

魏文翰著

海上保險法要論



錢永銘著



Galter,

S. Jan. 1931

上海图书馆藏书



A541 212 0015 85058



# 序

天下事物之利害，集則重散則輕，輕則害微，重則害大，害微無傷，害大則殆，此理之常也。保險事業者，所以引用平均之原則，使集合於一人之損失，分由多數人平均負擔之，以期轉變危殆而至於無傷，其用至宏益，以現時社會日見進化，人間之關係，亦愈趨密切，愈趨繁雜，因人人間關係之密切與繁雜，故一事之成，受其利者，不必僅為直接享受利益之一人，一事之敗，被其害者，亦不僅為直接蒙受損失之一人也。設一旦重大損失，集於一人之身，則直接受損失者，固足以崩潰其事業，而受此事業崩潰之影響者，抑且不知凡幾，甚或社會經濟因之頓陷於杌隉狀況之中，其危害之程度，殆不可測。若以此重大損失，分由數萬人或數十萬人平均負擔之，則各個人所受者，數萬分或數十萬分之一耳，於其事業

之前途，殊不致發生若何之影響，此保險事業之所以成爲現時經濟界四大事業之一也。我國商業後進於人，國內保險事業，其始均由外人經營之，因多引外人之法律習慣以爲用，而保險契約之訂定亦多以外國文字爲之，以致我國投保之商民，對於其中規定，每苦知之不詳，設欲加以研究，則又以書籍之缺乏，未由探討。茲吾友魏君文翰受上海一部分水險公司之委託，編著海上保險法要論一書，內容宏富，體解精詳，其附錄中，且分譯一九〇六年英國海上保險法，一八九〇年及一九二四年約克恩的華浦規則等項，尤足爲研究是項學術者之參考，裨益我國商業界與學術界者實非淺鮮。魏君書成問序於愚，爰掇數語以誌慶欣。

民國二十二年十月馬寅初序於立法院之鷗園



# 序

吾國向無保險事業，海禁既開，洋人挾其成法來華經營，年被吸收保險費千百萬金。旅滬紳商，痛利權之外溢，遜清光緒季年，乃有華商保險公司之設立，惟政府既未頒關於保險之法律，而各華商公司亦未訂有詳細章程，一切辦法，惟洋商保險公司之馬首是瞻。余主持華安水火保險公司水險業務，十有餘年，常有感於海上保險條例紛繁，雖保險單上多有摘要之記載，但大都採用洋文，被保險人多未注意。遇有法律習慣，不負保險責任之事，故被保險人輒謬謂不諳洋文，強辭奪理，要求賠償，常起無謂之爭執。久欲搜集歐美各國關於海上保險之法律習慣，編譯成書，以作保險業及被保險人之參考。塵事鞅掌，率率無須臾之間，致有志而未逮。魏文翰律師湛稱法學，而對於海上保險尤素有研究，華商各

保險公司之經營海上保險者，大都禮聘魏君爲法律顧問，遇有疑難事件發生，輒就諮詢，而魏君和藹可親，事無鉅細，無不詳微博引，爲之解釋。近來國民政府頒行海商法，對於海上保險簡略已甚，不適用華商各保險公司，因環請魏君編譯海上保險法要論。魏君既應各公司之請，從事編譯，以余爲識途之老馬，不恥下問，余既感魏君之誠意，且喜向之有志而未逮者，得假手於魏君而觀其成，因就十餘年來經驗所得，樂爲商榷，雖一字之微，亦必詳爲斟酌，期其適當。編譯既竟，魏君復屬爲校正，重加檢閱，覺體例既極完善，而譯筆亦甚暢達，至所欽佩。吾知此書一出，不但保險界及被保險人得良好參考資料，可免無意識之爭議，且足以補法律之所未備，其裨益豈淺鮮哉。乃爲之序而歸之廿二年十一月周式民。

## 自序

海上保險事業發源於歐洲，近世始流入中國。自我國海禁大開後，始有英國商民在我國創設保險分公司。故我國實際海上保險事業法律上及習慣上之適用，均以英國之法律習慣為主。所有保險契約，迄今仍以英文文字訂定之。復查英國保險制度及習慣，亦大都為世界各國所採用，尤以英國勞億氏 Lloyd's 之保險團體，為全世界最有勢力之保險團體。各國保險公司所發給之保險單，亦多註明，關於一切保險事務，均依照勞億氏慣例辦理。查海上保險法範圍廣大，條理萬千，我國商民投保水險者雖多，然多不明保險之法律習慣，遇事則盲無所從，不佞受一部分上海受保水險諸公司之委託，編著海上保險法要論一書，以圖便利商民收研究之效。竊思我國海商法海上保險章所規定者甚

爲簡略，實不足資海上保險各項問題之解決。查我國民法第一條之規定。民事法律所未規定者依習慣，無習慣者依法理。故世界各國現行之法律及習慣，在我國法律上占相當地位。爰依英國海上保險之法律習慣，以 *Keble* 所著之海上保險法要論爲宗，而以 *Arnould* 所著之海上保險法巨著爲輔，並譯成英國一九〇六年海上保險法，及參考我國海上保險法而成是書。深知篇幅簡陋，詞不達意之處甚多，倘因本書而引起我國立法機關與人民之相當注意及研究，則幸甚焉。再於著此書時，多得華安水火保險公司周式民君之助力及勉勵，附此誌謝。

中華民國二十二年八月一日

# 海上保險法要論目錄

馬寅初先生序

周式民先生序

自序

第一章 歷史由來 Historical

一頁

蘭博底民族 法蘭西規則 一六〇一年英國法令 滿司非法官

一九〇六年海上保險法令 勞億氏 各海上保險公司

勞億保險契約

第二章 隱匿及不實之陳述 Concealment and Mis-representation 七頁

事實之隱匿 不實之陳述

第三章 『得受保權利』及商業習慣 Insurable Interest 一三三頁

商業習慣 印花稅法令 保險契約種類

第四章 保費 Premium 二〇〇頁

保費之百分率 保費返還 兩層保險 不足保險

第五章 保證條件 Warranties 二九頁

當然保證條件 航海安全能力 變更航程 合法 明示保證條件

第六章 保險契約 Policy of Insurance 四二頁

保險契約之格式 保險契約附件 契約之文字 契約之詞句  
保險契約

第七章 得受保價額 Insurable Value 六九頁

第八章 航程 Voyage 七三頁

保險責任之終了

第九章 承保之險 Perils Insured Against

八〇頁

海難 火燒 海盜 盜賊 投棄 船長船員之故意侵權行為

其他危險

第十章 主要關係原因之解釋 Approximate Cause

八八頁

實際援用狀況 主要關係原因之定義

第十一章 完全滅失 Total Loss

九二頁

實際完全滅失 船舶失蹤 假定完全滅失 拋棄主張之條件

實際與假定完全滅失之區別 撈救損失

第十二章 代位求償 Subrogation

一〇六頁

第十三章 附註 Memorandum

一〇八頁

附註 擱淺 沉沒 焚燒 碰撞

第十四章 單純海損 Particular Average

一一三頁

單純海損滅失之定義 海損條件

第十五章 單純海損之結算 Adjustment of Particular

一一八頁

Average

貨物應如何保險 結算程序

第十六章 單純海損不計算之條件 Free Particular

一二九頁

Average Clause

本條件之適用 在蘇彝士運河擱淺

第十七章 特別費用 Particular Charges

一三四頁

告訴及設法條件 連續損失

第十八章 船舶 Ships

一四〇頁

單純海損 尙未修繕之損失



第十九章 碰撞條件 Collision Clause 一四四頁

碰撞之解釋

第二十章 共同海損 General Average 一四八頁

第二十一章 兵險及海盜險 War Risk and Piracy 一六四頁

## 附錄

一九〇六年英國海上保險法 Marine Insurance Act, 1906

(of England) 一七一頁

附英文原本 一二七頁

一八九〇年約克恩的華浦規則 York Antwerp Rules, 1890 二八一頁

一九二四年約克恩的華浦規則 York Antwerp Rules, 1924 二九三頁

英國一九二四年貨物海運法 Carriage of Goods by Sea Act,

1924

三二〇頁

海損精算人實用規則英文原本 Rules of Practice of Average

Asdjusters

三三三頁

海上保險法中英名詞對照表 Table of Terms in Chinese and

English

三六七頁



# 海上保險法要論

## 第一章 歷史由來

蘭博底(The Lombards)民族 英國保險事業之起源，實由於蘭博底民族之倡導，該民族自第十三世紀中葉，被逐離去義大利中部及北部後，即散處歐洲各海商國家。移居英國之蘭博底民衆，因沿襲祖籍本能，經營各項貸款，及海上保險諸事業。至第十五世紀末葉，對於各項保險種類，已有詳盡保費收取之規定，大致與散處其他各地蘭博底民衆所採用之習慣相同。彼等對於下列巴斯勒那 Barcelona 之法律，亦有充分之認識。

『茲爲免除各方糾紛起見，其保險人對於同一保險標的物，所負之責任，不得因承保時間之不同，而有殊異。該第一個保險人所負之義務，與其餘保險

人同。』

『凡發給保險契約之人，須注意該契約之文字及條件，務使明晰毫無發生誤解之弊。』

『彼等並應立誓，是項保險，確係真實，並非假造者。』

上開法律，並規定凡保險標的物，蒙受損害或全部滅失，於接到聲明後，保險人應於四個月內給付賠款。倘船舶失縱，由接到最後消息之日起，六個月內給付賠款。

上開法律要旨，爲禁免過量之保險金額，保險人所承保之保險金額，不得達於標的物之充分價值。如一旦發生事變時，其所有人（船舶或貨物）爲自己利益起見，益竭力設法救護。

於西曆一四六八年，威匿斯 Venice 之法律，曾曰『該船舶保險人，於事變發生後，每藉詞避免賠償責任，實非幸事。』嗣後復有法律規定，貨物不得堆放

於甲板上。凡違反是項規定者，該船長應受罰金處分，其四分之三歸國庫，四分之一賞給告發人。

上開所有法律，均爲居留英國之蘭博底民衆所熟悉者，亦爲彼等所營之保險事業之準繩。

蘭博底民衆之權威，雖因一五九七年法令而削減，但彼等勢力仍因勞億 Lloyd 保險契約下列之歸定，而永久延長。『茲經同意，本保險契約所享有之效力，應與在倫敦 Lombard Street 蘭博底街，或皇家 Royal Exchange 交易所，或倫敦他處，所成立之真實契約相同。』

法蘭西規則 最重要之法律，係某項由法蘭西所來之規則。大約於十七世紀在盧揚 Rouen 地方出版者，對於外國海上保險習慣，與英國保險事業之發達，論之綦詳。其所載之保險契約，與英國所採用者同，且與勞億契約亦同。關於英法兩國之匯水，亦有詳明之記載。

一六〇一年英國法令 英國於一六〇一年，始有關於海上保險之法令。對於保險事業之發達，由該法令之凡言，亦可概見。『茲因商業遠年習慣，凡本國或外國須涉險赴遠處經商者，均給付相當代價，而使貨物貨品船舶，或其他涉險物件保險，其保費及種類，均由保險人與被保險人議定之。是項情節，即通稱之曰保險契約。倘船舶於保險成立後，蒙受滅失或損害時，是項損失，實由多數分担。凡涉險者，均代分担其損害，並不加諸少數直接被害之人，因之青年得無慮而涉險經商。』該法令之凡言，對於海上保險之目的，言之詳明，無庸贅釋。按當時海上保險涉訟案件，審理甚緩，該法令之主旨，在設立特別法庭，以補素弊，惟未能收效。至十九世紀，復被裁撤云。

滿司非 Lord Mansfield 法官 海上保險法律，在英國向乏進展。至一七

五六年滿司非氏爲司法總長時，始大爲發展。英國推崇滿氏爲海上保險法律之創始者，其所爲之判例，均奉之如法典。於一七八六年滿氏所修正之派克氏

Park海上保險一書，風行一時，百年後尤推之爲標準善本。

一九〇六年海上保險法令 自滿司非氏時代，至一九〇六年，海上保險法律均依判例爲標準。自一九〇六年十二月二十一日，依照判例所通過之海上保險法令後，商人對於海上保險法律之了解，始漸完善。現各法院所審理之案件，多係就保險契約條文之解釋，甚鮮法律原則上之爭執。

勞億氏 Lloyd's 於一六六六年前所有海上保險營業，均由各人在各人之事務所辦理。是年因倫敦大火後，興建咖啡館，是館不僅爲文人會集之所，亦商人聚議之地。於一六八八年，勞億咖啡館名稱，始現於各重要廣告，嗣勞億氏於一六九一年，遷至蘭博底街，其地已爲保險商人與船舶所有人聚集之所。又於一六九六年，刊印關於海上保險之出版物，繼刊印勞億海軍報告書，以迄於今。

各海上保險公司 勞億氏處所之各人保險商業，既極發達，他人亦均欲

接踵而起。於一七二〇年倫敦保險公司，及皇家保險交易公司，因皇家特許執照而成立，並領得專營斯業之權利，因之引起各人保險商人之反對，該公司等之專營權，復爲減削。於一七四六年自不得轉保，及禁止投機之保險法令通過後，該公司之營業範圍，益復減小，所有海上保險營業，仍多操諸勞億會員手中。於一七七四年，勞億移至皇家交易所，即現在之處所。

勞億保險契約 於一七七九年，勞億會員製成保險契約之基礎，倫敦保險公司，及皇家保險交易公司之專營權利，於一八二四年取消。再爲保險之營業，亦於一八六四年依新法令而恢復，嗣後新保險公司，創辦者甚夥，然多倒閉，餘存者甚少。



## 第二章 隱匿及不實之陳述

事實之隱匿 在電報制度，尙未普遍通用之時，海上保險事業，專賴締結契約當事人所知之事實及消息爲根據。倘意存欺騙，自係易事。故對於事實隱匿之規定，殊爲嚴厲。據多年商事經驗，被保險人對於擬保標的物之消息，知之甚詳。故彼所知之事實，爲最有價值之消息，不得故意絲毫隱匿，雖被保險人，以所知之事實，無關重要，而未爲聲明。倘將來發現是項事實，確與保險契約有重要關係時，保險人所負之責任，應爲免除。故被保險人之故意隱匿，或因誤解而未爲聲明，在法律上均發生同一結果。關於被保標的物之同一事實，在被保險人，或認爲無關重要，然在保險人，或認作極爲重要，故凡保險人，所發之問題，被保險人均應一一答復。但滿司非法官云，「關於保險人，已知或應知或已捨棄欲知之事，關於減少因承保所發生危險之事，關於揣測之事，關於一切天災，如

航程困難颶風地震等事，關於政治變化及戰鬪等事，被保險人均無報告之義務。』

倘保險係由要保人（即等於摺客）辦理者，被保險人應將一切有關事實，告知要保人，該要保人應將其所知者，無論得之於被保險人，或得之於業務往來，完全告知保險人。要保人之主要功用，即利用其豐富之保險經驗也，倘因被保險人，或要保人之隱匿，某項事實，因之保費或承保之決定，業受影響時，保險人得解除契約。

普通商人，對於某項貨物之消息，均由往來函札中得來，如於貨物保險時，未將其所知者，完全報告於保險人，實自誤之事。

韓密登 Justice Hamilton 法官曾云。『被保險人所回答之事實，雖出於至誠，倘係錯誤者，仍應負責。』

不實之陳述 被保險人不得故為不實之陳述，以圖不法之利益，在保險

成立前，所有之接洽，均應出之真誠。例如貨物擬於冬令裝出者，不得使保險人有夏令裝出之誤會。又如貨物已在航程中者，不得使保險人有尚未裝出之誤會。凡不實之陳述，對於保險人承保斯險，及規定保費有關者，該保險契約，得由保險人取消之。

### 附英國一九〇六年海上保險法

#### 第十七節

海上保險契約之基礎，係忠誠信實，倘一方不顧絕對的忠誠信實，他方得宣告是項契約失效。

#### 第十八節

(一) 除本節另有規定外，在契約訂立前，被保險人應將其所知之重要有關係情節，盡量告知保險人，該被保險人應認爲明瞭由通常事務中所應明瞭之一切事務，如被保險人未爲是項告知時，保險人得宣告契約失效。

(二) 凡能影響謹慎保險人關於確定保險費之事項，或關於確定是否承保之事項，均認為重要有關係情節。

(三) 未經保險人發問時，下列情節，無須告知。

(甲) 關於減少危險之情節者。

(乙) 關於保險人應為明瞭之情節者，凡彰明公開之事項，及保險人由普通事務中所應明瞭之事項，均係保險人應認為明瞭之情節。

(丙) 關於保險人，對於某項事務之報告，有表示免除之情節者。

(丁) 關於因明示或默示保證條件之規定，其情節無須贅為告知者。

(四) 關於某項未經告知之情節，是否為重要有關係之情節，乃係事實問題，於每件事項發生時認定之。

(五) 『情節』包括被保險人收受之消息及報告。

## 第十九節

除關於無須告知之情節，於前節明有規定外，如保險係被保險人之代理人，代為投保者，該代理人對於保險人應告知。

(甲)該代理人所明瞭之一切重要有關係情節，凡代理人通常事務中所應明瞭之事項，及收受報告之事項，均應認為該代理人所應明瞭之情節。並應告知

(乙)被保險人所應告知之一切重要有關係情節，但於某項重要有關係情節到達代理人時，業經遲誤，不及轉為告知者，不在此限。

## 第二十節

(一)被保險人或其代理人，在契約訂立前，於接洽時，向保險人所為之一切重要有關係陳述，務須真實，否則保險人得宣告契約失效。

(二)凡能影響謹慎保險人關於確定保險費之陳述，或關於確定是否承保之陳述，均認為重要有關係陳述。

(三) 所爲之陳述，不外關於事實方面，或關於希望相信方面。

(四) 凡關於事實之陳述，與實際事實大致相符者，即認爲真實陳述，換言之，即陳述事實與實際事實之差異，由謹慎保險人視之認爲無重要關係，即認爲真實陳述。

(五) 凡關於希望相信之陳述，係由於誠懇發表者，即應認爲真實陳述。

(六) 所有陳述，在契約訂立前，均得撤回之，更正之。

(七) 關於某項陳述，是否爲重要有關係之陳述，乃係事實問題，於每件事項發生時認定之。

## 第二十一節

海上保險契約，於被保險人要求保險，經保險人接受後，即認爲成立，該契約之是否業經填發，固非必須要件，但爲證明要約之業經成立，所有臨時保單，或其他簡單契約之條件，均得引爲參考，雖未經粘貼印花者，亦發生效力。

## 第三章 『得受保權利』及商業習慣

凡欲得到海上保險契約之人，應具備法律上『得受保權利』該項權利，在一九〇六年，海上保險法第五節，言之詳明。（見後）

貨物所有人對於貨物，固具有『得受保權利』而其代理人，如對於貨物損害滅失，亦確受損害時，亦有『得受保權利』

按現在習慣，運費均係預付者，故託運人對之得爲保險。運費者，即給付船舶所有人，因由甲港將貨物運至乙港之金錢代價。運費預付者，於運費給付後，雖船舶喪失，亦不得向船舶所有人，請求返還運費。倘運費並無預付之規定者，依照英國法律，非貨物運至目的港後，不得收取運費。故對於普通運費，船舶所有人亦有『得受保權利』。託運人對於保費，亦得爲之保險。於保險標的物喪失時，被保險人尙未取得『得受保權利』或是項權利，業已喪失者，應以無『得

## 受保權利』論。

商業習慣 依照普通商業習慣，對於承保之險，無論爲一次航程者，或爲一定期間者，保險人均發承保單。但法律所承認者，僅爲保險契約。是項承保單，依法並非契約之一部分，蓋法律所承認者，僅爲業納印花稅之保險契約。如保險契約，一經發出，該承保單立即發生效力。例如保險契約，係八月三十日發出者，而承保單係八月一日發出者，其間之冒險情節，雖經變遷，保險人亦負該保險契約上，所規定之各項責任。倘事變發生於發給承保單之後，而在發給保險契約之前者，保險人依法無發給保險契約之義務。但依習慣，除事變發生，係屬可疑之情節者，保險人並不主張法律上之權利。

【註】 本段關於承保單所論各項，並不適用於我國，英國法律之所以如此規定者，完全爲徵收印花稅起見，該承保單在我國各保險公司習慣上，實與保險契約發生同一效力。

印花稅法令 (因與我國無關故從略)



保險契約種類 對於貨物保險，可分兩種，一爲保險價額確定之保險，例如茶葉五十箱，保險人與被保險人同意，該保險價額爲五百金磅。一爲保險價額未確定之保險，例由一九三二年一月一日，至一九三三年一月一日，運送茶葉，保險以五萬金磅爲限，凡一批或數批運出之茶葉，於保險有效期間，其價值總額在五萬金磅之內者，即均認爲業經保險論。如發生損害，其價額臨時確定之。

普通保險公司，所發給之保險契約，係該公司與被保險人間之契約。勞億所給之保險契約，係該簽名之保險人與被保險人間之契約。

附英國一九〇六年海上保險法

#### 第四節

- (一) 以賭博爲目的，而訂立之海上保險契約，應認爲無效。
- (二) 凡海上保險契約，有下列情節時，應認爲賭博契約。

(甲)於被保人無本法規定之『得受保權利』時，或於訂約時，無取得是項權利之希望時。

(乙)於保險契約註有下列或其他類似條件時，如『無論有無利害關係』、『除本契約外，無須再證明其他利害關係』或『保險人並無打撈餘剩之權利』，但因打撈無望，而於契約內載有是項註明者，不在此限。

### 第五節

(一)除本法另有規定外，凡與海事冒險發生利害關係者，均認為享有『得受保權利』。

(二)凡對於海事冒險，或對於得受保財產之平安到達，或對於受保財產之扣押，立於利害關係之人時，均認為與海事冒險發生關係之人。

### 第六節

(一)於保險關係訂立時，被保險人對於標的物，固無發生利害關係之必須然

於標的物發生滅失時，被保險人必須享有利害關係。

但於標的物之保險，註有無論危險之有無條件者，雖於滅失發生後，始取得利害關係時，仍得請求損害賠償，然於保險契約訂立時，被保險人明知業已滅失，而保險人並不知者，不在此限。

(二) 如被保險人於滅失發生時無利害關係者，無論其在滅失後之行爲若何，均不能取得利害關係。

### 第七節

(一) 利害關係並非永久存在之性質者，或經過相當程度始發生充分效力者，均得爲之保險。

(二) 例如某甲購賣貨物時，卽爲訂立保險契約，雖嗣後因售主遲延交貨而拒絕受買，或認售主應負擔一切損失時，該某甲仍有『得受保權利』。

### 第八節

凡有一部份利害關係者，無論其性質若何，均得爲之保險。

### 第九節

- (一) 保險人應認爲因保險契約取得利害關係，對於標的物得爲再保險。
- (二) 除保險契約另有規定外，該原始被保險人對於再保險並無任何權利或利害關係。

### 第十節

船舶抵押或積貨抵押之受押人，對於是項押款關係享有『得受保權利』。

### 第十一節

船長或船員，對於薪資享有『得受保權利』。

### 第十二節

關於預付之運費，倘積貨滅失而預付之運費，不爲返還時，該預付運費之人，對於預付之運費享有『得受保權利』。

### 第十三節

被保險人對於支付之保險費享有『得受保權利』。

### 第十四節

(一) 如保險標的物業經抵押者，出押人得爲全部價值之保險，受押人所得爲保險者，限於現在或將來應受償部份。

(二) 受押人受讓人或其他利害關係人，對於標的物得爲自己利益爲之保險。

(三) 縱第三者，對於標的物之滅失，認諾賠償時，其所有人仍得對於標的物之全部價值爲之保險。

### 第十五節

於被保險人，轉讓或喪失業經保險之標的物時，受讓人並不因此取得保險契約之權利，但於合同另有明白或默示規定者，不在此限。

本節之規定，對於權利，因法律關係，自然應爲移轉者，不生效力。

## 第四章 保費

一九〇六年之海上保險法令，並無保費須註明於保險契約之規定。但依習慣，均於契約上註明之。保費之收取，均以被保標的物價值之百分率計算，其百分率之多寡，以航程性質，承保之險，及被保標的物加害第三者之義務為斷。保費之百分率 保險人收取保費，以過去之最近某一期間之紀錄為標準，在此期間所發生之事變多者，保費較高。如所發生之事變少者，保費較小。如被保險人，直接向保險公司投保者，被保險人應負直接給付保費之義務。

如保險係經要保人經手者，保險人之收取保費，應向要保人為之。至保險人與被保險人間，以保費業已收到論。在契約中，保險人均自認保費，業已收到，故不得再以保費，尙未收到，而避免責任。於因保險契約發生請求時，要保人雖通知保險人，保費係由被墊付，而尙未由被保險人償還者，保險人對於被保險

人仍負賠償義務。要保人如欲收回保費，應另尋途徑，無論結果若何，均不影響保險人之地位。如被保險人，業將保費交付要保人，而要保人並未轉交保險人時，保險人對於被保險人之賠償責任，並不因之削減。總之，要保人應負責給付保費，保險人對於被保險人應負損害賠償及返還保費之責任。

**保費返還** 倘保險責任尚未開始，被保險人得請求返還保費。例如貨物由倫敦至上海，固得爲保險，但於保險後，因錯誤該貨物尚未裝出，被保險人自得請求返還保費。倘被保險人，誤以他人貨物認爲自有，而逕爲保險者，如立即請求返還時，該保費亦應返還。倘被保險人之取得保險契約，係由於不實之陳述，或欺騙而來者，除該契約得由保險人取消外，保費不得返還。倘保險責任，業已開始雖保險人所負之責任，較約定者爲輕，保費亦不得返還。例如貨物保險，由倫敦至上海，中途至孟買，由貨物所有人賣去，其孟買至上海之保費，亦不返還。倘所保之險，係五千金鎊之貨物，如裝出者，僅爲二千五百金鎊之貨物，其一

半之保費，應返還之。如所裝出者，尙不足一半，其保費亦比例返還。倘被保標之物之保險金額，超過其價額，而數個保險契約，並非同時成立，且保險契約對於全部責任，業經開始者，是謂之複雜情節，其保費之返還，似應依下列情節辦理。例如價值三萬金鎊之棉，於四月十二日，成立二萬金鎊之保險契約，於四月十三日，成立一萬六千金鎊之保險契約，對於二萬金鎊契約之保費，不得請求返還。蓋於四月十二日起，該契約所負之責任，爲對於全部，且經開始。惟對於該一萬六千金鎊中之六千金鎊，確無責任之可言，蓋第二個保險契約之責任，決無超過一萬金鎊之可能，故該六千金鎊之保費，應爲返還。

兩層保險 於買主與賣主間，或於委託人與代理人間，每因消息不靈，雙方對於同一貨物，均有保險。例如美國或孟買以電報寄至英國，購買價值二萬金鎊之棉，賣主於裝運是項貨物時，卽爲保險，如發現買主同時亦爲保險時，賣主方面之保險人所負之責任，應減爲半數。故應返還一半之保費，買主方面之



保費辦理方法亦同。倘船舶與貨物在途中完全沉沒時，被保險人得向每一方保險人，請求二萬金鎊之賠償，並應將向其他保險人請求權，讓渡於付款之保險人，以便代位求償，或被保險人向每一方請求一萬金鎊之賠款。

不足保險 於保險金額，不足標的物價額時，即謂之不足保險。其保險金額與價額之差，即由被保險人自保。不足保險之結果，於本書單純海損章論斷之。

附英國一九〇六年海上保險法

保險費

### 第五十二節

除另經雙方同意外，被保險人他其代理人之繳付保險費，與保險人之發給保險契約，為互換條件，在保險人未收到保險費時並無發給保險契約之義務。

### 第五十三節

(一)除另經雙方同意外，如保險契約之訂立，係由要保人所代為者，該要保人對於保險人應負直接繳付保險費之義務，該保險人對於被保險人應負直接損害賠償及返還保險費之義務。

(二)除另經雙方同意外，要保人得因保險費及其應得利益，對於保險契約享有留質權。如彼之對手方，係被保險人時，並得因所有積欠之保險費，對於契約享有留質權。但於債權債務發生關係時，該對手方業經認作代理人者，不在此限。

### 第五十四節

如保險契約係經要保人代為訂立，並經在契約上註明，保險費業已收受者，是項註明在保險人與被保險人間，應為發生絕對的效力，不容再有異議，但於保險人與要保人間，並無是項絕對的效力。

## 保險費返還

### 第八十二節

於依本法保險費或其比例部份，應為返還時。

- (一) 如業經給付者，被保險人得向保險人請求返還。
- (二) 如尙未給付者，被保險人或其代理人應為留存。

### 第八十三節

在保險契約經載明如某種事項發生時，保險費或其比例部份，應為返還者，於該某種事項發生該保險費或其比例部份即應返還於被保險人。

### 第八十四節

(一) 於給付保險費之原因，完全喪失，而被保險人或其代理人並無詐欺或不法行為者，保險費即應返還於被保險人。

(二) 如保險費之給付，係攤付性質而該攤付之受給保險費原因，完全喪失者，

該攤付之保險費，亦應返還於被保險人。

(二) 例如

(甲) 如保險契約根本無效，或在保險責任開始時，業經保險人宣告失效者，於被保險人並無詐欺或不法行爲時，保險費應爲返還，如承保危險並非攤付性質，於責任開始後，其保險費不得返還於被保險人。

(乙) 如保險標的物或其一部份向無保險之危險時，其保險費之全部或一部份，應分別返還之，但保險標的物係以危險之有無爲保險，於訂約時，標的物業經安全到達者，保險費並不返還，惟於訂約時，保險人業知其安全到達者，不在此限。

(丙) 於被保險人在全部保險期間，並無「得受保權利」時，保險費應爲返還，但本項之規定於賭博契約不適用之。

(丁) 如被保險人之被保權利有喪失可能者，於保險責任開始後，縱在保

險期間，業經喪失者，保險費並不返還。

(戊)如被保險人在未經確定之保險價額契約內，為逾額之保險時，保險費應比例返還。

(己)除依前開各項，另有規定外，於被保險人為逾額之兩層保險時，該各保險費應比例返還，但於保險契約訂立時，有先後之分，其先訂之契約，曾經開始承擔全部保險義務時，或於保險金額，業經全部賠償時，保險費不得返還，如被保險人明知為兩層保險時，保險費不得返還。

### 兩層保險

### 第三十二節

(一)於被保險人為同一危險同一權利，無論為全部份或一部份取得兩個以上保險契約，而保險金額總數，超過本法所准許之賠償數額時，是謂兩層逾額保險。

(二) 於保險爲兩層逾量保險時

(甲) 除契約別有規定外，被保險人得依其自選之次序，向保險人請求賠償，但所收受者，不得超過本法所准許賠償之數額。

(乙) 如被保險人請求所根據之契約，係確定保險價額者，凡被保險人由其他非確定保險價額契約項下所收得之款，亦應合併加入計算。

(丙) 如被保險人請求所根據之契約，係非確定保險價額者，凡被保險人由其他保險契約項下所收得之款，於計算保險價額時，應合併加入計算。

(丁) 如被保險人所收受之賠款，超過本法所准許之數額時，該被保險人對於是項超過數額，立於暫爲管財人之地位，是項數額應比例返還各保險人。

## 第五章 保證條件

當然保證條件 保險契約，雖係保險人與被保險人間約定之文件，但是項契約，既建於忠誠信實上，尚有若干當然條件，亦應認爲契約之一部份者，依向來習慣，當然保證條件，分爲三項。(一)航海安全能力，(二)合法，(三)不得變更航程。雖一九〇六年之海上保險法令，於保證條件節內，僅指明航海安全能力及合法兩項。但本章仍襲舊慣，將不得變更航程一項，加入當然保證條件之內。

航海安全能力 於航程保險，在船舶開始航行前，該船舶對於該次冒險，須有航海安全能力，係當然保證條件，航海安全能力之名詞，按法律之解釋，實非妥確之名詞，蓋該船舶之狀態，非僅應完善健好，並應有相當水手船員。倘所營之業係特別營業者，並應有相當特別設備。是項特別設備之規定，實航海安全能力之放大，雖船舶完好堅固，倘特別之設備稍有疵瑕，依法亦認爲缺乏航

海安全能力也。該「航海安全能力」之名詞，應易爲「適當」之名詞。一九〇六年海上保險法，應修正爲「於航程保險，在船舶開始航行前，該船舶對於該項冒險之種種方面，應爲適當。」『於保險責任開始時，而船舶係停泊港口者，該船舶應有抵抗該港口普通冒險之能力。』

保險人倘欲主張某船舶缺乏航海安全能力時，須負舉證之責，而其舉證之困難，由下列判例表明之。在一八七四年，某船舶在西貢附近地方，某河中裝米，該日天氣，亦係普通情況，於裝運中，該船舶沉沒。據證人云，該船係於最近期間，經過修理者，該船沉沒，自有相當原因，然以保險人不能舉證，結果敗訴。倘被保險人須負證明該船舶有航海安全能力之責者，恐亦難於舉證，蓋該船既於普通天氣情況中，忽而沉沒，定有不可知之疵瑕。

關於貨物保險，該一九〇六年海上保險法，第四十節第二段，最爲重要。『關於貨物或其他動產航程之保險，其當然保證條件，非僅於航程開始時，該船



享有航海安全能力，並對於運送該項貨物或其他動產，係屬適當。」何者為相當適當，自以該船營業之性質為斷。該船對於運送煤炭，雖為適當，但對於運送精細物品，或非適當。例如運送冰肉時，應備有冷汽間，或運送棉花時，應有適宜之艙位，運送煤炭時，應有相當載重。

如於裝運貨物時，因笨重物件，落於艙底，致船舶受有損害，不宜涉此航程者，所有因此缺乏航海安全能力，所生之損害，保險人均不負責。

如運送貨物之船舶，經證明係屬缺乏航海安全能力者，依法貨物託運人，不得向其保險人請求賠償，但依習慣如託運人，對於是項船舶之缺乏航海安全能力，無關或不知者，保險人均經照賠。

**變更航程** 變更航程，即係第二項當然保證條件，本名詞所包括之意義，不僅航程不得變更，而航程開始，亦不得無故遲延。倘於保險契約成立後，該航程之開始遲延，致夏季之航程，移至冬季，始得開駛，或冬季之航程，移至夏季，縱

使是項特別遲延，減少冒險責任時，保險人亦得不負契約之責任。『關於航程保險契約，其所保險之全程，應於相當期間開始之。如無合法原因，而不於相當期間開始者，由特別遲延之時起，保險人責任，即爲免除。』普通見解，以保險人之責任，無論若何遲延，均應以貨物交付時爲止者，實係誤解。如貨在轉口港，應由甲船移至乙船，以便繼續運至目的港時，亦不得無故遲延，如貨物於離去倉庫，即認爲保險者，由倉庫至船舶，亦不得發生無故遲延。

船舶由駛去港起，至目的港止，應航行習慣上所應航之航線，及停泊於通常所應停泊之港。例如由倫敦至中國，均經過蘇彝士運河船舶所有人不應使船經過好望角。『於船舶駛去港地，在保險契約定明者，如船舶之開駛，在其他港地時，保險責任，以未經發生論。』例如定明貨物保險，由利物浦至西印度，其由南司登 Southampton 運出之貨，自不在保險範圍之內。

變更航程條件之註明，『於船舶目的港，在保險契約定明者，如船舶所駛

向之目的港，與明定者不同時，保險責任，以未經發生論。』與本段最有關係之判例，爲西瑞魯與西吉克一案，Simon Israel & co. v Sedgwick 在該案保險契約係保險價額未經確定性質者，其航程係由摩西 Morsey 至吉布拉特 Gibraltar 以西之葡萄牙國，或西班牙國之任何港口。但於契約註明倘變更航程，如被保險人給付約定之保費時，仍應認爲險已承保。但該船舶向克塞基那 Cartagena 係吉布拉特以東之港口駛去，當船尚在航駛，可向吉布拉特之東或西之共同航線時，船舶沉沒，被保險人擬加付保費，認險已承保論。但保險人拒絕是項請求，案經涉訟，由法院判決，認定該船舶，並非變更航程，蓋所取者完全係不同之航程，故被保險人不得依契約，而有所主張。變更航程條件之註明於保險契約者甚夥。但其範圍，由上開判例，頗能釋明，該航程必須爲契約所規定之航程，其開駛港，及目的港，必須係所規定相當範圍內之港者。英國海上保險法參照下列第四十五節

(一)於保險責任業經開始後，而船舶自由變更契約所載明之目的地時，是謂之航程變更。

(二)如航程變更除契約另有規定外，由變更航程之決定，業經表示時起，保險人之責任應爲免除，並不因在滅失發生時，該船舶仍實際在契約所預定之航線內，而發生差異之結果。」

#### 第四十六節

(一)如船舶於無合法理由，而變更契約內所預擬之航程時，由變更之時間起，保險人之責任，應爲免除，並不因在滅失發生前，業經恢復原定航線而發生差異之結果。

(二)於有下列情形時，應認爲變更契約內所預擬之航程。

(甲)契約內所明白規定之航程經離去者。

(乙)如航線未經在契約明白規定時，而該習慣上應駛之航線經離去者。

(三) 意圖變更航程並不發生變更之結果，必須實際變更，始免除契約之責任。依照上開兩節解釋，於意圖變更航程時，該保險契約，並非即行取消。於實際變更航程，保險人之責任，始得免除。變更航程條件之註明，均注意後來發生之事實，業見本章所舉之例。依商業實際經驗，是項註明之最要點，為保費之增加。

合法 承保之險，應為合法，亦係當然保證條件之一。被保險人應盡力使本次承保之險全部合法，如航程係意圖運送私貨，以欺朦海關，或在戰時運送違禁品者，均為不合法。

### 明示保證條件

- (一) 明示之保證條件，得以任何字句為之，凡能表示保證意思者即為合格。
- (二) 明示之保證條件，必須在契約內，或契約所附屬之文件內書明。
- (三) 明示之保證條件，不得阻礙當然保證條件之發生效力。但完全不相容者，

## 不在此限。

由上開定義，可見當然保證條件與明示保證條件之不同，明示保證條件，係在保險契約內，註明如欲保險人負責，被保險人對於明示保證條件，先應完全履行。例如在保險契約註明，『茲經保證在八月廿八日以前，或在該日開駛。』該船舶必須準時離開停泊地點，而開始航程。關於貨物保險明示保證條件，係鮮見之事。但保險人對於保險價額未確定之保險，為限制責任時，每有下列註明。『茲經保證，貨物之某一個船舶，運送不得超過 金鎊』於保險時，船舶確實狀況不明者，保險人得為下列註明，『茲經保證，在保險開始以前，所發生之險，不在保險範圍之內。』依照此項註明，對於保險開始後之損害，保險人始負責任。例如某船舶甲之保險，係由八月廿一日，成立開始，但嗣後發現該船舶於八月廿日，已經沉沒，保險人對於八月廿日之沉沒，不負責任。

## 保證條件

### 第三十三節

(一) 以下數節之保證名詞，應釋為允諾保證，換言之於被保險人負責允許某項特定事項發生或絕對的不發生時或某項情節必定履行時或某項特定事實之是否存在時，是謂之允諾保證。

(二) 保證分為明示的或當然的。

(三) 依照上開解釋，保證之條件，無論對於承保之險，發生重要關係與否，均應準確履行，倘未為準確履行時，除契約別有規定外，保險人所負之義務，自保證條件違背之日起，應為免除，但關於該日以前之義務，並不蒙受影響。

### 第三十四節

(一) 如情勢變遷，契約之保證條件，不能適用時，或法令變更，是項保證條件為不合法時，該保證條件得免除履行。

(二)於保證條件違背後，被保險人不得提出，在損害發生前，是項違背業經彌補，或是項保證條件，業經履行之抗辯。

### 第三十五節

- (一)明示之保證條件，得以任何字句爲之，凡能表示保證意思者，卽爲合格。
- (二)明示之保證條件，必須在契約內或契約所附屬之文件內書明。
- (三)明示之保證條件，不得阻礙當然保證條件之發生效力，但完全不相容者，不在此限。

### 第三十六節

(一)於被保財物，無論爲船舶或貨物，業經明白保證爲中立性質時，是項財物在責任開始時起，卽應爲中立性，在責任負擔期間，被保險人應竭力保存其中立性。

(二)於船舶業經明白保證爲中立性時，被保險人應竭力保存其中立性質，並



應保證該船舶之證明文件，均為合格。換言之，該船舶所攜帶文件，必須能證明其中立性質，並不得有偽造或隱隱情事，倘因違背上開情節，致發生損害時，保險人得宣告保險契約失效。

### 第三十七節

關於船舶國籍，或關於在保險責任期間船舶國籍之不變更，並非當然保證條件。

### 第三十八節

於保險標的物業經保證，在某特定日期為完好或平安狀態時，如在該日任何時間，係完好或平安者，即應認為與保證條件符合。

### 第三十九節

(一)關於航程保險契約，船舶在航程開始時，應認為業經當然保證，對於是項航程危險有航海安全能力。

(二) 如保險責任開始，係在船舶停泊某港時，應認爲業經當然保證，在所保之危險開始時，該船舶對於該港之普通危險有相當之設備。

(三) 於保險契約所註明之航程爲數段，而在每段船舶均需不同之準備或設備時，應認爲業經當然保證，在每段之開始，船舶對於該段之準備設備均有航海安全能力。

(四) 如船舶之設備大致能抵抗保險範圍內危險時，該船舶即認爲有航海安全能力。

(五) 關於期間保險契約，並非當然保證，船舶在所有地位，均有航海安全能力，但經被保險人同意於船舶駛入海中時，而無航海安全能力者，因此所發生之損害，保險人不負責任。

#### 第四十節

(一) 關於貨物或其他動產之保險契約，並非當然保證，是項貨物或動產有航

海安全能力。

(二)關於貨物或其他動產之航程保險契約，應認爲業經當然保證，該船舶對於運送不僅享有航海安全能力，並應有運送是項物品之設備。

#### 第四十一節

保險之冒險事項應認爲業經當然保證係合法者，被保險人應竭力在保險期間內使之繼續合法。



## 第六章

### 保險契約

(英文原文視拙著海運法附件第一船壳保險之契約)

保險契約之格式(刊印船壳保險契約格式)

爲保險事，

公司茲以本名義爲自己或代表他人爲他人及其關係

人特爲保險，所有上開各方關係人，均在享受保險利益範圍之內，無論標的物，業經滅失與否，其保險期間，爲

日 時起至 年 月 日 時止。

在港口，在海上，在船塢，在乾塢，在行動中，在吊機上，或躉船上，所有時間，所有地點，所有情節，無論何事，何業，及何種地點，或動機，或揚帆，或駛行，無論有無引水人，無論在任何狀況，拖帶救助船隻或被拖帶，或駛行試車，其所有之船身及器具材料，機械鍋爐用具，軍器軍火鎗炮小船及傢俱等，統稱之曰

船舶，

本船舶本次航行船主

或其他代行船主職務之人，或將來本船無

論更易何名，或船主無論更換何人，關於本船舶身及附屬具等項，其保險責任，開始由前開年月日時起，繼續有效，至前開年月日時止。

本被保險船舶，因獲得必須給養品，救助或修繕情事，得行駛開駛任何港口地點，而對於本保險契約不發生任何影響，關於被保險人方面，本船舶之估值，認為

船壳及材料等項，計估值  
機器及鍋爐等項，計估值

估值共計

本契約承保價額，計為

關於核算船舶是否為假定完全滅失，應以保險金額，作為修繕價額，其船舶缺殘，或分裂部份之價值，不在計算之內，關於船舶冒險及危險，華安水火保

險股份有限公司於本次航海所情願担任負責者，爲海難、軍艦、火災、敵國、海盜、流氓、竊盜、投棄、捕艦及返捕艦、復仇及海捕，以及王候、國家之拘捕、扣押逗留等情，及船長船員故意之過失，以及可爲損害之其他一切危險滅失及不幸，倘本契約載明之船舶，或其一部份蒙受不利或損害，以及任何滅失或不幸，本契約被保人或其一份子，或其僱員，或其受讓人，得告訴及設法，並得爲抗辯奔走保護，恢復本船或其一部份，而於本保險契約之關係，毫不發生影響，至本保險公司所應分攤之費用，應以本契約之保險數額比例負擔。茲經同意，本書面憑據，即保險契約，其所有真實效力，與倫敦成立之書面憑據，即保險契約，相同。故本公司對於被保險人，或其遺產執行人，財產管理人，或其受讓人，特爲表示情願允許，並拘束本公司財物及動產，以便真實履行前列條件，並特爲聲明本保險契約之代價，業已收受依照保險率

百分之幾本華安水火保險股份有限公司，立契允許同意，並拘束公司及其財物動產，倘發生滅失（上天

禁止者，須於三十天期滿，在上海將保險應負之金錢數額完全給付，至海損滅失及本保險其他事項之分攤，本公司亦須依照本保單之條件，及各情形之慣例辦理。

茲經同意，英國勞億之普通辦法，應認爲本保險契約分攤請求之標準。

特爲保證，捉捕，擒獲，拘捕，扣押，逗留及其事後影響，或任何行爲，海盜除外，均不在本保險範圍之內，再戰爭，暴動，罷工，阻工，或工人搔擾，民衆起騷，或宣戰前後，因備戰情形所發生之影響，亦均不在本保險範圍之內，又因碰觸地雷，所發生之要求，亦不在本保險範圍之內。

於保險範圍內之航程或時期，在不同時間，倘發生數次單純海損，而每次均在（規定額）以下者，則不核算，僅認爲自然之消損，船壳保險應於本船業已安全到達目的港時爲止，於本船在本保險契約有效期間，離去胡利江一次以上者，每次須加付百分之一，所有暹羅交趾祕魯中國政府或任何政府，在各該

政府沿岸，因本船舶經營不法，或違禁營業所爲之扣押擒獲或其他行爲，因而發生危險或滅失，以及積貨中裝有火藥，因而發生危險或滅失，又以及克羅姆由巴樂未至錫蘭沿岸，於探水線內，在十月十五日至十二月十五日全部期間內，蒙受狂浪暴風，與一切海險所發生之危險或滅失，均不在本保險範圍之內，前述危險滅失，應由被保險人負擔，與保險人無涉，但本保險契約以上所訂，與本語不合者例外。

茲憑見證，本華安保險公司經理，在上海特於保險契約簽字，計一式兩紙，字義均同，倘其一發生效力，其他作廢。

年 月 日

簽字

茲並經雙方同意，倘本被保險之船舶，與其他船舶碰撞，而本被保險人，因之對於此次碰撞所發生之損害賠償，應當並必須向他人爲金錢給付者，本簽字人應給付被保險人業經給付金錢數額之四分之三，作爲本船舶保險金額。



應負擔部份但於每一次碰撞其所負之義務，以不逾本被保金額四分之三比例部份爲限，倘本被保船舶之賠償義務發生爭執，而已訴訟進行，對於負擔義務，加以限制時，於得到本簽字人書面同意後，其被保險人所應付及必須給付之費用，亦應按照比例負擔四分之三，倘於碰撞船舶，雙方均有過失時，除一方或雙方賠償責任，在法律上另有限制外，其請求應以互相給付原則辦理之，每一方之船舶所有人，應給付其相對船舶所有人損害之二分之一，或其他比例，依照被保險人因此項碰撞，業已查明所應給付或收受之數額辦理。

關於被保險人下列應當或必須給付之義務，均不在本節規定範圍之內，例如，因依法令規定應負起除障礙物之義務，例如，因碰撞加害港口碼頭隄岸平台及其他之義務，或例如，被保險船舶對於積貨或其他規定之義務，或生命喪失或人身損害之義務。

（本段係解釋前節之意）

倘本保險船舶，與另外船舶發生碰撞，或承受撈救，而該另外船舶之全部或一部份，屬於同一所有人或同一管理處時，本被保險人，於本保險契約內所享之權利，正如該另外船舶完全屬於與本被保險船舶無關之所有人同，但於此項情節之下，其因碰撞所負之義務，或撈救應得酬金之數額，須由本公司與被保險人雙方同意之一個公斷人解決之。

在本保險契約期滿時，本船舶尚在海中，或遇難或在避難港，或停泊港，假該船舶如業已盡通知本公司之責任時，仍應認為已經保險，其保費依照比例，按月計算，至目的港到達時為止。

關於積貨營業地點，或開駛日期，縱被保險人於保證條件有違反之處，亦認為已經保險，惟以被保人必須盡通知之能事，及一經關照其應加之保費，即允諾照加為限。

於本船舶出售或移轉於新管理處，除本保險人對於此項出售或移轉，書

面同意時，本保險契約，由出售或移轉之日起，作爲解除，惟於本船舶業已裝載積貨，並已離去裝載港，或空船正在海中，不在此例，於此例外情形中，其解除應暫停止，如載有積貨，以卸載地爲止，如空船以目的港爲止，其保費應依比例每日計算，本段所載明者，在本契約內，雖於書寫打字，或鉛印部份，有相反之文義者，亦應發生效力，共同海損及撈救，應依冒險完成地所有之法律及習慣分配之，作爲運送契約內對於此點毫無特別規定論，但運送契約內明有規定，其分配應依照約克恩的華浦一八九〇年規則，（倘積貨爲木材第一條之「不」字應取消）或約克恩的華浦一九二四年規則辦理者，從其規定。

關於撈救及其費用，或關於告訴及設法內所生之費用，本契約所應負擔部份，僅爲保險標的物所應負擔部份，其比例如保險金額扣減保險人所應負之損害滅失之與被撈救財物之價值。

在海州大浦，天津海河，巴拿馬運河，蘇埃土運河，滿豈司特運河，及其有關

聯河道，又莫士河，在羅克河上游，又蒲洛提河，（由布諾亞瑞士平原北部劃一直線，至散白提河口，）及其附屬河道，又德牛河提莫拉河，碧魯包或靠近楊尼克利或巴爾山等處，所有之觸岸攔淺，均不得認爲攔淺。

茲經鄭重聲明，並同意所有保險人與被保險人，關於被保財物所爲之恢復，留救，保存，諸行爲，均不得認爲關於委付之拋棄或承認之表示。

茲經同意，倘本契約保費未經繳納時，本公司隨時得將本契約解除，其通知書一經送達或郵遞至被保險人，或本契約明定受款人處，即認爲業已解除，自通知書送達或郵遞之日起，本契約即作爲無效。但其因保險業已獲得之相當保費，計算至解除之日止，仍應存留，並即應給付。

倘因失險而發生滅失損害，因之於本保險契約發生請求時，在查驗前，於可能範圍內，應即書面通知公司，如在外國，應通知最近勞億代理人，以便公司斟酌情形，自己委派查驗人，但於損害範圍，業經查明後，公司或公司委託被保

險人，得爲招請是項損害之修繕投標。

公司得以一個月期間通知，隨時與被保險人解除本保險契約，屆一個月期滿後，如船舶載貨，則以本次到達卸載港爲止，如係空船，則以本次到達目的港爲止，本契約卽爲解除，保費應依照比例每日計算。

倘本船舶於每連續之三十日期間，停留港地或船塢其保費應爲退還，在此期間，並無海損，其所有危險，均由保險人負擔，倘於保險船舶未開始之月歷，雙方同意解除保險契約，其每月保費，應爲退還，其船舶到達者亦同。

倘發生滅失情事，本保險契約之保費，尙未給付部份，應於賠償數額中扣除之，倘於保費到期未經給付時，本契約立即失效。

保險契約附件（附英文原本）

本附件所列各項均應認爲第

號船壳保險契約之一部份

輪船

茲經保證，船長於未經本保險公司書面同意前，不得更換。再所有船舶上職員部份，機器部份，水手部份，管理部份，設備部份，均務使本保險公司滿意。

茲經保證，於本保險契約有效期間，所發生之完全滅失，本保險公司除對於完全滅失應負責任外，對於尚未修理之損害不負責任。

茲經保證，冷汽機器及電流，除明白規定外，不在本保險契約範圍之內。

茲經保證，關於船底之抓磨，或油漆部份，不得有任何請求。

茲經保證，本被保險船舶非經本保險公司許可，不得在船壳或機器，有任何構造上之變遷或更動。

茲經保證，應嚴格的遵守海關一切規則。

茲經保證，船舶無線電具，應永久保持其有效及工作狀態。再無線電專員，亦應永久在船上。

茲經保證，不得載運戰爭違禁品，亦不得與宣告封鎖或戰爭之港口往來。

經商。

茲經保證，不得運載危險品，惟加付保費者不在此限。

茲經保證，由三月一日起，至六月三十日止之期間內，不得於航駛時以印  
度煤爲積貨。

茲經保證，積貨不得裝載於木質甲板之間，及船舶甲板上。

茲經保證，倘變更航程，如嗣後認付所約定之增加保費時，仍應視爲業經  
保險。

茲經保證，倘遇實際或假定完全滅失時，無論委付之通知書發出與否，保  
險人對於運費不得有任何請求。

茲經保證，關於時間之損失，無論發生於海難與否，均不得有任何請求。

茲經保證，於本船舶被政府徵用時，除經本保險人書面同意者外，本保險  
契約應認爲根本失效。

茲經保證，在本船舶停泊於航路上或無掩護水面上之期間，其保費無論如何不得退還。

茲經保證，兵險，海盜險，水雷險，地震險，及印却瑪利詞句中（*Incmarco Clauses* 即船舶）易發現及因船員等不盡職而發生諸險）諸險均不在保險契約範圍之內。

茲經保證，本船舶所有之事變，無論對於本契約發生請求與否，均應立即通知本保險公司。

茲經保證，倘發生損失時，應給付本保險公司一年之保費。

茲經保證，本保險公司所擔負之責任，無論如何，不得超過本契約之保險金額。

茲經保證，本保險公司所應收之

預付保費如后

第一期之給付期

第二期之給付期



第三期之給付期

第四期之給付期

注意

凡對於本契約列舉之每一項保證條件，有不遵守時，或對於到期之保費未為給付時，本保險契約即當然根本失效。

THIS ATTACHMENT TO BE FORMED AS PART OF HULL POLICY No.....

s/s.....

Warranted that the Captain be not changed without the consent of this Company in writing, and to be Officered, Engineered, Manned, Managed and Equipped to the satisfaction of this Company.

Warranted in no case shall this Company be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the term covered by this Policy.

Warranted refrigerating machinery & insulation not covered unless expressly included in this policy.

Warranted no claim shall in any case be allowed in respect of scraping or painting the vessel's bottom.

Warranted no structural changes or alterations in the Hull or Machinery of the insured vessel will be made except with the consent of this Company.

Warranted strictly to comply with all Customs Regulations.

Warranted that the vessel's Wireless Installation be constantly maintained in thoroughly efficient condition and working order and that a qualified & expert Radio Operator be always employed on board.

Warranted not to carry contrabands of war, or to trade to and from ports declared under blockade or where hostilities are in progress.

Warranted no dangerous or hazardous goods to be carried on unless an additional premium to be paid.

Warranted not to sail with Indian Coal as Cargo between the First day of March and Thirtieth day of June b. d. i.

Warranted that no Cargo to be carried in the wooden between deck and/or on the boat deck.

Warranted in event of deviation to be held covered at an additional premium to be hereafter arranged.

Warranted in the event of total or constructive total loss, no claim to be made by the Underwriters for freight, whether notice of abandonment has been given or not

Warranted free from any claims consequent on loss of time, whether arising from a peril of the sea or otherwise.

Warranted that should the vessel be under the Government's command, this policy is

considered to be null and void unless with the consent of this Company in writing.

Warranted provided always that in no case shall a return be allowed when the within-named vessel is lying in a roadstead or in exposed and unprotected waters.

Warranted excluding war risk and risks of Piracy, Mines, Earthquake and Inehmaree Clause.

Warranted that each and every accident whether or not likely to involve a claim under this Policy shall be reported at once to this Company.

Warranted in case of loss, a full year's premium to be paid to this Company.

Warranted in any case, this Company's liability will not exceed the amount hereby insured.

Warranted premium hereon to be paid to this Company in.....in advance as follows:—

1st instalment now payable.....

2nd instalment due on the.....day of.....19.....

3rd instalment due on the.....day of.....19.....

4th instalment due on the.....day of.....19.....

ATTENTION:—BREACH OF ANY OF THE WARRANTIES MENTIONED IN THIS POLICY OR FAILURE TO PAY THE PREMIUM TO THIS COMPANY, ON DUE DATE AS ARRANGED HEREBY WILL RENDER THIS POLICY NULL AND VOID

契約之文字 滿司非法官曾云『吾人均知保險契約，係極特異之文件。』自該時起，迄今，歷受各法官不滿意之評論，然至今是項文件仍為通用，蓋商人用之已久，尚無大差，如一旦變更，恐失去保障之憑依，其格式，雖屬古老，但因多件訟案，其字句均有明確之解釋。即一九〇六年之海上保險法起草委員，亦注意及此，故對之亦未規定變更。現勞億所適用之保險契約，均經世界各國引為標準者，詳查其所適用之字句，對於船舶保險，或運費，或貨物保險，多不合宜者，

然因其附加之字句，或爲書寫者，或爲印入者，或爲以橡皮圖章蓋印者，對於是項缺點，亦充分補足，頗能表現保險人與被保險人間約定之意思。倘是項文件，係適用於某種貨物運送者，是項文件字句之真意，亦應由該種貨物運送之習慣，輔助解釋之。但於契約中，規定習慣不得適用者，不在此限。克布博魯 *Cornhill* 法官曾言，『在契約上關於某項特別營業有規定者，習慣得輔助補充之，以便釋明雙方書面所同意者之真意。但如擬以口頭援引之習慣，而推翻顯明書面所同意之條件，係屬不合，依法不得成立。』所謂習慣者，對於該業係普遍之習慣，其普遍性，應由被保險人負舉證之責。但於保險人與被保險人締結契約時，被保險人對於經理貨物，有特別之習慣，又爲保險人所深悉者，雖是項習慣，未能普遍，亦應發生效力。

對於裝於甲板上面貨物之損失，保險人不負責任，但爲習慣所許者，不在此限。倘無是項習慣，貨物必須裝於甲板之下，否則保險人，不負責任。對於保險

契約之文字發生疑意時，保險人應受不利益之解釋。蓋保險契約，係由保險人發出者，所有字句，均得由其隨意挑選援用。再於契約外所加之字句，其效力應勝過契約中所印就之字句。蓋代表雙方約定之真意也。阿郎博若 *Ellenborou* 法官云，一切文字，應照其普通意義解釋之。但有特別習慣，或特別情節者，應依其特別情形釋明之。

契約之詞句 於研究保險契約時，如注意是項契約作成之時，係在數百年之前，自易明瞭其真義。當時商人之貨物，均以自己船舶運送，且一切事項，亦由自己經手，在航程中，如遇戰事，亦憑自己之技能救護之。

保險契約 『爲保險事』以下之名字，應爲被保險人姓名。凡對於保險標的物，享有所有權，或利害關係，如一九〇六年海上保險法第五節所規定各項者，均得訂立保險契約。至『茲以本名義爲自己，或代表他人，爲他人及其關係人，特爲保險。所有上開各方關係人，均在享受保險利益範圍之內』之規定。

係指定於保險時，或保險後，凡對於標的物，能代原投保人，承受利害關係者，均得享受該保險契約之利益。在一八七四年，某要保人，受某甲之委託，爲某外籍商人保險，於事變發生二年後，該外籍商人，曾致函某甲，希望保險賠款業已給付，法院在判決書內，認定是項希望，即承認保險契約之表示，該保險契約，應爲有效。又某代理人乙，在紐約雖未經其在外國之主人甲之預先許可，曾代甲保險，甲曾致函於乙，曰，倘其他保險未能成立，而船舶尙未安全到達目的港者，本保險契約，可認作有效，否則取消等語。該船舶實際上已經沉沒，於涉訟時，紐約州法院，認定是項追認，係屬充分，該保險契約，應發生充分效力。

凡爲某人利益所保之險，於其知悉時，應即追認，否則失效。本原則似與前開第一例，稍有衝突，但於該例中，某外人之來函，係舊事重提之意，彼與某甲，固向有金錢及賬款往來也。

『無論保險標的物業經滅失與否，』係極關重要之規定，例如於貨已裝出



後，商人始知之，因為保險，雖嗣後始悉，船舶於保險前，業已沉沒者，保險人仍負賠償之責。倘於保險契約成立前，商人業得船舶沉沒之消息，或風傳者，是項情節，應告知保險人，否則應認為隱匿。除契約應取消外，保費亦不應返還。或於保險成立前，保險人確知船舶業已安全到達者，不得訂定保險契約，否則除契約仍得宣告無效外，保費亦應返還。

### 附英國一九〇六年上海保險法

#### 保險契約

#### 第二十二節

除依法律另有規定外，所有條件，凡未在依本法所規定之海上保險契約內註明者，均不發生證據效力。保險契約得在契約成立時，或成立後，填發。

#### 第二十三節

保險契約應載明左列事項。

- (一) 被保險人或其要保人之姓名。
- (二) 保險標的物及其所保危險之性質。
- (三) 保險責任開始之性質屬於期間者或屬於航程者。
- (四) 保險金額。
- (五) 保險人姓名。

#### 第二十四節

(一) 保險契約，應由保險人，或其代理人簽名，但保險人爲股份有限公司時，於蓋印公司圖章時，亦可認爲合格。然本節之規定，並不須股份有限公司必蓋公司圖章。

(二) 於保險契約有二個以上保險人簽名時，除別有規定外，每一個簽名對於被保險人爲獨立的契約。

#### 第二十五節

(一)對於標的物之保險契約，如係由某地起至某地止者，是爲航程保險契約。如係固定期間者，是爲期間保險契約。同一保險契約中，得合併規定航程或期間之責任。

(二)除在一九〇一年財政法第十一節，另有規定外，期間保險契約之訂立，不得超過十二個足月。

## 第二十六節

(一)保險標的物應在海上保險契約標記明白，其標記應大致清楚無訛。

(二)被保險人對於標的物利害關係之性質或程度，無須註明契約內。

(三)保險契約對於保險標的物，用普通名詞標記者，應釋爲被保險人之利害關係，均在保險範圍之內。

(四)於援用本節各項規定時，關於保險標的物標記之習慣，應注意及之。

## 第二十七節

(一) 保險契約得分爲確定保險價額者，或非確定保險價額者。  
(二) 確定保險價額契約，即標的物之價額業經雙方同意，並經載明於保險契約者。

(三) 除本法別有規定或有欺騙情形外，保險契約所載明之價額，在保險人與被保險人間，應絕對的認爲保險標的物之保險價額。嗣後如發生完全或一部份滅失時，均以此爲計算標準。

(四) 除保險契約另有規定外，契約內所載明之價額，於計算假定完全滅失時，並不得認爲絕對的保險價額。

## 第二十八節

非確定保險價額契約即保險標的物之價額，並未載明契約者，如標的物價額須爲確定時，嗣後得依前開方法計算之，但應受保險金額之拘束。

## 第二十九節

(一) 流動保險契約所載明之條件，僅爲普通條件，其船舶名稱，或其他特別標記，嗣後得補充聲明之。

(二) 補充聲明手續，得在契約上背書，或以其他習慣上通用之方法爲之。

(三) 除保險契約別有規外，是項補充聲明次序，應依航駛或裝貨之次序爲之。關於貨物之補充聲明，其交付貨物之條件，應與契約之條件符合，所有貨物或其他財物之價值，務須照實聲明。但是項聲明，由於非惡意原故，發生遺漏或錯誤時，於到達或發生損害後，仍得更正之。

(四) 除契約別有規定外，於到達或發生損害後，始爲價額之聲明者，是項保險契約，應以非確定保險價額之契約論。

### 第三十節

(一) 契約之格式得依照本法第一附件方式定之。

(二) 除本法或契約別有規定外，本法第一附件所載明之名詞字義，依其應有

之義意解釋之。

### 第三十一節

(一) 保險之保險費未經預爲約定者應爲相當保險費。

(二) 保險之保險費經約定於某項情節發生應爲增加保費時，嗣某項情節業已發生，而增加之保費，尙未經約定者，應增加相當保費。



## 第七章 得受保價額

海上保險，係填補損失之契約，故被保險人對於貨物，或船舶所得受保價額，僅爲其實際損害數額之補償。查閱一九〇六年海上保險法第十六節第三段，對於貨物應得利益部份，並無規定，其得受保價額，僅爲貨價運費，又保險費用，蓋被保險人如遇滅失，所得之數額，應爲實際損害，正如該項貨物，向未運送同。但該十六節所規定者，僅適用於保險價額未確定之契約，至普通商場習慣，其保險價額均經雙方同意明定。於商人將貨物運至他埠時，意在得利，如遇滅失，其所得補償數額，又似應爲未經發生損失者同。該利益部份，應爲加入保險價額之內，故依照普通保險契約，其保險價額，爲貨價，費用，及百分之十，或其他經同意之利益。對於保險價額，未經確定之契約，其保險價額之計算，在契約上，應有明確之規定。

於一九〇七年，在英國曾發生一件海上保險訟案，其保險價額，經在契約上註明，爲『貨價運費保費又百分之十』，於貨物喪失後，被保險人所求償者，(一)貨價，(二)將來在目的港，於貨物交付時，應得之運費，(三)保險費，(四)貨價運費，及保險費之百分之十。但保險公司抗辯云，運費僅指已付或依約必須給付之運費，係保險標的物之一，不應以之爲計算百分之十之標準。文理氏 Lord Justice Vaughan Williams 法官在判決書中，認保險公司之抗辯爲有理由。

附英國一九〇六年海上保險法

### 保險價額

### 第十六節

除保險契約對於價值明有規定外，標的物之保險價額，應依下列標準認定之。

(一)關於船舶保險其保險價額應以責任開始時之價值爲標準，包括屬具給



養品，船員，司多，船員薪資，墊款，其他航程開始時之必須費用與保險費。

如船舶係輪船時，其價值應包括機器，鍋爐，窖煤，引擎，司多，於船舶經營特別商業時，並包括其特別設備。

(二) 關於運費保險，無論運費係屬預付者與否，其保險價額為被保險人名下所應負擔之運費總數連同保險費。

(三) 關於貨物保險，其保險價額為被保財物之成本，連同一切運送費用及保險費。

(四) 關於其他標的物保險，其保險價額，為被保險人在契約責任開始所應負義務之數額連保險費。

## 第八章 航程

依照保險契約之文字，自貨物安全裝載於船舶上，保險人之責任，始爲開始。故如某項貨物，由內地某處送至某港，再由小船或駁船送至停泊水中輪船之旁時，保險契約之責任，似應由貨物裝載於船上時，始爲開始。但商人保險之本意，原擬貨物自發貨之棧房起，至交付受貨人止之全部時間，均應享有相當保障。倘依照前開情節，託運人之目的，即認爲未能完成，爲補救計，保險人每於契約附件上，有特別記載，明定由棧房起，至交付受貨人止之時間，均在保險範圍之內。

除關於由內地運送貨物，別有規定外，近代保險契約，均有明定之詞句。所有裝載港，以小船運至輪船之險，或在卸載港，以小船由輪船卸送之險，均在保險範圍之內。在保險契約註明，『包括小船之險。』但是項之險，僅爲普通及平

常駁船運送之險，至若某一貨物所有人，爲便利自己起見，對於駁船有特別之利用者，則不在上開註明範圍之內。

關於售貨物之方式，有爲 *T.O.B.* 者，即船上交貨，須貨物運至船上時，被保險人對於貨物始取得所有權。亦有爲 *F.A.S.* 者，即船邊交貨，須貨物運至輪船旁邊時，被保險人對於貨物，始取得所有權。保險人對於上開兩項買賣方式，責任之開始，係由被保險人取得所有權時開始。依法被保險人不得以與已尙無責任之事項，加諸於保險人。

保險責任之終了 於貨物卸載，並安全起陸後，保險責任，即認爲終了，如貨物係卸入駁船者，該駁船由輪船至岸之普通險，亦在保險範圍之內。倘某商人特別由遠路，以駁船至輪船處，且非係平常習見者，於貨物在其所有人管理中時，保險責任亦爲終了。

在保險契約中，雖經註明貨物之險，至運到受貨人之棧房，始爲終了者。然

保險人所擔負者，僅爲運至棧房，依普通方法，及普通時期之險。倘在海關或碼頭，遇意外攔延者。該意外之攔延，不在保險範圍之內。關於由棧房至棧房保險之詞句，大致如下，『本契約承保之險，由貨物離去託運人，或製造人，在裝載港之棧房起，繼續負責，所有平常之途程，及移轉運送之途程，均包括在內，直至貨物依約，卸入受貨人在目的地之棧房爲止，或至由輪船卸淨日之午夜起，計算之十五天期間爲止。上開二項終止情節，以早爲發現者，爲終止時期。如目的地不在卸載港時，以存入受貨人之棧房，或目的地之其他棧房，或由輪船卸載後之三十天爲止。上開終止情節，以早爲發現者，爲終止時期。關於移轉運送，或不可抗力之遲延，仍認爲業經保險論，惟應給付約定之保費。』

依照契約之規定，船長之姓名，應爲書入，但實際上，關於貨物保險契約，書入者甚鮮。倘標明以某某著名之航駛專家爲船長，然實意本擬以庸才爲船長時，亦可認爲未履行誠實信用方法，該保險契約亦得認爲失效。如保險契約，保

爲船舶保險時，船長姓名，必須註明。

在普通保險契約上，雖曾註有『船舶得行駛，開駛，任何港口，地點，而對於本保險契約，不發生任何影響』字樣，然其真意，並非若是廣泛，該船舶所駛泊港地，僅爲在該航線，該船舶所營商業，普通所應駛泊之港地。

附英國一九〇六年海上保險契約

航程

#### 第四十二節

(一) 於標的物之保險，係屬航程保險契約。雖於契約內經載明標的物在某地點者，然訂約時，固無須必在該某地點，但雙方應認爲了解，在相當期間內，是項保險冒險必須開始，否則保險人得宣告契約失效。

(二) 如是項遲延之原因，於訂約前業經保險人明瞭者，或因是項遲延所發生之權利業經保險人放棄者，上開了解得認爲不存在。

### 第四十三節

於船舶駛去之地點，業在契約載明，如未在該載明之地點駛去時，保險契約應不發生責任。

### 第四十四節

於船舶之目的港，業在契約載明，如未駛向該載明之目的港時，保險契約應不發生責任。

### 第四十五節

(一) 於保險責任業經開始後，而船舶自由變更契約所載明之目的地時，是謂之航程變更。

(二) 如航程變更除契約另有規定外，由變更航程之決定業經表示時起，保險人之責任應為免除，並不因在滅失發生時，該船舶仍實際在契約所預定之航線內，而發生差異之結果。

## 第四十六節

(一) 如船舶於無合法理由，而變更契約內所預擬之航程時，由變更之時間起，保險人之責任應爲免除，並不因在滅失發生前，業經恢復原定航線而發生差異之結果。

(二) 於有下列情形時應認爲變更契約內所預擬之航程。

(甲) 契約內所明白規定之航線經離去者。

(乙) 如航線未經在契約明白規定時，而該習慣上應駛之航線經離去者。

(三) 意圖變更航程並不發變更之結果必須實際變更，始免除契約之責任。

## 第四十七節

(一) 於契約載明數個卸載港時，船舶得開往所有載明之港地，或任何之港地。除因習慣或其他充分理由外，船舶應依契約載明之港地次序，順序開往各港地，否則即認爲變更航程。

(二)於契約未經載明卸載港名稱，而僅載明某項區域之卸載港時，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依區域內地段之次序，開往各卸載港，否則即認爲變更航程。

#### 第四十八節

關於航程保險契約，承保之危險事務，應於相當期間及以相當方法履行。如無合法原因，而未爲如是履行時，由遲延達於顯無理由時起，保險人之責任，即爲免除。

#### 第四十九節

(一)因下列情形，致契約內預擬之航程變更或遲延時，應認爲有理由。

(甲)經契約以特定條件所許可者。

(乙)爲船長及其他僱員不可抗力之情節所致者。

(丙)爲履行明示或當然保證條件大致所必須者。



(丁)爲保持船舶或其他保險標的物之安全大致所必須者。

(戊)爲救助生命或救助關於生命蒙受危險之船舶者。

(己)爲救助船上任何人員而意圖獲得醫藥品大致所必須者。

(庚)如船長之惡意行爲係保險範圍內之險因船長惡意行爲所致者。

(二)於變更航程有理由之原因消滅時船舶應急速以相當方式恢復應駛之航程。



## 第九章 承保之險

海上保險契約，係保護船舶貨物必須之契約，今就保險各關係方面，先加以討論，船舶所有人，就船舶而爲保險，如遇損失，可得賠償，正如普通財物，保有火險之功效同。貨物所有人，或託運人，將貨物交托船舶所有人，或運送人，代爲運送，普通均發給載貨證券，其間印有若干限制，或免除責任之記載，運送人之免除責任者，在昔年僅爲天災，國敵，海難，三項。嗣經逐漸增加，至今其免責之記載，甚爲繁夥，參閱英國一九二四年，施行之海運法，便可明瞭。處此情節之下，貨物所有人實有與保險人，締結契約之必要，該船舶所有人，不負責任之險，得由保險人擔負。倘載貨證券，所承擔之險，與保險契約，所承保之險合併，卽爲貨物海運全部可能之險。對於貨物所有人，卽係最滿意之契約，各項免除責任之詞句，在各保險契約中均同，其解釋亦同。

海難 保險契約，均有下列記載，「關於冒險及危險，保險人於本次航海所情願擔任負責者爲海難。『海難』名詞包括之範圍極廣，例如船舶失蹤，沉沒，破裂，擱淺，貨物水漬等均在此內。但因航程中所發生之自然消損，不在保險範圍之內。凡因狂暴風浪，或貨物與海水接觸所發生之損失，雖是項接觸，係由船員之過失而來者，均在保險範圍之內。例如某船舶業被扣留，在扣留期間，船底因鼠咬破洞，該船嗣被沒收，案經判決，是項破洞，並不在保險範圍之內。蓋既被扣押，當發生沒收之結果，船舶破洞與否，原與船舶所有人不生關係也。又例如因船員之過失，水漬貨物，其損失應由保險人賠償，屬於保險契約，海難之標準，爲『是項損失，必須發生偶然及意外之原因。』」

火燒 船舶失火，確係極危險事項。接近世航運船舶，較前巨大，貨物價值，較前高貴，裝運手續，較前迅速，上開情節，均增加火燒之原因，幸近代無線電昌明，易得援救，生命損失，尙不多睹。然對於貨物火燒，確係極嚴重之事，保險人均

爲注意。船舶上使用機器電火，固甚便利，但火燒之機會亦大，無論因機器電線，或因偶然不慎，所發生之火燒，凡致貨物蒙受損失者，保險人均負責任，但所裝載之貨，於裝運時，貨已有疵瑕，因之發生自己燃燒者，保險人不負責任。英國曾有一判例，該裝運之苧麻，於裝載時，已有疵瑕，因之發生火燒，保險人不負責任。凡因船員不慎，所發生之火燒，保險人均應負責，蓋貨物之損失，係由於火燒，非由於不慎。

**海盜** 依普通保險契約之規定，海盜係承保危險之一。於一九〇九年，英國之巴利亞與合羣保險公司判例內，論之詳明。關於是否海盜之認定，應以該劫財人之心理態度爲標準。倘該劫財人爲私人利益，或損害而搶劫者，卽謂之海盜。倘是項搶劫，係政治上或革命上行爲，意圖削減對方勢力，卽不得謂之海盜。至海盜名詞之援用，是否僅限於大海中，或亦可援用於兩國交界之江河中，在上開判例，並無統一之解釋。

盜賊 凡船舶僱傭人，或非僱傭人，以強暴或隱祕方法，搶奪或加損害於貨物者，昔均包括於盜賊範圍名詞之內。近數十年來，僅以船舶無關之人，而以強暴方法，奪取貨物者，始爲賊竊。英國海上保險法，所規定者，與近代趨向同。『盜賊』名詞，易以『強盜』名詞，似較明顯。

投棄 爲謀船舶與貨物共同利益，而將貨物投棄海中時，保險人應負責任。但以貨物堆放於甲板之下者爲限。如貨物裝於甲板之上，係經商業習慣，所許可者，保險人仍應負責。例如木料依習慣得裝載於甲板之上，然其裝載，仍應遵照章程辦理。倘船舶所有人之裝載貨物於甲板之上，係依自己習慣而爲者，如貨物發生損害，被保險人不得向保險人求償。蓋依法彼既得向船舶所有人取償，自不得准其向保險人求償也。再倘船舶所有人裝於甲板之行爲，既違反習慣，復未經貨物所有人，或託運人同意，如發生投棄，自應賠償。但保險人對於是項之險，因特定條件，爲之保險者，亦應負責。倘運送之水菓，或其他貨物，因航

程耽誤，發生爛壞，或質地變更情形，因有投棄之必要時，保險人不負責任。本段未盡事宜，均於共同海損章內研究。

船長船員之故意侵權行爲 凡船長船員之行爲，明知未得船舶所有人同意，且發生與船舶所有人不利之結果者，即謂之故意侵權行爲，亦在保險範圍之內。

例如於一八〇四年間，英國與荷蘭國發生戰事，某英籍輪船開往非洲，沿海載運黑奴，以便再開往西印度羣島，但船長因感覺原載貨物之出售困難，遂將該船開往某荷蘭港口，以原載物（即步鎗）交換墨奴，於出口時，被英國軍艦捕獲沒收。是項行爲，即係故意侵權行爲，保險人應負責任。

又例如昔年某船舶於航程中，連續捕獲二隻船舶，偕至某地，因之本船與貨均遭沉沒。是項行爲，雖其用意，似與船舶所有人有益。但其結果，反屬加害，既未得其同意，自以故意侵權行爲論。

又於一九〇九年，某船長爲謀自己利益，變更船程。因之擱淺，是項情節，深合一九〇六年海上保險法第四十九節第七項之規定，保險人亦應負責。

其他危險 『所有其他一切危險，滅失，及不幸，凡對於貨物發生損害或不利者』字句，爲貨物海上保險契約，通有之記載。然是項記載，所包括之險，僅爲其前開業經列舉之險，並非如其文字，所表現範圍之廣泛也。例如某船舶於將被捕獲之際，船長以巨量之現款，投棄海中，是項行爲，認爲前開投棄範圍內之險，至保險契約，所列舉之其他危險，均應在兵險範圍之內，茲不多論。再普通保險契約以外，所加之字句，對於保險契約，所印之條件，有補充變更，或取消之效力。

(甲) 例如契約上特別書明，『偷竊之險在內，』或『扒弄之險在內，』是保險人對於所有賊竊之險，承保之表示。

(乙) 例如後加之條件，對於保險契約上之某一條件，完全取消。

(丙)例如捉捕擒獲除外之條件，對於是項之險，完全免除。保險契約以外，陸續加入之條件甚夥，不勝每條研究，其解釋之方法，詳載於保險契約章內。

附英國一九〇六年海上保險法

### 第五十五節

(一)除本法或保險契約別有規定外，保險人對於因承保之海難所致之損害，均負賠償責任，對於非因承保之海難所致之損害，均不負賠償責任。

(二)例如。

(甲)如滅失係因被保險人惡意行爲所致者，保險人不負責任。但除契約另有規定外，滅失係由承保之海難所致，雖船長船員如無不當或過失行爲而不致發生損害時，保險人仍應負責。

(乙)除契約別有規定外，保險人對於船舶或貨物之遲到，不負責任。雖是



項遲到係由承保之海難所致者，亦不發生差異。

(丙)除契約另有規定外，保險人對於自然消損，普通走漏，破碎，或被保標的物之原質腐化，或鼠或蟲所發生之損害，或非由海難爲主因所發生之損害，均不負責。



## 第十章 主要關係原因之解釋

滅失主因，係由承保之險所致者，保險契約始負損失賠償責任。凡滅失係由承保之險間接所致者，不在上開範圍之內。倘滅失係由承保之險所致，雖其滅失之原因，係由保險契約以外之險所致者，亦在上開範圍之內。一九〇六年海上保險法，第五十五節第二條第三項，『除契約另有規定外，保險人對於自然消損，普通走漏，破碎，或被保標之物之原質，腐化，或鼠，或蟲，所發生之損害，或非由海難主因所發生之損害，均不負責。』倘船因鼠咬生洞，因而海水流入，貨物受損，保險人應負責任。蓋海水之險，係在承保範圍之內。倘滅失係由船長船員過失而發生者，保險人亦負責任。雖船上起火，係由船長船員過失所致，然保險人對於被保險人，要不得免除賠償責任。倘滅失係由於被保險人故意行爲所致者，保險人不負責任。蓋依法不得由故意不法之人，攫取特別利益。蓋被保

險人與船長船員之地位不同，該船長船員對於貨物，無利害關係也。倘船長船員加害貨物之行爲，係由被保險人教唆而來，該被保險人，亦不得向保險人請求賠償。如被保險人，對於船長船員之加害行爲，係不知情者，始得向保險人主張賠償。

實際援用狀況 如滅失係由數個原因所致者，對於何者，確爲主要關係原因，頗屬不易。在英國一九〇九年，關於偶然身體殘廢保險判例中，對於此點，曾有解釋。倘某事必發生自然及難免之結果，即可稱之主要關係原因。英國又在滿頭芽案（*Montoya v London Assurance Corporation*）有下列判決。某船載運牛皮及烟葉，均堆於一個艙內，牛皮以海水浸入發味，結果損及烟葉之味，依該判例，認烟葉味之變更，係牛皮發味之自然及難免之結果，責令保險人擔負賠償責任。

但貨物滅失，係由於航程時間遲延所致，雖是項遲延，係由承保之險所致

者，保險人不負責任。

保險契約內，列舉之險，得因保險人與被保險人同意增加之，刪除之。關於滅失，凡係由於承保之險，爲主要關係原因所致者，均在賠償範圍之內。

倘六童并肩而立，由一端推其第一位，結果第六位跌倒。該推力即爲第六位跌倒之主要關係原因。倘六童每人均距三尺而立，由一端推第一位時，並無須傳與第二位之情節，即不得認爲主要關係原因。明乎此，海上保險關於主要關係原因之原則，自易了解也。

定義 『主要關係原因』之定義，頗感困難，下列之定義，係試擬者。

(一)滅失之原因，係由一個海難所致，而該一個海難，係承保危險之一者，保險人應負責任。

(二)滅失如係二個以上原因所致，而該有效原因，係承保之險者，保險人應負責任。

(三)滅失如係多個原因所致，而最有力量之原因，係承保之險者，保險人應負責任。

在英國一九二一年，曾有一判例，大略謂「主要關係原因」並非時間上最近之原因。其發出也似網，四外發散，於各原因之焦點，應爲分析，認定何項原因，爲最有效力之原因，該最有效之原因，如係承保之險，保險人自應負責。



## 第十一章 完全滅失

於討論海上保險契約，所應負擔之損害賠償時，自應先研究完全滅失之損害，在完全滅失發生後，被保險人得請求全部保險金額。完全滅失，分爲兩種，（一）實際完全滅失，（二）假定完全滅失。

實際完全滅失 於被保險標的物，（一）業經完全消毀，或（二）因重大損害，業已失去原有形體效用，或（三）永久不能再歸復被保險人時，即謂之實際完全滅失。

關於標的物完全消毀情節，無庸贅釋，凡完全滅失者，均屬此類。船舶與積貨於完全被火燒滅時，或完全沈沒時，被保險人均得向保險人請求賠償全部保險金額。

關於標的物因損害業失去形體效用情節之研究，應先了解保險人在保

險契約內，所處之地位。於訂約時，保險人承保某項貨物，於到達目的港時，應爲原樣原質之貨物。如是項貨物，因保險範圍內之險，而蒙受損害，倘是項損害，足致貨物於到達目的港前，改變樣質，決非原貨時，保險人應給付全部保險金額。英國某判例內，牛皮之保險金額，爲一千一百一十七磅，由甲港裝運赴丙港，駛至中途乙港時，因海水浸入，蒙受重大損害，如運至丙港時，牛皮將完全失去原有之形體效用，所餘者恐僅係一堆腐物耳，因在乙港脫售，得二百七十三鎊，後經涉訟判決，保險人應給付全部保險金額，於該判例判詞中，阿賓傑 Lord Abinger 法官云，『茲經陪審員斷定，牛皮既蒙海難損害，決不能以原樣到達目的港，因發酵及腐爛之結果，其完全滅失，正與投棄於海，或被焚於火同。雖於離去船舶時，尙未完全失去原有形體效用，但所存在者，祇能認作撈救之殘餘部份，如有稍微價值，得由負責賠償方領受。故本案情節，係實際完全滅失，蓋永久不能到達目的地也。』牛皮之以牛皮脫售，並不變更上開法例之原則，標的物樣

質變更之認定，並非在蒙受損害，或脫售之際，乃在到達目的港之際，然事實之認定，務須審慎，必須預計標的物於到達目的港時，絕對失去原有樣質時，始能適用前開法例。如不能確定絕對失去原有樣質時，則不能適用前開法例。

如牛皮運至丙港時，其所剩者，僅係糞土價值，或白糖，或棉花，經過海水浸蝕，業失原有形體效用時，倘損害原因，係屬保險範圍內者，保險人應給付全部險保金額。縱標的物蒙受滅失後，仍或遺有剩物類，如船雖被焚，尙餘灰燼，船雖沉沒，尙餘漂流物。然是項剩物，並非保險標的物原有之形體效用，故不得謂非完全滅失。

關於標的物，不能再歸復被保險人之情節，類如船舶被風浪驅逐上岸後，絕對不能在水中再爲航行時，或如貨物中途遇難，永遠不能到達目的港時，於上開情節發生時，被保險人得認標的物，爲完全滅失。

過期船舶 倘船舶失蹤，逾相當時期，仍無接到消息者，可推定爲完全滅



失。

船舶於未能依期到達某港時，新聞報均有報告，其保險費亦陡然增加，與日俱進，如逾相當時期，仍無消息，無人承保矣，認為失縱，保險人應依約，給付賠款。

按大陸法於船舶失縱後，經過固定期限者，得推定為滅失。然英國則為相當期間，在我國為四個月。

於給付賠款前，保險人均索取載貨證券，及發貨單，以便證明貨物之價值，及實際裝載於失縱之船舶者，如船員遇救時，應向領事或公證人，作成海難報告書。保險人於給付賠款後，即將保險契約，留存備查。

假定完全滅失 標的物因保險範圍內之險，遭遇損害後，仍擬運載至目的港時，如其費用超過標的物價值，是謂之假定完全滅失情節。倘船舶被風浪，驅逐岸上後，非經重大費用，不能置諸水中航行時，如是項費用超過船舶價值

時，即係假定完全滅失之情節。倘牛皮之腐爛後，經繁重泡製，亦可在丙港恢復牛皮原有形體效用，惟費用則超過其價值時，亦係假定完全滅失之情節。如被保險人對於標的物，認為假定完全滅失時，應向保險人爲委付之通知，是項通知，得以書面或口頭爲之。

拋棄主張之條件 如保險人拒絕接受委付之通知時，被保險人，應即起訴。但因保險契約內，下列之規定，雙方之權利義務，在此遲延期間，並無任何影響。『茲經鄭重聲明，並同意所有保險人與被保險人，關於被保財物所爲之恢復，留救，保存諸行爲，均不得認爲關於委付之拋棄，或承認之表示。』標的物是否認爲假定完全滅失與否，應以起訴時之狀態，非以委付通知時之狀態爲標準。如船舶擱淺，於委付通知時，船貨之撈救，似已絕望，但於起訴時，船已浮起，船貨均無重大損害，在是項情節之下，被保險人不得將標的物委付。

於和平時期，甚鮮有須送達委付通知之情節。但於軍事嚴重時期，每有若

干情節，必須送達委付通知者。例如貨物被敵人捕獲，拘留，回復之希望不大者。於戰鬥時期，如貨物落於敵人手內，不受被保險人管理，而其歸復期間，不能確定者，被保險人得爲委付。

於貨物因保險範圍內之險，蒙受損害，倘卸載費用修理費用，及裝載費用，以及其他費用，超過該貨物價值時，被保險人得爲委付。

除在保險契約，另有規定外，關於假定完全滅失之核計，保險金額並非立於重要地位。例如貨物實際價值爲五千元，但保險金額爲三千元，其損害數額，非經到達五千元正，被保險人不得請求保險金額，又例如貨物保險金額爲五千元，但實際價值僅爲四千五百元，如損害數額爲四千五百元時，保險人應爲給付五千元。再損害數額，指實際損害，及所有必須費用而言。

實際與假定完全滅失之區別 如烟葉因保險範圍內之險，蒙受損害，在到達目的港前，完全消毀或失去形體效用，即認爲實際完全滅失，無須委付通

知。倘因整理補充，仍能恢復烟葉原狀，但其費用超過脫售之價值時，即認為假定完全滅失。

**撈救損失** 於因假定完全滅失情節，船舶或貨物在中途出售時，其保險金額之給付，大致均循下列程序辦理。所售之貨價，於扣除出賣費用外，全數給付船舶或貨物所有人，然後被保險人再向保險人請求保險金額不足之數。例如貨物之實際及約定價值為五千元，售得之數，為四百五十元，出賣費用為五十元，保險人尚應給付四千六百元，此數即謂之撈救損失。

附英國一九〇六年海上保險法

### 第五十六節

(一)滅失可分為完全滅失，或局部損害，凡依下列定義謂非完全滅失者應認為局部的滅失。

(二)完全滅失可分為實際或假定完全滅失。

(三)除保險契約之規定另有義意外，完全滅失應包括實際及假定完全滅失。

(四)於被保險人訴請完全滅失賠償而證據僅許局部的賠償時，除契約另有規定外，被保險人僅得請求局部的損失。

(五)於貨物到達目的港因標記或其他記號之塗銷，而不能指認時，其所有損失應認爲局部的損害，非完全滅失。

### 第五十七節

(一)於被保險標的物業經完全消毀，或因重大損害，業經失去原有形體效用，或永久不能再歸復被保險人時，即謂之實際完全滅失。

(二)關於實際完全滅失無須委付之通知。

### 第五十八節

於有關係船舶失蹤，雖經相當期間仍無消息者，應推定爲實際完全滅失。

### 第五十九節

於航程因承保之海難所致，而在沿途港地中斷。依其情節，船長應將貨物或其他動產起陸重裝或轉運時，對於起陸或轉運保險人仍應繼續負責。

### 第六十節

(一) 除契約另有明白規定外，如保險標的物認為有實際完全滅失之可能，因而委付者，或欲免除實際完全滅失，其所需費用超過保險價值者，即謂之假定完全滅失。

(二) 例如下列情節為假定完全滅失。

(甲) 關於被保險人因承保之海難所致失去其船舶或貨物占有權，而不易收復時，或可收復而其收復之價額超過標的物之價額時。

(乙) 關於船舶因承保之海難所致蒙受損害，而是項損害之修繕價額，超過其保險價額時。

於計算修繕價額時，船舶因共同海損所應受之分攤，不得扣減之。但於船

舶修繕妥善後，其所應負擔之救助費用，或共同海損之分攤費用，應負擔之。

(丙)關於貨物蒙受損害，其修繕價額及繼續運送費用，超過到達地應有之價值時。

## 第六十一節

關於假定完全滅失，被保險人得認是項滅失為局部的損害，或認是項滅失為實際完全滅失，而將標的物委付於保險人。

## 第六十二節

(一)除本節另有規定外，如被保險人擬將保險標的物委付於保險人時，應送遞委付之通知，否則為項損失，僅應認為局部的損失。

(二)委付之通知，得以書面或言詞為之，或以書面及言詞共同為之，凡能表示委付被保標的物之義意者，即為合格，是項委付，不得附有任何條件。

(三)委付之通知應於收到滅失之可靠消息後相當期間內，急速為之，如滅失

之消息，尙屬可疑時，被保險人應有相當時間，以便調查。

(四) 於委付之通知送到後，而遭保險人拒絕接受者，被保險人之權利，並不因之而蒙受影響。

(五) 委付通知之接受，得由保險人明示接受之，或由保險人因行爲默然接受之，但於收到委付之通知後，保險人僅爲無聲無臭之狀態者，不得認爲接受之表示。

(六) 於委付之通知接受後，該項委付不得再爲收回，該項接受，卽絕對的承認滅失之義務，並承認委付之通知無疵。

(七) 於被保險人收到滅失消息時，如保險人並無因委付之通知取得利益之可能者，是項委付之通知，得爲免除。

(八) 保險人得拋棄委付通知之權利。

(九) 保險人於將標的物再保時，對於再保人無須送遞委付之通知。



## 第六十三節

(一) 如委付係真實者，所有保險標之物之餘剩部份，及其一切所有權利，均讓與保險人所有。

(二) 於船舶委付後，所有事變時，及事變後，應獲之運費，均歸保險人所有，但在事變後，因獲運費所發生之費用應扣減之，如該船舶所運之貨，係其所有人所自有時，自事變時起，保險人應收相當報酬。

### 附中華民國海商法

第一百六十三條 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，達於船舶金額四分之三時。
- 三 船舶不能爲修繕時。

四 保險行縱不明或被官署扣押，已逾四個月仍未放行時。  
第一百六十四條 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  
尙未交付於受貨人，要保人或被保險人時。

二 裝運貨物之船舶行縱不明，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。

第一百六十五條 運費之委付，得於船舶行縱不明，已逾四個月時爲之。

第一百六十六條 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。

第一百六十七條 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。

第一百六十八條 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，

保險標的物即視爲保險人所有。

第一百六十九條 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。



## 第十二章 代位求償

如標的物業經完全滅失，保險人於給付保險金額後，代位取得該標的物一切權利。如標的物被漂流上岸，或由船舶撈救，倘尚有餘剩價值時，是項價值歸保險人所有。如標的物之蒙受損害，係由第三者應負賠償責任時，於被保險人收到賠償數額時，亦應歸保險人所有。

保險人於給付保險金額後，應享有被保險人一切權利，當其行使權利時，雖取得超過保險金額之權利，亦與被保險人無關。例如某船舶保險金額為三萬元，但其實際價值為四萬元，於認為失縱，經保險人給付三萬元後歸來者，該實際價值亦為保險人所有，但據實際調查結果，保險人於給付賠款後，而能收回保險金額者，尚不多見。

附英國一九〇六年海上保險法

## 第七十九節

- (一)於保險人給付完全滅失賠款後，無論是項完全滅失，係保險標的物全部或其分割部份者，所有該受償保險標的物一切權利，即歸保險人所有，並得自事變發生之日起，代位取得被保險人所有關於保險標的物之權利。
- (二)除在前開各節另有規定外，保險人於給付局部的損害賠款後，並不因之取得該保險標的物或其剩部份之所有權，但自事變之日起，於標的物之蒙受損害業經賠償者，在損害範圍內代位取得被保險人一切請求權利。

## 第十三章 附註

附註 穀、魚、鹽、水菓、面粉、及種子，單獨蒙受海損時不賠。但屬於共同海損，或因船舶擱淺者例外。糖、煙葉、苧麻、臘、熟皮、生皮，於單獨蒙受海損，而是項損害，不足保險金額百分之五時不賠。其他貨物、船舶、及運費，於單獨蒙受海損，而是項損害，不足保險金額百分之三時不賠。但屬於共同海損，或因船舶擱淺者例外。

保險公司填發保險契約時，該契約中多有下列附註，『穀、魚、鹽、水菓、面粉、及種子，於單獨蒙受海損時不賠，但屬於共同海損，或因船舶擱淺、沉沒、焚燒者，例外。』

『糖、煙葉、苧麻、臘、熟皮、生皮，於單獨蒙受海損，而是項損害不足保險金額百分之五時不賠。其他貨物、船舶、及運費，於單獨蒙受海損，而是項損害不足保

險金額百分之三時不賠。但屬於共同海損或因船舶擱淺，沉沒，焚燒者，例外。』  
詳查上開契約中附註，再參閱本章起首所印之附註，及英國一九〇六年海上保險法所規定之附註，即知按契約之附註，保險人所負之責任，較法律上所規定之附註爲重。

海損係標的物因海難所蒙受之一部份損害，但船舶所有人，在載貨證券，指海損名詞，爲共同海損。貨物所有人，在投保海上保險時，似指單純海損，承保責任之所以分爲上開三項者，蓋於第一項之貨物爲巨，再第二項貨物，蒙受海損時，其損害易較第三項之貨物如棉織物等爲巨。

是項附註之適用，係由一七四九年之後，雖貨物之種類在近代日繁，然附註上所載之貨物種類，向未增加，蓋近代貨物保險，均有特定條件記明，單純海損不在保險契約範圍之內，英文名詞即爲 F. P. A. 之條件，關於是項保險，另有專章詳論。

本章仍欲研究者，爲附註內『擱淺，沉沒，焚燒』各名詞。

擱淺 船舶在通常航道之外，因偶然或特別事變，被迫與陸地接觸時，卽謂之擱淺。關於擱淺判例甚夥，今特舉下例釋明之。

船舶被風驅逐上岸，因之失去浮動能力，至潮水來時，始能駛動，是謂之擱淺。倘船舶駛入某港，因落潮與地接觸，於漲潮時復爲浮駛，蓋該港潮水，時漲時落，所有船舶凡駛入者，均爲如此，是不得謂之擱淺。如船舶意圖避免在水深處沉沒，故意使之上岸者，是謂之擱淺。

船舶因避免狂風暴雨，被迫於退潮時際，駛入某港，雖該某港之潮水，爲時漲時落者，倘因此次被迫駛入與地接觸時，亦得謂之擱淺。某船舶在某淺水河駛行，雖數次與地接觸，並共耽擱二日，亦不得謂之擱淺。該案法官云，『是項與地接觸情節，係在該河所常見之情節。』田特敦法官在 *Tontorden Wells v*

*Hotwood* 威魯士案中云，『如船舶與陸地接觸，係由於駛行某港，或某河，而該



港該河，漲潮落潮，又係常見者，水漲則駛進，水落則觸地，是不得謂之擱淺。」

航程必須暫時中止，始謂之擱淺。愛蘭博 Ellenborough 法官云，「僅與陸地接觸，不得謂之擱淺。如船舶雖觸地，仍能駛進，不得謂之擱淺。倘被風驅逐上岸，失其浮動能力，雖未蒙損害，亦謂之擱淺。」

於船舶被擱淺後，海事報告，均有記載，被保險人即得據向保險人請求賠償。

沉沒 船舶完全沉於水面之下，始謂之沉沒。僅一部份在水面之下，不得謂之沉沒。但船舶因所載貨物之性質，如木料等，完全沉沒，係不可能者，則爲例外。

焚燒 僅係貨物，或船舶木質之一小部份焚燒者，並非附註中焚燒之意，必須船舶全都焚燒，始副附註焚燒之意，至船舶是否暫時應失去駛行能力，則無關重要。

碰撞 於附註中，在「焚燒」後，每加入碰撞兩字。碰撞者，謂某船舶與另一個或多個船舶碰撞而言，該另一個船舶，雖不在駛進中，亦謂之碰撞。至與固定之物碰撞，如碼頭，橋樑等，並非附註中所謂之碰撞。

附註中所謂損害，不足百分五，或百分三之情節，將於下章詳論。



## 第十四章 單純海損

貨物之海上保契約，分爲兩種，一曰單純海損不在內之契約 (F.P.A.)

一曰單純海損之契約。所有海上危險均在第二種契約保險範圍之內，凡保險契約，載有下列條件，即屬第一種。

*Insurances against all risks, Insurances with average or Insurances effected average payable.*

單純海損滅失之定義 英國一九〇六年海上保險法第六十四節云，『單純海損滅失，係保險標的物一部份之滅失，其滅失原因，係由於承保之險所致，而非共同海損者。』是項滅失，僅限於保險標的物單獨蒙受之滅失，並非因共同冒險所發生之一部分滅失。倘滅失係由於共同冒險所發生者，乃謂之共同海損滅失。本書另有專章詳論。凡單純海損滅失，均由保險標的物（船舶或

貨物)之利害關係人,自己負擔,他人並不分擔。

是項滅失原因,必須爲承保之險所致者,阿努氏 *Arnould's Law* 『單純海損滅失原因,係偶然的,由於承保之險所致者。』

上開定義,與英國海上保險法之規定,大致相同,其他海上保險法專家之定義,亦大致類是。

海損條件 於第十三章附註中,有下開記載,『糖、煙葉、苧麻、臘、熟皮、生皮,於單獨蒙受海損,而是項損害,不足保險金額百分之五時不賠。其他貨物、船舶,及運費於單獨蒙受海損,而是項損害不足保險金額百分之三時不賠。但屬於共同海損,或因船舶擱淺者例外。』

詳查上開海損條件,其用意係限制保險人責任,凡細微損害,均不在賠償範圍之內。例如糖或煙葉所蒙受之損害,爲百分之十時,保險人所負責賠償者,爲百分之五。又例如船舶所蒙受之損害,爲百分之十時,保險人所負責賠償者,

爲百分之七，其一部份損害，加諸被保險人，冀其謹慎注意，但阿努氏云，凡海損之損害，超過百分之五，或百分之三時，保險人應全數賠償，該附註中之限制成數，並不扣減。阿努氏之解釋，無論是否準確，但近代海上保險所實際適用者，與阿努氏所解釋者同。

按照現代貨物通商情節，該附註中之成數限制，實非滿意者。例如某商運送價值五萬元之棉花，保有海上保險，原冀如遇損害，可取得賠償，倘損害已達壹千元，在某商之損害，不爲不巨，然依照海損條件，非損害數額，超過一千五百元，不得請求賠償。爲補救類似上開情節起見，於保險契約中，在附註外，每增加下列條件，『海損賠償，按包計算。』例如價值五萬元之棉花，共爲貳百五十包，每包價值爲貳百元正，如每包之損害超過六元，即得賠償。關於棉花之損害計算，亦有以每十包爲單位計算者。例如棉花八十五包，其間之八十包爲整數，其餘之五包爲尾數，倘損害僅限於五包，其損害成數，即以五包之價值，比例計算，

如是被保險人之利益，可受充分保障。

關於附註外所增加之條件，亦有若干種類，又如『無論損害之成數若何，海損均爲賠償。』

再倘依據增加之海損條件辦理，而被保險人之利益，反不如附註之規定時，猶得適用附註之規定。蓋增加之條件，係爲被保險人之利益而設，該被保險人得任意選擇其一。例如保險之標的物，爲五包棉花，每包價值爲三百元正，增加之條件，爲『海損賠償，按包計算。』該五包棉花，於運送中均蒙損害，第一包爲百分之七，第二包爲百分之二，第三包爲百分之一，第四包爲百分之四，第五包爲百分之二，依據增加之條件計算，僅第一及第四包，得受海損賠償僅三十元。但以全部之損害，與全部之價值計算，爲百分之三三計四十八元，依照上開法例，保險人應賠償四十八元。

倘貨物在運送中，所損失者爲本質，例如熟皮因海水浸蝕而變色，或變質，

或所損失者爲一部份，例如標的物爲一桶糖漿，其半被海水沖去，其損害計算方法，應以單純海損精算計算之。但須注意，如滅失或損害，係由於船舶擱淺，沉沒，焚燒，起火，或碰撞所致者，均無成數之限制，保險人應全數賠償。

附英國一九〇六年海上保險法

### 第五十六節

(一) 凡保險標的物因承保之海難所致蒙受局部的損失，而是項損失，並非共同海損時，即謂之單純海損之損失。

(二) 凡被保險人或其代理人爲保險標的物之平安或存在所支付之費用，而是項費用，並非共同海損或救助之費用時，即謂之特別費用，單純海損並不包括特別費用。

## 第十五章 單純海損之結算

單純海損之結算，均以英國兩個判例爲根基，一爲魯億思案 *Lewis vs.*

*Ruckey* 1761 一爲祥生案 *Johnson vs. Shedd* 1802

保險人之義務，爲填補損害，實與被保險人貨物市價之跌落無關。倘標的物遭遇海難，被保險人所損失之數額，與保險人補償之數額不同，被保險人所損失者爲貨物在到達港完好狀態，應有市價，與其受損狀態實得價值之差數。保險人所補償者，爲保險價額依照上開差數比例計算之數額。

例如貨物之保險金額爲二百元，在到達港其完好狀態，市價爲一百八十元，中途受損後，實售價值爲一百五十元。是該兩數之差數，爲完好狀態價值六分之一，以之與二百元計算，保險人應補償者，爲三十三元三角三分。

在祥生案中，並經明定，是項比例計算，應根據完好狀態之總市價，及實得



之總數額。如貨物到達目的港時，無論其為完好狀態，或損害狀態，均應給付運費、卸載費及關稅。故市價或實得之價，均包括上開各項必須費用，無論市價或漲或落，保險人所補償之數額，均為同一比例。

例如貨物保險金額為五百元，於市價漲高時，得售價八百五十元，於市價低落時，得售價三百五十元，茲假定貨物中途受損，其損害數額為完好狀態之半數。

完好狀態之總市價

漲高市價  
低落市價

八百五十元  
三百五十元

損害狀態之總售價

漲高售價  
低落市價

四百廿五元  
一百七十五元

無論市價，或漲或落，其損害數額為完好狀態之半數，故保險人所補償者，為五百元之半數，即二百五十元正。

一九〇六年海上保險法所規定之計算方法，即與上開法例相同，其第七十一節內載。

## 第七十一節

於貨物、物品或其他動產，蒙受一部份損害者，除契約另有明白規定外，其補償數額，應依照下列之規定計算。

(一) 於貨物、物品或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額業經在契約內約定者，其補償數額之為約定價值之比例部份，正與保險價值之損害部份之為保險價值之全部同。其計算方法，以未經約定之保險價額契約為標準。

(二) 於貨物、物品或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額未經在契約內約定者，其補償數額為損害部份之全部保險價額。其計算方法，以完全滅失為標準。

(三) 於貨物、物品或其他動產，在目的港交付時，而全部或一部份係在損害狀態者，應先推求在達到港完好狀態與損害狀態差數與完好狀態之比例，

保險人所應補償者，即約定之保險價額，依是項比例計算之成分。如係未經約定之保險價額時，即全部保險價值之是項比例成分。

(四)「總價額」之定義，為成本及預付之運費、卸載費及關稅。倘依習慣，貨物得由關棧出售者，其關稅得不包括在內。「實得之總數額」係指售出所得之實價，其所有出售費用，係由出售人支付者。

貨物應如何保險 如被保險人之權利，欲充分取得保險利益時，其保險金額，應為貨物之成本、關稅及其他費用之總數額。關稅於貨物到達目的港後，始為給付，倘被保險人欲另外投保關稅險者，亦可與保險人特別另外約定辦理。

結算程序 所有貨物經單純海損之結算，均依上開方式辦理，應由勞僑氏代理人或其他負責人，取得在到達港完好狀態，與損害狀態之差數。是項差

數，應先拆合完好狀態價值之比例成分，再與保險金額計算，即得應行補償數額。於計算損害數額時，應根據實際之損害數額。倘實際損害數額，超過單純海損之三厘規定時，其一切報告書費用，勘驗費用，佣金或其他雜費，均由保險人負擔。倘實際損害數額，未經超過單純海損之三厘時，所有一切雜費，均由被保險人自理。

如貨物因遭損害，其標記或記號，湮滅不能認定其所有權時，於貨物有二個以上之所有人時，其餘剩貨物之分配，應依裝載件數比例攤派。

附英國一九〇六年海上保險法

賠償之數額

### 第六十七節

(一) 於被保險人得因保險契約請求賠償時，如契約係非確定保險價額者，其所請求數額，以保險價額為限，如契約係確定保險價額者，其所請求數額，

以契約內所規定數額爲限，該被保險人所應收受之數額，即謂之賠償之數額。

(二) 如發生損害依約得爲賠償者，保險人或多數保險人，應依據賠償之數額比例負擔其保險金額所應負擔部份，如保險價額係經約定者，應以約定之價額爲計算標準，如保險價值未經約定者，應以保險價額爲計算標準。

### 第六十八節

除本法或契約另有明白規定外，於保險標的物係完全滅失時，(一) 如價值係經約定者，其賠償之數額爲約定之數額，(二) 如價值未經約定者，其賠償之數額爲保險標的物之保險價額。

### 第六十九節

於船舶蒙受一部份損害而非完全滅失者，除契約另有明白規定外，其賠償之數額應照下列規定。

- (一) 如船舶業經修繕者，其相當之修繕價額，應由被保險人享受，但應扣減習慣上所應扣減之數額，該賠償之數額，於每一次事變，不得超過保險金額。
- (二) 如船舶僅經一部份修繕時，依據上開計算之相當修繕價額，應由被保險人享受。其未經修繕部份，因之所發生之削損損害，亦應由被保險人享受相當賠償。但賠償總額不得超過依照上開計算之全部修繕價額。
- (三) 如船舶未經修繕，亦未經在是項損害狀態脫售者，所有削損之損害，應由被保險人享受相當賠償，但賠償總額不得超過依照上開計算之全部相當修繕價額。

### 第七十節

除契約另有明白規定外，於運費蒙受一部份損害時，其賠償之數額，應為運費之損失部份，與運費全部比例計算之數額，如價值經約定，即以約定之數額為標準，如價值未經約定者，即以保險價值為標準。

## 第七十一節

於貨物物品或其他動產蒙受一部份損害者，除契約另有明白規定外，其補償數額，應依照下列之規定計算。

(一) 於貨物物品或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額，業經在契約內約定者，其補償數額之爲約定價值之比例部份，正與保險價值之損害部份之爲保險價值之全部同，其計算方法，以未經約定之保險價額契約爲標準。

(二) 於貨物物品或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額未經在契約內約定者，其補償數額爲損害部份之全部保險價額，其計算方法以完全滅失爲標準。

(三) 於貨物物品或其他動產，在目的港交付時，而全部或一部份係在損害狀態者，應先推求在到達港完好狀態與損害狀態之差數，與完好狀態之比

例，保險人所應補償者，即約定之保險價額依是項比例計算之成分。如係未經約定之保險價額時，即全部保險價值之是項比例成分。

(四)『總價額』之定義，為成本及預付之運費卸載費，及關稅，倘依習慣貨物得由關棧出售者，其關稅得不包括在內，『實得之總數額』係指售出所得之實價，其所有出售費用，係由出售人支付者。

### 第七十二節

(一)於數種不同財物之保險，其估價為一個估價總數時，是項估價總數之分配，應依該數個不同財物之『得受保價值』比例分配，其計算方法，以未經確定之保險價值契約之計算方法同，某項財物保險價額之一部份，對於該項財物保險價額之總部份之比例，應為該部份之『得受保價值』之對於該項財物全部之『得受保價值』其計算方法均依本法之規定計算之。



(三)如估價總數必須分配，而該數個不同貨物之成本性質，或其他情節，不能確定時，應依該數個不同貨物之到達港完好狀態之價值計算之。

### 第七十三節

(一)除契約另有明白規定外，於被保險人業經給付或應行給付共同海損之分擔數額時，如該保險標之物之保險，係全部價值者，其補償數額為應行分擔之全部數額，如該保險標之物之保險，非係全部價值，或僅其價值之一部份者，保險人所應負之分擔數額，應依其不足價額比例照減，於保險人負責範圍內發生單純海損之損害，因之減少分擔價額時，是項損害數額，應先由保險價額扣減，以便計算保險人之分擔部份。

(二)於保險人應負擔救助費用時，其所負擔部份，應依上開原則辦理。

### 第七十四節

關於被保險人之保險，業經明定保護第三者之損害賠償請求時，除契約

另有明白規定外，其補償數額爲被保險人業經賠償或應行賠償之數額。

### 第七十五節

(一) 於任何保險標的物蒙受損害，而未經本法前開各節明爲規定時，其補償數額之計算，應按照情形依據前開各項規定之原則辦理之。

(二) 本法之各項補償數額規定，對於兩層保險，並不發生影響，對於保險人反證保險權利，或反證在損害發生時，已不負保險責任等情，並不禁止。

## 第十六章 單純海損不計算之條件 (F. P. A. Clause)

凡保險契約註有單純海損不計算之條件者，如貨物途中因單純海損發生損害時，保險人不負賠償責任，保險人與被保險人，對於是項條件，均樂爲採用。故於第十三章所論之附註，向未因近代商品繁雜，而增加貨物種類，蓋多以單純海損不計算之條件替代之。

單純海損不計算之條件譯文如下

『茲經保證單純海損，並非本契約範圍內之險，但船舶或小船擱淺，沉沒，或焚燒，不在此限。每一個小船或駁船，應認爲獨立之險。』

『於船舶或小船碰撞發生損失時，或因其他原因，對於特別棧租重裝費用，或聯運費，應負責任時，保險人仍負給付義務。並不因本保證條件而免除責任，於轉運時，如一件或多件之包裹，發生完全滅失，保險人亦負給付義務。』

『在蘇彝士運河擱淺，不得以擱淺論。但於證明是項擱淺，發生直接損害時，保險人仍負給付義務。』

本條件之適用 本條件內擱淺，沉沒，焚燒之解釋，與第十三章附註內同樣名詞之解釋相同，故不贅述。倘船舶經擱淺，而貨物所有人，擬向保險人請求賠償時，必須該受損貨物，當時確在船上爲先決條件。例如貨物一部份，係在牛莊裝載，一部份係在天津裝載，均係運往廣州者，船在牛莊天津間擱淺，嗣在天津裝貨後，駛赴廣州，雖在牛莊裝載之貨，於船至廈門後，始受水漬，然保險人仍負賠償責任。該保證條件，既經破壞，雖於擱淺時，並無損害，如於本次航程發生損害，保險人即負責賠償。但在天津裝載之貨，仍同時在廈門蒙受水漬時，不得援引前例請求賠償，蓋由天津至廣州，並無擱淺情節發生，本保證條件向未破壞，縱有水漬保險人亦不負責。

按本條件之規定，每一個小船，或駁船，均認爲獨立保險。倘小船於裝載貨

物，運向輪船或運離輪船，而遭遇擱淺時，其貨物所蒙受之損害，應由保險人負責。是項規定，對於被保險人，殊有利益。凡該小船裝運之貨，均受保險之利益。倘遇船舶碰撞，其直接所發生之損害，保險人亦負賠償之責。

關於『因其他原因，對於特別棧租，重裝費用或轉運費用，應負責任時，保險人仍負給付義務』之規定，將於下章詳為討論，茲不贅述。

凡貨物包裹於由小船轉運至大船，或由大船轉運至小船，所蒙受之損害，保險人均為負擔，依現在普通規定，在裝載時，或卸載時，所蒙之損害，保險人亦負責任。但是項包裹，必須完全滅失，始得請求賠償。如包裹落水，而復經起撈者，保險人不負責任。

在蘇彝士運河擱淺 在本保證條件內載『在蘇彝士運河擱淺，不得以擱淺論。但於證明是項擱淺，發生直接損害時，保險人仍負給付義務。』按保證條件，一經破壞，雖水漬發生於擱淺之後，保險人仍負責任，前已言之詳盡。但擱

淺如發生於蘇彝士運河者，除損害係因擱淺直接發生者，保險人不負責任。

凡契約載有本章單純海損不計算之條件者，於保證條件破壞後，保險人對於一部份貨物之損害，始負責任。

附英國一九〇六年海上保險法

### 第七十六節

(一) 於保險標的物經載明單純海損不在保險範圍之內者，如損害不屬於共同海損時，被保險人不得請求標的物一部份之損害賠償，但保險契約係以標的物分爲數部份爲單位者，不在此限，如保險係分數部份時，被保險人得請求該數部分之每一部份之完全滅失。

(二) 於保險標的物經載明單純海損不在保險範圍之內者，無論海損全部不在內或百分之幾不在內，保險人對於因依照告訴及設法條件之規定，爲避免損失所發生之救助費用或其他費用均負責任。

(三) 除契約另有規定外，於保險標的物經載明單純海損在百分之幾以下，不在保險範圍之內者，不得將共同海損之損失加入計算，而湊成此項成分。

(四) 於確定上開百分之幾成分是否到達時，應計算保險標的物之實際損害。至特別費用或其他證明損失費用均不在內。

### 第七十七節

(一) 除契約或本法另有規定外，保險人對於連續之數次損失，均負責任，雖連續之損失總額超過保險金額者亦應負責。

(二) 在同一保險契約下，其局部的損害尙未經修繕時，而繼以完全滅失者，被保險人所得請求數額，爲完全滅失之數額。但本節之規定，對於告訴及設法條件之規定，並不發生影響。

## 第十七章 特別費用

英國一九〇六年，海上保險法第七十六節第一段，『於保險契約載有告訴及設法條件時，其規定應認爲契約之補充條件。被保險人得因履行該條件義務所發生之正當費用，向保險人請求賠償，縱保險人業付完全滅失之代價，或該標的物業經保證條件定明，單純海損全部或在百分之幾成分下不賠者，亦不阻礙是項費用之賠償。』

上開法規第七十八節第四段『被保險人及其代理人，在所有情形下，應盡力以合理之方法，免除或減少損失。』

凡被保險人或其僱員，因忠誠履行告訴及設法條件所發生之費用，均應由保險人給付賠償。

告訴及設法條件 倘遇任何滅失或不幸，本契約之被保險人，或其一份



子，或其僱員或其受讓人，得告訴及設法，並得爲抗辯奔走保護恢復本船或其一部份，而於本保險契約之關係，毫不發生影響，至本公司所負擔之費用，應以本單保險數額比例負擔。』於滅失或不幸發生後，本條件始能運用，至爲預防損失而發生費用，則不在本條件範圍之內。

在告訴及設法條件下，所應受償之人，僅限於被保險人僱員，或其一份子，或其受讓人，至其他施行救助人之酬報，如經預爲約定者，亦可認爲被保險人代理人費用之一。如未經約定，則不得認爲告訴及設法條件下之費用。但得依據保險契約之普通海難條件，請求賠償。英國海上保險法第六十五節第一段『除保險契約另有規定外，凡因免除保險範圍內海難之損害，而發生救助費用時，應認爲該海難項下之損失，得向保險人請求賠償。』

告訴及設法條件下之費用，限於保險契約內某項特定標的物所發生之費用，如費用係爲船舶運費及積貨共同利益所發生者，則不在本條件範圍之

內。告訴及設法費用之發生，必須由相當人之指揮，且爲合理之用途，意圖減免保險契約範圍內之損失者，始得認爲本條件內之費用。

關於貨物保險，倘貨物中途在運送中蒙受損害，因之重爲裝包，是項裝包費用，如保險金額與實際價值相等或超過實際價值，且係意圖減免保險範圍損失者，得向保險人請求賠償。或於保險契約內，訂明關於此類費用，應負責者，保險人亦應賠償，但是項費用不得加入貨物損失數額內計算。例如裝運若干包棉花，由天津運往廣州，在山東成山頭洋面遭遇水漬，因之爲減免重大損失計，在青島曝曬，重爲包裝，於貨抵廣州後，計算之下，實際損失爲百分之二厘五，是項二厘五損害，依據第十三章附註條件，不得向保險人請求賠償，亦不得將青島之曝曬裝包費用加入計算，故意湊百分之三厘。但在青島所有曝曬裝包費用，如保險金額與實際價值相等，或超過實際價值時，得向保險人請求賠償。

在單純海損不賠之保證條件內，載「因其他原因，對於特別棧租重裝費用，或轉運費用，應負責任時，保險人仍負給付義務。」換言之，對於特別棧租重裝費用，或轉運費用，保險人所負之責任，與普通包括單純海損契約所負之責任同。例如船舶甲裝運鐵軌，由倫敦赴上海，行至中途，船被敵人沒收，鐵軌因由他船以較高運費，運至上海。是項較高運費，依前開說明，應由保險人負擔。況是項權利之行使，與告訴及設法條件下之權利，毫不抵觸，於第十一章完全滅失章內詳為研究，「茲經鄭重聲明，並同意所有保險人與被保險人關於被保險物，所為恢復留救保存諸行為，均不得認為關於委付之拋棄或承認之表示。」

連續損失 保險人所負之責任，有時超過保險金額全額，例如貨物由倫敦運往橫濱，在紅海貨受水漬，因在色德港，將貨入棧曝曬，重行裝包，是項費用，應認告訴及設法項下之費用，由保險人負擔，嗣貨在未至橫濱前，完全滅失，是保險人復應給付保險金額之全額。倘貨物在色德港，未經入棧，及重行裝包，因

之貨物全部喪失時，保險人所負者，僅爲保險金額之全額，並無告訴及設法項下之費用也。

附英國一九〇六年海上保險法

### 第七十八節

(一) 於保險契約載有告訴及設法條件時，其規定應認爲契約之補充條件，被保險人得因履行該條件義務，所發生之正當費用，向保險人請求賠償，縱保險人業付完全滅失之代價，或該標的物，業經保證條件定明，單純海損之全部，或在百分之幾以下成分不賠者，亦不阻礙是項費用之賠償。

(二) 本法所規定之共同海損損害或分擔，或救助費用，均不得依附告訴及設法之條件下有所請求。

(三) 凡爲免除減少契約範圍之外危險所發生之費用，均不得依附告訴及設法之條件下，有所請求。

(四)被保險人及其代理人，在所有情形下，應盡力以合理之方法免除或減少損失。



## 第十八章 船舶

英國海上保險法第十六節第一段「關於船舶保險，其保險價額，應以責任開始時之價值爲標準，包括屬具，給養品，船員，司多，船員薪資，墊款，及其他航程開始之必須費用，與保險費用。」

「如船舶係輪船時，其價值應包括械器，鍋爐，窖煤，引擎，司多，於船舶經營特別商業時，並包括其特別設備。」

船舶期間保險契約，普通均爲十二個月，於責任開始時，如船舶價值爲四十萬元者，經過十一個月後，船舶沉沒，完全滅失，雖於沉沒時，因十一個月之自然消損，船舶價值，僅爲三十五萬元，然保險人仍應給付四十萬元，蓋價值之削損甚難確定也。

船舶以航程保險者，現時於木質船舶，仍多見之。

船舶完全滅失及委付，前經充分研究，惟關於假定完全滅失，如修繕費用，超過保險金額時，（或四分之三時）被保險人即得爲委付之通知，在保險契約內，均有下列條件之註明，『關於核算船舶，是否爲假定完全滅失，應以保險金額，作爲修繕價額，其船舶缺殘餘剩部份之價值，不在計算之內。』

單純海損 依照普通保險契約，均有每次單純海損，不足保險金額百分之三時，保險人不負賠償責任之規定。但是項規定，甚不適用，例如船舶保險金額爲二十萬元，是一萬五千元以下之損害，被保險人不能受到相當保護，實非妥善辦法。故保險契約內多有添註『凡單純海損滿五百元者，即賠，』或『單純海損滿百分之一即賠，』等字樣。再關於輪船保險，並得將各項被保標的物，分別註明，例如

船壳	價值	元
機器鍋爐	價值	元

電器設備

價值

元

艙間內之生財用俱價值

元

如分類之某一項，損失超過百分之三時，保險人即為賠償，無須計及全部保險金額也。

按從前慣例，於船舶修繕時，『新換舊』之差數，應為扣減。但依近年殷斯提突條件之規定，(Institute clause) 是項扣減，業經免除。惟根據英國海上保險法第六十九條之規定，於被保標的物須為修繕時，應在合理估價範圍之內。

金森條件 (Jansen clause) 於保險契約內載有金森條件者，如船舶遭遇單純海損，而超過百分之三時，該百分之三之損失，仍由被保險人負擔。例如保險金額為四千元，如損失為一百四十元時，保險人僅負賠償二十元之責任。

保險金額總額，得由數個保險人分保，均對被保險人在承保範圍內，直接負責，保險金額總數，得由某一保險人承保後，再為轉保。



尙未修繕之損失 英國海上保險法第七十七節第二段

『在同一保險契約下其局部的損害尙未經修繕時而繼以完全滅失者  
被保險人所得請求數額爲完全滅失之數額』



## 第十九章 碰撞條件

茲並經雙方同意，倘本被保險之船舶，與其他船舶碰撞，而本被保險人，因之對於此次碰撞所發生之損害賠償，應當並必須向他人為金錢給付者，本簽字人應給付被保險人業經給付金錢數額之四分之三，作為本船舶保險金額應負擔部份。但於每一次碰撞其所負之義務，以不逾本被保金額四分之三比例部份為限。倘本被保船舶之賠償義務，發生爭執，而已訴訟進行，對於負擔義務，加以限制時，於得到本簽字人書面同意後，其被保險人所應付及必須給付之費用，亦應按照比例負擔四分之三。倘於碰撞船舶，雙方均有過失時，除一方或雙方賠償責任，在法律上另有限制外，其請求應以互相給付原則辦理之。每一方之船舶所有人，應給付其相對船舶所有人損害之二分之一，或其他比例，依照被保險人因此項碰撞，業已查明所應給付或收受之數額辦理。

關於被保險人，下列應當或必須給付之義務，均不在本節規定範圍之內，例如因依法令規定應負起除障礙物之義務，例如因碰撞加害港口碼頭岸平台及其他之義務，或例如被保險船舶對於積貨或其他規定之義務，或生命喪失或人身損害之義務。

上開條件，現均爲保險契約之一部份，其所加於保險人之責任，較其他條件爲重。保險人所負責賠償者，除賠償被保標的物之損失外，並賠償被保險人因碰撞所給付之損害賠償。但其所負擔者，爲保險金額比例計算之四分之三，惟近來保險人所負擔者，多改爲四分之四，是項碰撞條件，在英文稱之曰 *Running Down clause*。

**碰撞之解釋** 碰撞係指船舶互撞而言，如碰撞者，均係船舶，雖其一在停泊狀態，亦在本碰撞條件範圍之內，於船舶與港口內之固定建築物，如碼頭、船浮筒等等碰撞，則不在本條件碰撞範圍之內。依據我國海商法之規定，船舶

所有人，因碰撞所發生之義務，以船舶為限。

如碰撞船舶有平均過失時，均負互相給付義務，例如甲船之損失為二千元，乙船之損失為八百元，乙之保險人應償甲船一千元，甲之保險人應償乙船四百元，如過失程度不同時，依其過失程度，比例負擔，一九一一年碰撞法律統一公約，第四條第一項。『倘兩個以上船舶，均有過失時，其責任應依其各個過失程度比例負擔，但依照當時情節，倘不能確定其過失程度時，或其過失似屬相等時，其責任應平均負擔。』

倘互撞船舶均為同一所有人所有時，實際上礙難互求賠償，故保險契約內均有下列條件。

『倘本保險船舶，與另外船舶發生碰撞或承受撈救而該另外船舶之全部或一部份，屬於同一所有人或同一管理處時，本被保險人，於本保險契約內所享之權利，正如該另外船舶完全屬於與本被保險船舶無關之所有人同，但

於此項情節之下，其因碰撞所負之義務，或撈救應得酬金之數額，須由本公司與被保險人雙方同意之一個公斷人解決之。



## 第二十章 共同海損

船舶裝運貨物，尙在航程中，忽遇颶風，如不減輕載重，該船舶勢將不能抵抗滔天之狂浪，而船舶旅客及貨物，均有立即沉沒之虞，因以船長之指揮，將積貨之一部份投於海中，是項投棄，係爲避免船舶與積貨共同危險之行爲，卽謂之共同海損行爲。然該被投棄之積貨所有人，不應獨負損失，凡受益之各方利害關係人，均應分擔是項損失，而爲之補償。

前開法例，卽共同海損之基本原則，查是項原則，係通行於古代羅迪國民 Rhodians，現爲世界海商各國所共同遵守者。羅迪 Rhodian 原則，凡在危險時爲公共利益所給與或犧牲者，應由大眾分擔補償，“That what is in time of danger given or sacrificed for the sake of all shall be replaced by the contribution of all.” 法蘭西路易第十四時代之法典，亦曰爲船舶及積貨共

同利益所發生之特別費用及損害，應認爲共同海損，並應由全部（船舶及積貨）共同負擔。英國勞雲氏法官亦曰：凡爲保存船舶及積貨因特別犧牲或費用所發生之損失，應認爲共同海損，並應由各方利害關係人比例負擔。我國海商法第一百二十九條，「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。」共同海損，係海商特有之問題，凡世界海商團體，均望世界各國有統一之辦法，故自一八六〇年迄今，屢有國際間會議，並訂定約克恩的華浦規則，現世界各國海商團體所發給之載貨證券，或海上保險契約，均記明共同海損，依照一八九〇年或一九二四年約克恩的華浦規則辦理，該項規則譯本，附印於后，以供參閱。

查共同海損之損失，可分爲三項：（一）積貨。（二）船舶之某部份。（三）特別費用。積貨爲避免共同危險，經以船長命令而被投棄者，係屬最顯明之損害，應由共同海損補償，倘該積貨係裝載於甲板之上，經投棄者，則不認爲共同海損。

蓋甲板上不應堆積貨物也，但如運送木材或火車頭，非裝於甲板上不可者，倘經投棄，亦認爲共同海損。我國海商法第一百三十一條亦有規定，第一百三十一條「裝載於甲板上貨物，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。」船艙起火，勢將蔓延，因之將船底鑿洞，引水入艙，以圖息滅，船舶因是項鑿洞所蒙之損害，應認爲共同海損，至特別費用之應爲共同海損者，於約克恩的華浦各條述之詳明。

一九二四年約克恩的華浦規則第十六條「凡貨物因犧牲所蒙之損害或滅失，而認爲應由共同海損補償者，其貨主蒙損之數額，以船舶到達日或該次航海終結日之貨物市價爲標準。」共同海損之分擔，應有下列三項問題。

(一) 共同海損之分攤地點 於共同海損發生，船舶所有人應選擇海損精算人作成共同海損計算書，蓋事務繁雜，非專家不能勝任，除另有約定外，其



計算之標準應以船舶目的港之法律爲標準。如船舶在中途遇難後，不能再爲航駛，而航程認爲中斷者，該中斷港口之法律，即認爲共同海損計算之標準。然以目的港與中斷之法律或有差異，於航運契約上多註明共同海損依照約克恩的華浦規則辦理。

(二)共同海損損失之計算及其應補償情節 如船舶因共同海損蒙受一部份損害者，例如船舶擱淺岸上危險殊大，爲謀船舶積貨全部安全起見，竭力轉動輪機，忽進忽出，因震動過猛，機器損壞，該損壞部份之相當修繕，即共同海損之損害，應由全部船舶及積貨之價值分擔補償之，然該損害部份原係舊者經修改變爲新者，其新換舊部份，應依照慣例扣減，一九二四年約克恩的華浦規則第十三條之規定可據爲標準，『關於共同海損之分派，於已承認共同海損之修繕，應以（新換舊）情節作下列之扣除。

關於鋼質或鐵質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止。

(甲) 一年之內者

所有修繕，應完全承認，但油漆或括磨船底則扣除三分之一。

(乙) 一年至三年者

船身之木器桅桿、傢俱、絲絨、陶器、五金、玻璃、船帆、索具、繩索、被單、巨纜、(與鉛絲鍊環者有別)、幕幔、套子、油漆等，無論修繕或換新，均扣除三分之一。鉛絲、索具、繩索、巨纜、無線電具、鍊環、巨纜、及鍊環、電流用具、輔助抽水機器、汽機、絞盤、及接連物、汽機、起重機及接連物、及電汽機械，均扣除六分之一，其他修繕，均完全承認。

(丙) 三年至六年者

除電流用具扣除三分之一，又除桅桿帆杠之鐵器機械 (鍋爐及其裝設物在內)，扣除六分之一外，其他依照上開乙項扣除。

(丁) 六年至十年者

除桅杆帆杠之鐵器輔助抽水機器、汽機、絞盤起重機及附屬物等，又及機械（鍋爐及其裝設物在內）無線電器具、巨纜、繩索、被單、帆杠之修繕掉換，扣除三分之一外，其他部份，依照上開丙項扣除。

（戊）十年至十五年者

除船身鐵器、水泥及鍊纜，扣除六分之一外，其餘之修繕掉換，均扣除三分之一，如船錨則完全承認。

（己）十五年以上者

所有修繕掉換，均扣除三分之一，船錨完全承認，鍊纜扣除六分之一。

（庚）除給養品與電流用具、無線電器具及機械鍋爐外，所有扣除各項，均照船舶之年齡計算，不得以某一部份之年齡計算，倘油漆底層於事變前六個月內未曾油漆者，其油漆底層，不得承認，至以舊料修繕，未用新料，及給養品絞盤未經消用者，不應扣除。

### 關於木質或兩合質船舶

船舶於事變時，原始登記日期在一年以下者（新換舊）之扣除，不得爲之。在此項時期後，除下列特別情形外，均應扣除三分之一。船錨完全承認，鍊纜應扣除六分之一，給養品未經消用者，不得扣除。

剝去舊包皮之同量金屬包皮，應完全承認。但得扣除舊包皮之得款。釘子毡氈及人工敲鑄之金屬品，得扣除三分之一。

倘船舶裝有車葉冷氣、電氣或其他機械，或電流用具，或無線電器具者，是項機械、電流、無線電器具修繕之扣除，依照鐵質或鋼質之船舶規則辦理。

### 關於普通船舶

所有船舶，其鐵器由灣伸直，及卸裝工資，均應完全承認。

船塢費用，以及移動推運費用，使用車剪機及船塢材料費用，均應完全承認。

如積貨因共同海損蒙受一部份損害者，例如船舶遭火，爲謀船舶積貨全部安全起見，引水入艙，致一部積貨蒙受損害，該蒙受損害部份即認爲共同海損之損害，應由全部船舶及積貨之價值分擔補償之。其損害之估計，以在到達港該貨完好狀態價值與受損狀態價值之差數，爲應行補償之損害。倘該一部份積貨因共同海損行爲全部滅失者，其損害部份，應爲在到達港之淨價，但應扣減因滅失所省之費用。

如因共同海損行爲積貨蒙受滅失，因之運費蒙受影響，該蒙受損害之運費，亦應承受分擔補償，倘運費尙未給付船舶所有人時，其補償數額爲應收之運費總額，但應扣減因滅失所省之費用。倘運費業由託運人給付船舶所有人時，該運費得爲貨物價值之一部份，依照前開之貨物慣例辦理。

(三) 共同海損分擔之財產及其分攤之比例部份 凡在危險時，爲共同利益給與或犧牲者，應由大眾分擔補償，係古今各國之共同海損公例，但蒙受

損害者之受償利益，應與損害係他人蒙受者同。例如船舶積貨及運費之全部價值為五十萬元，其中價值五萬元之積貨，（運費為五千元已包括在內）因共同海損而遭投棄各方利害關係人之分擔及受償應如下列方式。

分擔部份

被犧牲之貨物負擔四分之一 計四萬五千元

被犧牲之運費應負擔四分之一 計 五百元

其他受益財產應負擔四分之一 計四萬五千元

共應攤出 計五萬元

受償部份

被犧牲貨物之託運人應受償四萬五千元扣減四千五百元之差數

計為四萬零五百元

被犧牲運費之船舶所有人應受償五千元扣減五百元之差數

計爲四千五百元

倘共同海損之損害，係特別費用者，其各方利害關係人之分擔應如下表。  
茲假定特別費用爲六千元

船舶價值 二十五萬元

積貨價值 三十二萬元

運費價值 三萬元

共計六十萬元

各方關係人所應分擔者。

船舶 二千五百元

積貨 三千二百元

運費 三百元

上開各項法例均係海運共同冒險人間之關係，共同海損係保險範圍內

之危險，於共同海損之損害發生後，保險人應負責賠償。但於賠償後得代被保險人權利承受分攤補償利益。如損害係犧牲性質者，保險人應對被保險人負擔全部賠償責任，然後再代位向各方利害關係人主張分攤。如損害係費用性質者，保險人僅負擔被保險人應行分攤給付部份。英國一九〇六年海上保險法第六十六節第四項『除契約另有明白規定外，關於共同海損之費用，被保險人得向保險人請求其名下所應分攤部份，關於共同海損之犧牲，被保險人得向保險人請求全部損失，無須先向其他利害關係方面請求分攤。』

英國海上保險法一九〇六年

### 第六十六節

(一) 凡因共同海損行為直接所發生之損害，即謂之共同海損之損害，包括共同海損之費用，及共同海損之犧牲。

(二) 凡在海難時節，為避免財物之共同危險，所自願的及合理的發生特別費



用及犧牲時，即謂共同海損行爲。

(三) 於共同海損之損害發生後，其蒙受損害方，得依海商法之規定，向各利害關係方，請求比例分擔，即謂之共同海損之分擔。

(四) 除契約另有明白規定外，關於共同海損之費用，被保險人得向保險人請求其名下所應分擔部分。關於共同海損之犧牲，被保險人得向保險人請求全部損失，無須先向其他利害關係方請求分擔。

(五) 除契約另有明白規定外，於被保險人因保險標的物，給付或應給付共同海損之分擔時，被保險人得向保險人求償。

(六) 除另有明白規定外，對於非因避免承保之海難所發生之滅失，保險人不負共同海損之損害，或共同海損之分擔責任。

(七) 於船舶、運費、積貨三項，或其中之一二項，為同一被保險人所有時，保險人對於共同海損之損害，或共同海損之分擔，所負之責任，正如上開標的物為

不同人所有者同。

中華民國海商法第七章 共同海損

第一百二十九條 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。

第一百三十條

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。但於固有瑕疵，或過失之負責人，得請求償還。

第一百三十一條

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。

第一百三十二條

前項貨物，若經撈救，仍應分擔共同海損。

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。

第一百三十三條 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。

第一百三十四條 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。

第一百三十五條 共同海損，應以所存留之船舶，積貨之價格，及運費之半數，與共同海損之損害額爲比例，由各利害關係人分擔之。

第一百三十六條 關於共同海損之分擔額，船舶以到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，均扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

第一百三十七條 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，均扣除因滅

失或毀損無須支付之費用。

### 第一百三十八條

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。聲明之價值多於其實在之價值者，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。

### 第一百三十九條

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。

### 第一百四十條

前項物品如被投棄，其損害，均由各關係人分擔之。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。

### 第一百四十一條

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。

第一百四十二條

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。

第一百四十三條

應負分擔義務之人，得委付其存留物而免分擔海損之責。

第一百四十四條

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。

## 第二十一章 兵險及海盜險

各保險公司所發給之保險單，即保險契約，關於兵險及海盜險者，大都爲下列之規定。

(一) 『關於被保標的物冒險及危險，本保險公司於本次航海所情願負擔責任者，爲海難，軍艦，火災，敵國，海盜，流氓，竊盜，投棄，捕艦，及返捕艦，復仇，及海捕，以及王候國家之拘捕，扣押，逗留等情。』

(二) 『特爲保證，捉捕，擒獲，拘捕，扣押，逗留，及其事後影響，或其任何行爲，海盜除外，均不在本保險範圍之內。再戰爭，暴動，罷工，阻工，或工人搔擾，民衆起騏或宣戰前後，因備戰情形所發生之影響，亦均不在本保險範圍之內。又因碰觸地雷所發生之要求，亦不在本保險範圍之內。』

復在附件之保證條件內載。

(二)『茲經保證，兵險，海盜險，水雷險，地震險，及殷曲瑪利詞句中 (Incun rae Clause) 卽船舶不易發現之險及因船員之不盡職而發生之險』之險均不在保險契約範圍之內。

查上開第一項規定中之捕艦，及返捕艦之情節，已不適於現代。在中古時代，某國政府因甲國之不满意待遇，特發給執照，准本國人民之船舶，破壞甲國政府或其國民之權利，卽謂之捕艦。返捕艦者，卽甲國採取同樣手段，以爲報復也。但是項制度，現已廢止。

在一九一四年歐洲大戰前，所謂王候國家之拘捕扣押逗留情節，均指敵國之拘捕，扣押各項行爲，如被水雷襲擊，海捕等情。但經英國因一九一四年沙第之判例，(The British and Foreign Marine Insurance Co. Ltd. vs. Samuel Sandy & Co.) 本國政府之扣押，逗留，亦應認爲兵險範圍內之險。在沙第案內該沙第公司於一九一四年七月間，以英籍船舶甲乙兩艘，由某地裝麥，運往德國，於八月四日，英國與德國宣戰，五日卽通令禁止本國人民與德國商業往來。

當時該甲乙兩船，均在大海中，因本國及法國海軍當局之命令，分別退返英國，所運之麥，因之出賣，貨物所有人因向保險人訴請賠償，該保險公司之抗辯云，是項損失，並非受敵方之扣押逗留所致，保險人不應負責。但最高法院於判詞中，認本國之扣押逗留，依法應與敵方之扣押逗留同在兵險範圍之內。

在沙第判例內，同時並認定，被保標的物之險，應包括本次航程之險，例如所運之麥，在物質上雖非完全喪失，然該麥之目的地既不能到達，是該航程不能完成，因以完全喪失論，並無不合。

如本國人民所有之貨物裝在敵國船舶運往某地，該敵方船舶因避本國海軍之危險，而避難於某中立國之港地，該貨因之在當地出售，所有損害，不得認爲兵險範圍內之險。上開原則，於一九一四年在格利判例內確定（*Beckes Gray & Co vs. London Assurance Corporation*）。

於貨物經保證爲中立性者，應由航程開始時起，卽爲中立性。英國海上保



## 險法第三十六節規定明晰。

(一) 於被保財物，無論爲船舶或貨物，業經明白保證爲中立性質時，是項財物，在責任開始時起，即應爲中立性，在責任負擔期間，被保險人應竭力保存其中立性。

(二) 於船舶業經明白保證爲中立性時，被保險人應竭力保存其中立性質，並應保證該船舶之證明文件，均爲合格。換言之，該船舶所攜帶文件，必須能證明其中立性質，並不得有偽造或隱隱情事。倘因違背上開情節，致發生損害時，保險人得宣告保險契約失效。』

依照本章第一項規定，兵險係保險契約範圍內之險，但是項責任，均因下列之捉捕，擒獲，保證條件，而免除。是項條件，在英文即稱之曰 Warranted Free of Capture, Seizure Clause，簡稱之曰 F. C and S Clause。是項免除責任之條件，即本章第二項之規定，茲不重抄。詳閱第二項規定內之暴動二字，於一九

二二年經白魯賀法官，在格司登案內 (Gliksten State Insurance Co.) 應釋爲，三人以上結夥，爲共同目的，以暴力恫嚇他人意圖使之屈服者。

依照韋氏字典之解釋，凡在陸地之強盜行爲，施行於海上者，即謂之海盜行爲 (Piracy)。於一九〇九年在包利維亞案內 (Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Ltd.) 法官云，凡爲自己利益，而爲搶劫者，始謂之海盜。如一部份人民，反對政府，意圖破壞政府實力，以政治公益爲目的，而將政府軍用品搶劫者，不得謂之海盜行爲。

於英國一九〇六年海上保險法第一附件解釋第八條，「凡在船上旅客之不法反動，以及暴動者由岸上對於船舶之武力攻擊，均應包括海盜名詞範圍之內。」

於一八五三年在納洛案 (Naylor vs Palmer) 又在一八五九年克蘭佛

案，(Kleinwort vs. Shepard) 均認定，凡旅客有強盜行爲，不法將船長及一部份船員殺死，而以武力駕駛船舶，及其餘之船員者，是謂之海盜行爲。

查本章第二第三兩項免除責任之規定，均係以保證條件爲之。倘於本次航程發生破壞或違背是項保證條件情節後，保險人對於本次航程所有之險，卽不負責，由英國海上保險法第卅三節明爲規定。其理由經本書第十六章詳爲論斷。

附一九〇六年英國海上保險法

### 第三十三節

(一) 以下數節之保證名詞，應釋爲允諾保證。換言之，於被保險人負責允許某項特定事項發生，或絕對的不發生時，或某項情節必定履行時，或某項特定事實之是否存在時，是謂之允諾保證。

(二) 保證分爲明示的或當然的。

(三) 依照上開解釋保證之條件，無論對於承保之險，發生重要關係與否，均應準確履行，倘未為準確履行時，除契約別有規定外，保險人所負之義務，自保證條件違背之日起，應為免除，但關於該日以前之義務並不發生影響。



# 英國海上保險法目錄

一 通則	一七五頁
一 第一節至第三節	
一 得受保權利	一七七頁
一 第四節至第十五節	
一 保險價額	一八一頁
一 第十六節	
一 告知及陳述	一八二頁
一 第十七節至第二十一節	
一 保險契約	一八六頁
一 第二十二節至第三十一節	

一 兩層保險……………一九一頁

第三十二節

一 保證……………一九二頁

第三十三節至第四十一節

一 航程……………一九六頁

第四十二節至第四十九節

一 契約之轉讓……………二〇〇頁

第五十節至第五十一節

一 保險費……………二〇一頁

第五十二節至第五十四節

一 滅失及委付……………二〇三頁

第五十五節至第六十三節

一	局部的損失·····	二〇八頁
	第六十四節至第六十六節	
一	賠償之數額·····	二二一頁
	第六十七節至第七十八節	
一	保險人在給付賠款後之權利·····	二一九頁
	第七十九節至第八十一節	
一	保險費返還·····	二二一頁
	第八十二節至第八十四節	
一	互相保險·····	二二三頁
	第八十五節	
一	補充·····	二二四頁
	第八十六節至第九十四節	





# 英國海上保險法一九〇六年公佈施行

## 第一節

海上保險契約，係保險人向被保險人允諾，於被保險人蒙受海上損失，即海事冒險所發生之損失時，即依約定之條件，及數額，負責賠償之契約。

## 第二節

(一) 海上保險契約，得因明定條件，或商業習慣，而增加其責任範圍，如內河，或陸地之險，屬於海運航程一部份者，被保險人在是項部份所蒙受之損害，亦應受海上保險契約之保障。

(二) 凡船舶在建造中，或下水時，或在其他情節，而等於海事冒險情節者，於保險時，本法各節之規定，在可能範圍，均得適用之。除本節另有規定外，本法之各項規定，對於海上保險以外之保險法律，不發生影響。

### 第三節

(一)除本法另有規定外，關於所有合法之海事冒險，均得訂立海上保險契約。

(二)對於下列情節，均得認為海事冒險。

(甲)所有船舶，貨物，或動產，於發生海難危險可能時，即得認為海事冒險情節。是項財產，在本法即稱『得受保財產』。

(乙)凡因『得受保財產』發生海難危險可能時，其所有運費，客票，佣金，獲利之利得，或金錢上之利益，或墊款，支付之擔保品，即得認為海事冒險情節。

(丙)於所有人，或其他負責人，因『得受保財產』發生海難危險可能，而對於第三者負擔義務時，亦得認為海事冒險情節。

『海難危險』指因航海所發生之一切危險，例如海難，火燒，兵災，海盜，流氓，竊盜，拘捕，掠奪，禁止，以及君王，人民，之扣押，投棄，船長惡意行為，或其他海難，又保險契約內註明之所有危險。

## 得受保權利

### 第四節

- (一) 以賭博爲目的，而訂立之海上保險契約，應爲無效。
- (二) 凡海上保險契約，有下列情節時，應認爲賭博契約。

(甲) 於被保人無本法規定之『得受保權利』時，或於訂約時，無取得是項權利之希望時。

(乙) 於保險契約註有下列，或其他類似條件時，如『無論有無利害關係』，『除本契約外無須再證明其他利害關係』，或『保險人並無打撈餘剩之權利』，但因打撈無望，而於契約內載有是項註明者，不在此限。

### 第五節

(一) 除本法另有規定外，凡與海事冒險發生利害關係者，均認爲享有『得受保權利』。

(二) 凡對於海事冒險，或對於得受保財產之平安到達，或對於受保財產之扣押，立於利害關係之人時，均認爲與海事冒險，發生關係之人。

### 第六節

(一) 於保險關係訂立時，被保險人，對於標的物，固無發生利害關係之必須，然於標的物發生滅失時，被保險人必須享有利害關係。

但於標的物之保險，註有無論危險之有無條件者，雖於滅失發生後，始取得利害關係時，仍得請求損害賠償。然於保險契約訂立時，被保險人明知業已滅失，而保險人並不知者，不在此限。

(二) 如被保險人於滅失發生時，無利害關係者，無論其在滅失後之行爲若何，均不能取得利害關係。

### 第七節

(一) 權利係得消滅之性質者，或經過相當程序始發生充分效力者，均得爲之

保險。

(二)例如某甲購買貨物時，即爲訂立保險契約，雖嗣後因售主遲延交貨，而拒絕受買，或認售主應負擔一切損失時，該某甲仍有『得受保權利』。

### 第八節

凡有一部份利害關係者，無論其性質若何，均得爲之保險。

### 第九節

(一)保險人應認爲因保險契約，取得利害關係，對於標的物得爲再保險。

(二)除保險契約另有規定外，該原始被保險人，對於再保險並無任何權利或利害關係。

### 第十節

船舶抵押，或積貨抵押之受押人，對於是項押款關係，享有『得受保權利』。

### 第十一節

船長或船員，對於薪資，享有『得受保權利。』

## 第十二節

關於預付之運費，倘積貨滅失，而預付之運費不為返還時，該預付運費之人，對於預付之運費，享有『得受保權利。』

## 第十三節

被保險人對於支付之保險費，享有『得受保權利。』

## 第十四節

(一) 如保險標的物業經抵押者，出押人得為全部價值之保險。受押人所得為保險者，限於現在或將來應受償部份。

(二) 受押人，受讓人，或其他利害關係人，對於標的物，得為自己利益為之保險。

(三) 縱第三者對於標的物之滅失，認諾賠償時，其所有人，仍得對於標的物之全部價值為之保險。

## 第十五節

於被保險人轉讓或喪失業經保險之標的物時，受讓人並不因此取得保險契約之權利。但於合同另有明白或默示規定者，不在此限。

本節之規定，對於權利因法律關係自然應為移轉者，不生效力。

### 保險價額

## 第十六節

除保險契約對於價值明有規定外，標的物之保險價額，應依下列標準認定之。

(一) 關於船舶保險，其保險價額，應以責任開始時之價值為標準。包括屬具，給養品，船員，司多，船員薪資，墊款，及其他航程開始時之必須費用，與保險費。如船舶係輪船時其價值，應包括機器，鍋爐，窖煤，引擎，司多。於船舶經營特別商業時，並包括其特別設備。

(二)關於運費保險，無論運費係屬預付者與否，其保險價額為被保險人名下所應負擔之運費總數，連同保險費。

(三)關於貨物保險，其保險價額為被保財物之成本，連同一切運送費用，及保險費。

(四)關於其他標的物保險，其保險價額為被保險人在契約責任開始時所應負義務之數額，連同保險費。

#### 告知及陳述

#### 第十七節

海上保險契約之基礎，係忠誠信實。倘一方不顧絕對的忠誠信實，他方得宣告是項契約失效。

#### 第十八節

(一)除本節另有規定外，在契約訂立前，被保險人應將其所知之重要有關係



情節，盡量告知保險人。該被保險人應認爲明瞭由通常事務中，所應明瞭之一切事務。如被保險人未爲是項告知時，保險人得宣告契約失效。

(二) 凡能影響謹慎保險人，關於確定保險費之事項，或關於確定是否承保之事項，均認爲重要有關係情節。

(三) 未經保險人發問時，下列情節無須告知。

(甲) 關於減少危險之情節者。

(乙) 關於保險人應爲明瞭之情節者。凡彰明公開之事項，及保險人由普通事務中所應明瞭之事項，均係保險人應認爲明瞭之情節。

(丙) 關於保險人對於某項事務之報告，有表示免除之情節者。

(丁) 關於因明示或默示保證條件之規定，其情節無須贅爲告知者。

(四) 關於某項未經告知之情節，是否爲重要有關係之情節，乃係事實問題，於每件事項發生時，認定之。

(五)『情節』包括被保險人收受之消息及報告。

### 第十九節

除關於無須告知之情節，於前節明有規定外，如保險係被保險人之代理人代為投保者，該代理人對於保險人應告知。

(甲)該代理人所明瞭之一切重要有關係情節。凡代理人由通常事務中所應明瞭之事項，及收受報告之事項，均應認為該代理人所應明瞭之情節。

#### 並應告知

(乙)被保險人所應告知之一切重要有關係情節。但於某項重要有關係情節，到達代理人時，業經遲誤，不及轉為告知者，不在此限。

### 第二十節

(一)被保險人或其代理人，在契約訂立前，於接洽時，向保險人所為之一切重要有關係陳述，務須真實。否則，保險人得宣告契約失效。

(二) 凡能影響謹慎保險人，關於確定保險費之陳述，或關於確定是否承保之陳述，均認爲重要有關係陳述。

(三) 所爲之陳述，不外關於事實方面，或關於希望相信方面。

(四) 凡關於事實之陳述，與實際事實，大致相符者，即認爲真實陳述。換言之，即陳述事實，與實際事實之差異，由謹慎保險人視之，認爲無重要關係，即認爲真實陳述。

(五) 凡關於希望相信之陳述，係由於誠懇發表者，即應認爲真實陳述。

(六) 所有陳述，在契約訂立前，均得撤回之，更正之。

(七) 關於某項陳述，是否爲重要有關係之陳述，乃係事實問題，於每件事項發生時，認定之。

## 第二十一節

海上保險契約，於被保險人要求保險，經保險人接受後，即認爲成立。該契

約之是否業經填發，固非必須要件。但爲證明要約之業經成立，所有臨時保單，或其他簡單契約之條件，均得引爲參考，雖未經粘貼印花者，亦發生效力。

### 保險契約

#### 第二十二節

除法律另有規定外，所有條件，凡未在依本法所規定之海上保險契約內註明者，均不發生證據效力。保險契約得在契約成立時，或成立後填發。

#### 第二十三節

保險契約應載明左列事項。

- (一) 被保險人或其要保人之姓名。
- (二) 保險標的物，及其所保危險之性質。
- (三) 保險責任開始之性質，屬於期間者，或屬於航程者。
- (四) 保險金額。

(五) 保險人姓名。

## 第二十四節

(一) 保險契約應由保險人或其代理人簽名，但保險人爲股份有限公司時，於蓋印公司圖章時，亦可認爲合格。然本節之規定，並不須股份有限公司必蓋公司圖章。

(二) 於保險契約有二個以上保險人簽名時，除別有規定外，每一個簽名，對於被保險人爲獨立的契約。

## 第二十五節

(一) 對於標的物之保險契約，如係由某地起，至某地止者，是爲航程保險契約。如係固定期間者，是爲期間保險契約。同一保險契約中，得合併規定航程或期間之責任。

(二) 除在一九〇一年財政法第十一節，另有規定外，期間保險契約之訂立，不

得超過十二個足月。

## 第二十六節

- (一) 保險標的物應在海上保險契約標記明白，其標記應大致清楚無訛。
- (二) 被保險人對於標的物利害關係之性質，或程度，無須註明契約內。
- (三) 保險契約對於保險標的物用普通名詞標記者，應釋為，被保險人之利害關係，均在保險範圍之內。
- (四) 於援用本節各項規定時，關於保險標的物標記之習慣，應注意及之。

## 第二十七節

- (一) 保險契約得分為確定保險價額者，或非確定保險價額者。
- (二) 確定保險價額契約，即標的物之價額，業經雙方同意，並經載明於保險契約者。

(三) 除本法別有規定或有欺騙情形外，保險契約所載明之價額，在保險人與

被保險人間，應絕對的認爲保險標之物之保險價額。嗣後，如發生完全，或一部份滅失時，均以此爲計算標準。

(四)除保險契約另有規定外，契約內所載明之價額，於計算假定完全滅失時，並不得認爲絕對的保險價額。

## 第二十八節

非確定保險價額契約，即保險標之物之價額，並未載明契約者。如標之物價額須爲確定時，嗣後得依前開方法計算之，但應受保險金額之拘束。

## 第二十九節

(一)流動保險契約所載明之條件，僅爲普通條件，其船舶名稱，或其他特別標記，嗣後得補充聲明之。

(二)補充聲明手續，得在契約上背書，或以其他習慣上通用之方法爲之。

(三)除保險契約別有規定外，是項補充聲明次序，應依航駛或裝貨之次序爲

之。關於貨物之補充聲明，其交付貨物之條件，應與契約之條件符合。所有貨物或其他財物之價值，務須照實聲明，但是項聲明，由於非惡意原故發生遺漏，或錯誤時，於到達或發生損害後，仍得更正之。

(四)除契約別有規定外，於到達或發生損害後，始為價額之聲明者，是項保險契約，應以非確定保險價額之契約論。

### 第三十節

(一)契約之格式，得依照本法第一附件方式定之。

(二)除本法或契約別有規定外，本法第一附件，所載明之名詞，字義，依其應有之義意解釋之。

### 第三十一節

(一)保險之保險費，未經預為約定者，應為相當保險費。

(二)保險之保險費，經約定於某項情節發生，應為增加保費時，嗣某項情節業



已發生，而增加之保費，尙未經約定者，應增加相當保費。

## 兩層保險

### 第三十二節

(一) 於被保險人爲同一危險，同一權利，無論爲全部份，或一部份，取得兩個以上保險契約，而保險金額總數，超過本法所准許之賠償數額時，是謂兩層  
逾暈保險。

(二) 於保險爲兩層逾暈保險時。

(甲) 除契約別有規定外，被保險人得依其自選之次序，向保險人請求賠償。但所收受者，不得超過本法所准許賠償之數額。

(乙) 如被保險人請求，所根據之契約，係確定保險價額者，凡被保險人由其他非確定保險價額契約項下，所收得之款，亦應合併加入計算。

(丙) 如被保險人請求，所根據之契約，係非確定保險價額者，凡被保險人

由其他保險契約項下所取得之款，於計算保險價額時，應合併加入計算。

(丁)如被保險人所收受之賠款，超過本法所準許之數額時，該被保險人對於是項超過數額，立於暫爲管財人之地位。是項數額，應比例返還各保險人。

### 保證

#### 第三十三節

(一)以下數節之保證名詞，應釋爲允諾保證。換言之，於被保險人負責允許某項特定事項發生，或絕對的不發生時，或某項情節必定履行時，或某項特定事實之是否存在時，是謂之允諾保證。

(二)保證分爲明示的，或當然的。

(三)依照上開解釋，保證之條件，無論對於承保之險，發生重要關係與否，均應準確履行。倘未爲準確履行時，除契約別有規定外，保險人所負之義務，自保證條件違背之日起，應爲免除。但關於該日以前之義務，並不發生影響。

### 第三十四節

(一) 如情勢變遷，契約之保證條件，不能適用時，或法令變更，是項保證條件為不合法時，該保證條件得免除履行。

(二) 於保證條件違背後，被保險人不得提出在損害發生前，是項違背業經彌補，或是項保證條件，業經履行之抗辯。

### 第三十五節

(一) 明示之保證條件，得以任何字句為之，凡能表示保證意思者，即為合格。

(二) 明示之保證條件，必須在契約內，或契約所附屬之文件內，書明。

(三) 明示之保證條件，不得阻礙當然保證條件之發生效力。但完全不相容者，不在此限。

### 第三十六節

(一) 於被保財物，無論為船舶，或貨物，業經明白保證為中立性質時，是項財物，

在責任開始時起，即應爲中立性。在責任負擔期間，被保險人應竭力保存其中立性。

(二)於船舶業經明白保證，爲中立性時，被保險人應竭力保存其中立性質，並應保證該船舶之證明文件，均爲合格。換言之，該船舶所攜帶文件，必須能證明，其中立性質，並不得有偽造，或隱匿情事。倘因違背上開情節，致發生損害時，保險人得宣告保險契約失效。

### 第三十七節

關於船舶國籍，或關於在保險責任期間船舶國籍之不變更。並非當然保證條件。

### 第三十八節

於保險標的業經保證，在某特定日期爲完好，或平安狀態時，如在該日任何時間，係完好或平安者，即應認爲與保證條件符合。

### 第三十九節

(一) 關於航程保險契約，船舶在航程開始時，應認爲業經當然保證，對於是項航程危險有航海安全能力。

(二) 如保險責任開始，係在船舶停泊某港時，應認爲業經當然保證，在所保之危險開始時，該船舶對於該港之普通危險，有相當之設備。

(三) 於保險契約所註明之航程，爲數段，而在每段，船舶均需不同之準備，或設備時，應認爲業經當然保證，在每段之開始，船舶對於該段之準備，設備，均有航海安全能力。

(四) 如船舶之設備，大致能抵抗保險範圍內危險時，該船舶即認爲有航海安全能力。

(五) 關於期間保險契約，並非當然保證，船舶在所有地位，均有航海安全能力。但經被保險人同意，於船舶駛入海中時，而無航海安全能力者，因此所發

生之損害，保險人不負責任。

#### 第四十節

(一)關於貨物或其他動產之保險契約，並非當然保證，是項貨物或動產，有航海安全能力。

(二)關於貨物或其他動產之航程保險契約，應認為業經當然保證，不僅運送之船舶享有航海安全能力，並應有運送是項物品之設備。

#### 第四十一節

保險之冒險事項，應認為業經當然保證，係合法者。被保險人應竭力在保險期間內，使之繼續合法。

#### 航程

#### 第四十二節

(一)於標的物之保險，係屬航程，保險契約雖於契約內，經載明標的物在某地

點者，然訂約時，因無須必在該某地點。但雙方應認爲了解，在相當期間內，是項保險冒險，必須開始，否則保險人得宣告契約失效。

(二) 如是項遲延之原因，於訂約前，業經保險人明瞭者，或因是項遲延所發生之權利，業經保險人放棄者，上開了解，得認爲不存在。

#### 第四十三節

於船舶駛去之地點，業在契約載明，如未在該載明之地點駛去時，保險契約，應不發生責任。

#### 第四十四節

於船舶之目的港，業在契約載明，如未駛向該載明之目的港時，保險契約應不發生責任。

#### 第四十五節

(一) 於保險責任業經開始後，而船舶自由變更契約所載明之目的地時，是謂

### 之航程變更。

(二) 如航程變更，除契約另有規定外，由變更航程之決定業經表示時起，保險人之責任，應為免除，並不因在滅失發生時，該船舶仍實際在契約所預定之航線內，而發生差異之結果。

### 第四十六節

(一) 如船舶於無合法理由，而變更契約內所預擬之航程時，由變更之時間起，保險人之責任應為免除，並不因在滅失發生前，業經恢復原定航線，而發生差異之結果。

(二) 於有下列情形時，應認為變更契約內所預擬之航程。

(甲) 契約內所明白規定之航線經離去者。

(乙) 如航線未經在契約明白規定時，而該習慣上應駛之航線經離去者。

(三) 意圖變更航程，並不發生變更之結果，必須實際變更，始免除契約之責任。



#### 第四十七節

(一)於契約載明數個卸載港時，船舶得開往所有載明之港地，或任何之港地。除因習慣，或其他充分理由外，船舶應依契約載明之港地次序，順序開往各港地，否則即認爲變更航程。

(二)於契約未經載明卸載港名稱，而僅載明某項區域之卸載港時，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依區域內地段之次序，開往各卸載港，否則即認爲變更航程。

#### 第四十八節

關於航程保險契約，承保之危險事務，應於相當期間，及以相當方法履行。如無合法原因，而未爲如是履行時，由遲延達於顯無理由時起，保險人之責任，即爲免除。

#### 第四十九節

(一) 因下列情形，致契約內預擬之航程變更，或遲延時，應認爲有理由。

(甲) 經契約以特定條件所許可者。

(乙) 爲船長及其他僱員不可抗力之情節所致者。

(丙) 爲履行明示或當然保證條件，大致所必須者。

(丁) 爲保持船舶或其他保險標之物之安全，大致所必須者。

(戊) 爲救助生命，或救助關於生命蒙受危險之船舶者。

(己) 爲救助船上任何人員，而意圖獲得醫藥品，大致所必須者。

(庚) 如船長之惡意行爲，係保險範圍內之險，因船長惡意行爲所致者。

(二) 於變更航程有理由之原因消滅時，船舶應急速以相當方式，恢復應駛之航程。

### 契約之轉讓

## 第五十節

(一) 保險契約得爲轉讓，但契約內有反對之規定者，不在此限。契約之轉讓，在滅失發生前，或發生後，均得爲之。

(二) 海上保險契約之利益轉讓時，受讓人得以自己名義起訴，但被告人得根據契約的所有一切抗辯，與訴訟由原定約人提起者同。

(三) 海上保險契約，得因背書，或其他習慣上所許可之方式，轉讓之。

### 第五十一節

於被保險人之保險標的物權利關係業經喪失時，尙未將保險契約之利益讓渡者，嗣後不得再爲讓渡。但本節之規定，並不拘束損害發生後之轉讓。

### 保險費

### 第五十二節

除另經雙方同意外，被保險人或其代理人之繳付保險費，與保險人之發給保險契約，爲互換條件。在保險人收到保險費前，並無發給保險契約之義務。

### 第五十三節

(一)除另經雙方同意外，如保險契約之訂立，係由要保人所代為者，該要保人，對於保險人，應負直接繳付保險費之義務。該保險人對於被保險人，應負直接損害賠償，及返還保險費之義務。

(二)除另經雙方同意外，要保人得因保險費，及其應得利益，對於保險契約享有留質權。如彼之對手方，係被保險人時，並得因所有積欠之保險費，對於契約享有留質權。但於債權債務發生關係時，該對手方業經認作代理人者，不在此限。

### 第五十四節

如保險契約係經要保人代為訂立，並經在契約上註明，保險費業已收受者，是項註明，在保險人與被保險人間，應為發生絕對的效力，不容再有異議。但於保險人與要保人間，並無是項絕對的效力。

## 滅失及委付

### 第五十五節

(一)除本法或保險契約別有規定外，保險人對於因承保之海難所致之損害，均負賠償責任。對於非因承保之海難所致之損害，均不負賠償責任。

### (二)例如

(甲)如滅失係因被保險人惡意行爲所致者，保險人不負責任。但除契約另有規定外，滅失係由承保之海難所致，雖船長船員如無不當或過失行爲，而不致發生損害時，保險人仍應負責。

(乙)除契約別有規定外，保險人對於船舶，或貨物之遲到，不負責任。雖是項遲到，係由承保之海難所致者，亦不發生差異。

(丙)除契約另有規定外，保險人對於自然消損，普通走漏，破碎，或被保標的物之原質腐化，或鼠，或蟲，所發生之損害，或非由海難爲主因所發生之損害，

均不負責。

### 第五十六節

(一)滅失可分爲完全滅失，或局部損害。凡依下列定義，謂非完全滅失者，應認爲局部的滅失。

(二)完全滅失，可分爲實際，或假定，完全滅失。

(三)除保險契約之規定，另有善意外，完全滅失應包括實際，及假定，完全滅失。

(四)於被保險人訴請完全滅失賠償，而證據僅許局部的賠償時，除契約另有規定外，被保險人僅得請求局部的損失。

(五)於貨物到達目的港，因標記或其他記號之塗銷，而不能指認時，其所有損失，應認爲局部的損害，非完全滅失。

### 第五十七節

(一)於被保險標的物，業經完全消毀，或因重大損害，業已失去原有形體效用，

或永久不能再歸復被保險人時，即謂之實際完全滅失。

(二)關於實際完全滅失，無須委付之通知。

### 第五十八節

於有關係船舶失蹤，雖經相當期間，仍無消息者，應推定為實際完全滅失。

### 第五十九節

於航程因承保之海難所致，而在沿途港地中斷，依其情節，船長應將貨物或其他動產起陸，重裝，或轉運時，對於起陸或轉運，保險人仍應繼續負責。

### 第六十節

(一)除契約另有明白規定外，如保險標的物，認為有實際完全滅失之可能，因而委付者，或欲免除實際完全滅失，其所需費用超過保險價值者，即謂之假定完全滅失。

(二)例如下列情節為假定完全滅失。

(甲)關於被保險人因承保之海難所致，失去其船舶或貨物占有權而不易收復時，或可收復而其收復之價額超過標的物之價額時。

(乙)關於船舶因承保之海難所致而蒙受損，害是項損害之修繕價額，超過其保險價額時。

於計算修繕價額時，船舶因共同海損所應受之分攤，不得扣減之。但於船舶修繕妥善後，其所應負擔之救助費用，或共同海損之分攤費用，應負擔之。

(丙)關於貨物蒙受損害，其修繕價額，及繼續運送費用，超過到達地應有之價值時。

### 第六十一節

關於假定完全滅失，被保險人得認是項滅失為局部的損害，或認是項滅失為實際完全滅失，而將標的物委付於保險人。

### 第六十二節



(一) 除本節另有規定外，如被保險人擬將保險標的物委付於保險人時，應送遞委付之通知，否則為項損失，僅應認為局部的損失。

(二) 委付之通知得以書面或言詞為之，或以書面及言詞共同為之。凡能表示委付被保標的物之義意者，即為合格，是項委付不得附有任何條件。

(三) 委付之通知應於收到滅失之可靠消息後，相當期間內，急速為之。如滅失之消息尚屬可疑時，被保險人應有相當時間，以便調查。

(四) 於委付之通知送到後，而遭保險人拒絕接受者，被保險人之權利，並不因之而蒙受影響。

(五) 委付通知之接受，得由保險人明示接受之，或由保險人因行為默然接受之。但於收到委付之通知後，保險人僅為無聲無臭之狀態者，不得認為接受之表示。

(六) 於委付之通知接受後，該項委付不得再為收回。該項接受，即絕對的承認

滅失之義務，並承認委付之通知無疵。

(七) 於被保險人收到滅失消息時，如保險人並無因委付之通知取得利益之可能者，是項委付之通知得爲免除。

(八) 保險人得拋棄委付通知之權利。

(九) 保險人將標的物再保時，對於再保人無須送遞委付之通知。

### 第六十三節

(一) 如委付係真實者，所有保險標的物之餘剩部份，及其一切所有權利，均讓與保險人所有。

(二) 於船舶委付後，所有事變時及事變後應獲之運費，均歸保險人所有。但在事變後，因獲運費所發生之費用，應扣減之。如該船舶所運之貨，係其所有人所自有時，自事變時起，保險人應收相當報酬。

局部的損失（救助共同海損及特別費用在內）

## 第六十四節

(一) 凡保險標的物，因承保之海難所致蒙受局部的損失，而是項損失並非共同海損時，即謂之單純海損之損失。

(二) 凡被保險人或其代理人，為保險標的物之平安或存在，所支付之費用，而是項費用，並非共同海損，或救助之費用時，即謂之特別費用，單純海損並不包括特別費用。

## 第六十五節

(一) 除保險契約另有明白規定外，凡因免除保險範圍內海難之損害，而發生救助費用時，應認為該海難項下之損失，得向保險人請求賠償。

(二) 凡施救人，無須契約，得依據海商法請求救助費用者，是項費用即謂之「救助費用」。該被保險人及其代理人或其僱傭人為免除承保海難之損失，施行救助，因而發生費用時，不得謂之「救助費用」。是項費用，如係支

付正當時，應依其性質，分別列為特別費用。或共同海損之損失。

### 第六十六節

(一) 凡因共同海損行為直接所發生之損害，即謂之共同海損之損害，包括共同海損之費用，及共同海損之犧牲。

(二) 凡在海難時節，為避免財物之共同危險，所自願的及合理的發生特別費用及犧牲時，即謂之共同海損行為。

(三) 於共同海損之損害發生後，其蒙受損害方，得依海商法之規定，向各利害關係方，請求比例分擔，即謂之共同海損之分擔。

(四) 除契約另有明白規定外，關於共同海損之費用，被保險人得向保險人請求其名下所應分擔部分。關於共同海損之犧牲，被保險人得向保險人請求全部損失，無須先向其他利害關係方請求分擔。

(五) 除契約另有明白規定外，於被保險人因保險標的物，給付或應給付共同

海損之分擔時，被保險人得向保險人求償。

(六) 除另有明白規定外，對於非因避免承保之海難所發生之滅失，保險人不負共同海損之損害，或共同海損之分擔責任。

(七) 於船舶、運費、積貨三項，或其中之二項，為同一被保險人所有時，保險人對於共同海損之損害，或共同海損之分擔，所負之責任，正如上開標的物為不同人所有者同。

賠償之數額

### 第六十七節

於被保險人得因保險契約，請求賠償時，如契約係非確定保險價額者，其所請求數額，以保險價額為限。如契約係確定保險價額者，其所請求數額，以契約內所規定數額為限。該被保險人所應收受之數額，即謂之賠償之數額。

(二) 如發生損害，依約得為賠償者，保險人或多數保險人應依據賠償之數額，

比例負擔其保險金額所應負擔部份。如保險價額係經約定者，應以約定之價額爲計算標準，如保險價值未經約定者，應以保險價額爲計算標準。

### 第六十八節

除本法或契約另有明白規定外。於保險標的物係完全滅失時，(一)如價值係經約定者，其賠償之數額爲約定之數額。(二)如價值未經約定者，其賠償之數額，爲保險標的物之保險價額。

### 第六十九節

於船舶蒙受一部份損害，而非完全滅失者，除契約另有明白規定外，其賠償之數額，應照下列規定。

- (一) 如船舶業經修繕者，其相當之修繕價額，應由被保險人享受。但應扣減習慣上所應扣減之數額，該賠償之數額，於每一次事變，不得超過保險金額。
- (二) 如船舶僅經一部份修繕時，依據上開計算之相當修繕價額，應由被保險

人享受。其未經修繕部份，因之所發生之削損損害，亦應由被保險人享受相當賠償，但賠償總額，不得超過依照上開計算之全部修繕價額。

(三) 如船舶未經修繕，亦未經在是項損害狀態脫售者，所有削損之損害，應由被保險人享受相當賠償。但賠償總額不得超過依照上開計算之全部相當修繕價額。

### 第七十節

除契約另有明白規定外，於運費蒙受一部份損害時，其賠償之數額，應為運費之損失部份與運費全部比例計算之數額。如價值經約定者，即以約定之數額為標準。如價值未經約定者，即以保險價值為標準。

### 第七十一節

於貨物、物品或其他動產，蒙受一部份損害者，除契約另有明白規定外，其補償數額，應依照下列之規定計算。

(一) 於貨物、物品、或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額業經在契約內約定者，其補償數額之爲約定價值之比例部份，正與保險價值之損害部份之爲保險價值之全部。同其計算方法，以未經約定之保險價額契約爲標準。

(二) 於貨物、物品、或其他動產之一部份，蒙受完全滅失，而其保險價額未經在契約內約定者，其補償數額爲損害部份之全部保險價額。其計算方法，以完全滅失爲標準。

(三) 於貨物、物品、或其他動產，在目的港交付時，而全部或一部份係在損害狀態者，應先推求在到達港，完好狀態與損害狀態差數與完好狀態之比例，保險人所應補償者，即約定保險價額依是項比例計算之成分。如係未經約定之保險價額時，即全部保險價值之是項比例成分。

(四) 『總價額』之定義，爲成本，及預付之運費，卸載費，及關稅。倘依習慣，貨物得



由關棧出售者，其關稅得不包括在內。實得之總數額，係指售出所得之實價，其所有出售費用，係由出售人支付者。

### 第七十二節

(一) 於數種不同財物之保險，其估價為一個估價總數時，是項估價總數之分配，應依該數個不同財物之『得受保價值』比例分配。其計算方法，以未經確定之保險價值契約之計算方法同。某項財物保險價值之一部份，對於該項財物保險價值之總部份之比例，應為該部份之『得受保價值』之對於該項財物全部之『得受保價值』，其計算方法，均依本法之規定計算之。

(二) 如估價總數必須分配，而該數個不同貨物之成本、性質，或其他情節，不能確定時，應依該數個不同貨物之到達港完好狀態之價值計算之。

### 第七十三節

(一)除契約另有明白規定外，於被保險人業經給付或應行給付共同海損之分擔數額時，如該保險標之物之保險，係全部價值者，其補償數額，爲應行分擔之全部數額。如該保險標之物之保險，非係全部價值，或僅其價值之一部份者，保險人所應負之分擔數額，應依其不足價額，比例照減。於保險人負責範圍內發生單純海損之損害，因之減少分擔價額時，是項損害數額，應先由保險價額扣減，以便計算保險人之分擔部份。

(二)於保險人應負擔救助費用時，其所負擔部份，應依上開原則辦理。

#### 第七十四節

關於被保險人之保險，業經明定，保護第三者之損害賠償請求時，除契約另有明白規定外，其補償數額，爲被保險人業經賠償，或應行賠償之數額。

#### 第七十五節

(一)於任何保險標之物蒙受損害，而未經本法前開各節明爲規定時，其補償

數額之計算應按照情形，依據前開各項規定之原則辦理之。

(二) 本法之各項補償數額規定，對於兩層保險並不發生影響。對於保險人反證保險權利，或反證在損害發生時已不負保險責任等情，並不禁止。

## 第七十六節

(一) 於保險標的物經載明單純海損不在保險範圍之內者，如損害不屬於共同海損時，被保險人不得請求標的物一部份之損害賠償。但保險契約係以標的物分爲數部份爲單位者，不在此限。如保險係分數部份時，被保險人得請求該數部之份每一部份之完全滅失。

(二) 於保險標的物經載明單純海損不在保險範圍之內者，無論海損全部不在內，或百分之幾不在內，保險人對於因依照告訴及設法條件之規定，爲避免損失所發生之救助費用，或其他費用，均負責任。

(三) 除契約另有規定外，於保險標的物經載明單純海損在百分之幾以下不

在保險範圍之內者，不得將共同海損之損失加入計算，而湊成此項成分。  
(四)於確定上開百分之幾成分是否到達時，應計算保險標的物之實際損害。至特別費用，或其他證明損失費用均不在內。

### 第七十七節

(一)除契約或本法另有規定外，保險人對於連續之數次損失，均負責任，雖連續之損失總額，超過保險金額者，亦應負責。  
(二)在同一保險契約下，其局部的損害，尙未經修繕時，而繼以完全滅失者，被保險人所得請求數額，爲完全滅失之數額。但本節之規定，對於告訴及設法條件之規定，並不發生影響。

### 第七十八節

(一)於保險契約載有告訴及設法條件時，其規定應認爲契約之補充條件。被保險人得因履行該條件義務所發生之正當費用，向保險人請求賠償，縱

保險人業付完全滅失之代價，或該標的物業經保證條件定明，單純海損之全部或在百分之幾以下成分不賠者，亦不阻礙是項費用之賠償。

(二) 本法所規定之共同海損損害或分擔，或救助費用，均不得依附告訴及設法之條件下，有所請求。

(三) 凡為免除減少契約範圍之外危險，所發生之費用，均不得依附告訴及設法之條件下，有所請求。

(四) 被保險人及其代理人在所有情形下，應盡力以合理之方法免除或減少損失。

保險人在給付賠款後之權利

### 第七十九節

(一) 於保險人給付完全滅失賠款後，無論是項完全滅失，係保險標的物全部或其殘餘部份者，所有該受償保險標的物一切權利，即歸保險人所有。並

得自事變發生之日起，代位取得被保險人所有關於保險標之物之權利。

(二)除在前開各節另有規定外，保險人於給付局部的損害賠款後，並不因之取得該保險標之物或其剩餘部份之所有權，但自事變之日起，於標之物之蒙害損害，業經賠償者，在損害範圍內，代位取得被保險人一切請求權利。

### 第八十節

(一)於被保險人之保險，為兩層保險時，保險人應互相依其契約所負擔之義務，對於損害數額比例分擔之。

(二)於保險人給付所賠償之數額，超過其所應給付者，得對其他保險人請求返還。其請求權，與保證人間之請求權同。

### 第八十一節

於被保險人之保險不足保險價額時，或保險價值係在契約內確定者，而

未經保足確定之保險價額時，其未保足部分，應歸被保險人自保。

### 保險費返還

#### 第八十二節

於依本法之規定，保險費或其比例部份，應為返還時。

- (一) 如業經給付者，被保險人得向保險人請求返還。
- (二) 如尙未給付者，被保險人或其代理人應為留存。

#### 第八十三節

在保險契約經載明，如某種事項發生時，保險費或其比例部份應為返還者，於該某種事項發生，該保險費或其比例部份，即應返還於被保險人。

#### 第八十四節

- (一) 於給付保險費原因完全喪失，而被保險人或其代理人並無詐欺或不法行為者，保險費即應返還於被保險人。

(二)如保險費之給付係攤付性質，而該攤付性質之授給保險費原因已完全喪失者，該已經攤付之保險費，亦應返還於被保險人。

(三)例如

(甲)如保險契約根本無效，或在保險責任開始時，業經保險人宣告失效者，於被保險人並無詐欺或不法行為時，保險費應為返還。如承保危險並非分為數部份性質者於責任開始後，其保險費不得返還於被保險人。

(乙)如保險標的物或其一部份向無保險之危險時，其保險費之全部，或分割部份，應分別返還之。但保險標的物係以危險之有無為保險，於訂約時標的物業經安全到達者，保險費並不返還。惟於訂約時，保險人業知其安全到達者，不在此限。

(丙)於被保險人在全部保險期間，並無『得受保權利』時，保險費應為返還，但本項之規定，於賭博契約不適用之。



(丁)如被保險人之被保權利有喪失可能者，於保險責任開始後，縱在保險期間業經喪失者，保險費並不返還。

(戊)如被保險人在未經確定之保險價額契約內，為逾額之保險時，保險費應比例返還。

(己)除依前開各項另有規定外，於被保險人為逾額之兩層保險時，該各保險費應比例返還。但於保險契約訂立時，有先後之分，其先訂之契約，曾經開始承擔全部保險義務時，或於保險金額業經全部賠償時，保險費不得返還。如被保險人明知為兩層保險時，保險費不得返還。

### 互相保險

## 第八十五節

(一)兩個以上之人之同意，彼此互為海事損失保險者，謂之互相保險。

(二)本法關於保險費之各項規定，於互相保險不適用之。但擔保或其他相當

辦法，得代替保險費。

(三) 關於本法各項之規定，其得被保險契約變更者，亦得被互相保險之章程規則變更之。

(四) 除本節有例外之規定者，本法之各項規定，得在互相保險適用之。

補充

### 第八十六節

於保險契約之訂立，係由另一人善意所代為者，其主體人雖於知曉滅失發生後亦得追認之。

### 第八十七節

(一) 於保險契約之權利義務須援用法理時，是項法理得因明定之條件，及雙方應受拘束之習慣，變更之。

(二) 凡本法各項得受契約變更者，即得受本節規定之變更。

## 第八十八節

凡本法所謂相當期間，相當保險費，或相當謹慎者，其認定係事實問題。

## 第八十九節

如契約經貼印花者，在訴訟程序中，得舉臨時保單爲證據。

## 第九十節

除另有規定外，本法所謂之

「訴訟」包括反訴，及扣減之抗辯。

「運費」包括船舶所有人因以船舶運送貨物或其他動產所得之利益，

雖嗣後須給付第三者時，亦包括在內。但旅客票價並不在運費範圍內。

「動產」指有形體之動產，除船舶不計外，應包括金錢，有價證券及其他文件。

「契約」指海上保險契約。

## 第九十一節

(二) 本法對於下列數種法令不發生影響。

(甲) 一八九一年印花稅法。

(乙) 一八六二年公司法。

(丙) 未經本法載明廢除之法。

(丁) 除本法明有反對之規定外，普通民法原則，應繼續適用之。

## 第九十二節

本法第二附件之增刪，應依修正後之格式。

## 第九十三節

本法自一九〇七年一月一日起施行。

## 第九十四節

本法應名之曰一九〇六年海上保險法。

附英文原本

# Marine Insurance Act.

## An Act to codify the Law relating to Marine Insurance. (1906)

### Marine Insurance.

1. A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

2.—(1) A contract of marine insurance may, by its express terms or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

(2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to

any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined

3.—(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where—

- (a) Any ship, goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;
- (b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;
- (c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures,

seizures, restraints, and detainments of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

#### Insurable Interest.

- 4.—(1) Every contract of Marine insurance by way of gaming or wagering is void.
- (2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—
- (a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest or
  - (b) Where the policy is made “interest or no interest,” or “without further proof of interest than the policy itself,” or “without benefit of salvage to the insurer,” or subject to any other like term:

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

5.—(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

(2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

6.—(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured "lost or not lost," the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

7.—(1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.



(2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

8. A partial interest of any nature is insurable.

9.—(1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.

(2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

10. The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

11. The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

12. In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss

13. The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

14.—(1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

(2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.

(3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

15. Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

#### Insurable Value.

16. Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:—

- (1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole:

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:

- (2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value

is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance:

- (3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole:
- (4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance

**Disclosure and Representations.**

17. A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

18.—(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course

of business ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:—

- (a) Any circumstance which diminished the risk;
- (b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;
- (c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;
- (d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the assured.

19. Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer—

- (a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicate to, him; and
- (b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

20.—(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true.

If it be untrue the insurer may avoid the contract.

(2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

21. A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the

assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract, although it be unstamped.

### The Policy.

22. Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

23. A marine policy must specify—

- (1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf:
- (2) The subject-matter insured and the risk insured against:
- (3) The voyage, or period of time, or both, as the case may be, covered by the insurance:



(4) The sum or sums insured:

(5) The name or names of the insurers.

24.—(1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

25.—(1) Where the contract is to insure the subject-matter at and from, or from one place to another or others, the policy is called a "voyage policy", and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a "time policy." A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2) Subject to the provisions of section eleven of the Finance Act, 1901, a time policy which is made for any time exceeding twelve months is invalid.

26.—(1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

(2) The nature and extent of the interest of the assured in the Subject-matter insured need not be specified in the policy.

(3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.

(4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

27.—(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28. An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner hereinbefore specified.

29.—(1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival.

provided the omission or declaration was made in good faith.

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30.—(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31.—(1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

#### **Double Insurance.**

32.—(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance—

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;

- (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers according to their right of contribution among themselves.

#### Warranties, &c.

33.—(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied.

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

34.—(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) A breach or warranty may be waived by the insurer,

35.—(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36.—(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at

the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) Where a ship is expressly warranted "neutral" there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37. There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38. Where the subject-matter insured is warranted "well" or "in good safety" on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39 —(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.



(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40. (1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that

the goods or moveables are seaworthy

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41. There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.



#### THE VOYAGE

42. (1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy "at and from" or "a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded or by showing that he waived the condition.

43. Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

44. Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

45. (1) Where, after the commencement of the risk the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

46. (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

47.—(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to "ports of discharge" within a given area which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48. In the case of a voyage policy, the adventure insurer must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

49.—(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—

- (a) Where authorised by any special term in the policy; or
- (b) Where caused by circumstance beyond the control of the master and his employer; or
- (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or

- (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured;
- or
- (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
- (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
- (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.

(2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume for her course, and prosecute her voyage, with reasonable despatch.

#### Assignment of Policy.

50.—(1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.

(2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in

such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.

(3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

51. Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

#### The Premium.

52. Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the

premium.

53.—(1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

(2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

54. Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgment is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.



### Loss and Abandonment.

55.—(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular,—

- (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;
- (b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils;

56.—(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and

not total.

57.—(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

58. Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

59. Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in handing and re-shipping the goods or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transhipment.

60.—(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total

loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred

(2) In particular, there is a constructive total loss.—

- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be would exceed their value when recovered; or
- (ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests but account is to be taken of the expense of future salvage

operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

61. Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

62. —(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured

unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.

(6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63. (1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

**Partial Losses (including Salvage and General Average and Particular Charges).**

64. (1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

65. (1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss according to the circumstances under which they were incurred.

66. (1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.



(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss the party of whom a fall is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connexion with the avoidance of, a peril insured against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

#### Measure of Indemnity.

67. (1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the measure of indemnity.

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued

policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68. Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured—

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

69. Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified

for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:

- (8) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

70. Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

71. Where there is a partial loss of goods merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows.—

- (1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:
- (2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in the case of total loss:
- (3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value:
- (4) "Gross value" means the wholesale price or, if there be no such price, the

estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. "Gross proceeds" means the actual price obtained at a sale where all charges or sale are paid by the sellers.

72 (1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species.

qualities or descriptions of goods

73. (1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

74. Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy,

is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

75. (1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

76. (1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.



(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for Particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

77. (1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insured is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

78. (1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement there by entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

#### **Rights of Insurer on Payment.**

79. (1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

80. (1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insured is bound,

as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81. Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

#### RETURN OF PREMIUM.

82. Where the premium, or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

- (a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and
- (b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83. Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a

proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, if thereupon returnable to the assured.

84. (1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents the premium is thereupon returnable to the assured

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of and apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular:—

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable

- (b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable;

Provided that where the subject-matter has been insured loss or not lost, and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival;

- (c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;
- (d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;
- (e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

- (f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable; Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

#### Mutual Insurance.

85. (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement

of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

**Supplemental.**

86. Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87. (1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.

(2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88. Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium,



or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89. Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

90. In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,—

“Action” includes counterclaim and set-off:

“Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

“Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

“Policy” means a marine policy.

91. (1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

(a) The provisions of the Stamp Act, 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;

(b) The provisions of the Companies Act, 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c) The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

92. The enactments mentioned in the Second Schedule to this Act are hereby repealed to the extent specified in that schedule.

93. This Act shall come into operation on the first day of January one thousand Nine hundred and seven.

94. This Act may be cited as the Marine Insurance Act, 1906.

## 一八九〇年約克恩的華浦規則 (York Antwerp Rules 1890)

查是項規則，並非國際間之法令，乃世界海商國家之海商團體爲謀共同海損統一辦法所公同議定者。各國商船及水險公司所填發之載貨證券，租船合同，以及保險單，對於共同海損，類皆載明依據是項規則辦理。溯是項規則之起源，係在一八六〇年五月三日，由英國各大商埠之海商團體及商會發起，召集歐美各商會及海商團體，定期開會於英屬之格蘭斯哥 (Glasgow) 出席者有各國商會海商團體律師海損揭算員及保險公司等，議定共同海損規則十一條，並議定另請專家潤色文字後，再行提交各國立法機關核議，嗣因英國勞億公司 Lloyd's (爲世界海商中最有勢力者) 對於所潤色之文字，尙不滿意，以致是項規則竟遭擱置，嗣經一八六二年及一八六四年兩次會議，條文雖經

規定，但效力尙未發生，及至一八七六年又開會議於白利門 *Bremen*，一八七七年開會議於恩的華浦 *Antwerp*，議定規則計十二條，名之曰約克與恩的華浦規則，各國始遵用之。一八九〇年國際法典統一改進會開會於利物浦 *Liverpool*，將規則名稱改稱爲約克恩的華浦規則 *York-Antwerp Rules*，計十八條，自是以後各國海商團體之遵用者益衆，一九二四年又開會於司刀克霍姆 *Stockholm*，擴充條文爲二十三條，此約克恩的華浦規則產生及成立之經過也。我國輪船公司所填發之載貨證券（即提單），船舶定期運送契約（即租船合同），對於共同海損，均載明依照是項規則辦理，而水險之保險單上亦如之，其重要實可概見。

茲特將一八九〇年又一九二四年之規則，繙譯于后，以供我國人士之參考。

一八九〇年約克恩的華浦規則

第一條 甲板上積貨經投棄者

裝載於甲板上之積貨，經投棄者，不得由共同海損補償。

凡未經建造於船舶本身（即船身）之建造物，皆視為甲板之一部份。

第二條 為共同安全起見所為之投棄及處分因而所發生之損失

為共同安全起見，所為之犧牲，及為安全起見，意在投棄而由船洞引水，因之船舶及積貨或其中之一項而發生損失，該項損失，應由共同海損補償。

第三條 息滅船火

為息滅船上之火焰，因引水或其他行為，如故意將焚燒之船舶擱淺或鑿洞等情，致船舶及積貨或其中之一項發生損失時，該項損失，應由共同海損補償，但被焚燒部分之船舶，及整裝或零裝之積貨，不得領受補償。

第四條 割斷沉沒物

凡因割斷沉沒物或桅桿殘餘部分，或其他被海難業經沖失物件所發生

之滅失或損失，不得由共同海損補償。

第五條 自願擱淺

當船舶如不故意駛入沙岸擱淺時，則該船舶即有沉沒或被逐上岸或觸礁之情事發生。凡因此項情節，該船舶故意駛岸擱淺，因之船舶積貨及運費或其中之一項所發生之損失，不得由共同海損補償，但於其他情節，為共同安全起見，船舶故意駛岸擱淺者，其所發生之滅失或損失，應由共同海損補償。

第六條 船帆滿風——船帆之損失或滅失

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，如船帆及桅桿或其中之一項所發生之損失或滅失時，應由共同海損補償。但於船舶漂浮時，船舶積貨及運費或其中之一項因船帆滿風所蒙受之損失或滅失，不得由共同海損補償。

第七條 因起浮船舶致機器蒙受損失

船舶擱淺岸上，而位置危險，因竭力使之起浮，船舶機器鍋爐所蒙受之損失，應認爲共同海損。但以能證明浮起船舶之意旨，爲共同安全而甘冒損害危險之情節者爲限。

#### 第八條 船舶擱淺岸上所發生之減輕費用及其損失

於船舶擱淺岸上時，爲起浮起見，而卸載積貨、煤給養品或其中之一項者，其因此減輕載重量所爲之額外費用，駁船費用，及重裝費用（以已經應用爲限），及因此所發生之滅失或損失，均應認爲共同海損。

#### 第九條 積貨船料及給養品用作燃料

積貨船料及給養品或其中之一項於海難中爲共同安全起見，因必需而被用作燃料時，應認爲共同海損。惟以燃料業經充分預備爲限，但應推算所應銷用煤斤之量數，以最後港口離去日之價格核計，責令船舶所有人負擔，並移增於共同海損資方。

### 第十條 避難港之費用等項

(甲) 船舶因事變犧牲或其他特殊情形，爲共同安全而必須駛入避難港地，其駛進該項港地之費用，應認爲共同海損。並於其運載原有積貨或其一份駛去時，其因駛入或折回所有離去之費用，亦應認爲共同海損。

(乙) 無論在裝載停泊或避難港地，其由船舶卸載積貨之費用，應認爲共同海損，但卸載以必須爲共同安全起見，或使船舶因犧牲或事變所蒙之損害，得以修繕。而是項修繕，爲本次航海所必需者爲限。

(丙) 倘由船舶卸載積貨之費用，已認爲共同海損，該積貨之重裝堆放費用及所有堆棧費用，亦均認爲共同海損。但船舶被沒收或不駛行原定航綫時，自沒收或放棄原綫之日起，其棧租卽不得認爲共同海損。

(丁) 於業已認爲共同海損之船舶，爲運送全體積貨起見，停留於可爲修繕之港地，然以節省費用起見，該船舶復被拖至其他港地或目的地，或其一部



份積貨移轉於其他船舶，或以其他方法輸送，其所有一切拖帶費，移裝費，輸送費，或其中之一項，（以所省之費用爲限，）應按照減省之額外費用，由有關係各方比例負擔。

### 第十一條 避難港海員之工資及開支等項

依照第十條之規定，如有修繕或其他情節，致船舶駛入或滯留港地，其船主職員船員在此特別滯留時期，至船舶開駛或應開駛時日止之一切工資及開支，均應認爲共同海損。但船舶被沒收或不駛行原定航綫時，其船主職員船員之一切工資開支，自沒收或放棄原綫之日起，不得認爲共同海損。

### 第十二條 因卸載積貨之損失

積貨如因卸載、堆存、重裝、堆放等事，所受之必須損害或滅失，應認爲共同海損。但以上開各項費用，業經認爲共同海損者爲限。

### 第十三條 修繕費用內之扣除

關於共同海損之分派，於已承認共同海損之修繕，應以（新換舊）情節作下列之扣除。

關於鋼質或鐵質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止。

（甲）一年之內者、

所有修繕應完全承認，但油漆或底面則扣除三分之一。

（乙）一年至三年者

船身之木器、桅干、帆杠、傢俱、絲絨、陶器、五金、玻璃、船帆、索具、繩索、被單、巨纜、（與鉛絲練環者有別）、幕幔、套子、油漆等，無論修繕或換新，均扣除三分之一。鉛絲索具、鉛絲繩索、鉛絲巨纜、及鍊環、輔助抽水機器絞盤及接連物、起重機及接連物等，均扣除六分之一，其他修繕，均完全承認。

（丙）三年至六年者

除桅桿、帆杠、之鐵器機械，（鍋爐及其裝設物在內），扣除六分之一外，其

他依照上開乙項扣除。

(丁)六年至十年者

除桅桿帆杠之鐵器、機械、(鍋爐及其裝設物在內)之修繕掉換及一切巨纜、繩索、被單、索具，均得扣除三分之一外，其餘依照上開丙項扣除。

(戊)十年至十五年者

除船身鐵器、水泥、及鍊纜，扣除六分之一外，其餘之修繕掉換，均扣除三分之一，如船錨則完全承認。

(己)十五年以上者

所有修繕掉換，均扣除三分之一，船錨完全承認，鍊纜扣除六分之一。

(庚)普通情形

除給養品與機械鍋爐外，所有扣除各項，均照船舶之年齡計算，不得以某一部份之年齡計算，倘油漆底層於事變前六個月內未曾油漆者，其油漆

底層不得承認，至以舊料修繕，未用新料，及給養品未經消用，不應扣除。  
關於木質或兩合質船舶

船舶於事變時，原始登記日期在一年以下者（新換舊）之扣除，不得爲之。  
在此項時期後，除下列特別情形外，均應扣除三分之一，船錨完全承認，鍊  
纜應扣除六分之一，給養品未經消用者，不得扣除。

剝去舊包皮之同量金屬包皮，應完全承認，但得扣除舊包皮之得款，釘子  
毡氈及人工敲鑄之金屬品，得扣除三分之一。

關於普通船舶

所有船舶，其鐵器由灣伸直，及卸裝工資，均應完全承認。

船塢費用，以及移動推運費，使用車剪機及船塢材料費用，均應完全承  
認。

#### 第十四條 臨時修繕

於業經承認共同海損之臨時修繕（新換舊）之扣除，不得爲之。

### 第十五條 運費滅失

倘積貨之損失或滅失，發生於共同海損之行爲，或認爲應由共同海損補償時，其運費因之滅失者，亦應由共同海損補償。

### 第十六條 因犧牲致積貨損失應補償之數額

凡貨物因犧牲所蒙之損害或滅失，而認爲應由共同海損補償者，其貨主蒙損之數額，以船舶到達日或該次航海終結日之貨物市價爲標準。

### 第十七條 分擔價額

共同海損分擔數額，應以航海終結財物實在價額，連同共同海損之損害補償數額集合核算。

但自共同海損處分行爲日以後之港口費及船員工資等費，均應由船東之運費，旅客票價內扣除，蓋假在共同海損處分之日，而積貨與船舶淪沒，該港

口費及工資亦無由發生，自亦不得認爲共同海損。至共同海損處分行爲以後發生之一切費用，除已認爲共同海損費用外，均應由財物價額內扣除之。

旅客之行李及隨身物件，凡未計明載貨證券者，均得不分擔共同海損。

### 第十八條

除依照上開各條規定，凡於運送契約，未經載明共同海損，依照本項規則辦理者，其分派應依照該管之法令及習慣辦理之。

# 一九二四年約克恩的華浦規則 (York Antwerp Rules 1924)

## 第一原則

稱共同海損行爲者，謂在共同海事冒險間，因由危難而保留財物，爲共同安全起見，所爲或發生之故意及相當特別犧牲費用也。

## 第二原則

共同海損之犧牲及費用，應由各利害關係人分擔之，依照下列規定爲標準。

## 第三原則

共同海損行爲所直接發生之損害滅失或費用，始得認爲共同海損。船舶及積貨因航行遲延所蒙受之損害或滅失，及因同一原因所蒙受之

間接損失，如耽誤船期及市場損失等，均不得認爲共同海損。

#### 第四原則

共同海損之應受分擔權利，不得因發生犧牲或費用之事項，爲冒險關係中之一方所致者而受影響，但對於向該過失負責方之請求權，不因之發生阻礙。

#### 第五原則

共同海損請求方對於該滅失或費用之應認爲共同海損者，須負證明之責任。

#### 第六原則

凡替代應認爲共同海損費用所發生之特別費用，亦應認爲共同海損，並應受補償，但以共同海損費用減省之數額爲限。

#### 第七原則



共同海損關於損失及分擔之計算，應以航海完成地，完成時之價值爲標準。

本原則對於海損報告書製成地點之決定，不發生影響。

### 第一條 甲板上積貨經投棄者

裝載於甲板上之積貨，經投棄者，不得由共同海損補償，但其裝運爲商業習慣所許者，不在此限。

### 第二條 爲共同安全起見所爲之投棄及犧牲因而所發生之損失

爲共同安全起見所爲之犧牲，及爲共同安全起見意在投棄，而由船洞引水，因之船舶及積貨或其中之一項而發生損失，該項損失，應由共同海損補償。

### 第三條 息滅船火

爲息滅船上之火焰，因引水或其他行爲，如故意將焚燒之船舶擱淺或鑿洞等情，致船舶或積貨或其中之一項發生損失時，該項損失應由共同海損補

償，但被焚燒部分之船舶，及整裝或零裝之積貨，不得領受補償。

#### 第四條 割斷沉沒物

凡因割斷沉沒物，或桅桿殘餘部分，或其他被海難業經沖失物件，所發生之滅失或損失，不得由共同海損補償。

#### 第五條 自願擱淺

當船舶如不故意駛入沙岸擱淺時，則該船舶即有沉沒或被逐上岸或觸礁之情事發生，凡因此項情節，該船舶故意駛岸擱淺，因之船舶積貨及運費或其中之一項所發生之損失，不得由共同海損補償，但於其他情節，為共同安全起見，船舶故意駛岸擱淺者，其所發生之滅失或損失，應由共同海損補償。

#### 第六條 船帆滿風——船帆之損失或滅失

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，如船帆及桅桿或其中之一項所發生之損失或滅失時，應由共同海損補償，但於船舶漂

浮時，船舶積貨及運費或其中之一項因船帆滿風所蒙受之損失或滅失，不得由共同海損補償。

### 第七條 因起浮船舶致機器蒙受損失

船舶擱淺岸上，而位置危險因竭力使之起浮，船舶機器鍋爐所蒙受之損失，應認爲共同海損。但以能證明浮起船舶之意旨，爲共同安全而甘冒損害危險之情節爲限，惟於船舶在浮起狀態中，其機器鍋爐所蒙受之滅失或損害，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

於船舶擱淺岸上時，其積貨及船上燃料及給養品，或其中之一項，因共同海損行爲而卸載者，其因減輕所爲之額外費用，駁船費用，及重裝費用，（以已經應用爲限，）及因此所發生之滅失或損失，均應認爲共同海損。

### 第九條 船料及給養品用作燃料

船料及給養品或其中之一項，於海難中爲共同安全起見，因必需而被用作燃料時，應認爲共同海損。惟須燃料業經充分預備者爲限，但應推算所應燒用煤斤之量數，以最後港口離去日之價格核計，該煤斤量數曾移增於共同海損資方。

#### 第十條 避難港之費用等項

(甲) 船舶因事變犧牲，或其他特殊情形，爲共同安全而必須駛入避難港地，或折回裝載港地，其駛進該項港地之費用，應認爲共同海損。並於其運載原有積貨或其一部份駛去時，其因駛入或折回所有離去之費用，亦應認爲共同海損。

(乙) 無論在裝載停泊或避難港地，其積貨因船上處理或卸載所發生之費用，及燃料給養品之費用，均應認爲共同海損。但其處理或卸載以必須爲共同安全起見，或使船舶因犧牲或事變所蒙受之損害，得以修繕，而是項修

繕，爲本次航海所必需者爲限。

(丙) 倘因積貨安置或卸載，及燃料給養品之費用，已認爲共同海損，該積貨重裝堆放費用，及船上燃料給養品費用，以及所有積貨燃料給養品堆棧費用，(倘發生應包括火險) 亦均認爲共同海損。但船舶被沒收或不駛行原定航綫時，自沒收或放棄原綫之日起，其棧租即不得認爲共同海損，但船舶沒收或航線放棄時，積貨尙未完全卸載，上開之各項棧租，仍應認爲共同海損，至積貨完全卸載日爲止。

(丁) 於業已認爲共同海損之船舶，爲運送全體積貨起見，停留於可爲修繕之港地，然以節省費用起見，該船舶復被拖至其他港地或目的地，或其一部份積貨移轉於其他船舶，或以其他方法輸送其所有一切拖帶費、轉運費、輸送費，或其中之一項，(以所省之費用爲限) 應按照減省之額外費用，由各關係方比例負擔。

### 第十一條 避難港海員之工資及開支等項

依照第十條之規定，如有修繕或其他情節，致船舶駛入或滯留港地，其船長職員船員在此特別滯留時期，至船舶開駛或應開駛時日止之一切工資及開支，均應認爲共同海損。但船舶被沒收或不駛行原定航線時，其船長職員船員之一切工資開支，自沒收或放棄原線之日起，不得認爲共同海損。倘船舶沒收或航綫放棄時，積貨尙未完全卸載，上開船員工資開支仍應認爲共同海損，至積貨完全卸載日爲止。

### 第十二條 因卸載積貨之損失

積貨燃料給養品，如因處理、卸載、堆存、重裝、堆放等事所受之必須損害或滅失，應認爲共同海損。但以上開各項費用，業經認爲共同海損者爲限。

### 第十三條 修繕費用內之扣除

關於共同海損之分派，於已承認共同海損之修繕，應以（新換舊）情節作

下列之扣除。

關於鋼質或鐵質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止。

(甲) 一年之內者

所有修繕，應完全承認，但油漆或底面，則扣除三分之一。

(乙) 一年至三年者

船身之木器桅桿、傢俱、絲絨、陶器、五金、玻璃、船帆、索具、繩索、被單、巨纜、（與鉛絲鍊環者有別）、幕幔、套子、油漆等，無論修繕或換新，均扣除三分之一。鉛絲、索具、繩索、巨纜、無線電具、鍊環、巨纜、及鍊環、電流用具、輔助抽水機器、汽機、絞盤及接連物、汽機、起重機及接連物、及電汽機械，均扣除六分之一，其他修繕，均完全承認。

(丙) 三年至六年者

除電流用具扣除三分之一，又除桅桿帆杠之鐵器機械（鍋爐及其裝設

物在內) 扣除六分之一外,其他依照上開乙項扣除。

(丁) 六年至十年者

除桅桿帆杠之鐵器輔助抽水機器、汽機、絞盤起重機及附屬物等,又及機械(鍋爐及其裝設物在內),無線電器具、巨纜、繩索、被單、帆杠之修繕掉換,扣除三分之一外,其他部份,依照上開丙項扣除。

(戊) 十年至十五年者

除船身鐵器、水泥、及練纜,扣除六分之一外,其餘之修繕掉換,均扣除三分之一,如船錨則完全承認。

(己) 十五年以上者

所有修繕掉換,均扣除三分之一,船錨完全承認,練纜扣除六分之一。

(庚) 除給養品與電流用具、無綫電器具、及機械鍋爐外,所有扣除各項,均照船舶之年齡計算,不得以某一部份之年齡計算,倘油漆底層於事變前六個



月內未曾油漆者，其油漆底層，不得承認，至以舊料修繕，未用新料，及給養品絞盤未經消用者，不應扣除。

### 關於木質或兩合質船舶

船舶於事變時，原始登記日期在一年以下者（新換舊）之扣除，不得爲之。在此項時期後，除下列特別情形外，均應扣除三分之一。船錨完全承認，鍊纜應扣除六分之一，給養品未經消用者，不得扣除。

剝去舊包皮之同量金屬包皮，應完全承認。但得扣除舊包皮之得款。釘子、毡氈及人工敲鑄之金屬品，得扣除三分之一。

倘船舶裝有車葉、冷氣、電氣，或其他機械，或電流用具，或無線電器具者，是項機械、電流、無線電器具修繕之扣除，依照鐵質或鋼質之船舶規則辦理。

### 關於普通船舶

所有船舶，其鐵器由灣伸直，及卸裝工資，均應完全承認。

船塢費用，以及移動推運費，使用車剪機及船塢材料費用，均應完全承認。

#### 第十四條 臨時修繕

倘船舶在裝載停泊避難港地，爲共同安全，或因共同海損所發生之損害，而爲臨時之修繕，是項修繕費用，應認爲共同海損。但因偶然損害，僅爲航海完成，而爲臨時修繕時，其費用之所應認爲共同海損者，以所減省之費用爲限。蓋假使於該地不爲修繕時，其費用將來亦必發生，並應認爲共同海損也。

於業經承認共同海損之臨時修繕（新換舊）之扣除，不得爲之。

#### 第十五條 運費減失

倘積貨之損失或減失，發生於共同海損行爲，或認爲應由共同海損補償時，其運費因之減失者，亦應由共同海損補償。

但其所有人因本次犧牲而減省爲獲運費之費用，應由減失之總運費內

扣除。

第十六條 因犧牲致積貨損失應補償之數額

凡貨物因犧牲所蒙之損害或滅失，而認為應由共同海損補償者，其貨主蒙損之數額，以船舶到達日或於航海未於原定目的港終結者，以該次航海終結日之貨物市價為標準。

倘受損貨物，於到達後出售，其由共同海損所補償之損失，應以船舶到達日完好價值作標準，依照完好價值，與出售所得之價值計算。

第十七條 分擔價額

共同海損分擔數額，應以航海終結，財物實淨價額，連同共同海損之損害賠償數額集合核算，但自共同海損處分行為日以後之港口費及船員工資等費，均應由船東之運費旅客票價內扣除，蓋假在共同海損處分之日，而積貨與船舶淪沒，該港口費及工資，亦無由發生，自亦不得認為共同海損。至共同海損

處分行爲以後發生之一切費用，除已認爲共同海損費用外，均應由財物價額內扣除之。

旅客之行李及隨身物件，凡未記明載貨證券者，得不分擔共同海損。

### 第十八條 船舶損害

倘船舶及其機器或齒輪，因損害或滅失，而爲修繕更換者，其共同海損承許之數額，爲修繕或更換該項損害滅失部份之實際普通價值。但於新換舊部份，應依上開第十三條扣減，倘不爲修繕，應承認價值相當之貶損，但以不超過修繕之估計爲限。

倘船舶業受實際完全喪失，或假定完全喪失時，其因共同海損行爲所發生之承認共同海損，損害或滅失之數額，應爲該船舶完好狀態之價值，扣減非共同海損損害修繕之價值及餘物出賣之款銀。

### 第十九條 未經聲明或不實聲明之積貨

貨物之裝載，未經船舶所有人或其代理人知悉，或於裝載時故為謊報者，其蒙受損害或滅失，不應認為共同海損。但該項貨物，倘有存留，仍應分擔共同海損。

貨物於其裝載時，為不實之聲明，而其價值少於實在價值者，其損害或滅失之承受分擔權，應依照聲明價值計算，但該項貨物之分擔，應照實在價值計算。

## 第二十條 港口發生之費用

於航海延長期間，所發生燃料及給養品之消耗，及船長職員船員之工資日用，係因船舶駛入避難港地或返還裝載港地者，應認為共同海損。但以駛入該項港地之費用，業已依照第十條（甲）項認為共同海損者為標準。

於滯留期間，在裝載停泊或避難港地所消耗之燃料及給養品，亦應認為共同海損。但其期間，應以船長職員船員之工資日用，業已依照第十一條認可

共同海損爲標準。惟因修繕所消耗之燃料及給養品，不得認爲共同海損。

### 第二十一條 款項之供給

爲共同海損所支付之款項，其百分之二，應認爲佣金，並應認爲共同海損。但於該款項不由分擔關係之一方供給者，因籌款所爲抵押或其他借款之必須費用，或由同一原因，貨主因貨物出賣，蒙受之損失，應認爲共同海損。

爲給付共同海損用款所發生之墊款，其保證墊款費用，亦應認爲共同海損。

### 第二十二條 損失經共同海損補償之利息

開支、犧牲及承賠諸費用，應計利息，並應認爲共同海損。依照冒險完成之最終目的港口地之週年法定利率計算。倘無規定之法定利率，則依週年五厘計算。至共同海損報告書完成日爲止，但分擔關係各方，或共同海損保證金，於此期間內，有償還者，當另爲相當計算。

## 第二十三條 保證金之處理

積貨所負擔之共同海損，撈救酬金，或其他費用，於其保證金收受後，該保證金應即以特別戶名存儲，以能生息者為最佳，由兩個信託人（其一由船舶所有人推舉，其一由繳款人推舉）保管，其存儲之銀行，亦應由信託人選定，是項保證金連同利息，即作為積貨應給付共同海損撈救酬金或其他費用各方之保證及信託，該信託人得將保證金付賬或發還，悉依海損揭算人之書面指導，關於是項保證金及其付賬或發還各項，與各方之實際責任，不發生影響。

## 英國一九二四年貨物海運法 Carriage of Goods by Sea Act, 1924

修正關於貨物海運法律一九二四年八月一日

茲因於一九二二年十月間，在白露塞爾（Brussels）開集海商法國際會議，該會議代表中，本國代表亦在內，全體同意，應分向各該國政府建議採取一種草案，作為訂定條約之根據，以便關於載貨證券諸規則之統一。

茲因於一九二三年十月間，復在白露塞爾集議上開草案中之規則，業經上開會議所委派之委員會修正。

茲因為便利起見，上開修正之規則，即略加改正之本法規則（本法稱之曰規則。）除本法別有規定外，應享法律上效力，確定運送人在載貨證券下應負之責任義務，及應享之權利免責。



茲特因君王之神聖、貴爵民衆之意見，允許於本屆國會會議，以其權威制定本法如下。

(一) 除本法別有規定外，本規則對於由英吉利愛爾蘭北部任何港口所發出之載貨船舶，而爲貨物海運者，無論其運至任何港口，或在英吉利愛爾蘭北部境內，或其境外，均適用之。

(二) 凡適用本規則之貨物海運契約，其意義均不得釋爲運送人對於所供給之船舶曾允許有絕對的航海安全能力。

(三) 凡適用本規則由英吉利愛爾蘭北部所發出之有契約證據力之載貨證券，或其類似之所有權文件者，該載貨證券或文件內，應註明該證券文件等之效力，須受本法各規則之拘束。

(四) 關於由英吉利愛爾蘭北部任何港口所發出之載貨船舶，而爲貨物海運者，無論運至英吉利愛爾蘭北部境內，或運至愛爾蘭自由國境內之任何

港口，本規則第六節之效力，係假定該條所稱之特別貨物爲普通的任何貨物，而該節之第二段，但書部份，亦假定業已刪除者。

(五) 依照商業習慣，於載貨證券所填註之整裝積貨之重量，係第三者所檢查點收，而非運送人或託運人所爲者，縱該檢查點收之量數註明於載貨證券，但該載貨證券無論本規則有任何之規定，不得作爲運送人業已將貨物如數收到之證據，亦不得作爲託運人於裝運時保證其量數準確之證據。

(六) (甲) 本法之名稱，曰一九二四年貨物海運法。

(乙) 本法之規定，對於一八九四年商船法第四百四十六條至第四百五十一條，第五百零二條，第五百零三條，及上開各條依法修正各法，又對其他法令關於限制船舶所有人責任之規定，均不發生影響。

(丙) 本法各規則之規定，對於一九二四年六月三十日前訂立之貨物海

運契約，均不適用之，又對於根據上開貨物海運契約所發給之載貨證券，或其他類似之所有權文件，無論其發給之日期，在上開時日之前或以後，亦不適用之。

## 附則

### 關於載貨證券規則

#### 第一節 定義

本規則內下列名詞，應依照本段所規定之意義。

- (甲) 『運送人』包括所有人或與託運人締結運送契約之船舶承租人。
- (乙) 『運送契約』僅於載貨證券或其他類似之所有權文件所立之貨物海運契約援用之，凡根據船舶租賃契約所發給之載貨證券，或其他上開類似文件，於是項證券文件規定運送人與持證券文件人之

關係時起，亦在援用範圍之內。

(丙) 『貨』包括貨物物品商品及所有一切物件，但牲畜及依照運送契約須裝載甲板上而業已照裝之積貨，則不在內。

(丁) 『船舶』係供貨物海運所用之船舶。

(戊) 『貨物運送』其期間係自貨物裝載時起至貨物由船舶卸載時止。

## 第二節 承運之險

除本規則第六節別有規定外，關於貨物海運契約，運送人對於貨物之裝載處理堆放運送保管注意及交付等項，應按照下列之規定負擔責任義務及享受權利免責。

## 第三節 責任義務

(一) 運送人於航程開始前應盡相當慎重之責。

(甲) 使該船舶有航海安全能力。

(乙)使該船舶有相當水手設備及給養。

(丙)使該船舶載貨部份之艙冷氣間及其他地位，對於貨物之接受運送保存，均為適宜安全。

(二)除本規則第四節別有規定外，運送人對於載運之貨，應相當的謹慎的裝載處理堆放運送保存注意及卸載。

(三)於接收貨物後，運送人船長或運送人之代理人，因託運人之請求，應發給載貨證券，並應註明下列各項。

(甲)重要記號為認明貨物所必須者，該記號即為託運人於貨物裝載前用書面知照者，但該記號應在貨物上印註表明，啓封即見，或在貨物之包皮上印明，均應清楚，以至航海完成時為止。

(乙)件數或多寡輕重量數，悉依託運人所知照者。

(丙)貨物表面上之情形狀況。

但運送人船長或運送人之代理人，對於接收之貨物，於依據情理中之揣測，認為不符，或無相當方法整理者，不負在載貨證券簽註記號件數或多寡輕重量數之義務。

(四)是項載貨證券，即為運送人業已依照本節第三段甲乙丙三項之規定接收貨物之證據。

(五)託運人對於運送人應保證在發運時其知照之號數及多寡輕重量數準確，倘因不準確之故而發生滅失損害及費用等項時，應由託運人對於運送人負賠償責任，但運送人對於託運人以外之人於運送契約所應負之責任義務，不得因承受是項賠償權利而有若何減免。

(六)於貨物在卸載港依照運送契約交付受貨人前或交付時，而對於運送人或其他代理人未為關於滅失損害及損失情節書面通知者，或損害情形非係明顯而於交付後三日內未為通知者，是項交付得認作運送人業已

按照載貨證券條件交付之證據。

於受領貨物時，其貨物之情形，係經雙方會同檢查者，是項書面通知得免省之。

但無論若何情節，倘由貨物交付之日起，或應交付之日起，一年內並未提起訴訟者，運送人及船舶關於損害賠償之責任，應即消滅。

對於實際或預料之滅失損害，運送人與受貨人關於貨物之審查點數，應互相協助。

(七) 於貨物裝載後，其運送人船長或運送人之代理人，所應填發之載貨證券，得因託運人之請求填發『已裝』載貨證券，而託運人應將關於該貨前已取得之所有權文件在收受『已裝』載貨證券時繳回，但運送人船長運送人之代理人得在發運港於該項文件上簽註裝運該貨之船舶名稱及裝運日期，簽註完畢，該項文件按照本節之意義，即應視作『已裝』之載貨證

券。

(八)關於本節所規定運送人之責任義務，無論於運送契約內有任何條件約定或同意之記載，凡意在免除其過失錯誤，未為所加害貨物之損害賠償責任者，或意在削減其他本規則之義務者，該項條件約定或同意，應取消并應作廢及無效。

其承受保險利益之條件，或其他類似之條件，應認為免除運送人責任之條件。

#### 第四節 權利免責

(一)運送人或船舶對於船舶之航海安全能力所發生之滅失損害，不應負責。但運送人方面，未盡相當慎重方法，使該船舶有航海安全能力，使該船舶有相當水手設備給養，及使該船舶載貨部份之艙房冷氣間及其他地位，對於貨物之接受運送保存，均為適宜安全，依照第三節第一段所規定者，



不在此限。

於因缺乏航海安全能力發生滅失或損害時，運送人或其他凡欲引用本節意在免除責任之人，應負舉證之責，證明相當慎重方法，業已行使。

(二) 運送人或船舶對於下列各項所發生之滅失損害，不應負責。

(甲) 因管理船舶或使船舶航駛之船長海員引港人或運送人之僱員所爲之一切不經意或過失之行爲。

(乙) 火燒但係運送人之實際過失，或參加所致者，不在此限。

(丙) 海中或可航行水中之一切海難危險及事變。

(丁) 天災（人力不可抗力者）

(戊) 戰事。

(己) 公敵。

(庚) 君王人民之拘捕制止，或合法之扣留。

(辛) 因防除疾病傳染所受之拘束。

(壬) 由於託運人貨主或其代理人或代表人之所爲或疏忽。

(癸) 無論任何原因發生之工潮，全部的或局部的一切罷工阻工滯工禁工等情。

(子) 騷擾及民衆暴動。

(丑) 在海中對於生命財物所爲之救護或意圖救護之行爲。

(寅) 因貨物本身原有瑕疵及性質腐敗所發生整裝重量之損壞，或其他滅失損害等事。

(卯) 包裹之瑕疵。

(辰) 記號之瑕疵或不充分。

(巳) 暗藏之瑕疵雖用慎重方法而不能發現者。

(午) 無論任何原因，其發生並非運送人之實際錯誤，或參加，或其代理人

僱員之實際錯誤過失所致者，但欲取得本段免責利益之人應負舉證之責證明其滅失損害，並非運送人之實際錯誤或參加，或其代理人僱員之實際錯誤，或不經意所致者。

(三) 對於運送人或船舶之一切滅失損害，無論發生於任何原因，凡非由於託運人或其代理人或其僱員之行爲錯誤，或不經意所致者，託運人不應負責。

(四) 於在海中救護或意圖救護生命財物時，航程因之變更，或航程僅爲情理中之變更者，是項變更，均不得認爲侵犯破壞本規則或運送契約之規定，對於因此所發生之滅失損害，運送人不負賠償責任。

(五) 運送人對於每包或每單位，超過壹百金磅價值，或他國貨幣同等價值之貨物，無論若何情節，不應負其滅失損害之責任，但於發運前，託運人將該貨之種類價值，業經聲明並簽註於載貨證券者，不在此限。

此項聲明，如簽註於載貨證券，得認作有證據力，但對於運送人並無絕對的拘束力。

運送人船長或運送人之代理人與託運人得同意約定超過本段規定價額之最高價額，但該最高價額，不得低於上開之價額。

(六)運送人船長或運送人之代理人，對於裝運燃燒性暴烈性或危險性之貨物，在於並未明瞭該貨之真像，而尤為裝運者。得隨時隨地在卸載前將該貨起陸，消除或消滅其危險性，而不負賠償責任。託運人對於該貨裝運所發生之一切直接或間接損害費用，仍應負責。倘該項貨物之裝運，其性質業已明瞭，並經同意，運送人於該項貨物對於船舶或積貨成為危險物時，仍得將該貨隨時隨地起陸消除或消滅其危險性，而不負賠償責任，但如發生共同海損時，不在此限。

## 第五節 權利免責之放棄及責任義務之增進

運送人得於本規則所規定各節之下，自由的將其全部或局部權利免責放棄，或責任義務增加，但該項放棄或增加，須在發給託運之載貨證券上註明之。

本規則之規定，於船舶租賃契約不得援用之，但根據船舶租賃契約所發給之載貨證券，應援用本規則之規定，關於載貨證券所註明之合法共同海損各項，本規則概不加以阻止。

## 第六節 特別情形

縱有前開各節之規定運送人船長或運送人之代理人與託運人，對於某種特別貨物仍得自由的締結契約，例如運送人對於該項貨物應負之責任義務，應享之權利免責，及其對於供給船舶應有之航海安全能力，惟以不違反公共正義為原則，又例如運送人之僱員代理人對於該項貨物海運之裝載處理堆放運載保管注意，及卸載應有之相當慎重，但於此項特別情節下，不得發給

載貨證券，其一切雙方同意之條件，均應載明收據上，該項收據，係不能流通市面之文件，其非流通性之意義，並應註明於載貨證券。

無論任何契約，一經締結後，應有完全法律效力，但本節之規定，對於依照普通營業慣例所爲之普通商業裝運，不適用之，本節之規定，僅於其他特別貨物裝運時適用之，例如該裝運之財物其性質情形或其運送方法之情節條件狀況，斟酌情理，有締結特別契約之必要者。

### 第七節 本規則引用之界限

關於裝載船舶前，或由船舶卸載後之海運貨物，運送人或託運人對於該貨之滅失損害，或該貨之保管注意處理，或對於運送人或船舶所負之責任，得自由締結任何合同條件，約定保留例外等項規則，均不加以制止。

### 第八節 義務之限制

凡運送人之責任，於其他有效法令之海船所有人責任限制部分中載明

者，該運送人之權利義務，不受本規則之影響。

### 第九節

本規則所引用之貨幣單位均爲金價。

## 附中華民國海商法 第八章 海上保險

第一百四十五條 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。

第一百四十六條 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謄本。

第一百四十七條  
得以貨幣估價之物，而屬於航海危險者，皆得爲保險之標的物。

第一百四十八條  
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，爲其期間。關於貨物，自貨物離陸之時以迄於其目的港起陸之時，爲其期間。

第一百四十九條  
保險人得將其所保之險，向他人爲再保險。  
本章關於保險之規定，於再保險準用之。



第一百五十條 保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所發生之滅失損害及費用負其責任。

第一百五十一條 戰爭之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負責任。

第一百五十二條 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。

第一百五十三條 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。

第一百五十四條 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保險人已知船舶之安全到達者，其契約無效。

第一百五十五條 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，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。

### 第一百五十六條

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爲限。

### 第一百五十七條

關於船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價額爲保險價額。

### 第一百五十八條

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。及可期待之利得爲保險價額。

### 第一百五十九條

關於運費之保險。以運送契約內所載明之運費額爲保險價額。運送契約未載明時。以卸載時卸載港認爲相當之運費額。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。

第一百六十條 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。

第一百六十一條 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。

第一百六十二條 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。

第一百六十三條 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一時。

三 船舶不能修繕時。

四 船舶行蹤不明或被官署扣押，已逾四個月，仍未放行時。

第一百六十四條

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，於航海中變賣貨物，達於其全價值四分之三時。

四 貨物之毀損或廢壞，已失其全價值四分之三時。

第一百六十五條

運費之委付，得於船舶行蹤不明，已逾四個月時爲之。

第一百六十六條

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。

第一百六十七條 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，得就其一部份爲之。

委付不得附有條件。

第一百六十八條 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。

第一百六十九條 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。

第一百七十條 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。

第一百七十一條 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，而要保險人或被保人提供擔保時，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。

第一百七十二條 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他代理之人時，視爲無損害。委付之權利，於知委付原因發生後，自得爲委付之日起，經過四個月不行使而消滅。

第一百七十四條 因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得爲請求之日起，經過兩年不行使而消滅。

# RULE OF PRACTICE

THE FOLLOWING ARE THE RULES OF PRACTICE ADOPTED BY

ASSOCIATION OF AVERAGE ADJUSTERS, MAY 1924.

Note—Some of the undermentioned rules are, as indicated, “Customs of Lloyds’” now by resolution of the Association incorporated amongst the Rules of Practice.

The preamble to the Customs was—

“Nothing can be called a ‘Customs of Lloyds’ which is determined by a decision of the superior Courts; for whatever is thus sanctioned rests on a ground surer than Custom. A ‘Custom of Lloyds’ then must relate to a point on which the law is doubtful, or not yet defined, but as to which, for practical convenience, it is necessary that there should be some uniform rule. By the term is here understood the Custom of English Adjusting, whether as affecting General or Particular Average.”

## 1. ADJUSTMENTS "FOR THE CONSIDERATION OF UNDERWRITERS"

That any adjustment prepared for the consideration of underwriters shall include a statement of the reasons of the average adjuster for making such adjustment, and, when submitted in conjunction with a claim for which underwriters are liable, shall be contained in an entirely separate document. To such adjustments the following note shall be appended, viz:—

"This adjustment has been prepared by request, to enable the assured to submit the case to underwriters."

## 2. INTEREST AND COMMISSION FOR ADVANCING FUNDS.

That, in practice, interest and commission for advancing funds are only allowable in average when, proper and necessary steps having been taken to make a collection on account, an out-of-pocket expense for interest any/or commission for advancing funds is reasonably incurred.

## 3. AGENCY COMMISSION AND AGENCY.



That, in practice, neither commission (excepting bank commission) nor any charge by way of agency or remuneration for trouble is allowed to the shipowner in average, except in respect of services rendered on behalf of cargo when such services are not involved in the contract of affreightment.

#### 4. DUTY OF ADJUSTERS IN RESPECT OF COST OF REPAIRS.

That in adjusting particular average on ship or general average which included repairs, it is the duty of the adjuster to satisfy himself that such reasonable and usual precautions have been taken to keep down the cost of repairs as a prudent shipowner would have taken if uninsured.

#### 5. CLAIMS FOR DAMAGE TO SHIP'S MACHINERY

That no claim for damage to ship's machinery shall be admitted into an adjustment unless a survey has been held upon such machinery by competent and disinterested engineers as soon as practicable after the occurrence of the casualty giving rise to the claim; a certificate of such survey, reporting as to the nature and cause of the damage, to be furnished

to the adjuster; or unless clear proof be given to the adjuster that the holding of such survey or the obtaining of such certificate is impracticable, which proof is to be set forth on the face of the adjustment.

#### 6. CLAIMS ON SHIP'S MACHINERY.

That in all claims on ship's machinery for repairs, no claim for a new propeller or new shaft shall be admitted into an adjustment, unless the adjuster shall obtain and insert into his statement evidence showing what has become of the old propeller or shaft.

#### 7. WATER CASKS (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876)

Water casks or tanks carried on a ship's deck are not paid for by underwriters as general or particular average; nor are warps or other articles when improperly carried on deck.

#### General Average.

#### 8. BASIS OF ADJUSTMENT.

That in any adjustment of general average not made in accordance with British Law it

shall be prefaced on what principle or according to what law the adjustment has been made, and the reason for so adjusting the claim shall be set forth.

In all cases the adjuster shall give particulars in a prominent position in the average statement of the clause or clauses contained in the charter-party and/or bills of lading with reference to the adjustment of general average.

#### 9. DECKLOAD JETTISON CUSTOM OF LLOYD'S, AMENDED, 1890—91).

The jettison of a deckload carried according to the usage of trade and not in violation of the contracts of affreightment is general average.

There is an exception to this rule in the case of cargoes of cotton, tallow, acids and some other goods.

#### 10. DAMAGE BY WATER USED TO EXTINGUISH FIRE.

That damage done by water poured down a ship's hold to extinguish a fire be treated as general average.

#### 11. DAMAGE CAUSED BY WATER THROWN UPON BURNING GOODS.

That goods in a ship which is on fire, or the cargo of which is on fire, affected by water voluntarily used to extinguish such fire, shall not be the subject of general average if the packages so affected be themselves on fire at the time the water was thrown upon them.

#### 12. VOLUNTARY STRANDING (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

The custom of Lloyd's excludes from general average all damage to ship or cargo resulting from a voluntary stranding.

This rule does not necessarily exclude such damage as is done by beaching or scuttling a burning vessel to extinguish the fire.

#### 13. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE (CUSTOM OF LLOYD'S, AMENDED, 1890—91).

When a ship is ashore, and, in order to float her, cargo is put into lighters, and is then at once reshipped, the whole cost of lightering, including lighter hire and reshipping, is general average.

#### 14. SAILS SET TO FORCE A SHIP OFF THE GROUND (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

Sails damaged by being set, or kept set, to force a ship off the ground or to drive her higher up the ground for the common safety, are general average.

15. STRANDED VESSELS: DAMAGE TO ENGINES IN GETTING OFF.

That damage caused to machinery and boilers of a stranded vessel, in endeavouring to refloat for the common safety, when the interests are in peril, be allowed in general average.

16. CLAIMS ARISING OUT OF DEFICIENCY OF FUEL.

That in adjusting general average arising out of deficiency of fuel the facts on which the general average is based shall be set forth in the adjustment, including the material dates and distances, and particulars of fuel supplies and consumption.

17. RESORT TO PORT OF REFUGE FOR GENERAL AVERAGE REPAIRS:  
TREATMENT OF THE CHARGES INCURRED.

That when a ship puts into a port of refuge in consequence of damage which is itself the subject of general average, and sails thence with her original cargo, or a part of it, the outward as well as the inward port charges shall be treated as general average; and when

cargo is discharged for the purpose of repairing such damage, the warehouse rent and reloading of the same shall, as well as the discharge, be treated as general average.

18. RESORT TO PORT OF REFUGE ON ACCOUNT OF PARTICULAR AVERAGE  
REPAIRS: TREATMENT OF THE CHARGES INCURRED.

That when a ship puts into a port of refuge in consequence of damage which is itself the subject of particular average (or not of general average), and when the cargo has been discharged in consequence of such damage, the inward port charges and the cost of discharging the cargo shall be general average, the warehouse rent of cargo shall be a particular charge on cargo, and the cost of reloading and outward port charges shall be a particular charge on freight.

19. TREATMENT OF COSTS OF STORAGE AND RELOADING AT PORT OF REFUGE.

That when the cargo is discharged for the purpose of repairing, re-conditioning, or diminishing damage to ship or cargo which is itself the subject of general average, the cost of storage on it and of reloading it shall be treated as general average, equally with the

cost of discharging it.

20. EXPENSES AT A PORT OF REFUGE (CUSTOM OF LLOYD'S,  
AMENDED, 1890—91).

When a ship puts into a port of refuge on account of accident and not in consequence of damage which is itself the subject of general average, then, on the assumption that the ship was seaworthy at the commencement of the voyage, the custom of Lloyd's is as follows:—

- (a) All cost of towage, pilotage, harbour dues, and other extraordinary expenses incurred in order to bring the ship and cargo into a place of safety, are general average, Under the term "extraordinary expenses" are not included wages or victuals of crew, coals, or engine stores, or demurrage.
- (b) The cost of discharging the cargo, whether for the common safety, or to repair the ship, together with the cost of conveying it to the warehouse, is general average.

The cost of discharging the cargo on account of damage to it resulting from its own vice proper, is chargeable to the owners of the cargo.

- (c) The warehouse rent, or other expenses which take the place of warehouse rent, of the cargo when so discharged, is, except as under, a special charge on the cargo.
- (d) The cost of re-loading the cargo, and the outward port charges incurred through leaving the port of refuge, are, when the discharge of cargo falls in general average, a special charge on freight.
- (e) The expenses referred to in clause (d) are charged to the party who runs the risk of freight—that is, wholly to the charterer—if the whole freight has been prepaid; and, if part only, then in the proportion which the part prepaid bears to the whole freight.
- (f) When the cargo, instead of being sent ashore, is placed on board hulk or lighters during the ship's stay in port, the hulk-hire is divided between



general average, cargo, and freight, in such proportions as may place the several contributing interests in nearly the same relative positions as if the cargo had been landed and stored.

#### 21. TREATMENT OF COSTS OF EXTRAORDINARY DISCHARGE.

That no distinction be drawn in practice between discharging cargo for the common safety of ship and cargo and discharging it for the purpose of effecting at an intermediate port or ports of refuge repairs necessary for the prosecution of the voyage.

#### 22. TOWAGE FROM A PORT OF REFUGE.

That if a ship be in a port of refuge at which it is practicable to repair her, and if, in order to save expences she be towed thence to some other port, then the extra cost of such towage shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure.

#### 23. CARGO FORWARDED FROM A PORT OF REFUGE.

That if a ship be in a port of refuge at which it is practicable to repair her so as to enable her to carry on the whole cargo, but, in order to save expense, the cargo, or a portion of it, be transhipped by another vessel, or otherwise forwarded, then the cost of such transhipment (up to the amount of expense saved) shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure.

#### 24. CARGO SOLD AT A PORT OF REFUGE.

That if a ship be in a port of refuge at which it is practicable to repair her so as to enable her to carry on the whole cargo, or such portion of it as is fit to be carried on, but, in order to save expense, the cargo, or a portion of it, be, with the consent of the owners of such cargo, sold at the port of refuge, then the loss by sale including loss of freight on cargo so sold (up to the amount of expense saved shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure; provided always that the amount so divided shall in no case exceed the cost of transhipment and/or forwarding referred to in the preceding rule of the association.)

## 25. INTERPRETATION OF THE RULE RESPECTING SUBSTITUTED EXPENSES.

That for the purpose of avoiding any misinterpretation of the resolution relating to the apportionment of substituted expenses, it is declared that the saving of expense there in mentioned is limited to a saving or reduction of the actual outlay, including the crew's wages and provisions, of any, which would have been incurred at the port of refuge, if the vessel had been repaired there, and does not include supposed losses or expenses, such as interest, loss of market, demurrage, or assumed damage by discharging.

## 26. DAMAGE CAUSED TO CARGO DURING FORCED DISCHARGE.

That whenever the cost of discharging cargo is general average, all loss or damage necessarily arising to cargo therefrom shall be allowed in general average.

## 27. TREATMENT OF DAMAGE TO CARGO CAUSED BY DISCHARGE STORING, AND RELOADING.

That damage necessarily done to cargo by discharging, storing, and reloading it, be treated as general average when, and only when, the cost of those measures respectively is

so treated.

## 28. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS TO IRON VESSELS IN ADJUSTING GENERAL AVERAGE.

That in adjusting claims for general average, repairs to iron vessels shall be subject to the following deductions in respect of "new for old," viz:—

From Date of Original Register.

Up to 1 year old (A.) { All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

Between 1 and 3 years (B.) { One-third to be deducted off repairs to and renewal of boilers and their mountings, wood-work of hull, masts and spars, furniture, upholstery, crockery, metal, and glassware, also sails rigging, ropes, sheets, and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, and painting.

(B.) { One-sixth to be deducted off wire rigging, ropes, and hawsers, chain cables and sheets, donkey engines, steam winches, steam cranes and connexions; other repairs in full.

Between 3 and 6 years (C.) { Deductions as above under Clause B., except that one-sixth be deducted off ironwork of masts and spars, and machinery other than boilers.

Between 6 and 10 years (D.) { Deductions as above under Clause C., except that one-third be deducted off ironwork of masts and spars, repairs to and renewal of all machinery and all hawsers, ropes, sheets, and rigging; one-sixth to be deducted off chains and cables.

After 10 years (E.) { One-third to be deducted off all repairs and renewals, except ironwork of hull and cementing Anchors to be allowed in full.  
One-sixth to be deducted off chain cables.

Generally (F.) { The deductions (except as to provisions and stores, machinery, and boilers) to be regulated by the age of the vessel, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and provisions and stores which have not been in use.

**29. FREIGHT SACRIFICED: AMOUNT TO BE MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE.**

That the loss of freight to be made good in general average shall be ascertained by deducting from the amount of gross freight lost the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has in consequence of the sacrifice, not incurred.

**30. BASIS OF CONTRIBUTION TO GENERAL AVERAGE.**

When property saved by a general average act is injured or destroyed by subsequent accident, the contributing value of that property to a general average which is less than the total contributing value, shall, when it does not reach the port of destination, be its actual net proceeds; when it does it shall be its actual net value at the port of destination on its delivery there; and in all cases any values allowed in general average shall be added to and from part of the contributing value as above.

The above rule shall not apply to adjustments made before the adventure has terminated.

**31. CONTRIBUTORY VALUE OF WHIP.**

That in any adjustment of general average there shall be set forth the certificate on

which the contributory value of the ship is based, or, if there be no such certificate, the information adopted in lieu thereof, and any amount made good shall be specified.

### 32. CONTRIBUTORY VALUE OF FREIGHT.

That freight at the risk of the shipowner shall contribute to general average upon its gross amount, deducting the whole of, and no more than, such port charges as the shipowner shall incur after the date of the general average act, and such wages of the crew as the shipowner shall become liable for after that date.

That in any adjustment of general average there shall be set forth the amount of the gross freight and the freight advanced, if any; also the port charges and wages deducted, and any amount made good.

### 33. VESSEL IN BALLAST AND UNDER CHARTER: CONTRIBUTING INTEREST.

That when a Vessel is in ballast and under charter, the interests contributing to expenses or sacrifices incurred for the common safety are, in practice, the ship and the freight she is earning under the charter, computed as usual in the adjustment of general average, unless

the expenses are salvage expenses specifically charged by a Court of law or by arbitration to the vessel without any regard to the freight.

#### 84. CHARTERED FREIGHT ( ULTERIOR ) : CONTRIBUTION TO GENERAL AVERAGE.

That when at the time of a general average act the vessel has on board cargo shipped under charter-party or bills of lading, and is also under a separate charter to load another cargo after the cargo then in course of carriage has been discharged, the ulterior chartered freight shall not contribute to the general average.

#### 85. DEDUCTIONS FROM FREIGHT AT CHARTERER'S RISK.

That freight at the risk of the charterer shall be subject to no deduction for wages and port charges, except in the case of charters in which the wages or port charges are payable by the charterer, in which case such freight shall be governed by the same rule as freight at the risk of the shipowner.

#### 86. FORWARDING CHARGES ON ADVANCED FREIGHT.



That in case of wreck, the cargo being forwarded to its destination, the charterer, who has paid a lump sum on account of freight, which is not to be returned in the event of the vessel being lost, shall not be liable for any portion of the forwarding freight and charges, when the same are less than the balance of freight payable to the shipowner at the port of destination under the original charter-party.

#### 87. ADJUSTMENT: POLICIES OF INSURANCE AND NAMES OF UNDERWRITERS.

That no statement shall be drawn up showing the amount of payments by or to the underwriters, excluding statements of particular average on ship now dealt with by rule of the association, unless the policies, or copies of policies of insurance, or certificates of insurance, for which the statement is required, be produced to the adjusters; and that such statement shall give the names of the underwriting firms and companies interested, and the amounts due on the respective policies produced.

#### 88. SACRIFICE FOR THE COMMON SAFETY: DIRECT LIABILITY OF UNDERWRITERS.

That in case of general average sacrifice there is, under ordinary policies of insurance, a direct liability of an underwriter on ship for loss of or damage to ship's materials and of an underwriter on goods or freight, for loss of or damage to goods or loss of freight so sacrificed as a general average loss; that such loss not being particular average is not taken into account in computing the memorandum percentages, and that the direct liability of an underwriter for such loss is consequently unaffected by the memorandum or any other warranty respecting particular average.

### 39. ENFORCEMENT OF GENERAL AVERAGE LIEN BY SHIPOWNERS.

That in all cases where general average damage to ship is claimed direct from the underwriters on that interest, the average adjusters shall ascertain whether the shipowners have taken the necessary steps to enforce their lien for general average on the cargo, and shall insert in the average statement a note giving the result of their enquiries.

### 40. UNDERWRITER'S LIABILITY (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

If the ship or cargo be injured for more than its contributory value, the underwriter

pays what is assessed on the contributory value. But where insured for less than the contributory value, the underwriter pays on the insured value; and when there has been a particular average for damage which forms a deduction from the contributory value of the ship that must be deducted from the insured value to find upon what the underwriter contributes.

This rule does not apply to foreign adjustments, when the basis of contribution is something other than the net value of the thing insured.

#### 41. THE DUTY OF ADJUSTERS IN CASES INVOLVING REFUNDS OF GENERAL AVERAGE DEPOSITS OR APPORTIONMENT OF SALVAGE, COLLISION RECOVERIES, OR OTHER FUNDS.

That in cases of general average where deposits have been collected and it is likely that repayments will have to be made, measures be taken by the adjuster to ascertain the names of underwriters who have reimbursed their assured in respect of such deposits; that the names of any such underwriters be set forth in the adjustment as claimants of refund if

any, to which they are apparently entitled; and that on completion of the adjustment, notice be sent to all underwriters whose names are so set forth as to any refund of which they appear as claimants and as to the steps to be taken in order to obtain payment of the same.

That in cases where the names of any underwriters are not to be ascertained on completion of the adjustment, notice be sent to the Secretary of Lloyd's, to the Institute of London Underwriters, to the Liverpool Underwriters' Association, and to the Association of Underwriters of Glasgow, notifying such interests as have not been appropriated to underwriters.

And that in case of apportionment of salvage or other funds for distribution, similar measures be taken by the adjuster to safeguard the interests of any underwriters who may be entitled to benefit under the apportionment.

#### 42. "MEMORANDUM" TO STATEMENTS SHOWING REFUNDS IN RESPECT OF GENERAL AVERAGE DEPOSITS.

That the following memorandum shall appear at the end of statements which show refunds to be due in respect of General Average Deposits, viz. :—

Memorandum—Refunds of General Average Deposits shown in this statement should only be paid on production of the “original” deposit receipts.

**York-Antwerp Rules.**

**43. MODIFICATION OF YORK-ANTWERP RULES IN CONTRACTS OF AFFREIGHTMENT: LIABILITY OF UNDERWRITERS.**

That in all cases where the contract of affreightment provides for the application of York-Antwerp Rules in any modified or mutilated form, and when the policies of insurance provide for the application of York-Antwerp Rules, if in accordance with the contract of affreightment, in applying the claim to such policies no effect shall be given to York-Antwerp Rules.

**44. ALLOWANCE TO BE MADE IN GENERAL AVERAGE UNDER YORK-ANTWERP RULES IN RESPECT OF THE COST OF MAINTENANCE OF OFFICERS AND CREW.**

That the amount to be allowed in general average under York-Antwerp Rules for the maintenance of officers and crew shall be the actual cost of such maintenance where proved; but where proof of actual cost is not furnished to the adjuster, the allowance shall be determined by the under-mentioned scale; provided that where evidence of cost is produced, but is not conclusive, the allowance shall represent as nearly as possible the actual cost, but shall not exceed the under-mentioned scale, viz. :—

*Officers*

[To include the master, deck officers, and engineers (in the case of a steamer), also the doctor and purser (if carried).]

*Crew*

[To include the remainder of the ship's company].

	Per man Per day.	Per man per day
Passenger Steamers (Liners).....	4/0	1/8
Passenger Sailing Vessels.....	3/0	1/8

except that the allowance for Lascars shall be 9d. per man per day, and in the case of other Asiatic (native) crews shall be determined by the circumstances of each case.

**Particular Average on Ships.**

**45. STATEMENT OF PARTICULAR AVERAGE ON SHIPS.**

That claims for particular average on ships shall not be stated unless the policies or copies of policies of insurance, for claiming on which the statement is required, be produced to the adjusters.

That such statements shall give the names of the underwriting firms and companies interested, and the amounts payable on the respective policies produced.

**46. APPORTIONMENT OF COSTS IN COLLISION CASES.**

That when a vessel sustains and does damage by collision, and litigation consequently results for the purpose of testing liability, the technicality of the vessel having been plaintiff or defendant in the litigation shall not necessarily govern the apportionment of

the costs of such litigation, which shall be apportioned between claim and counter-claim in proportion to the amount which has been or would have been allowed in respect of each in the event of the claim or counter-claim being established; provided that when a claim or counter-claim is made solely for the purpose of defence, and is not allowed, the costs apportioned there to shall be treated as costs of defence.

#### 47. EXPENSES OF REMOVING A VESSEL FOR REPAIR.

Where a vessel is in need of repair at any port, and is removed thence to some other port for the purpose of repairs, either because the repairs cannot be effected, or cannot be effected prudently:—

- (a) The necessary expenses incurred in moving the vessel to the port of repair shall be allowed as part of the cost of repair, and where the vessel after repairing forth-with returns to the port from which she was removed, (with returns to the port from which she was removed), the necessary expenses incurred in so returning shall also be allowed.



(b) Where by moving the vessel to the port of repair any new freight is earned, or any expenses are saved in relation to the current voyage of the vessel, such net earnings or savings shall be deducted from the expenses of moving her, and where the vessel loads a new cargo at the port of repair no expenses subsequent to the completion of repair shall be allowed.

The expenses of removal include the cost of temporary repair, ballasting, wages and provisions of crew and/or runners, pilotage, towage, extra marine insurance, port charges, and, in case of a steamer, coal and engine-room stores.

(c) This rule shall not admit any ordinary expenses incurred in fulfilment of a contract of affreightment, though such expenses are increased by the removal to a port of repair.

#### 48. COALS AND STORES USED IN REPAIR OF DAMAGE TO THE HULL.

That the cost of replacing coals and engine-room stores consumed either in the repair

of damage to a steamer, in working the engines or winches to assist in the repairs of damage, or in moving her to a place of repair within the limits of the port where she is lying, shall be charged to the underwriters on ship as particular average.

#### 49. RIGGING CHAFED (CUSTOM OF LLOYD'S 1876).

Rigging injured by straining or chafing is not charged to underwriters, unless such injury is caused by blows of the sea, grounding, or contact; or by displacement, through sea peril, of the spars, channels, bulwarks, or rails.

#### 50. SAILS SPLIT OR BLOWN AWAY (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

Sails split by the wind, or blown away while set, unless occasioned by the ship's grounding or coming into collision, or in consequence of damage to the spars to which the sails are bent, are not charged to underwriters.

#### 51. SCRAPING AND PAINTING.

That when in consequence of damage by a peril insured against, a vessel's bottom has to be scraped and painted, the cost of such scraping and painting shall be charged to

underwriters on ship, without any deduction on account of the vessel having become due for ordinary painting at any time subsequent to the accident.

#### 52. DRY DOCK EXPENSES.

That where repairs on owner's account which are immediately necessary to make the vessel seaworthy and which can only be effected in dry dock are executed concurrently with other repairs, for the cost of which the underwriters are liable, and which also can only be effected in dry dock, the cost of entering and leaving the dry dock, in addition to so much of the dock dues as is common to both repairs, shall be divided equally between the shipowner and the underwriters.

#### 53. DEDUCTION OF ONE-THIRD (CUSTOM OF LLOYD'S, AMENDED, 1890—91).

The deduction for new work in place of old is fixed by custom at one-third, with the following exceptions:

Anchors are allowed in full. Chain cables are subject to one-sixth only.

Metal sheathing is dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to

the gross weight of metal sheathing stripped odd, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to one-third.

The rule applies to iron as well as to wooden ships, and to labour as well as material. It does not apply to the expense of straightening bent ironwork, and to the labour of taking out and replacing it.

It does not apply to graving dock expenses and removals, cartages, use of shears, stages, and graving dock materials.

It does not apply to a ship's first voyage.

N. B.—Articles belonging to, or repairs done to, a ship, other than an iron ship, allowed in general average, at subject to similar deductions in respect to new for old materials, as are made in adjusting claims of particular average on ship.

#### Particular Average on Goods.

#### 54. ADJUSTMENT ON BONDED PRICES (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

In the following cases it is customary to adjust particular average on a comparison of bonded, instead of duty-paid prices:—

In claims for damage to tea, tobacco, coffee, wine, and spirits imported into this country.

#### 55. ADJUSTMENT OF AVERAGE ON GOODS SOLD IN BOND.

That in consequence of the facilities generally offered to bond goods at their destination, on which terms they are often sold, the term "Gross Proceeds" shall, for the purpose of adjustment, be taken to mean the price at which the goods are sold to the consumer, after payment of freight and landing charges but exclusive of Customs duty, in cases where it is the custom of the port to sell or deal with the goods in bond.

#### 56. APPORTIONMENT OF INSURED VALUE OF GOODS.

That where different qualities or descriptions of cargo are valued in the policy at a lump sum, such sum shall, for the purpose of adjusting claims, be apportioned on the invoice values where the invoice distinguishes the separate values of the said different

qualities or descriptions; and over the net arrived sound values in all other cases.

57. UNDER-INSURED INTEREST MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE.

That an underwriter who has paid for loss by jettison of the thing insured is entitled, in the proportion that the sum insured bears to the policy value, to whatever is recovered in general average in respect of such loss, although the amount so recovered may exceed the amount paid by him.

58. ALLOWANCE FOR WATER IN PICKED COTTON (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

When bales of cotton are picked, and the pickings are sold wet, the allowance for water in the pickings (where there are no means of ascertaining it) is by custom fixed at one-third.

59. ALLOWANCE FOR WATER IN CUT TOBACCO (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

When damaged tobacco is cut off, the allowance for water in the cuttings is one-fourth.

60. ALLOWANCE FOR WATER IN WOOL (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

Damaged wool from Australia, New Zealand, and the Cape is subject to a deduction of

3 per cent. for wet, if the actual increase cannot be ascertained.

#### 61. FRANCHISE CHARGES (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

The expenses of protest, survey, and other proofs of loss, including the commission or other expenses of a sale by auction, are not admitted to make up the percentage of a claim; and are only paid by the underwriters in case the loss amounts to a claim without them.

#### 62. EXTRA CHARGES (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

Extra charges payable by underwriters, when incurred at the port of destination, are recovered in full; but when charges of the same nature are incurred at an intermediate port they are subjected to the same treatment, in respect of insured and contributory values, as general average charges.

#### 63. ADJUSTMENT OF RETURN OF PREMIUM (CUSTOM OF LLOYD'S, 1876).

When the words "and arrival" follow the stipulation for a return of premium on a policy on goods, the particular average, but not the special charges, is deducted from the

amount insured to arrive at the amount on which the return is taken.

## NEW RULE.

### Interest on Deposits.

(Proposed and accepted, 1923. Confirmed, 1924.)

“That, unless otherwise expressly provided, the interest Occured on deposits on account of salvage and/or general average and/or particular and/or other charges, or on the balance of such deposits after payments on account, if any, have been made, shall be credited to the depositor or those to whom his rights in respect of the deposits have been transferred.”

### PROBATIONARY RULE.

The following was, in 1924, adopted as a Probationary Rule of Practice, subject to confirmation at the Annual General Meeting in 1925, viz. :—

“That in practice, where the cost of fire insurance has been reasonably incurred by the shipowner or his agents on cargo discharged under average, such cost shall be treated as part of the cost of storage.”



# 海上保險法中英名詞對照表

Abandonment	委付
Absolute total loss (Actual total loss)	實際完全滅失
Advanced freight	預付之運費
Arrival	到達
Assignment of policy	契約轉讓
Assured	被保險人
Attaching of policy	契約之責任開始
Average	海損
Average adjusters	海損精算人
Avoidance of policy	契約之宣告失效

Barratry

船長或船員之故意行爲

Bill of lading

載貨證券(提單)

Bottomry and Respondensia

以船舶及積貨爲抵押借款

Broker

要保人(即經紀人與捐客)

Bunker coal

窖煤(航程需用之煤)

Burnt

火燒

Captain

船長

Capture

拘捕

Cargo

積物貨(貨物)

Carrier

運送人

Charterer

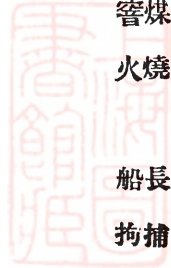
賃船人

Chartry-party

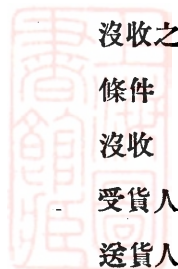
租船合同

Collision

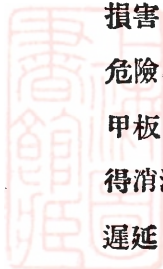
碰撞



Collision clauses	碰撞條件
Commencement of risk	危險責任之開始
Commissions	佣金
Company	公司
Concealment	隱匿
Condemnation	沒收之宣告
Conditions	條件
Confiscation	沒收
Consignee	受貨人
Consignors	送貨人
Constructive total loss	假定完全滅失
Contraband of war	戰鬥違禁品
Contribution	分擔
Covering note	臨時保單



Craft	小船
Crew	船員
Cross-liabilities clauses	互負義務之條件
Damage	損害
Dangerous goods	危險品
Deck goods	甲板上之貨物
Defeasible interest	得消滅之權利
Delay	遲延
Delivery of policy	契約之交付
Designation of the risk	危險之標明
Detention	扣留
Deviation	變更航程
Disbursement	交付(費用)



Distress, port of	遇難港
Documents	文件
Double insurance	兩層保險
Engine	機器
Evidence	證據
Excepted losses	不應計算之滅失
Express warranties	明示保證條件
Factor	分子
Floating policy	流動契約
Foundering at sea	海中沈沒
Fraud	欺騙
Free of particular average	單純海損不在計算之內



Freight

運費

Gambling policy

賭博契約

General average

共同海損

Goods

貨物

Harter Act

美國赫德法

Hull and machineries

船壳及機器

Implied warranty

(1) 默然保證條件  
(2) 當然保證條件

Inchmaree clause

般曲麥利條件

Indemnity

賠償

Inherent vice

本身惡習(固有瑕疵)

Institute clause

殷斯提突條件(保險性質及種類之規定)



Insurable value	得受保價額(可保額)
Insurable interest	得受保權利(可保權利)
Insurable property	得受保財產(可保財產)
Insurance company	保險公司
Insured	被保險人
Insurer	保險人
Interdiction of Commerce	阻礙商業(商業之阻礙)
Jarson clause	金森條件
Jettison	投棄
Legality	合法
Liability	義務
Life salvage	生命救助



Lighters	駁船
Lloyds'	勞億氏
Lloyds' agent	勞億氏代理人
Losses	滅失
Lost or not lost	(1) 以危險之有無為保險者 (2) 無論滅失與否
Marine insurance	海上保險
Marine Insurance Act	海上保險法
Maritime perils	海難
Market price	市價
Master	船長
Measure of Indemnity	賠償數額
Mortgagee	受押人
Mortgagor	出押人





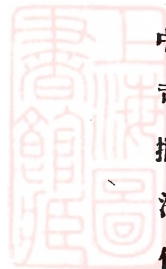
Neutrality	中立
New for old	新換舊(舊換新)
Notice of abandonment	委付之通知
Over insurance	逾量保險
Over loading	逾量載重
Partial loss	局部的滅失
Partial interest	局部的權利
Particular average	單純海損
Particular charges	特別費用
Pirates	海盜
Policy of insurance	保險契約(保險單)
Port	港口



Port charges	港口費用
Premium	保險費
Prize	捕獲品
Proximate cause	主要原因
Port of refuge	避難港
Re-insurance	再保險(分保及轉保)
Representation	陳述
Restitution of ship or Cargo	船舶或貨物之收復
Return of Premium	保險費之退還
Risk	冒險, 危險
Running down clauses	碰撞條件
Salvage	撈救



Sea-worthiness	航海安全能力
Ship	船舶
Sister ship clause	姊妹船條件
Species	種類
Shipowner	船舶所有人
Stoppage in transitu	中途停運
Stores	司多(備貨及預儲料)
Stranding	擱淺
Subject of Marine Insurance	海上保險標的物
Subrogation	代位
Sue and labour clause	告訴及設法條件
Sum insured	保險金額
Termination of Risk	冒險終了



Time policy

期間保險

Total loss

完全滅失

Transshipment

轉運

Underwriters

保險人

Unrepaired damage

未經修繕之損害

Unvalued policy

價額未曾確定之契約

Usage

習慣

Valuation of insurable interest

得受保權利之估價(可保權利之估計)

Valued policy

價額經確定之契約

Voyage

航程

Voyage-policy

航程保險契約



Wager policy

賭博契約

Waiver

放棄

War risk

兵險

Wear and tear

自然消滅

Wreck

殘剩部分

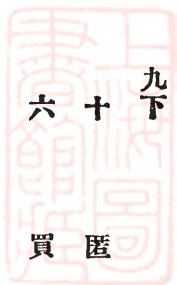
York-Antwerp Rules

約克恩的華浦規則



# 勘誤表

頁數	行數	字數	正	誤	加	減
七	一	五	匿	慝		
七	三	一	匿	慝		
七	四	二五	匿	慝		
七	六	二六	匿	慝		
八	三	九下				
八	六	十	匿	慝		
一七	十	六	買	賣		
二〇	十	十	彼	被		
二三	十	十三	或	他		
三九	二	十六	匿	慝		
四三	四	二二下	駛往	行駛		
四三	三	四下	剩餘	分裂		



勘誤表

等於

四五 四 八下

四八 六 二九 設

四八 十二 一四下

四九 九 一六下

五一 六 三下

五二 六 十

五九 十一 十五下

六三 三 一四

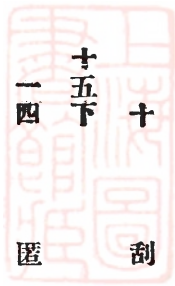
七〇 十 二九下

七八 六 一八

八〇 五 一二

八九 九 二四

八九 十 一七



臭 臭 敵國 國敵 味 味

匿 割 懸 抓

內 假 時 因而

而 定 氏 惟須 氏

一七五	一六七	一五二	一二四	一二二	一一三	一〇八	一〇八	一〇七	一〇一	九七	九七	九五	九四	九二
九	七	二	六	一	一	六	一	二	二	二	二	二	六	十
一四下	二〇	一三	一七下	四	六下	二八	八	三	一七下	二七下	二六下	三	二	九
	匿	刮		折		麵	麵	殘餘				上岸	保險	而
	匿	括		拆		面	面	分裂				岸上	險保	業

內 時 險 於 時



上海图书馆藏书



A541 212 0015 8505B

海上保險法要論

三一九	三二六	三二五	三〇五	二九九	二九七	二九七	二九一	二二一	二二一	二一七	二一四	二一三	二〇九	二〇八	二〇七	一八一
二	六	二	九	二	十	六	九	一	一	八	九	三	一	二	五	二
一〇下	二八下	九下	一四下	二八下	一二下	四下	一四下	八下	六下	八	一九下	二〇下	九	二四下	一七下	一
										份之			人及			種
										之份			及人			別

而爲貨之之載重量者之已之其而於

中華民國二十二年十二月一日初版

版權  
所有

譯著者 魏文翰

校閱者 周式民

印刷者 中行印刷所

巨滙來斯路一百弄一號

發行者 上海市保險業同業公會

## 海運法

每冊實價大洋五元正  
本書篇幅計七百餘頁 (函購加郵費貳角)

近代海商係發源於歐西各國海商法係泰半根據各海商團體之習慣公約但海商書籍以我國文字出版者尙屬罕見本書係將各國所共守之海商習慣公約編譯而成並附通用文件及關係法令以供參考條分縷晰秩序井然全書共分六章又附件四第一章載貨證券(即俗稱提單)第二章載貨證券之性質第三章船舶所有人(運送人)責任第四章共同海損第五章船舶碰撞第六章運費 第一附件起除沉船責任之研究船壳保險之契約船舶委付之研究第二附件我國所有航政法令第三附件國際海上人命安全公約第四附件租船合同並經蔡子民鄭蕪庭虞洽卿諸氏分別爲之題字撰序凡法官律師法學生輪船公司保險公司報關行商人均應購備一冊也

英漢  
對照

## 中華民國海商法

每冊實價五元正  
函購郵費一角

本書係魏文翰律師與英籍律師麥克尼氏合譯而成文筆簡明闡發我國海商法原理洵傑作也

上開  
各書

經售處

上海青光書局及各埠北新書局

上海甯波路四十號魏文翰律師事務所

上海及各埠會文堂書局

