



海事強制保險
與
航港局 P&I 責任保險審查機制之再檢討

**Maritime Compulsory Insurance
and
Reconsidering the P&I Liability Insurance Review Mechanism of The
Maritime and Port Bureau**

黃裕凱博士¹ 2024.3.20



¹ 黃裕凱，英國南安普敦大學法學博士(1996~1998)，現任輔仁大學法律學院教授。



目次

目次	2
壹、前言	5
貳、IMO 海事強制責任保險的發展與現況	6
一、公約部分	6
(一) Nuclear 公約	7
(二) CLC 公約	8
(三) HNS 公約	11
(四) Bunker 公約	13
(五) Wreck 公約	16
(六) 雅典公約 2002 年修正	19
(七) 2006 年海事勞工公約 (Maritime Labour Convention_MLC)	22
(八) 各公約財務擔保條款釋義_以 2001 年 Bunker 公約為標準	25
1. 第 7 條第 1 項：「投保義務」	25
2. 第 7 條第 2 項：財務擔保行政措施(1)_「船旗國簽證」	27
3. 第 7 條第 3 項：財務擔保行政措施(2)_「船旗國得授權簽證」	28
4. 第 7 條第 4 項：財務擔保行政措施(3)_「證書文字」	29
5. 第 7 條第 5 項：財務擔保行政措施(4)_「船上備證」	30
6. 第 7 條第 6 項：財務擔保行政措施(5)_「效期終止通知」	30
7. 第 7 條第 7 項：財務擔保行政措施(6)_「簽證條件」	31
8. 第 7 條第 8 項：財務擔保行政措施(7)_「其他保險資料來源」	32
9. 第 7 條第 9 項：財務擔保行政措施(8)_「同等效力」	32
10. 第 7 條第 10 項：「直接訴權」	33
11. 第 7 條第 11 項：船旗國義務：「禁止營運」	37
12. 第 7 條第 12 項：港口國義務：「查驗」	37
13. 第 7 條第 13 項：「電子證書」	38
14. 第 7 條第 14 項：「國有船舶」	39
15. 第 7 條第 15 項：「國內航行船舶」	40
(九) 公約規範『財務擔保或責任保險』_短結	40
二、指南或指引部分	42
(一) 船舶所有人有關海事求償責任指南	42
Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims	
(二) 接受來自保險公司、財務擔保提供者及國際 P&I 協會會員之文件指南	45
Guidelines for Accepting Documentation from Insurance Companies,	



Financial Security Providers and P&I Clubs	
(三) 關於船員被遺棄情況下提供財務擔保指南	48
Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers	
1. 『於船員被遺棄情況下提供財務擔保指南』評論	51
2. IG P&I 觀點	52
(四) 關於船員人身傷亡契約求償之船舶所有人責任指南	53
Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers	
(五) 各指南短結	56
三、IMO 單一強制責任保險證明(Single model insurance certificates)研議及討論	56
(一) 海事強制責任保險概說	56
(二) IMO 相關研議及討論	57
參、港口國限制或禁止外國船舶入港的權限	61
一、概說及正反見解	61
(一) 肯定港口使用權之見解：Mare Liberum (海洋自由論)	61
(二) 否定港口使用權之見解：Mare Clausum (海洋閉鎖論)	62
二、1982 年海洋法公約	63
三、1923 年國際海港制度公約	64
四、國際海事組織相關規範	65
(一) 國際海事組織公約	65
(二) 1965 年便利海上運輸國際公約 & List of Certificates and Documents Required To Be Carried on Board Ships, 2022	66
(三) IMO 第 A.1184(33)號大會決議(2023.12.6)：需援船避難地指南	68
(四) 國際船舶與港口設施保全章程_ISPS	69
五、本章短結_港口進入權：	70
-於國際公法，尚有爭議	
-於 IMO 及海事習慣法：原則具港口進入權	
肆、航港局相關行政規則及處分	71
一、『交通部航港局審查責任保險文件注意事項』	71
(一) 交通部航港局審查責任保險文件注意事項(112.12.15)	71
(二) 規範依據：商港港務管理規則第三條及船務代理業管理規則第十五條規定	73
1. 商港港務管理規則(112.04.46)第 3 條	73
2. 船務代理業管理規則(103.7.30)第 15 條	73



(三) 本『注意事項』之法律性質：已違法違憲	75
(四) 本注意事項之問題及評論	77
二、交通部航港局強化 P&I 審查新制實施作法	81
(一) 實施作法規定	81
(二) 本實施作法之問題及評論	82
三、禁止『The East of England P&I Association Ltd』及『Hydor AS』承保船舶入港	83
(一) 交通部航港局 110 年 12 月 29 日航港字第 1101812235 號公告及評論	83
(二) 交通部航港局 112 年 11 月 10 日航港字第 1121811736 號公告及評論	87
伍、結論與建議	90
一、結論	90
二、修正建議：『船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法』修正建議	91
參考文獻	93
附錄：	
附錄一：1999 年『船舶所有人有關海事求償責任指南 Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims』	95
附錄二：2011 年及 2014 年『接受來自保險公司、財務擔保提供者及國際 P&I 協會會員之文件指南 Guidelines for Accepting Documentation from Insurance Companies, Financial Security Providers and P&I Clubs』	99
附錄三：2001 年『關於海員被遺棄情況下提供財務擔保指南 Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers』	104
附錄四：2001 年『關於海員人身傷亡契約求償船舶所有人責任指南 Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers』	110
附錄五：交通部航港局審查責任保險文件注意事項 (112.12.15)	116
附錄六：交通部航港局強化 P&I 審查新制實施作法(111.8.24)	118
附錄七：入港船舶風險評估 SOP	123



壹、前言

交通部航港局於 110 年 12 月 29 日以航港字第 1101812235 號，以『未出面處理』為由，依商港法第 19 條第 4 項公告投保「東英格蘭船東責任保險協會(The East of England P&I Association Limited)」的船舶禁止進入我國國際商港！隔年(111 年)航港局以航港字第 1111811311 號(111.8.24)公告『交通部航港局審查責任保險文件注意事項』及『交通部航港局強化 P&I 審查新制實施作法』；再隔年的 112 年 11 月 10 日以航港字第 1121811736 號，以『保險人未實質負擔保險責任』為由，公告日起投保或續保「挪威籍保險人(HYDORAS)」船東責任險之船舶，禁止進入我國國際商港。前述諸公告及措施，從維護我國商港權益角度言，似屬不為過，但從國際法、國際海事組織相關規範及指南、保險法理、及各國目前實踐等層面，似乎就有問題，有高度的違憲疑慮。本文逐項討論各國際公約保險相關規範及國際海事組織相關指南、國際港口進出權及港口國權限等為討論後，評論前述諸公告及規範的合法性及合理性。



貳、IMO 海事強制責任保險的發展與現況

1969 年油污民事責任公約(以下稱 CLC 公約)或許是大家認為海事領域第一個導入強制責任保險的國際規範，但事實上，於 1962 年核子船舶營運人責任公約(Convention on The Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962)(以下稱 Nuclear OP 公約)第 3 條第 2 項已有相關規定，僅 Nuclear OP 公約並未生效，且之後核子商船發展走向停止，該公約不太受重視。1996 年，IMO 接續通過採取 1969 年 CLC 公約及 1971 年基金公約併合規範之『有害有毒物質民事責任公約』(以下簡稱 HNS 公約)。但無論是 Nuclear OP 公約、CLC 公約或 HNS 公約，基本上均屬單項公約，亦即僅針對特定船舶：或核子動力船舶或一定噸位以上的油輪或散裝化學品船舶；且僅針對單項責任：亦即污染責任！但於 20 世紀末期，當時國際海事組織同時正在同步發展幾個公約：2001 年燃油污染民事責任公約(以下稱 Bunker 公約)、2007 年殘骸移除公約(以下稱 Wreck 公約)、以及有關 1974 年海上旅客及行李運送公約(以下稱雅典公約)的 2002 年修正，這些公約草案所適用的對象非僅限於單項船舶，而幾乎適用於所有類型的船舶(燃油公約及殘骸移除公約)，加上責任類型已跳脫污染責任，強制責任保險規劃進一步跨足殘骸移除責任及旅客運送責任等領域。此時，由於同一艘船，可能必須面臨持有『數保險證明』的情況，國際間於 20 世紀末有著不少類似我國汽機車強制責任保險規劃之『海事全面強制責任保險』或『海事單一責任保險證明』之擬議，但最終並未成功。爾後 HNS 公約於 2010 年修正涵蓋『包裝式 HNS』，2006 年海事勞工公約之 2014 年修正也要求船舶必須針對船員死傷、遣返等責任為投保。因此，迄今為止，有海事強制責任保險規定者，有 Nuclear OP 公約、CLC 公約、HNS 公約、Bunker 公約、Wreck 公約、雅典公約 2002 年修正、以及海事勞工公約 2014 年修正。於前述單項公約發展過程中，因涉及責任保險(主要是 P&I 保險)的要求，IMO 也陸續發展出若干指南。從本文寫作角度，比較重要者並非各公約，而是這些指南。以下進行逐一介紹。

一、公約部分

一如前述，與海事強制責任保險規定者，有 1962 年 Nuclear OP 公約、1969/1976/1992 年 CLC 公約、1996/2010 年 HNS 公約、2001 年 Bunker 公約、2007 年 Wreck 公約、1974 年雅典公約 2002 年修正、以及 2006 年海事勞工公約 2014 年修正。前述公約並非全屬 IMO 體系所制定，1962 年 Nuclear OP 公約為國際海事法委員會 CMI 所主導，2006 年海事勞工公約為國際勞工組織所主導(聯合國國際海事組織協同)。IMO 體系下的公約，迄至 2024 年 2 月 28 日的生效、締約國及全球船噸佔比情況如下：²

Treaty	Title	Date of Entry Into Force	Contracting States	% World Tonnage
BUNKERS 2001	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	2008-11-21	107	95.02
CLC 1969	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution	1975-06-19	32	3.07

2 IMO GISIS: Status of Treaties, Website: <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>, last visited: 2024.2.27.



Treaty	Title	Date of Entry Into Force	Contracting States	% World Tonnage
	Damage, 1969			
CLC PROT 1976	Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	1981-04-08	53	63.17
CLC PROT 1992	Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	1996-05-30	146	97.32
HNS 1996	International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	尚未生效	14	17.73
HNS PROT 2010	Protocol of 2010 to amend the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	尚未生效	8	3.95
NAIROBI WRC 2007	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007	2015-04-14	67	80.28
NUCLEAR 1971	Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971	1975-07-15	18	21.51
PAL 1974	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	1987-04-28	23	35.05
PAL PROT 1976	Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	1989-04-30	15	34.47
PAL PROT 1990	Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	尚未生效	3	0.16
PAL PROT 2002	Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	2014-04-23	34	43.42

非 IMO 公約：

Treaty	Title	Date of Entry Into Force	Contracting States
Nuclear OP3	International Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, (Brussels, 25 May 1962)	未生效	6
MLC 20064	Maritime Labour Convention, 2006	2013-08-20	84

(一) Nuclear 公約

與核子設施/物質有關的責任公約大體上區分為二類：

- 一、為陸上類：主要為 1960 年 7 月 29 日核能領域中第三方責任巴黎公約(Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy)及其 1964 年 1 月 28 日補充議定書(下稱“巴黎公約”)，及 1963 年 5 月 21 日核損害民事責任維也納公約(Civil Liability for Nuclear Damage)(下稱“維也納公約”)
- 二、海上類：包括由 CMI 體系下制定的『1962 年核子船舶營運人責任公約(Convention on The Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962)』(1962 年 5 月 25 日訂於布魯塞爾，尚未

3 Convention on the liability of operators of nuclear ships, Overheid.nl Treaty Database, Website:<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/009108>, last visited: 2024.2.27.

4 Maritime Labour Convention, 2006, UNTC, Website:<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028006822e>, last visited: 2024.2.27.