

# 海上保險擔保與臺灣保險法 特約條款之研究

## 摘要

英國海上保險在國際上具有領導地位，英國於 1906 年制定海上保險法，而海上保險擔保是用來控制危險之工具，為了要求被保險人或禁止被保險人從事某項行為之條款，被保險人若違反擔保，保險人得以解除責任，目的是為了對保險人之責任加以限定，嚴厲的擔保制度對於被保險人而言往往造成嚴重之損失，因此經過長時間的研究及探討，英國議會在 2015 年進行擔保的修正，使擔保與實務結合的更緊密，更具有適用性。

英國海上保險法已被世界各國視為海上保險法之範本，而我國也常將擔保用於海上保險實務上，但我國對於擔保並無相關法律條文，且於實務上翻譯也不一致，易使保單法律關係混淆，甚至造成法院做出誤解的判決。本研究旨在探討英國海上保險法之擔保及經修正後之英國保險法擔保、臺灣保險法之特約條款，其違反之法律效果之比較，並與中國有關擔保之條文進行比較，逐條分析。最後針對我國海商法欠缺的部分參考 M.I.A.1906、2015 英國保險法等，給予我國海商法增修提出修改及建議，以提供進一步修法之參考。

關鍵詞：1906 英國海上保險、2015 英國保險法、海上保險、擔保、特約條款

---

曾文瑞先生：國立高雄科技大學航運管理系暨研究所教授。

謝筑因小姐：新光產物保險股份有限公司核保科；國立高雄科技大學航運管理研究所碩士。

## Abstract

Marine Insurance Act has a leading position in the international arena. Marine Insurance Act was enacted in 1906. The Marine Insurance warranty is a tool used to control danger. In order to require the assured or prohibit the assured from engaging in certain acts, if the assured violated the warranty, the underwriter can be relieved of liability in order to limit the underwriter's liability. The strict warranty often causes serious losses to the assured. Therefore, after a long period of research and discussion, the Parliament of the United Kingdom in 2015 amendment of the warranty was carried out in the year to make the warranty and practice more closely integrated and more applicable.

Marine Insurance Act has been regarded as a model of countries all over the world, and Taiwan often uses warranty in Marine Insurance practice, but Taiwan has no relevant provisions for warranty and no clear provisions on translation, which is easy to cause confusion in insurance policies. This situation has caused inconvenience and incompleteness in the court's judgment. This study explore the Marine Insurance Act 1906 warranty, the Insurance Act 2015, special provisions of Taiwan Insurance Act, effects of their violations. Finally, refer to Marine Insurance Act 1906, Insurance Act 2015, etc. For the lack of Taiwan Maritime Act, and propose amendments and suggestions for the amendment to provide references for further amendments.

Keyword : Marine Insurance Act 1906, Insurance Act 2015, Marine Insurance,  
Warranties, Special Provisions

## 壹、緒論

航海從過去的冒險行為，漸漸因人們對於地理環境的認知及航海科技發達，於克服許多海上航行的難題後，航海變成了促成國際貿易的必要過程，也開始有了專門執行運送的航商運送人，委託運送的國際貿易進出口商的託運人，直至今日商業貿易還是航海的最主要目的。隨著海上航線開拓，航行數量急遽增加，由於海上風浪的不可控制性仍高，海上事故也不間斷的發生，俗話說：「水能載舟亦能覆舟」，面對廣闊的海洋所暗藏的危機或人類的危害所導致許多的海上災害事件，造成船舶或者貨物的巨額毀損滅失，因此航運業與貨主面對海上意外事故造成的損失，大都選擇以投保海上保險的方式轉嫁風險，海上保險對海上航行相關產業而言格外重要。

保險制度肇始於海上保險且發展歷史悠久，早於 1984 年集合一百多家保險公司所成立了倫敦保險人協會（the Institute of London Underwriters），為倫敦保險業的同業公會，並擬定了海上保險的各種使用條款，通稱為協會條款（institute Clauses）<sup>1</sup>，1906 年英國海上保險法(Marine Insurance Act 1906, 以下簡稱 M.I.A. 1906)，一百多年來英國海上保險法已被世界各國視為海上保險法之範本，許多國家之海上保險法內容大部分與英國海上保險法相同，或是直接採用英國海上保險法之規定，足見該法在國際海上保險市場上有著重要的地位<sup>2</sup>。

早期保險人確認風險範圍時，因通訊及科技技術較不發達所以更需要仰賴被保險人的自我陳述，保險人為了控制承保的風險，往往在保險契約中加入了對被保險人的要求或禁止被保險人做某事的條款，如擔保（warranty）。擔保，起源於英國海上保險法<sup>3</sup>，最早出現在 17 世紀三個涉及「護航擔保」（warranty of convoy）的案件中<sup>4</sup>，其最初是保險人想藉此控制海上風險<sup>5</sup>。然而擔保之概念存在於各種契約中，非保險契約所獨有，在保險法上之地位與違反之法律效果，有別於一般契約法上之擔保<sup>6</sup>，擔保制度的確立具有重大意義的判例是 Mansfield 大法官指出「擔保是保險契約的一個必須嚴格遵守的條款，任何違反，不管多輕微，保險人即有權宣告解除責任。」由此「擔保」的概念已完全脫離貨物銷售法中的保證<sup>7</sup>。

M.I.A. 1906 共有 9 條關於擔保的相關規定，擔保是海上保險契約中特有的一項規章

---

<sup>1</sup> 袁淑萱、王令玲（2014），《國際貿易實務》，第 6 版，頁 283-284，新北市：普林斯頓。

<sup>2</sup> 曾文瑞、康柔（2014），〈英國海上保險法與我國之複保險比較研究〉，《核保學報》，第 22 期，頁 92。

<sup>3</sup> 李琴芬（2008），〈我國海上保險保證制度的缺陷及完善〉，《中國保險》，第 3 期，頁 59。鄭睿（2016），〈英國海上保險保證制度改革評新〉，《中國海商法研究》，第 27 卷，第 2 期，頁 67。

<sup>4</sup> 林威（2002），〈論海上保險法中的保證〉，《國際經濟法論從》，第 5 卷，北京，法律出版社，頁 551。

<sup>5</sup> 王春陽（2017），〈淺析海上保險中的保證制度〉，《楚天法治》，第 8 期，頁 68。

<sup>6</sup> 黃小琴（1992），〈海上保險中有關擔保(warranty)之法律與條款之研究〉，國立政治大學保險研究所碩士論文，頁 4。

<sup>7</sup> 李君（2017），〈論我國海上保險保證責任的缺陷與完善〉，《新疆社科論壇》，第 4 期，頁 51。

制度，也是英美法系的特色制度之一，在許多大陸法系國家則不採用擔保制度，更多應用風險變更制度。這種制度相較於 M.I.A. 1906 來說，有很大的可操作性，變通姓，與平衡性<sup>8</sup>。而臺灣保險法對於擔保則無相關規範，僅有第 66、67、68、69 之特約條款相關規定「類似」於明示擔保條款，蓋被保險人違反擔保時，保險人於違反擔保之日起解除責任，但違反擔保之前的損失，保險人仍應負責。而保險法中之特約條款為當事人一方違反特約條款後，他方可解除契約，產生溯及既往而自始無效，且雙方當事人應負責回復原狀之義務，兩者法律效果有極大不同。或許是因為明示擔保與特約條款兩者於契約上有相類似的表現方式，故我國實務上常將 warranty 翻譯成特約條款；經本研究查詢財團法人保險事業發展中心之結果，如某產險公司將 Special warranty for Steel Cargo in bulk 翻譯成「散裝鋼品特約條款」、Survey Warranty Clause 翻譯成「裝運前公證特約條款」。再如亦有產險公司列出之「Special warranty for loading survey」，條款名稱為「special warranty」若翻譯成中文即為「特別擔保」，惟不論臺灣保險法或英國保險法中，並無「特別擔保」之規定。再細究該條款內容規定「要保人或被保險人必須在本保險契約所承保保險標的物裝船時，於啟運港指定公證人進行裝貨公證，且應自行負擔公證費用。公證項目應包含船艙內標的物之含水量、黃麴毒素等採樣數值，應檢附樣本<sup>9</sup>。」可知該「special warranty」條款內容僅規定不能違反或應遵守相關規定，但並未詳述違反擔保所應負擔的責任，一旦被保險人違反了這個「special warranty」，究應認為是保險法的特約條款或認為是英國法的擔保，可能發生無明確法律可適用或法律混淆的窘境。

多數研究僅針對條款修正及違反條款的責任進行研究<sup>10</sup>，鮮少人對於 M.I.A. 1906 擔保及臺灣保險法特約條款進行深入研究及比較，而特約條款及擔保適用於契約時，其法律效果並不相同，實務上如果適用錯誤將會影響被保險人的請求權益不可不慎，故釐清擔保與特約條款之異同，實為一個值得探討的重要課題，有助於學界及實務界對於擔保有更深入的理解及應用。本文以 M.I.A. 1906 及 2015 英國保險法之擔保為研究主軸，透過文獻的蒐集分析及歸納整理出 M.I.A. 1906、2015 英國保險法之立法背景及其主要規範，針對擔保修改的內容進行探討，並與臺灣保險法特約條款進行比較兩者之異同，提供給實務界參考與臺灣海商法修法的建議。

---

<sup>8</sup> 李雨（2019），〈英國海上保險保證條款的發展及我國適用〉，《楚天法治》，第 15 期，頁 149。

<sup>9</sup> It is warranted by applicants/assureds surveys be carried out by appointed surveyors when loading at loading port at their expenses. Survey items should include hydrous quantity, aflatoxin and the like sampling values within the subject matter insured in cabins of carrying vessels. Samples of such should be well kept.

<sup>10</sup> 相關文獻如羅俊偉（2016）、謝明芳（2016）、羅俊瑋、賴煥升（2017）、蔡能靜（2016）、孫慶鎮（2006）、曲一帆（2009）、陳豐年（2011）。

## 貳、英國海上保險之擔保

### 2.1 海上保險擔保的概念

擔保為海上保險契約之基礎條款 (fundamental term)，於 17 世紀末第一個與擔保有關之案例 *Jeffries v. Legandra* 案<sup>11</sup>，如其在 1778 年 *Kenyon v. Berthon* 案中，強調違反擔保條款對損失之發生是否有重要性 (materiality)<sup>12</sup>，又或在 1786 年 *De Hahn v. Hartley* 一案中，將擔保條款與契約法上條件畫上等號，違反擔保條款將產生保險人自被保險人違反時起即可拒絕給付保險金之法律效果<sup>13</sup>，擔保由英國 Mansfield 大法官於 1756-1788 年任首席大法官時所引入的原則，其後並由 M.I.A. 1906 所採納<sup>14</sup>。契約中出現擔保之目的乃保險人藉以確定責任與承保危險之範圍，要求或禁止被保險人從事某行為之條款，或為保險人對賠償責任加以明文限定<sup>15</sup>。

擔保之規定乃是為了使保險人控制風險而設<sup>16</sup>，因此擔保之規定相對於被保險人而言不利<sup>17</sup>。M.I.A. 1906 第 33 條至第 41 條說明了擔保的相關規定，主要呈現以下特點：(1) 擔保的內容不需與風險相關，無論擔保對於風險是否重要，都應該嚴格遵守<sup>18</sup>；(2) 保險人不需證明被保險人違反擔保與損失之間具有因果關係<sup>19</sup>；(3) 被保險人違反擔保的法律效果為自被保險人違反擔保之日起解除保險責任，但不妨礙在違反擔保之前所應承擔的責任<sup>20</sup>。

### 2.2 擔保種類

海上保險契約是指保險根據契約定的方式並在其同意的範圍內承諾對被保險人賠償

<sup>11</sup> 羅俊偉 (2016)，〈論我國法院對海上保險契約準據法條款與適航擔保認知之錯誤－以臺灣高等法院 103 年度保險上易字第 23 號民事判決為中心〉，《全國律師》，第 20 卷，第 1 期，頁 13；Baris Soyer, *Warranties in Marine Insurance*, Routledge, 1.12, 2016. 91 Eng Rep 1171. 該案為保險人承保投保船舶自倫敦起訖威尼斯之航程中，所可能遭遇之航海、海盜、敵軍等風險，而被保險人擔保發航時 (depart) 有船隻護送。

<sup>12</sup> [1778] 1 Dougl 12. 陳豐年 (2013)，〈英國保險法上違反擔保條款之法律效果新進展-以 Good Luck 案為核心〉，《法令月刊》，第 60 卷，第 4 期，頁 599。該案保單內載明：「船舶必須在西元 1776 年 7 月 20 日時到達港口」，但事後證明船舶提早 2 天抵達港口，然而大法官 Mansfield 認為雖然提早 2 天到達港口對承保風險並無實質差異，然而顧慮該條件並未被遵守，因此保險人仍不需負責。

<sup>13</sup> [1786] 1 TR 343. 陳豐年 (2013)，同前揭註 10，頁 599。

<sup>14</sup> 羅俊偉 (2016)，同前揭註 9，頁 13。

<sup>15</sup> 羅俊偉、賴煥升 (2017)，〈百年變革－論英國海上保險擔保條款之修正〉，《東吳法律學報》，第 28 卷，第 3 期，頁 2。

<sup>16</sup> 施文森 (1983)，《保險法判決之研究 (下冊)》，三民書局，頁 401。

<sup>17</sup> 羅俊偉、賴煥升 (2017)，同前揭註 15，頁 15。

<sup>18</sup> *Yorkshire Insurance v Campell* (1917) AC218.

<sup>19</sup> Lord Goff, *BANK OF NOVA SCOTIA V HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD (THE GOOD LUCK)*: HL 1992. <https://swarb.co.uk/bank-of-nova-scotia-v-hellenic-mutual-war-risks-association-bermuda-ltd-the-good-luck-hl-1992/> (accessed 15 October, 2019)

<sup>20</sup> 曲一帆 (2009)，同前揭註 14，頁 122。

海上的損失<sup>21</sup>。有關於擔保的條文總共有 9 個條文，分別為擔保性質、違反擔保寬容事由、明示擔保、中立擔保、國籍無默示擔保、安全擔保、船舶適航默示擔保、貨物無適航默示擔保、合法性默示擔保。擔保的性質根據 MIA,1906 第 33 條之規定可知擔保為一種允諾擔保，為被保險人許諾某些特定事項之作為或不作為或履行某些條件或被保險人與已確定或否定事實之特定狀態存在的擔保<sup>22</sup>。

擔保可分為明示擔保及默示擔保，實務上常用 warranted 或 warranted that 來表示明示擔保<sup>23</sup>，但並非所有條款有“warranty”皆為明示擔保，如：“Warranted free of particular average”上述說明的是單獨海損不賠，在此並非解釋為明示擔保，表示保險人不負保險標的之單獨海損責任，與被保險之明示擔保無關<sup>24</sup>。無論擔保風險是否重要，均需要嚴格遵守，如果被保險人不遵守，除非保險單另有明示規定外，從保險人違反擔保日起保險人得解除責任，但不影響擔保前產生的任何責任<sup>25</sup>。有關明示擔保與默示擔保之規定，分述如下：

### 1. 明示擔保

明示擔保係將擔保的事項，明列於保險契約上<sup>26</sup>，即明示擔保必須將擔保之事項寫於保單上或者以其他文件附加於保單上<sup>27</sup>，透過文字的書寫認定主要是減少過去因資訊不發達只能靠被保險人口述所產生的模糊認知上的困難，明示擔保通常是保險人對特殊情況而特別限制危險之擔保<sup>28</sup>。

### 2. 默示擔保

默示擔保雖未明文規定在保險契約上，但雙方當事人應在簽訂保險契約前就有共同的瞭解，對於契約而言顯然是不可少的基礎條款(fundamental term)，必須假設他適用而不必為此作出明確的規定<sup>29</sup>，如船舶航行前本身須具備適航性，船上配備及相關人員須適當充足、航行過程須遵守合法性等。於航程保險之航程開始時，船舶應具備適航性之默示擔保。保單於船舶在某港時開始生效，則船舶於航程開始時，應具備合理適合承受該港之默示擔保。若保險航程分為數航段，而船舶於各航段須具備不同或額外之整備或配備時，該船舶應具備適合該航段目的之整備或配備的默示擔保，航行船舶於各方面能

<sup>21</sup> E R Hardy Ivamy, 1993, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, London: Dublin and Edinburgh Butterworths, p.1.

<sup>22</sup> 吳榮清（1994），《海上保險論》，頁 311，臺北：作者自版。

<sup>23</sup> 曾文瑞（1994），〈無涉外因素之海上保險契約對於「擔保」在我國保險市場之適用〉，《保險專刊》，第 36 輯，頁 168。

<sup>24</sup> 曾文瑞（2011），《海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義》，頁 70，高雄：麗文文化。

<sup>25</sup> E R Hardy Ivamy, 1993, supra note 35, at 51.

<sup>26</sup> 曾文瑞（2011），同前揭註 24，頁 70。

<sup>27</sup> Arnould, Joseph, *Law of Insurance and Average*, 1981, Law of Marine Insurance and Average, London: Stevens & sons, 16th ed. Vol. 2, p.678.

<sup>28</sup> Arnould, Joseph, Gilman, 1981, supra note 27, at 678.

<sup>29</sup> Susan Hodges, 1996, *Law of Marine Insurance*, Cavendish Publishing Limited, p.121.

合理適合於承受所承保的風險事故時，即視為具有適航能力，但如果被保險人明知船舶不適航仍出海，則保險人對其不適航船舶的損失不需負賠償責任。於論時保險中，並無船舶應於航程中任何階段中具備適航能力的默示擔保。

由於適航之默示擔保僅在航行開始時適用<sup>30</sup>，其要求於航程開始時，不但應具備有適航能力，且應能合理適合於該貨物或其他動產之運送至目的地的能力<sup>31</sup>，船舶本身的配備、供給品、燃料、船員等均必須適當充足<sup>32</sup>，以及配置具有航海技術與良好資格之船長等，於 1839 年 Dixon v. Sadler 案確立<sup>33</sup>。適航能力擔保規定僅適用船舶航程保單之一般性風險，適航性是一種默示擔保的絕對義務，且與事故不必具有因果關係<sup>34</sup>，基本上有兩個標準可以用來衡量船舶的「適航性」(1)受 M.I.A. 1906 第 39 條第 4 項支持，該標準透過船舶在航行中遇到的海洋危險來確定船舶的適航性(2)使用小心且謹慎船東的標準<sup>35</sup>。

M.I.A. 1906 第 40 條進一步規定貨物或其他動產之保單並無該貨物或動產應具備的適航能力之默示擔保。但貨物或其他動產之航程保險，於航程開始時不僅應具有船舶的適航能力，即應有合理適應載運貨物或其他動產至保單所載目的地之默示擔保。就本條觀之，並無規定貨物或其他動產在保險航程中，具有適合海上運送之能力，但於協會貨物保險中規定被保險人不知情之不適航及不適運，保險繼續有效，因為貨主對於船舶是否適航無法控制也無從得知<sup>36</sup>，亦無法深切瞭解。蓋若屬貨物本身品質或包裝等危險評估事項，自屬被保險人（貨主）於投保時應該向保險人據實告知之範疇，係屬於保險人考慮承保與否以及承保費率高低之重要事項，而非屬於默示擔保之規定事項<sup>37</sup>，由第 2 項條文可得知該條文適用範圍為論程保單之船舶，不包含貨物，與同條第 1 項貨物並無適航性擔保之規定相互呼應。

## 2.3 違反擔保之法律效果

擔保為被保險人表示允諾之事，即指被保險人保證要做某種事情或不做某種事情，或保證履行某種義務，或保證某種情況的存在或不存在<sup>38</sup>。擔保的構成法律應要詳細說

<sup>30</sup> Susan Hodges, 1996, supra note 29, at 122.

<sup>31</sup> 曾國雄、張志清（2008），《海商法》，臺北：航貿文化事業，頁 385。

<sup>32</sup> 曾文瑞（2011），同前揭註 24，頁 72。

<sup>33</sup> Dixon v. Sadler (1839) 5 M & W at 414.

NS Pretty- Austl. & NZ Mar. LJ, 2008 – HeinOnline, Unseaworthiness-Turning a Blind Eye, p.43.

<sup>34</sup> 王國傑，離岸風電工程保險條款爭議探討，<https://slidesplayer.com/slide/17667747/>，頁 12，檢索日期：2020 年 4 月 6 日。

<sup>35</sup> Susan Hodges, 1996, supra note 29, at 124-125.

The first is espoused in s39(4), which determines the seaworthiness of a ship by her ability to encounter the ordinary perils of the sea.

The second, a common law criterion, uses the standard of the ordinary, careful and prudent shipowner.

<sup>36</sup> 姚玉麟（1989），《海上保險名詞釋義》，頁 570，臺北：航貿文化。

<sup>37</sup> 曾文瑞、林慧珊（2009），〈海上貨物保險中有關適航性擔保之探討〉，《2009 兩岸保險與危險管理學術研討會》，頁 9。

<sup>38</sup> 崔延紘（1997），《兩岸有關海上保險問題之研究》，頁 3-8 至 3-9，基隆：國立臺灣海洋大學海洋法律研究所。

明且必須嚴格遵守<sup>39</sup>，M.I.A. 1906 第 33 條第 3 項規定擔保為必須遵守之條件而不論該擔保對於風險是否屬於重要，如不能如此遵守，除依保單另有明示外，保險人自違反擔保之日起解除責任，但不能損害其在該日前所發生之任何責任。同時，擔保必須被嚴格的遵守，一旦違反被保險人沒有抗辯的機會，也無論擔保的違反風險發生是否存在因果關係，只要被保險人違反事先約定的明示擔保或默示擔保，保險人皆可解除其保險責任<sup>40</sup>。

M.I.A. 1906 對於違反擔保之嚴格法律效果，都是為了適應當時較為惡劣的海上運輸環境，為了保護保險人能控制標的物風險而規定，並確認承保之風險不會因為海上運送時之不確定性而增加承保危險，因此被保險人需嚴格遵守擔保之規定不得違反，一旦違反，無論違反的原因是否合理，保險人自被保險人違反擔保後解除保險責任，且具無可補正性（cannot be remedied）。

然而擔保可能會因情況(circumstance)改變而不再適用，或因法律變更而變為違法<sup>41</sup>，同條第 2 項規定若擔保事項已經違反，則不得再抗辯該違反已補救或遵守，而再回復其契約效力<sup>42</sup>，縱使違反擔保後立即修正予以補救，該保險契約效力仍無法恢復原狀。此原則乃源於 18 世紀末、19 世紀初 De Hahn v. Hartley 案，投保船舶於啟航時並未搭載擔保條款所載特定數量之船員，但該船欠缺之船員人數於損失發生前補足。然而承審法院確認為，一旦違反擔保，不論該條款是否已經補正，保險人均得解除責任，被保險人應於負擔之責任<sup>43</sup>；本案例亦可以說是對 M.I.A. 1906 第 41 條 合法性擔保(warranty of legality)作了某種程度的補充<sup>44</sup>。然而如違反擔保，保險人若覺得不影響原先的危險估計，或者認為不影響賠償責任，則保險人可聲明放棄當被保險人違反擔保時可得主張的權利<sup>45</sup>。

## 2.4 2015 年英國保險法對擔保之修正

英國上一次制定關於商業保險的法律已是百餘年前的 M.I.A. 1906，此法是透過 18、19 世紀所發生之海上保險案件所制訂而成，隨著時代的變遷、運輸形態的改變，但依舊被使用英國協會保險條款之國家認為是唯一準則<sup>46</sup>，1957 年英國已開始進行對保險契約

<sup>39</sup> Susan Hodges, 1996, supra note 29, at 120.

<sup>40</sup> 王淑敏、鄒欣蔚、程鑫（2015），〈英國海上保險法"保證"條款的修訂與啟示〉，《世界海運》，第 38 卷，第 10 期，頁 28。

<sup>41</sup> 吳榮清（1994），同前揭註 22，頁 311。M.I.A. 1906 第 34 條 違反擔保之寬容事由(When breach of warranty excused)第 1 項 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.

<sup>42</sup> 曾文瑞（2011），同前揭註 24，頁 73。M.I.A. 1906 第 34 條第 2 項 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.

<sup>43</sup> See also Quebec Marine Insurance Co. v. Commercial Bank of Canda (1870) LR 3 PC 234.

<sup>44</sup> 孫慶鎮（2006），《我國海上保險中保證制度研究》，上海海事大學國際法學碩士論文，頁 32。

<sup>45</sup> M.I.A. 1906 第 34 條第 2 項 A breach of warranty may be waived by the insurer.

<sup>46</sup> 謝明芳（2016），《2015 英國保險法對海上保險之影響》，國立高雄海洋科技大學航運管理所碩士論文，頁 11。

法檢視的工作，並提出建議方案，1980年英國法律委員會經多從評估因現在科技技術發達，保險人相較於過去而言較無劣勢情形，且縱使於擔保制度下，被保險人仍有對保險人進行告知說明的義務，因此擔保之嚴厲規定受到國際及英國各界質疑<sup>47</sup>，但面對該批評與質疑，保險業界也極力反對辯護，故此次報告建議未受到國會重視，業者與政府部門則達成以行業自律之方式代替法律修改<sup>48</sup>。

2002年，英國法律委員會，由英國法官、律師、保險經紀人、保險公司及少數保險理算人決定檢討 M.I.A. 1906 之規定，2006年並提出之草案，2012年6月英國法律委員會就商人保險(Consumer Insurance)提出修正及建議<sup>49</sup>。此次的修正建議針對於違反擔保之法律效果，就現行海上保險之擔保制度進行建議分別為：(1)保險人得否因被保險人違反與承保風險無因果關係之擔保而拒絕補償(2)被保險人就擔保違反已補正，是否仍無法獲得補償(3)被保險人違反擔保後，是否將使保險人自此解除責任(4)告知暨說明義務與肯定擔保條款應如何明確區辨。此次提出的建議最後認為違反擔保法律效果應修正為暫停保險契約之效力，被保險人可就違反之擔保進行補正。英國國會於2015年三讀通過2015英國保險法，當然也包括了相關擔保規定之修正<sup>50</sup>，並於隔年2016年8月12日生效<sup>51</sup>。

2015年保險法是英國保險契約最重大的改革，該法之通過修改了 M.I.A. 1906 之擔保部份規定，由於英國為海上保險為市場的領航者，保險法規之修改受到全世界各國之高度關切。目前在世界上有船舶保險與海上貨物運送保險的國家之中，幾乎有三分之二的保單內容採用由倫敦保險人協會制定的協會保險條款或既採用英國海上保險法之規定又採用英國的保險單條款<sup>52</sup>。

2015英國保險法修改後有關於「擔保」修正條文共有2條，分別為擔保及說明、擔保之違反，但僅有第10條內文有所更正。2015英國保險法擔保結構列，如表1所示。

表 1 2015 英國保險法擔保結構列

條次	條款名稱
第 9 條	擔保及說明 (Warranties and representations)
第 10 條	擔保之違反 (Breach of warranty)

資料來源:本研究整理

<sup>47</sup> THE LAW COMMISSION, 1980, Insurance Law, Non-Disclosure and Breach of warranty, Law Com No 104 para.1.21, 1980.

<sup>48</sup> John Birds, 2007, Modern Insurance Law, Sweet & Maxwell, 147, 7th ed.

<sup>49</sup> THE LAW COMMISSION, 2012, Joint Consultation Paper on The Business Insured's Duty of Disclosure and the Law of Warranties.

<sup>50</sup> 羅俊瑋、賴煥升(2017)，同前揭註15，頁21。

<sup>51</sup> Harry Wright, Clyde & Co, Cooley LLP and Ince & Co, 2016, THE INSURANCE ACT 2015, p.3, London.

<sup>52</sup> 司玉琢(2002)，《國際海事立法趨勢及對策研究》，頁349，北京：法律出版社。

英國保險法第 10 條擔保之違反 (Breach of warranty)

1. Any rule of law that breach of a warranty (express or implied) in a contract of insurance results in the discharge of the insurer's liability under the contract is abolished. (廢除任何有關被保險人違反保險契約內之擔保(無論明示擔保或默示擔保),保險人得解除其契約責任之法律規則。)

2. An insurer has no liability under a contract of insurance in respect of any loss occurring, or attributable to something happening, after a warranty (express or implied) in the contract has been breached but before the breach has been remedied.

(擔保被違背後,保險人對於違背擔保期間所發生之保險事故無需承擔責任,直到被保險人將擔保補救完成。)

3. But subsection (2) does not apply if —

(a) because of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract,

(b) compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law,

(c) the insurer waives the breach of warranty.

(於下列情形,第 2 項規定不適用(a)因情勢變更,該契約終止擔保條款之適用時。(b)因任何後來法律規定,認定該擔保條款為違法。(c)保險人就擔保條款之違反為放棄權利主張者。)

4. Subsection (2) does not affect the liability of the insurer in respect of losses occurring, or attributable to something happening—

(a) before the breach of warranty,

(b) if the breach can be remedied, after it has been remedied.

(第 2 項之規定,在以下情形下不影響保險人對於保險事故所應負之責任。(a)保險事故發生在違反擔保之前。(b)被違反之擔保可以被補救,並補救完成後。)

5. For the purposes of this section, a breach of warranty is to be taken as remedied—

(a) in a case falling within subsection (6), if the risk to which the warranty relates later becomes essentially the same as that originally contemplated by the parties,

(b) in any other case, if the insured ceases to be in breach of the warranty.

(擔保之違反於下列情況下被認定為可以補救(a)符合第 6 項之規定，且擔保恢復後之風險與原本履行擔保時之風險相同時。(b)被保險人停止違反擔保。)

6. A case falls within this subsection if—

(a) the warranty in question requires that by an ascertainable time something is to be done (or not done), or a condition is to be fulfilled, or something is (or is not) to be the case, and

(b) that requirement is not complied with. (於下列情形，被認為符合本項(a)擔保要求於某一可確定的時間內完成(或不完成)某事，或必須履行某條件，或發生(不發生)某情況之事件。(b)擔保要求之要件未被滿足。)

7. In the Marine Insurance Act 1906—

(a) in section 33 (nature of warranty), in subsection (3), omit the second sentence,

(b) section 34 (when breach of warranty excused) is omitted. (於英國海上保險法(a)第 33 條(擔保之性質)第 3 項之第 2 句刪除;(b)第 34 條(擔保違反之免除)刪除。)

長久以來，根據 M.I.A.1906 第 33 條第 3 項規定，被保險人應嚴格遵守擔保，如無遵守擔保契約仍無法恢復原狀，且保險人可解除責任，除非保險單另有明示規定外，但不影響擔保前產生的任何責任。然而因現代資訊科技進步保險人對於保險契約的訂定已不再處於弱勢，所以在 2015 英國保險法中規定被保險人即使違反了擔保，第 10 條第 4 項規定違反擔保後被保險人仍可以「補救」，如被保險人擔保在 1 月 1 日之前將安裝一個新的火災探測系統。擔保所涉及的風險顯然是火災的風險。實際上，被保險人(違反擔保規定)不是在 1 月 1 日安裝新的檢測系統，而是在 1 月 20 日安裝新系統。後來，被保險人已對違反之行為進行了補救，因為擔保所涉及的風險(即為火災風險)已與原始風險相同(因為已經安裝了新系統，火災損失的風險大略降低了)<sup>53</sup>，且補救後保險契約仍繼續生效，在以下情況下皆屬於可補救之擔保，擔保補救完成後之風險應該與尚未違反擔保前之風險相同，或是停止違反擔保<sup>54</sup>。

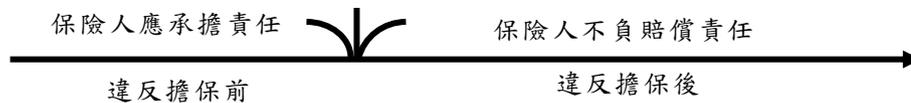
2015 英國保險法規定保險人僅在被保險人違反擔保，契約終止時不需對這段期間所生之保險事故負責。其不同於 M.I.A.1906 第 34 條第 2 項規定違反擔保，被保險人無法補正，不得以損失發生前，違反擔保之行為已經補正，而認已遵守擔保之規定<sup>55</sup>。然違反擔保後縱使立即補正，該保險契約效力仍無法恢復原狀，顯然擔保效力相當嚴格。本

<sup>53</sup> Harry Wright, Clyde & Co, Cooley LLP and Ince & Co, 2016, supra note 51, at 22-23.

<sup>54</sup> 謝明芳(2016)，同前揭註 46，頁 41。

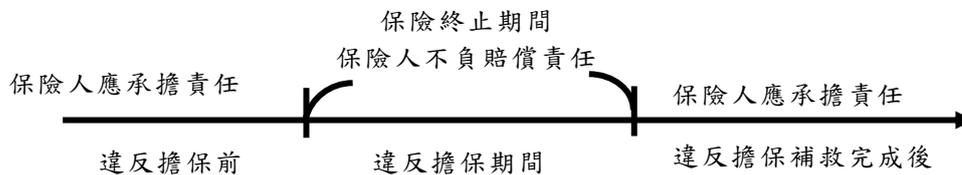
<sup>55</sup> 羅俊璋(2016)，〈論我國法院對海上保險契約準據法條款與適航擔保認知之錯誤—以臺灣高等法院 103 年度保險上易字第 23 號民事判決為中心〉，《全國律師》，第 20 卷，第 1 期，頁 14。

文將 M.I.A.1906 與 2015 英國保險法違反擔保及保險人應負擔責任之差異整理於圖 1 及圖 2。



資料來源：本研究繪製

圖 1 M.I.A. 1906 違反擔保及保險人應負擔之責任



資料來源：本研究繪製

圖 2 2015 英國保險法 違反擔保及保險人應負擔之責任

## 參、臺灣保險法特約條款

### 3.1 基本條款

由於臺灣保險法海上保險規定僅有 2 條條文規定，即第 83 條<sup>56</sup>與第 84 條<sup>57</sup>，我國海商法關於海上保險條款則於第 7 章規定，共計 27 個條文。相較於英國法我國海商法對海上保險仍有許多內容未有明文規定，如第 126 條規定關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定<sup>58</sup>，但於保險法中也未有明確之海上保險相關規定，保險法之規定條文是否可適用於海上保險事件中，學術界與實務界也產生許多爭議<sup>59</sup>。本論文所討論之擔保為海上保險法特有之詞，而我國海商法及保險法皆無擔保之規定，亦有學者認為我國特約條款與英國之擔保相同，但保險法之特約條款與海上保險的擔保實有所差異，實不宜視為相同之法律概念。

<sup>56</sup> 保險法第 83 條：「海上保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損、滅失及費用，負賠償之責。」

<sup>57</sup> 保險法第 84 條：「關於海上保險，適用海商法海上保險章之規定。」

<sup>58</sup> 海商法第 126 條：「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」

<sup>59</sup> 羅俊偉（2016），同前揭註 55，頁 7。

基本條款係指保險人預先擬定之定型化契約條款<sup>60</sup>，基本條款又稱為一般條款（General Clauses），係同一類型保險的保險單所共同具備的一組條款，英國協會條款的海上保險單基本條款包含兩部分：第一部份為僅有一只兩頁的 Lloyd's Marine Policy（MAR Policy）或倫敦核保人協會的（Companies Marine Policy）。第二部分為基本協會條款，分別為貨物險 Institute Cargo Clause(2009)、船舶險 International Hull Clause(2003)<sup>61</sup>。

所謂基本條款（basis of contract clause）為法律就當事人之義務規定<sup>62</sup>，即為保險法與海商法海上保險章明定當事人之法定義務，係英國保險實務於 19 世紀 Duckett v. Williams 案<sup>63</sup>開始使用之契約條款，起初僅適用於人壽保險，其後逐漸發展至其他險種適用<sup>64</sup>，適用於所有被保險人的共同條款<sup>65</sup>，我國保險法第二節基本條款為自第 55 條至第 65 條為相關之規定，其僅為避免雙方當事人間產生不必要之爭議及便於舉證起見，而於保單內所為之「技術性規定」，並非為義務規定<sup>66</sup>。

茲將保險法中基本條款之內容分述如下：

#### 1. 第 55 條 「基本條款之內容」

「保險契約，除本法另有規定外，應記載左列各款事項：

- 一、當事人之姓名及住所。
- 二、保險之標的物。
- 三、保險事故之種類。
- 四、保險責任開始之日時及保險期間。
- 五、保險金額。
- 六、保險費。
- 七、無效及失權之原因。

<sup>60</sup> 江朝國（2014），〈特約條款之定位與除外條款之區辨〉，《台灣法學雜誌》，第 149 期，頁 90-94。

<sup>61</sup> 黃西岩（2012），《海上保險》第一章-海上保險導論，修訂一版，財團法人保險事業發展中心，頁 22。

<sup>62</sup> 江朝國（2013），保險法逐條釋義—第二卷保險契約，初版，元照，頁 365。

<sup>63</sup> Duckett v. Williams (1834) 2C. & M. 348.

<sup>64</sup> Merkin, Robert & Summer and Judith P., *Colinvaux's Law of Insurance*, London: Sweet & Maxwell, 2014, p.403.

<sup>65</sup> 徐當人，《100 基本條款與特約條款》，2018 修訂版法學改論教材導讀，  
file:///C:/Users/user/Downloads/100-%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E6%A2%9D%E6%AC%BE%E8%88%87%E7%89%B9%E7%B4%84%E6%A2%9D%E6%AC%BE%EF%BC%8820181001%EF%BC%89%20(2).pdf，檢索日期：2020 年 3 月 17 日。

<sup>66</sup> 劉北芳，特約條款之定位與除外條款之區辨 — 兼評最高法院 96 年台上字第 394 號、高等法院 95 年保險上字第 16 號民事判決，  
[https://www.ntpu.edu.tw/law/upload/webstyle\\_default/79651403.pdf](https://www.ntpu.edu.tw/law/upload/webstyle_default/79651403.pdf)，頁 18。

#### 八、訂約之年月日」

本條規定為保險契約所需記載之事項及內容，保險契約雙方之權利義務都以保險單上之記載為準。分述如下：

1.當事人之姓名及住所作為契約成立後收取保險費之行使權利或履行義務之依據，也助於使契約當事人規定將應履行行為。

2.保險之標的物就財產保險而言為保險事故發生之財產，載明於保險契約上亦於核保時正確評估危險狀況，但就人壽保險而言保險標的為被保險人本身。

3.保險事故之種類，保險事故是所承保之危險，其所承保之種類應該明列於保單內，以確定保險人的責任範圍。

4.保險責任開始之日時及保險期間，保險責任開始就是保險契約成立同時，保險責任即為開始。保險期間，就保險期間內發生事故保險人應負其責任，故應寫在保險單內

5.保險金額，保險契約的保障額度就保險當事人之間之約定，保險事故發生時所應賠償之最高金額。人身保險就因生命無價，故保險契約會依當事人約定之保險金額；就財產保險而言，保險金額多為保險人賠償最高之限額。

6.保險費，保單內應記載被保險人應負擔多少保險費，即保險人履行責任義務之對價。

7.無效及失權之原因若保險人及相關當事人喪失其契約權力，應於保險單上記載，否則不生效力。

8.訂約之年月日，通常為保險人責任開始之日，故自應記載於保單上，由於保險契約日與生效日先後有別，固有追溯保險(Retrospective Insurance)、待期保險(Waiting Term Insurance)之分<sup>67</sup>。

#### 2.第 56 條 保險契約變更或恢復其效力之通知義務

「變更保險契約或恢復停止效力之保險契約時，保險人於接到通知後十日內不為拒絕者，視為承諾。但本法就人身保險有特別規定者，從其規定。」

本條規定當保險人接收被保險人保險契約之變更或申請恢復效力通知，係為一種要約行為，當保險人承諾該行為時始能生效，但若保險人逾期而未做決定，將造成法律關係無法確認，然而保險法為使保險契約之法律關係早日認定，規定於十日內若保險人尚未拒絕者，將視為承諾。由於上述之原則，保險法如於人身保險具有特別規定時，則從

---

<sup>67</sup> 廖述源(2016)，《保險學原理》，初版，台北：新路書局，頁190。

其規定。如人壽保險契約多屬於長期性質，隨著時間增長身體狀況會有所改變，若使用第 56 條，一概擬制保險人已承諾，將破壞保險人危險承擔與保險費之間的對價平衡，對保險人而言相當不利，故但書特設排除之規定<sup>68</sup>。

### 3.第 57 條 怠於通知之解約

「當事人之一方對於他方應通知之事項而怠於通知者，除不可抗力之事故外，不問是否故意，他方得據為解除保險契約之原因。」

本條規定被保險人應負通知義務，保險當事人任一方皆須對他方負通知義務，未盡通知義務，除不可抗力因素之外，不論是否故意，皆可解除契約，契約效力溯及的消滅<sup>69</sup>，蓋若被保險人未盡危險通知義務，勢必會造成保險人無法即時反應危險改變後的評估，將造成危險對價之不平衡，故有此規定。就我國保險法而言並無保險人的通知義務的規定，僅在保險法第 58 條、第 59 條針對被保險人通知義務做說明。

### 4.第 58 條 保險事故發生之通知義務

「要保人、被保險人或受益人，遇有保險人應負保險責任之事故發生，除本法另有規定，或契約另有訂定外，應於知悉後五日內通知保險人。」

本條規定要保人、被保險人、受益人均具有通知義務，因保險事故的發生，若惡意拖延時間可能會造成責任及危險事故認定上的困難，故本條規定要保人、被保險人、受益人均負通知義務，且須在知悉事故 5 日內通知。

### 5.第 59 條 危險增加之通知義務

「要保人對於保險契約內所載增加危險之情形應通知者，應於知悉後通知保險人。危險增加，由於要保人或被保險人之行為所致，其危險達於應增加保險費或終止契約之程度者，要保人或被保險人應先通知保險人。危險增加，不由於要保人或被保險人之行為所致者，要保人或被保險人應於知悉後十日內通知保險人。危險減少時，被保險人得請求保險人重新核定保費。」

所謂危險增加，一般認為須具如下要件：1.增加重要性之危險、2.持續之危險增加、3.危險為非可預見性<sup>70</sup>，按我國保險法第 59 條第 2 項規定，就危險增加，保險人應增加保費或終止契約之程度，又須該危險狀態增加更動持續相當時間，若危險增加減少則可重新核定保費。本條規定危險增加時，由於保險人應負擔危險增加責任，要保人需負擔通知義務，但危險增加可能係由要保人或被保險人所造成，故第 2 項規定若因危險增加

<sup>68</sup> 林勝安（2013），〈保險法〉，書泉出版社，頁 82。

<sup>69</sup> 當事人之任一方，可因保險契約成立後所生之某些法定或約定事由，行使法律或契約上所賦予之契約解除權。

<sup>70</sup> 羅俊瑋、賴煥升（2017），同前揭註 15，頁 30。

使保險費達增加或得終止契約之程度，要保人應在危險發生前通知保險人；若非要保人或被保險人所致者，依第 3 項之規定應在發生後十日內通知保險人；如果危險減少達到被保險人可要求保險人減少保險費之情況，被保險人得可請求減少保險費，以示公平。

#### 6.第 60 條 危險增加之效果

「保險遇有前條情形，得終止契約，或提議另定保險費。要保人對於另定保險費不同意者，其契約即為終止。但因前條第二項情形終止契約時，保險人如有損失，並得請求賠償。保險人知危險增加後，仍繼續收受保險費，或於危險發生後給付賠償金額，或其他維持契約之表示者，喪失前項之權利。」

由於第 59 條說明危險增加後若被保險人未盡通知之義務，保險契約將因而終止或保險人可以要求增加保險費，要保人若因被保險保費增加不同意時，則契約終止；但如前條第 2 項所述若因要保人或被保險人所致之契約終止，保險人若因此而遭受到損失，即可向要保人請求賠償。

保險人得知危險增加後並無終止契約，表示保險契約繼續有效可在危險發生後繼續承保且收取保險費，或在保險事故發生後給付保險金，則保險人喪失終止契約及增加保費之權利。

#### 7.第 61 條 危險增加無須通知

「危險增加如有左列情形之一時，不適用第五十九條之規定：一、損害之發生不影響保險人之負擔者。二、為防護保險人之利益者。三、為履行道德上之義務者。」

本條是第 59 條之例外規定，如在本條有列出之事項出現，要保人可不負通知義務，如危險增加不會造成保險人之負擔，或維護保險人之利益者或良好的道德上之舉，要保人皆不需要負通知義務。

#### 8.第 62 條 不負通知義務

「當事人之一方對於左列各款，不負通知之義務：一、為他方所知者。二、依通常注意為他方所應知，或無法諉為不知者。三、一方對於他方經聲明不必通知者。」

本條規定當事人一方不需負通知義務，如他方已知，或通常注意下一般人能經判斷便知曉之事件應知，或無法諉為不知時，另一方則不須負通知義務，或契約之一方已聲明不須通知時，則他方不負通知義務。

#### 9.第 63 條 違反通知義務效果

「要保人或被保險人未在第 58 條，第 59 條第三項所規定之期限內為通知者，對於保險人因此所受之損失，應負賠償責任。」

本條規定要保人或被保險人違反第 58 條、第 59 條第 3 項之規定，保險事故增加或危險增加，要保人、被保險人應負通知義務，第 58 條 5 日內通知保險人、第 59 條因第三人所導制危險增加應於 10 日內通知保險人，若未盡到通知義務而使保險人因此而遭受到損失，被保險人則應負擔賠償責任。

#### 10.第 64 條 據實說明義務

「訂立契約時，要保人對於保險人之書面詢問，應據實說明。要保人有為隱匿或遺漏不為說明，或為不實之說明，足以變更或減少保險人對於危險之估計者，保險人得解除契約；其危險發生後亦同。但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。前項解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。」

本條規定當訂立保險契約時，若被保險人對保險標的之危險情況未能據實說明，則保險人可解除契約，乃保險契約屬於最大誠信原則，告知方式我國採要保書主義，亦即書面詢問回答主義。違反告知義務種類可能為以下 4 種：1.故意隱匿 2.過失遺漏 3.詐欺 4.誤報<sup>71</sup>。換言之，若被保險人隱匿事實，使保險人難於對保險標的進行危險的正確估計，導致保險人之負擔，保險人則可解除契約，即使是在危險發生後，亦可解除契約。再依保險法第 25 條之規定，若因要保人違反據實說明義務而由保險人提出解除契約，則保險人不需返還保險費。

若要保人如果可以證明危險的發生與隱匿或遺漏不為說明，或為不實之說明不具因果關係時，則不能解除契約。國內學說有認為應因應險種差異需求，在多次給付類型之險種中，宜解釋為免責，保險人應依民法第 259 條<sup>72</sup>主張相對人返還保險金之義務，除在於不實說明之事實若與保險事故發生間不具因果關係，所生限制或影響當事人契約關係之法律效果在實務上產生不少疑慮<sup>73</sup>，由於當時可能以人壽保險為主來進行立法之考量，若以財產保險之書面詢問，往往難以評估事故發生間是否有無因果關係。

前項解除契約權，保險人知道有解除原因後，一個月不行使而消滅，或者契約已經過兩年的時間，縱使保險人發現有違反告知之情事，亦不能依前項規定解除契約。

<sup>71</sup> 廖述源、呂慧芬、曾文瑞、鄭鎮樑 (著) (2018)，《保險學概要》，財團法人保險事業發展中心，頁 87、88。

<sup>72</sup> 民法第 259 條：「契約解除時，當事人雙方回復原狀之義務，除法律另有規定或契約另有訂定外，依左列之規定：

一、由他方所受領之給付物，應返還之。

二、受領之給付為金錢者，應附加自受領時起之利息償還之。

三、受領之給付為勞務或為物之使用者，應照受領時之價額，以金錢償還之。

四、受領之給付物生有孳息者，應返還之。

五、就返還之物，已支出必要或有益之費用，得於他方受返還時所得利益之限度內，請求其返還。

六、應返還之物有毀損、滅失或因其他事由，致不能返還者，應償還其價額。」

<sup>73</sup> 汪信君，〈告知義務因果關係不存在抗辯與保險契約效力〉，《月旦法學雜誌》，第 244 期，頁 116-136。

## 11.第 65 條 行使權利消滅時效

「由保險契約所生之權利，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。有左列各款情形之一者，其期限之起算，依各該款之規定：一、要保人或被保險人對於危險之說明，有隱匿、遺漏或不實者，自保險人知情之日起算。二、危險發生後，利害關係人能證明其非因疏忽而不知情者，自其知情之日起算。三、要保人或被保險人對於保險人之請求，係由於第三人之請求而生者，自要保人或被保險人受請求之日起算。」

本條為行使權利之消滅時效，保險請求權為自保險事故發生日起被保險人可行使保險給付請求權，故從該日起算，消滅時效為兩年不行使而消滅。若危險事故發生但因為非疏忽而不知情者，從其知情日起起算。第三項指責任保險中，危險雖已發生，但受害人沒有立刻向要保人或被保險人請求，要保人或被保險人則無法向保險人請求，故消滅時效之起算點為自要保人或被保險人受請求之日起算二年。

### 3.2 特約條款之意義

我國保險法第 66 條定義特約條款為：「特約條款，為當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款。」由條文可知，非屬於基本條款之特種義務條款即為特約條款<sup>74</sup>。本條規定特約條款須具備兩要件：1.需當事人承認履行特種義務。2.需在基本條款外<sup>75</sup>，若所約定之契約屬於基本條款範圍，那就無需再特約了，所以特約條款就實務應用性質而言，其必須在基本條款之外。保險法第 67 條進一步規定：「與保險契約有關之一切事項，不問過去現在或將來，均得以特約條款定之。」

特約條款依條文文義指不論契約訂立前、契約訂立時或契約訂立後皆可以訂立特約條款，但保險法中之強制規定，不得以契約變更之，但有利於被保險人的特約條款不再此限<sup>76</sup>。而所謂過去事項之特約指契約訂立前之事項，如保險中特約表示被保險人過去不曾去過於某處。現在事項指契約成立當時的事項，如火災保險約定，現在在倉庫內未存放任何易燃物品。未來事項則指契約成立後之事項，如傷害保險規定被保險人未來不得從事某些危險工作<sup>77</sup>，故有關保險事故發生前之特約條款，依對象尚可區分為「過去或現在事項」及「未來事項」，在「可歸責性」及「因果關係」要件上應有不同，就依過去或現在事項之特約條款中兩者是否有存在之必要<sup>78</sup>。

<sup>74</sup> 羅俊瑋、賴煥升（2017），同前揭註 15，頁 26。

<sup>75</sup> 林勝安（2013），《保險法概要》，五南出版，頁 88。

<sup>76</sup> 林洲富（2019），《商事事實例解析》，十一版，五南出版，頁 339。

<sup>77</sup> 林勝安（2013），同前揭註 68，頁 96。

<sup>78</sup> 林秉賢（2012），《論保險法上特約條款與危險限制之區辨-以對價平衡原則為中心》，國立台灣大學法律學院法律學研究所碩士論文，頁 153。

學者將特約條款應具備下列四要件<sup>79</sup>：1.所約定者須為基本條款以外之事項、2.所約定者須為承認履行特種義務之約款、3.約定之內容得過去、現在或將來之一切事項、4.所約定者需載明於保險契約。特約條款為保險人為了控制保險期間內承保危險之波動，於基本條款外特別約定由他方確認過去或現在事實狀態存否，抑或於將來為一定之作為或不作為之契約條款<sup>80</sup>，然而因特約條款屬於基本條款外特別約定，絕大多數此類型特約條款皆以要保書之契約基礎條款方式訂定，學者認為契約基礎條款可歸納為兩種類型<sup>81</sup>：1.純粹契約基礎條款、2.非純粹契約基礎條款。前者其條款內容與英美保險單所示者幾乎相同，並未參雜其他條款或內容，後者之契約基礎條款內容則與英美保險單所示者不同，雜有其他條款或內容。

### 3.3 違反特約條款之法律效果

保險法第 68 條規定：「保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約；其危險發生後亦同。第六十四條第三項之規定，於前項情形準用之。」

本條第一項為解除契約之規定，解除契約屬於積極效力<sup>82</sup>，當事人一方違背特約條款時，他方得解除契約，危險發生後也可解除契約。第二項解除權行使期間之限制規定，準用第 64 條第 3 項規定，解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。契約之解除，指契約成立後，因某種特定理由，當事人一方依據法律或契約所賦予的解除權，使契約溯及既往而自始無效，其解除原因可分為有法律規定者—法定事由、有當事人約定者—約定事由<sup>83</sup>。所謂法定事由如怠於通知時<sup>84</sup>、違反告知義務時<sup>85</sup>、違背特約條款時<sup>86</sup>、詐欺超額保險時<sup>87</sup>，約定事由則指只要無妨礙公益及法律強制規定之原則，可由當事人任意約定。當事人可約定解除原因之事由，亦可約定解除權之行使期間<sup>88</sup>。

保險法第 69 條規定：「關於未來事項之特約條款，於未屆履行期前危險已發生，或其履行為不可能，或在訂約地為不合法而未履行者，保險契約不因之而失效。」

<sup>79</sup> 陳豐年（2010），〈特約條款之認定-最高法院九十六年台上字第三九四號判決評析〉，《東海大學法學研究》，第 39 期，頁 237-242。

<sup>80</sup> 陳豐年（2010），同前揭註 79，頁 230。

<sup>81</sup> 陳豐年（2010），《保險法上契約基礎條款之實務現況與改革芻議》，東正大學法學集刊，第 31 期，頁 141-142。

<sup>82</sup> 廖述源（2016），同前揭註 67，頁 191。

<sup>83</sup> 鄭鎮樑（2007），《保險學原理》，四版，五南圖書，頁 175。

<sup>84</sup> 保險法第 57 條：「當事人之一方對於他方應通知之事項而怠於通知者，除不可抗力之事故外，不問是否故意，他方得據為解除保險契約之原因。」

<sup>85</sup> 保險法第 64 條：「要保人有為隱匿或遺漏不為說明，或為不實之說明，足以變更或減少保險人對於危險之估計者，保險人得解除契約。」

<sup>86</sup> 保險法第 68 條：「保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約。」

<sup>87</sup> 保險法第 76 條：「保險金額超過保險標的價值之契約，係由當事人一方之詐欺而訂立者，他方得解除契約。」

<sup>88</sup> 鄭鎮樑（2007），同前揭註 174，頁 175。

若關於未來事項之特約條款，於未屆履行期前危險已發生，如在契約簽訂後原計畫要在一定時間內將危險物移除，但因時間未到事故提前發生，而喪失其保險標的，則不得解除契約。履行為不可能則如在契約簽訂後原計畫要在一定時間內將危險物移除，但因外來不可抗力之因素無法搬運，亦不能解除契約，或在訂約地為不合法而未履行者，如契約約定要將該貨物變賣到某地，但因政府下令禁止該貨物買賣，否則即為違法，此種情形保險契約也不因之而失效。當事人違反特約條款後，依保險法之規定，當事人之一方可以主張解除契約。

最高法院 96 年台上字第 394 號判決中，法院認為保險法第 68 條規定為強制規定，故違反特約條款的法律效果為解除契約，而不是不負保險賠償責任<sup>89</sup>。相較於英國法中擔保違反法律效果，我國保險法之規定與英國擔保相同的是，違反特約條款及擔保皆不講求客觀上因果關係及主觀上可歸責性<sup>90</sup>；不同之處為違反擔保之法律效果為保險人解除責任，我國特約條款則是解除契約。第 68 條違反的效果，顯然也不分肯定與允諾，效果一律是解除契約，產生溯及既往而自始無效之法律效果，相較於英國海上保險法較為嚴苛<sup>91</sup>。我國特約條款之規定源自於英美法之「擔保」，其原有肯定擔保與允諾擔保之分，但就我國保險法之規定而言，允諾擔保類似於我國保險法第 66 條之規定，但同法第 67 條似又擴及肯定擔保，若當事人違反擔保時保險人得以第 68 條解除契約，究竟僅限於允諾擔保之違反，抑或包含肯定擔保的違反，解釋上仍有爭議<sup>92</sup>。

台灣高等法院 103 年保險上字第 26 號<sup>93</sup>，系爭保險單條款第 6 條第 11 款：「本公司對於下列損失，不負賠償責任：十一、被保險人違反第七條內部監督之執行所致之損失。」其約定被上訴人得不負賠償責任及與保險法第 68 條第 1 項規定相違反，因此被保險人縱違反系爭保險契約第 7 條約定而屬第 6 條第 11 款事由，保險人僅依保險法第 68 條解除契約，不得主張不負賠償責任<sup>94</sup>。違反特約條款他方得解除契約之效果，屬於第 68 條第 1 項效力之強制規定，其與保險契約約定危險事故內容不一致，致被保險人受有不利益時，基於保險契約為被保險人利益之完全契約，以及同法第 54 條第 1 項規定，應為不負賠償責任之法律效果為無效(參照最高法院 96 年度台上字第 394 號)，雖然第 68 條第 2

<sup>89</sup> 按保險法第六十六條所稱之特約條款，為當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款，依同法第六十八條第一項規定，保險契約當事人之一方違背特約條款時，僅生「他方得解除契約」之法律效果，不得拒付保險金。是保險契約以特約條款約定，被保險人未履行該條款之特種義務，保險人對保險事故之損害不負賠償責任者，倘有違同法第六十八條第一項效力之強制規定，且與保險契約約定危險事故之內容不一致，致被保險人有受不利益時，基於「保險契約為被保險人利益之完全契約」及同法第五十四條第一項規定，即應解為該「不負賠償責任」之法律效果為無效。

<sup>90</sup> 陳豐年（2010），〈允諾特約條款實務現況論析-以近來最高法院判決暨現行銷售保險商品為核心〉，《中原財經學》，第 25 期，頁 226。

<sup>91</sup> 陳豐年（2010），同前揭註 90，頁 226。

<sup>92</sup> 〈保險契約特約條款之消極與積極效力(最高法院 96 年度台上字第 394 號)〉。

<sup>93</sup> 〈保險契約之除外條款與特約條款(高等法院 103 年保險上字第 26 號)〉。

<sup>94</sup> 賴煥升（2016），〈論員工誠實保證保險承保內容暨特約條款之區辨--兼評臺灣高等法院 103 年度保險上字第 26 號民事判決〉，《全國律師》，頁 59。

項是準用第 64 條關於除斥期間的規定，但對第 64 條第 2 項關於違反據實說明義務的要件卻未見準用，第 69 條規定特約條款之違反係保險契約之失效事由，對未來事項的約定是允諾擔保，若未來條件不成就，保險人應免負責任；然條款敘述在訂約地為不合法而未履行者，保險契約不因之而失效，而如果是未來保險標的狀況發生改變，使原保險契約無法繼續維持，則應使契約失效，更無理由使保險契約繼續有效<sup>95</sup>，由此可知保險法第 69 條消極效力與第 68 條積極效力相互矛盾<sup>96</sup>。

最高法院 90 年度台上字第 2277 號民事判決，此案為釐清除外條款<sup>97</sup>及特約條款，我國保險實務上常常將兩者混用，兩者雖為保險人控制危險的方法，但其本質及效力皆不同，特約條款係當事人之義務，無涉及承保範圍，若違反效力則解除契約；由於除外條款因無法正面表述所有的災害種類，而目的為確定承保範圍，如有除外之事件發生，保險人無須負責，與保險契約效力無涉<sup>98</sup>。

高等法院 106 年度保險上字第 33 號判決<sup>99</sup>，系爭保險契約之承保範圍，附加條款是屬於除外事項或是特約條款，包含員工不誠實保證保險<sup>100</sup>，除外不保，係針對被保險人行業之特殊性，評估其道德風險之範圍，加入特別不保事項，作為承保之範圍；特約條款，系控制承保風險之波動，約定由被保險人承認過去或現在之事實狀態存查，或履行特種義務。

高等法院 102 年度保險上字第 9 號判例，由於本案條款名稱下記載 This insurance is subject to English law and practice. (本保險適用英國之法律及慣例)，應依 M.I.A. 1906 第 33 條及第 35 條規定，由於船舶在布袋港擱淺時，船上尚未配置足夠的船員，則違反船舶適航性，保險公司則不需負賠償責任，但保險法施行細則第 5 條規定：「保險業經營各種保險之保險單條款，應使用中文。但因業務需要，得使用外文，並附中文譯本或節譯本。」故保險契約條款，均以用本國文字為主，以示尊重國體，俾便利我國人民瞭解其保險單之內容，維護其利益，由於上訴人主張依保險法第 68 條規定，因被上訴人未於知悉後 1 個月內解除保險契約，被上訴人仍應就保險事故負賠償責任。

---

<sup>95</sup> 張冠群 (2018)，〈略懂金融保險法的 Professor Johnny〉，  
<https://www.facebook.com/ProfessorJohnnyKuanchunChang/posts/587808371571767/>，(檢索日期：2020 年 3 月 16 日。)

<sup>96</sup> 〈保險契約特約條款之消極與積極效力(最高法院 96 年度台上字第 394 號)〉。

<sup>97</sup> 保險法第 29 條第 1 項：「保險人對於由不可預料或不可抗力之事故所致之損害，負賠償責任。但保險契約內有明文限制者，不在此限。」

<sup>98</sup> 〈保險法上特約條款及解除契約之立法論(最高法院 90 年度台上字第 2277 號民事判決)〉。

<sup>99</sup> 特約條款係保險人於基本條款外特別約定由他方確認過去或現在事實狀態存否，抑或承認於將來履行特種義務之條款，得以特約條款訂定之事項，只要屬於與保險契約關係重要者，均得為之。又所謂不保事項或除外條款，係指保險契約中針對某些原屬包括在內之特定危險事項事故、損失或費用予以排除承保之條款，以界定保險人之承保範圍。因此，保險人除於保險契約列舉一般性之不保項目外，亦會針對被保險人行業之不同，道德風險性之高低，而與被保險人另約定特別不保事項或除外條款，以界定保險人之承保範圍。

<sup>100</sup> 王國傑，同前揭註 34，頁 16。

### 3.4 小 結

如前所述，基本條款係規定當事人之「基本義務」<sup>101</sup>，我國特約條款之規定有學者認為係源於英美法系之擔保（warranty）制度<sup>102</sup>，即保險人用以控制危險之方法，其背景是基於海上保險承保危險環境之高度不確定性，而有嚴格的完全遵守原則；然在現代航行運輸等科技之高度發展，以及傳媒資訊取得管道暢通，嚴格的透過法律或條款之懲罰效果正當性已逐漸消逝，於陸上保險更是如此<sup>103</sup>。我國特約條款之定義、內容、特性（如無可歸責要件、無因果關係要件、無重要性要件、無補救方法）、違反之免除、整體結構等，與英國保險法之擔保條款部份相同，亦具有相當程度的關聯性<sup>104</sup>，但基於契約自由原則，特約條款可作為保險人控制承保危險之手段，而有存在必要；然特約條款應納入「重要性」、「因果關係」、「可歸責性」作為構成要件，而揚棄完全遵循原則，以避免保險人恣意將與風險管控無關之義務加諸被保險人身上，而發生不公平之現象<sup>105</sup>。

保險法第 67 條之特約條款規定並沒有區分如英國海上保險中之肯定特約條款或是允諾特約條款，而是統稱特約條款。有部份之我國學者將特約條款分為兩類<sup>106</sup>：肯定擔保（affirmative warranty）與允諾擔保（promissory warranty），亦有學者將特約條款分成肯定特約條款及允諾特約條款<sup>107</sup>，亦有認為第 67 條規定性質類似於「保證」，所以也叫做「保證」條款<sup>108</sup>，也有學者認為保證係指要保人對於擔保：（1）某種事實（Fact）之存在或不存在、（2）某種行為（Act）之作為或不作為、（3）某種條件（Condition）之履行或不履行而言<sup>109</sup>、要保人不僅有告知義務，對其所承諾履行（保證）之義務，亦應完全遵守，若有所違反，保險人可解除契約<sup>110</sup>。有學者認為特約條款為基本條款之外，為因應個別契約的需要而附加條款（Additional Clause），附加條款之另一部份是保險人與被保險人之間且有拘束力的一組附加文字，極稱為特約條款或擔保<sup>111</sup>。

由上述學者與文獻之整理可見，我國在特約條款與擔保及保證名詞甚至法律效果，於學者間並未有一致見解；但若將海上保險之擔保 warranty 解釋為特約條款時，不僅兩者違反效果不同，抑可能造成實務適用時之混淆，我國特約條款不僅忽略了英國海上保

<sup>101</sup> 除外不保事項之運用與舉證責任，<https://www.paochen.com.tw/OnlinePublicationsDetail/2/10>，（檢索日期 2020 年 3 月 18 日）

<sup>102</sup> 劉北芳，同前揭註 66，頁 1。

<sup>103</sup> 除外不保事項之運用與舉證責任，同前揭註 101。

<sup>104</sup> 劉北芳，同前揭註 66，頁 18。

<sup>105</sup> 除外不保事項之運用與舉證責任，同前揭註 101。

<sup>106</sup> 林勳發、柯澤東、梁宇賢、劉興善（2009），《商事法精論》，6 版，三民，頁 680。施文森，《保險法總論》，自版，頁 9-15。

<sup>107</sup> 羅俊璋、賴煥升（2017），同前揭註 13，頁 28。陳豐年（2010），同前揭註 79，頁 242-243。

<sup>108</sup> 林勝安（2013），同前揭註 75，頁 88。

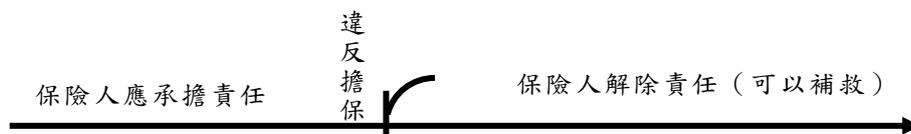
<sup>109</sup> 廖述源（2016），同前揭註 67，頁 105。

<sup>110</sup> 陳建勝、楊合利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢（2010），《實用保險學—個案導向 Applied Insurance—Case Oriented》，第 4 版，新北：華立圖書，頁 49。

<sup>111</sup> 黃西岩（2012），同前揭註 61，頁 23。

險 Warranty 發展的歷史軌跡，違反法律效果上更與英國海上保險法不同，特約條款屬於議訂契約<sup>112</sup>，類似於明示擔保。我國保險法第 66 條稱特約條款其不包含肯定擔保，而僅有特約條款<sup>113</sup>。

有學者認為第 68 條解除契約與立法論上之商權，分為以下三點<sup>114</sup>：1.保險契約具繼續性：應將違反特約條款解除契約更改為終止契約，使效力向後失效而不是至始無效，否則效力消滅前之法律關係將處於混亂狀態。2.保險契約具社會性：功能除分散風險外，亦有保護無法獨立承擔經濟之弱者，本法多為強制禁止之規定，而契約效力應有利於被保險人為準，固本法尚有不妥之處。3.應重大影響契約本質使契約解除效果：觀之保險法第 57 條、第 64 條、第 76 條皆為解除契約之效果，係考量到被保險人違反條款之重大程度進而影響解除契約之條件，但第 68 條卻沒有說明。綜上所述，英美法系著重保險契約效力之安定性，不因保險標的危險程度變動而影響保險契約之效力，僅於危險增加達到保險標的變更時，保險人得免除契約責任。歐陸法系則以對價平衡原則為主要考量。若有始對價關係失衡者及調整契約關係，藉以避免道德危險之發生。我國保險法則係綜合歐陸法系與英美法系之規定，故同時有危險增加及允諾擔保之規定，其 M.I.A.1906 擔保與我國特約條款違反法律效果之示意圖如圖 3 圖 4 所示。



資料來源：本研究繪製

圖 3 擔保之違反效果



資料來源：本研究繪製

圖 4 特約條款之違反效果

<sup>112</sup> 林群弼（2006），保險法論，第 2 版，頁 192，三民。

<sup>113</sup> 陳豐年（2010），同前揭註 79，頁 242-243。

<sup>114</sup> 〈保險法上特約條款及解除契約之立法論(最高法院 90 年度台上字第 2277 號民事判決)〉。

依竊盜損失保險特約條款第 1 條規定：「茲應要保人（或被保險人）之要求，本公司同意本保險契約保險費延自保險責任開始之日起至遲三十日內收清，並先行簽交保險單」及第 2 條約定：「倘要保人（或被保險人）未能在前項約定延緩期間內付清保險費，或所交付票據未能於延緩期間內兌現時，本公司即根據保險法第六十八條規定，則兩造真意係要保人未能在約定延緩三十日期間內付清保險費或所交付票據未能於約定之繳費期間內兌現時，被上訴人即可依保險法第 68 條規定，通知要保人解除契約。」

## 第四章 結論與建議

### 4.1 結論

17 世紀英國是航業最發達的國家，倫敦成為世界航運業的中心，同時倫敦海上保險市場的一切有關制度規章亦多為其他國家採用或效仿。英國為海上保險制度的發源地，英國海上保險法亦為世界各國海上保險法之範本，並影響全球海上保險市場，許多國家之海上保險法內容大部分是直接採用英國海上保險法之規定，足見該法在國際海上保險市場上有著重要的地位。

保險制度始於海上保險，M.I.A.1906 海上保險制度至今仍在世界的經濟貿易中扮演著不可或缺的重要角色，英國法之擔保被認為係法律中最常被誤用之用語<sup>115</sup>，由於 M.I.A.1906 年受到各界許多的批評，因擔保 M.I.A.1906 對於違反擔保後的法律效果過於嚴苛，故著手在 2015 英國保險法於原本過於嚴苛之條文進行修正。2015 英國保險法是由英國法律委員會經過多次的研議並經過多年的努力推動完成立法，由於 M.I.A.1906 過於偏重保險人之不公平性，因此在 2015 英國保險法之修訂內容，其包含擔保之規定，2015 保險法是英國保險契約最重大的改革，修改有關擔保之違反法律效果。由於時代的進步保險人沒有像過去因資訊不發達的劣勢情形產生，而對於被保險人過於嚴苛之條文因而修正，重新將違反擔保人得解除責任，更正為被保險人違反時保險處於終止狀態，直到被保險人補救後契約仍繼續生效，以其達成原本對於被保險人過於嚴厲的擔保條文，有利於實務操作。

我國並無海上保險法專法，而是將海上保險規範於海商法第 7 章，但並無針對擔保此名詞有所規範，僅在第 126 條規範若海上保險法中無規定則適用保險法，而我國保險法對於海上保險規定也僅有 2 條，對於擔保及違反擔保的法律效果也沒有明文規定。我國海商法於民國 51 年修正後，經三十餘年間未做重大修正，直至民國 74 年成立「海商法修正委員會」，歷經多年研議提出「海商法修正草案之研究」為配合國際趨勢與解決實務爭議，並於民國 88 年 6 月 3 日通過，做大幅度的修正已占舊法全部條文之百分之七十。海商法中並未對擔保有明文之規定，我國保險法之也尚未對擔保做解釋，僅針對第 66 條至第 69 條特約條款說明，但其特約條款違反之效果與擔保有明顯不同，且我國在翻譯上易把擔保及特約條款及保證混著使用，使雙方當事人就擔保事項之法律關係混淆。

### 4.2 建議

我國有關於海上保險的規定見於海商法第 7 章，而海商法距離上次修正已 20 餘年，我國海上保險市場多使用英國倫敦保險人協會所制定之保險單，但在我國海商法海上保

---

<sup>115</sup> Finnegan v. Allen (1943) 1 KB 425, 430.

險章條文中並未有關擔保之相關規定，然保單上有關於擔保之事項，部份保險公司將保單上的 Warranty 翻譯成特約條款，從法律效力觀點而言，很容易與擔保產生混淆，且亦見有批單或附加條款上之抬頭為 Special Warranty，如果翻譯成中文應係「特別擔保」，但除了我國法律中並無特別擔保規定，英國法中也沒有所謂 special warranty 之規定，可能事故發生後應是用特約條款或是英國法的擔保，兩者在定義上及其違反之法律效果截然不同，可能產生無明確法律可適用的問題造成法院裁判時的困擾。本文建議我國應參考 M.I.A.1906、2015 英國保險法等對我國海商法進行增修，如下：

#### 1.擔保之定義：

有關擔保之定義，可參考 M.I.A.1906 第 33 條第 1 項第 2 項擔保之性質、第 35 條明示擔保之定義及第 39 條第 41 條默示擔保、第 40 條貨物無默示擔保之規定新增於海商法海上保險章中。

#### 2.擔保之違反效果：

違反擔保法律效果，可參考 M.I.A.1906 第 33 條第 3 項及 2015 英國保險法第 10 條規定，如被保險人違反擔保，保險人可自違反擔保日起保險人可解除責任，但如果違反事項已經由被保險人補正，補救完成後需與尚未違反擔保前的保險人責任相同。

## 參考文獻

### 一、中文部分

#### 書籍

1. 司玉琢，國際海事立法趨勢及對策研究，2002年，北京：法律出版社。
2. 江朝國，保險法逐條釋義—第二卷保險契約，初版，2013年，臺北：元照。
3. 吳榮清，海上保險論，1994年，臺北：作者自版。
4. 林洲富，商事法實例解析，第11版，2019年，臺北：五南。
5. 林勝安，保險法，2013年，臺北：書泉。
6. 林勝安，保險法概要，2013年，臺北：五南。
7. 林群弼，保險法論，第2版，2006年，頁192，臺北：三民。
8. 林勳發、柯澤東、梁宇賢、劉興善，商事法精論，第6版，2009年，臺北：三民。
9. 姚玉麟，海上保險名詞釋義，1989年，臺北：航貿文化。
10. 施文森，保險法判決之研究（下冊），1983年，臺北：三民書局。
11. 施文森，保險法總論，1986年，自版。
12. 袁漱萱、王令玲，國際貿易實務，第6版，2014年，新北：普林斯頓。
13. 崔延紘，兩岸有關海上保險問題之研究，1997年，基隆：國立臺灣海洋大學海洋法律研究所。
14. 陳建勝、楊合利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢，實用保險學—個案導向，第4版，2010年，新北：華立圖書。
15. 曾文瑞，海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義，2011年，高雄：麗文文化事業。
16. 曾國雄、張志清，海商法，2008年，臺北：航貿文化事業。
17. 黃西岩，海上保險第一章-海上保險導論，修訂一版，2012年，頁25，財團法人保險事業發展中心。
18. 廖述源，保險學原理，初版，2016年，臺北：新路書局。
19. 廖述源、呂慧芬、曾文瑞、鄭鎮樑，保險學概要，2018年，財團法人保險事業發展

中心。

20.鄭鎮樑，保險學原理，第4版，2007年，臺北：五南。

#### 期刊與論文

- 1.王春陽，淺析海上保險中的保證制度，楚天法治，第8期，2017年，頁68。
- 2.王淑敏、鄒欣蔚、程鑫，英國海上保險法"保證"條款的修訂與啟示，世界海運，第38卷，第10期，2015年，頁28-30、49。
- 3.曲一帆，淺析海上保險之保證制度—兼論對我國海上保險之保證制度的完善建議，法制與社會，第11期，2009年，頁122-124。
- 4.江朝國，特約條款之定位與除外條款之區辨，台灣法學雜誌，第149期，2014年，頁90-94。
- 5.李君，論我國海上保險保證責任的缺陷與完善，新疆社科論壇，第4期，2017年，頁51-53。
- 6.李雨，英國海上保險保證條款的發展及我國適用，楚天法治，第15期，2019年，頁149。
- 7.李琴芬，我國海上保險保證制度的缺陷及完善，中國保險，第3期，2008年，頁59-61。
- 8.汪信君，告知義務因果關係不存在抗辯與保險契約效力，月旦法學雜誌，第244期，2015年，頁116-136。
- 9.林秉賢，論保險法上特約條款與危險限制之區辨-以對價平衡原則為中心，國立台灣大學法律學院法律學研究所碩士論文，2012年，頁153。
- 10.林威，論海上保險法中的保證，國際經濟法論從，第5卷，北京：法律出版社，2002年，頁551。
- 11.孫慶鎮，我國海上保險中保證制度研究，上海海事大學國際法學碩士論文，2006年，頁32。
- 12.高點法學編輯委員會，保險法上特約條款及解除契約之立法論(最高法院90年度台上字第2277號民事判決)，判解集，高點法律網，第41期，2017年，頁44-45。
- 13.高點法學編輯委員會，保險契約之除外條款與特約條款(高等法院103年保險上字第26號)，判解集，高點法律網，第30期，2017年，頁4-6。
- 14.高點法學編輯委員會，保險契約特約條款之消極與積極效力(最高法院96年度台上字

- 第 394 號)，判解集，高點法律網，第 39 期，2017 年，頁 3-4。
15. 陳豐年，允諾特約條款實務現況論析-以近來最高法院判決暨現行銷售保險商品為核心，中原財經法學，第 25 期，2010 年，頁 203-279。
  16. 陳豐年，保險法上契約基礎條款之實務現況與改革芻議，《東正大學法學集刊》，第 31 期，2010 年，頁 117-159。
  17. 陳豐年，特約條款之認定-最高法院九十六年台上字第三九四號判決評析，東海大學法學研究，第 39 期，2010 年，頁 205-278。
  18. 陳豐年，英國海上保險人對擔保條款違反之棄權研究，萬國法律，第 179 期，2011 年，頁 77-89。
  19. 陳豐年，英國保險法上違反擔保條款之法律效果新進展-以 Good Luck 案為核心，法令月刊，第 60 卷，第 4 期，2013 年，頁 598-613。
  20. 曾文瑞，無涉外因素之海上保險契約對於「擔保」在我國保險市場之適用，保險專刊，第 36 輯，1994 年，頁 168。
  21. 曾文瑞、林慧珊，海上貨物保險中有關適航性擔保之探討，2009 兩岸保險與危險管理學術研討會，2009 年，頁 9。
  22. 曾文瑞、康柔，英國海上保險法與我國之複保險比較研究，核保學報，第 22 期，2014 年，頁 89-110。
  23. 黃小琴，海上保險中有關擔保(warranty)之法律與條款之研究，國立政治大學保險研究所碩士論文，1992 年，頁 4。
  24. 劉北芳，特約條款之定位與除外條款之區辨 — 兼評最高法院 96 年台上字第 394 號、高等法院 95 年保險上字第 16 號民事判決，[https://www.ntpu.edu.tw/law/upload/webstyle\\_default/79651403.pdf](https://www.ntpu.edu.tw/law/upload/webstyle_default/79651403.pdf)，頁 1-36。
  25. 蔡能靜，論英國保險中保證條款的修訂，法制博覽，第 18 期，2016 年，頁 237。
  26. 鄭睿，英國海上保險保證制度改革評新，中國海商法研究，第 27 卷，第 2 期，2016 年，頁 67。
  27. 賴煥升，論員工誠實保證保險承保內容暨特約條款之區辨--兼評臺灣高等法院 103 年度保險上字第 26 號民事判決，全國律師，2016 年，頁 52-60。
  28. 謝明芳，2015 英國保險法對海上保險之影響，國立高雄海洋科技大學航運管理所碩士論文，2016 年，頁 3、11、41，。

29. 羅俊偉，論我國法院對海上保險契約準據法條款與適航擔保認知之錯誤—以臺灣高等法院 103 年度保險上易字第 23 號民事判決為中心，全國律師，第 20 卷，第 1 期，2016 年，頁 7-19。
30. 羅俊瑋、賴煥升，百年變革—論英國海上保險擔保條款之修正，東吳法律學報，第 28 卷，第 3 期，2017 年，頁 2。

## 二、英文部分

1. Arnould, Joseph, Law of Insurance and Average, London: Stevens & sons, 16th ed. Vol. 2, 1981.
2. Baris Soyer, Warranties in Marine Insurance, Routledge, 1.12 , 2016.
3. E R Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, London: Dublin and Edinburgh Butterworths, 1993.
4. Harry Wright, Clyde & Co, Cooley LLP and Ince & Co, 2016, THE INSURANCE ACT 2015, p.3, London.
5. John Birds, Modern Insurance Law, 7th Edition, London: Sweet & Maxwell, 2007.
6. Merkin, Robert & Summer and Judith P., Colinvaux's Law of Insurance, London: Sweet & Maxwell, 2014.
7. Susan Hodges, Law of Marine Insurance, London : Cavendish Publishing Limited, 1996.
8. The Law Commission, Insurance Law, Non-Disclosure and Breach of warranty, Law Com No 104 para.1.21, 1980.
9. THE LAW COMMISSION, Joint Consultation Paper on The Business Insured's Duty of Disclosure and the Law of Warranties, 2012.

## 三、案例部分

1. Bank of Nova Scotia v. Hellenic Mutual War Risks Association ( Bermuda ) Ltd
2. De Hahn v. Hartley
3. Dixon v. Sadler
4. Duckett v. Williams
5. 最高法院 96 年台上字第 394 號判決

6.最高法院 90 年度台上字第 2277 號民事判決

#### 四、網站部分

1. Lord Goff, BANK OF NOVA SCOTIA V HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD (THE GOOD LUCK): HL 1992, <https://swarb.co.uk/bank-of-nova-scotia-v-hellenic-mutual-war-risks-association-bermuda-ltd-the-good-luck-hl-1992/> (accessed 15 October, 2019)
2. 王國傑，離岸風電工程保險條款爭議探討，<https://slidesplayer.com/slide/17667747/>，頁 12，(檢索日期：2020 年 4 月 6 日。)
3. 徐當仁，100 基本條款與特約條款，2018 修訂版法學概論教材導讀，[file:///C:/Users/user/Downloads/100-%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E6%A2%9D%E6%AC%BE%E8%88%87%E7%89%B9%E7%B4%84%E6%A2%9D%E6%AC%BE%EF%BC%8820181001%EF%BC%89%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/100-%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E6%A2%9D%E6%AC%BE%E8%88%87%E7%89%B9%E7%B4%84%E6%A2%9D%E6%AC%BE%EF%BC%8820181001%EF%BC%89%20(2).pdf)，(檢索日期：2020 年 3 月 17 日。)
4. 張冠群，略懂金融保險法的 Professor Johnny，<https://www.facebook.com/ProfessorJohnnyKuanchunChang/posts/587808371571767/>，2018 年，(檢索日期：2020 年 3 月 16 日。)