

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

摘 要

海盜之歷史由來已久，傳統海上保險針對海盜危險故之承保範圍亦歷經長久之演化，在險種歸屬上究屬於海上保險或是屬於海上保險之附加戰爭險亦歷經不同之發展。本文針對海盜危險故之承保範圍，由實務觀點提出以性質、地點、目的等三個為其構成因子，分別由海上保險文獻與判例觀察、分析、歸納該等三個因子在傳統海上保險中之界定範圍。本文亦針對現行主要以贖金之海盜行為之情況進行初步分析，並觀察目前相應之海盜特殊保險之發展，最後亦建議發展海上保險中關於海盜之綜合性海上保險，一來將此種性質特殊之危險事故與一般性的海上危險作一區隔，二來可使海上貿易業者應付此種威脅趨大之危險事故。

關鍵詞 海盜(Pirate) 贖金(Ransom) 商業觀點

鄭鎮樑先生：實踐大學風險管理與保險學系副教授

范姜肱先生：實踐大學風險管理與保險學系教授

田育寧小姐：實踐大學風險管理與保險學系

壹、緒 論

第一起海盜起自何時，雖無文獻可考，但可合理推測有船運，即有海盜風險。小說或電影情節於海盜之描述，基於娛樂效果，難免塑造其傳奇與冒險，然而就國際商業面言之，海盜案件層出不窮，造成船運業者及貿易業者之困擾、憂慮、威脅與最後所致之損失或增加之成本¹，卻是現實而難解之問題。

國際上雖有打擊海盜之實際行動，但由最近幾年之統計資料（如表一）顯示，海盜案件次數並未減少。面對海盜危險，雖有認為保險業者應協助或鼓勵其客戶採取相關危險管理措施²，但仍以購買適當的保險為船運業者及貿易業者分散此種風險的重要選項。不過，關於海盜相關保險之內容，仍取決於海盜危險範圍之界定，由於現代海盜危險事故性質改變，有必要針對海盜危險事故之解釋進行探討，並就現行承保海盜之保險作一分析，並以此作為未來設計整合性海盜保險之基礎，以應未來保險消費者之需求。

表 1 海盜案件件數統計表

年度	得逞案件	未得逞案件	總案件
2001	238	97	335
2002	286	84	370
2003	332	113	445
2004	239	90	326
2005	205	71	276
2006	176	63	239
2007	197	76	273
2008	200	93	293
2009	202	204	406
2010	249	196	445
2011	至 12.1 共 450 件		

資料來源：本研究自行整理，原始資料來源：International Maritime Bureau

依據上述，本文之主要目的為推演海盜危險事故之範圍，並建議保險業整合海盜危險事故之相關保險。本文由文獻探討方式，分析與歸納海上保險中之海盜危險事故範圍其相關保險。

本文共分五段，第一段為緒論，包括撰寫本文之動機、目的與研究方法。第二段回

¹ 例如繞道而行產生之額外成本。Phillips, Zack, Business Insurance, 00076864, 12/22/2008

² 例如小心選擇航行路線、加強船上人員之保全與訓練、購買合適之保險保障。見 Rich DeSimone, Marine Insurance Buyers, Sellers Join to Throat Modern-day Pirate Threats, National Underwriter Property & Casualty, October 27,2008

顧國際公法對於海盜之定義，並由其中歸納海盜危險事故之界定因子。第三段以第二段之界定因子，針對傳統海上保險承保海盜危險事故之演化進行探討。第四段針對晚近海上保險所承保海盜危險事故之擴大情況進行分析。第五段為結論與建議。

貳、國際公法對於海盜之定義

現行海上保險所承保之海盜危險事故，其適用範圍與國際公法對於海盜所界定之範圍並不完全相同，此種情況可由過去有關海上保險之海盜案件判例中所顯現（請詳本文後段探討），故由海上保險文獻中（詳本文後段）可發現學者主張海上保險中之海盜應以商業觀點解釋，並不必然與國際公法或是刑法之定義同義。

不過，觀察國際公法與海上保險實務，吾人亦發現界定海盜範圍之基本因子，實際上並未有太大差異，但是對於該等構成因子，在解釋上有大有小。職是之故，吾人仍須對國際公法之規定稍加回顧，以歸納界定因子，並以之為探討歷來海上保險實務中對於海盜承保範圍大小解釋之基礎。

國際上對於海盜之解釋，最原始之內容為「公海上之私人船舶，意圖掠奪他船所為之每一個未經許可的暴力行為」³。早期之海上霸權國家與海上保險主導者英國，對於海盜一辭，並未下任何明確定義，J K Goodacre(1980)指出在英國相關法律中從未有海盜之完整定義，例如，英國樞密院(Privy Council)亦未對海盜下定義，僅於 1934 年之 *Re Piracy Ture Gentium* 表示贊同其中「非合法行為的海上武裝暴力」之觀點⁴。

對於海盜予以明確界定，最具可考之國際公法為 1958 年之年聯合國公海公約(the Geneva Convention on the High Sea)，之後有 1967 年之東京公約(the Tokyo Convention)與 1982 年聯合國海洋法公約等等對於海盜下明確之定義，綜觀其內容，實質內容差異似不大⁵。吾人可觀察 1958 年對於海盜之定義及海盜之範圍界定如下⁶。

(1) 私人船舶之船員與乘客或私人航空器之航員與乘客，為其私人目的，對於下列之標的所為之任何不法的暴力行為、阻留行為，或是任何的掠奪破壞行為。

(a) 公海上之船舶或航空器。

³ Neale Gregson, Issues of Maritime Law Arising From Incidents of Piracy and Armed Robbery Against Ships, <http://www.sils.org/seminar/1999-piracy-12.htm>

⁴ J. Kenneth Goodacre, *Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims*, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P39-40

⁵ 該等法律涉及海盜者主要有(1) 1958 年之年聯合國公海公約(the Geneva Convention on the High Sea)第 19 條(2)1967 年之東京公約(the Tokyo Convention)第 15 至 17 條(3)1982 年聯合國海洋法公約第 101 條(4) 1988 年制止危害船行安全之非法行為國際公約。

⁶ 1958 年日內瓦公海公約(Geneva Convention on the High Sea)第 15 條以及 1982 年海洋法公約(Convention on the Law of the Sea)第 101 條，1967 年召開於 1968 年生效之東京公約(Tokyo Convention Act)第 15,16,17 條。

- (b)非屬於任何國家管轄場所內之船舶、航空器、人員或財產。
- (2) 明知船舶或航空器成為海盜船舶或航空器之事實而自願參與其運作之任何行為。
- (3) 煽動或故意便利上列(1)(2)所稱之行為。
- (4) 前述定義之海盜，亦包括戰艦、政府之船舶或飛機之船員或機員叛變並控制該等戰艦、船舶、飛機之情況。
- (5) 船舶或飛行器主控者意圖以之為前述之海盜行為者，該等船舶或飛行器亦視為海盜船或飛行器。船舶或飛行器業已用於前述所稱之犯罪行為，只要船舶或飛行器該等持續在該等被指控有罪者之控制下，亦適用海盜之範圍。

值得注意的是國際海事局(IMB)對於海盜之定義將「發生於領海內或港口的海盜行為」，列入海盜範圍之內⁷，與國際海洋公約比對其範圍顯然較廣，而1988年之「制止危害船行安全之非法行為國際公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation,)，將海盜範圍進一步擴大，認為「只要危害影響船行安全，即是國際法該介入的範圍」⁸。

我國刑法對於海盜亦有定義。刑法稱海盜「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍，而駕駛船艦，意圖施強暴脅迫於他船或他船之人或物者，為海盜罪---。船員或乘客意圖掠奪財物，施強暴脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦者，以海盜論」⁹。

上述國際法關於海盜之定義，觀察重點在於其「行為」為何，王冠雄(2003)指出¹⁰，其應具備之要件為：海盜行為發生地點係在公海或國家管轄權範圍以外之處；海盜行為之行為人係私人船舶或私人飛機之船員、機組成員或乘客；海盜行為之受害者係另一船舶或飛機，或其上之人員或財物；海盜行為之目的係為私人目的。此三點事實上可導引吾人界定海盜行為之構成因子，該等因子本文分別以性質、地點、目的等三者稱之。本文下一段即以該等因子為方向探討傳統海上保險承保之海盜危險事故之範圍。

⁷ 該定義全文為：Armed robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State's jurisdiction over such offences. 原始資料見 Annual Report 2002, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships, IMO, MSC.4/Circ.32, 17 April 2003.

⁸ 參照 <http://club.ntpu.edu.tw/~intl1aw/welcome/a>，上網檢視日期2010年12月18日

⁹ 我國刑法第333條第一項與第二項參照。

¹⁰ 王冠雄，南海海域海盜行為之防制：理論與實踐之困境，海華與東南亞研究，第三卷第三期，2003年7月。

參、傳統海上保險承保海盜危險事故範圍之演化

一、海盜危險事故範圍界定方向

如前所述，海上保險之海盜危險事故與國際公法或各國之刑法中所稱之海盜不能劃上相同等號，但可由上稱海盜行為之構成因子分析討論。海上保險承保之海盜危險事故對於該等因子之解釋範圍為何，可由觀察歷年來之相關判例與海上保險著作窺知，茲依序演繹分析如下。

二、界定因子分析

(一) 海盜之目的或動機

1. 概論

海上保險承保歷史中，關於海盜之目的或動機引起爭議之處在於是否排除政治性動機乙節，連帶引起討論的是海盜歸屬於戰爭危險或海上危險。1908 年 Republic of Bolivia 與 Indemnity Mutual Marine Insurance Co 對訟案認定海盜與反叛者捕獲政府軍需物資之行為有別¹¹，因此，為政治動機目的者亦不在海盜行為之內。1923 年 Banque Monetca 與 Motor Union Ins 對訟案則判定海盜與敵人的捕獲有別¹²。再由海上保險相關文獻，例如 Brown(1985)由海上之風險(exposure)角度認為海盜係「為個人利益而攻擊船舶者」¹³，有謂傳統上海盜之目的在於私人利益，即便海盜未遂亦可視其為意圖強盜行為¹⁴。依上開判例似可確定傳統海上保險承保之海盜，就目的因子而言，在於為私人目的似已無疑。惟在海上保險之實務中，海盜究是戰爭險抑是海上危險，其實歷經分合多次。

2. 海上船體保險實務中海盜歸屬之演化

就船體保險承保實務而言，原先列於勞氏保單中之危險事故，海上危險與戰爭險並列，海盜亦在其中，但係歸屬於戰爭險範圍。1899 年英國海上保險業界設定捕獲扣押免責條款(以下稱 F.C &S. Clause)，亦即將屬於戰爭險部份全數包括在內予以除外，另以戰爭險保障。但是 1916 年之 F.C &S. Clause 內容又將海盜排除於戰爭險之外¹⁵，1943 年西班牙內戰爆發之後，海上保險業界復將海盜以戰爭險

¹¹ Republic of Bolivia VS Indemnity Mutual Marine Insurance Co.(1909) 1 K.B. 785

¹² Banque Monetca VS Motor Union Insurance(1923) 14L1. L. Rep 48

¹³ "one who attacks a ship for personal gain." R. H. Brown, Marine Insurance Volume3, Cargo Practice. 4th edition, Witherby & Co. Ltd.1985. P174

¹⁴ Re Piracy Ture Gentium 1934

¹⁵ Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat(piracy excepted), and also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war.見 J. K. Goodcare,

處理¹⁶，此後一直到 1983 年 ITC 出現之前，全以戰爭險處理，值得注意的是 1970 年的協會船舶險時間條款中的 F.C &S. 條款，性質上屬於效力優先條款(a paramount clause)之一種，仍將海盜歸屬於戰爭危險¹⁷，故 1970 年協會船舶戰爭與罷工條款承保之危險事故中列有海盜危險事故¹⁸。惟就戰爭危險事故之本質而論，其實多具有政治性目的，故可能又與上述所提及之目的相左，故此時期海上保險界對於海盜之動機與目的屬於「模糊」地帶，雖其情況如此，但重點在於保險業已提供海上貿易者一種商業保障。1983 年 ITC 出現後，明顯的將海盜回復以海上危險處理，但其所提供之保障範圍大小，在考慮 1983 年第 23 條戰爭除外條款(War Exclusion Clause)、第 24 條罷工除外條款(Stikes Exclusion Clause)、第 25 條惡意行為除外條款(Malicious Acts Exclusion Clause)之後，卻受有相當之限制。按第 23 條第二項規定因捕獲、扣押、拘禁或扣留(惡意行為與海盜除外)以及其結果或其產生之任何企圖(capture seizure arrest restraint or detainment(barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat))造成之毀損滅失責任或費用不在承保範圍之內，乍看之下惡意行為與海盜雖不在除外之列，但第 24 條規定「罷工者、停工工人、或參與工潮、暴動或民眾騷擾者」不保，已將 1906 年 MIA 解釋規則所稱「海盜包括叛亂的船員與從海岸攻擊船舶的暴徒」(the term pirates includes passenger who mutiny and rioters who attack the ship from the shore)在實務上予以限制，而第 25 條內容為「恐怖份子或任何懷有政治動機者，不在承保範圍之內」，該規定係在澄清政治動機所致者不在海盜範圍之內，由於該等列於 1983 年 ITC 之除外條款在位階上仍屬於效力優先條款，故 1983 年 ITC 之其他條款若與其抵觸者無效¹⁹，故海上船體保險已將海盜之承保範圍限制。至於 1995 年 ITC 條款，有關海盜之承保範圍並未改變。

2.海上貨物保險實務中海盜歸屬之演化

Marine Insurance Claims, 1st edition, Witherby, 1978. P654.

¹⁶ Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or piracy. 見 J. K. Goodcare, Marine Insurance Claims, 1st edition, Witherby, 1978. P654.

¹⁷ Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power. Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

¹⁸ Institute War Clause 第一條。

¹⁹ 1983 年 ITC 規定 The following Clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith. 其中所稱之條款即是指第 23 至 27 條。

再就貨物保險承保實務而言，海盜歸屬之歷史演變類似船體險，1963 年的 ICC 條款，不論是採全益險(All Risk)條件、水漬險(WA)條件、平安險(FPA)條件，均將海盜除外，但可於協會戰爭條款中獲得保障，1982 年 ICC(B)與 ICC(C)之戰爭除外條款(War Exclusion Clause)未將海盜列入，但因該二種條款承保之危險事故採用列舉式，故海盜確實排除不保。而 1982 年 ICC(A)係採用概括式(All inclusive)承保，但是於其戰爭除外條款中稱“In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by--- capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat.”明白指出海盜非屬於戰爭危險。由於海盜已屬海上危險，故 1982 年之戰爭條款亦將海盜刪除。2009 年 ICC(A)、(B)、(C)條款，明示海盜不屬於戰爭險，惟因 ICC(B)(C)屬於列舉式承保，仍未承保海盜，戰爭險亦同。

(二) 關於暴力行為

海盜須具有暴力行為似無爭議，惟其範圍究竟多大卻有探討空間。1833 年香港法院判決，於公海上船舶追逐另一船舶並有攻擊行為但無強盜行為之情況並不以海盜定罪，惟英國之樞密院認為，依國際法真實的強盜行為非構成海盜犯罪的必要因素，並認為阻留而意圖強盜，實際上與國際法所稱之海盜無異²⁰。1813 年 Brown 與 Smith 對訟案中²¹，奴隸船之船員叛亂，奪船成功並開走船舶，判決構成海盜行為。1822 年 Dixon 與 Raid 對訟案²²，案情類似 1813 年，法官卻認為屬於海上保單所稱船長與船員之惡意行為。1854 年 Naylor 與 Palmer 對訟案²³，苦力移民謀害船長與部份船員，並佔據船舶，阻止該船開往目的地，判為海盜行為。

依上述幾個判例，「暴力行為」為海盜之必要條件似已無疑義，惟「暴力行為」是否須有「武力」或「武力威脅」，於 1982 年之 The Andreas Lemons 案²⁴中卻引發討論。學者 Aleka Mandaraka-Sheppard(1996)指出海盜的特性之一為「偷竊過程中的暴力為必要元素」，武力威脅亦可構成「暴力」，但如非發生於偷竊過程，則成為暗中之偷竊。按 The Andreas Lemons 乙案所稱之對於船員之武力威脅係在竊賊逃跑時所為，並非在行竊時，因之，暗中上船及其後竊取船上設備非屬海盜。就此而論，似在主張海盜應具公開性，

²⁰ 本案內容取自 J. Kenneth Goodacre, *Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims*, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P40

²¹ 本案內容取自 J. Kenneth Goodacre, *Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims*, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P41

²² 本案內容取自 J. Kenneth Goodacre, *Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims*, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P41

²³ Naylor VS Palmer(1854)，內容取自 R.J. Lambeth ,*Templeman on Marine Insurance*, Pitman Publishing Limited , 6th edition. 1986. P144

²⁴ 本案即 Athens Maritime Enterprise Corpn. V. Hellenic Mutual /War Risks Association(Bermuda)(1982)2 Lloyd's Rep.483

但其與「暴力竊盜」亦有重疊之處²⁵。不過，論者認為法官 Staughton 對於「延遲使用暴力」之分辨，未免過度²⁶而依前述可知，國際公法所稱之海盜，包括任何不法的暴力行為、阻留行為，或是任何的掠奪破壞行為，其中之不法的暴力行為，同樣的會引起範圍上之解釋爭議。

目前船體險實務中，依 1983 年之協會時間條款（船體險、運費險）第六條列舉承保海盜所致之損失與船外人員之暴力竊盜所致之損失(violent theft by persons outside the vessel)，其原因在於解決海盜與暴力竊盜重疊之處產生之紛擾。另於協會時間第 25 條罷工除外條款中將暴動者、恐怖份子或任何懷有政治動機者等危險事故所致之損失除外，等於縮限 1906 英國海上保險法(MIA)保單解釋規則第 8 條²⁷對於海盜之解釋範圍，已如前述。

(三) 發生地點問題

海盜發生地點是否為狹義的公海，引起甚多爭議。論及公海一詞，一般稱其為「領水以外之海洋」，但是何謂領水(Territorial Waters)，亦有其歷史演化。J K Goodacre(1980)指出，18 世紀時領水之範圍為置於海岸之加農砲可及之範圍，彼時丈量結果約在一里格或三海浬，爾後大砲射程雖有明顯增加，各國大致仍維持國際法所規定之三海浬²⁸。

在領水之內之攻擊行為是否歸屬海盜，歷來頗有爭論。1792 年 Nesbitt 與 Lushington 對訟案²⁹判決暴徒由岸上登船並佔領船舶，攻擊地點雖非屬公海，可以海盜危險事故請求補償。英國 1906 年海上保險法(MIA)之保單解釋規則第 8 條對於海盜之解釋為「包括叛亂的船員與從海岸攻擊船舶的暴徒」即是受該前述判例之影響。將國際法所稱之海盜與海上保險所稱之海盜區隔之指標性之案件為 1908 年 Republic of Bolivia 與 Indemnity Mutual Marine Insurance Co 對訟案。該案屬在內陸河發生被攔劫之事實，保單之部份內容稱「捕獲、扣押、阻留免賠，惟海盜不在此限」(warranted free of capture, seizure and detention piracy excepted)，法官認為商業人士為商業目的於保險文件中所稱之海盜與國際法中所稱之海盜應有區隔。因此，就商業行為看，該案之發生地點仍可解釋為海盜，不過本案搶奪者事實上具有政治目的或公共目的，故不應認為是海盜。之後 Regina 與 Anderson 對訟案³⁰亦將發生於內陸河之攻擊行為視為海盜，1972 年 the Queen 與 Liverpool

²⁵ The Modern Law of Marine Insurance edited by D. Rhidian Thomas, LLP Limited 1996,P75~76

²⁶ It is submitted that the judge's distinction as to the belated time of violence is rather too fine. 見 The Modern Law of Marine Insurance edited by D. Rhidian Thomas, LLP Limited 1996,P76

²⁷ E.R. Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 8th edition,1978. P148,156,175

²⁸ J. Kenneth Goodacre, Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P39

²⁹ 引自 R.J. Lambeth ,Templeman on Marine Insurance,Pitman Publishing Limited , 6th edition. 1986.P144

³⁰ 取自 J. Kenneth Goodacre, Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P42

Justices 對訟案³¹，判決由停泊於海港之暴力犯罪行為視為發生於“公海”。前述 1982 年 Athens Maritime Enterprises Corporation 與 Hellenic Mutual War Risks Ass 對訟案(即 The Andreas Lemos 案)，原告船舶投保海盜險，停泊於孟加拉領海(territorial limits)之內，持有長刀武器之竊盜由岸上登船，竊取船上之物資與設備，被告以船並未停於公海上抗辯，法官 Staughton 未引用以往判決，表達其獨特之意見，認為就商業之目的與海上保險之內容，只要船舶處於可被描述為「海上攻擊」(maritime offence)之情況下，其所受之攻擊即可謂受到海盜攻擊。由於當時船舶停泊處離海案二海浬，判決認為係在「海上」(at sea)受到攻擊，惟本案是否構成海盜，尚涉及是否屬於暴力行為，已於暴力行為乙節探討。

(四) 本段小結

由上討論可知，海上保險承保之海盜危險事故，不斷受到保險判例之影響，故以海盜行為本質之範圍觀察較能解釋海上保險中承保之海盜為何，Aleka Mandaraka-Sheppard(1996)具體指出海上保險中之海盜危險事故顯著之要點包括(1)海盜可能發生於領海或公海之內(2)竊盜過程必須有暴力因素(3)具有私人利益目的，即是基於行為(Act)之範圍，在本質上可解為未經合法國家授權的「海上強盜」，其範圍及於竊盜或意圖竊盜，而發生該等行為之前或當時通常伴隨著威脅與暴力。由歷年來之判例與保險公司經營層面觀察，吾人可再強調海上保險所稱之海盜異於國際法所稱之海盜，正如 Templeman(1986)所稱，海上保單中之海盜應以商業觀點解釋，不必然與 Criminal Law 或 International lawyer 同義。尤以目前海盜之型態改變甚多，保險業者如何重新認定海盜行為之範圍，應是重要議題。

肆、晚近海上保險承保海盜危險事故擴大範圍之分析

過去幾十年來之海盜，典型的攻擊型態為登船，行竊現金與有價值的東西，然後逃走，惟自 2007 年發生索馬利亞海盜開始劫持商船把持船舶及船員為人質數月要求贖金以來³²，海盜行為之範圍業已擴大。Bridget 與 Coggins(2010)³³指出，現代海盜使用先進地理定位設備(Advanced Geographical Positioning Equipment)鎖定目標，並配備充足的小型武力，利用貪腐與唯唯諾諾的官員，於世界上缺少或無管轄之海域，進行其「交易」(Trade)，但其與以往海盜之掠奪行為在本質上仍無異。又根據 2009 年 12 月 1 日路透社

³¹ the Queen V Liverpool Justices, ex parte Molyneux(1972) 取自 J. Kenneth Goodacre, Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. P42

³² Zack Phillips, Insurers on board with piracy risks, Business Insurance

³³ Coggins, Bridget, The Pirate Den., Foreign Policy, 00157228, July/Aug 2010 no.180

(Reuters) 報導³⁴，索馬利亞的一些海盜已經將其組織公司化並成立交易所公開發行股份，而海盜們也如同政府或企業一般的回饋地方或促進人民福祉，假設該等事件為真，則此等海盜之行為，與前述探討之三個元素界定範圍，似有差異之處。上述報導可解為「動機」之擴大解釋。

其次，現行海盜其掠奪之方式為「綁架」，終極標的在於「贖金」，對於海上貿易業者而言，已屬於海盜行為所延伸之一種額外曝險(the extra exposure from piracy)³⁵，此種海盜型態對於海上保險人及被保人造成極大之挑戰，因為大部份的綁架案件在付完贖金之後，船舶、船員與貨物大致上無損害，船東的主要費用並非為財產之毀損與失，而是贖金。又假設前述索馬利亞之海盜所得之贖金，其中已有保險公司補償被綁架者所之贖金，則海上保險所承保之海盜風險業已擴大。

海上保險實務如何處理此種額外曝險，值得吾人關注。就現行海上保險之各中保單條款觀察，贖金並未列於傳統海上保險承保之內，但亦引起一些模糊之論，例如海盜行為與贖金具有因果關係，故主張為承保範圍之擴大，應將其自動包括在內，尚有主張以共同海損或是損害防止之概念處理³⁶。不過，本文認為如以現代海盜作案精密化面向觀察，上述之主張絕對是超越傳統海上保險之核保實務思維，該種主張值得懷疑。故應以該等額外曝險在特殊之核保考量之思慮中提供特殊之保障較為合理。目前國際上所開發用於應付海上海盜綁架案件的保險³⁷，主要有二種，分別為海盜特殊危險保險(Piracy Special Risks Insurance)與船東 Contingency 保險(簡稱為 Ship Owner's Contingency Cover，以下稱 SHOCC)，觀察其承保之危險事故可窺知現行海上保險界擴大承保之海盜行為範圍。海盜特殊危險保險承保內容全以綁架與贖金為主軸，按其承保之危險事故(Insured Event)中包括單獨事件與關聯性事件，前者之承保事故包括綁架與扣押，值得注意者為承保公司仍未就海盜下定義，只認定事件之發生型態。而其所承保之損失與費用則涉及五種責任限額，代表其有五個承保範圍，分別為贖金損失、運送中之贖金損失、窗口顧問之報酬與費用、額外費用、法律費用³⁸，較為特別之處為窗口顧問之報酬與費用每次保險事故之責任限額無限。SHOCC 於定義中明列其承保之危險事故(Insured Event)為綁架、勒索(Extortion)或劫持(Hijack)，或該等行為之一連串相關行為，與海盜特殊危險保險相較多了勒索(Extortion)。海上保險業者目前亦針對 SHOCC 設計 Loss of Hire Extension 保險，主要是針對租船人之租金損失提供保障。SHOCC 另一特色由其要保書

³⁴ (Reuters) - In Somalia's main pirate lair of Harardheere, the sea gangs have set up a cooperative to fund their hijackings offshore, a sort of stock exchange meets criminal syndicate. See <http://www.reuters.com/article/2009/12/01/us-somalia-piracy-investors-idUSTRE5B01Z920091201>

³⁵ Richard Mark Heard, Eileen Lim, Shipping threatened by piracy: Who picks up the bill? Swiss Reinsurance Company, 2010

³⁶ Richard Mark Heard, Eileen Lim, Shipping threatened by piracy: Who picks up the bill? Swiss Reinsurance Company, 2010

³⁷ 有關此等保險之討論見 Zack Philips 所撰述幾篇專論，如本文參考資料中所列舉。

³⁸ Ransom, Ransom in transit, Response Consultants fees and expenses, additional expenses, Legal costs. 見 Piracy special Risks Insurance 保單中 Schedule。

之問卷中顯現，特別要求被保人描述安全措施以及現有之危機管理架構，另亦要求提供其他海上保險之資料，於保單條款之保證事項中，要求被保人保證其維持有效的船東相互保險(P&I)、船體與機器保險、戰爭險。

伍、結 論

由以上各段可知海上保險中承保之海盜危險事故之範圍為何，經長時間之演化，亦受保險判例之影響，而晚近海盜之略奪動機較諸傳統所見，已有擴大之趨勢。布來克氏³⁹法律字典對於海盜之解釋為「海上發生之強盜、綁架或其他犯罪暴力」(Robbery, Kidnapping, or other criminal violence committed at sea.)，或許可以形容目前海盜行為範圍。

就海上保險而言，由海盜之行為為範圍觀察，並由商業行為觀點解釋似乎較能避免海上保險實務上在理賠時如何解釋海盜之問題，且其行為範圍必然隨著海上貿易環境之改變相應修正。

雖然現行海盜之主要目的在於贖金，但不能認為傳統型的海盜保險所致之財產實體損失已無存在必要，因為海上船運業者與貿易業者之財產於海上運輸過程中仍有可能因海盜行為而受損，例如，船舶可能因為逃避海盜而致共同海損。故吾人僅可謂現行海盜行為擴大了海運或貿易業者之損失型態，傳統海上保險提供之保障固然不能少，對於航行於海盜出入頻頻之危險海域，更須要海盜特殊危險保險或 SHOCC 補助傳統之海上保險之不足，故如能針對二者設計海盜綜合性海上保險單，保險業者一來可就在性質上與傳統海上危險事故有極大差異且一直在演化中之海盜行為，單獨處理並就其基本條款進行獨特設計，例如獨特性之損失預防與抑減等概念之條款，或可使海上保險消費者降低保障空隙並由保險中獲得附加價值，展現保險存在於世間之真正本質，必有其極大之貢獻。

³⁹ Black's Law Dictionary 7th edition P1169

本文主要參考資料

- 1.王冠雄，南海海域海盜行為之防制：理論與實踐之困境，海華與東南亞研究，第三卷第三期，2003 年 7 月。
- 2.海盜特殊保單與要保書資料
 - (1) 海盜特殊危險保險(Piracy Special Risks Insurance)
 - (2) SHOCC~ Ship Owner's Contingency Cover(SHOCC) Proposal Form
 - (3) SHOCC~ Ship Owner's Contingency Cover
 - (4) SHOCC~ Loss of Hire Extention
- 3.Annual Report 2002, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships, IMO, MSC.4/Circ.32, 17 April 2003.
- 4.Black's Law Dictionary 7th edition P1169
- 5.Coggins, Bridget, The Pirate Den., Foreign Policy , 00157228, July/Aug 2010 no.180
- 6.Daniel Hays, Piracy Sends Ship Insurance Rates Soaring, National Underwriter Property & Casualty. April 20,2009.
- 7.E.R. Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 8th edition,1978. P148,156,175
- 8.<http://club.ntpu.edu.tw/~intl1aw/welcome/a>，上網檢視日期 2010 年 12 月 18 日
- 9.<http://www.reuters.com/article/2009/12/01/us-somalia-piracy-investors-idUSTRE5B01Z920091201>
- 10.J. Kenneth Goodacre, Pirates and Thieves from Collected Papers on Marine Claims, 1st edition, Witherby & Co. Ltd. 1980. Pp39~44
- 11.J. K. Goodcare, Marine Insurance Claims,1st edition, Witherby,1978. P654.
- 12.Kathleen Ellis, Cargo often at risk when pirates pillage. National Underwriter Property & Casualty. August 1,2009.
- 13.Neale Gregson , Issues of Maritime Law Arising From Incidents of Piracy and Armed Robbery Against Ships, <http://www.sils.org/seminar/1999-piracy-12.htm>
- 14.R. H. Brown, Marine Insurance Volume3, Hull Practice. 2ed edition, Witherby & Co. Ltd. 1993. P233, 241, 256, 287, 327, 341, 342, 345, 349, 646-648, 658, 659, 666, 703, 773,

- 15.R. H. Brown, Marine Insurance Volume3, Cargo Practice. 4th edition, Witherby & Co. Ltd.1985. P105, 167, 171, 173, 174
- 16.R.J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance, Pitman Publishing Limited , 6th edition. 1986.P144
- 17.Richard Mark Heard, Eileen Lim, Shipping threatened by piracy: Who picks up the bill? Swiss Reinsurance Company, 2010
- 18.Richard Desimone, Marine Insurance Buyers, Sellers Join to Thwart Modern-Day Pirate Threats. National Underwriter Property & Casualty. October 27,2008.
- 19.The Modern Law of Marine Insurance edited by D. Rhidian Thomas. LLP Limited. 1st edition. 1996.P75~76
- 20.Zack Philips, Kidnap and Ransom cover gives ship owners certainty. Business Insurance. 00076864, 420/2009.卷 43,刊號 16.
- 21.Zack Philips, Ransom dispute may alter rewpnse to pirates' demands. Business Insurance, 00076864, 7/27/2009. 卷 43,刊號 27.
- 22.Zack Philips, Insurers on Board with Piracy Risks~ New Coverages offered to protect shipowners as pirate attacks grow, Business Insurance
- 23.Zack Philips, Tanker hijacked by pirates covered in war risk market. Business Insurance, 00076864, 12/7/2009,卷 43,刊號 44.

