

第五章 船舶所有人防護及補償保險之承保範圍

圍

防護及補償保險承保船舶所有人所生責任，須係法律上之責任，防護及補償協會始予補償，若船舶所有人在法律上並無責任，惟基於道德上或商業上之考量，船舶所有人自願對第三人所為之捐助或慰問付款，協會對於船舶所有人因此所生之損失不負補償責任。¹船舶所有人所負法律上責任，依其發生原因可分為契約責任、侵權行為責任及其他依法律規定所生之責任，其可能係過失責任，如船舶碰撞責任，亦可能係無過失責任，如碰撞固定物及漂浮物之責任。²應注意者係，協會所承保之船舶所有人法律上責任，不以經法院判決或仲裁判斷確定為必要，僅須協會規則規定之保險事故發生，引起第三人對船舶所有人提出索賠，經協會調查後認為船舶所有人應負或可能應負法律上之責任即已足夠。³

防護及補償保險承保船舶所有人所生損失或費用，不僅包含船舶所有人履行對第三人責任所生之損失或費用，亦包含船舶所有人本身所遭受之損失或費用，但此部分以協會規則所允許之範圍為限，例如協會承保船舶所有人所支出之損害防阻費用、船舶所有人未能全數自船體保險單獲賠之共同海損分攤額等等。⁴

防護及補償保險關於船舶所有人所生責任、損失或費用之承保範圍，均列舉於防護及補償協會之協會規則內，除非在入會證書（certificate of entry）或其批單（endorsement）上另有特別約款或條件（special terms or conditions），否則皆以協會規則決定承保條件及承保範圍，故協會規則應被視為基本條款（principal

¹ Simon Poland, Tony Rooth, *Gard Handbook on P&I Insurance*, Norway: Assuranceforeningen Gard, 1996, p.93。

² *Ibid.*, pp.95-96.

³ *Ibid.*, p.97.

⁴ *Ibid.*, p.96.

clauses)，而船舶所有人與協會間另訂之特別約款或條件為附加條款（riders），附加條款之效力優於基本條款，兩者規定如有矛盾，應以附加條款為準。⁵

由於船舶所有人與協會間另訂之特別約款或條件，其內容視個案情況而有不同，故本章僅就防護及補償協會之協會規則規定，探討防護及補償保險之承保範圍，探討之內容主要分為三部分，第一部分探討防護及補償保險之承保條件，於以下第一節詳論之；第二部分探討防護及補償保險所承保之各項船舶所有人責任及費用，本文歸納為關於人員之責任、關於貨物之責任、關於船舶碰撞之責任、關於污染之責任、關於其他責任及費用，於以下第二節至第六節詳論之；第三部分探討防護及補償保險之除外不保事項與補償責任限制，於以下第七節詳論之。

第一節 防護及補償保險之承保條件

防護及補償保險承保之船舶所有人所發生之責任、損失或費用，不僅須以協會規則所列範圍為限，且須具備以下三要件：（一）須關於會員對入會船舶之利益；（二）須入會期間內發生之保險事故所引起；（三）須與入會船舶之營運有關。⁶此三要件構成防護及補償保險之承保條件，分別說明如下。

第一項 須關於會員對入會船舶之利益

協會承保會員所發生之責任、損失或費用，須與會員對入會船舶之利益有關。此係指船舶所有人所發生之責任、損失或費用，須與其受防護及補償協會承保之資格有關，換言之，船舶所有人基於其為入會船舶所有人之地位而投保防護及補償保險，故防護及補償協會承保其發生之責任、損失或費用，必須與其為入會船舶所有人有關⁷，例

⁵ 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26頁。

⁶ 2007 P&I Rules, Rule 3 (1) .

⁷ Simon Poland, Tony Rooth, *supra* note 1, pp.99-100.

如會員基於其為入會船舶所有人之地位應負之船舶碰撞責任、油污染責任等等。由於船舶所有人除營運船舶外，經常兼營其他種類之業務，若會員所發生之責任、損失或費用，係因入會船舶所有人以外之其他地位而發生，則非屬協會之承保範圍，例如會員租入其他船舶經營業務，其基於傭船人之地位所發生之責任、損失或費用，非屬協會之承保範圍；有些船舶所有人於岸上擁有碼頭，其基於碼頭所有人之身分所負之責任，協會不予承保；有些船舶所有人雇用裝卸工人經營裝卸業務，其基於裝卸契約所生之責任，協會不予承保；部分船舶所有人經營倉庫業務，或經營陸上運輸業務，其基於此等業務所生之責任，非屬協會承保範圍。⁸

第二項 須入會期間內發生之保險事故所引起

協會承保會員所發生之責任、損失或費用，以入會期間內發生之保險事故所引起者為限，至於保險事故所引起之損失、責任或費用則不以於船舶入會期間內發生為限。⁹保險事故發生時間與因此所生之損失、責任或費用之發生時間，通常有所間隔，保險事故若是在船舶入會期間以外之時間發生，即使因此所生之損失、責任或費用發生在船舶入會期間內，協會仍不予承保。¹⁰由此可知，船舶之入會期間即為防護及補償保險之保險責任期間。

如船員於船舶入會前發生受傷事故，該受傷船員於船舶入會後向船舶所有人索賠，由於該傷亡事故係於船舶入會前發生，故協會不予承保。¹¹如船舶於入會前發生船舶碰撞事故，由於雙方責任比例之認定及損失之計算均頗為費時，於船舶入會後始確定船舶所有人應負之責任，由於該船舶碰撞事故係於船舶入會前發生，故協會不予承保。¹²又例如船舶因舵機損壞無法適當移動，故於2月19日撞上防波堤，當日未發現任何損害，2月21日部分防波堤因先前之碰撞而坍塌，

⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.251.

⁹ Simon Poland, Tony Rooth, *supra* note 1, pp.100-101.

¹⁰ 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29頁。

¹¹ 邱展發，同前揭註5，第29頁。

¹² 蔣鎧凌，同前揭註10，第29頁。

雖該船舶之防護及補償保險於2月20日正午到期後未再續約，然而由於造成損害之保險事故發生於船舶入會期間，協會仍須承保該船舶所有人對防波堤所有人所負之責任。¹³

第三項 須與入會船舶之營運有關

協會並不承保船舶所有人從事入會船舶營運以外之其他商業活動所生之責任、損失及費用，必須該責任、損失及費用之發生與入會船舶之營運有直接關連，協會始予承保。¹⁴船舶所有人之責任、損失及費用之發生是否與入會船舶之營運有直接關連，須視具體情況認定之，例如船舶所有人經營岸上設施所生之責任、損失及費用固不在承保之列，關於非服務於入會船舶之船員所生費用亦非屬協會之承保範圍¹⁵，至於貨物裝載前或卸載後之保管期間所生之責任，則限於該貨物已指定裝載於入會船舶或自入會船舶卸載而由船舶所有人保管，且該保管行為通常係船舶所有人履行其運送義務所應負擔者，始在承保之列，但若保管行為係船舶所有人經營倉庫業務而為者，則不在協會之承保範圍內。¹⁶

¹³ Simon Poland, *supra* note 1, p. 101.

¹⁴ *Ibid.*, p.99.

¹⁵ 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50頁。

¹⁶ Braekhus Sjur, Rein Alex, *Handbook of P&I Insurance Second Edition*, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.114，轉引自同前註，第51頁。

第二節 關於人員之責任

防護及補償保險承保船舶所有人關於人員之責任，包含對船員之責任、對旅客之責任、對其他人員之責任、人命救助之責任與報酬，詳細說明如下。

第一項 對船員之責任

關於船員之定義，係指包含船長在內，受船舶所有人雇用服務於入會船舶上之人。船舶所有人對船員所負之責任，主要係建立在僱傭契約之基礎上，無論僱傭契約是屬於個別契約（individual contract）或團體協約（collective agreement）¹⁷，僱傭契約未約定或約定不明之事項，則適用僱傭契約準據法之規定，協會為確保會員與船員間僱傭契約之約定內容符合準據法之規定，特別是船舶所有人得主張免責或限制責任之法律規定，協會通常會預先審核僱傭契約之內容¹⁸，或要求會員通知僱傭契約之內容。若僱傭契約條款約定會員對船員所負之責任超過法律規定之範圍，除非該僱傭契約條款事先經協會經理人書面同意，否則協會不予承保¹⁹。

協會關於船舶所有人對船員責任之承保範圍，包括（一）船員傷病死亡之責任；（二）船舶失事之船員失業賠償責任；（三）船員財物毀損滅失之責任；（四）安排替代人員之費用；（五）遣返費用與偏航費用，詳細論述如下。

第一款 船員傷病死亡之責任

防護及補償協會承保會員因船員在入會船舶上服務時、前往入會船舶途中或自入會船舶離開途中受傷、生病或死亡所負之責任²⁰。船

¹⁷ 邱展發，同前揭註 5，第 39 頁。

¹⁸ 同前註，第 42 頁。

¹⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.213.

²⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven J. Hazelwood, *Introduction to P & I*, 2nd edition, London:

船舶所有人此項責任須與入會船舶之營運有關，此為協會承保條件，故並非所有船員不論時、地之傷病死亡均在協會承保範圍內²¹，協會通常規定船員之傷病死亡須在入會船舶上服務期間內發生，且考量船員之僱傭期間通常於船員出發前往所指派之入會船舶前已開始，並於自入會船舶離開至返家為止結束，故協會通常規定船員於前往入會船舶途中或自入會船舶離開途中之傷病死亡，亦在承保範圍內²²。

防護及補償協會承保會員因船員受傷、生病或死亡所負之責任，包括船舶所有人負擔醫療、住院及給養費用之責任、給付薪資責任、補償及損害賠償責任及支付喪葬費用責任²³，詳細論述如下。

第一目 負擔醫療、住院及給養費用責任

船舶所有人對船員因受傷或患病所生之醫療、住院及給養費用，負有法律責任者，皆得向協會請求補償，例如我國船員法第 41 條規定，船員於服務期間內受傷或患病者，由雇用人負擔醫療費用，但因酗酒、重大過失或不守紀律所致之非職業傷病者，則不在此限；同法第 42 條規定，船員非因執行職務而受傷或患病已逾三個月者，雇用人得停止醫療費用之負擔。

由上述規定可知，我國船舶所有人，除船員因酗酒、重大過失或不守紀律所致之非職業傷病外，依法應負擔船員於服務期間內受傷或患病之醫療費用，如船員非因執行職務而受傷或患病，船舶所有人負擔醫療費用之責任以三個月為限。

船舶所有人因此項責任得向協會請求補償之醫療、住院及給養費用，以下列範圍為限：(一) 須為必要費用，例如在醫療方面，不包含僱請特別護士之費用，除非醫生囑咐，在住院方面，不包含住豪華病房之費用，且得向協會請求補償之費用，在給養方面，不包含合理

LLP, 1996, p.65.

²¹ 曾孝賢，同前揭註 15，第 53 頁。

²² Lennart Delfs, revised by Fredrik Kruse, Rules & Exceptions, 2nd edition, Sweden: The Swedish Club, 2000, p.44；2007 P&I Rules, Rule 2.

²³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (A) .

範圍外之補品滋養。(二)須與船員之罹病或受傷有直接關連，例如屬於預防性之免疫注射不在協會承保範圍內。²⁴

第二目 給付薪資責任

船舶所有人於船員受傷或患病期間，負有給付薪資之法律責任者，得向協會請求補償，例如我國船員法第43條規定，雇用人負擔醫療費用之期間內，仍應支給原薪津，故我國船舶所有人，除船員因酗酒、重大過失或不守紀律所致之非職業傷病外，於負擔船員醫療費用之期間內，應負給付薪資之責任，如船員非因執行職務而受傷或患病，船舶所有人所負給付薪資之責任，以三個月為限。

關於船舶所有人得向協會請求補償支付傷病船員薪資之額度，有論者主張，船員罹病或受傷期間雖未擔任工作，但仍可領取薪資，通常以至該船員罹病或受傷之航程終了時為止之薪資為限²⁵，船舶所有人得向協會請求賠償。亦有論者認為，似應以該船員之僱傭契約終止以前，因傷病不能工作期間之薪資為限，但如航程終了而僱傭契約尚未終止，則以至航程終了時之薪資為限，蓋僅此部分之薪資為船舶所有人營運該船舶所增加之額外費用。²⁶

另有論者主張，船舶所有人於船員傷病期間繼續給付薪資之責任，係法律或僱傭契約所課與之責任，船舶所有人得向協會請求補償之額度，應以法律或僱傭契約所課與之責任為限，而與航程是否終了或僱傭契約是否終止間並無關連。考量協會規則對船舶所有人此項責任之承保額度並無限制，而係以船舶所有人於船員受傷或患病期間負有給付薪資之法律責任為要件，本文亦贊同船舶所有人得向協會請求補償之額度，應以法律或僱傭契約所課與之責任為限。

²⁴ 邱展發，同前揭註5，第43頁。

²⁵ Leslie J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An Average Adjuster's Viewpoint*, 2nd edition, Centreville, Maryland: Cornell Maritime Press, 1981, p.366，轉引自李瑞升，同前揭註27，第42頁。

²⁶ 曾孝賢，同前揭註15，第54頁。

第三目 補償或損害賠償責任

船舶所有人因船員受傷、生病或死亡，應負補償或損害賠償之法律責任者，得向協會請求補償。各國法律或團體勞動契約，為保護船員或其遺族之生活起見，大都規定船舶所有人對船員因傷病而殘廢或死亡，無論船舶所有人有無過失，應負補償或賠償責任。

我國船員法第 44 條規定，船員因執行職務而受傷或患病，雖已痊癒而成殘廢或逾二年仍未痊癒者，經符合規定條件之醫療機構診斷，審定其身體遺存殘廢者，船舶所有人應給予殘廢補償；同法第 45 條規定，船員非因執行職務死亡，船舶所有人應給與其遺屬平均薪資二十個月之死亡補償；同法第 46 條規定，船員因執行職務死亡或因執行職務受傷、患病死亡，船舶所有人應給與其遺屬平均薪資四十個月之死亡補償。我國船舶所有人因船員受傷、生病或死亡而依上述船員法相關規定負補償或損害賠償責任，其因此所生之損失得向協會請求補償。

第四目 支付喪葬費用責任

船舶所有人因船員死亡，應負支付喪葬費用之法律責任時，得向協會請求補償，例如我國船員法第 48 條規定，船員在服務期間死亡者，船舶所有人應給與平均薪資六個月之喪葬費。船舶所有人得向協會請求補償之喪葬費用，限於必要費用，包括運回遺體、遺骨、骨灰、遺物與埋葬之費用以及其他相關費用在內，但不包括儀禮之奠儀費用²⁷及花圈²⁸。

第二款 船舶失事之船員失業賠償責任

船舶所有人因入會船舶失事不堪航行或滅失而終止船員僱傭契

²⁷ 李瑞升，海上責任保險之研究，國立政治大學保險研究所碩士論文，1997 年，第 43 頁。

²⁸ 邱展發，同前揭註 5，第 43 頁。

約致船員失業，船舶所有人對船員依法應給付失業期間之薪資或其他款項之責任，即船舶失事失業賠償（shipwreck unemployment indemnity）責任²⁹，得向協會請求補償，應注意者係，協會規則規定協會對船舶所有人此項責任之補償，以船員二個月之基本薪資為限。

³⁰

所謂船舶所有人對船員應負之船舶失事失業賠償責任，例如我國船員法第 19 條規定，船舶沈沒、失蹤或完全失去安全航行能力者，船舶所有人已無他船或職位可供生還船員繼續工作時，得終止僱傭契約並應依法發給資遣費；同法第 39 條規定資遣費之計算，如係按月給付報酬者，則加給平均薪資三個月，如係按航次給付報酬者，發給報酬全額。如船員在同一船舶所有人所屬船舶繼續工作滿三年者，除加給平均薪資三個月外，自第四年起每逾一年另加給平均薪資一個月，不足一年部分，比例計給之，未滿一個月者，以一個月計。

第三款 船員財物毀損滅失之責任

協會承保會員對船員財物毀損或滅失，依法應負之補償或賠償責任³¹。所謂船員之財物（effects），通常不以其所有權屬於該船員為限，由船員帶上船、由他人為船員送上船或由船員負責保管之財物均屬之。³²協會規則對船員財物詳細定義其範圍包含由船員於入會船舶上或往返入會船舶所攜帶之個人財產、文件、航海用或其他技術性儀器及器具，但不包括現金、貴重物品或其他協會董事會認為非屬船員必要需求（essential requirement）之物品³³。

第四款 安排替代人員之費用

海牙規則及海牙威士比規則第 3 條第 1 項之規定，船舶於發航

²⁹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.213.

³⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (B) .

³¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (C) .

³² Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.213.

³³ 2007 P&I Rules, Rule 2.

前及發航時應配置適當之船員，我國海商法參照上述海牙規則及海牙威士比規則之規定，於第 62 條規定船舶於發航前及發航時應配置相當船員，船舶所有人並須遵守國際及國內航線船舶船員最低安全配額等規範。³⁴由上述法律規定可知，提供具有適航性之船舶，是船舶所有人依法應負之基本義務，因此，如船員因故未能上船，基於船舶適航性之要求，船舶所有人負有責任安排替代人員上船。

如船員因不適任或任何理由未上船，導致船舶所有人負有安排替代人員上船之責任，協會承保船舶所有人安排替代人員所生之必要費用。³⁵替代人員是否限於船舶缺員當時所在港或附近港口之船員，協會並未設有限制規定，應認為限於合理必要之範圍內，如船舶所在港或附近地區有適宜船員足資勝任，船舶所有人卻自遙遠之船籍港派遣替換船員，則超過合理必要支出之部分，協會不予補償。³⁶應注意者係，因故未能上船之船員，如屬於非必要性船員，不影響船舶適航性，船舶所有人無安排替代人員之責任，如船舶所有人仍安排替代人員上船，協會不予補償，例如船上實習生因生病被遣送回國，船舶所有人另派一名實習生接替，則安排接替實習生所生之費用，船舶所有人不得請求協會補償。³⁷

協會承保之必要費用，包含該替代人員前往入會船舶途中所生之交通、食宿等旅費。至於替代人員之薪資是否屬於協會承保之必要費用範圍內，協會規則規定³⁸，限於船舶所有人依法須同時對被替代船員與替代人員就同一工作支付薪資，且會員支付雙重薪資之損失無法自其他管道獲得補償時，替代人員之薪資始得列入協會承保之必要費用範圍內。

³⁴ 張新平，海商法，台北，五南圖書，2004 年 10 月二版第 1 刷，第 264-265 頁。

³⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (D) .

³⁶ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance Second Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.265, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 56 頁。

³⁷ 邱展發，同前揭註 5，第 43-44 頁。

³⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (D) .

第五款 遣返與偏航費用

船員因傷病或因船舶失事致終止僱傭契約，船舶所有人依法負有遣返船員責任所生之遣返費用，以及船員因傷病或因故未上船，船舶所有人依法負有送醫或安排替代人員責任所生之偏航費用，船舶所有人得請求協會補償，詳細說明如下。

第一目 遣返費用

為避免船員流落異地，謀生乏術，船員於受僱港外，其僱傭關係終止時，或因受傷、生病上岸，法律課與船舶所有人遣返船員回原港之責任，係國際海商法之立法趨勢，國際勞工組織於1987年制定海員遣返公約，該公約第2條第1項規定若干情形船員得享有被遣返回國之權利，其中(c)款規定船員因患病或受傷需要遣返，及(d)款規定船舶失事，船舶所有人負有遣返船員之責任。我國船員法第40條第1項採用該公約原則，規定船員於受僱地以外，其僱傭契約不論任何原因終止時，或其因受傷或患病而上岸者，船舶所有人有護送回僱傭地之義務。³⁹

船員因受傷、生病或因船舶失事致終止僱傭契約，船舶所有人依法負有將船員送回原港之責任，因此所生之遣返費用，船舶所有人得請求協會補償⁴⁰。關於船舶所有人得向協會請求補償之遣返費用，以船舶所有人依法應負責任之範圍為限，例如我國船員法第40條第2項規定，船舶所有人所負護送船員回僱傭地之義務，包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔。因此，船員等候遣返期間之食宿費用亦包括在內。⁴¹

³⁹ 李瑞升，同前揭註27，第7頁。

⁴⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (G) .

⁴¹ 李瑞升，同前揭註27，第43頁。

第二目 偏航費用

船舶所有人為將船上受傷或生病之船員送醫，或為等候船員之替代人員，船舶必須偏離預定航線而進入其他港口或繼續停留於港口，因此額外增加之費用，即所謂之偏航費用 (diversion expenses)，須符合下列要件，始得請求協會補償：(一) 船舶所有人所負將受傷、生病船員送醫或安排替代人員之責任，須在協會承保範圍內。(二) 限於關於因偏航所生港口費用 (port charges)，包含引水費及拖船費⁴²，以及燃油 (bunkers)、保險費、船員薪資、補給品(stores) 及伙食(provisions)之淨損失⁴³。

第六款 承保船員責任之限制

船舶所有人依其簽訂之團體協約或特別協議對船員所負之責任，如超過前述各款協會規則規定之承保範圍，須經協會經理人事先同意，否則不予承保。協會並規定下列船舶所有人關於船員所負之責任，協會不予承保⁴⁴：

一、會員與船員以外之第三人訂定關於船員受傷、生病、死亡或其財物毀損滅失之補償或擔保契約所生之責任，協會不予承保。⁴⁵

二、會員與船員間之僱傭契約，因僱傭契約所約定之條款而終止，或契約當事人間合意而終止，或因會員之任意行為而終止，或因入會船舶被出售而終止，會員因此對船員所負之責任及所生之費用，協會不予承保。⁴⁶

三、對碇泊 (非臨時性碇泊) 並對外開放做為旅館、餐廳、酒吧或其他娛樂處所之入會船舶上負責伙食工作之受雇船員所負之責任

⁴² 邱展發，同前揭註 5，第 53 頁。

⁴³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (F), Rule 19 (6); 邱展發，同前揭註 5，第 51 頁。

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (H) .

⁴⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (i) .

及所生之費用，協會不予承保。⁴⁷

第二項 對旅客之責任

船舶所有人對旅客所負之責任，主要建立在旅客運送之基礎上。旅客運送係指運送人以船舶運送旅客之法律關係，海上旅客運送人對旅客負有安全運送之義務，並對於旅客所託運之行李負有照管義務。許多國家均有制定法律規範旅客運送人對旅客及其託運行李之責任，國際間為統一旅客運送之規範，制定1974年海上旅客及其行李運輸雅典公約(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggages by Sea, 1974，簡稱雅典公約)、其1976年議定書(Protocol of 1976 to Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggages by Sea, 1974)及其1990年議定書(Protocol of 1990 to Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggages by Sea, 1974)。我國海商法有關旅客運送之規定於1962年修正時，上述國際公約尚未制定，故未及參考，於1999年修正時，因旅客運送實務上多依船票上之規定處理，而對旅客運送相關規定未予隻字修正，因此目前海商法有關旅客運送之規定堪稱簡陋。⁴⁸

協會規則規定，旅客係指因持有船票而由入會船舶承載之人⁴⁹，一般旅客運送，客輪之船舶所有人會在旅客船票上印有對旅客於運送期間發生傷亡及行李損失之賠償規定，協會規則要求船舶所有人於旅客船票上所印之船票條款，必須於法律允許之最大範圍內，減輕或免除會員對旅客所負擔之責任及費用。⁵⁰

協會承保船舶所有人關於旅客所負之責任，以法律責任為限，如船舶所有人以契約方式承擔法定責任以外之責任，須事先獲得協會之同意，否則協會不予承保，蓋船舶所有人依契約方式承擔法定責任以

⁴⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (1) (ii) .

⁴⁸ 張新平，同前揭註34，第437頁。

⁴⁹ 2007 P&I Rules, Rule 2.

⁵⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (i) .

外之責任，其目的無非係以較有利之條件招攬業務，以提高競爭力，若協會不加限制而均予賠償，勢必增加其他會員之負擔，故此部分之責任應事先經協會同意或加費承保，以維持公平原則。⁵¹

協會承保船舶所有人對旅客之責任，包括：(一)對旅客受傷、生病或死亡所負之責任。(二)對旅客行李毀損、滅失所負之責任。(三)對旅客遭遇意外事故所負之責任⁵²，說明如下。

第一款 旅客傷病死亡之責任

協會承保船舶所有人因旅客受傷、生病或死亡所負之責任⁵³，並包括因此所生之(一)偏航費用及遣返費用。(二)轉送旅客至目的港、將旅客送回登船港所生之費用及旅客在岸上之給養費用⁵⁴。(三)以空運方式遣返旅客所生之責任或費用⁵⁵。

旅客生受傷、生病或死亡，如係在船上或上下船時發生，固在協會承保之列。如船舶所有人以船上之小艇或其他船舶接駁旅客上下船，旅客於接駁船運送期間內生病、死亡或受傷，此項責任亦應在協會承保之列，但以該接駁船經協會事先認可為限。⁵⁶

如旅客在碼頭上逗留期間受傷、生病或死亡，船舶所有人應負賠償責任時，協會是否予以賠償，應分別其情形認定之，如旅客在碼頭逗留，係通常為等候上船或甫下船所必須者，則協會應予承保，如非為等候上船或甫下船所必須者，則不在協會承保範圍內⁵⁷。

至於旅客離船登陸從事短程遊覽時生病、死亡或受傷，如船舶所有人依船票條款應負賠償責任時，以該船票條款已獲協會事先認可為限，協會始予承保，惟船舶所有人如免除對第三人關於旅客離開入會

⁵¹ 曾孝賢，同前揭註 15，第 57 頁；李瑞升，同前揭註 27，第 44 頁。

⁵² 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) .

⁵³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (A) .

⁵⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (ii) .

⁵⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (v) .

⁵⁶ 邱展發，同前揭註 5，第 48 頁。

⁵⁷ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance 3rd Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard-Gjensidig, 1988, p.155，轉引自李瑞升，同前揭註 27，第 44 頁。

船舶從事短程遊覽所得主張之追索權，則不得請求補償⁵⁸。倘若船舶所有人另外發行團體旅遊券安排旅客登陸遊覽，由於協會規定因船票條款或傭船契約以外之其他契約所生之責任，不得請求補償⁵⁹，因此協會不承保船舶所有人因該旅遊券所生之責任。⁶⁰

第二款 旅客行李毀損滅失之責任

協會承保船舶所有人因旅客行李毀損、滅失所生之責任。⁶¹協會並規定旅客行李為硬幣、金銀塊、貴重或稀有材料或礦石、金銀器、珠寶或其他稀有或貴重物品、紙幣或其他形式之貨幣、債券或其他可轉讓票據時，除於運送前已向協會經理人申報其價值、支付額外保險費並遵守協會經理人就安全保管及運送所為之指示外，不得請求補償⁶²。

第三款 旅客遭遇意外事故之責任

協會承保會員對旅客遭遇意外事故所負之責任⁶³，並包括因此所生之（一）轉送旅客至目的港、將旅客送回登船港所生之費用及旅客在岸上之給養費用⁶⁴。（二）以空運方式遣返旅客所生之責任或費用⁶⁵。

上述意外事故係指（一）因碰撞、擱淺、爆炸、火災或其他影響入會船舶船體之原因，導致入會船舶無法安全航行至預定目的港；或（二）對旅客生命、健康或安全構成威脅。⁶⁶

⁵⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (iv) .

⁵⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (iii) .

⁶⁰ 邱展發，同前揭註 5，第 48 頁。

⁶¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (B) .

⁶² 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (vi) .

⁶³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (C) .

⁶⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (ii) .

⁶⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (v) .

⁶⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (C) (i) (ii) .

第四款 承保旅客責任之限制

協會規定下列會員對旅客所負之責任及所生之費用，協會不予承保：

一、關於轉送旅客至目的港、將旅客送回登船港或旅客在岸上之給養所生之費用，除該費用係因協會承保範圍內之旅客生病、死亡、受傷或遭遇意外事故所致外，協會不予承保⁶⁷。

二、因船票條款或傭船契約以外之其他契約所生之責任，不得請求補償⁶⁸。

三、因會員免除對第三人關於旅客離開入會船舶從事短程遊覽所得主張之追索權所生或歸屬於會員之責任，協會不予承保⁶⁹。

四、關於以空運方式運送旅客所生之責任或費用，除該責任或費用係發生於協會承保範圍內之旅客生病、死亡、受傷或遭遇意外事故而以空運方式遣返旅客期間，或發生於旅客離開入會船舶從事短程遊覽期間外，協會不予承保⁷⁰。

第三項 對其他人員之責任

關於船舶所有人對船員及旅客以外之其他人員所負責任，可分為船舶所有人對額外人員之責任，及船舶所有人對非額外人員之責任，以下分別說明協會之承保範圍。

第一款 對額外人員之責任

所謂額外人員 (supernumerary)，係指船員之眷屬，或其他除旅

⁶⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (ii) .

⁶⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (iii) .

⁶⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (iv) .

⁷⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (2) (v) .

客以外船舶所有人同意停留於或搭載於入會船舶之任何人。⁷¹協會承保會員對額外人員所負之責任，包括船舶所有人對額外人員之受傷、生病、死亡及其財物毀損滅失所負之責任及相關之遣返、偏航費用，均與協會承保船舶所有人對船員所負責任之範圍相同。應注意者係，協會對船員眷屬以外之其他額外人員之承保，限於協會經理人事先同意上船及其運送條件與約定，且會員已支付或同意支付額外會費或保費。⁷²

第二款 對非額外人員之責任

非額外人員，係指船員、旅客及額外人員以外之人，例如訪客、侵入者、他船船上人員、他船船上旅客、引水人、協助泊錨人員、碼頭工人或其他岸上人員等等。協會承保船舶所有人對非額外人員受傷、生病或死亡所應負之補償或賠償責任及相關之偏航費用。⁷³

協會所承保會員對非額外人員之生病、死亡或受傷所負之責任，通常為侵權行為責任，不以發生於入會船舶上為必要，但必須與入會船舶之營運有直接關係。⁷⁴例如在他船船上人員或岸上人員，因入會船舶爆炸、碰撞或沖擊等致受傷、死亡，船舶所有人依法應負賠償責任。⁷⁵

船上之訪客，可分為旅客之訪客及船員之訪客，旅客之訪客屬業務上之訪客 (business visitor)，其地位與上船接洽業務者相同，船舶所有人對其負有合理之保護義務，亦即因船舶設備或管理不當致其受傷或死亡，船舶所有人應予賠償。船員之訪客乃屬「經許可上船之人」(mere licensee)，船舶所有人對其並無保護義務，僅於其因船舶所有人或船員之積極侵害而受傷或死亡時，船舶所有人始負賠償

⁷¹ 2007 P&I Rules, Rule 2；李瑞升，同前揭註 27，第 45 頁。

⁷² 2007 P&I Rules, Rule 19 (3)。

⁷³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (4)。

⁷⁴ 邱展發，同前揭註 5，第 50 頁。

⁷⁵ Henry I. Bernard, *Marine Protection and Indemnity Insurance*, 2nd printing (Lectures at Merchant Marine Academy, Kings Point, N.Y.), New York: Johnson & Higgins, 1950, p.21，轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 59 頁。

之責。⁷⁶

但下列船舶所有人對非額外人員所負之責任及所生之費用，協會不予承保：(一) 船舶所有人與第三人訂定關於非額外人員傷病死亡之補償或擔保契約所生之責任，協會不予承保。⁷⁷ (二) 關於入會船舶(住艙船)上由船舶所有人以外之人，基於海事以外之目的，所雇用之人員之責任，協會不予承保，但船舶所有人與此等人員之雇主簽訂契約分配責任風險並經協會同意者，不在此限。⁷⁸ (三) 入會船舶上碇泊(非臨時性碇泊)並對外開放做為旅館、餐廳、酒吧或其他娛樂處所時，對於該船舶上之旅館、餐廳、酒吧或其他客人或訪客所負之責任。⁷⁹

第四項 人命救助之費用與報酬

海上人命救助之態樣繁多，其施救原因有出於自願者，有基於法律規定者，亦有基於救助契約者，其施救之客體，有單純救助人命者，有同時救助人命及財物者，被救之人命，有屬於入會船舶之人員，有屬於他船之人員。⁸⁰關於船舶所有人支出之人命救助費用及人命救助報酬，協會之承保範圍分別說明如下。

第一款 人命救助之費用

他船人命陷於危難，國際公約均規定船長負有救助之義務，例如1958年公海公約第12條第1項規定：「各國應責成懸掛本國國旗船舶之船長，在不甚危害其船舶、船員或乘客之範圍內：一、對於在海上發現有淹沒危險之人，予以救助。二、對據告有人遇難，亟需救助，理當施救時，儘速前往援救。…三、於碰撞後，對於他方船舶、船員及乘客予以救助，並於可能時，將其船舶名稱、船籍港及開往之最近

⁷⁶ 同前註。

⁷⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (4) (i) .

⁷⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (4) (ii) .

⁷⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (4) (iii) , Rule 19 (15) .

⁸⁰ 曾孝賢，同前揭註15，第59頁。

港口告知他方船舶。」，1982年聯合國海洋法公約第98條規定：「每個國家應責成懸掛該國旗幟航行之船舶之船長，在不嚴重危及其船舶、船員或乘客的情況下：一、救助在海上遇到的任何有生命危險的人。如果得悉有遇難者需要救助的情形，在可以合理的期待其採取救助行動時，儘速前往拯救。三、於碰撞後，對另一船舶、其船員及乘客予以救助，並在可能情況下，將自己船舶之名稱、船籍港和將停泊之最近港口通知另一船舶。」。⁸¹

船舶所有人依相關國際公約或法律負有救助人命之義務，其因此所生之費用，協會規則規定之承保範圍包含船舶所有人對海上獲救者之給養、送岸或遣返所生之必要費用，以及相關之偏航費用，但不包含船舶所有人因此所生之任何利益損失或折舊。船舶所有人並應於法律允許之範圍內採取所有適當手段，向海上獲救者或任何其他人或保險人，或向任何相關之國家或國際性團體或組織就此等費用求償。

⁸²

如船舶所有人並無救助他船人命之法律上義務，而係本於道德上理由或為貪圖報酬自願前往救助，或與遇難之他船訂立救助契約而施救，船舶所有人因此增加之支出，非因履行法律上之義務，協會自不予承保，否則因船舶所有人任意濫施救助，有利則歸於己，有損則歸於協會，並轉嫁於其他船舶所有人，不惟有失公平，甚且危及協會存立之基礎。⁸³

第二款 人命救助之報酬

關於人命救助之報酬，依1910年海上救助及撈救統一規定公約（International Convention of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea, 1910，以下簡稱1910年救助公約）及1989年國際救助公約（International Convention on Salvage, 1989，以下簡稱1989年救助公約）之規定，對人命之救助並無報酬

⁸¹ 彭銘淵，海事法規精論，台北，五南圖書，2000年3月二版第1刷，第330頁。

⁸² 2007 P&I Rules, Rule 19 (5) (ii) .

⁸³ 曾孝賢，同前揭註15，第62頁。

請求權，此乃由於人命至為尊貴，無法以價衡量，故無報酬請求權⁸⁴。但於船貨及人命同時救助之情形，救助人對於船舶及財物之救助報酬有參加分配之權⁸⁵，且救人無須有效果，縱撈救屍體亦可參加船舶及財物報酬之分配⁸⁶。實務上，法院於裁定財物救助報酬時，若同時有人命救助，通常會主動提高救助財物報酬之金額，以利救助人參與分配。⁸⁷

協會規則規定，船舶所有人因第三人救助或意圖救助入會船舶上或來自入會船舶上之人命，依裁判應支付第三人之報酬，協會予以承保，但以船舶所有人所支付之報酬無法自船體險保單、貨物所有人或貨物保險人獲得賠償為限。⁸⁸

於僅發生人命救助之情形，如第三人救助入會船舶人命係基於救助契約而實施，船舶所有人依救助契約之約定應給付報酬，或船舶所有人依內國法之特別規定應給付報酬與救助人命之人，船舶所有人因此所支出之報酬，協會應予補償。⁸⁹如第三人救助入會船舶人命係出於自願，則其對人命救助依上述國際公約之規定並無報酬請求權，從而船舶所有人並無給付報酬之法律上義務，縱仍給予，協會並不補償其因此所受之損失⁹⁰。

於同時發生人命救助與財物救助之情形，如人命救助與財物救助由同一救助人實施，由於救助報酬之明細報告中並不另列人命救助之報酬，船舶所有人及貨主所分攤之人命救助報酬分別由船體保險人及貨物保險人補償，而與協會無涉。⁹¹如人命救助與財物救助由不同救助人實施，對人命救助之人僅有參與分配財物救助報酬之權，而無人

⁸⁴ 我國海商法第 107 條亦規定：「於實行施救中救人者，對於船舶及財物救助報酬金，有參加分配之權。」。

⁸⁵ 李瑞升，同前揭註 27，第 63 頁。

⁸⁶ 張新平，同前揭註 34，第 479 頁。

⁸⁷ 李瑞升，同前揭註 27，第 63 頁； Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, 8th edition, London: KLUWER PUBLISHING CO., 1983, p.693，轉引自邱展發，同前揭註 5，第 57 頁。

⁸⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (8) (ii) .

⁸⁹ 李瑞升，同前揭註 27，第 63 頁；彭銘淵，同前揭註 81，第 347 頁。

⁹⁰ Leslie J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An Average Adjuster's Viewpoint*, 2nd edition, Centreville, Maryland: Cornell Maritime Press, 1981, p.371，轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 60 頁。

⁹¹ 邱展發，同前揭註 5，第 58 頁。

命報酬請求權，但實務上救助報酬之明細報告仍將人命救助與財物救助之報酬分別計列，關於人命救助之報酬，船體保險人及貨物保險人並不承保，船舶所有人因此支出之人命救助報酬，則由協會予以補償。⁹²

⁹² 李瑞升，同前揭註 27，第 63 頁。

第三節 關於貨物之責任

船舶所有人關於準備裝載或正在裝載或已裝載於入會船舶上之貨物，因船舶所有人，或船舶所有人對其行為、過失或不履行義務應負責之人，違反船舶所有人基於運送人之地位應負之適當裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、照料、卸載及交付貨物之義務或責任，或由於船舶欠缺堪載或堪航能力，所產生之責任及因此所生之費用，各協會皆予以承保⁹³。

上述船舶所有人關於貨物之責任，防護及補償保險之承保範圍包括：(一)貨物毀損滅失及短少之責任；(二)貨物遲到之責任；(三)處理貨物之額外費用；(四)貨物連續運送之責任；(五)補償契約之責任，本文詳細論述於以下第一項至第五項，並於以下第六項說明其承保之限制。

第一項 貨物毀損滅失及短少之責任

目前各協會皆承保船舶所有人因不當之裝載、搬移、堆存、運送、保管、看守、照料、卸載及交付貨物，以及因船舶欠缺堪載或堪航能力，對準備裝載或正在裝載或已裝載於入會船舶上之貨物所負之毀損、滅失及短少之責任。⁹⁴由於協會對承保船舶所有人依連續運送契約所負之責任，另有特別規定，故本項所承保之貨物責任，不含連續運送契約下之貨物責任。

本項承保範圍不以貨物係在入會船舶上時發生之毀損滅失責任為限，並包括為託運而交付貨物與船舶所有人或其代理人起，迄貨物裝載上船之期間，以及貨物卸載後，迄交付貨物予受貨人或其代理人之期間內所生之毀損滅失責任⁹⁵。但船舶所有人對於貨物裝載前、卸

⁹³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) .

⁹⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (A) .

⁹⁵ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance 3rd Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard-Gjensidig, 1988, p.175, 轉引自李瑞升, 同前揭註 27, 第 46 頁。

載後之保管義務，應以通常運送人為履行其運送義務所必要者為限，否則即非與船舶之營運有關，其因此所生之損害賠償責任，協會不予承保。且貨物因託運而交付予船舶所有人或其代理人時，須依其情形足認貨物係準備裝載於入會船舶，否則該貨物即非與船舶之營運有關，協會對於船舶所有人因此負擔之損害賠償責任不予承保。⁹⁶

運送人負有依照載貨證券上關於貨物情狀之敘述交付貨物之義務。我國海商法第 54 條規定，載貨證券對於貨物之敘述，原則上應包括品名、件數、數量或重量。如運送人交付貨物之件數、數量或重量與載貨證券不符，即構成貨物短少，應負損害賠償責任，協會承保船舶所有人此項賠償責任⁹⁷，但如貨物之短少係因船舶所有人或船長明知而對載貨證券為不實記載，則不予承保。⁹⁸

第二項 貨物遲到之責任

海牙規則與海牙威士比規則對於貨物交付遲延之責任均未規範，我國海商法既繼受海牙規則及海牙威士比規則，故亦未對交付遲延作周延之規範，依海商法第 5 條適用民法第 634 條之規定：「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致者，不在此限。」，其明定運送人對貨物之遲到負責。海商法與民法均未就交付遲延定義，既言遲延，顯見未於應交付期間內交付者，為交付遲延⁹⁹，所謂應交付期間，民法第 632 條規定：「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，應於相當期間內運送之。前項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形。」可資參照。

船舶所有人本於運送人身分，對於託運貨物應於前述應交付期間內交付之之，否則對貨物之遲到，應負賠償責任，協會承保船舶所有

⁹⁶ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance 3rd Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard-Gjensidig, 1988, p.175, 轉引自李瑞升，同前揭註 27，第 47 頁。

⁹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (A) .

⁹⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (g) .

⁹⁹ 張新平，同前揭註 34，第 314 頁。

人此項賠償責任¹⁰⁰，但此責任應以法定責任為限，申言之，若船舶所有人依法得不負遲到責任，或得免除遲到責任，仍以契約約定承擔此責任時，協會不承保之。¹⁰¹

若船舶所有人為謀招攬生意或基於其他商業利益之考慮，而過份樂觀估計船舶之航程，極易造成遲到之結果，致大量增加協會負擔，間接轉嫁於其他船舶所有人，有違公平原則，對此，有論者主張由於船舶所有人所預定之船期依通常情形無法如期到達，而延誤船期致貨物遲到，船舶所有人因此所負擔之賠償責任，乃由於其故意行為所生，屬於除外條款之範疇，協會應不予賠償，藉資限制以杜浮濫，¹⁰²本文亦贊同之。

第三項 處理貨物之額外費用

協會承保船舶所有人處理貨物之額外費用，包括：(一) 因卸載、處理或重新裝填受損貨物所生之額外費用，但以該額外費用無法向任何其他人士請求補償為限¹⁰³。(二) 意外事故發生後，為繼續安全進行航程所必要發生之卸載、處理或重新裝填貨物之額外費用，但以該額外費用無法向任何其他人士請求補償且非共同海損支出之一部分為限。¹⁰⁴ (三) 堆存及處理受貨人拒領或未領之貨物所生之額外費用，以該額外費用不能自貨物之殘餘價值或自任何其他人士獲得補償為限，即使貨物之拒領或怠於提領並非由於船舶所有人或任何其他人士違反運送人之責任或義務所致，亦在承保範圍內。但貨物卸載後 30 日內所生額外費用，或貨物遭受貨人拒領或怠於提領之通知到達協會經理人前所生額外費用，二者以時間上較晚發生者為準，協會不予承保。¹⁰⁵

¹⁰⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (A) .

¹⁰¹ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance 3rd Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard-Gjensidig, 1988, p.198, 轉引自李瑞升, 同前揭註 27, 第 47 頁。

¹⁰² 曾孝賢, 同前揭註 15, 第 69 頁。

¹⁰³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (B) .

¹⁰⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (C) .

¹⁰⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (G) .

第四項 貨物連續運送之責任

連續運送 (through carriage) 係指兩個以上運送人以相同或不同之運送方式，相繼將貨物由一地運送至他地，如以相同方式運送，稱為相繼運送 (successive carriage)，如以不同方式運送，稱為多式運送 (multimodal carriage)。¹⁰⁶

關於相繼運送之運送人責任型態，我國海商法第 74 條規定：「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。前項發給人，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，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」則載貨證券發給人應就運送全程所生之貨物毀損、滅失及遲到負責，其他連續運送人僅對於自己航程中所生之貨物毀損、滅失及遲到負責¹⁰⁷，故縱使貨物之毀損、滅失及遲到係因其他連續運送人之行為所致，簽發載貨證券之船舶所有人亦應負責賠償。

關於多式運送之運送人責任型態，由於 1980 年聯合國貿易暨發展委員會 (UNCTAD) 制訂通過「聯合國國際貨物多式運送公約」(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980，以下簡稱多式運送公約) 尚未生效，而國際商會 (ICC) 於 1973 年制定「多式運送單證統一規則」(United Rules for a Combined Transport Document, 1973) 歷經修正，目前適用者為 1992 年 ICC 出版品 NO. 481 之「UNCTAD/ ICC 多式運送單據統一規則」，成為各國制定多式運送載貨證券之藍本，惟並不具強制性¹⁰⁸，因此目前國際貨物多式運送，在實務上係由多式運送營運人與託運人簽訂多式運送契約約定運送人之責任型態，其約定之責任型態可分為如下五類：

(一) 分割賠償責任制 (dispersion of liability system)，由各階段運送人直接向託運人負責，多式運送營運人之責任僅限於自

¹⁰⁶ 張新平，同前揭註 34，第 379 頁。

¹⁰⁷ 同前註，第 381 頁。

¹⁰⁸ 同前註，第 382 頁。

已實際承運之區段，並表明僅代理託運人與其他區段之運送人簽訂運送契約¹⁰⁹；

(二) 統一賠償責任制 (uniform liability system)，由多式運送營運人就運送全程負責，且其責任型態不因貨物損害發生之地點及涉及之運輸方式而有所不同¹¹⁰；

(三) 網狀責任制 (network liability system)，多式運送營運人就運送全程負責，其責任內容依貨物損害發生時之運送方式所適用之國際公約或國內法之規定而定，如不能證明貨物損害發生時段，則規定推定於海運階段發生而適用海牙規則¹¹¹，我國海商法第 74 條規定：「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。前項發給人，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，僅對於自己航程中所生之毀損滅失及遲到負其責任。」及第 75 條規定：「連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定。貨物毀損滅失發生時間不明者，推定其發生於海上運送階段。」可知我國多式運送係採網狀責任制¹¹²；

(四) 綜合網狀責任制 (comprehensive network liability system)，若貨物損害發生時點能確定 (非隱蔽性毀損)，則依各該區段現行國際公約或國內法之規定決定多式運送營運人之責任，即採網狀責任制，若貨物損害發生時點無法確定 (隱蔽性毀損)，則適用多式運送公約之基本賠償責任條款，即採統一賠償責任制¹¹³；

(五) 修正之統一責任制 (modified uniform liability system)，原則上採統一賠償責任制，惟貨物損害發生之區段可適用之國際公約之賠償額較統一賠償責任制高時，則適用該國際公約¹¹⁴。

¹⁰⁹ 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 434 頁。

¹¹⁰ 同前註。

¹¹¹ 同前註，第 435 頁。

¹¹² 張新平，同前揭註 34，第 389 頁。

¹¹³ 林勳發等著，同前揭註 109，第 435 頁。

¹¹⁴ 同前註，第 436 頁。

協會承保船舶所有人按連續運送契約，包括與入會船舶相繼之陸運、水運或空運，運送貨物所負之毀損、滅失、短少或其他責任，但以該連續運送契約經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會所要求之額外會費或保險費為限¹¹⁵。由於協會無從審究非協會會員之其他連續運送人之運輸工具安全性等，其承保風險較高，因此協會限於該連續運送契約經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會所要求加收之額外會費或保險費之情況下，始予承保。

第五項 補償契約之責任

船舶所有人基於為提供服務與入會船舶而與第三人成立之契約，關於處理或照管貨物所生之貨物毀損、滅失負有賠償責任，協會僅於下列兩種情形給予補償：(一) 該契約須經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會要求加收之額外會費或保險費；或(二) 協會董事會決定給予補償。¹¹⁶

船舶所有人因運送貨物，往往需要與第三人訂立其他契約，如為了裝卸貨物，與起重機操作者簽訂契約，為使用駁船接運貨物，與駁船所有人訂立契約，或為保管貨物，與看管人簽訂契約，如基於此類為提供服務與入會船舶所成立之契約，船舶所有人應負貨物之賠償責任時，須該補償契約經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會要求加收之額外保費，協會始予認可承保，否則除協會董事會依其判斷決定給予補償外，協會不予補償。¹¹⁷

第六項 承保貨物責任之限制

關於防護及補償保險之承保限制，本文分別就(一) 因偏航所生之貨物責任；(二) 訂立較海牙威斯比規則不利之運送契約；(三) 關於貨物裝載及卸載之責任；(四) 關於載貨證券之責任；(五) 貴重或

¹¹⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (D) .

¹¹⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (E) .

¹¹⁷ 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92頁。

稀有貨物之責任；(六) 冷凍貨物之責任及 (七) 甲板運送之責任，於以下各款說明之。

第一款 因偏航所生之貨物責任

偏航 (deviation) 係指運送人偏離原定航線，但仍願回到原定目的港。所謂原定航線，係指運送契約明定之航道，契約未明定者，則為航運習慣上之航道，如無航運習慣上之航道，則為最安全直接之航道。由於偏航會造成貨物易遭致不可預測之毀損滅失，及貨物給付遲延，受貨人喪失轉賣、高價出售之商機，因此除正當理由外，運送人不得偏航。¹¹⁸

海牙規則及海牙威士比規則第四條規定：「為救助或企圖救助海上人命或財產之偏航，或任何合理之偏航，不得視為本公約或運送契約之違反，因此所致之任何毀損或滅失，運送人不負責任。」我國海商法參照海牙規則及海牙威士比規則，於第 71 條規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」。

所謂合理之偏航，包括因港口擁擠、碼頭罷工、機械故障而緊急前往附近港口修繕、救助或意圖救助海上人命或財產等原因而偏航，偏航是否合理須視個案事實而定，運送人考慮運送契約規定及所有當事人利益後，所做適當且必要之偏航，始為合理偏航。¹¹⁹如船舶所有人合理偏航，不得認為違反運送契約，船舶所有人對因此所生之貨物毀損或滅失不負賠償責任。如船舶所有人非合理偏航，即為違反運送契約，船舶所有人對因此所生之貨物毀損或滅失應負賠償責任。

如前所述，船舶所有人無正當理由而偏航，即違反運送契約，其所負貨物責任必然因而加重，對防護及補償保險而言，乃屬危險增加

¹¹⁸ 張新平，同前揭註 34，第 297-298 頁。

¹¹⁹ 同前註，第 300 頁。

之情形¹²⁰，故協會對船舶所有人因偏離契約約定航程所應負之貨物損害賠償責任，原則上不予承保，除非經船舶所有人授權之偏航，已將預定之偏航事先通知協會經理人，或未經船舶所有人授權之偏航，於船舶所有人知悉偏航訊息後，已即時將偏航情事通知協會經理人，協會經理人收受到通知後確認，該偏航不影響協會依協會規則對此項責任之承保。¹²¹

如協會經理人收受到船舶所有人上述通知後告知該偏航已影響協會依協會規則對此項責任之承保，亦即協會不予承保此項責任，而船舶所有人要求協會經理人安排依協會規則承保此項責任之特別保險，則船舶所有人應負擔保險費。儘管有前述限制，如經協會董事會判斷認為船舶所有人有合理理由相信並無預定之偏航或已發生偏航情事，協會董事會得同意船舶所有人全部或部分之索賠。¹²²

第二款 訂立較海牙威斯比規則不利之運送契約

由於現今支配國際海運之國際公約係海牙威斯比規則，協會承保船舶所有人之貨物責任，以海牙威斯比規則課與運送人之責任範圍為限，關於海牙威斯比規則規定運送人得主張免責之事由，例如：海牙威斯比規則第 4 條第 1 項規定：「因船舶無適航性所生或所致之滅失或毀損，除由於運送人欠缺必要注意而未依第 3 條第 1 項使船舶具適航性、配置適當之船員、設備及供應並使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適於安全受載、運送與保存外，運送人或船舶均不負責任。」¹²³；海牙威斯比規則第 4 條第 2 項規定：「因左列事由所生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶均不負責任：(a) 船長、海員、引水人或

¹²⁰ 曾孝賢，同前揭註 15，第 68 頁。

¹²¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (ii) .

¹²² *Ibid.*

¹²³ Hague-Visby Rules Article IV 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 paragraph 1 of Article III. ；另請參閱我國海商法第 62 條第 2 項規定：「船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。」。

運送人之受僱人於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失。(b) 失火。但係由運送人本人之故意或過失所致者，不在此限。(c) 海上或其他可供航行水面上之危險或災難。(d) 天災。(e) 戰爭行為。(f) 公共敵人之行為。(g) 君主、統治者，或人民之拘捕或限制，或依法律程序之扣押。(h) 檢疫限制。(i) 託運人或貨物所有人或其代理人或代表人之行為或不行為。(j) 罷工、封閉、停工、強制休工，不問其原因為何，亦無論其為全部性或局部性。(k) 暴動及民變。(l) 救助或意圖救助海上人命或財產。(m) 因貨物之固有瑕疵、性質或缺點所生之體積或重量之消耗或其他滅失或毀損。(n) 包裝不固。(o) 標誌不足或不符。(p) 以相當注意所不能發現之隱有瑕疵。(q) 非因運送人本人之故意或過失，或非因其代理人或使用人之過失或疏忽，所生之其他事由。但主張免責者，運送人對於無實際過失或不知情，並其代理人使用人亦無過失或疏忽，應負舉證之責。」¹²⁴；海牙威斯比規則第 4 條第 4 項規定：「為救助或意圖救助海上人命或財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反本規則或運送契約，其因而發生毀損或滅失時，運送人不負責任。」¹²⁵；海牙威斯比規則第 4 條第 5 項第 (h) 款規定：「託運人於託運時故意虛報載貨證券中貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人在任何情況下，對於貨物或與其相關之毀損或滅失，均不負責任。」¹²⁶；海牙威斯比規則第 4 條第 6 項規定：「貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性，運送人、船長或運送人之

¹²⁴ 張新平，同前揭註 34，第 343 頁；另請參閱我國海商法第 69 條規定：「因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：一、船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。三、非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。四、天災。五、戰爭行為。六、暴動。七、公共敵人之行為。八、有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。九、檢疫限制。一〇、罷工或其他勞動事故。一一、救助或意圖救助海上人命或財產。一二、包裝不固。一三、標誌不足或不符。一四、因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。一五、貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。一六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。一七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」。

¹²⁵ Hague-Visby Rules Article IV 4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. 另請參閱我國海商法第 71 條規定：「為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。」。

¹²⁶ Hague-Visby Rules Article IV 5. (h) 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.；另請參閱我國海商法第 70 條第 1 項規定：「託運人於託運時故意虛報貨物之性質或價值，運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失，不負賠償責任。」。

代理人知悉其性質或特性而不同意裝運者，運送人得於卸載前隨時將其起岸、毀棄或使之無害，而不負賠償責任。…如運送人知悉並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，除有共同海損外，不負賠償責任。之任何時間不同意知悉並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，除共同海損者外，運送人不負責任。」¹²⁷等。

關於海牙威斯比規則規定運送人得主張之限制責任，海牙威斯比規則第 4 條第 5 項第 (a) 款規定：「除非託運人於裝運前已將貨物之性質與價值聲明並載於載貨證券者，運送人或船舶對於貨物之滅失或毀損責任，在任何情況下，應就每一件或每一單位，按不得超過相當一萬金法郎，或貨物毛重每公斤，按不得超過相當三十金法郎為限，擇其較高限額適用之。」為避免因幣值劇烈變動所產生之不當影響，海牙威斯比規則於 1979 年 SDR 議定書 (The SDR Protocol, 1979，以下簡稱 1979 年 SDR 議定書) 將幣值修定為國際貨幣基金

(International Monetary Fund, IMF) 之特別提款權 (Special Drawing Right, SDR)，並於第 2 條第 1 項將海牙威斯比規則第 4 條第 5 項第 (a) 款規定修正為：「除非託運人於裝運前已將貨物之性質與價值聲明並載於載貨證券者，運送人或船舶對於貨物之滅失或毀損責任，在任何情況下，應就每一件或每一單位，按不得超過六六六·六七個計帳單位，或毀損滅失貨物毛重每公斤，按不得超過二個計帳單位為限，擇其較高限額適用之。」¹²⁸其第 2 條第 2 項並規定記帳單位 (unit of account) 指國際貨幣基金定義之特別提款權。

由於協會承保船舶所有人之貨物責任，原則上以海牙威斯比規則課予運送人之責任範圍為限，除非協會經理人另以書面特別同意承保

¹²⁷ Hague-Visby Rules Article IV 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.另請參閱我國海商法第 64 條第 2 項規定：「運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。」。

¹²⁸ 張新平，同前揭註 34，第 361-362 頁。

外，否則若船舶所有人簽訂之海上運送契約所約定之運送人免責或限制責任條款較海牙威斯比規則之規定更為不利者，協會董事會得在該運送契約之免責或限制責任條款視為與海牙威斯比規則規定相同之範圍內，依其判斷拒絕船舶所有人之索賠或減少索賠金額。¹²⁹

第三款 關於貨物裝載及卸載之責任

下列船舶所有人關於貨物之裝卸責任，除協會董事會決定予以承保外，不在協會承保範圍內：

一、貨物非於目的港卸載

將貨物卸載於非運送契約所約定之港口或地方所生之責任，協會不予承保。¹³⁰且貨物於非目的港之港口自入會船舶卸載，將貨物自該港口運送至運送契約所指定之目的港所生之運送費用、堆存費用或其他費用，協會不予承保。¹³¹協會不予承保之主要理由係船舶所有人可能因其自身商業目的之考量，於貨物運抵目的港之前將貨物卸下，協會若不加限制予以承保，不但有鼓勵船舶所有人違反運送契約之嫌，亦可能嚴重影響協會經營。¹³²

二、貨物未能裝載或遲延裝載

除依已簽發之載貨證券所生責任外，因入會船舶未能到達或遲延到達裝貨港，或因貨物未能裝載或遲延裝載於入會船舶所生之責任，協會不予承保。¹³³須注意者係，此項責任之排除不保，以船舶所有人未簽發載貨證券為前提，若已簽發載貨證券，此責任仍在協會承保項目之列。¹³⁴

¹²⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (i) .

¹³⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (d) .

¹³¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (a) .

¹³² 李瑞升，同前揭註 27，第 50 頁。

¹³³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (b) .

¹³⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 50 頁。

第四款 關於載貨證券之責任

船舶所有人關於無單放貨之責任、簽發日期倒填或遲填之載貨證券、載貨證券記載不實事項及從值載貨證券之責任，協會承保之限制說明如下。

第一目 無單放貨之責任

除協會董事會依其判斷決定予以承保外，船舶所有人依可轉讓載貨證券或類似之權利文件所運送之貨物，交付與未出示此類文件之人所生之責任，協會不予承保。¹³⁵

運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券¹³⁶，航運實務稱之為提單，載貨證券不僅為運送人收到託運人所委託運送貨物之書面證據，亦係雙方間運送契約之證明，且載貨證券是表彰貨物所有權之物權證券¹³⁷，交付載貨證券於有受領貨物權利之人，就貨物所有權移轉之關係，與貨物之交付有同一效力。¹³⁸於國際貿易場合，出賣人將貨物託交運送人取得載貨證券，可憑載貨證券與信用狀所指定之其他文件向銀行押匯取得貸款，押匯銀行將單證寄往開狀銀行結清匯兌，開狀銀行即通知買受人繳清貨款贖單，買受人持該載貨證券向船公司換取小提單，憑此領取貨物，完成國際貿易之買賣。

¹³⁹

海運實務上，常就同一批運送貨物簽發三份或數份載貨證券正本，每份均有相同效力，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券一份，運送人或船長不得拒絕交付，不在貨物目的港請求交付貨物時，運送人或船長非接受載貨證券之全數，不得為貨物之交

¹³⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (c) .

¹³⁶ 我國海商法第 53 條。

¹³⁷ 張新平，同前揭註 34，第 173-174 頁。

¹³⁸ 我國民法第 629 條。

¹³⁹ 張新平，同前揭註 34，第 175 頁。

付。¹⁴⁰載貨證券具有換取或繳還證券之性質，運送貨物經發給載貨證券者，貨物之交付應憑載貨證券為之，即使為運送契約所載之受貨人，苟不將載貨證券提出及交還，仍不得請求交付運送物¹⁴¹，不因載貨證券尚在託運人持有中而有所不同。故運送契約所載之受貨人不憑載貨證券請求交付貨物，運送人如不拒絕而仍交付，因而致託運人受有損害，自應負損害賠償責任。¹⁴²

然有時受貨人遺失載貨證券，或貨物到達時尚未收到載貨證券，又急於提取貨物，航運實務上，往往由受貨人提供相當擔保或簽發認賠書 (Letter of Indemnity, L/I)，承諾將來無條件賠償船舶所有人因此所受之損失，在未提出正本載貨證券之情形下，請求交付貨物，而船舶所有人基於商業上之考慮及本身之利益，而同意將貨物交付與未出示載貨證券之人，實務上稱之為無單放貨，如船舶所有人遭到詐領，簽發認賠書之受貨人又無資力¹⁴³，協會為避免船舶所有人任意將貨物交付與未提示載貨證券之人，而將可能發生之賠償責任移轉給協會承擔，¹⁴⁴均規定不補償船舶所有人未收到載貨證券而交付貨物所生之賠償責任或費用，故船舶所有人必須自行負擔因此所生之損失。

如受貨人提出偽造之載貨證券請求交貨，船舶所有人未發覺而交貨，嗣後始發現載貨證券係屬偽造，船舶所有人固應對有受領權之人負賠償責任，由於船舶所有人收到偽造之載貨證券而交付貨物，與未收到載貨證券而交付貨物並無不同，目前各協會規則均規定，協會不補償船舶所有人因此所受之損害。有論者認為，就協會係以分散船舶所有人營運責任為其成立之目的而言，船舶所有人接受偽造之載貨證券而交付貨物之危險，為各船舶所有人所共同面臨，協會似應將其列入承保範圍，若為謀控制危險，提高船舶所有人之警覺性，對於明知或因過失而不知載貨證券係偽造者，協會不予補償，即足敷需要¹⁴⁵，

¹⁴⁰ 我國海商法第 58 條第 1 項。

¹⁴¹ 最高法院 67 年度台上字第 1229 號判例。

¹⁴² 最高法院 86 年度台上字第 2509 號判例。

¹⁴³ 邱展發，同前揭註 5，第 66 頁。

¹⁴⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 53 頁。

¹⁴⁵ 曾孝賢，同前揭註 15，第 71 頁。

本文贊同之。

第二目 簽發日期倒填或遲填載貨證券之責任

除協會董事會依其判斷決定予以承保外，船舶所有人關於簽發倒填日期（antedated）、遲填日期（postdated）之載貨證券、貨運單或其他證明或包含運送契約之文件所生之責任，協會不予承保。¹⁴⁶

載貨證券除應載明填發之年月日外¹⁴⁷，實務上多要求運送人於簽發載貨證券時，一併記載貨物之裝船日期，裝船日期之記載對於載貨證券持有人而言，有極其重要之價值，不但足以使載貨證券之持有人藉以作為控制貨物產期行情之依據，在信用狀之付款條件上亦有其重要性，但實務上託運人往往為了符合買賣契約之約定，而要求運送人將載貨證券上記載之裝船日期予以提前或延後，可能造成對於載貨證券持有人之詐欺¹⁴⁸，此對於國際商業實務之妨害不可謂不大，故各協會皆規定，對於載貨證券日期不實記載所生之賠償責任，不論船舶所有人是否可歸責，除非協會另為同意，否則不予承保。¹⁴⁹

第三目 載貨證券記載不實事項之責任

除協會董事會依其判斷決定予以承保外，船舶所有人關於簽發就貨物、其數量或情狀、裝貨港或卸貨港有不實記載之載貨證券、貨運單或其他證明或包含運送契約之文件所生之責任，且該不實記載為船舶所有人或其代理人或入會船舶之船長所明知者，協會不予承保。¹⁵⁰

運送人或船長簽發之載貨證券應載明貨物名稱、件數或重量及其情狀、裝載港及卸貨港等事項¹⁵¹，運送人並應依該記載內容交付所運貨物與受貨人，若其交付之貨物與載貨證券上之記載不符，運送人應

¹⁴⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (f) .

¹⁴⁷ 我國海商法第 54 條。

¹⁴⁸ 邱展發，同前揭註 5，第 78 頁。

¹⁴⁹ 李瑞升，同前揭註 27，第 51 頁。

¹⁵⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (g) .

¹⁵¹ 我國海商法第 54 條。

賠償受貨人之損失，此為載貨證券為文義證券之必然要求。¹⁵²

運送人於簽發載貨證券前，若發現貨物有瑕疵，或託運人通知之貨物名稱、數量或其包裝之種類、個數或標誌，運送人確知或疑其不相符合或無法核對時，運送人得不予載明或載明該項瑕疵。¹⁵³載貨證券依其是否有特別批註貨物有毀損、短缺、包裝不固等情形，而有清潔載貨證券（clean B/L）與不清潔載貨證券（unclean B/L）之分，國際買賣使用信用狀付款條件時，通常信用狀之付款條件是以清潔載貨證券之提出為必要，押匯銀行拒絕對提出不清潔載貨證券者付款。

¹⁵⁴

實務上，若出口商託運之貨物有運送人得批註事項，其通常為押匯上之方便要求運送人簽發清潔載貨證券，並出具認賠書承擔運送人因簽發清潔載貨證券而對受貨人所生之責任，此認賠書僅係運送人與託運人間之內部約定，運送人對於外部第三人之責任不因此免除。運送人知悉貨物有特別批註事項卻仍簽發清潔載貨證券，該載貨證券即為不實記載之載貨證券，雖然對於託運人辦理押匯裨益頗大，但其亦使託運人與運送人共同詐欺進口商或其他持有載貨證券之人。為避免助長詐欺行為並維持載貨證券為文義性證券之運作，於船舶所有人知悉而仍故意就載貨證券有不實記載所生之責任，各協會均不予承保。解釋上，若船舶所有人非故意為不實記載，協會仍予以承保，此與前述載貨證券日期有不實記載所生責任，不論船舶所有人有無過失，協會皆不予承保之情形，頗為不同。¹⁵⁵

至於船長或船舶所有人之代理人，亦有權代理船舶所有人簽發載貨證券，如其明知貨物有瑕疵仍簽發清潔載貨證券，或為其他不實記載時，固然船長及其他船舶所有人之代理人，其人格與船舶所有人並非同一，其故意或明知，本人未必知其情事，對船舶所有人而言，其因此受有損害乃屬意外之事，然而，船舶所有人授權船長或代理人代為處理事務，而效果歸於本人，無異於船舶所有人人格之延長，如協

¹⁵² 李瑞升，同前揭註 27，第 52 頁。

¹⁵³ 張新平，同前揭註 34，第 245 頁。

¹⁵⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 52 頁。

¹⁵⁵ 同前註。

會承保船舶所有人因其代理人明知或故意簽發不實記載之載貨證券所受損失，將導致利益由船舶所有人享受，損失則由協會承擔並轉嫁於其他船舶所有人，易啟船舶所有人輕忽之心並有違公平原則，且欲證明載貨證券記載不實係出於船舶所有人之明知或故意已屬不易，而欲證明代理人明知或故意簽發不實之載貨證券乃出於船舶所有人之指示或授意，更為困難，因此，船長或其他船舶所有人之代理人，明知簽發不實之載貨證券，船舶所有人因此所受之損失，協會亦不予承保。¹⁵⁶

第四目 從值載貨證券之責任

依海牙規則、海牙威士比規則及各國海運法之規定，運送人對貨物毀損滅失之責任，有單位責任限制之適用，如我國海商法第 70 條第 2 項規定：「除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」單位責任限制制度之立法目的主要為保護運送人，因此託運人未將貨物之性質及價值聲明並註明於載貨證券，不得於貨損時漫天要價，貨物性質及價值之併載不僅使運送人得以預估責任，並可預先採取必要之注意措施、選擇適當之保險，以其預防及移轉風險。¹⁵⁷

前述載有貨物價值之載貨證券，稱為從值載貨證券（Ad Valorem Bill of Lading），如從值載貨證券上一併記載貨物之性質，運送人即不得主張單位責任限制之利益，而須依貨物之價值負賠償責任，目前協會對船舶所有人依從值載貨證券所生之賠償責任設有補償限制，其規定如貨物或其他財產係按從值載貨證券予以載運，其每單位或每件所聲明之價值超過美金 2500 元或等值之其他貨幣，就每單位或每件價值超過美金 2500 元之部分，協會不予承保，除非船舶所有人儘速將每單位或每件價值超過美金 2500 元之部分通知協會經理

¹⁵⁶ 曾孝賢，同前揭註 15，第 73-75 頁。

¹⁵⁷ 張新平，同前揭註 34，第 359 頁。

人，由協會經理人就超出部分以船舶所有人另行付費方式為其安排保險。¹⁵⁸

第五款 貴重或稀有貨物之責任

關於硬幣、金銀塊、貴重或稀有材料或礦石、金銀器、珠寶或其他稀有或貴重物品、紙幣或其他形式之貨幣、債券或其他可轉讓票據之滅失毀損，除非協會經理人就該運送契約及運送所使用之艙位、設備及方法，以及對此等貨物安全照管之指示已為同意外，協會不予承保¹⁵⁹。

稀有或貴重物品因體積小、價值高，一旦發生毀損或滅失，不僅證明困難，損失亦大，故協會原則上不予以承保，除非協會就此類物品之運送契約、裝載艙位、運送設備及方法及其安全照管之指示已為同意，始予承保，即協會明瞭此類貨物之性質及價值後，可以自由決定其是否同意承保，通常協會對此類物品之承保所負責任較承保一般物品為重，故協會往往酌量加收會費。¹⁶⁰

第六款 隔離或冷凍貨物之責任

關於以隔離方式、冷凍艙位或冷凍貨櫃運送之貨物，船舶所有人應滿足協會經理人就此類貨物所使用之艙位、設備與裝置、操作指示及運送契約之條款所隨時提出之要求，船舶所有人並應依協會之要求提供相關資訊，如船舶所有人未滿足協會經理人之要求，協會經理人因此保留承保此項責任之同意權並通知船舶所有人，於該通知到達後，船舶所有人運送此類貨物所生之毀損滅失責任，無權請求協會補償。¹⁶¹

船舶所有人承運之貨物如需特別隔離、冷藏或冷凍，如大批散裝

¹⁵⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iv) .

¹⁵⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (v) .

¹⁶⁰ 簡色嬌，同前揭註 117，第 93 頁。

¹⁶¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (vi) .

貨需有合適之隔艙，以分散重力，並需保持冷藏或冷凍，以免毀損變質，則船舶上之相關設備之完備程度，及運送人對此類貨物之看管照料均較一般貨物之要求為高¹⁶²，因此協會均規定，船舶所有人就此類貨物所使用之艙位、設備與裝置、操作指示及運送契約之條款，應滿足協會所隨時提出之要求，並應依協會要求提供相關資訊，否則將保留承保同意權，不予補償船舶所有人對此類貨物之毀損滅失所負賠償責任。

第七款 甲板運送之責任

貨物載運於甲板之上 (deck cargo)，由於風吹、日曬、雨淋，折舊較快，遭遇大風浪時易被沖刷，為求共同危險中全體財產之安全，常成為首先被投棄者，因此甲板上貨物與船艙內貨物並非立於同一程度之危險，且海牙規則及海牙威士比規則第 1 條第 3 款規定，將契約記明為甲板載運且實際裝載於甲板之貨物排除適用，故協會原則上不承保船舶所有人將貨物載運於甲板上所生之責任。¹⁶³

但某些貨物如木材、危險貨物及貨櫃等亦因性質或航運習慣，多堆放於甲板上¹⁶⁴，且現代航運採用貨櫃運送已蔚為風氣，多數之貨櫃係裝載於甲板上運送¹⁶⁵，因此漢堡規則第 9 條第 1 項及第 2 項規定：「(第 1 項) 運送人僅得依其與託運人之約定，或特定之貿易習慣或法規之要求，將貨物裝載於甲板上。(第 2 項) 如運送人與託運人已有貨物應或得裝載於甲板之合意，運送人須將此項合意記載於載貨證券或其他表徵運送契約之文件單據上。未為此項記載者，運送人須就當事人間有甲板裝載合意之存在，負舉證責任。運送人並不得援引此項合意以對抗包括受貨人在內之善意取得載貨證券之第三人。」我國海商法第 73 條亦仿漢堡規則規定：「運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。」。

¹⁶² 簡色嬌，同前揭註 117，第 94 頁。

¹⁶³ 同前註，第 99 頁。

¹⁶⁴ 張新平，同前揭註 34，第 305 頁。

¹⁶⁵ 同前註，第 309 頁。

為因應前述船舶所有人得依航運種類或商業習慣或法律規定將貨物合法裝載於甲板上之情形，因此協會規定，如該貨物適合裝載於甲板上運送並符合以下任一要件時，則例外予以承保¹⁶⁶：

一、船舶所有人將貨物甲板運送情事已事先通知協會經理人，或船舶所有人於知悉貨物甲板運送後已儘可能立即將該情事通知協會經理人，協會經理人接獲通知後同意特別承保此項責任。

二、運送契約特別約定貨物得裝載於甲板上，並免除船舶所有人對該貨物毀損滅失所負之全部責任，或約定船舶所有人得主張海牙規則或海牙威斯比規則所規定之權利、免責條款及單位限制責任條款。

三、運送契約賦予船舶所有人有將貨物裝載於甲板上之自由，且特別約定貨物得裝載於甲板上，且約定裝載於甲板上之貨物得適用海牙規則或海牙威斯比規則之規定。

四、如法律強制運送契約應適用漢堡規則時，船舶所有人已遵守漢堡規則第9條第1項及第2項之規定。

如經協會董事會判斷認為船舶所有人有合理理由相信其已遵守上述要件之規定，協會董事會得同意船舶所有人全部或部分之索賠。

¹⁶⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (x) .

第四節 關於船舶碰撞之責任

關於防護及補償保險對船舶所有人船舶碰撞責任之承保範圍，以下先說明船舶碰撞責任之背景，次就實際船舶碰撞之責任、非實際船舶碰撞之責任及碰撞固定物或漂浮物之責任，分別說明其承保範圍。

第一項 船舶碰撞責任之背景

由於船舶碰撞涉及之法律關係較為複雜，為探討防護及補償保險對於船舶所有人船舶碰撞責任之承保範圍，有必要先瞭解船舶碰撞之定義、船舶碰撞之責任效果及英國協會船體保險碰撞條款，說明如下。

第一款 船舶碰撞之定義

廣義之船舶碰撞，係指船舶與其他船舶、運輸工具或除水以外之任何物體碰撞，例如船舶與漂流物、防波堤、碼頭、冰山等碰撞。狹義之船舶碰撞限於二艘以上船舶間之碰撞。¹⁶⁷防護及補償協會所承保之船舶碰撞責任，其承保範圍包含狹義之船舶碰撞及廣義之船舶碰撞。

關於協會承保之狹義船舶碰撞，係指二艘或二艘以上之船舶，在海上或水面或水中互相接觸，致一方或雙方發生損害而言，其要件為：

一、 限於船舶與船舶間之碰撞

協會規則定義船舶為：「本保險所稱之船舶，係指為航行或其他任何目的在水面、水面下、水面上或水中所使用或預定使用之船舶、舟艇、氣墊船，或其他任何種類之船舶或構造物（包括任何建造中之船舶、舟艇、氣墊船，或其他任何種類之船舶或構造物），或該等船舶之任何部分，或其噸位之任何比例或其任何持份」，至於船舶類型

¹⁶⁷ 張新平，同前揭註 34，第 456 頁。

為何，協會並不予限制，此與 1910 年船舶碰撞統一規定國際公約（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, 1910，以下簡稱 1910 年船舶碰撞統一公約）第 11 條規定：「本公約對於軍艦及專供公用之國有船舶，不適用之。」不盡相同。¹⁶⁸

二、碰撞之船舶須二艘或二艘以上

船舶是否航行中，或其一方或雙方是否在停泊中，均非所問。¹⁶⁹即令拖船與被拖船間之碰撞，亦屬船舶碰撞。¹⁷⁰

三、須於海上或水面或水中直接或間接接觸

碰撞之地點縱非在海上而係在水面或水中亦無妨，且碰撞不限於船舶間實際發生碰撞，縱使碰撞並未實際發生，即「船舶因某一操作之執行或不執行，或未遵守法規，導致他船舶，或任一船舶上之貨物或人員，受有損害者」亦屬船舶碰撞。¹⁷¹例如大船不遵守航行規則，於航行之際掀起巨浪，致在側之小船為浪所吞沒，即俗稱之浪損(wash damage)，雖未有直接接觸亦屬船舶碰撞，如船舶為避免船舶碰撞，而將船舶避開航道，以致撞擊岩石或擱淺，亦係非直接物理接觸之船舶碰撞。

須注意者係，船舶間實際發生碰撞，雖不以船殼間之接觸為必要，但仍以與船舶之基本構造接觸為限，從而撞擊他船之錨鏈是為碰撞，但撞及漁船撒在海中之拖網則非碰撞¹⁷²，蓋錨鏈乃船舶之一部，而漁網既非船舶之一部，又非其必要屬具，故二者不能等同視之。¹⁷³又例如船舶於靠碼頭時，船頭不慎將同在碼頭之另一船舶纜繩刮斷，由於繫在碼頭纜樁之船纜屬於船舶之一部分，故兩船構成碰撞。

¹⁶⁸ 李瑞升，同前揭註 27，第 15 頁。

¹⁶⁹ 參照 1910 年船舶碰撞統一公約第 2 條第 2 項。

¹⁷⁰ 李瑞升，同前揭註 27，第 15 頁。

¹⁷¹ 參照 1910 年船舶碰撞統一公約第 13 條。

¹⁷² J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 1st edition, London: Witherby & Co., 1973, p.340, 轉引自李瑞升，同前揭註 27，第 15 頁。

¹⁷³ 李瑞升，同前揭註 27，第 15 頁。

四、船舶碰撞之結果須一方或雙方發生損害¹⁷⁴

蓋若未發生損害，則不生任何船舶所有人賠償責任與防護及補償保險之問題。

第二款 船舶碰撞之責任效果

前述狹義船舶碰撞之結果，致一方或雙方發生損害時，應由何人負損害賠償責任，端視碰撞之原因而定，茲分析如下：

第一目 因不可抗力或不明原因所致

碰撞係因不可抗力或不明原因所致者，被害人不得請求賠償。1910年船舶碰撞統一公約第2條第1項規定：「碰撞由於意外事故，不可抗力造成，或碰撞原因不明者，損害由受害人自負之。」我國海商法第95條亦規定，碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償，惟碰撞原因不明時法無明文，可參考1910年船舶碰撞統一公約認為被害人亦不得請求賠償。¹⁷⁵蓋不可抗力，如颶風、海嘯等，非人力所能抗拒，任何人縱以最嚴密之注意，亦無法避免碰撞，故無論碰撞之結果係一方或雙方受害，均不得向他方請求賠償，此即「天災歸物之所有人負擔」之原則¹⁷⁶。

第二目 因一方過失所致

碰撞係由於一方船舶之過失所致者，1910年船舶碰撞統一公約第3條規定，由該船舶負損害賠償責任。我國海商法第96條亦規定，碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任。應注意者，如係由於入會船舶之船長、船員航行或管理船舶上之過失，致與他船碰撞，使入會船舶上之貨物毀損滅失，船舶所有人得依海牙威斯

¹⁷⁴ 同前註。

¹⁷⁵ 張新平，同前揭註34，第460頁。

¹⁷⁶ 李瑞升，同前揭註27，第16頁。

比規則第4條第2項之免責規定主張免責者¹⁷⁷，協會對該船舶所有人不負補償責任。

如碰撞之二船屬於同一人所有時，理論上無互相索賠之問題，但其營運人(operator)或管理人(managing owner)或承租人(demise charterer)不同時，則此種船舶間發生碰撞後之求償問題深具意義¹⁷⁸，防護及補償保險設有姊妹船條款(sistership clause)允許此類碰撞事件之船舶所有人得向協會請求補償，姊妹船條款通常規定倘發生碰撞之兩艘或兩艘以上船舶，均屬同一船舶所有人所有，該船舶所有人仍有權向協會請求補償，且協會亦享有如同該等船舶屬於不同船舶所有人所有時之相同權利。¹⁷⁹

第三目 因雙方過失所致

碰撞係由雙方過失所致者，依1910年船舶碰撞統一公約第4條第1至3項規定：「(一)兩艘或兩艘以上船舶之碰撞，如係由共同過失所致者，各依過失程度之比例負其責任，但如按其情形不能判定各船之過失程度，或其過失顯屬相當者，由雙方平均負其責任。(二)對於船舶或其貨載，或對於海員、旅客或其他船上人員之財物，或其他財物所生之損害，由有過失之船舶依前項之比例，負賠償責任，雖對第三人，亦不負超過上項比例之責任。(三)對於因死亡或身體傷害所生之損害，有過失之船舶應對第三人負連帶責任，但一船舶之賠償額超過本條第一項所應負擔之數額時，其向同有過失之他船請求分擔之權不受影響。」；我國海商法第97條亦規定：「碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任，有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。」由上述規定可知，關於物之損害，採分割責任，碰撞之各船舶，各依過失程度之輕重，比例負其責任，惟關於

¹⁷⁷ 1924年海牙規則第四條第二項。

¹⁷⁸ 李瑞升，同前揭註27，第17頁。

¹⁷⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (iv) .

人身之損害，碰撞之各船舶應負連帶之責任。¹⁸⁰

第三款 英國協會船體保險碰撞條款

協會承保船舶所有人因入會船舶與其他船舶碰撞所負之責任及因此所生之費用，然而對於船舶所有人得依船體保險契約獲得賠償之損失，則不予賠償，因此在說明防護及補償協會對船舶所有人碰撞責任之承保範圍之前，有必要先瞭解船體保險人對船舶所有人碰撞責任之承保範圍。

以 1983 年英國協會定時船體險條款 (Institute Time Clause—Hull, 簡稱 I.T.C.) 第 8 條之「四分之三碰撞責任條款」(3/4 th Collision Liability) 為例，即實務上所稱之 (Running Down Clause, 簡稱 R.D.C.)，¹⁸¹ 船體保險人對船舶所有人碰撞責任之承保範圍說明如下：

一、因被保險船舶與任何其他船舶發生碰撞，對於被碰撞之船舶或該船舶上財物之毀損滅失、遲延或喪失使用、共同海損、救助或訂有契約之救助，保險人同意補償被保險人依法負損害賠償責任之金額之四分之三，且保險人對被保險船舶在每次碰撞事故中所負碰撞責任之補償金額以船舶保險金額四分之三為限。¹⁸²

二、就船體保險之性質而言，原先僅承保船舶毀損、滅失所造成之損失，由於附加碰撞條款，而擴大船體保險人之責任，碰撞條款就船舶保險而言，乃構成另外獨立或補充契約 (independent or supplement contract)，亦即一張保單內包括兩個獨立的保險契約，其一承保被保險船舶本身的毀損滅失，其二則承保被保險人因船舶碰撞事件對第三人所負之損害賠償責任，值得注意者，後者之保險金額並不另外約定，其額度通常與前者之保險金額相同。¹⁸³

¹⁸⁰ 李瑞升，同前揭註 27，第 17 頁。

¹⁸¹ 邱展發，同前揭註 5，第 248 頁。

¹⁸² 同前註，第 250 頁。

¹⁸³ 姚玉麟，一九八三年協會船舶保險新條款詮釋，產險季刊第 50 期，1994 年 3 月，第 48 頁，轉引自李瑞升，同前揭註 27，第 58 頁。

三、本條款所謂之船舶碰撞，係指被保險船舶與其他供航行為目的之船舶之實體接觸，因此船舶碰撞不包括被保險船舶與碼頭、浮標、水上飛機或其他非船舶之固定物或漂浮物之實體接觸，亦不包括船舶與船舶間非接觸性碰撞¹⁸⁴。

四、於雙方船舶共同過失之情形，除非一方或雙方船舶之責任受法律限制外，關於碰撞責任之計算採交叉責任制。¹⁸⁵

五、船體保險碰撞條款之除外不保事項：(一) 搬移或處理障礙物、殘餘物、貨物或其他任何物體之責任。(二) 被碰撞船舶及其上財物以外之任何不動產、動產或其他任何物件之責任。(三) 被保險船舶上之貨物或其他財物之責任。(四) 人身受傷、死亡或生病之責任。(五) 被碰撞船舶及其上財物以外，對任何不動產、動產或其他任何物件之污染責任。¹⁸⁶

第二項 實際船舶碰撞之責任

協會承保船舶所有人因入會船舶與任何其他船舶實際碰撞所負之責任及因此所生之費用¹⁸⁷，其具體承保內容包含四分之一碰撞責任、超額碰撞責任、貨物之共同過失碰撞責任、其他相關責任，以及其承保限制，分別說明如下。

第一款 四分之一碰撞責任

依 1983 年英國協會定時船體險條款第 8 條之「四分之三碰撞責任條款」，或依其他協會經理人同意承保入會船舶之其他格式船體險保單，協會承保該船體險保單所不予承保之船舶所有人四分之一碰撞責任或其他經協會經理人同意之碰撞責任比例。¹⁸⁸

¹⁸⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 59 頁。

¹⁸⁵ 同前註。

¹⁸⁶ 李瑞升，同前揭註 27，第 59 頁。

¹⁸⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (9) .

¹⁸⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (A) .

以前述 1983 年英國協會定時船體險條款為例，其第 8 條之碰撞條款只承保船舶所有人依法負碰撞責任金額之四分之三，且補償金額以船舶保險金額四分之三為限，如船舶所有人所負碰撞責任金額未超過船舶保險金額，協會就船體險不承保之船舶所有人碰撞責任之四分之一予以補償，例如船舶保險金額為 1000 萬元，船舶所有人碰撞責任金額亦為 1000 萬元，則船體保險人補償船舶所有人碰撞責任金額之四分之三，即 750 萬元，且補償金額以船舶保險金額四分之三為限，亦為 750 萬元，則協會補償船舶所有人其餘之四分之一碰撞責任即 250 萬元，因此，船舶所有人碰撞責任金額之四分之三可完全自船體保險獲償，其餘四分之一碰撞責任可完全自防護及補償協會獲償。

第二款 超額碰撞責任

因船舶所有人所負碰撞責任超過船體保險之船舶保險金額，致船舶所有人所負碰撞責任金額，超過船舶所有人得自船體險保單可獲得之四分之三補償金額及自協會可獲得之四分之一補償金額，就該超過部分之碰撞責任，協會予以補償。¹⁸⁹例如船舶保險金額為 1000 萬元，船舶所有人碰撞責任金額為 1200 萬元，船舶所有人碰撞責任金額之四分之三為 900 萬元，由於船體險碰撞條款補償金額以船舶保險金額四分之三即 750 萬元為限，故船舶所有人得自船體險保單獲得之補償金額為 750 萬元，而協會補償船舶所有人未能自船體險保單獲賠之其餘四分之一碰撞責任即 250 萬元（保險金額 1000 萬元 × 1/4），則船舶所有人碰撞責任金額 1200 萬元，超過船舶所有人自船體險保單及協會所獲得之補償金額 1000 萬元，則協會就超過之碰撞責任即 200 萬元予以承保。

為避免船舶所有人刻意壓低船體險之保險金額，以減少船體險保險費支出，並就碰撞責任金額超過船體險保險金額之部分，藉由協會所承保之超額碰撞責任獲得補償，協會規則規定，關於協會所承保之超額碰撞責任，協會董事會應判定入會船舶之船體險保險金額是否

¹⁸⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (B) .

為適當價值，如董事會認定其船體險保險金額低於適當價值，則協會僅就超過船舶適當價值之部分予以補償。所謂適當價格，應在合理範圍內相當接近船舶於碰撞事故發生時之自由市場價格。¹⁹⁰

例如船舶適當價值為 1000 萬元，船體險之保險金額僅為 800 萬元，船舶所有人碰撞責任金額為 1200 萬元，船舶所有人碰撞責任金額之四分之三為 900 萬元，由於船體險碰撞條款補償金額以船舶保險金額四分之三即 600 萬元為限，故船舶所有人得自船體險保單獲得之補償金額為 600 萬元，而協會補償船舶所有人未能自船體險保單獲賠之四分之一碰撞責任即 200 萬元，則船舶所有人碰撞責任金額 1200 萬元，超過船舶所有人自船體險保單及協會所承保四分之一碰撞責任共可獲得之補償金額 800 萬元，其超過部分雖為 400 萬元，但協會僅就超過適當價值之部分予以補償，亦即協會就碰撞責任 1200 萬元，超過船舶適當價值 1000 萬元之部分，即 200 萬元予以承保，故尚有 200 萬元之損失由船舶所有人自行負擔。船舶所有人為避免此種不利情形，應投保足額之船體保險且其保險金額與船舶之適當價值相當。

第三款 貨物之共同過失碰撞責任

由於美國並非 1910 年船舶碰撞統一公約之締約國，不受該公約第 4 條第 1、2 項「依比例分擔責任」之限制，因此貨方得向對方船舶所有人請求全部之損害賠償，各船並得將支付貨方之賠償額併入本船之損害，再依過失比例向船舶所有人求償¹⁹¹。設若甲乙兩船碰撞雙方過失比例各半，甲船貨主發生貨損 40 萬元，甲船得依海牙規則及海牙威斯比規則第 4 條第 2 項第 1 款規定：「因左列事由所生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶均不負責任：(一) 船長、海員、引水人或運送人之受僱人於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失。」主張免責，故甲船貨主轉向乙船舶所有人索賠，乙船舶所有人賠付甲船貨主 40 萬元後，再向甲船舶所有人依其過失比例索賠 20 萬元(40 萬元×50%)，因此甲船貨主自乙船舶所有人受償之賠償金額有一半係

¹⁹⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (ii) .

¹⁹¹ United States v. Reliable Transfer Co (1975) 2 Lloyd's Rep. 286, 轉引自同前揭註 34, 第 463 頁。

間接來自甲船舶所有人，則甲船舶所有人無法實質上享受到海牙規則及海牙威斯比規則免責之利益，為彌補此項不利益，雙方過失碰撞條款（Both-to-Blame Collision Clause）遂應運而生。

船舶所有人為確保其依法主張免責所得享有之利益，通常於載貨證券或傭船契約上載有雙方過失碰撞條款，規定船舶碰撞各船均有過失時，本船貨方由對方船舶所有人獲得之賠償金額，係直接或間接由本船船舶所有人支付者，貨方應將該項金額支付給本船之船舶所有人¹⁹²，如上例甲船於載貨證券上載有雙方過失碰撞條款，甲船貨主自己船舶所有人受償之賠償金額 40 萬元中有 20 萬元係間接來自甲船舶所有人，則甲船貨主應將該 20 萬元支付給甲船舶所有人，使甲船舶所有人享受到海牙規則及海牙威斯比規則免責之利益。

多數國家均承認雙方過失碰撞條款之效力，然而美國法院認為此種約款違反美國海上貨物運送法之規定，不承認其效力¹⁹³，故協會賠償船舶所有人在此情形下所受之損失。¹⁹⁴協會規則規定，入會船舶與另一艘船舶因雙方共同過失碰撞，造成入會船舶上之貨物毀損或滅失，僅因有國家判決對貨物毀損滅失之責任為連帶責任（joint and several liability）且雙方過失碰撞條款為無效，船舶所有人因此對另一艘船舶之船舶所有人或傭船人所負之賠償責任，協會以協會規則關於貨物責任所定之承保範圍為限予以補償。¹⁹⁵

第四款 其他相關責任

因入會船舶與其他船舶碰撞所致，船舶所有人對船員或其他人員之受傷或死亡所負之責任，則按協會關於人員之責任之承保範圍予

¹⁹² 張新平，同前揭註 34，第 464 頁。

¹⁹³ John C. Moore, Liability for damage to property carried, to be carried, or which has been carried; both-to-blame cases and liability for recovery over by non-carrier; liability for cargo's proportion of general average not otherwise collectible; policy exclusions and protective clauses, Tulane Law Review, vol. 43, No.3, p.588; 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 76 頁；United States v. Atlantic Mutual Insurance Co (1952) Lloyd's Rep.500，轉引自張新平，同前揭註 34，第 465 頁。

¹⁹⁴ 曾孝賢，同前揭註 15，第 76 頁。

¹⁹⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (C) .

以承保¹⁹⁶；船舶所有人對入會船舶上貨物所負之責任，則按協會關於貨物之責任之承保範圍予以承保¹⁹⁷；船舶所有人所負之洩漏或排放油料或其他物質之責任，或有洩漏或排放油料或其他物質之虞之責任，則按協會關於污染之責任之承保範圍予以承保¹⁹⁸；船舶所有人移除船骸責任，則按協會關於移除船骸責任之承保範圍予以承保¹⁹⁹。

第五款 承保限制

防護及補償協會對於前述船舶所有人實際船舶碰撞之責任，設有承保之限制規定，以下就船體保險之起賠額或自負額、雙方過失碰撞責任及姊妹船條款三方面分別說明之。

第一目 船體保險之起賠額或自負額

協會並不承保船舶所有人依船體保險碰撞條款所應適用之起賠額 (franchise) 或自負額 (deductible)，因此於計算協會所負之四分之一碰撞責任或超額碰撞責任時，應視為船舶所有人所投保之船體保險碰撞條款並無任何起賠額或自負額之約定。²⁰⁰

第二目 雙方過失碰撞責任

依 1910 年船舶碰撞統一公約第 4 條第 1 項及第 2 項規定，關於物之損害雖係各船舶各依其過失比例負其責任，但依其責任得否互相抵銷，尚有交叉責任原則 (cross liability) 與單一責任制原則 (single liability) 之分。²⁰¹

所謂單一責任原則，係指由賠償額較多之一方與賠償額較少之他

¹⁹⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (D) . . .

¹⁹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (J) . . .

¹⁹⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (G) . . .

¹⁹⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (H) . . .

²⁰⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (i) . . .

²⁰¹ 李瑞升，同前揭註 27，第 18 頁。

方互相抵銷所得之差額，即為前者應支付後者之賠償額。譬如船舶碰撞後，甲船受損害 500 萬元，乙船受損害 250 萬元，兩船均有一半之過失，故甲船原應賠償乙船 125 萬元，乙船原應賠償甲船 250 萬元，兩者抵銷後，實際上僅由乙船應支付甲船 125 萬元（250 萬元-125 萬元）之損害賠償額，所謂交叉責任原則，即碰撞之各船舶分別依過失程度之比例或平均向他方賠償，雙方互付之賠償金額不予抵銷，則於上例甲船應賠償乙船 125 萬元，乙船應賠償甲船 250 萬元，兩者互不抵銷。²⁰²換言之，採交叉責任制，碰撞各船舶之損害賠償請求權不得抵銷，而單一責任制得互為抵銷。²⁰³

1983 年英國協會定時船體險條款第 8 條之「四分之三碰撞責任條款」，規定於雙方船舶共同過失之情形，除非一方或雙方船舶之責任受法律限制外，關於碰撞責任之計算採交叉責任原則²⁰⁴，防護及補償協會對於雙方過失船舶碰撞之情形，亦有相同規定，除一方或雙方船舶之責任受法律限制，船舶所有人請求協會補償之金額應按單一責任原則計算外，船舶所有人請求協會補償之金額，應按交叉責任原則計算。²⁰⁵

第三項 非實際船舶碰撞之責任

關於船舶所有人非因入會船舶與其他船舶發生實際碰撞之原因，致其他船舶受有損害所生之責任與費用，協會承保之範圍說明如下。

第一款 其他船舶及其上貨物之責任

入會船舶非因入會船舶與其他船舶發生實際碰撞之原因，致其他船舶受有損害時，船舶所有人因此對其他船舶、或其他船舶上之貨物

²⁰² 張新平，同前揭註 34，第 461-462 頁。

²⁰³ 李瑞升，同前揭註 27，第 18 頁。

²⁰⁴ 同前註，第 59 頁。

²⁰⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (9) (iii) .

或其他財產之毀損、滅失，及因此產生之損害所生之責任，得向協會請求補償。倘毀損或滅失之其他船舶、或其他船舶上之貨物或其他財產係船舶所有人所有，該船舶所有人仍有權向協會請求補償，且協會亦享有如同該等船舶或貨物或其他財產屬於第三人所有時之相同權利，但僅限於毀損或滅失無法按承保該船舶、貨物或其他財產之任何其他保險取得補償。²⁰⁶

第二款 其他相關責任

入會船舶非因入會船舶與其他船舶發生實際碰撞之原因，致其他船舶受有損害時，船舶所有人因此對船員或其他人員之受傷或死亡所負之責任，則按協會關於人員之責任之承保範圍予以承保²⁰⁷；船舶所有人因此所負之洩漏或排放油料或其他物質之責任，或有洩漏或排放油料或其他物質之虞之責任，則按協會關於油污染之責任之承保範圍予以承保²⁰⁸；船舶所有人因此所負之殘骸移除責任，則按協會關於殘骸移除責任之承保範圍予以承保²⁰⁹。

第四項 碰撞固定物或漂浮物之責任

船舶撞及其他非船舶之固定或漂浮之人造物體，屢見不鮮，例如船舶撞及船塢、碼頭、防波堤、浮桶、橋樑、燈塔、電纜等港埠設備而造成是類設備之毀損、滅失，由於此類物體非 1910 年船舶碰撞統一公約或各國碰撞法律規定之船舶，船舶所有人所負之責任，須依一般之侵權行為法或特別法之規定，尋求其規範基礎。²¹⁰關於船舶所有人碰撞固定物或漂浮物之責任，防護及補償保險之承保範圍及承保限制說明如下。

²⁰⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) (11) .

²⁰⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (11) (B) .

²⁰⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (11) (C) .

²⁰⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (11) (D) .

²¹⁰ 李瑞升，同前揭註 27，第 18 頁。

第一款 固定物或漂浮物之碰撞責任

協會承保因入會船舶與任何港口、船塢、碼頭、突堤、陸地或任何可移動或不可移動之物體接觸所致，對該港口、船塢、碼頭、突堤、陸地或任何可移動或不可移動之物體之任何毀損或滅失所生之責任。²¹¹所謂任何可移動或不可移動之物體，不包括入會船舶以外之其他船舶或其他船舶上之貨物或其他財產，因此部分屬前述協會對船舶所有人實際與非實際船舶碰撞責任之承保範圍。²¹²

如入會船舶之船體險保單承保固定物或漂浮物之碰撞責任，船舶所有人所負之固定物或漂浮物之碰撞責任之數額，超過船舶所有人得自船體險保單所能獲賠之數額，則協會僅就超過部分給予補償。²¹³

第二款 其他責任

入會船舶因入會船舶與任何港口、船塢、碼頭、突堤、陸地或任何可移動或不可移動之物體接觸所致，船舶所有人因此所負之洩漏或排放油料或其他物質之責任，或有洩漏或排放油料或其他物質之虞之責任，則按協會關於油污染之責任之承保範圍予以承保²¹⁴；船舶所有人因此所負之殘骸移除責任，則按協會關於殘骸移除之責任之承保範圍予以承保²¹⁵。

第三款 承保限制

協會關於碰撞固定物或漂浮物責任之承保，設有如下限制：

一、船舶所有人與第三人簽訂關於碰撞固定物或漂浮物之補償或擔保

²¹¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (A) .

²¹² 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (ii) .

²¹³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (C) .

²¹⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (E) .

²¹⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (F) .

契約所生之責任，協會不予承保。²¹⁶

二、倘毀損或滅失之固定物或漂浮物為船舶所有人所有，除入會船舶上由船舶所有人或其聯營公司或其管理公司所擁有或租用之任何設備、貨櫃、索具、儲備品及燃料為協會除外不保事項外²¹⁷，船舶所有人有權向協會請求補償，且協會亦享有如同該等固定物或漂浮物屬於第三人所有時之相同權利，但僅限於毀損或滅失無法按承保該固定物或漂浮物之任何其他保險取得補償。

²¹⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (10) (i) .

²¹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 20 (2) .

第五節 關於污染之責任

第一次世界大戰以後，石油廣泛地成為各國工業及運輸工具之原料或燃料，國際間經由海上運送之油料數量，以及用以運送之船舶噸位，與日遽增。因此不論是船舶碰撞觸礁或其他海上事故，致所載油料洩漏於海中，或排放壓艙水、洗艙水於海面或其他水域，而造成水質污染事件，嚴重妨礙港口、海岸或公海之衛生環境並造成生態浩劫，時有所聞。²¹⁸

促成舉世注重油污損害民事責任的事件，乃是1967年3月18日所發生之Torry Canyon號油輪洩油事件。油輪Torry Canyon號於1967年3月18日回航英國哈佛港時，在英倫海峽附近之七星岩暗礁上觸礁，致所載約11萬餘噸原油大量外洩，洩油散佈英國南部海岸約100公里及法國北部海岸約80公里之海岸線，造成當地仰賴旅遊及魚獲為生之居民嚴重之污染損害，由於施救失敗，英國政府徵求船舶所有人同意後，由皇家空軍轟炸殘存船體並燒毀剩餘油貨，Torry Canyon號完全滅失，僅存一艘價值美金50元之救生艇。²¹⁹英法兩國就所花費用美金1600萬元，對該油輪之船舶所有人及其長期僱船人美國聯合石油公司求償，惟該兩家公司於美國受訴地方法院出庭時均宣稱，依美國1951年責任限制法之規定，僅就獲救之價值美金50元之救生艇負責，在如此懸殊之差額下，國際間紛紛覺得實有必要針對油污損害賠償責任制訂相關公約加以規範。本案最後由英法兩國與美國聯合石油公司以美金300萬元達成和解，也正因此事件，促成日後各種油污國際公約及油輪所有人自願承擔油污責任補償協定之發展。²²⁰

關於船舶所有人因入會船舶或其他財產洩漏或排放油料或任何其他物質，或因有洩漏或排放油料或任何其他物質之虞，所負之責任

²¹⁸ 李瑞升，同前揭註27，第26頁。

²¹⁹ Y. Dinstein, Oil Pollution by Ships and Freedom of the High Seas, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 3, pp.363-364, 1972, 轉引自徐愉晨，從我國海商法觀點論海難救助制度，國立海洋大學商船學系碩士論文，2005年，第50頁。

²²⁰ 彭銘淵，同前揭註81，第76頁。

及因此所生之費用²²¹，協會之承保範圍包括污染損害賠償責任、防阻及清潔污染責任、污染補償協定之責任、對救助人特別補償之責任、遵守政府命令之責任及承保限制，詳細說明如下。

應注意者係，儘管依協會規則，協會對船舶所有人污染責任之承保範圍及於油料以外之其他物質，但協會此項承保責任經常涉及者乃船舶所有人之油污染責任，因此本節相關探討以船舶所有人之油污染責任為主。

第一項 污染損害賠償責任

船舶所有人因入會船舶或其他財產洩漏或排放油料或任何其他物質，或因有洩漏或排放油料或任何其他物質之虞，對任何人所負之損害賠償責任，協會應予補償。²²²本項協會所承保之責任，包含船舶所有人依國際公約或內國法之規定所負之油污染損害賠償責任，但限於船舶所有人基於入會船舶所有人之身分所負之污染責任，因此，如油輪之船舶所有人兼具所運送油料之貨物所有人身分，則法律課予油料所有人、進口商或出口商之責任，協會不與承保。²²³

關於油污染責任之國際公約，乃1969年油污損害民事責任國際公約（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, CLC 1969）²²⁴，前述Torry Canyon號油輪洩油事件發生後，英國政府立刻於1967年4月向聯合國政府間海事諮詢組織（IMCO）²²⁵提出建議，要求修改國際海上運送關於油污及其他有毒危險貨物責任之規定，1969年11月19日於比利時首都布魯塞爾召開之國際海洋污染損害法律會議中通過，CLC自1969年制訂以來，已有1976、1984、1992以及2000年修正議定書。²²⁶

²²¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) .

²²² 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (A) .

²²³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.219.

²²⁴ 李瑞升，同前揭註27，第28頁。

²²⁵ IMCO已於1982年5月22日改組為聯合國國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)。

²²⁶ 黃裕凱，國際海事組織2003年議事回顧，船舶與海運通訊，中華海運研究會，第1期，2004

CLC 公約所規範之船舶，為航行於海上實際載運散裝貨油之船舶及其他任何類型之運輸工具²²⁷，除規範船舶所有人對油污染損害應負之損害賠償責任及其責任限額外，其主要特色之一乃船舶所有人必須投保強制責任保險，以確保船舶所有人有足夠資金履行 CLC 公約所規定之賠償責任限額，如 1992 年 CLC 公約議定書第七條規定，在締約國登記註冊可載運 2000 噸以上散裝油輪的船舶所有人，應就公約所規定之損害賠償責任限額，安排責任保險或取得其他財務保證，例如銀行保證或國際賠償基金出具之證書，並應由船籍國出具證書證明船舶所有人已依規安排足額之責任保險或取得其他財務保證，如船籍國並非締約國，則得由任一締約國核發該證書，且船舶所有人應將該證書置放於船舶上。

關於上述船舶所有人應安排責任保險之義務，由於防護及補償保險承保船舶所有人之油污染損害賠償責任，船舶所有人可藉由加入防護及補償協會而取得 CLC 公約所要求之足額責任保險，協會並提供船舶所有人已投保責任保險之必要明文件予有關締約國，促使其核發證書予船舶所有人。²²⁸雖台灣並非 CLC 公約之締約國，但由於締約國依 CLC 公約應制訂內國法擔保對於進入或駛離其領土內的某一港口，或抵達或駛離其領海範圍內的某一停靠地的任一船舶，不論該船在何處登記，只要確實裝有 2000 噸以上的散裝油類貨物，均應備妥上述證書於船上，因此我國國籍油輪航行於 CLC 公約締約國之水域時，亦面臨必須提供保險證明書之要求，目前實務上之解決方法為，以英國不列顛協會為例，協會提供船舶所有人已入會之證明文件，委託英國政府出具該入會船舶之保險證明書，已符合相關法令之規定。²²⁹

CLC 公約規定²³⁰對油污損害的任何索賠，被害人可向承擔船舶所有人油污損害責任的保險人或提供財務保證的其他人直接提出，在上述情況下，即使該油污污染事故係由於船舶所有人之過失或暗中參與所

年 1 月 15 日，第 15-20 頁。

²²⁷ CLC 1969, Article 1 (1) .

²²⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.219.

²²⁹ 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 35 頁。

²³⁰ CLC 1969, Article 7.

致，保險人仍可主張公約規定之賠償責任限額，並得行使船舶所有人本人之抗辯權（船舶所有人已破產則除外），此外，保險人除得主張油污損害是由於船舶所有人故意不當行為所造成之抗辯外，不得行使保險人對船舶所有人所得主張之抗辯，保險人並有權要求船舶所有人參加訴訟。²³¹

第二項 防阻及清潔油污責任

為防止、減少或清潔自入會船舶或其他財產洩漏或排放之油料或任何其他物質，所採取任何合理措施所生之費用，以及因採取該措施所致損失或損害所生之責任，協會應予補償。但船舶所有人因採取該措施所移除或獲救之任何船舶、船骸、船上補給品或物料、貨物或其他財產之價值，應列入協會之應收帳款，或自任何協會之應付補償金中扣除之。²³²

油污染事故發生後，防止或減少油污染損害之主要工作，以及油污之清潔，經常由受油污染影響或威脅之沿海當地政府機關負責為之，並向船舶所有人求償因此所生之費用。船舶所有人依 CLC 公約規定或其他法律規定所生負擔此類費用之責任，應可依據損害防阻條款請求協會補償，但大部分之協會仍將此類費用另以明示列舉之方式納入油污染責任之承保範圍內，且船舶所有人本身為防止或減少油污染損害及清潔油污所生之費用亦包含在承保範圍內。²³³

第三項 油污染補償協定之責任

船舶所有人因加入任何關於油污染之協定成為當事人，而對於油污染之損失、損害或費用所負之責任及因此所生之費用與支出，包括船舶所有人依據該協定所生義務而合理發生之支出，協會應予補償，但以該協定經協會經理人同意，船舶所有人並已支付或已同意支付協

²³¹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.220.

²³² 2007 P&I Rules, Rule 1 (12) 9 (B) .

²³³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.221.

會所有求之額外會費或保險費為限。²³⁴

船舶所有人關於油污染責任之基礎，除前述油污染損害民事責任國際公約或其他內國法等法律之規定外，尚有船舶所有人所簽署之油污染自願補償協定。例如前述 Torry Canyon 號油輪洩油事件發生後，國際社會及各國政府紛紛投注各種油污染責任之提案，以因應油污染事件所產生眾多棘手問題，其中包括主張科處船舶所有人或石油業者絕對責任或無限責任，此種立法趨勢對油輪船舶所有人無疑係最嚴苛之打擊，因此於 1969 年油輪之船舶所有人簽訂油輪所有人油污染責任自願協定 (Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, 1969, 簡稱 TOVALOP)，油輪所有人依該協定同意承擔油污染損害賠償責任、清潔費用及防阻措施費用，並自願提高油污賠償責任限額，企圖阻礙或延緩對其不利之國際公約或內國法之通過²³⁵。

早期防護及補償協會對船舶所有人油污染責任之承保以法律責任為限，而不及於船舶所有人因簽署 TOVALOP 自願承擔之賠償責任，但隨著油污染責任之國際立法趨向對船舶所有人不利，各協會亦懼於相關法律之施行將增加協會負擔，為使各國政府放棄或延緩其立法計畫，各協會亦紛紛同意承保船舶所有人因簽署 TOVALOP²³⁶或其他油污染協定所生之責任²³⁷。

第四項 對救助人特別補償之責任

關於入會船舶救助人為防止或減少環境損害所採取之措施或所為之工作，致船舶所有人依 1989 年海難救助國際公約 (International Convention on Salvage, 1989) 第 14 條之規定，或依經協會經理人同意與該公約相當之標準格式救助契約條款，或依防護及補償協會特別補償條款 (Special Compensation P&I Club Clauses, SCOPIC

²³⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (C) .

²³⁵ 李瑞升，同前揭註 27，第 31 頁。

²³⁶ TOVALOP 已於 1997 年 2 月 20 日到期失效，請參閱 Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.220.

²³⁷ 李瑞升，同前揭註 27，第 31 頁。

Clauses) 之規定，負給付特別補償予入會船舶救助人之責任，協會應予補償²³⁸，以下分別說明之。

第一款 1989 年海難救助國際公約

傳統之海難救助，以無效果無報酬為請求救助報酬之基本原則，然而此種規範無法鼓勵「有助環境保護，但無實際效果」之救助²³⁹，惟近年來，油輪遭難而污染海洋或其他財物之情形，日益嚴重，其防止污染之救助技術或救助成功率，相對上比他類海難救助來得困難，因此救助人常顧慮成功率低而對油輪之救助裹足不前，有鑑於此，1980 年之勞依茲標準格式救助契約 (Lloyd' s Standard Form of Salvage Agreement, 又稱 Lloyd' s Open Form, 簡稱 LOF) 第 1 條 a 項規定：「若被救助船舶係擱淺或部分擱淺之油輪，其油槽內仍裝有油貨 (包括原油、燃料油、重柴油及機油) 者，縱使救助並未成功、或僅部分成功、或救助人被阻止完成救助作業，於救助人、其代理人或受僱人無過失時，救助人仍得請求油輪所有人支付因救助作業而合理發生之費用，以及不超過該費用百分之十五之附加額」首先突破傳統無效果無報酬原則之限制，以鼓勵對油輪之救助。²⁴⁰

受前述突破傳統無效果無報酬原則限制之 1980 年 LOF 影響所及，1989 年海難救助國際公約第 14 條正式將此無效果無報酬原則之例外予以成文化，並稱之為特別補償 (special compensation)，且救助標的擴及至任何船舶之自身或貨載有損害環境之虞者，而不限於油輪，其特別補償之基本內容亦包含前述 1980 年 LOF 規定之合理發生費用及附加額，但對於附加額之額度有所提高，原則上為救助人合理發生費用百分之三十，最高可至百分之百。

²³⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (E) .

²³⁹ 張新平，同前揭註 34，第 483 頁。

²⁴⁰ 李瑞升，同前揭註 27，第 65 頁。

第二款 勞依茲標準格式救助契約

1989年海難救助國際公約第14條新增特別補償之規定後，勞依茲於1990年修正勞依茲標準格式救助契約，1990年LOF將1989年海難救助國際公約之相關規定以併入條款方式附加在契約格式之末端，由於1989年海難救助國際公約直接適用於1990年LOF，因此1990年LOF亦有與1989年海難救助國際公約第14條特別補償相同之條款。²⁴¹其勞依茲分別於1995年及2000年修正勞依茲標準格式救助契約，關於特別補償之部分並無修正。²⁴²1990年、1995年及2000年LOF即前述協會關於特別補償責任承保範圍所謂之與1989年海難救助國際公約相當之標準格式救助契約條款。

第三款 防護及補償協會特別補償條款

防護及補償協會特別補償條款（Special Compensation P&I Club Clauses，簡稱SCOPIC條款）乃由國際防護及補償協會集團（International Group of P. & I. Clubs）、國際海難救助聯盟（International Salvage Union, ISU）與船舶及貨物之保險人討論產生。該條款可視當事人需要自由選擇附加於勞依茲標準格式救助契約，而非強制或自動附加於該契約。SCOPIC條款詳列關於使用救助拖船、船員及所有救助設備之收費項目及費率，做為1989年海難救助國際公約（International Convention on Salvage, 1989）第14條計算特別補償金之具體標準。²⁴³

第五項 遵守政府命令之責任

因發生油料或任何其他物質之洩漏或排放或有洩漏或排放之虞

²⁴¹ 徐愉晨，從我國海商法觀點論海難救助制度，國立海洋大學商船學系碩士論文，2005年，第94頁。

²⁴² Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.222；徐愉晨，同前註，第99-101頁。

²⁴³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, pp.223-224.

之事故，船舶所有人因遵守任何政府或主管機關基於防止或減少任何洩漏或排放油料或任何其他物質或其威脅或因此所生損害之目的所為之任何命令或指示，因此所生之費用或責任，於無法自入會船舶船體險保單獲賠之範圍內，協會應予補償，但如船舶所有人遵守該命令或指示之行為，係入會船舶正常營運、救助或修理前之必要條件時，協會不予補償。²⁴⁴

第六項 承保污染責任之限制

協會關於船舶所有人污染責任之承保範圍，協會設有下列承保之限制：

第一款 最高承保限額

關於洩漏或排放油料或任何其他物質，或有洩漏或排放油料或任何其他物質之虞，所生之損失、責任或費用，除協會規則所列得請求補償之範圍外，協會不予承保，且船舶所有人依協會規則得請求之所有補償額，以入會證明書所載之協會承保責任限額為限。²⁴⁵

理論上，協會對油污染責任之補償，協會得以向會員收取追加會費之方式提供無限額承保，但事實上，協會對油污染責任之補償金額遠高其他責任之補償金額，如不對其理賠額度予以限制，除鉅額之補償金額將造成協會財務之沉重負擔外，勢必造成不公平現象，蓋目前雜貨船之噸位數占協會入會船舶半數以上，而重大污染事件多係油輪所造成，如不採限額承保，則大部分之追加會費將由雜貨船之船舶所有人負擔，此對雜貨船船舶所有人相當不公平，由有甚者，可能迫使雜貨船之船舶所有人退出防護及補償協會，造成整個協會保險體系瓦解²⁴⁶，故協會在油污染賠償責任採最高補償限額方式承保，1998年2月20日以前，協會之油污染責任最高承保限額為美金5億元，1998

²⁴⁴ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (D) .

²⁴⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (i) .

²⁴⁶ 李瑞升，同前揭註 27，第 68 頁。

年2月20日起提高至美金7億元，隨後因船舶所有人要求，於2000年2月20日起已提高至美金10億元²⁴⁷，船舶所有人亦得與協會約定較低之最高承保限額並載明於入會證明書。

第二款 1990年美國油污染法

關於適用1990年美國油污染法(The United States Oil Pollution Act of 1990, OPA 90)之任何事件或事故，導致洩漏或排放油料或有洩漏或排放油料或之虞，因此所生之責任及費用，限於OPA 90定義之油輪且船舶所有人已遵守下列條款完成申報，協會始予承保，如船舶所有人因任何原因未能依下列條款完成申報，則視為船舶所有人之故意不當行為，協會不予承保。

一、關於入會之油輪船舶是否已從事運送貨物駛往或駛離適用OPA 90之港口或地區之航行，如已從事該等航行，船舶所有人保證每季結束後申報當季已從事該等航行之日期，所載貨物之性質(持久性油類或其他貨物)及該貨物首次裝船或卸船之美國港口或地區名稱，且最遲應於每季結束後二個月內申報，期限分別為5月20日、8月20日、11月20日及2月20日。²⁴⁸

二、船舶所有人申報之航行所裝載貨物，符合協會發佈與船舶所有人之申報格式所定義之持久性油類，則船舶所有人至遲應於協會經理人簽發之帳單中所列日期當日，支付入會證明書所載之附加保險費。²⁴⁹

第三款 陸上引起之油污染

關於先前由入會船舶運送之油料或其他物質，自陸地上之垃圾場、保管場或處理場洩漏或排放、或有洩漏或排放之虞所生之任何責任，除該洩漏或排放係直接由入會船舶管理或航行上之過失引起，或

²⁴⁷ 傅翠如，同前揭註229，第68頁。

²⁴⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (vii) (a) .

²⁴⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (vii) (b) .

協會董事會依其判斷有不同決定外，協會不予承保。²⁵⁰

²⁵⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (12) (iv) .

第六節 關於其他責任及費用

防護及補償保險關於船舶所有人之其他責任及費用，包括船舶拖帶之責任、移除船骸之責任、共同海損分擔額、消毒或檢疫費用、罰金、法律費用與損害防阻及總括條款，其承保範圍說明如下。

第一項 船舶拖帶之責任

關於防護及補償保險對船舶所有人船舶拖帶責任之承保範圍，以下先說明船舶拖帶之意義、性質及法律關係，次就入會船舶為被拖帶船及拖帶船分別說明防護及補償保險之承保範圍。

第一款 船舶拖帶之意義與性質

船舶拖帶 (towage)，係指一船舶提供動力技術拖帶他船之行為，拖帶之船舶稱為拖船 (tug)，被拖帶之船舶稱為被拖船 (tow)。拖船所提供之服務包括拖曳 (pulling)、推頂 (pushing)、控制 (holding)、移動 (moving)、護航 (escorting) 或領航 (guiding)。²⁵¹ 船舶被拖帶之原因譬如：大型船舶進出港口時，為避免其船身過巨或船速過高而造成港灣設施或其他船舶之毀損，往往須停止或減低其自身動力，而由拖船拖帶出入港口²⁵²，或拖船協助船舶在港口內移轉船席²⁵³；或一船舶拖帶另一在外海喪失或缺乏動力之船舶；或船舶於內河航行時拖帶無動力之載貨木船等等。²⁵⁴

關於船舶拖帶之型態，一艘拖船拖帶一艘以上被拖船，稱為單一拖帶，由於近代船舶噸位較大，單一拖帶之困難度增加，故共同拖帶及連接拖帶遂應運而生，由二艘以上拖船共同拖帶一艘以上被拖船，

²⁵¹ 邱展發，同前揭註 5，第 122 頁。

²⁵² 李瑞升，同前揭註 27，第 33 頁。

²⁵³ 邱展發，同前揭註 5，第 123 頁。

²⁵⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 33 頁。

稱為共同拖帶，由二艘以上拖船連續銜接地拖帶一艘以上被拖船，稱為連接拖帶。²⁵⁵

船舶拖帶之性質，理論上可分為僱傭、承攬、運送及無因管理，無因管理殊為少見，就運送而言，除往昔少數內河有以動力船舶拖帶無動力船舶以運送貨物，屬運送性質之船舶拖帶契約外，若僅以拖船協助他船出入港灣或加強被拖船動力以助其航行，實難謂有運送關係²⁵⁶，實務上仍以僱傭及承攬性質之船舶拖帶契約為習見，故英法例均以承攬、僱傭關係處理船舶拖帶之法律問題。²⁵⁷

第二款 船舶拖帶之法律關係

拖船與被拖船間之法律關係是依據雙方間訂定之拖帶契約 (towage contract)，雙方間之責任屬契約責任，然而拖船或被拖船可能在拖帶作業中因疏忽造成第三人財產之損害或人命傷亡，則拖船或被拖船對受害人所負之責任為侵權行為責任。實務上拖船業多參照國際通用之拖船契約訂定船舶拖帶之權利義務，目前較著名之標準船舶拖帶契約說明如下：

一、英國拖帶及其他服務標準條件

英國拖帶及其他服務標準條件 (UK Standard Conditions for Towage and Other Services, UKSTC)，其 1983 年版本業於 1986 年修正²⁵⁸，其第三條規定：「於拖帶作業或被拖船所有人要求之其他非拖帶作業之服務中，拖船上之船長或船員以及受拖船所有人雇用之而派駐於被拖船上之人員，視為被拖船所有人雇用之人員，被拖船所有人應對該等人員之行為或過失負責。」。

由 1986 年 UKSTC 第三條規定可知被拖船所有人幾乎承擔所有之損失與責任，例如被拖船縱因拖船船長之過失而毀損滅失，被拖船所

²⁵⁵ 張新平，同前揭註 34，第 449 頁。

²⁵⁶ 吳智，海商法，1968 年修訂版，第 170 頁，轉引自張新平，同前揭註 34，第 450 頁。

²⁵⁷ Robert Grime, *Shipping Law*, 2nd edition, London: Sweet and Maxwell, 1991, pp.306-313，轉引自張新平，同前揭註 34，第 450 頁。

²⁵⁸ 張新平，同前揭註 34，第 451 頁。

有人亦不得請求拖船所有人賠償之，再者，若因拖船船長之過失以致侵害第三人之權利時，縱外部關係上該第三人之求償對象為拖船所有人，但內部關係上拖船所有人仍得依本條之規定請求被拖船所有人補償其因此所受之損失。²⁵⁹

二、TOWCON 及 TOWHIRE

波羅的海暨國際海事會議 (Baltic and International Maritime Conference, BIMCO) 於 1985 年訂定兩種適合現代船舶拖帶普遍採用之拖帶契約，一為 TOWCON，以總價為計費基礎 (lump sum basis)，另一種為 TOWHIRE，以按日計費為基礎 (daily hire basis)，BIMCO 之兩種拖帶契約傾向要求雙方合理分攤風險與責任，分攤方式基本上採各自吸收之基礎 (knock-for-knock basis)，即拖船所有人與被拖船所有人自行負擔損失及對第三人之賠償責任。²⁶⁰

第三款 入會船舶為被拖帶船

入會船舶於一般營運期間，依據為進出港口或港口內調度之目的所成立之契約而被拖帶，或依據習慣而在港口與港口之間或地方與地方之間被拖帶，船舶所有人因此所生之責任及費用，限於船舶所有人就入會船舶之被拖帶已向協會申報，且限於入會船舶之船體保險未予承保之範圍內，協會始予承保。²⁶¹ 此種情形，屬於慣常實務作業下之拖帶，因此其拖帶契約之內容無須經協會同意。²⁶²

如入會船舶係依據其他任何契約而被拖帶，船舶所有人因此所生之責任及費用，限於該契約經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會所要求之額外會費或附加保險費，協會始予以承保。²⁶³ 此種情形，非慣常實務作業下之拖帶，其最常發生於入會船舶遭遇海難後失去動力之場合，為避免船舶所有人因訂立較不利之拖帶契約

²⁵⁹ Simon Rainey, *The Law of Tug and Tow*, London: LLP Limited, 1996, p.67, 轉引自李瑞升, 同前揭註 27, 第 34 頁。

²⁶⁰ 邱展發, 同前揭註 5, 第 124-125 頁。

²⁶¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (14) (A) (i) (ii) (a) (b) .

²⁶² 李瑞升, 同前揭註 27, 第 69 頁。

²⁶³ 2007 P&I Rules, Rule 19 (14) (A) (iii) .

而負擔較大之責任，因此協會要求該拖帶契約之內容須經協會經理人事先同意，協會通常建議船舶所有人訂立與拖帶人平均分擔責任之拖帶契約，使協會免於負擔較大之補償責任。²⁶⁴

第四款 入會船舶為拖帶船

入會船舶拖帶任何船舶或物體所可能產生之責任及費用，限於該契約經協會經理人同意，且船舶所有人已支付或同意支付協會所要求之額外會費或附加保險費，或經協會董事會衡量所有相關情況判斷後，認為該拖帶契約之條款係屬合理且船舶所有人之責任在協會承保範圍內，協會始予以承保。²⁶⁵

應注意者係，如入會船舶係特別設計或改裝做為拖帶目的使用時，船舶所有人應於船舶入會時或為拖帶目的而改裝時向協會經理人申報。²⁶⁶關於被拖帶船舶或物體或其上所載運之任何貨物或其他財產之滅失、毀損或殘骸移除之責任，無論該責任係基於契約或其他原因發生，除協會經理人另以書面同意承保外，協會均不予補償。²⁶⁷

第二項 移除殘骸之責任

入會船舶或其他船舶由於碰撞、擱淺或爆炸等原因，其殘骸或船舶上之貨物、設備或其他財產漂流或沈沒於港口或航道附近，船舶所有人關於吊起、移除、銷毀、照明或標記入會船舶或其他船舶之殘骸或該其所載運或曾經載運之任何貨物、設備或其他財產之責任及費用，限於該責任及費用之發生係基於法律強制規定或基於協會經理人同意之契約，協會始予以補償。²⁶⁸

應注意者係，獲救之殘骸本身、船用補給品或物料、貨物或其他

²⁶⁴ 李瑞升，同前揭註 27，第 69 頁。

²⁶⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (14) (B) (ii) (iii) .

²⁶⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (14) (B) (i) .

²⁶⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (14) (B) (iv) .

²⁶⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (13) (A) (B) .

財產之價值，應計入協會之應收款項，或應自協會應付之任何補償款項中扣除。如船舶所有人未經協會經理人之書面同意，於前述吊起、移除、銷毀、照明或標記作業進行前，對非因委付（abandonment）而移轉對殘骸、貨物或其他財產之權益，則協會不予補償。²⁶⁹通常入會船舶之船骸經船舶所有人委付後，從屬於船骸之一切權利義務，則移屬船體保險人，船舶所有人不負船骸移除責任，協會對船骸移除之費用自不予補償，惟如船體保險單約定，被保船舶縱經委付由保險人取得所有權，但保險人不負船骸移除之費用而仍由船舶所有人負擔時，協會仍予賠償。²⁷⁰

第三項 共同海損分擔額

入會船舶遭遇海難發生共同海損時，船舶所有人得請求貨物所有人分攤共同海損，並就船舶所分攤之共同海損，請求船體保險人賠償。關於共同海損僅於下列兩種情形始涉及防護及補償保險之承保：（一）船舶之共同海損分攤額超過船體保險之保險金額；（二）因船舶所有人違反運送契約或由於其他原因致不能收取貨物之共同海損分攤額²⁷¹。

關於防護及補償保險對船舶所有人共同海損分擔額之承保範圍，以下先說明共同海損之意義與分擔原則，次就船舶之共同海損分攤額及貨物之共同海損分攤額，分別說明防護及補償保險之承保範圍。

第一款 共同海損之意義與分擔原則

共同海損係指在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全，所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用。²⁷²共同

²⁶⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (13) (ii) (iii) .

²⁷⁰ 曾孝賢，同前揭註 15，第 98 頁。

²⁷¹ 同前註，第 88 頁。

²⁷² 我國海商法第 110 條。

海損之犧牲包括貨物、船舶及運費之犧牲，譬如船長下令投棄部分貨物貨船上次要屬具，以減輕船舶負荷而易於脫險，船舶所有人因部分貨物滅失致失去運費請求權。²⁷³ 共同海損之費用譬如為保存共同危險中全體財產所生之港埠、貨物處理、船員工資及船舶維護所必需之燃、物料費用。²⁷⁴

因共同海損直接造成之犧牲及發生之費用，基於衡平法理，原則上應由各利害關係人分擔之，應注意者係，共同海損行為後，須有財產被保存，否則共同海損之分擔即失去基礎。國際間為統一共同海損之犧牲、費用及分擔等規定，遂有約克安特衛普規則（York-Antwerp Rules，以下簡稱約安規則）之訂定，約安規則係法典化之習慣法，僅係國際慣例，並非國際公約，故無強制性，約安規則自 1890 年制定後歷經修正，目前通用者為 1974 年、1990 年及 1994 年約安規則。

²⁷⁵

我國海商法於 1999 年修正時，共同海損部分係參照 1974 年約安規則之相關規定，應分擔共同海損者包括：（一）因共同海損所存留之船舶、貨物、運費及其他財產。（二）因共同海損犧牲而獲共同海損補償之財產。分擔之原則為各被保存財產之價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之²⁷⁶，共同海損因利害關係人之過失所致者，各關係人仍應分擔之。但不影響其他關係人對過失之負責人之賠償請求權。²⁷⁷

為決定各利害關係人對共同海損分擔之比例及金額所進行之計算過程，稱為共同海損之理算，協會規定共同海損之理算應適用 1974 年或 1994 年約安規則，或其他經協會經理人同意之約定條件，如未適用 1974 年或 1994 年約安規則，或其他經協會經理人同意之約定條件，則協會關於共同海損之補償，限於依航程終止地之法律或慣例理

²⁷³ 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 515 頁。

²⁷⁴ 我國海商法第 114 條。

²⁷⁵ 張新平，同前揭註 34，第 493-499 頁。

²⁷⁶ 我國海商法第 111 條：「共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之。因共同海損行為所犧牲而獲共同海損補償之財產，亦應參與分擔。」。

²⁷⁷ 我國海商法第 115 條。

算共同海損之結果。²⁷⁸

第二款 船舶之共同海損分攤額

船舶所有人因船舶分擔共同海損所受之損失，原得向船體保險人請求賠償，如果船舶參與共同海損分攤計算之價值，大於船體險之保險金額，則船體險保險人對共同海損分攤額之賠償責任，將按船體險保險金額所佔船舶參與共同海損分攤所計算價值之比例，折算船舶之共同海損分攤額後之部分²⁷⁹，船舶所有人所負擔之共同海損分攤額因而未能全數自船體保險單獲償。協會對於入會船舶為分攤共同海損或救助所估算之完好價值超過船體保險之保險金額，致入會船舶應分攤之共同海損（包含救助）及損害防阻費用無法自船體保險單獲得理賠之部分，協會予以補償。²⁸⁰

應注意者係，協會僅對船舶所有人就入會船舶已投保足額船體保險，始予補償，因此協會董事會得判斷船舶所有人是否以入會船舶之適當價格投保船體保險，如協會董事會判定入會船舶之船體險保險金額低於其適當價格，則船舶所有人僅得就入會船舶之完好價值超過其適當價格之部分求償，換言之，協會僅就船舶適當價格所佔船舶參與共同海損分攤所計算價值之比例，折算船體保險人所應理賠之船舶共同海損分攤額後，就不能自船體保險獲賠之船舶共同海損分攤額予以補償。此外，協會董事會於判斷入會船舶是否按適當價格投保船體保險時，應使協會董事會確信船體保險單已根據關於市場情況之適當意見予以定期審查。適當價格係指在合理範圍內相當接近船舶於共同海損行為發生時之自由市場價格。

第三款 貨物之共同海損分攤額

入會船舶發生共同海損時，船舶所有人就其損失得請求貨物所有

²⁷⁸ 2007 P&I Rules, Rule 19 (18) .

²⁷⁹ 周詠棠，同前揭註 273，第 523 頁。

²⁸⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (18) (A) .

人分擔共同海損，如船舶所有人竭盡所有法律救濟後，因船舶所有人違反運送契約致不能收取貨物之共同海損分攤額，協會就此部分予以補償。²⁸¹ 嚴格言之，此所謂「不能收取貨物之共同海損分攤額」，實際上為「相當於貨物共同海損分攤額之損害賠償責任」，蓋造成共同海損之原因縱係船舶所有人之過失所致，船舶所有人仍得請求貨物所有人分擔共同海損，如船舶所有人對此過失無法主張免責，則貨物所有人得請求船舶所有人賠償其因分擔共同海損所受之損害²⁸²，或以船舶所有人有過失提出抗辯，船舶所有人因貨物所有人請求損害賠償或提出抗辯所生之損失，協會予以補償。²⁸³

船舶所有人就其損失得請求貨物所有人分擔共同海損，如船舶所有人因其違反運送契約以外之原因致不能收取貨物之共同海損分攤額，協會就此部分不予以補償。例如船舶所有人對於未清償共同海損分擔額之貨物所有人，得留置其貨物，貨物所有人須提出共同海損保證書，承諾分擔共同海損，並繳付保證金或其他相當擔保，船舶所有人始交付貨物²⁸⁴，如貨物所有人於提取貨物後破產，而其所提供之擔保無效，或如船舶所有人不知共同海損情事，而未要求貨物所有人提出共同海損保證書並提供相當擔保即交付貨物，致船舶所有人無法收取貨物之共同海損分攤額²⁸⁵，船舶所有人因此所受之損失，協會不予補償。

第四項 消毒或檢疫費用

由於突然發生傳染病，直接導致對入會船舶、或入會船舶上之貨物或人員實施消毒或檢疫所生之特別費用，船舶所有人得向協會請求

²⁸¹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (18) (B) .

²⁸² Leslie J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An Average Adjuster's Viewpoint*, 2nd edition, Centreville, Maryland: Cornell Maritime Press, 1981, p.581, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 89 頁。

²⁸³ 曾孝賢，同前揭註 15，第 89 頁。

²⁸⁴ Braekhus Sjur, Rein Alex, *Handbook of P&I Insurance Second Edition*, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.221, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 90 頁。

²⁸⁵ 曾孝賢，同前揭註 15，第 90 頁。

賠償。²⁸⁶

所謂傳染病，乃指霍亂、赤痢、傷寒、副傷寒、猩紅熱、日本腦炎、鼠疫及其他經法令或衛生主管機關指定為法定傳染病者而言，其他疾病縱有傳染性，亦非此處所稱之傳染病。²⁸⁷

因消毒及檢疫所生費用項目繁多，諸如依有關預防傳染病或公共衛生之法令規定，為遭病原污染之船舶及貨載消毒，為船員消毒及檢疫，以及隔離患者或疑似患者進行治療或檢查等費用，均包括在內，此外尚包括下列費用項目²⁸⁸：(一) 依照法令規定，入會船舶因檢疫而往返或停留於指定地點所需之燃料費及拖船費。(二) 因船上發生傳染病而偏離原航線進入避難港所生費用。(三) 其他直接因檢疫之法令所生之額外費用，如因檢疫而增加之燃料費、貨物裝卸費及船員之薪資給養等。

雖然檢疫費用項目種類繁多，但協會之賠償範圍並非毫無限制，須該費用為通常營運費用外之額外費用，且須為必要費用，船舶所有人始能請求協會賠償。因檢疫致滯留之期間，關於裝卸貨物及船員、額外人員或旅客之補給及添加燃料所生之一般支出，應自實際發生之費用中扣除，船舶所有人僅得就其餘部分請求補償。²⁸⁹ 例如通常船舶於載運某種貨物後熏艙之費用，以及為預防船員或旅客罹病所採取之措施，如預防注射，所生之費用，並非通常營運費用外之額外費用，協會不予賠償。²⁹⁰ 至於是否為必要費用，則須視具體情況認定之。²⁹¹

如入會船舶係依船舶所有人之指示，開往某港口致發生檢疫費用，若船舶所有人已知或可合理預期，其船舶開往該港將發生檢疫費用，仍指示船舶前往，則協會對因此所生之檢疫費用不予賠償。²⁹² 有

²⁸⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (16) .

²⁸⁷ 曾孝賢，同前揭註 15，第 62 頁。

²⁸⁸ 同前註，第 62-63 頁。

²⁸⁹ 2007 P&I Rules, Rule 19 (16) (i) .

²⁹⁰ Henry I. Bernard, *Marine Protection and Indemnity Insurance*, 2nd printing (Lectures at Merchant Marine Academy, Kings Point, N.Y.), New York: Johnson & Higgins, 1950, p.46, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 63 頁。

²⁹¹ Braekhus Sjur, Rein Alex, *Handbook of P&I Insurance Second Edition*, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.266, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 63 頁。

²⁹² Henry I. Bernard, *Marine Protection and Indemnity Insurance*, 2nd printing (Lectures at Merchant Marine Academy, Kings Point, N.Y.), New York: Johnson & Higgins, 1950, p.45, 轉引自曾孝賢，同

學者主張，如船舶所有人依傭船契約之約定，應使其船舶駛往某港口，船舶所有人預見支出額外檢疫費用之可能，而預先與傭船人約定，傭船人應賠償船舶所有人因而支出之檢疫費用，則船舶所有人仍可向協會請求賠償檢疫費用之損失，而由協會代為行使其對傭船人之損害賠償請求權。²⁹³但另有論者主張，雖船舶所有人事先與傭船人有此約定，仍難謂檢疫費用之發生非出於船舶所有人之故意行為所致，故船舶所有人不得向協會請求賠償，僅得向傭船人請求賠償²⁹⁴，本文亦認為此種情形下之檢疫費用，乃出於船舶所有人之故意行為所致，故船舶所有人不得向協會請求賠償。

第五項 罰金

任何法院、法庭或有管轄權之當局，關於入會船舶，對船舶所有人所課予之罰金或其他罰款及附帶費用，或對任何船員所課予之罰金或其他罰款及附帶費用，而船舶所有人依法應補償該船員或依協會經理人之同意合理補償該船員，船舶所有人就此等罰金或其他罰款及附帶費用，以下列事由所生者為限，得請求協會補償²⁹⁵：

- 一、短交或溢交貨物或未遵守關於貨物申報或貨物文件之規定。
- 二、關於入會船舶上所載運貨物以外之走私或違反任何海關法規之行為。
- 三、違反任何移民法律或規定。
- 四、排放或洩漏油質或任何其他物質之事故，限於該事故屬於協會關於船舶所有人污染責任之承保範圍內，並以入會證明書上所載污染責任之最高補償限額為限。
- 五、船舶所有人之船員或其他受僱人或代理人於任職期間內，關

前揭註 15，第 63 頁。

²⁹³ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance Second Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.266, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 63 頁。

²⁹⁴ 曾孝賢，同前揭註 15，第 63 頁。

²⁹⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19)。

於入會船舶所為之任何其他行為、疏失或不履行義務，且其行為、疏失或不履行義務經協會董事會判斷認為屬於協會所提供之承保範圍內。

但下列事由所生之罰金或其他罰款及附帶費用，船舶所有人不得請求協會補償²⁹⁶：

一、因入會船舶超載貨物所課徵者。

二、因非法捕魚所課徵者，包含任何對非法捕魚之指控所為之抗辯所生之費用與支出。

三、因違反關於航行安全之規定（包含適當海圖之保存）所課徵者，但如協會董事會確信船舶所有人已採取所有防止罰金或其他罰款之違規情事發生之合理措施，則不在此限。

四、因船舶所有人知悉、過失忽視、或未採取合理措施防止之犯罪行為所課徵者。

五、因違反任何海關法律或規定涉及入會船舶被沒收所課徵者，但協會董事會經判斷後決定就船舶所有人因船舶沒收所受損失之一部或全部予以補償，則不在此限，應注意者係，協會董事會為此項決定時，應考慮：（一）補償金額不得超過入會船舶被沒收時之自由市場價格；（二）船舶所有人應使協會董事會確信其以採取所有合理之措施，以防止導致船舶被沒收之違法情事發生；（三）協會董事會僅於船舶所有人對入會船舶之利益已被剝奪後，始考慮是否予以補償。

第六項 法律費用與損害防阻費用

協會規則規定，船舶所有人之下列費用或損失，限於協會經理人已事先同意，或協會董事會認為該損失或費用係合理發生，協會始予補償：²⁹⁷

²⁹⁶ 2007 P&I Rules, Rule 19 (19) .

²⁹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (20) .

一、法律費用

船舶所有人關於依協會規則得由協會承保之責任所發生之法律費用。除另有規定外，本項費用之補償不適用自負額。

二、損害防阻費用

船舶所有人於事故發生後，為避免或減少由協會承保之責任或費用，所發生之必要損失或費用，即使該損失或費用係協會規則所規定之除外不保事項，亦同。除另有約定外，本項損失或費用之補償，應適用該損失或費用所避免或減少之協會承保責任或費用之相同自負額。

有論者認為，損害防阻措施不限於事故發生後始有採取之必要，如船舶所有人於事故發生時，或事故之發生迫在眉睫時，採取損害防阻措施，依其情形，如該措施確有必要且費用支出合理，協會應給予補償²⁹⁸，本文認為，考量船舶所有人依協會規則應負之損害防阻義務之時點，係保險事故發生時²⁹⁹，則協會關於損害防阻費用之承保，自應包含保險事故發生時所生之損害防阻費用。

三、協會特別指示

協會董事會對船舶所有人為特別指示，船舶所有人因該特別指示所生之損失或費用，即使該損失或費用係協會規則所規定之除外不保事項，亦同。除另有約定外，本項損失或費用之補償，應適用該損失或費用所避免或減少之協會承保責任或費用之相同自負額。

第七項 總括條款

由於各國法令及國際公約，因科技進步及航運技術日新月異而變動，船舶所有人所負責任亦隨之變動，防護及補償保險之主要功能，固然在於對船舶所有人營運與管理船舶之責任，提供充分之保障，然承保規則有限，而世象無窮，協會實難精確針對船舶所有人所面臨之

²⁹⁸ 曾孝賢，同前揭註 15，第 115 頁。

²⁹⁹ 2007 P&I Rules, Rule 30 (2)。

責任危險一一規定於承保規則中³⁰⁰，雖承保規則並非一成不變，必要時可適時加以修改，然為兼顧協會規則之妥當性及安定性，協會均規定協會規則之修改得於每年為之，而非隨時均可修改，為彌補協會規則修改緩不濟急之需³⁰¹，並顧及船舶所有人責任態樣之繁多，恐列舉之承保範圍有不能周延之虞，³⁰²為避免船舶所有人所安排之責任保險存有危險缺口，協會替船舶所有人預留最後一張安全傘，於協會規則規定總括條款（omnibus rule）³⁰³，如船舶所有人所面臨之責任風險及費用支出，不在協會規則所列舉承保之範圍內，協會董事會有自由裁量權決定是否給予全部或一部之補償³⁰⁴。

總括條款規定船舶所有人因擁有、營運或管理船舶之事務所生之責任或費用，協會董事會依其判斷認為屬於協會之承保範圍，限於協會董事會決定船舶所有人應獲得補償之範圍內，協會予以承保。³⁰⁵儘管會員依總括條款所提出之索賠僅佔協會全部索賠案件之一小部分比例，總括條款之適用乃防護及補償保險之特色而受船舶所有人歡迎。³⁰⁶

當會員依總括條款提出索賠時，協會董事會將立於完全獨立之基礎上調查該個案之索賠是否有所依據，故協會係就個別會員之個別索賠決定是否給予通融補償（*ex gratia payment*）。有些協會並不願意揭露過去依總括條款所為之判斷與決定，以避免成為未來類似索賠案件之先例，但該協會規則既已強調協會有絕對之裁量權決定會員是否應獲得補償，因此協會就個別案件所為之決定應不構成其他索賠案件之先例。³⁰⁷

協會董事會依總括條款決定會員是否應獲得補償時，享有絕對之裁量權且無須附理由，船舶所有人所負之責任或所受之損害，亦無須

³⁰⁰ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance Second Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.120, 轉引自曾孝賢, 同前揭註 15, 第 140 頁。

³⁰¹ 曾孝賢, 同前揭註 15, 第 140 頁。

³⁰² 同前註, 第 51 頁。

³⁰³ 邱展發, 同前揭註 5, 第 27 頁。

³⁰⁴ 曾孝賢, 同前揭註 15, 第 140 頁。

³⁰⁵ 2007 P&I Rules, Rule 19 (21) .

³⁰⁶ Steven J. Hazelwood, *supra* note 8, p.228.

³⁰⁷ *Ibid.*, p.229.

相類似於協會規則所列舉之承保項目³⁰⁸，是否有類似情形給予補償之先例亦非重要，但須具備防護及補償保險之承保條件，且法律規定不得承保之危險，協會董事會不得依總括條款給予補償³⁰⁹。

由於防護及補償保險乃相互保險，一切損失及費用均由全體入會船舶所有人分擔，各入會船舶所有人應處於平等之地位，不得有差別待遇，故協會董事會依總括條款決定是否予以補償時，應切實遵守公平原則，不得恣意偏頗，如有歧視之情形發生，受到不公平待遇之會員得依協會規則提交仲裁，由法院審查協會董事會裁量權之行使。³¹⁰

³⁰⁸ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance Second Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.121, 轉引自曾孝賢, 同前揭註 15, 第 140 頁。

³⁰⁹ 曾孝賢, 同前揭註 15, 第 141 頁。

³¹⁰ Braekhus Sjur, Rein Alex, Handbook of P&I Insurance Second Edition, Norway: Assuranceforeningen Gard Gjensidig Arendal, 1979, p.142, 轉引自曾孝賢, 同前揭註 15, 第 140 頁。

第七節 除外不保事項與補償責任限制

關於防護及補償保險之約定除外不保事項、法定除外不保事項與補償責任之限制，分別說明如下。

第一項 約定除外不保事項

防護及補償保險之約定除外不保事項包含特殊作業危險、特別除外不保危險、不法運送、核子燃料之危險、戰爭危險及船體保險已承保之危險，分別說明如下。

第一款 特殊作業危險

入會船舶從事下列作業時所生之責任或費用，除由船舶所有人另依協會規則繳納定額保險費向協會投保特殊保險外，協會不予承保。³¹¹ 本款所列除外項目不適用於協會規則關於船舶所有人對海員之責任、旅客之責任、額外人員之責任、油污染責任、船骸移除責任及入會船舶為拖帶責任之承保。³¹²

一、救助拖船作業

入會船舶係救助拖船或為其他被使用或意圖被使用於救助作業之船舶，因提供救助服務或意圖從事救助服務所生之索賠，但船舶所有人與協會另依協會規則關於救助人特別保險之規定，以書面協議予以擴大承保範圍，並由船舶所有人繳納額外之保險費用，則不在此限，協會不予承保。³¹³

二、運送超重貨物作業

入會船舶為半潛式起重船或其他專門運送超重貨物之船舶，因運

³¹¹ 2007 P&I Rules, Rule 21 (i) .

³¹² 2007 P&I Rules, Rule 21 (ii) .

³¹³ 2007 P&I Rules, Rule 21 (1) .

送超重貨物所生之索賠，協會不予承保。³¹⁴

三、石油或瓦斯氣生產作業

入會船舶從事與石油或瓦斯氣探勘或生產相關之鑽探、岩心採樣或生產作業，包括任何碇泊或靠泊於作業現場而視為該作業不可或缺之一部分之住艙單位，由於該等作業所生之索賠，協會不予承保。³¹⁵

四、油品輸送或分離作業

用於儲存油品之入會船舶，從事油品直接自油井輸送上船作業，或船上設有油品及油氣分離設備，且當油氣由已輸送上船之油品中予以分離之作業，由於該等作業所生之索賠，協會不予承保。³¹⁶

五、挖泥作業

入會船舶為挖泥船，由於挖泥作業或處理廢泥所生之索賠，協會不予承保。³¹⁷

六、海底管路或電纜作業

入會船舶為輔助船，因從事打樁、安放海底管路或電纜作業或爆破作業所生之索賠，協會不予承保。³¹⁸

七、廢料作業

入會船舶為廢料船，因從事焚化或處理廢料作業所生之索賠，協會不予承保。³¹⁹

八、公共娛樂作業

入會船舶永久碇泊作為旅館、餐館、酒吧或其他公共娛樂場所之用時，關於旅館或餐館賓客或其他訪客或服務人員所生之索賠，協會

³¹⁴ 2007 P&I Rules, Rule 21 (2) .

³¹⁵ 2007 P&I Rules, Rule 21 (3) .

³¹⁶ 2007 P&I Rules, Rule 21 (4) .

³¹⁷ 2007 P&I Rules, Rule 21 (5) .

³¹⁸ 2007 P&I Rules, Rule 21 (6) .

³¹⁹ 2007 P&I Rules, Rule 21 (7) .

不予承保。³²⁰

九、水下作業

入會船舶用於潛水或水下作業船舶或設備之使用，或用於與潛水或水下作業船舶或設備之相關使用，或用於專業或商業潛水夫作業相關使用所生之索賠，協會不予承保。但船舶所有人與協會另依協會規則關於救助人特別保險之規定，以書面協議予以擴大承保範圍，並由船舶所有人繳納額外之保險費用，則不在此限。³²¹

十、其他非運輸用途之專門作業

入會船舶做為非運輸用途之專門作業使用（拖船、救火船及救助船除外），從事包括但不限於爆破、打樁、鑽探油井、安放水下管路或電纜、施工、安裝設備或維修工程、岩心採樣、處理廢泥、專業之卸油應變處理或專業之卸油應變處理訓練等作業所生之索賠，協會不予承保。³²²

第二款 特別除外不保危險

除協會規則另有規定外，協會不承保下列危險。本款所列除外項目，不適用於協會規則關於為避免或減少責任之法律費用或損害防阻費用之承保，以及依協會之特別指示所生之損失或費用。

一、入會船舶之毀損滅失

入會船舶及其任何部分之毀損、滅失，協會不予承保，但其毀損、滅失係由於入會船舶被沒收所致，協會董事會依協會規則之規定決定予以承保，則不在此限。³²³

二、船舶上設備之毀損

入會船舶上，由船舶所有人、其聯營公司或其管理公司所擁有或

³²⁰ 2007 P&I Rules, Rule 21 (8) .

³²¹ 2007 P&I Rules, Rule 21 (9) .

³²² 2007 P&I Rules, Rule 21 (10) .

³²³ 2007 P&I Rules, Rule 20 (1) .

租用之任何設備、貨櫃、索具、儲備品及燃料等之滅失或毀損，協會不予承保。³²⁴

三、入會船舶之修理或清潔

入會船舶之修理費用或其任何部分之清潔費用，或任何相關之費用，協會不予承保，但依協會規則關於污染責任或共同海損之規定得請求補償者，則不在此限。³²⁵

四、貨物及運費

預定裝在於入會船舶，或裝載中或已裝載於入會船舶之貨物之毀損或滅失，或因此等貨物所生之責任，或入會船舶之運費或租金之損失或部分損失，協會不予承保，但若該等毀損、滅失或責任構成損害賠償之一部分，或船舶所有人所支付費用之一部分，而得依協會規則關於對貨物之碰撞責任、對貨物之責任及共同海損之規定請求補償，則不在此限。³²⁶

五、污染

除協會規則關於承保污染責任之規定外，因洩漏或排放或有洩漏或排放油料或其他物質之虞所致之損失或責任，協會不予承保。³²⁷

六、救助

對入會船舶之救助，或對入會船舶提供有救助性質之服務，及其相關之任何費用，協會不予承保，但得依協會規則關於人命救助、為防止或減少環境損害之特別補償或共同海損之規定請求補償者，則不在此限。³²⁸

七、傭船契約

除協會規則另有規定外，入會船舶因違反或解除傭船契約或其他契約所生之損失，協會不予承保，但得依協會規則關於對貨物之責任

³²⁴ 2007 P&I Rules, Rule 20 (2) .

³²⁵ 2007 P&I Rules, Rule 20 (3) .

³²⁶ 2007 P&I Rules, Rule 20 (4) .

³²⁷ 2007 P&I Rules, Rule 20 (5) .

³²⁸ 2007 P&I Rules, Rule 20 (6) .

或共同海損之規定請求補償者，則不在此限。³²⁹

八、公路交通責任

因任何規範車輛之使用或保險之國家法規所生之責任，協會不予承保。³³⁰

九、雇用人之責任

因違反對船員或額外人員以外之受僱人之義務所生之雇用人責任，協會不予承保。³³¹

十、呆帳

因無法收回之帳款或任何人之破產所致之損失，協會不予承保。³³²

十一、詐欺

因船舶所有人之代理人、聯營公司或受僱人之詐欺行為所致之損失，協會不予承保。³³³

十二、延滯

因入會船舶之延滯所生之索賠，協會不予承保。³³⁴

十三、拖帶及救助

入會船舶對於其他任何船舶或物體，除為救助或試圖救助海上人命之目的所必要外，所為之拖帶或救助行為所生之責任，協會不予承保，但得依協會規則關於對入會船舶為拖帶船之規定請求補償者，則不在此限。³³⁵

十四、貨物連續運送

³²⁹ 2007 P&I Rules, Rule 20 (7) .

³³⁰ 2007 P&I Rules, Rule 20 (8) .

³³¹ 2007 P&I Rules, Rule 20 (9) .

³³² 2007 P&I Rules, Rule 20 (10) .

³³³ 2007 P&I Rules, Rule 20 (11) .

³³⁴ 2007 P&I Rules, Rule 20 (11) .

³³⁵ 2007 P&I Rules, Rule 20 (13) .

除協會規則另有規定外，依連續運送契約以入會船舶以外之運送方法運送貨物所生之責任或損失，協會不予承保。³³⁶

第三款 不法運送

協會不承保任何入會船舶因運送違禁品、突破封鎖線或受僱進行非法交易，或協會董事會考量所有情狀後認為入會船舶所進行之航程或受僱從事之交易，具有不謹慎、不安全、過份危險或不當之性質，所生之任何責任或費用。³³⁷

第四款 核子燃料之危險

除另有書面協議外，下列情形直間或間接造成或引起之滅失、毀損、受傷、生病、死亡或其他事故所生之責任或費用，無論是否可歸責於船舶所有人或其雇用人或其代理人之過失，協會皆不予承保。本除外條款不適用於協會經理人另以書面同意入會船舶運送貨物屬於1965年英國核子裝置法及其相關子法定義之除外品之情形。

(一) 因核子燃料、核子廢料或任何盒子燃料燃燒所產生之放射性，所致之離子化輻射或污染。³³⁸

(二) 任何核子裝置內或反應爐內之放射物、有毒物、爆炸物或其他危險物或污染物，或其他核子裝配或核子組成部分。³³⁹

(三) 任何使用原子或核子分裂或融合或其他類似反應或放射力或物質之武器或裝置。³⁴⁰

(四) 任何放射性物質之放射物、有毒物、爆炸物或其他危險物或污染物。³⁴¹

³³⁶ 2007 P&I Rules, Rule 20 (14) .

³³⁷ 2007 P&I Rules, Rule 22.

³³⁸ 2007 P&I Rules, Rule 23 (A) .

³³⁹ 2007 P&I Rules, Rule 23 (B) .

³⁴⁰ 2007 P&I Rules, Rule 23 (C) .

³⁴¹ 2007 P&I Rules, Rule 23 (D) .

第五款 戰爭危險

除協會另以書面同意承保外，協會不承保因下列情形所生之責任或費用：³⁴²

- 一、由於戰爭、內戰、革命、叛亂、暴動或因此產生之內亂，或任何與交戰國敵對行為，或因交戰國敵對行為，或任何恐怖行為所引起。如對是否為恐怖行為有爭議，以協會董事會所為之決定，為最終決定。
- 二、除船員之不法行為及海盜行為以外，捕獲、扣押、逮捕、限制或扣留及因此所生之後果，或以此為目的之任何企圖恐嚇行為。
- 三、由於地雷、魚雷、炸彈、火箭、砲彈、炸藥或其他類似之戰爭武器。但因單純運送此類武器所生之責任或費用則不在此限。

第六款 船體保險已承保之危險

關於船體保險承保之危險，除協會另以書面同意或協會規則另有規定外，任何船舶所有人於足額投保船體保險，且其保險條件不劣於1982年1月1日勞伊茲海上保險單MAR格式，並附加1983年10月1日協會定時船體保險條款，及不適用自負額或免賠額之情況下，該船體保險所承保之風險、責任或費用，協會不予承保。³⁴³

第二項 法定除外不保事項

英國之防護及補償協會與船舶所有人間所訂定之防護及補償保險契約，通常約定協會規則及防護及補償保險契約受英國法律管轄並應依英國法律解釋之。³⁴⁴英國法院已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，

³⁴² 2007 P&I Rules, Rule 25.

³⁴³ 2007 P&I Rules, Rule 24.

³⁴⁴ 2007 P&I Rules, Rule 46 (1) .

該法第 55 條 (2) (a) 前半段規定：「保險人不承保因被保險人故意行為所致之任何損失。」³⁴⁵

蓋被保險人故意行為所致之損失，保險人不予賠償，乃保險法之基本原則，被保險人故意行為不具偶然性，與保險乃承保不確定之危險之原則有違，如予承保，將引發道德危險，不僅保險人不堪負荷，並可能對公共利益造成損害³⁴⁶，因此，防護及補償協會不承保由船舶所有人故意行為所導致的任何損失。

至於防護及補償保險是否承保船舶所有人重大過失所致之損失，由於重大過失與故意仍屬有間，其非難性不完全相同，且重大過失所引起之損失，仍不失其偶然性，故除保險契約之準據法或協會規則另有規定外³⁴⁷，防護及補償保險對於船舶所有人重大過失所生之損失，仍予承保。³⁴⁸

第三項 補償責任之限制

防護及補償協會依防護及補償保險應負之補償責任，關於其所負補償責任之限制，包括船舶所有人法定責任限制、自負額及最高補償限額，分別說明如下。

第一款 船舶所有人法定責任限制

船舶所有人所負法律上責任，如依任何有關國際公約或內國法律之規定，船舶所有人得主張責任限制，例如：1924 年海船所有人責任限制公約 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of

³⁴⁵ Marine Insurance Act 1906, 55 (2) (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew.

³⁴⁶ Edward Richard Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, 3rd edition, London: Butterorth & Co., 1975, p.247, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，1983 年，第 159 頁。

³⁴⁷ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (iii) (f) .

³⁴⁸ 曾孝賢，同前揭註 15，第 159 頁。

Owners of Sea-going Vessels, 1924)、1957年海船所有人責任限制公約 (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957)、1976年海事求償責任限制國際公約 (Convention on Limitation of Liability for Marine Claims, 1976)、海牙規則、海牙威斯比規則、1969年油污損害民事責任國際公約 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, CLC 1969) 等等，則除協會規則另有規定，或協會另安排特別保險予以承保外，協會僅承保船舶所有人之法定限制責任，就船舶所有人超過其法定責任限制之求償金額不負補償責任。³⁴⁹

例如協會承保船舶所有人之貨物責任，原則上以海牙威斯比規則課與運送人之責任範圍為限，除非協會經理人另以書面特別同意承保外，否則若船舶所有人簽訂之海上運送契約所約定之運送人免責或限制責任條款較海牙威斯比規則之規定更為不利者，協會董事會得在該運送契約之免責或限制責任條款視為與海牙威斯比規則規定相同之範圍內，依其判斷拒絕船舶所有人之索賠或減少其索賠金額。³⁵⁰

第二款 自負額

協會為免小額賠償之煩瑣，並促使船舶所有人謹慎從事起見，有自負額 (deductible) 之適用，即在一特定金額以下之責任、損失及費用，協會對船舶所有人不予賠償。³⁵¹ 自負額乃指船舶所有人之損失低於約定數額者，協會不負補償責任，而於損失超過約定數額時，協會就超越部分負補償責任。自船舶所有人之立場而言，由於就該約定之數額無法自協會獲得補償，而需自行負擔約定數額之損失，故稱之為自負額，反之，自協會之立場而言，係對船舶所有人請求補償之金額中扣除該約定數額後予以補償，故有稱之為扣減額。³⁵² 航運實務上

³⁴⁹ 2007 P&I Rules, Rule 27.

³⁵⁰ 2007 P&I Rules, Rule 19 (17) (i) .

³⁵¹ William D. Winter, *Marine Insurance: Its Principle and Practice*, 3rd edition, New York: McGraw-Hill Book Company, 1952, p.309, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 51 頁。

³⁵² 曾孝賢，同前揭註 15，第 143 頁。

多稱之為自負額，故本文以自負額稱之。

自負額之作用，一方面使船舶所有人自負一部分之損失，以促使其提高警覺，注意避免或減輕損失，另一方面可大幅減少協會日常理賠事務，節省理算及其他相關費用。由於自負額之約定，可減少損失與協會營運費用，對協會誠屬有利，對船舶所有人而言，亦可減少保險費之分擔。³⁵³關於自負額數額之多寡及計算方式、適用於何種承保項目、應對每一保險事故為之或應對每一航程中發生之所有保險事故合併後之數額為之，則須視協會規則或協會與船舶所有人間之特別約款而定。

協會於約定自負額時，應考慮船舶所有人是否有能力負擔自負額之數額，及自負額之數額是否足以促使船舶所有人提高其注意力³⁵⁴，否則若自負額之數額過高，船舶所有人無力負擔，協會之保險功能無法發揮，若自負額之數額過低，不足以啟船舶所有人謹慎之心，則不能達到約定自負額之目的。³⁵⁵

第三款 最高補償限額

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，並無限制最高補償額度之必要³⁵⁶，故除了基於公平原則及財務負擔之考量，對於油污染責任風險定有最高補償限額外，協會承保其他責任風險並未規定補償金額之限制。

協會在油污染賠償責任採最高補償限額方式承保，1998年2月

³⁵³ 同前註。

³⁵⁴ John C. Moore, Liability for damage to property carried, to be carried, or which has been carried; both-to-blame cases and liability for recovery over by non-carrier; liability for cargo's proportion of general average not otherwise collectible; policy exclusions and protective clauses, Tulane Law Review, vol. 43, No.3, p.588, 轉引自曾孝賢，同前揭註 15，第 146 頁；

³⁵⁵ 曾孝賢，同前揭註 15，第 146 頁。

³⁵⁶ 同前註，第 147 頁。

20 日以前，協會之油污染責任最高承保限額為美金 5 億元，1998 年 2 月 20 日起提高至美金 7 億元，隨後因船舶所有人要求，於 2000 年 2 月 20 日起已提高至美金 10 億元³⁵⁷，就美金 10 億元補償限額的油污染責任風險而言，該補償限額已高於目前國際公約或國內法對於船舶所有人油污染賠償責任所規範之責任限額，例如修正 1969 年油污染損害民事責任國際公約之 1992 年議定書，規定船舶所有人之賠償責任限額為 5970 萬之特別提款權，因此協會所定油污染責任風險之最高補償限額係相當高之補償限額，在通常情況下，能夠確實充分保障船舶所有人之責任風險。

應注意者係，儘管協會之油污染責任最高補償限額為美金 10 億元，船舶所有人基於降低會費費率等考量，亦得與協會約定較低之最高補償限額並載明於入會證書。就其他種類之船舶所有人責任風險，協會規則雖未規定任何最高補償限額，但船舶所有人基於降低會費費率等考量，亦得與協會另行約定最高補償限額並載明於入會證書。

³⁵⁷ 傅翠如，同前揭註 229，第 68 頁。

