

魏文翰著

共同海損論

錢永銘題



魏文翰著

共同海損論

中華書局印行

孫序

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

共同海損論

二

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

民國三十二年夏，孫科序。

自序

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

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

惟我國人士對於是項條款及規定之運用，向鮮研究，如遇海難發生，均託外人辦理及理算。查在我國辦理是項事件者，僅有英籍海損理算人一人，名史蒂芬氏（W. R. M. Stevens），在上海執行職務，辦理我國內河沿海所發生之一切海損事件。在九一八前，日人永井在滬曾操斯業數年，嗣以我國商民因東北事件惡之，遂離去，而我國人則向無辦理此事者。

自八一三事起，我國後方水道與滬隔絕，復自太平洋事起，該英籍史蒂芬氏亦離滬

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

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

關於本書之校對編排索引，張宗植君助力獨多，附此誌謝。

一九四三年二月五日書於重慶。

目次

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

第七節	共同海損之分担	一五
-----	---------	----

第三章	理算	一二
-----	----	----

第八節	理算時應加入佣金利息及公費合併由共同分担	一二
-----	----------------------	----

第九節	理算地點與法規	一三
-----	---------	----

第十節	理算程序	一四
-----	------	----

第四章	保險關係	一六
-----	------	----

第十一節	共同海損之損害與保險	一六
------	------------	----

第十二節	保險補償之範圍	一七
------	---------	----

第五章	一九二四年約克安底華浦規則	一七
-----	---------------	----

註釋		一九
----	--	----

第六章	中華民國海商法共同海損章	六四
-----	--------------	----

附件：

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

第一章 共同海損及理算概論

第一節 海損之損害種類

海損之損害種類

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

單獨海損

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

共同海損

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

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

全損

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

自然消損

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

第二節 海損之理算

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

請託理算
師以共同
海損爲最
頻繁

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

第二節 共同海損名稱之分析

三種意義

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

犧牲

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

費用

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

分担

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

第四節 共同海損法規之沿革

古代法規

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

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

統一規則
運動

一八九〇
年約克安
底華浦規
則

一九二四
年約克安
底華浦規
則

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

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

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

與保險之
關係

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

第二章 損害與分担

第五節 共同海損行為必須具備之條件

共同海損
行為必須
具備之條
件

船長之命
令

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

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

共同危急
情狀

爲共同安
全

特殊之情
節

合理處分

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

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

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

(五)其處分必須合理 共同海損行爲係因船長之緊急處分而發生，是項處分必