

# 英國海上保險法與 1983 年協會 船體時間條款對共同海損賠償 之探討

A Study on General Average Claim of Marine  
Insurance Act and Institute Time Clause ,1983

撰稿人：曾文瑞

Wen-Jui Tseng

黃心蓮

Hsin-Lien Huang



# 英國海上保險法與 1983 年協會船體時間條款 對共同海損賠償之探討

## 摘 要

共同海損為一古老的海事分攤制度，旨在當海上航行遭遇危險事故時，為了船貨之共同安全，而為之犧牲或支付之費用，由全體利害關係人共同分攤。國際間為了統一共同海損的規範而制定約克安特衛普規則，隨著運輸型態的改變及貿易習慣的變遷，自 1860 年格拉斯哥決議開始經歷多次的修正，目前最新的修訂於 2016 年國際海事委員會第 42 屆大會上通過，稱為 2016 年約克安特衛普規則。自海上保險問世以來，海上保險契約多將共同海損納入其承保範圍，本研究旨在探討海上保險對共同海損的賠償責任，參照英國海上保險法中保險人對共同海損賠償之規定，並對船舶保險條款中有關共同海損之規定，進行逐條分析。

關鍵詞：共同海損、船體保險、英國海上保險法

---

曾文瑞先生：國立高雄科技大學航運管理系暨研究所教授。

黃心蓮小姐：富邦產物保險股份有限公司工程暨海上保險部商品部理賠科；國立高雄科技大學航運管理研究所碩士。

# Abstract

General average has been an ancient contribute systems, which is for a loss incurred during maritime adventure, towards which the whole concern is bound to contribute proportionally, because it was for the purpose of the common safety and preservation. York-Antwerp Rules is the rule that made in order to unify the general average. It is revised from The Glasgow Resolutions 1860 for several times with the type of the ocean transportations and the vicissitudes of trade usage. The newest revision is called as York-Antwerp Rules passed in the 42th Meeting of International Maritime Committee in 2016. Since the advent of marine insurance, general Average losses has covered by most marine insurance policy. This study focuses on general average claim of marine insurance law and insurance policy, Finally, this study discuss the general average clause of Institute time clause.

Keywords: General average, Hull Insurance, Marine Insurance Act 1906

# 壹、緒論

## 一、研究背景與動機

海上航運與貿易一直被視為風險甚鉅的冒險事業，若海難事故發生時，為了避免航行共同危險或減輕與全體航行有關之利害關係人的損害，因此而產生了額外的財產犧牲或費用，則應由受益之各方共同分擔損失，方符合公平原則，此乃共同海損制度的由來<sup>1</sup>。儘管 21 世紀的現在航運業者已較過去掌握更充份的航行資訊，對於船舶的設備、碼頭設施等有關安全的法規與軟硬體裝置亦都大幅提昇，但是於航行過程中仍充斥著許多不可預料的風險。如 2018 年 3 月，Maersk Line 所屬之 Maersk Honam 輪於航行至 Arabian Sea 約 900 海哩處時貨艙發生火災，火災控制後被拖救至杜拜的 Jebel Ali 港。因火災導致該船救助費用以及停泊和卸貨作業都將產生非常高的成本，Maersk Line 隨即宣佈成立共同海損(General Average)。初步要求所有被救助成功的利害關係人收取其財產價值 42.5%的救助擔保(salvage security)，以及收取財產價值的 11.5%之共同海損保證金，兩者合計為 54%的 CFR(Cost Freight)貨物價值，此分攤比例可謂非常驚人<sup>2</sup>。另一起發生於 2018 年 9 月，萬海航運之 WAN HAI 502 的貨櫃船於 8 月 30 日擱淺在印尼海域，萬海航運亦於 9 月 3 日宣布共同海損，同樣的理算公司(Richards Hogg Lindley)初步要求所有被救助成功的利害關係人收取其財產價值 22%的救助擔保(salvage security)，以及收取財產價值的 8%之共同海損保證金，兩者合計為 30%的 CFR 貨物價值<sup>3</sup>。

共同海損是海商法中最古老的制度之一，其概念已經發展了數千年，最早出現於古希臘之法律，如西元前九百年的羅地海法(Law of Rhodes)即已確立「為了減輕載重而投棄之商品，則為全體遭受之損失，應由全體分攤」之原則<sup>4</sup>。海上運送具有國際性，從事貨物運送的船舶，多航行於法律、習慣不同之國家、港口，而且船舶、貨載、運費之利害關係人亦大多屬於不同國籍，一旦宣布共同海損，經常發生管轄地、準據法等涉外法律的適用問題，使共同海損的處理造成相當之不便。因此，國際間為統一共同海損之犧牲、費用即分擔等規定，遂有約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules, Y.A.R.)之訂定。約

---

<sup>1</sup> 林群弼(2003)，〈論共同海損制度之沿革及展望〉，《臺大法學論叢》，第 32 卷第 3 期，頁 209。

<sup>2</sup> Richards Hogg Lindley Average Adjusters and Marine Claims Consultants, Salvage & General Average Security Demands of MAERSK HONAM, [www.rhlg.com/clients](http://www.rhlg.com/clients), (accessed 28 October, 2018); 曾文瑞(2018)，〈共同海損與海上保險〉，《保險經營論壇》，第 60 集，頁 1。

<sup>3</sup> Richards Hogg Lindley Average Adjusters and Marine Claims Consultants, Salvage & General Average Security Demands of WAN HAI 502, [www.rhlg.com/clients](http://www.rhlg.com/clients), (accessed 28 October, 2018)

<sup>4</sup> “The Rhodian law decrees that if in order to lighten a ship merchandise is thrown overboard, that which has been given for all shall be replaced by the contribution of all.”, F.D. Rose, GENERAL AVERAGE: Law and Practice (2005), p.1.

克安特衛普規則是實務規則並非國際公約，故無強制適用之問題<sup>5</sup>，只有在運送契約或保險契約中約定適用方有其適用。長久以來，國際間對此規則的使用已達成統一的共識，且已被海運界、保險界等接受和廣泛採納，並積極影響著海運國家的相關立法。

英國為海上保險制度的發源地，英國海上保險法 (Marine Insurance Act 1906；簡稱 M.I.A. 1906) 在 1906 年 12 月 21 日經英國國會通過後，自隔年 1 月 1 日實施且沿用至今。M.I.A. 1906 作為實務所採用的英國保險商業組織制訂之定型化契約及條款的準據法，深刻影響全球海上保險市場之運作，更可見該法在國際海上保險市場上有著重要地位。因此，聯合國貿易暨發展委員會即將英國海上保險法與實務條款譽稱為國際海上保險事實上 (de facto) 之國際法<sup>6</sup>。於 M.I.A. 1906 中也詳細明文規定共同海損之意義與保險人對共同海損之賠償規定。

前全球船舶保險市場以歐洲為主，其中又以英國的協會船體論時保單 (Institute Time Clauses，簡稱 ITC) 最為廣泛使用，協會船體論時保單自 1888 年制定至今，目前保險實務以 ITC, 1983 為主要保險契約。除英國協會船舶保險外，尚有美國協會船舶保險條款 (American Institute Hull Clauses，簡稱 AIHC) 及中國船舶保險條款皆為船舶保險的強勢條款<sup>7</sup>。

船體保險雖將共同海損犧牲及分擔共同海損的賠償責任納入其承保範圍，當船舶所有人宣布共同海損後，仍須符合保險契約之內容，被保險人方能向保險人索賠。因此，為了能減少共同海損賠償責任之糾紛，探討發展數千年的共同海損制度，進一步了解海上保險中共同海損條款之規定，為航運有關之船東與貨主於安全經營管理中之重要課題。

## 貳、共同海損制度

### 一、共同海損之起源

共同海損，是海商法特有的古老制度及習慣。一般認為起源於西元前九百年之羅地海法 (Rhodian Law)。羅地島原係愛琴海中之一小島，為古代交通往來之要衝，往來船舶如遇糾紛多在該島解決，因此商業繁盛。為保航運與交易之安全，故將諸多當時之習慣彙編成法，即為相傳之羅地海法<sup>8</sup>。該法中訂有如為減輕載重而投棄貨物，所遭受之損失

<sup>5</sup> 曾文瑞(2017)，《海上貨物保險基礎理論與實務》，頁 107。

<sup>6</sup> UNCTAD, Legal and documentary Aspects of the Marine Insurance Contract, TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982, P.11-12.轉引自羅俊璋(2016)，〈論損失填補原則於海上保險之適用〉，《東海大學法學研究》，第 46 期，頁 174。

<sup>7</sup> 陳俊傑(2009)，《2003 年國際船體保險條款之研究兼論與 1983 年協會定時保險條款之比較》，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，頁 12；游智喬(2015)，《1983 年協會船舶保險之危險條款研究》，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，頁 5；徐慈廷(2014)，《2003 年國際船舶保險條款之研究》，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，頁 5。

<sup>8</sup> 林群弼(2003)，同前揭註 1，頁 209。

應由全體分攤。此規定後為羅馬法所繼承，於查士丁尼法典(Justinian Digest)第十四卷第二章中記載：「羅地法規定，如為減輕船舶之載重而將商品丟棄，此種為共同利益而產生的損失，應由全體共同分攤<sup>9</sup>。」此時的共同海損已呈現三項特質：(1)投棄貨物僅是共同海損的具體例證之一，其它類似性質之損害亦可被視為共同海損行為；(2)此種分擔原則僅限於為全體犧牲且自願造成之海上損失；(3)其它複雜的情況是否可被視為共同海損損失，應依前兩項原則而定<sup>10</sup>。

法國之羅安(Rouen)於 1556 年至 1584 年間彙編的吉丹海法(Guidon de la mer)中，對共同海損的定義為：「保險人對貨物裝載後所生之費用、損失及損害有賠償責任，此等損害統稱為海損，並可分為數種類。第一種被稱為共同海損，其損害係為救助船舶和貨物所為之投棄，或截斷錨鍊、帆或桅杆而生。因此種海損須由船舶和貨物共同分擔，因此被稱為共同海損。<sup>11</sup>」此為在習慣法中就共同海損最早的定義。

英國於 1799 年法庭始對「共同海損」一詞作出明確的定義，法官 Lord Stowell 認為共同海損之發生係為了全體共同利益和安全，則此損失需由全體利害關係人依比例分攤<sup>12</sup>。兩年後，法官 Lawrence J 在 Birkley v. Presgrave 一案中對共同海損有更明確的定義：「凡為保全船舶和貨物而做出的額外犧牲或費用均屬於共同海損，該損失必須由所有受益各方按其保存利益之比例分攤<sup>13</sup>。」此後直至 1906 年，英國海上保險法頒布後始對共同海損作有明文之規定。此判決為多數英國法例所採用，船舶及貨物在航海中遭逢危險之際，與其不投棄、不處分而終至全數財產俱告滅失，不若犧牲一部分財物，保全其他部分。但是航海冒險，禍福與共，事理應力求衡平，既不可使為共同利益或安全而被合理犧牲之人，獨自蒙受損失，亦不可使因他人之犧牲而獲得保全之人，獨自享有保全之利益<sup>14</sup>，故此犧牲基於公平原則應由受損與受保全財物之全體所有人共同負擔，方為公正。

---

<sup>9</sup> Dig Lib xiv tit 2 foll of Justinian Digest “The Rhodian law decrees that if in order to lighten a ship merchandise has been thrown overboard, that which has been given for all should be replaced by the contribution of all.”

<sup>10</sup> 王衛聰(2014)，《海上保險法與共同海損》，頁 543。

<sup>11</sup> “The insurer is bound to indemnify his merchant for the expenses, losses (mises), average, and damage which occur to the merchandise from the time of loading, the whole of which is comprised in this word average, which receives several divisions. The first is called common or gross average, that which arises by jettison, for ransom or composition, for cables, sails, or mast cut for the saving of the ship and merchandise, the compensation for which is levied upon (se prend sur) the ship and merchandise; for which reason it is called common.” *ibid.*, P.7.

<sup>12</sup> “General average is for a loss incurred, towards which the whole concern is bound to contribute pro rata, because it was undergone for the general benefit and preservation of the whole.”, *The Copenhagen* (1799) 1 C. Rob. 289.

<sup>13</sup> “All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo come within general average and must be borne proportionately by all those who are interested.”, cf. *Birkley v. Presgrave* (1801) 1 East 220. See F.D. Rose, *op. cit.*, P.1.

<sup>14</sup> 劉宗榮(2007)，《新海商法》，頁 455。

英美等國將共同海損法稱之為「基於衡平原理之海的自然法」<sup>15</sup>，在 *Milburn v. Jamaica Fruit Importing Co* 一案中法官認為共同海損之分攤並非是基於契約，而是建立在遭受共同危險時為保存船貨而作出的特殊犧牲或費用而產生的損失，必須由全體利害關係人按比例分攤之衡平原理<sup>16</sup>。法律所追求者為公平而已，犧牲他人保全自己，固然有失公平；犧牲自己保全他，亦非公正之道。衡平說之概念「利益均霑，損失同受」<sup>17</sup>，符合公平原則，較為可採。

## 二、共同海損之成立要件

根據 1906 年英國海上保險法第 66 條第 2 項規定：「於共同航程其間遭遇海上風險，為保全財物，自願或合理所為或發生的額外犧牲與費用，是為共同海損行為<sup>18</sup>。」依 2016 年約安規則之規則 A 第 1 項規定：「稱共同海損行為者，僅限於為共同安全使海上同航程財產免於危險之目的，故意且合理所為或所致之任何非常犧牲或支出費用之行為<sup>19</sup>。」以及規則 C 第 1 項規定：「僅限於共同海損行為直接結果之損失、毀損或費用，得認為共同海損<sup>20</sup>。」再依我國海商法第 110 條規定：「稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意且合理處分，而且直接造成之犧牲及發生之費用。」茲依此分析共同海損損失之成立要件如下：

### （一）船舶於共同航程中之財產遭遇共同危險<sup>21</sup>

共同海損須發生於共同航程之同一航程中始可。所謂共同航程中之共同危險，指貨物裝載於船舶上，主觀上與船舶有一致完成航行之目的，客觀上又有加入海上共同航程之形式，且由船舶控制航行之關係。故其危險須為船舶航程期間之危險，始有共同海損之適用，至於非船舶航程期間所生之損害及費用，則無共同海損之適用。

所稱「危險」，係指客觀情狀具有公平之理由(there must be fair reason)<sup>22</sup>，足認船舶及貨物存在必然會發生之危險，未必是屬於危急的(Imminent)，但絕對是要實際存在的

<sup>15</sup> 楊仁壽(2000)，《共同海損法論》，頁 11。

<sup>16</sup> “The foundation of a general average claim is ordinarily not that of contract, but is founded upon a loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo in the time of peril, and which must be borne proportionately by all who are interested.”, *Milburn v. Jamaica Fruit Importing Co.*, 1900, 2 Q.B. 540 at 546, 550.

<sup>17</sup> 楊仁壽，同前揭註 15，頁 456。

<sup>18</sup> Marine Insure Act, 1906 Sec. 60(2) ”There is general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the imperiled in the common adventure.”

<sup>19</sup> York-Antwerp Rules 2016, Rule A: 1. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

<sup>20</sup> York-Antwerp Rules 2016, Rule C: 1. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

<sup>21</sup> 張新平(2015)，《海商法》，頁 350；曾文瑞，同前揭註 5，頁 99。

<sup>22</sup> 陳猷龍(2018)，《海商法論》，頁 376。

(Real and Substantial)<sup>23</sup>。在 *Watson v. Firemen's Found Insurance Co*<sup>24</sup> 一案中，法官認為無理由足以認為船舶及貨物遭受危險之情形下，船長誤以為船艙失火，係屬想像之危險，不能認為共同海損。船長誤認危險存在，顯有過失，其處分致他人受損害，已屬侵權行為之性質，與共同海損之旨趣不合。此外，危險須對船舶、貨物及其他財產造成共同危險，若僅使某貨物毀損或僅使船舶受損，又或僅為保全船舶而犧牲貨載，均非屬共同海損。

## （二）須有故意且合理之處分

### 1. 須出於故意

此行為必須是出自於故意之異常行為，若出於正常性的運送行為或屬於契約約定之行為，係為履行契約義務之行為，非屬共同海損行為<sup>25</sup>。所謂故意行為，係因為行為者於著手時對於結果有預見可能性，而自由決意並積極使其發生，不但對於救助行為有認識與意欲，對於損害結果也有所預見，同時對此損害也具備著意欲。船長須明知如為何項處分即會發生何種損失之結果，然為了避免共同危險，仍毅然採取該項處分，則其結果即為船長所可以預見的。約克安特衛普規則之規則 A 以自願(Voluntarily)代替 1906 英國保險法之故意(Intentionally)，由此可知，共同海損的處分強調故意的性質，必須是明知而有意使其發生。

### 2. 合理之處分

所謂合理，係指共同海損行為合乎目的且未逾越必要之程度。合目的者，即為合乎避險之目的也。合理之處分須「恰如其分」，例如投棄一部份貨物，即可增加浮力脫離危險，無須投棄全部貨物，增加損失。共同海損行為是否合理，有主觀及客觀兩種說法。主觀主義者，認為由決定共同海損行為之人的主觀的判斷即可，若船長已為相當之注意，經慎重考慮並盡其能事，法律即應推定其行為為合理。客觀主義者，認為應依其情形作客觀之判斷。船長之主觀判斷，縱使經證明已為相當之注意，若與客觀之判斷不合，仍非合理。

約克安特衛普規則將「合理性」列為至上規則(Rule Paramount)，除非犧牲或費用具合理性，否則不予分擔，可見合理性要件之重要性<sup>26</sup>。但為鼓勵當機立斷採取處分以維護共同之安全，因此關於「處分方法及處分程度之合理性」應從寬認定，只要船長基於

<sup>23</sup> 邱展發(1997)，〈共同海損實務〉，《保險專刊》，第 49 期，頁 155。

<sup>24</sup> *Watson v. Firemen's Found Insurance Co* (1922), 2 K.B. 355. See O.C. Giles, Chorley and Giles's Shipping Law, 7<sup>th</sup> Edition, 1980, P.219.

<sup>25</sup> 蔡佩芬(2017)，《海商法》，頁 359。

<sup>26</sup> York-Antwerp Rules 2016, Rule Paramount: In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

誠信而對共同安全加以注意即為合理，不容他人以事後的先見之明，對船長之行為加以抗辯以免船長畏怯不前或推諉責任，耽誤海損處分之時機，失去共同海損之意義<sup>27</sup>。

### （三）須為共同海損行為「直接」造成之犧牲與費用

共同海損造成之犧牲及發生之費用僅限於共同海損行為直接所致，亦即共同海損行為與結果之間沒有其他因素介入，只有共同海損行為直接結果(directly consequence)的滅失、毀損或費用才可以被列入共同海損<sup>28</sup>。如因巨風掃落貨物並非共同海損之犧牲，但為使船舶平衡而投棄貨物，則屬共同海損之犧牲。若係「間接性」的損害，不得列入共同海損，例如船舶或貨物，因延遲或喪失市場所發生之損失，不得列入共同海損。觀我國海商法第 110 條與英國海上保險法第 66 條第 1 項，均有共同海損損失必須直接由於共同海損行為所致之規定。

共同海損之犧牲包括貨物、船舶以及運費。貨物之犧牲，譬如部分貨物投棄入海，灌救貨物所致之濕損、燃燒貨物以使引擎繼續運作等。船舶之犧牲，如船舶主動觸礁以避開暴風雨所致之危險、為使觸礁船舶脫困而致船舶受損。運費之犧牲，如為避免共同危險，船舶所有人毀損部分貨物致使其無法被載運之目的港，船舶所有人因此而失去對該部分貨物之所有人請求運費。

### （四）犧牲與費用必須係「額外」性質

共同海損行為所致之犧牲或費用，必須具有額外性質(extraordinary)，只要是船舶所有人、船長於航行或管理船舶之通常行為，不得認為共同海損行為。在運送契約義務下，船東本就必須負擔財產之損耗及費用之支出，例如船舶之燃料及船員薪資等<sup>29</sup>，此均為在收受運費下船東應負擔之成本，故唯有非屬運送契約所應負責之損害或費用，對船東而言才是額外的負擔。

根據約克安特衛普規則之規則 A 的規定，共同海損的犧牲和費用具有額外(extraordinary)的性質。相較於貨物，船舶的額外犧牲和費用判斷不易，一般依是否為正常航行下所必須的支出或是為了避免危險的手段來認定，但仍要依個別情況來判定<sup>30</sup>。

### （五）須船舶或貨物因共同海損行為獲得保全

船長為共同海損之處分，必須有實質之成果，即必須有財物獲得保全，否則無法論

<sup>27</sup> 王衛恥，同前揭註 10，頁 559。

<sup>28</sup> 劉宗榮，同前揭註 14，頁 460-461。

<sup>29</sup> 王衛恥，同前揭註 10，頁 560。

<sup>30</sup> 李媿芝(2011)，《由 2004 年約克安特衛普規則對我國海商法共同海損章修正之建議》，頁 26，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文。

及損害之分攤<sup>31</sup>。依我國海商法第 111 條之規定，共同海損以「各被保存財產價值」與共同海損總額比例，由各利害關係人分擔之。可知，須有保存之事實方有分擔之計算。假若船舶及貨物全部滅失，則即使在滅失之前，船長曾經為共同海損行為，並因此而使船舶貨物毀損滅失或負擔費用，其犧牲或費用仍應各自承擔，不得主張列入共同海損之損失。

共同海損行為是否須與其效果有因果關係，各國的法律有不同的規定。一般則有因果主義與殘存主義兩種主張。因果主義主張處分行為與財產保存之間，須有因果關係。船長為共同海損之處份，直接導致船貨被犧牲或發生費用，必須是其他部分獲得保全之原因。若被犧牲與被保全的部分全無因果關係，即不得視為共同海損；殘存主義係指不論行為與效果之間有無因果關係，只要處分行為執行後，財產有所保存，即能成立共同海損<sup>32</sup>。

另一方面，依共同海損保存財產之種類，又可分為並存主義、船舶單存主義與種類不問主義<sup>33</sup>。並存主義主張共同海損行為實施後，必須船舶及貨物兩者均有一部分存留，共同海損始成立；船舶單存主義係指共同海損行為實施後，至少須船舶有一部分存留，至於貨物是否受保存則不納入考量；種類不問主義係指共同海損行為實施後，只須船舶或貨物任一方有一部分存留，即可認為共同海損。

因果主義之舉證較為困難，且容易使共同海損行為人猶豫不決而錯失良機。依我國海商法第 111 條規定，可得知我國採殘存主義，只要財產被保存，共同海損即以被保存財產的價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔。而對於被保存財產與共同海損行為間之關係，依約安規則之規則 A 與我國海商法第 111 條，可知是採種類不問主義，只須有被保存財產，不問其為船舶或貨物，即可認為共同海損。

## 參、英國 1906 年海上保險法有之共同海損賠償規定

共同海損純為一種海事損害的分攤制度，幾乎在有海上運送時即有之，而海上保險則為一種商業交易，兩者無直接關聯<sup>34</sup>。換言之，假使有效的共同海損行為發生，其分攤制度並不因共同航程之關係人是否有投保海上保險而有所改變，各利益關係人應按其受益比例分攤損失，而不問各利害關係人是否有買保險。同理在共同海損的訴訟中，法官亦不問其個別保險人之負擔為如何，而僅考慮各利害關係人之分擔是否公平。

<sup>31</sup> 劉宗榮，同前揭註 14，頁 460。

<sup>32</sup> 應世昌(2000)，《海上保險學》，頁 504。

<sup>33</sup> 陳猷龍，同前揭註 22，頁 399。

<sup>34</sup> 曾國雄、曾文瑞、梁容禎(2003)，〈從比較法觀點論我國共同海損損失理賠之問題〉，《第一屆十校聯盟航運研討會》，基隆市，頁 203。

英國國會於 1906 年通過英國海上保險法，這部法典將多年來的海上保險慣例、案例、判例解釋等用成文法形式記錄下來，分為海上保險總則、保險利益、可保價值、告知及說明、保險單、複保險、擔保等條款、航程、保險單之轉讓、保險費、損失及委付、部分損失、補償額度、保險人賠償後之權利、保險費之退還、相互保險與附則等章節，共九十四條條文。聯合國貿易暨發展委員會曾在會議報告 *Legal and documentary Aspects of the Marine Insurance Contract* 中提及，全球超過三分之二國家都採用英國海上保險單，且深受英國保險實務影響，更使 1906 年英國海上保險法被視為各國海上保險法制度的標向，成為少數非國際公約卻比國際成文立法更有影響力的法律。<sup>35</sup>關於共同海損之規定，主要在於第 66 條第 4 項至第 7 項，茲分述如下。

#### (一) 保險人對於共同海損損失之賠償

Marine Insurance Act 1906, Section 66-(1): “A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.”

M.I.A. 1906 第 66 條第 1 項規定：「共同海損損失係指共同海損行為所致或其直接後果之損失，包括共同海損費用及共同海損犧牲。」依此規定，共同海損之行為，除了「造成犧牲」之行為外，尚包括「發生費用」之行為。

Marine Insurance Act 1906, Section 66-(4): “Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.”

而 M.I.A. 1906 第 66 條第 4 項分別規定共同海損費用與共同海損犧牲之保險賠償原則，茲分述如下：

##### 1. 共同海損費用

依英國海上保險法規定，如果產生共同海損行為之事故，為保險人所承保的海上危險，保險人即應負損害填補責任。<sup>36</sup>在第 66 條第 4 項前段規定：「除保單另有明訂外，被保險人如發生共同海損費用，可依保險單上規定自保險人獲賠屬其名下損失之比例部分。」按本段關於共同海損費用之賠償，此費用與所保財產之直接損害兩者之性質並不相同，保險人不能被對被保險人做直接賠付。因共

<sup>35</sup> 楊廂婷(2017)，《我國海商法有關海上保險理算定之研究》，頁 3。

<sup>36</sup> 楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 369。

同海損行為後之各類費用，有些可被認列為共同海損，有些則會被排除於共同海損之外，可被認列的費用又必須按各利害關係人之受益比例進行分攤，始能計算出各受益人須分攤的費用，因此在理算報告尚未做出前，無人可確知最後究竟有多少費用係屬於某一利益人名下應負責之比例，而被保險人僅就其分擔額有請求填補損害之權利，故保險人原則上僅賠付已理算完成後確定應由被保險人所負責之共同海損費用部分。

惟例外的是，假使在共同海損終止後，又有另外事故導致減少貨物之價值，使貨物的實際價值低於海損理算報告上之分擔價值時，該落差部分應由船舶負擔。在 *Green Star Shipping v. The London Assurance*<sup>37</sup>一案中，該案船方已墊付因火災而產生共同海損費用，船舶完成修理並繼續進行航程時又發生碰撞導致船舶沉沒，法官認為貨主之分擔應以貨物現值為限，故貨物價值不足其應分擔費用者，不足之部分則落於船舶負擔，假如船舶分擔之部分超過船舶保險價額而使船舶保險人對超過部分不負責任，則應由共同海損支付費用保險<sup>38</sup>(如有投保)負擔。

另外，若被保險人之投保金額小於可保價值，或於定值保單時小於保險價額，保險人對於共同海損費用之賠付應受不足額投保之影響。英國海上保險法第 73 條第 1 項規定如下：

Marine Insurance Act 1906 Section 73-(1):” Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.”

由此條文可之，依保單明示約定，對於被保險人已付或應付之共同海損分擔之賠償限額為：若負責分攤的標的物是按分攤價值足額投保，則應按共同海損分攤全額賠付；但若該標的物未按分攤價值足額投保或以其部分投保，則保險人以

---

<sup>37</sup> *Green Star Shipping Company, Limited v. The London Assurance*, 1933, 1 K.B. 378. See E. R. Hardy Ivamy, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 10th Edition, 1993, P.112.

<sup>38</sup> 當船舶發生共同海損事故後，船貨又可能因意外再度遭受損害，以至於船方已墊付的共同海損費用無法從各有關利益方取得補償。為保證這些墊付的共同海損費用能如數獲得補償，船東可代表全體利益購買此項「共同海損費用保險」。

不足額保險的比例賠償被保險人。如果另有發生應從分攤價值內扣掉的單獨海損損失，且保險人對此負有賠償責任，則該數額應從保險價值中先予扣除，以便確定保險人對分擔之責任。可以注意到的是，英國海上保險法第 73 條僅提及共同海損分攤，但是英國海上保險法第 75 條第 1 項另有規定：

Marine Insurance Act 1906 Section75-(1):” Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of the Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.”

依此條文之義，任何保險標的遭受損失但是於英國海上保險法無明示規定者，應當依據與該具體情形來適用最相近似的規定以確定賠償範圍，可知第 73 條規定適用於共同海損費用，因此保險人於賠付時須先比較保單之保險金額與該財產之分擔價值的差異，倘若保險金額較高，保險人自然可按足額之共同海損費用賠償沒有問題；如果保險金額低於其分擔價值時，保險人僅能按保險金額對分擔價值之比例，賠償該項費用。

## 2. 共同海損犧牲

英國海上保險法第 66 條第 4 項後段規定，關於共同海損之犧牲，被保險人可自保險人處獲賠全部損失，而不需由被保險人先向其他受益關係人請求分擔後再向保險人索賠，而保險人在賠償後，有權代替被保險人從其他受益關係人處獲得分擔<sup>39</sup>。在 1868 年的 *Dickenson v. Jardine* 一案中確立了這一項基本原則，該案原告在貨物遭到投棄的情況下向保險人要求賠償全部金額，在當時倫敦的慣例是保險人僅對被保險人在被投棄的貨物損失中所佔的份額負責，但是法官認為保險人的責任不能因商人和保險公司之間在倫敦的習慣而改變，故判決保險人應先賠償被保險人，而於賠償後取得代位權向船舶所有人及其他貨主請求分擔共同海損。<sup>40</sup>因共同海損犧牲之性質為財產的直接毀損，如同單獨海損就像損失來自意外事故一樣，原本就屬於保單的承保範圍，故採用與單獨海損相同的賠償方式，保險人對於被保險人之共同海損犧牲應直接賠償，而不論是否仍有他人應負責賠償。<sup>41</sup>此概念亦可見於英國海損理算師實務規則(*Association of Average Adjusters Rules of Practice*)第 B30 條前段：「依一般保險單在有共同海損犧牲之情形下，船體保險人對於船舶物料之毀損滅失；貨物或運費保險人對於貨物之滅失或運費之

<sup>39</sup> Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th Edition, 1981, para. 1005, P.880-881.

<sup>40</sup> *Dickenson v. Jardine*, 1868, L.R. 3 C.P. 639. See R. R. Cornah and J. Reeder, *op. cit.*, P. 633-634.

<sup>41</sup> E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, P.113.

損失，而這些毀損滅失是在共同海損損失中是犧牲時，保險人應負直接責任。<sup>42</sup>」。

在條文中規定保險人對於犧牲須賠償其全部損失(whole loss)，全部損失之意義即為須全額賠償，而所謂全額係指不論被保險人有無不足額保險，只要共同海損犧牲之金額沒有超過保險金額，保險人均須全額賠償。<sup>43</sup>而全部損失並不僅限於犧牲之實際項目，只要是與共同海損犧牲有關聯之損失並且被認列為共同海損者，被保險人均可應計入共同海損犧牲，向保險人求償。例如依 1994 年約克安特衛普規則數字規則第 21 條前段規定：「對於共同海損費用、犧牲和受補償項目，應給付利息，計算至海損理算書發行後三個月為止，對於由各分攤方關係人或共同海損保證金先行撥付的任何款項也應給予利息。<sup>44</sup>」故被保險人即使將此利息併入犧牲之內一併索賠，保險人對此亦不能拒絕。另外，在保險人賠付共同海損犧牲後而取得可向其他關係人請求共同海損分擔之代位求償權，其求償範圍為保險人所賠付之全部金額，故不但包括共同海損犧牲金額，亦應包括與犧牲有關聯之其他損失，例如上述之利息。在英國海損理算師實務規則第 B37 條：「於實務上(如利害關係人間無任何明示協議)，被保險人及保險人間應就保險人以支付之數額及支付之日期比例分配補償額可獲補償之利息，而無論加上該利息後，保險人是否會收取比其支付更大之數額。<sup>45</sup>」亦可見相同概念。

但是若被保險人同時為其他共同航程財產之利益關係人時，將不能適用上述之情況。英國海上保險法第 66 條第 7 款規定如下：

Marine Insurance Act 1906 Section66-(7): “Where ship, freight and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses and contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.”

由上述規定可知，當船舶、運費及貨物或其中任兩者利益屬同一被保險人時，保險

---

<sup>42</sup> Association of Average Adjusters Rules of Practice, B30 Sacrifice For The Common Safety: Direct Liability OF Underwriters:

That in case of general average sacrifice there is, under ordinary policies of insurance, a direct liability of an underwriter on ship for loss of or damage to ship's materials, and of an underwriter on goods or freight, for loss of or damage to goods or loss of freight so sacrificed as a general average loss; that such loss not being particular average is not taken into account in computing the memorandum percentages, and that the direct liability of an underwriter for such loss is consequently unaffected by the memorandum or any other warranty respecting particular average.

<sup>43</sup> 陳志生(1984)，《海上保險與共同海損之研究》，國立政治大學法律研究所碩士論文，頁 36。

<sup>44</sup> York-Antwerp Rules 2016, Rule XXI. Interest on losses made good in general average:

(a) Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

<sup>45</sup> Association of Average Adjusters Rules of Practice, B37 Apportionment Of Interest On Amounts Made Good:

That in practice (in the absence of express agreement between the parties concerned) interest allowed on amounts made good shall be apportioned between assured and underwriters, taking into account the sums paid by underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the underwriter may receive a larger sum than he has paid.

人對於共同海損損失或分擔之責任，應如同其屬不同被保險人之方式進行理賠。在 *Montgomery v. Indemnity Mutual Mar Insurance Co.*<sup>46</sup>一案中，法官認為此類共同海損犧牲，將來可自其他關係人收回，而必須分攤此犧牲之其他關係人尚包含被保險人自己，因此其真正損失並非原來的被犧牲金額，且保險人如果先全部賠償其犧牲額後，再行使保險代位權向同一人(被保險人)要求共同海損分擔，只會徒增理賠與代位之成本<sup>47</sup>，故保險人僅賠付該犧牲金額與被保險人應負責向外分攤金額之差額，而非直接對其犧牲金額之全額賠償。此理由在於同一被保險人因同一事故而發生之債權與債務原本就應互為抵銷之故。<sup>48</sup>然在實務上，保險人基於商業及時效考量，可能仍會先全額賠付犧牲，賠償時係當作此兩項標的物分別由不同人擁有之情形予以賠償，至理算報告完成後，再調整差額做為最後賠償責任。

## (二) 保險人對於共同海損分攤之賠償

Marine Insurance Act 1906, Section 66 (5) : “Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to paid, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefore from the insurer.”

依此條文之義，除保單另有明示外，如果被保險人對其保險標的物，有已支付或有應支付的共同海損分攤，保險人須依保險契約之規定賠償之。已支付之共同海損分攤係指共同海損發生後，如被保險人已先自行提供共同海損保證金(General Average Deposit)，即為已支付；假使尚未繳付共同海損保證金，則等到理算報告做出後，被保險人對其應分攤之金額即為應付共同海損分攤，無論為已付或應付金額，最後均可自保險人處受償。

此外，關於保險人賠償共同海損分攤之範圍，如前述英國海上保險法第 73 條之規定，並且在 1902 年的 *S.S. Balmoral Co v. Marten*<sup>49</sup>一案中便確立此原則，該案船方之共同海損費用與救助費用合計確定分攤價值為 £40,000，保險金額僅為 £33,000，英國上議院認同上訴法院的判決，Bigham 法官認為保險人僅須賠償被保險人 33/40 的共同海損及救助費用。因此若保單之保險金額超過或大於共同海損理算報告中該財產之分攤價值時，保險人應按該財產需負責分攤之金額賠付；若保單之保險金額低於理算報告中該財產之分攤價值時，保險人將按不足額保險之比例賠付該分攤金額。如果另有單獨海損致使產在航程完成時分攤價值因而減少，且該保險人亦有責任賠付該單獨海損者，應自保險金額中減除該單獨海損之數額，以此餘額與分攤價值之比例乘以財產需負責分攤

<sup>46</sup> *Montgomery v. Indemnity Mutual Mar Insurance Co*, 1902 1 K.B. 734, see Lowndes and Rudolf, op. cit., para.50.46, pp.705-706.

<sup>47</sup> 曾文瑞(2004)，《從損失分攤與海上保險觀點論共同海損制度》，國立臺灣海洋大學航運管理學系博士論文，頁 137。

<sup>48</sup> 王衛恥，同前揭註 10，頁 678。

<sup>49</sup> *S.S. Balmoral Co v. Marten*, 1902, A.C. 511. see Lowndes and Rudolf, para.50.16, P.638-639.

之金額為保險人應賠付之分攤金額。

### （三）保險人對共同海損損失之賠償範圍

縱然現今之貨物保險、船體保險以及船東責任保險都將共同海損犧牲及分擔共同海損的賠償責任納入其承保範圍，當船舶所有人宣布共同海損後，仍須符合保險契約之內容，被保險人方能向保險人索賠。英國海上保險法第 55 條第 1 項規定：

Marine Insurance Act 1906 Section55-(1):” Included and excluded losses Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.”

由此條文可知，除英國海上保險法中的其他規定或保險單內容之其他約定外，保險人對主力近因造成之任何損失負責，但除上述之規定或約定外，保險人對於非屬承保事故所造成之損失是無須負賠償責任的。而有關保險人對共同海損損失之賠償規定於英國海上保險法第 66 條第 6 項：

Marine Insurance Act 1906 Section66-(6):” In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.”

依此條文之義，除非保險單上有特別載明，如果不是為了避免承保事故所導致的損失而產生的共同海損，保險人對於共同海損損失及分擔是沒有賠償責任的。在 Harris v. Scaramanga 一案中，法官 Bovill 認為造成共同海損的犧牲或者損失，如果是由於保險事故或者其後果造成的，或者是由於為了避免保險事故或者其後果所作的適當努力造成的，在這種情況下，根據一般保險單的條款和海事慣例，保險人應當負賠償責任。<sup>50</sup>故保險人對共同海損的賠償責任，以保險單上載明的保險標的和保險事故造成的損失為限，如果共同海損行為是為了避免保險事故的發生，保險人有責任賠償被保險人遭受的共同海損損失；若共同海損行為避免的事故並非承保事故，則保險人不負賠償責任。

---

<sup>50</sup> “If the sacrifice or loss which occasioned the general average arose from any of the perils insured against or the consequences of them, or from proper endeavours to avert such perils or their consequences, to that extent the underwriters would, under the terms of an ordinary policy, and according to well-known maritime usage, be liable to indemnify the assured”, cf. Harris v. Scaramanga (1872) L.R. 7 C.P. 481. See F.D. Rose, op. cit., para.7.9, P.126.

## 肆、英國協會船體時間條款之共同海損條款

船舶為海上運輸最重要之工具，在海上運輸發展的初期，船舶在往返的航程中具有相當之危險，因此在兩百多年前，發展出 Lloyd's S.G. Form 即 S.G.保險單，以一張保險單承保船舶與貨物特定航程之毀損滅失。其後因為船舶的演進與貿易型態的改變，倫敦保險人協會歷經 1970、1983、2002、2003 之修訂，其中以 1983 年協會船舶時間保險條款的使用最為普遍。

1983 年協會船體險條款雖經 1995 年協會船體保險條款之挑戰，然由於 1995 年條款對被保險人而言較為不利，且加重其適航性的要求，引起各地船東代表之強力反對，故推出後在市場上之使用率較不普及<sup>51</sup>，目前我國船舶保險市場仍以 1983 年協會船舶定時條款為主，其第 11 條是對於保險人賠付共同海損之規定，共有四項，規定如下：

### 11 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

11.1 This insurance covers the Vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.

(11.1 本保險承保被保險船舶部分之救助、救助費用及/或共同海損，且在不足額保險情況下應按比例扣減，但對於被保險船舶的共同海損犧牲，被保險人得無須先行使其要求其他關係人分擔之權利，即得請求有關全部損失之賠償。)

由上述條文可知，對於共同海損分擔的賠償責任，保險人應賠付被保險船舶應分攤之比例部分，但是對於此部分的賠償，須受不足額保險的限制，若保險金額低於保險價額，則在共同海損分攤理賠時，保險人應按不足額保險的比例扣減後給付。不足額保險之比例應如何計算在條文中沒有明確規定，理賠時應參考英國海上保險法第 73 條之規定<sup>52</sup>，如果應分擔之船舶係以全部分擔價值投保，則其補償額度為全部之分擔，若並未以全部分擔價值投保，則保險人已不足額保險之比例賠償被保險人，如另有保險人應負賠償責任之單獨海損損失發生，且可自分擔價值中扣減，則該數額應自保險金額中扣減，然後才將分攤價值與保險金額做一比較以獲得不足額保險之比例，決定保險人對共同海損分擔之責任。

對於共同海損犧牲的部分，此規定在 1970 年之協會船舶定時條款並未載明，但在 1983 年之協會船舶定時條款中規定，若船東在共同海損行為後受有共同海損犧牲，不論

<sup>51</sup> 王尚卿(2011)，〈協會船體論時保單(ITC)與國際船殼險保單(IHC)〉，《保險大道—專題論述七》，第 61 期，頁 44-45。

<sup>52</sup> 曾文瑞，同前揭註 47，頁 137。

是否有不足額保險，被保險人船東可以直接向保險人請求全部犧牲額的賠償，而不必先向其他關係人請求分擔，此條文賦予被保險人直接向船體保險人索賠百分之百的共同海損犧牲額之權利<sup>53</sup>，與 1906 年英國海上保險法第 66 條第 4 項規定一致<sup>54</sup>，而保險人在賠付完成後，再行使代位求償權，向各利害關係人請求賠償。雖然條款中規定保險人須賠償共同海損犧牲之全額，但賠款仍應扣減自負額。<sup>55</sup>

11.2 Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject: but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.

(11.2 如運送契約無特別規定，理算應依據航程終止地之法律與實務；如果運送契約有規定時，理算應依據約克安特衛普規則)

依照條文規定，共同海損的理算應依據航程終止地的法律和慣例，但如果運送契約規定安約克安特衛普規則理算，則依從運送契約的規定。意即在船舶保險人和被保險人之間，有關共同海損的理算，除非運送契約規定安約克安特衛普規則理算，否則一律要根據航程終止地的法律和慣例。約克安特衛普規則目前最新的版本為 2016 年約克安特衛普規則，但運送契約中也有可能規定 1994 年或 2004 年規則，因為約克安特衛普規則在當事人約定採用時才有其約束力，且各版本並行有效，而在本條條文並無規定某一年的規則，是故只要運送契約規定共同海損理算是依照約克安特衛普規則，無論是何種版本，保險人均應按運送契約中的規定理賠。

另外，本條款並不能約束被保險船方與貨方根據運送契約所負的共同海損與救助分攤的責任，船東可隨意載貨證券或運送契約中規定其他理算規則，但是依照條文文意，雖運送契約中規定的是其他理算規則，保險人仍按約克安特衛普規則之理算進行理賠。<sup>56</sup>如船舶所有人於運送契約中規定共同海損理算適用北京理算規則，若該航次目的地是中國，則根據船舶定時條款之規定，共同海損理算應依航程終止地之法律與實務，可適用北京理算規則；若是該航次目的地是美國，則運送契約中規定的北京理算規則就不能約束船舶保險人，而應依約克安特衛普規則進行理算。

11.3 When the Vessel sails in ballast, not under charter the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until

<sup>53</sup> 陳火財、王肖卿(1989)，《一九八三年協會船體定時保單條款的解釋與適用》，頁 51。

<sup>54</sup> 楊良宜、汪鵬南(1998)，《英國海上保險條款詳論》，頁 103。

<sup>55</sup> 邱展發、秦賢次、曹有諒、黃西岩、黃承陽、詹昭浩、陽鴻彬、謝欽進(2003)，《海上保險》，頁 202。

<sup>56</sup> 楊良宜、汪鵬南，同前揭註 54，頁 105。

the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

(11.3 船舶空載航行而未訂定租傭船契約時，1974 年約克安特衛普規則規定(規則第 20 條及第 21 條除外)仍應予適用，其航程應視為自發航港地至船舶到達除避難港地或僅為加油之港地之外之第一個港地為止。然如於任何中途港地放棄原訂航程航程即應視為終止。)

此條文意旨在應用共同海損之原則於船舶空載航行，並未出租而無其他利益關係牽連之情形。換言之，除船舶外若有其他利益牽連，其犧牲或費用應為共同海損，但以英國法之概念，依照共同海損的成立原則，必須要在航程過程中有一個以上利害關係人有危險之情形，若船舶空載航行，並未出租，無任何其他利益牽連，則在技術上施救船舶之任何行為不能稱為共同海損而只能稱為救助。<sup>57</sup>然而，為鼓勵船東做合理的處置以避免更大的損失甚至全損，故有此項之規定。<sup>58</sup>在這種情形下，保險人將依 1974 年約克安特衛普規則賠付共同海損，但第 20 條及第 21 條兩條規則除外。此兩條規則是有關共同海損利息及其他損失之規定<sup>59</sup>，在無其他利益牽涉之情形下，保險人對共同海損費用支出之佣金及共同海損損失補償之利息不負賠償責任。

特別注意的是，空載航程應視為船舶到達除避難港或為了加油而停留的港口外的第一個港口為止，如果在此之前，船舶到達某中途港口或地點時，放棄了原定的航程，不再有續航的打算，則該空載航程在放棄時就應立即終止，此後發生的任何費用和損失，不再作為本航程發生的共同海損。但是實務中確定船東何時放棄原定航程，在舉證方面對保險人非常不利。<sup>60</sup>

11.4 No claim under this Clause 11 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against.

(11.4 任何關於本條之索賠，如其損失之發生非為避免或有關避免承保之危險事

---

<sup>57</sup> 王田(2007)，《船舶保險中救助、共同海損以及施救費用的相關問題研究》，大連海事大學法學碩士論文，頁 34-35。

<sup>58</sup> 羅漢文(1989)，《海上貨物船舶保險條款釋論》，頁 219-220。

<sup>59</sup> York-Antwerp Rules 1974, Rule XX. Provision of funds:

A commission of two per cent. of general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, ...

York-Antwerp Rules 1974, Rule XXI. Interest on losses made good in general average:

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of seven per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

<sup>60</sup> 楊良宜、汪鵬南，同前揭註 54，頁 106。

故，不予賠償。)

依本條重申 1906 年英國海上保險法第 66 條第 6 項之規定，即保險人僅對為避免本保險所承保的危險所發生的救助、救助費用和共同海損負賠償之責，換言之，非因本保險所承保的危險所引起的共同海損或救助，保險人不負賠償則任。

除了上述第 11 條共同海損條款外，由於共同海損事故所發生的共同海損費用或共同海損犧牲之金額有些時候並不是非常巨大的損失，然而只要船東宣布共同海損成立，就必須開始所有必要的理算程序，若是有眾多貨主涉及共同海損之分攤責任，而大費周章地進行共同海損理算，對每位貨主都要收取共同海損擔保及諸多相關手續，因此所產生的理算費用支出，必然會超過實際應攤回之金額，實屬不經濟且徒浪費人力物力。更何況可能會影響船東與貨主之間的商業關係。

面對如此情況，船東預先在安排船體保險時，要求在保單內置入一條附加條款「小額共同海損條款(Small or Petty General Average Clause)」，規定在一定金額內之共同海損損失，可以不必項其他關係人請求分攤，而由保險人完全賠付，以契約方式讓船體保險人吸收定額以內的小額共同海損。

小額共同海損條款之內容一般如下：

General Average Expenditure and /or Sacrifice up to (US\$100,000) to be Paid in Full at Owner's Option According to York-Antwerp Rules 1994 excluding Rules XX and XXI without recourse to cargo and/or other contributors. Adjuster' charges not deemed to be part of the (US\$100,000) referred to above. Claim under this clause are subject to the policy deductible.<sup>61</sup>

(共同海損犧牲或費用在 (US\$100,000) 以內由船東選擇由本保險全額賠付，並依 1994 年約克安特衛普規則 (Rule XX 及 Rule XXI 除外) 理算，不尋求貨主或其他人分攤。理算師費用不含在此 (US\$100,000) 定額內，本項索賠須是用保單自負額扣減。)

依此條款規定，當共同海損費用或犧牲金額在美金 100,000 元內，船東不需向貨主或其他關係人要求分擔，只要事故原因屬於承保範圍，除了船東所發生之利息和佣金損失不賠外，均可由此小額共同海損條款全部向保險人索賠，但是理算費用並不包含在此金額內<sup>62</sup>。另外，由於小額共同海損條款必須適用自負額，因此保單自負額之高低將影響小額共同海損條款之效果。如前例，小額共同海損條款定額為 US\$100,000，若保單自負額設定為 US\$80,000，則船東可依小額共同海損條款索賠的金額只有 US\$20,000，除

<sup>61</sup> Richard Cornah Member of the Association of Average Adjusters, A Guide to General Average, P.13.

<sup>62</sup> 邱展發(2008)，《海運事故處理》，頁 136-137。

非同一事故尚有其他共同海損以外的索賠。

小額共同海損條款所約定的金額，由船體保險人與船東協議來而定，船體保險人對於定額多寡的主要考量因素是船東對於額外支付附加保費的意願及其實際需要。通常貨櫃船因貨主眾多，為避免理算的麻煩，所採用的定額較高；散裝船因單船隻貨主數量不多，可能不需要置入小額共同海損條款，或僅採用較低定額<sup>63</sup>。

## 伍、結論與建議

共同海損制度為一古老的海事分攤制度，縱使海上保險如今蓬勃發展，共同海損對人類海運史而言，仍有其不可抹滅的地位與意義，並成為許多國家之海事法的一部份，且已被海運界、保險界等接受和廣泛採納。英國為海上保險制度的發源地，其海上保險法深刻影響全球海上保險市場之運作，在英國海上保險法中也詳細明文保險人賠付共同海損之規定，關於共同海損之犧牲，被保險人不需由被保險人先向其他受益關係人請求分擔，可直接自保險人處全額受償；共同海損費用的部分則是規定保險人在理算完成後應賠付被保險人損失比例之部分；關於共同海損分攤的賠付，英國海上保險法規定如被保險人對於其保險標的物有已支付或應支付之共同海損分攤，保險人應照契約賠償，惟共同海損費用及分攤的賠付須受不足額保險之影響。

目前全球之主要海上保險契約均將共同海損納入其承保範圍，本研究探討貨船舶保險條款對共同海損承保之規定，茲將船體保險有關共同海損的規定列如表 1

表 1 英國協會船舶定時條款(ITC, 1983)共同海損條款

承保內容	第 11 條共同海損與救助
共同海損損失	承保被保險船舶之共同海損，共同海損犧牲得全額受償，船舶空載航行時亦承保共同海損。
共同海損分攤	共同海損分攤則須受不足額保險之限制
理算依據	共同海損之理算應依據運送契約或航程終止地之法律慣例或約克安特衛普規則。
除外	非因本保險所承保的危險所引起的共同海損或救助，保險人不負賠償則任。

資料來源：本研究整理

<sup>63</sup> 邱展發(1997)，《海運索賠實務：法律保險實務與事故處理》，頁 229。

我國並無海上保險法專法，而是將海上保險規範於現行海商法第七章，觀現行海商法海上保險章有關保險人責任之規定，訂立在第 129 條，其條文內容僅廣泛規定保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，除契約另有規定外，應負賠償責任，並無保險人對共同海損賠付之相關規定。而我國海商法自民國八十八年作大幅度的修正後，至今尚未對其條款內容做任何實質上之修正。雖然目前交通部航港局委託臺灣社團法人海商法學會進行「海商法修正草案之研究」，其參照 1906 年英國海上保險法在第 198 條新增了保險人賠付共同海損犧牲與費用之規定，並在第 199 條新增在共同海損、海難救助或船舶碰撞中之利害關係物若屬同一人時，保險人之理賠規定。筆者搭配海商法學會之「海商法修正草案之研究」草案，在此也提出未來增修海商法共同海損章時之部份建議，提供參考。

#### 一、共同海損分擔：

有關保險人賠付共同海損分攤之規定，可參考 1906 年英國海上保險法第 66 條第 5 項及第 73 條第 1 項，將分擔賠付與補償額度之原則新增與海商法海上保險章中，本研究建議於海商法海上保險章中增訂：「被保險人已付或應付保險標的之共同海損分擔，得依保險契約明示約定自保險人處獲償。被保險人對於保單所承保之共同海損分擔補償額度，若被保險人以保險標的之分擔價值全額投保，則其補償額度為全部共同海損分擔額；但若保險標的並未以全部分擔價值投保，則保險人依不足額保險之比例賠償被保險人。」

#### 二、不足額保險之限制：

由於我國海上保險市場多使用英國倫敦保險人協會所制定之保險單，關於保險人賠付共同海損時應受不足額保險限制之規定，可參考 1906 年英國海上保險法第 73 條與英國協會船舶定時保險單第 11 條第 1 項之規定，本研究建議，應增列修訂如下之概念：「如發生共同海損費用，被保險人僅得請求保險人補償其應分擔部分之金額。共同海損費用之補償須受不足額保險之限制。」

# 參考文獻

## 一、中文部分

### (一) 書籍

- 1.王田(2007)，船舶保險中救助、共同海損以及施救費用的相關問題研究，大連海事大學法學碩士論文。
- 2.王肖卿(2011)，協會船體論時保單(ITC)與國際船殼險保單(IHC)，保險大道—專題論述七，第 61 期，頁 43-46。
- 3.王衛聰(2014)，海上保險法與共同海損，初版，臺北：文笙書局。
- 4.李媿芝(2011)，由 2004 年約克安特衛普規則對我國海商法共同海損章修正之建議，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士學位論文，基隆市。
- 5.林群弼(2003)，論共同海損制度之沿革及展望，臺大法學論叢，第 32 卷第 3 期，頁 207-274。
- 6.邱展發(1997)，共同海損實務，保險專刊，第 49 期，頁 153-172。
- 7.邱展發(1997)，海運索賠實務：法律保險實務與事故處理，初版，長榮叢書，臺北：三民。
- 8.邱展發(2008)，海運事故處理，初版，臺北：財團法人保險事業發展中心。
- 9.邱展發、秦賢次、曹有諒、黃西岩、黃承陽、詹昭浩、陽鴻彬、謝欽進(2003)，海上保險，財團法人保險事業發展中心。
- 10.徐慈廷(2014)，2003 年國際船舶保險條款之研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，基隆市。
- 11.張新平(2015)，海商法，四版，臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 12.陳火財、王肖卿(1989)，一九八三年協會船體定時保單條款的解釋與適用，初版，臺北：文笙書局。
- 13.陳志生(1985)，海上保險與共同海損之研究，國立政治大學法律研究所碩士論文，臺北市。
- 14.陳俊傑(2009)，2003 年國際船體保險條款之研究兼論與 1983 年協會定時保險條款之比較，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。

- 15.陳猷龍(2018)，海商法論，初版，臺北：瑞興圖書。
- 16.曾文瑞(2004)，從損失分攤與海上保險觀點論共同海損制度，國立臺灣海洋大學航運管理學系博士論文，基隆市。
- 17.曾文瑞(2017)，海上貨物保險基礎理論與實務，二版，高雄：麗文文化事業。
- 18.曾文瑞(2018)，共同海損與海上保險，保險經營論壇，第 60 集期，頁 1-8。
- 19.曾國雄、曾文瑞、梁容禎(2003)，從比較法觀點論我國共同海損損失理賠之問題，第一屆十校聯盟航運研討會，頁 203-215。

## (二) 期刊與論文

- 1.游智喬(2015)，1983 年協會船舶保險之危險條款研究，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。
- 2.楊仁壽(2000)，共同海損法論，二版，臺北：三民書局。
- 3.楊仁壽(2000)，海上保險法論，二版，臺北：三民書局。
- 4.楊良宜、汪鵬南(1998)，英國海上保險條款詳論，大連海事大學出版。
- 5.楊廂婷(2017)，我國海商法有關海上保險理算定之研究，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。
- 6.劉宗榮(2007)，新海商法，初版，臺北：三民書局。
- 7.蔡佩芬(2017)，海商法，初版，臺北：元照出版公司。
- 8.應世昌(2000)，海上保險學，初版，臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 9.羅俊瑋(2016)，論損失填補原則於海上保險之適用，東海大學法學研究，第 46 期，台中市，頁 169-214。
- 10.羅漢文(1989)，海上貨物船舶保險條款釋論，初版，臺北：三民書局。

## 二、英文部分

- 1.E. R. Hardy Ivamy (1993), Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 10th Edition, London, Dublin and Edinburgh Butterworths.
- 2.O.C. Giles (1980), Chorley and Giles's Shipping Law, 7th Edition, Pitman.
- 3.R. R. Cornah and J. Reeder (2013), Lowndes and Rudolf: the law of general average and the York-Antwerp rules, 14th Edition, Sweet & Maxwell.

4. Richard Cornah Member of the Association of Average Adjusters, A Guide to General Average, RICHARDS HOGG LIMITED.
5. Rose, F.D. (2005), General Average: Law and Practice, 2nd Edition, LLP Professional Publishing.
6. Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman (1981), Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th Edition, Stevens & Sons.
7. United Nations Conference on Trade and Development (1982), Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1.

### 三、網站部分

1. Richards Hogg Lindley Average Adjusters and Marine Claims Consultants, Salvage & General Average Security Demands of WAN HAI 502, [www.rhlg.com/clients](http://www.rhlg.com/clients), (accessed 28 October, 2018)
2. Richards Hogg Lindley Average Adjusters and Marine Claims Consultants, Salvage & General Average Security Demands of MAERSK HONAM, [www.rhlg.com/clients](http://www.rhlg.com/clients), (accessed 28 October, 2018)