

# 淺談英國新版協會

呂佩倫

## 貨物保險條款 (ICC 2009)

### 壹、前言

海上貨物運輸保險在國際貿易上搭配運作是極為普遍的，有鑒於英國倫敦市場在二〇〇九年推動新版協會條款，本文試解析說明英國協會貨物保險條款二〇〇九年版(Institute Cargo Clauses 1/1/09)之內容與特色，以實務操作上之認識和理解。現行英國協會貨物保險條款一九八二年版為排除語意籠統不清及不明確的規範與以修正，惟使用迄今已逾二十多年，其間仍存在許多條款定義的模糊地帶，經倫敦相關保險業界共同修訂，針對協會貨物險條款(A)、(B)、(C)作適當的修正，雖然此次修正對部分承保範圍進行了重大的變動，然而在世界上許多地區應用仍然不普遍。為了增進大家對此新條款之了解並促進其應用，本文將嘗試以日常之用語解釋條款的意義，以

利大家更容易瞭解之新條款承保範圍。本文將著重於一些比較重大的修改，而就整體而言，此次修正後的內容比起現行Institute Cargo Clauses 1/1/82條款，大部分是對被保險人比較有利的。另外還有部分之文字修改，以避免字義模糊或用語艱澀之缺點。

### 貳、保險效力之起迄

#### 二·一 運送條款·第八條

旨在說明保險效力的開始與結束。貨物運輸險保單係屬「航程保單」而非時間保單，相對於一九八二年條款規定自所保貨物離開本保險單所載明之起運地點的倉庫或儲存處所時開始生效，在二〇〇九年條款中，保險效力比一九八二版本開始於運送的更前端，即承保效力於被保險標的物為了立即裝上或裝進運送車輛或其他運輸工具，

而於本保險契約所載明之倉庫或儲存處所開始移動時生效，新條款等於延伸承保範圍包括裝貨動作。

保險期間的終止同樣的也往後延伸，一九八二條款保險標的物至本保險單所載目的地之受貨人或其他最終倉庫或儲存處所，新條款保險效力延長自運送車輛或其他運輸工具完全卸載至本保險契約所載明目的地之最終倉庫或儲存處所止。

另保險效力於下列情形亦終止：

1. 在被保險標的物自運送車輛或其他運輸工具完全卸載至本保險契約所載明目的地或運送中途之任何倉庫或儲存處所時，經被保險人或其員工用作通常運輸過程以外之儲存或分配或分送。

2. 當被保險標的物已放至倉庫但未能及時取貨而經被保險人或其員工使用任何運輸車輛或其他運輸工具或任何貨櫃儲存時，儲存時間已六十天為限；或被保險標的物已如期於最終目的港完成卸載後，儲存屆滿六十天時終止。

3. 如貨物自船舶在最終目的港卸貨完畢後，如果保險的效力還沒終止但是被保險標的物被運往貨物保險單以

外之目的地時，則保險之效力，除仍受上述規定之限制外，已經從被保險標的物自始擬被運往其他目的地之時起失效。

## 二·二運送契約終止，第九條

旨在說明說明運送契約終止對保險效力的影響，倘在被保險人無法控制情形下，運送契約因故在其所載目的地以外之港口或地點終止時，或運送因故在貨物未能如前述第八條規定被保險標的物卸載前終止時，本保險單之效力亦同時終止，除非經被保險人於獲悉後立即通知保險人及要求繼續承保並同意繳付應加收之保險費，本保險單方得繼續有效。終止效力原規定“before delivery of the goods” (交貨前) 改為“unloading of the subject-matter insured” (保險標的卸載前)，配合第八條延長承保裝卸載之規定。

## 二·三變更航程，第十條

二〇〇九條款更詳細規範被保險人於航程變更時所能獲得的保障範圍，保險開始生效以後，如被保險人事後欲變更其目的地者，必須立即通知保險人洽妥新費率與條件；倘在協議達成前發生損失，本保險所能獲得保障，僅

限於在合理商業市場上所允許的保險條件及費率。另新增一項，規範如被保險人或其員工並不知該船將駛往其他目的地時，本保險仍視為自被保險標的物起運時起保險效力即已開始，加強對不知情被保險人之保障。

### 備註

一九八二年條款之“held covered (暫保)”一詞於二〇〇九年版條款刪除不再使用，明確規定承保權利取決於被保險人已遵守通知義務之履行與一九八二條款並無不同，即依據上述第九條「運送契約終止條款」規定要求繼續承保，或依據第十條「航程變更條款」而更改運送目的地，被保險人有義務於獲知上情時，應迅即通知保險人。

### 參、除外事項

三·一 被保險標的物的不固或不當包裝，第四·三條

過往被保險標的物的不良或不當包裝所造成之損害是從保險範圍裡排除的。但在二〇〇九條款中，被保險標的物的不良或不當包裝或配置引起的損害或費用，另行規定此種包裝或配置必須由被保險人或其職員於保險開始生效前已完成，且堪能承受正常運輸過程中之意外事故，並

申明本款所謂的包裝，包括貨櫃內貨物積載，且員工之定義並不包括獨立承攬人，此條款為理賠實務上所常面臨之爭議點。

此條款變動對於在實務上保險標的物之買方以貿易條件C/D或是FOB方式投保有較大的關聯性。

其他除外不保事項如被保險人的故意過失行為所致之損害或費用、被保險標的物之正常的滲漏、正常的失重或失量，或正常的耗損及固有瑕疵或本質所引起的損害或費用等。

三·二 船務糾紛除外條款，第四·六條

船舶所有人、經理人、租船人或船舶營運人等之破產或債務積欠所引起的損害或費用於一九八二條款中均屬不承保範圍。因對被保險人保障不夠周全，故二〇〇九年條款修正限於被保險標的物裝載於船舶上或依正常業務程序，被保險人知道或應知道破產或債務積欠將會妨礙正常航行者，使予以除外。

另外新增規定本款不適用於受讓且保險契約買入或同意買入這批被保險標的物之善意受讓人。

### 三·三 延遲與放射性除外條款，第四·五條和四·七條

本條款規範延遲所致的損害或費用，即使該延遲係由承保之危險所致者亦不在承保範圍內（但依第二條共同海損條款可予賠付之費用則不在此限），新條款刪除“proximately(主力地)”之文字，但意義大致相同。

新四·七條放射性除外條款指出任何使用原子反應裝置物或核子分裂及或融合或其他類似反應或放射性之武器等直接或間接所致或引起的損害或費用皆除外不保，而非限制為戰爭性武器。在一定程度上也是反映了當前恐怖主義份子的環境型態與活動方式。

### 三·四 不適航不適運除外條款，第五條

在被保險人知情的情況下，此類船舶不適航及不適運造成的一切損失是不在承保範圍內的。二〇〇九條款將不適航船舶或駁船，不適運貨櫃或運輸工具分開各別規定。

載運船舶或駁船的不適航，或載運船舶駁船不適宜安全運載被保險標的物，且此種不適航或不適運原因於被保險標的物裝載之時為被保險人已知情者，使構成除外責

任。而貨櫃或運輸工具的不適安全裝載被保險標的物之情形，發生於保險生效前，並由被保險人或其職員所完成，且於裝貨時已知不適載則適用此除外條款。

二〇〇九年新增此不適航船舶或駁船除外條款不用該保險契約已經轉讓給已

買入或已同意買入這批被保險標的物善意受讓之索賠者。新增項目內容保險人放棄任何違反載運船舶應具備適航能力及適運條件運送保險標的物至目的地的默示保證規定(除為被保險人或其使用人已知情之不適航或不適運原因外背書已被刪除)。

依本條款不論是不適航或不適運，其先決條件必須是被保險人或其職員已知情不適航或不適運為限。此修正條款擴大了保險人的責任範圍，實務上貨主通常對於船舶之適航性並不詳細地了解，或者可以說並未了解到足以主張法律上除外責任之程度，故修改條款以適當保障被保險人。

### 肆·罷工條款，第七條

為與英國罷工規範一致，二〇〇九條款修正罷工之定義。因參與罷工、停工、工潮、暴動或民眾騷擾等人員

與結果所致者，新增了任何代表人或有關組織因採取以武力或暴力方式，藉以直接推翻或影響不論其是否合法成立之任何政府組織的任何恐怖主義行為所致者。不單只是恐怖主義份子或任何政治動機者，並擴及意識形態或宗教動機行為者，將恐怖行為定義更清楚。

### 伍、雙方過失碰撞條款·第三條

規範責任之條款，船方與貨主在發生船舶碰撞時相關責任的處理，被保險人因運送契約之任何「雙方過失碰撞條款」下所需負之責任，依照本條款承保並代為賠付。依據該條款要求賠償時，被保險人同意通知保險人，保險人得負擔費用為被保險人對該賠償請求進行抗辯。

### 陸、保險權益

本條全文重新改寫，文字用詞更精確，同時原“hure”（不得受益）一詞屬非常用字而刪除不再使用。本條說明被保險人包括代表簽訂保險契約或其授意下之有權索償之人或受讓人，但不擴大承保或不擴及運送人或其他受寄人之利益。

### 柒、結語

總體上言，前述各項重要之承保內容修正外，尚

有對條款之內容與意義加以更明確之澄清，其中文字的修改如將“underwriters(核保人)”修改為“insurers(保險人)”、“freightment(海運)”修改為“carriage(運送)”、“shipowners(船舶所有人)”修改為“carriers(運送人)”、“servants(使用人)”修改為“employees(受僱人)”、“goods(貨物)”修改為“subject matter(保險標的)”等。無疑地，二〇〇九年新條款於現階段尚處於宣導使用的階段，自公佈以來各界的討論與意見或有所聞，其改變與修正實務上是否能因應市場的需求及其為被保險人及保險業者之接受度也尚待觀察。藉由本文的介紹，尚能提供讀者對海上貨物運輸保險新版條款更明確的了解，實所至盼。

### 參考文獻

1. Matthew Robinson, New institute cargo clauses 2009, Client bulletin, 08/05/2009。
  2. 曹有諒，二〇〇九年版英國協會貨物險條款共同條款修正釋義，保險大道第五十八期(2009)。
- (作者：華南產物保險公司水險部)