

# 1983 年協會船舶保險之危險條款研究

## 摘 要

船舶航行過程中，會遭遇許多危險，導致船舶損害使得船舶被保險人遭受損失，船舶為海上運輸之重要工具，然而隨著時代變遷，船舶逐漸發展為貨櫃船運輸，舊式的船舶保險單已不符合時代所需，因此英國倫敦協會保險人重新制定船舶保險單，保障船舶被保險人之權益，目前國際通用的船舶保險單為 1983 年的英國協會船舶時間保險單(簡稱 ITC-1983)，其歷經 1995 年、2002 年及 2003 年之修改，但仍無法代替 ITC-1983 之使用。

保險條款的選用對被保險人甚為重要，因其攸關船舶保險之承保內容，在 ITC-1983 採列舉式的承保方式，亦即在保險單上列舉的危險所引起的毀損滅失才能向保險人求償，因此船舶被保險人必須了解 ITC-1983 中的危險條款之內容，未來船舶發生毀損滅失才得以據此向保險人請求賠償，而船舶理賠人員亦須了解危險條款之內容，才得以於賠償發生時，釐清損害之原因及賠償範圍。

近年來，各國之船舶保險的使用率逐漸增加，顯見船舶被保險人對於船舶保險單之選擇，已不再侷限於 ITC-1983，各國之船舶保險單條款多以英國協會船舶保險條款為基礎所制定，但其各自之條款內容擁有各國的特色，本研究主要以 ITC-1983 為研究主軸，並比較全球前五大船舶保險單之差異，以此提出本文之研究結論，供船舶保險單使用者參考。

關鍵詞：海上危險、船舶保險單、危險條款

---

曾文瑞先生：國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授

游智喬小姐：陽明海運風險管理與法務部保險管理組

## Abstract

There are many perils during the voyage such as accidents or damaged items. Ship is the most important transportation on the sea. As time changes, the S.G. form is no longer required, which was revised by Institute of London Underwriters. In order to guarantee insured's rights and interests, Institute Time Clauses (ITC-1983) is now internationally accepted which have been through a few major amendments in 1995,2002,2003, but it did not replace the ITC-1983.

Choosing the right insurance clause is the most important criteria in insuring shipped product to ensure safety and reliability. ITC-1983 adopt named perils to cover perils, therefore, accidents or damages should be clearly stated in the policy. In this manner, in case of any untoward incidents while transporting the goods by sea, the insured company shall be well compensated from the insurer. In addition, the insured company should be very much familiar with ITC-1983 coverage in order to get sufficient claims in the future or in case of any jeopardy. Claims Officer of the ship must clearly understand the coverage in order to find the root cause of any accidents or damages.

In recent years, there are many different clauses that has been gradually implemented. Their clauses have their distinctive features. This study is based on the ITC-1983. It compares the top five hull insurances in the world. The conclusion of this study generalized the difference between them and provided further information for the users of the hull insurance.

Keywords : perils of the seas 、 Hull insurance 、 perils clauses

# 第一章 緒 論

## 1.1 研究背景與動機

在國際貿易競爭激烈的情況下，各國多仰賴海運為其主要經濟命脈，台灣位於良好的海上交通要道，海上貿易頻繁，十七世紀清朝占領台灣後，福建及廣東一帶的漢人逐漸遷入，且西方列強因台灣具有優良的戰略位置，因此爭相競逐，台灣港口自此對外開放。港口為早期漢人農產品運輸及生活物資上的流通管道，因此，移民的開墾帶動港口的發展。在鄭氏家族統治台灣時期，台南的鹿耳門成為國際上著名的港口，在清朝統治台灣之後，更多移民湧進台灣，活絡台灣的港口發展，創造當時一府二鹿三艋舺的港口榮景。

船舶為海上運輸最重要之工具，在海上運輸發展的初期，船東同時擁有船舶和貨物，船舶在往返的航程中具有相當之危險，因此發展出 Lloyd's S.G. Form 即 S.G. 保險單，即以一張保險單共同承保船舶與貨物之毀損與滅失。然而隨著時代變遷，船舶逐漸發展為貨櫃船運輸，S.G. 保險單的內容顯然已不能滿足現代之國際貿易，且船舶逐漸趨向大型化。根據巴黎航運分析機構 Alphaliner 統計，自 2006 年丹麥馬士基集團(A.P. Moller - Maersk)投入 15,500TEU 的艾瑪·馬士基號 (Emma Mærsk) 後，正式開啟海上船舶大型化之發展，各家航商亦全力投入製造大型船舶。中國海運(China Shipping Container Lines-CSCL)於 2014 年下訂五艘 19,000TEU 的貨櫃船，首艘預計將於 2014 年 11 月交船，如圖 1.1 可得知 2006 年到 2015 年各航商投入大型貨櫃船的趨勢。船舶大型化使得船舶造價也相對地提升，在海上常發生的危險，如圖 1.2 所示，大多為惡劣天氣、擱淺、觸礁及火災等，因此，為了移轉船舶危險以降低損失，應該安排適當的危險轉移使得損失降至最低。

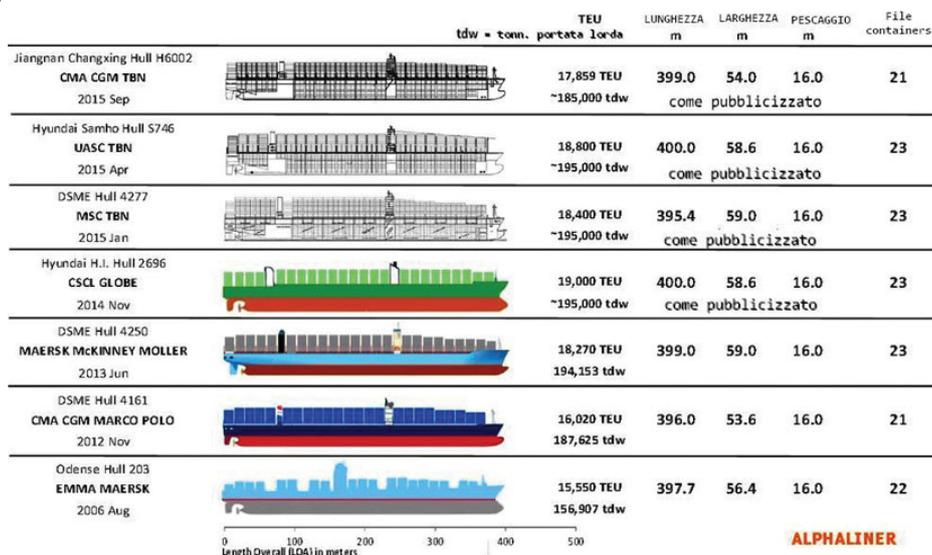


圖 1.1 2006 年到 2015 年各航商投入大型貨櫃船的趨勢

資料來源：Alphaliner (2013)

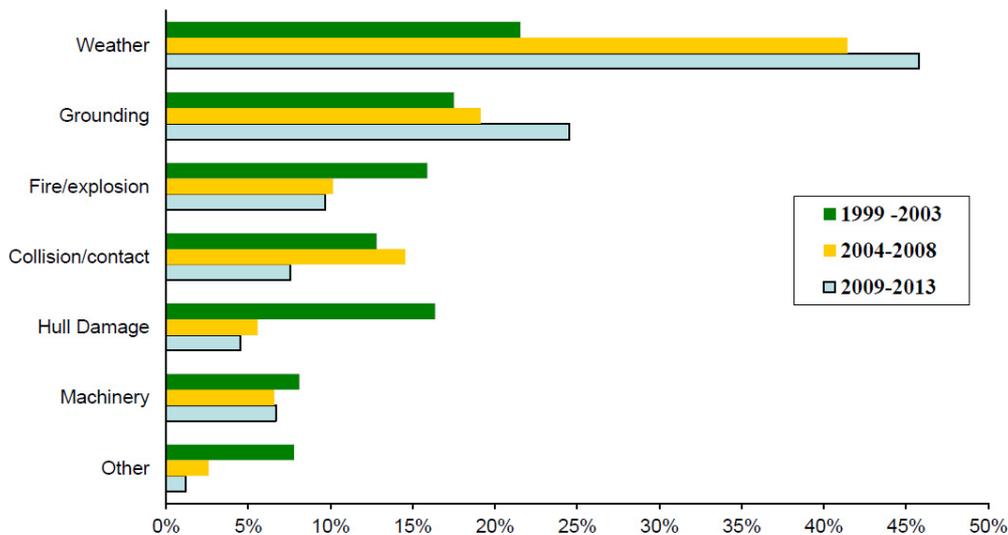


圖 1.2 1993 到 2013 船舶全損之海上危險統計

資料來源：Lloyds List, Total loss report (2013)

在國際海上保險市場上最主要還是以歐洲市場為主，綜觀海上保險市場百年來的發展，影響最深的保險單為 S.G.保險單，規定其毀損滅失須由於保險單所列舉的危險事故與特定危險事故相類似之危險所引起者，S.G.保險單是英國最早制定的保險單格式，至 1779 年開始發展，受國際海上保險市場廣泛的使用，因此對國際海上保險市場影響甚巨。英國倫敦保險人協會為了因應現代運輸方式的改變，於 1970 年將船舶保險市場上普遍使用的條款加以組合成新的標準條款，稱為協會船舶時間條款(Institute Time Clauses – Hulls 1/10/70，簡稱 ITC-1970)。本條款計有三套分別將其保險條件分為：一為全險條件(Full Conditions)，但實際上保險人僅承保列於保單上的危險；二為單獨海損不賠條款(F.P.A. Absolutely)意即約定單獨海損不賠，但其他損失要賠；另一為損害不賠條款(Free of Damage Absolutely)意即所有的部分損失皆不賠。

然而，1970 年的協會船舶時間條款仍不被保險人所接受，因其結構內容對被保險人較嚴格，因此在許多國家要求改革下，英國倫敦保險人協會於 1983 年 10 月再次推出新的船舶保險單(Institute Time Clauses – Hulls 1/10/83 簡稱 ITC-1983)，此保險單使用至今，而 S.G.保險單和 1970 年的船舶保險就此廢除。相對於舊式保險單，ITC-1983 清楚的將被保險人、船名、保險航程、保險時間、保險標的、保險價值、保險金額和保險費等幾項內容列於保險單上，使得被保險人更能方便使用。另外在 ITC-1983 年加入：「本保險應依據英國法律及實務 (This insurance is subject to English law and practice)」。指將條款與英國的法律及實務結合，能對保險條款做一更明確清楚的解釋。

1995年因為海事法律上的變化及船舶和營運上的變化，致使英國倫敦保險人再次修改協會船舶時間條款(Institute Time Clauses – Hulls 1/11/95, 簡稱 ITC-1995)。但其規定對適航性要求更為嚴格，要求船東除了本身之過失外，另外必須承擔陸上管理人的疏失，因為對被保險人較為不利，並不被廣納接受。2002年英國倫敦保險人為使保單內容更為明確，又再次制定了2002年國際船體條款(International Hull Clauses 1/11/02, 簡稱 IHC-2002)，於2003年再度針對2002年保險條款不足之地方做更明確的規定，推出(International Hull Clauses 1/11/03, 簡稱 IHC-2003)，使被保險人能清楚瞭解承保範圍。雖然 IHC-2003 推出已長達十年之久，但在市場上仍多採用 ITC-1983，因 ITC-1995 對於船東的限制過於嚴苛，遭強力的抨擊<sup>1</sup>，而 IHC-2003 雖然用語遣詞已融入實際保險單使用者之經驗及意見，但要全面取代 ITC-1983 現階段尚不可能<sup>2</sup>。不論是 ITC-1983、ITC-1995 或是 IHC-2003，都是市場可採用的保險條款，唯 S.G. 保險單及 1970 年協會船舶時間條款均已全部廢除不再使用。

保險條款的選用對被保險人甚為重要，但不論是 ITC-1983、ITC-1995 或是 IHC-2003 都規定：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(This insurance covers loss of damage to the subject-matter insured caused by)，表示在不同的保險條款中，規定仍必須由保險單上列舉的危險所引起的毀損滅失才能向保險人求償，因此，船舶保險單的危險條款是船舶保險單中被保險人能求償的最主要因素。海上保險單的起源 S.G. 保險單，列舉的危險除不完整外，另加入其他一切類似危險(All other perils)這類含糊不清之條款內容，使用多年造成被保險人使用上的不便，在 1887 年保險人擴大其承保範圍，在 S.G. 保險單上附加殷吉瑪利條款(Imehmaree Clause)，其條款內容不斷擴大，因而能補足 S.G. 保險單。但隨著時代改變，從前帆船時代能使用的危險條款顯然已不敷使用，因此後來新式的保險單加入如核子裝置或反應爐之故障或意外、與飛機或類似物體，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接觸等，另外，近年來海盜行為日益猖獗，新式條款重新將戰爭險除外不保的海盜納入危險條款，對被保險人更有保障。

除了現行廣泛使用的英國協會船舶保險外，國際間亦有自訂的船舶保險，如全球主要的船舶保險市場挪威船舶保險、中國船舶保險、日本船舶保險及美國船舶保險。挪威船舶保險承保範圍及雙方舉證責任規定明確，其船舶保險保有英國船舶保險的精神，亦含有挪威獨具鮮明的特色；中國大陸船舶保險，其保險條款表現了中國大陸船舶保險的特點，也因應了國際保險市場和中國大陸航運發展的變化<sup>3</sup>；日本船舶保險，可以分為普通保險條款(General Clauses)與特別保險條款(Special Clauses)，其內容格式是仿英國協會

<sup>1</sup> 周莎(2009)，〈中英美國際船舶保險條款比較研究〉，頁 5，中國大連海事大學國際法學碩士論文。

<sup>2</sup> 王肖卿(2011)，〈協會船體論時保單(ITC)與國際船殼險保單(IHC)〉，《保險大道-專題論述七》，61 期，頁 43-46。

<sup>3</sup> 應世昌(2000)，《海上保險學》，頁 347，臺北：五南。

船舶時間條款(ITC-Hulls)設計而成<sup>4</sup>；美國船舶保險受英國殖民的歷史影響，其海上保險市場的發展經驗與運作型態和英國有許多相似之處，但在美國在獨立建國後，其建立自己的立法與司法體制系，無論在保單型式、保單條款、法律適用及其相關之解釋等方面，都開始有了屬於自己的體系與特色<sup>5</sup>。雖然船舶保險市場以英國的勞依茲(Lloyds)為代表，但各國船舶保險仍具有一定之佔有率，從圖 1.3 全球船舶保險之保險費統計可得知，全球主要的船舶保險市場分別為英國、北歐、中國大陸、日本及美國。

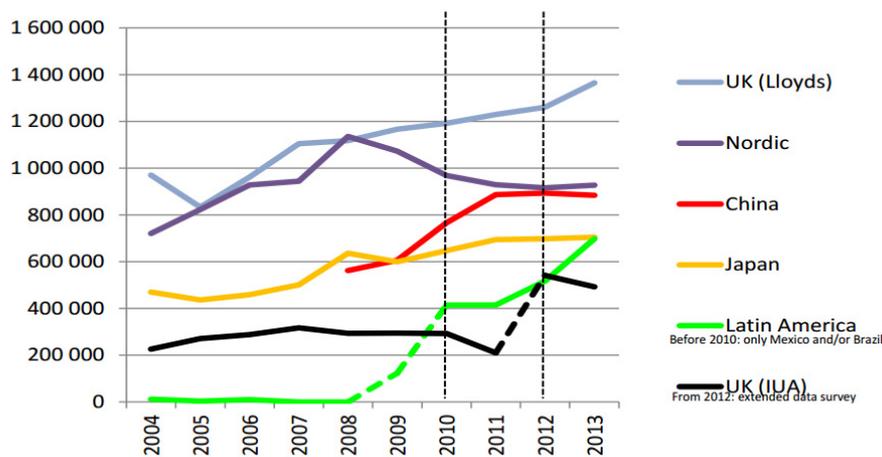


圖 1.3 2004 年至 2013 年全球船舶保險主要市場之保險費統計

資料來源：Global Marine Insurance Report 2014, CEFOR, Norway

綜上所述，各國船舶保險內容雖各有差異，但都列有危險條款，明確規定被保險標的物必須由於船舶保險單上所列舉之危險，方能向船舶保險人索賠。各國雖制定有不同的船舶保險，但條款內容仍存在英國船舶保險之精神，因此，為了能減少國際間不同船舶保險條款所發生之爭議，探討發展百年的英國船舶保險，並進一步瞭解危險條款之規定為重要之課題。

## 1.2 研究範圍與目的

### 1.2.1 研究範圍

本研究以英國協會船舶時間條款(ITC-1983)第六條危險條款(perils)做為本研究之主軸，漁船保險與船東責任保險不在本研究之研究範圍。透過相關文獻，分析整理船舶保險承保範圍的發展及趨勢，並比較全球主要船舶保險市場，挪威船舶保險、中國大陸船

<sup>4</sup> 邱重盛(2014)，〈談海上保險的自負額〉，《保險大道-專題論述 三》，64 期，頁 30-33。

<sup>5</sup> 張國聖(2007)，《英美協會貨物保險條款之研究》，頁 24，臺北：元照。

船保險、日本船舶保險及美國船舶保險之危險條款差異性。

### 1.2.2 研究目的

自 2006 年丹麥馬士基集團投入營運 15,500TEU 的貨櫃船後，目前國際已趨向船舶大型化之時代，船價相對也提高，一旦發生毀損滅失，可能導致巨大的損失，因此，船舶所有人必須安排適當的船舶保險。雖然早期的 S.G.保險單，因其艱澀難懂的結構已被市場淘汰，但其重要精神至今仍融入各國船舶保險單中，雖現今已將保險條款之內容具體化，其船舶保險仍具有專業性及技術性，對於船舶之毀損滅失是否得以向保險人求償，其承保範圍有相當之重要性，但實際上對船舶保險單使用者仍有一定之難度。因此，本研究首先探討海上保險的起源 S.G.保險單，做初步之研究，而在其廢除後，其精神仍繼續融入 ITC-1983 之中，因此，接續探討 ITC-1983 中的第六條危險條款，然後，根據現今全球海上船舶保險的五大市場英國、挪威、中國大陸、日本及美國做一比較，最後提出本研究之結論與建議，可使保單使用者更清楚瞭解船舶保險之危險條款，且可供實務船舶保險理賠人員，於賠案發生時做具體之解析。本研究之研究目的如下所述：

#### 1.探討英國協會船舶時間條款之危險條款

雖然 S.G.保險單已廢除多年，但其精神仍保留在英國協會船舶時間保險條款，對於 S.G.保險單中含糊不清的部分，在 ITC-1983 中已將文字具體化，但對船舶保險使用者而言，船舶保險具有相對地專業性與技術性，因此，本研究探討現今廣泛使用的 ITC-1983，並將危險條款逐一說明起源與規定，減少理賠爭議性。

#### 2.比較全球前五大海上船舶保險市場之危險條款差異性

雖然英國倫敦保險人制訂的英國船舶協會時間條款使用最久，但許多國家也制定有不同體系的船舶保險。目前全球前五大船舶保險市場分別是英國船舶保險、挪威船舶保險、中國大陸船舶保險、日本船舶保險及美國船舶保險。因此，藉由本研究可分析出各國船舶保險之危險條款之差異性，以供船舶保險單使用者參考。

#### 3.提供船舶保險單使用者釐清條款之內容

S.G.保險單因帶給被保險人諸多不便，因此即使使用長達百年，仍舊因為無法因應時代，而將之廢除，現今不論是英國協會船舶時間保險條款或是其他國之船舶保險條款，文字皆已具體化，但對條款內容之具體解釋，對船舶保險單之使用者仍有必要，如 ITC-1983 第 6.2.2 條：鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵(bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull)，其規定毀損滅失必須是由於潛在瑕疵所引起，因此並不包括

更換機器的費用。本研究期能提供船舶保險單之使用者參考，並且減少實務發生理賠時之爭議。

### 1.3 研究架構

因為各國之船舶保險不僅具有其國家之特色，亦融入英國協會船舶保險之精神，船舶保險中的危險條款，攸關船舶被保險人的權益，因此，本研究以英國協會船舶保險之第六條危險條款為主軸，分析從 S.G.保險單演變至今順應時代的條款內容，並將全球船舶保險之五大市場中之不同承保範圍，做詳細解釋與比較，給予船舶保險使用者建議與結論，本研究之研究架構如圖 1.5 所示

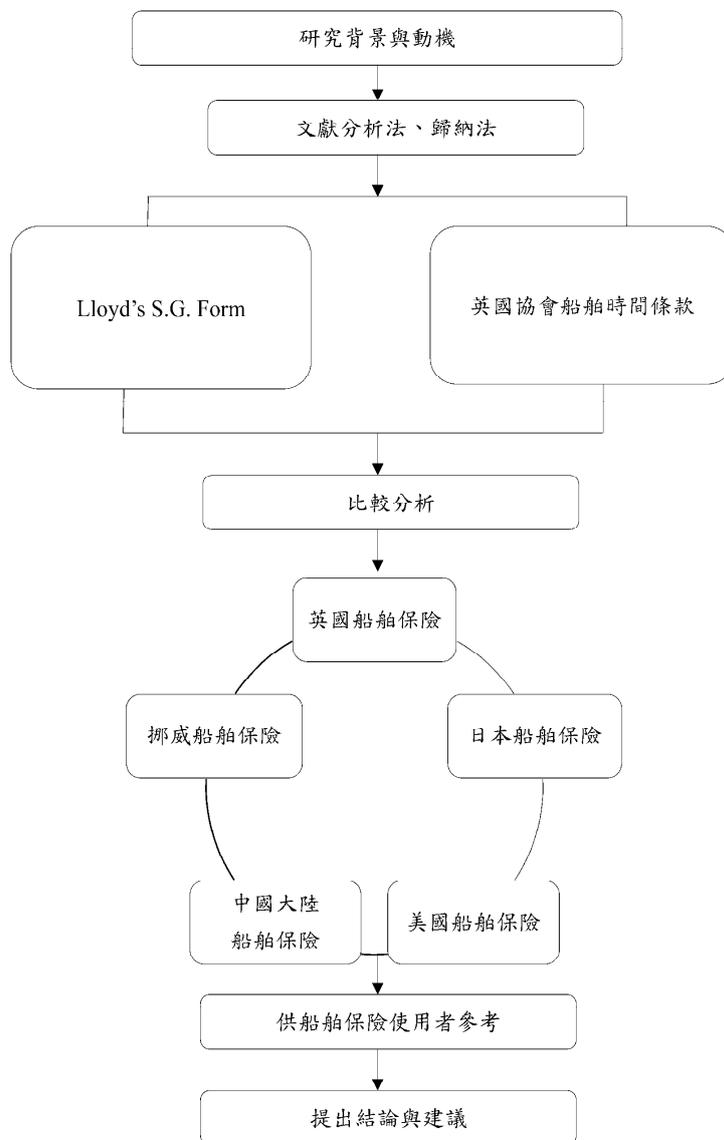


圖 1.4 研究架構圖

## 1.4 研究方法與流程

### 1.4.1 研究方法

本研究主要以現行英國倫敦保險人推出的協會船舶時間條款為中心，藉由文獻分析法統整國內外期刊、論文及書籍，並與歸納法做結合，將船舶保險之危險條款的起源與發展做詳細的探討，最後，本研究將全球前五大船舶保險市場所制定之船舶保險單的危險條款做一比較研究，提供建議給被保險人。本研究為解釋性研究，指在特殊情境下，有助於人們思考及對問題的瞭解與研究<sup>6</sup>。

### 1.4.2 研究流程

本研究將研究流程分為五大部分，其主要內文之概要為第一章「緒論」，分為本研究之研究背景與動機、研究範圍與目的、研究架構與研究方法與流程等四節，說明本論文之主要研究方向。第二章「海上保險與 S.G.保險單」，首先必須先瞭解海上保險之意義，進而了解其起源及發展，本章節共分為三節說明。第三章「1983 年協會船舶保險—危險條款」，本章節將現行各國通用的 1983 年協會船舶保險之危險條款分為兩部分不同性質之危險說明，藉由不同案例之判決，瞭解條款訂立之原因。第四章「全球前五大船舶保險之危險條款比較」，目前全球前五大的船舶保險人分別為英國、挪威、中國大陸、日本及美國，本章節將各國之船舶保險之危險條款做歸納及比較研究，釐清各國不同的條款內容。第五章「結論與建議」，本研究以綜合比較分析後，所得之結論可提供給船舶保險單使用者參考。

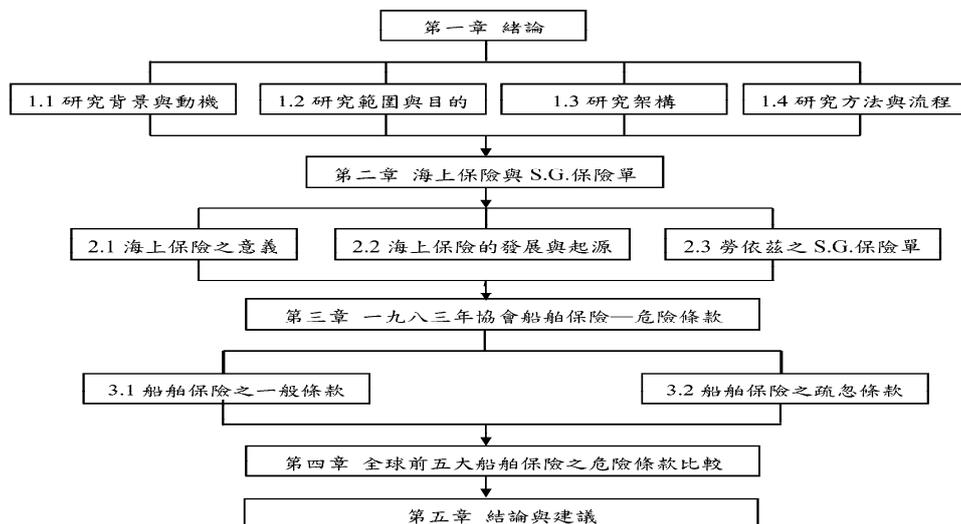


圖 1.5 研究流程圖

<sup>6</sup> Robert Y. Cavana / Brian L. Delahaye / Uma Sekaran(著)，莊立民、王鼎銘(合譯)(2004)，《企業研究方法》，頁 10-11，臺北：雙葉書廊。

## 第二章 海上保險與 S.G.保險單

### 2.1 海上保險之意義

保險，一種集聚眾多同類的危險再以損失分攤的方法，使受損害者得到補償為目的之一種經濟制度。海上保險，是現代經濟企業類型之一種，亦即集合眾多海上之財產，向被保險人取得保險費而予以管理，當發生保險事故而遭受損害時即按照事先約定之保險條件，而予以補償的一種經濟制度<sup>7</sup>。

海上保險是根據損害填補原則，保險人按照保險契約的規定，對被保險人因海上危險所造成的損失提供經濟補償，這是海上保險的目的。海上保險具有下列之特點：

#### 1. 海上保險為保險之一種

2. 海上保險是以擔保船舶或貨物等因航行所生之一切危險為標的之危險，所以具有財產保險的性質，亦屬於運輸保險之一種。

3. 承保的危險具多樣性，且造成毀損滅失的原因具複雜性

承保範圍不只海上水域內的風險，也承保與航程有關的內河運輸與陸上的危險，除了航行與運輸中的危險，也包括停泊或倉儲期間靜態的危險，或是其他特殊的外來的一切危險。因此，承保的危險具有多樣性，且遭致毀損滅失的原因也具有複雜性<sup>8</sup>。

4. 承保標的具有流動性及國際性

海上保險為一動態保險單，保險標的並不是僅固定停留在某一特地點，由保險人承保，而是從一地運送到另一地點<sup>9</sup>。不論是船舶或是貨物運輸，常涉及國際貿易或其他經濟活動，因此，其性質具有國際性。

### 2.2 海上保險的起源與發展

海上保險的起源主要有共同海損起源說與船舶抵押借貸說，「共同海損」(general average) 主要是指西元前九百年至七百年間，盛行於地中海東部、愛琴海東南的羅德島 (Rhodes) 人的作法，當時為了減少航海的冒險損失，在船舶發生危險時，採取拋棄載運貨物以減輕船舶重量的作法來渡過海上風暴，這種為了全體船貨的安全而犧牲部份貨主的利益，其損失即由被保全的其他貨主共同分擔的作法，即被視為海上保險觀念的萌芽<sup>10</sup>；「船舶抵押借貸」又稱冒險借貸，為最早的海上保險方法，早期船舶與貨物常屬於

<sup>7</sup> 李利雄(2004)，《海上保險理論與實務》，頁1，臺北：文笙。

<sup>8</sup> 崔延紘(1997)，《兩岸有關海上保險問題之研究》，頁1-1，國立臺灣海洋大學法律研究所。

<sup>9</sup> 曾文瑞(2011)，《海上貨物保險基礎理論與實務-ICC,2009 逐條釋義》，頁95，高雄，麗文文化。

<sup>10</sup> 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》，8卷11期，頁71-88。

同一個船東，因此發展出船東以船體為擔保的借貸方式。從事海上事業的人需要資金時向商人借貸，若其船舶安全返航，必須付出極高的利息與本金歸還商人，若船舶遭遇海難事故發生全損，船東可以免除債務。冒險借貸的機制是為了船貨之安全，是海上保險的原始型態，此種借貸方式在十三、十四世紀盛行於義大利，其後由義大利商人傳到西班牙，再向北傳到荷蘭，逐漸地傳遍歐洲各港口市場<sup>11</sup>。

海上保險源於大陸法系，於英國成長茁壯而成為現代之保險制度。英國自十八世紀工業革命後，號稱日不落帝國，現今許多國家之海事法或海上保險以英國法為參考而制定，英國海上保險之法律制度與市場之運作，對於世界各國海上保險運作有極大之影響<sup>12</sup>。1906年英國通過《海上保險法》(Marine Insurance Act, M.I.A.1906)的立法，該法在參考了歐洲大陸有關的保險法令與司法審判的案例後，對統合與引導國際海上保險實務發展的規範具有劃時代的影響意義，M.I.A. 1906 並將勞依茲推出的 S.G.保險單列為附件，並於第三十條規定保險單得採用此附件的格式<sup>13</sup>，使勞依茲推出的 S.G.保險單格式成為英國海上保險市場的標準保險單，而為了使勞依茲的 S.G.保險單格式可以不斷地適應於海運及貿易市場的變化，各種附加於其上的保險條款遂應運而生，於是 S.G.保險單以及附加於其上的保險條款便構築成為海上保險契約的主要內容<sup>14</sup>。

### 2.3 勞依茲之 S.G.保險單

Lloyds 推出的 S.G.保險單，承保船舶保險及貨物保險，海上保險 S.G.保險單之設計，旨在承保被保船舶之實體上毀損滅失，而且其毀損滅失須由於保險單特定危險事故或與特定危險事故相類似之危險所引起者<sup>15</sup>。S.G.保險單即英國船貨保單，S 表示船舶(Ship)，G 表示貨物(Goods)，該保險單是船舶和貨物共同使用的保險單。S.G.保單承保的內容如下所述。

“Touching the adventure and perils which we, the assurers, are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods, and

<sup>11</sup> 陳繼堯(2012)，《海上保險》，頁 5-8，臺北：智勝。

<sup>12</sup> 羅俊璋(2011)，〈論海上保險被保險人資訊提供義務〉，《財產法暨經濟法》，24 期，頁 129-160。

<sup>13</sup> Marine Insurance Act 1906，「Construction of terms in policy」：

(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that Schedule assigned to them.

<sup>14</sup> 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》，8 卷 11 期，頁 71-88。

<sup>15</sup> 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，頁 119，臺北：保險事業發展中心。

merchandises, and ship etc., or any part thereof.”

保險人同意負擔並負責有關之冒險及危險，其為海上危險、軍艦、火災、敵人、海盜、遊劫者、竊盜、投棄、捕獲及報復捕獲許可證、襲擊、拿捕、不問任何國籍、狀況或性質，凡國王、君主及人民所為之扣留、阻止及阻留、船長船員的故意行為、以及對上述貨物、商品及船舶或任何一部分，已發生或可能發生破損、損傷、毀損的其他一切類似危險、滅失及不幸。

### 1.海上危險(Perils of the seas)

海上危險包括擱淺、沉沒、碰撞、惡劣天氣、與殘骸和 underwater 物體相接觸、撞冰等。擱淺，指船舶與水底之物體意外接觸並繼續擱置一段時間而不能前進之狀態(如船舶開上礁石及其他堅固的物體之上而陷於難以脫下之狀態)<sup>16</sup>；翻覆，指船舶失去浮力及航行能力，而令船體全部沉入水底或大部分沉沒於水平面下之狀態<sup>17</sup>；碰撞，指船舶在海上與他船或他物之撞擊或猛烈的接觸；惡劣天氣，因惡劣天氣形成特殊風浪之衝擊而發生的毀損<sup>18</sup>。

對於風和浪之自然及不可避免的行為所造成的結果，亦即自然耗損便不屬於海上危險，它必須是某些災禍，某種如同在冒險尚不能事先預知又必會發生的意外事故。必須是海上的危險，只可能發生於海上。

### 2.軍艦(Men-of-War)

為由國家所有並用於從事戰鬥行為的艦隻，保險單所承保者是指被保險標的物遭受此類船舶的毀壞，而不論該艦是屬於敵國或友邦甚至本國所有，亦不論此行為是否發生於戰時或平常<sup>19</sup>。

### 3.火災(Fire)

由於國際貿易之發達，貨物海運頻繁，運輸數量巨大，貨物性質各異，因此容易有火災發生，因此保險單將其納入承保範圍，凡起因於意外或由於無法確定因素之火災所致之損失，保險人均應負責賠償，若由船長船員疏忽結果引起火災所致之損失，保險人亦應負責<sup>20</sup>。

火災不包括爆炸，船上鍋爐或危險品會造成爆炸，爆炸的危險並未受 S.G.保單承保，但若因火災為主力近因所造成的爆炸是被承保的。因此火災包括火災的直接損害、煙燻、

---

<sup>16</sup> 許曉民(1985)，海的危難事故，頁 5-23，基隆：國立臺灣海洋學院航海學會。

<sup>17</sup> 許曉民(1985)，前揭註，頁 5-31。

<sup>18</sup> 孫唐福(1976)，《海上保險學》，頁 162-164，臺北：王光遠。

<sup>19</sup> 崔延紘(1983)，《海上保險投保與理賠》，頁 34，臺北：交通部交通研究所。

<sup>20</sup> 李利雄，前揭註 7，頁 55-56。

因救火所致水的損害、因其他貨物著火所致的損害等<sup>21</sup>。

#### 4. 敵人(Enemies)

指軍艦以外，從事戰爭的一切船舶、飛機、兵器及人員，指由於敵國人民的任何敵對行為所進行的拿捕、捕獲、襲擊、擊沉、及其他一切的加害行為<sup>22</sup>。

#### 5. 海盜及遊劫者(Pirates Rovers)

海盜，指為了私人利益在海上搶掠者、戮殺、放火者，如船貨在海上航行時，遇到海盜明目張膽地以一種暴力加諸於船上人員，從事掠奪的行為；遊劫者，其最初的涵義，指北非野蠻海岸的遊動民族，伺機登船並強行奪取的行為，後來泛指以攻擊商船掠奪貨物為目的，在海上漂泊徘徊者，也屬於海盜的一種<sup>23</sup>。

#### 6. 竊盜(Thieves)

竊盜一詞僅適用於以暴力性手段作竊盜者，因此保險單上載明之竊盜，是伴隨暴力之竊盜，並非只單純的竊盜，且竊盜行為人不包括船員、乘客及碼頭工人的偷竊，如乘客使用暴力所為的竊盜，屬於海盜，船員以暴力所為的盜竊則為船員之惡意行為<sup>24</sup>。

#### 7. 投棄(Jettisons)

指船舶遭遇緊急危險時，故意將船上貨物或船舶屬具投棄於海中的行為，以保持船舶及殘餘貨物的安全。若貨物本身具有毀損所致之投棄，是因其已為無價值或具有瑕疵，因此並非承保範圍內<sup>25</sup>。

#### 8. 捕獲及報復捕獲許可證(Letters of mart and counter mart)

指古代的君王於戰爭時期，授予本國人民捕獲他國船舶及貨物之權利的許可證或委任書，持有許可證之船舶可進行君王授權的捕獲、襲擊等加害行為之危險。若非本國君主之許可，則被視為海上掠劫行為<sup>26</sup>。

#### 9. 襲擊(Surprisals)、拿捕(Takings at sea)

Surprisals 以近來用語來解釋相當於捕獲，指被扣押之船舶或貨物經捕獲，法院判決永不能恢復地被奪取。拿捕，指以捕獲為目的對船舶或貨物之扣押，即自被保險人手中

---

<sup>21</sup> 王衛聰(1983)，《海上保險法與共同海損》，頁 411-412，臺北：文笙。

<sup>22</sup> 雲大楠(1987)，《海上保險學》，頁 165，臺北：茂昌。

<sup>23</sup> 孫唐福，前揭註 18，頁 166。

<sup>24</sup> 吳榮清(1994)，《海上保險論》，頁 179-181，臺北：作者自版。

<sup>25</sup> 王衛聰，前揭註 23，頁 414。

<sup>26</sup> E.R.Hardy Ivamy ,Marine Insurance. (1993), p.168。

將其被保險財務之支配權或佔有權奪取的一切強制之處置<sup>27</sup>。

10.不問任何國籍、狀況或性質，凡國王、君主及人民所為之扣留、阻止及阻留(Arrest, Restraints and detentions of all kings, princes, and people, of what nation, condition or quality soever)

亦稱為「君主之阻止」，國王、君主及人民所代表的是一國具有權力或具有官階之人。人民不包括暴動或謀反者，若由暴動者或謀反者之扣留、阻止或阻留所造成的損害，並非本條承保範圍。扣留、阻止一詞的解釋在 1874 年 Rodocanachi v. Elliott 一案中，法官對扣留解釋為最終將會送還搶奪之物於所有人；阻止解釋為妨礙貨物之運送。阻留則未有具體定義，但扣留、阻止及阻留意義相差不遠。本條承保在運送航程中，因為國家權力或因為戰爭導致運送終止，但其所有權並未被剝奪<sup>28</sup>。

11.船長船員的故意行為(Barratry the master or Mariners)

船員指服務於船上之全體人員而言，包含船長在內，非法行為者為船長或船員故意所做損害船東之不法行為，船長非法的行為但未損及船東，則不被視為惡意行為，船長船員的惡意行為指鑿船、走私、故意違反航行規則或冒被扣押緝捕的危險偷渡封鎖線等。但此項的惡意行為必須該行為非由於船東之縱容、共謀或授意者<sup>29</sup>。

12.其他一切類似危險(All other perils)

本款條文過於籠統容易引起誤解，認為除了前述列舉的危險，尚承保一切其他危險事故、滅失或不幸在內，然而依 1906 年英國海上保險法解釋規則第十二條：「一切其他類似危險事故一詞指包括與保險單特別載明保險事故相類似的危險事故」<sup>30</sup>。因此只能以前述所列舉的危險事故做更深的解釋，而不能認為是增添新的危險事故，如 1816 年的 Cullen v. Bulter 案，有一艘英國船被其他的英國船隻誤為敵船而加以砲擊，終被擊沉，船舶所有人即被保險人以海上危險所致之損害為由，向保險人索賠，但保險人拒絕理賠，經法院判決，本案之損害雖非海上危險所致，但因與保險單所列舉的危險是同一種類即其他一切類似風險，所以判決保險人應負賠償責任<sup>31</sup>。

然而，S.G.保險單雖然承保上述提及的危險，但實際上受保險單上其他條款的排除或限制，其所承保的危險並不如列舉般的廣泛，如 S.G.保險單載有戰爭險不保條款或稱免除捕獲條款(Free of Capture and Seizure Clause)，將戰爭的危險排除在外，戰爭不保條

<sup>27</sup> 雲大楠(1984)，《海上保險學入門》，頁 87-88，臺北：茂昌。

<sup>28</sup> J.Kenneth Goodacre, Marine Insurance Claims(1996), pp.252-253。

<sup>29</sup> 孫唐福，前揭註 18，頁 168。

<sup>30</sup> Article 12 of M.I.A.1906 Rules for Construction of Policy: "The term all other perils includes only perils similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy."

<sup>31</sup> E.R.Hardy Ivamy, 前揭註 26, p.184。

款包括保險人對捕獲及報復捕獲許可證、襲擊(Surprisals)、拿捕(Takings at sea)、不問任何國籍、狀況或性質，凡國王、君主及人民所為之扣留、阻止及阻留、軍艦及敵人概不負責，需透過雙方的特別約定才能承保，因此，根據保單本身的條款，保險人所承保的危險基本上只有海上危險、火災、投棄以及船長和船員的故意行為<sup>32</sup>。

### 第三章 1983 年協會船舶保險之危險條款

在 S.G.保險單使用超過兩百多年後，因其艱澀難懂的條款文字，帶給被保險人諸多不便，且實務上亦未能因應國際貿易發展及海上貨櫃化運輸的改變，船舶保險單，歷經 1970 年、1983 年、1995 年 2002 年及 2003 年等多次修改，在 1970 年中做的最大修改就是將航次起賠額(franchise)改成了每一意外的自負額(deductible)。現在最通行的 1983 年協會船舶論時保單之格式其承保範圍實質上並未有巨大的變動，但在文字具有較積極之修正，傳統的 S.G.保險單已然不見，惟重要的精神已融入協會船舶時間保險單之中，1983 年協會船舶險保單雖經 1995 年協會船體保險保單之挑戰，然由於 1995 年保險單對被保險人船東過於嚴苛，引起各地船東代表之強力反對，所以一直無法獲得認同，因此再度推出 2002 年及 2003 年的船舶保險單<sup>33</sup>。雖然 2003 年國際船殼條款相較於 1983 年協會船舶時間條款提供更為完整之保險條件，但相對的也提高對船舶適航性之要求，且對被保險人有諸多限制，而 1983 年協會船舶時間條款之承保範圍因已具有豐富的判決結果，加上長時間之使用已獲得各國之認同與支援。2003 年國際船殼條款雖已推出多年，但在船舶保險市場的使用率並不高，我國船舶保險市場對於保單條款仍以 1983 年英國協會船舶時間保險單為主<sup>34</sup> (Institute Time Clauses – Hulls1/10/83 簡稱 ITC-1983)。

船舶的危險條款即承保範圍為保險單中最重要之一環，釐清發生毀損滅失的主力近因，向保險人索賠得以損害填補為被保險人之重要權益，而危險條款亦能提供實務理賠人員其應盡之義務及擁有之權利(如代位權)。本條款共區分 6.1 及 6.2 部分，6.1 條屬於天災或是被保險人無法控制的情況，而 6.2 條又稱疏忽條款，規定其毀損滅失非由於被保險人、船舶所有人或租傭船人欠缺相當注意所引起者才可以請求賠償，另外，於第 6.3 條定義本條所稱之船舶所有人。因此本章將現今通行的 1983 年協會船舶時間保險單之危險條款分為兩節說明如下。

#### 3.1 英國船舶保險之一般條款

ITC-1983 第六條危險條款是對於承保危險的規定，承保保險標的因列舉之危險所造

<sup>32</sup> 崔延紘，前揭註 8，頁 3-22。

<sup>33</sup> 王尚卿(2011)，前揭註 2，頁 43-46。

<sup>34</sup> 陳俊傑(2010)，《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碩士論文，頁 123。

成的毀損滅失，由保險人負責，且將條款是否有但書規定被保險人應盡適當之注意義務，分為 6.1 與 6.2，6.1 之規定如下：

6.1 This insurance covers loss of damage to the subject-matter insured caused by

6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters

6.1.2 fire explosion

6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel

6.1.4 jettison

6.1.5 piracy

6.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors

6.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbor equipment or installation

6.1.8 earthquake volcanic eruption or lightning.

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

6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險

6.1.2 火災或爆炸

6.1.3 來自船外、他人的暴力盜取行為

6.1.4 投棄

6.1.5 海盜

6.1.6 核子裝置或反應爐之故障或意外

6.1.7 與飛機或類似物體，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接觸

6.1.8 地震火山爆發或閃電

6.1 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

(a) 6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險(perils of the seas rivers lakes or other navigable waters)

定義為河川、湖泊或其他可航行水域之危險，因此，凡在海上航行之普通危險因素均包含在內，消除了任何在水域方面發生事故的疑慮。與 S.G.保險單相比之下，對被保

險人提供更有利的規定<sup>35</sup>。1906年英國海上保險法解釋規則第七條對海上危險解釋僅涉及海上偶發的意外事故或災難，不包括風浪的正常作用(The term 'perils of the seas' refers only to fortuitous accident or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the wind and waves.)。船舶在航行水域上遭受的危險包括：惡劣天氣(Heavy weather)、沉沒或翻覆(Sinking or capsizing)、碰撞(Collision)、與碼頭、堤防或是與水面下的物體觸撞(contact with submerged or floating objects)、擱淺(Stranding)及觸礁(Grounding)<sup>36</sup>，敘述如下：

1. 惡劣天氣(Heavy weather)：包括暴風雨、颱風、季風和颶風等，包括因不正常的浪和風所引起的，因此，若船舶因惡劣天氣使得船舶沉沒或翻覆，則可視為是因海上危險所引起的損失。相同地，若船舶因惡劣天氣而因此擱淺，亦將惡劣天氣視為損失的主力近因。海上危險不包括船舶的正常耗損，它必須是海上的危險，即某些特殊且僅可能發生於海上的危險<sup>37</sup>。
2. 沉沒或翻覆(Sinking or capsizing)：沉沒，指船舶失去浮力或航行能力，而使船體全部沉入海底或大部分沉沒於水平面下的狀態；翻覆指船底朝天露於水面<sup>38</sup>。如在1950年 Hiram Walker sons Ltd v. Dover Ltd.一案中，船舶於航程中因惡劣天氣而沉沒，貨主聲稱船舶於發航時不具備航行能力，但船東舉證船舶沉沒並非不具適航能力，船舶維持在法定吃水載重線上(即達安全標準)。法官則判定為，在船舶沉沒時其吃水線達安全標準，並未顯示出船舶未具適航能力，因此判決為海上危險所造成的毀損及滅失<sup>39</sup>。
3. 碰撞(Collision)及與碼頭、堤防或是與水面下的物體觸撞(contact with submerged or floating objects)：區別 Collision 與 Contact 兩詞間的不同，Collision 是指兩船之間的碰撞，Contact 則是指與碼頭、碰墊、浮標、吊貨機等港口設施或其他屬於第三人之財產(鑽油臺、漁場、海底電纜及疏濬管等)觸撞，但不含被保險船舶上之貨物或財物<sup>40</sup>。必須注意的是，若接觸的物體是因為戰爭中的水雷、魚雷、炸彈或是其他被遺棄的武器，因而造成的損失則不視為此條所稱的海上危險，因為戰爭所引起的損失是屬於除外不保。保險人願意承保意外損失，而非必然損失，因此與港口防波堤不可避免之接觸或撞上港口沙洲軍不包括在內。隨海潮漲落船舶觸及海床所引起之毀損同樣除外不保<sup>41</sup>。如在2004年，中國迪海公司所營運的蘇天航

<sup>35</sup> 楊良宜 汪鵬南(1998)，《英國海上保險條款詳論》，頁 59，中國：大連海事大學。

<sup>36</sup> Robert H. Brown Marine Insurance Volume Three Hull Practice, pp.277-282。

<sup>37</sup> 陳火財 王肖卿(2002)，《協會船體保單條款之解釋與適用》，頁 13，臺北：安生理算檢定。

<sup>38</sup> 雲大楠，前揭註 27，頁 76。

<sup>39</sup> 徐曉民，前揭註 16，頁 5.1-5.2。

<sup>40</sup> 邱重盛(2011)，〈海上保險與船舶碰撞責任〉，《保險大道-專題論述二》，62期，頁 29-33。

<sup>41</sup> 羅漢文(1988)，《海上貨物船舶保險條款釋義》，頁 181-182，臺北：三民。

2 號載運鐵礦砂運往上海碼頭途中，與舟山東盛海運有限公司浙岱 66210 號在上海港 68 號附近發生碰撞，導致船舶及貨物全部沉沒滅失<sup>42</sup>。

4. 觸礁(Grounding)與擱淺(Stranding)：觸礁，是指船舶在航行中意外地與海底礁石或其他水下障礙物如沈船殘骸、木樁和漁柵等衝撞；擱淺，指船舶與海底、海灘或岩礁接觸，經過相當長的時間而無法脫離，但若船舶僅在障礙物上擦過而未發生滯留，則為船舶擦底，不能視為擱淺<sup>43</sup>。如 1978 年科威特籍油輪「布拉格」號於基隆港北方新賴礁海面觸礁後，搶救無效沉沒於水下四下四十公尺，造成燃油外洩、致使台灣北部沿岸嚴重污染<sup>44</sup>。

#### (b) 6.1.2 火災或爆炸(fire explosion)

火災(fire)，為常見的海上危險，如船塢內發生火災，延燒到船塢內的其他船舶，因火災所致的毀損滅失由保險人負責，包括火災的直接所致的損失，及其不可避免的結果所致的損失，船內起火，使船舶與貨物有共同危險，為了撲滅火災所採取的消防措施，視為為了全體財產之安全所為之處分，因此多以共同海損處理<sup>45</sup>。但若火災是因為戰爭行為所引起的，則列於除外不保<sup>46</sup>。例如在 1898 年發生的“The Knight of St. Michael”一案，船舶從澳洲載運煤炭運往南非，由於煤炭熱度升高(雖然未達到實際燃燒程度)，讓船必須駛入避難港，將部分貨物在避難港中賣出，本案判決船舶所有人有權主張回復因此所產生的運費損失，本案所持的理由是因為，雖然非實際火災造成的損失，但卻是一種和火災相類似的損失，因此類似傳統 S.G.保險單內所承保的其他一切類似危險(all other perils)。雖然現行條款刪除其他一切類似危險(all other perils)等字句，但依舊保有從前保險單所承保的範圍，因此，「火災」這個措辭仍然包括與它「相類似」的危險<sup>47</sup>。

爆炸(explosion)一詞出現在般吉瑪利條款，般吉瑪利條款承保船長、船員等不可預料的疏忽或機器潛在瑕疵所造成的損失，但依過去多年的判決結果，此條款已擴大為不僅只有人員疏忽或潛在瑕疵等。而爆炸加入般吉瑪利條款的原因為 S.G.保險單僅承保火災引起的毀損，因此要向保險人要求爆炸的損失必須是因火災為主力近因所造成的爆炸才能求償，對於只有爆炸引起的損失不列在 S.G.保險單中，但實際上，高溫的鍋爐會在無火的狀態下引起爆炸，因此為了解決這類問題的爭議，將爆炸納入般吉瑪利條款<sup>48</sup>。

在 1944 年中有一艘名為 Fort Stikine 的船，船上載有大量炸藥和彈藥，碼頭工人在

<sup>42</sup> 鄭肇芳(2006)，《海上保險·代位求償案例》，頁 132，中國：世紀。

<sup>43</sup> 曾福祺(2010)，《臺灣海域船舶擱淺事故分析之研究》，頁 8，國立臺灣海洋大學商船學系所碩士論文。

<sup>44</sup> 盧公宇(2004)，《臺灣海域「擱淺船舶」海難救助作業之研究》，頁 89，國立臺灣海洋大學商船學系所碩士論文。

<sup>45</sup> 吳榮清(1993)，火災保險及海上保險，頁 130，臺北：三民。

<sup>46</sup> 尹章華、崔延紘(1998)，《海上保險術語釋義》，頁 103，臺北：國立臺灣海洋大學。

<sup>47</sup> 陳火財 王肖卿，前揭註 37，頁 14。

<sup>48</sup> Robert H. Brown,前揭註 36, p.248。

卸貨時發現二號艙著火，在緊急撲救下仍舊無法滅火，因而導致大爆炸，不只是撲救的人員死亡，並且危及附近行駛的船舶造成船上 15 名旅客的死亡，船上的蒸汽鍋被甩到大街上砸上一台公車，其乘客全數死亡，抗辯人無法舉證是否因為爆炸造成附近船隻的損害。事實上，這起大規模爆炸的原因仍未被發現，然而，在 S.G.保單上附貼的殷吉瑪利條款，只適用在被保船舶船上的爆炸，最後，英國倫敦船舶保險人將殷吉瑪利條款中的爆炸範圍擴大，也就是船上或其他地方之爆炸(Explosions on shipboard or elsewhere)，現今條款將「船上或其他地方」字句刪除，表示發生於船上或其他地方的爆炸都承保在內<sup>49</sup>。

#### (c) 6.1.3 來自船外、他人的暴力盜取行為(violent theft by persons from outside the Vessel)

在英國 1906 年海上保險法解釋規則第九條：「盜取行為，不包括隱匿之偷竊或任何船公司之船員或旅客之偷竊」<sup>50</sup>。指僅承保由外來的暴力盜取所造成的毀損滅失，若是由於船公司之船員或旅客之偷竊，則不在承保範圍內。

以暴力為手段，保險單上載明承保的「強盜」，是指伴隨暴力的竊盜，且隱匿竊盜(pilferage)指非暴力竊盜，非以暴力所為之竊盜，是單純的竊盜及隱匿之竊盜，因此本條不承保秘密的偷竊，且未使用任何暴力之竊盜，非海上保險所指之竊盜，所謂暴力之竊盜，並非僅指對人施予暴力<sup>51</sup>。如貨物雖存放於倉庫內，但因竊賊施暴而破壞門把進入竊取，亦在本條承保範圍內，構成盜竊行為所要求的暴力程度並不高，因此，為了要進入船上，竊賊並非一定要行使暴力對付值班人員或船員，或許他們只是破壞門窗或是掛鎖，即足以構成暴力竊盜<sup>52</sup>。如 1988 年在 Dino Services LTD. v. Prudential Assurance Co. Ltd.一案中，竊盜者偷取鑰匙，強制進入船長室或其他私人區域，其暴力行為雖然不是對人行使，但卻有使用暴力破壞門把，強制打開窗戶之行為，因此，法官對此定義其屬於暴力盜取之行為<sup>53</sup>。

必須注意並不包括隱匿之偷竊或任何船員或旅客之偷竊，若船長盡其相當之注意，即可防止事件的發生，如未注意而發生損害，則必須由船長所負責<sup>54</sup>。

#### (d) 6.1.4 投棄(jettison)

投棄是指當船舶及乘載貨物均處於危險狀態下，為了全體財產之共同安全，故意將一部分船舶屬具或承載貨物拋棄所致之損失，此種損失是典型的共同海損犧牲，然而，

<sup>49</sup> 楊良宜、汪鵬南，前揭註 33，頁 63。

消防企業在線，<http://www.china-119.com/fire-history/13629.htm>，最後瀏覽日：10/22/2014。

<sup>50</sup> Article 9 of M.I.A.1906 Rules for Construction of Policy“The term “thieves” does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship’s company, whether crew or passengers.

<sup>51</sup> 吳榮清，前揭註 24，頁 180。

<sup>52</sup> 陳火財 王尚卿，前揭註 37，頁 15-16。

<sup>53</sup> J.Kenneth Goodacre,前揭註 28, p. 247。

<sup>54</sup> N.Geoffrey Hudson and J.C. Allen ,The Institute Clauses, p. 90。

非依習慣或經特別約定，而是貨主自願裝載於甲板上之貨物及因貨物本質或其危險性之原因而被投棄，或被風浪捲走，均不屬於投棄之範圍<sup>55</sup>。

投棄為傳統海上事故的一種，會發生貨物投棄的原因可能是該貨物已危害船舶航行安全之虞，或產生異味、惡臭等，使船長下令將貨物自船舶上投棄於海<sup>56</sup>。海商法第 110 條規定：「稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用」。另外在海商法第 111 條中規定：「共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之」，因此若宣佈共同海損後，則被投棄的保險標的物將被視為共同海損犧牲，並且由所有的利害關係人共同負擔，若在沒有宣佈共同海損的情況下，投棄的損失則歸為單獨海損，如船舶航行在海上並未出租。如 1928 年 *Symington and Co. v. Union Insurance Society of Canton* 一案中，為防止火災更加漫延，而將貨物從船上投棄於海中，雖然難以區分究竟是因為火災或是投棄所造成的毀損滅失，但因為兩者都被承保在 ITC-1983 之中，所以仍符合第六條之規定，得以向保險人索賠<sup>57</sup>。

然而，現代船舶趨向貨櫃化運輸，若要投棄必須係半貨櫃船或雜貨船之船上配有大型或特殊裝卸設備才有可能發生因投棄行為而發生的毀損滅失。

#### (e) 6.1.5 海盜 (piracy)

近幾年，海盜案件層出不窮，造成船運業者及貿易業者衍生重大損失，但早在 S.G. 保險單中就出現許多類似 piracy 一詞的危險，如捕獲及報復捕獲許可證(Letters of mart and countermart)、襲擊(Surprisals)、拿捕(Takings at sea)、海盜及遊劫者(Pirates Rovers)。英國 1906 年海上保險法解釋規則第八條解釋：「『海盜』一詞包括叛變之旅客及自岸上攻擊船舶之暴動者」<sup>58</sup>。此定義與傳統中以海上掠劫維生的海盜概念有所不同，海盜在海上是屬於強迫且暴力的搶劫，不論搶劫是否是從船外、船員或是乘客，基本的要素是用暴力奪取船舶以及貨物。如在 2012 年中國南京遠洋公司所屬巴拿馬籍“XIANGHUA MEN”(“祥華門”)在阿曼灣遭索馬裡海盜劫持，海盜登船後即瘋狂砸門，最後連續攻破 4 道防護門直接進入舵機間劫持船員<sup>59</sup>。

海盜不是出自於政治意圖，而是指為個人目的的隨意掠奪，如 1908 年 *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co.* 一案，準備運交給玻利維亞政府軍隊的

---

<sup>55</sup> 李利雄，前揭註 8，頁 55。

<sup>56</sup> 曾文瑞，前揭註 10，頁 94。

<sup>57</sup> J.Kenneth Goodacre,前揭註 28,p.248。

<sup>58</sup> Article 8 of M.I.A.1906 Rules for Construction of Policy: “The term “Pirates” includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.”

<sup>59</sup> 範中洲、韓佳霖、劉正江(2012)，〈商船防海盜問題與對策〉，《世界海運》，6 期。

貨物，被試圖推翻該國政府的遠征隊所扣押，由於海上掠劫的本質，是針對私人而不是政府的罪行，因此本案不被認為是一種海上掠劫<sup>60</sup>。

海盜行為已經從典型的登船、盜竊現金與有價值的物品演變成綁架要求贖金，但本條款指承保因為海盜行為所造成的毀損滅失必須是船舶受到實質的損失，因此，船舶若沒有損失只有支付贖金的行為，被保險人無法以海盜事件向保險人請求賠償，被保險人必須藉由贖金保險或宣佈共同海損向保險人求償。

(f) 6.1.6 核子裝置或反應爐之故障意外 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors

核子裝置或反應爐是指船舶航行所使用的核動力，非軍事用途，與原子彈、氫彈或核武器不相關<sup>61</sup>。於1959年將此危險加入般吉瑪利條款，預期使用核子動力協助船舶推進之可能性而促使保險人加入此種危險，本項不承保對第三者之損害責任、戰爭武器等<sup>62</sup>。在船上的核動力意外滲漏造成核輻射污染的情況下，清除汙染的費用可作為修理費用向保險人索賠，若汙染的情形非常嚴重導致無法清除，則可能向保險人請求全損，本條款不承保核子裝置或反應爐本身損壞的更換或修理，但毀損滅失是由於保險單承保危險造成者則不受此限制<sup>63</sup>。此一危險和爆炸一樣在般吉瑪利條款中加入"shipboard"或者是"elsewhere"，表示發生於船上或其他地方的爆炸都承保在內。

(g) 6.1.7 與飛機或類似物體，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接觸(contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation)

與飛機或類似物體、或自該物體掉落之其他物體，以及與陸上運輸器、船塢或港口設備或設施相接觸，兩者屬於不同類型的損害，前者屬於與飛行器或從其掉落之物體接觸所致之損失，後者則指與陸上運輸器或是其他港口設施接觸所造成的損失。因此將此條款分為兩部分說明如下：

1. 與飛機或類似物體相接觸(contact with aircraft or similar objects)：在1943年中的Polpen Shipping Co. v. Commercial Union一案中，法院判決，與飛船相接觸不構成與他船碰撞，因為飛行員在海上遭遇危難時，應將飛機迫降船舶附近，而非在援助不易的海上降落，但因為此種行為可能造成船舶之損害<sup>64</sup>。所以為了消除保險單是否承保被保險船舶因該項接觸所遭受的損害之疑慮，而將飛機或類似物體之

<sup>60</sup> 楊良宜、汪鵬南，前揭註35，頁65。

<sup>61</sup> 應世昌，前揭註3，頁348。

<sup>62</sup> 羅漢文，前揭註41，頁180。

<sup>63</sup> 楊良宜、汪鵬南，前揭註35，頁65。

<sup>64</sup> 羅漢文，前揭註41，頁181。

字句加入保險單中，現在承保範圍擴大包括火箭、太空船等<sup>65</sup>。

2.與陸上運輸器，船塢、港口設備或設施相觸撞(contact with objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation)：與陸上運輸器相觸撞的情形，例如陸上運輸工具在橋上翻覆而掉落海上與船舶碰撞，或是在港口或碼頭邊行駛的陸上運輸工具也有可能與船舶觸撞；與船塢、港口設備或設施相觸撞，如船舶在航行時，容易與碼頭或防坡堤等觸撞，在 6.1.1 中規定船舶與碼頭觸撞屬於海上危險之一，6.1.7 則將範圍擴大為船舶在船塢發生損害或船舶遭遇港口設備或設施之觸撞，導致損害，港口設備或設施包括起重機、閘門和橋樑等<sup>66</sup>。

#### (h) 6.1.8 地震火山爆發或閃電(earthquake volcanic eruption or lightning)

此條出現在殷吉瑪利條款，但不包括因為惡劣天氣和巨浪導致的海底地震，因為這類危險已承保在 S.G.保險單中，而在 ITC-1983 中則將惡劣天氣規定在 6.1.1 條。在船塢修理船舶、清理底部或是油漆底部都有可能因為地震、火山爆發和閃電而引起毀損，停泊在港邊的船舶亦有可能遭遇此種危險而造成毀損<sup>67</sup>。這三種危險並無相關連的共同因素，但非典型的海上危險，因為岸上也可能發生，故將其加入殷吉瑪利條款，承保其造成的毀損滅失。

位於環太平洋地震帶上的日本，在 2011 年於日本宮城縣外海，發生芮氏震級為 8.9 級的地震，宮城縣、岩手縣、青森縣和包括首都東京在內的關東地區有感地震長達六分鐘，隨後因強烈的地震而引發 40.1 公尺的海嘯，使得宮城縣、岩手縣及青森縣發生火災及核洩漏的事故。地震或火山爆發發生於海上，極容易引發海嘯，可能造成船舶翻覆或沉沒，或者海嘯摧毀港埠設施、倉棧、岸邊穀倉或油槽等設施，因此，因地震或火山爆發所引發的海嘯，造成的毀損滅失屬於本條之規定。

### 3.2 英國船舶保險之疏忽條款

ITC-1983 第 6.2 條又稱疏忽條款，於 1887 年發生 Hamilton Fraser & Co. V. Thames & Mersey Marine Insurance Co. Ltd.一案，一艘名為殷吉瑪利號的船舶，船員在在將水抽入鍋爐時，由於船員的粗心或無意將活塞關閉，使殷吉瑪利號上的輔助幫浦之氣室發生爆炸，造成損害，英國上議院判決，認為其損失原因非由於海上保險，亦非 S.G.保單所述其他類似之危險事故，因此判定保險人不負賠償責任。但因為船東的不斷爭取，使得保險人最終同意讓步且接受擴大承保船員疏忽造成的損害，並將殷吉瑪利條款附貼在 S.G.

<sup>65</sup> 陳火財、王肖卿，前揭註 37，頁 18。

<sup>66</sup> Robert H. Brown,前揭註 36,p. 291。

<sup>67</sup> Robert H. Brown,前揭註 36, pp. 259-260。

保險單上，擴大承保被保險人之責任<sup>68</sup>。多年的判決結果使的殷吉瑪利條款不斷擴大，在 ITC-1983 中，除了將原本於殷吉瑪利條款中的爆炸列於第 6.1.8 外，其餘仍繼續存在於第 6.2 條，且不同於第 6.1 條，本條款屬於被保險人可以控制或盡相當注意義務，而防止毀損滅失發生，因此於最後加入但書規定本條款引起之毀損滅失，必須非因被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所造成之意外事故的損失。茲將本條款依序說明如下：

6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured caused by

6.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel

6.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull

6.2.3 negligence of Master Officers Crew or Pilots

6.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder

6.2.5 barratry of Master Officers or Crew. provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured. Owners or Managers.

6.2 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

6.2.1 裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外

6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵

6.2.3 船長、船員或引水人之疏忽

6.2.4 修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人

6.2.5 船長船員之故意行為

但以毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所引起者為限。

(a) 6.2.1 裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外(accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel)

船舶在裝卸貨物作業時，往往要使用吊車一類的裝卸工具，如果裝卸特殊貨物還需要特殊的裝卸工具，稍有不慎，就有可能使一些特殊貨物引起火災或爆炸，裝卸燃料之危險更大，如加油作業中較易引起火災，使船舶遭到損壞和滅失，因此，造成貨物毀損滅失的危險及程度，取決於裝卸貨物時所使用的方法，但如果可以舉證是被保險人未盡

---

<sup>68</sup> E.R.Hardy Ivamy,前揭註 26, p. 203。

到注意之義務，則保險人可以拒絕賠償。

如 1916 年 Scott Steamers Ltd. v. Marten 一案中，三部做為部分貨物的重型鍋爐在裝船時，其中一部分因為疏忽而碰艙口圍，因此掉入船艙中引起損失，當時法院判決此不屬於保險單所載的保險事故，也不屬於般吉瑪利條款其中一項，因此保險人將此列入危險條款<sup>69</sup>。

必須注意此條款的"accident" 一詞，損失的發生必然是因為意外的主力近因所造成的損失，因此若是自然耗損所造成的損失則不屬於般吉瑪利條款的索賠範圍，例如船上的起重鋼索因為嚴重的生鏽，導致其在正常負載下鋼索斷裂，因此造成船舶上的任何損害即不包括在此條款內<sup>70</sup>。

#### (b) 6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵(bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull)

本條款規定承保船舶或機器因其潛在之缺陷直接引起船舶或機器之損害，但缺陷本身的損害及重置費用不予承保，以因潛在瑕疵直接引起船舶或機器其他部分之損害為限，潛在瑕疵，指船舶構造上之隱藏缺陷，所謂隱藏缺陷，指經專業技術人員以合理方式做正常檢查，仍未被發現者<sup>71</sup>。

在 1936 年 Scindia Steamships Ltd. v. London Assurance 一案，船舶的推進器在船塢內自尾軸上被推離時，由於軸心本身的潛在瑕疵導致尾軸斷裂，且推進器掉落塢內。法院判決推進器損害的修理費用是一種軸心斷裂結果的損失，因此可以請求賠償，但更換尾軸本身的費用則不可以，因為它具有潛在性的瑕疵，且假如該瑕疵在實際斷裂前已被察覺，尾軸將以該原因被認為已有瑕疵而無法獲得賠償<sup>72</sup>。

船舶的機械有許多種，其中對船舶之運轉有直接關係的機器包括：主機、發電機、舵機、舵、推進器和軸等，這些機器如果任何一種發生故障，都會造成船舶失去運轉能力，船舶在海上發生機器故障，會造成很嚴重的船舶事故，如 1996 年賴比利亞籍的船舶 Bright Field 在美國密西西比河航行中，因機突然故障而撞毀紐奧良著名的觀光及購物中心，造成巨額損失與損害賠償責任<sup>73</sup>。

#### (c) 6.2.3 船長船員或引水人之疏忽( negligence of Master Officers Crew or Pilots)

此條款為般吉瑪利條款的起源，因此般吉瑪利條款即為擴大保險人之責任條款。此

<sup>69</sup> 陳火財、王肖卿，前揭註 37，頁 18。

<sup>70</sup> Robert H. Brown,前揭註 36, p. 247。

<sup>71</sup> 姚玉麟(1988)，《海上保險名詞釋義》，頁 295，臺北：航貿。

<sup>72</sup> 陳火財、王肖卿，前揭註 37，頁 19。

<sup>73</sup> 邱展發(2009)，《海運事故處理》，頁 154，臺北：財團法人保險發展中心。

條款指船長、船員、引水人在駕駛船舶、引航過程中，由於疏忽而沒有履行好自己的職責。這裡的疏忽是指，沒有採取適當措施；或採取的措施不當、或採取的行為未充分考慮後果，最終引起責任事故，造成船舶毀損或滅失，如輪機人員於主機房內，未適當的填補鍋爐的水，因而使溫度過高導致鍋爐損壞。必須注意的是，此條款強調因疏忽造成的毀損僅限於船體或是機器，而在實務適用上，必須非由於被保險人船東或經理人缺乏謹慎注意而導致的毀損滅失<sup>74</sup>。

如 1970 年 *Rosa v. Insurance Co. of the state of Pennsylvania* 一案，一艘名為 *Belle of Portugal* 的漁船，其漁船及救生艇投保船長、租船人、船員、輪機員及引水人的疏失直接造成的毀損，航行時因為設備著火，船員們因另一艘名為 *port Adelaide* 的船舶而獲救，但船員試圖拉起救生艇時，卻使救生艇意外地毀損滅失，因此，被保險人向保險人求償，但保險人以是 *port Adelaide* 船之船員的疏失造成的毀損不是承保範圍而拒絕賠付，但是美國法院判決此類索賠成立，因為無法舉證是 *port Adelaide* 的船員的疏失才造成的毀損，即使可以舉證，這個條款也承保因為原漁船的船員的疏失造成的毀損<sup>75</sup>。

此條款來自殷吉瑪利條款，本條款的目的是在於賠償被保險人因其受僱人疏忽所引起的毀損滅失，如選任船員時，並未注意而決定雇用，則因該船員之不適任造成的毀損滅失不予賠償。因此，被保險人應盡相當之注意義務，否則不得要求賠償。

(d) 6.2.4 修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人 (negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not Assured hereunder)

承擔因為維修人員的疏忽而直接造成船舶的損害。船東可以自行向維修人員要求賠償或是向保險人索賠，保險人可依照維修合約，向維修人員進行代位求償。例如修理人員在修理船舶時安裝錯誤導致機器毀損。這項條款的加入主要是延伸承保潛在瑕疵，並且只適用於必須以船舶修理人非屬本保險之被保險人為限，因為有可能被保險人在自己的船塢修理而造成損害，但此條款只承保修理船舶人之疏忽非被保險人之疏忽<sup>76</sup>。如 1940 年 *Baxendale v. Fane* 一案，被保遊艇為了清理底部而置於碼頭，但修船管理人卻疏忽而將其置於受潮汐影響的碼頭因而造成損失，被保險人以此損失向保險人求償，但保險人拒絕賠付因為修理人非船長，因此被拒絕賠付<sup>77</sup>。

(e) 6.2.5 船長船員之故意行為 (barratry of Master Officers or Crew)

英國 1906 年海上保險法解釋規則第 11 條規定：「『故意行為』一詞包括船長或船員

<sup>74</sup> Robert H. Brown, 前揭註 36, pp. 252-253。

<sup>75</sup> E.R.Hardy Ivamy, 前揭註 26, p. 207

<sup>76</sup> Robert H. Brow, 前揭註 36, p. 257。

<sup>77</sup> E.R.Hardy Ivamy, 前揭註 26, p. 207。

故意侵害船舶所有人或租傭船人利益的一種行為」<sup>78</sup>。船長之故意行為，如為圖謀自身利益，而犧牲船東之利益，進行各種詐欺或不正當行為；船員之故意行為，在船東、船長或其代理人加以防備及注意下，仍不能防止船員所為的犯罪或詐欺，致使船舶毀損滅失<sup>79</sup>。故意行為之構成必須該項行為非由於船東之縱容、共謀或授意者，常見之故意行為如下<sup>80</sup>：

1. 惡意棄船、縱火燒船、鑿船
2. 走私、與敵交易、衝越封鎖線，導致船舶被扣押拿捕
3. 為個人利益而故意的違犯航行規則
4. 私自抵押船貨

在 1936 年 *Marstrand Fishing Co., v. Beer* 一案，船長沒有按照航程航行而偏航，經過六個禮拜都沒有船隻消息，船長為了個人利益而欲將船舶賣掉，最後在船舶行駛至南美洲的蓋亞那被逮捕<sup>81</sup>。船長的行為被視為故意行為，所造成之毀損滅失得請求賠償，然若被保險人在選任船長時未盡有注意之義務，即使毀損滅失是因為船長之故意行為，亦不屬於承保範圍。除了上述之情形保險人可不賠償損失之外，若是由於船東的縱容、共謀或授意者，所造成的毀損滅失，保險人亦不負責任，例如在 1924 年 *Samuel & Co. v. Dumas* 一案，一艘裝載鋼鐵的希臘籍的船舶，從阿爾及利亞開往英國的途中，卻在天氣良好且風平浪靜的情況下，在西班牙附近的海域沉沒全損，依據法院的調查結果，因為船東企圖詐領保險金，而將該船舶的船底鑿洞以致海水進入艙內，使船舶沉沒，判決的結果是因為船東的故意不法行為，並非海上危險所致的毀損滅失，所以，保險人得以被保險人的不法行為，不負責任<sup>82</sup>。

於 6.2 中之規定可知其內容屬於被保險人可以控制及注意，因為本條款之內容屬於被保險人可以控制及注意，因此規定保險標的之毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所引起者為限。亦即被保險人須盡監督及注意之義務，才得以第 6.2 規定之條款向保險人求償。另外，第 6.3 條規定即使持有船舶之股權船長船員或引水人不被視為本第 6 條所指稱之船舶所有人(*Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.*)。本款是針對船長或船員有時可能會擁有船舶之股權，即使擁有股權，也不被認

---

<sup>78</sup> Article 11 of M.I.A.1906 Rules for Construction of Policy : “The term “barratry” includes every Wrongful committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer”

<sup>79</sup> 吳榮清，前揭註 24，pp.187-191。

<sup>80</sup> 崔延紘，前揭註 19，頁 3-22。

<sup>81</sup> *Akkaya, A.G.A., Piracy in Somalia and insurance law: masefiledag v. amlin corporate member Ltd, 2010*

<sup>82</sup> 吳榮清，前揭註 45，頁 355-356。

為是船舶所有人，避免因此被認定擁有股權之船長或船員的疏失即屬船舶所有人之疏失，而無法請求損害賠償<sup>83</sup>。

## 第四章 全球前五大船舶保險之危險條款比較

由英國制定的 S.G.保險單是最早的保險單格式，於 1779 年開始發展，受國際海上保險市場廣泛的使用，並對國際海上保險市場影響甚鉅。英國倫敦保險人為因應現代運輸方式之改變，歷經 1970、1983、2002 及 2003 之修訂，其中以 1983 年協會船舶時間保險條款對船東較為有利，普遍受船東的青睞<sup>84</sup>。國際間許多國家亦以英國所制定之船舶保險單為基礎發展。常見的船舶保險制式保險單條款如下：

1. 英國體系的 1983 年協會船舶時間保險條款(Institute Time Clauses, Hulls –ITC–Hulls 83)、1995 協會船舶時間條款(Institute Time Clauses, Hulls –ITC– Hulls 95)及 2003 年國際船殼保險條款(International Hull Clauses, 2003 – IHC 03)。
2. 美國 1977 年協會船舶保險條款(American Institute Hull Clauses – AIHC 1977)<sup>85</sup>。
3. 挪威 1996 年海上保險條款 (The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996)<sup>86</sup>。
4. 日本第六種特別保險條款(Institute Time Clauses – Hulls amended for Japanese Clauses No. 6)及第五種特別保險條款(Institute Time Clauses – Hulls amended for Japanese Clauses No. 5)。
5. 中國船舶保險條款(Hull Insurance Clauses of PICC 1986)

本章將說明除英國船舶保險外，其餘四大船舶保險之危險條款特色及內容，並將現行船舶保險市場上所採用之英國船舶保險(ITC-1983)、挪威船舶保險(NMIP-1996)、中國大陸船舶保險(PICC-1986)、日本船舶保險(JHIU-1993)及美國船舶保險(AIHC-1997)之危險條款內容，做一比較。

### 4.1 挪威船舶保險(The Norwegian Marine Insurance Plan)

挪威的海上保險規範被併入範圍廣泛的私法典，即「挪威海上保險計畫」(Norwegian Marine Insurance Plans，簡稱 NMIP)<sup>87</sup>。1871 年第一個海上保險法在挪威誕生，其後經歷了 1881 年、1894 年、1907 年、1930 年、1964 年歷次修訂，1996 年的修訂為第 7 次，

<sup>83</sup> 陳俊傑，前揭註 34，頁 28。

<sup>84</sup> 黃恩丘(2013)，《海上保險理賠釋義》，頁 35-36，臺北：保險事業發展中心。

<sup>85</sup> 邱重盛(2009)，〈船舶停航在海上保險的應用問題〉，《臺灣海事安全與保安研究學刊》，頁 1-11。

<sup>86</sup> 汪鵬南(2011)，〈挪威船舶保險條款簡評〉，《世界海運》，六期，頁 34。

<sup>87</sup> 王瑋(2005)，《海上保險中保證法律問題研究》，頁 21，大連海事大學。

與前 5 次截然不同，僅包括船舶保險，不包括貨物保險<sup>88</sup>，在海上保險市場上一直適用至今<sup>89</sup>。NMIP-1996 有不定期的年度修改版本，如 1997、1999、2000、2002、2003、2007 及 2010。雖歷經多次的修改版本，然其承保危險並無差異，將海上危險與戰爭危險則分開承保，分別是第 2-8 條及第 2-9 條，其規定如下：

§ 2-8. Perils covered by an insurance against marine perils An insurance against marine perils covers all perils to which the interest may be exposed, with the exception of:

- (a) the perils covered by an insurance against war perils in accordance with § 2-9,
- (b) intervention by a State power. A State power is understood to mean individuals or organisations exercising public or supranational authority. Measures taken by a State power for the purpose of averting or limiting damage shall not be regarded as an intervention, provided that the risk of such damage is caused by a peril covered by the insurance against marine perils,
- (c) insolvency,
- (d) release of nuclear energy.

§ 2-9. Perils covered by an insurance against war perils

1. An insurance against war perils covers:

- (a) war or war-like conditions, or the use of arms or other implements of war in the course of military exercises in peacetime or in guarding against infringements of neutrality,
- (b) capture at sea, condemnation in prize, confiscation and other similar interventions by a foreign State power. Foreign State power is understood to mean any State power other than the State power in the ship's State of registration or in the State where the major ownership interests are located, as well as organisations and individuals who unlawfully purport to exercise public or supranational authority. Requisition for ownership or use by a State power shall not be regarded as an intervention,
- (c) riots, strikes, lockouts, sabotage, acts of terrorism and the like,
- (d) piracy and mutiny,
- (e) measures taken by a State power to avert or limit damage, provided that the risk of

---

<sup>88</sup> 郭蓓蓓(2005)，《挪威、英國、中國海上保險法若干法律問題比較研究》，頁 1，上海海事大學。

<sup>89</sup> 劉潔(2012)，《海上保險中風險變更法律問題研究》，頁 3，大連海事大學。

such damage is caused by a peril referred to in letters (a) - (d).

§ 2-8 除下列之除外危險，本保險承保保險標的物所面臨的所有海上危險：

- (a) 根據 2-9 所投保戰爭險之危險
- (b) 政府公權力的措施。政府公權力指個人或組織行使公共或超越國家之權利，由國家公權力的措施以避免或限制損害為目的，其已採取的避免或限制損害的措施不被視為該項措施。縱使此種損害係由承保危險所引起者亦同。
- (c) 破產
- (d) 核能釋放

§ 2-9 承保之戰爭險：

1. 戰爭險承保之危險

- (a) 戰爭或類似戰爭狀況，或平時之軍事演習武器使用或其他戰爭手段之使用。
- (b) 外國公權力在海上捕獲、徵用、沒收或其他類似之措施。外國公權力指非船舶登記國或非船東所在國以及非法行使公共或超越國家的權力的個人或組織，政府強制對所有權的徵購或使用不被視為該項措施。
- (c) 暴動、罷工、停工、惡意行為、恐怖主義行為或類似之行為。
- (d) 海盜和叛變
- (e) 政府為避免或限制損害而採取的措施，損害必須是由(a)至(d)之危險所引起者。

ITC-1983 與 NMIP-1996 承保範圍的不同在於，ITC-1983 屬於列舉式承保，NMIP 屬於概括式承保。所謂列舉式的承保範圍，即是在保險契約中將承保的危險一一列舉，列在除外不保事項內的危險，固然保險人不須負賠償責任，而即使不在除外不保項目內，若同時也不在承保範圍內的危險項目，保險人應當也不須要負賠償責任，概括式的承保範圍指的是保險單只能概括地對承保的危險敘述，而非屬於除外不保事項的危險事故，則自然地在此承保範圍之內<sup>90</sup>。

NMIP-1996 採用為概括式承保，承保保險標的所面臨的一切海上危險，一般所指的海上危險如海上危險(Perils of the seas)、火災爆炸(Fire explosion)、投棄(Jettison)、船長船員之惡意行為(Barratry of the Master and Mariners)或陸上危險(Perils on land)等。故如本研究第二章所探討提及的海上危險，以及第三章 ITC 的承保範圍，皆包含於挪威船舶保險承保範圍內。

---

<sup>90</sup> 曾文瑞(2011)，前揭註 9，頁 85-87。

NMIP-1996 之除外不保危險包括戰爭險、政府措施、破產及核能釋放，其中的戰爭險規定由§ 2-9 所承保。換言之，條款中將一般海上危險及戰爭險分開列示承保，一般的海上危險採用概括式的承保，戰爭險則採用列舉式的承保，戰爭險的內容如下：

- (a) 戰爭或類似戰爭狀況，或平時之軍事演習、武器使用或其他戰爭手段之使用(war or war-like conditions, or the use of arms or other implements of war in the course of military exercises in peacetime or in guarding against infringements of neutrality)

戰爭指在兩個或者多個國家政府之間發生衝突引起的或當兩個或者多個國家相互處於和平狀態，但是在一定範圍的地區，例如邊境地區，正在進行軍事行動，只要交戰一方採取攻擊行動，另一方採取抵禦措施，就可認為交戰雙方處於戰爭狀態<sup>91</sup>。另外於平時之軍事演習指進行大規模的實兵演習，以及因武器之使用或其他戰爭手段使用時，所造成的船舶損害。

- (b) 外國公權力之海上捕獲、徵用、沒收或其他類似措施。外國公權力指非船舶登記國或非船東權益所在國，以及非法行使公共或超越國家權力的個人或組織，政府強制對所有權的徵購或使用不被視為該類似措施(capture at sea, condemnation in prize, confiscation and other similar interventions by a foreign State power. Foreign State power is understood to mean any State power other than the State power in the ship's State of registration or in the State where the major ownership interests are located, as well as organisations and individuals who unlawfully purport to exercise public or supranational authority. Requisition for ownership or use by a State power shall not be regarded as an intervention)

所謂「海上捕獲」指在戰爭時期，由敵方以報復的方式，對敵對方或者非敵對方的財產進行剝奪，獲取財產的所有權<sup>92</sup>。「徵用」指符合國際或國內沒收捕獲規則要求的交戰國對船舶的無償侵佔<sup>93</sup>。「沒收」指政府行使政治或行政權力，強行取得財產的所有權，如國家對違禁品或企圖運往受封鎖地區的供應品所採取的強制剝奪或侵佔行為<sup>94</sup>。其他類似之措施是指未提及的其他情況，如在軍方徵用下受令停泊的船舶，若其任務係為交戰行動的直接準備或善後工作，則所遭遇的擱淺觸礁，惡劣氣候損失等，均屬於類似戰爭行為，縱然當時係為空船而尚未裝貨者亦同<sup>95</sup>。

外國公權力指非船舶登記國或船東所在國以及非法行使公共或超越國家公權力的個

---

<sup>91</sup> 張新威(2007)，《船舶戰爭險的比較研究》，頁 21-22，上海，上海海事大學。

<sup>92</sup> Michael D. Miller, *Marine War Risks*, (1994), p.11.1, London: The Lloyd's Business。

<sup>93</sup> 汪鵬南(2007)，《船舶保險手冊》，頁 65，大連，大連海事大學。

<sup>94</sup> 汪鵬南(1996)，《海上保險合同法詳論》，頁 199，大連，大連海事大學。

<sup>95</sup> 王衛恥(1988)，《海上保險的理論與實務》，頁 236，臺北市：一文出版社。

人或組織。此定義使其包含了所有國家，但有兩個例外之情況，即船舶登記國或是船東所在國者排除在外，船舶登記國是指在船東所在國和光船承租人所在國雙重登記者。另一方面，亦承保所有非法冒充被授權行使公共或超越國家公權力的個人和組織<sup>96</sup>。

政府強制對所有權的徵購或使用不被視為措施。世界上大多數的國家政府都有權力在必要時對本國的船舶進行徵購，一般是為了應付緊急情況所進行的徵購，被徵購所有權的船舶變為國有，原船東喪失了保險利益或者船舶所面臨的風險超過了雙方訂約時的約定，保險人與政府之間的地位是不平等的<sup>97</sup>。因此，政府強制對所有權的徵購不被視為政府的措施。

(c) 暴動、罷工、停工、惡意行為、恐怖主義行為或類似之行為(riots, strikes, lockouts, sabotage, acts of terrorism and the like)

所謂「暴動」指為無組織之騷動，三人以上互相支援，以暴力或武力來對付任何人，其具共同目的。「罷工」為工人因勞資爭議或因同情勞資爭議，而拒絕工作。「停工」指在勞資糾紛中，資方以停工拒絕工人上工所為之相對抗爭<sup>98</sup>。「惡意破壞」，指惡意性之破壞行為，對於因爆炸物爆炸、任何戰爭武器及任何人惡意行為或政治動機引起之毀損滅失責任或費用不負賠償責任<sup>99</sup>。「恐怖主義行為」則係有組織、有預謀、規模龐大且技術先進的恐怖主義行為逐漸成為嚴重的海事威脅，傳統的海盜其的目的只是為了搶劫財物，而現代恐怖分子的目的在於對抗政府並且製造混亂，恐怖分子的目標不再僅限於油輪和商船、軍艦、碼頭乃至港口都成為他們的襲擊對象<sup>100</sup>。另外，若與其有類似之行為，亦屬本項的承保範圍。

(d) 海盜和叛變(piracy and mutiny)

海盜的定義，根據「聯合國海洋法公約」第 101 條的規定下列行為中的任何行為構成海盜行為：

1. 私人船舶或私人飛機的船員、機組成員或乘客為私人目的，對下列對象所從事的任何非法的暴力或扣留行為，或任何掠奪行為：
  - (1) 在公海上對另一船舶或飛機，或對另一船舶或飛機上的人或財物。
  - (2) 在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機、人或財物。
2. 明知船舶或飛機成為海盜船舶或飛機的事實，而自願參加其活動的任何行。

<sup>96</sup> 汪鵬南(2007)，前揭註 93。

<sup>97</sup> 張新威(2007)，前揭註 91。

<sup>98</sup> 曾國雄、張志清(2008)，《海商法》，頁 205-207，臺北：航茂文化。

<sup>99</sup> 姚玉麟(1988)，前揭註 71。

<sup>100</sup> 王淑敏(2005)，〈海上反恐面臨的新挑戰及其相關法律問題〉，《中國海洋大學學報-社會科學版》，第 1 期，頁 7-10。

3.教唆或故意便利 1 或 2 項所述行為的任何行為。

按照上述規定，海盜行為是發生在公海上的，其他區域如領海、內水、毗連區或專屬經濟區發生的案件都不算，但事實上海盜行為還包括了對靠泊、錨泊船的搶掠行為，而這些大都在非公海區域<sup>101</sup>。另外，海盜行為包括叛變之旅客及自岸上攻擊船舶之暴動者。

戰爭險賠償的範圍不僅包括船舶遭遇到海盜風險後所造成的船舶本身的全損、部分損壞，還包括由此產生的碰撞責任、船舶租金損失、運費損失等損失<sup>102</sup>。

(e) 政府為避免或限制損害而採取的措施，損害必須是由(a)至(d)之危險所引起者。  
(measures taken by a State power to avert or limit damage, provided that the risk of such damage is caused by a peril referred to in letters (a) - (d).)

指政府為避免或限制損害而採取的措施屬於戰爭險的承保範圍，而此指的損害必須是由前面提及(a)至(d)的戰爭危險所造成的。

除外的危險還有政府權利的措施、破產以及核能釋放，政府權力的措施指無論何種性質的干預，如捕獲、扣押、扣留、及拘禁等，皆屬於除外不保<sup>103</sup>；破產指如被保險人因破產，使其保險利益遭受債權人扣押或強制出售；核能釋放，關於此條款在 NMIP-2007 版本中加入輻射污染除外條款(The RACE II clause)，其內容如下：

- 1.從核子燃料或廢料、核子燃料燃燒而來之離子輻射或放射性污染。
- 2.任何核子設施、反應爐或其他核子裝備或其核子組件之放射性、具毒性、爆炸性或其他危險或污染性之財產。
- 3.任何運用原子或核子分裂及或融合或其他類似反應或放射力或物質之戰爭武器。
- 4.任何放射性物質之放射性、具毒性、爆炸性或其他危險或污染性之財產。本款除外條款不擴大適用擬用於運送、儲存或使用於任何商業、農業、醫學、科學或其他類似和平目的之放射性同位素，核子燃料除外。
- 5.任何化學、生物、生化及電磁武器。

輻射污染除外條款(The RACE II clause)，此條款規定關於核子、原子或其他相關的放射性污染，因為其危險事故一旦發生，所造成的損失及損害範圍都將難以估計，保險人通常無法且不願意負擔此類危險所造成的毀損滅失，但若是用於運送、儲存或使用於

<sup>101</sup> 林全良(2013)，《提升船舶防止海盜保全意識之研究》，國立臺灣海洋大學商船學系碩士論文，頁 11。

<sup>102</sup> 霍宏達(2013)，《海盜贖金引發的保險問題研究》，大連海事大學碩士論文，頁 11。

<sup>103</sup> 汪鵬南(2007)，前揭註 93。。

任何商業、農業、醫學、科學或其他類似和平目的之放射性同位素，核子燃料等，則仍屬於承保範圍。

#### 4.2 中國人民保險公司遠洋船舶保險條款（Hull Insurance Clauses of PICC）

中國大陸船舶保險條款(Hull Insurance Clauses of PICC 1986，簡稱 PICC-1986)是以 1976 年遠洋船舶保險條款的基礎上進行修訂，並於 1986 年 1 月 1 日起正式使用。該條款內容在修訂過程中主要是參照聯合國貿易發展協會制定的《船舶保險示範條款》(UNCATED Model Clauses on Marine Hull Insurance)、英國協會船舶保險條款(ITC-1983)、挪威海上保險計畫(NMIP)和美國協會船舶保險條款(AIHC-1977)等<sup>104</sup>。

隨著航運業的不斷發展，歐洲各國亦頻繁的修改船舶保險條款，但其根本仍源於英國倫敦所制定的協會船舶時間保險條款，包括中國在內的大部分國家，往往是參考該國國情後，對英國船舶險條款內容進行調整而來。不過，英國倫敦年協會船舶時間條款自 1983 以來，其相繼在 1995 年、2000 年、2003 年推出的新版條款均未得到推廣，船東始終對 ITC-1983 的條款情有獨鍾，這一方面是由於 ITC-1983 的條款早已深入人心，另一方面也是由於新條款對船東約束、限制較多，不為市場所接受，中國大陸目前所沿用的條款，亦結合 ITC-1983 之條款內容，目前在國內各保險公司以及中資企業的保險業務中被普遍應用<sup>105</sup>。

##### 4.2.1 中國大陸船舶保險之全損險

PICC-1986 的承保內容指在遠洋航行中，因自然災害、非被保險人的人為因素引起的被保險船舶物理狀態下的損壞，以及因直接碰撞產生被保險人在法律上應承擔對他船或固定浮動物體的賠償責任。

PICC-1986 承保方式與英國船舶條款同樣採用列舉式，分為全損險(Total Loss Cover)和一切險(All Risks Cover)。全損險僅承保列明的危險，其內容如下：本保險的保險標的是船舶，包括其船殼、救生艇、機器、設備、儀器、索具、燃料和物料。本保險分為全損險和一切險。

##### 一.責任範圍

###### (一) 全損險(Total Loss Cover)

本保險承保由於下列原因所造成的被保險船舶的全損：

- 1.地震、火山爆發、閃電或其他自然災害；

<sup>104</sup> 初北平(2009)，〈中國海上保險法變革的步履：船舶保險條款的完善及要點〉，《河北法學》，27 卷四期，頁 109-114。

<sup>105</sup> 安飛(2008)，〈中外船險的比較差異〉，《CHINA SHIP SURVEY》，10 期，頁 38-40。

2. 擱淺、碰撞、觸碰任何固定或浮動物體或其他物體或其他海上災害；
3. 火災或爆炸；
4. 來自船外的暴力盜竊或海盜行為；
5. 拋棄貨物；
6. 核裝置或核反應爐發生的故障或意外事故。
7. 本保險還承保由於下列原因所造成的被保險船舶的全損：
  - (1) 裝卸或移動貨物或燃料時發生的意外事故；
  - (2) 船舶機件或船殼的潛在缺陷；
  - (3) 船長、船員有意損害被保險人利益的行為；
  - (4) 船長、船員和引水員、修船人員及租船人的疏忽行為；
  - (5) 任何政府當局，為防止或減輕因承保風險造成被保險船舶損壞引起的污染所採取的行動。

但此種損失原因應不是由於被保險人、船東或管理人未克盡職責所致的。

PICC-1986 之條款是以英國協會船舶時間條款為基礎，而加以修訂，其中 PICC-1986 的條款內容「地震、火山爆發、閃電或其他自然災害」、「擱淺、碰撞、觸碰任何固定或浮動物體或其他物體或其他海上災害」及「火災或爆炸」皆屬於海上危險，但並沒有明示包括「河川、湖泊或其他可航行水域之危險」，然根據中國海上交通安全法的規定，沿海的港灣、內水均屬於海的範疇，因此其海上保險人在實際業務中並不排除發生在河川、湖泊等水域的事故災害的危險<sup>106</sup>。另，PICC-1986 與 ITC-1983 不同的是，PICC-1986 不僅承保地震火山爆發或閃電，還廣泛擴大到所有的自然災害。ITC-1983 中亦承保「尾軸斷裂或鍋爐破裂」所造成的損失，但 PICC-1986 並不承保這兩項風險。

PICC-1986 其餘的條款內容與英國協會船舶時間條款內容無太大差異，惟其中的「船舶機件或船殼的潛在瑕疵」常出現爭議。根據 PICC-1986 之條款內容，保險人承保由於機器或船殼中存在的潛在缺陷導致的保險標的的損失或損害，然而，實際在理賠的時候，區分潛在缺陷和損失的界限和損壞的部位，及其因果關係時，時常會有爭議，以及潛在缺陷已存在的時間（如在保單簽發之前就已經存在），也可能是爭議產生的原因，另外船舶保險條款有但書規定「但此種損失原因應不是由於被保險人、船東或管理人未克盡職

---

<sup>106</sup> 周莎(2009)，前揭註 1，頁 23。

責所致的。」在實際理賠中要確認是否「恪盡職責」並非容易，實務問題因而產生<sup>107</sup>。

根據條款規定及目前的船舶保險實務，保險人賠償由於潛在瑕疵所造成的保險標的損失，但對於潛在缺陷本身之損害則予以除外；主因這些瑕疵是船舶本來固有的，不屬於意外事故的範疇，所以與船舶的自然磨損一樣，無法獲得保險人之賠償。本條款發生的爭議一直沒有終止過，爭議的焦點始終圍繞在如何界定潛在瑕疵本身和潛在瑕疵造成的損失範圍，實務中大多都透過協商解決<sup>108</sup>。

PICC-1986 承保的污染條款「任何政府當局，為防止或減輕因承保風險造成被保險船舶損壞引起的污染所採取的行動。」，中國船舶保險將其放在承保危險中予以規定，而英美的船舶條款則是用專門的條款規定有關污染危險的問題，並且在規定的內容上，英美條款亦比 PICC-1986 更為詳盡。兩國對污染危險的單獨規定體現了對有關污染危險問題的重視，並且基於污染危險的廣泛性、污染損失的巨額性以及各國政府對造成污染的敏感態度，而將污染危險與普通的海上危險有所區別，故 PICC-1986 之條款內容不僅應當對污染危險加以重視，更應當根據多年來國際環境保護、國際保險界的新動態來對污染危險的條款進行重新修訂<sup>109</sup>。

#### 4.2.1 中國大陸船舶保險之一切險

一切險則是在全損險的基礎下加上碰撞責任、共同海損、救助費用以及施救費用，條款內容如下：

##### （二）一切險 (All Risks Cover)

本保險承保上述原因所造成的被保險船舶的全損和部分損失以及下列責任和費用。

##### 1. 碰撞責任

(1) 本保險負責因被保險船舶與其他船舶碰撞或觸碰任何固定的、浮動的物體或其他物體而引起被保險人應負的法律賠償責任。但本條對下列責任概不負責：

A. 人身傷亡或疾病；

B. 被保險船舶所載的貨物或財物或其他承諾的責任；

C. 清除障礙物、殘骸、貨物或任何其他物品；

D. 任何財產或物體所造成的污染或沾污（包括預防措施或清除的費用），但與被保險船舶發生碰撞的他船或其所載財產所造成的污染或沾污不在此限；

<sup>107</sup> 陳陵(2013)，〈船舶保險中的潛在缺陷索賠〉，《中國海事》，11期，頁35-36。

<sup>108</sup> 韓冰宇(2006)，〈PICC 遠洋船舶保險條款修訂探析〉，《保險研究》，中國人民財產保險股份有限公司，頁32-33。

<sup>109</sup> 陳陵(2013)，前揭註107，頁35-36。

E.任何固定的、浮動的物體以及其他物體的延遲或喪失使用的間接費用。

- (2) 當被保險船舶與其他船舶碰撞雙方均有過失時，除一方或雙方船東責任受法律限制外，本條項下的賠償應按交叉責任的原則計算。當被保險船舶觸碰物體時，亦適用此原則。
- (3) 本條項下保險人的責任（包括法律費用）是本保險其他條款項下責任的增加部分，但對每次碰撞所負的責任不得超過船舶的保險金額。

## 2.共同海損和救助

- (1) 本保險負責賠償被保險船舶的共同海損、救助、救助費用的分攤部分。被保險船舶若發生共同海損犧牲，被保險人可獲得對這種損失的全部賠償，而無須先行使向其他各方索取分攤額的權利。
- (2) 共同海損的理算應按有關合同規定或適用的法律慣例理算，如運輸合同無此規定，應按《北京理算規則》或其他類似規則規定辦理。
- (3) 當所有分攤方均為被保險人或當被保險船舶空載航行並無其他分攤利益方時，共同海損理算應按《北京理算規則》（第5條除外）或明文同意的類似規則辦理，如同各分攤方一屬同一人一樣。該航程應自起運港或起運地至被保險船舶抵達除避難港或加油港外的第一個港口為止，若在上述中途港放棄原定航程，則該航程即行終止。

## 3.施救

由於承保風險造成船舶損失或處於危險之中，被保險人為防止或減少根據本保險可以得到賠償的損失而付出的合理費用，保險人應予以賠付。本條不適用於共同海損、救助或救助費用，也不適用於本保險中另有規定的開支。

### (a) 碰撞責任

碰撞責任是指被保險船舶因航行疏忽或過失造成碰撞事故，引起第三者的財產損失或人身傷亡，在法律上應負的賠償責任，根據國際習慣，船舶與其他船舶相撞稱為碰撞(Collision);船舶與船舶以外的其他固定或浮動物體接觸稱為觸撞(Contact)。中國大陸對碰撞責任承保的內容為：「本保險負責因被保險船舶與其他船舶碰撞或觸碰任何固定的、浮動的物體或其他物體而引起被保險人應負的法律賠償責任。」可見，保險人負責被保險船舶因碰撞或觸碰而應對被撞

第三者承擔的民事損害賠償責任，第三者可能是被撞的船舶及其所載貨物，也可能是被撞的船塢、碼頭或其他固定建築物<sup>110</sup>。

船舶保險中碰撞責任條款承保因保險船舶對其他船舶因為碰撞事故而發生的侵權責任，對該損失的賠償是按照法定賠償責任來確認的，同時，對為獲得該賠償而支付的法律費用也在本條款的承保範圍內，但對除上述之外的其他財產損失、人身傷亡以及船舶碰撞導致的污染，本條款並不予賠償<sup>111</sup>。

於船舶碰撞責任險中，若雙方互有過失，碰撞的兩船相互求償時，各國的保險條款通常採用交叉責任制，而不採用先抵消再求償的單一責任制。這樣可以增加向保險人索賠的機會與金額，中國船舶保險亦採用交叉責任制<sup>112</sup>。有別於英國的保險市場，中國船舶保險沒有採用四分之三的賠償方式，而採用了四分之四的賠償方式，即賠償全部應賠款項，但以船舶的保險金額為限。目前賠償方式亦採用四分之四的國家有日本、挪威、美國、法國等<sup>113</sup>。

#### (b) 共同海損和救助

共同海損是指在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用；救助分為廣義和狹義，廣義是指拯救海上船舶、貨物、其他財物或人命之救助，而無論其究係因法律上之規定、履行契約義務或自願性之行為均屬之，而狹義之海難救助則指無任何法律上或契約上之義務而前往救助之行為，即所謂之純救助<sup>114</sup>。

本條款規定保險標的的共同海損犧牲用以單獨海損處理，保險人先行賠付，而由保險人取得對這部分共同海損要求各受益方分攤的代位求償權，中國保險條款之規定與英國條款規定相同，均有利於被保險人，使其能夠儘快地拿到共同海損犧牲的賠償，而無需等待漫長的共同海損理算過程<sup>115</sup>。

另外在船舶空載航行時，條款規定：「當所有分攤方均為被保險人或當被保險船舶空載航行並無其他分攤利益方時，共同海損理算應按《北京理算規則》（第5條除外）或明文同意的類似規則辦理，如同各分攤方一屬同一人一樣」，事實上，空載航行只有一方利益，沒有共同利益，也無共同海損，但為了鼓勵

<sup>110</sup> 應世昌，前揭註3，頁352。

<sup>111</sup> 馬曉敏(2013)，〈船舶保險中碰撞責任條款研究〉，大連海事大學碩士論文，頁11-12。

<sup>112</sup> 姚新超(2005)，〈船舶碰撞中的責任保險〉，《世界海運》，28卷5期，頁39-42。

<sup>113</sup> 黃丹玲(2013)，〈船舶保險條款下碰撞責任損害賠償問題研究〉，大連海事大學碩士論文，頁6-7。

<sup>114</sup> 黃怡瑜(2006)，〈海難救助之研究〉，輔仁大學碩士論文，頁4。

<sup>115</sup> 陳萍萍(2007)，〈當代共同海損的評價與發展趨勢〉，上海海事大學碩士論文，頁32-33。

空載航行的被保險船舶在遇險時盡力搶救，保險人願意對由此產生的損失和費用作為共同海損犧牲和費用來看待，以避免全損<sup>116</sup>。

本條以共同海損為主，但在中國船舶保險中對救助費用並沒有做出明確的規定，海難救助業已成為日漸成熟的商業性行為之一，基於對風險分攤的需要，船舶所有人或管理人會對這一部分費用有進行保險的需求，海難救助行業能在一定程度上確保船舶在遇險時能夠及時得到救助，以避免損失的擴大或致全損<sup>117</sup>。

#### (c) 施救

施救的含義是指為了避免損失的發生或減少損失而採取的相應的行為，被保險人在保險標的發生保險契約中的承保危險時，應採取各種合理的防止或減少保險標的損失的措施，施救制度的含義包含兩個方面，保險事故發生時，被保險人有責任盡力採取必要的措施，防止或者減少保險標的的損失，即被保險人的施救義務；保險事故發生後，被保險人為防止或者減少保險標的損失所支付的必要的、合理的費用，保險人有義務予以補償，即保險人的補償義務<sup>118</sup>，此概念在英國海上保險中稱之為損害防阻費用。。

中國船舶保險，雖然部分以英國的協會船舶保險為基礎而制定，但其適用多年後，逐漸產生問題，如近年來環境意識抬頭，英美船舶保險條款對污染多款較中國船舶保險條款重視，中國船舶保險僅以簡單敘述將污染危險承保在內，因此，中國船舶保險應適應國際保險市場及中國大陸航運發展的要求，做一適當之改變。

此條款為遠洋船舶保險條款，至於內河與沿海船舶之保險，另有中國國內船舶條款做出規定，本文僅以中國大陸遠洋船舶保險條款與其他船舶保險做一比較。

### 4.3 日本船舶保險(Institute Time Clauses – Hulls amended for Japanese Clauses)

日本的船舶保險條款可以分為普通保險條款(General Clauses)與特別保險條款(Special Clauses)，普通保險條款(Japan General Clauses 1990)主要規範一般性之權利義務，特別保險條款則規定保險承保範圍。目前以第 6 種特別保險條款(Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 6，簡稱 JHIU-1994)為主，市場使用率約 80%，其次為第 5 種特別保險條款(Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese

<sup>116</sup> 應世昌，前揭註 3，頁 352。

<sup>117</sup> 劉鉞麟(2012)，海難救助與共同海損制度之比較研究，復旦大學碩士論文，頁 26。

<sup>118</sup> 王田(2007)，《船舶保險中救助、共同海損以及施救費用的相關問題研究》，大連海事大學碩士論文，頁 7。

Clauses Class No. 5，簡稱 JHIU-1990)，市場使用率約 15%<sup>119</sup>。

世界各國的船舶保險條款，大多都是以英國倫敦協會船舶時間保險條款為基礎而訂，日本的船舶保險內容格式亦仿 ITC-1983 設計而成，其條款內容與 ITC-1983 年不同處在於其刪除了來自船外、他人的暴力盜取行為(violent theft by person from outside the Vessel)、海盜(piracy)，且將原本承保機器潛在瑕疵所引起的毀損滅失條款，加上若僅損及油漆則不在承保範圍內，茲將 JHIU-1994 與 ITC-1983 內容不同之處作如下所述：

- 6.1 - This insurance covers loss of or damage to the subject -matter insured caused by 6.1.1 - perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
  - 6.1.2 - fire, explosion
  - 6.1.3 - violent theft by person from outside the Vessel (delete)
  - 6.1.4 - jettison
  - 6.1.5 - piracy (delete)
  - 6.1.6 - breakdown of or accident to nuclear installations or reactors
  - 6.1.7 - contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation
  - 6.1.8 - earthquake volcanic eruption or lightning.
- 6.2 - This insurance covers loss of or damage to the subject -matter insured caused by 6.2.1 - accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel
  - 6.2.2 - bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull except any accident to painting only (including such accident arising from the cause mentioned in 6.2.4 below )
  - 6.2.3 - negligence of Master Officers Crew or Pilots
  - 6.2.4 - negligence of repairers or charterers provided such repairers are not an Assured hereunder 6.2.5 - barratry of Master Officers or Crew, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.
- 6.3 - Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.

---

<sup>119</sup> 邱重盛(2014)，前揭註 4 頁 30-33。

6.1 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

6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險

6.1.2 火災或爆炸

6.1.3 來自船外、他人的暴力盜取行為 (刪除)

6.1.4 投棄

6.1.5 海盜(刪除)

6.1.6 核子裝置或反應爐之故障或意外

6.1.7 與飛機或類似物體，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接觸

6.1.8 地震火山爆發或閃電

6.2 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

6.2.1 裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外

6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，然僅損及油漆之事故除外(包括下述第 6.2.4 條所述原因事故所致)

6.2.3 船長、船員或引水人之疏忽

6.2.4 修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人

6.2.5 船長船員之故意行為但以毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所引起者為限。

6.3 即使持有船舶之股權船長船員或引水人不被視為本第 6 條所指稱之船舶所人。

無論是日本船舶保險第六種或第五種條款，其承保內容都是相同的，與 ITC-1983 相同的將 JHIU 第 6 條承保範圍分為 6.1 一般條款、6.2 疏忽條款及 6.3 船舶所有人之定義，其中日本船舶保險條款刪除來自船外、他人的暴力盜取行為及海盜，並將其列入第 23 條之除外不保中的戰爭除外條款。

「來自船外、他人的暴力盜取行為」，依據英國 1906 年海上保險法解釋規則第九條：「thieves (暴力偷竊)，不包括隱匿之偷竊或任何船公司之船員或旅客之偷竊」<sup>120</sup>。指僅

---

<sup>120</sup> Article 9 of M.I.A.1906

Rules for Construction of Policy“‘The term “thieves” does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship’s company, whether crew or passengers.

承保由外來的暴力破壞後，盜取財物所造成的毀損滅失，不包括船員監守自盜或旅客之偷竊。

「海盜」，國際上對於海盜之解釋，最原始之內容為「公海上之私人船舶，意圖掠奪她船所為之每一個未經許可的暴力行為」，然早期之海上霸權國家與海上保險主導者英國，對於海盜一詞，亦未下任何明確定義，關於海上保險承保之海盜危險事故，不斷受到保險判例之影響，海上保險中之海盜危險事故包括：

- (1)海盜可能發生於領海或公海之內
- (2)竊盜過程必須有暴力因素
- (3)具有私人利益目的

因此，海盜在本質上可解為未經合法國家授權的「海上強盜」，其範圍及於竊盜或意圖竊盜，而發生該等行為之前或當時通常伴隨著威脅與暴力，偷竊過程中的暴力為必要元素，武力威脅亦可構成「暴力」，另外，海盜必須具有公開性，若為暗中上船及其後竊取船上設備非屬海盜<sup>121</sup>。

綜上所述，「來自船外、他人的暴力盜取行為」以及「海盜」兩者有相同之處，首先，兩者都是必須藉由暴力行為才能構成，不同處在於，「海盜」在海上是屬於強迫且暴力的搶劫，依據英國 1906 年海上保險法之保單解釋規則第八條對於海盜之解釋「包括叛亂的船員與從海岸攻擊船舶的暴徒」，因此，不論搶劫是否從船外、船員或是乘客，只要基本的要素是用暴力奪取船舶以及貨物，就視為海盜行為。但「來自船外、他人的暴力盜取行為」則除了伴隨著武力外，從事行為者必須是自船外而非船員或乘客之暴力盜取行為，另外，兩者行為者若是隱匿或暗中的偷竊同樣都不屬於其承保範圍。

上述兩者承保危險，雖列於日本船舶保險中的除外不保條款中，但相對地將其列入日本船舶戰爭及罷工險保險條款中。戰爭險與普通船舶保險是獨立的關係，早期的 S.G. 保險單，一併承保戰爭險與普通船舶保險，但在 18 世紀中葉以後，海上戰爭與陸上戰爭一樣發生頻繁，促使保險人重新考慮保險條款，因此，在普通船舶保險單中附加捕獲和扣押不保條款(Free of Capture and Seizure Clause，簡稱 F.C&S.Clause)，拒絕承保因海上戰爭引起的船舶或貨物損失，除非有特別協議，此後，戰爭險與普通船舶保險分開承保已成為慣例<sup>122</sup>，但保險法上的基本原則仍適用於戰爭險，戰爭險承保的危險具有專屬性，通常是承保船舶保險的除外不保條款，被保險人可藉由投保戰爭險，將特定的危險轉移至保險人，以保護被保險人遭遇特定危險日益增加之趨勢。

<sup>121</sup> 鄭鎮樑，范姜肱，田育寧(2012)，〈海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討〉，《核保學報》，20 期，頁 137-150

<sup>122</sup> 汪淮南(1997)，《海上保險法律與實務》，頁 132，中國：人民交通出版社。

「鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，然僅損及油漆之事故除外(包括下述第 6.2.4 條所述原因事故所致)」，本條承保內容，前段關於鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，與 ITC-1983 內容相同，承保船舶或機器因其潛在之缺陷直接引起船舶或機器之損害，其內容如第三章所述，在日本船舶保險條款中，新加入機器潛在瑕疵造成的油漆事故，亦不在承保範圍內，包括第 6.2.4 條因修理廠或租傭船人之疏忽所造成的油漆事故。而油漆索賠的條款在 ITC-1983 第 15 條「船底油漆條款(Bottom painting clause)」中，將有關船底刮除噴砂或其他表面處理或油漆之索賠排除在外，但是日本船舶保險將此條款刪除，表示其船舶保險人願意承保關於油漆之索賠，但由機器潛在瑕疵條款可知，若由潛在瑕疵所引起之油漆事故，則不在賠償範圍內。

日本船舶保險條款與英國協會船舶保險條款，其內容幾乎承襲英國協會船舶保險之條款內容，顯見，英國協會船舶保險影響日本船舶保險的程度。

#### 4.4 美國協會船舶保險(American Institute Hull Clauses)

美國海上保險法的司法運作環境沿襲了英國的海上保險法的運作環境，近年來，雖然美國法院在某問題上偏離了英國法院的判決，但是在兩個管轄區域間仍保留著一定程度的關聯。美國的協會船舶保險條款(American Institute Hull Clauses – AIHC 1977，簡稱 AIHC-1977)保留了 S.G.保險單的各項危險作為美國海上保險單的基礎。美國協會船舶保險條款能夠一直為保險市場所使用，至 1977 年到現在持續超過三十年未曾修改產生新的版本，其必然有不同於英國協會保險條款的特色所在<sup>123</sup>。

AIHC-1977 的承保危險亦採用列舉的方式，其條款分為兩部分，分別是危險條款及般吉瑪利條款，其條款內容分為兩小節說明如下。

##### 4.4.1 美國船舶保險之危險條款

美國船舶之危險條款仍舊採用舊式保險單 S.G.保險單的內容，其條款內容如下：

##### PERILS

Touching the Adventures and Perils which the Underwriters are contented to bear and take upon themselves, they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Lightning, Earthquake, Enemies, Pirates, Rovers, Assailing Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Counter-Mart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and Peoples, of what nation, condition or quality soever, Barratry of the Master and Mariners and of all other like Perils, Losses and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment or Damage of the Vessel, or any part thereof, excepting, however, such of the foregoing perils

<sup>123</sup> 周莎(2009)，前揭註 1，頁 7-8。

as may be excluded by provisions elsewhere in the Policy or by endorsement thereon.

#### 危險

保險人同意負擔並負責有關之航程冒險及危險，其為海上危險、軍艦、火災、閃電、地震、敵人、海盜、遊劫者、暴力偷竊、投棄、捕獲及報復捕獲許可證、襲擊、拿捕、不問任何國籍、狀況或性質，凡國王、君主及人民所為之扣留、阻止及阻留、船長船員的故意行為、以及對上述貨物、商品及船舶或任何一部分，已發生或可能發生破損、損傷、毀損的其他一切類似危險、滅失及不幸。然無論如何，前述危險得於本保險或經由批單條款之方式予以除外不保。

美國船舶保險未採納英國協會船舶時間保險條款的敘述內容，仍舊承襲 S.G.保險單的保險條款內容，另新增閃電及地震危險，閃電及地震危險為原本附加於 S.G.保險單上的般吉瑪利條款內容，此兩種危險不屬於海上危險，因為停泊在港邊的船舶亦有可能遭遇此種危險而造成毀損，美國船舶保險條款將此納入危險條的範圍內。

美國船舶保險條款內容僅提及海上危險，而 ITC-1983 則進一步規定與海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險，擴大承保範圍，另外，雖然美國船舶保險危險範圍明確指出承保海盜之危險，但其條款內容最後一段提無論如何，前述危險得於本保險或經由批單條款之方式予以除外不保 (however, such of the foregoing perils as may be excluded by provisions elsewhere in the Policy or by endorsement thereon.)。雖危險條款內承保海盜、扣留、阻止及阻留，但在美國船舶保險條款的戰爭罷工以及除外條款內，將海盜、扣留、阻止及阻留等內容予以除外不保，並且該條款為至上條款，效力優先於其他條款，因此，縱使海盜、扣留、阻止及阻留在危險條款的承保範圍內，但依舊不承保其所造成的毀損滅失。其他承保範圍之詳細內容，如前第二章 S.G.保險條款內容所述。

#### 4.4.2 美國船舶保險之附加危險

##### ADDITIONAL PERILS (INCHAMAREE)

Subject to the conditions of this Policy, this insurance also covers loss of or damage to the Vessel directly caused by the following: Accidents in loading, discharging or handling cargo, or in bunkering; Accidents in going on or off, or while on drydocks, graving docks, ways, gridirons or pontoons; Explosions on shipboard or elsewhere; Breakdown of motor generators or other electrical machinery and electrical connections thereto, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or hull, (excluding the cost and expense of replacing or repairing the defective part); Breakdown of or accidents to nuclear installations or reactors not on board the insured Vessel; Contact with aircraft, rockets or similar missiles, or with any land conveyance; Negligence of Charterers and/or

Repairers, provided such Charterers and/or Repairers are not an Assured hereunder; Negligence of Masters, Officers, Crew or Pilots; provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners or Managers of the Vessel, or any of them. Masters, Officers, Crew or Pilots are not to be considered Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel.

#### 附加危險(般吉瑪利條款)

於本保險單條款之情況下，本保險承保下列事項直接所致船舶之毀損滅失：

裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外；進出船塢、上架軌道、架塢或浮塢或於其期間之意外；船上或其他地方之爆炸；電器發電機或其他電器機器及其電器管線故障，鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，(更換或修理該瑕疵零件之費用或花費除外)；非保險船舶上之核子裝置或反應器故障或意外；與飛航器、火箭或類似投射武器或任何陸上機具觸撞；修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人；船長船員或引水人之疏忽；但以毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人或經理人欠缺相當注意所引起者為限。船長、船副、船員或引水人持有船舶股權者，不應被認定為本條款所稱之船舶所有人。

美國船舶保險的附加條款即為般吉瑪利條款，亦稱為疏忽條款，如前第三章所述，源於 1887 年的般吉瑪利輪一案，使得保險人擴大承保船員疏失造成的損害，並將般吉瑪利條款附貼在 S.G.保險單上，擴大承保被保險人之責任，往後，不斷擴大保險人承保的責任，並且加入般吉瑪利條款內容，其已不再只包括疏忽，亦加入其他承保條款內容，如裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外或鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵等承保內容。

美國船舶保險的附加條款與英國船舶保險第 6.2 條承保內容大多相同，但在美國船舶保險中的「船上或其他地方之爆炸」，其在英國船舶保險中屬於第 6.1 條之內容，並且與火災危險共同成為新的條款內容，且將船上或其他地方之敘述內容刪去，擴大承保範圍，不只局限於船上，但爆炸乃來自附加於舊式保險單 S.G.保險單上的般吉瑪利條款。

另外，條款中加入「進出船塢、上架軌道、架塢或浮塢或於其期間之意外」及「電器發電機或其他電器機器及其電器管線故障之危險」。進出船塢的目的是為使船舶有適航力，因此必須定期的進入船塢檢查或修理，其中包括進出船塢的危險，以及上架軌道、架塢或船塢等相關的過程，都有可能造成船舶毀損或滅失，美國船舶保險遂將此類危險納入承保範圍內，而另一方面，除了依舊承保機器的潛在瑕疵外，亦擴大承保範圍，承保因為電器發電機或其他電器機器及其電器管線故障所造成的危險。然不論是美國船舶保險或是英國協會船舶保險，都規定保險標的之毀損或滅失非由於被保險人、船舶所有人

或經理人欠缺相當注意所引起者為限，亦即被保險人須盡監督及注意之義務，才得以此條之規定向保險人求償。

美國船舶保險雖然承襲 S.G.保險單之內容，但其亦因應海上運輸習慣之改變，以及市場需求，而擴大承保某些危險，另外，為了建立海上保險條款之權威，其多年並未修改其內容，另外在修改 ITC-1983 時，其亦採用了美國船舶保險的格式和類型，間接表示對美國船舶保險條款的肯定。

## 第五章 結論與建議

保險制度始於海上保險，而海上保險提供船舶及貨物必要的保障，如對於保險標的因海上冒險或運送之危險所致的損失與費用，海上保險單最初以勞氏保險單(S.G. Form)承保船舶及貨物，並隨著時勢改變，加入附加條款殷吉瑪利條款(Inchmaree clause)，不斷擴大保險人之責任，且隨著國際貿易習慣的改變，貨櫃化運輸成為海上貨物運送的主流，S.G.保險單已不符合國際上所需，近年來，全世界航商紛紛投入建造大型船舶，使得船舶保險對船舶被保險人更為重要，一旦發生意外，可能會造成極大的損失，而為了使得船舶獲得完全的保障，就必須進一步了解船舶保險的危險條款，危險條款為船舶保險的承保範圍，只要是由危險條款內所載明的意外事故，造成船舶的毀損滅失，則保險人必須承擔保險責任，損害填補被保險人之損失。

目前全球以英國倫敦保險人制定的協會船舶時間保險為主，但近年來，許多國家所制定的船舶保險逐漸被使用，如挪威的海上保險計畫書(The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996)、日本的第六種特別保險條款(Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 6)、人民保險公司遠洋船舶保險條款(Hull Insurance Clauses of PICC)以及美國船舶保險條款(American Institute Hull Clauses)，本研究經過個別條款之分析探討後，以下將比較各國船舶保險之危險條款差異，提出本研究之結論。

表一 各國船舶保險危險條款之比較表

保險條款	英國協會船舶時間保險條款 (ITC-1983)	挪威船舶保險 (NMIP-1996)	中國人民保險公司遠洋船舶保險條款 (PICC-1986)	日本船舶保險 (JHIU-1994)	美國船舶保險條款 (AIHC-1997)
承保方式	列舉式	概括式	列舉式	列舉式	列舉式
承保內容	分為 6.1 一般條款及 6.2 疏忽條款	列於第 2.8 條，承保除外所有危險，戰爭除外，但另於第 2.9 條承保，與危險條款處於並立的效力。	第一條分為全損險，我國稱為概括式承保，實際上為列舉式承保。	與 ITC 相同	分為危險條款及附加危險。
海上危險 (Perils of the seas)	6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險	除外不保外，承保所有海上危險事故	全損險第 4 條，擱淺、碰撞、觸碰或浮動物體或其他海上災害	6.1.1 海上、河川、湖泊或其他可航行水域之危險	指 S.G 保險單上的海上危險，包括擱淺、沉沒、碰撞、惡劣天氣、與殘骸和物體相接、撞冰等。
火災或爆炸 (Fire explosion)	6.1.2	除外不保外，承保所有海上危險事故	同 ITC-1983	同 ITC-1983	火災危險條款承保於危險條款，爆炸承保於附加危險。
暴力竊盜行為 (Violent theft)	6.1.3 來自船外、他人的暴力盜取行為	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第 4 項，來自船外的暴力盜竊或海盜行為。	列於除外不保	危險條款中的盜竊 (Thieves)
投棄 (Jettison)	6.1.4	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第 5 項，拋棄貨物。	同 ITC-1983	危險條款中的投棄 (Jettison)
海盜 (Piracy)	6.1.5	第 2.9 條戰爭險第 d 項海盜及叛變 (piracy and mutiny)	第一條全損險第 4 項，來自船外的暴力盜竊或海盜行為。	列於除外不保	危險條款中的海盜 (Piracy)
核子裝置或反應爐之故障意外 (Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors)	6.1.6	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第 6 項，核裝置或核反應爐發生的故障或意外事故。	同 ITC-1983	附加危險中的非保險船舶上之核子裝置或反應器故障或意外 (Breakdown of or accidents to nuclear installations or reactors not on board the insured Vessel)

與飛機或類似物體觸撞 (Contact with aircraft or similar objects)	6.1.7 與飛機或類似物體，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觸撞 (contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation)	除外不保外，承保所有危險事故。	無	6.1.7	附加危險中的與飛航器、火箭或類似投射武器或任何陸上機具觸撞 (Contact with aircraft, rockets or similar missiles, or with any land conveyance)
地震火山爆發或閃電 (Earthquake volcanic eruption or lightning)	6.1.8	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第1項地震、火山爆發、閃電或其他自然災害。	同 ITC	危險條款中的閃電、地震，未承保火山爆發所造成的損失 (earthquake、lightning)
裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外 (Accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel)	6.2.1	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第7.1項，裝卸或移動貨物或燃料時發生的意外事故	同 ITC	附加危險中的裝卸貨物、翻艙或加燃料(加油)時之意外 (accidents in loading, discharging or handling cargo, or in bunkering)
潛在瑕疵 (Latent defect)	6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵 (bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull)	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第7.2項，船舶機件或船殼的潛在缺陷。	6.2.2 鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，然之僅損及油漆事故除外 (bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull except any accident to painting only)	附加危險中的鍋爐破裂、軸心斷裂或任何機器或船體之潛在瑕疵，(更換或修理該瑕疵零件之費用或花費除外) (bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or hull, (excluding the cost and expense of replacing or repairing the defective part))

疏忽或故意行為 (Negligence or barratry)	6.2.3 船長船員或引水人之疏忽 (negligence of Master Officers Crew or Pilots)	除外不保外，承保所有危險事故。	第一條全損險第 7.3 項，船長、船員有意損害被保險人利益的行為	同 ITC	附加危險
	6.2.4 修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人 (negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder)		第一條全損險第 7.4 項，船長、船員和引水員、修船人的疏忽行為		修理廠或租傭船人之疏忽，如該修理廠或租傭船人非為本保險之被保險人 (Negligence of Charterers and/or Repairers, provided such Charterers and/or Repairers are not an Assured hereunder)
	6.2.5 船長船員故意行為 (barratry of Master Officers or Crew)				船長船員或引水人之疏忽 (Negligence of Masters, Officers, Crew or Pilots) 危險條款 船長船員故意行為 (Barratry of the Master and Mariners)

資料來源：自行整理

綜上所述，除了挪威船舶保險外，各國船舶保險單的內容多以英國協會船舶時間保險條款為基礎加以修訂，挪威船舶保險獨樹一格，概括式承保船舶保險，包括 S.G.保險單及 ITC-1983 所提及的所有海上危險事故，另將戰爭險與其並立承保於船舶保險單內，以供有需承保戰爭與罷工險的被保險人可以使用。中國船舶保險，以全損險及一切險承保危險，以字面意思應為表示概括式承保，但實際上卻是列舉式承保，其承保內容與 ITC-1983 大致相同。日本船舶保險幾乎完全移植 ITC-1983，其最大差異是將來自船外、或他人的暴力行為及海盜刪除，將其列於除外不保，但為滿足被保險人所需，可另加保日本戰爭險與罷工險保險，承保暴力行為以及海盜。美國船舶保險用字遣詞如舊式保險單 S.G.保險單，但其承保內容亦與 ITC-1983 相去不遠。

目前國際上船舶保險單之使用，仍以英國協會船舶時間保險單為主，主要是其能符合被保險人所需，且其被適用多年，已有許多相關判例，陸續於 1995 年及 2003 年推出的新式船舶保險單，因為對於被保險人過於嚴苛，實務上並不常採用，因此目前仍以 ITC-1983 為主。但近年來，許多國家之船舶保險單被使用的比率也已逐漸增加，北歐國家所採用的挪威船舶保險，與 ITC-1983 不同之處在於挪威船舶保險海上或陸上所遭遇到的所有危險承保在內，使其被保險人擁有高度的保障，並且將一般需另外加保的戰爭及

罷工除外險，列於其條款內，與一般危險條款有同樣並立的效力，使其需求的被保險人能獲得保障。

ITC-1983 已使用多年，使用者多已習慣其內容，本研究將各國船舶保險條款比較後，發現部分內容因為航運習慣及實務現況考量似可刪除或增列，如「核子裝置或反應爐之故障意外」，此條款加入 ITC-1983 時，是考慮到未來會有核動力船舶的使用，但多年來，核動力船舶並未使用在實務上，建議可將其刪除。「地震火山爆發或閃電」，可以如中國船舶保險，承保所有的自然災害，因為自然災害是被保險人無法控制的情形，若只侷限於地震、火山爆發或閃電，顯得過於狹窄。

「潛在瑕疵」所造成的毀損滅失一直備受爭議，僅承保船舶或機器因其潛在之缺陷直接引起船舶或機器之損害，但缺陷本身的損害及重置費用不予承保，雖然此條款在 IHC-2003 中新增承保潛在瑕疵的一半修復費用，但是目前實務上仍舊很少採用 IHC-2003，使此問題仍舊存在於 ITC-1983，各國除了挪威船舶保險外，本條內容幾乎無差異，故建議可比照 IHC-2003 增加承保部分潛在瑕疵的修復費用，使被保險人可獲得基本保障，彰顯保險之功能。

船舶保險條款之危險條款內容，攸關被保險人在其遭受損害時，是否能得到賠償，因此釐清危險條款之內容，是船舶保險單使用者選擇保險條款時，重要的保險課題。且對於理賠人員而言，更能了解賠償的依據，為了能獲得最佳之保障，船舶保險之被保險人應實際了解其所需，再加以選擇適用的船舶保險單，一旦財產遭受損失，才得以補償所受之損害。

## 參考文獻

### 一.中文部分

#### 書籍

1. Robert Y. Cavana / Brian L. Delahaye / Uma Sekaran(著)，莊立民、王鼎銘(合譯)，2004，企業研究方法，初版，雙葉書廊，臺北市。
2. 尹章華、崔延紘，1998，海上保險術語釋義，初版，國立台灣海洋大學海洋法律研究所，臺北。
3. 王衛聰，1983，海上保險法與共同海損，初版，文笙，臺北市。
4. 王衛聰，1988，海上保險的理論與實務，初版，一文出版社，台北市。
5. 吳榮清，1993，火災保險及海上保險，增訂再版，三民書局，臺北市。
6. 吳榮清，1994，海上保險論，初版，作者自版，臺北市。
7. 李利雄，2004，海上保險理論與實務，文笙書局，臺北市。
8. 汪淮南，1997，海上保險法律與實務，初版，人民交通出版社，北京。
9. 汪鵬南，1996，海上保險合同法詳論，初版，大連海事大學出版社，大連。
10. 汪鵬南，2007，船舶保險手冊，初版，大連海事大學出版社，大連。
11. 邱展發，2009，海運事故處理，初版，財團法人保險發展中心，臺北市。
12. 邱展發，2012，海上保險，修訂一版，保險事業發展中心，臺北市
13. 姚玉麟，1988，海上保險名詞釋義，初版，航貿圖書，臺北市。
14. 孫唐福，1976，海上保險學，增訂十五版，王光遠，臺北市
15. 崔延紘，1983，海上保險投保與理賠，初版，交通部交通研究所，臺北市。
16. 崔延紘，1997，兩岸有關海上保險問題之研究，四版，國立臺灣海洋大學法律研究所，基隆市。
17. 張國聖，2007，英美協會貨物保險條款之研究，初版，元照，臺北市。
18. 許曉民，1985，海的危難事故，再版，國立台灣海洋學院航海學會，基隆市。
19. 陳火財，2002，協會船體保單條款之解釋與適用，初版，安生理算檢定有限公司，臺北市。

- 20.陳繼堯，2012，海上保險，初版，智勝，臺北市。
- 21.曾文瑞，2011，海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義，初版，麗文文化，高雄市。
- 22.曾國雄，2008，海商法，初版，航茂文化，臺北。
- 23.雲大楠，1984，海上保險學入門，初版，茂昌圖書有限公司，臺北市。
- 24.雲大楠，1987，海上保險學，再版，茂昌圖書有限公司，臺北市。
- 25.黃恩丘，2013，海上保險理賠釋義，初版，保險事業發展中心，臺北市。
- 26.楊良宜、汪鵬南，1998，英國海上保險條款詳論，再版，大連海事大學，中國。
- 27.鄭肇芳，2006，海上保險·代位求償案例，初版，世紀出版集團，中國。
- 28.應世昌，2000，海上保險學，初版，五南圖書出版公司，臺北市。
- 29.羅漢文，1988，海上貨物船舶保險條款釋義，初版，三民書局，臺北市。

#### 期刊論文

- 1.王肖卿，2011，協會船體論時保單(ITC)與國際船殼險保單(IHC)，保險大道-專題論述七，61期，43-46。
- 2.王淑敏，2005，海上反恐面臨的新挑戰及其相關法律問題，中國海洋大學學報-社會科學版，1期，7-10。
- 3.安飛，2008，中外船險的比較差異，CHINA SHIP SURVEY，10期，38-40。
- 4.汪鵬南，2011，挪威船舶保險條款簡評，世界海運，六期，34。
- 5.初北平，2009，中國海上保險法變革的步履：船舶保險條款的完善及要點，河北法學，27卷4期，109-114。
- 6.邱重盛，2009，船舶停航在海上保險的應用問題，台灣海事安全與保安研究學刊，四期，1-11。
- 7.邱重盛，2011，海上保險與船舶碰撞責任，保險大道-專題論述二，62期，29-33。
- 8.邱重盛，2014，談海上保險的自負額，保險大道-專題論述三，64期，30-33。
- 9.姚新超，2005，船舶碰撞中的責任保險，世界海運，28卷5期，39-42。
- 10.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，8卷11期，71-88。
- 11.許瑞祥，2011，淺談海嘯對船舶安全的危害及船舶防範措施，中國水運，11卷6期，

6-10。

- 12.陳陵，2013，船舶保險中的潛在缺陷索賠，中國海事，11期，35-36。
- 13.範中洲，2012，商船防海盜問題與對策，世界海運，35卷6期，34-36。
- 14.鄭鎮樑，2012，海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討頁，核保學報，20期，137-150。
- 15.鄭鎮樑、范姜肱、田育寧，2012，海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討，核保學報，20期，137-149。
- 16.韓冰宇，2006，PICC 遠洋船舶保險條款修訂探析，保險研究，32-33。
- 17.羅俊璋，2011，論海上保險被保險人資訊提供義務，財產法暨經濟法，24期，129-160

#### 碩博士論文

- 1.王田，2007，船舶保險中救助、共同海損以及施救費用的相關問題研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。
- 2.王瑋，2005，海上保險中保證法律問題研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。
- 3.周莎，2009，中英美國際船舶保險條款比較研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。
- 4.林全良，2013，提升船舶防止海盜保全意識之研究，國立台灣海洋大學商船學系碩士論文，基隆。
- 5.馬曉敏，2013，船舶保險中碰撞責任條款研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。
- 6.張新威，2007，船舶戰爭險的比較研究，上海海事大學法學碩士論文，上海。
- 7.郭蓓蓓，2005，挪威、英國、中國海上保險法若干法律問題比較研究，上海海事大學法學碩士論文，上海。
- 8.陳俊傑，2010，2003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。
- 9.陳萍萍，2007，當代共同海損的評價與發展趨勢，上海海事大學法學碩士論文，大連。
- 10.曾福祺，2010，台灣海域船舶擱淺事故分析之研究，國立臺灣海洋大學商船學系所碩士論文，基隆市。
- 11.黃丹玲，2013，船舶保險條款下碰撞責任損害賠償問題研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。

- 12.黃怡瑜，2006，海難救助之研究，輔仁大學法律學碩士論文，台北。
- 13.劉鉞麟，2012，海難救助與共同海損制度之比較研究，復旦大學法學碩士論文，上海。
- 14.劉潔，2012，海上保險中風險變更法律問題研究，大連海事大學法學碩士論文，大連。
- 15.盧公宇，2004，臺灣海域「擱淺船舶」海難救助作業之研究，國立臺灣海洋大學商船學系所碩士論文，基隆市。
- 16.霍宏達，2013，海盜贖金引發的保險問題研究，大連海事大學法律碩士論文，大連。

#### 網頁資料

- 1.消防企業在線，孟買港大爆炸，<http://www.china-119.com/fire-history/13629.htm>，2014年10月22日

#### 二.英文部分

- 1.Akkaya, A.G.A. , 2010 , Piracy in Somalia and insurance law: masefiledag v. amlin corporate member Ltd , EWHC 280 (COMM) , England .
- 2.E.R. Hardy Ivamy, 1993, Marine Insurance, 3th Edition, Butterworth & Co. (Publishers) Ltd : London.
- 3.J.Kenneth Goodacre, 1996, Marine Insurance Claims, 3th Edition, Witherby & Co. Ltd : London.
- 4.Michael D. Miller, 1994, Marine War Risks, The Lloyd's Business :London .
- 5.N.Geoffrey Hudson and J.C. Allen, The Institute Clauses, 3th Edition, L.L.P : London.
- 6.Robert H. Brown, 1993, Marine Insurance Volume Three Hull Practice, 2th Edition, Witherby & Co. Ltd : London.

