

王效文編

新學制高級商業
學校教科書

保險學

商務印書館發行



第二編 水險

第一章 水險之意義

保險業中以水險爲最繁。火險所保之目的，不過爲單一火災之損失；壽險所保之目的，簡言之，亦不過爲不可避免之死亡；而水險所保之目的，則或爲船隻之損失，或爲貨物之損失，或爲運費之損失，或爲利潤之損失。然此猶就其保險之目的言也。至若危險之種類，則更有不可勝言者矣。海上之危險無論已，即他若火燒，衝撞，盜劫，偷竊，掠奪，禁制，拋棄，自盜等之危險，亦莫不包括於水險規約之中。從可知水險之複雜，遠非壽火兩險所能比，而水險制度迄於今日，尙鮮有科學之根據者，亦以此故也。水險公司之中，對於水險之保費，固亦常有計算極精者；然就大體以言，仍無一定之標準。故水險營業之發達與否，保費計算之精確與否，皆視經理人之聰明才識如何而定。經理人不僅須知風土與人情，且須熟識氣候與地域，不然，

冒昧從事，未有不敗者也。蓋水險性質，複雜難言，故時至今日，知者仍少；歐西各國所出之保險書籍與雜誌，對於壽火兩險之論述，雖皆連篇累牘，日新月異；而於水險一門，則作者直敷衍塞責，略一論列而已。實則水險一門，不獨其歷史最古，興趣最濃，而且內中亦有數點頗為重要。然水險之科學，雖不發達，而其營業則並不因此而阻退。吾國今日水險之情形如何，雖因統計缺乏，未能深知；然據虎勃納（Huebner）之所言，則美國在十餘年前，即有價值六、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元與七、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元之財產，實行投保水險也。蓋實業發達，萬國通航，轉運貨物，危險難免，貪小失大，智者不為；故不問水險在科學上之根據為何若，而其平均危險，減輕損失之效用，終較賭博性質孤注一擲之冒險為妥。貝次（William Bates）曰：『水險者，非為商業之僕役，實為商業之衛士……而取締航海之力，亦惟水險為最大。』良哉言乎！故水險之為物，不僅為商業之要素，且為航海之基礎；國內貿易之於水險，需要尙少，而國際貿易，則非水險不行矣。

第二章 水險之沿革

保險之制始於水，水險實較火險爲早也。真確之年月，雖因書缺有間，無從查考；然其大略固亦有可得而言者矣。大概水險之制，源於船隻貨物抵押之借款（loan bottomry）。船隻貨物抵押借款云者，卽以船隻貨物爲抵押而借款取息之謂；其所異於尋常之抵押借款者，卽在此種借款之利息，較尋常借款之利息爲高，而且約定船貨抵埠然後付還本息；不然，中途失事，則不獨利息無着，而原本亦且沒收矣。故此種類似保險之制度，乃本金先付，利息後取；而今日通行之保險，則保費先付，保金後償者也。此種船貨抵押借款之制，羅馬最爲盛行，其故蓋因羅馬貴族養尊處優，既不願躬自經商，而又不甘坐食山空，遂思重利盤剝，藉得其益。以觀紀元前五百三十三年間查士丁尼（Justinian）大帝諭定此種之借款之利率爲百分之十二，卽可知此制蓋早已通行於羅馬矣。此種制度，驟視之，似以間接之方法而行類似之保險，而實則其結果，亦與真實之保險無異。況除此種類似之保險以外，其餘皆不能詔示吾人以真實保險之始源，卽號稱法律昌明，商業發達如地中海沿岸之各國，亦未見有與水險類似制度之發生，其他更無論矣。及至十二三世

紀之交，意大利倫巴（Lombard）商人始有如今日所謂水險制度之創行；自此以後，荷蘭、葡西等國亦於十四五世紀間，盛行水險，最後乃流入於英國。

第一節 英國水險之沿革

英國當一千六零一年之時，國會宣言，謂：『水險制度起於何時，雖無可考；然其爲制，則當船隻沉沒或毀壞之時，其損失分配於衆人，確能減輕少數人之痛苦。故不冒險者，其損失輕，冒險者其損失重；世有此制，商人乃得勇往直前而無所顧忌。』從可知英國水險早已行之於一千六百年以前矣。自英國推行水險制度以後，歐洲大陸各國商業之中心，亦漸仿行；水險制度，至是始見普及。惟此時之水險，無特種條規之頒訂，所有一切契約，皆根據於一般商業之習慣，然後再由此習慣寢成一種之條規而已。至一千六百八十一年間，海上條例頒佈以後，始略有所據；海上條例實爲後此大陸各國商法之範本，而水險條例亦包括於其中也。英國當一千七百五十六年以前，法庭判決水險案件，一視法官之意志而定，並無他種根據之可言；及一千七百五十六年間，曼斯菲爾德爵士（Lord Mansfield）受命爲

首席法官以後，始對水險加以深切之研究；根據舊時之海上條例與國際通商習慣，編訂海上保險法。此法不僅爲英國海上保險法之濫觴，而美國後此之海上保險法，亦多採取於此法也。卽舍法律而論英國之水險業，則其發達之情形，亦頗有可得而言者：

(一)個人保險時代 英國初時經營斯業者，多爲個人；魯意 (Edward Lloyd) 其最著者也。魯意者，本爲英國十七世紀之茶商，開設咖啡館於陶厄街 (Tower Street) 爲海陸商人會聚之處，兼爲海陸內外商業通訊之所；凡船隻之移動，貨物之轉運等事，各地皆通聲息於此館，再由此館轉告於顧客，承保水險，不過其附帶之一業耳。然因辦理有緒，發達綦速，不久卽成倫敦水險業者之總會，而凡一切之水險，皆於此承保焉。至一千六百九十二年，因營業發達之結果，魯意咖啡館遂由陶厄街遷移至倫巴街；最後至一千七百七十四年間，又遷至倫敦皇家交易所，遂成英國水險事業之中心。但英國水險之事業，不僅限於魯意，而其承保之船隻，亦不僅限於英國之產業；十八世紀之初，英國水險之經營，固照魯意之辦法，承保者

依其能力之大小而分負其責任，然而不久即有公司之成立。至魯意之組織，初非註冊之公司，諸凡一切之業務，皆不受任何規則之限制；惟至一千八百七十一年間，魯意亦照註冊條例之規定而實行其註冊。總其業務之範圍，可得有三：一為經營保險之事業，二為保護社員海陸商業之利益，三為探報船隻行動之消息。至其內部之組織，則分（甲）通訊部，（乙）保險部。通訊部之部員遍天下，其地位甚重要，而聲譽亦佳，其職務則在報告各地船隻消息於總部，凡船隻之進出，遇變，沉沒等事，皆一一報告於總部。不僅此也，以魯意代表之資格，此種經理人（即部員）於船隻遇難之時，尚須加以救助，不幸失事，則對於殘遺物件，又須設法代為貯藏，免致他種損失。又當修理船隻之時，尚須加意防範，以免匠司等之作偽。總之，凡足以保護承保人之利益者，經理人皆當負有一種之責任也。此外則魯意尚託船主隨時報告消息於其距離最近之經理人，再由經理人報告於總部。總部得到此種消息後，再為之分類送派於承保人，以為承保時之參考。於是出版之事務尚焉。總其出版之書報有五種：（甲）魯意表（Lloyd List）。此為每日出版之刊物，內載每日所

得各地船隻之消息，記載詳實，爲航業消息中之最可靠者。(乙) 船隻註冊簿 (Lloyds' Register of British and Foreign Shipping)。此係年刊，創始於一千八百三十四年，其目的在於記載英國百噸以上海船一般之性質，而外船不與焉。簿中所記者：一、船名，二、製造之材料，三、修理之情形，四、船身之長度，五、噸數，六、一般設備，七、製造年月日與地點，八、製造者，九、所有者，十、最後檢查之年月，十一、船主之姓名及其任職之年月。年刊以外，尚有補助年刊之副刊，月出一次，與年刊相連。此種刊物，效用極大，承保者皆須以之爲參攷之資。船隻之種類，又依其製造之材料而分爲木質與鐵質之二種；而木質與鐵質之中，又依其年月之久暫而分等。實則，此種註冊簿，實爲保險業者之年鑑；不過此種簿冊對於社員之效用雖大，而事實上又須受社中主人之監督，而與公司組織之辦法，大異其趣耳。(丙) 調查錄 (Index)。記載國內外船隻最近之情形與地位。此種記載，不僅受總部之查考，且爲社員之備查。(丁) 船主註冊簿 (Register of Captains)。備載一萬五千註冊船主之資格、職務、與性質，以爲承保者之查考。(戊) 損失統計 (Record of Losses) 亦常稱之。

日黑簿 (Black Book)。

(一) 團體保險時代 保險團之團員，約可分爲二種：一爲保險者，按照魯意理事會所定之條規，直接經營其保險業；一爲非保險者，但如今日之保險經理人，居間人，居間紹介，從中取利者。此外尙有一般之公司亦行加入於魯意會，藉知皇家交易所每日所得之消息。此種公司，不僅爲英商，卽外商亦有加入者。蓋英國自一千七百二十年間，以三十萬鎊之報酬，允許倫敦保險公司 (London Assurance Corporation) 與皇家交易保險公司 (Royal Exchange Assurance Corporation) 以承保水險之專利後，未幾卽行撤銷。至十九世紀間，倫敦，利物浦，格拉斯哥等處，水險公司相繼設立，爲數多至三十餘家，其勢且駕魯意而上之。然公司之勢力雖大，惟因魯意消息之靈通，亦皆願入魯意之團體而欲得其助力者。由團體之組織而論，魯意頗有類似證券交易所之處。魯意對於社員固供給其消息，以爲營業之參攷，然社員之本身如何，魯意絕不負責，不過於其加入之時，稍加限制而已。此其類似之處一也。魯意因保證契約之效力，每一承保之社員，例須存交理事會以價

值五千鎊之證券。此其類似之處二也。除此保證以外，承保社員之營業大小與性質如何，魯意絕不過問，祇要其營業確實而已。此其類似之處三也。因此種種辦法之結果，魯意之本質，雖為承保水險兼通一切之聲息，而實則各種之危險，如火災，疾病，時疫，旅行，轉運，戰爭等類，皆在承保之例。是則魯意營業之總額，達二、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇鎊之鉅，亦不為奇矣。至其保險之辦法，則以分保為多，據普力謨索爾 (Samuel Pimsoil) 之所言，則每一保單，承保者至少終在五十人以上，且有多至一百人以上者。至每人承保之數，皆不一定，隨各承保人之能力如何為斷。實則每人所保之數額皆不甚大，其危險大小之規定，則一視魯意之註冊簿為依據，承保者絕無選擇之餘地。此則與今日他種保險之任人選擇者稍有不同也。

第二節 美國水險之沿革

至美國水險事業發達之歷史，則與英國大不相同。第一，美國水險事業之經營者，多屬公司。魯意之辦法，雖亦曾一度試行於美國，然終不能與公司敵。第二，因英國經營水險事業成功之結果，美國依樣辦理，絕少失敗，即其營業之性質，亦少有

改變。若論美國水險事業發達之大概，則可分四期論述之。大概第一期以一千七百九十三年為終期；第二期自一千七百九十三年起至一千八百四十年止；第三期自一千八百四十年至一千八百六十年止；第四期自一千八百六十年至今日止。茲分期述之如次：

第二期 美國初時之水險事業，多操之於英人之手；及至一千七百二十一年間，非列得爾菲亞省 (Philadelphia) 尚無一水險局之設立。迨考白生 (John Cooper) 於一千七百二十一年間設立一保險局，承保船隻貨物等類，美國始有自營水險事業之可言。自此四年後，勞來 (Francis Rawle) 得立法院之特許，又設一水險局於菲省。紐約亦於一千七百五十九年與一千七百七十八年間先後相繼設立。惟此時之保險局，多為個人所經營，而水險公司之設立，尚在十八世紀之末葉也。

第二期 一千七百九十四年間，賓夕法尼亞省 (Pennsylvania) 議會特准設立一水險公司，資本六十萬，名為北美保險公司，是為美國水險公司之嚆矢。賓省

議會允許設立公司且定資本總額爲六十萬者，其意以爲（一）六十萬資本之水險公司，經營水險事業，已較個人爲穩固。（二）由法律上而言，亦以公司組織較妥，不獨公司營業之費用較省，而且遇有糾葛，訴訟亦便。（三）個人保險，此時已不能供商業之需要。（四）公司設立，既非專利，則因競爭結果，保費亦可減少也。自此以後，紐約、波士頓、巴爾的摩爾（Baltimore）、查理斯敦（Charleston）等省，亦相繼創設水險公司。紐約保險公司創自一千七百九十六年，紐約聯合保險公司，合羣保險公司，創自一千七百九十七年，哥崙比亞保險公司創自一千八百零一年，華盛頓聯保公司創自一千八百零二年，商業保險公司創自一千八百零四年，海洋保險公司創自一千八百十年。總計美國在一千八百年前，設立之保險公司三十二家，祇有十家保水險；然至一千八百十一年間，菲省一省設立之保險公司十一家，亦祇有七家保水險，一家水火合保；及至一千八百二十五年間，則紐約一省有水險公司十二家，波士頓一省有水險公司十二家。然因環境惡劣，辦理不佳，及至一千八百四十年間，均無成績可言。

第三期 第三期起自一千八百四十一年，止於一千八百六十年，二十年間可謂美國水險業之黃金時代。蓋因此時美國航業大盛，總計註冊噸數自七十六萬二千八百三十八噸（一八四〇年間）增加至二百四十九萬六千八百九十四噸（一八六一年間），前後相較，幾差至一百七十三萬四千零五十六噸之多。故國外貿易進出口之貨物，百分之七十，甚至百分之八十一，或百分之八十三，皆爲美國航船所載運。是則商業既大盛，航行又發達，水險事業不發達而自發達矣。但此時期亦不過一時之興旺，自一千八百六十年及於今日，水險事業，仍不甚佳也。

第四期 自一千八百六十一年來，美國水險之所以衰退者，大概不外乎下列數種之原因：（一）英國於此時期發明鐵造燒煤之輪船，而美國則煤鐵兩業皆未發達，不得不移轉對外之心於對內。（二）美國航船，昔多木製，今遇英國鐵製輪船之競爭，其失敗自在意料之中。（三）英國鐵艦輸入於美國以後，適值美國發生戰事，木質航船被鐵艦攻毀頗多，水險公司受創特甚。（四）美國是時對於商業徵稅特重，進步遲緩。（五）南北戰事發生以後，棉花交易，完全停頓。（六）商船因

受戰艦之攻擊，皆出賣於外商，因之美國航業，大受打擊，而水險事業亦隨之而退矣。

第三章 水險之危險

水險危險多端，其性質如何，自不能無一言以及。且不獨危險之性質如何，應加研究，即特種危險之發生，而承保者對之責任如何，亦不能不加以研究也。例如甲船遇風飄近乙船，而乙船失火延燒及於甲船，是則損失之遠因，雖由於海風之平靜，而其近因則固爲乙船之失火。然水險承保者之責任，常在於損失之近因，而不在于損失之遠因。假使此時之承保爲火災，而不爲海上之風災，則公司對之固應負責；然若使承保之災因爲海上之風災而不爲火災，則公司對於此種之損失，即不負責也。又如船隻祇保『捕獲』水險，被風吹近敵岸，致被敵人捕獲，則其損失，非由於海上之危險，實由於捕獲之結果；按照投保契約，公司應予賠償。不然，若其投保之危險，而屬於海上災害者，則公司即無賠償之責任。是則危險之種類與性質如何，與水險契約實有密切之關係；研究水險契約者，自當加以注意也。茲分述

如次：

(一)海上危險 海上危險云者，即海上發生風浪或其他之變故，致船隻受損，擱淺，或沉沒之謂也。故『海上危險』(Perils of seas) 與『使用毀損』(wear and tear) 不同；蓋一由於使用之結果，一由於變故之驟發，兩者性質互異，未可一概而論。投保『使用毀損』者，固不能要求因『海上危險』損失之賠償，而投保『海上危險』者，亦不能要求因『使用毀損』損失之賠償也。但此之所謂沉沒者，乃指因風浪沉沒者而言；而因多載沉沒者不在此例。即『擱淺』云者，亦須因風浪之故而擱淺者，方能包括於『海上危險』中；如因他種原因駛入潮汐上落之海口，因潮落而擱淺者，亦因不能包括於『海上危險』之中也。『衝撞』亦為海上危險之一，即因風浪浸入船中，致貨物受損，其損失亦屬於『海上危險』之一種。然『海上危險』範圍雖廣，亦不能無所限制；如『海上危險』四字包括海上一切之危險，則他種危險之規定，皆可不必要。故海上之危險，亦有一定之限制，如因敵人放火致受損失者，則其損失即非屬於海上之危險也。

(二) 火災 火亦水險危險之一，保險者例皆承受；但若火之發生原因，由於被保險物之過失，則公司不負賠償之責。如火線陰伏致被損失，則公司仍須負責。

(三) 戰爭 軍艦衝擊，敵人捕獲，海盜搶劫，民船緝捕等之危險，皆為戰爭之危險，而水險公司亦多承保。不過其損失之原因，屬於人事，與『海上危險』之屬於天然者微有不同耳。

(四) 捕獲 如因戰事發生，無法抗拒，致被捕獲，則其損失之原因，即應屬之於捕獲。捕獲之物品，雖有返還之希望，但照水險契約之規定，則若物品一經捕獲，公司即應全部賠償，萬一物品退還，則可由承保者領受也。

(五) 投棄 船遇變故，因載重危險，投棄物品，致遭損失，則其損失應由全船之物主共負；但若物主事前投保投棄之水險，則遇有投棄之事，則公司即應照數賠償。後有所得，則歸公司承受。

(六) 自盜 船主及水手監守自盜，致貨物受損，則若物主保有此種水險，則公司亦應負責賠償。

(七)禁制 禁制與捕獲相反：捕獲改變物主，而禁制則仍歸原主也。然若因禁制之故，使貨物不能外出，致受損失，則水險公司如曾承保此種水險，亦須照約賠償。

第四章 水險之效用

水險爲近今商業要素之一，而海道轉運者與運貨者之於水險，視其他一切之利害關係爲切，此人之所公認，不待余言者矣。如無水險之制，則運貨者有所顧忌，非停止不運，卽以其他不經濟之法而運貨。既無科學之根據，又無危險之保障，結果是禍是福，頗難預料，則商業之經營，卽非賭博，亦將與投機無異矣。而此時運費之計算，亦將根據於不定之危險，其不確定，亦自不待言。茲就水險之效用，析述如左：

(一)水險能減少恐懼之念也 經營事業，固多危險，然以海運之危險爲尤甚；如無水險之承保人，願以收取些少之保費，負擔海運之損失，則經營航海事業者，自必多畏懼之心。如是而欲得航海事業充分之發達，決非事實之所能。故雖十七

世紀之初，人民尙未盡知保險之利益，而英國議會，早已倡言水險之利益矣。其言曰：『水險之效用，在於船隻之損失，得分配於多數人，而能減輕少數人之負擔；得使不冒險者分負冒險者之損失，而使一般新進之商人，敢於冒險，而無畏縮之心也。』

自歐洲戰事發生以來，水險之效用，益著於世，衆咸認爲商業自由進行之要素，統計聯盟各國（合英美兩國而言），於戰時極力獎勵水險，而以水險之保費終較生產費用爲低者，其數不在六國以下。以船主莫不願保水險，以防投資與利益之損失；轉運貨物者亦莫不欲得一種之保障，以防意外之損失。此蓋由於近時經營商業者之資金，類皆借之於他人，而轉運貨物之時，提單且多規定『運費已付者，不問其貨物之損失與否，概不退還』。『貨物即使受損，而運費仍須全數付給』者也。

（二）水險能使消費者負擔損失也。商品之費用，最後終須影響於物價；其所有一切之費用，終必歸宿於消費者而後已。然所謂一切費用者，不僅進貨時之貨

價，與轉運時之運費，陳設時之開費，即保險時所付之保費與未保險所受之損失，亦自包括在內。故水險之目的，在於減少海上之損失，以輕消費者之負擔者也。

(三) 水險能使損失之分配輕減也。水險之效用，不僅能分配其損失於消費者，而且能使此種損失之分配減輕也。此蓋由於均律之作用，承保之危險愈多，則損失之機會愈少，而各人應負之部分，亦自因之而減輕也。如無水險之制，則船主或物主必須獨自擔當其責任；此時為預防計，彼必設法加增運費或物價，至少總在百分之十或百分之二十以上。然即使加增運費或物價，而彼之損失危險，仍未少減；欲免危險，除非其額外加增之所得，足當其應保之數額而後已。苟有水險之制，則船主或物主之損失一定，其於運費或物價之加增，亦必有一定之標準，總計所加之率，不過當未保險時之十分一而已。其相去為如何哉！

(四) 水險能為信用之基金也。近世商業之經營，十分九之資金，多為借貸之款項，本身所有之現金，不過百分之十耳。如一棉商購買價值二〇、〇〇〇元之木棉，而以現金付給其代價，則第二次之購買，必待第一批之木棉出賣得款，而後

能之；是則一季中之交易，不過兩三次而已。使此棉商能於第一批木棉裝出時投保貨險，擊取提單，再以保單提單兩事作抵，去做押款一八、〇〇〇元，則第二批之木棉，即可購運。如此循環賣抵，一季之中，所做營業，至少足當原有資本二〇、〇〇〇元之八倍。以此例彼，相去奚啻天壤。

(五)水險者國際貿易之武器也。上所言者，乃水險及於一般商業之效用，而對於國際商業之效用如何，固尙未論及也。然今日之世界，商戰之世界也。國際間商業之競爭，實較內國之商業爲甚。水險者，商戰之武器也。一國而無強有力之水險組織，其欲與外國商業抗衡，使國家獨立取利難矣。夫進出口業之所賴以發展其業務者，固不僅在保險之一事，而銀行海運亦實爲其營業之要素；惟以保險與銀行海運兩者相較，則保險爲主，而銀行海運爲從，苟無保險之制，則銀行海運之自身尙且不能固，更何有乎餘力以爲商業之助哉！故欲完成商業之工具，宜使銀行海運保險（合水火而言）三者聯接而成一合作之組織，蓋合則力強，分則力弱，欲與外國比長量短，自非有偉大之組織不可也。

第五章 水險之損失

水險之損失，不獨異於他種之保險，且有數種之難題。所謂全部損失 (total loss) 也，一部損失 (partial loss) 也，猶不過水險損失大體上之分類，而其實則全部損失之中，又有所謂實際損失 (actual loss) 推定損失 (constructive loss) 之分；一部損失之中，又有所謂一般均損 (general average) 特別均損 (particular average) 與救助損失 (salvage) 之分也。

第一節 全部實損

實際全部損失何謂乎？照英國水險條例之規定，則曰：『凡保險之目的不問其為全部之毀損，或不為全部之毀損，而其毀損之結果，投保者對於保險之目的，不能享受權利者。』皆謂之為全部之損失。是則船貨沉沒，打撈無望，或船貨失火，毀損淨盡，或貨物因水浸煙冒致不能用等類，皆實際全部之損失也。

第二節 全部虛損

全部虛損，或曰推定全部損失者，與實際全部之損失不同。按照英國水險條例

規定曰：「若保險目的，因全部損失之不免，而實行拋棄，或因救護未損之目的，其費用損失之程度，且超過於實際之損失者。」謂之推定全部之損失。特分之，有三類：

(一) 如投保者投保船貨，因遭遇危險而失其所有權。(甲) 由於投保者不能收回，(乙) 由於投保者收回之費用，將超過其收回之所得。

(二) 被保險船隻之受損，不能修理；如欲收理，其費用將超過於全船之價值。

(三) 被保險貨物之損失，如欲將貨物整理送達原定處所，則其費用超過於物品之價值。

舉例言之，如船擱沙灘，受有微傷，苟能釋放，則損失極微。然使釋放不易，勉強爲之，所得不償所失，則雖無全部損失之名，而有全部損失之實矣。此其例之一也。又如船沈海底，打撈不易；強爲打撈，費過其值，此其例之二也。又如貨物損失，本屬不多，然若因整理繼運之故，而其所費不貲，所得不償所失者，則亦雖無全部之損失，而其實亦與全部無異矣。此其例之三也。由此以觀，則推定全部之損失云者，乃一

由於實際全部之損失不能免，二由於恢復受害物品費用之過鉅；易詞言之，即若打撈或整理之費用，苟不與所得之餘值相當或過之，則全部之損失，終不能免之謂也。然此爲英國之習慣；至美國之辦法，則又與英國稍異。蓋美國對於船隻沈沒或貨物毀損，苟其打撈或整理之費用，一過其所值百分之五十，即視爲全部之損失也。兩法相較，美法較嚴，而於受保者亦較爲有利；惟年來一般之見解，似有崇尚英制之趨勢耳。

第三節 一般均損

『一般損失』之制，由來已久；其原不可考矣。至其發生之由，則不外乎同舟共濟四字。蓋如航船遇險，避風入港，則船主之所以保全客貨，可謂至矣；然船主避風繞道，損失難免，此時客商義應分負。又如航船重載，遇風難行，保持安全，惟有卸貨；然船中載貨，不一而足，投棄貨物，究歸誰屬，是實難題。此時如無一種公允之法，以爲救濟之方，則勢必至此推彼諉，終至全船沈沒而後已。今如有人急公慷慨，願將己貨投棄，在理衆人自應分負其責，此一般損失之制之所由起者也。起因既明，性

質易言矣。是則一般損失云者，卽利害關係人對航行時爲公所受之損失平均分負一部之謂也。雖然，一般均損，亦非易言；總其要素，可得有六：

(一) 航行時所遇之危險，須影響於一般之利害。

(二) 避免或投棄等等之行爲，須受船主或其代理人之命而行。

(三) 此種損失，須爲異常；換言之，卽非由於履行尋常契約之結果。

(四) 此種損失，須公平合理；換言之，卽須小心將事，勿使損失過大。至如何始得謂爲公平合理，則當視其時之情形如何爲斷，未可一概而論。

(五) 此種行爲，須爲有效；換言之，卽此種行爲，至少必須得有一種之效果。

(六) 請求者不問其請求爲過失爲惡意，對於此種之損失，概不負責。

以上所述，皆爲一般損失之要素；而其種類如何，亦不可無一言以及。茲就一般之類別而論列於次：

甲 損失而屬於一般均損者

(一) 裝載甲板而爲慣習所許貨物投棄之損失。

(二) 因投棄貨物而間接受受之損失，如水浸等類。

(三) 因撲滅火災而間接受受之損失，如水浸汽蒸等類。

(四) 爲公益而拖船致船中機器等類毀壞所受之損失。

(五) 爲公益船衝海灘所受之損失。

(六) 因繞道致燃料不足，借用他物所受之損失。

(七) 因避難入港所受特種費用之損失，如水手薪工，領港費用，以及關稅棧稅等類之損失。

(八) 航船擱淺或沉沒時，因打撈起貨或重裝所受之損失。

(九) 船主對於救助者所給酬金之損失。

乙 損失而不屬於一般均損者

(一) 非由一般均損行爲所受之損失；換言之，即不合於前述一般均損條件所有之損失。

(二) 不准裝載甲板貨物投棄之損失。

(三)由於利害關係人之過失或故意所受之損失。

(四)已無值或將無值物品所受之損失。

(五)因履行契約所受之損失。

(六)船身及應用物因使用過久所受之損失。

均損之性質既明，則其次即應進論其計算之方法。按照一般通例，此種均損之計算，多由船主所延均損精算人 (average adjusters) 主持之。蓋船一抵埠，船主即應檢查貨物，視各種利益之與損失有關者，共有若干；檢定以後，將其歸集一處，直至各人繳付其應負之損失，或提供其擔保物品而後已。以現金繳付其應負其損失無論已；如供押品，則其辦法如何，須視各種情形而定，未可一概而論。其最普通之一法，則為簽具『均損結』 (general average bond)，結中所言，大致為如均損分負一經確定，則凡簽具此結者，皆應負責支付。然字據鮮效，具結之外，猶須加保貨物而投有水災保險者，則須有承保者之擔保，不然，則非存儲現金不為功。苟『損結』已具，擔保已定，則其次即為各種利益價值總額之計算，因水災之均損，

須比例各種貨物之價值而使之分負也。以船論，則其價值當以其到埠時之所值減去其未到以前所耗之修理費用而定；以貨論，則其價值當以到埠時該貨批發之價值減去途中及運送至市場前一切之費用而定。至於運費之所得，則當以提單中之所載爲衡。利益總值既得，則其次即應決定其分負之數額。使此船所載之貨物，整批居多，則計算尙易，如所載之物，皆係零星之件，則其分配計算，手續綦繁，往往有經年而尙未能結算清楚者。若該船所經之危險，不祇一次，則其計算尤爲困難；以各次所經之危險，未必盡同，而其損失亦有大小輕重之分也。今姑不問其情形爲何若，假定其利益總值與所受危險之損失，皆已求得，則其計算，果將何若乎？曰：惟有按照利益總值與損失數額平均分配而已。所謂平均分配云者，即所有利害關係人皆須分負之謂。未受損失之利害關係人，固應分負，即有損失之利害關係人，亦應分負也。如曰：受有損失之利害關係人，可以不負損失之責任，則未免有厚於此而薄於彼之嫌矣。今如有船，其值五〇〇、〇〇〇元；有貨，其值三〇〇、〇〇〇元；有運費，其值一〇〇、〇〇〇元。又如貨主三人，爲趙錢孫三姓，各占

一〇〇〇、〇〇〇元，而孫貨之一部獨受投棄，價值二〇〇、〇〇〇元，則其計算之方，當如下法：

一	總值(九〇〇,〇〇〇元)分負	總損	二〇,〇〇〇元
二	被保貨值(八〇〇,〇〇〇元)分負	之總損	二〇,〇〇〇分之八八計
三	被棄貨值(二〇〇,〇〇〇元)分負	之總損	二〇,〇〇〇分之二〇計
四	船值五〇〇,〇〇〇元分負	之總損	二〇,〇〇〇分之五十計
五	貨值三〇〇,〇〇〇元分負	之總損	二〇,〇〇〇分之三十計
六	運費二〇〇,〇〇〇元分負	之總損	二〇,〇〇〇分之十計
	共計		二〇,〇〇〇元
	共計		二〇,〇〇〇元
			二,二二二元
			六,六六六元
			二,三三三元
			二,〇〇〇元

其中貨值分負之六、六六六、六六元損失，如由趙錢孫三人平均分擔，應各負二、二二二·二二元之數。雖然，一般均損之計算，固如上述矣，而其與水災保險之關係，果何若邪？曰：是不難，請言一二，以明其關係。如上例，苟各種利益，均無保

有何種之水險，則照上述之分配解決，已無問題；然若使各種利益而皆投有一種之水災保險者，則其情形，即大不同。蓋如投棄之物，保有水險，則承保者即須負保金全額賠償之責；至於一般均損之所得，則轉而歸之於承保者而已。如分負投棄損失之利益，而保有水險者，則承保者亦須負有一般均損之責任。惟其責任之大小如何，英美兩國，頗不一致。按照英法，承保者之責任，視其分負數額之多寡而定；而美法則不問其分負數額之大小，皆須負有全部損害賠償之責任，此其大較也。實則英法較美法為優，故年來美國水險之契約，亦多有由當事人自行協議，對於一般均損按照英法規定也。

第四節 特別海損

特別海損，與一般均損異：一般均損云者，其損失之行爲，由於自動；而特別海損，則其損失之行爲，非由於自動，乃出之於意外也。英國水險條例 (British Marine Insurance Act) 謂：『特別海損者，乃被保險物一部之損失，其原因由於所保危險之發生，而非如一般均損之爲公益投棄而損失者也。』高和 (Gow) 謂：

『特別海損者，乃一種之責任，起自保險契約之規定，對於特種利益發生特種危險而負者也。』此種海損，爲數最多，故在今日水災保險之中，特別海損，亦最重要。一般均損，雖亦重要，然其爲數，終覺不及特別海損之多。至於全部損失，則除戰時以外，實不多觀也。舉例以言，則如物品實際被火之損失，卽爲特別之海損，而因公滅火致使物品受水汽浸蒸之損失，乃爲一般之均損也。然此乃就特別海損與一般均損大體上之區別而言；至其實際如何，則又當視其所保之危險性質如何爲判。茲分述如次：

一 特別海損之及於船身者

特別海損，計算不易，災後察核，端賴專家；此所言者，不過其一般之情形而已。夫投保船身，遇有損毀，則要求賠償，須有所據，空言聲稱，不獨無效，且滋糾紛。總其要點，約有三端：

(一) 船身遇險受損，如須修理，則受保者得向承保者要求修理費用損失之賠償。如有減除之處，亦應減除。例如購買新木，則舊木之值，自須減去。一般通例，以舊

比新，新三而舊一也。但其要求賠償之數額，不得超過其特種危險之保額。

(二) 船身一部毀損，修理一部，其相當之費用，應由承保者負擔，固如上述；但若因未修理之故，致他部因之而折價，則其損失亦應由承保者負擔。但其數額不能超過於修理費用之總額。

(三) 船隻毀損，不加修理，亦未出賣，此時承保者對之亦應負擔。因不修理致使折價之損失，但其數額亦不得超過於修理費用之總額。

由此以論，則特別海損之及於船隻者，多以相當修理費用之損失為準。然相當修理費用之界說，頗不易言。一有不慎，流弊滋多。例如船身受損，理當修理。然若船主乘此機會，格外加修，則承保者自不負責；除相當之費用外，應由受保者自行負擔也。

二 特別海損之及於運費者

一部貨物全體之損失，其影響常及於運費；此即特別海損之及於運費者也。此蓋由於轉運貨物之慣例，貨物如能全部到地，即使貨物受有毀損，而運費仍可收

取之故。但若貨物之中，如有一部完全損失，或其損失之程度高致不能成其爲貨物時，則船主不能取得其客商之提單，而附隸於提單之運費，自亦無從收取矣。此種損失之估計，據理查咨 (Richards) 之所言，則謂：『如係定價保單，應比例其保單中所定之數額；如係不定價保單，則應比例其可保之價值。』舉例言之，卽如保單中運費數額爲一〇〇、〇〇〇元，而因某貨之損失，減少一、〇〇〇元，則其運費之損失，卽爲一、〇〇〇元是也。

三 特別海損之及於被損貨物者

如貨物抵埠受損，則應於抵埠後按照市價估計其受損後之總值；其所以言其總值而不曰純值者，乃因貨物抵埠，尙有關稅及運費等項之費用也。如受損貨物之價值既得，則其損失若干，亦自不難於計算；詳言之，卽照保單所開之數額，減去其貨物受損後剩餘之價值，卽爲其損失之數額，而承保者對之應負賠償之責也。如承保之額超過於被保貨物之實值，則承保者亦應比例其實際之損失，而加增其賠償之數額；例如貨物實值一萬元，承保之額一萬五千元，若總計損失兩千元，

則承保者亦須於二千元之賠償金額以外，應再比例其實在之損失而另加賠一千元。然若在火險，則承保者即無賠償之責任，此實水火兩險根本不同之點也。然此猶就特別海損之及於被損貨物者之原理而言，至論其估計之方法，則其性質，尤爲複雜，雖多記載於保單，要亦不無可言者。

(一) 受損之原因如何，須顧及也。此蓋由於水險之保單，種類不一，保此危險者，未必兼彼危險而保之。例如投保『沉沒，火燒，擱淺，衝撞』之保單，若其所遭之損失，非由上述之原因，則即使貨物受損，而承保者亦不負損害賠償之責也。

(二) 如損失之原因，即爲承保保單中所載之危險，則其保單中所定之條款如何，亦須加以研究也。是則首先所應考求者，即爲保單中之細目 (memorandum

clause)，因細目乃詳言損害之百分數，照此規定之解釋，承保者常能卸除其賠償之責任，故亦名此規定曰『特權』(franchise)。其次則保單之中，常有一種外加之條款，說明百分數之算法，苟遇損失，則於估計之前，亦應顧及於此種之規定也。一般慣例，損失之百分數如不超過於保單中所定之『特權』，則承保者即不負賠

償損失之責。如貨物之損失，已達保單中所定之『特權』，則承保者即須負全部賠償之責任，僅負超過之部，不足也。然若保單定有『減除特權』之一條，則承保者祇須負超過一部賠償之責可矣。

(三) 承保之數額，不問超過其貨物之實值或低落於實值，皆須經投保者與承保者雙方之同意，固為水險之通例；但於此有例外，即投保之數額，過高其實值時，乃為投保者故意之作偽，其保險之契得認為無效也。

(四) 如將被損之貨物拍賣，則其價值如何，承保者可以不問，因此時承保者但將拍賣所得歸為己有，而於所保之數額，則全部賠償之可也。非然者，若投保人承受其拍賣之所得，則承保者祇須賠償其所得不足之數額而已。

(五) 如被損貨物抵埠時，承保人之代表，或外請之估計員，從事於被損貨物之估計，則其代表或估計員須填給證書，詳言被損之原因與數額。然後投保者方能持此證書至比較最近之領款處領受其應得之賠償金額也。

(六) 各貨物抵埠，運至市場尚須付稅付費，如不明訂於保單，則此費用不能算

入所保價值之內；惟實際上水險保單皆包括此種費用於其內也。

(七) 如一保單承保之貨物，不止一種，而各種貨物皆能單獨估價，則被損之時，最好單獨計算其貨物被損之百分數，藉知其損失之大小。

(八) 特別海損亦有接連遭遇者，例如一物初時損失一部，修復以後，又遭一部或全部之損失；是則總計前後之損失，其數額常有超過其保險金額之可能。此時承保者對於所有之海損，不問其規定之條款為何若，皆當負一切損失賠償之責任。此為水險之特質，驟視之，似覺不妥；實則商人投保水險，在長途轉運之中，對於一部損失之程度與其修理之費用，常不能得其真實之報告，而況即使得知其損失之情形，而彼等亦不能再加保險，以補修理費用之損失，於事亦屬無補也。如曰此種辦法，承保者未免有加增責任之虞，則承保者於承保時大權在握，竟可酌量情形多收保費，以為此種額外損失之準備也。

四 特別海損之及於利潤與佣金者

利潤與佣金，發生於貨物之轉運；貨物一部之損失，常致一部利潤與佣金之損

失。此種特別海損之計算，與上述之及於貨物者大致相同，無多困難也。所難者在於利潤與佣金是否受有損失耳。蓋當投保之時，某種貨物，按照市價計算，容或有利潤之可言；然至後來或於該貨未曾運抵目的地之前，因市價之變動，即使該貨安然抵埠，照價出賣，亦已無利可言者，比比然也。此時承保者對於利潤之保險，是否負責賠償，實屬疑問；因此時之利潤，並非因特別海損而損失，乃因物價變動，根本無利可圖也。學者對此，意見各別，然大體皆主承保者既已收受保費，如因一部貨物之損失，致使利益之減少，則承保者理應負責；不過此時又須注意其承保之價值究屬如何耳。如其投保之金額，確有保險之利益，則其損失之應賠償，自不待言；非然者，若投保之金額過鉅，實際上本無保險利益之存在，是其保險之行爲，迹近於詐欺，不予賠償，亦無不可也。

第五節 救助損失

救助 (salvage) 一詞，在水險中，有二解釋；即一爲所救助之財產，二爲海上救助之酬勞。此節所言，乃重在海上救助之酬勞，而非被救助之財產也。由救助之真意

義而論，救助云者，其救助之行爲，須爲第三者之行爲，且其行爲確於救助有實際之效力。以視英國水險條例之規定，曰：『救助之酬勞金，依法應給予獨立於契約外之救助者，』而『不包括於受保者或其代理人，或其雇員救助行爲之所費內，』蓋可知矣。此種救助之酬勞金額，物主與救助者間，常難協定，最後決定者，多屬之於法庭。至其數額如何，要視其所救之財產，所費之勞力與費用如何而定，未可一概而論也。法定根據上述各種情形決定之報酬，名爲『救助酬金』(salvage award)。救助者於未得酬金以前，如其救助之財產，尙在救助者管理之下，則救助者對於此種財產，有抵當權；即使財產不在其管理之下，亦能依法享受一種抵當之權利也。救助酬金之損失，常由被救助之利益平均分任，其辦法有如前述之一般均損然，而其損失之得由承保者賠償，亦與均損無異也。

第六章 水險之種類

水險種類雖多，要之不外乎一、貨物保險，二、船隻保險，三、運費保險，四、造船保險之四種。茲分述如次：

第一節 貨物保險

貨物保險 (cargo insurance) 就其數量與利益而論，實較他種保險爲要。不僅其所保危險之期間，常限於一次之航行，而且一船之中，恆有數百十件之貨物；因之匪惟保險公司之資金，得以週轉，而其危險遭遇之機會，亦較他種保險爲少也。美國據一九一八年之調查，保險公司中大部分之營業，皆爲貨物之保險，而公司之中，且有不保船隻者。統計美國六十三家保險公司中，有四家絕對不保船隻與運費；十二家承保船隻與運費之額，不及他種保險百分之十二；十九家不及百分之十五；二十四家不及百分之二十；二十八家不及百分之三十三。由此可知貨物保險之地位，實較他種保險爲重也。然此猶就貨物保險之發達而言，而其保險之條款如何，亦有可得而言者。

(一) 貨物保險之時期 承保貨物之險，其期間常自貨物上船起至貨物卸除時止；在此期間以內，承保者皆須負責。如船隻行駛遇變，於必要時轉道避風，致延時日，不問其時間之長短，而於貨物之保險，皆無影響，換言之，即貨物在船一日，承

保者即須負責一日也。然亦有因特約，承保者之責任，不自貨物上船時始，乃自貨物至碼頭上始，不終於貨物之卸除，而終於貨物之運至倉庫。水險中之所謂自倉庫至倉庫云者，即承保者之責任自出倉始入倉終之謂也。

(二)貨物保險責任之限制 責任之限制者，承保者賠償責任之限制也。初時水險保單對於承保者之責任，本無限制；後因商業繁興，水險業務較煩，承保者爲慎重起見，對於賠償責任，不得不加限制。故自一千七百四十九年以來，水險保單即加入物品細目一條 (memorandum clause) 區分最重要之貨物爲三類，每類貨物之於承保者，其責任皆有一定之限制。大抵對於魚、穀、鹽、粉、菓等類，承保者祇負一般均損之責，而不負特別海損之責；糖、煙、麻、皮等類之損失，如在百分之五磅以內，承保者不負海損之責；而其餘一切貨物，船隻運費亦包括在內，其損失如在百分之三磅以內，承保者祇負一般均損之責，而不負特別海損之責。此就英國現行之魯意會保單 (Lloyd's policy) 言也。至美國之水險保單，則亦於一千八百四十年，加入同樣限制之條款；詳者，其貨物之類別，且有多至一百餘種者。此蓋由於

承保者之責任，隨時隨地而異，貨物之分類，亦不能一概論也。若其分類之標準，則以貨物性質之易損不易損而定；易損者祇受一般均損與全部損失賠償之權利，而不能享特別海損之特益；若其易損之程度較低，則略於限制，而定損失在某限度以內，承保者不負特別海損之責也。然此乃就一般規定言也，實則承保者常願多收保費而加負一切之責任焉。是又以兩方之協議，變更一般之規定矣。

第二節 船隻保險

次貨物保險，即爲船隻保險 (Hull insurance)。其與貨物不同之點，貨物保險之時期，常以航行起止爲期，而船隻之保險，則多以一年爲度，其期間較長一也。因保險期間之較長，而船隻保險之資金週轉較難二也。基此上述理由，船隻保險之保費，亦較貨物保險爲高三也。美國據一千九百十八年間之調查，統計全國各水險公司之營業，其於船隻保險之收入，不過當各種水險總收入之三分之一；以美國六十三家水險公司中，祇有十五家收入之保費，中占船隻保費百分之五十；尙有二十一一家，其於船隻保費之收入，不及總收入百分之二十；三十二家，不及總收入百

分之三十三也。然此猶就各水險公司之營業總合言也。分析言之，六十三家水險公司中，五十一家不重船隻之保險；十二家謂船隻保險無利益；十四家言歐戰以前，船隻保險，猶有微利之可圖，時至今日，則因修理費用之加增，而保費依然不能增，此種保險，實無利益之可言矣。茲就船隻保險之類別，限制情形分論如次：

(一) 船隻保險之類別 船隻保險，通常得分爲四：卽一爲大帆船保險，二爲小帆船保險，三爲大汽船保險，四爲小汽船保險是也。四種保險，各有特質，未能相混，承保者於此，常三致意焉。此外又有按照其用途與航路而分別爲海船、河船、湖船、駁船、運船、漁船各種之保險焉。更有以此爲未足，而分「航程」與「時間」之保險；蓋前者之保險期以航程之長短而定，而後者之保險期，則不以航程之長短而定，但以兩方特約之時間而定也。不獨此也，船隻保險之中，又有所謂船隻合羣保險焉。此種保險之分類，蓋與船隻單獨保險相對稱，乃一保單而承保多數之船隻者也。合羣保險之保費，較單獨保險之保費爲低，以單獨保險，如遇船身破敗，則保費極高，甚至有不能邀保者。而合羣保險，則船隻新舊相間，折衷計算，自較便宜也。

(二) 船隻保險之估價 船隻保險，其價高低如何，爲題頗大。在投保者之意，自以多保爲得；然亦不能太多，深恐保額過大，引起受保者之自毀以圖賠也。惟船隻價值，變動不居，計算匪易。雖依運費率與重造費而定，然運費率與重造費亦常自變動不定也。故以船視貨，船值實較貨值爲難定；因之，船隻保險之保單，多爲定價之保單，卽其保額之大小，以當事者雙方之協約而定。所定之額，如無虛僞之弊，兩方均受拘束，卽承保者不得不負賠償之責也。

(三) 船隻保險責任之限制 船隻保險，亦同貨物保險，常設種種條款，以限制承保者賠償之責任。一般通例，如船隻損害之程度，在百分之三或百分之五或一種特定之數額以內，承保者得不負特別海損賠償之責。此種限制，對於總合計值者，固屬適用，卽對於分別計值者亦可適用。不過視其規定如何以爲之判而已。例如對於船身及機件，各別估價爲四〇〇、〇〇〇元與二〇〇、〇〇〇元，船身損失二、〇〇〇元，機件損失七、〇〇〇元，苟無各別估價或最小限度五、〇〇〇元之限制，則承保者將不負賠償之責，以六〇〇、〇〇〇之百分之三，爲一

八、〇〇〇元，九、〇〇〇元之損失，距此數額尙遠也。但若各別估價，則承保者對於機件當負七、〇〇〇元之賠償責任，以二〇〇、〇〇〇元之百分之三，爲六、〇〇〇元，七、〇〇〇元，早已超過其限度故也。如於船身，祇有百分之三之限制，則承保者將不負責，以四〇〇、〇〇〇元之百分之三爲一二、〇〇〇元，而此時之損失，祇有二、〇〇〇元，尙未達最小限度之限制也。但若其計價爲總合之計價，定有五、〇〇〇元最小之限度，則承保者即須負九、〇〇〇元賠償之責任也。此外又有所謂『以新易舊不減二』(without deduction of thirds, new for old)之規定，原此『以新易舊減二』之制，由於初時木板船之保險，蓋木板船受損修理，以新料易舊料，而舊料依然有用，雖其值不能與新料等，而以舊當新之值，確占三分之一之比例，故舊時保險，以新易舊皆須減去三分之一之價值。而今則船易鋼板，舊時限制，不能適用，故有『以新易舊不減二』之規定。其餘條款細目，限制雖多，限於體制，不及詳也。

第三節 運費保險

運費保險 (Freight insurance) 占水險之第二位。運費 (Freight) 一字，在美習慣，均指貨物 (cargo)，而此則指『雇用船隻或轉運貨物之代價』而言也。運費保險之利益，隱而不現，不若貨物保險船隻保險之顯見。此種保險契約之發生，起於船主與貨主間轉運貨物之關係，並無實物之可言；塔博曼 (Templeman) 所謂「運費自身，自不能有物質上之損失，與船隻貨物等」者也。以運費本身之損失爲無形也，故學者常多以此種保險爲可疑；實則船主運貨，苟使運費不先收受，則貨物中途毀損不能起卸或全部損失之時，運費亦常致損失而無所得也。然運費之性質，未易言也；船貨安然抵埠，運費照約給付，理法然也，無問題矣。但若船行經時，中途被阻，或離目的之地不遠，而船已因故不能行，則若此時卸貨，船主之於運費，究否有享受之權利，實一問題也。關於此題，世界各國通例，皆照全線長短比例算給，所謂『比例』運費 (pro rata)，或『距離』運費 (distance) 者是已。換言之，卽若船行被阻，非船主之力所能主，則船停卸貨，貨主因視其所行航程之遠近，而付給以相當之運費也。然在英美兩國，則一般法律，皆不認『距離』運費之原則。英美

一般之法例，苟使當事者別無特約之規定，則運費之給付，當以航程完了時爲之，中途停止，不給運費也。惟此種立法，不切事實，於船主不利滋甚，如由英運貨至滬，船抵廈門，因故不能行，此時卸貨，貨主不付運費，而船中所有自英至廈之一切消費，皆由船主自賠，於理似乎不通。不過英美之一般法律，雖屬如是規定，而實際上對於運費之付給，船主與貨主雙方皆有特約耳。蓋船主運貨，常有要求先付運費，不問其貨物之損失與否，所有一切之運費，皆不退還者 (Freight prepaid will not be returned, goods lost or not lost) 又有雖不先付而保證給付者 (Full freight is payable on damaged or unsound goods) 前者謂之『預付運費』後者謂之『保證運費』焉。至其保單之性質，大體亦與他種水險之保單無異。船主之利益，多開始於貨物裝載之時。保單之種類，有航程與時間之別，即前者之時期，以航程之遠近而定，後者之時期，以兩方之特約而定也。其保金之數額，常限於一定之數額；其計算之標準，多以運費表定之，大抵保險之金額，多爲提單所填之運費再加保險之費用也。

第四節 造船保險

造船保險 (builders' risk insurance) 發達較遲；四者之中，此爲最新。其所保之危險，卽爲造船或修船時所有之危險；故亦有以此歸入於船隻保險者。然因此種保險，營業發達綦速，預計將來必占重要之位，故爲另立一章以與船隻保險並立。雖據一千九百十八年之調查，美國五十三家水險公司中，十二家不做此種營業，六家於此種保費之所得，約當全部保費二百分之一，七家當二百分之一與百分之一之間，四家當百分之一與百分之二之間，六家當百分之二與百分之三之間，五家當百分之三與百分之四之間，四家當百分之四與百分之五之間，四家當百分之六與百分之七之間，一家當百分之八與百分之九之間，三家當百分之十，一家當百分之三十四，並不見盛，要亦未可忽略也。此種保險，性質稍異，故所用保單，亦與他種保險不同。嚴格而論，水險所保之目的，多爲水上之浮物，不過因條款之加增，水險之性質亦漸由水上而入於陸地耳。前此所謂「自倉庫至倉庫」者，卽由水上而入陸地之證，亦卽水上保險變成轉運保險 (transportation insur-

ance) 之證也。至其契約之條款，則因近代汽船面積之增大，保險金額，爲數常鉅，而保險期間，爲時亦長。一般通例，均定自按置龍骨日午刻起至船成交付時止。然此爲一般之通例，苟有特約，亦得再行延長也。若其所保之目的，則凡「船身、錨、纜、機器、用具……」等物，凡與該船有關者，皆包在內。至承保者之責任如何，則常定於保單，金額大小，亦經雙方協定。保費給付，多在保險契約開始有效之日；而其數額計算之標準，則常以該船成時尙未交付時之全部損失額而定也。

第七章 保單之類別

水險之種類既繁，而水險保單之類別自多。就船隻保險而論，則有『船險保單』(vessel policies)，『船隻運費合險保單』(vessel and freight policies)，『帆船保單』(sailing vessel policies)，『汽船保單』(steamboat policies only)，『駁船保單』(tug policies)，『遊艇保單』(yacht policies)，『漁險保單』(fishing policies)，『沉沒或衝撞保單』(stranding and collision policies only)，『腳船保單』(lighterage policies) 之別，或以船隻之種類而分，或以危險之種類而別，千頭萬緒，不

可究詰，上所言者，不過十之一二而已。就航行之性質而論，有「大湖或大江貿易保單」(great lakes or river traffic policies)、『運船保單』(canal hull policies)、『河中運貨保單』(river cargo policies)、『湖中貨船合險保單』(lake cargo and vessel policies)之別。此外又有因特種保險而發給之保單曰『海口保單』(port policies)者。此種保單所保之危險，係『海口之危險』(port risks)；換言之，即船停口內所生之危險，與船隻航行時所有之危險不同也。至若造船保單所保之危險，雖爲口內危險之一種，而其危險之範圍，則僅屬於造船與修船時之危險，較一般之口內危險，範圍稍狹，未可一概而論。若就貨物保險而論，則有『特種』保單以應各種單獨危險之需用也。故水險與火險不同，各國法律鮮有標準保單之規定，而各公司所用之保單，則皆自成一體。雖因競爭之結果，保險條款漸有接近之勢，實則仍有異同也。茲就各種保單之性質而類別如次：

(一)定價保單 定價保單 (valued policies) 云者，其所保之金額，係雙方所協定，且其協定之額，不必定與真值相當者之謂也。例如協定棉花保額一〇、〇

○○元，船隻保額二○○、○○元，而實際上棉花與船隻之真值祇值五、○○元與一〇、○○元，亦無不可也。

(一)不定價保單 (unvalued policies) 通常亦稱『開口』保單 (open policy)；其性質適與定價保單相反，投保之時，不先預定金額，待至危險發生之後，始行計算其損失之數。定價保單與不定價保單最大之區別，即在全部損失之時，苟無他種之過失，如係定價保單，則投保者即能享有定額之賠償，不必再行計算其損失；而在不定價保單，則須核實計算其損失。至若一部之損失，則兩者毫無分別，因不問其保單為定價、不定價，皆須加以計算也。不過不定價之保險，此時不甚通行耳。

(二)指名保單 (named policies) 係指某船航行某線之保單；換言之，此種保單乃保持種船隻一定航路中所生之危險，非泛指一切之船隻而言也。

(四)不指名保單 (floating policies) 則不指名特種之船隻，特

別之航程，乃僅載船隻之式樣種類與一般航程之限制而已。

(五) 限程保單 限程保單 (voyage policies) 係保一定航程內所有之危險；如由上海至橫濱者是。此種保單，僅對航程有一定之限制，而於時間之長短則不問也。

(六) 限時保單 限時保單 (time policies) 係保一定時期內之危險，與航程之遠近無關。此種保單承保之時期通常多為一年，且以船隻保險為多。其利益乃在投保人於一定時期之內，享有固定之保障；如船隻繼續航行，且可不必繼續投保也。

(七) 開口貨物保單 開口貨物保單 (open cargo policy) 即與上述第四種不指名之保單相若，亦曰貨物開口保單 (open policy cargo form)，乃保一定航程內所有一切之貨物。此種保單，今日最為通行；據保險學者之統計，海洋貨物保險之中，此種保險，約占百分之九十，蓋可知矣。至於保險之期限，或一定或不定，然以不定居多。但在契約有效期內，投保者須時時報告公司以所載貨物之種類，以

便公司核對其貨物是否係保單中之所載。如欲解約，須於一個月前通知。至其保費之大小，則視所保貨物之數量大小而定，未可一概論也。至此種保單之利，則在每次運貨，不必分別投保，既可節省時間，又可減少麻煩也。

(八) 閉口貨物保單 閉口貨物保單 (closed cargo policies) 亦稱統括保單 (blanket policies)，乃對開口貨物保單而言；其性質亦與開口保單不同也。此種保單對於貨物之性質，航程與時間之限制，以及損失之受益人，雖皆備載於保單，與開口貨物保單並無少異。然其保費之計算，則大不相同：蓋開口保單之保費，其數額之多寡，全視實際所保貨物之數量以爲判；而閉口保單之保費，則以預計期內投保貨物之數額而定，決定之後，先行繳納，然後清算，不足補繳，有餘返還也。

(九) 水險證券 轉運貨物，投保水險，常不用水險保單，而用水險證券 (marine insurance certificates)，所以便利移轉，調劑金融也。投保者如執有此種水險之證券，則遇緊急之時，卽能以此券作抵，易取現金矣。

第八章 水險之保費

水險保費之計算，較他種保費之計算爲雜。蓋火險之危險祇爲火，故其計算雖不易，而尙不甚難；壽險之危險，或生或死，皆有一定之生死表可循，非水險所可比，更不待言。若水險之種類或船，或貨，或利，損失或海，或火，或撞，或沉，種類繁多，究非單一危險所可同日而語也。故水險保費之計算，全視承保者之經驗學識以爲斷，並無一定標準之可繩。雖有可加注意之點，要非切實不易之理，以之參照則可以之爲準則不可也。茲就所知，以次論列：

(一) 計算保費須顧及投保者之能力也。承保者接受個人保險，首宜注意投保者之能力。能力大而經營善者，保費低；能力小而經營劣者，保費高。例如船主善於管理者，則其船中之職員與水手必皆上選，該船之危險，自較一般之船隻爲輕。苟使承保者不察，對於經理不同之兩船，予以同等之待遇，徵收相同之保費，卽未免有畸輕畸重之弊。此不獨於船主爲然也，卽對貨主亦當如是。詳言之，卽同一貨物，同載一船，同走一路，同一保單，而貨主性質不同，其保險之費率，亦當有別也。由此而論，水險雖曰物險，已與人險無異矣。

(二) 計算保費須顧及投保者之道德也。個人保險，又須顧及投保者之道德。道德與能力不同；無能力者未必無道德，有能力者未必有道德也。投保者之人品高尚，則保費當低，不然，投保者之道德卑劣，則保費宜高；以前者之保險，無意外之損失，而後者之保險，則不可以常理衡之者也。是則承保船險，不僅須注意其航路之長短，船身之質地，機器之裝置，且須注意其船主之人品。此不獨於船險爲然，卽承保貨險，亦須於貨物質地及裝運等一切情形外，兼須及於貨主之人格也。

(三) 計算保費須顧及經紀人之地位也。投保水險，直接甚少；實際以經紀人從中代保者爲多。但經紀人經手投保之險，種類常多；條件佳者固屬不少，而劣者亦非無有。截長補短，確定保費，自不能不顧及經紀人之地位。如祇承受其優者，而不承受其劣者，或兩者同時承受，保率特高，則水險公司不止一家，經紀人必將轉而之他。故經紀人對於承保者，常有『若須接受不利之保險，不然，吾將不予若以有利之保險，』兩句之口頭禪也。

(四) 計算保費須顧及競爭之方面也。水險不比火險，性質較爲流動；蓋火險

常囿於一境，而水險之營業，則不僅有國家性，而且有國際性也。故經紀人經手代投之保險，如在一地不能得較低之保費，則轉而至於他處；苟他處亦不能得較低之保率，則轉而至於國外；彼爲自己之利益，終必得最後之勝利而後已。是則承保者之於水險，費定太低固不可，而太高亦非其道也。

(五) 計算保費須顧及均律之應用也。水險雖雜，而計算保費均律 (Law of average) 亦不得謂爲絕無效用也。如能以統計之方法，彙集歷年所得之經驗，詳爲分析，製作圖表，則計算保費之時，亦自有參酌之功。是則航程之長短，航路之良否，船隻之質地，製造之情形，船隻之使用，貨物之裝置，船隻之國籍，季節之影響，保險之時期，保險之條款等等，皆與保費有關矣。

(六) 計算保費須顧及航路之險夷也。大抵航路多險，如暴風，駭浪，濃霧時發，或洋流不順，暗礁密布者，則保費當高；不然，水險之範圍，得限於火災與人爲之二種，其他一切之危險，均可不顧，保費自當較低。以濃霧，冰山，暗礁，皆爲船隻衝撞沉沒之因，航海受其害者不知凡幾。此外若潮浪地震等類，亦與航行有關，計算保費

之時，不能不顧也。且不僅洋面之平險，有關於保費之高低，即海口之良窳，亦與水險之保費有關。如海口窄狹，吃水不深，錨地缺乏，避風無所，潮汐過大，沙湧無時，亦能增加水險之危險，而使保費加增也。

(七) 計算保費須顧及船隻之構造也。船隻構造之堅否，不僅有關於船隻之保險，且亦與貨物保險，利潤保險有關。鋼板船之於航行，自較木板船爲妥，則鋼板船之保險，當較木板船之保費爲低，而貨物保險之保費，亦應視其所載之船隻如何爲斷。

(八) 計算保費須顧及貿易之習慣也。承保者亦須熟知各地貿易之習慣，因習慣與貨物之轉運有關也。例如購買棉花於內地，則棉花之轉運，須經幾番之轉折，則承保者對於棉花之投保，自應從內地起至運到時止。他如自『倉庫運至倉庫』者亦同。但若出口之物品，交易成於海口，則保險之效力，常自海運起。是則期間長則保費高，期間短則保費低矣。

(九) 計算保費須顧及季節之影響也。季節之影響亦與船隻保險，貨物保險

有極大之關係。蓋因航路受有季節風之影響者，某時之海運，危險較多，某時之海運，危險較少，因之此時之保費，與彼時之保費亦當有高下之分矣。或如接近寒帶之航路，冬令冰凍，入春融銷未盡，碎冰飄流海面，對於船隻，危險殊甚，此時承保者且有絕不承受船險者矣。至若其他貨險等類，則其保費亦特加重。若論貨險，則於時令，關係尤鉅，如因某種物品，因故遲延，未能即運，則時令一至，即不受寒，亦將受熱。又如棉花出產之時，棉運擁擠，火災危險，自較平時為甚。即不然而因棉運擁擠之故，一般向不適於棉運之船，亦將乘機而為此種物品之裝載，結果禍多福少。故保險公司當此時期，常聯合同業以稽察各船裝貨之情形。

(十) 計算保費須顧及船隻之國籍也。船隻國籍不同，亦與保費有關。蓋如船屬航海之國，則其船主及水手等人員類皆精於航海之術，危險自屬較少，危險少，則保費低；不然，則其保費自當較高矣。不僅此也，水險之保費，又與其國之商業道德有關；即商業道德高者，則保費低，商業道德低者，則保費高也。

(十一) 計算保費須顧及時期之長短也。承保時期之長短，亦與水險之保費

有關。大概保險時期長者，保費高；保險時期短者，保費低。例如承保之時期，始於貨物裝運終於貨物卸除，則其時期自較『自倉庫至倉庫』者爲短，兩者之保費，亦自不能無別。

(十二) 計算保費須顧及保險之條款也。保險之條款如何亦與水險保費之大小，有密切之關係。如貨物保險，其所承保之危險，如爲一切之危險，則其保費自較承保『全部損失』危險或『一部損失』危險之單一危險爲大。卽就『一部損失』而論，亦有一般均損與特別海損之分；就特別海損而論，又有限於特種危險與不限於特種危險之分。大抵承保之危險範圍廣者，保費大，危險範圍狹者，保費小。且就均損條款 (average clause) 而言，其適用亦頗有不同之處。例如某種貨物之保險，祇適用一般均損之法則，而不適用於特別海損之規定；條規中所謂『除一般均損外，其餘一切均損，皆不負責』 (free of average unless general) 者，卽謂承保者之責任，僅限於全部損失與一般均損之二種，而其餘因『擱淺，沉沒，火燒，衝撞』所受之一部損失，皆不負責也。又如保單規定對於『特別均損，不負責任』

(free of particular average) 者，則承保者祇對於因擱淺，沉沒，火燒，衝撞直接所受之損失負責，而因他種原因如風浪等類所受一部之損失，則不負責。且此所謂特別均損者，又有兩種形式之不同：卽一爲美法，曰 F. P. A. A. C. 卽 free of particular average American conditions 之縮寫。按照此種規定，則除因擱淺，沉沒，火燒，衝撞所受之損失外，其餘一切之特別海損，均不負責。換言之，卽所有一切之特別海損，如不直接由於上述四種之原因者，則承保者卽不負責。一爲英法，曰 F. P. A. E. C. 卽 free of particular average English conditions 之縮寫。按照此種規定，則『除船隻或貨物擱淺，沉沒，火燒，衝撞外，承保者對於其他之特別海損，不負責任。』兩法之區別，本在英法除因擱淺，沉沒，火燒，衝撞所受之損失外，其餘一切之特別海損固不負責，然於因上述四種原因以外所受之一部損失，則承保者仍須負責，而美法則除上述四種原因以外，不問其原因爲何若，而所有一部之損失，承保者皆不負責；惟美國今日法庭之解釋，則皆認承保者應負一部之損失，致與英法無顯著區別之可言耳。如其不然，則照英法，其率宜高，照美法，其率宜低。

也。又計算保費，與均損中所定之百分數，亦有密切之關係。例如船隻保險，一般規定，如其損失，不過一定價值之百分之三或百分之五以上，則承保者不負賠償責任。又如貨物保險，常將貨物分類，按其性質，區分等第，限定百分之數，以爲賠償之標準。又如一種規定，其損失如已超過某種之限度，則須全數賠償；而另一種規定，則如損失之數達於某種限度以上，承保者祇須負其超過限度餘額賠償之責任。又如船隻保險，則『以新易舊』，減三與否，亦與承保者責任之大小有關。此外又如下述三種情形之有無，亦與保費之大小有關：

(甲) 因『限制裝載』(loading warranties) 之規定，甲板上載貨，常有一種之限制，或竟禁止某種貨物之裝運。

(乙) 因『限制營業』(trade warranties) 之規定，船隻之使用，常限於特種之營業。

(丙) 保單之中，又須填寫相當之價值，因一部損失之計算，須比例其價值而定也。

(十二)計算保費須顧及貨物之性質也。承保船險，計算保費，須顧及船隻構造之性質，既如前述，則承保貨險，計算保費之須顧及貨物之性質，亦自不待言矣。蓋不獨各種貨物之性質，因彼此互異，所受危險，有大小之不同，即裝載之情形如何，亦與危險之大小有極大之關係。茲舉數事以明其概要焉：

(甲)原料轉運，有時可以不必裝捆，而一般貨物之裝載，則因防止潮濕起見，即不得不有相當之捆裹。如同一貨物，裝載情形不同，則其危險，亦自各異。是則危險之大小，影響及於保費之計算矣。

(乙)保存特種貨物，有時須用特別方法保存，或須特別方法包裹。如轉運棉花，苟使以極粗之帆布包裹，則其危險之大，恐非意料所及。是包裹之妥否，與危險有極大之關係，亦即與保費有極大之關係也。

(丙)一種貨物與他種貨物同置，有時或有吸收特種氣味之虞。故承保者對於各種物品之裝運位置，亦須加意，而同時對於易受外界影響之物品，其保費亦常較一般不易感受者之保費為高也。

(丁)貨物之中，亦有易受鹽水浸蝕與暴露空中之害者，亦有不受上述各種影響如木材等類者。因之，前類貨物之裝運，必須安置於甲板下穩妥之處，而後者則即使裝運在甲板之上，亦無妨礙；因之兩者之保費，亦自有高下之不同矣。

(戊)貨物之中，又有因特種性質之關係，不能使航行遲緩，超過一定之時期者。超過其時，該物即將毀壞。此時承保者對於此種貨物所裝之船隻，必須特加注意。食物中之肉類與菓品，即其類也。是則所裝之船快與慢，與保費亦有關係矣。

(己)貨物之中，亦有易於出氣或燃燒者；其出氣與燃燒，並非由於包裹裝置之不妥，乃由其物質之使然，則此種物險之保費，當較一般之物險為高矣。

(庚)有種貨物之性質，其裝載時，須有一種特別之技術；不然，各物共置，難免擠壓致損之弊。則是物險之保費與其所裝船隻之人員，亦有深切之關係；而承保者亦須加以注意也。

雖然，言之匪艱，行之維艱。計算水險保費而確定之之法，雖有如上述各種之標準，然其實則確定亦頗困難也。故在火險，其保費常多一致，而水險保費則各公司

多不相同也。

第九章 水險之組織

水險組織，約言之，有七種：即一、股份公司，二、互保公司，三、魯意，四、魯意會，五、航業會，六、政府官營，七、自保是也。股份公司，互保公司，二者之性質與利弊與火險相同，容詳下編；而魯意與魯意會之特質，則已詳述於本編水險之沿革，可置不論。今所言者，惟航業會，官營與自保三者而已。

(一) 航業會 航業會 (Shipowners' Mutual Associations or Clubs) 係船主所組合，以互助之法而營水險之事業者也。此種組織，英國最爲通行，從實而論，蓋與合作無異，以其保費不先徵收，直至年終損失之總數得知以後，始照入社社員所有之噸數分繳份金也。以其非營利之團體，故各人所出之保費，較他種之保險爲輕；然因保費不定，所出份金不能先知，則又與保險原理所謂以『有定之損失易無定之損失』不合矣。因之，船主常多不願入社，而願向水險公司或魯意投保；以其保費一定，事前得能預計也。不僅此也，船主所有之船隻，新舊不一，船舊者自

願加入，船新者則多不肯。何況此外又須承保第三者之財產，而負極大之責任乎。

(二) 政府官營 自歐戰以來，航業危險激增，水險公司無力承保，不得不由政府出而官營。若比利時，若丹麥，若法國，若德國，若希臘，若英國，若意國，若日本，若挪威，若瑞典，若美國，莫不於歐戰開始後數星期內特設戰時保險部 (War Risk Bureau)

以補水險公司之不逮。其中尤以英國爲亟，蓋欲保持其航業之權利，自非此不辦也。美國戰時保險部，創設於一九一四年十二月二日；於未加入聯盟各國以前，單保船隻，不保貨物，然至一九一七年三月三十一日，則亦開始承保貨物矣。至一九一七年六月十二日，則凡友邦之船隻與貨物，亦一律承保，不加限制；視英國之自始不分國籍即保船貨者固有不同，則較諸他國之僅保本國船貨者則又不可同日而語。統計美國自創辦以來至一九一八年六月三十日爲止，保險金額，共有一、二四五、〇〇〇、〇〇〇元；收入保費共有四三、〇〇〇、〇〇〇元；損失賠償共有二九、〇〇〇、〇〇〇元，亦不可謂不鉅矣。

(三) 自保 自保辦法 (self-insurance) 多屬規模宏大之船公司，蓋因公司船

隻過多，一一向人投保，所失不資，非特組專部，自保船隻，不能挽回利權也。其與他種保險不同之處，卽在一則承保者與投保者不屬一人，而一則投保者與承保者同爲一體。由表面而論，似乎此種辦法，全屬自身問題，不合保險原理，實則使船隻爲數極多，亦能適用均律也。

第二編 火險

第一章 火險之意義

火險者，亦與壽險水險相同，而爲衆人聯合共負經濟上損失之一法也。蓋火災禍害，變生不測，苟未雨綢繆，則一旦遭逢意外，不獨於個人難保原狀，卽於社會亦呈不安；於是而火險之制度以起。物而不保火險，設財物失火，則損失者爲業主一人；苟保火險，則業主一人之損失，卽移歸於衆人所負擔。故論者謂火險有二含義：卽危險轉移與危險集中而已。何謂危險轉移？卽由一人或團體，擔保他人之損失，而受相當報酬之謂也。何謂危險集中？卽此擔保他人損失之一人或團體所負之責任極大，所有他人之危險，皆集中於其一身之謂也。危險不轉移，則保險之效用不見；蓋保險之爲用，非能免除一切之災害，乃在變不定之損失爲一定之損失耳。然欲變其不定之損失爲一定之損失，則非危險轉移不爲功；危險轉移，而後受保者乃得確定其損失也。危險不集中，則保險制度之存立爲難；蓋危險不能因保

險而減少，必危險集中，而後承保者乃得以此之所得而償彼之所失也。

第二章 火險之沿革

火險之沿革，可分二期述之：第一期爲非營業組織或曰非正式組織時代；第二期爲營業組織或曰正式組織時代。在非營業組織之時代，所有火險事業，皆由團體與政府協力承保，凡減少火災，賠償損失等事，皆由團體與政府任之。而在營業組織時代，則經營火險者或爲依法組織之公司，或爲衆人集合之互保團，收取保費，賠償損失，延及於今，而未有大變也。然初時火險之所以不能發達者，亦非無故；蓋一則生活簡單，個人感受火災之損失尙少；二則失火之原因不知，均律(Law of averages)之觀念未明也。火災爲害不烈，保險自無所用，均律之意未明，保險亦不能立。迄乎個人感受失火之痛多，而保險之爲用也急；失火之原因明，而均律之觀念亦顯，於是火險制度遂一發而不可制止矣。

第一節 非營業組織時代

中古時代，歐洲行會制度盛行，斯時所有火險事業，皆由行會承保；然其目的，專

在保護會員之財產，而會外之人皆不能享受此種之權利，故火險雖見萌芽，而仍未能發達也。十五世紀時，什列斯威好斯敦 (Schleswig-Holstein) 地方，有一火險組織，名曰白蘭達基爾登 (Brandgilden)，蓋仿古時勃魯達力雪 (Bruderliche) 之法，亦專爲保護其社員而設也。英國當一千六百三十五年，查理士一世在位時，雖有人請求政府特許承保火險，准否未明。然三年以後，又有人向政府請願，請政府給予執照，組織公司，年限四十年，承保火險。其計劃書中且謂專保倫敦城內外之房產，保費數額，定房產年得二十鎊之租金者，每年爲十二便士；城廂廣置消防機械，水池，及消防隊，以防火災之發生。英王交議執政大臣，奏報曰：可惟須聽人民之自由投保，公司不得加以強迫耳。且公司又須存金五、〇〇〇鎊於政府，作爲賠償之擔保，此款逐漸加增，及至一〇、〇〇〇鎊爲止；今日火險公司之須存款於政府以作賠償擔保之用者，卽始於此時。然因查理士與議會之爭持不決，斯議雖准而未行；及查理士二世卽位，又提斯議，亦爲倫敦會議否決；蓋彼輩以爲如是大業，不能任諸私人操持，須由公共團體經營也。然自一千六百六十六年倫敦大

火全城房產損失至百分之八十以後，火險事業乃始爲人所注意，而寢成一種商業之組織矣。一千六百六十七年巴蓬博士 (Dr. Nicholas Barbon) 設局保險，遂爲私人承保火險之始，此與壽險水險之歷史如出一轍。後因一千六百八十一年倫敦會議決定承保火險，巴蓬乃糾合同志組織股份公司，名爲火險公司 (Fire Office)，資本四十萬。保費計算，根據房產之租金；然木材構成之房產，較泥磚砌成之房產，保費加一倍；此雖按照房產危險之情形而分類，要亦今日火險保率差別之濫觴也。至於歐洲大陸各國，則一千七百五十三年間，有人著論，謂漢堡城中，早有火險之承保，所保主要之房產，價值一萬五千馬克，多以『失火賠償』爲條件也。

第二節 營業組織時代

自一千六百八十年倫敦市議決定承保物險以後，輿論對於保險事業私營與公營之問題，爭執極烈；而巴蓬等所組織之火險公司亦著論辯護私營。自此不及年餘，倫敦市辦火險局知難而退，而火險公司則仍繼續營業。然不久此私人組織之公司，又來一勁敵，即有人於一千六百八十三年間，提議火險應照互助之辦法，

平時由各業主贖金交由團中保管；若一旦失火，則由贖金撥賠。此爲友愛會社 (Friendly Society) 之初聲，且爲近世火險互保團之濫觴焉。因此而火險公司與友愛會社之爭論又起。巴蓬謂：『承保火險之機關，須有一定之款項，不然，卽不能辦。』火險公司且復呈請政府令禁友愛會社繼續營業；兩方爭論結果，友愛會社遽然奉令暫停，而火險公司遂自此享受一度之專利矣。但不久他種之團體仍然接踵而起，以與火險公司爭。浦帆 (Charles Povey) 於一千七百年組織倫敦保險公司 (London Insurers)，後改名爲永明火險公司 (The Sun Fire Office) 承保房產、貨物等項；遂成今日火險公司之鼻祖。初時各保險公司承保之財產，僅限於倫敦城中之房產與建築物；而自永明起，則凡倫敦以外之城鎮，所有一切之房產、建築物、貨物等項，皆在承保之例。房屋與貨物之保單，分別發給；惟其保額則限在五百鎊以下，如過此損失，公司卽不負賠償之責。至其保費，則除第一之四分之一 (quarter) 四先令外，以後每一四分之一 (quarter) 皆爲二先令，因承保第一四分之一 (quarter) 時，須貼印花一先令故也。以此積聚資金，分配於受損之保戶，而限制其

額至多不得過五百鎊。此項保單中之條款，亦有與現今保單之條款相似者，如損失通知與住址遷移等類之規定，皆與今日之水火保單無多差異也。一千六百九十六年間，又有一火險互保團發現，名爲攜手 (hand-in-hand)，承保房產與建築物。一千七百十四年間，又有一互保團起，名曰協和 (union)，或曰重攜手 (double hand-in-hand)，承保房內器具什物等項，蓋所以補攜手團之所不及也。由此可知今日各種火險之組織，早已於十八世紀之初期見其端；所未具者，僅特種之互保組織如工廠互保團承保單一工廠內之損失與營業等而已。詳言之，即凡今日之所謂股份組織，互保組織，私營保險，公營保險等類，彼時皆已發端，而股份組織與互助組織之爭論爲尤甚耳。

第三章 火險之利弊

火險之有益於社會也：一、火災之損失不定，則人各自危，設計防患，理所固然；然一人之力有限，火災之原因多端，以有限之力，防多因之災，及其終也，不特患未能防，而且費已不貲矣。有火險之制度，即使危險發生，亦可安然無虞，此其利一也。

二、人之智力不同，才能各別；臨危不懼，勇往直前者有之；見患畏葸，戰兢自危者亦有之。若禍患不定，則其來也，既不能擇人而異，勢必礙及各人之天才，而減少其發展之能力；若社會而有火險之制度，則才堪任險者，既得專注於危險之承當，而膽怯不堪者，亦可專心於他事，此其利二也。然此猶就社會之全體而言也；進而論及個人，則火險制度，亦可使生產者預定其貨物成本之多寡，物價之高低，與利益之大小。不然，變生不測，財產損失，則成本增加，終且危及其營業矣。此又火險之有益於生產者也。夫火險既可免除生產者不定之損失，則生產者自可不必提高其物價以防意外之虧耗，而物價必將因之而降低，此又火險之有益於消費者也。且火險之爲用，非僅承擔生產物品之損失，即消費物品之危險，固亦在承保之例；是則消費者直接亦受火險之利益矣。雖然，火險亦非無弊也。一則社會苟無火險之制度，人必各自爲防，小心謹慎，惟恐禍至，災害之發生，必然較少；有火險之制度，則危險轉移，人不復懼災患之損失，防護不周，火災即易發生，報載杭州年來因火險公司之設立而火災反較前此爲多，不爲無因矣。二則如保險金額，超過財產之實價，

則受保者更有自毀其產物，冀獲保全之利益。是不特保險失其本身之效用，而且增加社會損失之虞矣。此外更有一種之投保者，因欲變易其財產爲現金，而苦無善法，如因典押不足額，售賣有虧折，則投保火險而毀產求償於保險者，又復比比皆是，此又火險之大弊也。且也，社會而有火險之一業，則其經營也，不但需金，而且需人。然則費用既不能省，火險卽有利益，亦必減少。惟利弊相權，弊不勝利，苟有科學方法以研究之，道德法律以維持之，則其弊除而利滋矣。

第四章 火險之功效

火險者，具有生產之功效者也。學者有謂火險既不能絕患，而經營火險，仍需費用，則其賠償之金額，亦祇得補足其災害之損失，對於社會並無絲毫之所得，因之火險實不得謂之爲有生產之效用也。實則，火險經營雖需資本，然此所備之資本，亦未必皆封之於銀庫。况有火險制度，社會一切資本，皆歸一定，而生產力亦因之而加增，是則此生產力加增之產品，實不啻爲火險資金之產品，火險又安得而不謂之爲生產者耶？卽就消費之物品論，消費者既願出資以求他人之保險，則火險

對其必有效用與價值，是火險之資金，亦有增加效用之功效矣。又况精密計算之火險，其準備金必不能超過預計損失之數額，是則此必需之資金，苟無一種火險之制度，而社會對此亦必有所需要也。

第五章 火險之危險

火險之危險者何？簡言之，即所保物品失火之危險也。危險之多少，視財產之特質而異，而與保費之高低，亦有極大之關係。故於研究保費之前，必須先明危險之性質，吾人因之而得物質上與道德上兩種之危險。物質上之危險云者，乃財產自身之危險，計算尚易；至於道德之危險，則隨個人之道德而異，計算頗難，因個人之道德，常受社會環境之影響，原因複雜，不易察知也。又物質之危險，又可分爲四類：

曰建築 (construction) ；曰使用 (occupation) ；曰環境 (exposure) ；曰圍護

(protection) 蓋因一則物產建築之材料，牆壁之厚薄，以及屋頂窗戶等之構造，

皆與火災之損失，有密切之關係。二則財物作何應用，抑用爲工廠，抑用爲商店，抑用爲住宅，以及工廠、商店與住宅之性質種類如何，亦在在皆有關於危險之輕重；

即以工廠而論，紡織廠之火災，固常多於鋼鐵廠也。三則財產之鄰近情形若何，亦與危險之輕重有關；獨立於荒野者，其危險自較雜處於都市者爲輕，即在荒野而距離於森林較遠者，亦當較距離於森林近者爲輕，在都市中而四鄰隔離遠者，亦當較近者爲輕也。四則財產之圍護如何，對於火災，亦頗重大；蓋危險雖爲不可避免之事實，然苟使防範得宜，即使火災發生，亦可減輕損失。故一市中救火機關之情形如何，水源之狀況如何，以及財產內部之防火器具等之設備如何，無一不與火災之發生有關也。至於道德之危險，則非若物質之危險，能得較確之計算；然就經驗所得，道德之危險，亦有可得而分者五：保險金額，超過財產價值，足以引起受保者毀產得利之貪心，一也。卽保險金額適等於財產之價值，亦足使受保者防範之疎虞，二也。執產者爲財政所窘，迫而毀產以易現金，三也。財產因分配而起爭端，當事者往往毀產以免爭端，四也。有仇恨之受保者，藉毀產以洩憤，五也。綜此五端，雖不能盡括道德之危險而無遺，然亦可準此而類推矣。此外猶有一獨立而渺茫不可測度之天火 (conflagration hazard)，雖由於他種危險之結果，然狂風暴日，山

火地震，非人力所得預防；且其爲患也，動輒損失數千百萬，公司計算保費之時，亦自不能無戒於心也。

第六章 火險之保費

火險保費云者，公司徵之於投保人而用之以償火險之一切費用也。分析言之，約有四部：一曰火災損失之賠償費；二曰保險之經營費；三曰保險資金之利息；四曰營業者之贏利是已。四者之中，以火災賠償費所佔之部份爲最大，其計算之方法，亦以此爲最難。凡前章所述種種之危險，無一不與賠償費有關；故精確保費之計算，應以危險爲基礎。然危險種類繁多，非經長時間之調查，大規模之搜集，不能窺其概畧；故欲得精確之保費，非盡集各公司之經驗統計不爲功。但各公司之間，競爭者多，合作者少，不特不出所得之統計，以爲同業之借鑑，而且視爲營業之秘密；卽或不然，而各家之分類不同，計算迥異，亦難爲據。且危險自身，亦隨財產情形而異；譬如工廠中新機器之採用，發動力之更易，在在影響於其危險之消長。故今日之情形如此，而明日之情形，未必如此；苟據此以定火險之保費，其無價值，不言

而喻。卽或能盡此困難而去之；然不時莫測之天火，亦足使保險狀況以不定，本年日本之大震災，卽其明證。雖然，精確之保費，雖不能得，然差近之保費，當不能無法以計算也。不過其所得之結果，不能如壽險保費之確實而已。嘗攷今日各國現行之保費，雖屬彼此互異；然自原理上以觀，則大致亦不過二類：卽一由計算保費者之觀察及經驗而定，名曰審察保費制 (judgment rate system)；一由各種統計及表據等核算而得，名曰圖表保費制 (tabular or schedule rate system)。審察保費制之性質如何，則顧名可思其義；蓋卽此種之保費，全恃個人之審察而定也。然公司亦有據其經驗，決定一種財產之平均費 (average rate)，蓋將損失之和，除以保險額之和者也。此種平均費多交付於特別代理人之手，由其考核，自行增減。在工程科學尙未發達以前，防火器具未曾完備之時，所有各種財產既屬大同小異，而危險又屬固定不變，則此種制度，既係經驗之結晶，亦實不無可恃者在。迨科學日興，情形漸變，則此種制度，亦卽漸失其效用。蓋不獨一人之見聞有限，而且各人之判斷亦有不同；若是而欲求得一種之保費，得能適用於各種之財產，亦勢

有所不能也。况保費之計算，須得其平，任意爲之，終覺不妥，故近日之火險，皆用科學之方法，而以圖表爲計算之基礎也。編製圖表，公司必先搜集各方之報告，然後視其財產之種類，詳爲分別，凡工廠、商店、住宅等類，皆須劃分清晰，不得混淆；不特財產分類須詳，卽其災因如何，亦當分別門類，細加分析，如建築、地位、環境等，皆不可忽者也。調查既畢，然後據之以製定各種保險財產之標準 (standard requirement) 或曰標準之房產 (standard building)。并定一基本之保費；基本保費者，卽標準財產必需之保費也。二者既定，然後依據財產之種類，製爲圖表，如所保財產之情形，勝過於標準之財產，則按其優點，照表減少其費用，不及者，亦按表所載而增加之。優劣之差，加減於基本之保費；然後再加公司費用與資本之利益，於是保險之費用得矣。此種計算方法，既係多人經驗之結果，當然較前法爲真確；且因徵費有據，投保者知其必需若干，保費之理由，并知其財產之缺點，則不但投保者心安無憂，而其財產亦得藉以改良也。不過火險保費之高低，不如人壽保險之以死亡表爲標準，但以財產保險價值爲依據；例如財產保險價值一百元，保費四角。

五角或六角而已。此外則火險保費之計算，又視其保險年限之長短而異；例如一年、二年、三年、五年，或少於一年如半年、三月等類是也。火險通稱前者爲長期保險，後者爲短期保險；然不問其期間之長短爲如何，如無他種特別之規定，則所有保費之計算，皆以一年爲基礎。此種徵費方法，與徵稅方法，大致相同；因徵稅之率，亦按照百元之價額計算也。又前此計算火險之保費，多分財產之危險爲兩種：卽一爲『優先』，一爲『非優先』（“preferred” and “non-preferred”）是也。前者之保費較輕，而後者之保費較重。然自以科學計算保費之方法發達以後，此種分類計算之法，亦已失其效力矣。因若一種財產之危險各點，均能一一分析詳知，則所謂概括而稱之爲（優先）者，卽不能存在故也。

第一節 圖表計算法

計算火險保費，初時皆以投保者之主觀意志而定，並無所謂客觀現象之根據；蓋保費之大小，祇依其房產構造材料之爲木、爲磚而分，而其用途如何，則皆不問也。故此時火險保費之計算，多以保險者之主觀觀察而定；及社會進步，事業發達，

房產之用非一端，然後乃有分別材料、用途、等等之情形，而爲之製表列等以定其保費之高低。雖曰圖表計算之法，亦不能完全離主觀之意見，然其爲素，終屬不多。以此種算法，乃以事實爲標準，以經驗爲根據，較之前此之僅憑主觀意志而定者，大不相同也。茲分述各國通行之計算法以供吾人之究研：

(一) 一般計算法 圖表計算之法，其類頗雜，最要者爲一般計算法 (the universal mercantile schedule) 與分析計算法 (the analytical system) 之二種。此二種之計算法，皆適用於一般製造之物產，及未裝置自動機械之工廠。一般商業圖表計算法，創自穆爾 (Mr. F. C. Moore) 所主之委員會，經數次之修正，始通行於美國東部之各州。此表製作，複雜異常，今所述者不過其大概耳。此表計算之法，乃根據於標準城中之標準產 (standard building in a standard city)；而其所定之費，則名之曰鎖鑰率。何謂標準城？即城中之設備，如水量供給如何？救火機關設備如何？市警佈置如何？皆須有一定之標準。例如水管一項，其在商業繁盛之區，水管直徑須在八寸以上，住房區域，則須在六寸以上等類是也。即就街道而論，

其鋪設與闊度，亦須有一定之條件。此外則城中又須頒有建築法 (building code)，以爲任意建築之取締；且每五年火災損失之統計，平均當不及保險金額千分之五，卽一、〇〇〇元之五元是也。然此猶就城中之情形而論，至於房產之建築，則限制尤嚴：房屋占地，不准超過二千五百方尺以上，一也；房屋層次，不得多過四層，二也；此外則圍牆之厚度如何，亦有一定之限制，三也。標準城與標準房定，然後火險之保費，乃得有計算之可言，卽標準城中標準房之保費，每年定爲保險金額千分之二十五，其餘各城之房產，則皆分別比例標準房之情形而高下其率而已。此外則保單中有無重保險之規定，有無租稅之征收，以及使用之經心與不經心，皆在在與保費有關，決定之時，亦須留意也。總城市設備，房產建築，以及其餘附帶一切之情形而統核之，然後真實之保費乃得。是則此種表法，雖以一般商業爲名，而其實則因地址坐落之不同，房產建築之各異，亦有種種之差別也。

(二) 分析計算法 分析計算法，創自第因 (A. F. Dean)。此法不定標準城，亦不定標準產；但照防火器具之設備，而分城市爲六等。此法計算之起點，在於第六

等城中一層之磚房；此非理想之建築，乃爲城中一普通建築之平房。以此六等城中之一層平房爲據，然後依次確定各等城中同類平房與不同類層樓之保費。故分析計算法，對於各城無特定之保率；僅將各城中之房產分別定費而已。此法定費，六級城中一層平房爲六十分，即千分之六十，其餘依次遞加，直至最高一級一元二角，即千分之一百二十或百分之十二而後止。按照此法，承保火險者於承保之時，得任意自定一保費，即於千分之六十至千分之一百二十中任選一表；但選定之後，不能再改而已。又此表計算，如各城市之情形相同，則其所採之基礎保費，亦自相同；例如第六等城爲千分之六十，第五等城爲千分之五七，第三等城爲千分之四二，第一等城爲千分之三三；如第六等城之基礎保費，即一層磚房之保費爲千分之一百二十，則第五等之基本費即應爲千分之一百一十四，第三等城爲千分之八十四，第一等城爲千分之六十六是也。

上述二表，在今日美國，均極通行；然其異同與優劣果何如耶？一、第氏分析計算表，以一定城中之一層平房爲起點，計算之時，手續較省，而費用亦小，不若一般計

算法以理想城市爲標準，手續繁而費鉅也。二、第氏之法，計算保費，按照百分數而遞加；而一般計算法，則其保費之增加，不問其等級爲何若，一律加以相等之數額。是則百分數之增加，有隨基數大小而大小之作用，加費尙有輕重相衡之可言；而一般計算法，則卽不能有此之功用，以加費十分與加費百分之十，結果大不相同也。例如基數爲四角，則照第氏之計算法，其所加者爲按照此數之百分之十，或卽爲四分，而一般計算法，則所加者爲十分；是四十分加十分爲五十分，而四十分加四分，乃爲四十四分也。三、分析法較一般法有伸縮力；實則兩法之異點，尙不止此，不過性質較雜，未便詳述耳。然兩法之相同處，亦復不少：兩法之宗旨，皆重在危險之分析，其相同之處一也；兩法皆不以所加之數額，爲能表現其真確危險分量之增加，其相同之處二也。蓋危險之程度，非易察者，若強定某種之築物，須加二十分，某種之築物不必加，恐今日之知識，尙不足以言此；不特今日之知識，無此決定之能力，卽在日後，亦恐未必有此能力也。故火災之統計，卽使十分完備，亦不能明白房產裝置橡皮之氣管究加若干之危險。然此不過一例耳，其他類此性質者，尙不

知凡幾。實則每一表冊之構成，皆由於比較、審察、與經驗而定。然所謂比較也，審察也，經驗也，皆非真確之事實；以根據不真確之事實而構成之表冊，欲求其真確，自非事實之所能，不過比較上稍為適用耳。總之，火險而有此種圖表之計算，有使保戶改良其設置，藉以減輕其保費之能力，乃為其極大之效用也。

第二節 經驗計算法

一般計算法與分析計算法以外，尚有一經驗計算法。經驗計算法云者，乃根據各保險公司歷年所得之經驗而成之一種計算法之謂也。此法全以各公司已往之經驗為根據，非前此二法之憑個人想像而得者可比；蓋前二法之計算，缺乏經驗之分析，有之，亦不過全國、全州、全地方之概況如何而已。故照前二法所得之保費，多屬於主觀之一面，不能認為真確之計算。但經驗之於保費計算，雖不能謂為獨一無二之根據，然實則確有一部分之真基在；不獨保險業者認經驗有作保費計算基礎之價值，即立法者與公眾亦有此種之見解也。故現今各國趨勢，多分別各公司之經驗，以為計算特種區域火險保費之參考。此法創自理查咨

(Mr. Richards) 名爲『經驗分級保費表』(The Experience Grading and Rating Schedule) 以全國火險聯合會 (The National Board of Fire Underwriter) 所得各會員公司之經驗爲計算保費之根據。其所主張者：

(一) 分析各種危險之性質，而不注重於特種部份與使用之分析。

(二) 決定全美國一定時期內或十年內火險公司所收足用保費之均數。此均數爲經驗分級計算法之起點；其決定之法，係先求公司損失、耗費、與資本利息之總數，而後以受保金額除之者也。

(三) 以同一之方法，決定各州之均費；凡租稅、帖費，以及各州特種之費用等皆須注意及之，而天火之所費，理須分配於各州。如美國之一般保險平均費與各州之保險均費，皆已求得；則

(四) 須再進一步而求特種物產火險之保費。因之，理氏乃主劃分美國全部城鎮爲十等；分別其用途，凡圍護、建築，以及內外之環境如何，皆須詳爲分別。然後再以所得之經驗，以求特種財產火險之保費。

總觀上述各點，此法雖以過去各火險公司之經驗為主，然其保費之決定，仍不免有任意之過失，因各公司所定之保費，大多出於公司之自決，並無一定之標準，是則基礎之保費，既屬不確，而其所得之均費，亦自不能真確矣。不過過去之經驗，對於以後保費之計算，確有一種之價值，理氏之法，亦不能謂為絕對無功耳。此外猶有愛爾計算法 (The L. and L. Schedule) 之一種，其得名不知其所自；但知其創始於一千九百十五年耳。此法之特質雖多，然要之不過以下之數點：一、基本保費以及其餘之保費，皆照所保財產對於防火之設備如何而分等。二、分城鎮為十級。三、分磚木建物為三類而已。

第三節 保費之決定

保費之決定法，不外乎二種：即一為火險公司之自定，一為獨立機關之代定而已。如係公司之自定，則（一）由於公司之董事，（二）由於公司之職員，（三）由於各地之經理。如係獨立機關所定，則或由於國家之保險局，或由於國家之監查處，以此種機關得派人分往各地調查各種之建物而為之分別定費也。然獨立機關之

得以製定保費也，大概由於法律之所託，所以防止公司之自定，而免保費過輕過重之流弊。蓋以火險公司自定之保費有三弊，即：（一）若由公司自定保費，其性質有近於獨占，流弊所及，將與托辣斯無異；（二）若由公司自定保費，則保費之分等不明；（三）若由公司自定保費，則公司之用費加大而保率必高也。

第七章 損失之估計

投保火險，並非購買保金，不過按照特種財產之性質，一方支付保費，一方保證其使用之安全，苟有損失，承保者允予賠償而已。故投保火險與投保壽險不同；因投保壽險，條件實現，則公司即照約賠償；而投保火險，則即使房產失火，亦未必如數賠償，但須視其所損失之程度而酌量賠補之而已。是火險之賠償，無論如何，不能超過實際上之損失，初不問其投保之金額為多少也。以火險之賠償，不能超過於實際之損失，故火險損失之估計，乃為火險保約最大之問題，而所有一切之爭執，亦皆起於此點矣。各國對於火險保約之訂立，雖皆力求其明確，然對於損失之估計，仍不免有所爭執也。

第一節 估計之基礎

火險賠償，多照實際損失估計，固矣；然所謂實際損失者，果何若乎？按照歐西之通例，實損之計算，即為實際被火之損失，再行減去其火前之折價（*depreciation*）也。然此之所謂實損者，又為被火財產之實價（*cost value*），而非被火財產之賣價；以火險之保約，只保其房產直接受火之損失，而不能保其以後使用所得之餘利也。至於承保者對於被火財產損失之賠償，則有以下之二法：一為以現金賠償受保者之損失；一為修理其所損之財產，或另建同樣之房產以爲之代。然二法之中，以前法爲最普通，而後法則時至今日，絕少實行，因一則承保者既非建築之公司，亦非販賣各種材料之機關；二則所謂同樣之房產，亦難得雙方之同意故也。其在昔日，公司之中，間或有行此法者；然因法庭意見不合，結果不獨使投保者受有代替物產之權利，而且享有現金之賠償，因之行而又止者矣。

第二節 時間之限制

所保之房產被災以後，公司得到通知，估計明確，通例應於六十日內實行賠補；

以六十日之限期頗長，公司得能從容調查其損失，並計算其實值也。事實上雖有於六十日以後賠補者，然在法理上決不准有此種之規定。如因賠補問題，發生困難，提起訴訟，亦須經過以上諸種之手續，而後方得於失火後十二個月內行之。手續不備無效，而過此期限亦無效也。然一年起訴之限期極長，論理兩方當能於此時期內清結；不然，起訴有期，投保者亦不至於受害而無所告訴也。然國家立法之所以限定清結與起訴之期間者，亦無非欲使承保者迅予賠償，以便受保者得能重建房屋，恢復其本來之產業；不然，若公司遲遲不賠，則受保者亦能於一年以內提起訴訟，依法追繳。是則保險契約條款之訂立，既出諸於公司之手筆，法庭之解釋，自多偏於受保者之一方；苟有主張之處，法庭莫不代為理直也。

第三節 災後之防備

苟使房產被災，公司確定賠償，則賠償之時，亦有一定之條件。第一、所有被保險之財產，不准受保者任意拋棄；受保者對於被保險之財產，須用適當之方法以保存之，如因保存之故，必須遷移他處者，則其保險之契約，且得延長其期間，不過其

延長之期間，有一最小之限度而已。第二，受保者對於被災後之剩餘財產，務須加意防範，不准再使受損；蓋受保者當被保險之財產受災時，例須正式通知於公司之經理人，詳述受災之原因，受災之時期，受災之程度，財產之利益，財產之負債，他公司保險之數額，以及所有權有無變更等之情形；非然者，公司亦不能照約賠償也。

第四節 估計之爭執

物險最難解決之問題，即為損失之估計；因之爭執常起，非經法律手續，不能解決。在承保者之一方，對於被保物產之損失，自以少計為佳；然在投保者之一方，則又以多計為優。雖其爭執之起，不無起於兩方真實意見之參差；然而起於投保者不能有真確之計算，或兩方有意少計與多計者，為例亦頗不少也。實則房產之損失，皆有一定物質之可查，非若他種物品性質之難定，論理爭執自可避免，然而實際上即在房屋之焚燒，亦有難題之發生。例如石牆因火炙變色，實質未損，欲復舊觀，所費本不見多；然而受保者常欲要求全部損失之賠償。且受保者當失火之時，

不問其人之性質爲何若，莫不願其產物全部之焚燒。故房屋焚燒損失之計算雖易，而困難仍終不免也。且建造房屋，所有原價發票，業主未必保存，即使保存，亦或因火起焚燒，欲得全部實值之證據，終屬不易。即使得知，而人心叵測，其所提證據之真確與否，亦一問題也。又况物品被火，未必全燒，或損失不多，或損失極鉅，究依如何標準而定其損失之程度耶？標準不能定，即爭執不能免矣。

第五節 損失決定法

火災之損失雖不易定，然亦非絕對無法也。照火險保單條款之規定，蓋有三法焉：一曰協議 (agreement)，二曰估價 (appraisal)，三曰拾遺 (acquirement)。由於兩方之約定，估價由於兩方公推評判員之取決，而拾遺則根據於評價而將所有一切剩餘之物件，統歸承保者所領受也。然不問其方法爲何若，而整理者終不可少，歐西各國且有專以整理火險爲其職業者矣。彼非公司之職員，但爲承保者所雇用，苟使所保財產之價值，爲數頗鉅，有時且爲投保者所雇用焉。不過由事實而論，整理員多爲公司之代表耳。蓋火險公司常設整理部，設總部於大城，而設

分部於小城。如因數家公司合保一房產，各人自行遣派一人，費用較鉅，則亦可合用一人以爲之焉。至於小鎮與鄉村之中，則此項整理之職務，常託之於公司之經理。投保人與整理員間事前亦得訂立合同，言明聘請整理員爲代表；如係大宗保產之損失，則此種合同且須由投保者與承保者兩方之簽字。苟係小數之損失，或係全部之焚燬，則整理較易，訂立合同亦少困難也。如投保人能將各種文件若報告書，若發票，若提單，以及其他各種損失之證明等項全部提供，則協議亦自較易。至其價值如何，則可另請專家評估也。

第六節 評價員之推舉

如投保人與整理人協議不成，則照火險條款之規定，可由承保人與投保人兩方各舉一評價員，再由此二評價員公舉一公證人以爲損失之估計。由理論而言，評價員與公證人皆與火險之損失無關，對於損失之計算，終較當事人爲易；然在事實上，則往往亦有因評價員與公證人之權能與資格而起種種之爭執。蓋投保者所舉之評價員，承保者未必以爲妥；而承保者所舉之評價員，投保者亦未必以

爲妥也。投保人所舉之評價員，承保人或以爲彼不知該產之性質，或以爲彼乃投保人之親友；反之，承保人所舉之評價員，投保人或目爲公司之私人，祇知公司之利益。即使兩評價員之舉定無問題，而公證人之選擇，亦屬非易，蓋公證人之選擇，不僅須爲兩評價員所公認，且須爲投保人與承保人所贊同也。即使諸事妥協，損失已知，而損失之分配問題又起。是則關係於契約之規定，爭端或較少於評價也。

第七節 賠款之訴追

如損失已定，保金已賠，則對第三者之賠款訴追權 (subrogation)，應歸承保人所享有；此種權利，各國火險保單皆有明文規定，即吾國今日通行之保單，亦有此種之規定也。蓋若被保財產之失火，由於第三者之行爲，則不問其爲私人爲法人，而其對於此種之損失，理應負全部之責任；保險公司雖因保險契約之關係，對於投保者不能卸除其賠償之責任，然對此第三者不法之行爲，亦自有追訴損害賠償之權利。此種權利在未保有火險之產業，或即使保險，而因條件不合未曾得賠者，固屬之於業主；然若在承保者照約賠償之後，則此種權利，即由投保人之手而

移轉於承保人矣。此條規定，對於火險，關係極重，稍一不慎，即起訟爭；各國立法雖曰未必盡同，而訟爭之起，終恐難免；解決之法，是在其普通立法爲何如耳。美大法院判例曰：

『火險之承保人，於賠償損失以後，當然享有向第三者訴追同額之權利。但此權利，並非根據於契約中他種之關係，乃起於火險契約爲賠償契約之一點，而由投保人移轉於承保人也。由嚴格之法理而論，此種訴追，仍須使用投保人之名義……因不問其救濟之方法爲何若，承保人終不能依法訴追；即使訴追，亦不能有所得，有之，亦惟投保人之權利而已。若投保人無此訴追權，則投保人亦自不能轉移此權於承保人。』

照此判例之所言，則賠償訴追權純爲普通法中一種之權利，起於賠償之原理，且屬之於投保人也。此種權利，不獨見之於火險；即壽險等保險契約中，亦常有此種權利之發生。不過其爭端之起，常在於保費之繳納耳。

火險之責任，除於保單中一般規定以外，尙有其他特種之限制；簡言之，此類限制之條件，有所謂四分三價值 (three-fourth value clause)，四分二損失 (three-fourth loss clause)，平均分配 (average clause)，與合力保險 (co-insurance clause) 之分。

第一節 四分三價值之限制

何謂四分三價值之限制？曰：此種規定，如遇損失，公司所負之責任，不得超過財產實值四分之三以上也。如有他種保險單，則其責任亦當按照四分之三之價值比例分配之。此種規定之原意，在於防止保險之過度，正如下述合力保險獎勵多保之規定相反。論者有謂多付保費，終非業主所願，此種限制，未免多事；然實則保費爲數極微，與財產之價值相比，不啻九牛一毫。若僅就多保之一部而論，則其爲數更屬微乎其微。故謂業主不願多保火險以圖意外之所得者，非確論也。歐西各國鄉村之產業，因無適當之保護，投保火險，常逾實值原額；此蓋由於損失太鉅，多付保費，亦其所願也。然此種多保行爲，不能謂爲故意作弊，以彼輩認保險爲一種

數額之買賣，定價爲百元若干分；換言之，卽能以保費購買一種之權利而得若干數額之謂也。至物產之性質如何，物產之用途如何，物產之狀態如何等等，在在皆有影響及於保險數額及保險費率之規定，固非彼輩之所知。然不問超過保險之原因爲何若，而其影響所及，皆與道德損失均有極大之關係，則敢斷言也。蓋超過保險之結果，常能引起業主房產使用之疏忽；果爾，則一旦失火，不獨保有超過保險之房屋受損，而貼近之房屋，有時亦難免有殃及之患。是則四分三價值之限制，實有使受保者小心使用房產之效能；結果非惟被保房產之損失，得以減少，而貼近之房產，亦能得免於患。夫危險減少，則保費低廉，保費低廉，則保險易行，而社會之公安，亦得藉以保持矣。

第二節 四分三損失之限制

四分三損失之限制云者，卽公司對於全部損失四分三以上之損失，不負責任之謂也。此條規定之原意，亦與前條相同，無非減輕公司之責任；所異者前條之限制，以財產之價值爲標準，而此條之限制，則以財產之損失爲標準耳。然不問其根

據爲財產之價值，抑爲財產之損失，而其限制業主少保火險之目的則一。不過此種限制，今已不復通行，其故或由各國立法之革新，或因有下述合力保險之限制，事實上不必再有此種之限制也。不僅此也，公司對於保險之責任，僅限於財產價值之四分三，亦爲業主所反對；有種立法，且不准火險保單有此限制也。此種法律，名爲保單價值法 (valued policy laws)。自美國威斯康星省於一千八百七十四年間，頒佈此法後，各州亦相繼仿行。此種立法之論據，全在保險數額之大小，須視保險公司與經理人之意志而定，不能以法律加以限制也。如以法律限制保險之價值，則是變更賠償契約之性質，於理似覺未通。且火險統計之結果，一部損失者居十之九，全部損失者居十之一，故保險數額，卽不加以限制，而於事實亦無妨礙也。

第三節 合力保險之限制

合力保險者，火險中最重要之規定也。例如價值萬元之財產，合力保險之數額爲百分之八十，則其保險之數額，應爲八千元。如業主投保六千元而被災，則其損

失之負擔，應照下例分配之：即保險公司應照其所保之數額比例賠償之之謂也。夫六千元之實保額，既當應保額八千元之四分三，則公司之責任，亦自應限於四分之三之損失；而其餘之四分之一，則應由業主自負之，是則此時之業主，亦實爲承保之一人，而與保險公司合力承保自身之產業也。證以實例，尤爲精切。如上例，假定物產價值一萬元，應保之額八千元；若業主投保五千元，則尙有三千元留歸於業主之自身。災發損失二千元，則公司應賠八分之五，爲一千二百五十元，業主應負八分之三，爲七百五十元。換言之，即不問業主投保數額之多寡，而其實得賠償之數額，僅爲一千二百五十元而已。如物產價值一萬元，投保五千元，損失八千元，則公司負擔八分之五，爲五千元，業主負擔八分之三，爲三千元。如物產價值一萬元，投保五千元，損失九千元，則公司所負之責任，雖爲八分之五，爲五千六百二十元，而因其保險數額，祇有五千元，對此六百二十六元之餘額，自不負責；是則業主表面上之損失，雖爲三千三百七十五元之數額，而實際上之損失，則爲四千元矣。

第四節 抵押與火險

投保火險，須有保險之利益。然保險利益之種類，不一而足，債權者之於押品，享有保險之利益，不過其一端而已。按照各國之通例，無論何時，債權者對於某種之財產，如有金錢上之關係，受押於他人，則彼即能以此受押之財產為目的，而投與債權數額相等之保險也。各國火險保單對於此種關係，皆有規定，要其主旨，無非保護受押者之債權而已。至於投保之法，則照法院判例，抵押者與受押者皆可投保。但若債權者一方以受押之物品投保火險而享保險之利益，他方又以押品為擔保而受債權清償之權利，則非法律之所許，故火險保單常有禁止此種之辦法，而另行規定曰：承保者如照約賠償其損失於受押者，則受押者對於押品所有一切之權利，皆當讓之於承保者。易詞言之，即保險公司於賠償損失以後，其抵押權即由受押者之手而轉之於公司矣。惟保險公司賠償於受押者之金額，如不及抵押之數額，則受押者猶得索取其餘之一部耳。

第九章 火險之準備

夫準備之起自保費給付之方法，固已於壽險中畧言之矣；然此不獨壽險爲然，即水火險之準備，亦莫不皆然也。茲舉一表，以明火險準備之所自。

保 險 期 間	保 費 數 額	年 終 應 得 保 費
一 年	一、〇〇〇、〇〇〇元	五〇〇、〇〇〇元
二 年	二、〇〇〇、〇〇〇元	五〇〇、〇〇〇元
三 年	三、〇〇〇、〇〇〇元	五〇〇、〇〇〇元
四 年	四、〇〇〇、〇〇〇元	五〇〇、〇〇〇元
五 年	五、〇〇〇、〇〇〇元	五〇〇、〇〇〇元

是則保險一年之保單，其保費之百分之五十，乃公司已得之保費，而其餘之百分之五十，乃公司未得之保費；然此第一年未得之保費，遲至第二年終，又爲公司已得之保費矣。保險三年之保單，公司第一年之保費，亦照一年保單之比例，爲已得者五〇〇、〇〇〇元，換言之，即保費之六分一爲已得，而六分之五爲未得也。保險五年之保單，亦同此例，即第一年已得之保費爲五〇〇、〇〇〇元，或曰十

分之一，而其餘十分九之保費為未得也。然則假定公司營業三年，發出一年期、二年期、三年期之保單三張，第一年終之未得保費即準備應為幾何？第三年終之總數又為若干？欲知其詳，得以表明。

第一年

保險期間

保費數額

已得保費

一年……………一〇〇、〇〇〇元

(20) 五〇、〇〇〇元

三年……………一二〇、〇〇〇元

(60) 二〇、〇〇〇元

五年……………二〇〇、〇〇〇元

(100) 二〇、〇〇〇元

共計四二〇、〇〇〇元

共計九〇、〇〇〇元

第二年

一年……………一〇〇、〇〇〇元

五〇、〇〇〇元

二年……………一二〇、〇〇〇元

二〇、〇〇〇元

三年……………二〇〇、〇〇〇元

二〇、〇〇〇元

共計四二〇、〇〇〇元

共計九〇、〇〇〇元

加第一年已得之保費

一年期保單二分一或.....五〇、〇〇〇元

三年期保單三十六分之十二或.....四〇、〇〇〇元

五年期保單六十分之十二或.....四〇、〇〇〇元

合計一三〇、〇〇〇元

九〇、〇〇〇元

共計已得二二〇、〇〇〇元

第三年

一年.....一〇〇、〇〇〇元
五〇、〇〇〇元

三年.....一二〇、〇〇〇元
二〇、〇〇〇元

五年.....二〇〇、〇〇〇元
二〇、〇〇〇元

共計九〇、〇〇〇元

加第一年已得之保費

一年期保單.....

三年期保單.....(三十六分之十二)

四〇、〇〇〇元

五年期保單.....(六十分之十二)

四〇、〇〇〇元

加第二年已得之保費

一年期保單.....(十二分之六)

五〇、〇〇〇元

三年期保單.....(三十六分之十二)

四〇、〇〇〇元

五年期保單.....(六十分之十二)

四〇、〇〇〇元

共計已得保費三〇〇、〇〇〇元

由此可知第一年終，公司得有全部保費九〇、〇〇〇元，尚餘三三〇、〇〇〇元，

○元，作為後此之準備，即未得之保費；第二年終，公司亦得九〇、〇〇〇元，惟合

第一年營業所得之一三〇、〇〇〇元，共計已得二二〇、〇〇〇元，與兩年收

入保費之總數八四〇、〇〇〇元相較，尚有六二〇、〇〇〇元之準備。然於此

有一注意之點，即第二年間，所有前一年營業所得之保費，皆爲已得之保費，公司對之不生何種之責任；第四年間，所有前三年營業所得之保費，亦皆爲已得之保費，而第六年間對於以前五年之所得亦然。但公司之準備，非絕無所用者，而凡火災之損失，皆由此款支付之；故公司之有準備與否與準備之是否充足，與公司之營業，實有極大之關係。蓋保費之收入，固爲公司之所得，然公司之境況如何，猶不能即以此種保費所得之多寡以爲衡；他若公司營業之費用如何，火災之損失如何，準備投資之所得如何，以前營業結果之贏餘如何，資本之總額如何，皆與公司有密切之關係。故準備者，不過公司中普通款項之一種，而以之備保單條件現實之用而已。

第十章 火險之贏餘

火險公司之收入，一爲投保者所付之保費，二爲公司投資所得之利息；而其支出則一爲損失之賠償，二爲營業之費用，三爲對政府完納之賦稅。收入相抵有餘，則爲公司之贏餘。易詞言之，公司之贏餘，亦即公司營業利潤之謂也。公司贏餘之

效用雖多，然要之不外：（一）提供意外之損失；（二）補給公司之紅利；實則火險公司之贏餘，乃公司之資產，用以增進投保者之擔保，與壽險之贏餘，大異其趣。蓋壽險公司之損失，常多一定，厚積贏餘，並非必要；而火險則損失無定，公司贏餘愈多，公積金額愈厚，則公司之信用亦愈堅，而投保者損失之賠償，亦愈可靠也。故在歐西各國火險公司贏餘之公積，每多超出於公司資本總額以上；而壽險公司則決無此種之現象。以壽險公司贏餘之效用，充其量不過備充保費投資利息與夫死亡比率變動所生意外之用而已。至於火險，則不僅保費投資利息之變動，不能有一定之把握，即火災之發生，亦無確實之統計也。

第十一章 火險之投資

夫火險之有準備與贏餘，固已如前二章之所述矣；然公司既有準備與贏餘，自不能窖藏於公司而不用，於是火險公司之投資問題以起。歐西各國政府，對於火險公司投資之取締，與取締壽險之投資，同一規定。大概不外限制其投資證券之種類而已。惟火險公司之投資亦有與壽險公司之投資稍有不同者：一、火險中利

息之積存，不若壽險利息積存之重要，以壽險之契約年限較長，其保費之計算，全以人口死亡率與準備折現率為依歸，而火險契約之期限較短，其保費之計算，多視其危險之程度如何而定，與準備利息之高低，絕少關係也。二、壽險之損失，常有一定，而火險之損失，則無一定之計算，故為預防危險計，火險公司對於現金之保存，當較壽險公司為富足，即不自行保存，亦須存之於銀行，不然，亦須投之於易於轉動之證券，如公債等類是。換言之，即火險公司之資金，須較壽險流動之謂也。至於年來各國火險公司投資之種類，大概分：(一)不動產，(二)有價證券如公債股票等，(三)抵押放款，(四)現金，(五)經理差存，(六)房產租金，(七)其餘產業，之七種。惟近來趨勢火險公司對於有價證券之投資，實較他種之投資為多；抵押放款利息雖厚，而週轉不靈，乃為其缺點耳。據美儒哥撥鐵 (Gephart) 之調查，五火險公司中之第一公司，不動產投資四一〇、〇〇〇元，公債股票投資一八、九三九、五五〇元，抵押放款無；第二公司，不動產投資二、四五〇、〇〇〇元，公債股票投資一八、八四〇、四〇二元，抵押放款三五、五〇〇元；第三公司，不動

產投資七二八、〇〇〇元；公債股票投資二一、二三七、三四三元；抵押放款三九四、五〇〇元；第四公司，不動產投資無，公債股票投資三〇、七二四、七五五元；抵押放款五、五〇〇元；第五公司，不動產投資一四一、〇一三元；公債與股票投資一三、六九三、二三六元；抵押放款一六四、八八〇元。三項投資相較，公債股票爲最，不動產次之，而抵押放款又次之，從可知火險公司投資之趨勢，着重於有價證券之言爲不誣矣。

第十二章 火險之費用

火險之費用，最大者爲損失之賠償，其次則爲營業之費用，經理之佣金，完納之賦稅，最後爲分紅或利潤。火險公司消費與利潤之大小，與火險保費有密切之關係；論者且有謂火險保費之所以高，全由於火險公司之耗費與利潤大也。茲列表，以明一九一四年間紐約一百九十一家火險公司收支之概況：

一、總保費

五〇二、八〇八、五七六元

二、所得純保費

三一八、三四八、九二四元

三、所開純保費

三三三、六四七、〇一六元

四、所付純損失

一九二、〇九八、五六五元

五、所遇純損失

二〇〇、七二〇、七八二元

六、純費用(損失如一切之雜項)

一三五、八二三、四二二元

以百分數計之，則

純損失當純保費

百分之六十三又百分之五

所遇之純損失當所開之純保費

百分之六十又百分之十六

純費用當純保費

百分之四十二又百分之六十六

純費用當所開之純保費

百分之四十又百分之七十一

考查上表，首應注意者，即消費之一項，以火險公司之消費，具有數種之特質也。第一，火險公司之消費，一種營業之費用也。或曰一種生產之費用，不過此種生產之費用，不能如他種物品生產之費用，得能預知而已。蓋因他種生產之費用，可以預計，而其出賣之價格，至少亦能賠補其生產時之總損失；而在火險，則於出賣賠

償之時，無論如何，不能預知其最後費用之大小。火險公司承保三年期限之火險，其所收之保費，或於第一年中全數賠補淨盡，亦未可知。第二，火險之性質，有近於零買之營業，故中人之佣金，開費滋多。蓋由各地分經理至總經理，由總經理再至保險部，最後至總公司，輾轉遞進，不知費卻多少手續也。第三，火險營業之費用，變動不居，前此之經驗，不能作爲後此計算之標準。第四，火險之費用，直接引起受保者之注意，如以生產作比，則此種生產，亦直接引起消費者之注意，以保險本身乃一完成之出品也。

第一節 用費之分類

火險用費之分類有二：卽一爲固定之費用，二爲變動之費用是也。前者包括薪金、房租、設備等而言，後者包括佣金與租稅而言。固定之費用，不以營業之增加而增加，換言之，卽固定用費之性質，能使火險之營業，屬於報酬漸增法則支配之下也。但若營業之範圍，果屬擴充，則其餘之費用，亦自不得不隨之而加增，不過其加增之程度，非正比於營業加增之數額而已。按照下表之統計，則營業費用與佣金，

皆有逐漸增加之趨勢；雖前數年之情形，變遷不多，而後數年之情形，則已較前大不相同矣。變動費用如佣金之自百分之一一·三二加至百分之二二·〇五，無論矣；即固定之費用，亦自百分之三一·〇六加至百分之三九·七五。固定費用之加增百分數爲八·六九，而變動費用之加增百分數爲一〇·七三；後者將近一倍，或曰百分之五十，而前者則近百分之二六矣。茲再述自一千八百六十年來世界各火險公司各種用費之比率，以明其究竟焉。計自一千八百六十年至一千八百七十年間，火險公司一百四十六家火災之損失，當保費百元之五八·〇二元，公司之費用，當保費百元之三一·〇六元，經理佣金當保費百元之一一·三二元；一千八百七十一年至一千八百八十年間，火險公司一百七十七家火災之損失，當保費百元之五八·六〇元，所收保費當危險損失百元之九四三二元，公司用費當保費百元之三三·一六元，經理佣金當保費百元之一四·八九元；一千八百八十一年至一千八百九十年間，火險公司一百五十二家火災損失，當保費百元之五八·九七元，所收保費當危險損失百元之九八八〇元，公司用

費當保費百元之三五·一六元，經理佣金當保費百元之一七·八九元；一千八百九十一年至一千九百年間，火險公司一百四十家火災損失，當保費百元之六〇·〇四元，所收保費當危險損失百元之一·〇三一三元，公司用費當保費百元之三六·六九元，經理佣金當保費百元之一九·二五元；一千九百〇一年間，火險公司一百四十六家火災損失，當保費百元之五九·一〇元，所收保費當危險損失百元之一·〇六〇五元，公司用費當保費百元之二七·四五元，經理佣金當保費百元之二〇·七六元；一九〇二年間，火險公司一百四十五家火災損失，當保費百元之五二·四八元，所收保費當危險損失百元之一·一五一八元，公司用費當保費百元之三五·七三元，經理佣金當保費百分之二〇·二八元；一千九百零三年間，火險公司一百四十七家火災損失，當保費百元之四八·六一元，所收保費當危險損失百元之一·一八七四元，公司用費當保費百元之三六·八九元，經理佣金當保費百元之二一·三一元；一千九百零四年間，火險公司一百四十四家火災損失，當保費百元之六一·七八元，所收保費當危險損失百

元之一·一六一三元，公司費用當保費百元之三六·九三元，經理佣金當保費百元之二一·二二元；一千九百零五年間，火險公司一百五十八家火災損失，當保費百元之四七·八九元，所收保費當危險損失百元之一·一六七九元，公司費用當保費百元之三六·九二元，經理佣金當保費百元之二一·四五元；一千九百零六年間，火險公司一百五十六家火災損失，當保費百元之九六·八〇元，所收保費當危險損失百元之一·一四六九元，公司費用當保費百元之三八·八五元，經理佣金當保費百元之二一·四五元；一千九百零七年間，火險公司一百六十九家火災損失，當保費百元之四六·四二元，所收保費當危險損失百元之一·一六九七元，公司費用當保費百元之三八·一六元，經理佣金當保費百元之二一·二二元；一千九百零八年間，火險公司一百六十二家火災損失，當保費百元之五四·八四元，所收保費當危險損失百元之一·一四四四元，經理佣金當保費百元之二一·八九元；一千九百零九年間，火險公司一百六十三家火災損失，當保費百元之四八·一二元，所收保費當危險損失百元之一·一二二

三元，公司用費當保費百元之三八·五〇元，經理佣金當保費百元之二一·五〇元；一千九百十年間，火險公司一百七十五家火災損失當保費百元之四九·七四元，所收保費當危險損失百元之一·〇八二二元，公司用費當保費之三九·一六元，經理佣金當保費百元之二一·六一元；一千九百十一年間，火險公司一百八十家火災損失當保費百元之五三·九三元，所收保費當危險損失百元之一·〇五九四元，公司用費當保費百元之三九·七五元，經理佣金當保費百元之二二·〇五元；共計自一千八百六十年至一千九百十一年間火災損失當保費百元之五七·八五元，所收保費當危險損失百元之一·〇六三五元，公司用費當保費百元之三六·四二元，經理佣金當保費百元之一九·一一元。統觀上述，火險損失各年變動無常，而佣金與用費則有漸增之趨勢焉。

第二節 用費之節減

火險用費之大小，與火險之保費，有密切之關係；即用費大，保費高，用費小，保費小也。然則用費果將如何減少耶？其法有四：一曰減少火災之損失，二曰減少固定

之費用，三曰減少經理之佣金，四曰減少國家之課稅。然減少火災之損失，在於公私之合作，因所謂建築問題，防火問題，火災責任問題，超過保險問題等等皆與此點有密切之關係也。其次則固定費用之減少，乃在公司之合作，即凡關於各公司共同之工作如調查定費、估計等類，皆可由公司聯合辦理藉省費用也。至於佣金一項，則各公司果能合作，結果亦能減少競爭，競爭減少，則佣金自低矣。至若第四一項，即所謂減少國家之賦稅，則似較上述之三者為難，蓋各國稅則互異，保險設備情形不同，而所收之租稅，亦未能相同也。大概國家征收此項賦稅，其目的全在維持保險局、消防局、消防隊，以及其他特種之用途。然設備周則用費大，用費大則征稅重，國家固未便輕於減稅而增火災之危險也。據一千九百十四年之統計，紐約一百九十一家之火險公司所納之租稅，九、一二〇、五〇八元，而不動產之課稅尚不在內。如以此數與所有保費相較，約當百分之二·七三；與除損失後之純保費相較，約當百分之六·四六，從可知租稅關係之重大矣。

火險組織之種類，簡言之有四種：即（一）股份公司（stock company），（二）互保公司（mutual company），（三）魯意（Lloyd），（四）聯保團（inter-insurance organizations），是已。茲分述其崖略於次：

一 互保公司

互保公司又可細分為三類：甲、屬於地方，乙、屬於一般，丙、屬於工廠。

（甲）地方互保公司（local mutuals） 一地方之農民或市民，相約組織公司，聯合互保財產者，謂之地方互保公司。地方互保公司之成立，必須按照法律規定之條件。雖各國管理此種公司之法律，各有不同，而對於其營業之範圍，所保財產之種類，以及開業前保險資額等之限制，則各國莫不相同也。公司中之負完全責任者，多為委員會或董事會。而書記之職務，則為保單之簽發，保金之收付。此類人員係公司同人推選，多為義務性質，但亦有領受微薪者。受保人須經委員會審查許可，先繳現金若干，票據一紙。公司執此票據，遇必要時，可以要求加繳現金。誠以此種公司係合作性質，負賠償責任與受賠償權利者皆係公司之受保人故也。受

保人對於公司債務，或負完全責任，或負有限責任，當依公司章程或契約而定。普通多按其所保財產之價值比例定之。此種公司範圍既小，受保者又皆係親鄰知交，所以欺騙之事，可以減少，防範愈見周密，此其優點一也；且公司人員既係義務性質，又無經理機關之費用，所以保險費用極其輕鬆，此其優點又一也。惜乎範圍太小，不幸而遇大火，則受保者所負之責任，往往超過於公司之所需；因之，受保者非趨起不前，即廢然引退，而公司恆因是而倒閉，此其最著之缺點也。

(乙) 普通互保公司 (general mutuals) 普通互保公司之性質，與地方互保公司之性質，大致相似；惟其營業範圍較爲闊大耳。範圍既大，損失之分配自易，而災患之機，平均亦少。但大範圍之經營，必須設經理機關以廣招徠，有特別人員以司其事，故其保險費用亦較地方互保公司爲大。受保人既不能減省其保費，且須負擔公司賠償損失之責任，則公司營業之不易發達，自不待言矣。

(丙) 工廠互保公司 (factory mutuals) 工廠互保公司，係各工廠聯合互保財產之組織，其性質無異於地方之互保公司，亦由受保者分負公司賠償損失之

責任者也。惟其注重者非賠款而防患，故對工廠之房屋、設備等皆有一定之限制，且有精良防火器具之防護，損失既少，費用亦省，此其長處也。惜乎範圍狹小，負責綦重，災患偶臨，即足以制公司之死命耳。

二 魯意會 (Lloyd's)

魯意會者，私人結合而營保險之組織也。魯意會本身無法人之資格；股東負無限之責任，即不然，亦須負一定比例之責任。其所以以魯意會名者，因初時經營此業之人，都以英國魯意咖啡館爲會聚之所在也。（參見水險之沿革。）然私人信用，究不甚大，所有財產，亦屬有限；倘其損失過多，則保金即有不能賠償之虞。故各國法律對於此項保險，多加取締，而在美國，則各州之中，直有不准營業也。

三 聯保團

由私人結合，互相保險，各負無限或一定比例之責任者，聯保團之謂也。言其性質，則介於互保公司與魯意會之間，蓋由一人而兼承保人與受保人之一點而觀，則近於互保公司；而就其個人直接負擔損失賠償之責任，則又似魯意會。業此

業者，多爲商人。彼此危險相當，而所保財產，亦皆安多危少。至其所以採此辦法者，則欲節省保險之費用故也。

四 股份公司

火險業中之股份公司，由其性質而論，則完全與他種之股份公司不同。惟因其營業之性質，有關於社會之全體，故各國立法對於此種股份之公司，均有特別之限制。至其組織，則可分爲三部：（一）董事部，總理及副理等屬之；（二）管理部，總公司及分公司之人員屬之；（三）營業部，各種代理人屬之。董事部管理公司財政，監督各部進行，而各部之事，則屬諸專門人才之手，蓋火險事業必須有專門學識及實際經驗之人爲之經營也。管理部類皆分科，其分科之多少，則各公司並不一律，但如稽核、賠償、停保、再保、統計、圖表等科，則各公司莫不劃分，而其中尤以稽核一科爲最要。經理人簽發保險單以後，必須報告總公司，由稽核科審查其契約之條款，保費之數額，與夫危險之大小。倘有不合，則此單即可取消或修改。其他各科，不過助理稽核科而從事審查耳。營業部非盡在公司以內，乃爲各種經理人組織而

成。經理人可別爲三類：一曰地方經理人，二曰特別經理人，三曰普通經理人。普通經理人卽爲公司在外埠分設之機關；其目的在推廣營業，藉謀其他經理人與受保者間之聯絡。特別經理人則由公司派赴各地，視察營業狀況，與地方經理人接洽一切，總其所得，報告於公司。故特別經理人之地位，實居於公司與地方代理人之間，而爲二者之樞機。此種經理人亦常代表公司，簽發保單，收取保費，處理賠償，鑒定保資，關係於公司者甚大。地方經理人乃各種經理人中之最要者。公司營業之大小，危險之輕重，甚至公司之成敗，莫不操之於彼輩之手。此種人員，散處各地，代表各公司經營火險；一人代表之公司，常多至十餘家。然其所以代表多數公司者，蓋亦有故：一則因有時介紹生意太多，非單一公司所能受，必須有他公司以爲分配之地；二則火險公司增多，充分經驗之經理人難以卽得，而新進者又不敢冒昧信託，公司祇得借重此輩之經理。但因一人經理多數之公司，衝突之事，在所不免耳。此外又有一種所謂經紀人，卽俗所稱爲掮客者是也。此種經紀人係獨立之營業，並非由於公司之指定，故法律上常規定經紀人爲受保者之代表，而不與代

表公司之各種經理人等量齊觀也。

五 互保公司與股份公司之比較

火險組織，雖如上述大分之爲四種，小分之爲七種；然最要者厥維股份與互保。論者有謂股份與互保兩者競爭不已，性質似係相反；實則二者各有其效，不但能同時發展，且能互相輔助者也。股份公司能轉移危險，不使受保者於保費外，再負其他之責任；而互保公司則不能，以受保於互保公司者，並不能免損失之責任，祇能將損失輕減耳。然互保公司，範圍狹小，受保者與公司彼此明瞭，無欺騙之虞，無詐僞之弊；而股份公司則營業廣大，且多操權於經理人之手，此又不若互保公司者也。股份公司承保極多，卽有損失，以其廣大之營業支配之，亦甚易易，此又互保公司之所不能及者。然互保公司本合作精神，無諸種費用，其費常輕；若股份公司，則多以營利爲目的，有種種之耗費，致使保費過高，有非常人所能負擔者。互保公司必需同人有真正合作之精神，始能發展，否則既無贏利以動其心，則經營卽不能如股份公司之完美；然股份公司則又太重營利，不顧公益，此又股份公司不及互保者也。總之，二者各有其利弊，亦各有其特效，當同時並存而不可偏廢者也。

第四編 法律

保險者，救難也。保險制度之良窳，不但關係於當事者之休戚，而且關係於社會之安寧。故國家對於保險之經營，應有一種之限制。保險法之制定，即國家對於保險事業監督之表示也。是則保險之法規，不僅含有私法之性質，而且帶有公法之彩色。近世歐西各國如英、美、法諸國，對於保險事業，均採監督主義，將保險事業規定於私法之中，形成商法典，即為保險私法之證。他若日本，則不獨特別頒布保險業法，而且設立特別之官署，以為該業之監督。是即為保險公法之證也。

第一章 保險法之起源

保險法之起源，其詳不可得而知矣；然學者則皆以意大利為法源之地，十二世紀為發生之時。夷考一千一百八十二年間，法國放逐猶太民族之時，猶太人之被放逐而移居於意大利者，對於其財產之運送，皆行保險之方法，是為意大利保險事業勃興之嚆矢，亦為海上保險之濫觴，即今之所謂互保組織者是也。至十八世

紀初期，營利組織成立，保險事業，遂益發達，火災保險，人壽保險，以及其他特種之保險，皆相繼而起，寔成今日之局。故依保險業之發生而推論保險法之制定，自當肇始於意大利也。日本之保險法規，則始於明治二十三年間，即日舊商法第一編第十一章保險通則及第二編第八章海上保險之規定是。嗣後更於三十二年三月一日修正，規定新商法第三編第十章保險通則及第五編第五章海上保險。至三十三年三月，則更發布保險業法，以爲保險之單行法；自此以後，零星頒布之細則，亦復不少。至於吾國，則所有法律，多未曾正式頒布，遑論保險之法哉！

第二章 物險契約之性質

保險之爲契約，爲理至明，不待煩言而解。然由一般法理而論，保險契約，亦有種種之特性：(甲)保險契約者，一種固有之契約也。自來學者具體解釋保險之契約，或以爲買賣，或以爲組合，或以爲委任；然皆不能得其真。羅馬法以爲此種契約，乃一種特別固有之契約，既非純爲買賣，又非純爲組合，亦非純爲委任，實一無名之契約。此說爲現今一般學者所公認，而其實亦較上述諸說爲妥也。(乙)保險契約

者，諾成契約也。蓋保險契約，由於當事者之合意而成。意思既合，效力自生，故保險單據之作成，並非保險契約成立之要素，不過藉保險單據爲保險契約之一種證明而已。保險契約之成立，實在保險單據未作以前也。（丙）保險契約者，雙務契約也。蓋保險契約成立以後，當事者之一方，或曰保險者，負有損害賠償之義務；而他方，或曰被保險者，亦負有保費繳納之義務。以當事人之雙方皆負一種之義務，故曰雙務之契約。（丁）保險契約者，射倖契約也。凡當事者以損益不可預測之事項而立約，則其契約，皆爲射倖之契約；以保險契約之當事者，不能預知其一定事故之發生，以及其發生之遲速與利益之損失爲如何也。惟其契約之性質，有近於射倖，故論者常有以保險與賭博契約相混視。而其實則一基於共濟之精神，而以損害賠償爲目的；一僅知射倖之利益，而不顧他人之損害。法理差違頗甚，安可一概而論。（戊）保險契約者，善意之契約也。以保險出於共濟之旨趣，故當事者之締結契約，當以誠實無僞爲必要；學者因名之爲善意之契約。且保險之性質，基於善意，而其善意之程度，又較他種之契約爲大，因之又有名之爲最大善意之契約焉。例

如損害保險契約締結之時，投保者對於保險之目的，如有虛偽不實之開陳，是謂誠意之欠缺，其契約即屬無效是也。(己)保險契約者，商事契約也。商事契約者，其契約帶有商行爲性質之謂也。損害保險契約，不特保險之經營者爲商行爲，即投保者有屬於商行爲。例如投保者更受他人之委託，轉爲保險，藉以營業，即爲附屬之商行爲也。

第三章 物險契約之要素

一 被保險之利益

物險，亦曰損害保險，凡以財物上之危險爲目的而行保險之契約，不問其性質爲水火，其地方爲陸爲海，一皆包括於其中。然所以名之爲財物之保險，而不稱之曰損害之保險者，以其易別於人壽之保險也。財物保險之契約，其內容爲損害之賠償，而賠償損害，須以一定之利益爲前提；故被保險之利益，實爲財物保險契約第一之要素也。茲析述如左：

(甲)被保險利益之特質 被保險利益之特質有四：(一)曰被保險利益者，一

個利益也。法律不曰被保險物而曰被保險利益，不曰保險目的物，而曰保險之目的，蓋因保險不直接以物爲目的，而以一定之利益爲目的故也。例如債權者以保全債權清償爲目的，而締結保險之契約，則其所受之債權清償，亦被保險之利益也。且被保險之利益，每爲自己物上之利益，兼爲他人物上之利益。例如賃借人，從賃借契約之規定，對於他人之物產，歸自己之保管，而以之投保物險，是即以他人物上之利益，爲自己物上之利益也。(一)曰被保險利益者，得以金錢計算之利益也。被保險之利益，須爲財產上之利益，且爲可以金錢計算之利益。英、美、日、法諸國之法例，皆同此規定。(二)曰被保險利益以締結契約時爲必要。觀於無利益即無保險之格言，可見契約成立之時，以被保險利益存在爲必要。然亦有以將來之利益，成立保險契約者。例如以他日應受之贈與，預於未受之時，締結保險契約者是也。(四)曰被保險利益須適法也。適法云者，非不法之謂也。如以法律禁止事項所生之利益爲保險，或反乎公共秩序所生之利益爲保險，則其利益，皆爲不法之利益。譬之贓物，本爲法律所禁止，保險乃法律所保護，今有人焉，以贓物爲保險之目

的，是既受法律之禁止，又受法律之保護，實不啻以子之矛攻子之盾矣。故被保險利益以適法爲必要。

(乙)被保險物品之價額 上述之被保險利益，即被保險物品之價額也。其價額或稱之曰保險價額，或稱之曰保險契約目的之價額。保險價額得當事者之同意，常於締結契約時定之。蓋保險契約，關係綦重，如於事後評定，則事實上每生困難，故其價額多於結約當時預定之。他日苟因當事者之同意，或有其他顯著之證據，足以證明其過當，均可變更其價額。此之謂定額保險。反之，則謂不定額保險。如當事者締結保險契約之時，對於保險價額，如因意見未合，不能先事評定，則在法律上別有算定之方法，即凡保險價額未經評定者，則其損害之填補，以損害地之時價算定之也。夫保險契約之當事者，對於保險價額之全部，固可訂立損害賠償之契約，即對於保險價額之一部，訂立損害賠償之契約，亦無不可也。故保險價額不必與保險金額相一致，以保險金額乃任當事者之意思，而定日後損害賠償之約數，故名之曰保險金額。若保險金額超過於保險之價額，則其超過之一部爲無

效。何則？因超過之金額，本無被保險利益之存在，實與一種賭博之契約無異。由理論上而言，此種契約，自當完全無效；但各國法律常因便宜起見，多以超過部分爲無效，藉杜全部無效之弊害，因之學者常名此超過部分之保險爲超過保險焉。此外更有以一個被保險之利益，締結數個保險之契約者，此之謂重複保險。日法於重複保險，且區別爲同時締結之契約，與異時締結之契約，以定其損害賠償之方法。至其方法如何，容後再述。

二 財物之危險

(甲)危險之性質 危險之性質，由一般法律之解釋，有種種之意義；然於保險法上言之，則僅指個人之財產因一定事故而生之損害，或未發生損害而有恐懼之念是也。茲分析述之：(一)危險之發生，須不確定。蓋事故之發生，如可確定，則無恐懼之可言；無恐懼即無危險可保。故危險之事故，其發生以不確定爲要素。(二)危險之發生，要爲偶然。偶然者謂事故之發生，在於吾人意料之外。故凡危險之發生於自動者，悉在排除之例。(三)危險之發生，要非多數者同時遭遇之事故。保險

根本之觀念，卽以多數人分擔少數人之損失，減少危難爲目的，非欲多數人遭遇危險。故不得以大多數之遭遇事故，締結保險契約。例如洪水之災，受害者不止一人，若以洪水之危險，締結保險之契約，卽與根本之觀念相違矣。(四)危險之程度，得以統計測定爲必要。保費之給付，須照危險發生之事故而計算；否則，卽不能定。例如海上保險，渺無涯岸，而或以社會之經驗，或以航路之比較，確立一定之標準，以測危險之量數。非然者，保費之數額，卽不能定矣。(五)危險之範圍不可無一定。危險者，保險者之責任也。危險苟無範圍，則責任茫茫無界限；故當事者締結契約之時，諸凡危險之性質及種類，皆當明定於契約之中。苟非其類，則保險者卽不任責。此之謂危險之範圍。至其範圍如何，則任當事者自由指定；當事者或以特定之事故立約；或併多數之事故立約；或任習慣指定範圍立約，均無不可。譬之海上保險，當事者固可單獨指定船舶沉沒爲保險之目的，卽指定沉沒而更加之以觸礁，亦無不可也。(六)危險要適法。被保險之利益須適法固矣，卽其危險之發生，亦當適法也。何謂危險之不法？譬如國家頒布特別法令，以禁止特別行爲之時，而偏因此

行爲致生危險，此卽危險不法之謂。如以船舶保險而運送戰時違禁品之類是也。

(乙) 保險之期間 載明於保險契約之時期，卽爲保險之期間；亦卽保險者當事故發生，任損害賠償之責之一定時期之謂也。保險期間之長短，與危險之性質，頗有密切之關係。例如五穀之水風災害，則其保險之期間，當以種植爲始期，以刈入時爲終期之類是也。惟其一般之期間，無一定之限制，一任當事者之意思而定。或以時日爲標準，或以行爲爲標準，均無不可也。由一般而論，保險期間之開始，卽保險者責任之開始；保險期間之終了，卽保險者責任之終了。然由特例以言，則保險期間之開始，不必與締結契約同時開始，卽當事者於締結契約以後，再定保險開始期間，亦無不可也。

三 保險之費用

保險之費用者，乃保險者引受危險從而獲得之報酬，卽所謂危險之代價是也。然而保險非買賣，其代價本不必如買賣之代價，必限於金錢之一種；其以金錢爲報酬者，特因一般之習慣然耳。茲分述其特點於次：

(甲)保險以危難爲目的，若明知危險不發生時，保險者即無收受保費之權利。
(乙)保費不必定與危險之程度相當。夫危險大則保費多，固理之應然。然保費亦不必定與危險相當，其相當與否，一任當事者之意思而定。保費即不相當，法律亦不認爲無效。

四 保險契約之當事者

論保險契約之當事者，應有二問題：即一、何謂當事者？二、何人可爲當事者。析述如左：

(甲)當事者 此種保險契約之當事者，一方即爲相約賠償者，亦即前說所謂保險者；他方即相約與以報酬者，亦即所謂被保險者。然今日之法理，被保險者，不必定爲受損害賠償之利益者，或以被保險者以外之第三者受損害之賠償，此則謂之爲受益者。是保險契約之當事者，當爲保險者、被保險者、與受益者矣。

(乙)何人得爲當事者 簡言之，即凡有私法上之能力者，皆得爲保險契約之當事者。保險者如以保險爲營業，則爲一種商行爲。被保險者，如本爲商人，而以締

結保險爲營業，亦爲商行爲，不以締結保險爲營業，卽非商行爲。非商行爲者，則以民法上之法律裁決之；爲商行爲者，亦無特別制限，不過法律行爲之一種而已。故凡人對於法律行爲，爲民法上之有能力者，卽可爲商行爲，亦可爲保險行爲。茲更詳述如次：（一）得爲保險者。保險營業既爲商行爲之一種，則保險者之爲商人，自不待言；換言之，如非商人，卽不得爲保險者。至保險者之爲法人抑爲自然人，由理論而言，當視各國之法制而異；然就保險之特質以言，則絕對不能使自然人經營保險之事業。吾國保險業法，雖未頒行，而將來之必限於法人，法人必限以公司，公司必限以股份，當可預言。蓋保險之特性，貴在永久，欲求永久，自非股份公司不可矣。（二）得爲被保險者與受益者。法律上於被保險者，常無何等之限制；被保險者，或卽爲受益者，或非受益者，皆無不可。至受益者之範圍，則凡自然人及法人，而有被保險利益者，皆得爲之。法人中之公法人，私法人，私法人中之公益法人，財團法人，皆得爲受益者也。

第四章 物險契約之訂立

物險契約，由當事者合意而成立；故訂立契約時，並不必限定何種之形式。此蓋由於諾成契約之性質使然也。訂立保險契約，祇須被保險者（投保者），向保險者請求保險，保險者與以諾否之答復而已。請求保險之時，須用請求書；被保險者先須將一定事項，明記於請求書中，而後署名蓋印，送交保險者。此時保險者即行着手調查被保險之利益；如無不合，即行承諾。承諾意思之表示，須用保險單樣送達於投保者，而保險契約之訂立，即於此成矣。然契約之成立，雖在於保險者之承諾，而保險單據之發行，須依被保險者之請求；然實際上保險者即無被保險者之請求，亦常發行保險單。更有由當事者之合意，契約之成立，以保險單為必要者。是保險契約者，諾成契約也。保險單據者，證據證券也。證券所以指明保險契約之內容；其應記載之事項，如被保險者之利益、危險、保險金額、保險費、被保險者、並契約訂立之年月日、保險單發行地、及保險單作成之年月日等，皆須載明。至保險價額，即被保險者利益之價額，保險期間，即危險負擔之期間，亦以載入為常。又如水運以及海上各保險之種類，亦當分別記載；惟受益者之記載與否，一任當事者之意思。

爲去留，記之則爲記名式，不記則爲非記名式也。由理論而言，保險契約之成立，當事者之權利義務，卽隨之而生，如以保費及賠償而論，當事者既得權利，卽負義務是也。然而保險者之責任開始時期，與契約成立時期，亦間有不同之時。故當契約成立，而保險者之責任，尙未開始之時，被保險者卽得因他事故，解除契約之全部或一部，而已付給之保費，保險者亦當返還其全部或一部。各國法律，於此更有返還之規定，而保險者亦可扣除因締結契約所生之費用及事實上應得之利益也。

第五章 物險契約之效力

物險契約之成立，一方負有損害賠償填補之義務，他方卽負保費支付之義務，此物險契約之當然效力也。然物險契約之效力，尙不止此，從契約所生之權利義務而言，內容極爲複雜，茲分被保險者之義務，保險者之義務，與受益者之義務三項說明之：

一 被保險者之義務

被保險者之義務，以時期爲標準，可分危險繼續中之義務，與危險發生後之義

務；然以實質而言，則可分爲保費支付之義務，通知之義務與擔保之義務：

(一) 保費支付之義務 關於保費支付之義務，即保險契約者負擔支付之責任也。但被保險者如受破產之宣告，則其義務，應歸受益者所負擔。被保險者如於保費支付之義務，則依一般之慣習與法律之規定，當事者得以解除契約也。至保費之數額，則由當事者之合意而定。數額既定，則以不更爲原則；然亦不無例外焉。例如保險期間中，被保險之危險消滅，或保險之價額減少，則被保險者亦得請求保費之減少是也。他若支付之方法，時日與地方，則各國保險法上，並無特設之規定，應從當事者之意思而定。無意思表示，從商法規定，商法無規定，從商習慣法，如並習慣法而無之，則從民法以決定之。保費之支付，通常以先付爲原則，支付之地方，以保險者之本店爲原則，以支店支付爲例外。要之，上列各事，皆當從約款中之所定而決也。

(二) 通知之義務 所謂通知之義務，即通知一定事實之義務也。其應通知之事項，可分危險繼續中與危險發生後，危險繼續中云者，即保險期間內，其危險之

變更，爲被保險者所不負責任之事由也。被保險者知此事由，即應速向保險者通知之。蓋保險者之締結契約，以當時之狀態爲基礎，其狀況之變更，影響於保險者甚大，故以通知保險者爲必要，設不爲通知，則保險者從其危險變更之時，失其保險契約之效力。危險發生後云者，即被保險者因其危險之發生，知屬於保險者負擔之損害，即應從速通知保險者也。

(二) 擔保之義務 擔保義務，惟被保險者受破產宣告時有之。其內容即因保險者之請求，而提供相當之擔保是也。蓋被保險者，本負擔保險費支付之義務，若保費之全部，既已支付，即受破產之宣告，亦無所用其擔保。然若保費當未支付而受破產宣告，則必提供相當之擔保。擔保云者，其擔保無論爲人爲物，均無不可。如被保險者既受破產之宣告，又不履行此擔保之義務，則保險者即得解除其契約。

二 保險者之義務

保險者之義務，以損害賠償爲主要，其他如保費返還之義務，特定費用負擔之義務，保險單交付之義務等，皆爲附帶之義務也。

(一)損害賠償之義務 損害賠償第一之前提，以危險發生爲必要。不獨危險發生，而且其危險之發生，以不可歸咎於被保險者及受益者爲必要。故因惡意及重大過失所生之損害，保險者無損害賠償之義務。其次，則危險發生，以在保險期間內爲必要，而期間之或前或後，則可不問也。然此之所謂損害者，非因保險目的自身瑕疵所生之損害，亦非因自然消耗所生之損害，乃因危險所生之損害也。故非因危險所生之損害，保險者即不負賠償之責。然保險者若於立約之初，明知此等之事實，則事前既有負責之意思，事後即不免有賠償之義務。至因國中戰爭或其他變亂所生之損害，如非當時訂有特約，保險者不負賠償之責也。至於賠償之方法，當先調查其損害之程度；如保險之目的，全部損失，則當照保險金額，全數賠償；否則，照所損之程度，酌量賠償可也。由一般而言，保險者賠償損害之性質，似極簡單，然因特種法律之關係，亦頗有足述者：(一)保險之目的全部滅失時，保險之目的，即使全部滅失，而其殘存之一部，亦實有若干之利益在。例如以家屋爲保險之目的，遽然被火所燒，則所謂保險目的之全部，此時皆爲滅失矣。然其實則凡燒

殘之材木金屬以及其他有價之物件，亦未必絕無存在。從理論而言此種殘存一部之利益，如從保險金額扣除之，再以所餘部份定其損害賠償之金額，似無不可；然而從事實而言，此種計算，既費時日，又耗費用，且又未必適合當事者之意思。故法律常以保險者支付保險金額之全部，而其餘所存一切之利益，即皆歸保險者之所有。(二)因第三者之行爲而生損害時，危險之發生，如由於天然，自無問題。然若由於人事，則其加害之行爲，究爲當事者之過失，抑爲當事者之故意，自不可不加以注意。如其加害之行爲，乃係故意之行爲，則加害者即不能不負不法行爲之責任。此時受益者除對於保險者得請求賠償外，而對於加害之第三者，亦可因不法行爲而請求其賠償。然而雙方行使，在受益者未免有不當利得之嫌，故法律於此，常任受益者自擇，選定一方以請求之。

(二)保費返還之義務 保費以不得變更爲原則；然亦有例外，即保險期間中，危險消滅，或保險目的之價額減少，而被保險者，得據此理由以請求減額是也。當此之時，如保費尙未付清，即可雙方重議減額，本無問題之發生。設保費業經全部

付訖，則保險者對於全部所受之保費，未免不當利得。立法者有鑒於此，常特設保費返還之規定，凡在保險期間中，保險者所負擔之危險，天然消滅，或保險之目的價額減少，則保險者當折合其應得之費用，而返還其一部或全部之保費。

(三)費用負擔之義務 費用負擔之義務，當分損害發生之前後而論之：(一)損害發生以前之費用，即被保險者因防止損害而生之費用。因防止損害，所以減輕保險者之負擔也；故法律常定此種費用，應歸保險者負擔；然被保險者如因此而支出無益之費用，則不得責之於保險者。故各國之商法，對於保險者負擔之費用，設有特別之標準，以防損害之必要，奏效與否不問也。(二)損害發生以後之費用，即計算損害數額之費用是也。蓋保險者既應負擔損害賠償之義務，即應負擔損害計算費用之義務，但亦應以必要之費用為限。

(四)保險單交付之義務 被保險者如因契約成立，要求交付保險單據以為證，則保險者即應負交付之義務。此猶就要求即交而言也。此外猶有一種之法例，則規定一面訂約，一面即須交付保單者。日本法例，前者之例，美國法例，後者之例；

一爲相對主義，一爲絕對主義也。

(五) 擔保者之義務 保險者擔保之義務，與被保險者擔保之義務相對；卽一爲保費之擔保，一爲保金之擔保也。詳言之，卽保險者如受破產宣告，被保險者得請求保險者供託一種相當之擔保是也。然因被保險者得對於保險者請求擔保，法律上爲保險者計，特設一便宜之規定，凡保險者受破產之宣告後，亦得向被保險者請求契約之解除也。

三 受益者之義務

受益者云者，不問其爲被保險者抑爲被保險者以外之第三者，凡受保險損害賠償之利益者皆是。至其義務，則亦得分爲保全之義務，通知之義務，與保費支付之義務。

(一) 保全之義務 保全義務云者，卽不使被保險利益，發生損害增加之謂。蓋受益者對於被保險之利益，較保險者之地位爲近，損害易於防止。且受益者對於被保險之利益，亦理宜注意而不可忽者也。至於保全之義務，則當分積極與消極

兩方面論。從消極方面而言，則受益者不得有促進損害發生增長之事，故因被保險者及受益者之惡意，或重大之過失，而生之損害，保險即無損害賠償之義務。從積極方面而言，凡可以防止損害發生增長之方法，當努力為之；至關於損害防止所生之費用，乃保險者間接之損害，當歸保險者所負擔。此點已於前節言之，今不再述矣。

(二)通知之義務 通知之義務，不獨被保險者負之，即受益者同時亦須負擔此種之義務也。故凡受益者知有事實發生，即當從速通知保險者；但被保險者與受益者二人中，有一人已盡此通知之義務，而他一人之義務，即可因之而消滅，兩者固不必同時履行也。

(三)保費支付之義務 使受益者與被保險者而非為一人也，則被保險者受破產之宣告時，受益者因保險者之請求，以代被保險者支付保費為必要。此即為受益者保費支付之義務。蓋被保險者既受破產之宣告，保險者因此原可以解除契約，特以解除之結果，影響及於受益者之利益，故法律以保全保險者及被保險

者雙方之利益爲目的，而使受益者負此保費支付之義務。是則保險者如因被保險者受有破產之宣告，或對於被保險者解除契約，或對於受益者請求保費之支付，均無不可。而受益者亦無論何時，如願拋棄契約上之利益，即可免此支付之義務。惟被保險者如已支付保費之全部，即無此種支付之義務；即不然，如已提供相當之擔保，受益者亦得免此支付之義務。

第六章 物險契約之無效

契約之無效云者，契約不能成立之謂也。茲分無效之原因與效果論之如次：

(一) 契約無效之原因 保險契約，原屬契約之一種，凡關於普通契約無效之原因，其得適用於物險之契約，自不待言。茲述商法中之其他特別原因於次：(一) 告知義務之違反。告知義務者，即保險契約締結之時，被保險者對於保險者所負告知關於被保險利益之狀況也。蓋物險契約，乃因偶然之事故，而發生損害賠償之責任；故保險者常有危殆狀態之存在。但保險者之締結契約，關於被保險利益危殆之程度，惟被保險者之陳述是信；是被保險者之陳述，不啻爲保險契約之基

礎，苟違反此義務，則不問其爲默秘，爲虛陳，法律皆認爲無效。至於違反告知義務之程度如何，始得作爲解除契約之原因，各國法例，以及法家之學說，各不相同，未可一概論也。(一)保險金額超過於保險目的之價額時。所謂保險金額超過於保險目的之價額者，卽被保險之利益欠缺之謂也。依損害賠償之性質，此種契約，當然無效；然法律上爲便宜計，但於其超過之部分，作爲無效耳。(二)締結保險契約之時，保險者、被保險者、或受益者之一人或數人，已預知其事故不發生，或既發生而相與結約時。此種契約，當然無效；蓋保險以不定之事故爲基礎，若乘當事者之不明而相害，則其契約之不能有效，自不待言矣。(四)被保險者未受他人之委任，而擅爲結約，且不以之告知保險者。此種契約，亦當然無效。

(二)保險契約無效之效果 無效之法律行爲，對於當事者之給付，民法上視爲不當利得，一方當負返還之責任；故保險契約者所付之保費，亦因保險契約之無效，保險者同時負返還之責。然法律於此通則外，另有特別之規定；卽保險契約，其全部或一部無效之原因，發生於被保險者或受益者之善意及重大過失時，則

對於保險者得請求保費全部或一部之返還也。

第七章 物險契約之終了

契約終了云者，即已成立之契約，一旦消滅其效力之謂也。至其終了之原因，則有因當事者之合意而終了；亦有因一方表示意思，行使其解除權而終了；更有因契約之本質，而自然終了者。前二者之原因爲主觀之原因，後者之原因爲客觀之原因。除因當事者之合意而終了者之爲契約終了之通則，無說明之必要外，略述其他之原因如左：

一 客觀之終了原因

保險契約之性質，當然含有終了之原因；故法律於此，特設失效之規定：

(甲) 保險契約失效之原因 保險契約失效之原因有三：即(一)保險期間之經過，(二)被保險利益之消滅，(三)危險之變更、增加及消滅。夫危險爲保險契約之要素，危險消滅，則保險契約失效，自不待言。至其變更或增加，則不可不加研究焉；一、危險之變更增加，要可歸被保險者及受益者之事由，且其變更或增加，要有

極顯著之外象。二、危險之變更增加，或因讓渡保險目的而發生，而其外象亦極顯著。三、危險之變更增加，其發生之事由，雖不能歸被保險者及受益者負責；但被保險者及受益者如未盡通知之義務，則保險之契約，亦得取銷。蓋契約締結之效力，被保險者與受益者皆負有通知之義務；如被保險者與受益者已知危險之變更或增加，則當從速通知於保險者。否則，保險者即得取銷其契約，惟保險者此時須向被保險者或受益者表示解除之意思耳。

(乙) 保險契約失效之效果 保險契約失效，則凡契約所有一切之法律關係，皆從而消滅。

二 主觀之終了原因

主觀終了之原因，須以當事者之意思為基礎；即當事者因一定之意思表示而消滅其契約是也。易詞言之，即當事者行使其解除權，而保險契約因之終了是也。茲分述其解除之原因與效果：

(甲) 保險契約解除之原因 保險契約解除主觀之原因，從法律之規定，常得

有三：一、當事者之破產，爲契約解除之原因。然當事者之破產，須分保險者與被保險者之破產而言。保險者破產之時，被保險者即得解除保險之契約。然使商法規定保險者能提供一種相當之擔保，契約可以存續，則破產亦不能爲解約之原因。二、危險之變更增加，亦爲解除契約之原因。保險期間內之危險變更，雖非因保險者被保險者及受益者而發生；然若被保險者及受益者既知危險變更而增加之事實，不速通知保險者，則保險者即可因此而解除契約。如保險者過時已久，而仍不行使其解約權，則法律認保險者爲承諾，不得再主契約之解除矣。三、保險責任未曾開始以前，被保險者得任意解除契約。蓋保險者既未負擔危險，縱使被保險者實行解約，實際上保險者亦無何等之損失。故法律常定保險者責任尙未開始以前，被保險者得任意解除契約之全部或一部。

(乙) 保險契約解除之結果 契約解除，依民法規定，當事者之一方，行使其解除權之時，各當事者應負恢復對方原狀之義務。是則契約解除之效果，即使當事者間，各負返還之義務是也。

第八章 重保險與再保險

一 重保險

對於同一之目的，締結二個以上之保險契約，即保險學上所謂重保險者是也。重保險之有效與否，當以保險金額之總額與保險價額相比較，如金額超過價額，即無被保險利益之存在，依照一般之法制，皆認適用超過保險之規定，其超過之部份，應作為無效。以故多數之學說，皆謂超過保險為重保險構成之要素，必保險金額之總額，超過保險之價額，始得謂為重保險。非然者，如其保險之價額，本未超過被保險之利益，則其保險之利益，本屬存在，當然可以別結契約；其締結多數之契約，亦不過為一部保險之集合而已，又安能加以無效之制裁哉！夫重保險之保險金額超過於價額時，其超過之部份，保險契約認為無效，其畧已如前述。然各個保險契約，其在保險價額之範圍以內，孰為有效，孰為無效，影響於保險者損害賠償之問題甚大，更不得不有一言以明之。茲依一般立法上之見解，分段論列如次：

(甲)同時締結之重保險 以同一之目的，同時締結數個保險之契約，則各保

險者之負擔額，應從各人之保險金額平均分配之。凡以同一之目的，締結數個保險之契約，如其保險金額之總額，超過保險之價額，則其超過之部分，視爲無效，是則同時締結之契約，皆立於同等之地位，自當予以同等之效果，此時自不妨各以其保險金額與保險價額相折合，而分配其無效之部分。例如投有火災保險之家屋，值一萬元之價額，而以一之締結二個保險之契約，其一保險金額八千元，其一保險金額五千元。後果被火，將屋燒燬，則保險者之損害賠償，其計算之方法，即應先將二個保險金額合併計算。是則其總額爲一萬三千元，較保險價額超過三千元，此三千元依照超過保險之原則，即應認爲無效。換言之，即賠償一萬元爲已足。然後將此一萬元，照重保險之規定，分爲十三分；保八千元者應負十三分之八，保五千元者應負十三分之五是也。然保險契約之締結，是否係同時，實爲事實之問題，標準頗不易定。然立法者爲便宜計，祇要其保險之日期相同，即推定其爲同時締結矣。然此不過爲一種單純之推定，如有反證，亦不難於打破也。

(乙) 異時締結之重保險 以同一之目的，異時締結數個之保約，如有危險發

生，則前之保險者，應先賠償其負擔額之全部，賠償不足，然後方歸後之保險者所負擔；因前約之締結，與後約之締結，毫無關係，故不受何種之拘束，其保險金額之全部，皆當視為有效也。至於後者之契約，則因有前約之關係，故僅對於不足之部分，盡賠償之責。例如價值一萬元之家屋，訂結二個火險之契約，一個之保險金額八千元，一個之保險金額五千元，如其結約之時期，八千元之保約在前，五千元之保約在後，則家屋失火，八千元之保險者當先行賠償八千元，而五千元之保險者，祇須賠償二千元足矣。如被保險者於締結與保險價額相當之金額後，又與他保險者訂立契約，則後者之保險金額，不問其大小如何，概歸無效。是蓋所以防止被保險者或受益者得兩重之利益，使保險之性質，不與賭博相若也。

二 再保險

以同一之目的，與數個之保險者，締結保險之契約，而受益者於其財產上之利益，反無確實之保障，此重保險之謂也。然此外更有所謂再保險者，即保險者對於其所引受之保險，因欲免除或減輕其責任，轉與他人締結一種保險之契約者是

也。論者有謂此種保險契約，無保險利益之可言，法律應加禁止。然不知從危險之發生而論，此種契約固有賠償之責任，即從其危險不發生而言，亦未始無一定利益之保存。此被保存之利益，即為被保險之利益。故從理論上言，再保險實無不法之可言。即退一步而言其實際，保險者既負賠償責任，有時預算恐慌，而轉以負擔之賠償責任，分配於其他之保險者，亦為情理之所許。故今之學者皆認此種保險為有保險利益之可言也。但再保險契約之訂立，須以原保險之契約為前提，再保險與原保險之關係，刻不容離，原保險終了，則再保險亦終了，原保險無效，則再保險亦無效，惟其契約，則各自分離，不相關涉耳。