

# 海上貨物保險與安裝工程保險之保險競 合問題探討—最高法院 94 年度台上 字第 379 號判決評析

A STUDY ON OTHER INSURANCE BETWEEN MARINE CARGO  
AND ERECTION ALL RISKS INSURANCE – DISCUSS OF  
SUPREME COURT VERDICT NO.379 IN 2005

曾文瑞 Wen-Jui Tseng<sup>1</sup>

(102 年 8 月 30 日收稿，102 年 12 月 3 日第一次修改，102 年 12 月 20 日定稿)

## 摘 要

進口機器設備於投保時將考量不同的危險性質而投保不同的保險，如於海上及內陸運輸途中投保貨物運輸保險，於工廠安裝試車時投保安裝工程保險，在連續的保險過程中將可能產生不同保險契約間保險期間的銜接空窗或競合的問題。本文探討不同保險契約間保險期間之規定，及評析最高法院 94 年台上字第 379 號之判決。

**關鍵詞：**保險期間；海上貨物保險；安裝工程綜合保險；保險競合

## ABSTRACT

*Imported machinery consider different risk and insure different insurance while insuring, marine transit would be insure marine cargo insurance, and insure erection all risks insurance when installation take a trial run in the*

---

1. 國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所副教授 (聯絡地址：81143 高雄市楠梓區海專路 142 號 國立高雄海洋科技大學航運管理系；聯絡電話：07-3617141 分機 3169；E-mail：jui@mail.nkmu.edu.tw)。

*factory, connecting the gap and claim problem during may produce the insurance among different insurance policy in the continuous insurance coursing. This study discuss period of insurance with different insurance clauses and analysis the Supreme Court Verdict NO.379 in 2005.*

**Key Words:** *Insured period; Marine cargo insurance; Erection all risks insurance; Other insurance*

## 一、前言

臺灣海上保險市場都是以英國協會貨物保險條款 (Institute Cargo Clauses) 為保險契約，其內容主要是由英國倫敦保險人協會 (The Institute of London Underwriters) 中的技術及條款小組 (Technical and Clauses Committee) 所制定 (曾文瑞<sup>[1]</sup>)，保險期間的開始與終止點，依保險契約第 8 條之規定，係以保險單所載之起迄倉庫或儲存處所而訂，可能是港區倉庫也可能是內陸倉庫，完全以保險契約之記載為準，而其終止之情況則為進入保險契約所記載之最終倉庫或運抵其他物流倉庫，或在最終目的港卸貨完成後 60 天。而安裝工程保險之保險期間則以施工期間，或加試車或保固期間作為保險期間，短則數月長則數年不等。進口機器設備準備安裝營運之廠商，對於國際運送部份乃係投保海上貨物保險，而進口後的安裝試車部份，則是投保安裝工程保險。

臺灣人力資源優良，基礎建設與資訊設施健全，故也吸引外商或本土企業於臺灣設廠製造營運，行政院目前也正積極推動「自由經濟示範區」，希望在自由化、國際化與前瞻性的核心理念下，大幅度鬆綁物流、人流、金流，資訊流及知識流的各項限制，打造便利的經商環境，落實市場開放，以吸引廠商進駐營運以及本土企業根留臺灣。當企業自國外整廠輸入準備營運時，為避免所購買的機械設備在整體運輸過程，以至安裝、試車到可開始啟用之前，因意外事故發生造成設備毀損的風險，遂同時與保險公司簽定了海上運輸保險與安裝工程綜合保險。實務上在兩張保契約緊密銜接的情況下，保險標的發生損害時，必須確認是屬於那一張保險契約的保險期間內，以為理賠之根據。然若兩者保險期間有部份重疊，而產生保險競合時，且兩張保險契約又分屬不同保險人所簽發時，即可能發生實務上理賠困擾。雖然實務條款中通常載有「其他保險」條款以解決理賠爭議，但仍對於保險期間重疊時，應由那一張保險契約賠償？又賠償之後保險代位求償權的行使與求償對象都易引發爭議。

如最高法院 94 年度台上字第 379 號一案中，當貨物運抵被保險人公司之倉庫廠區後，由安裝工程保險的共同被保險人啟德機械起重工程有限公司 (以下稱啟德機械) 開始為貨物自平板櫃上卸至地面，因其疏未注意貨物上包有雨布，忽略重心問題，造成貨物於卸櫃過程中摔落地面毀損；被保險人與保險公司即對於保險期間之認定，究應屬海上貨物運輸保險或安裝工程保險的承保期間出現爭議，進而對於保險代位權是否得以成立問題而訴諸法院。本文將以海上貨物保險期間及安裝工程保險期間之規定為基礎，分別探討兩個不同

保險契約的保險期間規定，以及保險銜接時保險期間重疊造成保險競合之問題分析；再對最高法院 94 年度台上字第 379 號判決，評議分析法院判決內容，最後提出研究之結論與建議，以供保險學術與實務界參考。

## 二、1906 年英國海上保險法之航程保險期間規定

所謂保險期間指保險人承保責任之開始至結束期間，保險期間依英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906 簡稱 MIA, 1906) 之規定可分為兩類，一為以時間為界定之保險期間 (time policy)，另外則是以航程為界定之保險期間 (voyage policy)。根據 MIA, 1906 第 25 條之規定，當契約內容是以「at and from (在及從)」或「from one place to another or other (從一地點到至另一地點)」的方式投保者，即稱之「航程保險單 (voyage policy)」<sup>2</sup>。而若保險契約是以某一特定期間內承保者，則稱之為「時間保險單 (time policy)」<sup>2</sup>。海上貨物保險在實務上對於保險期間的約定，都是以從某一約定地點開始承保，而至目的地約定之地點終止，例如 from Kaohsiung to Antwerp，即指自高雄港開始保險航程時，保險期間開始，而終止於安特衛普港，故海上貨物保險屬於航程保險單。

MIA, 1906 對於「航程保險單」之規定因約定之文字不同，使保險期間的起始將有所差異。如以「from」某一特定地點來約定，則保單的效力將於船舶開始保險航程時生效<sup>3</sup>。而若係以「at and from」某一特定地點，則當船舶於抵達保單所約定的航程起始之地點時，保單即立刻生效 (O'may<sup>[2]</sup>)<sup>4</sup>。「at and from」之保險概念如就貨物保險而言，係以貨物裝載於船舶之時，保險人開始承擔保險責任，英國 1813 年 Gladstone 一案中認為 (王衛恥<sup>[3]</sup>)，當貨物保險責任始於貨物裝載於船上之時，此港口亦必須與保險契約所載之 from 或 at and from，所載明列之港口一致<sup>5</sup>。本解釋規則乃是就船舶保險而言，且目前貨物保實務上並無以「at and from」的方式約定保險航程。

最後一種關於保單效力開始的約定，則是「from the loading thereof (從裝載之時起)」，依 MIA, 1906 保單解釋規則之規定，當保單以貨物裝載之時為其生效條件，在保險標的物被實際裝載於船上後，保單才開始生效，但此條件並不承保貨物從岸邊移到船上的裝載動作意外事故，即保險人不負擔裝船期間之風險 (Gilman 與 Merkin<sup>[4]</sup>)。所謂「裝載」係指貨物放置於航海船舶之甲板上或船艙內而言 (吳榮清<sup>[5]</sup>)。由此概念可知，若保險期間開始

2. MIA, 1906 第 25 條：Where the contract is to insure the subject-matter 'at and from,' or from one place to another or other, 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.'

3. MIA, 1906 Rules for Construction of Policy, rule 2 from: Where the subject-matter is insured 'from' a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured.

4. MIA, 1906 Rules for Construction of Policy 2 rule 3-(a) at and from: Where a ship is insured 'at and from' a particular place, and she is at that place in good safety when the contract is concluded, the risk attaches immediately

5. Gladstone v. Clay (1813), 2M. & S. at p.423.

之時點是以「裝載」之事實而認定，故依此規定保險契約訂立與保險期間開始之時間上，將可能會產生兩種情況：(1)先行訂約，訂約後經一段時間，才將貨物裝船。此情況下，訂約後至裝載前，保險並未生效（莊雲雁<sup>[6]</sup>）。(2)若於契約訂立前，貨物業已裝船，於此，契約訂立之同時，依我國保險法第 51 條之規定：「保險契約訂立時，保險標的之危險已發生或已消滅者，其契約無效。但為當事人雙方所不知者，不在此限」。以及 MIA,1906 保單解釋規則第 1 條之「Lost or Not Lost」之概念，保險將追溯至裝船時生效。惟現行貨物保險實務上並未見有以「from the loading thereof」為約定保險期間開始之情況。

另於 MIA,1906 之保單解釋規則中對於卸載之規定則為「Safely Landed (安全卸載)」。安全卸載乃指當貨物或其他動產到達卸貨港後一段合理期間內，以習慣性之方式卸至陸上，此時保險期間即為終止<sup>6</sup>。「卸載 (landed)」之涵義，乃係指上陸，不論貨物上陸後係由海關占有或被他人沒收扣押，蓋海上保險所承保者係「海上」之風險，與受貨人是否占有貨物並無關聯<sup>7</sup>。所謂安全卸載之意義，係貨物在該港口卸載該貨物之習慣性方式卸載，並安全無誤的卸至陸上。「習慣方式 (customary manner)」，在解釋上係指安全的卸於卸貨港範圍內之正常碼頭或習慣地點而言，蓋不同港口因其碼頭裝卸機具不同，以及貨物種類不同，都有不同的卸載作業方式，如香港貨櫃船席不多，致使貨櫃碼頭之作業費用也十分昂貴。為節省時間及實質成本，中流作業 (mid-stream) 在香港仍然十分蓬勃，2012 年全年約也有 160 萬 TEUs 的作業量<sup>8</sup>，故中流作業在香港其實也可謂為習慣性的裝卸作業方式；又如紐約港對生皮貨物習慣以小艇駁運均可謂為習慣方式運送。故由此規則可知實務上，若某港或某種貨物，習慣上係用小艇駁轉運至岸邊者，則保險人自須負責卸岸前之小艇運送風險。

惟縱保險單有明文承保者，倘卸駁小艇之目的，不在向岸邊載運，而係向他船作轉運者，保險人仍不負責貨物在小艇上之損失，蓋因其不符卸載 (landed) 之要件<sup>9</sup>；在同樣以「運送為目的」前題下，若卸駁小艇之目的係以小艇作堆放之用途者，保險人亦不負囤放於船上之貨物毀損賠償責任<sup>10</sup>。規則中所稱之「合理期間」(reasonable time) 係屬事實認定之問題。依 MIA,1906 第 88 條之規定，事實認定係以若干期間作為適當期間，乃應視不同場合之情況而定<sup>11</sup>，如碼頭裝卸機具的種類與數量、天候、作業人員素質及卸貨效率等各種情事，再依各個不同情況與場合予以決定。

6. MIA,1906 Rules for Construction of Policy 2 rule 5 safely landed: Where the risk on goods or other moveables continues until they are safely landed, they must be landed in the customary manner and within a reasonable time after arrival at the port of discharge, and if they are not so landed the risk ceases.

7. Safadi V. Western Ass. Co., (1933), 46LI .L. R.140.

8. 香港中流作業商會有限公司網站。http://www.hkmoa.com/StatisticsYr12.aspx?lang=C，流覽日期：2013/04/05

9. Houlder V. Merchant's Mar. Ins. Co., (1886), 17Q. B. D.354.

10. Sparrow V. Carruthers (1746), 2 Str.1236.

11. MIA,1906 第 88 條 Reasonable time, &c. a question of fact: 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.

### 三、協會貨物保險條款之保險期間規定

2009 年 1 月 1 日英國倫敦保險人協會雖已正式公佈新版 ICC,2009 條款，但由於本文所要評析探討之案例，其保險事故乃發生於 ICC,2009 公佈之前，故本研究將以 ICC,1982 的保險期間規定做為主要探討的內容，另再簡述與新版 ICC,2009 內容之差異。

#### 3.1 ICC,1982 之保險期間規定

##### 1. 保險期間之開始

依 ICC,1982 第 8 條之規定，本保險之保險期間於保險契約所承保的貨物，為了運送之目的，而離開保險單所載明地點的倉庫或處所時開始。

“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...”

條文中規定保險契約上所「載明」之倉庫或儲存場所，在實務上可能為港口之海關倉庫，亦可能為出口商的內陸倉庫或其他物流發貨倉庫，不論為那一個倉庫或儲存處所，當貨物以運送為目的離開該地點後，保險期間即謂之開始。換言之，若保險單記載為內陸地名，或該載明之處所為被保險人（託運人）所使用之倉庫，則保險之效力自貨物離開該內陸倉庫或被保險人倉庫時即開始生效。然而，若保險單上所載地點為裝貨港地名，則保險開始自貨物以運送為目的離開裝貨港之倉庫或海關倉庫時開始。

實務上經常有以「warehouse to warehouse」之條款文字，認為是內陸倉庫至內陸倉庫之誤解，應係未能正確瞭解第 8 條之規定所致。對於以「運送為目的」以外所做的任何動作，如該被保險貨物離開保險契約所載明的倉庫後，乃是到物流中心準備配送儲存或進行簡單加工等，因前往該物流中因的內陸運送過程，並非以出口運送為目的之運輸過程，故保險期間依條款之規定尚未開始。反之，併櫃貨出口時，當貨物離開保險所記載的內陸處所，運往貨櫃集散站進行併櫃時，因為併櫃過程即為完成運送目的必要行為，故該段內陸運送即為以運送為目的之運送，應視為運送已開始，屬於航程保險的承保期間 (Brown<sup>[7]</sup>)。貨物開始運送之後，若一直處於「正常運輸途中」(ordinary course of transit)，則保險單的效力仍持續有效。所謂「正常運輸途中」，指必須以正常之運輸工具運送以及必須以正常之運送路線運送。然而，此亦須視貨物之型態而定，若貨物有慣常之運送方法，則依慣常運送方法以及習慣上或最直接之路徑而進行運送，如因港口壅擠，等待載運船舶進港而發生非意外的遲延，或因等待驗關或進出口文件而在港口倉庫所發生之遲延，即在正常運送過程範圍內，但若該遲延係因被保險人之作為或不作為所致，而該作為或不作為係可避免者，則應被解釋為在正常運送過程之外 (Hudson<sup>[8]</sup>)。然，此所謂之「正常」為一事實認定之問題，一般而言，凡合乎「通常之運輸習慣」即可；自也可依 MIA,1906 第 88 條之

規定以事實情況解釋是否「正常」。

## 2. 保險期間之終止

就保險期間終止之規定，依 ICC,1982 第 8.1.1 至 8.1.3 款內容分別為下列 3 種情況。

- (1) 被保險貨物交付於被保險人於保險契約上所載明之倉庫或儲存處所時終止 (on delivery to the consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein)。條款中所謂「on delivery to consignees' warehouse or place of storage」，意指送交保險契約上載明受貨人的內陸倉庫或儲存處所，如倉庫、露天倉庫或至少應為倉庫或儲存處所之附屬場所。然而若保險契約上僅記載目的港港口，則指被保險貨物運抵該港口轄境內的海關監管倉庫或自主管理、保稅倉庫、物流倉庫等，保險期間即告終止，並未延伸到內陸倉庫。如保險契約的保險航程係記載「from Kobe to Keelung」，則保險期間將終止於進到基隆港海關轄境內的海關倉庫。為解決此問題，被保險人應在保險契約上載明如「up to assured's warehouse in Tao-Yuan」，方可將保險航程擴大到承保自基隆港運至桃園的內陸運送階段 (徐當仁、曾文瑞<sup>[9]</sup>)。

條款中何謂「delivery to...」於理賠實務上經常出現是否應含蓋自貨櫃上或內陸運送工具上卸下之動作爭議，主要是「delivery to」中文譯有認為是「送達」，亦有譯為「交付」者，此兩者之翻譯最主要之差異與爭議在於是否包含「卸貨 (discharge)」動作期間之損失。蓋海上運輸保險既為一「動態」之保險，即保險期間以運送為目的開始運送後開始，保險期間亦結束於「運送動態」狀態之後，故當貨物抵達保險契約所記載的最終倉庫或儲存處所後，「運送動態」既已結束，保險契約期間當然終止。但亦有認為，自運送工具卸載貨物為整體動態運送過程的一環，故海上運輸保險的保險期間對於「delivery to warehouse or place of storage」的解釋，應包含運抵保險契約所載的最終倉庫後，從運送工具卸下的動作過程。換言之，保險效力並非繼續到貨物運抵最後目的地，交付受貨人即為終止，而應是貨物運抵最後目的地，再將其卸下時並使其占有時，保險效力方為終止。

為解決此項條款解釋之問題，及避免解釋上產生爭議，實務上可先行於保險單上此作說明為佳，如於保險契約中加入「safely deposited in the warehouse at destination named herein」或「including the risk of loading and unloading」以加註或批單方式進行標準條款的補充，明文將卸載納入保險期間。另或可根據保險法第 54 條第 2 項之規定：「保險契約之解釋，應探求契約當事人之真意，不得拘泥於所用之文字；如有疑義時，以作有利於被保險人之解釋為原則。」故基於此法律規定，將卸載動作視為運送全程的一環，可將保險期間擴大到從運送工具卸載之風險，對被保險人而言最為有利。

- (2) 送達最終目的地預定倉庫之前，被保險人將貨物運送至其他倉庫或儲存場所，以供儲存或分配或分送之用 (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 (1) for storage other than in the ordinary course of transit or (2) for allocation or distribution)。

所謂「未到達最終目的地預定倉庫前」 (prior to or at the destination named herein)，指

未到達原目的地 (prior to the destination)「其他地點」前之倉庫，如保險契約記載的目的地為汐止，卻運至汐止以外倉庫儲存；亦可能指已到達原目的地，但卻某些因素例如原倉庫已滿倉，故將貨物儲放於原目的地預定倉庫「以外」之倉庫，例如目的地為臺北市延平北路，後因滿倉只好轉儲至其它地點；又此所謂「儲存」，係指正常運輸途中必要儲存行為「以外」之儲存而言，即若暫存於海關倉庫等待報關提領，因為是「必要」的儲存行為，則屬「正常運輸過程」(ordinary course of transit)之一環，保險期間並未終止。本款規定主要是考量「儲存」與「分配或分送」之危險與「運輸」之危險性質不同，自航程保險單的概念，正常運輸危險因素與儲存危險因素大不相同，故保險人原先所預估之危險已然改變，必須另做危險考量與評估，因此當被保險人將貨物運達正常運輸過程以外之其他地點，而又以「儲存」或「分配或分送」為目的時，就事實而言，被保險人已經接管了貨物，因而保險期間即告終止 (姚玉麟與楊鴻彬<sup>[10]</sup>)。

(3) 保險期間終止之第 3 種情形為貨物於「最終卸貨港」自海船上卸載完成後 60 天 (expiry of 60 days after completion of discharge overseide of the goods from the overseas vessel at the final port of discharge)。

本款規定所提到之 60 天的期限是由貨物自「海船卸貨完成後 (completion of discharge overseide of the goods from the overseas vessel)」起算，因此，當貨物卸入「駁船」(craft)時，本款所規定的 60 天的期限已經開始起算。如香港之中流作業先將貨櫃自海船上卸入駁船，則由拖船將無動力駁船拖運至碼頭卸櫃，在此情況下，60 天之起算點仍為貨物卸入駁船時開始。另外，雖然被保險人提貨時已經超過卸貨完成後的 60 天，依規定保險契約已經終止，但若是被保險人能夠舉證證明事故是發生於保險終止之前，如海水水濕造成，則保險人仍應負保險責任，此乃終止之法律效果為自終止之日起契約往後終止，但不影響契約終止前的保險效力或保險請求權 (曾文瑞<sup>[11]</sup>)。

上述三種情形依條款之規定，只要有「一種」先發生 (terminates either ....8.1.1 or 8.1.2 or 8.1.3..., whichever shall first occur)，保險期間立即終止，因此並不會發生貨物運達被保險人最終目的地倉庫或儲存處所時，還可考慮是否超過卸貨後 60 天之問題。此點規定在最高法院 85 年度台上字第 3068 號判決中，法官對於保險期間的認定，已然誤解<sup>12</sup>，蓋該案貨物已運抵香港倉庫，由於保險契約所承保的航程為自基隆至香港，並未具體約定目的地倉庫名稱，或載明運至被保險人或受貨人倉庫，故依前述保險條款中有關保險期間終止的規定，當被保險貨物運抵並進儲香港倉庫等待貨主提貨時，保險期間即告終止，其與是否

12. 最高法院 85 年度台上字第 3068 號判決截錄：本件保險期間，依保險單第 8 條第 1 項約定，自貨物離開啟運地之倉庫時起，含正常運送航程中，至將貨物運送至本保單所載目的地之受貨人倉庫，或其他最終倉庫。保單上僅約定貨物自基隆 (港) 至香港，並未具體約定目的港倉庫名稱，且載貨證券中亦未記載受貨人姓名或名稱。故運送人無從知悉系爭貨物應送往之處所，依例僅得暫存於目的港即香港之運送人倉庫，以待受貨人前來憑單 (載貨證券) 提貨，自不能以貨物暫存於運送人倉庫，即謂保險期間已告屆滿。且受貨人即載貨證券持有人未具體指定運送人應運送之倉庫，運送人自無法依該指定將系爭貨物送至該倉庫，而無從適用第一種情形認已屆滿。且系爭保險事故發生時，尚在貨物卸貨後 60 日之內，為兩造所是認，則該保險事故係於保險期間所發生，堪以認定。

為指示式提單或記名式提單；或運送契約中載貨證券持有人是否具體指定運達之倉庫根本無關，但法官卻認為本案貨物進儲後，因不確定內陸倉庫為何，屬暫存之概念，故不適用第 8.1.1 款之規定，故等待貨主提領過程中尚在 60 天的期限內，保險期間尚未終止。此觀點顯似對於保險期間終止之認定，忽略了原文條款中指出 3 種不同情況任一種先發生保險期間即為終止之規定。

## 3.2 ICC,2009 之保險期間規定

### 1. 保險期間之開始

在新版英國 2009 年貨物保險條款中，對於大原則的保險期間規定並無改變，如以「正常運輸過程的運送」、「保險期間的起迄點由契約來約定」等事項 (Nick Gooding FCII<sup>[11]</sup>)。最大的改變則是對第 8 條保險期間的開始及終止做了很大的改變，主要是因為若出口投保原 1982 年版時，且以海運實務之全櫃為運送時，由出口商 (託運人) 自行裝櫃，一旦於裝櫃過程中發生意外事故，如出口商於倉庫內使用堆高機搬移被保險貨物時不慎摔落，由於屬倉庫內之搬移與裝櫃，因為尚未以運送目的而離開倉庫，故保險人並不須負裝櫃時之損害賠償之責，而傳統之商業火險亦未承保因裝櫃造成之貨物毀損滅失，且若又非委外裝櫃時，被保險人將可能造成求償無門之窘境 (曾文瑞與廖芳伶<sup>[12]</sup>)。

現今國際物流過程中經常出現將貨物先送運至物流中心進行流通加工，再裝櫃出口之情形，但是對於物流貨物運往流通加工之途中，就 ICC,1982 的條款邏輯，因為並不是以「運送為目的」離開保險契約載明的倉庫，故依 ICC,1982 之規定保險期間並未開始。縱使貨主於保險單中特別將航程擴大投保以「From shipper's warehouse」為保險期間開始約定的條件，亦無法獲得保險人之理賠，因若僅是為了物流或加工之目的，如運至物流中心重貼標籤、重新組裝、包裝等，雖然已離開保險契約所載明的倉庫或儲存處所，但都不是「以運送之目的運送」故保險都尚未生效 (莊雲雁<sup>[6]</sup>、曾文瑞與林慧珊<sup>[13]</sup>)。

為解決國際物流中託運人裝櫃的風險轉嫁問題，於 ICC,2009 第 8.1 款規定中，將保險期間生效之「動作」提前到保險契約所記載的倉庫內，為了將保險標的物裝載於運送工具為目的地之「第 1 次移動 (first moved)」開始。原文條款如下：「this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (name in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit.」。依條款之規定，也不包括為了運送而裝載前之儲存，或倉庫內之暫存區之儲存。

條款中所謂「第 1 次移動 (first moved)」在海上運輸實務上可能的情形為使用堆高機將貨物開始搬運準備裝櫃或裝車時之動作，或從倉庫內部貨架、棧板或貨堆上，利用堆高機開始將貨物放置於出口貨櫃內或貨車上之動作；若為高樓式倉庫者，則所謂「第 1 次移動」應為從某特定樓層搬運開始之動作。就散裝雜貨而言，則又可能指自穀倉 (silo) 以輸送帶運出；液態貨物則係以管道運輸方式輸出入船艙內。惟不論如何，因國際運輸之貨物種類繁多，裝運流程與模式也各有不同，故如何判斷何謂條款中的第 1 次移動應以該事實

而予以認定為宜。另條款中所謂「為了立即裝上或裝進運送車輛或其他運輸工具，並開始以運送為目的之第 1 次移動時，保險期間開始生效 (for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit)」。就貨櫃運輸實務而言，係指保險標的物於倉庫內堆高機將該貨物自倉庫內貨架取下，並堆載於貨櫃或貨車上，且該裝櫃動作係要以立刻運送為目的而為之裝櫃或裝貨，則該動作即屬條款所規定的概念。反之，若為了隔日裝櫃方便，遂於前一日將貨物自倉庫內部挪移至倉庫月台旁，以利裝貨，則因為不是為了立即以運送為目的之裝貨，故若不幸在此階段發生貨損，保險期間尚未開始，保險人不負保險賠償之責。

由上述 ICC,2009 之規定可知，只要符合為運送為目的之裝載所進行的第 1 次移動過程，不論貨主係以 CY (container yard) 於貨主自己倉庫裝櫃，抑或是 CFS (container freight station) 之運送模式於貨櫃集散站之併櫃期間，均屬於保險期間。此新增規定擴大保險期間之結果，當可賠償被保險人於出口貨物裝櫃與裝貨過程中之保險事故造成之貨損。就國際貿易而言，若買賣雙方約定貿易條件為出口商必須安排海上保險之情況，如國際商會 2000 版的 CIF (cost, insurance, freight)、CIP (carriage and insurance paid to) 及 D (delivered) 條件的國貿條規下，投保 ICC,2009 當比 ICC,1982 更為有利。

## 2. 保險期間之終止

保險期間終止的規定，ICC,2009 則將 1982 年版的條款用語「deliver to」修改為「completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance」，以解決實務上是否包括卸載過程之爭議。依條款之義解釋為自運送車輛或其他運輸工具「完全卸載 (completion of unloading)」至本保險契約所載之目的地最終倉庫或儲存處所。可知 ICC,2009 修訂之結果明確將保險契約效力終止往後延伸至貨物完全卸載完畢止，明確將承保範圍包括卸貨動作之危險，顯然擴大保險人之保險期間至保險標的卸貨完成時，解決 ICC,1982 中「delivery to」之爭議。

除此，ICC,2009 比 ICC,1982 又多增加了 8.1.3 之終止規定 (原本的 ICC,1982 第 8.1.3 條則改成 8.1.4)，內容為「當被保險人或受僱人選擇使用任何運送工具或貨櫃，儲存保險標的物時，保險期間終止 (when the assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage of the subject-matter insured)」。依條款之文義可知若被保險人或其受僱人將保險標的儲放 (storage) 於任何運送工具或貨櫃內，保險期間亦將終止。即原條款僅規定運抵保險契約記載的倉庫時，或送至記載倉庫以外的儲存處所，或船舶卸貨完成後 60 天尚未提貨之終止規定；惟實務上若被保險人自碼頭倉庫提貨後在進倉之前，若將保險標的儲存於貨櫃上，出現 1982 年版條款規定之空窗，即在尚未進入最終倉庫或其他配送倉庫前，似在解釋上有 60 天的期限，保險期間才會終止，已經曲解保險條款的原義。惟依此新增條款規定，造成保險契約終止之情況，必須是正常運送過程「以外」之情況，被保險人或其受僱人將保險標的儲放於任何運送工具或貨櫃內，換言之，若該情況是屬於正常運輸過程，保險人仍不得主張保險期間終止，且實務上若有本款之規定其形發生時，則不得再主張 8.1.4 之卸貨完成後 60 天之終止規定。

## 四、安裝工程綜合保險之保險期間規定

### 4.1 安裝工程綜合保險之特性

安裝工程綜合保險 (erection all risks insurance, EAR) 乃係對於機械或工廠或各種鋼結構物於工地在安裝、組裝時所遭受之各種危險，提供整體綜合性的保障 (凌氫寶、康裕民、陳森松<sup>[14]</sup>)。為德國的 Montage 保險和英國的營造綜合保險 (contractors' all risks insurance) 的結合體 (陳繼堯<sup>[15]</sup>)。保險業所稱的工程保險，係指以製造機械等工程及設備為業務的多種保險的總稱。但一般以營造綜合保險及安裝工程綜合保險為主。依國內安裝工程綜合保險基本條款第 1 條第 1 項之規定：「本保險契約所載之安裝工程在施工處所，於保險期間內，因突發而不可預料之意外事故所致之毀損或滅失，需予修復或重置時，除約定不保事項外，本公司對被保險人負賠償之責。」第 1 條中所謂「前述約定不保事項」，係指基本條款中第 8 條共同不保事項，及第 9 條安裝工程財物損失險特別不保事項，主要包括戰爭、罷工、暴動、民眾騷擾、政治風險、故意或重大過失、工程停頓、核子危險、附帶損失 (如貶值、違約金等)、設計錯誤、材料瑕疵之改良費用及漸進性損害等。採負面列舉原因乃係安裝工程保險之危險事故繁雜，很難評估任一事故發生的機率，故採負面表列方式，提供被保險人較完周全的保障。另對於工程所需之施工機具設備或為進行修復所需之拆除清理費用，必須先與保險人約定承保，否則保險人對於施工機具設備及拆除清理費用，保險人不亦負賠償責任。安裝工程保險主要特性如下：

1. 保險期間：一般財產保險的保險期間多訂為 1 年，而安裝工程保險則以安裝工程合約起迄時間，或並加試車或保固期間作為保險期間，短則數月，長則數年不定。惟對高科技廠商而言，為配合製程需要，保險期間有時不以機器設備運至工地時起算，而改以機台吊掛進無塵室或經定位後，方視為保險期間開始。除此，若該保險金額過大，保險人不願承擔整體工期的風險，對於各項機台均設有其個別保險期間，即除寫明整體保險期間外，尚會額外附註各機台之保險期間，不待全體驗收完成後才終止 (黃亦駿<sup>[16]</sup>)。
2. 保險金額：依基本條款第 5 條之規定：「本保險契約承保工程之保險金額應為完成該工程所需之總工程費，包括工程材料、組件、施工費用、運費、稅捐、管理費及其他費用等，並應包含臨時工程之工程費及定作提供之工程材料費。」可知安裝工程保險之保險金額應為保險標的在安裝完成時之總價格，或完成該工程之總工程費包括工程材料、零組件、管理費等，且保險金額可以包括安裝工資在內。又總工程費依工程承攬契約或工程計劃得細分計算者，其保險金額應依個別明細項目分別適用。施工機具的保險金額，除經另行約定者外，應為其新品重置價格。所謂新品重置價格係指在意外事故發生之時、地重新置換與保險標的同一廠牌、型式、規格、性能或相類似機具設備所需之新品價格，該項價格並應包含機具設備之運費、關稅、安裝費用及其他必要費用。至於施工機具設備或猜拆除費用，則可以「包含於承保工程總額中」，附載於保險契約上，以總

括方式為保險金額之訂定。

3. 費率考量：安裝工程保險除應考量一般工程保險之核保因素外，如施工處所、工程類別等，尚應再考慮安裝流程及機器設備的配置情況，以及試車期間的流程之危險情況，在黃亦駿<sup>[16]</sup> 研究中指出試車期間可能因操作疏忽或技術不良、設計錯誤或安裝程序錯誤造成設備毀損，其中又尤以火災、爆炸的損失金額最高，故試車期間可謂是安裝工程保險危險最為集中的階段。

## 4.2 保險期間的開始與終止之規定

本文透過「財團法人保險事業發展中心」網站查詢安裝工程綜合保險之保險條款，以取得各保險公司目前或曾推出的保險商品<sup>[17]</sup>。經過保險條款的比較後得知，在基本條款方面各家保險公司的內容皆相同，其對於保險責任之開始與終止之規定如下：「本公司之保險責任，於保險期間內，自承保工程開工或工程材料卸置在施工處所後開始，至啟用、接管、驗收或第一次試車或負荷試驗完畢或保險期間屆滿之日終止，並以其先屆至者為準。前述試車或負荷試驗之期間概以 30 天為限，被保險人並應於第 1 次試車或負荷試驗開始前以書面通知本公司。倘承保工程之一部分經啟用、接管或驗收，本公司對該部份之保險責任即行終止。保險標的倘非全新者，一經開始試車或負荷試驗，本公司之保險責任即告終止。本公司對施工機具設備之保險責任，於保險期間內，自其進駐施工處所並安裝完成試驗合格後開始，至運離施工處所或保險期間屆滿之日終止，並以其先屆至者為準。」<sup>13</sup>

由上述的保單條款可知，安裝工程綜合保險單之保險人應負責任期間取決於兩大因素，其一為以日期為約定的保險期間，另一者為以安裝工程的動作開始與完成。即當承保工程開工，或工程材料卸置在施工處所後開始，直到工程啟用、接管、驗收或第一次試車或負荷試驗完畢，保險期間終止，或所約定的保險期間屆滿之日時也終止，並以「日期期間」與「工程動作」兩種不同情況其先屆至者即為終止。若保險標的倘非全新者，一經開始試車或負荷試驗，本公司之保險責任即告終止。可知保險人應負責任期間將因被保險標的特性與新舊不同，其保險責任終止而有不同之規定，實務上應特別注意。本研究將以上規定整理成如圖 1。

安裝工程險承保期間的開始一般並未包括安裝標的「卸下」的動作，主要是由於條文中卸置在施工處所「後」一詞出現，為避免條款之解釋發生爭議，「施工處所」則可在訂定保險契約時，明確的指究為何處，例如卸置於施工處所的門口，或者是工地旁。於保險期間的終止，雖然於條款中規定當安裝後不論是驗收、接管、啟用、第 1 次試車或負荷實驗，或保險期間屆滿，試車或負荷試驗之期間概以 30 天為限，以上只要有任一種情況出現則保險期間即刻終止。惟有經驗的被保險人，為保障自身利益，將再與保險公司利用批單加以修改保單內容，特別約定保險期間直接於「負荷試驗結束」時終止，經與保險人

13.財團法人保險事業發展中心－保單商品查詢，<http://insprod.tii.org.tw/database/insurance/query.asp>，搜尋日期:2013/04/02。

溝通同意後，得以延長保險期間。茲將安裝工程綜合保險期間的重要內容規定分述如下：

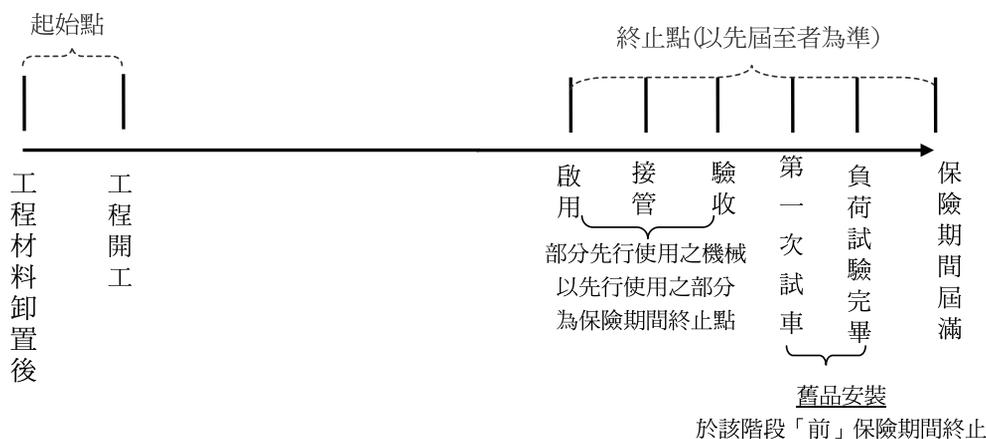


圖 1 安裝工程綜合保險之保險期間

### 1. 保險應負責任期間

在安裝工程綜合保險期間的規定中，由於係採以日期約定的保險期間，以及以安裝工程動作的開始與結束為保險期間，此由標準條款第 1 條及第 4 條之規定可知，保險人的保險責任並不同於約定的保險期間。蓋雖於保險期間內，若安裝工程尚未開始或工程材料尚未卸置在施工處所時，保險人的保險責任也並未開始。反之，若以日期約定的保險期間尚未開始，縱使工程開工或保險標之物之已卸載於施工處所時，若不幸發生意外事故，保險人亦不負保險責任。實務上為求慎重業主會發出開工通知書，故保險責任期間之始日，應以業主完成合約所定之開工條件，發出之開工通知書所載之日期為開工日期，工程實務上或有「開工典禮日」，此純乃民情風俗之必要使然，似不宜認為已經動工，故此處之「開工」，應指「實質開工日」。至於「工程材料卸置在施工處所」之認定，則應以事實之情況確認是否已經卸置，並無疑義。

### 2. 啟用

啟用為一安裝工程完成的概念，實際上簡言之，當被保險人將已經安裝的工程或設備正式使用，或委託業主已實質掌控被保險的已安裝工程或設備，應可認為已啟用。原則上啟用一定是在完工之後，所謂完工則指依安裝工程契約內容，完成工程並達可交付的程度。惟實務上情況應安裝工程的種類不一，不同機器設備或工程其完工與啟用的認定自也不會相同，故仍以個案的實際情況再決定是否可認定為啟用。

### 3. 接管

當安裝工程的承包商已依契約所規定內容完成安裝，委託之業主即予以接管，並簽發接管證明給安裝工程承包商。接管日原則上以安裝工程承包商完全履行契約之日為準，若委託業主認為尚未完成安裝工程，則應立即或依契約之規定期限通知承包商，若超過期限

或未能通知安裝工程承包商，則仍應認為已接管。

#### 4. 驗收

安裝工程中的驗收係指依契約約定完成後的完工，並完成契約規定的測試的驗收，而非單獨機器或系統安裝完成的部份驗收。依政府採購法施行細則第 93 條之規定，驗收程序可分為「初驗」及「驗收」兩階段，安裝工程契約中若有初驗之規定者，應於初驗合格後 20 天內辦理驗收，經複驗通過後始可稱為完成驗收。

#### 5. 試車或負荷試驗

試車或負荷試驗為安裝工程綜合保險之保險責任期間特有之規定，即保險責任期間，除一般約定之開工至完工為保險責任期間之外，另訂有第 1 次試車完畢，保險人之保險責任亦為終止之規定。試車或負荷試驗期間為安裝工程綜合保險中，風險相對高之期間，依保險條款之規定試車或負荷試驗期間通常為 30 天，試車或負荷試驗期間之開始與終止，除保險契約之規定外，被保險人應於第一次試車或負荷試驗開始前以書面通知保險公司。

## 五、最高法院 94 年度台上字第 379 號判決評析

### 5.1 基本資料與事實概要

#### 1. 基本資料

判決字號：94 年台上字第 379 號

判決日期：940303

保險期間：88 年 8 月 5 日中午 12 時起至 89 年 12 月 30 日中午 12 時止

上訴人：富邦產物保險股份有限公司

被上訴人：啟德機械起重工程有限公司

#### 2. 事實概要

本件上訴人主張：訴外人瀚宇彩晶股份有限公司（下稱瀚宇公司）於民國 89 年 7 月間以貨櫃運送方式，自日本進口 L C D 製造設備，與伊訂立海上運輸保險契約，並委由被上訴人負責平板櫃卸車工程。同年月 25 日下午 1 時 50 分許，被上訴人員工在位於桃園縣梅倉庫廠區，駕駛堆高機將上開貨物中 1 箱即系爭貨物從貨櫃卸至地面時，竟疏未注意上開貨物外包有雨布，重心不明，應先將雨布拆下後觀看貨物之重心標誌再行卸貨，且於操作堆高機時亦有疏失，致系爭貨物摔落，嚴重受損而難以修復，且已無殘值，瀚宇公司因而受有新台幣（下同）2,273 萬 8,575 元之損害。伊於前述事故發生後，已依海上運輸保險契約賠償瀚宇公司貨損金額之十分之四即 909 萬 5,430 元。茲被上訴人員工既於前述之卸貨過程有過失，依民法第 184 條、第 188 條、第 224 條及第 634 條規定，自應對瀚宇公司負賠償責任，伊於理賠瀚宇公司後，被上訴人亦應對伊負賠償責任。又伊與泰安產物保險

股份有限公司、中央產物保險股份有限公司、新光產物保險股份有限公司、東泰產物保險股份有限公司，均與瀚宇公司就上開設備訂立海上運輸保險契約，屬共同保險關係，該 4 家保險公司已共同選定伊為被選定人代為提起本件訴訟等情，爰本於保險法第 53 條及民法債權讓與之規定，求為命：(1)被上訴人給付伊 909 萬 5,430 元，及自訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息。(2)被上訴人依序給付泰安產險公司、中央產險公司、新光產險公司、東泰產險公司 454 萬 7,715 元、386 萬 5,558 元、341 萬 786 元、181 萬 9,086 元，及均自訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息。(3)上述計 2,273 萬 8,575 元及其利息均由伊受領之判決。

被上訴人則以：系爭貨損屬於安裝工程險承保之範圍，而非海上運輸險承保階段。伊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，向伊求償。伊與上訴人所訂之安裝工程綜合保險單第 4 條既已明載「卸置」字樣，其真意顯係將系爭貨物從貨櫃架上卸下放置地面，包含在安裝工程險內，由伊與瀚宇公司所訂之設備機械搬運服務合約（下稱搬運合約）明定責任之起算點係自卸貨開始及保險法第 54 條第 2 項規定以作有利於被保險人之解釋觀之，益證前開安裝工程險承保範圍係包括本件事故在內。又安裝工程險部分，伊僅向上訴人及其他 4 家保險公司投保，訂立「一個」保險契約，自非複保險。且伊既承攬瀚宇公司有關係爭貨物之平板櫃卸車工程，對於系爭貨物具保險利益甚明。縱認係海上運輸險，亦因伊卸貨全依瀚宇公司人員指示為之，自無何過失可言。再上訴人既理賠瀚宇公司，即承認該項債務，伊亦得就伊未請求保險給付部分為抵銷。況依民法第 337 條及第 144 條第 2 項規定，本件債務在時效未完成前已適於抵銷，上訴人在時效未完成前已為給付，事後再抗辯時效問題，即屬無據等語，資為抗辯。

## 5.2 最高法院判決理由

本案自提起訴訟以來，經歷新竹地院 91 年重訴更字第 1 號判決及臺灣高等法院 92 年度重上字第 342 號判決，及最高法院 94 年台上字第 379 號判決，富邦產物保險等 5 家保險公司均為敗訴，整理最高法院的判決見解如下：

1. 依瀚宇公司與上訴人等 5 家保險公司訂立之安裝工程險契約所載，保險期間為自 88 年 8 月 5 日中午 12 時起至 89 年 12 月 30 日中午 12 時止，本件貨損事故發生於上開期間內。另該契約第四條修正前之條文為：「本公司之保險責任自保險標的在保險期間內，經卸置於施工處所後開始，至定作人接收時或至第 1 次試車或負荷試驗完畢時終止……」，修正後則約定：「本公司之保險責任自保險標的在保險期間內起始之日或開工或工程材料經卸置於施工處所開始至保險單載明之保險期間滿時終止」，對照修正前後條文，其中修正前之「經卸置於施工處所後開始」，已於修正後將「後」字刪除，應認修正後已將保險責任起算點予以提前，即自卸貨時開始。依慣例解釋「卸貨」，自貨櫃車將貨櫃卸下放在貨主瀚宇公司位於楊梅倉庫廠區，該貨車車頭調頭離去，被上訴人員工將貨物從貨櫃架上卸下之際，亦應視為前開保單第 4 條卸置中之卸貨。且本件安裝工程險綜合保險單第 4 條既已明載「卸置」字樣，兩造為該契約當事人，顯就卸貨（即

將系爭貨物從貨櫃架上卸下放置地面) 係包含在安裝工程險內，達成共識，契約文字已表示當事人真意，本無須別事探求，上訴人自不得反捨契約文字更為曲解。

再佐以被上訴人與瀚宇公司所訂之搬運合約第 2 條明定：「本合約之設備機械搬運專指：到達甲方（瀚宇公司）廠區之設備機械卸貨、開箱、搬運、指定定位作業等一切搬運相關事宜」。上開安裝工程險保單承保之範圍，既涵蓋該搬運合約所造成之損害，則保險責任及安裝責任之起算點應為一致，益應認安裝工程險承保之範圍包含被上訴人人員將系爭貨物自貨櫃架上卸下在內。另依保險法第 54 條第 2 項規定，縱認安裝工程險第 4 條所載之「卸置」一詞有疑義，仍應為有利於被保險人即被上訴人之解釋，而認本件貨損事故屬於安裝工程險承保之範圍。

2. 所謂卸貨分二階段，卸貨分二階段，第一階段係貨櫃車將貨櫃卸置於倉庫後，車頭調頭離去，海上運輸結束，第二階段是貨物由貨櫃架上卸至倉庫地面。上訴人主張之海上運輸險契約所包括之卸貨風險，顯為第一階段之卸貨。縱屬第二階段之卸貨，亦應以貨物自貨櫃卸下移入或起出至建物確實位置，係由海上運送人或其代理人、使用人所為者，始可認為廣義之海上運送階段尚未結束，如貨櫃由拖車運送至「貨主」倉庫，由「貨主」接收後，拖車即掉頭離去，應表示海上運送已告一段落，並已完成交付運送物，嗣由「貨主」或第三人將貨物卸出時，發生貨損情事，如仍令海上運送人負責，自屬過苛。且本件貨物所裝載之貨櫃，已運送至瀚宇公司之倉庫收受後，拖車即調頭離去，海上運送顯已結束，亦已無任何海上運送人或其代理人、使用人在場，足證系爭貨物已交付「貨主」。再觀被上訴人員工本其與瀚宇公司訂立之搬運合約，在瀚宇公司人員之指示下，將貨物自貨櫃架上卸下，顯非受海上運送人之指示或委託所為，尤應認該卸貨為屬安裝工程險之階段，而非海上運輸險之範圍。

雖上訴人認為依海上運輸保險條款有關「航行」條款之規定，「進口及出口」係指「自世界上任何地方至世界上任何地方，到達被保險人個別之場所時，貨物會自卡車（貨櫃）被卸下，並移入或起出至建物中之確實位置」。且該契約附加條款係載明「包含裝貨及卸貨的風險 (including the risk of loading and unloading)」，而認貨物尚未自貨櫃被卸下，並移入或起出建物之確實位置，本件貨損係在海上運輸之保險期間內發生，應屬海上運輸險承保之範圍<sup>14</sup>，但仍不為最高法院法官認同。

3. 證人即瀚宇公司總務部經理但有志及葉銘雄均證稱本件事務為屬安裝工程險無訛，該證人與本件無任何利害關係，對運送及安裝實務甚為了解，其證詞應堪採信。查本件貨損既屬安裝工程險承保之範圍，被上訴人為安裝工程險之共同被保險人，上訴人本應負賠償責任，被上訴人對上訴人即有保險金請求權，則上訴人自不得以其已依海上運輸險保險契約賠償瀚宇公司，取得保險法第 53 條之保險代位權，逕向被上訴人為求償。上訴人依保險代位及債權讓與之法律關係，請求被上訴人賠償上開保險金額本息，均無理由，不應准許，據上論結，本件上訴為無理由。

14. 詳見臺灣高等法院 92 年度重上字第 342 號裁判。

### 5.3 判決評析

從最高法院判決及歷審的判決中可知，承審法官皆同意安裝工程險第 4 條中的「卸置後」將其「後」字刪除，將使保險承保的期間提前，亦即包括「卸貨」之期間。雖富邦產險公司也提出海上運輸險保險期間包含了「卸貨」，但本案實際的卸貨行為被分成兩階段來做為判決的依據，故卡車運抵倉庫廠區後即調頭離去，機械卸櫃時的貨損乃認定是屬於安裝工程綜合保險之承保範圍。同時依保險法第 54 條第 2 項對於保險契條款有疑義時應做最有利於被保險人之解釋，故將安裝工程險第 4 條所指「經卸置於施工處所開始」，係指本件裝置系爭貨物之貨櫃經運送人運至貨主楊梅廠區內指定地點將貨櫃置放，並由被告人員於其後接手自貨櫃內以堆高機將貨物開始卸下之時，該安裝工程險之保險責任期間即為開始。

綜上所述，本案主要以(1)事故發生安裝工程險之保險期間內；(2)海上運輸保險之保險期間終止於貨櫃車將貨櫃卸置於倉庫；(3)保險人之賠償非保險期間，依法並無保險代位權，故富邦產險公司依保險法第 53 條之規定，因「無保險人應負之保險責任損失發生」，故保險人並無保險代位權，判保險公司敗訴。惟再深究後發現，上訴人富邦產險公司主要是根據「海上運輸險」第 8 條之規定認為應給付保險金給被保險人，然法院認為本案貨損是發生於安裝工程險之保險期間內，故主要爭議點乃因海上貨物運輸保險與安裝工程綜合保險之保險期間部份重疊，因而產生保險競合之情況，致使雙方當事人對於該事故究應由貨物保險，或安裝工程綜合保險賠償之問題產生爭議，連帶著對於保險代位求償的取得與行使，亦為兩造攻防的重點。為釐清本案保險人的賠償責任問題，自應從保險競合及保險期間與運送人責任期間的認定進行分析，分述如下：

#### 1. 保險競合問題

「保險競合」之定義及法律效果在我國保險法中並無規定，惟從實務上及保險學理探討，所謂保險競合指在保險法律關係中，同一保險事故損及同一經濟主體時，導致源於不同保險利益的多個承保主體可同時理賠的情形（熊海帆<sup>[18]</sup>）。保險競合乃同一保險期間內，當發生同一保險事故時，保險利益不完全相同的兩個或兩個以上的保險契約均對同一損失負保險金給付責任的情形（喬國旗<sup>[19]</sup>）。劉宗榮<sup>[20]</sup>認為保險競合是 2 個以上要保人、保險利益、保險標的物、不完全相同的保險契約，指定同一人為被保險人，因同一保險事故發生，該數個保險契約的保險人都有理賠上的責任。保險競合情況發生後為釐清不同保險人間之保險責任，通常會於保險契約中明文規定，在我國實務上即稱之為其他保險條款（other insurance clause），如汽車保險條款共同條款第 11 條規定：「被保險汽車發生意外事故，如有其他保險時，本公司按下列規定負賠償責任：...前項所稱『其他保險』，係指被保險汽車因意外事故致發生賠償責任或毀損滅失同時有其他不同險別的保險契約亦承保同一事故之損失而言」；商業火災保險基本條款第 30 條其他保險：「除前條情形外，保險標的物在承保之危險事故發生時，如另有其他保險契約同時應負賠償責任，本公司僅按本保險契約之保險金額與總保險金額之比例負賠償責任。」又如安裝工程險基本條款第 15

條複保險或其他保險之分攤：「本保險契約承保範圍內之毀損、滅失或賠償責任，倘另有其他保險契約承保同一事故，本公司僅以保險金額為準負比例賠償之責。」等均為保險競合之其他保險條款規定。

由上述之保險競合定義與保險條款可知其成立應有下列要件：

(1) 兩個以上有效保險契約，且其保險期間相同或部份重疊

此為構成保險競合的基本要件，蓋若只有單一保險契約，或雖有兩張保險契約但其保險期間並未發生重疊情況，也就不會產生在多個保險契約下，必須同時履行保險損害賠償責任的問題。

(2) 同一保險發生後造成不同保險契約間保險請求權重覆

保險競合的另一個重要概念乃是兩個以上的保險契約請求權是由同一保險事故所造成，亦即兩個以上的保險人就同一保險事故造成同一保險標的之損害後，必須承擔其保險責任之情況；換言之，若不同保險事故造成的保險標的損害，保險請求權之形成原因不同，故不存在保險競合問題。

(3) 不同保險契約間之保險利益並不相同

此要件乃是區別複保險與保險競合之不同，所謂複保險依我國保險法第 35 條規定：「複保險，謂要保人對於同一保險利益，同一保險事故，與數保險人分別訂立數個保險之契約行為」，即保險契約為複數，保險人也必須為複數。又依 MIA,1906 第 32 條複保險 (double insurance) 之規定：被保險人於同一航程中基於同一危險、同一利益無論為全部分，或一部分，而向 2 個以上保險人訂立契約，而取得兩個以上保險契約，且保險金額總數超過本法所准許之賠償數額時，則為超額保險之複保險<sup>15</sup>。由條文可知，被保險人以同一保險標的所生之保險利益，投保 1 張以上之保險契約，方稱之為複保險。例如當運送人對貨物為責任保險利益，而貨主對貨物則為所有權之保險利益，雖兩者都是因保險標的（貨物）所生的保險利益，但因兩者之保險利益不同，故並不構成請求權重複問題，自非為複保險；這種情況則稱之為財產保險與責任保險的保險競合。故保險競合乃基於不同保險利益而成立數張保險契約，其與複保險的同一保險利益之概念有明顯之區別。

在本案中瀚宇公司分別對其進口機器投保海上運輸保險與安裝工程保險，因為保險期間已有部份重疊，且因為啟德公司之過失造成機器之損害，兩張保險契約之保險請求權形成原因是同一保險事故，又瀚宇公司係基於海上運輸過程可能遭受損害的保險利益投保海上運輸保險，複又基於機器安裝過程可能遭受損害的保險利益投保安裝工程保險，故已完全符合上述 3 種保險競合成立之要件。然若兩張保險契約分別為不同保險人承保，保險期間又已重疊，實務上則視是否已於保險契約中規定賠償方式，較常見者為 50/50 clause，由兩張保險契約（海上保險跟非海上保險）各賠 50%，惟該條款之精神在於無法確認是在海

15. MIA 1906 第 32-1: Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

上/空運運輸過程中或之後發生的毀損，但貨物運輸保險已經終止，則約定由貨物運輸保險與安裝工程綜合保險各賠付 50%<sup>16</sup>。

但本案事故發生時點已確定為自貨櫃車卸下之動作發生，並沒有「無法確認」事故發生地點問題，故只要確定是運輸保險期間內或安裝工程保險期間內即可，似無 50/50 條款之適用。又本案兩張保險期間對於自運輸工具卸載這個過程，兩張保險契約都已加之納入保險責任期間，理論上而言由於本案海上保險及安裝工程綜合保險均由富邦產險公司及泰安產險公司、中央產險公司、新光產險公司及東泰產險公司等 5 家保險公司共保，在考量再保險合約額度安排，或單獨險種的損失率問題後，保險公司應只要選擇任一張保險契約賠償即可，以履行保險人責任。然而由不同的保險契約賠償，將產生不同的保險代位問題，已知前所述在此不再贅言。

## 2. 保險期間的判斷

根據 ICC,1982 第 8 條的規定，貨物已抵達保單上所記載的倉庫，是否該包含卸貨的動作，在實務上雖有認定上的爭議，本文已在第 3 節深入評析，但本案富邦產險公司（上訴人）也已提出：「依海上運輸保險契約所載，有關『航行』條款，『進口及出口』係指『自世界上任何地方至世界上任何地方，到達被保險人個別之場所時，貨物會自卡車（貨櫃）被卸下，並移入或起出至建物中之確實位置』。且該契約特約條款也載明「包含裝貨及卸貨的風險 (including the risk of loading and unloading)」。故由富邦產險公司所提出之保險契約內容觀之，瀚宇公司以批註方式明定海上運輸保險承保期間將延伸至貨物卸下之動作，已無疑義。

再就安裝工程保險言之，該安裝工程保險所承保的機械雖然已抵達施工處所，但因仍裝載於貨櫃中，依照原本安裝工程保險契約之規定，必須等到機械設備「卸置後」保險責任期間方才開始。其中的「卸置」就本案貨物是以貨櫃裝運的方式而言，應當指機械由貨櫃內取出放置於地面之一連貫的行為。惟因瀚宇公司與富邦產險公司等 5 家保險公司之安裝工程保險契約將「卸置後」的「後」字刪除，很明顯的將安裝工程保險所承保的期間，提前到將機械由貨櫃內取出放置於地面的這個動作。據上述，足以認定該貨損所發生的時間點，也就是由啟德公司將機械由貨櫃內卸下的這個動作，是屬於安裝工程險所承保的範圍，故本案也應由安裝工程保險賠償。

由上述雙方所訂定的保險契約來看，對於本案兩張保單所承保的範圍，海上運輸保險

16.以明台產物之 50/50 運輸險與安裝險特約條款之規定為例，其條款內容如下：In the event of loss of or damage to insured interest which is simultaneously the subject to Claims under Ear Policy and under Marine Insurance Policy being discovered after the risk has terminated under Marine Insurance Policy and after proper investigation, it is not possible to ascertain whether the cause of such loss or damage happened before such termination of the risk or thereafter, it is understood and agreed that the Ear insurers shall contribute 50% of the adjusted Claim provided that Marine Insurers also agree to contribute 50% such contribution to be without prejudice to subsequent final apportionment as between such insurers and the insurer hereon.

期間的終止點包含了貨物自貨櫃卸下的風險，而在安裝工程險契約規定上，也將保險承保期間提前到工程材料卸置的這個動作開始承保。造成海上運輸險承保期間的終止點與安裝工程險期間的起始點有相重疊的情況發生，由於這兩張保單主要是針對運輸過程的不同階段加以投保，因此不構成複保險，故在此保險請求權競合情況下，瀚宇公司亦可選擇海上保險或安裝工程保險向保險人索賠。

### 3. 貨物運送責任與保險期間關係

由最高法院判決書可知法官雖將本案之「卸貨」分成兩階段，第一階段是貨櫃車將貨櫃卸置於倉庫後，車頭調頭離去，海上運輸結束；第二階段是貨物由貨櫃架上卸至倉庫地面，且該動作係由海上運送人或代理人、使用人所為者。但上訴人與被訴人所提出的保險契約內容，皆明文規定貨物（工程材料）自「貨櫃卸下」的動作也包含在保險期間內，而判決書之認定乃將海上運輸保險契約所承保的卸貨風險，認定為是屬於第一階段的部份，且表示該卸下貨物階段縱屬第二階段之卸貨，前提亦應為貨物自卡車（貨櫃）卸下，並移入或起出至建物中確實位置，係由海上運送人，或其代理人、使用人所為者，始可認為廣義之海上運送階段尚未結束，如貨櫃由拖車運送至貨主倉庫，由貨主接收後，拖車即掉頭離去，應表示海上運送已告一段落，並已完成交付運送物，嗣後由貨主或第三人將貨物卸出時，發生貨損情事，既非海上運送人所為，如仍令海上運送人負責，自屬過苛。

本文認為判決書中認為海上貨物保險契約所約定的「包含裝貨及卸貨的風險 (including the risk of loading and unloading)」，就實務操作及文句之真義而言，應指保險標的自貨櫃卸下之風險，此由 unloading 這個字可稽，依 Oxford Dictionary 所解釋的「unload」乃指「remove (goods) from a vehicle」<sup>17</sup>，可知 unload 乃自運送工具將貨物卸下，並不是指貨櫃與貨櫃車頭分離，又附加此文句主要乃實務上為解決 ICC,1982 對於「delivery to」是否包括自運送工具卸下之爭議，故判決書之認定顯與保險契約所額外附加之文句實務真義與保險概念不符。

再者，判決書中又指出：「第二階段之卸貨，亦應以貨物自貨櫃卸下列入或起出至建物確實位置，係由「海上運送人或其代理人、使用人」所為者，始可認為廣義之海上運送階段尚未結束，如貨櫃由拖車運送至貨主倉庫，由貨主接收後，拖車即掉頭離去，應表示海上運送已告一段落，並已完成交付運送物，嗣由「貨主」或第三人將貨物卸出時，發生貨損情事，如仍令海上運送人負責，自屬過苛。且本件貨物所裝載之貨櫃，已運送至瀚宇公司之倉庫收受後，拖車即調頭離去，海上運送顯已結束，亦已無任何海上運送人或其代理人、使用人在場，足證系爭貨物已交付貨主。再觀被上訴人員工本其與瀚宇公司訂立之搬運合約，在瀚宇公司人員之指示下，將貨物自貨櫃架上卸下，顯非受海上運送人之指示或委託所為，尤應該卸貨為屬安裝工程險之階段，而非海上運輸險之範圍。」

最高法院對於保險期間的認定，與保險契約所規範的保險期間概念，顯有不同；且認為貨損是發生於安裝工程險之承保期間，似仍有討論之空間。蓋就海上貨物運輸保險之本

17. The Oxford Paperback Dictionary, Thesaurus, and Wordpower Guide, 999.

意，只要保險事故是發生於保險期間內，保險人即應負保險賠償之責，至於「運送契約」是否終止？或由「何人」進行實際卸貨之動作，並非保險契約賠償與否之要件，即不論是運送人或其代理人、使用人所為，或被保險人之使用人所為，在所不問，只要被保險人非故意造成事故發生，且該保險事故亦屬承保範圍，依保險契約之規定均應賠償，與運送契約之終止與否實無關係。質言之，由何人所造成之保險事故，所差別者乃是保險代位求償權可否行使之問題，即若是由運送人或其代理人，或安裝工程人員所造成，保險人於給付賠償金額後，即可行使保險代位權，而若是由被保險人之過失造成，保險人於給付賠償金後，自無保險代位權之行使問題。故最高法院法官以海上運送契約之責任期間等同於海上運輸保險期間之見解似非妥切，仍有討論之空間。

## 六、結論與建議

臺灣地理條件及人力資源優良，各方面基礎建設與資訊設施亦健全，再加上政府力推經貿政策如「自由貿易港區」以及「自由經濟示範區」，希望提供足夠的營運誘因，以吸引外商或本土企業於臺灣設廠製造營運。當企業整廠輸入準備營運的情況下，為避免所購買的機械設備在整體運輸過程，至安裝、試車到可開始啟用之前，因意外事故發生造成設備毀損的風險，而同時與保險公司簽定了海上運輸保險與安裝工程綜合保險。本案被保險人為求周延，及避免 ICC,1982 於條款解釋之爭議，乃於海上運輸險方面透過附加文句載明於保險單上，將保險期間往後延長至貨物卸櫃的動作，另一方面，又在安裝工程綜合保險中修改原本的條文，提前至工程材料開始卸置時保單效力生效，形成兩張不同的保險契約，對於保險標的卸櫃風險之保險責任期間已然重疊，即所謂之保險競合，依保險競合之理論而言，卸櫃時發生貨損為兩造不爭之事實，故不會有因損失期間不明確的 50/50 條款之適用；再者，因本案兩張不同保險契約，都是同樣的 5 家保險公司共同保險，應由被保險人擇一保險契約請求賠償，或者共保的首席保險人則應擇一保險契約進行賠償，實不應會有紛爭可言，且也不會發生安裝工程保險與海上貨物保險的分攤賠償問題。

綜上，本案依不同保險契約賠償，對保險人與啟德機械將可能產生的影響，擬列以下幾種情況：

### 1. 若本案屬於「海上運輸險」之保險期間

在此情況下，當富邦產險公司等 5 家保險公司於給付保險金後，即可依保險法第 53 條之規定，取得保險代位權向啟德機械求償，而若啟德機械已投保責任保險，則可由其責任保險負起保險賠償責任，給付保險公司代位請求的費用。

### 2. 若本案屬於「安裝工程險」之保險期間

在此情況下，因啟德機械為安裝工程險之被保險人，故因安裝之過失造成保險標的之毀損，則按照保險契約之約定由安裝工程之保險人賠償，自也不再具有保險代位求償之問題。

### 3. 本案屬於「安裝工程險」的保險期間，保險人卻以「海上運輸險」為給付之依據

在此情況下，若海上運輸保險人已先為給付，但此貨損並不屬於保險公司應賠償之損害，故將被認定為一「融通特惠性賠付（曾文瑞<sup>[21]</sup>）」（*ex gratia payment*，或稱融通賠付），即事件發生並不在保單所承保的範圍內，但為了商業上的考量或其他因素，而仍為賠付的一種行為。於此情況下，富邦產險公司等並無保險代位權，故無法向啟德公司求償。

依案情可知保險人係以海上運輸保險理賠後，再向承攬安裝工程的啟德公司進行保險代位求償（上述第 1 種情況）。啟德公司則以貨損非發生在海運輸保險期間內，故保險人賠償後無法取得保險代位權為理由抗辯（上述第 3 種情況）。

最高法院判決認為海運運送分為兩階段，一為拖車載運貨抵達倉庫，二為將貨物自貨櫃內卸下，而運送人完成運送後海上貨物保險期間也隨之終止，且本案自貨櫃卸下之動作係由安裝工程公司所為，故應屬安裝工程保險的保險期間內，保險人以海上保險賠付後，不應主張保險代位請求權。然經由本研究之分析，協會貨物保險契約之保險人的責任期間乃是由約定的地點以運送為目的離開後保險效力開始，而原則上終止於到達或交付於保險契約中所約定的地點，若為避免條款解釋爭議，再聲明包括裝上運輸工具以及自運輸工具卸下之風險。此保險期間規定與是否由運送人進行內陸運送，或者是被保險人自行提櫃運送入倉無關，當然也與由被保險人親自卸櫃，或運送人卸櫃，或安裝工程公司員工負責卸櫃也無關；而所謂的交付應認為包含卸貨完成，並非以本案中法官的判定方式，將卸貨分成是否為海上運送人、代理人或使用人所為來判斷，最高法院判決中將以運送契約的終止解讀與貨物保險期間之終止相同，顯有誤解，此亦為保險人敗訴之主要原因。

另於 2009 年版貨物保險條款條文中，已將保險期間終止的規定更改為當貨物抵達保單上所載之倉庫或儲存處所，並自運送車輛或其他的運輸工具上「完全卸載」後終止。相較於 ICC,1982 之規定，ICC,2009 的規定對於保單效力終止，有較清楚明顯的規定為「卸載」動作「完成」之後。未來若國際貿易或進出口設備業者，為避免保險期間終止看法不同的爭議，若改以 2009 版為保險契約當可減少爭議。

## 參考文獻

1. 曾文瑞，**海上貨物保險基礎理論與實務-ICC**，2009 逐條釋義，初版，麗文文化事業，臺灣高雄市，民國 100 年。
2. O'may, D., *Marine Insurance Law and Policy*, 1st Ed., Sweet & Maxwell, London, 1993.
3. 王衛恥，**海上保險法與共同海損**，文笙書局，臺灣臺北市，民國 72 年。
4. Gilman, J. and Merkin, R., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 17th Ed., Stevens & Sons, London, 2008.
5. 吳榮清，**海上保險論**，作者自版，臺灣臺北市，民國 83 年。
6. 莊雲雁，「海上貨物保險之航程之研究」，長榮大學航運管理學研究所碩士論文，民國 97 年。

7. Brown, R. H., *Marine Insurance Volume 2 Cargo Practice*, 5th Ed., Witherby & Co. Ltd., London, 1998.
8. Hudson, N. G., *The Institute Clauses*, 3rd Ed., Lloyd's of London Press Ltd., London, 1999.
9. 徐當仁、曾文瑞，**初學者海上保險基礎理論與實務**，高皇出版社，臺灣臺北市，民國 89 年。
10. 姚玉麟、楊鴻彬，「一九八二年協會貨物保險新保險單及條款詮釋」，**產險季刊**，第 42 期，民國 71 年，頁 105-122。
11. Nick Gooding FCII, "A Review of the Revisions to the Institute Cargo Clauses(A)", <http://www.aimu.org/aimuforms/Comparison.pdf>, 2013.
12. 曾文瑞、廖芳伶，「從國際物流角度探討 ICC,1982 保險期間之規定與實務問題」，**核保學報**，第 18 卷，民國 99 年，頁 215-244。
13. 曾文瑞、林慧珊，「自危險核保與理賠觀點論 ICC,2009 之保險期間」，**保險經驗與制度**，第 10 卷，第 1 期，民國 100 年，頁 101-118。
14. 凌氈寶、康裕民、陳森松，**保險學理論與實務**，華泰文化事業股份有限公司，臺灣臺北市，民國 87 年。
15. 陳繼堯，**工程保險－理論與實務**，智勝文化事業有限公司，臺灣臺北市，民國 91 年。
16. 黃亦駿，「高科技廠房安裝工程綜合保險之研究」，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文，民國 97 年。
17. 財團法人保險事業發展中心，「保單商品查詢」，<http://insprod.tii.org.tw/database/insurance/query.asp>，民國 102 年。
18. 熊海帆，「論保險競合的概念、分型及其處理」，**金融教學與研究**，第 4 期，民國 98 年，頁 78-81。
19. 喬國旗，「財產保險競合的類型分析及對策研究」，**濱州學院學報**，2012，頁 1-4。
20. 劉宗榮，**新保險法：保險契約法的理論與實務**，三民書局，臺灣高雄市，民國 100 年。
21. 曾文瑞，「兩岸海上保險代位權之比較探討兼論我國對於複合運送與履行輔助人之保險代位問題」，**航運季刊**，第 9 卷，第 4 期，民國 89 年，頁 1-26。