

領事其他ロイド検査人ハ船舶ノ賣却ヲ命令シ又ハ之ニ同意スルノ權能ナシト雖ヘモ船長カ是等ノ人其他救助人船舶又ハ貨物利害關係者ニ相談ヲ爲シ置カザル時ハ後日賣却ハ必要ナリシモノト認メラザルコトアリ

七 正當ノ理由ナク又ハ其意ニ反シ解任セラレタル時ノ權利

船主ハ何時ニテモ船長ヲ解任スルコトヲ得ト雖ヘモ正當ノ理由ナク解任セラレタル時ハ船長ハ船主ニ對シ右解任ヨリ生ジタル損害ノ賠償ヲ請求スルコトヲ得ベシ

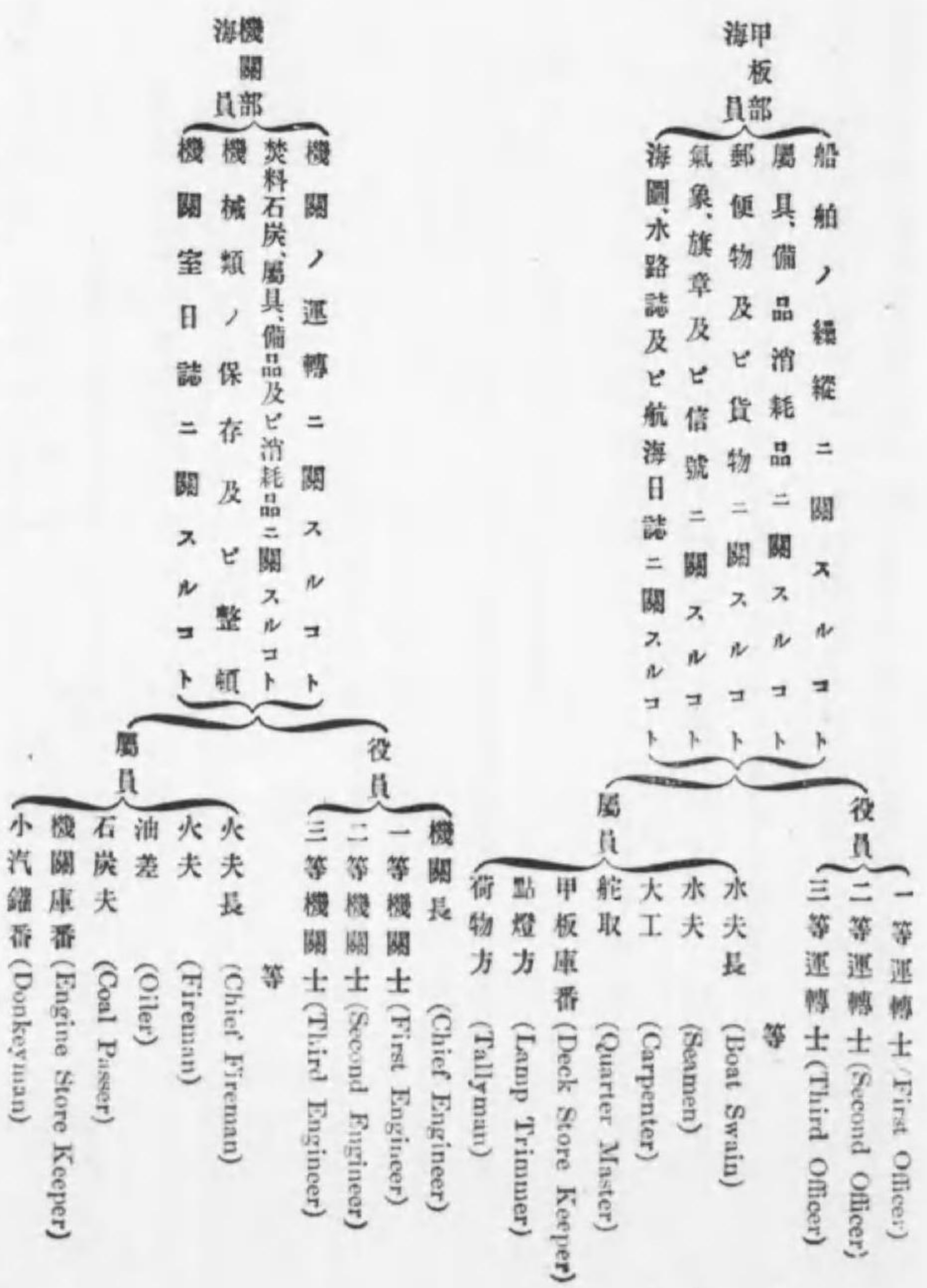
又船長ガ船舶共有者ナル時ハ即自ラ船長ヲ兼スルガ故共有者ノ一人トナリタル次第ナレバ此意ニ反シテ解任セラレタル時ハ他ノ共有者ニ對シ相當代價ヲ以テ自己ノ持分ヲ買取ルベキコトヲ請求シ得ヘシ尤モ此請求ヲ爲サンニハ遲滯ナク他ノ共有者又ハ船舶管理人ニ通知ヲ發セザルベカラズ
海員トハ總テ船長以下ノ乗組員ニシテ航海ニ必要ナル職務ヲ分擔セシメンガ爲メ船主ヨリ雇入レラレタル者ナリ而シテ海員ノ名稱及ビ事務分掌ハ概ネ左ニ表示スルカ如シ

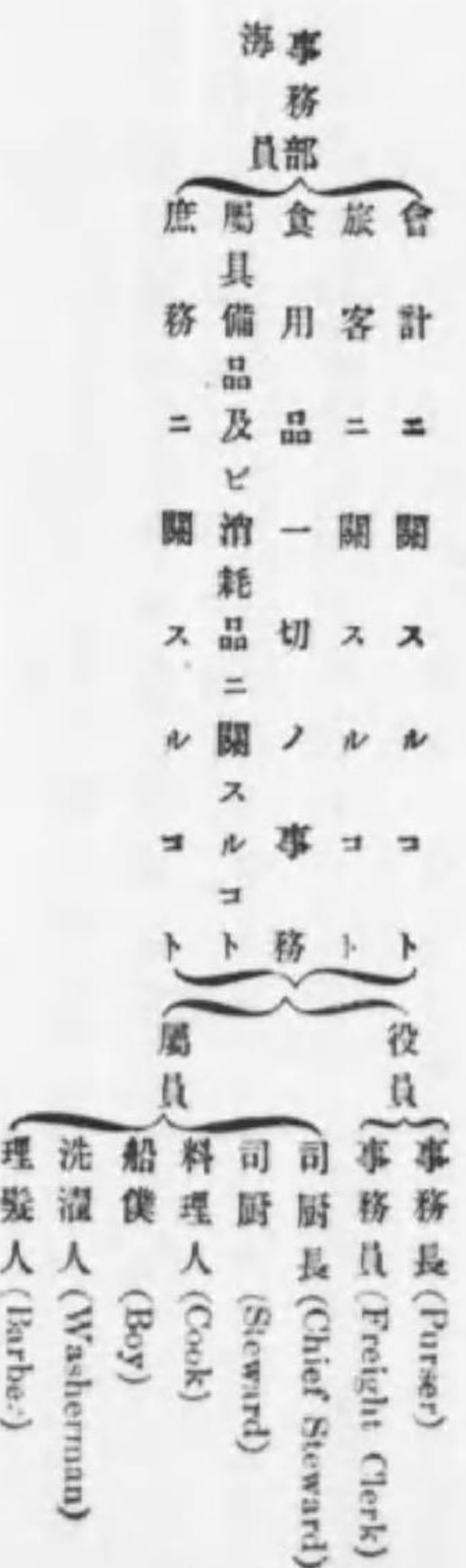
正當ノ理由
ナク又ハ
ニ反シテ
解任
セラレ
タル
時ノ
權利

海員ノ
意義

甲板部海員

機関部海員





衛生部海員

衛生部 醫務ニ關スルコト
衛生部 備品及ビ消耗品ニ關スルコト
衛生部 衛生ニ關スルコト
見習及ビ生徒ハ當該部ニ附屬シ業務ヲ練習ス

船舶職員

右ニ示シタルハ一般遠洋航海ニ於ケル海員ノ事務分掌ニ過ギザレバ船舶ノ構造及ビ航路ニ應シ亦多少ノ相違ナキ能ハズ而シテ船員中船長、一等運轉士、二等運轉士、機關長、一等機關士ヲ船舶職員ト稱シ、我法律ノ規定ニ從ヘバ一定ノ試験ヲ要シ且船舶ノ種類ニヨリ其乗組人員ヲ定ム(船舶職員法海員) (試驗規程參照)

右海員ノ雇入及ビ雇止ニ就キテハ船員法第二十五條乃至第三十六條及ビ同施

海員ノ權利

行細則第四章ニ規定セラレタリ今爰ニ其權利義務ニ就テ述ベントス
海員ノ權利ノ重要ナルモノハ左ノ如シ

給料請求權

甲 給料請求ノ權利

凡給料請求ノ權利ハ獨リ海員ノミニ止ラズ船長モ亦此權ヲ有スルナリ古昔ハ船員皆無給ナリシコト既ニ述ヘタルガ如シ其後有給トナリシモ尙給料ハ運賃ヨリ生スルモノトシ運賃ヲ得ルコト能ハザル時ハ給料ヲ支拂フニ及ハストセリ所謂運賃ハ給料ノ母ナリ(“Freight is the Mother of wages”)トハ是ナリ故ニ船舶ガ難破ノ爲メ運賃ヲ得ルコト能ハザル時ノ如キ海員ハ毫モ勞務ニ對スル給料ハ受取ルコト能ハザリキ然ルニ今ヤ各國ノ法律ハ此慣習ヲ廢シ雇傭契約ノ原則トシテ運賃ノ收支如何ニ拘ラズ給料ヲ支拂フベキモノト爲スニ至レリ

給料ハ豫メ契約ニヨリ日割又ハ一航海ニ付キ定ムルモノナリ若一航海ニ付キ之ヲ定メタル時ハ航海日數ヲ延長シ又ハ不可抗力ニヨラスシテ航海里程ヲ延長シタル時ハ海員ハ其割合ニ應シテ給料ノ増額ヲ請求シ得ベシ又之ト反對ニ航海ノ日數又ハ里程ヲ短縮シタル時ハ給料ノ全額ヲ請求スル權アリ

新商 五九

海員ガ職務執行ノ爲メ疾病ニ罹リ又ハ傷痍ヲ受ケタル時ハ給料ノ全額ヲ請求スルコトヲ得否ラザルモ原因ノ不行跡其他重大ナル過失ニ非ザル時ハ服従シタル期間ニ對スル給料ヲ請求スルコトヲ得ベシ又海員ガ就役後死亡シタル時ハ死亡ノ日迄ノ給料ヲ受クベシ

舊商 八五

新商 五二
同 五三

戰爭其他不可抗力ニヨリ發航ヲ爲シ又ハ航海ヲ繼續スルコト能ハザル時又ハ海員ニ過失ナクシテ疾病ニ罹リ又ハ傷痍ヲ受ケ其職務ニ堪エザルガ爲メ船長ノ雇止ニ遭フ時又ハ船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタル時海員自己ノ過失ニヨラズシテ疾病ニ罹リ又ハ傷痍ヲ受ケ其職務ニ堪エザルニ至リタル時又船長ヨリ虐待ヲ受ケタル時海員ガ雇止ヲ請求スル場合ハ孰レモ雇止ノ日迄ノ給料ヲ請求スルコトヲ得ベシ然レドモ職務負傷其他過失ナク疾病ニ罹リタル時ノ如キハ寧ろ新商法第五七八條ノ規定ニ準シ三ヶ月ヲ限り雇止ノ後ト雖モ特ニ其給料ヲ支給スルハ海員保護ノ主旨ニ遵フモノナルベシ

新商 五二

發航前海員ガ其職務ニ不適任ナルコトヲ認メタル時又海員ガ著シク其職務ヲ怠リ又ハ重大ナル職務上ノ過失アル時ニ船長ノ雇止ニ遭フ時ハ服役期間ニ對

新商 五七

スル給料ノ請求權アリ
船舶ガ沈没シタル時修繕スルコト能ハザルニ至リタル時又ハ捕獲セラレタル時ハ雇傭契約終了スベキモノナリ此場合ニハ海員ハ契約終了ノ日迄ノ給料ヲ請求シ得ベシ

新商 五三
英商 一六六

海員ハ正當ノ理由ナクシテ雇止セラレタル時ハ服役中ノ給料ハ勿論尙一ヶ月分ノ給料ヲ請求スルコトヲ得ベク雇入港外ニ於テ雇止セラレタル時ハ猶雇入港迄歸航スルニ必要ナル期間ニ對シ給料ヲ請求スルコトヲ得ベシ

新商 六六
英商 一六六

船員カ給料ノ支拂ヲ受ケザル時ハ契約ニヨリ立替タル金前貸金解雇ノ爲メノ辨償金又外國ニ於テ解雇セラレタル時ハ歸國旅費ニ付キ船舶屬具及ビ未收運賃ノ上ニ先取特權ヲ有シ即船舶債權者ノ一人タルコトヲ得ベキモノニシテ若他ノ先取特權ト競合スル場合ニハ船舶債權者ノ先取特權者トシテ他ノ先取特權者ニ先ツコトヲ得

海員ガ船主ニ給料請求ノ權アル上述ノ如シ然レドモ給料ノ如キハ永ク其請求ヲ爲サズ又其支拂ヲ怠ルベキ性質ノモノニ非ズ從テ之ヲ支拂フモ其受取證ハ

新商 五八九
同 五九〇

永ク保存スルモノニ非ズ故ニ給料請求權ハ一年ヲ經過スル時ハ時効ニヨリ消滅スルナリ船長ノ給料請求權ニ於ケル短期時効亦是ト同ジ

新商 五八六

乙 雇入港へ送還ヲ受クル權利

雇入港へ送還ヲ受クル權利
新商 五八六

新商法第五八一條第三項ノ場合ニ海員カ船長ヨリ雇止セラレタル時同第五八三條ノ規定ニヨリ海員ガ雇止ヲ請求シタル時同第五八七條ノ規定ニヨリ海員ノ雇傭契約ガ終了シタル時又第五八二條ノ規定ニヨリ正當ノ理由ナクシテ雇入港外ニ於テ船長ノ雇止ヲ受ケタル時ハ孰レモ雇入港迄ノ送還ヲ請求スルコトヲ得ベク或ハ雇入港迄ノ送還ニ代ヘテ費用ヲ請求スルコトヲ得ベシ

丙 其他諸費用請求ノ權

諸費用請求ノ權
新商 五八七
同 五八八

海員服役中ノ食料ハ船主ノ負擔スベキモノニシテ海員ノ權利ト看ルモ差支ナシ海員ガ服役中不行跡其他重大ナル過失ニヨラズシテ疾病ニ罹リ又ハ傷病ヲ受ケタル時ハ三個月ヲ超エザル期間内ノ保護及看護ノ費用ハ船主ノ負擔ニ屬ス又船員ガ就役ノ際死亡セル時ハ葬式費用ハ船主ノ負擔タリ

雇止請求權

丁 雇止メヲ受クル權利

左ノ場合ニ海員ハ其雇止ヲ請求スル權利アリ

- (イ) 船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタル時
- (ロ) 自己ノ過失ニヨラズシテ疾病ニ罹リ又ハ傷病ヲ受ケ其職務ニ堪ヘザルニ至リタル時
- (ハ) 船長ヨリ虐待ヲ受ケタル時

次ニ海員ノ重要ナル義務ヲ舉グレバ左ノ如シ

新商 五八三
船長ノ義務
海員ノ義務
船長ノ命ニヨリ船舶ヲ出入スベキ義務

甲 海員ハ其雇入手續終リタル時ハ船長ノ指定シタル時ニ於テ船舶ニ乗込ミタル後船長ノ許可ヲ受クルニ非ザレバ乗込ミタル船舶ヲ去ルコトヲ得ズ

故ニ船舶航海ノ前及航海終了ノ後ト雖モ船長ノ許可ナクンバ船舶ヲ去ルコトヲ得ズ是妄リニ海員ニ上陸ヲ許ス時ハ船舶ノ事務ニ差支ヲ生ズルガ故ナリ而シテ普通海員ニ離船ヲ許ス時ハ其歸船時刻ヲ指定シ各部ノ役員及屬員ヲ例ヘバ半數以内離船セシメ機關長ト一等機關士ト又事務長ト首席事務員トヲ同時ニ離船セシメザル等便宜ノ處置ニ出テザルベカラズ

海員ガ船長ノ許可ヲ得ズシテ船舶ヲ去リ又ハ定時刻迄ニ歸船セザル時ハ船長ハ規律ヲ紊スモノトシテ之ヲ懲戒スルコトヲ得ベク去リテ歸ラザル時ハ乗船ヲ強制セラルベシ

乙 海員ハ船内ノ規律ヲ紊スベカラズ

如何ナル場合ガ果シテ船内ノ規律ヲ紊スモノナルカト云フニ船員法第三六條ニヨレバ大要左ノ如シ

- (イ) 上長ニ對シ尊敬従順ナラザル時
- (ロ) 職務ヲ怠リ又ハ他ノ海員ノ職務ヲ妨害シタル時
- (ハ) 罵詈喧嘩シ騒動人事不省ニ至ル時其他船中ノ風紀秩序ニ違反スル行為ヲ爲シタル時例ヘバ賭博其他旅客ニ對シ無禮ノ行為ヲ爲シ又ハ船内秘密ニ屬スルヲ洩洩シタルガ如キ是ナリ
- (ニ) 船長ノ許可ヲ得ズシテ指定ノ場所外ニテ點火焚火喫煙シ酒類ヲ所持シ又ハ妄ニ端艇ヲ使用シタル時
- (ヒ) 食用品又ハ飲料ヲ濫費シタル時

以上諸項ヲ犯ス時ハ船長ノ懲戒處分ヲ受クベキモノナリ懲戒處分ハ罪ノ輕重ニヨリ監禁、上陸禁止、加役減給ノ四等アリ

船内ノ規律ヲ守ルベキ義務

船三十四

雇止請求權ノ制限

新商 五八

丙 雇入期間ノ定メナキ海員ハ特約アル場合ノ他船舶ガ安全ニ碇泊シ且積荷ノ陸揚及ビ乗客ノ上陸ヲ終リタル後ニ非ザレバ雇止メヲ請求スルヲ得ズ

新商 五八

海員ノ雇入當時雇入期間ヲ定ムルニ當リ必ず一年ヲ超過スルコトヲ得ズ若一年ヨリ永キ期間ヲ定ムル時ハ之ヲ一年ニ短縮スベキ旨法律ノ規定アリ又雇入期間中ハ假令船主變更スルモ毫モ間フ所ニ非ズ海員ハ依然海員ナリ蓋海員ノ雇入契約ハ舊船主ト海員トノ關係ナレバ航海中船主ノ變更セル時ハ海員ト新船主トノ間ニハ何等ノ契約關係存ゼザルガ故海員ハ新船主ノ爲メニ航海ノ職務ニ服従スル義務ナシトセンカ航海業ノ不振ヲ來ス虞アルベシ之ト同一ノ理由ニヨリ雇入期間ノ定メナキ時ハ航海ノ全部又ハ一部終了シテ船舶ガ安全ニ碇泊シ其貨物ノ陸揚及旅客ノ上陸終リタル後始メテ雇止メノ請求ヲ爲スコトヲ得ベシ

新商 五八

海員ハ船長ノ命令ニシテ合法(Lawful)ナル限り之ニ違背スベカラズ陸揚港ニ於テハ稀ニ同盟罷工ノ爲メ荷役ニ要スル人足ニ得難キ場合ニハ船長ハ下級海員

ニ人足賃ニ相當スル給料ノ割増ヲ與ヘ荷役ニ從事セシムルコトアリ此クノ如キ場合ニモ海員ハ其命ニ違背スルコト能ハサルナリ

救援救助ノ字義

Valr.V. 31

獨商 舊 七六三
新 七六四
Enl.IV. 392
Iyc.II. 163
Ja.II. 642

第十一章 救援及救助

救援ト救助トハ其字義相似タルモノニシテ從來本邦ニテハ法文上著シキ區別ヲ立テザリシガ輒近新商法ニ於テハ明ニ此兩語ニ區別ヲ立テ、使用スルニ至レリ

凡船舶積荷等ヲ海上ノ危険ヨリ救ヒ出シタル場合ニ此クノ如キ區別ヲ立ツルハ各國一樣ナラズ英國ニテハ此兩者ヲ一括シテ「サルヴエヂ」(Salvage)ト云ヒ佛蘭西及白耳義ニ於テモ之ガ區別ヲ爲スコトナシト雖ヘモ實際學者間ニ使用セラレ、語ニハ自ラ二様ノ別アリ「アツシタンス」(Assistance)「ソーヴタージュ」(Sauvetage)是ナリ又獨逸ノ如キハ法典中明ニ之ヲ區別シ「ヒュルフライツング」(Hülfsleistung)他「ベルグング」(Bergung)ト稱ス

然ラハ救援ト救助トハ其意義上如何ナル差異アルヤト問フニ救援トハ目的物ノ損害未ダ甚シカラザルモ終ニハ非常ナル損失ニ及バントスル趨勢アル時例ヘバ船舶暴風雨等ノ危険ニ切迫シ將ニ破船ノ厄ニ陥ラントスルヲ救フガ如キ

M.N.Q.
Vol. XIX, 25

場合ヲ云ヒ救助トハ目的物ノ損害既ニ甚シク例ヘバ破船ニ及ビ或ハ既ニ放棄セラレタル船舶ヲ救ヒ出スガ如キ場合ヲ云フ而シテ從來ハ救助ナル文字ヲ以テ雙方ノ場合ニ適用シタリシガ今日ニ於テハ最早救護ト救助トノ間ニ區別ヲ設ケザルベカラズ尤モ一九〇〇年巴里ニ開カレタル萬國海上法會議(International Maritime Conference)ニ於テハ此クノ如キ曖昧ナル文字ノ區別ヲ廢センコトヲ議決セリ

救護

市町村長及警察官吏ノ義務

近來特別法ニ於テ救護ナル文字ノ使用ヲ見ルニ至レリ救護トハ救援救助ノ二ツノ場合ヲ包含スルモノ、如シ
海難ノ救護ニ關スル特別法ノ規定ヲ觀ルニ凡船舶ノ遭難ニ際シ船長ガ特ニ之ヲ危険ヨリ救ヒ出サントスル場合ハ格別普通遭難船舶ヲ危険ヨリ救ヒ出ス職務ハ最初ニ遭難ヲ認知シタル市町村長ニ屬ス然リ而シテ遭難船舶アルコトヲ發見シタル者ハ遲滞ナク最寄ニ在ル市町村長若クハ警察官吏ニ報告スベク警察官吏ニシテ此報告ニ接シタル時ハ之ヲ市町村長ニ通知シ市町村長ハ遭難船ノ現場ニ臨ミ救護ニ必要ナル處分ヲ爲スベキモノトス尤モ警察官吏ト雖ヘモ

水一四

水取
市町村長ノ權利

船長ノ意思ニ反シテ救助ヲ得ル場合

市町村長ニ通知ヲ爲サバ足レリト爲スニ非ズシテ必要アラバ市町村長ヲ助ケ又市町村長ノ現場ニ在ラザル時ハ代リテ其職務ヲ施行セザルベカラズ
遭難船舶ガ外國ノ國籍ニ屬スルモノナル時ハ遭難認知後市町村長ハ遲滞ナク船舶ノ國籍及ビ名稱、遭難ノ事由場所及ビ月日ヲ地方官廳ニ通知セザルベラズ此クノ如ク市町村長ハ遭難船舶ノ救護ニ關シ重大ナル義務ヲ負フ代リニ此義務ノ實行ヲ容易ナラシムルガ爲メ他方ニハ特ニ至大ノ權能ヲ附與セラル、モノアリ今其重要ナルモノヲ舉グレバ左ノ如シ
救護ハ人命ヲ先ニシ逐次郵便物船内書類其他ノ物品ニ及ボスベキヲ順序トスルハ勿論何人ト雖ヘモ船長ノ意思ニ反シテ救護ヲ爲スコト能ハザルヲ原則トス換言スレバ船長ガ反對ノ意思ヲ表ハセルニ拘ラズ遭難船舶ノ救護ニ從事シタル者ハ後ニ至リ救護費用ノ支給ヲ受クルコト能ハザルナリ然ルニ一ノ例外ハ船舶遭難ノ場合ニ市町村長ガ船長ノ人命ヲ保護スル手段ヲ不十分ナリト認メ又ハ船長ニ惡意アリト認メタル時ハ假令船長ノ意思ニ反スルモ之ガ救護ノ處分ヲ爲スコトヲ得從テ市町村長ノ指揮ニ從ヒ救護ニ從事シタル者ハ相當ノ

水取 二五

人ヲ招集シ
物ヲ徴用シ
所有地ヲ使
用スルノ權

水取 六三
一

退去拘束等
ノ處分權

水 七三

押收物件ノ
搜索押付ノ

報酬即チ救護費用ノ支給ヲ受クベシ市町村長ニ此特權ヲ與ヘタルハ人命保護ノ必要上蓋シ至當ノ事ナルベシ

市町村長ハ救護ニ必要ナル人ヲ招集シ或ハ船舶車馬其他ノ物件ヲ徴用シ或ハ他人ノ所有地ヲ使用スルコトヲ得ベシ此クノ如クシテ招集セラレタル人ハ市町村長ノ指揮ニ從ヒ救護ニ從事スル義務ヲ有スルノミナラズ若正當ノ理由ナクシテ招集ニ應ゼズ又ハ船舶車馬等ノ徴用或ハ所有地ノ使用ヲ拒ミタル者ハ五十圓以下ノ罰金ニ處セラレベシ

次ニ市町村長ハ船舶ノ救護ニ不必要ナリト認ムル者又ハ救護ニ妨害ヲ爲シタル者又ハ救護ニ際シ不正ノ行爲ヲ爲シタル者ヲ退去セシムル權ヲ有スルノミナラズ此クノ如キ場合ニ暴行ヲ爲シタル者アル時ハ其身體ヲ拘束スルコトヲ得ルハ勿論退去拘束等ノ處分ヲ爲サントスルニ當リテハ或ハ他人ノ助力ヲ必要トスルヲ以テ同時ニ他人ニ助力ヲ命ズルコトヲ得ベシ而シテ正當ノ理由ナクシテ助力ヲ拒ミタル者ノ制裁ハ前項ノ罰金ニ處セラレ、ニ在リ又船舶ノ遭難ニ際シテハ救護ノ混雜中往々遭難物件ヲ押收シテ之ヲ隠匿スル

權

水 八

書類ノ提出
ヲ命ジ船中
ニ在リタル
者ヲ訊問ス
ル權並ニ物
件公賣權

水取 一四
二

水 二七

者ヲ生ズルハ古來ノ弊風ナリ故ニ市町村長ハ遭難物件ヲ隠匿シタル者アリト認ムル時ハ其物件ヲ搜索スルコトヲ得ヘク又之ヲ發見シタル時ハ之ガ差押ヲ爲ス權ヲ有ス是蓋シ弊風排除ノ爲メニ必要ナルコト、謂フベシ

此他市町村長ハ船長ガ提出スル海難報告書ニ認證ヲ與フルガ爲メ船内書類ノ提出ヲ命ジ又ハ船員旅客其他遭難當時船中ニ在リタル者ヲ呼出シ訊問ヲ爲スコトヲ得又救ヒ上ゲタル物件ノ性質上持久ノ困難價額ノ減少保管ノ危険及保管費用ノ嵩大等ノ虞アル場合ハ之ヲ公賣シテ其他金ヲ保管スルコトヲ得ベシ但此クノ如キ場合ニ當リ遭難船舶ノ船長ガ其地ニ在ル時ハ市町村長ハ相當ノ期間ヲ定メ右期間内ニ自己ガ相當ト認ムル擔保ヲ供シテ物件ノ引渡ヲ請求セザル時ハ之ヲ公賣ニ附スベキ旨船長ニ通知セザルベカラズ尤モ遭難船舶ノ所在地ガ船籍港ナル時ハ此通知ハ船主ニ宛テ、之ヲ爲シ斯クテ定メタル期間内ニ船主又ハ船長ヨリ物件ノ引渡ヲ請求セザル時ハ初メテ市町村長ハ公賣ノ處分權ヲ得ルモノナリ而シテ此處分權ハ船主又ハ船長ガ救護費用ノ納付ヲ怠リタル場合ニ其保管ニ係ル擔保物件又ハ救ヒ上ゲラレタル物件ニ對シテモ亦準

救援費用ノ
金額ヲ定ム
ル權

用セラレベシ
市町村長ハ又命令ノ規定ニヨリ救援費用ノ金額ヲ定ムルコトヲ得ベシ尤モ此
費用ハ絶対的ニ市町村長ノ手加減ニ委ネラル、モノニ非ズシテ凡救援費用ナ
ルモノハ

水一、四、二五
水取一、三

(一) 救援ニ關係シタル者ノ勞務ニ對スル報酬
(二) 救援ニ必要ナル人夫ノ招集土地ノ使用又ハ物件ノ徵用ニ對スル補償
(三) 救ヒ上ゲタル物件ノ運搬保管又ハ公費ニ要シタル費用
等ヨリ成立スルコトハ明ナレドモ此等ノ貨錢費用ノ標準ニ付キテハ法文ニ何
等ノ規定アルヲ見ズ蓋運搬保管公賣等ノ費用及ビ土地物件ノ使用料等ハ其標
準ヲ定ムルコト比較的容易ナレドモ救援ニ從事シタル者ノ報酬ノ如キハ其標
準ヲ定ムルコト困難ニシテ結局事實問題ニ屬シ大凡左ノ諸點ヲ斟酌セザルベ
カラズ

- (一) 被救援財産ノ全價格
- (二) 被救援財産又ハ生命ノ被リタル危險ノ性質及ビ程度
- (三) 救援人又ハ救援用財産ノ曝サレタル危險ノ性質及ビ程度

III. 133

救援後ニ於
ケル市町村
長ノ任務

市町村長ハ
船舶及物件
ヲ保管セザ
ルベカラズ

水三、九、二
水施三、一五、二

(四) 救援用財産ノ全價格

(五) 救援ノ爲メ費シタル時間並ニ救援人ノ費消シタル金額

(六) 救援ヲ獎勵センニハ救援費ヲ吝ムコト能ハザルコト

以上ハ遭難船ノ救援ニ付キ市町村長ガ有スル權能ノ主ナル者ナリ而シテ之ニ
對スル義務ハ概言スレハ完全ニ救援ヲ爲スニ在リ此等義務ノ詳細ハ以下救援
後ニ於ケル市町村長ノ任務即主トシテ救ヒ上ゲラレタル物件ノ處分ヲ説明ス
ルニ當リ自ラ明白ナルベシ
市町村長ハ遭難船舶其他救ヒ上ゲタル物件及ビ一旦隱匿セラレタル物ヲ差押
ヘタル時ハ此等ノ物件ヲ保管セザルベカラズ但其内ニ郵便物アル時ハ運滞ナ
ク最近ノ郵便局ニ引渡スベキハ勿論ナリ尤モ前ニ述べタルガ如ク救ヒ上ゲタ
ル物件中腐敗變質等ニヨリ久キニ耐ヘ難キ物又ハ長期之ヲ貯フル時ハ著シク
其價格ヲ減ズル虞アル物或ハ爆發物燃焼シ易キ物等保管上ノ危險アル物又ハ
保管ノ費用ガ其物件ノ價格ヲ超過シ然ラザルモ其價格ニ比シ不相應ナル保管
費用ヲ要スル物等ハ入札ノ方法ヲ以テ之ヲ公賣ニ付シ代金ヲ保管シ得ベシ

用セラルベシ

市町村長ハ又命令ノ規定ニヨリ救援費用ノ金額ヲ定ムルコトヲ得ベシ尤モ此費用ハ絶対的ニ市町村長ノ手加減ニ委ネラル、モノニ非ズシテ凡救援費用ナルモノハ

水取 三、二五

救援費用ノ金額ヲ定ムル權

(一) 救援ニ關係シタル者ノ勞務ニ對スル報酬
 (二) 救援ニ必要ナル人夫ノ招集土地ノ使用又ハ物件ノ費用ニ對スル補償
 (三) 救ヒ上ゲタル物件ノ運搬保管又ハ公賣ニ要シタル費用
 等ヨリ成立スルコトハ明ナレドモ此等ノ貨錢費用ノ標準ニ付キテハ法文ニ何等ノ規定アルヲ見ズ蓋運搬保管公賣等ノ費用及ビ土地物件ノ使用料等ハ其標準ヲ定ムルコト比較的容易ナレドモ救援ニ從事シタル者ノ報酬ノ如キハ其標準ヲ定ムルコト困難ニシテ結局事實問題ニ屬シ大凡左ノ諸點ヲ斟酌セザルベカラズ

- (一) 被救援財産ノ全價格
- (二) 被救援財産又ハ生命ノ被リタル危險ノ性質及ビ程度
- (三) 救援人又ハ救援用財産ノ曝サレタル危險ノ性質及ビ程度

HH 139

救援後ニ於ケル市町村長ノ任務

市町村長ハ船舶及物件ヲ保管セザルベカラズ

水取 三、二五

(四) 救援用財産ノ全價格

(五) 救援ノ爲メ費シタル時間並ニ救援人ノ費消シタル金額

(六) 救援ヲ獎勵センニハ救援費ヲ吝ムコト能ハザルコト

以上ハ遭難船ノ救援ニ付キ市町村長ガ有スル權能ノ主ナル者ナリ而シテ之ニ對スル義務ハ概言スレハ完全ニ救援ヲ爲スニ在リ此等義務ノ詳細ハ以下救援後ニ於ケル市町村長ノ任務即主トシテ救ヒ上ゲラレタル物件ノ處分ヲ説明スルニ當リ自ラ明白ナルベシ

市町村長ハ遭難船舶其他救ヒ上ゲタル物件及ビ一旦隱匿セラレタル物ヲ差押ヘタル時ハ此等ノ物件ヲ保管セザルベカラズ但其内ニ郵便物アル時ハ遲滞ナク最近ノ郵便局ニ引渡スベキハ勿論ナリ尤モ前ニ述べタルガ如ク救ヒ上ゲタル物件中腐敗變質等ニヨリ久キニ耐ヘ難キ物又ハ長期之ヲ貯フル時ハ著シク其價格ヲ減ズル虞アル物或ハ爆發物燃焼シ易キ物等保管上ノ危險アル物又ハ保管ノ費用ガ其物件ノ價格ヲ超過シ然ラザルモ其價格ニ比シ不相應ナル保管費用ヲ要スル物等ハ入札ノ方法ヲ以テ之ヲ公賣ニ付シ代金ヲ保管シ得ベシ

市町村長ハ救護物件ヲハ
所有者又ハ船長ニ交付
ラザルベカラズ

水 六

救護費用ノ
請求

水 三三〇

市町村長ハ救ヒ上ゲタル物件又ハ公賣ノ所得タル金銭ニ對シ救護費用ヲ納付セシメ之ヲ所有者又ハ船長ニ引渡シ又假令救護費用ヲ納付セザルモ市町村長ノ相當ト認ムル擔保ヲ供シタル時ハ其全部若クハ一部ヲ引渡スベシ但其物件ガ船員ノ所持品、船員及旅客ノ食品、運賃ヲ支拂ハズシテ船中ニ携帯セル旅客ノ手荷物又ハ公賣ノ所得ガ公賣費用ヲ償フニ足ラザルコトヲ市町村長ニ於テ認定シタル時ハ救護費用又ハ擔保ニ供スルニ及バズシテ引渡スコトヲ得ベシ市町村長ガ救護ヲ指揮シタル場合ニ救護ニ盡力シタル者ハ假令其招集ヲ待タザリシ時ト雖ヘモ相當ノ報酬ヲ受クルコトヲ得ルヲ原則トス此原則ニ亦例外アリ即

- (一) 救護セラレタル船舶ノ所有者又ハ其船員
- (二) 故意、懈怠又ハ過失ニヨリ遭難ヲ惹起シタル者
- (三) 船長ノ意思ニ反シテ救護ヲ爲シタル者
- (四) 救護ニ際シ妨害ヲ爲シ又ハ不正ノ行爲ヲ爲シタル者
- (五) 遭難物件ヲ持去リ又ハ其引渡ヲ拒ミタル者

水 施 一
水 取 五
五 六 四

市町村長ハ救護費用ノ
納付ヲ告知セザル
ルニ付カラス

水 一 五 七
水 二 三 五
水 取 六 八

船主又ハ積荷ノ
主ハ市町村長
長ノ許可ヲ得
得ルコトヲ
分ルベシ

救護費用ノ
支給及物件

等ハ報酬ノ請求權ナシ又本來請求權ヲ有スル者ト雖ヘモ市町村長ガ指定シタル期間内ニ其金額申立ノ手續ヲ爲サ、リシ者ハ救護費用ノ支給ヲ受クルコト能ハザルナリ

次ニ市町村長ハ救護費用ノ申立ヲ調査シテ其金額ヲ定メ一定ノ期間内ニ之ヲ納付スベキ旨ヲ船長ニ告知セザルベカラズ尤モ遭難船舶ノ所在地ガ船籍港ナル場合又ハ否ラザルモ船長不在ナル時ハ船主ニ向ケ同様ノ告知ヲ爲シ斯クテ其期間内ニ船主又ハ船長ヨリ救護費用ヲ納付セザル時ハ保管セル物件ノ公賣所得ガ公賣費用ヲ償フモノト認メラル、限り之ヲ公賣ニ附シ其所得ヲ保管スルモノトス

救護セラレタル船舶又ハ積荷ノ所有者ハ市町村長ノ認可ヲ受ケ且ツ市町村長ガ必要ト認メタル時ハ其立會ヲ待チテ此等ノ物件ヲ賣却シ抵當ト爲シ或ハ質入スルコトヲ得然レトモ此クノ如キ處分ヨリ得タル金銭ハ一旦市町村長ノ保管ニ屬セザルベカラザルコト明カナリ

前述ノ如クシテ市町村長ノ保管スル金銭ハ物件ノ性質ニ基キ又ハ救護費用ノ

ノ還附
水取 一八元
水取 二〇元

救護費ヲ奏
合セザリシ場

水取 一元
英商 一、二、三
五、四、五、六

意納ニヨル公賣ノ所得金、所有者ガ賣却、抵當質入等ニ供セル所得金其他救ヒ上
グラレタル現金及船主若クハ船長ヨリ納付シタル救護費用等ヨリ成リ市町村
長ハ之ヲ以テ其定メタル救護費用ヲ差引キ不足アラバ國庫ヨリ之ガ補給ノ手
續ヲ爲シ又剩餘ヲ生ズレバ之ヲ船主又ハ船長ニ還附シ以テ救護ノ事務ヲ終了
スルナリ但此還附ニ際シ金錢ノ他尙保管ニ係ル物件ノ存在スルコトアラハ同
時ニ之ヲ船長又ハ船主ニ引渡スベキコト勿論ナリ
以上ハ救護其效ヲ奏シ船舶又ハ積荷ノ雙方若クハ一方ガ救ヒ上グラレタル場
合ニ就キテ述ベタリ然ルニ救護其效ヲ奏セズ市町村長ノ盡力完ク水泡ニ歸シ
タル場合ハ救護費用ノ出所ニ苦ムベシ蓋理論上ニ於テハ救護救助其效ヲ奏セ
ザレバ之ニ對シテ報酬ヲ受クルコト能ハザルヲ原則トスレドモ此クノ如キハ海
運事業ノ發達ヲ沮害スルコト尠カラズ本邦法律カ特ニ此場合ノ費用ヲ國庫ノ
負擔ト定メタルハ斯業獎勵ノ爲メ適當ナル處置ト謂フベシ
右ニ述ベタル所ハ水難救護法中遭難船舶ニ就キテ説明シタルモノニシテ固ヨ
リ救援并ニ救助ノ雙方ヲ含ムモノナレドモ就中救援ノ場合多ク救助ノ場合ハ

漂流物及沈
没品拾得
水取 四、六
水取 一、二、三
水取 一、二、三、四

所有者知レ
タル時

水取 一、二、三

所有者知レ
ザル時

寧ろ漂流物及ビ沈没品ニ關スル特別法ノ規定ヲ適用セラレ、コト多シ
海難物ガ漂流シ或ハ沈没セル場合ニ之ヲ拾得シタル者ハ直ニ其物件ヲ市町村
長ニ引渡シ市町村長ハ之ヲ保管ス又漂流物又ハ沈没品ノ場合ニ於テモ前述シ
タル一般ノ被救物件ト同ク其性質上變質減損保管ノ危険及ビ保管費用ノ嵩大
トナル虞アル場合ニハ市町村長ハ之ヲ公賣ニ附シ所得金ヲ保管スルコトヲ得
ベシ斯クテ漂流物又ハ沈没品ノ所有者ガ拾得ノ日ヨリ三日以内ニ分明トナリ
タル時ハ市町村長ハ其所有者ヲシテ漂流物ニ在リテハ物件價格ノ十分ノ一沈
没品ニ在リテハ價格ノ三分ノ一ニ相當スル金額ヲ納付セシメ直ニ之ヲ所有者
ニ引渡スコトヲ得蓋十分ノ一若クハ三分ノ一ノ金額ハ拾得者ノ報酬ニ供スル
ニ在リ
拾得ノ日ヨリ三日以内ニ所有者分明ナラザル時ハ拾得セラレタル物件ヲ所有
者ニ引渡スベキ旨ヲ公告シ公告ノ日ヨリ一年以内ニ所有者分明トナリタル
時ハ右ニ述ベタル拾得者ヘノ報酬額ノ他公告、保管及ビ公賣又ハ評價シタル時
ハ其費用ヲ合併シテ納付セシメ其物件ヲ所有者ニ引渡スベキモ若右期間内

水 七、六
水 七、三
水 七、三

報酬額

水 七、三

警察官吏カ
漂流物及ビ
沈没品ヲ取
除ケタル時

ニ所有者ガ物件ノ引渡ヲ請求セザルカ或ハ其期間満了前ト雖ヘモ引渡ヲ請求セザル意思ヲ表示シタル時ハ市町村長ハ更ニ或期間ヲ定メ右期間内ニ引渡ヲ受クベキコトヲ拾得者ニ告知ス此クノ如キ告知ヲ受ケタル拾得者ハ該期間内ニ公告、保管及公賣又ハ評價ヲ爲シタル時ハ其費用ヲ市町村長ニ納付シテ拾得シタル物件ノ所有權ヲ取得スルコトヲ得ベシ若又拾得者ガ市町村長ノ定メタル期間内ニ物件ノ引渡ヲ請求セザル時ハ市町村長ハ入札ノ方法ヲ以テ之ヲ公賣ニ附シ取得金中ヨリ右諸費用ヲ控除シ殘餘アラバ國庫ノ所得トシ不足アラバ國庫ヨリ補給ス

漂流物及ビ沈没品ノ拾得者ガ其價格ノ十分ノ一又ハ三分ノ一ノ報酬ヲ受クルヲ得ルハ前ニ述べタル所ナリ而シテ報酬額ノ標準ハ如何ニシテ定ムルカコハ一ニ市町村長ノ認定スル所ナリ但鑑定人ヲシテ之ヲ評價セシムルコトハ固ヨリ妨ナシ

次ニ警察官吏ガ航路、投錨地又ハ建造物ニ障害ヲ爲スト認メタル漂流物又ハ沈没品ヲ取除キタル場合ニ於テハ警察官吏ハ其物件ヲ市町村長ニ引渡シ市町村

水 七、七

長ノ保管ニ歸セシ後ノ處分ニ付キテハ私人ニ拾得セラレタル場合ト毫モ異ル所ナシ唯私人ノ拾得シタル場合ノ如ク引渡ヲ受クルニ際シ報酬ヲ要セザレバ從テ評價費用ヲ要スルコトナシ然レドモ取除、保管及ビ公告ノ費用ハ之ヲ所有者ノ負擔タラシムルコトヲ得ベシ

漂流物及ビ沈没品ニ就キテハ市町村長ハ地方長官ニ地方長官ハ逓信大臣ニ毎年一回其摘要ヲ表ニ作り差出スモノトス

水難救護法ハ要スルニ水難救護ノ場合ニ於ケル市町村長ノ權利義務被救物件、漂流物及沈没品ノ處分及救護費用等ニ就キ規定シタルモノニシテ此種ノ法律ヲ實施スルハ實ニ焦眉ノ急務ナリシナリ蓋舊幕ノ當時ヨリ各沿岸ニハ浦役場ナルモノヲ設ケ遭難船ニ關スル事務ヲ取扱ヒ來リシモ從來ノ經驗ニ照ラシ大ニ迂遠ナルモノアリ然ルニ市町村長ニ一種ノ特權ヲ與ヘ之ヲ其任務トナシタルハ迅速ノ處分ヲ爲シ得ル點ニ於テ適當ナルノミナラズ從來最恐ル、所ハ俗ニ所謂入費倒レト稱スルコトニシテ救護其效ヲ奏セザル時ハ費用ノ出所ナキニ窮シ其結果自ラ進ミテ救護ノ事ニ當ルモノ尠カリキ然ルニ此等ノ費用ヲ國

軍艦ニ救援
合セラル、場

庫ヨリ補給スルニ於テハ海運社界ヲ益スルコト蓋抄カラザルベシ
船舶ガ遭難セル場合ニ其筋ニ救援ノ爲メ軍艦ノ派遣ヲ請願スルコトアリコハ
孰レノ國ニモ目撃スル所ニシテ自國ノ船舶ガ遭難セル場合ニ之ヲ救援スルハ
平時ニ於ケル軍艦ノ任務トス而シテ獨リ自國ノ船舶ノミナラズ己レノ領海内
ニ於テ遭難セル外國船ヲモ救援スルコトアリ此クノ如ク軍艦ノ爲メニ救援セラ
レタル時ハ多數ノ國ニテハ別段之ガ爲メニ救援費用ヲ支出スルニ及バザルヲ
常トス然レドモ獨逸ノ如キハ一八八一年ノ法令ニヨリ實費ヲ國庫ニ上納スベ
キコトヲ規定シ英米兩國ノ如キモ原則トシテ救援セル軍艦ノ艦長ハ相當ノ救
援費用ヲ請求シ得ベキ規定アリ

船員ニ救援
合セラル、場

船員ガ自己ノ乗組メル船舶ノ遭難シタル場合ニ之ヲ救援シタル時ハ報酬ヲ受
クルコトヲ得ベキヤ否ヤト云フニ多數ノ國ニ於テハ之ヲ以テ船員當然ノ職務
ト爲シ別ニ之ニ對シ救援ノ費用ヲ支出スルヲ要セズトセリ然ルニ我國ノ如キ
ハ海員獎勵ノ目的ヲ以テ船員ガ自己ノ乗込メル船舶ノ危難ニ罹レルモノヲ救
ヒタル時ハ盡シタル勞力ニ對シ報酬ヲ要求スルコトヲ得ルモノトセリ

第三者ノ救
援救助

救援救助ハ獨リ市町村ノ指揮ニヨル場合ノミナラズ遭難者ガ故ラニ第三者ニ
依頼シテ救援救助ニ從事セシムルコトアリ是所謂英國ノ Employed or Engaged Sa-
vingsニ該當スルモノニシテ海外諸國ニ於テハ遭難船舶ノ船體並ニ積荷ノ救援
救助ヲ專業トスル組合又ハ會社アリテ常ニ蒸汽唧筒潜水器其他救援救助ニ必
要ナル器具及ビ之ヲ目的トスル船舶等ヲ備付ケ一朝海難起ルニ際シテハ之ニ
依頼セバ直ニ現場ニ出張シ救援ニ盡力スルコトアリ此種ノ救援救助ハ結果ノ
如何ニ拘ラズ最初ニ契約セル金額ヲ支拂フベキハ當然ナリト雖ヘモ遭難ニ際
シテハ事情切迫シ居ルガ故ニ被救援者ハ不本意ニモ救援者ノ申出タル金額ニ
服従スルニ至リ從テ不當ノ契約ノ行ハル、コト多キガ故ニ各國ノ法律ハ此場
合ヲ豫想シ例ヘ最初契約ヲ以テ救援賃ヲ定メタル時ト雖ヘモ其額不當ニ失ス
ルコトアル時ハ之ヲ正當ノ額迄減額スルコトヲ得ル旨規定スルモノアリ是被
救援者ヲ保護スルモノニシテ固ヨリ當然ナリ一九〇〇年巴里ニ開カレタル萬
國海上法會議ニ於テモ同様ノ議決ヲ見ルニ至レリ

M.N.O.
VOL. XV.
25

船舶航海ノ途次遭難船舶ニ遭遇シ救援ノ依頼アリタル時ハ救援船々長ハ救援

ノ依頼ニ應スル前左ノ諸點ニ留意セザルベカラズ

- 一 救援ニ就キ船主ヨリ格段ナル命令ヲ受ケタルコト、ナキヤ否ヤ
- 二 運送契約書、船荷證券中規定ノ曳船、航路外航行等ノ條項其他 Cancelling date 等
- 三 石炭庫所在ノ石炭量並ニ積荷ノ種類
- 四 汽機並ニ船具ノ力並ニ條件
- 五 遭難船舶ノ價格十分ノ救援費ヲ收メ得メキヤ否ヤ

依頼ニ應シ救援救助ニ従事スル場合ト雖ヘモ豫メ依頼者ト行爲者トノ間ニ於テ若救援救助セバ若干金或ハ救助セシ物ノ幾分ヲ受クベキモ萬一效ヲ奏セザル時ハ毫モ報酬ヲ受ケザルベシトノ契約ヲ爲スコトアリ所謂 "no cure no pay" or "no valuable service no pay" トハ即是ナリ

遭難船舶ヲ其儘救援スル場合ニハ船中ノ積荷モ亦自然救援セラル、ハ勿論ナレドモ或ハ「ダイナマイト」ヲ使用シテ之ヲ破壊シタル上單ニ鐵片トシテ之ヲ取リ或ハ其他ノ方法ニヨリ船體ヲ所謂潰シ「トシテ救ヒ出スヲアリ此クノ如キ場合ニ積荷ガ猶船中ニ在リ而カモ已ニ保險者ニ委付セラレ保險者ハ之ヲ公賣ニ附シテ權利ヲ移轉シタリトセバ其積荷ノ買受人ハ積荷ノミヲ救助セントシ兩

船舶ト積荷ト利害ノ衝突

救援費用ノ負擔

者ノ間ニ利害相衝突シ紛議ヲ生スルコトアレドモ此クノ如キ場合ニ適用スベキ法律ノ規定ナク從テ船舶積荷ノ孰レヲ先ニ救助スベキカ一定セズ然レバ此等ノ權利者ハ宜シク豫メ約束ヲ結ビテ双方ノ便宜ヲ謀リ救援ヲ業トスル者ニ托シ其判斷ニ一任シ船舶ト積荷トノ間ハズ何レニシテモ容易ニ助ケラレ其價值アルヲ救助スベキハ當然ナリトス

右ニ述べタル場合ノ處分ハ所謂事實問題ニ屬シ當時ノ事情ニヨリ變更アルヲ免レズト雖ヘモ若本邦現時ニ於ケルガ如ク當事者双方ノ間ニ衝突ヲ生ジタル時ハ船體ヲ救助センガ爲メニ積荷ニ損害ヲ及ボセル者ニ對シテハ損害賠償ヲ要求スルコトヲ得ベク又積荷ヲ救助センガ爲メニ船舶ニ損害ヲ及ボシタル時ハ同上ノ理由ニヨリ一方ニ賠償ノ責アルハ勿論ナリ海外ニ於テハ慣習上第三者ノ手ニ委スル準備ノ整頓スルガ故前述ノ憂ヒ尠ナシ

救援費用ノ分擔方法ニ付キテハ船舶及積荷ハ勿論運賃モ亦之ガ負擔ヲ爲スヲ一般ノ原則トス然ルニ佛國ニ於テハ運賃ハ此負擔ヲ免ルベシトノ說ヲ爲スモノアリテ曰ク運賃ガ救援費ヲ分擔スルニ付キテハ法律ニ明文ナキノミナラズ

且航海中遭難シタル時ト雖モ航路相當額運賃即 Pro freight ヲ收ムルコトヲ得ベキガ故船主ハ運賃ニ對シテ救護費ヲ分擔スルニ及バスト然レドモ法律ニ明文ナキ以上ハ一般ノ原則ニ從ヒ利益ヲ受ケタル者皆之ヲ分擔スルヲ至當トス

船長又ハ海員ノ過失ニ原因スル遭難アル時ハ其行爲者ハ自己ノ過失ニ就キ責任ヲ負フベキハ勿論ナリト雖モ元來船長及ビ海員ハ資産ニ富マザルモノ多ク結局其船主ハ荷主ニ對シテ損害賠償ノ責ヲ負ハザルベカラザルニ至ルベシ然レドモ此等ノ内或ル者ハ所謂船荷證券中ノ除外例ニヨリ船主其責ヲ免レ又除外例中法律ノ規定ニヨリ是認セラレザルモノモ船主ハ其責任ニ對シ船舶及運賃ヲ委付シ之ヲ免ル、コトヲ得ベキモノアリ此クノ如キ場合ニ船主ガ積荷ヲ救援救助シタルニヨリ生シタル費用ハ之ヲ其荷主ヨリ要求スルコトヲ得ストノ英國ノ慣例ハ條理上頗ル公平ヲ得タルモノトス然レドモ他ノ方面ヨリ觀察セバ若船員ノ過失ニ原因スル遭難生シタル場合ニ船主ガ積荷ノ救援救助ニ着手スルモ其費用ヲ要求スル途ナシトセバ自然之ガ救援救助ニ努メザル弊風ヲ

船主ノ責任ニ就キ海員ノ過失ニ對シテ救護費ノ分擔ノ責ヲ負フベキハ勿論ナリト雖モ元來船長及ビ海員ハ資産ニ富マザルモノ多ク結局其船主ハ荷主ニ對シテ損害賠償ノ責ヲ負ハザルベカラザルニ至ルベシ然レドモ此等ノ内或ル者ハ所謂船荷證券中ノ除外例ニヨリ船主其責ヲ免レ又除外例中法律ノ規定ニヨリ是認セラレザルモノモ船主ハ其責任ニ對シ船舶及運賃ヲ委付シ之ヲ免ル、コトヲ得ベキモノアリ此クノ如キ場合ニ船主ガ積荷ヲ救援救助シタルニヨリ生シタル費用ハ之ヲ其荷主ヨリ要求スルコトヲ得スト

船長ノ義務ト爲ス

生スベキガ故一方ニ救援救助者トシテ救援救助費用ヲ要求スルコトヲ許シ他方ニハ損害賠償者トシテ賠償スベキ分ニ對シテハ船舶ト運賃トヲ委付シテ其責ヲ免ルベキ分若クハ船荷證券ノ除外例ヲ適用シテ其責ニ任セザル分等彼是ノ區別ヲ立ツルハ最其宜シキヲ得タルモノナルベシ
救援ニ就キテハ或ハ之ヲ以テ船長ノ當然ナル職務トナス國アリ或ハ否ラザルモノアリ蓋海上ニ於テ一ノ船舶ガ危険ニ切迫シ居ルニ當リ之ガ救援ニ盡力スベキハ敢テ法律ノ明文ヲ俟タズトモ徳義上應ニ然ラザルベカラズ然レバ一般ノ場合ニ救援ヲ以テ船長ノ當然ナル職務ト爲サ、ル法律ニテモ衝突ノ場合將ニ沈没セントスル船舶ニ在リテハ人命ハ勿論爲シ得ベクハ其積荷ヲモ救護スルヲ以テ船長ノ義務ナリト規定スルモノ尠ナカラズ一八八八年ブルツセルスニ開カレタル國際商法會議ニ於テモ衝突ノ場合ニ於ケル救援ニ付テハ各國ガ少クトモ法律ヲ以テ義務的ニ制裁ヲ爲サントヲ希望スル旨ノ議決ヲ爲セリ又降テ一九〇〇年巴里ニ開カレタル万国海上法會議ニ於テモ衝突ノ場合ニハ相互ニ救護スルヲ以テ船長ノ義務トナシ若船長ニシテ此義務ヲ怠ル時ハ即チ

刑事上ノ罪人ト認め別ニ民法上ノ過失者トシテ船主ヲ拘束スルコトナカルベシトノ議決アリ然レドモ衝突以外ノ場合ニ於テ此クノ如キ義務アリヤ否ヤニ就キ佛國並ニ白耳義ノ委員ハ衝突ノ場合ニ準スベシト唱ヘシモ英國並ニ獨逸ノ委員ハ之ニ反對シ結局議決ニ至ラザリキ

救助被救助
兩船同一船
主ニ屬スル
場合
M.N.O.
VOLUNTARY
RESCUERS
救助被救助
兩船同一船
主ニ屬スル
場合
ニ船主ニ於テ被救助船ガ發航ノ際航海ニ堪ユルコトノ確證ヲ爲シ得ベキニ於テハ之ヲ航海不適ナリト云フハ即被救助船ニ積載セラレタル貨物所有者立證ノ責ニ任ズベキコト明ニシテ此立證ヤ甚困難ナリ又被救助船ニ積載シタル貨物ト雖モ代船ヲ以テ陸揚港ニ仕向ケタリト敢テ運送契約ノ履行ニ支障ナシトス然レバ救助被救助兩船ガ同一船主ニ屬スル時ト雖モ船主ハ被救助船ニ積載セラレタル貨物所有者ヨリ救助費用ヲ請求シ得ベシ此點ニ關シ日本郵船會社使用船荷證券中左ノ條項アリ

Leg. B.
355

"In the event of any vessel belonging to the Co. rendering service to the vessel carrying the goods enumerated in this B/L, entitling the assisting vessel to the salvage reward or remuneration for such service, such reward or remuneration shall be treated in the same manner as if the assisting vessel belonged to another Co. or person."

偶然ニ救助
ヲ受ケタル
場合

偶然ニ救助ヲ受ケタル場合 (Voluntary-Salvage) トハ初メ救助ニ着手スルニ當リ別段ニ其賃銀ヲ定メザリシ場合ニシテ此等ハ通常示談ニヨルモノナレドモ若シ起リタル時ハ裁判官ガ認メテ以テ至當トナス所ノ費用ハ被救助者ニ於テ支拂ハザルベカラズ

救護ニ準ス
ヘキ行爲

海上運送ニ第十一章 救援及ビ救助

(七四二)

海外ニ於テハ左ノ場合ニ救護ニ準ジ報酬ヲ得ベシ

- 一 船長カ船舶ノ位置ヲ知ラザル場合ニ注意ヲ與ヘタル時
- 二 火災ニ罹リタル船舶ノ消防ノ爲メニ消防船(Floating Fire Engine)ノ使用ヲ許シタル時
- 三 海難ノ爲メ錨(Anchor)及錨鋼(Chain)ヲ失ヒタル船舶ニ之等ヲ供給シタル時

四 遭難船舶ノ依頼ヲ陸地ニ傳送シタル場合

五 危険ニ類シタル船舶ノ見張リヲ爲シタル時

而シテ例セバ遭難船舶ノ救護ノ依頼ヲ陸地ニ傳送シタル場合ニ天候俄ニ静マリ最早救護ノ必要ナキニ至リタル時其他自己ノ救護ヲ好マズ他ノ船舶ヲシテ代リテ救護セシムルニ至リタル時ハ前ノ救助人ハ當然勞力ト費用トノ報償ヲ受クベシ尤モ前既ニ述べタルガ如ク船長ノ意志ニ反シテ爲シタル救護ハ假令效ヲ奏スルモ救護賃ヲ請求シ得ザルヲ原則トス但船長ガ酌量人事不省ノ場合等ハ此限ニ非ズ

H.H. 1891
船長ノ意志
ニ反シテ爲
シタル救護
M.N.Q. V.
Vol. XI, V.
25

生命ノミヲ
救助シタル
場合

救護賃ハ貨物船舶等ノ財産ヲ救護シタル時ニ支拂ハルベキノミニシテ單ニ生命ノミヲ救助シタル時ハ救助人ハ救助賃ヲ請求シ能ハザルヲ原則トス故ニ一組ノ救助人が貨物ヲ救護シ他ノ救助人が旅客船員ヲ救助シタル時ハ後者ハ救助賃ヲ請求シ得ザルナリ此點ニ就キ各國ノ法律規定スル所殆ンド一様ナリ又船舶ガ遭難シタル場合ニ船長ガ旅客ヲ安全ナル場所ニ運送センガ爲メ他ノ船舶ト救助契約ヲ締結セントスルニハ必ず必要(Necessity)ニシテ且船主ニ利益(Benefit)ナルヲ要ス若船主ガ如何ナル事情アルモ旅客ヲ契約ノ上陸地迄運送スル絶對的義務アラバ兎モ角船客切符ニハ多ク除外例ヲ設ケ遭難シタル場合ニハ必ずシモ他船又ハ代船ヲ以テ送還スル義務ナシトス況ンヤ船員ヲヤ然レドモ英國ノ判決例ニヨル時ハ生命ト併セテ財産ヲ救護シ得タル時支拂ハルベキ救護賃ハ却テ巨大ナルモノアリ又彼一八五四年發布ノ商船法ニヨル時ハ英國ノ領海内ニテ難破セル船舶ヲ救護シタル時ハ生命ヲ救助シタル救助人ハ救助賃ヲ請求シ得ベシトノ規定アリ降テ一八九四年發布ノ商船法現行ニヨル時ハ英國領海内ノ英國船又ハ外船其他位置ノ如何ヲ問ハズ英國船ヨリ生命ヲ救助シタル

M.N.Q. Vol. X. 100-102
M.N.Q. Vol. XI. 83-85
H.H. 1892

海上運送ニ第十一章 救援及ビ救助

(七七三)

救護セラル
マシキ
M.V.O.
VOLVO
救護船ニ積
荷主爲セル
貨主ハ救護
ノ一部救護
キカ
請求シ得
ヘテ

ル時ハ救助セラレタル船主貨主等ハ相當ノ救助貨ヲ負擔スベシ云々トノ規定ヲ看ルニ至レリ

救護セラレタル船舶ノ旅客ハ救助貨ヲ負擔スル責アリヤト問フニ分擔ノ標準ヲ定ムルコト能ハザルガ故ニ之ヲ負擔セザルヲ例トス

救護船ニ積荷ヲ爲セル貨主ハ救護貨ノ一部ヲ要求スル權利アリヤ否ヤト尋ヌルニ現今各國ノ慣例ニ從ヘバ要求ノ權利ナキモノ、如シ其理由トスル所ハ船長ガ他ノ船舶ヲ救護シタルガ爲メニ受クル所ノモノハ要スルニ勞力ニ對スル報酬ニシテ勞力ヲ出サハル者ハ之ガ分配ヲ受クル權利ナシト云フニ在リ或論者ハ救護貨ノ取得權ヲ有スル者ハ唯船長ト海員トニ限ルコトヲ主張スルモノサヘアリ尤モ船主ハ自己ノ船舶ヲ危險ニ曝スノミナラズ航海ノ遲延ヲ來ス等ノ損害少ナカラザルガ故ニ對シ救護貨ノ一部ヲ取得スルハ當然ノ事ニ屬スレドモ貨主ニ在リテハ之ト同一ノ論法ヲ以テ推スコト能ハズ成程貨物モ特殊ノ危險ニ曝サル、ニハ相違ナキモ之ガ爲メニ損害ヲ被ルコトアラバ船主ニ對シ賠償請求ノ途アリ直接ニ第三者タル被救護者ニ請求シ得ベキモノニ非ズ實

際ニ於テハ船主ハ船荷證券ノ特約條項ニヨリ所謂航路外航行ニ就キ責ヲ免ル、コト多キモコハ船主ト貨主トノ間ノ特約ニ過ギザレバ之ガ爲メニ救護貨ノ請求權ヲ發生スルノ理ハ毫モナシトス尤モ右ノ反對說モナキニハ非ズ一九〇〇年巴里ニ開カレタル萬國海上法會議ニ於テハハーブルノ辨護士ドグラントメイゾン氏 (De Grundenison) ハ救護船ニ積載セラレタル積荷モ救護貨ノ幾分ヲ取得スルコトハ當然ナリトノ說ヲ議題トシ其理由ニ曰ク積荷ハ船舶ト同様危險ニ曝サル、ノミナラズ救護ノ爲メ航海ノ遲延ニ基キ貨主ハ商機ヲ逸シテ意外ノ損失ヲ招ク場合モ起ルカ故必ズト主張スルニハアラチドモ少クモ積荷ニ救護貨ヲ分與スルコトヲ得トノ但書ヲ附センコトヲ望ム旨ヲ縷々述ヘタレドモ種々ノ反對說續出シ中ニハカ、ル問題ハ未ダ曾テ想像サレタルコトナシトノ極端論サヘ顯ハレ且ツ會期ノ終リナリシヲ以テ議長ノ計ヒニヨリ次會迄委員ニ附托シテ調査セシムルコト、ナレリ之ヲ要スルニ救護貨ガ勞力ニ對スル報酬ナリトセバ之ヲ積荷ニ分與スルコトハ少シク其當ヲ得ザルモノ、如キモ救護ノ爲メニ船舶ガ危險ニ曝サレ從テ積荷モ亦危險ニ曝サル、コトハ事實ナ

ルガ故船舶ノ得タル救護賃ノ幾分ヲ割キテ積荷ニ分與スルコトハ公平ニ近キ方法ナランカ世論ハ貨主ノ位置ヨリ考フレバ甚不利益ナルガ如シト雖モ貨主ハ海上保險者ニ請求ヲ爲ス途アリ然ラバ海上保險者ハ不利益ナル位置ニ在ルガ被保險者ハ斯カル危險ヲ見込ミテ保險料ノ割合ヲ定ムルガ故モ不利益ヲ被ルコトナシ

救護賃ノ分配

救護賃ノ分配 (Apportionment) ニ就キテハ不平ノ聲絶ヘズ就中裁判所ニテ救護賃ヲ制定シタル時トス汽船ガ救護ヲ爲シタル時ノ如キハ海員中運轉士其他水夫ノ如キハ危險ニ曝サル、程度高キニ拘ラズ救護賃ノ分配比較的船主ニ厚キトシ又各自ノ給料額ニ比例シ分配セラル、ヲ不滿ニ思フ輩些カラズ今歐洲各國ニ行ハル、救護賃ノ分配法ヲ窺フニ救護船ガ汽船ニシテ専ラ汽力ニヨリテ救護ヲ成シタル時ハ救護賃ノ四分ノ三ヲ船主ニ與フルヲ普通トス蓋救護ヲ爲スニ就キテハ船主ノ所有ニ係ル船舶ハ損傷ヲ生ゼン又船舶ハ甚シキ危險ニ曝サル、ヲ恒トスルガ故ニ積載セル積荷ノ所有者ニ對スル責任モ著シク増加スルヲ免レズ其他消費セル石炭及ビ各種ノ經費モ計算ニ加ヘザルベカラズ然レバ

M.N.O.
Vol. XI,
97-100
p. 103-104
H.H.
102-103

救護救助費用ノ償債

四分ノ三ノ分配ニ與ルモ差引キ餘リ利得トナラザルコトアラン次ニ殘餘四分ノ一ノ三分ノ一ヲ船長ニ與ヘ殘リ三分ノ二ハ各海員ノ給料額ニ應シ分配スルヲ至當トス蓋各海員ノ勞力及ビ危險ニ曝サレタル程度ヲ數字ニテ割出スコトハ到底不可能ノコトニ屬スルガ故各自其職ニ全力ヲ盡セルモノト看做シ給料額ニ比例スルハ止ムヲ得ザルナリ尤モ一二ノ者特別ナル技量ヲ表ハシ特種ノ危險ニ曝サレタルコト明ナレバ裁判所ハ之ニ特別ノ報酬ヲ與ヘ又ハ給料ニ割當テタル倍額ヲ分配ス又裁判所ニ於テ救護賃ヲ分配セズ船主自ラ之ニ當ル時ハ裁判所ニ於ケルガ如ク各種ノ事實ヲ深明スルコト能ハザレバ給料比例法ヲ採ラザル時ハ分配ノ上ニ依估最負ヲ生ジ到底各人ノ満足ヲ買ヒ難シトス右ハ普通ニ行ハル、分配方法ナリト雖モ船長又ハ海員ノ特別ノ熟練技能ニ重キヲ置カザルベカラザル時ハ救護賃ノ三分ノ二ヲ船主ニ三分ノ一ヲ船長及海員ニ分配スルコトモアリ又或判決例ニヨル時ハ事務部衛生部ノ海員ハ救護ニ就キ特別ノ勞務ヲ盡サ、ルヲ理由トシ給料比例額ノ半額ヲ分配セシコトアリ

獨商 舊法
新法
葡商 新法
其他略之 新法
新商 新法
國際的救護

故ニ救援又ハ救助セラレタル物ヲ委付スルニヨリ其所有者ハ救援救助費用ノ負擔ヲ免カル、モノナリ然レドモ所有者ノ依頼ニヨリ救援又ハ救助ヲ行ハレタル時ハ是亦情况ヲ變ジ人之ヲ負擔ス換言セバ如何ナル場合ニ於テモ所有者ハ其支出セラレタル有益ナリシ費用ノ分擔ヲ免カル、コトヲ得ザルナリ救援救助費用ノ債權者ハ船舶屬具及ビ未收運賃ノ上ニ先取特權ヲ有シ此先取特權ハ發生後一年ヲ經過セバ消滅ス

國際間ニ於ケル遭難船舶及ビ貨物ノ取扱ハ十六世紀頃ニ至リ舊時ノ掠奪主義ヨリ面目ヲ一新シ列國ハ友誼及ビ道德上互ニ遭難船舶及ビ貨物ヲ保護スル義務アルコトヲ認メ近年ハ多ク條約中ニ之ヲ規定スルニ至レリ(日英通商航海條約第十一條日佛同第十三條日葡同第十四條參照其他略之)

第十二章 共同海損

第一節 總論

共同海損ノ
定義並ニ原
新商 六四二

新商法ハ共同海損 General Average ノ定義ヲ下シテ曰ク

船長ガ船舶及ビ積荷ヲシテ共同ノ危険ヲ免レシムル爲メ船舶又ハ積荷ニ付キ爲シタル處分ニヨリテ生ジタル損害及ビ費用ハ之ヲ共同海損トス

民付 七三三

抑共同海損ノ原理ハ公平(Equity)ト民法ノ所謂不當利得トニ基クモノニシテ何人ト雖ヘ厄故ナクシテ他人ヨリ恩惠ヲ蒙ルコト能ハズ若他人ヲ犠牲ニ供シ自己ノミ利益ヲ得バ必ズヤ之ニ應スベキ報酬ヲ與フルハ實ニ德義上公平ヲ得タルモノニシテ若何等之ニ報酬ヲ與ヘザルトキハ法律上不當利得ニ相當スルモノニシテ利益ノ存スル限度ニ於テ之ヲ返還セザルベカラズ

共同海損ノ
沿革

共同海損ノ起原ハ漠トシテ知ルニ由ナキモ其原理ハ蓋シ洋ノ東西ヲ問ハズ古ヘヨリ行ハレタル所ニシテ最古ノ例ヲ投荷トス投荷トハ船舶暴風雨等ニ遭遇

積荷主ノ總
代表組ミシ
コト

村 二四
新商 三五
民 五六

平均勘定

シタル時危険ヲ免レンガ爲メ其他坐礁等ニ際シ船體ヲ引卸スガ爲メ積荷ヲ海中ニ投ズルノ謂ナリ歐洲諸國往古ノ慣習ニ徴スルニ船舶ニハ貨主ノ總代必便乗シ船長ハ緩急ノ場合ニ之ガ處置ヲ右總代ニ謀リシテ第一章ニ於テ述ベシガ如シ例ヘバ暴風雨ニ際シ船舶並ニ他ノ積荷ヲ救ハンガ爲メ相談ノ上投荷ヲ爲スカ如シ而シテ右投荷ノ結果ニヨリテ共同ノ危険ヲ免レンメタル時船主及ビ貨主ハ果シテ投荷ノ損害ヲ分擔スル義務ヲ有スモノナリヤ否ヤニ付キテ往々苦情ヲ生ズベキガ故是等ノ事實ヲ調査センガ爲メニモ總代ノ便乗ヲ必要トセシナリ然ルニ航海術ノ進歩ト社會ノ複雜トハ到底斯ル迂遠ナル因習ヲ循守スルヲ許サズ今ヤ船長ハ一方ニ船主ノ代人トシテ他方ニハ貨主ノ代人トシテ船舶並ニ積荷ノ利益ヲ圖ルベキモノトナリ船長ハ航海中最モ貨主等ノ利益ニ適應スル方法ニヨリテ積荷ノ處分ヲ爲ス義務アルト共ニ貨主モ亦民法ノ所謂事務管理ノ規定ニヨリ船長ガ善意ヲ以テ積荷ヲ處分セルトキハ自然其責ニ任ゼザルベカラズ

我德川時代ニモ平均勘定トテ航海中危急ノ場合ニ投荷ヲナシタルトキハ無事

當事者ノ會
合

ナル積荷ノ貨主ハ犧牲ニ任セラレタル積荷ノ貨主ニ賠償スル慣習アリキ投荷ハ共同安全ノ爲メニ犧牲ニ供セラレタル最モ適當ナル例トシテ古ヘハ之ヲ以テ唯一ノ共同海損トナシ之ガ分擔ニ對シ異議ヲ唱フル者殆ンド無カリシト謂フ然レモ海運ノ複雜ト共ニ共同海損ハ獨リ投荷ノ場合ノミニ限ラルハナク或ハ船舶ガ沈没ノ不幸ヲ見ントスルニ當リ故意ニ坐礁ヲナシ又ハ船中火災ヲ生ジタルガ爲メ之ヲ消防セントシテ注水ヲナシタルガ爲メ生ジタル損失損害並ニ費用等要スルニ船長ガ船舶及ビ積荷ニ切迫セル共同ノ危険ヲ救フガ爲メ特ニ釀シタルモノタル以上ハ皆共同海損ト爲スニ至レリ

上述ノ如ク共同海損ハ久シキ以前ヨリ各國ニ行ハレタルニ拘ラズ法律及慣習區々タルノ結果甲國ニテハ共同海損ト認ムルモ乙國ニテハ之ヲ認メザルモノアリ又今日理論トシテ共同海損ト認ムベキモノト雖トモ便宜上之ヲ單獨海損トシテ取扱フモノアリ共同海損ノ研究ヲシテ彌困難ナラシムルニ至レリ

サレバ萬國劃一ノ規定ヲ設ケ之ニヨリ共同海損ヲ精算セントスルハ實ニ當事者ノ宿望ナリシカバ一八六〇年グラスゴー一八六二年龍動一八六四年ヨ

一、ク(York)ニ各國ノ海損精算人(Average Adjuster)船主、保險者、法律家等會合ヲ爲シ
 遂ニヨーク規定(York Rule)ヲ制定セリ降リテ一八七七年安土阿府ニ會合シテ始
 メテヨーク、アントウワープ規定ヲ編ムニ至リ稍見ルベキモノアリ然レドモ猶
 不完全ナルヲ免レザリシカハ一八九〇年リブアブルニ會合シ先ニ制定シタ
 ルヨーク、アントウワープ規定ニ修正ヲ加ヘ名ケテ新ヨーク、アントウワープ規
 定(New York Antwerp Rule)又一八九〇年ノヨーク、アントウワープ規定ト云フ
 ヲーク、アントウワープ規定ハ固ヨリ法律ニモ非ズ亦慣習ニモ非ザルガ故豫メ
 契約ナキ限ハ之ニ準據服從スル必要ナシト雖ヘ凡今日各國ニ於ケル船荷證券
 及ビ保險證券ノ如キ證券ニハヨーク、アントウワープ規定ニヨリ共同海損ヲ精
 算スベシトノ條項ヲ設クルモノ多キニ居ルガ如シ而モ今ヤ一八九〇年ノ會合
 以來十數年ヲ經過シ海運社界ノ面目亦舊時ノ觀ニ非ザルガ故ニ同規定ノ如キ
 モ數年ヲ出デズシテ或ハ修正セラル、ニ至ランカ

此規定ハ豫
 算ノ採用セ
 ヲ、モノナ
 ナラ

第二節 損害及ビ費用ガ共同海損タルベキ要素

任意ノ結果

第一 任意ノ結果ニ出デタルモノナラザルベカラズ
 既ニ述べタルガ如ク共同ノ安全又ハ利益ノ爲メニ任意ニ釀シタル損害並ニ損
 害ノ結果タル費用ハ共同海損タルベキモ共同ノ安全又ハ利益ニ非スシテ唯一
 個人ノ安全又ハ利益ノ爲メニ釀シタル損害、或ハ不可抗力ニ歸因スル損害ノ如
 キハ共同海損タルコトヲ得ス

船員ノ非常
 手段

第二 船員ノ非常手段ニ由リタルモノナラザルベカラズ
 此要素ハ第一ト關聯スル所ニシテ各國ノ法律慣習亦一致セリ

危険ノ切迫

第三 危険切迫ノ際ニ生ジタルモノナラザルベカラズ
 此要素ニ就キテハ大ニ議論アル所ニシテ英國ノ慣習及ビ判決例ニ從ヘバ之ヲ
 必要トスルモ歐洲大陸諸國中、佛蘭西、白耳義等ニ於テハ必シモ之ヲ必要トセズ
 是元來共同安全說(Common Safety Theory)ト共同利益說(Common Benefit Theory)トノ兩

共同安全説

村 三三

共同利益説

村 三三

折衷説

村 三三

結果ノ真好

結果ノ如何

結果ノ如何

結果ノ如何

結果ノ如何

結果ノ如何

結果ノ如何

説アル所以ナリ前説ニヨルトキハ船舶積荷ニ切迫セル危険ヲ免レシメンガ爲メ共同ノ犠牲ニ供シタル損害並ニ費用ハ共同海損トナスモ其以後ニ於ケル損害及ビ費用ハ單獨海損(Particular Average)ニシテ船主又ハ貨主ガ各別ニ負擔スベキモノタリ之ニ反シ後者ノ説ニ從ベバ危険切迫シタル場合ハ勿論危険切迫ヒズ又危険經過後ト雖ヘドモ苟モ船舶並ニ積荷ノ利益トナル手段ヲ執リシトキハ其結果タル損害並ニ費用ヲ以テ悉ク共同海損ト爲スモノナリ

此他共同ノ安全及ビ利益ヲ以テ共同海損ノ要素ト爲ス折衷説アリ我新商法ノ如キハ此精神ヲ採用セルモノ、如シ

第四 處分ガ好結果ヲ奏シタルモノナラザルベカラズ

此要素ニ就キテモ議論アリ結果ノ如何ニ重キヲ置カザル説ニ從ヘバ海難ニ際シ船舶積荷ノ救援救助ヲ爲ス場合ハ間髪ヲ容レザルモノアリ故ニ結果ノ如何ニヨリテ共同海損タルト否トヲ別ツトセバ船長ハ處分ヲ爲スニ付キ深慮セザルベカラザルノ結果往々果斷ヲ以テ之ヲ爲サバ良好ナル結果ヲ得ベカリシモノモ自由ノ處分ヲ束縛セルニヨリ竟ニ遭難ノ不幸ニ陥ルコトアルベシ故ニ船

佛國ニ於ケル極端説

村 三五

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

佛國ニ於ケル極端説

長ガ處分ヲ爲ス時ノ意思ヲ以テ直ニ共同海損ト爲スベシト云フニ在リ結果ノ如何ニ重キヲ置ク説ノ根據トスル所ハ何人モ自ラ些少ノ恩惠ダモ蒙ラザルモノニ對シ報酬ヲ爲ス必要ナシト云フニ在リ前説ハ英國ニ行ハレ後説ハ佛國ニ行ハル、所ナリ佛國ニ於ケル極端論者ハ猶處分ノ結果良好ニシテ船舶並ニ積荷ノ兩者カ救ハレシ場合ニ限ルモノト主張セリ我舊商法ハ之ニ倣ヒ共同海損ノ成立ニハ船舶積荷ノ兩者ガ必ズ保存セラレ、トヲ要セシモ新商法ニ依ルトキハ船舶ノミ保存セラレタルト積荷ノミ保存セラレタルト將タ二者共ニ保存セラレタルトヲ撰バズ是一八八八年ブラツセルスニ開カレタル國際商法會議ノ議決ニ倣ヒタルモノナリ

第五 危険カ船舶ト積荷トノ兩者ニ及ビタルトキナラザルベカラズ

共同海損ハ船舶ト積荷トニ於テ分擔スベキ損害並ニ費用ヲ指スモノナレバ危険ガ船舶積荷ノ雙方ニ及ビタルトキニ限ラル、ハ勿論ナリ

以上述ブル所ハ共同海損ヲ構成スベキ要素トシテ博ク認メラル、所ナリ此他佛法並ニ佛法系ニ屬スル諸國ノ如キハ當事者ニ過失ナキコトヲ要素トス例ヘ

バ船長ノ過失ニ因リテ損害ヲ醸シタル時ハ損害並ニ其場合ニ支出セラレタル費用ハ假令共同海損タルベキ性質ヲ具備セル時ト雖モ共同海損タルコトヲ得ズトセリ然レドモ此說ハ頗條理ニ通ゼザルモノニシテ獨逸其他ノ國ニ於テハ第三者又ハ當事者ニ過失アル時ト雖トモ共同海損ノ成立ヲ妨ケズ本邦商法モ亦此主義ヲ採用セリ而シテ一八八八年ブラツセルスニ開カレタル國際商法會議ニ於テハ海損ノ原因タル危險カ船長其他ノ船員或ハ積荷ニ就キ利害關係ヲ有スル者ノ過失或ハ船舶又ハ積荷ノ瑕瑾ニ原因スルト雖モ之ガ爲メニ被リタル犧牲及失費ハ之ヲ共同海損トシ過失又ハ瑕瑾ニ付キ其行爲者ニ對シ損害ヲ賠償スルコトハ共同海損ノ精算トハ完ク獨立タルベシトノ議決ヲ爲セリ又一九〇三年安土阿府ニ開カレタル國際法會議ニ於テモ當事者間ニ過失アル場合ニ共同海損ノ成立ヲ妨ケズト議決セリ

第三節 共同海損ノ重要ナル場合

第一 投荷及之ニ關聯セル損害

村三言一三言
甲板積貨物
ノ投荷

投荷又ハ打荷セラレタル積荷並ニ投荷ニヨリ故意ニ生シタル損害ノ如キハ共同海損タルコト明瞭ナリト雖モ甲板積貨物 (Deck Cargo) ノ投荷ハ共同海損ト看做サレザルヲ原則トス元來甲板ハ積荷ヲ爲スベキ場所ニ非ザルガ故ニ甲板上ノ貨物ニ對シテハ貨主ハ豫メ投荷セラル、コト覺悟セルモノト看做スヲ至當トス故ニ遭難ニ際シ之ガ投荷ヲ爲スモ貨主ニ於テハ決シテ不慮ノ災害ヲ招キタルモノト謂フヲ得ズ從テ其損害ハ共同海損タルベキ性質ヲ缺クモノトス然レドモ我新商法ニヨレバ沿岸ノ小航海ヲ爲ス船舶ニ於テハ甲板上ニ積荷ヲ搭載スル慣習ニ從ヒテ甲板上貨物ノ投荷ハ共同海損ト爲ス規定アリ

ヨーク、アントウワーブ規定第一條ニ曰ク

甲板積積荷ノ投荷ハ總テ共同海損ト看做スコトヲ得ズ
船舶ノ助材ヲ以テ構造セラレザル船体ノ部分ハ總テ之ヲ甲板ト看做サルベシ

此クノ如ク甲板積々荷ノ投荷ハ絶對的ニ共同海損ト爲サザル規定ハ當ヲ得タルモノナリヤ否ヤニ就キテハ議論ノ存スル所ニシテ且既ニ商慣習トシテ甲板

新商 三三
三三

投荷

新商 三三
三三

ヨーク、アントウワーブ規定

上ニ荷積ヲナシタル場合ニヨクアントウワープ規定ヲ適用スルハ不條理ノ嫌アレバ各地ノ會議ニテモ除外例ヲ設ケントノ議論モアリシガ否決ニ了レリ又現時北歐地方材木類運送船ノ如キハ甲板貨物ノ投荷ヲ共同海損ト看做サレザルニ於テハ不便些カラザルガ故船荷證券又ハ運送契約書中ニ共同海損ハヨクアントウワープ規定ニ遵フ但第一條ノ規定ヲ適用セズトノ特約ヲ設クト云フ

單ニ甲板ナル名稱ハ事件發生ノ都度當事者ニ異論ヲ發生スル虞アルヲ以テ第一條但書ノ如キ規定ヲ設ケ疑問ヲ未發ニ防ギタリ

ヨクアントウワープ規定ハ絕對的ニ甲板上ノ積荷ノ投荷ヲ共同海損ト認メザルモ法律ニテ沿岸小航海ノ場合ヲ除外セル場合ニ船荷證券又ハ運送契約書ニ共同海損ハヨクアントウワープ規定ニ從フベキコトヲ特約セザル限り常ニ沿岸ノ小航海ニ從事スル船舶ハ法律ノ保護ヲ受ケ甲板上積荷ノ投荷ハ共同海損ト看做サル、ナリ

新商六四

沿岸小航海ノ除外

船荷證券ノ投荷キモノ、投新商六四、船荷證券ニシタル場合

新商六八

投荷ニ隨時ノ損害

拘ラズ、他ノ貨物ノ投荷等ヨリ生ズル共同海損ニ付キテハ猶之ヲ分擔スル義務ヲ免レザルモノナリ

甲板上ノ貨物ニ非ズト雖ヘ、船荷證券其他積荷ノ價格ヲ評定スルニ足ルベキ書類ナクシテ船積シタル貨物又ハ屬具目錄ニ記載セザル屬具ノ投荷ノ如キモ亦我商法ニ從フトキハ共同海損ト看做サレザルモノトス

右ノ外船荷證券其他積荷ノ價格ヲ評定スルニ足ルベキ書類ニ原價ヲ記載シアル積荷ガ犠牲トナリタル場合ニ其原價ガ實際ノ價格ヨリモ低キトキハ船荷證券其他ニ記載セル價格ヲ以テ共同海損額ト爲スニ拘ラズ共同海損ヲ分擔スルトキハ其物ノ評價ヲ以テ負擔セシムルノ規定アリ是蓋シ共同海損精算ニ當リ往々生スル所ノ弊風ヲ矯メントスル主旨ニ出デタルモノナリ

ヨクアントウワープ規定第二條ニ曰ク

共同安全ノ爲メニ舉行セラレタル犠牲ニヨリ或ハ其結果トシテ若クハ共同安全ノ爲メニ投荷ヲ爲ス目的ヲ以テ開カレタル艙口或ハ其他ノ孔口ヨリ浸水シ之カ爲メニ船舶及積荷或ハ其一方ニ生ジタル損害ハ之ヲ共同海上運送法第二章 共同海損 第三節 共同海損ノ重要ナル場合

損ト看做スコトヲ得ベシ

即主タル損害ガ共同海損タル以上ハ從タル損害モ亦之ニ準ズベキコトヲ示セルナリ

船中火災ノ消防

第二 船中火災ノ消防

村三

船中火ヲ失シ之ヲ消防セントシテ或ハ水ヲ注ギ或ハ注水ノ手段トシテ甲板船側ヲ破リ或ハ故意ニ船舶ヲ沈没セシメタル等ノ損害ハ孰レノ國ノ法律モ之ヲ共同海損トス

ヨークアントウワグ規定第三條ニ曰ク

船中ニ於ケル火災ノ消防ニ供シタル用水其他罹災中ノ船舶ヲ淺瀬ニ乗揚ゲ或ハ船底ニ穿穴シタルガ如キ手段ニヨリ船体及散積荷物ハ一方ノミニ及ボセル損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ然レドモ船体及散積荷物ノ一部或ハ其他積荷ノ各荷造セルモノ、中既ニ火災ニ罹リシモノニ對スル損害ハ此限ニ非ズ

船中火災ノ消防ニ關聯シ既ニ火災ノ爲メニ被リシ損害ハ共同海損タラザル處

一部火災ニ罹リタル積荷ノ注水ニヨリテ被リタル損害ハ果シテ共同海損ニ屬スベキモノナリヤ否ヤハ異論ノアル處ニシテ之ヲ理論上ヨリ言ヘバ假令一部分ハ既ニ火災ニ罹レルモ之ヲ鎮火セシメンガ爲メニ之ニ注水シタル結果濡荷トナリタリトセバ是完全ナル積荷ガ犠牲ニ供セラレタルト同ジクカ、ル損害ハ共同海損ト看做スベシトノ説ハ最モ條理ニ合フモノニシテ或論者ノ言フガ如ク既ニ一部分火災ニ罹レル積荷ハ之ニ注水セザルモ當然消失ハ免カレザルモノナレバ其積荷ノ被レル損害ハ之ヲ以テ共同海損ニ非ズトナスハ寧ロ當ヲ得ザルモノト言フベシ

明ニシテ此クノ如キ場合ニハ積荷ノ損害ハ荷主ノ損耗ニ歸シ船舶ノ損害ハ船主ノ負擔タルベキナリ

然ルニ共同海損ノ精算ヲ爲スニ當リ半燒トナリシ積荷ガ更ニ注水ノ結果釀セル損害ニ就キ其幾部ガ共同海損タルベキカ將タ單獨海損タルベキカヲ劃然區別スルコトハ至難ナレバ寧ロ其損害ノ全部ヲ共同海損ト看做サ、ルハ實際上便宜ニシテ不公平ヲ來スノ虞少シトス

近時鐵鋼船普ク行ハレ且船体年々巨大トナリ從テ消火準備ノ完全セルモノハ
火災消防ニ際シ水ノ代リニ船内ニ蒸汽ヲ送り之ヲ鎮火スルコト普通ナレドモ
尙一層進歩セルモノハ炭酸瓦斯又ハ二酸化硫黃等ノ瓦斯ヲ船内ニ導ク機特別
ノ裝置ヲ爲スモノアリ如上ノ裝置ヲ有スル船舶ニ於テ火災消防ノ結果積荷ノ
蒙レル損害ハ條理上共同海損ト爲スベキモノニシテヨークアントウワープ規
定ニハ特ニ之ガ規定ヲ設ケズ

難破物ノ切斷

第三 難破物ノ切斷

共同ノ危險ヲ免カレンガ爲メ故意ニ帆橋ヲ切斷スルガ如キハ猶投荷ノ場合ト
同ジク共同海損タリ帆橋ノ切斷ニ附隨シテ生シタル損害亦然リ然レドモ暴風
雨ノ抵抗ヲ減少センガ爲メ既ニ破壞セラレタル船体ノ或部分或ハ帆架又ハ帆
橋等ヲ切斷シタル損害ハ之ヲ共同海損ト看做スベキヤ否ヤニ就キテハ北歐諸
國ト英國トノ慣習相違セリ元來此種ノ損害ヲ共同海損ト看做スコトハ理論上
當ヲ得タルモノナレドモ一部分火災ニ罹リタル積荷等ヲ鎮火セシムル手段ト
シテ注水セシ結果更ニ損害ヲ惹起セシ場合ト等シク切斷セラレタルモノハ素

任意ノ坐礁

第四 任意ノ坐礁

中世紀ノ頃ニ到ル迄ハ船舶ガ衝突其他觸礁ノ爲メ吃水以下ニ損所ヲ生ジ沈没
ノ虞アル時又ハ暴風雨ノ爲メニ岩礁ニ吹付ケラレントスル際ニ殊更ニ他ノ比
較的安全ナル場所ニ坐礁セシメ又ハ火災ヲ消防スルノ手段トシテ或ハ敵船ノ
捕拿ヲ免レンガ爲メ故意ニ坐礁セシムルガ如キ場合ニハ船長ハ所謂上乘ヲ爲
セル貨主總代ニ協議ヲ爲シタルガ爲メ之ヲ共同海損ト爲スニ就キテハ異議ヲ
生セザリシト雖ドモ其後上乘ノ慣習廢棄セラレシ以來任意ノ坐礁ヨリ生ズル
損害ヲ以テ共同海損ニ屬スベキモノナリヤ否ヤニ就キ英國ト歐洲大陸諸國ト
ハ其慣習ヲ異ニスルニ至レリ

英國ニ於ケル學者スチイブンス氏ノ說ニ從ヘハ投荷ノ損害ヲシテ常ニ共同海損タルベキ損害ノ標準トシ之ニ適合セザルモノハ共同海損ト認メ難シ而シテ投荷ノ場合ヨリ特殊ノ荷物ヲ撰出シテ海中ニ投ズルモノナルニ反シ任意ノ坐礁ニアリテハ此クノ如キ選擇ヲ爲スコトナク船体ノ如何ナル部分ガ如何ナル程度ニ於テ犠牲ニ供セラルベキカヲ知ルコト能ハザレバ投荷ノ場合ト同ジク共同海損トスルコトハ當ヲ得ズト言フニ在リ又ベチケー氏ノ說ニ據レバ船舶ガ沈没セントスル危険ニ遭遇シタル時ニ當リ船長ガ殊更ニ之ヲ坐礁セシムルモ其船舶ハ毫モ犠牲ニ供セラル、所ナシ何トナレバ船舶ハ必然滅失スベカリシヲ以テナリ且夫共同海損タルニハ必他物ノ犠牲アリシコトヲ前提條件トスルモ此場合ニハ既ニ其要素ヲ欠クルヲ以テ明ニ共同海損ト看做シ難シ以上兩氏ノ論ハ現今ノ學說ヨリ見レバ何レモ眞理ナリト稱シ難キハ明ナリ尤モ任意ノ坐礁ニ際シ坐礁以前既ニ船舶ハ損害ヲ被レルコト多キガ故ニ任意ノ坐礁ヨリ生ゼル船舶及積荷ノ損害ト坐損以前ノ損害ノ程度トヲ明ニ區別センハ至難ナレバ實際上ノ便宜ヨリ言ヘバ共同海損ト爲サハルヲ可トス

英國ニ於ケル慣習ハ上記學者ノ說ニ重ヲ措キ原則トシテ任意ノ坐礁ヨリ生ゼル損害ハ共同海損ト看做サズ唯火災消防ノ如キ特殊ノ場合ニ限り例外ヲ設ケシガ條理ニ欠クル所アルヲ以テ近年任意ノ坐礁ヨリ生スル損害モ亦原則トシテ共同海損トシ共同海損ト單獨海損トヲ明ニ區別シ難キ場合ノミニ就キ除外例ヲ設クベシトノ說一部人士間ニ行ハル、ニ至リシモ未ダ舊來ノ慣習ヲ破棄スルニ至ラズ又英國ハ一八三九年迄ハ英國ノ慣例ニ則リシモ其後完ク之ヲ廢シ歐洲大陸諸國ト同様共同海損ト爲スコトヲ原則トセリ

任意ノ坐礁ヲ以テ共同海損ノ要素ヲ具備スルヤ否ヤヲ決スルハ至難ノ問題ニシテヨーク、アントウ、アブル、其他ニ於ケル國際商法會議ニ於テ討議ヲ疑シ遂ニ左ノ現行規定(第五條)ヲ看ルニ至レリ

船舶ガ故意ニ坐礁セルニ當リ若其手段ヲ採ラザレバ沈没ヲ免ルベカラザル場合ニハ海濱又ハ岩礁ニ吹付ケラル、事必定ナル事情アル時此クノ如キ任意ノ坐礁ヨリ生スル船舶積荷及運賃或ハ其中ノモノノ被レル損失損害ハ共同海損ト看做サレザルモノトス然レドモ其他總ヘテノ場合ニ於テ

風力ニ應ズ
ル限リ帆ヲ
用キタルガ
爲メ帆ノ破
損ノ損失損
害

海上運送ノ第十二章 共同海損ノ第三節 共同海損ノ重要ナル場合 (七九六)
共同安全ノ爲メニ故意ニ坐礁セル時ハ是ヨリ生スル損失損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得

第五 風力ニ應ズル限リ帆ヲ用キタルガ爲メ帆ノ被レル損失損害

帆船ニ於テハ其船舶ヲ進退セシムルモノハ實ニ風力ニ外ナラズ故ニ船舶ガ淺瀬ニ乗揚ゲタル場合ニ之ヲ浮ミ出サシムルガ爲メ又ハ更ニ陸地ニ船舶ヲ進行セシメンガ爲メ風力ニ應ズル限リ帆ヲ用キタルガ爲メ帆及帆架等ノ被レル損害ハ其目的ガ共同安全ノ爲メニ殊更ニ探レル手段ナレバ共同海損ト爲スコト勿論當然ノ條理ニシテ外國ノ慣例亦一致セリ然レドモ船舶ガ既ニ浮泛セル時ニモ尙共同安全ノ爲メ風力ニ應ズル限リ帆ヲ用キルコトナシト言フベカラザルモ畢竟是等ハ事實問題ニシテ果シテ共同安全ノ爲メニ風力ニ應ズル限リ帆ヲ用キタルヤ又ハ事情ノ存在セシヤ判然シ難キヲ以テ便宜上共同海損ヨリ除外スルヲ妥當トスヨクアントウワープ規定(第六條)ニ曰ク

乗揚タル船舶ヲ共同安全ノ爲メ浮ミ出サントシ又ハ更ニ陸地ニ吹付ケラレントシテ風力ニ應ズル限リ帆ヲ用キタルニヨリ帆及帆架或ハ其一方ノ

船舶ヲ浮ミ
出スニ當リ
汽機及汽鐘
ノ損失損害

第六 船舶ヲ浮ミ出スニ當リ汽機及汽鐘ニ及ボセル損害

船舶ガ淺瀬ニ乗揚ゲタル場合ニ或方法ニヨリ之ヲ浮ミ出シ若クハ積荷ヲ一旦積卸シテ船足ヲ輕クシ以テ此障害ヨリ免カルコトノ代リニ乗揚ゲタル場所ガ砂洲ナレバ殊更ニ蒸氣ヲ増加シテ之ヲ乗越ハ安全ナル場所ニ船舶ヲ進行セシムルコトアリ此クノ如キ事實ハ屢河川ノ入口ニ於テ見ル所トス又船舶ガ到達港ニ接近セル場所ニ乗揚ゲシ時ハ切迫セル危険ノ存在セザルコトモアルベシ上記ノ如キ場合ニ之ヲ浮ミ出サントシテ汽機及汽鐘ニ損害ヲ及ボスモ之ヲ共同海損ト看做スニ於テハ要素ヲ欠クノ嫌アリサレバ共同海損タルニハ前提條件トシテ共同安全ノ爲メ危急ヨリ船舶ヲ浮ミ出サスコトヲ必要トシ船長ニ舉證ノ責ヲ負ハシムルヲ至當トス

ヨーク、アントウワープ 第七條ニ曰ク

船舶既ニ乗揚ゲ危険ノ將ニ迫ラントスルニ當リ之ヲ浮ミ出サシガ爲メ浪機及汽鐘ニ及ボセル損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得但此場合ニハ共同安全ノ爲メ危急ヨリ船舶ヲ浮ミ出ス確タル意思ヲ以テ此手段ヲ採リタル證據アルヲ要ス

更ニ乗揚ゲタル船舶ヲ浮ミ出サントシ其結果ヨリ生ズル損害ニ關シ規定シテ曰ク

乗揚ゲタル船舶ヲ再浮ミ出サントシテ積載セル荷物、船用石炭、若クハ貯藏品等ヲ積卸ス時ハ其浮ミ出ス費用及解貨又ハ(若再ビ積込ム時ハ)積入手數料等餘分ノ費用及之ガ爲メニ生ズル損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ

第七 燃料トシテ消費セル積荷、船具及貯藏品等

船舶航海中暴風雨ニ遭遇シ燃料ニ不足ヲ告グルニ至レル場合ニ尙航海ヲ繼續セシガ爲メ止ムヲ得ズ積荷、船具及貯藏品等ヲ燃料トシテ處分スル時ハ其損害

燃料トシテ消費セル積荷、船具及貯藏品等

ハ共同海損タルベキ要素ヲ備フルモノナレドモ漫然之ヲ共同海損ト爲サバ必弊害續出スベキ虞アリ特ニ石炭其他ノ燃料代用品ヲ積載セル船舶ニハナルベク燃料炭搭載高ヲ節約シテ其航海ニ消費セラルベキ最少限度ニ止メ他方ニ荷物トシテ石炭等ヲ多量ニ積込ミカクテ航海中天候不良ノ爲メ或ハ航路外ニ吹キ付ケラレ或ハ船舶ノ速力減少ノ結果燃料炭ニ不足ヲ生センカ搭載石炭等ヲ消費シ此消費額ハ共同海損タルノ結果之ガ返還ヲ享クルコトヲ得ベシ之ガ矯正ノ策トシテ燃料炭ニ缺乏ヲ告ゲタル時ヨリ到達港ニ到ル迄ニ要スベキ石炭ノ見積高ヲ以テ恰モ最後ノ發航地ニ於テ發航當時既ニ之ヲ積載セシモノト看做シ之ニ對スル價格ハ船主ヲシテ單獨ニ負擔セシムルコト、セリ然レドモ狡猾ナル船主ハ萬一ヲ僥倖シ假令航海中燃料炭ノ缺乏ヲ來スモ其不足高ヲ填補スレバ足リ若無事ニ航海ヲ完了セバ其差ニ對スル運賃ヲ獲得シ得ラル、ヲ以テ此矯正策ハ何等ノ效ナシ此ヲ以テヨーク、アントウワープ規定第九條ハ左ノ如キ制限ヲ設ケタリ

最初ヨリ十分ナル燃料ヲ用意シタル場合又ハ其場合ニ限り途中ニテ遭難

海上運送ニ第十二章 共同海損ノ重要ナル場合

(八〇〇)

ニ際シ共同安全ノ爲メ必要上燃料トシテ用キラレタル積荷、船具、及貯蔵品等ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ然レドモ其間ニ消費スベキモノト看做サレタル石炭ノ見積高ハ之ヲ最後ノ發航地ニ於ケル發航當日ノ市價ニ依リ計算シ之ヲ船主ノ負擔トシテ共同海損ヨリ控除スベシ

第八 避難港ニ於ケル諸費用及損害

船舶航海中暴風雨其他ノ天災ニ遭遇シ切迫セル危険ヲ避ケントシ或ハ敵船ノ捕獲ヲ免レンガ爲メ航路ノ内外ヲ問ハズ入津スル港ヲ避難港(Port of Refuge)ト稱ス而シテ船長ガ切迫セル共同ノ危険ヲ免レンガ爲メ避難港ニ入港セル場合ニハ該港ニ於ケル諸費用及損害ハ共同海損タルコト固ヨリ明白ナリ

避難港ニ於ケル諸費用及損害ハ理論トシテ共同海損タルベキコト明瞭ナリト雖トモ實際適用ノ上ニ於テ種々疑問ヲ生ズル虞アルヲ以テヨロク、ア、ントウ、ア、ブ規定第十條ニヨレバ

(甲) 船舶ガ若不時ノ出來事犠牲又ハ其他ノ非常ナル事情ニヨリ共同安全ノ爲メ必要ニ迫ラレ避難ノ港又ハ海濱ニ入津シ或ハ積込港ニ歸航セル時

ハ其港或ハ海濱ニ入津セル費用ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ尙元ノ積荷或ハ其一部ヲ積載シ避難ノ港又ハ海濱ヲ再ビ發航セルキハ其入津又ハ歸航セルガ爲メニ要シタル發航ニ相當スル費用モ亦同様共同海損ト看做スコトヲ得ベシ

(乙) 共同安全ノ爲メ必要ナルカ或ハ航海中ノ犠牲又ハ出來事ニヨリ生シタル船舶ノ損所ヲ修繕スルニ當リ若シ此修繕ガ安全ニ航海ヲ續行スルニ必要ナル時ハ積込地寄港地或ハ避難地ニ於テ積荷ヲ積卸ス費用ハ之ヲ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ

(丙) 若シ船中ヨリ積荷ヲ積卸ス所ノ費用ガ共同海損ト看做スコトヲ得ル場合ニハ其船ニ該積荷ヲ再ビ積込ミ及船入スル費用ハ該積荷ニ要スル總テノ倉敷料ト共ニ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ然レトモ若シ不適航ノ宣告ヲ受クルカ又ハ元ノ航路ヲ續行セザル時ハ其宣告ヲ受ケタル日或ハ航路ヲ見棄テタル日以後ニ對スル倉敷料ハ共同海損ト看做スコトヲ得ズ

避難港ニ於ケル諸費用及損害ハ假修繕費ノ如キヲ除キ凡之ヲ左ノ諸項ニ類別

海上運送ニ第十二章 共同海損ノ重要ナル場合

(八〇一)

海上運送ニ第十二章 共同海損ニ第三節 共同海損ノ重要ナル場合
スルコトヲ得ベシ

(八〇二)

單獨海損ノ
爲メニ入港
セラル場合

- 一、入港ニ要スル諸費用
 - 二、船舶ノ損傷ヲ修繕スルガ爲メ必要上貨物ヲ積卸ス費用及積卸ノ爲メ被ムル損害
 - 三、前項ノ結果トシテ陸揚セラレタル積荷ヲ倉入スル時ハ倉敷料其他之ニ關聯スル費用並ニ陸揚中ニ被レル損害
 - 四、船舶ガ修繕ヲ了リタル後再航海ヲ繼續スルニ當リ一旦陸揚セラレタル貨物ヲ積込ム費用及其際ニ起レル損害、避難港ニ於テ作成セル海難證明書ノ手数料郵便電信料其他ノ諸雜費
 - 五、出港ニ要スル諸費用
 - 六、避難港ニ滞在セル間ノ船員ノ給食料
- 避難港入港ノ原因ガ全然共同海損ノ行爲ナル時若クハ共同海損ト單獨海損ト交々起レル場合ニハ前掲諸費用及損害ハ多數ノ國ニ於テハ第六項ヲ除キ皆之ヲ共同海損ト看做スコトニ一致セルモ單獨海損ノ原因ノ爲メニ避難港ニ入港

特別費用

シ且船舶ノ修繕ヲ爲ス爲メ一時貨物ノ陸揚ヲ必要トスル時ハ貨物ノ陸揚ヲ終了スル迄ノ費用及損害ハ共同海損ト看做スコト亦各國一般ノ慣例ナレドモ陸揚後ノ倉敷料再ビ之ヲ本船ニ積込ム諸費用及ビ損害ハ英國ニ於テハ共同安全說ヲ固持スルノ結果一旦積荷ガ陸揚セラレタル時ハ切迫セラレタル共同危險 (Common Adventure) 既ニ經過セルモノト看做シ其以後ニ要セル諸費用及損害ハ共同海損トシテ取扱ハザルナリ故ニ此點ニ就キ英國ノ慣例ハ他國ノ慣例及ヨークアントウワープ規定ト異ナレリ

茲ニ注意ヲ要スルハ避難港ニ於ケル諸費用損害ハ前掲ヨークアントウワープ規定以外ニ多クアルベク特ニ費用ノ如キハ其支出セルモノニ就キ一々研究ヲ遂ゲ其用途ハ之ヲ證據書類ニヨリテ鑿索シ規定ニ該當スルモノノミヲ共同海損トナシ其支出總費用ハ或ハ船舶ノ單獨海損トナシ或ハ貨物ニ於テ之ヲ負擔スルヲ常トシ之ヲ特別費用 (Special charge) ト稱サレバ船舶ガ避難港ニ入港セル場合ニ要セル費用及損害ノ全部ハ悉ク共同海損ニ屬スベキモノト考フル時ハ大ナル誤謬ニ陥ルコトアルベシ

海上運送ニ第十二章 共同海損ニ第三節 共同海損ノ重要ナル場合

(八〇三)

假修繕費

節約費用

海上運送第二章 共同海損第三節 共同海損ノ重要ナル場合

(八〇四)

船舶ノ假修繕費ハ船舶ガ航海ヲ繼續スルニ必要ナル時ニ限り共同海損トシテ取扱フコト一般ノ慣例ニシテ此點ニ就キ別ニ異論ヲ存セズ何トナレバ此場合ノ費用ハ船舶ニハ何等ノ利益ナク唯一時其航海ヲ繼續スル爲メノ修繕ナレバナリ

船舶ノ損所輕微ニシテ假修繕ニ多數ノ時日ヲ要セザル時ハイザシラズ修繕ニ長時日ヲ要スル場合ハ貨主ハ市場相場ノ下落其他引渡遲延ノ爲メ種々ノ損害ヲ蒙リ又貨物固有ノ性質ニヨリ腐敗其他ノ損害ヲ受クルコトモアルベシ故ニ貨主ノ便宜ヲ計リ他船便又ハ汽車便ニテ到達港ニ送附スルコトアリ又避難港ト到達港トカ接近セル場合ニハ船主ガ船渠其他修繕上ノ便宜ヲ計リ本船ヲ曳船セシムルコトアリ此場合ニ要セル接續費用並ニ運賃ノ差額又ハ船舶ノ曳船料ハ素ヨリ共同海損タルベキ性質ヲ具ヘズト雖トモ若此等ノ手段ヲ採ラザリシモノトスレバ一旦貨物ヲ陸揚シ假修繕ヲ行ヒ再發航ノ手段ヲ採ラザルベカラズ然ルニ右述べタル方法ニ出デタルガ爲メ貨物及船舶所有者ハ共同海損トシテハ其負擔ヲ免ルベキハ當然ナリト雖ドモ實際ニ於テハ恰モ共同海損ニ等

避難港ニ於ケル船員ノ給食料

海上運送第二章 共同海損第三節 共同海損ノ重要ナル場合

(八〇五)

シク之ヲ取扱フ國ナキニ非ズ英國ノ如キハ節約費用(Substitute Expense)トテ假ニ共同海損ニシテ成立セシナラバ要スベカリシ費用ニ見積リ其見積額ヲ限リ之ヲ共同海損ト同様ニ取扱ヒ若實際支出セシ費用ガ之ニ超過セシナラバ其超過額ハ積荷又ハ船舶ニ於テ特ニ利益ヲ受ケタル者之ヲ負擔スベキモノトセリ節約費用ニ關ショークアントウワープ規定第十條丁號ニ曰ク

損害ヲ被レル船舶ガ其積載セル積荷ヲ運搬スルニ差支ナキダケノ修繕ヲ實際施シ得ベキ港又ハ海濱ニ在ルモ特ニ費用ヲ節センガ爲メニ其場所ヨリ他ノ修繕ヲ施シ得ベキ港又ハ海濱或ハ仕向地へ曳船サル、時又ハ積荷ノ全部又ハ一部ヲ他船ニ積移ス時或ハ其他ノ方法ニヨリ之ヲ仕向地ニ送付セル時ハ是等ノ場合ニ於ケル曳船料、接續費、運送賃等ノ如キ餘分ノ費用ハ(之ガ爲ニ節セラレタル額ヲ限リ)關係者ニ於テ各自節セラレタル費用ニ割當テ分擔スベキモノトス

避難港ニ於ケル船員ノ給食料ニ就キョークアントウワープ規定第十一條ニ曰

船舶ガ第十條ニ示セル事情ニヨリ或ハ之ガ爲メニ修繕セントスル目的ヲ以テ或港又ハ海濱ニ入津シ或ハ碇泊スル時ハ再ビ航海ヲ繼續スル準備整頓シ又ハ整頓スベキ日マデ其港又ハ海濱ニ餘分ニ滞在スル日數間ニ要スル船長其他ノ船員ノ給食料ハ共同海損ト看做スコトヲ得然レドモ船舶ガ之ノ航路ヲ繼續セザルカ或ハ不適航ナリトノ宣告ヲ受ケタル時ハ其宣告ヲ受ケタル日又ハ航路ヲ見棄テタル日以後ノ船長船員其他ノ海員ノ給食料ハ共同海損ト看做スコトヲ得ズ

船員ノ給食料ニツキ英國ノ慣習ハ非常ノ費用 (Extraordinary Expenses) ニ非ザルノ理由ヲ以テ之ヲ共同海損ト認メザルモ單獨海損トシテ船主ノ負擔トセバ種々ノ弊害ヲ生ズベシ就中最忌ムベキハ船主ガ一日モ早く出帆ヲ望ム餘リ遭難ノ爲メニ取亂シタル貨物ノ荷造ヲ改装スルニ及バズシテ再積入レ爲メニ主分ノ損害ヲ被ラシメ或ハ船舶ノ損所ヲ十分修繕セズシテ出帆シ途次不慮ノ損害ニ遭遇スル等貨主ニ不利益ナル影響ヲ及ボス虞アリ然リ而シテ避難港入港中船員ノ給料ハ日割計算ヲ以テ容易ニ算定シ得ベキモ食料ハ避難港ノ相場ニヨラ

ンカ之ヲ準備シタル發航地ノ相場安價ナランカ船主ハ共同海損トシテ不當ノ利益ヲ受クベク其査定ニ就キ兎角物議ヲ惹起シ易キヲ以テ共同海損精算者協會ニ於テ豫メ一定ノ標準ヲ定メ之ニ依リ其額ヲ定ムルコト普通ナリ現時英國ニ於ケル共同海損精算者協會ガヨーク、アントウワープ規定第十一條ニヨリ共同海損ト看做サルベキ船員ノ食料ハ明確ナル證據アル場合ノ外左ノ割合ニ據ルベキモノトセリ

船長、運轉士、機關士、醫師、事務員	其他ノ船員
旅客、海船	一人一日 四志
同 帆船	同 三志
同 貨物船	同 二志六片

(印度人ノ水夫ハ九片亞細亞土人ノ海員)

フ、オ、イ、ス
ド、テ、イ、ス
チ、ヤ、ー、シ、ス

避難港ニ於テ貨物ノ全部又ハ一部ヲ陸揚スル時ハ一刻ヲ争フ結果所謂 (Forced Discharge) ニヨリ些カラヌ損害ヲ蒙ルコトアリ此損害ハ共同海損トシテ取扱フコトニ就キ各國ノ慣習一定セザルヲ以テヨーク、アントウワープ第十二條ハ積荷ノ積卸、倉入、並ニ再ビ積込船入等ヲ爲ス費用ニシテ共同海損ト看做サ

船舶ガ第十條ニ示セル事情ニヨリ或ハ之ガ爲メニ修繕セントスル目的ヲ以テ或港又ハ海濱ニ入津シ或ハ碇泊スル時ハ再ビ航海ヲ繼續スル準備整頓シ又ハ整頓スベキ日マデ其港又ハ海濱ニ餘分ニ滞在スル日數間ニ要スル船長其他ノ船員ノ給食料ハ共同海損ト看做スコトヲ得然レドモ船舶ガ之ノ航路ヲ繼續セザルカ或ハ不適航ナリトノ宣告ヲ受ケタル時ハ其宣告ヲ受ケタル日又ハ航路ヲ見棄テタル日以後ノ船長船員其他ノ海員ノ給食料ハ共同海損ト看做スコトヲ得ズ

船員ノ給食料ニツキ英國ノ慣習ハ非常ノ費用 (Extraordinary Expenses) ニ非ザルノ理由ヲ以テ之ヲ共同海損ト認メザルモ單獨海損トシテ船主ノ負擔トセバ種々ノ弊害ヲ生ズベシ就中最忌ムベキハ船主ガ一日モ早ク出帆ヲ望ム餘リ遭難ノ爲メニ取亂シタル貨物ノ荷造ヲ改装スルニ及バズシテ再積入レ爲メニ主分ノ損害ヲ被ラシメ或ハ船舶ノ損所ヲ十分修繕セズシテ出帆シ途次不慮ノ損害ニ遭遇スル等貨主ニ不利益ナル影響ヲ及ボス虞アリ然リ而シテ避難港入港中船員ノ給料ハ日割計算ヲ以テ容易ニ算定シ得ベキモ食料ハ避難港ノ相場ニヨラ

ンカ之ヲ準備シタル發航地ノ相場安價ナランカ船主ハ共同海損トシテ不當ノ利益ヲ受クベク其査定ニ就キ兎角物議ヲ惹起シ易キヲ以テ共同海損精算者協會ニ於テ豫メ一定ノ標準ヲ定メ之ニ依リ其額ヲ定ムルコト普通ナリ現時英國ニ於ケル共同海損精算者協會ガヨーク、アントウワープ規定第十一條ニヨリ共同海損ト看做サルベキ船員ノ食料ハ明確ナル證據アル場合ノ外左ノ割合ニ據ルベキモノトセリ

旅客船	一人一日	四志	其他ノ船員
同 帆船	同 同	三志	一志三片
貨物船	同 同	二志六片	同 同

(印度人ノ水夫ハ九片亞細亞土人ノ海員ハ事情ヲ斟酌シ定額ヨリ減額シ得ベシ)

避難港ニ於テ貨物ノ全部又ハ一部ヲ陸揚スル時ハ一刻ヲ争フ結果所謂 (Forced Discharge) ニヨリ些カラヌ損害ヲ蒙ルコトアリ此損害ハ共同海損トシテ取扱フコトニ就キ各國ノ慣習一定セザルヲ以テヨーク、アントウワープ第十二條ハ積荷ノ積卸倉入並ニ再ビ積込船入等ヲ爲ス費用ニシテ共同海損ト看做サ

ルベキ場合及其場合ニ限り特ニ之ガ爲ニ積荷ノ被レル避クベカラザル損失損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシト規定セリ

避難港ニ於テ積荷ヲ賣却セル場合ニハ賣却ノ理由ニヨリ左ノ如ク取扱フベシ
一、共同海損タルベキ費用ニ充テング爲メ金策ヲ得ルノ途ナキ時之ヲ賣却セル場合

此場合ニハ積荷ノ蒙リタル損害ハ當然共同海損タルベキモノナリ而シテ積荷ノ蒙ルベキ損害トハ到達港ニ到着シタルナラバ得ラルベキ價格ヨリ其場所ニ於ケル手取金ヲ差引キタル殘額ヲ云フ

二、船主又ハ其他ノ者ノ單獨ニ負擔スベキ費用ニ充ツルガ爲メ賣却セラレタル場合

コハ共同海損タルコトヲ得ザルハ明ナリ

三、積荷ノ利益ノ爲メニ賣却セラレタル場合

積荷ノ損害甚シキカ又ハ固有ノ性質ニヨリ保存ニ適セザル場合ニ船長ノ判斷

避難港ニ於
テ積荷ノ
賣却

救護費用

ヲ以テ賣却セル場合ハ共同海損タラザルコト明ナリ又船舶ニ假修繕ヲ施シ再ビ貨物ヲ積込ミ航海ヲ繼續シ得ベキ場合ニ共同海損タルベキ費用ヲ節センガ爲メ積荷所有者ト協議ノ上避難港ニテ積荷ヲ賣却スル場合ニハ英國ニ於テハ節約セラレタル費用ニ達スル迄積荷並ニ運賃ノ損失ハ利害關係者ニ於テ節約セラレタル費用ニ比例シ之ヲ分擔スルノ慣例アリ形式上共同海損ニ類似セルモ此損失タル元來共同海損ト認ムベカラザルモノナレバ右關係者ノ特別費用トシテ取扱ハルベキモノナリ

第九 救護費用

船舶及ビ積荷ノ救護救助ニ關スル費用ハ或ハ共同海損トナルコトアリ或ハ否ラザルコトアリ乗揚ゲタル船舶ヲ再ビ浮出サンガ爲メ船積セル積荷船用石炭若クハ貯藏品ヲ積卸ス費用及ビ解舟賃若又再ビ積込ムル積入ノ費用等餘分ノ費用及ビ之ガ爲メニ生ズル損失損害ハ共同海損ト看做スコトヲ得ベシ或ハ又坐礁セル船舶ヲ積荷ノ儘救助スルトキノ費用ハ船舶積荷ノ兩者利益ヲ受クルガ故之ヲ共同海損ト爲スコトヲ得ベシ然レモ積荷ハ既ニ救助セラレ獨リ船

村 三三三
 船ノミヲ主トシテ救助スルトキハ其費用ハ單獨海損ト看做サルベキモノナリ
 以上述べタルハ共同海損ノ重ナル場合ニシテ此他敵船賊船等ニ與ヘタル償金
 及職務上死傷シタル船員ノ吊祭料或ハ手當金等ヲ共同海損トシテ取扱フ國ア
 リト雖ドモ前者ハ今日殆稀ニ起ル事件ニシテ後者ハ船員獎勵策トシテ歐洲大
 陸諸國ハ共同海損ト看做スモ英國ノ如キハ當然船主ノ負擔トナスガ如シ

第四節 共同海損ノ精算地及共同海損
 タルヲ得ベキ損害額

航海終了ノ地ニ於テ之ヲ爲スヲ普通トス或ハ此以
 外ノ地ニ於テ之ヲ爲スコトアルモ終了地ノ法律又ハ慣習ニ從フモノ多シ要ス
 ルニ共同海損ノ精算ハ當事者ノ合意ニヨリ之ヲ孰レノ地ニ於テ爲スモ差支ナ
 キモノトス而モ各國ニ於ケル法律慣習一致セザルガ爲メ利害關係者ハ各自利
 益アル方面ヨリ打算シ精算地ヲ撰ムベキガ故ニ意思ノ衝突ヲ生シ苦情ヲ生ス
 ルコト往々ナリ然レドモヨークアントウワープ規定第十八條ヲ廣ク採用スル

積荷ノ損害

村 二六七
新商云々

ヨークアントウワープ規定

ニ至ラハ此種ノ苦情モ薄ラグベキカ
 共同海損タルヲ得ベキ積荷ノ損害額ハ陸揚港ニ於ケル到着當時ノ市價ニ準據
 スルヲ普通トス然レドモ共同海損タルベキ損害ニシテ航海中被害ノ度ヲ増ス
 モノニ在リテハ入港後直チニ鑑定人ノ鑑定ヲ請ヒ損害ノ額ヲ計算シ又ハ之ヲ
 公賣ニ附シ其價格ニヨリ陸揚港ニ於ケル精算ニ要スル損害ノ程度ヲ知ルヲ可
 トス又陸揚港ニ於ケル價格ハ原價ノ外運賃陸揚諸費用輸入税其他諸雜費及ビ
 希望利益ヲモ包含スルガ故ニ減失又ハ毀損ニヨリ支拂フコトヲ要セザリシ一
 切ノ費用ヲ控除セザレバ貨主ハ實際被レル損害額以上ノ填補ヲ受クルガ故是
 等減失又ハ毀損ノ爲メ支拂フコトヲ要セザリシ一切ノ費用ヲ控除スベキコト
 明カナリ

ヨークアントウワープ規定第十六條ニヨレバ犠牲ノ爲メニ損失損害ヲ被レル
 積荷ノ共同海損タルヲ得ベキ高左ノ如シ

犠牲ノ爲メニ損失損害ヲ被レル積荷ノ共同海損タルヲ得ベキ高ハ船舶ガ
 到着セル日若クハ航海ガ終了セル日ノ市場ニ於ケル價格ヲ基礎トシ積荷

海上運送第二章 共同海損第四節 共同海損ノ精算地及共同海損タルヲ得ベキ損害額

ノ所有者ガ被ルベキ損害額トス

新商
六六七

船荷證券ナクシテ船積セラレタル積荷若クハ金銀其他貴重品ヲ普通品トシテ船積シタル場合ニハ假令共同海損タル損害ヲ醸シタル時ト雖ドモ之ヲ共同海損トシテ取扱ハザル慣例アリ

又船荷證券其他積荷ノ價格ヲ評定スルニ足ルベキ書類ナクシテ積載セル貨物若クハ船舶ノ屬具目錄ニ記載セラレザル積荷ニ加ヘタル損害ニ付キテハ利害關係人ニ於テ之ヲ分擔スルヲ要セズ又船荷證券其他積荷ノ價格ヲ評定スルニ足ルベキ書類ニ貨物ノ分量品質等ニ關シ虛偽ノ記載ヲ爲シ若クハ實價ヨリ低キ價ヲ記載セル場合ニ共同海損タル損害ハ常ニ其低キ價格ニ從フ

運賃ハ積荷ヲ陸揚港ニ送達セル以上ハ積荷ニ損害アルモ減少スベキモノニ非ズサレバ積荷ノ犠牲ガ共同海損タルベキ損害ナリシ場合ニ限り其積荷ノ滅失ニヨリ失フベキ運賃ノ損失ハ亦共同海損タルコトヲ得ベシ尤モ避難港ニ於テ共同海損タルベキ費用ノ支拂ニ充テング爲メ積荷ヲ賣却セル場合ニ其積荷ノ陸揚港ニ於ケル價格ト同一若クハ其以上ニ賣却セラレタル時ハ其積荷ハ現ニ

新商
六六八

船舶ノ損害額

新商
六六七

犠牲ニ供セラレタルモ事實上損失ヲ生セサルカ故ニ共同海損ハ構成セラレザルベシ此場合ニ若英國ニ於ケルガ如ク運賃ノ取得權發生セズ從テ運賃ノ損失ヲ生シタル時ハ此規定ヲ適用スルコト能ハザルノ嫌アレバヨークアントウワ

一 規定第十五條ニ左ノ如ク規定セリ

積荷ノ被害又ハ滅失ガ共同海損タルベキ行爲ニ出デタル時若クハ共同海損ト看做サル、場合ニハ之ガ爲メ運賃ノ被レル損失モ亦共同海損ト看做スコトヲ得ベシ

船舶ノ損害額ハ我商法ニ從フトキハ到達ノ地及ビ時ニ於ケル船價ニ依リテ定ムベキモ積荷ト同ク間々之ニ依ルコト能ハザル場合アリ例ヘバ遭難後避難港ニ入港シ假修繕ヲ施シタルガ如キ是ナリ此クノ如キ場合ニハ遭難後第一ニ入りタル港ニ於テ鑑定人ノ鑑定ヲ請ヒ以テ到達地ニ於ケル損害額ヲ定メザルベカラズ我商法ニヨルトキハ船舶ノ共同海損タルコトヲ得ベキ損害額ヨリハ何等控除スルコトナキモ一般海外ノ慣習ニ從フトキハ右損害額中ヨリ新舊交換費ト稱シ通常其三分ノ一ヲ控除スル慣習アリ是船舶ハ修繕ノ爲メ從前ヨリモ却

海上運送第二章 共同海損第五節 共同海損ノ負擔者及ビ負擔額 (八一四)

テ優等ノモノトナルコトアリ否ラザルモ新シキモノト交換スレバ船主ハ不當ノ利得ヲ受クベキガ故修繕費中ヨリ此クノ如キ控除ヲ爲スナリ

尤モ三分ノ一控除ハ木船時代ノ遺物ニシテ鐵鋼船ノ漸次木船ニ代フルニ至リ尙漠然新舊交換費トシテ三分ノ一ノ控除ヲ行フコトハ不當ナレバヨクアン

トウワープ規定第十三條ニハ鐵鋼船ト木船及鐵骨木皮船トノ區分ヲ爲シ且其船齡ニ準シ控除スベキ新舊交換費ヲ規定セリ

然レドモ單ニ航海ヲ繼續スル丈ノ程度ニ止メタル假修繕ハ船主ニ何等ノ恩惠ヲ與ヘザルヲ以テ前述ノ新舊交換費ヲ控除スルコト素ヨリ當ラズ此點ニ關シ各國ノ慣例區々ナリシヲ以テヨクアントウワープ第十四條ニ曰ク

共同海損ニ看做サルベキ船舶ノ假修繕費ヨリハ新舊交換費ヲ控除スルコトヲ得ズ

第五節 共同海損ノ負擔者及負擔額

共同海損ノ負擔者ハ古昔ニ於テハ貨主ニ限ラレタリキ我德川氏時代ノ平均勘定ナルモノモ畢竟投荷ノ損害ヲ他ノ無難ナル積荷ノ貨主負擔セシニ過キザリキ然レドモ現今ノ習慣ニヨルトキハ船舶(船主)積荷(貨主)運賃(船主)又ハ備船者ノ三者ガ各價格ノ多少ニヨリ共同海損ノ負擔ヲ爲スコトハナレリ尤モ或時代ニ於テハ船主ハ船舶ト運賃トノ中孰レカ一方ニ對シ負擔セシ慣習存セリト云フ

負擔額ノ標準ハ佛國ノ如キ其船舶ハ發航當時ノ價格ノ二分ノ一ヲ以テ負擔額トナス議論アレドモコハ舊說ニ屬ス我舊商法ノ此說ヲ採用セシニ拘ラズ新商法ハ之ヲ修正シテ到達港ニ於ケル價格ヲ以テ船舶ノ負擔額トセリ運賃ノ如キモ英國ノ慣習ニ從ヘバ實際收入セシ運賃ヨリ共同海損ノ行爲起リシガ爲ノ要セザリシ諸費用ニシテ共同海損タラザルモノヲ控除セザルベカラズ而モコハ精算上甚面倒ナルガ故ニ或ハ我商法ノ如ク收入運賃ノ二分ノ一其他三分ノ二等ヲ以テ負擔額トナス便法ヲ採ル國アリ積荷ノ負擔額ハ積荷ガ陸揚港ニ於ケル價格ナリトス但陸揚港ニ着セズシテ航海ヲ終了スルノ止ムヲ得ザルニ至レ

ルトキハ該終了地ノ市價ニ依ラザルベカラズ又滅失ノ爲メ支拂フコトヲ要セザル運賃等ハ控除セザルベカラズ

ヨーク、アントウワープ規定第十七條ハ共同海損負擔ノ標準ニ就キ詳細ニ規定シテ曰ク

共同海損ノ標準ハ航海終了ノ際其現存セルモノ、實際ノ價格並ニ犠牲ニ供セラレタルモノニシテ共同海損ト看做サルベキ額ヲ加ヘタルモノトス然レドモ共同海損ノ爲メニ失フコトヲ免レタル船主ノ取得スベキ運賃及旅客運賃ヨリハ共同海損又ハ犠牲ノ起リシ日ニ於テ船舶又ハ積荷カ全損ニ歸セリト假定スレバ更ニ要セラレザルベキ港ノ諸掛船員ノ給料等ノ内共同海損ト看做シ得ザル分ヲ控除スベキモノトス
其他ノモノ、價格ノ内ヨリハ共同海損ノ行爲以後引續キ要シタル諸費用中共同海損ト看做スコトヲ得ザル分ヲ控除スベキモノトス
旅客ノ手荷物其他一個人ノ衣類等ニシテ船荷證券ヲ發行セザルモノハ共同海損ノ分擔ヲ免ルベキモノトス

以上述べタル外犠牲トナリタル者モ亦損害ヲ負擔セザルベカラズ古ヘノ慣習ニ從ヘバ犠牲トナリタルモノニ對シテハ負擔ヲ及ボスベカラズトノ説行ハレシモ共同海損ハ公平ヲ眼目トスルモノナレバ犠牲トナリタルモノト雖ヘモ他ノ無難ナルモノト同様ノ標準ヲ以テ共同海損ヲ分擔スベキナリ例ヘバ投荷セラレタル積荷ハ勿論殘存セルモノニシテ共同ノ犠牲トナリ他ヨリ賠償ヲ受クベキモノモ皆此負擔ヲ免ル、コト能ハザルガ如シ

共同海損負擔ニ付キ議論アルハ武器船員ノ給料旅客ノ食料並ニ衣類其他ナリ我商法ノ規定スル所ニ從ヘバ此等ハ共同海損ノ分擔ニ付キ其價格ヲ算入セスト雖ヘモ此等ノ物ニ加ヘタル損害ハ他ノ利害關係者之ヲ分擔スル責アリ

共同海損分擔ノ責ハ物ニ在リヤ (in rem) 或ハ人ニ在リヤ (in personam) 換言スレバ救助セラレタル物之ヲ賠償スベキヤ將タ物ノ所有者之ヲ賠償スベキヤハ問題ナリ若シ物之ヲ負擔ストセバ其物ヲ拋棄セバ之ガ負擔ヲ免カル、トヲ得ベシ最近ノ學説ニ從フトキハ共同海損分擔ノ責ハ積荷ガ到達港ニ着シタル時ノ現在ノ價格ヲ限リ人之ヲ負擔スルコト、ナレリ我商法モ蓋此精神ヲ採レルモノ

ナリ

損害額分擔
後船舶積荷
カ所有者ニ
復セシトキ
新商 六九

而シテ前述ノ如ク利害關係者ガ共同海損タルベキ損害額ヲ分擔シタル後船舶
及ビ其屬具ガ船主ニ積荷ノ全部又ハ一部ガ貨主ニ復シタルトキハ船主又ハ貨
主ハ受ケタル償金中ヨリ救助費用及ビ一部ノ滅失又ハ毀損ニヨリテ生シタル
損害額ヲ控除シタルモノヲ返還セザルベカラズ

第六節 共同海損起リシ時ノ手續

共同海損起リシトキノ手續ハ船主ノ位置並ニ荷受主ノ位置ニヨリ個々ニ講究
スルヲ便宜トス

船主ノ手續

村 三七

船主ノ位置ヨリ言ヘバ船舶陸揚港ニ到達スルトキハ船長ハ先ヅ鑑定人(Surveyor)
ニ損害ノ評價ヲ依頼セザルベカラズ而シテ船舶并ニ積荷ニ對スル鑑定人ノ鑑
定書(Surveyor's Report)ヲ得ルトキハ之ヲ海損精算人(Adjuster)ニ送附スベシ是ヨリ先
船長ハ荷受主ニ貨物ノ引渡ヲナス前豫メ共同海損ノ起リシコトヲ書面ニテ通
知シ又ハ新聞紙ニ其旨ヲ廣告シ海損精算人ヲシテ大凡各荷受主ノ共同海損分

海損預金

村 三六

擔額ノ幾部ニ相當スベキ金額ヲ預ラシム之ヲ海損預金又ハ供託金(Average Depo-
sit)ト云ヒ精算終了ニ至ル迄其地ノ銀行ニ預ケ置キ精算後荷受主ノ分擔額ト差
引決算ヲ爲スベキモノトス預金ノ割合ハ當時ノ事情ト損害額トヲ斟酌シ一定
ノ率トテハナク積荷評價ノ五分乃至一割甚シキハ五割以上ナルコトアリ此ク
ノ如クシテ右金額ノ支拂ト引換ニ貨物ノ引渡ヲ爲スモノトス何トナレバ船主
ガ有スル共同海損ノ債權ハ貨物引渡後ト雖ヘモ消滅スルニハ非ズ且ツ引渡前
ハ貨物ノ上ニ留置權ヲ有スレドモ引渡ヲ了リタル後荷受主若シ破産スルニ至
ランカ往々分擔額ヲ收ムルコト能ハザルベシ否ラザルモ荷受主ニシテ右ノ支
拂ニ付キ異議ノ申出ヲ爲スコトナキヲ保セザレバナリ尤モ海損預金ハ荷受主
ノ信用不十分ナルカ身元不明ナルトキ生ズルモノニシテ確實ナル銀行家ガ之
ヲ保證スルカ又ハ海上保險ニ附シアル積荷ニ對シ保險者ガ荷受主ニ代リ海損
契約書(Average Bond or Average Agreement)ニ調印スルトキハ之ヲ要セザル場合多シ
英米二國ノ慣習ニヨレバ精算ヲ依頼スルニ先テ海損契約書ヲ作成シ各荷受主
又ハ海上保險者ノ調印ヲ請求スルモ歐洲大陸諸國ニ於テハ慣習甚區々ニシテ

海損契約書

村 三六

佛、白兩國ニテハ「ロムプロム」(Compromis)ト稱ヘ海損契約書ニ類似スル契約ヲ締結スルコトアリト雖ヘモ獨國ノ如キハ此種ノ契約ヲ必要トセザルナリ蓋共同海損ノ精算ハ海損契約書ノ作成ヲ俟テ始メテ成立スルモノニ非ズ其損害又ハ費用ニシテ苟クモ共同海損タル性質ヲ備フル以上ハ海損契約書ノ作成ノ如キハ毫モ問ハザル所トス本邦ニハ夙ニ英國ノ慣習侵入セル結果船長ハ荷受主ヲシテ海損契約書ニ調印セシメ且ツ信用ナキ荷受主ニ對シテハ預金ヲ徴收スル慣例アリ之ガ爲メ世俗動モスレバ海損契約書ニ重キヲ置クモノアリト雖ヘモ既ニ述ベタルガ如ク共同海損分擔ノ義務ハ利害關係者ノ初ヨリ當然有スル所ノモノニシテ海損契約書ニ調印ヲ爲スガ如キハ完ク形式ニ止マルノミ

共同海損ハ積荷ニノミ起ルモノニ非ズ船舶モ亦多少損害ヲ被ルコトアリ又共同海損タル諸費用ハ船長又ハ船主ガ立替拂ヲ爲スヲ常トシ加之遭難當時ノ事情及ビ該損害ガ共同海損ニ屬スル者ナリヤ否ヤニ付キテモ船長ハ最モ善ク之ヲ知ルモノナレバ精算ヲ請求スル者ハ多ク船長ナリ獨國ノ法律ニヨルトキハ船長ハ共同海損ノ精算ヲ専門家ニ委囑スル義務アリト規定セリ蓋船長ハ一方

共同海損精算ヲ請求スル者
村 元二
獨商現 七三
新 七六

荷受主ノ手續

海上保險者トノ關係

村 元二
元七

ニ於テハ船主ノ代人ナルト同時ニ他方ニハ亦貨主ノ代人ト看做サルベキモノナレバ雙方ノ利害ヲ考フル點ヨリ言フモ此クノ如キ處置ニ出ヅルハ固ヨリ當ヲ得タルモノナランカ然レドモ實際共同海損タル損害並ニ費用ト雖ヘモ船主ト貨主トノ間ノ示談ニヨリ敢テ精算ヲ爲サザルトキアリ又共同海損ノ額僅少ナルトキハ船主ニ於テ之ヲ負擔シ精算ヲ行ハザルコトアリ

次ニ荷受主ノ位置ヨリ言フトキハ船長ヨリ共同海損タル損害起リタル通知ヲ受領セバ或ハ精算人ガ指定セル海損預金ヲ支拂ヒテ貨物ノ引渡ヲ受ケ或ハ右貨物ガ保險ニ附セラレタルトキハ保險者ニ共同海損ノ起リシ旨ヲ通知シ或ハ海損契約書ニ調印シ或ハ保險者ヲシテ代印ヲナサシムベシ若シ海損預金ヲ支拂ヒタルハ右ノ領收證ヲ保險者ニ交付シテ預金額ノ填補ヲ受クベシ條理上保險者ハ被保險者ノ分擔スベキ共同海損ノ損失ヲ填補スベキモノナレドモ便宜ノ爲メ被保險者ノ支拂ヒタル海損預金ヲ代償シ共同海損ニ就キテハ被保險者ノ權利義務ヲ引受クルコト多シ尤モ海上保險契約ノ成立スル場合ノ中貨物ノ保險價格全部ヲ保險ニ附シタルハ右ニ述ブル手續ヲ履ムベキモ保險價格

佛、白兩國ニテハ「ロムプロム」(Compromis)ト稱ヘ海損契約書ニ類似スル契約ヲ締結スルコトアリト雖ヘ凡獨國ノ如キハ此種ノ契約ヲ必要トセザルナリ蓋共同海損ノ精算ハ海損契約書ノ作成ヲ俟テ始メテ成立スルモノニ非ズ其損害又ハ費用ニシテ荷クモ共同海損タル性質ヲ備フル以上ハ海損契約書ノ作成ノ如キハ毫モ問ハザル所トス本邦ニハ夙ニ英國ノ慣習侵入セル結果船長ハ荷受主ヲシテ海損契約書ニ調印セシメ且ツ信用ナキ荷受主ニ對シテハ預金ヲ徴收スル慣例アリ之ガ爲メ世俗動モスレバ海損契約書ニ重キヲ置クモノアリト雖ヘ凡既ニ述べタルガ如ク共同海損分擔ノ義務ハ利害關係者ノ初ヨリ當然有スル所ノモノニシテ海損契約書ニ調印ヲ爲スガ如キハ完ク形式ニ止マルノミ

共同海損ハ積荷ニノミ起ルモノニ非ズ船舶モ亦多少損害ヲ被ルコトアリ又共同海損タル諸費用ハ船長又ハ船主ガ立替拂ヲ爲スヲ常トシ加之遭難當時ノ事情及ビ該損害ガ共同海損ニ屬スル者ナリヤ否ヤニ付キテモ船長ハ最も善ク之ヲ知ルモノナレバ精算ヲ請求スル者ハ多ク船長ナリ獨國ノ法律ニヨルトキハ船長ハ共同海損ノ精算ヲ専門家ニ委囑スル義務アリト規定セリ蓋船長ハ一方

共同海損精算ヲ請求スル者

付 二元

獨商現言 二元七

荷受主ノ手續

海上保險者トノ關係

付 二元 二元七

ニ於テハ船主ノ代人ナルト同時ニ他方ニハ亦貨主ノ代人ト看做サルベキモノナレバ雙方ノ利害ヲ考フル點ヨリ言フモ此クノ如キ處置ニ出ヅルハ固ヨリ當ヲ得タルモノナランカ然レドモ實際共同海損タル損害並ニ費用ト雖ヘ凡船主ト貨主トノ間ノ示談ニヨリ敢テ精算ヲ爲サルトキアリ又共同海損ノ額僅少ナルトキハ船主ニ於テ之ヲ負擔シ精算ヲ行ハザルコトアリ

次ニ荷受主ノ位置ヨリ言フトキハ船長ヨリ共同海損タル損害起リタル通知ヲ受領セバ或ハ精算人ガ指定セル海損預金ヲ支拂ヒテ貨物ノ引渡ヲ受ケ或ハ右貨物ガ保險ニ附セラレタルトキハ保險者ニ共同海損ノ起リシ旨ヲ通知シ或ハ海損契約書ニ調印シ或ハ保險者ヲシテ代印ヲナサシムベシ若シ海損預金ヲ支拂ヒタルキハ右ノ領收證ヲ保險者ニ交付シテ預金額ノ填補ヲ受クベシ條理上保險者ハ被保險者ノ分擔スベキ共同海損ノ損失ヲ填補スベキモノナレドモ便宜ノ爲メ被保險者ノ支拂ヒタル海損預金ヲ代償シ共同海損ニ就キテハ被保險者ノ權利義務ヲ引受クルコト多シ尤モ海上保險契約ノ成立スル場合ノ中貨物ノ保險價格全部ヲ保險ニ附シタルキハ右ニ述ブル手續ヲ履ムベキモ保險價格

ノ一部ヲ保險ニ附シタルトキ例ヘバ一萬圓ノ貨物ニ對シ八千圓ノ保險金額ヲ契約セルトキハ保險者ハ保險金額ノ保險價格ニ對スル割合ニ就キテノミ責ヲ負フベキガ故被保險者ノ支拂ヒタル海損預金ノ全額ヲ填補スルコトナク其割合ヲ以テ支拂フコトアリ例ヘバ被保險者ノ支拂ヒタル海損預金ヲ假リニ千圓ナリトセバ

1000 : 8000 = 1000 : 8

ノ比例ニヨリ保險者ハ八百圓ヲ填補スベシ

海損ノ精算ヲ專務トスルモノヲ海損精算人(Avancer)ト云ヒ主要ノ港ニ在リテ共同海損並ニ單獨海損其他一切ノ海損精算ヲ業トス精算人ナキ地方ニ在リテハ利害關係者ノ合意ヲ以テ相當ノ人ニ依頼スルモノトス本邦ノ如キハ從來專業者ナカリシガ爲メ或ハ船主或ハ保險者ニ於テ精算ヲ爲セシモ此クノ如キハ便宜ニ出デタル變則手段ニ外ナラズシテ共同海損ノ精算ノ如キハ最公平ヲ要スルモノナレバ直接ニ利害ノ關係アル船主保險者ガ精算ヲ爲スルハ勢ヒ弊害ヲ免レザルベシ

海損精算人

海損精算人ノ資格

共同海損精算ハ一種ノ専門ニ屬スルモノニシテ簡單ナル場合ニ於テハ容易ナルベキモ複雑ナル者ニ在リテハ海商法並ニ一般法理ノ應用其他困難ナル問題ヲ生スベシ之ヲ以テ海損精算人タル資格ニ付キテハ一定ノ試験ヲ要スル國アリ或ハ一定ノ試験ナキモ公職トシ政府ガ之ヲ公認スルコトアリ加之其人員ヲ制限スル者アリ獨逸白耳義和蘭等ノ諸國ニ於テハ精算人ノ職務ハ恰モ辨護士公證人ノ如ク一定ノ試験ヲ經且ツ官ノ免許ヲ受ケテ始メテ營業スルコトヲ得ルガ如ク政府之ニ關涉スル所アリ英國佛國ニ於テハ何人ト雖ヘモ之ニ從事スルコトヲ得ベキモ猶英國ノ如キハ海損精算者協會(Average Adjusters' Association)アリ其會員タラント欲セバ相當ノ履歷ヲ要シ且ツ協會委員ノ試験ヲ經ザルベカラズズ而シテ他方ニ於テハ協會々員外ノ者ハ社會ノ信用薄弱ナルガ故結局政府ノ束縛ナキモ相當ノ經驗ト學識トヲ要スルハ世界ヲ通シテ同一轍ナリト謂ツベシ

村 七五

海損精算料

共同海損ノ精算ハ多クハ複雑セルモノニシテ之ガ爲メ非常ノ時日ヲ要スルモノアリ從テ精算人ノ報酬ノ如キモ大ニ嵩ミ往々苦情ヲ生ズルコトアリ歐洲大

村
七五

村
七五

海上運送ニ第二章 共同海損ノ精算及其順序 (八二四)
陸ノ某國ニ在リテハ精算料ハ海損總額ノ何分ト定ムル事恰モ公證人ノ手数料
ニ於ケルガ如シ然レドモ事務ノ難易及ビ損害高ヲ斟酌シ精算後ニ至リテ精算
人之ヲ要求スル國多シ英國ノ如キハ是ナリ然レドモ此結果精算者ハ成ルベク
精算ヲ複雑ニシテ報酬ヲ貪ラントスルノ弊害ヲ生シ數年來船主保險者等ヨリ
苦情百出シ竟ニ海損精算者協會ニ向テ交渉ヲ試ミタルコトモアリ有名ナル保
險者中ニハ共同海損ノ精算ヲ廢止スベシトノ極端說ヲ主張スルモノサヘ出デ
來レリ

第七節 共同海損ノ精算及ビ其順序

共同海損精
算ノ順序

共同海損ノ精算ハ共同ノ利益安全ノ爲メニ生シタル損害並ニ支出セル費用ヲ
船舶運賃及ビ積荷ニテ分擔スル額ヲ定ムルニ在リ而シテ之ヲ定ムルニハ先船
船及ビ積荷ノ被リタル損害ハ果シテ共同海損ト爲スコトヲ得ルモノナリヤ否
ヤ又支出セシ費用モ共同海損ト看做スコトヲ得ルモノナリヤ否ヤヲ定メ而シ
テ後利害關係者ノ負擔額ヲ定ムルモノトス而シテ彼備船契約ノ場合ニハ稍簡

共同海損精
算ノ順序

單ナルモ所謂個々ノ運送契約ノ場合ニハ各荷印ニ付キ一々負擔額ト犠牲ニ供
セラレタル損害額トヲ調査セザルベカラズ既ニ述ベタルガ如ク積荷ノ共同海
損ヲ分擔スル價格ハ陸揚港ニ於ケル到達日ノ市價ニ據ルベキヲ以テ長航海ノ
間ニ各所ニ寄港シ夫々積荷ノ陸揚ヲ爲ストキハ遭難地ヨリ來ル報告書ノ到達
ヲ待タザルベカラズ其他事變ノ取調ニハ隨分長日月ヲ要スルヲ以テ共同海損
ノ精算ハ複雑ニ渡ルモノ多ク從テ長日月ヲ要スベシ
海損精算人精算ノ依頼ヲ受ケタルトキハ損害ノ模様並ニ費用ニ就キ或ハ現場
ニ出張シ或ハ證憑書類ニヨリテ其損害及ビ費用ガ共同海損タルベキモノナル
カ將タ單獨海損タルベキモノナルカヲ定メザルベカラズ凡共同海損ト單獨海
損トハ並ビ生ズルコト多キヲ以テ此區別ヲ立ツルハ極メテ困難ナリ例ヘバ船
中火ヲ失シ消防ノ爲メ注水セシニヨリ積荷及ビ船舶ノ一部ニ損害ヲ加ヘタル
トキハアラユル損害ハ共同海損ニ非ズ積荷ノ全燒又ハ半燒ハ單獨海損ニ屬シ
船舶ニ在リテハ火ヲ鎮滅スルガ爲メニ特ニ釀シタル損害ノ他總テ單獨海損ニ
屬スベキガ如キ是ナリ此クノ如クシテ夫々共同海損ト單獨海損トノ被害並ニ

海上運送ニ第十二章 共同海損ノ精算及其順序

(八二五)

精算ノ例

村 七六

入費ヲ調査シ之ヲ合計シタル上共同海損分擔額ヲ定メ各關係者ノ受取ルベキ分ト支拂フベキ分トヲ計算シ單獨海損ハ關係者ノ受取ルベキ共同海損分配金ヨリ控除シ共同海損ニ屬スル損害ヲ被リタル積荷ノ賣得金ヲ關係者ニ與フル等詳細ナル計算ヲナシ關係者ノ受取ルベキ分ノ合計ト支拂フベキ分ノ合計ト互ニ相平均スベキ様處置セザルベカラズ今ロード、テンダアードン (Lord Tendon) カ其著書ニ引用シタル簡單ナル例ヲ左ニ示サントス

某船舶某地ニ向ケ航海ノ途次暴風雨ニ遭ヒテ坐礁シ之ヲ救助センガ爲メニ先其橋ヲ切斷シ又錨索ヲ切斷シテ稍難ヲ凌ギタルモ終ニ止ムヲ得ズ積荷ノ一部ヲ海中ニ投シ漸ク船體ヲ浮バシメ暴風雨ノ難ヲ避ケンガ爲メ某港ニ入りタル時例ヘバ左ノ損害アリト假定センニ

- 投荷セラレタル甲ノ積荷 五〇〇〇圓
- 投荷ニヨリ乙ノ積荷ガ被レル損害 二〇〇〇圓
- 投荷セラレタル積荷ノ運賃 一〇〇〇圓
- 錨索、錨及ビ橋新調費用 三〇〇〇圓

此三分ノ一控除

一〇〇〇圓

二〇〇〇圓

船體曳卸費用

五〇〇圓

避難港出入ニ要シタル水先案内料並

ニ立替拂ヲナシタル代理店ノ手数料

一〇〇〇圓

避難港ニ於テ要シタル諸掛

二五〇圓

共同海損精算費用

四〇圓

郵稅等

一〇圓

合計

一一、八〇〇圓

而シテ以上ノ損害ヲ分擔スベキモノ、價格ハ左ノ如シ

投荷セラレタル甲ノ積荷

五、〇〇〇圓

乙ノ積荷ノ正荷ノ價ヨリ運賃諸掛ヲ差引キタルモノ

一〇、〇〇〇圓

丙ノ積荷同上

五、〇〇〇圓

丁ノ積荷同上

二〇、〇〇〇圓

戊ノ積荷同上

積荷合計
船舶
正味運賃

損害ヲ負擔スベキ價額ノ合計

以上ノ兩者ヲ比較スルニ損害金額ハ恰モ之ヲ負擔スベキ金額ノ十分ノ一ナルガ故ニ各自其價格ノ一割ヲ分擔スルヲ要ス故ニ其分擔額ハ次ノ如シ

荷主甲ノ分擔額	五〇〇〇圓
荷主乙ノ分擔額	一、〇〇〇圓
荷主丙ノ分擔額	五〇〇圓
荷主丁ノ分擔額	二、〇〇〇圓
荷主戊ノ分擔額	五、〇〇〇圓
船主ハ船舶運賃ヲ合セ	二、八〇〇圓
合計	一一、八〇〇圓

(八二八)

是ニ於テ損害額ト各利害關係者負擔額ノ合計トハ相平均スルモノナリ然レドモ荷主ノ中ニハ受取ルベキ分ト支拂フベキ分トアル者アルガ故ニ今之ガ精算ヲ爲スニ當リ其受取ルベキ分ヲ擧グレバ

荷主甲	五、〇〇〇圓
荷主乙	二、〇〇〇圓
船主	四、八〇〇圓
然ルニ内甲ハ五百圓乙ハ千圓船主ハ二千八百圓ヲ負擔スルガ故ニ差引受取ルベキ金額ハ	
荷主甲	四、五〇〇圓
荷主乙	一、〇〇〇圓
船主	二、〇〇〇圓
合計	七、五〇〇圓

此合計ハ恰モ其積荷ガ毫モ損害ヲ被ラザリシ丙丁戊三荷主ノ支出スベキ金額ト相一致スルモノナリ

右ノ精算ニ於ケル錨索錨及ビ橋ノ新調費用ニ對シ三分ノ一ヲ控除スルハ現今ノ慣習ト異レリ

共同海損精算書

村 四六

共同海損債權ノ時效

新商 六五二

共同海損精算書 (General Average Statement) ノ體裁ハ多ク航海日誌ヲ拔萃シテ遭難ノ顛末ヲ掲ケ次ニ船舶并ニ積荷ニ對スル鑑定人ノ報告書ヲ寫シ初メテ精算ニ移ル者トス即チ出費ヲ先ニ船舶及ビ積荷ノ損害ヲ後ニスルコト多ク其損害失費ノ内共同海損ニ屬スベキモノハ之ヲ合計シテ各關係者ノ分擔額ヲ定メ船主ト貨主ト差引勘定ヲ爲スモノトス
共同海損ニ因リテ生シタル債權ハ精算終了ノ時ヨリ起算シ一年ヲ經過スル時ハ時效ニヨリテ消滅ス

第十三章 海上保險及ビ海上保險ト

海運トノ關係

第一節 海上保險契約及ビ其種類

海上ノ危險者及ビ其負擔

凡船舶海洋ヲ航行スルニ當リ或ハ暴風雨ニ遭遇シ或ハ沈没坐礁等百般ノ危險ニ陥リ之ガ爲メ船舶並ニ積荷ノ損害ヲ受クルコトハ古ヨリ絶エザル所ナリ而シテ斯クノ如キ損害ハ不可抗力ニ歸因スルモノアリ船員ノ過失怠慢ニヨルモノアリ若クハ第三者ノ過失ニヨルモノアリ往々其原因錯雜シテ之ガ判定ニ苦ムコトアリ
不可抗力ニ歸因スル損害ニ就キ貨主ニ對シ船主其責ヲ免カル、ハ古來各國ノ慣習ニシテ法律モ亦之ヲ認ムルニ至レリ而シテ船員ノ過失怠慢等ニ原因スルモノニ就キテハ船荷證券ノ條項ヲ以テ船主豫メ其責ヲ免ルベキ旨契約スルモノアリ孰レニテモ海上ニ起ルベキ損害ハ船主又ハ貨主ノ損害ニ歸スルモノニテ此等ノ損害ノ填補ヲ受ケンガ爲メ海上保險ヲ見ルニ至リシナリ

海上運送ノ第十三章

海上保險及ビ海上保險ト海運トノ關係
第一節 海上保險契約及ビ其種類

(八三一)

海上保險業ノ沿革
村 二五

海上保險ノ起源ハ漠トシテ知ルニ由ナク或ハ羅馬時代夙ク海上保險行ハレシトノ説アレドモ孰レモ臆説ニ過ギス

海上保險未幼穉ナリシ時ニハ現今ノ所謂保險者ナルモノ存セズ船主自ラ請合ヲ爲シ運貨ト共ニ請合料ヲ徵收シ船主ハ自己ノ引受ケタル積荷ガ到達港ニ着セザルカ或ハ着スルモ損害ヲ被レルトキハ之ヲ賠償スル契約ナリキ然レドモ其後漸ク分業ノ法行ハレテ保險者ヲ生ズルニ至リ積荷ノ他船舶ノ危險ヲモ擔保シ引續キ運貨ニ至ル迄保險ヲ爲スモノ表ハレタリ斯クノ如キ次第ニテ海上保險ノ進歩セル國ニ於テハ一朝船舶海難ニ遭遇スルモ船主及貨主ハ殆ンド痛痒ヲ感スルコト無キニ至レリ

抑海上保險ハ由來海上ニ於テ起ルベキ危險ヲ負擔スルヲ本旨トスレトモ世運ノ進歩ト共ニ漸ク其區域ヲ廣メ海上ノ危險ノ中ニモ普通保險者ノ擔保スルヲ要セザル船員ノ惡行其他之ニ類スル危險サヘ負擔スルモノヲ生セリ故ニ船主又ハ貨主ガ充分ニ保險者ト契約スレバ船舶一朝遭難スルモ毫モ痛痒ヲ感セザルベシ然レドモ海上保險モ一種ノ契約ニ外ナラザレバ契約ノ如何ニヨリ保險

新商
六五
六六

海上保險者ノ負擔スル危險

海上保險者
填補ノ範圍

特擔分損擔保

村 三三
三七

者ノ責任大ニ相違スルモノアリ宜シク注意セザル可ラズ而シテ海上保險ノ事業ハ専門ノ事務ニ屬スルモノナレバ容易ニ小冊子ノ講説シ得ベキ所ニアラズト雖ヘモ海運ニ密接ノ關係アレバ左ニ大要ヲ述ブベシ

海上保險ノ契約ハ其條項ニヨリ保險者填補ノ範圍ニ消長アリ現今本邦ニ行ハル、保險者填補ノ範圍ハ左ノ如シ

一 特擔分損擔保 With Average;.....W.A.

二 特擔分損不擔保 Free from Particular Average;.....F.P.A.

三 全損ノミ擔保 Total Loss Only;.....T.L.O.

特擔分損擔保ハ特擔分損即單獨海損ヲモ擔保スル契約ニシテ海難ニヨリ生スル損害ハ保險證券中特ニ填補セザル特約アル場合ノ損害及ビ法律ノ結果保險者負擔ノ責ヲ免ルベキ場合ヲ除キ一切保險者填補ノ責ニ任ズルモノナリ故ニ救援及ビ救助ノ費用共同海損分擔額ノ如キモ亦負擔スルコト、知ルベシ尤モ些少ノ損害ニ就キテハ填補セザルコトアリ本邦ニ行ハル、所ニ從ヘバ船舶保險ニ在リテハ保險價額ノ百分ノ五以下積荷ニ在リテハ每積荷毎ニ其百分ノ四

海上運送第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係 第一節 海上保險契約及ビ其種類

以下ノ小損害ハ填補ノ責ニ任セザル慣習ナリ

衝突條項付
特擔分損擔
保

尤モ船舶ハ通常汽罐(Boiler)流機(Machinery)船体(Hull)等ニ分チ各別ニ評價シテ保險ニ附スルコト多シ又船主ハ右ニ掲クル外保險者ト特約シ船長ノ過失ニヨリ他船ト衝突シタルトキ相手方ニ支拂フ損害賠償金ノ内其四分ノ三乃至九割ノ填補ヲ受クヘシ斯クノ如キ條項ヲ衝突條項(Running Down Clause)ト云フ

特擔分損不
擔保

特擔分損不擔保ハ單獨海損ヲ擔保セザル契約ニシテ保險ノ目的タル利益ガ被リタル單獨海損ニ對シテ保險者其責ニ任セザルノミナレバ全損ノ場合ハ勿論

坐礁沈没火
災衝突ノ例
外

救援及ビ救助ノ費用共同海損分擔額等ハ皆之ヲ填補スルモノナリ
特擔分損不擔保ノ契約中船舶ノ坐礁沈没火災衝突ノ場合ニ於ケル損害ハ其額ノ多少ニ拘ラズ之ヲ填補スル慣習アリ特擔分損不擔保ノ場合ニモ此等ノ損害

全損ノミ擔
保

ハ如何ナル少額ニテモ保險者之ヲ填補スルモノト知ルベシ
全損ノミ擔保ハ歐洲各國前世紀頃迄ハ行ハレシモ今世紀ニ至リテハ再保險ノ

場合ノ外漸ク其跡ヲ絶タントス此契約ニヨレバ保險ノ目的タル利益ノ全部喪失セル場合ハ勿論損害甚シクシテ完ク其物固有ノ用途ヲ失ヒタルトキ即全損

新商
村
三三三

ト看做スベキ場合ニ於テ保險者ガ保險金額ノ全部ヲ填補スルモノニシテ共同海損分擔額單獨海損及ビ特ニ反對ノ規定又ハ約束アルトキヲ除キ救援及ビ救助ノ費用等ハ保險者填補ノ責ニ任ゼズ
救援及ビ救助ノ費用ニ就キ保險者ノ責任如何ハ多少疑惑ヲ生スベシ從來本邦ニ於テハ此等ノ費用ハ保險者負擔セザルコト、シ若シ特約ヲ以テ此等ヲ負擔スルトキハ特ニ救助費用全損ノミト稱セシガ新商法ノ規定ニ從ヘバ被保險者ハ海難ニ際シ損害ヲ防止スル義務アル代リニ之ニ要シタル費用ハ保險者填補スルコト、ナリ從來ノ慣習ヲ一變シ特ニ契約アル場合ノ外救援及ビ救助ノ費用ハ保險者之ヲ負擔スルコト、ナレリ

新商
村
三三三

全損ノミ擔保ノ契約ニ於テ被保險物全損ニ歸セザレバ保險者之ガ填補ノ責ニ任ゼザルモ本邦ノ如キハ法典ニ委付ノ規定アルガ故ニ反對ノ契約ナキトキハ委付ヲ爲シ得ベキ場合ニ被保險者ハ被保險物ヲ保險者ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得ベシ

委付ノ性質
村
三三三

抑委付ハ海上保險ニ限リ行ハルベキモノニシテ一種變則的權利ノ移轉ニ外ナ

海上運送第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係
第一節 海上保險契約及ビ其種類

ラズ委付ハ十四五世紀ノ頃失踪船ニ對シテ行ハレシヲ濫觴トス彼ノ交通不便ノ時船舶ガ某港ヲ出帆シテヨリ數月若クハ數十月ノ間其安否ヲ知ルニ苦シムトキニハ之ヲ全滅シタルモノト看做シ保險者ハ保險金額ノ全部ヲ支拂フ慣習又ハ規定ヲ見ルニ至リ若シ此クノ如キ慣習又ハ規定ナキニ於テハ假令船舶ノ安否ヲ知ルニ苦シムモ全滅シタルニ相違ナキコトノ證明ヲ被保險者ニ於テ爲サ、レハ保險金ヲ受取ルコト能ハザルベシ而モ海上數千里ノ遠キヲ航行スル船舶ガ果シテ全滅ニ歸セシヤ否ヤノ證明ヲ舉グルハ至難ノ事ニ屬シ數個月若クハ數十個月安否ヲ知ルニ苦シミ船舶ト雖モ間々到達港ニ着スル場合ナシトセズ故ニ茲ニ委付ナル規定ヲ設ケ相當ノ期間安否ノ知レザル者ハ保險ノ目的物ヲ保險者ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ受取リ失踪船ガ若シ後日ニ至リ知レタルトキニハ保險者ヲシテ隨意ニ之ヲ處分スルコトヲ得セシメタリ此クノ如ク失踪船ニ對スル委付ノ規定ハ漸次敵船ニ捕獲セラレテ解放ノ望無キトキ其他損害甚シク殆ト全滅ニ近キ時ニモ適用セラル、ニ至レリ

委付ニ就キ法律ノ規定ハ所謂命令的ニ非ザレバ當事者間ノ契約ニヨリ隨意ニ

積荷ヲ委付シ得ヘキ場合

船舶ノ行方知レサルトキ

積荷ノ救助見込ナキトキ

之ヲ變更スルコトヲ得ベシ孰レノ國ニ於テモ法律ニ規定スル所ハ實際ニ迂遠ナルモノ多キガ故保險證券ノ條項ニヨリ之ヲ變更スルヲ普通トス本邦ノ如キモ亦其一例トシテ見ルベシ

本邦積荷保險證券ノ規定スル所ニヨリ被保險物ヲ委付シテ保險金額ノ全部ヲ得ベキ場合ハ左ノ如シ

第一 被保險積荷ヲ積込ミタル船舶ノ行方ガ左ノ期間知レザルトキ

(い) 日本沿海(但千島列島八重山群)……………汽船 二ヶ月

(ろ) 近海航路……………汽船 六ヶ月

(は) 遠洋航路……………汽船 九ヶ月

第二 被保險積荷ヲ積込ミタル船舶遭難シ積荷ノ救助見込ナキトキ

救助見込ナキトキ……………汽船 六ヶ月

救助見込ナキトキ……………汽船 九ヶ月

救助見込ナキトキ……………汽船 六ヶ月

救助見込ナキトキ……………汽船 九ヶ月

海上運送II第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係II 第一節 海上保險契約及其種類

場合等ヲ云フ然レドモ救助ノ見込無キヤ否ヤハ事實問題ニ屬シ當事者間ニ意見一致セザルトキハ鑑定人ノ鑑定又ハ第三者ノ仲裁等ニヨリ決スルノ他途ナシ

積荷ノ原質
ガ全部毀損
シタルトキ

第三 同上ノ場合ニ於テ積荷ノ原質全部毀損シタルトキ

積荷ノ原質全部毀損シタルトキトハ例ヘバ精巧ナル器械類又ハ反物ノ如キハ一旦海水ニ浸蝕セラレバ最早貨物トシテノ用途ヲ全然異ニスルコトアルガ如シ然レドモ其積荷ガ或範圍内ニ於テ用途ヲ異ニセルトキノ如キハ之ヲ以テ委付ヲナシ得ベキ條件トナスコト能ハズ此條項モ亦事實問題ニ屬スルガ故ニ若シ争起ラバ鑑定人ノ鑑定ヲ請ハザルベカラズ

船舶ヲ委付
シ得ヘキ場
合

次ニ船舶保險ニ在テハ第一項ノ船舶ノ行方ガ知レザル場合ニ付テハ積荷保險ト同様ナレドモ第二第三兩項ハ船舶保險ニ毫モ關係ナシ故ニ此場合ニハ別ニ船舶ガ修繕スルコト能ハザルニ至リタルトキ及ビ船舶ガ沈没坐礁破碎シ全ク救助ノ見込ナキ時ヲ以テ船舶ヲ委付スルコトヲ得ベシ而シテ船舶ガ修繕スルコト能ハザルニ至リタリト看做スニハ絶對的ニ修繕不能ノ場合ノ外救援救助

新商モ一

ノ費用、假修繕ノ費用、及ビ本修繕費ガ保險證券ニ記載シタル船舶價額ニ超過スル場合ヲ指スモノナルコトハ保險證券ノ條項中ニ記載セラル、所ナリ然レドモ何等ノ契約モ無キトキハ商法ノ規定ニ從ハザル可ラズ

委付ノ手續
新商
村
四五
四五

船舶ガ沈没坐礁破碎等ノ場合ニ援助ノ見込無キヤ否ヤハ結局相當ノ費用ト時日トヲ以テ援助スルコト能ハザルモノナリヤ否ヤハ事實問題ニ屬シ鑑定人ノ鑑定ニ從ハザル可ラズ

委付ノ結果
新商
村
四五
四五

委付ヲ爲サントセバ慣習上書面ヲ以テスルヲ普通トス而シテ委付申込期限ハ我商法ニヨレバ三個月ナルガ故三個月ヲ經過スルトキハ委付ヲナス權利ヲ失フモノトス

然ラバ委付ノ結果ハ如何ト釋スルニ保險者ハ一方ニ於テ保險金額ノ全部ヲ被保險者ニ支拂フ義務ヲ生シ他方ニ於テ委付ノ行爲アリシ後ハ保險ノ目的物ニ付キ保險者ハ一切ノ權利ヲ取得スベシ詳言スレバ保險者ガ委付ヲ引受ケタルトキハ豫メ保險證券ニ記載シタル期限内ニ或ハ相當ノ期限内ニ保險金額ノ支拂ヲ爲サ、ル可ラズ而シテ委付ノ成立ト同時ニ保險者ハ保險ノ目的ノ上ニ一

海上運送第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係
第一節 海上保險契約及ビ其種類

切ノ權利ヲ取得スルモノナリ
委付ハ既ニ述ベシガ如ク一種ノ變則的權利ノ移轉ナレバ保險者ニ取リテハ不利益ナルモノト云フベシ故ニ委付一旦成立セシ以上ハ假令被保險物ニ就キ救助ノ望アルヲ發見ストモ保險者ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ被保險者ヨリ隨意ニ之ヲ撤回スルコト能ハザルヲ原則トス

第二節 保險者ノ引受クベキ危險

我保險證券ニ從ヘバ保險者ノ引受クベキ危險ハ沈没、火災、衝突、膠砂、投荷其他總テ保險シタル積荷又ハ船舶ニ損害ヲ及ボスベキ海上一般ノ危險トス
海上保險者ハ海上ニ於テ起ルベキ危險ヲ負擔スルヲ當然トスレドモ彼船舶保險ニ在リテハ船舶ガ修繕ノタメ船渠ニ入りタル中火災ニ罹リタル損害ノ如キハ通例之ヲ負擔セリ又海上ノ危險ニ連續セル河川若クハ陸上ノ危險或ハ造船中ノ危險又ハ新造船ノ進水ニ際シ起ル危險ノ如キモ特ニ擔保スルコトアリ而シテ陸上ノ危險ニ就キテハ海上危險ノ直接ノ結果トシテ起リタルトキハ特ニ

保險證券ニ記載セル保險者ノ引受クベキ危險 新商 六三

新商 六三

船舶保險證券ニ負擔セザル者ノ負擔セザル 五二六

海上危險ノ一部分ト看做サル、コトアリ例ヘバ航海ノ途次非常ナル暴風雨ニ遭遇シ辛ウシテ避難港ニ入港セルトキ共同ノ利益並ニ安全ノ爲メ船舶ノ修繕ニ着手セントシテ積荷ノ一部ヲ陸揚シタルトキニ起リタル損害及ビ再ビ之ヲ積込ムルニ生ジタル損害並ニ陸揚中ノ倉敷料等ノ如キハ陸上ノ損害又ハ費用ニ屬スルモノナレドモ暴風雨ナル海上危險ノ直接ノ結果ニ外ナラザレバ海上保險者ノ負擔スベキハ固ヨリ當然ナリ
保險者ノ負擔スベキ危險ニ就テノ説明ハ前章 Negligence Clause ヲ説クニ方リ述ベタル所ナレバ爰ニ之ヲ贅セズ

第三節 保險者ノ負擔セザル危險

我船舶保險證券ノ條項中保險者填補ノ責ヲ免カル、場合ヲ擧グレバ次ノ如シ
第一 一揆、暴徒若クハ海賊ヨリ被ル損害
第二 襲撃捕獲強留抑止、水雷其他宣戰ノ前後有無ヲ問ハズ總テ戰爭ヨリ生ズル損害

海上運送 第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係 第三節 保險者ノ負擔セザル危險

以上二項ハ所謂戰時條項ト稱セラレ特ニ契約ヲ爲ストキハ保險者負擔スベシト雖ヘモ通例孰レノ國ニ於テモ保險者負擔以外ノ危險トシテ數ヘラル

第三 切迫セル危險ヲ避ケンガ爲メニ非ズ又ハ保險會社ノ承諾ヲ受ケズシテ尋常ノ航路外又ハ本證券記載ノ航路以外ニ出デ又ハ出デントシ若クハ本證券ニ記載セル以外ノ港津ニ寄港セントシ又ハ寄港シタル時ハ其以後ニ生ズル損害航路外航行ニ就キテハ保險者ト交渉ノ上其承諾ヲ經タルトキハ特ニ其危險ヲモ擔保スルコトアリ本邦ニ於テハ此申込ト同時ニ保險料ノ追徴ヲナス尤モ航路外航行ニモ危險切迫セル時即止ムヲ得ザルニ出デタルモノニ限り保險者之ヲ擔保スルモノナリ

第四 被保險者保險契約者若クハ保險金額ヲ受取ルベキ者又ハ此等ノ代理人、雇傭人又ハ船長、海員ノ故意又ハ重大ナル過失ニヨリテ生ジタル損害被保險者、保險契約者若クハ保險金額ヲ受取ルベキ者又ハ此等ノ代理人、雇傭人が故意ニ醸シタル損害ハ條理上保險者負擔ノ責無キハ勿論ナリ然ルニ船長及ビ海員ガ故意ニ醸シタル損害ハ海外諸國ニ於テハ所謂船員ノ惡行中ニ包含セ

ラレ概ネ保險者之ヲ擔保ス

抑船員ノ惡行ヲ保險者ガ負擔セシ起源ハ航海業未タ發達セザル時ニ當リ船舶一旦遠隔ノ地ニ航行センカ之ガ監督ノ充分ニ行ハレ難キ點ヨリ船主ヲ保護スル精神ニ出テタルモノナリ然レモ航海業ノ進歩セル今日ニハ船長、船員ノ故意ニ醸シタル損害ハ之ヲ船主ノ責任ニ歸セシムルモ不當ノ事ニ非ザルベキガ故原則トシテハ此等ハ保險者負擔ノ限ニ非ズ

被保險者、保險契約者又ハ保險金額受取人又ハ此等ノ代理人、雇傭人又ハ船長、海員ノ重大ナル過失ニヨリ生ジタル損害モ亦保險者負擔ノ限ニ非ズ而シテ重大ナル過失ニ因リ生スル損害ハ船長、海員ノ行爲ニ多クシテ果シテ重大ナル過失ナリヤ否ヤハ事實問題ニ屬スベキモ重大ナル過失トハ既ニ述べタル如ク法律上ヨリ解釋スルトキハ相當ノ注意ヲ缺キタルガ爲メ生ジタル損害是ナリ此等ハ船主ノ位置ヨリ云フ時ハ大ニ不便ヲ感スヘシト雖ヘモ本邦海運社會現時ノ狀態ニヨレハ保險者之ヲ負擔セザルモ亦理由ノ存スルモノアリ

第五 保險會社ノ承諾無クシテ船舶所有者若クハ船長ニ更替アリ又ハ船舶ノ

構造ニ變更アリタル以後ノ損害但航海中事變ノ爲メ假ニ船長ヲ定ムル場合ハ此限ニ非ス

船主、船長、
船員ノ變更、
村、五、六

本邦海上保險ニ於テハ船主若クハ船長ノ變更ニ重キヲ置キ之カ變更ニ就キテハ一々保險者ノ承諾ヲ經ザル可ラス何トナレバ船主船長ノ如何ハ船舶ノ危險ニ消長ヲ來スコト著シケレハナリ船舶ノ構造ノ變更アリタル時亦同様ノ手續ヲ履マザル可ラス

第六 船舶出帆ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘス若クハ官廳ノ検査ヲ受クルヲ怠リタル場合ニ生ズル損害

船主、船長、
ノ義務ヲ怠
リタル場合、
村、五、六

此條項ハ保險證券ニ記載スルヲ待タズ當然保險者カ其責ヲ免カル、者ナリ何トナレハ是船主若クハ船長ノ當然守ルヘキ義務ヲ怠リタル者ナレバナリ

第七 密輸出入ヲ謀リ又ハ戰時禁制品ヲ積込メルニヨリ若クハ検査ニヨリ生ズル損害

密輸出入ヲ
謀リ又ハ戰
時禁制品ヲ
積込メルニ
ヨリ生ズル
村、五、六

密輸出入ヲ謀リタルニヨリ生ズル損害トハ竊カニ其筋ノ禁ヲ犯シ禁制品ヲ輸入シ若クハ脱税ヲ謀リテ種々ノ處置ヲ爲シタルカ爲メ差押トナリ從テ生ジ

検査ニヨリ
生ズル損害

タル損害ヲ云ヒ戰時禁制品ヲ積込ミタルニヨル損害トハ船舶出航當時ハ開戦前ナリシモ先方へ到着セル時既ニ戰爭起リ且該積荷カ戰時禁制品タリシ爲メ差押ヘラレタルガ如キ場合ニ生ズル損害ニシテ其ニ當然保險者ノ負擔以外ニ屬スベキモノナリ

第八

戰時ニ軍用又ハ運送用トシテ使用セラレ、時其以後ニ生ズル損害

軍用及運送
以後ノ損害

此條項ノ起原ハ實ニ彼ノ明治二十七八年日清戰爭ニ在リトス當時本邦商船ノ御用船トナリテ支那海並ニ朝鮮近海ヲ航行スルニ當リ戰時ノ危險ハ保險證券ノ條項ニヨリ其責ヲ免カル、コトヲ得ベキモ戰爭ニヨラザル坐礁衝突等ニ就テハ依然保險者其責ニ任ゼザルベカラス然ルニ馬關海峡ヲ通過シタル以後ハ或ハ夜中點火ヲ爲サス屢々闇黒中ヲ航行スルコトアリ或ハ敵船ノ警察ヲ豫防

海上運送第十三章

海上保險及海上運送ノ關係
第三節 保險者ノ負擔セザル危險

(八四五)

センカ爲メ非常ノ航路ヲトルコトアリ加之船舶ノ往復頻繁ナリシヲ以テ其危險平時ニ比シ甚シキモノアリ實際當時危險ニ罹リシモノハ少數ナリシモ保險者ハ大ニ考フル所アリ商船ニシテ戰時運送船トシテ使用セラル、モノハ其擔保ヲ拒絕シ若シ強テ之カ引受ヲ望ム者アラハ高額ノ保險料ヲ以テ之ニ應スルコト、ナシ爾來此條項ヲ見ルニ至リシナリ

第九 被保險船舶ニ對シ總保險金額カ保險證券記載ノ保險金額制限額ヲ超過スルニ至リタル時ハ其以後ニ生ズル損害

本邦ニ於ケル船舶保險ノ場合ニハ船價ノ一部分ハ常ニ船主ノ危險ニ存セシムル規定ナルヲ以テ保險契約ヲ爲ス際所謂保險金額ノ制限ナルモノヲ設ケ若シ其以上ニ船主カ他ノ保險者ト保險契約ヲ取結ヒタルトキハ第一ノ保險契約ヲモ無効ニ屬スモノトセリ換言スレハ如何ナル方法ニヨルモ船主ハ保險金額制限以上ニ保險ヲ附スルコト能ハス是甚酷ナルカ如キモ抑保險金額ノ制限ヲ設ケタル旨意ハ船主ヲシテ常ニ船價ノ一部ニ對スル危險ノ負擔ヲ爲サシムルニ在リサレハ此精神ヲ破リ制限外ニ保險ヲ附シタルトキハ先ノ保險契約ニ對シ

船舶ノ保險
金額制限以上
ニ附シタル
保險

村 五四

保險料拂込
ヲ怠リタル
以後ノ損害

村 五四

積荷保險證
券ニヨリ保
險者ノ負擔
セザル危險

特別ノ條項
村 五三
五二

テハ其利益ヲ拋棄シタルモノト看做スノ止ムヲ得ザルモノアレバナリ

第十 保險料拂込期日ニ其拂込ヲ怠ルトキハ其期日以後ニ生ズル損害

船舶保險ニ在リテハ保險料ハ數回ニ分納スルヲ本邦ノ慣習トス然レドモ船主ハ動モスレハ其期日ニ至リテ支拂ヲ怠リ之カ爲メ保險者ノ帳簿整理上困難ヲ感スルコトアリキ故ニ數年前ヨリ斯クノ如キ場合ニ保險者ハ期日以後ニ生シタル損害ヲ負擔セザルコト、シ依テ以テ此弊ヲ除カントシ此クノ如キ條項ヲ見ルニ至レリ尤モ保險契約ハ之カ爲メ消滅シタルニ非スシテ船主カ再ヒ保險料ヲ拂込ミタルトキハ拂込日以後ニ生シタル損害ハ保險者其責ヲ負フモノナリ積荷ヲ保險ニ附シタル時保險者擔保ノ責ニ任ゼザルモノハ前ニ掲グル條項中第五項及ビ第八項以下ヲ除クノ他同一ナリ尙積荷保險ニ於テ保險者責ヲ免カル、特別ナル條項ハ左ノ如シ

被保險物ノ性質若クハ瑕疵其他自然ノ消耗等ニ因リテ生シタル損害又ハ不可抗力ニ歸因セザル破損毀損變質變色腐敗荷造ノ不良荷積ノ不注意等ヨリ生ズル損害又ハ鼠喰虫喰盜難鈎疵雨濡不可抗力ニ歸因セザル

海上運送ノ第十三章 海上保險及海上保險ト海運トノ關係
第三節 保險者ノ負擔セザル危險

漏損荷包ノ破損中荷混合ヨリ生スル損害

以上記載セル損害ノ多分ハ條理上保險者責ヲ負フ可キモノニ非ザルコト別ニ説明ヲ下ス必要ナシ
斯クノ如ク保險者ハ危險ノ種類ニヨリテハ之ヲ負擔セザルモノアルガ故此等ハ特約ヲ以テ擔保ヲ請求スルノ外船主又ハ貨主ニ於テ自ラ負擔セザル可ラズ然リ而シテ船主ノ位置ヨリ云フトキハ自己ノ代人タル船長海員ヲシテ船舶ヲ操縦セシムルガ故保險者ノ負擔セザル損害ノ如キハ自ラ之ヲ負擔スルモ敢テ不都合ヲ感セザルベシ殊ニ英國ニ於テハ船主組合又ハ其濟保險組合ナルモノアリテ一般保險者ノ負擔セザル危險ニ就キテモ一部ノ填補ヲ受クル組織アルカ故ニ船主ノ便益少カラズ之ニ反シ貨主ノ位置ヨリ云フトキハ自己ノ貨物ヲ既ニ船主即他人ニ托シ運送セシムルモノナレバ監督權ナキガ爲メ生ズル損害ニ就キ絕對的ニ保險者ヨリ填補ヲ受クル能ハザルハ頗ル不便ヲ感ズル處ナルベシ尤モ船主ト貨主トヲ問ハズ充分ノ注意ヲ缺キシガ爲メ生ズル損害ノ如キハ所謂汝ニ出デ、汝ニ歸ルノ諺ノ如ク保險者ヨリ填補ヲ受クル能ハザルモ亦

保險者ガ擔
セザル危險
ニ就キル貨
主ノ結果

保險者ガ保
險セザル危
險ニ就キル
貨主ノ結果

至當ナリトス

又貨主ノ位置ヨリ考フルニ保險者ヨリ填補ヲ受ケザル種類ノ損害ト雖ヘ凡運送契約ニヨリ船主其責ヲ負フベキモノハ勿論船主ヨリ賠償ヲ受クベキモ現今行ハル、船荷證券ノ多數ヲ觀ルニ彼ノ除外例(Negligence Clause)ニヨリ此種ノ損害ノ大部分ニ就キ船主其責ヲ免カル、慣習アリ世人動モスレバ貨物運送中ノ損害ハ若シ之ヲ保險ニ附シアル片ハ常ニ保險者ノ填補ヲ受ケ否ラザルモ尙船主ノ賠償ヲ受ケ貨主ハ毫モ痛痒ヲ感ゼザルモノト思惟スル者尠カラズト雖ヘ凡是大ナル誤ナリト謂ハザルベカラズ尤モ先年船荷證券ノ修正編纂ヲ企ツルニ當リ龍動商業會議所ノ意見ハ船荷證券ト保險證券トヲ結合スレハ恰モ該貨物ハ安全ニシテ銀行家カ荷爲替ヲ取組ム場合ニモ貨物ヲ自己ノ倉庫ニ入レ金員ヲ融通セシト同一ナル安全ノ程度ニ非ザル可ラズ換言スレバ保險證券ニ於テ保險者ノ負擔セザル危險ハ宜シク船主ニ於テ負擔スベシト云フニ在リキ然レドモ國ニヨリテハ保險證券ニ於テ保險者ノ負擔セザル危險ノ如キモ多少ノ相違アリ又船荷證券ノ條項トテモ區々ナルガ故到底實行ニ困難ナルベシ

要スルニ海運ニ從事スル者及ビ其便ニ依ル者ハ豫メ如何ナル種類ノ損害ハ自ラ負擔セザルベカラザルカヲ研究スル必要アリ又積荷ニ對シ荷爲替ノ取組ヲ受クル銀行家モ宜シク如何ナル種類ノ損害ハ保險者又ハ船主ノ填補賠償ヲ受クル能ハザルカヲ知ラザル可ラズ

第四節 貨主ノ負擔スベキ危險

本邦ニ行ハル、保險證券ト船荷證券トヲ對照シ且法律ノ規定ト慣習トヲ斟酌シ積荷主自身ニ負擔スベキ危險ヲ舉グレハ左ノ如シ
保險者並ニ船主ヨリ填補賠償セザル損害ヲ別テ貨主ガ保險者並ニ船主ヨリ絕對的ニ填補賠償ヲ受クル能ハザルモノト普通ノ條項ニ於テハ填補ヲ受ケザルモ特約ニヨリ保險者ノ填補ヲ受クルモノト二種トナスコトヲ得ベシ
第一 絕對的ニ保險者並ニ船主ヨリ填補賠償ヲ受クル能ハザル損害
此種ノ損害ハ多ク貨主自身ノ不注意又ハ貨物本來ノ性質ニ歸因スルモノニシテ例ヘバ荷造ノ不良ヨリ生ズル損害積荷ノ性質若クハ瑕疵其他自然ノ消耗等

絕對的ニ貨主ノ負擔スベキ損害ニシテ保險者並ニ船主ヨリ填補賠償ヲ受クル能ハザルモノト普通ノ條項ニ於テハ填補ヲ受ケザルモノト二種トナスコトヲ得ベシ

法律ノ結果又ハ貨主ノ故意又ハ過失ニヨリ生ズル損害

船員ノ輕過失ニヨリ生ズル損害

特約ニヨリ保險者ヨリ填補賠償ヲ受クル能ハザルモノト

ニヨリテ生ズル損害不可抗力ニ歸因セザル漏損荷包ノ破損中荷ノ混合其他變質變色腐敗等ノ如シ彼暴風雨等ニ遭遇セザルモ荷造ノ不完全ナル爲メ硝子陶磁器等ノ破損スルガ如キ熱帶地方ヲ經過スル果物ノ腐敗スルガ如キ染物ノ變色スルガ如キ孰レモ貨主ガ當然負擔スベキ損害ナリ
此他密輸出入又ハ脱稅ヲ謀リタルニヨリ生ズル損害積荷ガ檢疫ニヨリ又ハ戰時禁制品タルニヨリ生ズル損害及ビ被保險者保險契約者若クハ保險金額ヲ受取ルベキモノ又ハ是等ノ代理人雇傭人ノ故意又ハ重大ナル過失ニ因リテ生ズル損害等モ貨主之ヲ負擔セザルベカラズ
又盜難鼠喰虫喰雨濡等ヨリ生ズル損害ハ保險證券ノ規定ニヨリ保險者負擔ヲ免カル、ト共ニ船主ハ船荷證券ノ條項ニヨリ亦責ヲ免カル、コト多シ
第二 特約ニヨリ保險者ヨリ填補ヲ受クベキ損害
戰爭ヨリ起ル損害ハ普通ノ保險證券ニ於テ保險者之ヲ負擔セザルモ特約ニヨルトキハ保險者之ヲ填補スベシ
航海不適ヨリ生ズル損害及ビ船主海運業者ノ過失若クハ船員ノ故意又ハ重大

新商
五四
結論

ナル過失ニ歸因スル損害ノ如キハ條理上行爲者ニ於テ負擔セザル可ラズ然レドモ事實船長、海員ガ損害ヲ醸セルトキノ如キハ船長、海員ヲ相手取り損害賠償ノ訴ヲ提起スルコトヲ得ベキモ是等薄給ノ者ニ向ヒ巨額ノ賠償ヲ求ムルモ決シテ有效ナラズ又苟クモ船主ニ過失無ケレバ船長其他ノ海員ノ職務ヲ行フニ當リ他人ニ與ヘタル損害ハ我商法ノ規定ニヨリ航海ノ終ニ於テ船舶運賃及ビ船主ガ該船舶ニ就キ有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權ヲ債權者ニ委付シテ責ヲ免カル、コトヲ得ベキガ故若シ船長海員ノ故意又ハ重大ナル過失ニヨリ船舶全滅ニ歸セシトキハ貨主ハ始ント要償ノ途無キト一般ナリ
斯クノ如キ次第ナレバ積荷ノ運送ニ就キテハ保險者ト船主トノ間ニ詳細ナル協議ヲ爲シ船主ノ責ヲ免ルベキ損害ハ可成保險者ニ於テ之ヲ負擔スルヲ要ス蓋既ニ積荷ガ貨主ノ手ヲ離レ船主ノ監督ノ下ニ在ル船長、海員ノ過失、其他ノ原因ニヨリ損害ヲ生ジタルトキニモ尙積荷主ヲシテ損害ヲ自ラ負擔セシメンカ商業ノ圓滑ヲ圖ル上ニ於テ大ニ寒心スベキ事ナレバナリ勿論今日ニ至ル迄歐米各國ニテハ斯クノ如キ場合ハ稀ニ見ル所ナルヲ以テ世人ノ注意ヲ喚起スル

仲裁

コト薄ク且ツ海外保險證券ノ規定ハ本邦ノモノニ比スレハ貨主ニ取り甚寛大ナルモノアリテ一部ノ學者ハ杞憂ヲ懷キ彼是議論ヲ爲スモ實際海運ニヨリ貨物ヲ輸送スル商人ノ如キハ此等詳細ノ點マデ深ク留意スルモノ少シトス特ニ本邦ノ如キハ此邊頗ル曖昧ニシテ船主ハ法律ノ未ダ實施セラレザル結果無限ノ責ヲ負ヒタルモ斯クノ如キ損害起ルトキハ通常示談ニテ終ヘ世間ノ問題トナラザリキ然レトモ今後ハ此等ノ點ニ就キ議論起ランモ知ルベカラザレバ海運ニ關係スルモノハ研究ヲ怠ルベカラス
船主保險者並ニ貨主間ニ争起ル時ハ訴訟ニ至ラザル前當事者間ノ示談ニテ平穩ニ事ヲ結フヲ便法トシ本邦ニ盛ニ行ハル、所トス海外ニ於テモ此等ノ者ノ間ニ於ケル争ハ仲裁(Arbitration)ニ附スル便法アリ蓋訴訟ヲ起ストキハ判決ノ下ル迄ニハ比較的長日月ヲ要スルノミナラス訴訟費用其他各種ノ費用嵩マリ加之當事者間ニ惡感情ヲ起シ總ベテ商取引ノ圓滑ヲ妨グルノ弊ハ避クベカラザル所ナリ特ニ保險證券運送契約其他衝突等ニ關スル問題ニ就キ其證人タルモノハ直接又ハ間接ニ海事ニ從事スルモノニシテ此等ノ者ヲ法庭ニ召喚センコ

トハ困難ナル場合多ク其附帶費用亦決シテ尠カラザレハ之ヲ仲裁ニ附スルノ利益ナルニ若カス彼英國ニ於ケル相互保險組合(Mutual Insurance Societies)ノ多數ハ其約款ニ組合ト組合員トノ間ニ起ル爭議ニ之ヲ仲裁ニ附スベシトノ條項ヲ備フルガ如キ亦此一例ナリ其極端ナル例ハウエールス石炭運送契約書(Wales coal charter)中ニハ日數超過増拂金ニ關スル苦情起ラハ恒ニ之ヲカルデフ船主協會(Cardiff shipowners' Association)ノ撰ヘル船主一名並ニモンマウスシャー及ビ南ウエールス炭礦所有者協會(Monmouthshire and South Wales Coal Owners' Association)ノ撰ベル炭礦所有者一名ヲ仲裁人トシ若シ兩人ノ間ニ議熟セザルトキハ兩人撰定ノ判者(Umpire)ノ判定ヲ受クベシトノ強制的仲裁條項(Compulsory Arbitration Clause)ヲ挿入セリ然レモ此クノ如ク將來起ルベキ事件ヲモ恒ニ仲裁ニ附スベシトノ契約ハ法律上無効タルヲ免レズ之ガ爲メ一八九九年十二月二十日ニ開カレタルカルデフ商業會議所ノ議決ニヨレハウエールス石炭運送契約書ノ所謂強制的仲裁條項ヲ改正シ仲裁ニ附スルハ當事者ノ任意トセリ是固ヨリ當然ノコトナリ然レドモ將來生スヘキ事件ニ就キテモ先之ヲ仲裁ニ附シタル後ニ非ザレハ訴訟

ヲ爲スコトヲ得ズトノ契約ハ勿論有效ナリ
爭議ヲ仲裁ニ附セントスル時ハ當事者ハ其旨ヲ契約書ニ作製シ仲裁人ノ報酬仲裁人ノ裁判ハ裁判所ノ判決ト同一效力アルコト其他爭議ノ事項一ナル時ハ之ヲ簡單ニ記載シ署名ノ上仲裁人ニ呈出ス而シテ當事者ハ普通一名宛ノ仲裁人ヲ指定シ仲裁人ハ又更ニ判者ヲ撰ヒ仲裁人ノ議合ハザル時ハ判者ノ意見ニ從フモノトス然レドモ双方ニ利害ノ關係ナキ者一名ヲ仲裁人ト爲スコトナキニ非ス此クノ如キ場合ノ仲裁人ハ事件ノ性質ニヨリ辯護士海損精算人其他各事件ニ經驗アル者ヲ撰ブベキハ勿論ナリ
仲裁人ハ當事者又ハ證人ニ種々ノ訊問ヲ爲シ或ハ辯護士其他専門家ノ意見ヲ叩キ契約書ニ指定ノ日迄ニ裁決書(Award)ヲ作ラザルベカラスト雖ヘモ普通ノ契約書ニヨル時ハ若干日裁決書調製日ニ猶豫ヲ爲スコトヲ得ベシ
契約書ニ何等仲裁人ノ報酬額ヲ記載セザリシ時ハ仲裁人ハ相當ノ報酬ヲ得ベシ普通行ハル、法ニヨレハ仲裁人ハ裁決書ノ調製ヲ畢リタル時ハ當事者双方ニ自己ノ受取ラントスル報酬(Fees)ノ金額ヲ指定シ右支拂ト引換ニ裁決書ヲ交

〇一、一九六
二〇〇

附スルナリ

海上運送ニ第十三章 海上保險及ビ海上保險ト海運トノ關係
第四節 貨主ノ負擔スベキ危險

海上運送終

送 運 上 海

錄 附

HG LQ	HG L P	HG L D	HG K W	HG K V	HG K S
103A	1037	1031	102A	1027	1025
正義丸 (カチ)	玄洋丸 (ヘロ)	第一松壽丸 (三那丸)	夕顔丸	仁保島丸	湊川丸
海近	海近	海沿	海近	水平	海沿
鐵	鐵	木	鐵	木	鐵
暗車	暗車	暗車	暗車	雙暗車	暗車
五	四	二	四	一	二
一八、二〇	一五六〇〇	七九〇〇	一一五三〇	六六四〇	一五七九〇
一七、七五	一六、四〇	九、四〇	一一、一五	五、五〇	一五、六五
八、五	七、	未詳	未詳	未詳	七、五
三五、二七	二九、七三	三九、一	一一、一三	二七、五	三九、六〇
蘇國	蘇國	蘇國	蘇國	蘇國	蘇國
不詳	不詳	不詳	不詳	不詳	不詳
同	大阪	長崎	長崎	長崎	長崎
冷汽	冷汽	冷汽	冷汽	冷汽	冷汽
二	二	二	二	二	二
一、八	一、八	一、八	一、八	一、八	一、八
二七	二七	二七	二七	二七	二七
九、	六、五	一、八	五、〇	一、三	七、五
高田義丸	帝國商船	鬼塚	三合資	山本竹次郎	大阪商船

HG K N	HG K J	HG I T	HG J 4	符號	番號	本船
1021	1018	1011	1010			
田浦丸	肥後丸	芙蓉丸	回陽丸			
海沿	海沿	洋遠	海沿			
木	網	鐵	木			
暗車	暗車	暗車	暗車			
五	五	四	二			
九三、六五	二四、三〇	二〇、三六	九六、〇〇			
一、二五	二、一〇	一、八三	一、三〇			
七、五	七、	一、八	六、			
二四、五五	一、〇四	七、八七	一、三三			
蘇國	蘇國	蘇國	蘇國			
不詳	不詳	不詳	不詳			
同	東京	東京	東京			
冷汽	冷汽	冷汽	冷汽			
二	二	二	二			
一、八	一、八	一、八	一、八			
二七	二七	二七	二七			
九、	九、	九、	九、			
東京商船	日本郵船	三合資	服部治郎次			

遞信省船名錄

LLOYD'S REGISTER OF BRITISH

1 No. in Book.	2 Steamer's Name. Material, Rig, &c.	3 Regist- ered Ton- nage.	4 Particulars of Classi- fication.			5 Built.	
			6 Character.	7 Port of Survey.	8 When Shp. En- gines.	9 By Whom. Where.	
	Master. Late Name if any. Special Surveys. No. of Decks, &c.	Gross. Under deck. Net.	✕ for Special Survey. Date of last Survey.	Port of Survey. Years Assigned now expired. Equipment Letter			
	11 Achecolanda SteelScSr	2050 1926 1300	100A1 Class Contem- plated.		1899	W. Pick- ersgill & Sons Sunderland	
	12 Antonios SteelScSr D.G. Moraitis -99 ss ShL No. 3-4, 99 (ex) Wave 1 Dk (Stl) & Well deck Webframes	2264 1737 1450	✕ 100A1 Shl s 7,99 ✕ LMC 4,99		1887 3 mo Lloyd's A. & CP.	W. Gray & Co. W. Hartle- pool.	
	3 Brinkburn SteelScSr W.J. Shelbake 69-99 1 Dk (Iron) & Spar dk (Iron) & Webframes	3683 3451 2365	✕ 100A1 Wtb w Spar dk 7,99 ✕ LMC 7,99		1899 7 mo	T. Turn- bull & Son Whitby A. & CP.	
	18 Bewick Iron Sc 3 Mst Sr Le Paumier -97 ss Hav. 2nd (ex) Chesmé, No. 3-9, 95 HRFL (ex Bewick) 3 Dks	1389 1283 819	✕ 90A1 Dnk p 9,97 ✕ NR81 LMC 9,95 BS9,97		1872 2 mo	W. Dox- ford & Sons, Sunderland A. & CP.	

AND FOREIGN SHIPPING.

10 Owners.	11 Regist'd Dimensions Deck Erections, &c.			13 Port of Registry. Flag.	12 Engines. No. & Dia. of Cylinders. -Stroke. Boiler Pres- sure. NIP-Horse Power by society's formulae: EIP -power by Ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.	14 Moulded depth. Free- board amid- ships. ft. in.	15 Registers in which entered, if not in L. R., Date of E. of Trade Cert.
	Length.	Breadth.	Depth.				
A. Uribe	286-0 43-2 18-7 P23/B56/F27'			Bilbao Spanish	T. 3 Cy. 21", 35" & 57 1/2"-39"		
D. G. Moraitis & Co.	289-2 38-2 20-3 P27' Q96' B108' F30' nk 10" 5 B H Cem WB=D Ba 96' f 108' 452t			Andros Greek 2ND 99 210NH 2SB, 6cf, gs 68 T. Richardson & Sons, Hpl.	22" 2 52" 0		
Century Shppg. Co. Ld. Har- ris & Dixon Mysr.)	352-1 43-0 20-6 P30' B114' F32' 28-5 nk 6 B H Cem WB=D Ba 120' uE24' f 140' 810 t APT 40t			London British 90lb 282NIP 2SB, 6cf, gs 123 HS 4345 Blair & Co. Ld. Stockton	21" 9		
E. Hulin	253-3 32-4 24-0 ptNS9 WB=D Ba 68' f 86' 239t			Rouen French 6 B H Cem 68' f 86' 239t	C. 2 Cy. 31" & 58" -33" (b) 75lb 60lb 2ND 88 161NIP N. E. Marine E. Co. Ld. Sld.	25" 3	

Voyage No. <u>3</u>	<u>Hongkong, 1st April 1906.</u>
Ticket No. <u>1</u>	Berth No. <u>19</u>
Passenger <u>Mr. M. Hongo</u>	
Ship <u>"Nisshin Maru"</u>	
From <u>Hongkong</u>	to <u>Kobe</u>
Rate <u>\$65.-</u>	
REMARKS.	
Nippon Kisen Kaisha. CABIN PASSENGER'S TICKET. Not Transferable, and good for this trip only. Voyage No. <u>3</u> <u>Hongkong, 1st April 1906.</u> Ticket No. <u>1</u> Cabin No. <u>10</u> Berth. <u>19</u> This Ticket entitles <u>Mr. M. Hongo</u> to a CABIN PASSAGE from <u>Hongkong</u> to <u>Kobe</u> (the dangers and accidents of the seas and navigation of whatsoever nature and kind, excepted), in this Company's Steamer <u>"Nisshin Maru"</u> or any other vessel that may be substituted. For the Nippon Kisen Kaisha, <u>J. Matsumoto</u> Agent. N.P.S.B.—See SPECIAL CONDITIONS ON THE BACK.	

上 等 面 票 上 同 CONDITIONS. Should the steamer be prevented from leaving at the appointed time, either en route or otherwise, from any cause whatever, the Company will not be liable for the maintenance of Passenger, nor for any consequence of such detention. Should any other steamer be substituted, the Company reserve to themselves the right of re-berthing the passengers. Adult Passengers will be allowed 100 Pounds Baggage Free, Children paying half-fares, half this amount; all in excess to be paid for at the current rate for Cargo. The Company will not be responsible for Merchandise, Notes, Bonds, Documents, Specie, Ballion, Jewelry, or Valuables of any sort, to be landed as Baggage, unless shipped under Bills of Lading and Freight paid thereon in the usual way. Passengers will pay for all Wines, Spirits, Malt Lignors, and Aferated Waters with which they may be supplied.
--

NIPPON KISEN KAISHA.		NIPPON KISEN KAISHA.	
RETURN ORDER NO. <u>1</u>	RETURN ORDER NO. <u>1</u>		
Issued in Connection with	Issued in Connection with		
Ticket No. <u>1</u>	Ticket No. <u>1</u>		
Per S. S. " <u>Nisshin Maru</u> "	Per S. S. " <u>Nisshin Maru</u> "		
Voyage _____	Voyage _____		
Sailing from <u>Hongkong</u>	<u>Hongkong, 1st April 1906</u>		
on <u>1st April 1906</u>			
	Advice Note for <u>Manager N.K.K.</u>		
<u>Mr. M. Hongo</u>	<u>Kobe</u>		
	<u>Mr. M. Hongo</u>		
From <u>Kobe</u>	From <u>Kobe</u>		
To <u>Hongkong</u>	To <u>Hongkong</u>		
Class <u>1st</u>	Class <u>first</u>		
Return Fare Prepaid <u>\$32.50</u>	Return Fare Prepaid <u>\$32.50</u>		
Available Period <u>6 Mos.</u>	Available Period <u>6 Months</u>		
	<u>J. Matsumoto</u>		
This order issued on <u>1st April 1906</u>	<u>Manager</u>		
Advice Note forwarded to <u>Kobe</u>			
REMARKS.	REMARKS.		

NIPPON KISEN KAISHA.	
RETURN ORDER.	
NO. <u>1</u>	
<i>This Order must be exchanged for a ticket at the Company's Office previously to embarkation, otherwise the Company can not guarantee any accommodation on board.</i>	
	<u>Hongkong, 1st April 1906</u>
To the <u>Manager N. K. K.</u>	
<u>Kobe</u>	
Please grant a <u>first</u> class ticket to	
<u>Mr. M. Hongo</u>	
from <u>Kobe</u> to <u>Hongkong</u>	
the amount of <u>\$32.50</u>	
having been prepaid as the return fare.	
for Nippon Kisen Kaisha.	
<u>J. Matsumoto</u>	
N. B. —This Order is available until <u>1st Oct. 1906</u> before which date the holder must embark.	
<i>This Order is not transferable; but the holder has the option of surrendering it within the time limit, the Company refunding the sum charged, less ten percent. Should the holder not embark after having engaged a berth, only one half of the passage money will be refunded, the other half being forfeited to the Company.</i>	
This Order is issued in connection with	
Ticket No. <u>1</u>	
Per S. S. " <u>Nisshin Maru</u> "	
Voyage _____	

出 荷 申 込 書

深川揚		八次東洋丸		五八一番		財員 秤量
荷印	品名	個	員	原	價	壹萬參千參百九拾五斤
	△ 荒銅	百九拾四		參千四百 六拾六圓		
運賃	現拂	運賃	向拂	參拾七圓五拾壹錢		
右荷物船便ヲ以テ御遞送有之度候也 明治卅九年七月十二日 日本汽船會社御中						
人受荷	人出荷	件要	割合	人取同	人取同	
古川彌平	古川休彌		貳拾八錢			

一 硝子、陶磁器ノ如キ毀損シ易キ物ニ生シタル損害
 二 自然ノ耗損、汗濡、其他運送品ノ性質ニ因リテ生シタル損害
 三 荷造不完全、其他荷造人ノ過失ニ因リテ生シタル損害
 四 包裝シタル運送品ノ種類、品質、形狀、數量又ハ價格ニ付テハ
 五 運送品ニ付キ亦同シ
 六 危險物、腐敗シ易キ物、其他船舶又ハ他ノ運送品ニ損
 七 虞アル物ハ其種類及ヒ性質ヲ明告スルニ非サレハ當會社ハ發見次第
 八 又ハ之ヲ船外ニ放棄スルコトアルヘシ船積港又ハ陸揚港ノ法令ニ違
 九 シタル運送品ニ付キ亦同シ
 十 前項ノ場合ニ於テ當會社ハ荷造人チシテ一切ノ費用及ヒ損害ヲ賅
 十一 ヘシ
 十二 第七條 金銀、珠玉、貨幣、有價證券、印紙類、美術品、精巧ナル機械、其
 十三 ハ其種類及ヒ價格ヲ明告スルニ非サレハ當會社ハ如何ナル事由ニ因
 十四 ル損害ト雖モ賠償ノ責ニ任セス
 十五 第八條 荷造人カ種類、記號、價格、其他本證券記載ノ事項ニ異ナリタ
 十六 船積シタルトキハ當會社ハ之ニ因リテ生シタル一切ノ費用及ヒ損害
 十七 ムヘシ
 十八 第九條 前三條ノ運送品ニ付テハ當會社ハ輸出ノ地及ヒ時ニ於ケル同
 十九 ノ最高運送賃ヲ請求スヘシ

明治三十九年七月十二日 酒田
 券貳通ヲ作成シ其壹通ニ對シニ
 渡ヲ爲シタルトキハ他ノ各通ハ效力

酒田 日本汽船會社 謹啟

日本瀛船株式會社荷物受取證

印紙	八次東洋丸仕向	サ一番	輸出地
記號	荷造種類	個數	重量又ハ容積
荒銅	百九拾四	壹萬參千參百九拾五斤	運送貨ノ割合
輸出地	酒田	荷送人	古川休彌
前拂運送貨金	向拂運送貨金	價格	參千四百六拾貳圓
	參拾七圓五拾壹錢	立替金	
要摘	<p>右荷物運送方御委託ニ付正ニ受取候也就テハ裏書ニ掲クル條件ヲ以テ運送シ着ノ上ハ此證書引換ニ 深川 古川彌平 殿へ御渡可申上候也</p> <p>(注意) 此荷物受取證ヲ發行シタル荷物ニ對シテハ船荷證券ハ發行不致候事</p> <p>日本瀛船株式會社酒田代理店</p> <p>明治三十九年七月十二日</p> <p>三下商店 印</p>		

第一條 運送貨ハ特約アル場合ヲ除ク外荷受ノ當時ニ於ケル重量又ハ容積ニ依リテ之ヲ定ム但當會社ニ於テ必要アリト認ムルトキハ引渡ノ際更ニ重量又ハ容積計リ之ニ依リテ運送貨ヲ變更スルコトアルヘシ

第二條 當會社ハ如何ナル場合ニ於テモ既ニ受取リタル運送貨ヲ返還スコトナシ

第三條 當會社ハ左ノ事由ニ因リテ生シタル運送貨ノ滅失、毀損又ハ延着ニ付キ損害ヲ賠償セシム

一 天災、其他不可抗力

二 船員、陸員、其他運送ノ爲メニ使用スル者ノ過失又ハ其同輩罷業

三 船體、機關又ハ屬具ニ潜在セル瑕疵

四 當會社ハ左ノ損害ニ付キ賠償ノ責ニ任セシム

一 蟲害、鼠害及ヒ炭水ノ爲メノ汚損

二 硝子、陶磁器ノ如キ毀損シ易キ物ニ生シタル損害

三 自然ノ耗損、汗濡、其他運送品ノ性質ニ因リテ生シタル損害

四 荷造不完全、其他荷造人ノ過失ニ因リテ生シタル損害

第五條 危險物、腐敗シ易キ物、形狀、數量又ハ價格ニ付テハ當會社其責ニ任セシム

第六條 危險物、腐敗シ易キ物、其他船舶又ハ他ノ運送品ニ損害ヲ生スル虞アル物ハ其種類及ヒ性質ヲ明示スルニ非サレハ當會社ハ發見次第相當ノ處分ヲ爲スヘシ船積港又ハ陸揚港ノ法令ニ違犯スル運送品ニ付キ亦同シ

第七條 前項ノ場合ニ於テハ當會社ハ荷送人ヲシテ一切ノ費用及ヒ損害ヲ賠償セシムヘシ

第八條 金銀、珠玉、貨幣、有價證券、印紙類、美術品、精巧ナル機械、其他ノ高價品ハ其種類及ヒ價格ヲ明示スルニ非サレハ當會社ハ如何ナル事由ニ因リテ生シタル損害ト雖モ賠償ノ責ニ任セシム

第九條 運送品ノ種類、記載、價格、其他ノ事項カ本證ニ記載スル所ト異ナリタル場合ニハ當會社ハ之ニ因リテ生シタル一切ノ費用及ヒ損害ヲ賠償セシムヘシ

第十條 前條ノ運送品ニ付テハ當會社ハ輸出ノ地及ヒ時ニ於ケル同種ノ運送品ノ最高運送貨ヲ請求スヘシ此變更ニ因リテ生シタル損害ハ當會社之ヲ賠償セシムヘシ

第十一條 當會社ハ便宜出帆ノ日、航路又ハ船舶ヲ變更スルコトアルヘシ此變更ニ因リテ生シタル損害ハ當會社之ヲ賠償セシムヘシ

第十二條 當會社ハ便宜荷送人又ハ荷受人ノ危險ヲ以テ運送品ヲ他ノ船舶ニ積移シ又ハ一時陸揚若クハ輕舟取ノ上更ニ船積ヲ爲シ運送スルコトアルヘシ

第十三條 甲板ニ積載スル運送品ハ荷送人又ハ荷受人ノ危險ヲ以テ運送スルモノトス

第十四條 檢査規則、其他法律、命令ノ執行ニ因リテ生シタル損害及ヒ費用ニ付テハ當會社其責ニ任セシム

第十五條 當會社ハ本船渡ノ運送品ト雖モ便宜荷送人又ハ荷受人ノ危險及ヒ費用ヲ以テ輕舟、輕船、當會社指定ノ倉庫又ハ稅關倉庫ニ於テ其引渡ヲ爲スコトアリ

第十六條 疾病、水結、封鎖、戰爭等ノ事由ニ因リ陸揚港ニ入港スルコト能ハサルトキハ當會社ハ荷送人又ハ荷受人ノ危險及ヒ費用ヲ以テ最モ安全ト認ムル最近港ニ運送品ヲ陸揚スヘシ此場合ニ於テハ當會社ハ責任ハ運送品ノ陸揚ヲ以テ終了スルモノトス

第十七條 當會社ハ本證ニ定メタル運送貨、立替金、其他荷造人又ハ荷受人ノ負擔スヘキ金額ノ支拂ヲ受クルニ非サレハ運送品ノ引渡ヲ爲ササルモノトス

第十八條 當會社ニ對シ損害賠償ノ請求ヲ爲ス者ハ荷渡地ニ於ケル當會社ノ支店、出張所又ハ代理店ニ申出テラレシ運送品引渡後ニ於テハ當會社ハ如何ナル事由アリト雖モ損害賠償ノ請求ニ應ジセシム

第十九條 運送品ノ滅失又ハ毀損ノ場合ニ於ケル損害賠償ノ額ハ本證記載ノ價格ニ依リテ之ヲ定ムヘシ但本證記載ノ價格ヲ輸入ノ地及ヒ時ニ於ケル運送品ノ價格ニ超過スルトキハ其ノ價格ニ依ルヘシ

第二十條 荷受人カ運送品ヲ受取ルコトヲ怠リ若クハ之ヲ拒ミタルトキ又ハ荷受人カ確知スルコト能ハサルトキハ當會社ハ荷送人又ハ荷受人ノ危險及ヒ費用ヲ以テ之ヲ當會社指定ノ倉庫ニ保管シ又ハ供託スルコトアルヘシ

第二十一條 前項ノ場合ニ於テ運送品ヲ當會社所屬ノ倉庫ニ保管スルコトアルヘシ當會社ノ定ムル保管料ヲ申請クヘシ

第二十二條 運送品ノ性質現狀等ニ因リ必要ト認ムルトキ又ハ陸揚後二箇月ヲ經過スルモ猶受取ラサルトキハ當會社ニ於テ該運送品ヲ賣買スヘシ

第二十三條 共同海損ハ一千八百九十年、ヨーク、アントワープ、ロトル二依ルヘシ

サ	揚地名深	川	積荷受取書	卅九年七月十二日	船名鳩丸
	出荷主古川休彌		受荷主古川彌平		
荷印品名	△ 荒銅	個員	百九拾四	摘	要
右物品御指圖書ニ照シ正ニ受取積入候也					
日本汽船會社御中 第八次東洋丸					

サ	揚地名深	川	積荷受取書	卅九年七月十二日	船名鳩丸
	出荷主古川休彌		受荷主古川彌平		
荷印品名	△ 荒銅	個員	百九拾四	摘	要
右物品御改メ御積入之上左方ノ片紙御差戻有之度候也					
第八次 東洋丸御中 日本汽船會社					

計 合				二	〇	番 號
貫	石	斤	才	れ	れ	荷印品名
				〃	〃	米
	二五〇〇		一三三九五	二五〇	二〇〇	個數
	1		1	1700	2550	價元
個數	元價	噸上ノ	輕石	〃	石	稱名
				二〇〇	三〇〇	數量
				〃	〃	割合
拂洋銀	向通貨	拂洋銀	現通貨			現拂
				八六	二九	向拂
				〃	安田	出荷主
				帶川	野村	受荷主
計銀	總洋	貨通	運通			輸入地間 屋又ハ直
						摘 要

東洋丸 八次										積荷運賃明細目録		白河川		明治卅九年七月十二日		日本汽船會社			
番 號	荷印品名	個數	價元	稱名	數量	割合	現拂	向拂	出荷主	受荷主	輸入地間 屋又ハ直	摘 要	番 號	荷印品名	個數	價元	稱名	數量	割合
九	田	五〇〇	3400	〃	五〇〇	〃		一七三	松田	瀧安			一	田	五〇〇	3400	〃	五〇〇	〃
八	田	五〇〇	4500	〃	五〇〇	〃		二二五	〃	大井			二	田	五〇〇	4500	〃	五〇〇	〃
七	田	二五〇	2700	〃	三〇〇	〃		二二九	正米	〃			三	田	二五〇	2700	〃	三〇〇	〃
六	田	七五〇	900	石	二〇〇	〃		四三	〃	瀧安			四	田	七五〇	900	〃	二〇〇	〃
五	田	五〇〇	1800	〃	二〇〇	〃		八六	久保	藤山			五	田	五〇〇	1800	〃	二〇〇	〃
四	田	七五〇	2700	〃	三〇〇	〃		一三八	中村	中村			六	田	七五〇	2700	〃	三〇〇	〃
三	田	二五〇	〃	〃	〇〇	〃		四三	〃	戸田			七	田	二五〇	〃	〇〇	〃	〃
二	田	二五〇	900	石	〇〇	〃		四三	荒木	藤田			八	田	二五〇	900	〃	〇〇	〃
一	田	一九四	3466	斤	一三三九五	〃		三七五	古川	古川			九	田	一九四	3466	斤	一三三九五	〃

No. 100
 Date 25th September 190 6
 Steamer "Shanghai Maru."
 For Hongkong.
 Messrs Tanaka & Co.

Marks & Nos.	Packages.	Description.
◇ M 1/30	30	Cotton Yarn

Per Picul _____

» Foot _____

No. 100 25th Sept. 190 6
 To the Commanding Officer
 Steamer "Shanghai Maru."
 SIR,
 PLEASE RECEIVE on board for Hongkong,
 from Messrs Tanaka & Co.
 the undermentioned GOODS in good order and condition, and grant
 accompanying Receipt:—

Marks & Nos.	Packages.	Description.	Weight and Measurement.
◇ M 1/30	30	Cotton Yarn	420

R. Mizutani for Agent.

No. 100 25th Sept. 190 6
 Received on board the
 Steamer "Shanghai Maru."
 for Hongkong.
 from Messrs Tanaka & Co.
 the undermentioned GOODS in good order and condition:—

Marks & Nos.	Packages.	Description.	Weight and Measurement.
◇ M 1/30	30	Cotton Yarn	420

This Receipt is given subject to the Conditions on the Company's
 B/L

In all Thirty Packages.

Y. Isono Chief Officer.

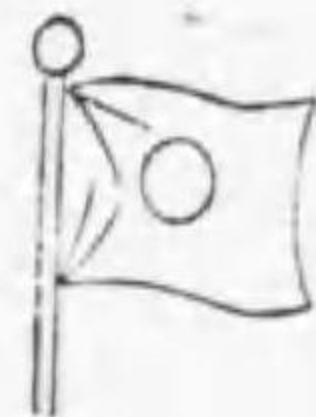
The number of Packages to be filled in writing.
 Remarks as Condition to be clear and detailed.

Shippers are requested to note particularly the terms and conditions of this bill of lading with reference to the validity of their insurance upon their goods. Shippers are earnestly cautioned against any breach of condition 6 of this bill of lading, as they will be held responsible for all consequential loss or damage.

From Kobe to Hongkong

To be transhipped at _____

General Steamship Company,



Marks & Numbers.	Packages.	Weight.	Measurement.	Rate.	Freight.
M 1/30	30		420'	30c	27-
				\$	27-
				\$	27-

Amount paid in advance

Amount payable at destination

Agent.

Should the port be inaccessible on account of ice, steamer to have the liberty to discharge on the ice or at the nearest place or port at shippers', owners', and or consignees' risk and expense.

Shipped in good order and condition by Tanaka & Co. on board the GENERAL STEAMSHIP COMPANY'S STEAMSHIP "Shanghai Maru." whereof _____ is commander for the present voyage, now lying in the port of Kobe and bound for Hongkong with liberty to discharge and receive goods and passengers and to take in coal and other necessary supplies at any intermediate port or ports, to sail with or without pilots, and to tow and assist vessels in all situations of distress:—

(30) Thirty Packages Cotton Yarn

being marked and numbered as per margin, and to be delivered in the like good order and condition, subject to the exception and conditions hereinafter mentioned and contained, at the aforesaid port of Hongkong or so near thereto as the ship may safely get, unto order

or his or their assigns. Freight for the said goods to be paid by the shippers in advance on delivery of the bill of lading in cash without deduction, or at destination as may be agreed upon and declared in the margin hereof. The freight to be considered as earned Ship or Goods lost or not lost at any stage of the entire transit. In witness whereof the commander or agent of the said ship has signed _____ bills of lading all of this tenor and date one of which being accomplished the others to stand void.

- The following are the conditions and exceptions hereinbefore referred to:—
- 1.—Weight, quantity, quality and value unknown.
 - 2.—The act of God; enemies; pirates; robbers or thieves by land or sea; rising or mutiny among passengers; restraints of princes, rulers or people; delay, detention or unavoidable deviation arising out of or consequent upon the employment of the vessel in the mail or any special service of the Imperial Government of Japan; vermin; rain; spray; insufficient packing; injury by dust from coaling on the voyage; inaccuracies, obliteration or absence of marks and numbers, address, and description of goods shipped; reasonable wear and tear of packages; leakage; breakage; rust; decay; climatic effect; injury caused by other cargo in contact or otherwise; restraints and consequences of quarantine; loss or damage from machinery, boilers or steam however caused; or from collision, stranding or wreck, however caused; or from explosion, heat, or fire on board, however caused, or on craft, in bulk, or on shore, however caused; or from evaporation or smell from other goods; jettison; barratry; misfeasance; error in judgment, negligence or default of pilot, master, mariners, engineers, or other persons in the service of the ship, whether in navigating the ship or otherwise; risk of craft or hulk or transhipment; and all and every the dangers and accidents of the seas, land and rivers, and of navigation of whatsoever nature and kind, master may proceed on his voyage and land the goods at the nearest safe port, in his opinion, at the risk and expense of the owners of the goods. Quarantine expenses of whatever nature or kind to be borne by the owners of the goods. The ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged under quarantine or landed at another port.
 - 3.—In case of quarantine, the goods may be discharged into quarantine depot, bulk or other vessel as required for the ship's despatch; or should this be impracticable the goods may be landed at another port.
 - 4.—All fine and expenses, and losses by detention of ship or cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect description of contents or weights or other particulars required by the authorities at the port of discharge upon either the packages or the bill of lading, shall be borne by the owners of the goods.
 - 5.—The Company will not be accountable for gold, silver, bullion, specie, jewellery, precious stones or precious metals for any amount whatever; or beyond the proportionate amount of three hundred dollars for any one package of any other goods; unless the bills of lading are signed for such goods with the value declared thereon.
 - 6.—If any goods of an explosive, damaging, or dangerous nature are shipped without being previously declared and arranged for, they are liable, upon discovery, to be thrown overboard; and the loss will fall upon the shippers or owners of such goods, who will further be held responsible for all consequential loss or damage.
 - 7.—The Company retains the option of delivery from the ship's side, or from lighters or storerooms, or from Custom-house or Warehouse; in all cases at the risk of the shipper or owner of the goods; and all expenses incurred by delivery otherwise than from ship's side, shall be borne by the consignee.
 - 8.—If the consignee is not ready to take delivery of his goods immediately the ship is ready to discharge them, the Company shall be at liberty to land and warehouse or discharge said goods into a storeroom at the owner's risk and expense.
 - 9.—In event of any port or ports being interdicted by blockade the master may discharge goods intended for all or any of those ports at the next nearest safe port in his discretion at the risk and expense of the owner of the goods; and upon such discharge the ship's responsibility shall cease.
 - 10.—The Company reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other steamer or steamers belonging either to this or any other company or person; notice of such transhipment, landing, storing and re-shipment to be borne by the shipper or owner of the goods, but the expense to be defrayed by the Company. Immediate salvage reward or remuneration for such service, such reward or remuneration shall be treated in the same manner as if the assisting vessel belonged to other companies or persons.
 - 11.—The Company, the commander of the ship, or the agent shall have a lien upon the goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges or expenditure stipulated herein to be borne by the owners of the goods.
 - 12.—In case any part of the goods herein specified cannot be found during the ship's stay at the port of the goods' destination, the goods are, when found to be sent back by first steamer at the Company's risk and expense, and subject to any proved claim for loss of market.
 - 13.—Any claim for loss, short delivery or damage must be preferred in writing at the port of destination to the Company's agent before taking delivery of the goods.
 - 14.—All admitted claims for loss, short-delivery, or damage shall be adjusted and settled on the money basis of the marketable sound value of similar goods at the port of destination less such freight as would have been payable on delivery of the goods and all other charges which the consignee would have had to bear had the goods themselves arrived; and where such value cannot be readily ascertained, on the proved cost price inclusive of all charges actually paid thereon.
 - 15.—All claims of the nature of general average shall be construed, adjusted, and settled in conformity with the system commonly known as the York-Antwerp rules; the Company reserving the right of lien on the cargo for contribution.
 - 16.—Goods carried on deck are carried solely at the owner's risk.
 - 17.—The vessel or vessels are warranted seaworthy only so far as due care in appointment or selection of agents, superintendents, pilots, masters, officers, engineers and crew can secure it; and the Company will not be liable for loss, detention or damage arising directly or indirectly from latent defects in boilers, machinery, or any part of the vessel, although existing at the time of shipment, provided all reasonable measures have been taken to secure efficiency.
 - 18.—Finally, every difference that may arise between the parties to this bill of lading touching the construction of all or any of its clauses, or as to the rights and liabilities of either party thereunder, or in anywise relating thereto or in respect of the exercise of any lien on the goods by the Company, or any claim in the nature of general average or special charges, or other matter directly or indirectly connected with or arising out of the contract of affreightment embodied, or intended to be embodied, in this bill of lading, shall be referred to arbitration either to the judge or assistant judge of the British court in Yokohama for his sole award, order and final determination thereon, or, if he should refuse, or be unable or unwilling to act then to two arbitrators, one to be named by each party; and in case of their disagreement to an umpire, (who shall, whenever practicable, be a barrister-at-law practising in the place where the arbitration takes place), to be chosen by the arbitrators previously to an entering upon the consideration of the matters referred to them; and in case either of the parties shall neglect to name an arbitrator for the space of seven days next after a notice in writing so to do shall have been given to him by the other party, or shall name an arbitrator who shall refuse to act, then the arbitrator named by the other party may make a final decision alone. And any award hereunder shall have the same effect between the parties as a final judgment of a court of competent jurisdiction, and may be similarly enforced.

Dated at Kobe the 27th day September 1906.

Exception and Conditions Accepted.

Tanaka & Co.

Shinner.

(Sign)

R. Mizutani.

Shippers are requested to note particularly the terms and conditions of this bill of lading with reference to the validity of their insurance upon their goods. Shippers are earnestly cautioned against any breach of condition 6 of this bill of lading, as they will be held responsible for all consequential loss or damage.

From Kobe to Hongkong

To be transhipped at _____

General Steamship Company,



Marks & Numbers.	Packages.	Weight.	Measurement.	Rate.	Freight.
M 1/39	30		420'	30c	27-
					\$ 27-
Amount paid in advance					\$
Amount payable at destination					\$ 27-

Should the port be inaccessible on account of ice, steamer to have the liberty to discharge on the ice or at the nearest place or port at shippers', owners', and or consignees' risk and expense.

Agent,

Shipped in good order and condition by Tanaka & Co. on board the GENERAL STEAMSHIP COMPANY'S STEAMSHIP "Shanghai Maru." whereof _____ is commander for the present voyage, now lying in the port of Kobe and bound for Hongkong with liberty to discharge and receive goods and passengers and to take in coal and other necessary supplies at any intermediate port or ports, to sail with or without pilots, and to tow and assist vessels in all situations of distress:—

(30) Thirty Packages Cotton Yarn

being marked and numbered as per margin, and to be delivered in the like good order and condition, subject to the exception and conditions hereinafter mentioned and contained, at the aforesaid port of Hongkong or so near thereto as the ship may safely get, unto order

or his or their assigns. Freight for the said goods to be paid by the shippers in advance on delivery of the bill of lading in cash without deduction, or at destination as may be agreed upon and declared in the margin hereof. The freight to be considered as earned Ship or Goods lost or not lost at any stage of the entire transit. In witness whereof the commander or agent of the said ship has signed _____ bills of lading all of this tenor and date one of which being accomplished the others to stand void.

The following are the conditions and exceptions hereinbefore referred to:—

- 1.—Weight, quantity, quality and value unknown.
- 2.—The act of God; enemies; pirates; robbers or thieves by land or sea; rising or mutiny among passengers; restraints of princes, rulers or people; delay, detention or unavoidable deviation arising out of or consequent upon the employment of the vessel in the mail or any special service of the Imperial Government of Japan; vermin; rain; spray; insufficient packing; injury by dust from coaling on the voyage; inaccuracies, obliteration or absence of marks and numbers, address, and description of goods shipped; reasonable wear and tear of packages; leakage; breakage; rust; decay; climatic effect; injury caused by other cargo in contact or otherwise; restraints and consequences of quarantine; loss or damage from machinery, boilers or steam however caused; or from collision, stranding or wreck, however caused; or from explosion, heat, or fire on board, however caused, or on craft, in hulk, or on shore, however caused; or from evaporation or smell from other goods; jettison; barratry; misfeasance; error in judgment, negligence or default of pilot, master, mariners, engineers, or other persons in the service of the ship, whether in navigating the ship or otherwise; risk of craft or hulk or transshipment; and all and every the dangers and accidents of the seas, land and rivers, and of navigation of whatsoever nature and kind.
- 3.—In case of quarantine, the goods may be discharged into quarantine depot, hulk or other vessel as required for the ship's despatch; or should this be impracticable the master may proceed on his voyage and land the goods at the nearest safe port, in his opinion, at the risk and expense of the owners of the goods. Quarantine expenses of whatever nature or kind to be borne by the owners of the goods. The ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged under quarantine or landed at another port.
- 4.—All fine and expenses, and losses by detention of ship or cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect description of contents or weights or other particulars required by the authorities at the port of discharge upon either the packages or the bill of lading, shall be borne by the owners of the goods.
- 5.—The Company will not be accountable for gold, silver, bullion, specie, jewellery, precious stones or precious metals for any amount whatever; or beyond the proportionate amount of three hundred dollars for any one package of any other goods; unless the bills of lading are signed for such goods with the value declared therein.
- 6.—If any goods of an explosive, damaging, or dangerous nature are shipped without being previously declared and arranged for, they are liable, upon discovery, to be thrown overboard; and the loss will fall upon the shippers or owners of such goods, who will further be held responsible for all consequential loss or damage.
- 7.—The Company retains the option of delivery from the ship's side, or from lighters or storeships, or from Custom-house or Warehouse; in all cases at the risk of the shipper or owner of the goods; and all expenses incurred by delivery otherwise than from ship's side, shall be borne by the consignee.
- 8.—If the consignee is not ready to take delivery of his goods immediately the ship is ready to discharge them, the Company shall be at liberty to land and warehouse or discharge said goods into a storehouse at the owner's risk and expense.
- 9.—In event of any port or ports being interdicted by blockade the master may discharge goods intended for all or any of those ports at the next nearest safe port in his discretion at the risk and expense of the owner of the goods; and upon such discharge the ship's responsibility shall cease.
- 10.—The Company reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other steamer or steamers belonging either to this or any other company or person; all risk of transshipment, landing, storing and reshipment to be borne by the shipper or owner of the goods, but the expense to be defrayed by the Company. Immediate notice of such transshipment, so far as is practicable, to be given by the master or agent to the shipper or consignee.
- 11.—In event of any vessel belonging to the Company rendering service to the vessel carrying the goods enumerated in this bill of lading entitling the assisting vessel to salvage reward or remuneration for such service, such reward or remuneration shall be treated in the same manner as if the assisting vessel belonged to other companies or persons.
- 12.—The Company, the commander of the ship, or the agent shall have a lien upon the goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges or expenditure stipulated herein to be borne by the owners of the goods.
- 13.—In case any part of the goods herein specified cannot be found during the ship's stay at the port of the goods' destination, the goods are, when found to be sent back by first steamer at the Company's risk and expense, and subject to any proved claim for loss of market.
- 14.—Any claim for loss, short delivery or damage must be preferred in writing at the port of destination to the Company's agent before taking delivery of the goods.
- 15.—All admitted claims for loss, short-delivery, or damage shall be adjusted and settled on the money basis of the marketable sound value of similar goods at the port of destination less such freight as would have been payable on delivery of the goods and all other charges which the consignee would have had to bear had the goods themselves arrived; and where such value cannot be readily ascertained, on the proved cost price inclusive of all charges actually paid thereon.
- 16.—All claims of the nature of general average shall be construed, adjusted, and settled in conformity with the system commonly known as the York-Antwerp rules; the Company reserving the right of lien on the cargo for contribution.
- 17.—Goods carried on deck are warranted solely at the owner's risk.
- 18.—The vessel or vessels are warranted seaworthy only so far as due care in appointment or selection of agents, superintendents, pilots, masters, officers, engineers and crew can secure it; and the Company will not be liable for loss, detention or damage arising directly or indirectly from latent defects in boilers, machinery, or any part of the vessel, although existing at the time of shipment, provided all reasonable measures have been taken to secure efficiency.
- 19.—Finally, every difference that may arise between the parties to this bill of lading touching the construction of all or any of its clauses, or as to the rights and liabilities of either party thereunder, or in anywise relating thereto or in respect of the expense of any lien on the goods by the Company, or any claim in the nature of general average or special charges, or other matter directly or indirectly connected with or arising out of the contract of affreightment embodied, or intended to be embodied, in this bill of lading, shall be referred to arbitration either to the judge or assistant judge of the British court in Yokohama for his sole award, order and final determination, (who shall, whenever practicable, be a barrister-at-law practicing in the place where the arbitration takes place), to be chosen by the arbitrators previously to an entering upon the consideration of the matters referred to them; and in case either of the parties shall neglect to name an arbitrator for the space of seven days next after a notice in writing so to do shall have been given to him by the other party, or shall name an arbitrator who shall refuse to act, then the arbitrator named by the other party may make a final decision alone. And any award hereunder shall have the same effect between the parties as a final judgment of a court of competent jurisdiction, and may be similarly enforced.

Dated at Kobe the 27th day September 1906.

Exception and Conditions Accepted.

(Sign) R. Mizutani,

Tanaka & Co. Shipper.

Agents.



ANAL.

Shi_____ on board the
Steu_____ liberty, to discharge and
lyin_____ necessary supplies and for any
rece_____ situations of distress.
othe_____



1/10 10 Bales.

11/20 10 cases.

20 packages.

bein_____ hereinafter mentioned,
in _____, (at the aforesaid Port of

or _____ as per margin. Average
as _____

Wei_____ The _____ from machinery, boilers or
or default whatsoever, of Pilots
sets, rivers and canals and of

Their absence of marks, numbers,
eat; rust; decay. Fines and
bills of lading, shall be borne

The _____ Metals, or beyond the amount
declared therein.

If _____ly declared and arranged for,
is or goods.

The _____ not thereupon removed without
lazaretto, or hired lighters at

In _____ despatch. Quarantine expenses

In _____ sidered by the master unsafe by
es and risk of the owners of the
master giving immediate notice

The _____ stipulated herein to be borne by

In _____ found to be sent back by first

The _____ fore shipment with the name

clusive of the Master's copy
all

& CO.

Tons _____ feet **279**

at **35/ & 5%** per **40 c.f.**

Total amount of Fl. £ **12-16-4**

Freight payment in **Lodon**

in approved Bill of London at 60 ¹/_{1s}.

[Faint, mostly illegible text from the reverse side of the document, possibly a bill of lading or shipping document.]



EASTERN TRADE BILL OF LANDING, via SUEZ CANAL.

Shipped in good order and condition, by Bennett Bros. on board the Steam Ship "Strathmore" whereof is master for this present voyage lying in the port of London, and bound for Yokohama via the SUEZ CANAL, with liberty, to discharge and receive goods and passengers at intermediate port or ports and to take in coal or other necessary supplies and for any other purpose at any intermediate port or ports, to sail with or without pilots, and to tow and assist vessels in all situations of distress.

20) Twenty Packages Linings.

being marked and numbered as per margin; and to be delivered, subject to the exceptions and conditions hereinafter mentioned, in the like good order and condition from the ship's tackles (whether the ship's responsibility shall cease, (at the aforesaid Port of Yokohama or so near thereto as she may safely get, unto order

or to his or their assigns. Freight for the said Goods and primage (if any) to be paid in London as per margin. Average as accustomed.

The following are the exceptions and conditions above referred to:—

Weight, measure, quality, contents and value unknown.

The Act of God; the Queen's enemies; pirates; robbers by land or sea; restraint of princes, rulers or people; loss or damage from machinery, boilers or steam, or from explosion, heat or fire on board, in hulk or craft, or on shore; jettison; barratry; any act, neglect, or default whatsoever, of Pilots Master or Crew in the management or navigation of the ship; and all and every the dangers and accidents of the seas, rivers and canals and of navigation of whatever nature or kind are excepted.

The ship is not liable for insufficient packing, or reasonable wear and tear of packages; for inaccuracies, obliteration or absence of marks, numbers, address or description of goods shipped; leakage; breakage; loss or damage by dust from cooling on the voyage; sweat; rust; decay. Fines and expenses, and losses by detention of ship or cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect packages or bills of lading, shall be borne by the owners of the goods.

The Steamer while detained at any port for the purpose of coaling, is at liberty to discharge and receive goods and passengers.

The Owners of this Steamer will not be accountable for Gold, Silver, Bullion Specie, Jewelry, Precious Stones or Precious Metals, or beyond the amount of One hundred Pounds for any one package, unless the Bills of Lading are signed for such goods, and the value declared therein.

If Medical fluids, or any other goods of an inflammable, damaging or dangerous nature are shipped without being previously declared and arranged for, they are liable, upon discovery, to be thrown overboard and the loss will fall upon the Shippers or owners of such fluids or goods.

The goods are to be discharged from the ship as soon as public intimation is given that she is ready to unload, and if not thereupon removed without delay by the consignee, the master or agent is to be at liberty to land the same, or, if necessary to discharge into hulk, lazaretto, or hired lighters at the risk and expense of the owners of the goods.

In case of a quarantine, the goods may be discharged into quarantine depot, hulk, or other vessels, as required for the ship's despatch. Quarantine expenses upon the goods, of whatever nature of kind, shall be borne by the owners of the goods.

In case of the blockade or interdict of the port of discharge, or if the entering of or discharging in the port shall be considered by the master unsafe by reason of war or disturbances, the master may land the goods at the nearest safe and convenient port, at the expenses and risk of the owners of the goods; and the ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged into proper and safe keeping, the master giving immediate notice of the same to the consignees of the goods, so far as they can be ascertained.

The master or agent shall have a lien on the goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges stipulated herein to be borne by the owners of the goods.

In case any part of the within goods cannot be found during the Ship's stay at the port of destination, they are when found to be sent back by first Steamer at the ship's risk and expense, and subject to any proved claim for loss of market.

The ship shall not be liable for incorrect delivery unless each package shall have been distinctly marked by the shippers before shipment with the name of the port of destination.

In Witness whereof the master or agent of the said ship has signed Three Bills of Lading exclusive of the Master's copy all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Dated at London, 23rd September, 1906.

(sign) SHAW ADAMS & CO.

Agents.

MK 1/10 10 Bales.

11/20 10 cases.

20 packages.

Tons feet 279

at 35/ & 5% per 40 c.f.

Total amount of Ft. £ 12-16-4

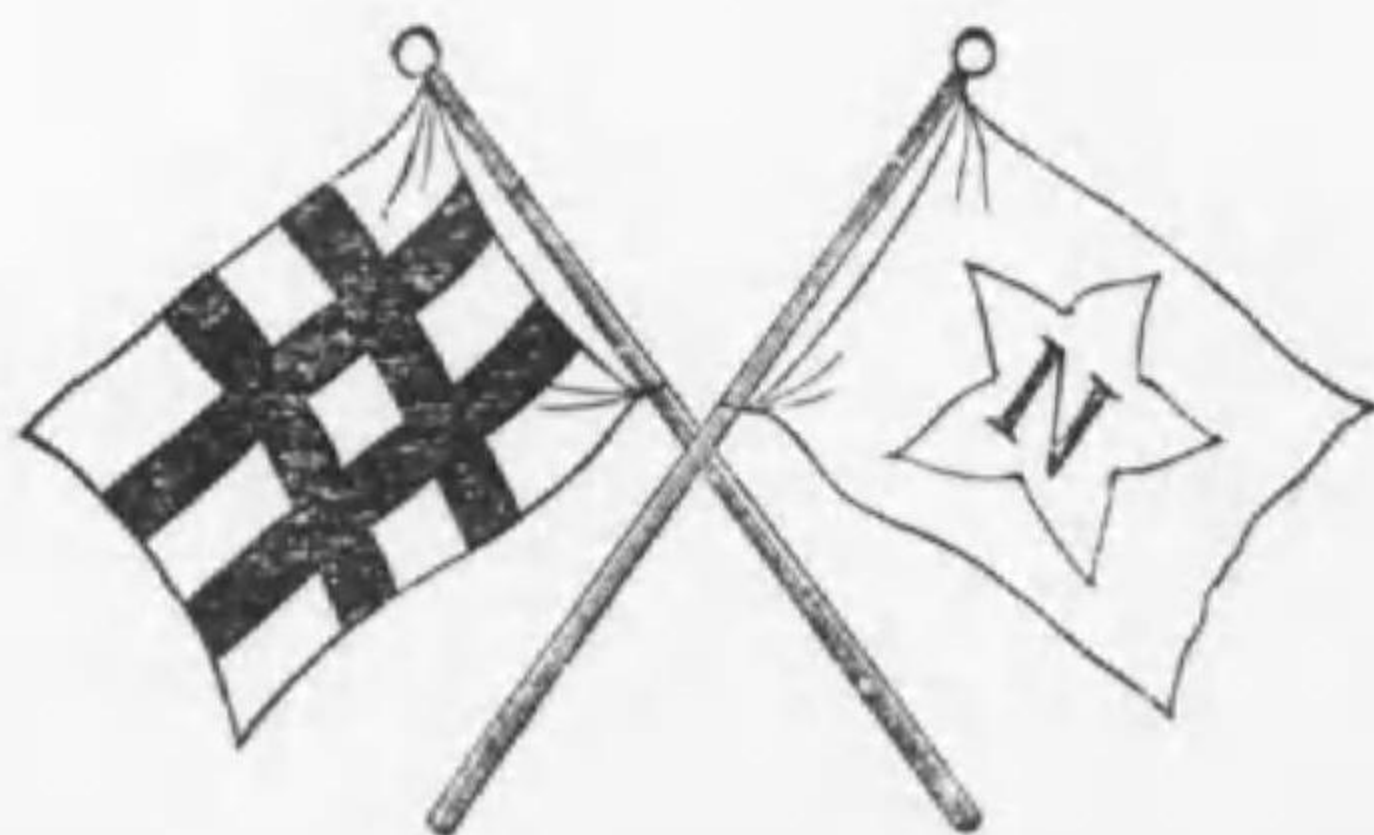
Freight payment in London

in approved Bill of Lading at 60 ¹/₂.

Yokohama To New York

OVERLAND.

GENERAL STEAM
NAVIGATION COMPANY.




IN CONNECTION WITH

THE GREAT NORTHERN RAILWAY
COMPANY.

any of its servants or Agents, to be liable for any loss of, or damage by fire to, any goods capable of being covered by insurance; and the said consignee, in the event of its so landing and storing said merchandise, said Company is thereupon hereby released from all further liability for

Bill of Lading and endorsed and surrendered by Consignee, and the receipt therefor, must be sent to Consignees, to effect delivery of the goods. Weight subject to correction.

Shipped in apparent good order and condition by American Trading Co. on board the GENERAL STEAM NAVIGATION COMPANY'S (hereinafter called the said "Steamship Company") STEAMSHIP "Glenturret" whereof _____ is commander for this present voyage or whoever may be placed in command now lying in the port of Yokohama and bound for Seattle marked:  1/595 (595) Five hundred & Ninety Five P'kgs, Green Tea.

To be carried upon said steamer to the port of Seattle, and there in like apparent good order and condition to be delivered unto the Great Northern Railway Company, and thence with like privileges and exceptions transported by said Great Northern Railway Company and Connecting Railway and Steamship Companies (including Northern Steamship Company) to New York and there in like apparent good order and condition to be delivered unto _____ or his or their assigns.

FREIGHT FOR THE SAID GOODS TO BE PAID IN AMERICAN GOLD COIN or its equivalent, at rates as per margin. The Several Freights and Primages to be considered as earned Steamer or Goods lost or not lost at any stage of the entire transit. The carriage and delivery of the said goods are declared and agreed to be subject to the conditions and exceptions hereinafter mentioned and contained.

The following are the conditions and exceptions hereinafter referred to:-

- 1.—Weight, contents, quantity, quality and value except for freight purposes unknown.
- 2.—In case the whole or any part of the articles specified herein be prevented by any cause from going in the first steamship, leaving after the such arrival of such articles at the said port, the carriage is only bound to forward them by succeeding steamships employed in this line, by other steamships if deemed necessary by the said carrier.
- 3.—The acts of God; enemies; pirates; privateers; letters of marque or reprisal; robbers or thieves by seas, lands, rivers, lakes or canals, unlawful acts of any gathering or assembly of people; rising or mutiny among passengers; strikes and stoppage of labour afloat or ashore at home or abroad; restraints of princes, rulers or people; delay, detention or unavoidable deviation arising out of or consequent upon the employment of any vessel in the mail or any special service of the Imperial Government of Japan; vermin; rain; spray; insufficient packing; injury by dust from coaling; inaccuracies, obliteration or absence of marks and numbers, address or description of goods shipped; reasonable wear and tear of packages; leakage; breakage; rust; decay; climatic effects; injury caused by other cargo in contact or otherwise when properly stowed; restraints and consequences of quarantine; loss or damage from machinery, boilers or steam, however caused; or from collision, stranding or wreck however caused; or from explosion, heat or fire on board, however caused; or on craft in hulk, or on shore, however caused; or from evaporation or smell from other goods when properly stowed; jettison; barratry; misfeasance; error in judgment, negligence or default of pilot, master, mariners, engineers or other persons in the service of the steamship or railway companies whether in navigating or otherwise; risk of craft or hulk or transshipment; and all and every the dangers and accidents of the seas, lands, rivers, lakes, canals and of navigation generally of whatsoever nature or kind.
- 4.—The said Steamship Company reserves for its steamer upon the voyage specified in this bill of lading liberty to deviate for any purpose, to call, touch and stay at and intermediate port or ports whether in or out of the customary route of the voyage, and there to discharge and receive goods and passengers and to take in coal and other necessary supplies, to sail with or without pilots, to be towed, and to tow and assist vessels in all situations of distress.
- 5.—In case the steamship shall be prevented, restrained or delayed in any way by quarantine regulations from delivering their cargoes at port of destination, all charges for storage, cooerage, drayage, insurance, labour and extra compensation for freight in consequence thereof shall be at the expense and risk of the owner or owners of the above named goods; or should the steamship be prevented from landing the above named goods at the port of destination same may be landed at the nearest available port, the master or agent communicating as soon as practicable with shippers or consignees. The ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged under quarantine or landed at another port.
- 6.—All fines and expenses, and losses by detention of ship or cargo caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect description of contents or weights or other particulars required by the authorities at any stage of the transit shall be borne by the owners of the goods.
- 7.—The said Steamship Company and Connecting Railway and Steamship Companies will not be accountable for gold, silver, bullion, specie, documents, jewelry, precious stones or precious metals, pictures, embroideries, perumerics, works of art, silks, furs, china, porcelain, watches or clocks for any amount whatever or beyond the proportionate amount of one hundred dollars for any one package of any other goods, unless the bills of lading are signed for such goods with the value declared therein.
- 8.—If any goods of an explosive, inflammable, damaging or dangerous nature are shipped without being previously declared and arranged for, they are liable upon discovery, to be thrown overboard or otherwise destroyed; and the loss will fall upon the shippers or owners of such goods who will furthermore be held responsible for all consequential loss, damage or expenses incurred in connection therewith.
- 9.—In the event of any port or ports being interdicted by blockade or if the entering or discharging in such port or ports should be considered unsafe by reason of war or disturbances the master may discharge goods intended for all or any of those ports at the nearest safe and available port in his discretion at the risk and expense of the owner of the goods and the ship's responsibility shall cease when the goods were so discharged into proper and safe keeping, the master having to give immediate notice of same to the consignees of the goods in so far as they could be ascertained.
- 10.—The said Steamship Company reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other steamer or steamers belonging to them or to any other Company or persons; all risk of transshipment, landing, storing and reshipment to be borne by the shipper or owner of the goods but the expense to be defrayed by the said Steamship Company.
- 11.—In the event of any vessel belonging to the Steamship Company rendering services to the vessel carrying the goods enumerated in this bill of lading entitling the assisting vessel to salvage reward or other remuneration for such service, such reward or remuneration shall be treated in the same manner as if the assisting vessel belonged to other Companies or persons.
- 12.—The said Steamship Company and Connecting Railway and Steamship Companies shall have a lien upon the goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges or expenditure stipulated herein, or arising out of this contract, to be borne by the owners of the goods.
- 13.—Any claim for loss, short delivery or damages must be preferred in writing at the place of destination at the office of the delivering Company within thirty-six hours after delivery thereof at said

This Bill of Lading is issued at an *ad valorem* freight, whereby the Company take risks upon themselves.

GENERAL STEAMSHIP COMPANY.

Shipped in apparent good order and condition, Ken Wash & Co. in and upon the GENERAL STEAMSHIP COMPANY'S Steamship, called the "Astoria" whereof _____ is Commander for this present voyage, or whoever else may go in Command, and now lying in the port of Colombo and bound for Shanghai with liberty to receive and deliver Cargo and Passengers at any Ports on the route, and to land Cargo into Godowns or tranship to a Hulk if not taken delivery of on arrival.

油 生 鮮 磁 器 窰 貨 輪 船 料 器
花 草 樹 木 等 件 報 裝 本 行 輪 船 如 有
走 漏 腐 爛 破 碎 折 斷 乾 壕 概 不 賠 償


AMOUNT INSURED,
FREE OF PARTICULAR AVERAGE.

R. 40,000,-

Payable in Shanghai

in case of loss.

S/O. No. 660

 1/100
151/200

該 貨 水 脚 共 計 七 百 留

MEASUREMENT AND WEIGHT.

Tons 50 Feet @ R. 14 per Ton—R. 700.-

Piculs _____ @ _____ per Picul.

_____ @ _____ "

Value _____ @ _____ per cent.

_____ @ _____ "

Pkgs. _____ @ _____ per Pkgs.

Chests Opium _____ @ _____ per Chest.

R. 7.00.-

Freight payable 24 hours after departure of steamer, steamer lost or not lost, and until Freight has been paid, both the Consignees and the Shippers will be held responsible.

(150) One hundred and fifty Bales.

Cotton Yarn.

being marked and numbered as in the margin, and to be delivered subject to the exceptions and conditions at foot hereof in the like apparent good order and condition, at the Port of Shanghai unto order or to his or their Assigns.

Freight for the said Goods at the rate of R. Fourteen per Ton of Fifty Cubic Feet including _____ per picul of 133½ Pounds avoird: _____

Premium of Marine Insurance on R. Forty Thousand the value declared by the Shippers as per margin to be the value of the said Goods, being paid in Shanghai Steamer lost or not lost. Average payable according to York-Antwerp Rules 1890 and other charges as accustomed. In Witness whereof, the Agents of the said Steamer have affirmed to three Bills of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Dated in Colombo this second day of September 190 6.

The following are the exceptions and conditions above referred to:—

- Weight, Measure, Contents and Value unknown.
- The Acts of God, Restraints of Governments, Enemies, Pirates, or Robbers by Sea or Land, Vermin, Barratry, Accidents, Fire at Sea, in port or on shore, Lighterage, Disasters or Dangers of the Seas, Rivers, and Steam Navigation, Accidents from Machinery, Boilers, Steam of whatever kind or nature soever, any act of neglect, or default whatsoever of Master, Mariners or other servants of this Company, or from transhipment or warehousing or from obliterations of marks or numbers, insufficiency of address or from leakage, breakage, insufficiency of package or sweat, or rust or injurious effects of other Goods—all expected.
- A wrong description of contents shall release the Company from all responsibility in case of seizure or detention, and the Goods shall be charged double freight, which shall be paid previous to delivery.
- The Company will not receive on board of their vessels any Goods of dangerous or damaging nature. If any such Goods be shipped without notice the shippers will not only be liable to the penalty imposed by statute but also for all damages sustained in consequence of such shipment.
- The Company shall have the option of making delivery of Goods either from Ship's side or from Lighters or a Store-ship or Wharf or Warehouse at Shipper's risk.
- It is expressly understood that the Company is not accountable for loss or damage from effects of climate or decay, and that the Company will not become liable for any value exceeding (\$100.00) One Hundred Mexican Dollars, upon each of the above-named packages, unless other valuation is declared and so expressed in this Bill of Lading at the time of shipment, and Freight paid in proportion to the measurement and Valuation.
- All Goods must be distinctly marked with the marks and numbers to correspond with the Bill of Lading, otherwise the Company will not be responsible for detention or misdelivery.
- All kinds of Oil and other Goods carried on deck are carried solely at the Shipper's risk.
- All claims that may arise in respect of Goods shipped by the Company's Steamers must be made at the port of delivery.
- The company will in no case be responsible for a greater sum than that declared in the margin by the shippers to be the value of the Goods on which freight has been paid, which as between the Shippers and the Company is by agreement to be considered the true value of the Goods as in Marine Insurance.
- Subject to the above conditions and exception the Company will settle all losses upon abatement of (2%) *Two per Cent.*, and no more, at the expiration of three Months after the claim is made, but before payment the claimant is to furnish if required such proof of value, as is usually demanded by the local Insurance Offices before setting claims and all average losses and like matters claimed are to be adjusted according to established practices here in such cases.

GENERAL STEAMSHIP COMPANY.

ANDERSON & Co.

Agents.

No. 1
Hongkong, 29th March 1906.
S. S. "Hirano Maru" Voy. 3 ont

Marks:
**The Manager,
Nichi Yei Kaisha,
Kobe.**

No. of Packages, one box

Goods
Samples of Sugar

Value \$ 2.-

Shipper Nichi Yei Kaisha

Consignee Do.

Destination Kobe

Rate In full

Freight \$ 0.50

Stamp \$ 0.10

\$ 0.60 paid here

\$ _____ Collect

NIPPON KISEN KAISHA.

PARCEL RECEIPT.

NIPPON KISEN KAISHA.

No. 1 Hongkong, 29th March 190 6.
S. S. "Hirano Maru" Voy. 3 ont

Received from Messrs. Nichi Yei Kaisha

the following Goods:—

Mark
or
Address:— **The Manager,
Nichi Yei Kaisha,
Kobe.**

One box said to contain
Samples of Sugar

for Kobe

to be delivered unto addressee

Said to Value \$ 2.-

Freight \$ 0.50

Stamp \$ 0.10

\$ 0.60 Paid

\$ _____ Collect **R.H.**

CAPTAIN'S COPY.

Subject to all the conditions of the Company's Bill of Lading.

印
紙

PARCEL RECEIPT.

NIPPON KISEN KAISHA.

No. 1 Hongkong, 29th March 190 6.
S. S. "Hirano Maru" Voy. 3 ont

Received from Messrs. Nichi Yei Kaisha

the following Goods:—

Mark
or
Address:— **The Manager,
Nichi Yei Kaisha,
Kobe.**

One box said to contain.

Samples of Sugar

for Kobe

to be delivered unto addressee

Said to Value \$ 2.-

Freight \$ 0.50

Stamp \$ 0.10

\$ 0.60 Paid

\$ _____ Collect **R.H.**

NIPPON KISEN KAISHA,

R. Hojo.

Manager.

Subject to all the conditions of the Company's Bill of Lading.

PARCEL RECEIPT (DRAFT)

NIPPON KISEN KAISHA NIPPON

Received from Messrs. Nishi Yei Kaisha
 following goods:—

The Manager,
 Nishi Yei Kaisha,
 Kobe.

Number of parcels: 100
 Gross weight: 35 tons
 Net weight: 35 tons

Received at: Yokohama
 Date: 15th Oct. 1906

For particulars of the Bill of Lading, see the Bill of Lading.

Yours truly,
 ASAKAWA & Co.

證 返券證荷船件條無 錄附 = 送運上海

To the Manager,
 GENERAL STEAM NAVIGATION COMPANY,
 Dear Sir,




In consideration of your granting us clean Bills of Lading No. 521 for the undermentioned cargo, which has been shipped on board S. S. "Gembu Maru," at Yokohama for Shanghai, for which exceptions has been taken on Mates Receipt as follows:

No. of B/L.	Marks & Nos.	Description of Goods.	Nos. of Packages.	Tonnage.	Exceptions taken on M/R.
521	(A) 1/100	Cotton Yarn.	100	35	5 Pkgs Wet & Loose.

We, the undersigned, hereby undertake and agree to pay on demand, any claims that may arise on arrival of cargo at destination made by consignee or by the person to whom documents are endorsed in connection with the above-mentioned goods, and to indemnify you against all consequences of your conforming with the foregoing conditions.

Yours truly,
 ASAKAWA & Co.

Manifest of the GENERAL STEAMSHIP Co's S. S.
bound to Hongkong

Marks and Numbers.	No. of B/L.	No. of Packages.	Contents or description.	Shippers.
 1/30	1	30	Cotton Yarn	Tanaka & Co.
NE 1/4	2	4	Antimony	Rev. P. Ferge
 1/20	3	20	Fire Bricks	S. Otani
SR 501/602	4	102	Matches	John Rice
 131/143	5	13	Porcelain	Y. Shimada
CG 175/177	6	3	Straw braid	Morf & Co.
		172		

E. & O. E.

"Shanghai Maru" despatched from Kobe
via Ports.

Consignees.	Value.	Rate of Freight.	Amount.	Remarks.
Order		90¢	27-	
"		In full	2-	
"		15¢	2 10	
Bearer		55 "	56 60	
Fuji & Co.		60 "	7 80	
Order		7 1/2 "	5 25	
			100 75	

Kobe, 27th September 1906.

(sign) R. MIZUTANI.
Manager.



船舶貸借約定書

今般雇船主日本通船株式會社ト船主代安田源兵衛トノ間ニ於テ船舶貸借ノ約定ヲ爲スコト左ノ如シ

第壹條 船主ハ左記ノ汽船ヲ一ヶ月(月ハ曆ニ依ル)總噸數壹噸ニ付金貳圓五拾錢ノ割合ヲ以テ貸借スルコトヲ約諾ス

- 一 船名 高松丸
- 一 船質 鐵
- 一 最大ノ長 參百貳拾七尺二〇
- 一 總噸數 貳千百六拾貳噸二〇
- 一 公稱馬力 貳百五拾馬力
- 一 石炭消費高 二十四時間ニ付 貳拾噸ヨリ貳拾八噸迄
- 一 「ウキンチ」ノ數 參個
- 一 積荷高 重量 貳千噸
- 一 乘客定員 上等 拾貳人 中等 參拾八人
- 一 船口數及寸法 四個
- 一 船門數及寸法 五個
- 一 船幅 參拾貳尺六〇
- 一 登簿噸數 千三百四拾噸五七
- 一 平均速度 拾參海里
- 一 製造年月 千九百年
- 一 船深 貳拾五尺三五
- 一 船種 甲種 福井初次郎
- 一 甲板層數 貳層

第貳條 本船貸借ノ期限ヲ拾箇月間トナス若シ滿期ニ際シ本船航海中ナルトキハ其航海ヲ終ル迄本約定ハ有效タルヘシ但其日數ニ對シ雇船主ヨリ日割勘定ヲ以テ賃借料ヲ支拂フヘシ

第參條 本船ハ約定期限ニ至ルモ雇船主ノ都合ニ依リ十五日前船主ニ豫告シ尙參箇月間以内本約定ト同一ノ條件ヲ以テ引續キ之ヲ賃借スルコトヲ得ヘシ

第四條 雇船主ハ本船貸借期限中ハ此約定書ノ各條項ニ從ヒ自由ニ本船ヲ使用シ又營業ノ都合ニ依リ他ニ又賃ヲ爲スヲ得ルモノトス

第五條 本船ノ使用區域ハ本邦沿岸、朝鮮、支那沿岸、露領浦潮斯德及、サガレン、島、香港、新嘉坡迄トス此以外ノ外國航路ニ使用セントスルトキハ船主ノ承諾ヲ要ス

第六條 船主ハ本船ノ貨物、船客搭載ノ適航船ニシテ内外海ノ航海ニ耐ヘ聊カ故障ナキヲ保證シ明治三十九年十月二十日長崎港ニ於テ雇船主ニ本船ノ引渡ヲ爲スヘシ若シ引渡方右日限ヨリ參日間延引スレハ雇船主ハ此約定ヲ取消スコトヲ得但其引渡ノ前雇船主ノ見分ヲ經若シ船客貨物搭載ノ爲メ修繕ヲ要スル箇所アルトキハ船主ハ自分ノ費用ヲ以テ充分ナル修繕ヲ加ヘタル上ニテ之ヲ引渡スベシ

第七條 本船滿期ノ時ハ雇船主ノ都合ニ依リ神戸、橫濱港ノ内ニ於テ之ヲ船主ニ返還スヘシ

第八條 賃借料ハ後拂ニシテ一ヶ月分ヲ二回ニ分チ十五日毎ニ東京ニ於テ雇船主ヨリ船主若クハ其代人ヘ支拂フヘシ

第九條 雇船主ハ貨物及船客取扱ノ爲メ特ニ社員又ハ其他ノ者ヲ本船ニ乗組マシムルコトヲ得ヘシ

第十條 賃借中本船ニ關シ雇船主ノ負擔ニ屬スヘキ費目左ノ如シ

- 一 本船燃料石炭

一 貨物船客ニ關スル一切ノ經費
一 出入港稅、噸稅及燈臺料

一 雇船主ヨリ乗組マシメタル者ノ給料食料及娯樂費
一 雇船主ノ爲ニ使用スル通船料

第十一條 賃賃借中船主ノ負擔ニ屬スヘキ費目左ノ如シ

一 船長以下乗組員其他船主ノ雇入ニ係ル者ノ給料食料等一切ノ經費
一 船用品其他本船航運ニ關スル一切ノ經費、但石炭ヲ除ク

第十二條 本船雇入ノ際石炭庫内ニ殘リアル石炭ハ雇船主之ヲ引受ケ又解雇ノ際殘リアル石炭ハ船主之ヲ引受ケマシ但其代價ハ其時ノ相場ヲ以テ之ヲ計算スヘシ

第十三條 本船航海上必要ノ汽鐘掃除、船體若クハ汽機、汽鐘ノ修繕及乗組員缺乏等部テ本船ノ缺點ニ起因スル碇泊時間貳拾四時以內ハ賃借期限内ニ算入シ其以上ノ碇泊時間ヲ要シタル場合ハ最初ノ時ヨリ船主ノ損失ト爲シ其碇泊日數ニ對スル賃借料ハ之ヲ引去リ計算スルモノトス

第十四條 本船ノ修繕期若シ十日以上ニ及ブトキハ雇船主ノ都合ニ依リ直ニ解雇スルコトヲ得ヘシ但此場合ニ於テ前收シタル賃借料アルトキハ日割勘定ヲ以テ船主ヨリ雇船主ニ返却スヘシ

第十五條 檢疫消毒停船中ノ賃借料ハ其原因船主又ハ船長ノ雇入レタル乗組員ノ發病ニ係ルトキハ船主ノ損失トナシ又雇船主ヨリ乗組マシメタル者若クハ船客ノ發病ニ係ルトキハ雇船主ノ損失ト爲スマシ

第十六條 賃賃借中本船ノ破損沈没坐礁衝突火災及ヒ其他ノ海難ニ罹リ又ハ官署ヨリ抑留セラレ航海スル能ハサルトキハ當然此約定ハ解除シタルモノト認ムヘシ此場合ニ於テハ賃借料ハ海難ノ當日ニ止メ若シ前收シタル賃借料アルトキハ日割勘定ヲ以テ船主ヨリ雇船主ニ返却スヘシ

第十七條 船長及乗組員ノ過失懈怠ニ就テハ船主其責ニ任シ雇船主ニ對シ損害賠償ヲ擔保スヘシ又貨物ノ積付及受渡ハ乗組員ニ於テ負擔シ船主船長其責ニ任スルモノトス但雇船主ノ都合ニ依リ特ニ取扱人ヲ乘込マシタルキハ其責任ニ屬スト雖ヘ船長ハ十分之ヲ補助スルノ義務アルハ勿論、ウキンチ等機器ノ取扱及重量品搭載ノ節ハ本船々員ニ於テ之ヲ取扱ヒ其責任ニ任スルモノトス

第十八條 船主船長及其他ノ乗組員ハ雇船主ノ承諾ヲ經スシテ一切貨物船客ヲ積入ル、コトヲ得ス

第十九條 船主船長ハ本船々體汽機汽鐘及附屬船具器具並ニ制規ノ海員ハ常ニ完全具備ナラシメ船客ノ安全ヲ保持スルノ責任アルモノトス萬一本船ニ瑕瑾アリ爲メニ積荷ニ損害ヲ與フルトキハ船主其責ニ任スヘシ

第二十條 本船賃借中ハ其進退ニ就テハ總テ雇船主ノ指圖ニ從フモノトス故ニ船長ハ航海者ノ危險ナリト認ムル場所ノ外雇船主ノ指定シタル所ニ回航シ正當ナル理由アルノ外其指定ヲ拒ムヲ得ヌ又船長ハ本船ニ危險ナラサル限リハ甲板上ニ貨物ヲ搭載スルヲ拒ムヲ得ス

第二十一條 船長以下乗組員ハ船主ノ被傭人ナリト雖ヘ本船賃賃借中ハ雇船主及其支店、出張所又ハ代理店ノ指圖ニ從フヘシ

第二十二條 雇船主ニ於テ船長以下乗組員ノ行爲ニ對シ不満足ノコトアレハ船主ニ其理由ヲ通知シ之ヲ更任セシムルコトヲ得ヘシ

第二十三條 本船賃賃借中雇船主ノ責任ヲ負フヘキ者ノ過失懈怠ニ因リ本船又ハ本船附屬ノ機械器具等ニ損害ヲ與ヘタル場合ニ於テハ其都度直ニ船主又ハ船長ヨリ雇船主ニ其損害ノ狀況ト見積額トヲ通知シ其正確ナルモノニ限リ雇船主其責ニ任スヘシ

第二十四條 本船ノ航海申ナルト碇泊申ナルトヲ問ハズ當然ナル使用上ヨリ生シタル本船又ハ本船附屬ノ機械器具等ノ損傷ハ雇
船主ニ於テ一切其實ニ任セサルモノトス

第二十五條 若シ此約定ニ違背シ爲メニ生シタル損害ハ違約者ヨリ之ヲ辨償スヘシ
右ノ條々協議約定スルコト相違無之其證トシテ本證書貳通ヲ作リ各其一通ヲ分有スルモノ也

明治三十九年十月一日

社 主
印 船 主

東京市京橋區三十間堀一丁目一番地
日本汽船株式會社
社長 久保義雄 印

神戸市出在家町二百八番邸
清岡公四郎代理

安田源兵衛 印

印 紙

(別 種)
定期運送契約書

今般備船者日本汽船株式會社ト船船所有者者日本石油製煉株式會社トノ間ニ於テ定期運送ノ契約ヲ爲スコト左ノ如シ

第一條 船船所有者ハ左記ノ汽船ヲ以テ一ヶ月(月ハ曆ニ依ル)金貳圓ノ割合ニテ備船者ニ屬スル運送品又ハ其指定ノ運送品ヲ運送
スルコトヲ約諾ス

一 船 名	快走丸	一 船 長	甲種 野村又七
一 船 質	鋼鐵	一 甲板層數	貳層
一 最大ノ長	參百拾六尺八五	幅 參拾參尺貳五	深 貳拾四尺七
一 總 噸 數	貳千百拾壹噸〇五	一 登 簿 噸 數	壹千五百六拾九噸七壹
一 公 稱 馬 力	百參拾六馬力	一 平 均 速 力	拾參海里
一 石 炭 消 費 高	二十四時間ニ付 貳拾噸	一 製 造 年 月	千九百年
一 揚 貨 機 ノ 數	貳	一 荷 積 重 量	壹千六百噸
一 荷 積 高	重 量 壹千六百噸	容 積	貳千噸
一 旅 客 定 員	上 等 拾五人	中 等	下 等 貳拾人
一 船 口 及 寸 法	上 甲 板 參 正 甲 板 五		

第二條

此契約ニ從ヒ運送スヘキ期間ハ第九條ノ運送品船積ノ準備ヲ終了シタル時ヨリ貳個月間トス若滿期ニ際シ本船航海中ナル時ハ其航海ヲ終ル迄此契約ハ有效ナルヘシ但其日數ニ對シテハ備船者ヨリ前條規定ノ割合ニ準シ運送貨ヲ支拂フヘシ

第三條

運送貨ハ一ヶ月分ヲ二回ニ分チ十五日毎ニ東京ニ於テ備船者ヨリ船積所有者若クハ其代人ヘ支拂フヘシ

第四條

船舶航海ノ必要ノ汽機汽鐘掃除船體若クハ汽鐘ノ修繕及船員ノ缺乏等總ヘテ船舶ノ缺點ニ起因スル碇泊時間貳拾四時間以內ハ契約期間内ニ算入シ其以上ノ碇泊時間ヲ要シタル場合ニハ超過セル碇泊日數ニ對スル運送貨ハ第一條規定ノ割合ニ準シ之ヲ控除シテ計算スルモノトス

第五條

檢疫消毒ノ爲メ停船セル時ハ其日數ニ對シテハ船長若クハ船舶所有者又ハ船長ノ雇入レタル海員ノ發病ニ原因セル時ニ限リ第一條規定ノ場合ニ準シ運送貨ヲ控除ス

第六條

此契約ニ基キ運送スヘキ航路區域ハ左ノ如シ

- 一 日本沿海(但テ本島ハ東山島也)又ハ
- 一 近海航路
- 一 遠洋航路

第七條

此契約期間中船舶ニ關スル費目申備船者ノ負擔ニ屬スヘキモノ左ノ如シ

- 一 燃料石炭
- 一 運送品船積積揚ノ費用解舟賃、棧橋使用料、埠頭稅其他運送品及旅客ニ關スル一切ノ經費
- 一 出入港稅、燈臺稅及浮標使用料

一 備船者ヨリ乗組マシメタル者ノ給料食料及接待費

一 備船者ノ爲メニ使用スル通船料

船舶所有者ノ負擔ニ屬スヘキ費目左ノ如シ

- 一 船長海員其他船舶所有者ノ用人ノ給料食料其他一切ノ經費
- 一 船用品其他運送ニ關スル一切ノ經費但石炭ヲ除ク

第八條

船舶所有者ハ發航ノ當時船舶カ物品旅客運送ノ適航船ニシテ第六條ニ規定セル航路區域内ノ航海ニ堪フルコトヲ擔保ス

第九條

船舶所有者ハ明治三十九年九月五日 橫濱港ニ於テ備船者ノ命スル運送品船積ノ準備ヲ爲スヘシ
運送期間滿了ノ時ハ備船者ノ都合ニヨリ船長ハ 橫濱神戸兩港ノ内ニ於テ航海ヲ終了スヘシ

第十條

船舶所有者船長及其他ノ船員ハ備船者ノ承諾ヲ經スシテ一切運送品並ニ旅客ヲ積入ル、コトヲ得ス

第十一條

運送契約期間中船舶ノ進退ニ就キテハ總ヘテ備船者ノ指圖ニ從フモノナレハ船長ハ航海者ノ危險ナリト認ムル場所ノ外備船者ノ指定シタル所ニ廻航シ正當ナル理由アルニ非サレハ其指定ヲ拒ムコトヲ得ス

第十二條

船長ハ契約期間中此契約書ノ條項ニ遵ヒ自由ニ船舶ヲ運轉シ又備船者ノ命スル適法ノ運送品ヲ第六條規定ノ航路區域内指定ノ港ノ間ニ運送スヘシ

第十三條

船長ハ備船者ノ呈示スル船荷證券ニ調印スヘシ但船荷證券ニ記載ノ運送貨ノ如何ニ關セス船舶所有者ニ對シテハ當然此契約ノ運送貨ヲ支拂フヘシ

第十四條

船長ハ備船者ノ命令アルニ非サレハ出帆ヲ爲スコトヲ得ス

第十五條

第九條規定ノ運送品船積準備ノ終了セル際石炭庫内ニ殘存スル石炭ハ備船者ノ負擔トシ又運送契約終了ノ際殘存スル石炭ハ船船所有者ノ負擔タルヘシ但其代價ハ船積準備ノ終了セル時若クハ契約終了ノ時ニ於ケル船船所在地ノ相場ニ據リ之ヲ計算ス

第十六條

備船者ハ物品旅客取扱ノ爲メ特ニ自己ノ使用人及其他ノ者ヲ船船ニ乗組マシムルコトヲ得

第十七條

備船者ニ於テ船長其他ノ船員ノ行爲ヲ不都合ト認定スル時ハ船船所有者ニ其理由ヲ通知シ之カ更任ヲ請求スルコトヲ得

第十八條

備船者又ハ其代人ハ船長又ハ其代人ノ署名セル積荷受取書ヲ受取リシ時ハ之ニ依リ船荷證券ヲ發行シ船長ニ代リテ之ニ署名スルコトヲ得

第十九條

備船者ハ營業ノ都合ニヨリ更ニ第三者ト運送契約ヲ爲スコトヲ得此場合ニ於テハ其契約ノ履行カ船長ノ職務ニ屬スル範圍内ニ於テハ船船所有者ノミ其第三者ニ對シテ履行ノ責任ス

第二十條

備船者ハ船船出帆ノ時間ヲ船長ニ命令スルコトヲ得

第二十一條

備船者ハ船船ノ投錨港ニ於テ相當ナル碇泊時間ヲ許可スヘシ

第二十二條

船船ハ時宜ニヨリ水先人ヲ使用シ又使用セサルコトアルヘシ又生命財産及船船ノ救済救助避避其他ノ事由ノ爲メ航路外ニ出テ若クハ航海ノ順序ヲ變更スルコトアルヘシ

第二十三條

船船所有者ハ凡同種ノ噸數ニシテ且同等ノ船船ヲ以テ第一條ノ船船ニ換フルコトヲ得但此場合ト雖ヘモ此契約ハ依然有效ノモノタルヘシ

第二十四條

船船所有者ハ左記ノ損失及損害ノ責任セス

不可抗力、海上河上其他ノ水上ニ於ケル遭難、船長又ハ海員ノ暴行、敵兵、海賊、内亂、強盜、窃盜、君主若クハ人民ノ強留、抑止、一揆又ハ同盟罷役、國ノ處分ニ出テタル捕獲、差押、檢束等ニヨリ生スル損失損害

水先案内船員其他船船所有者使用人ノ過失怠慢又ハ錯誤ニ出テタル時ト雖ヘモ本船船岸邊ニ於ケル火災、衝突、坐礁、破裂、機關器具ノ破損ニヨリ又ハ海上河上其他ノ水上航行中又ハ港内碇泊中ニ起リタル災難ニヨリ生スル損害

受熱、減量、腐敗、汚穢、變質、乾燥、漏洩、毀滅其他運送品ノ性質又ハ荷造ノ不完全ニ起因スル損失損害或ハ蟲害鼠害等

陸上ノ損害

荷印、員數、番號、宛名、其他貨物ニ關スル明細記事ノ磨滅、誤記又ハ欠缺不完全ヨリ生スル損失損害

船體、機關、積裝ニ潛在セル欠缺

船體、機關、積裝ニ潛在セル欠缺

第二十五條

共同海損ハ一八九〇年、より、おんとうあーぶ規定ニ準據シテ之ヲ行フヘキモノトス

第二十六條

本契約期間中運送品ノ船積陸揚ニ付キ備船者ノ命ニヨリ之ニ從事スルモノ、行爲ニ付キテハ船船所有者者其責任セス

第二十七條

備船者ノ責任ニ歸スヘキ事由ニヨリ船船及其從物ニ損害ヲ與ヘタル場合ニ於テハ備船者ハ船船所有者又ハ船長ノ被害ノ狀況及見積額ニ因リ其實ニ任スヘシ但當然ナル使用上ヨリ生シタル損害ハ此限ニ非ス

第二十八條

船船所有者ハ自己ノ過失船員其他ノ使用人ノ惡意若クハ重大ナル過失又ハ船船力航海ニ堪ヘサルニ因リテ生シタル損害ヲ賠償スヘシ

船船所有者ノ責任ハ總ヘテ此契約ノ規定ニ據ル若備船者ノ發行セル船荷證券ニ規定セル船船所有者ノ責任カ此契約ノ

規定ト相違セル時ハ此契約規定以外ノ船舶所有者ノ責任ニ對シテハ備船者第三者ニ對シ其責ニ任ス
第二十九條 運送品ニ關スル船舶所有者ノ責任ハ運送品ヲ船舶ノ艀口ニ積入レタル時ニ始マリ之ヲ艀口ヨリ積出シタル時ニ終ル
モノトス

第三十條 甲板上ノ積荷ニ就キテハ船舶所有者其責ニ任セス

第三十一條 左ノ場合ニハ此契約ハ當然終了シ第四號以外ノ艀由カ航海中ニ生シタル時ハ備船者ハ運送セル割合ニ準シ運送品ノ價額ヲ超エサル限度ニ於テ運送貨ヲ支拂フヘシ
但運送貨ヲ前拂シタル時ハ船舶所有者ハ拂込マレタル期間中左ノ事項發生以後ニ相當セル日數ニ對シテハ第一條規定ノ割合ニ據リ運送貨ヲ返還スヘシ

一、船舶カ沈没シタルコト

二、船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルコト

三、船舶カ捕獲セラレタルコト

四、運送品カ不可抗力ニ因リテ滅失シタルコト

前項第四號ノ場合ニ於テハ備船者ハ運送貨ヲ支拂フコトヲ要セス若運送貨ヲ前拂シタル時ハ船舶所有者ハ之ヲ返還スヘシ

第三十二條 船長ハ此契約ノ趣旨ニ從ヒ備船者ノ支拂フヘキ運送貨、附隨ノ費用、立替金及運送品ノ價格ニ應シ共同海損、救助又ハ救助ノ爲メ負擔スヘキ金額ニ對シ運送品ヲ留保スルコトヲ得

船舶所有者ハ運送品引渡ノ前後ヲ同ハス前項規定ノ金額ノ支拂ヲ受クル爲メ裁判所ノ許可ヲ得テ運送品ヲ賣買スルコトヲ得但引渡

ノ日ヨリ二週間ヲ經過シタル時又ハ第三者カ其占有ヲ取得シタル時ハ此限ニ非ス

第三十三條 此契約ニ違背シ爲メニ生セシメタル損害ハ金五千圓ヲ限リ違約者ヨリ之ヲ賠償スヘシ
右之條々協議約定スルコト相違無之其體トシテ本證書二通ヲ作り各一通ヲ分有スルモノ也

東京市京橋區三十間堀二丁目一番地

日本汽船株式會社

社長 久保義雄 印

明治三十九年八月二十日

同市日本橋區金町三番地

日本石油製造株式會社

専務取締役 淺井真哉 印

船舶所有者 印

備船者 印



貨物廻漕約定書

今般荷主關村虎太郎代辻良介ト船主日本汽船株式會社トノ間ニ於テ貨物同漕ノ爲メ左ノ條々ヲ約定ス
第一條 船船運賃及其他ノ條項ヲ約定スルコト左ノ如シ

船名	天津丸	<small>噸數 千八百五拾噸六九(但船積ノ額ニ依リ代船)</small>
貨物積入地	函館港	
貨物陸揚地	基隆港	
積荷高	枕木 五萬本	<small>但積荷ニ依リ五萬本以下ノ積荷ハ十二 月迄ノ内ニ陸揚スルモノトス</small>
運賃金額	壹萬六千五百圓也	
運賃割合	壹本ニ金拾五錢	
運賃支拂地及其期日	臺灣鐵道株式會社創立事務所ヨリ支拂フモノトス	
積入地	解舟價ハ荷主持、本船人足ハ船主持	
陸揚地	悉比船主持	
碇泊時間	碇入地碇泊四日	
碇泊料	壹日ニ付金百五拾圓	

同船ノ豫期	十月上旬
契約保證金	金貳千圓也 約束手形ニテ差入ル、コト

- 第二條 前條ノ通り積荷高相定ムト雖荷主ノ都合ニ依リ積荷増加シ若クハ本船船腹或ハ船脚ノ都合ニ依リ貨物ヲ積殘シタルトキハ荷主ハ前條ニ定メタル運賃ノ割合ヲ以テ現積荷高ニ對スル運賃ヲ船主ニ支拂フヘシ
- 第三條 第一條記載ノ積荷高ヲ積載スヘキ餘地ヲ存スル限リハ荷主ハ荷主ノ約定荷物積入ノ前後ヲ間ハス他ノ貨物及船客ヲ積入レ其運賃ヲ取得スルコトヲ得ヘシ
- 但船腹ノ全部ヲ貸借シタル場合ハ此限リニ非ス
- 第四條 此約定書ニ調印ノ後荷主ノ都合ニ依リ第一條記載ノ積荷額ヲ減少シ又ハ全ク之ヲ積入サルキト雖ヘモ荷主ハ船主ニ對シ約定運賃ノ全額ヲ支拂フノ義務アルモノトス
- 第五條 第一條ニ定メタル碇泊時間ニ對シテハ荷主ハ船主ニ其碇泊料ヲ支拂フノ義務ナキモノトス但約定ノ積荷ヲ爲シ終リタルトキハ其碇泊時間内ト雖ヘモ船主ハ直ニ本船ヲ出帆セシムルコトヲ得ヘシ
- 第六條 第一條ニ定メタル碇泊時間ノ外荷主ニ於テ碇泊ヲ要シ船主ニ依賴シ船主之ヲ承諾シタルトキハ荷主ハ第一條ニ於テ定メタル割合ヲ以テ其碇泊時間ニ應ジ碇泊料ヲ船主ニ支拂フヘシ
- 第七條 第一條ニ定メタル碇泊時間内ニ於テ暴風雨等天災ノ爲メ實際荷役ヲ爲シ能ハサルトキハ之ヲ其碇泊時間中ニ算入セサルヘシ危險ノ虞アリテ一時本船ノ碇泊所外ニ避難シタル場合亦同シ

第八條 暴風雨等天災ノ爲メ到底積荷ヲ爲シ終ルノ見込ナキトキハ船主ハ貨物ノ全部若クハ一部ヲ積殘シ直ニ本船ヲ出帆セシムルコトヲ得ヘシ

第九條 前條ノ場合ニ於テ止ムヲ得ス積荷ヲ殘シ出帆シタルトキハ此約定ハ一旦解除シタルモノト認ムヘシ但現ニ積入レタル貨物アルトキハ第二條ノ約定ニ從フヘシ

第十條 本船回船ノ途中ニ於テ船體又ハ機關ニ損傷ヲ生シ實際積荷ヲ爲シ能ハサルトキモ亦此約定ハ解除シタルモノト認ムヘシ

第十一條 第九條及第十條ノ場合ニ於テハ更ニ協議ノ上代船ヲ以テ約定積荷ヲ運漕スルコトヲ得ルモノトス

第十二條 本約定書ノ積荷ニ對シテハ別ニ船荷證書ヲ發スルヲ以テ此約定書ニ定メタルモノノ外ハ總テ日本汽船株式會社船荷證券面ニ記載スル約項ニ據ルモノトス

右結約候處確實也因テ本書式通チ作り雙方記名調印ノ上各壹通ヲ分有スル者也
明治三十九年九月十七日

荷主

東京市京橋區湊町二丁目五番地
關村虎太郎代理



主

東京市京橋區三十間堀一丁目一番地
日本汽船株式會社

社長 久保義雄 印

(別種)

定航海運送契約書



今般備船者日本汽船株式會社ト船船所有者古藤猛三トノ間ニ於テ定航海運送契約ヲ爲スコト左ノ如シ

第一條 船船所有者ハ汽船南海丸(此船噸噸數千貳百九拾九.五七噸)船長安藤俊藏ヲ以テ引渡貨物壹噸ニ就キ五拾錢ノ割合ニテ神戸港ヨリ芝罘港ニ至ル迄備船者ノ運送品總テ運送スルコトヲ約諾ス

第二條 船船所有者ハ發航ノ當時船船カ物品旅客運送ノ適航船ニシテ前條規定航路ノ航海ニ堪フルコトヲ擔保ス

第三條 船船所有者ハ明治三十九年九月三十日神戸港ニ於テ備船者ノ命スル運送品ノ積込ヲ始ムヘシ

第四條 船船所有者船長及其他ノ船員ハ備船者ノ承諾ヲ經スシテ一切運送品並ニ旅客ヲ積入ル、コトヲ得ス

第五條 船船發航準備ノ爲メ必要ナル時ハ船長ノ請求ニヨリ金八百圓ヲ限リ備船者ヨリ前貸スヘシ船長ハ右金子受取ト同時ニ備船者ニ年壹割一分ノ利子ヲ合算セル受取證ヲ交付シ加之右金額ヲ船荷證券ニ裏書シ備船者ノ支拂フヘキ運送貨ト差引計算スヘシ

第六條 船船所有者又ハ船長ハ船船カ船積港ニ到達ノ豫定日ヲ越クトモ貳日前備船者ニ打電スヘシ若シ此義務ヲ怠ル時ハ備船者ハ之カ爲メ荷積ヲ延滞スルモ毫モ責ナシト雖ヘモ此契約ノ不履行ト看做スヘカラス

第七條 備船者ハ物品旅客取扱ノ爲メ自己ノ費用ヲ以テ其使用人又ハ其他ノ者ヲ船船ニ乗組マシムルコトヲ得ヘシ

第八條 運送品ヲ船積又ハ陸揚スルニ必要ナル準備カ整頓シタル時ハ船船所有者又ハ船長ハ運漕ナク備船者又ハ荷受人ニ對シ其通知ヲ發スヘシ