

第四章 船舶所有人防護及補償保險契約之成立與效力

本章內容主要分為兩大部分，第一部分探究防護及補償保險契約如何成立，著重於防護及補償保險契約各項成立要件之分析，並說明防護及補償保險契約之組成內容；第二部分探究防護及補償保險契約對契約當事人之效力，主要自契約當事人因該契約所負義務之角度出發，分別說明該契約對防護及補償保險協會之效力，以及該契約對船舶所有人之效力。

第一節 防護及補償保險契約之成立

防護及補償保險契約是法律行為之一種，故一般法律行為所應具備之成立要件，防護及補償保險契約自應亦具備，以下分析其各項成立要件，包括契約之當事人、契約標的及意思表示合致。

第一項 防護及補償保險契約之當事人

英美法系通稱保險契約當事人之一方為保險人 (the insurer)，另一方為被保險人 (the insured)，英美法系認為由於一般人通常為自己之利益而投保，投保之目的乃在保障自己，故稱當事人為被保險人，並當然取得保險給付請求權。¹

防護及補償保險性質上為相互保險，關於相互保險之定義，英國海上保險法第 85 條第 1 項規定：「二人或二人以上相互允諾承保彼此之海上損失，謂之相互保險。」²依該項規定，相互保險契約之當事

¹ 林勳發、柯澤東、梁宇賢、劉興善著，商事法精論，台北，今日書局，2005 年 10 月修訂版，第 558 頁。

² 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.

人，就自己所受之海上損失，為被保險人，就他方當事人所受之海上損失，則為保險人，契約當事人同時具備被保險人與保險人之身分。過去防護及補償協會仍為非法人之相互保險協會時，防護及補償保險契約之當事人皆為協會之會員，會員就自己所有之船舶是被保險人，並同時為其他會員所有船舶之保險人，被保險人請求補償之權利，係依據會員間個別締結之防護及補償保險契約，分別向每一位會員個別行使其權利，符合前述海上保險法第 85 條第 1 項對相互保險之定義。

3

但海上保險法第 85 條第 1 項之規定，並不符合現代防護及補償協會之運作現狀。現代防護及補償協會皆已辦理公司登記並取得法律人格⁴，防護及補償保險之契約係由防護及補償協會與各會員間訂立，防護及補償保險契約之一方當事人為防護及補償協會，他方當事人為協會會員（即船舶所有人），協會為保險人，協會會員為被保險人。

儘管協會會員形式上不再兼具保險人之身分⁵，惟協會會員經由向協會繳納會費之方式，而相互承保關於入會船舶所生之法律責任及費用，並共同分擔協會應給付會員之保險補償、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，防護及補償保險性質上仍為相互保險。

第二項 防護及補償保險契約之標的

防護及補償保險契約之第二個成立要件為契約之標的，契約之標的即契約之內容。保險契約之內容極為複雜，依一般契約法通念，可區分為必要之點與非必要之點⁶，必要之點包括保險標的、保險事故、保險期間、保險金額及會費，至於其他事項，除當事人特別約定為重

³ Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs Law and Practice, 3rd edition, London: LLP, 2000, p.14.

⁴ *Ibid.*

⁵ 曾孝賢，同前揭註 5，第 41 頁。

⁶ 參照我國民法第 153 條：「（第 1 項）當事人互相表示意思一致者，無論其為明示或默示，契約即為成立。（第 2 項）當事人對於必要之點，意思一致，而對於非必要之點，未經表示意思者，推定其契約為成立，關於該非必要之點，當事人意思不一致時，法院應依其事件之性質定之。」。

要事項應解為必要之點外，縱未加以約定，亦無妨於保險契約訂立之決定與意願，應解為非必要之點⁷。本文以下就防護及補償保險契約之必要之點，即保險標的、保險事故、保險期間、保險金額及會費，分別說明之。

第一款 保險標的

保險契約係約定於保險事故發生時為保險給付之契約，而保險事故必就特定之客體而發生，此一保險事故發生之對象或客體，英法系通稱為保險標的 (the subject matter of insurance)⁸。

防護及補償協會皆訂有協會規則，具體詳列協會之承保範圍，即船舶所有人因入會船舶發生保險事故而對第三人所負之責任，船舶所有人因該責任所生之損失及相關費用，由協會補償之，由此可知，防護及補償保險之保險標的，為船舶所有人因入會船舶發生協會規則所列之保險事故而對第三人所負之責任。⁹

1976年 The Eurysthenes 一案¹⁰，法院肯定防護及補償保險為英國海上保險法第1條所規定之海上保險契約，該條規定：「海上保險契約是保險人向被保險人承諾，對被保險人因海上冒險所生之海上損失，依雙方約定之條件及數額，負賠償責任之契約。」¹¹，並進一步認為，防護及補償保險所承保之船舶所有人對第三人之責任，符合英國海上保險法第3條第(1)項規定：「合法的海上冒險得成為海上保險契約之保險標的。」¹²及同條第(2)項(C)款規定：「可保財產¹³之

⁷ 林勳發等著，同前揭註1，第562頁。

⁸ 同前註，第563頁。

⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.51.

¹⁰ *Compania Maritima San Basilio S.A. v. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (The Eurysthenes)* (1976) 2 Lloyd's Rep. 171.

¹¹ Marine Insurance Act 1906, 1. A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

¹² Marine Insurance Act 1906, 3.(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

¹³ 可保財產(insurable property)之定義，請參閱 Marine Insurance Act 1906, 3. (2) In particular there is a marine adventure where -(a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as "insurable property"，中文譯為：「受海上危險影響之任何船舶、貨物或其他動產，稱為可保財產。」。

所有人，或其他對可保財產有利害關係或應負責之人，因海上危險對第三人所負之任何責任，為海上冒險。」¹⁴ 根據上述 1976 年 The Eurysthenes 案之法院見解，防護及補償保險契約之保險標的，為船舶所有人因入會船舶遭受海上危險而對第三人所負之責任。

第二款 保險事故

保險契約係約定於保險事故發生時為保險給付之契約，保險事故係使保險人之給付義務具體化之偶然且一定之事實，保險事故必須特定，否則保險人之責任無法明確界定。¹⁵ 就防護及補償保險契約而言，其保險標的為船舶所有人因海上危險而對第三人所負之責任，其保險事故乃引起船舶所有人發生此等責任，並因此受有損失或支出費用，致協會應負補償責任之偶然且特定之事實。防護及補償保險所承保之保險事故種類繁多，幾乎涵蓋船舶所有人從事海上船舶營運活動可能發生之所有責任危險，本文另於第五章「船舶所有人防護及補償保險之承保範圍」詳細論述之。

第三款 保險期間

關於防護及補償保險契約之保險期間，以下就保險期間與保險責任期間之區別、保險期間之起迄及定時保險單，分別說明之。

第一目 保險期間與保險責任期間之區別

保險期間乃保險契約之存續期間，亦即自保險契約之期間起算點至終止點之期間，其與保險責任期間並非同一概念；保險責任期間係保險人負保險責任之期間，又稱危險期間或責任期間，在此期間內發生保險事故時，保險人應負保險責任，超過此一期間始發生保險事故

¹⁴ Marine Insurance Act 1906, 3. (2) In particular there is a marine adventure where - (c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

¹⁵ 林勳發等著，同前揭註 1，第 564 頁。

者，保險人即不負責任。申言之，保險期間係保險契約之有效期間，亦即保險當事人間存有保險契約關係之期間；而保險責任期間乃指保險人對於保險事故應負責任之期間。一般而言，保險契約對於保險責任期間均有約定，其未約定者，依法律之規定，法律亦未規定者，則解釋上保險責任期間與保險期間即為一致。¹⁶

防護及補償協會承保會員所發生之損失、責任或費用，以船舶入會期間內發生之保險事故所引起者為限¹⁷，故防護及補償保險之保險責任期間為船舶之入會期間，而船舶之入會期間即為防護及補償保險之保險期間，由此可知，防護及補償保險之保險責任期間與保險期間為一致。

第二目 保險期間之起迄日期

防護及補償保險之保險期間，自入會證書上所載日期及時間起，至次年2月20日格林威治標準時間正午為止¹⁸，除有下列任一情形外，防護及補償保險將以相同條件及約定自動續約至次一保險年度¹⁹，則其後之保險期間皆為每年2月20日格林威治標準時間正午起至次年2月20日格林威治標準時間正午為止：

- 一、除協會與會員間另有其他約定。
- 二、會員或協會於1月20日格林威治標準時間正午前以書面通知他方，防護及補償保險於2月20日到期後即為終止。
- 三、協會經理人於1月20日格林威治標準時間正午前，以書面通知會員次一保險年度之保險條件將有變更，如協會經理人與會員於2月20日前就保險條件達成協議，則防護及補償保險將依雙方協議之保險條件繼續有效至次一保險年度，但如協會經理人與會員於2月20日前未能達成協議，則防護及補償保險於2月20日到期後即為終止。

¹⁶ 林勳發等著，同前揭註1，第564-565頁。

¹⁷ Simon Poland, Tony Rooth, Gard Handbook on P&I Insurance, Norway: Assuranceforeningen Gard, 1996, pp.100-101.

¹⁸ 2007 P&I Rules, Rule 9 (1) .

¹⁹ 2007 P&I Rules, Rule 9 (2) .

四、協會經理人於12月20日以前，通知會員關於協會規則之修改或協會董事會決定之次一保險年度預付會費費率總變更百分比，除會員於隨後之1月20日以前通知前一保險年度之防護及補償保險應於2月20日終止外，視為會員已同意並接受該修改或總變更百分比，並同意前一保險年度之防護及補償保險將繼續有效至次一保險年度。

五、協會董事會或經理人得隨時對會員於三十日前發出通知終止防護及補償保險契約。

防護及補償保險適用上述特殊保險年度起迄日期之原因，傳統之解釋乃由於過去許多參加船體協會之船舶，大多航行於波羅的海區域，其於冬季波羅的海港口結冰之惡劣天候期間停航，並通常於每年2月20日開始恢復航行，當時船體協會保單之保險期間從2月20日開始為期12個月，保單中並附加擔保條款，要求船舶所有人必須自11月1日起停航，雖然此解釋有其依據，但並非所有港口皆有結冰停航之情形。對船舶所有人而言，防護及補償協會延續過去船體協會保險期間之原因，較為合理之解釋應與保險安排之便利性有關，船舶所有人在日曆年度開始前完成其他保險契約之續約後，仍然有7周之充裕時間，為下一保險年度防護及補償保險之保險條件及費率與協會經理人進行協商。²⁰

第三目 定時保險單

根據前述協會規則之規定，防護及補償保險之保險期間，原則上為每年2月20日格林威治標準時間正午起至次年2月20日格林威治標準時間正午為止，因此，英國1976年The Eurysthenes案²¹，法院依英國海上保險法第25條第1項規定：「…保險契約約定就保險標的為一定期間之承保，該保險單稱為定時保險單（Time Policy）…」²²

²⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, pp.365-366.

²¹ *Compania Maritima San Basilio S.A. v. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (The Eurysthenes)* (1976) 2 Lloyd's Rep. 171.

²² Marine Insurance Act 1906, 25. (1) Where the contract is to insure the subject-matter 'at and from,' or from one place to another or other, the policy is called a 'voyage policy,' and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a 'time policy.' A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

肯定防護及補償保險為定時保險單，而有英國海上保險法第 39 條第 5 項規定之適用，即「定時保險單，並無船舶在航程的任何階段必須適航之默示擔保，但如果被保險人知情，船舶在不適航之狀態下出航，由於不適航引起之任何損失，保險人不負責任。」²³

第四款 保險金額

保險金額為保險人承擔危險之限額，亦為保險人據以算定保險費之基準，一般而言，保險金額為保險人在保險契約中所負之最高責任限額，但法律另有規定或契約另有約定，則為例外情形。²⁴

一般之海上保險，如船體保險或貨物保險，收取固定保險費，由於控制風險和分散風險的綜合考慮，往往約定保險金額，作為保險人賠償之最高限額，保險人並藉此確定其承保責任額度，但對於防護及補償保險而言，全部損失由各會員攤付，並無設定最高補償限額之必要²⁵，故除了基於公平原則及財務負擔之考量，協會規則對於油污染責任風險定有最高補償限額外，協會規則對於協會承保其他種類之責任風險並未規定最高補償限額，儘管如此，船舶所有人得基於降低會費費率等考量，另行與協會約定最高補償限額並載明於入會證書。

綜上所述，除協會規則對於油污染責任風險定有最高補償限額，以及船舶所有人就其他種類之責任風險另行與協會約定最高補償限額外，防護及補償保險契約對於協會所負補償責任，並未規定最高補償限額，換言之，並無保險金額之限制。關於於油污染責任風險定有最高補償限額，本文於第四章第五節「關於油污染之責任」，及第五章第七節「除外不保事項與責任限制」，另有詳細說明。

²³ Marine Insurance Act 1906, 39. (5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

²⁴ 林勳發等著，同前揭註 1，第 569 頁。

²⁵ 曾孝賢，同前揭註 5，第 147 頁。

第五款 會費

會費(Call)係加入防護及補償保險協會之船舶所有人，依協會規則之規定，關於其入會船舶應繳付與協會之款項²⁶。防護及補償保險乃屬相互保險，入會船舶所有人之損失及協會營運費用，由全體入會船舶所有人共同分擔，協會向船舶所有人收取會費作為協會之資金來源²⁷，故保險契約之契約標的，自應包含會費在內，關於會費之用途與性質，以及會費之費率與種類，分別說明如下，關於會員繳納會費之義務與未繳納會費之效果，於本章第三節「對船舶所有人之效力」另有詳細論述。

第一目 會費之用途與性質

就會費之用途而言，加入防護及補償協會之會員，透過協會而相互承保協會規則所列會員關於入會船舶所生之法律責任及費用，基於此目的，會員應支付會費以分攤下列各項協會所需之資金：一、會員所提出之索賠、協會費用及其他協會董事會認定為該保單年度必要且合理之支出；二、協會董事會基於終結之保單年度已發生或可能發生之虧損或其他考量決定應轉為準備金或預備金之資金；三、協會根據法律規定應提撥資金以擔保協會於任何保單年度之足額支付能力。²⁸

就會費之性質而言，會費之性質與保險費不同，保險費乃保險人承擔危險之對價，亦即被保險人移轉危險所應支付之對價²⁹，並通常包含保險人之利潤在內³⁰，惟防護與補償協會為非營利性之互助組織，所收取之會費並不包含利潤之成分在內，且會員兼具保險人與被保險人之雙重角色，會員應支付之會費，不僅係會員基於被保險人之地位所支付之風險移轉對價，同時亦為會員基於保險人地位應分擔之

²⁶ 2007 P&I Rules, Rule 2.

²⁷ 曾孝賢，同前揭註5，第31頁。

²⁸ 2007 P&I Rules, Rule 10.

²⁹ 林勳發等著，同前揭註1，第569-570頁。

³⁰ 蔣鑑凌，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19頁。

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，其性質與一般之保險費有別。

由於防護及補償保險為相互保險，所收取之會費性質與一般保險費有別，故英國海上保險法第 85 條第 2 項規定：「本法有關保險費之規定不適用於相互保險，但擔保或其他雙方同意之安排，得代替保險費。」³¹因此同法第 53 條第 1 項規定：「除非另有約定，海上保險單是由經紀人代表被保險人安排時，該經紀人應對保險人就該保險費承擔直接責任，關於應付之保險理賠或可退還的保險費，保險人應直接對被保險人負責。」³²則不適用於防護及補償保險，故船舶所有人如透過保險經紀人安排防護及補償保險，仍由船舶所有人對協會就繳付會費承擔直接責任。

第二目 會費之費率與種類

會費之費率，乃用以計算船舶所有人就入會船舶應繳付與協會之各種會費之每船噸費率。³³協會通常係以船舶總登記噸數，按一定之費率計算會費，由於各入會船舶之種類、船籍、船齡、噸位、航行區域、承載貨物、船舶所有人營運經驗與過去之損失記錄等均不相同，為求實質公平，協會通常均斟酌入會船舶之各項因素，對各會員按不同之費率計收會費。³⁴

關於會員應向協會繳納之會費種類，包括預付會費、追加會費、溢額會費與退會會費，一般而言，預付會費與追加會費為會員每一保險年度應支付之全部會費，而協會僅於特定情況下向會員收取溢額會

³¹ Marine Insurance Act 1906, 85.(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

³² Marine Insurance Act 1906, 53. (1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

³³ 2007 P&I Rules, Rule 2.

³⁴ N. F. Ledwith, *The Place of P. & I. Clubs in the Insurance Market*, London: The Insurance Institute of London Marine Discussion Group, 1954, p.46；轉引自曾孝賢，同前揭註 5，第 32 頁。

費與退會會費³⁵，分別說明如下：

一、預付會費 (Advance Call or Initial Call)

防護及補償協會在每一個保險年度 (policy year) 向會員收取預付會費，以因應該保險年度中協會須支付之補償款、行政或營運費用。³⁶預付會費通常分二期繳付，第一期之繳費期限為3月20日，第二期之繳費期限為9月20日³⁷，且預付會費之費率應載明於入會船舶之入會證書。³⁸

在每一保險年度開始前，防護及補償協會之董事會參考過去理賠金額之趨勢及通貨膨脹等因素，決定每一保險年度之預付會費費率與前一年度之預付會費費率相較後之總變更百分比。³⁹如協會經理人於每一保險年度開始前二個月以前 (即12月20日以前) 將協會董事會所決定之預付會費費率總變更百分比通知所有會員，除會員於每一保險年度開始前一個月以前 (即1月20日以前) 通知前一保險年度之防護及補償保險應於2月20日終止外，應視為會員已同意前一保險年度之防護及補償保險，將繼續有效至次一保險年度，且同意次一保險年度之預付會費費率適用協會董事會決定之總變更百分比。⁴⁰

如協會經理人未於每一保險年度開始前二個月以前 (即12月20日以前) 將協會董事會所決定之預付會費費率總變更百分比通知所有會員，則至遲應於每一保險年度開始前一個月以前 (即1月20日以前) 通知會員，惟此通知不發生前述視為會員已同意之效果，如協會經理人與會員於2月20日前就該總變更百分比達成協議，則前一年度之防護及補償保險，將依雙方協議之預付會費費率繼續有效至次一保險年度，但如協會經理人與會員於2月20日前未能達成協議，則前一年度之防護及補償保險於2月20日到期後即為終止。⁴¹

³⁵ 黃裕凱，「P&I 協會承保之責任限額」，中華民國海運月刊，第17頁，1997年6月。

³⁶ 同前註，第16頁。

³⁷ 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256頁。

³⁸ 2007 P&I Rules, Rule 11 (1) (B) .

³⁹ 2007 P&I Rules, Rule 11 (1) (A) .

⁴⁰ 2007 P&I Rules, Rule 9 (2) .

⁴¹ *Ibid.*

二、追加會費 (Supplementary Call or Additional Call)

追加會費是指於保險年度終了後，協會結算該年度收取之預付會費總額，與當年度已支付之賠款總額相比較有不足之差額，協會另向全部會員追補之會費。⁴²協會於決定保險年度預付會費一般增加率之同時，一併決定該保險年度之追加會費費率，該費率通常為預付會費之一定百分比，協會並於該保險年度終了後檢視當年度已發生或任何潛在之索賠案件，以確定是否提高或降低追加會費費率。⁴³

協會收取追加會費之原意，為預付會費不足以填補協會當年度之損失費用時，再額外收取之會費，為臨時性收取之會費項目，然現今之協會為避免會員增加非預算性支出，並減緩預付會費之負擔，追加會費遂變成常態性收取之會費項目。⁴⁴

三、溢額會費 (Catastrophe Call or Overspill Call)

當有會員遭受重大意外損失，其求償金額超過協會投保之再保險承保額度時，協會於保單年度內或保單年度終結後特別向全部會員徵收之會費。溢額會費之費率乃由協會董事會按每一入會船舶依公約所適用之責任限制之一定百分比核定，但如入會證書或批單上特別載明排除該會員負擔溢額會費之責任時，則不得向該會員收取溢額會費。

⁴⁵

四、退會會費 (Release Call)

入會船舶退出協會時，協會向該會員另外收取之會費，其費率通常為預估之追加會費及溢額會費之總額，再加收百分之五至十五⁴⁶，主要是為了讓退保之會員對未決之保險年度盡攤付責任之義務。⁴⁷

⁴² 李利雄，同前揭註 37，第 256 頁。

⁴³ 黃裕凱，同前揭註 35，第 17 頁。

⁴⁴ 同前註。

⁴⁵ 2007 P&I Rules, Rule 11 (1) (C) .

⁴⁶ 黃裕凱，同前揭註 35，第 17 頁。

⁴⁷ 李利雄，同前揭註 37，第 256 頁。

第三項 防護及補償保險契約之意思表示合致

防護及補償保險契約為雙方行為，須契約當事人雙方意思表示合致，契約始能成立，故其第三個成立要件為意思表示合致。防護及補償保險契約之意思表示合致，係由船舶所有人為要約之意思表示，而由防護及補償協會為承諾之意思表示，以下分別說明之。

第一款 船舶所有人之要約

船舶所有人必須經由加入防護及補償協會之方式，始能締結防護及補償保險契約，完全不同於財產保險之一般訂約手續，船舶所有人向防護及補償協會申請訂立防護及補償保險，其所為之申請，不僅係請求防護及補償協會提供保險之承保，並包括請求成為防護及補償協會會員在內。船舶所有人申請訂立防護及補償保險與申請成為防護及補償協會會員，乃同一請求之一體兩面，並共同適用同一申請表格。

48

協會規則規定，船舶所有人欲就某一船舶投保防護及補償保險而申請入會時，應依協會經理人所要求之入會申請表格辦理⁴⁹，入會申請表通常要求船舶所有人提供下列資料：船舶名稱、船舶登記國、船舶登記港、船齡、船舶類型、船舶總登記噸位、船舶入會噸位、船舶所有人名稱及地址、船級與船級協會、船舶從事之貿易（定期客輪、定期貨櫃輪、不定期貨輪、油輪等）、保險期間起始日、船員國籍、船體保險細節、國際安全管理證書（International Safety Management, ISM）之有效證明等。

入會申請表並特別要求船舶所有人簽名確認其同意遵守協會規則之規定⁵⁰，協會規則規定保險契約之主要內容，包括會員入會、會費繳納、保險標的、保險事故、保險期間、承保條件、除外不保事項、

⁴⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.33.

⁴⁹ 2007 P&I Rules, Rule 6 (1) .

⁵⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.34.

擔保條款、補償請求權及索賠處理等等，1979年 The Allobrogia 案⁵¹，法院認為船舶所有人於入會申請表內簽名表示同意遵守協會規則之規定，則協會規則因此成為保險契約內容之一部分。

由上述可知，入會申請表之內容已涵蓋防護及補償保險契約之主要內容，其性質上為要保書，船舶所有人向協會提出該入會申請表，即構成訂立防護及補償保險契約之要約。⁵²船舶所有人申請入會時，除應提出上述入會申請表外，並須提供協會經理人所要求之任何事項與資料⁵³，例如船舶國籍證書謄本、船體保險單謄本、航線或航行區域、近年來船舶事故記錄，以及協會核保所需之其他資料，如有使用保險經紀人並須出具委任書。⁵⁴

協會規則通常規定，如協會接受船舶所有人之入會申請，則船舶所有人於申請入會之過程中所提供或告知之所有事項與資料，視為協會與船舶所有人間防護與補償保險契約之一部分，且保險契約成立之先決條件為，該事項與資料在船舶所有人知悉或以合理注意即可確定之範圍內為真實無誤。⁵⁵關於船舶所有人於訂立防護及補償保險契約時應負之據實說明義務，於本章第三節「對船舶所有人之效力」，另有詳細論述。

第二款 防護及補償協會之承諾

防護及補償協會之承諾，係由協會董事會授權協會經理人為之，協會經理人通常要求先進行船舶況檢驗，並視結果決定是否同意入會申請，協會經理人於同意入會申請後會簽發入會證書，但未另行簽發保險單，英國法院⁵⁶認為協會交付會員之入會證書、協會規則及協會章程之文件，共同構成保險單。以下就船舶入會檢驗、協會經理人同意入會及入會證書之性質，分別說明之。

⁵¹ The Allobrogia, (1979) 1 Lloyd's Rep. 190.

⁵² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.51.

⁵³ 2007 P&I Rules, Rule 6 (1) .

⁵⁴ 曾孝賢，同前揭註 5，第 25 頁。

⁵⁵ 2007 P&I Rules, Rule 6 (2) .

⁵⁶ (1900) 1 Q.B. 299.

第一目 船舶入會檢驗

協會經理人於決定是否同意船舶所有人之入會申請前，得要求該船舶所有人，將船舶交由協會經理人所指定之檢驗師進行檢驗，並得以之做為船舶入會之條件，協會經理人並得依其判斷要求船舶所有人負擔檢驗費用。⁵⁷由於防護及補償協會發現入會船舶之船況，與船舶所有人索賠之頻率與索賠之數額有密切關連性，因此協會於船舶入會前要求對船舶進行一次嚴格之船況檢驗，根據船況檢驗結果⁵⁸，協會經理人得決定：（一）拒絕船舶之入會；或（二）拒絕船舶之入會，迄該船已於協會經理人指定之期限內，完成檢驗師建議之修理或其他措施，達協會經理人滿意之程度為止；或（三）依照協會經理人決定之特別條件，接受船舶之入會⁵⁹。

第二目 協會經理人同意入會

防護及補償協會關於拒絕或同意船舶所有人入會申請之決定，大多由協會會員授權協會董事會為之，再由協會董事會授權協會經理人為之。協會規則通常規定，協會經理人得依其判斷且無需說明理由，拒絕任何人就船舶入會所提出之申請⁶⁰，1874年Wood v. Woad案⁶¹，法院認為防護及補償協會所為拒絕船舶入會之決定，不在法院得審查之範圍內，因此船舶所有人不得以其入會申請遭防護及補償協會不當拒絕為由起訴請求損害賠償。

如前所述，船舶所有人就特定船舶所提供之入會申請表為要保書，船舶所有人向協會提出該入會申請表做為訂立防護及補償保險契約之要約，協會收到船舶所有人之入會申請表後，除安排船舶入會檢驗外，並就相關資料進行核保評估後，與船舶所有人就會費費率、自

⁵⁷ 2007 P&I Rules, Rule28 (6) .

⁵⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.39.

⁵⁹ 2007 P&I Rules, Rule28 (6) .

⁶⁰ 2007 P&I Rules, Rule 6 (8) .

⁶¹ (1874) L.R. 9 Ex. 190.

負額、最高補償限額及其他特別保險條件與約款等事項進行磋商，協會經理人得自由決定是否同意船舶所有人之入會申請⁶²，如協會經理人同意船舶所有人之入會申請，依協會規則規定，船舶所有人之入會申請經協會同意時，自協會同意日起成為協會會員⁶³。且依英國海上保險法第 21 條前半段規定：「保險人同意被保險人之要保書時，無論保險單是否簽發，應視為海上保險契約已成立。」⁶⁴則協會經理人同意船舶所有人之入會申請表，應視為防護及補償保險契約已成立。⁶⁵

值得注意者係，英美法系認為保險契約為單務契約 (unilateral contract)，例如英國海上保險法第 1 條規定：「海上保險契約是保險人向被保險人承諾，對被保險人因海上冒險所生之海上損失，依雙方約定之條件及數額，負賠償責任之契約。」⁶⁶，保險人單方面負有以若干條件 (conditions) 之具備為前提之給付義務⁶⁷，就防護及補償保險契約而言，會費之繳納，係保險人 (防護及補償協會) 對被保險人 (船舶所有人) 負補償義務之前提條件 (condition precedent) 之一，欠缺該條件，保險人不負補償義務，關於此一前提條件，於本章第三節「對船舶所有人之效力」有詳細論述。

第三目 入會證書之性質

防護及補償協會接受船舶之入會申請後，協會經理人應儘速於合理時間內簽發入會證書 (certificate of entry)，該入會證明書應載明下列事項⁶⁸：(一) 會員代表人之姓名及會員對入會船舶之利益。(二) 協會關於入會船舶所承保之危險，以及會員關於該風險應自行

⁶² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.51.

⁶³ 2007 P&I Rules, Rule 4 (1) .

⁶⁴ Marine Insurance Act 1906, 21.A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

⁶⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.51.

⁶⁶ Marine Insurance Act 1906, 1.A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

⁶⁷ 林勳發等著，同前揭註 1，第 596 頁。

⁶⁸ 2007 P&I Rules, Rule 6 (3) .

負擔之自負額。(三)船舶入會日期。(四)船舶之總噸位及入會噸位。(五)關於會費之特別條件。(六)據以計算會費之貨幣幣別，且會員與協會間之任何交易往來應以該貨幣幣別為準，儘管有此記載，協會規則仍保留協會經理人有貨幣幣別之指定權⁶⁹。(七)協會規則未規定之協會承保限額。(八)會員與協會就船舶入會另行協議之特殊條件。(九)會員與協會經理人就協會規則及協會內部細則之規定合意予以變更之條件或約款⁷⁰。

如會員入會後與協會經理人在任何時間對船舶入會時之保險條件或約款合意予以變更，協會經理人應儘速於合理時間內簽發入會證書之批單(endorsement)，載明變更之內容及其生效日期。⁷¹關於協會經理人簽發之入會證書及入會證書之批單(endorsement)，協會規則明確規定其為防護及補償保險契約之證明，且為不可推翻之證明(conclusive evidence)⁷²。

入會證書及其批單，除做為防護及補償保險之不可推翻之證明外，尚具有其他重要價值，如某些國家之主管機關依據油污染相關法令要求所有入港船舶必須提供一定保險額度之油污染責任保險投保證明，則船舶所有人得出示防護及補償保險之入會證明，以避免船舶因欠缺保險證明遭扣留與罰款。⁷³

第四項 防護及補償保險契約之特別成立要件

防護及補償保險契約具備前述契約之當事人、契約標的及意思表示合致之一般成立要件後，涉及是否尚須具備特別成立要件之問題⁷⁴，申言之，防護及補償保險契約是否為要式契約，即保險單之簽發是否為契約特別成立要件，以及防護及補償保險契約是否為要物契約，即保險費之交付是否為契約特別成立要件，以下分別說明之。

⁶⁹ 2007 P&I Rules, Rule 12 (3) .

⁷⁰ 2007 P&I Rules, Rule 6 (5) .

⁷¹ 2007 P&I Rules, Rule 6 (6) .

⁷² 2007 P&I Rules, Rule 2, Rule 6 (7) .

⁷³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.44.

⁷⁴ 林勳發等著，同前揭註 1，第 586 頁。

第一款 保險單之簽發非契約成立要件

關於保險單之簽發是否為保險契約之成立要件，即保險契約是否為要式契約，英美法系國家之學者通說認為，除契約內容特別要求外，保險單之交付並非保險契約之成立要件；就英美法院之判決而言，早期法院雖曾一致贊成保險契約應以書面為之，但此一見解自十九世紀末期起已被揚棄，目前一般認為只要雙方對於保險契約之主要內容（包括保險標的、保險事故、保險期間、保險金額及保險費）意思表示合致，口頭保險契約係有效且可強制執行之契約，保險單之簽發，除當事人特別要求外，並非保險契約之成立要件。⁷⁵

就英國海上保險法而言，該法第 21 條規定：「保險人同意被保險人之要保書時，無論保險單是否簽發，應視為海上保險契約已成立。關於保險人於何時同意被保險人之要保書，得以暫保單（slip）、承保條（cover note）或其他習慣上之契約備忘錄（memorandum）證明之。」⁷⁶亦明白肯定保險單之簽發並非海上保險契約之成立要件。

關於保險單之簽發時點，英國海上保險法第 22 條規定：「除任何法律另有規定外，海上保險契約不得做為證據，除非該契約已包含在本法所規定之海上保險單內。保險單得於海上保險契約成立時或成立後簽發。」⁷⁷目前防護及補償保險之實務運作上，協會接受船舶之入會申請後，除依協會規則及協會章程之規定簽發入會證書做為保險契約之證明外，並未依英國海上保險法第 22 條之規定另行簽發保險單，其原因如下：

一、依英國海上保險法第 85 條第 3 項規定⁷⁸，該法之各項規定，於當

⁷⁵ 同前註，第 594-595 頁。

⁷⁶ Marine Insurance Act 1906, 21. A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

⁷⁷ Marine Insurance Act 1906, 22. Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

⁷⁸ Marine Insurance Act 1906, 85. (3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the

事人得協議修改之範圍內，得由相互保險協會以其簽發之保險單條件，或其協會規則及協會章程修改之，因此，防護及補償協會得不受英國海上保險法第 22 條之拘束。⁷⁹

二、如認為英國海上保險法第 22 條之規定應適用於防護及補償保險，則會員於入會後收受協會所交付之入會證書、協會規則及協會章程之文件，1900 年 *British Marine Mutual Insurance Company v. Jenkins and Others* 案⁸⁰，法院肯定該三項文件共同構成英國海上保險法所規定之海上保險單。英國海上保險法並未對保險單予以定義，亦未規定保險單之格式，僅於該法第 23 條至第 25 條規定⁸¹海上保險單必須包含被保險人之名稱、保險人之簽署及可得合理確定之保險標的，而上述三項文件共同符合此項要求⁸²。

第二款 會費之交付非契約成立要件

關於保險費之交付是否為保險契約之成立要件，即保險契約是否為要物契約，英美法系國家之學者通說及法院實務皆認為，除當事人另有特別約定外，保險契約於當事人意思表示合致時成立，不以保險費之交付為成立要件。⁸³

防護及補償保險契約為海上保險契約，適用英國海上保險法第 21 條前半段規定：「保險人同意被保險人之要保書時，無論保險單是否簽發，應視為海上保險契約已成立。」⁸⁴該法明文規定海上保險契約為不要物契約，亦稱為諾成契約，於當事人意思表示合致時即為成立，並不以保險費之交付為成立要件。

防護及補償保險契約當事人約定會費之交付為被保險人應遵守

policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

⁷⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, pp.77-78.

⁸⁰ (1900) 1 Q.B. 299.

⁸¹ 請參閱本文附錄二，Marine Insurance Act 1906, 23.-25.

⁸² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.78.

⁸³ 林勳發等著，同前揭註 1，第 592-595 頁。

⁸⁴ Marine Insurance Act 1906, 21. A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

之明示允諾擔保，並非約定會費之交付為契約成立要件，依上述英美式法系學者通說、法院實務及英國海上保險法之規定，本文認為防護及補償保險契約為不要物契約，即諾成契約，於當事人意思表示合致時即為成立，並不以會費之交付為契約成立要件。

關於會費之交付為被保險人應遵守之明示允諾擔保，本章第三節另有詳細說明。

第五項 防護及補償保險契約之生效要件

保險契約成立，並不當然生效，保險契約是否生效，尚須就是否具備生效要件加以判斷，以決定保險契約是否完全生效，換言之，必須全部生效要件均具備，保險契約始能完全生效。生效要件與成立要件不同，成立要件一有欠缺，保險契約即不成立，在法律上之效果即為不生任何效力，亦即不發生任何權利義務，生效要件如有欠缺，保險契約並非當然無效，而須視所欠缺之生效要件之不同而有無效、得撤銷、效力未定等不同之法律效果。⁸⁵

保險契約之生效要件可分為一般生效要件與特別生效要件。所謂保險契約之一般生效要件，乃任何法律行為均須具備之生效要件，包括當事人須有完全行為能力、標的須適當及意思表示須健全⁸⁶，就防護及補償保險契約而言，此涉及英美契約法理論之探討，非本文研究範圍，不另贅述。

所謂保險契約之特別生效要件，乃保險法對於保險契約所特別規定之生效要件，就防護及補償保險契約而言，乃英國海上保險法所特別規定之生效要件，英國海上保險法第4條第(1)項規定，以賭博方式訂立之海上保險契約無效，同條第(2)項(a)款規定，被保險人不具備保險利益，且在無取得保險利益之期待下訂立之海上保險契約，視為賭博契約。⁸⁷由此可知，被保險人須具備保險利益，為防護

⁸⁵ 林勳發等著，同前揭註1，第599-600頁。

⁸⁶ 同前註，第600頁。

⁸⁷ Marine Insurance Act 1906, 4. (1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void. (2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering (a) Where

及補償保險契約之特別生效要件，如有欠缺則保險契約無效，以下就保險利益之定義及應存在之時點，進一步說明之。

第一款 保險利益之定義

我國學者通說認為，保險利益乃當事人對於保險標的所具有之利害關係，英國海上保險法及英美通說亦採同一見解。⁸⁸英國海上保險法第5條第(1)項規定，與海上冒險有利害關係之人具有保險利益，同條第(2)項規定，與海上冒險有利害關係之人，特別是與該冒險或其中任何處在危險之可保財產，具有任何法律上或衡平法上關係之人，其由於可保財產安全或及時抵達而受有利益，或由於可保財產滅失、毀損、遲延或發生責任而受有損害。⁸⁹

由上述規定可知，所謂保險利益乃當事人對於保險標的所具有之利害關係，就防護及補償保險契約而言，被保險人為船舶所有人，船舶所有人因海上危險而對第三人所負之責任，構成海上冒險而成為保險標的，則船舶所有人就其對第三人所負之責任，因該責任之發生而受有損害，當然有利害關係，故船舶所有人對保險標的具有保險利益。⁹⁰

第二款 保險利益應存在之時點

英美法系為避免以保險契約做為賭博工具，並為防止不當得利與道德危險之發生，要求被保險人對於保險標的須具備保險利益。⁹¹被保險人是否具備保險利益，應於何時判斷，英國海上保險法第6條第

the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest.

⁸⁸ 林勳發等著，同前揭註1，第564頁。

⁸⁹ Marine Insurance Act 1906, 5. (1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure. (2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

⁹⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.82.

⁹¹ 林勳發等著，同前揭註1，第606-607頁。

(1) 項規定，雖然於保險契約訂立時，被保險人不必具有保險利益，但於損失發生時，被保險人必須對於保險標的具有保險利益。⁹²

就防護及補償保險契約而言，被保險人為船舶所有人，防護及補償協會不僅要求入會申請人須為船舶所有人，且會員於入會期間內皆須維持船舶所有人之身分，如於入會期間內喪失船舶所有權，則會員必須終止入會，協會並終止對船舶之承保⁹³，換言之，防護及補償契約之被保險人於保險契約訂立時以及保險期間內，皆須具備船舶所有人之身分，因此防護及補償契約之被保險人，於保險契約訂立時以及保險期間內皆須具備保險利益，在此項要求下，被保險人於損失發生時，對於保險標的必然具有保險利益，符合英國海上保險法第 6 條第 (1) 項之規定。

第六項 防護及補償保險契約之組成內容

協會章程規範協會與會員間之關係，主要內容為會員之權利義務、會員大會之行為準則與協會業務，船舶所有人加入防護及補償協會成為會員後，即須受協會章程之拘束，因此協會章程構成防護及補償保險契約之基礎。此外，會員大會制定之協會規則，規定保險契約之主要內容，包括會員入會、會費繳納、保險標的、保險事故、保險期間、承保條件、除外不保事項、擔保條款、補償請求權及索賠處理等等，協會規則並授權協會董事會得制訂協會內部細則 (bye-laws) 規範運送契約之格式或條款，協會內部細則並視為協會規則之一部分⁹⁴，船舶所有人通常於入會申請表簽名確認同意遵守協會規則之規定⁹⁵，英國法院⁹⁶認為協會規則因此成為保險契約內容之一部分。

協會規則並明確規定，會員入會時之保險條件或約款，包括：(一)

⁹² 同前註，第 615 頁。Marine Insurance Act 1906, 6. (1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected: Provided that where the subject-matter is insured 'lost or not lost,' the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

⁹³ 2007 P&I Rules, Rule 34 (1) .

⁹⁴ 2007 P&I Rules, Rule 29.

⁹⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.34.

⁹⁶ The *Allobrogia*, (1979) 1 Lloyd's Rep. 190.

協會規則及協會內部細則規定之條件或約款，及（二）會員與協會經理人合意變更協會規則及協會內部細則規定，並載明於入會證書之條件或約款⁹⁷。會員入會後，會員與協會經理人得於任何時間，合意變更會員入會時之保險條件或約款，變更之內容及其生效日期，協會經理人應載明於另行簽發之入會證書批單。⁹⁸

從以上所述可知，協會章程、協會規則、協會內部細則、入會證書與入會證書之批單，共同構成防護及補償保險契約之約定事項，對協會及會員產生拘束力。

至於防護及補償保險契約未約定之事項，協會規則通常規定應適用防護及補償協會所在地之法律，以英國防護及補償協會為例，其協會規則規定防護及補償保險契約之準據法為英國法。1976年 *The Eurysthenes* 一案⁹⁹，法院肯定防護及補償保險為英國海上保險法第1條所規定之海上保險契約，而有英國海上保險法之適用，故防護及補償保險契約未約定之事項，原則上得適用英國海上保險法之所有規定¹⁰⁰，例外不適用該法之情形，依英國海上保險法第85條第2項及第3項之規定，為（一）該法關於保險費之各項規定，不適用於相互保險，但雙方得協議以擔保或其他類似安排替代保險費。¹⁰¹（二）該法之各項規定，於當事人得協議修改之範圍內，得由防護及補償協會以其簽發之保險單條件，或其協會規則及協會章程修改之。¹⁰²

⁹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 6 (5) .

⁹⁸ 2007 P&I Rules, Rule 6 (6) .

⁹⁹ *Compania Maritima San Basilio S.A. v. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.* (*The Eurysthenes*) (1976) 2 Lloyd's Rep. 171.

¹⁰⁰ Marine Insurance Act 1906, 85. (4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

¹⁰¹ Marine Insurance Act 1906, 85. (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

¹⁰² Marine Insurance Act 1906, 85. (3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

第二節 對防護及補償協會之效力

防護及補償保險契約對防護及補償協會之效力，主要為協會之補償義務、協會之代位權及協會之會費返還義務，以下分別說明之。

第一項 協會之補償義務

依協會規則規定、入會證書及其批單上所載保險約款，船舶所有人關於入會船舶發生防護及補償保險承保範圍內之責任或費用，且引起該責任或費用之事故係發生於入會船舶之入會期間內，則防護及補償協會就船舶所有人因此所受損失或支出費用之數額，對船舶所有人負有補償義務。¹⁰³茲將防護及補償協會負有補償義務之要件，進一步分析如下：

一、須發生保險事故

保險事故之發生，係指引起船舶所有人就入會船舶發生對第三人之責任，並因此受有損失或支出費用，致協會應負補償責任之偶然且特定之事故。保險事故以防護及補償保險所約定之事故為限，換言之，須在防護及補償保險之承保範圍內，關於防護及補償保險之承保範圍，本文於第五章有詳細論述。

二、保險事故須發生於保險期間內

保險事故須發生於入會船舶之入會期間內，換言之，保險事故須發生於防護及補償保險之保險期間內，則防護及補償保險之保險期間與保險責任期間一致。¹⁰⁴保險事故如發生於保險期間開始前，或發生於保險期間終止後，防護及補償協會對於保險事故所引起之損失、責任或費用，皆不負補償義務。至於保險事故所引起之損失、責任或費用則不以保險期間內發生為限，因此，保險事故如發生於保險期間內，保險事故所引起之損失、責任或費用發生於保險期間終止後，防

¹⁰³ 2007 P&I Rules, Rule 5 (1) .

¹⁰⁴ Simon Poland, Tony Rooth, *supra* note 17, pp.100-101.

護及補償協會仍須負補償義務。

三、船舶所有人須因此受有損失或支出費用

船舶所有人就保險事故所引起之責任或費用，其請求協會補償之權利，應以船舶所有人對該責任或費用已先行履行或支付為先決條件¹⁰⁵，換言之，協會所負之補償義務，限於船舶所有人就保險事故所引起之責任或費用，事實上已為賠付或支出之數額，此即先行賠付原則 (pay to be paid)。關於先行賠付原則本章第三節另有詳細說明。另應注意者係，協會就船舶所有人所發生之損失或費用，不負補償利息之義務，因此船舶所有人於請求補償時不得加計利息。¹⁰⁶

四、須未罹於消滅時效

船舶所有人請求協會補償之權利，應於其蒙受損失或支付費用後十二個月內向協會提出請求¹⁰⁷，故補償請求權之消滅時效係自船舶所有人蒙受損失或支付費用後起算十二個月內，如未於該時效內請求補償，則其補償請求權因罹於時效而消滅，協會得不負補償義務。¹⁰⁸

第二項 協會之代位權

協會規則規定，協會對船舶所有人履行補償義務後，協會有代位權 (rights of subrogation)，關於保險代位之法理基礎、代位權之要件與代位權之妨礙，分別說明如下。

第一款 保險代位之法理基礎

保險代位乃私法體系中代位制度 (subrogation) 之一種。代位泛指代替或取代他人之法律地位，而取得或行使他人之權利 (權利代位)，或承擔或履行他人之義務 (義務代位)，保險代位為權利代位之

¹⁰⁵ 2007 P&I Rules, Rule 5 (1) .

¹⁰⁶ 2007 P&I Rules, Rule 32 (3) .

¹⁰⁷ 2007 P&I Rules, Rule 30 (5) .

¹⁰⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.331.

一種。保險代位有狹義與廣義之分，狹義之保險代位，單指請求權之代位，指保險人得代位行使被保險人對第三人之請求權，例如我國保險法第 53 條之規定¹⁰⁹，廣義之保險代位，則除請求權之代位外，尚包括物上代位，指保險人代位取得被保險人基於保險標的物之權利，例如英國海上保險法第 79 條之規定。¹¹⁰

關於保險代位之法理基礎，歸納如下：¹¹¹

一、防止被保險人不當得利

損失填補原則 (principle of indemnity) 不但積極地在填補被保險人因保險事故所遭受之實際損失，消極地亦在防止被保險人因保險而獲得超過實際損失之填補，若因保險事故係因第三人所造成，被保險人一方面可向保險人請求保險給付，另一方面又可向第三人請求賠償，將獲致不當得利，故賦予保險人代位權，即在防止被保險人不當得利。

二、避免造成損害之第三人不當免責

造成保險事故發生之第三人，依法本應負損害賠償責任，若因被保險人自保險人獲得填補，第三人即可因而免責，將扭曲價值判斷，故賦予保險人代位權，使造成損害之第三人負最終之賠償責任。

三、衡平或調整當事人權利

一方面造成保險事故發生之第三人不得因被保險人已受有保險給付而免責，另一方面被保險人不得同時向保險人請求給付，又向第三人請求賠償而受有額外利益，為求衡平，乃以保險代位調整當事人之權利。

四、促使保險人迅速理賠，落實保險制度之目的

¹⁰⁹ 我國保險法第 53 條：「(第 1 項) 被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。(第 2 項) 前項第三人為被保險人之家屬或受僱人時，保險人無代位請求權。但損失係由其故意所致者，不在此限。」

¹¹⁰ 林勳發等著，同前揭註 1，第 716 頁。

¹¹¹ 同前註，第 717 頁。

若因被保險人可向第三人請求賠償，保險人即可免責，將使保險制度之目的落空，為促使保險人迅速理賠，落實保險制度之目的，法律乃一方面規定保險人須負保險責任，一方面賦予保險人代位權。

第二款 代位權之要件

保險代位制度源自損失填補原則，防護及補償保險性質上屬於損失填補保險，故有保險代位制度之適用。協會規則規定，協會補償船舶所有人之損失後，協會有代位權 (rights of subrogation)，船舶所有人並應依協會經理人之要求出具代位權證明書 (certificate of subrogation)¹¹²。由於協會代位權之行使要件，協會規則並未進一步規定，故應適用英國海上保險法第 79 條關於保險人代位權之規定。¹¹³

英國海上保險法第 79 條第 1 項規定：「保險人就保險標的全部或貨物可分割部分給付全損賠償金額，因此有權接收被保險人於被賠償保險標的上之任何剩餘利益，並代位取得被保險人自保險事故發生時起對該保險標的或與其相關之一切權利及救濟。」同條第 2 項規定：「除前項規定外，保險人僅給付部分損失之賠償金額，不能取得該保險標的或其剩餘部分之所有權，但於被保險人已依本法就損失獲得賠償之範圍內，保險人代位取得被保險人自保險事故造成損失時起對該保險標的或與其相關之一切權利及救濟。」¹¹⁴由於防護及補償保險之保險標的，為船舶所有人對第三人所負之責任，並不生取得保險標的所有權之物上代位問題，因此上述英國海上保險法第 79 條之規定，除物上代位以外之其餘部分，得適用於防護及補償保險，故防護

¹¹² 2007 P&I Rules, Rule 5 (2) .

¹¹³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.303.

¹¹⁴ Marine Insurance Act 1906, 79. Right of subrogation (1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss. (2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

及補償協會依協會規則及英國海上保險法之規定取得之代位權，性質上屬於請求權之代位。

如導致船舶所有人對第三人發生責任之保險事故，事實上係由船舶所有人以外之第三人所造成，例如碼頭裝卸承攬人、船舶建造人、船舶修理人、船舶承租人或其他實際侵權行為人等¹¹⁵，則船舶所有人就因此所受之損失或支出之費用，除得向協會尋求補償外，並得對該第三人行使損害賠償請求權。關於船舶所有人對第三人之損害賠償請求權，如船舶所有人與第三人間存有契約關係，因第三人違反契約義務而造成保險事故發生，則船舶所有人對之得主張債務不履行之損害賠償請求權，如船舶所有人與第三人間並無契約關係，因第三人之侵權行為而造成保險事故發生，則船舶所有人對之得主張侵權行為之損害賠償請求權。

船舶所有人因保險事故發生得對第三人主張損害賠償請求權，並不影響其請求協會補償之權利，協會對船舶所有人履行補償義務後，得依協會規則及英國海上保險法第 79 條之規定，代位取得船舶所有人對第三人之損害賠償請求權。關於防護及補償協會之代位權要件，本文歸納如下：(一) 導致船舶所有人對第三人發生責任之保險事故，係由船舶所有人以外之第三人所造成；(二) 船舶所有人對造成保險事故之第三人有損害賠償請求權；(三) 船舶所有人因保險事故發生所受之損失或支出之費用，協會已為補償；(四) 協會於船舶所有人獲得補償之範圍內，代位取得船舶所有人對第三人之損害賠償請求權。

第三款 代位權之妨礙

所謂代位權之妨礙，係指在保險人代位前被保險人所為之行為，致保險人代位時無法完全實現其代位權，被保險人妨礙代位之行為，可能發生於保險事故發生前，例如被保險人與第三人訂立契約，該契約含有免除或限制第三人損害賠償責任之免責約款；亦可能發生於保

¹¹⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.303.

險事故後，例如被保險人全部或一部免除第三人之損害賠償責任或拋棄對第三人之損害賠償請求權。¹¹⁶

關於代位權之妨礙，英國法院實務已建立一原則，即欲請求保險賠償之被保險人，不得與第三人達成任何妨礙保險人代位權之協議，但此一原則僅適用於保險事故發生後之代位權妨礙行為，而不及於保險事故發生前之代位權妨礙行為。就防護及補償保險而言，關於船舶所有人於保險事故發生前與第三人訂立契約，協會規則僅就船舶所有人因簽訂契約而對第三人負有責任之情形設有若干限制，並無其他任何限制規定¹¹⁷，換言之，協會規則對於船舶所有人於保險事故發生前之妨礙代位行為，並未設有任何禁止規定。

本文認為，為確保保險代位制度之功能，協會應儘速於其協會規則中明確規定，船舶所有人不得與第三人達成任何妨礙協會代位權之協議，如有違反，於妨礙之範圍內，協會不負補償義務。

第三項 會費返還義務

由於防護及補償保險為相互保險，會員所繳納之會費不僅是該會員基於被保險人之地位所支付之風險承保對價，同時亦是該會員基於保險人之地位應分擔之保險補償義務，如將傳統海上財產保險契約關於返還保險費之規定，完全適用於防護及補償保險，將有不公平與不適當之情形發生，因此英國海上保險法第 85 條第 2 項¹¹⁸規定該法關於保險費之各項規定，不適用於相互保險。¹¹⁹

由於防護及補償保險並不適用英國海上保險法關於保險費之相關規定，則協會應於何種情形負擔返還會費之義務，由各協會之協會規則規定之。有些協會規定於保險年度到期前終止入會，協會應按比例退還會員所繳納之預付會費，或規定協會應於入會船舶發生全損時

¹¹⁶ 林勳發等著，同前揭註 1，第 732 頁。

¹¹⁷ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.304.

¹¹⁸ Marine Insurance Act 1906, 85. (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

¹¹⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.135.

退還預付會費¹²⁰。

各協會通常設有入會船舶停航連續達一定期間以上，協會應返還停航期間一定比例之會費，以英國不列顛協會為例，如入會船舶於任何安全港或地點，自最後碇泊該港或地點之日起，停留連續達三十日或以上（日數之計算自到達該港至離去日止，首尾兩日僅計一日），且須為無貨載之空船，則會員得就入會船舶之停留期間請求退還會費。協會應退還會費之數額，於扣除再保險費用及協會之管理相關費用後，按每日不超過百分之五十之應繳會費計算，如入會船舶於該停留期間內無船員在船上，則按每日不超過百分之九十五之應繳會費計算之。如協會未於該停留期間結束後十二月內接獲會員之書面通知請求退還會費，協會得拒絕退還之。¹²¹

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ 2007 P&I Rules, Rule 13.

第三節 對船舶所有人之效力

防護及補償保險契約對船舶所有人之效力，主要為船舶所有人之據實告知義務及遵守允諾擔保義務，以下分別說明之。

第一項 據實告知義務

船舶所有人於訂立防護及補償保險契約時，船舶所有人依協會規則之規定及英國海上保險法之規定，應負據實告知義務，如有違反，保險契約自始不生效力或得解除使之溯及失效，以下分別說明之。

第一款 協會規則之規定

保險契約之被保險人對於訂約時（現在）或訂約前（過去）某一事實所負之說明義務，可區分為兩種型態，一為英美法上之肯定擔保（affirmative warranties），乃被保險人擔保保險契約訂約時（現在）或訂約前（過去）某一事實之存在或事物之狀態之陳述之真實性，若非屬真實，不論是否影響危險之評估，保險契約自始不生效力或得解除使之溯及失效¹²²；另一為告知義務，乃被保險人於訂立保險契約時，應將重要事實告知保險人，如對於重要事項不告知或有錯誤陳述，保險人得主張保險契約無效，此即為英國海上保險法第 18 條及第 20 條規定之重要事項告知義務及重要陳述真實義務，本文於以下第二款另有詳細說明。

協會規則規定，船舶所有人欲就某一船舶投保防護及補償保險而申請入會時，應提供協會經理人所要求之任何事項與資料¹²³，如協會接受入會申請，則船舶所有人於申請入會過程中所提供或告知之所有事項與資料，包括船舶所有人於入會申請表所告知之事項，為防護與補償保險契約之一部分，且船舶所有人擔保於其知悉或以合理注意即

¹²² 林勳發等著，同前揭註 1，第 680 頁。

¹²³ 2007 P&I Rules, Rule 6 (1)。

可確定之範圍內須為真實無誤，此擔保構成防護及補償保險契約之先決條件。¹²⁴依據此等協會規則之規定，船舶所有人所告知事項，不論是否影響危險之評估，皆須為真實無誤，否則保險契約不生效力，故其性質上屬於前述英美法上之肯定擔保。

有學者主張，真正之擔保應與危險有關，為避免保險人將與危險或損失之發生無關之事項列為擔保，並據以否定保險契約之效力，應將肯定擔保視同告知義務，必須與危險有關之重要事項而陳述不實，保險人始得否定契約之效力。為排除擔保條款對投保大眾之不公平，美國各州法律亦開始要求壽險保單須載明「要保書中有關之陳述，除出於詐欺外，一律視為告知而非擔保」之條款，美國法院並對於可能有列為擔保意圖之保單條款，以其他方式加以解釋。¹²⁵

為降低擔保條款對被保險人可能產生之不公平之衝擊，避免保險人利用擔保條款任意拒賠，本文對上述學者見解及美國立法及司法實務之處理深表贊同，並認為協會規則規定之肯定擔保，應視同告知義務，必須與危險有關之重要事項而船舶所有人陳述不實，防護及補償協會始得否定防護及補償契約之效力。

第二款 英國海上保險法之規定

船舶所有人於訂立防護及補償保險契約時，應適用英國海上保險法第 17 條、第 18 條及第 20 條之規定，遵守最大善意原則，並負有重要事項告知義務及重要陳述真實義務，如有違反，防護及補償協會依法得主張防護及補償保險契約無效。

關於被保險人應遵守最大善意原則，英國海上保險法第 17 條規定：「海上保險契約是以最大善意為基礎之契約，如任一方當事人不遵守最大善意，他方當事人得主張該契約無效。」¹²⁶依最大善意

¹²⁴ 2007 P&I Rules, Rule 6 (2) .

¹²⁵ 林勳發等著，同前揭註 1，第 680-681 頁。

¹²⁶ Marine Insurance Act 1906, Insurance is uberrimae fidei 17. A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

(uberrima fides, the utmost good faith) 原則，被保險人於訂立契約時，負有先契約義務，應將重要事實告知保險人，如有違反契約將歸於無效¹²⁷。

關於被保險人之重要事項告知義務，英國海上保險法第 18 條第 1 項規定：「於簽訂保險契約前，被保險人必須告知保險人其所知悉之一切重要事項，被保險人並被視為已知悉於通常業務過程中應知悉之每一事項。若被保險人違反此告知義務，保險人得主張契約無效」同條第 2 項規定：「影響謹慎保險人判斷保險費核定及決定是否承保該危險之事項，即屬重要事項。」¹²⁸

關於被保險人應負之重要陳述真實義務，英國海上保險法第 20 條第 1 項規定：「在協商保險契約期間及簽訂保險契約前，被保險人或其代理人向保險人所為之每一重要陳述須為真實，如非真實陳述，保險人得主張契約無效」同條第 2 項規定：「影響謹慎保險人判斷保險費核定及決定是否承保該危險之事項，即屬重要陳述。」¹²⁹

依上述英國海上保險法之規定，船舶所有人在協商保險契約期間及簽訂保險契約前，如對於重要事項不告知或有錯誤陳述，防護及補償協會依法得主張防護及補償保險契約無效，值得注意者，由於船舶所有人兼具保險人與被保險人之雙重身分，申請入會之船舶所有人應負告知義務與真實陳述義務之重要事項範圍，因此更為廣泛，例如，對於已入會之會員而言，申請入會之船舶所有人是否具備成為會員之資格，其償債能力之詳細情況，即屬重要事項，而非僅限於關於被保險人承受危險之重要事項。¹³⁰

¹²⁷ 汪信君、廖世昌，保險法理論與實務，元照，2006 年 9 月初版第 1 刷，第 8 頁。

¹²⁸ Marine Insurance Act 1906, 18. (1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract. (2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

¹²⁹ Marine Insurance Act 1906, 20. (1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract. (2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

¹³⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.35.

關於應告知事項之界定，立法例上有書面詢問主義及自動申告主義之分，在書面詢問主義下，告知義務人僅對於保險人所提出之書面詢問負有告知義務，在自動申告主義下，告知義務人除對於保險人所提出之書面詢問應據實告知外，對於保險人未以書面詢問而足以影響危險評估之事項，如為告知義務人所知者，亦應負有告知義務。¹³¹

英國海上保險法採自動申告主義，被保險人必須告知所有重要事項，而非僅告知保險人所詢問之重要事項，因此保險人於正式文件中對被保險人所提出關於危險之特定問題之本身（per se），如協會之入會申請表，並不能解除被保險人對於重要事項之告知義務。¹³²

英國海上保險法關於被保險人得例外不負告知義務之規定，亦適用於防護及補償保險，該法第 18 條第 3 項規定：「下列事項如保險人未詢問，被保險人不負告知義務：(a)任何減輕危險之事項；(b)任何保險人已知或推定其已知之事項；保險人被推定已知悉眾所周知之事項，以及於通常業務過程中應知悉之事項；(c)任何保險人放棄知悉之事項；(d)任何因明示擔保或默示擔保而無需再為告知之事項。」。

¹³³

第二項 遵守允諾擔保之義務

英美法上之擔保，原有肯定擔保與允諾擔保（promissory warranty）之分，關於肯定擔保已於前述據實告知義務中討論，至於允諾擔保，乃擔保契約訂立後（未來）某一作為或不作為之履行或某一事實之存在或不存在，如有違反，將使保險契約自違反時起失效，或得終止使自違反時起向後失效。¹³⁴

¹³¹ 林勳發等著，同前揭註 1，第 669 頁。

¹³² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.35.

¹³³ Marine Insurance Act 1906, 18. (3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely: (a) Any circumstance which diminishes the risk; (b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know; (c) Any circumstances as to which information is waived by the insurer; (d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

¹³⁴ 林勳發等著，同前揭註 1，第 680 頁。

關於允諾擔保，英國海上保險法第 33 條規定：「(1) 以下各條規定之擔保，指允諾擔保，即被保險人擔保某特定事項之作為或不作為，或擔保履行某特定條件，或擔保特定事實情狀之存在或不存在。(2) 擔保得為明示或默示。(3) 上述定義之擔保，無論對於風險是否重要，均應嚴格遵守。被保險人如違反擔保，除保險單另有明示規定外，自被保險人違反擔保之日起，保險人得解除其責任，但不影響其於被保險人違反擔保之日前已發生之任何責任。」¹³⁵

依上述英國海上保險法第 33 條規定，船舶所有人須嚴格遵守允諾擔保，如有違反，無論該違反允諾擔保之行為與保險人所受之損失有無關連，除協會規則另有特別規定外，協會得解除其補償責任，但不影響其於船舶所有人違反允諾擔保前已發生之任何補償責任。因此，確認防護及補償保險包含哪些允諾擔保條款，具有相當之重要性。

在默示之允諾擔保方面，防護及補償保險契約不存有船舶須適航之默示擔保，英國 1976 年 *The Eurysthenes* 案中¹³⁶，法院肯定防護及補償保險屬於定時保險單，而有英國海上保險法第 39 條第 5 項規定之適用，即「定時保險單，並無船舶在航程的任何階段必須適航之默示擔保，但如果被保險人知情，船舶在不適航之狀態下出航，由於不適航引起之任何損失，保險人不負責任。」¹³⁷美國法院實務亦肯定防護及補償保險不存有船舶須適航之默示擔保，其乃由於美國法對船舶不適航之定義範圍較為廣泛，例如違反貨物之裝載、堆存及照管義務亦屬船舶之不適航，故美國法院認為防護及補償保險所承保之損失皆由船舶不適航所引起，如有船舶須適航之默示擔保，則防護及補償保險協會將因此不再承擔任何危險，故認為防護及補償保險不存有船

¹³⁵ Marine Insurance Act 1906, 33. Nature of warranty (1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts. (2) A warranty may be express or implied. (3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

¹³⁶ *Compania Maritima San Basilio S.A. v. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (The Eurysthenes)* (1976) 2 Lloyd's Rep. 171.

¹³⁷ Marine Insurance Act 1906, 39. (5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

船須適航之默示擔保。

在明示之允諾擔保方面，允諾擔保如為明示擔保（express warranty），依英國海上保險法第 35 條第 2 項之規定，必須載明於保險單內或載明於得併入保險單內之文件內¹³⁸。船舶所有人依協會規則規定應遵守之明示允諾擔保，主要為會費繳納義務、船級與船況維持義務、保險事故發生之通知義務、損害防阻義務、請求補償前應先行賠付及未經同意不得承認責任，上述各項船舶所有人應遵守之明示允諾擔保，以下分別說明之。

第一款 會費繳納義務

會費之繳納，係保險人（防護及補償協會）對被保險人（船舶所有人）負補償義務之前提條件（condition precedent），由於會費之繳納為會員應嚴格遵守之允諾擔保，因此會員就其繳納會費之義務，不得與其向協會提出之補償請求權互相抵銷，亦不得以其向協會提出之任何索賠為由，主張享有暫不繳付或遲延繳付會費之權利¹³⁹，但協會有權得將會員應繳納之會費，與協會應給付與會員之補償相互抵銷¹⁴⁰，則協會行使此抵銷權之同時，構成免除（waiver）會員繳納會費之允諾擔保。¹⁴¹應注意者係，如會員未繳納其應繳之會費，經協會董事會認定該筆應收會費成為呆帳時，該筆應收會費視為協會之費用，而由全體會員透過繳納會費之方式予以分攤。¹⁴²關於會員違反會費繳納義務之效果，說明如下：

一、負擔遲延利息

任何會員應繳納會費之一部或全部，未於協會指定應繳日期當日或當日以前繳納，協會董事會得要求該會員就尚未繳納之會費，自應

¹³⁸ Marine Insurance Act 1906, 35. (2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

¹³⁹ 2007 P&I Rules, Rule 12 (5) .

¹⁴⁰ 2007 P&I Rules, Rule 5 (3) .

¹⁴¹ Marine Insurance Act 1906, 34. (3) A breach of warranty may be waived by the insurer, 中文譯為：「保險人對於擔保之違反得為免除。」。

¹⁴² 2007 P&I Rules, Rule 12 (8) .

繳日期當日起迄清償日止，按協會董事會所決定之利率支付利息。¹⁴³
協會規則賦予協會董事會絕對之裁量權決定會員應付利息之利率。¹⁴⁴

二、不得請求補償

應繳付會費之付款通知單、付款通知或請求送達至會員之日起三十日內尚未繳付會費，則會員就入會船舶所生之任何責任，協會不予承保。協會經理人得發出通知展延會費付款期限，會員應於寬限期屆滿前就會費繳納事宜為協會經理人滿意之安排。¹⁴⁵如會員未於付款通知到達後三十日內繳納會費，或未於寬限期屆滿前就會費繳納事宜為協會經理人滿意之安排，則會員就入會船舶所生之任何責任，不得請求協會補償。

英國上訴法院於1989年The Fanti案¹⁴⁶及1990年The Padre Island案¹⁴⁷之判決認為，協會規則如規定會員未於付款期限內繳納會費則不得請求補償，使會員溯及的喪失已發生之補償請求權，已構成懲罰性條款，應為無效。有學者認為協會規則規定會員請求補償權利之前提要件為繳納會費，如會員未於期限內繳納會費，其請求協會補償之權利即因欠缺前提要件而尚未發生，故協會規則規定會員不得請求協會補償，並未使會員溯及喪失已發生之補償請求權，且協會於補償會員前，要求會員須繳納會費，並無不公平之處，因此上述兩案判決不僅對繳納會費為擔保條款之性質有所誤解，並將使會員於未繳納會費之情況下卻仍得請求協會補償¹⁴⁸，本文亦贊同之。

三、保險契約之終止

如會員未於協會通知之付款期限內繳納會費，則協會對該會員之全部入會船舶之承保即為終止¹⁴⁹，保險終止後，協會對於該會員之任何入會船舶所生之任何索賠，無論該索賠之事故係發生於保險終止前

¹⁴³ 2007 P&I Rules, Rule12 (6) .

¹⁴⁴ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.130.

¹⁴⁵ 2007 P&I Rules, Rule12 (8) .

¹⁴⁶ (1989) 1 Lloyd's Rep. 239.

¹⁴⁷ (1990) 2 Lloyd's Rep. 191. (H.L.) .

¹⁴⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, pp.127-130.

¹⁴⁹ 2007 P&I Rules, Rule33 (1) .

或終止後，協會皆無須負責¹⁵⁰，會員除應就該保險年度之應付追加會費與溢額會費自入會之日起至保險終止之日止按比例負責外，並應就到期未付之會費一併負責。¹⁵¹

協會對於保險終止之會員所提出之索賠不負補償責任，縱使該索賠之事故係發生於保險終止前，惟保險終止之會員仍須就到期未付之會費及按比例計算之當年度追加會費與溢額會費負責，此乃由於會員擁有雙重身分，其不僅享有被保險人之權利，同時亦係保險人，負有義務分擔其他會員所遭受之損失¹⁵²，因此協會雖不補償保險終止之會員所提出之索賠，不因此須退回會員已繳納之會費或免除其繳納會費之義務。

四、訴訟求償與船舶留置權

協會規則規定，關於會員到期仍未繳付之會費，協會經理人就得指示以協會名義對會員提起訴訟之方式進行求償，協會並對會員之所有船舶，無論是否為入會船舶，享有留置權，且協會得在任何管轄法院根據當地法律行使對物訴訟之權利、船舶留置權或扣押任何財產做為擔保。¹⁵³

第二款 船級與船況維持義務

依協會規則之規定，會員負有擔保維持船舶船級與船況之義務，包括入級船級協會、維持船舶船級、遵守船籍國法令、接受船舶管理評估與船況檢驗及維持船舶船況，其具體擔保內容說明如下。

第一目 入級船級協會

每位會員擔保所有投保防護及補償保險之入會船舶，於入會時及

¹⁵⁰ 2007 P&I Rules, Rule35 (1) .

¹⁵¹ 2007 P&I Rules, Rule36 (1) .

¹⁵² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.135.

¹⁵³ 2007 P&I Rules, Rule15.

入會期間內，須完全入級¹⁵⁴於協會經理人所認可之船級協會（classification society）¹⁵⁵，且於入會期間內完全且適時地遵守該船級協會關於入會船舶之所有規定、建議及要求。¹⁵⁶

如保險事故發生前入會船舶已停止入級於協會經理人所認可之船級協會，或會員未完全且適時地遵守該船級協會之所有規定、建議及要求，而會員未將船舶停止入級或未遵守船級協會規定、建議及要求之情事通知協會經理人，則協會董事會有權依其判斷拒絕會員之索賠或減少補償之金額。¹⁵⁷

第二目 維持船舶船級

會員向協會行使補償請求權之先決要件，乃提供入會船舶維持船級之保證及任何船級協會指明之建議、要求或限制事項明細表，如該船舶之船體、機器或設備之定期進塢檢驗或任何特別檢驗已過期，會員並應同時提出船級協會是否同意延期檢驗之聲明。會員並應依協會經理人之要求提供上開資料應由船級協會證明之。¹⁵⁸如協會欲直接向船級協會索取資料，會員應提供必要之授權。¹⁵⁹

第三目 遵守船籍國法令

每位會員應遵守入會船舶船籍國有關船舶結構、改裝、船況、設

¹⁵⁴ 所謂入級，乃船舶所有人與船級協會簽訂入級協議後，由船級協會指派驗船師上船檢查並於完成船舶檢驗後簽發入級證書。關於船舶之入級，另請參閱我國船舶法第 33 條規定：「船舶具備有效之國際公約證書，並經交通部認可之驗船機構檢驗入級者，視為已依本章之規定檢查合格，免發船舶檢查證書。」。

¹⁵⁵ 船級協會又稱為驗船協會，其功能乃負責監理航海船舶之建造與維修，其依據相關法規之要求，制定船舶之建造、操作及維修標準，對船舶之設計、建造及營運操作各方面，進行稽查檢驗活動，藉以評定船舶等級(Classification of Ship)，目前世界上主要的船級協會有英國倫敦 Lloyd's Register of Shipping（簡稱 LR）、美國紐約 American Bureau of Shipping（簡稱 AB）、法國巴黎 Bureau Veritas（簡稱 BV）、挪威奧斯陸 Den Norske Veritas（簡稱 DV）、德國柏林的 Germanischer Lloyd's（簡稱 GL）、義大利羅馬 Registro Italiano（簡稱 RI）、日本海事協會 Nippon Kaiji Kyokai（簡稱 NK）、中國驗船協會 China Register Corporation（簡稱 CR）等。

¹⁵⁶ 2007 P&I Rules, Rule 28 (1) .

¹⁵⁷ 2007 P&I Rules, Rule 32 (2) (ii) .

¹⁵⁸ 2007 P&I Rules, Rule 28 (3) .

¹⁵⁹ 2007 P&I Rules, Rule 28 (5) .

備、屬具及海員配置之所有法令要求，且須隨時維持由船籍國或其代表所要求及簽發之法定證書之有效性。¹⁶⁰

第四目 接受船舶管理評估與船況檢驗

協會經理人得隨時要求會員於協會經理人指定之期限內，於雙方所合意之時間地點，接受協會經理人所指定之檢驗師，對船舶所有人關於船舶管理或操作之船上或岸上管理系統進行評估，或對船況進行檢驗。

根據上述船舶管理評估結果或船況檢驗結果，或會員未於協會經理人指定之期限內接受評估或檢驗，協會經理人有權依其判斷為下列決定：(一) 立即終止船舶之入會，或(二) 以協會經理人認為適當之方式，將船舶之入會條件修改、變更或增加特別條件並即時生效，包括將協會規則所列承保風險之一部或全部，於特定之時間或期間內除外不保，如會員不接受入會條件之修改、變更或增加特別條件，會員得選擇立即退會。¹⁶¹

第五目 維持船舶船況

會員負有應隨時維持入會船舶船況之義務，船舶檢驗師所提供之任何建議或意見，應視為會員已實際知悉，如會員未能履行檢驗師所提出之建議，協會董事會有權就該建議提出後始發生之任何事故，依其判斷拒絕補償會員索賠之全部或一部。¹⁶²

第三款 保險事故發生之通知義務

防護及補償保險所承保之保險事故一旦發生，會員負有儘速通知協會之義務，如有違反，協會董事會有權依其判斷拒絕會員之索賠或

¹⁶⁰ 2007 P&I Rules, Rule 28 (4) .

¹⁶¹ 2007 P&I Rules, Rule 28 (7) .

¹⁶² 2007 P&I Rules, Rule 28 (11) , Rule 32 (2) (iii) .

減少補償之金額。¹⁶³

協會規則設此規定之原因在於：(一)如會員就第三人對其提出之索賠，未為通知或遲延通知協會，將嚴重影響協會對該索賠案件之調查及處理、採取必要之防禦抗辯、訴訟時效之掌握以及協會代位權之行使。(二)由於協會之承保部門係根據會員最近五年內之索賠紀錄，決定該會員之會費費率，協會將會員所為保險事故發生之通知輸入電腦資料庫建立索賠記錄，故會員履行保險事故發生之通知義務，有助於協會維護各會員之真實索賠紀錄，並正確評估各會員應負擔之會費費率。(三)如發生鉅額索賠事故，協會接獲會員保險事故發生之通知後，得以儘早安排必要之資金配置。¹⁶⁴

關於會員所負保險事故發生之通知義務，協會規則通常設有如下規定：

一、每一件可能導致會員依協會規則規定請求協會補償之事故，及任何對會員提出之法律或仲裁程序，會員應儘速以書面通知協會經理人，並於通知後儘合理之可能迅速將所有相關文件或資料提供與協會經理人¹⁶⁵；

二、會員應隨時將其本身或其代理人所持有或知悉之任何關於該事故之資料、文件或報告通知協會經理人，並應依協會經理人隨時提出之要求，授與協會或其代表人得無條件使用、檢視或複印此等資料、文件或報告之權利，以及安排檢驗或會晤協會認為可能持有該事故相關資料之任何會員之職員、受僱人或代理人之權利¹⁶⁶；

三、第三人對會員提出之每一件索賠，皆應儘速通知協會，該通知不得晚於會員接獲對其索賠之通知或可能對其索賠之通知後十二個月。任何對會員提出之法律或仲裁程序，會員應儘速以書面通知協會，該通知不得晚於該法律或仲裁程序文書送達會員後三十日¹⁶⁷。

¹⁶³ 2007 P&I Rules, Rule 32 (2) (vi) .

¹⁶⁴ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, pp.324-325.

¹⁶⁵ 2007 P&I Rules, Rule 30 (1) .

¹⁶⁶ 2007 P&I Rules, Rule 30 (3) .

¹⁶⁷ 2007 P&I Rules, Rule 30 (4) .

第四款 損害防阻義務

英國海上保險法第 78 條第 4 項規定：「被保險人或其代理人，在任何情形下，均負有採取一切合理措施防止或減少損失之義務。」¹⁶⁸ 被保險人所負此項義務通常稱之為損害防阻 (sue and labour) 義務，船體保險及貨物保險不僅將此項規定重複規定於保單條款中，並進一步就被保險人或其代理人所負此項責任訂定更為詳細之保單條款。¹⁶⁹

如直接將英國海上保險法第 78 條第 4 項規定直接適用於防護及補償保險，將產生若干爭議，例如：(一) 會員應負之損害防阻義務之時點為何，如係保險事故發生前即應負損害防阻義務，由於防護及補償保險乃承保會員所發生之責任，而會員所生責任大部分係因其未盡注意義務而引起之過失責任，將導致會員於承保責任發生之同時亦違反損害防阻義務，協會有權拒絕會員之索賠或減少補償金額，則防護及補償保險將失其保險功能。(二) 英國海上保險法第 78 條第 4 項規定損害防阻義務之標的為「損失」，但就防護及補償保險而言，會員受協會承保之損失乃會員對第三人負有賠償責任，且會員已履行其所負賠償責任，如會員應負損害防阻義務之時點係損害發生時，則會員應負損害防阻義務之時點恐因過晚而實益不大。¹⁷⁰

為杜絕上述爭議，防護及補償保險並未直接援用英國海上保險法第 78 條第 4 項之規定，而另以協會規則規定會員應負之損害防阻義務，其通常規定：「發生任何可能導致會員依協會規則向協會提出索賠之事故時，會員應立即採取適當措施，以避免或減少任何會員依協會規則得受承保之損失、損害、責任或費用。¹⁷¹」則會員損害防阻義務之發生時點，為保險事故發生時，應為明確而合理之規定。¹⁷²

協會規則並規定，如會員違反損害防阻義務，協會董事會有權依

¹⁶⁸ Marine Insurance Act 1906, 78. (4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

¹⁶⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.335.

¹⁷⁰ *Ibid.*, pp.336-337.

¹⁷¹ 2007 P&I Rules, Rule 30 (2) .

¹⁷² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.338.

其判斷拒絕會員之索賠或減少補償數額。¹⁷³關於是否減少補償及應減少之補償數額，協會董事會有自由裁量權，協會董事會於決定應減少之補償數額時，通常會將會員如履行損害防阻義務即不會發生之損失予以扣除。¹⁷⁴

第五款 請求補償前應先行賠付

英國法上關於第三人責任保險有兩大主要類型。第一類是責任保險 (liability insurance)，保單約定被保險人應對第三人負法律責任之事故發生時，被保險人對第三人所負法律責任不以經法院判決為必要，亦不以被保險人履行其法律責任為必要，如其對第三人所負法律責任已合理確信存在，保險人即負有賠償義務。第二類是補償保險 (indemnity insurance)，保單約定被保險人應對第三人負法律責任之事故發生時，須被保險人已履行對第三人之賠償責任，保險人始負有補償被保險人之義務。上述兩者之差別在於，補償保險之被保險人於保險人之責任發生前，必須先賠付對第三人之責任，責任保險之被保險人則否。¹⁷⁵

防護及補償保險經常被稱為責任保險，但其性質上屬前述第二類型之補償保險，故協會所負之補償義務，限於船舶所有人已發生賠償責任且事實上已為賠付之數額，協會規則通常規定，除協會董事會另有不同決定外，會員就其所生之責任或費用請求協會補償之權利，應以會員對該責任或費用已先行履行或支付為先決條件，此即先行賠付原則 (Pay to be Paid Rule)。¹⁷⁶防護及補償協會要求會員應先賠付之目的在於：(一) 便於估計船舶所有人之損失數額；(二) 避免船舶所有人獲得不當利益¹⁷⁷；(三) 由於會員尚未賠付對第三人之賠償責任，則其對協會之補償請求權尚未發生，可避免第三人直接向協會求

¹⁷³ 2007 P&I Rules, Rule 32 (2) (i) .

¹⁷⁴ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.338.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p.141.

¹⁷⁶ 2007 P&I Rules, Rule 5 (1) .

¹⁷⁷ 曾孝賢，同前揭註 5，第 35 頁。

償。¹⁷⁸

關於會員請求協會補償前應先行賠付之條件，協會設有協會董事會得決定放棄要求會員應先行賠付之例外規定，實務上，協會於處理會員之索賠案件時，基於體諒會員時間及空間上之不便，或由於索賠金額過於龐大，協會董事會得同意會員之要求而直接支付補償款予第三人，事後再要求會員支付自負額。¹⁷⁹儘管如此，會員並無權利要求協會直接支付補償款予第三人，協會並得自由裁量決定是否同意會員此等要求。¹⁸⁰

第六款 未經同意不得和解或承認責任

協會規則通常規定，會員對於第三人提出之索賠，未經協會經理人事先書面同意，不得和解或承認其責任，如有違反，協會董事會有權拒絕會員之索賠或減少補償之金額¹⁸¹，協會設此規定之目的在於避免會員基於非法律上之因素和解或承認責任，例如照顧具有商業利益之客戶。

由於經營定期航線之會員經常發生小額貨損索賠案件，協會對此設有較為彈性之規定，即會員對於協會同意之一定金額以下索賠案件，其和解無須協會經理人之事先書面同意，但會員須證明第三人索賠之根據及金額具有法律上之正當理由，且仍須遵守協會規則相關之通知義務。船舶所有人於各港口處理索賠案件時，經常尋求當地協會聯絡人之協助與建議，應注意者係，協會之聯絡人並無權代理協會同意船舶所有人所為之和解或承認責任，為避免爭議，船舶所有人應取得協會經理人對該索賠案件之意見與建議。¹⁸²

¹⁷⁸ 蔣鑑凌，同前揭註 30，第 30 頁。

¹⁷⁹ 同前註，第 31 頁。

¹⁸⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.353.

¹⁸¹ 2007 P&I Rules, Rule 31 (iv) .

¹⁸² Steven J. Hazelwood, *supra* note 3, p.71.

