

貨物保險人對共同海損賠償責任之研究

A Study on Cargo Insurance Liability of General Average

曾文瑞 (Wen-Jui Tseng)*

摘要

「**共**同海損」為傳統海事法的一個重要部分，是目前國際社會所廣為接受的實務慣例，不論海上航行的當事人有沒有投保海上保險，當遭遇危及共同安全的故事時，都必須共同分擔損失之制度。在海上貨物保險中，保險人承保共同海損犧牲以及分擔共同海損的賠償責任。本文以 1906 年英國海上保險法為研究基礎，探討保險人對共同海損的賠償責任，對現行的 1982 年英國協會貨物保險條款，以及最新的 2009 年版英國協會貨物保險條款，探討分析賠償責任的異同。

關鍵字：共同海損、英國海上保險法、協會貨物保險條款

Abstract

“General average” is an important part of traditional maritime laws and a commonly accepted international maritime practice. All of the interested parties involved in maritime general average incidences share the loss no matter if the subjects are insured. In marine cargo policy, underwriters have the liability for general average sacrifice and average clause. This study discusses underwriter’s liability of general average incidences based on the British regulations of the Marine Insurance Act, 1906. Also, the differences in general average covered by

* 國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授；聯絡地址：811 高雄市楠梓區海專路142號，電話：07-3617141#3169；E-Mail: jui@mail.nkmu.edu.tw。

the Institute Cargo Clauses, 1982 and by the Institute Cargo Clauses, 2009 are discussed.

Keywords: General average, Marine Insurance Act 1906, Institute cargo clauses

壹、前言

早期人類海上航行時，因航海技術、天候海象的掌握及助航儀器的不足，面對瞬息萬變海上風險常易發生海難，縱使現在航海及造船技術發達，仍無法完全避免海上意外事故的發生，再者，次標準船及不適任船員的問題，也都可能造成船、貨的重大損失。為了避免損害的擴大，國際上設有共同海損、海難救助、船舶碰撞等制度與規範，作為損失分擔與補償的依據。共同海損制度涉及船東與貨主雙方，其起源乃因於「損失分攤」之問題而起，即當航行時發生海難，為了避免船貨雙方的共同危險，所採取的緊急處置行為以挽救財產，因海難所產生的財產犧牲與額外費用，應由全體利益關係人參與「分攤」，始合乎平衡法則。此理念原則早先源於古代羅地海法 (Rhodian Sea Law) 後 (Parks, 1988)，直至國際間最近的 2004 年約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules 2004)，均依循此一基本理念原則。今日，共同海損分攤原則已被世界各國廣泛採納為海商制度之一部分，並深植於各國之海事法律及習慣中。

除了透過共同海損制度被保險人得以透過該制度分攤損失外，貨主、船東為求貨物與船舶的最終安全保障，目前實務上也大都選擇投保海上保險以轉嫁風險，亦即海上意外事故發生後，不論是否宣佈共同海損，被保險人均得以在保險契約承保範圍的約定下，向保險人請求保險給付。大部分的保險契約都已將共同海損納入承保範圍，故在發生共同海損時，不同的保險契約除將賠償不同被保險人因共同海損行為所致之共同海損犧牲 (General Average Sacrifice)，或承擔將來應付之共同海損分擔 (General Average Contribution) 責任。然由於共同海損之專業性及複雜性，從事國際貿易的貨主往往不知其究為何物，雖經保險人詳加解釋後，可能仍處一知半解狀況，不知共同海損發生後，其基於海事法之權利與義務，及投保貨物保險契約後又有何權利與義務，此等理賠相關之規定實不應忽略，以避免自身權益之喪失。

本文擬就英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906 以下簡稱 MIA 1906) 及國外相關裁判，對共同海損之賠償為理論根據之探討，除將以目前國際常用所採用的「協會貨物保險條款」(Institute Cargo Clauses，以下簡稱 ICC)，為本文實務分析

之依據，惟目前除了通行許久的 ICC 1982 版條款外，ICC 2009 亦已問世，再分別就英國協會貨物保險條款的 2009 年版及 1982 版有關共同海損賠償之規定，探討其有關保險承保與理賠規定，最後提出具體之結論與建議供學術與實務參考。

貳、共同海損之意義與成立要件

海上航行時可能發生之事故情況不一，就危險事故所威脅之對象而言，大部分乃由受損害的當事人自行承擔損害，在 MIA 1906 的分類而言，則稱之為單獨海損^①。單獨海損之意義，乃排除財產之全部損失情況，僅於保險標的單獨且部分利益之損失 (Arnould et al., 1981)，且若單獨海損的原因是由承保事故造成者，則可向其保險人請求損害賠償。

然而，若意外事故後其情況將同時危急船舶與貨物時，船長為了挽救船、貨之共同安全，進行緊急處罰而故意犧牲一部分的船體或者貨載，最後也成功保留大部分船、貨的安全，於此情況下基於公平

法則，此額外的損失，將由全體利害關係人參與分攤，此制度即稱之為共同海損制度。共同海損之制度發展已久，從公元前九百年左右，羅地海法中即有共同海損之概念，如「為減輕船舶載重而投棄之船上之商品，係為了確保全體安全所受損失，該損失應由全體分擔 (Hudson, 1991)」。

在 1799 年 The Copenhagen 案中，法官 Stowell 認為為了保護全體共同之利益，因而發生的損失則必須由全體關係人依比例分攤 (Wilson et al., 1997)^②。1801 年在 Birdley v. Presgrave (1801) 1 East 220; E.R. 86 一案中，法官亦認為「共同海損行為中為了保全船舶及貨載之安全，及所發生的額外犧牲及費用，必須由共同全體關係人比例分擔」^③。此概念於實務上也反應於後來的 1860 年格拉斯哥決議，直至 2004 年之約克安特衛普規則為止，所有的共同海損理算規則，均仍依循此一基本理念原則。約克安特衛普規則也已被世界各國廣泛採納，或以運送契約條款之一部分呈現，或已成為海商制度之一部分，深植於各國之海事法律及習慣中。

共同海損制度經過多年來之演變及法院對其所為之解釋、裁判，對於何謂「共

^① MIA 1906 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.”

^② The Copenhagen (1799) 1 Chr Rob. 289. “General average is for a loss incurred, towards which the whole concern is bound to contribute pro rate, because it was undergone for the general benefit and preservation of the whole.” 轉引自 Wilson et al., (1997).

^③ Lawrence J in Brikely v. Presgrave: “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.”

同海損行為」已慢慢發展其概念上之定義與必要之成立原則。於 MIA 1906 第 66 條將共同海損之損失 (General Average Loss) 定義為共同海損行為直接造成之損害，稱為共同海損犧牲，而間接產生之額外費用稱為共同海損費用；經由共同海損理算後，共同冒險關係人所應支付之債務稱為共同海損分擔⁴。我國海商法第 110 條之規定為：「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及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用」。在 2004 年約克安特衛普規則 A 之規定則為：「為了航行的共同安全，使共同航程中的財產避免危險，而故意且而合理發生的犧牲或支付額外費用，稱之為共同海損行為⁵」。作者整理我國海商法第 110 條、MIA 1906 及約克安特衛普規則之規定，將共同海損行為後之損失成立要件歸納為下列五點：

1. 必為遭受海上危險 (曾國雄、徐當仁，1993)：必須在海上航行中遭受之意外事故⁶。如我國海商法第 110 條指共同海損，謂在「船舶航程期間」所發生者。亦即須關係人於共同航程之海難中所生之損害與費用，無「海難」即無共同海損，故通常之船舶折舊及船員薪資之支

出等，對船舶所有人而言固為損害，但非基於「海難」而生。

2. 為共同海損行為「直接」引起的犧牲或費用 (Francis, 1997)。如我國海商法第 110 條及 MIA 1906 第 66 條第 1 項，均有共同海損損失必須直接 (Directly) 由於共同海損行為所致之規定。
3. 為「額外」的犧牲或費用。即共同海損行為所產生之犧牲或費用，必須是異常性的，非正常性的性質。故所謂額外犧牲或費用乃排除正常航行中所必須消耗或花費之費用，如正常之船員薪資。在約克安特衛普規則 Rule A 中亦有相同之規定，即對共同海損之犧牲與費用之認定必須為具有額外或非常性質 (Extraordinary) 始可，所謂 Extraordinary 乃係指在通常情形之外的；超過平常情形之程度的之意 (Black et al., 1968)。
4. 須為「故意」並「自願」的行為。如我國海商法第 110 條即有「為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分」之規定。相同概念亦見於約克安特衛普規則 Rule A。
5. 船東及貨主等共同航行關係人之財產皆須受挽救成功始可，因若財產犧牲後，仍無法避免共同危險情況之發生，例如

⁴ MIA 1906 第 66 條：General Average Loss: 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 general average sacrifice.

⁵ York-Antwerp Rules 2004 規則 A：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.

⁶ Falcke v. Scottish Imperial Ins Co (1886) 34 Ch D 234, pp.248-249。

船舶沉沒則沒有財產被保留，自然沒有分攤損失的問題。

與此相同之概念，美國遠在 1850 年 *Barnard v. Adams* 一案中 (Patrick, 1981)⁷，法官 Grier 即陳述共同海損案件之成立應包含下列三項因素：

1. 須有共同危險：不可避免之危險發生時，船、貨及船員均必須包含在內。
2. 須是為了避免立即危險之故意的投棄、割除船上設施等，將共同危險轉移至單獨個體之危險。
3. 行為之結果必須成功避免共同危險。

自此案件後直到現在，仍深深影響美國對於共同海損之其他判決、載貨證券及其他有關共同海損之規定。

參、英國海上保險法對共同海損賠償規定

共同海損在意義及特性上與單獨海損 (Particular Average) 係屬於完全不同的損失類型，在保險人之賠償方式上，兩者自亦有所不同。單獨海損的理賠是以保險標的物之實際損失，依損害填補原則為保險人賠償之依據；而共同海損除了共同海損犧牲之賠償比照單獨海損處理外⁸，若被保險人在共同海損行為中並未遭到犧牲，

就單獨海損之角度言，因被保險人並無損失發生，保險人似本無賠償責任；但就共同海損制度之「共同冒險、公平分攤」特性，被保險人仍應支付共同海損分擔 (General Average Contribution)。換言之，共同海損之分攤制度是國際航運界所公認之海事制度，共同海損之起源亦早於海上保險。海上保險究竟起源於何時，王衛恥教授之「海上保險法與共同海損」書中提到，現存最早之海上保險單為義大利 1384 年簽發由 Pisa 至 Savona 之四捆紡織品保單 (王衛恥，1983)；另楊仁壽教授在「海上保險法論」一書中提到於 1347 年熱亞那公證人文庫中，已有關於船舶保險之記載，1348 年已有貨物之保險單 (楊仁壽，1996)；陳繼堯教授於「海上保險」書中則指出 1379 年於 Pisa 所簽訂的保險單為世界最古老的保險單 (陳繼堯，2012)。共同海損與海上保險契約係屬兩個獨立之制度，在海上保險尚未問世之前，共同海損之分攤及補償方法就已存在，其成立條件與分攤制度，當然也不會因共同航程的關係人是否有投保海上保險而有所改變。

共同海損行為後，不論是直接被犧牲的財產所有人，或將來要負分擔義務的共同海損關係人，都是因共同海損行為而受有損害的人，為填補此因共同海損所造成的損害，保險契約通常明文規定，保險人

⁷ *Barnard v. Adams* 51 U.S. (10 How.) 270 (1850). 轉引自 Patrick (1981)。

⁸ 見英國海上保險法第 66 條第 4 項後段。

將賠償被保險人應保險事故發生所產生的共同海損犧牲及應支付之共同海損分擔。

MIA 1906 目前仍是國際海上保險市場主要的完整法典，其關於共同海損之賠償規定，主要在於第 66 條之第 4 項至第 7 項，本文分別將 MIA 1906 中有關保險人對於共同海損費用、共同海損犧牲以及共同海損分擔的規定詳述如下。

3.1 共同海損犧牲

依 MIA 1906 第 66 條第 4 項後段之規定 “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 to contribute.”，依其文義可知，當發生共同海損犧牲後，被保險人可以請求全部犧牲的賠償，而無須由被保險人先向其他利益關係人要求分擔後，再針對被保險人應負擔的部分向保險人索賠。由此條文可知，共同海損犧牲對被保險人而言，為如同單獨海損一樣的直接損失，故應先由保險人賠償，以填補損失，彰顯海上保險的損害填補功能，因此其索賠程序與單獨海損之賠償完全相同。若非如此，若須先由被保險人向其他利益關係人要求分擔其比例金額後，再向保險人求償屬於自己應分擔的部分，實務上一定要等到理算報告完成，不僅無法實現保險的立即填補損害的精神，甚至可能也因理算程序延宕而無法收回所

有關係人的應分擔部分，造成被保險人的損失。本項中所謂全部的損失 (Whole Loss) 應指全部的共同海損犧牲，且包含回復共同海損犧牲後，依約克安特衛普規則第 21 條所認列的 7% 應計利息，保險人都應賠償 (Arnould et al., 1981)。國外學者更有認為不論該保險契約若為不足額保險 (Under Insurance)，只要在保險金額之範圍內，共同海損犧牲均可由保險人全數賠償，無須扣減不足額保險的比例賠償 (Francis, 1997)。

3.2 共同海損費用

共同海損費用在共同海損實務中，通常是由船東先行所代墊支付的額外費用，如避難港的港埠費用或海難救助費用等。MIA 1906 第 66 條第 4 項前段規定 “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.”，由條文規定可知，依據保險契約之規定，對被保險人於發生共同海損費用時，可以依其應分擔之比例，由保險人請求保險賠償。主要原因是共同海損費用屬於間接的額外費用性質，與共同海損犧牲之直接損害不同，故必須先經由共同海損理算程序計算後，轉變為共同海損分擔金額的概念，由保險人賠償 (Wilson et al., 1997)。至於共同海損分擔的比例，則

係由該財產共同海損之分擔價值佔所有共同冒險財產總分擔價值之比例計算之，共同海損費用乘上該分擔比例則成為此被保險人應分擔的共同海損費用。

綜上而言，保險人對共同海損費用與共同海損犧牲之理賠其主要差異在於，共同海損費用乃屬間接費用，故保險人並不直接賠付，而須由海損理算師完成理算報告後，保險人才按被保險人所應負擔之共同海損費用比例賠償。另，保險人賠付全額的共同海損犧牲後，依 MIA 1906 第 78 條及我國保險第 53 條保險代位的規定，保險人取得代位求償權後，向其他應負責分擔之義務人，如船東及其他貨主，請求其應分擔之共同海損分擔金額。此時，若其他應負分擔義務的共同航程關係人已投保保險，則將再轉向其保險人請求共同海損分擔金額的賠償。

3.3 共同海損分擔之賠償

共同海損行為後主要的精神在於共同航程中，所有的利害關係人都必須依共同海損分擔價值的比例進行分攤共同海損行為後的犧牲及費用。保險契約中也賠償被保險人應負責的共同海損分擔。MIA 1906 第 66 條第 5 項規定：“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.”。

由條文可知，除非保險契約另有其他規定外，保險人須賠償被保險人已支付 (Has Paid) 或有責任 (Liable to Paid) 該負責的共同海損分擔。在實務上，所謂已支付之共同海損分擔係指被船東為確保未來的共同海損分擔可以如數收回，在提貨之前船東會請海損理算師先行預估分擔比例，而向貨主收取共同海損保證金 (General Average Deposit)，被保險人則依共同海損保證金收據，請求保險人賠償。在 Brandeis v. Economic Ins. Co. (1922) 11 L.L.R. 42 一案中，即同意貨主所先行交付之共同海損保證金，可以自保險人處獲得賠償。惟通常保險人會為其被保險人簽發共同海損擔保 (General Average Guarantee)，以替代共同海損保證金，承諾未來會為被保險人支付共同海損分擔金額。當共同海損理算報告完成後，保險人即直接依被保險人應分擔的金額支付共同海損分擔。

MIA 1906 第 73 條第 1 項規定，保險人賠償共同海損分擔時，將依保險標的之分擔價值與保險金額兩者之比例賠償。亦即若保險金額大於該保險標的的共同海損分擔價值，保險人即應支付全額的共同海損分擔；然若保險金額小於該分擔價值，則如同不足額保險比例分攤賠償的概念，保險人僅能依照分擔價值與保險金額之比例，與理算完成應支付共同海損分擔相乘積賠償。蓋海上保險契約大都為定值保險

契約 (Valued Policy)，保險人的責任係依約定價值 (Agreed Value) 與保險金額之範圍內予以決定，對於共同海損分擔之理賠亦受不足額保險之比例限制。另，條文中亦明文規定，若有單獨海損應自原保險金額中扣除，因單獨海損本就可由保險人賠償，故將之扣除後才是實際上保險人在此共同海損事件中，賠償的最高上限金額，方為公平。

3.4 共同冒險財產之利益關係人同屬一人時之保險理賠

海上航行通常發生共同海損時，有兩種以上之共同冒險財產仍屬於同一關係人之情況，例如船舶所有人之危險運費及船舶極可能同時屬於船舶所有人，則理賠時應視為不同被保險人之情況處理之。MIA 1906 第 66 條第 7 項之規定如下：

“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 or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.”

依此規定，當船舶、運費、貨物等財產，擁有任何兩者利益關係之被保險人為同一人時，應以不同被保險人之方式進行理賠。因就共同海損犧牲之理賠理論言，當保險人已全額賠償後，既然船舶、貨物

及運費為同一人，故被保險人對其他財產可請求之分攤，已在被保險人之手中，則保險人自無重複賠償被保險人之必要，僅賠償犧牲與可攤回之間之差額即可，否則，顯然無意義且不經濟，僅徒增理賠與代位之額外手續與時間成本而已。

故在概念上，應將此多項標的物分別由不同的被保險人擁有之情況處理。既然將船舶、貨物及運費等視為不同人所有，則三者相互間自須分擔共同海損之損失。故保險人對於共同海損之賠償，應以在不同被保險人之情形下，按共同海損犧牲後可受補償之金額，與應負責向外分擔金額之差額賠償，而非直接對其犧牲之全額賠償。惟在實務上，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，再調整差額作為最後賠償責任 (王衛恥，1983)。

肆、英國協會貨物保險條款

保險契約為保險人與被保險人所簽訂的契約，故相關保險人的責任及不保事項均會明文的記載於保險契約中，也正因為貨物及船體保險的不同實務，甚至於船東責任保險 (P&I Club) 中的賠償規定都不盡相同。然就貨物保險而言，依 MIA 1906

第 66 條第 6 項之規定，保險人並不賠償非承保範圍之危險所造成的共同海損損失⁹，此為保險契約責任的規定，故凡非為保險承保範圍內的危險事故發生，船東雖宣佈共同海損，則貨主仍應依運送契約或相關海事法的規定，負共同海損的分擔之責，但卻無法向保險人請求共同海損分擔的保險給付。

相對的若該危險事故為承保危險時，當被保險人發生共同海損犧牲時，因犧牲為財產之直接毀損，前已述及，依英國法的概念可直接自保險人處獲得賠償。於如 ICC 1982 及 ICC 2009 的 (B) 及 (C) 條款之第 1.2.1 款，保險人均會賠償被保險人因承保危險所造成之共同海損犧牲。當保險人於賠償共同海損犧牲後，再行使代位求償權 (Subrogation Right) 向其他應負責分攤之共同航程的關係人，要求支付共同海損分擔，實務上乃係向共同海損基金 (General Average Fund) 請求之 (徐當仁、曾文瑞，1999)。

貨物保險的被保險人在實務上不會支付到共同海損費用，因通常該類費用都先由船公司代墊，所以貨主只可能發生共同海損犧牲，以及理算完成後的共同海損分擔責任。當船東宣佈共同海損後，貨主 (被保險人) 將會收到船公司有關共同海損的通知以及要求填交的文件，如共同海損

同意書 (General Average Bond) 以及貨物價值證明書 (Valuation Form)，前者由貨主簽署承諾給付共同海損、救助費用的分擔額，並支付經由共同海損理算師簽證後的預付款 (Payment on Account)；後者則要求貨主應提供貨主的詳細資料及實際價值，另再聲明該貨物是否已投保以及共同海損行為中是否受損等資料。

保險人收到船東的共同海損的通知後，則簽發共同海損擔保函 (General Average Guarantee)，承諾願意承擔貨主 (被保險人) 未來應支付的共同海損分擔。此後，貨主於目的港提貨後，整個共同海損案件則由保險人接手處理，保險人對被保險人之共同海損理賠責任，則需待共同海損理算報告完成，並依報告內容給付被保險人應分擔的共同海損分擔額後，方告正式結案。

4.1 ICC 1982 第 2 條之規定

我國目前所使用之貨物保險條款，普遍仍係以 1982 年版的英國協會貨物保險條款為主，雖然 2009 年版條款已經問世，但由於使用習慣問題及尚未普及推廣等原因，目前也只有極少量的使用。

ICC 1982 中除對共同海損犧牲於 ICC(B) 及 ICC(C) 之 1.2.1 款中列示承保外，於主要的 (A)、(B) 或 (C) 條款，對

⁹ MIA 1906 第 66 條第 6 項：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.

於保險人賠付共同海損分擔之規定，均在第二條「共同海損條款 (General Average Clause)」中，其條款原文為：General Average Clause。

“This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.”

由條文可知，在貨物保險契約中規定，除了因保險契約中之除外不保危險所產生之共同海損犧牲與費用外，為了避免損失發生或擴大，依據運送契約之規定，或政府法律及習慣，所成立之共同海損與救助費用，保險人同意負賠償責任。此條文與 MIA 1906 第 66 條第 6 項之規定在文字上雖有不同，但其承保的精神卻是一致，蓋依 MIA 1906 之規定乃保險人僅對於承保事故造成的共同海損負賠償之責，但 ICC 1982 所規定者乃是除了不保危險所造成者外，保險人對於共同海損負賠償之責，有關於 MIA 1906 與 ICC 1982/2009 對於共同海損賠償之異同，將於第 4.3 節中詳述之。

本條款中保險人亦承諾賠償貨主應分擔之海難救助費用，海難救助也是一重要且特殊的海事制度，國際間不僅有

海難救助公約 (International Convention on Salvage) 可供參考，海商法中亦於第五章有明文之海難救助相關規定。惟海難救助並非本文的討論範圍，故在此不再詳述。

另，實務上共同海損之理算，因貨主並無法主導由哪一種理算規則理算，故條款中承諾同意承保，依照運送契約或政府法律及習慣所理算之共同海損分擔，而不硬性規定一定要以約克安特衛普規則所理算之分擔才願意承認賠償。實務上，運送人常會於載貨證券中或租備船契約中，明訂發生共同海損時之理算依據及適用，國際間採用最為廣泛的即是約克安特衛普規則。然若無明文規定時，原則上共同海損之理算依據乃依航程終止地法 (Francis, 1997)。

4.2 ICC 2009 第 2 條之規定

ICC 1982 廣為被國際社會採用 20 多年後，全球國際貿易型態由文件訂單轉變為電子 e 化之無紙化訂單，運輸型態也從港到港轉變為戶到戶，整合型全球物流活動之趨勢亦成為市場主流。總言之，就運輸風險而言，此全球運籌模式無疑係自複合運輸以來，又是另一對國際貨物運輸風險之重大變革，其影響將改變過去保險人與被保險人之運輸風險評估，也考驗著現行 ICC 1982 條款之實用價值。由國際保險協會 (International Underwriter Association) 以及勞依茲市場協會 (Lloyds Market Association) 所組成之聯合貨物保險委員會

(The Joint Cargo Committee, 簡稱, JCC) 為統一保單用語並調整保險契約雙方當事人之風險承擔與權益平衡, 以及修改易混淆及簡化 ICC 1982 條款文字等考量, 於 2006 年 2 月開始著手修改工作, 以問卷方式廣徵意見, 於 2008 年 5 月 JCC 將回收之問卷分析後, 同年 10 月提出修改版之草案供國際海上保險市場參考, 最後於 2009 年 1 月 1 日正式公佈新保險條款, 即為 ICC 2009 (曾文瑞, 2011)。

ICC 2009 第 2 條共同海損, 條款全文如下:

“This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.”

2009 年版條款與 ICC 1982 比較起來僅屬於條款字句的修改, 如 ICC 1982 條款中「運送契約」一詞以「Contract of Affreightment」表示, 然 ICC 2009 將此詞修訂為「Contract of Carriage」。依 Brown and Novitt (1985) 於 Dictionary of Marine Insurance Terms and Clauses 之對於“Contract of Affreightment”一詞之解釋則為“The bill of lading or other form of contract in respect of the carriage of goods.

It is one of the documents of title required as collateral by a bank when advancing credit against goods in transit.”, 指關於運送貨物之載貨證券或其他契約形式之文件, 當貨物於運送途中供借貸時, 該文件係銀行作為抵押需要之單據之一。該作者於同書中一併將“Contract of Carriage”解釋為海上運送人與貨物託運人於貨物裝載上船時所簽訂之契約, 且此契約通常以載貨證券之形式表示 (The contract between an overseas carrier and the consignor of cargo carried aboard the ship. This is usually in the form of a bill of lading.)。而此契約之簽發亦代表貨物管轄權將容易受到不同國家適用海牙或海牙威士比規則 (或其他現行國際公約) 之管制, 而“Contract of Affreightment”亦可被定義為“Contract of Carriage”, 亦即「Contract of Affreightment」與「Contract of Carriage」可視為同一解釋, 亦可謂為條款用字用語簡單化的表現。

此外, ICC 2009 亦將 ICC 1982 條款後段之「Or Elsewhere in This Insurance」變更為「Below」, 但不影響條款之實質內容 (林慧珊, 2010)。茲將兩套條款之異同與修改說明列如表 1。

4.3 英國海上保險法與協會貨物保險條款對共同海損承保規定之差別

英國協會貨物保險中, 可分為「概括式承保 (All Risks)」以及「列舉式承保

表 1 ICC 1982 與 ICC 2009 之共同海損條款比較表

條次	第 2 條
ICC 1982	This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clause 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.
ICC 2009	This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clause 4, 5, 6 and 7 below.
說明	(1) ICC, 1982 中的“contract of affreightment”(運送契約) 修訂為“contract of carriage”。 (2) ICC, 1982 中的後段之文句，修訂為“below”。

資料來源：林慧珊 (2010)。

(Named Perils)」兩大類，概括式承保範圍係指保險單只對承保的危險為概括地敘述，而不是屬於除外不保事項的危險，則自然在承保範圍之內。因此，危險事故發生時，保險人若主張不負賠償責任，基於保險人之「結果責任」概念，除保險人可證明事故非保險期間發生，或事故非承保危險，或被保險人不具保險利益等事項，保險人即應負保險給付之責。所謂列舉式的承保範圍，即是在保險契約中將承保的危險逐一明示記載於保險條款中，故該事故之發生是屬於除外不保事故，保險人自不須負賠償責任，而若即使不在除外不保事故內，若同時也不在明示列舉的承保範圍內，保險人也不需要負賠償責任。MIA 1906 第 55 條第 1 項規定：

“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.”

可知 MIA 1906 預留保險契約自行約定承保事項與除外事項之空間外，且同時聲明保險人對於因非承保危險事故發生，所造成之毀損、滅失，不負賠償責任之效果，此點對於保險人承保範圍具原則性的解釋地位。共同海損損失之賠償原則見於 MIA 1906 第 66 條第 6 項，條文如下：

“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，除非保險契約有不同之規定，否則保險人僅對於承保事故所造成的共同海損負賠償之責。換言之，若造成共同海損的原因為保險契約除外不保危險所造成，如戰爭、恐怖攻擊 (Act of Terrorism) 或貨物本質引起的船舶火災

等，保險人依 MIA 1906 之規定原則，不負保險賠償責任。

將 MIA 1906 與 ICC 兩者比較可知，對於承保危險採概括式承保的 ICC (A) 條款並無差別，但對於列舉式的 ICC (B) 及 ICC (C) 條款則在解釋上，或理賠思考邏輯上會有不同。因從第 2 條之語意，僅對於除外不保危險所造成的共同海損不予賠償，故若該造成共同海損的原因非除外危險，但也不是所列舉的承保範圍，則於條款 “Any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.” 解釋上似也應該負賠償之責。申言之，只要不是除了第 4 條至第 7 條所列的除外危險所導致的共同海損，保險人都應負賠償責任；如惡劣氣候 (Heavy Weather) 造成的共同海損，該危險事故本就不是列舉式 (B) 及 (C) 條款的承保範圍，但因惡劣氣候也不是第 4 條至第 7 條所列的除外危險，故依 ICC 第 2 條的文義，若因惡劣氣候所造成的共同海損，貨物被保險人的分擔責任，仍應由保險人負賠償之責。

自航運實務而言，海上意外事故發生所導致的共同海損，除非立刻可依主力近因原則，究竟是何種原因導致共同海損，如船舶發生火災的原因有可能是貨物本身的固有瑕疵 (Inherent Vice) 造成，也有可能是船舶油品洩漏、電器線路老化等原因造成；惟，一旦宣佈共同海損後，貨

主必須立刻繳付擔保或由保險人提供擔保方可提貨，但經常因為時間緊迫，在共同海損之原因尚未釐清之前，貨主必須即刻提貨，保險人自無法分辨是否為貨物保險之除外危險所致，在舉證困難又提貨緊迫情況下，只要是承保危險造成的事故，也通常是海上航行中明顯的意外事故，如觸礁、擱淺、碰撞等，保險人即負共同海損的分擔賠償責任。綜上，列舉式的貨物保險條款相較於 MIA 1906 之規定，保險人的賠償責任相對較為沉重，然因為 MIA 1906 第 66 條並不反對貨物保險條款中，有不同之規定，故應將其視為與 MIA 1906 之不同的特別規定，所以在不抵觸 MIA 1906 的情況下，共同海損之理賠，應優先適用貨物保險條款之規定。

綜言之，貨物保險條款 (A) 之規定與 MIA 1906 比較下，保險人之賠償責任於兩者之規定精神並無不同，至於列舉式的 (B) 及 (C) 條款而言，則保險條款之承保共同海損的規定則較為寬鬆，相對的就保險人而言，理賠責任自較為大些。我國實務上均採用英國協會貨物保險條款，在理賠時基於條款之規定應可認同，只要發生共同海損行為之原因，非屬於第 4 條至第 7 條的除外不保條款中，保險人則須負擔共同海損犧牲及共同海損分擔之賠償責任。就 ICC 1982/2009 與 MIA 1906 關於共同海損理賠規定之異同，列如表 2。

表 2 MIA 1906 與 ICC, 1982/2009 對共同海損規定之差異

	MIA 1906	ICC, 1982/2009
共同海損定義	MIA 1906 Section 66-(2)	無
承保責任範圍	僅對保險契約之承保危險所造成之共同海損負賠償之責。 MIA 1906 Section 66-(6)	除了保險契約中除外危險所造成之共同海損之外，保險人負賠償之責。 ICC-(2)
共同海損犧牲的理賠	在保險金額之範圍內，共同海損犧牲應全數賠償。 MIA 1906 Section 66-(4)	1. ICC (A) 採概括式承保，故只要不是除外危險所造成，保險人負賠償之責。 2. 列舉承保於第 1.1.2 款。
共同海損分擔的理賠	1. 保險人賠償被保險之共同海損分擔。並受不足額之比例賠償限制。 2. 無共同海損理算依據之規定。 MIA 1906 Section 66-(5)、MIA 1906 Section 73-(1)	承諾賠償被保險人依運送契約或法律理算之共同海損分擔，但並無具體規定。

資料來源：本研究整理。

伍、結論與建議

5.1 結論

共同海損制度之精神乃在於海上航行之共同危險中，得倖免於損害之關係人，應分攤此共同海損行為而受有損失或產生額外費用之人的損失，此與船、貨方與保險人訂立之海上保險契約，並無直接關聯。在不同之保險契約中承擔被保險人因共同海損所致之犧牲，以及將來之共同海損分擔理賠責任，此時海上保險遂與共同海損制度產生了一相連結且密不可分的關係。協會貨物保險條款對於承保共同海損損失範圍之陳述上，乃係以除因保險契約之不保項目所造成之共同海損損失，不負責理賠外，保險人皆有責任賠付被保險人。此與 MIA 1906 規定，保險人僅須賠償承保範圍內之共同海損損失，故兩者承

保邏輯上並不相同。由於貨物保險條款 (A) 因採概括式承保，故與 MIA1906 之規定相同，但採列舉式的 B 及 C 條款，被保險人可求償之共同海損賠償則較 MIA 1906 寬鬆。

5.2 建議

在我國海商法架構中，「海上保險章」乃規定與海上保險有關之母法條文，「共同海損章」是規定共同海損之制度之條文，然而「海上保險章」與「共同海損章」兩章之條文，卻未有任何規定保險人對共同海損賠償責任之規定，雖海商法第 129 條規定保險人之責任為承保標的物因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，惟就廣義解釋而言，「海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用」自包括因共同海損行為造成之共同海損犧牲、費用及分攤額，故保險人應負損害賠償之

責；然而保險人對於共同海損損失並非完全無條件承保，海商法第 129 條條文中規定「除契約另有規定外」，保留契約自由之概念，即法律行為除民法第 71 條（不抵觸強制規定）及第 72 條（不違反公共秩序或善良風俗）之規定須遵守外，保險人與被保險人可以自行約定承保範圍與不保事項。

目前我國實務上均採英式之協會保險條款，這是國際通用的條款亦屬於定型化契約，且金管會保險局不論是 1982 年版甚至 2009 年版條款都早已審查通過，雖然保險局無須去考慮英國海上保險法有關共同海損規定情況，也沒有任何違反民法第 71 及第 72 條的情況，故在我國海商法及保險法都沒有相關共同海損賠償規定的情況下，英國協會貨物保險條款依契約自由原則，自屬合法有效並無疑慮，發生共同海損之保險理賠時，自可依條款上之規定處理。惟當雙方當事人有爭議而在國內提起訴訟時，將會出現我國法中無保險人對共同海損損失理賠責任之相關法條可以適用之窘境，一切條款中專有名詞及法律概念之解釋，復又再回到參考 MIA 1906 之相關規定，在此情況下對我國海上保險法應朝國際化之趨勢實已背道而馳，根本解決方法惟有比照 MIA 1906 及相關保險條款，在我國海商法海上保險章中增列有

關保險人對共同海損損失理賠責任之相關法條，以茲適用。

故本文建議應可比照 MIA 1906 及 ICC 中關於共同海損賠償之規定，增訂在我國海商法之海上保險章中，使我國海上保險對於共同海損損失之賠償有一法源依據，避免理賠爭議。增列之條文內容方向建議應可如下：

1. 如 MIA 1906 第 66 條第 4 項之規定，保險人對被保險人所發生之共同海損費用，須依其應分攤之比例賠償。至於共同海損之犧牲，保險人應先賠償被保險人全數的損失，再行使代位求償權向其他關係方求償共同海損分擔。
2. 如 MIA 1906 第 66 條第 5 項之規定，保險人須依保險契約之規定，賠償被保險人已支付或有責任承擔共同海損之分擔額。
3. 如 MIA 1906 第 66 條第 6 項之規定，除非契約有特別約定，否則非保險契約之承保危險所造成的共同海損，保險人並無賠償共同海損損失及分擔額之責任。
4. 若有不足額保險之情況，共同海損費用及分攤之賠償，應適用不足額之比例分攤。

參考文獻

王衛聰，1983，*海上保險法與共同海損*，文笙書局，初版，臺北市。

林慧珊，2010，2009 年協會貨物保險條款增修內容之研究，國立高雄海洋科技大學航運管理系碩士論文，高雄市。

徐當仁、曾文瑞，1999，*初學者海上保險基礎理論與實務*，高皇出版社，第一版，高雄市。

陳繼堯，2012，*海上保險*，智勝文化事業有限公司，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*，麗文文化事業，第一版，高雄市。

曾國雄、徐當仁，1993，*海商法 (下)——海上危險與海上保險*，作者自行出版，臺北市。

楊仁壽，1996，*海上保險法論*，作者自行出版，臺北市。

Arnould, J., Mustill, M.J. and Gilman, J.C.B., 1981. *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th Edition, Stevens & Sons: London.

Black, H.C., Nolan, J.R. and Connolly, M.J., 1968. *Black Law Dictionary*, Fourth Edition, West Publishing Co.: USA.

Brown, R.H. and Novitt, J.J., 1985. *Marine Insurance Vol. 2: Cargo Practice*, Fourth Edition, Witherby & Company: London.

Francis, D.R., 1997. *General Average Law and Practice*, First Edition, Informa Publishing: UK.

Hudson, N.G., 1991. *The York-Antwerp Rules: Being an Examination of the York-Antwerp Rules 1974, as Amended 1990*, First Edition, Lloyd's of London Press: London.

Parks, A.L., 1988. *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, First Edition, Stevens & Sons: London.

Patrick, J., 1981. A comparison of general average law and the states of average adjusters in Sweden and the United States. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 12(3), 363-484.

Wilson, D.J., Cooke, J.H.S. and Lowndes, R., 1997. *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, 12th Edition, Sweet & Maxwell: London.