

海盜贖金於海上保險之性質研究

A STUDY ON THE NATURE OF PIRATE RANSOMS IN MARINE

曾文瑞 Wen-Jui Tseng¹

(103 年 1 月 16 日收稿，103 年 4 月 23 日第 1 次修改，103 年 9 月 5 日定稿)

摘 要

國際商會 (International Chamber of Commerce, ICC) 轄屬的國際海事局 (International Maritime Bureau, 簡稱 IMB) 統計資料指出，自 2008 年至 2012 年，位於「非洲之角」海域，已累積有 312 起實際的攻擊事件。當船隻被劫持後，海盜往往要求巨額的贖金才願意將船舶及海員釋放，重重影響了航運產業。支付贖金的目的乃是為了要收回船舶及貨載，英國自從 1782 年贖金法廢止後，支付贖金的行為已不再被認為是不合法的行為，所以贖金變成是以減輕損害為目的，且可自保險人處獲得賠償的合理費用。當船、貨共同航行時，贖金的支付乃係以共同安全為目的，故可以構成共同海損行為，然而若是空船航行，則可以損害防阻費用由保險人賠償。但贖金的性質則與 1906 年英國海上保險法第 65(2) 所規定的自願性行為，所產生的救助費用概念並不相同。

關鍵詞： 海上保險；海盜；贖金；索馬利亞；共同海損費用；損害防阻費用；救助費用；單獨費用

ABSTRACT

From 2008 to 2012, 312 actual hijacks had been recorded by the International Chamber of Commerce (ICC) of the International Maritime Bureau (IMB). Once a vessel has been hijacked, the stakes are raised by the

1. 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：81143 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；聯絡電話：07-3617141 分機 3169；E-mail：jui@mail.nkmu.edu.tw)。

pirates' escalating demands for larger sums of ransom money to release both vessels and crews. Piracy affects the entire shipping industry, i.e. a ransom paid for the purposes of releasing a ship and cargo from pirates. Payment of ransoms has no longer been considered illegal since the Ransom Act 1782 was repealed. Thus, ransoms were paid for the purposes of minimizing damages covered by the policy. In the case of cargo-carrying ships, it is likely that the ship-owner and cargo-owner will share a common interest in the preservation of both; the payment of a ransom therefore constitutes a generally normal act. Where a vessel is in ballast, the payment of a ransom by ship-owner can be recoverable as a legal or labor expense, but it is likely to fall foul of the requirement of voluntariness in the definition of salvage in traditional maritime law, as well as salvage charges provided in Section 65(2) of the Marine Insurance Act 1906.

Key Words: *Marine insurance; Piracy; Ransom; Somalia; General average expense; Sue & labour expense; Salvage charges; Particular charges*

一、緒 論

1.1 海盜的定義

當人類開始海上活動，如同陸上強盜一樣，海上劫匪就可能開始出現了。從西元前約 1200 年期橫行於地中海上的「海民」，便已開始進行劫掠船隻、財產的海盜行為（森村宗冬（吳鏘煌譯）^[1]）。長久以來海盜存在於世界上的不同海域，海盜沒有特定的攻擊對象，行為兇殘存在世界各個海域，其並無固定攻擊目標，通常也都團體行動劫掠往來船隻。隨著海上貿易的發展甚或殖民的需求，於海上航行更為發達的 16 世紀後，以劫掠航行海上船舶及船員的海盜亦隨之猖獗。一般認為若有某人或某團體為了要求贖金，而綁架其他船隻上的船員或乘客；或搶劫船隻進行勒索、謀殺非法奪取貨物或他船財物，甚至破壞船舶以致沉沒，則可稱之為海盜行為（Eric^[2]）。

1982 年聯合國海洋法公約（United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982）第 101 條將海盜行為定義如下：

下列的任何行為即屬於海盜行為：

1. 私人船舶或私人飛機上的人員、乘客，其為了個人的目的，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. 明知其為海盜船舶或飛機的事實下，而自願參與操作該船舶或飛機之行為。

3. 為促使上述 1. 及 2. 行為發生的任何煽動或故意促成之行為²。

由此定義可知凡是由私人船舶或飛機的人員、乘客，在公海上或任何國家的管轄範圍外，以違法暴力手段，拘留或掠奪他人船舶或飛機上人員或船舶之行為，甚至任何煽動或鼓勵上述之行為，都屬海盜行為。

聯合國海洋法公約基於維護公海自由原則與船舶航行之權利，雖已明確定義海盜行為，國際海事組織 (International Maritime Organization, 簡稱 IMO) 亦於 2009 年 12 月 2 日第 26 屆年會中所通過的第 A.1025(26) 號決議，其中「海盜與武裝劫掠船舶調查犯罪的實務章程 (Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships)」對於「海盜」之定義除直接採聯合國海洋法公約第 101 條之定義外，另又對「武裝劫掠船舶 (Armed Robbery against Ships)」於第 2.2 條做了更明確的定義，如下：

1. 以私人的目的，在一國的內海、群島水域、領海內，無論是直接針對船舶、人員、或船舶上之財物，所做的任何非法暴力，或拘留或任何掠奪或威脅之行為。
2. 為促使上述行為發生的任何煽動或故意促成之行為³。

由上述定義可知 IMO 對武裝劫掠船舶之定義，乃指除了海盜行為以外，只要係以私人的目的，於一國的內海、群島水域、領海內，無論是否直接針對船舶、人員、或船舶上之財物，所做的任何非法暴力，或拘留或任何掠奪或威脅之行為，都稱為武裝劫掠船舶，甚至任何煽動或故意促成上述之行為，都屬於武裝劫掠船舶的行為。

國際商會 (International Chamber of Commerce, ICC) 於 1981 年在倫敦所成立的國際海事局 ((International Maritime Bureau, 簡稱 IMB)，則將海盜行為範圍定義為：「“an act of boarding (or attempted boarding) with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in furtherance of that act.”企圖利用暴力以達竊盜，或任何其他犯罪之目的之登船 (或企圖登船) 行為」。可知其較國際海洋法公約及 IMO 的海盜定義更為簡要易懂，也可適用於國際間不同類型但劫持目的相同之海盜行為。

就海上保險法律與契約論之，海盜行為所造成保險標的的毀損或滅失，是否可於保險契約中獲得賠償，乃是船東、貨主與保險人間所重視的契約法律與實務問題。在海上保險

-
2. 1982 年聯合國海洋法公約第 101 條：Piracy consists of any of the following acts:
 - (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
 - (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
 - (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).
 3. DEFINITIONS 2.2 “Armed robbery against ships” means any of the following acts:
 - 2.2.1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal water, archipelagic waters and territorial sea;
 - 2.2.2 any act of inciting or intentionally facilitating an act described above.

領域中，不論於法律、條款甚至於判決中，自也必須定義何謂「海盜」，再論其所造成之損害是否屬於承保範圍，由保險人賠償。英國 1906 年海上保險法之保單解釋規則第 8 條 (Rule for Construction 8 of the Marine Insurance Act, 1906) 對於海盜之定義為：“The term ‘pirates’ includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore”，即海盜係指包括船上乘客的叛變以及岸上暴民攻擊船舶。此解釋規則源自於 1792 年 *Nesbitt v. Lushington* 以及 1854 年 *Naylor v. Palmer* 兩案 (*Lambeth* ^[3])，前者是當海盜自岸上攻擊該船時，饑民卻登船劫持船長，並強迫以低價賣出船上所載運的玉米。後者則是當時船上載了自中國廣東到秘魯卡亞俄 (Callao) 的移民，這些移民於航行途中突然叛亂，並劫持船長及船員，逼迫船舶變更航程，不得往目的地航行。

由英國海上保險解釋規則及與規則有關的兩個判決中，雖可略知海盜行為的廣義概念，但對於海盜定義又顯然過於籠統，並無法完整概括現今海盜的攻擊行為。在過去判決中，海盜之定義見於 1908 年的 *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Insurance* 一案，該案主要是當年玻利維亞政府於巴拉圭亞瑪遜河口，準備把軍用品裝船運送至波多黎各，但卻被反政府有組織的遊擊隊截獲。由於保險契約中載明“Warranted free of capture, seizure and detention...piracy excepted”，即「捕獲、扣押、拘留免責條款 (F. C. & S. Clause)」，該條款明確規定除海盜之外，因捕獲、扣押和拘留造成之損害，保險人不負賠償責任，故被保險人以海盜事故向保險人求償。本案法官 *Pickford J.* 認為國際法理論中或許可以構成「海盜」之行為，但就海上保險而言，「海盜」之定義必須自大眾及商業性角度思考，若某人並非以公共目的侵害特定國家的財產，而是以自己的貪念或復仇而搶劫或謀殺時，即屬於海盜行為 (*Lambeth* ^[3])；故認為本案反判軍對於玻利維亞政府的強奪並非海盜行為。

相類似判決如 *Rickards v. Forestal Land, Timber and Railways Co., Ltd.*，一案中，因第 2 次世界大戰期間，德國政府要求所有德國籍船應停泊於中立國港或返回德國，否則也要盡力躲避英國軍艦的逮捕。本案因船長執行德國政府命令躲避追捕，故法院認為逃跑過程為造成損害之原因，不是海盜行為，而是屬於「有權利者之拘捕 (restraint of princes)」(*Parks* ^[4])。

由上述判決可知若武裝、暴力、劫掠攻擊船舶的原因隱含有政府或政治目的，而非以自有私利為目的者，則應非屬海上保險契約中所承保的海盜行為。英國保險學者 *Brown* ^[5] 亦認為海盜是「基於個人利益而攻擊船舶者 (one who attacks a ship for personal gain)」。

1.2 海盜劫持事件與勒索贖金的現況

針對全球各地主要發生海盜攻擊的位置統計，攻擊海域包含了阿拉伯海、中國海、東非、印度洋、南中國海、麻六甲海峽、地中海及西非等海域。而最常出現海盜攻擊事件的區域為東非海域，亦即地處太平洋、大西洋與印度洋之亞、歐、非三大洲的交通要衝之「非

洲之角 (The Horn of Africa) 與亞丁灣 (Gulf of Aden) 兩地⁴。非洲之角地理位置對於海上運輸業者而言，係由印度洋通過紅海和蘇伊士運河 (Suez Canal) 進入地中海及大西洋的海上咽喉，亦即亞洲西向航行前往歐洲，除繞道好望角 (Cape of Good Hope) 之外的必經之地。亞丁灣則位於葉門和索馬利亞兩國之間的一片阿拉伯海水域，東達阿拉伯海，西經曼德海峽與北方的紅海相連，為船隻往來地中海和印度洋的必經站，也是波斯灣石油輸往歐洲和北美洲的重要水路。這一水域猖獗的海盜活動，使輸往歐洲和北美洲的波斯灣石油，和服務東西方貿易的海上運輸帶來了嚴重的影響，當地的索馬利亞海盜已嚴重影響海上航運安全與秩序。

根據國際海事局 (IMB) 的統計數據，2008 至 2012 年亞丁灣海域就發生了 312 海盜實際攻擊及企圖攻擊的事件，而單就 2012 年的統計，全世界的海盜攻擊及企圖攻擊的事件就高達 297 件，其中索馬利亞海盜即佔了 49 件，以及亞丁灣、紅海則有 26 件⁵。換言之，就 2012 年之海盜攻擊統計而言，有約 1/4 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。根據資料進一步分析可知 297 件海盜事件中有 174 艘船被海盜登輪，28 艘被開火攻擊並劫持，585 名船員被劫為人質，28 名受傷，6 名被殺害，更顯示了海盜的暴力與猖獗。最近公告於國際海事局網頁資料記錄，2013 年全球共發生了 264 件海盜攻擊事件，其中挾持事件 12 件，登船 202 件，開槍 22 件以及企圖攻擊登船 28 件⁶。

海盜劫持船隻後，其目的往往不是要會毀損船隻或傷害船員，也沒有任何政治目的，覬覦的是劫持後的贖金，要求船東支付如同保護費一樣的贖金，一旦交付贖金之後，船舶及船員都會安然釋放，如歷史宿命般，當船東開始支付贖金後卻造成海盜更為猖獗。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，如 2008 年 Sirius Star (天狼星號) 油輪被劫持後，是以美金 300 萬元交付贖金，隔年 Maran Centaurus (馬蘭人馬座號) 的贖金竟高達 900 萬美元⁷。在 2010 年索馬利亞所發生的海盜攻擊事件，為了釋放人質及船舶所要求的贖金總額，每艘船大約平均介於美金 200 萬到 1000 萬之間⁸，分別高於 2008 年及 2009 年平均每艘船舶要求的 150 萬及 250 美金贖金。就索馬利亞劫持船舶後所要求的贖金總額而言，每艘船平均約為 470 萬美金⁹，可見海盜劫持贖金有逐年增

4. International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2011, MSC.4/Circ.180, 1 March 2012, Annex 3.

5. ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against Ships Report-01 January-31 December 2012, pp. 5-7.

6. International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2013, file:///E:/2013%20Annual%20IMB%20Piracy%20Report%20ABRIDGED.pdf (last visited: 2014.04.20).

7. 為生存鋌而走險索馬利亞海盜：我也想「從良」！, <http://www.nownews.com/2010/09/04/334-2643294.htm> (last visited: 2012.11.21)。

8. What is the current piracy threat? http://www.vesselshield.com/Current_Piracy_Threat.html (last visited: 2012.10.20).

9. House of Commons Foreign Affairs Committee, Piracy of the coast of Somalia, <http://www.nownews.com/2010/09/04/334-2643294.htm> (last visited: 2013.07.30).

加的趨勢¹⁰。

在 BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) 針對海盜造成的經濟成本 (The Economic cost of Somali piracy 2012) 報告中統計指出, 2010 年索馬利亞海盜劫持船隻後, 共計 44 筆贖金支出, 合計支付之贖金高達 238 百萬美元, 2011 年計 31 筆贖金支出, 合計贖金也達 159.62 百萬美元。2012 年在全球致力預防海盜攻擊的努力下, 如各國海軍加強巡防、國際合作的加強、船舶自我防護能力提升等, 合計贖金金額雖已降至 31.75 百萬美元, 但也因諸多措施的施行而額外增加了許多軍事、保險、增加航速、保安設備等經濟成本。換言之, 據 BIMCO 之統計索馬利亞海盜帶給全球的經濟成本約有 57 億至 61 億美元, 其負面影響實不容忽視 (Bowden 與 Basnet^[6])。

有鑑於此, 國際間無不尋求各種可行方案解決海盜問題, 如於高風險海域加強派遣艦艇巡邏, 國際海事組織之海運安全委員會 (Maritime Safety Committee) 也於 2012 年通過私人契約武裝保全人員臨時指引 (interim guidance on the use of privately contracted armed security personnel, PCASP)¹¹, 使符合資格的船東得以有限度聘用武裝保全隨船航行以抵禦海盜。我國也參酌國際海事組織海事安全委員會 1405 號通告建議 (MSC.1/Circ.1405/Rev.2), 於 102 年 5 月 31 日三讀通過增訂航業法 27 條之 1, 其規定為: 「船舶運送業經營之中華民國籍船舶航行於受海盜威脅高風險海域者, 該船舶運送業得僱用私人武裝保全人員」。增修法律後使我國遠洋商船於航政機關核可之海域航行時, 可報請僱用私人武裝保全人員, 以擁有基本自衛能力因應海盜攻擊。條文中所謂「私人武裝保全」之定義, 依新增第 3 條第 12 款之規定, 指經營中華民國籍船舶之船舶運送業所僱用外國籍私人海事保全公司提供持有或使用槍砲、彈藥、刀械之人。而針對漁船部份, 立法院亦於 8 月 6 日三讀通過新增漁業法第 39 條之 1, 明訂漁業人之漁船經中央主管機關核准作業之海域範圍, 含有受海盜威脅高風險海域者, 漁業人得僱用外國籍私人海事保全公司提供之私人武裝保全人員, 以維護漁船於我國海域外作業安全。

海盜對船體進行劫持後, 如上述主要目的仍在於勒索贖金, 航商船舶被劫持後, 為求人質平安獲釋往往選擇交付贖金, 然而此劫持贖金是否可自保險契約中獲得賠償, 於國際保險市場中仍存有歧見 (Gotthard^[7])。有認為以成立共同海損 (general average) 由保險人賠償, 因為當船東交付贖金後, 船舶及貨載被安全釋放, 當已符合共同海損的成立概念。亦有認為可以將海盜所勒索贖金認列為損害防阻費用 (sue and labour charge), 主要考量係因交付予海盜的贖金, 其目的是為了可以索回船舶, 以避免船員被殺及船舶被解體或販售而變成全損, 故具有避免損害擴大的性質, 故該贖金可以損害防阻費用認列而要求保險人賠償 (Kate 與 Robert^[8]、Robert^[9]、邱重盛^[10])。另外, 亦有認為所支付的贖金可認為係屬海難救助費用 (salvage charges) 的概念, 蓋交付贖金後船舶及貨載, 甚至船員都可以獲

10. http://www.scr-ltd.co.uk/piracy_pg%203.html (last visited: 2012.10.30).

11. IMO, Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships In The High Risk Area, MSC.1/Circ.1443, 25 May, 2012.

救，此類似海商法中，於海上人命救助與財產共同獲救成功後所需支付的救助費用，故可將贖金以救助費用的概念，要求獲救的財產所有權人依比例分擔之¹²，再藉由保險契約向保險人索賠。

筆者認為贖金是否可以比照海上保險相關的費用，而由保險人依保險契約賠償，須依該海上保險費用的性質是否與所交付贖金之概念或功能相同，再深入討論其定義與法律規定後，方可決定是否由保險人承認後賠償。本文之主要研究目的乃將針對海上保險之共同海損費用、救助費用與損害防阻費用等3項費用，透過國際間不同法律之規定及判決，進行探討分析其要件與特性，論述海盜劫持所勒索的贖金於英國海上保險法中之性質。

二、海上保險相關費用之定義與性質

2.1 共同海損費用

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，大部份乃由受損害的當事人自行承擔損害，就英國1906年海上保險法的分類而言，則稱之為單獨海損¹³。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份利益之損失(Jonathan 與 Robert^[11])，且若單獨海損的原因是由承保事故所造成者，則可向其保險人請求損害賠償。

然而，若意外事故時，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份的船體或者貨載，最後也成功保留大部分船、貨的安全，於此情況下此額外的損失，應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。共同海損制度發展已久，從公元前3世紀之羅德海法(The Rhodian Sea Law)中即有共同海損之概念(林群弼^[12])，其規定「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^[13])。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 (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)」(Julian 與 Richard^[14])。1801年Birdley v. Presgrave一案中，法官指出：「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」(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.)¹⁴。

12. 李永剛，「索馬利亞海盜與海上保險」，物流科技，第3期，民國99年。

13. 英國1906年海上保險法第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.

14. Birdley v. Presgrave (1801) 1 East 220; E.R. 86.

英國 1906 年海上保險法第 66 條將共同海損損失 (general average loss) 定義為：「共同海損行為直接造成之損害，包括共同海損費用以及共同海損犧牲。(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.)」。故共同海損犧牲為因共同海損行為的直接損害，而共同海損行為所產生之額外費用則稱之為共同海損費用；經由共同海損理算後，共同航程的關係人所應支付之債務稱為共同海損分擔。

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 1994 年約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules) 之規則 A 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 (The York-Antwerp Rules 1994 Rule 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.)」¹⁵。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。筆者綜合整理我國海商法第 110 條、英國 1906 年海上保險法及 1994 年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 5 點：

1. 船、貨共同航程必先遭受海上危險：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 (曾國雄與徐當仁^[15])。亦即須係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，亦即必須在海上航行中，遭受意外事故 (劉宗榮^[16]、林群弼^[12])。故船舶之折舊及正常營運所需的船員薪資等，對船舶所有人而言固為財務損失，但並不是基於「海難」而生，該等費用不可列為共同海損費用。
2. 須為共同海損行為「直接」引起的犧牲或費用 (Francis^[17])。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及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用」。英國 1906 年海上保險法第 66 條第 1 項前段：

15. 約克安特衛普規則最早於 1860 年格拉斯哥決議 (The Glasgow Resolutions) 即具其雛型，前後歷經了 1860 年格拉斯哥決議、1864 年約克規則、1877 年約克與安特衛普規則，直到 1890 年約克安特衛普規則名稱正式成立，其後又經歷了，1924 年、1950 年、1974 年、1990 年、1994 年到最新 2004 年之修改。國際上雖致力於共同海損制度之統一化，但仍因各國對共同海損所做之規定與解釋不盡相同，及因時代環境背景不同，故反應於歷年來之約克安特衛普規則不同版本上，均出現協調及折衷之條文，最新之 2004 年規則亦無例外。尤其有關海難救助費用方面，救助費用在實務上已由各被救助者支付，且獲救財產在救助行為後與航程終止時的價值差別不大，實沒有必要重新理算和分攤，否則不僅是重複的計算，也將耗費許多的理算時間，曠日費時徒增費用，故 2004 年約克安特衛普規則之數字規則 6 將大部分之救助報酬排除於共同海損之外，僅在於若救助報酬係由一關係人代其他關係人支付者，才將此救助報酬列入共同海損之計算。由於船舶造價昂貴，故船東可能必須分擔之救助報酬，將遠高於個別之單一貨主，因此對船東而言，新規則與 1994 年之規則比較之下，1994 年之規則可以將救助報酬列入共同海損而所有利害關係人共同分攤，2004 年規則顯得非常不利，因此船公司顯少於運送契約中訂定共同海損的理算適用 2004 年的規則，而仍然約定適用 1994 年或 1990 修正 1974 年之規則為多。故本文亦以 1994 年的規則為說明，不過就規則 A 而言，1994 年與 2004 年規則並無不同。

共同海損損失是直接因共同海損損行為所造成。(A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act.)，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. 須共同海損行為人之「故意」並屬「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。蓋只要為求船、貨全體之共同安全，必要的緊急處置，如故意擱淺、故意投棄等方可屬之；故在共同海損行為之前的意外事故造成的損害，並非出自於共同海損行為人如船長之「故意」也未有「自願」之情況，則該損害非屬共同海損損失自不待言。
4. 該犧牲或費用須具有「額外」之性質。即必須是共同海損行為後，所產生之犧牲或者費用，其發生的原因必須是額外的、具異常性的 (extraordinary)，所謂 extraordinary 乃係指在通常情形之外的；超過平常情形程度，並不屬於正常營運所產生的費用 (Bryan^[18])。故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，如航行油料消耗、正常的歲修、船舶檢驗等費用均不具異常性質。
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，例如船舶遭遇海難後沉沒，則船舶以及其上之貨載均已全損，完全沒有財產被保留，在此情況下自不會產生利害關係人彼此間再分擔損失問題。

共同海損制度之分擔損失概念，從早期基於公平概念的分擔損失 (Julian 與 Richard^[14])，到認為是來自於海事法所規範之特別制度，此分擔義務不但不能適用於陸上事故，亦不可由當事人以契約予以排除或限制之 (王衛恥^[19])，直到當約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules) 併入運送契約後，基於共同海損之求償，即可基於此運送契約而請求；亦即不論在法律中所規定之共同海損為何，關於共同海損債權之規定大多訂定於運送契約中，並約定共同海損之理算地點與實務等事項，由各利害關係人分擔之 (Julian 與 Richard^[14])。過去以來共同海損分擔之學說與論點，法院或學者間所持之角度雖不盡相同，但都有其充份之理由說明共同海損行為後之額外費用，須由全體共同航行之關係人公平分擔之。

2.2 損害防阻費用

海上意外事故發生時，保險人為防止損害的擴大，及避免社會資源之浪費，積極鼓勵被保險人應善盡損害防阻之義務，同時承諾額外給付被保險人因履行該義務，所合理產生之相關費用，該費用即稱之為損害防阻費用。換言之，於事故發生時，保險人希望被保險人於第一時間內將損害降到最低，並承諾將補償被保險人因進行損害防阻行為後所發生之合理必要費用。申言之，就保險人責任而言，被保險人若能適當執行損害防阻措施，以致損害得以控制，必可降低保險給付之金額，反之，若被保險人認為已有保險契約之訂立，故因保險事故造成之損害當可全數自保險人處獲得賠償，因而坐視損害之持續發生，未採取任何減少損失措施，其結果不僅使保險人之賠償責任無法減輕，更可能浪費了有效的社

會資源(曾文瑞、黃于瑄^[20])。為了避免被保險人於事故發生時的消極不作為，損害防阻義務漸漸發展成法定義務，即縱使保險契約中並未含有損害防阻條款，為鼓勵被保險人進行損害防阻措施，保險人也應賠償被保險人因執行損害防阻措施的必要合理費用(Robert^[9])。如1964年澳大利亞 Emperor Goldmining Co. Ltd. v. Switzerland General Ins. Co., Ltd.一案中，即認為雖然保險條款中並未包含損害防阻條款，但並不代表被保險人應自負金額執行損害防阻，保險人對於該損害防阻費用仍應賠償¹⁶。

國際間各國相關法律上通常也訂有損害防阻義務條文，如我國保險法第33條¹⁷、海商法第130條¹⁸、日本保險法第13條及第23條¹⁹、德國保險契約法第82條第1項及83條第1項²⁰，以及1906年英國海上保險法第78條等；除此，早於1613年倫敦之保險契約中即已加入 sue and labour clause 條款(楊仁壽^[21])，為獎勵被保險人採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，明訂因採取損害防阻行為所生的費用，由保險人負擔之。俟後保險契約中亦多存在損害防阻義務條款，如貨物保險之 Institute Cargo Clauses, 1982(以下簡稱 ICC, 1982) 第16條²¹，及船體保險之 Institute Time Clauses, 1983(以下簡稱 ITC, 1983) 第13條²²。

依1906年英國海上保險法第78條第4項之規定，被保險人或其代理人於保險事故發

16.[1964] 1 Lloyd's Rep. 348.

- 17.我國保險法第33條第1項：(減免損失費用之償還責任)「保險人對於要保或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。其償還數額與保險金額，合計雖超過保險金額，仍應償還。」
- 18.我國海商法第130條第1及第2項：(減免損失費用之償還)「保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之。」
- 19.日本保險法第13條：(防止損失的發生以及擴大) 要保人以及被保險人，於知道發生保險事故時，必須盡力防止損失的發生以及擴大。日文原文：(損害の発生及び拡大の防止) 「保險契約者及び被保險者は、保險事故が発生したことを知ったときは、これによる損害の発生及び拡大の防止に努めなければならない。同法第23條第2項：下列費用應由保險人承擔。……二、第十三條規定情況發生時，因防止損失的發生或者擴大之必要或是有助益的費用。日文原文：次に掲げる費用は、保險者の負担とする。……二、第十三條の場合において、損害の発生又は拡大の防止のために必要又は有益であつた費用。」
- 20.德國保險契約法第82(1) Loss avoidance and minimisation 規定：被保險人於保險事故發生時，應盡可能避免損害的發生及減輕損害。英文原文：82(1) The policyholder must, upon the occurrence of the insured event, ensure that the loss is avoided or minimised wherever possible.同法第83(1)費用的賠償(Reimbursement of expenses)：保險人應賠償被保險人因第82(1)及(2)所產生的費用，即使該行為不成功，只要被保險人基於當時情況下認為必要。當被保險人向保險人提出求償時，保險人應提前支付該必要的費用。英文原文：(1) The insurer shall reimburse the policyholder's expenses in accordance with section 82(1)and (2), even if they remain unsuccessful, to the extent that the policyholder could deem them necessary based on the circumstances. Upon the request of the policyholder the insurer shall advance the amount of the necessary expenses.
- 21.ICC,1982 16.1:to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.
- 22.ITC,1983 13.1:In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.

生時須善盡損害防阻之義務²³，條文中的損害防阻義務 (duty) 乃係法律上的義務，並非基於保險契約之規定而生義務 (O'may^[22] 及 Sir Mackenzie^[23])，此法定義務不僅包含了應避免事故的發生，同時亦包括事故發失後，盡力將損失減少至最小之合理減損措施 (O'may^[22])。1949 年 Irvin v. Hine 一案中 (Sir Mackenzie^[23])，由於被保險人並未委請公證人確認損失，故對於船舶的損害與修理費用金額，保險人無法同意被保險人所提的索賠金額，並以保險人違反英國海上保險法第 78 條第 4 項的義務而主張拒賠。然法官認為公證報告只能確定損害之範圍與原因，並不能防止或減輕損害，也不屬事故發生時被保險人對於損害減輕的概念，故被保險人雖沒有委請公證人進行公證，並未違反損害防阻義務之履行，保險人仍應基於保險契約負損害賠償責任。相同見解亦見於台北地方法院 94 年度保險字第 146 號民事判決，公證報告只是證明貨物短少之證明文件，公證行為並無法減輕或避免損失之擴大，故該公證費用即不符損害防阻費用之成立要件。

再依 1906 年英國海上保險法第 78 條第 1 項之規定，若保險契約內有已訂有損害防阻條款，則此條款將視為保險契約之補充性條款 (is deemed to be supplementary to the contract of insurance)^[22]，亦即保險契約中之損害防阻條款具有獨立及附加之性質，故縱使保險標的全損，且保險人也已賠付全部保險金額，如被保險人仍有損害防阻費用發生，保險人仍應如數賠償該合理發生的損害防阻費用，即使保險契約已約定為單獨海損不賠償 (warranted free from particular average)，或一定百分比以下 (under a certain percentage) 之單獨海損不賠的情況下，如果被保險人已產生了損害防阻費用，雖然損害為單獨海損，或低於某約定的百分比，則保險人仍應賠償合理的損害防阻費用²⁴。於 Kidston v. Empire Insurance Co., 一案中 (Sir Mackenzie^[23])，貨物因保險事故發生，隨即產生了於避難港的卸載、轉運及倉儲費用，後來保險人也接受委付成立推定全損 (constructive total loss)，故保險人之責任則包括全損的賠償，以及認定為損害防阻費用的卸載、轉運及倉儲的費用。

至於損害防阻義務的履行人依 1906 年英國海上保險法之規定，為被保險人或其代理人，亦即應係被保險人本人或代理人，於意外事故發生時之緊急、必要的對保險標的之減損義務。蓋如果由該避免損害或減輕損失措施，並不是由被保險人或其代理人所為，如被無救助義務的他船拖救所產生的救助費用，則將被認定係救助費用。海難救助費用與損害防阻費用最大不同之處乃在於執行避免損害行為的當事人，蓋損害防阻措施之行為人依法規定應為被保險人或其代理人，而海難救助之行為人則為無救助義務的第三人，或者依救助契約之契約救助者。此概念亦見於 1906 年英國海上保險法第 78 條第 2 項之規定，凡於本法所定義之共同海損損失及共同海損分擔以及救助費用，都不能於損害防阻條款下求償

23. 1906 年英國海上保險法第 78 條第 4 項：It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss.

24. 1906 年英國海上保險法第 78 條第 1 項後段：...the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

²⁵。由條文可知，凡共同海損損失、共同海損分擔及救助費用，因各有其成立要件與認定，故均不能併入損害防阻費用，依損害防阻條款向保險人求償。

前已述及，救助費用係指與被救助者無契約關係之施救者，於救助有效果後，再依海事法之規定向被救助者要求相當之報酬，此救助行為並非「被保險人」或其「代理人」所為之避免損害或減少損失之必要措施²⁶。詳細有關救助費用之法律規定本文已於下段論述。而共同海損損失乃係共同海損行為後所產生之額外犧牲與費用，共同海損分擔則是經過共同海損理算後，該共同航程之利害關係人基於共同海損分擔價值與犧牲與費用之比例，計算後所應分擔之金額，損害防阻措施僅為個別保險標的之危險避免或減輕損失，並不具有「共同危險」的特質不同，故不能將共同海損損失或分擔列為損害防阻費用。

本項規定的另一原因應係共同海損行為發生後，縱使某一關係人財產於共同海損行為中全數犧牲，但未來仍可透過共同海損制度向其他利害關係人攤回，因為自己也要分攤共同海損，故最後收回之金額必小於被犧牲之金額，因此係屬於部份損失 (partial loss) 之範圍。而海難救助費用之產生前提乃是自獲救財產之價值相應計算應支付的救助費用，其亦是屬於單獨費用性質 (particular charges)。因此保險人對於共同海損分擔、犧牲或共同海損費用及救助費用之賠償，必以保險金額為上限；即保險人的賠償責任斷不超過保險金額，但損害防阻費用因其為補充契約之性質，保險人之賠償為原保險契約外之額外補償，故在英國海上保險法之規定中，該費用之賠償與實際保險標的之損害合計，被保險人之求償並不受保險金額之限制。

至於損害防阻費用的認定標準，依 1906 年英國海上保險法第 78 條之概念必須是合理產生的 (properly incurred)，亦即損害防阻措施不可有不理性的行為，而所產生的費用也必須是一合理適當的費用 (O'may^[22])。然而於何種情況下得稱之為「合理的」損害防阻措施及費用，於英國海上保險法第 88 條則對於合理與否之認定乃係「事實認定的問題 (a question of fact)」，必須以個案判斷是否合理²⁷。惟若被保險人於執行損害防阻行為時，如能秉持一如對待自己沒有保險的財物一般謹慎 (The measure of his duty was the care a prudent uninsured owner would exercise in regard to his property) 被保險人如果沒有訂立保險契約，則損害勢必由被保險人完全吸收，此時被保險人為使自己的損失得以減輕，必會選擇最合理的措施並耗用最合理之費用，以保全財物及減輕損害 (Brown^[24])。故依此概念，被保險人若能按同樣的做法進行損害防阻，當應可認為是一謹慎的措施，而其損害防阻費用則認為是合理支出則，自屬有據。如早期 Pomeranian 案中運送活體動物，船舶在

25. 1906 年英國海上保險法第 78 條第 2 項：General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouing clause.

26. 1906 年英國海上保險法第 65 條：“Salvage charges” means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against.

27. 1906 年英國海上保險法第 88 條：Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

海上航行時發生損害，必須到避難港進行修護，故在次避難期間的動物必要飼料費用，則可認定為合理必要之支出，可於損害防阻條款中獲得補償 (Sir Mackenzie^[23])。而在 Lee v. Southern Insurance Co., 案中 (Lambeth^[3])，船舶因保險事故受損，船長遂決定再另行僱船再藉由鐵路運送將貨物運往目的地，然而受損船舶不久後隨即修復航行，故法官認為何不修好後再行運送，卻花費其他費用另行僱船運送並轉運，所以認為保險人僅須對重新裝船後的實際運費負擔賠償責任，而對僱船費用及鐵路運費的產生並非合理適當，保險人無須負擔賠償之責 (王衛恥^[19])。

為限制避免保險人對損害防阻之責任，以利核保時的保險費率擬訂，在 ITC, 1983 第 13.6 中特別規定保險人對損害防阻費用的單項賠償，仍以保險金額為限。條文規定為於第 13 條規定可以獲償之金額，得與本保險可予補償之其他損失額外計算，但不論如何不得超過本保險關於船舶之保險金額²⁸。

由條款可知，保險人對於損害防阻費用的賠償不得超過保險金額。此規定乃係強調損害防阻費用之鼓勵性與獨立性，雖然其他承保損失或費用之理賠金額不得超過保險金額，但損害防阻費用不與其他損失或費用合併計算賠償，亦即兩者合計的賠償可以超過保險金額，惟損害防阻費用的賠償，仍以保險金額為最高賠償金額。我國海商法第 130 條於 88 年修正時也與 ITC, 1983 一樣，對損害防阻費用的賠償上限以保險金額為限²⁹。

綜上可知，損害防阻費用主要係鼓勵被保險人應盡力避免損失擴大，而於保險契約中或法律規定，所可請求之費用，而其成立仍應係由被保險人或其代理人為履行該義務而發生之費用，且該費用必須非為共同利益所發生，否則可能被認定為共同海損費用；且該費用支出必須是於事故發生當下所支出之合理適當費用，如航程終止後的公證費用不可認為損害防阻費用。所謂合理適當在英國法的概念中則以事實認定為主，然就我國海商法及 ITC, 1983 之規定，損害防阻費用之賠償最多以保險金額為限。

2.3 救助費用

船舶於海上航行，若不幸因機械故障或遭遇到海上意外事故，而無法自行航行時則需要外力的救援，此即稱為海難救助。海難救助 (salvage) 可分為純救助 (pure salvage) 與契約救助 (contract salvage) 兩種；前者指的是救助者與受救助者間沒有契約的關係，但救助者於實行救助行為之後，依照海商法的規定向救助者請求報酬的情形，因為這是個很單純的法律關係故稱之為純救助。純救助並不包括被救者自行實施的救難行為，也不包括雇用他人實施救助的情況 (徐當仁^[25])。救助者對於船舶或貨載之全部或一部，基於自願行為施於救助時，則有根據海商法 103 條之規定具有救助報酬請求權，以及同法第 24 條之海

28. ITC, 1983 13.6: The sum recoverable under this Clause 13 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the vessel.

29. 海商法第 130 條第 3 項：保險人對於前項費用之償還，以保險金額為限。但保險金額不及保險標的物之價值時，則以保險金額對於保險標的之價值比例定之。

事優先權 (maritime lien)。1906 年英國海上保險法第 65 條所規定的救助費用係指任何契約之外，非由於船東或其受僱人所為之救助，被救助之船東基於海事法規定，所應支付的費用³⁰。不論是依救助契約所需支出的費用，或因救助成功依海商法所必須支付之費用，於海上保險實務都稱之為救助費用。

我國對於海難救助費用之規定亦明文於海商法第五章，如海商法第 103 條第 1 項規定：「對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。」亦即當施救船救助成功之後，被救助者基於海商法的規定，應按被救財物的價值，支付相當的救助費用。反之，若施救行為後未能成功挽救財貨，則施救者就不能請求報酬，即是「無效果即無報酬 (no cure no pay)」原則。在救助成功的情況下，施救者為保全其施救報酬，通常會要求被救助船東及貨主提供救助報酬擔保，實務上船東並沒有義務為貨主代向救助者提供擔保。換言之，施救人對獲救船舶及對獲救貨物有留置權，船舶所有人或船長並不因該純救助行為，而負擔給付全部救助報酬之義務 (Jonathan 與 Robert^[11])。

若施救者與被救助人之間有契約關係，即施救人因受被救助人之僱用而從事救難行為，在此情形下，施救人向被救助者請求報酬的依據在於救助契約，而非依海商法的規定，故稱為「契約救助」。目前關於救助契約最為通用之格式為 Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (以下簡稱 LOF)。LOF 最大的好處在於內容固定，受救助者不必擔心會因不了解契約內容而受到不利。隨著航海習慣與技術的改變，LOF 歷經多次修正後，在救助的領域裡佔有一席重要的地位 (Gerald 與 Christopher^[26])。目前最新版本為 LOF 2011，供船舶所有人與施救人採用為救助契約之標準藍本。

LOF 在形式上為一救助契約，然於海商法所賦予施救者之權利內涵，如「no cure no pay」、施救者對於被救助財產有海事優先權等，均為傳統海商法對於救助費用之概念，也存在於 LOF 中，但因 LOF 簽訂後所發生之救助報酬係因該契約而生，故為一契約救助應無疑義。英國海上保險學者 Lambeth^[3]，及 1979 年 Unique Mariner 一案中法官亦支持 LOF 為契約救助之觀點 (Francis^[17])。

海難救助與共同海損仍為兩種不同的海事制度，不僅性質不同，主要也在於海難救助費用與共同海損分擔價值之計算方式並不相同。依海事法所產生之救助報酬，其數額之決定，乃係依獲救財物於勞務完成時，交付時地之價值為標準計算，且各財產所有人應負擔之救助費用應係各自獨立，故與共同海損之共同分擔性質不符 (Jonathan 與 Robert^[11])。依 1994 年約克安特衛普規則第 6 條 a 項前段之規定，救助報酬之產生，只要是為保全航行中財產之共同安全，不論是基於契約或其他方式 (under contract or otherwise)，均可認為

30. 1906 年英國海上保險法第 65(2): Salvage charges": means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

共同海損費用³¹。由於此規則之適用，在認定共同海損之費用時，若再嚴格區分救助報酬為基於救助契約之救助費用或基於海事法之救助報酬，已非必要，於理算時即將救助報酬視為共同海損費用之一部分，合併共同海損犧牲後，為共同海損之總損失，再由各利害關係人按規則第 17 條計算其個別之共同海損分擔價值 (contributory value) 依比例分攤即可。申言之，決定救助報酬基礎之獲救財產價值，係按救助勞務終了後財產交付時地之價值 (property saved which attaches at the time and place where the salvage services terminate) 計算之，但計算共同冒險財產之共同海損分擔價值，則係按航程終止時及地所保存財產價值 (at the time and place when and where the adventure ends) 再加上共同海損補償 (made good) 而計算³²，兩者計算標準與方式均不相同。

實務上可能同一財產於救助終了後，以迄到達航海終了地之前，如發生新危險事故，可能使共同海損分擔額減少甚至完全滅失，但救助報酬仍應按當時提供救助擔保時之條件支付，而共同海損之分擔比例已經不同，甚至若救助完成後又發生新事故造成全損，各財產之分擔額變為零，已無成立共同海損之條件，但救助報酬仍須給付。故因兩者之計算方式不同，實務上應先就船舶及貨物各別不同之被獲救價格，分別計算其個別應分擔之救助報酬後，經過合計，再基於個別財產依計算分擔額之規定，算出財產之共同海損分擔額後再予精算 (東京海上火災保險株式會社海損部^[27])。

因海洋污染問題及地球溫室效應，使國際間對海洋環境污染防治之觀念日益高漲³³，故對海洋環境保護的要求也更加嚴格，但是傳統救助報酬之計算乃是以救助勞務終了後財產交付時地之價值 (property saved which attaches at the time and place where the salvage services terminate) 為基準，再考慮施救成本及施救難易程度等因素決定救助報酬的百分比，故殘餘價值愈低，救助報酬就會愈低。所以施救人面對油輪或化學船等遭遇海難時，不僅考量施救困難與成本過高，且其殘餘獲救價值過低，甚至經與海水混合污染後已完全

31. York-Antwerp Rules 1994, Rule VI Salvage Remuneration: (a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

32. York-Antwerp Rules 1994, Rule XVII Contributory Values "The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure., To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed..."

33. 船舶於營運中，必然產生營運性污染物，如船舶生活污水、壓艙水、垃圾及空氣污染，其中空氣污染方面主要來自於柴油機廢棄中夾帶的氮氧化物 (NO_x)、硫氧化物 (SO_x)，以及船上焚燒、船舶燃料油品質、破壞臭氧層物質，以及船舶所裝載之貨物所產生之揮發性有機化合物，皆為船舶造成空氣污染之原因，此為造成地球溫室效應日益嚴重原因之一。有鑑於此，乃有國際防止船舶污染公約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 新增附則 VI (ANNEX VI) 「防止船舶空氣污染規則」，強制要求 2013 年 1 月 1 日以後訂造的船及 2015 年 7 月 1 日交船的新船適用「船舶能源效率指標 (Energy Efficiency Design Index, EEDI)」規定，藉以控制船舶排放氮氧化物、硫氧化物、破壞臭氧物質，以減少船舶空氣污染。除此之外，船舶發生海難事故時營救人員亦可能緊急進行污染物排放，或者由於船體或設備遭受破壞或損壞而引起的漏泄，造成海洋污染。詳見曾文瑞、陳妍好、羅湛展，「防止船舶污染國際公約附則六之能源效率設計指標初探」，2013 海空運論文研討會，高雄海洋科技大學，2013，頁 639-640；陳永昇、莊士賢，「探討如何減少本國港埠與船舶之空氣汙染以因應氣候變遷」，港灣報導，84 期，2009，頁 1-2。

無法依原用途使用，產生施救行為後之報酬將不符成本，而不想進行救助造成海洋環境的污染。為防止發生船難時海洋污染事件發生或避免海洋環境污染擴大，遂於 1989 年海難救助公約 (International Convention on Salvage) 中規定，危難中的船舶若有環境損害之虞如油輪或載有危險易污染品之船舶，則救助者仍應對防止或減輕環境損害善盡相當之注意義務³⁴，且公約中一方面課救助者對環境損害防止或減輕之義務，另一方面亦以實際之報酬，獎勵救助者樂於執行。如在公約第 13 條第 1 項 b 款在法定救助報酬之考量基準中，將能避免發生環境污染之救助行為，可以視其技能與努力 (the skill and efforts) 請求救助報酬，在此規定下當可較無環境損害之虞的單純救助船、貨所能請求之報酬為高³⁵。

海難救助公約同時對傳統海事法之「no cure no pay」原則進行修正，即若對於有環境損害之虞的船舶或貨物施以救助時，即使救助不成功，但對環境之損害有防止或減輕之效果時，仍可以請求實際費用之 30% 為標準補償該救助作業所發生的費用，此稱為特別補償 (special compensation)^[13]，法院亦可視當時情況將特別補償提高至實際費用的 100%³⁶，即若施救人於努力救助後，且成功避免環境損害，則救助者除可請求因該救助行為所合理支付之費用、設備以及人力成本外，若所請求合理，法院可再決定讓救助者額外再多得上述支付成本最多 100% 之特別補償，亦即特別補償最高為其救助成本之 2 倍。但根據公約第 14 條第 4 項之規定，特別補償之給付額乃僅限於超過第 13 條所能請求之法定救助報酬之部份³⁷。我國海商法第 103 條於民國 88 年修法時，亦採 1989 年海難救助公約之相關規定修正³⁸。

根據 1994 年約克安特衛普規則第 6 條 a 項後段及 b 項規定可知³⁹，1989 年海難救助公

34. International Convention on Salvage, 1989 Article 8-(2): "The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor: (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and.....".

35. International Convention on Salvage, 1989 Article 13 Criteria for fixing the reward: 1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment.

36. International Convention on Salvage, 1989 Article 14 Special compensation: (2) If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

37. International Convention on Salvage, 1989 Article 14 Special compensation: (4) The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

38. 海商法第 103 條第 2 項規定：「施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬。」

39. York-Antwerp Rules 1994, Rule VI "Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account". York-Antwerp Rules 1994, Rule VI-(b) "Special

約第 13 條第 1 項 b 款所額外增加之救助報酬，可以列入共同海損費用之計算，但依第 14 條所可請求之特別補償則不能列入共同海損。其原因為特別補償是依海難救助公約之特別規定而來，主要係為鼓勵救助者能勇於也樂於對高難度且為海洋污染有嚴重威脅之油輪或化學輪進行救助行為，而特別給予之報酬補償，其性質應與共同海損之挽救「共同危險」的概念無關，故無法列入共同海損費用內要求共同分攤。相反地，根據第 13 條第 1 項 b 款所額外增加之救助報酬，因係考慮法定救助報酬時之因素，故性質上雖為防止環境損害之額外考量，但其實已與救助報酬融合為一，故應適用於 1994 年約克安特衛普規則第 6 條 a 項前段之規定，只要是為保全航行中財產之共同安全，不論是基於契約或其他方式所產生之救助報酬，均可認為共同海損費用，兩者性質不同於共同海損理算時應分開考量（曾文瑞^[28]）。

綜上可知，海難救助費用於純救助情況，並非一有救助行為即可向被救船東請求，端視救助結果是否成功，即救助費用產生原因主要來自海商法規定因純救助所需支付的救助費用，但必須符合於海上危險發生時因救助者之自願救助後，成功挽救危難中的船舶或貨物等條件，方可請求救助費用。或者雖救助不成功，但因該海難有環境損害之虞，或者有效控制避免海洋污染，則可再依法請求支出費用同額或不超過費用一倍之報酬。救助費用也有可能是因為救助契約而生之救助費用即救助者與受救助者間之承攬契約，而從事救難行為所生之救助費用。海難救助對象可能包含船舶、貨主及運費，但此費用並不能解釋為因「共同安全」所發生者，除非該海難事故後來之處置行為已符合共同海損的要件，則救助費用方可依共同海損的理算程序，由共同航程的關係人依共同海損分擔價值進行比例分攤，蓋海難救助與共同海損係屬兩種不同的海事制度。

2.4 單獨費用

1906 年英國海上保險法中也規定同樣具有為了保險標的之安全，或保全其完整或降低損害之單獨費用 (particular charges)。條文中所謂單獨費用，於第 64 條之定義乃係被保險人為了保險標的物之安全 (safety) 或保全 (preservation)，所支出非屬於共同海損 (general average) 及救助費用 (salvage charges) 的費用稱之⁴⁰。由上述條文可知單獨費用係指保險事故發生時，除共同海損費用及救助費用外，被保險人為了保全或保護保險標的之價值所發生的額外費用。

單獨費用在性質上幾乎與損害防阻費用相同，英國權威學者 Arnould 即認為損害防阻費用即是單獨費用 (Jonathan 與 Robert^[11])。惟實務上於保險理賠時仍應有所區別，因為前已述及，損害防阻費用之賠償在 1906 年英國海上保險法中之規定係依損害防阻條款而

compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average”.

40. 1906 年英國海上保險法第 64(2): Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

來，屬額外之補充附加條款，所以該費用的補償金額與損失金額合計可以超出原保險金額；但單獨費用則應視為部份損失，其實際發生的金額與保險標的之損失金額合計，保險人的賠償仍以保險金額為限。實務上單獨費用除了大部份被承認為損害防阻費用外，僅限於在目的地所產生估計損失 (accessing losses) 如公證費用，及重新整修 (reconditioning) 之費用了，以便區別到達目的地「前」所發生之損害防阻費用和目的地「後」所發生的單獨費用。

於海上保險中共同海損費用及救助費用都各有成立之要件，如本研究第 2.1 及 2.3 節所述，申言之，海上保險中若因承保事故發生而產生費用時，須其性質來區別應屬於何類費用，故一旦被認為單獨費用，就不會再屬於須由所有航行關係人分擔的共同海損費用，或因為純救助或契約救助而產生的救助費用。而於實務上亦有將單獨費用稱為額外費用 (extra charge)，其中包含公證費用、銷售殘值費用及處理受損貨物費用，而重新整修費用大部份亦將被歸類於額外費用由保險人理賠 (Brown^[24])。

單獨費用之賠付，亦受標的物之定值及其保額的比例影響 (王衛恥^[19])，如在 *Cunard Steamship Co. v. Marten*⁴¹一案中保險人即採不足額的比例為賠償金額。該案中貨物實際價值為 6 萬元，採定值保險方式投保其約定價值為 5 萬元，保險金額亦為 5 萬元，故發生單獨費用 3 萬元時，保險人即應付 3 萬元；反之，如果約定價值 5 萬元，而保險金額僅為 2 萬 5,000 元，則保險人將依不足額比例賠償之計算，賠償實際發生單獨費用的 1/2，即 1 萬 5,000 元 (曾文瑞、黃于瑄^[20])。

三、海上保險對海盜劫持贖金之性質認定

船東支付海盜劫持後勒索的贖金主要目的是為了再取回船舶，換言之，如果付出少於船價的贖金，則可以取回船舶繼續營運，進而避免全損。在 ITC, 1983 制定以前，海盜行為一直被視為戰爭危險，而以「捕獲、扣押不賠條款 (free of capture and seizure clause)」排除於船體保險的承保範圍，直到 ITC, 1983 制定後乃將海盜風險又納入承保範圍中。申言之，船體保險中不論是較為普遍使用的 ITC, 1983、新版的 IHC, 2003 及美國的 AIHC, 2004，皆承保因海盜行為而造成船舶實質上的損失。然後儘管船體保險將海盜攻擊後造成的船體損壞列為承保範圍，但由於過去幾年來海盜攻擊的猖獗，也使得船體保險人的賠款不斷，直接造成國際再保險市場的保費調漲。但對於顯少經過海盜高風險區的船舶而言，仍須每年額外支付保險費用，反而經常前往有關高危水域的船隻，卻得不到更靈活和全面的海盜保險規劃。再者，由於 ITC, 1983 第 23 條戰爭除外條款 (war exclusion clause)、第 24 條罷工除外條款 (strikes exclusion clause) 以及第 25 條惡意行為除外條款 (malicious

41. *Cunard Steamship Co. v. Marten.*, 7 Com. Cas, 195; 71 L.J.K.B.718; 87 L.T. 208; 50 W.R. 587; 9 Asp.M.C. 339。

acts exclusion clause)，使的海盜風險於實務理賠上有相當之限制（鄭鎮樑等^[29]）。有鑑於此，2005年英國倫敦勞依茲市場協會（Lloyd's Market Assn.）之船體聯合委員會乃提出選擇條款將海盜排除於船體保險中，並將其轉由戰爭險承保。海盜風險轉由戰爭險後乃以每次航程計算保費，當船舶必需經過海盜高風險區域時，如行經亞丁灣時只要額外加付保險費（additional premium; AP），即可獲得保險保障，對船東而言繳付保險費與保障都較具彈性。如果不幸遇到海盜攻擊船舶，較為詳細的條文亦可減少理賠爭議。國際上如日本、挪威（Norwegian Marine Insurance Plan, NMIP）均已將海盜風險轉由戰爭險承保。

而於貨物保險中於英國的 ICC, 1982 及美國的 AICC, 2004，僅 ICC, 1982 的 A 條款有將因遭受海盜捕獲、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（曾文瑞、李鈞泰^[30]）。

至於在 P&I Club 方面原則上亦對海盜劫持所造成船員傷亡、船員替換和遣送費用、貨損及乘客財物損失等情況發生而產生賠償責任時，亦可由 P&I Club 予以賠償。如 UK P&I Club 的戰爭除外風險第 2 項規定，若因企圖捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留及其產生的結果，P&I 並原則上不補償該毀損或滅失、體傷、疾病、死亡或其他意外之責任或費用⁴²。但復於條款中特別再列出兩種例外的情況，即因「barratry」及「piracy」所造成之責任除外。故依條款之解釋原本屬於除外責任的規定，又於條款中將船長、船員及海盜行為特別的剔除，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支出，並不列入在戰爭險除外不保的內容（李鈞泰^[31]）。亦即若船舶遭海盜攻擊而造成船員傷亡或是貨物毀損均可自 P&I Club 獲得賠償。

既然大部份主要保險中已將海盜事故所造成保險標的實質損害已納入承保範圍的情況下，支付贖金雖非保險標的的實質損害，可認為是減輕損害的措施，故應屬額外費用性質，所以長久以來贖金已被認為是為了減少保險賠償的合理費用（Gotthard^[7]）。惟海盜劫持事件是否可以宣佈共同海損，而將「贖金」認列為共同海損費用，由所有被釋放回來的貨主及船東依共同海損制度進行理算分擔？或者將「贖金」認為是減免損失的合理必要費用，依損害防阻費用的性質向船體保險人求償？亦或者基於海難救助的原理，將「贖金」列為救助費用，再依保險契約索賠？以上 3 種費用都具有為了「減輕損害」的共同性質，與支付贖金的動機有其相似之處，但三種費用性質與成立要件卻又有所不同。

共同海損制度是早期航海與貿易人，面對海上危險造成損害的公平分擔制度，而海盜攻擊與劫持，也是長久以來一直存在的共同海上危險，所以海盜攻擊與劫持係屬於共同航程（common adventure）的危險事故（Wong^[32]），而因海盜劫持後所衍生的贖金、尋船等

42. 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.

費用，當可以認為係共同海損費用由全體航程關係人依比例分擔 (Julian 與 Richard ^[14])；早於 1590 年 Hicks v. Palington 一案中即認為把貨物當成贖金協議，而自願性的給予海盜，也應認為是共同海損犧牲而進行分擔 (where cargo is voluntarily given up to pirates by way of composition, the sacrifice is a subject for contribution.) ⁴³。

誠如本文緒論中所述，海盜危險已列於英國 1906 年海上保險法之海上危險當中，「海盜」亦早於 Lloyd's SG 保單中列為承保範圍 (Robert ^[9])。而現今國際實務上所使用的英國協會貨物保險條款，不論 ICC, 1982 或 ICC, 2009 的 A 條款中，均已將海盜危險納入承保範圍⁴⁴。相同的在 ITC, 1983 中也明列 piracy 於第 6.1.5 之承保範圍中。因此，海盜攻擊就保險觀點而言，於劫持時如發生衝突或拒付贖金，無論是船體或船上的貨物，皆有可能同時遭受到毀損的可能，甚至全損，故海盜實屬海上危險，其所勒索贖金之背景原因，應已符合共同海損成立要件之一。又依共同海損費用的認定要件，乃必須是為保全船舶及貨物的安全，所自願且合理的費用，故當發生海盜劫持事件後，船東為了取回船舶而跟海盜進行贖金談判，否則在不付贖金的情況下，極有可能永久喪失所有權而變成全部損失，故贖金的支付幾乎可以確定是共同海損行為下的費用，如同 2004 約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules) 之規則 C 所規定的原則。只有屬於共同海損行為直接後果的損失或費用，才應作為共同海損的原則 (Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.) ^[9]。

再者，於合理認知下贖金應低於船舶價值與貨物價值總和，並協議雙方都可以接受的贖金額，方可成功支付，贖金斷不可能超過船、貨之總價值。而船東為求船舶、貨物的全損以及船員的安全，而不得不「故意」去支付 (花費) 該筆金額，因此贖金支付的性質，也應可符合共同海損成立要件之「故意」且「合理」、「額外」的概念。船東若按依海盜的要求支付協議後的贖金，不論是船舶或其貨載甚至船員都會被平安釋放，在此情況下，就共同海損的成立條件，已成功保全面臨共同危險的財貨，故宣佈共同海損後將此支付的贖金，可由共同航程的所有利害關係人依被保全財產的價值比例分擔。

綜上，被海盜劫持後勒索贖金，透過共同海損分擔由全體一起支付，應可謂是可解決贖金承擔的方式，雖然一旦宣佈共同海損後，海損理算師可能需要一段時間進行理算，且隨之而來的可能是當事人間對海盜贖金的公平分擔爭議，但這已經是共同海損制度早已存在的問題⁴⁵；然而不論是船東或者是貨主亦可再透過船體保險或是貨物保險契約，將應分

43. Hicks v. Palington, 1590 Moore's QB R 297.

44. ICC, 1982 及 ICC, 2009 之 A 條款採概括式承保 (all risk)，即除了保險條款中的除外不保危險所造成之損害不賠償之外，其餘保險人均應負保險責任。根據除外條款第 6.2 條之規定，已明列海盜除外 (piracy excepted)，故海盜危險已成為非除外危險。

45. 國際間早有對於共同海損制度所衍生之問題如理算時間過長、共同海損犧牲及費用認定的公平性以及與保險制度的重疊提出評論。詳見 Hudson, N. Geoffrey, "Let's Be Realistic", CMI YEARBOOK 2000, General Average, Appendix C, pp.314-324.; Tetley, William, General Average Now And In The Future, 2002. <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf> (last visited: 2013.05.20); UNCTAD, General Average-Reform of The System, GE. 95-50706(1995) http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/posddlegd3_en.pdf (last visited: 2012.08.09); IUMI, General

攤的共同海損分擔，依保險契約的規定請求保險人賠償⁴⁶。

就 P&I Club 的觀點而言，一旦贖金的支付被認為共同海損費用後，原則上除了共同海損須依照約克安特衛普規則理算外，於因會員船東違反運送契約，而導致貨主與利害關係人依法可不參與分擔共同海損、特別費用或救助費用時，會員船東乃有權向 P&I Club 請求補償⁴⁷。換言之，當船東違反運送契約，同時又發生共同海損時，貨主可以舉證並採取有效抗辯拒絕分攤此共同海損，在此情形下，無法收回之共同海損分攤，將全數由運送人負責，此類損失船體保險契約中亦不予承保，故 P&I Club 將補償該損失。

海盜贖金認為損害防阻費用向保險人求償，在 1999 年 Royal Boskalis Westminster NV v. Mountai，以及 2010 年 Masfield AG v. Amlin Corporate Member Ltd. 案中，都正面肯定海盜贖金可依損害防阻費用獲得賠償⁴⁸，主要是認為贖金支付的目的地乃是為了重新取得船舶及貨物，若拒絕支付則可能遭海盜破壞而變成全損，故除了低價貨物的情況贖金金額可能已超過貨價，成為不合理的費用，否則支付贖金之行為已經符合 1906 年英國海上保險法第 78 條的損害防阻費用的概念。申言之，於海盜劫持的情況下，為了避免全損所支付的贖金的行為是履行損害防阻之義務，而該費用則亦屬於合理的損害防阻費用，如同為了避免海盜攻擊，船長選擇偏航航行，則由於偏航動機是為避免損害，也可謂是損害防阻的概念，故於 1906 年英國海上保險法第 49 條之規定中，則是屬於法律所允許的偏航⁴⁹。反之，如果船東置之不理，亦可能變成違反同法第 78(4)的損害防阻義務，則因此而造成之損失保險人也可能以此為拒絕賠償的抗辯 (Gotthard^[7])。不論認為共同海損費用或者是損害防阻費用，該費用的支出必須基於合法的架構下，否則支付贖金的行為將被認為是違反英國海上保險法第 41 條之合法性默示擔保 (implied warranty)，保險人依然可以依同

Average Working Party, General Average and Its Impact on Marine Insurance, 1-21(1994); IUMI, General Average Working Party, General Average How Should It Be Changed?, CMI YEARBOOK 2000, General Average, Appendix 1, 298-313 (2001).

46. 有關共同海損分擔的承保規定於貨物保險則規定於 ICC, 1982 及 ICC, 2009 第 2 條。

47. 國際上加入 The International Group of P&I Clubs 的 13 家 P&I Club 中其承保規則 (rules) 原則上對於承保範圍都類似，例如 Britannia P&I Club 的 rule19(18)(B) 以及 Gard P&I Club Rule 41(a) 均為對共同海損分攤的賠償責任有相同規定。Gard P&I Club Rule 41(a) 之規定為 The Association shall cover: a) the proportion of general average, special charges or salvage which a Member may be entitled to claim from cargo or from any other party to the marine adventure and which is not legally recoverable solely by reason of a breach of the contract of carriage. Where contributing cargo or any other contributing asset belongs to the Member, the Member shall be entitled to recover from the Association as if that contributing asset had belonged to a third party. Britannia P&I Club 的 rule19(18)(B) 之規定為 Unrecoverable General Average Contribution: The cost to the Member of that proportion of general average expenditure (including salvage) and special charges which should be paid by cargo or by some other party to the maritime adventure, but which are not so paid after the exhaustion of all legal remedies solely by reason of a breach of the contract of carriage.

48. Masfield EWHC[2010] 2 All ER 593, 611-12[63](steel J), quoting Royal Boskalis Westminster NV v Mountain[1999] QB 674, 720 (Phillips LJ); Masfield ECWA[2011] 3 All ER 554, 574 [64](Rix LJ).

49. 1906 年英國海上保險法第 49 條第 1 項: Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused.....(d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger.

法第 33 條之規定主張違反擔保而解除保險責任⁵⁰。英國自從 1782 年贖金法 (Ransom Act) 廢除後，在英國法下贖金支付不再被認定為不合法的行為，故支付贖金已可自損害防阻條款或認為係共同海損而獲得賠償。

國際市場上也早已推出海盜贖金保險 (kidnap & ransom insurance, 簡稱 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 (Zack^[33])。K&R 之承保範圍，大至上可分成以下 5 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。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 (曾文瑞、李鈞泰^[30])。由此可知，「贖金」已被保險人認同為海上保險的額外費用性質，雖然交付贖金在英國已不再認為不合法，但在其他國家尚未明文規定前，不論國際社會是否認同交付贖金的合法性，可從保險契約解決贖金的賠償問題。惟，K&R 保險仍必須額外由船東投保，其為一附加險性質，如果船東沒有投保 K&R 保險，一旦支付了贖金只好尋求是否透過共同海損或損害防阻費用向船舶保險人求償。

美國遭「911」恐怖攻擊後，各國間都有相關反恐法規之規定，如英國 2000 防恐法 (The Terrorism Act 2000) 中即規定有下列情形即已觸法：(1)支援金錢或財物；(2)可以合理的預知這些錢或財物將被用為恐怖行動⁵¹。在此規定下，支付給海盜贖金如果被認為是支援恐怖組織即屬違法，保險人不負賠償之責。惟所馬利亞海盜行為如本文第一節所述，乃純為私利的劫持行為並無任何政治目的，與英國 2000 年防恐法所定義的恐怖份子為主要影響政府、國際政府組織、恫嚇公眾、為了政治、宗教、種族或思想之目的而施以威脅等之概念並不相同⁵²，故單純的海盜攻擊事件不應認為是恐怖攻擊，海盜贖金自可以認列為損害防阻費用，而獲得保險人的賠償。

再進一步言，若贖金以損害防阻費用之概念向保險人求償，於實務上可能會再出現應由船體保險人或貨物保險支付人之問題。蓋目前國際上使用最普遍的 ITC,1983 及 ICC,1982 中都含有損害防阻條款，即不論於船體保險人或貨物保險人都應賠償被保險人因執行損害

50. 1906 年英國海上保險法第 41 條：There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner. 1906 年英國海上保險法第 33 條第 3 項：A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

51. The Terrorism Act 2000 article 15(3): A person commits an offence if he:

(a) provides money or other property, and

(b) knows or has reasonable cause to suspect that it will or may be used for the purposes of terrorism.

52. The Terrorism Act 2000 article 1: (1) In this Act "terrorism" means the use or threat of action where:

(a) the action falls within subsection (2),

(b) the use or threat is designed to influence the government or an international governmental organization or to intimidate the public or a section of the public, and

(c) the use or threat is made for the purpose of advancing a political, religious, racial or ideological cause.

防阻措施的合理費用；所以一筆贖金支付後，受益者不僅僅只有船東可以收回船舶，自然連船舶上的貨載也將一併被釋回，故貨主也將因此贖金的支付而受益。在此情況下，如果將贖金認列為損害防阻費用，則有某一比例應可視為船東以代理人身份幫貨主先行支付，可謂係代替貨主履行損害防阻措施，使貨物得以取回。

就保險人責任而言，基於損害防阻條款的概念，只要被保險人或其代理人履行損害防阻義務，不論船東或者貨主都可依其投保的保險契約向保險人請求賠償。但實務上整筆贖金的支付斷不可切割多少比例是為船舶，又有多少金額是為了貨物，顯而易見的問題是對於這筆贖金到底應如何計算分攤以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。又如果有部份貨主沒有投保，是否仍比照收費分攤？為求公平起見，計算分攤費用的基準，可能是以被保存的船價及各別不同被釋回貨物的貨價，再詳細計算各別應分攤的金額，則此計算方式與分攤又與共同海損何異？再者，若只由船體保險人以損害防阻費用賠償，則船體保險人及船東可能都不樂見，蓋除了船體保險人可能負擔巨額賠款外，船東之賠款損失率也會上升，影響下年度的續保保費，反而直接受益的貨主及貨物保險人卻可置身事外，形成不公平現象。除非船舶保險人及其再保險人認同這樣的處理方式，方可順利解決結案。此乃將海盜贖金以損害防阻費用求償於實務上待克服的問題。

海盜贖金是否可歸類為海難救助費用向保險人求償？基於海商法對海難救助費用之成立概念可知，必須是因為海難發生，無救助義務之人為了使受災之船及貨載得以倖免於難，所施以的救助行為，而再根據救助成功的財產價值，請求相當的救助費用。其主要精神雖也是避免損害的擴大，但另一層面的意義則係救助者對遭遇海難之船舶或船舶上的貨物，因為進行施救之鼓勵，或補償其因救助行為而產生的費用，故有鼓勵海事救援的獎勵概念。然而海盜劫持雖可謂為海上事故，但支付贖金以求船舶及貨物的釋放，實在無法與鼓勵航海互助的海難救助相提並論，縱使是契約救助的情況，海盜劫持行為也絕不似救助契約中所約定的救助行為。再者，海難救助的行為必須是由被保險人以外的施救者執行，不論是自願救助或契約救助的情況均同，而海盜劫持是海盜的故意「攻擊」，並非「救助」，至於贖金的交付乃是船東與海盜協議後的支付行為，只是為了再取回財產的控制，與因海難救助行為有效果後，支付給救助者的「救助報酬」完全不同。

在上述前提下，不論所劫持的是一般商船、漁船甚至油輪，海盜所勒索的贖金數額乃是以船、貨價值粗略估算，與救助報酬的金額決定必須考量被救助財產的價值，以及海洋環境污染防治成效完全不同。故海盜贖金實不應列為如同 1906 年英國海上保險法第 65 條第 2 項之救助費用，向保險人請求賠償 (Gotthard^[7])。

至於贖金是否可歸類為單獨費用而要求保險人索賠？單獨費用按其性質其前題仍應係保險契約所承保的事故發生後所額外產生之費用，故如同共同海損費用、損害防阻費用以及救助費用一樣，其賠償前題均應係保險契約承保事故發生而造成。而單獨費用與共同海損費用最大不同乃在於單獨費用乃是單獨利益人所發生之額外費用，與為了避免共同海損目的所發生之共同海損費用不同。且單獨費用必須是由被保險人或其代理人所為保全保險標的所發生之費用，此亦有別於由第三人所為之救助費用。而單獨費用與損害防阻費用

主要區別乃是損害防阻費用是發生於尚未完成的航程中途，而單獨費用則應是發生於航程結束後之目的地，因保險事故所產生之保存、整理、公證費用 (Lambeth^[3])。

海盜贖金的支付是因為為了避免船、貨全體的共同危險，故與單獨海損是為了個別被保險人的利益所發生的費用不同。且單獨費用之發生係在於保險航程於目的地終止之後，但海盜贖金乃是因為航程中途被海盜劫持，為了船舶及其貨載可以安全返還，所支付的額外費用，應可認定為損害防阻費用，故海盜贖金應也不屬於單獨費用的性質。

四、結 論

海盜是長久存在於海上航行的危險事故之一，雖然航海技術已發展成熟，但海盜非但沒有消聲匿跡反而日益猖獗，尤其位於太平洋、大西洋與印度洋之亞、歐、非三大洲的交通要衝之「非洲之角」與亞丁灣兩地，是索馬利亞海盜經常攻擊與劫持船隻的海域。該區域之海盜，有別於過去傳統的海盜，活動範圍不定，攻擊前也會有組織的進行蒐集情報與計劃，搶奪手段凶殘，對海上安全已造成嚴重威脅。

海盜劫持船舶時極可能毀損船體及貨載，目前在主要的船體保險 (ITC, 1983)，或者船體保險之戰爭險及貨物保險 (ICC, 1982 或 ICC, 2009) 的 A 條款中，均已將因海盜攻擊所造成保險標的 (船體或貨物) 之毀損、滅失納入承保範圍。亦即就船東或貨主而言，可透過海上保險契約向保險人請求因海盜攻擊所造成之保險標的物實質損害。然而海盜劫持之主要目的乃是勒索巨額贖金，船東為了重新取回船舶往往也會支付與海盜協議後的贖金，就避免全損的觀點，支付的贖金亦誠為一因保險事故而生之額外費用。然而贖金是否可於保險契約獲得賠償，除了考慮支付贖金是否合法外，主要仍應視贖金應歸類屬於何種海上保險的費用性質。在英國廢除贖金法後，支付贖金已不再被認為不合法，且海盜攻擊也不符合 2000 年防恐法的恐怖攻擊規定，故在英國法院實務認為向保險人請求賠償贖金是可行的。

就海上保險而言，贖金的賠償究應歸類為何類性質由保險人賠償，如何兼顧海上保險理論與實務的現況，實應加以澄清區隔。由於共同海損費用、損害防阻費用、救助費用以及單獨費用各有其不同之特性及成立要件，依據本文第二節之論述，將其比較如下表 1。

本文認為如果被劫持的船舶中涉及了不同的財產權人，如船東、貨主、貨櫃所有權人、未收運費及其他財產等，則可將贖金認為係為了贖回船舶及其他財產，避免共同危險的共同海損費用，再經由共同海損理算程序計算每一個共同航程中的財產所有人應分擔的金額。由於現行保險條款中都已包含共同海損的賠償條款，如 1983, ITC 第 11 條、ICC, 1982/2009 第 2 條及貨櫃保險 (Institute Container Clause, 1987) 第 2 條等，所以一旦支付贖金並宣佈共同海損後，不論是船東或貨主甚或是貨櫃所有權人，都可依保險條款之規定獲得保險理賠，當然，如果未投保的情況下，則仍應依海事法中共同海損的規定，分擔轉換成共同海損費用的贖金，亦符合為確保共同安全所支付的費用，應由全體利益關係人分擔的公

平原則。

反之，如果僅有船東之空船被劫持，即沒有其他財產所有權人在該船上，則可將贖金依損害防阻條款認列，向船體保險人求償，此於海上保險法理論中是符合損害防阻費用的規定，同時在近期英國 *Masefield AG v Amlin Corporate Member Ltd.* 一案被確認。至於海難救助費用的成立性質與法律概念，與海盜勒索贖金並不相同，不論被劫持該船是否具有環境損害之虞，都不應該將贖金認為海難救助費用向保險人求償。

表 1 共同海損費用、損害防阻費用、救助費用、單獨費用比較表

	共同海損費用	損害防阻費用	救助費用	單獨費用
費用產生之時間	共同航程進行時	航程結束後	航程進行時	航程結束後
行為人是否須為被保險人	不一定，只要是為了避免共同航行安全即可。	必須是被保險人或其受僱人所為之避免或減輕損害行為。	必須是由非被保險人以外之救助者所為之行為。	必須是被保險人之行為。
行為對象	航程中面臨共同危險的船東與貨主其所有航行關係人均包括。	於船體保險為船東，於貨物保險為貨主。	不論是船東或貨主，只要被救助成功均須負擔救助費用。	於船體保險為船東，於貨物保險為貨主。
行為結果是否成功	必須成功。	不一定要成功。	沒有海洋環境污染問題時，救助一定要成功。有海洋環境污染問題時，救助雖不成功亦有救助報酬。	1906 年英國海上保險法並無規定。認定上只要是為了保險標的物之安全所支出非屬於共同海損及救助費用的費用均可。
賠償金額	與其他損害合計後仍，賠償並不超過保險金額。	與其他損害合計縱使超過保險金額仍應如數賠償，但損害防阻費用金額仍不超過保險金額。	與其他損害合計後仍，賠償並不超過保險金額。	與其他損害合計後仍，賠償並不超過保險金額。

對現階段各國及航商均積極尋求預防海盜攻擊的對策，不論是雇用武裝保全或是護航措施，都耗費相當大的成本。雖然海盜攻擊事件於這兩年來已稍有減緩，但全球於 2013 年仍有 264 起攻擊事件，顯見仍無法完全杜絕海盜攻擊事件的發生。本文研究結果可對於投保海上保險的船東或者貨主，對於海盜攻擊後支付贖金的保險問題有一參考依循，以做為配合遵循各國政府防止海盜政策之外，另一種因應海盜風險的風險管理措施。

參考文獻

1. 森村宗冬(吳鏘煌譯)，**海盜事典**，霹靂新潮社，臺北市，民國 97 年。
2. Eric, K., "Terror on the High Sea-Part 1: Southeast Asia's Modern-Day Pirates, Asia Times", http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FJ19Ae01.html, 2013.
3. Lambeth, R. J., *Templeman on Marine Insurance Its Principles and Practice*, 6th ed., Macdonald & Evans Ltd., Plymouth, 1986.
4. Parks, A. L., *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, 1st ed., Stevens & Sons, London, 1988.
5. Brown, R. H., *The Cargo Insurance Contract and the Institute Cargo Clauses*, 1st ed., Witherby Seamanship International, London, 1995.
6. Bowden, A. and Basnet, S., "Economic Cost of Somali Piracy 2012, Oceans Beyond Piracy", <http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic><http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic>, 2013.
7. Gotthard, G., "Piracy and Its Legal Problems: With Specific Reference to the English Law of Marine Insurance", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41, No. 4, 2010, pp. 541-560.
8. Kate, L. and Robert, M., "Piracy, Ransom and Marine Insurance", *Melbourne University Law Review*, Vol. 35, 2011, pp. 717-734.
9. Robert, S., "A Critical Analysis of Piracy, Hijacking, Ransom Payments, and Whether Modern London Insurance Market Clauses Provide Sufficient Protection for Parties Involved in Piracy for Ransom", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 44, No. 1, 2013, pp. 1-26.
10. 邱重盛，「從海盜行為來看海上保險之適用問題，海安論壇」，<http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/viewcat.php?cid=4>，民國 102 年。
11. Jonathan, G. and Robert, M., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 17th ed., Stevens & Sons, London, 2008.
12. 林群弼，**海商法論**，三民書局，臺北市，民國 93 年。
13. Hudson, N. G., *The York-Antwerp Rules Being an Examination of the York-Antwerp Rules 1974 as Amended 1990*, 1st ed., Lloyd's of London Press Ltd., London, 1991.
14. Julian, C. and Richard, C., *Lowndes and Rudolf: The Law of General Average and The York-Antwerp Rules Lowndes*, 13th ed., Sweet & Maxwell Ltd., London, 2008.
15. 曾國雄、徐當仁，**海商法—海上危險與海上保險(下)**，作者自行發行，臺北市，民國 82 年。
16. 劉宗榮，**新海商法**，三民書局，臺北市，民國 96 年。
17. Francis, D. R., *General Average: Law and Practice*, 2nd ed., LLP Professional Publishing, London, 2007.

18. Bryan, G., *Black Law Dictionary*, 9th ed., Thomson West, Minnesota, 2009.
19. 王衛恥，**海上保險法與共同海損**，文笙書局，臺北市，民國 72 年。
20. 曾文瑞、黃于瑄，「海上保險之損害防阻費用研究」，**核保學報**，第 17 卷，民國 98 年，頁 83-123。
21. 楊仁壽，**海商法修正評釋**，作者自行發行，臺北市，民國 86 年。
22. O'may, D., *Marine Insurance Law and Policy*, 1st ed., Sweet & Maxwell, London, 1993.
23. Sir Mackenzie, D. C., *Chalmer's Marine Insurance Act 1906*, 10th ed., Butterworth, London, 1993.
24. Brown, R. H., *Marine Insurance Volume 2 Cargo Practice*, 5th ed., Witherby & Co. Ltd., London, 1998.
25. 徐當仁，**初學者海上保險基礎理論與實務**，高皇出版社，臺北市，民國 90 年。
26. Gerald, D. and Christopher, S., *LOF 90 and The New Salvage Convention*, 1st ed., Lloyd's of London Press Ltd., London, 1991.
27. 東京海上火災保險株式會社海損部，**共同海損の理論と實務—1994 年ヨーク・アントワープ規則の解説**，有斐閣，東京，1995。
28. 曾文瑞，「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，民國 92 年。
29. 鄭鎮樑、范姜肱、田育寧，「海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討」，**核保學報**，第 20 卷，民國 101 年，頁 137-150。
30. 曾文瑞、李鈞泰，「海盜攻擊損害與劫持贖金之保險研究」，**航運季刊**，第 22 卷，第 1 期，民國 102 年，頁 87-112。
31. 李鈞泰，「海盜攻擊與劫持之保險問題研究」，國立高雄海洋科技大學航運管理系碩士論文，民國 101 年。
32. Wong, R. T. C., "Piracy-Does It Give Rise to a Claim for General Average?", [http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20\(1\).pdf](http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20(1).pdf), 2013.
33. Zack, P., "Ransom Dispute May Alter Response to Pirates' Demands", *Business Insurance*, Vol. 43, Issue 27, 2009, p.4.

