

海盜攻擊損害與劫持贖金之保險研究

A Study of Piracy Attack Damage and Kidnap Ransom Insurance

曾文瑞 (Wen-Jui Tseng)^{①*}、李鈞泰 (Chun-Tai Li)^②

摘要

海上貨物運送是人類所使用最普遍且便利的運送方式，近年來全世界海盜攻擊事件日益增加，索馬利亞海盜攻擊劫持船舶、貨物或船員，要求船東支付巨額贖金，才釋放所劫持的財貨及人員。本研究探討海盜攻擊與保險問題，研究發現海盜攻擊的毀損於 1983 協會船體保險中將海盜列為承保範圍，但是貨物保險中僅 ICC, 1982 (A) 條款有承保；而船東依海盜要求所支付的贖金，可透過投保劫持與贖金保險補償。

關鍵詞：海盜、索馬利亞、海上保險、劫持與贖金保險

Abstract

Shipping transport is the most popular and convenient way to transport cargo. The piracy activities around the world substantially increase in recent years. Somalia Pirates attack ships and hijack the ship, cargo and crew. These properties can be returned only after ship owner pay for huge ransom. This study discusses the behavior of pirate attack and the coverage of marine insurance. It is found that

①* 通訊作者，國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所副教授；聯絡地址：81157 高雄市楠梓區海專路 142 號，國立高雄海洋科技大學航運管理系；E-mail:jui@mail.nkmu.edu.tw。

② 國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士；E-mail:991538103@stu.nkmu.edu.tw。

the damage of pirate attack is covered within the 1983 Institute Hull Clauses and marine cargo is insured by 1982 (A) Institute Cargo Clauses. The ransom paid by ship owners to the pirate can be compensated by insuring the marine kidnap ransom insurance

Key Words: Pirate, Somalia, Marine insurance, Kidnap ransom insurance

壹、緒論

隨著人類開始發展海上活動，「海盜」這種以劫掠航行於海上船舶及船員行為的這群人就因應而生。而當人類的生活愈趨文明，以及各國的法制體系逐漸建立起來的同時，海盜的活動並未因此而有減少的趨勢。ICC-IMB (2011) 根據國際海事局 (International Maritime Bureau, 簡稱 IMB) 的統計數據顯示，2011 年截至第三季為止，全世界就發生了 352 起的海盜攻擊事件，比起 2010 年同期而言整整多了 63 起。Control-risk.com (2011) 針對全球各地海盜攻擊事件主要發生的位置進行統計分析，發現最常出現海盜攻擊事件的區域為位於東非及亞丁灣南岸，向東伸入阿拉伯海數百公里的「非洲之角 (Horn of Africa)」與亞丁灣附近的海域。

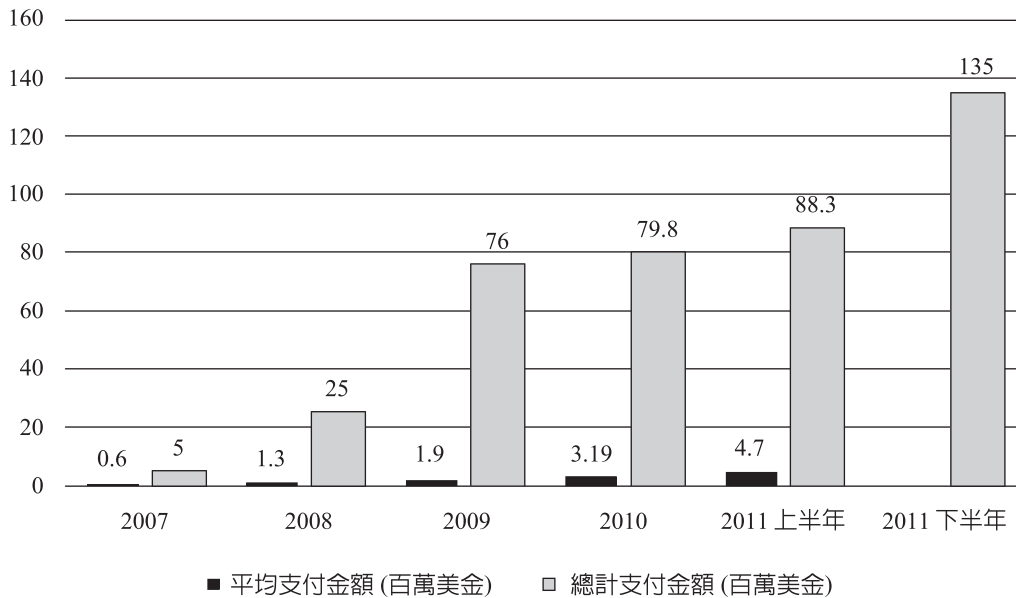
海上運輸業者若要由亞洲到歐洲，除非繞由非洲南部的好望角 (Cape of Good Hope) 再往北航行進入歐洲，否則即須由非洲之角進入紅海 (Red Sea) 再接到蘇伊士運河 (Suez Canal) 進入地中海 (Mediterranean Sea) 再到歐洲。根據估

計，全球每年大約有 21,000 艘次商船通過與索馬利亞接鄰的印度洋與亞丁灣海域，而且大約有 11% 的海運石油在進入蘇伊士運河或區域內的煉油廠前，必須經過亞丁灣，此外，有 7% 的全球海運商船通過蘇伊士運河，故而使得此海域成為全球最重要的海上高速通路之一 (Middleton, 2008)。而這一水域猖獗的海盜活動，使得要輸往歐洲和北美洲的波斯灣石油，及服務東西方貿易的海上運輸帶來了嚴重的影響。部分航商為了避免進入亞丁灣遭受海盜騷擾，只好讓船隊改走南非好望角前往歐洲，不但使航程多出約半個月，相對也增加了近 40% 運輸成本，在目前全球面臨歐債金融危機時，航商無不想盡辦法透過策略聯盟共同聯營航線以節省成本，但為了避免海盜攻擊不惜增加成本的繞遠路航行的做法，實已道盡此無奈的殘酷經營問題。

邱重盛 (2008) 研究指出常見的海盜攻擊與搶奪方式主要為搶奪船員財物、物資、掠奪貨物以及搶奪船員財物、物資等三種情況。上述的海盜攻擊方式中，以挾持船員及船舶，並要求贖金的行為是目前

國際社會最為困擾並急待解決的問題。2011 年上半年為止，索馬利亞的海盜攻擊事件，其釋放人質及船舶所要求的贖金總

額，每艘船約平均 470 萬美金，並且由下列的統計圖 1 來看，海盜所要求的贖金金額亦有逐年增加的趨勢。



資料來源：The House of Commons (2012)

圖 1 索馬利亞海盜要求之贖金金額歷年統計表

海盜所要求的贖金往往隨著船舶性質及船載上的貨物價值高低而有不同的金額，海盜平時打扮成普通漁船，很難辨別。海盜船發現獨來獨往的貨船就突然襲擊，當劫持成功後，為了保障人質的生命安全，船東也只好配合交付贖金，卻也使海盜的胃口愈來愈大，勒索金額愈來愈高，國際航運界面對海盜的劫持風險早已苦不堪言。海盜攻擊海上航行船舶準備劫持時，船長及船員們奮力抵抗的訊息也時有所聞。故當船長、海員們奮力抵抗海盜

攻擊時，必然造成船體的損害，甚至船上貨物也將因此而遭受損失。

現行船體保險 (Hull Insurance) 及海上貨物保險 (Marine Cargo Insurance) 中，對於因海盜攻擊所造成的保險標的物 (船舶、貨物) 損害，有些列於承保範圍，有些保險契約則將之列為除外不保範圍，就船體保險而言，國內目前使用的乃是英國倫敦保險人協會的保險條款，其中船體保險部分主要乃是 1983 年協會船體保險定時條款 (Institute Time Clause – Hull,

1983，簡稱 ITC, 1983)。貨物保險方面則是 1982 年協會貨物保險條款 (Institute Cargo Clause, 1982，簡稱 ICC, 1982)。目前已有最新的 2009 年條款，但其中對於海盜事件的保險內容並無改變。換言之，當遇到海盜攻擊時，若船體或船上貨載因海盜攻擊行為造成毀損或滅失，則依保險契約之規定決定保險人的賠償責任。然而，協會船體保險又可分為完全條件 (Full Conditions or Full Terms)、特定單獨海損條款 (Free from Particular Average Unless Caused by Fire Lighting Explosion Grounding Stranding, FPAU)、只賠全損 (Total Loss Only, TLO) 等不同範圍，國內實務上又因承保範圍及保險費率問題，漁船保險又分成產險公會共保版本及一般非共保版本之情況；而貨物保險也分成 (A)、(B) 及 (C) 等三大條款，除此針對不同貨物運輸特性，也有冷凍冷藏條款、大宗物資、煤礦條款等不同條款，其中對於海盜攻擊造成保險標的之毀損、滅失都有明文規定。

因海盜攻擊事件發生頻率愈來愈高，而所要求的贖金也有逐年上升的趨勢，最重要的是海盜出沒的地點都是在主要的航線上。所以，對於海上運送業者而言，為了能夠降低遭遇海盜攻擊事件後可能造成的衝擊，無不紛紛向保險公司投保「劫持與贖金保險 (Kidnap & Ransom Insurance, 簡稱 K&R 保險)」。

K&R 保險最初的設計，並非用來承保於海上可能遭受海盜挾持的風險，其原

始的設計，是在承保一般人身遭到歹徒挾持時，可能被要求支付龐大贖金的風險。主要投保的對象是一些較特殊的家庭或者是企業個體，因被保險人所處的家庭環境較特殊如豪門世家，又或者是在某企業擔任重要職務的高階管理者等，保單承保的範圍則主要涵蓋贖金的支付、收入的喪失、銀行貸款利息以及醫療及精神的照料 (Somalia Report, 2011)。

海盜攻擊事件愈來愈頻繁，且海盜的行為主要為挾持船舶與船員，進而要求船東支付「贖金」，如此的行為與劫持與贖金保單設計的概念相似，因此進一步發展至承保海上航行的船舶遭遇海盜劫持的風險。目前在臺灣的海上保險市場並無該項保險商品，若船東想投保海盜險，則必須透過保險經紀人與國外保險公司簽定保險契約。

由於 K&R 保險是近幾年才開始出現於船體保險市場上，又因為海盜攻擊事件頻傳，雖然保險費並不便宜，但船東之投保並未有所減少。反觀於學術研究上，不論是國際間或國內對於該保單的研究卻明顯不足，船東在缺乏資訊的情況下，只能依從保險經紀人的建議進行投保，在不瞭解保單條款規範內容的情況下，保單的設計可能無法滿足船東的需求。因此船東要投保劫持與贖金保單前，有必要對於保單的內容，如承保範圍、除外事項或其他的條款做瞭解，以避免承保事故發生而後續賠償責任出現爭議，此為船東面對海盜攻

擊風險下的重要風險管理課題，也是本文主要的研究動機。

貳、海盜的定義與現況

海盜的發展已擁有相當長的一段時間，從早期由政府支持，為宣示國力而組成的船隊，到後來轉入地下化，變成各國所仇視的對象；從原本由沿海地方居民組成，人數僅 4 至 10 人的團體，到後來變成有制度的組織；還有所使用的攻擊武器的進步。再加上不論各國如何的防制及打擊，海盜都未曾被完全的剷除來看，海盜可說是歷史最悠久的海上恐怖份子。海盜的行為極其兇殘並且存在於世界上的各個海域，再加上沒有特定的攻擊對象，所以各國或是國際間的組織，皆紛紛立法來規範或避免海盜行為的產生。一般而言，如果航行中發生為了以要求贖金為目的，而綁架其他船舶上的船員或乘客或搶劫、謀殺、非法奪取貨物或他船財物，甚至破壞船舶以致其沉沒等行為，將被認為是海盜行為 (Koo, 2004)。根據聯合國海洋法公約將海盜行為定義如下：

以下的任何動作即屬於海盜行為：

1. 由私人船舶或飛機的人員、乘客，為了個人的目的對下列對象所做的任何違法暴力、拘留或掠奪行為：

(1) 在公海上，對另一艘船、飛機或船

上或飛機上的人或財產。

(2) 在任何國家的管轄範圍外，對船、飛機、人員或財產。

2. 在已知其為海盜船舶或飛機的情況下，自願參與操作該船舶或飛機。

3. 為促使上述行為發生的任何煽動或激勵行為。

由國際商會 (International Chamber of Commerce, 簡稱 ICC) 於 1981 年在倫敦所成立之國際海事局將海盜行為範圍定義的更廣，不同於國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 以事發地點是在公海或領海範圍做界定，其規範的內容如下：「企圖利用暴力以達任何竊盜或其他犯罪之目的之登船 (或企圖登船) 行為」。

我國刑法中對於海盜行為與國際法上之海盜行為仍有所區別。海盜行為依刑法第 333 條第 1 項的規定為：「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍，而駕駛船艦，意圖施強暴、脅迫於他船或他船之人或物者，為海盜罪，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑」。而第 2 項：「船員或乘客意圖掠奪財物，施強暴、脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦者，以海盜論」。

由第 1 項前段「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍，而駕駛船艦」的規定而言，對於海盜罪之規範內容，是以當國際間發生戰爭，而未受交戰國之允許，或

不屬於各國海軍的前提駕駛船艦，即為海盜罪，較屬於軍事行為的規範。而第 2 項之規定與國際海事組織較為相像，但仍有些許的不同，在該項的規定中，僅以「船員」及「駕駛或指揮船艦」來定義海盜行為，並未規定對劫持飛機的行為。

就保險契約而言，1906 年英國海上保險法保單解釋條款第 8 條規定：「『海盜』一詞是指船上船員的叛變，還有來自岸上對船舶攻擊的暴動者」。該定義主要是根據 1854 年的 *Naylor v. Palmer* 案例及 1792 年的 *Nesbitt v. Lushington* 案列發展而來（陳火財、王肖卿，2002）。1854 年一案是因為中國移民在從中國前往南美途中，謀殺船長和部分船員，並強制接管船舶；而 1792 年一案則是由於愛爾蘭當時發生饑荒，一群飢餓的農民強制登上一艘滿載小麥的船舶並使她擱淺後，逼迫船長以極低的價錢賤賣船上的小麥。

根據國際海事局的統計數據，2012 年前半年統計的海盜實際攻擊以及企圖攻擊的事件高達 177 件，其中，索馬利亞海盜即占了 44 件，其次為印尼的 32 件以及亞丁灣及紅海的 25 件（ICC-IMB, 2012）；換言之，就 2012 前半年之海盜攻擊統計而言，有約 39% 的事件即是發生於非洲之角與亞丁灣海域，亦可見索馬利亞海盜已擴大攻擊區域，把魔爪伸進紅海。索馬利亞附近海域自 2012 年初就已接獲 10 件的海盜攻擊事件，與去年整個年度的回報件

數相同，自這些回報的結果發現，索馬利亞海盜攻擊的頻率明顯上升，攻擊範圍也更加擴大。造成索馬利亞海盜猖獗的原因有兩種不同的論點：第一種論點如同前面所述，認為索馬利亞中央政府、法律與各種秩序的徹底崩潰，是造成非洲之角海盜行為猖獗的根本原因，而這也是較多數分析者所抱持的觀點（Scott, 1998）；第二種觀點則是認為外國漁船在索馬利亞海域非法捕魚及在該海域傾倒有毒物質，使得索馬利亞人民受到傷害，故索馬利亞沿海漁民藉由海盜行為所獲得的贖金作為其所受損害的補償（Aljazeera, 2008）。

國際海事局（International Maritime Bureau, IMB）統計之「近年來海盜攻擊與企圖攻擊事件之統計——按事件發生地點區分」來看。若將歷年來發生的海盜攻擊事件按地區加總，最常發生海盜攻擊事件之地點的前三名分別為索馬利亞、亞丁灣、印尼（如下表 1 所示）。其中，有兩個地區即索馬利亞及亞丁灣是位於非洲之角（Horn of Africa）周圍海域，可見該海域的危險性極高。

根據國際商會的統計，在 2007 至 2011 的國際海盜攻擊事件中，以油輪（化學品）類型的船舶遭受海盜攻擊的次數最多。而目前海上運輸使用最頻繁的貨櫃船雖然船速相對較快，但累積被攻擊的次數也高達了 302 次，同樣被列入了該統計表中最易遭受攻擊的船舶前五名之中。

表 1 近年來海盜攻擊與企圖攻擊事件之統計——按事件發生地點區分

地點	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	總計
印尼	43	28	15	40	46	172
亞丁灣	13	92	117	53	37	312
索馬利亞	31	19	80	139	160	429

資料來源：ICC-IMB (2011)

油輪屬於散雜貨輪的一種，但構造與普通散雜貨輪不同，通常船體較寬，有時寬度達 60 尺，是一般船的兩倍，船艙這般設計，是為了可以載運大量的原油，也因為如此，油輪的乾舷（即船舶主甲板在水面的高度）通常都很低，速度也很慢，最快不超過 15 節。故在油價高的時候，油輪這種速度慢又離水位近的船舶，更是海盜不可能放過的挾持類型。雖然海盜最常挾持油輪，但因處理原油及船舶的困難度較高，因此通常都是以向船東索取巨額贖金為主。

貨櫃船的航行速度較快，乾舷也相對較高，一般海盜較難強行登船，但因貨櫃船運送的貨品價值較高，將會被訓練有素的海盜群鎖定，且因船舶設備電子化的關係，然大型貨櫃船如 10,000 TEUs 的船長已將近 400 公尺，船寬也近 50 公尺，如此巨大的貨櫃船也只配置 10 多位船員，即滿足適航能力要求。但由於大型船船身太長很難抵抗海盜多點式的強攻登船劫持，若發現可疑的船舶靠近時，白天會以汽笛警告，晚上則是以探照燈照射船身周邊，且通常配置強力消防水管，有不明船舶靠近可以大型水柱噴沖，甚至僱請隨船

武裝保全護航，船東的防護行為增加了貨櫃船遭海盜攻擊的困難度。

海盜發展至今，雖然各國政府已開始組成海軍來對抗，但仍無法讓海盜完全的消失。如以美國為首的「聯合海上艦隊」(Combined Maritime Forces, CMF)。該艦隊為現代史上最大的反海盜艦隊，由來自 23 國的軍艦所組成，並分別納入三支「聯合工作艦隊」(Combined Task Forces, CTF) 之下進行組織管理，目標是嚇阻並反制在亞丁灣、阿曼灣區、阿拉伯海、紅海與印度洋等地區與恐怖主義相關的活動，並投入反海盜行為之行動。雖然在跨國海軍增加巡弋的情況下，非洲之角海盜攻擊情況有改善，但仍無法完全根絕。

參、海盜攻擊造成之損失於保險契約之規定

3.1 海上保險損失的類型

海盜劫持攻擊後，常會對船體或船上貨載造成損害，就損害類型而言，依 1906 年英國海上保險法第 56 條第 1 項之規定，海上保險的損失分類若非為全部損

失就是部分損失，再依第 2 項之規定，全部損失又再二分為實際全損 (Actual Total Loss) 以及推定全損 (Constructive Total Loss)⁶³。至於實際全損再依同法第 57 條之定義：「凡保險標的毀損或損壞至不復為原保險標的或保險標的之物權喪失而不能再歸復為被保險人者，即為實際全損⁶⁴」。可知分為下列三種狀況：

1. 保險標的物完全毀損 (Where the subject-matter insured is destroyed)。
2. 保險標的喪失原保險標的之性質 (Where the subject-matter ceases to be a thing of the kind insured)。
3. 被保險人喪失對保險標的之所有權 (Where the assured is irretrievably deprived of the subject matter)。

至於推定全損依同第 60 條第 1 項之規定：除保險單上另有任何明示約定外，於保險標的因實際全損無法避免而合理委付者，或因不支付超過其本身價值之費用，而無法避免實際全損者，即為推定全損⁶⁵。推定全損成立之原因乃於海上保險理賠實務上，有時保險標的雖非全損，卻

與全損無異，海上保險之保險標的具有高度之流動性及國際性，往往在事故發生時損失評估鑑定不易，究是以全損或部分損失索賠，理賠程序曠日廢時，為使航貿業者能儘速獲得賠償，乃將部分損失以一特殊認定方式承認其為全損 (曾文瑞，2011)。

除了全損之外，1906 年英國海上保險法則規定了部分損失 (Partial Loss)，其分別包含單獨海損 (Particular Average) 及共同海損 (General Average)。所謂單獨海損依第 64 條第 1 項之規定，單獨海損是由承保事故所造成，但不屬於共同海損之保險標的物部分損失⁶⁶。由此規定可知單獨海損僅為關係人單方的損失，以此區別與共同海損之不同，且單獨海損僅是部分損失，蓋因前述有關全損之規定，保險標的物若不是部分損失，則必然是全損，其可能是實質全損，也可能是因行使委付之規定，而成立推定全損。

至於共同海損於第 66 條第 1 及第 2 項之規定：共同海損損失須是由共同海損行為直接造成的結果。其包含共同海

⁶³ 1906 年英國海上保險法第 56 條第 1 項：A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss. 同條第 2 項：A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

⁶⁴ Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

⁶⁵ 1906 年英國海上保險法第 60 條第 1 項：Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

⁶⁶ 1906 年英國海上保險法第 64 條第 1 項：A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

損犧牲及共同海損費用。同一航程中，為保全共同危險中的財產，所自願及合理產生的額外犧牲及費用，稱之為共同海損行為⁹。故共同海損犧牲 (General Average Sacrifice) 是因共同海損行為所直接造成財產的毀損或滅失。而共同海損費用 (General Average Expenditure) 則指為了各相關團體的共同安全，由共同海損行為而產生的額外費用。在海商法中的共同海損制度與船貨 (或其他財產) 的保險契約之間沒有必然關係，只要是與共同海損有關的所有的利害關係人就要參加分攤。共同海損本身為一種海事制度，與海上保險制度之間不同 (曾國雄、張志清，2008)。只有在保險人「同意承保」被保險人因共同海損行為所造成之犧牲，以及被保險人因共同海損行為所發生之額外費用，以及經過理算程序之後的共同海損分擔額 (Contribution) 時，方與海上保險發生關聯。

海盜劫持攻擊後，造成之船舶或者貨物之損害，若「海盜劫持」為承保範圍，則可按其不同的損失類型向保險人請求賠償，甚至若不幸發生船長、海員的死亡，則視 P&I Club 的承保規則，決定是否由 P&I Club 負保險給付之責。以下將貨物保險、船體保險及 P&I Club 的承保規定分述

於第 3.2 節至 3.4 節。

3.2 貨物保險

英國協會貨物保險條款雖然已推出 2009 年最新的版本，但新版本的保險條款至今尚未被普遍使用，市場上仍是以 1982 年的版本為主要的投保選擇。且因為 2009 年的條款如同 1982 年版一樣主要採 (A)、(B) 及 (C) 三套條款，對於海盜攻擊造成之貨損部分並沒有做修改，故本文仍以 1982 年版本的規定來做主要探討的方向。

ICC, 1982 在 (A) 條款的部分，採「概括式保險」的概念，主要邏輯是將除外不保的事項列出，其餘未列於除外不保的事故即屬於承保的項目。而 (B)、(C) 條款則是屬於「列舉式」的保險單，以條款中有列示的危險事故為承保範圍。若因除外事故造成的承保範圍內的損失，依主力近因原則的概念，保險人仍不予以賠償。所謂主力近因 (Proximate Clause) 指引起損失的一連串事故中，其主要與直接而有效的第一個原因，其原因與損失結果的連鎖關係，不受其他獨立與新的原因介入而影響 (凌氫寶等人，2012)。故若先發生除外事故後又連續發生承保事故，則主力近因為除外事故，保險人可不負保險賠償責任。

(B)、(C) 條款第 6.2 條的除外規定

⁹ 1906 年英國海上保險法第 66 條第 1 項：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. 同條第 2 項：There is a 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 property imperiled in the common adventure.

為：「捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留，以及這些行為或意圖為前述行為所引起的結果」。A 條款中第 6.2 條中將海盜於除外條款中刪除，亦即在 (A) 條款第 6.2 條中，特別增列「海盜除外」(Piracy excepted) 的規定，由於第 6 條原是屬於除外不保條款，然在該條款中又增加了「海盜除外」之文字，故因海盜事件所造成的標的物毀損，(A) 條款已列入承保範圍內。

3.3 船體保險

船體保險承保的損失型態 (Type of Cover)，是以船舶因遭遇海上危險所致船體上的損害，包括「船舶實質損失」及因船舶實質損失所衍生保單所列明的「費用」及「法律責任」等 (蘇文斌等人，2011)。

ITC, 1983 年版第 6 條列示，保險承保的「危險」包含以下幾點：

- 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 6.1.1 Perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
 - 6.1.2 Fire, explosion
 - 6.1.3 Violent theft by persons from outside the Vessel
 - 6.1.4 Jettison
 - 6.1.5 Piracy
 - 6.1.6 Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors

- 6.1.7 Contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbor equipment or installation

- 6.1.8 Earthquake volcanic eruption or lightning

- 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by

- 6.2.1 Accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel

- 6.2.2 Bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull

- 6.2.3 Negligence of Master Officers Crew or Pilots

- 6.2.4 Negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder

- 6.2.5 Barratry of Master Officers or Crew, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers

- 6.3 Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 Should they hold shares in the Vessel

原文翻譯如下：

- 6.1 本保險承保保險標的因下列事故所引起之毀損或滅失

- 6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險
- 6.1.2 火災、爆炸
- 6.1.3 來自船外他人之暴力盜取行為
- 6.1.4 投棄
- 6.1.5 海上劫掠
- 6.1.6 核子裝置或反應爐之故障或意外
- 6.1.7 與飛航器或類似物體，或自該物體掉落之其他物體、陸上輸送器、船塢或港口設備或設施碰觸
- 6.1.8 地震、火山爆發或閃電
- 6.2 本保險承保保險標的因下列事故所引起之毀損或滅失
 - 6.2.1 貨物裝、卸、翻艙或填加燃料時之意外
 - 6.2.2 鍋 2 爐破裂、軸心斷裂、或任何機器或船體之隱有瑕疵
 - 6.2.3 船長、船副、船員或引水人之疏失
 - 6.2.4 修理廠或租傭船人之疏失，但該修理廠或租傭船人需非為本保險之被保險人
 - 6.2.5 船長、船副、船員之故意不法行為，但以該毀損滅失非因被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所致者為限
- 6.3 持有船舶股權之船長、船副、船員或引水人不被認定為本第 6 條所指稱之船舶所有人。

1983 年協會船舶論時條款承保的危險中，將船舶在海上航行時遭遇海盜的危險列於第 6.1.5 條。另於第 23 條戰爭除外的第 2 項規定：「企圖捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留（惡意行為與海盜除外）及其產生的結果」。除外條款屬於優先適用條款，若有其他條款相牴觸則無效⁹。故第 23 條將海盜事故再排除於除外條款中，更顯示 ITC, 1983 承保海盜行為所造成的損失。

國際船體險保單 (International Hull Clauses, 2003, 簡稱 IHC, 2003) 與 ITC 雖然是由不同的協會所制定，但原則上，IHC 在承保海盜事件的部分與 ITC 的規範相同。另美式船體險保單 (American Institute Hull Clauses, 簡稱 AIHC) 在一般承保危險部分除了列示出「海盜 (Pirates)」字樣外還出現了「Rovers」的保單用語。Rover 在牛津辭典中的解釋是「流浪者」的意思，在劍橋及郎文辭典中並未對這個單字定義。而「Dictionary of Marine Insurance Terms and Clause」一書解譯「Rover」用於保險中是作為「海盜」的代名詞，惟查現今的保單條款中已不再使用這個專有名詞。

由前所述，可知 ITC, 1983 於保單條文中明白列出承保「海上劫掠」的行為。在國際船體保單的部分，雖然與 ITC

⁹ The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

的條文規範有些許的差異，但同樣也承保海上劫掠。然而，船體保險所承保的損失型態，必須是保險標的（船舶）遭到「實質損害」或者是因該實質損害而產生的「費用損失」或「法律責任」時，保險人方有賠償責任。所以不論保險契約中以「Piracy」、「Pirate」或是「Rovers」來列示，其意思上指的都必須是因為海盜行為而導致船舶遭受到實體上的損害；故若在船舶無任何損害的情況下，僅為贖金支付的動作，船東並無法以該海盜事件向保險人要求保險金的支付。

3.4 P&I Club (Protection and Indemnity Club)

船東向船體保險人投保船體保險，以利於承保事故發生後，對於船舶本身的毀損或滅失，得以向保險人請求保險損害補償。而加入 P&I Club 的原因則是為了移轉船舶因為營運而對第三人所產生的責任及費用。「P&I」代表著 Protection (防護) 及 Indemnity (補償)。一般 P&I (2011) 主要的承保範圍有以下的幾點：(1) 船員的人身傷害、生病或死亡；(2) 裝卸工人身傷害或死亡；(3) 乘客或其他人的人身傷害、生病或死亡；(4) 個人財物的損失；(5) 變更航道費用；(6) 人命救助；(7) 貨物以外財產的毀損或滅失；(8) 污染；(9) 拖船契約下的責任；(10) 因合約及賠償產生的責任；(11) 因船難產生的責任；(12) 對貨物

的責任；(13) 貨物因共同海損或救助而應分攤的比例；(14) 其他救助費用；(15) 罰款；(16) 其他營運人責任保險 (“Omnibus Cover”)。

就 UK P&I Club 的戰爭除外風險第二項規定，內容如下：

「本協會不補償毀損或滅失、體傷、疾病、死亡或其他意外是由於下列事故發生（與會員或其受僱人、代理人的過失無關），因而導致船東責任或費用的支出：

企圖捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留（船長、船員及海盜行為除外）及其產生的結果」：

“The Association shall not indemnify an owner against any liabilities, costs or expenses (irrespective of whether a contributory cause of the same being incurred was any neglect on the part of the owner or on the part of the owner’s servants or agents) when the loss or damage, injury, illness or death or other accident in respect of which such liability arises or cost or expense is incurred, was caused by:

ii: Capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry and piracy excepted) and the consequences thereof or any attempt thereat”；

第二項的規定中特別列出兩種除外的情況「Barratry」及「Piracy」，Barratry 指的是船長或船員對船東或租傭船人的故意侵害行為。該項原本就屬除外風險的內容，

在這裡又將這兩種行為特別的剔除，表示因船長、船員或海盜所做的虜獲、扣押、拘留、監禁或扣留行為，而造成船東產生責任或有費用上的支出，並不列入排除的狀況。

P&I 主要是在承保船東對於第三人的責任，故若因海盜攻擊而導致船員受傷，船東因此就會負有補償的責任，此時 P&I 即會依規則 (Rules) 進行賠償。換言之，海盜行為可能引起的責任多半涉及人身傷亡 / 疾病、船員替換和遣送，船員 / 乘客財物損失。承保範圍也可能延續到污染、沉船的打撈、潛在貨物損害 / 共同海損。但如果海盜事件涉及使用戰爭武器，則由此海盜事件產生的責任可能不予承保。由於在船體險附加的兵險之中，保險人已將海盜列為特定之保險事故，因此保險責任應可由該保險人賠償而非向 P&I Club (2009) 求償。

肆、贖金保險

4.1 劫持與贖金保險的現況

K&R 保險在保險市場上存在已久，只是最初的保單設計，是用於承保發生在陸地上的劫持風險 (Phillips, 2009)。直到 2007 年底到 2008 年初左右，保險經紀人

及保險公司第一次將 K&R 保險使用在承保海上保險事故，於同年簽署並通過相關條文，以承保贖金後續產生的龐大費用。

當 K&R 保險第一次被應用於索馬利亞海盜劫持船舶，並要求贖金的危險事件時，雖然當時並沒有官方統計的數據，但透過保險經紀人統計該年度相關保險銷售情況，其保險費收入僅於 2008 年就暴增到一億美金。目前最主要領導 K&R 保險市場的兩家業者為：Bermuda-based Hiscox 與 Travelers，正因為海盜 K&R 保險市場成長如此快速，導致愈來愈多潛在的業者想要進入這個市場，已從最初的三家業者，增加到 2010 年的六家。K&R 保險市場正面臨愈來愈多競爭者加入的狀況，使得保險公司每承保一件事務所能收取的費用，比起保單剛發行時來的低；而目前政府與保險業者、船公司正致力於討論，如何設計出不易遭受海盜攻擊的船舶，保險公司因此又面臨另一項可能使保費降低的威脅。不過，正因為 K&R 保險市場的保費持續降低，加上海盜攻擊事件一年比一年還要多，未來將會有愈來愈多的船東投保 K&R 保險，所以相關行業預期將會因為需求的持續上升，市場也會愈來愈強大 (Neligan and Turner, 2010)。

基於 K&R 保險的承保特性，通常規定不可透露保險公司已承保該保險，否則將導致保單失效⁹，主要原因是擔

⁹ “The assured and insured person(s) must at all times use best efforts to ensure that knowledge of the existence of this insurance is restricted as far as possible”.

心投保資訊若於市場傳開，容易造成海盜對於保險金的覬覦，故都要求被保險人不可透露保險資訊與投保金額。有鑑於此，無法取得 K&R 保險的保險費率資料，但有關 K&R 保險的保險費率，主要可藉由船舶類型 (Ship Type)、船舶規範 (Ship Particulars)、船籍 (Flag)、航行域區 (Trading Areas)、責任範圍 (Limits of Liability)、過去的危險事件 (Details of Any Previous Threats or Incidents) 以及船舶保全的措施 (Details of Any Security Measures Taken to Target Harden The Vessel) 等資訊評估風險 (Brown, 2010)。

4.2 承保範圍

K&R 保險承保的範圍，大至上可分成以下五個部分，分別是：1. 保單限額內之贖金金額、2. 贖金交付過程的損失、3. 顧問費用、4. 額外費用、5. 法律責任產生的費用。分述如下：

「在保險承保期間內，因發生保單承保事故而直接造成的損失，依照下列條款、條件、除外條款及定義之規定。保險人同意於保單所載明之限額內補償被保險人損失」。

“The Underwriters agree to indemnify the assured up to the limits of liability shown in the schedule in respect of the following insured losses sustained solely and directly as a result of insured events which occur during the period of insurance, subject to the

following terms, conditions, exclusions and definitions”。

承保範圍條款一開始即說明了 K&R 保險單並不是無上限承保全部的贖金，而是按照先前簽約時保單內所約定的一定金額來作為賠付上限 (Up to the limits of liability shown in the schedule)。

1. 「已交付的贖金。若是可銷售之貨物或服務，保險人應支付與交出同時之等值的現金。」

“Ransom which has been surrendered; in the case of marketable goods or services, Underwriters shall pay the actual cash value thereof at the time of surrender”。

被保險人用來支付贖金的標的物，並不見得一定要是現金，也能以貨物或者是服務 (Goods or Services) 去做支付，保險人會以這個貨物或者是服務的等值金額，補償給被保險人。這裡所謂的「貨物」並不能以被劫持船舶所載的貨物來作為支付贖金之標的。

2. 「贖金運送時產生的損失。由被保險人正式授權交付贖金之人，在運送的途中，因過失導致贖金滅失、毀滅、消失、沒收、扣押、遭竊。」

“The loss in transit of a ransom by actual damage, destruction, disappearance, confiscation, seizure, theft or wrongful abstraction while being conveyed to the order of such persons as have demanded it

by any person who is duly authorized to do so by the assured or an insured person”。

根據統計，80% 的贖金是以空投的方式交付給海盜，而贖金的交付除了藉由飛機以空投的方式外，還可以利用船舶載運，兩種運送的方式都是將贖金交到被劫持之船舶上、小型飛機場或交給中間人 (FATF Report, 2011)。而在一連串贖金交付的過程中，有可能會面臨到海上或空中的風險，所以贖金保單的承保範圍，亦包含了運送過程中可能產生損失的風險 (Somalia Report, 2011)。

3. 「支付給 XX 公司或其他事先由保險公司同意之私人危機管理顧問的諮詢費用」

“The fees and expenses of XX or, with the prior approval of Underwriters, other independent crisis management consultants”。

(註：XX 為與保險公司簽約的危機處理顧問公司)

每間保險公司都有專屬或習慣配合的危機處理顧問 (Brown, 2010)。為求達到雙方都滿意之釋放船舶及船員的條件，保險公司將補償顧問的費用，在保單上並沒有限制其金額的多寡，並盡可能的給予所需要的時間。

4. 「額外費用是在必要的情況下及保險期間內，被保險人因保險承保事故發生，而產生的費用，其中應包括：

- (1) 支付給由被保險人僱用之談判人員的費用，須事先經過保險人同意；
- (2) 支付給公共關係顧問或口譯員之費用；
- (3) 被保險人因合理的原因，所產生的交通及膳宿費用；
- (4) 移送遭劫持之受害者及其家人，返回至該名受害者之國家，並包含派遣替代該名受害者之人員及其家人，至綁架事件發生之國家的費用。該筆費用僅於每位被保險人及每次的綁架事件中，適用一次；
- (5) 在遭到釋放之前及保險事故發生之後的 36 個月內，有關於精神、醫療上的照顧、法律諮詢或其他相關專業服務；
- (6) 被保險人支付報酬給協助談判，並幫助被保險人將遭綁架之受害者或者遭非法扣押之財產，獲得安全釋放，或讓導致保險承保事故發生的人遭到逮捕與定罪的消息提供者；
- (7) 個人財物損失；
- (8) 保險承保事故發生時及受害者遭釋放後 60 天，被保險人全部薪水的總額，包含：獎金、佣金、生活費用、國外稅收補償，以及基於合約關係應補償或可藉由過去表現合理預期的退休金及 (或) 福利之補助及津貼；
- (9) 由被保險人指定，於保險承保事故發生時，協助談判事務之員工薪資，以不超過該名員工的基本薪資為限。保險人亦承保任何與協商相關之合理且直接造成的費用，前提是被保險人要

將員工的工作時間、服務和費用條列出來；

- (10) 被保險人在遭到劫持之後的再訓練費用及支出。保險人仍會支付被保險人，自相關再訓練時起的基本薪資；
- (11) 透過貸款的方式支付贖金的金額時，後續償還貸款的方式，則依照被保險人在從保險人一方，收取到相同金額之補償金後，七天內償還；
- (12) 當航行到 XX 公司警告較易發生保單承保危險事故的地點時，為了暫時保護被保險人而採取的安全措施之成本及費用；
- (13) 為救出遭劫持之人或遭扣押之財產，而產生的通訊設備、記錄設備及廣告費用的支出；
- (14) 被保險人因僱用調查分析人員而產生的合理費用及支出；
- (15) 遭劫持者在被釋放後 18 個月內，一切的休息及復原費用，亦包含遭劫持者及其配偶、小孩的飲食及娛樂費用；
- (16) 因為保險承保事件導致被保險人毀容，為復原其面容而產生的合理整型費用；
- (17) 籌得劫持與非法扣押之行為人要求的贖金前的任何合理支出；
- (18) 僅限船舶遭到非法扣押時，而產生的燃油費用；
- (19) 因保險事故發生，導致被扣押之船舶停靠在預定航程以外的港口，而產生

額外支付給港口當局的合理費用。保險人僅補償上述被扣押之船舶，自被釋放後最多不超過 21 個連續天的費用；

- (20) 在保險承保事故延續期間，由被保險人與保險人事先約定之其他合理費用」。

“Additional expenses, being expenses necessarily incurred following, and for the duration of, an insured event by the assured or the insured person(s) and which shall comprise:

- i. The fees and expenses of an independent negotiator engaged by the assured with the prior authorization of Underwriters;
- ii. The fees and expenses of an independent public relations consultant, or interpreters;
- iii. The reasonable costs of travel and accommodation incurred by the assured or an insured person;
- iv. The cost of travel of a kidnap victim and his family to the country of which the victim is a national and the travel costs of a replacement of a kidnap victim and his family to the country in which the kidnap occurred. These costs shall only apply once per insured person per kidnap;

- v. The fees for independent psychiatric care, medical care, legal advice or other related professional support services incurred prior to the release and within thirty six months following the insured event;
- vi. The reward paid by the assured or an insured person to an informant for information which directly assists the assured or an insured person in their negotiations and/or assists to obtain the safe release of a kidnap victim or an illegally seized property of the assured or which leads to the arrest and conviction of parties responsible for an insured event;
- vii. Personal financial loss;
- viii. 100% of a kidnapped insured person's gross salary, including bonuses, commissions, cost of living adjustments, foreign tax reimbursements, pension and/or welfare contributions and allowances which were contractually due or could reasonably be expected based on past performance at the time the insured event occurs and for 60 days following the victims release;
- ix. The costs incurred by the assured for the salaries of employees specifically designated to assist in negotiating on any insured event, not to exceed the employees base rate of pay. Underwriters will also cover all other reasonable expenses solely and directly incurred in connection with such negotiations, provided that the assured forwards an itemized account of such employees time, services and expenses;
- x. The costs and expenses incurred in retraining an insured person following their release from a kidnapping. Underwriters will also pay the insured person's base rate of pay during such retraining;
- xi. The sums payable by way of interest on loans raised specifically to meet an Insured Loss and in respect of amounts subsequently reimbursed hereunder, provided the loan is repaid within seven days of the assured receiving reimbursement of the same from Underwriters;
- xii. The costs, fees and expenses of temporary security measures solely and directly for the purpose of protecting insured persons located in the country where an insured event has occurred and on the specific recommendation of XX;
- xiii. The costs of communication equipment, recording equipment and

- advertising incurred solely and directly to obtain the release of a kidnapped insured person or illegally seized property of the assured;
- xiv. The reasonable fees and expenses of independent forensic analysts engaged by the assured;
- xv. The reasonable rest and rehabilitation expenses, including meals and recreation expenses incurred by the kidnap victim and their spouse and/or children, incurred within 18 months following the release of the kidnap victim;
- xvi. The reasonable costs of cosmetic or plastic surgery which is required to correct any permanent disfigurement sustained by an insured person solely and directly as a result of an insured event;
- xvii. The reasonable cost of getting any ransom to the perpetrators of the kidnap and /or illegal seizure;
- xviii. The cost of fuel oil used by the illegally seized vessel(s) solely and directly as a result of and only for the duration of an insured event;
- xix. The reasonable costs incurred and paid to the port authorities for the illegally seized vessel(s) calling at an unscheduled port solely and

directly as a result of an insured event. Underwriters will only cover such costs for up to, but not exceeding, 21 consecutive days from the end of the illegal seizure of the said vessel(s).

- xx. All other reasonable expenses incurred following, and for the duration of an insured event, by the assured or insured person(s) with the Underwriters' prior approval".

由上述承保範圍第 4 條內所規定的 20 項來看，K&R 保險所承保因海盜相關事件而引起的額外費用，其性質大致可區分為 (1) 僱用專業人員 (談判人員、公共關係顧問、口譯員) 的支出費、(2) 遭劫持之被保險人的醫療、財務、復原費用及家屬的部分支出、(3) 設備、港口、燃油等其他必要支出。

5. 「因劫持事件，導致被保險人或其法定代理人、股東陷於損害賠償的訴訟中，而清算、裁定額、費用之判決的結果，被保險人需承擔相關的法律責任及費用。然而：

- (1) 在保險人尚未書面同意下，被保險人不得承認任何的責任、賠償任何的金額，也不承擔任何的費用或支付。
- (2) 保險人有權利為任何類似的訴訟，對被保險人進行辯護，並對任何的求償與訴訟，做他們認為有利及合

法的調查與處理，而被保險人對上述相關之行為，則應完全配合。

在「法律責任」的賠償限額下，支付因保險人或同意書之規定而產生的抗辯費用。然而，若清算、裁定及判決之總金額超過賠償上限，則本保單僅支付相關的賠償限額的部分」。

“Legal Liability, being settlements or awards, fees and judgements imposed upon and paid by the assured as a result of an action for damages brought by or on behalf of any insured person(s) or his or their legal representative or shareholders solely and directly as a result of a kidnap. However:

- i. The assured shall neither admit any liability for, nor settle, any claim, nor incur any costs or expenses without the prior written agreement of Underwriters;
- ii. Underwriters shall have the right to defend any such suit against the assured and may make whatever investigation and settlement of any claim or suit they deem expedient and the law allows, and the assured shall co-operate fully with Underwriters in all things in connection therewith.

Defense costs incurred by Underwriters, or with their prior written agreement, are payable in addition to the limit for Legal

Liability. However, if the total amount for all settlements, awards and judgments to which such costs refer exceeds this limit, this Policy shall pay only the proportion of defense costs which the limit bears to the total of such settlements, awards and judgments”.

4.3 除外事項及擔保

1. 除外事項

保險契約中除了載明承保範圍之外，除外不保事項亦是重要的內容。所謂除外不保事項指的是，保險契約中基於法律、核保、保險經營技術與安全的考量，針對某些特定危險事故、損失及費用類型、財產予以明示於除外不保的條款（曾文瑞，2011）。因此，接下來將介紹 K&R 保險單中的「除外不保條款」，其內容規範如下：

「本保險不承保下列事物：

- (1) 被保險人之財產的遺失或損壞。
- (2) 交付贖金時遭遇的危險。除非是當下持有雙方決議之贖金，並為了交付而進行運送之人。
- (3) 在發生被保險人或船舶遭遇劫持事件之地點，所產生的損失。除非是在確認海盜要求的贖金金額後，並且為了交付贖金之目的，而抵達該地之人。
- (4) 保單所載之被保險人或其主管、高級職員、僱員或代理，不論是單獨或與他人勾結，的任何詐欺或犯罪行為。
- (5) 交出被保險船舶上之貨物、現金，作為贖金的支付。

(6) 交出被保險船舶，作為贖金的支付。」

“The insurance does not cover the following:

- i. Any loss or damage to the property of the assured.
- ii. Loss caused by or arising from or attributable to the surrender of a ransom in any face to face encounter, unless surrendered by a person who is in possession of such ransom at the time of such surrender for the sole purpose of conveying it to pay a previously communicated ransom demand.
- iii. Loss caused by or arising from or attributable to the surrender of a ransom at the location where the kidnap of one or more insured person(s) occurs or where the illegal seizure occurs unless brought to such location after receipt of the ransom demand for the sole purpose of paying such ransom demand.
- iv. Any fraudulent, or criminal act of the assured, a director, officer, employee or agent of the assured, or an insured person or agent thereof, whether acting alone or in collusion with others.
- v. The surrender of cargo, goods, and/or cash being transported by the vessel(s) for use as a ransom.

vi. The surrender of the vessel(s) for use as a ransom”.

除外不保條款的第一點提到「被保險人之財產」(Property of The Assured)，而此處的「財產」於保單中定義為：「被保險人租賃之船舶及在法律上負有責任之貨物¹⁰」。也就是被保險的船舶以及船舶上的貨物，並不在 K&R 保險的承保範圍。本研究認為，由於船舶與貨物方面的損失，分別可以透過船體保險及貨物保險獲得保障，為了避免有複保險的疑慮，故保單在這裡特別表明排除在外。

第二及第三點的部分，則是在規範除了負責交付贖金之人，其他因靠近海盜劫持之行為人及發生的地點，而造成被保險人有損失產生時，不在保險公司承保範圍。如此規定是為了讓被保險人在面對已知的風險時能夠盡量遠離，避免再次發生危險。

最後兩條除外規定指的是，被保險人「不得」以遭劫持之船舶及船上所載運的貨物或船上的現金，來當作贖金支付給海盜，若被保險人因此而產生損失，保險公司不負賠償責任。由於贖金保單所承保的範圍第一條就提到，若是以可銷售之貨物作為贖金去支付的話，被保險人可以從保險人一方得到等值的補償，而在除外不保項目的第一點中，將遭劫持之船舶上的貨

¹⁰ The vessel(s) and/or its(their) cargo owned, leased or chartered by the assured and for which the assured is legally liable.

物列在除外的項目下。本文認為，第五、六條除外條款的设计，是為了避免承保範圍的第一條及除外不保的第一條，在解讀上造成衝突而做的特別說明。

2. 擔保 (Warranty)

英美一般的契約法中，雙方當事人於訂約前的陳述 (Representation) 或允諾 (Promise)；若認為重要者可將之明定於契約內，而成為契約條款 (Contract Terms)，再就條款重要性不同又可分為較重要的條件 (Condition) 及次要的擔保 (Warranty) 兩種。條件與擔保的效力各有差異，若違反了契約的條件，則受害的一方可以拒絕履行契約責任，將契約解除或終止；若違反了契約擔保時，受害人僅能請求對方損害賠償，不能主張解除契約。不過海上的契約擔保與一般的擔保又有所不同，在性質上與契約條件的性質相當，所以如果違反了海上保險的契約擔保，保險人可自違反日起解除或終止契約 (曾文瑞，2011)。本文所探討的 K&R 保險中，有以下兩種擔保：

「被保險人擔保在本保險單承保的有效期間內，保單所載之船舶必須投保船體保險、P&I 保險、戰爭險。若未遵守上述擔保情況，將使得本保險自始無效。

保險人放棄其他所有海上保險或戰爭險的代位求償權」。

“The assured warrant that throughout the currency of this insurance that they

will maintain valid Hull and Machinery, Shipowners' Protection and Indemnity, and War Risks Insurance for any of the vessels covered by this insurance. Failure to comply with this Warranty shall render this insurance null and void from the start of this insurance.

The Underwriters waive all rights of subrogation against other marine and/or marine war risks policies”。

從保單所列出的明示擔保規定中，其條款說明，若贖金保單仍於承保期間內，而被保險人若未投保船體保險、P&I 保險或戰爭險任一種，保單將「自生效日起無效」(From the Start of This Insurance)。

第二點則是有關保險人放棄代位求償權的擔保。早期，承保贖金保單之保險人於補償被保險人損失之後，取得代位求償權利，進一步向船體、貨物及戰爭險的保險人行使代位求償權 (Phillips, 2010)。

所以，K&R 保險雖然對被保險人而言，可以使他們迅速的獲得補償，但因為贖金保單之保險人，對其他保單的保險人行使代位求償權，造成被保險人在船體、貨物及戰爭險的求償記錄增加，使得之後的保費間接受到影響。因此，在贖金保單發展後期，贖金保單之保險人都會主動放棄對其他海上保險之保險人進行代位的權利，以避免失去船東購買 K&R 保險單的意義。

伍、結論與建議

5.1 結論

海上運輸一直以來都是全球貿易的主要運送方式，根據 IMB 的統計數據顯示，海盜劫持事件有逐年上升的趨勢，加上近年來海盜的攻擊型態轉變，由原本搶奪船上之財物變成現在的劫持船舶及船員並要求贖金，且透過歷年來海盜所要求的贖金金額統計表，其平均每年所要求的贖金也在逐年增加。在面對愈來愈多海上航行的風險時，船東不得不投保 K&R 保險，但由於該保單乃是近幾年才出現於海上保險市場，學界對於保單之研究極為缺乏，加上臺灣的保險市場尚未有該保險商品的存在，唯有透過保險經紀人才能與國外的保險公司簽定契約，若船東不能夠清楚瞭解 K&R 保險單的規範內容，將容易於保險承保事故發生，在後續的補償部分產生爭議。

承保海盜行為造成的損害或責任的保險規定，於船體保險中不論是較為普遍使用的 ITC, 1983、新版的 IHC, 2003，皆承保因海盜行為而造成船舶實質上的損失。於貨物保險中目前保險市場上所採之 ICC, 1982 的 A 條款將因遭受海盜捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留，或意圖做出上述行為，而造成貨物的毀損、滅失或費用，納入承保的範圍內。至於 P&I Club 雖於 P&I 規則裡並沒有列出承保海盜行為所造成的任何損害，然在「戰爭除外」的規定裡，將因為海盜所做的捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留行為排除，表示因上述行為而延伸的船東責任，是包含在該保險的承保範圍。歸納三種不同海上保險契約，對於海盜行為後造成保險標的損害之保險責任整理如表 2。

Kidnap & Ransom 保險就船東而言基本是額外「費用」的附加保險，與 ICC 屬於貨主的保險並無關係。贖金保險的保險標的主要在於「贖金」，故與賠償船體「實

表 2 海盜行為後之損害與相關保險整理表

海上保險契約		是否承保	承保範圍說明
船體保險	ITC, 1983	是	因海盜行為導致船舶遭受到實質的損失，或因該損失而產生的費用或法律責任。
	IHC, 2003	是	
	AIHC, 2004	是	
貨物保險	ICC, 1982	僅 A 條款承保	ICC (B)、ICC (C) 為列舉式保單，承保項目中並未包含海上掠劫，故此海盜攻擊之結果造成貨損時，依主力近因的概念仍不予理賠。ICC (A) 採概括式承保，故因海盜行為導致貨物的毀損、滅失或費用，並未列於除外事項，故應予賠償。
P&I 保險	P&I	是 (但戰爭武器造成除外)	因海盜行為而衍生的責任，亦可能延伸到海上污染、沉船打撈……。

體損害」的 IHC、ITC、AIHC 不同，所以也不致產生船體保險與贖金保險承保範圍重複之問題。

實務上對於贖金的理賠有成立共同海損賠償，也有討論以損害防阻費用賠償，但兩者所牽涉到的其實都是「分攤」問題，即共同海損須由理算師進行理算，不僅耗時，又會衍生一筆額外的理算費用，增加船東與貨主的負擔。另，損害防阻費用在實務上的問題，則是這筆贖金究應如何計算分攤到不同的貨主及船東，再由不同保險契約分別賠償給貨主跟船東，如果有部分貨主沒有投保，是否比照收費分攤？仔細計算分攤金額的結果又與共同海損何異？再者，若只由船體保險人以損害防阻費用賠償，船體保險人及船東都不樂見，除了可能有巨額賠款外，船東賠款損失率也會上升。況且，損害防阻費用條款或立法精神自也不是為了繳付贖金，而是為了保險事故發生時的避免損害擴大，若強以損害防阻費用賠償，恐似也違該費用之真義。

故保險實務上乃研擬贖金保險因應，以贖金保險方式採「額外付費」投保，不僅可以避免曠日費時的分擔計算，也避免了適用損害防阻費用理賠的爭議，就保險理論而言也可在「贖金」的危險對價上取得平衡。

近幾年，K&R 保險才開始應用於承保海上危險事故，雖因愈來愈多保險業加入 K&R 保險市場，使 K&R 保險費不

如以往來的高，不過，也正因為保費降低，再加上海盜攻擊事件頻傳的關係，使得愈來愈多的船東願意購買 K&R 保險，而 K&R 保險費率的擬定純然在於核保人的經驗與再保險的安排，市場完全是自由費率，沒有客觀資料可稽。實務上除了船型、航速會影響保險費率外，船舶上是否僱用武裝保全，以及國際再保險人的報價都會是影響費率的因素。

本文研究透過保險從業人員，取得目前市場上正在使用的 K&R 保險，不同的保險公司其承保範圍及除外事項皆大同小異，歸納如下：

1. 在承保範圍的部分，大致上可以區分為：
 - (1) 贖金：若船東以貨物或服務來作為支付，保險公司則會按照該貨物或服務的同等金額賠償給船東。補償多寡以保單內所約定的金額為上限。
 - (2) 贖金交付過程的損失：贖金的交付方式，可利用飛機空投或者海上運送，而在運送的過程總會存在一些風險，因此，運送過程的損失也包含在贖金保單的承保範圍內。
 - (3) 顧問費用：當發生海盜劫持並向船東要求贖金時，船東與海盜雙方，對於贖金金額的多寡及交付的方式，主要是透過專業顧問來溝通，並且為求達到雙方皆滿意之結果，通常保險公司不會限制該筆費用的上限，及所花的時間多寡。

- (4) 額外費用：贖金保單除了上述的幾項費用外，亦承保其他與海盜劫持相關而產生的額外費用，本研究將其承保的範圍整合成以下幾點：(a) 專業人員僱用費、(b) 遭劫持之被保險人的醫療、財務、復原費用及家屬的部分支出、(c) 設備、港口、燃油等其他支出。
- (5) 法律責任產生的費用：若因為海盜行為而導致船東遭到法院裁判並產生費用，則該筆費用在一定的限額下由保險公司承擔。保險公司亦有權利為被保險人進行辯護，並對被保險人做最有利的調查與處理。

2. 除外事項部分則為：

- (1) 被保險人之財產的遺失或損壞。此處的「財產」在保單名詞的定義中，指的是船舶或者船上的貨物。
- (2) 交付贖金時遭遇的危險。除非是當下持有雙方決議之贖金，並為了交付而進行運送之人——規定除了交付贖金之人，其他因為與海盜接觸而產生的損失，保險公司不負責任。
- (3) 在發生被保險人或船舶遭遇劫持事件之地點，所產生的損失。除非是在確認海盜要求的贖金金額後，並且為了交付贖金之目的，而抵達該地之人——除了交付贖金之人，其他人不得靠近發生海盜劫持事件之地點。
- (4) 保單所載之被保險人或其主管、高

級職員、僱員或代理，不論是單獨或與他人勾結的任何詐欺或犯罪行為——此處所謂的詐欺，本研究認為應關於被保險人詐領保險金的行為。

- (5) 交出被保險船舶上之貨物、現金，作為贖金的支付——雖然承保範圍中提到可以使用現金以外的貨物來當成贖金並支付，但若以遭劫持之船舶所載的貨物或船上的現金，作為贖金支付的標的，並不在本保險承保範圍。
- (6) 交出被保險船舶，作為贖金的支付——把遭到劫持之船舶，當作贖金支付給海盜的行為。

5.2 建議

雖然目前已有許多的國家派駐海軍，於索馬利亞附近海域或其他易遭到海盜攻擊的航道上，但就算如此，由於海上的範圍如此之大，其成效並不是很高，海盜攻擊事件仍然在國際新聞上頻傳。因此本研究建議，船公司可以自行建立一套預防或當面臨海盜攻擊時的管理對策，除此建議亦可投保 K&R 保險以轉嫁風險。由於海盜攻擊型態的轉變，已不如從前僅對船上的貨物或財物進行搶奪，而是透過劫持的方式向船東要求贖金，並且只要海盜取得贖金後，被劫之船舶、貨物或船員都通通會在毫無損害的情況下被釋放。因此，絕對有投保 K&R 保險之必要，而透過本研

究對保單承保範圍的介紹之後，對於船東要投保 K&R 保險時，應注意以下幾點：

1. 保單承保範圍：雖然不同的保險公司對於贖金保單的承保範圍皆大同小異，但在特定的承保期限方面，如本研究探討的保單規定，對於遭劫持之船員 60 天的薪水、福利等費用部分，補償的期限會有些差異，是船東在投保時需要特別注意，並針對自己的需要選擇適合的保險公司。
2. 保險公司無上限承保的「顧問費用」，並非支付給談判人員的「談判費用」。船舶遭到海盜劫持時，保險公司會派專業的顧問給予對策上的建議，並且全額補償該顧問的費用。但此處所指的顧問，僅提供危機發生時處理上的建議，而非與海盜進行贖金金額談判的人員，對於談判人員的費用，是規範在保單的額外費用項下，船東僱用談判人員的費用，則需要事先經過保險公司的同意，才可以納入承保範圍。
3. 船東若有其他的費用支出，必須經過保險公司「事先同意」。較常看到需要被保險公司事先同意的費用，是在保單所承保的「額外費用」範圍內。
4. 保險金按保單規定上限求償。K&R 保險除了特定的費用外，其他對於被保險人的補償，需按照保單上規定的金額。
5. 損壞之船舶或遭竊之貨物不在保單承保範圍。K&R 保險承保的是與贖金有關

的費用支出，對於被保險之船舶及船上的貨物的損壞或是遭竊，可以由船體保險或貨物保險獲得補償，因此不在 K&R 保險單的承保範圍內。

參考文獻

- 邱重盛，2008，從海盜行為來看海上保險之適用問題，*航貿週刊*，第 45 期，73-79。
- 凌氫寶、康裕民、陳森松，2012，*保險學理論與實務*，第七版，華泰文化，臺北市。
- 陳火財、王肖卿，2002，*協會船體險保單條款之解釋與適用*，初版，安生理算檢定有限公司，臺北市。
- 曾文瑞，2011，*海上貨物保險基礎理論與實務：ICC, 2009 逐條釋義*，初版，麗文文化，高雄市。
- 曾國雄、張志清，2008，*海商法*，第三版，航貿文化，臺北市。
- 蘇文斌、林宏誠、陳明國，2011，*保險學學理與實務*，第三版，華立圖書，臺北市。
- Aljazeera, 2008. Toxic Waste Behind Somalia Piracy. Available at: <http://www.aljazeera.com/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html> (accessed Dec, 2011)
- Brown, T., 2010. Marine K&R Insurance Frequently Asked Questions. Available at: http://www.espadaservices.com/news_pr/Seacurus_Issue_02_V5.pdf (accessed 8 May, 2012)

- Control-risk.com, 2011. Available at: www.control-risk.com/RiskMap/Pages/Piracy.aspx (accessed Nov, 2011)
- FATF Report, 2011. Organized Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom. Available at: <http://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/reports/organised%20maritime%20piracy%20and%20related%20kidnapping%20for%20ransom.pdf> (accessed Mar, 2013)
- ICC-IMB, 2011. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January-30 June 2011, ICC International Maritime Bureau, London, UK.
- ICC-IMB, 2012. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January-30 June 2012, ICC International Maritime Bureau, London, UK.
- Koo, E., 2004. Terror on the High Seas - Part 1: Southeast Asia's Modern-day Pirates. Available at: http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FJ19Ae01.html (accessed Dec, 2011)
- Middleton, R., 2008. Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars. Available at: <http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf> (accessed Mar, 2013)
- Neligan, M. and Turner, L., 2010. Piracy Premiums Take A Breather But Menace Remains. Available at: <http://uk.reuters.com/article/2010/04/01/piracy-insurance-idUKLNE63001I20100401> (accessed 7 May, 2012)
- Phillips, Z., 2009. Insurers on board with piracy risks. *Business Insurance*, 43(31), 11.
- Phillips, Z., 2010. Increase in pirate attacks draws more K&R capacity. *Business Insurance*, 44(35), 1.
- Scott, C.S., 1998. Pirates, Warlords and Rogue Fishing Vessels in Somalia's Unruly seas. Available at: <http://www.chebucto.ns.ca/~ar120/somalia.html> (accessed Dec, 2011)
- Somalia Report, 2011. Ransom Drop Gone Wrong. Available at: <http://www.somaliareport.com/index.php/post/830> (accessed May, 2012)
- The House of Commons, 2012. *Piracy off the Coast of Somalia*, The Stationery Office Limited: London.
- UK P&I Club, 2009. Piracy FAQs. Available at: <http://www.epandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/PiracyFAQ> (accessed 7 Mar, 2012)
- UK P&I Club, 2011. Introductory Guide to P&I Cover. Available at: <http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/generalP%26Icover%20.pdf> (accessed 8 Dec, 2011)