海

魏文翰编譯

蔡元培題問



上海图书馆藏书



陟運法序

豈淺鮮哉。 海運 共守 收 海 字尤以英文爲最普通故我國商 係, Ŀ, 商 法 囘 終 凡 因 法條 之海 者, 法 領 不 華原洋被之案件復適用外國法例, 而 我 旧形深切但和 學或立法者修訂 尤爲缺乏魏君 事 発 國自鴉片戰 分縷晰秩序并然誠爲 商習慣公約而迻譯之並附通用文件及關係法 有所 裁 判 權, 隔閡實商業 對 於 我海商法頒布施行為時甚晚且以領事 爭以來海禁大開東西各國通商日益繁盛海商法之需 此 海商法例有此參攷資料亦可多 書 初 上之缺陷也津門魏君文翰有鑒於此, 法 出不 律 溝 與 人與外商 特商 夫 通 中 司 西適 人可 法 人 人 オ, 訂立是類 般航商通用文件, 得 應時 商 無 不 法 世需要之作現在 [之指南] 積 契約者於文字上 極 準備, 獲 令以資參致名之日 他 卽 裁 無 山之助其神, 判 而 不 般 要以 爱取各 權存在 沿 學 我 用外 者研 國 關 或 IE 之關 於 國 法 國 益 海 擬 所 理 文

中山鄭天錫序於金陵

光陰 然者 過 月 我 證 友 滐 丽 我 考證 鎭 |之用豈僅裨益航業已哉此實 鄙人固所願而求未得者尊爲航業津梁倘亦 一人魏文翰君以法律專家研究航海法例歷有年所心得頗多今不惜犧牲其 .知研求考證搜集有相互之必要但排除環境日苦不給有志未伸自懟正 問 同 國 將關於航業必要事 追論 業 且不多觀況等而上之者乎至國人之不業航者則復以爲痛癢無關迄鮮 海虞和德序 航業幼稚莫可諱言厥因雖夥而不事研求實其一也夫研求必賴有考證 尤賴能搜集雖然豈易言哉業航者以襲取皮毛爲能事 我 國 研求縱有其志又苦無專門册籍以資考證 人所許 可者耶謹抒鄙臆以爲之介有餘榮焉是爲序二十二年四 件搜集成書復不惜巨資以刊印之俾供國 鄙人經營航業垂三十年 欲 水其 人研求 知 所當

考

切

W 14

規則海上人命安全公約等均爲世界各國共同同意所遵 備之海商法令英國當時雖無法典式之法令然其習慣與判例極爲詳明亦 軌 羅 英國爲最先進單獨製定之海商法令爲數尤 可循在近數十年來世界各海商國家團體根據習慣而謀海商法令或規則 迪 一時代已有若干共同遵守之航海習慣追至路易第十四時代法國 一例如約克恩的華浦規則航海避碰程章碰撞統一公約載貨證券統 海 商發達最早之地爲地中海沿岸菲尼西與羅迪諸國尤其較著者 守者, 此外歐美各國 已有完 也。當

我 亦 次 國 于同治十一年間成立。 爲 經營輪船事業者首推中國航業公司即太古輪船公司成立于同治五 查 印度中 我 國與外國向少商業往來自雅片戰役後始正式與外 國輪船公司即怡和輪船公司成立于光緒元年我國輪船招 國通商外商 在

以

夥。

國 向 鮮 海商法令雖于 民國七年因江寬輪船: 與楚材兵艦 碰撞, 有

我 航 系 隔膜之弊偶于事故發生瞠然不知若何措置者實非鮮 者, 海 便參閱再對于海運主要部份分章討論冀 世 律之 界所共同遵守之海商習慣公約及通用之文件譯成 統, 然因沿用已久對于習慣公約每有疏忽之 國 商 法于二十年一月 航 要文件之一然其所適用之法律與載貨證券所適用者大致相同故刻人 深知缺欠之處甚多倘閱 商普通所用之文件仍沿用英文均根據世界海商習慣及公 建議 然迄 未 實現直至民 日施行嗣海商法令經 者諸 國 十八 公, 進而指正 年 + 與譯成之公約 人虞加之該 二月世 之則幸甚焉。 公佈施行者爲數亦復不 日始正 中 見, 文件等詞字異 文並附英 文件合成一 小佞不揣 租船 式 公佈 合同, 剪陋鑵 約 文 中 特, 華 雖 氣, 原 所 ·少 然 本以 製定 民 尤 丽 將 凾 有

民 國二十二年一月 件,運 附。重

英國一八八九年費特法	附英文原本	英國一八五五年載貨證券法五一	第一章 載貨證券之性質	附英文原本	[二北輪埠有限公司載貨證券	附英文原本	印度中國汽船公司載貨證券	附英文原本	招商局載貨證券	載	第一章 似境恐朵
五五 —	五三	五二	·····································		·····四〇	七	·····································		<u></u>		•

		第四章							第二章	
一九二四年約克恩的華浦規則	一八九零年約克恩的華浦規則 〇三 共同海損概言 〇一	共同海損101	附英文原本九六	美國赫德法九四	附英文原本七七	英國一九二四年貨物海運法	附民法債編第十六節運送營業六一	船舶運送人對於託運人法律上應負之責任五七	船舶所有人(運送人)責任五七	附英文原本五六

		附件第	附件			第六章							第五章
船壳保險之契約	起除沉船責任之研究	第一		運費訟案判例二三八	運費之給付二三五	運費	船舶碰撞訟案判例二二九	附英文原本	國際間關于碰撞法律統一公約二一五	附英文原本一八三	國際航海避碰章 在一六二	船舶碰撞責任之硏究一五五	船舶碰撞

附件

												件第二		
交通部船員檢定暫行章程二六一	交通部船員檢定委員會暫行章程三五九	交通部航政局組織通則三五七	交通部航政局辦事細則三五二	船舶檢查章程三三九	船舶丈量章程	船舶國籍意書章程三三〇	船舶登記法施行細列	船舶登記法三〇七	船舶法二九九	海商法施行法二九八	海商法		船舶委付之研究二六二	附英文原本二四九

附件第三 國際海上人命安全公約………………………………四〇六

商辦造船廠註册規則……………………………………三九四 商船職員證書章程……………………………………四○○ 漁輪長漁撈長登記暫行規則……………………………三九八 軍隊乘船裝運危險物品規則………………………………三九三 船舶載重線法…………………………………………三九〇 小輪船丈量檢查及註册給照章程………………………三七六 交通部船員證書暫行章程………………………………三六五 交通部東北各江商船領江證書章程……………………三八七 交通部內河航行章程…………………………………………三七三 交通部輪船註册給照章程…………………………………三六八

弁言……………………四○七

第一章

序言:....

海運法

第一章 載貨證券

文件且船舶因運送物品普通發給之承認收受文件除 Bill of Lading 外則為 Mate's Receipt, 名之規定稍有不同要不能因簽名者僅明訂為船長即將載貨證券認為 即船主收據倘假定載貨證券為 Mate's Receipt, 訂明載貨證券應由船長簽名似與Bill of Lading在習慣上大都由運送人及其代理人或船長簽 條至第八十九條之規定均與各國關于 相同似不應混用復查我國海商法關于船舶運送物品所發給之文件稱之曰載貨證券其第八十五 關于提單之規定均指同法第六百二十二條之運送物品而言英文與中文名詞所適用之範圍旣不 之文件,均得適用之固不限于船舶運送之文件。查我國民法债編第六百二十五條至第六百三十條 of Lading 名詞之適用僅限于船舶運送而提單名詞凡于貨品運送由運送人所發給之承認收受 已裝載並註明運送條件是項文件在英文卽謂之 Bill of Lading 在中文卽俗稱之曰提單然Bill 凡貨物交付某一船舶代為運送該船舶所有人或其代理人或船長因之發給文件承認貨物業 Bill of Lading 之普通法令大致相同雖于第八十六條 海商法第八十五條至第八十九條大部份均不 Bill of Lading 以外之

用基上意旨故可斷定載貨證券决非 Mate's Receipt, 確係 Bill of Lading,

船 海 出主收條 商 法第 載 貨 : Mate's Receipt 係由船長或其他船上負責人員簽發者但船主收條並非載貨證券已如 八十六條規定載貨證券應由船長簽名然實際上習慣上, 證券為件貨運送之主要文件因託運人之請求由運送人或其代理 均由運送 人或 人所發給者雖于我國 其 代理 發惟

旁邊該船 物 受英籍商輪 之件數然後按時將該貨品運至該船舶停靠之碼頭或將該貨品以駁船或其 |多雖各輪船公司發給之格式各異然大致均同查我國各輪船公司之載貨證券現尙 以明貨品件數之準 按 ,普通習慣託運人或其代理人先向運送人或代理人商洽所擬裝之船舶及貨物目的港又貨 進 舶 公司如怡和太古各公司之影響甚鉅我國商 確貨品件數業已裝載之證明託運人以之得請求換取載貨證券該載貨證券記載之條 得按情節將貨品 確于該貨品運至船上完畢後船 山由碼頭 小工及或吊機運入 船艙, 上負責人員發給船主 人沿用英文文件已久因之不求 並堆積相 當地位 同時船 收條 他 小船 上負 選至該船之 甚 均為英文 解 責 人員

招商

局

之載

貨證券英國

.怡和公司所代理之印度中國公司載貨證券三北輪埠公司之載貨證券其

原文及譯文列舉于后以便研究。

者率

曲

信章

收受

者

亦不究其實意

毎

遇意外

事變

發生,

一則瞠然不

知所

依誤會橫

医生實非?

鮮

見,

茲

特將

Sample A

Shipped, in good order and condition by......

in and upon the C. M. S. N. Co.'s Steamer called the whereof whereof is Commander for the present Voyage, or whoever else may go in Command, and now lying in the Port of SHANGHAI, and bound for with liberty to receive and deliver Cargo and Passengers at any Ports, and take any vessel in tow on the route, and to land Cargo into Godowns, or tranship to a Hulk if not taken delivery of on arrival.

being marked and numbered as in the margin, and to be delivered in like good order and condition, at the Port of......

(The Acts of God, the Emperor's Enemies, Pirates, Restraint of Princes, and Rulers,

In Witness whereof the Commander or Agent of the said Steamer hath affirmed to...... Bill of Lading, all of this tenor and date: the one of which Bills being accomplished, the other to stand void.

China Merchants Steam Navigation Company.

Per.....

提單樣本(甲)

招商局載貨證券

業已裝載其情形狀況均佳裝載人為

轉其他船隻。

港

裝于 **招商總局** 船舶名稱

由

得

在任何

為本次航程船長或由他人為船長該船舶現停泊上海港口開 往

!地自由上下貨客並得沿路拖帶任何船隻如貨已到達而未經領受時即得將貨物卸入棧房或移

當行為錯誤見解不愼或過失無論船舶在 因 其標記號數在頁邊註明應依照同等情形狀況交付在港口 四碰撞或! 天災國敵海盜王公當局之制止海上陸地之火燒以及因機器鍋爐汽機擱淺船破所有 因海江河航 或其受讓人上開貨物運費應在上海給付如頁邊所記載者無論船舶滅失與否, 行所發生之一切種種事故又因引水人船長船員或其他船上服務 航行中與否均在

例外。

交付

之事故或

人員之不

至海損一節應依照慣例辨理。

生效力其他作廢。 茲憑見證本船舶船長或代理人發給

上海

重量內容及價值不明走漏破碎或因住址或因包皮不充分所發生之結果均不負責。

H

月

招商總局

押簽

丈量及重量

噸數 尺數

其運費業經依照價值丈量給付者不在此限。

本公司對于絲類及超過銀二百五十兩價值之包裹不負責任但其價值于裝船時業經聲朋及

份載貨證券其字義與日期均同如其一份已發

Sample B

Indo-China Steam Navigation Company Ltd. No......

being marked and numbered as per margin, and to be delivered subject to the

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

- 1. Weight measure quality contents and value unknown (except for freight purposes) and not responsible for specification, gauge, brand or countermark.
- 2. The Act of God, the king's Enemies, pirates, robbers, or thieves by land or sea, arrests or restraints of Princes, Rulers or People, restrictions or consequences of Quarantine boycott loss or damage from machinery, boilers or steam or from explosion, heat, or fire on board, in hulk or craft or on shore, jettison, barratry, any act, neglect or default or default whatsoever of Pilots, Master or Crew in the management or navigation of the ship, results direct or indirect of strikes or other

refusal of duty on the part of Captain, Officers, Engineers or Crew and all and every the dangers and accidents of the seas, rivers and canals and of navigation of whatever nature or kind are excepted.

- 2a. The ship is not liable for loss or damage occasioned by unseaworthiness at the time of Shipment or beginning of the voyage or unfitness to receive or carry its cargo or perform the voyage provided owners have exercised reasonable diligence to make the ship seaworthy refit.
- 3. The ship is not liable for accident, loss or damage of any description resulting from any of the following causes or perils, viz:-insufficiency of packing or reasonable wear and tear of packages, or inaccuracies, obliteration or absence of marks, numbers, address or description of goods shipped, leakage, breakage loss or damage by dust from coaling on the voyage, sweat, rust, decay, or any consequences arising from overcarriage or loss of market.
- 4. Fines and expenses, and losses by detention of ship or Cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or incorrect description of contents or weight

or of any other particulars required by the authorities at the port of discharge, upon either the packages or Bills of Lading, shall be borne by the owners of the goods.

5. The steamer while detained at any Port for the purpose of coaling is at liberty to discharge and receive goods and Passengers.

The Owners of this steamer will not be accountable for Gold, Silver, Bullion, Specie, Jewellery, Precious Stones or Precious Metals, or beyod the amount of One Hundred Mexican Dollars for any one package, unless such valuation is declared and so expressed in this Bill of Lading at the time of shipment, and Freight paid in proportion to the measurement or weight and valuation.

6. If medicianal fluids, or any other goods of an inflammable, damaging, or dangerous nature are shipped without being previously declared and arranged for, they are liable, upon discovery, to be thrown overboard or otherwise dealt with at the discretion of the Master and the loss will fall upon the Shippers or Owners of such Fluids or Goods who will in addition not only be liable to the penalties imposed

by Statute but also for all damages sustained in consequences of such shipment,

- 7. Consignees to take delivery of their cargo from on board as soon as vessel is ready to discharge otherwise it will be landed at consignees risk and expense and no claims will be entertained on same, any custom of the port to the contrary notwithstanding. In the event of any packages being refused on account of condition, they are, if in bad order, to be examined on board the steamer, and contents certified to, when steamer's responsibility will cease. Claims accompanied by certificate to be sent immediately to the agents of steamer at Port of discharge, no claim will be entertained unless made within one month of the date of arrival of the steamer.
- 8. This cargo is subject to reweighing and/or remeasurement at port of destination. Should it turn out in excess of Bill of Lading quantity, three times freight is to be paid on such excess. A wrong description of contents shall release the Company from all responsibility in case of seizure or detention.
- 9. In case of Quarantine, the Goods may be discharged into quarantine depot, hulk, or other vessel, as required for the ship's despatch. Quarantine expenses upon

the Goods of whatever nature or kind, shall be borne by the Owners of the Goods. Steamer not responsible for damage to goods disinfected by Quarantine Authorities.

- 10. In case of the blockade or interdict of the port of discharge, or if the entering of or discharging in the Ports shall be considered by the Master unsafe by reason of war or disturbances, the Master may land the Goods at the nearest safe and convenient Port, at the expense and risk of the Owners of the Goods: and the Ship's responsibility shall cease when the Goods are so discharged into proper and safe keeping, the Master giving immediate notice of same to consignees of the Goods so far as they can be ascertained.
- 11. The Master or Agent shall have a lien on the Goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges stipulated herein to be borne by the Owners of the Goods.
- 12. In case any part of the within goods cannot be found during the ship's stay at the port of destination, they are when found to be sent back by first steamer at the ship's risk and expense.

13. The ship shall not be liabale for incorrect delivery unless each Package shall have been distinctly and permanently marked by the shippers before shipment with the correct name of the port of destination, or for breakage or damage to castings, cast iron pipes or unprotected cargo. Fish, fruits vegetables and all perishable goods and all cargo carried on deck is conveyed solely at the risk of the shipper.

14. If the Owners of the Ship shall have exercised due diligence to make said

ship in all respects seaworthy, and properely manned, equipped and supplied, it is hereby agreed that in case of danger, damage or disaster resulting from fault or negligence of the pilot, master or crew in the navigation or management of the ship, or from latent or other defects, or unseaworthiness of the ship, whether "existing" at the time of shipment or at the beginning of the voyage but not discoverable by due diligence, the consignees or Owners of the cargo shall not be exempted from liability for contribution in General Average, or for any special charges incurred, but with the ship owner shall contribute in General Average, and shall pay such special charges as if such danger damage or disaster had not resulted from such fault, negligence, latent or other defect.

- 15. The Company's liability in case of loss or injury to goos for which they may be responsible within the limits of this Bill of Lading to be calculated on and in no case to exceed the net invoice cost and disbursement.
- 16. The Owners will not be responsible for capture, seizure and detention and the consequences thereof, or any attempt thereat nor for any consequences of hostilities or warlike operation, whether before or after declaration of war.
- 17. TRANSHIPMENT CARGO.-Cargo for ports at which this steamer does not call will be transhipped at the Company's discretion, subject to all the conditions required by the vessel or vessels completing the transit. All transhipment to be at the expense of the steamer, but at the risk of the owner of the Goods.

For The Indo-China Steam Navigation Company, Limited

JARDINE, MATHESON & Co., Ltd. - General Managers.

Per.

提單樣本(乙)

印度中國汽船公司(即怡和輪船公司)

業已裝載其外表情形狀況均佳裝載 印度中國汽船公司

爲本次航程船長該船舶現泊上海港口開往

裝于

第

船舶上由

得在慣例航路內或航路外之任何港口

自由上下貨客及停泊並得在其航程間任何港口收受煤炭或其他必需給養品無論有無引水人均

得駛行在所有危急情形下均得拖帶救助船隻如貨已到達而未經領受時即得將貨物卸入棧房或

移轉其他船隻。

其標記號數 在 | 頁邊 註 品明除受下 列例外及條件拘束外應依照同等情形狀況由船舶屬具間交付:

船 舶責任因 一受讓 人上開貨物運費及雜費應在 止于此)在港 口 或

在該船舶所能安全駛達之最近 付, .無論船舶滅失與否海損應按照一九 远處交付,

給

四年約克恩的華浦規 別分 配至其他費用 亦按慣例辨 理。

下 列 各 項即 係 上開 之例 外及 條 件

重量 丈量 |品質內容及 價 值 不 ·明(關于計算運費不在此限) 種 類尺寸記號加記均不

航 力火 貨物所為之拘束及其結果機器鍋爐或汽機所有之滅 7為又船 行所發生之危險事 /燒所 (二)甲天災國敵海盜陸地或海上之強盜及賊縭王公當局人民之拘捕或制 加長職員 有 之滅 機師 失損害引水 故等 船 員及 項均在例外。 其 入船 他 長船 八員 所 員 (因管理 為 罷 工或 生駕駛船 拒絕職務之直接或間接之結果及 失損害船: 舶 所 有之投棄故 上船 売或 心意違職, 船 具 或 錯誤 在 芷, 陸 防 海江 過 上因 疫處 失, 及 或 爆 河 中與 裂 抵

切

熱

制

舶 收受運送貨物 有航海安全能力及適宜者為限。 船 履 舶 行航 對于貨物裝運時或開始 程 為不 適宜 所發生之滅失損害均不負責但以所有人業盡相當謹慎, , 航駛時因缺乏航海安全能力所! 發生 之滅 以失損害 使該 或

對于

船舶對于因下列各項或海難所發生之一切事故滅失損害均不負責。

包裹不充分。

包裹之自然消損。

裝運貨物之標記號數地址或註載係不確者塗抹者或未經註明者。

走漏 破碎。

航程中因煤屑所發生之滅失損害。

汗水生鎮腐爛或因運載過量及市價虧損所發生之一切結果。

記載因致船: (回 四 包裹或載貨證券之標記內容重量或其他依卸載港主管機關應為各項未經充分或明 舶貨物扣押其所發生之罰金費用或損失均歸貨物所有人負担。

礭

五

船 舶 因上煤而停留任 何港口時得自 由 上下貨客。

負責任但該價值業經聲明並于裝運時註明于載貨證券而運費按照丈量重量價值比 船 舶所有人對于金銀錢財古玩珠寶貴重寶石貴重金屬或在一百元價值以上包裹不

例給 付者不在此限。

子

流動品或貨物于被發覺後得由船長斟酌處分之或投棄之其貨物所有人或託運人應負一切損失 如藥類流 動品或其他燃燒性損害性危險性之貨物于裝運時未預為聲明或接洽者該

責任除承受依法所有之處罰外並負担因是項裝運所發生之一切損害。

受貨 八于船 舶 進 俿 卸貨時即應 曲 船 加上受領¹ 否 則該貨物起陸之危險及費用由 該受領

單應卽送遞 頒 人負担並不得有若何請求雖卸載港口之習慣與此不符者亦無影響倘包裹因狀況不佳, 者如係情形損壞應在船上檢驗其內容亦應予以證明船舶之責任因之停止所有要求, 人以便是項請求之接收但是項請求應于船舶到達之日 連同 而 拒絕受 證 明

八 貨物之重量丈量在港 口或 目的地得重為計算之倘量數超過載貨證券註 明

內為之。

卸載港之船舶代理

起一

個月

數

超過之額數, 應按運費三倍 給付 .倘貨物內容之記載錯誤本公司 不負沒收或扣留之責。

斷, 又 因防疫關係對 九 如因防疫關係貨物得卸載于防疫處棧房躉棧或其他船隻均以便利船舶開 于該貨所生之費用由貨物所有人負担船舶對貨物因 主管防疫處消毒所有之 B 駛情節

損害不負責任。

平安時該 業在相當及安全處所卸載後船舶責任即為停止船長應即將是項情節通知 士 船 長得 如 釦 于其最近之安全便利 載港業被武力或 命令封 港口將貨物起陸其費用及危險由貨 到鎖時或船! 長因戰 爭 或 暴動 認該港 物所有 可查明之受貨 口 一之駛 Ä 進或 負 担, 釦 于貨物 載 人。 未 爲

船長或其代理人對于貨物應有留置權凡貨物所有人在本券內所應負担之金錢給

于尋見時應由第一個船舶送還其危險及費用由船舶 (+= 如本券註明之貨物無論爲任何部份于船舶停在目的港時未能尋見者該貨物部份 負担。

責任, 的港之名稱 崩于魚 類水菓菜蔬一 亦為 船 明確 船對于貨物交付錯誤不負責任但每 註 吐明者不在: 切易腐之物及, 此限再船舶 装于甲板之貨物其運送危險責任 對 子生 包均經託運人在裝運前清楚永久註明 鐵器生鐵管或無保護貨物之破 由託運· 人完全 於碎缺 負 殘, 不 而 臽 目

失不慎 意, 凡 方法, 有 失及不慎又船! À [猶不能] 因下 對 (十四) 子共同 后藏 列各項所發生之危險損害或大禍時, 脱發現者, 缺 海損及其 殘, 舶 如 船 或 在裝運時航程開駛時所有之暗藏缺殘或其他缺殘航 其 舶 他缺殘 所 化特 受貨 有 À 八對于船 所 别 人或貨物 致 費 用亦應負 者 舶之航海安全能力水手設備給養業盡相當謹愼之賣茲經 所有人不得避免共 担, 其負担 一引水人船長或船員因駕駛或管理船舶所 一情節以假定該危險損害或大禍, 同 海損及 其他 海安全能力缺乏雖經 慢用之分担 造責任, 並非 為之過 因 船 該 謹 舶 同 過 所 愼

(十五) 本公 司對于貨物之滅失損害依照本載貨證券應負責任時其損失計算不得超 過發

票之成本及費用。

(十六)

船舶所有人對于捉捕沒收扣留及其一切影響或上開意圖行為或宣戰前後之敵對

轉運船舶章程之拘束其一切轉運費用由本船舶負担但其危險責任由貨物所有人負担。 (十七) 貨物轉運一凡運往本船舶不停泊港口之貨物得以本公司之斟酌轉運但應受完成

份載貨證券船長一份不計在內其字義日期均同如

其一份已發生效力其他作廢。 茲憑見證本船舶船長或代理人簽發

车 月

日

即 度 中 國 汽船公司

怡和輪船公司 總經理人

Sample C

S 總 19

B | L No,

at the Port of SHANGHAI, on board the Steam Ship's....." SHIPPED in apparent good order and condition by

(under Chinese flag), commanded byfor the present voyage

Leading Marks	Distinctive Numbers	Number and Description of Packages	Contents
		·	

or to his or their assigns

(Notify.....)

FREIGHT and/or charges as per margin and all other payments becoming payable under this Bill of Lading to be paid by the Shippers in advance on delivery of the Bill of Lading, in cash Without any allowance or discount, or at the destination by the Consignees as may be agreed upon and declared in the margin hereof. Freight and/or charges are deemed to have been earned on shipment, whether the ship or goods be lost or not lost at any stage of entire transit.

In Witness Whereof, the Master or Agent of the said Ship or Carrier has signed......Bill of Lading (excluding Captain's Copy) all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

THE SAN PEH S. N. Co., Ltd.

Per

Terms and Provisions referred to on face here and all of which are agreed to by shipper.

- 1. The Carrier (which expression wherever and herein includes the shipowners, charterers, agents and/or master of any carrying vessel) reserves the right of charging freight by weight, measurement, value, and of reweighing or remeasuring and charging freight accordingly before delivery; the expenses incident to reweighing or remeasuring shall be borne by the owner of the goods if the weights or measurements are found to be incorrect. Parcels for different consignees collected or made up in a single package addressed to one consignee shall pay full freight on each parcel. In case any damage or loss results to the Carrier, ship, cargo, lighters cranes, or hoisting tackle, owing to incorrect weight, or no weight having been declared, the shipper, consignee and/or owner of the goods shall be respons ible therefore.
- 2. The goods may be stowed in poop, forecastle, deck house, shelter deck or any covered-in space commonly used in the trade for the carriage of goods, and such goods shall be deemed for all purposes to be stowed under deck.
 - 3. The Carrier shall have the following liberties, any warranty or rule of

law to the contrary notwithstanding, to sail with or without pilots and/or tugs, to tow or assist vessels or craft in all situations; to be towed; to adjust compasses. and to go on trial trips, to carry goods of all kinds, dangerous or otherwise; to carry live-stock and/or cargo on deck. To proceed to and stay at any port or ports. place or places in any rotation for any purposes whatsoever, whether in or out of. or beyond the customary or advertised route, and all such ports or places shall be deemed to be included in the intended voyage, and to sail before or after advertised dates, to deviate for the purpose of saving life or property, to put the ship into dry-dock for any purpose whatsoever with the whole or part of the cargo shipped under this Bill of Lading on board, at any time and place, before or after sailing, or after arrival at the port of discharge.

4. Neither the Carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from-The act of God; perils, dangers and accidents of the seas, rivers, lakes, canals or other navigable waters; stranding, grounding, heeling over, upsetting, submerging or sinking of ship, or wrecks however caused; collision or

contact of the vessel with any other external substance, whether with vessels of the same ownership or otherwise; jettison; fire or heat on board, in hulk or craft or on shore however caused; steam; explosion; bursting of boiler, breakdown of shafting or machinery, or other accidents to or defects latent in any part of the hull, tackle, boilers, machinery pumps tanks or pipes of any kinds, or appurtenances; straining entry or admission of water or oil into the vessel by any cause or for any purposes or leaking or omission of water or oil from any tank or other receptacle in or upon the vessel, act of war or of public enemies; arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process; delay, detention or deviation arising out of or consequent upon the employment of the vessel in the mail or any other special service of the Government of the ship's flag, quarantine restrictions; riots and civil commotions; boycotts, rising or mutiny among passengers or crew; pirates. robbers or thieves by land or water, whether on board or not of pilferage, whether by persons directly or indirectry in the employment or service of the Carrier or otherwise; strikes, lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause.

whether partial or general; desertions of mariners, or results direct or indirect of strikes or other refusal of duty on the part of master officer, engineers or crew; barratry of the master or crew; rain; frost; snow; thaw; ice; spray; vermin; rats dust from coaling, fumigation; climatic effects; spontaneous combustion, sweating; rust; chemical action: putrefaction; evaporation; change of character; natural decay or deterioration; wear and tear of packages; wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods; leakage; breakage; drainnage; chatage; hook-holes; injury caused by other cargo in contact or proximity, or from evaporation, taint or smell from other goods or otherwise, insufficiency of packing, inadequacy, errors inaccuracies, obliteration or absence of marks and numbers, address and description of goods shipped; act; neglect, or default whatsoever of the master, officers, engineers, firemen, pilots or other servants of the Carrier, in the navigation or in the management of the ship; any other cause arising without the actual fault or privity of the Carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the Carrier; any act or omission of the shipper or

the goods, his agent or representatives; risk of craft, Lighter or hulk or Transhipment of land carriage any consequence arising from over-carriage, prolongation of voyage, or loss of mark or however caused. The Carrier/or the Ship is not liable for loss or damage occasioned by unseaworthiness at the time of shipment or beginning of the voyage or unfitness to receive or carry the cargo or perform the voyage, or by the manner of stowage, provided the Carrier has exercised reasonable diligence to make the ship seaworthy and fit, Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed an infringement or breach of the contract, of carriage, and the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom,

5. The Carrier shall be at liberty to lighter or otherwise carry the goods to or from the ship and/or tranship the goods before or after the commencement of the voyage by any other steamer. In case of accident or should the ship put into a port of refuge or from any cause be prevented from commencing or proceeding in the ordinary course of her voyage the Carrier shall be at liberty to

discharge into craft and/or land the goods or any part thereof and/or store afloat or ashore and/or tranship and/or forward to destination by land or water, and extra charges if incurred shall be borne by the consignee or owner of the goods.

If on account of strikes, lookouts or labour troubles (whether the Carrier or his employees are parties thereto or not), blockade, interdict, prohibition of importation, riot, war or other disturbance, plague, fire, insufficient water, weather, ice, congestion or unavailability of anchorage, harbour, berthing, wharf, storage, hulk, lighter or labour facilities, or any other cause whatsoever beyond the Carrier's control, it shall be considered by the Carrier or his agent of the Master impossible, or unsafe or, inadvisable to proceed to and/or remain in the port to discharge, or likely to be delayed thereat or at any subsequent port or place or liable to subject the ship to any risk whatsoever, the Carrier or the Master shall be at liberty to proceed to the nearest convenient port or place and there to land and/or store the goods afloat or ashore and/or tranship and/or forward same to destination by land or water, at the sole risk of the consignee and/or owner of the goods, who shall bear and pay extra freight, charges and expenses incurred, and upon such discharge the Carrier's responsibility shall cease.

- In the event of quarantine or sanitary or other similar regulations whatsoever or wheresover arising, or if entry into the port or place of discharge or transhipment, or staying thereat or communication therewith would render the ship liable to quarantine there or at any other port or place, the goods may be discharged into quarantine depot, lazaretto, hulk or other vessel or craft as required for the ship's despatch; or, should this be impracticable, the Master may proceed on his voyage and land the goods at the nearest safe port or place, in his opinion, at the risk and expense of the consignee or owner of the goods, and the Carrier's responsibility shall cease when the goods are so discharged or landed, Quarantine expense of whatsoever nature or kind shall be borne by the consignee or owner of the goods. The Carrier or the ship shall not be responsible for damage to the goods disinfected by quarantine authorities.
 - 8. Fruits, vegetables, flowers, fishes and all perishable goods glass or glass-

ware, chinaware, earthenware, crockery, castings or any articles of a brittle or fragile nature, goods in crates or unprotected pieces, all kinds of oil, spirits, liquid samshoo, ginger, and other goods carred on deck are solely at the risk of the shippers, consignees or owners of the goods.

- 9. The shipper, consignee, and owner of the goods, shall bear and pay the cost of all mending, baling and cooperage of, and repairs to packages, boxes, crates, wrapper, bags or barrels, etc., resulting from insufficiency of packing, or from excepted perils.
- 10. Goods of an inflammable, explosive, corrosive, damaging, dangerous or injurious nature to the shipment whereof the Carrier, Master or agent of the Carrier has not consented with knowledge of their nature and character, any goods contraband or prohibited by the law of the port of shipment, discharge or call, whether the shipper be aware thereof or not, may, upon discovery, at any time before discharge be landed at any place, or thrown overboard, or destroyed or rendered innocuous by the Master or Carrier without compensation, and the shipper

of such goods shall be liable for all damages and expenses, or any responsibility whatsoever, directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or thrown overboard, or destroyed or rendered innocuous by the Carrier or Master without liability on the part of the Carrier except a general average if any.

11. Delivery of the goods shall be taken by the consignees from the ship's tackle immediately the ship is ready to discharge, or, at the option of the Carrier or his agents, the goods may be landed or dischargd into lighters, craft, or into the wharf or quay or into warehouse, or godown, or any suitable place, and there stored at the sole expense and risk of the consignees, any custom of the port to the contrary notwithstanding, but subject to the Carrier's lien, and always subject to the regulations and conditions of such hulk, lighters, wharf, warehouse, godown, whether the property be under management of the Carrier or other persons. The Carrier shall be at liberty to discharge, day and night, Sundays and holidays included, as fast as ship can deliver, regardless of weather conditions, and the Carrier shall be under no liability to notify the consignees of the arrival of the goods. In all cases the Carrier's liability is to cease as soon as the goods are free trom the ship's tackle. Consignees to pay charges for sorting and stacking the goods on wharf or in shed.

- 12. In case any part of the goods herein specified cannot be found during the ship's stay at the port of destination, the goods are, when found to be forwarded to their destination by first ship at the Carrier's risk and expense, but free from liability for any loss, depreciation or damage arising from over-carriage or from return carriage.
- 13. Optional delivery is only granted when arranged prior to the shipment of the goods and is expressed in the Bill of Lading; consignees desiring to avail of the option so expressed, must give notice to the Carrier's agent at the first port of ship's call named in the option, at least 24 hours prior to ship's arrival there, or the goods will be carried on port to port to the final destination of which option extends, at the risk and expense of the shippers, consignees or owners of the goods.

- 14. If required, this Bill of Lading, duly endorsed shall be surrendered exchange for delivery order or the goods.
- 15. In no circumstances will the Carrier accept responsibility for delivery to other than leading marks. The Carrier shall not be liable for incorrect or mis-delivery, or seizure or detention unless each package shall have been distinctly, correctly and permanently marked by the shipper before shipment with a distinctive mark and number to correspond with the Bill of Lading and also with the correct name of the port of destination, which last must be in letters not less than two inches long. All fines and expenses and losses by detention of ship or cargo, caused by incorrect marking or by incomplete or inaccurate description of contents or weight or of any other particulars required by the authorities at the port of discharge or any place during transit, upon either the package, or Bill of Lading. shall be borne by the shippers, consignees or owners of the goods implicated A false or wrong description of contents, measurement weight or value, whereby the full amount of freight due is not declared, shall entitle the Carrier to charge do-

uble the freight, which must he paid previous to delivery. In case of obliteration of such marks and numbers or address or of the same not being sufficiently distinctive to enable the agent of the Carrier to identify the goods or if any packages of grain or similar goods be clack or torn, the said agent will make as fair all-otment of goods to this Bill of Lading as is under the circumstances practicable and the goods or sweepings so allotted shall be accepted by the consignees in full discharge of any liability of the carrier hereunder.

16. Neither the Carrier nor the Ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding One Hundred Shanghai taels (Taels 100.00) per package or unit, or equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by Shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, and freight paid in proportion to the value and weight or measurment. This declaration if embodied in the Bill of Lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the Carrier. Neither The carrier nor the Ship shall be responsible in any

event for loss or damage or in connection with goods, if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the Shipper in the Bill of Lading.

- 17. The Master, the Carrier or his agent shall have a lien upon the goods, and the right to sell same by public auction or otherwise, at his discretion, not only for all freight, additional freight, dead freight demurrage, detention, and charges, and for all payments made and liabilities incurred in respect of charges, damages, expenditure, fines, costs and expenses and interest, which under the provision of this Bill of Lading are to be borne and paid by the Shipper, Consignee and/or Owner of the goods, but for all previously unsatisfied freight, charges, fines, damages and other charges of whatsoever nature due to him or them by the shipper, Consignee and for Owner of the goods whether payable in advance or not.
- 18. Any claim for loss, short delivery or damage must with the general nature of such loss or damage be preferred in writing to the Carrier or his agent, at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the Bill of Lading or, within three days,

emed as waived and the Carrier shall be discharged therefrom. In the case of any actual or apprehended loss or damage the Carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods. In any event the Carrier and the Ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

- 19. All admitted claims shall be adjusted and settled on the money basis of the marketable sound value of similar goods at the port of destination less such freight and all other charges as saved; and where such value cannot be really ascertained, plus all charges actually paid thereon.
- 20. General Average shall be payable according to York-Antwerp Rules, 1924, and shall be adjusted at Shanghai or place selected by the Carrier and by an adjuster appointed by him. If the Carrier shall have exercised due diligence to make the ship in all respects seaworthy, and to have her properly manned, equipped and supplied, it is

hereby agreed that in case of danger damage or disaster, resulting from accidents or faults or errors in navigation, or in the management of ship or from any latent defect in the ship her machinery or appurtenances, or from unseaworthiness, whether existing at the time of shipment or at the beginning of the voyage (provided the defect or unseaworthiness was not discoverable by the exercise of due diligence), the shippers, consignees or owners of the cargo shall nevertheless, pay salvage, and any special charges incurred in respect of the cargo, and shall contribute with the Carrier in General average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred for the common benefit, or to relieve the adventure from any common peril. In case of salvage services rendered to the ship and/or cargo under this Bill of Lading during the voyage, by a vessel or vessels belonging wholly, or in part to the same owner or Carrier, or under the same management, such salvage ser vices shall be paid for as fully as if such assisting or salving vessel belonged to a third party. Such deposit as the Carrier or his agent may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any special charges thereon shall, if required, be paid to the Carrier or his agent previously to delivery.

21. Transhipment of cargo for ports where the ship does not call or for the Carrier's purposes, to be at the Carrier's expense, but at the risk of the owners of the goods from the time goods leave the ship's deck when the ship's responsibility shall cease and the Master or the Carrier or his agent has the privilege to discharge and store the goods at the port of transhipment either on shore or in lighters. Goods forwarded by ship or otherwise for shipment or after transhipment to be subject to the conditions and exceptions of the forwarding conveyance supplemented by those expressed herein and at the risk of the owners of the goods. Goods to be forwarded as soon as practicable, but the Carrier does not guarantee that ships shall have room at ports of transhipment and accept no liability for detention, any expense for storing or warehousing to be borne by the consignees For dutiable cargo transhipment, the Carrier or his agent may give such undertaking as Customs require at port of transhipment with respect to dealing with eargo at the port

where duty is payable and all charges involved or liability incurred shall be borne by the owners of the goods. Consular fees on cargo, if any, are to be borne by the consignees. The carrier act as forwarding agents only from their ship's port of discharge and in all cases their liability is to cease as above provided.

- 22. This contract shall be governed by the laws of the flag of the ship carrying the goods. Nothing in this Bill of Lading shall affect the rights and obligations of the Carrier under any staute relating to the limitation of the liability of owners of vessels
- 23. The terms, provisions and exceptions contained in this Bill of Lading shall also apply during the transportation in craft or in hulk or on shore, or when stored in warehouses or godowns wheresoever directed.
- 24. In accepting this Bill of Lading the Shipper Consignee Owner of the goods and the Holder of the Bill of Lading, expressly agree to all its terms, provisions, and exceptions written, printed stamped or incorporated as fully as they were sig-

ned by such Shipper, Consignee Owner or Holder.

提單樣本(丙)

三北輪埠有限公司載貨證券

業已裝載其外表情形狀況均佳裝載人為 上(中國國旗)由

在上海港口裝于

或另一人為本次航程船長開往

貨物之包裹業在載貨證券上註明標記號數及情節(重量丈量容量種類內容品質及價值不明! —關於計算運費不在此限)均受本券正面及背面各項條件規定例外之拘束無論其爲書寫者祭

印者蓋印者補充者均有效力依照同等情形狀況運送在下列港口交貨,

或在該船舶所能安全駛達之最近處)交付

運費及所有頁邊各費又本載貨證券下所應付之費均

或其受

讓人(通知

由託運人在交付本券時預為給付現款不折不扣或經同意並經頁邊註明後得由受貨人在目的地

船舶

給 付, 經裝載運費及各費即 視為獲得將來船舶或貨物無論在任何運送程度滅失與否均不 發生

影響,

茲憑 見 證, 本船 舶 船 長或代理 人或 運送 人押

份載貨證券(船長一

份不計在

内

簽

其字 義日 期均 同, 如其 一份已發生 |效力其他作廢。

上海

车

月

日

三北輪埠有限公司

簽押

背 面 所 印 各條

此 係 (本劵前) 面所謂之條件規定均經 ifE 運人同意者。

運送人(本名稱包括運送船舶之所有人承租人代理人或船 技。 得自由依重

量、

|| | |

重為 或 價值收取運費並得于交貨前重為計算重量或丈量其運費照收如重量或 計算 重量丈量之費用應由貨物所有人負担, 如數個不 同受貨 人之包件集于 文量 確 處或 係錯誤時 聚於 其 個 因

包裹, 入船 豆 一 船貨物 個受貨 駁船、 (人之住: 址 機升 為 住 址 -機蒙受損失時受貨人及貨物所 者, 包)件應付十 足運 養倘 因 重量 不確 責任。 或 因 重 量 未為 註

運送 在艙頂船頭甲板房間或遮蓋甲板或在依蓮載是項貨物習慣所通用之有 起 重 降 有 人應 負

貨物

得

明,

致

地 섮 堆 放, 是 足項貨物 應 視為 在 审 板 下 堆 放 者同。

運送 入 應 有 予 列自 由, 雖 保 證 條件 或 法令 與之不符者, 亦 八無影響。 無 論 有 無 引 水人,

生命 乾 慣 否, 塢 行, 或 均 內, 財産 得 廣 在 其 岩 運 所 之航 載貨證券下 丽 送, 有 變 性 情 一畜及貨 形下, 更 線 航 不 程, 同, 均 得 畅, 之貨物全部 隨 亦 時 應 施 拖 認 帶 隨 得 装載 地, 救 爲 助 無 在 或一 手 船 論 原 隻或 爲 擬 甲 部仍否 板 何 航 原 線 Ŀ, 被 拖 因, 爺 無 1載在船 帶並 或 圍 論 Ż 在 任 得 開 内, 何 駛前 原 變 上 並 更 均 得 故, 羅盤 可。 後, 均 在 或 得 廣 在到達卸載港後, 及 告 向 一十十分 之開 任 何 港 試 駛 日 車, 口 駛 所 期 有 進 前 貨 均得將船 後 或 物, 開 停 泊, 無 腴, 論 或 卽 舶 危 爲 使 放 救 險 均 血

四 災、 海 運送 II. 湖、 河、 ٨ 或 船 舶 對 于 下 列 情 節 所 發 生之滅 失損害 不 故, 臽 責任。

天

或

其

他

可

駛

航

之水

所

發生

一之海

難

危險

岌

無

論

任

何

原

因

所

發生

之擱

淺:

置

頀

習

興

沙。 船 斜、 船 翻、 船 沒、 或 流、 或 船 破, 無 論 與 外 界物 體 或 與 是 否 同 所 事 有 人 **八之船** 舶 所 發 生 之 硳 擂、 或 接 觸

他 投 因. 棄, 船 或 壳 無 油 劚 論 流 具 任 入 鍋 何 船 鑪、 原 内, 機 因, 或 械、 在 水或 抽 船 水機、 Ŀ 油 船 3水器管 未 身、 或 由 各 陸 1項盛器 子、 地 或 所 其 發 內置入 他 4 附 之火 屬 船 物 燒、 之 酷 中戰鬥公敵 熟蒸汽 偶 然 損 失,或 爆 王公、 烈、 醅 鍋 一當局 藏、 鑪 崩裂、 瘦 λ 疵、 八民之拘 捐 機 壤, 械 或 機 捕, 無 桿 或 論 破 裂、 制 任 或 何 lL, 或 原 其

處

之为

束, 扣

騷

擾及

足衆暴動抵制貨物或旅客水手之騷

動海盜或水陸

盗贼

無論

直

接

間

接,

係運

送

Ā

法

Z

留,

或

以

本

國

政

府

因

郵

遞

或

其

他

特

别

原

因

使

用

船

舶

時

所

發

至

遲

延

逗留,

戜

變

更

航

防

疫

程,

產變 責, 或 H 裝 員 火 冰、 栅 海 物 綸 僱 將 相 安全 太緊 或 夫、 其 本 水 任 船 用 貨 更 U 代 引 他 浪、 舶 身、 何 人員 Ŧi. 物 航 轉 蓮 能 水 虫、 轉 理 燻 對 原 之全 人于 連, 程, 送 Λ 染, 鼠, 因 在 力 運 於 運 倘 或 人 或 或 無 包 重 煤 所 船 連送 部 送 爲 業 裹 發生 因 不 陸 關 量 屑、 上或 意 人得 或 相 盡 運 不 燻 宜 所 體 常之變 外 相常謹 接受運 之船 所 發 人之其 船 船 足, 量 部 氣 事 自 發生 生 運送貨物 外 所 之過 變, 由 發 搶 卸 俠 長、 全之消 船員、 之運 或 更 愼, 影 刦 入 用 送 他 航 貨 行 其 須 使該 失 僱 響 战人 《標記號 他 赴 船 桯 物. 送 託 員. 自 機 爲, 於航 然燃 避 考, 過 篩、 船 無 装 或 或 連 損 運 難 其 垱 舶 不 量, 或 水 論 ٨ 貨 器 港, 他 不 有 宜 數 損 燒 手、 航 駛 部份 得 航 畅 或管 汗 具, 或 方 航 程 住 苵, 罷 認為 駛, 其 法 銹化學變 或 海 逾 所 址 漏 1 安全 或全部份能工、 他 將 起 期, 說 或 有 理 碎 貨 違 陸, 其 或 船 明 流 拒 原 Λ 能 或 因. 物 反 堆 或 之缺欠錯誤, 絕 市 舶 推 力及 在 運 本 放 合, 船 價 其 職 眛 送 之情 凝結、 陸 舶 跌落, 上或 契約之規 代 鈎 所 務 適宜者為限于意 地, 不 理 有 傷, 情 祖工或 汽散、 運 形 或 能 於裝 人之行 之行 事, 人 在 不 依 下, 不 與 船 浮具 定, 運 確, 質 通 船 宜, 其 長 為 拘束工 忽疎 塗抹 常 舶 運 運 時 為 他 變、 或 手 送 自 堆 並 送 或 或 貨 水 過 存 續 得 不 遺 畅 身 手 Λ 人及 航 不負 溶船 之故 一人行 或 開 圖 失, 腐 於 程 爲 接 轉 駛 航 在 船 装 或 亂 開 觸 長、 意 動, 航 程 損 海 舶 始 運 與 所 包' 爲, 失之責。 蒙之損害 Ŀ 船 裹 船 程, 開 時, 器 運 或 均 行 救 買、 員 由 始 不 船 自 爲, 運 具 送 助生 水 送 闸 之危 人及 機 雨、 逃 負 然 舶 陸 Λ 後 損 缺 師、 消 霜、 棄, 命 雪浴 運 得 失之 溶散 用 乏 險, 其 海 費 或 財 航 蒷、 貨 其 僱 無 包

Ħ

竹

地,

屯

額

郊

費

用均由受貨

人或

貨物

所有

八負.

担。

如 因 能 **严工阻工工潮** 無 論 運 送人之僱員 有關 與否)武力封鎖命令封鎖禁止 進 П, 暴

全不應停留或駛行或認為易於遲延危險或發生在 船 動 Ī 戰 門或 人 或 其 其 他 他 原因, 不 靖, 非 瘟 運送人所能制 疫大火水量 不足, 止 天氣不 所發生之阻 住, 冰 其他港 礙於運送人 凍 或港 口之影響運 口 下 代理 錨, 碼 人或 頭 送人 停船 船 八得自 長認 **靠岸**, 由 為在 堆 駛 存 至 該 無 一最近 港 隙, 躉 口 不 船 安 駁

雜 費、 《費用均由受貨 人或貨物 所有 人負 担, 是 項 命載 後運送人之責任卽爲停 止。

港

拁

點,

將貨

《物起陸》

或在陸地或在浮

具堆

存或轉運力

或由水陸運往

目的地,

其

切

危險,

額外運費

險及 情 舶 發生之一 節 在 費用 為斷。 該 七 港 倘是 切 由受貨人或貨物 或 費 他 如 項情節 用均由受貨 港 因 因 防 防 疫 不能 衛生, 疫而 所有人負担於貨物 辦到 扣留 一或其他類似 人或貨物所有人負 7時船長 者貨 物得 (得駛進: 規 卸 則, 載 或 担, 子 卸載或起陸後運送人之責任即為停止其 依其個人意 如 運 防 因 送 一駛入 疫處 人或船舶 該港 棧 息將貨物: 房 躉 卸 對於貨物因 棧, 載 或 轉運 在最近之安全 其 他 或 船 停 隻均以 主管機關 泊, 或 與 《之交通》 港 便 防疫消 地 利 因防疫所 起 船 陸, 易致 舶 其 開 所 危 駛

於折灣之物, 水果、 有木架之物或無保護之物所有油酒流質生薑及其他裝于甲板之貨物均由託運 菜蔬、 鷄 蛋 |鮮花植物魚及 其 他 易 壤 之物, 玻 一つ
コ 其 製造 品 破 器、 陶器、 生 鉄、 或 其 入受 他 易

發生之損害

示

負

責

在。

貨

人或貨物所有人完全負

責。

九 託運人受貨人及貨物所有人對于包裹不足或例外危險所發生之修補裝包補桶、 岌包

裹箱架包袋修理種種 費 用均應負 担。

装連, 係燃燒性爆烈性 消損性損壞性危險性、

十 凡 13 物 性 質 對

理

其 手 運送 人船 長或 代

料

其

(性質

余子

朗

瞭後,

允許

裝運者或貨物係違禁品或為

心装載港

卸載港停泊港依

从法禁止

者,

無論

託

危

險 船 運 舶 入 一該託運 或貨 知曉 畅 與否于發覺後在卸載前船 發生 人並 危險 應負 時, 担 船長或運送 ___ 切損失費用及直接 長或運送人得無償隨 人仍得同樣隨 間 接責 時 任倘 隨地 將 是 時 其 項貨物之裝運 隨 起陸投海消滅 地 將 其 池陸、 孫 投海消滅或 或 經 3消除其 明 瞭 同 八危險 消除 意 者於 性, 其

共 同 海 損分 扣 部 分外, 運 送 人 不負 其 他任 何責任。

將貨物起 受貨 卸入堆存躉棧駁船浮具或碼頭倉庫棧房或其他適宜地點, 人 、於船 加舶準備 卸貨時, 卽應 由 船 "上受領" 否則 運送人或 其 代理 ٨ 得 危險, 以 自 《由受貨 由 意 思

但該港 陸 或 習慣與上開情節 不符 者從習慣而 運送人之留置權及躉棧駁船 其一 切費用 浮具 碼 頭 倉

庫

担,

之各 於在 種 如 何, 章 碼 盡 程. 頭 力 無 或 鉬 論 **叫貨運送 陸地檢** 其屬 於 點或 人並 運送 堆 無通 人者與否均應遵 積貨物之費用: 知受貨 八人貨 應 已到 守 保留 由受貨· 達之義 運送人得自 人負担。 務, 於貨物 1由於畫· 離 船 後運送 夜星 期日 人 二之義 休 假, 務, 無 立 論 卽 天氣

狀

兄

ıĿ,

イーラ

如本勞註明之貨物無論爲任何部份於船舶停在目的港時未能尋見者該貨物部份

停

或損失均 見時, 應由第一個船 在 内。 舶送還其危險及費用由運送人負担但因運送超過及囘轉所發生之滅失

术

券上凡受貨人欲隨時出貨者應於船舶到達第一個隨意出貨港前二十四小時通知運送人否則該。 ハナミ 隨意(在非一 個固定港口〉出貨之權利應於裝運前明白規定並應記明於載貨證

(十四) 在 一必須 時本載貨證券於背書後掉換棧單或貨物。 貨物由甲港運至乙港至船舶最終之隨意出貨港其危險費用均由託運人受貨

人貨物所有人

Ã

負

連送 金費 額運 相同又其目的港名稱 不負責任但每 或 入代 費 角損 貨證券上之記號 (十五) 未 理 失均由 為 人不 報 運送人 朋 包於裝運前, 託運 能認清貨 者運送人得 人受貨 八除依 不確或 無訛, 物時或 業經託運人清楚無訛永 照 每一字母均為二寸長者不在此限於各卸載港或各地主管人員認包 《人貨物所有。 雙倍 內容重量或他 重要記號交貨外不負任何責 教類 取運費. 包裹散 必須 人負 頂之註明不確 於碎時該代7 が出 担, 一對於內容丈量重 貨前 **人註明而該記號及號數與載貨** 付 人得 淸, 不全因致船 任運送人對於貨物交付錯誤 加 因 記號號數: 量價 値因 舶 加或貨物 丙, 住 虚 址塗 偽或 扣 3錯誤記: (證券所) 抹 留所發生之罰 或 矛 拘捕、 註明者 清, 載 扣 致 以 致 全 留,

分 **"貨物其分配之貨物或拾得部份應由受貨** 人接 收而運送人之責任卽爲 免除。

理

於相

當

範

圍

依照

載貨證券盡

力

運送人或船舶對於每一包或一單位貨物之損失不負超過上海規元壹伯兩或同等

46

比例 金錢 給 價值之責任但其價值業於裝運前由託運人聲明並註明載貨證券而運費依照價值重量丈量 付 者不在此限。 偷貨物之性質價值因託運人故意在載貨證券爲不實之記載者縱 使貨物蒙

受損失連送 人或 船 舶 亦均不負責。

(十七) 船 長運送人或其代理 人對於貨物有留置權並得自由拍賣或以其 他方法變賣之抵

償本次運 於雜費損失費用罰金所應給付之款及義務並應抵償以前該託運人受貨人貨物所有人所欠 |費增加| 運費運費損失船期誤期及扣留損失雜費及載貨證券上記 ·運人受貨

入

貨

畅

所 有

之運費雜費罰金損失等項無論預付者與否均應在

内。

物有實際或可能之損失運送人與受貨人雙方均應互予便利以便檢貨計數倘於貨物交付日 移 貨 爲交付日起一年內未經起訴者運送人或船舶之責任卽認爲免除。 出 (人在 時 (十八) 卸載 不易發現者應於三日內為之否則是項請求 港 於貨 倘貨 物有 物移 出 :滅失缺少或損失情事是項滅失或損失情節之請求應由依照載貨證券受 前 或 移 出 時, 以書 面 向 連 權, 送人或 為 其代理人為之倘是 自 1動抛棄 論, 運送 Ã 不負 項 以滅失或 任 何責任, 3損失係於

如貨

費 (用為計算之標準於是項實際價 有 承認之請求均以金錢 値 不 能 依照 確 定時, 應 的港是項同等貨物市價扣 以成 《本價值》 辦理在上海或運送人所指定之其 另加 已付之實際費 用為 計算

目

去減省之運費及

其他

(十九)

所

共同

一海損應依照一九二四年約克恩的華浦規

則

或 IJ 管 給養業 他 Λ 同 者是項施救 其 海 雖 理 地 他特 點由 經 損, 船 謹 盡 倘 舶 本 别 愼方 之過 相當謹愼之責茲 運送人所指定之海損精損人計算之加 費 船 之應 法确 角, 失錯誤或在 舶 或 並 享酬 本載貨 應對於為共同 不能發現者爲限 金, **党證券接** 1装運時 如 經雙方同 該 (收救 利益 或航 意, 程開 助, 或避免共同 凡 因 m -託運人 該施救船 始 下 時, 列 船舶 因 各 海難所為之犧牲滅失費 受貨人或貨物所有 船 項 所 舶 舶 所有人對於船舶之航海安全能力水手 與本 機器屬 發生之危險損害 船 舶屬 其 或 於同 航 人對於貨物仍應給付撈救 海 運 或 安全能 送人 所有 角, 关 連 禍 八或其代 1.力之暗: 同 時, 人運送 運 送人分担 理 ٨ 藏缺 因 或管 駕 ٨ 設備 得 駛 理

繳 納 保 證 金以 便對於貨 (物或特 船 别 費用 舶之屬於第三者同 分担 可 為 (物運送人得為 計 算之共同 於必須 時, 海 在交貨前 損。 克運其費用· 担,

險 理 險 演任, 人在 責任由貨物 轉 175 由 連港 貨 所有 物 得 凡運往 所 將貨物起 有 八負担自貨物離去本船 |人負 本 担, 陸, 船 貨 卸 舶 不停泊 畅 え 之蓮 駁船, 送愈 裝運送運轉 港 П 一之貨 速 船甲板時起本船舶責任即為消除船長運送 愈好, 連送 :運之貨物應受各運送機關之規 人 並不 之轉 保 證 在 轉 運 港 船 由 運送 舶 有 則 装運 條 人 人或 負 例, 地 旧 其 位 其 其 代 危

證

税餉

應

按

轉

連港

普

通慣

例辨

理, 所

但稅餉及

所

有費

角或

責

任

由

貨物所有

入

負

担, 付

貨

物

應

有

之領

館

費

由受貨人負担於貨物在本船舶卸載港離去本船後運送人僅為送運代理人其運送人之責任,

臽

担

遲

延

責

任,

所

有

人

倉

庫

堆

存

生之費用

由

受

貨

X

負

担

倘轉

運之貨

物

係

應

稅

者,

連

送

٨

得

保

即爲消除

二十二 本契約受本船舶國籍國之法律拘束本載貨證券對於在法律上船舶所有人責任

限制關於運送人應享之權利義務不發生影響。

本載貨證券之一切條件在運送中於浮具躉船陸地或於倉庫堆棧及其他地點均

適用之。

切條件規則例外無論其為書寫者鉛印者蓋印者明白表示同意如上開託運人受貨人貨物所有 (二十四) 於接收本載貨證券後託運人受貨人貨物所有人及本券持有人均認為對於本券

(持有人簽字者同

Dollar Company)英國昌興輪船公司 Company) 日本郵船會社(Nippon Yusen Kaisha Company)美國大來輪船公司(The Robert 慣例而製成其意義及效果大致相同著者復查閱日本大阪商輪株式會社(Osaka Shosen Kaisha 詳查上開三項載貨證券雖怡和公司與三北公司者較招商局者稍長然皆根據世界各國海商 (Canadian Pacific Steamships Company) 法蘭西郵

船公司 (Messageries Maritimes of Francais) 北德意志郵船公司(North German Lloyd)

義大利郵船公司 (Lloyd Triestino) 各公司發給之載貨證券亦與上開三項之條文大約相同故

第二章 載貨證券之性質

及目的港(五)運費(六)載貨證劵之份數(七)塡發之年月日(八)船舶行駛停泊及裝卸貨客之情 國 [精(二)託運人之姓名住所(三)貨物之種類品質數量及其包皮之種類個數及記號, 運送 |人或其代理人所發給之載貨證券普通均為三份所註明之主要部份為(一)船舶名稱及 <u>ښ</u> 装載 港

節(九)免除責任及海商慣例之記載。

定而 包棉紗倘實際僅裝一百包棉紗其餘之八十包並未裝載託運人自不得要求一百八十包但 能 由每一方舉證者其規定自優於載貨證券中之條件例如載貨證券中 一查是項文件雖似託運人與運送人間締結之契約然非絕對的拘束雙方倘雙方另有 雖書明已裝 百八十 如 其 他

運送人應負責證明所運送者僅為一 百包而: 非一百八十包。

爭

執

約。 如 有權代表文件原可在商場上流通轉讓者於善意第三者出代價取得該載貨證券後要不能 載貨證券書明為一百八十包棉紗時運送人不得舉證僅負一百包之責蓋載貨證券係物品所 倘 載貨證 方以另有規定或其他原因作為合法之抗辯世界各國法令大致皆然我國 一一一一一 託運人讓與善意第三者時該載貨證券於運送人與其持有人間確係絕對的契 准 許

人間關

民法第六百二十

七條至六百二十九條亦有同樣之規定第六百二十七條「提單填發後運送人與提單持有

單上有禁止背書之記載者不在 於運送事項依其提單之記載」第六百二十八條「提單縱為記名式仍得以背書移轉於他人但提 |此限||第六百二十九條「交付提單於有受領物品權利之人時其

交付就物品所有權移轉之關係與物品之交付有同一之效力。

復 上開法 1例與英國一八五五年之載貨證券法又一八八九年費特法大致相同茲特將上開

英國法令臚列於后以供參考。

八五五年載貨證券法Bills of Lading Act 1805

切契約權利仍屬於原託運人或所有人故是項權利為便利起見應隨物品讓渡茲載貨證券所簽 鍫 依商業習慣載貨證券因背書而移轉其貨品之物權讓渡於被背書人但該載貨證券所載之

或其他簽註 註之貨每未實際的裝載於船舶上於該載貨證券落於善意出代價第三者手中時爲公道起見船長 人不得以貨未裝載而持異識茲特制定法律 如下。

切權利義務該載貨證券之契約如與之締結者 載貨證券記明之受貨人或被背書人因該記明得領受貨品物權並同時對於該貨 同。

訟上一

本法之規定對於貨物中途停運權利對於向原託運人或所有人請求運費權利或對於

受貨人被背書人因其為受貨人被背書人及領受貨物之一切義務均不發生影響。

能全部的或局部的業已裝運該載貨證券對於船長或其他簽註人應為貨已裝運之絕對證據如載 貨證券持有人於接收是項證券時業受實際通知貨未裝船者不在此限但於船長或其他簽註人證 明該項不實之記載非彼之錯誤所致且係託運人持有人或其前手欺騙行為所致者則可免除其應 凡受貨人被背書人以代價取得之載貨證券於該證券註明貨已裝運船上者縱貨品未

英文原本附後

Bills of Lading Act, 1855

Whereas by the custom of merchants, a bill of lading of goods being transfe-

but nevertheless all rights in respect of the contract contained in the bill of ladrable by endorsement, the property in the goods may thereby pass to the endorsee board, and it is proper that such bills of lading in the hands of a bona fide holin respect of which bills of lading purport to be signed have not been laden on should pass with the property. And whereas it frequently happens that the goods continue in the original shipper or owner; and it is expedient that such

der for value should not be questioned by the master or other person signing the same on the ground of the goods not having been as aforesaid:—

- (1) Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.
- (2) Nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transitu or any right to claim freight against the original shipper or owner, or any liability of the consignee or endorsee, by reason or in consequence of his being such consignee or endorsee, or of his receipt of the goods by reason or in consequence of such consignment or endorsement.
- (3) Every bill of lading in the hands of a consignee or endorsee for valuable consideration representing goods to have been shipped on board a vessel, shall be

some person under whom the holder claims. default on his part, and wholly by the fraud of the shipper, or of the holder, or board; Provided that the master, or other person so signing, may exonerate himself at the time of receiving the same that the goods had not been in fact laden on so shipped unless such holder of the bill of lading shall have had actual notice the same, notwithstanding that such goods or some part thereof may not have been in respect ot such misrepresentation by showing that it was caused without any

conclusive evidence of such shipment as against the master or other persons signing

一八八九年費特法 Factor's Act, 1889.

第十個

於貨物中途停運權之不受拘束同。 之善意第三者時上開末次移轉對於賣主留置權或貨物中途停運權之不受拘束正如載貨證券對 於貨物所有權文件。合法移轉於第三者而該第三者為購主或貨物所有人後復移轉於出代價

英原本附後

Factor's Act, 1889.

or right of stoppage in transitu as the transfer of a bill of lading has ting the right of stoppage in transitu, person as a buyer or owner of the goods, and that person transfers last-mentioned transfer shall have the same effect for defeating any vendors a person who take the same in good faith and for valuible (01) Where a document of title to goods has been lawfully transferred to a consideration the lien the

人中止是項貨物之交付我國民法第六百四十二條亦有類似之規定第六百四十二條條文「運送 於運送人如已填發提單者其持有人對於運送人得請求中止運送返還運送物或為其他之處分」 已交付運送人公貨物尚在運送期間或受貨人尚未接受貨物前託運人於未得物價時得通知運送 人未將運送物之達到通知受貨人前或受貨人於運送物達到後尚未請求交付運送物前託運人對 查閱前列英國法介均有貨物中途停運權(Stoppage in transitu)之記載倘託運人將貨物業

能 行使。 但依英國法律倘於中途停運權行使以前載貨證券已落於善意第三者手中時是項權利即不

之責任綦重殊爲明顯惟海運係含有冒險性之營業海難海損均係常見之事故世界海商各國對於 年在 係因 三十四條『運送人對於運送物之喪失毀損或遲到應負責任但運送人能證明其喪失毀損或遲 項 船 、决議製成法律公佈施行其間對於船舶所有人即運送人之責任殊多減免之處。 · 舶運送人之責任均謀相當削減方法以示公允近世國際間各海商團體會數開會議於一九二三 布拉蘇 Brussel [不可抗力或因運送物之性質或因托運人或受貨人之過失而致者不在此限』是船 船 船所有人係運送人之一其責任義務於海商法無明文規定時自應適用民法查民法第六百 决議若干規則以便世界各國關於載貨證券法令之統一嗣英比各國, 舶 遵 湿送人

減今亦將英國 關 :於船舶所有人原有及在我國現行法令下之責任著者前曾擬一論文標題爲「船舶! 九二四年公佈施行之海運法及美國赫德法全部譯出列舉於后以便比較互有發 運送人

船舶運送人對于託運人法律上應負之責任

则。

泛 人 者, 係以運送貨品旅客為營業而享有運費之人託運人 者係以貨品委託他人代 者 闆 爲 均

輪 港 該 貨品之運 加 儎 貨 圶 甲 至 重, 項 **不甲委託** 輪 |應負 關 證 部 11: 笨 則 故 劵。 港, 運 重 船 租 毎 係, ũ 數 於航 淁, 與 遲 機 送 舶 而 心對於貨! 器完 船 某公 日 到 勢 Ā 運送人某乙之船 運 損 舶 來 將 行 送 間 全部 往 司 **、毀之責任查船舶** 至 間忽然變 不能 ٨ 與 上海 -投於海 運 品 對 託 於託 為 泛 抵 一發生 運人 目 煤 芙 抗 津 更 炭, 的 滔 間 中, 滅 運 之運送 運送 天之在 失毀損 發生 由 一 次, 航 舶, 人應負之責 某港 装運 程, 之關 代 對 因 ٨ 客運送貨品。 於貨品之運送簡 對 **笨重機器百座** λ, 至 曠 浪, 遅 於是 應 某 百 孫甚多, 丽 到 廢時 訂立 港。 船 情 任, 힗 項 舶 事, 亦 之結 件 書 減 連 旅 因 加 《客及貨品 失之貨 装載 數 送 面 而 為 巣, 運 由 人 綦 田子港運 送 繠, 目 丽 應 言之分為兩 堆 的之運 以 品 契 橘 負 不 放 約。 船 究負 若 侫 橙 均 運送投棄 至丑港在: 有立 在 舶 大 何責 半 送, 若 全 本篇 運 種, 霉 卽 部 何 任 送 或 爛, 責 沉 是 所 卸 ,没之虞 , 載提存 Ā 並 任。 航程中突遇 豣 也。 因 究者, 部之連送為 失 蔂 茲 託 以件數運 去 如 舉 運人 因以 市 船 例 卽 等 舶 以 連 項, 面 之請 之需 裝運 船 颶 說 泛 兩

長之指

揮,

將

橙,

由

7

風, 明

如

不

減

輕 運 Λ

船

舶

爲

Ź, 以

加

託

託 運 ٨ 將貨 品委託 運送人運送, 經 装鐵 後, 其貨品全在 運送人及其 僱 用人管理監 **一視之下** 如 運

目

者,

如乙

求, 的

應

塡

谿

送為

目的

要, 橘

運

迻

見, 送 λ 及其 僱 用 λ, 法律上 或 玩 忽職 應負之責任規定極 務, 或 串通 盜 팺, 以致貨品 為嚴重, 品損 無論 毀滅 一發生 失至屬 |何事件除法律別有 易事, 故國 家立 法為為 規定外 防 微 为須負 杜 漸

耙

任

對於運送人在

生

利

連送

法, **貸品安全之賣否則卽須賠償美國一八九三年赫德法英國一八九四年商船法又一九二** 施行前之判例, . 均載明運送人對於運送之貨品負絕對安全責任我國民法第六百三十四條上半 四年海運

段之規定與上開 法 例亦頗相符。

但 [運送人對於運送貨品之滅失損毀遲到所負責任之重大雖如 貨品之損失如發生於不可抗力之原因者運送人不負責任。 上述然亦有 下 刻 例

因不可抗力而生之損失

項規定一 條第一 倘運送: 以可歸賣之事 蓋損害賠償係發生於故意或過失不法侵害他人權利之行為此於民法第一百八十四 **人業盡** 項之規定是相當注意為免除損害賠償責任之主要關鍵復參閱民法第二百二十五 因不可歸責於債務人之事由致給付不能者債務人免給付責任。」是債務人所負之責亦 由為限倘因外界勢力之發生雖經運送人之相當注意謹愼而貨品仍不免蒙受損害 一相當謹愼並 一無上開故意或過失行為自不負任何賠償 「責任參閱民法第 條明 百八 有 條 第 十八

沒之虞船長因緊急處分得將一部份貨品投棄海中因此而生之損失運送人不負責任蓋因此 項貨

情事

者連

送人似不 貨品

應

心負責。

投棄

船 舶

在

航程中因共同海難倘不減輕船

舶儎

風重則船

舶與全部貨

品,

均

有沉

份。 例 品之投棄而得保全其餘貨品其受益者當分攤補償 如運費船舶等項我國海商法第一百三十五條明為規定「共同海損應以所存留之船 ·其損失但運送人之分攤責任僅限於其受益部 加舶積貨

認 爲 共 Ŕ, 同 海, 損請 費之半額與 参閱 本書第四 〈共同海損之損害額 章 __ 八九〇 為比例, 及 九二 由 各利 四 车 害人分別 約 克恩 的 負担。 華 浦 規 至貨 則。 品之如 何 投 棄,

送人 運送 之 子 Ā 過 疵, 以 無 失 而 相 涉。 所 喪失 公 致 之 疾 當 貨 或 注意, 品 毁 物 自 損 或 品裝包不善之過 病 腐 未 而 嵵, 運送 運 加 死亡運送人不負賠償損害之責又如 送 相 當 物 ٨ 如 謹 品, 於接 愼 內 **以者仍應** 失所致亦不 部 收該 腐 化 者 物 負 責。 運 時, 能求償 (我民法) 不為 送 入不 保 損失。 留者 第六 負 責 應負 百三十 /然裝包| 水果食品以霉爛發酵而 任。 例 責 如 任。 貨 五 不善之情形顯易 條 品 亦 爲 _ 運 牲 明 畜, 為 送 物 染 規 定。 因 有 生之損 **發現**, 何 疾 皮 病, 有 Mi 非 易 連 失, 由 送 賏 運

運送人所負之責任雖有上開例外但有下列情形仍應負責。

舶 能 此 旣 通 是否 海 力。 E 至 牟 扣 險, 船 具 損 舶 船 保, 面 有 苵, 無 舶 開 加 之喪失 安全 認為 缺 始 不 兄航行時必**何** 欠。 ·安全, 我國 航 無 由機器或 安全 海 剘 能 海 須 須具 力,該 航 負 商 海 責。 法 (有航 船 其 第 能 依 力。 照 舶 他部份欠妥因 九 八十條船? 之年 英 海 八如水管 美 安全能 齡, 剕 例, 舶 以及是否經 力至 應有 如 所 줆 有 船 發生 船 木箱 人應担 舶 設 舶之構造 性過合格· 損 圍 備 华, 護以 未 保 周, 船 之測 免意)設備, 磨 以 舶 盛遠反航 **ૠ** 於發 驗, 外, 冷 必須 如 Ė 航 或保險公司之承 無 能 海 間 時, 安全能 木 之 有 抵 安全 設 箱, 抗 亦認為 備, 本次 力之担 航 IIII 裝 海 航 乐 皆得 之能 肉 海之 無安全 保 食, 也。 嗣 力 引作 但 航 後 本 切 條 船 海 天

參

一致以資

認

定。

方

之廣泛並以書面條件一再縮小責任範圍大都根據於美國一八九三年所頒布之赫德法及英國 然查閱英美各國輪船公司發給之儎貨證券(見前)船舶所有人或運送人之責任不如上述

效力。一本條規定並得適用於海商法是以如遇意外發生則我國輪船公司所發給之儎貨證券中列 九二 具之各項條件究應發生若何效力頗有研究餘地況我國法院復頻援引用民法第二百二十二條之 有免除或限制運送人責任之記載者除能證明託運人對於其責任之免除或限制明示同意外不生 項限制且詳閱我國民法並有第六百四十九條之規定「運送人交與託運人之提單或其 一四年施行之海運法然我國輪船公司發給之載貨證券多抄襲於英國者返觀我國法例則無是 **兵他文件上**

附民法債編

規定「故意或重大過失之責任不得預先免除」船舶所有人之責任因之益加重也。

第十六節 運送營業

第一款

通則

第六百二十三條 第六百二十二條 或應終了之時起二年間不行使而消滅。 關於物品或旅客之運送如因喪失損傷或遲延而生之賠償請求權自運送終了 稱運送人者謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人。

託 ·運人因運送人之請求應塡給託運單託運單應記載左列事項並由託運**人簽**

第六百二十四條

名。

託運人之姓名及住址。

運送物之種類品質數量及其包皮之種類個數及記號。

目的

地。

受貨人之名號及住址。

四

運送人因託運人之請求應填發提單提單應記載左列 託運單之塡給地及塡給之年月日。

Ŧi.

第六百二十五條

蓮費之數額及其支付人為託運人或為受貨人。 前條第二 項所列第一 款至第四款事項。

提單之塡發地及塡發之年月日。

之說

第六百二十六條

提單填發後運送人與提單持有人間關於運送事項依其提單之記載。 明。

第六百二十七條

事項並由運送人簽名。

託運人對於運送人應交付運送上及關於稅捐警察所必要之文件並 應為必要

第六百二十八條 提單縱為記名式仍得以背書移轉於他人但提單上有禁止背書之記載者不在

此 限。

第六百二十九條 交付提單於有受領物品權利之人時其交付就物品所有權移轉之關係與物

ជុំជំ

之交付有同一之效力。

第六百三十條 受貨人請求交付運送物時應將提單交還。

第六百三十一條 運送物依其性質對於人或財產有致損害之虞者託運人於訂立契約前,

應將

其

性

「質告知運送人息於告知者對於因此所致之損害,

第六百三十二條 常期 託運物品應於約定期間內運送之無約定者依習慣無約定亦無習慣者應 間 內運送之前項所 稱 相當期間之决定應顧及各該運送之特殊 應負賠償之責。 情

第六百三十三條 不得 運送人非有急迫之情事 變更託運人之指示。 並 可 推定託 **記運人若** 知有此情 事, 亦 允許變 更其

示

第六百三十四條 或 運送人對於運送物之喪失毀損或遲到應負責任但運送人能證明其 遲 到, 係因不可抗力或因 「運送物之性質或因託運人或受貨人之過 失而 喪失毀損

不 在 此 限。

第六百三十五條

運送物因包皮有易見之瑕疵而喪失或毀損時運送人如於接收該物時不為保 63

留者應負責任

第六百三十六條 運送 物 因運送人之僱用人或其所委託為運送之人有過失而致喪失毀損或遲

到者運送人應負責任。 運送物由數運送人相繼為運送者除其中有能證明無前三條所規定之責任者

第六百三十七條

外對於運送物之喪失毀損或遲到負連帶責任。

運送物有喪失毀損或遲到者其損害賠償

(額應依其應交付時目的

地之價值

計

第六百三十八條

運費及其他費用因運送物之喪失毀損無須支付者應由前項賠償額中扣除之。

害託運人幷得請求賠償。 運送物之喪失毀損或遲到係因運送人之故意或重大過失所致者, 加 有其 (他損

金錢有價證券珠寶或其他貴重物品除託運人於託運時報明其性質及價值者

第六百三十九條

外運送人對於其喪失或毀損不負責任價值經報明者運送人以所報價額爲限,

負其責任。

第六百四十一 百四 + 條 條 如有第六百三十三條第六百五十條第六百五十一條之情形或其他情形足以 因遲到之損害賠償額不得超過因其運送物全部喪失可得請 求之賠償 額。

妨礙 或遲延運送或危害運送物之安全者運送人為保護運送物所有人之利益,

應爲必要之注意及處置。

運送人怠於前項之注意及處置者對於因此所生之損害應負責任。

運送人未將運送物之達到通知受貨人前或受貨人於運送物到達後, 交付運送物前託運人對於運送人如已填發提單者其持有人對於運送人得請

尙 未請

求

第六百四十二條

前項情形運送人得按照比例就其已為運送之部分請求運費及償還因中止 求中止運送返還運送物或為其他之處分

返

第六百四十三條 運送人於運送物到達目的地時應即通知受貨人。 還或其他處分所支出之費用並得請求相當之損害賠償。

第六百四 一十四條 運送物到達目 的 地並經受貨人請求交付後受貨人取得託運人因運送契約所

第六百四十五條 生之權 運送物於運送中因不可抗力而喪失者運送人不得請求運費其因運送而已受

第六百四十六條 運送人於受領運費及其他費用前, 蓮費及其他費用負其賣任。 領之數額應返還之。 交付運送物者對於其所有前運送人應得之

第六百四十七餘

運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要按其比例對於運

第六百四十八條

,993 }E3

權,

蓮費及其

他

費用之數額有爭執時受貨人得將有爭執數額提存請求

受貨人受領運送物並支付運費及其他費用不為保留者運送人之責任消

喪失或 運送物 **公**毀損, 內部 通知於運送 有喪失或毀損不易發見者以受貨人於受領

送人不得主張前二項規

%定之利

益。

運送物之喪失或

人為

限: 不適

用

前 項之

規定。

医運送物

後

十日

内,

滅。

將

其

毀損如運送人以詐術隱蔽或因其故意或重大過失所致者運

第六百四十九條

運送

能 浴 明 託

入所

Ŧī. 十條 受貨

第六

百

除

人交與託運 運 人

人之提單或其他文件

上有免除或限制

運送人責任之記

對於其責任之免除 或 限 制, 眀

示

同 意

外不生效力。

在不明或拒絕受領運送物時運送人應即通 知託

連人並

一請求其指示

事實上不能實行或運送人不能繼續 連送物於倉 肁. 選費及其: 運送 坳 如 有不能 時, 寄 保管運送 存於倉庫 物 之情 時, 運送

形,

入

得

或

有

腐

烟壤之性

質或

顯

見其

價

値

不 足抵

償

他

費用

運送人得拍賣

於可能之範圍內應將寄存倉庫或拍賣之情事通知託運人及受貨人。

以託

運人之費用寄存

如

託

運人之指示

66

運送

泛

物

有

第六百五十一條 前條之規定於受領權之歸屬有訴訟致交付遲延者適用之

第六百五十二條 運送人得就拍賣代價中扣除拍賣費用運費及其他費用並應將其餘額交付應

得之人如應得之人所在不明者應為其利益提存之。

第 六百五十三條 運送物由數運送人相繼運送者其最後之運送人就運送人全體應得之費用及

其他費用得行使第六百四十七條第六百五十條及第六百五十二條所定之權

英國一九二四年貨物海運法Carriage of Goods by sea Act, 1924 修正 「關於貨物海運法律(一九二四年八月一日)

代表 (亦在 弦 【因於一九二二年十月間在布拉蘇 "Brussels,開集海商法國際會議該會議代表中本國 內全體同意應分向各該國政府建議採取一種草案作為訂定條約之根據以便統 關

載貨證券諸規則。

修 正。 茲 茲因於一九二三年十月間後在布拉蘇集議上開草案中之規則業經上開會議所委派之委員 因 為便利 起見上開修正之規則卽略加改正之本法附則 (本法稱之日 規 則)除本法 别

規定外應享法律上效力確定運送人在載貨證券下應負之責任義務及應享之權 作和免責。

茲特 因 君 王之神聖貴爵民衆之意見允許於本屆國會會議以其權威制定本法 如 下。

除 本 法 .別有規定外本規 則 對 於由英吉利 ,愛爾蘭 北 部任 何 港 口 所 發 出 之 載 **軟貨船**

爲貨 钖 海 運 者, 無論 其 運 至 任 何 港 口, 或 在 英 **合**和 愛 阚 蘭 北 部 境 內或 其 境 外, 均適 用之。

有 絕 對的 就施海 凡 安全能 滴 用 本規 力。 **処則之貨** 一物海 運契約, 其意義均不得釋為運送 人對於所 供

給之

船

舶

曾

允許

所 有 權文件 \equiv 者該 凡 滴 載 用 貨證券或文件 本 規 則 由 英吉 内, 利 愛爾蘭北部所發出之有 應 註 明該證券文件 -等之效· 契約證 力, 須 受 據力之載貨證券或 本 法 各規 則之 拘 其類 束。

利 愛爾 回 蘭北 關 部境 於由 **党内或運** |英吉利| 至愛爾蘭 愛爾蘭北部任何港口所發出之載貨船 目 由 國境 內之任何港 Π, |本規 則 舶, 第六 Mi 爲 節之效 貨 物海 力係假定該條所 運 者, **ૠ** 論 運 至 英

稱 之特 別貨 物 為普 通 的 任 何貨 物, 丽 該節之第二 一段但書部! 份, 亦 假 定業已删除者。

人或 定不得作為 託運人所 Ŧi. 依 為者縱該檢查點收之量數註明於載貨證券但該載貨證券無論 照 商 業習 慣, 於載 貨證 旁所 塡 註之整裝積 據. 貨之 重 量, 係 第三 者 所 m本規則: 檢 查 點 有任 收 而 何之規 非 運 送

甲 本法之名稱曰一九二四年貨物海 運法。

舒

據。

運送人業已將貨

物

如

數

郸

到

之證

亦不得作為託運人於裝運時保證其量數

進

確之

舶,

mi

(乙)本法之規定對於一八九四年商船法第四百四十六條至第四百五十條又第五百

所有人責任之規定均不發生影響。 零二條第五百零三條及上開各條依法修正各法又對於其他法令關於限制船舶

(丙)本法各規則之規定對於一九二四年六月三十日前訂立之貨物海運契約均不適 用之又對於根據上開貨物海運契約所發給之載貨證券或其他類似之所有權文 .無論其發給之日期在上開時日之前或以後亦不適用之。

附則

關於載貨證券規則

第一節 定義

則內下列名詞應依照本段所規定之意義

本規 (乙)『運送契約』僅於載貨證券或其他類似之所有權文件所訂立之貨物海 (甲)『蓮送人』包括所有人或與託運人締結運送契約之船舶承租

人。

| 連契約

(丙) 『貨』包括貨物物品商品及所有一切物件但牲畜及依照運送契約須裝載甲板 **劵文件規定運送人與持證劵文件人之關係時起, 拨用之凡根據船舶租賃契約所發給之載貨證券或其他上開類似文件於是項證** 亦在援用範圍之內。

上而業已照裝之積貨則不在內。

丁二 船舶 <u>__</u> 倸 供貨物海 運所 用之船: 舶。

(戊)『貨物運送』其期間

係自貨物裝載

時至起貨物由船舶卸載

時

止。

注意及交付等項應按照下列之規定 除 本規則第六節別有規定外關於貨物海運契約運送人對於貨物之裝載處理堆放運送保管 第二節 承運之險 (負擔責任義務及享受權利 免責。

第三節 運送人於航程開始前應盡相當慎重之責。 責任 義務

舶 有相當水手設備及給養。

甲)使該船舶有航海安全能

芀。

(乙)使該船

除本規則第四節別有規定外運送人對於載 (丙)使該船 舶載貨部份之艙冷氣間及其他地位對於貨物之接受運送保存均為適宜 蓮之貨應相當的謹慎 的 装載 處理 堆 放運

送保存注意 及 於接收貨物後運送人船長或運送人之代理人因託運人之請求應發給載貨證券並應 卸

甲)重要記號為認明貨物所必須者該記號即為託運人於貨物裝載前用書面知照者 但該 記號應在貨物 上印註表 明啓封卽見或在貨物之皮包上印明均應淸楚以至

海完成時為止

航

(乙)件數或多寡輕重量數悉依託運人所知照者。

丙)貨物表面上之情形狀況。

佴 運送人船長或運送人之代理人對於接收之貨物於依據情理中之揣測認爲不符或無相當

方法整理 一者不負在載貨證券簽註記號件數或多寡輕重量數之義務。

(回 四 是項載貨證券即為運送人業已依照本節第三段甲乙丙三項之規定接收貨物之證據。

之故而發生滅失損害及費用等項時 亚 託運人對於運送人應保證在發運時其知照之號數及多寡輕重量數準確, 應 由 託運 人對於運送人負賠償責任但運送人對 於託 倘 因 運人以 不準確

外之人於運送契約所應負之責任義務不得因承受是項賠償權 利 而 有 若何 減 死。

是項交付得認作運送人業已按照載貨證券條件交付之證 未為關於滅失損害及損失情節書 于貨物在 |卸載港依照運送契約交付受貨人前或交付時而對於運送人或其他代理人 面通 知者或損害情 形非係明顯而 于交付後三日 內未爲通知

於受領貨物時其貨物之情形係經雙方會同檢查者是項書面通知得免省之

但 無 論 若 1何情節倘· 由貨物交付之日 起或應交付之日起一年內並 一未提起訴訟者運送人及船

舶 關 於損害賠償之責任應即消 波。

對 於實 (際或 於貨物裝載後其運送人船長或運送人之代理人所應填發之載貨證券得因託運 預 料之滅失損 害運送人與受貨人關於貨物之審查點數應互 一相協 助。

貨證 稱 及裝運日 努 一時繳 . 期于簽註完畢時該項文件按照本節之意義卽應視作『 囘, 但連 送 入 船 長連 送人之代理 人得在 一發連 港於該項文件上簽註裝運該貨之船 已裝』之載貨證 舶 名

已裝」載貨證券而託運人應將關於該貨前已取得之所有權文件在收受

_ 已裝

二載

請

求塡發了

七

載。 凡意在 己 | 免除其過失錯誤未為所加害貨物之損害賠償責任者或意在 關於本節所規定運送人之責任義務無論於運送契約內有任何條件約定或同意之記 削減其他本規 則之義務者,

項條件約定或 (同意應取消幷 作廢及無 效。

該

其 承受保險 第四 節 利 益之條件或其他類似之條件應認為免除運送人責任之條件。 權 利 免責

未 盡相常慎重方法使該船舶有航海安全能力使該船舶有相當水手設備給養及使該船舶 運送 人或 船 舶 對於船 舶 乏航 海安全能 力所發生之滅失損害不 應 負 責。 伯 運送 人方面,

載貨部

份之艙房冷氣間及其他地位對於貨物之接受運送保存均為適宜安全依照第三節第一段所規定

者不在此限。

於因航缺乏海安全能力發生滅失或損害時運送人或其他凡欲引用本節意在免除責任之人,

應負舉證之責證明相常愼重方法業已行使

運送人或船舶對於下列各項所發生之滅失損害不應負責。 (甲)因管理船舶或使船舶航駛之船長海員引港人或運送人之僱員所為之一切不經 意或過失之行為。

(乙)火燒但係運送人之實際過失或參加所致者不在此限。

(丁)天災(人力不可抗力者)(丙)海中或可航行水中之一切海難危險及事變

(己)公敵。 事。

(庚)君王人民之拘捕制止或合法之扣

留。

(辛)因防除疾病傳染所受之拘束。

(壬)託運人貨主或其代理人或代表人之一切行為或不為

賠償責任。 項變 人或其僱員之行為錯誤或不經意所致者託運人不應負責。 |更均不得認為侵犯破壞本規則或運送契約之規定對於因此所發生之滅失損害運送人不負 四 於在 對於運送人或船舶之一切滅失損害無論發生於任何原因凡非由於託運人或其代理 (子)騷 (辰)記號之瑕 (寅)因貨物本身原有瑕疵性質腐敗所發生整裝重量之損壞或其他滅失損害等事。 丑 (午)無論任何原因其發生 巳)暗藏之瑕 (卯)包裹之瑕 ·癸)無論任何原因發生之工潮全部的或局部的一切罷工阻工滯工禁工等情。)在海中對於生命財物所為之救護或意圖救護之行為。 誤過 運送人之實際錯誤或 海 擾 中救護或意圖救護生 及民 失所致者但欲取得本段免責利益之人應負舉證之責證明 衆暴 · 疵雖用愼重方法而不能發現者。 疵或不充分。 疵。 動。 參加或其代理入僱員之實際錯誤或不經意所 並非運送人之實際錯誤或參加或其代理人僱員之實際錯 谕 財 物時, 航程 因之變 更或航程 僅為情理 其滅失損

中

之變

更

者是

致

者。

害

並

情 節, 不 Ŧ 應 負 運送 其 滅 .失損害之責任但於發運前託運人將該貨之種類價值業經聲明並簽註於載貨證 人對於每包或每單位超過壹百 金磅價值或他國貨幣同等價 值 此之貨物**,** Щ. 論 若 何

劵 不在 此

此 項 ·聲明, 加簽註於載貨證券得認作有證據力但對於運送人並無 ※絶對 的 拘束 力。 Œ

高價 額不得低於 運送 入 船 長或運送人之代理 E 上開之價 額。 人 與託 運人 (得同意約定超過 本段規 定價 額之最

高

價

額

但

該

最

責任。 質業 陸消除或消滅其危險性而不負賠償責任但如發生共同海損 Ė 託運 貨之眞像 崩 人對於該貨 瞭 運送 並 經 丽 同意, 人船 允為 、裝運 装連 長或運送人之代理人對於裝運燃燒性暴烈性或危險性之貨物在 運送人於該 上者得隨: 所 發生 時隨 之一 項貨物對於船舶 地 切 直接 在 卸 載前 或 間 丽將該貨 :或積貨成為危險物時仍得將該貨隨時隨地起 接 損害 (起陸消除或 費 時不在 苚, 仍應 此限。 負 責。 消 倘 减 三該項貨: 其 危險 物之 性 而 並 装連, 不 未於明 負 陪償 其 侳

第 五 節 權利 免責之放棄責 任義務之 增 進

但 該 領放 運送 本規則之規 放棄或增 人得 於本 定於船舶租賃契約不得援用之但根據船舶 加 須 規 則所 在發給託運人之載貨證券上註 規定各節之下自 由 的將其全部或局 崩之。 租 ||部權利| 一質契約所發給之載貨證券應援用 , 免責放棄。 或 責任義務增

加,

本 規 則之規定關於載貨證券所註明之合法共同海損各項本規則概不加以阻止。

第六 節 特別情形

裝載 註 的 刧 締 の於載貨 雙 處 海 結 縱 契約 方 理 安全能力惟以不違反公共正義為原 有 同 堆 前 意之條 E放運載! 例 開 證 如運送 各 節 之規 件, 保管注意及卸 . 均應 入 八對於該 定運送 載 明 收據 項貨物應負之責任義務應享之權利 人船長或運送人之代理 載 **修上該項**。 應有之相當愼重但於此 (收據) 則又例如運送人之僱員代理 係不 能流 人 與託運人對於某種特 通 項特 市 面 **三之文件** 别 情節 免責, 下不得? 其非 人對於該 及其對於供 流 į 通性 發給 别 貨 項貨物海 之意 載貨證 給 畅 仍得 船 義 舶 連之 並 劵, 應 自 其 爊 有 由

情 通商 形 或 111 業裝 其 論 任 運送方法 何契約, 運不適用之本節之規定僅於其 之情節 經締結後應有完全法律效 條件 狀 以 況 斟酌情 習 他特 理, 有 別貨 力但本節之規定對於依照普通營業慣例所 締 結 物裝 特 別契約之必要者。 運 時 滴 핅 之例 如該裝運之財物其 性 爲之 質

崩

七節 本 規 則引用之界限

第

訶, 關 注意 於裝 處理 載 船 或 ıĿ۰ 舶 對於運送人或船舶所負之責任得自 前, 或 由 船 舶 卸 載 \$後之海 運貨物運送 2人或託 [由締 結任何合同條件約定保留例外等 運人對於該貨之滅 《失損害· 或 該貨 項

規

均不加以制

第八節 義務之限制

務不受本規則之影響。 凡運送人之責任於其他有效法令之海船所有人責任限制部分中載明者該運送人之權利義

本規則所引用之貨幣單位應爲金價。 第九節

英文原本附後

Carriage of Goods by Sea Act, 1924.

(14 & 15 Geo. 5, c.22)

An Act to amend the law with respect to the carriage of goods by sea,

(lst August, 1924.)

Whereas at the International Conference on Maritime Law held at Brussels 'n

Ontober, 1922, the delegates at the Conference, including the delegates representing

adopt as the basis of a convention a draft convention for the unification of certain His Majesty, agreed unanimously to recommend their respective Governments to rules relating to bills of lading:

And whereas at a meeting held at Brussels in October, 1923, the rules contained in the said draft convention were amended by the Committee appointed by the said Confenerce:

And whereas it is expedient that the said rules as so amended and as set out with modifications in the Schedule to this Act (in this Act referred to as "the Rules") should, subject to the provisions of this Act, be given the force of law with a view to establishing the responsibilities, liabilities, rights and immunities attaching to earriers under bills of lading:

Be it therefore enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:-

1. Subject to the provisions of this Act, the Rules shall have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships carrying goods from any port in Great Britain or Northern Ireland to an other port whether in

or outside Great Britain or Northern Ireland.

- 2. There shall not be implied in any contract for the carriage of goods by sea to which the Rules apply any absolute undertaking by the carrier of the goods to provide a seaworthy ship.
- 3. Every bill of lading, or similar document of title, issued in Great Britain or Northern Ireland which contains or is evidence of any contract to which the Rules apply shall contain an express statement that it is to have effect subject to the provisions of the said Rules as applied by this Act.
- 4. Article VI. of the Rules shall, in relation to the carriage of goods by sea in ships carrying goods from any port in Great Britain or Northern Ireland to any other port in Great Britain or Northern Ireland or to a port in the Irish Free State, have effect as though the said Article referred to goods of any class instead of to particular goods and as though the proviso to the second paragraph of the said Article were omitted.
 - 6. Where under the custom of any trade the weight of any bulk cargo inserted

in the bill of lading is a weight ascertained or accepted by a third party other than the carrier or the shipper and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the bill of lading, then, notwithstaning anything in the Rules, the bill of lading shall not be deemed to be prima facie evidence against the carrier of the receipt of goods of the weight so inserted in the bill of lading, and the accuracy thereof at the time of shipment shall not be demed to have been guaranteed by the shipper.

- 6. (1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act, 1924.
- (2) Nothing in this Act shall affect the operation of sections four hundred and forty-six to four hundred and fifty, both inclusive, five hundred and two, and five hundred and three of the Merchant Shipping Act, 1894, as amended by any subsequent enactment, or the operation of any other enactment for the time being in force limiting the liability of the owners of seagoing vessels.
- (3) The Rules shall not by virtue of this Act apply to any contract for the carriage of goods by sea made before such day, not being earlier than the thirtieth

day of June, nineteen hundred and twenty-four, as His Majesty may by Order in Council direct, nor to any bill of lading or similar document of title issued, whether before or after such day as aforsaid, in pursuance of any such contract as aforesaid.

SCHEDULE

Rules Relating to Bills of Lading.

Article 1.—Definitions.

In these Rules the following expressions have the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say-

- (a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper:
- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at

which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same:

- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried:
 - (d) Ship" means any vessel used for the carrige of goods by sea:
- (e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship.

Article 11.-Risks.

Subject to the provisions of Article V1., under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III - Responsibilities and Liabilities.

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage to

exercise due diligence to-

- (a) Make the ship seaworthy:
- (b) Properly man, equip, and supply the ship:
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.
- 2. Subject to the provisions of Article IV., the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.
- 3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things—
- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are funished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in

such a manner as should ordinarily remain ligible until the end of the voyage;

- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;
 - (c) The apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier, shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

- 4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b), and (c).
- 5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity, and weight, as furnished by him and the shipper shall indemnify the carrier against all loss damages, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars, the right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under

the contrect of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

- 7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "Shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment and when so noted the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "Shipped" bill of lading.
- 8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relie-

ving the carrier from liability.

Articlle IV.—Rights and Immunities.

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned equipped and supplied and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragaph l of Article 111.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this section.

- 2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from -
 - (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of

the carrier in the navigation or in the management of the ship:

- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier:
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters:
 - (b) Act of god:
 - (e) Act of war:
 - (f) Act of public enemies:
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
 - (h) Quarantine restrictions:
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative:
- (j) Strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or geneal:
 - (k) Riots and civil commotions:
 - (1) Saving or attempting to save life or property at sea:

- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect quality, or vice of the goods:
 - (n) Insufficiency of packing:
 - (o) Insufficiency or inadeguacy of marks:
 - (p) Latent defects not discoverable by due diligence:
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.
- 3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.
- 4. Any deviation in saving or attmpting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of Rules

or of the contract of carriage and the carrier shall not be liable for any loss or damage, resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100L. per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6 Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier, has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

If any such goods shipped with knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article V.-surrender of Rights and Immunities, and Increase.

of Responsibilities and Liabilities.

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities under the Rules contained in any of these Articles, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI. - Special Conditions.

Not withstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier, and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of the goods carried by sea provided that in this case no bill

of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect:

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed, are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII.—Limitations on the Application of the Rules.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation, or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and Subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII.—Limitations of Liability.

the liability of owners of sea-going vessels. carrier under any statute for the time being The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the in force relating to the limitation of

Article IX.

The monetary units mentioned in these Rules are to be taken to be gold value

美國赫德法一八九三年(Harter Act)

本法之製定係關于財物運送中之船舶駕駛載貨證券及其間義務職責及權利。

茲經美國上下議院聯合會議製定。

第一條 無論任何船舶于由美國港口或在美國與外國港口間運送商品財物如其經理人代理人

有人等對于保管之合法商品財物不負疎疏過失或未盡相當裝載堆放保存謹愼或相當 船長或所有人在載貨證券或船運文件設有詞句契約或合同因之該船舶或經理人或所

交貨諸行為所發生之滅失或損失之責者均應認為違法凡類似之字句如在載貨證券或

船運收據設定者均應認為向未設定並根本失效。

第 條

1004

論

任

何船

舶,

于

由美

國

港

门或在

美國

與外國

港

П

間

運送商品財物

加

其所

有

人船

長代

設

偏, Λ

水

丰

給養

屬

ĮĻ,

或

對

于

該

船

舶

之

便

有

航

海

安全能

岃,

及履行·

本次

就程所

担

資之應

盡

珋

或

經

理

人

在

載貨

證

船運文件

設有

契約

合同,

因之該

所

有

À

對

于

該

船

舶

之

相

交貨

所

扣

負之

相當

義務,

加

有

減

少缺

嬘

或

免除時,

均應

認

為

違 物;

法。

相

常

愼

重

義務,

或

因之該船

長職

員

代

理

人或受僱

Λ

對

于

運送貨

物之謹愼處

理

堆

放管

理

船

舶

所

有

Ä

丁-

由

美

國

港

П

或

開

往

美

國

港

 \Box

連

送

商

FT HD

財

業

恭

相

當愼

重,

使

該

船

舶

有

倘

相當

水手

設備

給養

嵵

該船

舶

其

所有人代理

人或

承租

人對于

因

該船駕駛管

理之

~過失錯

第三條

誤,

肵

發生

之損

失滅

燃失不負

責

支該船

舶

其所

有

入承

租

人

代

理

人或

船

長

對

子

因

上

或

任。

其

可

航

行

水

上之海

難

共天災公敵

或

運送貨物

本身之缺

《殘性質:

損

壤,

或

因

包裹

欠

全, 海

合法

抋

捕, 他

或

因

託

運

人貨物

所

有

Ã

其

代

理

人

代

表

人之行為 不負責。

或

不

爲,

或

人

在

海

中意圖

救

助

生命

财

產

及其

、因之變

更

航

程

所

發生之一

切

滅失,

均

第四條

船

舶

所

有

٨

于

由

美

國

港

口或

壮.

美國

與

外

國

港

口

間

運

浽

商

品財

物滑,

應

合

法商

品品

魠

運

٨

發

給

載貨

證

一旁或

船

運

文

侔,

Ų.

間

應

註

朋

指

證之記號

包裹之件

數或

重

量, 向

其

係

為

運 逐人

或 係 託 運

Ā

八之重

量,

及交

船

舶

所

有人船長或代理人商品財物之外表狀況是項

量

文件

即認為收到商品大致之證

則。 付

之重

95

船舶代理人所有人或船長于違反本法任何規定時及因請求未爲發給載貨證券證時應

第五條

第八條

本法由一八九三年七月一日施行。

本法第一條及第四條之規定于牲畜運送不准用之

人代表人其他責任規定均不發生影響。

英文原本附後

gations, duties, and rights in connetion with the carriage of property,

Be it

An act relating to navigation of vessels, bills of lading, and to certain obli-

ACT OF CONGRESS. 1893. (HARTER ACT).

States of America in Congress assembled that it shall not be lawful for the mana-

enacted by the Senate and House of Representatives of the

United

第七條

第六條

本法對于美國合衆政府修正法第四二八一條至第四二八三條之規定或對于船舶所有

之半數給付因違法受損害方其餘悉數歸美國合衆政府所有。

船長之船舶應有留置權該船舶所在地之美國合衆政府地方法院得以命令拍賣之罰款

96

受二千元以下罰金處分因是項違法所發生之罰金及費用對于該違法代理人所有人或

ger, agent master or owner of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to insert in any bill of lading or shipping document any clause covenant, or agreement, whereby it, he, or they shall be relieved from liability for loss or damage arising from negligence, fault or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery of any and all lawful merchandise or property committed to its or their charge. Any and all words or clauses of such import inserted in bills of lading or shipping receipts shall be null and void and of no effect

2. That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America, and foreign ports, her owner, master, agent, or manager to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of the said vessel to exercise due diligence, (to) properly equip, man, provision and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers,

agents, or servants to carefully handle and stow her eargo, and to care for and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened, or avoided.

3. That if the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects selworthy and properly manned, equipped, and supplied neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage of loss resulting from faults or errors in navigation, or in the management of the said vessel nor shall the vessel, her owner or owners, charterers, agents, or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters, acts of God, or public enemies, or the inherent defect quality, or vice of the things carried, or from insufficiency of package, or seizure under legal process, or for loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative, or from saving or attempting to save life or property at sea, or from any deviation in rendering such service.

- That it shall be the duty of the owner or owners, master or agent of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to issue to shippers of any lawful merchandise a bill of lading, or shipping document stating, among other things the marks necessary for identification number of packages, or quantity, stating whether it be carrier's or shipper's weight and apparent order or condition of such merchandise or property delivered to and received by the owner, master, or agent of the vessel for transportation and such document shall be prima facie evidence of the receipt of the merchandisc therein described.
- 5. That for a violation of any of the provisions of this Act, the agent, owner, or master of the vessel guilty of such violation, and who refuses to issue on demand the bill of lading herein provided for, shall be liable to a fine not excedding two thousand dollars. The amount of the fine and costs for such violation shall be a lien upon the vessel, whose agent, owner, or master is guilty of such violation, and such vessel may be libelled therefor in any district court of the

United States, within whose jurisdiction the vessel may be found. One-half of such penalty shall go to the party injured by such violation, and the remainder to the government of the United States.

- 6. That this Act shall not be held to modify or repeal sections forty-two hundred and eighty-one, forty-two hundred and eighty-two, and forty-two hundred and eighty-three of the Revised Statutes of the Unites, or any other Statute defining the liabitity of vessels, their owners, or representatives.
- Sections one and four of this Act shall not apply to the transportaion of live animals.
- That this Act shall take effect from and after the first day of July, eighteen hunderd and nmety-three.

Approved February 13th, 1893.

第四章 共同海損

舶 旅 客及貨物均有立即沉沒之虞因以船 與積貨共同危險之行為即謂之共同海損行為然該被投棄之積貨所有人不應獨負損失凡 船 舶 裝運貨物尚在航程中忽遇颶風如不減輕儎重該船舶勢將不能抵抗滔天之狂浪而船舶 · 係人均應分担是項損失而爲之補償。 長之指揮將積貨之一部份投于海中是項投棄係 為 避 |発船

之各方利害關

題, 分担 ÄĒ 為 並 担。 及積貨共同 應由 凡 避 |英國勞雲氏法官亦曰凡為保存船舶及積貨因特別犧牲或費用所發生之損失應認為共同海損, 商各國所共同 **逆免船** ↑世界海商團體均望世界各國有統一之辦法放自一八六○年迄今屢有國際間會議並訂定約 補 前 be replaced by 償, 各方利害關係人比例負担。 開 舶及積貨之共同危險所 法 "That what 利 例, 益所發生之特別費用及損害應認為共同海損, 卽 遵守者羅迪 共 同 海 the Contribution of all," is in 損之基本原 Rhodian time of danger given or sacrificed 爲處分而直 一我國海商 則, 查是 原則凡在危險時為公共利益所給與或犧牲者應由 法第 項原 1接發生之損害及費用,」共同海損, 小則係通: 百二十九條「稱共同海損者謂在 法蘭西路易第十四時代之法典 行于古代羅迪國民 並 應由全部 for 船舶及積 Rhodians, 現為 the 係海商特 海 貨 亦曰 難 共 爲 有 中 之問 大衆 世界 船 同 船 舶

克恩 八 九 竹 Ō 物 浦 規 則 九二 現 世界各國海商 團體所 發給之載貨證券或 理, 海上 -保險契約: 本, 均 后, 記 丽 共同海 閱。 損, 依 照

第 情 担, 限。 甲 蛬 共 甲 殁 浦 應 節。 裝 板 板 莊 之上, 百 有 規 海 船 載 Ŀ 同 杳 四 則第 不 $\ddot{\mathbf{T}}$ 損, 艙 於 危 北 十 冽 至 旭 笚 經 म 險, 同 车 火勢 七 共 \equiv 牸 板 者, 投 經 海 或 以船 條, 項 棄 原 同 别 Ŀ 倘 損 ___ 則 簡 將蔓 泊 費 者, 泛損 亦 貨 經 八用之應 有 第 損 題, 投 物, 則 長 十六條第十七 分担 命令 相 延, 經 棄, 不 失, 四 __ 當之 因之 認為 投 可 亦 车 之 認 爲 棄 而 分 約 為其 規 财 共 共同 將 共同 被投棄 耆 爲 克恩 同 船底 三項, 定。 產 不 游 海 認為 同 及 海 的 條 其 鑿 者係 損 損 海 損, 物 解答詳 損。 坞 分 渚, 洞, 共 蓋 浦 担 我國 攤 -J-引 同 甲 屬 J 規 乏比 芝 水入 約克 海 板 最 積 則 崩, 地 海 顯 辦 捐, Ŀ 貨。 《明之損害》 m 艙以 不 例 點 恩 商 旧 我國 部 的 法第一 11.5 其 應 該 份, 華 简 、裝載 間 堆 項 海商 Ĵ: 息 浦 積 船 規 \equiv 開 各 滅, 百三十 爲 貨 應 舶 則 法第 元之某部! 船舶 由 \equiv 條 航 物 原 共 述 項 也, 共 本 運 問 同 之詳 因是 譯 但 同 種 __ 條 百三十六條第 題, 海 海 份。 類 如 項 運送 損補 均 損 崩, 或 亦 附 由一 茲不 一鑿洞 Ξ 損 有 商 FII 償, 失 業 規 木 于 之計 九二 贅 所蒙之損害 褶 特 定, 材或 倘 釋。 第 該 Ü 慣 別 共同 74 算 積貨 火車 供 所 費 許 百 百 车 及 怒 用。 三十 約 其 海 三十 係 者, 積 頭, 克恩 損之 應 應 不 非 裝 貨 乜 認 在 装 載 補 爲

地 餌 , 載時之價格為價格但關于積貨之價格應扣除因滅失無須支付之運費及 第 百三十 · 條, 關 于 共 同 海 損之 分 扣 額, 船 舶 以 到 達 地 到 達 時 之價 格 **人其他費用**。 爲 傮 格, 積 貨 힗

卸

載

條

的

償

分

為

此

條

避

第一百三十七條「共同 海損之損害額以到達地到達時之船舶價格或卸載地卸載時之積貨

價格定之但關於積貨價格應扣除因滅失或毀損無須支付之費用,

第 一百四十一條「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

約克恩的華浦規則(York Antwerp Rules,1890)

所潤色之文字尚不滿意以致是項規則竟遭擱置嗣經一八六二年及一八六四年兩次會議條文雖 會 會發起召集歐美各商會及海商團體定期開會於英屬之格蘭斯哥 (Glasgow), 出席 議 據是項規 ,再行提交各國立法機關核議嗣因英國勞億公司 Lloyds, (為世界海商中最有勢力者) 海 定者各國商船及水險公司所填發之載貨證券租船合同以及保險單對於共同海 商 查是項規則並非國際間之法令乃世界海商國家之海商團體爲謀共同海損統 團體 則辦理溯是項規則之起源係在一六八〇年五月三日由英國各大商埠之海商團體及商 律 .師海損揭算員及保險公司等議定共同海損規則十一條並議定另請專家潤 損, 者 類皆載 辦法所公同 有各國商 () 對於 色文字 依

會議

欧於恩的

華浦

Antwerp, 議定規則計十二條名之曰約克與恩的華浦規則各國始遵用之一八九〇年國際

但效力尚未發生及至一八七六年又開會議於白利門 Bremen,一八七七年開

經

規

定

werp, Rules 法典統一改進會開會於利物浦 Liverpool, 將規則名稱改稱為約克恩的華浦規則York- Ant· 計十八條自是以後各國海商團體之遵用者益衆一九二四年又開會於司 刀克霍姆

填發之載貨證券(卽提單)船舶定期運送契約(卽租船合同)對於共同海損均載明依照是項 擴充 條文為二十三條此約克恩的 華浦 規則產 生及成立之經過 也我國 輪 船 公司

規則辦理而水險之保險單上亦如之其重要實可概見。

年之規則繙譯干后以供我國海商事件之參考。

八 九〇 车 約克恩的 華浦 規 則 茲特

·將一八九〇年又一

九二四

第 一條 甲板 上積貨經投棄者

裝載於甲板上之積貨經投棄者不得 由共同海損補償。

凡 未經建造 于船舶本身之建造物皆視爲甲板之一部份。

為共同安全起見所為之投棄及處

分所

發生之損失

第二條

之一項而發生損失該項損失應由共同海損補償。

為共同安全起見所為之犧牲及為安全起見意在投棄而由船洞引水因之船舶及積貨或其中

第三條 息滅 船 火

為息滅船上之火焰因引水或其他如故意將焚燒之船舶擱淺或鑿洞等情致船舶及積貨或其

所

中 之一 項發生損失時該項損失應由 共同 海损補償但被焚燒部分之船舶及整装或零裝之積貨不

得 領受補

偨 割斷沉沒物

第四 部分或其他被海難業經冲失物件所發生之滅失或損失不得由

同 潍 損 補 償。

H 因

割斷

沉沒物或桅桿殘餘

JĻ.

第五條 自 **口願擱淺**

補償, 項 情 當船 但於其他情節為共同安全起 飾 該 船 舶 舶 如不故意駛入沙岸擱淺時則該船舶即有沉沒或被逐上岸或觸礁之情事發生凡因此 放意 、駛岸擱淺 因之船舶 見船舶故意駛岸擱淺者其所發生之滅失或損失應由共同海損 積貨及運費或其中之一項所發生之損失不得

由共

同

海 損

補 償。

第六條 船帆滿風 一船帆之損失或滅失

發生之損失或滅失時, 滿風所蒙受之損失或滅失不得由共同 為共同安全起 見, 應由共同 強 使船 舶 海損補償 脫離擱淺或 海 損 但於船舶漂浮時船舶積貨及運費或其中之一項因 補償。 騙 使 船舶 向 高地擱淺如船帆及桅 記桿或其· 中 之一

第七條

因起浮船舶機器豪受損失

船帆

項所

以 船 舶 加擱淺岸· 上, 位置危險因竭力使乏起浮船舶機器鍋爐所蒙受之損失應認為共同 限。 海損・

能 證 明浮起船 加之意旨 為共同安全 而 甘冒損害危險之情節為

船 舶 **混擱淺岸上所發生之減輕費用及其**

第 八條 領失

所

為之額

為

共同

外費用、 於船 |駁船 舶 費 擱淺岸上 用及 **人重装費** 一時為起 苚, ~ 浮起 以 見而卸載積貨答煤給養品或其 已經 應用 沿者為限, 及因此所發生之滅失或損失均應認 中之一項者其因減輕

第九條 積貨船料及給養品用作燃料 海損。

計賣合船舶所 積貨船 海 損。 惟 낈 料及給養品 燃 有人負擔, 料 業 經 或其 充 分預 並移增於共同 一个之 備 為限, 一項於海難中為共同安全起見因必需而 但 海 應 損資 推 算所 方。 應銷用煤斤之量

數以最後港

口離

去 日

之價格

被用作燃料時,

應認

爲

第 十條 避難港之費用等項

核

共

同

甲 船 舶 因 事變 犧 性 或 其他特殊情 B形為共同: 安全 丽 必須 駛 入 八避難港 地其駛 進該 項 港

地

費 亦應認為 用, 應認 (乙)無論在 共 為 同 共 海 同 |裝載停泊或避難港地其由船舶卸載積貨之費用應認為共同海損但卸載以 海 損。 損。 並 业於其運 載 原 **冰有積貨** 或 其 (一部份駛去時其因 一般入 或折囘所有離去之費用,

必須

106

佴

為共同 安全起 見或使船舶因犧牲或事經所豪之損害得以修繕而是項修繕為本次 航海

所

必需者

爲限。

均 認 為 丙 共 倘 同 曲 海 損。 船 ,但船舶被沒收或不駛行原定航綫時自沒收或放棄原綫之日 舶 卸 載積 貨之費用已認 爲 共同 衜 過損該積1 貨之重 裝堆放費 用 1起其棧租2 及 所 有 堆 卽 棧費

朩

得

用, 亦

為共同 海

用 起 **心見該船** 丁子 業 舶 復 已認為共同 被 拖 至 其 (他港 海損之船 地 或 Ħ 舶, 的 為連 地, 戜 送全體積 其 部份積貨移 貨起見停留于可為 轉于其他船 修 船或以其: 緒之港 地, 然 他 方法 以 節

輸送,

省

其 由 有關 所 有 係 切拖 各 方 比例負担。 帶費移裝費輸送費或其中之一項(以所省之費用為限, ()應按照減省之額 以外費用,

第十 條 避 難 港 海員 之工資及 開 支等 項

滯 留 脖 依 期, 照 至 第 船 Ŧ 條之 舶 開 駛或應開駛時 規 定, 如 有 修繕或 日止 Į. 之 他 情 切工資及開 節, 致 船 舶 駛 入或 支均應認為共同 滯 留港 地, 其 海 船 損。 È 但 職 船 員

船員

Æ

此

特

別

舶

被沒收

或

同

海

駛 行原 定 航 第 7 綫 時, 其船 條 Ė 大 職 餌 員 載 積 船員之一 貨之損 切工資開 失 支自沒收或放棄原綫之日 起, 不 得認為共

積貨

如

因

卸載、

· 堆存重裝堆放等事所受之必須損害或滅失應認為共同海損以

上開各項

養用,

第十三條 修繕費用內之扣除

關於鋼質或鐵質之船舶, 關於共同海損之分派于已承認共同海損之修繕應以(新換舊)情節作下列之扣除。 由原始登記日起至事變之日止。

(甲)一年之內者

所有修繕應完全承認但油漆或底面則扣除三分之一。

(乙)一年至三年者

幕 1幔套子油漆等無論修繕或換新均扣除三分之一鉛絲索具鉛絲繩索鉛絲船身之木器桅杆帆杠條俱絲絨陶器五金玻璃船帆索具繩索被單巨纜(巨纜及 與鉛 絲練環者有別, 練環、 輔 助抽

起重機及接連物等均扣除六分之一其他修繕均完全承認。

(丙)三年至六年者

水機器絞盤、

及接連物

除桅杆帆杠之鐵器機械(鍋爐及其裝設物在內)扣除六分之一外其他依照上 開 乙項

(丁)六年至十年2

得 扣除三分之一外其餘依照上開丙項扣除。 除桅杆帆杠之鐵器機械(鍋爐及其裝設物在內)之修繕掉換及一切互纜繩索被單索具均

除船 (戊)十年至十五年者 身鐵器水泥及練纜扣除六分之一外其餘之修繕換掉均扣除三分之一如船錨則完全承

認。

所有修繕掉換均扣除三分之一船錨完全承認鍊纜扣除六分之一。 (己)十五年以上者

庚)普通 情 形

油漆底層於事變前六個月內未曾油漆者其油漆底層不得承認至以舊料修繕未用新料及給養品 除給養品與機械鍋爐外所有扣除各項均照船舶之年齡計算不得以某一部份之年齡計算倘

未經消用者不應扣除。

關於木質或兩合質船舶

船 此項時期後除下列特別情形外均應扣除三分之一船錨完全承認鍊纜應扣除六分之一給 ·舶於事變時原始登記日期在一年以下者(新換舊)之扣除不得為之。

在

養品 用品得扣除三分之一。 未經消用者不得扣除。 刹 去舊包皮之同量金屬包皮應完全承認但得扣除舊包皮之得款釘子毡氈及人工之金屬敲

關於普 通 船舶

肵 有 船 舶, 其 〈鐵器 由灣伸直及卸裝工資均應完全承認

場費用以及移動推 運費用使用車剪機及船塢材料費用均應完全承認。

船

第十四條 臨時修繕

同海損之臨時修繕(新換舊)之扣除不得爲之。

於業經承認共 第十 五條 運費 滅 失

倘積貨之損失或滅失發生於共同海損之行為或認為應由共同海損補助者其運費因之滅失

亦應由共同海損補償。

者,

7 六條 因犧牲致積貨損失補償之數額

第

達日 或該次航海終結日之貨物市價為標準。 凡 貨物因 **、犪牲所蒙之損害或滅失而認為應由共同海損補償者其貨主蒙損之數額以船舶到**

第十七條 分担 價額

在 自 1共同海損處分之日而積貨與船舶淪沒該港口費及工資亦無由發生自亦不得認為共同海損至 共 同 共 同 海 損處分行為 海損分担 數 類應, 日 以 7後之港 災航 海 終結 口 [費及船員工資等費均] 財物實在價額, 連 间 應由 共同海損之損害補 船東之運費旅客票價內扣除, 償數 額 集 公合核

蓋假

算。 但

共同海损處分行為以後發生之一切費用除已認為共同海損費用外均應由財物價額內扣除之 旅客之行李及隨身物件凡未記明載貨證券者均不得分担共同每損。

第十八條

除依照上開各條規定凡于運送契約未經載明共同海損依照本項規則辦理者其分派應依照

該管之法令及習慣辦理之

英文原本附後

YORK—ANTWERP RULES, 1890

Rule I.-Jettison of Deck Cargo.

No jettison of deck cargo shall be made good as general average Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered

to be a part of the vessel.

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

sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of

111

hatches opened, or other opening made for the purpose of making a jettison for the comman 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 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 sink, or 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 shore, shall be made good as general average. But in all other cases where a ship 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 or them, caused by forcing a ship 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 Refloting 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.

Rule VIII.—Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent

Damage.

When a ship is ashore, and, in order to float her, cargo, bunker coals, and ship's Stores, or any of them, are discharged, the extra cost of lightening, lighter hire, and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

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

Cargo, 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 coals 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 charged to the shipowner and credited to the general average.

Rule X.—Expenses at port of Refuge, &c.

(a).—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 or it, the corresponding expenses of leaving such port or place, consequent upon such entry or return, shall likewise be admitted as general average.

- (b).—The cost of discharging eargo from a ship, whether at a port or place of loading, call, or refuge, shall be admitted as general average, when the discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident during the voyage, to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.
- (c).—Whenever the cost of discharging cargo from a ship is admissible as general average, the cost of reloading and storing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, 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.

(d).—If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair 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 Xl.—Wages and Maintenance of Crew in Port of Refuge, &c.

When a ship shall have entered or been detained in any port or place under the circumstances or for the purposes of the 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.

Rule XII.—Damage to Cargo in Discharging, &c.

Damage done to or loss of cargo necessarily caused in the act of 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 renewal 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 ropes and wire hawsers, chain cables and chains, donkey engines, steam winches and connexions, steam cranes and connexions; other repairs in full.

Between 3 and 6 years (C.)

Deductions as above under clause B, except that one-sixth be deducted off ironwork of masts and spars, and machinery (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, repairs to and renewal of all machinery (inclusive of boilers and their mountings), and all hawsers, ropes 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,

Generally (G.)

The deductions (except as to provisions and stores, 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 accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and provisions and stores which have not been in use.

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 old metal nails felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

In the case of ships generally:-

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

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

Rule XIV .- Temporary Repairs.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs of damage 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.

Rlle XVI.—Amount to be Made Good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage 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.

Rule XVII.-Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual values of

the property at the termination of the adventure to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such port charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice, and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the proerty 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 to general average.

Rule XVIII—Adjustment.

Except as provided in the foregoing rules, the adjustment shall be drawn up in accordance with the law and practice that would have governed the adjustment had the contract of affreightment not contained a clause to pay general average according to these rules.

第一原則

稱共同海損行為者謂在共同海事冒險間因由危難而保留財物為共同安全起見所為或發生

之故意及相當特別犧牲費 用 也。

第二原則

共同海損之犧牲及費用應由各利害關係人分擔之依照下列規定為標準。

第三原則

市場損失等均不得認為共同海損。 共同海損行為所直接發生之損害滅失或費用始得認為共同海損。 ·舶或積貨因航行遲延所蒙受之損害或滅失及因同一原因所蒙受之間接損失如躭誤船期

船

第四原則

共

同

影響但對于向該過失負責方之請求權不因之發生阻礙。

海損之應受分担權利不得因發生犧牲或費用之事項為冒險關係中之一方所致者而受

第五原則

共 同 海 損 請 **求方對于該滅失或費用之應認為共同海損者須負證** 明之責任。

原則

損費用減省之數 凡替代應認為共同海損費用所發生之特別費用亦應認為共同海損並應受補償但以共同海 額 為 限。

第七 原則

共

同

海

. 損關於損失及分擔之計算應以航海完成地完成時之價值為標準。

本 原 則對於海 :損報告書制成地點之决定不發生 一影響。

第 條 甲 板 Ŀ 一積貨經 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為商業習慣所許者不在此 第二條 為共同安全起見所為之投棄及犧牲所發生之損失

為共 同安全起見所為之犧牲及為共同安全起見意在投棄而 項而發生損失該 以 項損失應: 心由共同 海損 補償。 由船洞

引水因之船

舶

及積貨或

限。

中之一項發生損失時該項損失應由共同海損補償但被焚燒部分之船舶及整裝或零裝之積貨不 為息 滅船 第三條 上之火焰因引水或其 息滅船 火 他,

如故意將焚燒之船舶擱淺或鑿洞等情致船舶或積貨或

其

124

第四條 割斷

因割斷沉沒物或桅桿殘餘部分或其他被海難業經冲失物件所發生之滅失或損失不得由 沉沒物

共同 海損 裕償。

凡

條 自 願 擱淺

舶如不故意駛入沙岸擱淺時則該船舶即有沉沒或被逐上岸或觸礁之情事發生凡因 第五

當船

補償但於其 項情節該船舶故意駛岸擱淺因之船舶積貨及運費或其中之一 他情節為共同安全起見船舶故意駛岸擱淺者其所發生之滅失或損失應由 項所發生之損失不得由共同海損 共 同 海

損

此

補償。

第六條 船帆滿風 ·船帆之損失或滅失

滿風所蒙受之損失或滅失不得由共同海損補償。 發生之損失或滅失時應 爲共同安全起見強使船舶 由 共 同 [海損補償] 脱離擱淺或驅使船舶 但於船 舶 漂浮時船舶積貨及運費或其中之一 向高地擱淺如船帆及桅桿或其中之一 项因

項所

船

·舶擱淺岸上而位置危險因竭力使之起浮船舶機器鍋爐所蒙受之損失應認為共同 第七條 因起浮船 舶機器蒙受損失

船

海損,

但

以能 證明浮起船舶之意旨為共同安全而甘冒損害危險之情節為限惟于船舶在浮起狀態 心中其機

器鍋爐所蒙受之滅失或損害不得由共同 內海損補償。

第八條 船 舶 擱 淺岸 上所 發生之減輕費 用 泛其 損 失

因減 .輕所為之額外費用駁船費用及重裝費用(於船 為共同海損。 舶 加擱淺岸 上時, 其積 貨及船上燃料及給 養品, 以已經應用者爲限, 或其中之一 項, 因)及因此所發生之滅失或損 四共同海! 損行為而 卸 **一載者**

其

第九條 船料及給養品 用作燃料

失,

均應認

該煤斤 海 .損惟須燃料業經充分預備為限但應推算所應銷用煤斤之量數以最後港口離 船 量數 料及給養品或其中之一 曾移增于 ,共同海 損資 項, 八於海 方, ,難中為共同安全起見因必須 上上日

第十條 避 難 港 之費 角等 項

駛進該項港 甲 船 1.地之費用應認為共同海損並於其運載原有積貨或其 舶因 事變犧 牲, 或其他特殊情形為共同安全而必須駛入避難港地或折 一部份駛去時, 其因 间裝載港 一駛入 或 折

所有離去之費

用,

元亦應認

為共

同

海

損。

(乙)無論在装載停泊或避難港地其積貨因船上處理或卸載所發生之費用及燃料給養品之 而 被用作燃料時應認為共同 一之價格 核計, 地, [8] 其.

A, **均應認為共同海損但其處理或卸載以必須為共同安全起見或使船舶因犧牲或事變所**

之損害得以 修繕而是項修繕, 為本次 航 海 所必需者 為限。 賽

損**,** 但 船 Ŀ 舶 燃 沒 船 料給養品 内 **收或** 舶 倘 被沒收或不 / 航綫 因 積 費 **松寨時** 貨安置 用以及所有積貨燃料給養品 駛行原定航綫時自 積貨尙未完全卸 或 卸 載及燃料給 載上開之各項棧租, 1沒收或放棄原綫之日起其棧恕即不得 養品之費用 堆棧費用(已認為共同海損該積 倘發生 仍應認為 一應包括 共同 火險)亦均認為 海 貨 損, 重 認 至 裝 為共 積 堆 貨完全 放 費 同 海 共 用,

損,

但

同

海

卸

載

及

船

用起 其 所 見該船 有 丁)于業已認為共同海損之船舶為 切 舶復 拖 帶 被拖 費, 移 轉費, 至 其 他港 輸送費或其 地或 目 一个一个 的 地, 運送全體積貨起見停留于可為修繕之港 或 其一 項(以所省之費用 部份積貨移 轉 為限, 手 其 他船)應按照減 舶, 成以 省之額 其 地然以節省費

他

方

法 輸送

外

(費用)

日

ĨĖ.

曲 各關 係方比例 負担。

第十

一條

避

|難港海員之工資及開

支等項

留

港

地,

其船

È

職

員

船

員

在

此

特

别

收

依 照 第 十條之規 定。 如有修繕或 英 他 情 節, 致 船 舶 駛 Ž 或滯

滯

留

時

期,

至

船

駛行原定航綫時其船主職員船員之一切工資開支自沒收或放棄原綫之日起不得認為共同海損。 舶 開 駛 或 燫 開 駛 時 H 止之一 切 I 資 開支, ~ 均應 認為 共 同 海 損, 但 船 舶 被沒

127

倘 船 · 舶沒收或航綫放棄時積貨尚未完全卸載上開船員工資開支仍應認為共同海損至積貨完全

卸 載 Ĥ 為 ΙĖο

第十二條 因卸載積貨之損失

一以上開各項費用業經認為共同海損者爲限。 積貨燃料給養品如因處理卸載堆存重裝堆放等事所受之必須損害或滅失應認為共同海損•

但

第十三條 修繕費 用內之扣 除

關於鋼質或鐵質之船舶由原始登記日起至事變之日止。

關於共同海損之分派于已承認共同海損之修繕應以(新換舊)情節作下列之扣除。

(甲)一年之內者

所有修繕應完全承認但油漆或底面則扣除三分之一。

(乙)一年至三年者

幔套子油漆等無論修繕 用具、 船身之木器桅桿傢俱絲級陶器五金玻璃船帆索具繩索被單巨纜(輔 助抽水機器汽機絞盤及接連物汽機起重機及接連物及電汽機械均扣除六分之一其他 或換新均扣除三分之一鉛絲索具繩索互纜無線器具 與鉛 〈鍊環巨 絲 鍊環 一纜及 者有別)幕 鋉 環、 電

流

修繕均完全承認。

(丙)三年至六年者

除電流用具扣除三分之一又除桅桿帆杠之鐵器機械(鍋爐及其裝設物在內)扣除六分之

外其他依照上開乙項扣除。

丁)六年至十年者

在 内) 除桅桿帆 無線電器具巨纜繩索被單帆扛之修繕掉換扣除三分之一外其他部份依照上開丙項扣除, 杠之鐵器輔 助抽水機器汽機絞盤起重機及附屬物等又及機械へ鍋爐及其裝設物

戊)十年至十五年者

除船身鐵器水泥及練纜扣除六分之一外其餘之修繕掉換均扣除三分之一如船錨則完全承

(己)十五年以上者

(庚)除

給 養品

與 電 流

認。

所有修繕掉換均扣除三分之一船錨完全承認鍊纜扣除六分之一。 用具 無線電器具 外所 各項,

、及機

械鍋

爐

有扣除

(均照船

舶之 年齡

計算不

至以

得以某一部份之年齡計算倘油漆底層於事變前六個月內未會油漆者其油漆底層不得承認, 舊料修繕未用新料及給養品絞盤未經消用者不應扣 除。

關

於木質或兩合質船

舶

損 也。

船 舶 ·于事變前原始登記日期在一年以下者(新換舊)之扣除不得為之

在此 項時期後除下列特別情形外均應扣除三分之一船錨完全承認鍊纜應扣除六分之一給

養品未經消用者不得扣除

剁去舊包皮之同量金屬包皮應完全承認但得扣除舊包皮之得款釘子毡氈及人工金屬該用

品得扣除三分之一。

修繕之扣除依照鐵質或鋼質之船舶規則辦理。 倘 船舶裝有逐水冷氣電氣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

關于普通船舶

船塢費用以及移 所有船舶其鐵器由灣伸直及卸裝工資均應完全承認 動推運費用使用車剪機及船塢材料費用均應完全承認

第十四條 臨時修繕

項修繕費用應認為共同海損但因偶然損害僅為航 同海損者以所減省之費用為限蓋假使于該地不為修繕時其費用將來亦必發生並應認為共同海 倘 船 舶在裝載停泊避難港地為共同安全或因其共同海損所發生之損害而為臨時之修繕是 海完成而為臨時修繕時,其費用之所 應認為共

130

于業經承認共同海損之臨時修繕(新換舊)之扣除不得為之

第 + Ŧī. 條 運費 滅 失

亦應由 倘 1共同海 積 ·貸之損失或滅失發生于共同海損行為或認為應由共同海損補償者其運費因之滅失者, 損 補 償。

旧 其所 有 人因 本次犧牲而減省為獲運 費之費用應由滅失之總運

費

內 扣

第 十六條 因犧牲致積貨損失補償之數額

百 或于航海 凡 省 (物因犧牲所蒙之損害或滅 未于 原訂目的港終結者以該次航海終結日之貨物市價為 失而認為應 由共同海 .損補償者其貨主蒙損之數額以船舶 **灬標準**。

達

倘

受

損貨

物于

到達後

出售其

由

.共同海損補償之損失應以船舶到達日完好價值

作

依照

到

完好價值, |與出售所得之價值 計算。

第 7 屯 條 分担 價 額

共 同 同 同 海損處分行為以後發生之一切費用除已認為共同海損費用外均應由財物價額內扣 海 海 共 損處 損處 同 海 《分之日] 分行為日以後之港 損 分 扣 數額, 而積貨與船 應以航 海終結 和淪沒該港口費及工資亦無由發生自亦不得認為共 口費及船員工資等費均應由船東之運 財物實淨價 額, \(連共 同海損之損害賠償數額集合核算 費旅客票價內扣除, 同 除 海 損, 蓋 但自 假

共

在

旅客之行李及隨身物件凡未記 明載貨證子者得不分担 共同 海損。

7-凢 條 船 舶 損 害

第

倘 項損害減失部份之實際普通價值但于 船 舶 及其 機器 或购 輪, 因損害或 《滅失而爲修繕更換者其共同海損承許之數 新換舊部份應依上開第十三條 江扣減, 倘 不爲修繕, 額, 為 修繕 或

値 旧常之貶損但 以不超過 計 爲 限。

認價 修繕之估

害或 诚 倘 **以失之數** 船 舶業受實際完全 額, 應為該船舶完好狀態之價值扣減非共同海損損害修繕之價值及餘物出賣之款, 一喪失或假定完全喪 失時其因共同 海損行為所發生之承 認共

同

海 損損

第 Ŧ 九條 未經聲 朗 或不實聲 明之積

貨

銀。

應認為共同 貨 1物之裝 海損但該項貨 載, 未經 船 舶 物倘 所 有 有 À 或 存 留, 其 代理 仍應分擔共 ٨ 知 悉, 或于 同 旓 損。 裝載時故為謊報者其蒙受損害或 滅

照 彪 朋 價 值 計 算但該 項貨 物之分擔分 應照實在 一價值 計 算。

貨

物于

,其裝載時祭

爲不實之聲明,

丽

其價

値

少于

實在

價值者其損害或滅失之承受分擔權應依

第 + 條 港 П 發生之 漫用

于

航

海延長時間所發生燃料及給養品之消耗及船長職員船員之工資日用係因船舶駛入避

更

難 港 地 或返還裝儎港地者應認為共同海損但以駛入該項港 !地之費用業已依照第十條〈甲

認

爲 共 同 海 損者 「為標準。

給 以 養品, 船 于滯留 長 |職員船員之工資日用業已依照第十一條認可共同海損為標準惟因修繕所消耗之燃料| 時間在裝儎停泊或避難港地所消耗之燃料及給養品亦應認為共同海損, 損。 但其期間應 及

不得認為共同 海

第二十一條 款項之供給

係之一 爲 方供給者因籌款所為抵押或其他借款之必須費用或由同 共 、同海損所支付款項其百分之二應認為佣金並應認為共同海損但于該款項不由分擔關 ··· 原因, 貨主因貨物出賣蒙受之

損失應認爲共同 海損。

爲給 和付共同 第二十二條 海損用款所發生之墊款其保證墊款費用亦應認為共同海損。 損失經共同海損補償之利 息

之週

方或共同: 年 独 定 開支犧牲及承賠諸費用 利 海 圶 ·損保證金于此期間 計 算。 倘 無規 定之法定利 **加應計利** 內有償還者當另為相當計算。 息, 率, 並 則 依 應認為共同 週 车 $\dot{ar{x}}$ 厘 |海損依照冒險完成之最終 至 一共同海 損報告書完成為止但分擔關係各 Ħ ír'j 港 口 地

第二十三條

保證金之處理

費用各方之保證及信託該信託人得將保證金付賬或發還悉依海損揭算人之書面指導關于是項 儲之銀行亦應由信託人選定是項保證金連同利息即作為積貨應給付共同海損撈救酬金或其他 存儲以能生息者為最佳由兩個信託人(其一由船舶所有人推舉其一由繳款人推舉)保管其存 積貨所負擔之共同海損撈救酬金或其他費用于其保證金收受後該保證金應即以特別戶名

York-Antwerp Rules, 1924

保證金及其付賬或發還各項與各方之實際責任不發生影響。

Rule A.

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

Rule B.

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

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

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 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 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 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 thip, 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 in of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred) and the loss or damage sustained thereby shall be almitted as general average.

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 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 trat would have been consumed, calculated at the price current at the ship's la t port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. (a).—Expenses at Port of Refuge, &. c.

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 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 safe 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 stowing such cargo, 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 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 & c.

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 orew, 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 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, &. c.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling dis-

charging 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 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 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.)

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 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 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, electrical or other machinery, or with wireless apparatus to be subject to the same deduction 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.

Rule XIV.—Temporary Repairs.

Where temporary repairs are affected 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 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 Damaged 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 deduction being made from the shipowner'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 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.—Uudeclared or 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 ship-

ment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declare value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX.—Expenses bearing up for Port, &. c.

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 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, sacrifices 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 any interim reimbursement from the contributory interests 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 cone 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.

船 于 港 舶 П 儿一 規 萬 碰 阈 擂 則之規定亦一律遵守該章程對於船舶航 币 航 年 海 要 規 世 避 則, 界 碰 章程 為各國 海商 國家 章共三十 海 商 在布拉蘇 團 體 條為 所 共 Brussels 同 世 界各 遵 守 者對于 駛應 海商 所議 心守之規 國 碰撞 訂之碰撞 家 團 則詳為訂定其原 責任之規 體 所 法律公約其 共 同 遵 定, **尤為詳明** 守者。 《條文計· 本 我國洋 譯 其 本, **学**八 一列舉 原 式 本 船 條, 譯 于 舶, 后。 亦 因 本, 爲 义 亦

膏。 章程 行 反 章 動 潜或 芝船 程, 船 因之發生 舶 因 須 舶, 船 應假 依照章程航駛非有必要情節其舉動 舶本身缺殘而發生損害者均認為有過失其負有過失之人或船舶應負損害賠償之 定有 碰撞時, 過 失凡 該船 駕駛船 舶 應假定有 船之 入, 相當 人未盡 過失倘行動之船 普通 不得變更或違反章程倘船 駕 一般員 相 當 舶, 技能 與停泊之船 謹 恒及能 舶于無必要情 舶, 力 在 者, 白晝 或 違 間 反 碰 節, 航 揰, 而 駛 該 達

列

躯

于

船舶發生碰撞之原因及結果不外下列四項

情

節。

擂 係由 Ħ. 撞船舶雙方過失所致者應按其過失程度比例互為担負へ4十) 碰 掃 係 由 不 可 抗 力之 原 因 所 致 者, 彼此 均 不 負 養任, 各蒙受損害方自 碰撞係由蒙受損害船舶 Ē 理 楚。

之過 失所 致 者其損害應 由 本船舶負担(四 碰 撞 係 由 某一 船 船單獨 過失所 **、致者其損害應** 由

有 過 失 芝 船 舶 賠償。

不 停 晤 可 泊 + 乏 抗 關 涧, 忽 力之 另 于 遇 碰 結 船 重 撞, 霧立 果。 舶 係 故 者, 碰 由 Ŕ 撞, 卽 于 以謹慎 該停泊 駕 不 可 駛 員 抗 5方法預備: 力之解釋, 未 船 **小連背章** 舶, 雖 鳴 將船 英國 霧號, 程, 其 然 舶 殊 船 下錨停泊, 以 多 舶 因。 判 亦 有 例, 末 原 有缺 茲舉 諒 之原 並 殘, 竭 其 ガ 縦 因, 最 該某船 業 偵 顯 **木盡普通** 查 著 者 附 譯述 近 舶 相 亦 有 子后, 當 末 無 技能 聽 船 某一 聞, 舶, 不意 謹 是 愼 船 項 忽 及 碰 舶 **ル 駛 入 泰** 能 將 擂, 卽

仍

未

能

避

秘

碰

播

伮

應

歸

責于

不

可

抗

力之原

損害 失 邨 Ŧi. 條第 時, 重 百 其 應 時, 元。 倘 責 盖 4 \overline{H} 雙 方 項, 甲 均 任 擂 應 臽 Ż 應 本 賠 船 依 均 碰 担。 舶, 償 申 其 負 播 之各 受損害 以其責任。 乙之一 均 各 有過 個 船 過 為三千元乙受損害 失時, 半, <u>_</u> 舶, 失 程 面 有 九一一 共 Ż 其責任應 度 亦賠 比 同 例 過 負 车 失 償 互為 耝, 時, 甲 碰 各依 之 但 掃 為二 賠償。 依 統 半結 照 其 一千元, 一弦假 當 公 過 時情節 約, 失 數 第四 甲 定甲乙兩船之過 程 申 度之比 尙 應 倘 條 應 间 找 不 第 Z 能 例, 入 追 確定 負 五 索1500減 項, 人其責 百 失不能 其 倘 元。 任不能 過 兩 我 失 國 去1000元之餘 個 海 判 程 Ü 定其輕重 度 商 Ŀ 判定其 時, 独 船 或 第 舶 其 過 均 失之 數, 時, 過 百 有 其

似

鷵

相

等

時,

其

責

仟

膴

平

均

臽

担。

船

闲

碰

撞積貨裝受損失時積貨之所

有人得向過失負責之船舶要償依照載貨證券之普通

規

156

定運送該項貨物之船舶不負賠償責任而一九二三年世界各國載貨證券統一 項之議决積貨所有人亦不得向本船舶要求損害賠償。 會議 第四節 第

三條

丙 (但我國民法第六百四十九條定明) 凡載貨

于 證券上免責之記 ,未明示 小同意時得 ·或積貨保有海上保險時保險人于結付保險金額後得代位向失過負責方要求損害賠 載, 向 而未經託運 本運送 船 舶 人明示同意 及 碰 撞 對 手 者均不發生效力故在我國現行法律之下積貨所 方船 舶雙方取 償 責令其依照過失程度比 例 負

担。

有

償。

如船

舶

英國商 英國 船 舶 商 所有人之責任亦有限制。 船 船 法第 法 Ŧi. 八九四年 百 另二 |條及第 五百另三條之規定

第五 英國 立〇二條 航海 船 舶 或 其 部份所有人對于下列情節倘非

有實際過失或關係不負賠償

任何滅失

損

失之責。

(乙)如 (甲)如 金銀鑽 貨物商品或其他載于船上之物件因在船 石鐘表 珠寶或貴重寶石 載于船上者其真實性質價值, 上火燒所蒙受之滅失或損

以載貨證券或書面向船 舶 |所有人或船長聲明因盜竊侵佔移去所蒙受之滅失或損失。 未經 其所 有人或託

運人

移丘)三路

第一項 船舶所有人無論英藉或外藉如無實際過失或關係對于下列專項之發生。

(甲)對于船舶運送之旅客發生生命喪失或身體損害情事。

(乙)對于船上裝載之貨物商品或其他物件發生損失滅失情事。

(丙)因船舶駕駛不當對于其他船舶之旅客所發生生命喪失或身體損害情事。

(丁)因船舶駕駛不當對于其他船舶或其他船上裝載之貨物商品或其他物件所發生損失滅

失情事。

所負之賠償責任不得超過下列數額。

甲)關于生命喪失或身體損害無論其為單獨發生者或與其他船舶貨物商品或其他物件之

喪失滅失共同發生者其數額不得超過船舶噸位以每噸十五金鎊計算之總額。

數額不得超過船舶噸位以每噸八金鎊計算之總額。 (乙)關于其他船舶貨物商品或其他件之喪失或損失無論另有生命喪失或身體損害與否其

英文原本列后

The Merchant Shipping Acts, 1894 to 1921,

- 502. The owner of a British sea-going ship, or any share therein shall not be liable to make good to any extent whatever any loss or damage happening without his actual fault or privity in the following cases, namely:
- (a) Where any goods, merchandise, or other things whatsoever taken in or put on board his ship are lost or damaged by reason of fire on board the ship; or
- (b) Where any gold, silver, diamonds, watches, jewels, or precious stones taken in or put on board his ship, the true nature and value of which have not at the time of shipment been declared by the owner or shipper thereof to the owner or master of the ship in the bills of lading or otherwise in writing are lost or damaged by reason of any robbery, embezzlement, making away with, or secreting thereof.
- 503. The owners of a ship, British or foreign, shall not, where all or any of the following occurrences take place without their actual fault or privity; (that is to say,)
- (a) Where any loss of life or personal injurg is caused to any person being carried in the ship;

- things whatsoever on board the ship; (c) Where any loss of life or personal injury is caused to any person carried Where any damage or loss is caused to any goods, merchandise, or other
- in any other vessel by reason of the improper navigation of the ship;

be liable to damages beyond the following amounts; (that is to say.) improper navigation of the ship; merchandise, or other things whatsoever on board any other vessel, by reason of the Where any loss or damage is caused to any other vessel, or to and goods,

amount not exceeding fifteen pounds for each ton of their ship's tonnage; and loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or other things, an aggregate in respect of loss of life or personal injury, either alone or together with in respect of loss of, or damage to, vessels; goods, merchandise, or other

aggregate amount not exceeding eight pounds for each ton of their ship's tonnage. things, whether there be in addition loss of life or personal injury or not, an

日本商法第五百四十四條船舶之所有者當于船長為法定權限內之行為及船長或其他船員

行其職務而致加損害于他人者航海畢後得將該船舶並運送賃及就其船舶所應有之損害時 償

報酬之請 求權 委于債權者, 而 ...免其責任

項第三款因船員過失所發生之損害賠償船舶所有人個 人對

于第三者所負之責任以船舶價值及運費為限。 德 國 商 法第四 百八十六條第一

費及其他 我國 附屬 海商法第二十三條之規定船 **置費為限。** 船所有 人對左列事項所負責任以本次航海之船

加價值

船長運送之貨物或船上其他一 切財產物品所受損害之賠償。

船

長

船員引水人或其他一

切服務于船舶之人員因執行業務所加損害于第三人之賠償。

Ξ 本于載貨證券所生之債務。

四 在 履 所加于海港倉庫及航路之工作物之損害所應修理之義務。 行契 約 # 庌 犯 航 海 過失之賠償。

Ŧi.

船

舶

六 關 学除 去沉 船漂流物之義務及其從屬之義務。

七 救 助 及 撈救之報酬。

八 九 船長在船籍港外以其職權因保存船舶或繼續航海之實在需要所為行為或契約所生之 在 共 同 海 損中 屬 于 船 舶 所有 人應分擔之部分。

僓 務, 而其需要非 由發航 時準備不足船, 具缺 陋, 或設備疏忽而生者

前 項連 費 包 括 旅 客 票價 在 内。

第 項所稱附屬費指船舶因受損害應得之賠償。

國 一際航海避碰章程

我一 國九

增 訂航海避碰章程 千九百十年各國業經頒行。

中華

現奉

中 總 華 稅務 政 37司轉奉 府命令再譯再印此項華洋合璧章程頒行各口俾中國行江行海洋式兵商船隻一

律奉

行其餘華式 船隻不在 茈 例。

航 海 碰 避 章程 (譯文

凡 例

以 FL 輪 下章程凡船在大洋及近海各道為出海船 船 揚 帆 iffi 不展輪者 均作 帆 船論, 凡船 既展輪則不論 可以行駛之處皆應遵守。 揚帆 與否均作輪船

論。

輪

船

三字指凡船用

機器

命行者而言。

江一 □○年本譯文5 係

章程 中部船浮動者指非下錨非繁岸非擱淺時而言。

又 章程 由是思之如第二條之第五 一中有燈光可見若干里字樣謂當黑夜無月光無陰寫時可見而 節 丙所 論 加用號 燈 層, 有令 À 八錯認之虞。

第

條

不准見露船外。 號燈章程(無論何等天氣總以日入爲始日出爲止各船均應遵用其他燈足致誤認爲號燈者概

第二 條

第

餰

輪船浮 動 時 應用 號 燈 共 Ŧ 節

船 掛 闊尺 處高 于 數。 距 頭桅前面或傍桅或在桅以前掛白光明燈一盞(名曰桅燈)如船無頭桅即掛在船頭, 船 譬如 身 上須在二丈以上、從英國尺寸下做此 船 閣三丈 則燈高距 船 身 須 在三丈以 ŀ 是 如船闊逾二丈者則高 也 惟 船 有闊 逾 四 丈 距 考, 船 則 身 高距 上不 船 得 其所 身不 少過

必逾 度)安置之法務使其光分照船之左右兩邊各合羅經十字之廣(即一百十二度三十分)其兩邊 四丈之數 所造燈式務使其光常明不斷射照地平園八分之五合羅經二十字(即二百二 十五

之十字係 由 船 第二 頭正線起至左右 節 船腰偏後二字止燈光所照常仓距五海里以外見可。

百十二度三十分)安置之法務使其光由船頭正線起至船腰右邊正線偏後二字止燈光所照當 船之右邊設綠燈一盞所造燈式房使其光常明不斷射照地平圓十六分之五合羅經 二十字(即

令距二海里以外可見。

第三節

船之左邊設紅燈一盞所造燈式務使其光常明不斷射照地平園十六分五合羅經十字

卽

距二海里以外可見。 百十二度三十分)安置之法務使其光由船頭正線起至船腰左邊正線偏後二字止燈光所照常合

第四節

燈光 八斜射船頭。 紅綠二燈(名曰邊燈)之背應各配矩式套一具套長自燈火處起而向船頭至短須三尺以阻

第五節

數。 正。 輪船浮 如二燈上下相距二丈則前後距數應逾二丈) 燈上下相距至少須一 :動時可加用白燈一盞式燈與第 **丈五尺其下燈應設** 一節桅燈同此燈與桅燈之位置須 在上燈前三 兩燈前後相距尺數當多于上下相距之尺 與船 身龍骨之行比

164

N. 輪 船 拖 帮他船而行者除應用邊燈外尚須直 |掛白光明燈二蓋上下相距不得少過六尺若拖

帶不 止 船,自 1其本船尾起至被拖 末船船尾 止長逾六十丈 者, 則 應 加 用 白 光 明燈 一蒸懸于二

上或六尺以下均可所造燈式及安置處須與第二條第一節之桅燈同惟加用之一燈高距船身,

在一 **丈四尺以** Ŀ 亦 可。 尺以

燈光照過船腰左右 輪 船 拖 帶 他 船 正線以前。 時可另設 小白 燈 **讌掛烟筒後或尾桅後以便被拖之船憑以轉舵然不得使**

其

第四 條 共 四 節

第 餰

見, 與 日 桅 間 1.燈齊倘係輪船即以此燈代桅燈二 凡 阅于 船 遇故 ·船上最易見之處相連直懸黑球兩個或形似球者亦可徑大二尺其 (如 輪 壌 桅 折舵壞等類 燈上下相距不得少過六尺燈光所照當仓距二海里以外可)不能駕駛者; 應于 船上 最易見之處直懸圜 **上下相距亦不得少** 照紅 燈二

逾六尺。

修理電線及安放電線之船應于桅燈處(見第一條第一節 第二

以此燈代桅燈每燈相距不得少過六尺上下兩燈用紅 心色中間一 燈用白色燈光所照常令距二海里)直懸圜照明燈三盏若係輪船,

色,中 可見日間應于船上最易見之處相連直懸物三件為號其物徑大至 不得少過六尺。

以

外

間 件斜方令形白色每件相 距, 亦不

第三節

此條內所列各項船隻未行動時不得設邊燈如既行動則須設邊燈

第四節

其遇險求援之號詳第三十一條。 此 條 所 用號 燈 號 物欲 使他船見之即知示號之船係不能駕駛故不能讓路非遇險求援之號

也。

第五條

准

永不

帆

船

浮

動

3時及船之被拖而行者應照第二

條輪

船之例遵用邊燈惟其中所載白燈,

卽 施燈)

第六條

燈 向 本 小 **船左右** 船 深動時值! 分示之以免 .風浪狂大不能安置邊燈者應將邊燈點明備用如遇與他船相近須及時以紅 碰撞俟出險後始可 ·將邊燈收入燈外示時務 使其 八光愈顯 愈 好然: 綠 光 不

得見于 外更為妥善。 船左紅 光不得見于船右倘能將邊燈穩執不動無仮燈光偶見于 船腰左右 正線偏後二字以

|小須二尺上下二件球形紅

欲使該邊燈便于取用而不至錯誤應將燈之外罩油以紅綠與燈光同色並須配全矩式燈套。

第七 條 (共四 節

浮動時不必強其照第二條之例備用號燈若該船旣不用第二條號燈則當照以下號燈遵用。 輪 船 重 數, 企在四 一十噸 Ű 下及槳船帆船重數在二十噸以下者(重數者指船身及載重之數 丽

第

節

輪船 重數在 四十噸以下者應于船頭最易見之處或在烟筒前或傍在烟筒 懸白 光明燈一盏

高 面, ,得少過九尺所造燈式及安置之法應與第二 二節同 燈光所距當命距 二海 里 以外

可見一 二燈並成爲一者亦可(曰合色燈)務使綠光由 艙 邊燈之式及安置之法亦與第二條第二三節同燈光所照當仓距一 示 條第

距

正線照起至左邊船騴正線偏後 二字止此須掛燈于白燈不少逾三尺之下。

船頭正線照起至右邊船

腰正線

偏後

二字

止紅光

海里以外可

見或用

紅 綠

第二

由

船

頭

行海 船 上載用之小輪船所掛白燈高距艙面可以不及九尺然必須掛在合色燈之上、見本條

第 節次段

船重數在二十噸以下或使獎或使帆行駛者應備便一燈右邊配綠玻璃左邊配紅玻璃(名 第三節

凡

167

得見于 船 左紅 光不得! 見于 船 右。

日 「雙邊

燈

遇

與

他

船

相近

時卽以此燈

示之以免碰撞俟出險後始可將該燈收入燈外示

第四 餰

或 \使 獎或 使 帆,

應備

便

白

光

燈

蕊。

遇

與

他

船

相

近

時,

卽

以

此

燈

示

之,

以免碰

撞。

槳船

第

此條

內所列各項船隻不

必強其照第四

條首節及第十一

條末段之例

備用

號

燈c

八條

水船, 在界

引

內行駛覓人招僱時へ 外國 各港 口 皆有引水船分界引 水不得管

引水人) 不得用他船所用號燈惟 於桅頂懸圜照白燈

盞每十五分鐘加點

火號

次 不 得

其充作

須

先

示

號

覓

僱

引

水

其

無

引

水而

擅行

進

口

者

罰

金

至

充引

水

者

須

先經

官

1考驗果

熟港

道

始

給憑

據 准 越

凡

船欲

進

港

逾 延。

燈點 前備用 按時 门 閃 照,

以

示

其

船 頭

所

向

何 万然綠

光

不

得

光 不 裑 見 於 船

船 左紅

引

水

船

與

他

船

相近

時,

應將

邊

例, 用 紅 引水船, 綠 燈, 水輪船 可 另偏 如須 **(駛傍他** 维 邊 專為引水人領 燈 船" 見第 以渡引水人過 4 心條第三 有管理引水事 節 船 者, $\overline{}$ ___ 可 落淵 務之長官或董 手 執 朋, À 燈外 以 便 7.示不必懸5 應 事所給字據者之用, 用。 心於桅頂之 亦不 必 當

儿

引

倸

未抛

貓

霓

循

Ü

上條

168

/ 時綠光不

人 招僱 . 時除凡各引水船應懸之燈外應在桅杆白光燈下相距約有八尺另懸紅光燈一個平時夜間 兩燈亦應照點。

周 圍應 照二海里以

外該船仍照他船行駛兩旁常點之紅綠

已抛 | 錨之引水輪船覓人 /招僱 時除各引水船隻應 **愿之燈外當在桅**

上另懸四

面紅

光燈

盚,

惟 不 點 兩旁之紅 綠 兩 熔。

引水船不覓人招僱 時應 照他船之例按該船噸數遵 用所定號燈。

第九條 中國 一及暹羅漁船不在此條之例共 十節

第 節 漁

船

浮

動時而不捕魚不須照本條之例備用號

燈者應照該船

|噸數遵用|

所定

炭烷。

至 露艙 小船(指船上無相連不斷之艙板以防禦海水衝入者)當夜間捕魚時所用器具自船伸

十五丈以 少内應 懸四 面白光燈 盏。

]時應於上燈之下上下相距三尺以外前後相距五尺以外於安置器具之方向加懸白光

第二

節

漁船(除第一

節所載之露艙小船外)

當下網隨流網魚時無論漁網全數或

<u>燈</u> 瓷。

或

他

船

一块近

露

艙

小

小船當夜間

捕魚

《時所用器

具自船:

伸至

十五丈以外除應懸

四 面

白

1光燈外如

遇

逼 近 他船,

二 分子漂在水中,

須 公於船 *j*-|最易見之處懸圜照白光燈 兩 蒸, 五 戸以 兩燈 外, 上下相距當 一丈以内, 燈應懸在 在六尺以外一 安置 一丈五 漁網之方 戸以 向, 内, 燈 前 光所 後 相 照當 距,

令 距 海 里 以 外 审

與

船

身

龍

骨平行算非

從

斜算

當在

下

地

中

旃

及日本高

麗交界各海

面以内,

捕魚帆船重數二十

噸以

(內者下燈)

不

必

強

其

照

設,

惟

旣

不

距

海里

15

設此 以 外可見。 項 號 燈, 加 遇 贞 他 船 相 近時須於安置捕魚器具之方向懸白光燈 **蒸燈光所照常**

照此

K

例。 荷 國 漁 船、 當 釣 5時應照隨: 流 下網漁 船之例備用 **元號燈俄船在**5 俄國交界海面除 波 羅 的 海 外,

第三節

及 如《 帆 第 船 漁 浮 節 船 動 所 除第 時 載 辦 者, 理。 應 __ 節 照隨 所 載之露 流 F 網 漁 艙 小船 船 例, 外 備 用 號 當 下釣時, 燈. 當 釣 繩 無 論 抛 出, 釣 或 繩 隨 繫 定或扯 船 拖 動 者, 囘, 1其應 但 未 下錨 設 號 或 燈, 悉 不 能行 照

設此 項 地 號 中 燈, 海 及日 加 遇 本高 興 他 船 麗交界各海 而除波羅的海 相 近 一時當 於下 面以 外亦照此 Ź, 釣 力 捕 向, 魚 懸 帆 例。 白 船, 光燈 重 數 三十 **蒸燈光所照當令距一** 噸 以 內者, 下燈 不 必強 海里以外可 其 照 設, 惟

見。

既不

輸

船

動,

俄

船

在俄國交界海

170

以下兩節所云之地中海乃合黑海及其附近相連屬之內海

第四節

漁船當打撈時(指漁船用鈎叉網罟打撈海底螺蚌之類

輪船 打撈時應於桅燈處, (見第二條第一 節) 挂 白綠紅三色燈一盞所造燈式及安置之法

或 火把, 為要以免碰 左右

正線偏後各二字止復於三色燈之下相距以六尺以外一丈二尺以內挂圜照白光常明燈

帆船

打撈時應懸圜照白光常明燈一

盚,

遇與他船相近當及時於船上最易見之處燃白色火號

務

使白

光由

船

頭正

線起照至左右各二字止其紅綠二光由船

頭正線偏左偏右各二字起照至

一船腰

本 節所 必示彼船 得知 撞。

| 列各種號燈其光當合距二海里以外可 第五節

見。

凡 所 凡 漁船 用爬 有 漁船除照本條定例備用號燈外可隨時加燃火號或操作時應用之燈。 長十五丈以內下錨後應懸四面白光燈一盞燈光所照當令距一 網 第七節 取蠔及漁船用爬網 第六 節 捕魚者應照打撈漁船之例遵用 **// 所定號燈**

海里以外可見。

M 漁 船 長 十五丈以外下錨後應懸 四 面白光燈 **蓋燈光所照常令距** 上一海里 五以外可見,

照第 干 條之 例, 按該 N船尺數, 另懸 號 燈 盏。

上下 相 凡 距 漁 三尺以 船 無 論 外前後相 長 千 五丈以內或 距 |五尺以外按安置捕魚器具方向 十五 | 丈以外當安置捕魚器具時如遇 加 懸白 一光燈 與 他船 盚。 相 近, 應於錨燈之下,

第 八節

間 爊 |照下錨後之例備用號燈如值陰靄霧雲大風雨時則照用下錨後用應之霧號(査照第十 凡 漁 船 天 捕 魚 器 具為 水中 礁 石等物 牽 挂, 不能 轉 動 者, 間 應 將第 十節 所 定 日 間 I標號撤· 五條 去, 夜

第四 節及末段

第九節

鳴 霧 各 1項漁船, 號 聲, 重 數二 毎 次 + 不 裑 ·噸以上者於下網 逾 分鐘之外) 下釣及用各式打撈器具時值陰靄霧雪大風 接續搖 鐘 次, 共 所 鴠 霧 號, 帆 船 用 角, 輪 船 用 雨 汽管 天氣, 或 應按

一十噸以內者不必強其照用上列各號惟旣不用此項霧號每一

分鐘內須放他種饗

亮號 聲 雷, 時

漁

船

重

數在

第十 節

漁

船 浮 動捕魚時無論 用網 用 鉤, 或用他種打撈器具 加 與他船 相 近日間應于船上最易見之處,

此

外當

懸 監 二 具, 公或他物 |可為標號者示之使知有網鉤等類在水當下貓後而器具尚在水中者如遇他船駛

近 須懸挂 前例之標號以示該路並無阻礙之處。

所定 各 項 船 患列在· 本條內遵用 上列各種號燈者可 不必強其照備第四條第

節及第十

條末段

第十條

白

光用

燈

凡 船 亦可惟所造燈式及安置與配套之法務使其光常明不斷 將 .被他船趕上者(謂後船行駛快于前船)應于船尾示一白光或火號以警趕來之船此

照地

平圜八分之三合羅

經 士

種

字, 卽 百三十五度 由 船 尼正線 **然起照至船** 服医左右 正線 偏後各二字止へ即兩邊各六十七度三

十分)燈光所照常令距一 海里以外可見掛燈處高與邊燈齊。

二條

凡

船

長十五丈以

內者下錨後應于船頭

最易見之處懸

圜照白燈

二盏,

名

日 貓 燈

高

距 船

身不得逾二丈所造 ^远燈式務使: 其 光常明不 斷, 周 圍四 [照當合] 距 海 里 以 外可 莧。

或 近 船尾處亦懸 凡 船 長 十五丈以 <u>厂</u>燈, 與 上者下錨後應于船頭懸錨燈一盞高距船 **英錨燈同** 此 燈 掛 處低于 前燈, 須 在 丈五尺以外。 身自二丈至四丈均可再于船尾

船

長尺數應照船牌中所載尺數以

為

定進。

173

燈 兩 盏。 FL 見第四條第 船 擱 淺于 港道或近港道而爲船所必經之路者照此條例按船長尺數懸錨燈外尚

可。

凡船隻欲警覺他船除照例遵用號燈外可加用火號或爆響之號而 第十二條

兵船 凡 各 成軍 國 自 定有 ·而行及護商 **写**异章者: 百不 兵船行駛時不免加用號燈藉以指示進退行 能為 航海 公

法 所

阻,

即商

船

各公

司

定有暗號藉以互相辨識者既

١Ė٥

华國 准行刊刻通報亦不能爲航海公法所阻。

第十 四條

輪 個, 飯 :或形之似球者徑大二尺 (凡例云輪船揚帆, 蒸水時烟不 船當避讓時有輪船獨用風帆駛行 輪 船 有 時獨 免自筒內上升他船見之或誤認為 用 風 帆 駛行, 而烟筒未經放下及不能放下者日 而烟筒未經放下者夜間照例不懸桅燈固易辨 丽 不展 此 船係輪帆兼用 輪 滑則 作 帆船 間 應于船 者, 流論第二 以輪船之例待之一 頭 + 最易 -條云輪 見之處懸黑 識者日 船 遇 守帆船 間 帆 値造

船, 球

則

之例,

均不避路費

難免

無

碰

撞

一之虞所增此條使輪帆各船,

望而

知毫無難辨獲益

匪淺。

174

須懸紅

不致誤認爲遇險之號者均

·船則用汽管汽雷若係帆船及船 第十五條(此條所定霧號凡船浮動時皆須照章遵用

被拖

而行者則用角條

中所謂長聲者指

擊 長

自 四

一秒至

六秒之人。

若係輪

須配響亮號角一具用機器放響響亮號鐘 輪 船 應 配響亮汽管或 汽需一具用湯汽或 他種 氣放響其安置之處不可有他物阻抑:

П。

(凡有用鐘之處屬土耳其國之船可以鼓代鐘各處

其聲

膏,

出海 小船多有用鑼者亦可以鑼代鐘。

帆 船 重 數 二十噸 Ű E 者應配響克 號 角 具, 號 鐘 口。

遇陰 靄霧雪大風 雨 ·時無論畫夜以下所列霧號皆應分別選用。

凡

第

輪船

在 水能進退時每 二分鐘時應放長 聲 響。

第二 節

輪 船浮 動, 一仍停止而 無 進退者每二分鐘時 應放長聲二響二 響相 闠, 約 秒鐘。

加腰之後 浮動時每一 m 來得順風 分鐘時應吹角 而 一駛者則連吹三聲 為號得船右之風

m

殿者吹一

一聲得船

左之風而駛者連吹二

磬。

加

風 自

船

帆

船

罄。 秒

第十六

偨

鐘

虞。 凡 凡 輪 値 陰靄霧雪大風 船間來船霧號其聲自本船船腰前向而來莫能確辨其處者斯時無他故阻礙, 雨之天船行均應隨勢酌情減 其速 緩 而 進, 並須格外 小心,

應

卽

停輪

以

後, 分鐘即 搖 鐘 次**,** 連 聲 速搖, 次約 Ŧī. 秒 2鐘之久。

第

14

箌

用 船隻下 條 拖 第 帶 他 第三兩 船者及安放撈起電 鍎 第五 榧 間 節之號應每二 節 線之船暨浮動後 分鐘時連放霧號三聲, 遇故 够 而 不能避 先放 長聲 一來船之路, 二響, 卽

或不能

照章

駕

殿者不得

繼以

短聲二

響,

被

拖

可 作此 **北號但不** 准 用他號。

亦

帆 船 及 /小船重 在二十噸 以下者不必強其照用以上各號惟該船既不用以上各號則當每一

時用 他 種響亮號 胥 示警。

鐘

放長聲汽雷 荷 國 引 水輪 船, 響再過一秒鐘復放長聲汽雷一響當不覓人招僱時仍照他項輪船之例備用號 當覓 Λ 招 僱 時凡 危候為 霧雪大風 雨 天氣, **每二分鐘應** 先放長聲汽 擂 響, 過

防意

轉舵轉帆章程(第十七條至第二十七條)

本船羅經度數歷久不變則 須防有 碰 種之險。

欲知有

三碰撞之險其時如無他故阻礙,

·可於本船上以羅經細測來船行駛方向若來船之向對

第十七條

凡

兩帆船相近時欲避碰撞之險其一 須按後列五節讓路(例共五節

第 節

順風 旁風船應避 逆風者之路。

得

第二 節

兩

船皆逆風折行則得船左之風而駛者應避得船右之風而駛者之路。

第三節

右之風 而駛者之路。 船均得旁風駛行

兩

而

|迎風之向不同へ

一自船

在一

自船左)

則得船左之風而駛者應避得船

第四節

兩 船 **均得旁風駛行而迎風之向亦同其在上風之船應避在下風渚之船**

177

第 餰

凡 順 《風之船(卽 風 自船後來 總當引避他船。

第十八 條

之綠燈相對或來船之紅燈與本船之紅燈相對或僅見綠 邊之邊燈是也。 **對遇或幾於對遇如日間見來船前後桅與本船之桅成為一行或將成一行夜間於船** 遇或幾於對遇而言藉以免碰撞之險非指兩船相遇時仍得各守原向駛行而無窒礙者而言也。 兩 輪 船對遇或幾於對遇應各改向轉右彼船 凡此 皆在此 條之例, 岩日 間見來 船 由 由 本 此船左邊駛過以避 船 燈 前 而不見紅燈或僅見紅燈而不見綠燈或 面横 一般而 過, 夜 碰撞之險此條專指兩船 間 見來 船

之綠

燈 興

本

船

頭各見彼

此

兩

何謂

對

來船紅 ·綠二燈並見於他向而非在本船之前者凡此皆不在此條之例。

第十 九條

遇, 如 甲在乙右邊則乙當避 甲。

相

兩

輪

船

縦横

相

過見來船

在本船之右者則本船應避來船之路以免碰撞之險、甲乙兩船縱橫

第 二十條

輪船 遇帆船, HII 輪船 應避帆船之路以免碰撞之險。

第二十一

條

178

兩 船 相見甚近之際應讓路之彼船不能獨承免碰之賣則此船亦應隨機設法以免碰撞(按以下二 船 相遇彼船既照章讓路則此船不得變易原向亦不得加減速率而行惟若因下霧或別故,

十九條辦理。

凡 船 第二十二條

温頭駛過。 須照章讓 路者,

如

無他故阻礙不得向所避之船前面橫駛而過(

如甲當避乙之路,

則甲

得向乙船

第二十三條

如甲應讓 船須照讓路章者與來船逼近時須臨機應變應緩進則當緩進應停輪 乙之路而:

値

與 《乙逼近》

世當相:

機緩進

可。或停

止或

退行。

則當停輪應退輪

則

當

退輪。

L

輪

第二十 四條

上所定章程(指自第十七條起)無論何項凡此船趕過彼船者則此船應避彼船之路(甲

心為橫駛船一 部位夜間 乙行緩甲從乙後趕過其 而免其讓路之責迨已駛過被趕船始得自由 自不見前船邊燈 前則甲當避乙之路 皆作 趕 一>
駛船 論。縦 彼此 凡 船 兩船, 由 前船 其便此趕駛船! 偶有改易船向按章而 船 腰 īE. 線 偏後 日 間有時不能 一字之後 論, 不 確 裑 駛

趕駛船

處此

行

快

而

以

船

或

,在前船船腰偏後二字之前或在前船船腰偏後二字之後(

若

「則前船船腰偏後二字以前

作 179

則

知

本

易

進

横 倘疑惑莫决則當自視為趕駛船而不得辭

讓路之責

第二

一十五條

凡輪船過狹窄港道時值穩便而無窒礙應傍船右之港道邊行駛(出入窄港皆傍船右邊而行)

第二十六條 漁船捕魚時

此 條之例, 阻 寒他 船 往 來 所 必 心由之路。

得

藉

帆

船遇駛

帆

無論用網用鉤或用他種器具打撈者均應避此

漁船之路然該漁船不

第二十七條

以上各條章程(指自第十七條起)均應謹記遵行而不可違然遇船行臨危時有相碰之險以

及變生倉猝之際致不得 第二十八條 已臨機應變, 船 相 見時 所 則可暫時違例, 周 號 鄭 語教目 前之急。

本條 內所謂短聲者指聲響約 一秒鐘之人。

輪 船 Ý. 動 嵵, 見 有 他船 在 室其 須 照章改向之船應將所改之向用汽管汽或需作號通知在望之

船, 所定之號 一響謂本船現已改向轉右。 列

放短聲

180

放短聲二響謂本船現 已改向轉左。

放短聲三響謂 本 船現 已倒輪快退。

第二十九條(行船以小心 為主

所有章程無論 隻船東船主以及水手等如於應設之號燈或廢而不設當用之標號,

四何項船:

得辭其咎。

而不用當司

更

文瞭望而

不瞭望按駕駛之常法或特出之情形當留心應變者而疎忽不留心應

變, 均不

或廢

第三十條(各國港 口內河等處自定另章

形勢各異故多有自定另章與航海公法不無異同如本國定有另章當即刊刻通報各國俾各國船隻 各國 港口內河等處, 如 經本國另定有行船章程自不能為航海公法所拘(各國港道內河內海

到該 **必地方時** 知所遵 行。

凡船隻遇險欲求他船或岸上施救者應照以下所列之號或兼用或分用均可。 第三十一條へ 遇險之號

日 間 之號

每約 一分鐘之久放炮 響,或 用他 項 爆號。

用萬國通語旗書中遇險旗號懸掛NC旗二面。

示遠標號懸掛 方旗 面不拘在旗之上下加掛一球或形之似球者亦可。

夜間之號一連放霧號不停。

每約一分鐘之人放炮一響或用他項爆號。

在船上燃火(如燒

油

桶等類以

爲火號。

不時放一火箭或火球炸放各式各色火星者。

連放霧號不停。

行船避碰要訣(譯英商部長格雷詩句)

兩輪相遇

眼

前遇

有

來船,

綠紅

兩燈俱見,

必須轉舵右行

自露紅燈一

面。

·船綠燈對照 或係紅對紅燈 自然全無危險,來一去

不妨直往前行。

兩

輪

兩

現 在我輪船右邊 應守船船通例,最為危險須格外留神)

Ξ

兩

輪縱

横

遇

相

甲

來

船

紅

燈

或左或左或退

抑或停輪不前

預先决定行止,

方盡能工職

權。

讓路

勿阻來船。

182

Z 如在我船左邊 望見來船橫渡 認明確是綠燈 應避我船去路。 在他右邊無誤

行船須留神看望 不必更改航程,順勢直行如故,他乃綠燈輪船,

有州多书用罗巴

四

倘遇危地位無 無論我船須當, 無處轉向之時, 抑或尚有懷疑, 或緩或停或退, 必須時常看望, 更當處置合宜。 以免事到臨危。

英文原本附后

PREFATORY NOTE.

Sea," 1910 issue, which are now internationally operative, is, together with a Chinese translation thereof, published by order of the Chinese Government for general information and for the guidance of all concerned.

The following English text of the "Regulations for Preventing Collisions at

of foreign type, and that Chinese vessels of native type do not come under their It should be noted that their acceptance by China refers only to Chinese vessels

operation

CECIL A. V. BOWRA.

Chief Secretary.

Inspectorate General of Customs,

Peking, April 1912.

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA.

Preliminary.

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.

In the following Rules every steam-vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam-vessel.

The word "steam-vessel" shall include any vessel propelled by machinery.

A vessel is "under way," within the meaning of these Rules when she is rot at anchor, or made fast to the shore or aground.

Rules concerning Lights, etc.

The word "visible" in these Rules, when applied to lights, shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

Article, 1.—The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited.

Art. 2.—A steam-vessel when under way shall carry—

(a.) On or in front of the fore-mast, or if a vessel without a fore-mast then in the fore part of the vessel, at a height above the hull of not less than 2) feet, and if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet, a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 2 points of the compass, so fixed as to throw the light 10 points on each side of the vessel. viz, from right ahead to 2 points abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

- (b.) On the starboard side a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (c.) On the port side a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (d.) The said green and red side lights shall be fitted with in board screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.
- (e.) A steam-vessel when under way may carry an additional white light similar in construction to the light mentioned in subdidision a.). These two lights shall be so placed in line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than

the other, and in such a position with reference to each other that the lower light shall be forward of the upper one: The vertical distance between these lights shall be less than the horizontal distance.

Art, 3.—A steam-vessel when towing another vessel shall, in addition to her side lights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character, and shall be carried in the same position as the white light mentioned in Article 2, (a,) except the additional light, which may be carried at a height of not less than 14 feet above the hull.

Such steam-vessel may carry a small white light abaft the funnel or after-mast for the vessel towed to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

Art. 4.—(a) A vessel which from any accident is not under command shall carry at the same height as the white light mentioned in Article 2, (a) where they can best be seen, and if a steam vessel, in lieu of that light, two red lights, in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles; and shall by day carry in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes, each 2 feet in diameter.

(b.) A vessel employed in laying or in picking up a telegraph cable shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2, (a.), and if a steam-vessel, in lieu of that light three lights, in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart where they can best be seen, three shapes not less than 2 feet in diameter, of which the highest

and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

- (c.) The vessels referred to in this Article, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.
- (d.) The lights and shapes required to be shown by this Article are to be taken by other vessels as signals that the vessel showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Article 31.

Art. 5.—A failing-vessel under way, and any vessel being towed, shall carry the same lights as are prescribed by Article 2 for a steam-vessel under way, with the exception of the white lights mentioned therein, which they shall never carry.

Art. 6.—Whenever, as in the case of small vessels under way during bad weather, the green and red side lights cannot be fixed, these lights shall be kept at hand, lighted and ready for use, and shall on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points abaft the beam on their respective sides.

To make the use of these portable lights more certain and easy the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the light they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Art. 7.—Steam-vessels of less than 40, and vessels under oars or sails of less than 20, tons gross tonnage respectively, and rowing-boats when under way, shall not be obliged to carry the lights mentioned in Article 2, (a.), (b.), and (c.), but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

- (1.) Steam-vessels of less than 40 tons shall carry—
- (a.) In the fore part of the vessel or on or in front of the funnel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Article 2, (a.), and of such a

character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

- (b.) Green and red side lights constructed and fixed as prescribed in Article 2, (b.) and (c.) and of such a chracter as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to 2 points abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not lese than 3 feet below the white light.
- (2) Small steam-boats, such as are carried by sea-going vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the combined lantern, mentioned in subdivision (1.) (b.).
- (3) Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall have ready at hand a lantern with a green glass on one side and a red glass on the other, which, on the approach of or to other vessels, shall be exhibited in sufficient time to prevent collision so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side;
 - (4) Rowing-boats, whether under oars or sail, shall have ready at hand a lantern

showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.

The vessels referred to in this Article shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4, (a.), and Article 11, last paragraph.

Art 8.—Pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the masthead, visible all round the horizon, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed 15, minutes.

On the near approach of or to other vessels they shall have their side lights lighted, ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

A pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the coloured lights above mentioned, have at hand, ready for use, a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other, to be used as prescribed above.

A steam pilot-vessel exclusively employed for the service of pilots licensed or certified by any pilotage authority or the committee of any pilotage district when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor, shall in addition to the lights required for all pilot-boats carry, at a distance of 8 feet below her white masthead light, a red light visible all round the horizon, and of such a character as to be visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles, and also the coloured side lights required to be carried by vessels when under way.

When engaged on her station on pilotage duty and at anchor she shall carry, in addition to the lights required for all pilot-boats, the red light above mentioned, but not the coloured side lights.

Pilot-vessels when not engaged on their station on pilotage duty shall carry lights similar to those of other vessels of their tonnage.

Art. 9.—Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this Article to carry or show the lights herein-after specified, shall carry or show the lights prescribed for vessels of their tonnage under way. (This Article not apply to Chinese or Siamese vessels.)

(a.) Open boats, by which it is to be understood boats not protected from the entry of sea water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night with outlying tacle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the sea-way, shall carry one all round white light

Open boats, when fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the sea-way, shall carry one all round white light, and in addition, on approaching or being approached by other vessels, shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

(b.) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when fishing

with drift, nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more than 10 feet. The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the not or gear) a white light, visible at a distance of not less than 1 sea mile, on the approach of or to other vessels.

Dutch vessels and boats when engaged in the "kol," or handline fishing, will

carry the lights prescribed for vessels fishing with drift-nets.

Also as regards Russian vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of Russia.

(c.) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when line fishing with their lines out and attached to or hauling their lines and when not at anchor or stationary within the meaning of subdivision (h) shall carry the same lights as vessels fishing with drift-nets. When shooting lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the lines) a white light, visible at a distance of not less then 1 sea mile, on the approach of or to other vessels.

(The expression "Mediterranean Sea," contained in subdivisions (b.) and (c.)

of this Article, includes the Black Sea and the other adjacent inland seas in communication with it.)

(Also, as regards Russian vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of Russia.)

- (d.) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of an apparatus along the bottom of the sea,—
- (1.) If steam-vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2, (a.), a tricoloured lantern, so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to 2 points on each bow and a green light and a red light over an arc of the horizon from 2 points on each bow to 2 points abaft the beam on the starboard and port sides respectively, and not less than 6 nor more than 12 feet below the tricoloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear uniform and unbroken light all round the horizon.
- (2.) If sailing-vessels, shall carry a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon, and shall also,

on the approach of or to other vessels show where it can best be seen, a white flare up light or torch in sufficient time to prevent collision.

All lights mentioned in subdivision (d.), (1.) and (2.), shall be visible at a distance of at least 2 miles.

- (e.) Oyster dredgers and other vessels fishing with dredge-nets shall carry and show the same lights as trawlers.
- (f.) Fishing-vessels and fishing-boats may at any time use a flare-up light in addition to the lights which they are by this Article required to carry and show, and they may also use working lights.
- (g.) Every fishing-vessel and every fishing-boat under 150 feet in length, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least one mile.

Every fishing-vessel of 150 feet in length or upwards, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile, and shall exhibit a second light as provided for vessels of such length by

Article 11.

Should any such vessel, whether under 150 feet in length, or of 150 feet in length or upwards, be attached to a net or other fishing gear, she shall, on the approach of other vessels, show an additional white light at least 3 feet below the anchor light, and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction of the net or gear.

- (h.) If a vessel or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in daytime haul down the day signal required by subdivision (k.); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and during fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms make the signal prescribed for a vessel at anchor. (See subdivision (d.) and the last paragraph of Article 15.)
- (i.) In fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when trawling dredging, or fishing with any kind of drag-net, and vessels line fishing with their lines out, shall, if of 20 tons gross

tonnage or upwards respectively, at intervals of not more than 1 minute make a blast (it steam-vessels, with the whistle or siren, and if sailing-vessels, with the for horn), each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boat⁸ of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals; but if they do not, they shall make some other efficient sound-signal at intervals of not more than 1 minute.

(k.) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in daytime indicate their occupation to an approaching vessel by displaying a basket or other efficient signal where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass.

The vessels required by this Article to carry or show the lights herein-before specified shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4, (a.), and the last paragraph of Article 11.

Art. 10.—A vessel which is being overtaken by another shall show from her

stern to such last-mentioned vessel a white light or a flare-up light.

The white light required to be shown by this Article may be fixed and carried fin a lantern, but in such case the lantern shall be so constructed, fitted, and screened that is shall throw an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass, viz., for 6 points from right aft on each side of the vessel, so as to be visible at a distance of at least 1 mile. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the side lights.

Art. 11.—A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry forward, where it can best be seen, but at a height not exceeding 20 feet above the hull, a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile.

A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forward part of the vessel, at a height of not less than 20 and not exceeding 40 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light

another such light.

The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

A vessel aground in or near a fairway shall carry the above light or lights and the two red lights prescribed by Article 4, (a.)

Art. 12.- Every vessel may, if necessary in order to attract attention in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use any detonating signal that cannot be mistaken for a distress signal.

Art. 13.—Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for two or more ships of war or for vessels sailing under convoy, or with exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

Art. 14-A steam-vessel proceeding under sail only, but having her funnel up

shall carry in daytime, forward, where it can best be seen, one black ball or shape 2 feet in diameter.

Sound-signals for Fog, etc.

Art. 15.—All signals prescribed by this Article for vessels under way shall be given—

- (1.) By "steam-vessels" on the whistle or siren;
- (2.) By "sailing-vessels and vessels towed" on the fog horn.

The words "prolonged blast" used in this Article shall mean a blast of from 4 to 6 seconds duration.

A steam-vessel shall be provided with an efficient whistle or siren, sounded by steam or some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing-vessel of 20 tons gross tonnage or upwards shall be provided with a similar fog horn and bell.

(In all cases where the Rules require a bell to be used a drum may be

substituted on board Turkish vessels, or a gong where such articles are used on board small sea-going vessels.)

In fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms, whether by day or night, the signals described in this Article shall be used as follows, viz:

- (a.) A steam-vessel having way upon her shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, a prolonged blast.
- (b.) A steam-vessel under way but stopped and having no way upon her shall sound at intervals of not more than 2 minutes, two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.
- (c.) A sailing-vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
- (d.) A vessel when at anchor shall, at intervals of not more than 1 minute, ring the bell rapidly for about 5 seconds.
 - (e.) A vessel when towing, a vessel employed in laying or in picking up a

telegraph cable, and a vessel under way, which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to manoeuvre as required by these Rules, shall, instead of the signals prescribed in subdivisions (a.) and (c.) of this Article, at intervals of not more than 2 minutes, sound three blasts in succession, viz.one prolonged blast followed by two short blasts. A vessel towed may give this signal and she shall not give any other.

Sailing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if they do not they shall make some other efficient sound-signal at intervals of not more than 1 minute.

(Dutch steam pilot vessels, when engaged on their station on pilotage duty in fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms are required to make at intevals of 2 minutes at most, one long blast with the siren, followed after 1 second by a long blast with the steam whistly, and again after 1 second by a long blast on the siren. When not engaged on their station on pilotage duty, they make the same signals as other steamships.)

Speed of Ships to be Moderate in Fog, etc.

Art. 16.—Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

A steam-vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

STEERING AND SAILING RULES.

Preliminary-Risk of Collision.

Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

Art. 17.- When tow sailing-vessels are approaching one another, so as to involve

risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows, viz.:—

- (a.) A vessel which is rnnning free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.
- (b.) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.
- (c.) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (d.) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward,
- (e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

Art. 18.—when two steam-vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This Article only applies to eases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a mamner as to involve risk of collision, and does not apply to two

vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are, when each of the two vessels is end on or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line with her own; and by night to cases in which each vessel is in such a position as to see both the side lights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other, or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other, or where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

Art, 19 - When two steam-vessels are crossing, so as to involve risk of colli-

sion, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

Art. 20.—When a steam-vessel and a sailing-vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam-vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

Art. 21-where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

Note,—When, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the givingway vessel alone she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Articles 27 and 29.)

Art, 22 - Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit avoid crossing ahead of the other.

Art. 23.—Every steam-vessel which is directed by these Rules to keep out of

the way of another vessel, shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Art. 24.—Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel caming up with another vessel from any direction more than 2 points abaft her beam, i. e., in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be enable to see either of that vessel's side lights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

As by day the overtaking vessel cannot always know with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she should, if in doubt, assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

Art. 25.—In narrow channels every steam-vessel shall when it is safe and

practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

Art. 26.—Sailing-vessels under way shall keep out of the way of sailing-vessels or boats fishing with nets or lines or trawls. This Rule shall not give to any vessel or boat engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels or boats.

Art. 27.—In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and Collision and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Sound-siguals for Vessels in Sight of one another.

Art. 28.—The words "short blast" used in this Article shall mean a blast of about one second's duration.

When vessels are in sight of one another, a steam-vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz,:—

One short blast to mean, "I am directing my course to starboard."

Two short blasts to mean, "I am directing my course to port."

Three short blasts to mean, "My engines are going full speed astern"

No Vessel, under any Circumstances, to Neglect Proper Precautions

Art. 29.—Nothing in these Rules shall exonerate any vessel or the owner or master or crew thereof from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper lookout, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Reservation of Rules for Harbours and Inland Navigation.

Art. 30.—Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule, duly made by local authority, relative to the navigation of any harbour, river, or inland waters.

Distress Signals.

Art, 31.- When a vessel is in distress, and requires assistance from other vesse's

or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, viz.:—

In the daytime—

- (1) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (2.) The International Code signal of distress, indicated by N. C.
- (3.) The distant signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball or any-thing resembling a ball.
 - (4.) A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

At night-

- (1.) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (2.) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel etc.)
- (3.) Rockets or shells throwing stars of any colour or description, fired one at a time at short intervals.
 - (4.) A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

Aids to Memory, in Four Verses, by the late Mr. Thomas Gray, C. B.

1. Two Steamships Meeting.

When both side-lights you see ahead,

Port your helm and show your Red.

2. Two Steamships Passing.

Green to Green—or Red to Red—

Perfect safety-Go ahead.

Two Steamships Crossing.

(Note,—This is the position of greatest danger: there is nothing for it but good look-out, caution, and judgment.)

If to your Starboard Red appear,

It is your duty to keep clear:

To act as judgment says is proper;

To Port-or Starboard-Back-or Stop her!

But when upon your Port is seen.

A steamer's Starboard Light of Green,

There's not so much for you to do,

For Green to Port keeps clear of you.

4. All Ships must keep a Good Look-out.

Both in safety and in doubt,

Dout in safety and in doubt,

Always keep a good look-out.

In danger, with no room to turn,

Ease her! stop her! Go astern!

國際間關于碰撞法律統一公約(于一九一〇年九月三日在比京布拉蘇簽字)

第一條

賠償無論是項碰撞發生于任何水面應依照下列規定辦理。 于海船間或于海船與內河船舶間發生碰撞時其船舶或船上之財物或人員因蒙損害所得之

倘是項碰撞係出于偶然或係由于不可抗力所致或碰撞原因係屬不能明瞭時其損害應由蒙 第二條

本 規 定對 于船舶或其中之一雖係在事變發生時停泊(或繫纜) 亦適用之**。**

第

倘 碰 撞係· 由一 船舶過失所致者該船舶應負損害賠償責任

第四 條

倘 兩 個以上船 舶, , 均有過失時其責任應依其各個過失程度比例負担但依照當時情節, 倘 不能

確定 凡加害于其他船舶或船上積貨或船員旅客或其他人員之財產或隨身需要物品之損失應由 其過失程度時, 或其過失似屬相等時其責任應平均負担。

|失船舶依照上開比例負担船舶對于加害第三者所負之損害賠償責任亦不得超過是項比 (于死亡或傷害所有之損害其過失船 舶應 者負責某一 例。

連 帶 並 單獨 對 第三

船 舶

所 給 付

之數

過

關

额於業已超過本條第一項規定之比例應担部份時得向其他過失船舶請求返還是項權利不因本

項前 半段之規定而受影響。

制 之法 關 於是項目 4年均應-由 返還請求權以及任何契約之意義及效果又關於船舶所有人對於本船 各 國 法 律 自 亩 訂定。 人員責任限

第五條

前開各項責任得於碰撞係因引水人過失所致者適用之雖引水人係依法強制聘用者亦同。

第六條

發生影響。 由 碰 撞所發生之損害賠償請求權並不因海難報告書已否聲明或其他正式手續已否履行而

關 於碰 | 撞責任事項所有法律上之假定過失均不應成立

第七條

還分担部份之起訴權應由給付之日起一年內為之。

損害賠償起訴權由事變發生之日起經過兩年不行使者認為消滅依照第四條第三項所應返

限期得 由受審法院依照本國法律停止或中止之。

關於延長之法律得由締結契約各國自由製定之。 倘於被告船舶不能在原告之籍居國或營業總事務所國領海內拘捕時是項期間得延長之其 Ŀ 開

第 八條

員及旅客。 於 各該船長應於可能範圍內將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所通知於他船舶。 船 舶 碰 撞後, 以其每一 船舶船長於不甚危害其船舶船員旅客範圍內 應 竭力救助其 他 船

舶

違反 上開各項規定時對於船舶所有人義務並不加重。

本 締

結

契約各方倘對前條開

|列侵權行為無明文禁止者應建議於其立法機關以便採取

八相當

第九條

方法而禁止是項侵權行為。

本締 結契約各方對於前項負責辦理之事項應於最近可能期間互相通知其各該國所已有及

擬公佈之法律或 規定。

第十 條

發生之義務均無拘束力但本條之規定對於嗣後國際會議之議决並不發生影響。 本公約所規定各項對於各國船舶所有人責任限制之法令或對於因運送契約或其他契約所

第十一條

本公約各條對於軍艦或政

(府船舶而專用於公務者不適用之)

第十二條

情 節凡各國法 凡 訴 訟有關係船 法律定明適用本公約各條者亦得適用之。 舶各方人員屬於本締結契約各國間之人民者本公約各條得適用之至

其他

!對方同意遵守時適用之。 一)於各方利害關係人屬於非締結契約之一國者上開各項規定得由本締結契約之一方因

適用之。 (二)於各方利害關係人同屬於受訴法院國之國民者該國之法律並非本公約各項之規定應

相

第十三條

船舶加害其他船舶或各船舶之貨物人員無論其原因係發生於是否業盡行為能力或發

第十四

條

解結契約各方於本公約所規定各項施行後三年內得有權召集會議以便研究修正尤應研

本

究適用之範圍應如

如何擴大。

應

預

備

手續於六個月內召集是

近項會議。

第十五條

行

使

前

開權利之一方應將其意見由

[比利時政府通知其他締結契約之各方該比利時政府即

知

比

利

時政府該政府再通知其他各國政府於是項通知送達比利時政府

未在本公約簽字各國得履行聲請手續為本公約之附約方是項附約應由普通外交方式通

凡

生於遠背規章事項其損害賠償責任亦係本公約範圍內之事務雖實際碰撞並未發生者亦同。

219

個月後附約卽發生效

第十六條

於本公約簽訂之日起至多以一年為期比利時政府應通知各業經聲明預備追認之締結契約 本公約所規定各項應追認之。

ussels)本公約各項應於一個月後施行。

力以便

\决定本公約所規定各項應否施行於是項决定成立後所有追認文件應即提存

布 拉 蘇 $(\mathbf{Br}$

爲出 席布拉蘇會議國家之利益起見本公約契約得再伸長一

一年在此伸長期間後各國僅得依

照第 十五條之規定爲附約方。

第十七條

本公約各項對於其他 倘 締結契約之某方聲明退約時於是項聲明之通知送達比利時政府之日起一年後方發生效 , 締結契約之各方仍享有 效力。

力, 附 條

定並 無承認之義務但各締結契約方對於船舶所有人之責任限制嗣後另有約定者不在此限。 雖於第十六條有追認之規定各方對於第五條所有碰撞係因強制引水人過失所致之責任規

英文原本附後

International Covention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions

Signed at Brussels, September, 23rd, 1910 (a)

- Art. 1. Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place.
- Art. 2. If the collision is accidental, if it is caused by force majeure, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.

This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty.

Art. 3. If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability

of make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

Art. 4. If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

The damges caused, either to the vessels, or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportions, and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

In respect of damages caused by death, or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without perjudice, however, to the right of the vessel which has paid a larger part then that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

It is left to the law of each country to determine, as regards such night to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

Art. 5. The liability imposed by the preceding articles attaches in cases where the collision is caused by the fault of a pilot, even when the pilot is carried by compulsion of law.

Art. 6. The right of action for the recovery of damages resulting from a collision is not conditional upon the entering or a protest or the fulfillment of any other special formality.

All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished,

Art. 7. Actions for the recovery of damages are barred after an interval, of two years from the date of the casualty.

The period within which an action must be instituted for enforcing the right to obtain contribution permitted by paragraph 3 of Art. 4, is one year from the date of payment,

The grounds upon which the said periods of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the Court where the case is tried.

The high contracting parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Art. 8. After a collision the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers.

He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.

A breach of the above provisions does not of itself impose any liability in the

owner of a vessel.

Art_o 9. The high contracting parties whose legislation does not forbid infringements of the preceding article bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The high contracting parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above undertaking.

Art. 10. Without prejudice to any conventions which may hereafter be made, the provisions of this convention do not affect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of shipowner's liability, nor do they affect the legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.

Art. 11. This convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

Art. 12. The provision of this convention shall be applied as regards all persons

interested when all the vessels concerned in any action belong to states of the high contracting parties, and in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that-

- (1) As regards persons interested who belong to a noncontracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.
- (2) Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the convention are applicable.
- Art. 13. this convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

Art. 14. Any one of the high contracting parties shall have the right, threeyears after this convention comes into force, to call for a fresh conference with a view to possible amendments, and particularly with a view to extending, if possible, the sphere of its application.

Any Power exercising this right must notify its intention to the other powers, through the Belgian Government, which will make arrangments for conventing the conference within six months.

Art. 15. States which have not signed this convention are allowed to addere to it on request. Such adhesion shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the other Governments; it shall become effective one month after the sending of the notification by the Belgian Government.

Art. 16. This convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the day when the convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Government of the high contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the convention, with a view to deciding whether it should be put into

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussals, and the convention shall come into force a month afterwards.

The protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only adhere to it on Conforming with the provisions of Article 15.

Art. 18. In the case of one of other or the high contracting parties denouncing this convention, such demnnciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and convention shall remain in force as between the other contracting parties.

Additonal Article

Notwithstanding any thing in the provisions of article 16, it is agreed that it shall not be obligatory to give effect to the provisions of Article 5, establishing liability in cases where a collision is caused by the fault of a pilot carried by compulsion of law, until the high contracting parties shall have arrived at an agree-

江蘇上海第 特區地方法院民事判决(二〇年地字一〇七七號)

判决

法定代理人梯愛區亞而曉(住同上)原告太古輪船公司(設法租界外灘二一至二三號)

右訴訟代理人(從略)

法定代理人袁履登(住同上)被告寧紹商輪有限公司(設江西路六三號)

沈際雲(住同上)

右訴訟代理人(從略)

右兩造因請求賠償涉訟一案經本院判决如左。

主文

原告之訴駁囘

法令 新 部 開 船 聲, 見 向 有 原 被 萬 新 四 告 告答 仴 盆 擦 頭. 淮 足 整 侠 寍 並 爲 紹 撞 其 行, Ш £ 紹 輪, 時 不 當 輪 朔, 辩, Ŧ 乃 至 根 請 輪 據。 略 零 駛 五 74 依 時 船, 並 4十尺之多次 見 於民 判 照 船, 謂 Ä 行 不 Ш 查 决 士 前 本 表 囘 所 由 Ŀ 過 华案之過 (國二十 示信 放 浦 被 去, 放 面 海 告 汽 港 兩 四 汽 東 有 之河 復 笛 賠 笛意 新 號, П, 四 Ш 忽 北 车 償 新 短 失, 分, 由 亦 京輪船, 旨 乜 原 責任 轉 聲 面 依 黨 楊 耙 \equiv 月 告 紹 順 樹 照 錨 向 行 損 左 $\overline{\mathcal{H}}$ 響, 潮 誰 更 駛, 浦 海 而 方以 靠 日 失二 掉 立 繼 疾 屬, 商 行, 至 換 卽 續 駛 Ŀ 晨 蘇 自 法 事 一萬 而 應 第 後 方 其 後 改 海 \pm 州 右 時 向 來, 河 五. 以 Щ 向, 退, 河, 一千零 當 左 其 岸 十 該 百 部]1[將 爲 十五 緩 船 時 轉, 時 碰 輪 船 兩 分, 駛 亢 Ш 個 撞 身 頭, 新 仍 修 十二 而 Ш 離 條之規 後 猛 黨 向 旌 前 理 放 來, 公 墼 紹 行 損 部, 前 司 輪 应 進 汽 四 兩 失 復 賏 航 **定損害** 74 四 行, 笛二 Ш 第 路, 之 各 將 Ш 分, 艾 卽 四 費, 四 船]1[近 放 聲 放 號 並 右 切 包 Ш 相 Ŀ 汽 表 汽 令 賠 括 猛 方 離, 碼 航 海 齊第 笛 負 僅 笛 頭, 岸 駛 償 估 撞, 示 之費 **百數** 担 致 向 緩 情 者, 價 · 訟費其 聲, 表 聲, 左, 駛 謂 形, 拖 四 一十尺 船 忽 祈 黄 之 及 應 Щ 駁 停泊 又受 示 由 艙 改 寧 浦 内 上 之遙, 紹 向 江 陳 爲 新寧 部 航 海 損 右 右, Ŀ, 述 乃 等 分, 路, 港 略 害, 並 乃 轉, 囘 五 向 紹 近 項, 新寧 時 謂, 放 公 ŽΠ 關 負 共 碰 沿 橫 十七分 汽笛 園 撞 過 貭 東 於 担 計 四 之後, 灣 告

Щ

紹

03

四

Ш

謂

之外

航

路,

中

·間以浮筒若干劃分之兩

個

航

路,

均

可

航

輪,

Ħ

按照

通常

航

行

法

例輪

船

在

毎

個

航

路

岸

者, 擂

碰

云

云。

規

元

所

黨 港 並 距 外 放 Ŀ. 紹 - 均應靠右手方駛進, 離 航 汽 П 將 甚近始: 規 路右 笛以資警告。 乃 右 延 HIJ 面 第十二 引擎 外 手方緩駛或停輪以待乃四川違反慣例, 放汽 航 一停車 路 條復 笛二 按 順潮 後 航 查該 一聲, 向 海慣 駛入 叉將 其一 切航 例在 左 .左手方駛來立成 至 日上午內航路 耶 丽 是 松 行規定均依照萬國航海避碰章程辦理是項章程之適用, 引 擎 船 項狀況之下 塢 開 快 帶過 有 倒 碰 賚 車, 撞情 りり 应川 第 免去 且 西勢新寧! 號浮筒, 一行之伊 違反萬國航 應駛入 兩 輪 重 紹 外航 漸駛 塞特慕勒船 大 碰 為 撞 避 海避 路, 至 之禍, 免重 以免 内 碰 航 土大碰撞 章程, 兩輪 黐 路 在第 查 右 仍開 關 成 手, 八 號浮筒 起見, 方遙 爲 於 此 車 斜切 九急將船; 萷 見 項 矨 進, 情 四 附 **水况之下** 形或 川 近掉 見 直 諸上 省 至二 36

轉

左,

兩

輸

仍

沿

頭,

新

海

再

案之新 應俟 輪 二十七條 阆 應負之責任經 (無審究之必要請以中間判决駁斥原告之訴並令負担訟費云云。 順 盛 潮 紹, 之輪 崩 洪最 為規 光行, 定元 萬國 終 今 判 游門與 航 24 决, 諾 海避 Ш 門負 輪 北京案之判例, 碰章程第十九條第二 不 依 担 法 過 失之責 航 、駛造 成 仼, 亦 與本案情形相 碰 且 新 撞 之結 十一條第二十二條第二十三條 쁘 紹 果, 為 自 順 湖之輪, 應 筒, 負 諾門等於本案之四 過 失之責原告所列舉之賠償數 pq]]] 輪 爲 逆 之潮之輪! 第二 川, 北 十五 逆潮 京等於本 之輪, 條 第

理

H

斷。 本 件 而 過失之歸屬何方則以新寧紹與四川之航線有無錯誤及新寧紹之航行速度是否過當為先决 被 告, 應否 1負損害 賠償 責 任, 豆 新 黨 紹 輪 船 與 四 Ш 輪 船 之 碰 撞, 共 過 失 責 任, 究應 歸 責 何 方

問 輪 浮 東 分 礙, 方。 據, 原 因, 行 過 分, 筒 題。 員 第 開 泂 駛 應 船, 駛, 查 告 並 為 弦 陳 近 傍 均 劃 新 111 自 始 面 八 所 須 爲 第 分, 會, 呈 關 屬 幹 號 掉 航 船 兩 寧 分 向 右 造 儿 可 靑 浮 頭, 行, 十 紹 第 係。 於五 Ź 船 輪 別 筒 業 所 E 蓋 信。 到 之右 港 經 番 圖 案 號 承 船 向 新 U Ħ. 一被告提 認 究之 道 證 第 黨 新 後: 時 浮 雏 船 邊 手 \equiv 筒 ARE 出 之 紹 靍 ĮΨ 明, 又 方 如 異, 紹 故 不 + 時, 行 口 右 閪 駔 Ż 出 參 行 四 在 被 能 分 見 駛, 下。 手. 第 膂 猹 閱 駛, 航 告 穿 竣 疗 111 浦 亦 Τi. Ż 謂 越 賜 賜 有 萬 行, 行 闘, 東 事 進 浮 洋行簽名之航 洋 此 國 毎 是 駛, 故 碰 河 必 從 航 須 筒 新 行 規 航 \Box 撞, 面 M 叙 芝 定, 輪 線 已在 海 上 Ш 審 行 駛 中 ᇑ 伊 復 避 船 游 過 紹 究 駛 亦 間 之際, 近 查 第 嵩 寒 查 碰 河 Jill. 航 新 m 特 童 上 £ 線 新 间 Tir. 過, 初 面 慕勒 海 海 之 號 程 進 述, 船 紹 與 亦 之 海 淵 岸為 畄, 洪 紹 第 Ż 77 由 紀 錯 行 74 據 筒 輪 於 遇 口 右 鐌 誤, 駛 Ш 證 浦 之航 + 船 有 Ŀ 以 節 去 -F 臐 距 Λ 東 船, 之右 從 车 障 後, 本 在 \bar{H} 方 海 離 江 河 七 條, 礙 路, 方能 寫 Ŀ 行 尙 新 河 游 ПП 證 海 月 儿 + 東 時, 駛, 溒, 闗 滥 航 丽 方, 輪 縞 紹 據, 洏 \mathcal{H} 亦 如 卽 加 斜 行, 河 쑐 出 可 浦 向 該 船 原 行 在 原 因 丽 日 晨 從 東 Ŀ 斯 第 遇 口 告 駛 新 告 有 海 師 狹 輪 浦 加 所 Ŀ 'nį. 所 海 丹 障 八 DЦ 呈之 號 船 紹 呈 考 礙 載, 胩 徎 東 面, 海 方 於是 浮 餘 港 近 方 泂 向 第 面, 夫 所 西 第 及 筒 道 浦 爲 致, 進 丽 右 面 即 圖, 附 吳 時, 痕 淮 Ŀ 後 新 Ŀ 迨 日 手 値 岸 出, 海 圖 之 實 寍 在 上 凇 方 海 近 第 紹 午 掉 穩 爲 惟 河 情 行 來, 賏 市 浦 П, 船 進 駛之 秫 之右 便 航 東 四 頭, 四 m, ル 圖, 時 故 時 . 7 出 中 撞 業 爲 河 而 Ż 右 間 後, 公 Ξ 由 \mathcal{H} \Box 其 手 面 5. : 四 之 干 窒 手 有 原 方 會 駛 浦 +]1[依 加

儘

有

機

珂

以

改

向

右

F

方行

駛

乃

據

原

告之

陳

謂

人

新

寧紹

從

浦

東

70]

面

M

潮

疾

駛

ini

1/4

Щ

放

řī

之方 之 從 待 温 項 之 流, 難 笛 笛 新 依 向 望 謂 言原 汽 航 햬 四 轉 州 陳 北 、笛之意旨 一聲表 京之速 蒑, 聲. 川之右 述, 線, 向, 右, 輪 在 脫, 播, 忽 已成 北 告 船 依 卽 被 四 改 示 告之 文 係 京 Ш 民 轉左, 副, 事 路 屬 謂 向 爲 度 手 斜 旣 外灘, 第三 右 方擦 切 右, 抗 四 頭 極 勒 訴 為 3之勢新寧 新寧 為 脱謂 轉, 新 原 辩, Щ 訟 詞, 横 業 寧 明 告 看 圖 其行駛過快但查原告所呈第 過, 法 故 亦 新寧紹 瞭。 第三 雖攻 見 紹 非 已停 第 過 以 如 紹 九新鼻紹 四 囘放汽笛一 原 對 四 新 無 百 | 圖第五 鑿, 輪, 參閱萬國 Щ 告 紹 遇, 北 理。 零二 其並 從 船 所 叉 新 而 京 \equiv 呈第 云 爲 係 鸾 改 浦 頭 條第 **公可見原** 東到 不依 順 向 圖 云云。 紹 比 聲, 速 四 潮 忽 左 航 則 例 上海 轉, 照汽笛之意 然 表 度 圖 行 將 海 新 證 示轉 項第 第 駛, 寧 船 其 避 如 人, 被告辩 紹 原 新 查 Ŧi. 首 航 碰 方過去 圖, 三款, 右, 已由 告 向 章 北 原 線 但 程 在 Ż 所 京船 告 左, 第十八條 並不 正金: 錯誤, 旨 已有 呈第 尙 攻 稱, 將 浦 云 難 行 東 爲 Ė 擊 四 一依照汽 駛然除 云是 認 礻 迫 避 河 美特]1[應 新 清形: 辩, 斶, 免重 黨 擦 由 爲 面 圖, 載 卽 新 新 紹 揷 24 有 駛 四 、笛意旨 之 下, 之速 向 四 寧 癦 大之碰撞 朗 力之 至 Ш 云 111 船 紹 云。 Щ 上 紹 負 兩 船)表示新寧紹。 新寧 然 之右 船 旣 在 度 責, 輪 歆 海 主 放汽 行 言 主 浦 排 渦 查 船 河 而 駛緩 手 外, 排 東 當, 起 其 對 分 紹 不 面, 見故 能歸 遇或 令及 方 固 笛 河 若 時 據 四 以 行 無 續改向左 新 茅 新 四 面 Ш 聲, 則 幾於 將船 掉 責於 駛, 相 四 Щ 行 大 黨 寍. 駛之 當 Щ 紹 新 船 副 紹 頭, 首 搼 佐 大 其 丰 必成 新 寧 之 與 羅 轉, 速 向 寍 遇, 紹 證, 副 袠 排 際, 有, 四 又 令 度 左, 紹, 應 並 若 羅 示 四 為 Ш 温 所 之 放 各 有 Ш 州 過 斜 以 行 自 未 證 陳 致 弦 是 行 尙 不 ٨ 切 不 於 駛

副

勒

難均

致謂

__

圖至

第五

 $\widehat{1}$

2

表

示

新

北

間, 而 新北京亦已行至北京路外灘, 此可按原告所呈之圖

京。

小新寧紹

與新北京均係並行不過略有前後即新寧紹與

四 川

相撞地點在北京路與仁記路

之責原告請求賠償原因既不存在關於數項部份毋庸再爲審究。

據上論 斷本件原告之訴為無理由依民事訴訟法第八十一條為判决如主文。

中華民國二十一年八月二十二日 决得於送達後二十日內 向江蘇高等法院第二分院提

起上訴。

江蘇上海第一特區地方法院民一庭

如不

服

本判

外灘之

以證明之故亦不能令新寧紹負行駛過速

商 Thi 船 以 法 舶 第七 全 以 部 部 船 十 供 出 舶 條第二 運 租 運 送或 所 送貨 得之酬 項, 租 物 雖 用 所 百以船 八得之酬 者甚. 報均 一稱之曰 為鮮 舶 報是謂 之全 見故 運 是慢性船 本章云 部 之蓮 或 費。 部 船全. 船 亢 舶 供運送為 因簽發載 全 部 出租 部 出 H 租 所 貨 的 得 考, 證 : 考然船 之酬 务而? 卽 包 為運送 括 報, 最宜 船 舶 除 舶 稱之 以 貨 部 件 畅 之意 貨 日 所 得之酬 爲 船 連 義 租。 送 也。 查 目 我 報, 的 図 或 海 Û

事 費, 目 不 爲 其 項 裑 運 的 Į. 計 (因運 關於件 港 發生 費 算 請 發得給 標準, 前, 求 ||渚| 逐而 業已滅 運 當從 費。 貨 民法第 品付之時 之連 費 已受領 装載 失, 亦 運 視 送, 之數 **兴百** 之其連費: 送 作 間。 地之普 未獲得 Ā 倘于 自 額, 四 應返 通習 計算 不 + 運 送 裑 論。 Ħ. 請 蓋依 還 條, 航 慣, 標準, 求 __ 程 其 是項 運送物 中貨物 給 及給 蓮 約 付時 該貨物應送至 滅 付 於運 失雖 滅 間, 運 是費之時 以貨 失, 由 或 送 運送 中, 因 物 三目的港,今不止 因 其 運 間, 送 人 不 他 在 矛 原 至 載 可 百的港, 應負責之事 抗 因, 貨證券均 貨 力 畅 m 未能送至 未能 喪 並 失 于 有 項發生, / 者運送 相當 送 船 長得 至 一目的 記 目 或不 載, ٨ 的 爲 交付 港, 不 港 倘 且 裑 無記 可 時, 貨 于 抗 請 運 泛人 達到 力之 物 求 載

蓮

續運送至目的港者是運送人自行拋棄其運費權利該貨物既未到達目的港運費自未獲得倘 干 航 程 中, 船 舶 遭 遇 海 難, 因 之不 能 再 爲 航 駛, 而 船 長 或 運 泛 ٨ 不 擬 由 他 船 舶 或 以 其 他 方 船舶 法

條, 續 于 遇 連 送 難 部 後船 份 之運 長仍設: 費, 遭難, 如 法 較 一繼續將貨物運 低 或 較 高 時, 其分 至 目 口的港考! 担 方法, 子該貨物 船長設法運到目的 應 以 海 商 到 法 達目的港時 第 九 + 地時如其運費較低於 귶 條之 運 送 規 人得 定 為 請 標 準。 求 運費。 第 儿 惟 十 繼

運 費 者, 船 託運 舶 在 入減支 航 兩運 費差 額之 半數。

海

中

或不能航

海而貨物仍由

無 泛 朔 白 受 Ŧ 規 有 運 送 定, 水 中貨物 英國 漬 或 四雖 有若 其 質形 他 原 年判例; 變 因, 遷, 僅蒙受損 其 變遷之程 然 流亦有 害者 Ï. 五異之處。 度已非 託 連 Λ 似 原装之物者, **再趨勢似** 不 應 拒 與 付 Ŀ 運 連 開 送 費。 關 人 原 似 則 于 È 不 相 近, 開 應 請 前 兩 水運費, 開 項 關 情 于 形, ,運費各 我 倘 貨 國 物 法 于 節, 律,

尙

均

運

運 以普 求 中 涂 汳 費 須 通 湿。 滅 我國法律, 失, 連 為 是費為立 或 預 付 因 不 者, 關于 場, 可 于 抗 該 倘 此 力 約 連 資係 點, 未 定 能 事 雖 **端未明定但** (預付者) 到 瑱 **设**或條件 達 目 其原 的 **| 英國關** 發生 港 劕 時, 與 其 時, 手 運 以 運 此點之法律, 費 費 削 卽 亦 所 認為 論 應 斷者 給 獲得。 付。 頗為 凡業 詗 異, 託 詳 已給 蓋依 連 明。 Ā 近上 約 付之 卽 定在 應給 運 海 某時 第 費, 付。 託 嗣 特區 日 運 後 該貨 或 入 地 在 亦 方法 不 岉 某 假 地 得 點 使

運 經 獲 碠, 運送 Ā 對 貨物 有 留置 權, 各 國 皆 然。 我國 |民法第六百 四 + 七 條, 亦 有 類 似 之 規

運送人為保全其運費及其他費用得受清償之必要按其比例對於運送物有留置

陸權運費及

其.

仙

定,

錄

于

产, 理

以

供

叁

曾

受

預

付

運貨

某

案 件,

其

剕

决

亦

與

E

開

法 例

相

匃,

一弦為

闡

發

法

理

起

見,

特

將該

案

有

關

係

4

件,

抄

次 約 定 之

費用之數額有爭執時受貨人得將有爭執之數額提存請求運送物之交付。 額. 」連費如 償。 因貨物 滅 失致

沈龙 少數 而該貨物 波 失係認為共同海損者其減失之運費應由 共 司 海 損 分 扣 補 例 ÌΠ

輕 儎 重則船, 某 甲 委託 船勢將不能抵抗滔天之狂浪, 運送人某乙之船 舶裝運笨重機器百座由子 而船舶旅客及貨品均有立即沉沒之虞因以船 港運至丑 五港在航日 程 中突遇颶風, 長之指揮 加 不减

將該項笨重機器完全投于海

依 共 同 其 海 被投棄之機器依民法第六百五十五條之規定運送人不應請求運費是項減少之運費, 損 規 則 補 償。 我 國 海 商 法第一百三十三條又一八九〇年及一九二〇年約 克恩的 物 自 浦 應 規

則 第十 -五條, 均 有詳 明之 規 定。

海 商 法第一百三十三條 運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者認為共同海損, 但運送

因 [此減省之費用應扣除之]

認為應由共同 八九〇年約 海損補償者其運費因之滅失時, 克思的 華 浦 規 則第十五條「 ,亦應由共同海損補償。 倘積 貨之損失或滅失發生於共同 海損之行為或

四 年約克恩的華浦規則第十五條「 倘積貨之損失或滅失發生於共同海損行為或認

為應 由 共同 其所有人因本次犧牲而減省為獲運費之費用應由減失之總運費內扣除 海 損 補償 者, 『其運費』 因之滅 失者, 亦應 由 共同 游 損 補 償。

但

渾 費並得為海上保險之標的物海商法第一百五十九條,

關於運費之保險以運送契約內所載明之運費額為保險價額運送契約未載明時以卸載時

卸 **工載港認爲相當之運費額爲保險價額**。

關于以船舶全部運送所獲得之運費(卽船租)其法律關係與上開各節大致相同。

江蘇上海第 特區地方法院民事判決〈二十年地字第一三三五號

判 泱

原告源安輪船公司。 法定代理人趙雲台(住四川路騰鳳里九十號,

訴訟 代理 人 從略

被告上海中威輪船公司。

訴訟代 理 人へ 從略

法定代理

一人陳順通。

住四川路二十九號》

造因解約涉訟一案本院判決如左。

右兩

主文

被告應償還原告洋叁千八百另八角一分。

原 告其

滤 訟 費 **於之訴駁囘** 用由被告負担三分之二餘由原告負担

事實

角一分並 原 隸屬 於民國二十年十二月五 告 代 中國國 理 一人聲明, 自本年二月三日起至執行終了日止按年 籍載 重 請 三千五 判令被告返還原告人 日與被告訂定按時運送契約(百噸之太平輪船 運 全部, 費船鈔照費存煤各費共洋一萬四千一百五十元 自 |交船 五厘之利 俗稱 起於三個月 長期租 **心息訟費由** 品船契約 時期 被告負担其陳述略 内, 為原 載明 告供 被告以 給 運 送, 其 稱, 原 由 所

中國 於二十一年一月二十六日叉付一個 含每 訂 .定以後被告人於二十年十二月二十六日將上開船 月支付連費一萬三千五百元如不滿一月以每月三十日按日計算又該約第四十二 與任何國家發生戰爭本契約受任何影響時任何一方得將本契約 月運 費, 至本 年一 月二十八日中 舶, **心交付原** 告並 由原告預付 日間突然發生戰 無償解除之』自 運 費 事, 一條載。 個 上開 原告 月, 【人當 契約 嗣 加 原 又

日起 謂國家間之戰爭等為理由拒絕解除契約並拒絕返還原告人預付各款項共計洋一萬四千一 於二月三日依據契約第四十二條規定通知被告聲明解除契約並通知船長關於航程 應受被告人指揮各在案詎被告以中日間 雖 有敵對行為尚未正式宣戰 因以 未構 部 成 分自 法 律 解除 百五 上

十元 另八角一 分祇得依法訴求等語當提出證 據第 至第三十 Ė 號

蒙受阻 事 依 船, 爲 此 被告 激烈 約 解 徴 適 在 約 Ź 代理 預 付之運 時, 天 我 礙, П 毎一 中國 津, 實, 國 人答弁 外 並 又 一方均 7交當局及 費 輪 查 准 原 項, 船 備 意 告根 進出 得 旨, 依 開 近無條件解約。 往 略 (據本件) 般法理, 我國出 口者, 廣 稱 東, 查 亦無 兩 是 袓 席國 與 亦不得請求 造 日無之故原告不能接引契約第四十二 主 船 一茲我國自九 訂 合同, 定之契: 聯 海 戰 代表 本得 爭, 返還請予駁囘原 相 宣言, 約, 隔 在 第 中國 一八以來, 足資證 四 遼 干二 遠, 實 南 明。 不 北洋各港 條 一發生阻 、雖各處 故 載, 《告之訴》 原告人即 متنز 倘 口行 有 礙 中 並令 爲證。 問 不斷之抵抗但不 國 験當一二八 不得以該約 題, 向 負担 條為解約 卽 外國 就 **三訟費等語常提出** Ł 作 戰, 海 論 事 餱 囟 П 件,業 據此 能 之 岸 變

嵵,

太

平

輪

已成

就

丽

論,

當

戰

外

原

告

報

認為

戰

使

本

玾 由 紙

及

抄

信等件

爲

證。

項, 依 件 法 能 審究要點即(一)原告之解約是否合於兩造訂定之條款(二) 否 認 爲 正 當是已就第 二點 言原. 契約 條件 有 卽 甲 戰 爭. \equiv 其請求返還預付運 因 戰 爭 致 本 契約 費等

之總稱故凡爭鬥行為發生於兩國或兩國以

(上之間)

而其爭鬥又包含有各種強暴之行為時

則已構

並

具

普

遍

性

之戰

爭

而

言,

目. 就

戰

爭之定

義

言, 約

万一

國

對

於他

國,

欲

其服從己之意志而

施

之強

暴

行

為

據

此

審

究所

謂

_

戰爭,

__

依

兩

造

間

繙

之集

意解

釋,

其

意

義

並

非

專

指

中

國

與

任

何

國

家

爲

自

動,

共 開 換 所 E 旣 當 成 分之三及 額 丽 論 訂立之 說 非 滬 據自 不 言之即預定運送 渾 戰 所 朗 常 謂 獲 費, 事, 戰 洋 [三千八] 相 原 其 已影響於本契約 事 可 W. 戰 運 已預 不當, 當貨 因 告關於預支之運 以 爭, Λ 解約 送 至於戰爭之一般效果是否 間 涌 /契約託 支之 百另八角一分既不屬運費範圍之內自應由 航 再依原契約 運 所 減省 诗, 能 為 運 船 期 稰 未受影 資, 運人 費 間 測. 舶 傭 用之全部 要難認爲不合故原告解約之請求甚屬正當次就第二點 所 而 上費 除得: 船契約, ·仍請 於發航後解 響或 訂定, 有 沿 Ä 海 運 冈 必致 阳 求 貨之情形. 與海 返遠, 依據 外, 礙 戰 受重 為該 爭 要 無請 海 商法第七十五條第七十六條按 自 約, 致本契約受影響之條件言, 具備要無甚重要關係故原告根據一二八滬上戰爭為解 大之損失 商 不 本 項 依 如 解 法第 待 求 海商 返還 盲, 何, 除 條 九 查 更 預支運 **一難依** 法第 也。 十六條規定得爲扣除, 侔 本 件 惟 未完 2七十五 原 兩 革 是費之餘 常狀 告 造, 成 被告照數返還爱依民事訴訟法第八十 之理 預 係 條七十. 況,以 付之 訂 地緣 立 由, 亦不能以 船 為 按 大 -七條解釋, 推斷 鈔 非 航 時 當 長 繼 各 時 其 連 足送者迥然 原告原 (另裝貨: 客觀 專就 是, 續 熏 船 則 航, 之全 船 託 言, 照 戰 上 畅, 預 /
然有 連人 查按 告代 事之 海 舶 溒 所 部 存 應支 時 理 演 朔, 埠 用 離 得 傭 繼 人謂 煤 運 依 船 進 或 船 照上 付 續 情 等 籍 費 契 他 約, 航 滬 况, 港 四

條特

爲

剕

决

加

ŧ

交。

附 件第

甲 起除沉船責任之研 究

供以便 界閱悉之下多爲惶 關 因 與 福 二千餘兩同年又有英國飛馬輪船在吳淞口內欄江沙地方沉沒停滯水中二載雖經江海關安設燈 附 查 在 我國 案江 大華輪船攝碰, 逐于 鍋 近之 星公司 爐 船 |關係傾覆沉沒江海關以該沉船有礙航道除設置燈浮標記外並限令該船舶所有 海 民國二十一 白 向 所有 節 鮮 .關對于起除沉船之職權似有研究之必要。 東自 海商 Ш **己打撈同**, 之福慶輪船于民國二十一年十一月十六日下午晚 海 法令關于 亦沉沒于吳淞口外雖經江海關自己出價將該沉輪炸毀然亦曾函扣留保險金額 面 [惑正下] 年十一 沉沒, 時 由 知江 並 江 月二十九日分登上 起除沉船 海關 通知該船保險公司 海 關之職權, 安設燈浮標記 規章亦不完備惟于前清光絡 究何 海 示 所 中 扣留保險金額嗣因船 據 且 西報紙, 警十月之久需 回憶民 招請 投標 國 費甚 十八年有德國北京輪 間在吳淞口 一十年 打 鉅, 撈 東 旋 未能遵限 四 福 經設 月十 慶沉輪啓 |外裏銅: 法 四 起除 以具結 日, 大 事 沙 昌 各 提供, 費 船 ٨, 附 銀 在 輪 IJ, 具 近

航

業

船

因

江 結

海

提

海

面,

壹萬

Ŀ

海

浮標 關 船 炸除, 記, ıfii 費 那 銀七 威 國 千餘 哪 阿輪 兩, 船, 根據上開 于二十一 各項情節江 •年三 日 月 間 由 L 大總統 海 駛抵 關總稅務 **滋該處,** 批 與水中 准。 司 擬定起除沉船章程 沆 船 相 碰, 亦遭沉沒後, 數 則, 令 由 飭 江 答 海

江

海

關

將

條 律遵守嗣復 之水道及 凡 船 附 隻沉 起除 一于民國四年六月二十一 沉船 海 溺 面 或 擱 章 程

第 行駛或 當時或將來有 船隻 逡 來往之衝 或 妨礙。 因別故致船主暨 他船行駛有礙, 衢, 均應 由 附 水手等離開 近之海 關 其船, 稅 務 在河内' 司 查勘 或在港 酌 訂 該 拿隨通 口或 'n 船 是否 在出 入港 與

他

船

П

第二條 若稅務 並. 主, 未 若該 起 2除之前 業主 || 司酌 出 訂 用費 該 其 切 沉船實與 安置 實 保 警船之浮標 結 註 明 情 願 等件 按 稅務 · 等 語, 則立即將該船並貨物一併扣 司酌度情 方 准 按照 事, 所定限期, 辦 理, 自 行 自行用費 打 一撈貨 物, 若該 將 沉 知該 船 業 船業 起 主 自 除

第 二條 該沉 誦 知之日起限三日 船 若 由 海 關 用費 不具切結, 起除則 打撈之料貨等件即 卽 亩 海 關 餘, 將 沉 船 起除, 由 之數付還業主倘有 所有 海關 所拍賣 將 船料及貨物 所得之價銀 等件, 不敷即, 俱 補償 由 海 起 關 除 存 Ż

第 四 條 本章程 自批准日施行。

資

補

足

其

數 設

若該業主

不

腕,

卽

可

據情

上

控。

經

費

及

安

警

船之

標

記等

費

用,

如

有

盈

ÉD

品 將 所 餘

令

業主

出

中華 良 國 四 年六月二十一 日大總統 批合 准 加 所 擬 辦 理, 卽 由 該處 分行 遵照並 交外交部 照會 各國

之船 乃江 對于 復 不 定 駐 項第 應 遇起 月 杳 臽 僆 再 舶 海 起 海 扣 查 除沉 負 商 關 價 日 除 六款載關 費 照, 任 法 値 海 角 動 沉 摺 荷責任該, 船事 //之責任; 令以 運 商 輒 並 船 費 援 法 現各 發交通部照錄章程分筋 英國 莂. 及 于 公佈施行後 項 未免失 詳核 其 除 發 Ï 前 他附 為 去沉船漂流 生, 海 最完備, 開章程與海商 江 其 關 **厥所奉行** 據。 屬 規 海 船 費 定, 關 現行 舶 卽 船 爲 所有人之責任不似該章程所規定之鉅, 者均係· 物之義務及其從屬 限, 援 角白 有 角是 枚 所 效之商 法抵觸部份自應失效其第二條及第三條之規定當 于 有 4 上項章 上開章程が 船 Ã 關監督一體 所 舶 船 沉 一程限令具結 負 法第 沒 扣 後 者 按章程第二條 義務 \bar{H} 除 實 遵 百三十條义第五百三十一 係無 本 照。 船 次 提供, 舶所 航 限 不遵 海 責 之運 有 任全部, 1治: 人所 規定起除辦法, 則 費 強 查海 起除 及 負之責任僅, 制 附 執 商 屬 行, 費 費 法 均 然 條, 第二 外, 自民 應由 其第三條係 均 船 以 干三

至江 海 關 函 扣 保險 金額 一節不特手續與法欠合其主張 亦不應成立蓋保險 放並非船! 舶 所 有 人 人 依

關

在

船

鈔

項

下撥

付

洵

屬

九當,

沉

費

用

之註

明,

上海

市

航業同業公會于民國二十年亦會向交通部

呈請起除沉船

費用,

應

由

江

海

法

船

費

由

港

口

官

暑給

付之規定田

波立(Temperley)所

著之解

釋,

亦

有

船

舶

所

有

Ã,

個

λ

不

負

起

除

有

起

除沉

舶

所

有

不

滴

用, 人 本

次

航

海

一條第

國

+

车

共

負

担,

故

規

用,

得請求,

所必應為之事亦非船舶成分之一部份其不在船舶價值運費及其他附屬費之內甚屬明顯依法不

爲

保

恢事

關係人均在享受保險利益範圍之內,

各方

公 司

茲以本名義

無論

標的

.物業經滅失與否其保險

期

間,

爲

月

由

爲

阿自己或

代

表

他

짔

爲

他

人及

其

關

係

人特

爲

保

肵

有

Ŀ

開

險,

日

中, 時 起

上,或 至

车

月

日 時 止。

間, 所 有 地 點, 所有 情 節, 無 論 何 事,

有之船身及器具材料機械鍋鑪用具軍器軍火鎗 湯帆或 入 駛 行, 無論 有 無 引 水人, 無 論 在 任何 狀況, 砲 拖 小船及傢俱等統 帶救 助船 隻或 稱 被 之日 他

船

船 舶, 何

業及

何

種

地

點,

或

動

機,

或

布

帶,

或

|験行試

車,

所

在

港

П,

一在海

Ŀ,

在船

塢在乾

塢,

在行

動

在吊

機

養船

Ë,

所有

時

牟

月

舶 本 次 航 行船

4

船

或

其

他

代行

船

主

職

務之人或

將

來

本

船

無

論

更

易

何名・

或

船

主

無

召其保險責任問

開始

由

前開

完年月日

時

已起繼續有的

效, 至

前

開年

主

何 人關 於本 船船身及附屬具等項,

論

更 换

被 H 保 時 險船 ıŁ. 舶, 響關 因 一獲得 必 須 公給養品:

救

助

或修繕

情

事,

得行

駛

開

駛任

何港

口地

點,

而對于本保險契約

本

不

發

生

在

何

影

於被

保

險

Ä 方

面,

本船

舶

之估

值,

月

船壳及材料等 項計估值

243

本契約承保價額, 計為

估

值

共計

等情及船员 關 海 在 其, 難軍 于核 告訴或設法並得為抗辯奔走保護恢復本船或其一部份而于本保險契約之關係毫不發生影響, 計算之內關 部份蒙受不利或損害以及任何滅失或不幸本契約 算船 艦火災敵國海盜流氓竊盜投棄捕艦及返捕艦復 長船 舶 于船舶冒險及危險華安水火保險股份有限公司于本次航海所情願担任負責 是否為假定完全滅失應以保險金額作為修繕價額其船 員故意之過失以及可 為損害之其 他一 切危險滅失及 **化及海捕** 被保人或其一份子或其僱員或其受讓人 以及王 不幸, 舶缺殘餘剩部份之價值, 倘 候國家之拘捕, 本 契約 載 朋 Ź 扣 船 押 者,

舶, 逗

或

留

縞

不

得

險契 產 至 **三執行人** 本 約, 保險公司 其 が所有 、財產管理人或其受讓人特為表示情願 眞 所 實效 應負 力,與 担之費用應以 倫 敦成立之書面憑據即 /本保 險數額 允 (之保險單及多寡 許, 保險契約 並拘束本 相 ·公司財產及動 同。 放本 為准 公司 茲經 對于 同 意本書 物以便真實履行 被 保險 H 憑據, 入, 或

三士 火 冽 保 條 -天期滿在-件, 險 股 並 份有 · 保險之條件及各件 特為聲明 上海將保險之金錢數額完全給 限 公司立 本保險契約之代價業已收受依照 契允許 :情形之慣例辦理。 同意龙 拘 束 公 付, 司 至海損滅失及本保險其他事項之分攤本公司亦 犮 其 财 保 險率 物 動產, 一倘發生滅失(上天禁止 百分之幾本華 者,

須于

安水

其 ģŋ

遺

保

弦 經 同 意, 英國 勞億之 普通 辦 法應 認 寫 本保險 契約分攤請 求之標

須

依

照

本

特 掂 戰 為 筝、 保 暴 證、 捉捕、 動, 龍 "工阻工, 擒獲、 狗捕、 |或工人搔擾民衆起関或宣戰前 扣 逗押 留、 岌 共 事 ·後影響或 北 後, 任 因備戰情形 何 行 爲, 海 盜 所發生之影響亦均不在 除 外均不 在 本 保險範 **心**圍之內, 本保

于 保險 範 圍 內之航 程 性或時期, 在不同時 期倘發生數 軍次 純 海損, Mi 够 次 均 在

儉

節

国

之 内,

X.

一因碰

强地雷,

所發生之要求亦不在本保險範圍之內。

各該政府沿岸因本船舶經營不法或違禁營業所為之扣押擒獲或其他行為因而發生危險或減失, 效 核 期 算, 嗣, 離 認 法胡 為自 1然之消損; 利 Ï 次以上者 船 売保 **「險應于** 每次須給付百分之一所有 本船業已安全到達目的 暹羅交趾秘魯 港時為 业于 中國政 本船在本保險契 府

或

任

何

政

府,

約

以

F

者,

則

人積貨中 于 ·装有· 火藥因 月 十 $\overline{\mathcal{H}}$ H īfii 一發生危 4 部 期 間 殿或滅失又以, 內蒙受 狂 浪 暴 及克羅 風, 與 姆 由 切 巴樂未至錫蘭沿岸于探 海 險 所 發 全之危: 險 或 滅 水線 失, 均 不 內, 在 在 干 246

保 月 險 + **殿範圍之內** Ŧi. H 至

前述危險滅失應由

被保險人負担,

與保險人

無涉,

徝

一本保險契約以上

所

訂,

與本

語不

以及

茲憑 合者 見 例 經理在上海特于保險契約簽字計 一式兩紙字義均同倘 其一 發生效力,

其 他 作 廢。

年

月

H

弦 並 經 雙方同意倘本 ·被保險之船 舶, 興 共 他無 舭 碰 擂, Mi |本被保險人因之對于此 次 碰 撞 所發生之

之三, 損害賠償 為 (應當) 本 船 舶 並 保 必 險 須 金 向 額, 他 應 人 負 為 担 金 一錢給 部 份 但 付 渚, 于 本簽字 毎 次 人應 碰 撞 其 給 所 付 負 被 只之義務 , 保 險 以 人 業 經 以不 逾 給 本 付 企 被 保 錢 數 金 額之 額 79 四 分

三比

例

的部份為

限倘本被保船舶之賠償義務,

一發生爭

執,

丽

已訴訟進

行,

對于負担義務,

加以限

制

付

Ŧ 得 原 則 到 碰 7本簽字: 辦 撞 理 船 左, 舶, Ň 雙 書 方 碰暈業已查明所應費給付或收受之數額辦 一方之船 均 ifii 有 同 意後, 過 失 舶 所有 其 時, 被保險・ 除 人應給: 方或 人所 付其 雙方 應付 /賠償 相 及必 對 責 船 須 任在 舶 給 所 付之費用 (有人損害之二分之一,或其他比例) 法 理。 律 H 另 有 亦 /應按 限 制 照 外, 其 比 例 請 負担 求 應 以 四 分之 互 依 相 照被 三倘 給

保

險

人因

此

項

或 除 其 障 礙 他 規 物 《定之義務· 之義 務, 例 3或生命 加 因 犻 ·喪失或人身損害之義務。 擂 加 活害港 口 碼 頭 车 ·台及 其 他之義 務, 或 例 如 被 保險 船 舶 對于 積貨

關

于

被保險人下列應當或必須給付之義務均不在

本節規定範圍之內例

如

因

依

法法令

規定應

負

起

本 段 係 解 釋 前 節之意

或 倘 本保 同 管 險 理 船 處 舶, 時, 與另外船 本 被 保 險 舶 // 八 子 發生 本保 碰 撞, 險 《承受撈救》 契約 內所 淳之 m 該另外船 權 利, Ē 如該另 船之全部或 外船 舶 部份屬於同 完全 屬於 與 本 所 被

船 司 與 舶 被被 無關 保險 芝所 ٨ 八雙方同 沒有人同意 但于 意之 此 個公斷 項情節之下其因碰 人解 决之。 撞所負之義務或撈救應得酬金之數 額,

須

由

本公

本

公

有人

保

險

司之責 在 本 保 任時, 險 契 仍應認 約 期 滿 二為已經 時, 本船 保險, 舶 倘 其 在 保貨 海 中或 依 照 遇 難或 比 例. 在 按 月計 避 難 算, 港, 或停泊港 至 目 的 港 假 到 該船 達 時 爲 舶 止。 如 業 已盡 通 知

關 於積貨營業地點或開駛日期縱 被保險人 子保 證條件有違反之處, 亦認爲已經保險惟以被保人

必

須

杰

通

知之能

事,

及

經

關

照

其

滤

加之保

費,

卽

允諾

照

加

爲

限。

售 于 或 本 移 例外情形中其解除應暫停止, 船 轉之 舶 出 日 售 起, 或 2作爲解除# 移 轉 子 新 惟 管 世子本船: 理 處, 除本 如載有積貨以卸載地為止如空船以目的港為 舶 業已 保險 麦載 入對 于 穑 貨, 此 並 項 已離 出售或 去 一装載 移 轉, 港, 書 或 面 **公室船** 同 意 時。 E 止其保費應依 在 本 海 保 險 中 木 契 在 約,

于

此

比

此

例,

由

規 共 例 定 同 锥 論, 海 日 但 損 計 運送契約 岌 算, (撈救, 本 段 應 所 依冒 内 載 明 朋 一般完成 有 者, 規 在: 本 定其分配 契約 地 所 有之 内, 應 雖于書寫 法律 依照約 及 習 打 克安的華浦 字, 或 慣 分 ?配之作! 鉛 印 部份, 一八 爲 有 九〇 連送 相 契約 车 反 之文義 規 内 則, 對 一一一 者, 倘 積貨為 亦 點毫 應 發 木 無特 生

應 關 負担 條之「 于 撈救 部 份, 及 不 其 其 L... 比 字 費 例 應 用, 如 或 取 保險 關 消, 于 金 告 或 約 額 子或 扣 克 減 設 安 保險 法 的 旣 華 内 浦 人所應負之損害滅 所 九二 生之 智 四 苚, 车 本 規 契 則 約 失之 辦 所 理 與 者從 應 被撈救財 負 其 担 部 規 份, 定。 物之 僅 爲 價 保

在 游, 河碧魯 又 蒲 洛 包 提 或 河, 靠 由 近 楊 布 巴 尼 諾 兒 퍉 瑞 利 或 士 巴爾 平 原 山 北 等處, 部 劃 所 有之 直 線, 司 2觸岸擱 至 散 白 淺均 提 m 不 П, 得 關 及 認 15. 其 擱 附 淺。 屬 河 道 又 德 牛 泂 克

媝莶 認 經 為 同 關 意, 干 倘 委 本 矷 乏抛 契 約 棄或 保 費 末 承 認之 繳 納 時, 表 本公 司 隨 肝 得 將 本 契 約 解 除, 共 通 知 書 經 送 達 或 郵 遞 至 被

倘

闲

失險

而

發生

滅

失損

因之于本保險契約發生

在查驗

於

可能範圍

應

卽

F

面

涌

知

礆 弦 其 因 海 或 鄭 州、 保 本 大浦、 重 險 契約 整 業已獲得之相 明, 天 津, 並 明定受款 同 海 意所 河、 當保 人處, 拿 有保險人 害, 馬 運河、 費。 即認 計 蘇 為業已解 算至解 與被保險 埃 主 運河、 除之 人關 除, 滿豈 日 自 通 于被保財物所 止, 清, 求時, 一仍應 知 書送 特 運 存 達或 留, 河, 及 並 為之恢復 其 郵 卽 應給 遞之日 前, 有 聯 付。 起, 留救保存諸行為, 河 本 道, 又莫 契約卽作為 内, 士 河, 險 值。 在 標 均 羅 的 400 不 材第 效。 物 提 别 河 所 旧

明後公司或公司委託被保險人得為招請是項損害之修繕投標。 公司如在外國應通知最近勞億代理人以便公司斟酌情形自己委派查驗人但於損害範圍業經查

算。 次到 公司得以一個月期間通知隨時與被保險人解除本保險契約屆一個月期滿後如船舶載貨則 達卸 載港 為止如係空船則以本次到達目的港為止本契約即為解除保費應依照比例 一每日計 以本

倘本船舶於每連續之三十日期間停留港地或船塢其 保費應為退還 其所有危險均由保險人負担倘於保險尚未開始之月歷雙方同意解除保險契約其每 保費應為退還在此期間並

月

·無海損,

倘 ·發生滅失情事本保險契約之保費尚未給付部份應於賠償數額中扣除之倘於保費到期未經給 !其船舶到達者亦同

付時本契約立 立即失效。

英文原本附後

Be It Known That

and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain $\mathbf{A}\mathbf{s}$ well in his or their own Name, as for and in the Name and Names in part or in all; do make INSURANCE, and hereby cause himself or themselves, and them, and every of them to be INSURED, lost or not lost, at and from and for and during the space of

Calendar Months commencing

day of 19 and ending day of 19

In port and at sea, in docks, and graving docks, and on ways, gridirons and pontoons, at all times, in all places and on all occasions, services and trades whatsoever, and wheresoever, under steam or sail with leave to sail with or without pilots, to tow and assist vessels or craft in all situations and to be towed and to go on trial trips. Upon the Body, Tackle, Materials, Machinery, Boilers, Apparel, Ordinance, Munition. Artillery, Boats, and other Furniture of the good Vessel called the

whosoever else shall go for Master in the said Vessel, or by whatsoever other Names or Names the said Vessel, or the Master thereof, is or shall be named or called:—BEGINNING the adventure upon the said Body, &c., from and immediately after as above

and so to continue and endure until as above.

And it shall be lawful for the said Vessel to proceed and sail to, and touch and stay at any Ports or Places whatsoever, for necessary Provisions, Assistance, or Repairs without prejudice to this INSURANCE; the said Vessel, for so much as concerns the ASSURED, is and shall be rated and valued at

HULL and MATERIALS, &c.	,······Valued at
MACHINERY and BOILERS,	&c.,Valued at
	TOTAL VALUATION

Whereof this Policy Insures

The Insured value shall be taken as the repaired value in ascertaining whether the vessel is a constructive total loss, and nothing in respect of the damaged or break-upgvalue of the vessel shall be taken into account. Touching the Adventures and Perils which the said Wah An Fire and Marine Insurance Company, Limited, themselves are content to bear, and to take upon them in this Voyage; they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Marque, and Counter-Marque, Surprisals, and Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and people of what Nation. Condition, or Quality soever; Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt. Detriment, or Damage of the said Vessel or any part thereof; and in case of any Loss or Misfortunes, it shall be lawful for the ASSURED his or their Factors, Servants, or assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard, and recovery of the said Vessel or any part thereof, without Prejudice to this INSURANCE; to the Charges whereof the said COMPANY will contribute, according to the rate and quantity of the sum herein assured. AND it is agreed that this Writing or Policy of INSURANCE shall be of as much Force and Virtue as the surest Writing or Policy of INSURANCE made in LONDON, And so the said COMPANY are contented, and do hereby promise, and bind themselves, their Company Goods and Chattels, to the ASSURED, his or their Executors. Administrators, or Assigns for the true performance of the Premises; confessing themselves paid the consideration due unto them for this INSURANCE, at and after the rate of

per Cent. The said The Wah An Fire and Marine Insurance Company, Limited, covenant, promise, and agree, add oblige themselves, their Company Goods and Chattels, in case of Loss happening, (which God forbid) to satisfy and pay in Shanghai the sum of Money by them so assured at the expiration of Thirty Days The adjustment of all average, Losses, and other Matters relating to this INSUR-ANCE shall, in like manner, be made by the said Company Agreeably to the tenor

of this Policy, and according to the established practice there in such cases.

It is agreed that the practice of English Lloyds shall be recognised as the standard for adjusting claims under this Policy.

Warranted free of capture, seziure, arrest, restraint or detainment and the consequences thereof, or any attempt thereat, piracy excepted, and also from all consequences of hostilities, riots, strikes, lockouts or labour disturbances, civil commotions or warlike operations whether before or after declaration of war; also free from all claims arising through contact with mines.

In case of several particular aveages, upon distinct occasions during the Voyage or period insured none which are respectively under are to be taken into account; but all such to be deemed wear and tear. The risk on the HULL to expire after the Vessel shall have arrived at her destined port in good Satety. One per cent, to be paid or each time more than once that the Vessel leaves the River Hooghly under this policy. All Risks or Losses arising from Detention, Seizure, or any Act or Acts of the Governments of Siam, Cochin-China, Peru, or China, or

Miles .

of any Governments within the acknowledged limits of its own coasts, in consequence of the Vessels being engaged in illicit of Contraband Trade;—also from Gun powder as cargo, as likewise from Storms or gales of wind or other dangers of the Seas, on the coast of Coromandel from Point Palmiras to Ceylon and within Soundings between the 15th day of October and 15th day of December inclusive, are hereby excepted; which risks or bosses are to be borne by the Assured, and not by the Assurers; any thing hereinbefore containd to the contrary notwithstanding.

In witness whereof I THE MANAGER of The Wah An Fire and Marine Insurance Company, Limited, on behalf of the said COMPANY have hereunto subscribed my name in SHANGHAI to

Polic of the same tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void, this

Day of in the Year One Thousand Nine Hundred and

THE WAH AN FIRE & MARINE INSURANCE Co., Ltd.

Regd. General Manager.

And it is further agreed that if the Ship hereby Insured shall come into collision

with any other Ship or Vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision the Undersigned will pay the Assured such proportion of three-four ths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Ship hereby Insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Ship hereby Insured, and in cases in which the liability of the Ship has been contested, or proceedings have been taken to limit liability, with the consent in writing of the Undersigned, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur, or be compelled to pay; but when both Vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such Vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each Vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such Vessels such one half or other proportion of the latter's damages as may have

been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

Provided always that this clause shall in no case extend to any sum which the assured may become liable to pay, or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages, and similar structures, consequent on collision; or in respect of the cargo or engagements of the Insured Vessel, or for loss of life or personal injury.

Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same owners, or under the same management, the Assured shall have the same rights under the policy as they would have were the other Vessel entirely the property of owners not interested in the Vessel hereby insurel; but in such cases the liability for the collision, or the amount payable for the services rendered, shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Company and the Assured.

Should the Vessel at the expiration of this policy be at sea, or in distress, or

at a port of refuge or of call, she shall provided previous notice be given to the Company be held covered at a pro rata monthly premium, to her port of destination.

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality or date of sailing provided notice be given, and any additional premium required to be agreed immediately after receipt of advices.

Should the Vessel be sold or transferred to new management, then, unless the Underwriters agree in writing to such sale or transfer, this Policy shall thereupon become cancelled from date of sale or transfer, unlss the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, in either of which cases such cancellation shall be suspended until arr val at final port of discharge if with cargo, or at port of destination if in ballast. A pro rata daily return of premiums shall be made. This clause shall prevail, notwithstanding any provision whether written typed or printed in the policy inconsistent herewith.

General average and salvage to be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment

contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to York-Antwerp Rules 1890 (omitting in the case of wood cargoes the first word, "No," of Rule 1.) or York-Antwerp Rules 1924.

In the event of expenditure for Salvage, Salvage charges, or under the Sue and Labour Clause, this Policy shall only be liable for its share of such proportion of the amount chargeable to the property hereby insured as the insured value, less loss and/or damage, if any, for which the insurer is liable bears to the value of the salved property.

Grounding or stranding in the River of Dapu at Haichow, or in the Hai-Ho of Tientsin, or in the Panama Canal, Suez Canal, or in the Manchester Ship Canal or its connections, or in the River Mersey above Rock Ferry Slip, or in the River Plate (above a line drawn from the North Basin Buenos Aires to the mouth of the San Pedro River) or its tributaries, or in the Danube, Demerara, or Bilbao R ver or on the Yenikale or Bilbao Bar, shall not be deemed to be a stranding.

And it is expressly declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured, in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

It it hereby agreed that if the premium on this Policy is not paid, this Company shall have the right to cancel this Policy at any time, and written notice given or mailed to the assured, or to the payee named in this policy, shall be deemed a cancellation and on and after the date when such notice shall be given or mailed, this policy shall be null and void; but such a proportional part of any such premium for any risk as shall have been earned up to the date of such cancellaton, shall thereupon remain and become immediately due and payable.

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy notice shall be given in writing to the Company where practicable, and, if abroad, to the nearest Lloyd's Agent also, prior to survey, so that they may appoint their own Surveyor if they so desire: and wherever the extent of the damage is ascertainable, the Company may take or may require the Assured to take tenders for the repair of such damage.

The company shall be at liberty at any time to give to the assured one month notice in writing of its intention to cancel the Policy. Whereupon the policy shall be cancelled and determined upon the next arrival of the ship at final port of discharge if with cargo or at port of destination is if ballast after the expiration of such one mouth, a pro rata daily return of premium shall be made.

To return the premium of o/o for every Thirty consecutive days the Vessel may be in Port or in Dock, not under average during such period the Vessel being at the risk of the Under Writers, and of the monthly premium for each uncommenced month if it be mutually agreed to concel this policy, and arrival.

In the event of loss, any portion of the premium on this policy remaining unpaid shall be deducted from the amonut recoverable. And in the event of the premium being unpaid when due this Policy shall forthwith become void.

丙

事實

海 滅 中 中沉沒嗣 國 失(Total Loss 國 籍保險公司承保中國國籍船舶一艘保險種類為船壳保險範圍為完全滅失及或假定完全 後被保險人于通知保險公司後自將船舶打撈現停于船塢內迄今尚 And/or Constuctive Loss Only) 在保險有效期間于二個月前, 無若何表示基上 該船 舶 在

事 實發生下 列二個問題。

二)卽使可認為完全滅失或假定完全滅失然現在船舶已停于船塢內該被保險人可否仍 是項能打撈之沉沒可否認為完全滅失或假定完全滅失 持 原 議行 使委付 權。

完全 |滅失之解釋分為二種一旦實際完全滅失一曰假定完全滅失如被保險船舶, 業經完全

解答意見

消毀或 (二) 上開 間給付全部保險金額如被保險船舶(一)認為有實際完全減失之可能因而委付者或(二) 三項情節 得其 因重大損失業已失去船 即謂之實際完全滅失而被保險人亦無須爲委付之通知保險人即 | 舶之形體效用或(三)永久不能 再歸 這復被保險[、] 須 人所 在 有于 相當

期

欲免除實際完全滅失其所需費用超過被保船舶價值者于上開情節得其一即謂之假定完全滅失。 被保險人欲得全部保險金額須為委付之通知蓋處是項情節之下被保險人得認是項損失為局 後

當期間內為之故實際或假定完全滅失均應釋為完全滅失上開各節係依據歐美各國海上保險習 部 惟 標 慣及普通法理論斷尤以英國法例為標準」譯閱我國法令關于船舶委付之規定盡載于海 百六十三條第一百六十六條至第一 的 的 物 而 卽 非 全部的于是項損失認為全部的時其委付應就被保標的物全部為之經保險人 視 為保險 八所 有, 並 須給付全部保險金額但委付之通知應于接到可靠之滅失消息 百六十九條叉第 一百七十三條與 《本件有關者尤以第 承諾 商

後相

二百

法第

六十三條及第一百七十三條為最重要查第一百六十三條被保險船舶得為委付之條件。

船 舶 舶被捕獲或沉沒或破壞時。 因 海損所致之修繕費總額達于保險金額四分之三時。

必繕時。

 Ξ 船 舶 不能 に為修

四)船 舶行蹤不明或被官署扣留已逾四個月仍放未行時。

項情 四 形之一者 項 條件所指者係完全滅失情節甚為明瞭然並無實際與假定之別凡被保險船 時, 被保 **威人即得為委付** 而委付權應于第 一百七十三條情節 四個

百七十三條

心而消

||月內為之「

第

船于

有該

W

委付之權利於知委付原因發生後自得爲委付之日起經過四個 月 不行 使

滅。 二

人均得; 本件船 習慣, 本件 或其 國法律上亦有相當地位本件船舶係屬業經沉沒者依據海商法第一百六十三條之規定被保險人 查本件事實該船舶與保險公司均係中國國籍倘發生爭執自應以中國法律處斷于法無明文則從 給付全部保險金額毫無疑義,現我國關于船舶沉沒,于海商法第一百六十三條明有規 無撈救之望時周因作實際完全滅失然船舶沒于淺水于因費用係為撈救時亦認作假定完全滅失 自得委付之核與各國法例習慣亦無不合英國法例雖有實際假定之分然于船舶沉于大洋海底决 該輪船之撈救係由被保險人所自為並不影響委付權利蓋保險契約載明、倘本契約載明之船舶, (1865). Blairmore Co vs. Macredei (1898). Montrial Light Co vs. Sedzwick(1910). Anderson vs. Royal Exchange Co. (1605). Doyle vs. Dollos (1831). Komp vs. Halliday 輪 無習慣則從法理此為我國民法總則第一條所明定故關于委付之習慣及歐美各國 一部分蒙受不利或損害以及任何滅失或不幸本契約被保人或其一份子或其僱 告訴 船沉沒事實既發生于兩個月前其委付權即 舶雖經撈救然其曾經沉沒係不爭之事實即得認為完全滅失一經委付之通知保險人即須 或 設法並得為抗辯奔走保護恢復本船或其一部份而于本保險契約之關 由斯 時發生倘該權尚未拋棄, 至今仍應存在至 定乎。 員或其受讓 係毫不發生 法例, 在我

And in case of any loss or Misfortune it shall be lawful to the assured, their

part thereof Without Prejudice to this insurance.)該委付權既在依據海商法第一百七十 Safe guards & recovery of the Said goods and merchandise, and ship 三條之規定期內被保險人自得隨時行使委付權。 factors, Servants and assigns to suc, labour and travel for, in and about the defense, etc. any

附件第二

運危險物品規則」「商辦造船廠註册規則」「漁輪長漁撈長登記暫行規定」「商船職員證 書暫行章程」「船員檢定暫行章程」 **最檢查及註册給照章程」「東北各江商船領江證書章程」「船舶載重綫法」「運隊乘船裝** 查章程」「航政局組織通則」 船舶登記法」「船舶登記法施行細則」「船舶國籍證書章程」「船舶丈量章程」「 「海商法」「海商法施行法」「民法(自第六百二十二條至第六百五十三條」「船舶法」 「航政局辦事細則」「船員檢定委員會暫行章程」 「輪船註册給照章程」「內河航行章程」「 小 船舶檢 船員證 輪 船丈

海商法(國民政府公布)民國二十年一月一日施行

海商法目錄

通則 船舶 優先權及抵押權 船舶所有權

第四章 第一節 第二節 海員 運送契約 船長 船員

第一節

貨物運送

旅客運送

第三節

船舶拖帶

第六章 第五章 救助及撈救 船舶碰撞

第七章

共同海損

第八章

海上保險

第 軰 通則

條 本 法 稱 船 舶者謂在海上 航行及在

與

海相 通能

供海船行駛之水上航行之船舶。

條 左列船 舶除船舶碰撞 ·外不適用本法之規定。

第

第

總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶。

專用於公務之船舶。

= 以櫓櫂為主 舶為中國船舶。 |要運轉方法之船舶|

第

 \equiv

條

左列

船

中國官 署 所有者。

中 國 中國法律所設立在中國有本店之左列各公司所有者。 λ 民 所 有者。

依照

申 無限公司, 其股東全體爲中國人者。

國 股 兩合公司 入所有者。 份 ,有限公司其董事三分二以上為中國人並其資本三分二以上為 或股份 阿合公司 其無限責任股東全體爲 中國

人者。

丙

Z

中

第一

節

舶

所

有

權

第

九 八

條

條

船

舶, 船

除

本

γź:

有特

别

規定外適用

用

四

條

凡

船

舶

在

船

而有左列文書。

第 第

Ŧî.

條

第

Ξ

通 國 行 籍證 浵

書。 上應

書。

旅客名册。 海員名册。 剧 ĮĮ. 自錄。

四

Ŧi.

條

海

七

第二章

船

舶

為之但為

使

航

海

띠

能

所生之債[·]

8務不在

茈

限。

長執

有

發航

許可書之時

时起以迄

於航

海完成時止不得

但法令別有規定者不在此限。

條 船 **船之扣**

船 六 舶 非 航 經登記, 海 押假扣押自船, 記 事簿。 · 領有國籍證書不得航行。

商 本法 無規定者適用民法之規定

民法 關 於 動 產之規定。

除給養品外凡於設備上及營業上必要之一切成分及屬具皆視為船 舶 之一 。褯

268

•	第	第		第		第			第	第			第
	+	十		+		+			十	十			1.
	六	五		四		Ξ			=	_			十
	條	條		條		條			條	條			條
共有人對於發生債務之管理行為曾經拒絕全意者關於此項債務得委棄其應	船舶共有人對於利用船舶所生之債務就其應有部份負比例分擔之責。	船舶共有人以其應有部份供抵押時應得其他共有人多數之同意。	因船舶共有權一部份之出賣致該船舶喪失中國國籍時應得共有人全體之仝	船舶共有人出賣其應有部份時其他共有人得以同一價格儘先承買	份之價值以其過半數决之	共有船舶之處分及其他與共有人共同利益有關之事項應按各共有人應有部	原處完成建造但使用船廠應給與報償	及業經交付或預定之材料照估價扣除已付定金給價收取之並得自行出資在	船舶建造中承攬人破產而破產管財人不為完成建造者船舶定造人得將船舶	船舶所有權之移轉非經登記不得對抗第三人。	二在外國應呈經中國領事官署蓋印證明。	一 在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署蓋印證明。	船舶全部或一部之讓與非作成書面並依左列之規定不生效力。

有 份於他 共 八有人而

第

七

條

船 金。 舶 共 有 Ñ 為 船 長 iffi 被辭退 5時得退出: 共 (有關係並 請 求 返還

第 前 項 項 **資金數額依當** 所 規定退 出 共 事人之協議定之協議不成時, 有關 係之權, 自 被辭退之日 由 起, 法院裁判之。 經 個 月 不 行 使而消

滅。

共 有 關係 不 因 |共有人中一人之死亡破產 或禁治產 而 終 11:0

偨 人經理其營業如經 爲共有人以外之人時應

經 共 有 入全 主體之同意。 第

+

九

條

船

舶

共

有

人應選任船

·舶經理·

理

人

第

+

八

條 條 船 船 舶 舶 經 經 理 理 Λ, 人 非 關 經 荢 船 共 有 舶 人之書 之艬 殿裝及利 面許 i可不得出T 用, 在 訴 訟 藚 1 或 或 抵押 訴訟 外代表的 其船 舶。 农共有人。

船 船 舶 舶 經 共 理 有 一人於每 Ñ 八對於船 舶經 航 海完成後應將 理人權限 所 其 加之限制不得對抗善意第三人 經 過情 形報告於共 有人。

Ξ _ 條 條 船 舶 限。 所 有 X 對 左 列 次 事 項 所 負 **資**任, 迈 本 次 航 海 之船 舶 價值 蓮 費及 其 他

附 屬

費

第

+

爲

第

_

+

第

+

第

+

船 長船員引水人或其他一切服務于船舶之人員因執行業務听加損害於

其應

海有部

分之資

第

+

四 條

前

本於船舶所有人之行為或過失所生之債務。

用之。

第

Ξ Ŧī. 關於除 船 在履 舶 所 行契約中所

本于載貨證券所 生之債務。 交付船長運送之貨物或船上其

他一切

財產物品所受損害之賠償。

74

加於海港倉庫及航路之工作物之損害所應修理之義務。 犯航海過失之賠償。

去沉船漂流物之義務及其從屬之義務。

在共同 救 助 及撈 海損中屬于船舶所有人應分擔之部分。 救之報酬。

九

船長在船

籍港外以其職權,

因保存船

舶或繼續航海之實在需要所爲行爲

八

七

丽 生者。

或契約所生之債務

而其需要非由

【發航時準備不足船具缺陋或設備

疏忽

項運費包括旅客票價在內。

前

於條責任 項昕 限 稱 制 附屬費指船 之規定於左 舶 列情 因受損害應得之賠償。 形不 適

271

所

生之

切

其估

價依

船

舶 派於到

7達第

港

時 之

狀

 \equiv 本於船員及其他服務船 前 條第九款所定債務經船舶所有人之允許 舶之人員之僱用契約 者。

船 角白 ^照 明之。 所 有 人欲 依第二十三條之規定限制 以其責任 者對 所生之債務。 於本次航

船舶價值之估計以左列時期之船舶狀態為準。

因 碰 掃或 以其變他 債權, 事所生共同海損之債權及事變後以迄於第 態。 到 達港

時

關於 船 舶在停泊港內發生事變所生之債權其估價依船舶在停泊港內 事

變發生後之狀態。

海泮, 船 關於積貨之債權或本於載貨證券而 船於到 而損害係因仝一原因而生者其估價依船舶於到達該數港中之第 達目 的 港 時, 或 航海 中斷 地之狀態 **三生之債權除前** 加 積貨應送達於數個 款情形外其估價依 沰 同之

港 時之狀態。

船 舶所有人或船舶共有人為船長時僅得對於其航海過失及船舶服務人員之 關 於第二十三條所規定之其 他债 權, 其估 價 依船 舶 航 海完成 於時之狀 態。

第

十

條

行之船舶

/價值,

過失依第二十三條之規定, 主張限制其責任。

第 節 優先權品 泛抵 押權

七 條 左列各款債權有優先受償之權。

第 _ +

費用噸稅燈塔稅港稅及其他同類之捐稅引水費拖船費自船 訴訟費及為債權人之共全利益而保存船舶或標賣並 分配賣價所支出之

舶 開

Ź 最後

港後之看 守費保存費及檢 查費。

船長船員及其他服務船舶人員本於僱傭契約所生之債權其期間 未 滿

年 **者**。

四 \equiv 船 為撈救及救助所負之報酬及船舶對於共同海損之分擔 舶 所 有 人或船員之過失所 致之 船 舶 碰 撞, 或 其 他

額。

員

Ŧi. 為或契約 之身體傷害積 船長在船 **籍港外依其職權爲保存船舶或繼續航海之實在需要所爲之行** 所生之債權。 貨之滅失或損壞加於海港倉庫, 航路之工作物之損害賠償。 航海 事變族 客及 船

前 項第 一款至第四款所列優先權之位次在船舶抵押權之前。

六

對於託

運

人所負之損害賠償。

第 + 條 依前 條規定得優先受償之標的物如

左。

船 船船具及屬具或其殘餘物。

在發生優先債權之航海期內之運費。

船 舶 所 有 人 因 本次 航 海

船 船所有 八因共同海損應得之賠償。

十七條第二 船舶所有 人在航海完成前為施行救助或撈救所應得之報酬。 一款之債權得就 同 僱傭 制。 契約期內所

爲

切

航海應得運費之

屬於同次航海之優先債權其位次依第二十七條各款之規定。 款中有數債權者不分先後比例受償。

第

Ξ

+

條

第

十

九

條

第

Ŧi.

四

 \equiv

中

船

舶所受損害或運費損失應得之賠償•

全部,

優先受償不受前條第二

一款之限

第二十七條第三款及第五款所列債權, 後者優先受償。

如 有

一個以上

一屬於同

種類其

一發生在

不屬於同次航海之優先債權其後次航海之優先債權先於前次航海之優先債 一事變所生之債權視爲同時發生之債權。

第

Ξ

十

條

大

同

權。

第 Ξ + \equiv 條 第二十七條各款之優先權除法律別 有規 《定外以左

該條第一 款情形, 船舶 雕 去債 權發生地 者。

> 一列原 因 丽

該條第二款情形自債權得為請求之日起經過一年不行使者。

Ξ 該條第三款情形自救助或撈救之行為完成或海損分擔確定之日起經過

六個月不行 使者。

四 Ŧi 該條第四款第六款情形自損害發生之日起經過六個月不行使者。 該條第五款情形自債權得為請求之日起經過六個月不行使者。

條 船 舶抵押權之設定應以書面爲之。 中之船舶設定之。

得 為 之。 船舶抵押權之設定除法律別有規定外僅船舶所有人或受其特別委任之人始 船 舶抵 押權得就 建造

第

Ξ

+

條

第

1-

Ŧī

條

第

=

+

四

八 七 條 條 船舶抵 船 舶共 押 有人中一人或數人就其應有部份所設定之抵押權不因分割或出賣而 權之設定非經登記不得對抗第三人

第

Ξ

+

弱

 \equiv

十

海員

第 節 船 長

十 九 條 船 是由船台 舶 所 有人僱用之。

第

船 舶 所 有 人得 隨 時解

退船長但無,

正當

理

由

而

飵 退 退 時,

船

長得 請

求賠償

因此所

受之損害。 船長在航海中縱其僱用期

四 + 條 船 船之 治揮, 僅 由 船 長負 其 **(責任)**

船

長非因事變或不

舶之預定航程。

第

第

四

+

條

船

長對於執

行職務

中之過失應負責任如

主張

無過

失時,

應負證

崩之責。

《限已滿

亦不得自行解除或中止其職務。

第

四

+

條

·可抗力不得變更船:

Ξ 四 條 條 船 船 船 金錢及貴重貨物数 長在 舶 長在航海 時, 船 航 摅 海 非 中, 中, 為維 將旅 末 論 持船 客船 出。 遇何危險非經諮 **漫救出**, 上治安得爲緊急處 不得 避船並應盡其力所能及將船舶文書, 詢 各重 分。 要船員之意

覚不!

裑

放 寒船

舶,

放

郵

件, 棄

第

四

+

第

四

+

違 以 反 Ē 有期 削 項之規 徒刑。 定者處七年 以下有期徒刑 因而致有死亡者處無期徒刑

或

+

车

船

長

第 四 + 五 條 船 長 在 一船舶上 除船舶文書外應備有關于載貨之各項文件。 心即呈驗。

四 + 六 條 主管官署依法查閱船 舶文 ~書時, 船 長應

第 第 四 + 七 條 船 長 定船 舶到 達目 的 港, 或入停泊 港 1後除休假 日外應在二十四小時內報請主

管官 署檢 定其 船舶之到 達 日 時。

船長應于前條所定之期限內將船舶文書呈送于左列官署。 在中 國呈送於該目的港或停泊港之主管官署。

第

74

+

八

條

在 外國, 呈 一送於中國領 事官署。

|暑應將船台 舶到港及雕港日時在航海記

事簿上簽證於船舶

發 航

時

前項官

船

長。

四 十 九 條 船長除有 :必要外不得開艙。 几沒擱淺意: 亦不得在船 停泊, 舶文書未經呈驗前 關於船 船積 卸載 貨船員 任 何貨物。 以或旅 客

第

第

Ŧī.

+

條

船

長遇船

舶沉

外事

故

強

制

或 其他

有

之非 常事 變時, 應作成海事報告 載明實在情况呈送主管官署。

於遭難後獨身脫險之處所作成者不在此限。 海 前 事 項 報 海 告末 事 ·報告應有船員或旅· 經 船 員 或 旅客 證 **派客之證** 朋 者不 能 明。 發生裁判上之證據力但其報告係船長

第

Ŧi.

+

條

第 Ŧi. 十 條 船 長得代表船舶所有人僱用服務於船舶之人員並得訂立航海所必要之契約 籍港或在艬裝港而船舶所有人或其代理人亦在該港時船長非

同意不得為前 頭行為。

船

舶

在

船

+ Ξ 條 船 舶非 經 第四 十八條第 項所列官署證

第

五

人之特別委託不得變賣之但契約另有訂定者不在此 限。

明爲不

堪航海者船長非

受船

舶所

違反前項規定而爲變賣者其變賣無效如有損害並應賠償。

行爲。 長非 為支付船 舶之修繕費救助 費或其他繼續航海所必要之費用不得為左

第

Ħ.

+

四

條

船

列

抵押船 舶。

爲金錢之借入。

船長變賣或出質積貨時其損害賠償 將積貨之全部或一 部 變賣 或 出質。

額, 依

其 貨 日物應到

達

時目 的

港之價值定之。

Ŧi. 傑 船 但 應扣除因變賣或出質所減省之費用。 長 如 將貨物裝載 運種類或商業習慣所許者不在此 野甲板 上致生損害或滅失時應負責任但經託運人之同意 限。

第

Ŧi.

+

或

為航

經 其

+ 六 條 或 船 狗 長違反第四十條及第四十五條至四 役 或 \mathcal{H} 百 元 以下 之罰 金。 一十九條之規定者處六月以下有期

第

五

節 船 員

第 於其職務應服從其上級船員及船長之命令船員非經許

害之處 之者船 長 得 內將該貨 勮 投棄。

或

航 海 H 數 縮 短時, 不得減薪。

酒 醉 者, 限。

或 重 大 過失或不 守 紀 律之行 為所 致 不 在 此

船員非因 負 疸。

執行職務而受傷或

患病已逾三個

月者船

員所有人得停止治療

第

條

因

第

+

條

船員於服務

期

内受

傷或患病

者,

1由船

舶

所有

人負

担 治療

次費。 但

其

受

傷

或

患 病, 第

Ŧi.

-1-

九

條

按

統給

船薪之船

加員於航程。

或

航海

日數

延長

文時得按薪⁵

額

比

例 清水

增

但

於航

薪。

第

五

--

八

條

船

員

不得在

船

舶

上

二私載貨物

如

私載之貨物為違禁品或

以有致船

湖的或積

貨受損

岢, 不

得

離船。

第

五

+

七

條

船

員關

第 第 第 六 + - |-+ \equiv 四 條 條 條 船 船 船 員 員 員在船舶所 因 人 1受傷或 1受傷或 有人負担治療費之期間內仍支原薪。 患 患 病 病 上陸, 致 死, 應 而 其治 由 船 療費 舶 所 由 有 ٨ 船 支給必要之費 舶 所 有 八負 担 |者, 角。 應 負

担

其

一埋葬費。

第 六 + \mathcal{I} 條 其 船 因患病或 員 於受 僱 港以 **分**其偃 上陸 者, 傭 뢺 同。 係 終止 時, 不 論 任 何 原 因, 船 長 有 送 囘 原 港

受傷 而 亦

第 六 + 六 條 定期 前 項送回 僱 傭 契 原港之義務包括運送居住食物及其他必要費用之負担而 約, 其 期 限 於航 游 中 屆 滿 者, 以 船 舶 到 達第 港

後

經

過

四

十

八

小

時

言。

第 爲終 止。

+ 七 條 加 船 員 給 不論 = 個 ||月薪金如| 其為按月或按航給薪 因執行職務致死亡者應自死亡之日起比照原薪, 如在受僱期內死亡者自死亡之日起比,

加

給

车

足照原薪。

六 + 八 條 船長 薪 自 辭 而 3或船舶! 在 退 日 發 航 起, 前辭退者 所有 加 給 **6人於發航** 個 月薪 應給 金, 半薪。 前無正當事 其在 發 航 後辭 由 而 退 辭 浴者加 退船 給 員 時, 個 加 月薪 船員 金。 係 加 按 5月給薪者, 係 按 航

給

第

薪 金。

其 在 一發航 後辭 退 者 應給 全薪。

第 六 + 第四章 九 第 條 節 運送 大 貨 不 契約 物 可 運送 抗 力, 致 航 海 不 能 丽 辭 战退船員 時, 船員 僅得就其 已服 **游之日數** 請 求

薪

第

七

+

條

貨物運送契約為左

一列二

種。

280

以貨件之運送爲目的者。

十 + 條 條 以船 前 條運送契約應載 加舶之全 以船舶之全部 部 或一 制左 或一 部 供 部供連 河事 連 送 為目 項。 送為目的 的之運送 者。

契約應以書面爲之。

常事人之姓名住所。

第

七

第

七

 \equiv 船舶名 運送貨 物之種 稱 國籍及噸數。 類及 共

(概數。

74 運送之預定期

Ŧi. 運費。

條 條 以船 運送 ·舶之全部供運送時託運人於發航前得解除契約。 人所供給之船舶有, 瑕疵不能 達運送契 約之 目的 但應支付運費三分之一。 時, Æ 連 人得解除 契約。

以船 如託運人已裝載貨物之全部或一部者並應負担 船之一 部供 運 送時託運人 於發航前 非 支付 其運 裝卸費用及賠償加於其 費之全 部, 不得解除 **炒契約**。 他 積

第

七

十

六

條

如

託

運人已裝載積貨之全部或一

部

者並應負担

裝卸

立費用。

第

七

+

五

第

七

+

四

第

七

+ =

條

以船

舶之全部

或一

部

供運送之契約不因船

船所

有權之移

轉

而受影響。

前 項 情形, 託 運人皆為契約之解除者各託運人僅負其前條所 規定之責任。

八 七 條 條 以船舶之全部於一定時期內供運送者託運人僅得以約定或以船舶之性質而 前二條之規定於按時或為數次繼續航海所訂立之運送契約不適用之。

定之方法使為運送。

第

七十

九

條

第

七

+

第

七

+

前條 託 運入僅就船舶可使用之期間負担運費但因航海事變所生之停止仍應,

繼續負担運費。 船舶之停止係因船舶所有人或其代理人之行為或因船

前項

託 運 人不負 担 運費如有損害並得 請 汞賠償。

舶之狀態所致者

船舶行蹤不明時託連人以得最後消息之日為止負担運費之全部並自最後消 息後以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日負担運費之半數。

條 以船舶之全部或 一部供運送者其託運人所裝載 之貨物不及約定之數量 時仍

第

八

+

應負 運費四分之三。 (担全部 運費。 但應扣除船舶因此所減省費用之全部及因另裝貨物所取得

以船舶之全部或一部供運送者於卸載貨物之準備完成時船長應即通知受貨

第

八

+

條

282

٨c

件貨之運送受貨人應依船長之指示即將貨物卸 載,

條 受貨人怠於受領貨物時船長得將貨物提存並 业通知受貨人。

第

八

第

八

--

 \equiv

受貨人不明或受貨人拒絕受領貨物時船 提存貨物並通, 知託運人。

條 之翌日起算卸載期間 以 船 舶之全部 或一 部 以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算無約定時, 供 (運送者) 其 人裝載期 長應 間, 以託 運人接 到 船 舶準 備 装貨 通

知

裝載 裝卸 或 期間及其起算從各地之習慣前 釦 載 超過 装 卸 期 間 者運送人得按其超, 項裝卸期間; **過之日** `休假日不算入。 期, 請 求相當損害賠償。

項 超 過 菱卸 期 間, 休假 日 1亦算入之。

裝卸 前 期 間, 僅遇裝卸不可能之日始不算入超過裝卸期間雖遇有不可抗力時亦

六 五 條 條 算入 之。 載貨證券應 船長於貨物裝載後因 左列各款事 記運 人之請求應發給: ·項由船長簽名。 載貨 證券。

第

八

+ +

第

八

第

八

+

四

條

託運人之姓名住所。

船

舶

名

稱

泛國

籍。

載

崩

四 裝載港及目的港 三 貨物之種類品質數量及其包皮之種類個數及記號

十 七 條

第

八

七 填發之年月日。六 載貨證之份數。

 π

運費。

載貨證券有數份者在貨物目的港請求交付貨物之人縱僅持有載貨證券一份, 塡發之年月日。

不在貨物目的港诗,船長不得拒絕交付。

不在貨物目的港時船長非接受載貨證券之全數不得為貨物之交付。 二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時船長應即將貨物提存。

並通知曾

与對於其

為請求之各持有人。 **胯餘之部分亦同**。 船長已依第一項之規定交付貨物之一部後他持有人請求交付貨物者,

载货證券之持有人有二人以上者其中一人先於他持有人受貨物之交付時他

第

八

+

八

條

載貨證券之持有人有二人以上而船長尚未交付貨物者其持有先受發送或交 持有人之載貨證

284

第 八 + 九 條 載貨證券準用之。 民法第六百二十七條至第六百三十條及第六百四十九條關於提單之規定於 付之證券者得先於他持有人行使其權利。

第 九 + 條 船舶所有人應担保船舶於發行時有安全航海之能力。

第 九 + 條 船 舶所有人為免除前項責任之主張時應負舉證之責。

運送人對於禁運及偸運貨物之運送應拒絕之其貨物之性質足以毀損船舶或 違反前項之規定者對於因此所生之損害負賠償責任。 危害海員或旅客之健康者亦同。

第 九 + 條 船長發見未經報明之貨物得在裝載港將其起陸或使支付同 應付最高額之運費如有損害並得請求賠償。 航程 同種

第 九 + Ξ 條 為去航及歸航之運送託運人僅負担去航運費。 船 前 舶 項貨物在航海中發見時如係違禁物或其性質足以發生損害者船長得 發航後因不可抗 力不能 到 達目 的 地而將原 裝貨物運囘時縱其船

船舶在航海中因海上事故而須修繕時如託運人於到達目的地前提取貨物者, 285

舶

契約

投棄

貨物

第

九

+

四

條

第

九

十

五

條

付全部運費。

船舶 較低於約定之運 如新運費等於約定之運費託運人不負担任何費用如新運費較高於約定之運, 在 航海中遭難 達費者託 或不能航海而貨物仍由船長設法運到目的地時如其

運人

(減支兩連費差額之半數。

費其增高額由託運人負担之。

第

九

十

六

條

託

運人因解除契約應付全部運

| 要時得扣除運送人因此減省費用之全部及另

第

九

+

七

餱

裝貨 因不可歸責於船舶所有人運送人或其代理人之事由所致之滅失或損害船舶, (物所得運費四分之三。

所有人運送人不負責任。

託運人於載貨證券故意虛報貨物之性質或價值時運送人或船舶所有 其貨物之滅失或損害不負責任。 項不負責之主張者應負^{舉證之}責。

人對於

第

九

十

八

條

為

前

貨物未經 失或 損害, 船 **|**不負 長或運送人之同意而裝載時船 _八責任。 船舶所有 涚 或 《運送人對於其貨物之

第

九

十

九

條

第

百

檪

减

載貨證券之發給人對於依載貨證券所記載應為之行為均應負責。

286

(運費

前 項 X發給· 人對於貨物之各 ·連續運送人之行為應負保證之責但各連續運送人,

|對於其自己航程中所生之滅失損害及遲到負其責任。 | 可發彩/對於程中及全速經過過/是不經歷會仍認之量

第二節 僅 旅客運 送

第 第 百 百 零 零 條 條 旅客之膳費包括於票價之內。 旅 客之運送除 本節另有規定外準 用關於貨物運 送之規定。

船 長 違反 前 項 《規定時旅客得解除契約。 如有損害並! 业得請求賠償。

第

百

零

__

條

船

長應依船票所載運送旅客至目的

地。

第 百 零 四 條 不得 旅 客 已之事由不能航海者運送人得請 於發 航 削 得給 付 ·票價三分之一解除契約。 求票價四分之一。 仴 因 死 亡疾病或其他基於

本身

第 第 百 百 零 零 六 Ħ. 條 條 旅客在 船 舶 不於預 船舶發航或航海 (定之日) 一發航 者旅 中, 不依時登船者仍應給 客得解除 契約。 付全部票價。

運送之航程負担票

第

百

零

七

條

旅

客在

航

游

中,

自

頭

E

陸者,

仍負

担

全部

票價其因疾病上陸

或死

亡時僅:

按其已

第 第 百 百 零 零 九 八 條 條 船 14 長在 舶 人 航 示 海 可 中為船舶之修繕時非以同等輪舶完成其航 抗 力不能 繼 緍 航 海 時, 船長 及應設法院 將旅 客運送至 海者對於旅客應 目 的 地。

無償

第 百 十條 旅客死亡時其在船上之行李船長應以最利於繼承人之方法處置之。

第三節 船舶 拖帶

第 條 共同 害之拖船有求償 或 連 一接之拖船风航海所生之損害對被害人負 權。 (連帶責任但他拖船

對 於加

百一十二條 拖船 之但契約另有 奧被拖船如不屬於同一所有人時其損害賠償之責任應由拖船所有人負 訂定者不在此限。

第

第五 章 船 舶 碰 揷

第 百一 十三條 碰撞係因不可抗力而生者被害人不得請求損害賠償。 船舶之碰撞不論發生於何地皆依本章之規定處理之。

第 第 百 百 十四 + 五 偨 條 碰撞 係 因于 _-船舶之過失所致者由該船 舶 負損害賠償之責。

百一十六條 碰撞之各船 失之輕重時雙方平均負其責任。 舶, 有 共同 過失時各依其過失程度之比例負其責任不能判定其

過

第

有過失之各船舶, 條責任不因碰 常對於因一 死亡或傷害所生之損害 由引水人之過失所致而受影響。 應 負連 **達帶責任。**

第

Ħ

_

十七條

前二

播係.

第一 百一 一十八 條 因碰撞所生之請求權自碰撞日起算經過兩年不行使而消滅

第一

百一

一十九條

船

舶

碰撞,

不論發生於何地若被害為中國船舶或中國人在中國港口河道或領

水 小內不論 何時法院皆得 扣 押 加害之船 保, 放行。 舶。

百二十條 關於碰撞之訴訟得向左列法院起訴。 項 被 扣 押船舶得提供相當担 請求

削

第一

被告之住所或營業所所在 在地之法院。

= 被告船舶 碰 擂 發生 船籍港之法院。 地 之法

船 舶 扣 7押地之法院。

救助及撈救 174

第六章

條 救 船長於不甚危害其船舶船員旅客之範圍內對 助。

於產

沒

|或其他危難之人應盡力

對於船 遠反前項之規定者處三年以下之有期徒刑或拘役。 加加或 船 舶 上班 有財物施以, 救助或撈救而

有

效果者得按其效果

清水

第一

百二十二條

常之報酬。

第一百二十三條 闔 於同 所有人之船間之救助 或救撈得請, · 水報酬。

第 百二十 百二十 五條 凹 條 前條規定於施救人與船舶及施救人間之分配報酬之比 報酬金額由當事人協議定之協議不成 時得請法院定酬之 **北例準用之**。

百二十七條 百二十六條 於實行 經以正當理 施救中救人者對於船 由 拒絕施救而仍強, 舶 為施救者不得請求 及 财 內物之救 助 報酬 后金有參加, 報 酬。 分 元配之權。

第

百二十八條 他船 船舶碰撞後各碰撞船舶之船長於不甚危害其船舶船員或旅客之範圍內對於 舶海員及旅客應盡力救 助。

船長,

各該 除 有不可抗力之情形外在未確知繼續救助為無 **益前應停留於發生**

災難之處所。 各該船長應於可能範圍內將其船舶名稱及船籍港並開來及開往之處所通知 舶。

於他

船

違 反 第 項之規定者處五年以下 有 期徒刑。

一百二十九條 七章 共同 稱 共同 海損 海損者謂在海難中船長為避免船舶及積貨之共同危險所為處分而直

第

第

接發生之損害及費用。

290

第 百 1 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 一百三十一條 裝載於甲板上之貨物經 投棄者不認為共同海損但其裝載為航運種類或商

業

習慣 所許者, 不在 此 限。

項貨物若經撈救仍應分担共同海損。

前

第一百三十二條 為共 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 同 海損但經撈救仍應分担, 共同 海 損。

第一百三十三條 運費因積貨之滅失或損害致減少或全無者認為共同海損但運送人因此減

之費用應扣除之。

一百三十五條 四條 共同 貨幣有價證券及其他貴重物品除經 海損應 災 所存 留之船 船, 積貨之價格及運 起報明船 長者外不認為 費之半額與共同 **河共同海** 海損之損 損。

第

第

百三十

為比 例由各利害關係 八分担之。

第一百三十六條 载時之價格為價格但關於積貨之價格應扣除因滅失無須支付之蓮費及其 關於共同海損之分担額船舶以到達地達到時之價格為價格積貨以卸 載 地, 他 釦

第 共同 海損之損害額以到 達地到達時 己船舶 僧格或卸 載 地 卸載 最時之積 貨價

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。

第一百三十八條 者: 滅失或損害之貨物於裝載時曾為不實之聲明而所聲明之價值 **玉滅失或損害以聲明之價值爲準分担額以實在之價值** 為進。 聲明之價值 少於實在性值

百三十九條 船上所備糧食武器海員之衣物薪資及旅客之行李皆不分担海損。 於其 前 項 物品. **|實在之價值者再滅失或損害以實在之價值為準分担額以聲明之價值為** 如被投棄其損害應由各關 係 人分 担之。

第一

第 百百 Щ 十 條 共同每損之計算由全體關係人協議定之協議不成時由商事公斷處或法院口

第 百四 于一 條 之。 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。

百 四十三條 應負分担義務之人得委付其存留物而 担 额, 返還於關係人但得 將 其所受損害及復得之費用扣 免分担海損之責。 除之。

第

百

四十二條

利害

關係人于受分担

|後復得其船

舶或貨物之全部

或

部者應將其所受之分

第 第

百

四十

四條

因共同海損所生之債權自計算確定之日起經

過一

年不行

一使而消滅。

第八章

百 四 + Ξĩ. 條 關 於海上保險本章無規定者適用保險

第一

第一百四十六條 保險契約應以書面爲之遊應載明左列事

以法之規定。

項。

訂約之年月日

常事人之姓名及住所。 所保危險之性質。

 \equiv

Ŧi. 四 保險金額。 保險責任開始之時日及保險期間。

七 無效及失權之原因。 六

保 險 費。

得以 保險 利 害關係人皆得向保險人請求保險單之膽本。 捌 貨幣估價之物而屬於航海危險者皆得爲保險之標的物。 m 除 契約 别 有 訂定外關於過 舶及 其 屬

第一百四十八條

起陸之時爲其期間。

目

的

港

投銷或緊續之時

第

一百四十

七條

為其期間關於貨物自貨物離陸之時以迄於其目 旭 超或解 纜之時以迄 的 港

具, 自 船 舶

第 他人 八為再保險。

百 四十 九條 保 險 人得 將其所保之險 前

第 百 Ŧî. + 條 本章 保 儉 人 첾 、對於保險標的物因海上一切事變及災害所生之滅 於保險之規 定於再 保 險 進 甪 之。 失損害及費用

責任。

第 百五 百 Ŧi. 十二條 1 條 保險 戰爭之危險除契約有反對之訂定外保險人應負責任。 於危險發生前 清求約定保險 養之 因 可 半數。 歸 責於 宴保人或被保險人之事

·由而解除契約者保險

Λ

得

第 第 百 百 五十 五十三條 四條 就危險之有無為保險者經證明在契約訂立前要保人或 因要保人或被保險人或 ·其代理**人**之重大過失所生之危險保險 被保險人已知船 人不負責任。 舶

之

滅 失或 保險 人已知船 舶之安全到 `達者其契約無效。

百 $\overline{\mathcal{H}}$ 十五 條 應將 貨物保險 該 船 船舶之名: 時 未確定裝運之船舶 一稱及國際 籍, 卽 通知 者, 於保 要保 人或 險 Λ_{\circ} 以被保險· 不為 通 知者保險契約 人於知其已裝載於船 失其 效 力。

第

百 $\overline{\mathcal{H}}$ 山十七條 十六條 要保 限。 人或被保險人於保險人破產時得解除契約, 船舶之保險以保險人責任開始時之船舶價額爲保險價額。 但以保險 人不提供担 保 者為

第

Ħ

Ħ.

關

於

第

負其

險費及可期待之利得為保險價額。

關於貨物之保險以裝載地裝載時之貨物價額裝載費所納稅捐應付之運費保

第

一百五十九條 關於運費之保險以運送契約內所載明之運費額爲保險價額運送契約未載

時 以 卸 載時 卸載港認為相當之運費額, 為保險

價额以淨運費爲保險標

的

iffi

明

其總額未經約定者以總運百分之六十為淨運費。

第一 百六十條 關於因貨物之到達時應有利得之保險其保險價額未經契約約定者以保險金

百六十一條 額視爲保險價額。 貨物之損害額依其在到達港於完好狀態應有之價值與其受損狀態之價值

較定之。

第

第 一百六十二條 受損害之船舶或貨物由船長依第五十三條第五十四條之規定或因不可抗 而變賣者以變賣價額與保險價額之差額為損害額但因變賣後所減省之一切 ガ

費用, 應扣 除之。

被保險船舶之委付得於有左列各款情形之一時為之

第一百六十三條

船舶因海损所致之修繕費總額達於船舶金額四分之三時。 船 被捕獲或沉沒或破壞時

__

一百六十四條 四 被保險貨物之委付得於有左列各款情形之一 船舶不能爲修繕時。 保險行避不明或被官署扣押已逾四個目仍未放行時。

時 爲之。

第一

要保 船 舶 人或被保險 因遭難或其他事變不能航海已逾四個月而貨物尚未交付於受貨人 八時。

因應由保險人負保險責任之損害於航海中變賣貨物達於其全價值四分 裝運貨物之船舶行蹤不明已逾四個月時 貨物之毀損或腑壞已失其全價值四分之三時。

運費之委付得於船舶行蹤不明已逾 四個 月時為之。

第一百六十五條

四

第

百六十六條

留時為之。

第

一百六十七條

爲之。

委付不得附有條件。

導就戰事危險爲保險者被保險之船舶貨物或運費之委付得在被捕獲或 委付應就保險標的物之全部為之但僅一部發生委付之原因者得就其一部份

扣

第一 百六十 八條 險人所 委付 經承諾或經判决 有。 為有效後自發生 委付原 因之日起保險標的 物 卽 視

保

第 百六十九條 被保險之船舶於依第一 百六十三條第四款之規定為委付後歸來者保險人仍

應 給 村保險 金 額。

第一

第一百七十一條 百 七 十 條 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內給付保險金 要保人或被保險人於知保險之危險發生後應即通知 保險 Ä

保險金額 全部給 付。

保險

人對於前

項證

明 文件

如有疑義而要保人或被保險人提供担保時,

仍應路

額。

要保人或被保險人自接到貨物之日起, 前 :項情形保險人之保 險金額返還請求權自給付後經過一年不行

個月內不將貨物所受損害通知保險

使而

消

波。

第一百七十二條

人或其他代理 Ñ 庤, 可視為無損害。

百七十四條 百七十三條 委付之權 行使而消滅。 因 波。 保 險契約所生之請求權除本法另有規定外自得為請求之日起經過兩 利, 於知委付原 因發生後自得為委付之日 起, 經 **远過四個** 月 不行 使

第一

第

年

丽

消

海 商 法施行法(十九年十一月二十五日公布二十年一 月一 H 施 行)

發生在海商法施行以前者除本施行法有特別規定外不適用海 商法。

第二條 第 條 海商 海 商 事件 法第四條所規定之各項文書其格式由交通部定之。

第三條 海商 法第四條所規定之國籍證書在未能發給以前以交通 部船舶執照代之。

第四 條 海 商 法第十一 條及第三十七條之規定, 在 未能 依法 登記 前, 不適 用 之。

第五條 海商 法第二十七條至第三十二條之規定其債權發生在海商法施行以前者亦適用之。

第六條 海商 者, 亦 滴 法第三十五條第三十六條及第三十八條之規 用之。 定其抵押權設定在海商法施行以 前

條 海商 法第 百一十三條至第一百二十條之規定其碰撞發生在海商法施行 以前 者, 適

第七 第 八條 用 之。 海商法第 一百六十三條至第一百六十九條及第一 百七十三條之規定其委付之原 因 發

第九條 本施行: 生在 海 法自海商法施行之日施行。 商 法施行以後 (者雖保險) 契約 成立在海商法 ·施行以前, 亦適用之。

船 舶 法 -1-九年 十二月四 日國民政府公布二十年七月一

第 章 通 期

條 本 法 所 稱 船舶, 依海 商法之規 定。 旗。

非 1 國 n/r抛, 不得 懸掛 中華 Ė 國 國

独 律 有 特 別規 定者。 第

 \equiv

條

除

有左

列各款

情

形之一

者外非中國船

舶,

不得在中華

·民國港灣口岸停泊。

箈

條

第

經 ij 华 民 國 政 府 許 可 者。

船 經 三
管
航
政
官
署
許 舶 非 領 有 船 舶

國籍

證

書,

或

船舶

臨

時

國籍證書不得航行但遇左列各款情事之一,

可者不在此限。

為

避

難

者。

第

四

條

試 航 時。

丈量 噸 位時。

船 = 舶 非經領 有 Œ 當 有船 事 曲時。

第

 \overline{H}

條

舶國籍證書或船舶臨時國籍證書不得懸掛 中華 平民國國旗 但

299

遇左

前

項

標誌不得毀

壤

塗抹,

但

正。

為避免捕獲起

見

者不在此限,

標誌事項因登記事

可见之變

 \mathcal{H}

吃水尺度。

四

船

舶

登記

號變。 噸 第

條

船

船名。

 \equiv

船

舶

登

記

數。

船

紹籍港名。

Ŧi.

四

停泊 舉行 除前 外 進水儀式時。 兩 款 國 外應表 港 П 時

示

慶

祝

或

敬意時。

Ξ

船應備 依 前 條之 具 左 2規定准 列 **州各款標誌**。 其航行時。

列各款情事之一 時, 不在此限。 Ξ.

rþ

華

民

國

阈

慶

日

或

紀

念

遇該

必國國慶日。

300

第九

條

初

心次航行

未開始時及

航行

期間

厢

滿時之檢查由船

船所有

人聲請船

舶所在

地之主

船舶應於初次航行未

八開始時1

航行期間屆滿時及航行期間內遇必要時施行

檢查。

į

第二章

第八

條

條

十 航海記事

八

運送契約及關於裝載貨物之書類。

七

旅客名册。

六

海員名册。

Ŧi.

海員證書。

四

船

舶

噸位

於

船名由船舶所有人自定,十一航海記事簿。

近但不得

與同

船籍港之他船名相同

或字音相混。

三 船舶檢查證書。

301

管航政官署施行之航行期間內之檢查由船舶所在地之主管航政官署依職權施行

之。

第 + 條 车 E 受 以 内 檢 繑 查 限。 逾 船 限 舶 非 航 重 行 經 期 一檢查 間, 輪 合 船 格, 以 不得 = 個 航 月 行。 以 其在 Ŀ, 航程 年 以 中限滿 内 爲 限。 **紧者應於限**措 航 船 以六個 滿 後最 月 以 初到 上,

達之 港, 聲請 該港之主 答 航 政官署 施 行 檢 查。

--條 船 舶 檢 查, 由 主管航 政 官 署 委 派 檢 查 員 於 船 舶 所 在 地 施 行

第

交 通 部 認 為 必要 醇, 不 依 前 項 Ź 定施 規 定, 特 派 查後, 檢 查 員 施 行 之。 時,

= 條 Yŧ 壓 限 制, 及 航 行 期 間, 分 別 開 列 是 請 主管 航 政 官 署, 給 予 船 舶 檢 查 證 書。 形, 豉 航

易 Ė 管 生危 航 險 政 官 或 署, 曤 得 礙, 急需 隨 時 檢 委 查 派 時, 檢 得令 查 蒷 其 到 暫 船 香 時 停 驗, īŀ: 加 認 航 行。 為 有 不 合 法 分 規 定 情

第

+

第 +

ĮŲ

條

船

捷

發

兒

船

舶

之

船

身

不

[h],

或

屬

具

不

完

偏,

或

其

他

事

足

致

航

行

Ŀ

易生危險或

障

礙

行

Ŀ

由,

第

+

條

檢

杳

員

依照

船

舶

檢

查

章

一程之規

行檢

認

為

合格

應

將

指

定

航

路,

搭

載

額,

腈, 應 整 請 所 在 港 或 發 見 後 最 彻 到 達 淋 之 主管 航 政 官 署 旃 行 檢 查。

 $\mathcal{T}_{\mathbf{L}}$ 條 檢 船 查, 舶 在 所 Ħ. 有 檢 Λ 查 挫 未 檢 次决定以 查之 結 前, 果, 不 1:11 得 有 變 不 更 服 船 11年, 得 舶 之原 聲敍 狀。 事 由, 呈 請 交通 部 特 派 檢 查 員 施 行 14

第

+

八

條

rþ

國

٨

民所

租

用

在

4

國

各港

間

並

中

國

與

外國

間

航

行之外國

船

舶,

依

交通

部命

令之

第

+

第 + 七 條 外國船 舶, 自中國港載客貨出發者應由船長向該港之主管航政官署呈驗該船

條 前二 礆 查 證 條所定之船 書, 加經驗 舶,經 明該證書有効期 檢 位金合格? 發給 間 已届 il? 書後, 滿時應由該官署施行檢 方得 航

查。

加船之

第

八

條 第三章 船 船 舶 舶 應於請領 如 係 船舶 **7**F. 丈量

第 第 + + 九 偨 餱 業經 應於變更完畢或發覺之日起一個月以內依第十九條之規定重行聲請丈量其由主 |登記之船舶 外國製造或取得者應於最初到 領國籍證書前由船舶所有人向船舶所在 遇船 身式樣或容積 有變更或察覺噸位 達之中國港依前 地之主管航政官署聲請丈量。 計算 n條之規定部 有錯誤時 **龙聲請丈量**。 船 舶 所 有人,

外國 **管航政官署發覺者應由該官署之職權重行丈量。** 船 舶 由 中 國 港 載運客貨 八出發者的 應 由 船長 向 該港 之主管航政官署呈驗該船

第二十二條

第二十三條 船 舶 元丈量後, 應由 主管航政官署發給或換給船舶噸位證書

行丈量。 之噸

位

證

書除該國丈量程式

與中國丈量

程式

相

同或

互

相

承認者外應由該官

署施

舶

第四

童

船

舶

國

籍

證書

第二十四條 船 舶所有人應於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書後自行認定船籍港依船

記 法之規定爲所有權之登 記。

ME 呈請交通部發給船舶國籍證 書。

第二十六條

船

舶

第二十五條

船

舶

依前

條之規定登記後主管航政官署除依船舶登記法之規定發給登記證

國籍證書如遇遺失破損或登記事項變更時船舶所有人應自發覺之日

日 内 向 船 籍港之主管航政官署聲請補發或 換

條情事時該船舶之船長得 該國之主管航政官署或中國領事館聲請發給船舶臨時國籍證書在航行中發生 船 舶 在 船 籍港 以外之中 國 港或 向到達國之主管航政官署或 外國 |港停泊: 渖, 發生 前 條情事時該船舶之船長應向 中國領 (事館為前) 項之聲

第二十八條 舶 遇前條情 臨 時 國 籍意 事, 船 書換領2 舶 所 有 船 人 八應於該 泊國 雅 船 3 甚。 舶 到 達船籍港 後 十日日 內, 向主 管航政官署繳 銷

第二十九條 並 三十 業經登記之船舶如遇滅失沉沒或被捕或喪失國籍時船舶所有人應自發覺之日 應繳還證書船 Ħ 内, 向 船籍港之主管航政官署聲請註銷登記除船舶國 舶 失蹤經六個 月 尙 無着 W 者 亦 高。 籍 證書確 **『經遺失** 者外, 起

遇

前

項情事逾期不聲請註銷登記及繳還證書者該主管航政官署得定一

個

月以内

舶

登

之期限催命註銷及繳還逾期仍不遵照辦理而無正當理由者得依職權註銷之並註

¥ 證書。

第 Ξ + 條 在中國甲港或外國港取得船舶而認定中國乙港為船籍港者應向船舶 所在港之主

管航政官署或 中國 領 事館麼請發給船 舶臨時國籍 證書俟到達船籍港後依第二十

四條之規定聲請登記並繳銷 船舶臨時國籍證 書。

第三十一條 船舶臨時國籍證書之有効期間在國外發給者不得超過一年在國內發給者不得超

第三十二條 過六個月但遇不得已事故時限滿得聲請展限

船舶

舶及

第五章

罰則

第三十三條 所載 違反第三條之規定者處船長二千元以下之罰金其情節重大者並得沒收其船 貨物。

第三十四條 第三十五條 以虚 没收 希圖 其船 偽事實 聲請登記檢查 假冒國籍違反第二條之規定者處船長一千元以下之罰金其情節重大者並得 舶。 |或丈量因| 而取得船舶 國籍證書船 **舶登記證書船** 舶 檢

證書或船舶噸位證書者處一年以下有期徒刑或一千元以下之間金

第四十二條

船舶檢查章程船舶丈量章程及船舶國籍證書章程由交通部定之。

船舶登記法(十九年十二月國民政府公布

第 總 則

第 條 本 法 所 稱船舶依海商法之規定

第 條 船 舶登 記由船籍港主管航政官署行 設定移轉變更限制處分或消滅均應登記 之。

所有權。

第

條

船

舶關

於左

一列權

利之保存

抵 押權。

= 租賃權。

14 條 船 舶 應 行登記之事項非經登記不得 對抗

第

第 $\pm i$ 條 登記應 由 代 现 由登記權利人及登記義務人或其代理人共同向主管航政官署聲請之。 Λ 聲請登記時應提出本人簽名之受權書。

第 第 七 條 採 官署 因 判 或 决 八確定或 自治團體為登記權利人時由登記權利人取具登記義務人之承諾字據或他 以

機

承

遺 產之登記 應取 具證 明 文件由登記權 利 人 方聲 請之。

九 八 條 條 官署或 項證 據整請登記。

第 第 條 聲請登記應呈送左列文件。 該官署或自治團體證 因官署或自治團體執行拍賣或公賣處分為所有權移轉之登記時登記權利人取具 因之文據得聲詩 自治團體爲登記義務人時登記權利人 登記。

|明登記原因之文據得聲請登記。

第

-[-

聲詩書。

Ξ 曾經登記者其登記證 證明登記原因之文件。

明書

登記 登記原因與第三人有關係者其證明 義務人之權 利登記證 崩文件。 文件

Ŧi.

四

證 明 ·登記原因之文件如係有執行力之判决時無須提出前項第四款及第五款之文

餱 聲請 書應開具左 船 舶種 額 名稱 一列事項· 們及其載量. 由聲請人簽名。

第 +

件。

取具該官署或自治團體

一證明登記原

船籍港

= 登記原因及

其

东

Ħ

H.

的。

因文件之件數。

四 七 六 Ŧi. 九 八 登記 登記之目 證明登記原

L 費之數

額。

登記之官署。

聲請之年月日。 聲請人之姓名籍貫住所職業聲請

有船 舶經 理 人 膊, 共 經 理人之姓名籍貫住所。

人 如

爲法人時其名稱及事務所。

+

登記聲請書應由主 代理人聲請時代理人之姓名籍貫住所職業。 印刷發行。

管航政官署照定式

第

十

條

土

由

第

+

=

條

登

記

原

因

附

有

特

第

1.

 π

條

登 記原

因

本

無文據或雖有而不能提出者

具.

聲請書問

本。

第

+

四

條

登記

權

利

人不止一人時

整請書

内應

載明各人

應 有部 份。 約者應於聲請 書 内 倂 叙 朋。

應于聲請書內叙 明事由取具保證書並

添

前 項保證書應叙明聲請人確無假冒及原文件不能呈出之實情由 其保 N. 人以 在 [1] 船 絲 港 [iii] 域 茵, 已有 船 舶 所 有 權 登 記之成 巴 人以 、 年人 八上之保 爲 限。 證

第 第 --+ Ł 六 條 條 條 敷船 聲請 關於登記義務人之權 蹇記, 舶 同時登記如其登記原因及登記目 須附呈第三人承諾之字標 一利登記證明文件滅失時應於聲請書內叙 者, 一應由

的均屬相同者得於同 第三人于整請書內簽名。 __

À 取 人具保 證書二份連同 撀 請 書 倂 呈送。

朋

其

4

由,

脏

由

登

聲請

書聲請登記。

義

務

第

十

九

倏

聲請

登

記

遇有左列情形之一者應予駁回但經聲請人遵令依限補正時仍應依原次

第

-}-

八

序登記之。 聲請事: 件不在管轄之內者。

聲清 事 件 ネ 在 應行登記之列 耆。

 \mathcal{H} 四 ---聲清 當事人不遵命親到受詢問或代理人權限不明者。 聲 請書不合程式者。 書 所 載當 事 À 船 舶 No. 或 權 利之標示或關於登記原因之事項與登

記簿

或

證

聲請時必要之文件未備者。

叨

经記

原因之文件不符

-}-條

Ł

未繳

納

心登記費者

主管航政官署登記完畢應即

發給登記證

明書於聲請

人。

登記人姓名住所。

登記號數。 收件年月日及號數。

船舶之標號。 船籍港。

ПŲ

Ħ.

登記原因及其年月 H.

登記員登記完畢後發現登記有錯誤或遺漏時應速通知登記權利人及登記義務人。

第二十二條

第二十一條

由登記權

八

權利先後關數。

九

登記年月日。

1

登記

目的。

記義務人。

利人一方聲清登記時主管航政官署登記完畢應即用登記通知書通 知登

登記證明書應記載左列各款及登記完畢字樣並鈴用主管航政官署印。

因左列情形之一未能正式登記者得為暫時登記。

未具備聲請登記程序上必要之條件時。

---請求 預為保留以船 權 附 有期限或條 舶權利之設定移轉變更或消滅為目的之請求權時。 件或有將來始行確定之情形者 亦

者應聲朋事由並提出證明登記原因之文件。

暫時登記得由登記權利人取其登記義務人之承諾字據聲請之不能取具承諾字據

同。

登記人之姓名名稱住所或籍貫等有變更時應取具證明文件連同聲請書聲請附記

第二十

五條

登 記。

第二十四條

權利變更之登記與第三人有利害關係時應添具第三人承諾之字據連同聲請

請附記登記。

第二 第二十八條 七條 主管航政官署受理設定抵 聲請更正登記 與第三人有利害關係時, 押權租賃權或權利變更之聲請時除分別登記外應於所 進用前條 ^{||}之規定。

有權登記證明書上註明之。

第二十九條 登記簿 由主管航政官署公告登記權利人為回復登記之聲請依限聲請者仍保持其原有之 一部或全部減失時應由 主管航政官署呈請交通部酌定三個 月以 /上之期限,

登記次序。

第 三十 條 為前 條門復登記之聲請時得僅由登記權利人檢具原登

偨 同 船 舶 有 個以 人上之同 種權利登記者, [其權利先後除法令別有規定外以登記之 記證明書聲請之。

先後 登記之先後在登記用紙中為同部者以權利先後欄為準為異部者以收件號數為準。 窩

第三十二條 已為暫時登記者其正式登記之次序應依暫時登記之次序但在 正式登記 以 前。 其 暫

第三十三條 時登 附記登記之次序應依主登記之次序但附記登記間之次序應依其登記之先後。 記不發生登記之效力。

第三十四條 第二章 第二款至第五款所列之事 初次 聲 清登 所有權登記程序 記 所有權者應取具 項。 (證明其為所有人之文據但聲請書無須填 負 第十條

第三十五條 書, 連 管航 擊請登記所有權時登記權利人之國籍有疑義者應出具切結聲明確無冒認中華民 初次聲清登記所有權者應取具主管航政官署所給之船舶噸位證書及船 足同聲請: 政官署所給之登 書, 併呈送其在本國製造之船舶, 記 抵押權證 明 文件連同 聲 加 有抵押 清書 倂 權 呈 者, 應取 送。 具 船 舶 製 舶檢查證 造 地

初次聲請登記所有權時應記載左列各款於聲請書船舶標示欄內。 國國籍情事連同聲請書一倂呈送。

稱。

船舶之種 類及 名

船費。 取得國籍之年月日但在本國製造者不在此限。

Щ. Ti. 登記 總噸數或担數 噸 數 或 过数。

穴 七 汽機之種類及其數目。 進水之年 甪 Ħ。

推進機之種類及其數目。 船,

聲詩書一 倂呈送。 第三十八條

加

係 帆

第三十九條

部分及船舶

聲請登記所有權時登記權利人如為法人應將法人成立之登記憑證或其影本連同 初次聲請登記所 除載 經理人姓名住所。 朔 有權 前 項 第一 時, 如其 款至第六款外應載 船舶為二人以上共有者聲請書內應載明各人之應有 期 帆 桅數目。

* ήĽ 後 船 疳 肺 有 ĸ ψı 將 11. 所 有 權之一 部分移轉於 他 人 八時應用的 削 項之 規 定。

四 -|-條 第三十 七條所載 整各款或: 船籍 港, 哎 **船舶經** 理人 有 變更 時, 均應檢具所有 權, 登 記 靗

第

書聲請附記登

前

項

情

形

加

該

船

舶

已登

記,

有

抵

押

權或

和賃權

庤,

應

W

具該

登記權

利

λ 之承

小諾字據

明

連 同 聲請 航政官廳受理前條罄請時除為附記登記外應於所有權登記證明書上 書 倂 呈送。

同 聲 請 書 倂 呈送。

十三條 船出 舶 經 理 一人變更之登記由原登記人 八聲請

第四

第四

一十二條

因

變更

船

籍

港

īfii

聲請

登

三記時應檢2

具

舊船籍港登

記航政官署所給之登記簿謄本書,

註

崩之。

第四

<u>`</u>

條

主管

第四 第四 --+ Ŧī. ጦ 條 條 所 船 有權移 舶 經 理 的轉之登 人之姓名住所或籍貫變更之登記應取具證明文件自行聲請之 記, 如共有關係, 因 而消 滅 時, 應 註 銷船 舶 經 理 人之登

有 左 列 情 事 之一 時, 所 诗。 有 權 之登 記 人應 聲明 事 由 敍 述 證 明 文件聲詩 註銷登

記。

第四

一十六條

船

舶

滅失或

沉

沒

Ξ 船 船 舶 身 一般跡 赤散時。 学明, 經 過六 個

月時。

79 船 舶 喪 失中華 賃 民國國籍時。 權 登 記 程

七條 抵 押 權 及 租

因抵 或 附 押 **广權之設定** 丽 聲請 登記

清聲,

漏

害內應記明債權金額其訂有清償

時

期及

和息

第四

+

帶條件或其他特約者均應一倂登記。

登 立記之抵 押權。 第四

+

凣

偨

因抵

押

,權之設定,

而

聲請登記者如

已有抵

押權之登

記

在

前時,

聲請

期內應

聲

眀

其

第四

口十九條 因 抵押 一權之設定方 iffi 聲請登記者如設定人非為債務人時, 聲請 人應載明債務

Ã

之姓

名 车 一齡籍貫住所。

人 抵 押 權之設 定元 聲請 登 記者, 如所 担 保之債權 非 企 **送債權** 庤, 聲 淸 期 内 應 聲

朋

債

權 之估 價。

第 Ŧi

條

第

五

十

偨

以敷船 部 分詳細 舶 共同 列 明, 四担保債權] 由 中請 八簽名: m 聲請登記者應 4共同担保, 另具共同担 鍅 加 有 數 質, 是保目錄於 頁騎 縫處, 將各船舶分任擔 名, 保之

目

均

應簽

壂

請

Λ

不止 人 時, 得 由 人 為之。

第五十二條

因抵

押

權之移

轉,

而

磬

請

登記

者,

如其移

膊

係因一部債權之讓與或代為清償時

書 內應聲明 其讓與或代為清償之債額。

登記製造中船舶之抵押權應記載左列各款於聲明書向製造地主管航政官署聲請

船舶之種類。

龍骨之長度如係以担數表示容量者應載其船舶長度

74 計畫之寬度及深度。 計畫之容量。

Ŧī. 七 製造地。 造 登記原因及其 船者之姓名住所如造船者為法人時其名稱及事務所

年月。

八 登記之目的。

九 + 登記之官署。

聲請之年月日。

關於前項第一款至第六款應附呈造船者所給之憑證。 聲請人之姓名年齡籍貫住所如係法人時其名稱及事務所。 由代理人聲請時代理人之姓名年齡籍貫住所。

第五 十四 條 因 租 賃權之設 定而聲請登記時, 聲 諦 書 内應 載 叨 租 金數 額, 英基定 有存績 期 間,

時 型期或許] .可轉租或其他之特約者均應載明因轉 租 而聲請 登記者 如 其 轉租 之許

未經 登記 時聲請書內除前 項所 列 事 ·項外並應加具 原出 租 人之承諾字 據。

第五 十五條 為登 記 所 有權之船 舶, 加 在 製造 中已有 批 押 權 之登 記者, 其 船 籍 港 不 屬 於登 記 抵 押

權之主管航政官署管轄時聲請書內應附具登記抵押權之影本及登記抵押權

利人

十六條 船長 (依據 海 商 法第五 十四條規定設定, 抵押權而聲請登記者在 國 內以當 地主管航

之承諾字據。

第五十七條 第五 船長為 政官署 前條聲請時應於其 為 登記 官署, Æ 國外 聲請害內載明設定抵押權之事由, 以 最 近之中 國領 事官署為登 記 官 如 有證明代理權

第 四 伴 章 時, 應 註 銷 **倂呈送主管航政官署於登記完畢後應將證明代理權之文件** 登 記 程 序

第五十九條 第五 五十八條 登記權 人聲 登 **繫請該船語港之主管航政官署酌定相當期間公告之公告期滿後得僅** 記 請 權 利 註銷登記但應加具登記義務人之死亡證明 利 遇有 人因登記義務人 第四 十六條第 一般跡 不明不能共同 款 Ŧ 第 **三款** 情形, 爲註 mi 銷 書。 登 登 記 立記之聲 義務 入死 請時, 亡時, 登 記權 由登記權 由 登

利

٨

利 得 記

權

利

或付

租

第六 註銷暫時登記由暫時登記人聲請之但利害關係人加具暫時登記人之承諾書或其 、聲請註銷登記。

--條

他證 明書者亦得聲請之。

第五章 登記費

第六十一條

註銷登記於第三人有利害關係時聲請人應加具第三人之承諾書或其他證明書

第六十二條 聲請船舶登記時應依左列各款分別繳納登記費。 因遺產繼承取得所有權者船舶價值千分之二但非配偶或直系親屬繼承者千

而取得者千分之二。 因贈與及其他無償名義取得所有權者船舶價值千分之十但公益事業因捐助

Ξ 因前二款以外之原因取得所有權者船舶價值千分之四。

 \mathcal{H} 74 取得抵押權者債權金額千分之二。 爲所有權之保存者或共有船舶之分割者船舶價值干分之一。

租賃 值千分之二存續期間無定者船舶價值千分之一因租賃權轉租而登記者其已 權 存續期間未滿十年者船舶價值千分之一存續期間十年以上者船 舶 價

第六十五條 得 依 法 提 起 訴 願或

擊請給與登記簿腔本或節本者應繳納抄錄費其擊請郵寄者并應繳納郵費。 行政 訴

八 九 七 更 附 暫 正 時登 記 登記 登 記 記每件國幣 毎 毎 件 伴 國幣五 國 幣 二元。 \overline{E}

角。

十一 + 註銷登 囘復 註銷之登記 一記每件國幣五角。 每件國幣五

博 籍每 一一噸 角。 **第六十三條**

聲請

移

轉

或

註

銷

船

籍

港

一時應依左列各款分別繳納登記費。

角。

削 Ą 噸 銷 數依總噸 籍 郁 十噸五 數計算不 分。 起十

噸以十噸計

担 數 標 示容量 者每 百 担 以 1 噸 計。

以

害關係人對於處理登記之主管航政官署認為有違法或不當之處分時, 訟。

第六十四條

聲請

人或利

第六章

附

則

經

過之期間應自存續期間中扣除以其餘期視為存續期間計算登記費。

第六十六條 聲請閱覽登記簿或其 附屬文件者應繳 納閱覽費。

第六十七條 本 法 |施行細則由交通部定之。

第六十八 條 船舶登記法施行細則(二十年六月五日部令公布 本 法 施 行日 期 岌 人其區 域以命令定之。

第 章 船 舶登 記 簿 册

條 航政局 應設置船舶登記簿以船籍港區別之

第

條

船舶登

一記簿每頁分為登記號數欄及船舶標

示所有權抵押權租賃權等四部除船舶

第

標 宗部 外共餘各部應分為專項欄及權 利 先後欄。

船 登記號數欄 舶標示部記, 記 載船舶登記法第三十七條所規定船舶之標示及其變更事項。 載該船舶登 立記次序。

所有權

部之事項欄記載關於船舶所有權之事

抵押權 租 賃權 部 部之事項欄 之事 項欄, 記載 記載關於船舶抵 鰯 於船 項欄內所載登記事項之先後。 舶 租 賃 押 權 權 之事 之事 項。

第

=

條

各部之權

利先

後欄,

記載事

船舶登記簿應依次編列號數記明於簿面幷於簿面及每頁騎縫處加蓋航政局局印,

條

- (一)船舶所有人名簿。
- (二)船舶特別登記簿。
- (四)船舶特別共有人名簿。

(七)船舶登記索隱簿。

(六)船舶補充登記簿。

(五)船舶囘復登記簿。

(十二)各種通知簿。

(十)登記謄本節本給與簿。

(九)登記證明書給與簿。

(八)船舶登記收件簿。

(十三)印鑑簿。

航政局除船舶登記簿外應設置左列簿册。簿面之裏面記明頁數由主管人員簽名。

第 第

第

七

各種船舶登記簿册一部或全部因天災事受滅失時航政局應即將滅失之册數頁數

323

條

前項情形發給文件及費用之收據時僅發給其首列人。

條

各種簿册均應編定頁數遇有筆誤時得由主管人員蓋章改正不得扯毀。

聲請人不止一人時收件簿得僅記載其首列人姓名及此外若干名。

 $\mathbf{\overline{H}}$

船舶登記收件簿之號數每年一月一日更新之。

前項各款簿册得編訂索隱目錄。

(二二) 緞還收據檔案簿。

(二一)登記閱覽簿

(二十)調查筆錄檔案簿。

(十九)登記費收據存根簿。

(十六)保證書檔案簿。

(十五)聲請文件檔案簿。

(十四)聲請文件收據存根簿•

(十八)登記費收入簿。

(十七)共同担保目錄檔案簿。

條

滅 失事 由及囘復登記所需之期限呈報交通部核辦

登記 聲

請 書

條 聲清 書有數頁時聲請人應於其騎縫處蓋章聲請人不止一人時由首列人為之。

聲請

笲

北

條

第

+

條

船

舶

所

第

八

書應記載其必要之事項及登記費之數額。

有人應於聲請登記時將其印鑑呈送航政局備查印鑑更換時

亦同船舶所有

人係 \法人時, 應將 法人 登記 所用之印鑑呈送航 政局 備査。

前二 項之規定不適用於官署。

733

+

倏

份載 明詩 求證明之事項及年月 日, 曲 一聲請 人簽名蓋章。 登記人請求證明其登記事項並無變更或並無某種事項之登記時應提出聲請

前 項 聲清 書二份以一 份存案備 查, 山餘 份注 明 項聲請業經本局

此

註

前字樣,

加蓋

局 政局接受聲請書時, 即, **中發還聲請人。**

第

十二

條

航

件 簿, 拜將 收件 1年月日5 收件號數 記載於聲 請

應將收件

车

月日收件號數聲請人姓名登記之目的記載於收

前 項 收 侔 號數 應 按收 到之先後編定之。

航

政局收到聲請書後應給與收據記明事

由件數號數及年

甪 Я.

第

三章 登記 程

序

第 }----四 條

第

 \mathcal{H} 條

第

-}-

,1. /\

條

船

舶標

登記 事 **項欄之登記應依次記載號數於權** 先後應接收件號數之次序爲之。 示部之登記應記載收件年月日收件號數登記

和先後欄。

目的及聲請書所

載關於船舶

之標示。 事項 日, 欄之登記應記載收件年月日收件號數登記權利人姓名住所登記原因及其實

登記員: 月 登記目的並聲請書所 公於前二

項登記完畢時應於其 載關於權 後 利應行記載之事 加 蓋 名章。

填。

利人不止一人時登記簿中得僅記載聲請書首列人姓名住所及此外若干名, 住所記載於共有人名簿登記義務 應於權 利先後及事項二 | 欄作縱線

與餘白分界。

第

+

八

條

登記權

其餘

姓名

第

÷

九

條

附

記登記

之號

第

+

七

條

為前

條

峰登記後

!之權利先後欄應與主登記之欄數相同但應於主登記欄內記明附記登記 人不 止一人時 亦同。

二十 條 暫時登記應登記於相當之事項欄內但其左方須留餘白。

暫時登記後為正式登記時應登記於前項餘白。

銷之。 依船舶登記法第二十五條或第四十條為附記登記時應將前記已經變更之事項註

第二十一條

第二十二條 依船舶登記法第二十九條所定之期限內為回復登記時應設回復登記簿將原登記 號數權利先後欄數收件年月日收件號數各為相當之登記幷將囘復登記事由附記

於登記證明書。

第二十三條 載於新登記簿相當部欄註明移載之年月日幷將新登記簿之號數記於原登記證 回復登記簿應於船舶登記法第二十九條所定期限屆滿時截止之具登記事項應移

第二十四條 明書。 登記每某一部欄登記已滿時應將該部榻續記事項登記於補充登記簿仍用原號數,

第二十五條 船舶轉籍之登記如同屬於一 **并於已滿之部欄左方註明補充登記簿之册數頁數** 航政局管轄時應將原船籍港登記簿內之事項移載於

新

船

籍港登記簿其登記號數

欄內,

「須註明」

原

船籍港名及其原登記號數

前 項 情 形 所

移載之事項應將轉籍聲請書收件之年月日註明於船舶標示部由登記員加蓋名章。

第二十六條 第二十七條 第 第二十八條 **二十九條 = + 條 欄內, 依船 幷於 截止登記時應將截止之事由及其年月日記載於船舶標示部內由登記員加蓋名章 腾 第 爲 登 在製 所, 事 製造中船舶為抵押權登記時應記載於特別登記簿。 前 滅失船舶在滅失前會與他船: 原 前條登記應於登記號數欄內記載其號數船舶標示部內記載登記義務人之姓名住 訖, 船 前 本, 項 項之登 情形, 籍港登記簿內關於該船舶登記之記載應於移載後截止。 將 項登記後特 移載於船舶登記 記明滅失原因及其年月 舶登記法第四十六條爲 造 項欄內記載聲請登記抵押權之事 船 共 中, 舶 已有 加標示 抵 他 抻 記, 船 抵押權 權 舶 部 其船 精港 之事 別登記簿之記載應即截 船 記 籍港屬於 明 ·項記載: 註銷 簿並記明年 登記之船 不 鶋 原 船共同 於登 他 Η. 因。 註銷登記時, 舶, 航政局管轄時應即 ·月 日, 記 為所 記 抵押 .為租賃或抵押者應於他船舶登記簿相當事項 海。 有權登 由登記員 山。 È, 應於登記 權之航政局時 記時應於登記所有權後將抵押 只加蓋名章。 1海中途銷 通

知該航政局

為前

項之登記。

登

記號數及標

宗事項,

登

二記員應

據特

別登

立記簿之

權之

第三十一條

第三十五條

共有人名簿登記完畢時應於登記簿事項欄之後註明共有人名簿之册數頁數及號

欄

劃

横線。

並 將 船舶之標示及登記號數途銷之同時於索隱薄之備考欄內記明其 別登 記 事 由。

第三十二條 依船

浦 條 登記 應於登 記號數 欄 内 記載

舶登記法第五十六條之規定爲登記 **時應記 起載於特**

英登 記越

朋 書之號

數,

船 舶

標 示

部

內 記載

船

舶之

種

類

Ź,

稱容量及其船籍港事項欄內記載船舶所有人之姓名住所及登記抵押權之

事由。

萷

項

登

收到前項謄本時應移載於登記簿並記明其 記後應即截 止記載將謄本移送主管船籍港之航政局

事

由 及年

|月日,

由 登

記員

加

航政局

依船

舶登記法第三十九條之規定為登記時應於共有人名簿姓名

第三十四條

數, 由 一登記員加蓋名章。 號數備表

考

欄

內,

記

載聲請書之收件年月日及收件號數登記簿册數頁數權

應

有

部

分

欄

|內依聲請書所載次序記載其姓名

住所、

船

名及應有號

分號

數

欄

内

記 載

利先後欄

住所欄船

名

欄及

前 項 記載完畢後應, 註 明 Û Ĺ

登 記 原 因 未 記 崩 應有部 分者, 應於應有 一若干名字樣。 部 分

第三十六條 因共 有人姓名住所有變更或部分有移轉變更而爲登記時除於登記簿登記外應於

共有 Ä 八名簿 備考欄內記载登記目的之新事由 聲請書收件 :年月日收件號數; 泛及權

先後 |欄數由登記員加蓋名章, 尨 註銷業經變更之事 項。

第三十七條 前條 情 形, 如 如備考 欗 無餘 白時, 應補充用 紙, 仍用 原 號數 記載其新事由 收件年月日收,

記員 八加蓋名章。 担保目錄應於其

件號數及權利先後欄並於其左方註明係與某共有人名簿某册某頁連續字樣由登

第 第三十九條 一十 八條 共同 因 讓 興 ′或捨 棄 權 利先後次序而為變更 書面餘. 的白處記 即聲請 ·登記時應於事 書之收件年月日收件號數。 事項欄記 明其 事 由, 聲

日, 1收件號數 并於權利先後欄數字之左方以數字標明其變更登 **記之次序由登記員** 請書 年

加 蓋名章。

第

四 +

條

爲附

記

登

一記時應於主登記之權

利先後欄數字之左方標明附

記

第 四 章 登記 **薄之閱覽及謄本** 節 本

第四十一條 聲請給 航 政局 聲請之航政局接受前項聲請時應依其收件號數之次序速爲相當之處 與登記簿之謄本或閱覽登記簿或其附屬文件者應依式填具聲請書向該管

理。

第四 第四 于 條 登記簿之謄本應與登記簿同一格式謄錄全部記載但業經註銷之部分得省略

一十三條 登記簿之謄本或節本製成時應分別記載左列字樣及年月日由 登記員. 加 蓝名章。

(一)謄本 應 記 明 右 謄本係照某 船 籍港登記簿某號謄錄 無誤字樣。

(二)節本應記明右節本係照某船籍港登記簿某號節錄無誤字樣。

及聲 給與登記 請 人 (姓名) 簿之謄本或節本時應於給與簿記載謄本 並 將謄本或 節 本 一與該簿, 加 **加蓋騎縫** 即。 或節本之區別件數給與年月日,

第四

一十四條

移送謄本或節本於他航 政局 時, 進 甪 前 項 規 定。

第 四十五條 登記員對于閱覽聲請書所敍理由認為不正當時得駁斥其聲請, 幷將駁斥理 生由記入

聲請 書。

第四 1-六 條 閲覧 Ñ 對于登記 簿或 附屬文件記載如有 疑義時得請求登記員說明。

第 $\dot{\vec{H}}$ 章 附 則

第四 第 迥 一十七條 一十八 條 本 本 細 細 則自 則所定各項簿册及聲請書格式依附式之規定。 船 舶登記法施行之日施行。

船 拍國籍證書章程(二十年六月五日部令公布

第 倏 本章 程 依船 船法第四十二條之規定制定之

第 條 中 國 船 舶, 應 由 航 政局 依 船 舶 為之。 法第 二十五條之規定呈請交通部發給船

船 舶 國籍 諺 號書式

第 = 條 航 政 局 為 前 條之呈 請 時, 應將 船 舶 檢 查 |證書船舶噸

位證

書及船

舶登

記

證明

書各際本

船國籍證

倂呈送交通部備查。

第 四 條 船 舶 國籍 超書所 載事 項有變更 時船舶所有人應照第三 號 書式與具聲請書呈 一由該管

就 原 證 書 分別 改正, 但 船 名 1或船 舶 所 有人變更時應由 航 政局 轉呈交通 部 換發

新證

發。

航

政

菺,

第 £ 條 船 舶 國籍證書如遇遺失或破損時應聲敍事由呈請該管航政局轉呈交通部補 發或

第 條 船 舶 所 有人 、於領 得 換發證書時, 應 迅 將 舊證 書繳 由 出該管航 政局,

呈部

註

銷。

第 七 條 船 舶 臨時 國籍 證 書依照第二 號 書 式, 由交通部製定發交各航政局 或領 (事館備) 用。

八 條 證 船 明 長 文件, 依 船 舶 倂呈 法第二十七條之規定 一送當 地 航 政 局 或 領 聲請發給 事 館 核 發。 船 舶 臨 時國籍證書時, 應塡 具 (聲請

第

九

條

船

第

舶所有人依船舶法第三十條之規定聲請發給船舶臨時國籍證書時應填具聲請 331

連同

+ 連 同 取 得 所 有權之證 崩文件 一 一倂呈送 當地 應呈我交通 艈 政局 部 或 領事 備 案。 館 核 發

航 政局 成 領 事 一館發 公給前 兩 條 之證 書時,

條 條 船 舶 臨時 國 籍 證書之有 效 須期間, 船

第十

鈣

領 得 船 領事館酌定之。 舶 國 籍 證書所 需 期 間 為 標準, 舶 應 須 依 到 一送船 船 舶 籍港 法 第三十 . 考以 航 行期 條 所

八問為標準

派他情形以

定期

間

Ü

由

當

地

航

領

事

內, 其

第十二條 政局 壑 請 變更 船 舶 臨時國籍證 書所載事項 ·時應開列新舊事項呈請最近航內局或

或

更 正。

千三 條 船 換 船 加舶臨時 舶臨 發時應將原領證書繳還。 時 國 國 四籍證書, 籍 證 書於有 如遇遺 效 失或 期 間 属 破損 流時或領得船 嵵, 內得聲敍 事由, 舶 國 呈請最近 籍證 書時, 航 應繳還最近航 政 局 或 領 事 館 政局, 補

第

部

註

銷。

第十四條 局, 船 **公告作廢** 舶 國籍 證書或船 加舶臨時 國籍證 書應繳 還而 不能 還時, 應 聲敍 事 由呈請 航

由該管航政局公 時 一告作 國 籍 廢。 韶 書, 應 繳 還 fii 不繳 **感還時依船**第 舶法第三十八條之規定

處

罰

尨

外,

船

舶

國

籍

證

書

或

船

舶

臨

第十六條 遇有 前項情事由航政局發覺時應通知船舶所有人呈繳證書由該局 前兩 條情事時應由該管航政局呈報交通部偏案。

更正或添註。

第十八條 本章程自船舶法施行之日施行。 第十七條

本章程關於航政局之職權準用於交通部所指定之航政機關或專員。

船舶丈量章程(二十年六月五日部令公布

第一章 通則

第 條 本章程依船舶法第四十二條之規定制定之 舶除左列各款外依本章程之規定施行丈量。

第

條

中國船

總噸 數不及二十噸或容量不及二百担之船 舶。

專用於公務之船舶。

以櫓櫂爲主要運轉方法之船舶。

船舶除法命有特別規定者外準用本章程之規定施

行 Ξ

第

Ξ 條

左列外國

第 四

條

Ξ

依

船

舶

法第二十二條之規定應受丈量之外國船

舶。

依

法律

或

政

府,

許

可, 在

中國

港灣

口岸

間

航

行之外國

船

舶。

中

國

V

民

肵

租

用

在 中

國

各

港

間,

或

4

國

與外

國 各港

間

航行之外國船

舶。

船 舶 丈 量, 金由交通

部航政局

成交通

部指定之機關

或

事員:

施 行之。

第二 聲請 程序

條 丈 量,

第

 \mathcal{H}

船

舶

應

由

船舶

所

有人或經理人或租用人聲請之但船

舶不在船籍港或

有 正當

事 由, 得 舶, 由 船 長聲 請之。

第

六

條

新

造

船

應

於全部

装置完

畢

時,

聲請丈量,

但

爲

便 利

起 夏,

得於裝置

未 畢 以 前,

聲

請 先

行 丈量 /國製造或· 船舶之一 部份。

所 有 人姓名或名稱 及住 所。

船

舶

第

八

條

聲 請·

丈量,

應於聲請

書内

註 開左

列各款事

項,

摩請

人簽名蓋章。

第

七

條

在

外

由外國購置之中國

船

應於最

何到

達

中

國港時聲請丈量

舶,

船 船 名。 舶 種

類。

四

船

質。

五 容量。 甲板層數及帆桅數目

第 九

條

舊有

船

舶因修

運或

改造,

致船身構造或容量

|有變更時應將變更部份於聲請書內詳

除前

項各款外丈量員認為必要時得令聲請人呈驗其他文件圖說

九 八 七

造

船

廠名及地點。

進水年月。

丈量地點。

細

註明幷附呈原領之船舶噸位證書聲請丈量。

第三章 丈量程序

舶丈量應在航政局

第

+

條

成交通

部指定機關之所在地施行之但船舶如不能駛

赴

地

時, 船

船舶丈量時聲請人及船長輪機長均須在場備丈量員之詢問或幇同辦理船長輪機 得於聲請 時敍 朋 事 由, 就 船 舶 所 在 地 施

行之。

加丈量如船 事不能在場時得委託其他船員代理。 內裝載 貨品 或堆積物件 於丈量有妨礙

第

十

_ 條

船舶

長

因

第

+

條

時經丈量員認為有清除之必要者聲請人不得拒絕。 時應由聲請人先時清除如

335

臨

第 + = 偨 船 舶 滿 載貨物或有 :他種障礙一時不能 清除而急須 丈量者得由丈量員的 用變 通

法, 其 示 能 進 確 者, 俟 清 除 後 重 行 丈量。

第 + 四 條 專 供 或 兼 供 乘客之船 舶, 應將 乘客艙位另行丈量。

第四 章 噸位 計算

第 + Ŧi. 條 船 舶 之容積以百立方英尺為一 噸。

以担 數 表示容量之船 舶, 以十立 方英尺為一 担。

處 厥, 得免除丈量不算入總噸數。

條 自 總噸 數 內, 减 去駕 **慰験輪機** 並航 行安全及船員居住衛生 等所用處 所 能 供載貨

客 之用 者為登 記 噸 數。

第

第

+

七

第

+

條

計算

船

舶之噸數以全船

上下各層艙位之容量為

總噸

數但在上層艙面不設園

+ 條 特 船 種 舶 貨物 大量 須 後, 袋載艙 不得 將 面者, 艙 面 不在 未設圍蔽或 此 限。 不算入登記 噸數之處所供載貨乘客之用, 但遇

第 + 九 條 以 船 舶 iii 聲請 丈 量 人 後, 不 如 裑 計 算 變 船 噸 舶 位 之原 有錯 狀。 誤 時, 得 聲詩 查明 更正或派員復行丈量但在 未經復量

第五章

丈量書據

辦

通辦法丈量者其證書依照第二號書式

條 依第十九條之規定復量者照第三號書式發給復量單。

第二十二條 船舶遇左列情事之一時應將丈量書據繳還航政局。 文量書據如有遺失或毀損時船長應迅具事由呈報航政局**聲請補發或換發。**

船舶 船舶喪失國籍時。 滅失沉沒或被

捕時。

第二十三條

=船舶 品拆散時。

ĮΨ 船遇前項情事如丈量書據業經滅失者船長應將不能繳還之情由呈報航政局。 船舶失跡經六個月尚無着落時。

船

第二十四條 第六章 **丈量船舶**, 丈量費 應由聲請人依附表之規定繳納丈量費。

船

舶

丈

人量手續

資表

總 二十噸以上五十噸未滿 噸 數 二十元 丈 量

費

,											
量之船舶以十擔作一噸計算	一萬噸以上每二千噸加二十元其尾數未添二千噸者以二千噸計以擔數表示容	八千噸以上一萬噸未滿	六千噸以上八千噸未滿	四千噸以上六千噸未滿	三千噸以上四千噸未滿	二千噸以上三千噸未滿	千噸以上二千噸未滿	五百噸以上千噸未滿	三百噸以上五百噸未滿	百噸以上三百噸未滿	五十噸以上百噸未満
		一百八十元	一百六十元	一百四十元	一百二十元	一百元	八十元	六十元	五十元	四十元	三十元

外其餘各艘減半繳費。

第二十六條 依第九條之規定丈量者如丈量部份之噸數不及原有總數噸之半者減半繳費。

第二十七條 依第十三條之規定用變通辦法丈量者照第二十四條之規定繳費其復行丈量時減

半繳費。

第二十八條 依第十九條之規定重行丈量者除聲請人有變更船舶原狀情事或復量結果原計算

之蜜數並無錯誤須照章繳費外其餘無須繳納丈量費。

第二十九條 依第十條但書之規定丈量者除照第二十四條之規定繳 **炒費外並** 須繳納丈量員照

應領之旅費。

第

第三十一條 三十 條 依第二十二條聲請換發或補發丈量文據者每件應繳納二元。 **丈量已著手施行而聲請人撤囘聲請時應照聲請書所載容量繳納丈量費。**

第七章 附則

第三十二條 本章程自船舶法施行之日施行。

船舶檢查章程(二十年六月五日部令公布

第一 章 通則

第 第 條 條 中國船 本章程依船舶法第四十條之規定制定之

舶除左列各款外依本章程之規定施行檢查。

總 噸 數不及二 十噸或容量不及二百擔之船舶。

専用於公務之船舶。

以櫓櫂為主要運轉方法之船舶。 外 國船舶 除法令 有特 别

左列 依法律或政府之許可在中國港灣口岸間航行之外國船舶。 中 國人 民所租用在 中 國各 規定者外準用 港 間, 或中

國

與外國

間航

行之外國船舶。

本章程之規定施

汽行檢查

第

Ξ

條

偨 船 舶檢 定期檢查。 特 別檢 查分左列三種。 查。

第

 \mathcal{T}

第二章

檢查種類

或

再員

施行之。

第

四

條

船

舶檢

查由交通部

航政局施行之但在未設航政局之港埠得由交通部指定之機關

Ξ

依船

舶

法第十七條之規定應受檢查之外國船

舶。

Ξ 臨 時 檢

第 條 特 别 檢查對於新 造之船 舶或購自外國之船

舶或船身機器之全部或一

部,

经過修改

之船 檢查, 舶 施 行之。 身機器及船, 具之構造並其狀況與能力檢

第 4 條 特 别 應就 船 查之。

第 第 九 八 條 條 無須 船 舶 受特別檢查合格後經 受 檢 查之 船 舶, 心變更為 「過一年時應受定期檢查。 應受 檢 查之船 舶 時, 應 聲 請 施 行特 別檢查。

第 + 條 定期 檢 查 毎 年施行 次但帆船 毎 车 施行 次。

第 第 + 條 定 期 檢 查 應 就 船 身機器 船具等之狀況及客室船 員室暨其 他 設備

檢 查之。

+ 條 臨 時 檢查得隨時就船舶之一部或全施部行之。

Ξ 條 第三章 船 舶 變更航路種類客貨艙位或船上設備時應聲請施行臨時檢查。 聲 清 程序

有 正常事 由, 得 由 船長聲請之。 第

+

四

條

船

舶

檢

查,

應

由

船

舶

所

有人

船 舶

經

理

٨ 或 船

舶

租

用

Ä

聲請之但船

舶不在船

加籍港或

第

+

聲請 檢查應於聲請書內註明左列各款事項由聲請人簽名蓋章。

第

--

无

條

船

舶

經

理

人或

船

舶

租

用人

聲請

檢查時應呈驗證明文件。

第 第 + Ł 條

驗,

+ 六 條

聲詩

六 Ŧī. 四 八 七 \equiv 船籍港。 營業種類。 行駛航路。 船舶種 登記 總噸 船名。 記噸數或: 數或擔數。

擔數。

類。

聲請 檢查種類及聲請 檢 查 之日 1期及處所。 事 由。

九

十

船舶所有人姓名或名稱及住所

但 帆 船得免呈圖

係屬

兩人時應聯名蓋章。

船舶

種類及其預定性質。

前條檢查聲請書應分別填報左列事項由聲請人簽名蓋章如船舶所有人與製造人 檢查製造中之船舶時船舶所有人應填具聲請書連同製造樣本及圖 說。 說,

倂是

圖說分左列數種並須附記尺寸。 畫 士 + 九 Ti . M 船體中央橫截面圖。 起工年月。 船體中心線縱截面圖。 造船廠名及其地點。 預定航路。 使用目的。 汽鍋種類及數目。 計劃馬力。 主任技師姓名。 推進器種類及 汽機種類及數目。

穀目。

计划汽票。

計劃容量。

船壳船骨及甲板材料

第二十二條 船舶受第二次以後之檢查時船長應呈驗船舶國籍證書船舶登記證明書船舶檢介 時, 詳 陳述

問

須

細

+ 八 第四 除 七 \mathcal{T}_{L} 四 = 章 前 汽鍋 汽鍋 Υt Hi 甲 檢 項各款外經檢查員認為必要時得令 機 板 機 資程 横截 縦 橫 李 縦 截 截 截 面 ìÀì m m 面

圖。

圖。

圖。

圖。

聲

請

人呈驗其

他文件圖

條 檢查船 舶, 應在航政局或交通部指定機關之所在地施行之但經聲請人擊敍事由不 序

第

能 在

該地施行時得在其他處所施 **松查時輪船** 行之。 長在場帆船

長及輪 機長因 事不能在 仏場時得1 委託 其 他船 員 代 理。

檢查船舶, 檢查 船 舶 時, 如 船 船長輪機長或其他代理人不在場時檢查員得延期施行。 長及輪 之。 機長應接受檢查員之要求並於必要 時

須幇同辦理,

如 有 所 詢

第二十一條

第

+

條

船

第

十

九

條

船

舶

檢

須 有船

長

及 輪機

須

有船

長在

證書船舶噸位證書海員證書船員名册旅客名册航海記事簿及其他必要之書類但

沿海及內河船舶得免呈旅客名册及航海記事簿。

第二十三條 依船 照舶法第十五條之規定聲請再檢查時應由 船舶所有人船舶經理人或船舶

租用

人, 開 [具不服事項聲敍理由呈由該管航政局轉呈交通部核辦。

交通部對於前條之聲請認為理由不充分或該船舶變更原狀時應令航政局仍依原

檢查 員之報告爲準。 第二十四條

第五章 檢查書據

第二十五條 船 檢查員檢查完畢時應將船舶檢查簿交付船長保管之 · 舶檢查簿應依照第 二號書式。

第二十六條 補發。 船 船舶檢查證書或船舶檢查簿如有遺失時船長應迅具事由向原發給之航政局聲請 舶檢查合格後由航政局發給船 船舶檢查 一證書船舶檢查證書應依照第二號

遇左列情事之一時應將船舶檢查證書繳還航政局。 換 發。 船 船檢 :查證書所載事項發生變更時船長應迅即開具變更事項向最近航政局 聲請

第二十九條

第二十八條

第三十一條

條

|船舶檢查證書繳還航政局

舶檢查證書確經遺失者不適用之。

遇左 前 六 Ŧi. 項 ·規定遇第五款第六款情形其船 船 列情事之一 船舶失蹤經六個月尚無着落時。 舶滅失沉沒或被捕時。 時應將舊

依法令之規定船舶已無須檢查時。 船舶 領 船舶之航行 有 漁 喪失國籍時。 船檢查證 期間屆滿時。 書之船舶變更

四

使

用

目 . 的時。

遇左 因船 換領船 列情 事之一 舶檢查證書毀損再請發給時。 舶檢查證書時。

船舶 船舶於檢查中有入塢或上架之必要而中止檢查經檢查員認為得暫准航行時。 檢查後, 0或換價 時得聲請航政局發給 補 領 船 舶 加檢查證 書尚

 \equiv

在外國取得船

舶遇該船舶原有檢查證所載航行期間屆滿經驗船

師給 有 證明

船通航證書 未領受時。

通航證書應依照第三號書式。

館酌定之。 通航證書有效期間以足敷領

受船舶檢查證書或航行之日數為準由航政局或

第三十四條 局。 通航證書應於領受船舶檢查證書後或有效期間屆滿時由船長於五日內繳還航政

第三十五條

船長應將船舶檢查證書通航證書懸示於船上明顯處所

登刊公報聲明作廢但該項書類所載之有效期間業已屆滿者不在此限。 船舶檢查證書及通航證書應行繳還而不能繳還時須將理由呈報該管航政局由局

航路分左列四 遠洋航路。

第三十六條

航路指

定

四

內河航路。

沿海

航路。

近海

航路。

第三十七條 各船舶指定之航路其適航 與否由檢查員審定呈報航

檢 查員 、對於聲 請 航路, 認為 有 限 制 氣候之必要時 對於其指 心政局核准。 定航 路得附 限時

第三十八條 內河船舶: 舶應聲敍事由呈請航政局核 其最大速率能於二小時以內往返之沿海港口間得准其指航定行前 准。

第三十九條 船 舶 在 航 行期 間 內變 更 **《航路時**》 應分別開 列新舊指定航路聲請航 战政局核准。

+ 條 乘客定額, **宣書檢查船** 由航政局察看船舶設備情形依照乘客定額計算表核定之并發給乘客定

第

四

第七章

來客定額

乘 額 客 證 定 額 證書, 舶 應 依 如發見原定乘客定額不合時, 照 第四 號 書式。 得重行核定之。

第四 第四 一十二條 一十一條 左 乘客未滿十二歲者以二人作一人計算未滿三歲者不計 列 八員不以乘客論 但第一款及第二款住在客室者應作乘客計

船 舶 肵 有 人船 舶 經 理 人或 船 舶 租 用

= 航行 船員及其 中 被救 他 助 在 者。 船 服 務 者。

第四

一十三條

船長應將乘客定額證書懸示於船

上明顯處所。

期。

項船

第 四 끠 條 船 長 應 將

第四 十五 倏 客室, 時, 船 及 長 船 應 員 常 將 乘 用 客 室 額 劃 數, 分。 依 照容 積比

一十六條 船舶 客室內載 變更 貨 釆 容定 額 時應聲敍事

第四

船臨

+ 七條 近 海 沿 海 及 内 河 船

第四

第四十八條 削

臨

時

乘

客定額證書

應依照

第五

號

書式。

准,

按照臨

HŢ

乘

客定

位額計算表:

八發給:

臨

溡

乘

客

定

額

證

書。

時

搭載

多數軍

隊移

民或其

他多

數

於農工時,

應聲請航

脱政局核

由,

呈請航政局核

准,

換發乘客定額證

書。

例減

少。

條聲 乘 靕, 客 應塡 種 類 報左 及 A (列事項) 數。

逐連同船

舶檢查證書送呈航

政局核准。

四 = 起 冱 訖 均 及 速率。 經

航行里程。

Ŧi. 預 定 航 行 期 間。

過

地點。

大 可 **充客** 室之處 所。

不及十五人之船 不客定額 證 書應 由 船不適用本章 船長於該 次 一程之規 航行終了

定。

時,

迅

即繳還航

政局註銷。

第

 \overline{I}

+

條

載客

第

24

十九

條

鴟

時

乘

第 八章 汽 壓 限 制

條 船舶之汽壓限制應視機器之現狀核定之。

第五 第五十一 封交付船長。

十二條 十三 條 船

保險汽門鑰匙遺 檢查員封鎖保險汽門時應將鑰匙緘 長接受保險汽門之鑰 失或其 絾 匙後應慎重保管非遇緊急不得已事故不得啓封。

第五

十四條

具.

事

由聲請最近航政局

重行緘封。

·封損壞時或船長將保險汽門鑰匙之封

7緩啓封時空

應

卽

開

第五

第九章 航行期間

已受檢查之船舶, 其航行期間, 由航 政局視船舶之現狀依船舶法第十條之規定

核

定

第五

十五條

達之港聲請該管航政局施行檢查。

第·五

十七條

船

舶

在

航 行

期間

內遇有

左列

情

形之一

時船舶所有

Ñ 船

舶經理人船舶租用

Â

或船

第五

十六條

航行期間屆滿後非重經檢查合格不得航行其在航程中期滿者應於期滿後最初到

Ŀ, 應 即是 朋 航政 局。

船舶入 塢或 上架時。

船

身或

機器之主要部份及重要屬具經更換或修理或損傷時。

三 機器或汽鍋拆卸時或推進機軸取出時。

第十章 檢查費

第五 第五 十八條 船 舶 檢 查, 應 由 一聲請 X 依附表之規定繳納檢查費。

第 六 一十九條 十 條 發給補發或換發船舶檢查證書時又發給或補發通航證書乘客定額證書及臨 無須受檢查之船舶若經聲請檢查已著手施行時, 須繳納檢查費。

一時乘

第六十一條 請領英文譯本證書時 客定 額證 暗 書 時 輪 船 應 各繳 輪船每分應繳費四元帆船二元。 證書費二元 帆 船 元。

第六十二條 補發船舶檢查簿時總噸數 一百噸以上之輪船應繳納十元未滿一百噸之輪船

第六十三條 檢查費繳 大費單應, **恋記載船** 船名 稱總 檢查、 藪噸 種 類, 及收費之數 額。

在航 外幷應繳納 政局或交通部指定機關 一檢查負照章應領之旅 所在 費。 地 以外處所受查時檢檢查聲請人除繳納檢

第六十四條

船

舶

帆

船

五元。

查費

第十一章 附則

第六十五條 本章程自船舶法施行之日施行。

第 章 總則

第 條 本 細 則依 航 政 局 組 織 法第 十三條之規定制

第 條 航 政 局 職 員 執行職務悉依本細 州則之規定。

第 = 條 職員名額 應依照航政局 組 織 法之規定, 由局 長酌量 事 ·務之繁簡

第 職權 第

ĮΨ

條

航

政

局

為

辦

事

便 利

起見,

得於所

轄區

滅 內酌

設 辦

事 處。

皇部核定

第 第 Ŧi. 條 條 各科 職 員 事務, 處理事務應服從長官之命令但對於事務有意見時得隨時 依航 政局 組織 法第五條及第六條所定職掌 之。 陳述, ^远聽候探**擇**。

聯者, 分配

長核定之。 對於所辦事務未經長官許 可, 密, 个得洩漏。

應嚴守秘

不

第三章 考勤 第

八

條

職員

第

七

條

各科

所辨

事

務

有

互

相

關

由關係之各科

科 長,

食商商

辨理其意見不同時應陳明局

第

九

條

航政局

辦公時間每日八小時但因氣候上之關係得由局務會議議决酌量縮短之。

第 îí 項 考 勤 簿, 於規 定到 局 胩 間 後, 十五 分鐘 以 7内呈送局 長核

條 職員 應 將 毎 週工作, 塡 真 報告 表, 送 由

主管

長官核

閱

烹蓋章,

够

月

彙

呈

局

攴 考核。

假。

閱。

+ 條 職 員 因 病 或 有 不 得 12里 故, 不 能 到 局 服 務 者, 應 聲 明 事 由, 呈 請 給

第

第

+

 \equiv

條

職員

請

假,

須

呈

一經局

長

核

准,

其

假

期

毎

得

逾

Ξ

日,

毎

得

逾

個

肓,

但

因 特

别

情

٥

第

-}-

形, 經局 長核 准 者, **不在** 此 限。 月不 年不

條 職 員 因 故 涯 到 者, 須 庘 長 官 補 陳 理 由, 因故 須 先散 值 時 亦. 同。

1---ĮΨ $\mathcal{T}_{\mathbf{L}}$ 條 職員 案。 請 假 H 期及 其 事 由, 應由 第一 科 按日 登記。 配每月列 表呈 送

局長核閱半年

報

部 備

第

第

+ 六 條 職 員 出 差及差竣 间局, 均 須 註 期 於考 勤 簿 內 備 查。

七 條 理。 休 假 日 及 毎 日 散 後, 各 職 員 應 輪 流 偛 日, 遇 有特

别

要

公

須急

辦

者,

應隨

時

陳

朋

長

辦

第

-}-

第

値 日 職 員 當 値 日 時, 毎 月 由 第 科 先 期 擬 呈 局 長 核 定揭 職 示之。

第

+

九

條

値

H

職

員

應

將

偛

H

經

過工

作,

塡

註

於值

日

濔

逐日

送請

局

長

核

圆。

内,

第

+

八

倏

值

日

職

蒷,

加

因

放

不能

值

日

時,

須

绥託

其

他

職

代理

其

務。

員,

第 + 條 職員在辦公時間非因公務不得接見賓客

八四章 文書

第二十一條 文件之收發案卷之保管由第一科指定專員辦理之

第二十二條

第

交辦理 收發人員錄由編號登簿送請局長核閱後分送各科 承辦。 文件收到後由第一科長折閱按其性質列為緊急最要次要尋常四種標明主管科發

緊急文件得由第一 科長提呈局長先行擬辦

關於機要文件由局長指定人員辦理之。

第二十三條

第二十四條 到文如有附件均須隨文附送不得遺漏散失發出時亦同。

情形須緩辦者應註明理由。

第二十五條

文件經局長核閱

(分配後主管人員應即擬稿簽名經

由科長核呈局

· 長核簽如·

有特別

第二十八條 第二十七條 第二十六條 文件辦畢後即須歸擋由保管案卷人員編號保管。 科長於核稿時須於添註塗改之首尾加蓋私章以明責任。 各科互相關聯之文件應由關係主要科擬稿或會同擬辦但須會同簽名。

前項保管案卷辦法由各局自定之。

切文件案卷均不得攜出局外。

第二十九條

第五章 會計及庶務

第 三十 條 毎周 航政局經費應按月依照預算造具概算書呈部核發。 月終應將本月出納數目造具計算書連同收據粘存簿於次月五日以前呈部查

核。

第三十二條 會計及庶務由第 一科指定人員辦理之

查 之。 辦 理 會計應用新式簿記置現金出納簿分類簿收支總簿分別登記由部

隨 時

派 員

第三十團條 長 査 閥。 辦理會計 人員對於收支款項每日應填日報表月終應填月報表由第一科長核送局

第三十五條 款項 積至五百元者須即送交指定之銀行儲存之。

第三十六條 支用款項在三十元以下者由主管科長核定三十元以上者呈由局長核定之。 辦理會計人員對於款項非經局長或主管科長之簽字不得支付。

第三十七條

第三十八條 航政局 編號之物品 所 有器物應知 《編號登記-數量。 由 辦 (理庶務人員保管丼於各辦公室列 表揭 示,

第三十九條 職員需用物品應於規定之領用單內書明名稱數量月日並簽名向辦理庶務人員領 但記 其 種 類

其不

用。

物品至不需用或因損壞換領新物時均應將原物交還保存。

四 + 條 購入發出收囘及現存物品均應登册每屆月終由第一 科長檢查之。

第

第四 第四 一十二條 十一 偨 公役之僱用考核, 航政局之警衞及公衆衞 由辦理 生事務 **庶務人員管理並須取具負責之保證** 治辨理 庶務人員秉承主管科長督率之。

第六章 出差

第四十三條 職員因公出差請領旅費應依照。

第七章 懲獎

ď.

第四十四條 航政局職員之獎懲規則另定之

四十五條 航政局重要事務由局務會議决定之。第八章 局務會議

第四

日十六條

局務會議之會期由

局長定之。

第

第四 绵 四 一十八條 一十七條 局務 局 務會議以局長為主席局長因 會議以局長科長組織之必要時幷得指定人員列席。 事不能出席時由局長指派一人代理之

第四十九條 局務會議應作成記錄每屆月終是部備案

第九章 附則

筲 \mathcal{H} + 條 本 細 則 如 有未藏事宜得由航政局呈部修改之。

第五十一 條 本細則自公布日施行。

交通部 航政局組織通則(十八年十二月二十日部令公布)

第

交通部為處理航政事宜依照本部組織法第五條之規定於各港埠設置航政局。

條 航政局 設置處所及其管轄區域以部合行之。

第 四 條 航政局設左列各科。

航政局依區域之大小及航業之狀況分爲一二三三等其等級以部令定之。

第

Ξ

條

第

條

(一)第一科。

航政局第一科之職掌如左。 前項各科依事務之繁簡得以部合增減之。 (三)第三科。

第

 \mathcal{H}

條

第

七 條

四

關

於造船事項。

航政局第三科之職掌如左。

關於航路標誌之監督或管理

事項。

第 六

八

事項。

條

關於輪船

關 關於編製統計報告事項。 關於本局經費之預算及出納 其 他 不 屬 於各科

六

五

專項。

四

關

於典守

印信

事項。

Ξ

關於宣布局令事項。

於本局庶務事項。

七

航政局第二科之職掌如左。 關於輪船民船之檢驗丈量事項 關於船員引水之考核監督事 民船之登記 及發給牌照 填。

事項。

關於收發文件及保管案卷事項。

關於機要及考績事項。

關 於港務碼頭躉船堆棧之監督或管理事項。

= 關於港內險難之救護事項。

四 弱 於航 路之疎溶測 量 事項。

第

八

條

航政局於得必要處所設置分局或附

屬機關其設置處所及管轄區

域,

以部令定之

第 九 條 派充之。 航政局各設局長一人技術員若干各人科設科長一人一等局得設秘書一人均由部分

第十一 第 + 條 條 航政局因事務之必要得酌用稽查及僱員。 航 政 局 各設科員若干人由局長遴選呈部派 充之。

第十二條 各航政局章程及無辦事細 則, 以部令定之。

第十三條 第十四條 本通 本 通 則各有未 則 自公布 日 盡事宜以部合修正之。 ·施 行。

第 第 條 條 交通部船員檢定委員會暫行章程(二十一年八月十六日公布 交通部為檢定全國輪船船員依據組織法第五條之規定設立船員檢定委員會。 本會輔助航政司處理關於檢定船員時審查及考驗事宜。

第 Ξ 餱 本會設委員五人至七人由部長遴選具有航政專門學識經驗人員派充之

四 條 本會 1設委員長一人由部長就 委員中指定之。

第

第 第 六 \mathcal{H} 條 條 航政 委員 司 長主持本曾一 遇船員呈 請檢 切事務, 定時, 應將呈 如因 事故不能執行職務時得指定委員 請 害及其 附 2件交本。 曾 審查。

第 七 條 本會 收受前條呈淸書得由委員長分配各委員審查之。

第 八 馋 本會委員 條意 書提 **、應依船員檢定章程就各項憑證書類分別審核擬具意見書提交委員長。** 出後, 應 心由委員 長定期開會審 查之。

第 -}-條 本會開會時非有全體委員過半數 出席, 不得 開 議。

本會開會時以委員長主席委員長因事缺席時應指定委員一人爲臨時主席。

十二條 本會開會審議完竣後應將議决之審查意見書交由航政司 本 會 會 議 以出 席委員過半數之同意决之可 ·否同數取决於主席。

呈請

部

長核定合格者發

給證 書。

第十

第

7-

Ħ.

條

前

:條考驗得就各港埠會同航政局局長辦理。

第十三條

第

第

+

條

第

た

條

前

見

旭條 考 本會舉行考驗時應由委員長呈請 驗結 果應評· 定成績製成意見書 1連同 部長指派 試題試 低委員辦? 卷送由航政司呈請 理。 部長核定

一人代理之。

第十六條 本會遇必要時得臨時呈請 部長聘用技術專門人員

第十七條 本會設事務員二人至四人由委員長呈請 部長 **公派充之**

第十八條 本會因繕梭紀錄得酌用僱員

第十九條 本章程 施行日期以部令定之

交通部船員檢定暫行章程(二十一年八月十六日公布

條 凡在本國輪船充當駕駛員或輪機員均須經交通部檢定合格發給證書始得服務但在

第

不滿 五十總 噸之輪船服務者其辦法 另定之。

所稱輪船係指專用或兼用船機運轉之船

舶。

第 條 船員檢定分原級檢定與升級檢定二種。

前

項

= 條 原級檢定應依左列各款資歷, 分級 辦理。

第

定。

)在艙

面

繼續服務及充當駕駛員共滿八年並

長者得受船長原

級檢

二現館 定。 面繼續服務及充當駕駛員共滿六年並曾充或現充大副者得受大副原級檢

第

Ŧi. 條 第 四

條

抣

得受升級檢定

但大

船長輪機長以下各級船員領有證書會充證書上所定職務 .七)在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿四年並會充或現充二管輪者得受二管輪 八)在輪機室繼續服務已滿二年並曾充或現充三管輪者得受三管輪原級檢定。 原級檢定。 滿 二年執有服務證明書者,

·六)在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿六年並曾充或現充大管輪者得受大管輪

原級檢

定。

原級檢

定。

五)在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿八年並曾充或現充輪機長者得受輪機長

面繼續服務已滿二年並曾充或現充三副者得受三副原級檢定。

、副須服務滿三年方得受升級檢 定。

項規定辦理外在服務期間須執有本管船長所簽具任事勤敏技

受升級檢定者除依前

受檢定者須經國內外醫學校畢業並領有開業執照之醫生檢驗體格證明左列各款。 術增進品行善良之報告書。

362

級 檢

(三)在艙

面

繼續服務及充當駕駛員共滿四年並曾充或現充二副者得受二副原

(四)在艙

(一)身體健全。

四

(二)目力良好無色盲病。 三)耳聽聰敏。

受檢定者須開具詳細履歷聲明諳習某種航路或某種機器及服務船隻之船名總噸數)無神經病。

第

條

定者須滿 受船長輪機長原級檢定或大副大管輪升級檢定者年齡須滿二十七歲受其他船員檢 或機器馬力並呈驗各項證明文件及最近半身二寸相片兩張。 二十二歲。

第

七

條

其服務資歷應以各該員之本管船長或船東或船東代理人所簽具之證明書,

第

八

倏

受檢定者

檢定依另條之規定. 及服務期間本管船長之報告書為準但受遠洋或沿海輪船船長原級檢定或大副升級

大副升級檢定者應取具本管船長或船東或船東代理人簽具之報告書呈

第

九

條

受遠洋或

沿海輪船船長原級檢定

是者應取:

具船

東或船東代理人簽具之報告書受遠洋

繳 審 核。

削

.項報告書經交通部認為合格後並應考驗學術以筆試口試分別行之。

或

沿

海 輪

船

+ 條 本管船 明 事 伜 有虛 長或船東或船東代理人為船員簽具證明書或報告書時須親自簽名蓋章如 偽 担冒 情事, 予得送法 **院論**罪。 證

第

第十一條 會充海軍軍官者得附具履歷及各種證明文件呈請檢定

依前項聲請檢定者比照第三條之規定辦理之

第 十二條 酌予聘用。 船員經檢定合格後由交通部登報公布其無職業者並通知航業同業公會轉

知各公司

第十四條 有左列情形之一者不得受檢定。

第

十三條

檢定不合格者得審核其學術經驗品性酌給低一級或低二級之證書。

(一)現處徒刑或褫奪公權尚未復權者。

(三)受收囘船員證書之處分尚未滿期者。(二)受撤銷船員證書之處分者。

第十

五條

在本章程

[施行以前]

領

有商船職員

一證書者除充當中國輪船各級職員之外國

6人外在原

第十六條 現充中國輪船各級職員之外國人無論已否領有商船職員證書自本章程施行之日起, 證 書 有效期間 6內仍得照常8 服務其期間 未滿, 自願受檢定 者聽。

六個

月以內均應依本章程第一條及船員證書章程之規定經檢定合格領有證書者,

方

得服務。

第十七條 領有本章程所規定之證書或商船職員證書者遇發現其原呈報之資歷有疑義時應重

行檢驗之。

第十八條

本章程施行日期以部令定之。

交通部船員證書暫行章程(二十一年八月十六日公布)

本章程所稱船員係指在輪船上服務之駕駛員及輪機員而言。

條 駕駛員 ·及輪機員應分左列等級,

第

第

條

駕駛員。

船長 大副

副

三副

輪機員。

船員證書於船員檢定合格後由交通部發給或換給之 輪機長 大管輪 二管輪 三管輪

四 條 船員證書分左列二種。 駕駛員證書。

第

第

 \equiv

條

偨

各級 似駕駛員 機 員 證 部

乙種 甲 種 證書 證 書

内種 證書 書皆分左列三種。 凡受檢 凡 凡 受檢定合格堪充江湖輪船駕駛員 受檢定合格堪充遠洋輪船駕駛員者發給 定合格员

摅 充近

海

輪

船

駕

駛

員

者 發給

領 駛 凡 有 Ě 係 駕駛員 商 甲 之二 船 學校或 审 種 種 證 證書者? 書, 相當學校畢業富有天文駕駛船 如係舵工 得 充 一或係船 乙種 或 丙 上練習出

身者發給駕駛

丙種

證書。

藝等學識及航

海各種經驗者發給駕

具者發給之。

級之職務領有內種證書者得充甲種低二級或乙種低一級之職務。 種 同 E級之職務 原 領 有 乙種 證 書者, 得 2充丙種 同 級

證書皆分左 種。

第

六

條

各級

輪機員

列二

甲

種

證

書

凡

在

學

校卒

十業領有

卒

一業證書並

在

機

械

工

一廠及輪

船 輪機

室實習期滿

或

甲

種

低

領 有 證 明 書, 經 檢定合格堪充輪 機員 者 發 紹之。

乙種 證 書 凡 在 機械工廠或輪船輪機室實習期滿領有證明書經檢定合格堪充

領 有輪機員乙種證書者不得充當輪機長之職務。

輪機

員

只者發給之。

第 七 條

船員證書自發給之日起,

以

Ŧi.

年為有效

期

間。

第 +

條

船員犯左

船員

因

務

Ŀ

應

為

而

不

一為或不

應為而

爲,

以致破

壊船

舶或

强损失他

人生命

財產者

撤

銷

其

證 職

書。

程第

八條 际定各費。

列各款行為之一

者經交通

部查核屬實得撤

銷

或

峧

心间其證書。

將潰 書 遇 破 没损時, 應將

船

員

證

明

書, 員

> ||者應線| 失時, 證書 費 Ŧi. **元**, 及

> > 花

費

三元。

第

九

條

船

舒

書

遇遺

應即登報

聲明

作

廢, 印

並

一須取

具本管船

長或船

東或船

東代理人之證

第

八

條

請

領

船

員

(證書

船

員

舒

書

一發給

外國

λ

時,

以

年

為有

效

期間。

失實情呈報 交通 部審 核, 補 一發新 證

原 **澄書繳** 銷 呈 請 換發新證書 書。

補發或換發新證書時

應繳

或 《褫奪公 權, 尙 未復 權 者, 撤 銷 或 收 囘 其

證

書。

收囘證書由交通部按其情形的定收囘之期間期滿後得由本人呈請發還。

前

項

74

船

員

現

處

徒

舸

收

[0]

其 因

證 酗

書。 酒

 \equiv

船員

或

其

他

失當

·行為致發生碰

撞或擱淺等情事得按其情節輕重撤

銷 或 船員

《私自夾帶

或

賄縱

他

٨

私帶達禁物品

者撤銷其證

書。

第十 第十二條 條 船 前 員 條 船員 如 有 偽造 《證書撤》 變 造或 銷 或 冒用他人證書情事除撤銷其證書外並得送法院 收 (回後交通 部得酌 量 情 形改 發低 級 或 低 一級之船 論 罪。 員 證

第十 第 Ŧ 三條 应 條 本章程: 交通 部商 施 行 船 職 Ħ 期 員 以部令定之 八流書 宣章程自· |本章程施行之日廢

止之。

交通部輪船註册給照章程(二十年五月二日部令公布

/營業之輪船無論官廳或公司或個人所有均須遵照本章程呈請交通部核准註册給

第

條

昭。 凡

FL 營 芦業之漁 輪 菼 灰 板 船等, 滴 用本章 程 泛規 定。

第

條

凡輪

船及漁輪夾

板船

等非經交通

部註删給照不得

航行。

第 = 條 商 舶 凡 執 將 輪 部 照 船 照赴海 應 及 常置 漁輪 關 夾 船 呈驗 板船 上, 以 備 後, 等行駛航線, (按照指) 查 驗。 定之航 版由交通: 線 行 部 駛, 分 别 遵 江 照 一海内港 各 海 關理 各項於執照內指定之各航 船 廳現 行 章程 辦

理, 船

第

四

條

凡

經

註

册給照之輪

船

及

漁輪夾板船等由交通部行知航線內地方官署隨時保護之

第

Ŧi.

條

H

무

請

盐

山册給照時,

應是報之事

項如

٦i٠

土 士 九 八 七 六 Ŧi. 四 三 -航線圖說。 船舶 船舶 船舶質料及甲板層數。 船舶購置或租賃及其價值。 機器馬力及行駛速率。 機器種類及其數目。 船舶總噸數及淨噸數。 船舶使用者之姓名或其 航線起訖及經過處。 推進器之種類及其數 船 舶 長廣及 建造 種 類及其名稱。 年 **心**吃水尺寸。 Ħ 日造船 加廠名及 目。 八機關。

但夾板船得免驗丈量及檢驗執照。 輪船及漁輪, 初次呈請註 **加給照時應檢同所有權證明文件及丈量檢驗執照一倂呈驗** 걸

管船員之姓名資格。

地點。

第 第 第 七 六

舶

執

照

八

條 條

條 船

航線

於內其輪

船或

凡船舶 關 如 於公 在 同 二司之組 事

業係公司經營者除所有航線及船舶

公司名稱 泛其 種 類。

織,

須

依法令呈

由

主

一管官署

註册亦應將左列各款呈報交通

部

備案。 洲給

依照第三條及第五

工條呈請

註

公司 資本及創 合同及一切章程。 辦 八人認股數目。

創 設立 辦 一之年 人及 經理人之姓名籍貫 月 日。

住址。

 $\mathcal{T}_{\mathbf{L}}$

四

 \equiv

六

總公

司及

其分所之設立

地

方。

七

營業之期

限。

得 直 接請領 或 呈 由 地 方官署及 人主管航

得

?繞越凌?

類及數目機器馬力推進器種類及數

目造船廠名及地

船

舶

是報

行駛

內河航

線,

毎

船不

个得過三

|條應由|

同

處所起點

經過地

點須依

次順

刻,不

漁

輪

呈

請

註 一册給

照時除.

依

前

一項之規

定

外並

應

心呈驗實

業部

發

系給之漁

業

執

照。

點。

漁輪夾板船等名稱不得與領照在先之同 政官署 4轉呈請 領。

類船 船名稱! 照外, 相 同。

九 條 加 九 八 遇推 毎 所置船舶之數。

第十

條

新置

各海 關 驗明後於照上註明某海

關驗訖及其年月日每三

個月由海

關

監督彙總報

部。

發暫行船牌以便行駛但

項經交通部駁斥不准

卽 禁止 其航 行。 第

--

條

輪

船

及

漁輪

夾板

船

於領

有交通部

執照後應駛赴海關

驗明,

始 得行

駛如

驗

有不符者應

辦理外須呈報交通部核

准。

第

股 廣營業變更公司章程時除照公司法 額 定銀數若干已繳若干及

分期

繳

納

方法與股票之式

樣。

第十二

條

過有

左

列情

事呈報:

交通

괟部換給執照。

海

關

發給暫行船牌應隨即呈報交通部備案。

變更 **〜**航線。 頭。

開闢

碼

= 更 换 船 舶 名稱。

其 他變 愛東執照 中 蛴 載各項。

四

者應由: 須於三 船 船急 個 海 月 關 內按照本章程呈部 將所發暫 須行駛不及呈部請 行船 牌調 銷, 領 領執照時得呈請 照, 或 如逾 禁止其行 期 未經呈部或所報事 駛。 海關監督先

依本條換給執照者應繳照費照本章程第十六條之定額收取二分之一。

變更航線如係內河航線合計總數有逾三條以上者應將停駛某條航線呈明註銷。

前項

第十三條 如有左列各項情事應即呈報交通部並將執照緻銷。

一 船舶損毀不能航行時

三 船舶轉售贈與或租與他人時二 自行停業或經官廳以職權令其停業時。

第十四條 如違背關於航政之各項規則各主管官署得呈清交通部將其所領執照調銷。

第十六條 註册給照依左列之規定繳納册照費。 繳納四分之一之補照費。

第

十五條

執照加有遺失或毀損時得聲明理由呈請交通部補發但須照本章程第十六條之定額

一 總噸數未滿上噸者 二十元。

二 十噸以上至五十噸 四十元。

三 五十噸以上至一百噸 六十元。

五百噸以上至一千噸 一百五十元。

五 四

Ŧ 噸 以上至二千噸。 上至四千噸。 二百八十元。 二百元。

-12 八 四千噸以上。 二千 - 噸以上 每五

第十七條 本章程施

本章程如有未盡事宜由交通部隨時 **一行後海關對於本國船舶毋庸發給船牌或內港專照及江照**。 以部合 百噸加二十五元但未滿五百噸者仍以五百噸計 修 IE.

公布之。

第二十條 本章程自公布 第十九條

第十八條

本章程施行後所有以前輪船註册給照章程即行廢止。 日施行。

舽 凡船 舶在內河 航行除法令有特別規定者外均應遵照本章程之規定。

交通部內河航行章程(民國二十年十二月十二日部合公布

第

第

Ξ

第

條 條 輪船 輸船 夜間航行自日入起至日出止應照左列之規定分別設置 日 . 間航行應于船頭懸掛自定船旗船尾懸掛國定商船旗, 號燈。 兩旗不得懸掛一處。

綠色燈紅綠 各輪 須 公於船 頭 ん桅杆 面各設的 **及船尾各懸** 遮蔽器具不使燈光互相 白色]明燈並于如 ,船之左舷, 設 方。 紅 位 燈右舷

輪船拖帶船隻時於桅杆白燈下加懸白燈二蓋高下相離約六英尺每一拖船須各 兩燈背 短式 映射後

於 朋 顕 之處, 懸 白 色 朋 燈。

條 泊, 桅杆,

輸 船 夜 間 停 應 于 船 頭 懸 白 色明 燈。

條 在 輪 夜 船 間 如 除 遇 照 中 平 途 常 擱 懸 淺, 或 以機器損! 白 色 明 毁, 燈 外, 不能 並 行駛 應 於 時, 掛 黑 在 球 日 之處, 間

應

于

朋

顯之處,

主下

連

掛 黑球

兩

個,

换

掛

紅

色燈

兩

盏。

第

Ŧi.

第

四

七 六 偨 帆 船 夜 間 航 行, 須 於 船 Ŀ 時, 明 ·顯之處, 懸 __ 白 色明 燈。

條 條 兩 漁 船 在 河道 迎 頭 夜 遇, 間 捕魚 須於船 心邊讓路, 頭 船 尾, 各 懸一 白 色明 燈。

輪 船 船 横 相 遇, 應 各靠 右 使 他輪 得 向 本 者應 輪 左 邊 駛 過。

輪, 或 倒 輪 後 逃 讓 避 乙輪 所 行之路。 第

九

條

兩

輪

縦

相

如

睜

輪見乙輪

在

本輪

船

頭

泛右

察

看

情

形或

減

少速

万,

或 力

卽

第

八

第

第

條 甲 避 兩 FIII 輪 輪 輸 船 旣 同 經 所 讓 行 __ 之路, 方向 路, 乙輪 行 但 、駛後輪 遇 亦應察看情形設法讓避, 河 道 叙 狹 窄 越 交义 濄 前 輪時, 或 轉 灣 除 不得 處, 照 本章 不 逕向 得 爭 程 甲輪 先 第 十六 越 前 渦。 條第 面横 駛 項鳴 流過。 放汽號

外,

應

第

+

第 第 于 士 條 偨 帆 前 船 = 條 在 之規 内 泂 (定於帆 航 行, 平 時 船 除 與 無 帆 他 船 項 間 亦適 阳 礙 外應靠 用之。 船 右 河 岸

第

十三條

兩

帆

船

互

相

接近,

有

碰

撞之虞

時,

兩

船

Ž

艘**,** 須

照下

列規定避讓

航路。

行

駛。

自由行駛之船舶須讓用帆行駛之船 舶

自由行駛之船舶相近時其逆水者須讓順

水者。

第十四條 輪船 與帆船相遇輪船應讓避 用帆行駛之船 舶相近時其順風者須讓逆風]帆船行駛之路。

7十五條 輪船 通語汽號 加 左。

第

短聲汽號一 短聲汽號二 **一響,** 表 響, 表 以明本船: 明 本 船 向左。 向右。

短聲汽號三響表 眀 本 船 倒退。

第十六條

兩

輪

船

前後行駛

如後

輪欲

越

過前

船 時,

應放長聲汽號三響短聲汽號一

響,

通知前

船於

未 接前船答允汽號前 不得爭先越過。

輪船 情形前輪不允許後輪越過者不答允許者答放汽號亦如之但不得無故不答。 越 過 例船時? 除緩輪 前 進 外應放長聲汽號 一響。

經過河道交叉曲折或轉灣時。 遇霧遇雪或大雨時。 第十八條

輪

船

遇左

列

情形除緩輪

前進外每二分鐘應放長聲汽號一

響。

第十七條

前

項

九條 輪 火至 遇救得為止。 船 於 航 行 中遇險 求救時應連放汽號或霧號或擊警鐘或用通語旗 號, 夜間 或兼放藍

第二十條 輪船在河道交叉狹窄曲折轉灣或堤岸低陷之處航行時緩輪徐行。

第廿 第廿三條 條 凡船舶不得在河道中流或交叉轉灣處停泊。 船 舶於航行中不, 得將汚穢煤屑及壓載沙石等任意投棄河 内。

第廿

條

船

舶於航行時中遇有

他船求救時除本船

亦在危險中外無論

何時,

應立時

n盡力施救**。**

第廿 四條 關於本章程未規定之事項得適用航海避 施行前暫行廢止。 碰章程之規定(交通部令等四〇〇號二十

第廿 五條 違反 年 (本章程之規定者航政官廳得停止其航行。 九月廿七日 1本條 在航海避碰章程未

第廿六條

本章程自公布日施行。

小輪船丈量檢查及註册給照章程(二十一年一月二十日公布 第一 章 通則

第 條 凡輪船除總噸數滿二十噸以上者應依船舶法船舶登記法之規定辦理外其餘未滿

二十噸之小輪船應依本章程之規定辦理。

帩 項 小輪船 係包 括 未 滿 + 噸之 漁 輪而言 以官署或,

條 小輪船非經呈請交通 小輪

船

丈量

一檢查事

填,

交通部

得

委託

當

地 航政

《地方官署》

或 粤

員

辨理。

部

註册給照不得航行但已領有臨時航行證者不在此

限。

第 第

Ξ

條 第二章

四

條

小

輪

船

丈量

或

檢

企應

由

所有

Λ

或

租

賃

X

將該船駛赴該管官署所在

地聲詩

施行。

丈量

量及檢查

第

聲請

八敍明

事

À,

不能

n 駛 赴 該

地時得就該船所在地施行之丈量或檢查聲請書由該

管官署印就隨時交聲請

点填用。

條

第

查時,

聲請人及管船員(

俗稱

老

大)

司機,

均須

在

場幇同辨

理。

丈量 **|| 及檢查得:**

第

 \mathcal{H}

條

由

聲請

人同

時

聲請施行。

或

丈量:

第 節

丈量程序

檢

聲請丈量應於聲請書內填明左列各款由聲請人簽名蓋章。

第

七

條

所 有人姓名

可或名稱?

泛 住所。

船名。

船

甲板層數。

四

第 + 四 條 擊請檢查應於擊請書內填明左列各款由擊請人簽名蓋章。

第

+

=

條

小

輪

船

經

丈量

後,

應發

給

噸

位

證

書如

依前

·條之規定經復量者應發給復量單。

第二節

檢查程序

- }-九 八 + 條 條 條 條 新造 車 輪船 詳細 先行 六 員 舊 七 認 有 供 小輪 小輪船, 丈量 丈量 或 爲有淸除之必要者聲詩 造 兼 船 船, 地 年 其 因 無於全部裝置完異 點。 月及 修 部 厥名 理 份。

或

改造致,

船

身構造

或容量

有

變更時應將

變

更部份於聲

書內,

時聲請丈量

但為便利起見得於裝置未畢以前聲請

第

第

Ŧī.

容量。

地點。

第 內裝載貨物或堆積物件於丈量有妨礙 註明檢同原有之丈量書據聲請丈量。 絕。 時應由聲請人先時清除如臨時經丈量

人不得

拒

豆 船經丈量後如計算噸數有錯誤時得聲請查明更正或派員復行丈量但在未經 前, 聲請 供乘客之小輪船, 人不得變 更該船之原狀。 應將 乘 客艙位另行 . 丈量。

第

+

條

小

輪

Œ.

復量

第

第 + Ŧi. 舽

九

船質。

四

計畫容量。

船名。

同製造樣本及圖說一倂呈驗。

所有人姓名或名稱及住所

檢查地點。 營業種 聲請檢查之事由。 類。

七

 \mathcal{T}_{i}

機器種類。

機器馬力及行駛速率。

四

總噸數及淨噸數。

船質。

船名。

所有人姓名或名稱及住所。

擊請檢查新造未竣工之小輪船應於聲請 書內塡明左列各款由聲請人簽名蓋章連 第 + 涕

+

九

條

條

條

管船 交管船員保管。

汽壓限制應由該管官署按照機器之現狀核定之並於保險汽門封鎖後, 乘客定額有變更時管船員應敍明事由, 員遇有緊急不得已事故將保險汽門啓封時或 聲請該管官署核 保險汽門鑰匙緘封有損壞 准。

將鑰 匙

緘封

時應

第 第 第 + + 八

> 明。 乘

+ 七 六 條 條

十 檢查地 起工 年月。 點。

+

主任技

師

姓名。

九

造船廠名及地點。

八

營業種類。

七

機器

種類。 馬

計畫

力。

Ŧi,

計

畫汽

管船員應於檢查前將貨艙客艙及船員常用室分別劃定。

客定額應由該管官署按照該船設備情形及丈量噸位核定之並於檢 資證 書 內註

即發明事由聲請該管官署重行緘封。

檢查合格之小輪船其航行期間由該管官署核定之但最長期間不得過一年

航行期間屆滿後非重經檢查合格不得航行。

在航行期間內遇有左列情形之一時非經聲請臨時檢查合格不得航行。

遭遇碰撞或災變有損傷時

客貨艙位或重要設備有變更時 時。

保險汽門經啓封 時。

四

 \equiv

船身經入塢或上架修理

五

船身或機器之重要部份經更換或損傷時。 機器或汽鍋拆卸或推進機軸拆損時

依式記載於檢查簿並換給檢查證書。

小輪船初次檢查合格後應發給檢查簿及檢查證書以後每經檢查後應將檢查情形

除第二十二條各項情形應聲請檢查外檢查證書所載事項有變更時管船員應敘明 依前條之規定經臨時檢查者應給臨時檢查證書。

事由聲請該管官署查明更正並加蓋官章證明。

第二十四條

381

註删給照應由所有人向交通部直接呈請或呈由當地航政官署或地方官署

轉呈詩質。

呈請註册給照時應具報左列事項。

小輪船所有人姓名或名稱及住所。

船舶

種類及船名。

總噸數及淨噸數。

推進器種類。

七

機器馬力及行駛速率。

五

船質及甲板層數。

機器種類。

四

長廣深度及吃水尺寸。

+ 航綫圖說。

航線起訖及經過地點。 **烯置價值**。

管船員之姓名及資歷。

第二十七條 呈請 註册給照時應檢同 ·所有權證明文件及丈量檢查書據一倂呈驗

小

輪

船

經

丈量檢查

後在

未領到執照前得聲請該管官署簽給臨

時

航行證但有

第二十八條 為漁輪呈請註册給照時除依前二條之規定辦理外並應呈驗實業部發給之漁業執 間 以 兩個月為限。

照。

第二十九條 呈報 得繞越凌 內 河航綫每船不得過三條並應以同 處所為起點其經過地點, 須 依 次 順 刻不

河航線遇有特別故障或輪班擁擠時應由當地航政官署或地方官署查明呈報交

通部, 停發該航線內之輪船 執照。

內

第三十一條 條 小輪船執照應常置本船上備查。 在 同一 航線內之小 船, 不 與 照在 者同名。

輪

裑

領

先

第

+-

第三十三條 已經 已領執照之小輪船如 註別給照之小輪船當地航政官署及地方官署均應隨時保護 有違反規章或濫載競爭情事當地航政官署或地方官署應查

丈量或檢查已着手施行而聲請 有者, 各按其應丈量及檢查費用之多寡比例分担之。 人撒巴摩請時仍應照定額繳!

第三十四條

朋 制

止或呈報交通 部

小輪船遇第二十六條第一款至第十款所載事項有變更時應呈報交通部換給執照, 如將該船租賃他人時應聲請該管官署備案並於執照上註明加蓋官章證明。 遇有左列情事之一時應呈報交通部繳銷執 小調銷執 照 執 照 。

船身毀損不能航行 時。 第三十五條

小輪船

照。

自行停業或經官署以職權令其停業時

VY = 轉售贈 因 噸 數 與時。 增 加

依 船

舶

法之規

定應領取國

籍證

第四章 **丈量費檢查費及册照費**

擊請丈量檢查或註册給照者應各依附表定領繳納丈量費檢查費或册照費。

丈量 員 或檢查員照章應 領之旅 費。 第三十七條

依第

、四條但書之規定就該船

所 在地

施行丈量或檢查者除依定

額 繳 費 外, 並 須 溆

第三十六條

前 項旅 費如遇數船同在一處同時施行丈量或檢查時,

與一船同其數船不屬一人所

第三十九條 依第八條之規定分別部份丈量時應共作一 次照定額繳 費。

第 四 + 條 依第九條之規定丈量該船變更部 分時, 應照定 額 繳

第四十二條 第四十一 條 之噸 依第十一條之規定文量乘客艙位時無須另繳丈量費。 依第十二條之規定復行丈量時除聲請人有變更該船原狀情事或復量結果原計算 數並無錯誤者均須照定額繳費外無須繳納丈量費。

第四 1十三條 依第二十條之規定聲請重行緘封或依第二十四條之規定聲請更正蓋章時應各繳 手續費二元但因有臨時檢查之必要已繳檢查費者無須另行繳費。

第四十四條 手 時, 小輪船經丈量檢查後發給丈量噸位證書復量單或檢查簿檢查證書臨時 **ナ續費二元** 均無須另行 繳 費但此項書據如有遺失毀損聲請原發官署補發或換發者各應繳 檢查 一證書

第四十五條 小輪船執照 分之一繳費。 如 因遺失毀損或所載事項變更呈請交通部補發或換發者應照定額二

第四十六條 者應繳手續費二元。 依第二十七條第二 呈請發給補發或換發執照者均應附繳 |項之規定請給臨時航行證及依第三十四條之規定為租賃備案 印花稅二元。

第 五章 附則

第四十七條 小輪 定 而 船違反第三條第二十一條第二項第二十二條或第二十七條第二項但書之規

航 行者該管官署得科 빓 百元以下之罰款。

違反第十八條第二十條第二十四條第三十四條或第三十五條之規定該管官署得

科 以五 一十元以下之罰款。

載客逾

第四

一十八條

第四十九條 辦理 租賃人或管船員得向交通部或當地司法官署據實呈訴 丈量, 檢查 註妝給照之公務人員如有違章需索或故意留難情事小輪船所有人

· 額者依前項之例科罰但為救濟危難於可能範圍內逾額搭載者不在此

限•

本章程施行前已經丈量或檢查領有證書或憑單者, 9效但如因

第

Ŧī.

十

條

變更及原定

航 行期

間

已屑 滿 時應 照 本章 程之規 定 辦 理。

一律有

船 身改 造, 容量

本章程施 國籍證書外其餘 行前已領有輪 船 一律繼續 執 照或 有 船舶執照者除總噸數滿二十噸以上者應依法改

第五

十二條

領

船

舶

本章程自公布日施行。

第五十一

條

386

った
交通部東北各江商船領江證書章程
$\stackrel{\bigcirc}{=}$
年
月
二十

1		<u> </u>	1				 	/ /
	册	臨	,	定		新	丈	類 /
交通部		時		胡	舟	告 い と		別
通部東北冬	照	檢		查 費		致 坚 专	量	總
江		查	非	旅		旅		噸
各江商船領		旦	旅客	客	旅客	客		數
領	費	費	船	船	船	船	費	/
江證	=	十	- -		=	=	+	十二
書章	_1_	::::: ::::::::::::::::::::::::::::::::	五	十	+	+	五	中 頓 頓
程(-	十	五	л.		•	五	11.	以未
十	元	元	元	元	元	元	元	上滿
年	十	九	九	十	十	十	九	十
(二十一年一月二十一日公布)	_		:	=	11	五		噸
日日								未
公布)	元	元	元	元	元	元	元	滿

第 第 _ 條 商 船 領 江分大領 江 領 江. 兩 級。

四 =條 條 請領 領 江 年 領 須 滿 江 呈 二十六歲以上在商船上繼續服務已滿六年並曾 證 經 書, 航 須 政 具 局 有 審 左 查 一列資 合格, 格。 由 |交通 部 發 給 證 書 後,

方

得服務。

充大領江

年以上

者, 得請

第

年 領 滿 ĸ 領 + 江 <u>-</u> 證 歲 書。 以 Ĺ, 在 商 船 Ŀ 繼 續服 務已 滿 Ξ 车, 並曾 充二 領江 年以上者得請

前 項 ô 格, 領二 領江 須 由 所 證 屬公 書。 司 或本管船長以書面證明之。

得 在 請 商 船上 領二 一練習 領 江 證 領 書, 江 充 滿 書。 當 Ξ 年 빓 領 江 Ŀ, 滿 由 本管 年 以 船 Ĺ, 長及 由 本管 領 江出

船

長 出

具

證

明,

堪 以

充當

大領

江 職

具證

明, 堪以

充當二

領

江

山職務者,

第

五

條

條 格, 凡 務 證 請 者, 明 領 得請領大領 下 領 刻 江 山證書者第 各 項, 並 缸 由 須備最近 證 醫生於像片 半身 上簽字 像 片 ·兩張親赴-為證。 主管航政官署指定之醫生處

第

六

身體 **月光良好。** 健全。

第 七 條 Ŧi. 凡 74 Ξ 請 不吸 耳聽 領 無 神 領 **須鴉片。** 聰 江 經 一證書者須開 明。

第 兩張。 以商 船船長或公司負責人員所出證書為限)檢查體格證明書及醫生簽字之像片

以具詳細!

履歷聲明語習某航線,

並呈驗在

商

船

.Ł

服

務之證

明 書,

九 八 條 條 凡 領 請 江 領 執行業務以證 領江 四江二十元。 證書者須繳左列之證書費並隨繳印花稅二元。 書所 載航 線 為限。

第

+ 條 凡為商船 《後得移》 領 Ź, 出具 **八證明書須** 罪。 親筆署名 1蓋章方 1 為有 效, 澄 明 事 件 有 虛 偽 假冒情 事, 查

第

Z

二領江

十元。

甲

大領

書如 江證 政局查核轉呈交通部補給幷照定額繳納證書費二分之一。 有遺 書, 如 是失時應 有塗改假冒查明屬實者除取銷其證書外並得移送法院 卽 登報聲明作廢取 具本公司或 本管船長之證 明 書將遺 論罪。

第十一

條

證

情, 領江

世皇報航

第

+

條

商

船

領

朋

屬實

送法

院

論

證書毀損 請 補 給者 小师同。

第十三條

費繳定額二分之一。

商船領江證書有效期間

為五年期滿後請換新證書時仍依本章程之規定辦理但證書

暫行章程關於規定船員之事項於領

海員 管理 江準用之。

第十五條

領江犯下列各項之一

者交通部或主管航政官署得收回或撤銷其證書但收回期問最

長不得過二年。

第十

124

條

因酒 醉狂暴或其他失當行為或才力不能勝任致船,

加失事者。

前 ·項收囘證書之期間屆滿後三個月以內得由本人呈請發還證書逾期不給。 灰帶 章禁物品 或 有其他犯罪行爲者。

本章程自公布之日施行。

第十六條

船舶載重線法(二十年十二 中國船 總噸 舶除左列各款外應依本, 數未滿一百噸或容量未滿一千担之船 月五日國民政府公布 法 測定並 劃 明載重綫。 舶。

第

條

軍艦

流船游艇及非用於運送客貨之船舶。

條 船 舶 載 重 線 為 最 11 吃 水 **永線**, 艒 航 行 時, 黻 M 不 得 超 過 該 線。

第 第 \equiv 條 船 舶 載 重 線, 應 由 船 舶 所 有 芃 或 運 送人 聲 請主 管航政官署 測定 後遵 照劃

明

於

船

身

兩

第 几 條 船 旭 載 重 線畫 眀 後, 應 由 主 管 航 政官 暑。 崩 發 給 船 舶 載 重 線

第 第 \overline{H} 條 條 船 船 舶 稻日 航 載 行 重 遠洋 線 舒 或 書, 在 有 外 效 國 期 間 口 岸, 爲 其 Ŧī. (載重 车, 期 一線證 滿 後 書之有 船 舶 所 效期 有 ٨ 間, 或 屆滿 運 送 時 人, 證 一在該船 應 書。 重 行 舶 聲 請 測 本 定。 國

七 條 但 船 岸 不 舶 以 得 載 前, 重 逾 覦 線 \overline{H} 為 all. 年。 有 書於 效, 但 一不得 重 行 測 逾 定 Ξ 時, 個 如 月。 Ė 管官署認為 船

舶

175

屬

堅

固,

得

延

長

證

書

有

效

期

間,

口

第

船 舶 在 本 國 口岸, 因 特 别 情 形急 須 發 航, 不及 講 領 或換領 船 舶 載 重線 韼 書 時, 得 7聲請主

條 條 管航 单 用 於 政 官署 運 載 木 發給 料 或 臨 油 時 料 辭 書, 之 船 但 舶, 其 有 其 載 效 重 期 綫 間, 測 以 定之 ___ 個 位 月 置, 爲 得 限。 較 尋 常 船 舶 酌 量 加 高。

通後 面構造變 經遣 更 朋 緩, 影響於載重 遇 有 左 列 養之計 各款 情事 . 算 時。 之一 時應將證書繳銷, 聲請重行測定。

第十

條

船

舶

泧

艙

第

-

條

船

舶

載

重

綫

經

莊

明

後,

不

得

移

改

淦

抹

或

隱

蔽。

第

九

第

八

船身受損有礙船舶之安全時。

= 船 Ŀ 艙 П 護具

(船邊園 楹排

Ш 經主管航政官署查驗船舶各項設備與證書所載不符 時。

|有載重綫或船舶載重綫證書有效期間屆滿未經重行測定之船舶除有第七條之

水口及水手居室之通行道等各

情形外不得航行。

第十二條

未書

一時應將 舶載重綫證書呈由主管航政官署查驗如有 左列各

款情事之一者主管航政官署得將其船舶暫行扣留並通知該船國籍領事。 外國 船 舶。 航至中國

口岸

船

第十三條

船舶載重超過證書所規定之限制

船舶各 載重 線之地位 h部有第: 干一 與 、證書所載不符 條各款情事之一者。

 \equiv

第十五條 第十四條 以詐欺行為取, 違反第二 條第十條第十一 得載重線證書或臨時證明書者處一年以下有期徒刑或百元以上, 條或第十二條之規定者處百元以上千元以下之罰 金。

千元

以下 之罰

第十七條 第十六條 本法施行日期以命令定之。 本 **法施行細則由** 「交通部定之。

項設備

有 缺損

時。

第 條 軍 隊 乘 船裝運危險物品每 因處 運不 慎, **酸生意** 外茲 爲 防範 **粒見特之** 部 訂定 ~本規 則

本 規 則 所 稱危險 物品, 係指 各種 火藥槍彈礮彈、 炸彈、 蒜 氣暨各種 火具 而

軍 甪 運 輸 護照 或 證 明書送 經 船 主 驗 明, 指 定 適 宜 艙 位, 方 可 裝載。 第

條

運

輸

危

險

物品,

在

上船

之前,

須

由

運

輸

部

隊

機

關

最

高

主

任

長官指

派

押

·運專員

攜

遵 守之。

外, ||何項旅客| **汽,** 以

第 第 四 Ξ 條 條 裝 存 運 放危險物品之貨艙附近除船員 危險 物品 出之貨艙, 不得 與 (機器 房及廚房靠 無論 近以 (免震動 **一不准擅** 爆烈。 免發生意 外。

第 $\overline{\mathcal{H}}$ 條 凡 須 踙 性 普 質 通 不 商 同 一之危險 貨 隔 離。 物 品, [不得用] 同 艙 位装載, 切 容 易 引 火或 爆 ※發物品 不

裑

接

近,

且

第 第 七 六 條 條 危險 存 放 危險 物品 之裝卸 物品 之艙 處 菛, 理務須穩妥安全迅速完竣並 應日 夜落 鎖, 門外之四 週, 由 1押運專7 不得 有拋擲輾 蒷 不 時巡 **城轉等情** 靚, 幷 派 事。 + 兵

八 條 押 衞, 運 以 防 《與護送 疏 虞。 !兵不准吸煙飲酒 !滋事担任守衞之士兵並不准隨意坐臥及擅自

第

員

事。

393

雛

開

惴

第 第 +九 條 條 押運官 押運官兵 兵除 〈對於開 指 定人數 船停船應受船 及 人物品 外, 員之調 加 有 包 |攬搭客及 度不准妄加, **火幣貨** 干涉尤不准 物 情 事, 有凌 幷 有 違反 孱 船 本 員 條例 之舉 動。

定者准 由船主報告就近 最 高軍 事 機關先行處置後呈報軍政部核辦。

第十一條 本規則如有未盡事宜得呈請修正之。

第十二條 本規則自公布日施行

商辨造船廠註册規則(民國二十一年一月九日公布)

凡商 . 辦造船廠均應依本規則之規定聲請主管航政局查核後轉呈交通部註册, 發給 執照,

無機器設備者不在此限。

但

第

條

未領執照之商辦造船廠不得承造船舶。

第二條

第三條 商 取 部游造船 Ļ 同 業 麻聲請 家以 上之證 註册, 應 向主管航政局領取註册擊請書依式填寫左列各款附具圖說并 崩。

一 資本數額。

三 船塢設備。 二 工程師資格。

四

機器

廠

設備。

已經 已經 局 查 領 領 医照之商: 核後, (照之商 博 呈交通 辦 辦 造 造 船 船 部備案弁: ~ 廠業主 厰, 如停止業務或,

變

更

地

或, 註

擴充營業時,

應 分

7別情形,

聲請主管航

第五條

第六條

主 管航

政

局

如

發

見

造

船

廠之

船

塢

機器

設備, 換給

或

Ī

程

師資格,

與原聲請書所載不符經

査實

撤

銷 或

執

照。 址

政

第

四

條

變更

心時應

币

存

聲

請

册。

執照遺 時, 得呈 二請交通 |失時應登報 部撤 銷 ĸ 執 廢聲請主管航政局轉呈補領。 照。

聲明

作

第七

條

第八條 請 領 執 照, 應 依 左 刚 Ź 規 定繳 船者。 費。

能

造一

千噸

以

上之

船

四

十元。

二 十 元**。**

能 能 造百 造 百 噸 噸 觅 以下之船 Ĺ 芝船 舶 舶 耆。 者。

+ 元。

半緞費。

發 執照聲請書

商

辦造

船廠

補請換

第九條

本

規

則

自

公

布之日:

施 施 行。

換

領

或

補

頒

執

照,

依

上

刻

規

定,

減

 \equiv

}

地	船		中華民國					交通部	鑒核轉呈	交通部	茲 因	爲聲請事竊
J	7903		國					發給執	呈	商辦造		事竊
	厰	計開					航政局	照以資源		船廠註		
•	名		年					退守實質		部商辦造船廠註册規則請予		
址	稱		,-					交通部發給執照以資遵守實爲公便謹呈		学		
								呈			l i:	4H
			月		證		具聲請書人		٠		依照	所有
				住址	明人	住址	書人					
										發執		
			日							照理合		
										發執照理合開左列事項敬請		
										項敬請		造船廠

本
數
<i>2</i> 0.
額

加 有船架起重機等設備應 列入船塢設備欄 内。

如 · 係外國人所辦應於廠主欄內註明國籍。

漁 輪長漁撈長登記暫行規則《 民國二十一年二月六日部令公布

則 (向實業部呈請登記 第

條

凡中

華民國人民在舉行

漁業人員

考試以前志願為本國之漁輪長漁撈長者應

依 本規

甲 種 在 漁輪長漁撈長 國 內外水產大學或 須有左列資格之一。 平門 學校 漁 撈科

第

Ξ

條 條

第

__

漁輪

長漁撈長以服

務遠洋漁輪者為甲種以服務近海漁輪者爲乙種。

並 在 ·遠洋漁輪上繼 |繼續任大副二年以上者。

畢業,

曾任乙種

漁輪

長或

漁撈長一年以上

四內外商 船再 門學校航 海科畢業曾任乙種

漁輪長三年以上幷繼續任遠洋漁

條 乙種 漁 輪 捷 漁撈 長 須 有 左列資格之一。

輪

大

副

滿 一年者。 在

國

第

四

以上 在高 者。 .級水產學校漁撈科畢業在乙種漁輪上繼續服務滿三年後並曾任大副

年

398

在 商 船學校航海科畢業在乙種漁輪上 繼續服務滿三年後再任大副一 年以上

在 乙種 漁輪上繼續 服務滿 五年後連任大副二年以 上者。

輪之機關

削 兩 條 規定之資格除學校畢業者查驗證書外並須

由服務漁

或公司;

或

船

長,

片二張呈

第

 \overline{H}

條

或 航 政 局, 或 稅 務 司 出 具 證 明 書。

第 六 條 送實業部。 凡 是請登 記者應具呈請書連同證明文件登記費印花稅並最近二寸半身相

第 第 第 八 七 + 九 偨 條 條 實 凡 本 規 由 業 別以布 部 水產學校漁撈科出身並 對 於登 前, 立記之呈請: 各三十元乙種 已任各漁輪 依 長漁撈長者應於本規則公布後三個 本規則第 領 有商 船船長證書者得免領本部 __ 條至 第 不合格時連 Ŧi. 條 審查之其合格者 "月內呈 漁輪 給予 還之。 長或 一請登

第

條

登

記

費

額

甲

種

译各十五

元,

審查

同 即

花

稅 發

登記

第十 鲦 凡 證, 充 漁 任 輪, 漁 其 輪 漁 長 輪 或 長 漁 領 撈長。 有 商 船船長證書而非水產學校漁撈科出身者仍須 添用 漁 撈長

第十二條 其: 漁 得 輪 谷 本 記 長 部 漁 登 證。 撈 記證之漁 長 執 行職務, 游長。 有 達反法規損害漁業或航業者實業部得註銷 其登

記,

有

領

登

記

並

追

商船職員證書章程

交通部以商船職員之證書章程多有不合特令航政司酌加修改現修正章程業經核准於昨日

以 部令公布茲錄其修正商船職員證書章程於後。

商船服務之駕駛及輪機兩種船員而言。

本章程所稱之商船職員係指在

第一條

第二條 商船駕駛及輪機職 員分列各級。

駕駛員(甲)船長(乙)大副(丙)二副(丁)三副。

第三條 商船各級職員須呈請交通部考驗合格給予證書始得服務。 輪機員(甲)輪機長(乙)大管輪(丙)二管輪(丁)三管輪。

第四條 商 船 職 員證 書分左列三種。

甲種證書發給航行遠洋商船職 員者。

乙種證書發給航行近海及沿海商船職員者。

種 機器, 須 分 刀別標準以 以資 品 别。 \equiv

丙種

證

書發給航行江湖商

船職

員者,

前

項證書內凡船員職務及語習某條航線或

第

九旗

凡

在

|國內外大學或專門學校學習商船學得有駕駛或輪機機械等科畢業證書并在商船

400

上實習或會充服

務者得應商

船職員考試商船職員

考試章程

另訂之。

或

本管船

長證

明書依

:照本章程第十三條至第十五條之規定呈請交通部審核合於下列資

第六條 在 商 船 職 員 考試 未 、舉行 前, 凡 得 有 前位之畢 業證書已在 商 船 上充當 職員, 取 具 本 公司

格之一 在 者, 得 商 上繼 暫行發給 本章程第四 九 條所 刻 相當船員證書。

在 商 船 船 繼 續 續服務已滿 服務 六 年, 车, 並曾 充 船 長滿 一年以上者得給予 年 以上者得給予

在 商 船 Ł 繼

上

已滿

並

曾

充大副滿

大副

證

書。

船

長

證

 \mathbf{E} 四 在 在 商 商 船 船 .E 上繼續服務已滿二 繼 續 續服務已滿四年, 服 務已滿 九 车, 年, 並 並曾充三副 ·並曾充二副 曾 充 輪 機 滿 滿 捷 滿 年以 年以上者得給予三副 年以上 上者得給了 一者得給る 学二副 予 輪

證

證

機

長

證

項 在 在商 服 在 商 商 務 船 船 船 年限之計 Ŀ Ŀ E 繼 繼 繼 續 續 續服務已滿四 算除 服務 服務 弘已滿六 充任 己滿 第二條 二年 年, 年, 並 曾 · 并曾充二管輪滿 並 所 曾充大管輪滿一 刻之各船員應按 充三管輪照一 年以上者得 年以上者得給予大管輪證 年以上者得給予三管輪 年 **一月計算** 歼, 給予二管輪證書。 其充任舵 證 工 伙 夫 Æ

前

M

未

充商

船職員者得在商船上實習俟滿

銅

近

鐵

匠等職務之年限

超過

二年以上者概作二

年計

算,

實習期

間 亦同,

有

前

條

畢

業

辭

書

八

七

機長以 401

長輪

前項年限後再請發給船員證書船

第七條 升 級。 或 在 其職務暫行發給 前 以本管船 本章 項核 審 程 有必要 長具書證明 未 公布 以前, 時, 相當之船員 得 n其服務: 岂在 由 部 商 派 員 證 成績呈部審核時得比照本章程第六條所定之服務年限及 船 Ŀ 面 元常職 試。 蒷, 丽 無 本章 程第五

第八條

領

有

甲

種

船

員

辞

書

者,

得

充乙

種

或

丙

種

同

級之職

務,

領

有乙

種

證

曹耆,

得

種

同

級

或

甲

種

低

一級之職務

%領有丙

種

電證書者得,

充甲種低二

一級或乙種低一級之職

微務若所 充丙

充低

級

或

低二

一級之職務以

繼續不斷滿

兩

年以

上者,

岩得改換

甲種

或乙種

證書,

三重領

有甲

種

證書

而

服

屈 升 級 時, 祇 能 領 丙 種 辞 書。

務於近

海及

沿

海

之輪

船

届

升

級

以時只能請:

換乙

種

證

書,

領

有乙

種

證

書

丽

服

蒶

於江

湖

輪

船

九 條 非 商 船 壆 了校或程 度相當之學校出身者不得 領 甲 種船 長 或 輪 機 長證

低 級或二級之證書以 示 限

第十條

任

百

噸

以

Ŧ

輪

船

服

務

之船員請領

證書

者

由交通部查核該輪所行駛之航

線附量核

發

書。

第

下

各級

船

員領

有

證書曾充證書上所

載

職

務 滿

年 書,

執

有

服務證

明書者得 ,

按照

本章

程

條

至

一第十五條之規

加定呈請核

一發高

級之證

但

大副大管輪

須服

務滿

车

方得

條之畢

業證

書者

經

本

公司

第十一 倏 在本章程未公布以前已領有船員證書者應依照本章程第十三條至第十五 條之規定,

呈 請交通部審核合格後換給新證書第七條第二項之規定本條 亦適 用之。

第十三條 第 十二條 凡 凡 充當 請 領 商 船 船 長 輪 職 員證書者須備最近二寸半身像片 機 長 者 车 齡 須在二十八 | 歲以上其餘 兩張親赴交通部指定之醫生處檢查 船員須滿二十歲以上。

體 格證 明下列各 項, 由醫生於像片上簽字為證。

身體 健 全

Ξ 耳聽聰 目 光 良 明 好 者。 無色肓病者。

74 Ŧī. 不吸 無神 經病者。 傷片

第十四條 畢 凡 清 業 證 領 書在商船服務證明書該證明書須粘貼本人二寸半身像片一 商 船 職 員證書者須 開 具詳細履 歷聲明諳習某條航線或某種機器並呈驗 一張於去職 時 或升 **愛校**

公司負責人簽具除蓋 格 證 明書及醫 生簽字之像片 虽私章外並, 加蓋本輪或公司圖記, 兩 張。 至像片 上亦

第十五條

須

騎

蓋

該

項

圖 船

記檢 長或

查體

調

時

由

本輪

凡請領商船職員證書者須繳左列證書費並隨繳印花稅費二元

甲 船 長輪 機長各 四 +

Z 大副 二副二管輪各二十元。 大管輪各三十元。

T 三副三管輪各十元。 丙

第十六條

輪船

圖記,

花各

費幷提交法庭以僞證論 方為有效如證, 凡 為商船 職 員 明事 出具證 件 :有虛 明者須照第十四條規定親筆署名蓋章幷加蓋公司或 罪。 偽 . 担冒經查明屬實後本部得沒收船員所繳之證書印

領 取 外 國 船員 (證書均 須 向 交通 部 請 領 船 員務 書 自本章程公布之日起六個月內凡服務於中國商船之駕駛輪機兩種職員無論其已否

行 駛 內河不滿二十 軍官願在商船服務者須由 噸 商 船之職員得不 軍最高長官將履歷及各種證明文件咨送交通 滴 用本章程之規定。

海

審核合格者給予相當 書後, 船 員證 書其辨 法仍依本章程之規定。 之處。

第二十

條 旓

船

職

員

領

得

證

應各

順

次 裝掛

於該

商

輪

纐

眀

第二十一條

商

舒

書費十倍之罰

第十九條

中國

海

軍

部

第十八條

凡

第十七條

船 職 員證 書如有塗改假冒者經人控告查明屬實後應即取消其證書幷科以比

照

404

商船職員證書如有遺失時應即登報聲明作廢幷須取具本公司或本管船長之證明

書將遺失實情呈報交通部審核補給幷須繳納本章第十五條所定證書費二分之一,

商船職員犯下列各項之一者交通部得取銷或收囘其證書但收囘之期間最長 書費繳定額二分之一。 商船職員證書有效期間爲五年期滿後請換新證書時仍依本章程之規定辦理但證 證書毀損請補給者亦同。

過三年。 商船職員經法庭證實或別種證明因不應為而為或應為而不為致破壞船舶及

第二十四條

不得

商船職員經法庭證實或別種證明因酒醉狂暴或其他失當行為或才力不能勝 損失生命財產者即取銷其證書。

任致發生撞沉及擱淺等情事者按其情節重輕取銷或收囘其證書

Ξ 商 收 间其 .船職員自行夾帶或賄縱他人私帶違禁物品或有其他犯罪行為者即取銷或 窓證書。

74

商

前項收囘證書交通部得按其情形宣告收囘之期間於期滿後得由本人呈請發還證 船職員經法庭判决受刑事處分褫奪公權, 尚未復權者即 取銷 或收 囘 其證

第二十六條 第二十五條 本章 本章程自公布之日施行。 前條船員證書取銷或收回後交通部得酌其情形改給低一級或低二級之船員證書。 程 如 有 未 盡事宜得由交通部隨時 修 正之。

附件第三

第二十七條

國際海上人命安全公約(見時事新報)

本公約係德奧比加拿丹麥西班牙愛爾蘭美英芬蘭法印度意日那威荷蘭瑞士諸國發起於

正航 第一項附件為本公約當然之一部份我國立法院於民國二十一 九二九年五月一日於倫敦簽訂尚未實行而我國政府亦迄未加入該公約共六十六條又附件二項, 過本公約第一 海 .避碰章程然以一九一〇年公議之避碰章程業刊於船舶碰撞章內茲 項附件之譯文係由 上海 市航業同業公會交來者附誌銘謝本公約第二項附件, 年十月二十九日將本公約全 完 軍 軍 印。 ģp 部 修 通

國際海上人命安全公約

第 一章 序言

第二章

船舶

構造

406

國際海上人命安全公約

第八章 終則第八章 終則

救生設備

章程

附件

構造

航海安全

證書

會委員長 白 伍 士, 海 軍 部 造 修 司 司 長 海 軍少將 洛 克海 軍 Ŀ 一校海 道 測 量局 局 長 廿字, 婁, 立 商 法

務部

無線

雷

部

條

約

丞

那 が威荷 德 蘭、 意 瑞 志、 典、 奥 蘇 地 聯各國政 利、 比利 時。 府, 加 拿大丹麥 咸 願 於公同 西班 認可 牙愛爾 中樹立な 蘭、 美利 統 原則 堅英吉 與法 1利芬蘭: 規以增 法 進海 蘭 西、 印度義 上 入 命之安 大 利、 日 本、

的, 於訂立公約, 爲

為 達 此 目 莫宜 此 各 派全權 代表 如 左。 士法律

志 政 派 駐 **玩英全權** 天 使 施 達 謀政 府 電 政 部委員

象台 主 任多 崩 尼, 輪

船

種

類

登

記

會

祉

總

裁

萊

尘,

國

有

輪

船

登

記

部

總

裁博

r 士武蘭·

士柏

林郵

政部委員

齊

史海軍中

將觀

顧

問

/柯尼

顧

問

電

政

部

諮

議

威南,

德

意

府

煈 妣 利 政 府 **派駐英海** 軍代表費克士海 軍少 /校後備5 員 富 利, 航 政局 局 長譚維

斯。

比 利 時 政 府 派 海 軍 總 局 局 長 顧 孟 海 定敦, 政 局 局 長 温 聶, 海 政 局 顧 問 顧 爾。 特。

加

拿

녽

政

府

派

海

軍

部

代理

部

長約

翰

財英高等

委員

處秘

書

派

柯

彼 勒 丹 合 一麥政 衆 輪 府 船 派工 公 司 商部 技術 完主任高 海務局 助 屏, Ï 理 秘 商 書克 部 羅, **湿最高** 遜, 法院法官達勃沙 任遜, 孫。 船長大副主 考官洛克柯

技

監

萊

工

商

部

Ī

程

委

員

寶

爾

D. 班 牙 政 府 派 駐 歐 海 軍 委 員 長 海 軍 办 將 沙 納 士。

美 愛 利 阚 堅政 爾 政 府 府 派 派 國 駐英公務委員 會 議 員 兼 航 以特蘭多, 漁 委 員 會 Í 委員 商 部 長 海 華 務處 愛 土商, 檢驗 務部 船 舶 Ì 航 政 任 **经**員梯 福 士德。

國 航 業聯 合會會 長海 軍 上校麥立司 脫。

軍少將德爾賽美國汽船公司聯合會會長華克美國全國造船聯合會會長施密士,

美

司

司

長特蘭爾海

芬蘭 法 蘭 西政 政 KF 府 派 派國會議員利亞公用局 航 務局 局 長伯 爵 司特, 考察航 航務處處長海軍上校哈白關休海軍中校航務處處 務專員盤門芬蘭

航業業主聯合會會

長領

事官

長

克敦。

利, 海 軍 上校駐英法 **位館海** 軍參贊沙羅特。

子爵 長愛 **[克利**, 爾, 英吉 海 商務部 軍 利 Ŀ 政 一校商 府 檢驗 派 海 務 船 軍 部 海 中 舶主任譚尼爾航 將 政 子爵 司 專 門委員 利 克孟, 培特, 業指導委員會委員 Pol 孟 商 士大學海軍造艦教授子爵艾培爾, 務部海 政 司 長子虧顯 司 長鮑意 爾, 梅, 商務部海 合衆國商 造 政 航 船

司

副

聯

合會

會長

聯

合會

副

會

爵 問顯勃伍 特商 航 局海 軍 上校馬蘭爾。

印 政 府 派 商 務 子 爵 阿培特, 海 軍 Ŀ 校 海 口 檢 験員 威 士, 新提 亞輪船 公 司總 經 理 馬 士特。 問 伯

巓 海 軍 那 中 夫, 義 校 天 僑 畢 利 務局 許 政 顧 府 利。 問 派 金 航 |倪倪陸軍少將港務處 務處 主 一任般 **勤倪**, 海 軍 副 中 將航 處長馬納海軍技監佛蘭梯, 務處總 工程 師愛蘭 沙, 郵電部電 駐 英義使館 務 司 顧 司

長

(倪門) 爵維

H 本 政 府 派那威駐英公使福特商 派 遞 信 省航 務局 局 長 山 :航部船務司司長韓遜商航部船務工程處主任檢驗員師 本, 海 軍 大 伍 大田, 駐 英大 使 館 等 祕 書伊

那

成政府

剛

勢。

那 **加威航船** 加副聯合: 1會會長 馬士德蘭特海員 救 火員 聯 合會理 事 培克 蘭。

問 海 特, 力爾海 荷 蘭 政 !岸船舶無線電專員白蘭亞姆 府 派 航政局局 長 航 海 軍中 將 亞公 漏克,

屈

瑞

齀

(政府

派瑞典駐英大使男爵派密司梯

納商務局助理

|秘書斬爾遜社會局海政專員愛葛脫

Ĵ:

校。

一司經理

亞木蘭前任和蘭輪船公司

總理

愈 爾

肯。 船

前

任東

印

度

統政

局

局 長

葛齊海

軍造

艦檢驗

舶 顧

蘇 聯 政 府 派 駐 法 一般大 使伍蘭士列寧號船 長埃齊

以上各代 表互將全權 證書校閱認爲妥善議訂條款如左。

第 章 序言

第 條 締約各國政 府 法俾本公約得以完全實行。 担任實行本公約各條款以增進海上人命之安全於公布各項

本公約處同時即包含引用該章程之意。 厺 荊 各 條 款 須 加第一 附件所 載章 程, 方為完備該章程與本公約有同等力量,

瓦引

本

用

幷

採

取

心要辨

條 公約之適)用及 **〈**其釋義。

第

第 款 本 本 公約 公 約 各條 屬 地之船 款適 過用於締: 舶, 亦適用之其, 約 各國 八內容 所 屬 船舶, 如 左。 按 照本公約第六十二 條, 適

用

(船舶構造)適用於國際航海之載客船舶 (船舶之用機器運

(救護設備)適用於國際航海之載客船舶(

船舶之用機器運

行者。

第四章

第五章 (無線電設備)適用於國際航海之各種船舶但一千六百噸以

下之運貨船舶不在此限。

適用上述各章船舶之種類在各章均有明確規定適用之範圍亦同。 (證書)適用本公約第二章第三章第四章之各種船舶均適用 (航海安全)各處航行之各種船舶均適用之。

本公約除別有明文規定外其名稱之含義有左。 (甲)稱船之屬於某國者謂該船會在某國海港註册。

(乙)稱主管機關者謂註册該船之政府。 丙)稱國際航海者謂船 由締約國海港駛往他處或由他處到達締約

舶

(丁)稱載客船舶者謂載客在十二人以上者。 國海港凡殖民地海外屬地保護國委任統 治地均視為一國。

(戊)稱 章程 者謂 第 附件 所 載者。

Щ 款 本 公約除別有 : 助文規定外於戰艦不適用之。

第

條 不可抗力事件。 船 舶 於起碇時不受本公約拘束者於其因天氣不良或

《其他不可抗力致變更其航程

第

 \equiv

凡 時, 亦不 適 用 本公 公約之規 定。

乘 客因不可抗力或 用於某船舶時可勿須顧及。 因船長有搖救被難乘客之義務而載於其船者於决定本公約

條款適

第 二章 船舶 構 造

第

四

條

適用之範 第 一款 本章所有規定除別有明文規定外祗適用於國際航海之載客新船。

第二款

所謂

載客

新

船者謂新船

安放龍骨或

以他種

船

舶改為載客輪船始

於

具他

載客

輪

船

九三二 稱 原 有 載客輪 年 卽 中 船。 華 民 國二十年)七月一 日或在其後者

第三款 主管 或 無 |必要者得分別船類酌量免除但以船之航程距離最近陸地, 機 關 對於船之航線及航程情形認為適用本章各項規定為無理 不逾二 由,

Æ.

條

船

第

款

船

內之防水分段。

第 H 款

約政府有直,

接關

係者應,

與該政府協

定之。

定。

舶應依其業務性質為適當之分段依後列各條及章程行之。

第十五第 載客輪船航程距離最汽陸地不逾二百海里者如能證明章程第九第十 十 海 四里者為限 十九各條之規定於理

第四款

第五款 第六款 原有 寬 適合者其主管機關應按照增進航海安全上之實際及理由改良之。 免其 載客輪船供國 遵守。

際航海其設備未能與本公約關於載客新輪之規定

由或實施爲不適當者其主管機

關

得從

國際航海之載客輪船運送多數散艙旅客時例 如 只結隊進香者 古 其主管機

得 免其遵守但以能含左列情形者 為限。

關,

如

認本章之規定不能

實施 時

(乙) 設法訂立適用於此種業務之普通 甲)此種特別業務必須船舶造構完全合格。 章程, 如載運此種 乘客與其 (他締

凡不用機器運行之船及舊式木質船如沙船帆船等類不適用本章之規

第

七

條

第

定載重

規定辦

理。

第四款

並標明於船之兩旁倘船內之地位能互用於載客及運貨時船東得

主管機關之核准增加合於分段吃水線之一條或多條之載重

線,

其

E

核

請

求

線,

線之乾舷及營業之狀況應載明於安全證書外依章程第七條之

凡船舶為維持其必需的分段程度計應核定合於分段吃水線之載重

第三款

章程第

條

至

第五條揭

載

决定船

舶分段程

度之方法。

長者其分段程度亦最鉅。

第二款

分段之程度視船身之長短與船之業務為衡例如載客船舶為船身之最

條

隔

堵 與

軸洞等部份。

船

首及機艙

船

省 船 尾以

及

機艙之極端

處應設防水隔塔之用螺輪:

推

進之船舶應

設

有防水輪

軸

洞或合章程第六條所規定之同等防水分段。

《試驗。

章程 構造及 第

關於管理隔堵船旁氣候甲板等開口處之規則及關閉開 關 於分段隔堵 八條至第十三條及第十五條至二十一條之規定對於左 內層 底 防水 申 板長洞通

 $\widehat{\mathbb{Z}}$

甲)

氣管禦火隔 堵等 て構造

列諸項適用之。

口處之方法。

泛

試

驗。

(己)關於汽機後退力及助理運舵機具。 (丁)關於防水分段間之太平門。 (戊)關於抽 水設備。

(丙)關

於試

驗及規定檢

驗隔堵與

船旁開

口處之閉塞方法。

倏 隱度試驗。 供給船上職員得為有效之運用。 凡 載 客新輪 於完工時應用頃

斜方法决定其隱度之要素關於隱度各項資料應盡量

第

八

條 凡啓閉防水分段等事以及各項檢驗損演依章程第十四條之規定在航海 航海記事簿之登載。

記事簿上

第

九

登 載 之。 關於檢驗船 船舶之初次及繼續檢驗。 身鍋爐機器及其他設備之普通原則無論載客新輪或原有客輪均載在

第

+

條

章程第二十二條締約各國政府應担任左列事 一)務使章程能切實奉行前項詳細章程當處處注意於人命安全及船舶能否適合 一) 根據此 種 原 則 訂立 詳 t細章程 或 將原 有章程修正以適合此 項。

種 原則。

條 釋義。

第

+

於所 任業務。

救生設備

本章各名詞釋義如左。

(甲)謂新船者指船舶之龍骨於公歷一九三一年(即中華民國二十年)七月一日

或在其後始行安放者其他船舶統稱原有船舶。

適用之範圍。

第一

款

本章除別有明文規定外適用於用機器運行之載客新輪經營國際航海

第

十二條

(乙)謂短程國際航海者指國際航海距最近陸地不逾二百海里者。 、丙)謂浮具者指艙 :面浮椅浮凳除救生艇救生圈及救生衣外之其他一切浮具。

事業者。

第二款

短程

國際航海之載客新輪準用本章第十三條第十四條第十九條第二

十五條之特別規定。

主管機關對於船之航線及航程情形認為適用本章各項規定為無理 無必者得免其遵守但以船之航程距離最近陸地不逾二十海里者為

由,

或

Ξ 條

第 +

救生艇及浮具。

第四款 凡用機器運行之原有載客輪船用於國際航海者其救護設備有未合本

章關於載客新輪之規定者其主管機關須設法使該項客輪在中華民國 二十年七月一日以前,將設備充量改善以適合本章第十三條所定原 則

及其他各項規定。

第五款 國際航海之載客輪船(以機器運行者)運送多數散艙旅客時例如結 隊進香者其主管機關如認本章所規定不能實施時得免其遵守但以合

於左列情形者 為限。

(乙)所有救生艇及救護器械須與第十三條規定之意義相符克應不時 (甲)在業務情形可能範圍內其救生艇救生具及消防各項必須完備。

(丁)應設法訂立適用於此種業務之普通章程如載運此種乘客與其他 (丙)在船每人各有救 生衣 二件。

締 約 以政府有直接關係者並應與該政府協定之

本章規定船內之救生艇及浮具其宗旨在危急時立能應用並足敷應用。

第一款 為謀立能應用救生艇及浮具須有左之效用。

(甲)船舶逆航中任何傾側輾轉亦能將救艇浮具放下水面穩而且速。

(乙)使乘客得以附搭便捷而不至擁擠。 (丙)安置救艇浮具之處務使移動時各無關礙。

第二款 為謀足敷應用救生艇及浮具須有左之設備。 (甲)除參照乙項辦法外所備救生艇位必須能容全船之人此外並須置

(乙)短程國際航海之載客輪船其救生艇按章程第三十九款之規定配 備在船人數四分之一之浮具。

置之並須加備浮具俾艇與具足供全船之人如章程第三十八條所

丙)載客輪船之救生艇已足容全船之人者可不增加

明定者此外再備在船人數十分之一之浮具。

十四四 條 確定前 三十九條之規定。 立能應用及足敷應用之要義。 條所載之立能應用及足敷應用之辦法應依章程第三十七條第三十八條第

第

第 十 Ŧi. 餱 教生艇救生浮笩浮具之定式。

之 條 件。 所 有 | 救生艇救生浮笩浮具樣式應照本公約及章程第二十四條至第二十九條規定

條

第

+

六

救生艇之構造。

備 所有救生艇必須如法構造其樣式及量度比例堪勝航 具 時綽有任重之量其艇身並須充分堅固經載足人數及備具時得安全放下水面。

海之任並於載定原配

人數及

八 條 救生艇及浮笩之容量。

第

+

第

+

七

條

乘客登艇之設備乘客在甲板上登艇須有適當之設備以一吊艇之架應備一適用繩

梯。

至第三十五條所載决定之。 每種之法定救生艇及認可之浮笩浮具容載人數暨認可條件應依照章程第三十條

+ 九 條 救生艇及浮笩之設備。

第

條 救生衣救生圈。 救生艇及浮筏之設備須依章程第三十六條之規定。

第

+

第

一款

凡船

舶適用本章所規定者其在船每人必須各有救生衣一件其樣式以 419

曾經主管機關核定者為準除所備之衣兼合孩童穿着外應充分另置合 於孩童穿着之衣

第二款 規定爲之。 除前項救生衣外並應備曾經核定之救生圈其數按照章程第四十條之

第三款 前項救生衣圈與章程所揭明之需要不相適合主管機關不予核准。

第四款 本條所稱之救生衣包含各種適合身體之用器並有與救生衣相同之水 上飄浮性者。

太平門之作用危急時之燈光。

第一款

船內安設入口出口通達各部份及各層甲板等處。 在船之各部尤其在甲板上安置救艇之處須安電燈或他種燈光以足應

所在之甲板距該船水淺九米突又百分之十五(合英尺三十尺)以上 安全上之需要為準依該船航海吃水最淺時之水面距離 計算苟救生艇

發光之具 者其燈光於救生艇向外鬆放時及靠船時必須可以普照此項自身單獨 足供必要時之用者必須置備而安置於第一層甲板之

船內統艙之太平門無論該艙為乘客或船員所居住須置危急時之燈光,

第二款

之需。

救生艇之合格航員及其組織。

款 凡適用本章規定之船每艇每筏須按照章程第四十一條所規定之人數

第一

置合格航員。 合格航員之分派船長按照當時情形為之。

第二款

證書者。 救艇人員之組織準用章程第四十二條之規定。

謂合格航員者指船員曾經主管機關按照前項章程之規定給予有効之

第四款

第二十三條 拋繩器。 凡適用本章規定之船應各備拋繩器具其式樣按照主管機關所核定者。 危險物品消防設備。

第二十四條

第一款 或全部, 主管機關之命令裝載國用之海陸軍軍用品不在此限各主管機關應確 凡船上所載無論貨物或壓重品如其物之性質數量或裝船方法其 有危及乘客生命或船舶安全者禁止之但 因海上 |遭難或因 奉有 部

稽查及消滅火意準用章程第四十三條之規定。 定何為危險物品隨時公布並將裝載及收藏應行注意之處指示。

第二十五條 命令船員集合及操演。

第二款

全船 船員應預為分配船舶遭難之緊急特務此項船員集合之名單須載明各員及其

種 操演 方法按照章程第四十四條第四十五條行之。 管官署之認可該單應揭示於船之各部在船員住所尤應多貼至船員奉令集合及各

任務在得令時應到之處應任之爭凡在船未發航以前此項名單即須剖定公布經主

第四章 無線電設備

本章之適用及其定義。

第二十六條 第二款 第 款 本章所稱貨船謂不載客之船 本章適用於國際航海各船舶但貨船在一

舶。

千六百噸以下者除外。

第一款 左列各種船舶除第二十八條所載情形外均應照按第三十一條所規定 裝置 無線 電。

(甲)所有大小載客輪船。

第二十七條

無線電之裝置。

(乙)所有貨船在一千六百噸或一千六百噸以上者。

得逾本公約自施行日起五年以內。 二千噸以下之貨船得展緩按照第一條甲項裝置無線電但展緩期限不

第二十八條

關於第二十七條例外情形。

主管機關如承認某船之航線及航程情形無裝置無線電之理由或必要 者得免除第二十七條所規定。

第一款

(甲)某船或某種船舶其航程(一)距離最近陸地不逾二十海里者((一)載客輪船。 二)往復兩海港間而其外海航程不逾二百海里者。

(乙)戴客輪船其航線全在指定區域以內如本條 附則所載者。

二)貨船某貨船或某種貨船某航程距離最近陸地不逾一百五十海里

(一)拖駁船及原有帆船原有帆船係指該船之龍骨在公歷一九三一年 下列各種船舶得免置無線電。

即中華民國二十年)七月一日以前安放者。

裝置無線電機。

附則(以英法原文所載者為準) (三)非國際航船之船舶或間有例外航行國外僅一次者。

第一款 波羅的海附近區以東劃線以烏脫薩爾(Utsire那威)在其北為起點至 帖克塞耳島(Texel荷蘭)在其南為止處是為蘇聯領海以外之區

第二款 復呼克圖島 Hokkai do 與日本庫頁島 Sakhaline 兩地間所有航海 韃靼海峽 Gulf of Tartary 及鄂霍次克海 Sea of Okhotsk

於往

域。

經過之路線。

第三款 由 朝鮮海峽中劃一線者由浦賀 Kawajiri Misaki 至釜山又劃一線南 由此達丁都 lints (Amherot Island 亞姆斯島) 三長崎 Migasaki 至歧法島 Gifard Island (該島位濟州島西南

第四款 第五款 台灣海峽中劃一線北由富吉楷古 Huki Kaku 至福州又一劃線南由 黄海之位於北緯三十七度平行線之北。

南角

South Taoe(The South point of Formosa) 至香港。

第六款 在左列界限以內之區域者

半行於北緯十度由東經九十四度迄亞洲海岸而至西貢 (Cape Tiwan

北緯四度三十分東經一百十度巴爾島 鐵望角)成各直線於鐵望角巴拉望島 (Pala wan Island)之南端為 (Dalmer Island) 至約克角

百四十八度並南緯十度東經一百四十八度等而迄於澳洲北海岸由約 (Cape York)之間分為北緯零度東經一百四十度及北緯零度東經一

克角至巴斯達爾文Porth Darwin成各直線於查爾士角Cape Charles :馬礁為南緯十度東經一百四十九度聖誕島(Christmas Island)

阿許 為北緯十度東經九十四度又北緯十度東經九十四度是處在澳洲與美

國領海以外之區域。

第八款 第七款 太平洋南部而迄赤道之屬為西子午線一百三十度南緯三十四度之平 加勒比海(Carrelean Sea) 在美國管轄範圍以外者以帆船航程為限。

第九款 東京灣及中國海各部由香港迤西劃線至北緯十七度東經一百十度處, 由此向南至北緯十度再由此向西而至西貢。

行線及澳大利亞領海以外之澳洲海岸線。

第十款 馬立島 印度洋各部於往復馬達加斯加島 Madagascar 復合島 Mauritous 之間所有航海經過之路線。 Reunion 及

第二十九條 **値**更。

洛哥)及奧倫 Oran(Algeria 亞爾日利亞)之間。

北大西洋及地中海各部於往復加薩勃倫加 Casablanca (Morocco摩

第一款 見如無自動警報設備須備合格報務員或經認可之值更員於海上航行 載客輪船載客輪船依照章程第二十七條所規定裝置無線電爲保安起

時值更服務如下。

(乙)所有載客輪船在三千噸以上者不論畫夜均須值更主管機關對於 (甲)所有載客輪船在三千噸以下其值更任務由主管機關裁定之。

所屬之載客輪船自三千噸至五千五百噸者在本公約發生效力一

年以內免除畫夜值更惟該客在免除期間內至少每日須值更八小

貨船貨船依照第二十七條所規定裝置無線電時為保安起見如無自動 警報設備須置合格報務員或經認可之值更員於航海時值更職務如下。 時。

(甲)所有三千噸以下之貨船其值更時間 由 主管機關裁定之。 小

每日億更至二十八

(乙)三千噸至千五百噸貨船 · 丙)五千五百噸以上貨船須畫夜值更主管機關對於所屬船

舶 上述 在五千五百噸以上八千噸以下者得再展期一年免除晝夜值 在 免除期 兩項內者在本公約發生效力一年以內免除畫夜值 《間内至· 少毎

Ħ

須値更八

小時主管機關對於所屬

船舶

運運性該 舶之包括

船

所有船舶有 該船 舶 在展限一年內至少每日須值更十六小時。 自動警報設備者於海上 |航行中如報務員或値更員不在値

第三款

某種船 現行 更時其警報機須能完全自動工作。 小 或 國際無線電 十六小時者其時間支配以依照現行國際無線電公約所 |舶其值更時間乙支配由主管機關裁定者此種裁定時間以依照 公約 所列無線電報務規程為妥某種船舶 毎 日 列 須 更八

線電公約附載之草程第十九條第二十一款所列舉者。

第四款

自

勈

警報者指自

·動警報收報機其各款謨備係依照一九二七年國際無

電

報務規程

爲進。

公約,

附以總章

第

款

合格報務員者指報務

員

就

有證書 依照

所

列各條認爲合格者。

經認可之值

|更員者指值更員執有主管機關所給值

更員證書者。

十條

第

値更員。

第一款

非具有左列學識者締約各國政府不得給予値更員證

(乙)每分鐘耳能接收電碼,

目及句讀標點)

十六碼者每碼

算。

赊解者。

甲)鳴富遭難緊急之各種信號能接收並瞭 (如字

字體每數目字或 一句讀 源點以 親數 兩字體計

Ħ.

技術上之需要第二十七條所述無線電 締約各國政府應設法使值更員保守通信秘密。 能 記調整船 上所用收報機者。)装置及第四十七條之求向器應

有 差

列之設

第二款

丙

第

二十一條

置。

第

船

E

電台應依照其所屬政府規定之條例設於最安全並距水線最高之

處。

第二款

電報房與瞭望台之間應有話筒或電話或其他通語之設備。

第三款 電報房應備準確並有秒針之鐘 光燈。 表。

第四

款 電 報房應

裝置意外備用之安全

無線電設備應包括主要與意外(備用)兩部分但主要部份已有各種

第五款 第六款

意外(備用)之設備者則不另為意外部份之設備。

應能收發現行國際無線電約所規定之音公波(波長)及各電浪備航 遵照本公約應 裝設無線電之船舶,

其主要與意外へ

備用)部份之設備

主要 與意外 備用 發報機所發音波以 一百海里卽日問 一百爲最少。

第七款

行安危之用。

第八款

主要發報機平

常通信距離一

間

在通常情

形之下附船

相

距

最少須一百海

里而通信者其發出之符號祇用礦石式之收報機無擴音

機而 能 收受明晰者。

船 舶 電 台通常應隨

第九款 第十款 之處意 意外 連帶關係並可開動迅速能繼續使用六小時以上者凡船舶有晝夜值 備用 外(備用 部份所有設備,)部份之設備其電源供給應與船, 時 有 收發 應 百海里距離之能 裝在船上之上 部, 最安全及距水線 $ar{\mathcal{T}}_{ullet}$

更

上汽機及總電

機無

最高

第十四款 第十三款 第十七款 第十六款 第十五款 第十二款 關於海 小時 前述 船舶裝用自動警報收報機者其報房報務員房及瞭望台均須配裝擴 電波。 第四十七條所規定之求向器應能收別音嚮以資檢定正確方向並 無線電報房須置備日記簿登記報務員值更員姓名及無線 船舶航行時其備用電源須保持其完全效用自 其效用迨完全滿意後即行報告艦長或值更員。 音機俾能因他方之警號及急呼而連續報警迨對方停呼警報機開關, 收報部份應有礦石式收報機之設備。 祇可裝設一 試驗一次上述 船 上安全者 舶其報務員退值時須將自動警報收報機連接於天線並試驗 具於報房內。 1如有遭難及警急通信須特別完全登記。 兩事 辦理完妥後即須登記:

航

海 記 事簿。

電報務之

須

動警報機須每二十四

離, 至少八十海里其他種類船舶至少五十海 7八款所規定共 里。

者其意

外(

備用)

無線

電之設備應依照第

其

常通通

信

距

款

收報裝置應能收受主管機關規定用以拍發時報符號及氣象報告之

波 長**。**

瞭望台與無線電台間須有充分通信設備

效 力**。**

一九二七年華盛

頓國際無線電報公約及其附屬章程所規定各事項均於下例範圍

内繼續有效。 (一)應遵照該公約及附屬章程暨將來修改之公約章程所規定者。

第五章 航海 安全

二)應遵照本公約為補充上述書文書所規定者。

第三十四條 第三十三條 危險報告船舶 在可能範圍中將該項危險消息依章程第四 適用之範 圍本章所有規定除另有規定外對於各種 航 海如遇冰山漂流物熱帶風及其他於航海有直接危險者其船長應 十六條之規定報告附 船 帕 在各處 航 海均適用之。

即傳達於利害關係者及其他管理官署所有傳達消息之各項費用不得向各船 海港最近之海政官署該署接到 上項報告時應為 切必要處分務使 近各船 此 項 危險 舶 與 報告, 舶 相

距

431

取

償。

第三十五條

互換藉供航海之需要更應互相合作實行下列觀

觀象任務締約各國政府應獎勵收集船舶在海中所作氣象報告並用最善辦法審查

傳播 象辨 法。

告往 來船 舶。 甲)關

於暴風

腿

風

及熱帶風之消息用無線電通

告述

在各處海港用適宜之信

號警

測。

(乙)每 (丙)擇若干船 日用無線 舶 在 電廣播與船務有關之氣象報告及預 規 定時 間 担任氣象觀 測將 其所 得 記 載用. 無線

電報告以

利

其

他

舶

報告

(丁)鼓勵各船舶 船 舶 及各觀 象機 長於任何時間覺察風力在盤 關並 一設各海岸電台以資 福脱表十度以上者向附 收 轉。 近船

息**,** 除 之**,** 即風 力在 小數表 八度或八度以 上者)關於傳遞本條甲 之兩 款所載之消

報告方式應依照 九二七年華盛頓 國際無線 電 報公 約 附 載之章程第三十

條第一第三第五各款與第十九條第二十五條中諸規定辦理外在傳達氣象預先報 告以及各種警告時各船電台 應依該章程第三十一條第二款之規定各 船 舶 將所 得

章程 第三條之規 定提 前 拍 發。

關於供給船舶用之預兆報告氣候警示簡報及其他氣象報告應由公務

機關依照

氣象觀

測

電報

國

立

觀象機關時,

得

:按一九二七年華盛頓國

際

無

線

電報公約

所

增

Ħ

 $\overline{432}$

第三十六條

接

會之建

議,

在

履

行本公約

心時締約

政府

如 有氣

象問

題而

欲研

究或

諮

詢 者得

與該

公會

照國際氣

象公

本條所

載之國際氣

象任務其辦法務須使之一致於可能範圍內當遵

係國協定之辦

法廣為傳達於各處。

巡察冰 小區漂流:

物,

締約政府負巡視大西洋北部冰山及考察該處結冰情形之任務並

行 切適當處分消滅或毀除其在大西洋北部從黑貂角至

施

七十度交叉點之假定線以

東之漂流物但以當時認為

有 必

須

消

滅

或

毀

除

者

爲

北緯三十四度及

西

經

限。

締 約 政 府爲上述三

|項服務應準備巡船

以不逾三艘為限在冰季期內開往

附

近

紐

芬

蘭大院·

南

部

東南

部及

西

南

部

帶之冰山洋面警告橫渡大西洋及往

來該

危

心險區之

需要之援助。

船 員所

舶

或

船

舶,

並

觀察結

冰之概

, 况及消滅

或毀除所

有 漂流

物 在

任務區

域

內該

巡

船

應子

他

船

毎

年

其

餘

時

間

中該巡船

對於觀察結冰概况仍繼續辦理一面常備巡船

艘担任

搜

冰區之巡察管理及經 尋及消 滅 或 、毀除漂 流 物 費。 事 務。

茲公請美政府繼續辦理巡視冰區考察冰性及毀滅漂流物事宜下列各國為締約各

國之特別有關係者担任該任務之經常臨時各費按左列比例攤認之比利 時 百

六日本百之分一荷蘭百分之五那威百分之三西班牙百分之一瑞典百分之二蘇聯 二加拿大百分之三丹麥百分之二法百分之六德百分之十英百分之四十義百分之

締約政府在中華民國二十一年九月一日之後有權停撥此費但行使此權之政府卽 使早有通知其九月一日以前經費總須撥付凡欲享用此項權利者至少須在九月一

百分之一美百分之十八。

須在是年三月一日送達以後依此辦 |何時如美政府通知不願繼續担任或任何締約政府通知停撥經費或擬請變更 璭。

日

1六個

月以

前通知他締約政府放擬日二十一年九月一日起停撥者則通知書

至遲

無論

納費份數 締 前 政府 府不撥付該三項任務經費者得將本條與第三十六條之規定提出修正, 應依照渠等相互利益决定之。

經 取得 时同意後行之。

締

約 各國

政

第三十八條 夜行中船長據報船已駛到或將近冰區時應即減低速率或改換航向遠離危險。 將 近冰 區時之航行速率。

須循

此航線

船

舶

横渡

大西

洋 北部,

依常用之兩端

航線行駛對於海

上人命安全雖經

相當之認

第 四

+

條

應將有 締 約 各國 關該航線之一 [政府應責成各公司於船舶發航] 切報告充分給予之。

以前將所擬經行之航線及在該線 中 另有

關於選定及探索航線之任務應由輪船所屬之公司担負之但締約政府經公司請求,

·而行者仍須詳加考察俾就經驗所得對此航線謀有以改正之。

之 北, 之地方者應即將此項情事報告主管機關。 大隄附近往來美國海港之船舶在, 公布之航線或在漁汛時橫行上述之漁獵場所而往來萬國海港者或行經素有冰險 更易之處 勿駛出區域外之素稱水險地方承辦巡察冰 明白公布之并勸令渡大西洋船舶於可能範圍內循舊路行駛經由 漁汛 1時中避1 開 **以區之政府** 紐芬蘭漁獵場所卽北 如查有船 舶, 不 緯四十三度 依 (常行 紐 芬蘭

或

航海 將修正全文分送各國政府之曾 繙 報告曾有代表出席本會議之各國政府盡力設法使修正章程於公歷一九三一 約 各國政 避 碰 章程。 次府公 認本公約第一附件國際:

自經承認因

原有章程者,

詢明是否可以採用,

並

將

其結

果

航海避碰章程有

修正之必要,

卽

由英政

府

年へ

第四 11十一條

舵機分。

卽 中華民國二十年)七月一日得以施行。

締約 起舵機合即駕駛指揮合用以傳達舵工者應以直接意義行之例如船 右舷 政 府公議自公歷 」或「右」或與此同一含義之用語其命意之所在照現船舶之構造及配置, 一九三一 年(卽中華民國二十年)

六月三十日夜半十二

時

加在前進·

中傳令

第四十二條

濫用遭 **是難信號。**

欲舵輪舵葉及船首

1 均向右轉之謂。

混 船舶除為表示其遭難外不得用國際遭難信號其有任何信號易與國際遭難信號相 者亦禁用之。

鳴警遭難信號及緊急信號。

第四十三條

船

舶遭

難

危急立待救援者方得用鳴警及遭難之信號其因

他故待援或欲先聲警告

第三十條之規定以緊急信號行之。

以備於必要時再用鳴警或遭難信號者應依一九二七年華盛頓國際無線電報公約

之規定通 知關係電台。

船

加舶於旣

發鳴警或遭難

信號後認為無須他助者應即依照現行國際無線電報公約

第四十五條 遭難電信 執行職務程

序。

第 一款

船長於本船收到遭難之無線電信時應即開足速力馳往援助,

遭難船船長與應援之各船船長商洽後得酌量情形徵發一 條第三款第四款之規 **风定應免執** 實無能爲力或按當時特殊情形認爲無理

由或無

必要為之執行

或

依本

但

船

長委

第二款

行 治者不

在

此 限。

船或 援。

數

~船為

船長 之援助其被徵之各船船長應即應徵繼續開足速力馳往救 如 接到 其 他 被徵 船 船 長通知謂其正在執行應徵職務

5者得解

除本

第三款

條 第 款規定之責任。 [達到遭難船處之通知謂協助已無必要者得解除

本條第 船長 如接得他船己經 款規定之責任設其船為被徵發者得解除本條第二款

第四款

責任。

第五款

馳救為無理由或無必要者應即通知該船並將其未能馳救之理 船 長接到他船遭難之無線電信 如委實無能 為力或按當時特殊

在由書明

情

形,

成規定之

海 心記事簿上。

本條 航 切規定於一九一十年九月二十三日在普魯塞所訂之國際海上

第四

第四十七條

第四

一十八條

船員之支配。

號 燈。

助及施救報酬公約並無損害於該公約第一條規定之施救義,

救

依照本公約第三十條第十七條之規定裝置經核定之求向器一具(卽無線 求向器之裝置載客船舶 國際航海船舶在一百五十噸以上者應備有效用之號燈一盞。 在 五千噸或五千噸以上者於本公約施

行月起二年以內應

電羅經

證

期各船支配船員

八人數充

足並能勝任。

締約各國政府爲保持海上人命安全計對於本國船舶負責維持辦法或採用辦

法總總

證書之發給。

第四十九條 載客 船 舶經 檢閱勘驗後認其與本公約第二第三第四各章內所列舉之各項需要完

載客船舶以外之船舶經檢閱後認其與本公約第四章內所列舉之各項需要完全適 全適合者應 心發給 **心證書稱** 爲安全證書。

438

務。

第五十一條

第 Ŧĩ +

條

該政府之特派員或特任機

關發給之但無論

|如何辦理均由該政府担負完全責任。

註

册之政府或,

凡 或 應 船 由 交認 加之檢閱及勘驗關於執行本公約及用於前項船舶之附則部份以及免除之特許, 船舶之安全證書無線電報安全證書以及特許免除證書應由船舶 船 舶 可之機關 註 |册政府之官員辦理之此項檢閱及勘驗任務或選任勘驗 執 行, 但 AME.

論 加 何辨 璭, 該關

係 政府

河須保證:

其完備及效果。

" 專員,

司

理

其

書, 稱

為特

許

免除

證

書。

各

船

舶

經

締

約國

政

府,

按照本公約第二第三第四各章之規定特許免除者應發給

合者應發給證書稱為

無線電報安全證書。

檢 驗, 締約 他國 任 仍 屬諸 政府 各國 如該船僱具本公約之規定需要並得代發安全證書無線電安全證 政 代行 .委託之政府該證書內應載明係受註册該船之政府委託代 府對於他國 一發給證 書。 船

舶之隸屬本公約

範圍者經該船註册

政府之委託得

施行

]]]]]

切責

、發此

項

證

書

與

證 證書以簽給證書國之官用文字為之其格式倣照章程第四十七條所定之範本為之, 极 書 櫦 本公約 格 第四 一十九條所發給者有問等效力同 爲公認之證書。

證 書 照此 印文悉照此項標準證書所載其餘事由之需筆寫者用羅馬字或阿拉伯字母其 辦 璭。

副本

締 約 各國政府應 互送各種證書樣本以資認識此項互換樣本應設法於公歷一九三 日 1以前完成之。

二年 卽 中 華 民 國二十一年)一 月一

第五十二條 日並 其本 證書之有效期間每次發給證書其有效期間不 业於事實 -國海港時得由該國管理官員予以展期但所展之期以船舶完成囘國航程之時 上認為正 當, 而有理由者 爲 限。 得逾十二個月證書期滿而

船

舶

不在

前 領 項 到 ,新證書復行離國 證書之展 期, 至多不得逾五個 戸, 船

舶

經

此展期到達本國後不得因

已獲展

期未

第五 廿十三條 證書之承認。

第五十四條 監察。 是否 船 締 約 舶 執有合法證 國 依公約第四十九條或第五十條領事證書, 政 (府依法 書其適航狀態 ·發給之證書他締約國政府應承認之與本國所發給者有同 與證書是否相符換言之卽該船 在停泊其他 締約 船航海於 **阿海港** 時關 乘

能

否安全等事應受所在國之主管官員監察如行使監察職權之官員認爲須加

客

岌

船

B

干

涉

断於該船

等效

力。

時應將必須干涉之緣由通知該船註册國之領事官。

第五 五十五條

權 利。

船

舶

無合法證書之船舶不得要求本約所

賦予之權

第五十六條

證書之限 制。

船

證書所載救生艇及其他救生設備第四十九及第五十二條所述之主管官員得發給 舶担任特別航程時其船員乘客之人數較法定許可之最多限額爲少而因 此

減少

設備事 聲 明書聲 東即以該書代之惟該書之有效僅限於此次特別航程。 明 按照情形尚 .無違反現行公約所規定該書應附入證書內關於該船

救生

第七章 通則

第五十七條 相等物品。

船 舶應 用之装置器具及其定式其中或

定者 相 同得核准改用之。

對於所有改用器材可

為前

項之替代者經試驗滿意認其效用至

須為特種設備者

均 經

載在本公約主管機關,

少亦與本公約

所 規

主管機器 同 驗之報告交付 關 核 准 前 項事 中件應即

通知其他主管機關經其請求時並將各項詳細之說明,

連

試

法介章程報告書。

左 一列事項締約各國政府担任互相通知。

(一)關於本公約 內事件應有公布之法規命令章程。

(二)關於本公約施行效果之一切報告或彙報不屬秘密者下列事項之收集及傳達,

由英政府担任之。

第五十九條 本公約所 同意後應行之辦法。

向其他締約國政府接治徵求其對於此項辦法之提議是否承受將並接治結果報告 ,規定於締約各國政府之全體或數國同意後應行之辦法茲議决由英政府,

各締 約國政府。

十條 原有條 第一款 約 與本公約。 本公約代替一九一四年一月二十日在倫敦所訂之海上人命安全公約

第

六

故該項公約應即廢止。

遵守者在各專約期內對於左列事項完全繼續有效。 其他關於人命安全之條約公約以及附帶辦法為締約國政府間現時所 (甲)關於不適用本公約之船舶。

(乙)關於適用本公約之船舶有本公約無明文規定之事項上述之公約, 條約以及附帶辦法與本公約有牴觸者應採用本公約之規定。

第六十一條 修正將來之會議。 第三款 本公約無明文規定之事項聽由各締約國政府立法制定之

第一款 英政 約之政府而尚未發生效力者)同意即依議修正之 締約各國政府認本公約有修正或改良之必要得隨時向英政府提議由 府轉達其他各締約國政府如得全體(包括已經批准或加入 本公

後經三分之一締約各國政府之請求開會英政府應召集之。 修正本公約會議之日期地點 由締約各國政府協定之本公約施行五年

第六十二條 屬地適用公約之辦法

第八章

終則

第一款 ,地方無聲明書不能適用。 府聲明願將本公約適用於殖民地海 締約各國政府在畫押批准及加入本公約時或在其後得以書面向英政 部英政府接到該 項聲明書一 個月後本公約即適用於聲明書所述之 外屬地保護國委任統治 地 全部 或

第二款

年

444

締約各國政府不論何時欲將本公約停止適用於其殖民地海外屬地保 護國委任統治地全部或一部得以書面通知英政府自通 ,以後發生效力但此項屬地等應以曾依照前款之規定適用本公約, 一第二兩款之規定適用及停止適用本公約應由英政府通知其 知書送達日起,

已有五年以上者爲限。

第三款 依照第

第六十三條 本約正文批, 准,

他

締 約國

[政府幷載明適用或停止本公約之日期。

本公約 應載 明 准。 訂約日期英法兩文本同為正本。

本公約

應 加

批

批

准文件交英政府保存由其分別通知其他畫押或加入本公約之政府並將收到該

文件日期報告之。

第六十四條

加入本公約。

各國政府(除本公約第六十二條所指之地方不在此限外)未經簽訂本約者得於公

:後隨時以書面遞寄英政府聲

約

施行

前

項之加入應由英政府通知其他簽訂或加入本公約之政府並將收到聲明書日

可加入自該聲明送達日

起三個

1月後發生效力,

期

未加入以前應通知英政府請其照轉其他締約政府若得全體同意此項增加 報告之各國政府意欲加入本公約而對於二十八條附則規定之區域擬爲增加者在 **加區域應**

第六十五條 於該政府聲 明 加入 時增訂在述附則

本公約在已將批准書送達之政府間於公歷一九三一年(即中華民國二十年)七 公約 施 行 Ħ 期。

數應 月 H 將 發生效力但在是日至少須有五國已將其批准書交存英政府若屆 施 行 日期 展 至 有 五國 批准書交到後之三個月此後 他國 批 准 書於本公約 期 未滿: 此

行後送達者亦於送達後三個月發生效力。

府聲明由其轉達其他締約國政府所有收到聲明書之日期並應報告之 退出公約之辦法締約國政府於本公約施行五年後得隨時退出但應用書面,

向英政

第六十六條

前 項退出公約之聲 一明書於送達英政府之日 起一 年以後 k 方生效·

本公約 由 各國全權 代表畫押以 (昭信守。

英政府分送各締約國政府。 本公約於一九二九年五月一日訂於倫敦正約一份交英國政府保存其校正鈔本由

第 款 釋

第

項

之載重也。

分段載 重線 係指用以决定船舶分段之吃水線而言最深分段載重線適等於最大吃水

項 船舶長度依指在最深分段載重線之兩極端所引之二垂線間長度而言。

舶寬度係指在最深分段載重線或其下部由肋骨 外 面 起至肋骨外面止之極端

寬度

四 項 隔堵甲板係指横置防水隔堵所到達之最高甲板而言。 :甲板表面以下三時 (七十六公釐) 之線而言。

第

第

Ŧī

項

限界線,

(係指

與船側隔堵

第

Ξ

項

而言。 船 第

吃水云 ·者係指在船舶長度之中央部從龍骨上面起至所述之分段載重線 止之垂直距

第

六

項

離 而

第 七 項 某處所之滲透率係指該處所足以 被水佔領之百分率 而 言某處 所 之體 積擴 張 至

線 以 上 者, 其 體 積 應 測 至 一限界線 版之 高度 爲止。

第 八 項 機艙係指令 自龍 骨上面起延至限界線上 並介在 兩端主橫置防水隔堵間此

第 九 Q 項 搭客處所? 堵 用 水爲界處所以供正副推進 者 而 係指 為容納搭客及搭客使用而設備之處所 機器, 如裝有汽罐時汽罐 而言但行李室貯藏室粮食室及 亦在 內。 .) 及一

切永

人人煤

兩

個防水隔

限

第 ÷ 項 第二款 在一 切情形之下體積應算至船型線爲止 可 浸長度

應

作

搭

客應

所

論。

郵

件室,

三不在此

.内為第三款起見在限界線以下為容納船員及船員

便用

而設備之處所

第 第 項 項 船 决 船 下, 定之。 船 舶 舶長度上之任意一點之可 舶 有 不致浸過 連 續 隔 堵 限界線 甲板時其 以所述之一定點爲長度中心)而可浸之船舶長度之最 定點之可 **浸長度須斟酌船舶形狀吃水及其他特性而以計** 浸長)度, 指 在後述 第三豪所 規 定之一 算方法 定 假

部

分

介而言。

定

第 \equiv

項

船舶無連續隔堵甲板時其任意一點之可浸長度得以達一假設連續限界線止决定之,

但

防 水。

第三款

滲透率

第二款所述之一定假定乃關係於限界線以下處所之滲透率者也。

項

第

决定可浸長度時在限界線以下船舶之次述各部全長內均須使用一律之平均滲透率

第 款第八項所解釋之機艙。

甲

機艙以前之部

分。

乙

機艙以後之部分。

對於汽船其機艙各處之一律平均滲透率須由下式决定之

甲

丙

__ 項

第

80 + 12.5

但

a ····第一

範圍

四內者。

C

٧

……在限界線以下機艙之全體積。

……在限界線以下機艙之範圍內撥充貨物煤炭或倉庫用之甲板間體積。

|顧及受損後之下降及吐簾 (Trim) 該假設連續限界線以下之船邊及隔堵須力求 款第九項所解釋之搭客處所體積該搭客處所乃在限界線以下機艙之

丙 時, 由 詳 細 計 算法所 算數值可以 决定之平均渗透率較由 '代用由公式所得之數值, 上式所得之數為

此

項計

搭

客處所之滲透率須作爲95,

一切載貨載煤及貯藏地方之滲透率作為67二重底

可之各種數

值。

一對於此種計算第一

款第九項所

解釋

小但經主管

機關

認

汽油

艙及其他船艙之滲透率須採取主管機關所認

第

機艙以前(

或以後)

之部分其各處之一律平

均滲透率須

公由下式:

(决定之。

項

63 + 35 -

積。

但

a ……在限界線以下機艙之前面(或後面)第一

款第九項所解釋之搭客處所體

v ……在限界線以下機艙以前(或以後)部分之全體積。

項

四

第

第

項

分段室最大可許長度(以船

舶長度之任意一點爲中心。)以所謂分段係數之適當係

第四款

分段室之可許

長度

員處所完全閉圍

永久隔堵內而撥充他項用之處所外其餘全部應作搭客處所論然若所述之搭客或船

于鋼製之永久隔堵內者則限於項閉圍處

厥,

須作搭客處

所論。

個防水橫置隔堵間之甲板間分段室內有搭客或船員處所者除完全閉圍於鋼

製之

數乘其可浸長度即得之

更本係數隨 分段係數須依賴於船舶長度又對於一定長度須按該船舶使用目的之業務性質而變

甲 船舶長度增加及

Z 事搭客之船舶之係數)而規則的連續的減少。 由係數A·(適用於初次從事運貨之船舶之係數)變成係數B·(適用於初次從

L 為第一條第二項所解釋之船舶長度。

L以呎表示時。

A = L - 198 + .18 (L = 430 K 430 ML)

L以公尺表示時。 A = -L-60-+.18 (L=131 K 131 K L)(1)

L以呎表示時 以公尺表示時。 L-138 -+18(L=260及260以上)

 \mathbf{L}

係數AB,之變化由下(!)及(!)表示之但

li I

L - 4230.3

-+.18(L=79及79以上)………(ii)

第

P 長度一定之船舶其適當之分段係敷須用由下式(ii)及(ir)所得業務數之標準(

以後稱爲標率數)决定之。

但Cs……標準數。

M ……第一款第八項所解釋之機艙體積之外並加以在內船底之上或機艙前後之任 L ……第一款第二項所解釋之船舶長度。

P ……第一款第九項所解釋之限界線以下之搭客處所之全體積。 何永久汽油艙之體積。

V……限界線以下之船舶全體積。

K 具有下列數值。 但N |

船舶許可搭客人數。

. EL

長度用呎類積用立方呎表示時。

区之數值。

K N 之數值較P 與限界線以上之實際搭客處所全體積之和為大時若所用P,之數值

長度用公尺體積用立方公尺表示時。

不少於 2/3 KN得採用其小數。

P,大於P時。

 $C_{\theta} = 72 \frac{M + 2P}{V + P \cdot -P}$ (iii)

 $C_8 = 72 \frac{M + 2 P}{}$. 在其他情形之下

分段規則。

第三項 船舶無連續隔堵甲板時其體積應計算至决定可浸長度時所用之實際限界線為止。 _-....(vi)

甲 决定之標準數爲一百二十三或多於一百二十三時應以公式(11)所與之係數 後面之分段如標準數為二十三或少於二十三時應以公式(1)所與之係數点 船舶長度四百三十呎(一百三十一公尺)及四百三十呎以上之船舶其船自艙

用係數A及B間之直線間插法由下式求之

 $A - B)(C_S - 23$

B 决定之標準數在二十三與一百二十三之間時應以係數E 决定之但係數E 須

數 E 當係數E不及 40·並經主管機關認可許其不必遵照本船之機器分段室內之係 時此種分段室之區劃應以一增大係數决定之但此項 增 大係數 不得 超過

Z 船舶長度不及四百三十尺(一百三十一公尺)但必不少於二百六十呎(七十

九公尺。)之船舶其船首艙後面之分段具有等於S之標準數時但

應以係數—决定之具有一百二十三或一百二十三以上之標準數時應以公式(;;) S 9382 - 20L二 (L以呎表示) 3574-25L 上(L為公尺表)

所與之係數B 决定之具有S 與一百二十三之間之標準數時應以係數—及係數間之

直線間插法由下式求之。 F = (1-B) (cs-s)123 - 8_..... (vi)

丙 尺)之一切船舶其船首艙後面之分段應以係數—決定之但主管機關認為船舶 船舶長度不及四百三十尺(一百三十一公尺)但不少於二百六十呎(七十九 之任何部分事實上不能遵照此項係數時在此種情形之下主管機關察其環境得 公尺)而具有少於 s 之標準數之船舶及船舶長度不及二百六十呎(七十九公

許此項之廢弛以示公正者不在此例。

1 丙之規定對於任何長度之船舶其搭客數額多于12但不多於 /L2(公尺)県50(取二者中之小者)亦應適用之。

第五款 關於分段之特別規則

若兩個隣近分段室互相共通而其合成長度不超過可許長度之二倍(取二者中之短

第

項

者)時其中一個分段室得超過由第四款規則所决定之可許長度。

若此 兩個 內部而第二分段室所位在部分之平均滲透率

與機艙之滲透率不同時應使此兩個分段室之合成長度適合於兩個分段室所位在兩

部分之平均滲透率之平均數

若此 兩 個隣近分段室具有不同之分段係數時該兩個分成段室之合成長度應比例

横置隔堵之一 個應於距前部垂線不得大於可許長度之處所裝置之。

船舶長度四百三十呎(一百三十一公尺)及四百三十呎以上之船舶船首艙後

面主

項 主要横 與 **外板相距** 置隔堵作成 須在最深分段載重之高度上向中心線直角量度等於第一款第三項所解 屈 折 5亦可但屈2 折之一切部 分, 須在兩船 侧 垂 疽 面 以内該兩 1 直

之船舶寬度之五分之一。

第

第

項

屈 折之任何部分在上述限制外時須作為依據次項規則之一級論

第 四 項 在左列條件之下主要橫置隔堵作成階級 亦可。

Z 甲 在階級 以 所述之隔堵分離之兩 中設置增加分段以保持 個 1分段室其合成長度不超過可浸長度百分之九十時 如平 面 隔堵 所獲 得之同

点樣安全度。

第 第 六 五 項 主要橫置隔堵作成屈折或階級時須用一 倜等價平面隔堵以决定分段。

項 若二個 | 隣近 主横置隔堵, 或此等同容積之平 面隔堵間 距離或通過隔堵最 近於作成階

加 之。 段室之全體積不致浸氾時用其他方法所規定之此種分段室之可許長度,非例的增 級部分之橫 李 面 間 距 |離少於十呎(三〇五公尺)加 船 舶 長 度百分之二以 Ĺ, 丽

主 分

在 此 種 情 形 6內不受損船側, 上所假設之有效浮力體積不得大於受損船側上所 假 設之

Ł 項 設 置 防 :水甲板船身外殼內部防水或非防水縱置隔塔時主管機關須對於船舶安全上

第

體

第 項 凡船 第六款 不可 `少之點加以認可(尤其顧 須設 船 首 個船艙隔堵或碰撞隔堵延至隔堵甲板止為防水者該隔堵之設置處所須 尾艙 隔 路及機 艙 及在 隔 堵 構造配置 軸 洞 筝 中因偏 斜而 一發生氾浸之結果。 第 項

百分之五。 距 前 部垂線, ·不得少於船長之百分之五亦不得多於十呎(三〇五公尺) 加船

有一

長前部上層構造時其船首艙隔堵須延至隔壁甲板之上一層甲板止為能

禦風 若船舶 有 效的 雨之構造倘若

距前部垂線,

至少在船舶長度百分之五,

而形成階級之隔堵部分能

第

防禦風

雨時,

本項

延長不必設在高於隔壁之下面

頃

船尾艙隔堵及第一款第八項所解釋之機艙與前後之載貨及搭客處所分離之隔堵亦

須設置

並須達至隔堵甲板止為防水但若對於分段之船舶安全度不致減

少時船尾艙

·板以下截止之。

防水處所內船尾軟墊箱之活動部份洩漏在防水軸

在一切情形之下船尾管須閉圍在

隔堵得在隔堵甲

項

第

洞,

或其

《被浸沒者。 (他處所之內但該處所之體積為由船尾軟墊箱之活動部份洩漏浸水時限界線

亦不致

第七

分段

(吃水線之指定標誌及記

項

第

在本公約第五節之規定所指定及標誌之分段載重線須記載於安全證書內對於主要

「客狀態則用記號C·1 區別之對於交代狀態則用

撘

C.2.C3

等區

別之。

登入安全證書內之各吃水線其各適應之乾舷須與公認國家乾舷規則所决定之乾舷

456

船長度

相 洞在 相同之位置及由相同之甲 板線測定之。

第 項 國家乾舷規則决定之。 任何分段載重線標誌决不得安置在鹹水中最深載重線須由船體強度及(或)公認

第 四 項 不論 重 線標誌與公認國家乾舷規則所 分段載重線標誌之位置如何凡船舶不得載貨過多而浸過載重線標誌者但此 規定者相同且須適合於季節及地方之情 況。

載

第 項 第八款 防水分段隔堵不論其為橫隔堵或縱隔堵其構造方式務須得以適當餘裕之抵 防水隔堵之構造及初次試驗等

第 在 隔 堵中達至限界線 止之水頭 壓 力此 等隔堵之構造須得 主管機關 認可。 抗支技

項 隔堵上之階級及屈折務須防水並應具有與該部分隔堵同一程度之強力肋骨或 -板或防水隔堵時此種甲板或隔堵須作構造上之防水但不得用木材或水門 ·梁, 通

汀 過 過防水甲 爲之。 滿主分段室, 一
施 行之試驗非屬強 制的者隔堵之完全試驗應由檢查員執行之,

第 項 以水充 並 無論在任何情形應執行防水試驗, 用達至最深分段載重線之水高試驗之。

Ŧī. 項 二重底(導管龍骨亦在內) 及船 身外殼內部則應受達至限界線止之水高。

等

第

四

項

船首艙

須

第 六 項 以裝液體爲目的之艙及構成船舶分段部分之艙若試驗水高决不少于艙頂上三呎(

三分之二之水高試驗其防水(二者中取其大者

九二公尺)時須用達至最深分段載重線止之水高或以龍骨頂起至限界線止之深度

第九款 防水隔堵上之開口

項 防水隔堵上之開口數須與該船舶之設計及適當之操作相合範圍內減至最少限度對

第

項 甲 於該項開口之關閉應講求妥善之法。 管 排 水 孔電燈線等貫通防水分段隔堵時其配置須要保全該隔堵之水密度。

第

甲 Z 在左列各目內不得開設門及人孔或通路之開口。 水門戶不得設在防水分段隔堵之上。

第

Ξ

項

(二)載貨處所與其隣近載貨處所或永久煤艙或豫備煤艙(在第七項所規定者)限界線以下之船艙隔堵。 此 例)分離之防水隔堵。

Z 分器 倘若處理 在 船 音艙內側緊着於船首艙隔堵時則船首艙隔堵在限界線以下之處所不 船 首艙內液體之管裝置有扭下瓣一個得在隔堵甲板以 (上操作而) 其配

得被一

個以上之該項管貫通之。

但

第九 項乙所規定之甲板 6間煤艙門不在 此

2 為避 內, 及 免煤炭阻礙 防水煤艙門之關 閉起 見須用障壁或 横隔隔堵不得 其他方法施 以滿意之裝置。

相 來往, 此 項門之安置 法其 門坎愈高愈善。

項 甲 防水門之型式其認為許可者為鉸鏈門梭槽門及他種同等型式之門但僅用螺頭 釘緊着之板門不在此, 例。

第

第

Æ.

項

在

機

艙

以

離

開

煤

艙及

軸

洞門之處

欧所各主

装置

個

览

Ŀ

- 之門以互

乙 丙 梭 槽 個 蛟鏈 門 閉 預, 得為 水平 備 置 移 以 動或上下移 數 個 鐵得隔 動凡祇 堵各側 須用 開 閉 手開 艺。

別別之梭

槽門,

【其齒輪】

須

在

丁 若門須 齒 身之處, 並 輪 須 之配 備 甮 得 置 以開閉 手齒 置 下墜或墜落 方 輪 法, 外同 其 務 配置方 使該門得 重重之作關 時應在隔堵甲板以 法, 務 在 使在門自身及隔堵甲 自 閉 身之 時該門須備具適當裝置, 兩 側及 上容易到達之處, 隔 堵 审 板以上之處得以開 板 Ŀ 容易 亦得開閉之。 以調 到 節 達之處解 關 閉 運 放之, 動,

 $\overline{459}$

力亦得在門

戊

須

由

.中央管治居動置開閉之門其齒輪之配置方法務使該門得用動

時

亦

務

使

其

不

用墜落之後該手齒

輪

須

由

上部或下

部位置

立刻得以

再

用。

閉

第 第 九 八 項 項 甲 航 海 中 有 時必須開啓之防 水門, 洞道通

路之門不在

此

例,

設置在主要橫置

防

第 七 項 甲

Ŀ 容易 到 達之處 轉 動之。

門故

也,

此

種

利

用

動

力

開

閉之門

|須備

置

以

/手齒輪/

得在

門之自

身及

由

隔

塎

申

板

的

關

閉之務使任

何門得受局

部

配置保持其關

閉

狀

態蓋為防止,

由總

機關

開

啓該

自

l身之處開閉之若將總機關

開寒後,

再

由

分機關

開啓時其

配

置

路使該

門得

自

動

己 各種 門須 在門自身以外之各操作地點裝候指示器以表示門之啓閉。

之最低 不 在 注搭客船 准 設在 點, 上述 至 員 少 及 甲 須 I 作處 板以下之搭客處 高 於最 所之鉸鏈防 深分段載 所, 重 水門只許設在一 船 線七呎(二一三公尺)凡 員處 所 及工 一甲板以 **定作處** 所 上該 内。 一鉸鏈 甲 板 防 下 水 側之舷側 門

構造 之**,** 航 規定之下 行 合格之鉸鏈防水門得在分離, 中 所許 須 保 持 可, 設置 其 關 閉 船 狀 側 態, 載 ~~港 貨 門 之高 甲板間 中 開 啓 度上設置之此等門 咸貨處 此 種 門之 处所之隔堵! 時 間, 均 .須於開 但在第十款第十 須 記

乙

其 他 出 切 陳 述 防 水 書 小門須 證 期, 該 為梭 項 門為絕 槽 門。 對

如

欲

設

置

一設該

項

門

其

個

數

置,

須經主管機關之特

別考慮並應由所有

Ä

提

入

航

海

記

事

簿

內, 閉

始航

行

前

關

項

槪

心要者。

時,

第

隔塔上之可移動板除在機艙以外一概不准使用該填板於船舶未雖港之前須常安放

同 時 關 閉之該 項 門同 時 關 閉之前 須發警 告 音 信

)該項門之數超過

五個時一切

防水梭槽門須用

動

分開

閉, 並

須

山船

橋之一

地點,

得

水隔堵上其門坎之高度在最深分段載重線以下時須適用下列各則。

一個時。

二)該項 **(門數不過五**

(1)若標 準數不過30 <u>一</u> 切 防 水梭

槽

門得祇

須用手開閉之。

動 **万開**

閉之

門

動

(2)若標 亦可但下墜門須裝置以解放及手齒輪在門自身及由隔堵甲板以上之處所轉 遊數 超 過30, 但不過60 時, 切 防 水 梭 | 槽門得 為 下墜門或? 為用

)若標 準

乙 $\widehat{\mathfrak{z}}$ 航 海 中 製超 為 調整煤炭起 過60 時, 見, 切 有時 水密梭槽門須用動 須 開 ·啓之防水門設; 力開 別別之。 在 隔 堵甲

板

以下之甲板

間

煤

丙 坎高 關 時, 聯於冷藏貨物之圍壁通路, 該 領門 |於最深之分段載重線不及七尺(二一三公尺) 須 用 動 **万開** 別之該, 通過 項門之開閉, 個以上之主要橫置防水隔堵而其開 須記載 在 航 海記 時設在該 事 海 項 内。

門, 須 用 動 万 開 閉 之。

閉

開 П 1之防水

口

之門

項

部

防

水起見須與以必要之注意。

在

其

盾

位,

在航海

:中除緊迫必要之情形外不得除去之再安置該

項板時為確,

保其

接 觸

凡防水門在航海 中為迫於船

· 舶操作上之必要而開啓外皆應保持其關閉狀態且應隨

時 為立 一刻可 以關 **郧閉之準備。**

規 定**。** 由船 道通 **加員室到** [過主要橫置防水隔堵時該項圍壁通路或洞道務須防水並須遵守第十二 達至燒火室之圍

壁通路或洞道及為導管或任何

他 種

目的之圍

壁

通

路或

項之

洞

第十二項

凡 到 達 至 一各該項 圍壁,

涧

道或圍

壁通路之至

少一

端之進路如在航行中作為通路用

時該進

或 洞 道, 不得 延長通過船首艙隔堵以後最初之分段隔

路或

;洞道之他端之進路得通過一防水門型式為依船內位置

路

須

通

過一

远長其:

防水至一高度可以充分許

可

到達限界線以上,

一到達至

「圍壁通

所規定者此種圍

壁通路

對於強

和吃水而:

一欲設之

洞

西道或園

雪壁通路

貫

通主横置防水隔堵時此等洞道或圍

壁通

堵。

經 主管 機關 之特 别 考慮。

路, 須

第十款 關閉船側任何開 限界線以下船 口之器具其配置及効率務須與其目的設置之位置及主管機關滿意, 側之 開 П

第

Ħ 相 致。

項 甲 甲 最深分段載重線為船舶寬度百分之2 - 一2 時在該甲板 板 開啓之型式。 間任意舷窗之窗台低於一綫該線與舷側之隔堵甲板平行其最低之點高於 間 内之一 切 舷窗,

須用

Z 尺)加 與 在甲板間內除甲所要求之不能開啓型式舷窗外其他之舷窗窗台低於一線該線 的 舷 防 ΙĖ, 侧之隔堵甲板平行其最低之點高於最深分段載重線為十二尺(三六六公 未得船主承諾之人開閉舷窗。 船 舶寬度百分之2小 時其在該甲板內之一切舷窗其構造方法務須有效

丙 其他舷窗得爲任何普通之開啓型式。

丁 其最 若在 甲板間 低之點高於該船舶 舶之寬度百分之2十 內乙所述之任何舷窗窗台低於一線該線與舷側 由 任 時該甲板間內之一切舷窗須防水關閉之在船舶未 何 港 出 發時所浮之吃水線為 4叶尺(一三七公尺) 之隔堵甲板平行而

加

船

在 港 內開 內主管機關得指示制限平均吃水在此制限平均吃水內此等舷窗窗台須在本項 離港 啓 之前須閉銷之及務使其在航海 此 種 |舷窗之時間暨離港 時關 閉 中不得開啓。 及閉銷此 **延軽的**

之時間,

均須

記

え 航

海

所解釋之線以 上及在此制限平 其 在航 海中開啓之在

熱帶 海 洋 天氣 良好 時, 該 項 制 限 吃水 得, 加多 △尺 (・三○五公尺。

的 有效鉸連之側 開閉, 並 可以防水關緊之。 殿舷面窗 蓋須裝置于左列各種舷窗但該舷窗蓋之配置可使其易及有效

第

 \equiv

項

甲 規定 用不開啓型式之舷窗。

乙 距 前 部 垂 線船 舶長度八分之一

以內處所所設之舷窗。

丙 在 第二 項 乞所 解釋位置內所設之舷窗。

戊 丁 在 航 海 中 不能 到達之舷窗。 八設之舷窗。

擬 容 納 火 艙搭客處 所 內所 乃設之舷窗。

己

擬

容

納

水

夫及

灾

夫處

所

内

所

移動 及 (收藏 在 舷窗之附 近。 第

四

項

設在隔

第 第 六 五 項 項 舷窗 專 ·撥充搭載貨物或煤炭之處所不得設置 及 其 一般窗 蓋, 如 在 航 海 中, 朩 能 到 達 時, 舷窗。 須於船 舟白 未 在海上航 行 之前 緊實關閉

無主管機關之特別認可自動通氣舷窗不得設在限界線以下之船

侧。

第

七

項

第 第 九 八 項 項 排 設 水 在 八孔衞 船 側 生排 之一 切機器! 泄 口及設在知 野其他 船 侧之其 吸 水 $\dot{\Box}$ 他 及排 同 、様開 水口其裝置 口, 使各排出口 **占**方法務: 使 作 預 爲多數之衞 防 海 水意 必外之浸入。 配生排泄

П 及 其他管口 用, **。**或用其他滿意方法將其數 目減至最少限 度。

第 + 項 從限界線以下處所貫通船 水口, 內起見須備

施行 可以 容易 部 之 關閉之確實器具者或得 試 到 7達之器具 個, 驗者當備置一 須要高於最深分段載重 對於各個 個 確 實 排 侧 作 許其備有 水 m m設之排: 崩 Д, 得許 線其安放位置務使在其業務狀態中 瓣 時, 隔 無 備 堵甲 上述 有自 爲 板以 動不 防止 裝置之自動不 上之操作位置, 海 返 轉 水浸入船 辦 返 個 轉 備 |須隨 辨兩 有 由 時很容 得以 個, 隔 其 堵

隨

易

到

達

時接近,

崩

板

以

Ĺ,

兩

個

中上

以

有

效

並 須 備以 限界線以下之舷門載貨門及載煤門須具有充分之強力該項門須於船 装以 指 示該 項 瓣之門 閉。

發航前

關之

第十一 項 設在 特 有 別 效 考慮。 的 .關閉及保全部設在最深分段載重線以下之載貨 門及載煤門須經 主管機 舶

第十二項 各棄 蓋 該管不用時其蓋於瓣須保持其密閉狀態。 須 為防 灰筒 主棄芥筒 水以 外並於最深分段載重 等之 船 内 開 П, 須 設以 線, 在容易到達之處筒內設自動不返轉瓣 有 :効之蓋若該船 內開 П, 位 在 限界線 Ü 一個、 下 時,

¥

第 7 款 防 水門舷窗等之構造及初 次 試 驗

在前各款章程 內所述之一

切

防

1.水門舷窗舷門載貨門載煤門瓣管棄灰筒棄芥筒之設

計 材料及構造須得主管機關之認可。

門之前 或後 施 行之。 第

項

各防水

門須用達至限界線

止之水高壓力試

!驗之該試驗須於船舶服役前於裝置防水

第

項

第十二 彩 防水甲板圍壁等之構造及初次試驗

Ą 成彼等防水之方法及關 防水甲板圍壁洞道 壁, 導管龍骨及通 至限界線。 閉彼等 開 氣管應位 口之一 切装置, · 於對應高度之防水隔堵具同 均 須得 主管機關之滿意,

一之強度造

防 水通

及防

水闡

至

少

須達

第

第 項 第十三款 船舶完成後防水甲板應施行注水試驗或漲水圍壁洞道及通氣管應施行注水試驗。 防水門等之定期操作及 視 察

凡 新 造及現 次。 存 船 舶, 所 有 防水門舷窗 瓣 及汚水管棄灰 口 棄 芥 口 1之關閉 機械, 其動 到作之操演, 應

钲

週

施

行

週 施 航 行全部操演 程 超 過一週以 一次但在主要橫置隔堵上之各防水動力門及各鉸鏈門為航海 上之船舶於離港之前應施行全部操演一次其他船舶於航海期間 中所使用 內, 者,

至

少每

6年日

要者在航 必須施行操演一次防水門及連接其間之各機構與指示器所有瓣其關閉為使分段室防水時所必 海中均應於一定期間視察之至少每週施行一次。

第十四款 航海記事簿之記載

凡 新 ;造及現存船舶其鉸鏈門可移動板; 移 動 板舷窗舷門載貨門載煤

口及其他之開口在航行

間, | 均應載於航海記事簿內。 本章程所規定之操演及視察其紀錄應載於航海記事簿內對於任何缺點之發見亦須爲明

中為本章程規定其必須關閉者均應於離港之前一律關閉之其啓閉(如為本章程所許可)之時,

断之記

第十五款

二重底

凡

第

項

第 項 凡長度為二百四十九尺(七十六公尺)及三百尺(一百公尺)以下之船 應自 機艙起設置 二重底延至船首隔堵或於可能實行之範圍內接近該處 止。 舶. 在

機艙

凡長度為二百尺、六十一公尺)及二百四十九尺、七十六公尺)以下之船舶,

至少

第 Ξ 項 凡長度為三百尺(一百公尺)及三百尺以上之船舶於其中 之外至少應設置二重底延至船首艙隔堵或於可能範圍內接近該處為止。 央部至少應設置了重底

延至

一船首艙及船尾艙隔堵或於可能範圍內接近該處為止。

第 四 項 几 須 、設置二重底之處其內船底應延 至兩船側務使其保護船 底 灣 曲 部爲止。

重 底邊板之外邊與 船 底灣 .曲部外板之交點, **11E** 論 任 任 何點均不低於 定 心水平面

時則前 舶長度中 .述之船底灣曲部護作為合格論但所謂一定水平而者係指通過一 央部之肋骨外面之交點之水平面而言, 而該對角線, 乃通過船底基線 對角 **丛** 上 距 船 線 與船

舶 中 心 線 為 船 舶寬度二分之一之點與船 底 基 線 傾成二十五 度角者。

Ŧi. 項 構造於二重底內與排水設備相連之汚水潭不得超過必要之度向下伸展, |重底邊板之內邊不得少於十八寸(四五尺公釐)在暗輪船軸洞之後。 並 距 外 板或

第

第十六款 禦火隔堵

凡 船 舶 應於隔堵甲 板 **以上裝置 《禦火隔堵由船之一邊延至他邊其配置方法須得主管機關之認**

禦火隔堵須用鋼或其他防水材料構成之且在該隔堵設置在船內之狀况之下能有效防止在,

可。

隔 堵 上發生温度華氏 一千五百度(攝氏八百十五度)之火蔓延達一 一小時之久。

此等隔 堵 Ŀ 之階 級屈 出折及關閉, 此等 隔 堵 Ŀ 切開 口之器具應能禦火並 不透 火焰。

公尺) 在 ·任何上部構造之內任何兩個連接禦火隔堵之平均距離概不得超過一百三十一尺(四十 汽船

第 + 乜 款 限界線 以 上之船 側 及 其 他開 П 筝

第 項 舷窗 舷 菛 П,

構 造, 又設置此 載貨口載煤 項開口之處所及此 1及其他 關閉 項開 限界線 口 對於最深分段 上之船側各開 載重線之位置應 口之器具應具, 有効之設計 具 有

強 力。

第 項 隔 **堵甲板或其** 上層之甲板應使之不能 **混風雨即** 在 普通海 面狀况内水不能向下面滲

以有效器具得以迅 透在曝露氣候甲板上之一)速關 閉以 切開 防 水。 П, 須 其 有充分高度及充分強力之艙 口欄板並 須 備

置

第

Ξ

項 第 在各種天氣 千八 款 《之下為迅 防 水分 段室之太平口 速清除氣候 甲 板 上之水之必要應設置排水口及(或)汚水管。

項 甲 板。 於搭客及船員處所內應設置太平口之相當之設備使每分段室內人員,

得 以達

到

艙

面

第

項 應備置 處 所, 得 以 以 逃 與防水門無關 避。 係之有效之設備使船員自各汽機室軸洞 燒火室及其, (他工作

第

第十九款 抽 二水設備

船

舶

須設置有效之抽水設備於事變後不論該船為直立

項

得

由

任

何防

水分

段室

內

抽

水或

排

此

除

在

船

端之

~ 狭窄

分 段室

以外之處翼

部

吸收,

成偏斜在一

切

珂

能

狀

、況之下

概

為

必要

灣

曲

部

Ŀ

設

置

有密

闭

内

鋪

板

|時須爲適常之設備俾分段室內之水藉此得

集

項

第

獨立

動

力之汚水

御筒

兩

日個但長五

度不及三

百

尺(

九一五公尺)之船舶具有不及30之

除備 置 由

流

至

玉吸收管, Ė |要機器操作普通汚水喞筒

|又須備| 置有效器具以排除

B 経緣艙: 内之水。

或

與

此同

一效力之機室

喞筒

以 外 ,

尙

須

備

置

舺

|述添置之獨立動力汚水喞筒 内當標準 數 超過 30 時, 須 另外添置 中之一個之用者 立 動 均不在 筒。 此

替代

Ŀ

標準

數

時,

得

備

置

曲

·柄型之有效手用唧筒兩個,

前

後或可移

動之動

二力喞筒

二個以

列。

形 炆 般役務之唧筒, 尚若裝置 有連接於抽 獨 污水係之必要連結時得作爲用獨立 力之 喞

衞

生

船

墜

在

切

悎

動 力之汚 水喞筒 辦 理。

冪

Ξ 項

規定要兩 項喞筒得以有效使用。 舶 並 可 航 ,受浸之緊急唧筒, 行 個 中 或 能受汜浸 兩 個 以上之獨立 之一 凡 置在隔堵甲板以上之動力源在危急之任何情形內, 切普通 動 力之喞筒時其配置 情形 內內得 有 效 使 成用之是: 之法務 逗 使 動 至 一少有 力卿 筒 之 個 動 個, 力

須俾

喞

筒

須 爲

此

可 在

船

第 四 項 動力汚水喞筒如在可能範圍時須安放在獨立之防水分段室內其裝置及安放方法務

使此等分段室雖受同一之損害,

而一不致容易被浸汽機及汽鍋 在 兩 個 或

兩

個

以

上之

防 水分段室 一時能排 除汚水之喞 筒, 須 在 可 能 範 團 內, 配置於此等分段 室 內。

第 Ŧī. 項 除專為 船首分段室而備置之喞筒以外各汚水喞筒, 不論其爲用手或用動力操作, 其配

置之法務使能由船 內之任何船艙或機艙抽去其中之水。

第 六 項 各個 用獨 立 動 力之汚水喞筒 須能 使 任汚水總管內所流 水速度為每分時不少於四

吸水管一道其直徑不得少於汚水總管之直 尺(一 二二公尺) 施 須 具 有 直 接 連 結 於置 徑由各個獨立動力汚水喞筒分出之直 結 於置有獨立動力喞筒之分段室之分離

第 七 項 管直 機 主 吸 放與汽鍋 要 水管之配置法務使從船, 徑, 循 朮 環 卿筒, 間, 最 無防水隔堵時 低 限 須 度, 有 直接吸 須等於主 /水管備 舶 須備置直接放水管一道至少要從一個循環喞筒 耍海 **邊得以其中之水** 以非反 水入 П 直 轉瓣 徑之三分之二燃料為煤或有時 達至 機艙 m内最低排: 水 水準 亩 |用煤而汽 為 Ŀ,

第 八 項 甲 向 船 外放 為 ·裝油處所充滿時或排除時所用之管明瞭區別之。 排 除 水, 載貨 循環 處 放 所或 水管得 機 ?設以支管。 艙內之水所 規 **风定之喞筒** 再分出之一

或

切水管須,

與裝水處所,

或交代的

吸水

接

乙 沈 在煤艙或煤油燃料之貯藏艙之下不得使用鉛管在汽鍋艙或機艙內へ 凝艙 或 煤油燃料唧筒標準之發 動 機室, 包括 在 內,)亦不得 使 用之。 置

第 九 項 主管 小, 及排 機 關, ,水分段室之大小而比例的定之。 須 制 定關 於汚 水總管及支管之直 **過徑之規則** 規定此項直 |徑應各按船 加舶之大

第 + 項

機艙 汚水及船墜抽水組 内或防止 由 織之配置, 分段室流 入 務使防止從海 他分段室內並須 面入水或從水船墜處所流入 施以 特 舠 設備, 其 有 汚 水 載貨處所或 及 船

之任 為免除在任何分段室內之吸收汚水管因 何深艙, 當裝載貨物 時, 或當 装有水船 |碰撞或擱淺而截斷或受其他 墜而 已被污 水管排除時偶然 損害而 的 從 海 面進水。 使其 墜 連 他 結

第十一 項 骨 分段室受浸氾, 内時, 須在 污水管開放端之分段室 須施以相當設備因此吸收汚水管在任何部分置 内之汚水管內, 亦備 置 以非 在船 及 轉 瓣 側 附 個 近, 或 或 導管

扭

瓣

袓

個, 俾 能 從 隔 堵 甲 板以上之位 置活 動之。

第十二項 一切 配 置箱及與汚水之抽水設備, 連結之龍頭及瓣 須置在普通環 境下, 隨時 可 到 達之

位置 個 管系, 内其 所操作之若除備置主抽汚水組織之外尚備置一個緊急抽汚水組織時該緊急抽 與一 (安置之法務使受浸汜時緊急 切喞 筒 共 通 选時支配吸收 收汚水管所必要之龍骨或 汚水喞筒 得 在任何分 7段室 瓣應 內活 得 由 隔 動 乏, 堵甲 板 祇 以 有

有

煤

油

室操作之。

發動 機船

第十三項 發動

設備相同但關於主環循筒者除外。

|機船之抽汚水設備在可實行之範圍內須與其同一大小之汽船所規定之抽汚水

第二十款 後 退力

以退力使在任何環境之下得以保持其適當之操縱。

船 舶

應具充分之後

第二十一款 補助操舵裝置

第二十二款 船舶之初次及繼續檢驗

申 船 舶 服務 前 之檢驗。

Z

年一次之定期檢驗。

第

項

凡新造或現存船舶應受左列規定之檢驗。

助

操舵

装置

論。

作 ·時,

用汽力或機器力的操作在本章程或在本章程之意義內一個複式操舵裝置應作為

個補

船舶均須備置一補助操舵裝置但其力量得小於主操舵裝置倘有相當設備可以用人力操

凡

第

項

前

丙

其

他

遇有特

殊

情形

之臨

時

檢 驗。

項所規定檢驗之施行 如左。

甲 船 之全部 船服務的 而言, 前之檢驗係包括船身機器及設備, 此項檢驗應查船

乙 定期檢 驗, 心查明該! 驗, 係包 括船 船 之船 身汽鍋機器及設備 /汽鍋, 及其 主及補助 船底外部 亦在此 機器救生設 内 之全部| 備,

對於船

舶

之目的業務所制定之細則規定又本檢查應查明船舶各部工程及設備,

在

各

方面

是否妥善。

其

他設備之配置材

:料與構造尺寸是否

遵守本公約之規定及該

船舶

隸屬

國

政 府, 身汽鍋,

及其

屬具主機器及

補 助

機器救生

一設備,

船底外部與汽鍋內外部亦在此

內

否 細 則規 妥善而適合, 定。 其口 1的業務並是否遵守本公約之規 定及其隸屬國政府所制 定之

23

檢

應

舶

身

屬

具

及其

人他設備是

而言,

此

項

丙 因 之材料及工程在各方面是否妥善並該船舶是否遵守本公約之規則及該船隸屬 施 舶之安全或, 紀行之此, 周圍 之狀 項檢驗應查明其必要之修理及更新是否有効的完成修理 救生設備或其他設備之效率及完備者時或每 **况而施行一** 般或部分檢驗應 每于發生事故或發見缺點, 於重 要修 足以 理 及更新 或更 影 響船 所用 新 時

國政府所制定之細則規定。

第 \equiv 項 料艙所施行之初次及繼續水壓試驗之必要條件(前項所規定之細則對於主要汽鍋及補助汽鍋連續器汽管高壓蒸溜器及發動機之燃 包括所用之試驗壓力)及二連續

試驗間之期間應詳密規定之。

管應定期的以水壓試驗之。 主要汽鍋及補助汽鍋連續器燃料艙及蒸溜器及內徑大於三寸(七十六公厘)之汽

船舶依第二十二款之規定檢驗完訖後凡為檢驗所及之構造配置機器設備等非經主管機關

第二十三款

檢驗後狀態之維持

救艇之標準型式分類如左。 第二十四款 救艇之標準 救護設備。

之允許概不得改變之。

第 第 級 級 固定船 (甲)具有內外部浮力裝置之露艙救艇其船側上部能疊者及(乙)具有固定或能疊 之防水舷牆之甲板艇。 側之露艙救艇(甲)僅具內部浮力裝置者(乙)兼具內外部浮力裝置者。

凡救艇具浮力装置依賴於船身主要部之一之前述調節時或其立方容積不及三五立方公尺

等於一二五立方尺)時該項救艇概不得承認之

凡救艇當滿載搭客及設備品時其重量超過二〇三〇〇公斤(等於二十噸)者概不得承認

之。

第二十五款 第一級救生艇

級救 生艇須具有至少等於救艇長度之百分之四之平均舷弧。

第一

第二級救生艇之空氣箱其安置之法務使在氣候險惡之狀態下滿載時得確保其穩度。

許可搭載人員一百名或一百名以上之救生艇其浮力裝置之體積須增加至主管機關認可為止。

級救生艇亦須具備下列條件

第

甲 僅 具 、內部浮力裝置之救生艇

本型式之木製艇之浮力應以防水空氣箱供給之

同 本空氣箱之全體積須至少等於該救艇立方容積三十分之一本型式之金屬製艇之浮力不得少於 ·立方容積之前述木製艇之浮力防水空氣箱之體。<a>應依次增加之

-型式之木製艇之內部浮力須以防水空氣箱供給之。 Z 兼具內外部浮力裝置之救生

艇

水

本心氣箱之全體積須至少等於該救艇立方容積之心%

粒狀碎軟木或其他粒狀碎物質或籍空氣膨脹之任何器 110

外部浮力裝置得以用軟木或其他具有同一效力之材料為之但此項浮力裝置不得使用藺軟木屑

木製艇之浮力裝置如為軟木時其體積須不得小於該救艇立方容積之一千分之三十三如為軟木

體積應依次增加之。 以外之材料時其體積及配置務使該救艇之浮力及穩度不得小於具有軟木浮力裝置之相 金屬製救艇之浮力不得小於同立方容積之前述木製救艇之浮力防水空氣箱及外部浮力裝置之 们同教艇。

第二十六款 第二級救艇

一級救艇須具備下列條件。

甲 具 有內外部浮力裝置之露艙救艇, 其船 側上部能疊者。

本型式之救艇應兼備防水空氣箱及外部浮力裝置二者體積之總和即為該艇所能適應每一人最

少限度須等於下列數目。

立方公呎

空氣箱

外部浮力裝置(

如用軟木)六。

立方呎 五、

外部 浮力装置得以軟 木或 其 他 具 有 同 效力之材料為之但此項浮力裝置不得 使用藺 軟 木 屑

狀碎軟 **|大**或其他粒狀碎 物質或籍空氣膨脹之任何器具。

置之相 旧教艇。

如

為軟木以外之他

項材料時其體積及配置務使該救艇之浮力及穩度不得小於具有軟木浮力裝

本型式之金屬製救艇須兼具內外部浮力裝置以確保該艇之浮力至少與木製救艇者相等。

本型式救艇之最小乾舷應隨救艇之長度而定之並須從滿載時之水面起至救艇長度之中央部固 定船側之頂部為止垂直量之在淡水中之乾舷不得小於下列數目。

七、九〇、

九、十五。

具

有中間

長度之救艇之乾舷由

間

插法計算之。

八、五〇。

最小乾舷

救牛艇之長度

九。

能疊之船 "侧須為防水。 具有固定或能疊之防水舷牆之甲板救艇。

乙

478

粒

)具有凹甲板之甲板救艇 板距吃水線之高度無論在任何點至少須等於救艇長度之0.5%此項高度在凹甲板之 本型式救舷凹甲板之面積至少應等於甲板全面積之百分之三十

兩端增加至救艇長度之1.5%。

凹甲

本型式救艇之乾舷須至少備具百分之三十五之豫備浮力。

(二)具有平甲板之甲板救艇 艇深度自龍骨翼板下面起至救艇長度之中央部船側甲板之頂部為止垂直量之其乾舷則 救艇長度之中央部船側甲板之頂部起至救艇滿載時之水面止量度之在淡水中之乾舷不得 於下列數目但該數目對於具有等于長度百分之三之平均舷弧之救艇無須修改得適用之 本型式救艇之最小乾舷與救艇長度無關係只依其深度而定之救

自

救生艇深度

小

公尺

四六〇。

對

於中間深度其乾舷則由間

插

温法求之。

九 五。 公厘

6 = 5 = 3 3 2 2 3

呐

最小乾舷

測量得之實際平均舷弧之差額之七分之一求得之不得因舷弧較標準舷弧為大或因甲板之中央 加 舷 弧 較 Î 面 所 解釋之標準舷弧為少時其最小乾舷得於上表數字加以標準 舷 弧 與在 船首

彎高量而減少乾舷。

(三)一切甲板救生艇, 須置以有效設備以清除甲板

Ŀ

第二十 七款 發動 機 艇

下列條件。 |其為第二十六款第二項所規定與否凡附載於船舶作為救生設備之一部之發動機艇應遵守

無

論

押

凡

發

動

|機艇應遵守第一級救生艇之規定並應置有迅速放下水面之適當

Z 凡 發 動 機 艇, 應 載 有豐足之燃料並, 須隨時準 傰 使用。

丙 發動 促退之設備。 |機及其屬具為保全在險惡氣候狀況下之活動須將該機適宜閉圍之並須置

後

丁 發動 有外部浮力裝置時之外部浮力裝置體積應增加至適度之比例以補償發 海 燈 無線 機 艇 **感電装置** 當滿 可能搭載人員重量之差額。 :載時其在靜水 及 切屬 具之重量與假定除去發動機探海燈無線電裝置 面 型之 速 率, 至少應 心為六海 里 內部 浮 力裝置 體 **氨動機探 后** 程 及 置 及

切屬

具

時

尾

除具備下列條件外任何型式之浮笩概不得承認之。

凡浮筏須用認可之材料及為認可之構造。

乙 甲 凡浮笩當浮在水中或進行中務須有效及安穩。

丁 浮筏之外部周圍須緊繫一索。 丙

凡浮筏之兩側須備以木及帆布或其他適宜材料之固定或能疊之舷牆。

戊 浮笩須具強力使從船 中之浮筏其大小及重量均應為便於處理者。 舶甲板下水或被投入水中時亦不致受捐害若為被投入水

對於每搭載人員一名浮笩應具有不少於八五立方公尺(等於三立方呎)之空 氣箱及與此同一 効力之浮力裝置。

己

之甲板 「面積並應有効的支持搭載八員出於水外。

空氣箱或與其同一効力之浮力裝置應於可能之範圍內置近浮筏之兩旁此項浮 力之裝置不得用籍空氣膨脹之任何裝置。

¥

第二十九款

浮具

庚

對於每搭載人員

一名浮笩應具有不少於三、七二〇平方公分〈等於四平方呎

支持 所 有浮具無論其為座位甲板椅或其他浮具關於浮力對 以公斤 7表示之靈重, **分** 鐵 重 立成磅 表 示 時 則以32除之)所得之人數務須充分如浮具之浮力, 於 人或 以一四 、 五除其在淡水中所能

係賴空氣者應於危急時使用前不需空氣膨脹之。

浮具適浮之人數須依上述方法求得之最小人數或周圍三○,五公分(等於一呎)之數以决定

之。

此 /項認可浮具須遵守下列條件。

Z 甲 浮具當浮在水中或進行 浮具 應以適當之工程及材料構成之。 :中務須有効及安穩。

丙 浮具之大小強 力及 **グ重量**, 均應 使 不 備 而易於處 理, 遇必要時應使

其

籍機器設

以其從

搭 :載談浮具之船舶甲板上投於水中時亦不致受損害。 或與其同 **効力之裝置應於可能範圍內置近浮具之兩旁**

戊 浮 具之外部 周圍, **四須緊繫** 二 索。

丁

空氣箱

第三十款 第一 級救 生艇之立方容積

第

項 第一 方法 ·决定之方形船尾救艇之容積應作為尖形船尾救艇容積計算之。 級救生艇之立方容積須用 Stirling's(Simpson's) 法則或同樣精確度之其他

容積=12-(4A+2B+4C)

 \mathbf{L} 爲以公尺(或呎)表示艇之兩端長度從船首材外板內面起計至船尾材外板內面

爲止具有方形船尾之救艇其救艇長度則測至船尾橫材之內面 止。

點及距後部四分之一長度之點之橫截面積、相當於救艇兩端之面積作爲省略論

ABC 係表示將長度L四等分所得之三點即距前部四分之一長度之點長度中央之

面積ABC 應視為對於各橫截面遞衣依左式算出之平方公尺(或平方呎)數。

面積= $\frac{h}{12}$ -(a+4b+2c+4d+e)

H 爲以公尺(或呎)表示之深度在外板內面從龍骨起計至舷端之高度爲止或如後

列之規定在某種情形內計至較低於舷端之高度為止。 c. d. e. 係表示深度之最高點及最下點暨將深度H 四等分時所得三點之救艇寬

a.

b.

度以公尺(或呎)表示之(a及e係深度h兩極端之寬度c係中點之寬度),

第 項 若在距救艇之船首尾端為救艇長度 時用以計算橫截面積A或C之深度應作為救艇長度中央部之深度加以救艇長度百, 1/4 兩點所測之舷弧超過救艇長度之百分之

分 之 一。

四 項 若救艇 中央部之深度超過寬度之百分四十五時用以計算中央部橫截 面積B 之深度, 面

第

應 積A及C之深度應作為右述之深度加以救艇長度之百分之一但無論在如何情形計 作 為 與寬度之百分之四十五 |相等又用以計算救艇長度四分之一 之處 **远所之横** 截

算所用之深度概不得超過該處所之實際深度。

第 Ŧi 項 若救艇深度大於一二二公分(等於四 呎)時依本規 則之規定所算出之搭載

按一二二公分與實際深度之比遞減之至使救艇搭載人員全部穿着救生衣搭

載艇

Ŀ

入數應

施 2行試驗得滿足結果爲止。

第 六 項 之搭 各主管機關, 載 人數。 對於兩端尖銳之救艇及船型肥滿之救船應用適當之公式以規定其可許

第 七 項 若顯然得知 救艇 長度寬度及深 ·度之相乘積乘以係數○六所求得之救艇容積, 較 依上

從 之相 述 外 方 乘積, 板 法 所求得者為大時各主管機關得保留其指定該救艇容積等於長度寬度及深度 外 面 乘以係數〇 與 船首 材之交點 ,六之權救艇長度寬度及深度應依下列方法測度之長度 為 止 如 為 方形船尾材之交點為止如為方形船尾救 艇時,

寬度 在救艇寬度最大之處所從外板外面測度之。

則

至

船

尾横

以材之後

面 JŁ.

立方容積之深度無論在任何情形概不得超過寬度之百分之四十五。 切情形內船舶所有要求用精確丈量法决定救艇立方容積之權。 在救艇長度之中央部之外板內面從龍骨起至舷端之高度為止但用以計算

發動機救艇之立方容積之內減去等於發動機及其屬具所佔之容積以求得之如裝有

八 項

無線電裝置及探海燈與其屬具時則並減去等於此項所佔之容積。

第三十一

款

第二級救艇之甲板

面積

甲板救艇之甲板面積應依下列方法或具有同一精密度之其他方法决定之下列規定,

第 項

項

第

决定第二級(甲)救艇之固定舷牆以內部分之面積時亦得適用之。

例如救艇平方公尺(或平方呎)甲板面積得以下式表示之。

第

在

深度——

485

寬度以公尺(或呎)表示之(a及e)係船首船尾細分點上之寬度c係長度中點

.表示長度工之四等分點及其第一部分及第四部分之二等分點之水平

之寬度的及日為中間點之寬度。

L爲以公尺(或呎)表示之長度從外板外面與船首材之交點起至外板面與船尾材

面積= $\frac{1}{12}$ (2a+1.5b+4c+1.5d+2e)

之交點爲止。

b,

c, ď, e,

救艇浮筏及浮具之標誌

救艇之尺寸及其可許搭載人數須以明晰耐久性之文字標誌之此項標誌應受特任為 檢驗船舶之官吏之認可。

浮筏及浮具亦須用同樣方法標誌其可許搭載人數

救艇之搭載容積

單位或面積單位(按其環境)除救艇之立方公尺或立方呎容積或平方公尺(或平 標準型式一種之救艇一艘可搭載之人數等於以下文所解釋之各種型式之容積標準

方呎)面積所得之最大全數。

第

項

容積之單位。 决定人數之容積及面積之標準單位如左。 立方公尺。

第

項

第一級甲〇・三三八。

第二級乙〇・二五五。

露艙救艇。

露艙救艇。

平方公尺。

面積單位。

第二級

第 Ξ

項

〇・三五。

主管機關於試驗後如認甲板救艇座位之人數較以上述標準所求得之數為大時得因

其 他 主 一管機 關。

其情形採用一小係數之主管機關須將該甲板救艇試驗成績之詳細事項及圖式通知

第三十 四款 容量制 限

形之一 凡 算出搭載人數較相當於適合座位之人數為大時須限制其為相當於座位之人數相當 救艇 時須制 不 得標 限 示一較依照此等章程所規定方法算出搭載人數為大之人數有左 以其人數。

一列情

項 第一級救生艇以外之救艇其滿載時之乾舷少於各型式所規定之乾舷時其人數須遞 於座位之人數務使就座後之人不致防礙槳之使用而决之。 .至滿載時之乾舷最少限度應等於以上所規定之標準乾舷

第

減

爲止。

第

項

第二級乙(一)之救艇其艇側之昇高部分得作為座位論。

第三十五款 浮笩可搭載之人數 人員重量及相當於人員之重量 而執行試驗時各人須假定其為穿着救生衣之一成

為决定救

艇或

檢證乾舷時甲板救艇對於其認可搭載人員成人一人裝置以至少七十五公斤(工人 人計 一磅)之重量施 行之。

 π

項

第三十六款

救艇及浮笩之設備

在

切情形十二歲以下之小孩二人應作成人一人計

算。

各救艇之標準設備應 由左 列各件構成之。

槳一副豫備獎兩 · 枝及操舵槳一枝槳架一副半鉤竿一枝。

瓢 個及鍍鋅鐵桶 具並操舵索。 個。 Z

對於各放水孔須具備木塞

兩個(如裝有適當之自動瓣時無須此項木塞)汲水

甲

1 斧頭兩把。 丙

艇舵

及舵

柄

或舵

軛

戊 已盛燥油並已修剪燈心之煤油燈。

有效之羅盤針 枝或數枝至, 具。 少須備有得用之篷帆一 副及適當齒輪者。

物性油五公升(等於一咖喻)之容器一個該容器之構造方法,

子

救艇

繁繩。

丑

裝有植物

性或

動

壬

冲

錨

三具。

*

繫在外側之救命索一條。

庚

己

桅

第 項

船

舶

上之救生艇

數

目,

超過十三

一艘,

其

中一

艘,

須為

發

動

機艇救生艇

數

十 九

寅 411 防水 不透氣容器 伌 容器 油能容易散布於水面其裝置之法務使能 個內備以 個容納有: 附有拉繩之汲器 毎 人份食 複一 公斤(一個容納有每人份飲料水一公升(等於 、等於二磅。 附著於冲錨。

四 3分之一咖喻、

火式『紅色信號焰』十二個及置在防水容器內之火柴一盒

至少須備自然點

辰

午 己 適當之木櫃一個用以貯藏設備品 毎 人份濃凝牛奶 半公斤(等於 二磅。 中之細 小物件

發 未 動 任何救艇, 之 規定。 機 艇 無 須 桅 其被認為可搭載百名以上者須裝置發動機一個並應遵守第二十七款 或 帆, 或半副 以上 艇槳之設備, 但 一須備 吊 艇架 兩 個。

之濃 之北裝載搭客者限於主管機關所規定應備附之救生艇之一部分須備 甲 板 凝牛奶之一 救 艇 不設 放 一 半 量。 次口但至: ·少須備: 有汚水喞筒 兩個, 凡船 舶 在北大西洋北緯三十五度 桅帆及應

備 置

二盏。 超過

其中二艘須爲發動機艇該項發動機艇備置無線電裝置一副及探海燈

第

Ξ

項

Z

漿架五

個。

丙

自然點

火式救生圈燈

二 具。

甲

槳 四 把。

凡 作須有充分之準備。 經

無線

電

裝置之動力及探海燈之動力由同一

力源發出時該力源對於兩器具之相當操

小

時之全時

間

內發出顯明有色之光亮照射於一八〇公尺之距離約

有十八公尺之距

離約有十八公尺之闊度者又該燈須能繼續放射三小時之久。

探海燈須包含有至少有八十瓦德之燈一盞及射鏡一個及一動力源,

無線電裝置關於範圍及效率須遵守各主管機關所决定之條件。

認可之浮笩其標準設備須由左列各件構成之

丁 救艇繁繩。 冲錨 個。

己 戊 裝有 植

物性或

動物性油四公升半(等於一

咖

倫

之容器一個該容器構造方法,

不透氣容器一個容納有每人份食粮一公斤(等於二磅。 油 能 容易 散 布於水面其裝置之法務使能 附着於冲錨。

庚

務使

490

該動力源須在六

辛 容納 汲器, 附 有每人份飲料水一公升(等於四分之一咖喻) 有拉 繩 者。 之防水容器一個內備 有

壬 至少須 備自然點火式紅色信 :號焰十二個及裝在防水容器內之火柴一盒。

第

四

項

凡

船

舶

從事於短期國際航海者主管機關得免除其救艇裝置第一項所規定之設備及

第二項之要求亦得免除其浮笩裝置第三項所規定之設備。

第三十七款 救艇 及浮笩之裝載及處 玾

第 項 依第三十八款之條件救生艇得以 一 力之提高器具者爲限。 艘裝載在他艘之內但如此裝載之救艇下水前

項 裝載在附著於吊艇架之救艇 提高時應以備置 尾樓之上又縱無使其下水之時機 有機器 下之救艇 其增加之救生艇及浮笩得橫置在一 亦務須使其穩固並得

甲

板

或

船

須

第

第 Ξ 項 務使第二項所規定增加救艇之多數憑籍認可之器具能從甲板之一邊移至他邊, 最好 橋 或 機會。 船 隨 時離 開 本 船 浮泛之 並欲

第 四 項 救 能 **[撞起見以取有適當距離者爲限。** 艇 使救艇從船 得搭 載 在 舶 個 兩邊 以 中之一 É 之甲 邊 下水。 板上, 但為 防止在下面甲板之救艇被在上面甲板之救

碰

艇

第十 第 第 第 第 第 第 九 八 七 Ŧī. + 項 項 項 項 項 項 項 達水 爲吊 所 吊 全 吊 放下不致礙 吊 敕 航 繩, 由 須 附 放 行 用 同 迅 但 艇 艇 艇 艇 著於吊 以 旋架須 短期, 速齊備之(但 架 不 艇 工 操 非 जा 下 轆 __ 吊艇, 繩 具, 作 吊 載 須 艫 得 艇架 為認 安置 國 務 艇架之救 備 吊 囘 各 有 以充分 泛 使 救 搭 繩 艇 際航路之船 復 繩及 能 其 可 在 原 艇, 操 客 須具有充分之強 他吊 方式, 岩用 狀, 確 作 者 船 之教 必要 力量之齒輪能 其 艇, 省 m 保 C.1 装置 能 並 其 須 他 艇架之作 或 鐽 **宏將吊艇** 須 ¥ 舶, 有 線 艇, F 向 該船 秩序而 非同 排 有械 吊 為一 最 切 他 齒 處 救 大 刻 疫, 艘以 輪, 用。 所, 具時, 繩 傾 在 艇, 舶 時 保險 斜轉 須 以 在 迅 藉 的。 預 本船 速放下 個 避 具 最 亦須 機 Ŀ 備 免救 輕航 完善 謂 有 以上之甲板上務使置在 時, 出, 其 若吊 備 囘 在 其設備完全及搭載 在 強 洋吃水 救艇。 贞 此 最 度足使裝有全數 艇 置 復 (便使用) 輕 $\overline{\Gamma}$ 有 其 艇 最 水 |効手 大傾 航 原 繩 《洋吃水 其救 時, 為麻 狀 八斜之下气 (又由吊) 齒輪。 者, 興 艇 不 繩, 推 旋甲板, 必備 前 進 則 艇繩 須 器 有完全管理 人員及設備 須 在 一十五度 (使救艇 一發生接 「其下面之救艇, 置 備 離 吃 置 各 解除救艇之器 水 個 各 有 傾 近之 線 個 不 Ŧ, 同 放 人員之救艇, Ż 不 斜 救 危 之品 時, 超過 同 下 之 之吊 險。 艇, 得 亦

可能。

能

到

能

安

具。

亦

JU

艇

繩,

輪之規

五公尺(十五呎)時關於吊艇架之強度不適用第七項第八項及第十項所列轉出齒

項 度偏 倘吊艇架副數無須大於為容納船上全部人員所必要之救艇艘數時船舶 第三十八款 置 吊艇架若干務須與第三十九款表 救艇浮筏等之數目及容量幷吊艇架 中(甲) 欄所

須

(接船

船長

見謂 附着於吊艇架之各救艇 全部人員時, 須有第一級救艇一艘附着之若附着於吊艇架之救生吊艇架之救生艇不能容納船 當意 外事件發生之際浮笩較此等救生艇容易利 須 備置具有標準型式 下 面 如 此裝載之後其他救艇須 一種之增加救生艇 用或更為滿 一艘增加救生艇, **尽放置船内欠** 規定之數目相 足時主管機關得許 但 岩主 第一 同, 各副 管機 須 吊艇架, 装載 關

積。 其裝載浮笩但船上救艇之全容積至少須達三十九款表中(丙)欄所規定之最

小容

之意

在

Ŀ

據主 為不能實行 一管機關 之意見謂船: 或不合理時主管機關在例外條件之下得認可一吊艇架小副 舶 上第三十九款表中(甲) 欄 所 規定之吊艇架副 數, **一數之安置** 但該 副數

規定 **止小最小容積**

内少於表

中(乙)欄所規定之小副數並船上救艇之全容積至少須達(丙)

欄

所

第

項

從事短期國際航路之船舶須依據船舶長度備置吊艇架若干副須與第三十九款表 甲 欄所規定之數目相同各副吊艇架須有第一級救艇一 艘附著之若附著於吊艇

船 架之救生艇不能供給第三十九款表中(丁)欄所指定之最小立方容積或不能容納 上 切人員時須備置具有標準型式 種之增加救生艇或認可浮笩或

他種

一認可浮

據主管機關之意見謂從事短期國際航路之船舶上第三十九條款表中(甲) 具之一種此等備置之設備對於船上一切務須充分

定之吊艇架副數之安置爲不能實行

少須達(丁)欄所規定之最小容積。 第三十九款 吊艇架及救生艇容積表

吊艇架

小副

數但該副不得少於表中(乙)欄所規定之小副數並船上救艇之全容積至

或不合理時主管機關在例外條件之下得認可

欄所規

下表按船 舶長度决定左列事, 項。

級救艇而應設備之吊艇架最少副數

(丙)所要求之救生艇最 (甲)遵照上述第三十八款規則爲附著第一)在第三十八款規則所特別認可之吊艇架小副數。 小容積但附著在吊艇架之救生艇及遵照第三十八款規則之

增加

救艇,

亦包含在內。

494

中

(丁)從事短期國際航海之船舶所求之救生艇最小容積。

	001·#	751 1751	£ .	フィ	三星及三量以下		宝及芸以下	芸及
_	四・五六0	二元	ZS,	Æ	三0及三塁以下	1111	50及宝以下	ち及っ
	三元00	11:0	껃잌	32	三0及三0以下	— ====================================	空及于0以下	容及
	CIVILI -III	九四	四	24	三金及三0以下	100	 	
	ाः भ्रष्टा	六	Z 9	29	元0及三金以下	——	野及	
	二:景0	交	=	111	宝及 売以下	14:	三及	三 及
	1 · 大口	H	=	=	一态及二宝以下	—— 云	豎及	翌 及
- 1	1- 宝宝))ZGI ZGI	11	11	80及1台以下		聖及咒以下	宣 及
	0.111	量	11	11	10及180以下		岩及雪以下	三及
	九八()	元	=	=	00及100以下	10	三及亳以下	三及
	立 方 呎	立方公尺	數架之 小品	副之數最少	呎		尺	公
)救生艇之最	寅		艇架下 不	長度	簿	登	船舶
	i							

100 • بلا	101	图约 1平・川口	週九〇	10	<u> </u>	20及至0以下	一四及一悪以下
六·虽识O	一八五	第・式110	E	10		图0及黑0以下	180及195以下
%• 00)	140	四人 1日・日川		九	=	豐安及₹O以下	三麦一日0以下
五・五〇〇	一要	1章・3天0	0411	九	111	20及豐泉下	三麦三以下
第・100		11.400		ㅂ	10	元0及四0以下	二及三宝以下
回・和00		10-550	=31	七	10	完0及完0以下	二三及二元以下
E-200	三宝	た		七	九	三百及三0以下	104及二氢以下
g. 100	11%	₹.000	11.414	七	九	三0及三0以下	101及104以下
100t·111	101	へ気	三宝	<u>六</u>	<u>八</u>	三 爱三0以下	会及101以下
111·1100	九四	中・第10	1] 8	ナ	八	三00及三量以下	二及杂以下
111 • 000	八五	元六 六・九三〇	一九六	35 .	+	一元至及三00以下	空及 型以下
11-000	吴	六・1九〇	第六1	15 .	七	岩0及三盆以下	凸及
11 EOJ	交	五•大四〇	170	蚳	ヴ	三宝及三0以下	万 及凸以下

	1・0元七 三八・七至0	1.054	元		_	
	三六、四五〇			Ę.	一元 五 及 公 0 以 下 一	三及三以下
	川道・川州〇	1.0111	云	吴	之D及公蠹以下	宝0及吴1以下
		九七二	प्रा	閪	完0及20以下	三及三四以下
	力0六 三三・100	九只	七七		节0及完以下	三麦三以下
	10・1六0	八五四	玉	1111	岩)及岩(以下	三麦三美以下
	八八 三八·至六 	즛	五		七00及三0以下	三是三三以下
	ヤズス I.ゴ・0至0	七六六	29	10	一	1000及11三以下
	ヤーヤ 115・11年0	414	<u></u>	10	一 60及至0以下	元及三00以下
	004-1111	空!	111	元	岩10及瓷0以下	三公及一金以下
	K110 111 - 11.00	だら	m	元	天0及K10以下	一主及一朵以下
	五十二〇・三五〇	五七六	Ш	 	壹0及兲0以下	云及一岩以下
111七 七六五	五三〇 八・七二〇	OEE	111	18	三10及至以下	一秃及一交以下

1・三八〇 图八・七五〇	<u>=</u>	<u> </u>	九至及10三0以下	50三及三四以下
 1・三二 四六・三五0	<u>=</u>	3	一张0及杂品以下	完全及三0三以下
 1・1四至 四三・八八〇	0.1	六	空室及空 以下	

甲)及(乙)之註解 關須决定該船舶所應備之吊艇架之最少副數而須將决定該數目之詳細事項通 船舶長度超過三一四公尺(等於一,〇三〇呎)時主管機

告其他主管機關。

(丙)及(丁)之註解 第二級救艇之容積以該救艇之認可人數乘○,二八三則得

立方公尺容積以認可人數乘一〇,則得立方呎容積。

(丁)之註解 〇呎)以上時救生艇之立方容積須由主管機關規定之。 船舶長度在三一公尺(等於一百呎)以下或一六八公尺(等於五五

2 甲 第四十款 救生衣須在淡水中至少能支持七,五公斤(等於十六 1/2 磅)之鐵至二十四 救生衣須以適宜工作及材料構成之。 救生衣及救生圈

小時之人。

丙 救生衣須表裏均能使用

救生衣浮力裝置須依賴空氣室者一概不准使用。 救生閥須滿足下列之要求。

第

二項

Z 甲 小時之久。 救生圈須在淡水中至少能支持一四,五公斤(等於三十二磅)之鐵至二十四 救生圈須用實質軟塞或其他與此同等效力之材料。

空氣室者一概不准使用。

教生圈充塞以藺軟塞鋸屑或其他疎鬆之粒狀物質或其浮力裝置依賴於必須膨脹之

船舶長度 船舶所應設備之救生圈最少數目由下表定之。

第

Ξ 項

呎

救生圈最少數目

公尺

六一以下

二〇〇以下

六一及一二二以下

一二二及一八三以下

一八三及二四四以下

六〇〇及八〇〇以下 四〇〇及六〇〇以下 二〇〇及四〇〇以下

 \equiv

八〇〇及以上

凡救生圈須備以緊繫之把索各舷至少須有一個浮圈備有至少二七,五公斤(十五

第 四 項

尋

點火式燈且在水中不熄滅者此燈須用附著之必要方法使其保持接近於所屬之浮圈。

)長之救命索救生圈之半數以上、無論如何不得少於六個)須備以有效之自然

五 項

第

凡救生圈及救生衣應放置在船內人員容易得到之處所並須簡單標示其位置使關係

人員知之。

救生圈須隨時得以迅速除下投入海中切勿永久緊繫於該處。

一十一款 救生艇之合格艇員

第四

凡

欲取得現行公約第二十二節所規定之特別救生艇艇員證明書者須經證明其

一對於

救生艇之一切動作及使漿方法曾經訓練且熟悉救生艇自身之實際處理並須有了解 及應付關於救生艇操作命令之能 力。

救生艇或浮笩之搭載人員。

各救

生艇

[或浮笩至少須有合於下表所規定之救生艇員]

救生艇合格艇員之最少數目

500/

四

1 至六 1 人

一人以下

Ŧī.

八五人以上

救艇 **贮之組織**

第四十二款

人管理之管理人員須具有救艇水手名簿並須察看在其管理下之人員是否熟悉彼等 各救艇或各浮笩須派定高級船員一名或合格救生艇員一人並須委派第二指導員

所應盡之任務。

各發動機艇須派定能操作發動機之人員一人管理之須委派能操作無綫電及探 海 燈

裝置之人員一人在附有該項裝置之救艇 內。

視察救艇浮笩浮具及其他救生等裝置是否預備適當以便隨時使用該項任務須委派

士官一名或數名執行之。

第四十三款 火災之發見及消防

須組 織 種有效巡邏制度務使得以迅速發見火災之發生並須備置火災警器一具或

第

項

項 各船 稽查火患制度在一所或一所以上之地點或位置為高級船員及水夫能最易察覺之處, 自 動 舶須備置有力喞筒用汽力或其他方法動作之。 的 指 示或 表示船 內任 何部分內火災之所在以補 助巡邏制度所不能到達者。

第

數 不 姼 24 時能 千 噸 之船 舶, 應 備 置 該 項 喞 筒 兩 具,總 噸 數 四 千 以 上之船 舶, 應 備 置 Ξ 具,

定部 分對於 502

《分水量之有力射水能到達船舶之任何一

發射二道 充

亦應 心有效。

第

四

項

至少須

進

備

二道有

力射水能迅

远及同

時導

入容

1納有貨

(物之任)

何處所

内,

此外

倘

須

配

之給水管之支管須

配置於各甲板上於

務

使消

火水龍管得

容易

聯

結 須

芝。

窒息

氣, 息

能藉

一永

小人管系

迅

速運

至

一各搭貨品

分

段室

內在 .最大

汽

力運

轉之

船

舶,

得

承

認

其

Û

滴

置

窒

氣,

能

充分

使

自

声

氣之最

小體

體積等於船,

内

艙

心之總體

強 積 之 百

分之三十二

此

項

第

七

項

主汽

1鍋之使

用

油料之汽船除備置

二道有力射水能迅速及同時導入機艙之任何部分

相

離

之地

方。 個, 動

外

尙

須

備置

左列

各件。

第

項

由

煙

盔

或

呼

吸具

及安全燈

個,

構

成之消

火器

具,

須

置

在

船

内並

將

各具

保

管

所

第

五

項

備置

可

移

之液

體

消火器若

手

真,

対俾得足

用,

並

至

少須

備置

兩

具

(於各機

艙

芝 內。

當

芘

例之汽力替代窒息

氣總噸數不

及一

千噸之船

舶,

無須供給窒

息氣

或汽力之設備。

第

 \equiv

項

當

防

水

門及禦火門

關

閉

時,

給

水

管

須

允許二道

有力

/射水能|

時導入旅客

| 及船

員

所

需

離

港

前

之立

刻

使用,

各

喞

筒

均須

同

總

噸

用

處

厥所之甲

板

上任

何

部

分給

水

管及

水龍

管

須有

充分之尺

度, 同

並

用

適當之材

料

構

成

適宜之導水器若干個能在油上噴水霧但不致不正當攪亂油表

Z 甲 在燒 火室 內備置容器 面者。

丙 具, 在 鋸 〈其型式 各 層, 或其 汽 鍋 為發 室及裝置有燃油裝置 他認可 出泡沫或發出其 之乾燥物, 一個容納砂二八三立方公寸(十立方呎)及滲 並 備 他認可煤質須宜於熄滅油 置 攪亂 部份之機艙 上述各物之 內須備置認 戽 斗 若 火之用。 午個。 可之可移動消 透梳

火器兩

打之

丁 時則 須備 沬 **小量須能** 任何 置器 II具得以 :適于蔽覆鐵板全面積至一五二四公分(六吋)之厚 汽鍋 室)或置 迅速發 有燃油 出泡沫並能分 標 **準**, 沈澱 配之於汽鍋室(若有一 艙 之任 何 機 艙 为此 **片度但該全面** 個以 項 器 其 上之汽鍋室 發 出 之泡 積云

戍 除 形成 之分段室 流 者, ズ 前 指 之面 在任 述 機 外具有 室 **世何分段室**克 積 外部得操作或歇制之 時, 此 而 言倘機 一個汽 合 成之 由 機室, .鍋室之汽船, 室 內艙板所 與汽鍋室非完全隔離, 與汽 鍋 形成之面積若, 須備置至 室, 應作 |少有一三六公升 個分段室 而燃料 無二重底艙 一論消 油 能 時則 火裝置 由汽鍋 八三十 指 頃在 室 由 咖 變 船 喻 發 曲 舶 全火災 ï 部 9 容量 板所 漸

漸

仰筒

此

項消火器須備以水龍管捲在小絞盤上並適於到達汽鍋室及容納油燃料

之泡

法型消·

火器

一具

具

有

個以

上之汽鍋室之汽船則

須

備

置此

洱消

火器

兩具

咖喻)之消火器 者亦得認可之。

標準處所之任何部分凡具有與此同一效力之裝置足以替代一三六公升(三十

使消火器得以操作之一切容器及瓣須置在容易可以到達之處所其安置方法務

己 用內燃機推進之船舶須於各機艙內除備置器具藉以發射二道有力射水能迅速及同 使消火器具不致因火災發生而容易失其效用。

第 八

項

甲 時導入機艙之任何部分者外應備置泡沫消火器如下。 至少須 《備有認可之四十五公升(十咖喻)消火器一具對於機器每一千實馬力,

增備認可之九公升(二咖喻)消火器

一具但如此增備之九公升消火器之全數,

乙 機艙內設置有一個小汽鍋時須備置一三六公升容量之消火器一具以替代上述 不得少於兩具然亦無須超過六具。

附件或他種分配泡沫之適當設備。 之四十五公升(十咖喻)消火器但此一三六公升消火器須備有適當之水龍管

第

九

項

使用

油

兩具以上之唧筒時此項唧筒不得設置於同一處所。

漸漸流入機室時軸洞內或機器分段室外側其他處所

須備置消火喞筒一具如 品由汽鍋

室 彎曲

燃料之汽船若機室及汽鍋室非用鋼製隔堵完全分隔或燃料能

須

部

式亦得認可之例如炭化二氣之量能充分使汽鍋上部附近氣體飽和約對於燒火室之

型

1

總體積為百分之二十五吋得認可炭化二氣以替代泡沫裝置(第七項丁戊。

切消火器具應每年至少完全檢查一次此項檢查由主管機關所指定之檢查員執行

之。

第十一項

第四十四款 集合表

集合表須指定各個船員分担左列事項之任務。 閉。

甲)防水門防水瓣等之關

(乙)救艇浮筏及浮具之設備。 (丙)放下附着於吊艇架之救艇。

丁)其他救艇浮笩及浮具之一切準備。

(戊)搭客之集合。

(巳)消防。

集合表須分配掌廚部員以臨危急時關於搭客之各種任務如左。 (甲)警報搭客。

乙)觀 察搭客已否穿衣, (並已否: 如法穿着救

(丙)招集搭客於集合 地 點。

丁」在通路及樓梯維持秩序並一般的管理搭客之動靜。

集合表須指定一定信號以集合船員,

就其各自救艇

地位並須指示此等信號之詳細事

項。

第四十五 項 集合及 〈操演

救艇 **心操演如** 在可能範圍須每星期集合船員演習一次

超過 何星 星期之船 期 7中不能操 舶, 演 則于離港前演習之演操 集合時須 將 不 能 施 行 集合日 集合之理 期, 由 須

公記在航空

海 記

事簿

若在

任

航

海

航海 超過一 星期之船 舶其集合搭客之實練, 須於各航海之初期施 記 . 明之。 行之。

各次救艇操演須逐次使用別個之救艇羣操演及檢閱之佈置

方法,

務使船員得以

充分

呼喚搭 了解 卽 時 使 彼 等所 客至 用。 應 集合地點之緊急信號須用繼續發聲汽笛, 盡 <u>一</u>之任務; 並應熟練之務 使一 切救命 設備, 或汽筒發短聲六響以上 及其 /屬具, 時 常預 備 妥貼, 繼 俾得 以

長

|整從事於短期國際航海之船舶全航用他種電氣作用之信號得由船橋管理者外其。

航海安全

記

載

硬

紙

上揭

示於客室及其他搭客處所

內。

餘

切船

舶須

補

添此

項緊急信號喚起搭客

注

意

切信號之意義須用種

種 國語 明 膫

第

項

冰山

出遺棄船が

舶及其他於航

海有直接危險者。

(一)所觀測之冰山遺棄船

舶或危險之種類。

要求

報

告下

列

事

瑱,

(在各種

情 形時,

閬

用

格

林

威

治

平 -均 時。 所

應

報

告事

遺棄船

暴 風。 TTT

航海。

事 舶。 項。TTT

第四十六款

報告之傳

關 報告之方式非屬義務的該報告得 於冰 山 遺 棄 船 舶, 熱帶 達

風 或

其 他 於航

海

有

直接危險之報告之傳達是屬義務的發送,

使用普通國語(

最好使用英文)或使用萬國旗語

地點報告 **口請其傳** 達至 一適當之政府。

無線電章)傳達之該報告應向一切船

加舶發出

cq二字亦應

向能與交通之海岸最初

本公約第三十四節下所發出之一切消息先用安全信號TI然後指

冰 在

Щo

示其危險性質TT

(二)最近所測定之冰山遺棄船舶或危險之位置。

(三)觀測時及日期。

熱帶風, 暴 風。 一西 |印度之暴風中國海之颶風印度海之旋風及在其他地方具有同樣性質之

第

項

有熱帶風在其近傍時得隨時發送報告。 (一)遭遇熱帶風之陳述書 帶風在 工工近傍時得隨時發送報告。 本項義務應用廣義解釋之船主具有充分理由確信有熱

二)氣象報告(因精確之氣象材料, 各船主除發警告音信外須在可能範圍內尚應發下列氣象報知。 對于暴風中心位置及其移動之確定襄助極大故

甲)晴雨計壓力(Millibar時或公釐。 ,時之變化。

乙)晴雨計壓力之變化(前二小時至四小

(丙)風向 (係指真正方向非指磁氣 八方向。

(丁)風力 (Reanfort或十進尺。

(己)波湧(小湧中湧大湧)及其來向。 (戊)海面狀態 (平靜平穩澎湃險惡

ebar) 時公釐等語並須時常述及其所讀數目已經改 晴 |雨計壓力用(Millibar)時或公釐等語表示時須於所讀數目之下加以(Mdll-正或未經改正報告時雨計之變

化時船舶之航路及速率亦須報告。

三)時間日期及船舶位置 切方 向, 須用眞正方向不能用磁氣

四)繼續觀測 信 時之時間及位置在各種情形所用之時間須爲格林威治平均時。 當船主報告熱帶風後如該船仍在該熱帶風之影響中時希望(此項乃指報告氣象觀測時之時間及位置非指發送音 方向。

例

義務

的

其每於三小時間隔再行觀測

岡而傳達之。

但非

冰 山

TTT 冰 山 五月十五日格林威治平均時〇八〇〇在北四六〇五西四四一

〇之地點見

TTT. 遺 **逸葉船舶** 大冰 Ш.

地 點見一 遺棄船舶迨 沉沒者。

遺棄船

舶

四月二十一日格林威治平均時一六三〇在北四〇〇六西一二四三之

航 海危險

月三日格林威治平均時一八〇〇甲號燈船不在其停泊所。

Œ

熱帶風 航海

TTT 遭 暴風

八月十八日格林威治平

九, 大 暴風,

TTT暴風接近之模樣。 暴風

已改

正之晴雨計壓力二九六四吋

TTT. 時

六月二日格林威治:

平均時

〇三〇〇在此一八一二東一二六〇五之地點颶

降下五公厘。

航路

北偏。

西六十度速率八海里。

風

向東南。 暴風

風自北方增加晴雨計急速下降。

TTT.疾

暴風

Ŧi.

月四

[日, 格

化林威治

平

· 均時〇二〇〇在北一六二〇東九三〇二之地點呈已

雨時降。

航路

烂二十五度

速率

· 九海里。

形

成

大旋風之模樣南,

偏 西風。

風

力五。

未改正之晴雨計壓力七五三公厘。

前三小

九 月 + 应 日格林威治

波湧自東來

航路東北東

速率五海里。

中湧來自東北。

風 力 八**。**

現正下降中, 東北風。

平均時一三〇〇在北二二〇〇西七二三六之地點有

選熱帶風已改正之晴雨計壓力九日 (Millibars•) 現急速下降中西北風

風力

均時○○三○在北二二○四東一一三五四之地點,

第四十七款 客輪安全證書之樣式。

安全證書

國際航海 (印章)

依一九二九年海上人命安全國際公約規定發給之船名信號數字或信號文字。 短期國際航海

總 噸 數。 船籍港。

(政府名)

簽字人

政府

く姓名

證明左記事項

上述船舶曾經依本國際公約規定受適法之檢查。

上述船舶檢查之結果關於左記事項與本國際公約之規定相合

)船身正副汽鍋及機器。

(二)防水分段之配置及詳細事項。

(三)左列之分段載重線。

(四)救艇浮笩及救生設備其最高限度只可預備(C 3	C 2	C 1	分段載重線(公約第五節) 標明于船舶中央部之兩旁之
	•			乾
《船員搭客》共計 人之用的			•	列交代處所時所滴用者 搭載旅客之處所包含左

救生衣 救生圈 件。個。 浮具

具可支持人員

浮笩

個可搭載人員

救艇

艘可搭載人員

人。人。

 \equiv 本證書在 上述船舶不論其他任何點在本公約規定適用範圍內悉合于本公約之規定。 年 月 政府權能下發給之本證書至 日 發 給。 年 月 日止有効。

有無方向探知器之設備	增加操作者或當值者	操作者之最少人數	有無分離之危急設備	有無認可自動警器之設備	常值時間	上述公約第 節之規定 實
						實際
	•	•	•	•		設備

(蓋章)

簽字人宣言謂上述之政府援以正當權能發給本證書

若簽字則須加左列一段。

(簽字

國名)

(印章)

無線電信安全證書

無線電安全證書之樣式

依一九二九年海上人命安全國際公約規定發給之船名。

(政府名)

總噸數。

船籍港。

信號數字或信號文字。

簽字人

政府

證明上述船舶關於無線電信與本國際公約之規定相合。 姓名

簽字人宣言謂上述之	若簽字則須加左列一段。		茲為發給本證書事職權者簽字或蓋章於左年 月 日發給	本證書在 政府權	有無方向探知器之設備	增加操作者或當值者	操作者之最少人數	有無分離之危急設備	有無認可自動警器之設備	當值時間		
簽字人宣言謂上述之政府授以正當權能發給本證書。	一段。	(蓋章)		· 發給。	政府權能下發給之本證書至年							上述公約第 節規定
書。					月日止有効。							實際
							-					備

特准證書之樣式。

特准證書。

(印章) 依一九二九年海上人命安全國際公約規定發給之

船 名。

信號數字或信號文字。

船籍港。

總 噸 數。

政府•

姓名。

簽 字 人**。**

(政府名)

證明上述船舶在上述國際公約。

節所授之權能下對於 如在某項條件之下承諾本特准證書時則將該條件列記之 政府權能下簽給之本證書至 航路免除本公約之規定

本證書在

日止有効。

年

月

茲為發給本證書事職權者簽字或蓋章於左。 年 月 日發給

簽字人宣言謂上述之政府授以正當權能發給本證書者簽字則須如左列一段

(蓋き

簽字。

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.

CONTENTS

	Page.	
Preamble	521	
Chapter I.	Preliminary533	
Chapter II.	Construction	
Chapter III.	Life Saving Appliances, etc543	
Chapter IV.	Radiotelegraphy555	
Chapter V	Safety of Navigaion	
Chapter VI.	Certificates586	
Chapter, VII.	General Provisions	
Chapter. VIII.	Final Provisions	
Annex I. Regu	lations610	1.
Constr	uction	10

Life Saving Appliances, etc	000
Safety of Navigation	, rc
Certificates	

International Convention for Safety of Life at Sea.

PREAMBLE.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics; being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto;

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;

Have appointed their plenipotentiaries, namely:

THE GOVERNMENT OF GERMANY:

Gr. Friedrich STHAMER, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.

Mr. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur WERNER, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Mr. Walter LAAS, Professor, Director of the "Germanischer Lloyd" Classifiction Society, Berlin.

Er. Otto RIESS, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Mr. Hermann GIESS. Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Vice-Admiral Hugo DOMINIK, President of the "Deutsche Seewarte", Hamburg.

THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

Captain Henry James FEAKET, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Lieut.-Commander Thomrs FREE, Royal Reserve (Retired).

Captasn J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation

THE GOVERNMENT OF BELGIUM:

Baron de GERLACHE de GOMERY, Director-General of the Marine Department.

Mr. Gustave de WINNE, Ingenieur en Chef, Director of the Marine Department.

Mr. Georges GOOR, Adviser to the Marine Department.

THE GOVERNMENT OF CANADA:

Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.

Mr. Lucien PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

THE GOVERNMENT OF DENMARK:

Mr. Emil KROGH, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministy of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. V. TOPSÖE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal.

Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates.

Mr. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.

Mr. Aage H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. Arnold POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

THE GOVERNMENT OF SPAIN:

Rear-Admiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez, Head of the paval Commission in Europe.

THE GOVERNMENT OF THE IRISH FREE STATE:

Mr. J. W. DULANTY Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

The Honourable Wallace H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.

Mr. Arthur J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Charles M BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State.

Rear-Admiral George H. ROCK Construction Corps. United States Navy'
Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department

Captain Clarence S. KEMPFF United States Navy, Hydrographer, Navy Department.

Mr. Dickerson N. HOOVER, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.

Mr. William D. TERRELL, chief of the Radio Division, Department of Commerce.

Rear-Admiral John G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navv (Retired), United States Shipping Board,

Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. Henry G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders. Captain Charles A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.

THE GOVERNMENT OF FINLAND:

Caron Gustaf WREDE. President of the Shipping Board.

Captain Väinö BERGMAN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.

THE GOVERNMENT OF FRANCE:

Mr. RIO, Senator and former Minister.

Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.

Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.

Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

Sir Herbert W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy.

Sir Westcott ABELL, Professor of Navy Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

Mr. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.

Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. C.H. BOYD, Mercantile Marint Department, Board of Trade.

Sir William C. CURRIE, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sr Norman HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.

THE GOVERNMENT OF INDIA.

Sir Geoffrey L. COSRETT, Commerce Department, Government of India. Captain E. V. WHISH, Port Officer, Bombay.

Mr. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

THE GOVERNMENT OF ITALY:

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.

Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.

Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London.

Dr. T. C GIANNINI, Counsellor of Emigration.

Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.

Engineer-General E. FERRETTI, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.

Mr. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegaphic Services.

Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

THE GOVERNMENT OF JAPAN:

Mr. Yukio YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.

Captain Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.

Mr. Itaro ISHII, First Class Secretary of Embassy.

THE GOVERNMENT OF NORWAY:

Mr. B VOGT, Norwegian Minister in London.

Mr. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. J. SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. Arth H. MATHIESEN, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.

Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.

Mr. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Unian.

THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS.

Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation.

Mr. C. H. de GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.

Mr. A. Van DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.

Mr. J. A. BEAND van den BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.

Mr. Phs. van OMMEREN, Junior, Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd,

Mr. H. G. J. UILKENS, Ex-Commodore of the Netherland Steamshih Company
THE GOVERNMENT OF SWEDEN:

Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.

Mr. Nils Gustaf NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade,

Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOCIALIST SOVIET

REPUBLICS:

Mr Jan Lvovitch ARENS, Counsellor to the U.S. S. R. Embassy in Pa is.

Captain Karl Pavlovitch EGGI, Commander of the Icebreaker 'Lenin," Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

Chapter I.—Preliminery.

Article 1.

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention for the purpose of promoting safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect.

The provisions of the present Convention are completed by Regulations contained in Annex I, which have the same force and take effect at the same time as the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to the Regulations annexed thereto.

Article 2.

Applications and Definitions

1. The provision of the present Convention shall apply to ships belonging to countries the Governments of which are Contracting Governments, and to ships belonging to territories to which the present Convention is applied under Article 62, as follows:—

Chapter II.—(Construction) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter III.—(Life-saving Appliances) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter IV.—(Radiotelegraphy) to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

Chapter V.—(Safety of Navigation) to all ships on all voyages.

Chapter VI.—(Certificates:) to all the ships to which Chapters II, III and IV apply.

- 2. The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.
 - 3. In the present Convention, unless expressly provided otherwise:—

(a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port

of that country;

- (b) the expression "Administration" means the Government of the country in which the ship is registered;
- (c) an international voyage is a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely; and for this purpose every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separete country;
 - (d) a ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers;
 - (e) the expression "Regulations" means the Regulations contained in Annex I.
- The present Convention, unless expressly provided otherwise, does not apply to ships of war.

Article 3.

Cases of Force Majeure.

No ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

Persons who are on board a ship by reason of force majeure or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

Chapter II.—Construction.

Article 4,

Application.

- 1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships engaged on international voyages.
- 2. A new passenger ship is a ship the keel of which is laid on or after the st July, 1931, or a ship which is converted to passenger service on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.
 - 3. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions

of the voyage are such as to render the application of the requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

- 4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than 200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV, and XIX as may be proved to the satisfaction of to Administration to be reasonable nor practicable.
- 5. In the case of existing passenger ships engaged on international voyages which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.
 - 6. In the case of passenger ships engaged on international voyages which are

employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is imprecticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions;—

- (a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.
- (b) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.
- 7. This Chapter does not apply to ships which are not mechanically propelled or to wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, &c.

Article 5.

Watertight Subdivision of Ships

- 1. Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The requirements respecting subdivison are in the following Articles and in the Regulations.
- 2. The degree of subdivision provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the snips of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.
- 3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.
- 4. In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision drafts which the Administration may approve for the alternative service

conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Cetificate. Subdivision loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII.

Article 6.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

Article 7

Construction, Testing, &c.

Regulations VIII to XIII and XV to XXI prescribe rules for-

(a) the construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fire resisting bulkheads, &c.;

- (b) the conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings;
- (c) the tests and the periodial inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side;
 - (d) exits from watertight compartments;
 - (e) pumping arrangements; and
 - (f) power for going astern and auxilirry steering apparatus.

Article 8.

Stability Test.

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

Article 9.

Entries in the Official Log Book.

A record of the closing and opening of watertight doors, &c., and of all inspections and drills, shall be enterd in the official log book as required by Regulation XIV.

Article 10.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

The general principles which shall govern the survey of ships, whether new or existing, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Regulation XXII. Each Contracting Government undertakes—

- (1) to draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles;
 - (2) to secure that these regulations shall be enforced.

The detailed regulations referred to in the preceding paragraph shall be in all respects such as to secure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

Chapter III.—Life-Saving Appliances, &c.

Article 11.

Interpretation.

For the purposes of this Chapter-

- (a) the expression "new ship" means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1:31, all other ships being bescribed as existing ships;
- (b) the expression "short international voyage" means an intenational voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land;
- (c) the expression "buoyant apparatus" means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

Article 12.

Application.

- J. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new 14 passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages.
- 2. Special provisions are laid down in Articles 13, 14, 19 and 25 with regard to new passenger ships engaged on short international voyages.
- 3. Each Administration, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.
- 4. In the case of existing passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the

ship belongs, with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Article 13 not later than the 1st July, 1931, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

- 5. In the case of passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—
 - (a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of life-boats and other life-saving appliances and fire protection.
 - (b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.
 - (c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.

(d) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

Article 13.

Lifeboats and Buoyant Apparatus.

The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be rapidly available in case of emergency and shall be adequate.

- 1. To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following contitions:—
 - (a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.
 - (b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.

- (c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.
- 3. To be adequate, the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions:—
 - (a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board.
 - (b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the requirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent, of the persons on board.
 - (c) No more boats shall be required on any passenger ship than are suffi-

cient to accommodate all persons on board.

Article 14.

Ready Availability and Adequacy.

The arrangements for securing the principles of ready availability and adequacy mentioned in Article 13 shall be in accordance with the provisions of Regulations XXXVII. XXXVIII and XXXIX.

Article 15.

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus.

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by this Convention and Regulations XXIV to XXIX.

Article 16.

Construction of Boats.

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportion that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water when loaded with its full complement of persons and equipment.

Article 17.

Embarkation of the Passengers in the Boats.

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

Article 18.

Capacity of Boats and Life Rafts.

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

Article 19.

Equipment of Boats and Life Rafts.

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

Article 20.

Life-jackets and Life-buoys.

- 1. Every ship to which this Chapter applies shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient numbers of life-jackets suitable for children.
- 2. Every such ship shall also carry life-buoys of a type approved as aforesaid to the number required by Regulation XL.
- 3. A life-jacket or life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life-buoys respectively.
- 1. In this Article the expression "life-jackets" includes any appliance capable of being fetted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

Article 21.

Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting.

- 1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress form the different compartments, decks, &c.
- 2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the lifeboats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 9.15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.
- 3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be centinuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent instal

lation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

Article 22.

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats.

- 1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certificated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.
- 2. The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and life raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.
- 3. By "certificated lifeboatman" is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the afore-mentioned Regulation.
 - 4. The manning of the coats shall be as prescribed in Regulation XLII.

Article 23.

Lone-Throwing Appliancs.

Every ship to which this (hapter applies shall carry a linethrowing appliance of a type approved by the Administraion.

Article 24.

Dangerous Goods. Fire Protection.

1. The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly, or collectively, liable to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under conditions authorised by the Administration.

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

Articte 25.

Muster Roll and Drills.

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in rarticular, the station to which each man must go, and the duties that he has to perform.

Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up and exhibited, and the proper authority shall be satisfied that the muster list has been prepared for the ship. It shall be posted in several parts of the ship, and in particular in that crew's quarters.

Regulations XLIV and XLV prescribe the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

Chapter IV.—Radiotelegraphy.

Article 26.

Application and Definition.

- 1. This Chapter applies to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.
- 2. For the purposes of this Chapter a carge ship means any ship not being a passenger ship.

Article 27.

Fitting of Radio Installation.

- 1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:—
 - (a) All passenger ships, irrespective of size.
 - (b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragnaph

1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage
for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of
the present Convetion.

Article 28.

Exemptions from the Requirements of Article 27.

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonale or unnecessary, exempt ships blonging to its country from the requirements of Article 27 as follows:—

I.—Passenger ships.

- (a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than—
 - (i) 20 miles from the nearest land;

- (ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.
- (b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

II.—Cargo Ships.

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

- 2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes:-
 - I.—Barges in tow and existing sailing ships

An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II.—Ships of primitive build, such as dhows, junks, &c. if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III.—Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage Annex to Article 28.

- 1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.
- 2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.
- 3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).
 - 4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.
- 5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Potnt) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong Kong.

6. The area within the following limits:-

Parallel 10° N. from long, 94° E. the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30' No. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Porto Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2, N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction on Australia and of the United States of America.

- 7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.
- 8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and coast of Australia, outside the terrorial jurisdiction of Australia.
 - 9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a

line drawn from Hong Kong to Lat. 17° No. Long. 110° E., thence due South to Latitude 10° N., and thence West to Saigon.

- 10 The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.
- 11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casablanca (Morocco) and Oran (Algeria) and intermediate ports.

Article 29.

Watches.

1. Passenger Ships.

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

(a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by

the Administration concerned;

(b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt passenger ships belonging to its countsy from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

2. Cargo Ships.

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

(a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the

- (b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;
 - (c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorised to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watch.

On ships for which the hours of watch are to be determined by the Administration

concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed ser for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force,

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

- 4. By auto-alarm is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, § 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.
- 5. By qualified operator is meant a person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radio-telegraph Convention in force.
- 6. By certified watcher is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

Article 30.

- 1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable—
 - (a) of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals;
 - (b) of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixtneen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;
 - (c) of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.
- 2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

Article 31.

Technical Requirements.

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the directionfinding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements:--

- 1. The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.
- 2. There shall be provided, between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.
- 3. A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.
- 4. A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.
- 5. The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

- 6. The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radiotelegraph Convention to ships compulsorily fitted with radiotelegraph installations in accordance with the present Convention.
- 7. The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.
- 8. The main transmitter shall have a normal range of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal condition and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification.* (See page 569)
- 9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.
 - 10. All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the

upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable. The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships.* (See page 569)

- 11. The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.
- 12. The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.
- 13. In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph

room, in the wireless operator's cabin and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

- 14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.
- 15. Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours. A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.
- 16. A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well

as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

(*Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that, as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metre ampères for 500 kilocycles per second (600 m) be used:—

100	nautical	miles	6 0	M	A	
80	nautical	miles	45	M	A	
50	nautical	miles	25	M	A	

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line,

A being the current in ampères measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A2, transmitters.)

Article 32.

Competence.

The matters governed by the Interntional Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions:—

- (1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor;
 - (2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supple-

ments the aforementioned documents.

Chapter V.—Safety of Navigation.

Article 33.

Application.

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

Article 34.

Danger Messages.

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

Article 35.

Meteorological Services.

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to cooperate in carrying out, as far as practicable the following meteorological arrangements:—

(a) to warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal points;

- (b) to issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts:
- (c) to arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted;
- (d) to encourage all ship-masters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, §§ 1, 3 and 5, and Article 19, §25, of the General Regulations annexed to the International Radio-telegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform

to the provisions of Article 31, § 2, of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological service will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecats, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations, made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the present Convention.

Article 36,

Ice Patrol. Derelicts.

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W. if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the southeastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region; for the observation and study of ice conditions in general; for the destruction or removal of derelicts; and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ibe conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derelicts.

Article 37.

Ice Patrol. Management and Cost.

The Government of the United States is invited to continue the management of these sevices of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested in these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions:—

									Per cent
Belgium	*,* 1	•••	***	•••	•••	•••	•••	•••	2
Canada	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	3
Denmark	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	2
France	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	6

Germany	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	10
Great Britain	land	•••	•••	•••	•••	40			
Italy	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	6
Jayan	•••	•••	•••	•••	• • •	•••	•••	•••	1
Netherlands	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	5
Norway	•••	•••	•••		•••		•••	•••	3
Spain	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	1
Sweden	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	2 -
Union of Sociaist Soviet Repulies									1
United States	of A	merica	***		•••	•••		•••	18

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintianing and operating these services after the 1st Septemben, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice of intention to discontinue its contri-

bution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three abovementiond services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

Article 38.

Speed near Ice.

此页破损

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Article 39.

North Atlantic Routes.

The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations

The the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation

to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as cirumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States via the vicinity of the () f Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland to avoid to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice

Article 40.

Collision Regulations.

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea shown in Annex II are desirable and ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the 1st July, 1931

Article 41.

Helm Orders

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June. 1931. helm or steering orders, i.e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e.g., when the ship is going ahead an order containing the word "starboard" or "right" or any equivalent of "starboard" or "right" shall only be used when it is intended, on ships as at present generally contructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

Article 42.

Misuse of Distress Signals.

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confuted with an international distess signal, are prohibited on every ship.

Article 43.

Alarm, Distress and Urgency Signals.

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

Article 44.

Speed of Distress Messages.

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety, shall not exceed 16 words per minute.

Article 45.

Distress Messages, Procedure.

- 1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.
 - 2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible,

with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

- 3. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.
- 4. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.
- 5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or

unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in is log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

- Article 46.

Signalling Lamp.

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

Article 47.

Direction-Finding Apparatus.

Every passenger ship of 5 000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided

with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

Article 48.

Manning.

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

CHAPTER VI.—CERTIFICATES,

Article 49.

Issue of Certificates.

A certificate called a Safety Certificate shall be issued, after inspection and survey, to every passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II III and IV of the Convention.

A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after

inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organizations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government.

In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

Article 50.

Issue of Certificate by Another Government.

A Contracting Government may, at the request of Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as certificate issued under Article 49 of the present Convention.

Article 51.

Form of Certificates.

All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificates shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This excharge shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

Article 52.

Duration of Certificates.

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which is registered the certificate may be extended by a duly authorised officer

of the country to which the ship belongs: but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtuo of such extension to leave the country again without having obtained a new certificate.

Article 53.

Acceptance of Certificates.

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Article 54

Control.

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certifiate, that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

Article 55.

Privileges.

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a proper valid certificate.

Qualification of Certificate.

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of life-boats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 49 and 52 above.

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Convention. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

CHAPTER VII.—GENERAL PROVISIONS.

Article 57.

Equivalents.

Where in the preaent Convention it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

Article 58.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other-

- (1) the text of laws, decrees and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention. provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

Article 59.

Measures taken after Agreement.

Where the present Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach

the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made.

Article 60.

Prior Treaties and Conventions.

- 1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at Lordon on the 20th January, 1914.
- 2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—
 - (a) ships to which the present Convention does not apply;
- (b) ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article 61.

Modifications, Future Conferences,

1. Modifications of the present Convention which may be deemed useful or necessary improvements may be at any time proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) the present Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising the present Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER VIII.—FINAL PROVISIONS.

Article 62.

Application to Colonies, &c.

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a declaration in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that the pretent Convention shall apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and the present Convention shall apply to all the territories named in such declaration, two months

after the date of the receipt thereof, but failing such declaration, the present Convention will not apply to any such territories.

- 2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.
- 3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of the present Convention to any colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article,

and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which the present Convention become or will cease to be applicable.

Article 63.

Authentic Texts, Ratification.

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this day's date.

The present Convention shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

Article 64.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62

applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may be effected by means of notifications in waiting addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specifed in the Annex to Article 23 shall before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

Article 65.

Date of coming in Force.

The Present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article 66.

Denunciation.

The present Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denuncia-

tion shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirty-first day of May, 1929, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

> STHAMER. GUSTAV KOENIGS. ARTHUR WERNER.

WALTER LAAS.

OTTO RIESS.

HERMANN GIESS.

HUGO DOMINIK.

HENRY JAMES FEAKES.

THOMAS EREE.

A. de GERLACHE de GOMERY.

G. de WINNE.

A. JOHNSTON.

LUCIEN PACAUD.

EMIL KROGH.

V. LORCK.

JOHN WHELAN DULANTY. E. C. FOSTER.

WALLACE H. WHITE. ARTHUR J. TYRER CHARLES M. BARNES, GEO. H. ROCK. CLARENCE S. KEMPFF. DICKERSON N. HOOVER. W. D. TERTELL. JOHN G. TAWRESEY. HERBERT B. WALKER. CHARLES A. McALLISTER GYSTAF WREDE.

V. BERGMAN.

KARL KURTEN.

RIO.

A HAARBLEICHER,

JEAN MARIE.

F. THOUROUDE.

H. W. RICHMOND.

WESTCOTT ABELL.

A. L. AYRE.

F. W. BATE,

C. H. BOYD.

WILLIAM C. CURRIE.

A. J. DANIEL.

NORMAN HILL.

C. HIPWOOD.

A MORRELL.

G L CORBETT.

E. V. WHISH.

MANSUKHLAL ATMARAM MASTER.

GIULIO INGIANNI.

ALBERTO ALESSIO.

DELFINO ROGERI DI VILLANOVA.

TORQUATO C. GIANNINI.

FRANCESCO MARENA.

ERNESTO FERRETTI.

G. GNEME.

LUIGI BIANCHERI

YUKI : YAMAMOTO.

SHICHIHEI OTA.

ITARO ISHII.

B VOGT.

L. T. HANSEN.

ARTH H. MATHIESEN.

C. FOCK.

C. H. de GOEJE.

A. van DRIEL.

J. A BLAND-v.-d.-BERG.

PHS. van OMMEREN.

H. G. J. UILKENS.

ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.

J ARENS.

K. EGGI.

ANNEX I.

REGULATIONS.

CONSTRUCTION.

Regulaton 1.

Definitions.

(1) The "subdivision loadline" is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The 'deepest subdivision loadline" is that which corresponds to the greatest draught.

- (2) The "length of the ship" is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.
- (3) The "breadth of the ship" is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.
 - (4) The "bulkhead deck" is the uppermost deck up to which the transverse

watertight bulkheads are carried.

- (5) The "margin line" is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.
- (6) The "draught" is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.
- (7) The "permeability" of a space is the percentage that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

- (8) The "machinery space" is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.
- (9) "Passenger spaces" are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases "volumes" shall be calculated to moulded lines.

Regulation II.

Floodable Length.

- (1) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.
- (2) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.
- (3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable

length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to | 3 which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

Regulation III.

Permeability.

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:-

- (a) the machinery space as defined in Regulation I (8):
- (b) the portion forward of the machinery space; and
- (c) the portion abaft the machinery space.
- (2)-(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula-

$$80+12.5\left(\frac{a-c}{v}\right)$$
, where

- a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.
 c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.
 v = whole volume of the machinery space below the margin line.
- (b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.
- (c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63+35 \frac{a}{v}$$
, where

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and
v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(4) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation IV.

Permissible Length of Compartmer.

(1.) Factor of Subdivision.—The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the factor of subdivision.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

- (a) as the length of the ship increases, and
- (b) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2):—

 $A = \frac{190}{L - 198} + \cdot 18^{(L = 430 \text{ and upwards})}$.

L in metres.

$$A = \frac{58.2}{L-60} + 18(L=131 \text{ and upwards}).$$
(i)

L in feet.

$$B = \frac{100}{L - 138} + 18 \frac{(L = 260 \text{ and upwards})}{L = 260}$$

L in metres.

(2.) Criterion of Service.—For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulae (iii) and (iv) where:—

C_s = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation I (2);

- M =the volume of the machinery space as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;
- P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);
- V = the whole volume of the ship below the margin line;
- $P_1 = KN$ where:—

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and \mathbf{K} has the following values:—

Value of K.

Length in metres and volumes in cubic metres056 L.

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P_1 used is not less than $\frac{2}{3}$ KN.

When P_1 is greater than P

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P}$$
(iii)

and in other cases

$$C_s + 72 \frac{M+2P}{V}$$
(iv)

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(3) Rules for Subdivision.—(a) The subdivision abaft the fore peak of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A-B)(Cs-23)}{100}$$
(v)

Where the factor F is less than .49 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed 40.

(b) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where

$$S = \frac{9382 - 20L}{34}(L \text{ in feet}) = \frac{3574 - 25L}{13}(L \text{ in metres})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numreal of 123 or more by the factor B given by the formula (ii); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1-B)(Cs-S)}{123-S}$$
(vi)

(c) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (e) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding

$$\frac{\mathbf{L}^{2} \text{ (in feet)}}{7000} \left(\frac{\mathbf{L}^{2} \text{ (in metres)}}{650} \right)$$

or 50, whichever is the less.

Regulation V.

Special Rules concerning Subdivision.

(1) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

- (2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.
- (3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a

distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

- (4) A main transverse bulkhead may be stepped provided that-
 - (a) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent of the floodable length, or
 - (b) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.
- (5) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.
- (6) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05)

metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

(7) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(8) Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrange-

Regulation VI.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c,

(1) Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck, The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(2) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead

may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(3) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

Regulation VII.

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines,

- (1) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Cenvention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, &c., for the alternative conditions.
- (2) The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

- (3) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the despest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognised national Freeboard Regulations.
- (4) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

Regulation VIII.

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

- (1) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.
- (2) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkheid, such deck or bulkheid shall be made structurally watertight without use of wood or cement.

- (3) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.
- (4) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest sub-division loadline.
- (5) Double bottoms, including duck keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.
- (6) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

Openings in Watertight Bulkheads.

- (1) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.
- (2)—(a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.
- (b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision pulk-herds.
 - (3)--(a) No doors, manholes, or access openings are premitted—
 - (i) in the collision bulkhead below the margin line;
- (ii) in watertight transverse dulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (7).

- (b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore deak to the collision bulkhead.
- (4)-(a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.
- (b) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.
- (5) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.
- (6)—(a) The only types of watertight doors permissible are hinged door, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured

only by bolts.

- (b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.
- (c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.
- (d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.
- (e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the

door itself. The arrangement shall be such that the door will close automitically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

- (4) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.
- (7)—(a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at point its lowest at side, is at least 7 feet (2.14 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are permitted in those spaces below such deck.
- (b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall

be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of cpening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arragements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

- (8) All other watertight doors shall be sliding doors.
- (9)—(a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—
 - (I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

- (II) When the number of such doors does not exceed 5-
 - (i) if the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;
 - (ii) if the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulk-head deck or doors operated by power.
 - (iii) if the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.
- (b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulk-head deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.
- (c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings

are less than 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall operated by power.

- (10) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.
- (11) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.
- (12) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if u ed as a rassige at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The

access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead about the collision bulkhead.

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation X.

Openings in Ship's Sides below the Margin Line.

- (1) the arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.
- (2)—(a) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2½ per cent, of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all side-

scuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

- (b) If in a between deck, the sills of any sidescuttled other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph] (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3.66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent, of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any persons opening them without the consent of the master of the ship.
 - (c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type.
- (d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (1.37 metres), plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master, In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (.305 metres).

- (3) Efficent hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles -
 - (a) which are required to be of a non-opening type.
- (b) which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular;
 - (c) which are to be fitted in positions defined in subparagraph (2) (b);
 - (d) which will not be accessible during navigation;
 - (e) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of

sailors and firemen;

- (f) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.
- (4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.
- (5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.
- (6) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.
- (7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.
- (8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.
 - (9) The number of scuppers, saritary discharges and other similar openings in

the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin lines shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision load-line as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulk-head deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(11) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight

before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

(12) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

Regulation Xl.

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(1) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots any rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation XII.

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

- (1) Watertight decks trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.
- (2) After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Regulation XIII.

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors,

ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation XIV.

Entries in the Offial Log Book.

In all new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if pemissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the offical log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

Regulation XV.

Double Bottoms.

- (1) In ships 200 feet (61 metres) and under 249 feet (76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the fore peak bulkhead, or as near thereto as practicable.
- (2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) is length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable
- (3) In ships 330 feet (100 met; es) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads or as near thereto as practicable.
 - (4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be

continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not exend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

Regulation XVI

Fire-resisting Bulkheads.

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads

which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flametight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

Regulation XVII.

Side and other Openings, &c., above the Margin Line.

(1)—Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they

are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

- (2)—The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water wall not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength, and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.
- (3) —Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Regulation XVIII.

Exists from Watertight Compartments.

- (1)—In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.
- (2)—Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regulation XIX.

Pumping Arrangements.
Steamships.

- (1)—Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suctions will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.
- (2)—In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power pump, may be substituted for

one of the additional independent power bilge pumps.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

- (3)—Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.
- (4)—Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

- (5)—With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.
- (6)—Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suctions from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship
- (7)—Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drianage level in the machinery space and of a diameter at least twothirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge.

- (8) (a) All pipes from the pumps which are required for draining, cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried:
- (b)—Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil pump units are situated.
- (9)—The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.
- (10)—The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

- (11)—Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screwdown valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.
- (12)—All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suctions must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the

emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Motor Ships.

(13)—The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as pareticable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regard main circulating pumps.

Regulation XX.

Power for Going Astern.

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all circumstances.

Regulation XXI.

Auxiliary Steering Apparatus.

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, prosided adequate arrangements for manual operation

are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

Regulation XXII.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

- (1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below:—
 - (a) A survey before the ship is put in service.
 - (b) A periodical survey once every twelve months.
 - (c) Additional surveys, as occasion arises.
- (2) The surveys referred to above shall be carried out as follows;
 - (a) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of the hull machinery and equipments including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the

present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of th country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

- (b) The periodical survey shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs
- (c) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which

affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in sub-paragraph (2) shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be, satis factorily tested by hydranlic pressure when new steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres). internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

Regulation XXIII.

Maintenance of Conditions after Survey.

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

LIFE SAVING APPLIANCES, &c.

Regulation XXIV.

Standard Types of Boats.

The standard types of boats are classified as follows:-

Class I.—Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II.—(a) Open boats with internal and external buoyancy—upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible

watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, of which has not a cubic capacity of at least 3.5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (equivalent to 20 tons).

Regulation XXV.

Lifeboats of Class 1.

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent. of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions:—

(a) Lifeboats with Internal Buoyaney only.

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) Lifeboats with Internal and External Buoyancy.

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent, of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat; if or any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

Regulation XXVI.

Boats of Class II.

Boats of Class II must satisfy the following conditions:—

(a) Open Boats with Internal and External Buoyancy— Upper Part of Sides collapsible.

A boat of this type shall be fitted both with watertight aircases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the boat | o is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts:-

•	Cubic	Cubic Feet.	
	Decimetres.		
Air-cases43		1.5	
External buoyancy (if of cork)	6	0 2	

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the waterlevel, when the boat is loaded.

Length of Lifeboat.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:

Minimum Freeboard.

			·	
	Equivalent in	Equivalent in		
Metres.	Feet to-	Millimetres.	Inches to-	
7.90	26	200	8	
8.50	28	225	9	
9.15	3 0	250	10	

The freeboard if boats of intermediate lengths is to be found by interpolation. The collapsible sides must be watertight.

- (b) Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks.
- (i) Decked Boats having a Well Deck.—The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent of the total deck area. The height of the

well deck above the waterline at all points shall be at lest equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) Decked Boats having a Flush Deck.—The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length:-

Depth of Lifeboat

Minimum Freeboard.

Equivalent in			Equivalent in	
Millimetres.	Inches to-	Millimetres	Inches to-	
310	12	70	23.	
460	18	95	3 1 3	
610	24	130	5-1/8	
760	30	165	6.1	

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum free-board is obtained by adding to the figures in the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required as part Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions:—

- (a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.
- (b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.
- (c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.
- (d) The speech shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between

the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

Regulation XXVIII.

Life Rafts.

No type of life-raft may be approved unless it satisfies the following conditions:-

- (a) It shall be of approved material and construction;
- (b) It shall be effective and stable when floating either way up;
- (c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;
 - (d) It shall have a line securely becketed round the outside;
- (e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of

such size and weight that it can be easily handled;

- (f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon;
- (g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water:
- (h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life-raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

Regulation XXIX.

Buoyant Apparatus.

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilo-

grammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions:—

- 1. It shall be constructed with proper workmanship and materials.
- 2. It shall be effective and stable when floating either way up.
- 3. It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.
- 4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.
 - 5. It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

Cubic Capacity of Lifeboats of Class I.

- 1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.
- 2. For example, the capcity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:—

Capacity =
$$\frac{l}{12}(4A+2B+4C)$$

l being the length of the boat in metres (of feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C, denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the

three points obtained by dividing I into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:-

A rea =
$$\frac{h}{12}$$
 (a+4b+2c+4d+e)

h being the depth measured in metres (or in feet) irside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

- a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained ly dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).
- 3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent of the length of the

boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the boat.

- 4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.
- 5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.
 - 6. Each Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the

number of persons allowed in coats with very fine ends and in boats very full in form,

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:-

Length.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.—From the outside the planking at the point where the breadth of the boat is greatest

Depth —Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity not in any case exceed 45 per cent, of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of

the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

Regulation XXXI.

Deck Area of Boats of Class II.

- 1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (a).
- 2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be givin by the following formula:—

Area =
$$\frac{l}{12}$$
 (2a+1.5b+4c+1.5d+2e)

I being the length in metres (or in feet) from the intersection of outside of the

planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme sub-divisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

Regulation XXXII.

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus.

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

Regulation XXXIII.

Carrying Capacity of Boats.

- 1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in squares metres (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.
- 2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows:—

	Cubi c	Equivalent
Unit of Capacity.	Metres. in	Cubic Feet.
Open boats, Class I (a)	0,238	10
Open boats, Class I (b)	0,255	9
	Square	Equivalent
Unit of Surface.	Metres. in	Square Feet.
Class II	0,325	$3\frac{1}{2}$

3. The Administration may accept in place of 0.325 or $3\frac{1}{2}$, as the case may

be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or $3\frac{1}{2}$, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

Regulation XXXIV.

Capacity Limits.

No boat shall be marked for greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced:-

(1) when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way

that the persons when seated do not interfere in any with the use of the oars;

(2) when, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is full loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

Regulation XXXV.

Equivalent for and Weight of the Persons.

In the tests for determining the number of persons which a boat or life raft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorised to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

Regulation XXXVI.

Equipment of Boats and Life Rafts,

- 1. The normal equipment of every boat shall consist of:-
 - (a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a boat hook.
 - (b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted); a bailer and a galvanised iron bucket.
 - (c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines:
 - (d) Two hatchets.
 - (e) A lamp filled with oil and trimmed.
 - (f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.
 - (g) An efficient compass.
 - (h) A life-line becketed round the outside.

- (i) A sea-anchor.
- (j) A Painter.
- (k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (1) An airtight receptacle containing for one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (m) A watertight receptable provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (n) At least one dozen self-igniting "red lights" and a box of matches in watertight containers.
- (o) Half a kilogramme (equivalent to one round) of condensed milk for each person.
 - (p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment.

(q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boathooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

- 3. The normal equipment of every approved life raft shall consist of-
 - (a) Four oars.
 - (b) Five rowlocks.
 - (c) A self-igniting lifebuoy light.
 - (d) A sea-anchor.

- (e) A painter.
- (f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.
- 4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of parrgraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment

specified in paragraph 3 (g).

Regulation XXXVII.

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts.

- 1. Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical rower appliances for lifting are provided.
- (2) The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.
- (3) As large a numbe as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

- (4) Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.
- (5) Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.
- (6) Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.
- (7) The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees
 - (8) The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the

boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

- (9) The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.
- (10) Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

(11) On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out

gear in sub-paragraphs 7, 8 and 10 shall not apply.

Regulation XXXVII

Number and Capacity of Boats, Life Rafts &c., and Davits.

(1) A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of dayits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

(2) A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved

life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable not reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

Regulation XXXIX.

Table relating to davits and lifeboat capacity.

The following table fixes, according to the length of the ship-

(A) "The minimum number of sets of davits" to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation

- (B) "The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally" under Regulation XXXVIII.
- (C) "The minimum life-boat capacity required", including the life-boats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.
- (D) "The minimum life-boat capacity" required for a ship engaged in short international voyages.

Registered Length of the Ship		(A.) Minimum Number of Sets	(B.) Smaller Number of Sets of Davits	Capaca Lifek	imum	(D.) Minimum Capacity of Lifeboats.	
M etres.	Feet.	of Davits,	authorised exceptionally	Cubic		Cubic Metres	
-, ,,	120 ,,	20 40 2 60 2	2 2 2	28 35 44	980 1,220 1,550	17	400 600 850

49	,,	53 160	,	175	3	3	53	1,880	33	1,150
53	,,	58 175	,,	19 0	3	3	68	2,390	37	1,300
58	,,	63 190	,,	205	4	4	78	2,740	41	1,450
63	, ,	67 205	,,	220	4	4	94	3,330	45	1,600
67	, ,	70 220	,,	230	5	4	110	3,900	48	1,700
70	,,	75 230	,,	245	5	4	129	4,560	$\bf 52$	1,850
7 5	,,	78 245	,,	255	6	5 5	144	5,100	60	2,100
7 8	,,	82 255	,,	270	6	5	160	5,640	68 -	2,400
82	,,	87 270	, ,	285	7 7	5	175	6,190	76	2,700
87	,,	91 285	,,	300	7	5	196	6,930	85	3,000
91	,,	96 300	,,	315	8	6	214	7,550	94	3,300
96	, ,	101 315	,,	330	. 8	6	235	8,290	.105	3,700
101	, ,	107 330	,,	350	9	7 7	255	9,000	116	4,100
107	,,	113 350	, ,	370	9	7	273	9,630	125	4,400
113	,,	119370	, ,	390	10	7 7	301	10,650	133	4,700
119	,,	125 390	, ,	410	10	7	331	11,700	144	5,100
125	,,	133 410	,,	435	12	9	370	13,060	156	5,500
133	, ,	140 435	,,	460	12	9	408	14,430	170	6,000
140	,,	149 460	, ,	490	14	10	451	15,920	185	6,550
149	, ,	159 490	, ,	520	14	10	490	17,310	201	7,100
159	, ,	168 520	,,	550	16	12	530	18,720	217	7,650
168	,,	177 550	,,	580	16	12	576	20,350		
177	,,	186 580	,,	610	• 18	13	620	21,900		
186	,,	195 610	, ,	640	18	13	671	23,700		
195	33	204 640	;,	670	20	14	717	25 350		
204	., .	213 670	,,	700	20	14	766	27,050		
213	,,	22 3 700	,,	730	22	15	808	28,560		
223	, ,	232 730	, ,	760	22	15	854	30,180		
232	,,	241 760	,,	790	24	17	908	32,100		1

241 250 261 271 282 293 303	;; ;; ;; ;;	250/790 261/820 271/855 282/890 293/925 303/960 314/995	,, 820 ,, 855 ,, 890 ,, 925 ,, 960 ,, 995 ,,1,030	24 26 26 28 28 30 30	17 18 18 19 19 20 20	1,031 1,097 1,160 1,242 1,312	34,350 36,450 38,750 41,000 43,880 46,350 48,750
*	• • •	011 000	,,1,000	0 0	20	1,000	10,100

(Note: on (A) and (B).—When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note: on (C) and (D) —For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0.283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note: on (D).—when the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 130 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the

lifeboats shall be prescribed by the Administration,)

Regulation XL.

Life-Jackets and Life-Buoys.

- 1. A life-jacket shall satisfy the following requirements:-
 - (a) It shall be constructed with proper workmanship and materials
 - (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16½ pounds);
 - (c) It shall be reversible.

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

- 2. A lifebuoy shall satisfy the following requirements:-
 - (a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;
 - (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least
 - 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which

require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table:—

Length of the Ship.					Minimum		
Metres.			Equivalent in Feet,	Number of			
÷					В	Suoys.	
Under 61	***	•••	•••	Under 200	•••	8	
61 and under	122	•••	•••	200 and under 400	•••	12	
122 and under	183		•••	40 and under 600	• • • •	18	
183 and under	244	•••	•••	600 and under 800	•••	24	
244 and over	•••	•••	•••	800 and over	•••	30	

4. All the luoys shall be fitted with beckets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length. Not less than onehalf of the total number of life-buoys, and in no case less than six shall be provided with efficient self-igniting lights which

cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation XLI.

Certificated Lifeboatmen.

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

There shall be for each boat or life-raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

Manning of Boats.

			The Minimum Nun						
			of	Certifi	cated	Life-			
If the Prescribed Compleme	ent is:		bo	atmen	shall	be:			
Less than 41 persons	•••	•••	•••	•••	2				
From 41 to 61 persons		•••	•••	•••	3				
From 62 to 85 persons		•••	•••	•••	4				
Above 85 persons	•••	•••	•••	•••	5				
Regulation XLII.									

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

The duty of seeing that the boats, life-rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

Regulation XLIII.

Fire Detection and Extinction.

- 1. An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.
 - 2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or

other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two, and on 100 larger ships three of these_pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

- 3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fireresisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.
- 4. Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent, of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each

compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

- 5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.
- 6, Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.
- 7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces:—
 - (a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.
 - (b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved

dry materials, and scoops for distributing the same.

- (c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires.
- (d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quality of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.4 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one comparement by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no doublebottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considerd as one compartment. The apparatus shall be operated

and controlled from outside the compartment in which the fire may occur.

- (e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30-gallons) extinguishers.
- (f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.
- (8) In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to mean; whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows:—

- (a) At least one approved 45 litres (10-gallons) extinguisher with an [8 addition of one approved 9 litres (2-gallons) extinguisher for each 1,000 B. H. P. of the engines, but the total number of 9 litres (2-gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.
- (b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10-gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30-gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.
- (9) In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not ertirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment. When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.
- (10) Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided that

it is not less effective than the specified one. For example—a Carbon Dioxide system may be accepted in place a froth installation (paragraph (7), subparagraphs (d) and (e)), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent, for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

(11) All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

Regulation XLIV.

Muster List.

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connexion with—

- (a) The closing of the watertight doors, valves, &c.
- (b) The equipment of the hoats, life rafts and buoyant apparatus generally.
- (c) The launching of the boats attached to davits.
- (d) The general preparation of the other boats, the life rafts and buoyant

apparatus.

- (e) The muster of the passengers.
- (f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include:—

- (a) Warning the passengers.
- (b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.
 - (c) Assembling the passengers at muster stations.
- (d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation XLV.

Musters and Drills.

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Books and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all lifesaving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or syren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short

international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

SAFETY OF NAVIGATION.

Regulation XLVI.

Transmission of Information.

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Wireless Telegraphy Section) It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be pre-

ceded by the safety signal TTT followed by an indicaton of the nature of the danger, thus: TTT Ice TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required.

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

- (a) ICE, DERELICTS AND OTHER DIRECT DANGERS TO NAVIGATION.
 - (1) the kind of ice, derelict or danger observed;
 - (2) the position of the ice, derelict or danger when last observed.
 - (3) the time and date when the observation was made.
- (b) TROPICAL STORMS.—(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).
 - (1) A Statement that a Tropical Storm has been Encountered —This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropi-

cal storm exists in his neighbourhood.

- (2) Meteorological Information.—In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—
 - (a) barometric pressure (millibars, inches or millimetres);
 - (b) change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);
 - (c) wind direction (true not magnetic):
 - (d) wind force (Beaufort or decimal scale);
 - (e) state of the sea (smooth, moderate, rough, high);
 - (f) swell (slight, medium, heavy) and the direction from which is comes.

When barometric pressurs is given the word "millibars," "inches" or "millimetres," as the case be, should be added to the reading and it

should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected."

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

- (3) Time and Date and Position of the Ship.—These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.
- (4) Subsequent Observations:—When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Examples.

ICE.

DERELICT.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

DANGER TO NAVIGATION

TTT Navigation. Alpha lightship not on station, 1800 GMT. January 3. TROPICAL STORM.

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barmeter corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. (0 W., 8 knots, 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

CERTIFICATES.

Regulation XLVII.

Form of Safety Certificate for Passenger Ships.

SAFETY CERTIFICATE.

(Official Seal)

(Country.)

for an international voyage.

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety or Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number of Letters.	Port of Registry.	Gross Tonnage.

The		
Ī,	the	undersigned

(Name) Government certifies (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards—

- (1) the hull, main and auxiliary boilers and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5),	Freeboard.	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces,
C. 1	•••	•••
C. 2	•••	•••
С. 3	•••	

(4) the boats, life-rafts and life-saving appliances wh	ich provide for a
total number (crew and passengers) of	·····
persons, and no more, viz :	
boats capable of accommodating	persons.
life-rafts ,, ,,	
bouyant apparatus capable of supporting	ıg
persons.	
·······life-buoys.	
······life-jackets.	
certificated lifeboatmen.	
(5) the radiotelegraph installations:—	·

Requirements of Articles.....of the said Convention.

Actual provision.

Hours of watch Whether approved auto-alarm	•••	•••
fitted Whether separate emergency	•••	•••
installation fitted	•••	•••
Minimum number of operators	•••	•••
Additional operators or watchers	•••	•••
Whether direction-finding appara-		
tus fitted	•••	•••

III. That in all other respects the ship comlies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate.

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE.

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number or Letters,	Port of Registry.	Gross Tonnage,

(Name) Government certify (Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

	Requirements of Articlesof the said Convention.	Actual provision,
Hours of watch Whether approved auto-alarm	•••	•••
Whether separate emergency	. •••	•••
installation fitted	•••	***
Minimum number of operators Additional operators or watchers	•••	•••
Whether direction-finding apparatus fitted		•••

This certificate is issued under the authority of the

Government. It will remain in force until

Issued at

the

day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:-

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Exemption Certificate.

EXEMPTION CERTIFICATE.

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.

Distinctive
Number or
Letters.

Port ef Registry.
Gross Tonnage.

The I the undersigned.	(Name) Government certify	fy

Insert here
the conditions,
if any, on which
the exemption
certificate is
granted

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added;-

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

期間 若 干, 如某 或 按 書 約 其 面 定, 其 內賃船 爲之通 亦為相當使 是為航程租船合同(Trip Charter party)又例如某船舶 轉 他 船 船 舶 讓 約 舶 定給 所有人得以船 人運送但賃船人如以該 (甲)為賃船 超稱之日 人得 付, 依 是為 用 性 約定使之航駛任何港 租 一質之 定期 船 船全部 人運煤由秦皇島至上海為 合同 租 種。 船 (Charter 出租 合同(Time 船舶為普通運送船舶並以運送人地位簽發載貨證券倘經雙方 ·于一人或數人賃船人得就 party)其租賃 П 地點船舶 Charter 次或 所有 party)于定期 **性質又** 数次航 八不 分為 其 裑 甲) 過問, 程運 全部使用租賃關 航 租 之租 送每 惟 程 船 使 次 租 賃 用 仓 數 次租 為定 中, 租 船舶應 運 賃, 係之約 期 金 及 費 定 Ŧ 個 卽 期 為賃 應 按 月, 運 租 定, 少均以 船人 月 在 費 賃, 此 例 或

在 其 所 凡 船 有 入管 舶 依 理 照 中, ŀ. 開 倘 情節 遇事 變或 侳 質, 不 出 測, 租 者其 如 係 因 船 船 Ŀ 之船長 長船 員過 船員,)失所 以均為船 發 生 者, 舶 可所有人。 所 有 人 應負 僱 用 僱 者, 角人 故 該 責 船 任。 舶 認 同。 几 爲

項船壳租賃合同 船 壳 船 出 舶 所 租 者該 有 人以船 船 (Charter 舶 之船 **売租賃者應以書面** 長船 bу 員 demise)在現代及我國並不 均為賃船人之僱 爲之而其性質及 用人員賃船 約定 常 條件, 人于約定期間, 莧。 興 前 開 租 得全權管 船 合 同 大不 理之然是 相

定 知租 品船合同

茲 經 船船 舶所 租人(以下簡稱所有人))雙方同意訂定下列條件。

部份之地位不 本合同 租 在 賃 内速率 船舶名稱 毎 小 時 為 海

登記 心噸位

哩。

載重净 噸 位

方尺 其燃燒煤炭

容積

個月由交船之日時起算其交船地點由,

人指定前開船舶係屬嚴緊堅固享有航海安全能力者裝運普通貨客均宜, 但不得裝運危

險及

達禁品。

賃船

所有人願意出租賃船人願意承租前開船舶定期為

第

條

第二條

所有人對于船長船員之給養工資以及船上必須零用品均應負責並應繼續維持船舶之航海

安全能力。

第三條

賃船入對于船舶以燃燒之煤炭及船上需用之净水以及一切港口費用引水人費用碼 "頭費用,

第四 條

船 上之窨煤于所有人交船時或于賃船人將船交囘時均應依照 市價折算互相給付。

第五 倏

三十天) 至船舶交囘 賃船人應給付船舶租金每月租金計大洋 毎 月 為止。

元于不足一個月時應按日計算(每月應算為

租 金應預付倘到期未爲給付時所有人得無條件將船 船收囘。

所有人之請求權對于賃船人因本合同所載運之貨物及獲得之運費應有留置權。

頭 為之該船舶停靠地點, 貨物之裝載(應顧及航海安全能力)及卸載應由賃租人之碼頭工人在船舶停靠之躉船碼 油負船 八指定之。

Ŧ ·裝卸貨物加害船壳時賃船人應負責任。 所 有 八應設備起重 機鏈索以起提二噸 重普通貨物者為標準如需特別鏈案時由賃船

心人自備,

第七 條

賃船人應于租賃期滿時將船舶原狀在

地點交囘(自然之消損不在計算之內)如于期

滿 前 十日交囘 時租金按 1日依照: 比 例計算。

漲高 賃 船 人得 在 合同 以本合同之同 期 滿 日, 船 舶 等條件租 應 在 交 间 金使用 港 地 琙 船 應 在 舶, 但 駛 以 向 不逾 交囘 期 港 /滿後五 地 未 經 古為限, 變 更之航程 如超 過五 中, 如

時其 一超過 期間之租 金, 由 時, 期 滿 時 起計算應按 行, 照 市價 給 决之。 付。

第八條

加

對

が租

金發

笙

牵

執

租

金

應提

存

銀

由公

斷

À

解

船 舶 所有之容積及載重地位均在賃船人使用範圍之內包括 甲板 上旅客房間以合于 航海 安

能 **"力及**其: 一載重噸 量 為標準。

全

賃 船 但 人或託運人自己 船 長 船 員 所 需之 和當 地 位, **丛船**具 與零星必需品堆 藏 地位, 不在此限, 如貨物裝載于 ,甲板時,

第九 條

之罰 應聽 從 款, 船 賃 長 均由賃船 應用 船 人之指 最 快方 人負担賠償責任。 船長業經簽發載貨證券之各項包裹件貨除金錢外均不負責任又對 揮。 法辨 凡 船 理 長 因簽發 航 程 中職 載貨證券所蒙受之損害以及因 務, 並應對于 船 員 竭 盡 相 當協 助船 艙 貨單 長 卞 雖 崩, 係 或 由 、装載 所 有人 過 量, 僱 所 用,

所

有

人對于

于

貨

物

堆

放

有

仴

五日而當時租內

室

船

舶

在

航

程

失當所生之損害, 亦 不負責任碼頭工人之堆 放貨物雖受船長指 揮但該一 工人應認為 賃 船 僱

期

日或法定休息

日

不計

船

長

金錢 裝載船上而經船長簽字者于船長通知賃船 :外所有人與 均不負責任 人後二十四小時 內應運至岸 上否則除星

第 -條

如 賃船 人對 手船 長船員因 正當理由不滿意時所有人于接到是項通知後應即調查于必須時,

及可能範圍 日内應更換

第 ÷ 條

貨 紀 畅 事 報告之抄清 `錄是項紀事錄得由賃船 關 手 船 舶之行止賃船人應以書面 單, 上是頃 按月 抄 人或其代理 清 單應由! 田通知船| 船長及大管輪簽名。 人隨時檢查之賃租 長船長與大管輪應保存所有航程之充分確準航 [人得請求每月有航海紀事錄及 裝

海

第 子二 條

間 舶之避入港口或抛錨係因天氣之壓迫貨物之事變或因與淺水港地經商之擱淺或因與冰 損 失在二十四 如 員不力或所有人設備之零星必需品不足因之機器或船壳損壞或船舶不能工作而 小 時 リ 上者本合同 所訂之租賃關係暫爲 中止, **三船舶** 恢復工作原狀時 為 **冰凍港地** 止,

倘

船

致

時

經商 之 結 冰所發生之一 讱 時 間 損 苵, 或 費 Ĥ, 修船費用 苯 在 内 均應 由 賃 船 人 負

第十三條

之。 當 中 所 船 于 有 舶 λ 必 在 負 須 船 時, 担。 塢, 本船 但 賃 舶 移 船 動之 應進 人之指 時, |乾塢淸潔船 不為賃船人服務之時 揮 船 舶 ス 塢, 底, 並 舅 加 毎 以油 九 個 漆以 間應不計入本合同租賃期間惟是項中止 月 便繼 次 為 續 限, 維持 並 應 本船舶 在 有 相 完善狀態。 當 設 備 船 其 蜎 Ż 切 港 服務 費用 口 爲

間不滿二十四小時者不在此限

期

扣 減, 但 船 賃 舶 船 在 乾 ٨ 手 塢 修 船 理 舶 所 離 /需之時間/ 塢 時, 卽 應 選 得 加 擇 其 入本合同 , ۔۔۔ 表示 租 意 賃期間, 見。 使本合同 延長或得由 本合同 租賃

期

間

第十四條

在 本 合同 範 團 茵, 關于 已裝及未裝貨 火, X物之損害. 如係 由 下列原 因發生者 不負 X責 任。

舶 碰 4内引水人2 天災, 潼 擱 淺, 海 鍋 難, 城之爆 船 上 船 裂, 壳 機 船 軸之折 具及陸 斷, 地 機 起 器 鍋 船 長 爐 船 船 売屬 員 之故意 具 暗 藏之疵 行 爲, 仇 敵, 瑕, 雖在 伸 贼, 發 盗 航 竊, 時 君 卽 Ŧ 人 為 存 民 之制 Æ. 者 亦包 Ŀ, 船

括 在 賃 船 船 舶 入茲 得 自 好聲明 由 船 拖 長船員或所有人之其 帶 同 救 意, 助 凡本合同下所成立之轉租 其 他 遇 難 船 隻或 (他僱 被其 員 (關于管理 他 船隻拖 |合同或載貨證券均應記 或 駕駛船 帶, 並 通得為救 舶 所 助 有之過失錯誤失察。 生 命 **北載本條** 財 產 而 前開 變 更 航 各

第十 \mathcal{H} 倏

險 費 (用及匯兌應由所有人負担, 長 在 港 口 爲 船 舶通常閱支需用款項時賃船人或其代理人得為墊付但是項墊付款項之保 並 無佣金 **业或其他** 費用是項墊款 由下期船租 扣除。

第十六 條

П, 或 船 燈塔燈船將被收囘之港口並 舶 不得派赴發生時疫之港 時是 口被封 不得 使之與冰塊冲逐無論該冰塊為整個或破碎形體倘船 到鎖之港 責。 Π, 1發生戰 科門之港 口冰凍之港口, 無 燈塔 燈船 之港 舶

上

開

原因

一被逗

留

項逗

留

由 賃

船 人負

之傳 疫港 倘 船 口或 舶 被 派赴因防疫而拘留船舶之港口時無論船員健康狀況若何所有發生之時間損失均 派 赴 中 國或 Ħ 本之非 通 商 港口 時, 賃船 人自 己負責請領 許可證倘船 舶 被 派 赴

公認

因

由賃船 八負責。

第十七 條

除 鄉件外, 非經賃船 M人或其代型 理人同意船舶不得收受貨物旅客函

札

等項。

第十八條

者, 由 一船舶 Ħ, 船 負担。 舶因 裝 運私貨所受之罰金如係賃船人或其僱用人所爲者由賃船人負担。 如係 船

員

所

第 + 九 條

收大洋三元但旅客額數不 為賃 船 人利 益起見船舶得運載大餐間旅客由船長供給 一得超過 旅客地位之設備凡引水人碼頭工人點數人及江海 食宿, 酒類在外所有人得 每名 關 人員 毎日 之相 加

當飲 食, L由 賃船 人 負

担。

1-

條

等項。 凡 如 關 船 于統艙旅客所發生費用均由賃船人負担並應依國家法令供給旅客之食物爭水住宿設, 員不用水箱時船長得

應

由

其

負

担。

備

准

許賃

船

人使用之如賃船

人必須

使用鹹水箱時所

有清除

費用,

倘 因 旅 (客疾 病 或 暴 動, 致船 舶停留港 口 所 入

發生之費用由賃船

第二十一條 滅 火 時, 由最 後之消息日起或由最終被見之日起租金卽應停付其預付尚

未獲得之租

金,

膲

汳

還

賃

船

人。

倘

船

舶

倘賃船 知補金錢, 人需要船 船之職員機師或船員在星期日工作或在上午六時前或下午六時後工作時,

應

特

别

貼

如無其他約

定時職員及機

師

毎

小時應貼大洋五

立角船員毎

小時應貼大洋二角

Ŧī.

726

住處。

賃

第二十八條

毎月一 凡貨物所需用中間隔離之物或薦類均應由賃船人供給 如船上載有旅客或裝有貨物時應有帆布蓬為之保護以蔽風曬。 第二十六條 第二十三條 第二十五條 第二十四條 噸煤炭應認為廚房使用者歸船舶負担。

茲經雙方同意在本合同有效期內船舶在港口時于主要桅桿上應升懸賃船人或其代理人送

來之私家旗幟。

賃船人如欲依己意油漆煙囪時應供給必需之油漆 第二十七條

.船人得僱用買辦及買辦之屬員工資亦由賃船人給付以便點數及支付貨物惟船舶應設備

727

用 時 2起照給< 在 本合同 錢。 開始時如船舶尚, 本合同期滿時其尚未用盡之噸鈔于所有人得為使用 有 未用 盡之頓鈔賃船人于得為使用時應繼續使用並應 **消時起**, 亦應照付。 由 得 為使

第二十九條

費用損 凡 淫修 船 舶因 理, 連同 救助或打撈其他船隻所 時 間煤炭之損失外應由所有人及賃 · 獲之利益除扣減船長船員應得部份又其他所發生之法定 船 人平 一均分受。

第三十條

賃船 人于通知所有人或其代理人後得將船舶轉租但對于本合同之履行原賃船 人仍應負責。

第二十一條

倘

亞

洲

國家相

互發生戰爭或亞洲等國

.與歐美某國發生戰事蔓及或有蔓及遠東之可能

人或所有人均得終止本合同。

船

倘 因 航 駛某航程或裝運某貨物而有被政府拘留拘捕或處罰之可能時是項航程不得航駛之,

是項貨物不得裝運之。

第三十二次

尙 未經船 所 有 的獲得之款亦得對于船舶有留置權。 人因本合同所發生之費用及損害得對于貨物及轉租之租金享有留置權賃船人因墊付

個月。 賃船人卷于本合同期滿前三十天以書面通知所有人或其代理人將本租船合同展長

第三十四條

本合同之船舶應在某年某月某日以前交到如過期賃船人得終止本合同 如因不可預見之情形船舶未于限期以前交到者賃船人因所有人之詢問通知應在接到是項

通知後廿四小時內答復是否終止本合同或仍接受本船 舶。

第三十五條

人一員該三個公斷員如不能同意時得推請公正人是項公斷之結果即認為最終處分雙方均應遵守。 倘在本合同範圍內發生爭執時應以公斷方式在上海舉行解决之所有人與賃船 人各推公斷

第三十六條

共同 海損應照一九二四年約克恩底華浦規則辦法。

第三十七條

本合同無論在任何地點締結者應以英國法律解釋之拘束之

第三十八條

本合同之佣金爲百分之,業經給付並認爲獲得于本合同將來續繼時佣金仍應照付。

牟

月

Ħ

證

立合同人

遠反本合同之損害賠償應以實際損害為憑準。

版 所 有 權

發

行

者

靑

光

中 華 民 國 二十二年 Бi. 月 日 初 版

分 售 處 總

經

售 處

靑

書

局

上

海 光

四

馬

譯 刷 者

北

路界路 刷

П 司

即

大

華 Ш

F]] 西

公

者

編

魏

文

翰

北非 廈門 武漢 成都 南京 新 濟南 書 開封

書 局 譯英

法商海國民華中

譯合師律翰文魏尼克麥 售代局書光青 元五册每

行發會公業同業航市海上

刊月業航

分六角三元二 郵連 內 國 册 二十年全

上海图书馆藏书

