



從「約克安特衛普規則」觀點 評我國海商法第一一〇條 共同海損之定義

鄒武誠*

要目

壹、前言	二、約安規則兼容並蓄
一、海商法第一一〇條立法說明	肆、合理：約安規則中之至上規則
二、約安規則中之解釋規則（至上規則、數字規則、字母規則的關係）	伍、處分：共同海損行為之本質
貳、「共同海損」與「共同海損行為」之關係	一、處分指「處分行爲」、「事實行爲」、「法律行爲」
一、「共同海損」的意義	二、共同海損行爲尙應包括處分行爲及負擔行爲
二、「共同海損行爲」的意義	陸、直接：因果關係不中斷
(一)卸貨與卸貨而造成之損害	一、因果關係不中斷
(二)關掉冷凍設備與關掉冷凍設備而造成之損害	二、因果關係中斷
參、共同安全或共同利益	三、間接情況也可認許爲共同海損的例子
一、海商法第一一〇條指涉「共同安全」、第一一四條指涉「共同利益」	(一)約安規則8
	(二)約安規則12
	柒、結論：海商法第一一〇條建議修法

* 僑光科技大學財經法律系副教授，東海大學法律研究所碩士、台灣大學三民主義研究所博士。感謝兩位審稿人指正，並依囑修正完畢。

投稿日期：九十八年十一月二十三日；接受刊登日期：九十九年九月二十七日

摘要

我國海商法第一一〇條於一九九九年修正，依據的是一九七四年約克安特衛普規則。但約克安特衛普規則於一九九四年、二〇〇四年又歷經兩次修正，增加了至上規則，並修正了某些觀點，我國修法未及納入。

本文依據約克安特衛普規則的觀點，先分析共同海損之構成要件，例如共同海損必須出於共同海損行為、共同海損行為必須是合理的行為、直接因果關係等，最後並提出第一一〇條修正意見，以期和國際趨勢一致。

關鍵詞：約克安特衛普規則、共同海損、海商法第一一〇條

壹、前言

一、海商法第一一〇條立法說明

何謂共同海損？各個國家有不同的法理（different states have different legal rules）規範，沒有全球一致的「習慣法」（no uniform international common law has emerged）。¹而我國海商法第一一〇條規定：「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。」本條文是定義性條款，於一九九九年修正；²其立法理由頗為詳盡，茲引用如下：³

(一)條次變更。

(二)參照一九七四年約克安特衛普規則（以下簡稱約安規則）Rule A及Rule C，⁴予以修正。

(三)現行條文規定共同海損須以船長之行爲爲絕對要件，則第三人自不敢當機立斷，採取適當之防險措施，有違共同海損之本旨。參閱：*1. Parayanni v. Grampian S.S. Co.*, 1986 1 Com. Cas. 448；*Ralli v. Troop*, 1894 157 U.S. 386；*Beatrice* 1924 A.M.C. 914；*Australian Coastal Shipping Co. v. Green*, 1971 10B. 456. 摘錄自Lowndes and Rudolf, *The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, 10th ed.

¹ FRANCIS ROSE, *GENERAL AVERAGE: LAW AND PRACTICE* (2d ed. 2005), para. 1.21.

² 我國海商法是依據約安規則1974年版修正。法制發展，參見柯澤東，海商法修訂新論，2000年11月，頁102。張新平，海商法，第3版，2009年3月，頁348。林群弼，海商法論，第2版，2007年1月，頁554-580。林群弼，論共同海損制度之沿革及展望，國立台灣大學法學論叢，第32卷第4期，2003年7月。林群弼，論共同海損債務之分擔，政大法學評論，第64期，2000年12月，頁243-244。楊仁壽，共同海損法論，2000年8月。楊仁壽，最新海商法論，第3版，2002年3月，頁454-456。

³ 梁宇賢，海商法精義，第3修訂版，2007年3月，頁435-436。立法院公報，第86卷第31期，頁573-576。

⁴ 依據我國海商法第110條立法理由，是參照約安規則A及C予以修正。但約安規則A指的是「共同海損行為」、約安規則C指的是「共同海損」。立法理由說明不精確。

By S. J. Donaldson. C. S. Staughton & D. J. Wilson (British Shipping Laws, vol. 7), London, Stevens & Sons, 1975.

(四)約安規則Rule 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. 共同海損採共同安全說，爰依其修正為現行條文。

(五)現行條文之「海難中」修正為「船舶航程期間」，乃因共同海損不一定必然發生在海難中。

(六)故意及合理處分 (intentionally and reasonably made or incurred) 乃指本於有意識之行爲，合理的轉變財產之權利，約安規則以“intentionally”代替英法之“voluntarily”以界定共同海損之必要條件，此因voluntarily不及intentionally者，後者必須係爲明知而有意使其發生。

(七)現行條文之「損害」修正為現行條文之「犧牲」(sacrifice)，以示自願故意之含意，亦係約安規則之用語，避免與一般之財產損害雷同。

該草案於立法院通過之前，一九九四年十月七日，約安規則又於雪梨會議中通過修正，即一九九四年版之「約安規則」。但我國立法院遲至一九九九年七月才通過修正海商法；之後，約安規則於二〇〇四年又修正，⁵因此，我國海商法中有關共同海損部分與國際上之新發展有點不同。

此外，有關共同海損如何分攤，同法之第一一一條規定如下：「共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例由各利害關係人分擔之。因『共同海損行為』所犧牲而獲共同海損補償之財

⁵ 其詳請參閱ROSE, *supra* note 1及CMI網頁，<http://www.comitemaritime.org>, York Antwerp Rules, 2004 (English version), 造訪日期：2010年3月10日；相關評論，參閱RICHARDS HOGG LINDLEY, COMMENTARY ON THE YORK-ANTWERP RULES (2004), 另見網頁<http://www.rhlg.com>，造訪日期：2010年3月10日。

產，亦應參與分擔。」

海商法第一一〇條提及「共同海損」、第一一一條則提及「共同海損行為」一詞，二者是否相同，饒有探究之餘地。海商法第一一〇條之立法理由既指出，共同海損的定義係由約安規則中之規則A與規則C而來，自有必要先瞭解約安規則；⁶並回顧解釋規則（Rule of Interpretation）、至上規則（Rule Paramount），藉此瞭解字母規則（Lettered Rules）和數字規則（Numbered Rules）之間的關係。

二、約安規則中之解釋規則（至上規則、數字規則、字母規則的關係）

約安規則中之解釋規則第一款⁷規定：「共同海損之計算，⁸排除與下列規則相牴觸之任何法律與習慣而適用之。」（In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.）⁹

第二款規定：「除至上規則及數字規則之規定外，共同海損之計算，應依字母規則。」（Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the

⁶ 有關約安規則A與規則C之討論，參閱本文「貳、一、及二、」部分。

⁷ 約安規則2004年版，有部分變動。在規則A、規則B、規則C等各條文之前都加上了(1)、(2)、(3)等，但於解釋規則之原有兩段文字之前，並未加諸(1)、(2)等字眼。因此，本文將解釋規則解為第1款、第2款。約安規則如有(1)、(2)等字眼者，解釋為第1項、第2項，以下依此類推。參閱楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁210。

⁸ 共同海損之adjustment，有學者稱之為「理算」，參閱柯澤東，海商法，修訂版，2006年6月，頁294。也有學者稱之為「計算」，參閱林群弼，海商法論，前揭註2，頁629。也有學者稱之為「精算」，參閱楊仁壽，最新海商法論，前揭註2，頁463。本文稱之為「計算」，係配合我國海商法第121條法文。

⁹ 1994年以前之版本，在following rules之間，本來有lettered and numbered幾個字，但在2004年之溫哥華會議中刪除。刪除後對原義不影響，只是更精簡而已。參閱ROSE, *supra* note 1, at 176.

lettered Rules.)¹⁰

因此，字母規則與數字規則的關係，可歸納如下，

(一)如果求償是依據數字規則，則必須先考慮字母規則對一般原則之規定。

(二)數字規則先於字母規則適用。但僅限於數字規則和字母規則競合時，始有數字規則優先適用之餘地。¹¹

以下藉數字規則7，說明數字規則與字母規則之關係。從法文來看，數字規則7是為了解決以下爭議而設：即船舶漂浮或擱淺時，操作船上機器是否為「特殊手段」；此外，因此致受損是否為故意使其發生，因此可以被認許為「犧牲」。(intended to resolve the question whether the running of the ship's machinery, when afloat or when ashore, is an extraordinary measure, and whether the resulting damage is intentionally incurred and therefore a sacrifice.)

數字規則7，是想解決如何處理機器或鍋爐之損害問題。它是一個獨立的請求權基礎，可以排除字母規則A之適用。不必考慮是否符合字母規則A的構成要件。因為數字規則7本身即針對類似問題，提供完整答案。¹²

由以上說明可知，依據約安規則進行共同海損之計算，必須先依據字母規則，然後依據數字規則。但如果數字規則與字母規則競合，則應適用數字規則。數字規則如果是獨立的請求權（如上述之規則7），直接依據數字規則，不必再考慮字母規則。

貳、「共同海損」與「共同海損行為」之關係

從約安規則可知，是先有「共同海損行為」，然後發生「共同海

¹⁰ ROSE, *id.*; LOWNDES & RUDOLF, THE LAW OF GENERAL AVERAGE AND THE YORK-ANTWERP RULES (12th ed. 1997), Sweet & Maxwell, London, para. 60.30.

¹¹ LOWNDES & RUDOLF, *id.* paras. PRE. 21, PRE. 07.

¹² *Id.* para. PRE. 08.

損」；有了共同海損，才有以後之各種計算、求償。

Francis Rose乙書依據國際海商判決，整理出「共同海損行為」的例子有，貨物或船上設備部分投棄（jettisoning part of the cargo or ship's stores）、切除大桅或電纜（cutting away masts or cables）、引水入艙滅火（extinguishing a fire by pouring water into the hold）、鑿沉船舶（scuttling the ship）、自願擱淺（a voluntary stranding）、將貨物放入駁船以減輕船舶重量（putting the cargo into lighters to lighten the vessel）、聘僱海事冒險之代理人（employing an agent to act on behalf of the adventure）、從事海難救助服務（engaging salvage services）、為解除船舶留置而為金錢之支付（paying money to secure the vessel's from detention）、船舶抵押或部分貨物出賣（hypothecation of the ship or sale of part of the cargo）、額外燃料之耗用（additional fuel consumption）、僱傭船舶拖帶（employment of towage services）、托起船舶以修復推進器（tipping the vessel to repair the propeller）、對第三人之財產造成損害所發生之侵權行為責任（incurring damage to property belonging to third parties and consequent tortious liability）。¹³

而我國海商法第一一〇條之法文結構，有學者認為「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」，這裡所謂之「處分」，即是共同海損行為。¹⁴有了共同海損行為，接續後文之「直接造成之犧牲及發生之費用」，當然是「共同海損」了。然而這樣的理解，是否正確而符合國際海商法上共通的概念，非無商榷餘地。以下，本文擬從海商法的發展歷史，來探究此一概念的基本意義。

一、「共同海損」的意義

最早有關「共同海損」之定義，來自英國法官，Lawrence J.在 *Birkley v. Presgrave* 案所說的：「所有損失，包括為了保存船舶和貨物

¹³ ROSE, *supra* note 1, para. 1.12.

¹⁴ 楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁51。

造成之犧牲和費用，為共同海損，必須由受惠之各方依比例分擔。」
(All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo come within general average and must be borne proportionately by all those who are interested.)¹⁵

法律條文上對「共同海損」定義，則是出現在英國一九〇六年之海上保險法 (Marine Insurance Act) 之s.6。¹⁶

共同海損 (general average loss)¹⁷ 是一種損失，由共同海損行為所造成或直接造成，它包括支出和犧牲。(General average is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.)

二、「共同海損行為」的意義

英國海上保險法就共同海損行為有如下定義：

「共同海損行為是，於危險之時，為了保全共同冒險中之財產，任何自願並合理之做成或發生的，額外之犧牲或支出。」¹⁸

而一九二四年之斯德哥爾摩會議所引進的約安規則A，即是以英國法為藍本。

¹⁵ ROSE, *supra* note 1, para. 1.1; GUENTER TREITEL & F.M.B. REYNOLDS, CARVER ON BILLS OF LADING (2005), Sweet & Maxwell, London, para. 9-060, s.38.

¹⁶ ROSE, *supra* note 1, para. 1.1. s.5.

¹⁷ 「共同海損」用在很多意思上，有時精確，有時馬虎 (loosely)。既然，average 意味著「損失」，則 average loss 是重複的用語。因此，general average loss 即是 general average。average loss 是重複用語 (tautologous)。以上參閱 ROSE, *supra* note 1, para. 1.5. 此外，我國也有學者主張，「共同海損」不如稱為「共同分擔」才更為明確、實際。參閱柯澤東，前揭註8，頁294。

¹⁸ 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.), s. Francis Rose, *op.cit.*, para.1.2. Lowndes and Rudolf, *op.cit.*, para. A.06.

排列兩個藍本可看出其相同性。¹⁹其在英文上之結構如下，

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.²⁰

二〇〇四年約安規則C，²¹對共同海損有如下之定義：「以共同海損行為直接結果之滅失，損害或費用為限，應被認定為共同海損。」²²

綜上所述可知，「共同海損行為」之結果是「共同海損」。共同海損行為是中性的，有些是貨物或船舶機器之犧牲，有些則是透過共同海損行為，貨物或船舶獲得保全。但，共同海損可能是滅失、或損害、或費用。其關係對比如下：

共同海損行為：犧牲（sacrifice）或支出（expenditure）。（約安規則A）

共同海損：滅失（losses）、損害（damages）、費用（expenses）。（約安規則C）

詳言之，共同海損包括：

¹⁹ ROSE, *supra* note 1, para. A.06.

²⁰ 1974年、1994年之約安規則A，內容相同，2004年規則A內容仍然相同，但於前面加了(1)，此處從2004年版，參閱ROSE, *supra* note 1, at 176. 此處所徵引之英文結構，參閱LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. A.01.

²¹ 1994年之約安與2004年之約安，在規則C部分相同，但分別在「項」之前，加上了(1)、(2)、(3)。參閱ROSE, *supra* note 1, at 178.

²² Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

1. 由共同海損犧牲而造成之滅失 (loss)。
2. 由共同海損支出而造成之損害或責任 (liability)。
3. 由共同海損行為直接所造成之損害。²³

當然，這中間還必須有「直接結果」(direct consequence)²⁴之關係。

然共同海損行為與共同海損之間之區分，有時不容易理解，必須找實務上的例子加以說明，始易明瞭其間細微之差距：

(一)卸貨與卸貨而造成之損害

以約安數字規則12為例說明，該規則係規範「貨物從船上卸下」之情況：。卸貨行為是「共同海損行為」。卸貨因不可避免 (necessarily) 造成「損害」(damage) 或「部分滅失」(partial loss)，則是共同海損。²⁵

又例如，船舶處於漏水中，需要修復，為了共同安全進港，必須卸貨。卸貨也是為了全體之共同安全，所以是共同海損行為。因卸貨所致不可避免之損害、滅失，是共同海損。²⁶但如果貨物沒有危險，而卸貨只是為了讓船舶可以修復，其貨物之滅失是單獨海損 (particular average loss)。²⁷

(二)關掉冷凍設備與關掉冷凍設備而造成之損害

又例如，用水滅火、關掉冷凍設備，是共同海損行為。隨後造成貨物損害是共同海損行為之直接結果，即共同海損。²⁸

由以上說明可知，「共同海損行為」和「共同海損」在約安規則

²³ ROSE, *supra* note 1, para. 1.4.

²⁴ 這裡所謂之「直接」，指的是字母規則的直接，但實務上，數字規則中也有「間接」發生的例子，參閱本文「陸、三」部分。

²⁵ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 12.01.

²⁶ *Id.*

²⁷ 有判例，參閱Hamel v. P. & O. Steam Nav. Co. (1908) 2K.B. 298, Lord Alverstone C.J.; LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 12.01. s.4.

²⁸ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 3.25.

上是兩個不同的觀念。

參、共同安全或共同利益

一、海商法第一一〇條指涉「共同安全」、第一一四條指涉「共同利益」

我國海商法第一一〇條構成要件之一是：「為求全體財產之安全。」依據立法理由說明：「共同海損採共同安全說，爰依其修正為現行條文。」²⁹這是採約安規則A之定義，即for the common safety。但，我國海商法第一一四條又規定：

「下列費用為共同海損費用：

一、為保存共同危險中全體財產所生之港埠、貨物處理、船員工資及船舶維護所必需之燃、物料費用。

二、船舶發生共同海損後，為繼續共同航程所需之額外費用。」（以下略）

從第一一〇條來看，就共同海損的意涵而言，我國立法所採是英國法系的「共同安全」，即共同安全主義。但第一一四條卻將「（為保存共同危險中全體財產所生之）港埠、貨物處理、船員工資及船舶維護所必需之燃、物料費用」及「船舶發生共同海損後，為繼續共同航程所需之額外費用」也納入，則又有大陸法系與美國法所採之「共同利益」的原則，³⁰因為進入避難港後，船貨平安，共同安全問題不再存在。此二條文如後體例所述，有採取不同立法例的情形。

而這其中涉及「共同安全」（common safety）與「共同利益」

²⁹ 參閱本文「壹、一、」部分。

³⁰ LINDLEY, *supra* note 5, at 4. 我國學者楊仁壽教授分別「字母規則」及「數字規則」，認為前者為基於英國共同安全主義，後者基於法國共同利益主義。參閱楊仁壽，最新海商法論，前揭註2，頁455。

(common benefit) 之爭，在約安規則的規定中，不僅「為共同之安全」(for the common safety) 插入定義中，而且加入「避免——危險」(for the purpose of preserving from peril)。但在數字規則中，有數個例子，卻採行「共同利益主義」，即「共同冒險之利益」(benefit of the adventure)。³¹ 二者的概念範圍是否同一，爭議尚存，至2004年之溫哥華會議仍未獲得解決。³²

³¹ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. A.90.

³² LINDLEY, *supra* note 5, at 4. 2004年溫哥華會議召開之前，國際海法會(Comite Maritime International, CMI)成立了一工作小組，該小組對國際海上保險人聯盟(International Union of Maritime Insurers, IUMI)所提出之約安修正案進行研究，並將IUMI的草案，送交給21個會員國之相關海商法協會請問修正意見，結果意見相當分歧。IUMI的修正意見是將「共同利益」排除在共同海損之外。但在21個會員國之回覆中，10個贊成維持共同利益原則，7個贊成排除，4個本身意見分歧無法達成共識。以下是各方反應之正反意見摘錄：

一、主張排除共同利益的觀點：

1. 大多數的船體及貨物保險人主張共同利益原則應廢除。其聲音應受到重視。
2. 就應付海上意外而言，共同海損是非必要的、昂貴的、不公平的方式。根據保險人M. Marshall在1996年曾針對1,700個共同海損計算書作研究，該研究並在1999年更新資料，據研究，每年向保險人求償共同海損之金額約3億美元。其中一成是計算費用，利息及佣金又占了一成。八成的案件被認為(acknowledged)或被認為(considered)是船舶而且是(或者是)船舶所有人之過失所導致。但是，全部費用之六成至六成五是由貨主負擔。
3. 計算過程很費時，依據上述的M. Marshall研究，要7年時間，預期有95%的案子可以結束。三分之二的案子可以在宣布共同海損後的2年內結案。
4. 船舶所有人會說，沒有保險理賠，一旦發生鉅大的損失的話，他們無法負擔。其實幾乎所有的「新的」責任，現在都已有保險了。即使目前沒有的，也會在市場需求下陸續開辦。
5. 有人建議「應考慮共同利益觀念已有相當歷史」，但反對將共同利益納入共同海損之歷史也可以回溯140年以前。
6. 有人認為1994年版才修正不久，又要修正太快了點。但1994年版，海上保險人幾乎沒有提出什麼主張，所以很多保險人認為IUMI必須提出自己的看法。
7. 如果船舶不堪航，貨主可以拒絕分攤共同海損。在此情況下，宣布共同海損，根本就浪費時間和金錢。
8. 有些船舶所有人過去濫用約安規則，而得到不公正之利益，如當船舶在

避難港時，依據約安，薪資可以被認為是共同海損，於是船舶所有人利用簡單之修理，即宣布共同海損。

9. 包括薪資、燃料、避難港費用是不公平的，而且與字母規則C抵觸，因為它是遲延而造成之滅失或費用。

二、反對排除共同利益的觀點：

1. 共同海損是建基於合作的原理上，如果分攤不受共同利益規則所規範，則一旦發生了危險，對於各種費用之分攤，各方當事人勢必訴諸於個別契約。這將帶來嚴重遲延之風險和其他滅失，但在目前之系統下，這種情況不會發生。
2. 目前的約安是從共同安全移轉至共同利益，反應了很多迫切情勢的要求，它無法確切指出時段，因此保留住共同利益原則，可以避免紛爭。
3. 目前的系統是船貨於危險中衡平的妥協，在大多數的個案中，因為有了這種系統，航程得以完成。
4. 船舶所有人不認為他們應如IUMI建議中所主張的應負擔額外的成本，他們會強烈反抗。
5. 應考慮長遠的歷史和共同利益原則之角色。任何新規則之引入都會有新的詮釋和成本負擔。
6. 如果共同利益原則被放棄或被限制，會使得約安的齊一性和全球接受性受到影響，會使得新的載貨證券和傭船契約會多元化，結果船舶所有人會向貨主收取各種名目的費用。但在共同利益規則下，很多費用會依比例由各方當事人分攤。
7. 每次約安新修正，都會併入載貨證券和傭船契約，如果修正頻繁（不到25年），這會造成流通之各種版本的載貨證券和傭船契約的混亂。海損計算人員估計，在2002年之共同海損個案中，有六成用的是1974年約安。
8. 排除共同利益原則是由於很多個案的濫用所致。但「疑難案出壞法」（hard cases make bad law），這種不應該出現的案子，不應以排除共同利益為手段，而應增加補充條款來使得原則之濫用受到合理之防止。如1994年約安之引入至上條款。在該條款中，「合理」的詮釋減少了濫用。
9. 與替代費用有關的規則F併用，共同利益的費用在商業上很重要。在轉運或拖帶至目的地的費用，來取代貨物之處理費用，或其他共同利益之費用，使得貨物能比採取其他手段的方式更早到達目的地。目前的貨物保險單，只涵蓋貨物於中途港之轉運費用，而不及於航程由於長久修理之遲延。
10. 如果是船舶不堪航或其他貨物滅失或受損之責任，規則D可以適用。目前約安提供的架構好處是，航程結束後法律辯論可以上場。依據約安，成本之分配可以作成，責任議題可以事後再決定。
11. 如果共同利益原則被放棄，如貨物處理不再是約安範圍，則很多費用由船舶所有人負擔，有些情況是由船體保險人負擔。結果很多貨物可能被

英國法之傳統是，共同海損要與共同安全所產生者，始予承認，例如保存貨物或船舶，要涉及共同冒險。但大陸法系國家著眼於商業考量，擴大其概念，即安全地從事海上冒險，即「共同利益」，而所謂共同利益，語意有點模糊（*somewhat vaguely*）。³³大陸法系的共同冒險的觀念對船舶所有人有利，即把共同海損費用也帶進了後續航程之所需。但在英國法，這通常都是船舶所有人要負責的。³⁴這是兩者不同之處。

「共同安全」與「共同利益」之間，也有顯著重疊。³⁵以下舉約安規則第十一條(a)項規定³⁶說明。第十一條(a)項條文是：「船舶駛入避難港或避難地，或折返裝載港或裝載地之航海延長期間，合理發生之船長、高級海員或普通海員之薪津、給養及所消耗之燃料、貯藏品，以及進入該地之費用，依第十條第(a)項之規定，得認係共同海損者為限，得認為共同海損。」³⁷

遺留在避難港。

12. 依據IUMI的意見，很多成本將被排除在共同海損之外，但仍會落在其他保險人的身上，轉船費用、水手薪資、港口費用可能都需要另外保險。

13. 在某些個案中，要分辨犧牲或費用究竟是為共同安全而支出，或為共同利益而支出，是有困難的。例如，船舶在海上起火，即使已經進了港口，貨物仍可能悶燒或有危險。某些卸貨可能是基於共同安全，某些卸貨則可能是為了修理（共同利益）。而目前的這套約安規則運作良好。

以上參閱CMI YEARBOOK 2003, at 276-86. 另參閱<http://www.comitemaritime.org/year/2003/>, REPORT BY THE CMI INTERNATIONAL SUB COMMITTEE ON GENERAL AVERAGE, 造訪日期：2010年3月10日。

33 ROSE, *supra* note 1, para. 1.21.

34 *Id.*

35 *Id.* para. 1.22; 另見本文註釋32。

36 約安規則第11條第(b)項以下，在2004年有修正，但與本文無關，茲從略。參閱ROSE, *supra* note 1, at 189. 相關評論，參閱LINDLEY, *supra* note 5, at 4.

37 “Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule10 (a).” 譯文從楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁401。

「依第十條(a)項之規定，得認係共同海損者為限，得認為共同海損」，第十條(a)項之規定是：

「船舶因遭遇意外事故、犧牲或其他特殊情事，為共同之安全，必須駛入避難港或避難地，或折返裝載港或裝載地時，其駛入該港或該地之費用，得認為共同海損。其駛入或折返後，船舶裝載原貨物之全部或一部駛離該港或該地時，其駛出該港或該地所需相當費用，亦得認為共同海損。」³⁸

對照約安規則第十條第(a)項及第十一條第(a)項可知，在後者的情況下，得認為是共同海損者，必須以前者為要件，即「為共同之安全」，³⁹必須駛入避難港或避難地，或折返裝載港或裝載地」。

這其中所涉及的即是，究竟是必須為了共同安全所造成的損失，始可視為共同海損？還是只為了共同利益所造成的損失，皆可如是認定。如基於前者，進入避難港或避難地，是為了共同安全，但進入避難港或避難地以後，即無危險，則以後發生之費用，即不可認為是「共同海損」。這就是英國法和大陸法之爭的所在。

例如，滯留在避難港之薪津及給養，很多國家認為是共同海損，而折向避難港也是。但英國從來不認為此種支出是共同海損，其理由有二：

(一)到達避難港，共同海損很快終止。此後所發生之費用不是作業之成本，而是為了修繕而滯留在港。因此，依據運送契約，本來即是船舶所有人（運送人）之責任。

³⁸ 10(a) “When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.” 譯文從楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁395。

³⁹ 依據Lowndes與Rudolf等人的觀點，在本句中，for the common safety是重要的字眼（important words）。參閱LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 10.36.

(二)依據英國早先發展的原則，構成共同海損，費用必須是「額外的」，而非通常之費用。

換言之，船員對貨物之服務是全程的，正像船舶應該提供之服務一樣，貨主是付了運費的。船舶所有人本來即應多負一點負責。⁴⁰

二、約安規則兼容並蓄

英國法系與大陸法系之爭，最後在約安規則中獲得解決，即約安規則第十一條第(a)項：「依第十條第(a)項之規定，得認係共同海損者為限，得認為共同海損。」換言之，依第十條第(a)項之規定，如果不得被承認為共同海損者，以後之各種費用當然也不是共同海損。

但，反觀我國海商法第一一〇條明示「共同安全」的原則，但第一一四條又有「共同利益」的影子，而我國海商法共同海損章又不區分數字規則與字母規則，對照第一一〇條及第一一四條研讀，顯得前後突兀。⁴¹

肆、合理：約安規則中之至上規則

約安規則中的「至上規則」規定：「在任何情形下，所為或所發生之犧牲或支出，若不合理不予認許。」(In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.)而依據解釋規則，至上規則凌駕於數字規則和字母規則之上。

至上規則是一九九四年引進約安，是因應一個有爭議的判決而來，即一九九一年的 *Corfu Navigation v. Mobil Shipping* 案 (Alpha

⁴⁰ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 11.01.

⁴¹ 同此說，請參閱林群弼教授的見解。林教授認為：「我國現行海商法第110條，係僅根據1974年約克安特衛普規則字母規則中規則A所為之規定，採共同安全主義之立法，而忽略其數字規則中規則第10(b)條及規則第11(b)條所採共同利益主義之立法，不無見樹不見林之憾。」參閱林群弼，論共同海損之損失範圍，國立台灣大學法學論叢，第31卷第1期，2002年1月，頁145。

號)。

英國法庭對該案之判決，引發了極大的關注 (sharp focus)。在該判決中，法官認為，當船舶擱淺，為了使之再浮起 (共同海損行為)，而致機器之損壞，造成了共同海損。如果依據數字規則七而求償，不必適用規則A之合理性要求，因此在企圖使船舶再浮起，即使不合理之使用機器，仍應判決勝訴。⁴²

約安規則A(1)明明規定了對「合理性」之要求，但由於判決時 (即一九九一年) 是規範在字母規則；而依據解釋規則第二項規定：「除至上規則及數字規則之規定外，共同海損之計算，應依字母規則。」也就是說，在適用上，數字規則優先於字母規則。

而合理性雖有規範，但規定在規則A，因此在該判決中，法官認為船長的作為依據規則七，雖不合理，也應認許為共同海損。很多人的觀點是，該判決雖然不幸，但論及規則的結構，是正確的。⁴³

受Alpha號判決的影響，在一九九四年會議中，多數出席代表認為，應修改規則使其清晰。在合理性方面，不論是依據字母規則或數字規則，任何犧牲或支出都必須合理。美國代表提出「至上條款」的建議，即是針對合理性而來。會議接受了美國代表的建議，即增訂了至上條款，使「合理性」成為必備條件。⁴⁴從此以後，不論是依據數字規則或依據字母規則，合理性成為鐵律，Alpha號判決的情況不會再發生。

伍、處分：共同海損行為之本質

我國海商法第一一〇條：「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

⁴² LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. PRE. 21.

⁴³ It was the view of many that the decision, although unfortunate, was correct as a matter of construction of the Rules. *Id.*

⁴⁴ *Id.* para. PRE.22.

犧牲及發生之費用。」「處分」究為何義？

一、處分指「處分行為」、「事實行為」、「法律行為」

有學者指為處分行為，⁴⁵也有學者認為雖為處分行為，但實指「共同海損行為」，包括事實行為（貨物投棄、故意擱淺），或法律行為（貨物質賣、船舶拖帶）。⁴⁶

投棄（jettison，物權消滅，處分行為）的確是共同海損犧牲中典型的例子。如英國法庭即認為：「共同海損之基礎設立於羅地海法。但論及條文，不過是投棄而已。」（General average is founded on the Rhodian law; which, however, in terms did not extend further than to cases of jettison.）⁴⁷在實務上，貨物投棄，依據規則A得請求認許為共同海損。⁴⁸在 *Milward v. Hibbert* 案中，船上之甲板上載著豬隻，後來投棄，判決對船舶之保險人要分攤共同海損。⁴⁹

但從英國海上保險法或歷年的約安規則來看，在「共同海損行為」之定義上都沒有「處分」或「處分行為」的用語。⁵⁰從實務來看，⁵¹共同海損行為應包括處分行為、負擔行為，甚且包括侵權行為，所謂負擔行為，指的是「以發生債權債務為其內容的法律行為」，如買賣、租賃。⁵²

⁴⁵ 張新平，前揭註2，頁350-351。張教授引述Donaldson的觀點：「如船長海員已完全棄船者，船舶以外之他人為謀船舶、貨物安全而為之處分行為，不認為共同海損。」

⁴⁶ 楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁50。

⁴⁷ *Anderson v. Ocean S.S. Co.*, (1884) 10 A.C. 107 at 114. 參閱LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. A.04. s. 14.

⁴⁸ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 1.01.

⁴⁹ *Id.* para. 1.06.

⁵⁰ 參閱本文「貳、二」部分。

⁵¹ 參閱本文「貳」部分。

⁵² 負擔行為與處分行為之區別參見王澤鑑，民法總則，修訂版，2009年6月，頁282-285；王澤鑑，債法原理（第一冊），修訂版，2001年3月，頁338。

二、共同海損行為尚應包括處分行為及負擔行為

本文認為，約安規則A中所謂的「犧牲」應為處分行為，至於「支出」應為負擔行為，即「以發生債權債務為其內容的法律行為」。至於兩者可以區別如下：

「貨物之犧牲或船舶之部分犧牲，通常是在極端危險或逼近之危險發生，而為了解除共同危險，當時沒有其他手段可以採行。另一方面，支出，假設在進入避難港的情況，可能於修復設備或在不同港口中處理貨物時，遲延於一較短時間，而必須考慮最便宜或最有效的作為。」⁵³依此規定，共同海損行為可能以以下兩種形式出現：

(一)財產物理上之犧牲，例如：貨物之投棄、船舶引擎為了使觸礁後再度浮起使用後之損壞、附隨之佣金（約安規則第二十條）、利息（第二十一條），計算費用。

(二)支出，即各種花費，如買賣、租用拖船、僱傭勞力。⁵⁴

以上的貨物之投棄是動產拋棄，是處分行為，⁵⁵而買賣、租賃（拖船）、僱傭（勞力）其實是負擔行為。

本乎此，我國海商法第一一〇條之所謂「處分」用語似不精確。本文的建議是把「處分」改為「犧牲或支出」。

陸、直接：因果關係不中斷

有了上述之「共同海損行為」，就發生了「共同海損」嗎？不一

⁵³ A sacrifice of the cargo, or of any part of the ship, will generally be made only in times of extreme emergency and imminent danger, and when there is really no other alternative if the common adventure is to be saved. On the other hand, an expenditure (for example the putting into a port of refuge) can often be delayed for some short time while the facilities for repairs of cargo handling at various ports in the area are considered, and the cheapest or most efficient course of action decided upon. LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. A.27.

⁵⁴ *Id.* para. A.93.

⁵⁵ 參閱王澤鑑，民法物權（第一冊），修訂版，2001年10月，頁77。

定。必須「以直接⁵⁶結果之滅失、損害或費用為限」之因果關係為要件（約安規則C）。

前述之英國一九〇六年之海上保險法，已成為該國法典化的法律，可應用在海上冒險之各方及依據保險單求償之基礎，依該法規定，共同海損「必須導因於或直接」之共同海損行為（*caused by or directly consequential on the general average act*）才可以求償。一九二四年約安規則第一次制訂時，其文字即出現必須是「直接結果」之字眼。⁵⁷但何謂「直接結果」？學理上曾有爭辯。⁵⁸

一、因果關係不中斷

英國法庭有個案可助詮釋，即 *Australian Coastal Shipping Commission v. Green*。該案中之原告，即拖船之船舶所有人，對兩艘在海難中之船舶 *Bulwarra* 和 *Wangarra* 拖救。

每個拖船契約都是依據英國的「標準拖帶條件」（*Standard Towing Conditions*）契約規範，該契約條款對求償條款有廣泛規定，而對拖船人有利。

在拖船過程中，每根纜繩都斷了。*Bulwarra* 完全滅失。*Wangarra* 救回來了，但發生救助費用。而拖船所有人依據補償條款請求相關費用。

該訴訟對 *Bulwarra* 部分，拖船所有人敗訴，船舶所有人對之費用提出抗辯。但對 *Wangarra* 部分則是拖船所有人勝訴，包括訴訟費用。後來，船舶所有人對上述之船體保險人（*hull insurers*）依據比例請求賠償，保單依據的是一九五〇年約安規則。⁵⁹

Mocatta J. 判決，依據約安規則，由於拖船所有人之纜繩斷裂，是

⁵⁶ 在字母規則中，限於直接結果。但在數字規則中，可能有間接結果被認許為共同海損之情形。參閱本文「陸、三、」部分。

⁵⁷ *LOWNDES & RUDOLF, supra note 10, para. C.03.*

⁵⁸ *Id. paras. C.04-C.06.*

⁵⁹ *Id. para. C.23.*

共同海損行為之直接結果，即拖船所有人之責任，是由於纜繩之斷裂而來，因果關係未中斷（not to break the chain of causation）。這個判決在上訴法院受到支持。Lord Denning M. R.還分辨了其中關係，即「所謂直接，是後來發生之結果，從共同海損行為而來因果關係未中斷；間接是指，因果關係受到介入的或外來的原因所切斷。」⁶⁰

相關觀點可以引述Lord Denning M. R.於*Australian Coastal Shipping Commission v. Green*案中之陳述：

「船長於從事共同海損行為，應該合理之預見，隨後之災難（拖帶之繩子斷裂、傷及拖船之推進器）可能發生……或有一點可能，則隨後而來之意外不打破因果關係。減失或損害是共同海損行為之直接結果。」⁶¹

簡言之，英國法庭對約安規則C之第一段效果簡化如下，即如果從共同海損行為而來之隨後結果，沒有任何外來因素切斷，這就是「直接」；而且，船長應該合理先有預見外來原因，這種原因即使有一點點可能性（as a distinct possibility），這種情形仍是「直接」。⁶²

二、因果關係中斷

哪些情況下，因果關係會中斷呢？實務上的例子有：

在*Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Eisenerz GmbH*案中，貨物於避難港中卸載、再裝載時發生了損害，船舶所有人必須分攤損失（約安規則第十二條）。但是，後來發現是由於船長（還有其他人）之疏忽，未能監督貨物作業。即，因果關係中斷，損失不是「直接」來自共同海損行為，而是由於船長等人之疏失。結果，貨主依據債務不履行請求全部賠償。（recovered in full for breach of the contract

⁶⁰ Direct consequences denote those consequences which flow in an unbroken sequence from the act: whereas indirect consequences are those in which the sequence is broken by an intervening or extraneous cause. *Id.* para. C.24.

⁶¹ *Id.* para. 7.12.

⁶² *Id.* para. C.25.

of carriage)⁶³本案例中，即因果關係中斷。

三、間接情況也可認許為共同海損的例子

共同海損限於共同海損行為為犧牲或支出之直接造成之犧牲或費用，才可認許，已如前述。但這僅規範字母規則。

如果是依據數字規則，則有些情況不限於直接發生之結果。

(一)約安規則8

例如約安規則8：「船舶於擱淺中，貨物、船舶燃料及貯藏品，或其中任何一項，因共同海損行為而卸載時，其為減輕載重、使用駁船及重裝（如發生時）等額外費用，與因此所致海上共同冒險財產之一切滅失或損害，得認為共同海損。」⁶⁴依據本規則，即使是間接造成的損害，也可認許為共同海損。因為：

一九七四年之約安規則8原條文如下：“When a ship is ashore and cargo and ship’s fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.”

比較新舊條文差異處是，原條文為“sustained thereby”，新條文是“to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof”。依據學者的見解，新條文中之“in consequence”翻譯成「被……導致」（caused by），或「結果」（as a result），這個字之意義很寬廣，包括「直接」與「間接」之結果。（the term is undoubtedly sufficiently wide to include both direct and indirect conse-

⁶³ *Id.* para. C.26.

⁶⁴ When a ship is ashore and cargo and ship’s fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average. 譯文從楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁393。

quences)。但比較規則C，則任何滅失或損害等，必須出於「共同海損行為」之直接結果。⁶⁵

(二)約安規則12

類似情形發生於規則12：「因貨物、燃料或貯藏品之搬移、卸載、入棧、再裝載及堆存所致貨物之損害或滅失，只有在該等措施所需費用得認係共同海損時為限，得認為共同海損。」⁶⁶

上述為一九九四年修正後之條文，其一九七四年條文為：

“Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.”

卸貨會導致損害，可能有三個理由。

1. 船舶漏水，急著卸貨。
2. 在非一般卸貨的地方卸貨；如船舶太大，或不適合某種貨物卸下，或輔助工具不適當。
3. 貨物之本質所致，如煤炭，自然損耗。

以上之損失是否要限於直接結果才可以認為是共同海損呢？要看規則修正後之真義。

以上之損失，即使是間接結果所致，仍被認為是共同海損。因為約安規則12於1994年以“in consequence of”替代以前所用之“caused in the act of”用語。新條文雖用consequences，但並未說明，共同海損結果是否限於直接因果關係。

如上所述，貨物之滅失可能包括，處理大宗物質致物質破裂或滅失，如煤炭，這是直接因果關係；但如果是在岸上處理時失火，是間

⁶⁵ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 8.30.

⁶⁶ “Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.” 譯文從楊仁壽，共同海損法論，前揭註2，頁409。

接因果關係。從法條架構來看，可以認許為共同海損者，似乎應限於處理貨物之直接因果關係。但學者Lowndes和Rudolf認為，這不像字母規則規定之斬釘截鐵（this is by no means certain）。⁶⁷

此外，貨物貯藏也有滅失風險，例如，

1. 倉庫失火。
2. 倉庫屋頂被風吹走。
3. 駁船於出發時碰到大風沉沒。

以上所述都是間接結果，因為因果關係被外來原因所干擾，這種隨後而來之滅失或損害，通常不視為共同海損。但是，如果事先已經知道，貯藏之設備不足或不適當，則另當別論。所以，即使是間接因果關係，仍可能被認為是共同海損。例如：

1. 倉庫老舊，屋頂破裂，雨水浸入。
2. 駁船防水布不防水。
3. 食物、飲料、有價值之東西等被小額偷竊。⁶⁸

柒、結論：海商法第一一〇條建議修法

依據上述立法理由可知，我國海商法第一一〇條對於共同海損之定義是來自約安規則A，但是約安規則A指的是「共同海損行為」（general average act）：

「共同海損行為」必須是故意及合理之發生。再者，只及於字母規則，但不及於數字規則。其實針對合理及直接結果，數字規則中有些例外的情況。

茲先以表格說明如下：

	原 則	例 外
合 理	字母規則	數字規則（不合理）
直 接	字母規則	數字規則（間接）

⁶⁷ LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 10, para. 12.11.

⁶⁸ *Id.* para. 12.14.

即「合理」是原則，但規定在字母規則中，依據以前之判決，在數字規則中曾有不合理的情況也可認許為共同海損的例子；⁶⁹至於「直接」也是規定在字母規則中，但在數字規則中，有可能發生間接的情況。⁷⁰

綜上所述，本文建議：修正海商法第一一〇條，⁷¹茲將修正條文、現行條文、修法理由說明排列如下：

海商法第一一〇條建議修正條文對照表

修正條文	現行條文	修法理由說明
<p>第一一〇條 「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，所為故意及合理之犧牲或支出，而直接造成之滅失、損害或費用。」（第一項）</p> <p>「於前項情況下，船舶進入避難港，為求全體財產之共同利益，所發生之費用亦同。」（第二項）</p>	<p>第一一〇條 「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。」</p>	<p>1. 所謂之合理，是依據二〇〇四年、一九九四年約安規則之「至上規則」（RULE PARAMOUNT）而來。即不論是依據字母規則或數字規則之情況，如不合理，不予認許為共同海損。即明訂第一一〇條第一項之法源為約安之「至上規則」而非現行字母規則A及C。</p> <p>2. 依據約安規則，先有共同海損行為，後有共同海損。本文主張之修法乃配合目前第一一〇條法文，「犧牲或支出」為共同海損行為，「造成之滅失、損害或費用」為共同海損。此外，「犧牲或支出」為約安規則A之用語，「發生之滅失、損害或費用」為約安規則C之用語。</p> <p>3. 約安字母規則為基於共同安全，數字規則為基於共同利益。為與海商法第一一四條呼應，明訂基於共同利益也是共同海損。但以基於共同</p>

⁶⁹ 參閱本文「肆」部分。

⁷⁰ 參閱本文「陸」部分。

⁷¹ 整體而言，本文主張，海商法中之「共同海損」章宜配合約安之修正，分成三節：第一節將解釋規則、至上規則納入，訂為「通則」；第二節納入約安字母規則，為「基本條款」；第三節納入約安數字規則為「特別條款」。在通則中，明確說明「基本條款」與「特別條款」之關係。

修正條文	現行條文	修法理由說明
		<p>安全而進入避難港後發生之費用為限，但間接費用⁷²應限縮範圍，認許為共同海損者，以符合約安規則第八條與約安規則第十二條之情況為限。即第二項於修法理由中明訂範圍。</p> <p>4. 第一項「處分」二字刪除。因為共同海損行為尚包括處分行為、負擔行為、侵權行為。又現行條文中之「犧牲」，為約安規則「共同海損行為」用語，我國把它在「共同海損」中，不宜。</p> <p>5. 明示，我國之共同海損章，是扣合約安規則之「共同全安」及「共同利益」原則，如此，第一一〇條及第一一四條才不致有前後文不連貫之憾。</p>

共同海損制度本身複雜，是海商法的核心問題之一，我國立法條文又很精簡，想要在區區的十六個條文中（海商法第一一〇條至第一二五條）盡括約安規則，難免瞻前顧後，掛一漏萬。但本文認為，至少應該把它修正得更符合學理，這樣才可以在理論上，和約安規則中之解釋規則、至上規則、數字規則、字母規則的關係前後一貫。

⁷² 同此說，請參閱林群弼教授的見解。林教授認為：「我國現行海商法第110條規定，其用語為直接造成之犧牲與發生之費用，因有直接二字，往往導致國內某些學者誤以為，處分與保存之間應採因果主義，因此海商法第110條中之直接二字應予刪除，以符國際公約及諸先進國家之立法潮流。」林教授主張將「直接」修正為「額外」或「特殊」，以避免其範圍之擴張，違反立法潮流。參閱林群弼，前揭註41，頁145；林群弼，論共同海損制度之沿革及展望，前揭註2，頁63。又，本文所以主張在修法理由說明欄中明示：「依據約安數字規則，有些間接發生之費用可能被認許為共同海損。」是預為未來法官認法用事時，得透過立法解釋得知，只有在符合約安規則之數字規則相當情況時（如規則第8條及規則第12條），才認許間接費用為共同海損。因此，不違反共同海損範圍不擴張之世界潮流。

參考文獻

一、中 文

(一)專 書

1. 王澤鑑，民法物權（第一冊），修訂版，自版，2001年10月。
2. 王澤鑑，民法總則，修訂版，自版，2009年6月。
3. 王澤鑑，債法原理（第一冊），修訂版，自版，2001年3月。
4. 林群弼，海商法論，第2版，三民，2007年1月。
5. 柯澤東，海商法，修訂版，自版，2006年6月。
6. 柯澤東，海商法修訂新論，自版，2000年11月。
7. 張新平，海商法，第3版，五南，2009年3月。
8. 梁宇賢，海商法精義，第3修訂版，自版，2007年3月。
9. 楊仁壽，共同海損法論，自版，2000年8月。
10. 楊仁壽，最新海商法論，第3版，自版，2002年3月。

(二)期刊論文

1. 林群弼，論共同海損之損失範圍，國立台灣大學法學論叢，第31卷第1期，2002年1月，頁75-146。
2. 林群弼，論共同海損制度之沿革及展望，國立台灣大學法學論叢，第32卷第4期，2003年7月，頁207-274。
3. 林群弼，論共同海損債務之分擔，政大法學評論，第64期，2000年12月，頁241-281。

(三)其 他

- ◎立法院公報，第86卷第31期，頁573-576。

二、英 文

1. LINDLEY, RICHARDS HOGG, COMMENTARY ON THE YORK-ANTWERP RULES (2004).
2. LOWNDES & RUDOLF, THE LAW OF GENERAL AVERAGE AND THE YORK-ANTWERP RULES (12th ed. 1997).

3. ROSE, FRANCIS, GENERAL AVERAGE: LAW AND PRACTICE (2d ed. 2005).
4. TREITEL, GUENTER & REYNOLDS, F.M.B., CARVER ON BILLS OF LADING (2d ed. 2005).

From the Point of View of York Antwerp Rules to Discuss the Defi- nition of GENERAL AVERAGE in the Article 110 of Maritime Law

Wu-Cheng Yen^{*}

Abstract

In 1999, the article 110 of Maritime Law of the Republic of China (Taiwan) was amended according to York Antwerp Rules 1974. Actually, York Antwerp Rules was amended in 1994, adding RULE PARAMOUNT and in 2004, modifying some points, respectively.

According to York Antwerp Rules, the author discusses the definition of GENERAL AVERAGE in the Article 110 of Maritime law, such as, the general average originating from general average act, general average act being a reasonable one, direct chain of causation. The author also makes a suggestion to modify the Article 110.

Keywords: York Antwerp Rules, General Average, the Article 110 of Maritime Law

^{*} Associate Professor, Department of Financial and Economic Law, Overseas Chinese University.

Received: November 23, 2009; accepted: September 27, 2010