

## 淺談貨物水險除外不保事項之包裝不固

吳瑞松

三十年前，倫敦海上保險市場進行了一波全面性改革海上貨物運輸保險及船體保險單及其條款，從古老詭屈聱牙難懂的文字，且須輔以各種判例加以解釋的保險單及條款內容，跳脫出來改以新穎而且條次分明，內容明瞭易懂。此即協會貨物水險之三組1982年(A)(B)(C)系列條款，惟仍須受一些除外不保事項之限制，尤其是英國1906年海上保險法(Marine Insurance Act, 1906)所規定者，故於系列條款中之最後一條「法律與慣例」(Law and Practice)，即規定「本保險悉依據英國法律及慣例辦理」(This insurance is subject to English law and practice.)。除此之外，尚須受其他相關之法律與規則之規範，例如各國海商法、保險法、海牙規則、漢堡規則等。即使是承保全險(或稱一切險, All Risks)亦然。最近又再進一步作文字之修訂，成為2009年版(自2009年1月1日起適用)。

本標題文旨在探討上述協會貨物水險之「一般除外不保條款之包裝不固」，即其第4.3項所除外不保者之相關問題。

在運送實務上，有些貨物只需稍微包裝，如鋼筋正常是捆綁成束而無須其他包裝，鋼管則不用捆綁，僅為適當的標誌即為已足；有些貨物則完全不需包裝，如汽車運送只求能定位為已足等，殊難一概而論。諸如此類之包裝，已足以保護該等貨物在運輸途中之安全，自可謂「包裝業已堅固」。因此在怎麼樣的情況下，才會

造成「包裝不固」(Insufficiently Packed or Insufficiency of Packing)之「不固」的發生，這個「不固」的定義，得需要根據客觀上有關航程及貨物的本質來決定。例如，進出口貨物一定要有正規符合進出口裝載海輪或貨機的「正規出口包裝」(Regular Packing for Export)，若不符合其標準者，即屬「包裝不妥」(Improper Packing)。但如此是否即構成運送人及保險人之免除責任之一，又何者始屬「包裝不固」之情況。有些貨損可從其使用之正常包裝預料得到，而有些貨物可以加以包裝到防止輕微損害，但有時若這樣做又顯得不實際或不必要，正如同運送人對某些貨物盡力小心看守，不使其發生輕微損害同樣的不實際與不必要。因此，對包裝程度要求必須採取折衷理由根據與法則，即採取謹慎照顧下，仍有預期的損害發生，運送人除輕微損失外，對所有損害負其責任。例如，橡膠能夠包裝以避免所有撞損，但將花費極其昂貴之包裝費；有時候包裝橡膠亦可以特別方式裝載避免任何撞損，但對運送人亦將花費昂貴的費用。因此法庭認為裝載與包裝二者皆屬習慣性辦理，因而運送人免除其責任。(見The Silversandal 1940年案法官Hand J.之解釋)

### (一) 從海牙規則來看

1924年海牙規則(The Hague Rules 1924)之第4條第2項第n(14)款規定：「因下列事由所發生或所致之毀損或滅失，運送人或船舶均不負責任：

..... (14) 包裝不固……」 (Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: .....(n) Insufficiency of packing; ..... )

根據本款規定，所謂「包裝堅固」 (Sufficiency Packing)，即指貿易上正常包裝或習慣包裝 (normal packing or customary packing in the trade) 而言，亦即在正常看守及運送情況下，除輕微毀損外，其包裝苟能防止各種損害 (such packing invariably prevents all but the most minor damage under normal conditions of care and carriage)，即屬包裝堅固之定義。

假使提單上已就包裝不固有所批註，則該項批註必須明確清晰，當提單具有批註貨物包裝不固時，依海牙規則解釋，包裝不固為運送人之一種適當的保護，因此假使運送人不在提單上批註，則視為包裝堅固，運送人應對貨物運送負損害安全責任。對於這一點，格麗爾法官曾就 "Silver v. Ocean S.S. Co." 乙案有關包裝不固之解釋作如下之說明：

「現在我認為有許多案子包裝不固是不明顯，但在本案裡假如有包裝不固，則屬顯然，雖然船舶所有人既有準備收受貨物而無怨言，並且簽發一張貨物係以完好狀態及情況裝船之清潔提單，我認為貨物安全運送能力是貨物狀態及情況之一部，而此部分被明顯地記載於提單上，我不知道船舶所有人何以說貨物是包裝不固。」

另據由法國地方法律及海牙規則對無包裝貨物 (Unpacking Cargo) 運送之解釋

判例來看，有如下之說明：

「對於包裝不固與無包裝間是沒有真正的不同，運送人必須經常注意照料無包裝貨物，除輕微損害 (Minor Damage) 外，對無包裝貨物負損害完全責任，不管在習慣上運送之貨物是否不包裝，假使運送人認為應該包裝時，運送人就應該在提單上註明，否則就被禁止證明缺少包裝。假使無包裝貨物是屬於習慣性運送，例如汽車之運送情況，則運送人在任何損害事件中除輕微損害外，就得負損害賠償責任。」

## (二) 從我國海商法來看

我國海商法第69條第12項對包裝不固所致毀損或滅失，不負賠償責任，其用字遣詞與上述1924年海牙規則 (The Hague Rules 1924) 之第4條第2項第n (14) 款相同。即「因下列事由所發生或所致之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負責任：

..... (12) 包裝不固……」 (Neither the carrier nor the shipowner shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: .....(n) Insufficiency of packing; ..... )

但須注意者，運送人並非皆可依此免責，蓋貨物包裝堅固之程度，海商法原僅期運送人或其代理人、受雇人可為正常之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守而不虞受損，並不要求其堅固程度須至足以抵禦運送人等之疏忽，而不會遭受任何毀損或滅失。因之，倘運送人等承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、運送及

看守未為必要之注意及處置。(同法第63條規定：「運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。」)即不得援引上述海商法第69條第12項對所謂「包裝不固」所致毀損或滅失之規定而認為不負賠償責任。

包裝不固與同法條第14項之「因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損或滅失。」(Wastage in bulk or weight or any other damage or loss due to inherent defects, quality or vice of the cargo.)時常產生混淆，因其特性不同，故有分別立條項說明之必要。倘若包裝不固與固有瑕疵之相混而提出為免責事由時，兩者之舉證責任迥然不同。包裝不固與固有瑕疵並非同一件事，蓋包裝不固係指貨物之外在之包裝不堅固進而損及貨物本身使遭受損害。在如此包裝不固情況下，其舉證責任在於提單(載貨證券)之清潔與否，係攸關當事人之舉證及訴訟勝敗之差別很大；固有瑕疵係因貨物本身之瑕疵、變質或變態致貨物的耗損，其舉證責任皆須由託運人或提單所有人證明貨物於裝載時情況良好，不能逕以係清潔提單並未作何批註，即謂其已盡舉證責任。蓋在運送過程中，貨物之自然變質或變態，運送人無從於簽發提單之初，即在提單上加以批註。

但若運送人於提單上業已批註包裝不固之情形，例如破損殘碎(broken rush damage)、破損翻修(broken repaired)、包裝外皮裂開(cover torn)、包裝內容顯露或露出(contents exposed or running

out)、捆包破裂(bales burst)、折斷(broken)、截傷(sticken)，則屬不清潔提單，運送人於交貨時，僅按其批註之情形或程度交付即可。若提單所有人據以索賠，運送人就其所批註之情形無須舉證。

又若包裝不固之情形，提單上即據運送人批註(即經被表面證明之後)，提單持有人若仍以之據以索賠，則舉證責任轉換由提單持有人(即賠償請求權人)負責，且其必須證明貨物包裝是屬堅固與正常。或許他可以同類貨物在類似航程與處理方法，仍然完好無損作為證明。

設若包裝不固與其他原因造成損害時，運送人負有證明其「比率」成份之責任，亦即何者為「百分之幾」，包裝不固為「百分之幾」；若其造成損失原因不能分離或運送人不能證明時，運送人應即負全責。再者，由於運送人負有舉證責任，故運送人被認為有權利優越託運人在該貨運送範圍內廣泛尋求先前判例。

### (三) 從貨物水險系列(A)條款來看

協會貨物水險條款(A)「一般除外不保條款」(General Exclusions Clause)第4條「本保險不承保下列各項之損失或費用：」(In no case shall this insurance cover:)，其中第4.3項規定：「保險標的不良或不當包裝或配置引起的毀損、滅失或費用。(本款所謂的包裝，包括在貨櫃或貨箱內之裝置，但以此種裝置於本保險開始前已由被保險人或其受雇人完成者為限。)」[4.3 loss damage or expense cause by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-

matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 “packing” shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants) ]

以此條款所定義之「包裝不固」，即指如下兩種情形：

- (1) 保險標的（或稱保險標的物或被保險標的物）之不良包裝或配置 (insufficiency of packing or preparation of the subject-matter insured)
- (2) 保險標的之不當包裝或配置 (unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured)。

上述定義所稱之配置 (Preparation) 一詞，係1982年版之新創詞彙，其意即包括防鏽作業或上蠟、木材之防污處理、煙燻消毒等適當措施，以確保保險標的就其特殊性質要求所需之正確溫度、濕度及適當之絕緣隔離。(Such preparation may take the form of, say, rust inhibiting process or waxing, anti-stain treatment of timber, fumigation, appropriate measures to ensure that the subject-matter insured is at a correct temperature and moisture content and, where appropriate, properly insulated.) (見Donald O’ May, “Marine Insurance Law and Policy” p.194)

上述之不良包裝或配置或不當包裝或配置，係指包裝不適合貨物之保管

或運送；相對而言，適當包裝才能符合運送或儲放的目的。所謂「包裝堅固」 (sufficiency of packing or suitability of packing)，係指於貿易進行中可符合「正規出口包裝」或「妥當包裝」 (Proper Packing)，或商業習慣上對於包裝之材料及包裝方法皆遵循其一定的標準或準則。就被保險人而言，如此已屬「適當之包裝」。

貨物運送期間為承受必須面臨正常運輸途中的震動與搖動，須仰賴適當而堅固的包裝，且在一定程度內，適當包裝自可承受一定程度之震動，如係明顯的不良或不當包裝或配備，必然容易造成貨損，故其損失將之排除於承保範圍，其理甚明。

本除外不保條款係將原本專指承載貨物本身的包裝，然近半世紀以來，海上貨物運輸與貨櫃運輸方式結合後，本款又將貨櫃延伸擴充為一種包裝之適用，即將貨櫃或貨箱內貨物裝置視為「包裝」，但仍以此種裝置於本保險開始前已由被保險人或其受雇人完成者為限；惟此種解釋應只限於全貨櫃運輸方式 (Full Container Load, F.C.L. or Container Yard, C.Y.)。

上述全貨櫃運輸，其貨櫃內貨物係由託運人（即被保險人）自行裝填積載，故若被保險人之貨櫃內貨物積載不當，則視為「包裝不良或不當或包裝不固」，因此而造成之貨損，保險人自不需負賠償責任。

又該貨櫃內貨物積載不當應係於被保險人倉庫內尚未起運貨櫃，保險效力尚未生效之前所為，且係由被保險人或其雇用

人所為為限。本款之限定這兩種條件，係因在保險尚未生效前，被保險人或其雇用人應予以控制防範其發生不當積載，否則自無保障之必要。

除此之外，若以併櫃方式 (Less Container Load, L.C.L. or Container Freight Station, CFS) 運送，其所發生之包裝不固之損失，則保險人自應負賠償責任，再向其他相關人代位求償。其理由即若貨物水險的投保係由被保險人的倉庫起保，貨物送到貨櫃場由獨立之第三人積載貨物，此項作業自非被保險人所能控制，因此自可獲得保障而排除本款之適用。

除此之外，包裝材料是否為保險標的之一部分 (Are packing materials part of the subject-matter insured?)，在此一併探討。有關這項問題，以目前可知之判例來看，有下列兩種不同的結果，因此要保時須於要保書上之「保險標的」(Subject-matter Insured) 欄中明確記載，以杜糾紛。

### (1) 不包括於包裝材料之判決

#### ① Lysaght v. Coleman (1895)

本案之保險標的是「鍍鋅鐵材」(Galvanized Iron)，該批鐵材係包裝於木箱中，箱緣有加上毛毯。法院判決：「保險係承保該鐵材十分明確，因此不得求償包裝箱之損害。」

#### ② Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton (1926)

本案係裝載10,000罐之原油 (10,000 tins of petroleum)，而其暫保單 (Cover

Note) 上記載承保油而無罐 (…and the cover note referred to oil not to tins)，因此法庭判決僅及於承保之原油而不包括罐本身。

### (2) 包括於包裝於材料之判決

#### ① Brown v. Fleming (1902)

本案之保險標的為228箱威士忌酒 (228 cases of whisky)，從英國格拉斯哥到新加坡，由於貨箱內包裝使用麥桿 (straw) 而遭海水浸濕，酒瓶上標籤亦受損，該受損貨箱以水濕損狀態出售。法庭判決保險人應對該毀損貨箱負賠償責任，其判決理由稱該麥桿及標籤係一體，正如同酒瓶及其瓶塞般，均屬保險標的之一部分。

#### ② F.W. Berk & Co., Ltd. v. Style (1955)

本案之保險標的為100噸之板狀矽藻土 (100 tons of kieselguhr)，保險人對保險標的包括裝袋及其內裝品提出異議。本案法官Sellers認為：「就本人所知，此類商品之裝運習慣係將其包裝入袋，無論為紙袋或麻袋…本人認為保險雙方當事人均知道貨物將被以裝袋運送，而非為散裝託運。」

本文作者：前明台產險公司水險部副理

