

# 二〇〇九年英國協會貨物險條款

曹有諒

## 作對被保險人有利之修正釋義

### 前言

二〇〇九年與一九八二年之英國協會貨物險條款之差異，在於前者除就條文文字上的修飾外，並就部分條文作對被保險人有利的修正，為供業者在實務運作上參考，謹就有利被保險人修正部份，於下面就二個版本作比較之分析。

### 本文

#### 一、船務糾紛除外不保條款

一九八二年英國協會貨物險條款第四・六條規定，由於船舶所有人、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為除外不保事項。

依前引內容觀之，只要有前述內容所指之船務糾紛

事由之發生，保險人不須就事實及損害或費用之發生是否係因船務糾紛所肇致者作舉證之責，也就是只要有船務糾紛客觀事實存在，保險人就可主張為不保事項。

又即使善意之受讓人亦在保險人得以主張為除外不保之對象，也就是保險人仍可對抗善意受讓人，主張船務糾紛所引起損害或費用為除外不保事項。

二〇〇九年英國協會貨物險條款第四・六條規定，修正為當被保險標的物裝載於船舶上時，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，由於船舶所有人、經理人、租船人或船舶營運人之破產或債務積欠所致之損害或費用為除外不保事項。

本款不適用於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。

就新修正內容而言，新條款規定保險人必須舉證被保險人依正常業務程序，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，而且損害或費用亦應係因船務糾紛為主力近因所造成，又保險人亦不能以此對抗善意受讓人。

綜上所述，依新規定條款，保險人基於舉證困難，且明文排除不得對抗善意受讓人，恐很難以船務糾紛作為除外不保之抗辯理由。

## 二、不適航不適運不保條款

一九八二年英國協會貨物險條款第五條第一項前段規定，本保險原則上不承保因載運船舶或駁船的不適航，及因載運船舶、駁船、運輸工具、貨櫃或貨箱的不適安全運送原因引起被保險標的物之損害或費用，惟後段又載明這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或其受僱人已知情(屬惡意者)為限，保險人才可主張拒賠，設若被保險人或其受僱人事先不知情者，保險人則無法據此予以拒賠，而應予賠付。

又該條第二項申明，保險人原則放棄任何違反載運船舶應具備適航能力及適運條件運送被保險標的物至目的地的默示保證規定權利，但如被保險人或其受僱人事先知情承載船舶不適航不適運，保險人自可向被保險人(貨主)主張船舶應具備適航及適運之默示保證規定，而予以拒賠，因此，被保險人或受僱人事先不知情者，保險人自得放棄主張默示保證而予以賠付。

綜上所述，保險人如欲主張拒賠，必須自行舉證，證明被保險人或其受僱人於貨物裝船時，確知船舶或其他運輸工具不適航不適運始能免除責任。因此，被保險人或其受僱人絕對不可以把貨物裝載於明知不適航不適運之船舶、貨櫃、貨箱上，以免發生毀損滅失時無法獲得理賠，而損及你自身的權益。

二〇〇九年版本與前述適用原則相同，謹就不同修正內容說明如下：

(一)將原五·一條內容細分為五·一·一及五·一·二，即將原規範內容船舶或駁船，貨櫃或運輸工具予以分開規定。

(二)針對五·一·一有關載運船舶或駁船的不適航安

全運載被保險標的物部份，參酌貨物國際船舶安全管理附加條款(Cargo ISM Endorsement)精神，將此除外規定特別申明不適用於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。亦即保險人不得就此除外規定對抗善意受讓人。

至於五·一·二有關貨櫃或運輸工具的不適安全裝載被保險標的物，則與舊條款相同，並無排除適用之規定，亦即保險人仍可向善意受讓人主張除外規定。

### 三、運送條款

一九八二年英國協會貨物險條款第八·一條規定「本保險自所保貨物離開本保險單所載起運地點的倉庫或儲存處所時開始生效，…」，依此規定可知，保險效力起始於貨物離開保單載明起運地時才開始生效，在貨物運輸前在保單載明起運地裝上裝載卡車或其他運輸工具之時段並不包括在本保單承保範圍，故明顯地保單效力不包括貨物裝上載運卡車或其他運輸工具之時段。

二〇〇九年英國協會貨物險條款第八·一條修正為「…本保險自所保貨物從本保險契約所載起運地點的倉庫或儲存處所，為了立即將貨物裝進或裝入運送車輛或其他

運輸工具，以便開始起運，保險效力即自前述貨物啟動時開始生效，…」，依此規定可知，貨物並非在遠離保險契約所載起運地點的倉庫或儲存處所時保險效力才開始，而係可往前延伸，從在保險契約所載起運地點的倉庫或儲存處所之所保貨物，為了立即將其裝進或裝入運送車輛或其他運輸工具，以便開始起運，保險效力即自前述貨物啟動時開始生效，故明顯地新條款規定擴大延伸自貨物啟動裝上載運卡車或其他運輸工具之時起，亦即包括起運地點之裝貨時段。

一九八二年英國協會貨物險條款第八·一·一規定：「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。」，依此規定，保險效力終止於貨物送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為止，是否包括卸貨動作並未有明確規定，恐須視個案情形予以判斷，惟很明確地，這使得條款解釋上有很大的彈性空間，也使得爭議叢生，沒有一個具體明確的定論。

二〇〇九年英國協會貨物險條款第八·一·一條規定：「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。」，依此規定，貨

物不只運至本保險契約所載明目的地之最終倉庫或儲存處所，而且必須自運送車輛或其他運輸工具完全卸載後保險效力才算終止，也就是貨物被送至保險契約所載目的地之最終倉庫或儲存處所，而且必須從運送車輛或其他運輸工具完全卸載後，保險效力始予終止，故明確規定包括卸貨動作。

至於一九八二年及二〇〇九年英國協會貨物險條款第八・一・二之原規定與新規定精神與前述八・一・一是相同的。

綜合上述，新的運送條款規定，其保單生效包括起運地點之裝上運送車輛或其他運輸工具之裝貨時段，只是該貨物啟動，必須符合兩個條件，一是要立即將貨物裝進或裝入運送車輛或其他運輸工具，二是為了要開始起運，否則即不能認定保單已開始生效。

至於保單終止部分，必須是貨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之最終倉庫或儲存處所，明顯地指出包括貨物必須自運送車輛或其他運輸工具完全卸載後才符合終止效力。由此可免除舊條款疑義，貨物運至最終倉庫或儲存處所，自須從運送卡車或

其他運輸工具完全卸載後，才算終止保單效力。

#### 四、保險權益

一九八二年英國協會貨物險條款第十五條規定：「本保險之權益，運送人或其他受託人不得享有。」，依此規定，只作負面表列排除不得受益之對象，並未就真正能享有該保險權益之對象作具體列示，在保障被保險人或其他可能或有保險權益之人似乎有欠週全。

二〇〇九年英國協會貨物險條款第十五・一條規定：「本保險承保被保險人，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入。」，第十五・二才規定：「本保險不擴大承保或擴及運送人或其他受託人之利益。」，依新規定可知，保險權益應強調具體保障對象，不應只是用負面表列排除不適用的對象，故就其所具體保障對象以列舉方式臚列，以免滋生爭議。

（作者：中華民國產物保險商業同業公會水險委員會秘書）