

國際貿易危險承擔與海上貨物 保險期間規劃之研究

A Study on Bear Risk of International Trade and
Duration of Cargo Insurance

撰稿人：曾文瑞

Wen-Jui Tseng

方雅欣

Ya-Hsin Fang

國際貿易危險承擔與海上貨物保險期間 規劃之研究

摘 要

國貿條規之危險移轉，與保險契約承保期間，兩者間常無法一致，若貨物不慎發生毀損滅失情事時，在海上保險實務中，判斷賠案是否成立，需考量索賠者是否具有保險利益，並檢視發生損失是否在保險期間內所承保。本研究以 Incoterms®2010 為主軸，對於危險移轉時點、運費及保險範圍進行初步分析。另針對實務作業上，以保險利益之定義及存在時點與轉讓等進行探討，進而加以分析協會貨物保險條款保險期間與國貿條規危險移轉之銜接點，並對於進行國際貿易買賣雙方間，投保貨物保險之規劃與保險理賠問題等深入研究分析其影響。

關鍵詞：協會貨物保險條款、危險負擔、保險期間、2010 國貿條規

曾文瑞先生：國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所副教授

方雅欣小姐：富邦產物保險股份有限公司桃竹苗核保中心；國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士

Abstract

Bear risk of International Commercial Terms and duration of cargo insurance are not the same. In marine insurance practice, it depends on damage or loss of goods in different circumstances. We need to consider several factors when we set up cargo damage claims : The risk point in determining the burden whether the claimant has an insurable interest, and view whether the loss occurs within the period of insurance coverage. This study focuses on Incoterms®2010, it summarizes the relevant literature such as Incoterms background and content of the amendments. Besides, for practices on the definition of the insurance benefits, existing point and transfer are discussed. It analyzes duration of Institute Cargo Clauses, Incoterms risk transfer and the convergence point.

Keywords: Institute Cargo Clauses; risk transfer; duration of surance;Incoterms®2010

壹、緒 論

在貿易盛行的時代，國與國之間以貿易活動互通有無，尤以海島型國家對於貿易活動行為更加重視。國際貿易為跨國之間貨物交易，就買賣雙方而言，相較於國內貿易複雜，如兩地間距離、運送模式、交易方式及危險移轉與承擔、各國內法規規範及慣例習慣等，均有不同，極易產生權利與義務間因見解不同與認知的紛爭，間接影響國際貿易的發展。有鑑於此，國際貿易上須有統一之標準貿易規範，提供買賣雙方參考依據，避免因各國間法令與作業習慣不同，而產生相異的見解。國際商會(International Chamber of Commerce, 簡稱 ICC)為統一適用與解釋免除各國間之分歧，解決因貿易條件所產生的爭議，遂於 1936 年制定「國貿條規」(the ICC International Commercial Terms, 以下簡稱 Incoterms)，明定買賣雙方於國際貿易中應負之義務、費用之分擔、危險移轉、運送及保險契約簽訂等，分條訂定標準化之貿易條件，供買賣雙方參考與使用，以提昇交易效率，降低買賣雙方對契約之解釋與操作爭議。

多年來，國際貿易相關之交易方式、貨物之運送技術、運輸保險之規定¹、貨款之支付方式等事項之改變，國貿條規自也必須配合趨勢進行修改，以符合國際貿易實務之需求。故自 1936 年制定後，先後已經歷數次修改(分別為 1953、1967、1976、1980、1990、2000 年及 2010 年補充或修訂)後，現行最新版本為 2011 年 1 月 1 日開始實行之 2010 版國貿條規(Incoterms 2010)²。

為使貿易活動能夠順暢進行，買賣雙方亦能夠得到保障，皆會購買貨物保險以填補損失，但貨物保險之保險期間亦出現無法與不同貿易條規間為無縫之連接。不同貿易條規分別規定買賣雙方所約定之交貨地點、費用負擔、權利與義務劃分，因此可依據國貿條規來判定貨物所有權移轉時機、運費、保險費等費用應由何方負擔；就保險請求權與保險利益角度而言，貨物自賣方出口國所在地運送至買方進口國所在地，究應由何人負責安排貨物運送期間之保險，以及事故發生後何人才有權利提出索賠，則端視買賣雙方所訂貿易條件以及索賠人是否存在保險利益而定。保險契約為損害填補性質之契約，主要用意為填補被保險人之損失，貨物在運輸途中發生毀損滅失，具有貨物所有權之人，若已妥善安排保險契約轉嫁風險，則損失將可由保險人填補，不同貿易條件於國貿實務上亦會影響或改變保險規劃的方向³。因此，本研究將以國際貿易條規危險移轉之時點為研究之基礎內容，再深入探討買賣雙方於進行貿易時，在不同貿易條件下，配合其危險

¹ 以海上運輸為例，早期 S.G.Form 到 1913 年的 ICC 經歷不斷修正，目前廣泛使用英國協會貨物保險 1982 年版本，1982 年之保單條款因現今作業方式之改變影響條款之實用價值，英國倫敦保險人協會歷經多次討論後，於 2009 年 1 月 1 日公布新增修之保險條款，即 ICC,2009。

² 陳賢芬、陳達景(2011)，〈2010 新版國貿條規－解析與運用〉，頁 2，台北：財團法人台灣金融研訓院。張錦源、劉鶴田(2012)，〈國貿條規解說與運用策略〉，頁 11，台北：三民。

³ 曹有諒(2010)，〈國際貨物運輸保險理論與實務〉，頁 130，台北：台北市進出口商業同業公會。

移轉之規定而應有不同的保險期間安排，以避免造成保險期間之空窗，無法順利獲得保險人賠償，影響國際企業的財務經營安全。

貳、國際貿易條規之分析

國際商會於 1921 年提出國際貿易條規 Incoterms® rules 最初的雛形，而第一個國際貿易條規於 1936 年成形，經過漫長的時間與豐富的歷史，延續至今最新版 2010 國際貿易條規於 2011 年生效。其目的在於，對外貿易時為提供一套國際貿易規則，並解釋貿易進行中所使用的術語。起初，國際商會貿易條款委員會於 1923 年，創立六個條款分別為 FOB、FAS、FOT、FOR、Free Delivered CIF 及 C&F，為國際貿易條規的前身⁴。2010 年版之國貿條規修正，國際商會首度將“Incoterms”專業名詞予以註冊登記為該組織之專屬商標。貿易契約中使用該名詞時，應於“Incoterms”商標後貼近加記註冊商標®，方為正確之用法。而衍生之中文使用稱呼不再為「條件」，而是「條件規則」⁵。

一、Incoterms®2010 修訂背景

自科技進步後，帶動各行各業新的面貌，全球貿易活動呈現新的變化，衝擊貿易規則的順暢運作。為反映這些現象，國際商會秉持每個十年修訂相關規則的傳統⁶。而主要促使國際商會進行修改貿易條規的主要因素為：

1. 自美國發生 911 事件後，各國海關加強實施對貨物安全性的檢查，對於買賣雙方之義務與負擔的費用有重大改變⁷。
2. 美國「統一商法典 Uniform Commercial Code, 簡稱 UCC」在 2004 年修正時將有關貿易條件(主要使用於國內貿易)的部分刪除，使得美國急需可替代的法令。而在歐盟國家中，需要有能長期使用的貿易條件來解決通關等問題⁸。
3. 關稅區的持續擴大，工商企業大幅使用電子通訊，減少紙張的使用提升作業效率。對於貨物移動中相關安全性的高度關切，以及運送實務的改變⁹。
4. 國際貿易中普遍採用英國倫敦保險協會所制訂的協會貨物保險條款，而該條款於 2009 年 1 月 1 日頒布新版條款，即 ICC,2009，於新版本中擴充對保險期間的規定，

⁴ 國際商會網頁 <http://iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/>(最後瀏覽日：11/12/2012)。

⁵ 國際商會(2010)，《國貿條規 2010》，頁 10，台北：國際商會中華民國總會。

⁶ 國際商會 (2010)，《國貿條規 2010》，頁 10，台北：國際商會中華民國總會。

⁷ Joe Grignoli, Revisions to INCOTERMS, Managing Imports & Exports(2010),p.1.

⁸ 張錦源、劉鶴田(2012)，《國貿條規解說與運用策略》，頁 32，台北：三民。

⁹ 楊安和(2010)，〈國際商會國貿條規 Incoterms®2010 解析〉，《台灣經濟金融月刊》，第 46 卷 12 期，頁 11。

因此在 2010 年版國貿條規中亦須作因應規範¹⁰。

因此，國際商會於 2008 年決定修改 2000 年版後，遂再詢問各國委員會對於修改的建議，及對修改後如何改寫於新版本中，ICC 秘書處整理各國回覆內容，將各意見彙整如表 1 中¹¹。

表 1 修訂過程各國建議彙整表

修訂建議	國家	細項說明
1.增設新的貿易條件	巴西、加拿大、西班牙	增加一個新的貿易條件 C&I(Cost and Insurance)
2.改進或增設條件	挪威、瑞典、伊朗、美國	改進現有的 D 條件或增設新的 D 條件
3.刪除條件部分	巴西、法國、澳大利亞、挪威 法國、加拿大	建議刪除 DAF 貿易條件 建議新版本刪除 FOB 條件將有 利於買賣雙方
4.運輸部分	澳大利亞、日本、瑞典	新版本能進一步釐清哪種貿易 條件適合哪種特殊的運輸模式
5.安全部分	英國、瑞典、美國、國際運輸 承攬人協會	認為 911 事件後，對貨物安全 有關費用之負擔應於新版本中 敘明
6.電子商務部分	丹麥、法國、芬蘭、巴基斯坦	修正時宜再考慮電子單據增加 使用的問題

資料來源：本研究整理，劉鶴田，Incoterms®2010 年版修正過程介紹，台灣經濟金融月刊第 47 卷 2 期，民國 100 年，頁 3

二、Incoterms®2010 增修內容概述

為因應國際貿易相關產業之日新月異，國際商會銀行委員會於 2007 年 4 月於新加坡召開半年會時，宣布成立工作小組著手修訂 Incoterms 2000，歷經 3 年之修訂，名稱亦經數次更改，初訂名稱為 Incoterms 3000，後改為 Incoterms 2011，2009 年國際商會於比利時布魯塞爾召開之半年會又更改為 Incoterms 2010，並在 2010 年 9 月於美國 Florida 召開半年會時確認，自 2011 年 1 月 1 日起適用¹²。茲將 Incoterms®2010 貿易條規增修內容如下表 2。

¹⁰ 王炳煥(2011)，〈談國際貿易術語解釋通則 2010 的修訂背景與主要變化〉，《商業時代》，第 17 期，頁 37。

¹¹ 劉鶴田(2011)，〈Incoterms®2010 年版修正過程介紹〉，《台灣經濟金融月刊》，第 47 卷 2 期，頁 3。

¹² 陳賢芬、陳達景(2011)，《2010 新版國貿條規－解析與運用》，頁 3，台北：財團法人台灣金融研訓院。

表 2 Incoterms®增修內容概述表

增修內容	概述
分類方式改變	2000 年版國際貿易條規之分類方式，為四大類-E、F、C、D，共 13 種條規；2010 年版大幅改採用以「運送方式」分類，共 11 種條規。
增刪國貿條規	取消 2000 年版之 DAF、DES 與 DEQ 三條件，新 DAT 條件，並將 2000 年版之 DDU 條件，更改名稱為 DAP 條件。
風險劃分地點更精確	FOB、CFR、及 CIF 危險移轉之地點改變，2000 年版皆以船舷作為危險移轉的時點；而 2010 年版本改為以「貨物」裝載於船舶上作為危險移轉時點。
加入導引	國貿條規 2010 在每種規則中皆有一則導引，解釋每一種規則的基本原則，協助使用者能正確的使用，適合其貿易形式的規則。
使用於國內及國際貿易的規則	國際貿易條規傳統上用於跨國交易的國際買賣契約。而歐盟(European Union)的興起後，使得不同國家間明顯的邊境通關手續較不重要。因此，國貿條規 2010 規則的副題正是承認這些規則均可適用於國際及國內之買賣契約。
保險承保範圍規範	明確規定賣方所應提供的最低承保範圍為 C 條款。
貨物在運送途中之再轉售	大宗物資進行貿易時，貨物往往在運送途中轉售數次，稱為連環買賣(String sale)。中間的賣方並未「裝運」貨物，因該貨物已由第一位賣方裝運。國貿條規 2010 在相關的規則中納入「購買已裝運貨物」之義務，作為裝運貨物的義務之一種替代條件。

資料來源：本研究整理

綜上，將 Incoterms 2000 年版與 Incoterms®2010 年版貿易條規之比較整理如表 3。

表 3 Incoterms 2000 與 Incoterms®2010 之比較

Incoterms 2000		Incoterms®2010	
分類	英文縮寫及全名	英文縮寫及全名	中文全名及規定
E	EXW(Ex Works) (...named place)	EXW(Ex Works) (...named place of delivery)	工廠交貨條件規則 (加填指定交貨地)
	FCA(Free Carrier) (...named place)	FCA(Free Carrier) (...named place of delivery)	貨交運送人條件規則 (加填指定交貨地)
	FAS(Free Alongside Ship) (...named port of shipment)	CPT(Carriage Paid To) (...named place of destination)	運費付訖條件規則 (加填指定目的地)
	FOB(Free On Board) (...named port of shipment)	CIP(Carriage and Insurance Paid To) (...named place of destination)	運費付訖條件規則 (加填指定目的地)
	CFR(Cost and Freight) (...named port of destination)	DAT(Delivered At Terminal) (...named terminal at port or place of destination)	終點站交貨條件規則 (加填目的港或目的地的指定終點站)
C	CIF(Cost, Insurance and Freight) (...named port of destination)	DAP(Delivered At Place) (...named place of destination)	目的地交貨條件規則 (加填指定目的地)
	CPT(Carriage Paid To) (...named place of destination)	DDP(Delivered Duty Paid) (...named place of destination)	稅訖交貨條件規則 (加填指定目的地)
	CIP(Carriage and Insurance Paid To) (...named place of destination)	FAS(Free Alongside Ship) (...named port of shipment)	船邊交貨條件規則 (加填指定裝船港)
	DAF(Delivered at Frontier) (...named place)	FOB(Free On Board) (...named port of shipment)	船上交貨條件規則 (加填指定裝船港)
	DES(Delivered Ex Ship) (...named port of destination)	CFR(Cost and Freight) (...named port of destination)	運費在內條件規則 (加填指定目的地)
D	DEQ(Delivered Ex Quay) (...named port of destination)	CIF(Cost, Insurance and Freight) (...named port of destination)	運費在內條件規則 (加填指定目的地)
	DDU(Delivered Duty Unpaid) (...named place of destination)		
	DDP(Delivered Duty Paid) (...named place of destination)		

資料來源：本研究整理

三、Incoterms®2010 之危險移轉、保險及運費負擔

由於 Incoterms®2010 年版，有別於往年的分類方式，改採用以「運送方式」分類即以“Rules for any mode or modes of transports”(任何或多種運送方式之規則)與“Rules for sea and inland waterway transports”(海運及內陸水路運送之規則)，共 11 種條規。針對本研究主題與範圍，就國內學者及國際商會發行之國貿條規¹³，對各貿易條規之危險移轉時點、保險航程安排與運費負擔等項目，分別整理說明如下。

3.1 任何或多種運送方式之規則

1.EX WORKS(...named place of delivery)

工廠交貨條規(加填指定交貨地)

本條規亦可適用於國內交易，此為賣方承擔最小義務之貿易條規，亦為買方承擔最大義務之條規。其定義為在賣方營業場所或其他指定地將尚未辦妥輸出通關，亦不須裝載於買方所安排任何運送工具上之貨物，交付買方處置時，即為賣方已為貨物之交付；自指定交貨地起，與貨物相關之裝卸、運送、倉儲等所有費用，一概由買方自行負擔。

因貨物毀損滅失之一切風險自賣方營運處所或其他指定地點移轉，而交易之價格未含保險費，國貿條規中雖未規定，買方必須以自己之費用訂定貨物運輸保險，投保自危險移轉買方承擔時起，貨物滅失與毀損之風險。

2.FREE CARRIER(...named place of delivery)

貨交運送人條規 (加填指定交貨地)

可適用於任何運送方式，包含運送全程使用超過一種以上運送方式，如複合運送，且適用國內交易及國際貿易。其定義為賣方於其營業場所或其他指定地，將貨物交付買方指定之運送人或其他人，此即為賣方已為貨物之交付，貨物滅失或毀損之風險及相關之費用自此地點移轉買方承擔；自指定交貨地起，與貨物相關之裝卸、運送、倉儲等所有費用，一概由買方自行負擔。

買方須自行負責將貨物運送至最終目的地並負擔全程之運費。因此，貿易條件未包含保險費，買方必須以自己之費用訂定貨物運輸保險，承保自危險移轉買方承擔時，貨物毀損滅失之風險。

¹³ 張錦源、劉鶴田(2012)，《國貿條規解說與運用策略》，台北：三民。陳賢芬、陳達景(2011)，《2010 新版國貿條規－解析與運用》，台北：財團法人台灣金融研訓院。國際商會制訂(2010)，《國貿條規 2010》，台北：國際商會中華民國總會。

3. CARRIAGE PAID TO(...named place of destination)

運費付訖條規(加填指定目的地)

可適用於任何運送方式，包含使用一種以上之運送工具，如複合運送，且適用於國內交易與國際貿易。其定義為賣方於約定地將貨物交付買方指定之運送人或其他人，此即視為賣方已為貨物之交付，貨物滅失或毀損之風險及相關之費用，自此地點移轉買方承擔，且賣方必須訂立運送契約，並支付將貨物運送至指定目的地所需的運送費用。本貿易條件，賣方危險移轉之規定與 FCA 條件相同，但以 CPT 條件交易時，由於買賣雙方交易之價格加計主要運費，即如同 FCA 條件交易價格另加計運送費用；因此賣方須支付將貨物自進口地約定交貨地點，運送至指定目的地所需的運送費用。又本貿易條件之交易價格未含保險費，因此，買方必須以自己之費用，訂定保險契約，承保自危險移轉買方時，貨物毀損滅失之風險。

CPT 條件交易之危險移轉，及費用轉換在不同的地方，故有兩個分界點，買賣雙方當事人最好在契約中，應儘可能明確敘明此兩個地點不同，即危險移轉予買方之交貨地，以及賣方必須訂立運送契約的指定目的地。如採複合運送時，貨物運抵約定目的地的乃經由多位運送人聯運，若當事人並未約定特定之交貨地點時，對買方較為不利的狀況為，當貨物交付第一運送人時風險隨即移轉，而此時點完全由賣方所選定但買方毫無掌控能力。若當事人希望風險於稍後的階段(如海港或機場)移轉，則應特別於買賣契約中特別敘明。

4. CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO(...named place of destination)

運保費付訖條規(加填指定目的地)

可適用於任何運送方式，包含使用一種以上之運送工具，如複合運送，且適用於國內交易與國際貿易。其定義為賣方於約定地將貨物交付買方指定之運送人或其他人，此即視為賣方已為貨物之交付，貨物滅失或毀損之風險及相關之費用，自此地點移轉買方承擔，且賣方必須訂立運送契約，並支付將貨物運送至指定目的地所需的運送費用，並對自出口的指定交貨地點起，移轉買方承擔貨物滅失或毀損之風險，賣方必須代買方訂立保險契約、支付保險費並交付保險單據。

通常，賣方僅需投保最低承保範圍之保險，除買賣契約另有規定外，保險最低投保金額應為買賣契約所議定之價格加計一成(即 110%)，若買方要求以投保承保範圍更大之保險時，則應於契約中載明，實務作法中，賣方為保險契約中之被保險人，賣方須將保險單背書轉讓於買方，若發生保險事故時，買方才可依其保險契約進行索賠。本條件交易之危險移轉及費用轉換，其規定與前述 CPT 貿易條規相同，若當事人希望風險於稍後的階段(如海港或機場)移轉，則應特別於買賣

契約中特別敘明。

5. DELIVERED AT TERMINAL (...named terminal at port or place of destination)

終點站交貨條規(加填目的港或目的地的指定終點站)

本條規適用各種運送方式(如空運、鐵路)，亦適用於複合運送。DAT 為新增之條規，將 2000 年版 DEQ 條規一併納入。習慣使用 DEQ 之廠商，使用 DAT 具有相同之效果，DAT 其後亦可接續為一碼頭或港口¹⁴。

DAT 為賣方須將貨物運抵(通常為進口地)契約所指定目的港或目的地之指定終點站(terminal)，並從運送之工具卸載完成之際(once unloaded)交付買方處置，視為賣方交貨；「終點站」包括任何地方，不論是否有遮蔽，例如碼頭、倉庫、貨櫃場或公路、鐵路或航空貨物站；賣方負擔至將貨物運至位在指定目的港或目的地之終點站並在該處將貨物卸載之一切風險。賣方需自負費用簽訂運送契約，將貨物運至約定目的港或目的地之指定貨物集散地，賣方無義務購買保險，但可為自身之權益購買保險。

6. DELIVERED AT PLACE (...named place of destination)

目的地交貨條規 (加填指定目的地)

DAP 條規為新版國貿條規 2010 新制訂條規之一，係將 2000 之 DAF、DES 及 DDU 條規整合簡化而成。可適用於任何運送方式，包含複合運送。其定義為賣方須在(進口地)契約所指定目的地，將已運送抵達此目的地但尚未從承運之運送工具上卸載，亦未辦理輸入通關的貨物，交付買方處置時，視為賣方交貨。而指定目的地可在海關關境之前或海關，也可為進口地境內地點。

在 DAP 條規下，除由買方辦理輸入通關手續及繳交進口稅賦外，賣方須承擔將貨物運抵(進口地)指定目的地，所衍生的一切費用(但不包含卸貨費用)，風險及其他相關作業。對於保險之規定，賣方對買方無義務訂立保險契約，但買方須承擔貨物毀損滅失之風險至指定目的地，賣方應以自身之權益，投保至指定交貨地點之貨物保險，若保險事故發生時，賣方直接自行辦理索賠。而買方亦需由該指定交貨地點，自貨物從運送工具卸載過程至最終目的地為止，投保貨物運輸保險。

7. DELIVERED DUTY PAID (...named place of destination)

稅訖交貨條規(加填指定目的地)

適用於任何運送方式，包含使用複合運送之貿易。其定義為在指定目的地，

¹⁴ 陳賢芬、陳達景(2011)，《2010 新版國貿條規－解析與運用》，頁 123，台北：財團法人台灣金融研訓院。

將以辦妥輸入通關手續仍放置於到達運送工具上，而將尚未卸載之貨物，交由買方處置時，即屬賣方交貨。賣方負擔將貨物運至目的地的一切費用及風險，並有義務辦理貨物輸出及輸入通關，支付一切出口及進口關稅，且辦理一切的通關手續。

「稅訖交貨條件規則」為賣方負擔最大的義務，故以 DDP 條規交易時，賣方必須承擔將貨物運送至指定目的地止，貨物毀損滅失之風險，若在指定目的地前貨物發生毀損滅失時，則視為賣方未完成交貨之義務，因此賣方需自行評估投保保險之必要性，若保險事故發生時，賣方可依保險契約進行索賠。而買方可自指定目的地到最終目的地，買方所承擔貨物毀損滅失之風險，而另行投保保險。

3.2 適合海運及內陸水路運送

1. FREE ALONGSIDE SHIP(...named port of shipment)

船邊交貨條規(加填指定裝船港)

本條規僅適用於海運或內陸水陸運送。其定義為賣方將貨物放置於指定裝船港由買方所指定的船舶邊(例如：在一碼頭或駁船)時，即為賣方交貨。當貨物放置於該船邊時，貨物滅失或毀損的風險即行移轉，而買方則自該時點起負擔一切之費用。FAS 條規中，賣方無義務購買保險，但賣方將貨物置於指定裝載港船邊時，即為貨物已交付，買方自此時點起，承擔貨物一切之風險，若危險事故發生時，買方即暴露於危險中。因此，買方為自身權益考量應購買保險。

2. FREE ON BOARD(...named port of shipment)

船上交貨條規(加填指定裝船港)

本條規僅適用於海運或內陸水陸運送。其定義為賣方必須於約定時間或約定期間內，將貨物裝載於買方指定裝載港買方所指定之船舶上，或購買已裝上船舶之貨物交由買方處置。貨物在買方指定裝載港裝載上船舶時，即屬賣方交貨予買方，自該時點起買方承擔一切之風險。因 FOB 條規中，規定賣方無義務購買保險，但賣方須提供買方購買保險之必要資訊，買方可就其自身之權益考量，購買保險契約，以保障並分散貨物毀損滅失之風險。

3. COST AND FREIGHT(...named port of destination)

運費在內條規(加填指定目的港)

本條規僅適用於海運或內陸水路運送。其定義為賣方將貨物裝載於船舶上，或購買已如此交付的貨物即為賣方交貨。當貨物裝載於船舶上時，貨物滅失毀損的風險即行移轉。賣方必須訂約並支付，將貨物運至指定目的港所需的費用即運

費。使用 CPT、CIP、CFR 或 CIF 條件規則時，當賣方依所選取條件規則敘明的方式將貨物交給運送人時，賣方即履行其交貨的義務，而不是貨物到達目的地。

由於本貿易條規之危險移轉，及運費與保險費付訖之目的地在不同的地方，而具有兩個分界點，買賣雙方當事人最好在契約中，儘可能明確敘明此兩個地點不同。雖然契約中通常皆會規定指定目的港，但可能不會規定裝船港，但裝船港卻為危險移轉予買方之時點。在本條規中，賣方無義務購買保險，但買方可為自身之權益而購買保險，透過保險契約轉嫁其風險。

4. COST, INSURANCE AND FREIGHT(...named port of destination)

運保費在內條規(加填指定目的港)

本條規僅適用於海運或內陸水路運送。其定義為賣方將貨物裝載於船舶上，或購買已如此交付的貨物即為賣方交貨。當貨物裝載於船舶上時，貨物滅失或毀損的風險即行移轉，且賣方必須訂立運送契約，並支付將貨物運送至指定目的港所需的運送費用，賣方必須就買方所負貨物於運送中毀損滅失的風險訂立保險契約、支付保險費並交付保險單據。

在本條件下通常賣方僅需投保最低承保範圍之保險，除買賣契約另有規定外，保險最低投保金額應為買賣契約所議定之價格加計一成(即 110%)，若買方要求以投保承保範圍更大之保險時，則應於契約中載明。實務作法中，賣方為保險契約中之被保險人，賣方將保險單背書轉讓於買方後，若發生保險事故時，買方可依其保險契約進行索賠。

參、海上貨物保險利益與保險條款之規定

保險利益原則概念最初源於 13 世紀末北義大利之海上保險有相當的關聯性¹⁵，並被大多數國家海上保險立法或實務中所採納，為海上保險契約之訂立、履行及糾紛的解決提供了法律依據。由於海上保險契約為一補償性契約，而保險利益之存在乃為區分賭博契約與損害補償契約之不同，並符合損害賠償的原則，對被保險人遭受保險事故時，損害可依保險契約獲得補償，因此，保險契約所以與賭博相異，其在於是否存在保險利益。在損害補償原則下，為補償被保險人之實際損失，被保險人必須於損失發生時具有保險利益，始得請求保險賠償，此乃補償性保險契約賠償之通則。「保險利益原則」不論在保險理論與實務中都佔有極重要的地位，然針對不同之險種，對於保險利益之解釋與實務應用上不全然相同。如海上保險的保險利益，指被保險人與處於海上航行或運輸風險中

¹⁵ 江朝國(1990)，《保險法論》，頁 41，台北：瑞興圖書。

的保險標的具有利害關係¹⁶，而其標的物可為船舶、貨物及運費。海上貨物保險隨著貿易的複雜性，其買賣過程中因牽涉銀行押匯與貨物所有權移轉的問題，經過一連串的運送過程及單證轉讓後，不論在保險利益歸屬於何人、保險事故發生後，誰具有向保險人請求理賠的權利，及保險利益存在之時點，皆為複雜的問題。

一、海上貨物保險利益之定義

就海上保險而言，為使保險契約具有更完整的承保範圍並要求賠償時，亦必須為合法或從保險中受益之人及被保險人之財產間具有衡平關係，即“保險利益”存在於保險標的上。在理賠角度上，當保險標的發生毀損滅失情況時，保險人常以「恢復原狀」為保險責任之履行，但就其本質上應稱為填補保險標的物所失之價值，對被保險人而言，保險契約之訂定為補償保險標的物所失之「價值」或「經濟利益」。因此，保險利益之存在為保險契約損害賠償之基本原則。

關於保險利益之規定於 MIA,1906 第 5 條中，其條文內容定義如下：

Insurable interest defined

5.1 Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

5.2 In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

5.1 依本法之規定，凡與海上航行有利害關係之人，具有保險利益。

5.2 凡對海上航行行為或處於危險中之任何可保財產之間具有有法律或衡平關係，而於該可保財產之安全或如期抵達即可獲利，或於可保財產發生毀損、滅失、扣押或有責任產生時，即遭受損害者，則對該海上冒險具有保險利益。

由以上條款之原則可知，保險利益有以下之含意：

海上保險契約因具有「射倖性」，所謂射倖契約為契約當事人之一方，基於某特定意外事故之發生，而履行其契約義務之契約。保險係對於不可預料或不可抗力等約定之意外事故發生所致損失，負擔賠償之契約¹⁷。因此特性與賭博概念相近，而保險利益之存

¹⁶ 應世昌(2008)，《海上保險學》，頁 102，台北：五南。

¹⁷ 財團法人保險事業發展中心(2012)，《海上保險(修訂一版)》，頁 8，台北：財團法人保險事業發展中心。

在為區別保險契約與賭博之不同處。故 MIA,1906 第 4 條中已開宗明義的闡明對保險利益要求之規定，更進一步立法宣佈違反上述保險利益規定之保險契約，不僅無效且違法，且定義賭博保單之三種類型。

又 MIA,1906 第 5 條中將保險利益賦予定義，指特定之人對保險標的之一種「利害關係」，此利害關係由「海上航行」而生，對於保險標的具有利害關係之人，因海上航行而產生對保險標的經濟或不經濟的結果。故被保險人與保險標的間存在保險利益之關係，而被保險人因保險標的完好而受益，或毀損而受到經濟上不利益之結果，皆應被認為被保險人對於保險標的具有保險利益，而保險事故發生後，被保險人亦得依保險契約請求賠償。

二、海上貨物保險利益之種類

海上保險利益因被保險人對海上保險標的之不同關係，而存有不同保險利益內容，至於海上保險利益之種類依劉宗榮、陳繼堯、吳榮清、楊良宜、曾文瑞、Cornell J. Buglass 等學者之觀點整理如以下類別區分¹⁸，依保險標的、財產性質、利益存在、利害關係等，如財產性質視被保險人所損失之財產為個別財產或整體性財產，而分為積極財產的保險利益，如有「貨物所有利益」、「使用利益」、「抵押利益」、「擔保利益」、「收益利益」及「支付利益」，此等利益可能於保險人之現有財產因海上航行中事故之發生而喪失，或可期待於將取得之財產，因海上危險發生，而受到經濟上之不利益之情況；而消極財產的保險利益，如有「費用利益」、「責任利益」，此等利益因海上危險之發生，致使被保險人必須財產上支出，或使其資產減少，或其負債增加，出現的型態與前者不同。

以利害關係區分保險利益可為，視利益以取得或未取得，即以現有利益與期待利益為依據分類。現有利益因現有財產價值減少或消滅而產生損失，期待利益則因財產無法獲得或減少時而有損失。期待利益又稱為或有性利益(contingent interest)，如貿易進行中買賣契約成立後貨物又已裝船，買方於貨物運抵指定地點時，若發現貨物有不符買賣契約規定之情形時，買方可拒絕受領貨物。此時買方亦將喪失貨物的所有權，是故賣方又重新取得保險利益。而在 MIA,1906 中，有關保險利益之種類，茲將整理如表 4。

¹⁸ 劉宗榮(1990)，〈論海上保險之保險利益〉，《臺大法學論叢》，第 20 卷第 1 期，頁 257-260。陳繼堯(2012)，《海上保險》，頁 89-91，台北：智勝。吳榮清(1994)，《海上保險論》，頁 32-35，作者自版。曾文瑞(2002)，〈論我國海上貨物保險之保險利益問題與解決建議〉，《運籌研究期刊》，第 2 期，頁 23-24。Leslie J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States*(1973),p8.

表 4 海上保險利益種類與條款對照表

MIA,1906 之條款規定	貨物保險利益之相關種類
Section 3-(2)-(a)	所有權利益
Section 3-(2)-(b)	運費、佣金、利潤之收益或他金錢上之利益
Section 3-(2)-(b)	預期利益
Section 3-(2)-(c)	對第三人賠償責任之責任利益
Section 7	或有性保險利益及消滅性保險利益
Section 10	抵押權利益
Section 12	運費利益

資料來源：本研究整理

根據 MIA,1906 關於貨物保險利益之種類，可分為「所有權利益」、「運費、佣金、利潤之收益或他金錢上之利益」、「預期利益」、「對第三人賠償責任之責任利益」、「或有性保險利益及消滅性保險利益」、「抵押權利益」及「運費利益」，而保險利益之存在為補償性保險契約之基礎；換言之，保險契約的基本概念即為「無利益關係，則保險事故發生時無損失；無損失，則無保險契約」¹⁹，因此，保險利益與保險請求權間關係相輔相成。

三、協會貨物保險條款之保險利益規定

「保險利益存在之時點」影響被保險人是否具有保險契約之請求權，當保險標的為貨物時，亦對於保險利益之移轉問題特別重視，若貨物所有權人對保險標的物缺乏保險利益時，保險人將憑以作為免除賠償責任之抗辯基礎，因此，保險利益為保險契約效力存續之重要基礎。而國際貿易過程中，貨物保險為國際貿易需求下所衍生的需求，而貨物之所有權可由賣方移轉至買方，有時亦會由買方移轉回賣方，為配合實務上之需求，目前海上保險市場中，主要採用英國協會貨物保險條款(ICC)作為契約之依據，而 ICC 條款與專有名詞主要源於英國海上保險法，因此亦有保險利益條款之規定。目前英國協會貨物保險以 1982 受到廣泛的採用，現今最新版本為 ICC,2009。關於 ICC,1982 及 2009 中關於貨物保險利益條款，皆規定於第 11 條中，其中 ICC(A)、ICC(B)、ICC(C)三套條款中第 11 條皆相同，以下針對 ICC,2009 第 11 條貨物保險利益條款進行探討。其條文內容如下：

¹⁹ 曾文瑞(2011)，《海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義》，頁 33，高雄：麗文文化。

Insurable Interest

11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

11.1 被保險人欲獲得本保險之賠償，應於損害發生時對保險標的具有保險利益。

11.2 依據上述第 11.1 條款規定，除非被保險人已知該損失已經發生而保險人不知情者，縱使損失是發生於保險契約簽訂之前，被保險人仍有權要求保險期間內所發生承保範圍內之損失賠償。

依本條第 11.1 規定，被保險人欲獲得保險之賠償，應於損害發生時具有保險利益才可向保險人請求賠償，此條款為延續 MIA,1906 第 6.1 前段規定，而 ICC 又重複將「保險利益條款」納入，此處之被保險人概念為保險請求權人。於實務上，以 CIF(Cost,Insuranceand Freight)為貿易條件出口之買方，當貨物裝船後保險單移轉後，也具有保險利益。因此，貨物之買受人或保險受讓人，因貿易條件之不同，危險負擔之時點亦不同，雖訂約時尚未具有保險利益，但在損害發生時，實際受到損害之人應確認具有保險利益，對保險人才具有損害賠償請求權。

第 11.2 雖文句上與 MIA,1906 第 6.1 後段但書之規定不同，但精神意義卻相同，“lost or not lost”(溯及保險)係源自於海上保險慣例中發展而出，針對保險標的物之狀態不明時，仍予以承保的契約型態²⁰，因在通訊不發達之時代，其有存在之必要。而今日通信甚發達，溯及保險之重要性，已大不如前，尤以在「預約保單」(open policy)盛行之今日，溯及保險存在之必要性，已大為減低。

被保險人應於損害發生時，對於保險標的具有保險利益，否則不具保險請求權。尤以國際貿易實務中，貨物隨著運送過程轉讓於買受人，或依貿易條件之規定危險負擔之移轉(risk transfer)，由此判定保險利益應歸屬於賣方或買方時，作為事故發生時應由何方承擔損失之認定。而所謂「危險負擔」，指發生損失時應由何人負責，除非當事人自行約定，否則法律或公約皆由「利益平衡」的觀點，來規定何者為承擔損失之一方，故凡需「負擔危險」者就具有「保險利益」，因其必須承擔貨物的毀損滅失所生之任何損失，

²⁰ 張國聖(2007)，《英美協會貨物保險條款之研究》，頁 64-65，台北：元照。

也因此有保險給付的請求權²¹。

如 2010 年國際貿易條規(Incoterms®2010)中規定，以 FOB、CIF 或 CFR，買方與賣方危險負擔之移轉，皆以貨物放置於船上(On board)為準，即當貨物裝載於船舶上時，危險負擔即移轉於買方，而此時點起須承擔貨物毀損滅失之責任，故具有保險給付之請求權。於保險理賠實務中，端視買賣雙方所訂貿易條件以及索賠人是否存在保險利益，因貿易條件雖明定買賣契約中危險負擔應何時移轉，與保險利益之認定以何人在事故發生時遭受損害之概念，雖大致相同；如以 CIF 條件下，賣方為買方之利益而代訂保險契約，被保險人為買方，但買方以貨損為由而拒付貨款時，造成危險負擔之規定與實際承擔損害之人不一致情況，而賣方即為實際遭受損害之人，自不應視買方具有保險利益。茲將 2010 年版國際貿易條規危險歸屬時點列如表 5。

表 5 2010 年版國際貿易條規危險歸屬時點

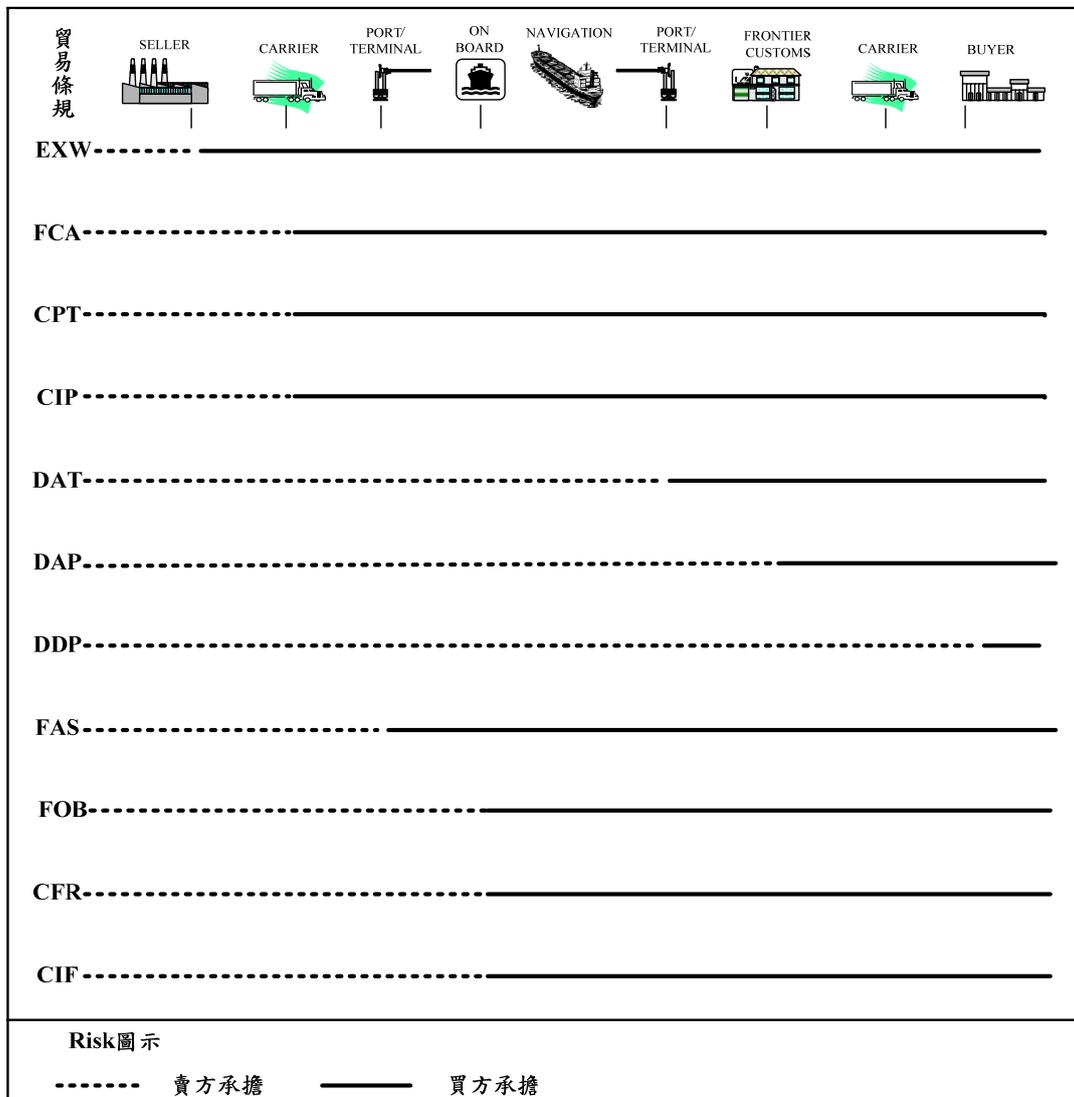
貿易條規	危險負擔之移轉時點
EXW	賣方營業場所或其他指定地交付後危險負擔歸買方
FCA、CPT、CIP	於營業場所或其他指定地，交付買方指定之運送人或其他人後危險負擔歸買方
DAT	指定目的港或目的地之指定終點站，並從運送之工具卸載完成之際交付後危險負擔歸買方
DAP	目的地指定地點(不包含卸貨)，並未辦理通關手續交貨後危險負擔歸買方
DDP	指定目的地點(不包含卸貨)，並辦妥輸入通關手續交貨後危險負擔歸買方
FAS	指定裝船港指定船邊移轉危險負擔歸於買方
FOB、CFR、CIF	貨物裝載於船舶上時危險負擔歸買方

資料來源：本研究整理

自表 5 可知，不同貿易條件於國貿實務上亦會影響或改變保險規劃的方向，當事故發生時，確認危險負擔歸於何方，不僅可釐清貿易糾紛，亦可有助保險人確認保險利益之歸屬，作為損害賠償的依據。保險利益之存在，為使保險契約不至淪為賭博契約。被保險人只要與保險標的存有合法保險利益之關係，而不至引起道德危險者，皆應認為被保險人對於保險標的具有保險利益，於保險標的遭受毀損滅失時，得向保險人提出保險賠償之請求。就國際貿易而言，以危險負擔移轉來區別保險利益之存在時點，確認危險負擔歸於何方，不僅可釐清貿易糾紛，亦可有助保險人確認保險利益之歸屬，亦可助於買賣雙方在規劃保險契約上之依據。以理賠角度而言，貨物發生毀損滅失情事時，影響

²¹ 徐當仁、曾文瑞(1999)，《海上保險基礎理論與實務》，頁 28，台北：高皇。

何人具有權利可提出索賠。為便於區別不同貿易條件之危險負擔時點如圖 1 所示。



資料來源：本研究整理

圖 1 國際貿易條規買賣雙方危險負擔移轉點

肆、貨物保險期間配合國貿條規之應用

保險期間，又稱責任期間與危險期間，係自保險人對於保險事故應負擔之存續責任期間。自保險人保險責任開始之日時起，迄其責任終了或解除之日時止²²，即為保險期

²² 林群弼(2003)，《保險法論》，頁 426，台北：三民。

間即危險責任開始至終止時為止的時間。保險期間既然是指保險人承保保險事故的時間範圍，保險事故當然必須發生在保險期間內者，保險人才負有保險給付的責任，在保險期間開始之前或保險期間終止之後所發生的保險事故，保險人都不負保險給付的義務²³。而貨物保險期間與貿易條件結合時，因雙方間約定之貿易條件決定危險移轉時點，進而影響購買貨物保險契約之規劃，但保險人與被保險人間立場不同，若保險事故發生時，雙方產生糾紛時，保險期間亦為確立賠償責任之一項重要內容。

一、貨物保險期間之定義

海上貨物保險期間於我國法規定，保險法第 86 條：「關於貨物之保險，除契約另有訂定外，自交運之時以迄於其目的地收貨之時為其期間。」。即保險契約除有不同於保險法之約定時，貨物保險期間應為「貨物交付運送之時」至「貨物到達目的地之時」為保險期間。由條文可知，保險法採航程的概念，保險期間始於「貨物交付運送」之行為時點起，而終止於貨物「抵達目的地」之動作完成²⁴。海商法第 128 條：「保險期間除契約另有訂定外，關於船舶及其設備屬具，自船舶起錨或解纜之時，以迄目的港投錨或繫纜之時，為其期間；關於貨物，自貨物離岸之時，以迄目的港起岸之時，為其期間。」由此條文可知，海上貨物保險期間始於裝載港「貨物離岸」之動作開始，而終止於目的港「貨物起岸」之動作完成。即海商法所規定之保險期間與保險法相似，非以確定之「時間」作為保險期間之約定，而是以貨物於出口港「離岸」至進口港「起岸」，兩個動作之開始與完成為保險期間之規定。由以上條款，保險法或海商法對於保險期間之規定，均明定以兩端點之特定行為間時間之經過來作為保險期間之計算，同時包含了時間與航程之概念，但條文中亦允許僅以時間或只以航程來為保險期間之約定²⁵。

MIA,1906 中有關保險期間詳見第 25 條規定：

Where the contract is to insure the subject-matter “at and from”, or from one place to another or other, the policy is called a “voyage policy”, and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy”. A contract for both voyage and time may be included in the same policy.當保險契約就保險標的以“在及從”或者“從某一個地點至另外一個地點”來投保之保險單，此種保險單及稱為“航程保險單”，而當保險契約就保險標的承保一特定期間者，此種保險單即稱為“時間保險單”。航程保險與時間保險兩者可共同包含於同一保險單中。

由 MIA,1906 條文規定可知，海上保險契約之類型有：「航程保險單」(voyage policy)

²³ 劉宗榮(2011)，《新保險法》，頁 142，台北：三民。

²⁴ 曾文瑞(2011)，《海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義》，頁 27，高雄：麗文文化。

²⁵ 莊雲雁(2008)，《海上貨物保險之航程之研究》，頁 8，長榮大學航運管理研究所碩士論文。

與「時間保險單」(time policy)。而貨物保險契約主要以航程保險單為主，而航程保險單係指以一特定之地點承保至另一個特定地點為保險期間之保險契約。在早期通訊不發達情況下，航行時間無法確定，在此情況下保險期間為航海繼續之時點，即保險人負擔危險責任之時間界線以航海事實或狀態之持續時間為依據，如貨物保險。依 MIA,1906 規定，當保險標的以「在及從(at and from)」或者「從某一個地點至另外一個地點(from one place to another or other)」為約定保險期間之保險單，即稱為航程保險單。

二、貨物保險期間之實務條款分析

於 1912 年，最早之協會貨物條款出現，其中經過 1930 年版、1963 年版，1982 年版，並在 1983 年宣布舊式 S.G. Policy Form 停止使用。目前 1982 年版仍普遍使用，而目前最新版本為 2009 年版²⁶。鑑於 ICC,1982 與 ICC,2009 兩者間，對於運輸條款部分差異性大，而運輸條款係規範保險期間之生效與終止情形，因此，本文就進一步分析 ICC,1982 與 ICC,2009 運輸條款規範之差異性，以保險契約之生效、終止期間彙整如下表 6。

表 6 ICC,1982 與 ICC,2009 保險期間起訖時點之情況比較

條 款		ICC,1982	ICC,2009	差異
保險期間起訖時點				
保險期間之開始		8.1 貨物基於運送之目的，離開保險契約所載之倉庫或儲存處所開始運送時，保險契約生效。	8.1 被保險標的物於保險契約中所載明之倉庫或其他儲存處所內，為立即裝上或裝進運送車輛或其他運輸工具，並開始以運送為目的之第一次移轉時開始生效。	將保險契約生效起點延伸，提早至以運送為目的，立即裝入運送車輛或其他運輸工具之第一次移動瞬間，為保險契約生效始點。
保險期間之終止	種類一	8.1.1 貨物運達被保險人於保險單所載明地點之最終倉庫或儲存處所，保險契約之效力終止。	8.1.1 貨物運至保險契約所載明之目的地最終倉庫或儲存處所，自運送車輛或其他運輸工具完全卸載，保險契約之效力終止。	ICC,1982 採到達主義，ICC,2009 則強調「完全卸載」(completion of unloading)後，保險契約效力才終止，採完全卸貨主義。
	種類二	8.1.2 貨物在未送達最終目的地預定倉庫前，被保險人將貨物運至其他的倉庫或儲存處所，作為正常運輸過程外之儲存，或分配	8.1.2 未送達最終目的地預定倉庫前，被保險人保險標的運至其他任何被保險人或其受僱人用於正常運輸過程以外之儲存或分配、	ICC,2009 第 8.1.2 之規定與 8.1.1 規定相同，皆強調貨物需完全卸載完畢為基準。被保險人或其受僱人用作正常運輸過程以外之儲存、分配或分送

²⁶ 林慧珊(2010)，《2009 年協會貨物保險條款增修內容之研究》，頁 1-2，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文。

		或分送之用，則保險契約效力即終止。	分送之倉庫或儲存處所內，自運送車輛或其他運輸工具完全卸載。	者，保險契約效力終止。
保險期間之終止	種類三	無	8.1.3 被保險人或其受僱人選擇使用任何違反正常運輸過程之運送車輛或其他運輸工具或任何貨櫃內，進行正常運輸過程以外之儲存，保險契約之效力終止。	第 8.1.3 規定，係由 2009 年版新增。此為規範違反正常運輸過程之情況，當被保險人或其受僱人使用任何違反正常運輸過程以外之任何運送車輛或其他運輸工具或貨櫃內，進行正常運輸過程以外之儲存，保險契約之效力終止。
	種類四	8.1.3 貨物於最終卸貨港自船舶上卸貨完成後起算屆滿 60 天時，保險契約之效力即告終止。	8.1.4 同 ICC,1982 第 8.1.3 之規定。	兩者條款內容並無改變，僅有用語上之修改，將貨物改為以「保險標的物」。
	種類五	8.2 貨物在最終卸貨港自船舶卸下後，但在保險契約效力終止前，當保險人將貨物運往原定目的地以外的地點，保險契約效力於貨物開始運往該變更後目的地之時終止。	8.2 若保險標的於最終卸貨港自船舶卸載完畢後，於本保險失效之前，將保險標的運往本保險契約所載明以外之目的地時，則本保險之效力，於保險標的物為了運往其他目的地時之第一次移動時終止。	ICC,1982 與 2009 在第 8.2 規範上大同小異，將原條款所規範被保險標的運往其他目的地之第一次移動時，保險契約之效力終止。ICC,2009 修正後更強調「實際行動」，因此條文中出現「第一次移動時」之規定。
被保險人無法控制之情況		8.3 本保險在貨主無法控制之遲延、偏航、強制卸貨、重新裝船、轉船，或船東或傭船人行使運送契約所賦予之權利而對航程所做的任何變更之情況下，保險單效力仍繼續有效。(但仍受上述終止約定及下述第 9 條規定之限制)。	8.3 本保險之效力，除依 8.1.1 至 8.1.4 之規定而終止，及第 9 條終止條款之規定外，在下列情形仍繼續有效；被保險人無法控制之遲延、重新裝船或轉船、由於運送人行使依運送契約中之自由航行權，而對航程所作之任何變更。	ICC,2009 年只在用詞遣詞上與 1982 年不同，純粹為與前後條款相關配合，其他規定上皆相似。ICC,2009 年刪除如「船東或運送人」(shipowner or charterers)，以「運送人」(carriers)替代之；而運送契約中以「contract of carriage」取代「affreightment」。

資料來源：本研究整理

三、貨物保險期間與國貿條規風險承擔

貨物保險契約之生效時點，自應以保險契約中之運送條款規定內容為依據，而其規定以航程起訖為保險契約有效之航段，保險期間係以保險契約中所載明起訖點為保險有效航段，作為判斷其有效之保險期間²⁷。然，進行國際貿易時，貨物買賣契約中，買賣雙方通常依貿易條件來決定與劃分雙方當事人在貨物買賣過程中，風險、費用、保險之分擔。但貨物保險契約中所規定之保險契約生效與終止時點，通常與被保險人之危險負擔移轉時點會有出入，即產生貨物保險期間與危險負擔時點之時間差問題，因此，本研究就不同貿易條件中買賣雙方對於危險移轉與投保義務分別探討，及如何安排保險期間之適切性，盼藉此探討進行貿易之買賣雙方安排保險並針對貨損風險之風險管理策略。本研究以危險負擔移轉時點作為投保建議如下表 7 所示。

表 7 各項貿易條規之海上貨物保險期間規劃與建議

貿易條規	危險負擔移轉時點	海上貨物保險期間規劃與建議
EXW	賣方營業場所或其他指定地交付後	1.若買賣雙方約定地點非為賣方倉庫時，建議賣方應自行投保內陸運輸保險，承保運送至指定地之內陸段風險。 2.EXW 裝貨風險屬於買方所承擔，而 ICC 2009 已將保險契約生效時點提前至裝櫃/貨動作，故買方應以 ICC,2009 為主，相較於 1982 更有保障。
FCA	營業場所或其他指定地，交付買方指定之運送人或其他人後	1.FCA 條件實務由買方投保，賣方常忽略內陸運送期間或運往物流倉庫之運輸風險，尤其若約定在運送全程之「稍後地點交貨時」，賣方暴露在運送風險之範圍更長，更須考量適當之運輸保險。故賣方應自行投保內陸運輸保險，承保運送至指定地之內陸段風險。
CPT	營業場所或其他指定地，交付買方指定之運送人或其他人後	2.在「貨物交給運送人保管時起，至貨物開始啟動離開倉庫或儲存場所」，此段待運期間即成為無保險狀態，故危險移轉時點與保險契約承保期間無法一致，此段待運期間時間差為保險之空窗期。建議買方要求出口商於託運時，針對「倉儲待運期間」與運送人或倉儲保管人協議損害賠償方式與金額，避免單位責任限制賠償的適用，以確保足額賠償
CIP	營業場所或其他指定地，交付買方指定之運送人或其他人後	1.在 CIP 條件下，基於買方之利益。理論上賣方所投保之保險期間應為 Port to Door，則出口之內陸運送階段則沒有保險。故賣方應自行投保內陸運輸保險，承保運送至指定地之內陸段風險，以避免保險空窗。或者建議如同 CIF 於國內之投保習慣採 Door To Door 模式，在風險負擔移轉前之損失由賣方索賠，移轉後則

²⁷ 曹有諒(2010)，《國際貨物運輸保險理論與實務》，頁 17，台北：台北市進出口商業同業公會。

		<p>由買方索賠。</p> <p>2.以 ICC,1982 承保時，託運人以 CY(FCL)方式運送，當託運人自行裝載貨物時，因尚未起運前，在保險契約載明之倉庫或其他儲存處所裝櫃時所發生之損失，因保險契約尚未生效，則無法獲得理賠；故建議賣方投保 ICC 2009，以解決 CY 運送時裝櫃風險的空窗問題，只要符合條款中以運送為目的之第一次移動時，即算保險期間開始生效，解決貨物自賣方倉庫運往貨櫃集散站之貨損風險。</p>
DAT	指定目的港或目的地之指定終點站，並從運送之工具卸載完成交付之際	<p>1.建議賣方投保 ICC 2009，以解決 CY 運送時裝櫃風險的空窗問題。</p> <p>2.「Terminal」之定義上則會因不同貨物種類而有所不同，如碼頭、內陸貨櫃場或貨櫃與鐵路，甚至航空集散站，只要能夠交貨之場所皆為終站。就賣方保險而言，ICC 1982 承保至運抵終站時，卸載風險除特別批注約定，否則可能成為保險空窗。</p> <p>3.若買賣雙方所約定之「終點站」為港區倉庫時，貨物在港區倉庫存放期間，風險已移轉於買方負擔，故在港區倉庫進行暫時存放期間，買方須自行負擔此段空窗期之風險。故應針對 terminal 倉儲期間與倉儲保管人協議損害賠償方式與金額，避免單位責任限制賠償的適用，以確保足額賠償進行風險管理。或建議投保 Door To Door 的運送航程，在危險負擔移轉前之損失由賣方索賠，移轉後則由買方索賠。</p>
DAP	目的地指定地點(不包含卸貨)，並未辦理通關手續交貨後	<p>1.目的地卸貨風險歸屬買方承擔，危險移轉時點與保險契約承保期間無法一致，此段保險空窗期，買方所投保的保險除安裝工程保險或可包含卸貨風險，否則僅能自行承擔損失。建議賣方投保 2009 年版的保險契約，雖有包括卸貨風險，但此時風險負擔為買方，則或許可以保單背書轉讓方式，由買方索賠。</p> <p>2.若 DAP 指定交貨地點非買方倉庫，建議於安排內陸運輸保險契約中批註保險航程提前自「運輸工具卸貨時」開始。</p>
DDP	指定目的地點(不包含卸貨)，並辦妥輸入通關手續交貨後	
FAS	指定裝船港指定船邊移轉	<p>1.賣方自其倉庫運往指定裝載港船舶邊時，此段風險賣方須自行承擔，賣方可自行向保險人投保陸上運輸保險，保險效力至貨物運往指定裝載港船邊為止，如此亦將包括裝船前風險在內。賣方亦可透過託運人利益保險(Risk before loading for benefit to shipper)，以轉嫁危險。</p> <p>2.買方則須自行負擔自裝載港邊接收貨物起至最終倉庫此段之風險，故原則上買方危險負擔移轉與承保期間之始點無空窗期，但有可能產生買方與賣方保險部份重疊情況。</p>
FOB	貨物裝載於船舶上	賣方自其倉庫運往指定裝載港裝船，此段風險賣方仍

	時	須承擔。賣方有時誤以為買方應自行投保，而忽略了倉庫至裝船前的風險(包含裝櫃/車風險)。建議賣方可以投保「託運人利益保險」(Risk before loading for benefit to shipper)。
CFR	貨物裝載於船舶上時	
CIF	貨物裝載於船舶上時	賣方自其倉庫運往指定裝載港裝船，此段風險賣方仍須承擔，保險契約雖為賣方所安排，但其應係針對買方之利益所安排，賣方應考量買方之危險負擔而安排保險航程，故應從出口港倉庫開始。然於國內實務除投保港到港之間航程外，也常附加 from seller's warehouse up to buyer's warehouse 為保險航程之約定，若保險事故發生裝載於船舶前則由託運人進行索賠，但若發生於裝載船舶後因危險負擔已移轉，則將保險契約背書轉讓於受貨人向保險人請求賠償。故若投保航程為 Door to Door，同時亦採 ICC 2009 條款，原則上不會出現保險空窗。

資料來源：本研究整理

伍、結論與建議

國際貿易屬於跨國間流動之行為，過程中須經歷國內運送、進出口通關、跨國境運輸等環節，而貨物在海上航行期間，因所面臨之風險複雜多變，須靠國貿條規規範並界定買賣雙方之責任分界。國際貿易並通常以購買保險契約來轉嫁其風險，以便利於貨物發生毀損滅失情事時，可及時獲得補償，並降低財務上損失。但在海上保險實務中，國貿條規之危險移轉，與保險契約承保期間，兩者間常無法一致，判斷貨損索賠是否成立，其需考量幾項因素，買賣雙方約定何種貿易條規，其危險負擔時點判定索賠者是否具有保險利益。並檢視發生損失是否在保險期間內所承保，保險人據此判斷其是否應負理賠責任；被保險人據此判斷其是否有權請求保險理賠，故對於雙方權益影響甚大。

國際貿易條規其主要功能，為買賣雙方當事人對於貨物所有權之移轉、運費、保險費等費用應由何方負擔以作明確的規定。以實務而言，貨物自賣方出口國所在地運至買方進口國所在地，其對於貨物運輸風險，究應由何人負責安排保險契約，以及當貨損發生時由何人有權提出索賠，端視買賣雙方所依何種貿易條規。但至今為止，國際貿易糾紛亦層出不窮。主要在於使用不同貿易條規下，因保險期間安排及保險利益歸屬，所引發的保險糾紛。故貨物保險之保險期間出現無法與不同貿易條規間為無縫之連接。進行國際貿易時須配合其危險負擔之規定而應有不同的保險期間安排，以避免造成保險期間之空窗，故在不同貿易條規中，危險負擔之重要性不言可喻。然危險負擔時點與保險利益間，兩者關係相輔相成。在國貿實務上確認危險負擔移轉時點，不僅可釐清貿易糾紛，亦可有助保險人確認保險利益之歸屬，作為損害賠償的依據。

在國際貿易中，保險業者所扮演買賣雙方購買保險商品之橋樑。買賣雙方進行投保時，大多會尋求保險業者之建議，故此，保險業者須對於國際貿易條件規則應具有相當之熟悉度，如各條規中危險移轉時點、保險契約訂定、運輸費用之承擔等。由於 ICC,1982 於海上貨物保險實務中已使用多年，保險人較為熟悉，故在進行核保時所產生之紛爭較少；ICC,2009 為新條款，其內容上除將條款用字部分作修改外，亦增加及刪減部分條款內容。故買賣雙方須進行投保時，保險業者可向買賣雙方分析並比較，輔以國際貿易條件規則配合危險移轉時點，來選擇其合適版本來承保，進而保障自身之權益。

參考文獻

【中文文獻】

- 1.王炳煥，2011，談國際貿易術語解釋通則 2010 的修訂背景與主要變化，商業時代，第 17 期，37-38。
- 2.江朝國，1990，保險法論，瑞興圖書，臺北市。
- 3.吳榮清，1994，海上保險論，作者自版。
- 4.林群弼，2003，保險法論，三民書局，臺北市。
- 5.林慧珊，2010，2009 年協會貨物保險條款增修內容之研究，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士學位論文，高雄市。
- 6.徐當仁、曾文瑞，1999，海上保險基礎理論與實務，高皇書局，臺北市。
- 7.財團法人保險事業發展中心，2012，海上保險，修訂一版，財團法人保險事業發展中心，臺北市。
- 8.國際商會，2010，國貿條規 2010，國際商會中華民國總會，臺北市。
- 9.張國聖，2007，英美協會貨物保險條款之研究，元照書局，臺北市。
- 10.張錦源、劉鶴田，2012，國貿條規解說與運用策略，三民書局，臺北市。
- 11.曹有諒，2010，國際貨物運輸保險理論與實務，台北市進出口商業同業公會，臺北市。
- 12.莊雲雁，2008，海上貨物保險之航程之研究，長榮大學航運管理研究所碩士學位論文，台南市。
- 13.陳賢芬、陳達景，2011，2010 新版國貿條規一解析與運用，金融研訓院，臺北市。
- 14.陳繼堯，2012，海上保險，智勝文化，臺北市。
- 15.曾文瑞，2002，論我國海上貨物保險之保險利益問題與解決建議，運籌研究集刊，第 2 期，19-38。
- 16.曾文瑞，2011，海上貨物保險基礎理論與實務-ICC,2009 逐條釋義，麗文文化，高雄市。
- 17.曾國雄、徐當仁，1993，海商法(下)海上危險與海上保險，作者自版。
- 18.楊安和，2010，國際商會國貿條規 Incoterms®2010 解析，台灣經濟金融月刊，第 46 卷第 12 期，10-18。

- 19.劉宗榮，1990，論海上保險之保險利益，臺大法學論叢，第20卷第1期，257-260。
- 20.劉宗榮，2007，新海商法，三民書局，臺北市。
- 21.劉宗榮，2011，新保險法，三民書局，臺北市。
- 22.劉鶴田，2011，Incoterms®2010年版修正過程介紹，台灣經濟金融月刊，第47卷，第2期，1-17。
- 23.應世昌、胡宜仁/校訂，2008，海上保險學，五南圖書，臺北市。

【英文文獻】

- 1.Arnould, Joseph, 1981, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th Edition, Volume1&2, Stevens&sons: London.
- 2.D.RhidianThomas, 1996, *The Modern Law of Marine Insurance*, L.L.P: London..
- 3.Donald, O'may, 1993, *Marine Insurance—Law and Policy*, Sweet & Maxwell: London .
- 4.E. R. Hardy Ivamy, 1984, *Marine Insurance*, 3rd Edition, Butterworth&Co, (Publishers) Ltd: London.
- 5.E. R. Hardy Ivamy, 1984, *Marine Insurance*, 3rd Edition, Butterworth&Co.
- 6.E. R. Hardy Ivamy, 1993, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 10th Edition, Butterworth& Co, (Publishers) Ltd: London.
- 7.Joe Grignoli, 2010, Revisions to INCOTERMS, Managing Imports & Exports, 01-18, pp2-3.
- 8.Leslie J. Buglass, 1973, *Marine Insurance and General Average in the United States*, INC: USA..
- 9.Leslie J. Buglass, 1973, *Marine Insurance and General Average in the United States*, INC: USA..
- 10.R. J. Lambeth, 1990, *Templeman on Marine Insurance—Its Principle and Practice*, 6th Edition, Macdonald and Evans Ltd: London.
- 11.Robert H. Brown, 1983, *Analysis Of Institute Cargo Clauses-Book 1 The Institute Cargo Clauses*, 2nd Edition, Witherby & Co. Ltd: London.
- 12.Robert H. Brown, 1998, *Marine Insurance Volume2- Cargo Practice*, 5th Edition, Witherby&Co. Ltd: London.

13.Susan Hodges, 1997, Law of Marine Insurance, 2nd Edition, Cavendish Publishing Limited. : London.

14.Susan Hodges, 1999, Case and Materials on Marine Insurance Law,1st Edition, Cavendish Publishing Limited. : London.

【網站及網站資料】

1.International Chamber of Commerce, visit date:2012/11/12

<http://iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/>

2.Marine Insurance Act,1906, visit date:2012/12/15

<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/mia1906.htm>