

魏文翰著

共同海損論

錢永銘題



魏文翰著

共同海損論

中華書局印行

孫序

法學博士魏君文翰，在滬辦理航運保險事業十有餘年，抗戰軍興，西遷來渝，仍從事航業之研究，現本其豐富之經驗與學識，著爲「共同海損論」一書，以公諸當世。所謂共同海損者，謂船舶在航行中遭遇危險時，船長爲保衛船舶及貨物安全所爲之措施，因而發生所受損害及費用之負擔清償問題，當事出倉卒，情態萬殊，其內容繁賾，理算困難，可以想見。我國航業發達較晚，雖海商法對茲事項有專章之規定，一般人士，多未詳其內容，往者每遇海損事件發生，多委由外籍專家辦理。民國二十九年十二月，民生公司之民本輪在川江發生海損，乃由魏君爲之理算，是爲國人自行辦理共同海損之第一次。魏君于此案蒞事之後，深以爲發展航業予工商界以便利，此種智識，實有普及之必要，爰草成是書，於理論與實用並重，取材亦至精當，其闡述我國海商法適用範圍，極爲詳盡，而對一九二四年約克安底華浦規則，更逐條加以說明。所謂約克安底華浦規

共同海損論

二

則者，係自十九世紀末葉以還，經各國有關團體及律師理算人會議，並修改歷屆會議之結果而訂立，駁成國際間共同遵守之海損規則也。魏君刊行是書，其有裨于我國戰後航業前途之發展，豈淺鮮哉。

民國三十二年夏，孫科序。

自序

船舶航行水上遭遇海難後，其損害責任究應如何由各利害關係方負擔，歐洲各國早在各該法典明訂，惟爲求規定統一起見，八十年前卽有國際間若干海商團體——如各埠之船東聯合會，海上保險團體，律師及海損理算人，歷次召開會議，在一八九〇年訂定「一八九〇年約克安底華浦規則」，嗣于一九二四年修正，命名「一九二四年約克安底華浦規則」，爲世界各國之海商團體所共同遵守，在所有海運提單，租船合同及海上保險單內，均訂明「海損依照一九二四年約克安底華浦規則辦理」之條款。

在我國內河沿海之水運提單，租船合同，及保險單，無論其船舶國籍爲我國或外國，亦均載有同樣之條款。

惟我國人士對於是項條款及規定之運用，向鮮研究，如遇海難發生，均託外人辦理及理算。查在我國辦理是項事件者，僅有英籍海損理算人一人，名史蒂芬氏（W. R. M. Stevens），在上海執行職務，辦理我國內河沿海所發生之一切海損事件。在一八一八前，日人永井在滬曾操斯業數年，嗣以我國商民因東北事件惡之，遂離去，而我國人則向無辦理此事者。

自八一三事起，我國後方水道與滬隔絕，復自太平洋事起，該英籍史蒂芬氏亦離滬

他去，遂至我國後方水道之海損事件，無人理算，著者以在滬辦理海事法律案件有年，加以數年之航業實際經驗，對此項學識，亦略有心得，一九四一年十二月間民生實業公司之民本輪在川江發生海難後，以該公司業務主持人及有關保險公司主持人之委託，曾作成民本輪之共同海損理算書，復以中國航業學會同仁之鼓勵，著成此書，當此後方參考書籍缺乏之時，對若干部門未能闡述盡致之處，在所難免，尙乞海內賢達鑒諒，倘本書對我國航業學術之進展及法律案件之審判，微有裨益，則幸甚矣。

本書共爲六章又三附件，關於第二附件『英國海損理算人慣例』一則，以其規定詳盡，且補充一九二四年約克安底華浦規則之不足，故附錄之。

關於本書之校對編排索引，張宗植君助力獨多，附此誌謝。

一九四三年二月五日書於重慶。

目次

孫序	一
自序	一
第一章 共同海損及理算概論	一
第一節 海損之損害種類	一
第二節 海損之理算	二
第三節 共同海損名稱之分析	三
第四節 共同海損法規之沿革	四
第二章 損害與分擔	七
第五節 共同海損行爲必須具備之條件	七
第六節 共同海損之損害——犧牲及費用	九

第七節 共同海損之分担……………一五

第三章 理算……………一二

第八節 理算時應加入佣金利息及公費合併由共同分担

第九節 理算地點與法規……………一二

第十節 理算程序……………一四

第四章 保險關係……………一六

第十一節 共同海損之損害與保險……………一六

第十二節 保險補償之範圍……………一七

第五章 一九二四年約克安底華浦規則

註釋……………一九

第六章 中華民國海商法共同海損章……………

附件：

一、一九二四年約克安底華浦規則原文及譯文對照·····	七一
二、英國海損理算人公會慣例·····	一〇八
三、中英文名詞對照表·····	一四四
名詞索引·····	一五三

第一章 共同海損及理算概論

第一節 海損之損害種類

海損之損害種類

1. 船舶在水上行動或停靠拋錨中，如遇意外事變，致船舶或所載積貨蒙受損害時，是項損害即為海損。海損發生後，其損害究應如何由各關係方負擔，須專人理算。其各關係方大致為船東，貨主，以及運費收受人，是項專人稱之為海損理算師。海損之損害性質可分為三種：

單獨海損

(一) 單獨海損——例如某船甲由天津滿載食鹽開往上海，行經成山頭洋面觸礁擱淺，結果船底洞穿，海水侵入，食鹽全部溶化，被潮水沖盡，是項損害為單獨海損，其加諸于船舶者由船東負擔，其加諸于積貨者由貨主負擔，如分別均投有保險，則由各別保險人代為負擔。

共同海損

(二) 共同海損——例如某船乙滿載雜貨由上海開往天津，前艙甲板上面堆置木板類之積貨，而是項堆置假定為申津航運習慣上所許可者，當該船行經成山頭洋面時，狂風大作，波浪濤天，船舶反復傾斜，情形危迫，如不立即

減輕儀重，該船舶及全部積貨，均有覆沒之虞，在此危急之際，船長下令立將堆置艙面木板類積貨全部拋棄入海，結果船舶轉危爲安。是項木板所蒙受之損害，係爲保全船貨共同安全而犧牲者，稱之曰共同海損；其損害應由被保全之船貨共同分担，倘船貨均分別保有水險，應由保險人各別代爲負擔。

全損

(三) 全損——例如前第一項所舉之例，某甲船因觸礁結果無法拖下礁石，加以海浪動盪劇烈，洞又擴大，海水繼續流入艙內，以致該船沉沒。是項損失，稱之謂全損；其損害分別由船東貨主負擔，如保有水險，由保險人代爲負擔。

自然消損

2. 除上開三種海損性質外，船舶經常行駛海中，當蒙受若干自然損害，消磨，或所備之積貨例如玻璃或蔴油等，難免蒙受經常之破碎滲漏，是項當然之損害，乃意中之事，並非意外事變，不能稱爲海損，應計入營業範圍之折舊或開支，由船東或貨主負擔，並非共同海損，亦不能投保一般條件之水險。

第二節 海損之理算

3. 凡海損發生而須責任之分配理算時，均託海損理算師辦理，其間以共同海損之發

請託理算
師以共同
海損爲最
頻繁

生而請託理算師者爲最頻繁。蓋單獨海損與全損發生，其牽連之關係方面甚爲簡單，例如船舶本身蒙受損害時，其負擔者爲船東或其保險人，積貨則爲貨主或其保險人，故無繁雜數字或多方面關係可供理算；惟共同海損以其關係方面爲船舶及積貨，而積貨方面常有數十戶或數百戶者，方面繁衆，責任錯雜，非經專家理算，無由確定損害數額及其分担標準，故海損理算大都集中於共同海損之理算。

第二節 共同海損名稱之分析

4. 共同海損之名詞原指爲船貨共同安全所受之損害而言，然以其沿革甚久，使用之範圍日廣，遂成爲攙統名詞。分析之，應含三種意義：

三種意義
犧牲

(一)共同海損之犧牲——例如前開第二例，該木板之拋棄，係爲共同安全所發生之損害，亦可稱之謂共同海損之損害。

費用

(二)共同海損之費用——例如前開第二例之某船乙，在成山頭洋面忽然觸礁擱淺，無法重行浮起，因急電芝罘某駁船公司，派來拖輪一艘，鉄駁兩艘，到達船邊後，將一部分木板雜貨過駁，結果船底臨時補好，該船脫險，而駁船之貨復裝還原船駛津。是項拖駁及提裝費用，係爲船貨共同安全而發生，稱之爲共同海損之費用。

分担

(三)共同海損之分担——因共同海損行爲所發生之犧牲或費用，應由蒙受利益之船貨部分共同分担。

第四節 共同海損法規之沿革

古代法規

5. 共同海損由來久遠，當紀元前七世紀，沿地中海之羅典國對於共同海損之犧牲及分担，卽已有明文規定。在上古或中古時代之貿易，貨主多親自隨船經商，倘途中偶遇驚濤駭浪，安危瞬變，如須將一部分貨物投棄入海，以增強船舶浮力時，勢必立即執行，不容有所爭議，然爲船貨共同安全所發生之犧牲，應由被保全之財產共同分担，以昭公允，是項犧牲及分担之理算，大致在船舶到達目的港辦理之。嗣商業繁盛，商港衆多，國籍各殊，其法規自不盡同，甲港認定某種犧牲或費用屬於共同海損者，乙港認爲單獨海損，或某積貨之保險人依其保險訂約地之法律，認某種犧牲爲單獨海損者，而船舶目的港之法律則認爲共同海損。各國法規違異，商人無所適從，况船舶之國籍爲甲，若干之積貨所有人爲乙，爲丙，爲丁，而船貨之分別保險人又爲若干不同國籍者，其共同海損之法規各殊，觀念不同，必至遇事爭辯，稽延時日，阻礙商運。

各海商國家，有鑒於此，乃於一八六〇年由各國航運有關團體，例如勞依茲保險團(Lloyd's)，各埠船東聯合會(Associations of Shipowners)，其他保險團體，律師以及

統一規則 運動

海損理算人，於同年九月廿五日在英國北部哥拉斯溝（Glasgow）集會商討統一規則，開會共三日，綜合各國不同之法規，融合爲十一條，是爲統一規則運動之開始，當時該十一條本擬由各國團體呈請各該國政府採納，訂爲法規，然仍以意見參差，以致擱置。至一八六四年九月廿六日，復在英國約克（York）召開會議，對於四年前所通過之十一條稍加修正外，復予通過，名之曰約克規則（York Rules），但仍未能普遍推行。一八七七年八月三十日，復集會於比國安底華浦（Antwerp），前經通過之十一條增爲共十二條，大體無重大變更，各國海商團體推行者漸廣；以該十二條仍有未盡之處，一八九〇年復在利物浦（Liverpool）召開會議，共決議一十八條，定名爲一八九〇年約克安底華浦規則（York-Antwerp Rules 1890）。自此以後，所有各國之貨運提單，租輪合同，以及海上保險契約，均經註明共同海損依照是項一八九〇年規則辦理，遂成爲各國航運團體自願遵守之共同海損規則，所有各國法規，亦多逐漸隨之修正，雖尚有若干法規，與此規則容有不同之處，然以商民在契約中既有規定，大致亦均以是項約定之規則辦理。一九二四年復以航運狀況與一八九〇年迥異，於同年九月八日在瑞典之斯濤厚姆（Stockholm）召開會議，經修正後，共訂定七原則又二十三條，名之曰一九二四年約克安底華浦規則（York-Antwerp Rules, 1924）仍爲各國之海商團體自願遵守推行。

我國海商法係民國十八年（1929）公佈，二十年一月一日施行，其第七章即共同海

一九二四年
約克安底華浦規則

一八九〇年
約克安底華浦規則

損，共十六條，詳究其義，大都與一九二四年規則相同，故可謂我國已採納該規則爲法規矣。

與保險之
關係

8. 共同海損雖係海上保險範圍內一重要部門，然自成一系，其歷史較海上保險之制度悠遠。如船貨在海上遭遇危急而發生共同海損行爲時，船貨雖均未保險，然其蒙受之犧牲或費用仍應由受益者分担；倘船貨均投有保險時，則保險人分別代爲分担，但其所蒙受之犧牲無論爲船舶或積貨部分，如在保險範圍以內者，該被保險人無須等待理算完畢，即得向保險人請求補償，至將來如何受償或分担，均由保險人代爲負擔。

第二章 損害與分担

第五節 共同海損行爲必須具備之條件

共同海損
行爲必須
具備之條
件

船長之命
令

9. 當船舶在危急情況中，爲共同安全所爲之犧牲或費用，應由被保全之船舶及積貨共同分担，是項所爲之犧牲或費用，稱之謂共同海損行爲。共同海損行爲必須具備下列五項成分，始能享受分担：

(一) 其命令必須發自船長 當船在危急情況中，其船或貨所發生之犧牲必須由於人爲的處分。例如船在海洋中遭遇狂風巨浪，傾斜盪動，如不減輕載重，卽有共同沉沒之虞，經船長之命令，一部分積貨投棄入海，結果轉危爲安，是項積貨之犧牲，係屬共同海損行爲，應由被保全財產各關係方共同負擔。倘該船舶在狂風巨浪傾斜盪動間一部分積貨爲巨浪沖洗以去，結果仍得轉危爲安，船貨均安全到達目的港，是項損失，係屬偶然事件，並無人爲的處分參雜其間，並非共同海損，不能由各關係方負擔。是項人爲的處分，必須發自船長，倘船長不在船上或因疾病不能執行職務時，必須發自其代理人，其他船上人員不負全船安危之責者所發出之處分，不能認爲共同海損行爲。

共同危急
情狀

(二)其危急情狀必須共同 其危急情狀必須加諸船上共同財產者，倘僅加諸財產之一方面，例如單獨船舶或單獨積貨者，不得認為共同海損；如遇海盜在中途截劫，其目的僅在一部分重要貨品，並無加害船舶之意，經交涉結果，給付巨額金錢而去，是項損失，不能認為共同海損，以船貨共同方面，未入危急情狀，而海盜亦無加害船舶之意也。

為共同安
全

(三)其犧牲必須為共同安全 倘犧牲部分之目的並非為共同安全，不應由共同負擔。例如某船所載之積貨中，一部分為某種重要軍用品，在航行途中被敵追隨，船長不願該項重要軍品落入敵人之手，下令將該軍品投棄於海，是項犧牲並非為共同安全而發生，不應由共同負擔。

特殊之情
節

(四)其情節必須特殊 犧牲或費用必須為經常航行以外之特殊情節，始得由各關係方分担。例如某輪船因擱置在淺水沙灘上，不能浮起，該輪因劇烈使用快順車快倒車，結果該船浮起，但機器部分因而蒙受損失，按輪機之順車倒車，係在水上航行中之動作，並非在陸地使用，茲因擱淺，為共同安全所為之特殊使用而發生之損害，應由共同負擔；倘該輪機在航行中，因風浪關係使用過度，蒙受損害，是項損害因係經常航行可能發生之情節，不能認為共同海損。

合理處分

(五)其處分必須合理 共同海損行為係因船長之緊急處分而發生，是項處分必

事後又發生損害時之分担

必須在當時情況下爲合理及適當，倘係輕舉妄動所爲不必要之犧牲，不得認爲共同海損。

10 共同海損之犧牲發生後而船貨仍不能保全，結果全部滅失者，自無共同分担之可言。假使業經發生效力，船貨因之保全，但於未到達目的港前，船貨復因其他原因全部滅失者，是項犧牲仍無由分担。倘共同海損之犧牲發生後而危急情況並未因之減少，嗣以其他原因船貨得以保全者，其犧牲雖未發生效力，如在當時係合理處分，仍應由各關係方分担。

第六節 共同海損之損害——犧牲及費用

共同海損之關係方

11 共同海損之各關係方爲船舶，積貨，及運費，至如船員及旅客之行李，又鈔票、珠寶、以及未載入提單艙單之零件，大都均不在共同海損範圍之內。

理算所應依據之規則

12 共同海損之理算，一般的均在目的港爲之；如船舶因海難在中途放棄航程，而積貨必須卸下時，其航程終了港亦得爲理算港，理算應依照理算地之法律辦理，倘提單訂明須依約克安底華浦規則辦理者，應依其規定。

損害包括犧牲及費用

13 共同海損之犧牲或費用，均稱爲共同海損之損害，然犧牲與費用之性質迥不相同，犧牲之發生，恆當共同財物在危急情況下爲之，倘不作是項犧牲，共同利益均有損害

之虞，故是項犧牲應由共同負擔；而費用大都為危急情況遭遇之後，為謀共同安全所支付者，並未蒙受當時危急情況之脅迫，似不應與犧牲部分相提並論，由共同負擔，然以其性質屬於為共同利益及安全而支付，與船貨因遭遇海難為共同犧牲之性質相等，故按通常習慣，仍與犧牲部分一律待遇，在目的港或終了港理算補償之。

甲、犧牲

14 共同海損之犧牲，其發生原因如係某關係方過失所致者，依理該方之犧牲部分不應享受共同分擔。例如船舶因駕駛不慎，擱置淺灘上，情勢危急，但因劇烈使用倒車順車，結果船得浮起，而機器已蒙損害，是項損害，依理似不得享受分擔。又例如貨艙內一部分積貨為煤炭，因潮濕結果一小部分自動燃燒，為共同安全起見，將全部煤炭無論是否燃燒部分，均拋棄于海，是項損失，依理似亦不得享受分擔。但依據一般慣例，該負有過失責任關係方之犧牲，如屬共同海損性質者，仍依一般程序辦理分擔，其分擔之關係方認為某方確負過失責任者，得向某過失方請求賠償，倘不如是，必至責任模糊，確定困難，稽延時日，妨害商業也。

船舶在航行中遭遇事變，每為駕駛不慎所致，此種駕駛不慎所致之事變，係經常習見之事件，故提單上或租船合同上均經載明：如因駕駛不慎對積貨所發生之損害，船東及船舶均不負責，而是項免責之規定，亦係國際海商團體所共同訂定遵守者，並係若干

關係方過失所致之犧牲

免責規定

犧牲之種類

主要海商國家之法規所明定者，故一般慣例之先行辦理分担程序，依法仍屬有據也。

15 共同海損之損害包括犧牲及費用，關於犧牲發生之方式，種類甚多，例如積貨投棄於海，例如船舶起火艙內灌水將火撲息而其他未燃積貨蒙受水漬損失，又例如木壳船底漏水，特將船帆一部份移作補漏之用等等，方式不一而足，然分析歸納之，可別為兩大類：

(一) 因緊急處分對於船舶或積貨所直接發生之特別損害；

(二) 因緊急處分對船舶或積貨變更經常使用狀態所發生之特別損害。

緊急處分直接發生之犧牲

16 關於第(一)項最顯著之例為棄貨於海，是項損害，應由被保全財物之各關係方共同負擔，倘是項被棄之貨，係堆置於甲板之上者，以其堆置地位，易遭風險，且妨礙共同安全，不得享受共同補償，但是項堆置，如係該航運路線依習慣所許可者，其所發生之投棄犧牲，仍認為共同海損，由共同補償。

投棄

船舶包租時之投棄

17 是項甲板上載運積貨之船舶，如係包租性質，即全部船舶由承租人全部包租者，其堆置情形，經船東許可時，則是項堆置，雖為航運習慣所不許，如經投棄，仍由船貨之被保全部份共同分担。

普通船舶之投棄

18 是項包租船舶分担之原則，不適用於普通船舶。普通船舶者，指稱對社會廣衆普遍兜攬貨之船舶，例如美國大來公司 (Dollar Line) 柯立芝總統號輪船 (S.S. Pres.

Coolidge) 經常往來於舊金山與小呂宋之間，沿途在火奴魯魯、橫濱、神戶、上海、香港俾靠搭客載貨，對於交運人簽磅提單，載運各種不同貨品，交運人戶頭衆多，爲數十戶或數百戶者，倘某種積貨，堆置甲板之上，而非航運習慣所許可，雖經船東方面之許可，如被投棄，仍不能由船舶共同分担，蓋積貨方面之戶頭繁衆，不受船東許可之拘束也。

19 艙內積貨準備投棄時，爲便於將貨物擲出艙外而在船邊或艙面開鑿洞口，致使船舶蒙受甲板或船壳洞裂之損害，是項犧牲，亦爲共同海損。

爲投棄而
附帶發生
之犧牲

船舶一部
份之割棄

殘廢物之
割棄

20 某船在海中航行遭遇狂風，結果桅杆折斷，但一部份尙繫於船上，船身失衡，危險堪虞，爲共同安全計，將其連繫部份砍斷，投棄於海，如是項砍斷之桅杆尙係有相當價值之物，是項犧牲，應由共同分担，倘該桅杆經折斷後，已屬無價值之物，或依其連繫之情形觀察，必被風吹入海，其尙未到達全損之情節，係屬時間上之稽延，因而棄之於海，以其已屬無價值之物件，應稱之爲殘廢物品，凡殘廢物之投棄，並不發生損害，不應認爲共同海損。

燒火

21 倘船舶起火，勢將蔓延，如不立即遏制，則有船貨全部發生損害之虞，因船長之命令，立向艙內灌水，同時將船上房間一部份折毀，以防延燒，並將艙面或船邊鑿洞，以利灌水，是項船舶之犧牲，以及各貨水漬之犧牲，均係共同海損，應由共同分担。但積貨如係以包裹裝運者，其同包裹之貨品，業已一部份燃燒，因灌水結果，其餘一部份

變更經常
使用狀態
所發生之
犧牲

保留，蒙受水漬時，是項水漬之損害，不得由共同分担，僅屬單獨海損，蓋如無水漬，該包裹即全部燃燒也。

2. 關於第(一)項，最顯著之例為船舶擱置於淺灘上，經劇烈使用順車倒車，結果船貨共同得獲安全，然機器因此蒙受損害。查輪機之順車倒車係水上航行中之動作，今在陸上使用，變更其經常用途，惟其使用之所為保為共同安全，倘蒙損害應由共同分担。船行海中，因非常之風浪，致該船失迷航程，若日費時，燒煤用盡，危險堪虞，不得已將積貨一部份權充燃料，結果得以安全到達某港口，是項權作燃料之所為，係積貨之非常使用，所蒙受之損害，應由共同分担。

乙、費用

23 共同海損之費用原與共同海損之犧牲迥然不同，當船貨共同遭遇海難危迫之時，其被犧牲部份，與被保全部份，同有頃刻覆沒之虞，而費用部份，均係事後支付之，並未蒙受當時危急情節之脅迫，其所支付之費用，原無共同海損情節，惟當船貨共同遭遇危難時，船長所為之處分，當時雖不發生船舶或積貨之犧牲，但根據其所為，事後必須發生費用，始能恢復原有狀態者，是項費用，如係為當時共同利益之行為所發生者，應認為共同海損之費用，由共同分担，如係為當時單獨利益之行為所發生者，應認為單獨海損之費用。

24 船行海中，忽然起火，船長為共同安全起見，立向岸邊行駛，將船擱置淺灘上，

犧牲與費
用之區別

重浮及重裝之費用

嗣後火雖救息，但該船不能自動浮起，經用枕木墊底，挖沙滑墩結果，船始能重行浮起，是項重浮之種種費用，係由故意擱淺所致，應由共同分担，又例如船舶在海洋中觸礁擱淺後，必須減輕載重，始能將船底補好，將船浮起，因此所發生之一切過駁卸貨重裝等費用，均係為共同安全所發生者，應認為共同海損。

救助費用

25 倘船舶在航行中失落車葉，危險堪虞，因之呼救，由另外航行之船舶拖至安全港口，是項拖帶，稱之曰救助，應受報酬，由船貨共同分担。

避難港入港等費

26 在費用部份中，最複雜者，為船舶在航行中因共同海損之犧牲或單獨海損之遇難，必須駛赴最近港口避難，因而發生入港卸貨修理重裝出港等等各項費用之處理，倘船舶因共同海損發生犧牲，必須駛赴附近避難港修理時，其進港以及出港費用，均係共同海損；如因船舶修理，其積貨必須卸下入棧者，其卸貨費，修理費，棧租費以及重裝費，均應認為共同海損。

英國法規

27 倘船舶駛赴避難港修理係由單獨海損所致者，依照英國法規，其進港費用應為共同海損；其卸貨費用如係為共同安全所必須者，亦應認為共同海損；其修理費用應由船東單獨負擔；其積貨之棧租費用以其利益僅及於貨主，應由貨主負擔；其重裝及出港費用，應由運費方面負擔。按船舶發生海損事變，必須駛赴避難港修理時，其進口費用及卸貨費用均係為船貨共同安全所發生者，應由共同分担，至積貨在陸地之棧租，以與共同安

一九二四年
約克安
底華浦規
則之規定

替代費用

理算之時
間地點及
規則

全無關，其受益者純為貨主方面，故應由貨主單獨負擔，至船舶修竣積貨重裝時，亦與共同安全無關，應由積貨方面單獨負責，以其給付運費，故應由運費方面代為負擔。

28 依據一九二四年約克安底華浦規則，對於上開英國法律，略有變更，凡船舶必須駛赴避難港修理時，無論其發生之原因為共同海損或單獨海損，其進港費用以及出港費用，均認為共同海損；如為共同安全，船須修理，其積貨必須在艙內重堆或卸下，在陸上入棧者，其重堆卸下入棧以及重裝費用，亦均認為共同海損。

29 倘船舶到達避難港經檢查結果，認定如在該避難港修理，其卸貨修理入棧重裝等費用，所耗甚大，况目的港距離不遠，如該船用拖帶方式，確可安全到達目的港，其在避難港預計之各費用即可省免，因而拖至目的港時，是項拖帶費用，係屬在避難港之各種耗費之替代費用，應由所減少費用之各關係方比例負擔。

第七節 共同海損之分担

30 在危急情況中，為共同安全所發生之損害，應由被保全財物之各關係方共同分担，是乃共同海損不易之原則，但所發生之損害，究為若干，所保全之財物，究為若干，必須計算，方能明瞭而有標準。是項計算工作，即稱之為理算，其理算地點，一般的均在船舶目的港辦理之，其理算時間則以船舶到達之時間為標準，倘船舶因海難不能到達

目的港時，其理算地點即以航海終了之港口為標準。所有理算規則，依據理算地之法律辦理，但如在運送契約（提單或租船合同）訂明依照一九二四年約克安底華浦規則辦理者，應從其規定。

分擔價格
之標準

31 理算地點既為船舶目的港，所有分擔共同損害之被保全財物，即以到達該目的港之財物價格為分擔標準，例如某船甲在航程中遇狂風巨浪，為減輕儘量，曾將一部分積貨投棄於海，結果船貨均獲安全。船舶于到達目的港時如係完全狀態，並未蒙受損害，其分擔共同海損之價格，應以完好狀態之價格為計算標準。倘在到達目的港前該船甲復遇海難，其前後桅杆均被巨風吹去，艙面蒙受重大損害，結果仍勉強到達目的港，該船甲對共同海損所負擔之標準，應以到達目的港所留存之價格作為分擔標準，倘該船甲于共同海損事件發生後，在到達目的港前，因其他海難全船覆沒，該船對該共同海損之損失，即不分担任何負擔，蓋無留存財物可供分擔也。

犧牲之部
分應加入
共同分擔
價格內

32 為共同海損所犧牲之船舶或積貨部份，應加入被保全之船貨部份共同分擔，倘不如此計算，則被犧牲之關係方，必獲得較優利益，按損害分擔之原則，目的在求一律公允，在危急情形中，無論任何方面之犧牲，其分擔結果，必致被犧牲者之損害數額，等於其他關係之分擔額，對於被犧牲之損害，由分擔者與受償者共同平均負擔，當危急情形中，無論任何一方被犧牲，結果均必相同。其犧牲部份應否加入計算，關係甚重，特

舉例說明之：

某船甲	價值	一、〇〇〇、〇〇〇元
某積貨乙	價值	四〇〇、〇〇〇元
某積貨丙	價值	六〇〇、〇〇〇元

因共同海損之行爲，積貨乙全部投棄於海，倘被犧牲方面不加入計算，其四十萬元之損害應由甲丙分担，其結果如後：

共同海損之損害 四〇〇、〇〇〇元

分担：以甲丙價值之合分担之：

$$\text{船甲} \frac{400,000}{1,600,000} \times 1,000,000 \text{ 分担 } 1250,000 \cdot 000 \cdot 000 \text{ 元}$$

$$\text{貨丙} \frac{400,000}{1,600,000} \times 600,000 \text{ 分担 } 150,000 \cdot 000 \cdot 000 \text{ 元}$$

貨乙 分担 〇

按是項計算，結果甲丙共分担四十萬元，乙收入四十萬元，甲丙均有四分之一之損害，而乙則毫無損害，倘乙之被犧牲部份加入計算分担，其結果如下：

共同海損之損害 四〇〇、〇〇〇、〇〇元

分担：以甲乙丙價值之合分担之：

$$\text{甲} \frac{400,000}{2,000,000} \times 1,000,000 \text{ 分担 } 110,000.000.000 \text{ 元}$$

$$\text{乙} \frac{400,000}{2,000,000} \times 4,000,000 \text{ 分担 } 80,000.000.000 \text{ 元}$$

$$\text{丙} \frac{400,000}{2,000,000} \times 6,000,000 \text{ 分担 } 110,000.000.000 \text{ 元}$$

按是項計算結果，其四十萬元之損害由甲乙丙分担時，乙淨受三十二萬元之補償，

是甲乙丙均蒙五分之一之損害。

分担範圍

33 於計算被保全財物分担共同海損之損害時，應以船舶，積貨，運費三項為限，其他零星物品不載在提單者無須計算，客人行李隨身攜帶之珠寶金器以及銀行鈔票亦不計算，其甲板上堆置之積貨，凡不為航運習慣所許可者，如被投棄，不得享受分担，如被保全，仍應分担共同海損之損害，如一部份積貨係政府所有物，亦應分担共同損害。

分擔價格
之計算

船舶

34 被保全之財物應如何計算分擔價格簡要說明如下：船舶之分擔標準為到達目的港之價格，一般理算人均以在該港之完好價格為基礎標準，減去所有該次航程因海難所需之修理費用，無論屬於共同海損或單獨海損者，均應減去，然後再加上共同海損之損害應受補償部份，即得船舶之分擔價格。

積貨

積貨之分擔標準為目的港或卸貨港之市價，一般理算人均以到達該港時之完好市價為基礎標準，將各種完好積貨依其完好市價加集，再加上共同海損之損害應受補償部份，即積貨之集體分擔價格，至在該次航程因單獨海損所蒙損害部份均不計入。

運費

運費之分擔標準為目的港或卸貨港淨收之運費，加上共同海損之損害應受補償部份，但由此數額內減去因共同海損積貨喪失部份所減省之雜繳，其餘留之數額，即運費之分擔價格，至在該次航程因單獨海損所損失之運費，均不計入。

受償價格
之計算

35 共同海損之損害應如何計算受償價格，簡略說明如下：

船舶

船舶之損害部份，以修理費用為標準，其修理部份如係舊材料調換新材料者，應扣減三分之一，因該部份原屬舊料，倘不扣減，該船東反因禍得福，所享之利益反較未被犧牲時為優，殊不公允。其修理部份如係敲平挖補，則不扣減。

積貨

積貨之一部份或全部蒙受共同海損之損害時，其損害之計算以目的港或終了港之完好市價為標準，與受損害之程度比例，由共同海損分擔之。

某種積貨之聲報價值低於實際價值者，如蒙共同海損之損害，其享受補償額應以聲報之價額為準；如須分擔給付時，則以實際之價額為準。

運費

運費因積貨之犧牲蒙受減少之損害時，其減少數額即為享受分擔之標準，但應減去因積貨損失所減省之雜繳，倘運費係屬預付性質，無論在任何海難情況下，不得退還者是運費並無損害，則不計入共同海損範圍之內。

第三章 理 算

第八節 理算時應加入佣金利息及公費合併由共同分担

36 共同海損之損害價格，應如何由被保全財物分担，及被保全財物之價格應如何確定，必須經過計算，方能明瞭。是項計算，即稱之為共同海損理算。除共同海損之損害用之三種費用以外，應受共同分担外，下列三種費用，亦應由共同分担：

(a) 佣金

一、佣金 為共同海損所支付之費用，應計佣金。所有施救費用，積貨整理費用，船舶修理費用，凡屬共同海損範圍支付之費用，均以百分之二佣金報酬之。是項費用之支付人，大致為船東，其佣金即由船東收受之。如所支付之費用係由某某人借貸而來者，以船東負有償還責任，其佣金仍應由船東收受。于是項借貸之款項，須給付利息或須保險以免貸款人受累時，其利息保險費連同佣金一併加入共同海損數額內，由共同分担。

(b) 利息

二、利息 所有支付之共同海損費用，應計利息。其船舶或積貨之被犧牲部份，亦應計算利息。按船舶積貨于共同海損行為發生後到達目的港時，其完好之積貨，即由

受貨人于提供保證文件或保證金額後，將積貨提去，其營業資金即可週轉，而業已犧牲之積貨，必須等待至理算完成時，始受補償，故蒙受損害或喪失之積貨自交貨之日或得為交貨之日起至理算完成受償之日止，應計算利息，以昭公允。船舶犧牲部份之應受利息，同此理由。是項利息，一般的均按目的港之一般利率計算之，如難于確定，即以百分之五計算之，合併由共同分担。

(c) 理算人公費

三、理算人公費 理算人所收取之公費，其由共同海損部份負擔者，亦應由共同分担。

第九節 理算地點與法規

理算地點

37 理算地點一般的均以船舶目的港為標準，倘船舶遭遇海難，不能完成預定航程，必須中斷時，或因海難不宜繼續航行，經船貨各方共同協議中止航程時，其中斷港或中止港即認為船貨共同冒險之終了港，亦得為理算地點。

法規因地而異

38 所有因海難為共同安全所發生之損害，何者應認為共同海損，何者應認為單獨海損；又被保留之財物，何者應分担共同損害，何者無須分担，均依理算地點之法令規章辦理。然各港之法規，復各不相同，甲港認定某項損害為共同海損者，乙港認為單獨海損，丙港規定被保留之船舶價格應全部計算分担損害者，丁港則規定僅以半數計算，分担標

約克安底
華浦規則

一般計算
標準

準各異，莫衷一是，如遇共同海損事件發生後，其各方關係人之權利義務，每因理算地點之不同，發生重大差別。故目的港之確定，每爲爭執之焦點。况船行海中，沿途備貨卸貨，其目的港之確定，亦屬困難，例如某船由倫敦駛出，備貨赴好望角，澳大利亞，復由澳大利亞載貨赴巴西，倫敦，倘在澳大利亞與巴西途中發生海損事件，其目的港究爲何港，頗爲發生爭執。自一八九〇年約克安底華浦規則推行以來，共同海損之原則乃普遍確定，無論在任何港口理算，其原則均爲相同。

39 按現在一般計算均依下列情節爲標準：

(一) 所有支付之費用，即依支付時之金額爲標準。

(二) 所有船舶或積貨蒙受之損害價格，即依船舶或積貨到達各別之到達港時之損害價格爲標準。

(三) 所有被保留之積貨分擔價格，即依各別到達港之到達價格爲標準。

(四) 所有船舶之分擔價格，即依航海終了時之保留價格爲標準。

40 查約克安底華浦規則僅係原則之確定，在實際理算時，每爲若干情節發生，未經原則明白規定者，其未明白規定部份，又未經當地法規確定者，均依理算港之慣例辦理之。是項慣例在一八九〇年前即已在各埠存在，自一八九〇年又一九二四年後，是項慣例時加修正，求與原則相配合。英國爲近代航海發達國家，對於共同海損，向有齊備之判

法規未有
明白規定
者按照理
算港之慣
例辦理

例法規，但勞依茲同時亦向有理算慣例存在，以補充法規之不足。倘原則或法規經過修正時或明白規定時，慣例即隨之改正。

第十節 理算程序

41 于共同海損事件發生後，船舶到達安全港時，即請由當地海事檢驗專家對船舶及積貨加以檢驗，確定其損害程度及其損害原因。如船舶非經臨時修理，不能繼續航行時，即作臨時修理；如積貨一部份依其狀況須為處理時，即作相當處理；于該船可繼續航行時，仍載原貨駛赴目的港；如該安全港即目的港或冒險終了港，所有各方之損害及分擔。即以到達該港之狀況為標準，委請理算人理算。

42 理算人就職後即檢查運送契約，審視有無約克安底華浦規則之規訂，以確定理算根據，再審查航行日記簿及船長報告書，以確定事變之原因是否屬于共同海損，然後審查各種檢驗報告書以確定損害程度及價格，同時復確定所保留財物之價格，以作分擔標準。于事實及文件齊備並認為妥當後，即開始理算，確定各關係方之損害及分擔責任。

43 是項理算完成後，各關係方大致均依照理算結果辦理。倘其間某一方認為理算錯誤時，亦得提請法院裁判。

44 理算人大致由船東經保險人同意委任之。

船舶及積貨之檢驗

審查各項文件及確定損害與分擔價格
備某一方認為理算錯誤得請法院裁
求理算之委託

船東對被
保留積貨
之留置權

損害計算
之格式

45 在共同海損事件發生後，于積貨到達目的港時，在提貨之前船主或船東對於被保留之積貨有留置權，須受貨人提供保證金或保證書後始准其提去，所收取之保證金，應以當地合理利率計算利息，一般的均由船東與理算人會同保管。

46 共同海損之損害計算，在理算時所佔據之篇幅最多，其普通格式如下：

總額	費用性質	屬於共同海損者	屬於船船積貨者	屬於船船積貨者	船東者
		費用	船船	積貨	積貨

如運費亦係關係方者應另加一欄

第四章 保險關係

第十一節 共同海損之損害與保險

損害數額
應由保險
人代爲負
担

犧牲數額
由保險人
先行補償
後代位向
其他關係
方求償
費用部份
保險人代
償

47 船舶積貨或運費於發生共同海損犧牲或費用後，如已保險，其損害數額應由保險人代爲負擔。

48 關於犧牲之損害，無須等待分担理算完成，一俟犧牲數額確定，即應由保險人先行補償。例如船舶因犧牲部份所須之修理費用，又如積貨因投棄所欠交商品之價格，以及運費因積貨投棄所減收之運費，但須扣減因積貨滅失部份所應減少之雜繳。保險人於補償後，即取得被保險人之權利，得代位向其他各關係方請求分担補償。

49 關於費用之損害，以費用之支付項目繁多，何者屬於共同海損，何者屬於非共同海損，必須經過理算，始能確定，故必須等待理算完成，於各關係方分担後，其不足之數，由保險人補償之。例如船東共支付費用計二萬五千元正，經理算結果，其中之五千元屬於船舶單獨負擔者；二萬元屬於共同海損分担者，計船舶須分担八千元，餘一萬二千元由其他關係方分擔，其船舶分擔之八千元係由船東所負擔，應由保險人補償，代爲負

保險人按
照保險標
的物價值
與保額之
比率頁分
担責任

另覓單編
海損時亦
同

担。再前開之五千元既係為船舶單獨所支付之費用，如係保險範圍之內者，應由保險人代為負擔，在保險條件內稱之為特別費用，倘該五千元係為船東業務範圍內之支出，或不在保險範圍內之支出，不得由保險人代償，而由船東獨自負擔。

第十二節 保險補償之範圍

50 船舶或積貨之全部價值亦係全部保險價額者，其所發生之犧牲或費用，應全部由保險人代為負擔，如保險價額僅係全部價值之一部份者，保險人所代為補償之數額，亦比例照減。例如船舶全部價值為四百萬元，保險價額為二百萬元，因積貨投棄之結果，船舶在目的港以四百萬元作分担價格，應分担三十萬元時，保險人以承保之數額為全部價值之二分之一，故對於損害分担額亦為二分之一，即十五萬元。

51 倘該船舶在航程中因海難另蒙單獨海損之損害，于到達目的港後，其單獨海損部份須修理費用時，保險人對單獨海損，亦同樣代為補償半數。

52 倘某船甲之保險價額為二百萬元。經保險人與被保險人約定亦為全部價值，于航程中發生共同海損行為後，在目的港該船之分担價格估為四百萬元，其分担數額為三十萬元，該船之保險價額既為分担估價之二分之一，保險人僅應負擔半數，即十五萬元。如該船在海難中另因單獨海損蒙受一百萬元之損失，而是項損失亦屬保險範圍之內者，是項單獨海損損害數額，應先由保險價額內扣減，然後計算保險人應代為分擔之補償額，

單獨海損
損害數額
應先由保
險額內扣
減

單獨海損
不能與共
同海損混

船積貨
運費三者
之二為一
之人所有
之分担辦
理

即由二百萬元之保險價額先扣減一百萬元，在其餘三百萬元之共同分担價格中保險人僅負擔一百萬元之比例分担價額，蓋保險人與被保險人既經約定該船為二百萬元之價值，是項約定在訂約人間為不變之價額，于單獨海損發生後，應依約辦理，但於共同海損發生後，關係方面衆多包括積貨各戶及運費收受人，該到達目的港之船舶必須經過估值，始得確定，其分担價格不受保險人與被保險人間之約定束縛，是項扣減原則，即在英國海上保險法第七十三條第一款，亦有明白規定，如該單獨海損之損害不在保險範圍之內者，于計算分担價格時，則不扣減。

53 在船舶或積貨保險契約內，大致有下列規定：如單獨海損未達保險價額百分之三或百之五時，則保險人免除賠償責任；但單獨海損之損害如到達是項限制標準時，則保險人對於所發生之損害全部賠償。于船或貨因海難發生單獨海損，如僅計單獨海損之損害，其損害額未達限制標準，如將共同海損之損害加上，則超過限制標準時，依法不應加入計算，因其損失之性質不同，不能混雜也。

54 倘船舶積貨及運費或三者之二為一人所有時，于共同海損發生後，其分担標準以屬于不同人之各關係方計算之。

第五章 一九二四年約克安底華浦規則

註釋

原則第一

共同海損
行爲

55 稱共同海損行爲者，謂在共同海事冒險間遭遇海難，爲共同安全及保存財產起見，故意及合理所發生之特別犧牲或費用。

運費收受
人

【註釋】凡積貨裝船後，無論該船在行動或拋錨或停靠碼頭中，因海難時常發生，前途危難衆多，故稱之爲海事冒險，其共同冒險關係方，除船車貨主外，包括運費收受人，按通常情節，運費收受人即係船東，然船舶於全部租出時，其運費收受即爲承租船舶人，查出租分爲兩種主要性質，一爲航程之出租，例如由上海空船駛行秦皇島，再由秦皇島載煤返回上海，一爲時期之出租，例如某船舶全部出租六個月期間，關於時期之出租，承租人每運用該船爲普通船舶，例如往來於上海汕頭廣州之間，對社會大衆搭客載貨，一方面對船東繳付按月應付之租金，一方面對貨主簽發提

單（即載貨證券）收受運費，故在此種狀態下，運費收受人並非船東。

在海事冒險完成前，如遭遇海難，發生犧牲或費用時，是項犧牲或費用，必須為保存共同冒險之財物及為共同之安全，始得認為共同海損行為，於一八九四年在美國最高法院曾有明顯判例，某船在印度加爾各答停靠，忽然起火，勢將蔓延，同時在該港所停靠之船甚多，為該港安全起見，該港之負責人下令將該船鑿沉，按是項行為，並非以該船及所載積貨之共同安全為出發點，故非共同海損行為，其蒙受損害之船舶或積貨，不得由共同補償。

犧牲或費用之發生，必須為該船負責人之故意及合理行為，始認為共同海損。

按本原則之規定與一般海商國家之法規均甚符合，惟尚有兩點未經本原則明定，特申述之：

（一）其行為必須發自船長者

在若干國家法規均經明定：如遇海難，為共同安全所為之故意犧牲必須由船長下令，方認為共同海損行為，在本原則內，並無是項限制，故共同海損行為之範圍稍予擴大，凡船長或其代理人或其他負有全船安危責任之人，例如船舶經理人，所為之犧牲或費用，均應認為共同海損行為。

在若干國家法規並明定須由船長與其他資深船員決議後，始得為必要之犧牲，

在本原則內亦無是項規定，按船長爲一船之最高負責人，所爲之決定，應予執行，如船長與其他資深船員意見不同時，船長所決定之犧牲行爲，仍應認爲共同海損行爲。

(二)其情節必須危迫者

在共同海事冒險間，遭遇海難，當時船長認爲情勢危迫，非經特別犧牲不足保存共同安全，因而爲必要之犧牲，發生損害，但事後調查情節迥異，當時所認爲危迫者，並非事實，或並非迫切，其所爲之犧牲是否仍認爲共同海損，在本原則亦未明定。

按海難當發生時是否危迫，應以客觀之判斷爲標準，如在當時情節下，一般有經驗之船長均認爲危迫，非爲犧牲之處分，不能獲共同之安全者，其所爲之犧牲，雖經事後認定錯誤，仍應認爲共同海損行爲。

原則第二

犧牲及費用之分担

56 共同海損之犧牲及費用，應由各利害關係人依照下列標準分担之。
【註釋】本原則詞義明顯，無庸註釋，其所稱之利害關係人，即船東貨主及運費收受人

原則第三

應受補償
部分

57 共同海損之應受補償部份，須以共同海損行為所直接發生之損害滅失或費用為限。船舶或積貨因航程稽延所發生之損害及其間接損害，例如船期耽誤，市場損失，均不得認為共同海損。

【註釋】何者應認為直接發生之犧牲或費用頗費索解，例如為共同安全起見將桅桿砍斷，其桅桿之損害固為共同海損行為，但於桅桿斷後其倒在艙面所加之損害，是否為共同海損，又於桅桿砍斷後，船行遲緩，遭遇狂風巨浪，結果，船置礁上，船貨均蒙損害，如桅桿未經砍斷，該船即早達目的港，是項擱礁損失即不至發生，其擱礁之損害，是否應認為共同海損？

按前開第一例應認為共同海損，其第二例並非共同海損。蓋共同海損行為所發生之預計或必然之損害，始應由共同海損補償也，至其因果渺茫之損害，不得牽攀，例如某船在港口外面，因偶然事變有沉沒之虞，為共同安全起見，必須駛近沙岸，但該船長預計是項行為必致該船本身與港口建築物發生碰撞，結果碰撞發生，但該船免除沉沒之虞，其船舶及建築物因碰撞所蒙受之損害，係預計之損害，均應由共同海損補償。

關於時間之稽延，不得認為共同海損，例如在英國某船舶業經全部租出，為時期之租賃，其間訂明如船舶因機件受損須修理時，其超過二十四小時之修理，即停付租金，該船因共同海損之原因，機件必須修理，結果承租人停付租金，船東以是項租金損失，係因共同海損行為而發生，應由共同海損補償，並向法院訴請，但法院以時間之損害，係普遍性質，凡船舶積貨或運費，均蒙受稽延之損害，不應由共同海損補償。

原則第四

過失所致
之犧牲或
費用

58 共同海損之犧牲或費用，其發生原因倘係（共同）冒險中某方過失所致者，該過失方之應受分擔權利並無差別，但其所應負之損害賠償責任並不因之發生障礙。【註釋】船上起火，如係所載積貨中之煤炭惡劣，自動發火並係煤炭所有人之過失所致者，所有因熄火而發生之犧牲，仍應由各利害關係人依照一般程序計算共同海損之損害。

按一般提單即載貨證券，均有免除責任之規定，例如觸礁擱淺，因船長過失所致者，不負責任，倘共同海損之發生由於是項免責之情節所致者，應以並無過失之情節論。

倘共同海損之損害係某關係方過失所致者，其他關係方得請求損害賠償。

原則第五

舉證責任

59 海損或費用發生後，應如何受共同海損補償，須請求人負舉證責任。

【註釋】在共同海事冒險間，因遭遇海難，發生損害或費用時，其損害或費用，是否應由共同海損補償，再其受償數額是否充分，均應由請求人負舉證之責，例如原則第三所指之直接發生費用，又第一條所指之屬於航運習慣者，均應由請求人負舉證之責。

原則第六

替代費用

60 凡應受補償之共同海損費用，其替代費用亦應認為共同海損，享受補償，但以所減省之數額為限。

【註釋】船舶因偶然事變，車葉受損，必須駛赴避難港為必要之修理，但該避難港對於修理設備不全，修理需時，況為掉換車葉，積貨必須卸下，過駁入棧，費用浩大，經週密計算結果，仍以拖帶方式由另船拖至目的港，為最經濟，因以另船拖至目的港。如不採取拖帶方式時，該船舶及利害關係人即須支付卸貨費用，過駁費用，入

棧費用等項，今以拖帶方式代替之，其拖帶費用，即稱為替代費用，於原應支付之費用，由共同海損補償時，其替代費用亦應由共同海損補償，但以所減省之費用為限，例如原應支付之費用為三千元；其替代費用之最高受償額亦為三千元。

如以本原則與第十條丁項比較，其間似有抵觸之處，依照第十條丁項之規定，其替代費用應由共同冒險之各關係方比例負擔，茲以下列數字說明之：

在避難港預計應支付之費用

屬於共同海損者

一、卸貨過駁入棧重裝等費

七千五百元

二、船長及員工薪給

五千元

三、雜繳

二千五百元

共一萬五千元

屬於船東修理部份者

五千元

茲以四千元由另船拖至目的港，如依照第十條丁項辦理，其屬於共同海損部份與屬於船東部份，應為下列比例分担。

共同海損部份應分担者

$$\frac{15000}{20000} \times 4000 = 3000$$

船東部份應分擔者

$$\frac{5000}{20000} \times 4000 = 1000$$

如依照第五原則解釋，其替代費用既僅為四千元，尙未達共同海損應支付之一萬五千元，似應全部由共同海損負擔。

但合理之解釋，應依照第十條丁項由替代費用內先扣減非共同海損比例部份，所餘之數，如低於應付之共同海損費用，即應由共同海損補償之，故本原則與第十條丁項並無牴觸也。

原則第七

61 於理算共同海損之損害及分擔時，應以冒險終了之時日地點為價格計算之標準。本原則對於海損理算書製成地點之決定，不發生影響。

【註釋】共同海損之損害價格與載保存財物之分擔價格比照計算後，即易得到每一關係方之受償及分擔數額，是項價格之計算標準，應以共同冒險終了之時日地點為標

價格計算
之標準

準，在通常狀況下，船舶之目的港爲冒險終了之地點，且到達之日爲終了之時，如船舶在中途因遭遇海難不能完成原定航程，必須在中途拆毀，或不再前進時，是項終止地點亦得爲冒險終了之地點，在中止之決定時卽爲終了之日，在約克安底華浦規則未普遍推行以前，因各埠之法規不一與價格之標準迥異，其冒險終了地之確定，對於各方關係人之收付，甚爲重要，然自約克安底華浦規則推行以來，其價格之計算標準統一，故冒險地點之確定，已不如從前之嚴重，惟以各埠規章及理算人之思想訓練各別，對於統一規則之解釋容有不同之處，然此乃不可避免之情節，大體上並無重大差異也。

關於海損理算書之製成地點，並不限於冒險終了之地點，但損害與分担之價格計算，必須以終了地爲標準。

第一條 甲板上積貨經投棄者

甲板上之積貨

可者，不在此限。
62 裝載於甲板上之積貨經投棄者，不得由共同海損補償，但其裝運爲航運習慣所許

【註釋】甲板上並非堆放積貨之地位，且妨礙船員工作，故一般海商國家之法規，均有限制規定，如積貨裝載於甲板上，經投棄時，不得由共同海損補償。但各國之限制程度，亦有差異，如船舶係在沿海或內河貿易者，其裝載甲板上之積貨經投棄時，亦有認爲共同海損者，按一八九〇年約克安底華浦規則第一條之規定，凡屬裝

載於甲板上之積貨經投棄時，均不得由共同海損補償，但在一般木類積貨之運送，依照經常習慣，一部份均載於甲板之上，故在提單載明於一八九〇年約克安底華浦規則適用時，除第一條外，餘均適用。於一九二四年約克安底華浦規則修正時，其第一條所增但書之規定，甚為合理，如積貨之裝載於甲板上為航運習慣所許者，經投棄時，仍應受共同海損補償。

如船舶係包租性質，某承租人之積貨裝載於甲板上，經船東許可者，是項裝載，雖非航運習慣，如經投棄，亦應由共同海損補償。

第二條 為共同安全經投棄及犧牲結果所發生之損害

船舶或積
貨受之
損害

63 為共同安全所發生之犧牲，結果船舶或積貨蒙受損害時，或為共同安全意在投棄所為之開艙或開洞，結果船舶蒙受損害或積貨蒙受水漬時，均應由共同海損補償。

【註釋】查本條文在一八九〇年規則中，即已明訂，於一九二六年在美國紐約，曾發生一有趣之案件，對本條文頗可引為參考，某船裝載木料一部份堆放甲板上，在中途遭遇海難，其甲板上之木料投棄入海，但在投棄時，某數根木料渦入車葉，致車葉受損，同時損及機器，依照提單之規定，一切海損均照一八九〇年約克安底華浦規則辦理，其木料之被投棄，不應由共同海損補償，但依照第二條之規定，是項車葉機器之損害係為共同安全所發生之犧牲，結果經判決仍應由共同海損補償。

第三條 息滅船火

46 爲熄滅船上火焰起見，對船舶及積貨或其中之一所加之損害，例如水漬，擱淺，或拆船等項，均應由共同海損補償，但船舶某部位，或散裝積貨某部位，又件裝積貨某一件，如一部份已在燃燒時，其未燃部份所蒙受之加害，不應享受補償。

【註解】船上發生火災時，爲撲滅所發生之犧牲，均應由共同海損補償，如所裝之貨爲雜貨，爲棉花，或爲洋紗，係以件數爲單位者，于某件業已開始燃燒，用水灌救結果，該件一部份保留，但蒙受水漬損失，是項水漬損失，不應由共同海損補償。按該件既經燃燒，得視爲殘廢物，其能保留一部份，已屬萬幸，故所蒙受之水漬，不能以損害論。

散裝之積貨範圍，有一部份學者認定以每艙爲範圍，如某一艙之積貨業開始燃燒，因灌水結果，一部份保留時，其被保留一部份之水漬損害，不應由共同海損補償。但于一九〇八年在英國法院會發生與本條情節有關之案件，某船各艙均裝載煤炭，不幸起火，某艙之煤炭開始燃燒，然以施救結果，一部份得獲保全，但蒙受損害，經判定該受損部份仍應由共同海損補償，並未以每艙之散裝積貨爲單位，推求本條但書之原意，其所稱之散裝積貨部份，不應以每一全艙爲部位之單位，似應以可能燃燒之範圍爲標準，又如船舶某部位業已燃燒，因灌救結果，其同部位之留存

部份蒙受損害時，其受損原則，應與散裝積貨同。

第四條 割斷殘廢物

65 凡某部位因海難發生之結果業成殘廢物，或桅桿已大部份殘廢，所有該殘廢物桅桿剩餘部份，或其他各物，經割斷時，均不得由共同海損補償。

【註解】船舶在航行中遭遇海難，桅桿被風吹斷，但橫陳船上，尚有一部份連繫，危險堪虞，因將連繫部份砍斷，是項砍斷之所為，不得由共同海損補償，按該桅杆于吹斷後業成殘廢物，毫無價值可言，茲連繫部份雖經砍斷，然並未增加損害，故不應受償，倘桅桿因風吹損壞，尚有餘留價值，嗣為共同安全起見依船長之命令，將桅杆砍斷，是項餘留之價值，應由共同海損補償，但該桅桿是否尚餘留價值，應依照原則第五由請求人負舉證之責。

第五條 自願擱淺

66 船舶如不故意駛上沙岸擱淺，即有被逐上岸或觸礁之虞者，其因故意上岸，對船舶，積貨，運費，或其中之一所發生之損害，不應由共同海損補償。但在其他情節下，為共同安全之故意上岸行為所發生之損害，應認為共同海損。

【註釋】依照本條前半段之情節，船舶如不故意駛上沙岸，亦必被逐上岸或觸礁，是項故意上岸所蒙受之損害，以其並未增加損害，故不應由共同海損補償。倘在其他

船舶因自願擱淺滅失而積貨得保全者

情節下，例如船舶起火，船長爲全體安全起見駛上沙岸，其因上岸所發生之損害，應由共同海損補償。

按自願擱淺之情節，實具備（一）海難當前，（二）共同危迫情節，（三）故意之犧牲，各情節，與一般共同海損情節無異，在若干海商國家，亦有明文規定應由共同海損補償者，然依據英國勞依茲習慣，除因船上起火情節外，凡關於自願擱淺案件，向未由共同海損補償，其主要原因，或係根據本條前半段之理由。

英國勞依茲習慣，今已爲英國理算人習慣，關於自願擱淺不受共同海損補償一則，迄今仍屬有效，故本條實爲英國與若干海商國家兩極端規章之適中規定。

船舶因自動擱淺，結果船舶本身全部滅失，而積貨得獲保全者，如是項擱淺屬于共同海損性質，其船舶之損害應由共同海損補償，由積貨分擔，是項原則于一八三九年因美國最高法院之判斷而確定，某船因氣候惡劣在海灣內拋錨，嗣因風浪大作，該船爲避免被逐觸礁起見，盡量移動地位，向高處擱淺，但于風浪減小後，該船被擱岸上，無法重爲浮起，成爲全損狀態，但積貨因得保全，該船之所爲，係共同海損行爲雖本身成爲全部滅失狀態，其損害仍應由積貨與其他關係方分擔。

第六條 船帆滿風——船帆之損害或滅失

67 爲共同安全起見，強使船舶脫離擱淺，或驅使船舶向高地擱淺，對船帆及桅桿或其中之一發生損害或滅失時，是項損失，應由共同海損補償，但于船舶漂浮時，船舶積

船帆滿風

貨運費或其中之一因船帆滿風所蒙受之損害或滅失，不得由共同海損補償。

【註釋】船帆係船舶在水上行駛時增加速率之設備，在航程途中，因狂風巨浪使用過度，發生損害時，是項損害，不得由共同海損補償，蓋船東既收取運費，應盡最大之服務努力，于航程惡劣狀況下，其部份經過份使用所蒙受之損害，係預料之事，不應由共同海損補償，但書之規定極為合理。

倘船舶業已擱淺，為脫離擱淺起見，船帆拉滿，結果船雖脫險，但船帆業蒙損失，按船帆為脫離擱淺而滿風使用，係屬特殊情節，並非經常使用，其損害係為共同安全而發生，故應由共同海損補償。

第七條 因起浮船舶致機器蒙受損害

68 船舶擱置岸上，情勢危迫，為共同安全使船舶重為漂浮起見，致機器及鍋爐蒙受損害時，是項損害應由共同海損補償，但在船舶漂浮時，其機器鍋爐因過份使用所發生之損害，不得由共同海損補償。

機器之損害

【註釋】本條適用於輪船，正如第六條之適用於帆船，理由一致，無庸再為註釋。

第八條 船舶擱淺岸上所發生之減輕費用及其損失

69 于船舶擱置岸上，其積貨燃料及司多或其中之一項因共同海損行為而卸載時，其所發生之減輕費用，駁船費用，重裝費用（如發生時），以及因減輕過駁重裝所發生之損

減輕費用
及損失

害，均應認爲共同海損。

【註釋】如船舶因偶然事件擱置岸上，情勢危迫，爲共同安全計，所有船上積貨燃料司多等必須卸下過駁，該船始能浮起時，其所發生之減輕過駁種種費用，均應由共同海損補償；如積貨燃料等因卸下過駁種種手續發生損害時，仍應由共同海損補償。

倘船舶出入某港口，必須經過淺灘，按經常習慣均減輕載重過駁重裝，以其係經常情節，並非共同海損行爲，其所發生之減輕費用，及損害，均不得由共同海損補償。

第九條 船舶材料及司多用作燃料

70 船舶之材料及司多或其中之一項，於海難中爲共同安全起見，必須用作燃料時，是項損失，應認爲共同海損。但以燃料充分準備者爲限。其應消耗之燃料究爲若干，于估計清楚後，按照該船最後港口駛離日之市價計算價額，由共同海損收賬。

【註釋】船舶在海中航行，如因燃料不足，將船上積貨燃料或司多等項，用作燃料時，是項損害，應由共同海損補償；倘是項損害發生之原因係由燃料準備不充分時，不得由共同海損補償，如該船係由船東直接營業者，其船舶之材料司多用作燃料時，不得由積貨共同分担，蓋其損失原係各自自取，不得向他人求償也。

如該船舶係出租者，其損害應由承租人賠償。

倘所用作燃料者爲積貨，其所有人得向船東請求損害賠償，關於用作燃料之物品

材料司多
充作燃料

，本條雖未將積貨列入，如積貨之被用作燃料屬於共同海損情節者，應依照原則第一之規定由共同海損補償。

如是項用作燃料之海損認為共同海損時，其應消耗之燃料究為若干數量，應按本條之規定，依市價計算清楚。是項燃料價額，應先由用作燃料之損害價額扣減之，所餘之損害價額，再由共同海損分担，其應耗之燃料價額，由船東，或于船舶全部出租時由承租人，負擔之。

第十條 避難港之費用等項

71(甲)船舶因偶然事件，或故意犧牲，或其他特殊情節，為共同安全上所必需，而駛入避難港或駛回裝貨港時，其駛入是項港口之費用，應認為共同海損，於該船裝載原貨或原貨之一部份，由是項港口駛出時，其因駛入或駛回所發生駛出費用，亦應認為共同海損。

72(乙)積貨燃料或司多在船上之整理費用，或卸下費用，無論在裝貨港或停泊港或避難港所發生者，均應認為共同海損，但以是項整理或卸下，為共同安全所必須，或為船舶因犧牲或事變為繼續航程安全所必須之修理為限。

73(丙)積貨燃料或司多之整理或卸下費用，業經認為共同海損時，關於是項積貨燃料或司多之重裝費用，在船上之堆放費用，連同棧租費用(火險保費在內)，亦應認為共同

進出港費

積貨燃料
等之整理
費用

重裝及堆
放費用

海損。但船舶經確定喪失續航能力，或不駛行原定航綫時，自確定喪失能力或放棄原綫之日起，其棧租即不得認爲共同海損。當船舶經確定喪失續航能力，或放棄原航綫時，如積貨尙未完全卸下，前開之棧租仍應認爲共同海損，至積貨卸完之日爲止。

74 (丁) 如船舶因蒙受海損，停留於可爲修繕之港口，以便運送原裝之全部積貨，然爲其節省費用起見，該船舶復被拖至其他修繕港或目的港者，又積貨之全部或一部由另船或以其他方式轉運者，其所發生之拖帶費用，轉運費用，或其中之一者（以所節省之特別費用爲限），應比照所節省之費用，由共同冒險之各關係方負擔。

【註釋】甲，於船舶在海上航行，因海難遭受損害，無論是項損害係由偶然事變或由共同海損行爲所致者，如爲共同安全，必須駛赴最近港口避難，爲必要之修繕時，其進口之費用例如引水費用，港口費用，或拖帶入港費用，均應認爲共同海損。所謂偶然事變者，例如船舶因觸礁以致滲漏，其免于沉沒之原因，由于船員晝夜以幫浦排水之效果，然爲共同安全計，必須駛赴避難港或折回裝貨港，爲必須之修理，是項駛入或折回之港口費用，即認爲共同海損。

所謂故意犧牲者，例如船上起火，爲減少危險起見，將船舶故意擱淺，結果船火息滅，船亦浮起，惟船底滲漏，爲共同安全計，駛入避難港，其所發生之港口費用是也。

所謂特殊情節者，例如船員中發生瘟疫，大部份船員身染重病、或死亡，因而所發生之駛入避難港費用是也。

於上開三種原因爲共同安全所發生避難港駛入費用均認爲共同海損，于該船裝載原載駛出時係爲完成航程之行爲且係駛入之直接結果其駛出之費用亦應認爲共同海損。

乙、如某船之積貨爲煤炭，因潮濕及高溫之結果，當船舶航行中，業發生連續兩次之火災，于該船到達避難港後，爲共同安全計，將全部煤炭卸下加以整理，是項卸下費用，應認爲共同海損。

如某船滲漏，無論其滲漏原因係由偶然觸礁所致，或因船上起火，故意攔棧所致，但爲繼續航行，必須修繕，如欲修繕，其積貨必須卸下時，其卸下費用亦應認爲共同海損。

倘船舶之積貨爲裝裝桐油，啓旋未久，即遇狂風巨浪，結果油篋破漏，必須駛回卸下整理，否則積貨有全部損失之虞，是項卸下費用，並非爲共同安全，不應認爲共同海損。

倘船舶因狂風巨浪，桅桿吹斷，同時船底洞穿一小孔，海水滲入，因急敷水泥，結果船底已臨時補妥，惟積貨爲布匹，非經卸下整理，必致損失加重。乃于駛入

避難港修理桅桿時，同時將積貨布匹卸下整理，是項卸下費用，並非桅桿修理所必須，不應認爲共同海損。

丙、重裝費用，船上堆放費用，以及棧租費用，均係積貨燃料司多等卸下之結果，予卸下費用認爲共同海損時，其重裝等費亦應認爲共同海損。

積貨于入棧堆存時，以其在陸地之時間甚短，故其在堆棧時之火險保費，列入棧租內計算，合併認爲共同海損。

如船舶因海難結果，所蒙受之損害重大，經確認已喪失繼續航海能力，必須折毀時，自經是項確定之日起，以原船不再運送原裝積貨，其棧租即不得再認爲共同海損，與船舶經決定不駛行原定航綫之情節同，但積貨尙未完全卸下時，其共同海損之性質，應依本項之規定延長之。

丁、本項所規定各節，爲替代費用，其最普通之情節，爲船舶遭遇海難後，駛入避難港，但以缺乏修繕設備，或以修繕費用連同卸貨重裝等費用所費甚鉅，爲減省費用起見，由另船以拖帶方式，復拖至其他修理港或目的港者，是項拖帶費用，在所減省之特別費用範圍內，應由共同冒險之各關係方比照所省之費用負擔。

如積貨之全部或一部，由另船或其他方法轉運時，其所減省之特別費用部份，同樣由各關係方比照所省之費用負擔。

替代費用
構成之條
件

按本項替代費用之構成，必須具備三種條件：（一）以該停留港可為修繕時，（二）以便運送原裝之全部積貨時，（三）其發生代替費用之原因係為減省費用時。

倘該停留港並無修繕設備，不得已由另船帶至修繕港或目的港時，依照本項之規定，其拖帶費用似不應認為替代費用，由各方比照負擔。但按一般傾向，仍均認為替代費用，蓋修繕之材料及人工，可出重費運至該停留港，同時在該港之卸貨入棧重裝等費用，亦所費不貲，故是項拖帶費用，實係替代費用。

如積貨之全部或一部由另船或其他方法轉運者，于該船修復後再發生共同海損行為時，其業由另船運送之貨，是否仍分担共同海損之損害，亦係重要爭點。迄今尙無明確規定。

第十一條 海員在避難港之薪金給養等項

海員薪金
及給養

75 船舶依照第十條情節駛入某港，或在某港停留，以便修繕時，其船長、職員、船員，在此特別停留期間或計至該船應行駛離時間之薪金、給養，均應認為共同海損。但船舶經確定喪失續航能力或不駛行原定航線時，其船長、職員、船員之薪金給養，自確定喪失能力或放棄原綫之日起，不得認為共同海損。當船舶確定喪失續航能力或放棄原線時，如積貨尙未完全卸下，前開員工薪金仍應認為共同海損，至積貨卸完之日為止。

因卸貨所
生之損害

〔註釋〕如船長職員或船員之薪金給養，在避難港之修理期間不由共同海損負擔時，船東或以修繕時間之長久而將船上員工解僱，於此解僱期間，如船上發生火災時，其施救人手必感缺少，或于船舶修妥時，不能立即僱得相當員工，此均為船舶積貨運費之共同不利，故本條之規定，實為共同利益設想也。

第十二條

因卸貨所發生之損害等項

76 積貨、燃料或司多，如因整理、卸下、入棧、重裝、及堆放等手續，發生損害時，是項損害，應認為共同海損。然以前開各項費用，業已認為共同海損者為限。

〔註釋〕如積貨、燃料，司多之整理、卸下、入棧、重裝、及堆放等費用業認為共同海損時，其因經過是項種種手續所發生之損害，亦應認為共同海損。

是項損害，僅指例如因卸下或重裝之散漏等直接損害，至入棧後之火燒損害，或卸下駁船後之浪沉損害，均不在本條範圍之內。倘卸貨之地點設備不週，其堆棧之雨漏係必然之結果，如因雨漏所發生之損害，仍應認為共同海損，蓋是項損害，係入棧時預料之損害也。

第十三條

修繕費用之扣減

當計算共同海損之各項損害請求時，關於由共同海損補償之修理部份，應依「新換舊」情節作下列之扣減：

修繕費用
之扣減

鋼質船舶

(甲) 一年之內者
關於鋼質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止：

所有修繕應完全承認，但船底之油漆則扣減三分之一。

(乙) 一年至三年者

船身之木器、桅桿、傢具、絲絨、陶器、五金、玻璃、船帆、索具、繩索、被單、巨纜（與鉛絲鍊環者有別）、幕幔、套子、油漆等，無論修繕或換新，均扣減三分之一。

鉛絲、索具、繩索、巨纜、無線電具、環鍊、及環、電流用具，輔助機器蒸汽絞盤，及接連物，起重機及接連物，及電器機械，均扣減六分之一，其他修繕均完全承認。

(丙) 三年至六年者

除電流用具扣減三分之一，又桅桿，帆杠之鐵器機械（鍋爐及其裝設物在內），扣減六分之一外，其他均照上開乙項扣減。

(丁) 六年至十年者

除桅桿，帆杠之鐵器，輔助機器，蒸汽絞盤，起重機，及接連物等，以及機械（鍋爐及其裝設物在內），無線電器具，巨纜、繩索、被單、帆杠之修繕掉換，扣減三

分之一外，其他部份依照上開丙項扣減。

(戊)十年至十五年者

除船身、鐵器、水泥、及鍊纜，扣減六分之一外，其餘之修繕掉換，均扣減三分之一，如船錨則完全承認。

(己)十五年以上者

所有修繕掉換均扣減三分之一，船錨完全承認，鍊纜扣減六分之一。

(庚)除給養品，司多及電流用具，無線電器具，及機械鍋爐外，所有扣減各項，均照船舶之年齡計算，並不依照某部份之年齡計算。倘船底之油漆於事變前六個月內未曾塗抹者，其油漆不得承認。至舊料之修繕，未用新料，及給養品、司多，絞盤未經消用者，概不扣減。

關於木質及兩合質船舶：

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

關於金屬包皮，其剝去舊包皮同量之新包皮價值，應完全承認。但應扣減舊包皮所售得之款。釘子毡氈及人工敲鑄之金屬品均扣減三分之一。

木質及兩
合質船舶

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

關於一般的船舶：

所有船舶，其鐵器由彎伸直，及卸裝工資，均應完全承認。船塢費用，以及移動搬遷費用，使用車剪機，及船塢材料費用，均應完全承認。

〔註釋〕船舶因遭遇海難，所蒙受之損害，須由共同海損補償時，如所損害者為多年之舊鋼板，而所補償者為新鋼版，因禍得福，顯失公平，故應作新換舊之扣減。

在一八八四年前，除少數特別情節，例如新船第一次航行者外，一切新換舊之標準，均以三分之一扣減為之。自一八八四年後，歷屆會議均依實際狀況修訂，最近于一九二四年修訂如本條。

第十四條 臨時修繕

78 為共同安全或因共同海損犧牲之損害，船舶須在裝貨港，停靠港，或避難港臨時修繕時，是項修繕費用，應認為共同海損。倘是項臨時修繕，係由偶然事變之損害所致而其修繕目的僅為完成航程者，其得認為共同海損部份，應以如不為是項修繕，即發生共同海損費用時所減省之共同海損費用為限。

凡臨時修繕費用，須由共同海損補償者，均不為「新換舊」之扣減。

【註釋】於船舶駛入避難港，如以該港並無為永久修繕之設備，或或是項永久修繕需費甚鉅，或以附屬費用例如卸下入棧重裝等等費用浩繁時，船舶得為臨時修繕。

臨時修繕必須符合下列情節之一，始認為共同海損（一）為共同安全者（二）因共同海損犧牲之損害者（三）因偶然事變之損害所致，而其修繕目的僅為完成航程者。

關於（一）之情節，於船舶駛入避難港時，以其滲漏嚴重，立有沉沒之虞，為共同安全計，急覓水泥將漏處補妥，是項臨時修繕，應認為共同海損。

關於（二）之情節，例如船舶擱淺，因順車倒車過度使用結果，機器及車葉均受損害，為臨時修繕計，車葉須掉換，因之壓頭抬尾，為臨時修繕，是項修繕亦應認為共同海損。

關於（三）之情節，例如船舶滲漏，如欲繼續航行，必須掉換船底某塊鋼版，其所裝之積貨，即須大部份卸入棧，重裝等等，所費甚鉅，經計算結果，臨時以水泥敷妥，亦堅固可用，儘可達到目的港。其所應支之共同海損費用，例如卸下重裝等費用，因之減省，在此減省範圍內之臨時修繕費用，應認為共同海損。

關於本條第二項之規定，以其修繕為臨時性質，對於船東並未增加永久利益，故不應為新換舊之扣減。

第十五條 運費損失

運費損失

79 運費之損失，由於積貨蒙受損失所致者，應由共同海損補償。但以是項積貨之損失，係因共同海損行為所致者，或應受共同海損補償者為限。

由損失之運費總額內，應扣減因積貨犧牲所減省之雜繳，蓋積貨如未遭犧牲，其運費收受人為獲得運費起見，必須支付相當雜繳也。

【註釋】積貨如因海損行為，全部或一部喪失，運費蒙受損失時，是項損失，應由共同海損補償。

如積貨並無喪失情節，運費收受人于交貨前，當負擔若干費用，例如積貨在到達港提卸費用。但因積貨之喪失，是項提卸費用，因之省免，故于應收運費數額內，應先扣減是項所省免之費用，然後再受共同海損補償，始屬公允。是項費用之扣減，大致因積貨全部或一部喪失而發生，如積貨僅蒙受損害，例如水漬情節者，其費用並未省免，不應扣減。

第十六條 積貨因犧牲所應受償之數額

積貨之受償數額

80 凡貨物因犧牲所蒙受之損害，應如何由共同海損補償，須以貨主所蒙受之損失為標準，依照船舶到達日之市價為準，如航程在目的港以外之地點終了時，依照終了日之市價為準。

於蒙受損害之貨物到達並出售後，其由共同海損所補償之損失，應按照下列準額計算之，先計算出售日之完好市價與實際售價之百分比，再以其項百分比，與船舶到達日之完好市價計算損失數額。

【註釋】積貨因共同海損行為，蒙受喪失或水漬損害時，其應受共同海損補償之數額，一般的均以船東所蒙受之損失為標準。即船舶到達日之市價為計算之標準，如積貨之損害，係全部或一部喪失情節，其受償之數額，即到達日之市價。如積貨之損害係水漬性質者，于損害程度確定後，其受損部份，應比照市價受償。

按本條第一項之規定，雖以船舶到達日之市價為計算標準，但在通常程序上，積貨不能於船舶到達日提取，故均以積貨最末卸清日之市價為準。倘航程在中途終了者，其終了日之市價，即認為受償計算之標準。

如積貨蒙受水漬損害，在到達港出售時，其應受補償數額，在本條之規定實施以前，分為下列三種方法計算：（一）以到達日或積貨卸清末日之市價為準，由市價扣減出售得款，不足之數額，即應由共同海損補償之數額。但是項標準，受市價之漲落影響甚大，殊不公允。例如積貨為棉紗。其水漬之損害程度為百分之五十，到達日之完好市價，為每包一千元正，但市價暴漲，於出售時其水漬之棉紗時，售

三種計算方法

得每包九百元正，每包僅受壹百元之補償；如市價暴跌，于出售時每包得款二百元，是受償數額應為每包八百元，隨市漲落，頗非善策，故若干海損理算人，多不採用此種計算方法。(二)以出售日之市價為準，由市價扣減出售得款，不足之數額，即應受共同海損補償之數額。例如出售日市價為暴漲之市價，其完好之每包棉紗為一千八百元，水漬棉紗之得款為九百元，其不足之九百元，即應受補償之數額。如出售日市價為暴跌之市價，每包為四百元，水漬棉紗售得二百元，其受償之數應為二百元。是項方法，在百分比計算上，固屬公允，但與積貨到達日之市價毫無關聯，亦與本條第一款抵觸，故亦未普遍採用。(三)即本條第二款之方法，先求得出售日市價與出售得款之損失比例，然後以此比例，再與船舶到達日之市價配合，以求得應受補償之數額，例如以前開第二種方式之例為標準，無論在暴漲或暴跌之市價，其市價與出售得款，均為二分之一，然後以此比例再與到達日之市價配合，如到達日之市價為每包一千元正，無論在出售日之市價為暴漲或暴跌，其應受共同海損之補償，均為每包五百元。

第十七條 分担價格

81 共同海損之分担價格，應在航程終了港，依照實際淨值綜集計算，其應受共同海損補償之數額，如尚未計入時，亦應併入計算，但應作下列扣減：

分担價格

關於客貨運費方面之扣減如在共同海損行爲日船貨均全部滅失其爲獲得運費之雜繳，工資即無由發生。是項雜繳工資於不應認爲共同海損時應由船東應收之客貨運費內扣減之。關於財物方面之扣減，凡在共同海損行爲以後所發生之雜繳，均應由保留財物價格內扣減之，但已認爲共同海損者，不在此限。

凡未在載貨證券載明之旅客行李，及隨身什物，均不分担共同海損。

【註釋】某船在中途因共同海損行爲，蒙受損害，嗣在避難港業經修復，於航程終了港計算該船應分担之價格時，應以該船到達終了港之實際淨值計算。按照一般原則，其由共同海損補償部份，應加入實際淨值計算，但該船之蒙受損害部份，業在避難港修復，當在終了計算分担價格時，業將該修復部份計入，故不再重復計入。

如積貨因共同海損行爲投棄於海時，于船舶到達目的港，該被投棄部份之提卸費用，即因之減少，倘是項提卸費用，並非共同海損性質時，應由運費內扣減，所餘之數，連同由共同海損補償之部份，始爲運費部份在終了港之實際淨值，作爲分担價格。

某船于狂風巨浪中，經將一部份積貨投棄，獲得全體安全後，又遭海難擱淺。于支付巨量費用後，始得安全到達目的港者，是項巨量支付，應由被保留之船舶價格扣減之，其餘剩之價格，即係分担價格，倘該船於共同海損發生後，本身蒙受損

害，駛入避難港修理時，其進港出港費用及修理種種費用，因係共同海損性質，享受補償者，故不作任何扣減。

關於本條第二款，除未經在載貨證券載明之旅客行李及什物不分担海損外，依一般慣例：（一）郵件（二）船用之燃料司多，（三）船員之行李什物，（四）軍械、子彈等，亦不分担共同海損。

第十八條 船舶損害

82 船舶及其機器或齒輪，因發生損害須修繕或更換時，其共同海損享受補償之數額，應為修繕或更換之實際合理價格。但于新換舊部份，應依照第十三條之規定扣減，如不修繕時，其合理之貶損價格，應受補償，但以不超過估計之修繕數額為限。

倘船舶蒙受實際或推定全部損失時，其因共同海損行為所發生之損害，須由共同海損補償，其補償之數額，應為該船完好價格之估值，但應扣減不屬於共同海損之修繕估計費用，及剩餘物出售所得之價款。

【註釋】船舶及其機器部份因海難發生損害時，其因共同海損行為所發生之損害，應由共同海損補償。其補償之標準，應以實際及合理之修繕價格為準，但在修繕部份中，如須新換舊之更換時，應依照十三條之規定，作新換舊之扣減。

如船舶某部份之損害，應由共同海損補償，而船東不擬修繕時，其補償之標準

，應以該部份合理貶損價格爲準，但是項貶損價格，不應超出修繕之估計價格。

倘船舶因共同海損原因，蒙受全部滅失，其由共同海損補償之數額，應爲該船完好價格之估值，如該船之餘剩部份，尚有價值時，或其一部份之損害爲單獨海損時，其售得之款，或單獨損害部份修復之估值，均應由完好價格內扣減之。

第十九條 未經申明或不實申明之積貨

83 凡未經船東或其代理人知悉，所裝載之貨物，或其性質在裝運時，故爲謊報之貨物，于蒙受損害時，不得由共同海損補償，但是項貨物，如被保全時，仍應分担共同海損。

未經申明
或不實申
明之積貨

貨物于其裝運時爲不實之聲明，而其價值少于實際價值者，其損害或滅失之受償權利，應依照聲明價值計算，但該項貨物之分担給付，應照實際價值計算。

【註釋】凡貨物私自裝運上船，未在艙單載明，亦未由其船東或其代理人簽發提單者，如被投棄，不應由共同海損補償。倘某種貨品裝運，業取得提單，但其品質係經謊報者，如被投棄，亦不應由共同海損補償。例如所裝運之貨品，實際爲白金，而謊報爲錫器，是賤賤之品質各異，價值懸殊，該貨品既報稱爲錫器，以其價值低微，易遭投棄，爲嚴厲禁止是項謊報起見，故規定凡性質經謊報之貨物，一概不能享受共同海損補償，但是項私自裝運或謊報之貨物，如因其他關係方犧牲之結果，得獲

保全者，仍應分担共同海損，其分担之價格，應以實際價格為計算標準。

貨物之價格，于裝運時為不實之少報者，如因共同海損行為，蒙受損害時，其受償之標準，應以少報之價格為準。如因其他關係方之犧牲，得獲保全者，其分担之價格，應以實際之價格為準。

第二十一條 駛往港口所發生之費用等項

84 船舶因駛往避難港，或折回裝貨港，航程因之延長者，在此延長期間所耗用之燃料司多及船長員工之薪金，給養，均應認為共同海損。但以是項駛入港口費用，業依第十條（甲）應受共同海損補償者為限。

關於船舶在裝貨港，停泊港，或避難港特別停留期間，所消耗之燃料司多，如在此停泊期間之船長員工薪給業依第十一條補償者，其所耗用之燃料司多，亦應由共同海損補償。但為修繕非共同海損部份所消耗之燃料司多，不應計入。

【註釋】依照本條之規定，船東之利益保障，較第十條及第十一條之規定尤加週密，凡船舶之駛入避難港口費用，如認為共同海損時，其船長員工之薪給，自該船駛往避難港時起，即應計算，計至該船復由避難港返回原地點時為止。是項期間，即稱為航程延長期間。在此期間之員工給養，以及燃料司多之消耗，均應由共同海損補償。但燃料司多為非共同海損部份之修繕，所消耗者，不得由共同海損補償。

延長航程
或停留期
間發生之
費用

第二十一條 款項之供給

85 爲共同海損所支付之款項，其百分之二應作爲佣金，由共同海損補償。但于該款不由分担關係人供給者，因籌款所爲船舶抵押或其他借款之必須費用，或因籌款將貨變賣，其貨主所蒙受之損害，合併由共同海損補償。

爲共同海損開支所付之墊款，如須保險時，其保險費亦應由共同海損補償。

【註釋】於船舶遭遇海難後，若干開支均由船東墊付，其屬於共同海損性質者，應由共同海損補償。但是項墊付之款，是否完全收回，及何時收回，不免含有冒險性質，倘該船於共同海損之開支墊付後，全部覆沒，則船東之墊款即無由受償，故爲公允起見，對於是項墊款，應給佣金。依本條之規定，應爲二厘。如是項墊款係船東籌借而來，以彼負擔償還責任，仍應酬以二厘之佣金。

倘因籌借款項，發生必須費用時，是項費用，亦應由共同海損補償。如爲墊付開支，必須將一部份積貨變賣，始能籌得款項時，其因變賣對貨主所發生之損害，亦合併由共同海損補償。

於共同海損開支之墊款支付後，船舶復遭遇海難，全部沉沒者，此係可能之情節，故是項墊款須爲保險，其保險費用，亦應由共同海損補償。

關於船東爲積貨之整理墊付款項，是否應收佣金問題，以其支付性質屬於單獨

部份，並非共同海損，原不在本章範圍之內，然船東之是項墊款，實於貨主有利，在公允之立場上而言，應收佣金。

第二十二條 損害之利息亦應由共同海損補償

86 爲共同海損行爲之開支犧牲，及應受補償部份，應依航海終了最後目的港之法定利率計算利息。倘無確定利率時，即依照年息百分之五計算，計至海損理算完成日爲止。但在理算完成前，業由分担關係方，或由共同海損保證金支付一部份款項者，其利息應隨之減少。

【註釋】共同海損之主要原則，爲在共同冒險間遭遇海難，無論所犧牲爲任何一方，但於損害及分担之計算結果，其蒙受損害之程度大致相等，並無重大懸殊，倘船舶於到達目的港後，其未蒙損害之貨主，即將積貨提去，因之週轉滋生，頗能獲利，而其被投棄之積貨，則須等候一年時間，始獲得該貨之應收價格，倘無利息調濟，殊失公平。故本條之利息規定，實屬合理。凡爲共同海損所發生之開支，犧牲，及應受補償部份，均應收取利息，以航海終了目的港之法定利息爲標準。如無確定利率時，即以年息五厘計算，至海損理算完成日爲止。

至其起算日期，雖未經本條規定，一般的似以下列日期爲合理：關於開支者，應自支付之日起；關於積貨經投棄者，或蒙受損失者，自得爲交貨之日起，關於船

舶蒙受損害者，應自其得為修繕不能營業之日起，如該船係全損情節時，應計算到達目的港之時日，自船東不能運用該船之日起。

倘蒙受損害方在理算完成前，已由保證金項下，或其他關係方收受一部份款項時，其利息之計算，應隨之減少。

二十二條 保證金之處理

保證金及其處理

87 積貨為共同海損，為施救費用，或為其他費用，所負擔之義務，應繳納保證金，是項保證金，應以特別戶名，以兩個信託人名義（一為船東代表，一為繳款人代表），存入經信託人許可之銀行，以能生息者為最佳。是項保證金，連同利息，即係積貨為共同海損施救費用或其他費用所負義務之保證。其信託人對於是項保證金之支用或退還，悉憑理算人之書面通知辦理。是項保證金之收付或退還，與各方應負之最後責任無關。

【註釋】積貨於到達提貨港時，以其對於共同海損或施救費用，負有分擔給付之義務，在提取前，均依船東合理之規定辦法，繳存現金保證金，其繳存保證書者，偶亦有之。按本條之規定，應以信託人名義，存入銀行，但實際上仍多存於船東方面，以生息為原則，是項保證金之收付或退還，與各方之最後應負之責任無關，如所繳之保證金，於理算完成，認為不足時，仍應由關係方依照最後責任所應分擔之數額補足。

第六章 中華民國海商法共同海損章

88 中華民國海商法中，有關共同海損之條文爲第七章，計包括第一二九條至第一四四條，條文如左：

第一二九條 稱共同海損者。謂在海難中。船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分。兩直接發生之損害及費用。

第一三〇條 因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用。其他關係人仍應分担之。但對於固有瑕疵或過失之負責人。得請求償還。

第一三一條 裝載於甲板上之貨物經投棄者。不認爲共同海損。但其裝載爲航運種類或商業習慣所許可者。不在此限。前項貨物若經撈救。仍應分担共同海損。

第一三二條 無載貨證券。亦無船長收據之貨物。或未記載於屬具目錄之屬具。經投棄者。不認爲共同海損。但經撈救。仍應分擔共同海損。

第一三三條 運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者。認爲共同海損。但運送人因此減省之費用。應扣除之。

第一三四條 貨幣，有價證券，及其他貴重物品。除經報明船長者外。不認爲共同海損。

第一三五條 共同海損。應以所存留之船舶，積貨之價格。及運費之半額。與共同海損之損害額爲比例。由各利害關係人分担之。

第一三六條 關於共同海損之分担額。船舶以到達地達到時之價格爲價格。積貨以卸載地，卸載時之價格爲價格。但關於積貨之價格應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

第一三七條 共同海損之損害額。以到達地，到達時之船舶價格。或卸載地，卸載時之積貨價格定之。但關於積貨價格。應扣除因滅失或毀損無須支付之費用。

第一三八條 滅失或損害之貨物。於裝載時曾爲不實之聲明。而所聲明之價值少於實在之價值者。其滅失或損害。以聲明之價值爲準。分担額以實在之價值爲準。聲明之價值多於其實在之價值者。其滅失或損害以實在之價值爲準。分担額以聲明之價值爲準。

第一三九條 滅失或損害之貨物。於裝載時曾爲不實之聲明。而所聲明之價值少於實在之價值者。其滅失或損害。以聲明之價值爲準。分担額以實在之價值爲準。聲明之價值多於其實在之價值者。其滅失或損害以實在之價值爲準。分担額以聲明之價值爲準。

第一三九條

船上所備糧食、武器、海員之衣物、薪資及旅客之行李。皆不分担海損。前項物品如被投棄。其損害應由各關係人分担之。

第一四〇條

共同海損之計算。由全體關係人協議定之。協議不成時。由商事公斷處或法庭定之。

第一四一條

船長對於未清償分担額之貨物所有人。得留置其貨物。但提供担保者。不在此限。

第一四二條

利害關係人於受分担後。復得其船舶或貨物之全部或一部者。應將其所受之分担額。返還於關係人。但得將其所受損害及復得之

費用扣除之。

第一四三條

應負分担義務之人。得委付其存留物而免分担損海之責。

第一四四條

因共同海損所生之債權。自計算確定之日起。經過一年不行使而消滅。

89 查我國共同海損各條款，雖非一九二四年約克安底華浦規則譯文，然其意義大致相同，無甚出入。

按一九二四年約克安底華浦規則，係各國海商團體共同商訂，自願遵守，在提單，租船合同及保險契約載明者，如遇海損事件發生，各關係方均共同遵守，一方面因係國

我國海商
法與海
損章約
克安底
浦規則
比較

際間之一般海商規定，一方面亦係契約行爲，頗與我國共同海損章第一百四十條之規定符合。

應用範圍

90 故在我國江海各輪，凡提單上載明依一九二四年約克安底華浦規則辦理者，均應有效，如發生爭議而涉訟時，我國法庭自應依此一九二四年約克安底華浦規則辦理，倘對某種共同海損情節，我國共同海損條文業有詳明規定，而在該規則內尙未規定者，我國之規定自應適用，以補一九二四年約克安底華浦規則之不足，倘我國共同海損條文與該規則顯有不同之規定，自應依照該規則之規定辦法，以符國際間統一辦法。

關於船舶價值之計算，依照一九二四年約克安底華浦規則第七原則之規定，船舶價值應以冒險完成，終了時終了地之價值爲標準，但我國海商法第二十五條第二項第一款規定其估價依照船舶於到達第一港時之狀態爲標準，上開兩種估價標準顯有出入，凡在我國法院審理之案件，於其載貨證券（提單）上訂明須依照一九二四年約克安底華浦規則辦理者，自須從該規則，否則依照我國規定辦理。

如在我國行駛之江海各輪，其提單並無依照一九二四年約克安底華浦規則辦理之條文載明者，如遇海損事件發生，自應適用我國海商法共同海損條款，至我國共同海損各條所適用之範圍，自以輪船爲限，其各種木船以櫓櫂爲主要運轉方法者，不在適用範圍之內。

逐條比照說明

91 詳閱我國共同海損章條文共一十六條，詞意明顯，在本書內無庸再為詳釋，特逐條與一九二四年約克安底華浦規則各條比照，於其不同之處，簡要說明之：

第一百廿九條 本條等於一九二四年原則第一之規定（參閱第五章第55節）

第一百三十條 本條等於一九二四年約克安底華浦規則第四之規定，其所謂「因船舶貨物固有瑕疵」者，必須由請求償還方證明船東或貨主對於是項瑕疵負有過失責任後，始論賠償。（參閱第58節）

第一百卅一條 本條即一九二四年約克安底華浦規則第一條之譯文，其第二款之規定甚屬合理，自應適用。

第一百卅二條 本條等於一九二四年約克安底華浦規則第十九條第一款之規定（參閱第83節），關於屬具部份，依照一般估計應在船舶價值內包括。

第一百卅三條 本條等於一九二四年約克安底華浦規則第十五條（參閱第79節）

第一百卅四條 本條及第一百卅九條等於一九二四年約克安底華浦規則第十七條第二款，惟規定較該第二款詳明（參閱第81節）

第一百卅五條 本條之規定為共同海損理算之簡要原則，類似一九二四年約克安底華浦規則第二之規定（參閱第56節），惟其存留之運費以半數計算之規定，頗與該規則不同，如遇提單載明以一九二四年約克安底華浦辦理之案件發生時，其運費半額之

計算自不適用。

第一百卅六條 本條等於一九二四年約克安底華浦原則第七及規則第十七條之規定（參閱第81節）。

第一百卅七條 本條等於一九二四年約克安底華浦原則第七及規則第十六十八兩條之規定（參閱第80及82節）。

第一百卅八條 本條等於一九二四年約克安底華浦規則第十九條第二款之規定（參閱83節）。

第一百卅九條 參閱第一百卅四條之註釋。

第一百四十條 依本條之規定，凡全體關係人所同意之協議計算，假使與我國共同海損各條有不同之處，我國法律亦從其計算不加干涉，設或協議不成時，始由商事公斷處或法院定之，其遵重商業習慣之精神，明顯已極，如提單經載明依照一九二四年約克安底華浦規則辦理者，一方面為國際間海商之習慣及其守之規則，一方面又為當事人間之書面約定，如遇海損事件發生時，自應依照該規則辦理。

第一百四十一條 本條為各國普遍規定，與一九二四年約克安底華浦規則第二十三條之規定符合。

第一百四十二條 本條在一九二四年約克安底華浦規則內並無同等之規定，但其原

則早在各國間普遍適用。

第一百四十三條 本條在一九二四年約克安底華浦規則內，並無同等規定，甚屬合理，與該規則並無抵觸之處，自應適用。

第一百四十四條 本條在一九二四年約克安底華浦規則內亦無同等規定，按我國民法均有消滅時效之規定，與該規則並無抵觸之處，自應適用。

附 件

APPENDIX A.

YORK-ANTWERP RULES, 1924.

Rule A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such damages, losses or expenses which are the direct consequence of the

附件一

一九二四年約克安底華浦規則

原則第一

稱共同海損行為者，謂在共同海事冒險間遭遇海難，爲其同安全及保存財產起見，故意及合理所發生之特別犧牲或費用。

原則第二

共同海損之犧牲及費用，應由各利害關係人依照下列標準分担之。

原則第三

共同海損之應受補償部分，須以共同海損行為所直接發生之損害，滅失，或費用爲限。

general average act shall be allowed as general average.

Damage or loss sustained by the ship or cargo through delay on the voyage, and indirect loss from the same cause, such as demurrage and loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed, but only up to the amount of the general average expense avoided.

船舶或積貨因航程稽延所發生之損害及其間接損害，例如船期耽誤，市場損，均不得認為共同海損。

原則第四

共同海損之犧牲或費用，其發生原因倘係（共同）冒險中某方過失所致者，該過失方之應受分擔權利並無差別，但其所應負之損害賠償責任並不因之發生障礙。

原則第五

海損或費用發生後，應如何受共同海損補償，須請求人負舉證責任。

原則第六

凡應受補償之共同海損費用，其替代費用亦應認為共同海損，享受補償，但以所減省之數額為限。

Rule G.

General Average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board

原則第七

於理算共同海損之損害及分担時，應以冒險終了之時日地點爲價格計算之標準。

第一條 甲板上積貨經投棄者

裝載於甲板上之積貨經投棄者，不得由共同海損補償，但其裝運爲航運習慣所許可者，不在此限。

第二條 爲共同安全經投棄及犧牲結果所發生之損害

爲共同安全所發生之犧牲，結果船舶或積貨蒙受損害時，或爲共同安全意在投棄所爲之開艙或開洞，結果船舶蒙受損害或積貨蒙受水漬時，均應由共同海損補償。

第三條 息滅船火

爲熄滅船上火焰起見，對船舶及積貨或其中之一所加之損害，例如水漬，擱淺，或

the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Rule IV. Cutting Away Wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Rule V. Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on on shore shall be made good as general average. But in all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. Carrying Press of Sail-Damage to or Loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship

拆船等項，均應由共同海損補償，但船舶某部位，或散裝積貨某部位，又件裝積貨某一件，如一部份已在燃燒時，其未燃部份所蒙受之加害，不應享受補償。

第四條 割斷殘廢物

凡某部位因海難發生之結果業成殘廢物，或桅桿已大部份殘廢，所有該殘廢物桅桿剩餘部份或其他各物，經割斷時，均不得由共同海損補償。

第五條 自願擱淺

船舶如不故意駛上沙岸擱淺，即有被逐上岸或觸礁之虞者，其因故意上岸，對船舶積貨，運費，或其中之一，所發生之損害，不應由共同海損補償。但在其他情節下，為共同安全之故意上岸行為所發生之損害，應認為共同海損。

第六條 船帆滿風——船帆之損害或滅失

off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII. Damage to Engines in Refloating a Ship.

Damage caused to machinery and boilers of a ship, which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers shall be made good as general average.

Rule VIII. Expenses Lightening a Ship when Ashore and
Consequent Damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and respiping (if incurred) and the loss or damage sustained thereby shall be admitted as general average.

爲共同安全起見，強使船舶脫離擱淺，或驅使船舶向高地擱淺，對船帆及桅桿或其中之一發生損害，或滅失時，是項損失，應由共同海損補償。但于船舶漂浮時，船舶積貨運費或其中之一因船帆滿風所蒙受之損害或滅失，不得由共同海損補償。

第七條 因起浮船舶致機器蒙受損害

船舶擱置岸上，情勢危急，爲共同安全使船舶重爲漂浮起見，致機器及鍋爐蒙受損害時，是項損害應由共同海損補償，但在船舶漂浮時，其機器鍋爐因過分使用所發生之損害，不得由共同海損補償。

第八條 船舶擱淺岸上所發生之減輕費用及其損失

於船舶擱置岸上，其積貨燃料及司多或其中之一項，因共同海損行爲而卸載時，其所發生之減輕費用，駁船費用，重裝費用（如發生時），以及因減輕過駁重裝所發生之損害，均應認爲共同海損。

Rule IX. Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X (a). Expenses at Port of Refuge, etc.

When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading, in consequence of accident, sacrifice, or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

Rule X (b).

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores, whether at a

第九條 船舶材料及司多用作燃料

船舶之材料及司多，其中之一項，於海難中爲共同安全起見，必須用作燃料時，是項損害，應認爲共同海損，但以燃料充分準備者爲限。其應消耗之燃料究爲若干，於估計清楚後，按照該船最後港口駛離日之市價計算價額，由共同海損收賬。

第十條 避難港之費用等項

(甲) 船舶因偶然事件，或故意犧牲，或其他特殊情節，爲共同安全上所必需，而駛入避難港或駛回裝貨港時，其駛入是項港口之費用；應認爲共同海損，於該船裝備原貨或原貨之一部份，由是項港口駛出時，其因駛入或駛回所發生駛出費用，亦應認爲共同海損。

port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the prosecution of the voyage.

Rule X (c).

Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and storing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including fire insurance, if incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

Rule X (d).

If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair

(乙)積貨燃料或司多在船上之整理費用，或卸下費用，無論在裝貨港或停泊港或避難港所發生者，均應認爲共同海損，但以是項整理或卸下，爲共同安全所必須，或爲船舶因犧牲或事變爲繼續航程安全所必須之修理爲限。

(丙)積貨燃料或司多之整理或卸下費用，業經認爲共同海損時，關於是項積貨燃料或司多之重裝費用，在船上之堆放費用，連同棧租費用(火險保費在內)，亦應認爲共同海損。但船舶經確定喪失續航能力，或不駛行原定航線時，自確定喪失能力或放棄原線之日起，其棧租即不得認爲共同海損。當船舶經確定喪失續航能力，或放棄原航線時，如積貨尙未完全卸下，前開之棧租仍應認爲共同海損，至積貨卸完之日爲止。

her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expenses, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

Rule XI. Wages and Maintenance of Crew in Port of Refuge, etc.

When a ship shall have entered or been detained in any port or place under the circumstances, or for the purposes of repairs mentioned in Rule X, the wages payable to the master, officers and crew, together with the cost of maintenance of the same, during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted as general average. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew, incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage, shall not be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion

(丁)如船舶因蒙受海損，停留於可爲修理之港口，以便運送原裝之全部積貨，然爲節省費用起見，該船舶復被拖至其他修繕港或目的港者，又積貨之全部或一部由另船或以其他方式轉運者，其所發生之拖帶費用，轉運費用，或其中之一者（以所節省之特別費用爲限）應比照所節省之費用，由共同冒險之各關係方負擔。

第十一條 海員在避難港之薪金給養等項

船舶依照第十條情節駛入某港，或在某港停留，以便修繕時，其船長，職員，在此特別停留期間或計至該船應行駛離時間之薪金，給養，均應認爲共同海損。但船舶經確定喪失續航能力或不駛行原定航線時，其船長，職員，船員之薪金給養，自確定喪失能力或放棄原線之日起，不得認爲共同海損；當船舶確定喪失續航能力或放棄原線時，如積

of discharge of cargo, wages and maintenance of crew, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs.

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions in respect of "new for old", viz. :-

In the case of iron or steel ships, from date of original register to the date of accident.

Up to 1 year old (A)-

All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

Between 1 and 3 years (B)-

One-third to be deducted off repairs to and renewals of woodwork of hull, masts and

貨尙未完全卸下，前開員工薪給仍應認爲共同海損，至積貨卸完之日爲止。

第十二條 因卸貨所發生之損害事項

積貨，燃料，或司多，如因整理，卸下，入棧，重裝，及堆放等手續，發生損害時，是項損害，應認爲共同海損。然以前開各項費用，業已認爲共同海損者爲限。

第十三條 修繕費用之扣減

當計算共同海損之各項損害請求時，關於由共同海損補償之修理部份，應依「新換舊」情節作下列之扣減：

關於鋼質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止：

(甲)一年以內者：

所有修繕應完全承認，但船底之油漆則扣減三分之一。

spar, furniture, upholstery, crockery, metal, and glassware, also sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers and painting. One-sixth to be deducted off wire rigging, wire ropes and wire hawsers, wireless apparatus, chain cables and chains, insulation, donkey engines, steam steering gear and connections, steam winches and connections, steam cranes and connections and electrical machinery; other repairs in full.

Between 3 and 6 years (C)-

Deductions as above under clause B, except that one-third be deducted off insulation, and one-sixth be deducted off ironwork of masts and spars, and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

Between 6 and 10 years (D)-

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off ironwork of masts and spars, donkey engines, steam steering gear, winches, cranes, and connections, repairs to and renewal of all machinery (inclusive of boilers and their mountings), wireless apparatus and all hawsers, ropes, sheets and rigging.

Between 10 and 15 years (E)-

(乙)一年至三年者：

船身之木器，桅桿，傢具，絲絨，陶器，五金，玻璃，船帆，索具，繩索，被單，巨纜（與鉛絲鍊環者有別，幕幔，套子，油漆等，無論修繕或換新，均扣三分之一。

鉛絲，索具，繩索，巨纜，無線電具，環鍊及環，電流用具，輔助機器，蒸汽絞盤及接連物，起重機及接連物，及電器機械，均扣減六分之一，其他修繕均完全承認。

(丙)三年至六年者：

除電流用具扣減三分之一，又桅桿，帆杠，鐵器，機械（鍋爐及裝設物在內）扣減六分之一外，其他均照上開乙項扣減。

(丁)六年至十年者：

除桅桿，帆杠之鐵器，輔助機器，蒸汽絞盤，起重機，及接連物等，以及機械（

One-third to be deducted off all repairs and renewals except ironwork of hull and centering and chain cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.

Over 15 years (F)-

One-third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in full.

One-sixth to be deducted off chain cables.

Generally (G)-

The deductions (except as to provisions and stores, insulation, wireless apparatus, machinery and boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and provisions, stores and gear which have not been in use.

In the case of wooden or composite ships:

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one-third

鍋爐及其裝設物在內），無線電器具，巨纜，繩索，被單，帆杠之修繕掉換扣減三分之一之外，其他部份依照上開內項扣減。

(戊)十年至十五年者：

除船身，鉄器，水泥，及鍊纜扣減六分之一外，其餘之修繕掉換均扣減三分之一，如船錨則完全承認。

(己)十五年以上者：

所有修繕掉換均扣減三分之一，船錨完全承認，鍊纜扣減六分之一。

(庚)除給養品，司多及電流用具，無線電器具，及機械，鍋爐外，所有扣減各項，均照船舶之年齡計算，並不依照某部份之年齡計算。倘船底之油漆于事變前六個月內未曾塗抹者，其油漆不得承認。至舊料之修繕，未用新料及給養品，司多，紋盤，未經消用者，概不扣減。

關於木質及兩合質船舶：

船舶于事變時，原始登記日期在一年以下者，（新換舊）之扣減，不得爲之。在此

shall be made, with the following exceptions:

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one-sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheathing shall be ~~deducted~~ with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

When a ship is fitted with propelling, refrigerating, electrical or other machinery, or with insulation, or with wireless apparatus, repairs to such machinery, insulation or wireless apparatus to be subject to the same deduction as in the case of iron of steel ships.

In the case of ships generally:

In the case of all ships, the expense of straightening bent work, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full.

Graving dock dues, including expenses of removals, cartage, use of shears, stagers,

項時期後除下列特別情形外，均應扣除三分之一。船錨完全承認，鍊纜扣除六分之一，給養品，司多未經消用者，不得扣減。

關於金屬包皮，其剝去舊包皮同量之新包皮價值，應完全承認。但應扣減舊包皮所售得之款。釘子，毡毯及人工敲鑄金屬品，均扣減三分之一。

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

關於一般的船舶：

所有船舶，其鐵器由彎伸直，及卸裝工資，均應完全承認。船塢費用，以及移動搬遷費用，使用車剪機，及船塢材料費用，均應完全承認。

and graving dock materials, shall be allowed in full.

Rule XIV. Temporary Repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average: but where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average had such repairs not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight.

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost of the charges which

第十四條 臨時修繕

爲共同安全或因共同海損犧牲之損害，船舶須在裝貨港，停靠港或避難港臨時修繕時，是項修繕費用，應認爲共同海損。倘是項臨時修繕，係由偶然事變之損害所致，而其修繕目的僅爲完成航程者，其得認爲共同損害部份，應以如不爲是項修繕，即發生共同海損費用時所省免之共同海損費用爲限。

凡臨時修繕費用，須由共同海損補償者，均不爲「新換舊」之扣減。

第十五條 運費損失

運費之損失，由於積貨蒙受損失所致者，應由共同海損補償，但以是項積貨之損失，係因共同海損行爲所致者，或應受共同海損補償者爲限。

the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be Made Good for Cargo Lost

or Damage by Sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold after arrival, the loss to be made good in general average shall be calculated by applying to the sound value on the date of arrival of the vessel the percentage of loss resulting from a comparison of the proceeds with the sound value on date of sale.

Rule XVII. Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included,

由損失之運費總額內，應扣減因積貨犧牲所減省之雜繳，蓋積貨如未遭犧牲，其運費收受人為獲得運費起見，必須支付相當雜繳也。

第十六條 積貨因犧牲所應受償之數額

凡貨物因犧牲所蒙受之損害，應如何由共同海損補償，須以貨主所蒙受之損失為標準，依照船舶到達日之市價為準，如航程在目的港以外之地點終了時，依照終了時之市價為準。

于蒙受損害之貨物到達並出售後，其由共同海損所補償之損失，應按照下列標準計算之，先計算出售日之完好市價與實際售價之百分比，再以是項百分比，與船舶到達日之完好市價計算損失數額。

第十七條 分担價格

共同海損之分担價格，應在航程終了港，依照實際淨值綜集計算。其應受共同海損

deduction being made from the ship-owner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship.

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and or gear when required or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, deductions being made as above (Rule XIII) when old material is replaced by new. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average

補償之數額，如尙未計入時，亦應併入計算，但應作下列扣減：

關於客貨運費方面之扣減，如在共同海損行爲日，船貨均全部滅失，其爲獲得運費之雜繳，工資，即無由發生，是項雜繳，工資，於不應認爲共同海損時，應由船東應收之客貨運費內扣減之。

關於財物方面之扣減，凡在共同海損行爲以後所發生之雜繳，均應由保留財物價格內扣減之，但已認爲共同海損者，不在此限。

凡未在載貨證券載明之旅客行李，及隨身什物，均不分扣共同海損。

第十八條 船舶損害

船舶及其機械齒輪，因發生損害須修繕或更換時，其共同海損享受補償之數額，應爲修繕或更換之實際合理價格，但於新換舊部份，應依照第十三條之規定扣減，如不修繕時，其合理之貶損價格，應受補償，但以不超過估計之修繕數額爲限。

act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared of Wrongfully Declared Cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Expenses Bearing Up for Port, etc.

Fuel and stores consumed, and wages and maintenance of master, officers and crew incurred, during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

Fuel and stores consumed during extra detention in a port or place of loading, call

倘船舶蒙受實際及推定全損時，其因共同海損行為所發生之損害，須由共同海損補償，其補償之數額，應為該船完好價格之估價，但應扣減不屬於共同海損之修繕估計費用，及剩餘物出售所得之價款。

第十九條 未經申明或不實申明之積貨

凡未經船東或其代理人知悉，所裝載之貨物，或其性質在裝運時，故為謊報之貨物，於蒙受損害時，不得由共同海損補償，但是項貨物如被保全時，仍應分担共同海損。

貨物於裝運時為不實之聲明，而其價值少於實際價值者，其損害或滅失之受償權利，應依照聲明價值計算，但該項貨物之分担，給付，應照實際價值計算。

第二十條 駛往港口所發生之費用等項

船舶因駛往避難港，或折回裝貨港，航程因之延長者，在此延長期間所耗用之燃料司多及船長船員之薪金給養，均應認為共同海損。但以是項駛入港口費用，業依第十條

or refuge shall also be allowed in general average for the period during which wages and maintenance of master, officers and crew are allowed in terms of Rule XI, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Rule XXI. Provision of Funds.

A commission of 2 per cent. on general average disbursements shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXII. Interest on Losses Made Good in General Average.

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifice and allowances charged to general average at the legal rate per annum prevailing at the final port of destination at which the adventure ends, or where there is no recognised legal rate, at the rate of 5 per cent. per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for

(甲) 應受共同海損補清者爲限。

關於船舶在裝貨港，停船港或避難港特別停留期間，所消耗之燃料司多，如在此停留期間之船長員工薪給業依第十一條受償者，其所耗用之燃料司多，亦應由共同海損補償，但爲修繕非共同海損部份所消耗之燃料司多，不應計入。

第二十一條 款項之供給

爲共同海損所支付之款項，其百分之二應作爲佣金，由共同海損補償。但於該款不由分擔關係人供給者，因籌款所爲船舶抵押或其他借款之必須費用，或因籌款將貨變賣，其貨主所蒙之損害，合併由共同海損補償。

爲共同海損開支所付之墊款，如須保險時，其保險費，亦應由共同海損補償。

第二十二條 損害之利息亦應由共同海損補償

爲共同海損行爲之開支犧牲，及應受補償部份，應依航海終了最後目的港之

any interim reimbursement from the contributory sense or from the general average deposit fund.

Rule XXIII. Treatment of Cash Deposits.

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid into a special account, earning interest where possible, in the joint names of two trustees (one to be nominated on behalf of the shipowner and the other on behalf of the depositors) in a bank to be approved by such trustees. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for and upon trust for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by the cargo in respect of which the deposits have been collected. The trustees shall have power to make payments on account or refunds of deposits which may be certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

法定利率計算利息。倘無確定利率時，即依照年息百分之五計算，計至海損理算完成日止。但在理算完或前，業由分擔關係方，或由共同海損保證金支付一部份款項者，其利息應隨之減少。

第二十三條 保證金之處理

積貨爲共同海損，爲施救費用，或爲其他費用，所負擔之義務，應繳納保證金，是項保證金，應以特別戶名，以兩個信託人名義（一爲船東代表，一爲繳款人代表），存入經信託人許可之銀行，以能生息者爲最佳，是項保證金，連同利息，即係積貨爲共同海損施救費用所負義務之保證，其信託人對於是項保證金之支用或退還，悉憑理算人之書面通知辦理。

是項保證金之收付或退還，與各方應負之最後責任無關。

附 件 二

APPENDIX B.

**RULES OF PRACTICE OF THE ASSOCIATION OF
AVERAGE ADJUSTERS.**

The following are the Rules of Practice adopted by the

Association up to the present time (1939).

Note:- Some of the undermentioned Rules are, as indicated, "Customs of Lloyd's", now by resolution of the Association incorporated amongst the Rules of Practice.

The preamble to the Customs was :-

"Nothing can be called a 'Custom of Lloyd's', which is determined by a decision of the superior Courts; for whatever is thus sanctioned rests on a

ground surer than Custom. A 'Custom of Lloyd's' then must relate to a point on which the law is doubtful, or not yet defined, but as to which, for practical convenience, it is necessary that there should be some uniform rule. By the term is here understood the Customs of English Adjusting, whether as affecting General or Particular Average."

1. Adjustments "for the Consideration of Underwriters".

That any adjustment prepared for the consideration of underwriters shall include a statement of the reasons of the average adjuster for making such adjustment, and, when submitted in conjunction with a claim for which underwriters are liable, shall be contained in an entirely separate document. To such adjustments the following note shall be appended, viz.:-

"This adjustment has been prepared by request, to enable the assured to submit the case to underwriters."

2. Interest and Commission for Advancing Funds.

That, in practice, interest and commission for advancing funds are only allowable in average when, proper and necessary steps having been taken to make a collection on

account, an out-of-pocket expense for interest and or commission for advancing funds is reasonably incurred.

3. Agency Commission and Agency.

That, in practice, neither commission (excepting bank commission) nor any charge by way of agency or remuneration for trouble is allowed to the shipowner in average, except in respect of services rendered on behalf of cargo when such services are not involved in the contract of affreightment.

4. Duty of Adjusters in respect of Cost of Repairs.

That in adjusting particular average on ship or general average which includes repairs, it is the duty of the adjuster to satisfy himself that such reasonable and usual precautions have been taken to keep down the cost of repairs as a prudent shipowner would have taken if uninsured.

5. Claims for Damage to Ship's Machinery.

That no claim for damage to ship's machinery shall be admitted into an adjustment unless a survey has been held upon such machinery by competent and disinterested engineers as soon as practicable after the occurrence of the casualty giving rise to

the claim; a certificate of such survey, reporting as to the nature and cause of the damage, to be furnished to the adjuster; or unless clear proof be given to the adjuster that the holding of such survey or the obtaining of such certificate is impracticable, which proof is to be set forth on the face of the adjustment.

6. Claims on Ship's Machinery.

That in all claims on ship's machinery for repairs, no claim for a new propeller or new shaft shall be admitted into an adjustment, unless the adjuster shall obtain and insert into his statement evidence showing what has become of the old propeller or shaft.

7. Water Casks (Custom of Lloyd's, 1876).

Water casks or tanks carried on a ship's deck are not paid for by underwriters as general or particular average; not are warps or other articles when improperly carried on deck.

GENERAL AVERAGE

8. Basis of Adjustment.

That in any adjustment of general average not made in accordance with British

law it shall be prefaced on what principle or according to what law the adjustment has been made, and the reason for so adjusting the claim shall be set forth.

In all cases the adjuster shall give particulars in a prominent position in the average statement of the clause or clauses contained in the charterparty and/or bills of lading with reference to the adjustment of general average.

9. Deckload Jettison (Custom of Lloyd's, Amended, 1890-91).

The jettison of a deckload carried according to the usage of trade and not in violation of the contracts of affreightment is general average.

There is an exception to this rule in the case of cargoes of cotton, tallow, acids and some other goods.

10. Damage by Water used to Extinguish Fire.

That damage done by water poured down a ship's hold to extinguish a fire be treated as general average.

11. Damage caused by Water thrown upon Burning Goods.

That goods in a ship which is on fire, or the cargo of which is on fire, affected by water voluntarily used to extinguish such fire, shall not be the subject of general

average if the packages so affected be themselves on fire at the time of water was thrown upon them.

12. Voluntary Stranding (Custom of Lloyd's, 1876).

The Custom of Lloyd's excludes from general average all damage to ship or cargo resulting from a voluntary stranding.

This rule does not necessarily exclude such damage as is done by beaching or scuttling a burning vessel to extinguish the fire.

13. Expenses Lightening a Ship when Ashore (Custom of Lloyd's, Amended, 1890-91).

When a ship is ashore, and in order to float her, cargo is put into lighters, and is then at once re-shipped, the whole cost of lightering, including lighter hire and re-shipping, is general average.

14. Sails set to force a Ship off the Ground (Custom of Lloyd's, 1876).

Sails damaged by being set, or kept set, to force a ship off the ground or to drive her higher up the ground for the common safety, are general average.

15. **Stranded Vessels; Damage to Engines in getting off.**

That damage caused to machinery and boilers of a stranded vessel, in endeavouring to refloat for the common safety, when the interests are in peril, be allowed in general average.

16. **Claims arising out of Deficiency of Fuel.**

That in adjusting general average arising out of deficiency of fuel, the facts on which the general average is based shall be set forth in the adjustment, including the material dates and distances, and particulars of fuel supplies and consumption.

17. **Resort to Port of Refuge for General Average Repairs.**

Treatment of the Charges incurred.

That when a ship puts into a port of refuge in consequence of damage which is itself the subject of general average, and sails thence with her original cargo, or a part of it, the outward as well as the inward port charges shall be treated as general average; and when cargo is discharged for the purpose of repairing such damage, the warehouse rent and reloading of the same shall, as well as the discharge, be treated as general average. (See *Attwood v. Sellar*).

18. Resort to Port of Refuge on Account of Particular Average

Repairs: Treatment of the Charges incurred.

That when a ship puts into a port of refuge in consequence of damage which is itself the subject of particular average (or not of general average) and when the cargo has been discharged in consequence of such damage, the inward port charges and the cost of discharging the cargo shall be general average, the warehouse rent of cargo shall be a particular charge on cargo, and the cost of reloading and out-ward port charges shall be a particular charge on freight. (See *Svendesen v. Wallace*).

19. Treatment of Costs of Storage and Reloading at Port of Refuge.

That when the cargo is discharged for the purpose of repairing, re-conditioning, or diminishing damage to ship or cargo which is itself the subject of general average, the cost of storage on it and of reloading it shall be treated as general average, equally with the cost of discharging it.

19a. Fire Insurance on Cargo discharged under Average.

That in practice, where the cost of fire insurance has been reasonably incurred by

the shipowner, or his agents, on cargo discharged under average, such cost shall be treated as part of the cost of storage.

20. Expenses at a Port of Refuge (Custom of Lloyd's,
Amended, 1890-91).

when a ship puts into a port of refuge on account of accident and not a consequence of damage which is itself the subject of general average, then on the assumption that the ship was seaworthy at the commencement of the voyage, the Custom of Lloyd's is as follows:-

(a) All cost of towage, pilotage, harbour dues, and other extraordinary expenses incurred in order to bring the ship and cargo into a place of safety, are general average. Under the term "extraordinary expenses" are not included wages or victuals of crew, coals, or engine stores, or demurrage.

(b) The cost of discharging the cargo, whether for the common safety, or to repair the ship, together with the cost of conveying it to the warehouse, is general average.

The cost of discharging the cargo on account of damage to it resulting

from its own vice propre, is chargeable to the owners of the cargo.

- (c) The warehouse rent, or other expenses which take the place of warehouse rent, of the cargo when so discharged, is, except as under, a special charge on the cargo.
- (d) The cost of reloading the cargo, and the outward port charges incurred through leaving the port of refuge, are, when the discharge of cargo falls in general average, a special charge on freight.
- (e) The expenses referred to in clause (d) are charged to the party who runs the risk of freight - that is, wholly to the charterer - if the whole freight has been prepaid; and, if part only, then in the proportion which the part prepaid bears to the whole freight.
- (f) When the cargo, instead of being sent ashore, is placed on board hulk or lighters during the ship's stay in port, the hulk-hire is divided between general average, cargo, and freight, in such proportions as may place the several contributing interests in nearly the same relative positions as if the cargo had been landed and stored.

21. Treatment of Costs of Extraordinary discharge.

That no distinction be drawn in practice between discharging cargo for the common safety of ship and cargo, and discharging it for the purpose of effecting at an intermediate port or ports of refuge repairs necessary for the prosecution of the voyage.

22. Towage from a Port of Refuge.

That if a ship be in a port of refuge at which it is practicable to repair her, and if, in order to save expense, she be towed thence to some other port, then the extra cost of such towage shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure.

23. Cargo Forwarded from a Port of Refuge.

That if a ship be in a port of refuge at which it is practicable to repair her so as to enable her to carry on the whole cargo, but, in order to save expense, the cargo, or a portion of it, be transhipped by another vessel, or otherwise forwarded, then the cost of such transhipment (up to the amount of expense saved) shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure.

24. Cargo Sold at a Port of Refuge.

That if a ship be a port of refuge at which it is practicable to repair her so as to enable her to carry on the whole cargo, or such portion of it as is fit to be carried on, but, in order to save expense, the cargo, or a portion of it, be, with the consent of the owners of such cargo, sold at the port of refuge, then the loss by sale including loss of freight on cargo so sold (up to the amount of expense saved) shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventure; provided always that the amount so divided shall in no case exceed the cost of transshipment and/or forwarding referred to in the preceding rule of the Association.

25. Interpretation of the Rule respecting Substituted Expenses.

That for the purpose of avoiding any misinterpretation of the resolution relating to the apportionment of substituted expenses, it is declared that the saving of expense therein mentioned is limited to a saving or reduction of the actual outlay, including the crew's wages and provisions, if any, which would have been incurred at the port of refuge, if the vessel had been repaired there, and does not include supposed

losses or expenses, such as interest, loss of market, demurrage, or assumed damage by discharging.

26. Damage caused to Cargo during Forced Discharge.

That whenever the cost of discharging cargo is general average, all loss or damage necessarily arising to cargo therefrom shall be allowed in general average.

27. Treatment* of Damage to cargo caused by Discharge,

Storing, and Reloading.

That damage necessarily done to cargo by discharging, storing, and reloading it, be treated as general average when, and only when, the cost of those measures respectively is so treated.

28. Deductions from Cost of Repairs in adjusting General Average.

That in adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions respect of "new for old", viz: .

In the case of iron or steel ships, from date of original register to the date of accident:

Up to 1 year old { All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom;
(A). } from which one-third is to be deducted.

Between
1 and 3
years
(B).

One-third to be deducted off repairs to and renewals of woodwork of hull, masts and spars, furniture, upholstery, crockery, metal and glassware, also sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, and painting. One-sixth to be deducted off wire rigging, wire robes and wire hawsers, wireless apparatus, chain cables and chains, insulation, donkey engines, steam steering gear and connections, steam winches and connections, steam cranes and connections and electrical machinery; other repairs in full.

Between
3 and 6
years
(C).

Deductions as above under Clause (B), except that one-third be deducted off insulation, and one-sixth be deducted off ironwork of masts and spars, and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

Between
6 and 10
years
(D).

Deductions as above under Clause (C), except that one third be deducted off ironwork of masts and spars, donkey engines, steam steering gear, winches, cranes and connections, repairs to and renewal of all machinery (inclusive of boilers and their mountings), wireless apparatus and all hawsers, robes, sheets and rigging.

Between 10 and 15 years (E). One-third to be deducted off all repairs and renewals except ironwork of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.

Over 15 years (F). One-third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in full. one-sixth to be deducted of chain cables.

Generally (G). The deductions (except as provision and stores, insulation, wireless apparatus, machinery and boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and provisions, stores and gear which have not been in use.

In the case of wooden or composite ships:-

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one-third shall be made, with the following exceptions:-

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one-sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheathing shall be dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

When a ship is fitted with propelling, refrigerating, electrical, or other machinery or with insulation, or with wireless apparatus, repairs to such machinery, insulation or wireless apparatus to be subject to the same deductions as in the case of iron or steel ships.

In the case of ships generally: -

In the case of all ships, the expense of straightening bent ironwork, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full.

Graving dock dues, including expenses of removals, cartage, use of shears, stages, and graving dock materials, shall be allowed in full.

29. Freight Sacrificed: Amount to be made Good in
General Average.

That the loss of freight to be made good in general average shall be ascertained by deducting from the amount of gross freight lost the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

30. Basis of Contribution to General Average.

When property saved by a general average act is injured or destroyed by subsequent accident, the contributing value of that property to a general average which is less than the total contributing value, shall when it does not reach the port of destination, be its actual net proceeds; when it does it shall be its actual net value at the port of destination on its delivery there; and in all cases any values allowed in general average shall be added to and from part of the contributing value as above.

The above rule shall not apply to adjustments made before the adventure has terminated.

31. Contributory Value of Ship.

That in any adjustment of general average there shall be set forth the certificate on which the contributory value of the ship is based or, if there be no such certificate, the information adopted in lieu thereof, and any amount made good shall be specified.

32. Contributory Value of Freight.

That Freight at the risk of the shipowner shall contribute to general average upon its gross amount, deducting the whole of, and no more than, such port charges as the shipowner shall incur after the date of the general average act, and such wages of the crew as the shipowner shall become liable for after that date.

That in any adjustment of general average there shall be set forth the amount of the gross freight and the freight advanced, if any; also the port charges and wages deducted, and any amount made good.

33. Vessel in Ballast and under Charter: Contributing Interests.

When a vessel is in ballast and under charter the interests contributing to general average are, for the purpose of ascertaining the liability of underwriters on British policies

of insurance on the vessel and/or freight, the vessel and the shipowners' freight earned under the charter computed in the usual way after deduction of contingent expenses subsequent to the general average act. The place where the adventure shall be deemed to terminate and at which the values for contribution to general average shall be calculated is, in the case of a voyage charter, the final port of discharge of the cargo carried under the charter, and in the case of a time charter, the first port of discharge at which the vessel arrives after the general average act, unless a prior termination of the adventure be brought about either by the loss of the vessel and freight, or either of them or by the cancelment of the charter through the exercise by the charterers of an option contained therein.

When the charter provides for York/Antwerp Rules, the general average shall be adjusted in accordance with those rules and British law and practice, and without regard to the law and practice of any foreign port at which the adventure may terminate, and in the interpretation of Rule XI it shall be immaterial whether the extra period of detention takes place at a port of loading, call or refuge, provided that the detention is in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstance

occurring whilst the vessel is in ballast.

34. Chartered Freight (Utterior): Contribution to
General Average.

That when at the time of a general average act the vessel has on board cargo shipped under charterparty or bills of lading, and is also under a separate charter to load another cargo after the cargo then in course of carriage has been discharged, the utterior chartered freight shall not contribute to the general average.

35. Deductions from Freight at Charterer's Risk.

That freight at the risk of the charterer shall be subject to no deduction for wages and port charges, except in the case of charters in which the wages or port charges are payable by the charterer, in which case such freight shall be governed by the same rule as freight at the risk of the shipowner.

36. Forwarding Charges on Advanced Freight.

That in case of wreck, the cargo being forwarded to its destination, the charterer, who has paid a lump sum on account of freight, which is not to be returned in the event of the vessel being lost, shall not be liable for any portion of the forwarding

freight and charges, when the same are less than the balance of freight payable to the shipowner at the port of destination under the original charterparty.

37. Adjustment: Policies of Insurance and Names of Underwriters.

That no statement shall be drawn up showing the amount of payments by or to the underwriters, excluding statements of particular average on ship now dealt with by rule of the Association, unless the policies, or copies of policies of insurance or certificates of insurance, for which the statement is required, be produced to the adjusters; and that such statement shall give the names of the underwriting firms and companies interested, and the amounts due on the respective policies produced.

38. Sacrifice for the Common Safety: Direct Liability of Underwriters.

That in case of general average sacrifice there is, under ordinary policies of insurance, a direct liability of an underwriter on ship for loss or damage to ship's materials, and of an underwriter on goods or freight, for loss of or damage to goods or loss of freight so sacrificed as a general average loss; that such loss not being

particular average is not taken into account in computing the memorandum percentages, and that the direct liability of an underwriter for such loss is consequently unaffected by the memorandum or any other warranty respecting particular average.

38a. Sacrifice of Ship's Stores: Direct Liability of Underwriters.

That underwriters insuring ship's stores, bunker coal or fuel, destroyed or used as part of a general average operation shall only be liable for those articles as a direct claim on the policy when they formed part of the property at risk at the time of the peril giving rise to the general average act.

39. Enforcement of General Average Lien by Shipowners.

That in all cases where general average damage to ship is claimed direct from the underwriters on that interest, the average adjusters shall ascertain whether the shipowners have taken the necessary steps to enforce their lien for general average on the cargo, and shall insert in the average statement a note giving the result of their enquiries.

40. Underwriters' Liability (Custom of Lloyd's, 1876).

If the ship or cargo be insured for more than its contributory value, the underwriter pays what is assessed on the contributory value. But where insured for less

than the contributory value, the underwriter pays on the insured value; and when there has been a particular average for damage which forms a deduction from the contributory value of the ship that must be deducted from the insured value to find upon what the underwriter contributes.

This rule does not apply to foreign adjustments, when the basis of contribution is something other than the net value of the thing insured.

That in practice, in applying the above rule for the purpose of ascertaining the liability of underwriters for contribution to general average and salvage charges, deduction shall be made from the insured value of all losses and charges for which underwriters are liable and which have been deducted in arriving at the contributory value.

In adjusting the liability of underwriters on freight for general average contribution and salvage charges, effect shall be given to section 73 of the Marine Insurance Act 1906, by comparing the gross and not the net amount of freight at risk with the insured value in the case of a valued policy or the insurable value in the case of an unvalued policy.

41. The Duty of Adjusters in Cases involving Refunds of General

Average Deposits or Apportionment of Salvage, Collision
Recoveries, or other Funds.

That in cases of general average where deposits have been collected and it is likely that repayments will have to be made, measures be taken by the adjuster to ascertain the names of underwriters who have reimbursed their assured in respect of such deposits; that the names of any such underwriters be set forth in the adjustment as claimants of refund, if any, to which they are apparently entitled; and that on completion of the adjustment, notice be sent to all underwriters whose names are so set forth as to any refund of which they appear as claimants and as to the steps to be taken in order to obtain payment of the same.

That in cases where the names of any underwriters are not to be ascertained on completion of the adjustment, notice be sent to the Secretary of Lloyd's, to the Institute of London Underwriters, to the Liverpool Underwriter's Association, and to the Association of Underwriters of Glasgow, notifying such interests as have not been appropriated to underwriters.

And that in cases of apportionment of salvage or other funds for distribution, similar

measures be taken by the adjuster to safeguard the interests of any underwriters who may be entitled to benefit under the apportionment.

42. "Memorandum" to Statements showing Refunds in respect of General Average Deposits.

That the following memorandum shall appear at the end of statements which show refunds to be due in respect of General Average Deposits, viz:-
Memorandum - Refunds of general average deposits shown in this statement should only be paid on production of the "original" deposit receipts.

42a. Interest on Deposits.

That, unless otherwise expressly provided, the interest accrued on deposits on account of salvage and/or general average and/or particular and/or other charges, or on the balance of such deposits after payments on account, if any, have been made, shall be credited to the depositor or those to whom his rights in respect of the deposits have been transferred.

42b. Apportionment of Interest on Amounts Made Good.

That in practice (in the absence of express agreement between the parties con-

cerned) interest allowed on amounts made good shall be apportioned between assured and underwriters, taking into account the sums paid by underwriters and the dates when such payments were made; notwithstanding that by the addition of interest the underwriter may receive a larger sum than he has paid.

York-Antwerp Rules.

43. Modification of York-Antwerp Rules in Contracts of
Affreightment: Liability of Underwriters.

That in all cases where the contract of affreightment provides for the application of York-Antwerp Rules in any modified or mutilated form, and when the policies of insurance provide for the application of York - Antwerp Rules, if in accordance with the contract of affreightment, in applying the claim to such policies no effect shall be given to York-Antwerp Rules.

44. Allowance to be made in General Average under York-Antwerp
Rules in respect of the Cost of Maintenance of Officers and Crew,

That the amount to be allowed in general average under York-Antwerp Rules for the maintenance of officers and crew shall be the actual cost of such maintenance where

proved; but where proof of actual cost is not furnished to the adjuster, the allowance shall be determined by the under-mentioned scale; provided that where evidence of cost is produced, but is not conclusive, the allowance shall represent as nearly as possible the actual cost, but shall not exceed the under-mentioned scale, viz:-

	officers*	Crew #
	per man per day	per man per day
Passenger Steamers (Liners)	..4/-	1/6
Passenger Sailing Vessels	..3/-	1/6
Cargo Steamers and Sailing Vessels	..2/6	1/6

* To include the master, deck officers, and engineers (in the case of a steamer), also the doctor and purser (if carried).

To include the remainder of the ship's company.

except that the allowance for Lasoars shall be 9d. per man per day, and in the case of other Asiatic (native) crews shall be determined by the circumstances of each case.

44a. Salvage Expenses. Application of Rules XXI and XXII.

That in the application of Rules XXI and XXII of York-Antwerp Rules, 1924,

no distinction shall be drawn in practice between general average expenses and expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement, provided that such expenses were incurred for the common safety within the meaning of Rule "A".

44b. Commission Allowed under Rule XXI.

That the commission of 2 per cent. allowed on general average disbursements under Rule XXI of York-Antwerp Rules, 1924, shall be credited in full to the party who has authorised the expenditure and is liable for payment except that where the funds for payment are provided in the first instance in whole or in part from the deposit funds, or by other parties to the adventure, or by underwriters, the commission on such advances shall be credited to the deposit funds or to the parties or underwriters providing the funds for payment.

PARTICULAR AVERAGE ON SHIP.

45. Statement of Particular Average on Ships.

That claims for particular average on ships shall not be stated unless the policies or copies of policies of insurance, for claiming on which the statement is required, be produced to the adjusters.

That such statements shall give the names of the underwriting firms and companies interested, and the amounts payable on the respective policies produced.

46. Apportionment of Costs in Collision Cases.

That when a vessel sustains and does damage by Collision, and litigation consequently results for the purpose of testing liability, the technicality of the vessel having been plaintiff or defendant in the litigation shall not necessarily govern the apportionment of the costs of such litigation, which shall be apportioned between claim and counterclaim in proportion to the amount, excluding interest, which has been or would have been allowed in respect of each in the event of the claim or counterclaim being established; provided that when a claim or counterclaim is made solely for the purpose of defence, and is not allowed, the costs apportioned thereto shall be treated as costs of defence.

47. Expenses of Removing a Vessel for Repair.

Where a vessel is in need of repair at any port, and is removed thence to some other port for the purpose of repairs, either because the repairs cannot be effected, or cannot be effected prudently :-

(a) The necessary expenses incurred in moving the vessel to the port of repair shall be allowed as part of the cost of repair, and where the vessel after repairing forthwith returns to the port from which she was removed, the necessary expenses incurred in so returning shall also be allowed.

(b) Where by moving the vessel to the port of repair any new freight is earned, or any expenses are saved in relation to the current voyage of the vessel, such net earnings or savings shall be deducted from the expenses of moving her, and where the vessel loads a new cargo at the port of repair no expenses subsequent to the completion of repair shall be allowed.

The expenses of removal include the cost of temporary repair, ballasting, wages and provisions of crew and/or runners, pilotage, towage, extra marine insurance, port charges, fuel and engine-room stores.

(c) This rule shall not admit any ordinary expenses incurred in fulfillment of a contract of affreightment, though such expenses are increased by the removal to a port of repair.

48. Coals and Stores used in Repair of Damage to the Hull.

That the cost of replacing coals and engine-room stores consumed either in the repair of damage to a steamer, in working the engines or winches to assist in the repairs of damage, or in moving her to a place of repair within the limits of the port where she is lying, shall be charged to the underwriters on ship as particular average.

49. Rigging Chafed (Custom of Lloyd's, 1876).

Rigging injured by straining or chafing is not charged to underwriters, unless such injury is caused by blows of the sea, grounding, or contact; or by displacement, through sea peril, of the spars, channels, bulwarks, or rails.

50. Sails Split or Blown Away (Custom of Lloyd's, 1876).

Sails split by the wind, or blown away while set, unless occasioned by the ship's grounding or coming into collision, or in consequence of damage to the spars to which the sails are bent, are not charged to underwriters.

51. Scraping and painting.

That when in consequence of damage by a peril insured against, a vessel's bottom has to be scraped and painted, the cost of such scraping and painting shall be charged to underwriters on ship, without any deduction on account of the vessel having become

due for ordinary painting at any time subsequent to the accident.

52. Dry Dock Expenses.

That, in practice, where repairs on owner's account which are immediately necessary to make the vessel seaworthy and which can only be effected in dry dock are executed concurrently with other repairs, for the cost of which underwriters are liable, and which also can only be effected in dry dock, the cost of entering and leaving the dry dock, in addition to so much of the dock dues as is common to both repairs, shall be divided equally between the shipowner and the underwriters, irrespective of the fact that the repairs for which underwriters are liable may relate to more than one voyage or accident or may be payable by more than one set of underwriters.

Sub-division between underwriters of the proportion of dry-docking expenses chargeable to them shall be made on the basis of voyage, and or such other franchise units as are specified in the policies.

In determining whether the franchise is reached the whole cost of dry-docking necessary for the repair of the damage, less the proportion (if any) chargeable to owners in terms of this Rule, shall be taken into consideration, notwithstanding that there are other

damages to which a portion of the cost of dry-docking has to be apportioned in ascertaining the amount actually recoverable.

53. Deduction of One-Third (Custom of Lloyd's, Amended, 1890-91),

The deduction for new work in place of old is fixed by custom at one-third, with the following exceptions:-

Anchors are allowed in full. Chain cables are subject to one-sixth only.

Metal sheathing is dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to one-third.

The rule applies to iron as well as to wooden ships, and to labour as well as material. It does not apply to the expense of straightening bent ironwork, and to the labour of taking out and replacing it.

It does not apply to graving dock expenses and removals, cartages, use of shears, stages, and graving dock materials.

It does not apply to a ship's first voyage.

PARTICULAR AVERAGE ON GOODS.

54. Adjustment on Bonded prices (Custom of Lloyd's, 1876).

In the following cases it is customary to adjust particular average on a comparison of bonded, instead of duty-paid prices:

In claims for damage to tea, tobacco, coffee, wine, and spirits imported into this country.

55. Adjustment of Average on Goods sold in Bond.

That in consequence of the facilities generally offered to bond goods at their destination, at which terms they are often sold, the term "Gross proceeds" shall, for the purpose of adjustment, be taken to mean the price at which the goods are sold to the consumer, after payment of freight and landing charges, but exclusive of Customs duty, in cases where it is the custom of the port to sell or deal with the goods in bond.

56. Apportionment of Insured Value of Goods.

That where different qualities or description of cargo are valued in the policy at a lump sum, such sum shall, for the purpose of adjusting claims, be apportioned on the invoice values where the invoice distinguishes the separate values of the said different qualities or descriptions; and over the net arrived sound values in all other cases.

57. Allowance for Water in Picked Cotton (Custom of Lloyd's, 1876).

When bales of cotton are picked, and the pickings are sold wet, the allowance for water in the pickings (where there are no means of ascertaining it) is by custom fixed at one-third.

58. Allowance for Water in Cut Tobacco (Custom of Lloyd's, 1876).

When damaged tobacco is cut off, the allowance for water in the cuttings is one-fourth.

59. Allowance for Water in Wool (Custom of Lloyd's, 1876).

Damaged wool from Australia, New Zealand, and the Cape is subject to a deduction of 3 per cent. for wet, if the actual increase cannot be ascertained.

60. Franchise Charges (Custom of Lloyd's, 1876).

The expenses of protest, survey, and other proofs of loss, including the commission or other expenses of a sale by auction, are not admitted to make up the percentage of a claim; and are only paid by the underwriters in case the loss amounts to a claim without them.

61. Extra Charges (Custom of Lloyd's, 1876).

Extra charges payable by underwriters, when incurred at the port of destination, are

recovered in full; but when charges of the same nature are incurred at an intermediate port they are subjected to the same treatment, in respect of insured and contributory values, as general average charges.

62. Adjustment of Return of Premium (Custom of Lloyd's, 1876).

When the words "and arrival" follow the stipulation for a return of premium on a policy on goods, the particular average, but not the special charges, is deducted from the amount insured to arrive at the amount on which the return is taken.

UNIFORMITY RESOLUTIONS'

1. York-Antwerp Rules, 1924: Application of Rule XIV.

(Passed November, 1928, p. 11.)

That, in practice, in applying Rule XIV of the York-Antwerp Rules, 1924, the cost of the temporary repair of the accidental damage there referred to shall be allowed in general average up to the saving to the general average by effecting such temporary repair, without regard to the saving (if any) to other interests.

附件三

中西名詞對照表

Abandonment	委付
Abandonment of Voyage	航程之放棄
Actual total loss	實際全損
Adjustment of General Average	共同海損之理算
Adjustment of Particular Average	單獨海損之理算
Adjustment of total losses	全損之理算
Advanced freight	預付運費
Adventure	冒險
Agent	代理人
Aggravation of risk	危險性之增加
Allowance	受償
Anchor	錨

Apparel	附件
Apportionment	分擔數
Arrival	到達
Assured	被保險人
Average	海損
Average adjusters	海損理算人
Barratry	船員對船舶故憲所加之損害
Bill of lading	提單(載貨證券)
Boiler	鍋爐
Bottomry and respondentia	以船舶及積貨作抵押借款(如船及貨在航程中全損即無償還責任)
Bulk cargo	散裝之積貨
Captain	船長
Capture	捕獲
Cargo	積貨
Carriers	運送人

Change of Voyage	變更航程
Charterer	船舶承租人
Charterparty	船舶包租合同
Collision	碰撞
Condemnation	確定喪失(航行能力)
Consignee	收貨人
Consignor	託運人
Constructive total loss	推定全損
Contribution	分擔給付
Contributory value	分擔價格
Custom of trade	商業習慣
Damage	損害
Deck goods	甲板上貨物
Deduction of one third new for old	舊換新三分之一扣減
Deposits	保證金
Disbursements	開支

Discharge, port of	卸貨港
Dock	船塢
Documents	文件
Expected loss	意料中之損失
Expenditures	費用
Fault	過失
Final port	最後港
Fire	火災
Forwarding of cargo	積貨之轉運
Freight	運費
General Average	共同海損
Goods	貨物
Hull	船壳
Indemnity	賠款
Jettison	投棄
Jewels	珠寶

Liabilities	義務
Lloyd's	勞依茲
Lloyd's policy	勞依茲保險單
Losses	損失
Luggage	行李
Mails	郵件
Marine Insurance	海上保險
Marine Insurance Act, 1906	英國1906年海上保險法
Maritime	海事的
Market price	市價
Mart	桅杆
Master	船長
Metal sheathing	金屬包皮
New for old	舊換新
Particular Average	單獨海損
Particular charges	特別費用

Pirate
 Port
 Port charges
 Port of refuge
 Practice
 Premium
 Provisions
 Re-insurance
 Repairs
 Restitution
 Sacrifice
 Sails, press of
 Scuttling
 Seaworthiness
 Shipowner
 Ship's husband

海盜
 港口
 港口費用
 避難港
 慣例
 保險費
 給養品
 再保險
 修理
 返還
 犧牲
 船帆滿風
 船舶之擊沈
 航海能力
 船東
 船舶經理人

Sound and damaged values	完好及損害之價格
Stores	司多(物料)
Stowage	堆放
Subrogation	代位求償
Substituted expenses	替代費用
Temporary repair	臨時修理
Termination of the voyage	航程終了
Time charter	船舶之時間包租
Towage	拖帶
Transhipment	轉運
Trustees	信託人
Underwriters	保險人
Unrepaired damage	未修理之損害
Valuation	估值
Vice, inherent	內在的缺殘
Volition	決斷

Voluntary stranding

自願擱淺

Voyage

航程

Wages and provisions

薪金及給養

War risks

兵險

Wear and tear

自然消損

Wreck

殘廢物

York-Antwerp Rules, 1924

一九二四年約克安辰華浦規則

名詞索引

亞拉伯字碼表示所在節數

一畫

一八九〇年約克安底華

浦規則 6, 38.

一九二四年約克安底華

浦規則 6, 28, 55, 86, 88.

附錄一。

二畫

人為的處分 9.

入棧之損害 76.

四畫

不實之聲明 83.

中華民國海商法 7, 87.

水漬 15, 21, 64, 78.

分損標準 31—34, 61.

分損價格 31, 34, 52, 61, 84

分損價格之計算 34, 61, 81

分損範圍 33.

五畫

永久修繕 78.

代位求償 48.

代償 49.

司多 69, 71—74, 76, 77, 84.

目的港 12, 74, 75, 79.

甲板上之積貨 16, 18, 62.

比例分損價格 52.

六畫

共同安全 9, 55.

共同海損 1, 4, 13.

共同海損之分担 4, 30, 56.

共同海損之開支 23, 85, 86.

共同海損之費用 4, 13, 23, 36.

. 55, 56, 57.

60.

共同海損之損害 13, 36, 46, 6

3.

共同海損之犧牲 4, 13, 14, 15

19, 55, 56, 6

8, 63.

共同海損之行爲 4, 9, 50, 74.

共同海損之關係方 11.

全損 1.

合理 9.

自然消損 2.

自願擱淺 24, 66.

安底華浦會議 6.

各埠輪東聯合會 6.

七 畫

估計價格 82.

佣金 36, 85.

利害關係人 55.

利息 36, 88.

利物浦會議 6.

危急情狀 9, 55.

免責規定 14, 58.

免除賠償責任 53.

投棄 4, 15, 17, 62.

八 畫

受償額 80.

受償價格 35.

法規 5.

棉帶 25, 60, 74.

棉帶費用 60, 74.

拖駁 4.

放棄陳航線 73, 75.

事後之損害 10.

直接發生之損害 15, 57.

卸貨損害 76.

卸貨費用 74.

九 畫

重浮 24, 68.

重裝 24, 26, 69.

重裝費用 74.

保證書 45.

保證金 45, 87.

保證金之處理 87.

保險價額 50—54.

保險關係 8, 47—54.

約克規則 9.

承租人 70.

故意犧牲 74.

英國法規 27.

英國理算人公會慣例 40, 附錄二。

十 畫

修理費用 26, 28, 48, 78.

修繕港 74, 75.

特別損害 15.

特殊情節 9, 55.

格拉斯溝會議 6.

時期出租 55.

租船合同 14.

海事冒險 55.

海損 1.

海損理算 3.

海損理算師 3, 41.

海難 12, 55.

航程出租 55,
 航程延長期間 84,
 航程種延 57,
 十一畫
 偶然事變 74,
 留置權 45,
 推定海損 82,
 理算 3,30,36,42—46,
 理算人 41,42,44,
 理算港 12,
 理算地點 12,30,37,61,
 理算程序 41,46,
 理算人公費 36,
 理算港之價例 40,
 被保全財產各關係方 9,30,
 被犧牲部分 32,
 終了港 12,61,81,
 船帆 67,77,
 船長命令 9,55,
 船舶 11,34,35,
 船舶之補償 82,
 船舶包租時之投棄 17,
 船舶之犧牲與損害 19,20,21
 .63,82,
 船東執款 85,
 十二畫
 剩棄 20,65,
 剩餘物 82,
 提單 11,12,83,
 提裝 4,69,72,
 單獨海損 1,51,52,53
 單獨海損先行扣減原則 52
 棧租 37,73,74,
 殘廢物 20,64,65,
 進出港費用 71,
 勞伊茲保險團 6,
 斯德厚姆會議 6,
 普通船舶 18,
 普通船舶甲板上積貨之投棄
 替代費用 29,60,74,
 貶損價格 82,
 間接損害 15,57,
 開洞 19,57,
 十三畫
 損害 1,
 損害價格 36,
 損害計算 46,
 過失所致之犧牲或費用 12,58,
 運費 1(.34,35,79),
 運費損失 79,
 運費收受人 55,

補滿 15, 74, 78, 79.

積貨 11, 34, 35, 80.

十九畫

補償 8, 13, 57, 80.

積貨之變賣 85.

羅典國 5.

補償範圍 50—54.

積貨補償額 80.

廿一畫

港口費用 74, 84.

積貨整理費用 73.

總航能力 73, 74, 75.

裁判 43.

艙單 11.

廿三畫

碰撞 57.

艙內積貨之投棄 19.

變更經常使用 9, 15, 22, 61, 6

十四畫

十七畫

8.

爐火 21, 64.

擱淺 67, 68, 59.

熱款保險 85.

脫報之貨物 83.

熱款之佣金 85.

避難港 26—29, 71, 74, 75.

十五畫

避難港費用 26, 27, 28, 71, 74

緊急處分 15, 55.

75.

審查文件 42.

舉證責任 59, 65.

裝貨港 71.

十八畫

實際全損 82.

臨時修理 26, 27, 28, 78.

十六畫

舊料換新 35, 77.

燃料 69, 70, 84.

雜繳之扣減 79.

重慶市圖書雜誌審查處審查證安圖字第七五〇號

