

共同海損危險要件之研究

A Study on Peril of General Average

邱重盛*

摘要

共同海損制度(General Average – G.A.)由來已久,早在西元前九世紀「共同分攤」(為大我之利益而犧牲小我之損失應由全體分攤)的觀念即已出現在古希臘羅德斯海商法典(Rhodian Law)中。隨著時代的變遷,共同海損制度,屢屢遭受國內外學者們之檢討與修正,然而其對共同海損制度的批評與建議,大部分都集中於對共同海損制度的檢討、約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules – YAR)、損害額之認定、分攤之計算、共同海損請求權的喪失及共同海損存廢問題。在討論到共同海損的要件時,僅是作概括性的討論,篇幅有限,而針對「危險要件」部分,鮮少深入探討或是與海難救助的危險要件及海上保險承保範圍作一全面性探討分析。

關鍵字: 共同海損、危險、約克安特衛普規則

Abstract

General Average has a long history since 9th century B.C., the concept of “Contribution in General Average”(That which has been sacrificed for the benefit of all shall be made good by the contribution of all) has already existed in the ancient Rhodian Law. As time changed, scholars have made many studies in General Average and also brought up a lot of comments and suggestions. However, among the comments and suggestions, they almost focus on some specific issues - Review on General Average, York-Antwerp Rules, Allowance in General Average, Contribution in General Average, Rights to Contribution in General Average and Repeal to General Average. When studying on essential features of General Average, only general/brief discussions have been made with limited space. They

* 邱重盛 Johnson C.S. Chiu, 臺灣海洋大學商船研究所碩士, 長榮海運公司海技部課長。

seldom go deep into Peril itself particularly, not mention to overall comparison with Salvage and Marine Insurance.

Key words: General Average、Peril、York-Antwerp Rules

壹、前言

共同海損對貨方而言，是一個既熟悉但又陌生的名詞，它代表著船舶已發生事故，而貨主必須承擔費用的一個負面消息。對船方而言，雖然也是不幸，但是不幸中的大幸就是船方可以要求貨方負擔部份的損失。船貨雙方在共同海損費用分攤的紛爭始終未曾停止，學者們也紛紛振筆疾書，對於共同海損制度予以諸多批評與建議，而理算業也適時的提出一些實務見解，¹現任英國海損理算協會主席 Richard Cornah 在「Another Fine Mess – Thoughts on pollution and hull claims」一文中表示，雖然 YAR 1994 的修正不能盡如人意的讓所有利益關係人滿意，其已經是多方妥協下一個不完美但是可以實際運作的遊戲規則，²當然部份船方也對此有一善意的回應，除了表示不濫用共同海損的決心，並發揮同業之影響力避免小額共同海損的發生。³暫且不論共同海損制度未來的演變會如何，船方在判斷船舶事故是否符合共同海損要件時，一定要正確，若不符合共同海損之構成要件，就不應該恣意宣佈共同海損，否則船貨雙方間的爭議將永不停歇。

貳、研究動機

參考許多國內外學者對共同海損制度的缺失有許多批評與建議，惟大部分都集中於對共同海損制度的檢討、約克安特衛普規則(YAR)的檢討、損害額之認定、分攤之計算、共同海損存廢問題及共同海損請求權的喪失。⁴又從民國 79 年至 98 年 1 月間最高法院共有 200 件海商相關判決，其中共有 5 件為共同海損案件，而有關共同海損要件之討論僅有 1 件(80 年台上字第 1162 號)，為船舶失火案件。⁵

¹ Richard Cornah, *Salvage and the super ships*, The Association of Average Adjusters, 2008.

² Richard Cornah, *Another Fine Mess – Thoughts on pollution and hull claims*, Richards Hogg Lindley, 2008.

³ 邱重盛，「正面看待共同海損的缺失」，*航貿週刊*，200848 期，2008，頁 62-66。

⁴ 曾文瑞，從損失分攤與海上保險觀點論共同海損，台灣海洋大學航運管理研究所博士論文，基隆，2004，頁 7-13。

⁵ 黃裕凱，最高法院海商法案例整編暨評析，作者發行，台北，2009。各判決的主要爭議點如下：

1. 民國 80 年台上字第 1162 號：何謂共同海損？共同海損是否應構成現實之危迫程度？共同海損所致損失，運送人是否應負責？共同海損應分攤之費用範圍為何？

相關文獻在討論到共同海損的要件時，僅是作概括性的討論，篇幅有限，而針對「危險要件」部分，鮮少深入探討或是與其他海上保險承保範圍、海上難救助的危險要件作一全面性探討分析，故此乃本文之研究動機。又學術上的論述有時候與業界實務作法會有一些不同，本文亦會參卓相關實務經驗，以期對從事理賠業務人員有所助益。

參、共同海損的構成要件與理算規則現況概述

我國海商法第 110 條，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。

1906 年英國海上保險法(Marine Insurance Act 1906 – MIA 1906)第 66 條第 2 款，「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.」。(於共同冒險間遭遇海上風險，為保全財物，自願及合理所為或發生之非常犧牲及費用，為共同海損行爲。)

1994 年約克安特衛普規則(YAR)字母規則 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.」。(為共同之安全，於或僅於避免海上共同冒險財產之危險，故意及合理所為特殊之犧牲或支出，為共同海損行爲。)

共同海損的構成要件，在海事法規、理算規則、學者論述或是法院判決中可能有數十種以上的論述，不過仍不脫危險事故(Peril)/共同安全(Common Safety)、共同冒險(Common Maritime Adventure) 故意/自願行爲(Intentionally/Voluntarily)及額外犧牲/費用(Extraordinary)的基本範疇。

-
2. 民國 82 年台上字第 1241 號：船舶不具堪航能力，既使符合共同海損要件，是否仍不構成共同海損？
 3. 民國 84 年台上字第 1141 號：共同海損債務人是否因共同海損之給付而喪失對應共同海損事故負責之人之損害賠償請求權利？
 4. 民國 87 年台上字第 183 號：船殼破裂造成貨物濕損是否屬共同海損損失？
 5. 民國 92 年台上字第 2477 號：保險人所簽署之「共同海損擔保書 General Average Guarantee」性質為何？

除了上述 4 項要件外，所作之行爲及所發生的費用也必須要有合理性 (Reasonableness)，故合理性也被視爲構成要件之一，其實這也與 1994 年約克安特衛普規則(YAR)的至上條款(Rule Paramount)相互呼應。

上述 5 項要件中最重要的就是要有危險的存在或是在危險中，而不幸地，在某種情況下危險是否存在又是最難判斷或是給予一確切的認定準則。

提到共同海損，就不得不介紹共同海損的理算規則- 約克安特衛普規則(YAR)。其實共同海損理算規則的產生並不順遂，最早可追溯到 1860 年的格拉斯哥決議(The Glasgow Resolution,1860)，不過因各利益團體意見仍分歧而作罷。之後隨著商業行爲與海運技術的改變，每隔一段時間就有新的理算規則推出，分別爲 1864、1877、1890、1924、1950、1974、1990、1994 及 2004 年，相關理算程序也趨於簡化。以 YAR 1994 爲例，增訂污染損害不可認列爲共同海損害(Rule C)、利害關係人提出理算資料之期限爲 12 個月(Rule E)及船貨不分離協議(Rule G)等條文可大幅縮短理算時間。

約克安特衛普規則(YAR)並非強制的國際公約，而是船東依其考量在運送契約(例如，波羅的海國際海事協會(The Baltic and International Maritime Council – BIMCO)1999 年的 GENERAL TIME CHARTER PARTY、BOXTIME2004、BALTIME 1939 之 2001 年修正版及 CONGENBILL 均採用 YAR 1994 年版本)或是保險契約中加入載明適用。現今有 95% 以上的運送企契約皆規定以約克安特衛普規則(YAR)爲理算規則。⁶目前海運市場普遍選用的仍以 1974、1990 及 1994 年版本爲最。就其原因當然與船東的利益有關，最新版 YAR 2004 將大部分救助費用、避難港停留期間船員工資與給養費用排除於共同海損之外。簡單來說，YAR 2004 有利於貨主而損及船東利益，可想而知當然是乏人問津了(如表 1 所示)。

表 1：各海運公司選擇理算規則版本統計表

| 運能排名 | 公司 | 全球運能比例(%) | B/L Clauses 中 YAR 版本 | 理算地點 |
|------|------------------------|-----------|----------------------|------------------|
| 1 | 麥司克海陸 (Maersk Sealand) | 15.2 | 1994 | Carrier's option |
| 2 | 地中海航運 (MSC) | 11.0 | 1974 | Carrier's option |
| 3 | 達飛輪船 (CMA CGM) | 7.5 | 1974 | Marseille |
| 4 | 長榮海運 (Evergreen) | 4.1 | 1994 | London |

⁶ 陳火財、王肖卿，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，台北，2002，頁 51。

| | | | | |
|----|------------------------|-----|-----------|------------------|
| 5 | 中遠集運 (COSCO) | 4.1 | 1990 | Carrier's option |
| 6 | 美國總統輪船 (APL) | 4.0 | 1994 | Carrier's option |
| 7 | 赫伯羅德 (Hapag- Lloyd) | 3.5 | 1990,1994 | Carrier's option |
| 8 | 中海集運 (CSCL) | 3.3 | 1990 | Carrier's option |
| 9 | 韓進海運 (Hanjin) | 3.1 | 1990 | Carrier's option |
| 10 | 日本郵船 (NYK) | 3.0 | 1994 | Tokyo |
| 15 | 陽明海運 (Yang Ming) | 2.3 | 1994 | New York |
| 21 | 萬海航運 (Wan Hai) | N/A | 1990 | Carrier's option |

(資料來源:Alphaliner 截至 2009 年 12 月 1 日/航貿週刊第 200950 期及本文整理)

以船舶失火為例，依數字規則第 3 條規定，爲了撲滅火災不論是引海水灌救，或使用救火藥劑等措施所造成之船舶或貨物的犧牲，均可認列爲共同海損。故於理算時，大艙內遭水浸泡的損失(水損)可認定爲共同海損損失，而火災直接造成的損失(火損)則屬於單獨海損，不應計入共同海損。煙燻或因火災之熱氣所生之損壞，不問任何原因均不列入共同海損。

肆、危險要件之認定⁷

一、客觀與主觀的認定

舉凡國內外的學者對「危險」所作的定義不盡相同，但是其表達的意義，均在「危險必須是真實的(客觀存在)但無須是緊急/立即的(主觀判斷)」的概念範疇中。例如：

1. Sankey 大法官認爲：正常會遇到的海上危險是不足以構成共同海損的。但風浪已造成了船舶損壞，失去動力，則不一樣了。⁸
2. John Donaldson C.S. Staughton 及 D.J. Wilson 認爲：危險必須是真實的(Real)，並不一定要是緊急的(Imminent)。船長必須要等到緊急的危險狀況發生才可以

⁷ 邱重盛，「淺談共同海損的危險要件」，*航貿週刊*，200933 期，2009，頁 68-74。

⁸ 楊良宜，*海事法*，大連海事大學出版社，大連，1999，頁 493。

證明其具有共同海損的要件是一件非常不好的事情。⁹

3. Richard Cornah 認為：危險並不一定要是緊急的(Imminent)，但是必須是實際存在(Real and Substantial)的。船舶因主機故障無法修復而在大洋中漂流，即使當時海象平靜無立即危險，船舶仍被認定為處於危險當中。若是船長為了躲避即將而來的颱風，而尋找遮蔽地點將船舶錨泊於該處，船舶並無法被認定為處於危險當中。¹⁰
4. Simon Baughen 認為：危險必須是真實的(Real)，並不一定要是緊急的(Imminent)。船舶的車葉受損(Fouled propeller)，船舶即被認定為處於危險當中。¹¹
5. 王衛恥認為：所謂在危險之中，英國法係訂為”in time of peril”，而美國法則另外加緊急(imminent)或立即(impending)以示其危險性質，約克安特衛普規則(YAR)係訂為”from peril”。實則共同海損行為之當時，危險是否必須為緊急？又如何情況得謂緊急？事後自極易發生爭辯。因此近代判例上英美法庭多不再以是否緊急作為決定標準，而另改用其他解釋別作補充。危險必須為真實(Actual)而非虛幻的性質。例如船長錯認起火而放水施救(實際並非起火)，其並非處於危險當中。危險並不需要立即(Impending)或緊急，只要主觀上認為如坐待未來之到臨乃為不智時，其所處分行為即屬適當。換言之，現時或未來之危險程度，是否構成對財產之即為處分，須留待船長之主觀予以認定。¹²
6. 鄭玉波認為：危險指災害發生的原因而言，例如颱風、火災等都是。不論危險的種類如何，在非所問，就是招致危險之原因如何，對於共同海損之成立，也沒有關係。危險來源雖可不問，但必須為現實的危險，若因預想不確定之危險，而為處分，則並不能算做共同海損。¹³
7. 黃明敏認為：危險在現實中只要存在，並不要求迫切性，否則船長因恐共同海損不成立而延期對策，在危險瀕臨時才採取行動，因而失去先機，違反共同海損設立之目的。長時間遭遇惡劣海象之船舶，比預期消耗燃油更多之結果，

⁹ John Donaldson, C.S. Staughton, D.J. Wilson, *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, 10 Edition, Stevens & Sons Ltd, London, 1975, p29.

¹⁰ Richard Cornah, *A Guide to General Average*, Richards Hogg Lindley, London, p2.

¹¹ Simon Baughen, 2001, *Shipping Law*, 2nd Edition, Cavendish Publishing Ltd.London, 2001, p322.

¹² 王衛恥，海上保險法與共同海損，初版，文笙書局，台北，1983，頁 557-558。

¹³ 鄭玉波，海商法，修訂 12 版，三民書局，台北，1991，頁 105。

若下次預定停靠之港口顯然燃油不足時，必須彎靠最近港口以補充燃油之必要，現時並無災害發生，甚至數日無事可繼續航行之可能，但顯然要到達目的地，因燃油之不足，不彎靠最近港口補充，必然發生不可避免之無法航行之危險，現實中並無迫切之危險，但現實中仍然存在危險。¹⁴

8. 楊仁壽認為：危險必須發生有使船舶及貨物滅失之虞之事實，或雖未達到立即發生滅失之程度，但已有可能使船舶及貨物不能安全完成航海之「損害狀態」之事實，始足當之。若其事實僅係伴隨航海通常發生損害之原因事實尚不得稱之為危險。至於危險無須為急迫之危險，例如因燃料不足而擬駛入避難港添加燃料之情形，其於決意「偏航」時，尚存留若干燃料，仍可航行，其即非急迫之危險。又於大海航行中推進軸折斷致葉片掉落海中，不能說有立即使船貨滅失之危險。以上情形，若必須待急迫之情形屆至，船長始可採取適切措施，不免坐失機宜，其非合理，不言可喻。¹⁵
9. 司玉琢認為：危險是真實存在的。所謂真實危險(Real peril)，是指存在著危及船、貨和其他財產安全的客觀事實，主觀推斷出的危險不是真正的危險，基於錯誤判斷而採取的措施，也不屬於共同海損行為。例如，在戰爭期間，某船的船長擔心船舶遭到敵軍潛艇的襲擊，僱用拖船，對船舶實行全程護航，事後證明，該船在全程運輸途中並未發現一艘潛艇，所謂遭遇潛艇襲擊，純係船方主觀臆測。所謂真實危險並不等於急迫危險(Immediate danger)，換言之，即使某種危險不會即刻發生，但只是不採取措施，危險就不可避免，亦屬於危險是真實存在。例如，船舶在大洋中航行，由於主機發生故障，使船舶失去動力，雖然當時風和日麗，但若不即時修復船舶，一旦天氣驟變，船舶便有傾覆或沉沒的危險。這樣的危險也屬於真實的危險。¹⁶
10. 林群弼認為：危險須為現時之危險，始有共同海損之適用，若因預想不確定之危險處分者，則不得算共同海損。此之所謂「現時之危險」，不以加害力已經發動且損害已經發生者為限，其加害力之潛在性得以明顯感覺時，亦為現時之危險。例如風雲已經變色，暴風雨加害力之潛在性得以明顯感覺，此時若將船舶改變航程，急駛至附近港口避難，則因避難所生之損害及費用得認為共同海損。¹⁷

¹⁴ 黃明敏，「共同海損的理論與實務」，<http://www.meep.nsysu.edu.tw/proj03/file1.doc>。

¹⁵ 楊仁壽，共同海損法論，2版，三民書局，台北，2000，頁223-224。

¹⁶ 司玉琢，海商法專論，大連海事大學出版社，大連，2006，頁488。

¹⁷ 林群弼，海商法論，修訂2版，三民書局，台北，2007，頁587-588。

11. 劉宗榮認為：危險必須客觀上已經存在，例如船舶已經被敵艦追逐或正被敵艦追逐，則該危險具有「實在性」。危險亦必須有「緊急性」，所謂「緊急性」，是指就該危險客觀上存在的狀況言，依善良管理人的注意，應著手採取共同海損措施，始能擺脫此一危險者而言，但不以該危險具有「立即性」為必要。¹⁸
12. 應世昌認為：危險是不可避免的，其是指某種事故或特殊情況的發生雖然一時尚未實際給船貨造成損失，但如果不立即採取措施，船貨將不可避免地因共同危險的發生而受損。例如，船舶在航行中，螺旋推進器被打落，船舶失去了控制。儘管當時天候良好，海面平靜，不存在擱淺或觸礁的威脅，但是天有不測風雲，失控的船舶發生翻船的危險也隨時可能出現。因此，發現船舶失控的當時，危險雖然還不是緊迫的，但如不解決失控，危險將不可避免。¹⁹
13. 王沐昕及仲磊認為：何謂船舶和貨物共同處於危險當中？一般的航海者均認為是船舶或者貨物發生災，或者船舶出現了嚴重的機械故障。例如，由於船舶的主軸斷裂導致推進器停擺，船舶在海上飄航。如果此時恰逢大風浪，就會對船貨雙方的安全構成威脅，所以，應當視為船舶和貨物處於共同的危險當中。如果此時海況良好，雖然船舶飄航，但在一定時間內，對船舶和貨物的安全並不產生威脅，這種情況就不能視為船舶和貨物處於共同的危險當中。船舶發生碰撞造成船體嚴重撞傷，也可以構成共同海損。²⁰

當船舶有下列情況發生時，即使是未受過專業訓練的人，都會毫無疑問地認為船舶處於危險當中，由國際知名亦是最大理算公司 Richard Hogg Lindely 所負責理算近幾年的重大共同海損案件亦可以看出，船舶發生重大海難而宣佈共同海損案件以船舶碰撞、擱淺及失火為主，船舶類型又以貨櫃船為主，此與貨櫃船有眾多貨主有關(如表 2)。

1. 船舶載運貨物嚴重擱淺於岩石海域(Aground on rocks)，至少有一艙間有進水的情況。
2. 貨櫃船發生貨物失火(With cargo on fire)並有快速漫延的情況。
3. 油輪滿載原油在亞丁灣遭海盜以槍榴彈攻擊並起火燃燒。
4. 裝載於甲板的鐵卷貨物移位，且船舶嚴重傾側(Listing)達 45 度，當時海象不佳

¹⁸ 劉宗榮，新海商法，三民書局，台北，2007，頁 457。

¹⁹ 應世昌，海上保險學，五南圖書出版股份有限公司，台北，2008，頁 502。

²⁰ 王沐昕、仲磊，中國海商法操作實務與典型案例解析，中國法律出版社，北京，2008，頁 285-286。

(In heavy seas)。

5. 船舶載運貨物發生嚴重碰撞事故，機艙及毗連的貨艙有進水的情況。
6. 船舶完全失去動力而且無法修復，時值橫越海象極差的北太平洋海域。

表 2：近年重大共同海損案件統計表

| 日期 | 船名 | 船舶種類 | 事故種類 | 船舶運能 |
|------------|---------------------|------|------|-----------|
| 2002/11/11 | Hanjin Pennsylvania | 貨櫃船 | 失火 | 4,400 TEU |
| 2004/08/14 | Iran Ardebil | 貨櫃船 | 擱淺 | 2,724 TEU |
| 2004/10/19 | NYK Argus | 貨櫃船 | 失火 | 6,200 TEU |
| 2005/03/23 | Csav Rio Maipo | 貨櫃船 | 機器故障 | 2,708 TEU |
| 2005/12/25 | APL Panama | 貨櫃船 | 擱淺 | 4,038 TEU |
| 2006/03/21 | Hyundai Fortune | 貨櫃船 | 失火 | 5,500 TEU |
| 2006/08/06 | YM Green | 貨櫃船 | 失火 | 5,551 TEU |
| 2006/09/20 | Anna P.C. | 油輪 | 擱淺 | 77,049 GT |
| 2007/07/27 | Wan Hai 307 | 貨櫃船 | 碰撞 | 2,304 TEU |
| 2007/11/13 | MOL Discovery | 貨櫃船 | 擱淺 | 3,054 TEU |
| 2008/03/08 | MSC Sabrina | 貨櫃船 | 擱淺 | 3,032 TEU |
| 2008/03/31 | MSC Lugano | 貨櫃船 | 機艙失火 | 3,032 TEU |
| 2008/04/18 | Cosco Busan | 貨櫃船 | 碰撞 | 5,555 TEU |
| 2008/08/21 | Iran Deyanat | 散裝船 | 海盜 | 25,168 GT |
| 2008/10/12 | Grand Mirsinidi | 散裝船 | 機器故障 | 91,188 GT |
| 2009/07/01 | MOL Prosperity | 貨櫃船 | 失火 | 6,350 TEU |
| 2009/07/23 | Ystwyth | 散裝船 | 擱淺 | 43,576 GT |
| 2009/08/19 | PAC Aquarius | 貨櫃船 | 擱淺 | 1,078 TEU |
| 2009/10/05 | Federal Agno | 散裝船 | 擱淺 | 17,821 GT |

(資料來源:Richard Hogg Lindely 截至 2010 年 3 月 23 日網站資料²¹及本文整理)

而判斷船舶是否處於危險當中，最有爭議的應該屬於機器故障(Machinery Breakdowns)類，其判斷準則的關鍵在於該故障情況可否修復、預估修復時間、當時/未來的天候狀況及當下的航路情形(如進出港時或交通繁忙水域)等多重原因交互影響。茲分述如下：²²

²¹ Richard Hogg Lindely 於其網站上推出線上查詢服務，以方便船東及貨主即時查詢及縮短理算時間與成本。目前顯現出之資料並非全部之理算案件。

²² Julian Cooke & Richard Cornah, *The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, 13th Edition, Sweet & Maxwell Ltd, London,2008, pp.101-103.

1. 主機系統(Main engines)

船舶因為主機系統(包括主機、機軸、尾軸及俾葉)故障而完全失去動力並且無法修復，即使當地天候、海象良好，船舶可認定為處於危險當中。

2. 渦輪增壓器(Turbo-chargers)

渦輪增壓器的用圖在於增加船舶的動力或者使主機更有效率，其故障並不必然使船舶處於危險當中，船舶可以減速航行。因此必須再參卓未來航程時間及天候、海象狀況而定。

3. 汽缸頭或襯墊(Cylinder heads or liners)

主機其中一汽缸發生問題，船員都有能力使用封缸的方式使主機繼續運作，雖然會造成船舶動力降低，但也不致於使得船舶處於危險當中。然而若是造成汽缸發生問題的原因無法排除並可預期地將使其他汽缸也發生故障，或是該剩餘的動力並無法抵抗已知將面對的惡劣天候及海象，此時船舶即可認定為處於危險當中。

4. 發電機(Generators)

船舶配有二至三部發電機是非常普遍的，而在一般航行當中，僅需一部發電機即可滿足船舶的電力需要，其他發電機則是在船舶進出港或是繁忙水域啟動以備緊急狀況使用。一部發電機故障並不會使得船舶處於危險當中，若是發電機僅剩一部正常，而造成發電機的原因為燃油遭受污染所致且可以預期最其也將會故障，則船舶可能將處於危險當中。

5. 吊車、貨物泵、輔助鍋爐(Crane, cargo pumps, auxiliary boilers, etc.)

該等機器主要是為了貨物裝卸之用，若該機器損壞並不會影響到貨物在船上的穩定度也不會使得船舶不適於航行，則船舶並未處於危險當中。

6. 航行儀器(Navigation aids, etc.)

航行儀器雖然與船舶適航性有關，而有些儀器(無線電及雷達等)又是國際公約規定項目，然而航行儀器故障必並不必然使船舶處於危險當中，必須視船舶的大小、種類、未來航路以及備用裝備作整體考量。

在 1994 年約克安特衛普規則(YAR)審議過程當中，有人認為機械故障，每多因運送人之過失而生，為防止共同海損之濫用及抑制機器故障之發生，應將以修理為目的所為「偏航」之費用，排除於共同海損之外，而提議予以修正。惟因與會大多數者，認為此種見解，違反約克安特衛普規則(YAR)基本構造，未予採納。²³不過仍不否認船舶可能存在危險之事實情況。

二、想像的危險(Imagined Peril)與誤判危險(Wrongly Identified Peril)之差別²⁴

危險在客觀上並不存在而誤認，所採取的行為所發生的異常犧牲或費用，並不構成共同海損。而危險在客觀上存在，誤認其原因而採取對策而產生不必要的損傷，仍然構成共同海損，此為英美判例之共同態度。

在 *Joseph Watson & Son Ltd v. Firemen's Fund Insurance Co of San Francisco* 一案中，船舶大艙冒出煙霧，船長誤認為船舶大艙內已發生火災情事，所以採取必要之滅火措施，事後證明船艙內並無火災情形，因此事實上船舶並未處於危險當中，其相關損失自不能認列為共同海損。類似情況也發生在 *The West Imboden* 一案，事件源起於靠近甲板附近的一根蒸汽管破裂，導致蒸汽竄出，船長誤認為船舶起火，此種狀況就是想像的危險。

然而若是危險確實存在，但是船長誤判危險的性質或是程度，此種狀況下並不會損害其共同海損之成立要件。例如，在 *The Wordsworth* 一案，船舶遭遇非常惡劣的天氣，船舶的前尖艙淹水，船長誤判是船艙水線下之破洞所致，因擔心受損之前尖艙會斷裂，所以打開水閘而使得貨物遭致水損。同樣的狀況，在 *Corry v. Coulthard* 一案，船舶遭遇非常惡劣的天氣，船舶搖擺及扭曲的非常嚴重，船舶的主桅突然鬆脫使得船舶搖擺更為劇烈，船長判斷將會危及船舶安全而將主桅切除。

伍、其他危險的定義

一、海難救助下的危險定義²⁵

1989 年國際海難救助公約(International Convention on Salvage - SALCON 1989)第 1 條雖然強調被救助標的物須處於危險中(in danger)，為其僅作原則性規範，並未定義何等情形構成海難救助之「危險」。救助標的須於危險的法律要件，一般意謂此危險於

²³ 楊仁壽，共同海損法論，2 版，三民書局，台北，2000，頁 224。

²⁴ Julian Cooke & Richard Cornah, *The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, 13th Edition, Sweet & Maxwell Ltd, London, 2008, pp.94-95.

²⁵ 邱重盛，契約救助下海難救助之研究，台灣海洋大學商船研究所碩士論文，基隆，2005，頁 17-18。

施救作業前，非僅是幻想(Fanciful)、不定之可能(Vaguely Possible)或已消失者，而是真正(Real)之危險，亦即該危險非僅僅是一種可能性，惟並不必要以立即(Immediate)、迫切(Imminent)或現行(Actual)者為限，未來危險(Future Risk of Danger)亦可，而若施予救援作業之時，該標的已遭遇任何如未予以施救即可能使其滅失或損壞之災難，則該標的係於真正危險中。²⁶另一要件為危險必須要發生在海上或是其他可航行水域，此乃是針對地理位置所作的要求，如已經卸在碼頭上的貨物發生了火災，對其進行救助，就不是海難救助；船舶停泊在碼頭上，其貨物尚未卸下時發生了火災，對其進行救助，屬於海難救助。²⁷

真實的危險判斷的標準有二：一是船貨或其他海上財產和人員合理的喪失自行脫離危險的能力，且危險已經發生，或尚在發生，或正在或即將發生。二是船長在當時的情況下，能合理斷定如不施救，船貨即有可能發生重大損失或繼續發生損失，人命將喪失。²⁸又危險是指航行中所發生的危險而言，如遭遇颱風，而船舶顛覆；或互相碰撞，而船舶毀損等，至於船舶在船廠中修理時，發生火災，則不得謂之。²⁹

海難救助對象不論是船舶、船舶上的貨物、運費、人員或其他財產，只要有一部份受到真實危險，並有他人施以救助之必要，始可構成海難救助。³⁰亦即所遭遇的危險(海難)不必為所有標的所共同面臨，雖僅及船舶或僅及貨物或其他財產之一部份，也無不可算做海難，此點與共同海損中須為船舶與船舶上的財物「共同」遭遇危險有所不同。³¹例如對船舶提供給養品屬於海難救助，其危險僅及於船舶，故不是共同海損。撈救落水之貨物亦屬於海難救助，³²其危險僅及於貨物，故亦不是共同海損。

1994年約克安特衛普規則(YAR)數字規則第6條(Salvage Remuneration)將海難救助之救助報酬認列為共同海損費用，對於船貨及其他財產之共同救助則可以適用。依據1989年國際海難救助公約(SALCON 1989)第13條規定，救助報酬之裁量因素有下列10項：

1. 獲救財產之價值

²⁶ 饒瑞正，「拖帶或海難救助」，*保險專刊*，第63輯，2001，頁78。

²⁷ 司玉琢、單紅軍，*海商法*，中國人民大學出版社，2008，頁264。

²⁸ 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衡，*海商法論*，修訂版，武漢大學出版社，武漢，2001，頁262。

²⁹ 鄭玉波，*海商法*，修訂12版，三民書局，台北，1991，頁98。

³⁰ 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衡，*海商法論*，修訂版，武漢大學出版社，武漢，2001，頁262。

³¹ 鄭玉波，*海商法*，修訂12版，三民書局，台北，1991，頁98。

³² 張新平，*海商法*，三版，五南圖書出版有限公司，台北，2008，頁332。

2. 救助人之防制污染方面之努力
3. 救助成功之程度
4. 危險程度與性質
5. 救助人之技術與職業性
6. 救助人投入之時間與成本
7. 救助人所面臨之風險與責任
8. 救助作業之及時性
9. 救助人之可用船隻與裝備
10. 裝備之效能與價值

而有關第 4 項之危險程度與性質(the nature and degree of the danger)，是表示救助成功之困難程度，危險程度越高或性質越惡劣，救助人能獲得的救助報酬就相對較高。

二、船體保險下的危險規定

船體險制式保單條款常見的有英國體系的 1983 年協會定時船體險條款(Institute Time Clauses, Hulls –ITC-Hulls 83)、1995 協會定時船體險條款(Institute Time Clauses, Hulls –ITC- Hulls 95)及 2003 年國際船體險保險條款(International Hull Clauses,2003 – IHC 03)；美國的 1977 年協會船體險條款(American Institute Hull Clauses – AIHC 1977)；挪威的 1996 年海上保險條款之 2003 年修正版(The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996 (2003 version) – Norwegian Plan of 1996 (v.2003))，其中以 1983 年協會定時船體險條款對船東較為有利，所以普遍受船東的青睞。亦或是船東截取上述保單條款對自身有利之部份條款，成爲一個客製化的專屬船體險條款。楊良宜先生在其最新版本英國海上保險條款詳論中，認爲 IHC-03 把很多使用 ITC-Hulls 83 時所作的補充條款變成標準條款，而且重新平衡保險人與船東間的權利義務，所以相信未來會被很廣泛的運用。筆者雖然樂觀其成，但對於未來的時間表，則採取保守的態度看待。

依據 1983 年協會定時船體險條款(Institute Time Clauses, Hulls –ITC-Hulls 83)第 6 條 - 危險事故(Perils)，其包含來自於海上的危險(Perils of the seas)、非一定發生於海上的危險(例如火災、地震及火山爆發)及人爲的風險。

按照 1906 年英國海上保險法(MIA 1906)所附保險單解釋規則第 7 項規定，海上的危險(或稱之爲海難)(Perils of the seas)僅指海上的意外事故，但不包括風浪的通常作用。至今海上的危險尚未形成一個令人滿意的完整定義，下述幾個考慮因素是很重要的：第一，必須包含某種意外(Fortuitous Accidents or Casualties)。第二，意外事故必須是海(the sea)造成的，但並非所有海上發生的意外皆爲海上的危險。常見的海上的危險有惡劣天氣(Heavy Weather)、擱淺或觸礁(Stranding)、船舶碰撞(Collision)、或碰觸(Contact with Fixed or Floating Objects)。除惡劣天氣外，海上的危險通常伴有人爲的因素，如船長、船員、引水人之疏忽(Negligence)，雖然在第 6 條第 2 款中已包括人爲因素，但海上的危險仍是必要的承保危險，因爲伴有人爲疏忽的海上的危險中，疏忽是遠因，海上的危險是近因(Proximate Cause)。³³海上的危險在保險契約、傭船契約或載貨證券上其解釋應屬相同，不容保險人另以約定之文字作其他解釋。³⁴其保單條文如下：

6. 危險(Perils)

6.1 本保險承保被保險標的物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 失火、爆炸

6.1.3 來自船外他人之暴力盜取行爲

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 與飛機或類似物體，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相接觸

³³ 楊良宜、汪鵬南，英國海上保險條款詳論，第二版，大連海事大學出版社，2009，頁 53。

³⁴ 王衛恥，海上保險法與共同海損，初版，文笙書局，台北，1983，頁 411。

6.1.8 地震、火山爆發或閃電

6.2 本保險承保被保險標的物因下列事故所引起之毀損或滅失

6.2.1 裝卸貨物、翻艙或加燃油(加油)時之意外

6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂、或任何機器或船體之潛在瑕疵

6.2.3 船長、船員或引水人之疏忽

6.2.4 修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人

6.2.5 船長船員之故意行為。但以毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所引起者為限。

6.3 即使持有船舶之股權，船長船員或引水人不被視為船舶所有人

另外，依第 7 條污染危險(Pollution Hazard)規定，其承保任何政府當局依其職權行使防止或減輕油污染、或因害怕造成油污染而造成船舶之毀損滅失。其主要為針對某些情況而設計，例如油輪在海上因碰撞，嚴重受損時，寧願由政府當局授權將她在外海擊沉，而不願意冒著該油輪或所載運的油品在港內或其他地方沉沒或滲漏造成高度污染的危險。³⁵此與第 6 條之危險，本質上有所不同。

在考慮附加保費情形下，保險承保範圍是可以延伸的，即所謂的附加險條款(Institute Additional Perils Clauses – Hulls)，但其須與標準條款連用(For Use Only With The Institute Time Clause – Hulls 1983)，長榮海運將該附加條款列為其專屬條款中之制式條款。其條文規定如下：

1. 在考慮附加保費情形下，本保險延伸以承保：

1.1 修理費用或替換費用

1.1.1 鍋爐破裂或軸心斷裂

³⁵ 陳火財、王肖卿，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，台北，2002，頁 23。

1.1.2 任何有瑕疵之零件，該瑕疵零件造成船舶之毀損滅失為 1983 年協會定時船體險條款第 6.2.2 條所承保。

1.2 由於任何意外、或人員的疏失、不適任、或判斷錯誤所致船舶之毀損滅失。

共同海損的法律意義其實與船體保險並無關連，它是海事法律賦予船東的一項權利，並非保險行為的產物。³⁶因此船體保險下的危險事故是以被保險標的物(Hull, Machinery and Equipment and so on)為主軸，³⁷只要被保險標的物因所列示的危險(Named peril)所導致之損失即可獲得補償。而共同海損的危險必須是船貨的共同危險方可適用。

一般而言，海上保險四大危險，亦即沉沒(Sinking)、擱淺(Stranding)、火災(Burning)及碰撞(Collision)等(簡稱 SSBC)為海上航行最常發生之事故，故屬危險，即其他諸如遭遇暴風與以致船殼破浸水、貨物崩若致船體傾斜、機器故障致船舶喪失動力以及原油或其他危險物爆炸等皆屬之。此等事故，其發生之原因不一而足，有因偶然事故而發生者，有因自然損耗而發生者，亦有因船舶不堪航而發生者，祇要對於船舶及貨物之存在有現實之危險，即可成立共同海損。³⁸

國際保險聯盟(International Union of Marine Insurance – IUMI)所公佈的 2009 年船體保險重大損失的統計報告中，在 2005 至 2009 年間以機械故障(35.21%)佔損失原因為最高，船舶碰撞/碰觸(23.21%)次之，擱淺(21.94%)為第三，失火/爆炸也有 9%為第四高。³⁹對照於 IUMI 在 1996 年所做的共同海損統計資料，其損失原因以件數來分析，以機械故障(36%)為最高，其次分別為擱淺(24%)、失火(13%)、天候(12%)及碰撞/碰觸(11%)。⁴⁰雖然 IUMI 針對不同保險需求及各時期的損失原因統計排名互有更迭，但仍不脫上述幾個主要原因之範疇。

三、貨物運送公約下的危險規定

依據 1924 年海牙規則(The Hague Rules 1924)及 1968 年海牙威士比規則(Hague-Visby Rules 1968)第 4 條第 2 款規定，運送人可主張的 17 項免責事由分別為：

³⁶ 邱重盛，「船東向貨主攤回共同海損費用的迷思」，*航貿週刊*，200905 期，2009，頁 66。

³⁷ 邱重盛，「船舶污染相關費用在船東責任保險與船體保險的競合問題」，*航貿週刊*，200850 期，2008，頁 66-67。

³⁸ 楊仁壽，*共同海損法論*，2 版，三民書局，台北，2000，頁 224。

³⁹ Philip Graham, *IUMI Hull Spring Statistics*, as at 31. 12. 2009, IUMI Fact & Figures Committee.

⁴⁰ Matthew Marshall, *General Average – A Statistical Update*, IUMI Conference 1996.

1. 船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行爲而有過失
2. 非由於運送人本人之故意或過失所生之火災
3. 海上或航路上之危險、災難或意外事故
4. 天災
5. 戰爭行爲
6. 公共敵人之行爲
7. 有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押
8. 檢疫限制
9. 貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行爲或不行爲
10. 罷工或其他勞動事故
11. 暴動
12. 救助或意圖救助海上人命或財產
13. 因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失
14. 包裝不固
15. 標誌不足或不符
16. 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵
17. 其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。

而有關第 3 項之海上危險(Perils of the sea) 是指船舶在航行中因海上自然力而發生之變故而無人力參入其間者而言。舉凡海水、暴風、碰撞、坐礁、及其他海上或可供航

行水域之固有危險均屬之，但不包括豪雨、霜害、落雷等「海上面之危險(perils on the sea)」。⁴¹在 R. T. Jones Lumber Co. v. Roen Steamship Co.一案中，美國上訴法院認為：「Perils of the sea are understood to mean those perils which are peculiar to the sea, and which are of an extraordinary nature or arise from irresistible force or overwhelming power, and which can not be guarded against by the ordinary exertions of human skill and prudence.」。(所謂海上危險是指海上獨有之危險，具有非常的性質，或發生不可抗力或難以抗拒之力量，而此種力量不能以通常人類智力及謹慎所能抗拒者而言。)

又與 1906 年英國海上保險法(MIA 1906)所稱之海上危險相較，其範圍顯為縮小許多，概因其限於不可預料之海上自然力所發生之變故而言，而海上保險之海上危險，則泛指航行中可能發生之危險，亦即所謂「航海危險(dangers of navigation or perils of journeying)」。⁴¹相關法院判決認為海上保險與運送契約中(不論是傭船契約-Charterparty 或是提單-Bill of Lading)所稱之海上危險，意義其實是一致的，只不過在不同使用目的下，其可適用的範圍有所不同。⁴²

陸、實際案例

案例一

某貨櫃船主機故障但仍保持大部份動力，船長預期可以在數小時內排除，而當時及未來的天候狀況良好，也未靠近任何淺灘或是危險水域，當時船舶應不符合共同海損下的危險要件，但是主機的修理費用可能符合 1983 年船體險條款第 6 條的危險規定，而可向船體保險人求償。此種情況下主機的修理費用是一種單獨海損(Particular Average)，而非共同海損。

案例二

某貨櫃船於航行途中大艙冒出濃煙(實際並無起火燃燒) 船上啓動 CO2 滅火系統並偏航至避難港。船方公證人認為是危險貨物包裝不足而洩漏，進一步產生濃煙。

依據 1983 年船體險條款第 6.1.2 條，火災所引起之毀損或滅失是被承保的，所謂火災係指有明火或火燄燃燒之狀態，然而並不表示未達火燄燃燒之悶燒不在承保範圍，在相關的判例中(“The Knight of St. Michael”, 1898)，悶燒或高熱冒煙是被認定為與火災『相類似』的危險。毫無疑問地，因化學品洩露造成大艙內冒煙雖非實際火災，但是仍然被

⁴¹ 楊仁壽，海上貨損索賠，三民書局，台北，1992，頁 140-141。

⁴² William Tetley, *Marine Cargo Claim, 4th Edition*, Tetley's Website, Chapter 18, pp11-14.

認定為船體保險承保之範圍。該化學物質造成貨物的污損是屬於船東互保協會所承保的範圍，而因大艙污染(僅艙壁掉漆，無實體損壞)無法承運食品或是敏感性貨物，其清理大艙的費用自得由船體保險人承擔。

此案在客觀條件上並不是實際火災，然而有毒的危險品洩露會造成船上人員的危險，若沒有立即妥善處理，船員傷亡會進而造成船貨安全的疑慮，因此可符合共同海損的危險要件。其狀況與 *The West Imboden* 一案因蒸汽管破裂導致蒸汽竄出並不相同。因偏航至避難港所產生的額外費用是屬於共同海損，但大艙內遭煙燻之貨物損失則是屬於單獨海損費用。

案例三

某貨櫃船於英吉利海峽與客船發生嚴重碰撞，碰撞後船舶嚴重傾側並起火燃燒。船長以調整壓艙水的方式將船舶傾側的狀況降至最低，調轉船位讓風向保持於右舷正橫，起動二氧化碳滅火器及消防幫浦阻擋火勢蔓延，然而因為火勢過於猛烈，已非船上人員能獨立完成滅火，因此，專業救助人的協助已勢在必行。由於時間緊迫，要預先談妥救助報酬或以救助報酬較低之救助契約進行已不可能，保險公司遂同意以勞依茲標準救助契約(Lloyds Open Form - LOF)與救助人簽約。整個救助作業包括滅火作業、船舶損傷查勘、伴護至避難港、貨櫃卸載、污水移除，動用了數十艘次的救難船及駁船，總共歷時 12 天才終止契約。

嚴重的船舶碰撞事故往往會伴隨著船身傾斜及起火燃燒，此時船上通常已無自救之能力，外部之救援刻不容緩，毫無疑問此時船貨正處於共同危險當中，而救助費用及因救火所造成的貨物損失屬於額外費用與犧牲自得認定為共同海損。

柒、結語

1. 危險事故對一般人而言是一個抽象而且無法標準化的名詞，每個人基於不同的工作背景，對於危險性都有自己的一套評論準則，航行經驗豐富的老船長與陸上學者的見解應該會有非常截然不同的答案。船長熟悉船舶性能與當時的實際狀況應該最有資格決定如何作為，這也是船員法賦予船長的職權不容質疑，即使事後證明其採取的措施不盡完美，也不能否定船長依船員法第 58 條規定保護人船貨安全的天職。船長意識到危險依其專業判斷做出適當處置時，並不會考量該行為是否符合共同海損要件，然而共同海損成立與否須符合客觀的綜合判斷，而非主觀的一己認定。
2. 船舶遭遇重大海難事故，例如嚴重碰撞、失火爆炸、擱淺嚴重進水等，判斷船舶處於危險當中自無疑問，然而在許多種狀況下，例如在風和日麗的天氣下，船舶機器

故障，此類案件最有爭議，其判斷準則的關鍵在於該故障情況可否修復、預估修復時間、當時/未來的天候狀況及當下的航路情形(如進出港時或交通繁忙水域)等多重原因交互影響。

3. 由國際知名理算公司 Richard Hogg Lindely 所負責理算近幾年的重大共同海損案件可以看出，船舶發生重大海難而宣佈共同海損案件以船舶碰撞、擱淺及失火為主，船舶類型又以貨櫃船為主，此與貨櫃船有眾多貨主有關。其與海上保險四大危險，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，相互呼應。
4. 海難救助的危險與共同海損的危險，原則上是一致的，而最大的差別在於海難救助的危險僅及 1 個利益方，而共同海損必須要有 2 個以上利益方有共同危險始可適用。對船舶提供給養品屬於海難救助，其危險僅及於船舶，故不是共同海損。撈救落水之貨物亦屬於海難救助，其危險僅及於貨物，故亦不是共同海損。
5. 船體保險的危險事故(Perils)是一種承保範圍，其承保的危險是一種列示的危險，除了海上的危險外亦包括陸上的危險及人為的危險，但是保險單所承保的危險當中，海上的危險是最重要的，保險人所付出的賠款，其中大約 75%，相信是屬於這類危險的損失。⁴³共同海損的危險並不局限於海上特有的危險(例如火災)，而是一種危險狀態，當船貨面臨共同危險時即可成立。
6. 貨物運送公約的危險(Perils)是一種運送人主張免責的要件，其限於不可預料之海上自然力所發生之變故，與共同海損、海難救助及海上保險危險相較，其範圍顯為縮小許多。又海上危險(perils of sea)在海上保險上與運送契約上的意義其實是一致的，只不過在不同使用目的下，其可適用的範圍有所不同。

參考文獻

中文部分

(一)書籍

1. 王沐昕、仲磊，中國海商法操作實務與典型案例解析，中國法律出版社，北京，2008。
2. 王衛恥，海上保險法與共同海損，初版，文笙書局，台北，1983。
3. 司玉琢，海商法專論，大連海事大學出版社，大連，2006。
4. 司玉琢、單紅軍，海商法，中國人民大學出版社，北京，2008。

⁴³ 陳火財、王肖卿，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，台北，2002，頁 13。

5. 林群弼，海商法論，修訂 2 版，三民書局，台北，2007。
6. 陳火財、王肖卿，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，台北，2002。
7. 黃裕凱，最高法院海商法案例整編暨評析，作者發行，台北，2009。
8. 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衝，海商法論，修訂版，武漢大學出版社，武漢，2001。
9. 張新平，海商法，三版，五南圖書出版有限公司，台北，2008。
10. 楊良宜，海事法，大連海事大學出版社，大連，1999。
11. 楊良宜、汪鵬南，英國海上保險條款詳論，第二版，大連海事大學出版社，大連，2009。
12. 楊仁壽，共同海損法論，2 版，三民書局，台北，2000。
13. 楊仁壽，海上貨損索賠，三民書局，台北，1992。
14. 劉宗榮，新海商法，三民書局，台北，2007。
15. 應世昌，海上保險學，五南圖書出版股份有限公司，台北，2008。
16. 鄭玉波，海商法，修訂 12 版，三民書局，台北，1991。

(二)論文

1. 邱重盛，契約救助下海難救助之研究，台灣海洋大學商船研究所碩士論文，基隆，2005。
2. 曾文瑞，從損失分攤與海上保險觀點論共同海損，台灣海洋大學航運管理研究所博士論文，基隆，2004。

(三)期刊

1. 邱重盛，「正面看待共同海損的缺失」，*航貿週刊*，200848 期，2008，頁 62-66。
2. 邱重盛，「船舶污染相關費用在船東責任保險與船體保險的競合問題」，*航貿週刊*，200850 期，2008，頁 65-72。
3. 邱重盛，「船東向貨主攤回共同海損費用的迷思」，*航貿週刊*，200905 期，2009，頁 66-72。
4. 邱重盛，「淺談共同海損的危險要件」，*航貿週刊*，200933 期，2009，頁 68-74。
5. 黃明敏，「共同海損的理論與實務」，<http://www.meep.nsysu.edu.tw/proj03/file1.doc>，訪問日期 2010 年 3 月 23 日。
6. 饒瑞正，「拖帶或海難救助」，*保險專刊*，第 63 輯，2001，頁 66-100。

英文部分

(一)英文書籍

1. John Donaldson, C.S. Staughton, D.J. Wilson, *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, 10 Edition, Stevens & Sons Ltd, London, 1975.
2. Julian Cooke & Richard Cornah, *The Law of General Average and The York-Antwerp*

Rules, 13th Edition, Sweet & Maxwell Ltd, London, 2008.

3. Richard Cornah, *A Guide to General Average*, Richards Hogg Lindley, London.
4. Simon Baughen, *Shipping Law*, 2nd Edition, Cavendish Publishing Ltd., London, 2001.
5. William Tetley, *Marine Cargo Claim*, 4th Edition, Tetley's Website, 2008.

(二)期刊

1. Richard Cornah, *Salvage and the super ships*, The Association of Average Adjusters, 2007.
2. Richard Cornah, *Another Fine Mess – Thoughts on pollution and hull claims*, The Association of Average Adjusters, 2008.

(三)網站

1. International Union of Marine Insurance, <http://www.iumi.com/> , Retrieved on 23 March 2010.
2. Richard Hogg Lindely, <http://www.rhlg.com/> , Retrieved on 23 March 2010.