英國海上保險法與我國之複保險比較研究

摘 要

在貿易活動中，常因為使用的國貿條規或是商業習慣等不同，對交易之貨物購買保險的人也會不同，從貨物所有權人的角度看來，投保多張保險契約似乎可以獲得較多保障，但實際上卻有可能因為重複投保而違反保險制度的損害填補原則。本研究分析英國海上保險法和我國複保險之規定。本研究於結論歸納複保險之相同相異處，對於複保險成立之各種要件中，保險期間相同或重疊、保險利益相同、保險事故相同、簽訂多張保險契約和總保險金額超過保險價額此五要件為複保險基本之規定，賠償方式之部分則大多是以比例分擔主義為主。最後針對我國保險法中，複保險規定之缺陷提出修法之建議，建議我國保險法對超額保險做出限制，才能有效的在保險損害填補原則之基礎上，防止因複保險而獲得不當得利之情事。

關鍵詞：英國海上保險法、保險法、複保險

曾文瑞先生：國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所副教授

康 柔小姐：國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士；信德仕保險經紀人有限公司

Abstract

In trading activities, sometimes the person who arranges the insurance might be different because of the Incoterms they use or some commercial practices. To the owner of the subject matter insured, has many insurance policies at one time seems to have more indemnification of the subject matter insured. But actually it might against the Principle of Indemnity, an important principle of insurance, due to double insurance. In this study, the comparison objects are M.I.A. 1906 with Taiwan.

The conclusion of this study generalized the same or the different parts of insurance of two countries. In those elements of double insurance, the same period of insurance, the same insurable interest, the same risk insured, have more than two policies, and the sums insured exceed the insurable value are the basic elements to be double insurance. And about the pattern of indemnification, mostly, insurers should contribute ratably to the loss in proportion to their insured amounts.

In the end, this study gives some suggestions on amending the defects of our Insurance Law. Suggest that the Insurance Law should have some restrictions on over insurance. It can effectively prevent that the insured gain illegal profit upon the basis of Principle of Indemnity.

Keywords: marine insurance Act 1906, insurance law, double insurance

壹、前言

複保險指相同被保險人具有基於同一保險事故發生後，同時產生了一個以上之保險請求權，且同時請求後，若其獲得之保險賠款已超過保險價額之損害時，即違反保險之損害填補原則。亦即具有保險請求權之被保險人不能因保險事故之發生，而獲得超過其損失之利益，否則將誘發道德危險¹。故於複保險的情形下，一旦發生保險事故，被保險人將會從各保險契約分別獲得保險金，其賠償總額若大於損失金額，超過之部分即變成因保險事故獲得額外利益之不當得利，而不只是填補保險事故所導致的損失，亦有可能因其額外之利益引起道德危險或賭博而促使保險事故發生。因此，何謂複保險以及複保險之成立要件之判斷須有嚴謹的學理基礎，方足以解決實務上對複保險認定之爭議。

我國保險法第 35 條對複保險規定，複保險係指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。當事故發生時，被保險人可以因為數個保險契約而獲得各保險人之保險賠款，而其總投保金額若尚未超過保險價額且已將複保險之情形通知各保險人者，則稱之為善意複保險；而若總保險金金額超過保險價額時，將構成超額保險之複保險。我國保險法第 76 條第 1 項²之規定，當保險金額超過保險價額時，超過保險價額之部分無效，故各保險人僅於保險價額的金額內按承保比例分攤賠償金額。又依保險法第 37 條之規定若未通知各保險人或意圖不當得利則為惡意複保險，其契約無效。

雖然我國保險法已有上述相關法律之明文規定，但於實務上仍出現爭議。如最高法院 93 年台上字第 813 號一案中即出現消費者貸款信用保險與車體損失保險是否為複保險之爭議。又於另最高法院 93 年台上字第 804 號一案中針對營造綜合保險之「百貨商場建築工程土木電梯」部分，與不同公司所承保之「百貨商業大樓鋼骨吊裝工程部分」，是否為具相同保險利益之複保險亦有理賠爭議。我國高等法院 88 年保險上字第 44 號一案中則出現被保險人是否與不同保險契約中相同之爭議。最高法院 94 年台上字第 379 號一案中則對於相同被保險人與數個保險人共同保險問題與複保險之異同產生了爭議。

綜上可知，複保險不論在理論上成立要件，或實務上之法律效果均為重要的保險經營討論課題。1906 年英國海上保險法對於海上保險之複保險規定有詳細之定義，且為目前理論與實務上所廣泛引用及參考，本研究將探討英國海上保險法及我國對於複保險之定義以及規範，並比較兩者間之異同並提出對我國保險法之修正建議。

¹ 陳建勝、楊和利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢（2010），《實用保險學個案導向》，頁 101，台北：華立。

² 保險法第 76 條第 1 項：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。如有損失，並得請求賠償。無詐欺情事者，除定值保險外，其契約僅於保險標的價值之限度內有效。

貳、英國海上保險法之複保險

一、複保險之意義

英國為海上保險制度之發源地，英國海上保險法(Marine Insurance Act 1906；以下簡稱 M.I.A. 1906)分別在 1900 年及 1906 年於英國上議院和眾議院討論通過，在 1906 年 12 月 31 號獲英國女皇批准並在 1907 年 1 月 1 號實施且沿用至今³。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，足該法在國際海上保險市場上有著重要的地位。

有關複保險之意義依 M.I.A. 1906 第 32.1 條規定：「被保險人或其代理人就同一航程及保險利益或其中任何一部份，訂立了兩份以上的保險單，且總保險金額超過本法所允許之賠償限額時，被保險人即因複保險而超額保險。」(原文：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.)從上述條文可知，被保險人若是對同一航程中之同一保險利益或其中任何一部份簽訂了兩張以上的保險契約，其總保險金額超過 M.I.A. 1906 所允許之賠償限額時，即構成超額保險之複保險。

M.I.A. 1906 對於其所允許之賠償限額規範是指保險人對保險標的之損失之賠償限額，乃係根據 M.I.A. 1906 第 67 條之規定：「(1)被保險人對保險契約所承保內容損失可獲得之損失賠償為賠償額度。於不定值保險契約，賠償額度指總保險價額，於定值保險契約則為保險契約上之約定價值之全部。(2)對於可從保險契約獲賠償之損失，保險人或各保險人依保險契約之保險金額負比例賠償限額，定值保險是以保險契約約定價值為標準，不定值保險契約則是以保險價額為標準。」(原文：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 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 valued 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.)。意即 M.I.A. 1906 所允許之賠償限額規定可分為「定值保險契約」與「不定值保險契約」兩部分，定值保險之賠償額度為不得超過保險契約所載之約定價額(the value

³ Donald O'may and Julian Hill(1993), Marine Insurance Law and Policy, Sweet & Maxwell,pp.5-6.

fixed by the policy)，不定值保險契約則是不得超過保險標的物之保險價額 insurable value)。損失若是由數個保險人共同承擔，則各保險人應按承保比例以比例分攤原則(保險人之賠償責任等於被保險人之損失乘上保險金額與保險標的物實際價值之比例⁴)分攤賠償額度。

故若兩張以上保險契約之保險金額總和大於上述 M.I.A. 1906 對賠償限額之規範者，也就是當保險金額總和大於保險價額或約定價值時，即構成超額保險之複保險(over insured by double insurance)。

二、英國海上保險法複保險之要件

M.I.A. 1906 第 32.1 條中將複保險定義為超額保險之複保險，根據上述規定構成複保險的四個要件應為：

(一) 不同保險契約之保險航程相同(same adventure)。

條文中所規定之「航程(adventure)」其義即為「保險期間」，亦即同一航程即是相同保險期間。複保險之成立，多個保險契約必須同時存在同一保險期間，如海上貨物保險契約是航程保險單，指從一特定地點到另一特定地點為保險期間之保險契約⁵，船體保險契約則是以時間之起始點為保險期間的時間保險單。就航程保險單而言，相同航程即等於相同保險期間。若一貨物之海運航程保險單保險期間是 A 港至 B 港，從內陸工廠到 A 港之內陸運送段另保內陸運送險，雖對同一標的物(貨物)投保兩個獨立有效之保險契約，但因兩張保險契約之保險期間不同，故不屬於複保險。另，上述條件不需起點與終點完全一致，根據 M.I.A. 1906 第 32.1 條之規定，只要保險期間其中一部份重複，則該重複部份即同樣會構成複保險。

(二) 不同保險契約之保險利益相同。

複保險之要件中須為被保險人對保險標的之保險利益相同。蓋因為相同保險標的可能會因被保險人之立場不同而有不同的保險利益，故雖僅保險標的相同，但以不同之保險利益訂立數個保險契約，並不產生複保險的問題⁶。如船東及貨主都分別針對運輸之「貨物」投保保險，但對船東而言，運送貨物之保險利益乃是基於運送責任而存在之責任利益；對貨主而言，則是基於貨物之所有權所存在之現有利益，兩者所投保之保險利益明顯不同，故若所承保標的之保險利益不同，並不構成複保險之要件。

(三) 被保險人或其代理人投保兩張以上保險契約。

⁴ 鄭鎮樑(2009)，《保險學原理》精華版，頁 201，台北：五南。

⁵ 曾文瑞(2011)，《海上貨物保險基礎理論與實務—ICC, 2009 逐條釋義》，頁 23，高雄：麗文文化。

⁶ 謝桂年(1991)，〈我國保險法與英國海上保險法(M.I.A 1906)關於複保險之比較研究〉，《財稅研究》，23 卷 4 期，頁 101。

被保險人或其代理人對同一航程中之相同保險利益，分別向兩個以上保險人投保，並成立兩張以上保險契約，即會因保險事故發生而分別向不同保險人，對同一損失請求賠償，進而導致雙重受償；換言之，在此雙重受償後將超過 M.I.A. 1906 所允許之賠償限額，已違反保險損害填補原則。反之，若僅就同一標的向兩個以上保險人投保但是只成立一個保險契約者，應只屬於共同保險而非複保險。

(四) 兩張以上保險之總保險金額大於 M.I.A. 1906 所規定之賠償限額。

此要件為複保險成立要件中最重要者，因為必須要各保險契約之總保險金額大於依 M.I.A. 1906 所允許之賠償限額，即形成超額保險，而也因為超額保險才會導致被保險人違反保險損害填補原則，而有不當得利之虞。若多個保險契約的總保險金額沒有大於 M.I.A. 1906 所允許之賠償限額，自不會產生違反保險損害填補原則等爭議，即使符合上述三項要件雖然已構成複保險，仍不屬於超額保險之複保險。

(五) 兩張保險契約承保相同之保險事故

除上述四點 M.I.A. 1906 第 32.1 條所規範之要件外，根據上段要件(1)及要件(2)：所承保之標的物為相同航程中且具同一保險利益，可以推論同一保險事故亦應包括於成立要件之一。因在保險期間內一旦發生保險事故，若兩張以上之保險契約承保同一保險事故，被保險人即可獲得兩個以上之保險請求權，違反損害補償原則。反之，若承保不同保險事故，其契約即視為各自獨立，故除須承保同一航程及同一保險利益外，承保同一保險事故也應是複保險成立的要件之一。

三、複保險之法律效果

(一) 複保險對被保險人之法律效果

M.I.A. 1906 對於發生超額保險之複保險後，對被保險人之法律效果規定於第 32.2 條，條文如下：「被保險人因複保險而超額保險時—

- (a) 除了保險契約另有規定外，被保險人得按自認合宜之次序向各保險人請求賠償，但其獲得之賠償不得超過本法所允許之賠償限額；
- (b) 如被保險人將以定值保險契約請求賠償，被保險人須從約定保險價額中扣除其他保險契約已獲得之數額，且不需考慮保險標的物實際價值；
- (c) 如被保險人將以不定值保險契約請求賠償，被保險人必須將其他保險契約之賠償數額從總保險金額中扣除；
- (d) 如被保險人所獲得之金額超過本法所允許之賠償數額者，超出之部分則被視為替保險人信託而持有該數額，保險人再按各自之分攤權攤回該數額。」

原文：(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 claim is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation, for the actual value of the subject-matter insured;
- (c) Where the policy under which the assured claim 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 in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

從 M.I.A. 1906 第 32.2.a 條可以得知被保險人有複保險時，可以依其認為合適之次序向各保險人請求賠償，但其請求賠償之最高額度仍受 M.I.A. 1906 第 67.1 條之限制，不得超過本法所允許之賠償限額，也就是定值保險契約之約定價值或不定值保險契約之保險價額。

此規定之目的之一為保障被保險人不會因各保險人若無力償還等事件而導致損失無法獲得補償，所以可以自行決定請求賠償之順序，但若被保險人向其中一個保險人索賠超過其保險人應負責之部分，該保險人有權向其他保險人要求分攤，使各保險人最終承擔損失中各自所佔比例。32.2.a 亦限制了被保險人不得從保險人處獲得其他保險契約所承保損失事件之補償，且保險契約中可能包含比例賠償條款，故被保險人僅限從單一保險人按比例獲得賠償，亦即被保險人獲得賠償之總額將僅會等於各保險人比例賠償之總和⁷。

再從 32.2.b 之規定得知，以定值保險契約向保險人請求賠償之被保險人必須把已經領取之賠償數額從約定價額中扣除，再向其他保險人請求賠償，並且不再考慮保險標的

⁷ Rob Merkin, Marine Insurance Legislation, LLP, 32, (2000)

(The purpose of this provision is to allow the assured the benefit of double insurance in the event that one of the insurers becomes insolvent. Where the assured has claimed a disproportionate sum from one of the insurers, that insurer has a right of contribution from the others, so that each will ultimately pay its proportionate part of that loss. As is anticipated by subs (2) (a), policies commonly provide that the assured is unable to recover from the insurer in the event that some other policy covers the loss. Alternatively, a policy may contain a ratable proportion clause, under which the assured is restricted to recovering from that insurer its own proportion of the loss, ie, the amount which it would have paid net of contribution recoveries.)

物之價值，而是以保險契約中的約定價額為準。如發生部分損失，在船舶方面是指實際獲得之修理費或折舊費，貨物方面是按損害比例就約定價值等比賠償，若保險標的物發生全損，被保險人僅能獲得與約定價值同等之賠償，亦表示各類賠償均以約定價值為基礎，而不問其實際價值為何⁸。

32.2.c 之規定則是指不定值保險契約中，被保險人必須將已經領取之賠償數額從數張保險契約之總保險金額中扣除，剩下之部份才能再向其他保險人請求賠償。綜觀 32.2.b 與 32.2.c 之規定為若被保險人投保了不足額保險，而從另一定值或不定值保險契約獲得了第一次的賠償，其在定值保險契約下可獲補償數額則是約定價值扣除先前受償額之差額⁹，在不定值保險契約下可獲補償數額則是總保險金額扣除先前受償額之差額。

32.2 則是將複保險超額之部分做出明確之規定。若被保險人獲得之賠償金額大於法律所允許之賠償限額者，超出之部分依然不為被保險人所擁有，而是視為保險人暫時將其金額託管於被保險人處，各保險人則再依各自之分攤比例領回該金額。

(二) 複保險對保險人之法律效果

保險人對於被保險人之賠償請求，基於保險契約而有賠款之義務，複保險下各保險人對於同一被保險人之索賠時，針對各保險人間內部分攤之權利與義務等法律效力，依 M.I.A. 1906 第 80 條之規定：「(1) 被保險人因複保險而超額保險時，保險人與其他保險人間，必須按各自契約中之責任比例分攤被保險人之損失。(2) 若任一保險人若已賠付超過其責任比例之損失，該保險人有權向其他保險人追償其多賠付之部分，如同支付超過其債務比例之擔保人，可取得補償。

原文：(1) Where the assured is over-insured by double insurance, such insurer is 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 the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

第 1 項之規定為各保險人應依其契約責任金額之比例共同分擔被保險人之損失；第 2 項則是如任一保險人所賠付之金額超過其應付之保險契約賠償金額時，可向其他保險

⁸ 王衛恥(1983)，《海上保險法與共同海損》，頁 792，台北：文笙。

⁹ Rob Merkin, Marine Insurance Legislation, LLP, 33, (2000)

(The effect here is that if the assured is underinsured under a value policy, and first claims part of his loss from another valued or unvalued policy, the amount recoverable under the value policy is the difference between the agreed value and the sum previously recovered, thereby leaving a potential shortfall.)

人請求比例分擔¹⁰。複保險之各保險人對於被保險人請求之賠償，只需負擔各自承保比例所占之損失，且若有保險人賠付了超過自己應負擔之數額，依法有權向其他保險人要求分攤超過之部分。

參、我國之複保險規定

一、複保險之意義

依我國保險法第 35 條之規定複保險，謂要保人對於同一保險利益、同一保險事故，與數保險人訂立數個保險契約之行為¹¹。即要保人以同一保險標的、同一被保險人、同一保險利益、同一保險事故、同一保險期間向兩個以上之保險人訂立數個保險契約者。按上述之定義，無論各保險人之總保險金額是否大於保險價額，均屬複保險之範圍。惟總保險金額若小於保險價額(不足額保險之複保險)，因不會導致超額賠償之問題，故道德危險較不易發生；然若總保險金額大於保險價額時(超額保險之複保險)，則易因超額賠償進而誘發道德危險。

二、複保險之要件

本文根據保險法中複保險之定義，再參考桂裕、楊仁壽、劉宗榮、鄭鎮樑、謝桂年等學者之見解¹²，將我國保險法中構成複保險之要件歸納如下：

(一) 保險利益相同

複保險之保險利益必須為同一，若保險標的或保險利益不同，自不成為複保險，蓋相同保險標的但以不同保險利益投保，其個別保險契約依然獨立，故不構成複保險。最高法院 93 年台上字第 813 號判決指出：「消費者貸款信用保險與系爭保險(車體損失保險)之被保險人、保險利益及保險標的均不同，非屬複保險或保險競合，無超額保險之問題。」

於本案緣於達達遊覽車公司以該公司六輛遊覽車為擔保，向日盛銀行借款 2700 萬元，其六輛遊覽車皆向中央產物保險公司投保車體損失險，保險金額為每輛 240 萬元。於民國 89 年 4 月四輛遊覽車遭縱火燒燬，中央產物保險公司應給付達達遊覽車公司保險金 734 萬餘元，又因達達遊覽車公司尚欠日盛銀行本金 1854 萬餘元及利息，故將保險金債權轉讓予日盛銀行以抵其債務，然中央產物保險公司拒絕給付保險金，故提起訴訟。中央產物保險公司主張日盛銀行將該貸款向航聯產物保險公司投保消費者貸款信用保

¹⁰ 王衛聰(1983)，《海上保險法與共同海損》，頁 793，台北：文笙。

¹¹ 我國保險法第 35 條。

¹² 桂裕(1990)，《保險法》，頁 96，台北：三民；楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 197-200，台北：三民；劉宗榮(2011)，《新保險法》，頁 258-260，台北：翰蘆；鄭鎮樑(2009)，《保險學原理》精華版，頁 123-124，台北：五南；謝桂年(1991)，〈我國保險法與英國海上保險法(M.I.A 1906)關於複保險之比較研究〉，《財稅研究》，23 卷 4 期，頁 101-102。

險，與上述保險契約有保險競合之情事，故理賠金額應與航聯產物保險公司比例分攤，計 309 餘元，其餘不屬於責任範圍。

車體損失保險條款第 6 條第 1 項雖約定：「被保險車輛發生本保險承保範圍內之毀損滅失，如同一被保險汽車同時訂有其他相同汽車保險契約承保同一保險事故時，不問期契約之訂立，由要保人或被保險人或他人所為，本公司對該毀損滅失，僅就所保金額複比例分攤之責。」，惟日盛銀行投保之消費者貸款信用保險，依其基本條款所載「本保險單對於被保險人辦理之消費者貸款，因借款人未能依約按期攤還貸款本息，並由被保險人依本保險單第 12 條約定追償無著而遭受損失時，本公司對被保險人負賠償之責。」，該消費者貸款信用保險與系爭保險顯非相同之汽車保險契約，所承保之保險事故亦非相同，自無車體損失保險條款第 6 條第 1 項規定之適用。故上述消費者貸款信用保險與系爭保險之被保險人、保險利益及保險標的均不同，非屬複保險或保險競合，無超額保險之問題。

另最高法院 93 年台上字第 804 號判決亦指出：「坤福公司與友聯產物保險公司所訂立之營造綜合保險，系針對『百貨商場建築工程土木電梯』部分，而上訴人(第一產物保險公司)與被上訴人(奇羽公司)之保險，則係針對『百貨商業大樓鋼骨吊裝工程部分』，上開兩保險契約並非針對同一保險利益，非合於法條所定複保險之要件，上訴人抗辯本件涉及複保險，並不足採。」

奇羽公司與第一產物保險公司簽訂雇主意外責任保險契約，並加保對承包人及其受僱人之意外責任保險；後因奇羽公司之承包商所僱之李男，因工作意外墜落地面死亡，按勞工安全衛生法第 16 條之規定，奇羽公司與其承包商須負連帶賠償責任，奇羽公司即賠償李男之家屬 300 萬元，因此奇羽公司向第一產物保險公司請求給付保險金 300 萬元。

本件死者李男係因於工作或移動時未將安全帶掛於安全母索上，造成不安全動作，不慎墜落地面致死，李男未將安全帶掛於安全母索之行為，確係對損害之發生有過失。上訴人第一產物保險公司雖另抗辯，訴外人坤福公司有為其次承包商及轉包人承保雇主意外責任險二百萬元，此與奇羽公司為其承包商及轉包商向上訴人投保之雇主第三人責任險 300 萬元之部分，係對於同一保險利益，同一保險事故，與數保險人分別訂立數個保險之契約行為，為保險法第 35 條所定之複保險。

惟坤福公司與友聯產物保險股份有限公司所訂立之營造綜合保險，係針對『百貨商場建築工程土木電梯』部分，而上訴人與被上訴人之保險，則係針對『百貨商業大樓鋼骨吊裝工程部分』，上開兩保險契約並非針對同一保險利益，非合於法條所定複保險之要件。可知，若於不同保險利益之下所形成之不同保險契約，並不構成複保險。

(二) 保險事故相同

要保人若以同一保險利益向數保險人投保數個保險契約，所投保之保險事故必須相同方構成複保險，換言之，指各保險人承保相同危險之保險契約，承保不同危險，被保險人便無雙重受償問題，自無複保險之疑慮。

(三) 保險期間重疊

雖於我國保險法複保險的規定中，沒有對保險期間做出限制，但在學界與業界中，均認為複保險之要件應包含保險期間之重疊，故本研究亦將保險期間重疊歸納為複保險之成立要件之一，惟此處所指保險期間之重疊包含保險期間完全重疊及部分重疊，完全重疊指要保人就同一保險利益、同一保險事故向不同保險人投保的數個契約，其保險期間之起、迄時點完全相同。部分重疊則是指，雖保險契約之起、迄時點不完全相同，但其保險期間有時間的重疊性，若在重疊期間發生保險事故，仍會產生與完全重疊相同的法律問題¹³，未重疊部分之數個保險契約效力不受影響。此處所謂時間上的重疊性，是指數個保險契約「生效期間」之重疊，並非指保險契約「成立時間」之重疊。

我國高等法院 96 年上字第 952 號判決中：「上訴人致嘉公司與被上訴人華南產物保險公司間之保險契約將於九十五年四月三十日屆滿，因此於四月二十八日與第一產險公司業務員洽談自五月一日開始由第一產險公司承保之保險契約，並無同時重複之情形，故不構成複保險。」此案案由為致嘉公司進口之貨物於運送過程途中遭掉包或替換之情事，屬保險契約承保之失竊事故，故依約向華南產物保險公司求償。其爭議點在於該票貨物於民國九十五年四月二十八日交運，並於九十五年五月五日提領，惟當致嘉公司通知被上訴人前開保險事故並申請理賠時，被上訴人竟以其已向他人投保為由，拒絕理賠，並指稱伊未迅速通報，致其無法派公證人員參與檢驗云云，實有誤會。致嘉公司曾於九十五年四月底與訴外人第一產險公司接洽投保事宜，但雙方並未完成簽約手續，系爭貨物係九十五年四月二十八日自美國出口，仍在本件系爭保險契約有效期限內，當然屬於被上訴人華南產險公司之承保範圍。況雙方並約定若無解約之意思表示，視為續約，系爭保險契約自動延展一年，故即使系爭遭竊之貨物運抵中正機場之時間已在九十五年五月一日後，仍屬原保險契約涵蓋之範圍。

由於致嘉公司曾於九十五年四月間與第一產險公司接洽，擬於同年五月一日起將部分進出口貨物改由該公司承保。雖致嘉公司曾就該貨物對第一產險公司發出要保書，因尚未製作保險單，於得知出險情事後即拒絕承保，並未完成訂約手續，雙方未完成簽訂保險契約之手續，無理賠義務。致嘉公司在四月間因與被上訴人間保險契約將於九十五年四月三十日屆滿，因此打算於五月一日開始將進口貨轉由第一產險公司承保，並無同時重複之情形，故不構成惡意複保險。何況縱有複保險之情事，亦只有在後承保者(第一產險公司)可主張契約無效。

¹³ 劉宗榮(2011)，《新保險法》，頁 260，台北：翰蘆。

(四) 要保人或被保險人相同

複保險是指就同一利益、同一保險事故在相同保險期間內訂立數個保險契約，故要保人必須為同一人，而相對的保險人及保險契約必為複數¹⁴。

我國高等法院 88 年保險上字第 44 號案中，鈺通公司承攬田徑場看台工程向被上訴人友聯產險公司與中央產險公司投保營造綜合保險，各佔百分之五十之承保比例。鈺通公司將上開工程中之「鋼索工程、鋼管及鋼材工程、屋頂纖維膜構造工程」部分再轉由訴外人太陽鷹公司承攬；太陽鷹公司為被保險人而向上訴人明台產險公司投保安裝工程綜合保險。於八十五年十二月十七日，太陽鷹公司在工地吊裝第六個薄膜屋頂時，因為吊索斷裂致薄膜屋頂墜落受損，上開安裝工程綜合保險之保險事故發生，上訴人已賠付被保險人太陽鷹公司二千一百零六萬七千六百八十元等事實。上訴人則主張於安裝工程綜合保險契約與營造綜合保險契約之基本條款內均有載明，倘若另有其他保險契約承保同一危險事故時，本公司僅以保險金額為準負比例賠償之責。依此等約定，被上訴人應與上訴人就該保險標的物之損失，負比例賠償之責。

被上訴人出示前開營造綜合保險契約，保單所記載之「被保險人」為鈺通公司，太陽鷹公司並非為被保險人或受益人，被上訴人與鈺通公司之保險契約之利益並不及於太陽鷹公司。太陽鷹公司根本無權對被上訴人主張給付保險賠償，祇有鈺通公司得請求被上訴人給付，惟鈺通公司並未提出賠償請求。太陽鷹公司為分散其危險，向上訴人投保安裝工程綜合保險，故上訴人所承保之安裝工程綜合保險之被保險人為太陽鷹公司，上訴人賠付太陽鷹公司後，固取得太陽鷹公司對第三人之賠償請求權(例如對鋼索製造商之賠償請求權)，惟太陽鷹公司對被上訴人並無請求權，上訴人如何能取得對被上訴人之請求權。鈺通公司為其自身利益投保，太陽鷹公司亦係為其自身利益投保，縱其中有部分標的重疊，但亦非保險法上所稱之複保險。

本件因鈺通公司之保險利益與太陽鷹公司之保險利益不同，故分別投保。營造工程綜合保險契約之保險標的，為被保險人鈺通公司因田徑場看台工程之意外事故所致之毀損或滅失，或其依法對第三人應負之賠償責任；另，安裝工程綜合保險契約之保險標的，為被保險人太陽鷹公司因新建看台工程中之「鋼索工程、鋼管及鋼材工程、屋頂纖維膜構造工程」部份之意外事故所致之毀損或滅失，或其依法對第三人應負之賠償責任；兩者雖有重疊，但被保險人(要保人)不同，此與保險法第 35 條規定之契約行為者有別，依前揭說明，該二保險契約自非複保險。另於最高法院 93 年台上字第 813 號判決中亦指出兩保險契約之被保險人不同時，不屬於複保險。

(五) 分別與數保險人訂立數個保險契約

¹⁴ 謝桂年(1991)，〈我國保險法與英國海上保險法(M.I.A 1906)關於複保險之比較研究〉，《財稅研究》，23 卷 4 期，頁 102。

數保險人是指兩個或兩個以上，且分別訂立數個保險契約者。若數個保險契約是與單一保險人訂立，則有可能因保險金額大於保險價額成為超額保險，而非複保險¹⁵；又若要保人是向數保險人訂立一個保險契約，惟該契約之保險人為數人而已，可能是共同保險，也不是複保險。

如最高法院 94 年台上字第 379 號判決中，瀚宇公司於民國八十九年七月從日本以貨櫃運輸方式進口 LCD 製造設備，與富邦產險公司簽訂海上運輸保險契約，並委託啓德起重公司負責平板櫃卸車工程。卸貨過程中，由於啓德起重公司員工之疏忽，使該貨物摔落，嚴重受損而難以修復，故已無殘值，瀚宇公司因此損失兩千兩百萬餘元。

上訴人富邦產險公司主張其就本件貨損，已依海上運輸險保險契約，賠付予被保險人瀚宇公司，爰依據保險代位及債權讓與法律關係，請求被上訴人啓德起重公司賠償其所給付之保險金，被上訴人則以本件貨損屬於安裝工程險承保之範圍，而非海上運輸險承保之範圍，被上訴人為安裝工程險之被保險人，上訴人本應負理賠責任，不得依保險代位或債權讓與之法律關係，向被上訴人求償，且安裝工程險部分，啓德起重公司僅向上訴人及其他四家保險公司投保，訂立「一個」保險契約，屬共同保險，非複保險。

三、複保險之法律效果

複保險契約之訂立，有出於知情者，亦有出於不知情者。所謂知情者指以詐欺為目的，意圖因保險事故發生而取得雙重之保險給付，其重複保險為至從一開始即知情；但一般而言，自己利益保險與他人利益保險重疊時，其重複多出於不知情，故重複之保險契約未必皆無效。我國保險法分複保險為惡意及善意，其效果不同，如為惡意，依保險法第 37 條規定，其契約無效。如為善意，依保險法第 38 條規定，各契約均有效。

判斷複保險是否為惡意時，按保險法第 36 條規定：「複保險，除另有約定外，要保人應將他保險人之名稱及保險金額通知各保險人。」，複保險契約之要保人，必須負複保險之通知義務，依規定將已投保之保險人名稱及保險金額通知其他保險人，使其他保險人進一步評估，以避免被保險人獲得超額賠償之不當得利，如要保人未按第 36 條之規定通知其他保險人，則屬惡意複保險。再依保險法第 37 條之規定：「要保人故意不為前條之通知，或意圖不當得利而為複保險者，其契約無效。」此條文旨在規範惡意複保險(故意不通知或意圖不當得利)時契約之效力，並非僅指保險金額超過保險價值部分無效，而是全部無效¹⁶，除此之外，又依保險法第 23 條¹⁷之規定，雖該保險契約無效但保險人在

¹⁵ 楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 200，台北：三民。

¹⁶ 楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 203-204，台北：三民。

¹⁷ 我國保險法第 23 條：「以同一保險利益，同一保險事故，善意訂立數個保險契約，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，在危險發生前，要保人得依超過部分，要求比例返還保險費。保險契約因第三十七條之情事而無效時，保險人於不知情之時期內，仍取得保險費。」

不知情期間內，仍可合法收取保險費¹⁸。

至於複保險之適用，我國保險法將複保險相關條文列於總則之下，保險法總則下之法條應適用於保險法第 13 條所分之所有財產保險與人身保險¹⁹，然而複保險制度是根據禁止不當得利之損害填補原則而設計為禁止複保險。損害填補原則適用於補償性質之保險契約，財產保險因為財產可估計其價值，故若發生財產之毀損或滅失，其損失可估算其價值；但人身保險因人命無價，無法以金錢或數值來衡量，人壽保險所給付之保險金亦不是「補償」之行為，故人壽保險並不適用損害填補原則，然，傷害保險或疾病保險雖然是人身保險的一種，但就醫療費用部分而言，實質上具有財產保險之性質，因為醫療費用的給付目的只在填補被保險人支付醫療費的損失，不得雙重或多重給付，以致受益人獲得不當得利²⁰。

早期曾發生人身保險複保險之爭議，許多判決皆沿用民國 76 年台上字 1166 號之判例，不分財產保險或人身保險，皆適用複保險之規定，直到民國 93 年大法官釋字第 576 號解釋：「保險法第三十六條與第三十七條之規定係基於損害填補原則，為防止被保險人不當得利、獲得超過其財產上損害之保險給付，為了維護保險市場交易秩序、降低交易成本與健全保險制度之發展，而對複保險行為所為之合理限制，與憲法保障人民契約自由之本旨，並無牴觸。人身保險契約，並非為填補被保險人之財產上損害，亦不生類如財產保險之保險金額是否超過保險標的價值之問題，自不受保險法關於複保險相關規定之限制。最高法院 76 年台上字第 1166 號判例，將上開保險法有關複保險之規定適用於人身保險契約，對人民之契約自由，增加法律所無之限制，應不再援用。」

本解釋理由提到規範複保險之目的在於貫徹填補損害之宗旨，只要是具有財產損害性質者，不論財產保險，或人身保險中傷害保險、疾病保險之具有填補醫療費用損失的醫療給付，均應適用複保險之規定²¹。除此之外，學者葉啟洲亦於文章中表示大法官第 576 號解釋確定了定額保險性質的人身保險均無複保險的適用，至此使實務上之爭議得以解決²²。

關於善意複保險，按保險法第 38 條：「善意之複保險，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，除另有約定外，各保險人對於保險標的之全部價值，僅就其所保金額負比例分擔之責；但賠償總額不得超過保險標的之價值。」，若屬善意之複保險，各保險契約依然有效，惟總保險金額超過保險價額時，各保險人採比例分擔方式賠償。比例分擔

¹⁸ 吳瑞雲、郭德進(2009)，《保險法：理論與實務(逐條釋義)》，頁 46，台北：華泰。

¹⁹ 我國保險法第 13 條：「保險分為財產保險及人身保險。財產保險，包括火災保險、海上保險、陸空保險、責任保險、保證保險及經主管機關核准之其他保險。人身保險，包括人壽保險、健康保險、傷害保險及年金保險。」

²⁰ 劉宗榮(2011)，《新保險法》，頁 263，台北：翰蘆。

²¹ 同上註，頁 264。

²² 葉啟洲(2011)，〈保險法關於複保險規定之問題與修正建議〉，《保險經營與制度》，第 10 卷第 2 期，頁 4。

之賠償方式舉例說明如下：

保險標的價值 100 萬

甲保險公司保險金額 100 萬

乙保險公司保險金額 100 萬

當損失為 50 萬時，甲、乙兩間保險公司各需賠償

$$\text{甲：} 50 \text{ 萬(損失)} \times \frac{100 \text{ 萬(甲保險金額)}}{100 \text{ 萬(甲)}+100 \text{ 萬(乙)}} = 25 \text{ 萬}$$

$$\text{乙：} 50 \text{ 萬(損失)} \times \frac{100 \text{ 萬(乙保險金額)}}{100 \text{ 萬(甲)}+100 \text{ 萬(乙)}} = 25 \text{ 萬}$$

被保險人獲得 25 萬(甲)+25 萬(乙)=50 萬保險理賠

由上述計算方式可以得知，就算是超額保險之複保險，保險人以比例分擔方式賠償，被保險人不會發生重複受償之情形。除了上述比例分攤主義制，根據王衛恥、吳榮清、陳建勝等人、楊仁壽、謝桂年等學者之觀點²³，對於複保險契約的賠償方式還有以下三種：

1. 優先賠償主義制

優先賠償主義又稱順位主義，日本、法國等大陸法系國家大多使用此方式，此主義以保險契約訂立的時間為基準，先成立(先順位)的保險契約之權利義務，不受後成立(後順位)保險契約影響，即先順位保險契約效力不變，後順位保險契約則僅於先順位保險契約按其保險金額賠償後，依損害填補原則，對賠償後之差額有補充之效力²⁴，且先順位之保險人已完全賠償被保險人之損害時，後順位之保險人與被保險人間之債務關係即消滅。

如一保險標的之保險價額為 300 萬元，先順位之甲保險契約保險金額為 200 萬元，後順位之乙保險契約保險金額也是 200 萬元，若發生全損，損失金額為 300 萬，此時甲保險人應賠償 200 萬元，乙保險人則賠償 100 萬元；若發生部分損失 250 萬，此時甲保險人須優先賠償 200 萬元，剩下的 50 萬元則是由乙保險人補充賠償；部分損失金額為

²³ 王衛恥(1981)，《實用保險法》，頁 248-250，台北：文笙；吳榮清(1994)，《海上保險論》，頁 60-63，作者自版；陳建勝、楊和利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢(2010)，《實用保險學個案導向》，頁 103-105，台北：華立；楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 194-197，台北：三民；謝桂年(1991)，〈我國保險法與英國海上保險法(M.I.A 1906)關於複保險之比較研究〉，《財稅研究》，23 卷 4 期，頁 103-107。

²⁴ 曾文瑞、方雅欣(2013)，〈英國協會貨物保險增值條款之研究〉，《保險經營學報》，創刊號，頁 102。

180 萬元時，由甲保險公司賠償 180 萬元，乙保險公司則無須賠償。

2. 連帶賠償主義制

採用連帶賠償主義者，不論各保險契約訂立的先後順序，所有保險契約皆有效，各保險人以各自之承保金額為限，負連帶賠償責任。被保險人得對數個保險人或其中一人求償，若其給付之保險金額，超過其應負之保險金額，得依「其他各保險人之保險金額」與「複保險之總保險金額」之比例，向其他保險人行使求償權²⁵。

此主義對被保險人相對而言較有優勢，尤其因海上保險之複保險人可能分屬國際間不同國家，如被保險人須逐筆向每一保險人索賠各自比例之部分，所耗費之時間、金錢成本甚大，採連帶賠償主義則被保險人向其中一保險人求償即可，惟因各保險契約均有效，不免有浪費較多保險費之虞²⁶。

3. 責任限額主義制

又稱個別責任制，各保險人皆假設無其他保險契約存在之情況，計算個別之賠償責任，當個別保險人依此計算的賠款總額超過損失金額時，再由各保險人依其個別賠償責任之比例計算分攤額²⁷。

例如：甲、乙兩保險公司皆承保價值 50 萬元貨物之海上運送保險，甲的保險金額為 50 萬元，乙的保險金額為 25 萬元。若發生貨損 30 萬元，採責任限額制時甲、乙兩保險公司應分攤之保險金額為：

假設沒有乙保單存在，甲保險公司之個別賠償責任為—

$$30 \text{ 萬} \times \frac{50 \text{ 萬}}{50 \text{ 萬}} = 30 \text{ 萬}$$

假設沒有甲保單存在，乙保險公司之個別賠償責任為—

$$30 \text{ 萬} \times \frac{25 \text{ 萬}}{50 \text{ 萬}} = 15 \text{ 萬}$$

則甲、乙兩保險公司按責任限額制分別應分攤之保險金額為—

$$\text{甲} : 30 \text{ 萬} \times \frac{30 \text{ 萬}}{30 \text{ 萬} + 15 \text{ 萬}} = 20 \text{ 萬}$$

$$\text{乙} : 30 \text{ 萬} \times \frac{15 \text{ 萬}}{30 \text{ 萬} + 15 \text{ 萬}} = 10 \text{ 萬}$$

²⁵ 林群弼(2003)，《保險法論》，頁 339-340，台北：三民。

²⁶ 楊仁壽(2000)，《海上保險法論》，頁 194，台北：三民。

²⁷ 陳建勝、楊和利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢(2010)，《實用保險學個案導向》，頁 103，台北：華立。

依保險法第 38 條規定，辨認何謂善意複保險須注意下列三點事項：

1. 善意超額保險：指因估計錯誤，或保險標的價值突然跌落，以致保險金額超過保險價額，但要保人對此種情勢之造成，無故意者，此項過失如由要保人過失所致者，則不影響其為善意複保險。
2. 通知義務：保險法第 36 條為規定要保人應負之通知義務，要保人故意不為通知者，其契約無效。複保險不僅為重要事項，且其應通知而不通知者，可推定要保人具有惡意。但當事人有無須為通知之約定者，或保險人免除要保人之通知義務者，不在此限。
3. 契約另有約定：當事人間如另有約定，則無須適用保險法第 38 條²⁸。例如，要保人雖分別向甲、乙兩保險公司投保，但若於甲保單載明乙保險公司不為賠償時，甲始負賠償責任，則甲乙兩保險契約並不構成複保險²⁹。

而善意複保險之要保人可根據保險法第 23 條之規定³⁰，要求退還保險費。指在因為善意複保險而導致超額保險之情況下，損失尚未發生前，要保人可依保險金額超過保險價值之部分要求比例退還保險費，使其成為足額保險契約。

肆、結論與建議

一、結 論

複保險制度存在之宗旨在於維持損害保險之損害填補原則，有損害始有補償，為了防止被保險人利用重複投保之投機行為，獲得超過其損害之保險金，故超額之複保險應予以禁止。以下將分別比較兩國對複保險規範之差異，並於 4.2 節提出供我國保險法修法之建議。

(一) 複保險之適用

英國海上保險法，M.I.A. 1906 之發展歷史已相當悠久，不但是國際間通用的海事特別法，也被許多國家視為海上保險法之範本，甚至有些國家在其國際貿易相關保險契約上直接註明適用英國海上保險法之規定³¹，且 M.I.A. 1906 所規範之複保險相關規定只適

²⁸ 保險法第 38 條：「善意之複保險，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，除另有約定外，各保險人對於保險標的之全部價值，僅就其所保金額負比例分擔之責；但賠償總額不得超過保險標的之價值。」

²⁹ 施文森(1994)，《保險法總論》，頁 221，台北：三民。

³⁰ 我國保險法第 23 條：「以同一保險利益，同一保險事故，善意訂立數個保險契約，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，在危險發生前，要保人得依超過部分，要求比例返還保險費。保險契約因第三十七條之情事而無效時，保險人於不知情之時期內，仍取得保險費。」

³¹ 1906 年英國海上保險法_互動百科，<http://www.baike.com/wiki/1906%E5%B9%B4%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E4%BF%9D%E9%99%A9%E6%B3%95>，檢索日期：2014 年 6 月 2 日。

用於海上保險複保險，其他種類之複保險並不受其規範。

我國，將複保險規範列於我國保險法總則之下，因此衍生許多爭議，主要是因為人身保險並不是補償性質之保險契約，無法估計是否領取超過其損失價值之保險金，也無從評估是否違反損害填補原則，基於此，本研究認為我國保險法複保險相關規定實有修法之必要。

(二) 成立要件

M.I.A. 1906 與我國保險法相同均無規範複保險之成立必須承保同一保險標的，但依損害補償原則，若損失發生時不具保險利益則必不會因保險事故發生而受有損害。換言之，若承保不同保險標的應即代表不同保險利益，則不會構成複保險。

超額保險此要件於我國保險法中並無相關限制，本研究認為既然複保險制度是建立於損害填補原則之基礎之上，若兩張以上之保險契約其總保險金額不超過保險價額，則不會產生不當得利問題，而複保險所要限制者乃在於被保險人之保險請求金額超過保險價額之問題，方設有惡意複保險之無效規定，換言之，若不論是否超額保險之複保險均課以被保險人之通知義務，似有違反契約自由之嫌。

(三) 法律效果

限制保險人不得超額賠償或超額保險之複保險超過部分無效等規定，皆遵循了禁止不當得利之原則，M.I.A. 1906 規定保險人之賠償額不得超過保險標的物之可保價值，不定值保險契約則是要先扣除已領取之保險金金額，剩下的才能再向其他保險人索賠。同時，M.I.A. 1906 對複保險之保險人課連帶賠償責任，除了保障被保險人不會求償無門之外，賠償超過自己責任額度之保險人亦有權向其他複保險之保險人請求其超過之部分，我國保險法可參考該相關規定，修改我國保險法之規定。

關於複保險通知義務方面，於我國，要保人若故意不將複保險情形通知保險人，重複投保之保險契約將無效。我國將複保險區分為善意複保險及惡意複保險，善意複保險是指要保人在發現無意中構成複保險時，將重複投保之情況告知各保險人，損害發生後各保險人即按各自之承保比例賠償，各保險契約皆有效；要保人若是故意不為複保險之通知，則屬惡意複保險，其契約無效。

(四) 賠償方式

本研究探討之複保險賠償方式主要有比例分攤主義、獨立責任主義及優先賠償主義等三種，其中英國之 M.I.A. 1906 有額外規範複保險之保險人對於賠償責任必須負連帶責任，此規定可保障被保險人之求償權，若遇到保險人無力給付保險金時，可向其他保險人求償，其他未有此項規定之國家或法律亦可考慮將連帶責任制度納入其規範之中。

二、我國修法建議

我國保險法於民國 18 年制定全文 82 條，大多參考法國保險法、德國保險契約法、日本商法等制定而成，歷經多次修改，現行條文共 178 條，其中複保險相關條文(第 35 至 38 條)自保險法制定之初至今，未有修法記錄³²，隨著法律環境之改變，複保險之規範在使用上其實已產生許多爭議，卻遲未修法，本研究在此參考文中各國複保險規範之優點，對我國保險法在複保險部分之規範產生爭議處，提出修法之建議，按海商法第 126 條：「關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。」，故針對保險法進行修法也同樣適用於海上保險複保險。本研究所提出之建議分別為以下三大方向：

(一) 複保險規範於總則之下產生財產保險與人身保險適用上之爭議

規範於保險法總則章下之各法條原則上應不分保險種類一概適用，但複保險之規定如本研究文中所分析，應只適用於具有損害賠償性質之保險契約，雖於民國 93 年有大法官釋字第 576 解釋暫時解決保險實務上之爭議，但應該進而對我國保險法進行修法，將複保險相關條文從總則章移至財產保險章之下，使其成為僅適用於財產保險。又或者不移動法條，於第 35 條定義時，增加限制人壽保險不適用之條件，才能從根本解決現有問題。

(二) 限制總保險金額超過保險標的物價值者才適用惡意複保險之規定

限制複保險主要目的在於防止被保險人重複獲得補償而不當得利，但不當得利之理論是建立於超額保險之前提上，若保險金額無超過保險價額，並不會獲得超過保險價額之賠償，並不會產生不當得利之情事。對不會有不當得利之虞的足額保險或不足額保險同樣以複保險之規範加以限制，並不合理。應於複保險之成立要件中增加超額保險之限制，方能符合禁止複保險之精神。

(三) 對複保險之保險人課以連帶責任，保障被保險人權益

我國保險法對於複保險之賠償規定並未限制保險人須負連帶責任，相較英國法之規定，我國之被保險人若是遇到保險人無力給付保險金時，其他保險人又無連帶責任，只須賠償各自比例之責任，被保險人即無法獲得完整之保障，本研究認為我國保險法可參考英國法，加入保險人須負連帶責任制之相關規定，保障我國被保險人之權益。

³² 全國法規資料庫入口網站-保險法沿革，<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawHistoryIf.aspx?PCode=G0390002>，檢索日期：2014 年 6 月 4 日。

參考文獻

中文文獻

書籍

- 1.王衛聰，1981，**實用保險法**，文笙書局，台北市。
- 2.王衛聰，1983，**海上保險法與共同海損**，文笙書局，台北市。
- 3.吳瑞雲、郭德進，2009，**保險法：理論與實務(逐條釋義)**，華泰文化，台北市。
- 4.吳榮清，1994，**海上保險論**，作者自版，台北市。
- 5.林群弼，2003，**保險法論**，三民書局，台北市。
- 6.邱錦添、王怡然、邢海寶、邱惠慈編著，2010，**最新兩岸保險法之比較—兼述 2009 年大陸保險法合同規定之評析**，文史哲出版社，台北市。
- 7.邱展發、黃西岩、曹有諒、王昭文、李崇憲、黃承陽、楊鴻彬執筆，2012，**海上保險**，財團法人保險事業發展中心，台北市。
- 8.施文森，1994，**保險法總論**，三民書局，台北市。
- 9.桂裕，1990，**保險法**，三民書局，台北市。
- 10.梁宇賢、張新平、尹章華、李復甸、陳猷龍、林群弼、崔汴生，1998，**兩岸海商法比較導讀**，五南文化，台北市。
- 11.陳建勝、楊和利、徐璧君、張婉玲、陳聰賢，2010，**實用保險學個案導向**，華立圖書，台北市。
- 12.曾文瑞，2011，**海上貨物保險基礎理論與實務-ICC, 2009 逐條釋義**，麗文文化，高雄市。
- 13.楊仁壽，2000，**海上保險法論**，三民書局，台北市。
- 14.劉宗榮，2011，**新保險法**，翰蘆圖書，台北市。
- 15.劉春堂譯，1994，**外國保險法規翻譯叢書之二 日本保險法規**，保險事業發展中心，台北市。
- 16.樊啟榮，2011，**保險法**，北京大學出版社，北京市。
- 17.鄭鎮樑，2009，**保險學原理精華版**，五南文化，台北市。

18. 應世昌，2000，**海上保險學**，五南文化，台北市。
19. 簡育宗，1999，**兩岸保險法比較-實務問答篇**，漢興書局，台北市。
20. 羅漢文，1989，**海上貨物船舶保險條款釋論**，三民書局，台北市。

期刊與研討會論文

1. 曾文瑞、方雅欣，2013，英國協會貨物保險增值條款之研究，**保險經營學報**，創刊號，頁 91-108。
2. 葉啟洲，2011，保險法關於複保險規定之問題與修正建議，**保險經營與制度**，第 10 卷第 2 期，頁 1-22。
3. 謝桂年，1991，我國保險法與英國海上保險法(M.I.A 1906)關於複保險之比較研究，**財稅研究**，第 23 卷第 4 期，頁 99-111。

英文文獻

書籍

1. Donald O' may and Julian Hill, 1993, *Marine Insurance Law and Policy*, 1st Edition, Sweet & Maxwell: London.
2. Rob Merkin, 2000, *Marine Insurance Legislation*, Edition 2000, LLP: London.

網站資料

1. 1906 年英國海上保險法_互動百科，
<http://www.baike.com/wiki/1906%E5%B9%B4%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E4%BF%9D%E9%99%A9%E6%B3%95>，檢索日期：2014 年 6 月 2 日。
2. 中華語文知識庫，
<http://chinese-linguipedia.org/clk/search/%E5%90%88%E5%90%8C/83288/180210?srchType=1>，檢索日期：2014 年 5 月 7 日。
3. 全國法規資料庫入口網站-保險法沿革，
<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawHistoryIf.aspx?PCode=G0390002>，檢索日期：2014 年 6 月 4 日。