規則之其他規定，惟該規則之(1)，(2)(J)，(2)(Q)，(3)及(4)各款應予除外。因任何原由所發生或導致活牲口之喪失或損害，包括不適航性，運送人應絕對不負責任，除經確實證明由於運送人或得為運送人負責人員之不為適當注意或其過失疏忽所致者，不在此限，但由於船舶航海或管理上之任何行爲、疏忽或過失，運送人應不負責。

13. **STOWAGE ON DECK, ETC.**—Goods stowed in poop, forecabin, deckhouse, shelter deck, passenger space, storeroom, bunker space or any other covered-in space shall be deemed to be stowed under deck for all purposes, including General Average.

The shipper represents that the goods covered by this bill of lading need not be stowed under deck and it is agreed that it is proper to and they may be stowed on deck unless the shipper informs the carrier in writing before delivery of the goods to the carrier that under deck stowage is required.

With respect to goods carried on deck, all risk of loss or damage by perils inherent in or incidental to such carriage shall be borne by the shipper and the carrier shall have the benefit of all the terms of this bill of lading not inconsistent with the provisions of this clause and shall have the benefit of all and the same rights, immunities, exemptions and limitations as provided for in Act 4 of the Hague Rules or the corresponding provisions of any Act that may be applicable, excepting subdivisions, (1), (2)(i), (2)(g), (3) and (4) thereof. In no event shall the carrier be liable for any loss or

damage to goods so carried on deck arising or resulting from any cause whatsoever, including unseaworthiness, unless affirmatively proved to be due to lack of due diligence or to the fault or neglect of the carrier or those for whom it may otherwise be responsible. but the carrier shall not in any event be liable for any act, neglect or default in the navigation or the management of the ship.

十三、甲板上載貨等——堆藏於船尾樓，船首樓，甲板艙室，遮蔽甲板，旅客空間，儲物室，煤艙空間或其他有覆蓋空間內之貨物，自各種目的包括共同海損而言，應視為其已堆藏於甲板之下。

託運人確保本載貨證券所列之貨物，無需堆藏於甲板之下，除在交貨前託運人告知運送人必須堆藏於甲板下者外，託運人同意並認為適當時堆存貨物於甲板之上。

涉及載運於甲板上之貨物，其因如此載運之一切內在或牽連危害所致喪失或損害，應由託運人負責，運送人享有本載貨證券一切權利而不背本條款之規定，並得享有上述海牙規則第四條之豁免，免責及限制暨可適用該規則之其他規定，惟該規則之(1)，(2)(J)，(2)(Q)，(3)及(4)各款，應予除外。因任何原由所發生或導致甲板上載運貨物之喪失或損害，包括不適航性，運送人應絕對不負責任，除經確切證明由於運送人或得為運送負責人員之不為適當注意，或過失或疏忽所致者，不在此限，但由於船舶航海或管理上之行爲，疏忽或過失，運送人應不負責。

14. BULK CARGO—As the carrier has no reasonable means of checking the quantity or weight of goods shipped in bulk, the carrier does not represent the quantity or weight of such goods as furnished by the shipper or appearing in this bill of lading as being accurate.

十四、散裝貨物——散裝貨物因運送人無法校對其數量或重量，運送人對於託運人供交或本載貨證券列明該項貨物之數量或重量，並不表示其為準確。

15. THROUGH CARGO AND TRANSSHIPMENT — The carrier or master, in the exercise of its or his discretion and although transshipment or forwarding of the goods may not have been contemplated or provided for herein, may at port of discharge or any other place whatsoever transship or forward the goods or any part thereof by any means at the risk and expense of the goods and at any time, whether before or after loading on the ship named herein and by any route, whether within or outside the scope of the voyage or beyond the port of discharge or destination of the goods and without notice to the shipper or consignee. The carrier or master may delay such transshipping or forwarding for any reason, including but not limited to awaiting a vessel or other means of transportation whether by the carrier or others.

The carrier or master in making arrangements with any person for or in connection with all transshipping or forwarding of the goods or the use of any means of transportation not used or operated by the carrier, shall be considered solely the agent of the shipper and consignee and without any other responsibility whatsoever or for the cost thereof. The receipt, custody, carriage and delivery of the goods by any such person or on-carrier and all transshipping and forwarding shall be subject to all the terms whatsoever of such person's or on-carrier's form of bill of lading or agreement

then in use, whether or not issued and even though such terms may be less favorable to the shipper or consignee in any respect than the terms of this bill of lading. The shipper and consignee authorize the carrier or master to arrange with any such person or on-carrier that the lowest valuation or limitation of liability contained in the bill of lading or other agreement of such person or on-carrier shall apply.

All responsibility of the carrier in any capacity shall altogether cease and the goods shall be deemed delivered by it and this contract of carriage shall be deemed fully performed on actual or constructive delivery of the goods to itself as such agent of the shipper and consignee or to any such person or on-carrier at port of discharge from ship or elsewhere in case of an earlier transshipment.

The shipper and consignee shall be liable to this carrier for and shall indemnify it against all expense of forwarding and transshipping, including any increase in or additional freight or other charges whatsoever.

Pending or during forwarding or transshipping this carrier or the master may store the goods ashore or afloat solely as agent of the shipper and at the risk and expense of the goods and this carrier shall not be responsible for the acts, neglect, delay or failure to act of anyone to whom the goods are entrusted or delivered for storage, handling, or any service incidental thereto.

In case the carrier issues a bill of lading covering transportation by a local or other carrier prior to the goods being delivered to and put into the physical custody

of the carrier, it shall not be under any responsibility or liability whatsoever for any loss or damage to the goods occurring prior to or until the actual receipt custody of the goods by it at the port or place of transshipment and in arranging for the transportation to such port or place where the goods are put in its physical custody, it acts solely as the agent of the shipper.

十五、聯運貨物及轉船——運送人或船長有權，雖本券內未預期或規定貨物之轉船或聯運，得於卸貨港或其他任何地點以任何方法並將危險與費用歸屬於貨方，及在任何時間，不問在本券所稱船舶上裝貨之前或後，曾經由任何航路，不問其在航程之內或外，或超越卸貨港或貨物目的地，又無庸通知託運人或受貨人而將貨物或其一部份轉船或聯運。運送人或船長得因任何理由延遲此項轉船或聯運，包括但不限於運送人或他人等候船隻或其他交通工具。

運送人或船長就或得關於一切貨物之轉船或聯運，或使用非運送人所用或經營之任何交通工具而與第三人為部署時，應被認為託運人或受貨人之代理人，而無支付是項費用之任何責任。貨物之由該第三人或聯運人再收受、保管、載運，及交付及一切轉船暨聯運，應遵照該第三人或聯運人當時所用載貨證券或契約格式之任何各種條件，其已否簽發及即使各該條件對於託運人或受貨人或較本載貨證券規定為不利，在所不問。託運人或受貨人授權於運送人或船長與該第三人或聯運人部署，凡該第三人或聯運人載貨證券載明之最低評價或責任之限制，應適用之。

如提前轉船時，貨物於卸貨港中船舶上或任何地點經實際或確切交付於作為託運人或受貨人是項代理人之運送人或該第三人或聯運人，所有運送人於其任何界限內之責任應完全終止，貨物應視為交付，及本運送契約應視為全部履行。

託運人或受貨人應對本券之運送人負責，並補償因轉運或聯運所增加之運費或額外運費或其他費用，對於本載貨證券之運送人，應負其責任並應補償之。

本載貨證券之運送人或船長於行將或正在聯運或轉船時，得堆放貨物於岸上或駁船，完全作為託運人之代理人，並將危險與費用歸屬於貨方，且本載貨證券之運送人或受委為存儲，處理貨物或為附帶服務之任何人之行為、疏忽、遲延或不行為，應不負責任。

如運送人在貨物交付於為其事實上保管之前，簽發一份包含由一當地或其他運送人之運輸事宜，一切在港口或轉船時，經運送人實際收受或保管貨物之前或截至該時止，及為部署運送貨物至各該港口而貨物在其實際保管時，運送人完全為託運人之代理人，對於貨物之任何喪失或損害，運送人應絕對不負責任。

16. LIGHTERAGE — The carrier or master, in the exercise of its or his discretion, may at any time, whether or not customary and without notice, require the goods to be lightered to or from the ship at the risk and expense of the goods and, in this event, the carrier or master may make arrangements for lighterage or use of craft but, in so doing, shall be considered solely as the agent of the shipper and consignee and without any other responsibility whatsoever. The carrier shall not be responsible for the choice of, condition, seaworthiness or manning of such lighter or craft nor for any loss or damage to the goods while on such lighter or craft or in the custody of the lightermen who shall be considered agents of the shipper and consignee.

If the carrier selects to lighter the goods in or with lighters or craft operated or

controlled by it, the carrier shall have the benefit of all the liberties, rights, exemptions, immunities and limitations contained in this bill of lading with respect to such lighthouse and may collect the cost thereof from shipper or consignee.

十六、駁運費——運送人或船長可自由決定，於任何時間，不問是否爲慣例並無需通知，得令貨物駁運至船舶或自船舶駁運而將危險與費用歸屬於貨物，及運送人或船長於此情形得爲駁運或舟艇使用之部署，但其爲如此行爲時，應完全認爲託運人或受貨人之代理人而絕無任何之責任，運送人對於該項駁船或舟艇情形、適航性、或人員配備之選擇，以及載在該項駁船或舟艇上爲駁運人——應認爲託運人或受貨人之代理人——保管中貨物之任何喪失或損害，應不負責任。

如運送人決定將貨物置於其自己所經營或控制之駁船或舟艇中而駁運時，運送人得享有本載貨證券載明有關此項駁運之一切自由、權利、免除、豁免、及限制規定，並可向託運人或受貨人收取駁費。

17. DISCHARGE, DELIVERY, ETC.—The carrier shall be not required to give any notification whatsoever of arrival, discharge or any disposition of or action taken with respect to the goods, any custom or practice of the port, the carrier or others to the contrary notwithstanding and even though the goods are consigned to order with provision for notice to a named person.

The carrier or master may appoint a stevedore or any other person to unload and take delivery of the goods and such delivery from ship's tackle shall be considered complete and all responsibility of the carrier shall then terminate.

It is agreed that when possession of the goods is received or taken by the customs or other authorities or by any operator of any lighter, craft, dock, pier, store, warehouse, refrigerator, elevator or other facilities whether selected by the carrier or master, shipper or consignee, whether public or private, such authority or person shall be considered as having received possession and delivery of the goods solely as agent of and on behalf of the shipper and consignee, at the risk of the goods and subject to any lien of the carrier thereon. Also if the consignee does not take possession or delivery of the goods as soon as the goods are at the disposal of the consignee for removal, the goods shall be at their own risk and expense, delivery shall be considered complete and the carrier may, subject to carrier's liens, send the goods to store, warehouse, put them on lighters or other craft, put them in possession of authorities, dump, permit to lie where landed or otherwise dispose of them, always at the risk and expense of the goods, and the shipper and consignee shall pay and indemnify the carrier for any loss, damage, fine, charge or expense whatsoever suffered or incurred in so dealing with or disposing of the goods, or by reason of the consignee's failure or delay in taking possession and delivery as provided herein.

十七、卸貨、交貨等——有關貨物之到達、卸下、或其他其他處置，縱使與當地習慣相反，雖然貨物寄交與抬頭人約定應通知一列名人士，運送人無庸發給任何通知。

運送人或船長得派定一裝卸人卸下及交付貨物而該項自船上絞轆之交付，應認為完成，運送人

一、切責任應於其時終了。

雙方了解當貨物之佔有，爲海關或其他官署，或爲任一駁船、舟艇、船塢、碼頭、堆棧、倉庫、冷藏庫、輸送機或其他設備之經營人所接受或取得，不問其是否爲運送人或船長，託運人或受貨人所選定，不問其爲公營或私營，該官署或個人應認爲完全爲託運人或受貨人之代理人並已代表其佔有及收受貨物，其危險歸屬於貨物，並遵守運送人於貨物上設定之留置權。又如貨物可以提取或搬移時，而受貨人不佔有或收受時，應由貨物本身承擔其危險與費用，而交付之行爲應即認爲完成，運送人除主張運送人之留置權外並得將貨物移送於堆棧、倉庫、置於駁船或其他舟艇上，交由官署佔有、投棄、或安放於起岸處或爲其他之處分，其危險與費用常屬於貨物，託運人或受貨人於貨物爲如此處置或處分，或因受貨人怠於或遲延依本條而爲佔有或受交付時，就所受或發生之任何喪失、損害、處罰、費用或用費，應向運送人償付及補償之。

18. DELIVERY BY MARKS, SWEEPINGS, ETC. — The carrier shall not be liable for delay in or failure of delivery in accordance with marks unless the goods shall have been clearly and legibly marked as herein required. The carrier shall not be required to separate or deliver in accordance with brand, marks, numbers, sizes or types of packages but only in accordance with leading marks. Goods that cannot be identified as to leading marks, goods out of or separated from their containers or packages, cargo sweepings, liquid residue and any unclaimed goods not otherwise accounted for shall, for the purpose of completing delivery, be allocated to the various consignees of cargo of substantially or general like character in proportion to any

apparent shortage, loss of weight or damage, and such goods or such part thereof shall be accepted as good delivery. Loss of or damage to goods in bulk stowed without separation from other bulk cargo of substantially or general like character shipped by the shipper or by others, shall be divided and accepted in proportion among the several shipments.

Liquid cargo in bulk shall be pumped aboard by shipper as fast as ship can receive at the shipper's risk and expense so far as the ship's connection and shall be received at the port of discharge at ship's connection so soon and so fast as carrier is prepared to deliver.

十八、依標誌交貨、掃艙貨等——貨物除按本券規定經清晰明白標記者外，運送人對於依照標誌交貨之遲延與不能履行，應不負責任。運送人應僅按其重要標誌而無庸依照牌號、標誌、號碼、包件之大小或型式為分別或交貨。未能辨明其主要標誌之貨物，與其容器或包件脫離或分開之貨物、掃艙貨、流質沉澱物及無法歸屬而無人主張之貨物，為完成交付起見，應就實質或一般性質相同貨物之受貨人，依其顯著缺額，所失重量或損失之比例，予以分配，而該項貨物或貨物之該一部份，應作為合格之交付而收受之。散裝貨未與託運人或他人所託運之實質或一般性質相同之散裝貨分隔堆置而有喪失或損害時，應就該數批貨物比例平分而收受之。

流質散裝貨應由託運人自負其危險與費用達到船舶可以連接處，儘船舶所能收受卸運至船上，並應於卸貨港儘速達到船舶可以連接處儘運送人所能交付而收受之。

19. MENDING, COOPERAGE, FINES, ETC. — The shipper and consignee shall be

liable for indemnify the carrier and ship and hold them harmless against, and the carrier shall have a lien on the goods for, all expenses and charges for mending, cooerage, baling, repairing or reconditioning the goods or their containers, and all expenses incurred in protecting, carrying for or otherwise made for the benefit of the goods, whether the goods be damaged or not, and for any payment, expense, penalty, fine, dues duty, tax or impost, loss, damage, detention, demurrage, or liability of whatsoever nature, sustained or incurred by or levied upon the carrier or the ship in connection with the goods or by reason of the goods being or having been on board, or because of shipper's failure to procure consular or other proper permits, certificates or any papers that may be required at any port or place or shipper's failure to supply information or otherwise to comply with all laws, regulations and requirements of law in connection with the goods or from any other act or omission of the shipper or consignee, also for all damages, charges, legal fees, expenses or disbursements which the carrier may suffer, incur or pay in connection with or arising out of claims, or attachments, seizures, executions, claims or legal proceedings of any description against the goods by third parties or any proceedings by way of interpleader or otherwise which the carrier may bring to determine the right of ownership or possession in or to the goods, also for any expense of or charges for regaining or attempting to regain possession of the goods. The shipper and consignee authorize the carrier to pay and/or

incur all such charges, expenses and other matters mentioned above and the carrier or master may solely at the expense of any as agent for the shipper engage other persons to mend, cooper, bale, repair or recondition packages or goods, regain or seek to regain possession of the goods and to do all things deemed advisable for the benefit of the goods.

十九、修繕，修補，罰金等——為修繕，修補，包紮修理或改裝貨物或其容器之費用及費用，及不問貨物是否受損為保護、保管或為貨物之利益所生之費用，及運送人或船舶關於貨物所負擔、發生、或受命繳納，或因貨物已在於船上之原由，或因託運人未能獲得任一港口或地點得需提供之領事或其他許可證、證明書或文件，或託運人未能供給資料或遵守各項有關貨物之法律、規則或法定事項，或由於託運人或受貨人之行為或不行為之各項支付、費用、違約金、罰金、捐、關稅、稅或輸入稅，喪失，損害，扣留，賠償金，延滯費，或任何性質之債務。又第三者或訴訟參加人對貨物所為主張或各項訴訟行為所發生之要求或扣押、沒收、執行而運送人為確定貨物所有權占有權所採取各項措施而發生或給付之各項損失，費用、訴訟費、用費或支給，以及為重行取得或意圖重行取得貨物占有之費用或費用，託運人及受貨人應負擔付運送人及船舶之責任，並應使運送人及船舶不受侵擾暨使運送人對於貨物應享有留置權。託運人及受貨人授權運送人為上述各該項費用、用費及其他事件之給付及／或負擔，而運送人或船長得完全為託運人之代理人並由其自行負擔費用雇用他人為修繕、修補、包紮、修理或改裝包件或貨物，重行取得或設法重行取得貨物占有及為貨物利益視為適當之各項情事。

20. FREIGHT, LIENS, ETC. — Freight shall be payable, at carrier's option, on

gross intake or discharged weight or measurement or on a value or other basis. Freight may be calculated on the basis of any particulars concerning the goods furnished by the shipper, but the carrier may at any time weigh, measure and value the goods, and open packages to examine contents. If there is an error in freight or other charges and if on correction the freight or charges should be higher the carrier may collect the additional amount. If shipper's particulars are found to be erroneous and additional freight is payable, the shipper, consignee and goods shall be liable for any expenses incurred in examining, weighing, measuring and valuing the goods.

Full freight to the port of discharge named herein and all advance charges against the goods shall be considered completely earned on receipt of the goods by the carrier whether the freight or charges be prepaid or be stated or intended to be prepaid or to be collected at port of discharge or destination or subsequently, and the carrier shall be entitled absolutely to all freight and charges, whether actually paid or not, and to receive and retain them under all circumstances whatever, ship and/or cargo lost or not lost or the voyage changed, broken up, frustrated or abandoned.

All charges or sums, payable to the carrier are due when incurred and such charges, sums and all unpaid freight or other charges shall be paid in full and without any offset, counterclaim or deduction in the currency named in this bill of lading, or at carrier's option, in other currency at the highest rate of exchange for bankers'

signed bill current on the day of the ship's entry at the customs house of her port of discharge, or on the day of delivery, whichever the highest.

The shipper and consignee shall be jointly and severally liable to the carrier for the payment of all freight, charges and other amounts due the carrier and for any failure of either or both to perform his or their obligations under the terms of this bill of lading and they shall indemnify the carrier against and hold it harmless from all liability, loss, damage and expense which the carrier may sustain or incur arising or resulting from any such failure of performance by the shipper and consignee or either of them.

The carrier accepts no responsibility and the shipper shall be liable for return freight and charges on goods refused exportation or importation by any government or public authorities.

The carrier shall have a lien on the goods, which shall survive delivery, for all freight, charges and other amounts due under this bill of lading and may enforce this lien, by all available means, including public or private sale and without notice, upon the goods or any part thereof and any other property belonging to the shipper or consignee which may be in the carrier's possession. The net proceeds of any such sale, after deducting all costs and expenses in executing the lien, shall be applied towards the settlement of the freight, charges and any other amount due the carrier

and the carrier shall not be under any further obligation in respect thereof, except to account for the balance. if any, of such proceeds, the shipper shall also remain responsible in the event carrier being unable to obtain such payment on exercising a lien on the goods.

二十、運費、留置權、等——運費之給付，由運送人依收貨毛重或卸貨重量或度量或從價或其他標準而定。計算運費得按託運人所提供關於貨物之詳細項目為標準，但運送人得隨時為貨物之衡量、度量及估價，及打開包件而檢查之。如運費或其他費用有錯誤而經校正致運費或費用應提高時，運送人得收取其增加金額。如託運人提供之詳細項目發現有誤而須付額外運費時，託運人、受貨人及貨物對於貨物之檢查、衡量、度量及估價所生之費用，應負其責任。

對於貨物至本卷所列卸貨港之全部運費及各項預付費用，不問是否其運費或費用為先付或載明或意圖先付或於卸貨港或目的地或隨後收取，於運送人收受貨物時，應認為其已（由運送人）賺得，而運送人應絕對有權主張一切運費及費用，不論其已實際付給與否，並在任何情況下，不論船舶及或貨物之喪失或未喪失，或航程變更，破裂，阻礙，或棄船，而收取及留存之。

各項付與運送人之費用或金額於發生時即為到期，又該項費用，金額及一切未付運費或其他費用，應以本載貨證券所稱之貨幣，或由運送人擇定，以其他貨幣全部給付於船舶抵達卸貨港之日或交貨日所通行之銀行見票承兌匯率二者以其較高者為準，不得為抵銷、反訴、或減除。

託運人及受貨人，就一切運費，費用及其他欠付運送人之金額以及其中之任何一人或二人怠於履行其依本載貨證券各條規定之義務，應對運送人共同及連帶負責，又託運人及受貨人因其中任何一人或二人怠於為如此履行而致運送人得負擔或遭遇所發生或導致之一切責任，喪失，損害，及用

費，應償付運送人並使之不受侵害。

因任何政府或行政官署不許出口或進口貨物之回程運費及費用，運送人應不負責而應由託運人負責。

就一切運費，及積欠運送人費用與其他金額之給付，運送人對於貨物應享有一項優先於交付之留置權，並得以各種可能方法包括公開或私人間出售而無庸通知，就貨物或其部份或就屬於託運人或受貨人而為運送人所佔有之財物行使此一留置權。經各該方式出售之淨價，於減除行使留置權之各種經費及用費後，應作為運費及積欠運送人費用與其他金額之抵付，而運送人，除此項售價如有餘額結算其餘額外，對此應不再負有任何義務，倘運送人就貨物行使留置權而無法獲得此項積欠運費給付時，託運人應仍負其責任。

21. BOTH-TO-BLAME COLLISIONS — If the ship comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or of the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever, of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier. The foregoing provisions shall also apply where

the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in a collision, contact, stranding or other accident.

二一、歸責雙方之碰撞——倘船舶與另一船隻發生碰撞，由於對方船隻之疏忽及船長、船員、引水人、或運送人之雇用人於航海上或船舶管理上之行爲，疏忽或過失所致者，依本券託運之貨物所有人對於運送人所負對方船隻或未託運船隻，或其所有人之一切損失或責任，就該項損失或責任含有該項貨物所有人所受之喪失、損害或任何請求權，由對方船隻或未託運船隻或其所有人向貨物所有人已爲或應爲支付，及對方船隻或未託運船隻或其所有人向託運船舶或運送人所爲之請求權而爲抵銷，折扣，或收回之程度內，應補償運送人。上項規定，於有碰撞，擦傷擱淺或其他之意外事件除去碰撞船隻或標的以外對於任一船隻或各船隻或各項標的之所有人，營運人或主持人，應亦適用之。

22. GENERAL AVERAGE—General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1950 at the Port of New York, or last port of discharge, at carrier's option, and as to matters not provided for in these Rules, according to the laws and usages at the Port of New York or any other place at the option of the carrier. Average agreement and bond, together with such additional security as may be required by the carrier, shall be furnished before delivery of the goods.

In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by

statute, contract, or otherwise, the goods shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or ships belong to strangers.

二二、共同海損——共同海損應依一九五〇年約克—安德衛普規則由運送人擇定於紐約港或最後卸貨港而理算、申報及協商解決之，暨如對於該規則未涉及事項由運送人擇定依照紐約港或其他地點之法律及慣例。海損契約及保證書連同得由運送人所需之額外擔保，應於貨物交付前提供之。

於航程開始前或後由任何原因所致之意外事件、危險、損害或災害，不問是否因疏忽之結果，依據條例、契約或其他而運送人對之不負其責者，貨物、託運人、受貨人或貨物所有人對於共同海損性質之損失、喪失或用費得為支付或得為負擔之給付，應與運送人共同支付共同海損並應支付有關貨物之海難救助費及特別費用。如一救難船舶為運送人所有或營運者，海難救助費應視該項救難船舶或各船舶屬於無利害關係人而全部支付之。

23. FIRE — Without waiver or limitation of any exemption from or limitation of liability afforded by law or by this bill of lading, neither the carrier nor any corporation owned by, subsidiary to, or associated or affiliated with the carrier shall be liable for any loss or damage whatsoever and whensoever occurring by reason of any fire whatsoever, including that occurring before loading on or after discharge from the

ship, unless such fire shall have been caused by the design or neglect or by the actual fault or privity of the carrier or of such corporation, respectively. In any situation where such exemption from liability may not be permitted by law neither the carrier nor such corporation shall be liable for any loss or damage by fire unless caused by negligence, including that imputed by law, for which the carrier or such corporation is liable, respectively. \*

二三、火災——於任何地點或時間因任何火災所發生之喪失或損害包括發生於裝貨前或卸離船舶之後者，運送人或其所有、附屬、聯合、或聯繫之公司，無須主張法律或本載貨證券之責任拋棄，或責任免除之限制，或責任之限制，應不負責，但此項火災係出於運送人或各該公司之設計或疏忽或確切過失或密謀所致者不在此限。在任何情形法律不許此項責任之免除時，運送人或各該公司對於火災之喪失或損害，除由於疏忽包括法律歸責於運送人或各該公司之疏忽者外，應不負責。

24. VALUATION—In the event of any loss, damage or delay to or in connection with goods exceeding in actual value \$300 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, the value of the goods shall be deemed to be \$300 per package or per customary freight unit, as the case may be, and the carrier's liability, if any, shall be determined on the basis of a value of \$300 per package or per customary freight unit, unless the nature and a higher value shall be declared by the shipper in writing before shipment and inserted in this bill of lading.

In the event of a higher value is declared by the shipper in writing and inserted in this bill of lading and extra freight paid thereon if required, the carrier's liability, if any, for loss, damage or delay to or in connection with the goods shall be determined on the basis of such declared value and pro rata of such declared value in the case of partial loss or damage, provided such declared value does not exceed the actual value of the goods.

In the event of any loss, damage or delay to or in connection with goods of a value of \$300 or less than \$300 per package, lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary shipping freight unit, the carrier's liability, if any, shall be deemed to be the invoice value of the goods unless otherwise stated herein, on which basis the rate of freight is adjusted. It is agreed that in no event shall this clause operate to increase the extent of the carrier's liability beyond the market value at port of discharge, if that be less than invoice value.

It is agreed that the meaning of the word "package" includes animals, pieces and all articles of any description except goods shipped in bulk.

In no event shall the carrier be liable for more than the loss or damage actually sustained. The carrier shall not be liable for any consequential or special damages and shall have the option of replacing any lost goods and, of replacing or repairing any damaged goods.

二四、估價——遇有喪失損害或遲延或有關係每件貨物實際價值超過美利堅合衆國合法貨幣三百元，或不足以包件託運或慣例運輸單位託運之貨物，貨物之價值應作每件或按慣例每運輸單位為三百元得依情況而計之，並如運送人負有責任時，除貨物性質及較高價值應經託運人於裝船前以書面申報並載明於本載貨證券內者外，應按每件每運輸單位為三百元之價值標準而定。

如託運人以書面申報較高價值並載明於本載貨證券之內而如需額外運費並已付訖者，運送人如有責任時，其於喪失、損害或遲延或有關係貨物之責任在部份喪失或損害之情形，應按該項申報價值或該項申報價值之比例為標準而定之，但以該項申報價值不逾貨物之實際價值為限。

遇有喪失、損害或遲延或有關係每件貨物價值為或少於美利堅合衆國合法貨幣三百元，或不以包件託運或慣例運輸單位託運之貨物，運送人如有責任時，其責任除本券另有載明並依此而計其運費率外，應依貨物之發票價值為準。雙方了解如卸貨港市價低於發票價值時，本條應不用於增加運送人超逾市價之責任。

雙方了解「包件」字之釋義，除散裝貨物外，包括牲畜、物件及任何品名之物品。

運送人之責任，於任何情形，應不逾實際上所遭受之喪失或損害。運送人對於任何結果形成之損害或特別損害，應不負責並應有選擇權，替補喪失貨物及替補或修理損害之貨物。

25. NOTICE OF CLAIM — Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or its agent at the port of discharge before or at the time of removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, such removal shall be prima face evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in this

bill of lading. If the loss or damage is not apparent the notice must be given within three days of the delivery.

Unless written notice of claim, except as otherwise provided, in this clause is given to the carrier within fourteen days after delivery of the goods, or where the goods are not delivered, within ten days after vessel completes discharge at port named herein, the carrier and the ship shall be discharged from all liability.

Any claim against the carrier for any adjustment, refund of, or with respect to freight charges or expenses must be given to the carrier or its agent in writing by or before the date when the goods are or should have been delivered.

If written claim is not given in any case as provided herein to enable the carrier to make investigation of the circumstances in connection with the alleged claim, the carrier shall be considered prejudiced thereby and the claim shall be considered barred and the waiver may be pleaded in and constitute a defense to any suit that may be brought against the carrier on said claim.

In any event, the carrier and ship shall be discharged from all liability for any loss of, or damage to or delay of goods or with respect to the freight, charges or expenses, or the refund thereof for any other claim whatsoever, unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. Suit shall not be deemed brought against the carrier or ship until jurisdic-

tion shall have been obtained of the carrier of the ship, or both, or if brought in admiralty, until written notice of the filing of a libel have been delivered to the carrier.

二五、請求權之通知——喪失或損害或該項喪失或損害之一般情況之通知，除依運送契約有補受交付之人於搬運貨物自行保管之前或當時，在卸貨港以書面向運送人或其代理人為之之外，是項搬運應構成本載貨證券載稱由運送人所為交付之確切證明。倘喪失或損害並不顯著者，其通知必須於交付之三日內為之。

本條請求權之書面通知，除另有規定外，除非於貨物交付後十四天內，或遇貨物未為交付時於船隻在本條列明港口完成卸貨後十天內送致運送人，運送人及船舶應解除一切之責任。

有關運費、費用或運費之核算，退款而向運送人提出之請求權，應於貨物交付或應已交付之日或以前，以書面送致於運送人或其代理人。

如在任何情形不依本條規定送達書面請求權而使運送人對於所主張之請求能為調查其情況時，於該項請求權得向運送人提起之訴訟中，運送人應視為其已因此而受侵害，該項請求權應予排除，並得主張權利之地索贖為抗辯。

除訴訟之提起於貨物交付或於貨物應已交付日一年內為之之外，運送人及船舶在任何情形，對於喪失、損害或貨物之遲延或有關運費、費用或運費或各該項退款之任何請求權，應解除其責任。

對於運送人或船舶之訴訟，在應已獲得對於運送人或船舶或二者之管轄權前，或如遇海事法庭起訴者，於提出訴狀之通知應已送達於運送人前，應視為未經提起。

## (二) 美國海上貨物運送條例

緒言

美國議院於一九三六年四月十六日通過施行，凡一切提單或類似權利證書，作為美國各口岸運入運出國外貿易之貨物海上運送契約者，依本條例之規定。

### 第一章

#### 第一節 定義

本條例所稱：

- 一、「運送人」者，係指船舶所有人或傭船人與託運人訂立運送契約而言。
- 二、「稱」運送契約」者，謂提單或關於海上貨物運送之類似權利證書，包括傭船人用以確定運送人與證書持有人之關係而填給之提單或類似證書。
- 三、「稱」貨物」者，謂貨物、器皿、商品及一切物件，但動物及運送契約載明裝在甲板上貨物，不在其內。
- 四、「船舶」係指用於海上運送貨物之船舶而言。
- 五、「稱」運送貨物」者，謂自貨物裝船時起至船卸載後止。

#### 第二節 權義關係

除第六節別有規定外，海上運送契約，關於運送人對於貨物之裝載、搬移、堆裝、運送、保管、看守與卸載之責任義務及權利，免責依照下列之規定。

#### 第三節 責任與義務

一、在發航前及開始時，運送人應使用相當注意。

(甲) 使船舶有安全航行之能力。

(乙) 配置相當船員設備及船舶之供應。

(丙) 使貨艙冷藏庫室及其他載貨部份，適於安全受載、運送、與保存。

二、運送人應適當而謹慎裝載、搬移、堆裝、運送、保管、看守及卸載貨物。

三、收受貨物後，運送人或船長，或運送人之經理人，因託運人之請求，應填給提單記載下列事項：

(甲) 依照託運人於貨物裝載前書面通知用以識別之主要墨碼，該項墨碼應顯明表示於未經包裝之貨物上，如貨物裝箱或裝包，其箱子或包皮上，並使不易塗滅，易於識別，以迄航行完成。

(乙) 依照託運人書面通知之包數、件數、分量、或重量。

(丙) 貨物之表面完好情狀；但如有正當理由，認為通知之墨碼數量、分量、或重量，與其所收受之貨物實際情狀，可疑其不相符合，或無法核對時，運送人船長或運送人之經理人，得不記載於提單上。

四、依照第三條第一、二、三、項之規定填發之提單，視作表面上之證據（即如無反證，即可成立之證據）證明貨物已照提單所記載由運送人收受。

本條例之規定不得解作對於「保美倫」提單法案(Pomerene Bills of Lading Act)（即一九一六年通邊施行之各洲間，及國外貿易，關於提單之條例）任何部份有所修改，或限制。

五、託運人關於裝貨時貨物之墨碼、數量、分量、重量之通知，對運送人應保證其正確無訛，因通知不正確所致之一切喪失毀損及費用由託運人負擔賠償責任，但運送人對於該項賠償請求權，不得以之限制其

對運送契約上之責任與義務，以對抗託運人以外之第三者。

六、依提單有受領運送貨物權利之人，除在卸載港於提貨前，或當時將喪失毀損及其性質，書面通知運送人或其代理人外，貨物一經提出，視作運送人已依照提單所記載將貨物交付之表面上證據；但貨物毀損不顯著者，應於提貨後三日內，書面通知之。提貨人得於提貨時，在收受貨物證書上，背書註明喪失或毀損，以代通知。

收受時貨物已經共同檢驗或查驗者，得不以書面通知貨物之情狀。貨物提取後，或自應提取之日起算，一年內不提起訴訟者，運送人對於喪失毀損之賠償責任免除之。但雖不依本節規定，通知顯明或隱藏之喪失毀損者，託運人仍有自提貨後，或應提貨日起，一年內提起訴訟權不受影響。

不論喪失毀損已否確實，或有發生喪失毀損之虞時，運送人與受貨人應相互儘力與對方合驗檢點之使利。

七、運送人、船長或運送人之經理人，於貨物裝載後，所填發之提單，因託運人之請求應作成「裝後提單」，託運人已取得其他權利證書，應於「裝後提單」填發後，交還之該項權利證書，如經運送人船長或經理人，在艙裝港背書註明裝載該貨之船名，及裝載日期，其效力視同「裝後提單」。

八、運送契約記載條款條件或約定，以免除運送人或船舶對於因不注意過失，或本條例規定應履行之義務而不履行，致貨物喪失毀損之責任者，其條款條件約定不生效力。

約定為運送人利益保險者，或其他類似之條款，視同免除運送人義務之條款。

#### 第四節 權利與免責

一、除運送人未依第三節第一款之規定，使用相當注意力，使船舶有安全航行能力，配置相當船員、設備、及供應，並使貨艙冷藏庫室及其他裝貨部份適於安全受裝、運送、保藏貨物者外，因船舶未具安全航行能力所致或引起之喪失、毀損，運送人或船舶不負賠償責任。

因船舶未具安全航行能力所致，或引起之喪失、毀損，運送人或其他主張依據本款規定免除責任者，負舉證責任，證明其已盡相當之注意。

二、因下列事項之一所發生，或所致之喪失、毀損，運送人或船舶不負賠償責任。

(一) 船長、船員、引水人或運送人之僱用人，於駕駛或管理船舶之行爲過失或失職。

(二) 失火，但因重大過失或運送人默許者，不在此限。

(三) 海上可以航行之水面上之危險，或意外事故。

(四) 天災。

(五) 戰爭。

(六) 公共敵人之行爲。

(七) 統治者或人民之拘捕或管制依法沒收。

(八) 檢疫限制。

(九) 託運人或貨物所有人或其經理人代表人之行爲，或不行爲。

(十) 不論任何原因全部一部之罷工，擱出工人之行爲或停工、怠工，但本項不得解作免除運送人因自己之行爲，應負之責任。

(十一) 暴動及民衆騷擾。

(十二) 救助或意圖救助海上人命或財產。

倘散裝貨或分量之耗損，或其他因貨物之內在瑕疪性質，所致之喪失或毀損。

倘包裝不完固。

倘墨碼不足。

因雖用相當注意仍不能發現之隱藏瑕疪。

(B) 非由於運送人之重大過失及默許，及運送人之經理人、僱用人之過失或不注意所致之一切原因，但學證責任應由主張免除責任者負之；以證明運送人無重大過失或默許，運送人之經理人或僱用人亦無過失或不注意，使喪失或毀損之發生。

三、非由於託運人，或其經理人僱用人之行為過失不注意所致運送人或船舶受有損害，託運人不負賠償責任。

四、為救助或意圖救助海上生命財產，變更航程，或其他合理之變更航程，不得認為違背或違犯本條例之規定或運送契約，如因而發生喪失、毀損，運送人不負賠償責任。但變更航程之目的，為卸載客貨，應認為非合理之變程。

五、除貨物之性質價值於裝載前，已經託運人聲明，並在提單註明者外，運送人或船長對於貨物之喪失、毀損，其賠償責任以每包不超過美金五百元為限，貨物非以包裝者，依照一般裝貨單位或以同價值之他種貨幣計算。前項限額，經在提單上記明者，有表面上之證據力，對於運送人非有絕對證據力，運送人船長或運送人之經理人得與託運人約定高於第一限額之最高額，但不得低於第一項規定之限額。無論如何，運送人之賠償責任，以實際損害數額為限。

貨物之性質價值，因託運人之故意或詐術，誤報於提單上者，運送人或船舶，對於貨物之喪失、毀損，或因運送所致之喪失、毀損，不負賠償責任。

易於燃燒爆炸，或有危險性質之貨物，若經運送人船長或運送人之經理人知悉，而不同意運送者，得在卸載前於任何時間，任何地點，將其起岸或毀滅，或使之失去危險性，而不負賠償責任。對於因而直接或間接發生損害及費用，該種貨物之託運人，負賠償責任。雖經明知並同意裝載時，該種貨物已達於危害船舶或載貨之程度時，除關於共同海損部份外，運送人亦得不負責任，將其起岸毀滅或使之失去危險性。

#### 第五節 權利與免責之拋棄及責任與義務之增加

運送人得全額或一部拋棄其依本條例規定之權利與免責，或增加其責任與義務，並將拋棄或增加情形，明記於填發之提單。

本條例之規定，對於傭船契約不適用之，但船舶租用人填給提單，應依本條例之規定，提單得記載一切關於共同海損之合法條款，本條例不限制之。

#### 第六節至第八節特別條件。

#### 第六節

不論以上各節如何規定，運送人、船長或運送人之經理人與託運人，對於特種貨物運送，得訂合約，以任何條款，規定運送人對於該特種貨物運送之責任與義務及權利與免責，或關於保證船舶有安全航行能力之義務（關於保證船舶有安全航行能力合約，以不違反公共政策為限）或關於其僱用人經理人對於貨物之裝載、搬移、堆裝、運送、保管、看守與卸載應有勤慎注意，但運送人不得填發提單，並將該項特別條款記載於另一不得轉讓之證書，並記明不得轉讓字樣。

前項規定之合約，應有法律上之效力，但不適用於普通一般商業運輸並祇限於特種運輸，因運送財產

之性質情狀，以及運送當時之環境，運送之條件，足認訂立特種合約，爲公正必要者。

#### 第七節

裝入海上運送船舶之前，及已自海上運送船舶卸載之後，運送人於託運人對於貨物之喪失毀損之責任，或關於貨物之保管看守與搬移應負之責任義務，得訂立合約條款條件限制之，或保留之，或免除之。

#### 第八節

運送人依照一九一六年海商法，美國修正法律條例第四二八一節至四二八九節，修正法案以及其他現行法令，限制海上航行船舶所有人之責任，規定所有之權利義務，均不因本條例有所變更。

### 第二一章

#### 第九節

運送人不得以本條例之規定，對於同樣時間環境內之競爭託運人，就下列事項有所差別待遇：

(甲) 依照本條例，託運人有請求發給提單之權利。

(乙) 照本條例第一章第五節之規定，運送人填發提單時，記明關於拋棄權利免責或增加責任義務之事項。

(丙) 一九一六年修正海商法禁止事項。

#### 第十節

各州間貿易條例二十五節第四項應予修正加列下列但書：「但本節規定關於海上貨物運送之提單，須依照海上貨物運送條例之規定辦理」。

## 第十一節

散裝貨重量，係依照商業習慣，由運送人或託運人以外之第三者所確定或承認之重量，記明於提單者，不論本條例有否相反之規定，不得認作運送人已依照提單記明之重量，收受貨物之表面之證據，亦不得認作託運人對於裝貨時貨物之重量保證其正確。

## 第十二節

關於貨物裝上船之前，及卸載之後，船舶或運送人，應負責任與義務，仍適用一八九三年二月十三日通過施行之「關於船舶航行提單及運貨責任法」（譯者按即哈德法）及其他有關法令，本條例不得解作有所變更之。

## 第十三節

本條例適用於國外貿易貨物由美國口岸運出，或運入之一切海上運送契約。稱美國者：包括美國州市有土地，及殖民地內，但菲律賓進出口海上運輸得立法不使適用於菲律賓口岸，稱國外貿易者：謂美國口岸與外國口岸往來運輸，美國口岸間或與其殖民地間貿易之海上運送契約，除證明契約之提單或其他權利證書，明白約定依照本條例規定辦理者外，不適用本條例。再國外貿易貨物由美國口岸運出之海上運送契約之提單，或其他權利證書，應明白記載一切依照本條例規定辦理字樣。

## 第十四節

本條例第一章任何一節之規定，或因外國關於海上貨物運送之法律對於美國國外貿易，對外競爭有利影響時，經商務部長之證明，美國大總統得隨時命令暫時或無定期停止本條例。

第一章任何規定之適用，並得隨時將停止效力之禁令解除之，使各項規定恢復有效適用於一切海上運送契約，停止效力或撤回停止之命令，應定明生效日期，該日期應為自命令公佈日起十日以上，受本條例約束之一切海上運送契約於有效期內，本條例第一章任何部份，經命令停止效力，依照現行或將來對於停止效力部份之法律規定辦理。

#### 第十五節

本條例自通過後九十日生效，但通過以前訂立之海上運送契約，及在通過以前或後因運送契約填發之提單，或類似權利證書，一年內不適用本條例。

#### 第十六節

本條例定名為「海上貨物運送條例」  
批准日期為一九三六年四月十六日。

### (三) 一九五〇年約克—安德衛普共同海損理算規則

#### 通 則

在選算共同海損時，須依照以下各項原則及分號規則辦理，與上項原則規則抵觸之法令習慣不適用之。

除分號規則規定外，共同海損須依照分項原則辦理。

#### 原 則 甲

稱共同海損行為者，謂在同一航行事變中，為共同安全及保存財產脫險起見，故意及合理所發生之特別犧牲或費用。

#### 原 則 乙

共同海損之犧牲及費用，應由各利害關係人依照下列標準分擔之。

#### 原 則 丙

共同海損之應受補償部份，須以共同海損行為所直接發生之損害減去或費用為限，船舶或載貨因航程稽延所發生之損害，及其間接損害，例如延遲費用，市場損失，均不得認為共同海損。

#### 原 則 丁

共同海損之犧牲或費用，雖其發生原因係由某方過失所致者，該項過失之存在，應不影響各方對分攤及補償之權利，但該項規定，應不視為受有損失之一方對過失之他方，在事後之求償權利，發生任何影響。

#### 原 則 戊

海損或費用發生後，請求賠償之一方，須負舉證責任。

原則己

凡應受補償之共同海損費用，其替代費用，亦應認為共同海損，享受補償，但以所減省之數額為限。

原則庚

於理算共同海損之損害，及分擔時，應以航程終了之時日、地點為價格計算之標準，本原則對於海損理算審製成地點之決定，不發生影響。

規則

第一條 拋棄載貨者

裝載於甲板上之載貨經拋棄者，不得由共同海損補償，但其裝運為航運習慣所許可者，不在此限。

第二條 為共同安全經拋棄及犧牲結果所發生之損害

共同安全所發生之犧牲結果，船舶或載貨蒙受損害時，或為共同安全意在拋棄所為之開艙或開洞結果，船舶蒙受損害或載貨蒙受水漬時，均應由共同海損補償。

第三條 息滅船火

為息滅船上火焰起見，對船舶及載貨，或其中之一所加之損害，例如水漬、擱淺、或擊沉等項，均應由共同海損補償，但船舶某部位，或載裝載貨某部位，又件裝載貨某一件，如一部份已在燃燒時，其已燃燒部份所蒙受之損害，不應享受補償。

第四條 割斷殘物

凡某物因海難發生之結果，業成殘廢，或桅杆已大部份殘廢，所有該殘廢桅杆剩餘部份或其他各物經

劃斷時，均不得由共同海損補償。

#### 第五條 自願擱淺船舶

如不故意駛上沙岸擱淺，即有被逐上岸或觸礁之虞者，其因故意上岸，對船舶載貨運費或其中之一所發生之損害不應由共同海損補償，但在浮起該船時，所有損失或損害，可列入共同海損。

在其他情節下，為共同安全之故意上岸行為所發生之損害，應認為共同海損。

#### 第六條 船帆滿風—船帆之損害或滅失

為共同安全起見，強使船舶脫離擱淺，或驅使船舶向高地擱淺，對船帆及桅杆或其中之一，發生損害或滅失時，是項損失，應由共同海損補償，但於船舶漂浮時船舶載貨運費，或其中之一，因船帆滿風所遭受之損害或滅失，不得由共同海損補償。

#### 第七條 機器鍋爐之損害

船舶擱置岸上，情勢危迫，為共同安全，有意使船舶重為漂浮起見，致不惜甘冒機器及鍋爐蒙受損害時，是項損害應由共同海損補償，但在船舶漂浮時，其機器鍋爐因過份使用所發生之損害，不得由共同海損補償。

#### 第八條 船舶擱淺岸上所發生之減輕費用及其損失

船舶擱置岸上，其載貨、燃料及船用物料，或其中之一項，因共同海損行為而卸載時，其所發生之減輕載重費用、駁船費用、重裝費用（如發生時），以及因減輕載重、過駁重裝所發生之損害，均應認為共同海損。

#### 第九條 船舶材料及船用物料用作燃料

船舶之材料及船用物料或其中之一項，於海難中為共同安全起見，必需用作燃料時，是項損失應認為

共同海損，但以燃料充分準備者爲限，其應消耗之燃料究爲若干，於估計清楚後，按照該船最後港口駛離日之市價計算價額，列入共同海損貨方項下。

#### 第十條 避難港之費用等項

(甲) 船舶因偶然事件，或故意犧牲，或其他特殊情節，爲共同安全所必需而駛入避難港，或駛回貨港時，其駛入是項港口之費用，應認爲共同海損，於該船裝載原貨或原貨之一部份，由是項港口駛出時，其因駛入或駛回所發生駛出費用，亦應認爲共同海損，如船在避難港不能修理，必須駛往另一港埠修理時，其在另一港埠之費用，適用本條避難港之規定，並按第十一條之規定，計算由移動而延長航程期內之費用補償。

(乙) 載貨燃料或船用物料，在船上之整理費用，或卸下費用，無論在裝貨港，或停泊港，或避難港所發生者，均應認爲共同海損，但以是項整理或卸下爲共同安全所必需，或因犧牲或事變，爲繼續航程安全所必需之船舶修理爲限。

(丙) 載貨、燃料、或船用物料之整理或卸下費用，業經認爲共同海損時，關於是項載貨燃料或船用物料之重裝費用，在船上之堆放費用，連同棧租費用（火險保費在內），亦應認爲共同海損，但船舶經確定喪失續航能力，或不駛行原定航線時，自確定喪失能力，或放棄原航線之日起，其棧租即不得認爲共同海損，當船舶經確定喪失續航能力，或放棄原航線時，如載貨尙未完全卸下，前開之棧租仍應認爲共同海損，至載貨卸完之日爲止。

(丁) 如船舶因蒙受海損停留於可爲修繕之港口，以便運送原裝之全部載貨，然爲節省費用起見，該船舶復被拖至其他修繕港或目的港者，又載貨之全部或一部，由他船或以其他方式運送者，其所發生之拖帶費用轉運費用，或其中之一者（以所節省之特別費用爲限），應比照所節省之費用內有關各方負擔。

## 第十一條 海員在避難港之薪金給養等項

(甲) 船舶依照第十條「甲」情節駛入某港，或在某港停留，以便修繕時，其船長各級船員在此特別延遲期間之薪金給養，均應認爲共同海損。

(乙) 船舶因偶然事件，或故意犧牲，或其他情節，爲共同安全所必需，或爲繼續航行安全所必需，而駛入某港，爲損害之修理，在此特別停留時期之船長及各級船員之薪金給養，得列爲共同海損，船舶經確定喪失續航能力或不駛行原定航線時，其船長及各級船員之薪金給養以依照第十條甲項規定避難費用，列入共同海損爲限，自確定喪失能力或放棄原航線之日起，不得認爲共同海損，當船舶確定喪失續航能力或放棄原航線時，如載貨尙未完全卸下，前開員工薪給仍應認爲共同海損，至載貨卸完之日爲止。

燃料及船用物料在特別停留時期，得列爲共同海損，但上項費用非因共同海損之修理所致者除外。

(丙) 依本條及其他各條所稱之薪金，係包括付與船長，及各級船員之一切給付，及其他利益，不問該項給付係因法律或由僱傭契約所規定者。

(丁) 船長及各級船員所領之額外工作津貼，爲維持船舶或修理者，不得列入共同海損，但如不付該項津貼，即不能節省共同海損費用者，不在此限。

## 第十二條 因卸貨所發生之損害等項

載貨、燃料、或船用物料如因整理、卸下、入棧、重裝及堆放等手續發生損害時，是項損害應認爲共同海損，然以各該項之措施經認爲共同海損者爲限。

## 第十三條 修繕費用之扣減

當計算共同海損之各項損害請求時，關於由共同海損補償之修理部份，如以舊料改換新料，應依「新換舊」情節作下列之扣減：

除伙食、船用物料、隔離設備、救生艇、電羅經、無線電、測向儀、回音測深儀及類似用具、機器、鍋爐等，應依有關部份壽年而定外，其他扣減依船舶壽年而定，由原始登記日起至事變之日止。

伙食、船用物料之未啓用部份，不予扣減。

扣減須依新料之成本、工資，及設備費用計算，但拆除費用應不計扣減。

進塢、出塢、及移船費用，十足計算。

船底創新，油漆費用，除出事前六個月內曾施工創新油漆者外，不列入計算。

(甲) 一年之內者

所有修繕應完全承認，但船底之油漆則扣減三分之一。

(乙) 一年至三年者

扣減船底油漆如上「甲」。

船帆、索具、繩索、被單、巨纜（與鋼絲鍊環者有別）、幕幔、套子、油漆、船用物料等，均扣減三分之一。

船身之木器、桅杆、小船、傢具、窗帘、陶器、五金、玻璃器皿、鉛絲索具、繩索、巨纜、電羅經、無線電器具、測向儀、回音測深儀、及類似用具、環鍊及環、隔離設備、輔助機器、舵機及接連物、絞重車、起重機及接連物、暨電氣機械除電動推進機外，均扣減六分之一，其他修繕均完全承認。

(丙) 三年至六年者

除鉛壳料、船艙頂、桅杆、帆杠、小船、木器、窗帘、扣減三分之一，及桅杆帆杠之鐵器機器（包括鍋爐及其裝設物在內）扣減六分之一外，其餘均照上開乙項扣減。

(丁) 六年至十年者

除巨纜、繩索、被單、桅杆、帆杠之鐵器、帆杠之修繕掉換，電羅經，無線電器具、測向儀、回音測深儀及類似用具、隔離設備、輔助機器、舵機、絞重車，起重機及接運物，以及其他各種機器（包括鍋爐及其裝設物在內），扣減三分之一外，其他部份，依照上開丙項扣減。

（戊）十年至十五年者

除船身鐵器、水泥及鍊纜，扣減六分之一外，其餘之修繕掉換，均扣減三分之一，如船錨則完全承認。

（己）十五年以上者

所有修繕掉換，均扣減三分之一，鍊纜扣減六分之一，船錨完全承認。

第十四條 臨時修繕

爲共同安全，或因共同海損犧牲之損害船舶，須在裝貨港、停靠港、或避難港臨時修繕時，是項修繕費用，應認爲共同海損。

倘是項臨時修繕，係由偶然事變之損害所致，而其修繕目的僅爲完成航程者，其得認爲共同海損部份，應以爲不爲是項修繕，即發生共同海損費用時所減省之共同海損費用爲限。

凡臨時修繕費用，須由共同海損補償者，均不爲「新換舊」之扣減。

第十五條 運費損失

運費之損失，由載貨蒙受損失所致者，應由共同海損補償，但以是項載貨之損失，係因共同海損行爲所致者，或應受共同海損補償者爲限。

由損失之運費總額內，應扣減船東之應支而尙未付訖之各項費用及雜繳。

第十六條 載貨因犧牲所應受償之數額

凡貨物因犧牲所蒙受之損害，應如何由共同海損補償，須以貨主所蒙受之損失為標準，依照船舶到達卸貨完竣時之市價為準，如航程在目的港以外之地點終了時，依照終止地當地之市價為準。

受損之貨物如未經收貨人同意，其損害程度而貶賣者，其在共同海損項下應計之補償，為貶賣所得與上述目的港或終止地之市價間之差額。

### 第十七條 分擔價格

共同海損之分擔價格，應在航程終了港，依照實際淨值，綜算計算，其應受共同海損補償之數額，如尚未計入時，亦應併入計算，但應作下列扣減。

關於客貨運費方面之扣減，如在共同海損行為日，船貨均全部滅失，其為獲得運費之雜繳工資即無由發生，是項雜繳工資於不應認為共同海損時，應由船東應收之客貨運費內扣減之。

關於財物方面之扣減，凡在共同海損行為以後所發生之雜繳，均應由保留財物價格內扣減之，但已認為共同海損者不在此限。

凡未在載貨證券載明之旅客行李及隨身什物，不分擔共同海損。

### 第十八條 船舶損害

船舶及其機器或齒輪，因發生損害須修繕或更換時，其共同海損享受補償之數額，應為修繕或更換之實際合理價格參照第十三條之規定計算扣減，如不修繕時，其合理之折舊價格應受補償，但以不超過估計之修繕數額為限。

倘船舶蒙受全損時，其因共同海損行為所發生之損害，須由共同海損補償，其補償之數額應為該船完好價格之估値，扣除不關於共同海損之修繕估計費用，及出售所得之價款。

第十九條 未經申明或不實申明之說貨

凡未經船東或其代理人知悉所裝載之貨物，或其性質在裝運時故為謊報之貨物，於蒙受損害時，不得由共同海損補償，但是項貨物如被保全時，仍應分擔共同海損。

貨物於其裝運時為不實之聲明，而其價值少於實際價值者，其損害或滅失之受償權利，應依照聲明價值計算，但該項貨物之分擔給付，應照實際價值計算。

第二十條 款項之供給

為共同海損所支付款項，其百分之二應作為備金，由共同海損補償，但如該款不由分擔關係人供給者，因籌款所為船舶抵押或其他借款之必需費用，或因籌款將貨變賣，其貨主所蒙受之損害，合併由共同海損補償。

為共同海損開支所付之墊款，如須保險時，其保險費亦應由共同海損補償。

第二十一條 損害之利息亦應由共同海損補償

為共同海損行為之開支犧牲，及應受補償部份，應依照年息百分之五計算，由發生日起算，計至海損理算完成之日為止，但在理算完成前，業由分擔各方，或由共同海損保證金支付一部份款項者，其利息應隨之減少。

第二十二條 保證金之處理

載貨為共同海損，為施救費用，或為其他費用所負擔之義務，應繳納保證金，是項保證金應以特別戶名，以船貨兩方之代表人名義（一為船東代表一為繳款人代表），存入許可之銀行，是項保證金連同利息，即係載貨為共同海損施救費用或其他費用所負擔義務之保證。其支用或退還，應憑理算人之書面通知辦理。是項保證金之收付或退還，與各方應負之最後責任，不生影響。

#### (四) 船舶買賣契約藍本

王沈

船舶買賣，雙方須簽訂契約，俾昭信守。尤以向國際市場上購船，其契約條款，關係權義甚鉅，如不明確規定，即易引起糾紛，損失堪虞。近年國人向外商選購船隻，為數日多，究應如何規定，方稱公允，不無懸慮。查國際間買賣船舶，現亦有如租船契約 (Charter Party) 之有標準本，以供買賣雙方參考酌定。挪威船舶經紀人公會 (Norwegian Shipbrokers' Association) 所擬之買賣船舶契約藍本 (Memorandum of Agreement for Sale and Purchase of Ships)，對於買賣雙方之權利義務，均能顧及，堪稱公允。業經挪威船東公會 (Norwegian Shipowners' Association) 核准，並提經波羅的國際海運會議通過採用，電碼簡稱 SALEFORM，殊可供我航業界之參考。至雙方如有特殊之約定，或購船價款有分期付款之協定，自可透過船舶經紀人就契約藍本，作必要之補充與增損，初非一成不變也。去年臺灣航業公司向法商購買 Mont Viso 及 Mont Agel 兩船，即係參酌該契約藍本而簽訂，茲特將其一九五六年之修正本，譯之於後，以供我航業界之研究參考。

#### Memorandum of Agreement

#### 船舶買賣契約

Dated:

訂約時間

hereinafter called the Sellers, have today sold, and hereinafter called the Buyers, have today bought

海商法叢書

七五

Class:

Built:

Register Tonnage:

With everything belonging to her, on board and on shore, (see 7), on the following conditions:

下稱賣方於今日起將

船隻與

下稱買方

船 級..

建造日期..

登記噸位..

此船與其所有之附屬物件，無論在船上或在岸上者（見第七條），於下列條件下，一併售出。

1. Price:

第一條 價格..

2. As a security for the correct fulfilment of this contract, the Buyers shall pay a deposit of 10%-ten per cent-of the Purchase Money on signing this contract.

This amount shall be deposited with and held by them in a joint account

for the Sellers and the Buyers. Interest, if any, to be for Buyers' account. Any fee charged for holding said deposit, shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.

第二條 爲求本契約之確實履行，買方於簽訂本契約時，須付購船價款百分之十，由買賣雙方開立聯合

帳戶，存於

備各項費用，由雙方負擔之。

作為確實履行本契約之保證金，如有利息，歸賣方所有，存款所

3. The said Purchase Money shall be paid in on delivery of the vessel, but not later than 3 days (Sundays & Holidays excepted) after the vessel is ready for delivery and written notice hereof has been given to the Buyers by the Sellers.

第三條 前述購船價款應以

幣，於船舶移交時繳付，但至遲不得超過賣方準備交船，並以書

面通知送達買方後三日（星期日及例假日除外）。

4. The Sellers shall provide for inspection of the vessel and the Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the vessel.

The vessel shall be delivered and taken over

Should the vessel become a total or constructive total loss before delivery, this contract shall be considered null and void and the deposit immediately released to the Buyers.

第四條 賣方須提供船舶之檢查，買方亦須及時施行檢查，不得無故稽延。

船舶於

移交接收。

如船舶於移交前，發生實際全損或推定全損，本契約即認為無效，保證金應即發還買方。

5. The Buyers shall inspect the vessel afloat without any opening up and the Sellers shall, if the vessel is approved, have received written notice from the Buyers within 48 hours after completion of such inspection. If the vessel has been approved after such inspection, other inboard parts, such as machinery, boilers, tanks, etc., shall be inspected. The

Sellers shall provide for the opening up and closing of these parts, and all expenses in this connection shall be borne by them. The purchase shall become definite if the vessel is accepted after such inspection and provided the Sellers have received written notice hereof within 24 hours after completion of such inspection.

Should the vessel be refused, this contract shall be considered null and void and the deposit immediately released to the Buyers.

第五條 買方須於船舶浮於水面上檢查船舶，不得有任何開啓，如船舶經認可，賣方應於是項檢查完畢後四十八小時以內收到買方之書面通知。如船舶於此項檢查之後，經予認可，其他船身內之部份，如機器、鍋爐、油櫃等應予檢查，賣方須啓閉此等部份，並負擔因此所需之所有費用。如船舶經如此檢查後予以接受，購買即行確定。但以賣方於檢查完畢後二十四小時以內，會收到買方之書面通知為限。

如船舶經不予接受，本契約即認為無效，保證金立發回買方。

6. For inspection of bottom and other underwater part(s), the Sellers shall place the vessel in drydock at the port of delivery. If rudder, propeller, bottom or other underwater part(s) be found broken, damaged or defective, so as to affect the vessel's clean certificate of class, same shall be made good at the Sellers' expense to satisfaction to retain vessel's class without qualification.

Whilst the vessel is in drydock, and if required by the Buyers or the representative of the Classification Society, the Sellers shall arrange to have the tail end shaft drawn. Should

same be condemned or found defective so as to affect the vessel's clean certificate of class, it shall be renewed or made good at Sellers' expense to the Classification Society's satisfaction to retain vessel's class without qualification.

The expenses of drawing and replacing the tail end shaft shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires the tail end shaft to be drawn (whether damaged or not), renewed or made good, in which event the Sellers shall pay these expenses.

The expenses in connection with putting the vessel in and taking her out of drydock including drydock dues and the Classification Surveyor's fees shall be paid by the sellers if rudder, propeller, bottom, other underwater part(s) or the tail end shaft be found broken, damaged or defective as aforesaid or if the Classification Society requires the tail end shaft to be drawn (whether damaged or not). In all other cases the Buyers shall pay the aforesaid expenses, dues and fees.

The Sellers shall at their own expense bring the vessel to the drydock and from the drydock to the place of delivery.

第六條 爲檢查船底及其他水底部份，賣方應將此船在交船港口入塢，如發現舵、螺旋推進器、船底或其他水底部份有斷裂損壞或缺陷，而影響該船舶之無瑕疵的船級證書時，必須由賣方負責修復並取得無附帶條件之認可。

在入塢期間，買方或驗船協會代表得要求將尾軸抽出檢查，如被認爲不適用或發現有缺陷而影響該船舶之無瑕疵的船級證書時，必須由賣方修復，並取得驗船協會無附帶條件之認可。

抽出及放回尾軸之費用，應由買方負擔，但如係由驗船協會要求抽出時，（無論損壞與否）更新或修好時，應由賣方負擔所有費用。

如舵、螺旋推進器、船底或其他水底部份及尾軸時，經發現有前述之斷裂損壞或缺陷，或驗船協會要求抽出尾軸（無論損壞與否）所有有關船舶進出船塢之費用包括船塢費及驗船費用，均應由賣方負擔。在其他所有情形應由買方負擔上述諸費用。船舶送至船塢及由船塢至交船地點之費用，由賣方負擔。

7. The Buyers shall take over and pay the current market price at the port of delivery for provisions, remaining bunkers, unused oil and unused stores. Unused spare parts and unused spare equipment over and above the requirements of the Classification Society and the vessel's National Institution of Ship Control shall be taken over and paid for by the Buyers at original cost price, but not above the current market price at the port of delivery.

The Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided they substitute same with an adequate number of similar unmarked items for officers and crew. Library, forms, etc., exclusively for use in Sellers' vessels, shall be excluded without compensation.

Payment under this clause shall be made in the same currency as the Purchase Money.

第七條 買方應照接船港時價，購入此船之食物、剩餘燃料、油及船用物料。此船上超過驗船協會及原

船籍國政府航政機關規定之未經使用之配件及裝具，買方應予接收，並照原價但以不高於當地時價為限償付。

賣方有權取去印有賣方旗幟及名號之餐具（陶器、碟、刀器、餐巾、拾布等）或其他用具，但應替之以足數相同等無記號者以備船員應用，賣方船舶專用之圖書、表報格式等等，則移取後不需補替。

本條中之費用，應以購船價款之相同貨幣支付。

8. On payment of the Purchase Money, the Sellers shall execute or procure to be executed, a legal transfer of the said vessel, free from all encumbrances and maritime liens. The Sellers shall provide for deletion of the vessel from the Ships' Register and deliver at certificate of deletion to the Buyers. The deposit shall be placed at the disposal of the Sellers as well as the balance of the Purchase Money, which shall be paid as agreed together with payment for items mentioned in § 7.

The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.) as well as all plans which may be in Sellers' possession. The same applies to log books, unless otherwise agreed.

第八條 在繳付購船價款時，賣方應完成或促使完成船舶之合法轉移，而不帶有任何債務負擔及海商質權。賣方並須取得註銷船舶登記之證書，交買方收執。保證金及購船價款差額均歸賣方處置，經雙方同意之第七條所述各項費用，應一併支付。

在交船時，賣方應將所有船級證書（包括船殼、機件、錨、錨索等）及賣方所具之船圖一併移交買方，除非另經商定，航海記事簿亦應一併移交。

9. The Sellers guarantee that the vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever. Should any claims, which

have been incurred prior to the time of delivery be made against the vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims.

第九條 賣方保證，交船時，此船不帶有任何債務負擔及海商質權，或任何其他債務，如有移交前之債務，對船舶主張權利，賣方須負責賠償買方之一切損失。

10. The Wireless Installation and Nautical Instruments shall be included in the sale without any extra payment, if same is the property of the Sellers.

第十條 無線電通訊設備及航海儀器，如係賣方之財產，應包括於船舶買賣內，不另收費。

11. The vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the conditions of this contract, the vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

第十一條 船舶及一切屬件，在移交於買方前，應由賣方負責其用費及可能遭受之危險，但船舶及一切屬件，依照契約條款，應在交船時一併移交買方，移交後，賣方對於一切可能之故障及缺陷，應不負責。

12. The Buyers undertake to change the name of the vessel and alter funnel markings before trading the vessel under new ownership.

第十二條 買方擔保在新所有權下運用船舶前，更換船名及煙囪標誌。

13. Should the Purchase Money not be paid as aforesaid, the Sellers have the right of

cancel this contract, in which case the amount deposited shall be forfeited to the Sellers. If the deposit does not cover the Sellers' loss, they shall be entitled to claim further compensation for any loss and for all expenses together with interest at the rate of 5% per annum.

Should the Buyers unduly delay the inspection of the vessel, they shall compensate the Sellers for any loss thereby incurred.

第十三條 如購船價款，不照前開規定繳付時，賣方有權撤銷買賣，沒收保證金，如此項保證金不足抵償賣方之損失，賣方為所受之損失及所有費用，得更要求補償其百分之五之利息。

如買方不當耽延船舶之檢驗，買方應補償賣方由此所受之任何損失。

14. If default is made by the Sellers in the execution of a legal transfer or in delivery of the vessel with everything belonging to her in the manner and within the time herein specified, and the default shall have arisen from events for which the Sellers are responsible, the Buyers shall have the right to cancel this contract and the deposit in full shall be returned to the Buyers together with interest thereon at the rate of 5% per annum. The Sellers shall, in addition, make due compensation for any loss caused to the Buyers by non-fulfilment of this contract.

第十四條 如賣方不照規定作法及時間，履行合法轉移船舶之義務，或不連同全部屬件移交，而此不履行係生於賣方負責之事項時，買方有權撤銷買賣，收回全部保證金及年息百分之五之利息。賣方並應對買方因本契約不履行而所受之任何損失，為適當之補償。

15. If any dispute should arise in connection with the interpretation and fulfilment of this contract, same shall be decided by arbitration in the city of \_\_\_\_\_ and shall be referred to a single Arbitrator to be appointed by the parties hereto. If the parties cannot agree upon the appointment of the single Arbitrator, the dispute shall be settled by three Arbitrators, each party appointing one Arbitrator, the third being appointed by the High Court or the Corresponding court at the place where the arbitration is to be held. If either of the appointed arbitrators refuses or is incapable of acting, the party who appointed him, shall appoint a new Arbitrator in his place.

If one party fails to appoint an Arbitrator-either originally or by way of substitution-for two weeks after the other party having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the High Court or the corresponding court at the place where the arbitration is to be held shall, after application from the party having appointed his Arbitrator, also appoint an Arbitrator on behalf of the party making default.

The award rendered by the Arbitration Court shall be final and binding upon the parties and may if necessary be enforced by the Court or any other competent authority in the same manner as a judgement in the Court of Justice.

第十五條 本契約如因釋義或履行而發生爭執時，應由買賣雙方指定一位仲裁人，在

城

，提付仲裁。如雙方不能在指定一仲裁人上取得協議時，該爭執應由三仲裁人決定之。買賣雙

方各指定一仲裁人，第三仲裁人則由仲裁所在地之高等法院或相當之法院指定。如任一方之仲裁人拒絕或不能執行時，原指定之一方應指定一新仲裁人替代之。

如一方於已指定仲裁人之他方通知該延誤之一方為指定二星期後，不指定一仲裁人，——原始的或用以替代的——仲裁所在地高等法院或相當之法院，應已指定仲裁人之他方之申請，得並為該延誤之一方指定一仲裁人。

仲裁庭之決定，乃雙方最後且應履行之決定，必要時得由此庭或其他有資格當局強制執行之，與一般法庭執行判決之情形相同。

16. The vessel shall be delivered to the Buyers with present class fully maintained free of all recommendations and free of average.

第十六條 船舶移交於買方時，須克盡維護，保持原船級，而無任何海損。

17. This contract has been signed in duplicate, and the Sellers as well as the Buyers are in possession of one original contract each.

第十七條 本契約簽訂兩份，由買賣雙方，各執原本一份。

THE SELLERS:

賣 船 人

WITNESS TO THE ABOVE SIGNATURE:

上項簽約之見證人

THE BUYERS:

買 船 人

WITNESS TO THE ABOVE SIGNATURE:

上項簽約之見證人

# (五) 海商法原案

中華民國十八年十二月三十日國民政府公布  
中華民國二十年一月一日施行

## 第一章 通 則

第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行及在與海相通，能供海船行駛之水之航行之船舶。

(海商法修正案第一條)

第二條 左列船舶，除船舶碰撞外，不適用本法之規定：

一、噸數不及二十噸，或容量不及二百擔之船舶。

二、專用於公務之船舶。

三、以棧櫃為主要運轉方法之船舶。

(海商法修正案第三條)

第三條 左列船舶，為中國船舶：

一、中國官署所有者。

二、中國人民所有者。

三、依照中國法律所設立，在中國有本店之左列各公司所有者：

(甲) 無限公司，其股東全體為中國人者。

(乙) 兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東全體為中國人者。

(丙) 股份有限公司，其董事三分之二以上為中國人，並其資本三分之二以上為中國人

所有者。

(海商法修正案)

第四條 凡船舶在船上應備有左列文書：

一、國籍證書。

二、通行證書。

三、海員名冊。

四、旅客名冊。

五、屬具目錄。

六、航海記事簿。

(海商法修正案刪)

第五條 船舶非經登記，領有國籍證書，不得航行；但法令別有規定者，不在此限。

(海商法修正案刪)

第六條 船舶之扣押、假扣押，自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得爲之；但

爲使航海可能所生之債務，不在此限。

(海商法修正案第四條)

第七條 海商本法無規定者，適用民法之規定。

(海商法修正案第五條)

## 第二章 船 舶

### 第一節 船舶所有權

第八條 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。

(海商法修正案第六條)

第九條 除給養品外，凡於設備上及營業上必要之一切成分及屬具，皆視為船舶之一部。

(海商法修正案第七條)

第十條 船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並依左列之規定，不生效力：

一、在中國，應呈經讓與地或船舶所在地主管官署，蓋印證明。

二、在外國，應呈經中國領事官署，蓋印證明。

(海商法修正案第八條)

第十一條 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

(海商法修正案第九條)

第十二條 船舶建造中，承攬人破產，而破產管財人不為完成建造者，船舶定造人得將船舶及業經交付

或預定之材料，照估價扣除已付定金，給償收取之，並得自行出資在原處完成建造；但使用

船廠，應給與報償。

(海商法修正案第十條)

第十三條 共有船舶之處分，及其他與共有人共同利益有關之事項，應按各共有人應有部份之價值，以

其過半數決之。

(海商法修正案第十一條)

第十四條 船舶共有人出賣其應有部份時，其他共有人得以同一價格，儘先承買。

因船舶共有權一部份之出賣，致該船舶喪失中國國籍時，應得共有人全體之同意。

(海商法修正案第十二條)

第十五條 船舶共有人以其應有部份供抵押時，應得其他共有人多數之同意。

(海商法修正案第十三條)

第十六條 船舶共有人對於利用船舶所生之債務，就其應有部份，負比例分擔之責。

共有人對於發生債務之管理行為，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部份於他共有人，而免其責任。

(海商法修正案第十四條)

第十七條 船舶共有人為船長而被辭退時，得退出共有關係，並請求返還其應有部份之資金。

前項資金數額，依當事人之協議定之。協議不成時，由法院裁判之。

第一項所規定退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅。

(海商法修正案第十五條)

第十八條 共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產、或禁治產而終止。

(海商法修正案第十六條)

第十九條 船舶共有人，應選任船舶經理人經理其營業。如經理人為共有人以外之人時，應經共有人全體之同意。

(海商法修正案第十七條)

第二十條 船舶經理人，關於船舶之艙裝及利用，在訴訟上或訴訟外，代表共有人。

(海商法修正案第十八條)

第二十一條 船舶經理人，非經共有人之書面許可，不得出賣或抵押其船舶。

船舶共有人對於船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人。

(海商法修正案第十九條)

第二十二條 船舶經理人於每次航海完成後，應將其經過情形，報告於共有人。

(海商法修正案第二十條)

第二十三條 船舶所有人對左列事項所負責任，以本次航海之船舶價值，運費，及其他附屬費為限。

一、船長、船員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。

二、交付船長運送之貨物，或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

三、本於載貨證券所生之債務。

四、在履行契約中所犯航海過失之賠償。

五、船舶所加於海港、倉庫、及航路之工作物之損害所應修理之義務。

六、關於除去沉船、漂流物之義務，及其從屬之義務。

七、救助及撈救之報酬。

八、在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔之部份。

九、船長在船籍港外，以其職權因保存船舶，或繼續航海之實在需要所為行為，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，船具缺陷，或設備疏忽而生者。

前項運費，包括旅客票價在內。

第一項所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。

(海商法修正案第二十一條)

第二十四條 前條責任限制之規定，於左列情形不適用之。

一、本於船舶所有人之行為或過失所生之債務。

二、前條第九款所定債務，經船舶所有人之允許者。

三、本於船員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。

(海商法修正案第二十二條)

### 第二十五條

船舶所有人欲依第二十三條之規定限制其責任者，對於本次航海之船舶價值，應證明之。

船舶價值之估計，以左列時期之船舶狀態為準：

一、因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依船舶於到達第一港時之狀態。

二、關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。

三、關於積貨之債權，或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於到達目的港時，或航海中斷地之狀態，如積貨應送達於數個不同之海港，而損害係因同一原因而生者，其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。

四、關於第二十三條所規定之其他債權，其估價依船舶航海完成時之狀態。

(海商法修正案第二十三條)

### 第二十六條

船舶所有人或船舶共有人為船長時，僅得對於其航海過失，及船舶服務人員之過失，依第二十三條之規定，主張限制其責任。

(海商法修正案刪)

#### 第二節 優先權及抵押權

### 第二十七條

左列各款債權，有優先受償之權。

一、訴訟費，及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣，並分配賣價所支出之費用、噸稅、

燈塔稅、港稅及其他同類之捐稅、引水費、拖船費、自船舶開入最後港後之看守費、存費及檢查費。

二、船長、船員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。

三、爲撈救及救助所負之報酬及船舶，對於共同海損之分擔額。

四、船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞，或其他航海事變，旅客及船員之身體傷害，積貨之滅失或損壞，加於海港、倉庫、航路之工作物之損害賠償。

五、船長在船籍港外，依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行爲，或契約所生之債權。

六、對於託運人所負之損害賠償。

前項第一款至第四款所列優先權之位次，在船舶抵押權之前。

(海商法修正案第二十四條)

第二十八條 依前條規定，得優先受償之標的物如左：

一、船舶船具及屬具或其殘餘物。

二、在發生優先債權之航海期內之運費。

三、船舶所有人，因本次航海中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。

四、船舶所有人，因共同海損應得之賠償。

五、船舶所有人，在航海完成前，爲施行救助或撈救所應得之報酬。

(海商法修正案第二十五條)

第二十九條 第二十七條第二款之債權，得就同一僱傭契約期內所爲一切航海應得運費之全部優先受償，

不受前條第二款之限制。

(海商法修正案第二十六條)

### 第三十條

屬於同次航海之優先債權，其位次依第二十七條各款之規定。

一款中有數債權者，不分先後，比例受償。

第二十七條第三款及第五款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者，優先受償。

因同一事變所生之債權，視為同時發生之債權。

(海商法修正案第二十七條)

### 第三十一條

不屬於同次航海之優先債權，其後次航海之優先債權，先於前次航海之優先債權。

(海商法修正案第二十八條)

### 第三十二條

優先債權，不因船舶所有權之移轉而受影響。

(海商法修正案第二十九條)

### 第三十三條

第二十七條各款之優先權，除法律別有規定外，以左列原因而消滅：

- 一、該條第一款情形，船舶離去債權發生地者。
- 二、該條第二款情形，自債權得為請求之日起，經過一年不行使者。
- 三、該條第三款情形，自救助或撈救之行爲完成，或海損公擔確定之日起，經過六個月不行使者。
- 四、該條第四款第六款情形，自損害發生之日起，經過六個月不行使者。
- 五、該條第五款情形，自債權得為請求之日起，經過六個月不行使者。

(海商法修正案第三十條)

第三十四條 船舶抵押權之設定，應以書面爲之。

(海商法修正案第三十一條)

第三十五條 船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。

(海商法修正案第三十二條)

第三十六條 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人，始得爲之。

(海商法修正案第三十三條)

第三十七條 船舶抵押權之設定，非經登記，不得對抗第三人。

(海商法修正案第三十四條)

第三十八條 船舶共有人中一人或數人，就其應有部份所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。

(海商法修正案第三十五條)

### 第三章 海 員

#### 第一節 船 長

第三十九條 船長由船舶所有人僱用之。

船舶所有人得隨時辭退船長；但無正當理由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。

(海商法修正案第三十七條)

第四十條 船長在航海中，縱其僱用期限已滿，亦不得自行解除或中止其職務。

(海商法修正案第三十八條)

第四十一條 船長對於執行職務中之過失，應負責任，如主張無過失時，應負證明之責。

第四十二條 (海商法修正案第三十九條)  
船舶之指揮，僅由船長負其責任。

船長非因事變或不可抗力，不得變更船舶之預定航程。

第四十三條 (海商法修正案第四十條)  
船長在航海中，為維持船上治安，得為緊急處分。

第四十四條 (海商法修正案第四十一條)  
船長在航海中，不論遇何危險，非經諮詢各重要船員之意見，不得放棄船舶。

放棄船舶時，船長非將旅客船員救出，不得離船。並應盡其力所能及，將船舶文書，郵件，金錢，及貴重貨物救出。

船長違反前項之規定者，處七年以下有期徒刑，因而致有死亡者，處無期徒刑，或十年以上有期徒刑。

第四十五條 (海商法修正案第四十三條)  
船長在船舶上，除船舶文書外，應備有關於載貨之各項文件。

第四十六條 (海商法修正案第四十四條)  
主管官署，依法查閱船舶文書時，船長應即呈驗。

第四十七條 (海商法修正案第四十五條)  
船長於船舶到達目的港或入停泊港後，除休假日外，應在二十四小時內，報請主管官署檢定其船舶之到達日時。

(海商法修正案第四十六條)

第四十八條 船長應於前條所定期限內，將船舶文書，呈送於左列官署。

一、在中國，呈送於該目的港或停泊港之主管官署。

二、在外國，呈送於中國領事官署。

前項官署，應將船舶到港及離港日時，在航海記事簿上簽證，於船舶發航時發還船長。

(海商法修正案第四十七條)

第四十九條 船長除有必要外，不得開輪，亦不得在船舶文書未經呈驗前，卸載任何貨物。

(海商法修正案第四十八條)

第五十條 船長遇船舶沉沒，擱淺，意外事故，強制停泊，或其他有關於船舶積貨、船員或旅客之非常

事變時，應作成海事報告，載明實在情況，呈送主管官署。

前項海事報告，應有船員或旅客之證明。

(海商法修正案第四十九條)

第五十一條 海事報告，未經船員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力；但其報告，係船長難遭於後

獨身脫險之處所作成者，不在此限。

(海商法修正案第五十條)

第五十二條 船長得代表船舶所有人僱用服務於船舶之人員，並得訂立航海所必要之契約。

船舶在船籍港或在艙裝港，而船舶所有人或其代理人亦在該港時，船長非經其同意，不得為

前項行為。(海商法修正案)

第五十三條 船舶非經第四十八條第一項所列官署證明為不堪航海者，船長非受船舶所有人之特別委託，

不得變賣之；但契約另有訂定者，不在此限。

違反前項規定而為變賣者，其變賣無效；如有損害，並應賠償。

(海商法修正案刪)

第五十四條 船長非爲支付船舶之修繕費、救助費、或其他繼續航海所必要之費用，不得爲左列行爲：

一、抵押船舶。

二、爲金錢之借入。

三、將積貨之全部或一部變賣或出賣。

船長變賣或出賣積貨時，其損害賠償額，依其貨物應到達時目的港之價值定之；但應扣除因變賣或出賣所減省之費用。

(海商法修正案第五十一條)

第五十五條 船長如將貨物裝載於甲板上致生損害或滅失時，應負責任；但經託運人之同意，或爲航運種類或商業習慣所許者，不在此限。

(海商法修正案第一一七條)

第五十六條 船長違反第四十條，及第四十五條至第四十九條之規定者，處六月以下有期徒刑，或拘役或五百元以下之罰金。

(海商法修正案第五十三條)

第二節 船 員

第五十七條 船員關於其職務，應服從其上級船員及船長之命令，船員非經許可，不得離船。

(海商法修正案第六十六條)

第五十八條 船員不得在船舶上私載貨物。如私載之貨物爲違禁品，或有致船舶或積貨受損害之虞者，船長得將該貨物投棄。

(海商法修正案第六十二條)

第五十九條

按航給薪之船員，於航程或航海日數延長時，得按薪額比例，請求增薪；但於航程或航海日數縮短時，不得減薪。

(海商法修正案第六十三條)

第六十條

船員於服務期內受傷或患病者，由船舶所有人負擔治療費；但其受傷或患病，係因酒醉，或重大過失，或不守紀律之行爲所致者，不在此限。

(海商法修正案第六十七條)

第六十一條

船員非因執行職務而受傷或患病，已逾三個月者，船舶所有人得停止治療費之負擔。

(海商法修正案第六十八條)

第六十二條

船員因受傷或患病致死，而其治療費由船舶所有人負擔者，並應負擔其埋葬費。

(海商法修正案第七十四條)

第六十三條

船員因受傷或患病上陸，應由船舶所有人支給必要之費用。

(海商法修正案第六十九條)

第六十四條

船員在船舶所有人負擔治療費之期間內，仍支原薪。

(海商法修正案第七十條)

第六十五條

船員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務。其因患病或受傷而上陸者，亦同。

前項送回原港之義務，包括運送，居住，食物及其他必要費用之負擔而言。

(海商法修正案第六十一條)

第六十六條 定期僱傭契約，其期限於航海中屆滿者，以船舶到達第一港後，經過四十八小時為終止。

（海商法修正案第六十條）

第六十七條 船員不論其為按月或按航給薪，如在受僱期內死亡者，自死亡之日起，比照原薪加給三個月薪金。如因執行職務致死亡者，應自死亡之日起，比照原薪，加給一年薪金。

（海商法修正案第七十一條及第七十二條）

第六十八條 船長或船舶所有人，於發航前無正當事由而辭退船員時，如船員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月薪金。其在發航後辭退者，加給二個月薪金。如係按航給薪，而在發航前辭退者，應給半薪。其在發航後辭退者，應給全薪。

（海商法修正案第六十四條）

第六十九條 因不可抗力，致航海不能而辭退船員時，船員僅得就其已服務之日數，請求薪金。

（海商法修正案第六十五條）

#### 第四章 運送契約

##### 第一節 貨物運送

第七十條 貨物運送契約，為左列二種：

一、以件貨之運送為目的者。

二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。

（海商法修正案第八十一條）

第七十一條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之。

(海商法修正案第八十二條)

第七十二條 前條運送契約，應載明左列事項：

- 一、當事人之姓名住所。
- 二、船舶名稱、國籍及噸數。
- 三、運送貨物之種類及其概數。
- 四、運送之預定期限。
- 五、運費。

(海商法修正案第八十三條)

第七十三條 以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。

(海商法修正案第八十四條)

第七十四條 運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。

(海商法修正案第八十五條)

第七十五條 以船舶之全部供運送時，託運人於發航前，得解除契約；但應支付運費三分之一。如託運人

已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸之費用。

(海商法修正案第八十六條)

第七十六條 以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人

已裝載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸費用，及賠償加於其他積貨之損害。

前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。

(海商法修正案第八十七條)

第七十七條 前二條之規定，於按時或爲數次繼續航海所訂立之運送契約，不適用之。

（海商法修正案第八十八條）

第七十八條 以船舶之全部於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定，或以船舶之性質而定之方法，使爲運送。

（海商法修正案第八十九條）

第七十九條 前條託運人，僅就船舶可使用之期間，負擔運費；但因航海事變所生之停止，仍應繼續負擔運費。

前項船舶之停止，係因船舶所有人或其代理人之行爲，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費，如有損害，並得請求賠償。

船舶行蹤不明時，託運人以得最後消息之日爲止，負擔運費之全部。並自最後消息後，以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。

（海商法修正案第九十條）

第八十條 以船舶之全部或一部供運送者，其託運人所裝載之貨物不及約定之數量時，仍應負擔全部運費；但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

（海商法修正案第九十一條）

第八十一條 以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，船長應即通知受貨人。件貨之運送，受貨人應依船長之指示，即將貨物卸載。

（海商法修正案第九十三條）

第八十二條 受貨人怠於受領貨物時，船長得將貨物提存，並通知受貨人。

受貨人不明，或受貨人拒絕受領貨物時，船長應提存貨物，並通知託運人。

（海商法修正案第九十四條）

### 第八十三條

以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算。卸載期間，以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時，裝卸期間及其起算，從各地之習慣。

前項裝卸期間，休假日不算入。

裝載或卸載，超過裝卸期間者，運送人得按其超過之日期，請求相當損害賠償。

前項超過裝卸期間，休假日亦算入之。

（海商法修正案第九十五條）

### 第八十四條

裝卸期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入。超過裝卸期間，雖遇有不可抗力時，亦算入之。

（海商法修正案第九十六條）

### 第八十五條

船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。

（海商法修正案第九十七條）

### 第八十六條

載貨證券應載明左列各款事項，由船長簽名：

一、船舶名稱及國籍。

二、託運人之姓名住所。

三、貨物之種類、品質、數量、及其包皮之種類、個數、及記號。

四、裝載港及目的港。

五、運費。

六、載貨證券之份數。

七、填發之年月日。

(海商法修正案第九十八條)

第八十七條 載貨證券有數份者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，船長不得拒絕交付。

不在貨物目的港時，船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交付。

二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，船長應即將貨物提存，並通知會為請求之各持有人。

船長已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其賸餘之部分，亦同。

(海商法修正案第一〇二條)

第八十八條 載貨證券之持有人有二人以上者，其中一人，先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨證券，失其效力。

載貨證券之持有人有二人以上，而船長尚未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人，行使其權利。

(海商法修正案第一〇三條)

第八十九條 民法第六百二十七條至第六百三十條，及第六百四十九條，關於提單之規定，於載貨證券準用之。

(海商法修正案第一〇四條)

第九十條

船舶所有人，應擔保船舶於發航時，有安全航海之能力。

船舶所有人為免除前項責任之主張時，應負舉證之責。

(海商法修正案第一〇六條)

第九十一條

運送人對於禁運及偷運貨物之運送，應拒絕之。其貨物之性質，足以毀損船舶，或危害海員或旅客之健康者，亦同。

違反前項之規定者，對於因此所生之損害，負賠償責任。

(海商法修正案第一〇八條)

第九十二條

船長發見未經報明之貨物，得在裝載港將其起陸，或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費。如有損害，並得請求賠償。

前項貨物在航海中發見時，如係違禁物，或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。

(海商法修正案第一〇九條)

第九十三條

船舶發航後，因不可抗力不能到達目的地，而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。

(海商法修正案第一一〇條)

九十四條

船舶在航海中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的地前提取貨物者，應付全部運費。

(海商法修正案第一一一條)

第九十五條

船舶在航海中遭難，或不能航海，而貨物仍由船長設法運到目的地時，如其運費較低於約定

之運費者，託運人減支兩運費差額之半數。

如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用。如新運費較高於約定之運費，其增高額，由託運人負擔之。

（海商法修正案第一一二條）

### 第九十六條

託運人因解除契約應付全部運費時，得扣除運送人因此減省費用之全部，及另裝貨物所得運費四分之一。

（海商法修正案第九十二條）

### 第九十七條

因不可歸責於船舶所有人、運送人、或其代理人之事由，所致之滅失或損害，船舶所有人、運送人不負責任。

為前項不負責之主張者，應負舉證之責。

（海商法修正案第一一三條）

### 第九十八條

託運人於載貨證券，故意虛報貨物之性質或價值時，運送人或船舶所有人，對於其貨物之滅失或損害，不負責任。

（海商法修正案第一一四條）

### 第九十九條

貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，船舶所有人或運送人，對於其貨物之滅失或損害，不負責任。

（海商法修正案第一一六條）

### 第一〇〇條

載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責。前項發給人，對於貨物之各連續運送人之行爲，應負保證之責；但各連續運送人僅對於其自

已航程中所生之滅失損害及遲到，負其責任。

（海商法修正案第一一八條）

## 第二節 旅客運送

第一〇一條 旅客之運送，除本節另有規定之外，準用關於貨物運送之規定。

（海商法修正案第一一九條）

第一〇二條 旅客之膳費，包括於票價之內。

（海商法修正案第一二〇條）

第一〇三條 船長應依船票所載，運送旅客至目的地。

船長違反前項規定時，旅客得解除契約，如有損害，並得請求賠償。

（海商法修正案第一二二條）

第一〇四條 旅客於發航前，得給付票價三分之一，解除契約；但因死亡疾病或其他基於本身不得已之事

由不能航海者，運送人得請求票價四分之一。

（海商法修正案第一二四條）

第一〇五條 旅客在船舶發航或航海中，不依時登船者，仍應給付全部票價。

（海商法修正案第一二五條）

第一〇六條 船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。

（海商法修正案第一二六條）

第一〇七條 旅客在航海中自願上陸時，仍負擔全部票價。其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程

，負擔票價。

(海商法修正案第一二七條)

第一〇八條 船舶因不可抗力，不能繼續航海時，船長應設法將旅客運送至目的地。

(海商法修正案第一二八條)

第一〇九條 船長在航海中爲船舶之修繕時，非以同等船舶完成其航海者，對於旅客，應無償供給居住及給養。

(海商法修正案第一三〇條)

第一一〇條 旅客死亡時，其在船上之行李，船長應以最利於繼承人方法處置之。

(海商法修正案第四十二條)

第三節 船舶拖帶

第一一一條 共同或連接之拖船，因航海所生之損害，對被害人負連帶責任；但他拖船對於加害之拖船，有求償權。

(海商法修正案第一三三條)

第一一二條 拖船與被拖船，如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負之；但契約另有訂定者，不在此限。

(海商法修正案第一三二條)

第五章 船舶碰撞

第一一三條 船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定處理之。

(海商法修正案第一三四條)

第一一四條 碰撞係因不可抗力而生者，被害人不得請求損害賠償。

(海商法修正案第一三五條)

第一一五條 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責。

(海商法修正案第一三六條)

第一一六條 碰撞之各船舶，有共同過失時，各依其過失程度之比例，負其責任。不能判定其過失之輕重時，雙方平均負其責任。

有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。

(海商法修正案第一三七條)

第一一七條 前二條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。

(海商法修正案第一三八條)

第一一八條 因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。

(海商法修正案第一三九條)

第一一九條 船舶碰撞，不論發生於何地，若被害者為中國船舶或中國人，在中國港口河道或領水內，不論何時，法院皆得扣押加害之船舶。

前項被扣押船舶，得提供相當擔保，請求放行。

(海商法修正案第一四〇條)

第一二〇條 關於碰撞之訴訟，得向左列法院起訴：

一、被告之住所或營業所在地之法院。

二、碰撞發生地之法院。

三、被告船舶船籍港之法院。

四、船舶扣押地之法院。

(海商法修正案第一四一條)

第六章 救助及撈救

第一二二條 船長於不甚危害其船舶、船員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。違反前項之規定者，處三年以下有期徒刑或拘役。

(海商法修正案第一四二條)

第一二三條 對於船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救而有效果者，得按其效果，請求相當之報酬。

(海商法修正案第一四三條)

第一二四條 屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救，得請求報酬。

(海商法修正案第一四四條)

第一二五條 報酬金額，由當事人協議定之，協議不成時，得聲請法院定之。

(海商法修正案第一四五條)

第一二六條 前條規定，於施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬之比例，準用之。

(海商法修正案第一四六條)

第一二七條 於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。

(海商法修正案第一四七條)

第一二八條 經以正當理由拒絕施救而仍強為施救者，不得請求報酬。

(海商法修正案第一四八條)

第一二九條 船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶、船員、或旅客之範圍內，對於他船舶

海員及旅客，應盡力救助。

各該船長，除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助爲無益前，應停留於發生災難之處所。各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船舶。違反第一項之規定者，處五年以下有期徒刑。

（海商法修正案第一四九條）

#### 第七章 共同海損

#### 第二二九條

稱共同海損者，謂在海難中，船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分，而直接發生之損害及費用。

（海商法修正案第一五〇條）

#### 第二三〇條

因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，其他關係人仍應分擔之；但對於固有瑕疵或過失之負責人，得請求償還。

（海商法修正案第一五五條）

#### 第二三一條

裝載於甲板上之貨物經投棄者，不認爲共同海損；但其裝載爲航運種類或商業習慣所許者，不在此限。

前項貨物，若經撈救，仍應分擔共同海損。

（海商法修正案第一五六條）

#### 第二三二條

無載貨證券亦無船長收據之貨物，或未記載於屬具目錄之屬具經投棄者，不認爲共同海損；但經撈救，仍應分擔共同海損。

（海商法修正案第一五七條）

第一三三條 運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者，認爲共同海損；但運送人因此減省之費用應扣除之。

（海商法修正案第一五四條）

第一三四條 貨幣，有價證券，及其他貴重物品，除經報明船長者外，不認爲共同海損。

（海商法修正案第一五八條）

一三五條 共同海損應以所存留之船舶，積貨之價格及運費之半額，與共同海損之損害額爲比例，由各利害關係人分擔之。

（海商法修正案第一五一條）

第一三六條 關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格爲價格，積貨以卸載地卸載時之價格爲價格；但關於積貨之價格，應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

（海商法修正案第一五二條）

第一三七條 共同海損之損害額，以到達地到達時之船舶價格，或卸載地卸載時之積貨價格定之；但關於積貨價格，應扣除因滅失或毀損無須支付之費用。

（海商法修正案第一五三條）

第一三八條 滅失或損害之貨物，於裝載時曾爲不實之聲明，而所聲明之價值，少於實在之價值者，其滅失或損害，以聲明之價值爲準，分擔額以實在之價值爲準。聲明之價值多於實在之價值者，其滅失或損害，以實在之價值爲準，分擔額以聲明之價值爲準。

（海商法修正案第一五九條）

第一三九條 船上所備糧食，武器，海員之衣物，薪資，及旅客之行李，皆不分擔海損。

前項物品，如被投棄，其損害應由各關係人分擔之。

(海商法修正案第一六〇條)

第一四〇條 共同海損之計算，由全體關係人協議定之，協議不成時，由商事公斷處或法院定之。

(海商法修正案第一六一條)

第一四一條 船長對於未清償分擔額之貨物所有人，得留置其貨物；但提供擔保者不在此限。

(海商法修正案第一六二條)

第一四二條 利害關係人，於受分擔後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額，返還

於關係人；但得將其所受損害及復得之費用扣除之。

(海商法修正案第一六三條)

第一四三條 應負分擔義務之人，得委付其存留物，而免分擔海損之責。

(海商法修正案第一六四條)

第一四四條 因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。

(海商法修正案第一六五條)

#### 第八章 海上保險

第一四五條 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。

(海商法修正案第一六六條)

第一四六條 保險契約，應以書面爲之；並應載明左列事項：

一、訂約之年月日。

二、當事人之姓名及住所。

三、所保危險之性質。

四、保險責任開始之時日及保險期間。

五、保險金額。

六、保險費。

七、無效及失權之原因。

利害關係人，皆得向保險人請求保險單之贖本。

(海商法修正案刪)

第一四七條 得以貨幣估價之物而屬於航海危險者，皆得為保險之標的物。

(海商法修正案第一六七條)

第一四八條 保險期間，除契約別有訂定外，關於船舶及其屬具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投

錨或繫纜之時，為其期間。關於貨物，自貨物離陸之時，以迄於目的港起陸之時，為其期間。

(海商法修正案第一六八條)

第一四九條 保險人得將其所保之險，向他人為再保險。

本章關於保險之規定，於再保險準用之。

(海商法修正案刪)

第一五〇條 保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之滅失，損害，及費用，負其責任。

(海商法修正案第一六九條)

第一五一條 戰爭之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負責任。

(海商法修正案第一七〇條)

第一五二條 保險於危險發生前，因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者，保險人得請求約定保險費之半數。

(海商法修正案刪)

第一五三條 因要保人，或被保險人，或其代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任。

(海商法修正案第一七三條)

第一五四條 就危險之有無為保險者，經證明在契約訂立前，要保人或被保險人已知船舶之滅失，或被保險人已知船舶之安全到達者，其契約無效。

(海商法修正案刪)

第一五五條 貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人；不為通知者，保險契約失其效力。

(海商法修正案第一七四條)

第一五六條 要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約；但以保險人不提供擔保者為限。

(海商法修正案第一七五條)

第一五七條 關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價額，為保險價額。

(海商法修正案第一七六條)

第一五八條 關於貨物之保險，以裝載地裝載時之貨物價額，裝載費，所納稅捐，應付之運費，保險費，及可期待之利得，為保險價額。

(海商法修正案第一七七條)

第一五九條 關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額，為保險價額，運送契約未載明時，以卸載

時卸載港認爲相當之運費額爲保險價額。

以淨運費爲保險標的物，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十爲淨運費。

（海商法修正案第一七九條）

第一六〇條

關於因貨物之到達時應有利得之保險，其保險價額未經契約約定者，以保險金額，視爲保險價額。

（海商法修正案第一七八條）

第一六一條

貨物之損害額，依其在到達港於完好狀態應有之價值，與其受損狀態之價值，比較定之。

（海商法修正案第一八〇條）

第一六二條

受損害之船舶或貨物，由船長依第五十三條，第五十四條之規定，或因不可抗力而變賣者，以變賣價額與保險價額之差額爲損害額；但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之。

（海商法修正案第一八一條）

第一六三條

被保險船舶之委付，得於有左列各款情形之一時爲之。

一、船舶被捕獲，或沉沒，或破壞時。

二、船舶因海損所致之修繕費總額，達於保險金額四分之三時。

三、船舶不能爲修繕時。

四、船舶行蹤不明，或被官署扣押，已逾四個月仍未放行時。

（海商法修正案第一八三條）

第一六四條

被保險貨物之委付，得於有左列各款情形之一時爲之。

一、船舶因遭難或其他事變，不能航海，已逾四個月，而貨物尚未交付於受貨人，要保人，

或被保險人時。

二、裝運貨物之船舶行蹤不明，已逾四個月時。

三、因應由保險人負保險責任之損害，於航海中變賣貨物，達於其全價值四分之三時。

四、貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。

（海商法修正案第一八四條）

第一六五條 運費之委付，得於船舶行蹤不明，已逾四個月時爲之。

（海商法修正案第一八五條）

第一六六條 專就戰事危險爲保險者，被保險之船舶貨物或運費之委付，得在被捕獲或被扣留時爲之。

（海商法修正案第一八六條）

第一六七條 委付應就保險標之物之全部爲之；但僅一部發生委付之原因者，得就其一部份爲之。

委付不得附有條件。

（海商法修正案第一八七條）

第一六八條 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物即視爲保險人所有。

（海商法修正案第一八八條）

第一六九條 被保險之船舶，於依第一百六十三條第四款之規定爲委付後歸來者，保險人仍應給付保險金額。

（海商法修正案第一八九條）

第一七〇條 要保人或被保險人，於知保險之危險發生後，應即通知保險人。

（海商法修正案第一九〇條）

第一七一條

保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後，三十日內，給付保險金額。

保險人對於前項證明文件如有疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。

前項情形，保險人之金額返還請求權，自給付後，經過一年不行使而消滅。

（海商法修正案第一九一條）

第一七二條

要保人或被保險人，自接到貨物之日起，一個月內不將貨物所受損害通知保險人，或其他代理人時，視為無損害。

（海商法修正案第一九二條）

第一七三條

委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅。

（海商法修正案第一九三條）

第一七四條

因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得為請求之日起，經過兩年不行使而消滅。

（海商法修正案刪）

**第一百九十條** 要保人或被保險人於知保險之危險發生後應即通知保險人。

**Article 190** The person obtaining the insurance or the insured, upon being aware of the occurrence of the risk insured against, shall forthwith notify the insurer.

**第一百九十一條** 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內給付保險金額。保險人對於前項證明文件如有疑義而要保人或被保險人提供擔保時仍應將保險金額全部給付。  
前項情形保險人之金額返還請求權自給付後經過一年不行使而消滅。

**Article 191** An insurer shall pay the amount insured within thirty days upon receipt of documents of certification from the person obtaining the insurance or the insured.

In the event that the insurer has entertained doubt with respect to the documents of certification referred to in the preceding paragraph and the person obtaining the insurance or the insured therefore subsequently furnishes guaranty, the insurer shall nevertheless have the insured amount paid in its entirety.

Under the circumstance as mentioned in the preceding paragraph, the right of claim of the insurer for refund of the payment made is extinguished if not exercised upon a lapse of one year after payment.

**第一百九十二條** 要保人或被保險人自接到貨物之日起一個月內不將貨物所受損害通知保險人或其代理人時視為無損害。

**Article 192** When the person obtaining the insurance or the insured fails to notify the insurer or his agent of the damage sustained by the goods within one month from the date on which the goods were received, it is deemed to be that there was no such damage.

**第一百九十三條** 委付之權利於知悉委付原因發生後自得為委付之日起經過四個月不行使而消滅。

**Article 193** The right of abandonment is extinguished if not exercised upon a lapse of four months from the date on which abandonment may be effected after the occurrence of the cause of abandonment being known.

## 第十章 附 則

**第一百九十四條** 本法自公布日施行。

### Chapter X Supplementary Provision

**Article 194** This Law becomes effective from the date of promulgation.

**Article 184** Abandonment of goods insured may be effected upon occurrence of any one of the following circumstances:

1. That the ship, incurring disaster or other accident, has been incapable of navigating for more than four months and the goods are not yet delivered to the consignee, the person obtaining the insurance or the insured.
2. That the whereabouts of the ship carrying the goods has been unknown for more than four months.
3. That the portion of goods, up to three quarters of the total value of the goods, has been sold during the voyage on account of damage which was caused by the insured risk covered by the insurer.
4. That the goods by reason of damage or deterioration have lost three quarters of their total value.

**第一百八十五條** 運費之委付得於船舶行蹤不明已逾四個月時爲之。

**Article 185** Abandonment of freight may be effected when the whereabouts of the ship has been unknown for more than four months.

**第一百八十六條** 專就戰爭危險爲保險者被保險之船舶貨物或運費之委付得在被捕獲或被扣留時爲之。

**Article 186** In the event that war risk is the only risk insured against, abandonment of the ship, goods or freight insured may be effected at the time of being captured or detained.

**第一百八十七條** 委付應就保險標之物之全部爲之但保險單上僅有其中一種標之物發生委付原因時得就該一種標之物爲委付請求其保險金額。

委付不得附有條件。

**Article 187** Abandonment shall be effected in whole of the subject matter insured; provided, that, if the cause of abandonment arises from only one kind of the objects covered by insurance policy, the insured may effect abandonment of that particular kind of object and claim its amount insured thereof.

Abandonment shall not be attached with condition.

**第一百八十八條** 委付經承諾或經判決爲有效後自發生委付原因之日起保險標之物即視爲保險人所有。

**Article 188** In the event that an abandonment has been accepted or adjudged to be valid, the subject matter insured is deemed to be owned by the insurer from the date on which the cause of abandonment occurred.

**第一百八十九條** 被保險之船舶於依第一百八十三條第四款之規定爲委付後歸來者保險人仍應給付保險金額。

**Article 189** In the event that the ship insured is restored after abandonment has been effected in pursuance of the provision of sub-paragraph 4 of Article 183, the insurer shall nevertheless pay the amount insured.

**第一百八十一條** 受損害之船舶或貨物如經變賣者以變賣價額與保險價額之差額為損害額但因變賣後所減省之一切費用應扣除之。

前項變賣除由於不可抗力或船長依法處理者外應得保險人之同意。

**Article 181** In the event of the damaged ship or goods having been sold, the difference between the sale proceeds and the insurable value is taken to be the amount of damage provided, that all expenses saved by reason of the sale shall be deducted therefrom.

Consent of the insurer shall be secured for the sale referred to in the preceding paragraph except where the sale is caused by *force majeure* or is made by the shipmaster in pursuance of law.

**第一百八十二條** 海上保險之委付指被保險人於發生後列四條委付原因時得將保險標之物之一切權利移轉於保險人而請求支付該保險標之物之全部保險金額。

**Article 182** The abandonment in marine insurance denotes that the insured, upon occurrence of the cause of abandonment as stated in the following four Articles, may have all his rights on the subject matter of insurance transferred to the insurer thereby claiming payment of the full insured amount of the subject matter of insurance.

**第一百八十三條** 被保險船舶之委付得於有左列各款情形之一時為之：

- 一、船舶被擄獲或沉沒或破壞時。
- 二、船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之三時。
- 三、船舶不能為修繕時。
- 四、船舶行蹤不明或被扣押已逾四個月仍未放行時。

**Article 183** Abandonment of a ship insured may be effected upon occurrence of any one of the following circumstances:

1. That the ship is captured or sunk or wrecked.
2. That the total repairing cost of the ship caused by damage amounts to three-quarters of the amount insured.
3. That the ship is beyond repair.
4. That the whereabouts of the ship has been unknown or the ship has been seized for more than four months while the ship still not being released.

**第一百八十四條** 被保險貨物之委付得於有左列各款情形之一時為之。

- 一、船舶因遭難或其他事變不能航行已逾四個月而貨物尚未交付於受貨人要保人或被保險人時。
- 二、裝運貨物之船舶行蹤不明已逾四個月時。
- 三、因應由保險人負保險責任之損害於航行中變賣貨物達於其全價值四分之三時。
- 四、貨物之受損或腐壞已失其全價值四分之三時。

nationality of the said ship; in case such notice is not served, the contract of insurance loses its validity.

**第一百七十五條** 要保人或被保險人於保險人破產時得解除契約但以保險人不提供擔保者爲限。

**Article 175** The person obtaining the insurance or the insured, at the time when the insurer is declared bankrupt, may rescind the contract, provided, that such rescission may be effected only when the insurer fails to furnish guaranty.

**第一百七十六條** 關於船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價值爲保險價額。

**Article 176** With regard to insurance of a ship, the value of the ship at the time when the liability of the insurer commences is taken to be the insurable value.

**第一百七十七條** 關於貨物之保險以裝載地裝載時之貨物價額裝載費稅捐應付之運費保險費及可期待之利得爲保險價額。

**Article 177** With regard to insurance of goods, the value of the goods at the place and time of loading, together with loading expenses, taxes and dues, freight due, insurance premium and expected profit is taken to be the insurable value.

**第一百七十八條** 關於因貨物之到達時應有利得之保險其保險價額未經契約約定者以保險金額認爲保險價額。

**Article 178** With regard to insurance of profit due at the time of arrival of the goods, where the insurable value has not been determined by contract, the amount insured is deemed to be the insurable value.

**第一百七十九條** 關於運費之保險以運送契約內所載明之運費額及保險費爲保險價額運送契約未載明時以卸載時卸載港認爲相當之運費額及其保險費爲保險價額。以淨運費爲保險標的而其總額未經約定者以總運費百分之六十爲淨運費。

**Article 179** With regard to insurance of freight, the freight as stated in the contract of carriage together with the insurance premium is taken to be the insurable value. In the absence of such statement in the contract of carriage, the freight deemed as appropriate at the time and port of unloading together with the insurance premium thereof is taken to be the insurable value.

In the event that the net freight is the subject matter insured and its amount has not been agreed upon, sixty percent of the gross freight is taken to be the net freight.

**第一百八十條** 貨物之損害額依其在到達港於完好狀態下所應有之價值與其受損狀態之價值比較定之。

**Article 180** The amount of damage of goods is determined by comparing, at the port of arrival, the value which the goods should have if in perfect condition and the value of the goods in damaged condition.

to the subject matter insured, is liable for the indemnity of damage, loss and expenses arising out of all kinds of accidents and calamities at sea.

**第一百七十條** 戰事之危險除契約有反對之訂定外保險人應負賠償責任。

**Article 170** Except that there is a stipulation to the contrary, the insurer shall be liable for the indemnity resulting from war risk.

**第一百七十一條** 保險人得約定保險標的之一部分應由要保人自行負擔由危險而生之損失。有前項約定時要保人不得將未經保險之部分另向他保險人訂立保險契約。

**Article 171** An insurer may stipulate in the contract that any damage and loss arising from risk for a portion of the subject matter insured shall be borne by the person obtaining the insurance.

Where there is such a stipulation as stated in the preceding paragraph, the person obtaining the insurance shall not enter into an insurance contract with another insurer for the portion uninsured.

**第一百七十二條** 保險人對於要保人或被保險人爲避免或減輕損失之必要行爲所生之費用負擔償還之責其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值仍應償還但契約另有訂定者不在此限。

保險人對於前項費用之償還以保險金額對於保險標的之價值比例定之。

**Article 172** An insurer is liable for reimbursement of the expenses arising out of the acts of the person obtaining the insurance or the insured, which acts are necessary for averting or lessening the damage or loss; even though the aggregate amount of reimbursement and indemnity exceeds the value of the subject matter insured, the insurer shall nevertheless make the reimbursement; provided, however, that this rule is not applicable where it is otherwise stipulated in the contract.

The reimbursement of the insurer with respect to the expenses mentioned in the preceding paragraph is to be determined in proportion to the amount insured and the value of the subject matter insured.

**第一百七十三條** 因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失保險人不負賠償責任但本法第一百三條第一款及第十一款之情事不在此限。

**Article 173** An insurer is not liable for indemnity of the damage or loss resulting from the willfulness or gross negligence of the person obtaining the insurance or the insured or the agent of either, provided, however, that this rule is not applicable to the events stated in sub-paragraph 1 and sub-paragraph 11 of Article 113 of this Law.

**第一百七十四條** 貨物保險時未確定裝運之船舶者要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時應將該船舶之名稱及國籍即通知於保險人不爲通知者保險契約失其效力。

**Article 174** In the event that, at the time insurance on goods is contracted, the ship on which the goods are to be loaded and carried is not yet decided, the person obtaining the insurance or the insured, upon knowing that the goods have been loaded on board a ship, shall forthwith notify the insurer of the name and

**第一百六十三條** 利害關係人於受分擔額後復得其船舶或貨物之全部或一部者應將其所受之分擔額返還於關係人但得將其所受損害及復得之費用扣除之。

**Article 163** An interested party who, after receipt of contributed amount, recovers his ship or the whole or a part of his goods, shall refund to the parties concerned the contributed amount received; provided, that he may deduct therefrom the damage already suffered and the cost of such recovery.

**第一百六十四條** 應負分擔義務之人得委棄其存留物而免分擔海損之責。

**Article 164** A person bound to make contribution may abandon the things preserved for him to exempt himself from the liability of his contribution to the general average.

**第一百六十五條** 因共同海損所生之債權自計算確定之日起經過一年不行使而消滅。

**Article 165** Claims of obligation arising out of general average are extinguished if not exercised upon a lapse of one year from the date on which the adjustment became final.

## 第九章 海上保險

**第一百六十六條** 關於海上保險本章無規定者適用保險法之規定。

### Chapter IX Marine Insurance

**Article 166** In regard to marine insurance, the provisions of the Insurance Law are to apply where no provisions are set forth in this Chapter.

**第一百六十七條** 航行中可能發生危險之財產權益得以貨幣估價者皆得為保險標的。

**Article 167** Rights or interests pertaining to properties, which are exposed to perils possibly arising during navigation and may be valued in terms of currency, may all be made the subject matter of insurance.

**第一百六十八條** 保險期間除契約別有訂定外關於船舶及其設備屬具自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時為其期間關於貨物自貨物離岸之時以迄目的港起岸之時為其期間。

**Article 168** Unless otherwise stipulated in the contract, the period of insurance in respect of a ship and her equipment and appurtenances commences at the time when the anchor of the ship is weighed or her moorings are quit, and ends at the time when her anchor is dropped or her moorings are set at the port of destination; the period of insurance in respect of goods commences at the time when the goods are removed from the shore and ends at the time when the goods are landed at the port of destination.

**第一百六十九條** 保險人對於保險標的物除契約另有規定外因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用負賠償責任。

**Article 169** Unless otherwise stipulated in the contract, the insurer, with respect

**第一百五十七條** 無載貨證券亦無船長收據之貨物或未記載於目錄之設備屬具經投棄者不認爲共同海損但經撈救者仍應分擔共同海損。

**Article 157** Goods for which there is neither a bill of lading nor a shipmaster's receipt or equipment and appurtenances which are not recorded in the ship's inventory are not deemed as general average when they have been jettisoned; provided, that they, once having been salvaged, shall nevertheless contribute to the general average.

**第一百五十八條** 貨幣有價證券或其他貴重物品除經報明船長者外不認爲共同海損但經撈救者仍應分擔共同海損。

**Article 158** Currency, negotiable instrument or other valuable article, except having been reported expressly to the shipmaster, is not deemed as general average; provided, that it shall nevertheless contribute to the general average when it has been salvaged.

**第一百五十九條** 毀損或滅失之貨物於裝載時曾爲不實之聲明而所聲明之價值少於實在之價值者其毀損或滅失以聲明之價值爲準分擔額以實在之價值爲準聲明之價值多於其實在之價值者其毀損或滅失以實在之價值爲準分擔額以聲明之價值爲準。

**Article 159** With regard to the goods damaged or lost, for which false declaration has been made at the time of loading, if the declared value is lower than the actual value, the damage or loss is to be based on the declared value and the amount of contribution is to be based on the actual value; if the declared value is higher than the actual value, the damage or loss is to be based on the actual value and the amount of contribution is to be based on the declared value.

**第一百六十條** 船上所備糧食武器海員之衣物薪津及旅客之行李皆不分擔海損。前項物品如被投棄其損害應由各關係人分擔之。

**Article 160** Food and weapons provided on board the ship, clothes and other personal properties, salary and allowance of the mariners, and luggages of the passengers are all not to contribute to general average.

If the things mentioned in the preceding paragraph have been jettisoned, the damage shall be shared among the parties concerned.

**第一百六十一條** 共同海損之計算由全體關係人協議定之協議不成時得請求航政機關調處或商務仲裁協會仲裁或由法院裁判之。

**Article 161** The adjustment of general average is to be decided by mutual agreement of all the concerned parties; if no agreement be reached, shipping administration may be requested to mediate or the commercial arbitration association to arbitrate, or the adjustment is to be adjudicated by court.

**第一百六十二條** 送人或船長對於未清償分擔額之貨物所有人得留置其貨物但提供擔保者不在此限。

**Article 162** The shipmaster, with regard to the owner of goods who has not paid his amount of contribution to the general average, may detain the goods; provided, however, this rule is not applicable where guaranty is furnished.

1. Value of the ship preserved.
2. Value of the cargo preserved.
3. One half of the freight.
4. Value of the properties sacrificed for the general average act.

**第一百五十二條** 關於共同海損之分擔額船舶以到達地到達時之價格為準貨物以卸載地卸載時之價格為準但關於貨物之價格應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

**Article 152** With regard to the amount of contribution to a general average, that of a ship is to be based on her value at the place and time of arrival; that of goods is to be based on their value at the place and time of unloading; provided, that regarding the value of goods, the freight and other expenses unnecessary to be disbursed by reason of loss shall be deducted therefrom.

**第一百五十三條** 共同海損之損害額以到達地到達時之船舶價格或卸載地卸載時之貨物價格定之但關於貨物價格應扣除因毀損或滅失無須支付之費用。

**Article 153** The amount of damage of general average is to be ascertained on the value of the ship at the place and time of arrival or the value of the goods at the place and time of unloading; provided, that, in connection with value of the goods, the expenses unnecessary to be disbursed by reason of damage or loss shall be taken into consideration for deduction.

**第一百五十四條** 運費因貨載之毀損或滅失致減少或全無者認爲共同海損但運送人因此減省之費用應扣除之。

**Article 154** Reduction or total loss of freight resulting from damage or loss of cargo is deemed as general average, provided, that the expenses thus saved by the carrier shall be deducted therefrom.

**第一百五十五條** 因船舶或貨物固有瑕疵或因利害關係人之過失所致之損害及費用其他關係人仍應分擔之但對於固有瑕疵或過失之負責人得請求償還。

**Article 155** Damage and expenditure resulting from inherent defect of the ship or goods, or from the fault of an interested party shall nevertheless be contributed to by the other concerned parties; provided, however, that the other concerned parties may claim reimbursement against the party responsible for such inherent defect or fault.

**第一百五十六條** 裝載於甲板上之貨物經投棄者不認爲共同海損但其裝載爲航運習慣所許者不在此限。

前項貨物若經撈救者仍應分擔共同海損。

**Article 156** Goods which were stowed on deck and have been jettisoned are not deemed as general average; provided, however, that this rule is not applicable where such stowage is permissible under the practice of water transportation.

The goods mentioned in the preceding paragraph, if having been salvaged, shall nevertheless contribute to the general average.

claim remuneration.

**第一百四十九條** 船舶碰撞後各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶海員或旅客之範圍內對於他船舶船長海員及旅客應盡力救助。

各該船長除有不可抗力之情形外在未確知繼續救助為無益前應停留於發生災難之處所。

各該船長應於可能範圍內將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所通知於他船舶。  
違反第一項之規定者處五年以下有期徒刑。

**Article 149** Subsequent to collision of ships, the shipmaster of each colliding ship shall, so far as he can do so without serious danger to his ship, her mariners or passengers, make his best efforts to render assistance to the other ship, her shipmaster, mariners and passengers.

Every such shipmaster shall, except under circumstance of *force majeure*, stand by on the scene of disaster before it is convinced that further assistance would be of no benefit.

Every such shipmaster shall, so far as possible, make known to the other ship the name of his ship and her port of registry and the places from which she departed and to which she is bound.

A person violating the provision of the preceding first paragraph shall be punished with imprisonment for not more than five years.

## 第八章 共同海損

**第一百五十條** 稱共同海損者謂在海難中船長為避免船舶及貨載之共同危險所為處分而直接發生之損害及費用。

### Chapter VIII General Average

**Article 150** The expression "general average" denotes the damage and expenditure arising directly from the measures taken by a shipmaster during an accident at sea in order to avert common peril to the ship and cargo.

**第一百五十一條** 共同海損應以左列各項與共同海損之總額為比例由各利害關係人分擔之。

- 一、所存留之船舶。
- 二、所存留貨載之價格。
- 三、運費之半額。
- 四、為共同海損行爲所犧牲之財物。

**Article 151** General average shall be adjusted on basis of the total amount of general average, in proportion to, and to be contributed respectively by each of the interested party or parties, under the following headings:

第一百四十二條 船長於不甚危害其船舶海員旅客之範圍內對於淹沒或其他危難之人應盡力救助。

違反前項之規定者處三年以下有期徒刑或拘役。

## Chapter VII Assistance and Salvage

**Article 142** A shipmaster shall, so far as he can do so without serious danger to his ship, her mariners and passengers, make his best efforts to render assistance to person in danger of being drown or in other distress.

A shipmaster violating the provision of the preceding paragraph shall be punished with imprisonment for not more than three years or detention.

第一百四十三條 對於船舶或船上所有財物施以救助或撈救而有效果者得按其效果請求相當之報酬。

**Article 143** Whoever has rendered assistance or salvage services to a ship or any property on board a ship with useful result achieved may, according to the result, claim an equitable remuneration.

第一百四十四條 屬於同一所有人之船舶救助或撈救仍得請求報酬。

**Article 144** Remuneration for assistance and salvage services rendered between ships belonging to one and the same owner may still be claimed.

第一百四十五條 報酬金額由當事人協議定之協議不成時得請求航政機關調處或由法院裁判之。

**Article 145** The amount of remuneration is to be determined by mutual agreement of the concerned parties; if no agreement be reached, shipping administration may be requested to mediate or the amount is to be adjudicated by court.

第一百四十六條 前條規定於施救人與船舶間及施救人間之分配報酬之比例準用之。

**Article 146** The provision of the preceding Article applies *mutatis mutandis* to the proportion of distribution of remuneration between the salvors and the ship, and among the salvors.

第一百四十七條 於實行施救中救人者對於船舶及財物之救助報酬金有參加分配之權。

**Article 147** Whoever has saved human life during the operation of salvation is entitled to participate in the distribution of the remuneration for salvation of the ship and properties.

第一百四十八條 經以信號聯絡有正當理由拒絕施救而仍強為施救者不得請求報酬。

**Article 148** Whoever has obtruded salvation despite refusal of salvation, which was communicated by signals and for which there was justifiable reason, shall not

equally between the parties.

The ships at fault, with respect to damage arising from death or personal injury, shall be held jointly and severally liable.

第三十八條 前二項責任不因碰撞係由引水人之過失所致而免除。

Article 138 Liability under the preceding two Articles is not to be exempted on account of collision being caused by the fault of pilot.

第三十九條 因碰撞所生之請求權自碰撞日起算經過兩年不行使而消滅。

Article 139 The right of claim arising out of collision is extinguished if not exercised upon a lapse of two years from the date of collision.

第四十條 船舶在中華民國領水港口河道內碰撞者法院對於加害之船舶得扣押之。

碰撞不在中華民國領水港口河道內而被害者為中華民國船舶或國民法院於加害之船舶進入中華民國領水後得扣押之。

前兩項被扣押船舶得提供擔保請求放行。

Article 140 In the event that a collision of ships takes place in the territorial waters, ports or rivers of the Republic of China, the court may impose seizure on the ship which inflicted the damage.

In the event that a collision of ships takes place not in the territorial waters, ports or rivers of the Republic of China and the injured party is a national or ship of the Republic of China, the court may impose seizure on the ship which inflicted the damage upon her entering into the territorial waters of the Republic of China.

For the ship under seizure as referred to in the preceding two paragraphs, an application for her release by furnishing guaranty may be filed.

第四十一條 關於碰撞之訴訟得向左列法院起訴：

- 一、被告之住所或營業所所在地之法院。
- 二、碰撞發生地之法院。
- 三、被告船舶籍港之法院。
- 四、船舶扣押地之法院。

Article 141 Litigation in respect of collision may be filed with a court listed below:

1. The court at the place where the domicile or business establishment of the defendant is located.
2. The court at the place where the collision takes place.
3. The court at the port of registry of the defendant's ship.
4. The court at the place where the ship is under seizure.

## 第七章 救助及撈救

### 第三節 船 舶 拖 帶

第一百三十二條 拖船與被拖船如不屬於同一所有人時其損害賠償之責任應由拖船所有人負擔但契約另有訂定者不在此限。

#### Section 3 Towing of Ship

Article 132 In the event that the ship towing and the ship towed do not belong to one and the same owner, the liability for indemnity of damage shall be borne by the owner of the towing ship; provided, however, that this rule is not applicable where it is otherwise stipulated in the contract.

第一百三十三條 共同或連接之拖船因航行所生之損害對被害人負連帶責任但拖船對於加害之拖船有求償權。

Article 133 Ships towed in parallel or in succession are held, with respect to the injured party, jointly and severally liable for the damage arising out of navigation; provided, however, that the other ship has right of recourse against the ship which inflicted the damage.

### 第六章 船 舶 碰 撞

第一百三十四條 船舶之碰撞不論發生於何地皆依本章之規定處理之。

#### Chapter VI Collision of Ships

Article 134 Collision of ships, regardless where it takes place, is to be governed by the provisions of this Chapter.

第一百三十五條 碰撞係因不可抗力而發生者被害人不得請求損害賠償。

Article 135 In the event that a collision takes place by reason of *force majeure*, the injured party shall not claim indemnity for damage.

第一百三十六條 碰撞係因於一船舶之過失所致者由該船舶負損害賠償責任。

Article 136 In the event that a collision is caused by the fault of one ship, that ship is held liable for the indemnity of damage.

第一百三十七條 碰撞之各船舶有共同過失時各依其過失程度之比例負其責任不能判定其過失之輕重時雙方平均負其責任。

有過失之各船舶對於因死亡或傷害所生之損害應負連帶責任。

Article 137 In the event that the ships involved in a collision are jointly at fault, each is to bear a liability in proportion to the degree of her fault; if the relative degree of the faults cannot be adjudged, the liability is to be apportioned

**Article 125** In the event that a passenger fails to board the ship on time at the commencement of, or during the course of, the voyage or is ordered to leave the ship by the shipmaster taking emergency measures pursuant to his duties and authority, the passenger shall nevertheless pay the full amount of the ticket fare.

**第一百二十六條** 船舶不於預定之日發航者旅客得解除契約。

**Article 126** In the event that a ship fails to commence the voyage on the scheduled date, the passenger may rescind the contract.

**第一百二十七條** 旅客在航程中自願上陸時仍負擔全部票價其因疾病上陸或死亡時僅按其已運送之航程負擔票價。

**Article 127** In the event that a passenger, at his own discretion, disembarks on land during the course of the voyage, he is nevertheless to bear the full amount of the ticket fare. Where a passenger disembarks on land on account of illness or dies, he bears only the ticket fare on basis of the distance of voyage through which carriage has been made.

**第一百二十八條** 船舶因不可抗力不能繼續航行時運送人或船長應設法將旅客運送至目的港。

**Article 128** In the event that a ship is incapable of continuing the voyage by reason of *force majeure*, the carrier or shipmaster shall manage to have the passenger carried to his port of destination.

**第一百二十九條** 旅客之目的港如發生天災戰亂瘟疫或其他特殊事故致船舶不能進港卸客者運送人或船長得依旅客之意願將其送至最近之港口或送返乘船港。

**Article 129** In the event that natural calamity, war, disturbance, epidemic or other special event occurs at the port of destination of a passenger, thereby causing the ship incapable of entering the port to unload the passenger, the carrier or shipmaster may, pursuant to the will of the passenger, have him sent to the nearest port or sent back to the port of embarkation.

**第一百三十條** 運送人或船長在航行中為船舶修繕時應以同等級船舶完成其航程旅客在修船期間並應無償供給膳宿。

**Article 130** In the event that a carrier or shipmaster effects repair of the ship during the course of a voyage, he shall complete the voyage by means of a ship of equivalent class and shall provide board and lodging, free of charge, to the passengers while awaiting such ship.

**第一百三十一條** 旅客於船舶抵達目的港後應依船長之指示即行離船。

**Article 131** A passenger upon arrival of the ship at the port of destination shall forthwith disembark in accordance with the directions of the shipmaster.

第一百二十條 對於旅客供應者其膳費應包括於票價之內。

Article 120 Where passenger is provided with meals, the cost required thereof shall be included in the ticket fare.

第一百二十一條 旅客於實施意外保險之特定航線及地區均應投保意外險保險金額載入客票視同契約其保險費包括於票價內並以保險金額為損害賠償之最高額。

前項特定航線地區及保險金額由交通部定之。

Article 121 On the specific navigation routes and regions where accident insurance is enforced, all passengers shall obtain accident insurance. The amount insured is to be inserted in the passenger ticket, this being deemed as insurance contract with the insurance premium included in the ticket fare; and the amount insured is taken to be the maximum amount of indemnity for damage.

The specific navigation routes and regions and the amount insured referred to in the preceding paragraph are for the Ministry of Communications to decide.

第一百二十二條 旅客除前條保險外自行另加保意外險者其損害賠償依其約定但應以書面為之。

Article 122 In the event that a passenger, besides the insurance referred to in the preceding Article, obtains for himself additional accident insurance, the indemnity for damage thereof is to be made in accordance with the agreement, provided, that such agreement shall be made in written form.

第一百二十三條 運送人或船長應依船票所載運送旅客至目的港。

運送人或船長違反前項規定時旅客得解除契約如有損害並得請求賠償。

Article 123 A carrier or shipmaster shall carry a passenger to the port of destination as stated in the passenger ticket.

In the event that a carrier or shipmaster violates the provision of the preceding paragraph, the passenger may rescind the contract and may also claim indemnity for damage, if any.

第一百二十四條 旅客於發航二十四小時前得給付票價十分之二解除契約其於發航前因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由不能或拒絕乘船者運送人得請求票價十分之一。

Article 124 Twenty four hours in advance to the commencement of the voyage, a passenger may rescind the contract upon payment of two tenths of the ticket fare. In the event that, before commencement of the voyage, a passenger, by reason of death, illness or other uncontrollable cause pertaining to himself personally, is unable to, or is refused to, board the ship, the carrier may claim one tenth of the ticket fare.

第一百二十五條 旅客在船舶發航或航程中不依時登船或船長依職權實行緊急處分追令其離船者仍應給付全部票價。

**第一百十五條** 爲救助或意圖救助海上人命財產或因其他正當理由變更航程者不得認爲違反運送契約其因而發生毀損或滅失時船舶所有人或運送人不負賠償責任但變更航程之目的爲裝卸貨物或乘客者不在此限。

**Article 115** Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or by reason of other reasonable cause shall not be deemed as an infringement of the contract of carriage, and the carrier or shipowner is not liable for indemnity of the damage or loss resulting therefrom; provided, however, that this rule is not applicable in the event that the purpose of deviation is to load or unload goods or passenger.

**第一百十六條** 貨物未經船長或運送人之同意而裝載時運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失不負責任。

**Article 116** In the event that goods have been loaded without the consent of the shipmaster or carrier, the carrier or shipowner is not liable for damage or loss of such goods.

**第一百十七條** 運送人或船長如將貨物裝載於甲板上致生毀損或滅失時應負賠償責任但經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許者不在此限。

**Article 117** In the event that a carrier or shipmaster stows the goods on deck thereby causing damage or loss, he shall be liable for indemnity thereof; provided, however, that this rule is not applicable if such stowage has been consented to by the consignor or is permissible under the particular kind of water transportation or the trade usage.

**第一百十八條** 載貨證券之發給人對於依載貨證券所記載應爲之行爲均應負責。

前項發給人對於貨物之各連續運送人之行爲應負保證之責但各連續運送人僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。

**Article 118** Issuer of bill of lading shall be responsible for all acts which should be done according to the statement of the bill of lading.

The issuer referred to in the preceding paragraph shall be liable as guarantor in respect of the acts of each consecutive carrier of the goods; provided, however, that each consecutive carrier is only liable for damage, loss and delay arising during his own voyage.

## 第二節 旅客運送

**第一百十九條** 旅客之運送除本節規定外準用本章第一節之規定。

### Section 2 Carriage of Passengers

**Article 119** Unless otherwise provided for in this Section, the provisions of Section 1 of this Chapter apply *mutatis mutandis* to the carriage of passengers.

十五、貨物所有人託運人或其代理人之行爲或不行爲。

十六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。

十七、非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失或其代理人受僱人之過失所發生之毀損或滅失。

**Article 113** A carrier or shipowner is not liable for indemnity of damage or loss caused by any of the following events:

1. Faulty act of the shipmaster, mariner, pilot or the employee of the carrier with respect to navigation or the management of the ship.
2. Peril or accident at sea or on route of navigation.
3. Fire.
4. Natural calamity.
5. War.
6. Riots.
7. Act of public enemy.
8. Arrest, seizure, restraint, expropriation or confiscation under legal process.
9. Quarantine restriction.
10. Strike or other labor incident.
11. Saving or attempting to save life or property at sea.
12. Insufficiency of packing.
13. Ambiguity or inconsistency of marks.
14. Wastage in bulk or weight or any other damage or loss arising from inherent defect, change of quality or vice of the goods.
15. Act or omission of the owner or consignor of the goods or the agent of either.
16. Latent defect of the ship, which notwithstanding due diligence remains to be not discoverable.
17. Damage or loss arising not from the willfulness or gross negligence of the carrier or shipowner or the fault of the agent or employee of either.

**第一百十四條** 託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值運送人或船舶所有人對於其貨物毀損或滅失不負賠償責任。

除貨物之性質價值於裝載前已經託運人聲明並註明於載貨證券者外運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失其賠償責任以每件不超過三千元爲限。

**Article 114** In the event that a consignor at the time of making consignment intentionally misstates the nature or value of the goods, the carrier or shipowner is not liable for indemnity of damage or loss of such goods.

Unless the nature and value of the goods have been declared by the consignor prior to loading and inserted in the bill of lading, the liability of the carrier or shipowner for indemnity with respect to the damage or loss of the goods is not to exceed three thousand *yuan* per piece.

**Article 110** In the event that a ship, after commencement of the voyage, cannot reach the port of destination on account of *force majeure* and has brought back the goods originally loaded, even though the ship is contracted for carriage of both outward and homeward voyages, the consignor bears only the freight of outward voyage.

**第一百十一條** 船舶在航行中因海上事故而須修繕時如託運人於到達目的港前提取貨物者應付全部運費。

**Article 111** In the event that a ship while being under way needs to be repaired on account of accident at sea, if the consignor takes delivery of the goods prior to arrival at the port of destination, he shall pay the full amount of the freight.

**第一百十二條** 船舶在航行中遭難或不能航行而貨物仍由船長設法運到目的港時如其運費較低於約定之運費者託運人減支兩運費差額之半數。

如新運費等於約定之運費託運人不負擔任何費用如新運費較高於約定之運費其增高額由託運人負擔之。

**Article 112** In the event that a ship while being under way incurs disaster or is incapable of navigating and, yet, the shipmaster manages to have the goods transported to the port of destination, if the freight is lower than the freight previously agreed upon, the consignor pays the latter freight with a deduction of one half of the difference between the two freights.

If the new freight is the same as the freight previously agreed upon, the consignor bears no additional expenses. If the new freight is higher than the freight previously agreed upon, the amount of increment is to be borne by the consignor.

**第一百十三條** 因左列事由所發生之毀損或滅失運送人或船舶所有人不負賠償責任：

- 一、船長海員引水人或運送人之受僱人因航行或管理船舶之行爲而有過失者。
- 二、海上或航路上之危險或意外事故。
- 三、失火。
- 四、天災。
- 五、戰爭。
- 六、暴動。
- 七、公共敵人之行爲。
- 八、依法之拘捕扣押管制權或沒收。
- 九、檢疫限制。
- 十、罷工或其他勞動事故。
- 十一、救助或意圖救助海上人命或財產。
- 十二、包裝不固。
- 十三、標誌不清或不符。
- 十四、因貨物之瑕疵變質或病態所致分量重量之耗損毀損或滅失。

**Article 106** A carrier or shipowner, prior to and at the time of commencement of the voyage, shall effect due diligence and arrangements with respect to the following:

1. To make the ship possess capability of navigating safely;
2. To properly man, equip and supply the ship;
3. To make the holds, refrigeration and cool chambers, and all other parts of the ship provided for carriage of goods, fit for reception, carriage and preservation.

A carrier is not liable for indemnity against the damage or loss resulting from sudden loss of capability of navigating to the ship after commencement of the voyage.

The burden of proof shall rest with the carrier or shipowner when he makes contention to exempt himself from the liability under the preceding paragraph.

**第一百零七條** 運送人對於承運貨物之裝卸搬移堆存保管運送及看守應為必要之注意及處置。

**Article 107** A carrier shall exercise due diligence and discretion with respect to the loading, unloading, handling, stowage, custody, carriage, care and keeping of the goods undertaken to be carried.

**第一百零八條** 運送人對於禁運及偷運貨物之運送應拒絕之其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員之健康者亦同。

運送人違反前項之規定者對於因此所生之損害負賠償責任。

**Article 108** A carrier shall refuse carriage of contraband and smuggled goods; the same rule applies where the nature of the goods is such as may cause damage to the ship or endanger the health of the personnel on board the ship.

A carrier violating the provision of the preceding paragraph is liable for indemnity against damage arising thereof.

**第一百零九條** 運送人或船長發見未經報明之貨物得在裝載港將其起岸或使支付同一航程同種貨物應付最高額之運費如有損害並得請求賠償。

前項貨物在航行中發見時如係違禁物或其性質足以發生損害者船長得投棄之。

**Article 109** A carrier or shipmaster discovering goods which have not been declared may at the loading port land the goods, or cause freight paid according to the maximum amount chargeable to the same kind of goods under the same voyage, and may also claim indemnity against damage, if any.

In the event that the goods mentioned under the preceding paragraph are discovered while the ship is under way, if the goods are contraband or their nature is such as may give rise to damage, the shipmaster may jettison them.

**第一百十條** 船舶發航後因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時縱其船舶約定為去航及歸航之運送託運人僅負擔去航運費。

pursuant to the provision of Article 94 and notify respectively the holders having applied for delivery; if, after the carrier or shipmaster has delivered a part of the goods pursuant to the provision of the preceding first paragraph, another holder applies for delivery of the goods, the same rule applies to the remaining part of the goods.

**第一百零三條** 載貨證券之持有人有二人以上者其中一人先於他持有人受貨物之交付時他持有人之載貨證券失其效力。

載貨證券之持有人有二人以上而運送人或船長尚未交付貨物者其持有先受發送或交付之證券者得先於他持有人行使其權利。

**Article 103** In the event that there are two or more holders of bill of lading and one of them has taken delivery of the goods before the other holder(s), the bill(s) of lading held by the other holder(s) loses its validity.

In the event that there are two or more holders of bill of lading and the carrier or shipmaster has not yet delivered the goods, the one holding the bill which has been forwarded or delivered earlier may exercise his right in preference to the other holder(s).

**第一百零四條** 民法第六百二十七條至第六百三十條關於提單之規定於載貨證券準用之。

**Article 104** The provisions relating to bill of lading as contained in Article 627 to Article 630, both inclusive, of the Civil Code apply *mutatis mutandis* to the bill of lading prescribed hereof.

**第一百零五條** 運送契約或載貨證券記載條款條件或約定以免除運送人或船舶所有人對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行致有貨物毀損滅失之責任者其條款條件約定不生效力。

**Article 105** In the event that a contract of carriage or bill of lading contains clause, covenant or agreement relieving the carrier or shipowner from liability for damage or loss of goods resulting from fault or non-fulfillment of obligations required to be fulfilled as stipulated in this Chapter, such clause, covenant or agreement shall be invalidated.

**第一百零六條** 運送人或船舶所有人於發航前及發航時對於左列事項應為必要之注意及措置：

- 一、使船舶有安全航行之能力；
  - 二、配置相當海員設備及船舶之供應；
  - 三、使貨艙冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載運送與保存。
- 船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失運送人不負賠償責任。  
運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張應負舉證之責。

三、在收貨證件上註明毀損或滅失者。

受領權利人之損害賠償請求權自貨物受領之日或自應受領之日起一年內不行使而消滅。

**Article 100** That once the goods have been delivered to the person entitled to take delivery is deemed to be that the carrier has effected complete delivery of the goods in conformity with the specified particulars of the bill of lading; provided, however, that this rule is not applicable to any one of the following instances:

1. That prior to or at the time of delivery, the person entitled to take delivery has notified, in written form, the carrier of the condition of damage or loss.
2. That the damage or loss which is not apparent has been notified, within three days after delivery, to the carrier in written form.
3. That the damage or loss has been stated on the receipt of goods.

The right of claim for indemnity of damage or loss as exercisable by the person entitled to take delivery is extinguished if not exercised within one year from the date of taking delivery of the goods or from the date on which delivery should have been taken.

**第一百零一條** 運送人或船舶所有人所受之損害非由於託運人或其代理人受僱人之過失所致者託運人不負賠償責任。

**Article 101** A consignor is not liable for indemnity of the damage or loss sustained by the carrier, which is not caused by the fault of the consignor or his agent or employee.

**第一百零二條** 載貨證券有數份者在貨物目的港請求交付貨物之人縱僅持有載貨證券一份運送人或船長不得拒絕交付。

不在貨物目的港時運送人或船長非接受載貨證券之全數不得為貨物之交付。

二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時運送人或船長應即將貨物按照第九十四條之規定寄存並通知曾為請求之各持有人運送人或船長已依第一項之規定交付貨物之一部後他持有人請求交付貨物者對於其贖餘之部份亦同。

**Article 102** In the event that there are several copies of a bill of lading, the carrier or shipmaster shall not refuse delivery even though the person applying for delivery at the port of destination of the goods only holds one copy of the bill of lading.

At place other than the port of destination of the goods, the carrier or shipmaster, unless having received all copies of the bill of lading, shall not effect delivery of the goods.

In the event that two or more holders of bill of lading apply for delivery of the goods, the carrier or shipmaster shall forthwith turn over the goods for custody

七、填發之年月日。

前項第三款之通知事項如與所收貨物之實際情況有顯著跡象疑其不相符合或無法核對時運送人或船長得不予載明。

**Article 98** A bill of lading shall specify the following particulars and be signed by the carrier or shipmaster:

1. Name and nationality of the ship;
2. Name and domicile of the consignor;
3. The description, quality, quantity and condition of the goods, the description of the packing materials, number of pieces and their marks as furnished by the consignor in writing;
4. Port of loading and port of destination;
5. Freight;
6. Number of copies of the bill of lading;
7. The year, month and date of issuance.

In the event that the actual conditions of the goods received, from apparent indication or phenomena, arise reasonable doubt as being incompatible to, or incapable to check with, the furnished particulars stipulated in subparagraph 3 of the preceding paragraph, the carrier or shipmaster may have such furnished particulars not specified.

**第九十九條** 託運人對於交運貨物之種類品質數量情狀及其包皮之種類個數等標誌之通知應向運送人保證其正確無訛其因通知不正確所發生或所致之一切毀損滅失及費用由託運人負賠償責任。

運送人對於前項賠償請求權不得以之限制其載貨證券之責任對抗託運人以外之第三人。

**Article 99** A consignor shall guarantee to the carrier the accuracy of the description, quality, quantity and condition of the goods turned over for carriage and the description of the packing materials, number of pieces and their marks as furnished by him; of all the damage, loss and expenses arising out of or resulting from the inaccuracy of his furnished particulars, the consignor is held liable for indemnity.

The carrier shall not, on account of the right of claim for indemnity prescribed in the preceding paragraph, limit his own liabilities arising out of the bill of lading thereby setting up a defence against a third party other than the consignor.

**第一百條** 貨物一經有受領權利人受領視為運送人已依照載貨證券之記載交清貨物但有左列情事之一者不在此限：

- 一、提貨前或當時受領權利人已將毀損滅失情形以書面通知運送人者。
- 二、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內以書面通知運送人者。

第九十五條 以船舶之全部或一部供運送者其裝載期間以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算卸載期間以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算無約定時裝卸期間及其起算從各地之習慣。

前項裝卸期間休假日不算入。

裝載或卸載超過裝卸期間者運送人得按其超過之日期請求相當損害賠償。

前項超過裝卸期間休假日亦算入之。

**Article 95** In the event that the whole or a part of a ship is provided for carriage, the time allowed for loading commences to run from the day next to the day when the consignee received the notice that the ship is ready for loading; the time allowed for unloading commences to run from the day next to the day when the consignee shall commence to unload as required by the contract; in absence of agreement, the time allowed for loading or unloading and the day when it begins to run follow the custom of respective situs.

Holiday is not counted in the time of loading or unloading referred to in the preceding paragraph.

In the event that the time of loading or unloading exceeds the time allowed, the carrier may, according to the number of days exceeded, claim due indemnity for damage.

With respect to the time exceeding that allowed for loading or unloading as referred to in the preceding paragraph, holiday is also counted in.

第九十六條 裝卸期間僅遇裝運不可能之日始不算入超過裝卸期間雖遇有不可抗力時亦算入之。

**Article 96** With respect to the time of loading or unloading, only the day when loading or unloading is rendered impossible is not to be counted in. As to the time exceeding that allowed for loading or unloading, such day, notwithstanding there being *force majeure*, is also counted in.

第九十七條 運送人或船長於貨物裝載後因託運人之請求應發給載貨證券。

**Article 97** A carrier or shipmaster, upon loading of the goods, shall, on demand of the consignor, issue bill of lading.

第九十八條 載貨證券應載明左列各款事項由運送人或船長簽名：

- 一、船舶名稱及國籍；
- 二、託運人之姓名住所；
- 三、依照託運人書面通知之貨物種類品質數量情狀及其包皮之種類個數及標誌；
- 四、裝載港及目的港；
- 五、運費；
- 六、載貨證券之份數；

**第九十一條** 以船舶之全部或一部供運送者託運人所裝載之貨物不及約定之數量時仍應負擔全部運費但應扣除船舶因此所減省費用之全部及因另裝貨物所取得運費四分之三。

**Article 91** In the event of the whole or a part of a ship being provided for carriage, if the goods loaded by the consignor fall short of the quantity agreed upon, the consignor shall nevertheless be liable for the full amount of the freight; provided, however, that the full amount of expenses thus saved to the benefit of the ship and three quarters of the freight receivable from the substituted goods carried shall be deducted therefrom.

**第九十二條** 託運人因解除契約應付全部運費時得扣除運送人因此減省費用之全部及另裝貨物所得運費四分之三。

**Article 92** In the event that the consignor, on account of rescinding a contract, is obligated to pay the full freight, he may deduct therefrom the full amount of expenses thus saved by the carrier and three quarters of the freight receivable from the substituted goods carried.

**第九十三條** 以船舶之全部或一部供運送者於卸載貨物之準備完成時運送人或船長應即通知受貨人。

件貨運送之受貨人應依運送人或船長之指示即將貨物卸載。

卸載之貨物離船時運送人或船長解除其運送責任。

**Article 93** In the event that the whole or a part of a ship is provided for carriage, the carrier or shipmaster shall, when preparation of unloading the goods is completed, forthwith notify the consignee.

In case of carriage of goods on piece basis, the consignee shall unload his goods in conformity with the directions of the carrier or shipmaster without delay.

At the instant when the goods being unloaded leave the ship, the carrier or shipmaster relieves his responsibility of carriage.

**第九十四條** 受貨人怠於受領貨物時運送人或船長得以受貨人之費用將貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫並通知受貨人。

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時運送人或船長得依前項之規定辦理並通知託運人及受貨人。

**Article 94** In the event that a consignee neglects to take delivery of his goods, the carrier or shipmaster may, at the expenses and for the account of the consignee, turn over the goods to the custody of the harbor administration or a legitimately-operated warehouse and notify the consignee.

In the event that the consignee is not ascertainable or a consignee refuses to take delivery of his goods, the carrier or shipmaster may take action in pursuance of the provision of the preceding paragraph and notify the consignor and consignee.

prior to the commencement of the voyage, unless he pays the full amount of the freight, shall not rescind the contract. If the consignor has loaded the whole or a part of his goods, he shall also bear the loading and unloading expenses and indemnify the damage inflicted upon other cargo.

Under the circumstance described in the preceding paragraph, if all the consignors rescind their contracts, each consignor assumes only the liability as set forth in the preceding Article.

**第八十八條** 前二條之規定於按時或為數次繼續航行所訂立之運送契約不適用之。

**Article 88** The provisions of the preceding two Articles are not applicable where the contract of carriage is entered into on a scheduled voyage or for several consecutive voyages.

**第八十九條** 以船舶之全部於一定時期內供運送者託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法使為運送。

**Article 89** In the event that the whole of a ship is provided for carriage within a fixed period of time, the consignor may only have the carriage effected by the method as agreed upon or as determined by the characteristics of the ship.

**第九十條** 前條託運人僅就船舶可使用之期間負擔運費但因航行事變所生之停止仍應繼續負擔運費。

前項船舶之停止係因運送人或其代理人之行爲或因船舶之狀態所致者託運人不負擔運費如有損害並得請求賠償。

船舶行蹤不明時託運人以得最後消息之日爲止負擔運費之全部並自最後消息後以迄於該次航行通常所需之期間應完成之日負擔運費之半數。

**Article 90** The consignor referred to in the preceding Article is liable only for the freight within the period during which the ship is capable of being employed; provided, that, if the suspension of employment is caused by incident of navigation, the consignor shall nevertheless continue to be liable for the freight. In the event that the suspension of employment referred to in the preceding paragraph is caused by the act of the carrier or his agent, or caused by the condition of the ship, the consignor is not liable for the freight and may also claim indemnity for damage, if any.

In the event that the ship's whereabouts is unknown, the consignor is liable for the full amount of freight up to the date when the last news of the ship is received and is also liable for one half of the amount of the freight after the date of receiving last news till the last day of the period normally required to complete that particular voyage.

第八十二條 以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約應以書面為之。

**Article 82** A contract providing the whole or a part of a ship for carriage as its purpose shall be made in written form.

第八十三條 前條運送契約應載明左列事項：

- 一、當事人之姓名住所；
- 二、船舶之國籍；
- 三、運送貨物之種類及其噸數；
- 四、運送之預定期限；
- 五、運費；

**Article 83** The contract of carriage referred to in the preceding Article shall specify the following particulars:

1. Names and domiciles of the parties;
2. Nationality of the ship;
3. The categories and tonnage of the goods to be carried;
4. Scheduled time limits of carriage;
5. Freight.

第八十四條 以船舶之全部或一部供運送之契約不因船舶所有權之移轉而受影響。

**Article 84** A contract of providing the whole or a part of a ship for carriage shall in no way be affected by transfer of the ownership of the ship.

第八十五條 運送人所供給之船舶有瑕疵不能達運送契約之目的時託運人得解除契約。

**Article 85** In the event that the ship provided by the carrier has defect thereby being incapable of attaining the purpose of the contract of carriage, the consignor may rescind the contract.

第八十六條 以船舶之全部供運送時託運人於發航前得解除契約但應支付運費三分之一如託運人已裝載貨物之全部或一部者並應負擔裝卸之費用。

**Article 86** In the event that the whole of a ship is provided for carriage, the consignor may, prior to the commencement of the voyage, rescind the contract, provided that he shall pay one third of the freight. If the consignor has loaded the whole or a part of his goods, he shall also bear the loading and unloading expenses.

第八十七條 以船舶之一部供運送時託運人於發航前非支付其運費之全部不得解除契約如託運人已裝載貨物之全部或一部者並應負擔裝卸費用及賠償加於其他貨載之損害。前項情形託運人皆為契約之解除者各託運人僅負前條所規定之責任。

**Article 87** In the event that a part of a ship is provided for carriage, the consignor

in pursuance of the provision of this Article shall not be less than the said standards.

**第七十九條** 本章有關海員待遇傷病之規定於船舶經政府徵租時除另有規定或約定者外由徵租機關支給之。

依年資計算之退休金及撫卹金由船舶所有人及徵租機關按其服務及徵租期間比例分擔但因執行徵租職務而致死亡者其撫卹金由徵租機關負擔之。

**Article 79** In the event that a ship is expropriated or leased by the Government, the agency effecting such expropriation or lease shall, unless otherwise provided for or agreed to, implement the prestations in respect of the treatment, injury or illness of a mariner as stipulated in this Chapter.

The retirement fund or pension which is calculated on basis of service duration is to be apportioned and borne respectively by the shipowner and the agency effecting the expropriation or lease in proportion to the duration of his service rendered to the shipowner and the duration of his service under expropriation or lease; provided, however, that, if the death of a mariner is caused by performance of his duties under expropriation or lease, his pension is to be borne by the agency effecting the expropriation or lease.

**第八十條** 本章有關海員僱傭契約勞津傷病撫卹退休及保險之規定於船長得適用之。

**Article 80** The provisions of this Chapter relating to the contract of employment, salary and allowance, injury and illness, pension, retirement and insurance with respect to mariner may be applicable to shipmaster.

## 第五章 運送契約

### 第一節 貨物運送

**第八十一條** 貨物運送契約為左列二種。

- 一、以件貨之運送為目的者。
- 二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。

## Chapter V Contract of Carriage

### Section 1 Carriage of Goods

**Article 81** Contracts of carriage for goods are classified into two categories as follows:

1. Those with carriage of goods on piece basis as their purpose.
2. Those providing the whole or a part of a ship for carriage as their purpose.

**Article 75** In the event that a mariner has continually served on board the ship(s) belonging to one and the same shipowner for more than ten years and he is over fifty five years of age, he may apply for retirement; a mariner being over sixty five years of age shall be forced to retire.

**第七十六條** 海員退休時船舶所有人應一次給與退休金並不得低於左列之規定：

- 一、年齡已滿六十歲連續服務滿十年者給與相等於退休時薪津十五個月之退休金自第十一年起每增加一年加給一個半月。
- 二、年齡已滿五十五歲連續服務滿十年者依照前款規定標準給與百分之八十五金額。

**Article 76** In the event that a mariner retires, the shipowner shall pay, once for all, a retirement fund which shall not be less than the standard as prescribed below:

1. A mariner being over sixty years of age and having continually served for more than ten years be given a retirement fund equal to his salary and allowance, at the time of retirement, for fifteen months plus one and half months for each increment of one year starting from the eleventh year.
2. A mariner being over fifty five years of age and having continually served for more than ten years be given eighty five percent of the amount calculated in pursuance of the standard stipulated in the preceding sub-paragraph.

**第七十七條** 海員依本法之規定應得之權利如船舶所有人為其保險而負擔全部保險費者所償賠償金額有不足時應予補足。

前項保險費如由海員負擔一部分者其所償賠償金額應全部歸海員所有。

**Article 77** In the event that a shipowner, for the benefit of a mariner, effects an insurance on the privileges which the mariner is entitled to in pursuance of the provisions of this Law and assumes the payment of insurance premium in whole, the shipowner shall make up the deficiency if the indemnity amount received is insufficient.

In the event that the payment of insurance premium referred to in the preceding paragraph is assumed in part by the mariner, the indemnity amount received shall belong to the mariner in its entirety.

**第七十八條** 殘廢補助金撫卹金喪葬費及退休金之給付標準交通部應就各公營航業組織所定之數額中認為適當者核定之核定後所有公民營航業組織就本條之給付不得低於該標準。

**Article 78** With regard to the standards of prestations of disability subsidy, pension, funeral expenses and retirement fund, the Ministry of Communications shall approve, as the standards, the amounts which are deemed appropriate among those fixed by various public-operated shipping organizations. Upon such approval, prestations made by all public-operated and private-operated shipping organizations

**第七十一條** 海員不論其爲按月或按航給薪如在受僱期間因執行職務而受傷或患病雖已痊癒而成殘廢者自傷病痊愈後得按其殘廢情況之輕重比照原薪津給與六個月以上二十個月以下之殘廢補助金。

**Article 71** In the event that a mariner, irrespective of his salary being paid on monthly or voyage basis, has recovered from an injury or illness which was caused by performance of his duties during employment period yet henceforth becomes disabled, he may, after his recovery from such injury or illness, be given a disability subsidy in an amount of his original salary and allowance for a period ranging from more than six months to not more than twenty months, to be determined upon the degree of severity of his disabled condition.

**第七十二條** 海員在職期間死亡而有法定繼承人者船舶所有人應一次給與相等於原薪津六個月之撫卹金如其服務在三年以上者每增加一年加給一個月。  
船舶沉沒或失蹤致海員死亡船舶所有人應按前項之規定給與撫卹金。

**Article 72** In the event that a mariner dies during service period and has statutory heir(s), the shipowner shall pay a pension, once for all, in an amount equal to the mariner's original salary and allowance for six months; if the said mariner has served for more than three years, an additional payment for one month is to be given for each increment of one year.

In the event that a ship sank or disappeared thereby causing the death of a mariner, the shipowner shall pay pension pursuant to the provision of the preceding paragraph.

**第七十三條** 海員因執行職務死亡或因執行職務而受傷患病以致死亡而有法定繼承人者船舶所有人除按前條規定之服務年資應給與撫卹金外並應一次加給原薪津十二個月之撫卹金。

**Article 73** In the event that a mariner dies owing to performance of his duties or dies as a consequence of injury or illness caused by performance of his duties and has statutory heir(s), the shipowner shall pay, besides the pension which shall be paid on basis of service duration as prescribed in the preceding Article, an additional pension, once for all, equal to the mariner's original salary and allowance for twelve months.

**第七十四條** 海員在職死亡或因傷病死亡者船舶所有人應給與相等於原薪津三個月之喪葬費。

**Article 74** In the event that a mariner, while in service, dies or dies as a consequence of injury or illness, the shipowner shall pay funeral expenses in an amount equal to the mariner's salary and allowance for three months.

**第七十五條** 海員在同一船舶所有人所屬船舶連續服務在十年以上而年齡已滿五十五歲者得聲請退休年齡已滿六十五歲者應強迫退休。

**Article 64** In the event that a shipowner, before the commencement of a voyage, by reason of cause not attributable to a mariner himself, dismisses the mariner whose salary is paid on monthly basis, an additional payment of salary for one month, since the date of dismissal, shall be given; in the event of dismissal made after the commencement of a voyage, an additional payment of salary for three months shall be given. In the event that the salary is paid on voyage basis, half amount of the salary shall be given for dismissal made before the commencement of the voyage; full amount of the salary shall be given for dismissal made after the commencement of the voyage.

**第六十五條** 因不可抗力致不能航行而辭退海員時海員僅得就其已服務之日數請求薪金。

**Article 65** In the event that a mariner is dismissed by reason of incapability of navigation owing to *force majeure*, the mariner may claim only the payment of salary for days of his service having been rendered.

**第六十六條** 海員關於其職務應服從其上級海員及船長之命令非經許可不得離船。

**Article 66** A mariner shall in respect of his duties obey the orders of his superior mariner and the shipmaster and shall not, unless having been permitted, leave the ship.

**第六十七條** 海員於服務期內受傷或患病者由船舶所有人負擔治療費但其受傷或患病係因酗酒或重大過失或不守紀律之行爲所致者不在此限。

**Article 67** In the event that a mariner during his service period has sustained injury or got ill, the shipowner undertakes the expenses of medical treatment therefor, provided, however, that this rule does not apply where the injury or illness has been caused by intoxication or gross negligence or non-observance of discipline.

**第六十八條** 海員非因執行職務而受傷或患病已逾三個月者船舶所有人得停止治療費之負擔。

**Article 68** In the event that the injury or illness of a mariner was caused not by performance of his duties and has lasted for more than three months, the shipowner may thence cease to undertake the expenses of medical treatment.

**第六十九條** 海員因受傷或患病上陸應由船舶所有人支給必要之費用。

**Article 69** In the event that a mariner disembarks on land by reason of injury or illness, the shipowner shall provide necessary expenses therefor.

**第七十條** 海員在船舶所有人負擔治療費之期間內仍支原薪津。

**Article 70** A mariner, within the period during which the shipowner undertakes the expenses of medical treatment, is still entitled to his original salary and allowance.

ment, either the shipowner or the mariner may terminate the contract by, seven days in advance, serving a written notice to the other party.

**第六十條** 定期僱傭契約其期限於航行中屆滿者以船舶到達第一港後經過四十八小時爲終止

**Article 60** In case that the validity period of a contract of employment with fixed duration of employment expires while the ship is under way, the contract of employment is to be terminated forty eight hours after the arrival of the ship at the first immediate port.

**第六十一條** 海員於受僱港以外其僱傭關係終止時不論任何原因船長有送回原港之義務其因患病或受傷而上陸者亦同。

前項送回原港之義務包括運送居住食物及其他必要費用之負擔而言。

海員被遣送回國時如有在航程中擔任工作者應得報酬。

**Article 61** In the event that the relationship of employment terminates, for whatever the cause, out of the port of employment, the shipmaster is under the obligation of sending the mariner back to the original port. The same rule applies where the mariner disembarks on land by reason of illness or injury.

The obligation of sending a mariner back to the original port as prescribed in the preceding paragraph includes the encumbrance of transportation, lodging, food provisions and other necessary expenses.

In the event that a mariner, while being sent back to his country, undertakes work during the course of the voyage, he shall be entitled to remuneration.

**第六十二條** 海員不得在船舶上私載貨物如私載之貨物爲違禁品或有致船舶或貨物受損害之虞者船長得將該貨物投棄。

**Article 62** Mariner shall not carry any goods on board the ship on basis of secretive personal operation. In the event that the goods so carried are contraband or it is apprehended that they may cause damage to the ship or the cargo, the shipmaster may have the said goods jettisoned.

**第六十三條** 按航給薪之海員於航程或航行日數延長時得按薪額比例請求增薪但於航程或航行日數縮短時不得減薪。

**Article 63** Where a mariner is paid on voyage basis, if the course of voyage is extended or the number of days of sailing is increased, he may claim increase of salary in proportion to the original amount of salary; provided, however, that, if the course of voyage is curtailed or the number of days of sailing is decreased, the original amount of salary shall not be decreased.

**第六十四條** 船舶所有人於發航前非因海員自己之事由而辭退海員時如海員係按月給薪者自辭退之日起加給一個月薪金其在發航後辭退者加給三個月薪金如係按航給薪而在發航前辭退者應給半薪其在發航後辭退者應給全薪。

**第五十七條** 如有左列情事之一者船舶所有人得終止僱傭契約：

- 一、海員不能勝任職務者。
- 二、海員怠忽職務致遭重大損失者。
- 三、海員不遵船長指定時間內上船者。
- 四、海員在船擾亂秩序而情節重大者。
- 五、海員因第六十七條但書之事由受傷或患病致不能工作者。
- 六、海員故意損害船舶設備及屬具者。

**Article 57** A shipowner may terminate the contract of employment upon occurrence of any one of the following events:

1. That the mariner is incompetent to perform his duties.
2. That the mariner has committed negligence of his duties thereby causing a heavy loss.
3. That the mariner has failed to be present on board the ship within the time limit set by the shipmaster.
4. That the mariner on board the ship has disturbed the good order to such an extent that the circumstance is deemed severe.
5. That the mariner, by reason of cause stated in the proviso of Article 67, has sustained injury or become ill thereby being unable to work.
6. That the mariner has wilfully inflicted damage to the ship, or her equipment and appurtenances.

**第五十八條** 如有左列情事之一者海員得終止僱傭契約：

- 一、船舶喪失國籍者。
- 二、違反僱傭契約之規定者。
- 三、受傷或患病致不能繼續工作者。
- 四、發航前隱匿真正目的港致中途變更預定航程者。
- 五、海員介紹他人接替其職務經船舶所有人或船長同意者。

**Article 58** A mariner may terminate the contract of employment upon occurrence of any one of the following events:

1. That the ship has lost her nationality.
2. That the provision of contract of employment has been non-observed.
3. That the mariner has sustained injury or become ill thereby being unable to continue to work.
4. That the true port of destination has been kept concealed before the commencement of voyage that the scheduled course of voyage is altered in the midway.
5. That the mariner has introduced other person to substitute himself in performance of his duties upon consent of the shipowner or shipmaster.

**第五十九條** 無定期僱傭契約船舶所有人或海員均得於七天前以書面通知對方終止契約。

**Article 59** In case of a contract of employment with unfixed duration of employ-

qualification and certification, the contract of employment for such mariner may only be executed with qualified person.

**第五十五條** 僱傭契約應載明左列事項：

- 一、海員姓名年齡籍貫；
- 二、職務名稱；
- 三、訂立日期及地點；
- 四、服務船舶名稱；
- 五、航行種類；
- 六、薪資及津貼；
- 七、僱傭期間
- 八、伙食標準；
- 九、其他雙方協議事項；

**Article 55** A contract of employment shall clearly specify the following:

1. Name, age and native city of the mariner;
2. Title of the job;
3. Date and place of contracting;
4. Name of the ship to be in service of;
5. Category of the voyage;
6. Salary or wage and allowance;
7. Duration of employment;
8. Standard of food provisions;
9. Other terms mutually agreed to by both parties.

**第五十六條** 船舶有左列情事之一者僱傭契約即告終止：

- 一、船舶已沉沒或失蹤者。
- 二、船舶已完全失去安全航行之能力者。

船舶於四個月內無存在消息者以失蹤論。

海員雖僱傭契約終止但因挽救船舶人命或貨物之緊急措施必須工作者仍認為契約繼續有效。

**Article 56** A contract of employment is forthwith terminated upon occurrence of any one of the following events to the ship:

1. That the ship has sunk or has disappeared.
2. That the ship has completely lost her capability of safe navigation.

Where lack of information about existence of a ship has continued up to a period of four months, the ship is deemed as having disappeared.

Notwithstanding termination of a contract of employment, such contract is nevertheless deemed as continually running in force in the event of such emergency measures taken for salvation of the ship, life or goods that the mariner must render service.

In the event that a shipmaster has sold or pledged the cargo, the amount of damage indemnity is to be ascertained according to the value of such cargo at the port of destination at the time when it should have arrived there; provided, however, that any expenses which were saved by reason of the sale or pledge shall be deducted therefrom.

**第五十二條** 船舶在航行中船長死亡或因故不能執行職務而未有繼任人時應由從事駕駛之海員中職位最高之一人代理執行其職務。

**Article 52** While a ship being under way, if the shipmaster dies or, due to any cause, is unable to perform his duties and there is no successor to take over, the highest ranking one among the mariners undertaking navigation shall perform the shipmaster's duties in acting capacity.

**第五十三條** 船長違反第三十八條之規定者處六月以下有期徒刑違反第四十四條至第四十八條之規定者處拘役或五百元以下之罰金。

**Article 53** A shipmaster violating the provision of Article 38 shall be punished with imprisonment for not more than six months. A shipmaster violating any one of the provisions of Article 44 to Article 48, both inclusive, shall be punished with detention or a fine of not more than five hundred  *yuan*.

#### 第四章 海 員

**第五十四條** 船舶所有人僱用海員應簽訂僱傭契約該項契約經雙方同意簽訂之在國內應送請航政機關在國外送請中華民國領事館認可僱傭契約修正或終止時亦同。

國內無航政機關或國外無領事館之地區應於到港船籍港二十四小時內補辦認可手續。

海員依法令須備具規定資格及證明者其僱傭契約之簽訂以合格人員為限。

#### Chapter IV Mariner

**Article 54** A shipowner in employing a mariner shall execute a contract of employment. The contract of employment is to be executed upon mutual agreement of both parties and shall be submitted, for approval, to the shipping administration if executed in the State, or to the consulate of the Republic of China if executed out of the State. The same rule applies in the event of amendment to, or termination of, a contract of employment.

In a region in the State where there is no such shipping administration or out of the State where there is no such consulate, submission for approval shall be subsequently conducted within twenty four hours upon arrival of the ship at her port of registry.

Where certain mariner is required by law or ordinance to possess of stipulated

2. Out of the State, submit to the consulate of the Republic of China.

The administration mentioned in the preceding paragraph shall certify in the logbook the respective dates and hours of the arrival and departure of the ship and, at the time of commencement of voyage by the ship, return the ship's documents to the shipmaster.

**第四十八條** 船長除有必要外不得開艙亦不得在船舶文書未經送驗前卸載貨物。

**Article 48** A shipmaster, except in the event of necessity, shall not open the hold and also shall not, before the ship's documents having been submitted and examined, unload the cargo.

**第四十九條** 船長遇船舶沉沒觸淺碰撞強迫停泊或其他意外事故及有關於船舶貨載海員或旅客之非常事變時應作成海事報告載明實在情況檢送主管機關前項海事報告應有海員或旅客之證明。

**Article 49** In the event that a ship has sunk or stranded, or collision, forced anchorage or other accident relating to the ship has taken place, or in the event of any unusual happening to the cargo, mariner or passenger on board the ship, the shipmaster shall make out a maritime report stating the actual situation of the occurrence and submit it to the competent administration.

The maritime report mentioned in the preceding paragraph shall bear the attestation of mariner or passenger.

**第五十條** 海事報告未經海員或旅客證明者不能發生裁判上之證據力但其報告係船長於遇難後獨身脫險之處所作成者不在此限。

**Article 50** A maritime report without having been attested by mariner or passenger gives rise to no evidential power in any judicial proceedings; provided, however, that this rule does not apply to a report made out by the shipmaster at a place where he survives alone after the disaster.

**第五十一條** 船長非為支付船舶之修繕費救助費或其他繼續航行所必要之費用不得為左列行為。

一、為金錢之借入。

二、將貨載之全部或一部變賣或出質。

船長變賣或出質貨載時其損害賠償額依其貨物應到適時目的港之價值定之但應扣除因變賣或出質所減省之費用。

**Article 51** A shipmaster, unless for defraying the expenses for repair of the ship, salvation remuneration or other expenses necessary for continuance of the voyage, shall not do the following acts:

1. To borrow money;

2. To sell or pledge the whole or a part of the cargo.

船長違反第一項之規定者就自己所採措施負其責任違反第二項之規定者處七年以下有期徒刑因而致有死亡者處三年以上十年以下有期徒刑。

**Article 43** While a ship being under way, no matter what danger she may encounter, the shipmaster, unless having consulted the key mariners of the ship, shall not abandon the ship, provided, however, that the shipmaster has the final discretion power.

While abandoning a ship, the shipmaster, unless having the passengers and mariners rescued out of the ship, shall not leave the ship. The shipmaster shall also exert all his efforts as far as practicable to save the ship's documents, mails, money and valuable articles out of the ship.

A shipmaster violating the provision of the preceding first paragraph is held responsible to the measures he has adopted. A shipmaster violating the provision of the preceding second paragraph shall be punished with imprisonment for not more than seven years or, in the event of there being death caused thereby, with imprisonment for more than three years but not more than ten years.

**第四十四條** 船長在船舶上除船舶文書外應備有關於載客載貨之各項文件

**Article 44** A shipmaster shall keep on board his ship, besides the ship's documents, various documents relating to the passengers and cargo carried thereon.

**第四十五條** 主管機關依法查閱船舶文書時船長應即送驗。

**Article 45** When a competent administration demands, in pursuance of law, inspection of the ship's documents, the shipmaster shall forthwith submit them for examination.

**第四十六條** 船長於船舶到達目的港或入停泊港後除休假日外應在二十四小時內報請主管機關檢定其船舶之到達日時。

**Article 46** A shipmaster shall within twenty four hours upon arrival of his ship at the port of destination or a port of sojourn, except for holiday, report to the competent administration for verification of the date and hour of the arrival of the ship.

**第四十七條** 船長應於前條所定之期限內將船舶文書檢送於左列機關。

一、在國內檢送於該目的港或停泊港之主管機關。

二、在國外檢送於中華民國領事館。

前項機關應將船舶到港及離港日時在航行記事簿上簽證於船舶發航時發還船長。

**Article 47** A shipmaster shall, within the time limit set forth in the preceding Article, submit the ship's documents to the administration as stated below:

1. In the State, submit to the competent administration at the port of destination or the port of sojourn.

**第三十七條** 船長由船舶所有人僱用之。

船舶所有人得隨時辭退船長但無正當理由而辭退時船長得請求賠償因此所受之損害。

**Article 37** Shipmaster is to be employed by the shipowner.

Shipowner may dismiss his shipmaster at any time, provided, however, that in the event of being dismissed without due cause, the shipmaster may claim indemnity for damage arising therefrom.

**第三十八條** 船長在航行中縱其僱用期限已滿亦不得自行解除或中止其職務。

**Article 38** While a ship being under way, even though his employment period has expired, the shipmaster shall not at his own option relieve himself of, or suspend, his duties.

**第三十九條** 船長對於執行職務中之過失應負責任如主張無過失時應負證明之責。

**Article 39** A shipmaster shall be liable for his fault committed in performance of his duties; the burden of proof shall rest with the shipmaster when he makes contention of no fault.

**第四十條** 船舶之指揮係由船長負責其責任船長為執行職務有命令與管理在船海員及在船任何人之權。

船長非因事變或不可抗力不得變更船舶之預定航程。

**Article 40** The responsibility of commanding a ship rests solely with the shipmaster. To perform his duties, the shipmaster has the authority of directing and administering the mariners on board the ship, and any other persons on board the ship.

A shipmaster, unless by reason of accident or *force majeure*, shall not alter the scheduled course of the voyage.

**第四十一條** 船長在航行中為維持船上治安及保障國家法益得為緊急處分。

**Article 41** While a ship is being under way, the shipmaster, for maintaining peace and order on board the ship or safeguarding the legal interests of the State, may take emergency measures.

**第四十二條** 旅客或海員死亡或失蹤時其遺留於船上之財物船長應以最有利於繼承人之方法處置之。

**Article 42** In the event that a passenger or mariner dies or disappears, the shipmaster shall dispose of his personal properties left on board the ship in a manner to the best advantage of his heirs.

**第四十三條** 船長在航行中不論遇何危險非經諮詢各重要海員之意見不得放棄船舶但船長有最後決定權。

放棄船舶時船長非將旅客海員救出不得離船並應盡其力所能及將船舶文書郵件金錢及貴重物救出。

2. In the case of sub-paragraph 2 of that Article, the claim of obligation has not been exercised upon a lapse of one year from the date on which such claim became exercisable.
3. In the case of sub-paragraph 3 of that Article, the claim of obligation has not been exercised upon a lapse of six months from the date on which the act of assistance or salvage was completed or the allotment of general average contribution became final.
4. In the case of sub-paragraph 4 or sub-paragraph 6 of that Article, the claim of obligation has not been exercised upon a lapse of six months from the date on which the damage arose.
5. In the case of sub-paragraph 5 of that Article, the claim of obligation has not been exercised upon a lapse of six months from the date on which the claim of obligation became exercisable.

**第三十一條** 船舶抵押權之設定應以書面爲之。

**Article 31** Creation of a ship mortgage shall be made in written form.

**第三十二條** 船舶抵押權得就建造中之船舶設定之。

**Article 32** Ship mortgage may be created upon a ship under construction.

**第三十三條** 船舶抵押權之設定除法律別有規定外僅船舶所有人或受其特別委任之人始得爲之。

**Article 33** Unless otherwise provided for by law, ship mortgage may be created only by the shipowner or by the person who has received his special mandate.

**第三十四條** 船舶抵押權之設定非經登記不得對抗第三人。

**Article 34** Creation of a ship mortgage, unless having been duly registered, shall not be set up as a defence against a third party.

**第三十五條** 船舶共有人中一人或數人就其應有部分所設定之抵押權不因分割或出賣而受影響。

**Article 35** Mortgage created by one or more than one co-owner of a ship upon his share or their shares entitled thereto shall in no way be affected by partition or sale.

### 第三章 船 長

**第三十六條** 船長應爲中華民國國民。

#### Chapter III Shipmaster

**Article 36** Shipmaster shall be a national of the Republic of China.

第二十六條 第二十四條第二款之債權得就同一僱傭契約期內所得之全部運費優先受償不受前條第二款之限制。

**Article 26** The claim of obligation under sub-paragraph 2 of Article 24 may be paid in priority order out of the total amount of the freight earned during the validity period of one and the same contract of employment notwithstanding the provision of sub-paragraph 2 of the preceding Article.

第二十七條 屬於同次航行之優先債權其位次依第二十四條各款之規定。

一、款中有數債權者不分先後比例受償。

第二十四條第三款及第五款所列債權如有二個以上屬於同一種類其發生在後者優先受償。因同一事變所生之債權視為同時發生之債權。

**Article 27** Preferential claims of obligation pertaining to the same voyage rank according to the order as the various sub-paragraphs are set forth in Article 24. In the event that there are several claims of obligation under any one sub-paragraph of Article 24, they are indemnified *pro rata* without precedence.

In the event that under either sub-paragraph 3 or sub-paragraph 5 of Article 24, there are two or more claims of obligation pertaining to one and the same kind, the one arising later is to be paid in priority order.

Claims of obligation arising out of one and the same accident are deemed to be claims of obligation occurring at the same time.

第二十八條 不屬於同次航行之優先債權其後次航行之優先債權先於前次航行之優先債權。

**Article 28** As regards preferential claims of obligation not pertaining to the same voyage, the preferential claims of obligation of a later voyage take precedence over the preferential claims of obligation of an earlier voyage.

第二十九條 優先債權不因船舶所有權之移轉而受影響。

**Article 29** Preferential claim of obligation is in no way affected by transfer of the ownership of the ship.

第三十條 第二十四條各款之優先權除法律別有規定外以左列原因而消滅。

一、該條第一款情形船舶離去債權發生地者。

二、該條第二款情形自債權人得為請求之日起經過一年不行使者。

三、該條第三款情形自救助或撈救之行爲完成或海損分擔確定之日起經過六個月不行使者。

四、該條第四款第六款情形自損害發生之日起經過六個月不行使者。

五、該條第五款情形自債權得為請求之日起經過六個月不行使者。

**Article 30** Unless otherwise provided for by law, the preference under each sub-paragraph of Article 24 is extinguished by reason of the cause stated below:

1. In the case of sub-paragraph 1 of that Article, the ship has departed from the place where the claim of obligation was created.

## Section 2 Preferences and Mortgages

**Article 24** Any of the claims of obligation listed below is entitled to preference of payment:

1. Costs of litigation, expenses incurred in the common interests of the creditors in order to preserve the ship or to procure its sale by open bidding and distribute the sale proceeds; tonnage dues, harbor reconstruction fee, pilotage dues, towage charges; or charges incurred for safe watch, preservation or inspection of the ship after the time of the entry of the ship into the last port.
2. Claim of obligation of the shipmaster, mariner or other person in service of the ship arising, within a period of time less than one year, out of the contract of employment.
3. Remuneration for assistance and salvage, or the allotted contribution of the ship to general average.
4. Indemnity, arising from the fault of the shipowner, the shipmaster or mariner, for collision of ships or other incident of navigation; for the personal injury inflicted on passenger, shipmaster or mariner; for damage or loss of cargo, or for damage inflicted on harbor facilities.
5. Claim of obligation arising of act done or contract executed by the shipmaster in pursuance of his duties and authority, while away from the port of registry, for actual necessity of preserving the ship or continuing the voyage.
6. Indemnity for damage caused to consignor.

The rank of the preferences listed under sub-paragraphs 1 to 5 inclusive of the preceding paragraph takes precedence of the right of mortgage over the ship.

**第二十五條** 依前條規定得優先受償之標之物如左。

- 一、船舶船舶設備及屬具或其殘餘物。
- 二、在發生優先償權之航行期內之運費。
- 三、船舶所有人因本次航行中船舶所受損害或運費損失應得之賠償。
- 四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。
- 五、船舶所有人在航行完成前為施行救助或為撈救所應得之報酬。

**Article 25** The objects which may be subject to preferential payment in pursuance of the provision of the preceding Article are as follows:

1. The ship, her equipment and appurtenances, and/or residual materials thereof;
2. The freight earned in the voyage during which the preferential claim of obligation was created;
3. Indemnity due to the shipowner for damage sustained by the ship and/or for loss of freight during that particular voyage;
4. Indemnity due to the shipowner on account of general average;
5. Remuneration due to the shipowner for assistance and salvage services rendered prior to the consummation of the voyage.

- 二、關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。
- 三、關於貨載之債權或本於載貨證券而生之債權除前二款情形外其估價依船舶於到達目的港時或航行中斷地之狀態如貨載應送達於數個不同之港埠而損害係因同一原因而生者其估價依船舶於到達該數港中之第一港時之狀態。
- 四、關於第二十一條所規定之其他債權其估價依船舶航行完成時之狀態。

**Article 23** The shipowner who avails himself of the provision of Article 21 to limit his liability shall prove the value of his ship in that particular voyage.

The assessment of the value of the ship shall be based on the condition of the ship at the time as set forth below:

1. For claim of obligation in general average arising out of collision or other accident, or any claim of obligation arising after the accident and up to the time of arrival of the ship at the first port reached, the valuation shall be according to the condition of the ship at the time of her arrival at that first port.
2. For claim of obligation arising out of accident occurring while the ship is in a port of sojourn, the valuation shall be according to the condition of the ship in the port of sojourn after the accident.
3. For claim of obligation relating to the cargo or claim of obligation arising out of bill of lading except those prescribed in the preceding two sub-paragraph, the valuation shall be according to the condition of the ship at the time of her arrival at the port of destination of the cargo or at the place where the voyage is broken. If the cargo is destined to several different ports and the damage has arisen out of one and the same cause, the valuation shall be according to the condition of the ship at the time of her arrival at the first port of such several ports.
4. For other claim of obligation provided for in Article 21, the valuation shall be according to the condition of the ship at the time of consummation of her voyage.

## 第二節 優先權及抵押權

**第二十四條** 左列各款債權有優先受償之權。

- 一、訴訟費及為債權人之共同利益而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用船鈔港埠建設費引水費拖船費自船舶陷入最後港後之看守費保存費檢查費。
  - 二、船長海員及其他服務船舶人員本於僱傭契約所生之債權其期間未滿一年者。
  - 三、為救助及撈救所負之費用及報酬及船舶對於共同海損之分擔額。
  - 四、船舶所有人或船長海員之過失所致之船舶碰撞或其他航行事變旅客及船長海員之身體傷害貨載之毀損或滅失加於港埠設施之損害賠償。
  - 五、船長在船籍港外依其職權為保存船舶或繼續航行之實在需要所為之行爲或契約所生之債權。
  - 六、對於託運人所負之損害賠償
- 前項第一款至第五款所列優先權之位次在船舶抵押權之前。

3. Obligation arising out of bill of lading;
4. Indemnity due by reason of fault of navigation committed in the execution of a contract;
5. Obligation of repairing the damage inflicted by the ship upon harbor, warehouse, waterway facilities or other works;
6. Obligation to remove the wreck of sunken ship or obligation connected therewith;
7. Remuneration for assistance and salvage;
8. Contribution to be borne by the shipowner in general average;
9. Obligation arising out of act done or contract executed by the shipmaster, on basis of his duties and authority, while away from the port of registry, for actual necessity of preserving the ship or continuing the voyage, provided, that such necessity is not caused by insufficiency of preparation, deficiency of appurtenances or negligence in providing for equipment at the time of commencement of the voyage.

The freight referred to in the preceding paragraph does not include the freight and the ticket fare as being uncollectable in accordance with contract.

The accessories referred to in the preceding first paragraph denotes the indemnity due to the ship by reason of damage inflicted thereupon, provided, that payment on insurance is not included therein.

The damage referred to in the sub-paragraph 1 of the preceding first paragraph includes personal injury and loss of life.

**第二十二條** 前條責任限制之規定於左列情形不適用之。

- 一、本於船舶所有人之行為或過失所生之債務。
- 二、前條第九款所定債務經船舶所有人之允許者。
- 三、本於船長海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。

**Article 22** The provision of the preceding Article on limitation of liability does not apply to any of the following cases:

1. Obligation arising out of act or fault of the shipowner.
2. Obligation referred to in sub-paragraph 9 of the preceding Article having been consented to by the shipowner.
3. Obligation arising out of contract of employment executed with the shipmaster, mariner or other person in service of the ship.

**第二十三條** 船舶所有人如依第二十一條之規定限制其責任者對於本次航行之船舶價值應證明之。

船舶價值之估計以左列時期之船舶狀態為準。

- 一、因碰撞或其他事變所生共同海損之債權及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權其估價依船舶於到達第一港時之狀態。

第十九條 船務經理人非經共有人依第十一條規定之書面委任不得出賣或抵押其船舶。

船舶共有人對於船務經理人權限所加之限制不得對抗善意第三人。

Article 19 No ship's husband shall sell or mortgage the ship unless a written mandate is granted by the co-owners in conformity with the provision of Article 11.

No restriction imposed upon the delegated authority of a ship's husband shall be set up as a defence against a *bona fide* third party.

第二十條 船務經理人於每航次航行完成後應將其經過情形報告於共有人共有人亦得隨時檢查其營業情形並查閱賬簿。

Article 20 After the consummation of each voyage, the ship's husband shall report to the co-owners on the happenings of the voyage. Co-owner may also, at any time or from time to time, inspect the business condition and review the account books.

第二十一條 船舶所有人對左列事項所負責任以本航次航行之船舶價值運費及其他附屬費為限船舶所有人不提供船舶價值而委棄其船舶者亦同。

一、船長海員引水人或一切服務於船舶之人員因執行業務所加損害於第三人之賠償。

二、交付船長運送之貨物或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

三、本於繳貨證券所生之債務。

四、在履行契約中所犯航行過失之賠償。

五、船舶所加於港埠倉庫航路設備及工作物之損害所應修理之義務。

六、關於除去沉船漂流物之義務及其從屬之義務。

七、救助及撈救之報酬。

八、在共同海損中屬於船舶所有人應分擔之部分。

九、船長在船籍港外以其職權因保存船舶或繼續航行之實在需要而為行為或契約所生之債務而其需要非由發航時準備不足船具缺陷或設備疏忽而生者。

前項運費對於依約不能收取之運費及票價不包括在內。

第一項所稱附屬費指船舶因受損害應得之賠償但保險金不包括在內。

第一項第一款所稱之損害包括身體之傷害及生命之喪失。

Article 21 The liability of a shipowner in respect of the matters falling under the following sub-paragraphs is limited to the value of the ship, the freight and other accessories within the bounds of that particular voyage; the same rule applies in the event that the shipowner gives away his ship without putting up the value of the ship:

1. Indemnity for damage inflicted upon a third party by the shipmaster, mariner, pilot or any other person in service of the ship, due to performance of duties;

2. Indemnity due for damage caused to goods delivered to the shipmaster to be carried or to any other property or article on board the ship;

**Article 13** When a co-owner mortgages his share in the co-ownership of a ship, he shall obtain the consent of the majority of all other co-owners

**第十四條** 船舶共有人對於利用船舶所生之債務就其應有部分負比例分擔之責。

共有人對於發生債務之管理行為曾經拒絕同意者關於此項債務得委棄其應有部分於他共有人而免其責任。

**Article 14** The co-owners of a ship shall be liable, in proportion to their shares in the co-ownership, for the obligations which have arisen from utilization of the ship.

A co-owner, who has refused giving consent to the administrative action which brought about an obligation, may exempt himself from such obligation by giving away his share in the co-ownership to other co-owners.

**第十五條** 船舶共有人為船長而被辭退或解任時得退出共有關係並請求返還其應有部分之資金。

前項資金數額依當事人之協議定之協議不成時由法院裁判之。

第一項所規定退出共有關係之權自被辭退之日起算經一個月不行使而消滅。

**Article 15** When a co-owner is the shipmaster and is discharged from or relieved of such service, he may withdraw from the co-ownership and claim refund of his share in the co-ownership of the ship.

The amount of refund referred to in the preceding paragraph is to be determined by mutual agreement of the parties concerned; if no agreement be reached, it is to be adjudicated by court.

The right to withdraw from the co-ownership referred to in the preceding first paragraph is extinguished if not exercised upon a lapse of one month from the date of discharge

**第十六條** 共有關係不因共有人中一人之死亡破產或禁治產而終止。

**Article 16** Relationship of jointly owning a ship does not terminate by reason of death, bankruptcy or interdiction of one of the co-owners.

**第十七條** 船舶共有人應選任船舶經理人經理其營業船舶經理人之選任應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。

**Article 17** The co-owners of a ship shall appoint a ship's husband to administer her business. The appointment of ship's husband shall be made with consent of such majority of the co-owners that the total value of shares in the co-ownership, which are possessed by such co-owners in majority, is also more than one half of the total value of all the shares combined.

**第十八條** 船舶經理人關於船舶之營運在訴訟上或訴訟外代表共有人。

**Article 18** Ship's husband represents the co-owners in all judicial and extra-judicial acts relating to the business and carriage pertaining to the ship.

1. In the event of transfer made in the Republic of China, an application shall be submitted to the competent shipping administration at the place of transfer or at the place where the ship is situated for its certification and seal evidencing such transfer.
2. In the event of transfer made in a foreign country, an application shall be submitted to the consulate of the Republic of China stationed there for its certification and seal evidencing such transfer.

**第九條** 船舶所有權之移轉非經登記不得對抗第三人。

**Article 9** Transfer of the ownership of a ship, unless having been duly registered, shall not be set up as a defence against a third party.

**第十條** 船舶建造中承攬人破產而破產管理人不為完成建造者船舶定造人得將船舶及業經交付或預定之材料照估價扣除已付定金給價收取之並得自行出資在原處完成建造但使用船廠應給與報價。

**Article 10** During the construction of a ship, if the contractor is declared bankrupt and the administrator in bankruptcy does not undertake to complete the construction, the person who ordered the construction thereof may take over the ship and its materials delivered or ordered by paying compensation for the assessed values thereof with deduction of the deposit money already paid, and may also on his own account complete the construction at the original place of construction, provided, however, that compensation shall be paid for utilization of the dockyard.

**第十一條** 共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意為之。

**Article 11** Disposal of a ship jointly owned or other matter relating to the common interests of the co-owners shall be made with consent of such majority of the co-owners that the total value of shares in the co-ownership, which are possessed by such co-owners in majority, is also more than one half of the total value of all the shares combined.

**第十二條** 船舶共有人有出賣其應有部分時其他共有人得以同一價格優先承買。  
因船舶共有權一部分之出賣致該船舶喪失中華民國國籍時應得共有人全體之同意。

**Article 12** Whenever a co-owner sells his share in the co-ownership of a ship, the other co-owner(s) may by prior empty purchase that share at the same price.  
When sale of a part of the co-ownership of a ship is such as will bring about the loss of her nationality of the Republic of China, consent of all the co-owners to such sale shall be required.

**第十三條** 船舶共有人以其應有部分供抵押時應得其他共有人過半數之同意。

1. Mechanically propelled vessel of less than twenty tons in gross tonnage or non-mechanically propelled vessel of less than fifty tons in gross tonnage;
2. Vessels constitutionally listed under the armed forces;
3. Vessels exclusively used for official purpose;
4. Vessels other than those stipulated under Article 1 of this Law.

**第四條** 船舶之扣押假扣押自運送人或船長發航準備完成時起以迄航行完成時止不得爲之但爲使航行可能所生之債務不在此限國境內航行船舶之假扣押得以揭示方法爲之。

**Article 4** Neither seizure nor attachment shall be imposed on a ship from the time when the carrier or shipmaster has completed preparations for commencement of her voyage till to the time when such voyage is consummated, provided, however, that this rule is not applicable to such obligation as has been incurred for the purpose of making the voyage practicable.

Attachment to a ship which navigates within the territory of the State may be made by means of a court proclamation affixed to a designated post.

**第五條** 海商事件本法無規定者適用民法及其他有關法律之規定。

**Article 5** To maritime matters which are not provided for in this Law, the provisions of the Civil Code and other relevant laws are to be applied.

## 第二章 船 舶

### 第一節 船舶所有權

**第六條** 船舶除本法有特別規定外適用民法關於動產之規定。

## Chapter II Ship

### Section 1 Ownership of Ship

**Article 6** Unless otherwise specifically provided for in this Law, the provisions of the Civil Code relating to movable property are to be applied to ship.

**第七條** 除給養品外凡於航行上及營業上必需之一切設備及屬具皆視爲船舶之一部。

**Article 7** With the exception of supplies for subsistence, all equipment and appurtenances of a ship which are necessary for navigation and conduct of her business are deemed to be part and parcel of the ship.

**第八條** 船舶全部或一部之讓與非作成書面並依左列之規定不生效力。

- 一、在中華民國應聲請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。
- 二、在外國應聲請中華民國領事館蓋印證明。

**Article 8** Transfer of the whole or a part of a ship is not valid unless it be put in written form and be effected in conformity with following provision:

中 華 民 國  
海 商 法

民國十八年十二月三十日國民政府公布  
二十年一月一日施行  
五十一年七月二十五日總統令修正公布

THE MARITIME LAW  
THE REPUBLIC OF CHINA

Promulgated on December 30, 1929  
Effective from January 1, 1931  
As amended on July 25, 1962

Translated by Kan Chi-Shou 甘 其 綬

第 一 章 通 則

第 一 條 本法稱船舶者謂在海上航行及在與海相通水面或水中航行之船舶。

Chapter I General Provisions

Article 1 The expression "ship" as referred to in this Law denotes any vessel which navigates on sea or waters connected with sea, or by submerging thereunder.

第 二 條 本法稱船長者謂受船舶所有人僱用主管船舶一切事務之人員稱海員者謂受船舶所有人僱用由船長指揮服務於船舶上所有人員。

Article 2 The expression "shipmaster" as referred to in this Law denotes a person who is employed by the shipowner to take full charge of all operational and managerial matters of a ship. The expression "mariners" as referred to herein denotes all persons who are employed by the shipowner to render their services on board a ship under the direction of the shipmaster.

第 三 條 左列船舶除因碰撞外不適用本法之規定：

- 一、總噸位未滿二十噸之動力船舶或未滿五十噸之非動力船舶。
- 二、軍事艦制之艦艇。
- 三、專用於公務之船舶。
- 四、本法第一條規定以外之其他船舶。

Article 3 The provisions of this Law, except those relating to collision of ships are not applicable to the following vessels:

中 華 民 國

海 商 法

**THE MARITIME LAW**

THE REPUBLIC OF CHINA