

海上保險與船舶碰撞責任

邱重盛 (Johnson Chiu)

一、前言

對船東(被保險人)而言，船舶碰撞涉及到非常專業的法律知識，並不容易瞭解，而且事故發生後，通常非常倚賴保險公司與律師的協助。船東一般都會購買船舶保險，船舶碰撞責任與其所購買的保險則息息相關，被保險人通常都不甚瞭解，其所購買的保險是否及如何來承擔相關的責任問題。

二、數字會說話

一般而言，海上保險的四大危險，亦即沉沒(Sinking)、擱淺(Stranding)、火災(Burning)及碰撞(Collision)(簡稱SSBC)為海上航行最常發生之事故。船舶碰撞事故時常發生於交通繁忙的水域，尤其是中國大陸沿海，漁船眾多，只要船員稍微一不注意，碰撞事故就會發生。

國際海上保險聯盟(International Union of Marine Insurance - IUMI)2011年所公佈的船體保險損失的統計報告中，在1994年至2010年間，重大損失事故，1994年至1998年間是呈現下降的趨勢，隨後即呈現逐年快速上升的趨勢，在2006年底達到高峰，總件數幾乎快達到1,000件，2007年至2010年間則又是呈現下降的趨勢。全損損失事故則是呈現逐年緩慢下降的趨勢，從1994年的近200件，到近幾年的約100件左右。

重大損失在2006至2010年間以機械故障佔損失原因為最高，船舶碰撞/碰觸次

之，擱淺為第三，失火/爆炸為第四。而全損損失的統計報告中，以天候因素佔損失原因為最高，擱淺次之，船舶碰撞/碰觸為第三，失火/爆炸為第四。

三、海上保險怎樣說？

承保船舶碰撞責任的海上保險有兩大主軸，一為船體保險，另一則為P & I保險，這兩種保險的形成有其歷史背景，而如何搭配則還須視被保險人的需求而定，而且各個保險市場對於承保範圍也有不同。

1. 歷史背景

早期的英國海上保險單非常簡易，其承保的風險標的不是貨物就是船舶本身，並沒有所謂責任的概念，當時允許任何承保本人或是其僱用人疏忽的結果被認為是違反公序，而且可能是違法的，他們認為疏忽應該加以懲罰，而不是鼓勵。即使到了19世紀的近代保險，保守的保險業除了承保船舶與貨物的損失風險，並不認為有提供其他額外保險的必要。

然而直到1836年” De Vaux v. Salvador” 這個碰撞案件，承審法官認為，船舶碰撞所造成的損失責任並非海上危險(Peril of the Sea)範圍，一般海上保險保單(S.G. Form Policy)並不承保船舶碰撞造成他船的損失。船東才驚覺傳統的船體保險具有如此的風險缺口，因此要求船體保險人要提供這樣的責任保險。

幾經波折，船體保險人始同意提供承

保四分之三的碰撞責任，即在船體保險單中加入所謂的碰撞責任條款(Running Down Clause - R.D.C.)，其僅承保因侵權行為所引起的碰撞責任，而不包括因契約行為或法律規章所生之碰撞損失賠償(例如與拖船發生碰撞)。至於為何不承保全部風險，其所持理由為船東如果也要承擔事故部份風險，才會迫使其提高警覺及注重航行安全。

1983年英國協會船體時間保單(Institute Time Clauses - ITC-Hulls 83)問世，其承保碰撞責任的條款之正式全名為「四分之三碰撞責任(3/4ths Collision Liability)」，而最高賠償責任限度為投保船價的四分之三，法律費用責任則另行承保四分之三，不在此賠償限額當中。隨後推出的1995年(ITC-Hulls 95)及2003年(International Time Clauses - IHC - Hull 2003)協會新船體保單也不再使用舊有的船體險條款名稱，但是在學術界及業界仍然習慣以「R.D.C.」來稱呼碰撞責任條款。

船體保險人要求四分之一責任的自留，並不是一項保證(Warranty)，除非保單另外明確規定。然而船東認為四分之一碰撞責任非常鉅大，其仍然無法承擔如此的風險，因此另行尋覓適當保險來承擔這個風險缺口，而P & I保險剛好可以提供這樣的保險。

在P & I保險之承保條款中，會有一項承保船東碰撞責任之規定，該規定必須遷就船東已投保之船體險保單條款。也就是說該條款的用意為船體保險的補充(Supplement)而非去取代(Substitute)原有的船體保險。即如果船體保險保單之碰撞條

款明訂承保四分之三碰撞責任，則P & I保險之承保條款即會規定承保剩餘的四分之一碰撞責任；若船體險保單之碰撞條款明訂承保四分之四碰撞責任，則P & I保險之承保條款即規定不承保船東之碰撞責任。當然其也樂於承接四分之四碰撞責任或其他比例的碰撞責任。

2.保險搭配

在英國體系的保險市場中，多為船體保險承擔四分之三碰撞責任，而P & I保險承擔另外的四分之一碰撞責任。然而不同的保險市場，則會有非常截然不同的承保實務。例如挪威、美國、德國、法國及中國的船體保險市場，其標準條款是以承保船舶四分之四碰撞責任為主，碰撞責任則鮮少另行安排於P & I保險上。

當然商業保險的好處就是具有靈活及機動性，可以依不同的客戶須求來搭配，並不一定會莫守各地保險市場所謂標準條款的”實務”。除了上述二種保險搭配外，亦可以將四分之四碰撞責任全部放在P & I保險上。至於那一種搭配組合較好，還是要看船東的需求而定。而保險人的事故處理能力、全球網路資源、擔保的提供、碰撞責任理算程序、保險損失率及自負額等均是考量因素。

一般而言，船東都希望事故處理可以儘快解決，P & I保險人擁有較多的碰撞處理經驗，不論是處理能力及全球網路資源都遠比船體保險人豐富，碰撞責任理算也相形簡單，因此多受船東青睞。國內三大貨櫃航商中，長榮海運即突破所謂市場實務之藩籬，成功地將四分之四碰撞責任全

部放在P & I保險上。就事故處理的角度而言，筆者認為是一件正確的作法。

3. 碰撞與碰觸責任的例外

船舶碰觸(Contact)碼頭碰墊或是外物與船舶間的碰撞(Collision)不同，其是屬於P & I保險下對他人財產的責任，即所謂碰觸固定或漂浮物體(Fixed or Floating Objects 簡稱F.F.O.)的損害責任。而「固定或漂浮物體」，是指碼頭、碰墊、浮標、吊貨機等港口設施或其他屬於第三人之財產(鑽油臺、漁場、海底電纜及疏濬管等)，但不含被保險船舶上之貨物或財物。

英國協會船體保險條款(ITC-Hulls 83)、美國船體協會保險條款(American Institute Hull Clauses - AIHC 1977)、加拿大船體險條款(Canadian Hulls (Pacific) Clauses 1991)及日本條件(Japanese Hull Conditions 1990)之船體保單，均不承保被保船舶因碰觸且損害固定或漂浮物體所造成之賠償責任。在Polpen Shipping Co. v. Commercial Union Assurance Co.一案中，法院認為水上飛機不是船舶；在Merchants' Marine Insurance Co. v. North of England P & I一案中，法院認為與浮吊車(Floating Crane)相撞非屬於船舶碰撞；在Bennett s. v. Hull Mutual s. s. Society一案中，與漁網等非航行必須設備相撞，亦非碰撞條款所承保。因而屬於此類責任均歸P & I承保，而不論是否屬於船東之侵權責任或是契約責任。

可是某些國家的標準船體險保單，如中國、法國、德國、挪威、瑞典、芬蘭及丹麥等國，對於被保險船舶因碰觸且損害

固定或漂浮物體所造成之賠償責任仍予承保，猶如承保船舶碰撞責任一般。不過船東亦可依自己的需求，以契約方式將標準船體險保單承保內容予以增刪，若已能由船體險承保的責任，P & I將排除不保。

我國船體保單受英國船體保險條款影響甚鉅，幾乎是完全援用，但航行我國港口的商船中則甚有可能使用中國或上述歐洲國家之船體保單，其船舶若在台灣港口碰觸港口設備，則損害賠償責任將由其船體保單理賠，而與其P & I無關，除非責任賠償金額超過船舶之保險金額(但必須是足額投保)，P & I補償超過保險金額之船東責任，因船體險之理賠是以保險金額為限。而船體保險之自負額亦非P & I之承保範圍。

四、碰撞責任理算的競合問題

1. 碰撞責任計算

碰撞責任之計算可分為單一責任(Single Liability)及交叉責任(Cross Liability)兩種。單一責任的應用可追溯至1882年的The Khedive一案，其計算基礎為各方依自己的過失比例，計算出應向對方支付的賠款後進行沖抵(Set off)，由應多付的一方向另一方支付餘額(Balance)。交叉責任則為計算出賠償給對方的金額後，不經過沖抵，而互相賠償給對方。

在單一責任計算基礎下，因賠償金額經過互相沖抵，而導致碰撞責任較小的船舶保險人因此支付較少的賠償額，甚至於不用支付任何金額，對碰撞雙方的保險人並不公平。在1890年的The Balnacraig一案中，更凸顯這樣計算方法的不公平性，因

此之後船體險保單的碰撞條款即加入這樣的限制文字，除非碰撞其中之一船或是兩船之責任有受法律限制，否則其賠償應按交叉責任法則計算。而之後的P & I保險條款中亦有相同的規定。其標準條文如下：

Clause 8.2.1 / ITC-Hull 83

Where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision.

Rule 36.2 of Policy 2011 / Gard P & I Club

Unless otherwise agreed between the Member and the Association as a term of the Ship's entry in the Association, if both ships are to blame, then where the liability of either or both of the ships in collision becomes limited by law, claims under Rule 36.1 shall be settled upon the principle of single liability, but in all other cases claims under this Rule shall be settled upon the principle of cross-liabilities, as if the owner of each ship had been compelled to pay the owner of the other ship such proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance

or sum payable by or to the Member in consequence of the collision.

2.責任限制的例外

如前所述，不論是船體保險人或是P & I保險人均規定碰撞條款的先決條件，排除責任限制及單一責任的計算。然而在一個嚴重的碰撞案件中，其損失可能達美金千萬元以上，主要責任方必定會主張責任限制，而選擇適用一個限額較低的限責公約就至為重要。

在責任限制的情況下，碰撞責任須依單一責任計算為之，然而是否有主張責任限制的必要，其考量的金額標準是以雙方責任沖抵後的淨值(Set off figure)，而不是他船的損失金額。如果該賠償淨值遠高於本船依法可以主張的限制金額，主張責任限制才有實質意義。

3.保險人損失的攤回問題

P & I保險不論是承保四分之一碰撞責任、四分之四碰撞責任或是其他比例的碰撞責任，在船東主張責任限制後其賠償金額將會減少，甚至於無須支付，於此情況下，船體保險人所承擔的船體損失費用是否可自P & I或是他船攤回？答案應該是肯定的。茲以P & I承保四分之四碰撞責任為例，分析如下：

向P & I Club求償？

P & I保險人所承擔的賠償損失減少，乃是依法律所賦予的權利，而非將船體保險人之損失當作沖抵之結果。P & I保險人並未佔到船體保險人的便宜，船體保險人並無立場向P & I求償。

向對方船舶求償？

船東主張責任限制並與對方船東和解，其理賠基礎也是責任限制所賦予的權利。即使船體保險人賠償船東船體損失金額後，繼承了所謂的代位求償權 (Subrogation)。然而雙方船東已依責任限制和解，於此架構下，對方船舶將被視為“無責任方”，該代位求償權亦無法律上的效力了，因此船體保險人並無立場向對方船東求償。如果船體保險人也承保某一比例的碰撞責任，那麼他也是責任限制的受益方之一，既是受益方，又怎能去否定和解的效力呢？

唯一例外的是，他船為主張責任限制方，船體保險人當然可以就其損失在對方的責任限制基金(Limitation Fund)中求償損失，不過如果碰撞事故涉及人員傷亡，人命賠償則有較優惠的受償權利。

消失的損失求償權？

或許船體保險人會納悶，我的損失金額求償權為何會憑空消失，而這些錢又落入誰的口袋中？如果換個角度來看，我船主張責任限制，他船的保險人僅能從有限的責任限制基金中依損失比例求償，那麼他船保險人的損失是否也憑空消失呢？

其實不然，而且答案非常簡單就是“責任限制”，因為責任限制的主張，打破了既有的遊戲規則(交叉責任)，無論雙方的責任比例或是損失有多大都已經不是重點了，所有的損失都要依照責任限制的規定來分配。對雙方保險人來說，損失都無法依原有的遊戲規則來獲得適當的回饋，也就無所謂公平性的問題存在了。

碰撞責任理算的必要性？

其實船體保險人與P & I Club在這方面早就達成了一種默契，如果責任限制的主張成立，則理算報告僅需針對的海損金額理算即可。如前所述，船體保險人並無沒有向P & I Club或是對方船舶求償的法律基礎，當然也就沒有必要再委請海損理算師 (Average Adjuster)去做碰撞責任理算報告 (R.D.C. Adjustment)了。

五、結語

海上保險的演變一直延續著歷史的軌跡，在每一次重大爭議案件後，保險人與被保險人間即會適時地修正其角度，往合理的方向前進。然而海上保險範圍廣泛，具有很強的專業性及技術性，各地也因制宜地發展出不同的保險實務，所以保險的安排同中有異，卻也異中求同。

客製化的保險安排並非難事，保險人與被保險人應該要跳脫「定性思維」的思考模式，購買保險也不應該只是照本宣科地跟隨所謂的“實務”而已。重點是被保險人是否能購買到一份適合自己的保險單，而不是去遷就一份不合身的標準保險單。否則就失去了購買保險的真義了，不是嗎？

本文作者：長榮海運海技部課長

