

魏文翰著

海上保險學

錢永銘題



自序

著者於民國二十二年應上海市保險業同業公會之要求，曾著「海上保險法要論」一書，在上海刊行，惟內容簡略。處此抗戰後方，保險書籍奇缺，即是項簡略之書籍，亦不可得，故復著成本書，以應需要。內容較前者詳明，共分十六章又五附件，對於第七章保險契約之解釋，尤力求詳盡。

後方保險學方面之參考書籍甚少，所有國立商船專科學校，民生實業公司，中央信託局產物保險處書籍，均能盡量供給，由著者使用，甚為感激。又本書之核對索引各種工作，由張宗植君惠助不倦，併此誌謝。

一九四三年十月二十日書於重慶。



3 2285 6497 1

海上保險學

海上保險學目次

自序

第一章 發達史

第一節 海上保險之起源	一
第二節 英國勞依茲保險團	二
第三節 英國其他保險團體	四
第四節 我國各保險公司	四
第五節 海上保險法規	五
第二章 保險人與被保險人	
第一節 保險人	六
第二節 被保險人	八
第三節 經紀人	八
第四節 保險方式	九

第三章 保險標的物

第一節 標的物之分類

第一目 產物類

第二目 收益類

第二目 責任類

第四章 保險利益

第一節 賭博契約

第二節 各種標的物之保險利益

第三節 享有保險利益之被保險人

第四節 保險利益必須存在之時間

第五節 複保險

第五章 保險價額

第一節 保險價額之基本規定

一一一

一一五

一一六

一一七

一一九

一二〇

一一四

一一三

一一二

一一一

第二節 損害之賠償數額.....二二三

第三節 保險價額確定之束拘效力.....二四〇

第四節 聯合保險.....二八

第六章 告知及隱瞞

第一節 訂約人應誠實無欺.....二一九

第二節 告知之事實應大致履行.....二二〇

第三節 保險契約解除權之行使時間.....二二〇

第四節 訂約後之告知.....二二一

第五節 代理人之告知.....二二一

第六節 告知情節之分析.....二二二

第七節 隱瞞.....二二三

第七章 保險契約

第一節 概論.....二二五

第二節 保險單之本身條款.....二二七

第三節 本身條款之註釋.....三九

第一二兩段 被保險人之受益範圍.....三九

第三段 就危險之有無為保險者.....四一

第四段 期間保險或航程保險.....四三

第五段 船舶期間保險之範圍.....四九

第六段 保險標的物之說明.....五〇

第七段 船舶名稱與船長姓名之確定.....五一

第八段 在保險期間保險人所負之責任.....五二

第九段 變更航程.....五六

第十段 標的物之價額.....五六

第十一段 空白地位.....五七

第十二段 推定全損之核算.....五七

第十三段 所保危險性質——海難——火災——軍艦——敵人——海盜——竊盜——投
棄——捕鯨及返捕鯨——復仇——海捕——王侯國家之拘捕——船長及船員

之故意損害行為——概語.....五八

第十四段 告訴及設法.....六七

第十五段	免除條款	六九
第十六段	契約效力	七〇
第十七段	保險人之保證財產	七〇
第十八段	理賠標準	七〇
第十九段	保險費	七一
第二十段	兵險之排除條款	七一
第二十一段	海盜之排除條款	七一
第二十二段	自然消損	七一
第二十三段	保險責任終了時間	七二
第二十四段	保險單之簽印	七二
第四節	附加之條款(包括特約條款)	七三
第五節	條款之解釋	七六
第八章 保險契約(一)貨物		

第一節	保險期間	七七
第二節	附註	七七

第三節 單獨海損之賠或賠償條款.....七九

第四節 倉庫至倉庫條款.....八〇

第五節 提單條款.....八二

第六節 兵險條款.....八二

第九章 保險契約(二) 船舶保險

第一節 附加條款之種類.....八四

第二節 碰撞條款.....八四

第三節 姊妹船條款.....九三

第四節 殷曲麥瑞條款.....九四

第五節 新換舊條款.....九四

第十章 保險契約(三) 運費保險

第一節 運費概論.....九五

第二節 運費保險與船貨保險之區別.....九六

第三節 運費保險之種類.....九七

第十一章 共同海損

第一節 概論.....一九九

第二節 共同海損之損害.....一〇〇

第三節 共同海損之分担.....一〇五

第十二章 單獨海損

第一節 單獨海損範圍之確定.....一一〇

第二節 單獨海損之理算.....一一一

甲、貨物損害額之確定.....一一一

乙、船舶損害額之確定.....一一四

丙、運費損害額之確定.....一一五

第十三章 全損

第一節 實際全損與推定全損.....一一六

第二節 委付.....一一七

第十四章 保險費

第一節 保險費率確定之根據	一一〇
第二節 保險費之給付方式	一一一
第三節 保險費之返還	一一一

第十五章 再保險

第一節 再保險之重要性	一一二
第二節 再保險之方式	一一二

第十六章 中華民國海商法海上保險章註釋

附錄

一、英國一九〇六年海上保險法譯文及原文	一三七
二、一九二四年約克安底華浦規則	一二八
三、中央信託局船壳保險單英文樣本(插頁)	二三八頁後
四、非常時期保險業管理辦法	二三九
五、中西名詞對照表	二四三——二五四

海上保險學

第一章 發達史

第一節 海上保險之起源 (Historical Background)

海上保險爲歷史最悠久之保險，何時何地開始，無可稽考，根據一般推測，歐洲中古世紀之商業，先後由日耳曼民族之漢沙人 (Hansa) 及拉丁民族之蘭博底人民 (Lombardy) 控制，在法蘭西北部之佛蘭德市 (Flanders) 及西班牙之巴斯斐尼城 (Bacelonia) 分別於一二一〇及一四三五年，即頒行有關保險法典；在英國伊麗沙白女王執政時期，於一六〇一年亦對保險事業頒佈法令，含有獎勵之意，足見在十五六世紀時，保險之在歐洲，業臻相當繁榮，其制度或係由漢沙及蘭博底人民所首創。

查英國爲近代海商最發達之國家，亦爲海上保險最發達之國家，其券依茲保險團 (Lloyds) 之發達史，亦即英國及國際間海上保險之發達史。

蘭博底人民於十三世紀移民至英後，其保險制度逐漸在英國滋長，當時經營保險事業者，均屬富商巨賈，由個人承保。凡某船連同貨品預定出海，其責任須分担時，大體均由經紀人開具船貨概況後，奔走富商巨賈之門，兜攬承保人，保險人於承認保險數額時即在其承保數額下簽名，故承保

人在英文亦稱爲 Underwriter。

第二節 英國勞依茲保險團

在十七世紀，倫敦泰晤士河畔設立有若干咖啡館，爲船舶有關各方人員聚談之所，同時若干生意，亦能成交，營業最盛之咖啡館爲伊德華勞依茲 (Edward Lloyd) 所設立者，所有船貨保險及買賣，大部份均在勞依茲咖啡館辦理，爲各方便利起見，伊德華並於一六九六年印發刊物，供給情報，於是該咖啡館逐漸形成海上保險之中心。於一七六九年由在勞依茲咖啡館經營保險業之各保險人，自組團體，制定規章共同努力，信譽益著，於一八七一年並向政府登記，取得特許法人資格，專營海上保險事業，其營業地點凡數遷，初移至蘭博底街，復移皇家交易大樓，嗣於一九二八年遷至雷敦賀街 (Leden Hall) 新址，其中最主要部份爲營業室，寬廣宏大，類似市場，各團員各據一桌，隔以短壁，各自營業，當該新址舉行奠基典禮及新屋落成典禮時，英皇及皇后均親臨主持，其在英帝國商務中之重要性，可見一斑。

勞依茲保險團雖係團體組織，但保險業務仍由各團員獨立經營，盈虧各自負擔，其業務承保之程序，與在咖啡館時，大致相同，例如某船舶擬投保時，由經紀人仍持該船情況單分向各團員兜攬，凡承保者，即註明數額，並簽名於下，於保險數額釐足後，該船之保險即告完成，然後根據是項認保單，由勞依茲保險團之保單處填發保險單，其各承保團員之名稱及分別承保數額，均經註明，如遇賠償情節，由承保各團員依照承保數額分別償付，負聯合分擔責任，不負連帶責任。

勞依茲保險團爲維持信譽及共同利益起見，對各團員之業務情況及經濟能力，均嚴加監督。該保險團之委員均係團中互推產生，並視業務上之需要酌設雇用性質之職員。

勞依茲爲維持信譽起見，對於所屬各團員之要求爲：

一、每團員須繳保證金，必要時並加繳保證書，其保證金數額之多寡，視業務狀況而定，最少額不得低於五千磅；

二、每團員依據業務狀況並繳存一部份保費由共同保管；

三、嚴格取締含有賭博性之保險。

爲共同便利及業務發展起見：

一、在全球各主要商埠遍設勞依茲代理人，向倫敦供給情報，舉凡各該埠輪船進出口狀況及船隻名稱，均逐日報告，如有海損事件，除報告外，並辦理公估檢驗事項，必要時亦接受勞依茲單獨團員之委託，就近辦理賠償事項，以便利被保險人。按勞依茲各埠代理人，多係當地負有聲望之人，公平正直，益得大衆信仰，對於勞依茲保險團之發展，關係鉅大。

二、爲共同便利起見，發行若干刊物，例如：（甲）每日輪船動態日報『Lloyd's Daily Index』，所有全世界輪船動態，按照字母依次排列每日刊出；（乙）勞依茲情報『Lloyd's List』，供給全球海事情報，於一六九六年即行刊發，由一七二六年迄今從未間斷；（丙）勞依茲輪船登記簿『Lloyd's Register』舉凡世界輪船狀況，寬長深淺以及構造載重等項均經詳載無遺。

三、廣設電台供給情報。

前開各種設備，僅係縈綫大端，均為勞依茲各團員所組合之保險團所設立者，消息靈通，勢力雄厚，為英帝國海商之命脈，亦為全球最有力量之組織，凡經該團所發出之情報或規章，大都為各國海商團體所重視遵從。

勞依茲保險團所採用之海上保險單，在一七七九年經英國國會通過，為標準單。該單除在英國適用外，同時亦普及於其他各國。

海上保險為勞依茲各團員主要業務，最近對於火險汽車險等亦經營焉。

第二節 英國其他保險團

世界最老之保險公司，為倫敦保險公司（London Assurance Corporation）及皇家交易保險公司（Royal Exchange Assurance Corporation），均屬英籍，於一七一九年經國會特許成立，為專營性質，除該兩公司及勞依茲保險團外，不得再成立其他保險公司。是項專營限制，至一八二四年撤銷，若干保險公司隨之相繼成立。其他歐美各國之保險公司，亦於十八九世紀以後逐漸設立。

第四節 我國各保險公司

我國自一八四二年江寧條約簽訂，五口通商後，英國之保險事業始隨商輪推至我國，截至一九三七年中日戰爭前，中外保險公司之在中國領域內營業承保海上保險者，不下一百餘家。惟外國公司中均為分公司或被委託之代理人性質，其以中國領域為主要業務範圍者為英籍之廣東保險公司

("Insurance Company of Canton, Ltd") . . . 至中國國籍之公司，大部份爲最近三四十年間所設立，其規模組織較爲完備者爲太平、寶豐、中國等保險公司及中央信託局產物保險處。

第五節 海上保險法規

關於海上保險法規，亦以英國爲最完備。英國法律向根據判例爲不成文法，其海上保險法律之基礎，多由曼斯菲法官 (Lord Mansfield) 於判例中奠定，該法官由一七五六年起即主審海商保險案件，垂三十二年，確定全部海上保險法律之原則，以其關係複雜、頭緒紛繁，英國特根據判例制定成文單行法定名「英國海上保險法」，共九十四條，於一九〇六年公佈施行，是爲近代最有力之海上保險法規。

我國所採用之保險單爲勞依茲標準單，且係英文，故遇海損事件發生，多依英國法律辦理，雖於一九三四年起，若干中國公司之保險單採取中英文合璧方式，然在條文中均註明中文條款，僅係譯文而已。

我國海商法第八章爲海上保險章，共三十條，其包含之原則，亦與英國法律大致相同，祇有出入，於民國二十年一月一日施行。我國保險業法及保險法均先後於民國二十四年及二十六年公佈，尙未施行。惟行政院於民國三十二年九月二十五日公佈非常時期保險業管理辦法共二十四條，並同日施行，其效力有似保險業法。

第二章 保險人與被保險人 (Insurer and Insured)

第一節 保險人

海上保險人主要分爲四類：

一、個人爲保險人者 最顯著之例爲英國勞依茲保險團，其保險責任由每團員個人負擔。但保險人爲個人者除英國勞依茲外，在近代並不多觀。個人之資產狀況，消長迅速，公關困難，故各國均不提倡個人爲保險人。

二、股份有限公司爲保險人者 股份公司爲近代產物，資本由若干個人湊集而成，一般的均較個人資金雄厚，況每年如有盈餘，逐漸提存公積金，其歷史悠久之公司，公積金總額且有超過資本額者，一般股份公司之會計帳簿亦均依照政府所頒之管理規章法令辦理，例如由所收保費中，先提存百分之若干爲尚未獲得之保費，又例如海損事件，業已發生，尙未賠償時，其應賠數額先予提存，作爲待母賠償準備金。在英美及其他若干國家，均由政府設立保險監督人，查明各公司之業務資金及盈虧狀況，並限令繳納各種報告書，以便調查，而是項報告表簿，同時亦可由社會大眾閱覽，其資產是否穩固，業務是否合法，均有明顯之表現，保險大眾對於某公司之取捨，儘可自由選擇。近代之股份公司一方面受政府監督，作合法之營運，一方面除對被保險人將保費作合理之提存外，並擁有雄厚之資金及公積金，作意外賠償之準備，故信用卓著，兼收穩定便利之效，爲最合理之保

險人。至英國等依茲保險團之繁榮，保基於歷史上之特殊情節，並非一般原則。

三、相互保險社爲保險人者 若干船東相互聯合，對於各人所有之輪船，互爲保險者，是項組織卽稱爲相互保險社，由社員中互推理事，由理事中一切事務，必要時聘請職員。某船東如以自有之輪船加入其社，經理事會通過後，一般的均按照該輪噸位或價值繳納入社費，是項噸位納費，每年繳付一次或二次。依照章程辦理，如遇賠償，卽先以所收之噸位費償付，不足時得由理事會決議，按噸位按價值由各社員分攤繳付。相互社之租設目的，並非牟利性質，如獲盈餘，仍分配付給各社員，惟依照一般相互社章則，其所應派付之紅利，先以紅息証給付之，如該社營業發達，每年均獲盈餘時，於繼續數年之盈餘後，其以前所發之紅息證，始以現金贖回。倘於發給紅息証後，營業虧折時，該社理事會得將以前所發紅息証，宣佈作廢。

是項組織雖爲互助性質，然船東以所負之責任未能事前確定，對於是項組織並不重視，況若干新船之船東，均不肯以新船噸位與其他舊船噸位分攤，故相互社之對於輪船保險，並不發達。

在英美各國，亦有若干相互保險社設立，稱爲 Protection and Indemnity Club，其業務範圍，爲一般保險單條款所不承認部份，例如：（一）船舶因碰撞，發生人命傷亡，或致碼頭發生損害事項。（二）船員傷亡及醫藥費用事項。（三）單獨海損之發生，其損害程度不足保險金額百分之三或百分之五事項。

上開各例均爲普通船壳保險單所不承保之危險，而若干船東均願獲得相當保障者，故聯合設社

以圖相互保險。

四、自保者 凡輪船公司擁有多艘輪船，在若干航線行駛者，其可能發生損害之情節，業成分担局面，故若干輪船公司對於其所有輪船多自行承保，以輕負擔，但據一般調查，其自保之船舶，大都屬於噸位較小，價值較賤之船舶，至噸位較大之船，仍全部或一部向保險公司投保。

第二節 被保險人

凡在法律上有行為能力之人，均得為被保險人，不論為本國人或外國人，均得向本國保險人投保。

如本國與某國發生戰爭時，敵國人民不得向本國人投保。按保險原則為損害賠償，倘被保險人在商業上蒙受損害，應由保險人補償，但在戰爭期間，其戰爭目的之一，為摧毀敵國商業，倘其商業被摧毀或蒙受損害而由本國保險人代為補償時，不啻對敵國之商業加以保護，實違反戰爭原則，故在戰爭期間，本國保險人不得承受敵國人民之保險。

倘在戰爭發生前，其承保範圍內之損害業已發生，須戰爭時，其訟案亦應由法院暫行中止，至戰後始能再為進行。

第二節 經紀人

一般的經紀人為居間人，在海上保險之業務機構上佔有重要地位，一方面對於保險人之信譽業務相當明瞭，一方面對於被保險人之需要亦屬明瞭，故能代被保險人獲得最穩妥之保險人，同時得

到適當保險條款。經紀人所獲之報酬雖係得自保險人，然彼之職責實係被保險人之代理人。

根據勞依茲保險團之標準保險單，均經保險人在保險單註明，保險費用業經繳付等字樣，故在英美各國，無論經紀人是否將保險費繳付，一俟保險單交付被保險人時，被保險人業已享受保險單全部權利，其效力即充分發生，至保費之給付，應由保險人與經紀人結算。

我國海上保險業務，多由保險人與被保險人直接辦理，故經紀人之地位並不類似英美之重要，倘保險公司聘任經紀人招攬業務時，是項經紀人，實係僱傭關係，為保險人之代理人，而非被保險人之代理人。

倘我海上保險業務將亦發展，須經紀人為居間人時，其地位亦可與英美之經紀人同等，類似自由職業性質。

第四節 保險方式

保險方式大致分為下列七種，綜括成三類：

一、航程或期間保險 (Voyage or Time Policy) 船舶投保水險，由某港開往某港，例如某船由英國倫敦由其年月日開往美國紐約者，其全部航程即為保險範圍，責任何時開始，何時終止，又中途如何航行，均在保險單內訂明或憑慣例辦理，是項保險即稱之為航程保險。

然船舶經常在水上營業行駛，其範圍寬廣，不能完全以每次航程限制。且於每次航程均辦理投保手續，麻煩繁複，故大多數船舶均採用期間保險，大致為一年之期間，由某年月日之正午起至翌

年之某月日正午止，其航行範圍甚為寬廣，亦在保險單內註明。

依據估計數字，船舶保險，大部份採用期間保險方式貨物保險幾全體採用航程保險方式。

二、保險金額確定與不確定保險 (Valued or Unvalued Policy) 保險標之物之價值，經保險人與被保險人雙方同意，訂入保險單者，即稱為保險金額。如遇海損事件發生，屬於全損性質者，保險人即依照所訂明之金額賠償；如保險金額未經雙方確定時，如遇全損事件發生，雙方依照標之物全損時之價值估償。如標之物為船舶時，依照一般市價估計；如標之物為貨物時，一般的均照成本、運費、保險費總額計算。

倘損害狀態，僅為部分損害時，無論其保險金額確定與否，均須估計後始能確定損害程度及賠償金額。

三、船名確定與不確定保險 (Named or Open Policy) 貨物投保水險時，如船名已知悉者，當在保險單填入。但當此商運繁盛之時，船名有時未能預先知悉者，其保險單內之船名部位祇得暫缺。

關於船名不確定之保險單，亦稱為流動保險單 (Floating Policy)。若干貨物所有人，在某航線經常委託某輪船公司運送貨物，其品名、數量、金額均已確定，惟以輪船調配關係，其運送之船名須至裝載後始能獲悉，期前無法填入——但於獲悉後應即通知保險人在保險單上批註，——其保費亦於運送後每月或每一定期間結算者，以其含有流動性質，故稱為流動方式。倘每一定期間之保費

，預爲估計並提前給付者，其保險方式在英文稱爲 Blanket Policy，其已付給之保費，至結算時仍
應多找少補。

第三章 保險標的物

第一節 標的物分類

依照我國海商法之規定，凡得以金錢估值之物而冒海事危險者，均得為保險標的物。又依照英國一九〇六年海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906) 之規定，凡屬合法之海事冒險情節，均得為保險標的物。

根據一般分折，保險標的物之性質，共為三大類：

- 一、產物類 船舶貨物及其他動產均屬之。
- 二、收益類 運費客票佣金利得開支等項均屬之。
- 三、責任類 船舶碰撞對第三者所發生之義務，或運送人因承攬貨品對貨主所負擔之義務，或保險人因承受保險對被保險人所負擔之義務均屬之。

第一目 產物類

船舶包括船壳、屬具、設備、物料及船員之給養；如該船為蒸汽機船時，並應包括機器、鍋爐、燃料及機艙之物料；如該船為捕魚船，其漁網及其他特殊工具亦係船舶之一部分，均應一併包括在內。

船舶之船壳及機件於保險時多分別估值，以備於海損事件發生時便於估計。船壳及機件之保險

並不包括燃料，但另有訂明者不在此限。

貨物專指商品而言，個人之行李及隨身佩帶之金銀首飾，均不在貨物名詞範圍之內。牲畜雖得為商品之一種，但應在保險契約內特別聲明之。

貨物之運送，其裝載於艙面之危險大於艙內，如係裝載艙面時，應於保險契約內註明，以便保險人公平估定保險費率。

投保貨物之種類，品名，如在兩種以上時，應在保險契約內詳為註明，以免於發生損害賠償時，混淆不清，如標的物為呢帽，不得認作正頭賠償之。

客人及船員之行李衣物，大量之金銀珠玉，以及銀行鈔票，均得為保險標的物，但非普通貨品，其性質價值應在保險契約內特別註明之。

第二目 收益類

『運費』二字在海上保險範圍內所含之意義，較運送契約範圍內所含之意義廣泛，其所包括者為三種性質：

(甲)貨物運送所應收取之運費——如運費係預付者，應由貨主保險；如運費係到達目的地始付者，應由船東保險，蓋運費之收取已屬確定，倘非因海損之阻障，即能屆時由船東收取也。

(乙)船舶包租所應收之租金——按照一般慣例，租金均係預付，承租人得為保險，船舶租入後，如承租人將該船轉租或行駛某航線，攬運普通雜貨，簽發提單，收取運費，而係先運後付時，

保險標的物

其承租人係替代船東地位，對於是項運費，亦得爲保險。

(丙) 船東自運貨物所應得之利得——船東爲第三者運送貨物時，固得收取運費，爲自己運貨時，則應收利得。是項利得實等於運費，亦係保險標的物。

客票並非運費，亦係保險標的物。

貨物由甲地運至乙地，其應有之利得，又是項貨物買賣之完成，係由居間人之力，其所應收之佣金，亦均爲保險標的物。

船舶開支之保險，近來逐漸普遍，大都以船舶爲全損狀態而開支全部無着時爲保險條件，是項保險之被保險人，多爲船東，其目的係在船舶價值之保險外所增加之保障。

第三目 責任類

船舶碰撞所發生之義務，例如被撞船舶本身及所載貨物之損害，各方人員生命之傷亡，以及因涉訟所發生之訟費；又例如其碰撞之對象如係港口建築物時，所發生之損害賠償等項，均爲保險標的物。惟根據一般海上保險契約之款條，除第三者之船舶貨物損害賠償得爲承保外，其所發生之其他義務均不承保，故大都由船東組設相互保險社承保之。

船東對於攬運之貨物，如負偷竊損失責任者，是項責任亦得爲保險標的物。

保險人對於船舶承保時，其賠償責任亦係保險標的物，得向其他保險人爲再保險。

第四章 保險利益 (Insurable Interest)

第一節 賭博契約

保險契約係損害賠償性質之契約，於被保險人在保險範圍內遭受損害時，保險人代為賠償之謂也。倘被保險人對於保險標之物並無利害關係，例如船舶或貨物之安全到達目的港或在航程中完全損失，均與被保險人無關，而被保險人仍為之投保，而保險人因之承保，如遇損害，保險人仍為之賠償，是乃違反損害賠償之原理，應稱之為賭博契約 (Wager Contract)，依法無效。

在英國十七八世紀之間，當保險事業由萌芽漸趨繁盛時期，是項賭博契約頗為興旺，其毫無利害關係之人，亦得對某船之安全到達目的港或在中途全損投保水險，並在保險單上註明類似「除本契約外無須證明利害關係」等字樣，魚目混珠，妨害甚大，幸當時勢依茲保險團公正嚴明，禁止本身團員承保是項賭博性質之契約，而政府復於一七四六年下令嚴禁，此風稍戢，嗣後乃逐漸滅絕。當十七八世紀時，美國紐約亦有同樣之賭博風氣，例如當貨運頻繁噸位缺少之時，其毫無利害關係之人，即將某船之載貨噸位，全部向保險人投保水險，於真實貨物所有人擬投保時，因保額已滿，不能直接向保險人投保，不得已出高價向該第一個被保險人洽分保額，是乃賭博性質，亦經嚴禁後絕跡。

第一節 各種標的物之保險利益

保險利益

被保險人對於標的物必須在法律上或實質上發生利害關係，始得訂立保險契約。如某船安全到達即蒙受利益，如中途全損即蒙受損害，始符保險原則。是項利害關係即稱之謂保險利益 (Insurable Interest)，凡被保險人對於標的物享有保險利益者，始得訂立保險契約，倘在訂約時是項保險利益尚未享有者，亦得訂立保險契約，但在損害發生時，其保險利益必須取得享有，否則契約失效。

保險利益種類甚多，分析之，其種類與保險標的物大致相同，約分產物、收益、責任三大類。關於產物類之保險利益，最顯著之例為產物所有權，凡船舶或貨物所有人，對於自有之船舶或貨物，享有保險利益，其存在或滅亡，關係重大，自得訂立保險契約。

是項所有權對於該產物之關係，亦有若干方式，例如所有人對於該產物完全享有毫無瑕疵者，例如該所有物業經抵押者，或業已與第三人訂約出賣並已接受一部份貨價，於三個月後始交貨者；又例如某船舶係由三人平均共有，該出名訂立保險契約人，係為共同利益行使職權者，凡被保險人對於該產物之存亡發生利害關係，享有保險利益者，即得為之保險。所有人，受押人，共有人之代表人均得為被保險人。

關於收益類最顯著之例為運費，如船東代貨物所有人運送貨物，於安全到達目的港始收取運費者，船東對於運費享有保險利益。按貨物運送契約成立而裝載船上時，船東依法已取得運費，其實際上之收取，僅係時間問題，如船舶安全到達，即取得，如中途滅亡，即喪失，故船東對該運費享有保險利益，得為訂立保險契約。倘運費係預付性質，即使船舶中途滅失亦不返還者，是船東對該

運費已無利害關係，自無保險利益，不得訂立保險契約。

如船東為獲得運費，業已開始行動，並有事實表現，例如所洽裝之貨為煤炭，由秦皇島至香港，於船東業已放船由上海至秦皇島準備裝運，但在申秦途中觸礁，結果不能受載，運費喪失，如船東對於秦皇島至香港運費業已保險時，船東應受賠償。蓋船東為獲得運費，業已開始行動，倘無意外事件發生，必能屆時獲得，故對該運費享有保險利益，如遭損害，應受賠償。

又如商人某甲，由上海裝運麵粉赴天津，依照兩地之市價確可獲利，該商人甲對是項利得，享有保險利益，如中途無意外海損發生，即可安全到達天津，其利即可獲得，故得保水險。

關於責任類最顯著之例，為船舶碰撞後，對第三人所發生之損害賠償。某船甲因本身過失與某船乙碰撞，發生損害時，某船甲對某船乙應負賠償責任，故某船甲對於是項賠償責任，享有保險利益，得為之保險。又例如保險人於承受保險責任後，復將其中一部份責任，轉向其他保險人為再保險者，於法亦屬有據。蓋第一保險人對於是項責任享有保險利益也。但原始被保險人對於再保險人並無直接關聯，如遇賠償事件發生，祇能向第一保險人求償。

第二節 享有保險利益之被保險人

依照商業分別習慣，下列各人，對其標的物之利害關係，享有保險利益：

所有人 對其享有之產物享有保險利益。

執行業務之共有人 如某船為數人共有，公推某人為業務執行人，並得以個人名義行使職權者

，該執行人對於共有之標的物，享有保險利益。

承押人 倘某標的物業由所有人因借貸款項向某甲抵押，某甲對該標的物在其承押之權利範圍內，享有保險利益，得為保險，但按一般習慣，被保險出名人及保費之支付仍由出押人為之，但以承押人為受益人，在保險單上批明。

貨物接收人 某種貨物由舊金山運至上海，以某甲為收貨人時，某甲對該貨物之價款或一切雜費費用及安全，自負墊付或支付及保管責任，享有保險利益。

代理人 倘代理人受所有人委託者，亦有保險利益為之保險。

船舶承租人 承租人對於預付之租費有保險利益，如該船由承租人在市場兜攬貨物，為普通運輸船而運費係於貨物到達目的港給付者，該承租人對於應收之運費，亦有保險利益。如該船之租賃係全船租賃性質，船員亦由承租人僱用，安危完全由承租人負擔者，該承租人對該船舶，亦有保險利益。

承運人 如船東承運某種貨物，負擔偷竊之損害賠償時，對於是項賠償責任，亦有保險利益。

承受船貨特種抵押人 (*Bottomery and Respondentia*) 在中古世紀，船舶行駛海外，如遇金錢需要，每由船長向貸款人訂立特種抵押，其條件大致如下：如中途因海損滅失時，則本利全免。凡以船舶為特種抵押者，稱之為 *Bottomery* 凡以貨物為抵押者，稱之為 *Respondentia*，是項承押人對於船貨之存亡，實有利害關係，故有保險利益，得為保險。

爲再保險之保險人 第一保險人對於保險責任有保險利益。再保險人於承受保險責任後亦有保險利益，並得向第三保險人爲重再保險。

上開各人僅係商業上最普通之享有保險利益者，至所有標的物關係人之保險利益，則不勝枚舉。

第四節 保險利益必須存在之時間

保險利益在訂立保險契約時，如被保險人尙未享有，則必須在損害發生時享有，始得享受賠償，否則不能受償。當此商業繁盛時代，每有保險契約業已訂立，輪船噸位業已預定，而貨物尙未完全購妥之情節，故在訂約時，並不需要保險利益之存在，倘於損害發生時尙未存在者，是則被保險人對該標的物既無利害關係，並未遭受任何損害，自不能享受賠償。

在損害發生後，被保險人不能再取得保險利益，向保險人投保而請求賠償。但是項原則亦有例外。如在保險契約訂明，係以危險有無 *Loss or not lost* 爲條件者，其保險利益，雖在損害發生後取得者，被保險人仍得享受賠償。

某甲購入某船「子」，但在購買成交時，該船「子」尙在海洋中，安全或危險狀況不明，因之訂立保險契約以危險有無爲條件。如事後證明，當訂約時及購買時，該船業已滅失而保險人與被保險人均不知悉者，被保險人在當時對該船「子」仍享有保險利益，得受賠償。倘在訂立保險契約時，被保險人已知危險業經發生，而保險人不知者，該約無效。

被保險人對某船享有所有權之保險利益，於所有權移轉時，其在保險契約內應享之權利並不因之移轉，必須讓被保險人與其受讓人明訂是項了解，並經保險人同意，在保險契約上批明者，始得移轉。倘被保險人死亡，該船依法由其子女繼承時，得不經保險人同意，其保險契約之權利，自應由其法定人繼承。至在契約上批註，則僅係手續上之履行而已。

第五節 複保險

某商甲由印度購買販運至上海，最初曾向保險人乙投保水險二十萬元，嗣恐所保之金額過低，復向保險人丙投保三十萬元。是項保險係以同一標的物，同一危險，同一保險利益，而有兩個以上之保險契約者，稱之謂複保險。

如複保險之保險全額總數，超過標的物價值者，被保險人所收受之賠償數額，不得超過標的物之價值。被保險人得自由選擇次序，向任何一個保險人請求賠償。如第一位保險人之保險金額不足賠償全部損害額時，得向第二位及第三位保險人求償，至全部價額足額時為止。

保險人對該被保險人負有聯合分擔之賠償責任。其應賠償之損害數額，即由各保險人依照各別之保險金額比例分擔。雖某保險人業按其保額先將損害數額全部賠償時，其他保險人仍應與之比例分擔。

遇有數個不同之保險契約所保總額超過保險價值時，其超過部份之保費，亦應比例返還之。但各保險契約在時間上係先後訂立，而某先訂立之契約，對於該標的物之全部危險業已全部承當者，

其已收之保費，不應返還。

上開原則，在英國一九〇六年海上保險法，及我國業已公佈尙未施行之保險法均有明顯規定，甚屬合理。但依照美國及法國之規定則稍有差異。按美法之規定，在時間上，其先訂立之保險契約，應負賠償責任，依時間上之次序將全部價值賠足爲止。其在時間上後訂之契約，如損害業由先訂之契約賠足時，則不負賠償責任，其收取之保費應返還之，或減收一部份，其餘返還之。

第五章 保險價額 (Insurable Value)

第一節 保險價額之基本規定

最普通之保險標的物爲：(一)船舶，(二)貨物，(三)運費。其保險價額在我國海商法海上保險章及英國一九〇六年海上保險法，均有詳明之規定。

我國之規定爲：

第一百五十七條 關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價額爲保險價額。

第一百五十八條 關於貨物之保險，以裝載地裝載時之貨物價額裝載費所納稅損應付之運費保險費及可期待之利得爲保險價額。

第一百五十九條 關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額。爲保險價額運送契約未載明時，以卸載時卸載港認爲相當之運費爲保險價額。

以淨運費爲保險標的物而其總額未經約定者，以總費百分之六十爲淨運費。
英國海上保險法之規定爲：

第十六節 除保險契約對於價額明有規定者外，標的物之保險價額應依下列標準認定之：

一、關於船舶保險，其保險價額應以責任開始時之價額爲標準，包括屬具船員之給養品及物料船員之預付薪資及其他航程開始時之必須費用與保險費。

如船舶係輪船時，其價額應包括機器鍋爐等煤引擎物料，於船舶經營特別商業時，並包括其特別設備。

二、關於運費保險，無論運費係屬預付者與否，其保險價額應為被保險人所負擔之運費總數及保險費。

三、關於貨物保險，其保險價額應為被保財物之成本連同一切運送費用及保險費。

四、關於其他標的物保險，其保險價額應為被保險人所負擔之數額連同保險費。

第二節 損害之賠償數額

按保險契約為損害賠償之契約，於海損事件發生後，被保險人所應受賠償數額，依照原則應為恢復原有狀態，與海損未發生所應有之數額同。

例如船舶保險，某船之航程為由倫敦至上海，當航行開始時，其價額為一百萬元，中途如無任何變故發生，其抵達上海時之價額應較倫敦時之價額，即保險責任開始時之價額為低。蓋長途行駛當蒙自然消損，是項消損應由一百萬元之價額內扣減，始為到達上海時之價額也，倘在中途發生全損，被保險人所受之賠償數額，依照原則應為倫敦時之價額減去自然消損額之餘剩數額，方數恢復原有狀態之原則。但依照我國英國及其他各國之規定，均以保險責任開始時之價額為賠償價額。故關於船舶保險，現行之規定對於被保險人較為有利。

又例如貨物保險，某種呢製品由倫敦運至上海，當航程開始時，其成本雜費及保險費等共為十

萬元。如安全到達上海，除收回成本等共十萬元外，並可獲得厚利；倘在中途發生海損事變，全部滅失時，被保險人除收回本金十萬元外，並應得厚利，方致恢復原有狀態之原則。按我國法規固與是項原則相悖，但依照英國法規，實以成本之十萬元為限。故關於貨物保險，現行之英國法規，對被保險人之利益尙未予以充分保障。

又例如運費保險，某船由倫敦至上海，裝載雜貨，依照各別契約其總運費數額為十萬元。但船東為獲得是項運費，應担负若干新增之開支，如煤炭薪資雜糧等項。於該船到達上海時，船東實際所得者，為運費總額減去上述各項開支之餘額。倘該船在中途遭遇海難全部滅失，運費亦全損時，依照損害賠償原則，船東所收受之賠償額，應為運費減去尙未支付之各項開支後所得餘額，但根據各國之法規及慣例，均以實收之運費為保險價額。我國與英國之規定，亦大致相同，故關於運費保險，一般之規定，對船東較為有利。

保險契約雖為損害賠償之契約，但根據前開各例，僅在原則上為大致之損害賠償，並非絕對嚴格之充分償賠也。

第三節 保險價額確定之拘束效力

保險價額分為兩種：一為金額確定之保險價額，二為金額不確定之保險價額。例如某船為船壳保險，經保險人與被保險人同意，該船價額應為八十萬元，如遇全損情節，保險人應償賠八十萬元。是項契約，即為保險價額確定之契約。倘該船價額未經雙方同意確定時，如發生全損情節，雙方

即依法規及慣例，對該船之價額，加以估計，而以保險責任開始時之價額爲保險價額，作爲賠償標準。

在近代商業習慣上，所有船舶保險幾全爲保險價額確定之契約。所有貨物保險，亦大部份爲價額確定之契約，雖在訂立保險契約時，價額尙未明瞭，無由確定，但一俟價額確定之情報收到，被保險人或要保人即通知保險人予以批註。所有運費保險，其價額亦經預先確定，例如船由倫敦至上海，沿途裝卸雜貨，其保險價額經常變動不定，計算困難，爲手續簡單起見，經雙方同意，某船之運費，姑認定爲一確定數額五萬或十萬元，如遭遇全損情節，被保險人即受該確定數額之賠償。

保險價額經雙方同意確定後，雙方即受確定之拘束，不容再有爭議。例如船於駛離倫敦開往上海時，其價額爲一百萬元，中途因遭遇海難，結果一部份滅失或蒙受損害，致使其價值減少二分之一，但是項減少價值之情節並未由船東知悉，於船東投保船殼險時，雙方仍誠意確定該船爲一百萬元正，在契約上註明，嗣因另一海難，該船全損，雖經估計在保險責任開始時，該船價額僅爲原價額一百萬元之二分之一，但一百萬元之價額既經雙方誠意確定，除該保險契約經判決認爲無效外，雙方應受確定價額之拘束，保險人仍應賠償一百萬元。

又例如某船甲之價額，經雙方同意確定爲八十萬元。該船甲與某船乙，在泰晤士河口碰撞，甲船全船沉沒，該船甲之保險人因而賠償船東八十萬元。於金額收受後，該船甲之船東因保險人之請求，向該船乙請求損害賠償，結果由法院判決應由該船乙賠償五十萬元，對於是項五十萬元，該船

甲之船東向其保險人請求分攤，並提出有力證據，證明該船甲之實際價值為一百二十萬元，並非八十萬元，但經英國法院依法判決，八十萬元之保險價值既經雙方確定，不容再有變更，其所收受之五十萬元，應依代位求償之原則，全部由某船甲之保險人收取。

又例如某船丙之保險價值，經雙方同意確定為六十萬元，倘因共同海損情節，該船丙須分擔給付時，如該船丙在共同海損程序中，估價為八十萬元，然保險人所代為負擔之數額，仍應為八十分之六十（ $60/80$ ）。

某標的物如善意的訂立兩個以上保險契約，而保險金額之總額超過保險價值者，應依複保險之規定辦理。如價值均係確定而相同者，則由各保險人依其承保數額，比例分攤之，所多收之保費，亦應比例返還。例如某標的物，在同一危險同一保險利益，訂立兩個保險契約，其確定之保險價值為八十萬元，契約甲之保險人所承擔之保險金額為六十萬元，契約乙之保險人所負擔者為五十萬元時，如該標的物係船舶，而中途發生全損情節者，該契約甲乙分別所應負擔之數額，依照一般海損理算師之計算，應如下數：

$$\begin{array}{r} \text{甲約} \quad 800,000 \\ \quad \quad 1,100,000 \end{array} \times 600,000 = 436,363.63$$
$$\begin{array}{r} \text{乙約} \quad 800,000 \\ \quad \quad 1,100,000 \end{array} \times 500,000 = 363,636.37$$

共繳 $800,000.00$

如兩個複保險契約之確定保險價額不同者，例如契約甲之保險價額為九十萬元，其保險人所負擔為六十萬元；契約乙之保險價額為八十萬元，其保險人所負擔為五十萬元。如該船在途中發生全損情節時，甲乙所分別負擔之數額，應照下列方法計算：

茲假定船東先向契約乙請求五十萬元，嗣向契約甲請求不足之數計四十萬元，共收得九十萬元，本件既係全損情節，其計算如下：

甲約 900,000 元如付 900,000 元，共保總金額之 600,000 元即

應付 600,000 元

乙約 800,000 元如付 800,000 元，共保總金額之 500,000 元即

應付 500,000 元

甲乙總 應共付 1,100,000 元

但甲乙兩契約應付出共九十萬元，故應比例減少：

甲應付 $\frac{600,000}{1,100,000} \times 900,000 = 490,909.09$ 元

乙應付 $\frac{500,000}{1,100,000} \times 900,000 = 409,090.91$ 元

甲乙總共付 900,000.00 元

保險價額經確定後，對於訂約之雙方雖有絕對拘束效力，倘是項契約之訂立，係由要保人以欺

保險價額

詐方法取得者，或保險標的物僅有一部份在冒險範圍內，例如貨物保險，其投保之貨物僅一部裝載上船發生損害者，其保險契約仍應分別失效或在賠償數額上比例減少。例如其貨物之保險價額及保險金額均為八萬元，但於裝運時，僅貨物之二分之一裝運，如中途發生全損情節，保險人所賠償者應為保險金額之二分之一數額。

第四節 聯合保險

保險價額確定後，得由數個保險人或兩個以上保險人聯合承保，如聯合承保時，該保險人即稱之謂「聯合保險人」(Coinsurers)。例如保險價額經確定為九十萬元，由甲乙兩保險人分別承保五十萬元及四十萬元，合共九十萬元。

倘保險價額為九十萬元，僅由保險人甲承保五十萬元時，其餘之四十萬元即認為由被保險人自保。

第六章 告知及隱瞞 (Representation and Concealment)

第一節 訂約人應誠實無欺

被保險人以船舶向保險人投保時，對該船舶之航海能力，人員配備，開行日期，承裝貨物，以及一切有關情況，以其知之甚詳，故應誠實告知保險人，不得隱瞞。倘因未盡告知或隱瞞之結果，保險人誤為承保，與之訂立契約時，如事後發現，保險人得解除契約。

某船由某港開出日期，如據船東或主要保人聲稱，為四月十六日至二十一日之期，但事後發現該船已於四月十日開出，且在離港時為船東或主要保人所知，而故為不實之告者，該保險契約得由保險人解除。

某船向保險人投保時，係以危險有無為條件，但在訂約時，被保險人已悉危險發生，故意隱瞞者，該約無效。倘在訂約時，保險人已悉該船安全到達者，該約亦同樣無效。

雙方訂立契約時，必須以真誠出之，不容有欺詐意念摻雜其間，雖一方並無欺詐意念，倘有關重要之告知係錯誤時，或怠於告知而成隱瞞之結果時，對方均得解除契約。

倘契約係以欺詐方法取得者，其欺詐之陳述，雖事後證明不足影響對方之訂約決定，然某方既以詐術取得，是雙方之意見在訂約時，並未一致，對方仍得解除契約。

倘告知錯誤，或並無故意之隱瞞，因之訂約者，必須為有關重要之告知或隱瞞，始得於事後由

對方解除契約。

『有關重要』一名詞，係指所告知或隱瞞之事實，當訂約時，足使對方發生重要之心理狀態者。倘對方知悉某項應告知或隱瞞之事實，即不訂約，或須增加保費時，即應認為有關重要。是項事實是否認為有關重要，應以一般謹慎保險人之心理狀態為標準。

第二節 告知之事實應大致履行

所告知之事實，與所履行之事實，並不需要絕對符合，倘大致無誤，即可認為滿意履行，不容任何一方有隱瞞口，例如當訂約時，要保人聲稱，『該投保船舶裝置小炮二十尊，並有炮手三十名』等語，雖事後證明該船僅置小炮十尊，『大炮二尊及炮手二十三名時，倘是項實際配備之武力與所告知之武力經認為大致不差時，該約仍應有效，不得解除。倘該船並無任何武力配備時，以其相差太遠，對方得解除契約。

所告知之事項，無須訂入契約，如發生爭執時，得以口頭證據或書面證據證明之。蓋誠實告知係訂約之先決條件，並非契約之一部份也。如所告知之事項訂入契約時，其性質即行更變為特約條款。於變為特約條款時，其所聲明之事實，必須絕對履行，否則對方得解除契約。例如前開小炮二十尊之聲明，如係訂入契約，變為特約條款時，該船必須履行所聲明之事實，雖小炮十尊與大炮二尊之武力，或超過小炮二十尊之武力，對方仍得解除契約。

第二節 保險契約解除權之行使期間

如對方以所告知之有關重要事實爲錯誤，或隱瞞情節而擬解除契約者，是項解除權究在何時行使，亦費索解。倘對方知悉之時間，船舶業已全損，或契約有效期間業成過去，則均甚簡單，並無時間上之選擇可言。但，倘知悉之時，損害尙未發生，契約效力尙在，續期間，則在我國之保險法業有規定，限於一個月內行使，否則失去解除權，惟在英國海上保險法內，並無時間規定，應釋爲合理期間。

按告知之錯誤或隱瞞情節，並非使契約失效，僅授對方以解除契約之權。倘對方於知悉後不爲解除，當所不禁。依照英國無時間限制之推定，其解除權應在相當合理之期間內行使，否則應認爲消滅，倘在此相當期間內，對方業有承認之表示，例如收受保費，或於損害發生後承認賠償等表示，其解除權亦認爲消滅。

第四節 訂約後之告知

在訂約時或訂約前，所有重要有關情節必須告知，不得隱瞞，但契約一經訂立，雙方之權利義務即已確定，在訂約後被保險人或要保人復收到有關重要情報者，例如訂約係在某船開出之後，所得之新情報，爲該船開出後曾遇狂風巨浪者，要保人並無必爲告知之義務。蓋在訂約時，雙方業盡誠實告知無誤之能事，雙方之意見業已一致，契約已成立也。

關於契約之成立，不必於執有保險單後始認爲確定，如保險人業填發臨時保單 Cover note 或其他簡單契約，例如勞依茲保險團員所簽名之認保單 W.P. 均爲契約成立之表示。

於契約訂立後，其條款復須修正時，其在修正前所得之情報，仍應盡誠實無遺之告知。倘保險人爲再保險時，亦同樣應盡誠實無遺告知之能事，其所應盡告知之義務，不以原始訂約時所收獲之情報爲截止時間，應以再保險契約立時間爲標準。某保險人承保某船，爲航程保險，由紐約至倫敦，其離開紐約後十日尚未到達倫敦，且消息毫無，因而爲再保險時，於再保險訂約前，必須將是項情節告知再保險人，否則契約得爲解除。

第五節 代理人之告知

被保險人之代理人所知悉之事實爲錯誤告知或隱瞞，根據是項情報訂立契約時，雖被保險人已盡誠實無遺之告知，該契約仍得解除。例如某甲之代理人係駐美國，於四月十二日將貨物裝船，同時發函某甲，謂其在倫敦爲貨物保險，該函於四月十三日正午始離該代理人所在地點，但在四月十三日晨該代理人業收到船全損之情報，惟未再通知某甲，某甲於收到四月十二日函後即向保險人訂約，而保險人亦認定於四月十三日正午時爲止，該船尚屬安全，約得成立，嗣後發現在四月十三日正午前某甲代理人已悉全損消息，而未爲告知，實等於隱瞞，該約得爲解除。按保險人與被保險人均屬無錯，而錯在該代理人，既係某甲雇用，應由某甲代負錯誤或隱瞞責任，況該項錯誤或隱瞞，既發生於某甲控制範圍之內，某甲更不應於錯誤或隱瞞之後，反而獲得法外利益。

第六節 告知情節之分析

關於告知之情節，分析之，亦有三種不同情節：一爲事實之告知，二爲希望或信念之告知，三

爲轉述他人情報之告知。

凡保險標之物之已往及現在事實狀況，均屬第一種之告知，例如某船業於某日由某港開出，又例如某船置有小炮二十尊之武力等情節。此種告知，並包括保證性之告知，例如某船所置之小炮二十尊，不止在訂約時置於船上，並包括在契約有效期間繼續維持之意，倘所告知之情節與實際情節，相差太遠，對方得據以解除契約。

凡被保險人所希望將來可能發生之事項，及其信念，均屬第二種告知。如在告知時並無欺詐之意，雖希望將來不能實現或信念錯誤時，對方仍不得據以解除契約，例如某貨主擬裝某船，由汕頭至爪哇，當訂立保險契約時，聲明某船約於十五日內抵汕，受備開往爪哇。但實際上該船於一個月後始抵汕頭等情。查該貨主本無權控制某船之行程，其所爲船舶動態之告知，僅係希望或信念之意，雖事後證明錯誤，然與誠實無涉，並不影響契約之成立，況被保險人所告知者既係希望或信念之意，對方肯於接受，亦包含願爲嘗試或不確定之意，故不應將全部不確定之責任，由被保險人單獨負擔。

凡被保險人由無關之第三者所得之情報，轉向對方告知者，如其間並無錯誤之轉報，雖事後證明不確，亦與被保險人無涉，不得據以解約。

第七節 隱瞞

關於隱瞞之情節，凡被保險人或其代理人所已知悉之有關重要事實未爲告知對方者，固爲隱瞞

，假使在通常事務中，被保險人或其代理人所應知之事而實際不知，因而未爲告知者，亦以隱瞞論。例如在訂立保險契約前，被保險人之營業處所，已收到某船觸礁之電報，但以辦事不力，或組織渙散之結果，該電報並未折閱，是項情報未得告知者，亦係隱瞞情節，對方得據以解約。但保險人在通常事務中所應知之事或不需之事項，要保人得不告知。

關於告知及隱瞞，我國保險法第二十條，第二十五條，又第二十七條均有相當規定，英國海上保險法第十七條至二十一條亦均有詳盡之規定，我國保險法第二十七條第三款所稱「契約訂立經過二年者亦同」之規定，係指人身保險之契約而言。

第七章 保險契約 (Insurance Policy)

第一節 概論

海上保險契約在原則上與一般的契約大致相同，一切有關契約之法律，均得適用。惟海上保險亦有其特殊性質，加以歷史悠久，其訂約之方式，契約之內容，條款之組織，字句之運用，均甚特殊與衆不同。

依照普通契約訂立程序，當訂約時，其條款應由雙方議定簽訂，方符手續，但保險契約均爲保險單 (Policy) 方式，由保險人一方簽立，由被保險人或要保人接受，即認爲契約成立。在美國雖有若干州政府規定須由雙方簽字，然極爲少數，並不普遍。

查海上保險適用最廣，歷史最久之保險單，爲英國勞依茲之保險單，係於一七七九年由英國國會通過，認爲海上保險標準單，該單係英國一九〇六年海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906) 之附件，故普遍通行，不獨爲英國之標準海上保險單，即在其他各國，亦均採用爲標準單，即有出入，亦大同小異，以我國而論，例如中央信託局太平洋保險公司以及其他各保險公司所實際簽發之保險單，即係該標準單，除極少字句略有變更外，大致無異。復查該保險單之認爲標準單，雖係一七七九年，但詳考其源，於一六一三年即已在英國適用，其一六一三年二月十五日之保險單原本，現在英國牛津大學之博登圖書館 (Bodleian Library) 保存，考其內容，實與一七七九年之標準單及現

代通用之保險單大致相同。

按現代商業之性質，種類，與昔迥異，數百年前之海上保險條款，當不能盡合現代之需要，惟以該保險單享有數百年歷史，經過若干件訟案，每句每字均歷經審判上認定，意義及範圍，均屬確定。查其條款內容，所承保之標的物所承保之危險，各種各類，均經列入，包羅萬象，應有盡有。如因時勢變遷，條款須修訂時，則增訂附帶條件或特約條款，而保險單之原文本身仍不變更。故一般的海上保險單印就之條款，共分三部份：（一）保險單之本身條款，（二）附帶條款，（三）特約條款。

如某船東或其要保人以船舶為標的物，前往保險人處投保水險時，其約定之保險金額，危險範圍以及應繳之保險費率，均在保險單空白地位上特別書明，是項書明之特別條款，實係當事人間同意之條款，應充分發揮效力。其印就之各種條款，凡與是項書明之條款牴觸者，均不適用，其適用之條款亦均以書明之條款為解釋根據。近代商業繁盛，其保險標的物之認定，保險利益之享有，乘於本書第三四兩章論述，茲不再贅。惟最主要之保險標的物，共分三種，一為船舶保險，二為貨物保險，三為運費保險。關於是項三種之保險契約，於本書第八、九、十、三章分章論述，本章所論者為一般的海上保險單之條款。查我國所通用之保險單均為英國勞依茲標準單，並係英文，其間雖附有中文條款者，僅係譯文性質，並經訂明以英文為主。

第二節 保險單之本身條款

茲以中央信託局產物保險處所發用之船舶保險單為藍本，作一般的條款研究，茲將該單本身之條款譯成中文附錄於后，並按次分成二十四段，以數字標明如下：

為保險事（一） 茲以本名義為自己或代表他人為（二）「他人」及標的物關係人特為保

險所有上開各方關係人均得享受本保險契約之權利（三）無論標的物業經滅失與否（四）其航程或其期間 由 年 月 日 時起至 年 月 日 時止

（五）在港口在海上在船塢在機塢在滑道在吊機上在躉船邊所有時間所有地點所有情節無論何事

何業及何種地點或動機或行駛無論有無引水人無論在任何狀況拖帶救助船隻或被拖帶行駛行

試車（六）其所有之船身及器具材料鍋爐用具軍器軍火鎗炮小船及傢具等統稱之船舶（七）本船

船本次航行船長 或其他代行船長職務之人或將來本船無論更易何名或船長無論更換何人

（八）關於本船船身及屬具等項其保險責任開始由前開 年 月 日 時起繼

續有效至前開 年 月 日 時止

（九）本被保險船舶因獲得必須給發品救助或修繕情事得行駛經過停泊任何港口地點而對於本保

險契約不發生任何影響（十）關於被保險人方面本船舶之估價認為

船殼及材料等項計估價 機器及鍋爐等項計估價

估價共計

保險契約

(十一) 本契約所承保者

(十二) 關於核算船舶是否為淺定全損應以保險金額作為修繕價額其船舶損害及拆卸部份之價值不在計算之內(十三) 關於船舶冒險及危險中信局於本航程所願担任負責者為海難軍艦火災敵人海盜流氓竊盜投棄捕艦及追捕艦復仇及海捕以及王侯國家之拘捕扣押逗留等情又船長船員故意之損害以及可為損害本船之其他一切危險滅失或不幸(十四) 本契約被保險人或其一份子或其僱員或其受讓人得為保全恢復本船舶或其一部份告訴奔走而於本保險契約毫無影響至本局所應負擔之費用應以本契約之保險金額比例負擔(十五)(十六) 茲經同意本書面憑據即保險契約其所有真實效力與倫敦成立之書面憑據即保險契約相同(十七) 故本局對於被保險人或其遺產執行人或其受讓人特為表示情願允許並拘束自有財物及動產以便真實履行前列條件

(十八) 茲經同意英國勞依茲慣例應認為本保險契約理賠之標準

(十九) 茲經同意本保險費率為百分之 倘保費未按期繳付本保險單勿庸另行通知即認為廢棄於保費給付時另出收據

(二十) 茲經特約凡捉捕擒獲扣押逗留及其事後影響或其任何行為海盜除外均不在本保險範圍之內凡戰爭暴動罷工阻工或工人騷擾民衆起鬧或官戰前後因備戰情形所發生之一切影響亦均不在本保險範圍之內又凡碰觸地雷所發生之請求亦不在本保險範圍之內

(二十一) 茲經特約凡因海盜竊盜強盜無論有無攜帶武器所發生之直接或間接損害(無論發生在

普通海損之前後或其間）均不在本保險範圍之內

（二十二）在保險範圍內之航程或時期倘發生不同時間之數次單獨海損而每次均在（規定額）以下者則不核計僅認爲自然之消損（二十三）本船舶保險之責任於本船安全到達目的港時始行終止（二十四）茲本局在本保險單上簽名

年 月 日

第三節 本身條款之註釋

關於保險單本身各款特簡要註釋於后：

第一二兩段

『爲保險事 茲以本名義爲自己或代表他人爲「他人」及標的物關係人特爲保險所有上開各方關係人均得享受本保險契約之權利』

依照我國海商法第一百四十六條之規定，當事人之姓名應在保險契約內載明，依照英國海上保險法第二十三條，亦有同樣規定，被保險人或要保人之姓名，須在保險單內載明。本契約第一段所規定享受本約權利各關係人之範圍，其空白地位應填入要保人或被保險人之姓名。要保人雖係經紀人或代理人性質，如無須披露委任人之姓名而以自己名義爲被保險人時，即稱爲名義上之被保險人。其應享之權利義務與實際之被保險人同。關於保險利益，如發生研究時，該要保人得舉出實際享有保險利益之人，以維持保險契約之效力，倘受益人有疑問時，應推定該契約係要保人爲自己利益而訂立，在是種情況下，該要保人必須在危險期間享有保險利益，方能維持契約之效力，是項原則

我國保險法第二條第二項亦有明定。

按現代商業繁盛，若于交易在訂約時對於真正當事人未能盡知，例如某甲係棉花買賣居間商，在紐約營業，接到由倫敦之居間商購買棉花十萬包之通知，於棉花裝船前某甲即投保水險以自己名義訂立契約，實際上其真實買受人為某乙。投保時某甲雖未受某乙委任，但在需要上仍得為之訂立，如發生損害，某乙得享受保險契約之權利，故我國保險法第二條規定甚為明確。

倘保險契約之訂立，係由代理人所訂，並須在契約說明者，應在契約載明代訂之意，其最普通方式為將被保險人之姓名在契約表現，例如「某甲」茲以本名義為自己或代表他人為「某乙」及標的物關係人特為保險」等字樣。按是種格式，某甲即要保人並係代理人，某乙為被保險人並係受益人，如某乙自己即係要保人，其第二段之「他人」兩字無須變更。

英國在一七八四年前，若干保險契約均為無記名式，即在保險單不註明要保人或被保險人之姓名。是項情形，流弊叢生，例如在戰爭期間，敵國人民產物原不能投保，然在此項方式下，亦可隱蔽投保，諸有未合，故由政府下令禁止無記名之保險單，同時各保險單亦載明須為記名方式，故近代之保險單實際上均為記名即指示方式。我國保險法第十六條雖准財產之保險契約得為指示式或無記名式，但以十五條第一款須載明當事人姓名之規定，其無記名式之保險契約實屬罕見。

保險契約係要保人或被保險人給付保險費得相當損害賠償之權利契約，故是項權利，得為轉讓，惟在轉讓時應與保險利益同時轉讓，否則該契約失去效力。惟保險契約所承保者，雖係標的物

所可能發生之危險，但契約究係兩方當事人所訂立。在中古時期保險萌芽時代，其船舶貨物無論由一人所獨有，或二人以上分有，其保費之多寡以及承保條件，均因各別被保險人之個人信用而異，故保險契約，實係雙方當事人間之信用契約，其信用之在某甲者，不能任意由某乙承受，例如希臘人在輪船業之商業道德，尚鮮信譽，倘某船原係英人所有，如售與希臘人時，其保險契約，自不得任意移轉。基此原則，所有船舶保險契約，均有專款明訂：如所有權轉讓時，本約失效等語。關於貨物保險，按現代商業慣例，於貨物交船後，其貨主與貨物之密切保管關係暫告中斷，其個人之信用關係，不若船東之與船舶密切，故人的信用成分減少，其保險契約得為轉讓。在英國海上保險法之規定，是項轉讓無須通知保險人，祇須在轉讓與受讓間辦竣轉讓手續，即告完成，然依我國民法第二百九十七條之規定：「債權之讓與，非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效力。但法律另有規定者不在此限。」故在我國之保險契約移轉，應照是條原則通知債務人即保險人。復查我國保險法第十一條規定：「被保險人死亡或保險標的所有權移轉時，保險契約仍為繼承人或受讓人之利益而存在。但保險人、繼承人、受讓人各有終止契約之權。」如轉讓人與受讓人間之讓與手續清楚，雖在通知達到保險人前，該契約仍應有效，如保險人接到通知後，不願對受讓人承保時，得終止契約。

第二段

「無論標的物業經滅失與否」

嘗中諸世紀，輒訊困難，某船甲自某港乙駛出後，在航程期間，遭遇若何海難，或是否滅失，均爲某港乙之船舶或貨物所有人所不悉，故於其在航程中投保海上保險時，均載明無論在訂約時該船舶或貨物有無滅失，保險人均應負責。如無是項規定，頗易引起爭執，例如訂約時爲二月十五日，但事後證明於二月十三日該被保險之船舶或貨物業已因海難完全喪失，保險人自可根據標的物於訂約時業已不存在之理由拒負賠償責任，故在保險單均經載明「無論標的物業經滅失與否」之負責條款。倘在訂約時要保人已悉船舶或貨物滅失者，以其未盡告知之能事，且有故意隱瞞情節，其保險契約失效。我國海商法第一百五十四條規定：「就危險之有無爲保險者，經證明在契約訂立前要保人或被保險人已知船舶之滅失，或被保險人已知船舶之安全到達者，其契約無效。」又我國保險法第十八條之規定與前開之海商法規定大致相同。英國一九〇六年海上保險法第六條第一項更有詳明規定：

「於保險契約訂立時，被保險人對於標的物固無發生保險利益之必須，然於標的物發生滅失時被保險人必須享有保險利益，始能接受賠償。」

「但於標的物之保險，註有無論業經滅失與否之條款者，雖於滅失發生後，始取得保險利益，仍得請求損害賠償，然於保險契約訂立時，被保險人明知業已滅失而保險人並不知悉者，不在此限。」

第四段

「其航程或其期間 由 年 月 日 時起至 年 月 日 時止」

爲保險期間，是項期間大致適用於船舶保險，其期間大致爲一年，由某年某月某日某時起，至翌年某月某日某時止，其時間之起訖，即保險責任之開始及終了。在起訖時無論該船舶在航程中或在港口停泊中，或在船塢修理中，保險責任均因時間之起訖分別開始或終止，不容延長或縮短；但因實際上之需要，其保險期間亦有得爲延長之條款，例如某船舶之保險期間雖爲十二個月，如在期間終了時該船尚在海洋中而被保險人仍願繼續保險，至該船安全到達目的港者，其保險期間得爲延長。若干保險單均載有下列條款：「倘船舶在本契約有效期間終止，尚在海面，或遇難，或在避難港口或在其他停泊港口時，得通知保險人繼續保險至目的港爲止，所有保險費依照按月計算之費率比例給付。」是項條款甚屬合理，惟英國依據財政法規之規定，其保險之期間無論在何情形下，不得超過一整年，故延長時間之附加條款，在英國頗難適用，但在我國並無是項時間之嚴格限制，故延長時間之條款，於需要時得爲適用。

查本段尙包含航程等字樣，如本保險單係航程保險性質，其空白地位即或註航程之起訖地點，例如由倫敦至上海，「由」字在英文即稱之 *from*，倫敦係起點，在英文之專門名詞稱之 *Terminus* *quo*，上海係訖點，在英文之專門名詞稱之 *Terminus ad quem*

凡航程保險係由某地至某地，其保險責任開始期間，如係船舶保險者，應以起錨或解纜之時爲

開始時間，繼續有效至到達目的港投錨或繫纜之時爲責任終止時間。我國海商法海上保險章第一節四十八條，對於航程起訖期間，亦經明訂保險期間，除契約別有規定外，關於船舶及其屬具，自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時爲其期間。在若干航程保險契約，除訂明由某地至某地者外，並加註在起點當準備航行時，其危險責任亦在保險範圍之內者，其方式在英文之保險單甚爲簡單，即 'At and from' 例如 'At and from London to Shanghai'，凡有是項「在」某啟旋港之字樣規定者，當船舶在某啟旋港之期間，雖尚未起錨解纜，其危險責任仍由保險人負擔。

當航程保險契約訂立時，該船舶並不必須業在定明之啟旋港內；但在合理之期間內必須到達啟旋港並起錨履行航程，如遲延過久，業超過合理期間，該保險契約無效。例如由倫敦至蘇聯北部之北冰洋港口之航程保險，係夏季訂立，而遲至冬季該船始到達倫敦，準備履行，以其時間已過，危險之性質業已變更，該保險契約當然失去效力。

船舶起錨解纜後，所行駛之實際航程，如在保險契約內未經規定，應爲習慣上所行駛之航線。例如所規定之航程爲由上海至神戶，不得於駛離上海後前往台灣之基隆裝載貴重物品後再駛往神戶。又例如由倫敦至上海，依習慣得沿途停靠上下客貨時，應在經常習慣之各港口停靠，不得違反習慣突在向未停靠之港口停靠。如由倫敦至上海之航程經由蘇彝士運河時，其在印度停靠之地點大致爲孟買 (Bombay) 及哥倫坡 (Colombo) 今忽駛往齊打剛 (Chittagong) 停靠，雖停靠後仍駛回原航線以上海爲終點，然以其所駛之航線未能依照經常習慣所許可之航程履行，即稱之「變更航程」

(deviation)。

當保險契約訂立時，其實際之行駛航程，雖未經書面規定，然攸久之航行習慣，早已確定。是項確定之航程，係雙方了解，自當遵守，其沿途之危險，亦均在雙方了解之中，故雙方對於是項了解，應絕對遵守，不容一方任意變更，使雙方了解之危險變為雙方不了解之危險。故自該船由習慣航線上離去之時起，該保險契約即認為失去效力，其離去之地點時間即稱之「歧路點」(Dividing Point)，雖嗣後恢復原航線向原目的港駛進，其契約效力仍不能恢復，以其危險之了解與訂約時之了解不同也。

又啟旋港及目的港之間，依照習慣，船舶得在中途各港停泊者，須依地理上之次序，依次停靠，倘不依是項次序而先後顛倒者，亦為變更航程。

是項在習慣上所應行駛之航程，如在契約上載有變更之規定，例如特准某航程在中途某港停靠者，應從其規定。

所謂變更航程者，係指故意及無理由與習慣上所應行駛之航程變更之謂也。倘某船在航程中遭遇海難船身受損，危險堪虞，因駛赴最近港口修繕者，或被拖帶至最近港口者，或因船上發生疫病，一部分船員病亡，人手不夠，必須駛往最近港口補充者，均不得認為變更航程。

英國一九〇六年海上保險法關於變更航程各節，規定詳明，特譯成中文列後：

第四十六條：

保險契約

(一) 如船舶無合法理由變更契約內所了解之航程時，由變更之時起，保險人之責任，應爲免除；不因在途中發生營業經恢復原定航線，而發生差異之結果。

(二) 於有下列情形時，應認爲變更契約內所了解之航程：

(甲) 契約內所明白規定之航線經離去者。

(乙) 如航線未經在契約明白規定時，該習慣上應駛之航線經離去者。

(三) 如變更航程僅係倉念，並未實施，自不發生變更之結果，必須實際上有所航程變更之表現，保險人始得免除契約上應負之責任。

第四十七條：

(一) 於契約內載明數個卸載港時，船舶得開往所有載明之港地或其港地之一，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依契約載明之港地次序順序開往各港地；否則即認爲變更航程。

(二) 於契約未經載明卸載港名稱而僅載明在某區域之各卸載港時，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依區域內地理上次序開往各卸載港；否則即認爲變更航程。

第四十九條：

(一) 因下列情形，致契約內了解之航程變更或航程之開始遲延時，應認爲有理由：

甲、經契約以特別條款所許可者；

乙、爲船長或船東，不可抗力之情節所致者；

丙、爲履行明示或默示特約條款之條件大致所必須者；

丁、爲保持船舶或保險標之物之安全大致所必須者；

戊、爲救助生命或救助其他遇難船舶，倘不往救助，有生命遭遇犧牲可能者；

己、爲醫治船上任何人員而意圖獲得醫藥品大致所必須者；

庚、爲船長或船員故意行爲意圖加害所致者，但以是項故意之行爲在保險範圍內者爲限。

(二) 於變更航程有理由之原因消滅時，船舶應急速恢復應駛之航程。

關於前開四十九條第一項丁款所謂爲保持保險標之物安全大致必須者，通常係指稱下列五項情節：(一) 在航程中遭遇海損，船壳及機器必須在中途港口修繕，始能繼續航行者。(二) 船員因災病人手缺乏，必須在中途港口補充始能安全行駛者。(三) 爲狂風巨浪所迫，或爲躲避巨風而駛往中途港避難者。(四) 在戰爭期間因敵艦驅逐或游弋，因而駛往中途港避難者。(五) 爲獲得本國兵艦保護，駛往中途港口，加入護航隊以謀保護者。凡在上開五項情節或其他性質相同之情節，船舶駛離習慣所許可之航程者，不得認爲變更航程。

第四十九條庚款所謂船長或船員故意行爲者，通常指船員等爲自己利益所爲之行爲，至是項行爲對於船東發生若何利害結果，均不顧及之謂也。例如當美國在一九二五年間，係禁酒最嚴時期，所有外籍或本國國籍船舶，均不得運送酒類往美國港口，但每有若干船長或船員私自運酒，爲避免洩漏起見，於駛近美國海岸時，原應運駛紐約港口，但爲先行卸下私酒起見，先行駛往其他港口，

卸下後再赴紐約。依照保險契約所了解之航程，是乃變更航程性質，應自歧途點起，契約失效。然其是項故意自私行爲，並非船東或其他代理人之所爲，且未參加，不應因船長或船員等之自私行爲，蒙受損害，故在若干保險契約內均載明「船長或船員故意行爲」之危險，係保險範圍內之危險也。於保險契約註明是項條款者，雖在中途因船員等故意行爲之結果變更航程時，仍不失去保險契約之效力。

第四十九條第二項所謂急速恢復應駛之航程者，並非指稱須駛回歧途點之謂也。例如船舶由其中途之修繕港或避難港仍駛往原定之目的港，所採取之航線倘爲一般謹慎船長所採取之航線，雖未與原始航線盡同，仍屬履行契約了解之航程，得保持契約效力。

按航程變更，每係不可避免之情節，爲調濟並兼顧起見在一般的航程保險契約內，均增加附屬條款，例如「倘在中途變更航程時，本約仍不失去效力，但保險費應行詳加」等語。關於航程保險，其航程之兩端即啟旋港與目的港必須履行，倘船舶未由載明之啟旋港駛出，或不駛往載明之目的港，是所承保之航程業經更換，其保險契約即失去效力。例如保險契約所載明之航程爲倫敦至上海，但該船實際上由法國馬賽駛往上海，是保險責任向未開始（The Risk doesn't attach），保險人當然不能負責，契約失效。是項情節爲原訂航程放棄之表示，英文名之 abandonment of voyage。如航程業已開始履行，該船業由倫敦駛出，但在中途該船更換目的港而駛往澳大利亞之悉特尼（Sydney）港口，則自航程更換決定，並實施之時間地點起，契約失效。是項情節係更換航程，英文名之

由倫敦至上海係原訂航程，並保有航程保險，於該船駛至蘇彝士運河時，接到船東電報開往澳大利亞，以悉特尼爲目的港，該船船長即作開往悉特尼之準備，並開往悉港。但在紅海行駛時觸礁，結果沉沒，按紅海係該船駛往上海或悉特尼港必經之路，至亞丁港後始得分途，茲在分途前遇難，該船是否得向保險原約之保險人請求賠償，頗費索解，依照英國法規，自航程更換之時起，契約即失去效力，所有嗣後之危險，不再負擔。其條文移譯如下：

英國海上保險法第四十五條：

(一) 於保險責任業經開始後而船舶自由更換契約所載明之目的港時，謂之航程更換。

(二) 如航程更換，除契約另有規定外，由更換航程之決定業經表示履行時起，保險人之責任，應爲免除，並不因在滅失發生時，該船舶仍實際在契約所預定之航線內而發生差異之結果。

上開英國之規定，甚爲明確，惟美國法律與之略有差異，雖航程更換業已表示履行，但滅失之發生係在歧途前者，原約保險人仍負責任。按我國保險單之條款及解釋，均以英國爲主，似以採取英國之規定爲宜。

倘在變更航程之情節，則滅失之發生在歧途點之前者，其賠償責任仍由保險人負擔，蓋變更航程僅在中途更動，其航程之起訖點均予履行，實與更換航程之情節不同。

第五段

「在港口在海上在船塢在機塢在滑道在吊機上在邊船邊所有時間所有地點所有情節無論何事何業及何種地點或動機或行駛無論有無引水人無論在任何狀況拖帶救助船隻或被他人拖帶或駛行試車」

在勞依茲標準單並無本段之規定，本段僅在期間之船壳保險狀況下適用。凡在保險期間，不論被保之船舶若何狀況，若何情節，保險人均在保險範圍內負擔責任。其所載明狀況及情節之範圍，甚為廣泛，無論在任何地點、任何時間、所有該船在行駛中、停泊中、或修理中所發生之危險，均由保險人負擔；雖在拖帶救助其他船舶或被拖帶時，或遭遇困難時或在該船試車時，其保險責任不變，即使引水人不在船上時，亦不失去效力。

以其範圍甚為廣泛，故在附帶條款特約條款或書寫條款內，多有限制其廣泛範圍之規定。例如在地域上之限制不得駛過北緯之某度，或因印度洋季候風關係限制在某一期間內不得在印度洋某域內行駛，又例如在某域內必須聘用引水人。

是項限制規定之效力，超過本段廣泛責任之規定，如有違反限制規定情事，其契約失效。

第六段

「其所有之船身及器具材料鍋爐用具軍器軍火鎗炮小船及傢具等統稱之船舶」

本段係保險標之物之說明。以本保險單係船壳保險性質，故僅指明船舶部分，但在勞依茲標準保險單所說明者，為貨物及船舶兩部分，於保險單空白地位上書寫「船舶」時，即係船舶保險。

關於船舶之構成，在我國及英國法規均有規定，我國海商法第九條：「除給養品外，凡於設備上及營業上必要之一切成分及屬具，皆視為船舶之一部」。英國海上保險法第一附件之保險單條文解釋規則第十五條，關於船舶之構成亦明有規定，查其內容與本書第三章關於船舶構成之釋明大致相同。

本段船舶構成之釋明亦與我國及英國之規定無甚差異，至軍器、軍火、鎗炮等規定，以近代船舶構成之目光視之，並非設備上及營業上必要之成分。然在中古世紀，海盜及流氓船舶衆多，實屬必要，故在勞依茲標準單上均有是項規定。

第七段

「本船舶本次航行船長 或其他代行船長職務之人或將來本船無論更易何名或船長無論更易何人」

本段分作兩部分，一為船舶名稱之確定，一為船長姓名之確定。

於船舶向保險人投保時，其年齡之新舊，構造之優劣，馬力之大小，以及船長究係何人，其技術之高低，均為保險人必須考量之項目。是否承保，費率若干，均因船名船長之不同，而有不同之確定。故一般的保險單均須船名及船長記載清楚。參詳閱本段字意，其船名及船長並無永久不變之意，如所承保者為某船甲，於船舶不變，僅名稱更易時，或船長因疾病死亡或其他原因須由他人替代時，其船舶名稱得為更易，船長人選得為更換，對於保險契約之效力不發生影響。但依通常慣例

，於名稱或人選更易時，應向保險人通知；在期間之船壳保險契約內，並載有特約條款，未經保險人同意前，船長不得更換之規定。

某船於投保時，誤將船名寫錯，例如原應為 *S. S. Leonard*，但因筆誤寫為 *S. S. Leonard*，倘能證明保險人之了解亦為 *S. S. Leonard*，其船舶狀況並無更易，其了解並無誤會者，是項誤筆在損害發生前得為更正，在損害發生後契約仍為有效。

又例如某船名 *Souchie*，係法國國籍，年齡老舊，狀況不良，同時又有挪威國籍輪船一艘，亦名 *Souchie*。當投保時，係由經紀人為要保人，誤將法籍輪船報稱為挪威籍 *Souchie* 輪，而保險人以挪威船之了解承保，如損害發生前發現錯誤，即行更正時，保險人得重訂條款，如在損害後，發現錯誤時，保險人得依未盡告知能事之法律，解除契約。

於貨物保險為船舶無記名之方式時，無須將船名載明契約上，但於船名知悉時，應通知保險人。

如船舶在中途因海難不能前進，須將積貨另轉他船時，其貨物之保險契約並不因之失效；倘無正當理由而更換船舶時，其契約失效。但在貨物保險單上，均有專條載明，例如在習慣上之船舶移轉，不失效力之規定。

第八段

「關於本船船身及屬具等項其保險責任開始由前開 年 月 日時起繼續有效至前開 年 月

日 時止」

本段係保險期間之規定，其開始期間，有效期間，及責任終了期間，均在本段論述範圍之內。本段與第四段不同。第四段僅對航程之起訖地點之說明，或對期間僅為起訖時間之說明，並非以保險責任為主要論述。本保險單因係期間之船壳保險，以期間為起訖點，甚為簡單，故本段之起訖時間，即第四段起訖時間，不贅重述一遍。然在等依茲之標準契約，以其適用範圍廣泛，其詞意之結構，與本段之詞意有別。按標準契約之規定，大致為下列詞意：「關於貨物船舶及保險，其貨物部分，自裝載上船之時起，繼續有效，至該貨在卸載港安全由船卸下起陸為止；其船舶部分，自在港口或開駛之時起，繼續有效，至該船在目的港安全繫纜二十四小時後為止」。

關於船舶之航程保險責任，其起訖之地點時間，在第四段業經詳論，茲不贅述。惟船舶抵達目的港二十四小時後為止之部分，以未經註釋，特簡述於後：

是項規定，僅適用於航程保險，關於船舶航程保險，其保險責任終了時間，為安全繫纜後二十四小時。所謂繫纜者，並非以繫纜在陸地者為限，倘該船到達目的港內，在浮筒上繫纜時，或在港內經常拋錨地位下錨時，均等於在陸地上繫纜。所謂安全者，依照普通情節，係指該船本身之安全，政治上之安全，及卸貨之安全。例如船舶雖在浮筒上繫纜，但因狂風巨浪關係，該船實未達到安全狀態，如氣候惡劣，環境危險之狀態繼續存在時，雖經過二十四小時之繫纜時間，其保險責任仍不能解除。又例如船舶本身之繫纜，雖屬安全，但因政治關係，該船在該港有被扣留或被沒收之可

能，而是項危險，如係承保範圍內之危險者，其責任並不因在時間上經過二十四小時而終了。又例如貨物必須得安全卸下，如因前兩種天然的或人為的限制，不能卸載時，其責任亦不得謂之終了。故安全繫纜，必須具備上述三種安全情節，由繫纜時起經過二十四小時後始爲終了。

關於貨物之航程保險，其責任開始時間，應爲貨物裝載上船之時間。如船舶係在陸地繫纜，在碼頭停靠裝載，於起重吊桿屬於碼頭者，自吊桿上之貨裝入船內時，爲開始時間；於起重吊桿之屬於船舶者，自吊桿將貨提起，離開陸地時，爲開始時間。倘船舶係在浮筒繫纜，貨物之裝船，須用小船由陸地運至船邊，以便裝載者，其保險責任之開始時間，仍由貨物裝在船上時間爲開始時間。但照歐洲大陸各國之規定，均以貨物離陸之時間爲開始時間。我國海商法第一百四十八條之規定，亦以離陸之時間爲責任開始之標準。爲補救等依茲標準單之不足，凡關於貨物之保險，均另加附帶條款，例如所有由陸至船舶之小船運貨危險，均在承保危險範圍之內，或例如保險人所負之責任，由裝載港倉庫起，至卸載港倉庫止。

自保險責任開始後，在船上裝運期間，繼續有效，至起陸時爲止。依照原則，保險責任僅限於某船，如中途船舶變更，貨物由甲船移至乙船者，其責任應爲終了。但甲船因海難，不能繼續航行，船長爲各方利益將貨交由他船轉運者，其保險責任繼續有效，於他船運至卸載港起陸時爲止。在移轉過程中，如發生承保範圍內之危險時，雖在陸地，保險人之責任，仍不減少。

英國海上保險法第五十九條：「航程因承保之海難在中途中斷，依其情節，船長應將貨物或其

他動產起陸、重裝、或轉運時，對於起陸或轉運，保險人仍應繼續負責。」

故爲充分保障貨物所有人利益起見，在若干貨物保險契約中，均有在通常轉運情節之危險，由保險人負擔之規定。

於貨物運至卸載港後，所謂起陸爲止者，係指貨物運至陸地之謂也，倘船舶在浮筒繫纜，或在港內拋錨，其貨物必須以小船運至陸地者，其小船之一切承保危險，均在承保範圍之內，至在何種起陸情形下即認爲起陸完成，須視卸載港之習慣，分別以卸至碼頭或囤船，爲起陸之完成。

第九段

「本被保險船舶因獲得必須給養品救助或修繕情事得行駛經過停泊任何港口地點而對於本保險契約不發生任何影響」

按航程保險，某船之實際航程，不得與了解即習慣上之航程差別，如經離去，雖嗣後仍返原航程者，由歧途起點，其契約失效，稱之謂變更航程 (Deviation)。如經離去後，不再返回原航程，即目的港亦不同者，自是項更變之實際表現時起，其契約失效，稱之謂更換航程 (Change of Voyage)。

本段對被保險人係有利之規定。如因獲得給養品如燃料食品等類，或因獲得救助或修繕情事，中途雖有變更航程 (Deviation) 情事，本保險契約仍屬有效。詳查本段之規定，關於航程保險，僅限於變更航程 (Deviation) 之情節，並不包括更換航程之情節 (Change of Voyage)。

查勞依茲標準單，亦同樣規定，惟其範圍較本段所規定者為廣泛，其規定簡譯如下：「本被保險船舶在本次航程中得行駛經過停泊任何港口地點，而對於本保險契約不發生任何影響。」按勞衣茲標準單此項規定，其變更航程之情節，屬於廣泛的，並不以獲得給養品、救助、或修繕之情節為限。但航程之起訖地點仍不得更換，否則認為更換航程，自表現更換時起，契約失效。

本段關於期間之船舶保險，實非必要之規定，蓋期間之契約，並不以某一航程為限也。

第十段

「關於被保險人方面本船舶之估值認為

船壳及材料等項計估值

機器及鍋爐等項計估值

估值共計

本段係標的物之估值，在本書第五章已為論述，茲不再贅。倘標的物之價額並不確定時，即以價額不確定之情節辦理，根據法規確定其保險價額。

關於船舶之估值，得以船壳、機器、鍋爐及屬具等為總價額之估值。如遇損害發生，其數額未達總價額時，即認為單獨海損，依單獨海損之法例辦理。

船舶估值，亦得以部份作成單位為之，例如船壳應估值若干，鍋爐應估值若干，或艙面之絞盤應估值若干，其估值標準係以各部分為單位。倘某一單位之損害程度為全損情節，雖係全船之部分

損害，係對於該單位之損害，應以全損之情節辦理，不依單獨海損之法例辦理。至損害到達若何程度，為全損或為單獨海損，又我國與英國之規定有何不同，均在本書第十、十一、十二、三章詳論。

第十一段

「本契約所承保者」

按照一般保險單之格式，本段均為空白地位，所有雙方之真實條件，均在本段空白地位填註。明訂雙方之意旨，例如關於行駛川江之船舶保險，則規定保險人所承保者為「全損」，「碰撞」，「共同海損」及「施救費」之條件。又例如關於貨物保險，則規定保險人所承保者為「全損」或「單獨海損」，其損害在價額百分之三以下者不賠」等條件。是項條件，變化繁多，不勝列舉，當於本書第八、九、十、三章詳為論述。

第十二段

「關於核算船舶是否為推定全損應以保險金額作為修繕價額其船舶損害及拆卸部分之價值不在計算之內」

本段實係附帶條款，專為船舶保險單所設者，在等依茲保險單內，並無同樣規定。本段所確定者為推定全損之標準。按全損即船舶全部滅失之謂，大致分為兩種：一為實際全損 (Actual total loss)，一為推定全損 (Constructive total loss)。凡船舶因狂風巨浪，被逐擊之結果，全船之木板被

擊粉碎，失去船舶形狀，或船舶在驚濤駭浪中全部沉沒，是種情形，均係船舶實際全部滅失情類，稱之為實際全損，如船舶因狂風巨浪，被逐上岸，結果船壳受損害，必須支付巨額金錢，始能恢復該船原有狀態，而是項恢復費用，超過保險價額者，即稱之為推定全損。

推定全損之船舶，常有殘餘部份存留，是項存留之殘餘部份，當有相當價值，是項相當價值，於核算船舶損害是否達到推定全損程度時，並不計算。例如某船保險價額經雙方確定為一百萬元，中途發生海難，蒙受損害，其估計之修復費用共需一百十萬元，超過保險價值；但其殘餘部份尚值三十萬元，如由修復費用扣減時，其損害程度祇達八十萬元，尚未到達保險價額，依照本段之規定，是項殘餘價值不應由損害價額扣減，保險價額即作為修繕價額，於修繕價額到達保險價額時，即應認為推定全損，得由被保險人之通知委付而確定為全損情節，其殘餘部份之價值，不在計算之內。

第十三段

「關於船舶冒險及危險中信局於本次航程所願担任負責者為海難軍艦火災敵人海盜流氓竊盜投棄捕艦及返捕艦復仇及海捕以及王候國家之拘捕扣押逗留等情又船長船員故意之損害以及可為損害本船之其他一切危險滅失或不幸」

本段所列舉者為承保危險之種類，凡被保標的物遭遇本段範圍內之危險發生損害者，保險人皆負賠償責任。本段之範圍至為廣泛，在英文原文上所用之語詞，甚為古老，了解困難，充分表現其

為歷史上之遺物。詳查所列舉危險種類之次序，亦毫無系統，前後重複，充分表現其逐漸增添之程序。

危險種類中最主要者為「海難」(Perils of the sea)。凡標的物在海上因非常風浪或意外事變所發生之損害均屬之。如損害之發生係經常所必發生之事件，或意念中之事件，例如船舶航行海中，所有之自然消損，或油類貨物自然之相當滲漏等情節，雖損害係在海上發生，然以事屬經常，並非意外事變，保險人均不負責。又例如木船船底之鼠咬蟲蛀損害，亦係經常事件，倘因鼠咬蟲蛀之結果，船東對該部份包以銅皮，藉免漏水後，嗣經狂風巨浪，過分之擊盪，銅皮震落，海水漏入，貨物蒙受損害時，是乃意外情節，屬於海難範圍，其損害應由保險人賠償。

最普通之海難約為四種：一為沉沒，二為船破，三為擱淺，四為碰撞。

一、「沉沒」在英文稱之 Foundering，即全船沉沒之謂。某船由上海開出後，該船失蹤，消息杳然，經過相當長久時間，例如一個月或五個月，仍無消息者，該船應假定為沉沒 (Foundering at sea)，由保險人賠償。關於是項情節，我國及英國均有規定，我國海商法第一百六十三條規定凡船舶行蹤不明已逾四個月者，被保險人對該船舶得為委付。同法第一百六十四條及一百六十五條，關於貨物及運費之委付，有同樣規定。英國海上保險法對於失蹤期間如逾相當時間者，得假定為失蹤沉沒，所謂相當時間者，應以不同之航程為標準，其第五十八條「於有關船舶失蹤後，經過相當期間仍無消息者，應假定為實際全損」。

是項四個月期間或相當期間，應以最後接到消息之時日起算，我國雖假定四個月為得行委付期間，倘保險人能提出有力證據推定有關船舶尚未失蹤沈沒者，其四個月仍得延長之。

二、「船破」在英文稱之 *Strawred*，當船在航行中被風浪所迫，與石岸相擊，結果破漏。船舶破漏之性質，大致可分為三種情節：一為木船船壳全被粉碎，散成木板，失去船舶形體；一為損害程度嚴重，所需之修繕費超過船舶在受損前之價值；一為損害程度不重，所需之修繕費用未達該船當時之價值。

三、「擱淺」在英文稱之 *Stranding*，當船舶在航行中觸礁或擱置沙磧上，均稱之曰擱淺；所謂擱淺者，必須該船在礁上或沙磧上被阻停留，經過相當期間之靜止狀態，始得構成擱淺情節。如該船僅在礁石或沙磧之上面或旁邊擦過，並未被阻停留，不得認為擱淺。是項情節，在英文稱之 *Touch and go*，尚未構成擱淺情節也。如某船在礁石上被阻停留已達二十分鐘之久，在英國某判例即認為業構成擱淺情節。

倘某港口之潮汐影響水位深度，經常有水深或水淺之輪流變化情節，當水深時在港內之船舶均能浮起行駛，水淺時在港內各船則不能行駛，甚至船底接觸港底之地時，是項受潮汎影響之港口，如船底觸地，不得認為擱淺。蓋是項情節係經常情節，並非意外也。故在我國若干保險單上，均經訂明船舶在海州大埔之擱淺，不得認為擱淺。

四、「撞碰」在英文稱之 *Collision*，凡船舶與本身以外之物質碰撞，依理均得稱曰碰撞，於船

船與燈塔，碼頭或港口建築物或其他船舶碰撞時，均謂之碰撞，爲海難之一種。該船本身所蒙受之損害，依照保險契約之規定，應由保險人賠償。至因碰撞所加諸第三者之損害，例如對燈塔或其他船舶所發生之損害，依照一般保險契約之規定，保險人所負之責任，均以船舶互撞所發生之第三者損害賠償爲限。如某船僅與燈塔碰撞，其本身之損害由保險人負責，而所加諸燈塔之損害則保險人不負責任，關於此項，於本書第八章詳論。

當海難發生時，該船必須在水上並係浮起狀態，在英文稱之 *Water-borne*。倘該船係在岸擱置，根本未在水上，其所發生之損害，不得謂海難。例如某船拖至沙岸上修理，當修理期間，該岸走沙（即支撐該船之沙岸一部份被水沖去），以致該船傾倒，船壳受損，是項情節不得認爲海難，蓋船未在水上也。

「火災」亦係承保危險之一，當船舶航行海中，艙面或艙內起火，實屬最危險之事，故現代船舶之構造，對於火災防範均爲主要設計，例如艙內設置滅火汽管，兩艙之間建造防火隔板，艙面設置種種滅火工具等項。

倘被保標的物因火災蒙受損害時，其損害部份應由保險人賠償，所有直接被焚之損害或間接被火烤焦之損害，又因救火所發生之水漬或其他損害，均屬火災危險，由保險人負責。但被保標的物如係貨物，而貨物之火燒係由於該貨本身之劣質 (*Inherent vice*) 而起，例如所裝載之煤炭因劣質起火，保險人對該貨之火燒損害不負責任。但是項貨物起火後，延燒及其他貨物或船舶，發生損害時

，其各該保險人仍應照保險契約負責。

「軍艦」在英文稱之 *Military Vessel*，所有海上戰鬥之武力如潛艇、魚雷、驅逐艦等，均屬之。在戰爭時期，海上捕獲係最普通之危險，凡船舶被敵國捕獲，因之沒收者，其損害應由保險人賠償，其性質以推定全損論。

「敵人」在英文稱之 *enemy*，凡在軍艦範圍內所不包括之戰爭危險，均得在敵人一名詞內包括之。在戰鬥期間，敵人在海上所加於保險標之物之損害均屬之。

「海盜與流氓」在英文稱之 *Pirates and Rovers*，其結合係以個人為出發點，以在海上搶劫為目的，並非政治上之組合，亦非接受某國政府之指導，按其所為，專以個人利益為目的，妨礙商運，實係世界公敵。海盜與流氓，實際並無若何分別，海盜者，指稱經常在某區域內等候行船到來，以便搶劫之謂。流氓者，係在海上飄流，追逐行船以便搶劫之謂。依照英國海上保險法附件第八條之解釋，海盜所包括之範圍，尚較上開之範圍為廣，所有船上譁叛之旅客或船員，及由岸上加害船舶之人民，均稱之為海盜。

「竊盜」在英文稱之 *Theft*，本名詞在海上保險指稱以武力行使竊盜之人，並不包括偷竊，凡暗地偷竊或碼頭裝卸工人之偷竊，均不在本名詞範圍之內，該項偷竊在英文稱之 *Pilferage*。英國海上保險法附件第九條解釋亦經註明：凡船上旅客或船員之偷竊均不在竊盜範圍之內。故在若干保險單均書明為武力竊盜 (*Assailing theft*)，以示與普通之偷竊有別。

「投棄」在英文稱之 Jettison，當船舶在海上航行，遭遇狂風巨浪，危在旦夕，非將一部分貨物投棄於海，減輕載重，即有全船沉沒之虞時，因之將一部份貨物投棄于海，結果該船及貨轉危為安，是項損害即係投棄，由保險人負擔。如船桅槳被狂風吹折，但尚餘存相當價值，為共同安全起見，該桅槳被割斷投棄時，亦稱之謂投棄。

投棄係共同海損 (General average) 損害之一種。倘貨物之損害係被狂風吹去者，以其無人為的投棄參雜其間，不得謂之投棄。

「捕艦及返捕艦」在英文稱之為 Letters of marque and Counter-marque。在中古時代，若干國王對某船長授以書面特權，准其駕駛自有船舶為該國在海外拓殖地方，並對某國人民搶劫財物，是項授權書即稱之 Letter of marque，該船在英文稱之 Privateer。其相對之國王為報復起見，亦同樣授權其本國某船長作同樣行為以為對抗時，即稱之 Letter of Counter-marque。是項行為與海盜不同，然以其結果不良，故一八五六年在巴黎會議 (Congress of Paris, 1856) 中經各國同意取消。

「復仇」在英文稱之 Reprisals 亦稱 Surprisals，在近代國際關係中亦偶然行之，例如某國為報復起見，對另國之商船予以扣押拘捕，以致發生損害等情節，其性質有似中古世紀之捕艦及返捕艦。

「海捕」在英文稱之 Raids at sea，其範圍較捕獲廣泛。捕獲以排除原所有人之一切權利為目的，例如甲乙兩國交戰，甲國將乙國商船在海洋中捕獲，帶至甲國土地，以便審判沒收，是乃排

除原所有權之行爲。海捕並包括拘捕性質，不限於排除原所有權。例如某中立國丙之商船蒙有重大協助乙國載運違禁品之嫌疑，甲國海軍因之將該丙國商船海捕，以便偵查，是項情節並非捕獲範圍，乃係海捕範圍。

「王侯國家之拘捕、扣禁、逗留」等情，在英文稱之 Arrests, Restraints and detentions of all Kings, Princes, and People of what nation, condition or quality Soever。依照英國海上保險法附件第十條之解釋，本範圍所稱之危險係指政治上或行政上之拘捕等情，並非司法之拘捕或暴動之拘捕等情。所謂王侯國家者，指稱所有以建立國家爲目的並擁有土地人民之政治組合而言，無論該政治組合業被國際間承認與否，均在本範圍之內。現代獨立國家如英、美、蘇聯以及中華民國等固在本範圍之內，即美國林肯總統時代之南方聯合政府亦包括在內。

某船所受保之危險爲海盜險，在南美洲，亞瑪遜河（R. Amazon）上游行駛，當時玻利維亞（Bolivia）一部分人民倡言獨立設立獨立政府，與原政府對峙，當該船行經該組合佔領地時，遭遇拘捕，結果沒收，被保險人因向保險人請求賠償，以遭遇海盜爲詞，然經判決認定該組合係政治組合，並非海盜，不在海盜險範圍之內。

如某國甲爲施行壓力起見，將某國乙之海口封鎖，禁止所有船舶進出，是項封鎖即稱之扣禁。又例如某國丙禁止某種貨物對某國丁輸出，在英文稱之 Embargo，是項行爲即係逗留。

「船長及船員之故意損害行爲」在英文稱之 Barratry of master and mariners。凡船長爲自己之

利益或故意違反法令，結果損及船舶者，均稱之故意損害行爲。例如船長爲自己利益載運違禁酒類前赴美國，爲逃避檢查中途變更航程者，是項變更航程之行爲，以未得船東允許，即稱之故意損害行爲。又例如船長故意違反某國封鎖某港之宣言，故意進出，結果該船蒙受處分者，雖是項行爲之動機並非加害於船東，然以其發生損害之結果，仍稱之爲故意損害行爲。

凡故意損害行爲係船東於事前許可者，即非故意損害行爲。例如某船進出封鎖港之行爲係船東之授意，即不得以船長之故意損害行爲論，倘發生沒收損害而是項損害又非承保範圍內之危險時，保險人得拒絕賠償。

如船長即係船東，其所有之行爲均不得以故意損害論，但船長僅係共有人之一，則其非法之加害行爲仍得以故意損害行爲論。例如某船長原係共有人之一，故意將船貨變賣，侵吞價款時，即謂之故意損害行爲，其他共有人之損害，應由保險人賠償。

在本節範圍內之解釋，船東應包括所有人及包租人，倘包租人指揮船長載運違禁品時，其因此所發生之損害，不得以故意損害行爲論，蓋船東既將船出租，關於載運貨物方面，其包租人即等於船東之地位也。

「以及可爲損害本船之其他一切危險滅失或不幸」在英文稱之“*All other perils, losses and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment or damage of the said vessel or any part thereof.*”。本節應稱爲概語，在英文稱爲“*Erundem Generis*”。依據本節字義之解釋，所有危險似均

包括在內，但依據英國多年之審判解釋，本概語所包括者僅爲前述各節之危險，凡前述各節危險所不包括者，不得援引本概語強爲納入。

詳查第十三段所承保之危險，應歸納爲五類：

(一) 天然的危險即海難與火災；

(二) 以政治組合所爲之人爲的危險，即軍艦、敵人、捕艦、返捕艦、復仇、海捕以及王侯國家拘捕等情事；

(三) 以圖謀個人利益所爲之人爲的危險，即海盜流氓等情事；

(四) 以共同利益或以個人利益所有在船上人員故意損害行爲之危險，即投棄及故意損害行爲等；

(五) 概語。

依照一般保險單之條件，前開第二類及第三類之危險，均不在承保範圍之內，但增付保費特別規定者，不在此限。第一類及第四類之危險均爲一般保險單承保之危險。第五類亦隨之在承保範圍之內，其第二三兩類之危險，不得援用概語強爲牽入。

凡損害發生，必有其原因，例如因觸礁所發生之損害，或某船因被魚雷攻擊所發生之損害，或因船長故意非法行爲所發生之損害。倘損害之發生由於兩項原因以上者，應追尋其有效原因，在英文稱之“Approximate cause”或“Dominating Cause”，其負有效原因因危險之保險人，應負賠償責任，

例如某船向某保險公司甲投保普通海上保險，嗣復向某保險公司乙投保兵險，所謂普通海上保險者，即前開第一類及第四類之危險，所謂兵險者，即前開第二類之危險。該船先遭魚雷攻擊，受損慘重，航行困難，當其設法逃避時，觸礁沉沒。依照普通情節，觸礁應屬普通水險，應由保險公司甲負擔賠償責任，但依照本例情節，魚雷之攻擊，實係有效原因，故應由保險公司乙負擔賠償責任。

第十四段

「本契約被保險人或其一份子或其雇員或其受讓人得為保全恢復本船舶或其一部份告訴或走而於本保險契約之保險金額比例負擔」

本段稱為告訴及設法段，在英文稱之 *Save and Labour Clause*。如被保標的物遭遇海難，例如觸礁情節，船長為保全該船舶起見，立即施救，結果支付鉅量金額，是項工作，即謂之告訴及設法之工作，其所支付之費用，應由保險人負擔。按一般情節，船舶出海後，一切安危均在船長及船員控制之中，如中途遭遇事變，其結果是否完全滅失，或僅一部份損失，泰半均視船主人員是否努力施救為斷，故保險人均在保險單上，載明所有施救及保全標的物所付之費用，均由保險人負擔。依照英國多年來之若干判例，業經確定本段之規定，實係一種補充契約性質。例如船舶因海難而擱淺，業經全損程度，其百分之百損害，應由保險人負擔。某船上人員之施救及保全費用以支付十萬元為限，其規定應認為契約之補充條件，被保險人得因履行該條件義務所發生之正當費用，向保險人

請求賠償，縱保險人業付全損之代價，或該標的物業經特約條款訂明單獨海損之全部或在百分之幾以下不賠者，亦不阻礙是項費用之賠償。」

例如某船舶保險價值經雙方約定為一百萬元，中途觸礁並經過船上人員施救工作，結果該船估計之修繕費用需一百三十萬元，因之成為推定全損局面，由保險人賠償一百萬元，至其施救保全工作之費用若干萬元，應由保險人依照本段之規定，另行賠償。

又例如某船舶之保險契約經訂明單獨海損不賠或單獨海損之損害程度未達保險金額百分之三者不賠時，其單獨海損雖未達到百分之三，但其所支付之施救費用仍由保險人依照本段之規定賠償。本段所規定之告訴及設法費用，亦得稱之「特別費用」Particular charges。惟特別費用所適用之範圍較廣，例如貨物因船舶中途遭遇海難，所發生之一切入棧或轉運費用，亦稱之特別費用，是項特別費用，依其性質亦得列入告訴及設法費用項下，或列入共同海損費用。共同海損之費用係部份損害之一種，應由保險契約所訂明之保險金額負擔。告訴及設法項下之費用係補充條件之費用，應由保險人另行負擔。

在告訴及設法項下所發生之施救，與一般的海上救助不同。例如某船甲在海中因海難失去車葉，危險堪虞，因之呼救，結果被另船乙拖帶至安全港口，是項救助係某船甲以外人員之獨立救助，並非本段所謂告訴及設法範圍內之人員施救。所有獨立救助所發生之救助費用，應稱之一救助費用 Salvage charges。是項費用，應由保險契約所訂明之保險金額項下支付，並非由告訴及設法條件

項下支付，英國海上保險法第七十八條第二項「本法所規定之共同海損損害或分担或救助費用，均不得依附告訴及設法條件下有所請求。」

救助費用亦非單獨海損之一部分，雖保險契約內載有單獨海損不賠之規定，如船舶中途失落車葉，被另船救助時，是項救助費用仍由保險人負擔，倘當時不由另船救助，該被保船舶或有全損之處，結果保險人反負較大數額之賠償，故是項救助費用，應由保險人負擔也。英國海上保險法第六十五條規定：

「一、除保險契約另有明白規定外，凡因免除保險範圍內損害所發生之救助費用，應認為承保項下之損害，得向保險人請求賠償。」

二、「救助費用」者，指稱依海商慣例所應得之救助費用，並非契約項下之救助費用。該被保險人或其代理人，或其雇傭人，為免除承保損害所發生之施救費用，不得謂之救助費用。是項施救費用，如係支付正當時，應依其性質分別列為特別費用或共同海損之損害。」

第十五段

（本節無印就之文字）

在勞依茲標準單均載明下列條款：「茲經雙方同意，所有保險人，被保險人，對於標的物一切恢復保存等行為，均不得作為免除或接受委付之表示。」如標的物遭遇海難，無論保險人或被保險人，均得設法施救，以減損害。在保險人方面，是項行為並非接受委付之表示。在被保險人方面，

是項行爲並非免除委付之表示。本段之簡要名稱爲「免除條款」，在英文稱之 *Waiver clause*。本段之列入並非絕對的必要，蓋本段所包含之意義業在告訴及設法條款內載明也。

第十六段

『茲經同意本書面憑據即保險契約其所有真實效力與倫敦成立之書面憑據即保險契約相同』
本段所表示之意旨甚爲明顯，無庸解釋。

第十七段

『故本局對於被保險人或其遺產執行人或其受讓人特爲表示情願允許並拘束自有財物及遺產以便真實履行前列條件』

本段所表示者，爲保險人情願將本身所有財產，作履行本契約義務之保證。

第十八段

『茲經同意英國勞依茲慣例應認爲本保險契約理賠之標準』

在勞依茲標準單內，並無本條之規定，凡損害發生後，其損害性質何者爲共同海損，何者爲單獨海損；何者全額賠償，何者部分賠償，何者由船東自身負擔，均有理算標準可循。是項標準，向以英國勞依茲慣例辦理，嗣因海損理算師 (Average adjusters) 職業之發展，是項英國勞依茲慣例，即作爲英國海損理算師共同約定之慣例，但因法令之變更或商情之需要，是項慣例，亦時有修正；自一八九〇年及一九二四年約克安底華浦規則 (York-Antwerp Rules, 1924) 實施以來，是項慣例，又

經過重要變更，凡載貨証券（提單）或保險單載明依照一九二四年約克安底華浦規則辦理者，均應依照該規則辦理，於該規則與英國慣例發生抵觸時，英國慣例失其效力。

第十九段

「茲經同意本保險費率為百分之 倘保費未按期繳付本保險單勿庸另行通知即認為廢棄於保費給付時另出收據」

按等依茲標準單之規定，保險費均以業經收受論，雖實際並未由經紀人收到，然保險人對被保險人仍負契約上充分責任，不容推諉。本段之詞意，係我國各保險同業於一九三五年修正訂入者，其所包含之意義究應如何發生充分效力，尙未經過審判程序確定，實難預測，但其解釋應依我國民法債篇及保險法之規定辦理。

第二十段

「茲經特約凡捉捕擒獲扣押逗留及其事後影響或其任何行為海盜除外均不在本保險範圍之內凡戰爭暴動罷工阻工或工人騷擾民衆起閭官戰前後因備戰情形所發生之一切影響亦均不在本保險範圍之內又凡碰觸地雷所發生之請求亦不在本保險範圍之內」

本段實係特約條款，不應列入契約本身之內。詳查本段所排除之危險，共分三種：一為兵險，二為暴動及罷工險，三為地雷險。

關於所排除之兵險，在本保險契約第十三段內所列之第二類危險，即捕獲、拘捕、扣留等危險

，均排除之。關於所排除之暴動罷工等險，實係新增加之危險，凡是項危險發生時，所有損害均不得由保人賠償，至地雷危險或可釋為兵險之一種。

第二十一段

『茲經特約凡因海盜竊盜強盜無論有無攜帶武器所發生之直接或間接損害（無論發生在普通海損之前後或其間）均不在本保險範圍之內』

本段亦係特約條款，所排除者為海盜流氓之危險。

第二十二段

『在保險範圍內之航程或時期倘發生不同時間之數次單獨海損而每次均在（規定額）以下者則不核計僅認為自然之消損』

本段確定損害賠償之數額標準，例如每次單獨海損，如在保險金額百分之三以下時，則不由保人賠償，祇認為自然之消損（Wear and tear），倘其損害數額超過此數時，則損害數額全部由險人賠償。

第二十三段

『本船船保險之責任於本船安全到達目的港時始行終止』

本段業於前開第四段及第八段詳為釋明，茲不再贅。

第二十四段

「茲本局在本保險單上簽名 年 月 日」
本段書明契約之日期。

第四節 附加之條款(包括特約條款)

在保險契約本身條款之外，尚有若干附加條款，依其格式共分為三種：(一)附帶條款，(二)特約條款，(三)書寫之條款。

附帶條款在英文稱之 Institute clauses，係保險業各同業因實際之需要所共同議決頒發者，大部分依據英國倫敦各保險同業所規訂者為標準。是項附帶之條款，種類繁多，不勝枚舉，惟在船舶保險最重要之附帶條款為：

甲、碰撞條款 Collision Clause or Running down clause。

乙、本身劣質條款 Inchmarce clause。

丙、姊妹船舶條款 Sister ship clause。

在貨物保險最重要之附帶條款為：

甲、倉庫至倉庫條款 Warehouse to Warehouse clause。

乙、駁船危險條款 Risk of craft clause。

上開各種附帶條款，均於本書另章論列，茲不詳述。

特約條款亦係同業公議，其性質與附帶條款有別，共分兩種，一為明示之特約條款 Express

保險契約

warranty，二爲默示之特約條款 Implied warranty。按英國海上保險法第三十三條第二項：「特約條款得爲明示的或默示的」。

凡某種義務之履行或某種實況之聲敘，均得由保險人以明示特約條款限定被保險人或要保人履行。是項條款必須絕對履行，如未絕對履行時，其保險契約得由保險人解除。例如經雙方特約其船甲須於十二月五日駛出，是項特約條款必須履行，倘該船甲未於十二月五日駛出時，保險人得解除契約。又例如經雙方特約某船乙船上業有大炮二尊，步鎗二十枝，炮手共三十名，但事後發現該船乙實際置有大炮三尊，步鎗廿五枝，炮手廿八名時，保險人得解除契約。明示特約條款之方式，一般的均以「茲經特約」之字樣表現之，在英文則以「Warranted」字樣表現之。是項明示特約條款，種類繁多，亦不勝枚舉，凡有關某標之物之過去現在及未來之某種義務，均得以特約條款規定之。倘某種特約義務之履行，因情勢變遷，無須履行時，或因法令修正不能履行時，得不履行，而於保險契約並不發生失效之結果。例如甲乙兩國戰爭，在此戰爭期間，甲國商船「子」投保海上之期間保險，計以一年爲期，經特約條款訂明該船子必須跟隨護航艦隊方能駛出，但在一年期滿之前，戰爭結束，恢復和平，是項護航艦隊並不需要，且不存在，故是項特約條款，已不適用，當然不必履行。又例如某船「丑」之船舶保險契約內，經雙方特約設置大炮二尊步鎗二十枝時，但嗣經政府法令之修改，禁止船舶設置大炮，是項大炮之設置，得不履行。

默示特約條款係未經訂明之條款，但因海商之慣例，是項條款係基本條款，必須履行，雖未明

訂，亦應絕對的由雙方遵守，其效力與明示特約條款同，但明示特約條款有相反之規定者，從其規定。默示之特約條款共分三種：

- 一、必須具有航海安全能力 (Sea worthiness)
- 二、船舶文件必須齊備 (Properly documented)
- 三、航程必須合法 (legality)

船舶於航行某段航程時，對於該段之普通風浪，必須具備航行安全能力；其船壳機器及屬具，必須具備是項能力；其物料，五金，燃料，給養品必須準備充分，具備是項能力；其船長船員及引水員之配備必須具備是項能力。倘其中有一項未能具備者，即認為無航海安全能力。英國海上保險法第三十九條：

「一、關於航程保險，應認為業經默示特約，在航程開始時，所有關於承保之危險，該船舶具有航海安全能力。

「四、如險船之設備，大致能抵抗保險範圍內之危險時，該船舶即認為具備航海安全能力。

「五、關於期間保險契約，其船舶並非默認在所有地位均具備航海安全能力，但於船舶駛出經被保險人同意而無航海安全能力時，因此所發生之損害，保險人不負責任。」

船舶駛出時，其文件必須齊備，蓋在戰爭期間，船舶經常受交戰國軍艦之檢查，如某船係中立國國籍而文件不全時，則有被海捕或扣留之危險，故文件必須具備齊全也。

船舶為航程保險時，該航程必須合法，如該航程之主要目的為載運違禁品時，該保險契約失效，英國海上保險法第四十一條：「關於被保險航程之危險，應認為業經默示特約必須合法，該被保險人並應竭力在保險期間繼續保持合法狀態。」

前開所有保險契約之本身條款，附帶條款，及特約條款，均係在保險契約印就之條款，係一般的條件，倘某船甲向某保險人子投保時，甲子之間當有特定條款，在保險單之空白地位書寫，即稱為「書寫條款」。是項書寫條款，為甲子間之獨有條款，應充分發揮效力。某保險契約之真實條款均在書寫之條款內表現清楚，其標的物究係船舶或貨物，其承保範圍究係限於全損或仍包括單獨海損，條款表示明顯，為契約最主要部份。其格式有時為附帶條款之格式，有時為明示特約條款之格式，種類繁多，因雙方不同之意旨而異，不勝枚舉。

第五節 條款之解釋

書寫條款之效力高於一切，附加條款之效力高於契約本身條款之效力。凡條款之解釋有疑義時，應參考習慣，如無習慣時，其訂立該條款之人應受不利為之解釋。習慣，在解釋條款效力時，頗佔重要地位，例如當十九世紀初年英國帆船與中國廣州通商，於船到廣州時，例將船上屬具置於岸上保管，至貨物售罄，船將啟旋時，再將屬具置於船上，倘屬具在置於岸上期間被焚時，保險人仍應負責賠償，是乃傳統習慣，於解釋條款時，是項習慣，應作有力之參考。倘明訂之條款與習慣顯有差別時，當依明訂之條款辦理。

第八章 保險契約(一)——貨物 (Cargo Insurance)

第一節 保險期間

依照我國海商法第一百四十八條之規定，貨物之保險期間為自離陸之時起，以迄於其目的港起陸之時止，在此期間，保險人應負保險範圍內之責任。英國海上保險法雖規定貨物保險責任之起訖時間為裝載船上之時起，以迄於其目的港安全起離時止，與我國之規定稍有不同，但在其保險契約內均訂明所有陸地至船舶或由船舶至陸地之駁船危險合併在承保範圍之內。

在此保險期間，不同之保險契約，均因雙方訂約人不同之條件，表現不同之責任。是項不同責任之表現，均以附加條款為之，種類繁多，不勝枚舉，惟其主要條款，應為下列各項。

第二節 附註 (The Memorandum)

是項附註之譯文如下：

「穀、魚、鹽、水菓、麵粉及種子，單獨海損不賠，但屬於共同海損或船舶擱淺者，例外。糖、烟葉、芋蔴、熟皮、生皮，於蒙受單獨海損而是項損害不足保險金額百分之五不賠，其他貨物船舶及運費於蒙受單獨海損而是項損害不足保險金額百分之三時不賠，但屬於共同海損或因船舶擱淺者例外。」

英文原文列後：

保險契約(一)——貨物

"N. B.—Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from average unless general, or the ship be stranded.—Sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average under five pounds percent. And all other goods also the ship and freight are warranted free from average under three pounds percent unless general or the ship be stranded."

本條款由一七四九年開始使用，附在勞依茲保險單本身條文之後，稱之附註。查其所列舉之貨物名稱如穀、魚等類，均係最易腐爛之物，糖、烟葉、苧麻等次之，其他貨物又次之，故分別訂明其最易腐爛之物蒙受之損害，如係單獨海損者，不由保險人賠償，糖、烟葉、苧麻等物，非經單獨海損到達保險價值百分之五時，不賠，其他貨物等如已達百分之三時，即由保險人賠償。所謂單獨海損者，並不包括救助費用或特別費用。

關於穀、魚等物之損害，如係共同海損性質者，或係因擱淺而發生者，保險人仍應賠償。共同海損之解釋於本書第十一章詳論，茲不贅述，至於擱淺之解釋，已在第七章第二節第十三段詳述，惟其適用之方式，在英美法例迥不相同。根據英國之判例，如某船在航程中擱淺，但船舶及積貨均未蒙受損害，嗣後在該次航程另一地點，因狂風巨浪之結果，貨物蒙受損害時，是項損害，實係單獨海損，依據附註之規定，本不應由保險人賠償，但因該船曾經發生擱淺情節，雖該次擱淺與本次損害無關，仍應由保險人賠償。根據美國法例，其單獨海損損害之發生，必須由於擱淺所致者，始能由保險人賠償，不得以毫無擱淺關係之單獨海損損害強為牽入。著者對於此點，認定美國法規較

為合理。

關於糖、烟葉、苧麻之單獨海損損害，必須到達百分之五，又其他貨物到達百分之三時，始由保險人賠償。是項損害，是否到達百分之三或百分之五時，其計算標準僅及於單獨海損之損害，至共同海損之損害，並不計入。例如糖、麻之單獨海損損害，為保險價額百分之二，如加入共同海損損害，即達百分之三時，應不計入。是項單獨海損，由被保險人自己負擔。但共同海損之損害，應由保險人負擔，救助費用，特別費用，又估驗費用，均不加入計算。於百分之五或百分之三到達時，所有全部之單獨海損損害，均由保險人賠償。

英國海上保險法第七十六條第二、三、四、三項如下：

「二、於被保標的物經載明單獨海損不在保險範圍之內者，無論其全部或百分之幾，不在內者，保險人對於救助費用特別費用或因告訴及設法條款下所發生之避免損害費用，仍負責任。

「三、除契約另有規定外，於保險標的物經載明單獨海損在百分之幾以下不在保險範圍者，不得將共同海損之損害加入計算而湊成此項成分。

「四、於確定上開百分之幾成分是否到達時，應計算保險標的物之實際損害，至特別費用或其他的估驗費用均不在內。」

第二節 單獨海損不賠或賠償條款 (F. P. A. or W. A. clause)

查附註之規定，其單獨海損損害在百分之幾以下之損害，原不由保險人賠償，但於發生擱淺

情節時，仍由保險人賠償。在最近七八十年間，是項但書之情節擴大，並包括沉沒焚燒等情節，所謂沉沒 (Sinking) 者，必須船舶被水淹沒，船底觸地之謂。倘船舶之被淹沒，僅及艙面，船底並未觸地，尙未失去浮力者，不得謂之沉沒。例如某艦滿載木料，因滲漏全船沉沒，但以貨物爲木料性質，不能完全沉沒，結果僅淹及艙面，船尙浮動，經英國法院判決，並非沉沒情節。所謂焚燒 (Burnt) 者，必須具有巨烈火勢，並有巨烈燒燃，始謂焚燒之意，倘焚燒僅限於煤艙 (Coal bunker) 或船舶僅蒙微渺損害者，均不以焚燒論。如某船舶業已發生巨烈燃燒，該船及若干貨物業蒙相當損害，惟某甲貨物之焚燒損害，尙不足百分之三時，是項損害仍應由保險人賠償，以其合於但書情節也。

依據近時保險條款，其但書之規定，有時亦包括碰撞情節。按海上保險之普通解釋，「碰撞」僅適用於船舶間之碰撞，至某船與其他物質例如燈塔碼頭等物之碰撞，均不得謂之碰撞。倘雙方訂約人之意旨，係包括船舶以外之物質之碰撞者，應特別書明。

凡附加之條款中訂明單獨海損之損害不賠，但擱淺沉沒焚燒情節除外者，即謂之單獨海損不賠條款 (Free from Particular Average clause—Fr. P. A. clause)。

凡附加之條款中訂明單獨海損損害在百分之幾以下不賠，但擱淺、沉沒、焚燒情節除外者，即謂之單獨海損賠償條款 (With Average Clause—W. A. Clause)。

第四節 倉庫至倉庫條款 (Warehouse to Warehouse clause)

貨物所有人於貨物離去廠家倉庫至放入收貨人倉庫之期間，其貨物均不在所有人直接保管範圍之內，對於是項情節之保險，即謂倉庫至倉庫保險，其承保範圍不限於海上運輸。如該運輸途程須經過內河或陸地者，其在內河或陸地所發生之損害，均由保險人賠償。英國海上保險法第二條第一項：「海上保險契約得因明定條件或商業習慣而增加其責任範圍，如內河或陸地之險，凡屬於海運航程一部份者，被保險人在是項部份所蒙受之損害，亦應受海上保險契約之保障」。

在一八七〇年某種貨物由上海運至倫敦，經保險契約註明須由大英公司輪船或法蘭西公司郵船運送，嗣因法蘭西郵船運送結果，由海運在馬賽起陸，並由陸路接運，當貨物留在巴黎期間，因德法戰事全部損失，是項損失雖在陸地，但經英國法院判決，仍由保險人賠償。

倉庫至倉庫條款之主要部份原文如下：

"The risk covered by this policy attach from the time the goods leave the shipper's or manufacturer's warehouse at the port of shipment, unless otherwise stated, and continue during the ordinary course of transit, including customary transhipment if any, until the goods are safely deposited in the consignee's or other warehouse at the destination named in the policy."

「除另有規定外，本保險契約之責任，由貨物在起運港離去託運人或廠家之倉庫開始，所有在途中通常運送，包括轉運，均繼續負責，直至該貨在契約載明之目的港安全存入收貨人或其他倉庫為止。」

上開之原文及譯文係本條款之主要部份，所謂「在途中通常運送」者，係指習慣上所採取之路線及運送方式，如無特殊原因，是項通常之路線或方式，未經採用或違反時，保險得不負責任。

第五節 提單條款(載貨證券條款) Bill of Lading clause

在本條款內均包括下列條文：“The seaworthiness of the vessel as between the assured and the insurers is hereby admitted.” 譯文爲「茲經保險人與被保險人雙方承認本船舶具有航海安全能力。」依照默示特約條款，船舶應具有航海安全能力。所謂航海安全能力者，不僅指稱船舶之構造及設備以能克服該航程之普通風浪爲度，即對於所載運之某種貨物，亦須具相當設備，例如載運鮮肉貨物，必須具有冷藏設備，或載運散裝桐油，必須具有油艙設備，始稱具有航海安全能力。是項航海安全能力有無瑕疵，是否妥善，原係船舶所有人應負之責任，但其載運之貨物，蒙受直接影響，倘設備不善，並無載運該貨物之能力，以致貨物遭受損害時，易起爭執，貨物之保險人以該船並無航海安全能力之理由，爲拒絕賠償之抗辯，茲爲確定責任起見，故附加本條款訂明該船之航海安全能力爲雙方承認之事實，無庸再有爭議。關於本條之意義，英國海上保險法第四十條第二項亦有規定如下：

「關於貨物或其他動產之航程保險契約，其航海安全能力具備之特約條款，應爲契約之一部份，該船不僅應具有航海安全能力，並應有載運是項貨物之設備。」

第六節 兵險條款 (War-risk clause)

依照保險契約本身條款，兵險原係承保範圍內之危險，在本章第二節第十三段詳有論述，但在海上保險一般的範圍，兵險並不包括在內，故在第二節第二十段復以特約條款將其剔除。倘訂約當事人經同意兵險應在承保範圍之內者，依照一般訂約方式以另加特約條款訂明之，聲明其經某項特約條款所不承保之兵險，茲經特約應在承保範圍之內等語。其承保兵險一般的條件，格式大致如下：「凡英國標準保險單經后列條款所不承保之危險本保險單均承保之」。其所謂后列之條款，即本章第二節第二十段之條件，並不重書。

凡承保兵險之契約，對於因戰事以致航程尚未開始即經本國政府命令取消，或在中途經命令變更航程，或貨物起陸不能前運等危險，均不負責，故一般的承保兵險契約，均載明「航程經政府拘捕扣禁或扣留，以致航程中止發生損害者，均不在本約範圍之內。是項條款稱之「航程中止條款」(Frustration clause)。

凡貨物因航程中止起陸結果，霉爛之損害或運費喪失之損害，均屬航程中止條款內所指稱之損害。

附加之條款，種類繁多，不勝枚舉，前開各項，僅舉大者，至海損理算條款，亦係主要條款之一，將於第十一章詳論，暫不贅述。

第九章 保險契約(二)——船舶保險 (Hull Insurance)

第一節 附加條款之種類

船舶保險，分爲航程與期間保險，其契約本身條款，業於第七章詳論，其附加之各條款，種類繁多，例如在期間契約內，大致均註明該船舶之營業範圍，不得行駛某區域以外之條款，又例如港口危險條款，規定船舶在港口內停泊時之費率，又例如單獨海損在百分之幾以下扣減賠償條款，按單獨海損之損害在百分之幾以下不賠償之原則，業在第八章詳述。惟在船舶保險爲減省保險費起見，每經雙方約定。其單獨海損之損害額雖超過某百分比時，該百分比以下之額，仍不受賠償，由賠償總數內扣減。是項情節在英文稱 Deductible Franchise。

查船舶保險各條款中最主要者，爲下列條款。

第一節 碰撞條款 (Collision Clause or Running Down Clause)

按被保之船舶，與另船碰撞。其本身蒙受之損害係承保範圍內海難之損害。本條所補充者，爲本船加害另船即第三者所發生之損害賠償。是項第三者之損害賠償義務，依照標準契約之本身條款，並由保險人負擔，但因本條款之規定，保險人始負責任，碰撞條款之原文及譯文分別列后：

"And it is further agreed that if the Ship hereby Insured shall come into collision with any

other Ship or Vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision the Undersigned will pay the Assured such portion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Ship hereby insured provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Ship hereby insured and in cases in which the liability of the Shippers been contested or proceedings have been taken to limit liability with the consent in writing of the Undersigned they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur, or be compelled to pay; but when both Vessels are to blame then unless the liability of the Owners of one or both of such Vessels becomes limited by law claims under this clause, shall be settled on the principle of cross-liability as if the Owners of each Vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such Vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

"Provided always that this clause shall in no case extend any sum which the assured may become liable to pay; or shall pay, for removal of obstruction under statutory powers, for injury to

harbors, wharves, piers, stages, and similar structures, consequent on such collision; or in respect of the cargo or engagement of the Insured Vessel, or for loss of life or personal injury.”

「茲經雙方同意，倘本被保險之船舶，與其他船舶碰撞，而本被保險人，因之對於此次碰撞所發生之損害賠償，應當並必須向他人為金錢給付者，本簽字人應給付被保險人金錢數額之四分之三，作為本船舶保險金額應負擔部份；但於每一次碰撞其所負之義務，以不逾本被金額四分之三比例為限。倘本被保險船舶之賠償義務，發生爭執，而已進行訴訟，對於負擔義務加以限制時，於得到本簽字人書面同意後，其被保險人所應付及必須給付之費用，亦應按照比例負擔四分之三；倘於碰撞船舶，雙方均有過失時，除一方或雙方賠償責任，在法律上另有限制外，其請求以互相給付原則辦理之，每一方之船舶所有人，應給付其相對船舶所有人損害之二分之一，或其他比例，依照被保險人因此項碰撞，業已查明所應給付或收受之數額辦理。」

「關於被保險人下加應當或必須給付之義務，均不在本節規定範圍之內：例如，因依法令規定應負起除障礙物之義務，例如，因碰撞加害港口碼頭隄岸平台及其他之義務，例如，被保險船舶對於積貨或其他規定之義務，或生命喪失或人身損害之義務。」

詳查本條款所開列各節為下列各點：

甲、凡被保險船舶所應負之損害賠償義務，均由保險人代為負責。

乙、如發生訴訟時，所有訴訟費用由保險人代為負擔。

丙、互撞船舶如均有過失時，應依其不同之過失程度，互為負擔。

丁、保險人所負之賠償責任，以不超過保險金額比例部份之四分之三為限，但據著者了解，現行保險契約均改訂為四分之四。

戊、所有生命之損害賠償，及加害於港口建築物或碼頭之損害賠償，又本船所載運貨物之損害賠償，均不由保險人負責。

查船舶碰撞之賠償責任應如何確定，於一九一一年經各國在比國安底華浦 (Antwerp) 會召集統一會議，制定規則數條，為各國所共同遵守。其第一條，即係互撞船舶責任之確定。是項確定之原則，亦由我國訂入海商法第一百十五條第一百十六條。

第一百十五條 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責。

第一百十六條 碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例，負其責任。不能判決其過失之輕重時，雙方平均負其責任。

有過失之各船舶對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。

關於保險人之賠償責任，其比例分担部份原以四分之三為度，其另四分之一加諸船東，以促其航行謹慎，但近年來均負四分之四之責任。

茲舉例說明船東及保險人之分別責任如下：

例一

船舶甲價值二百萬元，船舶乙價值一百六十萬元，兩船互撞，各有損害，甲之修繕費應為六十萬元，又延期損失費計十萬元，乙之修繕費為二十萬元，又延期損失費為八萬元，損害總額為一百零八萬元，其過失程度經確定為甲四分之三乙四分之一。

甲應負乙之損害計四分之三

乙之修繕費 300,000 元其 $\frac{3}{4}$ = 225,000 元

乙之延期費 80,000 元其 $\frac{3}{4}$ = 60,000 元

共 285,000 元

乙應負甲之損害計四分之一

甲之修繕費 600,000 元其 $\frac{1}{4}$ = 150,000 元

甲之延期費 100,000 元其 $\frac{1}{4}$ = 25,000 元

共 175,000 元

甲應付乙 285,000—175,000 = 110,000 元

甲實際業經損害計

修繕部份(600,000—150,000)+225,000=675,000元

延期部份(100,000—25,000)÷60,000=135,000元
共 810,000元

乙實際受損害計

修繕部份(300,000—225,000)÷150,000=225,000元

延期部份(80,000—60,000)÷25,000=45,000元

共 270,000元

甲乙共蒙受損害計

1,080,000元

如甲乙均投保海上保險，包括單獨海損賠償及四分之四碰撞條款，其分別保險金額即為上開之甲乙船舶價值時，保險人所分別代為分擔，及甲乙所負擔之數額分配如下：

甲之保險人所負損害

甲應負乙之損害計四分之三 285,000元

甲自負之修繕費 450,000元

共 735,000元

乙之保險人所負損害

乙應負甲之損害計四分之一 175,000元

乙自負之修繕費 75,000元

共 250,000元

保險契約(二)——船舶保險

甲自負之延期損失	75,000元
乙自負之延期損失	20,000元
	<u>共 1,080,000元</u>

例一

船舶甲價值二百五十萬元，滿載貨客，船舶乙價值二百二十五萬元，滿載貨客，兩船互撞，各方損害，貨客亦有損害死亡，甲乙兩船對於本船所載之貨物，均經簽發提單，（載貨證券）載有航行過失不負責任之規定，甲船修繕費為七十五萬元，延期損失為二十五萬元，貨物損害為五十萬元，旅客二名死亡，撫卹費每人五萬元，計十萬元，乙之修繕費為六十萬元，延期損失為十萬元，貨物損害為七十萬元，全部損害數額共三百萬元，其過失程度經確定為甲五分之一，乙五分之三。

甲應負乙船貨損害計五分之一

乙修繕費 $\$30,000元$ 共 $\frac{2}{5} = 240,000元$

乙之延期損害 $100,000元$ 共 $\frac{2}{5} = 40,000元$

乙所載貨物損失 $700,000元$ 共 $\frac{2}{5} = 280,000元$

共 $1,400,000元$ 共 $560,000元$

乙應負甲船貨損害計五分之三

甲之修繕費 750,000 元 共 $\frac{3}{5}$ = 450,000 元

甲之延期費 250,000 元 共 $\frac{3}{5}$ = 150,000 元

甲所載貨物損失 500,000 元 共 $\frac{3}{5}$ = 300,000 元

共 1,500,000 元 共 900,000 元

甲負旅客撫卹金 100,000 元 $\frac{2}{3}$ = 40,000 元

乙負旅客撫卹金 100,000 元 $\frac{3}{5}$ = 60,000 元

甲實際受損害計

修繕部份 (750,000 - 450,000) + 240,000 = 540,000 元

延期部份 (250,000 - 150,000) + 40,000 = 140,000 元

乙之貨物損失費 280,000 元

旅客撫卹費 40,000 元

共 1,000,000 元

乙實際受損害計

修繕部份 (500,000 - 240,000) + 450,000 = 810,000 元

保險契約(二)——船舶保險

延期賠償(100,000—40,000)+150,000	= 210,000元
甲之貨物損失費	300,000元
旅客撫卹費	<u>60,000元</u>
	共 1,380,000元
甲船貨主自負損害額	200,000元
乙船貨主自負損害額	<u>420,000元</u>
甲乙及丙貨主自負損害	共 8,000,000元

如甲乙兩船均投保險，包括單獨海損賠償及碰撞條款，其分別保險金額即為上開之甲乙兩船價額時，保險人所分別代為分損及甲乙所負擔之數額，又甲乙所載船貨之實際損害額，分配如下：

1. 甲之保險人所負擔者	
賠付甲之修繕費及甲船自負修繕費	24,000 + 330,000 = 540,000元
乙之延期費	40,000元
乙所載貨物損失	<u>280,000元</u>
	共 860,000元
2. 乙之保險人所負擔者	
賠付甲之修繕費及乙自負修繕費	450,000 + 360,000 = 810,000元
甲之延期費	<u>150,000元</u>

甲所載貨物損失

300,000元
共 1,260,000元

3. 甲所負損害

100,000元

本身船期險

40,000元

旅客酬金

共 140,000元

4. 乙所負損害

60,000元

本身船期險

60,000元

旅客酬金

共 120,000元

5. 甲載貨物自負者

200,000元

6. 乙載貨物自負者

420,000元

1.—6.

共 3,000,000元

倘甲乙二船所載貨物業經保險並包括單獨海損條款者，其損害應由各該保險人分別代為負擔。

第二節 姊妹船條款 (Sister Ship Clause)

如互撞之船舶屬於同一船東所有者，依通常情節，兩船間之權利義務，勿庸計算，其加害於第三者，例如加害貨主之損害，由船東負擔。其兩船間之過失責任，似勿庸確定，但保險人之責任，係以每一個船舶為標的物，其兩船間之過失責任，必須確定，始能計算各方之賠償數額，故一般的

保險契約，均經訂入本條款，訂明其互撞之船舶，雖爲同一船東所有，但其間之權利義務，以屬於不同之船東論，倘某船甲在海上受某船乙救助時，該兩船如屬於同一所有人時，其權利義務亦以屬於不同之船東論，本條款係有利於船東之規定。

第四節 殷曲麥瑞條款(劣質條款) (Inchmaree Clause)

船舶之機器、鍋爐、或其他部分，在建造時如工料欠妥，包藏疵瑕，在所難免，倘是項疵瑕未爲建造人船東或驗船師發現，結果在航行中發生鍋爐爆炸，或機器失靈，以致發生損害時。是項損害，應否認爲海難，由保險人賠償，頗有爭執，在英國一八八七年，有船名「殷曲麥瑞」(Inchmaree)即發生上開情節。經法院判決，認定是項損害，係由於暗藏之瑕疵所致，並非由於海難，不應由保險人賠償。自該案確定後，保險人爲迎合船東心理起見，在船壳保險契約均加入本條。註明凡因劣質，或暗藏瑕疵所發生之損害，均由保險人賠償。但劣質本身之修換費用，並未發生另外損害者，不在保險賠償範圍之內。本條件即稱之爲殷曲麥瑞條款。

第五節 新換舊條款

如船舶地軸因海難拆斷，須以新地軸更換時。按該地軸原係多年使用之舊地軸，今以新地軸更換，是船東因禍得福，殊失公平。依照一般慣例，凡遇新換舊情節，其三分之一價值應由船東負擔。本條款亦稱爲三一條款 (One-third Deduction Clause)，但保險人爲迎合船東心理起見，每在保險契約內註有三分之一，並不扣減之規定。

第十章 保險契約(三)——運費保險 (Freight Insurance)

第一節 運費概論

貨物之運送，共分二種方式；(一)以件數運送者，(二)以租賃船舶之全部或一部份運送者。某船由上海至天津，係經常定期班船，載運貨客，所有社會人士，均得以各種不同物品託運。例如某甲託運棉紗十件，某乙託運麵粉五百袋，某丙託運紹酒一千罇；又某丁某戊某己等託運其他物品。關於是項以件數之運送，船東，或其代理人，或船長均簽發載貨證券(提單)；載明貨物性質，外表標誌，運費數額，以及其他條款。是項證券，即係運送契約；是項運費，即係提單運費 Bill of Lading Freight。如某船係以全部租於某商人甲，由上海運送整批麵粉至天津，其運費不以件數計算而以全船之租金計算者，是項運送契約，即稱為船舶租賃契約 Charter-Party，是項運費稱為租金 Chartered Freight。提單運費或船舶租金均稱之運費。

船舶之租賃，分為航程租賃，與期間租賃。某船由上海運送貨物至天津，是為航程租賃；某船出租與某甲，期間為六個月，是為期間租賃。某船租賃後，承租人得運送自有貨物，或再為轉租，或向社會廣衆兜攬運送他人貨物，作件數之運送，簽發載貨證券，是項承租人所收之轉租租金或提單運費，亦稱為運費。運費指稱船舶因運送貨物所收取之代價，不包括客票。

運費得於貨物在目的港交貨時收取，亦得在運送前預付，或經契約訂明無論貨物將來是否發生

危險，有無運到，運費必須保證給付。

預付之運費，按一般慣例，如船舶在途中遭遇海難，未能運至目的港時，均不退還。

保證給付之運費雖非預付運費，但如中途發生海難，不能運至目的港時，是項運費仍應給付。

前開情節以外之運費，一般均均於運至目的港時收取。

運費得為保險，其重要性僅次於貨物及船舶兩種保險，所有關於船貨保險之原則，均通用之，其享有保險利益之人得為保險。如運費於貨物交付時始收取者，其運費收受人得為保險。如運費係預付性質，無論中途發生海難與否，運費概不退還者，貨物託運人得為保險。但依照經常習慣，是項運費均加入貨價成本計算。

第一節 運費保險與船貨保險之區別

運費並非實體物品，其性質與貨物或船舶有別。運費係運送契約所發生之給付義務，如貨物業裝艙內，中途遭遇海難，其一部份貨物因之全損，以致一部份運費不能收取時，是項運費之損失，固得向保險人請求賠償；倘其船業經營到由秦皇島運至上海之煤炭，訂定運送契約，在該船由天津開往秦皇島屬約途中，遭遇海難，全船沉沒；雖該煤炭貨物並未蒙受損失，然該船船東實失去契約之利益。如具項利益業經保險時，其損害仍由保險人賠償。

如某船業得由橫濱運至舊金山之十萬包生絲，於該船業已開始受貨受至五萬包時，忽因國際局勢緊急，橫濱有被封鎖可能，該船因之急驟停裝，並迅速駛去時，是項全部運費如業已保險，其

損害仍由保險人賠償。

故運費之發生損害與否，並不完全根據貨物之損害與否為準。

第二節 運費保險之種類

將來之運費及合理預期之運費，亦均得投保。例如某船承攬之全船租賃運送係由秦皇島至上海，在是項航程開始之前，復攬得由上海至香港之全船租賃運送，亦訂定契約。倘該船為履行第一契約在天津秦皇島途中滅失時，其所損失者，為秦皇島至上海之運費，及上海至香港之運費。其秦、申運費固享有保險利益，得由保險人賠償；其申、港、運費亦係實際損失，如已保險，亦應由保險人賠償。是項運費即稱將來運費 Future Freight。倘該船在秦申貨運承攬之後尚未實際攬得其他貨運，而該船以攬得由上海運往他埠之貨運，係可能之情節，因之為投保時，是項運費，即稱合理預期之運費 Anticipated Freight。關於是項運費之保險，雖屬合理，但其保險利益，究未取得，通常以信譽保險契約 (Honor Policy) 辦理之，在契約內註明 Policy Proof of Interest 字樣，亦稱之 P. P. I. Policy。是項信譽契約，在嚴格的立場，不應存在。然以是項合理預期之運費，其保險利益雖未確定，實有損失可能，故一般保險人均勉為承保。其條件大致為金額確定之契約，並於全額發生後始論賠償。

運費之保險契約得為金額確定或不確定之方式，其原則與貨物或船舶保險同。我國海商法第一百五十九條「關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額為保險價額。運送契約未載明時，以

卸載時卸載港認爲相當之運費額爲保險價額。以淨運費爲保險標的物，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十爲淨運費。

運送契約所載明之運費數額，即稱運費總額，其間包括燃料、五金之消耗，船員之工資，裝卸貨物之工資，船舶之拆舊及船東之管理費用及利得等；如燃料五金及工資工資除外，其餘剩數額即稱淨運費。以淨運費爲保險者殊不多見。

第十一章 共同海損 (General Average)

第一節 概論

共同海損之名詞，原指爲船貨共同安全所受之損害而言，然以其沿革甚久，使用之範圍日廣，遂成爲權統名詞，分析之，應含二種意義：

(一) 共同海損之犧牲——例如某船甲滿載雜貨由上海開往天津，前艙甲板上面堆置木板類之積貨，而是項堆置假定爲申津航運習慣上所許可者，常該船行經成山頭洋面時，狂風大作，波浪滔天，船舶反復傾斜，情形危迫，如不立即減輕載重，該船舶及全部積貨，均有覆沒之虞，在此危急之際，船長下令立將堆置艙面木板類積貨全部拋棄入海，結果船舶轉危爲安。是項木板所蒙受之損害，係爲保全船貨共同安全者犧牲者，稱之曰共同海損之犧牲，其損害應由被保全之船貨共同分擔，倘船貨均分別保有水險，應由保險人各別代爲負擔。

(二) 共同海損之費用——例如上例之某船甲，在成山頭洋面忽然觸礁擱淺，無法重行浮起，因急需芝罘某駁船公司，派來拖輪一隻，鐵駁兩艘，到達船邊後，將一部分木板雜貨適駁，結果船底臨時補好，該船脫險，而駁船之貨復裝還原船駛津。是項拖駁及提裝費用，係爲船貨共同安全而發生，稱之爲共同海損之費用。

(三) 共同海損之分担——因共同海損行爲所發生之犧牲或費用，應由蒙受利益之船貨部分共

同分担。

共同海損由來久遠，當紀元前七世紀，沿地中海之羅底亞國 (Rhodia)，對於共同海損之犧牲及分担，即已有明文規定。在上古或中古時代之貿易，貨主多親自隨船經商，倘中途遭逢驚濤駭浪，安危瞬變，如須將一部分貨物投棄於海，以增強船舶之浮力時，勢必立即執行，不容有所爭議，然為船貨共同安全所發生之犧牲，應由被保全之財產共同分担，以昭公允。嗣後各國商業繁盛，商港衆多，國籍各殊，其法規自不盡同，商人無所適從，各海商國家，有鑒於此，乃於一八六〇年由各國航運有關團體，在英國哥拉斯溝 (Glasgow) 集會，商討統一規則，是後復經歷次會議，最後於一八九二年九月八日在瑞典之斯德哥爾摩 (Stockholm) 召開會議，訂定規則二十三條，名之曰「一九二四年約克安底華浦規則」(York-Antwerp Rules, 1924)，以其係修正一八九〇年之約克安底華浦規則而來也。是項規則，為各國之海商團體所自願遵守推行，屢成共同海損之準則矣。

第二節 共同海損之損害

共同海損之損害，包括船舶在危急情況中，為共同安全所為之犧牲或費用，此項犧牲或費用，應由被保全之船舶及積貨共同分担，是項所為之犧牲或費用，稱之謂共同海損行為。共同海損行為必須具備下列五項成分，始能享受分担：

(一) 船長命令 當船在危急情況中，其船或貨所發生之犧牲必須由於人為的處分。例如船在海洋中遭遇狂風巨浪，如不減輕載重，即有沉沒之虞，經船長之命令，一部分積貨投棄入海，結

果轉危爲安，是項積貨之犧牲，係屬共同海損行爲，應由被保全財產各關係方共同負擔。倘該船在狂風巨浪傾斜動盪之際，一部分積貨爲巨浪沖洗以去，結果仍得轉危爲安，則是項損失，係偶然事件，並非人爲的處分，不得由各關係方分担。又人爲的處分，必須發自船長或其代理人，其他船上人員不負全船安危之責者所發之命令，不能認爲共同海損行爲。

(二) 共同危急情狀 其危急情狀必須加諸船上共同財產者，倘僅加諸財產之一方面，如單獨加諸船舶或單獨加諸積貨者，不得認爲共同海損。例如遇海盜在中途截劫，其目的僅在一部分重要貨品，並無加害船舶之慮，經交涉結果，給付巨額金錢而去，是項損失，不能認爲共同海損，以非共同危急也。

(三) 犧牲須爲共同安全 倘犧牲部分之目的並非爲共同安全，不應由共同負擔。例如某船所載積貨中，一部分爲某種軍用品，在航行途中被敵追隨，船長不願該項重要軍品落入敵人之手，下令將該軍品投棄於海，是項犧牲並非爲共同安全而發生，不應由共同負擔。

(四) 情節特殊 所發生之犧牲或費用，必須爲經常航行以外之特殊情節，始得由各關係方分担。例如某輪因擱在淺水沙灘上，不能浮起，該輪因劇烈使用快順車快倒車，結果該船浮起，但機器部分因而蒙受損失。按輪機之順車倒車，係在水上航行中之動作，並非在陸地使用者，茲因擱淺，爲共同安全計而變更其經常使用，其所發生之損害，應由共同負擔。

(五) 合理 共同海損行爲係因船長之緊急處分而發生，是項處分必須在當時情況下爲合理及

適當，倘係輕舉妄動，不得認爲共同海損。

共同海損之犧牲發生後而船貨仍不能保全，結果全部滅失者，自無共同分担之可言；假使業經發生效力，船貨因之保全，但於未到達目的港前，船貨復因其他原因全部滅失者，是項犧牲仍難由分担。倘共同海損之犧牲發生後而危險情況並未因之減少，嗣以其他原因船貨得以保全者，其犧牲雖未發生效力，如在當時係合理處分，仍應由各方分担。

共同海損之關係方爲船舶、積貨及運費，至如船員及旅客之行李，又鈔票、珠寶以及未載入提單輸單之零件，大都均不在共同海損範圍之內。

共同海損之理算，一般的均在目的港爲之；如船舶因海損在中途放棄航程，而積貨必須卸下時，其卸貨港亦得爲理算港。理算應依照理算地之法律辦理，倘提單訂明須依約克安底華浦規則辦理者，應依其規定。共同海損之犧牲或費用，均認爲共同海損之損害。然犧牲與費用之性質迥不相同，犧牲之發生，恒當共同財物在危急情況下爲之，倘不作是項犧牲，共同利益均有損害之虞，故是項犧牲應由共同負擔；費用大都爲危急情況遭遇之後，爲謀共同利益及安全所支付者，按通常習慣，仍與犧牲部分一律待遇，於理算後由各關係方分担之。

共同海損之犧牲，其發生原因如係其關係方過失所致者，例如船舶因駕駛不慎，擱置淺灘上其情勢危急，但因劇烈使用倒順車，結果船得離灘浮起，而機器已蒙損害，是項損害，依理不能算受分担。但依據一般慣例，該負有過失責任關係方之犧牲，如共同海損性質者，仍依一般程序辦理。

分担。其分担之關係方認為某方確有過失責任者，始另向某過失方請求賠償，而與共同海損之理算不相涉，以免妨礙其進行。況駕駛不慎，係航海中經常習見之事，故一般提單或租船合同上均載明：「如因駕駛不慎對積貨所致之損害，船東及船舶均不負責」，而是項免責規定，亦係國際海商團體所共同訂定遵守者，並係若干主要海商國家之法規所明訂者，故一般慣例之先行辦理分担程序，依法仍屬有據。

犧牲之發生，方式甚多，例如積貨投棄於海，例如船舶起火艙內灌水將火撲息，而未燃積貨蒙受水漬損失，又如木壳船底漏水，特將船帆一部分移作補漏之用等等，不一而足，然歸納之不外以下兩類：

一、因緊急處分對船舶或積貨所直接發生之損害。

二、因緊急處分對船舶或積貨變更經常使用狀態所發生之特別損害。

其第一類最顯著之例為棄貨於海。但堆置於甲板之積貨，以其地位易遭風險，且妨礙其備案全，雖經投棄，照例不得享受共同分担，祇有該項堆置，如係該航運線上依習慣所許可者，其所發生之投棄犧牲，方得認為共同海損。又包租性質之船舶，其堆置情形經船東許可者，則雖為航運習慣所不許，如經投棄，仍得由船貨之被保全部分共同分担。

船內積貨準備投棄時，為便於將貨物擲出船外，而在船邊或艙再開鑿洞口，致使船舶蒙受早損或船壳洞裂之損害，是項犧牲，亦為共同海損。

又倘某船在海中航行，遭遇狂風，結果桅杆折斷，但一部分尚繫於船上，船身失衡，危險堪虞，爲共同安全計，將其連繫部分砍斷，投棄於海，如是項砍斷之桅杆，尚係有相當價值之物，是項犧牲，應由共同分擔；倘該桅杆經折斷後，已屬無價值之物，或依其連繫之情形觀察，必被風吹入海，其尚未到達全損之情節，係屬時間上之稽延，因而棄之於海，以其已屬無價值之物件，應認之爲殘廢物，凡殘廢物之投棄，並不發生損害，不應認爲共同海損。

倘船舶起火，勢將蔓延，如不立即遏制，則有船貨全部發生損害之虞，因船長之命令，立向艙內灌水，同時將船上房間一部分折毀以防延燒，並將艙面或船邊鑿洞，以利灌水，是項船舶之犧牲，以及各貨水漬之犧牲，均係共同海損，應由共同分擔。但積貨如係以包裹裝運者，其同一包裹之貨品，已有一部分被燒，其餘一部分因灌水而得保留，然亦蒙水漬之損害時，是項損害，屬於單獨海損，不得由共同分擔。蓋同一包裹之貨品，一部分既已被燒，得視爲殘廢物，其能保留一部份者，已屬萬幸，故所蒙受之水漬，不能以共同海損之損害論。

關於第二類變更經常使用所發生之損害，最顯著之例爲船舶擱置於淺灘上，經劇烈使用順車倒車，結果船貨均獲安全，而機器蒙受損害，按是項損害，係變更經常使用之結果，係爲共同安全而發生，故應由共同分擔。又如以大霧或非常之風浪迷失航程，燒煤用盡，危險堪虞，乃將一部分積貨充作燃料，其所爲亦係變更經常使用，應由共同分擔。

至共同海損之費用，則係當船貨共同遭遇危難時，船長所爲之處分，當時雖不發生船貨之犧牲

，但根據其所爲，事後必須發生費用，始能恢復原有狀態者，是項費用，如係爲當時共同利益之行為所發生者，即爲共同海損之費用，應由共同分担。例如船舶擱置淺灘上，必須減輕載重，方能重浮，其所發生之一切卸貨過駁重裝等費用，均係爲共同安全所發生者。應認爲共同海損，又如船舶在航行中失落車葉，危險堪虞，由另船拖至安全港口，是項拖帶，稱之曰救助，應受酬報，此項救助費用，亦爲共同海損之費用。

費用部分中最複雜者爲駛赴避難港而發生之入港，卸貨，修理重裝出港等費用。倘各項費用均係爲共同安全而發生者，均應認爲共同海損，由共同負擔。按一九二四年約克安底華補規則，凡船舶必須駛赴避難港修理時，無論其發生之原因爲共同海損或單獨海損，其進出港費用，均認爲共同海損。如爲共同安全，船須修理，其積貨必須在艙內重堆或卸下在陸上入棧者，其重堆卸下入棧以及重裝費用，亦均認爲共同海損。

第三節 共同海損之分担

在危急情況中，爲共同安全發生之損害，應由被保全財物之各關係方共同分担，是乃共同海損不易之原則，但所發生之損害，究爲若干，所保全之財物，究爲若干，必須計算，方能明瞭而有標準，是項計算工作，即稱之爲理算，其理算地點，一般的均在船舶目的港辦理之，其理算時間則以船舶到達之時間爲標準，倘船舶因海難不能到達目的港時，其理算地點即以航海終了之港口爲標準，所有理算規則，依據理算地之法律辦理，但如在運送契約（提單或租船合同）訂明依照一九二四

年納克安底華浦規則辦理者，應從其規定。

理算地點既為船舶目的港，所有分担共同海損之被保全財物，即以到達該目的港之財物價值為分担標準，例如某船甲在航程中遇狂風巨浪，為減輕嚴重，曾將一部分積貨投棄於海，結果船貨均獲安全。船舶於到達目的港時如係完好狀態，並未受損害，為共同海損分担所應計之價格，應以完好狀態之船舶為計算標準。倘在到達目的港前該船甲復遇海難，其前後桅杆均被巨風吹去，艙面蒙受重大損害，結果仍勉強到達目的港，該船甲對共同海損所負擔之標準，應以到達目的港所留之價格作為分担標準。倘該船甲於共同海損事件發生後，在到達目的港前，因其他海難全船覆沒，該船對該共同海損之損失，即不分担任何負擔，蓋無留存財物可供分担也。

為共同海損所犧牲之船舶或積貨部分，應加入被保全之船貨部分共同分担，倘不如此計算，則被犧牲之關係方，必獲得較優利益。按損害分担之原則，目的在求一律公允，在危急情形中，無論任何方面之犧牲，其分担結果，必致被犧牲者之損害數額，等於其他關係方之分担額，對於被犧牲之損害，由分担者與受償者共同平均負擔。故當危急情形中，無論任何一方被犧牲，結果均必相同。其犧牲部分應否加入計算，關係甚重，特舉例說明之：

某船甲價值 五〇〇〇〇元

某積貨乙價值 二〇〇〇〇元

某積貨丙價值 三〇〇〇〇元

因共同海損之行爲，積貨乙全部投棄於海，倘被犧牲方面不加入計算，其二百萬元之損害應由甲丙分擔，其結果如後：

共同海損之損害 一〇〇〇〇〇〇〇元

分損：以甲丙價值之和分擔之：

甲 2,000,000 × 5,000,000 = 1,250,000元 (分損額)
 丙 8,000,000

貨丙 2,000,000 × 3,000,000 = 750,000元 (分損額)
 貨乙 8,000,000 × 3,000,000 = 750,000元 (分損額)

乙 0 (不分損)

按是項計算，甲丙共分擔二百萬元，乙收入二百萬元，甲丙均有四分之一之損害，而乙則毫無損害，至不公允。倘乙之被犧牲部分加入計算分損，則甚公允，其結果如下：

共同海損之損害 二〇〇〇〇〇〇〇元

分損：以甲乙丙價值之和分擔之：

甲 2,000,000 × 5,000,000 = 1,000,000元 (分損)
 丙 10,000,000

乙 2,000,000 × 2,000,000 = 400,000元 (分損)
 丙 10,000,000 × 2,000,000 = 400,000元 (分損)

丙 10,000,000 × 3,000,000 = 600,000元 (分損)

共同海損

按是項計算結果，其二百萬元之損害，由甲乙丙分担時，乙淨受一・六〇〇・〇〇〇元之補償，是甲乙丙均蒙五分之一之損害。

計算被保全財物分担共同海損之損害時，應以船舶，積貨，運費三項為限，其他零星物品不載在提單者，無須計算，旅客隨身攜帶之珍飾，鈔票亦不計算，其甲板上堆置之積貨，凡不為航運習慣所許可者，如被投棄，不得享受分担，如被保全，仍應分担共同海損之損害，如一部分積貨係政府所有物，亦應分担共同海損。

船舶之分担價值，按理算通例，均以該船在該終了港之完好價值為基礎標準，減去所有該次航程因海難所需之修理費用，（不論屬於共同海損及單獨海損之修理費，均應減去），然後再加上共同海損之損害應受補償部分，即得船舶之分担價值。

積貨之分担標準為目的港或卸貨港之市價，一般理算人均以到達該港時之完好市價為基礎標準，將各種完好積貨依其完好市價再加上共同海損之損害應受補償部分，即積貨之集體分担價值。至在該次航程因單獨海損所蒙損害部分，均不計入。

運費之分担標準為目的港或卸貨港淨收之運費，加上共同海損之損害應受補償部分，但由此數額內須減去因共同海損所減省之雜費，其餘留之數額，即運費之分担價值，至在該次航程因單獨海損所損失之運費均不計入。

共同海損之損害，應如何享受分担，簡要說明如後：

船舶之修理部分，以修理費用爲標準，某修理部分如係舊材料調換新材料者，則應扣減三分之一，因該部分原屬舊料，倘不扣減，該船東反因禍得福，所享之利益反較未被犧牲時爲優，殊失公允。其修理部分如係敲平控補，則不扣減。

積貨之一部分或全部蒙受共同海損之損害時，其損害之計算，以目的港或卸貨港之完好市價爲標準，由共同海損分担之。某種積貨之聲報價值低於實際價值者，如蒙共同海損之損害，其享受分担額應以聲報之價額爲準；如須分担給付時，則以實際之價額爲準。運費因積貨之犧牲蒙受減少之損害時，其減少數額即爲享受分担之標準，但應減去因積貨損失所減省之雜費。倘運費係屬預付性質，無論在任何海難情況下，不得退還者，是則運費並無損害，不計入共同海損範圍之內。

第十二章 單獨海損 (Particular Average)

第一節 單獨海損範圍之確定

凡因海難或其他事變所發生之損害，其程度未達全損，復係限於船舶、貨物或運費之一方者，即稱之單獨海損。例如某船甲滿載食鹽於由上海開往漢口之航程中，在吳淞口外觸礁，船底洞穿，一部份食鹽溶化，被浪沖去，是項損害，加諸船舶者，由船舶單獨負擔，加諸食鹽者，由食鹽所有人單獨負擔；倘因施救結果，船舶脫險，其船底洞穿之損害，即係單獨海損，如食鹽亦一部份獲救，其已溶化之損害，亦即單獨海損，由船舶或食鹽所有人分別各自負擔。

單獨海損名詞僅包括單獨海損之損害，例如前述損害之情節即是。至因單獨海損所發生之費用，均非單獨海損。例如前開某船甲在吳淞口外觸礁洞穿，食鹽全部溶化被浪沖去，後為施救該船起見，支付若干費用，是項費用，應稱為特別費用。是項特別費用，並非單獨海損，以其有益於保險標之物之保存，故仍由保險人代為負擔；如該費用為告訴及設法性質者，其支付屬於補充契約範圍之內，雖標之物全損，業付保險金額，仍應由保險人負擔；如該費用並非告訴及設法項下者，其支付仍由保險人負擔，但非補充契約，其支付數額連同標之物之損害賠償數額，不得超過保險金額。

救助費用亦非單獨海損，其性質與特別費用同。保險人所負擔者，以保險金額為限，但救助費用指稱海上之獨立救助而言，於救助發生效果後，救助入應受報酬，並得留置被救助物之謂也。

特別費用與救助費用，既非單獨海損，故保險契約內雖明訂單獨海損不賠之條款 (W.P.A. clause)，仍應由保險人負擔。

單獨海損之損害，僅由船舶或貨物或運費之某一方負擔，並非由利害各關係方共同負擔，與共同海損不同。

關於上開各點，在英國海上保險法業有詳明規定，其第七十六條，第二、三、四、三段如下：

「一、於保險標之物經載明單獨海損不在保險範圍之內，無論為全部或百分之幾不在內者，保險人對於因避免保險範圍內損害，所發生之救助費用，特別費用，或告訴及設法項下費用，仍應由保險人負擔。

「二、除契約另有規定外，於保險標之物經載明單獨海損百分之幾以下不賠者，其為共同海損之損害，不得加入計算而湊成此項成分。

「三、於確定上開百分之幾之成分是否到達時，應計算標之物之實際損害。至特別費用或其他證明損失費用，均不在內。」

第二節 單獨海損之理算

單獨海損發生後，其損害數額均依照損害狀態確定之，由保險人賠償。蒙受損害之標之物，限於船舶、貨物或運費，其損害額如何確定，分述如下：

甲、貨物損害額之確定

貨物單獨損之損害，普通分爲下列兩種：

一、價值減少之損害，例如水漬棉織品。

二、一部份貨物蒙全部滅失之損害，例如十包棉紗中之兩包被火焚燒。

關於價值減少之損害，應依到達時之完好價值與受損價值比較定之。例如某布疋之保險金額爲五千元，其標準係依起運港之成本又雜繳確定者，中途因船底漏水蒙受水漬，於抵達目的港時，適逢漲價，依其完好價值，可售八千元，依其受損價值，僅爲四千元，其減少價值應爲四千元，如適逢跌價時，依其完好價值，可售四千元，依其受損價值，僅爲二千元，其減少價值應爲二千元。倘保險人比較完好與受損價值之差額，在五千元範圍內，而爲賠償時，其數額將隨市價之漲跌而差異，漫無標準，實非保險應採之辦法，故一般標準均先求得完好與受損數額之比例，然後再依此比例，由保險金額賠償之。例如前開漲價之例，八千元與四千元之比例爲二與一之比，所蒙之損害爲半數，故應以保險金額之半數，即二千五百元賠償之。其跌價之例爲四千元與二千元之比，仍爲半數，故按保險金額應賠之數仍爲二千五百元。其賠償公式如下：

$$\frac{\text{受損價值}}{\text{完好價值}} \times \text{保險金額（或保險價值）} = \text{保險人應賠償之數額}$$

是項完好價值與受損價值均依照總額計算，即貨物本身淨值連同雜繳總值計算，並非貨物本身之淨值，蓋貨物本身雖蒙受貶值之損害，但一切雜繳例如運費力資捐稅等，並不因之減免，故應加

僅計算本身淨值時，其結果仍滯跌不定，試舉前例申述之：

報廢時...

完好貨物總值 8000
 雜 繳 1000

完好貨物本身淨值 7000

受損貨物總值 4000
 雜 繳 1000

受損貨物本身淨值 3000

兩者不同之比例為 $\frac{3000}{7000} = \frac{3}{7}$

保險人所賠償者為 $\frac{3}{7} \times 5000 = 2142.86$

(二) 報廢時...

完好貨物總值 4000
 雜 繳 1000

完好貨物本身淨值 3000

受損貨物總值 2000
 雜 繳 1000

報廢時

報廢時

受損貨物本身價值

1000

保險不同之比例是

$$\frac{1000}{3000} = \frac{1}{3}$$

保險人即賠償者為

$$\frac{1}{3} \times 5000 = 1666.67$$

故完好價值與受損價值之比例計算，均應以總值為標準。

關於一部份全損之損害，應以所滅去部份之價值，全部價值比較定之，於是項損害數額之比例求得後，再與保險金額比較，即得保險人應賠之數額。例如全部價值為十萬元，其十分之二被火焚燒，則損害數額應為十分之二，倘保險金額為十萬元時，保險人即賠償兩萬元，倘保險金額為六萬元時，保險人即賠償一萬五千元正。

上開各節在我國海商法第一百六十一條，第一百六十二條，及英國海上保險法第七十一條均有規定，尤以英國者為較詳盡。

乙、船舶損害額之確定

船舶與貨物性質不同，貨物係商品，其目的在出售獲利，故有完好與受損價值之分別。船舶並非商品，不應其此區別，如船舶蒙受損害時，其賠償標準為合理之修繕費用，但其修繕部份如係以新換舊者，應減價例扣減其修繕工料費總數三分之一。蓋該修理部份原係舊者，今既變新，其價值即已增高，是項增高之價值，在公允立場言，不應由船東獲得，故以三分之一之標準由其自行負擔。

之。

其新換舊後，換下之舊料，有時仍係有價值之物，應折合金額，由修繕費用內扣減。依英國於例，於三分之一扣減後，再由保險人負擔之修繕費用內扣減。依美國慣例，則先由修理總費內扣減後，再扣減三分之一。著者意見，以美國慣例為合理，應行採用，蓋舊料原係船東所有之物，屬價保險標的物之一部份，其舊得之款，應由船東與保險人均沾，不應由保險人獨佔。倘先由修繕總費用內扣減，則船東可沾潤三分之一；倘於新換舊三分之一扣減後，再減此舊料之款，則其利益全部由保險人獨得，實不公允。

如船舶受單獨海損後，不為修繕時，其貶損之價值，應由保險人負擔，但以不超過前開修繕標準之數額為限。

關於船舶損害額之確定，在英國海上保險法第六十九條詳有規定。

丙、運費損害額之確定

如貨物在中途一部份完全滅失，以致運費亦一部份喪失時，其運費之損害賠償數額，應以運費總額與喪失數額比較之，於求得比例後，再與保險金額相較，即得保險人應賠償之數額。倘被保之貨物僅一部份裝船時，其實際損失部份應與實際裝船部份比例計算。

第十二章 全損 (Total Loss)

第一節 實際全損與推定全損

全損即全部損失，凡船舶貨物或運費全部損失者，即謂全損。

全損共分兩程，一為實際全損，一為推定全損。凡某標的物完全喪失，或失去原有形體，或永遠不能歸復時，即為實際全損。例如船舶在海洋中沉沒，並無撈救可能。例如木質船舶被風浪擊逐，完全破壞變為碎板，例如牛皮被海水浸瀉，發生化學作用變為廢物，僅能用作肥料，又例如船舶被敵國捕獲，永遠不再歸復。是項種種均係實際全損 (Actual Total Loss)。

凡某標的物有實際全損可能，或必須支付鉅額修繕費用，始能恢復原狀時，即為推定全損。例如船舶觸礁，其撈救可能性甚少，即使可能撈救，但其撈救及修繕費用超過該船在遇險前本身價值。是項情節，即係推定全損 (Constructive Total Loss)。

關於修復費用甚鉅，認為推定全損之情節，我國法規與英國法規略有出入。依照英國海上保險法之規定，其修復費用於超過標的物本身價值時，方認為推定全損。我國海商法規定其修復費用如達本身價值四分之三時，即得認為推定全損。於計算修復費用是否到達本身全部價值時，或四分之三價值時，其船舶或貨物之殘餘價值，或其共同海損之受償價值，均不計入。

修復費用應包括撈救費用。

全損情節，並不限於船舶與貨物同時全部損失。例如木質船舶被風浪擊逐，結果船舶破碎，但大部份貨物尚擱置岸上，船長另行設法，將該貨運至目的港；又如船舶起火，結果救熄，船雖保全，但某種貨物業全部損失。又例如某船正準備在某港裝載貨物，忽國際局勢緊張，匆忙駛去，其船貨均安全存在，但運費則全部喪失。

船舶貨物或運費於投保海上保險後，蒙受全損情節時，保險人即按保險金額全部賠償。保險契約關於全損之條款，應包括實際全損與推定全損。

第二節 委付

於保險人給付全損賠償後，其標的之殘餘物及權利即為保險人所有。是項權利之移轉，即稱為委付 (Abandonment)。

凡標的物發生推定全損情節，例如修復費用業達本身價值時，被保險人如自願將標的物一切權利，移轉於保險人所有，而取得保險金額之全部賠償，當可照辦。倘被保險人仍自願保留該標的物及其一切權利，而僅取得保險金額範圍內之部份賠償，亦可照辦。於標的物尚屬存在，其損失情節為全部或部份之間時，被保險人應為決定之表示，如自願確定為全損情節時，應對保險人為委付之通知，如無是項通知，僅認定為部份損失。至實際全損則以其業成實際全損情節，例如完全沉沒，或全船破碎，並無選擇餘地，保險人惟有依照保險金額全部賠償，故被保險人勿庸再為委付之通知。

實際全損與推定全損均為全損情節，發生後應由保險人給付保險金額之全部賠償，毫無區別。其最不同之點，即委付之通知。凡標的物尚屬存在，有實際全損之可能時；或其修復費用超過本身價值時，被保險人必須以通知方式，由保險人接受後，始完成委付手續。

倘保險人對於是項委付之通知不予接受時，該標的物仍為被保險人所有；於接受後，其推定全損情節即等於實際全損情節，所有保險金額應全部給付，所有該標的之權利歸保險人所有。倘保險金額為標的物之保險價額一部份時，該保險人所接受之權利僅為比例部份，倘保險金額即係雙方確定之全部價額時，保險人所接受者即為全部權利。

該標的物之損失狀況是不業達推定全損情節，如發生爭執時，在英國法律以起訴時之狀況為標準，在蘇格蘭法律以委付通知時之狀況為標準，在標準確定時其損失狀況業為推定全損者，雖嗣後狀況變更，其法律關係亦不變更。除對方同意外，仍以推定全損論。著者意見以英國之標準為合理。

保險人對標的物之委付所接受者，為殘餘物及權利。並不包括義務，例如某船觸礁沉沒，因之阻塞航道，非經起除不能維持交通，主管官署因命令船東將該障礙物起除，並負擔所有起除費用。是項起除責任，不得因船東之委付而加諸於保險人。保險人並無必須起除之義務。倘主管官署代為起除，其費用浩大，被起之殘餘物拍賣後不足抵償費用時，不得向保險人請求補足。如相抵償尚有餘款時，該款應由保險人收受。

保險人於給付損害賠償後，對該賠償部份即取得代位求償權利。如該損害係因第三者之過失所發生，例如船舶碰撞情節，保險人得以被保險人名義或以自己名義代位向該第三者訴請賠償。是項代位求償權利，不限於全損情節，其部份損害亦同。倘碰撞船舶屬於同一船東所有者，雖在第九章論及姐妹船條款，保險人仍不得向負有過失責任之船舶訴請賠償。蓋保險人之權利僅限於代被保險人之位而為求償，茲該被代之位即係本人，該本人不能對本人訴請賠償也。

第十四章 保險費 (Premiums)

第一節 保險費確定之根據

保險人對被保險人依照海上保險契約條款，負擔損害賠償責任，其代價即係保險費。保險費大都以保險金額為基礎，按千分之幾或百分之幾收取之。其費率多寡之標準依照標的物本身之狀況、航行區域之狀況，承保條款之危險性質確定之。例如在八一三中日開戰以前之船壳期間保險費率，以中國國籍船舶，大致為二十年以上舊船，保險費率大體為百分之七點五，其保險條款為普通海事冒險（兵險、海盜險除外），單獨海損未超過百分之三時不賠，例如招商局新建之海元海亨海利海貞四輪，以係新建之輪船，其保險條款雖與前開者同，但保險費率僅為百分之三。例如川江灘礁衆多，船舶易遭危險，普通之川江船壳保險條款，雖僅以全損，共同海損，碰撞，及施救費為範圍，並不包括單獨海損，然其保險費率為保險金額百分之十。又例如中國船壳保險費率，普通雖為百分之七點五，倘載有單獨海損在百分之三以下不賠，其百分之三亦須在損害總額扣減之條款其費率亦可減低，至百分之四或百分之五。

保險費率施行後，倘因某段航程或某種標的物之損失率增加或減少時，保險費率亦隨之調整。例如川江船壳保險條款原不如沿海船壳保險條款之優厚，有如上所述，故在民國二十三年以前其保險費率僅為百分之六強，嗣因川江輪船迭次發生全損之損失，保險費率因之增高，到達現在旅行之費

率即百分之十。

保險費率大致由各地保險業同業公會制定之，如該地設有保險監理官署時應由該官署監督之。

第二節 保險費之給付方式

保險費之給付，在英國均由經紀人負責給付之。保險人將保險單交給經紀人轉給被保險人。無論被保險人對經紀人交付保險費與否，經紀人對保險人負給付義務。故英國海上保險契約均註明保險費業已收受等字樣。保險人無論實際上收到與否，對被保險人均負保險條款之責任。經紀人與保險人另有賬款往來戶，按期給付。我國海上保險契約之保費大體為被保險人直接給付方式，故在我國現行之保險契約，均註明逾期不付，本契約失效等語。依照我國民法規定，是項條款應為有效，但為穩安起見，於保險費到期前逾期後，未為給付時，保險人應先以通知方式催告。

第三節 保險費之返還

於保險費給付後，發現保險人並未負擔任何責任，毫無收取保險費理由時，該保險費應返還之。如僅負擔一部份責任時，應比例返還之。例如某船原擬由倫敦駛往馬賽，投保航程保險，嗣因不可抗力之原因中止時，其已付之保費應為返還。又例如複保險情節，以每個保險人之責任減少，其減少責任之保費亦應比例返還。

在船壳期間保險契約內，均訂明保費返還之條款，例如船舶因修理或其他原因停駛，在三十天以上時，其停駛期間之保費依照百分比之標準減少返還。

第十五章 再保險 (Reinsurance)

第一節 再保險之重要性

保險人對於某標的物承受保險後，復向另一保險人將其全部份或一部份責任投保時，即稱之再保險。再保險契約之條款，大致與原保險契約同。然再保險契約乃原保險人與再保險人間所訂立，在契約關係上與原被保險人無干，故遇事變原被保險人祇得向原保險人請求損害賠償，不得直接向再保險人請求。

再保險為保險業務上重要部門之一，其目的在責任分担，例如某保險人資本八百萬元，承受某巨額之保險，其價額為一千萬元，如該輪遭遇全損情節時，該保險人即有破產之虞，故原保險人將其所負責任另向少數或多數保險人為再保險，以便責任分担。

如是項再保險制度不存在時，勢必發生下列兩種結果：(一)巨額之標的物無人敢為承保；(二)承保後其保險人每日均有破產之虞，故再保險在業務上實屬重要，一般的保險公司在營業開始前必須預先建立再保險關係。

第二節 再保險之方式

再保險之方式，主要的分為下列兩種：

1. 為臨時再保險 (Fronthative Method)；
1. 為約定再保險 (Treaty Method)。

保險人於承保某標的物責任後，始向另保險人洽商再保險者，即屬臨時再保險方式，是項方式爲再保險歷史最久之方式，其條件費率均須臨時商洽，如商洽不妥時，該另保險人自得拒負再保險責任。然以其結果不定，近代保險事業多以約定再保險方式替代之。

預先約定方式即係在某種營業開始前，其再保險關係預先約定之謂，普通均以契約規定之。先由原保險人規定自留數額 (Retention)，次定各種標的物之最高保險金額估計表，其差異數額由保險人分成十五個單位或二十個單位，分別向另保險人洽商再保險；某保險人甲得承認一個單位，某保險人乙得承認半個單位，某保險人丙得承認三個單位，直至十五個單位或二十個單位由各再保險人預先承認足額爲止。例如某原保險人自願保留負責者，爲二萬元，其每一再保險單位最高額擬定爲二萬元，如單位爲十五個時，其自留及再保險總額即達三十一萬元，如單位爲二十個時，總額即可達四十二萬元。倘以二十個單位爲標準，則其保險標的物之保險金額如係四十萬元時，除自留二萬元外，所剩餘之三十八萬可分成二十個單位，每一個單位負擔一萬九千元；其保險金額如係二十萬元時，除自留二萬元外，所剩餘者爲十八萬元，每一個單位應負擔九千元，但每一個單位所負擔之最高數額爲二萬元，其分別負擔之保險金額在此數額以內者，自無問題。

某項標的物之保險金額，依照前例如未超過二萬元時，即無再保險關係發生。

根據上開之例，其自留部分以外，直至到達四十萬元爲止之數額，爲第一次剩餘數額。如原保險人承保某標的物，其金額爲五十萬元者，除自留二萬又第一次剩餘由再保險人負擔四十萬元，共

四十二萬元外，所餘之八萬元即稱第二次剩餘，應由原保險人臨時爲再保險，或預先另有約定，方敷需要。

再保險契約如係預先約定者，一俟契約範圍內之標的物由原保險人承保，再保險人即同時負起再保險責任，不能推諉，而原保險人亦須依照契約分讓，不能拒絕，俾相互依存，造成保險專業之穩定狀態。

預先約定之再保險人所收受之保險費率，一般的均照原費率收取，但應提出百分之若干作爲原保險人之酬勞。預約之再保險關係，均以書面爲之，規定詳明。

第十六章 中華民國海商法海上保險章註釋

我國海商法海上保險章條文如下：

第一四五條 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。

第一四六條 保險契約應以書面爲之，並應載明左列事項：

- 一、訂約之年月日；
- 二、當事人之姓名及住所；
- 三、所保危險之性質；
- 四、保險責任開始之時日及保險期間；
- 五、保險金額；
- 六、保險費；
- 七、無效或失權之原因。

利害關係人，皆得向保險人請求保險單之謄本。

第一四七條 得以貨幣估價之物，而屬於航海危險者，皆得爲保險之標的物。

第一四八條 保險期間除契約別有訂定外，關於船舶及其屬具，自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時，爲其期間。關於貨物自貨物離陸之時以迄於其目的港起陸之時，

爲其期間。

第一四九條 保險人得將其所保之險向他人爲再保險。

本章關於保險之規定，於再保險準用之。

第一五〇條 保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之滅失，損害及費用，負其責任。

第一五一條 戰爭之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負責任。

第一五二條 保險於危險發生前，因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者，保險人得請求約定保險費之半數。

第一五三條 因要保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任。

第一五四條 就危險之有無爲保險者，經證明在契約訂立前，要保人或被保險人已知船舶之滅失或被保險人已知船舶之安全到達者，其契約無效。

第一五五條 貨物保險時未確定裝運之船舶者，要保人或被保險人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保險人，不爲通知者，保險契約失其效力。

第一五六條 要保人或被保險人於保險人破產時，得解除契約，但以保險人不提供担保者爲限。

第一五七條 關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價值，爲保險價額。

第一五八條 關於貨物之保險，以裝載地，裝載時之貨物價額，裝載費，所納稅捐，應付之運費，保險費及可期待之利得為保險價額。

第一五九條 關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額，為保險價額。運送契約未載明時，以卸載時，卸載港認為相當之運費額為保險價額。

以淨運費為保險標的物，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十為淨運費。

第一六〇條 關於因貨物之到達時應有利得之保險，其保險價額未經契約約定者，以保險金額視為保險價額。

第一六一條 貨物之損害額，依其在到達港於完好狀態應有之價值與其受損狀態之價值比較定之。

第一六二條 受損害之船舶或貨物，由船長依第五十三條，第五十四條之規定，或因不可抗力而變賣者，以變賣價額之差額為損害額，但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之。

第一六三條 被保險船舶之委付，得於左列各款情形之一時為之：

- 一、船舶被捕獲或沈沒或破壞時；
- 二、船舶因海損所致之修繕費總額，達於保險金額四分之一時；
- 三、船舶不能為修繕時；
- 四、船舶行蹤不明或被官署扣押，已逾四個月仍未放行時。

第一六四條 被保險貨物之委付，得於左列各款情形之一時爲之：

一、船舶因遭難或其他事變不能航海，已逾四個月而貨物尙未交付與受貨人，要保人，或被保險人時；

二、裝運貨物之船舶行蹤不明，已逾四個月時；

三、因應由保險人負保險責任之損害，於航海中變賣貨物，達於其全價值四分之三時；

四、貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。

第一六五條 運費之委付，得於船舶行蹤不明，已逾四個月時爲之。

第一六六條 專就戰事危險爲保險者，被保險之船舶，貨物或運費之委付，得在被捕獲或被扣留時爲之。

第一六七條 委付應就保險標的物之全部爲之。但僅一部發生委付之原因者，得就一部分爲之。

委付不得附有條件。

第一六八條 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視爲保險人所有。

第一六九條 被保險之船舶，於依一六三條第四款之規定爲委付後歸來者，保險人仍應給付保險金額。

第一七〇條 要保人或被保險人於知保險之危險發生後，應即通知保險人。

第一七一條 保險人應於收到要保人或被保險人證明文件後三十日內，給付保險金額。

保險人對於前項證明文件，如有疑義而要保人或被保險人提供担保時，仍應將保險金額全部給付。

前項情形，保險人之金額返還請求權，自交付後經過一年不行使而消滅。

第一七二條 要保人或被保險人自接到貨物之日起，一個月內，不將貨物所受損害通知保險人或其他代理人時，視為無損害。

第一七三條 委付之權利，於知委付原因發生後自得為委付之日起，經過四個月不行使而消滅。

第一七四條 因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得為請求之日起，經過兩年不行使而消滅。

我國各保險公司現在通用海上保險單，均係英國勞依茲標準單，並係英文，在條款內訂明：如遇海損事件發生，依照英國慣例辦理。對於是項契約之方式及條款，我國並無禁止規定，認係當事人間自由訂定之契約，依法應充分發揮效力。

我國海商法第八章係海上保險章，共三十條，考其內容，雖有數條與英國法例微有出入，然大

致無異。況法理及運用均復相同也。查該章之三十條，規定稍嫌簡略，未能包括海上保險各方之複雜關係，其未盡之處，自適用保險法之規定；倘仍有未盡之處，自應依民法總則第一條之規定，適用習慣及法理。故英國海上保險法例，亦即世界大多數海商國家通行之法例，在我國實佔重要地位。

本書由第一章至第十五章所論述者，係以各國保險通用之法例爲基礎，同時盡量闡發我國海上保險法及保險法各有關條文，以便於運用時能與我國法規配合。

茲爲便於參閱起見，特將我國海商法海上保險章各條簡要註釋，其在前開各章已有詳論者，均不再述。

第一四五條 本條意義顯明，無須註釋。

第一四六條 本條所謂之書面，係指海上保險單及臨時保單而言，依據本條之規定，當事人之姓名住所均應載明，故所有保險單均爲記名式，所謂當事人者，關於被保險人方面，應包括要保人或代理人。其第三款所稱之危險性質，實係所保之危險範圍，所包括之範圍及種類，業在第七章第三節第十三段詳論。不同之保險單均因當事人間之意旨，斟酌情形，將該總括的範圍縮小。例如若干保險單所保之危險，僅限於普通海事冒險，不包括兵險及海盜險。又例如某保險單所保之危險，雖限於普通海險，但實際所得者，僅爲「全損」及「共同海損」之危險，並不包括單獨海損，故第三款之性質實係當事人間最重要部分，確定保險人所承保之責任，其保險費之多寡，亦以所保危險

之範圍而定。其第七款無效及失權原因之規定，在保險契約實際運用時，並非必須之規定。詳查海上保險契約各條款，其合於本款之規定者，為保費未能按期給付，保險契約即行失效，或船舶出售，保險契約即行中止等條款。但依勞茲標準保險單之規定，保費均經在保單註明業經給付者，而船舶出售保險中止之規定又係附加條款，並限於船舶保險，故在若干保險契約內，實際上並無第七款之規定也。

第一四七條 本條已在第三章詳論，茲不申敘。

第一四八條 本條關於船舶及貨物保險期間，係指航程保險，業在第七章第三節第四段，又第八段詳有論述。

第一四九條 本條業在第十五章論及。

第一五〇條 保險人所負之責任，得以本條所規定之範圍為範圍，但本範圍甚為廣泛，有似勞依茲標準單之範圍。實際上責任之範圍，均依雙方當事人所同意者書入保險契約內，亦即本章第一四六條第三款所保危險性質。至危險性質究有若干種類，如何運用；保險人之責任如何規定，均在第七章第三節第十三段詳述。

第一五一條 戰爭之危險得為承保，在勞依茲標準保險單內，亦為危險之一種，但一般的均以特約條款將是項危險排除，不在承保範圍之內。如雙方當事人願將戰爭危險包括在內者，均另以特約條款將其列入，保險費依規定另加，不列入普通海事危險範圍之內。關於本條第七章第十三段第

二十段，又第八章第五節業有詳論。

第一百五二條 凡被保險人單方面解除保險契約或發生第六章不實告知及隱瞞情節，由保險人解除契約者，均係本條所規定之情節。

第一五三條 重大過失應包括故意行爲，凡危險之發生，由於要保人或被保險人故意行爲，因不得請求賠償，例如船舶滲漏，不堪航海，被保險人故意使之出海，促其沉沒，保險人即不負賠償責任，倘船舵失靈，必須修理後始能安全航行，但被保險人心存繳倖，漫不經心，仍使之出海，結果沉沒，是項重大過失，與故意行爲相差無幾，故仍不得請求賠償。但本條重大過失之規定，僅限於要保人或被保險人，倘是項重大過失係船長或船員之所爲，保險人仍應賠償，在第七章第三節第十三段關於船員故意損害行爲內業已詳有論述。

第一五四條 在第七章第三節第三段已有論述。

第一五五條 在第七章第四節第三項已有論述。

第一五六條 保險費如係預付者，解約後其尙未到期，比例剩餘之保險費，應認爲普通債權，由破產管財人返還。保險人於破產前將該標的物之保險全部另向其他保險人爲再保險者，被保險人不能直接向再保險人發生任何請求。

第一五七，一五八，一五九條 倘保險標的物之價額未經在保險單內確定者，其確定方法應依各本條之各項規定辦理。關於各本條之原則運用，業在第二章第四節第二項，又第五章詳論。

第一六〇條 利得之確定甚屬困難，倘其價額未經雙方同意確定者，其所訂之保險金額不論其為價額與否，即視為保險價額，作為賠償標準。

第一六一條 本條在第十二章第二節甲項詳有論述。

第一六二條 本條之規定係指貨物或船舶在航程中途，因不可抗力力情節變賣之謂，其損害以變賣價額與保險價額之差數定之，實與前條所指在到達港之損害情節不同。

第一六三、一六四、一六五條 本條業在十三章詳論，惟船舶修繕費或貨物損害達保險價額四分之三，即認為推定全損，得為委付之規定，實於被保險人較有利益。

第一六六條 本條確定因戰事危險所得為委付之時間。一經捕獲或扣留，即得委付，無須等待四個月期間。

第一六八、一六九條 業在第十章論述。

第一七〇至一七四條 均係手續上之規定，詞意明顯，暫勿庸註釋。

海上保險學

附

錄

附錄一 英國海上保險法 一九〇六年

目錄

- 通則 (第一條—第三條)
- 保險利益 (第四條—第十五條)
- 保險價額 (第十六條—)
- 告知及陳述 (第十七條—第二十一條)
- 保險契約 (第二十二條—第三十一條)
- 複保險 (第三十二條)
- 特約條款 (三十三條—第四十一條)
- 航程 (四十二條—第四十九條)
- 契約之轉讓 (第五十條—第五十一條)
- 保險費 (第五十二條—第五十四條)
- 減失及委付 (第五十五條—第六十三條)
- 局部損害 (救助費用共同海損及特別費用在內)
(第六十四條—第六十六條)
- 賠償之數額 (第六十七條—第七十八條)
- 保險人在給付賠款後之權利 (第七十九條—第八十一條)
- 保險費返還 (第八十二條—第八十四條)
- 相互保險 (第八十五條)
- 補充 (第八十六條—第九十四條)

英國海上保險法（一九〇六年）

第一條 海上保險契約，係保險人向被保險人允諾，於被保險人蒙受海上損害，即海事冒險所發生之損害時，應依約定之條款及數額負責賠償之契約。

第二條

（一）海上保險契約得因明訂條款，或商業習慣，擴展其範圍，凡被保險人與海程有關之內河或陸地危險均得受該契約之保障。

（二）船舶在建造中，在下水時或在其他類似海事冒險時，凡投保海上保險者，本法在可能範圍內均應適用，但除本條所規定者外，對於海上保險以外之保險法律不發生影響。

第三條

（一）所有海事冒險，均得依本法之規定，訂立海上保險契約。

（二）下列各款均屬海事冒險情節。

甲、船舶貨物或其他動產有蒙受海上危險可能者，是項財產在本法即稱為「受保財產」。

乙、收益、運費、客票、佣金、利得、或其他金錢利益或墊款，借貸，或日用開支等項，

因「受保財產」蒙受海上危險可能發生影響者。

丙、「受保財產」之所有人，利害關係人或負責人，因海上危險對第三者發生賠償責任可

能者。

海上危險指稱因航海所發生之一切危險，例如海難、火燒、兵災海盜、流氓、竊盜、捕獲、拘捕、禁止以及君王人民之扣押，投棄，船員故意行爲，或其他保險契約所註明之危險。

保險利益

第四條

(一)以賭博爲目的而訂立之海上保險契約，應爲無效。

(二)凡海上保險契約，有下列情節者應認爲賭博契約：

甲、被保險人無本法規定之保險利益者；或在訂約時，無取得是項利益之希望者。

乙、保險契約訂有下列或其他類似條款者，例如「無論有無利害關係」，「除本契約外無須再證明其他利害關係」，「保險人並無撈救利益」。

但因撈救無望而於契約內載有是項註明者不在此限。

第五條

(一)凡與海事冒險發生利害關係之人，均得依本法之規定認爲有保險利益。

(二)凡對於海事冒險或受保財產，立於法律上或利害上，關係地位之人，於該受保財產安全時，或按期到達時，即蒙利益，於發生損失時，或扣押時，即發生損害或賠償，即稱爲利害

關係人。

第六條

(一)在保險契約訂立時，被保人對於標的物固無發生利益關係之必要，但在標的物發生滅失時，被保人必須享有保險利益。標的物之保險，係以「危險之有無」為條件者，雖於滅失發生後，始取得利益時，仍得請求損害賠償，但保險契約訂立時，被保人明知已滅失，而被保人不知者，不在此限。

第七條

(一)被保人如在滅失發生時並無保險利益者，無論其嗣後行為若何，均不能取得保險利益。

(二)屬於消滅性之利益得為保險，其屬於本來之利益亦得為保險。

(二)例如貨物承買人，雖因貨物遲延交付，或其他原因，得拒收貨物，或將危險責任加諸原售主時，仍有保險利益，得為保險。

第八條

一部份利益，無論其性質若何，均得保險。

第九條

(一)保險人對海上保險契約，享有利益得為再保險。

(二)除保險契約另有規定外，原被保險人，對於再保險，並無任何權利或利益。

第十條 以船舶抵押或積貨抵押之貸款人，對於貸出之款，享有保險利益。

第十一條 船長或船員，對各該薪金，享有保險利益。

第十二條 關於預付運費，其預付人如因損害不能收回時，應享有保險利益。

第十三條 被保險人對於保險費，享有保險利益。

第十四條

(一)以標的物抵押時，出押人，對於價值之全部，享有保險利益。其受押人之保險利益，僅限於業已到期及將來到期之押款部份。

(二)受押人，受讓人，或其他利害關係人，得為自己利益或其他利害關係人之利益，為之保險。

(三)縱第三者對於標的物之滅失，認諾賠償時，其所有人對於標的物，仍享有全部價值之保險利益。

第十五條 被保險人於標的物讓與或移轉時，其保險契約之權利，除於受讓人明白或當然同意移轉外，並不因之轉讓。

本條之規定，對於依法應為移轉之權利，並無影響。

保險價額

第十六條 除保險契約對於價值明有規定外，標的物之保險價額應依下列標準認定之：

(一)關於船舶保險，其保險價額，應以責任開始時之價值爲標準。包括屬具，給養品，船員，物料，船員薪資，墊款，及其他航程開始時之必須費用，與保險費；如船舶係輪船時，其價值，應包括機器，鍋爐，窖煤，引擎，物料；於船舶經營特別商業時，並包括其特別設備。

(二)關於運費保險，無論運費係屬預付者與否，其保險價額，爲被保險人名下所應負擔之運費總數，連同保險費。

(三)關於貨物保險，其保險價額爲被保財物之成本，連同一切運送費用，及保險費。

(四)關於其他標的物保險，其保險價額爲被保險人在契約責任開始時，所應負之數額，連同保險費。

告知及陳述

第十七條 海上保險契約之基礎，係忠誠信實，倘一方不願絕對的忠誠信實，他方得宣告是項契約失效。

第十八條

(一)在契約訂立前，被保險人應依本條之規定，將其所知之重要有關情節，盡量告知保險人。

該被保險人應認爲明瞭由通常事務中，所應明瞭之一切事務，如被保險人未爲是項告知時

，保險人得宣告契約失效。

(二) 凡能影響謹慎保險人，關於確定保險費之事項，或關於確定是否承保之事項，均認為重要有關情節。

(三) 未經保險人發問時，下列情節無須告知。

(甲) 關於減少危險之情節者。

(乙) 關於保險人應為明瞭之情節者，凡彰明公開之事項，及保險人由普通事務中所應明瞭之事項，均係保險人應認為明瞭之情節。

(丙) 關於保險人對於某項事務之報告，有表示免除之情節者。

(丁) 關於因明示或默示特別條款之規定，其情節無須贅為告知者。

(四) 關於某項未經告知之情節，是否為重要有關係之情節，乃係事實問題，於每件事項發生時認定之。

(五) 「情節」包括被保險人收受之消息，及報告。

第十九條 除依前條規定無須告知之情節外，如保險係保險人之代理人辦理者，該代理人對於下列情節應行告知。

(甲) 該代理人所明瞭之一切重要有關情節。凡代理人由通常事務中所應明瞭之事項，及收受報告之事項，均應認為該代理人所應明瞭之情節並應告知。

(乙) 被保險人所應告知之一切重要有關係情節，但於某項重要有關係情節，到達代理人時，業經遲誤，不及轉爲告知者，不在此限。

第二十條

(一) 被保險人或其代理人，在契約訂立前，於接洽時，向保險人所爲之一切重要有關係陳述，務須真實。否則，保險人得宣告契約失效。

(二) 凡能影響謹慎保險人，關於確定保險費之陳述，或關於確定是否承保之陳述，均認爲重要有關係陳述。

(三) 所爲之陳述，不外關於事實方面，或關於希望，相信方面。

(四) 凡關於事實之陳述，與實際事實，大致相符者，即認爲真實陳述，換言之，即陳述事實，與實際事實之差異，由謹慎保險人視之，認爲無重要關係，即認爲真實陳述。

(五) 凡關於希望，相信之陳述，係由於誠懇發表者，即應認爲真實陳述。

(六) 所有陳述，在契約訂立前，均得撤回之，更正之。

(七) 關於某項陳述，是否爲重要有關係之陳述，乃係事實問題，於每件事項發生時，認定之。

第二十一條 海上保險契約，於被保險人要求保險，經保險人接受後，即認爲成立，該契約之是否業經填發，固非必須要件。但爲證明要約之業經成立，所有允保單，臨時保單，或其他簡單契約之條件，均得引爲參考，雖未經粘貼印花者，亦發生效力。

保險契約

第二十二條 除依法律另有規定外，所有約定條款未在本法所規定之海上保險契約內註明者，均不發生效力。保險契約得在契約成立時，或成立後填發。

第二十三條 保險契約應載明左列事項：

- (一) 被保險人或要保人之姓名。
- (二) 保險標的物，及其所保危險之性質。
- (三) 保險責任之起迄時間，均依屬於航程者，或屬於期間者確定。
- (四) 保險金額。
- (五) 保險人姓名。

第二十四條

(一) 保險契約應由保險人或其代理人簽名，於保險人爲股份有限公司者蓋印公司圖章時，亦爲合格，但本條之規定不應釋爲，必須股份有限公司蓋印公司圖章。

(二) 保險契約有二個以上保險人承保簽署者，除在契約別有規定外，每一個承保簽署，對於被保險人爲獨立的契約。

第二十五條

(一) 對於標之物之保險契約，如係由某地起至某地止者，是為航程保險契約；如係固定期間者，是為期間保險契約。同一保險契約中，得合併規定航程或期間之責任。

(二) 依照一九〇一年財政法第十一條，期間保險契約，凡超過十二個月者，概為無效。

第二十六條

(一) 保險標之物應在海上保險契約標記明白，其標記應大致清楚無訛。

(二) 被保險人對於標之物利害關係之性質，或程度，無須註明契約內。

(三) 保險契約對於保險標之物，用普通名詞標記者，應釋為，被保險人之利害關係，均在保險範圍之內。

(四) 於援用本條各項規定時，關於保險標之物，標記之習慣，應注意及之。

第二十七條

(一) 保險契約分為保險價額確定，與不確定，兩種。

(二) 保險價額確定契約，即標之物之價額業經雙方同意，並經載明于保險契約者。

(三) 除本法別有規定或有欺騙情形外，保險契約所載明之價額，在保險人與被保險人間應絕對的認為保險標之物之保險價額，嗣後如發生完全或一部份滅失時均以此為計算標準。

(四) 除保險契約另有規定外，契約內所載明之價額，於計算假定完全滅失時，並不能認為絕對的保險價額。

第二十八條

保險價額不確定契約，即保險標的物之價額，並未載明契約者，於標的物價額須為確定時，除受保險金額之拘束外，得依本法前開規定確定之。

第二十九條

(一) 流動保險契約所載明者，均係普通條款，其船舶名稱，或其他特別標記，嗣後補充聲明之。

(二) 補充聲明手續，得在契約上背書或以其他習慣上通用之方法為之。

(三) 除保險契約別有規定外，是項補充聲明次序，應依航駛或裝貨之次序為之。關於貨物之補充聲明，包括契約所載，應交之貨物批數，所有貨物或其他財物之價值，務須照實聲明，但是項聲明，由於非惡意原故發生遺漏，或錯誤時，於到達或發生損害後，仍得更正之。

(四) 除契約別有規定外，於到達或發生損害後，始為價額之聲明者，是項保險契約，應以保險價額不確定論。

第三十條

(一) 契約之格式，得依照本法第一附件方式定之。

(二) 除本法或契約別有規定外，本法第一附件，所載明之名詞，字義，依其應有之意義解釋之。

第三十二條

- (一) 保險之保險費，未經預為約定者，應為相當保險費。
- (二) 保險之保險費，經約定於某項情節發生，應為增加保費時，嗣某項情節業已發生，而增加之保費，尙未經約定者，應增加相當保險費。

複保險

第三十三條

於被保險人爲同一危險同一利益無論爲全部份，或一部份，取得兩個以上保險契約，而保險金額總數超過本法所准許之賠償數額時，是爲複保險。

(一) 於保險爲複保險時

(甲) 除契約別有規定外，被保險人得依其自選之次序，向保險人請求賠償，但所收受者不得超過本法所准許賠償之數額。

(乙) 如被保險人請求，所根據之契約，係保險價額確定者，凡被保險人由其他保險價額不確定契約項下，所收得之款，亦應合併加入計算。

(丙) 如被保險人請求，所根據之契約，係保險價額不確定者，凡被保險人由其他保險契約項下所收得之款，於計算保險價額時，應合併加入計算。

(丁)如被保險人所收受之賠款，超過本法所準許之數額時，該被保險人對於是項超過數額，立于暫爲管財人之地位，是項數額，應比例返還各保險人。

特約條款

第三十三條

(一)以下數條之特約條款，應釋爲允諾性質，換言之，於被保險人負責允諾，某項特定事實發生或絕對的不發生時，或某項情節必定履行時，或某項特定事實之是否存在時，是謂之允諾性質。

(二)特約條款，分爲明示的，或默示的。

(三)依照上開解釋，特約條款對於承保之險，無論發生重要關係與否，均應準確履行。倘未爲準確履行時，除契約別有規定外，保險人所負之義務自特約條款違背之日起，應爲免除。但關於該日以前之義務，並不發生影響。

第三十四條

(一)如情勢變更，契約之特約條款不能適用時，或法令變更，是項特約條款爲不合法時，該特約條款，得免除履行。

(二)於保證條款違背後，被保險人不得提出在損害發生前，業經彌補或履行之抗辯。

第三十五條

- (一) 明示之特約條款，得以任何字句爲之，凡能表示特約意思者，卽爲合格。
- (二) 明示之特約條款，必須在契約內，或契約所附屬之文件內書明。
- (三) 明示之特約條款並非排除默示特約條款之意，但與之完全不相容者，不在此限。

第三十六條

- (一) 於被保財物，無論爲船舶，或貨物，業經明白特約，爲中立性質時，是項財物，在責任開始時起，卽應爲中立性，在責任負擔期間，被保險人應竭力保存其中立性。

- (二) 於船舶業經明白特約，爲中立性時，被保險人應竭力保存其中立性質，並應保證該船舶之證明文件，均爲合格，換言之，該船舶所携帶文件，必須能證明其中立性質，並不得偽造，或隱匿情事，倘因違背上開情節，致發生損害時，保險人得宣告保險契約失效。

第三十七條

關於船舶觸礁，或關於在保險責任期間船舶觸礁之不變更，並不在默示特約條款範圍之內。

第三十八條

手保險標的物業經特約，在其特定日期爲完好，或平安狀態時，如在該日任何時間，係完好或平安者，卽應認爲與特約條款符合。

第三十九條

(一)關於航程保險契約，船舶在航程開始時，應認爲業經默示特約，對於是項航程危險，有航海安全能力。

(二)如保險責任開始，係在船舶停泊某港時，應認爲業經默示特約，在所保之危險開始時，該船舶對於該港之普通危險，有相當之設備。

(三)於保險契約所註明之航程爲數段，而在每段，船舶均需不同之準備，或設備時，應認爲業經默示特約，在每段之開始，船舶對於該段之準備設備，均有航海安全能力。

(四)如船舶之設備，大致能抵抗保險範圍內危險時，該船舶即認爲有航海安全能力。

(五)關於期間保險契約，並非默示特約，船舶在所有地位，均有航海安全能力，但經被保險人同意，於船舶駛入海中時，而無航海安全能力者，因此所發生之損害，保險人不負責任。

第四十條

(一)關於貨物，或其他動產之保險契約，並非默示特約，是項貨物，或動產，有航海安全能力。

(二)關於貨物或其他動產之航程保險契約，應認爲業經默示特約，不僅運送之船舶享有航海安全能力，並應有運送是項物品之設備。

第四十一條

保險之冒險事項，應認爲業經默示特約係合法者，被保險人應竭力在保險期間內，使之繼續合

法。

航程

第四十二條

(一)於標的物投保航程保險，經在契約內載明，由某地開始或在某地者，在訂約時，該標的物並不必須已在該地，但雙方應認爲了解，在相當期間內，是項冒險必須開始，否則，保險人得宣告契約失效。

(二)如是項遞延情節，業于訂約前保險人明瞭者，或放棄權利主張者，上開了解，得認爲不存。在。

第四十三條

船舶駛去之地點，業在契約載明者，如未在該載明之地點駛去時，保險契約應不發生責任。

第四十四條

船舶之目的港，業在契約載明者，如未駛向該載明之目的港時，保險契約應不發生責任。

第四十五條

(一)于保險責任開始後，船舶自由更換契約所載明之目的地時，是謂之更換航程。

(二)如航程更換，除契約另有規定外，由更換航程之決定業經表示履行時起，保險人之責任應

爲免除，並不因在滅亡發生時，該船舶仍實際在契約所預定之航線內，而發生差異之結果。

第四十六條

(一) 如船舶無合法理由，變更契約內所了解之航程時，由變更之時間起，保險人之責任應爲免除，並不因在滅亡發生前，業經恢復原定航線，而發生差異之結果。

(二) 于有下列情形時，應認爲變更契約所了解之航程：

甲、契約內所明白規定之航線經離去者。

乙、如航線未經在契約明白規定時，該習慣上應駛之航線經離去者。

(三) 如變更航程僅係意念，並未實施，自不發生變更之結果，必須實際上已有變更航程之事實，保險人始得免除契約之應負之責任。

第四十七條

(一) 于契約內載明數個卸載港時，船舶得開往所有載明之港地或其港地之一，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依契約載明之港地，次序，順次開往各港地，否則即認爲變更航程。

(二) 于契約未經載明卸載港名稱，而僅載明在某區域之各卸載港時，除因習慣或其他充分理由外，船舶應依區域內地段之次序，開往各卸載港，否則即認爲變更航程。

第四十八條

關於航程保險契約所保之價檢航程應於相當期間履行，如無合法原因，未為履行時，由遲延
遂於顯無理由時起，保險人之責任即為免除。

第四十九條

(一) 因下列情形，致契約內所定之航程變更或航程之開始遲延時，應認為有理由。

甲、經契約以特定條款所許可者。

乙、為船長及船東不可抗力之情節所致者。

丙、為履行明示或默示特約條款之條件大致所必須者。

丁、為保持船舶或保險標之物之安全，大政所必須者。

戊、為救助生命或救助其他遇難船舶，倘不往救助有生命遭遇犧牲可能者。

己、為醫治船上任何人員，而意圖獲得醫藥品大致所必須者。

庚、為船長或船員故意行為，意圖加害所致者，但以是項故意之行為，在保險範圍內者為限。

(二) 于變更航程有理由之原因消滅時，船舶應急速恢復應駛之航程。

契約之轉讓

第五十條

(一) 保險契約得爲轉讓，但契約內有反對之規定者，不在此限。契約之轉讓，在滅失發生前，或發生後，均得爲之。

(二) 于海上保險契約之利益轉讓時，受讓人得以自己名義起訴。被訴人凡在契約對要保人所得爲之抗辯，均得爲之。

(三) 海上保險契約，得以批註方式，或其他慣例方式，轉讓之。

第五十一條

被保險人於標的物之利益業已讓與或喪失，並未在當時將保險契約之權利隨之轉讓時，其嗣後之轉讓，不發生效力。

但本條之規定，對於損害發生後之轉讓，無拘束力。

保險費

第五十二條

除另經雙方同意外，被保險人或其代理人之繳付保險費，與保險人之發給保險契約，爲互換條件，在保險人未收到保險費時，並無發給保險契約之義務。

第五十三條

(一) 除另經雙方同意外，如保險契約之訂立，係由經紀人所代訂者，該經紀人對於保險人，應

負直接繳付保險費之義務，該保險人對於被保險人應負直接損害賠償及返還保險費之義務。

(二)除另經雙方同意外，經紀人得因保險費及雜繳，對於保險契約享有留置權，如彼之對手方，為被保險人本人時，並得因其他保險債務，留置保險契約，但于債務發生時，對手方僅為代理人性質者，不在此限。

第五十四條

如保險契約，係經紀人代為訂立，並經在契約上註明，保險費業已收受者，是項註明，在保險人與被保險人間，應發生絕對的效力，不容再有異議，但于保險人與經紀人間並無是項絕對的效力。

滅失及委付

第五十五條

(一)除本法或保險契約另有規定外，保險人對於因承保之海難所致之損害，均負賠償責任，對於非因承保之海難所致之損害，均不負賠償責任。

(二)例如

甲、如滅失係因被保險人故意行為所致者，保險人不負責任，但除契約另有規定外，滅失

係由承保之海難所致，雖船長船員如無不營或過失行為，而不致發生損害時，保險人仍應負責。

乙、除契約別有規定外，保險人對於船舶或貨物之遲到，不負責任，雖是項遲到，係由承保之海難所致者，亦不發生差異。

丙、除契約另有規定外，保險人對於自然消損，普通走漏，破碎，或被保標之物之原質腐化，或鼠或虫所發生之損害，或非由海難為主因所發生之損害，均不負責。

第五十六條

(一) 滅失可分為全部損害，或局部損害，凡損害情節依下列規定並非全損者，應認為局部損害。

(二) 全部損害，可分為實際全損，與推定全損，兩種。

(三) 除契約之規定另有意義外，全部損害之保險名詞，應包括實際全損，與推定全損。

(四) 於被保險人訴請全損賠償，而證據僅許局部賠償時，除契約另有規定外，被保險人僅能獲得局部損害之賠償。

(五) 浮貨輪到港目的港，因標記或其他記號之塗銷，不能認辨時，其損害，應認為局部損害，並非全損。

第五十七條

(一) 于被保險標物業經完全消毀，或因重大損害業已失去原有形體，效用，或永久不能再歸復被保險人時，即謂之實際全損。

(二) 關於實際全損情節，無須委付之通知。

第五十八條

於有關冒險船舶行蹤，經過相當期間，仍無消息者，應推定為實際全損。

第五十九條

航程因承保之海難所致，而在沿途港地中斷，依其情節船長應將貨物或其他動產起陸，重裝或轉運時，對於起陸或轉運，保險人仍應繼續負責。

第六十條

(一) 除契約另有明白規定外，如保險標的物認為有實際全損可能，因而委付者，或欲免除實際全損，所需費用，超過其價額者，即謂之推定全損。

(二) 例如下列情節即推定全損。

甲、關於被保險人因承保之海難所致，失去其船舶或貨物占有權，而不易收復時，或可收復，而其收復之價額，超過標的物之價額時。

乙、關於船舶因承保之海難所致，而蒙受損害，是項損害之修繕價額，超過其保險價額時。

於計算修繕價額時，船舶因共同海損所應受之分攤，不得扣減之，但於船舶修繕妥善後，其所應負擔之救助費用，或共同海損之分攤費用，應負擔之。

丙、關於貨物蒙受損害，其修繕價額，及繼續運送費用，超過到達地應有之價值時。

第六十一條

關於推定全損，被保險人得認爲局部損害，亦得認爲實際全損，而將標的物委付於保險人。

第六十二條

(一) 除本條另有規定外，如被保險人擬將保險標的物委付於保險人時，應送達委付之通知，否則係項損害，僅應認爲局部損害。

(二) 委付之通知，得以書面或言詞爲之，或以書面及言詞共同爲之，凡能表示委付被保標的物之意義者，即爲合格，是項委付不得附有任何條件。

(三) 委付之通知，應於收到損害之可靠消息後，相當期內，急速爲之，如損害之消息，尙屬可疑時，被保險人應有相當時間以便調查。

(四) 於委付之通知送達後，而遭保險人拒絕接受者，被保險人之權利，並不因之而蒙受影響。

(五) 委付通知之接受，得由保險人明示接受之，或由保險人因行爲默示接受之，但於收到委付之通知後，保險人僅爲無聲無臭之狀態者，不得認爲接受之表示。

(六) 於委付之通知接受後，該項委付不得再爲收回，該項接受，即絕對的承認損害之義務，並

承認委付之通知無效。

(七) 於該保險人收到損害消息時，如保險人並無因委付之通知取得利益之可能者，是項委付之通知得爲免除。

(八) 保險人得拋棄委付通知之權利。

(九) 保險人將標之物再保時，對於再保人無須送遞委付之通知。

第六十三條

(一) 委付經確定後，所有保險標之物之剩餘部份，及其一切所有權利，均讓與保險人所有。

(二) 於船舶委付後，所有事變時及事變後，應獲之運費，均歸保險人所有，但在事變後，因獲運費所發生之費用，應扣減之，如該船舶所運之貨，係其所有人自有時，自事變時起，保險人應收相當報酬。

局部損害(救助費用共同海損及特別費用在內)

第六十四條

(一) 凡保險標之物因承保之海難所致，蒙受局部的損害，而是項損害非共同海損時，即謂之單獨海損之損害。

(二) 凡被保險人或其代理人爲保險標之物之平安或存在，所支付之費用，而是項費用並非共同

海損或救助費用時，即謂之特別費用。單獨海損並不包括特別費用。
第六十五條

(一) 除保險契約另有明白規定外，凡因免除保險範圍內損害所發生之救助費用，應認爲該保單下之損害，得向保險人請求賠償。

(二) 「救助費用」者，指稱依海商慣例所應得之救助費用，並非契約項下之救助費用，該被保險人或其代理人或其僱傭人，爲免除承保損害所發生之施救費，不得謂之救助費用。是項施救費用，如係支付正當時，應依其性質分別列爲特別費用或共同海損之損害。

第六十六條

(一) 凡因共同海損行爲直接所發生之損害，即謂之共同海損之損害，包括共同海損之費用及共同海損之犧牲。

(二) 凡在海難時節，爲避免財物之共同危險，所自願的及合理的發生特別費用及犧牲時，即謂之共同海損行爲。

(三) 於共同海損之損害發生後，其蒙受之損害方得依海商法之規定，向各利害關係方，請求比例分擔，即謂之共同海損之分担。

(四) 除契約另有明白規定外，關於共同海損之費用，被保險人得向保險人請求其名下所應分擔部分，關於共同海損之犧牲，被保險人得向保險人請求全部損失，無須先向其其他利害關係

方請求分担。

(五) 除契約另有明白規定外，於被保險人因保險標的物，給付或應給付共同海損之分担時，被保險人得向保險人求償。

(六) 除另有明白規定外，對於非因避免承保之海難所發生之滅失，保險人不負共同海損之損害，或共同海損之分担責任。

(七) 於船舶、運費、積貨、三項或其中之二項，為同一被保險人所有時，保險人對於共同海損之損害，或共同海損之分担，所負之責任，正如上開標的物為不同人所有者同。

賠償之數額

第六十七條

(一) 於被保險人得因保險契約，請求賠償時，如契約係保險價額不確定者，其所請求數額，以保險價額為限，如契約係保險價額確定者，其所請求數額，以契約內所規定數額為限。該被保險人所應收受之數額，即謂之賠償數額。

(二) 如發生損害，依約得為賠償者，保險人或多數保險人應依據賠償之數額，比例負擔其保險金額所應負擔部份，如保險價額係經約定者，應以約定之價額為計算標準。如保險價額未經約定者，應以保險價額為計算標準。

第六十八條

除本法或契約另有明白規定外，於保險標的物係全損時，(一)如價值係經約定者，其賠償之數額為約定之數額。(二)如價值未經約定者，其賠償之數額，為保險標的物之保險價值。

第六十九條

於船舶蒙受一部份損害而非全損者，除契約另有明白規定外，其賠償之數額，應照下列規定：

(一)如船舶業經修繕者，其相當之修繕價額，應由被保險人享受，但應扣減習慣上所應扣減之數額，於每一次事變，不得超過保險金額。

(二)如船舶僅經一部份修繕時，依據上開計算之相當修繕價額，應由被保險人享受。其未經修繕部份，因之所發生之削損損害，亦應由被保險人享受相當賠償，但賠償總額，不得超過依照上開計算之全部修繕價額。

(三)如船舶未經修繕，亦未經在是項損害狀態脫離者，所有削損之損害，應由被保險人享受相當賠償。但賠償總額不得超過依照上開計算之全部相當修繕價額。

第七十條

除契約另有明白規定外，於運費蒙受一部份損害時，其賠償之數額應為運費之損失部份與運費全部比例計算之數額，如價值經約定者，即以約定之數額為標準，如價值未經約定者，即以保險價值為標準。

第七十一條

於貨物物品或其他動產遭受一部份損害者，除契約另有明白規定外，其賠償數額應依照下列規定計算：

(一) 於貨物、物品，或其他動產，係保險價額確定契約，如一部份遭受全損時，其賠償數額應為契約金額之比例部份，其計算方法與保險價額不確定契約，以損害部份之保險價額與全部保險價額之比例計算同。

(二) 於貨物、物品，或其他動產，係保險價額不確定契約，如一部份遭受損害時，其賠償數額應為損害之保險價額，其計算方法與全損之情節同。

(三) 於貨物、物品，或其他動產，在目的港交付時，其全部或一部份係在損害狀態，應先推求在到達港，完好狀態總價額與損害狀態總價額差數與完好狀態總價額之比例，保險人所應賠償者，即約定之保險價額依是項比例計算之成分，如係未經約定之保險價額時，即全部保險價額之是項比例成分。

(四) 「總價額」之定義，為成本，及預付之運費，卸載費，及關稅；倘依習慣，貨物得由關棧出售者，其關稅得不包括在內。實得之總數額係指售出所得之實價，其所有出售費用，係由出售人支付者。

第七十二條

(一) 於致種不同財物之保險，其估價爲一估價總數時，是項估價總數之分配，應依該數個不同財物之「保險價額」比例分配，其計算方法，與未經確定之保險價額契約之計算方法同。某項財物保險價額之一部份對於該項財物保險價額之總部份之比例，應爲該部份之「保險價額」之對乎該項財物全部之「保險價額」，其計算方法，均依本法之規定計算之。

(二) 如估價總數必須分配，而該數個不同貨物之成本，性質，或其他情節，不能確定時，應依該數個不同貨物之到達港完好狀態之價額分配計算之。

第七十三條

(一) 除契約另有明白規定外，于被保險人業經給付或應行給付共同海損之分担數額時，如該保險標的物之保險，係全部價值者，其補償數額，爲應行分担之全部數額。如該保險標的物之保險，係全部價值，或僅其價值之一部份者，保險人所應負之分担數額，應依其不足價額，比例照減；于保險人負責範圍內發生單獨海損之損害，因之減少分担價額時，是項單獨損害數額，應先由保險價額扣減，以便計算保險人之分担部份。

(二) 于保險人應負担救助費時，其所負担部份，應依上開原則辦理。

第七十四條

關於被保險人之保險業經明定，保護第三者之損害賠償請求時，除契約另有明白規定外，其賠償數額，爲被保險人業經賠償，或應行賠償之數額。

第七十五條

(一) 于任何保險標的物蒙受損害，而未經本法前開各節明爲規定時，其補償數額之計算，應按照情形，依據前開各項規定之原則辦理之。

(二) 本法之各項賠償數額規定，對複保險規定並不發生影響。對於保險人反證保險利益或反證在損害發生時標的物未蒙保險危險等情，並不禁止。

第七十六條

(一) 于保險標的物經載明單獨海損不在保險範圍之內者，如損害不屬于共同海損時，被保險人不得請求標的物一部份之損害賠償。但保險契約係以標的物分爲數部分部單位者，不在此限，如保險係分數部份時，被保險人得請求該數部份之每一部份之全損損害。

(二) 于保險標的物經載明單獨海損不在保險範圍之內者，無論全部不在內或百分之幾不在內，被保險人對於因依照告訴及設法條件之規定，爲避免損失所發生之救助費用，或其他費用仍負責任。

(三) 除契約另有規定外，于保險標的物經載明單獨海損在百分之幾以下不在保險範圍之內者，不得將共同海損之損失加入計算，而湊成此項成分。

(四) 於確定上開百分之幾成分是否到達時，應計算保險標的物之實際損害。至特別費用，或其他證明損失費用均不在內。

第七十七條

(一) 除契約或本法另有規定外，保險人對於連續之數次損失，均負責任，雖連續之損失總額，超過保險全損者，亦應負責。

(二) 在同一保險契約下，其局部的損害，尙未經修繕，而繼以全損者，被保險人所得請求數額，爲全損之數額。

但本條之規定，對於告訴及設法條件之規定，並不發生影響。

第七十八條

(一) 於保險契約載有告訴及設法條件時，其規定應認爲契約之補充條件。被保險人得因履行該條件義務所發生之正當費用，向保險人請求賠償，縱保險人業付全損之代價，或該標的物業業經特約條件定明單獨海損之全部或百分之幾以下不賠者，亦不阻礙是項費用之賠償。

(二) 本法所規定之共同海損損害或分損，或救助費用，均不得依附告訴及設法之條件，有所請求。

(三) 凡爲免除減少契約範圍以外危險，所發生之費用，均不得依附告訴及設法之條件，有所請求。

(四) 被保險人及其代理人在所有情形下，應盡力以合理之方法免除或減少損失。

保險人在給付賠款後之權利

第七十九條

(一)於保險人給付全損賠款後，無論係保險標之物全部全損或部份全損者，所有該受償保險標之物一切權利，即歸保險人所有，並得自事變發生之日起，代位取得被保險人所有關於保險標之物之權利。

(二)除在前開各節另有規定外，保險人於給付局部的損害賠償款後，並不因之取得該保險標之物或其剩餘部份之所有權，但自事變之日起，於標之物之蒙受損害，業經賠償者，在損害範圍內，代位取得被保險人一切請求權利。

第八十條

(一)於被保險人之保險為複保險時，保險人應互相依其契約所負擔之義務，對於損害數額比例分担之。

(二)於保險人給付所賠償之數額，超過其所應給付者，得對其他保險人請求返還，其請求權與保證人間之請求權同。

第八十一條

於被保險人之保險不足保險價額時，或保險價額係在契約內確定，而未經保足確定之保險價額時，其未保足部分，應歸被保險人自保。

保險費返還

第八十二條

於本法之規定，保險費或其比例部份，應為返還時。

(一)如保費業經給付者，被保險人得向保險人請求返還。

(二)如保費尚未給付者，被保險人或其代理人應為留存。

第八十三條

在保險契約經載明，如某種事項發生，保險費或其比例部份應為返還者，於該某種事項發生，該保險費或其比例部份，即應返還於被保險人。

第八十四條

(一)於給付保險費原因完全喪失，而被保險人或其代理人並無詐欺或不法行為者，保險費即應返還於被保險人。

(二)如保險費之給付係比例性質，而該比例性質之給付保險費原因已完全喪失者，該已給付之保險費，亦應返還於被保險人。

(三)例如：

(甲)如保險契約根本無效，或在保險責任開始時，業經保險人宣告失效者，於被保險人並

無詐欺或不法行為時，保險費應為返還，如承保危險，並非分為數部份性質者，於責任開始後，其保險費不得返還於被保險人。

(乙) 如保險標的物或其一部份向無保險之危險時，其保險費之全部或分割部份，應分別返還之，但保險標的物係以危險之有無為保險，於訂約時標的物業經安全到達者，保險費並不返還；惟於訂約時，保險人業知其安全到達者不在此限。

(丙) 於被保險人在全部保險期間，並無「保險利益」時，保險費應為返還，但本項之規定，於賭博契約不適用之。

(丁) 如被保險人之保險利益有喪失可能者，於保險責任開始後，縱在保險期間業經喪失者，保險費並不返還。

(戊) 如被保險人在未經確充之保險價額契約內，為逾額之保險時，保險費應比例返還。

(己) 除依前開各項規定外，於被保險人為逾額之複保險時，該各保險費應比例返還，但在保險契約訂立時，有先後之分，其先訂之契約，曾經開始承辦全部保險義務時，或於保險金額業經全部賠償時，保險費不得返還。

相互保險

第八十五條

- (一) 兩個以上之人之同意，彼此互為海事損失保險者，謂之相互保險。
- (二) 本法關於保險費之各項規定，於相互保險不適用之，但保證或其他相當辦法，得代替保險費。
- (三) 關於本法各項之規定，其得被保險契約變更部份者，亦得被相互保險之章程規則變更之。
- (四) 除本條有例外之規定，本法之各項規定，得在互相保險適用之。

補充

第八十六條

於保險契約之訂立，係由另一人善意所代為者，其主體人之知曉雖在滅失發生後亦得追認之。

第八十七條

(一) 於保險契約之權利義務須援用法理時，是項法理得因明定之條件，及雙方應受拘束之習慣，變更之。

(二) 凡本法各項得受契約變更者，即得受本條規定之變更。

第八十八條

凡本法所謂相當期間，相當保險費，或相當謹慎者，其認定係事實問題。

第八十九條

如契約經貼印花者，在訴訟程序中，其允保單或臨時保單均得列爲證據。

第九十條

除另有規定外，本法所謂之

「訴訟」包括反訴及抵銷之抗辯。

「運費」包括船舶所有人因以船舶運送貨物或其他動產所得之利益，雖嗣後須給付第三者時，亦包括在內，但旅客票價並不在運費範圍內。

「動產」指有形體之動產，除船舶不計外，應包括金錢，有價證券，及其他文件。

「契約」指海上保險契約。

第九十一條

(一)本法對於下列數種法令不發生影響：

(甲)一八九一年印花稅法；

(乙)一八六二年公司法；

(丙)未經本法載明廢除之法；

(丁)除本法明有反對之規定外，普通民法原則，應繼續適用之。

第九十二條

本法第二附件之增刪，應依修正後之格式辦理。

第九十三條

本法自一九〇七年一月一日起施行。

第九十四條

本法應名之曰「一九〇六年海上保險法」。

MARINE INSURANCE ACT, 1906
ARRANGEMENT OF SECTIONS
A. D. 1906

Marine Insurance

Section.

- 1. Marine Insurance defined.
- 2. Mixed sea and land risks.
- 3. Marine adventure and maritime perils defined.

Insurable Interest

- 4. Avoidance of wagering or gaming contracts.
- 5. Insurable interest defined.
- 6. When interest must attach.
- 7. Defensible or contingent interest.
- 8. Partial interest.
- 9. Re-insurance.
- 10. Bottomry.
- 11. Master's and seamen's wages.

- 12. Advance freight.
- 13. Charges of insurance.
- 14. Quantum of interest.
- 15. Assignment of interest.

Insurable Value

- 16. Measure of insurable value.
- 17. Disclosure and Representations
- 18. Insurance is uberrime fidei.
- 19. Disclosure by agent effecting insurance.
- 20. Representations pending negotiation of contract.
- 21. When contract is deemed to be concluded.

The Policy

22. Contract must be embodied in policy.
23. What policy must specify.
24. Signature of insurer.
25. Voyage and time policies.
26. Designation of subject-matter.
27. Valued policy.
28. Unvalued policy.
29. Flooding policy by ship or ships.
30. Construction of terms in policy.
31. Premium to be arranged.

Double Insurance

32. Double insurance.

Warranties, etc.

33. Nupture of warranty.
34. When breach of warranty excused.
35. Express warranties.

36. Warranty of neutrality.
37. No implied warranty of nationality.
38. Warranty of good safety.
39. Warranty of seaworthiness of ship.
40. No implied warranty that goods are seaworthy.

The Voyage

41. Warranty of legality.
 42. Implied condition as to commencement of risk.
 43. Alteration of port of departure.
 44. Sailing for different destination.
 45. Change of voyage.
 46. Deviation.
 47. Several ports of discharge.
 48. Delay in voyage.
 49. Excuses for deviation or delay.
- ### Assignment of Policy

50. When and how policy is assignable.

51. Assured who has no interest cannot assign.

The Premium

52. When premium payable.

53. Policy effected through broker.

54. Effect of receipt on policy.

Loss and Abandonment

55. Included and excluded losses.

56. Partial and total loss.

57. Actual total loss.

58. Missing ship.

59. Effect of transhipment, etc.

60. Constructive total loss defined.

61. Effect of constructive total loss.

62. Notice of abandonment.

63. Effect of abandonment.

Partial Losses

(including Salvage and General Average

and Particular Charges)

64. Particular average loss.

65. Salvage charges.

66. General average loss.

Measure of Indemnity

67. Extent of liability of insurer for loss.

68. Total loss.

69. Partial loss of ship.

70. Partial loss of freight.

71. Partial loss of goods, merchandise, etc.

72. Apportionment of valuation.

73. General average contributions and salvage charges.

74. Liabilities to third parties.

Mutual Insurance

75. General provisions as to measure of indemnity.

86. Modification of Act in case of mutual insurance.

76. Particular average warranties.

77. Successive losses.

Supplemental

78. Suing and labouring clause.

86. Ratification by assured.

Rights of Insurer on Payment

87. Implied obligations varied by agreement or usage.

79. Right of subrogation.

88. Reasonable time, etc., a question of fact.

80. Right of contribution.

89. Slip as evidence.

81. Effect of under insurance.

90. Interpretation of terms.

Return of Premium

91. Savings.

82. Enforcement of return.

93. Commencement.

83. Return by agreement.

94. Short title.

84. Return for failure of consideration.

SCHEDULES.

Marine Insurance Act, 1906

Marine Insurance

Marine Insurance 1. A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses that is to say, the losses incident to marine adventure.

Mixed sea and land risks. 2.—(1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

(2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

Marine Adventure 3.—(f) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be and maritime perils the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where—

(a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as "Insurable property";

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

"Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons,

barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

Insurable Interest

Avoiding of wager- 4.—(1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void, ing or gaming con- (2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering tracts.

contract—

(a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or

(b) Where the policy is made "interest or no interest," or "without further proof of interest than the policy itself," or "without benefit of salvage to the insurer," or subject to any other like term.

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

Insurable interest B.—(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest defined. who is interested in a marine adventure.

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

When interest must be.—(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected.

Provided that where the subject-matter is insured "lost or not lost," the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

Defeasible or contingent interest.—(1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.

(2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods

or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

Partial interest. 8.—A partial interest of any nature is insurable.

Re-insurance. 9.—(1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.

(2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

Bottomry. 10.—The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

Master & seamen's wages. 11.—The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

Advance freight. 12.—In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

Charges of insurance. 13.—The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

Quantum of interest.

14.—(1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

(2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.

(3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

Assignment of interest. 15.— Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract or insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provision of this section do not effect a transmission of interest by operation of law.

Insurable Value

Measure of Insur- 16.— Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject matter insured must be ascertained as follows.

- (1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole.

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade.

- (2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance.

(3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole.

(4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

Disclosure and Representations

Insurance is uberrime fidei. 17.— A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

Disclosure by assured. 18.—(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a

prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:

(a) Any circumstance which diminishes the risk;

(b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer.

The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;

(c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;

(d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the assured.

Disclosure by agent 19.— Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which effecting insurance need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer.

(a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to him; and

(b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

Representations pending negotiation of contract.

20.—(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.

(2) A representation is material which would influence the judgement of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

When contract is deemed to be concluded.

21.— A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract, although it be unstamped.

The Policy

Contract must be embodied in policy. Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is

concluded, or afterwards.

What policy must 23.— A marine policy must specify:—
specify.

(1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf;

(2) The subject-matter insured and the risk insured against;

(3) The voyage, or period of time or both, as the case may be, covered by the insurance;

(4) The sum of sums insured;

(5) The name or names of the insurers.

Signature of in- 24.—(1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided
suror. that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing

in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

Voyage and time policies. 25.—(1) Where the contract is to insure the subject-matter at and from, or from one place to another or others, the policy is called a "voyage policy", and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a "time policy". A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2) Subject to the provisions of section eleven of the Finance Act, 1901, a time policy which is made for any time exceeding twelve months is invalid.

Designation of subject-matter. 26.—(1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

(2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.

(3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.

(4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

Valued policy. 27.—(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) Valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-

matter insured.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

Unvalued policy.

28.— An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

Floating policy by ship or ships. A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declarations.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the

order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30.—(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

Construction of terms in policy.

(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.

Premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is

made, then a reasonable additional premium is payable.

Double Insurance

Double insurance. 32.—(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance:—

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed

by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

Warranties, etc.

Nature of warranty. 33.—(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that

some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied.

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

When breach of warranty excuses. 34.—(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the

contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty, complied with, before loss.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

Express warranty. 35.—(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not include an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

Warranty of neutrality. 36.—(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risks, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) where a ship is expressly warranted "Neutral", there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or she simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

No implied warranty 37.— There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

Warranty of good 38.— Where the subject-matter insured, is warranted "well" or "in good safety" on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

Warranty of 39.—(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement seaworthiness of of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40.—(1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the

Warranty of legality.

destination contemplated by the policy.

41.— There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured has control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

The Voyage

Implied condition 42.—(1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy "at and from" or as to commence—"from" a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negatived by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

Alteration of port 43.— Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

Sailing for different destination. 44.— Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

Change of voyage. 45.—(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

Deviation. 46.—(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

Several ports of 47.—(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to "ports of discharge", within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48.— In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable despatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

Delay in voyage.

48.— In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable despatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

Excuse for deviation—(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused:—

- (a) Where authorised by any special term in the policy; or
 - (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or
 - (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
 - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
 - (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
 - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
 - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship

must resume her course, and prosecute her voyage with reasonable despatch.

Assignment of Policy

When and how 50.—(1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.

(2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.

(3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

Assured who has 51.— Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter no interest cannot insured, and has not, before or at the time of so doing expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

The Premium

When premium payable.

52. Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

Policy effected through broker.

53.—(1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

(2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account, which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he

Effect of receipt on policy.

had reason to believe that such person was only an agent.

54.—(1) Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

Loss and Abandonment

Included and excluded losses.

55.—(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular—

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or defect of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by marine perils.

Partial and total loss.—(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive as well as an actual total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides,

recover for a partial loss,

- (3) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obsolescence of marking (or otherwise), they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

Actual total loss. 57.—(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

- (2) In the case of an actual total loss, no notice of abandonment need be given.

Missing ship. 58.— Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

Effect of transhipment. 59.— Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in

the contract of affreightment, to justify the master in landing and re-shiping the goods or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or

Transshipment.

Constructive total loss.—(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive loss defined.

Total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss—

- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, or the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, or the case may be, would exceed their value when recovered; or
- (ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other

interests, but account is to be taken of the expense of future general average contributions to which the ship would be liable if repaired or repaired. (iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

Effect of constr. 61.—Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

Notice of abandon. 62.—(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment.

If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the

receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.

(6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk no notice of abandonment need be given by him.

Effect of abandonment. 63.—(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

Partial Losses

(including Salvage and General Average and Particular Charges)

Particular average 64.—(1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage

charges are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

Salvage charges. 65.—(1) Subject to any express provision in the policy salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred. 66.—(1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the

purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured had paid or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose

of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

Measure of Indemnity

Extent of Liability C7.—(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy of insurer for loss, by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the measure of indemnity.

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68.— Subject to the provision of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured—

Total loss.

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

Partial loss of ship.—Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty;

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above;

(3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the

Reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

Partial loss of freight.

70.—Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

Partial loss of goods, merchandise, etc.

71.—Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy;

(2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the

part lost, ascertained as in case of total loss;

(3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrivals bears to the gross sound value;

(4) "Gross value" means the wholesale price or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid *beforehand*; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. "Gross proceeds" means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

**Apportionment
of valuation.**

72.—(1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained

in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or description of goods.

General average contributions and salvage charges.

73.—(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, and general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under-insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

Liabilities to third 74.— Where the assured has effected an insurance in express terms against any perils.

Liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

General provisions 75.—(1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly as measure of indemnity provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

Particular average 76.—(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular warranties.

average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but if the contract be apportionable, the assured may recover for

a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouing clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

Successive losses. 77-(1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such

losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and laboursing clause.

78.—(1) Where the policy contains a suing and laboursing clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and laboursing clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and laboursing clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

Rights of Insurer on Payment

Right of subrogation.—(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes

entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires on title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

Right of contribu- 80.—(1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is tion. bound, as between himself and the other insurers, to contribute ratably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

Effect of undor 81.— Where the assured is insured for an amount less than the insurable value insurance. or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

Return of Premium

Enforcement of 82.— Where the premium, or a proportionate part thereof is, by this Act, declared return. to be returnable:—

(a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and
(b) If unpaid, it may be returned by the assured or his agent.

Return by agree- 83.— Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a ment. proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event

happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

Return for failure 84.—(1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and of consideration—

there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular:—

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable;

(b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been

imperilled, the premium, or as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable:

Provided that where the subject-matter has been insured "lost or not lost" and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival:

(c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risks, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;

(d) Where the assured has a defensible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable:

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

Mutual Insurance

Modification of Act in case of mutual insurance.

85.—(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified, by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this

Act apply to a mutual insurance.

Supplemental

ratification is assured.

86.— Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

Implied obligations 47.—(1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine varied by agreement or usage, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.

(2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

Reasonable time, etc., a question of fact. 88.— Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

Slip as evidence. 89.— Where there is a duty stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

Interpretation of 90.— In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires—
terms.

“Action” includes counter-claim and set off;

“Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money;

“Moveables” means any moveables tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents;

“Policy” means a marine policy.

Savings.

91.—(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

54 & 55 Vict. c. 89.

(a) The provisions of the Stamp Act, 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;

25 & 26 Vict. c. 89.

(b) The provisions of the Companies Act, 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c) The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to

apply to contracts of marine insurance.

Repeals. 92.— The enactments mentioned in the Second Schedule to this Act are hereby repealed to the extent specified in that schedule.

Commencement 93.— This Act shall come into operation on the first day of January one thousand nine hundred and seven.

Short title. 94.— This Act may be cited as the Marine Insurance Act, 1906.

附錄二 一九二四年約克安底華浦規則

原則第一

除共同海損行為者，謂在共同海事冒險間遭遇海難，為共同安全及保存財產起見：故意及合理所發生之特別犧牲或費用。

原則第二

共同海損之犧牲及費用，應由各利害關係人依照下列標準分担之。

原則第三

共同海損之應受補償部分，須以共同海損行為所直接發生之損害、滅失、或費用為限。

船舶或積貨因航程稽延所發生之損害及其間接損害，例如船期耽誤，市場損失，均不得認為共同海損。

原則第四

共同海損之犧牲或費用，其發生原因倘係（共同）冒險中某方過失所致者，該過失方之應受分損權利並無差別，但其所應負之損害賠償責任並不因之發生障礙。

原則第五

海損或費用發生後，應如何受共同海損補償，須請求人負舉證責任。

原則第六

凡應受補償之共同海損費用，其替代費用亦應認爲共同海損，享受補償，但以所減省之數額爲限。

原則第七

於理算共同海損之損害及分担時，應以冒險終了之時日地點爲價格計算之標準。

第一條 甲板上積貨經投棄者

裝載於甲板上之積貨經投棄者，不得由共同海損補償，但其裝運爲航運習慣所許可者，不在此限。

第二條 爲共同安全經投棄及犧牲結果所發生之損害

爲共同安全所發生之犧牲，結果船舶或積貨受損害時，或爲共同安全意在投棄所爲之開槍或開洞，結果船舶受損害或積貨受水漬時，均應由共同海損補償。

第三條 熄滅船火

爲熄滅船上火焰起見，對船舶及積貨或其中之一所加之損害，例如水漬，擱淺，或拆船等項，均應由共同海損補償，但船舶某部位，或散裝積貨某部位，又件裝積貨某一件，如一部份已得燃燒時，其未燃部份所遭受之加害，不應享受補償。

第四條 割斷殘廢物

凡某部位因海難發生之結果業成殘廢物，或桅桿已大部份殘廢，所有該殘廢物桅桿剩餘部份或其他各物，經割斷時，均不得由共同海損補償。

第五條 自願擱淺

船舶如不故意駛上沙岸擱淺，即有被逐上岸或觸礁之虞者，其因故意上岸，對船舶、積貨、運費，或其中之一，所發生之損害，不應由共同海損補償。但在其他情節下，為共同安全之故意上岸行為所發生之損害，應認為共同海損。

第六條 船帆滿風——船帆之損害或滅失

為共同安全起見，強使船舶脫離擱淺，或驅使船舶向高地擱淺，對船帆及桅桿或其中之一發生損害，或滅失時，是項損失，應由共同海損補償。但于船舶漂浮時，船舶、積貨、運費、或其中之一因船帆滿風所蒙受之損害或滅失，不得由共同海損補償。

第七條 因起浮船舶致機器蒙受損害

船舶擱淺岸上，情勢危急，為共同安全使船舶重為漂浮起見，致機器及鍋爐蒙受損害時，是項損害應由共同海損補償。但在船舶漂浮時，其機器鍋爐因過分使用所發生之損害，不得由共同海損補償。

第八條 船舶擱淺岸上所發生之減輕費用及其損失

于船舶擱淺岸上，其積貨燃料及司多或其中之一項，因共同海損行為而卸載時，其所發生之減

輕費用，駁船費用，重裝費用（如發生時），以及因減輕過駁重裝所發生之損害，均應認爲共同海損。

第九條 船舶材料及司多用作燃料

船舶之材料及司多，其中之一項，于海難中爲共同安全起見，必須用作燃料時，是項損害，應認爲共同海損，但以燃料充分準備者爲限，其應消耗之燃料究爲若干，于估計清楚後，按照該船最後港口駛離日之市價計算價值，由共同海損收帳。

第十條 避難港之費用等項

（甲）船舶因偶然事件，或故意犧牲，或其他特殊情節，爲共同安全上所必需，駛入避難港或駛回裝貨港時，其駛入是項港口之費用，應認爲共同海損；于該船裝載原貨或原貨之一部份，由是項港口駛出時，其因駛入或駛回所發生駛出費用，亦應認爲共同海損。

（乙）積貨燃料或司多在船上之整理費用，或卸下費用，無論在裝貨港或停泊港或避難港所發生者，均應認爲共同海損，但以是項整理或卸下，爲共同安全所必須，或爲船舶因犧牲或事變爲繼續航程安全所必須之整理爲限。

（丙）積貨燃料或司多之整理或卸下費用，業經認爲共同海損時，關於是項積貨燃料或司多之重裝費用，在船上之堆放費用，連同棧租費用（火險保費在內），亦應認爲共同海損。但船舶經確定喪失續航能力，或不駛行原定航線時，自確定喪失能力或放棄原線之日起，其棧租即不得認爲共同

海損。當船舶經確定喪失續航能力，或放棄原航線時，如積貨尙未完全卸下，前開之棧租仍應認爲共同海損，至積貨卸完之日爲止。

(丁)如船舶因蒙受海損，停留于可爲修理之港口，以便運送原裝之全部積貨，然爲節省費用起見，該船舶復被拖至其他修繕港或目的港者，又積貨之全部或一部由另船或以其他方式轉運者，其所發生之拖帶費用，轉運費用，或其中之一者（以所節省之特別費用爲限），應比照所節省之費用，由共同冒險之各關係方負擔。

第十一條 海員在避難港之薪金給養等項

船舶依照第十條情節駛入某港，或在某港停留，以便修繕時，其船長、職員，在此特別停留期間或計至該船應行駛時間之薪金、給養，均應認爲共同海損。但船舶經確定喪失續航能力或不駛行原定航線時，其船長、職員、船員之薪金給養，自確定喪失能力或放棄原線之日起，不得認爲共同海損；當船舶確定喪失續航能力或放棄原線時，如積貨尙未完全卸下，前開員工薪金仍應認爲共同海損，至積貨卸完之日爲止。

第十二條 因卸貨所發生之損害等項

積貨、燃料、或司多，如因整理，卸下、入棧、重裝，及堆放等手續，發生損害時，是項損害，應認爲共同海損，然以前開各項費用，業已認爲共同海損者爲限。

第十三條 修繕費用之扣減

下列之扣減：

當計算共同海損之各項損害請求時，關於由共同海損補償之修理雜費，應依「新換舊」原則，關於鋼質之船舶，由原始登記日起，至事變之日止：

(甲) 一年以內者。

所有修繕應完全承認，但船底之油漆則扣減三分之一。

(乙) 一年至三年者：

船身之木器、桅桿、傢具、絲絨、陶器、五金、玻璃、船帆、索具、繩索、被單、巨纜（與鉛絲鍊環者有別）、幕幔、套子、油漆等，無論修繕或換新，均扣減三分之一。

鉛絲、索具、繩索、巨纜、無線電具、環鍊及環、電流用具、輔助機器、蒸汽絞盤及接連物，起重機及接連物，及電器機械，均扣減六分之一，其他修繕均完全承認。

(丙) 三年至六年者：

除電流用具扣減三分之一，又桅桿、帆杠、鐵器、機械（鍋爐及裝設物在內）扣減六分之一外，其他均照上開乙項扣減。

(丁) 六年至十年者：

除桅桿、帆杠之鐵器，輔助機器，蒸汽絞盤，起重機，及接連物等，以及機械（鍋爐及其裝設物在內），無線電器具，巨纜、繩索、被單、帆杠之修繕掉換扣減三分之一之外，其他部份依

照上開兩項扣減。

(戊)十年至十五年者：

除船身、鐵器、水泥、及鍊纜扣減六分之一外，其餘之修繕掉換均扣減三分之一，船鑄則完全承認。

(己)十五年以上者：

所有修繕掉換均扣減三分之一，船鑄完全承認，鍊纜扣減六分之一。

(庚)除給養品，司多及電流用具，無線電器具，及機械，鍋爐外，所有扣減各項，均照船舶之年齡計算，並不依照某部份之年齡計算。倘船底之油漆于事變前六個月內未曾塗抹者，其油漆不得承認。至舊料之修繕，未用新料及給養品，司多、絞盤、未經消用者，概不扣減。

關於木質及兩合質船舶：

船舶于事變時，原始登記日期在一年以下者，(新換舊)之扣減，不得爲之；在此項時期後除下列特別情形外，均應扣除三分之一；船鑄完全承認，鍊纜扣除六分之一，給養品，司多未經消用者，不得扣減。

關於金屬包皮，其剝去舊包皮同量之新包皮價值，應完全承認。但應扣減舊包皮所售得之款。釘子、毡毯及人工敲鑄金屬品，均扣減三分之一。

倘船舶裝有車葉、冷氣、電氣、或其他機械，或電流用具，或無線電器具者，是項機械、電

流、無線電器具修繕之扣減，依照鐵質或鋼質之船壳規則辦理。

所有船舶，其鐵器由彎伸直，及卸裝工具，均應完全承認。船塢費用，以及移動搬遷費用，使用車剪機，及船塢材料費用，均應完全承認。

第十四條 臨時修繕

為共同安全或因共同海損犧牲之損害，船舶須在裝貨港，停靠港或避難港臨時修繕時，是項修繕費用，應認為共同海損。倘是項臨時修繕，係由偶然事變之損害所致，而其修繕目的僅為完成航程者，其得認為共同損害部份，應以如不為是項修繕，即發生共同海損費用時所減省之共同海損費用為限。

凡臨時修繕費用，須由共同海損補償者，均不為「新換舊」之扣減。

第十五條 運費損失

運費之損失，由于積貨蒙受損失所致者，應由共同海損補償，但若是項積貨之損失，係因共同海損行為所致者，或應受共同海損補償者為限。

由損失之運費總額內，應扣減因積貨犧牲所減省之雜繳，蓋積貨如未遭犧牲，其運費收受人為獲得運費起見，必須支付相當雜繳也。

第十六條 積貨因犧牲所應受償之數額

凡貨物因犧牲所蒙受之損害，應如何由共同海損補償，須以貨主所蒙受之損失為標準，依照船

船到達日之市價爲準，如航程在目的港以外之地點終了時，依照終了時之市價爲準。

于裝受損害之貨物到達並出售後，其由共同海損所補償之損失，應按照下列標準計算之，先計算出售日之完好市價與實際售價之百分比，再以是項百分比，與船舶到達日之完好市價計算損失數額。

第十七條 分担價格

共同海損之分担價格，應在航程終了港，依照實際淨值綜集計算，其應受共同海損補償之數額，如尚未計入時，亦應併入計算，但應作下列扣減：

關於客貨運費方面之扣減，如在共同海損行爲日，船貨均全部滅失，其爲獲得運費之雜費，工資，即無由發生，是項雜費，工資，于不應認爲共同海損時，應由船東應收之客貨運費內扣減之。關於財物方面之扣減，凡在共同海損行爲以後所發生之雜費，均應由保留財物價格內扣減之，但已認爲共同海損者，不在此限。

凡未在載貨證券載明之旅客行李，及隨身什物，均不分担共同海損。

第十八條 船舶損害

船舶及其機械齒輪，因發生損害須修繕或更換時，其共同海損享受補償之數額，應爲修繕或更換之實際合理價格，但于新換舊部份，應依照第十三條之規定扣減；如不修繕時，其合理之貶損價格，應受補償，但以不超過估計之修繕數額爲限。

倘船舶遭受實際及推定全損時，其因共同海損行為所發生之損害，須由共同海損補償，其補償之數額，應為該船完好價格之估價，但應扣減不屬于共同海損之修繕估計費用，及剩餘物出售所得之價款。

第十九條 未經申明或不實申明之積貨

凡未經船東或其代理人知悉，所裝載之貨物，或其性質在裝運時，故為謊報之貨物，於蒙受損害時，不得由共同海損補償，但是項貨物如被保全時，仍應分担共同海損。

貨運於裝運時為不實之聲明，而其價值少於實際價值者，其損害或滅失之受償權利，應依照聲明價值計算，但該項貨物之分担，給付，應照實際價值計算。

第二十條 駛往港口所發生之費用等項

船舶因駛往避難港，或折回裝貨港，航程因之延長者，在此延長期間，所耗用之燃料司多及船長船員之薪金給養，均應認為共同海損。但以是項駛入港口費用，業依第十條（甲）應受共同海損補償者為限。

關於船舶在裝貨港，停泊港或避難港特別停留期間，所消耗之燃料司多，如在此停留期間之船長員工薪給業照第十一條受償者，其所消耗之燃料司多，亦應由共同海損補償；但為修繕非共同海損部份所消耗之燃料司多，不應計入。

第二十一條 款項之供給

爲共同海損所支付之款項，其百分之二應作爲佣金，由共同海損補償。但于該款不由分担關係人供給者，因籌款所爲船舶抵押或其他借款之必須費用，或因籌款將貨變賣，其貨主所蒙之損害，合併由共同海損補償。

爲共同海損開支所付之墊款，如須保險時，其保險費，亦應由共同海損補償。

第二十二條 損害之利息亦應由共同海損補償

爲共同海損行爲之開支、犧牲，及應受補償部份，應依航海終了最後目的港之法定利率計算利息。倘無確定利率時，即依照年息百分之五計算，計至海損理算完成日止。但在理算完成前，業由分担關係方，或由共同海損保證金支付一部份款項者，其利息應隨之減少。

第二十三條 保證金之處理

積貨爲共同海損，爲施救費用，或爲其他費用，所負擔之義務，應繳納保證金，是項保證金，應以特別戶名，以兩個信託人名義（一爲船東代表，一爲繳款人代表），存入經信託人許可之銀行，以能生息者爲最佳。是項保證金，連同利息，即係積貨爲共同海損施救費用所負義務之保證，其信託人對于是項保證金之支用或退還，悉憑理算人之書面通知辦理。

是項保證金之收付或退還，與各方應負之最後責任無關。

HEAD OFFICE: CHUNGKING

THE CENTRAL TRUST OF CHINA
INSURANCE DEPARTMENT

PAYABLE IN CHUNGKING
Amount Insured _____
Prem. @ _____ %

HULL POLICY
No. _____

Co-insurance with other Companies:—
Uninsured & Running at Owner's risk:—

Be it known, That

As well in his or their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain in part or in all; do make INSURANCE, and hereby cause himself or themselves, and them, and every of them to be INSURED lost or not lost, at and from and for and during the space of

day of _____ 19 _____, and ending day of _____ 19 _____, In port and at sea, in docks, and graving docks, and on ways, gridirons and pontoons, at all times, in all places, and on all occasions, services and trades whatsoever, and wheresoever, under steam or sail with leave to sail with or without pilots, to tow and assist vessels or craft in all situations of distress and to be towed and to go on trial trips, Upon the Body, Tackle, Materials, Machinery, Boilers, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery, Boats, and other Furniture of the good Vessel called the

Whereof is Master, under God, _____ for this present voyage, or whosoever else shall go for Master in the said Vessel, or by whatsoever other Name or Names the said Vessel, the Master thereof, is or shall be named or called-BEGINNING the adventure upon the said Body, &c., from and immediately after as above and so to continue and endure until as above. And it shall be lawful for the said vessel to proceed and sail to, and touch and stay at any Ports or Places whatsoever, for necessary Provisions, Assistance, or Repairs without prejudice to this INSURANCE: the said Vessel, for so much as concerns the ASSURED, is and shall be rated and valued at as follows:—

HULL and MATERIALS, etc., Valued at _____
MACHINERY and BOILERS, etc., Valued at _____
TOTAL VALUATION _____

Whereof this Policy Insures

COPY

附錄二
中央信託局船壳保險單樣本

(海上保險單第二三八頁後插頁)

The insured value shall be taken as the repaired value in ascertaining whether the vessel is a constructive total loss, and nothing in respect of the damaged or break-up value of the vessel shall be taken into account. Touching the adventures and Perils which the said Central Trust of China Insurance Department is content to bear, and to take upon them in this Voyage; they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Marque, and Counter-Marque, Surprisals, and Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and people of what Nation, Condition, or Quality soever; Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Vessel or any part thereof; and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful for the ASSURED, his or their Factors, Servants, or assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard, and Recovery of the said Vessel or any part thereof, without Prejudice to this INSURANCE: to the Charges whereof the said Department will contribute, according to the rate and quantity of the sum herein assured. And it is agreed that this Writing or Policy of INSURANCE shall be of as much Force and Virtue as the surest Writing or Policy of INSURANCE made in LONDON, And so the said Department is contented, and do hereby promise, and bind themselves, their Goods and Chattels, to the ASSURED, his or their Executors, Administrators, or Assigns for the true performance of the Premises.

It is agreed that the practice of English Lloyds shall be recognised as the standard for adjusting claims under this Policy. And it is mutually agreed that unless the consideration due unto us for this insurance which is at and after the rate of _____ percent be paid by the assured on the due date, this policy without requiring further notice, shall be null and void. A receipt shall be issued on the payment of premium.

Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment and the consequences thereof, or any attempt thereof, piracy excepted, and also from all consequences of hostilities, riots, strikes, lockouts, or labour disturbances, civil commotions or warlike operations whether before or after declaration of war; also free from all claims arising through contact with mines.

Warranted free from any claim for loss or damage directly or indirectly arising (however caused and/or whether before during or after any accident of whatever nature) from piracy, theft, robbery, armed or otherwise.

In case of several particular averages, upon distinct occasions during the Voyage or period insured none which are respectively under are to be taken into account; but all such to be deemed wear and tear. The risk on the HULL to expire after the Vessel shall have arrived at her destined Port in good Safety.

In witness whereof this Policy has been signed for or on behalf of The Central Trust of China Insurance Department, at this _____ Day of _____ in the Year One Thousand Nine Hundred and _____

THE CENTRAL TRUST OF CHINA
INSURANCE DEPARTMENT

Examined

CONDITIONS

And it is further agreed that if the Ship hereby insured shall come into collision with any other Ship or Vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision the Undersigned will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of Ship hereby Insured provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Ship hereby insured, and in cases in which the liability of the Ship has been contested or proceedings have been taken to limit liability, with the consent in writing of the Undersigned, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur, or be compelled to pay; but when both Vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such Vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each Vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such Vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

Provided always that this clause shall in no case extend any sum which the assured may become liable to pay, or shall pay, for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages, and similar structures, consequent on such collision; or in respect of the cargo or engagements of the Insured Vessel, or for loss of life or personal injury.

Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same owners, or under the same management, the Assured shall have the same rights under the policy as they would have were the other vessel entirely the property of owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision, or the amount payable for the services rendered, shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Department and Assured.

Should the Vessel at the expiration of this policy be at sea, or in distress, or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Department be held covered at a *pro rata* monthly premium, to her port of destination.

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality or date of sailing provided notice be given, and any additional premium required to be agreed immediately after receipt of advices.

Should the Vessel be sold or transferred to new management then, unless the Department agree in writing to such sale or transfer, this Policy shall thereupon become cancelled from date of sale or transfer, unless the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, in either of which cases such cancellation shall be suspended until arrival at final port of discharge if with cargo, or at port of destination if in ballast. A *pro rata* daily return of premiums shall be made. This clause shall prevail, notwithstanding any provision whether written typed or printed in the policy inconsistent herewith.

General average and salvage to be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to York-Antwerp Rules 1891 (omitting in the case of wood cargoes the first word, "No." of Rule), or York-Antwerp Rules 1924.

In the event of expenditure for Salvage, Salvage charges, or under the Sue and Labour Clause, this Policy shall only be liable for its share of such proportion of the amount chargeable to the property hereby as the insured insured value, less loss and/or damage, if any, for which the insurer is liable as to the value of the salvaged property.

Grounding or stranding in Canals or Harbours or Tidal Rivers or in the River of Dapu at Haichow or in the Hai-Ho of Tientsin shall not be deemed a stranding.

And it is expressly declared and agreed that no acts of the insurer or insured, in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, notice shall be given in writing to the Department where practicable, and if abroad, to the nearest Lloyd's Agent also prior to survey, so that they may appoint their own Surveyor if they so desire; and wherever the extent of the damage is ascertainable, the Department may take or may require the Assured to take tenders for the repair of such damage.

The Department shall be at liberty at any time to give to the Assured one month notice in writing of its intention to cancel the Policy. Whereupon the policy shall be cancelled and determined upon the next arrival of the ship at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast after the expiration of such one month, a *pro rata* daily return of premium shall be made.

To return the premium of $\frac{1}{2}\%$ for every Thirty consecutive days the Vessel may be in Port or in Deck, not under average, during such period the Vessel being at the risk of the Department, and of the monthly premium for each uncommenced month if it be mutually agreed to cancel this Policy, and Arrival.

In the event of loss, any portion of the premium on this Policy remaining unpaid shall be deducted from the amount recoverable. And in the event of the premium being unpaid when due this Policy shall forthwith become void.

WARRANTIES

Warranted that the Captain be not changed without the consent of the Department in writing and to be Officered, Engineered, Manned, Managed and Equiped to the satisfaction of Department.

Warranted in no case shall the Department be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the term covered by this Policy.

Warranted refrigerating machinery & insulation not covered unless expressly included in Policy.

Warranted no claim shall in any case be allowed in respect of scraping or painting the vessel's bottom.

Warranted no structural changes or alterations in the Hull or Machinery of the insured vessel will be made except with the consent of the Department.

Warranted strictly to comply with all Customs Regulations.

Warranted that the vessel's Wireless Installation be constantly maintained in thoroughly efficient condition and working order and that a qualified & expert Radio Operator be always employed on board.

Warranted not to carry contrabands of war, or to trade to and from ports declared under blockade or where hostilities are in progress.

Warranted no dangerous or hazardous goods to be carried on unless an additional premium to be paid.

Warranted not sail with Indian Coal as Cargo between the First day of March and Thirtieth day of June b. d. i.

Warranted not to sail if loaded above the designed loaded draft.

Warranted that no Cargo to be carried in the wooden between deck and/or on the boat deck.

Warranted that deviation be held covered, provided additional premium had been previously arranged.

Warranted in the event of actual or constructive total loss, no claim to be made by the Department for freight, whether notice of abandonment has been given or not.

Warranted free from any claims consequent upon loss of time or of disbursements or of profit, whether arising from a peril of the sea or otherwise.

Warranted that should the vessel be under the Government's command, this Policy is considered to be null and void unless with the consent of the Department in writing.

Warranted provided always that in no case shall a return be allowed when the within-named vessel is lying in a roadstead or in exposed and unprotected waters.

Warranted excluding war risk and risks of piracy, Mines, Earthquake and Inchmaree Clause.

Warranted that each and every accident whether or not likely to involve a claim under this Policy shall be reported at once to the Department.

Warranted in case of loss, a full year's premium to be paid to the Department.

Warranted in any case, the Department's liability will not exceed the amount hereby insured.

Warranted premium hereon to be paid to the Department in _____ in advance as follows:-

1st instalment now payable		
2nd instalment	due on the _____ day of _____	19____
3rd instalment	due on the _____ day of _____	19____
4th instalment	due on the _____ day of _____	19____

ATTENTION-BREACH OF OR NON-COMPLIANCE TO ANY OF THE WARRANTIES MENTIONED IN THIS POLICY SHALL BE A BAR TO ANY CLAIM.

FAILURE TO PAY THE PREMIUM TO THE DEPARTMENT ON DUE DATE AS ARRANGED HEREBY WILL RENDER THIS POLICY NULL AND VOID.

In the interpretations of the stipulations and clauses of this insurance policy (which includes the whole body of this policy and the conditions and warranties), where there is a conflict or difference in meaning between that of the body and that of the conditions, that of the conditions shall be taken as the true one; where there is a conflict or difference in meaning between that of the conditions and that of the warranties, that of the warranties shall be taken as the true one. Again, the words superadded by stamping and typewriting or in writing have greater effect attributed to them than the printed words.

附錄四

非常時期保險業管理辦法

三十二年九月二十一日行政院第六七九次會議通過同年九月二十五日院令公布施行

第一條

本辦法所稱之保險業為經營人身保險或損失保險業務之股份有限公司

凡釀集基金同共經營而具有相互性質之保險業暨公私業務機構自行籌定專款對所營運之產物供作彌補損失準備而具有保險性質者其管理辦法另定之

國營保險事業之管理不適用本辦法

第二條

保險業不得兼營人身保險與損失保險或兼營其他事業並應於所用名稱中標明保險字樣已

成立之保險業如有兼營情事由財政部經濟部限期令其依法改組或結束兼營之業

非保險業不得兼營保險或類似保險之營業

第三條

保險業應備具左列各件呈請財政部經濟部註冊發給營業執照其已成立之保險業亦同

一、公司章程

二、營業計劃書

三、保險契約之基本條款

四、計算保險費及其責任準備金之基礎

五、資金之運用方法

前項各款內容有變更時應分呈財政部經濟部查核備案

附錄四

第四條 保險業章程除應載明公司法第八十八條各款外並應載明左列各事項

一、保險種類

二、設立費用償還方法及年限

三、人壽保險契約第一年度之營業費償還年限

前項第二第三兩款償還年限得於十年以下之年限內分年償還

第五條 保險業自核准註冊滿六個月不開業者其註冊失效

第六條 保險業之資本總額不得少於國幣一百萬元其股款概以現金繳納已成立之保險業其資本總額不足上列規定時由財政部經濟部限期令其補足

第七條 保險業核准註冊後應於開始營業前按其資本總額依照規定比率數額續存保證金於國庫

第八條 前項保證金數額由財政部經濟部定之

第九條 保險業之股票不得為無記名式

第十條 保險業非俟設立費用全部償清後不得分派盈餘

保險業資金及責任準備金之運用以左列各款為限

一、國家銀行存款

二、國營信託儲蓄機關存款

三、以人壽保險單為抵押之放款

四、以担保確實之有價證券爲抵押之放款

五、以不動產爲第一担保之放款

六、對於公債庫券及公司債之投資

七、對於不動產之投資

八、對於生產事業之投資

前項第三四款之放款應照管理銀行放款關係法令辦理第六款之投資關於公債庫券部份不得少於資金及責任準備金總額四分之一第五七款之投資合計不得超過資金及責任準備金總額十分之一第八款之投資亦不得超過總額四分之一保險業之資金及責任準備金至少應以總額百分之八十投放於中華民國領域以內

第十一條 保險責任準備金之計算由財政部經濟部定之

第十二條 各種保險費率及責任準備金之計算基礎暨經紀人佣金標準應由所在地保險業公會議決呈請財政部經濟部核定之

第十三條 各種保險單各種保險契約之基本條款由財政部經濟部定之

第十四條 保險業應於每月終將發出保險單種類款額及收入保費保險給付金額詳細列表呈請財政部經濟部查核

第十五條 保險業於營業年度屆滿前應分保險種類計算其積存之責任準備金記載於特設之帳簿

附錄 四

第十六條

保險業應於營業年度終了後將其營業狀況連同資金及責任準備金之運用情形投放在區域呈報財政部經濟部查核

第十七條

保險業於定期股東會完結後三十日內應將財產目錄資產負債表營業報告書損益計算書及分配盈餘決議案呈報財政部經濟部備案

第十八條

財政部經濟部得令保險業報告營業狀況並隨時派員檢查其營業財產及關於責任準備金之帳簿

第十九條

保險業之經紀人或由保險業自行任用從事介紹營業之人應報由保險業公會轉呈經濟部核給執業證書並由公會造具人名清冊呈報財政部備案

第二十條

保險業之公證人應呈請經濟部核給執業證書並分呈財政部備案

第二十一條

公證人執行公證應將其結果呈報財政部經濟部查核

第二十二條

保險業公會及經紀人公會成立或改選時應將章程名冊呈報財政部經濟部備案

第二十三條

保險業違背本辦法規定時準用非常時期管理銀行暫行辦法及其他有關法令處辦之

第二十四條

本辦法自公佈之日施行

附錄五 海上保險學中西名詞對照表

Abandonment	委付	冒險
Notice of,	委付之通知	運送
Acceptance of,	委付之接受	代理人
of ship	船舶之委付	合同
of cargo	貨物之委付	敵國人民
Acceptance of risk	危險之承擔	“其他一切危險”
Adjustment	理算	受償
of constructive total loss	推定全貨之理算	共同海損補償數額
of salvage loss	施救損失之理算	分扣數額
of particular average	單獨海損之理算	公斷
of general average	共同海損之理算	軍火
of actual total loss	實際全貨之理算	扣留
Advance freight	預付運費	

監 錄 用

113111

Arrival	到達	Botler	鍋爐
Assignment of interest	權利之讓與	Bottomry	船舶抵押借款
Assured	被保險人	Broker	經紀人
Assurer	保險人	Brokerage	經紀人佣金
Average	海損	Banker	煤船
"Free from Particular Average"	"單獨海損不賠"	Burning	燃燒
"Unless except"	"除共同海損外不賠"	Buyer's insurable interest in goods	購貨人對購貨之保險利益
Average agreement	海損合同	Cancellation	解除
Average deposit	海損保證金	Capture	捕獲
Balast	壓艙	Cargo	積貨
Barratry	船員對船東故意所加之損害	Cause, proximate	主要原因
Beaching	擱岸	Chain cables	鐵索
Bill of exchange	匯單	Change of voyage	更換航程
Bill of lading	提單	Charter	船舶包租

Charter d. freight 船舶包租費
 Charterer's insurable interest 船舶包租人之保險利益
 Charterparty 船舶包租人合同
 Clauses 條款
 Collision 碰撞
 Collision clause (Running Down Clause) 碰撞條款
 Commencement of risk 危險之開始
 Commission 佣金
 Concealment 隱瞞
 Condemnation 確定喪失(殺戮能力)
 Consignee 收貨人
 Consigner 託運人
 Construction of policy 保險單之解釋
 Co-structure total loss 推定全損

of ship 船舶之——
 of cargo 積貨之——
 of freight 運費之——
 claim for 推定全損之請求
 Contraband of war 戰時違禁物品
 Contraband trade 違禁貿易
 Contributing interests and values 分担利益及分担價值
 Corn 穀類
 Cotton 棉花
 Craft 船隻
 Crew 船員
 "Custom of Lloyd's" 勞依茲慣例
 Customary 習慣
 Damage 損害
 Deck cargo 甲板之上之積貨

D. dictions from cost of repairs	修理價格之扣減
Delay	遲延
Demurrage	延期費用
Deposit	保證金
Detachment	逗留
Defension <small>of force</small>	扣留
Deviation	變更航程
D. disbursements	開支
Discharge	卸載
Docking Charges	船塢費用
Document	文件
Double Insurance	複保險
Earthquake	地震
Effects of master	船長行為之結果
Embargo	禁令

Enemies	敵人
Engines	機器
Expenses	費用
Expiry	期滿
Explosion	爆炸
Extrordinary	非常
F. A., A. (free of all average)	各種部份海損不賠條款
F. G. & S. (free of capture)	扣獲不賠條款
F. G. A. (foreign general average)	外國製成之共同海損 (理拿華)
F. P. A. (Free of particular average)	單獨海損不賠條款
Fire	火災
Floating policy	流動保險契約

Forwarding charges	接運費用	contributions	共同海損之分担給付
Franchise	特許部份	apportionment	共同海損之分担數額
Freight	運費	adjustment	共同海損之理算
loss of	運費之損失	Good faith	善意
prepayment of	運費之預付	Good safety	安全
payable at destination	到目的地後繳付之運費	Goods	貨物
time-freight	定期租賃運費	Gross premium	毛保費
Fuel	燃料	Gross values	毛估
Furniture	傢具	Grounding	擱淺
Gambling policy	賭博保單	Hawsons	索額
General Average	共同海損	Honour policy	信譽保險契約
expenses	共同海損之費用	Illegal trade	不法貿易
sacrifices	共同海損犧牲	Illegal voyage	不法航行
damages	共同海損損害	"Inchmaree" clause	本身勞賃條款 (引却塞船條款)
substituted expenses	共同海損替代費用	Incased Value	擱淺價值
disbursements	共同海損開支		

海 險 中

海 險 中

Indemnity 賠款
 Inherent defects 內存之缺點
 Institute clauses 附帶條款
 Insurable interest 保險利益
 Insurance 保險
 Insured 被保險人
 Insurer 保險人
 Interest (Insurable interest) 利益 (保險利益)
 "Interest or not interest" 不論有無利益關係
 Jettison 拋棄
 Landing 起陸
 Legalty of trade 貿易之合法
 Liability 責任
 Liability for collision damages 碰撞之賠償責任
 Lighthouse 燈費

Limit 限額
 Lloyd's customs of, 勞依茲之慣習
 Register, 勞依茲船登記簿
 policy 勞依茲保險單
 Lombard Street 蘭博街
 Loss (partial or total) 損失 (部份或全部)
 "Lost or not lost" "已損或未損" (無論
 Machinery 機件
 Marine insurance 海上保險
 Marine Insurance Act, 1906 英國 1906 年海上保險法
 Maritime 海事的
 Master, name of in policy 船長 (保險單上之船長姓名)
 Master, name of in policy

Materiality of representation	告知之有關重要情節
Memorandum	附款
Merchandise	商品
Misrepresentation	告知錯誤
Missing	失蹤
Mistake	錯誤
Mortgage	抵押
Mortgagee's insurable interest	受押人之保險利益
Mortgagor's insurable interest	出押人之保險利益
Mutiny	叛亂
Mutual association	相互保險社
Name of ship	船名
Named policy	記名保險單
Nationality	國籍

Neglect	疏忽
New for old	新換舊
Notice of abandonment	委付之通知
Open cover	再保險之分讓並未預先確定之契約
Open policy	不記名保險單
Over insurance	超額保險
Ownership	所有權
Partial loss	部份損失
Particular Average	單獨海損
adjustment of cargo	單獨海損之理算
on freight	積貨之單獨海損
on ship	運費之單獨海損
Particular charges	船舶之單獨海損
Perils	特別費用
	海難

Pertis of the sea	海難	Profits	利得
Piferage	竊盜	P.o.rata	比例的
Piracy	海盜行爲	Propellor	推進器 (車葉)
Pirates	海盜	Provisions	給養
Policy	保險單	Proximate cause	主要原因
Lloyd's	勞依茲保險單	Ratification	追認
English form of	保險單之英國格式	Rats, damage by	鼠交 (之損失)
open	不記名保險單	R. D. C. Running down	碰撞條款
honour	信譽保險單	clause)	
Port	海港	Reconditi ng expenses	整理費用
of discharge	卸貨港	Registry	註 , 登記
of refuge	避難港	Removal for repairs	爲修理之移卸
Port charges	港口費用	R. air of s ip	船舶之修繕
Practice	慣例	Representation	告知
Premium	保險費	Re-shipping charges	重裝費用
Printed text of policy	保險單上印就之文字	Retention	以貨所爲之抵押

Responsibility	責任	Shareholder	股東
Restraint	拘禁	ship	船舶
Restitution	返還	Shipowner	船舶所有人
Risk	危險	Sinking	沉沒
Rovers	流氓	Sister ship clause	姊妹船條款
Running-down clause (R. D. C.)	碰船條款	Skins	皮革
Sacrifice	犧牲	Ship	認保單
Safety	安全	Smuggling	走私
Sail	船帆	Special charges	特別費用
Sails, press of	船帆滿風	Spontaneous combustion	自發燒燃
Salvage	施救	Stamp	印花
Salvage loss	施救損失	Statutes	單行法規
Scuttling	擊沉	Stores	物料(司多)
Seaworthiness	航海安全能力	Stowage	雜放
Seizure	捕捉	Strand	淺灘
		Voluntary	自願擱淺

Subrogation	代位求償	Time policy	時間保險單
Substituted cargo	替代貨物	Tonnage	噸位
Substituted expenses	替代費用	Total loss	全損
Stare and Labour Clause	告訴及設法條款	actual	實際全損
expenses incurred under "Sunk or burnt"	所發生之費用	constructive	推定全損
"Sunk or burnt"	"沉沒或被燬"	Tow	拖帶
Survey	檢驗	Towage	拖帶
Surveyor	檢驗人	"Towing and being towed"	拖帶與被帶拖
Surprised	報復	Transfer of interest	保險利益之轉移
Taking at sea	海捕	Transshipment	轉船
Termination of risk	保險之終止	Tug	拖頭
Termination of voyage	航程之終止	Underwriter	保險人
Temporary repairs	臨時修理	Uninsured proportion	價額之未保險部份
Tender of abandonment	委付之提議	of valuation	
Theft	竊盜	Unrepaired damages	未修復之損害
Thieves	劫盜		

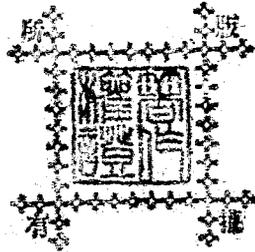
Unsavouriness	無航行安全能力
Usage	習慣
Valuation	估價
Valuation clause	估價條款
Value	價值
Valued policy	定額保險單
Vermis	遺失
Vessel	船隻
V.c., inherent	內在的殘缺
Vitiation	毀敗
Void ion	決意
V. fid	無效
Voyage	航程
Warrant Policy	航程保險單
W. Res and provisions of crew	船員之薪給與給養

海 家 法 二 四 一

Waiver Clause	拋棄條款
War clause	兵險條款
War risks	兵險
Warehouse	堆棧
Warranties	特約條款
Warranty	特約
Express	明示特約
implied	默示特約
Water cask; and tanks	水櫃與水櫃
Water damage	水濕
Wear and tear	自然消損
Wharf	碼頭
Wooden ships	木壳船
Wreck	殘廢物
expenses of removal of	搬移殘廢物之費用
Written clauses	書寫條款
York-Antwerp Rules	約克安底華雷規則

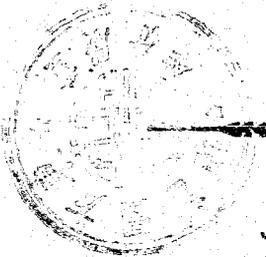
二 四 四

民國三十三年一月第一次版



著 者 印 發

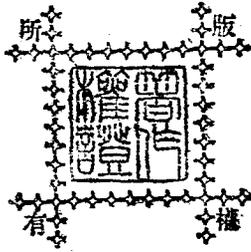
東方圖書館重慶分館



分類號數 368.2
2604
登錄號數 D2020

海上保險學 (全一冊)

民國三十三年一月渝初版



著 發 印 登

東方圖書館重慶分館

海上保險學 (全一冊)

分類號數.....368.2
2604
登錄號數.....D2020

重慶市國書雜誌審查處審查證字一四〇號

