

## 海運全櫃貨物水濕問題

/ 林武雄

### 壹、問題之提出

某甲貿易商從大陸東莞以CIF貿易條件，出口一個二十呎全櫃之高級皮鞋至英國，於卸貨時發現貨物發霉，經查發現貨物有水濕痕跡。幸而，某甲有向乙保險公司投保貨物運輸保險，投保之保險條件為英國協會貨物運輸(A)條款〔Institute Cargo Clause 一九八二(A)一般簡稱ICC (A)〕、附加戰爭(Institute War Clauses)、罷工險(Institute Strikes Clauses)、千禧年除外條款(Computer Millennium Clause)，承保航程為：自被保險人指定倉庫起至受貨人在英國之倉庫為止。試問：

(一) 何種水濕情況可以獲得保險理賠？

(二) 若投保條件為ICC B、C條款則有何不同？

(三) 若投保條件ICC一九六三(All Risk)、(W.A.)、(F.P.A)又有何不同？

關鍵詞：全櫃運送、汗濕、固有瑕疵、貨物性質、英國協會條款、勞伊茲船舶貨物保險單、

### 單獨海損，主力近因。

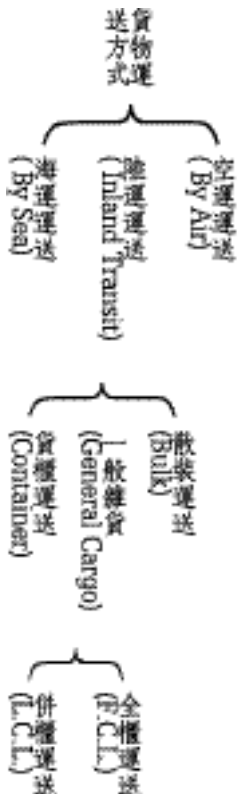
#### 貳、前言

##### 一、討論模式

1. 在討論貨物運輸保險之前，我們首先應對貨物運輸的方式有所了解，該種運送方式的特點為何？常發生哪些實務上的爭議？應調查何種證據？這樣才能發現真實，並以此為基礎來討論法律以及契約責任。
  2. 了解損失原因及類型後，我們才能繼續討論保險人的賠償責任，而討論保險人的賠償責任不外乎是法律及契約責任。
  3. 最後，我們須依案例事實去探討法律及契約規範，並據以判斷保險人是否需負賠償責任。
- 二、本文討論範圍
- 一般的貨物運送方式可分為海運、陸運、空運運送，在海運運送又可再分為散裝、雜貨、貨櫃運送，而貨櫃運送又分為全櫃運送及併櫃運送，此為傳統海運運輸方式之分類。

本文討論之重點以海運全櫃運送為主，主要是因為在全櫃貨物運送中，除了非常少數情形外，全櫃貨物大部分情況是由賣方自己裝載、堆存於貨櫃中，再將貨櫃轉交運送人，在一般運送中，運送人並不負責裝載、堆存。因此，一般而言，在全櫃運送情形下，貨主負擔較重之舉證責任及風險，所以撰寫本文提醒貨主及相關貿易人士在處理時應注意之事項，避免糾紛產生。

至於戰爭、罷工險、千禧年除外條款，一般貨主不易遇到，較不具實用性，暫不列入本文探討範圍。



### 整、貨物受損之類型與分析

#### 一、貨物水濕之分類

在討論貨物水濕問題之前，我們首先對水濕種類進行分類，確定貨物損失屬於何種型態或種類，再與保險契約互相對照，以便瞭解損失原因

是否在保單承保範圍，可不可以獲得保險理賠。

譬如說以市場上最常使用到的 ICC 一九八二(A) 或 ICC 一九六三 (All Risk) 承保條件為例，在下列圖中之一般類型水濕 (Water Damage) 並沒有任何保險單除外規定之適用，即屬於保單承保範圍，應可獲得保險理賠。同理，(External Causes) 外部原因引起之汗濕，應依損失之原因來討論，若損失之原因沒有除外規定之適用，亦應屬承保範圍。至於汗濕 (Condensation or Sweat Damage) 若是因貨物本身之固有瑕疵 (譬如含水量過高) 或貨物性質所致者 (Inherent vice or nature of the subject-matter insured)，保險公司應不負賠償責任。茲用圖表說明如下：



二、事故原因之分析

(一) 依據上圖的分類，一般類型的水濕，約可分為下列幾種類型：

1. 氣候危險：運輸之貨櫃頂部有破洞，雨水或海浪自頂部滲入貨櫃頂部，以致浸濕內部之貨物，迄開櫃時才發現水濕。
  2. 海上危險：貨櫃完好但底部有水漬痕跡，通常為貨物於運送途中，遇到惡劣天候或在駁船轉運時，海水、淡水侵入貨櫃，致使貨物受損。
  3. 陸上危險：貨櫃於內陸運送期間淹水。常見到狀況為：貨櫃場處於地勢低窪地區，遇到洪水時，容易積水而淹到貨櫃，致使貨櫃面的貨物水濕。
- (二) 至於外來水分入侵所引起的汗濕類型，大約可分為下列幾種：
1. 貨櫃本身太老舊或修補太多次：貨櫃本身雖然並沒有破洞，但因修補過太多次或太老舊，以至於遇到下大雨時貨櫃仍然會滲水，只是水量不多、水濕狀況也並不嚴重，若現

場人員不注意貨櫃狀況的話，在卸貨當時是並不容易察覺貨櫃有問題，再加上事後，貨櫃已交還櫃場，無法由櫃場的貨櫃交替驗收單(Equipment Irregularity Interchange Receipt, 簡稱E.I.R.)確認貨櫃外觀是否有明顯的破損。

2. 貨櫃外觀完好，且沒有任何淹水痕跡：由於造成此種狀況的原因有很多。常見到的例子如下：

- (A) 貨物在裝櫃前淋到雨水，但仍予以裝櫃運送。
- (B) 貨櫃場位處低窪地區，且排水設施不良，遇到下大雨就容易造成地面短暫淹水，由於貨櫃底部通常為木板鋪成，底盤高度也不高，因此很容易就淹到貨櫃底部，貨物再透過木板吸收水分，最後經海上長途運輸，造成汗濕狀況。
- (C) 貨櫃在轉運時或在駁船作業時遇到下大雨，因為排水不及，亦可能造成短暫水分侵入貨櫃，而不被發現。
- (D) 貨櫃櫃門之膠條老舊、破損，致雨水滲入。最後一種類型是因為貨物本身之固有瑕疵或

性質所引起的損失，典型的狀況為：受貨人在收貨時，發現到貨物發霉或外觀有出汗現象，但貨櫃完好，並沒有任何破洞或老舊的異常狀況，底部亦沒有水痕，總體來看水濕或水氣亦含量並不大，且航程中亦沒有意外事故發生之報告。

一般而言，這些受損的貨物種類，都有共通的特性，通常可再依水份的來源，分為兩大類：

1. 貨物或包裝材本身含水分：例如穀物類、水果類、機械類之包裝木材、木材類等。
2. 貨物或包裝材本身不含水分：如皮革類、水泥、紙類、棉花、鋼品類，有易吸收水氣之特性或貨物性質特殊，通常這些貨物在生產或包裝時需經過特別處理程序，否則易造成汗濕現象。

遇到上述案例時，我們調查的重點應在於水分究竟從何而來？亦即造成汗濕是因為包裝材料本身的問題或者因為貨物本身的固有瑕疵，或者是貨物包裝前、裝貨前是否按照國際上包裝之通常習慣予以晾乾、烘乾所致。又譬如：穀物在收割時或鋼品出廠時是否經過適當的晾乾或烘乾再予以裝船？是否有先處理過再包裝？皮革、木材

類在出貨前也應經過適當處理程序，這些都是平常貨主應注意的事項。所以貨物若屬上述易汗濕種類時，應要求員工特別注意貨物的處理，包裝公司特別注意包裝過程，並與船公司或包裝公司討論包裝是否合適。畢竟事前預防比事後處理更能有效減輕損害。

肆、案件應調查事項與應備妥之文件

一、案件應調查事項

在損失發生後，貨主或被保險人應盡力，也有義務去協助保險公司調查事故原因，並應採取合理措施避免損失繼續擴大，並採取減少損害之措施，並非把事情推給保險公司處理，由保險公司或公證公司單獨去調查，畢竟保險公司並非貨物運送契約的當事人或關係人，貨主才是運送契約當事人，因此很多海運相關文件的獲得，也必須要出貨人或受貨人配合才能拿到，畢竟越快完成調查工作，貨主也越快拿到賠款。茲提出幾點調查重點，供大家參考。

1. 貨物出口地之調查：
  - (A) 貨物或包裝之木條於裝船前是否有經過特殊處理（如：煙燻、烘乾、晾乾等程序），瞭解



- 貨物及包裝是否符合一般國際標準，如果有  
的話，則應提供此種證明文件。
- (B) 出口地之天氣數據（主要是要了解在運輸過  
程是否曾遇到大雨，內陸運輸期間是否可能  
遇到洪水）。
- (A) 2. 航程途中之調查：  
應瞭解船舶航行中是否遭遇惡劣天候，若曾  
遭遇惡劣天候的話通常會有海事報告（Sea  
Protest）或應取得貨櫃存放位置的船舶積載  
圖（Stowage Plan），以便瞭解貨櫃存放在哪  
裡等資訊，這對於損失原因的調查會有很大  
的幫助。
- (B) 貨物若有經過轉船（transshipment）時，則  
要取得當地氣候數據，及瞭解駁船（Barge）  
轉船時的情況。
- (A) 3. 卸貨地之調查：  
應取得貨櫃交替驗收單（E.I.R.），以便了解貨  
櫃交還櫃廠時之外部是否有明顯破損狀況。
- (B) 卸貨時貨櫃之狀況及發現損失時貨物之照  
片。
- (C) 水分化驗之報告。
- 以上只是簡單介紹遇到類似案件之調查重

- 點，讀者欲再進一步研究，可向其他專業人士請  
教或自行參考其他書籍。
- 二、貨物運輸保險應備妥之索賠文件
- 保險公司為使被保險人瞭解損失應備妥何  
種基本文件，都會在保單上以「紅字印刷」，  
下列文句：為使賠案能儘速處理，被保險人  
或其代理人應盡力提供下列相關理賠文件  
(To enable claims to be dealt with  
promptly, the Assured or their Agents are  
advised to submit all available supporting  
documents without delay, including when  
applicable) ..
- (一) 索賠函 (Letter of Claim)。
- (二) 保險單正本或保險證明正本 (Original  
Policy/Certificate of Insurance)。
- (三) 附裝船資料的商業發票副本 (Original or  
certified copy of Shipping Invoice,  
together with shipping specification  
and/or weight notes)。
- (四) 提單正本/運送契約副本 (Original or  
certified copy of Bill of Lading and/or  
Contract of Carriage)。



- (五) 公證報告或其他損失程度證明文件 (Survey Report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage.)。
- (六) 受貨人與運送人或相關人等對受損貨物之索賠往來信函 (Correspondence Exchanged with the Carriers and other Parties concerned regarding the liability for the loss or damage)。
- (七) 運送人或有關方面出具承認責任之破損證明文件 (Duly signed Documentary Evidence From the Carrier or other Responsible concerned Parties to Substantiate their Liability for the loss or Damage)。
- 以上文件中，以第五項公證報告及其他損失證明文件與第六項受貨人與相關人對受損貨物之索賠往來信函較為重要，簡單說明如下：
- 我國海商法五十六條規定：貨物經有受領權人受領，推定運送人以交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限：
1. 提貨前或當時，已經以書面通知運送人。
  2. 提貨前或當時，貨物受損狀況經共同檢驗

- (Joint Survey)，並作成公證報告。
3. 貨物受損不明顯時，而於提貨後三日內以書面通知運送人。
  4. 在收貨文件上已註明毀損或滅失（此即一般人通稱之破損報告「Damage Report」）。
- 本條規定的意思是說，即然受貨人都把貨物都接受了，也沒有提出意見或報告來異議，那麼法律就認為貨物「應該」收的時候就是好的了，當然自己也可以提出相當反證，來佐證自己的說法，但在一般實務上很難成立，因為「事過都已境遷」了嗎！畢竟貨物在「提貨前或當時」的狀況是很難還原的！
- 除了海商法五十六條以外，我國海商法第一百五十一條規定：「要保人或被保險人，自接到貨物之日起，一個月內不將貨物受損害通知保險人或其代理人時，視為無損害。」這個從條文來看這可是一個非常嚴格的規定，因為「視為」可是不容舉證推翻的，法律上只能認定為貨物無損失，換句話說保險人可以主張：貨物受損時沒有通知保險人或其代理人，因而保險人無庸負賠償責任。

由上述可知，受貨人發現貨物受損時應即刻以書面通知運送人及保險人，保留索賠權利 (Reserve Claim Rights)。否則若損失不在貨物運輸保險單承保範圍內，無法從保險公司那裡獲得理賠，船公司那邊又忘記保留索賠權，也無法提供貨物在提貨時已受損之證明文件，此時可能兩邊都無法索賠，落得「兩頭空」的下場。

伍、保險公司之責任基礎  
就保險公司之責任基礎，可分下列兩點來討論：

一、法定責任範圍  
(一) 保險人之賠償責任

1. 就保險標之物之毀損滅失及費用負擔賠償責任。  
依我國海商法第一百二十九條(與保險法第八十三條內容相同)規定：「保險人對於保險標之物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損滅失及費用，負擔賠償責任」。就法定責任範圍而言，我國海商法僅作概括性規定，即保險人原則上必須對因海上之危險及事變負責。
2. 就減免損失費用之償還。

海商法第一三三條規定：「保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。」

保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負擔償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的之價值，仍應償還之。

保險人對於前項費用之償還，以保險金額為限。但保險金額不及保險標之物之價值時，則以保險金額對於保險標的之價值比例定之。由本條可知保險人對於避免或減輕損失費用亦須負擔償還責任。

1.(二) 保險人不負賠償責任事由

1. 保險人就要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失免責。  
海商法第一三三條規定：「因要保人或被保險人或其代理人之故意或重大過失所致之損失，保險人不負賠償責任。」
2. 要保人或被保險人違反裝運通知之義務。  
海商法第一三二條規定：「未確定裝運船舶

之貨物保險，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱、裝船日期所裝貨物及其價值，立即通知於保險人。不為通知者，保險人對未為通知所生之損害，不負賠償責任。」

### 3. 保險人之破產。

海商法第一三三條規定：「要保人或被保險人於保險人破產時，得終止契約。」契約終止後之損失，保險公司無須負賠償責任，自不待言。

### 二、契約責任範圍

在保險實務運作中，因法條中有一「除契約另有規定外」一語，排除了法條之適用，給予保險人自行決定承保範圍，允許保險人可以根據承保危險的多寡與保險費率的高低，設計不同種類的保險單，供被保險人選擇。所以，在保險契約沒有違反法律之強制或禁止規定情況下，保險人之理賠責任仍必須回歸到雙方訂定之保險契約來處理。

### 陸、海上貨物運輸保險契約之意義及種類

#### 一、海上貨物運輸保險契約之意義

如前述，海上貨物運輸保險單之條款也會依承保危險之多寡，設計成基本類型之保單(如 ICC All Risk, WA, FPA, ICC A, B, C)，然後被保險人可以再根據貨物之種類、性質、地域、運輸方式、保險利益之種類等等，加保各種附加危險。(譬如本篇題目所述之戰爭、罷工險、千禧年除外條款等附加險)；簡單的說就好比你去餐廳吃飯時，可以只點主菜，也可以點前菜、甜點、飲料等，每個人可以根據自己之需求來點菜。因此投保的保險條件不同，在承保危險範圍也會有明顯不同，對被保險人的影響不可謂不大，被保險人應謹慎選擇之。

### 二、貨物運輸保險契約之種類

(一) 目前國際市場上通用的海上貨物運輸保險契約，基本上在各國實際承保作業基本上都是用英國倫敦保險人協會(The Institute of London Underwriters, 簡稱ILU)所制訂的「英國協會條款(Institute Clauses)」可依制訂之時間先後，主要可分為兩種：

1. 「一九六三年協會貨物保險基本條款」(Institute Cargo Clauses 1963, 簡稱





ICC 一九六三)及配合該「基本條款」使用之「勞伊茲船舶貨物保險單(The Lloyd's S.G. Policy Form)」，簡稱S.G. Form。

2. 「一九八二年協會貨物保險基本條款」(Institute Cargo Clauses 一九八二)習慣上簡稱ICC 一九八一，以有別於以前的ICC 一九六三)，兩者最大的差別就是：ICC 一九六三必須和S.G. Policy一起使用，因為危險事故是記載在S.G. Form上，而ICC 一九八二則是可以單獨使用。

(二)、一般而言，依據保險契約的承保範圍，可再細分下列兩點來討論：

1. 「列舉式」承保條件(譬如：ICC 一九六三W.A.、F.P.A.、ICC 一九八一(B)、(C))：它的意義就是把保險單所要承保之危險事故列舉出來，沒有列舉到的就不保。簡單的說，就是列在「除外不保事項」保險人固不需負責，即使沒有列在「除外不保事項」內，保險人也不需負擔賠償責任，保險人只承保列舉之危險事故；換句話說，列舉之除外不保事項，其目的主要只是在限制、補充保險單之規定而已。在實務上，海上貨物運輸保險可再分下列兩種

保單類型來討論：

(A) F.P.A.(Free From Particular Average，直譯的意思是「不承保單獨海損」，俗稱「平安險」)、ICC W.A.(With Average，直譯的意思是「承保單獨海損」，俗稱「水漬險」；而「Average」在海上保險指的是損失而言)，由於目前實務運作上，除了少數出口到印度、東歐、南歐、中南美洲因押匯規定必須使用舊式保單以外，目前實務上已不多見，故不詳細討論。

(B) 關於ICC 一九八一(B)、(C)承保內容因列舉承保危險事故甚多，請自行參照保單條款，查閱危險事故是否在保單的列舉承保範圍來判斷。

2. 「概括式」(譬如：ICC 一九六三(All Risk)，ICC 一九八一(A))的承保條件：指的是概括地對承保的危險事故敘述，除了表列之「除外不保事項」之危險，其餘危險都在承保範圍之內。因此，危險事故發生時，被保險人須先舉證貨物交運時完整無暇，損失是在航程中發生某種偶然事故或災害所致即可，此時保險人若欲免責，則須證明，損失係由何種除外不保事故所造成。

### 柒、貨物運輸保險契約之討論與解答

一般類型之水濕及外來事故所引起之水濕，若損失原因並無 ICC(A) 一九八一、ICC (All Risks) 一九六三除外不保事項之適用，則可得到保險理賠（請參考附表：A、All Risks與一、四損失類型交叉對照）。若損失是因貨物本身之固有瑕疵或貨物性質所致之損害（請參考附表：A、All Risks與五、六損失類型交叉對照），一般會被認為是除外不保事項，單純吸收大氣中之濕氣時，應依個案情況，審慎認定是否屬貨物性質所致。

第(一)小題中某甲投保之保險條件為 ICC (B)、(C)，如前述，是屬於「列舉式」保單，對於保單責任的有無，必須按事故是否在保單所列範圍內為斷，故應先查看保單內容，瞭解個別案件中，造成損失的原因是否有在列舉的承保事故中。經查閱保單的列舉事故之後發現：只有 ICC (B) Clause 一、二、三有承保海水、湖水、河水侵入所致之損失，但有問題的是，該條是否包括雨水侵入所致之損失呢？依過去舊的水漬險 (W.A.) 保單條款並不承保淡水所致之損失（請參

考附表：按 B 類與一、二、三損失類型交叉對照），自此次修訂 ICC (A) 保單時，特別考量到目前保險人常將保險單承保航程的擴大到內陸運輸期間，故而特別增定本款；最後以文義解釋來講，保單文義明確，海水、湖水、河水、雨水明顯屬不同概念，故在 ICC (B) 承保條件底下，雨水所致之損失不在承保範圍。另外值得注意的是：ICC(B) 將保險範圍擴張到海水、湖水、河水侵入船舶、「運輸工具之裝載 (conveyance container)」、「儲存處所 (place of stowage)」所引起之毀損或滅損即可，不限定受損地點必須在「船上 (vessel, craft) 或交通工具上 (conveyance, liftvan)」，即使在陸上被洪水或海水漲潮淹沒都在保單承保範圍。比較有疑問的是何謂「儲存處所」(place of stowage)？一般學者都解釋為：符合貨物之特性及種類的倉庫或類似處所，如貨物之堆存習慣是儲存在無遮棚之處所者，仍應可解釋為「儲存處所 (place of stowage)」。個人以為，依文義解釋與目的解釋，也可得到相同結論，蓋因本款先列舉承保危險之內容，再作概括定義；一般承保時，對承保

之貨物種類也並沒有特別限定，所以也可解釋為：符合國際貨物運輸之一般儲存方式，都屬本款之「儲存處所」。

最後，若承保條件為ICC (C)時，基本上C條款並不承保任何貨物水漬之損失，但可合理歸因於(reasonably attributable to)船舶或駁船擱淺、觸礁沈沒或傾覆(Clause 1.1.1)；或船舶或駁船與除了水以外之任何物體之碰撞或觸撞(Clause 1.1.4)，則為例外規定，因其理賠之依據係根據Clause 1.1.2及Clause 1.1.4兩款來理賠。必須澄清的是，這上述兩款之損失是屬於主要海難事故，在一般之貨物保險單都會承保在內，因此而產生之損失及費用，也都保單承保範圍，即然全部都保了就沒有討論價值了，所以不列入圖表討論。據查，一、六之損失狀況不在保單所列舉之承保範圍內，故皆無法獲得理賠（請參考附表：按C類與一、六損失類型交叉對照）。

在第三小題中，若投保條件是平安險(F.P.A.)時，由於FPA只承保保單後面所提到之「特定單獨海損」（即特定部分損失之意），保單未列舉之「主要海難事故」的部分損失則不在保

單承保範圍，換句話說就是保單未承保到的主要海難事故，都必須要全損的情況才能理賠。故在附圖所提六種損失狀況中，惡劣天候非屬保單承保之主要海難事故，所以必須在「惡劣天候導致海水入侵所致之全損」這種情況下才能獲得理賠，其餘狀況者因不屬於海上固有的危險[Perils of the Seas]概念內，不在保單承保範圍（請參考附表：按FPA與一、六損失類型交叉對照）。

在投保條件是水漬險(W.A.)時，因WA與FPA區別在於WA對特定分損以外損失也予以賠償。除了在備忘錄條款(memorandum)所規定外適用一定的小額損害免賠比率外(但目前市場上，幾乎都沒有使用免賠率的條件)，簡單的說WA並沒有免賠率的限制，故只要是一惡劣天候引起海水入侵所致之損失」都能獲得理賠，而附圖損失類型一、三、五、六狀況，同理也不屬於保單定義之「Perils of the Seas」不在保單承保範圍。至於第四種損失類型，必須依損失發生原因是否為第一種損失類型造成來判定，譬如船隻行途中遇惡劣天候海水侵入船艙灌入貨櫃，此時水份在貨櫃中因冷熱氣候作用，加上長途航行，致使貨物受損。

換句話說，必須按損失「主力近因」來判斷損失是否為「惡劣天候導致海水入侵所致之損失」（請參考附表：按WA與一六損失類型交叉對照）。  
 捌、檢討與建議

保單責任的判定所需考慮的因素很多，包含保險承保條件、貨物在運輸過程之狀況、現場之證據調查，最後找出最有可能造成損失之原因。

另外，在汗濕類型的案子，要區分水份究竟是因外部原因引起或因貨物本身或性質所引起的，在案子處理上本來已經是很困難的，如果貨主在收貨發現貨物受損時，又未保留貨櫃及現場，以及在出貨時沒有保留裝貨之證據，加上損失發生時也沒有立即通知保險公司或其代理人，以致於調查困難，導致彼此對於損失原因認定有很大的爭議。因此平時應加強現場人員對貨物入倉時的流程控制與遇到貨物損失時應如何處理的標準程序，最好要有標準作業手冊，並加以落實。對於國外出口商在出貨時的包裝及出口程序，要求符合國際標準的作業程序，以保障品質以及避免損失的發生。

玖、附表

造成水濕的原因及類型 (Cause of Loss)	海上貨物運輸保險契約之種類		
	All Risks	ICC 1 九六 III W.A.	F.P.A.
一、惡劣天候導致海水 (Heavy Weather) 侵入所致之損失	○	○	○
二、潮水、河水 (Tides, River Waters) 侵入所致損失	○	×	×
三、雨水或其他水份 (Rain or other Waters) 侵入所致損失	○	×	×
四、外部原因引起之汗濕 (External Causes)	○	△	△
五、包裝材含水分引起之汗濕 (Packing Materials)	×	×	×
六、貨物本身性質引起之汗濕 (Natural of the cargo)	×	×	×

圖例：○表示承保，×表示不承保，△表示依情況而定。

(本文作者：產險從業人員)