

論海上保險之適航擔保

蔡信華

壹、問題提出

海上保險屬於保險契約之一種，而置於保險法中，凡海商法無特別規定者，依保險法規定補充之（海商法第 126 條）。而海商法有規定，保險法亦有規定時，則依海商法規定優先適用之（保險法第 84 條）。故海商法規定之海上保險，為保險法之特別規定。然而，現行海商法之海上保險章僅有 27 條條文，且非強制規定，而居於補充地位，乃於當事人間就保險事宜未約定時，以海商法之規定為補充適用或解釋。海上保險具國際性，全球普遍接受之保險契約所用保險單為勞依茲海上保險單（Lloyd's marine policy），即倫敦協會條款（Institute Clauses），而依英國之 1906 年海上保險法（Marine Insurance Act 1906, MIA）及 2015 年保險法（Insurance Act 2015）為法律解釋及適用。海上保險在英國海上保險法與倫敦協會條款均設有「適航性擔保」（warranty of seaworthiness）之規定，但我國海商法之海上保險章與保險法皆未加以規範，因此，海上保險契約之適航擔保條款究竟應該如何適用？即生問題。

貳、船舶適航性之法定義務

維持船舶之適航性（seaworthiness），

為海上運送人之首要義務。適航性源自於海上運送契約之規定。所謂海上運送之適航性，係指船舶於發行時，得承受預定航程之通常海上風險，而將所運送之貨物安全運抵目的地。關於船舶適航性之履行，為運送人或船舶所有人之基本義務，不得以契約條款約定減輕或免責，故為強制責任。依我國海商法第 62 條規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對下列事項，應為必要之注意及措置：1、使船舶有安全航行之能力。2、配置船舶相當船員、設備及供應。3、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。」運送人「應為必要之注意及措置」一詞，我國法乃參考海牙規則第 3 條第 1 項規定要求運送人對船舶應盡必要之注意及維護措施，即為善良管理人之注意義務，我國法雖未明文規定，但應如海牙規則為相同之解釋。運送人如無法證明船舶具海商法第 62 條所定適航性，即其已為必要之注意及處置，縱有海商法第 69 條免責事由之發生，仍不得主張免責（參照最高法院 106 年度台上字第 411 號判決）。

參、適航擔保於海上保險之法理基礎

一、船舶適航擔保之規定

於英國法之適航性為默示擔保 (implied warranty)，即運送人就其船舶應以合理且按其所知悉之方式，就特定航程之通常危險得以因應者，始為具適航性。關於船舶適航性之默示擔保，英國海上保險法第 39 條規定，在航程保險，應默示擔保船舶於航程開始時具有為所投保之特定海上風險之適航性 (第 1 項)；保險契約生效時，如船舶停泊於港口內者，應擔保船舶於風險開始時有足夠設備，承受港內之通常危險 (第 2 項)；保險契約承保之航程如分屬不同航段，於各航段中船舶須有不同種類之供應或設備者，應默示擔保於每一航段開始時，船舶應具適航性 (第 3 項)；船舶在所有方面足以合理因應特定承保航程之通常危險者，視為具適航性 (第 4 項)；定期保險就任何海上航行階段並無船舶適航性之默示擔保，但被保險人明知其船舶於開航時已處於不適航之情形者，保險人對可歸因於不適航所致損失不負補償責任 (第 5 項)。

在定期保險契約就任何海上航行階段並無船舶適航性之默示擔保，因定期保險契約之船舶可能正位於海上航行，船舶所有人不能對船舶為有效控制。定期保險契約，保險人若以船舶不適航為由主張免責，則應舉證證明符合下列三項要件：(1) 船舶開航時已處於不適航之情形；(2) 損失係可歸因於船舶不適航所致；(3) 被保險人

主觀上明知船舶不適航的事實。然而，如損失非由船舶不適航所致，或被保險人對船舶不適航不知情者，則保險人仍須負補償責任。

二、適航擔保與保險責任之法理關係

英國海上保險法對於船舶適航性之默示擔保制定詳細規範，其目的主因海上航行有其特殊且極高的危險性，若船舶未能具有合理之適航能力而出航，對於船舶上的人命與財產顯然欠缺保障，且船舶係由船舶所有人 (被保險人) 管理，若無適航性之默示擔保，船舶所有人極可能疏於管理船舶，引發心理危險 (morale hazard) 而失去保險制度的危險管理功能。保險契約，乃最大善意契約，並避免道德危險之發生，凡契約之訂立及履行，即應本於誠信善意精神之本旨，以資決定保險人是否得以免除責任或解除契約，否則使得保險分攤風險之精神喪失；而船舶適航性關乎船上人命安全、貨物財產之保障、海洋環境污染之防制，本來即為為運送人或船舶所有人之基本義務，本質上即與保險契約為最大善意契約之本旨相符。倘若無適航性擔保之規範，即會伴隨諸多難以預料之危險，影響保險人難以合法評估風險，進而破壞保險制度之運作。

三、違反適航擔保之法律效果

(一) 除外條款？

除外條款 (exclusions)，係指限制保險契約承保範圍之不保事項，凡是在保險

契約中所列舉之除外不保危險，即非保險人所承擔之承保風險。當保險事故係因除外不保危險所造成者，保險人即不負賠償責任。海上保險領域中，在船東責任保險（P & I insurance）的承保範圍通常約定船舶不適航為除外不保事項，保險人於於船舶所有人（被保險人）違反船舶適航性之期間，不負保險責任。保險契約內容所列舉的除外條款，目的在於藉此限制保險事故之範圍，保險人以契約條款明文排除其所不欲承保之危險。列舉除外的危險，保險人即不負保險責任，不論該危險的發生是否可歸責於要保人或被保險人。然而，適航擔保乃課予被保險人對船舶應盡必要之注意及維護措施，遵守船舶適航性之法定義務，已非等同於除外條款之意義在於限制保險事故的範圍，如此推論之下，適航擔保之法律性質尚難被認定是屬於除外條款。

（二）保險法第 68 條之特約條款？

海上保險法之擔保制度，係源自於英國法，海上保險之擔保條款可分為明示擔保（express warranty）條款與默示擔保（implied warranty）條款。依英國海上保險法第 33 條第 2 項規定：「擔保得為明示或默示。」，同法第 35 條規定：「明示擔保得以任何可推知擔保意旨之文字為之。明示擔保須於保險單內聲明，或表達載入保險單之附件中。除非相互抵觸，明示擔保不排除默示擔保。」。明示擔保依據英國海上保險法規定，其應載明於保險契約，

或載入保險契約之附件。契約條款從其用語得推出含有擔保之意圖者，即可視為擔保條款。默示擔保則為海上保險所特有之規定，其雖未用文字明確載於保險單上，但默示擔保係依法律之規定，應為契約雙方當事人共同瞭解，和明示擔保係保險人對特殊情況而特限制危險者，實質上仍有差異。要之，默示擔保為法律所規定被保險人應履行特定事項之擔保，主要即指船舶適航性之擔保（參照英國海上保險法第 39 條規定）。

違背默示擔保義務時，如海上保險之要保人或被保險人對其船舶於發航前、發航時或保險契約生效前違反適航性之義務時，則保險人不負責任。在被保險人違反擔保之期間，保險契約停止效力（suspension of cover），除非保險人就擔保條款之違反為棄權（waive），自違反擔保時起即不負保險責任，須於擔保條款之違反已為補正之後，保險人始能繼續承擔保險契約之責（英國現行法就違反擔保之法律效果，係依據英國 2015 年保險法第 10 條第 2 項規定：保險人對於被保險人補正保險契約違反之擔保（明示或默示）前，所生之損失、或導致事故發生者，不負任何責任。）。惟保險人對於違反擔保前所發生之損失，或擔保之違反係可補正，且已經補正者，仍須負擔補償責任（參照英國 2015 年保險法第 10 條第 4 項規定）。此處所稱違反擔保之補正，乃指擔保所涉及之風險已完全回復至當事人原來考量之相同狀態，或被保險人已停止違反擔保之狀

態。(參照英國 2015 年保險法第 10 條第 5 項規定) 因此，保險人對於保險事故發生得以主張免除責任之期間，僅限於被保險人違反擔保之後，直到被違反之擔保已經完成補正為止。

按我國保險法第 66 條規定：「特約條款，為當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款。」同法第 67 條規定：「與保險契約有關之一切事項，不問過去現在或將來，均得以特約條款定之。」我國保險法上特約條款的義務，是專指當事人承諾履行的特定義務，自然是指基於當事人「約定」的義務而言，因此只相當於英國海上保險法之明示擔保，不及於默示擔保。就法律效果而言，依我國保險法第 68 條之規定，當被保險人違反保險契約的特約條款時，保險人得解除契約，其危險發生後亦同。解除權之行使，保險契約將溯及既往失其效力，此處不區分該特約條款違反係保險事故發生前或發生後，亦不論特約條款違反與保險事故或損害範圍間之因果關係是否存在，不問要保人或被保險人有無故意或過失，我國保險法均容許保險人解除契約並據以不負保險責任。再者，我國保險法並無補正之制度，由保護被保險人權益之觀點，我國就特約條款規定之法律效果，實則較英國海上保險法之擔保制度更為嚴厲，實有不妥。因此，船舶適航性之默示擔保，實際上是基於英國海上保險法規定所形成之法定義務，其法律性質與效果皆與我國保險法之特約條款有所不同，應予辨明。

(三) 本文見解：肯認英國倫敦協會條款 (Institute Clauses) 之適用

船舶適航性之默示擔保，原則上係依英國海上保險所特有之規定，而未用文字明確載於保險單上。但有可能因被保險人未注意而違反，因此現今之協會保險條款 (e.g. Institute Time Clauses, Hull) 即將適航性等默示擔保於保險契約中以明示條款呈現，促使被保險人注意。由於協會保險條款係源自英國法，於解釋該條款時，理當參酌英國海上保險法之相關學說判解。協會保險條款本身具備國際性與共通性，長期以來乃是在契約當事人共同認可的契約基礎上所發展，基於由普遍遵守的原則和規則，形成海上保險實務慣例，其規範型態係以商事實務之商人法 (lex mercatoria) 之實務為主，為商人間之法律。

實務上，於海上保險契約法之領域，保險單契約條款之標準化，及當事人間約定援用英國法律為契約準據法，產生契約法之效力，作為保險契約之解釋或適用。例如：國際貿易海上保險之 2009 年協會貨物險條款，於契約標準化條款約定適用英國法與慣例，英國法律不但指 1906 年海上保險法、英國 2015 年保險法、契約法等有關規定，也包括法院所作的判決。由於我國海商法之海上保險章與保險法皆無適航擔保之規範，且其性質與效果皆與我國法之特約條款有所不同，形成我國法律漏未規定之情形，本文建議以英國法為法理，將適航性擔保解釋為船舶所有人（被保險

人)之法定義務，並且承認英國倫敦協會條款約定以英國法律為契約準據法之效力。

肆、結論及建議

船舶適航性與保險責任之法理關係，在我國海商法之海上保險章與保險法皆未加以規範，在我國保險法解釋上即生爭議。因此，海上保險契約之適航擔保條款應如何正確適用，實有檢討及修正海商法之必要。對此，台灣海商法學會所擬之海商法修正條文，即增訂擔保條款。於海商法學會擬定之海商法修正草案第 188 條規定：「被保險人應擔保其保險之危險為合法，並應擔保其保險之危險於其得以掌控之範圍內，以合法之方式執行。船舶之定期保險，被保險人知船舶不適航仍使其航行，對不適航所產生之損失，保險人不負補償責任。船舶之航程保險，被保險人應擔保船舶於航程每一階段開始時有適航性。船舶承保其港內之危險者，被保險人並應擔保船舶於開始承保時，適於抗拒港內通常發生之危險。貨物或其他動產之航程保險，被保險人應擔保船舶於航程開始時有適航性；並應擔保船舶有適合於載運該貨物或其他動產至保險契約預定目的地之能力。被保險人違反擔保責任者，保險人對於違反期間發生之損失，不負保險責任。」其修正理由謂：「一、本條新增。二、參考英國 1906 年海上保險法第 41 條，增訂本條第 1 項合法性默示擔保(implied warranty of legality)之規定；參考英國

1906 年海上保險法第 39 條 Warranty of seaworthiness of ship 之規定，增訂第 2 項及第 3 項：船舶適航性默示擔保規定(英國 1906 年海上保險法第 39 條第 4 項規定：『A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.』船舶於各方面均合理地適於抗拒承保航程通常發生之危險，為具有適航性。)；參考英國 1906 年海上保險法第 40 條第 2 項，增訂第 4 項貨物保險相關默示擔保之規定。並參考英國 1906 年海上保險法第 33 條第 3 項，增訂第五項違反擔保之法律效力規定，俾資週延。三、第 5 項參考美國海上保險法通常之規則：被保險人違反其擔保之責任者，保險人於違反之期間，不負保險責任。並參考英國法 Insurance Act 2015 此部分規則修正。」，殊值贊同。

本文作者：

銘傳大學風險管理與保險學系

專任助理教授

政治大學風險管理與保險研究所

法律組博士

