

# 二〇〇九年版英國協會

曹有諒

## 貨物險條款共同條款修正釋義

### 前言

英國協會貨物險條款(C.C.A.B.C.)一九八二年版係為排除舊式攙統、語意不清及不明確的規範而予以作一較清楚，明確的條款修正，惟使用迄今已超過二十七年，其間仍存在並發生許多條款適用、文句措辭疑義等問題。倫敦保險市場協會及倫敦國際核保協會共同參酌國際海上保險聯盟所蒐集各地區意見，針對該協會貨物險條款A、B、C條款中共同條款作了一些修正，或許以現在觀點更能正確地呈現其實務上之意義。

### 本文

為提供海上保險業界從業者參考，爰試行就該共同條款修正內容及其意義臚列陳述如下：

#### 一、共同海損條款

##### (一)修正內容

1. 將"freightment"修改為"carriage"，其運送原義應屬無異。

2. 原"elsewhere in this insurance" (本保險其他除外條款)，於新版修正為"below"：「以限於以下四、五、六、七除外條款」。

##### (二)修正意義

將共同海損與施救費用發生排除適用範圍由除第四、五、六及七條或本保險其他除外條款，限縮為以第四、五、六及七除外條款為限。

## 二、雙方過失碰撞條款

### (一)修正內容

1. 原條款：「並對於被保險人在運送契約之『雙方過失碰撞條款』下所應負的責任額內按照本保險單應賠付的損失額予以理賠」修訂為：「對於被保險人在運送契約之任何『雙方過失碰撞條款』下所肇致之責任，按照本保險單所承保的危險予以理賠」。

2. 原“shipowners”(船舶所有人)修訂為“carriers”(運送人)，惟因本條內容所指係限於海上運送人，故此carriers應指船舶運送人。

### (二)修正意義

本條內容原意不變，只是文字措辭修改，並於後段為符實際，將船舶發生碰撞時可向對方索賠者由原船舶所有人(可能出租非實際營運)，修正為船舶運送人(雖非船舶所有人，但其確為實際運送人)，實屬正確。

## 三、一般除外不保條款

### (一)修正內容

1. 新四·三項解釋包裝之文字修正，並加入：「此種包裝或配置已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」。同時將“servants”(雇用人)改為“employees”(職員)，並加說明“employees”(職員)不包括“independent contractors”(獨立之承攬人)。

2. 新四·五項取消“proximately”一字，其直接結果仍一樣，因caused by本身即與主力近因有關。

3. 新四·六項之“arising from”修訂為“caused by”，有加重效果的作用。同時再補加入：「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。」及「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。」

4. 新四·七項加入“directly or indirectly caused by”，同時也將“of war employing atomic”修訂為“or device employing atomic”(直接或間接使用原子反應裝置物)

### (二)修正意義

1. 在四・三項內容中強調包裝及配置應係堪能承受正常運輸過程中之意外事故，且特別申明被保險人之職員不包括獨立契約所使用之承攬人。

2. 有關四・六項船務糾紛除外不保規定，原條款規定較寬鬆，只要有此現象，不論有否因果關係均屬不保範圍。

新條款則限定二個條件，一為依正常業務程序，被保險人知道或應知道船務糾紛會妨礙正常航行，一為必須因船務糾紛為主力近因所造成損害或費用才算。

新條款並於最後一項規定，本款船務糾紛除外規定不適用於善意受讓第三人，亦即保險人不能以船務糾紛對抗本保險善意受讓第三人。

#### 四、不適航不適運不保條款

##### (一)修正內容

1. 原五・一內容細分為5.1.1與5.1.2將原規範船舶，駁船及貨櫃，運輸工具分開規範，並將5.1刪除“conveyance container or liftvan”及“or their servants”等字。

2. 增列五・二內容為「上述五・一・一除外規定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」。

3. 原五・一變為五・三，將Underwriters修改為Insurers，並將後段但書刪除。

##### (二)修正意義

1. 本條不適航及不適運二種情形原列為一項規定，現區分為兩項，即將不適航對象船舶或駁船，不適運對象貨櫃或運輸工具(陸上)分開個別規定，而將貨物險國際船舶安全管理除外不保條款(Cargo ISM Endorsement)精神，仍適用於船舶或駁船之不適航部分，即本規定不適用於善意受讓人，保險人不能對抗善意受讓人。但貨櫃貨運或運輸工具不適安全裝載部份，則未予排除仍可適用，而賦予保險人可對抗善意受讓人，此為兩者最大區別。

2. 按本條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)於裝載或裝貨時就不適航或不適運已知情為限，故在第二項規定有關保險人放棄船舶適航性的默示保證，不須再強調被保險人(或其職員)已知情為限，故將此先決條件刪除，因保險人如能證明其係知情

者，仍可主張其不適航，不會因已放棄默示保證即不能主張適用。

## 五、戰爭危險(兵險)不保條款

本條未修正

## 六、罷工不保條款

(一)修正內容

1. 本條罷工除外不保條款稍作修正，將原七·三擴大內容修改為：「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。」

2. 增列七·四內容：「任何人因政治、意識形態或宗教動機行為所致者。」

(二)修正意義

本條原七·三所規範僅係單純以恐怖主義份子或任何人的政治動機所致之概括規定，現經修正以較為清晰，明確定義恐怖主義行為範圍，另除政治動機外，並擴及意識形態、宗教動機行為。

## 七、運送條款

(一)修正內容

1. 八·一文字修改，惟內容意義大致相同。

2. 八·一·一及八·一·二原內容“on delivery to”改為“on completion of unloading from”，明顯將其意義包含卸貨動作，其餘內容大致相同。

3. 將八·一·二內容擴大為八·一·二及八·一·三。

4. 將原八·一·三改列為八·一·四，並將“the goods hereby insured” (所保貨物) 改為“the subject-matter insured” (被保險標的物)。

5. 原八·一之“the goods” (貨物) 改為“the subject-matter insured” (被保險標的物)；“for above” (前述規定) 改為“in Clauses 8.1.1 to 8.1.4” (自八·一·一至八·一·四規定)；“the commencement of transit” (開始運往) 改為“the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit” (該被保險標的物自始擬被運往)。

6. 新八・三之"above" (上述規定) 改為"n Clauses 8.1.1 to 8.1.4" (自八・一・一至八・一・四規定)。同時將"shipowners or charterers" (船東或船舶租用人) 改為"carriers" (船舶運送人)；"atfreightment" 改為"carriage"。

#### (一) 修正意義

1. 本條就八・一內容稍作文字上修飾，並強調應依第二條保險利益條款規定，其含義即指任何運輸起迄相關規定，仍受制於保險利益條款規範內容。

2. 本條八・一・一原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，修改為自運送車輛或其他運輸工具完全卸載至本保險契約所載目的地之最終倉庫或儲存處所，原規定是否包括卸貨動作顯不明確，經此修正，貨物被送至保險單(保險契約)所載目的地之最終倉庫或儲存處所，當然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。

3. 本條八・一・一至本保險單所載目的地或中途之任何其他倉庫或儲存處所而為被保險人用作通常運輸過程

以外之儲存或分配或分送，修改為自運送車輛或其他運輸工具完全卸載至本保險契約所載目的地或中途之任何倉庫或儲存處所，而為被保險人或其職員用作通常運輸過程以外之儲存或分送，或當被保險人或其職員使用任何運輸車輛或其他運輸工具或任何貨櫃作為通常運輸過程以外的儲存時。

4. 本條八・二及八・三中除八・二內容後段有作文字修飾內容意義不變外，只有將所保貨物改為被保險標的物，船東或船舶租用人改為船舶運送人。後者修改係因實際有行使運送契約所授予的自由運輸權為運送人(此處因指海上運送部分，故應指船舶運送人)。

### 八、運送契約終止條款

#### (一) 修正內容

1. 本條之終止效力原規定"before delivery of the goods" (交貨前) 改為"unloading of the subject-matter insured" (被保險標的物卸載前)。同時"Underwriters" 改為"insurers"。

2. 九・一之"the goods" (貨物) 改為"the



subject-matter insured" (被保險標的物)。

3. 九・二之"the goods" (貨物) 改為"the subject-matter insured" (被保險標的物)，同時"to the destination named herein" (運至保險單原載之目的地) 改為"to the destination named in the contract of insurance" (運至本保險契約原載之目的地)。

#### (一) 修正意義

本修正內容大致援引前條運送條款修正精神，強調交貨必須以被保險標的物卸載為完成條件。

### 九、變更航程條款

#### (一) 修正內容

本條原規定：「並另行洽商保險費及保險條件之前提下，本保險仍繼續有效」，修正為：「洽妥新費率與條件；尚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。」

與一〇・二：「依本保險對被保險標的物起運時所賦予意義而言（依據第八・一條規定），即使被保險人或

其職員並不知該船將駛往其他目的地，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。」

#### (一) 修正意義

本條原只規定在何種條件下保險仍繼續有效，新條款則進一步規範，如果無法完成條件，則本保險所能獲得保障範圍。另在第二款強調即使被保險人或其職員不知船舶將開往其他目的地，亦不影響保險效力係自被保險標的物起運時開始生效的事實。

### 十、保險利益條款

#### (一) 修正內容

本條僅於一一・二增加Clause並將"Underwriters"修正為"Insurers"，其餘未修正。

#### (一) 修正意義

如前所述，其意義並未改變。

### 十一、轉運費用條款

#### (一) 修正內容

本條除於the subject-matter後加insured外，並將“Underwriters”改為“insurers”以及將“servants”改為“employees”，其餘未修正。

(二)修正意義

如前所述，其意義並未改變。

十一、推定全損條款

(一)修正內容

本條除於the subject-matter後面加insured，其餘未修正。

(二)修正意義

如前所述，其意義並未改變。

十三、增值條款

(一)修正內容

本條僅將“cargo”與“Underwriters”修改為“subject-matter insured”與“insurers”，其餘未修正。

(二)修正意義

如前所述，其意義並未改變。

十四、不得受益條款

(一)修正內容

本條全文重新改寫，文字用詞更精確，同時原使用“pure”（不得受益）一詞則刪除不再使用。

(二)修正意義

本條將不得受益標題刪除，主要係在說明應強調保險權益所保障對象，不應只是以負面表列排除不適用的對象。故修正內容著重在規範保障對象，即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人。

另在第二款才表示，保險權益不擴大承保或不擴及運送人或其他受託人之利益。

十五、被保險人義務條款

(一)修正內容

本條未修訂，僅將“servants”與“Underwriters”修改為“employees”與“insurers”。

(二)修正意義

如前所述，其意義並未改變。

十六、放棄條款

(一)修正內容

本條未修訂，僅將“Underwriters”修改為“Insurers”。

(二)修改意義

如前所述，其意義並未改變。

十七、合理迅速處置條款

本條文字未修正，內容意義不變。

十八、法律與慣例

本條文字未修正，內容意義不變。

結論

綜上所述，其修正部份大多係就條款文句修飾，或個別字句的修改，對整個條款之內容及意義賦以更明確、清晰釋義，謹就以上修正的影響，不同之處重點摘述如下：

一、有關船務糾紛所引起損害或費用，保險人將須舉證被保險人知情，損害或費用亦應係因船務糾紛為主力近因所造成。而且，保險人不能以此對抗善意受讓人。

二、至於載運船舶或駁船不適航部分，保險人是不能據以對抗善意受讓人，對於貨櫃或運輸工具不適運部分，保險人則可對抗善意受讓人。

三、運送條款明確修正，被保險人標的物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。

四、保險權益部份則明確規範，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人。

(作者：產險公會祕書)