

專刊暨經驗交流



我國海上保險法之立法簡史

◎ 羅俊璋

(一)、立法之起源

中國第一部對保險規範之法律始於大清商律草案，其中海商篇即包含海上保險之規定¹。民國成立後，於1919年交通部與海軍部成立商船航律會，從事商船航律之編訂，民國15年北京政府司法部命令暫行採用，其後又聘請法籍顧問愛斯嘉拉(Jean Escarra)加以研修。1929年中央政治會議第一百八十三次會議決議採用民商合一制度，如無法合併者，採單獨立法之方式²。立法院商法起草委員會遂依據前開決議起草海商法，並於同年12月30日公布海商法。此時，海上保險係規定於海商法第八章，共三十條條文。

(二)、1962年之修正

1958年行政院認為海商法制訂已久，已不合實際需要，為符合時代之需求，決議加以修正補充，因此提出修正案送立法院審查³。於立法院審查期間，即有討論海上保險一章規定於海商法中妥適與否，是否應將其規定於保險法中。經委員會討論後，

認為海上保險規定於海商法中相沿已久，為習用便利，雖世界各國亦有規定於保險法之例，而大多數國家仍規定於海商法中，台灣立法宜兼顧趨勢與習慣，海上保險仍規定於海商法中⁴。本次修正於1962年經立法院三讀通過，並於同年7月27日生效實施。

(三)、1999年之修正

1985年交通部鑒於海商法已二十餘年未經修正，現行海商法已不符實際需求，為因應時代變遷與海運經營型態之更迭，並配合社會環境整體之需求，遂請中華民國海運研究發展協會負責海商法研擬修正草案。中華民國海運研究發展協會就其中海上保險之部分，交由姚玉麟教授擔任小組召集人負責研擬⁵。經過多年研究後，將研擬報告送交交通部審核。於中華民國海運研究發展協會研擬之草案立法說明中曾提及⁶：

1、臺灣屬海島型經濟，經貿之成長端賴航業之發展，而海上運送與海上保險關連甚鉅，為因應國際間海上運輸型態之變遷，海上保險業務

¹ 司玉琢主編，海商法，法律，2003年，頁365。

² 賴來焜，新海商法論，學林，2000年，頁3。

³ 賴來焜，新海商法論，頁4。

⁴ 賴來焜，新海商法論，頁95。

⁵ 賴來焜，新海商法論，頁139-140。

⁶ 賴來焜，新海商法論，頁191-192。

日趨複雜，有關作業實務，在法律內無法作詳細之規定，且新的概念及作業實務時有變更，海上保險契約中之約定必須適時配合實務之需。復由於我國政府正提倡經貿國際化與自由化，為期海上保險章之修正符合航貿國際化、自由化與可行性之精神，似不宜以法條限制之，故建議盡可能尊重國際公約與慣例之有關約定，俾有利於我國貿易與航運之發展。

- 2、原條文規定本章無規定者適用保險法之規定，但我國現行保險法多數規定偏重於人身保險及非海上保險方面，並不完全適用於海上保險。由於海上保險係商業性保險具國際共同性，其包涵內容及範圍亦較人身保險及非海上保險複雜，建議單獨制定「海上保險法或條例」。
- 3、實務上我國保險業承保海上保險，包括船舶、貨物及運費保險，多係採用英制保險單及條款，且其幾已成為國際間通行之保險單及條款。英國海上保險單及條款所依據之法律為1906年英國海上保險法及有關實務慣例，而為國際間所通用，期使我國海上保險實務與國際間趨於一致起見，宜尊重契約之約定。
- 4、爰參照本次海商法修正基本原則及現行海上保險實務修正原條文，以

使實務上海上保險契約中之約定，與海商法不生抵觸而能相互協調。

交通部於收到前開報告後，經多次討論後仍決議維持將海上保險規定於海商法，後呈請行政院審議。行政院並召開數次會議確定修正草案，並於1994年送交立法院審議。立法院經討論後，於1999年三讀通過海商法之修正案，並於同年7月16日實施生效。

(四)、1999年之修正內容

1999年海商法就海上保險章部分之修正內容如下：

- 1、保險標的：原第167條修正為第127條。
 - (1)、原條文僅規定航行中得以貨幣估價者之財產權益，方得為保險標的，已無法配合現行船東保護與賠償險(Protection & Indemnity Insurance)海上保險實務，故修正第一項將保險標的擴大為：「凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，皆得為海上保險之標的。」
 - (2)、為配合現行海陸聯運之發展趨勢及其作業之需要，參考1906年英國海上保險法第2條⁷規定，特增訂第二項：

⁷ 2、海陸混合危險

(1)、海上保險契約得依明示約款或商貿慣例，將承保範圍擴及被保險人與海上航程有關之內河或內陸運送為險所致之損失。

(2)、建造或下水中之船舶，或類若海上涉險之船舶，如經海上保險契約⁷承保者，本法規定同有其適用，但除本條規定者外，本法任何規定，不變更或影響任何適用於本法所界定之海上保險契約以外之保險契約之法規。

「海上保險契約，得約定延展加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。」

- 2、兵險責任刪除：原170條⁸刪除。
按本條文因已有保險法第32條⁹可資適用，故予以刪除¹⁰。
- 3、合力保險刪除：按本條文因已有保險法第48條¹¹可資適用，故予以刪除。
- 4、減免損失費用之償還：
 - (1)、原第172條¹²修正為第129條。為規定被保險人有損害防止之義務，且被保險人違反義務時，保險人對因而擴大之損失不負責任，參考1906年英國海上保險法第78條¹³規定，故增訂第一項：「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。」

- (2)、原條文第一項但書刪除。第三項增訂但書：「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。」以因應「不足額保險之比例分擔原則」。
- 5、保險人免責範圍之擴大：原第173條¹⁴修正為第130條。刪除但書之規定。
- 6、裝船通知義務：原第174條修正為第131條。
 - (1)、刪除對於船舶「國籍」之通知義務，增列對於「裝船日期、所裝貨物及其價值」之通知義務。

⁸ 戰事之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負賠償責任。

⁹ 保險人對於因戰爭所致之損害，除契約有相反之訂定外，應負賠償責任。

¹⁰ 此將保險法對戰事危險之規定，適用於海商法實屬不妥。按戰事危險於海上保險中本為不保之危險，除當事人合意對戰事危險加以承保者。

¹¹ 保險人得於約定保險標的物之一部份，應由要保人自行負擔由危險而生之損失。有前項約定時，要保人不得將未經保險之部份，另向他保險人訂立保險契約。

¹² 保險人對於要保人或被保險人為避免或減輕損失之必要行為所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值仍應償還。但契約另有訂定者，不在此限。保險人對於前項費用之償還，以保險金額對於保險標的之價值比例定之。

¹³ 78、損害防阻條款

(1)、保險單載有損害防阻費用條款者，此項約款視為保險契約之補充。被保險人遵循此項約款而適當支出之任何費用，得向保險人求償。縱保險人已按全損為賠付或對該標的經特約不承保全部或一定比例之單獨海損者，亦同。(2)、本法所界定之共同海損損失、分攤及救助費用，不得依損害防阻條款求償。(3)、為避免或減少保險單不保損失而生之費用，不得依損害防阻條款求償。(4)、被保險人及其代理人為避免或減少損失，應採取合理措施。

¹⁴ 因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。但本法第一百十三條第一款及第十一款之情事，不在此限。

- (2)、將「保險契約失其效力」修正為「保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。」
- 7、保險契約之解除：原第175條¹⁵修正為第132條。要保人或被保險人於保險人破產將「解除契約」修正為「終止契約」。
- 8、船舶之保險價額：原第176條¹⁶修正為第133條。增列「保險費」亦為保險價額。
- 9、應有利得之保險價額：，參考1906年英國海上保險法第3¹⁷、
- 16¹⁸條規定，原第178條¹⁹修正為第135條。增列「佣金、費用」，並修正為以「實際金額」為保險價額。
- 10、運費之保險價額：原第179條²⁰修正為第136條。
- (1)、參考1906年英國海上保險法第16條規定，修正第一項為以被保險人應收取之運費及保險費為保險價額。
- (2)、參考1906年英國海上保險法附錄16規定，增訂第二項為：「前項保險，得包括船

¹⁵要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約，但以保險人不提供擔保者為限。

¹⁶關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價額為保險價額。

¹⁷海上涉險與海上危險事故之界定

(1)、於本法限制下，合法之海上涉險得為海上保險契約之標的。

(2)、下列情況屬航海海上涉險：

(a)、暴露於海上危險事故之船舶、貨物或其他動產。此種財物於本法稱“可保財物”。

(b)、任何運費、旅客票款、傭金、利潤或其他金錢利益之收入或所得，或任何預付款項、貸款或墊付費用之擔保因“可保財物”暴露於海上危險事故而可能遭受之損害。

(c)、“可保財物”之所有人或利害關係人因海上危險事故而對第三人所負之責任。

“海上危險事故”指因海上航行而發生或與海上航行有關之危險事故，即海上災害、火災、戰爭危險、海盜、劫掠、竊盜、捕獲、扣押、拘禁和政府與人民之羈押、拋棄、船長或船員之惡意行為及任何類此或保險單所承保之危險。

¹⁸ 16、保險價值之估定

於保險單明文估值規定之限制下，保險標的之保險價值，按下列方式確定：

(1)於船舶保險，船舶之保險價值按其於危險開始時之價值。此處所謂之船舶，包括船舶之裝備、船員之食物與供需品、預付船員之薪資、其他為使船舶適合航行於保險單載明之航程，或海上涉險所需支出之費用及保險費。於蒸汽船舶，其保險價值包含機器、鍋爐、及被保險人所有之煤與機艙物料。船舶如用於特定貿易時，包含適合該貿易之通常裝備。

(2)於運費保險，無論運費預付與否，保險價值為被保險人可能獲取之運費總額及保險費。

(3)於貨物或商品保險，保險價值為被保險財產之成本，及因而支出之運費與保險費。

(4)於其他標的之保險，其保險價值為被保險人於保險單生效時，所冒損失危險之金額及保險費。

¹⁹ 關於因貨物之到達時應有利得之保險，其保險價額未經契約約定者，以保險金額視為保險價額。

²⁰ 關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額及保險費為保險價額，運送契約未載明時，以卸載時卸載港認為相當之運費額及其保險費為保險價額。以淨運費為保險標的而其總額未經約定者，以總運費百分之六十為淨運費。

舶之租金及依運送契約可得之收益。」

- 11、船舶分損補償額之計算方式：參考1906年英國海上保險法第69條²¹規定，新增訂第138條：「船舶部分損害之計算，以其合理修復費用為準。但每次事故應以保險金額為限。部分損害未修復之補償額，以船舶因受損所減少之市價為限。但不得超過所估計之合理修復費用。保險期間內，船舶部分損害未修復前，即遭遇全損者，不得再行請求前項部分損害未修復之補償額。」
- 12、運費分損補償額之計算方式：參考1906年英國海上保險法第70條²²規定，增訂第139條：「運費部分損害之計算，以所損運費與總運費之比例就保險金額定

之。」

- 13、變賣時之分損：原第181條²³修正為第140條。將「船舶」刪除。
- 14、委付之定義：原第182條²⁴修正為第141條。因海上保險之委付，包括被保險船舶之委付、被保險貨物之委付及運費之委付，而該等委付之原因已分別規定在修正後之第142條至第144條，故修正委付之定義為：「海上保險之委付，指被保險人於發生第142條至第144條委付原因後，移轉保險標之物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標之物全部保險金額之行為。」
- 15、委付原因
- (1)、被保險船舶之委付原因：原第183條²⁵修正為第142條。

²¹ 69船舶之分損

船舶受損尚未至全損者，於保險單明文規定之限制下，其賠償按下列方式計算：

- (1)、船舶經修復者，被保險人有權求償扣除通常扣減²¹後之合理修繕費用，但就每一意外事故所求償之修繕費用不得超過保險金額。
- (2)、船舶僅為部分修復者，被保險人得求償依前項計算之合理修繕費用及未修復損害部分所致之合理貶值，惟其合計之求償總額不得逾越依前項計算之修理費用。
- (3)、船舶未經修理，亦未於保險期間按受損狀態出售者，被保險人有權求償因未經修理損害所生之合理貶值。惟不得超過按前項計算修理損害所需之合理費用。

²² 70運費之分損

於保單明文規定限制下，運費發生分損者，其補償數額於定值保險按保單約定值之比例計算之；於不定值保險，以可保價值按被保險人所損失之運費與保單承保運費全額之比例計算之。

²³ 受損害之船舶或貨物，如經變賣者，以變賣價額與保險價額之差額之損害額，但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之。前項變賣，除由於不可抗力或船長依法處理者外，應得保險人之同意。

²⁴ 海上保險之委付，指被保險人於發生後列四條委付原因時，得將保險標之物之一切權利移轉於保險人，而請求支付該保險標之物之全部保險金額。

²⁵ 被保險船舶之委付，得於有左列各款情形之一時為之：一、船舶被捕獲或沉沒或破壞時。二、船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之三時。三、船舶不能為修繕時。四、船舶行蹤不明或被扣押已逾四個月仍未放行時。

- A、原條文第一款「船舶沉沒」屬於實際全損，實務上已無須委付，故刪除。
- B、合併原第一款「船舶破壞」第二款及第三款為修正後之第二款：「船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。」
- C、原第四款分別拆為修正後之第三款及第四款，期限均為二個月。
- D、增訂第二項之除外規定：「前項第四款所稱扣押，不包含債權人聲請法院所為之查封、假扣押及假處分。」
- (2)、被保險貨物之委付原因：原第184條²⁶修正為第143條。
- A、第一款及第二款期限縮短為「二個月」。
- B、原第三款及第四款合併修正為：「貨物因應由保險人負保險責任之損害，其回復原狀及繼續或轉運至目的地費用總額合併超過到達目的地價值時。」
- (3)、運費之委付原因：原第185條²⁷修正為第144條。將「船舶行蹤不明已逾四個月」修正為「船舶或貨物之委付」。
- 16、委付之積極效力：原第188條²⁸修正為第146條。參考英國新協會船舶條款第13條及貨物保險條款第17條規定，增訂第二項：「委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。」
- 17、委付之消極效力：原第189條²⁹修正為第147條，參考1906年英國海上保險法第62條規定，原條文修正為：「委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷。」
- 18、委付之消滅時效：原第193條³⁰修正為第151條。將原「四個月」之時效縮短為「二個月」。

²⁶ 被保險貨物之委付，得於有左列各款情形之一時為之：一、船舶因遭難或其他事變不能航行已逾四個月，而貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人時。二、裝運貨物之船舶行蹤不明已逾四個月時。三、因應由保險人負保險責任之損害，於航行中變賣貨物，達於其全價值四分之三時。四、貨物之毀損或腐壞已失其全價值四分之三時。

²⁷ 運費之委付，得於船舶行蹤不明已逾四個月時為之。

²⁸ 委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。

²⁹ 被保險之船舶於依第一百八十三條第四款之規定為委付後歸來者，保險人仍應給付保險金額。

³⁰ 委付之權利，於知悉委付原因發生後自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅。

(五) 小結

現行海上保險之法制規定，係列於海商法第七章，共有二十七條條文。台灣就海上保險之法制自訂立時起，即已安排於海商法中，其後經過兩次重大之修正，雖有認為可採用單獨立法之方式，但未被行政與立法部門接受。

於最後一次修正前，交通部委請中華民國海運研究發展協會研擬之草案立法說明中提及：「我國屬海島型經濟，經貿之成長端賴航業之發展，而海上運送法與海上保險關連甚鉅，因應國際間海上運輸型態之變遷，海上保險業務日趨複雜，有關作業實務，在法律內無法作詳細之規定，且新的概念及作業實務時有變更，海上保險契約中之約定必須適時配合實務之需。復由於我國政府正提倡經貿國際化與自由化，為期海上保險章之修正符合航貿國際化、自由化與可行性之精神，似不宜以法條限制之，故建議盡可能尊重國際公約與慣例之有關約定，俾有利於我國貿易與航運之發展。」，復其認為「我國現行保險法多數規定，係偏重於人身保險及非海上保險方面，並不完全適用於海上保險，由於海上保險係商業性保險具國際共同性，其包涵內容及範圍亦較人身保險及非海上保險複雜」，故建議單獨制定「海上保險法或條例」。此等建議實為的論，然此等建議並不為

交通部所採，仍按過往成例將海上保險於海商法中規定。

1999年台灣海商法中海上保險章之修正，修正理由中多次提及係依據英國1906年海上保險法之規定而修正。然台灣現行海商法就海上保險之規定，僅有二十七條條文，其與英國1906年海上保險法完整規定有相當差距，且仍有不足之處。

台灣海商法第126條規定，關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。然誠如前開中華民國海運研究發展協會研擬之草案立法說明中所述，台灣現行保險法多數規定，係偏重於人身保險及非海上保險方面，並不完全適用於海上保險，且海上保險係商業性保險具國際共同性，其包涵內容及範圍亦較人身保險及非海上保險複雜，因此台灣海上保險法制仍有必要更進一步之加強。

<作者現為中原大學財經法律系兼任講師>



「人命救助在海上保險的應用問題」

◎ 邱重盛(Johnson Chiu)

一、前言

1912年號稱不會沉的船 - 鐵達尼號在撞擊冰山後沉沒，人命救助的驚險情況在電影中被浪漫的劇情所淡化。場景如果拉到一艘在北太平洋惡劣風浪中失去動力的散裝船，船上除了20個大男人外就只有船艙內500噸的礦砂，那樣的人命救助畫面一點也不唯美。據報導，2009年上半年中國海上搜救中心及各省海上搜救中心共接報水上險情882起，組織、協調參加救助行動的各類船艇3,208艘次、飛機117架次，成功救助遇險人員8,460人，而這些數據僅是全球實際海上遇難案件的部份。¹

二、我可以拒絕嗎？

法律義務或是道德責任？

在一般的道德標準中，去救助處於危險當中的人命是責無旁貸的事，它是發自於人性良好道德價值的表現，早在1910年的海上救助及撈救統一規定公約(International Convention for the Unification of

Certain Rules of Law respecting to Assistance and Salvage at Sea, 1910 - Brussels Convention 1910)第11條則規定，「船長在不甚危害其船舶暨其船員與旅客的範圍內，對於發現在海上有淹沒危險之任何人，即使是敵人，有義務盡力救助。船舶所有人對前項規定之違反，不負責任。」²，由此可見該規定僅是建立在道德主義的原則上。

1958年的日內瓦公約(Geneva Convention on the High Sea, 1958)第12條則規定各簽約國必須要求其所屬船舶的船長應盡力救助海上人命。

1974年的海上人命安全國際公約(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - SOLAS)及1979年的海上搜索與救助國際公約(International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 - SAR 1979)，除了規範基於人道考量必須建立並維持適當與有效的搜救服務，

¹ 中國交通新聞網，http://www.zgjtb.com/content/2009-07/01/content_135225.htm。

² Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost. The owner of a vessel incurs no liability by reason contravention of the above provision.

各簽約國之間亦必須充分合作。而船舶操作上也予以技術及設備層面的規範。

1982的聯合國海洋法公約(United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – UNCLOS 1982)第98條救助的義務(Duty to Render Assistance)，將人命之救助賦予法律的義務。

1989年的國際海難救助公約(International Convention on Salvage, 1989 ; SALCON 1989)」，主要針對財產救助與環保救助的救助報酬爭議提出規範，而對於人命救助報酬求償的規定可說是錦上添花又一樁。³

我國「海商法」第102條、「船員法」第75條、日本「船員法」第14條、韓國「船員法」第13條及大陸「船員條例」第20條亦有類似規定，不過人命救助已不再是單純的道德責任，而是法律上的義務。

因此，在透過全球海上遇險和安全系統(Global Marine Distress and Safety System – GMDSS)⁴收到遇難船舶或是救助協調中心(Rescue Coordination Center – RCC)的遇難通知後，在評量自身無安全疑慮的狀況下，海上船舶應該盡

全力的前往救助。

黃金72小時？

切莫陷入所謂「黃金72小時」的謬思當中，救助時間長短應端視實際海難狀況而定(船舶穩定度、人員健康、天候、海象、距離等)，例如，在時值北太平洋的臘月發生人員落水，數個小時的時間即可能造成人員失溫而死亡，而若是搭乘裝備充足的救生艇(筏)逃生，數天甚至於1周的時間也不為過。充分配合救助協調中心(RCC)的指揮並真實反應實際狀況，將會大幅提高人命救助成功的機會。

三、海上保險怎麼說？

人命救助縱然是美事一件，然而其亦可能會衍生一些保險理賠問題，陶醉在救難英雄的歡呼嘉勉中的同時，別忘了還有現實的“經濟壓力”需要克服。

船體保險

1.航海條款(Navigation⁵ / Navigation Provisions⁶)

在船體保險中會對船舶之航行狀況予以規範，例如航行無論有無領港在船、試航或是對於遇險船舶的協助與拖帶是被允許的。除了習慣性進出港拖帶或需要協助拖至第一安全港口或地點所需，其他事先安排

³ Article 16 – Salvage of persons.

⁴ 2005年2月1全面實施，可使岸上之救助協調中心、民間搜救組織及在遇險船附近作業或是航行之船舶，在接獲遇險警報後，能經過協調在最短時間內進行救援。

⁵ ITC-Hulls 1983, Clause 1.

⁶ IHC-2003, Clause 10.

之契約拖助及救助是被禁止的。

雖然被保險船舶可以對海上遇險船舶予以協助和/或拖帶，但應以人命救助為主，對於財產上的救助也應量力而為，畢竟一般商船並非專業救難船舶，除了給養品或是機械備品等物資之補給協助外，礙於船員專業及船舶設備之限制，應儘量避免對於遇險船舶予以拖帶之行爲，尤其是在惡劣天候下。

台灣保險公司所慣用的保險條款大都援用英國體系的1983年協會定時船體險條款(Institute Time Clauses, Hulls -ITC-Hulls 1983)，其實務作法與英國保險市場大致相同。⁷

即便是在中國大陸保險條款第4條，明文規定被保險船舶不能從事拖帶或救助服務，但基於法律上的義務與道德上的責任，發生此類「違規」行爲的情況下，在接獲船長的報告後，只要通知保險人，保險仍保持有效。⁸

2. 航行限制(Navigation Limits)⁹/航行區域保證(Trading Warranty)¹⁰

一般船體保險保單中均會置入船舶航行區域的限制，以避免船舶

在未經船體保險人同意前前往某些港口攬貨或是行經某些不安全海域。違反航行限制條款雖然是違反契約條款(breach of provision)，然而謹慎的解讀，這樣的違反並非違反承諾性質的保證(breach of promissory warranty)，在2003年國際船體險保險條款(International Hull Clauses, 2003 - IHC-2003)中雖然宣告船舶不得違反航海條款(有關貨物、貿易或地點，包括但不限於航行限制)，但卻未明確表示那一具體項目及其具有承諾性質(promissory nature)。¹¹況且該條款並未如違反一般承諾性質保證的宣告違反後果(例如契約自動終止無效)，僅規範在違反期間所發生船舶毀損滅失保險人不負賠償責任，除非事先通知保險人並加費承保，航海條款不再是保證(warranty)，而是中止條件(suspensive condition)。¹²除此之外，條款中亦保留彈性可以事先約定加費承保，故無違約之虞。¹³被保險人必須確實履行保證的事項，若違反保證，除非違反保證

⁷ 例如富邦、新光等產物保險公司之船體險保單。

⁸ 應世昌(2008)，海上保險學，五南圖書出版股份有限公司，台北，頁369。

⁹ IHC-2003.Clause 32.

¹⁰ Institute Warranties - 1/7/76 (CLAUSE 26).

¹¹ Francis D. Rose, 2004, *Marine Insurance Law and Practice*, 1st Edition, LLP, London, p181.

¹² 楊良宜、汪鵬南(2009)，英國海上保險條款詳論，第二版，大連海事大學出版社，頁273。

¹³ IHC-2003, Clause 33 - Permission for areas specified in navigation limits.

為法律所容許，如因海上救助人命船舶發生偏航。船舶在執行人命救助時可能會違反這樣的保證，原則上，這樣的異常事項是無須通報船體保險人的，因為此臨時性的偏航並非以商業行為為目的，而是基於人命救助的法律義務。當然，若為求謹慎，在時間允許的情況下，去通知船體保險人並無不可。

3. 人命救助報酬(Life salvage)

救助費用屬於船體保險中所承保自無疑問，惟大都是在財產救助報酬的範疇。¹⁴關於人命救助是否存在報酬請求權的問題，尤其是在單純存在人命的情況下，在學界一直存在著正反兩極的看法。一般來說係採消極說，因為人命救助本於人類互助美德，屬道德上義務，而人身亦非權利標的，自以無報酬請求權為原則，且為船長公法上之義務，但在實行救助中，救人者，對於船舶及財物之救助報酬金有參加分配權而已，採本說者，有德國「商法」第740條及748條、日本「商法」第804條第2項、韓國「商法」第853條第2項、大陸「海商法」第185條、1910年海上救助及撈救統一規定公約（Brussels Convention 1910）第9條、1989年國際海難救助公

約（SALCON 1989）第16條及我國「海商法」第107條均認為海上人命不是海難救助中獨立之救助標的。¹⁵

惟在船舶及其他財產毀壞殆盡時之人命救助，無船舶或該財產之救助價值，為鼓勵人命救助，英國「商船法」則規定在政府基金撥出一筆獎金以資獎勵。¹⁶

P & I 保險

1. 偏航責任(Diversion or Deviation ?)

在此所謂的偏航(Diversion)應該與船東單純為了商業考量因素而所作的偏航(Deviation)有所區別。船東為了節省成本或是為了攬收更多貨載之行為而使得船舶偏離原航線，此等原因的偏航並不具備有正當性，即一般所稱之為不合理的偏航。而為了營救海上人命為目的所發生之偏航，通常具有正當性，故稱之為合理的偏航。

我國「海商法」第71條規定，為救助或意圖救助海上人命、財產，或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，其因而發生毀損或滅失時，船舶所有人或運送人不負賠償責任。因合理偏航所造成的貨物及旅客運送的遲延責任，亦可以自P & I

¹⁴ ITC-Hulls 1983, Clause 11 – General Average and Salvage.

¹⁵ 賴來焜（2002），海商國際私法學，初版，神州圖書出版有限公司，台北，頁404-405。

¹⁶ Article 5, Part II of Schedule 11, Merchant Shipping Act 1995.

保險中貨物責任及旅客責任中予以承保。

2. 偏航損失(Diversion Expenses)

因海上人命救助所衍生的費用可從兩方面來探討，一個是被保險船舶救助遭遇海難之他船所衍生的相關費用(如偏航費用)，另一個即是當被保險船舶遭遇海難而接獲他人救助時所產生的責任/費用(如救助報酬)。

船東爲了將船上受傷或患病人員送醫，及爲等候接替人員，船舶必須駛離預定航線緊急彎靠其他港口，而造成偏航。爲了搜尋落海失蹤之船員/旅客或是救助海上人命亦可能造成偏航。因偏航所發生之額外費用有燃油、伙食、補給品消耗，船員薪津、保險費、及港口費用之損失。¹⁷

在進行人命救助時並不以人員必須在受救助船舶上爲限，亦沒有時間上的特殊限制，例如人員可能因海難事故而必須棄船，其搭乘的救生艇可能在海上飄流一段時間才被救起。其唯一的限制爲該人員確實來自於承保船舶。

P&I對於船東支付人命救助人之救助費用，其補償原則如下：¹⁸

- 若人命救助與財物救助屬同一救助時，船東或貨主除應負擔其

本身財物之救助報酬外，亦可能必須分攤人命救助報酬。由於救助報酬之明細報告中未顯示人命救助之酬勞，則船東和貨主所分攤之人命救助酬勞均將分別由船體保險人及貨物保險人（如貨物有投保保險）補償，而與P & I無涉。

- 若僅發生人命救助，或人命救助被分開計酬，則船東應負擔之人命救助酬勞均得由P & I獲得補償。¹⁹

3. 其他海上人命救助(Other persons saved at sea)

海上難民或是偷渡客亦是海上人命救助中常見的棘手問題，通常這些人並無合法證件，要安排難民/偷渡客入境/遣返是困難重重，然而海上人命救助不能因被救助者的身份問題而予以差別待遇。

基本上，P & I補償船東因救助難民/偷渡客所發生之給養、登岸、移民機關手續費及其他費用，任何索賠項目均須備齊證明單據。船舶因救助難民/偷渡客所發生之運費損失、租傭(Hire)或延滯費(Demurrage)等費用無法自P & I獲得補償。

¹⁷ Gard Rule 31 & 32.

¹⁸ 邱展發(民80)，P & I與船舶保險理論及實務操作，作者發行，台北，頁58。

¹⁹ Gard Rule 33.

四、實際案例

案例一

2001年8月26日挪威籍貨櫃船TAMPA在澳洲水域附近收到澳洲海岸防衛隊的通知前往救援一艘遇難漁船，在該貨櫃船的協助下共救出438名難民。在一般情況下，要安排難民入境就已經困難重重，更何況有多達438名難民，其困難度便可想而知了。澳洲政府拒絕船舶進入其領海，然而基於人命安全船長仍然決定進入澳洲領海，詎料，澳洲政府逕派出軍隊欲強制驅離。鑑於船上人數眾多，相關補給明顯不足，若被強制駛離，船舶將處於不適航的狀態，最後澳洲政府迫於政治的壓力作出讓步，才結束歷經9天的海上驚險。

案例二

2007年2月28日長榮海運公司所屬長得輪接獲法屬Reunion Island MRCC(Maritime Rescue Co-ordination Centre)的電文通知，在船後方82海浬處有一散裝貨輪“GRACIA”因主機故障，請求支援救難。船長於確認電文後立即調頭前往遇難現場。由於當時海況極差並不適合施放救生艇，故遇難船上的23名船員分別搭乘2艘救生筏逃生，經過數小時努力成功救起全數船員。事後MRCC特別致函給長榮海運公司並感

謝船長及全體船員的協助。此案亦衍生另一段小插曲，或許是不願意觸及到救助報酬問題，遇難船船東並未對長榮海運公司作出任何感謝之意，反而是散裝貨船上的貨主委請律師要求長榮海運提供資料以利其後續索賠。由於長榮海運公司對於其屬輪在救助海上遇難船舶或人命之行爲均一向保持不要求獲救者支付酬勞之原則，因此對該次救助事件亦未主張救助報酬。

五、結語

人命關天豈能等閒視之，然而在現實的商業(金錢)考量上，有些人的信念會被動搖，人命救助所產生的費用仍在海上保險的承保範疇內，當然任何保險都有承保限制及損失自負金額，絕對不可能全部概括承受。基於同理心，每個人都希望自己不是被放棄的那一個人，所以當收到救難訊息後，縱使你有千百個“不方便”的理由，就別在有所顧忌了！

聖嚴法師的大智慧如是說，「急須要做，正要人做的事，我來吧！」，「用感恩的心、用報恩的心，來做服務的工作，便不會感到倦怠與疲累。」，您覺得呢？

〈作者現任職於某航運公司海技部〉