

海上保險之主力近因原則探討

摘 要

海上運輸所需要的航程時間較長，且海上的危險種類繁多，當多種原因造成損失事故發生時，如何判斷造成事故最主要的原因，找出有責任之一方為重要課題，然損失事故往往混雜多種因素，若沒有高度的專業知識以及豐富的經驗，很難正確的判斷造成損失事故的主要原因。由於海運之特性，現今國際貿易業者大多透過投保海上保險的方式，轉嫁其危險以避免經濟上的負擔。透過主力近因原則不僅可以找出損失事故最主要的原因，使有責任之一方負責，並且能進一步確認保險人的理賠責任。

本文透過相關文獻的蒐集、整理，歸納出主力近因原則之意義、判斷方式，以及該原則於保險人責任之適用，定義海上危險並探討如何將主力近因原則應用於海上保險。本文最後建議海上保險契約當事人將理賠責任與範圍於契約中更加明確訂定，以避免爭議產生。

關鍵詞：海上保險、主力近因原則、英國海上保險法

曾文瑞先生：國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授

洪嘉莉小姐：富邦產險工程暨海上保險商品部，水險核保專員

Abstract

Maritime voyage needed longer time to transport, and there are many different perils in the sea. When the accident caused the loss of a variety of reasons, how to determine the main reason causing the accident, identify the responsibility of the party is an important subject. Because of damage accidents often mix a variety of factors; it is really difficult to find the main cause of the loss without a high expertise and experiences.

However, due to the properties of the shipping, the international trade industry mostly through the way of marine insurance to prevent the risk and avoid financial burden. Therefore through the proximate cause principle can not only identify the main reason which caused the damage accidents, but find out the parties who responsible for liability, and to further confirm the insurer's claims responsibility.

This study collected the literature and summarized the significance of the proximate cause principle, and to explore marine insurance claims disputes by the domestic cases. Finally, suggestions for amending the law of the relevant provisions of the Insurance Law in the proximate cause principle, as like the M.I.A. can be included in the statute, it has the force of law for the judge based discrimination, also suggested that the party of the marine insurance contract should set the scope of liability and the claims more clearly, in order to avoid a dispute has arisen.

Keywords : Marine Insurance 、 Proximate Cause Principle 、 Marine Insurance Act 1906

壹、緒 論

海上保險的基本功能就是補償被保險人意外的經濟損失，有利於社會的穩定和公平的實現，被保險人對保險的需求在於轉移其可能遭遇到的風險，其意外受到的損失可以得到一定程度上的填補(王暉、韓吉光，2008)，現今船舶業者，或是生產業者以海運的方式進行國際貿易，透過投保的方式來轉嫁其所承擔的危險來避免損失發生造成負擔，當運送過程中發生損失事故或者運送上的糾紛，海上保險就成為了海運十分重要的角色且相互緊密相關的。

主力近因原則與保險利益原則、最大誠信原則、損失補償原則構成保險契約的基本原則，任何保險皆可適用，而主力近因原則在保險契約上的功能在於，確認被保險人的損失是否由保險責任範圍內的保險事故造成，若為承保危險則保險人負賠償責任，由於各個種類的保險契約其特質皆不一樣，損失狀況跟可能會遇到的危險種類也不同，於是在原則適用上容易產生差異，因此如何適當的運用主力近因原則十分重要。實務上各種保險契約中，保險人常於保單上列明各種除外或不保之條款，對於某些危險所致之損失明文予以除外，當損失發生時保險契約當事人雙方可能會因為見解不同而產生爭議，因此要決定造成損失是否在承保範圍內，則須確定造成該損失之主力近因為何而定，足見該主力近因原則之重要性。

海上運送因為航行的時間較長，且運送過程中會遭遇許多有別其他類型之運送方式的危險而造成損失事故，危險種類不可勝數，發生的原因有的較為簡單即可辨識，有的卻十分複雜，所以當海上運送期間發生損失事故時，如何判斷造成損失事故的原因往往是困難的。實務上遇到的海事案件狀況千變萬化，倘若對主力近因原則內容沒有正確的瞭解、缺乏極高的專業能力、或是較豐富的經驗，在判斷上的困難度是非常高的，判斷失誤或是錯誤極有可能使有責任之人或者保險人不合理推卸責任，為維護所有者及被保險人之權益，主力近因原則的存在和運用是非常重要的。近因係指造成遭受損失的原因中，有直接、有決定性、最有效、最主要而導致損失的原因，不論是船舶或是透過船舶運送之貨物，一旦發生損失事故後，船舶、貨物所有人，透過主力近因原則的運用可找出造成損失最主要、最有力的原因，進而確認保險人責任，若沒有該原則作為判斷依據可能會造成雙方紛爭不斷。

貳、主力近因原則

保險學理論中有許多基本原則，部份屬於訂立保險契約之基礎，不可違逆，如最大誠信原則及保險利益原則；有部份則屬於保險理賠時之實務原則，如損害填補原則及主

力近因原則。其中主力近因原則乃是保險人於損失發生時，用以判定造成損失之事故，是否應負理賠責任的承保事故之認定原則(陳建勝等人，2010)，亦即當損失發生時，會以主力近因原則分析導致損失事故的原因，並且藉由保險契約內容判定是否為保險人應負責之承保範圍。換言之，主力近因原則之功能除為判斷造成事故的主要原因，並進一步判斷該原因是否為保險人承保範圍內之危險。

主力近因原則雖非專屬於海上保險，但卻是海上保險中十分重要的原則之一，好幾世紀以來該主力近因原則大多於海上保險案例的判決以及法官之解釋確立該原則，主力近因原則理論是確定海上保險中損失發生的原因以及損失結果之間的關係，且不管是對保險人或是被保險人而言，皆沒有對任何一方有利，只要確認該損失發生原因是否為承保危險所致，保險人則會負責賠償損失。英國自十七世紀以來一直不斷進行海外殖民與拓展經貿市場的海上活動，所以在世界性的航運貿易與海上保險市場中佔有領導性的地位，1906年英國通過海上保險法(Marine Insurance Act, M.I.A.1906)成為了最具有影響力的法規(張國聖，2007)。該法最先提出有關主力近因的概念於第55條第1款中規定：「保險人對於其所承保的危險事故主力近因所致之任何損失負賠償責任，非由承保之風險事故主力近因所致之任何損失不負賠償責任。」(Subject to the provisions of this act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against but subject as afore said he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.)根據法條內文我們得知，主力近因的認定即為保險人是否賠付的主要關鍵。M.I.A.1906第55條之規定提及主力近因一詞，但卻沒有另外給予明確說明主力近因的定義還有認定方法。

在早期所判的案例，找出損失的近因主要的考慮是在時間方面，也就是時間上越接近損失的原因就越被視為近因，然後再看此原因是否屬於承保的危險(楊良宜，2010)。1869年Taylor v. Dunbar LR4 CP 206案件中，因為海上的惡劣天氣使得航程延遲，船上的肉品貨物因而腐壞，法官認為延遲才是造成肉品貨物腐壞的近因，而惡劣天氣為遠因，保險人因延遲所致之毀損不負任何賠償責任(Alison, 2003)。該案例之法官的判決中選擇了最後一個、時間最接近貨物腐壞的原因當作了貨物毀損的主要因素，但若換個角度思考，雖然船舶延遲而使得肉品腐壞，但若不是遭遇到惡劣天氣也許該船舶就能準時抵達目的地，則似亦可認定惡劣天氣為主力近因。

另於1890年Pink v. Fleming 25 QBD 396一艘船舶在航行中發生撞船，雖然船舶沒有因此而沉沒，且船上的水果貨物也沒有因撞船事件造成損害，但由於船舶需要維修才能繼續航行完成航程，於是先將水果移至岸上暫時放置準備維修，此結果導致有時間性的水果貨物損壞，被保險人要求保險人應賠償損失。法官認為撞船並不是主力近因，是延遲才會造成貨物損害(Helen, 2013)，在此判決中法官也是認為，最靠近損失即最後事

件的發生才是貨物毀損的主要原因。根據以上兩個案例的判決，雖然法官皆採用時間上最靠近的事件作為損失結果發生的主力近因，但是以客觀的方式來推敲整個事情的經過，我們不免會對這樣的判決產生質疑，整個事件似乎是由於一個接著一個的原因形成一串事件而造成最後的結果，並非單一的因為最後一個事情的發生而導致最後的損害事故。

有別於上述的判決，在 1918 年 *Leyland Shipping Co., Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.* 案例中則出現了完全不同的觀點，船舶受到魚雷攻擊後被送達等待維修的港口，結果船舶尚未修理前卻遭遇強烈的暴風襲擊，船舶因為惡劣的天氣不斷的撞擊港口，最終因為海浪的衝擊之下船舶還是沉沒，於是被保險人向承保戰爭的保險人索賠船舶全損的賠償，但保險人抗辯，事件的連結已經結束，船舶抵達港口之前是完好的，故損害並非戰爭風險造成的。最後法庭認定被魚雷擊中後的船舶從來就沒有脫離危險，於是判決主力近因是因為戰爭的魚雷攻擊(Robert, 1995)。該案件的英國大法官 Lord Shaw 對近因原則做了如下的解釋：「把近因看成是時間上最接近的原因是不正確的。因果關係不是鏈狀的而是網狀的，在每一點上的損失影響程度、損失影響力度，還有涉及損失的事件交織在一起，並從每一個交會點呈放射狀無限延伸，在各種影響力的匯集處需要法官根據事實的判斷確定哪一匯集在這一點的原因是近因(江麗娜，2009)。」由此案件我們得到了一個新的解釋，真正的近因不應該只考慮最後一個事件，也不是以字面上近因二字解釋其時間最接近的原因，真正的近因應該是指，導致損失事故最主要且最有效果的原因。

英國法官 Lumb J.曾解釋：近因者，為直接主動而有效的原因，自事故發生之時起，致產生結果時為止，並無為其他獨立且主動之新原因所阻斷(王衛恥，1988)。再由英國著名學者 Robert H. Brown 在其著作的海上保險原理與基本實務內解釋，認定一個損失事故的主力近因，必須考慮最主要的 (dominant) 且最有影響力的(effective)，不必是時間上最接近的原因 (Robert, 1998)，所有影響結果的因素全部集合為一連串事件，每一個影響因素在這個事件鏈中都是一個連結，主力近因就是這個事件鏈中最有影響力的，而其他因素就會被視為遠因，而這個事件鏈中主力近因和損失結果之間是不能中斷的，一旦斷裂，則主力近因就會成為另一個事件鏈的開始 (Robert, 1998)。

Leslie J. Buglass 亦指出：「The true proximate cause is that which is dominant or predominant; effective or immediate; actual or real, in short the overriding or common sense cause. (Leslie, 1973)」該美國學者使用不同的單字來表示主力近因，即構成主力近因的要件就必須是對損失有直接影響，並且是強而有力的。另外此作者也提及一個很重要的觀點，主力近因可能並不會使損失立即發生，但該主力近因衍伸的遠因即使造成了損失結果，其損失還是由主力近因導致 (Leslie, 1973)。英國另外一名學者 Dover 提出了新干預

原因的概念使近因原則更加完善，他認為在近因與最終損失之間必須有直接的、未經干預的，如果在最初的原因和最終的結果之間產生新的干預，而此新干預原因如果具有現實性、支配性和有效性，則將排除對前因的考慮(張玉良，2013)。

經過整理後發現主力近因這一詞有時候出現的形容詞會有 Inevitable (必然)、Direct (直接)、Determining (確定)、Effective (有效的)、Predominant (主要的、顯著的) 等等，而主力近因是為了確認事故是由何種危險導致，且可確定保險人是否要賠付的重要依據，不僅是英美法系，在大陸學者中關於主力近因的定義、判斷和相關問題也是許多學者相繼討論的議題，其實大多的學者看法幾乎都大同小異，皆認為主力近因指在作用上最有效果、最具影響性的原因，並不是在時間上最靠近的，和英美的學者論點大致略同(王應富、龍偉，2010)。

我國保險法第 83 條規定：「海上保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損、滅失及費用，負賠償之責。」根據以上的條文內容雖然我們並沒有找到主力近因一詞或相似用語，但不可否認的是概念對於英國海上保險法中的第 55 條的精神是相同的，表示只要是保險人承保的危險發生，保險人就應該要理賠。換言之，保險人與被保險人之間所有的責任義務以及相關規定，都會以保險契約之內容作規範，所以不論是保險人所承擔的危險事項和範圍，或是其所承保的期間都會明確的列於保險契約中，只要發生承保危險所致之損失保險人皆會理賠。然發生損失的原因可能有很多，有時候容易由多個原因同時發生導致損失，如果造成損害的危險中有些在承保範圍內有些在範圍外交錯發生，若沒有相關的法規規定，容易使損失事故發生爭議後，當事人無所適從。

我國法律中雖然沒有出現主力近因的相關規定，但還是有許多學者提出有關主力近因的解釋，如袁宗蔚在其著作提到，危險事故之發生與損失結果之形成應有直接因果關係(近因或稱主力近因)之存在，始構成保險金給付之要件。近因者，指引起連續事故而至某種結果之主要與有利之原因，其原因與結果間之連續關係不受其他獨立與積極原因介入之影響(袁宗蔚，1930)。還有姚玉麟運輸保險學一書中提到，所謂之近因可解釋，只對造成損失效力為最主要、最直接的原因，而非只時間上最接近的原因。但如為兩個獨立而不相關聯的原因，則在時間上最接近的原因可被認為是損失的近因(姚玉麟，1995)。陳雲中教授表示所謂近因乃損失的有效原因，近因並不就是一項結果的直接原因，而是一項結果的主要或有效的原因，在原因與結果之間經歷的時間可長可短，也可能引起若干連續發生的中間原因，只要沒有任何其他新生而又獨立的力量打破或中斷此一因果鎖鏈關係，則此一引發某種結果的原因為損失的近因(陳雲中，1998)。范姜肱教授則認為，主力近因為引起事故而至某種結果的最直接與最有效原因，損失之發生常涉及多種原因，主力近因是根據損失之主要實質原因是否為危險事故之因果關係。往往引

起損失的危險事故並非唯一，故判斷何者為主因或近因非常重要，值得注意的是近因非時間上或空間上距離損失最近之原因(范姜肱，2001)。

各國學者對於主力近因的解釋皆有一套說法，但不難發現其找尋主力近因從一開始的時間上最接近之原因為近因，在不斷經過案例的發生其不同法官的觀點和解釋說明後，皆逐漸改成對損失事件最直接有效的原因為近因。本文根據學者及法官之解釋，將主力近因之概念歸納整理如下：

- 1.對最後的損失結果而言，最主要且最有影響的原因為主力近因。多起原因發生時，必須要確認原因與原因之間有緊密的相關性，若沒有中斷則可往前追溯，其主要引起事故的因素為主力近因。
- 2.主力近因可能由單一事件引起，則該單一原因自然成為主力近因；若主力近因為多起原因造成，在原因與原因之間出現了中斷，或是失去了緊密相關性，則該事件的原因連結就此產生斷裂，而斷裂的開始則將重新成為新事件的主力近因。

主力近因乃為了確認真正發生事故之原因，以及對於保險人是否具有賠償責任之判斷而生，其核心理論概念乃是對損失結果而言最主要、最直接、最有效、最有影響力的原因為主力近因。主力近因的判斷方式如下：

- (1) 應用普通人之常識標準來確定，基於最大善意做出對被保險人有利之解釋。
- (2) 使用順推法來確定第一個原因是否為主力近因，或是以逆推法往前推理，找出使最終結果發生的主要因素，但必須要確認該因素間存在的關係是具有重要性的。
- (3) 找尋主力近因時，確認該原因是否為損失結果中的先決條件，若沒有該條件則不該認定其為主力近因。

參、主力近因原則於海上保險之適用

主力近因原則主要功能第一為分析造成損失事故的真正原因；第二為確認保險人之責任，無論是貨物或是船舶保險條款而言，只要保險契約中，雙方約定的危險是造成貨物或是船舶毀損滅失的主力近因，保險人就應負賠償責任，必須注意的是主力近因的適用，在貨物保險以及船舶保險中，皆會依照保險條款內使用的敘述不同而有不一樣的適用方式和結果，本章節將以目前國際實務上最新的協會貨物運輸條款(Institute Cargo Clauses，簡稱 ICC)2009 年版本，還有實務上最常採用的協會船舶時間保險條款(Institute Time Clauses，簡稱 ITC)1983 年之危險條款內容詳述主力近因原則之適用。

3.1 主力近因原則於海上貨物保險之適用

ICC,2009 年版本的 A 條款採用概括式(All Risk)的承保方式，第一條規定保險人的承保範圍，條款如下：

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

1. 除第 4、5、6 及 7 條所規定之除外事項外，本保險承保保險標的毀損滅失之所有風險。

概括式的承保範圍除了除外條款之規定外，非屬於除外不保事項的危險則會自然地在承保範圍內，承保一切意外事故所致保險標的之損失，查看條款第一條內容並未強調主力近因之適用語句及規則，且雖然看似 ICC A 條款承保所有的危險，但若貨物之毀損滅失落在除外條款內規定之事項時，保險人則有可能免除理賠責任，於是 A 條款應著重於主力近因原則對於除外條款上的適用規定。

ICC,2009 的 B、C 條款則屬於列舉式的承保方式，將保險人所承保的危險一一列舉於條款中，就承保事故主力近因原則適用部分，根據 B、C 兩種條款的內容分為兩組，第一組條款如下：

表 1 海上貨物保險主力近因適用 reasonably attributable to 之危險承保條款

條 款	ICC2009	
<i>1.1 Loss of or damage to the subject-matter insured Reasonably attributable to</i>	B clause	C clause
Fire or explosion 火災或爆炸	1.1.1	1.1.1
Vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized 船舶或駁船的擱淺觸礁沉沒或傾覆	1.1.2	1.1.2
Overturning to derailment of land conveyance 陸上運輸載具的翻覆或出軌	1.1.3	1.1.3
Collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water 船舶碰撞或船舶駁船或運輸載具與水以外之任何外在物體的觸撞	1.1.4	1.1.4
Discharge of cargo at a port of distress 於避難港時之卸貨	1.1.5	1.1.5
Earthquake volcanic eruption or lightning 地震、火山爆發、雷擊	1.1.6	X

資料來源：自行整理

條款 1.1 所規定的主力近因適用為“reasonable attributable to”(合理歸因於)的承保概念，僅要求損失與事故之間要有「因果關係」即可，並不一定要直接造成(徐當仁、曾文瑞，1999)。亦即只要發生貨物損失的原因與列舉的承保事項具有因果連結，不論是造成損失的直接原因或間接原因保險人都需要負賠償責任(曾文瑞，2011)。

此組條款 B 與 C 的內容不同在第 1.1.6 條的地震、火山爆發、雷擊(Earthquake volcanic eruption or lightning)，此危險僅於 ICC B 條款承保，若被保險人採用的是 ICC C 條款則當該危險發生造成損失時，不屬於保險人承保範圍內。

1.1 下之條款主力近因適用之“attributable to”(合理歸因於)詳述如下：

承保危險 1.1.1 條同時列舉於 ICC B、C 條款中，承保貨物因火災或是爆炸而造成之損失，當保險標的之貨物發生損害，不需要證明其主力近因是直接由於火災或是爆炸所導致，只要證明是合理歸因於火災或是爆炸所致之損害保險人皆須賠償，換言之，不論被保險之標的物是因為火災或是爆炸直接所致之損害，或是貨物毀損的原因和火災或是爆炸有合理緊密之因果關係，承保 ICC B、C 皆可以得到賠償。由火災間接產生之熱氣影響、煙燻、烤焦而造成之貨損，甚至為了阻止火災擴大，滅火之動作所造成之損害皆包括在內(劉宗榮，1987)。

必須注意的是，若貨物本身之本質屬於易燃，因無適當之包裝、其他原因使其自燃之貨物，或其熱氣是由於貨物間積載不當、包裝不當之因素而產生者，則不在此承保範圍內。爆炸是指在極短時間內，釋放出大量能量，產生高溫，並放出大量氣體，在周圍介質中造成高壓的化學反應或狀態變化，或指一個或一個以上的化學物質在極短時間內產生的火苗意識，並爆發出強大的火焰震懾力，一般的爆炸是由火而引發的(維基百科，2015)。爆炸是由火災引起，或保險標的之貨物若因鄰近貨物爆炸而受到擠壓所致之損壞也應包含在此條款內，但若該爆炸所發生之原因係由於戰爭或因惡意行為，則不屬於承保範圍。

1.1.2 條之危險同樣承保於 ICC B、C 條款中，不論是直接造成或可合理歸因於由船舶或駁船的擱淺、觸礁、沉沒或傾覆之貨損，保險人皆負賠償責任。如當被保貨物基於商業上或是習慣上裝載於甲板上，若因為擱淺、觸礁、沉沒或傾覆之危險而掉落、移動所造成之毀損，皆屬於承保範圍內 (Robert, 1995)。所謂的擱淺、觸礁、沉沒或傾覆是常見的海上危險，當船舶遭受該危險時可能會使得貨物受海水侵入而造成濕損，由於 ICC C 條款所承保的範圍較 ICC B 條款窄，並不承保因海水、湖水、河水所造成貨物之濕損(ICC B 承保於 1.2.3)，所以當貨物可以合理歸因於 1.1.2 所列舉之危險所致之濕損時，在 ICC C 條款下依舊可以得到賠償。

1.1.3 條款明示規定適用陸上的運具的傾覆及出軌，不論 ICC B、C 皆承保在內。貨物保險因為配合國際複合運送之需求，於是從 ICC,1982 年版的條款就開始有列舉陸上運送的承保事故，至 ICC,2009 年版本項條款仍然存在(曾文瑞，2011)。被保貨物的毀損滅失只要合理歸因於因陸上之運具傾覆或出軌所致，皆可獲得賠償，但若貨物在陸上運輸

過程中因為未完善之包裝使其掉落，或者人為之疏失所致之損害，則不屬於此項之承保範圍，不予以賠償。

1.1.4 條款一樣承保於 ICC B、C 條款中，由條款文義即可明知，無論是船舶與船舶之間的碰撞，還是船舶與其他運具或是與水以外之物體的觸碰，所致之貨物的毀損，保險人皆有賠償責任。「碰撞」指航行中的船舶，與航行中或停泊中的他船發生碰撞，而使其中一船產生損害；「觸碰」指船舶與浮標、棧橋、燈塔、碼頭等港口設施發生接觸，而使得船舶受到損害，或船舶、設施均有損害¹。另，有關與水以外之物體，於實務上則延伸包含橋墩、碼頭、港口、橋梁、浮標等設施。早期 ICC,1963 條款明示，冰不被視為水，因此當貨物的損失可合理歸因於觸撞冰山時是可以獲得理賠的，ICC B、C 條款皆未提及冰一詞，因此實務上冰是屬於水以外之物體(Robert, 1995)。不論是 ICC B 條款還是 C 條款中皆沒有承保因為卸貨或是裝貨之動作而導致的損失，在 1.1.5 條文中字義明示規定，僅於避難港時之卸貨，只要貨損可以合理歸因於在避難港卸貨時所致，則屬於承保範圍內。其他不在字義內包含的範圍，如於避難港中卸下後的貨物，堆存時所受之一切原因的毀損，或者船舶可重新啟航貨物須重新裝船所引起之損失，皆不在承保範圍內。

最後一項 1.1.6 僅承保於 ICC B 條款，承保危險在字義上明示地震、火山爆發、雷擊，於是應該嚴格遵守，只要是貨物的毀損滅失可以合理歸因於以上三項之危險，保險人皆會負賠償責任。一般而言地震及火山爆發屬於陸地上的危險，但地震、海底火山爆發使地形改變也可以引發海嘯，海嘯一般是海底地形發生隆起、下沉所引起的特大海浪(魏柏林、陳玉桃，2005)，而海嘯的發生可能會使船舶翻覆，因此造成貨物有毀損或發生濕損的問題，因此只要合理歸因於地震、火山爆發，保險標的物在此條款的承保下會獲得賠償。

不同於 1.1 條款，1.2 條開始規定其主力近因原則的適用採用“caused by”(直接造成)，條款如下：

表 2 海上貨物保險主力近因適用 caused by 之危險承保條款

條款	ICC2009	
1.2 Loss of or damage to the subject-matter insured <i>caused by</i>	B clause	C clause
General average sacrifice 共同海損犧牲	1.2.1	1.2.1
Jettison or <u>washing overboard</u> 投棄或 <u>海浪掃落</u>	1.2.2	X (僅承保前項)
Entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container or place of storage	1.2.3	X

資料來源：自行整理

¹ 廖坤靜、吳展嘉、蕭永慶(2006)，〈剖析海難碰撞事件中人為因素潛在失誤之研究〉，《船舶與海運通訊》，36 期，頁 19。

條款中的“Caused by”指的是要求「損失」與「事故」之間必須要有「直接所致」之關係(徐當仁、曾文瑞，1999)，換言之“Caused by”是直接造成的概念，主力近因原則中“caused by”的規定嚴格，被保險人要求理賠時，就必須證明貨物的損失是因保險人承保的危險直接造成(許儷園，2013)。1.2 下之條款主力近因適用之“caused by”(直接造成)詳述如下：

1.2.1 條文內容明示，必須是共同海損犧牲所直接造成的貨物毀損滅失，才屬於承保範圍，換言之，若共同海損犧牲沒有成立，則被保險標的物的損壞或滅失就不能被列為此條款所承保的範圍。共同海損犧牲指因共同海損行為致保險標的物滅失或價值減少(劉宗榮，1987)。

1.2.2 ICC B 條款承保，直接因投棄及海浪掃落所造成之貨損，所謂投棄乃指為減輕船舶負擔，以防止船貨之全部沉沒，而將貨物棄擲於海中之犧牲行為而言。惟若投棄之動作屬於人為之惡意行為所為，就不屬於此項所言之投棄。而海浪掃落(washing overboard)，被保險人請求保險金時必須證明貨物確係自甲板上直接被浪捲入海，而非一般落海(simply lost overboard) (劉宗榮，1987)，若貨物的掉落是因為纜繩未繫至牢固而致者，則不屬於此項承保之危險，且 ICC C 條款僅承保直接因投棄所致之貨損滅失，不承保海浪掃落之損失。

最後 1.2.3 條款僅承保於 ICC B 條款中，貨物的毀損滅失必須直接因海水、湖水、河水進入船舶、駁船之船艙、貨櫃或儲存處所，保險人才會負賠償責任，以條文字義上明確規定必須直接由海水、湖水、河水，卻沒有提及雨水，因此貨物若是因為雨水所致之濕損，則不屬於此項所承保之範圍，且海水、湖水、河水必須要進入運具或儲存處所造成貨物濕損才承保(Robert, 1995)。

條款 1.3 只名列承保事故為「任何貨物於裝卸船舶或駁船時，因自船上滑落或掉落而發生之整件損失」，並沒有特別使用其他的文字來說明因果關係，但此一承保事故依照整個條款結構與分類，自然還是適用於“caused by”(直接造成)(張國聖，2007)。

3.2 主力近因原則於船舶保險之適用

勞合社的 S.G.保險單從 1779 年開始，一直是作為一種船舶保險和運輸貨物保險共同使用的保險單，在英國海上保險市場被廣泛使用，但因為無法適用不斷擴大發展的海上保險市場，1983 年英國倫敦保險協會修改了船舶保險單條款，並從同年 4 月 1 日起開始正式使用，全名為協會船舶時間保險條款(Institute Time Clauses，簡稱 ITC)，S.G.保險單逐漸被英國新的海上保險單所取代(應世昌，2000)。

隨著航運界多元化、複雜化的發展下，英國倫敦保險協會為了因應新的法律制度及

共同海損理算實務之變更，縱使有 ITC,1995、IHC,2002、2003 等新保單條款的產生，但因為國際船體條款推出時間較短，故目前使用並不廣泛，市場上仍以 ITC,1983 的使用最為普遍(陳俊傑，2009)。因此本文以目前實務上使用的 1983 年之版本，以其承保危險探討主力近因原則如何運用。

ITC,1983 的危險條款以列舉的方式規定於 6.1 及 6.2，主力近因原則之適用全部以“caused by”(直接造成)規定之，意即 6.1 及 6.2 條款下所有的承保危險皆必須直接對船舶造成損壞，保險人才有賠償責任，6.1 條款如下：

表 3 船舶保險主力近因適用 caused by 之危險承保條款

This insurance covers loss of damage to the subject-matter insured <u>caused by</u> 本保險單承保被保險標的物因下列事故所引起之毀損或滅失	ITC1983 6.1
perils of the seas rivers lakes or other navigable waters 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險。	6.1.1
fire explosion 火災、爆炸。	6.1.2
violent theft by persons from outside the Vessel 來自船外他人之暴力盜取行為。	6.1.3
jettison 投棄。	6.1.4
piracy 海盜。	6.1.5
breakdown of or accident to nuclear installations or reactors 核子裝置或反應爐之故障或意外。	6.1.6
contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harborequipment or installation 與飛航器或類似物體，或自該物體掉落之其他物體，陸上運輸器，船塢或港口設備或設施相碰觸。	6.1.7
earthquake volcanic eruption or lightning. 地震、火山爆發或閃電。	6.1.8

資料來源：自行整理

第 6 條第 1 款所承保之危險大致上與貨物保險中有相似之概念，特別說明 6.1.2 所承保的爆炸，該危險僅限於意外爆炸(Accidental Explosions)，並不包含因敵對行為所致之爆炸(Hostile Acts)，1944 年因為孟買港口所發生之爆炸事件後，此項危險已擴大包含來自被保船舶以外所引起之損害，意即爆炸可能發生在被保船舶上或者其他船舶或地方如岸上設施，不論發生在船上或任何地方之爆炸均涵蓋在此項承保範圍內(邱展發等人，2012)。

第 6 條第 2 款中所列出來的危險是屬於所謂的『殷吉瑪利條款』(Inchmaree clause)，這些危險原來是由 I.T.C.舊條款中的疏忽條款(Negligence Clause)所承保的內容。該條款的產生是由於 1887 年 Hamilton Fraser & Co. v. Thames & Mersey Marine Insurance Co. Ltd. 一案，由於海員的疏忽而關閉閘門，導致氣勢爆炸造成損害，由於當時英國上議院判定其損失非由於保單中承保的海上危險事故(Peril of the sea)，因此保險人不負賠償責任(廖群文，2003)，因此保險人為了對不可預料的疏忽與內在缺陷所致之損失加以承保，倫敦協會在制訂新條款時，這些危險並未去除的規定於此，主力近因原則適用與第 6 條第 1 款一樣，採用“caused by”(直接造成)規定之，承保之危險直接造成船舶毀損滅失，保險人負賠償責任，但不同於上一款，6.2 條另外又規定：「該毀損滅失必須非因被保險人、船舶所有人、經理人，欠缺相當之注意所造成的為限」(provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured. Owners or Managers.)，條款如下：

表 4 船舶保險主力近因適用 caused by 之危險承保條款

This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured <u>caused by</u> 本保險承保被保險標的物因下列事故所引起之毀損或滅失。	ITC1983 6.2
accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel. 裝卸貨物、翻艙或加燃料時之意外。	6.2.1
bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull. 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之隱有瑕疵。	6.2.2
negligence of Master Officers Crew or Pilots. 船長、船員或引水人之疏失。	6.2.3
negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder. 修理廠或租傭船人之疏失，但該修理廠或租傭船人須非為本保險之被保險人。	6.2.4
barratry of Master Officers or Crew. 船長、船員之故意行為。	6.2.5

資料來源：自行整理

6.2.2 承保被保的船舶直接由於破裂的鍋爐，或斷裂的承軸導致之毀損滅失，因此並須特別注意，保險人並不承保鍋爐以及承軸的損失，除非鍋爐、承軸的損壞是因為承保危險所致的，保險人僅負責直接因鍋爐以及承軸的爆裂、斷裂所致被保船舶的損失。後段的任何機器或船體之隱有瑕疵所致之損失概念一樣，被保船舶必須由於機器或船體之隱有瑕疵直接所致之損害，保險人才有賠償責任，保險人並不負責該瑕疵。如 1906 Oceanic Steamship Co. v. Faber 一案，在抽出船舶的尾軸做檢查時發現裂痕，此裂痕是由於製造時焊接不良而致，法院判決更換新尾軸不屬於保險人應理賠之部分，因為保險部

承保僅是潛在瑕疵的發現，該瑕疵並沒有引起被保船舶之損失(陳火財、王肖卿，2002)。

6.2.3 和 6.2.4 保險人承保被保船舶因條文中規定之危險直接造成之毀損滅失，條文所指之疏忽，一般來說疏忽非為兩類，第一為未履行義務；第二未善盡相當注意(邱展發等人，2012)，只要條文中規定人員符合，不屬於但書中的被保險人、船舶所有人、經理人欠缺相當之注意所致之毀損滅失，皆屬於承保範圍。而船舶所有人在 6.3 有定義持有船舶股權之船長、船副、船員或引水人不被認定為本第 6 條所指稱之船舶所有人。

6.2.5 條內文中船長、船員惡意不法行為，以英國 1906 年海上保險法保險單解釋規則第 11 條定義：船長、船員惡意不法行為一詞包括，船長或船員故意損及船舶所有人或租傭船人之非法行為。(The term “barratry” includes every wrongful act willfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.) 只要是船長、船員之故意行為直接造成之被保船舶的損失，則屬保險人理賠之範圍。

肆、結論與建議

海上運輸所需要的航程時間較長，且海上的危險事故種類繁多，當事故發生時，如何判斷造成事故最主要的原因，找出有責任之一方為重要課題，然由於海運之特性，現今國際貿易業者大多透過投保海上保險的方式，轉嫁其危險以避免經濟上的負擔。主力近因原則為保險契約基本原則之一，功能在於找出損失事故最主要的原因，並且進一步確認保險人的理賠責任。主力近因並非指時間上最接近，對最後的損失結果而言，最有影響力且最強而有力的原因才為主力近因。主力近因可能由單一事件引起，則該單一原因自然成為主力近因。若主力近因為多起原因造成，必須要確認原因與原因之間有緊密的相關性，若沒有中斷則可往前追溯，其主要引起事故的因素為主力近因；在原因與原因之間出現了中斷，或是失去了緊密相關性，則該事件的原因連結就此產生斷裂，而斷裂的開始則將重新成為新事件的主力近因。

瞭解主力近因之意義後，由於各類保險契約其特質不一樣，損失狀況跟可能會遇到的危險種類也不同，於是在主力近因原則適用上容易產生差異。無論是海上貨物保險或是船舶保險，必須注意承保危險以及除外危險的條款上所採用之主力近因為何，適用之主力近因如：

- 1.reasonable attributable to (合理歸因於)，要求損失與事故之間要有「因果關係」即可，並不一定要直接造成。
- 2.caused by (直接造成)，指損失與事故之間必須要有「直接所致」之關係。
- 3.arising from (起因於某事故)，事故的發生可能藉由多個事件接續發生，而形成一個事

件鏈，當保險人只要能證明造成損失的一連串事件，其中有一為除外不保的危險，即可以其損失的發生與該除外不保危險有因果關係而拒賠。

透過主力近因原則的瞭解，以及判斷、運用方式，再配合海上保險契約之條款內容，可有效找出海上保險理賠案例中造成損失的主要原因，進一步探究保險人責任之有無，使海上保險理賠案例的爭議降低，減少不必要的紛爭，而主力近因原則並非只能運用至保險理賠之爭議，發生海事案件時採用主力近因原則，也可找出造成事故最主要的原因，使有責任之一方負責。

當海事理賠案件產生時，損失事故的發生可能由多個原因同時造成，若造成事故的多種原因中包含承保危險以及除外危險，雖然依照前述之章節，保險人可主張拒絕賠償，但被保險人往往無法認可這樣的結果；以及當多個原因中包含承保危險以及未承保危險，保險人的責任又為何。建議雙方當事人在簽訂契約前事先以條款之方式規定於契約內，明訂當承保危險以及除外危險同時為造成事故的原因時，雙方當事人之責任規範為何；以及當承保危險以及未承保危險同時成為造成損失事故的原因時，雙方當事人的責任範圍跟理賠責任的比例為何，以利解決爭議。

參考文獻

- 1.王暉、韓吉光，2008，*海上保險的賠償原則*，*中國水產*，第9期，12。
- 2.王衛恥，1983，*海上保險法與共同海損*，初版，文笙，台北市。
- 3.王衛恥，1988，*海上保險的理論與實務*，再版，文笙，台北市。
- 4.王應富、龍偉，2010，保險法近因原則之辨析，*宜春學苑學報*，第32卷第2期，91。
- 5.交通部統計資查詢網，<http://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>，2015年6月16日。
- 6.江朝國，1994，*保險法論*，一版，瑞興圖書，台北市。
- 7.江麗娜，2009，出口信用保險近因原則，*研究學術論壇*，第8期，102。
- 8.吳榮清，1993，*火災保險及海上保險*，再版，三民書局，台北市。
- 9.李均泰，2012，海盜攻擊與劫持之保險問題研究，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文。
- 10.周渭泉，1982，*保險學*，大中國，台北市。
- 11.林群弼，2002，論共同海損之損失範圍，*臺大法學論叢*，8期，94。
- 12.邱展發、黃西岩、曹有諒、王昭文、李崇憲、黃承陽、楊鴻彬，2012，*海上保險，保險事業發展中心*，台北市。
- 13.姚玉麟，1995，*運輸保險學*，再版，中國文化，台北市。
- 14.姜南，2006，論保險法上的因果關係原則，*河北法學*，第24卷第7期，106。
- 15.范姜肱，2001，*保險學*，三版，前程企業，台北縣。
- 16.孫致中，1989，*法學緒論*，三版，三民書局，台北市。
- 17.徐慈廷，2014，2003年國際船舶保險條款之研究，國立台灣海洋科技大學海洋法律研究所碩士論文，高雄市。
- 18.徐當仁、曾文瑞，1999，*初學者海上保險基礎理論與實務：MIA,1906、ICC,1982，海商法與保險法之探討*，高皇，台北市。
- 19.袁宗蔚，1930，*保險學概要*，初版，三民書局，台北市。
- 20.張玉良，2013，保險近因原則之近因釋義，*法律博覽*，第6期，286。

- 21.張國聖，2007，國際海上保險制度及其立法之趨勢，*公共事務評論*，第8卷第1期，74。
- 22.許儷園，2013，英國協會貨物保險條款除外不保條款之研究，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。
- 23.郭仙和，2007，侵權行為法上因果關係之研究-以我國實務案例為中心，國立中正大學法律學研究所碩士論文，嘉義縣。
- 24.陳火財、王肖卿，2002，協會船體保單條款之解釋與適用，安生理算檢定，台北市。
- 25.陳忠五，2007，論契約責任與侵權責任的保護各體：權力與利益區別正當性的再反省，*臺大法學論叢*，第36卷，第3期，61。
- 26.陳俊傑，2009，2003年國際船體保險條款之研究-兼論與1983年協會定時保險條款之比較，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。
- 27.陳建勝、楊和利、徐壁君、張婉玲、陳聰賢，2010，*實用保險學-個案導向*，四版，華立圖書，台北縣。
- 28.陳雲中，1998，*保險學*，四版，五南圖書，台北市。
- 29.智庫百科，<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/%E5%BD%92%E7%BA%B3%E6%B3%95>，2014年10月30日。
- 30.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，。
- 31.曾國雄、張志清，2008，*海商法*，三版，航貿文化，台北市。
- 32.湯俊湘，1996，*保險學*，三民，台北市。
- 33.雲大楠，1987，*海上保險學*，再版，茂昌圖書，台北市。
- 34.黃啟剛，2009，近因原則與民法因果關係的比較，*大眾商務*，第3卷第99期，167。
- 35.楊仁壽，2000，*海上保險法論*，三民，台北市。
- 36.楊良宜，2010，*海上貨物保險*，初版，法律，中國北京。
- 37.葛凱、陳誠，2009，判例法借鑒之法理分析，*天府新論*，第1期，131。
- 38.廖坤靜、吳展嘉、蕭永慶，2006，剖析海難碰撞事件中人為因素潛在失誤之研究，*船舶與海運通訊*，36期，19。
- 39.廖群文，2003，評析國際船舶保險條款 IHC2002，上海海運學院國際法學研究所碩士論文，上海市。

- 40.廖蕙芳，2008，保險契約承保範圍之解釋，國立政治大學法學院研究所碩士論文，台北市。
- 41.趙雲，2012，協會貨物保險條款 2009 版與 1982 版對比分析及我國相關條款的完善，對外經濟貿易大學國際經濟貿易研究所碩士論文。
- 42.劉宗榮，1987，論英國倫敦保險人協會貨物保險基本條款之保險範圍－以一九八二年協會貨物保險基本條款(A)(B)(C)式為中心，臺大法學論叢，第 8 期，35。
- 43.劉建峰，2002，海上保險近因原則的運用，中國水運，第 8 期，35。
- 44.鄭鎮樑，2003，保險學原理，初版，五南圖書，台北市。
- 45.賴麗華，2000，風險管理，初版，台灣西書，台北市。
- 46.應世昌，2000，海上保險學，五南，台北市。
- 47.韓佳駿，2012，淺析適用保險近因原則應當注意的問題，法治與社會，第 21 期，259。
- 48.魏柏林、陳玉桃，2005，地震與海嘯，華南地震，第 25 卷第 1 期，43。
- 49.魏潤泉、陳欣，2003，海上保險的法律與實務，初版，中國金融，北京。
- 50.蘇文斌、林宏誠、陳明國，2008，保險學-學理與實務，華立，台北市。
- 51.蘇雅如，2008，主力近因原則運用在傷害保險之研究，淡江大學商學院保險學系保險經營研究所碩士論文，新北市。
52. 蘇 黎 世 運 輸 保 險 網 站 ，
http://www.zurich.com.tw/eMarine/zurich_ch/why_ch/whyclause_ch.htm，2015 年 5 月 30 日。
- 53.Alison Padfield,2003, *Insurance claims*,First Edition ,LexisNexis UK:England.
- 54.Helen Johansson, 2013,Causation in Hull insurance-A comparison of English and Nordic marine insurance, FACULTY OF LAW Lund University, Sweden.
- 55.Leslie J. Buglass,1973,*Marine Insurance and General Average in the United State*,Cornell Maritime Press,INC.: CAMBRIDGE Maryland.
- 56.Robert H Brown, 1995,*The cargo insurance contract and the Institute Cargo Clauses Training Notes for Brokers*,First Edition, WUTHERBY & CO LTD:London.
- 57.Robert H Brown, 1998,*Marine Insurance Principles and Basic Practice* ,Sixth Edition,WUTHERBY & CO LTD:London.