

海上保險之損害防阻費用研究

A Study on the Sue and Labour Charge of Marine
Insurance

撰稿人：曾文瑞

Win-Jui Tseng

黃于瑄

Yuh-Suan Huang

海上保險之損害防阻費用研究

摘 要

海上貨物運送為國際貿易所衍生之服務，運送過程為一跨國的海或空運輸，亦為配合「戶到戶」(Door To Door)服務的複合運送，惟不論運送型態為何，貨物在運送過程中均可能發生毀損、滅失，造成貨主在經濟上的損失。貨主基於風險管理之考量，大都以海上貨物保險契約轉嫁風險，透過保險來分散和分擔這些損失，可使遭遇事故之貨主、船東或其他利益關係人得予獲得補償，以減輕經濟之負擔。然就社會有效資源不應浪費觀點而言，事故發生前之損失預防，及事故發生時避免損失擴大的損失抑制措施應是更重要的工作。保險人為避免意外事故發生時損失之擴大及社會資源之浪費，積極鼓勵被保險人應善盡損害防阻之義務，承諾額外給付被保險人所合理產生之損害防阻費用。本研究分析後認為，損害防阻費用主要之認定應在於是否避免及擴大保險承保範圍內之損失，國內海商法及保險法對損害防阻費用存有不同之規定。研究最後建議修訂保險法及海商法有關損害防阻費用之條文，以符合損害防阻費用之精神。

關鍵詞：損害防阻費用、海上保險、英國協會保險條款。

曾文瑞：國立高雄海洋科技大學航運管理系副教授

黃于瑄：富邦產物保險股份有限公司海上保險商品部理賠科

國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士

Abstract

Marine cargo transit is a service developed from the blooming of international trades, the course of process includes transnational transit, or further combined with a "Door to Door" type of freight service. Regardless of the transit type and method, there will be potential risk of damage to the consignments. For risk management reason, cargo owner usually by way of marine insurance to cover losses. The duty of the assured and his agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss , and marine insurer will in addition to reimburse the assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance such measure. This study find that sue and labour charge should be indetify within the scope of averting or minimizing loss , and the insurance law regulation is diffent from maritime law in Taiwan. In order to match the principle sue and labour charge, This paper suggest amend the maritime law and insurance law.

Key Words : Sue and Labour Charges, Marine Insurance, Institute Insurance Clause

壹、緒 論

保險人為避免意外事故發生時損失之擴大及社會資源之浪費，積極鼓勵被保險人應善盡損害防阻之義務，承諾額外給付被保險人所合理產生之損害防阻費用。事故發生前之損失預防及事故發生時避免或減輕損失繼續擴大之「損害防阻行為」應是重要的工作。損害防阻為海上保險中一項特殊之費用，保險人為鼓勵被保險人能盡力施行損害防阻措施，而允諾因之產生的費用，保險人願意予以補償。保險人為避免意外事故發生時損失之擴大及社會資源之浪費，均積極鼓勵被保險人應善盡損害防阻之義務，故於英國海上保險法、我國海商法、我國保險法中均訂有損害防阻之規定條款，承諾額外給付被保險人所合理產生之損害防阻費用。

「損害防阻」性質特殊實務認定上頗為不易，所產生之費用認定容易與其他費用混淆，尤其與海難救助費用(Salvage Charges)、共同海損費用(General Average expenditure)、單獨費用(Particular Charges)之區別，於理賠實務上更為重要。再者損害防阻義務之履行究為一法定義務或僅為一鼓勵義務，若被保險人若未善盡此義務，是否影響保險人之賠償責任，實有其可討論之處。本文期望透過英國海上保險法對於損害防阻費用之規定，與國外相關裁判歸納整理損害防阻費用之意義與要件，同時再分析國內相關法律之規定與法院裁判見解，所得結果希與實務結合應用，使從事國際間貿易之業者與海上保險從業，不論於外國投保或臺灣投保，於保險理賠發生損害防阻費用時之參考依循，同時研究結果亦可為國內從事海上保險基礎研究之參考。

貳、損害防阻費用之意義與要件

損害防阻是屬於危險管理之範疇，其目的為藉以規避不必要之損失發生，或損失縱已發生，亦能因事前防護與防阻之計劃有效發揮作用，使受損程度降至最低。故損害防阻之概念可分為兩個層面，其一為事故發生前之損失預防(loss prevention)。亦即降低意外事故發生的機率或降低損失的頻率(loss frequency)。乃藉由事先之預防措施，評估分析危險之程度，進而採取適當控制之方法，排除可能發生危險之因素，以降低危險發生之頻率。如於船舶方面做好定時之維修與保養；避免於雨天裝卸貨物，均是損失之預防，可降低事故發生之頻率。再者則是事故發生後之補救或稱損失的控制(loss protection)。乃當事故發生時，控制損失繼續擴大的措施，即減輕損失的幅度(loss severity)。如船舶之雙殼船體設計；或於貨物方面做好外包裝之保護，船舶火災演練等均是損失之控制，可降低事故發生之幅度。而海上保險之損害防阻費用乃專指於事故發生後為避免損失或減輕損失之必要行為所產生之損害防阻費用。

就保險人而言，若完善的損害防阻措施被確實執行，當可大幅降低保險賠款，因此保險人為鼓勵被保險人進行必要之損害防阻措施，特別於法律上訂定義務條文，如我國保險法第 33 條¹、海商法第 130 條²、日本商法第 660 條³、MIA,1906 第 78 條⁴、德國保險法第 62、144

¹ 我國保險法第 33 條第一項：(減免損失費用之償還責任)「保險人對於要保人或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。其償還數額與保險金額，合計雖超過保險金額，仍應償還。」

² 我國海商法第 130 條第一、二項：(減免損失費用之償還)「保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之。」

³ 日本商法第 660 條：(損害防阻義務)「被保險人應盡力防阻損害之發生，但因此所生之必要或有益費用及填補額，合計雖超過保險金額，保險人仍應負擔之。」

⁴ MIA,1906 第 78-(4)條：「It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such

條⁵等；除此之外，保險人亦於保險契約上訂定被保險人之損害防阻義務條款，如 Institute Cargo Clauses, 1982（以下簡稱 ICC, 1982）第 16 條⁶，我國自用汽車保險單條款第 13 條⁷、商業火災保險基本條款第 22 條、與住宅火災保險基本條款第 24 條⁸等，上述這些法規及條款均是規範事故發生時，被保險人應盡必要之損害防阻義務，以及因此義務及行為所產生必要費用的補償。換言之，於事故發生後，保險人鼓勵被保險人將損害降到最低，且為確保被保險人會盡力做好損害防阻措施，保險人承諾將補償被保險人因此所發生的費用。表示保險人正面積極鼓勵被保險人盡力做好損害防阻措施。

損害防阻的條款最早乃是出現於海上保險 SG Form 中的” Sue and Labour Clause”條文如下：*“In case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour and travel for, in, and about the defence, safeguard and recovery of the said goods and merchandises, and ship, etc., or any part thereof, without prejudice to this insurance, to the charges whereof we, the assurers, will contribute each one according to the rate and quantity of the sum herein assured.”*⁹。其中 Sue 指當保險事故發生時，被保險人

measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.”

⁵ 德國保險法第 62-(1)條：「保險事故發生時，要保人有盡可能防止或減輕損害並遵照保險人指示之義務。德國保險法第 144-(1)條：保險人對於要保人依據第 62 條為避免或減少損害所生之必要費用，其數額與賠償金額合計雖超過保險金額，保險人亦應償還之。」

⁶ ICC, 1982 第 16-(1)條：” to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and 16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.”

⁷ 自用汽車保險單條款第 13 條第 1 項（防範損失擴大義務）：「被保險汽車發生本保險契約承保範圍內之賠償責任或毀損滅失時，被保險人均有防範維護之義務，倘被保險人未履行其義務，其因而擴大之損失概由被保險人自行負責。」

⁸ 住宅火災保險基本條款第 24 條、商業火災保險基本條款第 22 條第 1 及第 2 項前段：「遇有本保險契約承保之危險事故發生時，要保人或被保險人應立即採取必要合理之措施，以避免或減輕標的物之損失，並保留其對第三人所得行使之權利。」

⁹ Donald O'may, Marine Insurance Law and Policy, p.324.

須採取之必要行為，向負賠償責任的第三人進行求償，即保全保險人賠付後之代位權，現今引申為訴訟之概念。Labour 為勞工、勞動費用，指被保險人必須聘用勞工、人力於保險事故發生時，採取某些措施來儘量防止損害繼續擴大。損害防阻行為除可減少保險標的物之損害，避免社會資源的浪費外，若該適當之行為能減少保險金的賠付，自亦為保險人所關心的重點，故保險人鼓勵被保險人或其代理人進行必要處置將損害降到最低，為了確保被保險人或其代理人會盡力做好損害防阻措施，保險人乃承諾將補償被保險人因此所發生的費用¹⁰。

英國海上保險法(Marine Insurance Act,1906，以下簡稱 MIA,1906)第 78 條損害防阻費用之規定如下：

- (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*

¹⁰ Emperor Goldmining Co Ltd v Switzerland General Insurance Co Ltd [1964] 1 Lloyd's Rep 348. ; Sir Mackenzie D Chalmers, Marine Insurance Act 1906, p.128.

such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

由本條文之規定，將損害防阻行為及其產生之費用主要性質歸納與分析如下：

1.依 MIA,1906 第 78-(1)條中可知，若保險單內有包括損害防阻條款，則此項規定視為保險契約之附加（補充性）契約¹¹(is deemed to be supplementary to the contract of insurance)，申言之，保險契約中之損害防阻條款費用具有獨立及附加之性質，而既為該條款附加契約，自亦表示損害防阻條款為附加在主契約之下的附約，主契約賠償之標的為貨物之損失，而附約賠償之標的即為損害防阻費用。故縱使保險人已賠付全損的金額¹²，仍應另外如數賠付損害防阻費用。於 *Kidston v Empire Insurance Co*¹³一案中，貨物發生推定全損後，貨物的卸載、轉運、倉儲及其他相關費用皆可於損害防阻條款獲得補償。又於 *Western Assurance of Toronto v. Poole*¹⁴一例中指出原告所要求之全部保險金額並不包括損害防阻費用，即損害防阻費用應另行計算。即使保險契約已約定為單獨海損不賠償(warranted free from particular average)。

依海上保險損失之分類，若非全損即為部份損失，而部份損失又分為共同海損及單獨海損，故若單獨海損不賠之保險契約，表示保險

¹¹ An Australian case, *Emperor Goldmining v. Switzerland general Ins. Co.* [1964] 1 Lloyd's Rep. 348. & *Dixon v. Whitworth* (1879) 40 L.T.(N.S.) 718; 4 C.P.D. 371; 48 L.J.C.P. 538; 4 Asp. M.L.C. 138; 43 L.T. 365; 49 L.J.Q.B. 408; 4 Asp.M.L.C. 327(C.A.) ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.330-331.

¹² 全損—又分為實際全損及推定全損(國內教課書對於 constructive total loss 翻釋為推定全損，亦有學者翻為擬制全損，本文採用國內大部份學者之翻釋—推定全損)兩種情形，實際全損規範於 MIA,1906 第 57 條，而推定全損則規定於 MIA,1906 第 60 條。

¹³ *Kidston v. Empire Insurance Co* (1866) LR 1 CP 535;affd (1867) LR 2 CP 357, Ex Ch. ; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.128.

¹⁴ *Western Assurance of Toronto v. Poole*([1903] 1K.B. 376; 72 L.J.K.B. 195;88L.T. 362; 8Com. Cas. 108;9 Asp. M.L.C. 390) ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.326.

人僅負責全損及共同海損之賠償。單獨海損不賠即謂保險人對於因所保危險引起之單獨海損不予理賠¹⁵。換言之，於約定「單獨海損不賠」之保險契約下，保險事故發生時被保險人盡力避免損失之擴大，因此發生損害防阻費用，然若最後標的物並未發生全部損失，依保險契約對於此單獨海損無須理賠，惟保險人在此情況下，仍須賠償損害防阻費用。此項規定的主要原因乃是保險人希望於保險事故發生時，被保險人勿認為已經有保險之保障，而忽略採取對於可立即處置避免損失擴大的行動，如此不僅浪費社會資源亦勢將增加保險人的賠款金額，故為鼓勵被保險人執行此項損害防阻的行為，因而產生的合理必要費用，保險人承諾將予以補償。

一定百分比以下(under a certain percentage)之單獨海損不賠：通常為散裝貨物，由於散裝貨物（煤、礦砂、大宗穀物等）裝卸載之方式與一般貨物不同，散裝貨物裝卸載可能為輸送帶或抓斗，則於裝卸過程中難免產生磅差，實務上則常將之視為正常耗損，保險人對此正常耗損並不負損害賠償之責。然保險理賠時為避免爭議，乃於保險單上約定在一定百分比下之單獨海損不賠，此百分比則以自負額之概念，由被保險人自行承擔損失。如於保險單中約定保險數量之 0.1% 以下之短少視為自負額，保險人不予賠償。

上述單獨海損不賠或一定百分比以下之單獨海損不賠之保險契約，於發生損害防阻費用後，依 MIA,1906 之規定，保險人仍應賠付該費用予被保險人，以鼓勵其損害防阻之行為。

2. 凡依 MIA,1906 之規定屬於共同海損損失(General average losses)、分擔(Contributions)及救助費用(Salvage Charges)，均不能併入損害防阻條款中而將之認定為損害防阻費用而獲得賠償。損害防阻費用與共同海損損失、分攤及救助費用之概念雖均有防止損害擴大之

¹⁵ 姚玉麟(1989)，海上保險名詞釋義，航貿圖書出版社，初版，頁 201。

義，但各有其成立要件與定義。救助費用係指與被救助者無契約關係之施救者，於救助有效果後，可依海事法之規定向被救助者要求相當之報酬，此項報酬並不包括屬於被保險人或其代理人或受僱人為避免保險事故所提供施救性質之服務在內¹⁶。共同海損損失乃係共同海損行為後所產生之額外犧牲與費用，共同海損分擔則為經過理算後之利害關係人應分擔之共同海損分擔，自與非共同海損行為所造成之損害防阻費用不同。

另一原因為共同海損損失及救助費用均屬於部份損失(partial loss)之範圍，即保險人之賠償與損失合計額必以保險金額為限；即無論共同海損損失或救助費用，倘單項或與標的物損害金額合併後之金額，若超過保險金額時，保險人之最高賠償責任，仍以保險金額為限，但損害防阻費用因其為附加契約之性質，故其為額外補償，故不受原保險金額之限制。

3.被保險人或其代理人應採取之合理措施以防止(averting)或減輕(diminishing)保險標的物的損失，其中之「duty」是法律上的義務，並非契約上的義務¹⁷。而此法定義務不僅包含了避免(avert)危險事故的發生，同時亦包括事故發生後之將損失減少至最小(minimise losses)之措施¹⁸，因此所發生之損害防阻費用保險人應予賠償。而若由非被保險人或其代理人、受僱人以外之第三人所為之避免減輕保險標的之行為，可能將被認定係為 MIA,1906 中，所規定之基於海事法所產生之救助費用¹⁹。其與損害防阻費用之最大不同處乃在於行為者之角

¹⁶ MIA,1906 第 65 條：“Salvage charges” means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against.”

¹⁷ *Benson v. Chapman*(1849) 2 HL Cas at 696; *Notara v Henderson*(1872) LR 7 QB 225, Ex CH. ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.325. ; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.128.

¹⁸ Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.326.

¹⁹ *Astrovlanis Compania Naviera S.A. v. Linard (The Gold Sky)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 187 ; Donald

色，損害防阻措施之行為者為被保險人或其代理人，而救助措施之行為人為不包括屬於被保險人或其代理人或受僱人。

於 *Uzielli v. Boston Marine Insurance Co.*²⁰一案中，A 保險人將被保險船舶再保險給 B 再保險人，而 B 再保險人又將此船舶再保險給 C 轉再保險人（保險金額為英磅 100）。被保險船舶於發生事故後判定為推定全損，A 保險人先賠付予最初之被保險人，其賠付之總金額為保險金額之 112%，其中超過部份即為損害防阻費用之賠償，於此情況下 B 再保險人賠付予 A 保險人後，則向 C 轉再保險人求償之金額亦僅有 100 英磅。法官認為以損害防阻條款來討論，A 保險人並非 B 再保險人之代理人或受僱人，故超出保險金額部份（12%），對 B 再保險人而言並無損害防阻費用之適用，故 B 再保險人無須賠付。又於 *Xenos v. Fox*²¹ 案例中，在保險契約中包含了碰撞條款，而被保險人於發生事故（碰撞）後向他船請求賠償，以降低自己的損失，在這情況下而產生的求償費用不得歸於損害防阻費用內。

4. 保險人對於非承保事故所發生之損害防阻費用，並無賠償責任 (not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.)。此規定是以保險人之立場而言，損害賠償責任僅限於所承保之危險，因此雖被保險人之損害防阻行為是為避免損失擴大，但因危險事故並非保險人之承保事故，保險人原並無損害賠償責任，故對於該損害防阻費用自亦無賠償責任。*Wilson Bros Bobbin Co v. Green*²² 案中，由於保單包括了兵險，船舶進入挪威之港口避難，而於挪威港口內發生之倉儲及轉載費用均可包含在損害防阻費用當中。於

O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.326.

²⁰ *Uzielli v. Boston Marine Insurance Co.* (1884) 15 QBD 11, CA.; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.129.

²¹ *Xenos v. Fox* (1869) LR 4 CP 665, Ex CH.; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.128.

²² *Wilson Bros Bobbin Co v. Green* [1917] 1 KB 860, 22Com Cas 185, 191.; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.129.

*Great Indian Peninsula Railway Company v. Saunders*²³一案中，此損失並非保單所承保範圍內者，如被保險人亦進行防阻行為，其費用自不能獲得保險人之賠償。又於 *Cunard Steamship Co. v. Marten*²⁴一例中，其船載運牲畜，運送契約言明如因船方責任而致牲畜於死應予賠償。船東乃將此賠償責任投保責任保險，待船於受損停泊避難港後，船長租用岸上空房並僱工餵飼該牲畜，法官判令此費用不能自損害防阻條款下獲後賠償。蓋責任保險契約係承保「責任」，而非係該批牲畜，故該費用是為牲畜之繼續生存而發生，並非責任保險之損害防阻費用。另於 *F W Berk & Co Ltd v. Style*²⁵案中，貨主為運送貨物—矽藻土保了全險，矽藻土是由袋子包裝，在將貨物由船上轉運到駁船時發現包裝之袋子有損壞和破裂的情形。法官認為這是貨物包裝之固有瑕疵，固有瑕疵不包含在保險範圍內，即保險人依損害防阻條款無須對此貨損負責。

5. 關損害防阻費用的發生依 MIA,1906 之概念必須是合理產生的 (properly incurred)²⁶。亦即損害防阻措施並非不理性的行為，因此所產生的費用當然也必須是一合理適當的費用，然而於何種情況下方得稱之為「合理的」損害防阻措施及費用，於 MIA,1906 第 78 條並無明文，但於同法第 88 條對於合理與否之規定乃指「事實認定的問題(a

²³ *Great Indian Peninsula Railway Company v. Saunders* (1861) 1B. & 41; 2 ibid. 266; 30 L.J.Q.B. 218; 31 ibid. 206; Sir Michael J. Mustill、Jonathan C. B. Gilman, 1981, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th, Stevens and Sons Limited, p.909.

²⁴ *Cunard Steamship Co. v. Marten* [1902] 2 K.B. 624; [1903] 2 K.B. 511; 71 L.J.K.B 968; 72 L.J.K.B 754; 89 L.T. 152; 52 W.R. 39; 9 Com. Cas. 9; 9 Asp. 452; Sir Michael J. Mustill、Jonathan C. B. Gilman, 1981, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th, Stevens and Sons Limited, p.1008.

²⁵ *F W Berk & Co Ltd v. Style* [1955] 2 Lloyd's Rep 382, QB.; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.129.

²⁶ *British & Foreign Marine Insurance Co. v. Gaunt* [1921] All E.R. 447; (1921) 2 A.C. 41; 89 L.J.K.B. 289; 122 L.T. 406; 125 L.T. 491; 14 Asp. M.L.C. 560; 15 Asp. M.L.C. 305; 37 T.L.R. 632. ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.327.

question of fact)」，即必須個案判斷，並不適合以文字規定²⁷。

惟就實務判斷而言，若被保險人在執行該損害防阻行為，能秉持一如對待自己沒有保險的財物一般²⁸，以「無保險原則」(doctrine of uninsured)認定，即假設被保險人若沒有保險契約的訂立，被保險人為使自己損失減至最輕，發生事故時必定選擇某種最合理的措施並耗用最合理之費用，以保全財物及減輕損害的發生，故縱已投保之情況下，若亦能按同樣的方法，即應可認為是一謹慎與合理的措施。

如於 1870 年 *Lee v. Southern Insurance Co.*²⁹一案中，船舶航向 L 港途中擱淺在 P，船東為賺取較多運費，其卸下之貨物以火車運至目的港，船東花費共計 212 鎊。法院判決保險人只應負擔 70 鎊，其理由為假如船舶修理後重新裝上貨物並將它載運到目的港只須花費英鎊 70。即保險人對於運費的責任只有英鎊 70，其餘之費用不得算入損害防阻費用。再於波美拉尼亞(Pomeranian)一案中³⁰，運送貨物為活體動物-牛隻，船舶在海上遭遇到危險，必須到避難港停留幾個星期，在這避難期間的飼料費用，被保險人均可於損害防阻條款中獲得補償。

*Meyer v. Ralli*³¹一案中，運送貨物為黑麥，於事故發生後一部份可出售，剩餘部份可恢復，但是卻將此批貨物放置倉庫超過一年之久，則保險人並無負賠償責任之義務。此案例之被保險人未立即處理貨損情況而使貨物放置倉儲超過一年的時間，法官認為因此而產生的

²⁷ MIA,1906 第 88 條：“Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact”.

²⁸ Robert H Brown: “The measure of his duty was the care a prudent uninsured owner would exercise in regard to his property”, *The Cargo Insurance Contract and the Institute Cargo Clauses*, Section 8, p.3.

²⁹ *Lee v. Southern Insurance Co* (1870) LR 5 CP 397; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.128.

³⁰ *The Pomeranian* [1895] P 349; Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.128.

³¹ *Meyer v. Ralli* (1876)C.P.D. 358, 3 Asp. M.L.C. 324;45 L.J.C.P. 741;35 L.T.838;24 W.R.963.; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.332.

費用不為合理費用，即保險人不須賠償給被保險人。

在 *Wilson Bros. Bobbin v. Green*³² 案例中，受到損害之貨物若提早轉運就可享有較低的運費，則保險人即無須對於超出之運費及倉儲費用負理賠之責。在於 *Integrated Container Service Inc. v. British Traders Ins. Co.*,³³ 案中，被保險人為貨櫃租賃業者，被保險人將貨櫃租給一間日本公司，但此日本公司卻宣布破產且停止交易，被保險人已投保貨櫃保險，其中包括「如果不能從承租人或其他人獲得補償」之承保範圍，由於被日本公司所承租的貨櫃分佈在遠東各個地區，地區政府當局和第三人擁有留置或出售貨櫃的權力，以抵充支付港口的相關費用。此舉將造成被保險人無法收回此批貨櫃，產生很大的影響。故被保險人只要能證明收回此批貨櫃的目的是為了減少損失，則就得獲得損害防阻費用的補償。*Lee v. Southern Insurance Co.*³⁴ 案中，船舶因受損而由船長將貨物另僱他船運往目的地，但不久船舶即修復航行，法官認為該船何以不等自己修好而逕僱他船，此僱船費用即為不合理。

*Irvin v. Hine*³⁵ 案例中，船東在發生事故後，保險標的發生毀損，但被保險人不願意安排公證人前往確定貨物之損失，若沒有公證報告就無法精確的估計船舶毀損金額，保險人爭論被保險人違反 MIA, 1906 第 78 條第 4 款中” 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.” 即保險人對於被保險人求償無責任可言。當時法官並無同意此論述，法官認為公證報告僅僅能確定損害之

³² *Wilson Bros. Bobbin v. Green* [1917] 1 K.B. 860; 22 Com. Cas. 185; 14 Asp. M.L.C. 119; 86 L.J.K.B. 713; 116 L.T. 637; 31 T.L.R. 605. ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.332.

³³ *Integrated Container Service Inc. v. British Traders Ins. Co.* [1981] 2 Lloyd's Rep. 460; [1984] 1 Lloyd's Rep. 154 C.A. For an American case on very similar facts, where the result was the same, see *Northwestern National Ins. Co. v. Chandler Leasing Corp.* 1982 A.M.C. 1631. ; Donald O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, p.332.

³⁴ *Lee v. Southern Insurance Co* (1862). ; 自王衛恥(1988)，*海上保險的理論與實務*，頁 203。

³⁵ *Irvin v. Hine* [1949] 2 All ER 1089. Sir Mackenzie D Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, p.129.

範圍，並不能防止或減輕損害，即被保險人並無違反 MIA,1906 第 78-(4)條，保險人仍應對於損害部份賠償予被保險人。

6.若發生不足額保險的情形，依 MIA,1906 第 81 條之規定” 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.” 也適用於損害防阻費用之賠償，即不足額保險時，損害防阻費用依保險金額與保險價額之比例計算賠償。若在不足額保險(under-insurance)情況，MIA,1906 第 81 條關於比例負擔的原則，亦應適用於損害防阻費用之賠償。亦即在不足額保險情況，損害防阻費用之賠償亦以保險金額與保險價額（或約定價額）之比例計算賠償。

海上保險損害防阻條款之適用須其損害必須已實際發生，而並非謂預估損失將可能來臨而應採取之預防措施。換言之，損害防阻條款僅能適用於損失已然發生之後，如何使此損失不再繼續擴大，乃為本條款之精神所在。基於以上，根據 MIA,1906 之規定，及國外相關之裁判例，本研究歸納關於損害防阻費用成立要件如下：

1. 該費用之發生必須是承保之危險事故，即須為承保危險所生之損害防阻費用，保險人方有補償之責，如保險中將戰爭列為除外不保事項，因此，若發生戰爭而產生之損害防阻費用，保險人無須負賠償之責。

2.危險事故已經發生，即若承保危險尚未發生，則因被保險人之行為所產生之費用，應係損失預防措施所產生費用，並非為損害防阻費用。如颱風警報後，因擔心颱風來襲影響船舶之航行，預先將船舶駛入避難港而產生之停泊費，此並非真正颱風所造成之費用，不得列入損害防阻費用內。

3.須由被保險人或代理人或受僱人為履行該義務而發生之費

用，此點主要是為與救助費用作一區別，損害防阻義務應由被保險人及其代理人或受僱人履行，若因他人所執行且為保全財產之自願性行為，MIA,1906 之規定乃屬救助行為，並不屬於損害防阻。

4.費用之發生須在航行中途且該損害防阻行為具急迫性，若費用之發生是在航程終了時，則並無立即海上危險，性質上已類似於清點、估計損失之公證費用，應稱之為單獨費用。

5.非因為共同危險下為保全財產所產生之費用，此要件係為區分因共同海損行為所發生之費用。共同海損與損害防阻費用性質及成立要件皆不同，共同海損之目標為共同利益，即共同航程中船舶與貨物因遭難，為避免共同安全之威脅，所為之必要處置後而成功保全財產，其與損害防阻行為之目標僅單獨為減輕或防止船舶或者貨物之損失繼續擴大，因此所產生之費用將可於不同保險契約中獲償之損害防阻費用性質截然不同。

參、我國海商法之損害防阻費用規定

我國海商法於民國 18 年 12 月 30 日國民政府制定公佈全文 174 條；並自民國 20 年 1 月 1 日施行。又於民國 51 年 7 月 25 日總統令修正公佈全文 194 條。民國 88 年 7 月 14 日總統（88）華總一義字第 8800159860 號令修正公佈全文 153 條。最新修正日期為民國 89 年 1 月 26 日總統（89）華總一義字第 8900021180 號令修正公佈第 76 條條文。

民國 88 年修正海商法中對於損害防阻費用之規定乃於第 130 條，其條文如下：「保險事故發生時，要保人或被保險人應採取必要行為，以避免或減輕保險標的之損失，保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而擴大之損失，不負賠償責任。

保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之。

保險人對於前項費用之償還，以保險金額為限。但保險金額不及保險標的物之價值時，則以保險金額對於保險標的之價值比例定之。」

由海商法之規定可將損害防阻費用歸納如下：

1.依海商法之規定，保險人對於減免損失費用之賠償責任為一個法定賠償責任，並非如 MIA,1906 一樣為契約責任，即依 MIA,1906 之規定，被保險人必須與保險人在保險單特別中訂有損害防阻條款，才可以向保險人索賠該費用，否則可能會僅被視為一特別費用，其結果損失金額加上特別費用之賠償將不會超過保險金額。申言之，於適用我國海商法時，保險人對被保險人所為損害防阻行為所生之費用，均應負責賠償，而不論在保險契約中是否有特別約定。又賠償損害防

阻費用之前題為必要之損害防阻行為，蓋若非避免或減輕保險標的損失之行為所產生之費用，自不可認定為損害防阻費用。

如台北地方法院 93 年度保險字第 194 號民事判決中法官認為被保險人為了將保險標的物（牛油）取樣檢查，而產生之倉儲費用，不應列於損害防阻費用中，因抽取樣本而檢測之公證報告只為證明貨物損害之證明文件，而無法減輕或避免損失之擴大，即不得將公證費用併入損害防阻費用內計算。又於台北地方法院 94 年度保險字第 146 號民事判決指出公證費用之性質與保險法第 33 條之避免或減輕損害費用之規定不符，故不能列於損害防阻費用中求償。

2.海商法 88 年修正時增列若被保險人於保險事故發生時不為該項義務時，對於因而造成之擴大損失，不負賠償責任規定。「損害防阻費用」條款雖然提供給被保險人相當的「誘因」，促使被保險人盡力搶救保險標的，但實務上此義務的履行保險人並無法確實監督。基於此，新海商法中增列保險人對於要保人或被保險人未履行此項義務而「擴大」的損失，保險人不負賠償責任。

此規定之用意當為對被保險人未履行損害防阻義務時之懲罰，然按其文義於理賠實務上恐有相當困難度，因損失發生時標的受損情況如何，除了被保險人自行清點或委託公證確定外，對於如何評估「因未履行損害防阻義務」而「擴大的損失」舉證上定會產生困擾，因畢竟被保險人未執行損害防阻行為，故究竟最後是否得以減輕損害，又可以減輕多少，又或許根本該損害防阻行為根本無法有效控制損失擴大等，均為一假設性的估計，使理賠損失確認時徒生爭議。因此，海商法此條文之規定充其量只是具有「宣示」作用而已。如臺灣高等法院臺南分院民事判決 94 年度保險上字第 5 號民事判決，法官認為被保險人並未主動救火以避免或減輕保險標的之損失，因缺乏證據故尚未釐清是否為真，無法據以判定被保險人未履行海商法第 130 條之義

務，故駁回保險人(上訴人)之上訴。或許將來國內若有更多法院之相關判決案例出現，或實務界處理此情形有一定程度之共識時方有依循之標準。

3.依 MIA,1906 規定，損害防阻費用之償還是由於一獨立附加契約，故海上保險人除原保單保險金額以外，應承負之額外補償，且亦明文規定即使保險人賠付完全損後，仍有責任補償合理適當的損害防阻費用。由此可知，其重點觀念是在於損害防阻費用與損失金額合計雖超過「保險金額」時，保險人仍應賠付。關於這個觀念在保險法 86 年修正時已將原條文之「保險標的之價值」修正為「保險金額」，蓋保險標的之價值與保險金額與保險理論中畢竟為不同之名詞，切不可混淆。但海商法於此次修正中，並未將此作一變更，或為立法之疏漏。

4.明文規定損害防阻費用之償還，最多以保險金額為限，即損失金額與損害防阻費用合計不超過兩倍之保險金額。主要是強調損害防阻費用之合理與適當性，即保險人承擔無限制的損害防阻費用，也並不公平。在 MIA,1906 中並無規定補償上限，此條文應是參仿 ITC,1983 之規定或 UNCTAD,1986 所通過公佈之海上貨物標準條款而來。這個條文的適用，將來對於損害防阻費用之補償限制，則形成一法定上限，而非由於契約之約定。

5.不足額保險之情況下之比例分擔原則於損害防阻費用亦有其適用。於 ITC,1995 第 13-(4)規定保險人應負責之損害防阻費用為保單所約定之保險金額與約定價額之比例，或保險金額與船舶完好價值(sound value)之比例，(若船舶完好價值大於約定價額時)；而相類似規定在 MIA,1906 第 81 條及日本商法 636 條³⁶、我國保險法 77 條³⁷均

³⁶ 日本商法 636 條(一部保險)：「以保險價額之一部付諸保險者，保險人之負擔，依保險金額對於保險價額之比例定之。」

³⁷ 我國保險法第 77 條：「保險金額不及保險標的物之價值者，除契約另有訂定外，保險人之負

可見，保險法第 77 條雖是規範火災保險，但這都是保險損害補償原則之通則，當然損害防阻費用亦不應例外。

6.我國海商法規定損害防阻義務之履行人為要保人或被保險人，而不似英國法限制在被保險人及其代理人；於 ICC,1982 條文中再增列受僱人；蓋被保險人是保險事故發生時遭受損害享有賠償請求權之人³⁸，自應盡損害防阻義務；而代理人亦是代理本人（被保險人）履行損害防阻義務，至於要保人，若僅為他人利益之情況下締約，如保險經紀人在英國法下並不是保險契約之當事人，且損失發生時要保人亦無法立即對於保險標的進行應有之損害防阻措施，在解釋與適用此條文時，當被保險人與要保人為同一人時就不致有問題，但若不同一人則會發生要保人承負了過重的損害防阻義務。關於保險契約當事人之定位問題，國內已有學者做過深入精僻研究³⁹，本文不擬再多做討論。

綜上條文之分析與相關裁判可知，損害防阻費用之發生需為「保險事故發生時」，被保險人所進行之避免或減輕保險標的之損失義務行為，而如純為檢驗損失之公證費用則不屬之。此為海商法修正時所增列之文字，以確定必須保險人所承保之危險事故發生，因履行該義務所產生之費用，才謂為損害防阻費用。關於此點之修正與 MIA,1906 之規定是相同的，但在我國保險法第 33 條(減免損失費用之償還責任)卻無類似規定，該條文規定如下「保險人對於要保人或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。其償還數額與賠償金額合計雖超過保險金額，仍應償還。保險人對於前項費用之償還，以保險金額對於保險標的之價值，比例定之。」

擔，以保險金額對於保險標的物之價值比例定之。」

³⁸ 我國保險法第 4 條：「本法所稱被保險人，指於保險事故發生時，遭受損害，享有賠償請求權之人；要保人亦得為被保險人。」

³⁹ 黃正宗，海運經營專題研討會論文，民 84；黃正宗，海上保險的基本性質與各當事人之基本定位，船舶與海運，633 期。

於法條文義之解釋上似乎不論是否是承保之危險事故發生，或是否僅限於危險事故發生時之避免減輕損害行為，即若被保險人運送前之損失預防措施，如花費相當之包裝費用，其目的亦是為避免或減輕損失，則該項費用是否得以補償，仍是存有疑問的。

肆、協會保險條款之損害防阻規定

英國自 17 世紀以來就一直是海上保險的中心，在國際海上貿易、航運和保險業中佔有重要的地位。許多國家的海上保險業經營都與英國海上保險市場保持密切的往來聯繫。而勞氏⁴⁰的 S.G.保險單被英國的(MIA,1906)列為附件以後，逐漸成為國際海上保險單的範本。由於倫敦保險市場在國際保險市場上有舉足輕重之地位，另一方面海上保險又具有高度之國際性，因此倫敦保險市場所推出之保單條款皆具有代表性。在過程方面，新條款在研訂完成後先行定期公佈草案，並徵詢各有關業者及使用國家，提供意見俾作修正之用，草案公佈期屆滿，作最後修正並公佈正式使用⁴¹。自 1982 年 1 月 1 日來，倫敦保險市場陸續推出許多有關貨物運輸保險之新式保險單及條款，世界各國都已相繼採用之，我國亦採用英國協會貨物條款(ICC,1982)、英國協會船舶保險條款(Institute Time Clauses，以下簡稱 ITC,1983)為海上保險契約。茲將 ICC,1982 及 ITC,1983 中有關損害防阻義務及費用之規定分述如下。

一、協會貨物保險條款

海上保險最早起源於英國，其海上保險市場於國際上一向佔有舉足輕重之地位。尤其是由倫敦保險人協會轄下之技術與條款委員會(Technical and Clause Committee)所起草制定並於 1982 年實施之協會貨物保險條款(Institute Cargo Clause 1982)，即 ICC,1982 條款，其取代了沿用近兩百年之 S.G.保險單與 1963 年之協會貨物保險條款。ICC,1982 之實施對海上保險業界產生了重大的變革，也對世界各國海

⁴⁰ 勞氏(Lloyd's)也有譯作「勞依茲」、「勞合社」或「勞埃德」，是位於倫敦的個體海上保險人的集聚地。

⁴¹ 陳泰廷(2005)，論公務船舶採購船體險之法制與實踐，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，頁 67-68。

上貨物運輸保險業產生極大之影響，是目前最具影響力，也最廣為使用之海上貨物保險條款。ICC,1982 中對損害防阻義務之相關規定為第 16 條及第 17 條，如表一所示。

表一：ICC,1982 中損害防阻之相關規定

條次	內容	譯文
第 16 條	It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder 16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and 16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.	被保險人及其受僱人及代理人對本保險承保事故，於索賠時對於下列規定事項，為其應負之義務： 16.1 應採取適當之措施以合理防止或減輕其損失，及 16.2 應確保對於一切對抗運送人，利害關係人或其他第三人權利之適當保留行使。 被保險人因履行上述之義務而適當及合理發生之費用，保險人將予額外補償之。
第 17 條	Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.	被保險人或保險人對於被保險標的物採取之救助、保護或回復之各項措施，不得被認為是放棄或承諾委付，或者影響雙方之權益。

ICC,1982 第 16 條 (minimising losses)：It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder 其中” It is the duty of the Assured and their servants and agents”即減輕損害行為人應當為貨主、其受僱人及代理人。當保險承保事故發生時，若欲由保險獲得賠償，則損害防阻措施就為被保險人（通常為貨主）、其受僱人及代理人之「義務」(duty)。而其所規範之義務有二；一為當損失發生時，貨主應當被要求去減輕損害；二為

事故發生後，貨主應履行對運送之請求權來減輕損害，分別規範於第 16-(1)條與第 16-(2)條中。詳述如下：

1. ICC, 1982 第 16-(1)條

ICC, 1982 第 16-(1)條係由 1963 年之協會貨物保險條款第 9 條之受託人條款(Bailee Clause)修訂而來，原條文為：“It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss”。其中清楚的規範了被保險人減輕損害的義務，且明文規定因此所發生之適當、合理費用，保險人願意補償。此條文乃完全繼受 MIA, 1906 第 78-(4)條而來；惟 ICC, 1982 與 MIA, 1906 一樣，其中並未規定此費用之補償是否有一上限，即實務上依條款之義乃須個案討論其損害防阻費用之合理性，只要是合理保險人即須額外補償，雖極富彈性但卻也容易造成認定與金額之爭議。反觀 ITC, 1983 第 13 條則有一補償限額條款將此費用限制以不超過保險金額為限，即損失金額加上損害防阻費用不超過兩倍之保險金額⁴²。相類似規定於我國海商法第 130 條中亦可見，將損害防阻費用訂一賠償限額之作法，筆者認為應係基於公平原則，即若損害防阻費用超過保險金額，則就保險契約而言，其不合理性則也相對增加，申言之，就保險契約之損害賠償而言，縱使發生全損，保險人也僅以保險金額為賠償上限，若與損害防阻費用合計高出 2 倍保險金額，亦應以 2 倍保險金額為賠償上限，保險人似也不應承負一無限限制的損害防阻費用補償責任。

然若被保險人未履行該項義務，則保險人是否可以主張拒賠，此於 ICC, 1982 與 MIA, 1906 條文中均沒有任何規定，故保險理賠實務易

⁴² ITC, 1983 第 13.6 條：“The sum recoverable under this Clause 11 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.”

生爭議。於 1993 年 *Noble Resources Ltd. v. Greenwood (The Vasso)* ⁴³ 一案中，法官認為若保險契約具有損害防阻條款，被保險人違反該義務與違反 MIA,1906 第 33 條所規定之「擔保(Warranty)」不同，損害防阻條款並非一明示擔保(express warranty)，故保險人不能主張自被保險人違反時解除其責任⁴⁴，惟若被保險人未善盡損害防阻義務，保險人可以向被保險人要求賠償所受之損失。

另 1921 年 *British and Foreign Marine Insurance Co. v. Gaunt* ⁴⁵ 一案中，法院認為 MIA,1906 第 78-(4)條之規定，並非指被保險人若未善盡此一義務則無法請求保險理賠，換言之，損害防阻條款為一附加契約，若被保險人違反此義務，保險人僅可拒絕若履行該行為所可得減輕之損害，並不應影響原保險契約所應負責之賠償。在防護與補償保險（Protection and Indemnity Insurance，簡稱 P&I Club；亦有稱為船東責任保險）中，若被保險人怠於履行損害防阻義務；協會會員所組成之委員會，則視會員所違反之義務與損害之發生原因或損害擴大之間關係，而自行裁決對於損害防阻費用之賠償數額。大致可分為：

- (1)若協會認為該義務之違反和損害之擴大，並無重要之連結關係則不影響該會員之保險權益。
- (2)若損害發生之擴大與違反之義務相關，但並不造成嚴重損害，則協會將酌予減少保險給付。
- (3)若情況嚴重，協會將拒絕保險給付⁴⁶。

⁴³ *Noble Resources Ltd. v. Greenwood* (1993) 2 Lloyd's Rep. 309-314。

⁴⁴ MIA,1906 第 33-(3)條："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."

⁴⁵ *British and Foreign Mar. Ins. Co. v. Gaunt* (1921) All E.R. 447

⁴⁶ Steven J. Hazerwood, P & I clubs Law and Practice, pp.338-339。

2. ICC, 1982 第 16-(2)條

ICC, 1982 第 16-(2)條，增列了保險人必須補償減免損害措施所產生之適當、合理費用規定，這是在 MIA, 1906 及 ICC, 1963 所沒有的，因此實務上在使用這個條文時，清楚的賦予被保險人減免損害的義務，且明訂因此所發生之適當、合理費用，保險人願意補償。即 1982 年新修訂之 ICC, 1982 不僅內容有所擴張，同時新條款之名稱亦較舊條款更能符合其條文內容。於海上保險中就將其中之” any charges” 稱為損害防阻費用。而上述之損害防阻義務為契約義務，雖然不具有強制性，但保險人還是鼓勵被保險人能盡力去搶救保險標的物，避免或減輕損失之擴大，避免社會資源浪費，方為損害防阻費用之主要精神。保險條款中所規定之” carriers, bailees or other third parties” 指的當不只為運送人，還可能牽扯到履行輔助人⁴⁷、獨立之契約人⁴⁸其可能為貨櫃集散站、內陸拖車或拆、併櫃之人。而被保險人應適當確保與執行(properly preserved and exercised)對抗運送人、利害關係人或其他第三人之一切權利。

第 16-(2)條中可能產生之損害防阻費用為被保險人為確保一切權利能保全及執行，而對抗運送人及其他利害關係人而產生之費用。如被保險人於保險人未賠償前先行委任律師來保全其權利，其中之律師

⁴⁷ 運送履行輔助人係指債務人為履行債務，如同使喚自己手足般使用（使喚）之輔助人而言。輔助人就債務之履行並「無獨立」之地位，故債務人就專屬自己之給付亦可使用差遣之。但輔助人之故意、過失，債務人仍應負自己過失之責任。換言之，係指直接代債務人從事債務內容者，例如代運送人從事裝卸、倉儲之工人及運送人所僱用之船長、海員等，故包括代運送人履行運送債務之受僱人及代理人，均屬狹義之履行輔助人。轉註自曾國雄(2004)，海運貨損理賠關鍵詞釋義，自版，頁 26。

⁴⁸ 獨立契約人係指代替債務人以「獨立」之地位履行之人而言。債務人雖特別被允許可使用該等輔助人，但就其選任監督若無過失，則不負責任。但在承攬之情況下，性質上並無非債務人必為履行不可之場合，若無特約之禁止，亦可使用次承攬人，當債務人有指揮之行爲時應與上述狹義之運送履行輔助人相同，債務人應負全責。換言之，係指民法第二百二十四條規定之使用人而言，例如陸上裝卸工人，就裝卸業者而言為受僱人，然就運送人而言，則為使用人；因此受貨人就運送人所承運貨物之毀損滅失，對運送人請求損害賠償係依契約關係，對裝卸業者請求損害賠償則係依侵權行爲之法律關係。獨立契約人又稱為廣義之運送履行輔助人。轉註自曾國雄(2004)，海運貨損理賠關鍵詞釋義，自版，頁 26-27。

費當可認為第 16-(2)款中所述之損害防阻費用，因為先行請律師為被保險人為了保全對運送人、利害關係人及其他第三人之請求權，而當保險人賠償後其代位權方可順利進行，此保全動作所產生之費用，保險人允諾額外賠償。反之，因保險人之代位權是由被保險人可得而行使之損害賠償權而來，故若被保險人未將此權利加以保全，即所謂代位之妨礙，保險人之代位權必將因此而受影響，甚至喪失代位權，所以保險人在條款中規定被保險人之另一個義務即應善加保留此請求權，並不得擅自放棄而影響保險人之合法權益。

蓋保險代位權應屬保險人於保險契約下之合理期待權益。因此，若被保險人若不能確保代位權之完整，將會影響到保險人的權利，甚至會使保險人之代位權喪失。所以在條款中規定被保險人應善加保留此請求權，不得擅自放棄而影響保險人之合理期待⁴⁹。

ICC,1982 第 16-(2)條基本上指的是保險人要求被保險人能保全代位權，而不希望有妨礙代位權之情況出現，即對於有責任第三人之行使請求權是被保險人的一項義務，但此條款僅僅是就保險人之追償權利保全，與被保險人之損害防阻義務並無太多關係，勉強只能謂為是幫保險人進行「代位權之損害防阻」。在 ICC,1982 第 18 條中避免遲延條款（Avoidance of Delay clause，又稱合理處置條款 Reasonable Despatch clause）要求被保險人在自己可以控制的情況下，必須要採取合理的處置措施，違反者則會影響到保險契約的效力。該全文為：It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control。於此或也可解釋為，防止被保險人未在法律規定的期限內來向運送人索賠，而影響其代位權。

換成另一個思考方向，若被保險人怠於進行代位權之保全，致使

⁴⁹ 曾文瑞、李紀薇，兩岸海上保險代位權妨礙之比較分析，保險經營與實務，第七卷第一期。

保險人代位權喪失，保險人是否得以據此主張拒賠，在 ICC,1982 與 MIA,1906 同樣亦沒有規定違反該義務時之情況。於 1993 年 *Noble Resources Ltd. v. Greenwood (The Vasso)* 一案中⁵⁰，法官認為若保險契約具有損害防阻條款，被保險人違反該義務與違反 MIA,1906 第 33 條⁵¹所規定之「擔保(Warranty)」是不一樣的，損害防阻條款並非一明示擔保(express warranty)，故保險人不能主張自被保險人違反時解除其責任，但保險人可以向被保險人要求賠償所受之損失。即被保險人所未保全之代位權利，即是保險人原可執行之對第三人之請求權，因此保險人之損失即相當於若執行代位之可請求金額，故若被保險人未善盡此義務，保險人自可請求損害賠償。在另於 *British and Foreign Marine Insurance Co. v. Gaunt* ⁵²一案中，法院認為 MIA,1906 第 78-(4) 條之規定，並非指被保險人若未善盡此一義務則無法請求保險理賠，換言之，損害防阻條款為一附加契約，若被保險人違反此義務，保險人僅可拒絕若履行該行為所可得減輕之損害，並不應影響原保險契約所應負之損害賠償責任。

ICC,1982 保險單之正面印有一” Important Clause”即所謂之「重要條款」，由於是以紅色文字印刷故亦稱之為紅色條款(Red Clause)，此條款規定被保險人於損失發生時，關於權利保全之維護義務及應注意之事項，否則將可能影響本保險上之權利(Failure to comply therewith may prejudice any claim under the policy)，其為：

“purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are

⁵⁰ *Noble Resources Ltd. v. Greenwood* (1993) 2 Lloyd's Rep. 309 -314.

⁵¹ MIA,1906 第 33-(3)條：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.

⁵² *British and Foreign Mar. Ins.Co. v. Gaunt* (1921) All E.R. 447.

required:

1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages.

2. In no circumstances, except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition.

3. When delivery is made by Container, to ensure that the Container and its seals are examined immediately by their responsible official.

If the Container is delivered damaged or with seals broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to clause the delivery receipt accordingly and retain all defective or irregular seals for subsequent identification.

4. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees' Representatives if any loss or damage be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.

5. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.

NOTE: The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities at the Port of discharge.

6.No claim for loss by theft &/or pilferage shall be paid hereunder unless notice of survey has been given to this Company's agents, or Lloyd's agents or other duly constituted surveyor at destination within 10

days of the expiry of this insurance.

Any claim under this insurance, should be submitted without delay, accompanied by all correspondence with Carriers and other parties regarding their liability.

The following clause shall apply to interest insured on All Risks:

In the event of damage which may involve a claim under this Policy or Certificate, immediate notice of such damage should be given to and a Survey Report obtained from the Company's Office or Agents at port of discharge."

1.在貨櫃運輸情況，應由海關檢視鉛封，若貨櫃有破損或鉛封破壞，或號碼與提單上之記載不同時，應於受貨文件上註明。

2.貨物毀損時應立即向港務單位，或相關運送人提出求償。並於貨物有毀損之疑慮時，不可簽署清潔收據(clean receipt)於運送人。若保險標的毀損情況無法確知時，應於提貨收據上確實註記。

3.如貨物之損失明顯，應會同運送人或相關之受託人代表進行公證，確定損失與責任。

4.若提貨時無法立即確定損失，應於提貨後 3 天內以書面通知運送人及相關應負責任之人。

5.在下列情況下將解除賠償責任：

(1)收貨時被保險人簽具清潔單據。

(2)基於保險代位所產生的對於第三人之請求權因超過時效而消滅。

6.在貨物失竊之情況下若未在 10 天內通知保險人或其代理人，

進行公證，保險人將不負任何賠償責任。

因此，以上之義務可謂是與 ICC,1982 第 16-(2)條之保全代位義務相互呼應的條款，按此條款之規定若被保險人違反此義務，保險人可以主張不負任何賠償責任，此條文載明於契約上，可謂規定被保險人未善盡保全義務的一個相當嚴厲的條文⁵³。

3. ICC,1982 第 17 條

ICC,1982 第 17 條：”Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.”（被保險人或保險人對於被保險標的物採取之施救、防護或回復之各項措施，不得被認為是放棄或承諾委付或者影響雙方權益。）其係由 ICC,1963 之「放棄條款」(waiver clause)而來，其全文為：” And it is specially declared and agreed that no acts of the assurer or assured in recovering, saving or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment”（經特別協議並聲明，保險人或被保險人在回復、搶救或保全財產中之行動，應不認為係對於委付的放棄或接受。）

由上述之文字及條次結構而言，顯然係對 MIA,1906 之損害防阻條款之補充。此條款主要意義為當被保標的物受損嚴重符合推定全損之情況時，被保險人發出委付通知予保險人並要求按全損賠付後，此委付可能尚在保險人考慮是否接受，惟無論如何受損標的物必須儘速防阻損害再繼續擴大，因此乃補充本條款，表示雙方已經協議，如在此階段由被保險人履行其損害防阻義務，則保險人不能認為此係被保

⁵³ 曾文瑞，89 年 3 月，從損害防阻觀點探討海上貨物被保險人之義務與保險理賠，保險專刊，第 59 輯，頁 109。

險人已拋棄或已撤回其委付之表示；反之，如保險人對該標的物進行營救或保全時，則被保險人亦不能認為此係保險人已接受其委付之表示。換言之，委付是否接受，應係視推定全損是否成立之問題，與任何一方對於財產之營救並無關係。

二、英國協會船體保險定時條款

英國協會船體保險定時條款目前仍為全世界船體保險之主要承保條款，該條款可謂融合了現行勞依茲 S.G 保險單(Lloyd's S.G.Form Policy)⁵⁴、1970 年協會船舶保險時間條款(Institute Time Clause, Hulls)、1971 年協會修正碰撞條款(Institute Amended Running Down Clause)、1973 年協會污染危險條款(Institute Pollution Hazard Clause)等船舶保險單及有關條款之內容，將其內容去蕪存菁，因此得以在世界上船體保險單中佔有一席之地，歷經實務界二十餘年之考驗，仍能屹立不搖於業界。英國協會船體保險定時條款對於損害防阻相關規定在條款第 13 條中，如下表二所示：

表二：ITC,1983 中損害防阻條款之規定

條次	內容	譯文
第 13 條	13.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.	13.1 於任何損失或意外時，被保險人及受僱人及代理人對於可自本保險獲償之損失，有義務採取合理措施以防止或減輕其損失，依本保險得請求賠償之損失。
	13.2 Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such	13.2 依據下列規定及第 12 條之規定，保險人將分擔被保險人其受僱人或代理人因採取或減輕損失而適度與合理發生的費

⁵⁴ 若單以制式保單沿革而言，S.G. Form 可謂之為第一代保單，其設計主要是將船舶(Ship)及貨物(Cargo)承保於同一張保單之中，後來為了因應船舶貿易型態的改變，遂將船體與貨物兩類保單分別印製，並將不相關之文字自條款中剔除，但架構上仍十分相似。為了便於識別，便將船體保單設計為白色、貨物保單設計為藍色，以利區別。

條次	內容	譯文
	measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 13,5) and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 13.	用。共同海損，救助費用（第 13.5 項規定者除外）、及碰撞防護或訴訟費用依本條 13 條不得請求賠償。
	13.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.	13.3 被保險人或保險人對於被保險標的物採取之救助，保護或回復保險標的物之各項措施，不得被認為是委付之放棄或承諾或影響雙方權益。
	13.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value, Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.	13.4 對於被保險人為履行本第 13 條規定本保險之責任不超過保險金額與船舶約定價值之間比例，或如完好價值超過該約定價值時，以不超過保險金額與引起費用之事故發生時船舶完好價值間之比例。如保險人已同意賠付全損而本保險所承保之財物獲救時，則不適用前項規定，除非損害防止費用超過被獲救的財物價值，且只有超過的部分得適用前項規定。
	13.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.	13.5 如保險人已同意賠付全損，並有因拯救或試圖拯救船舶及其他財物而合理發生的費用且並無殘值，或其費用超過殘值時，保險人同意按此比例負擔此項費用，或超過殘值部分的費用有關船舶合理發生的部分；但如船舶的保險金額低於此項費用發生時的完好價值，依本條款得請求賠償之數額應按不足額保險比例減少。
	13.6 The sum recoverable under this Clause 13 shall be In addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.	13.6 本第 13 條規定可以獲償之金額得與本保險可予補償之其他損失另計，但不得超過本保險金額。

1. ITC, 1983 第 13-(1) 條

“In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.”

第 13-(1) 條部份乃係引述 MIA, 1906 第 78-(4) 條之規定而來，其中” which would be recoverable under this insurance.”（依本保險得請求賠償之損失）表示，必須為承保範圍內之危險而產生的損害防阻費用，保險人應賠償予被保險人。” In case of any loss or misfortune”（於任何損失或意外時）明顯地表示保險人之補償損害防阻費用責任始於損失或意外發生時，而於損失發生前之預防亦不包括於 ITC, 1983 之損害防阻條款中。

2. ITC, 1983 第 13-(2) 條

第 13-(2) 條中” Subject to the provisions below and to Clause 12”（依據下列規定及第 12 條之規定），其中第 12 條為有關自負額之規定⁵⁵，指的是凡因承保危險事故所引起之每一次意外或事故之損失，

⁵⁵ ITC-12 (DEDUCTIBLE):”12.1 No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8, 11 and 13) exceeds _____ in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found, This Clause 12, 1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence. 12.2 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage, The expression "heavy weather" in this Clause 12.2 shall be deemed to include contact with floating ice. 12.3 Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceeds the above deductible. 12.4 Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.”

除非其累計損失金額達一定金額以上，均不予賠付，如超過者則應先扣減該項自負額後賠償。「保險人將負擔適當與合理發生的費用」中之所謂「適當」發生之費用，指的是損害防阻之「行為人」，其必須為是由「被保險人、其受僱人或代理人」等人員所發生之費用。於 *Uzielli v. Boston Marine Insurance Co*⁵⁶一案中，提及損害防阻費用僅可由被保險人自己、或由被保險人所指定之人，即指其受僱人、代理人為拯救船舶所為行為而支出。

此費用還必須為「合理」發生，而所謂合理應如前章節所述，為事實認定問題，或以「無保險原則」來判斷此費用之合理與否，前已述及，不再贅述。另損害防阻費用與共同海損及救助費用亦屬不同性質之費用，故凡屬共同海損或救助費用者自不可於損害防阻條款中獲得賠償。於 *Aitchison v. Lohre*⁵⁷案例中，船舶價值為英鎊 2,600，保險金額為英鎊 1,200，船舶在遇到惡劣氣候後由無契約之汽船來救助，而助救費用為英鎊 800。船東之船舶修理費用為英鎊 2,600，而保險人對於事故之責任只賠付英鎊 1,200，其原因為此救助之汽船不屬於被保險人或其代理人或受僱人之範圍內，則此費用應歸於救助費用，即保險人在損害防阻條款下無須再支付任何之附加費用。

3. ITC, 1983 第 13-(3) 條

本條與 ICC, 1982 相同為棄權條款 (Waiver Clause)，條款與實務意義均同，於此不再贅述。

4. ITC, 1983 第 13-(4) 條

本條款乃規定不足額保險情況下損害防阻費用之賠償，即船舶在不足額投保之情形，保險人對於損害防阻費用之補償亦按不足額比例

⁵⁶ *Uzielli v. Boston Marine Insurance Co.* (1884) 5 Asp.M.L.C. 405。N. Geoffrey Hudson, M.A., 1995, The Institute Clauses, 1st Lloyd's of London Press Ltd. p.112。

⁵⁷ *Aitchison v. Lohre* (1879) 4 Asp. M.t.c. 168。N. Geoffrey Hudson, M.A., 1995, The Institute Clauses, 1st Lloyd's of London Press Ltd. p.113。

賠付。條款中所謂「保險人已同意賠付全損而本保險所承保之財物獲救時，則不適用前項規定，除非損害防止費用超過被獲救之財物價值，且只有超過的部分得適用前項規定。」即表示，保險人已賠付全損金額後，損害防阻費用不適用不足額保險之規定，除非損害防阻費用超過了獲救的財物價值，而且只有在超過的金額才適用不足額保險之規定。值得注意的是，第 12 條之自負額規定並不適用於保險人賠付全損及損害防阻費用之情況，蓋損害防阻費用之發失乃可能為避免全損所產生，為鼓勵被保險人進行損害防阻義務，雖最後仍然發生全損，則不論賠償金額與損害防阻費用均不扣除自負額。

5. ITC, 1983 第 13-(5)條

此條文規定當保險人已經同意賠付全損金額，但被保險人於事故發生後有拯救船舶及其他財物因而產生之合理費用時，且船舶無任何剩餘殘值，或其費用超過殘值時，保險人同意按此比例來賠付此項費用，或超過殘值部分的費用。但如果船舶的保險金額低於此項費用發生時的完好價值（不足額保險之情況），依本條款被保險人得請求賠償之數額應按不足額保險比例定之。本條款明訂保險人已然允諾賠付全損時，又合理發生對船舶和其他財物之救助費用，除賠付全損外保險人仍應對屬於其應負責之部份比例分擔，且分擔額仍受不足額保險之限制。

6. ITC, 1983 第 13-(6)條

本款規定損害防阻費用之理賠上限，任何保險契約賠付之金額均不超過保險金額，為保險契約之通則，於本款表示保險人已賠付全損金額，仍願意負擔損害防阻費用，且此「額外產生之費用」之賠償亦不得超過保險金額。換言之，本款除亦承襲 MIA, 1906 之規定強調損害防阻費用之獨立性外，再對損害防阻之費用規定其賠償上限，即事故發生後之實際損失和損害防阻費用之合計賠償不得超過保險金額。

伍、結論與建議

損害防阻就海上保險而言為一相當重要的概念，尤其在危險管理中其與保險之搭配使用，更能收到事半功倍的危險管理效果。在海上貨物保險，貨物是隨著運輸過程在流動著，被保險人並無法如一般之火災保險或汽車保險一樣，可以隨時監管保險標的，因此除了運送開始前之損失預防措施非常重要外，保險人亦希望事故發生時被保險人能盡力避免損失擴大，基此概念下，不論於國內外法律或保險條款中均中要求被保險人應盡損害防阻之義務。本文透過國內外相關裁判及文獻整理後將損害防阻費用之特性臚列如下：

1.MIA,1906 中損害防阻費用具有獨立的性質。表示縱使保險人已賠付全損的金額（貨物全損），仍應另外如數賠付損害防阻費用。而於我國海商法、保險法中並無法清楚看出損害防阻費用為附加契約，其認為損害防阻費用之性質特殊，為鼓勵被保險人盡力減輕或防止損失擴大，額外補償之費用。

2.即使保險契約已約定為單獨海損不賠償，或在一定百分比以下之單獨海損不賠，若仍有損害防阻費用發生，保險人亦應如數賠償，此為 MIA,1906 之規定，於我國海商法中並無此一規定。

3.凡屬於共同海損損失 (General average losses)、分攤 (Contributions)及救助費用 (Salvage Charges)，均不能併入損害防阻費用中而依該條款獲得賠償。其表示損害防阻費用與共同海損損失、分攤及救助費用是完全不同，各有其成立要件與定義。無論共同海損損失或救助費用，倘單項或與標的物損害金額合併後之金額，若超過保險金額時，保險人之最高賠償責任，仍以保險金額為限，而損害防阻費用不受一個保險金額之限制。

4.被保險人或其代理人有採取合理措施以防止或減輕保險標的物的損失之義務，即損害防阻行為之行為人為被保險人或其代理人，而非其他第三人之行為。

5.保險事故須已經發生，即若承保危險尚未發生，則因被保險人之行為所產生之費用，應係損失預防措施所產生之費用，並非為損害防阻費用。

6.保險人對於非承保事故所發生之損害防阻費用，並無賠償責任。此規定是以保險人之立場而言，損害賠償責任僅限於所承保之危險，因此雖被保險人之損害防阻行為是為避免損失擴大，但因危險事故並非保險人之承保事故，保險人原並無損害賠償責任，故對於該損害防阻費用自亦無賠償責任。

7.損害防阻費用的發生依 MIA,1906 之概念必合理產生，而合理與否之認定乃是事實認定的問題，即必須個案判斷。而我國海商法中並無明文規定，損害防阻費用之發生須為合理，即為事實認定之問題，不過確認損失之公證費用則不論國內或國外之裁判見解均認為不應列為損害防阻費用。

8.損害防阻費用之賠償若發生不足額保險的情形，損害防阻費用依保險金額與保險價額之比例計算賠償。此於 MIA,1906 及我國海商法均有相同之規定。

就損害防阻之保險條款分析方面，不論於貨物保險條款或船舶保險條款，其中對於損害防阻費用之規定，大都繼受 MIA,1906 之規定而訂定，惟為配合航運現況於貨物保險中再加入保全代位權之規定；於船體保險中則大都與 MIA,1906 之相關條文相同，唯一不同者是，船舶保險條款中明文規定損害防阻費用之賠償不超過保險金額。

本文研究發現海商法第 133 條之「保險標的之價值」文字規定似

有疑義，即「保險標的之價值」與「保險價額」（保險法稱「保險價值」）是否為同一名詞似有進一步討論必要，因於保險專有名詞中保險價額(Insurable Value)，乃指保險標的物之可保價值，亦或可以說是投保當時之公平市價，即保險法所稱之保險價值而保險金額(Sum Insured 或 Amount Insured)則為保險契約中保險人之最高賠償上限⁵⁸。因此，於財產保險有形之保險標的物都會有「保險價額」，在定值保險中因價額已經約定故以「約定價值」代替「保險價額」，然後在保險契約中載明投保之「保險金額」；在實務上保險價額、約定價值、保險金額有時可能一樣，亦可能不一樣，但是在保險學理論裏這三個名詞是不一樣的概念，實應加以區分。

我國海商法第 130 條第 2 項所謂「保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之。」中之「保險標的價值」似應解釋為發生事故時保險標的物之價值（不定值保險），或是保險標的之約定價值（定值保險），而非概念中投保時保險標的物之保險價額(insurable value)。惟不論是事故時之保險標的物價值或約定價值，除在定值保險採足額保險，否則均與保險金額不同。但依 MIA,1906 中損害防阻費用之立法意及國內外相關裁判之概念，應如保險法一樣採「保險金額」以替代「保險標的之價值」將更為適當。茲將建議修正之條文整理如表三。

表三：海商法第 130 條之建議修正條文

原條文	建議修正之條文	理由
海商法第 130 條第 2 項：保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險標的價值，仍應償還之。	海商法第 130 條第 2 項：保險人對於要保人或被保險人，為履行前項義務所生之費用，負償還之責，其償還數額與賠償金額合計雖超過保險金額，仍應償還之。	依損害防阻費用之賠償特性，將條文中「保險標的之價值」改以如保險法之「保險金額」。

⁵⁸ 保險法第 72 條：「保險金額為保險人在保險期內，所負責任之最高額度。保險人應於承保前，查明保險標的物之市價，不得超額承保。」

參考文獻

- 1.王世豪(2004)，兩岸海上貨損理賠與保險公證之研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文。
- 2.王衛聰(1983)，海上保險法與共同海損，文笙書局。
- 3.吳榮清(1994)，海上保險論，永裕印刷廠，初版。
- 4.李紀薇(2006)，我國海上貨物保險代位權之妨礙與因應，長榮大學航運管理所碩士論文，頁 26-28。
- 5.林秀圓(1994)，聯合國海上貨物標準條款之研究，國立政治大學保險研究所碩士論文。
- 6.林群弼(2004)，保險法論，三民書局，二版。
- 7.陳泰廷(2005)，論公務船舶採購船體險之法制與實踐，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文。
- 8.邱展發(1991)，P&I 與船舶保險，航貿圖書出版社，初版。
- 9.凌氤寶、康裕民、陳森松(2001)，保險學－理論與實務，華泰書局，三版。
- 10.徐當仁(2006)，損害防阻費用在海上保險與其他險種的運用，海商暨保險學術研討會論文集，頁 122。
- 11.徐當仁、曾文瑞（1999），初學者海上保險基礎理論與實務，高皇出版。
- 12.張新平（2007），海商法，五南圖書出版股份有限公司，二版四刷。
- 13.陳火財、王肖卿（2002），協會船體險保單條款之解釋與適用，安

生理算檢定有限公司，初版。

- 14.陳雲中(1991)，保險學，五南圖書出版股份有限公司，初版。
- 15.曾文瑞(2000)，從損害防阻觀點探討海上貨物被保險人之義務與保險理賠，保險專刊，第 59 輯，頁 85-115。
- 16.曾文瑞、李紀薇(2008)，兩岸海上保險代位權妨礙之比較分析，保險經營與實務，第七卷第一期，頁 79-104。
- 17.曾國雄(2004)，海運貨損理賠關鍵詞釋義，自版。
- 18.應世昌(1998)，海上保險學，五南圖書出版股份有限公司，初版。
- 19.戴錦銓(1985)，論海險法之委付與代位求償權，國立臺灣海洋大學海洋研究所碩士論文。
- 20.Donald O'may,1993, Marine Insurance Law and Policy, 1st Edition, Sweet & Maxwell.
- 21.E.R. Hardy Ivamy, 1986,General Principles of Insurance Law, 5th, London Butterworths.
- 22.N. Geoffrey Hudson, M.A., 1995, The Institute Clauses, 1st Lloyd's of London Press Ltd.
- 23.R.J. Lambeth,1986, Templeman on Marine Insurance, 6th edition, Pitman Publishing Limited.
- 24.Robert Merkin,1990, Colinvaux's Law of Insurance, 6th edition, Sweet & Maxwell.
- 25.Sir Mackenzie D Chalmers, 1993, Marine Insurance Act 1906,
- 26.Sir Michael J. Mustill, Jonathan C. B. Gilman, 1981 , Arnould's Law

of Marine Insurance and Average, 16th, Stevens and Sons Limited.

27. Susan Hodges, 1997, Law of Marine Insurance, 2nd, Biddles Ltd, Guildford and King's Lynn.

28. Stenen J. Hazelwood, 2000, P&I Clubs Law and Practice, Lloyd's of London Press Ltd.

