

## 第二章 船舶所有人防護及補償保險之意義、功能與歷史沿革

研究船舶所有人防護及補償保險，首先應確立何謂防護及補償保險。十九世紀防護(Protection)保險指承保四分之一碰撞責任及人身傷亡責任之保險，補償(Indemnity)保險則是指承保貨物責任之保險，防護及補償保險則為兩者之結合，但隨著防護及補償保險承保之船舶所有人責任風險種類不斷增加，防護保險與補償保險之分類已不復存在，關於現代防護及補償保險之意義為何，本文於以下第一節探討之。

由於防護及補償保險之保險人，係船舶所有人(即被保險人)組成以共同分擔損失為宗旨之防護及補償協會，乃非營利性之相互保險組織，故防護及補償保險不僅具備保險功能，尚具備多項服務功能，本文於以下第二節探討之。

防護及補償保險起源於英國，發展至今，已有一百五十餘年之歷史，其演進過程係自英國十八世紀船體協會提供船體相互保險，轉變為英國十九世紀中期防護協會提供防護保險，最後演進為防護及補償協會提供防護及補償保險，探究過去防護及補償保險之歷史沿革，將有助於瞭解現代防護及補償保險之運作，本文於以下第三節探討防護及補償保險之歷史沿革。

### 第一節 防護及補償保險之意義

防護及補償保險之英文原詞為“Protection and Indemnity Insurance”，簡稱為“P & I Insurance”，其中文譯名有防護及補償保險<sup>1</sup>、防護與補償保險<sup>2</sup>、保障及賠償保險<sup>3</sup>、保賠保險<sup>4</sup>、船東責

<sup>1</sup> 曾孝賢，防護及補償保險契約之研究，國立臺灣大學法律研究所碩士論文，1983年，第3頁；  
<sup>2</sup> 李利雄，海上保險理論與實務，台北，文笙書局，2004年10月修訂版，第251頁。

任保險<sup>5</sup>等等，保險市場上通稱為 P & I 保險<sup>6</sup>，本文為便於討論，統一稱之為防護及補償保險。

防護及補償保險，簡言之，乃指關於船舶營運所生責任之保險，詳言之，被保險人（即船舶所有人）營運船舶依法對第三人負有責任時，保險人（即防護與補償協會）對被保險人因此所受之損失及所生之費用負補償責任。防護及補償保險承保船舶所有人營運船舶所生對第三人責任，包括船員及旅客等傷病死亡責任、貨物責任、污染責任、碰撞責任、船舶拖帶責任、移除船骸責任及共同海損分擔責任等。防護及補償保險契約之具體內容，係由防護及補償協會制定之協會章程、協會規則、協會內部細則、協會簽發之入會證書及入會證書批單及防護及補償保險契約之準據法共同構成<sup>7</sup>。

防護及補償協會（Protection and Indemnity Club）乃船舶所有人組成具法人資格之組織，船舶所有人加入協會之行為稱為入會（Entry），船舶所有人經由入會取得會員（Member）身分，其所有之船舶稱為入會船舶。由於協會成立之宗旨在於為船舶所有人提供保障與服務，會員向協會繳納會費，共同分擔全體會員因對第三人負有責任所受損失及所生費用、協會營運所需資金與行政管理費用及安排再保險之費用，協會並非以營利為目的，故防護及補償協會是非營利性法人組織。

防護及補償保險性質上為相互保險。船舶所有人加入防護及補償協會成為會員之同時，與協會間成立防護及補償保險契約，雖然形式上，保險契約之保險人為防護及補償協會，被保險人為協會之會員，與 1906 年英國海上保險法（The Marine Insurance Act 1906）第 85 條第 1 項之規定：「二人或二人以上相互允諾承保彼此之海上損

<sup>2</sup> 周詠棠，海上保險原理與案例，台北，三民書局，2003 年 10 月修正初版第 2 刷，第 473 頁；曾文瑞，「我國海上油污染責任及防護與補償保險之探討」，航運季刊，第 41-67 頁，2002 年 6 月。

<sup>3</sup> 桂裕，海商法新論，台北，國立編譯館，1976 年三版，第 497 頁。

<sup>4</sup> 應世昌編著，海上保險學，台北，五南圖書，2005 年 9 月初版第 2 刷，第 465 頁。

<sup>5</sup> 蔣鎧凌，船東責任保險實務問題之探討，國立海洋大學航運管理學系碩士論文，2003 年，第 5 頁。

<sup>6</sup> 邱展發，P&I 與船舶保險－理論與實務操作，五南圖書，1991 年 1 月初版，第 3 頁。

<sup>7</sup> 黃裕凱，「P&I 協會承保之責任限額」，中華民國海運月刊，第 16 頁，1997 年 6 月。

失，謂之相互保險。」<sup>8</sup>並不相符，但由於會員繳納之會費，不僅是會員基於被保險人地位所支付之風險承保對價，同時亦是會員基於保險人地位應分擔之保險補償金額、協會營運所需資金與行政管理費用及安排再保險之費用，故會員實質上仍兼具被保險人與保險人之身分，此外，協會規則並明訂<sup>9</sup>，加入防護及補償協會之會員，經由向協會繳納會費之方式，會員間彼此相互承保關於入會船舶所生之法律責任及費用，已明確指出防護及補償保險乃會員間之相互保險。

防護及補償保險採取相互保險之形式，會員因入會船舶營運所生對第三人責任而受有損失或支出費用，得依防護及補償保險契約之內容，向協會請求補償，協會補償會員所支出之費用，係由全體會員繳納會費共同分擔，因此協會與其會員間之利害關係相一致<sup>10</sup>，能夠有效地降低及避免道德風險之發生。

---

<sup>8</sup> Marine Insurance Act 1906, 85. (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance. 1906年英國海上保險法全文之原文請參閱本文附錄二，本文內關於該法法條之中文譯文為筆者自譯。

<sup>9</sup> 2007 P&I Rules, Rule 10.

<sup>10</sup> 曾孝賢，同前揭註1，第4頁。

## 第二節 防護及補償保險之功能

防護及補償保險不僅具備保險功能，尚具備就地處理海難事故、處理索賠及訴訟案件、保釋、提供防損資訊及保險證明之服務功能，關於其所具備之保險功能與各項服務功能，簡述如下。

### 第一項 保險功能

防護及補償保險之一般承保範圍，涵蓋了船舶所有人營運船舶可能產生之各種責任風險，包括船員、旅客及其他人員傷病死亡之賠償責任、貨物之責任、船舶碰撞責任、污染責任、碰撞責任、船舶拖帶責任、移除船骸責任及共同海損分擔責任等。為避免船舶所有人投保之防護及補償保險存有未納入承保之危險缺口，防護及補償協會不僅視船舶所有人所面臨法律責任風險之變動情形，於每年修改協會規則之列舉承保範圍，協會並設有總括條款 (Omnibus Rule)，授權協會董事會依其自由裁量權，對協會規則列舉承保範圍以外之船舶所有人營運船舶所負其他責任及因此所生之損失及費用，決定是否給予全部或一部之補償，為船舶所有人所面臨複雜多變之責任風險提供全面性之保障。

### 第二項 服務功能

防護及補償保險提供多項服務功能，包括就地處理海難事故、處理索賠及訴訟案件、保釋、提供防損資訊及保險證明之服務功能，簡要說明如下。

#### 第一款 就地處理海難事故之服務

加入防護及補償協會成為會員之船舶所有人來自不同國家，且協會之入會船舶航線遍佈全球，因而防護及補償協會的業務範圍亦隨之

擴大，成為國際性之保險組織。防護及補償協會在世界各主要港口設置聯絡人（correspondent），建立全球性之通訊服務網路，為會員提供專業諮詢服務，一旦入會船舶發生協會承保範圍內之海難事故，聯絡人可就地協助會員解決困難，例如聯絡人於當地代為遴選合格之公證公司、查勘人員、驗船師及工程師等，協助調查與鑑證海難事故之發生原因、受損範圍與程度及損失數額，以釐清會員責任。<sup>11</sup>

### 第二款 處理索賠與訴訟案件之服務

會員發生協會承保範圍內之保險事故，遭第三人提出索賠或因此進入訴訟程序後，協會提供多樣之處理服務，包含處理索賠與訴訟案件之諮詢服務，協助會員委任律師提供法律意見並於訴訟程序中提出必要之防禦及抗辯，會員並得授權協會代為與第三人就索賠案件進行協商或和解。協會隨時掌握索賠及訴訟案件之進行過程及發展趨勢，並據以迅速採取適當措施，維護會員最大權益。<sup>12</sup>

此外，防護及補償協會於全球各大港口設置之聯絡人，對於處理索賠或訴訟案件具有特殊豐富經驗，與協會處理索賠及訴訟之部門相互配合，協助會員早日解決在該港口所發生之索賠或訴訟案件。<sup>13</sup>

### 第三款 保釋之服務

船舶所有人發生協會承保範圍內之保險事故，申請法院扣押船舶是第三人對船舶所有人索賠最常使用之手段，一旦船舶被扣押，除運費收入無以為繼之外，船舶每日須支出固定費用，使船舶所有人遭受鉅額之船期損失，如船舶所有人未於規定時間內提供足額擔保，尚須面臨船舶被拍賣之風險。過去為釋放被扣押船舶，船舶所有人須提出銀行出具之保證書（bank guarantee），隨著防護及補償保險之發展，

<sup>11</sup> 周詠棠，同前揭註2，第487頁。

<sup>12</sup> 許岳弘，船舶所有人運用防護與補償保險之研究，國立政治大學保險研究所碩士論文，1992年，第77頁。

<sup>13</sup> 同前註。

防護及補償協會之信譽日益受到世界各地之尊重與承認，以協會名義出具擔保書（letter of undertaking）即可被債權人與法院接受，而使遭受扣押之船舶獲得釋放。<sup>14</sup>

#### 第四款 提供防損資訊之服務

協會具備豐富之保險事故善後處理經驗，且擁有許多保險、法律與海事專家，鑽研事故風險之特點、原因、船舶航行及運送安全應注意事項，經常提供船舶所有人關於如何避免事故發生與防止或減輕損失之資訊<sup>15</sup>，並制訂相關措施指導船舶所有人加強管理及防範風險。協會所提供的防損資訊及指導措施，可以預防保險事故之發生或減輕保險事故發生後之損失程度，故協會之功能除事後補償外，尚包括事前預防和事中抑制之功能。

#### 第五款 提供保險證明之服務

目前許多國家均要求進入該國港口的船舶，必須對油污賠償責任風險和船舶殘骸清除責任等嚴重威脅公共利益之巨大責任風險提供保險證明，否則將禁止其進港。例如日本國土交通省海事局為解決擱置在沿岸之擱淺船隻問題，於2004年4月修改油污染損害賠償保障法，該法規定自2005年3月起所有船舶進入日本之任何港口須投保防護及補償保險，船上必須置放已投保防護及補償保險之證書，進港前須通報船舶之保險狀況，並禁止未投保防護及補償保險之船舶進入港口<sup>16</sup>。防護及補償協會接獲船舶所有人之要求，會出具該船舶已按要求投保責任保險之書面證明，使船舶得以順利進港。

<sup>14</sup> 許岳弘，同前揭註12，第78-79頁。

<sup>15</sup> 周詠棠，同前揭註2，第486頁。

<sup>16</sup> 傅翠如，防護與補償責任保險對船東船舶油污及損害責任之探討，國立海洋大學商船學系碩士論文，2005年，第48-49頁。

### 第三節 防護及補償保險之歷史沿革

防護及補償保險起源於英國，係船舶所有人間之相互保險，故於探討其歷史沿革，首先應探討相互保險概念之發展，相互保險概念起源於古代之結盟，並持續發展為英國十八世紀之相互保險協會，十八世紀英國船舶所有人組成船體協會，提供船體相互保險，於十九世紀上半葉，船體協會開始衰退，為因應船舶所有人責任風險之逐漸增加，於十九世紀中葉，船體協會演變為防護協會，提供防護保險，承保人身傷亡之賠償責任及船體保險不承保之碰撞責任，其後增加補償保險，承保貨物賠償責任，遂由防護協會演變為防護及補償協會，提供防護及補償保險。由上述可知，防護及補償保險之歷史沿革即為防護及補償協會之歷史沿革，茲就防護及補償協會之歷史沿革論述如下。

#### 第一項 相互保險概念之發展

相互保險之概念，起源於古代經由結盟分擔風險之措施，逐漸發展為希臘及羅馬時代之風險相互分擔社團，至中世紀歐洲若干地區已發現相互保險結盟或社團之蹤跡，尤其於十三及十四世紀之盎格魯撒克遜地區產生許多地方性相互保險團體，並持續發展為英國十八世紀之相互保險協會，以下進一步說明相互保險概念之發展過程。

#### 第一款 古代之結盟

結盟 (combination) 之概念，可認為是古代風險分擔之試驗，可能起源於自然群聚本能或山頂洞人發現與同類結伴之優勢而發展出之群居特性。古代建立部落之目的係為保護群體並因而使群體中之個人獲得保護<sup>17</sup>，古代之印度、巴比倫尼亞 (Babylonia)、迦勒底 (Chaldea)、亞述 (Assyria)、埃及及腓尼基 (Phoenicia) 稱之為

<sup>17</sup> Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs Law and Practice, 3rd edition, London: LLP, 2000, p.1.

基爾特 (gilds) 或拉斯 (ras)。這些相當粗糙原始的相互風險分擔措施，再逐漸發展提升為希臘及羅馬之社團 (societies)、基爾特 (gilds) 及協會 (clubs or associations)。在希臘及羅馬文明時代之社團則非常地類似相互保險協會 (mutual insurance associations)，提供有關喪葬費、疾病、貧困及其他風險之防護<sup>18</sup>。此時期協會之管理營運與現代的防護及補償協會之實務運作已有許多相似處，舉例而言，負責管理事務的委員會成員，係由協會會員自會員中選任，協會以定期收取會費之方式籌措資金以支應各項無法預期的費用。甚至有證據顯示羅馬的喪葬協會 (burial clubs) 間存有分攤協議 (pooling agreement) 安排再保險 (reinsurance) 事項，及協會設有以仲裁解決爭議的規則。當時普遍有發生不當行為則撤銷承保之規定，而現代的防護及補償協會規則亦可發現類似條款。<sup>19</sup>

## 第二款 中世紀之相互保險

中世紀 (Middle Ages) 在地中海 (Mediterranean) 及亞得里亞海 (Adriatic) 地區有許多風險合夥關係 (partnerships of risks) 的存在事例，且更遠的北部有證據顯示在丹麥及德國存有為船舶所有人設立的基爾特，其中最為人所知的是法蘭德斯 (Flanders) 基爾特，而著名的漢撒同盟 (Hanseatic league) 是為相互防護而結盟，可以說是一種相互保險協會。大部分的德國基爾特主要關注於陸上火災危險，但在義大利的威尼斯、葡萄牙及荷蘭，可發現相互性海上保險之蹤跡。<sup>20</sup>

中世紀時期英國關於相互防護 (mutual protection) 概念之重要發展，集中於盎格魯撒克遜 (Anglo-Saxons) 的基爾特，中世紀之基爾特以保險之方式提供關於牲畜失竊、火災損害、貧困及死亡之保護，為其首要或附屬功能，此類地方性自助團體日益普遍，並於十三及十四世紀以工匠基爾特 (craft gilds) 之型態發展至顛峰，提供

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, Introduction to P & I, 2nd edition, London: LLP, 1996, p.1.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p.2.



疾病及死亡之救濟。十八世紀時由基爾特轉變為友好互助會 (friendly society)，為生命之一般不幸事故提供支持與協助。兄弟會 (brotherhood) 及和睦幫助與支持之概念，透過許多途徑例如協會 (clubs)、社團 (societies)、工會 (trade unions) 及保險協會 (insurance associations) 持續發展。經由結盟分擔風險之概念亦適用於船舶航行之危險分擔，十八世紀船體協會之產生即源於此種互助精神。<sup>21</sup>

## 第二項 船體協會之發展與衰退

由於十八世紀英國海上保險市場存有若干缺點，船舶所有人遂決定組成船體相互保險協會 (mutual hull insurance associations)，又稱船體協會 (hull clubs)，提供船體危險之相互保險。<sup>22</sup>防護及補償協會 (P. & I. clubs) 係由船體保險協會演變而來，因此，探究船體協會之發展與衰退，有助於瞭解防護及補償協會之運作方式<sup>23</sup>，以下就十八世紀英國海上保險市場之缺點，以及船體協會之發展、擴張與衰退，分別說明之。

### 第一款 十八世紀英國海上保險市場之缺點

根據 1810 年英國下議院海上保險特別委員會提出之報告，十八世紀英國海上保險仍處於簡陋不足之狀態，其主要之缺點為<sup>24</sup>：

一、保險人資力不足。十七世紀晚期以及 1780 年美國獨立戰爭期間發生許多重大損害，由於損失數量及金額過於龐大，造成許多保險人破產而未能支付保險金。<sup>25</sup>

二、保險從業人員素質低劣。海上保險市場業務隨著日漸發展之海外貿易而擴張，引起不肖商人透過欠缺資格之低劣人員不擇手段從

<sup>21</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.1.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>23</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.3.

<sup>24</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.2.

<sup>25</sup> *Ibid.*

中獲利。<sup>26</sup>

三、壟斷的保險市場。1720年6月英國通過泡沫法（The Bubble Act），准許設立倫敦保險公司（London Assurance）及皇家保險交易公司（Royal Exchange Assurance），從事海上保險業務。該法並禁止其他公司、協會或合夥組織經營海上船舶及貨物保險業務，但保留個人或特定人從事海上保險業務。<sup>27</sup>在保險市場壟斷期間，由於缺乏競爭，無可避免的導致保費增加以及承保風險欠缺彈性。<sup>28</sup>

四、保險人好爭訟的處理態度往往造成理賠遲延。<sup>29</sup>

五、地處偏遠之船舶所有人不易安排保險。位於英國外港（outport）之船舶所有人，與保險市場中心之倫敦相距遙遠，無法調查保險人之誠信與償付能力，且或許存有不信賴大城市保險人之狹隘心態，而有使用經紀人（brokers）之需要，然當時之經紀人多欠缺誠信且收費昂貴，遭致被保險人（assureds）許多指責。此外，倫敦之保險人傾向於以滿足倫敦港口貿易之需要為主要業務，無法顧及地處偏遠之被保險人。<sup>30</sup>

七、過於謹慎的保險操作實務及有限的承保風險範圍。前述居於壟斷地位之兩家保險公司，關於所承保之海上危險，採取非常謹慎的策略，僅限於承保少數風險不大之危險事故<sup>31</sup>，致其承保比率只佔當時英國海上保險市場百分之四，其餘仍由勞依茲之個人保險業者承保<sup>32</sup>。而個人保險業者對於所承保之危險，亦欠缺彈性且態度保守<sup>33</sup>，不僅收取高額保險費，且每屆冬季（八月至十二月），基於海上風險增加之考慮，個人保險業者皆紛紛不予承保<sup>34</sup>。

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> 曾孝賢，同前揭註1，第5頁。

<sup>28</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.3.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> 簡色嬌，海上貨物責任保險之研究，國立臺灣大學法律研究所碩士論文，1985年，第46頁。

<sup>32</sup> 許岳弘，同前揭註12，第6頁。

<sup>33</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.3.

<sup>34</sup> 許岳弘，同前揭註12，第7頁。

## 第二款 船體協會之早期發展

十八世紀上半葉，由於對英國海上保險市場之不滿，導致位居偏遠地區之船舶所有人開始於其所處之外港組成船體協會，在相互之基礎上（on a mutual basis）承保團體成員之船體危險，至十八世紀末期，船舶所有人已設立了若干船體協會，提供船體危險之相互保險，此類船體協會大多設立於英國東北部，特別是從事煤炭運輸貿易之港口。英國東北部之船體協會並未形成壟斷地位，仍有一些協會在倫敦及英國其他港口經營業務。<sup>35</sup>

關於船體協會之合法性引起許多質疑，特別是其成立是否違反1720年泡沫法之限制規定，對此一問題，1810年海上保險特別委員會於其調查報告內探討壟斷保險市場所引起之不便與不公平時，亦提及儘管該法設有處罰規定禁止其他公司、協會或合夥組織經營海上保險業務，但英國各地仍有超過二十個已知從事海上保險業務之保險協會。<sup>36</sup>值得注意的是，當時其他國家從事海上保險業務之公司，其發展並未遭受阻礙，然而英國實施1720年泡沫法之限制規定，卻迫使船舶所有人組成非法之保險協會。<sup>37</sup>

早期船體協會之事務，經常僅由一位秘書及一位經理人負責管理，經理人多為退休之船長，若協會之規模較大，則設置一個小型委員會負責管理，經理人或委員會經由安排船舶檢驗（survey）決定該船舶是否准予入會。<sup>38</sup>由於加入協會之會員，皆為設立地鄰近地區之船舶所有人，使協會極具本土性、友誼性、區域性之色彩<sup>39</sup>。協會提供一個迅速的、當地的且親切的取得船舶保險的方法，且會員間互相熟識之私人情誼為其重要優勢，使協會成為會員提出困難並獲得財務或其他方面協助以解決問題的地方。<sup>40</sup>

<sup>35</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.4.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*, p.5

<sup>38</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.4.

<sup>39</sup> 許岳弘，同前揭註12，第7頁。

<sup>40</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5

一般而言，協會會員非常熟悉該區域之特性、當地港口及氣候條件，能從貿易區域及季節限制方面調整其保險條件，而精確切合當地船舶所有人之需求。協會的會費制度由船舶所有人核准，會員得以其個人信用擔保，選擇以分期付款方式或至少以遞延付款方式繳交保費，此點與嚴格適用現金會計制度（cash accounting）之財產保險市場不同<sup>41</sup>，對船舶所有人之融資理財裨益良多<sup>42</sup>。小規模協會之經營管理十分簡單而經濟，可大幅降低人事費用，基於其相互性，追求利潤並非經營保險之考量因素。<sup>43</sup>上述優點使得船體協會業務蒸蒸日上。<sup>44</sup>

### 第三款 船體協會之擴張

船體協會最初只承保鄰近地區船舶所有人之船舶，其地方性睦鄰情誼之特質，是協會的重要資產之一，但隨著時間經過卻構成協會擴張與發展的最大阻礙。由於好炫耀之會員鼓勵協會擴張以便能以協會規模自豪<sup>45</sup>，及協會經理人企圖增加按協會會費一定比例計算之從價報酬（ad valorem remuneration），或因其他港口的船舶數量尚不足以組成一個協會以充分分散危險，協會開始同意承保來自較遠港口之陌生船舶<sup>46</sup>。

然而協會制度係為地區內為數有限且彼此認識之船舶所有人團體而設計，一旦允許陌生之外地人加入，就會喪失對入會資格的控制以及對彼此船舶的相互了解與尊重，因此，當地方性的船體協會擴大承保外地之船舶後，開始遭遇經營保險之難題<sup>47</sup>，一為是船況較佳之優良船舶所有人發現必須為船況較差之劣質船舶所有人之損失付款，但由於每艘船舶收取之費率相同，導致核保過程無法控制危險，協會大部分之理賠來自於劣質之船舶所有人，優良之船舶所有人因此

<sup>41</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.4.

<sup>42</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 7 頁。

<sup>43</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5.

<sup>44</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 7 頁。

<sup>45</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.4.

<sup>46</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5.

<sup>47</sup> *Ibid.*

遭劣質之船舶所有人榨取而有劣幣驅逐良幣之現象<sup>48</sup>。二為協會將會員應繳之全部會費分為兩部分，預付會費（advance calls）及追加會費（supplementary calls），為吸引更多船舶所有人入會，部分協會先壓低預付會費<sup>49</sup>，明顯過低的預付會費對會員及協會本身均是投機冒險的行為，等到收取追加會費時再提高金額，高額的追加會費（supplementary calls）對會員構成意外的衝擊<sup>50</sup>，常使船舶所有人措手不及而滋生反感<sup>51</sup>，且向協會申請理賠的會員因有會員不繳納會費而未能獲得全額補償。<sup>52</sup>

#### 第四款 船體協會之衰退

由於 1810 年英國下議院海上保險特別委員會之報告指出倫敦保險公司及皇家保險交易公司對海上保險的貢獻微小，及其壟斷地位係荒謬之疑慮，遂於 1824 年 6 月 24 日廢除泡沫法，終止不合理的限制規定<sup>53</sup>，保險市場的壟斷局面不再存在，海上保險公司如雨後春筍般成立<sup>54</sup>，導致船體協會於十九世紀上半葉進入衰退期。<sup>55</sup>

為與船體協會競爭，新成立的保險公司及勞依茲之保險人均採同一策略，開始提供更有競爭力之費率，以及優於協會之服務與保險條件，例如當時各船體保險協會皆要求船舶所有人承擔船舶修理費用之三分之一，保險公司與勞依茲之保險人則不予要求<sup>56</sup>。船級較好之船舶所有人能自生氣勃勃的新保險市場以較便宜的費率獲得更好的服務與保險條件，導致船體保險協會只能承保其他保險人不予承保的老舊船舶，成為惡名昭彰的“破船協會”（rust-bucket clubs）<sup>57</sup>。老舊船舶導致更多的理賠求償與日趨減少之協會會費之惡性循環，許多

<sup>48</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.5.

<sup>49</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 7 頁。

<sup>50</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5.

<sup>51</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 7 頁。

<sup>52</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.5.

<sup>53</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.3.

<sup>54</sup> 簡色嬌，同前揭註 31，第 47 頁。

<sup>55</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5.

<sup>56</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 8 頁。

<sup>57</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.5.

船體協會因此於 19 世紀上半葉陸續關閉。<sup>58</sup>英國海上保險業形成由保險公司與勞依茲兩大系統分庭抗禮之局面。<sup>59</sup>

### 第三項 防護及補償協會之產生

在船體保險協會於十九世紀上半葉衰退之同時，當時正值英國經濟活動、社會結構及工藝技術發生重大變革之時期，船舶之噸位、複雜性、價值及載貨量均大幅增加，船舶所有人之潛在責任之數額及種類迅速增加<sup>60</sup>，船舶所有人因遭遇龐大潛在責任之威脅開始尋求風險分擔之保護，遂將船體協會轉變為防護協會，進而由防護協會之演進為防護及補償協會。關於十九世紀船舶所有人責任增加，以及防護及補償協會之產生過程，詳述如下。

#### 第一款 十九世紀船舶所有人責任增加

由於十九世紀英國船體保險僅承保船舶所有人四分之三碰撞責任，並有 1845 年船舶所有人責任限制法、1846 年致命事故法、1847 年海港船塢及碼頭條款法、1880 年雇主責任法之陸續通過，船舶所有人責任因此加重，其責任內容分別說明如下。

#### 第一目 船體保險僅承保四分之三碰撞責任

1836 年英國法院於 *De Vaux v. Salvador*<sup>61</sup>一案中，認為船舶因碰撞致他船或貨物所生之損害，並非海上危險 (peril of the sea)，除非保險單另有約定，船體保險人對船舶所有人因碰撞責任所生之損害，無須賠償。此項判決促使傳統保險市場開始於船體保險單附加碰撞條款 (the Running Down Clause)<sup>62</sup>，但為促使船舶所有人提高警

<sup>58</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.5.

<sup>59</sup> 簡色嬌，同前揭註 31，第 47 頁。

<sup>60</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.6.

<sup>61</sup> *De Vaux v. Salvador* (1836) 4 A. & E. 420.

<sup>62</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 8 頁。

覺，船體保險人只承保四分之三之碰撞責任並以船舶之保險價值為上限，其餘四分之一之碰撞責任以及超過船舶保險價值之責任，連同對人員傷亡之責任以及對不在船舶定義範圍內之固定物及飄浮物之損害賠償責任，則由船舶所有人自行承擔。<sup>63</sup>

## 第二目 1845 年船舶所有人責任限制法

英國 1845 年之船舶所有人責任限制法 (the Limitation of Liability Statute)，規定所有船舶一律按每噸 15 英鎊計算船舶價值，但當時許多船舶之實際價值遠低於此計算標準，導致船舶所有人所負之賠償責任超過其船舶價值。<sup>64</sup>

## 第三目 1846 年致命事故法

坎貝爾勳爵法 (The Lord Campbell's Act)，又稱為 1846 年致命事故法 (The Fatal Accidents Act 1846)<sup>65</sup>，首次規定因船舶所有人過失致死之被害人之受撫養家屬得起訴請求賠償，由於當時正值英國船舶滿載移民至美國及澳洲之運輸繁盛時期，旅客在海上傷亡情形層出不窮，坎貝爾勳爵法之實施導致船舶所有人面臨相當大之潛在責任。<sup>66</sup>

## 第四目 1847 年海港船塢及碼頭條款法

1847 年海港、船塢及碼頭條款法 (The Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847)<sup>67</sup>規定，港務當局港有權要求船舶所有人賠償港埠設施所受之損害，無論該損害是否由船舶所有人之過失引起。

<sup>63</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.6.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> The Fatal Accidents Act 1846 (9&10 Vict. C.93).

<sup>66</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.6.

<sup>67</sup> The Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847 (10&11 Vict. C.27).

## 第五目 1880 年雇主責任法

1880 年雇主責任法 (The Employers' Liability Act of 1880)<sup>68</sup>，首次規定包含船員在內之工人於雇用期間受傷，包括船舶所有人在內之雇主應負損害賠償責任。<sup>69</sup>

### 第二款 船體協會演變為防護協會

十九世紀中葉，船舶所有人因遭遇前述龐大潛在責任之威脅開始尋求保護，其發現廉價且有效率的防護團體組織業以船體協會之形式存在。船體協會制度使船舶所有人聯想到能獲得防護免於生存威脅之最具成本效益之方法，於是將船體協會轉變為防護協會，並藉由新成立之防護協會減輕逐漸加重之船舶所有人責任。防護協會之構想首先由管理船體協會並身兼保險經紀人之彼得·廷道爾提出，並於 1855 年 5 月 1 日於英國德文 (Devon) 郡之托普瑟姆 (Topsham) 以合夥型態成立第一家防護協會，稱為船舶所有人相互防護協會

(Shipowners' Mutual Protection Society)，<sup>70</sup>其主要承保危險有二種，一為人身傷亡之賠償責任，另一為船體保險市場所不予承保之碰撞責任，該協會即為現今英國不列顛防護及補償協會之前身。<sup>71</sup>

### 第三款 防護協會演變為防護及補償協會

十九世紀下半葉，貨物索賠開始成為船舶所有人之重大負擔。1870 年一艘船名為西方希望 (Westernhope) 號船舶於於南非海岸失蹤，該船舶原本應將貨物運至開普敦 (Cape Town)，卻先駛向伊莉莎白港 (Port Elizabeth) 而構成偏航 (deviation)，法院判決由於無正當理由發生偏航，船舶所有人不能適用運送契約抗辯條款之保護，

<sup>68</sup> 43 & 44 Vict. C.42.

<sup>69</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.6.

<sup>70</sup> *Ibid.*, pp.6, 7.

<sup>71</sup> 應世昌編著，同前揭註 4，第 467 頁。



應就貨物之全部價值負賠償責任。該船之船舶所有人雖為北英格蘭防護協會（North of England Protecting Club）之會員，但由於此類損失不在該協會規則規定之承保範圍內，防護協會無義務補償船舶所有人之損失，儘管該協會出於善意體恤給予船舶所有人一筆小額之通融補償（*ex gratia payment*），船舶所有人仍需自行負擔大部分之賠款。<sup>72</sup>

西方希望號事故發生後不久，另一艘亦加入北英格蘭防護協會之船舶，船名為艾蜜莉（Emily）號，於運送貨物途中因航行過失而擱淺滅失，當時普遍使用之載貨證券格式極為簡單，所列船舶所有人得主張免責之海上危險非常有限，並不包含航行過失，因此船舶所有人賠償了貨物所有人之全額損失。<sup>73</sup>

受到西方希望號船舶事故、艾蜜莉號船舶事故及偏航或航行過失引起潛在貨物賠償責任之衝擊，北英格蘭防護協會遂採納其會員之建議創設新種保險，稱為補償保險（*indemnity cover*），補償會員因此類責任危險所受損失，並於協會名稱中增加“補償”（*indemnity*）一詞。<sup>74</sup>此外，前述 1855 年成立之船舶所有人相互防護協會於 1866 年開始提供補償保險，承保會員船舶運送貨物發生滅失、短少或毀損之責任風險。由於貨物保險人經常行使代位求償權，向船舶所有人請求賠償，其他防護協會亦紛紛將船舶所有人對貨物之賠償責任列入承保範圍，並將防護（*protection*）保險及補償（*indemnity*）保險合而為一，稱為防護及補償保險（*Protection & Indemnity Insurance, P. & I. Insurance*），防護協會於是發展為防護及補償協會（*P. & I. Clubs*），至此防護及補償協會在海上保險市場之地位乃告確立，與貨物保險及船體保險鼎足三立。<sup>75</sup>

<sup>72</sup> Steven J. Hazelwood, *supra* note 17, p.7.

<sup>73</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 9 頁。

<sup>74</sup> Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *supra* note 19, p.8.

<sup>75</sup> 許岳弘，同前揭註 12，第 9-10 頁；N. F. Ledwith, *The Place of P. & I. Clubs in the Insurance Market*, London: The Insurance Institute of London Marine Discussion Group, 1954, p.1，轉引自曾孝賢，同前揭註 1，第 7 頁。

