

談海上保險的自負額

邱重盛

一、前言

保險契約為損害填補契約，目的在使要保人或被保險人因保險事故所受損失能獲得賠償，使其在經濟上能恢復至保險事故發生前之狀態。在海上保險業務上，被保險標的發生意外事故時，被保險人因此產生損失或責任，保險公司僅對超過自負額(Deductible)的部份負賠償責任。

一般來說，設立自負額的目的在於減少不必要的小額賠償，使保險公司能專注於大額案件，一來可以降低保險公司的理賠成本，二來自負額對於保險費率有制約作用，自負額高則保險費率就低，藉由自負額的調整，可以因而降低保費，進而減輕被保險人的負擔。而且要求船東承擔自負額的損失，船東對於船舶的管理會更加強，更注意對船舶的保護與損害防阻。

二、何謂自負額？

海上保險自負額一般可分為扣減式自負額及起賠式自負額：

扣減式自負額

當損失大於雙方所約定的自負額時，保險公司的理賠金額為損失總金額減去自負額。或稱絕對自負額(Deductible)，所謂“絕對”，是指即使損失超過規定的自付額，保險人也要將其扣除。

起賠式自負額

當損失大於雙方所約定的自負額時，

保險公司的理賠金額為損失總金額。或稱相對自負額(Franchise)，所謂“相對”，是指損失在規定的自負額以下時，保險人不賠，但一旦超過它，保險人就全額賠付，不作扣減。

目前，自負額有大幅度增加的趨勢，美金10萬或20萬元很常見，有的船東因為損失紀錄不佳或是認為損失程度自留可以承受，而將自負額提高至美金50萬元或甚至100萬元，為了減少保費的調漲或降低保險費率。

三、船體保險

1.英國保單

英國在1983年協會定時條款-船體(Institute Time Clauses, Hulls - ITC-Hulls 83)中第12.1條(Deductible)有這樣的規定：

「No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8,11 and 13) exceeds …… in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for the purpose, shall be paid even no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of

such a claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence.」(除非所有該單一意外或事故累計之索賠(包括第8、11及13條之索賠)超過-----,本保險不賠付承保危險所致之索賠。於該情形下,此金額應予扣除。雖然如此,擱淺後檢查船底之費用,如係特別為該目的合理發生,即使未發生損害,亦應予以賠付。本第12.1條不適用於船舶全損或推定全損之索賠,或於該索賠時,任何同一意外或事故依第13條相關之索賠。)

自負額的概念可追溯至數世紀以前,然而協會定時保單將自負額(扣除金額)定在保險裏,是最近1969年10月1日的事。在數世紀前,船舶多是按航程投保的,當時的理賠慣例如下:

救助及共同海損費用全額賠償,但金額較小。

單獨海損全程中所有意外損害的修理費用達到保險金額的3%,才可獲得理賠,這個3%就是一種起賠額,船體保險人當修理費用達到3%時,賠償全部的修理費用。

扣減式自負額(Deductible)已是現行普遍的作法,而起賠式自負額(Franchise)在船體保險中已十分罕見,貨物保險亦是如此。

依同條文,船舶擱淺後檢查船體的合理費用;船舶全損或推定全損之索賠、及船舶全損時所生損害防阻(第13條)之費用是不用扣除自負額的。

2.中國保單

中國大陸船舶保險條款(人民保險

1986.1.1)在第3條第1款作出了類似的規定,但在適用範圍要小的多,自負額扣除僅僅適用於船舶單獨海損所致的部分損失索賠。當被保險船舶發生全損或推定全損,或者共同海損、碰撞責任、救助費用或施救費用等,在計算賠款時都不適用自負額規定。相形之下ITC- Hulls中的自負額規定適用範圍廣,對保險人來說是有利的:

「免賠額承保風險所致的部分損失賠償,每次事故要扣除保險單規定的免賠額(不包括碰撞責任、救助、共損、施救的索賠)」

中國大陸船舶保險條款規定的免賠額是絕對免賠額,其金額可以是定額或是保險金額的某百分比。

3.挪威保單

挪威的標準船體保險條款(Norwegian Plan of 1996 v.2010)設有自負額專責條款,其對於被保險人所發生之費用(§ 4-5例如公證費用)及損害防阻費用(包括§ 4-8共同海損與救助),扣減自負額並不適用。

「§ 12-18 Deductible For each casualty the amount stated in the policy shall be deducted. Damage caused by heavy weather or navigating in ice which has occurred during the period between departure from one port and arrival at the next one shall be regarded as a single casualty. Costs in connection with the claims settlement, cf. § 4-5, and loss arising from measures to avert or minimize the loss, see § 4-7 to

4-12, are recoverable without deductible.」(每次事故的求償要扣除保險單規定的自負額。發生於兩港口間因惡劣天氣或是在冰中航行所致生之損害應視為單一事故。與第4-5條所規定之相關和解費用及4-7至4-12條所發生之損害防阻費用，是可攤回的而不需扣減自負額。)

4.美國保單

美國的協會船體險條款(American Institute Hull Clauses, June 2,1977)設有自負額專責條款，其與英國協會船體定時條款(ITC-Hulls)規定大致相同，對於損害防阻(Sue and Labour)及船舶碰撞所生之費用/損失也必須要扣減自負額。

「Deductible Notwithstanding anything in this Policy to the contrary, there shall be deducted from the aggregate of all claims (including claims under the Sue and Labour clause and claims under the Collision clause) arising out of each separate accident, the sum of \$.....,unless the accident results in Total Loss of the Vessel in which case this clause shall not apply.」(無論本保單是否有任何相反規定，任一單獨事件所致生之所有求償總額(包括依損害防阻條款之求償及依碰撞責任條款之求償)應扣減... ..美元，然該事故造成船舶全損時，本條款予適用之。.....)

5.日本保單

日本的船體保險條款可以分為普通保險條款(General Clauses)與特別保險條款(Special Clauses)，普通保險條款(Japan

General Clauses 1990)主要規範一般性之權利義務(條款內並沒有自負額的相關規定)，特別保險條款則規定保險承保範圍。目前以第6種特別保險條款(Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 6)為主，市場使用率約80%，其內容格式是仿英國協會船體定時條款(ITC-Hulls)設計而成；其次為第5種特別保險條款(Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 5)，市場使用率約15%。實務上，自負額亦是採扣減式自負額。

「No claim arising from a peril insured against for the cost of repair arising from perils enumerated in Clause 6.1.6, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5 and heavy weather and perils enumerated in the Additional Perils Clauses - Hulls 1.10.83 Amended (JHIU 4/93) shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8,11 and 13) exceeds in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, of the Vessel, with the consent of the Company, immediately after her stranding, grounding, collision or contact with any external object other than water, if reasonably incurred specially for the purpose, shall be paid even no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim

for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence。」(除非所有該單一意外或事故累計之索賠(包括第8、11及13條之索賠)超過-----，本保險不賠付第6.1.6, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5及惡劣天候及經修正之船體附加風險(JHIU 4/93)所規定之風險所致生之修理費用承保危險所致之索賠，於該情形下，此金額應予扣除。雖然如此，擱淺後經保險人同意於船舶擱淺、觸礁、碰撞或與水以外之外在物體碰觸後隨即檢查船底之費用，如係特別為該目的合理發生，即使未發生損害，亦應予以賠付。本第12.1條不適用於船舶全損或推定全損之索賠，或於該索賠時，任何同一意外或事故依第13條相關之索賠。)

綜合上述五大船體保險市場的保單規範，自負額的適用範圍依各地實務而有所不同，然而採用扣減式(絕對)自負額的賠償方式已是現行普遍的作法。

四、P&I保險

在P&I保險條款規則中亦有自負額的規定，其設立此條款的理由與船體保險類似，如此可以減少許多小額賠償及為數可觀的作業成本。然而實際自負額金額的高低並不見得會以條款規則中的標準金額來設立，而是依據每一個會員的需求來“量身訂作”，並於保險單中(Certificate of entry)直接載明清楚。例如GARD P & I Club條款規則第76條：

「Deductible Unless otherwise agreed,

cover shall be subject to the Association' s standard deductibles set out in Appendix V.」

有些P & I Club會要求損害防阻亦適用自負額，但是絕大部份的P & I Club則不會如此。有些P & I Club也採用起賠式自負額(Franchise)的規定。在一些高自負額的案件中，有時候P & I Club在提供求償方擔保函(Letter of Undertaking)的同時，也會要求會員船東出具反擔保(counter-security)予P & I Club。儘管如此，保險是一種雙方可以協議的商業產品，只要是客戶有所需求，就會衍生出許多不同的客製化保險單。

另外，在英國標準船體保單下，P & I保險承保1/4碰撞責任，P & I Club亦不會去承保船東須自行承擔的船體保險之自負額部份。

五、結語

自負額的設立有其必要性，不過每個船東都有其經營理念，自負額金額的高低原則是符合保險慣例中，對於保險費率的制約作用，過高與過低都不是一種正常的作法。

一般認為數量繁多的小額賠償不見得是對船東有利的，如此會造成損失頻率過高的既定印象，而且徒增保險公司的作業成本，畢竟羊毛出在羊身上，所有的作業成本將會反應在損失率中。高額的自負額雖然可以減少小額賠償的頻率，但是如果高到一定的程度，造成沒有理賠案件，反而又失去購買保險的意義了。

本文作者：長榮海運公司海技部課長