

從涉外商務契約談貨物保險的若干實務

摘 要

台灣乃是海洋國家，於海洋漁業及航運貿易發展上，政府和民間企業群策群力其活動力在國際間備受稱許有目共睹，尤其是我國經濟發展高度倚賴進出口貨物及貿易的貢獻，所以從國家經濟和貿易的市場競爭上，我們的確無法避免對涉外商務及其衍生權益關係的應有認識和作業能力。本文乃植基於此一觀點。就涉外商務契約特性，先從國際貿易及國際運輸契約關係分析，探討當事人如何做好風險管理及投保的必要性安排。從而論究海上貨物保險的涉外性格及在國際商務上提供的輔助功能，借鏡國際市場現實作業平台，貨物保險法制及實務操作上乃極度仰賴英國法律與實務的技術環境，得以作為保險契約當事人、相關銀行及其權益受讓人間進行國際性交易的共同語言和理解基礎。據此以言，本文嘗試解構貨物保險商品和市場操作上的若干實務，期以促使涉外商務契約當事人及關係人間適當而充份明瞭保險契約內容，倘若有助現實海上保險作業及法制觀念之釐清，實所至盼。

關鍵字：涉外契約、海上保險、航運保險、貨物保險、國貿保險。

黃承陽先生：華南保險公司海上保險部經理

壹、緒 論

一、管轄權與準據法

國際商務活動牽涉層面廣泛，舉凡國際間物產分工和交換通常涉及跨境交易行為，包括原物料礦產、大宗民生物資、商品研發製造生產及其衍生各類工商活動，雖各別產業領域中長期累積一定的實務習慣，惟在複雜的國際商業環境中，跨境商業交易當事人間仍難免偶有非預期糾紛或爭端發生。為此，本文先從解決問題的制度面觀察，此即國際商務契約上有關「準據法和管轄」¹基本概念的確立。大體上言，管轄(jurisdiction)旨在規範倘契約當事人間爭議無法私下和解，得請求特定國家(或法域)法院予以判決，藉由國家司法機關介入依法裁判調解終止當事人間的紛爭，此乃解決爭端的程序法。

然該當特定法院經當事人訴請就一定事實審判，法院即應依據法律而為判決，學理上稱以認事用法，此處所指法律為實體法，在國際商務上係從契約準據法(proper law of the contract)予以決定，蓋各國(或法域)民(商)法律或有衝突(conflict of laws)，國際商業實務及(或)法院普遍依照該當契約指向(定)實體法，審視爭議事件(實)定紛止息。

二、國際私法(涉外民事法律適用法)

從而可知，國際商務上有關約款解釋植基在兩個基本觀念，第一為法院選擇(choice of forum)或契約上管轄條款(jurisdiction clause)，在司法實踐上除非法律禁止或不便利法庭(forum non conveniens)等因素，繫屬法院通常尊重當事人間有關管轄的選擇；第二則是法律的選擇(choice of law)，或稱國際私法(private international law)或法律衝突理論，係就內外國法律選擇其一而加以適用，以求避免法律之衝突。

¹ Michael Bundock, Shipping Law Handbook, 3rd Edition, LLP London, 2003, at p.4 infra.

是以，舉凡涉及內外國或牽涉兩國或其以上之私法事件，援依照內外國私法適用的程序法規，我國現行法為「涉外民事法律適用法」，以定其所應適用實體法律的指向(定)。在實務運用上，其適用條件有三²，亦即

以「民(商)事」事件為規範對象。

以民(商)事事件中具有「涉外」成分或因素為要件。

以決定涉外民(商)事事件的「法律適用」的問題。

就法律選擇上言，僅指內外國現行的私法，用以劃定其適用的法則。在國際商務實務運作上，包括國際貿易(international trade)、貨物運送(carriage of goods)及海上保險(marine insurance)等三大面向實際作業皆有其牽涉，慣常引用選法程序法規即為現行「涉外民事法律適用法」第六條的規定：

「法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。」

按法律行為發生之債權債務關係者，通常即指契約而言。準此，國際商務活動含有涉外契約關係，其是否具備實質上之成立要件及其具若何效果，完全得以當事人自己意思所選定的法律為準據，學理上稱以「當事人意思自主理論(the doctrine of autonomy of the parties)」，肯認契約當事人能藉合意以選定契約應適用的法律(即準據法)，除非涉有公共政策或公序良俗的問題。至於當事人意思不明時，國際私法上則另按不同連繫因素或指向標準，以定契約的準據法。國際商業實務，一般操作考量和作法摘要如次：

1.國際貿易(或物品買賣)契約，除依照「國際貿易條件解釋規則

² 馬漢寶著，國際私法論，自版，七十九年八月十一版，台北，頁一二一以下。

(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 簡稱 International Commercial Terms 或 Incoterms)」貿易條件及其它實務約款履行權利義務外，慣例上首按管轄及法律選擇約款定其準據法。

2. 國際貨物運送契約，除在租傭船契約(charter-party)或用以證明貨物運送契約的載貨證券(bill of lading)上載明國際公約，譬如以明文約定海牙/威斯比規則(Hague-visby Rules 1968)、漢堡規則(Hamberg Rules 1978) 或鹿特丹規則(Rotterdam Rules 2009)適用標準外，慣例上英、美、日等海事大國的內國法律，尤以英國海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act 簡稱 Cogsa)最為普遍，以約款載明指定作為運送契約關係的準據法。

3. 海上(陸空)保險契約，由於保險市場實務作業上契約當事人約定以英國法作為準據法之情形極為普遍，此觀英國勞氏會社(Cooperate of Lloyd's)全球市場領導地位和英國協會保險約款(institute clauses)受到普世認同援用的現實狀況，可資證實。在保險商品特性及實際業務運作上需要，協會保險約款上均載明適用英國法律與實務(subject to English law and practice)的文字，作為保險契約關係的實務解釋和規範準據。

總體上言，國際商務活動包括但不限於國際貿易、貨物運送及海上保險，實務操作上除應明瞭所列各項契約間的權利義務關連外，在確定個別契約管轄和法律選擇的法則後，按照選法理論定其契約準據法，予以調解當事人間實務約款上未盡事宜及(或)其衍生爭端，實為國際商務關係中至關重要的操作基礎。

植基於準據法在解釋契約關係上的重要性地位，本文據以國際私法指向英國法為藍本，次著重在貨物海上保險若干實務操作上的關鍵觀念逐一探討，以資釐清國際貿易契約買賣雙方，當事人在貨物保險

轉嫁和風險管理機制上的權義關係，期望涉外商務實務操作人員皆得在貨物保險交易平台上使用共同語言，並創造更佳且和諧的商業合作關係。

貳、海上保險與現實國際法制

一、英國海上保險法(現實國際法制)

國際保險市場實務普遍援用英國協會保險約款，因實務需要約定載明該當保險契約適用英國法律與實務，故解釋上保險契約當事人間具有約定適用英國法律與實務的合意，依照國際私法當事人意思自主理論，英國法下的保險法理成為重要性操作根據。惟於特定場合，我國現行海商法海上保險章及保險法上相關法制規定仍有其適用，我國保險法主繼受德日(法)法制，並在歷次修法上已參酌及融合英國海上保險法(Marine Insurance Act 1906;簡稱 MIA)些許重要性概念³。蓋英國作為國際社會當代保險的起源地，聯合國貿易暨發展會議(UNCTAD)更曾經在 1982 年有關海上保險契約法規暨作業文件的關鍵報告上，肯認英國海上保險法乃為成功且長期使用的當代現實國際法律制度(the current de facto international legal regime)⁴。是以，當保險商務爭端係以本國法院為管轄且兩造當事人皆為本國人時，縱使保險約款合意載明適用英國法律與實務，在現實地域因素及便宜措施起見偶有兩造當事人及其委任律師，以及(或)法院援借本國法制思維以行法理推測和訴訟攻防，故於此場合，我國保險法制事實上便具補充功能，或者在特定條件下不排斥以本國法取代當事人合意外國法律之適用，以操作解釋保險契約和主張雙方當事人間權利義務的立論根據。

³ 前次海商法修正案於第七章有關海上保險之修正說明，皆有引註英國海上保險法(UK MIA 1906)的重要法律；參照楊仁壽著，海上保險法論，三民書局，85 年 10 月初版，頁 517 以下(附錄：交通部海商法修正草案(含總說明)，1995 年 7 月，頁 173)。

⁴ Dr. HUANG, Cheng-tsung, A Programme of International Shipping and Insurance Laws for Our Future Word, which submitted for Ph.D in Laws degree of University of London, Nov., 1987, at p.329 infra.

二、海上保險契約

根據英國海上保險法第一條規定，所稱海上保險契約為保險人允諾於被保險人遭遇海上損失，亦即於海上冒險損失時，按照約定方法及限度予以補償的契約。該條原文規定摘列如下：

1 Marine insurance defined

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.

從而可知，海上保險定義為一種補償契約。在實務上，從事海上冒險於訂約時即事先就冒險標的的價額予以約定，並不以實際損失為限。換言之，在海事冒險事故發生場合，保險人依約應為補償的金額，或有高低於被保險人實際負擔危險及財損價值，故以定值保險稱之。此異於陸上財產保險，後者通常被歸類於不定值保險並採以實際財損補償作為理賠限度。再者，海上保險乃係保險人以收受特定保險費作為對價條件，允諾於被保險人因海事冒險財物遭遇特定危險事故致生毀損滅失時，按照約定負擔補償的契約。然海上保險人負擔補償財物的毀損滅失必然以承保危險所致者為限，此處所稱承保危險，除保險單上意(約)定危險外，法律上尚有明文規定的法定危險，即海事危險(maritime perils)包括海上(marine)和戰爭(war)危險，此於英國海上保險法第三條訂有明文。海事危險係指因附隨或偶發於海上航行之危險事故，亦即海上危險、火災、戰爭危險、海盜、遊劫、竊盜、捕獲、查扣、王侯及人民的禁制和留置、投棄、船員惡行、以及其它任何類似抑或經由保險單載明的危險。該條原文規定摘列如下：

“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 detainments of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

三、海上保險利益

保險利益是海上保險契約的根本要件，英國海上保險法第五條規定，凡在海上冒險中享有利害關係者，有保險利益。在海上冒險中根據任何法令或衡平法理對該當冒險或危險中保險財產存在利害關係者，於其保險財物安全到達獲益，或是因其毀損滅失或阻留時蒙受損害或負擔責任。易言之，對於冒險財物有利害關係者，不論法令或平衡法理(經濟上的)，具有保險利益始得為保險契約上被保險人，約定於保險事故發生時接受保險人的經濟補償(給付)。該第五條原文規定摘列如下：

5 Insurable interest defined

- (1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest 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.

四、海上保險標的

海上保險契約之標的，大體上包含實體財物(physical object)、具有訴權上債權(務)關係(chose in action)及責任負擔(a liability imposed)

三大類型⁵，然按海事特性其保險標的復可區分為船舶、貨物、運費及其它財物或負擔。有關海上保險標的及其價額內涵，於英國海上保險法第十六條原文規定摘列如下：

16 Measure of insurable value

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:

⁵ E R Hardy Ivamy, General Principles of Insurance Law, 5th Edition, Butterworth Insurance Library, London 1986, at p.11 infra.

(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.

然從海上保險實務言，首應針對各種海上標的及其個別特性予以檢視，再行確認危險負擔及被保險人資格，援用實務性保險商品約(條)款以行整合分析規劃。在保單規劃上，海上保險標的及被保險人權益關係解析於次：

- 1.船舶保險，保單規劃上包括有船體、機器及相關利益或負擔。實務操作上區隔財產險及責任險兩大類，前者又分船體機器(H/M etc)及船費(disbursements)保單和戰爭罷工(war/strikes)保單，而後者主要為 P&I 船東責任保單。通常以船東及營運人為共同被保險人。
- 2.貨物保險，保單規劃上雖因貨物保險實務性約(條)款甚雜，但操作上主要係以協會約款就承保危險撰擇基本保障範圍，再搭配個別貨物商品特性的實務性約款(海上及戰爭保險約款有別)，決定組合性貨物保單。慣常按國貿條件以買受人及(或)出賣人作為被保險人。
- 3.運費保險，保單規劃上首先根據運送關係釐清究竟運費為託運人(或租傭船人)或運送人之危險負擔，決定運費保險之被保險人。前者實務上直接在貨物保險中內含較為便利，後者通常是另行洽訂個別保單，例如船舶租(傭)金損失保險(loss of charter-hire cover)。
- 4.海事附屬保險，海上保險的其它標的尚有海上能源保險(marine energy cover 包括在岸或離岸油氣探勘)、貨物遲延(安裝或上料)損失保險(delay in startup cover)及各類海事責任保險。通常以標的物所有人及(或)營運人作為被保險人。

五、最大誠信與契約內容控制

海上保險，除定性為補償契約外，最大誠信(utmost good faith)為其契約根本基礎，實乃有鑑於保險商品在專業知識和海上保險標的上的危險情報資訊不對稱特性。英國海上保險法第十七條規定，任何當事人未踐行最大誠信時，相對人得解除契約。是以，最大誠信為海上保險契約能否有效成立的法定原則，倘若契約當事人違反，相對人即得據此解除契約，使其已締結之契約自始失其效力。該條原文規定摘列如下：

17 Insurance is uberrim fidei

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.

除此以外，英國法律與保險實務復植基於聲明(representation)、告知(disclosure)、擔保(warranty)及條件(condition)四項核心支柱上，以為確保海上保險制度長期被市場參與者信賴並持續運作，促使在契約當事人間找到有效合理的平衡控制機制。茲分別說明如下：

(一) 聲 明

聲明(representation)⁶，係指契約當事人於訂約前洽商過程中所為有關過往事件或當下事實的陳述(pre-contractual statement)，基本上並非當然為契約內容的一部份，但其自願性陳述具有引導相對人訂立契約的作用，故在並普通法上於聲明不實時即賦予相對人得予解除契約，不問故意詐欺與否。至於英國海上保險法第廿條規定，也明文被保險人及其代理人於訂約過程對保險人所為重要性聲明(material representation)必須真實，違反者保險人得解險契約。究竟是否具有重

⁶ E R Hardy Ivamy, Ibid at 158 infra.

要性，則以聲明內容會是否影響謹慎保險人核保訂價的判斷標準。該條原文規定摘列如下：

20 Representations pending negotiation of contract

- (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 judgment 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.

(二) 告 知

告知(disclosure)⁷，相對於自願性聲明，普通法上對於特定性質的契約，要求當事人於訂約前就特定事項予以陳述，實際上為一種強制性聲明，以告知稱之。英國海上保險法第十八條規定，係指被保險人負有義務在訂約洽商過程上，須就其所知或無法諉為不知的重要性事實，據實主動告知保險人。其判斷標準亦是從謹慎保險人的觀點來看，乃著眼在個別事實(a question of fact)的重要性斷判並非法律條文的細節規定。該條原文規定摘列如下：

18 Disclosure by assured

- (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

⁷ E R Hardy Ivamy, Ibid at p.122 infra.

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.

(三) 擔 保

擔保(warranty)⁸，在契約自由原則下除有法令強制規定，當事人可自行決定約款性質和效力，大致上有通常條款(ordinary terms)、擔保及條件三種。本段首先討論普通法上的擔保，基本上乃指當事人違反時，相對人沒有契約解除權但得請求損害賠償，此係英國物品買賣法(Sales of Goods Act 1893)第十一條明文規定，按其原文為 the breach of which may give rise to claim for damages but not to a right to reject the goods and treat the contract as repudiated。此外，海上貨物運送法(Carriage of Goods by Sea Act 1936)亦屬類似規範，可資參照。然於英國海上保險法第三十三條規定，有關擔保係指保險契約當事人對特定事實的存在與否，作為或不作為，或為履行特定條件的確實擔保而言。復於同條第三項規定，載明擔保為條件，其必須被確切踐行，不問其對危險是否具有重要性，違反時保險人應即免除責任。準此以觀，其約款被賦予更高的違反效果，等同普通法上條件的法律位階。該條原

⁸ Dr. HUANG, Cheng-tsung, Ibid at p.379 infra.

文規定摘列如下：

33 Nature of warranty

(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.

(四) 條 件

條件(condition)⁹，普通法上條件為契約中重要約款，倘違反相對人即有契約解除權，該當效果亦係英國物品買賣法(Sales of Goods Act 1893)第十一條明文規定，按其原文為 the breach of which may give rise to treat the contract as repudiated。於海上保險法上，條件約款違反時，保險人得主張解除整個保險契約。這些被定性為條件的約款，其內容的履行與否即涉及保險契約的效力，或者保險人應否負責的關鍵。究竟應否將其定性為條件，本質上並非事實問題而純屬結構上命題(it is not a question of fact, but a question of pure construction)，須從整體契約結構和約款予以檢驗判斷，殊值注意。條件尚有默示條件和明示條

⁹ E R Hardy Ivamy, Ibid at p.271 infra.

件之別，此可參照前節擔保分類規定，不予贅述。大體上言，條件的概念係將法律行為效力之發生或消滅，繫於將來客觀上不確定事實之成就與否的一種附款。此類限制法律行為效力之發生或消滅，就其效力變動及作用的時點以言，條件復得從下列三種類型加以理解：

- 1.保險契約效力的停止條件(conditions precedent to validity of the policy)，契約當事人約定以特定事項構成契約的部份並為契約生效的先決要件，於此條件成就時始生效力。相反的，該條件未被踐行或不成就，則保險單自始不生效力。實務上，約定有關告知或聲明的真實性、保險標的的存在事實和被保險人必需具備保險利益等。
- 2.保險契約的解除條件(conditions subsequent of the policy)，契約當事人約定以特定事項於契約成立後作為持續有效的前提要件，該條件若未踐行或不成就，自違反時起中止效力，但不回溯到原始生效時解除。亦即其法律行為，於條件成就時失其效力。實務上，約定有關被保險人不得讓渡保險標的上利益、不得變更保險單上載明危險、不得重複保險及從事惡意詐欺請求保險理賠等皆屬之。
- 3.保險人責任的停止條件(conditions precedent to liability of the insurers)，契約當事約定以特定事項於保險事故發生後或在特種情事下，保險人始負給付責任。反之，於其條件成就前，保險人自始不負擔責任。實務上，約定有關保險費解繳、損害情事及其證明須在限期內通知、被保險人協助損害調查損失原因和程度確認的義務、提付仲裁判斷保險人責任、其他保險競合、未經保險人書面同意的免責或付款承諾、被保險人對於保險人所為否決事項應在限期內依法律程序申訴等，均屬適例。

參、貨物保險與涉外商務契約

一、Marine Form of Policy 與保險明細附件

貨物保險，大體上指貨物裝載上運輸工具，其係以從甲地載運到乙地為目的，將其運輸航程的危險藉由貨物保險加以保障，以為有效風險管理的一種方法或保險商品。

從一九八二年起海上保險市場跨入新的紀元，以 Marine Form of Policy 組合 Schedule(保險明細附件)搭配協會約款方式，取代過去使用數百年之久在措詞用語方面往往生硬艱澀含混難懂的 S.G. Form，後者曾被稱譽為歷久不衰然在司法上備受責難(time honoured and judicially berated)兩極評價的實務保險單格式¹⁰。現行實務保險單格式有兩種區分，在 Lloyd's 和 ILU 商業保險公司間個別簽發，但格式內容則大體上相同。從實務操作上言，使用上最直接和密切關連為 Schedule，以供載明下列必要事項和內容：

- 1.保險單編碼 Policy Number
- 2.被保險人寶號 Name of Assured
- 3.船舶 Vessel
- 4.保險航程或期間 Voyage or Period of Insurance
- 5.保險標的 Subject-matter Hereunder
- 6.約定價額 Agree Value(if any)
- 7.保險金額 Amount Insured Hereunder

¹⁰ Donald O'may, Marine Insurance Law and Policy, Sweet & Maxwell, London 1993, at p.8.

8. 保險費 Premium

9. 條款 Clauses、批單 Endorsements、特殊條件和擔保 Special Conditions and Warranties

二、一九八二年協會約款與承保風險基礎

現今保險單格式本身並沒有載明有關雙方權利義務的任何約款，是以附貼特定和適當的協會約款乃係必要組合。貨物保險大體上有協會 A、B、C 三組基本約款，各自以其承保危險及不保事項約款界定承保範圍的大小，提供契約當事人間選用搭配 Marine Form of Policy 構成一個契約。該等協會約款及承保風險基礎摘列如下：

Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82

總括式風險基礎 An unnamed perils clause, which offers the widest form of cover under marine; all risks basis, with exclusions thereof

Institute Cargo Clauses (B) 1.1.82

指名式風險基礎 Named perils basis

Institute Cargo Clauses (C) 1.1.82

指名式風險基礎 Named perils basis

三、一九八二年協會約款與其六類群組

個別協會約款計有十九條文，究其約款規範內容復可歸納為六大群組(group)，大體上對應組合臚列於次：

第一群組 Group 1 承保風險 Risks Covered

Cl.1 風險 Risks Clause

Cl.2 共同海損 General Average Clause

Cl.3 雙方碰撞責任 Both to Blame Collision Clause

第二群組 Group 2 不保事項 Exclusions

Cl.4 一般除外不保 General Exclusion Clause

Cl.5 不適航及不適運除外不保 Unseaworthiness and Unfitness
Exclusion Clause

Cl.6 戰爭險外不保 War Exclusion Clause

Cl.7 罷工除外不保 Strikes Exclusion Clause

第三群組 Group 3 航程期間 Duration

Cl.8 運輸航程 Transit Clause

Cl.9 運送契約終止 Termination of Contract of Carriage Clause

Cl.10 航程變更 Change of Voyage Clause

第四群組 Group 4 保險理賠 Claims

Cl.11 保險利益 Insurable Interest Clause

Cl.12 轉運費用 Forwarding Charge Clause

Cl.13 擬制(推定)全損 Constructive Total Loss Clause¹¹

Cl.14 增值 Increased Value Clause

Cl.15 禁止受益 Not to Inure Clause

¹¹ Doctrine of constructive total loss(擬制全損)為海上保險中獨特制度，大致上介於實際全損與部分損害的中間狀態，仍在特定條件下從法律上賦予擬制的法效；似非推定的概念，法律上推定係將某特定事情推定在一定暫時性狀態，惟其允許當事人舉證主張對此種暫時性狀態給予推翻。同參林群弼著，保險法論，三民書局，2002年10月初版，頁424以下；。

第五群組 Group 5 損害防阻 Minimising Losses

Cl.16 被保險人義務 Duty of Assured Clause

Cl.17 棄權 Waiver Clause

Cl.18 合理儘速 Reasonable Dispatch Clause

第六群組 Group 6 準據法律 Choice of Laws

Cl.19 英國法律與實務 English Law and Practice Clause

四、一九八二年協會約款與其條件效力

在協會約款 A、B、C 三組中就前列六類群組中有十六共同條文，僅在 Cl.1 Risks Clause, Cl.4 General Exclusion Clause & Cl.6 War Exclusion Clause 三條約款範圍有異。再者，協會約款除通常性約款外，倘以限制法律行為效力之發生或消滅的作用標準加以區別，得歸納相關明示(express)擔保或條件約款如次：

1.保險契約效力的停止條件

Cl.5 船舶適航及適載擔保，被保險人擔保於貨物裝載時不知有船舶不適航及不適載情事。

Cl.11 誠實信用擔保，被保險人擔保不知有發生於訂約前的保險事故或情事。

2.保險契約的解除條件

Cl.9 運送契約終止，被保險人應於知悉後即向保險人通報。

Cl.10 變更航程，被保險人應即通報保險人。。

3.保險人責任的停止條件

Cl.3 船舶碰撞雙方與有過失，被保險人負有向保險人通報義務。

Cl.14 增值保險，於請求理賠時，被保險人應檢具其它保險證明以為保險人理算依據。

Cl.16 減輕損失，被保險人於損害發生時應採取合理措施以避免或減輕損失，包括適當地保全對第三人可得主張的任何權利。

Cl.18 合理迅速，被保險人應於其所能控制情形下，採取各種合理迅速的處置措施以避免遲延之情事發生。

協會約款第十九條載明本保險適用英國法律與實務，故在援用該等協會約款成立貨物保險契約的場合，英國法即為選法理論指向(定)所應適用的實體法律。是以，英國海上保險法上有關最大誠信(MIA S.17)、聲明告知(MIA Ss. 18-20)、船舶適航及適載擔保(MIA Ss.39-40)、合法貿易擔保(MIA S.41)、委付通知(MIA S.62)、損害防阻(MIA S.78)、代位權侵害和損害賠償(MIA S.79)及保險標的必須處於良善安全明示擔保(MIA S.38)等規定，對於契約當事人間均有適用，在解釋契約條款時不容忽略。

五、一九八二年協會約款與其危險事故

契約當事人援用協會約款 A、B、C 任何版本約款，實際上即是在承保危險範圍及差異上作出選擇和組合，茲摘列各版約款承保危險事故於次，以資參照。

表 1 協會約款與保險(危險)事故

ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)	危 險 事 故
☑	☑	☑	火災、爆炸
☑	☑	☑	承運船舶/駁船擱淺
☑	☑	☑	承運船舶/駁船沉沒
☑	☑	☑	承運船舶/駁船觸礁或傾覆
☑	☑	☑	承運船舶/駁船與其他船舶碰撞
☑	☑	☑	承運船舶/駁船雨水以外之其他物體接觸
☑	☑	☑	避難港之卸貨、倉儲及轉運
☑	☑	☑	共同海損之犧牲、費用、分攤
☑	☑	☑	救助費用(salvage charge)
☑	☑	☑	損害防止費用(sue and labour charge)
☑	☑	☑	實際全損/擬制(推定)全損
☑	☑	☑	陸上運送工具傾覆或出軌
☑	☑	☑	投棄(jettison)
☑	☑		裝卸貨時整件貨品之毀損滅失
☑	☑		地震、火山爆發、雷擊
☑	☑		沖刷落海
☑	☑		海、湖、河水侵入船艙、貨櫃等
☑			海上劫掠
☑			其他一切意外事故

資料來源：一九八二年協會約款。

肆、危險負擔與保險利益原則

一、通常貿易條件與危險負擔

貨物保險乃企業風險管理的有效方法和重要工具，理論上在國際貿易或物品買賣上本可利用契約方式將其交易上各種特定風險加以規避，防止或減輕自身負擔損失風險，惟實際上並不容易完全規避到本身無需負擔任何貿易或買賣風險的境界。國際貿易契約雙方當事人通常以國貿條規(Incoterms)作為交易基本條件，交易本身涉及債權及物權行為，以及實物交付及瑕疵擔保等潛藏履約爭議，況且牽涉到國際貨物運送安排，跨國運送本質上適用複數法制的實務特性致使契約關係更形複雜，所以善用貨物保險顯然是風險管理上的最佳工具。

理論上，不論買賣任何一方將貨物託運交付運送人，由該當運送人負擔從甲地將貨物運輸到達乙地還返特定受貨(買受)人，倘若遇有毀損滅失情事即應責成運送人負擔賠償責任，不過由於海(陸空)事企業經營特性，對於各個階段貨物運送航程的運送人及其關係人，舉世各國法制上皆賦予其享有免責事由(exceptions/exemptions)及(或)運送人責任限額(shipowners' limitation of liability)或單位責任限制(carriers' package limitation)的法定權利，於是造成貨物所有人、出賣人或買受人在運輸關係上貨物蒙受毀損滅失時，未能獲得充分賠償。實務制度及需求上，即可運用貨物保險以填補該當間隙的財務缺口，實際上貨物保險周延地提供貨主方較廣泛的財務服務，理念上不論運送人在法制或依約應負擔的損害賠償，凡於保險航程發生貨物毀損滅失時，保險人即可在第一時間調查並依約理賠損害。倘若可得向運送人索賠時，再循法例踐行保險人代位求償權，向可歸責之運送人或責任方執行代位求償，索回運送關係上損害賠償金，以降低保險理賠負擔及損失幅度，此即免除或減輕貨主方在自辦運送貨損索賠上不便利

和作業負擔。

國際貿易本質上是物的買賣，既然買賣之債的關係，對於契約成立後當事人關切效力的問題，可從利益承受和危險負擔兩大面向來看，前者指買賣標的物及所生利益取得言，何人承受也；後者則為買賣標的物，因不可歸責於雙方當事人事由，蒙受毀損滅失時，該當危險何方負擔而言，何人負擔也。民事上，除特定契約另有明訂外，買賣標的物之利益及危險自交付時起，皆由買受人承受負擔。學理上稱交付主義¹²，即以交付為界限也。換言之，物之交付前，利益及危險均由出賣人承受，在物之交付後皆歸於買受人矣。又國際貿易以動的商品為眾，所以在物的交付時，通常也伴隨移轉所有(物)權於買受人，但在國際跨境貨物交付實有其特殊考量，涉及送交或代送買賣附款的問題，前者約定出賣人應將標的物送交買受人住所地外指定處以為清償，故其危險應即於該當地清償地交付後始予移轉；後者為受買人命出賣人交付指定運送人以將標的物送交清償地以外處所者，於標的物交付特定運送人時，即由買受人負擔危險。

然而在國際貿易慣例上，係採以國際商會國貿條規(Incoterms)作為契約交易條件，加以貨物在託運後藉由載貨證券所表彰的物權效力，以決定整個交易過程有關物的交付、所有權移轉及危險負擔時點的問題。據此可知在國際物品買賣上，所有權移轉和危險負擔容有落差並不一致，但在貨物保險的利益歸屬上則是關鍵，可以判斷何人應該有權利投保及何人可以享受最終的保險補償。

要保作業，在貨物保險的處理上以危險負擔及其移轉時點，判斷究竟是該以出賣人或買受人來擔任被保險人，這也就是從保險利益的觀點來決定該由何人辦理投保事宜。大致上言 CIF 出賣人以自己利益投保，在取得保險單隨著航運文件依法背書轉讓給買受人；CFR 或 FOB

¹² 參照中華民國民法第 373 條規定。

買受人以自己利益投保，惟其保險航程則是在貨物越過船舷後上船起以迄目的地為止。謹就實務上慣常使用的貿易條件，摘列說明其要義如下便於參照。

表 2 主要貿易條件及其要義

貿易條件	危險負擔(移轉時點)	保險安排
Ex-Works	At sellers' W/H	買方全程安排
FOB	On board	越過船舷後歸買方
CFR	On board	越過船舷後歸買方
CIF	On board	賣方全程安排(至目的地)
FCA-airport	At Airport	交付航站後歸買方
DDP-	At buyers' W/H	賣方全程安排

資料來源：國際商會國貿條規(Incoterms)

進一步言，CIF、CFR 或 FOB 條件，就出賣人與買受人危險負擔的移轉時點¹³，皆以貨物跨越船舷上船為標準，在交運過程上承受貨物危險負擔的一方便具有保險利益。但貿易(買賣)條件與保險安排事實上卻是兩回事，於 CIF 場合出買人為何負有投保義務，實為賣價上內含保險費成分使然，所以出買人亦負買賣上契約義務，為買受人在貨物越過船舷後的危險負擔及其航程直接辦理投保事宜，並非指出賣人在貨物上船後仍然具保險利益。至於 CFR 或 FOB 場合出賣人不須就海程辦理保險，係因賣價上並未內含保險費成分，故無辦理貨物投保的履約義務，貨物運送的海程危險既然由買受人負擔，故應由其自行辦理投保事宜。

不過現實作業上，偶有 CFR 或 FOB 出賣人本無投保義務卻常執意辦理包括海程的貨物保險，於此場合易生保險契約有效成立與否的

¹³ E R Hardy Ivamy, Carriage of Goods By Sea, 13 Edition, Butterworth & Co Ltd, London 1989, at p.3 infra.

疑慮，蓋出賣人辦理投保時，就貨物上船後已不再負擔危險及也無再次受讓該當貨物的合理預期，實有欠缺保險利益之虞，此觀英國海上保險法上第六條第二項明文規定，被保險人必須在損害發生時(at the time of loss)具備保險利益，不言自明。在此場合，出賣人辦理投保時，最好出具買受人授權書委予安排保險之證明，輔以買受人名義並以其代理人地位辦理投保較為妥適，誠屬必要。

二、特殊貿易條件與危險負擔

就危險負擔以言，DDU/DDP 條件乃屬特殊，雖然實務上與 CIF 同為由出賣人辦理投保，但 CIF 與 DDU/DDP 條件實有差異，在 CIF 條件下買賣雙方以貨物在裝貨港裝船過船舷作為分界，反之，在 DDU/DDP 條件下則以貨物在進口地買受人指定之地點作為分界。雖然貨物保險同為出賣人投保，但 CIF 裝船後任何運輸危險及損失皆由所投保的保險契約負責，若保險條件欠周不足或其他原因致生無法理賠時，其損失概由買受人自負。至於 DDU/DDP 條件下，由於指定地交貨前貨物風險則屬出賣人負擔，任何運輸損失倘若有無法理賠情事發生，其損失則由出賣人負責，自有不同。

三、陸上運輸風險與危險負擔

國際貨物運輸及物流發展，從過去港口至港口的概念，提昇發展到戶對戶一貫運輸的服務模式，也就說國際貿易及運送上，除海上航程外，在裝卸港口兩端延伸至出賣人或買受人端，前後段陸上運程的危險負擔亦應併作必要的保險規劃。再舉 CIF、CFR 或 FOB 貿易條件為例，三者出口端貨物上船前其危險負擔均歸於出賣人，表示出賣人得以自己利益辦理投保。相反的，在進口端買受人方面，相類似貨物起岸後陸程危險負擔或有間隙存在，應該一併考慮以求貨物保險周全規劃和完善風險管理。復就物品買賣成本、危險負擔和貨物保險關係，於次頁分別從出口和進口場合圖解說明。

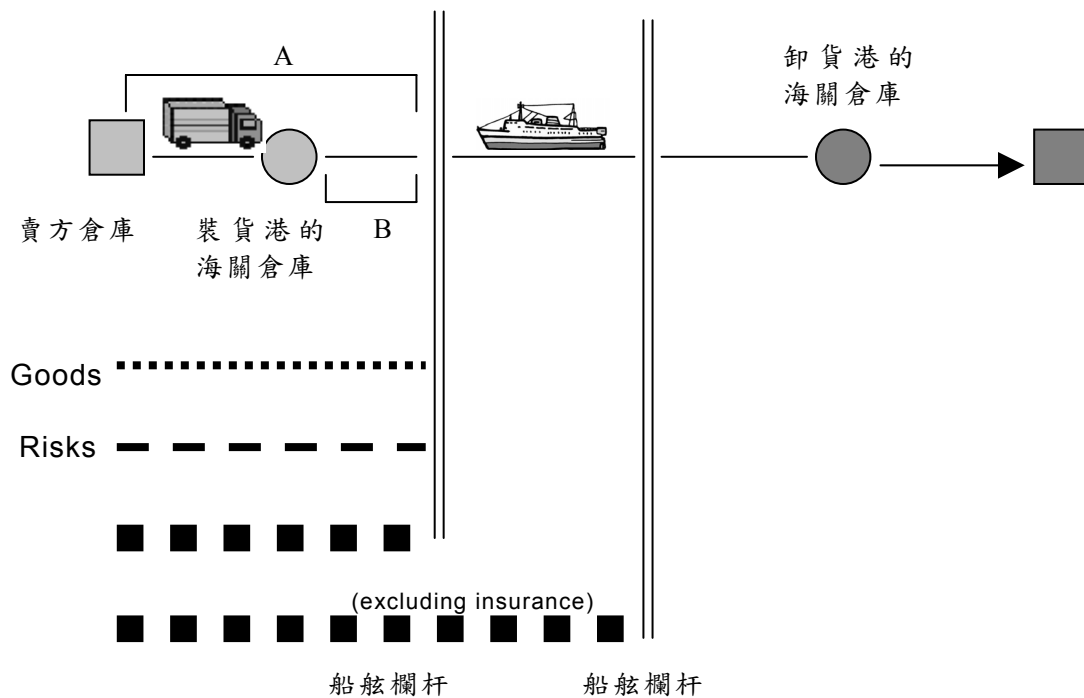


圖 1 貨物出口於 FOB 或 C&F 條件交易場合

說明：A 段買方(進口商)買保險，賣方風險即從賣方倉庫到裝貨港船舷欄杆前。B 段裝貨港倉庫到裝貨港船舷欄杆前，因買方無保險利益，故該段損失應由賣方承擔。

資料來源：曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，頁 325。

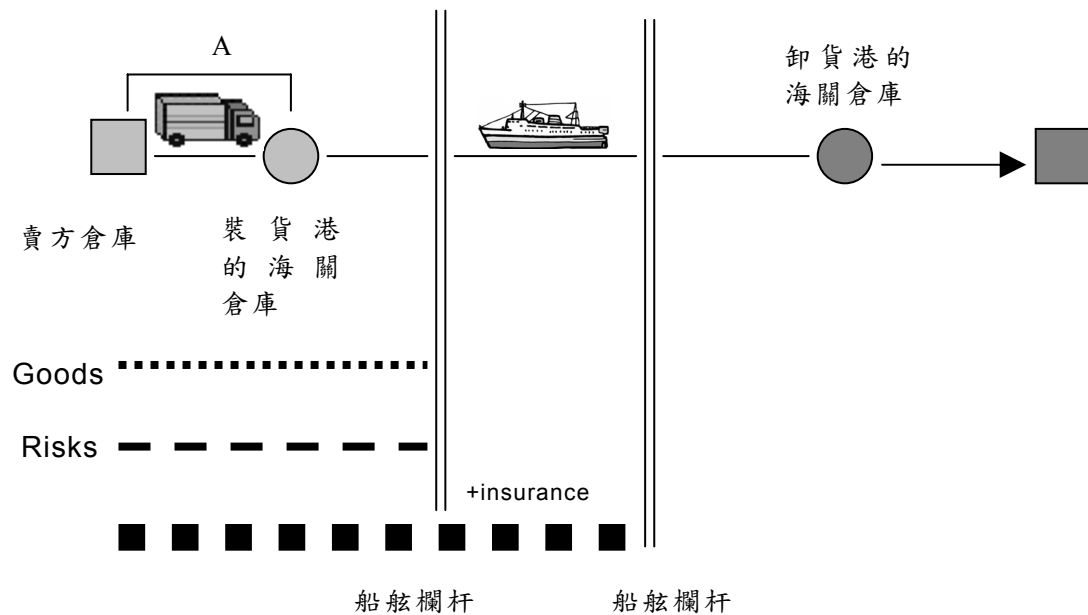


圖 2 貨物出口於 CIF 條件交易場合

說明：A 段賣方(出口商)買保險，賣方風險即從賣方倉庫到裝貨港船舷欄杆前。另賣方倉庫到裝貨港倉庫，該段風險常被忽略，此段風險仍屬賣方。

資料來源：曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，頁 325。

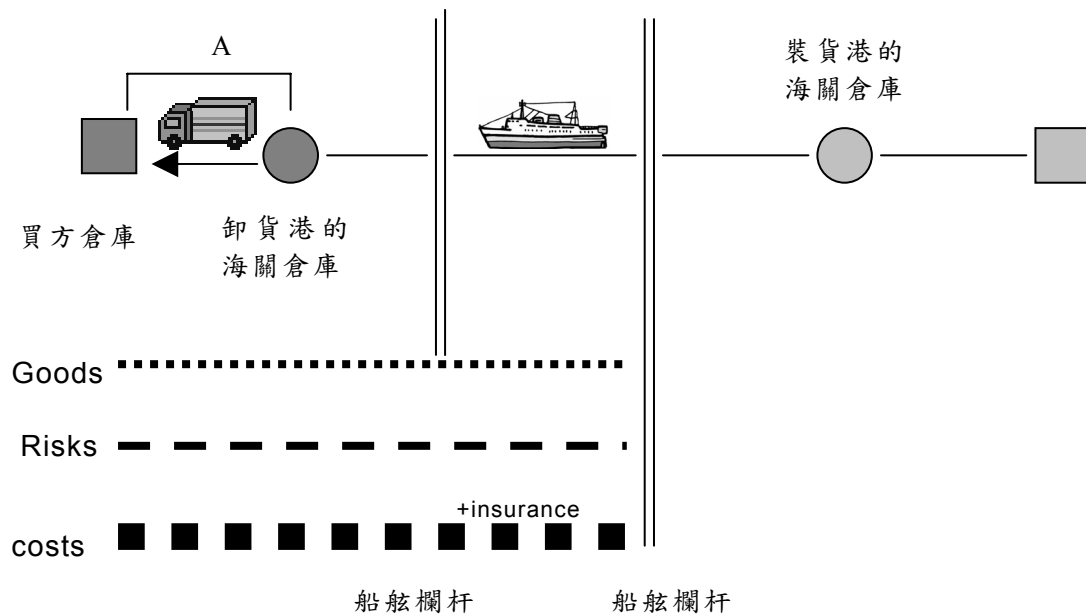


圖 3 貨物進口於 FOB 或 C&F 條件交易場合

說明：A 段買方(進口商)買保險，即從卸貨港倉庫到買方倉庫的內陸風險，應特別註明進口商倉庫的縣市地點。若保單上只載明 warehouse to warehouse 則僅指裝貨港的海關倉庫到卸貨港的海關倉庫，以保險單上載明裝卸港口或地點為準。

資料來源：曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，頁 326。

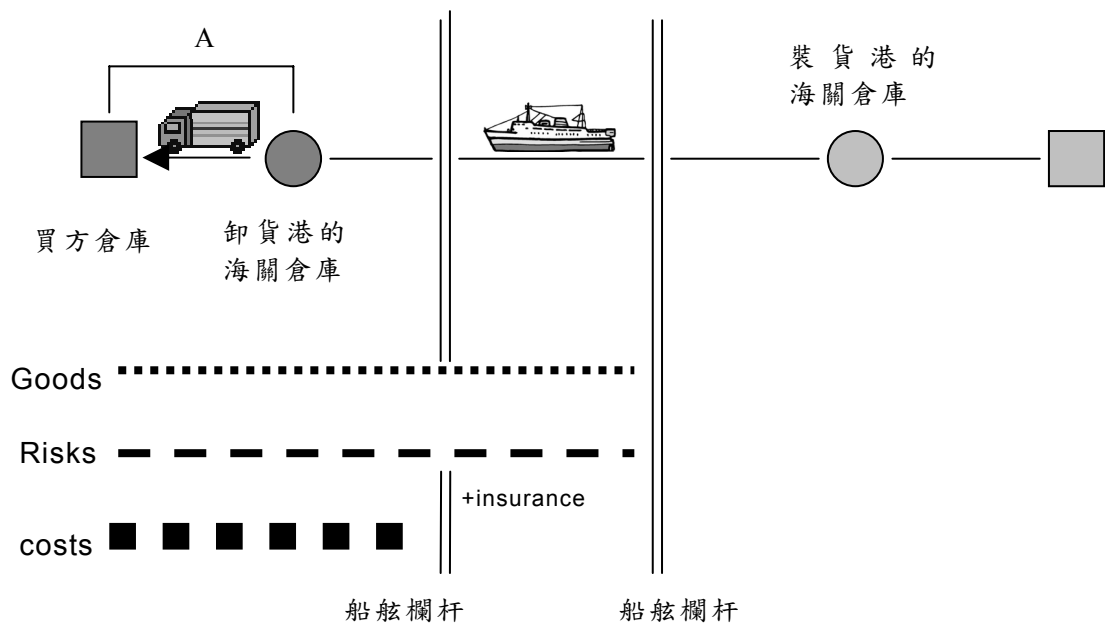


圖 4 貨物進口於 CIF 條件交易場合

說明：賣方(出口商)買保險，但買方需注意保單是否包含從卸貨港倉庫到買方倉庫的內陸風險，若無，可要求賣方加保此段風險，亦註明倉庫的縣市。若忽略此段風險，則損失由買方自行承擔。

資料來源：曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，頁 326。

伍、貨物價值與保險金額調整

一、貨物保險與保險金額

保險金額(sum insured; insured amount),乃貨物保險單上約定的價值,通常以 CIF 貨價外加一成處理(this is an agreed value policy. Normally, insurance is taken for CIF+10%),作為契約當事人間在保險單基礎上可得補償限額。於海上保險實務中,保險金額為保險航程(或期間),每次保險事故可得補償限度,此不同於其他財產(non-marine)保險理賠實務,所以倘若保險航程或期間內發生兩次或兩次以上損害事故,理論上累計加總保險金即可能高於該當約定金額,此參照英國海上保險法第七十七條規定,不難索解。相對於保險金額作為保險人承擔責任金額,保險費(premium)則屬保險契約的對價(consideration),保險人根據貨物特性、承保範圍、包裝標準、運具種類、運輸距離及過往經驗來釐訂費率,以該當費率適用保險金額以求計算出所應洽收的保險費。

二、保險價額與定值保險

於保險契約實作上,契約當事人間訂立保險金額固然重要,惟仍應以保險利益為衡量和估計之,觀念上應受到保險價額(insured value)的節制,乃保險標的(物)價值,惟該當貨物價值並非恆久不變,涉及保險價額應於何時何地估價,又究竟應該依據保險利益之主觀價值估計,抑或按照客觀價值計算,殊值探討。於貨物保險,法理上通常採裝載地裝載時,得以估算之貨物價值、裝載費用、稅捐、應付運費、保險費及期待利益。蓋貨物保險在起運後保險契約存續中,不斷變更其所在,不僅估計其價值至感困難,況且在海上估價誠屬不易。是以

之故，各國海上保險法制上殆皆採保險價額不變更主義¹⁴，且採定值保險基礎，以資因應。

保險價額，乃是從法律上評價被保險人得藉由保險制度予以經濟補償的最高限額，至於保險金額，則係透過個別保險契約的訂立並約定保險補償的最高金額。此在貨物保險契約上，依照英國海上保險法第廿七條規定，其保險價額得由契約當事人事先協議訂定之，若此該當保險契約即屬定值保險，因為其價額是經契約雙方當事人合意達成，將其訂立在保險單中故亦稱約定價額(agreed value)。在保險契約上價額一經約定，除有詐欺或超額定值(over valuation)情事外，在契約當事人間及其受讓人(assignees)具有絕對性(conclusive)拘束力¹⁵。於定值保險契約，被保險人在保險事故發生後，得以免除保險標的價值的舉證責任，因為其約定價額除有前揭詐欺或超額情事於當事人間有拘束力，無須被保險人於保險事故發生後再為保險價值之估計費神也，以此定其法律上最高補償限額，俾其能於保險金額之範圍內，決定其應予以補償的金額。該當關於定值保險原文規定摘要於次：

27 Valued policy

(1)A policy may be either valued or unvalued.

(2)A 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 the 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.

¹⁴ 楊仁壽著，海上保險法論，三民書局，85年10月初版，台北，頁206以下。

¹⁵ E R Hardy Ivamy, Marine Insurance, 3rd Edition, Butterworths Insurance Library, London 1984, p.62 & p.99 infra.

(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.

總體上言，保險金額和保險價額是兩個相關但有不同作用的概念。保險金額之等於或低於保險價額，自然會在保險責任上發生相對之變化。舉列以觀，貨物的商業發票美金五百萬元，約定保險價額為美金五百五十萬元，若足額投保五百五十萬元(即以此為保險金額)，倘有損害發生即得獲十足理賠，相反的只投保美金四百五十萬元，則其保險責任比例降低，僅負擔損害成數比例的理賠責任，此即為不足額保險(under insurance 或稱一部保險)也。

三、貨物保險上足額保險約款

保險金額的判斷，契約當事人約定保險金額等同保險價額者，即為足額保險(full insurance)且是常例。實務保險單上通常加註有 Valued at same as amount insured，以明示貨物之保險價額等同保險金額，因保險單上一般僅有保險金額可得記載項目，實務上貨物保險單上並無預留保險價額的欄位。從法律效力上言，貨物保險單也因有前段實務印刷文字的加註，確立並定性為定值保險；否則在沒有價額特別約定場合，依法可能作不定值保險的解釋，在理賠事故發生時即應循不定值實務法則論處，殊值注意。

足額保險亦可以多張保險單向一家或多家保險公司投保，只要其保險金額之總合，未超過該貨物之保險價額即可，但各保險單上均應註明其保險金額僅係總保險金額之某一部份。

四、不足額、超額與重複保險

不足額保險，凡貨物之保險金額低於其保險價額者皆屬之。較常發生在舊廠機器設備整廠輸出場合。超額保險，凡貨物之保險金額高

於其保險價額者皆屬之。超額保險之界定乃輕細微重原則，即其重點在杜絕不當得利和道德風險，若超額不大且不致於引起道德風險者，實務上通常不以嚴格標準的超額保險視之。偶有買賣雙方因故將貨物以低額作價，然其實際貨價遠高於其發票價值，若保險金額因而大幅超過發票價值，即不視為超額保險，應無不妥。

重複保險(double insurance)，要保人對於同一保險利益，同一保險事故，與數保險人分別訂立數個保險之契約行為者稱為重複保險。若重複保險係出自善意，則各保險單按比例共同分攤損失，其出自惡意者，保險失其效力。

五、貨物出賣人投保的特殊作業

於 FOB 或 CFR 貿易條件場合，出賣人在不負保險安排義務下卻以自己利益辦理投保海上航程的貨物保險，該當保險單亦循實務作業採背書轉讓方式讓渡給買受人，於買受人依常規辦理投保並執有自己的貨物保險單，若法律上肯認出賣人保險單亦有效成立，致生重複保險之虞。倘保險事故發生，實務上保險人應先確定買受人保險契約上請求權有無重複，按法理似應採以買受人保險單優先處理，暫時地使出賣人保險單處於備位狀態¹⁶，理賠作業上除非出賣人請求理賠時併同提示買受人授權安排保險之授權書，在買受人另行切結無重複保險時，始予受理保險理賠請求及進行理算給付作業。

¹⁶ 曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)——海上危險與海上保險，自版，82年2月初版，頁322以下。

陸、保險航程與跨境貨物運輸

一、一九八二年協會約款下的保險航程

貨物保險牽涉貨物跨境運輸，其保險期間慣常以保險航程(insured voyage; insured transit)加以表達，保險單上載明以特定貨物運輸航程作為保險人負擔責任的期間，此與通常船舶保險採納特定期間的保險不同。英國海上保險法第廿五條規定，舉凡保險單上載明係以保險標的物從甲地至乙地為保險者，稱以航程保險單。相反的係約定以保險標的在特定時間內為保險者，稱為期間保險單。該條原文規定摘要於次：

25 Voyage and time policies

(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.

貨物保險既以航程保險為主，協會貨物保險約款第八約款「保險航程（倉庫至倉庫約款 Warehouse to Warehouse Clause）」作如下約定：

依 一九八二年協會 ICC（A）約款第八條¹⁷：

¹⁷ DURATION – Clause 8 of Institute Cargo Clauses 1982

8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein.

8.1 本保險自貨物離開本保險單所載地點之倉庫或儲存處所開始運輸時生效，並經正常之運送過程，以迄下述之一為止

8.1.1 交付於本保險單所載目的地受貨人所屬或其他最終之倉庫或儲存處所時

8.1.2 交付於本保險單所載目的地或其途中之任何其他倉庫或儲存處所而為被保險人用為：

8.1.2.1 正常運送過程以外之儲存

8.1.2.2 貨物之分配或分發

8.1.3 被保險貨物自貨輪於最終卸貨港卸載完畢之日起屆滿 60 天。

以上三種終止情形以先發生者為準。

航程保險之效力始於保險航程起運地之倉庫或儲放所，終止於保險航程目的地之倉庫或儲放所，進一步言係以貨物為運送目的起運駛離保險單載明倉庫或處所開始生效，但保險終止時點則復又以貨物於

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
8.1.2.2 for allocation or distribution,
or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

目的港卸貨後等待清關提貨並運達最終倉庫的最大有效期間為 60 天，且該 60 天並非絕對存在，若貨物已處於手續完備隨時可得提領之情況下，保險終止於該當情況或條件成就時。至於有關倉庫至倉庫(warehouse to warehouse)，應指保險單上載明有關保險航程之起運地與目的地之倉庫言，若保險單註明保險航程為從東京到高雄，但出賣人之發貨倉庫並非在東京而是在京都，則保險之效力始於東京而非始於京都之倉庫。在目的地高雄之情況亦同。是以之故，保險單效力究竟於甲地點抑或乙處所開始，端賴保險單上載明的啟運地和目的地予以決定。

實務市場上時有誤解祇要保險單上加註從倉庫至倉庫止(from warehouse to warehouse)，則危險必從出賣人所屬倉庫(seller's warehouse)生效，以迄買受人所屬倉庫(buyer's warehouse)終止，而不論保險單之保險航程是否約定為起自出賣人所屬倉庫(seller's warehouse)之所在地，終止於買受人所屬倉庫(buyer's warehouse)之所在地。事實上，被保險人若要獲得完整之保障，應使其貨物運送之全部過程都置入保險單之保險航程。實務上，偶有為符合銀行押匯及航運作業文件一致性之要求，並配合信用狀(L/C)關於裝卸載港口(port of loading/discharge)之記載，保險單保險航程之表示不能異於其他文件，不便表示起自或終於內陸，則應在保險單承保條件(coverage terms/conditions)項下空白處所為適當記載，誠屬必要。

復依據協會貨物保險約款第九條規範，倘若貨物於託運上船啟航後，航程中因故航程受阻無法完成運送致生運送契約中止時，被保險人應儘速通知保險人並請求延續保險效力，由保險人作成保險單上條件性繼續承保(held covered)，否則保險契約將因運送契約中止致生終止之效力。

在空運貨物保險的保險航程方面，除目的地卸機後之最大有效期

間由海運的 60 天改為 30 天外，大體上其餘規定皆和海運保險航程的規範相當。

至於，在戰爭保險單保險航程方面，其保險航程係始於貨物裝上海船而終於貨物在目的港自海船上卸下時，或者倘若貨物未卸載則自海船抵達目的港後 15 天期間屆滿時終止之。其中關於駁船駁運期間或貨物在港區等待轉船期間，在協會約款上則另特別約定，尚值注意。

保險航程的終止乃作為保險人責任負擔判斷上的重要時點，除前述各項情形外，貨物在正常運輸過程中運抵目的地交付(delivery)受貨人(買受人)，實屬保險終止的常態。但在構成貨物的交付條件上，實務上容有討論空間，其內容包括究竟係以貨物在運抵目的地後且得為受貨人(買受人)受領的狀態下已足，該當時點即構成交付足以促使保險效力終止；抑或以貨物在運抵目的地並完成卸載時，保險效力始生終止。

除此以外，實務上亦聞討論以運輸條件來作判斷何時才構成交付的條件，初步認為貨物交付已否，端賴運送人應否負擔卸載作業為斷。進步以言，在肯定場合，於其貨物卸載後保險效力終止；反之在否定場合，其運送人不負責卸載作業，則貨物在運抵目的地時運送責任終止保險效力亦隨同終止。蓋貨物卸載作業轉由受貨人(買受人)自己負責，其已非在第三人控制下的危險，是以卸貨危險自應由被保險人自行承擔，實非保險人必然承擔的航程危險，譬如海運實務上運輸條件約定 F.I.O(free in and out)，此乃運送人不負裝卸義務之情形，殊值參照。

二、二〇〇九年協會約款下的保險航程

有鑑於保險市場始終對於保險航程存有爭議，近年來在各方海商團體努力下，英國倫敦保險市場在 2008 年底間終於達成推動協會貨物保險約款改版工作，並正式建議全球市場開始採用 2009 年新版協會約

款 Institute Cargo Clauses 1.1.2009，在幾個重點修訂內容上包括第八約款有關保險航程效力開始與終止的修改，但整體上言係朝向利益被保險人方面修訂。

在新版協會約款第八條運輸約款(the “Transit Clause” - Clause 8) 中將保險航程的開始向前延展自貨物在出賣人倉庫處所內，以即刻運輸裝載為目的的初次移動時開始生效，取代舊版協會約款貨物須在運載工具起運離開時的條件。在保險航程終止方面，新版協會約款也向後延展到貨物從運載工具完成卸載時，才使保險發生終止，以解前文討論舊版協會約款在貨物交付條件上的爭論。有關該當航程保險約款內容修改，在外文報導上似有詳盡論述，今僅援引外文說明如下¹⁸，以作詳參。

Under the 2009 Clauses, cover commences at an earlier stage in the transit than under the 1982 version. In particular, coverage will now commence when the cargo is *“first moved in the warehouse...for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance...”*

This can be contrasted with the 1982 Clauses where coverage does not commence until the goods actually leave the warehouse. An Assured will now have coverage for any losses occurring in the warehouse, although only once movement of the cargo with a view to carriage has begun.

The point of termination of cover has also been altered, under certain circumstances, by the 2009 Clauses. Rather than terminating at delivery

¹⁸ Matthew Robinson, Client Bulletin – The New Institute Cargo Clauses 2009, as per email dated 8th May, 2009 of Dolphin Maritime & Aviation Services Limited, London, U.K.

to the final warehouse, cover will continue until “*completion of unloading from the carrying vehicle....*” Again, the period of duration of cover is potentially extended by the change to this clause.



圖 5 倉庫貨物作業



圖 6 倉庫貨物作業

說明：於出賣人倉庫首次移動起航程開始。 說明：於其倉庫中作業現已納入承保航程。

資料來源：Nick Gooding, A review of the Revisions to Institute Cargo Clauses, presented on 19th November, 2008, IUMI 2008, Vancouver.

資料來源：同左。

柒、貨物保險與損害補償法則

一、損害補償的保險

貨物保險人依約應負之保險責任，以保險金額作為給付保險金的上限，然海上保險依其定性為補償契約(indemnity contract)，其保險商品操作上與定額保險(contingency insurance)¹⁹稍有不同，蓋補償保險乃保險人於保險事故發生時，依約定方式補償被保險人損害的一種契約。

是以，貨物保險於保險事故發生時，保險人就按其保險契約上約定保險金額為限處理算損害補償金額。然觀念上仍須按照定值和不定值保險不同的基礎來判斷，並決定其損害程度及歸屬類型，例如全損(total loss)或分損(partial loss)²⁰。海上保險法第六十七條、第六十八條

¹⁹ So-called 'contingency insurance' – the undertaking by the insurer to pay on the happening of an event irrespective of the loss – is not an 'indemnity insurance' at all, which see p.5, Robert Merkin, Colinviaux's Law of Insurance, 6th Edition 1990, Sweet & Maxwell Limited, London; 或譯稱偶發事件保險，參照黃正斌總編輯，保險英漢辭典(English-Chinese Dictionary of Insurance)，保險事業發展中心，中華民國 92 年 6 月初版，頁 299；或譯稱非補償保險，參照黃正宗撰，海運經營專題研討會一總題：文明國家的海洋事務規劃一第四次講題：亞太營運中心下的我國海上保險法—海上保險總論，台北市商業會、中華民國商業總會、王簡文紀念基金會聯合主辦，中華民國 83 年 2 月 15 日印版，頁 26。本文暫譯定額保險，乃其為損害(損失或補償)保險的相對概念，由保險人於保險事故發生時直接給付保險金(額)，有關該當分類討論，可參照江朝國著，保險法論，瑞興圖書(股)公司，1990 年 4 月第一版，頁 48 及 277，以及林群弼著，保險法論，三民書局，2002 年 10 月初版，頁 105。

²⁰ 海上保險之損害，歸納摘列在法律實務上有關損害分類和其層次於下：

ø 損失(losses)

ø 全損(total loss)

ø 實際全損(actual total loss)

另有假定全損(presumed total loss)

ø 擬制全損(constructive total loss)

另有協議(compromised total loss)及折衷全損(arranged total loss)

ø 分損(partial loss)

ø 共同海損(general average)

σ 共同海損犧牲(g.a. scarifices)

σ 共同海損費用(g.a. expenditure)

σ 共同海損分攤額(g.a. contribution)

Note: σ 分擔價值(contributory value)

及第七十一條皆屬規定有關損害補償限度及損失理賠事項，各該條次原文規定摘列於下：

Measure of Indemnity

67 Extent of liability of insurer for loss

- (1)The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy 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 Total loss

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

- (1)If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

-
- ø 單獨海損(particular average)
 - σ 救助費用(salvage charges)
 - σ 特別費用(particular charges)
 - ⚡ 損害防阻費用(sue and labour charges)
 - σ 轉運費用(forwarding charges) in respect of cargo policy only
 - ø 責任(liability)

- (2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

71 Partial loss of goods, merchandise, &c

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 arrival 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.

二、海上保險的給付

貨物的保險給付或補償²¹，理論上不是僅有金錢給付一種，尚得
以修復(reinstatement)、重置(replacement)及其他行為，包括作為或不
作為，以替代金錢之給付。實務上也有援用修理或重置約款因應，譬
如在特定情形下保險人得直接對保險標的上損害予以修理，或直接價
購新品或零件踐行保險給付，得以達到契約雙方較佳而有效解決方
法。至於前述所稱作為或不作為，例如在共同海損之場合，保險人依
約簽署共同海損擔保書(general average guarantee)以免貨物在避難港
或目的地港遭受扣押或留滯情事，或者貨物殘骸清理或委聘律師專家執
行特定任務，均為適例。換言之，保險契約的給付，雖以金錢給付為
常態，惟契約當事人間苟就損害補償方法另有特約時亦屬無妨，亦即
約定以現物給付者。惟倘在不足額保險場合，即應以比例分攤法則
(principle of pro rata distribution)處理之，保險人所應負擔責任，以保
險金額對於保險價額比例定之。按其邏輯概念保險(補償)計算及表
示，並摘列英國海上保險法第八十一條有關不足額保險原文規定於下：

$$\text{保險(補償)金} = \text{損害(額)} \times \text{保險金額/保險價額}。$$

²¹ 被保險人申請理賠手續，通常應備齊申請保險理賠重要文件(貨損求償文件 Documentation of Claim): (a)理賠求償書 Letter of claim. (b) 保險單正本 Original insurance policy.(c)載貨證券正(副)本 Original or certified copy of B/L. (d)商業發票包裝單正(副)本 Original or certified copy of invoice/packing list. (e)貨損公證報告暨檢定費用帳單 Survey report with bill for survey fee. (f)運送方出具有關貨損現況證明文書 Documentary evidence from the concerned parties showing the discrepancy condition of the goods at the time of discharge/arrival. (g)貨損運送方責任保全書信 Correspondence exchanged with carriers and other parties regarding their liability for the loss/damage.(h) 其他必備性佐證文件 Other documents where required.

81 Effect of under insurance

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value 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.

惟實務上某些場合，倘若就價值或累積危險特(高)異標的，契約載明約定以標的實際所生損害作為實質補償者，即不依前列比例法則，由保險人就全部實際損害負擔補償，要非不可。不過此種優先實損給付保險(first loss insurance)尚罕見於通常貨物保險契約中，反而在陸空財產保險實務操作上出現機會較多，特此說明。

三、損害防阻的義務

在海上保險上損害防阻是一個很重要機制，凡被保險人或其使用人採取任何有益行為，以避免或減輕保險標的損害或費用責任負擔者，保險人對因此衍生合理費用應予補償。在觀念上，損害防阻費用為保險金額以外的附加契約(additional contract)保障。進步以言，倘若發生保險事故發生且達全損給付條件者，再加上這些損害防阻行為衍生合理費用後，保險人應付金額即可能超過保險契約訂立的保險金額。此即為保險金額作為保險契約應負最高限額的例外規定。除協會貨物保險約款第十六約款有關被保險人(損防)義務(duty of assured; minimising losses)規範外。在英國海上保險法第七十八條原文規定如下：

78 Suing and labouring clause

(1)Where the policy contains a suing and labouring 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 labouring 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 labouring 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.

是以，共同海損犧牲、共同海損分攤額及法定救助費用，雖具有損害防阻雷同性質，但依法是不能列入損害防阻費用項下請求保險補償的，殊值注意。

四、保險代位的權利

倘於保險事故發生，貨物保險人依約理賠被保險損失，在民事不當得利禁止指導法則下，舉凡被保險人因保險事故致生毀損滅失而對第三人有害損害賠償(damages)請求權者，保險人在給付保險金後得取得被保險人的債權地位，就其給付限額內行使保險代位權向第三債務人訴追索賠，通常是對運送人或其使用人為之。協會貨物保險約款第十六約款第二項有義務性明文約定，復見諸於英國海上保險法第七十九條原文規定如下：

79 Right of subrogation

- (1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods 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 no 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.

捌、保險規劃與貨物保險預約

一、流動保單與海上保險法制

保險實務上鑑於作業便利，慣常採行流動保險單(floating policy)或類似保險預約操作貨物保險，此於英國海上保險法第廿九條訂有原則性規定。流動保險意指以一個總保險金額承保若干批貨物運送，協議保險費期前預付，每批運送貨物確定後，被保險人應即依約將船名、航程航次、貨品名稱及保險金額等向保險人申報，技術上係在各批運送確定保險金額從總保險金額中扣減，直到全數申報扣減歸零(fully declared or run off)保險單責任終結，本質上保險契約無特定期間亦非期間保險，殊值注意。英國海上保險法第廿九條原文規定如下：

29 Floating policy by ship or ships

- (1)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 declaration.
- (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.

二、保險預約與貨物保險實務

保險預約(open policy)，在現實市場上運作極為普遍，被保險人與保險人雙方就貨物保險條件預先協議，此種保險預約期間可以持續一年乃至數年之久，譬如在預約期間上僅載明特定生效起算期日而暫不約定屆期(always open)者，即為適例。惟個別航次貨物品名及各項細節，被保險人應踐行定期申報義務，促使個別航程保險的標的得予確認，以明保險人責任負擔。於實務作業上，倘有銀行開狀押匯必要時，得復行簽具保險證明書(certificate of insurance)以資佐證。但對於保險預約下納保貨物，本質上乃屬航程保單²²，勿庸贅論。蓋僅在申報貨物符合保險預約協議條件，被保險人才能申報納保並要求保險人出具保險證明書，是以每批申報貨物及其保險均為分別地按照航程保險單，於啟運時生效並在抵達目的地時依約終止，不應該因有特定期間的保險預約，而誤解其為期間保險單。嚴格上言，保險人提供保險預約尚非簽發保險單，僅在承諾於預約條件下為保險單的簽署而已(but merely undertake to issue a policy within the terms of the policy)。

實務上於保險預約投保場合，被保險人通常應踐行之義務，包括被保險人在特定貨物保險單或證明書上載明約款、保險條件及保險金額必須與其所應適用貨物的保險預約內容約款一致。被保險人使用特定貨物保險單或證明書，在其簽發後應將複本迅速寄交保險人，作廢無效保險單或證明書亦然。被保險人於簽發特定貨物保險單或證明書時，對於過失遺漏或誤植情事，雖保險人負有義務就保險預約所未承

²² 曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，頁 369。

保或超過其承保範圍予以理賠，亦即對預約以外第三人持有時而言，但其對保險人負有內部關係的損害賠償責任²³。

除此以外，倘在保險預約上載明要求被保險人應於特定期間內踐行貨物申報手續，為使保險人得以對其所承擔危險適時進行再保險分散及作業管理，以及讓預約下特定航程的保險標的及起運風險狀況儘速確定，是故解釋上該當申報手續具備擔保的性質(in the nature of a warranty)²⁴，苟有違反者，保險人即得主張自違反時起解除責任，不難索解。

²³ 張國聖著，英美協會貨物保險條款之研究，元照出版，2007年10月初版，台北，頁229及249。

²⁴ NJJ Gaskell &c., Shipping Law, 8th Edition, Pitman Publishing, London 1997, at p.547.

玖、結 論

本文嘗試解構貨物保險商品和市場操作上的若干實務，期以促使涉外商務契約當事人及關係人間適當而充份明瞭保險契約內容，經由上述之論述，有下列幾點結論。

- 1.在涉外商務及契約關係上，國際貿易(物品買賣)、貨物運輸和海上保險佔重要性地位，三者關係環環相扣，高度依賴國際實務慣例為其共同特色。在國際貿易和貨物運輸方面，國際社會建立了國際性實務規則或公約，以作為交易和運作基礎。至於海上保險，則有英國各式協會保險約款及其背後完整英國保險法制支撐，促使全球保險市場有了共同語言和法制觀念，確保海上保險業務持續蓬勃發展。
- 2.從而貨物保險作為協力整個涉外商務活動不可或缺的商品，並在交易相對人間建立個別的契約關係，故保險契約當事人定位是首先必須確立的，是以除保險人外，如何找出適格被保險人即是基本課題，然該當被保險人可以是國際貿易契約上的出賣人或買受人，也可以是貨物運輸契約的託運人或受貨人，究竟何人擔當？除有契約準據法因素外，悉依個別契約條件及內容予以確定，自不待言。於海上保險上，乃以保險利益為根本基礎，依照本文研究英國法律與實務慣例，在市場慣常援用協會約款中普遍被指定為契約準據法，是以依照英國海上保險法規定，被保險人須對保險標的(物)具有特定利害關係，此一利害關係可以從海上冒險航程予以檢驗，抑或假設在保險事故發生時是否蒙受損害加以判斷，若屬肯定，理論上該當特定人即得為保險契約上適格被保險人。
- 3.在貨物保險上，除從貨物所有權(物權)認定外，有鑑於國際貿易及海上貨物運輸的特殊性，更須從貨(實)物交付及危險負擔時點詳加驗證，審視貨物危險負擔究竟為何人承擔及被保險人的適格身分，蓋

保險事故生時唯有貨物的危險負擔者始蒙受損害，評價上該當危險負擔者對貨物具有特定利(害)益關係也就有保險利益，始得為適格被保險人，不解索解。

- 4.貨物保險契約當事人資格確認後，有關保險契約權利義務，即悉依照契約條款及其準據法規予以作業，包括保險契約內容控制的聲明、告知、條件及擔保等技術性規定，在在皆以踐行保險契約最大誠信的基本精神，以及確保保險事故發生時，貫徹在補償契約基本原則下為妥適合理的保險理賠，皆為國際商務和貿易契約買賣雙方在處理或轉嫁航運貿易風險時，殊值關注的重要性契約內容及法制規範。
- 5.在貨物保險實務上，保險航程、定值保險及保險預約一向為保險規劃的基本事項。至少有三點值得注意：首先要求貨物實際運輸航程與規劃保險航程之間，儘量做到沒有間隙的安排，此其一；且要求貨物離岸價格或起岸價格和其保險契約上的協議定值(保額)，必須在法制上容許且合理相當的評價標準內，此其二；另在一次性航程保險單外，儘量審酌個別被保險人進出口運量需求予以量身訂製專屬保險方案，善借整批投保的概念並運用保險預約方式，針對被保險人實際風險分析進行整合性保障規劃和提供保險服務，此其三，據此促進保險實際操作的便利，協助貿易契約買賣雙方建立和執行妥善風險管理機制，確保國際貿易企業的永續經營。

參考文獻

一、中文文獻

- 1.林群弼著，保險法論，三民書局，2002年10月初版，台北。
- 曾國雄、徐當仁合著，海商法(下)－海上危險與海上保險，自版，82年2月初版，台北。
- 2.馬漢寶著，國際私法論，自版，79年8月11版，台北。
- 3.張國聖著，英美協會貨物保險條款之研究，元照出版，2007年10月初版，台北。
- 4.楊仁壽著，海上保險法論，三民書局，85年10月初版，台北。
- 5.黃正斌總編輯，保險英漢辭典(English-Chinese Dictionary of Insurance)，保險事業發展中心，中華民國92年6月初版，台北。
- 6.黃正宗撰，海運經營專題研討會－總題：文明國家的海洋事務規劃－第四次講題：亞太營運中心下的我國海上保險法－海上保險總論，台北市商業會、中華民國商業總會、王簡文紀念基金會聯合主辦，中華民國83年2月15日印，台北。
- 7.江朝國著，保險法論，瑞興圖書(股)公司，1990年4月第一版，台北。

二、外文文獻

- 1.Donald O'may, Marine Insurance Law and Policy, Sweet & Maxwell, London 1993.
- 2.E R Hardy Ivamy, Carriage of Goods By Sea, 13 Edition, Butterworth &

Co Ltd, London 1989.

- 3.E R Hardy Ivamy, General Principles of Insurance Law, 5th Edition, Butterworth Insurance Library, London 1986.
- 4.E R Hardy Ivamy, Marine Insurance, 3rd Edition, Butterworths Insurance Library, London 1984.
- 5.HUANG, Cheng-tsung, A Programme of International Shipping and Insurance Laws for Our Future Word, which submitted for Ph.D in Laws degree of University of London, Nov., 1987.
- 6.NJJ Gaskell &c., Shipping Law, 8th Edition, Pitman Publishing, London 1997.
- 7.Robert Merkin, Colinvaux's Law of Insurance, 6th Edition, Sweet & Maxwell Limited, London 1990.
- 8.Matthew Robinson, Client Bulletin – The New Institute Cargo Clauses 2009, as per email dated 8th May, 2009 of Dolphin Maritime & Aviation Services Limited, London, U.K.
- 9.Nick Gooding, A review of the Revisions to Institute Cargo Clauses, presented on 19th November, 2008, IUMI 2008, Vancouver.
- 10.Michael Bundock, Shipping Law Handbook, 3rd Edition, LLP London, 2003.