

運輸保險學

(修訂本)

姚玉麟著



中國文化大學出版部印行

運輸保險學

(修訂本)

姚玉麟 著

中國文化大學出版部印行

版權所有・不准翻印

中華民國七十年十二月初版

運輸保險學（修訂本）

著作者：姚 玉 麟

台北市虎林街 242 巷 14 號之 3

電話：（02）7687422

發行者：中國文化大學出版部

台北市陽明山華岡于正路 1 號

門 市 部

台北市漢口街 1 段 31 號 2 樓

電話：（02）3812811

印刷者：長勝排字印刷有限公司

台北市和平西路一段 88 號

電話：（02）3922255（4—6 三線）

郵政劃撥：109303 姚玉麟帳戶

定價：新台幣 400 元

自序（修訂本）

運輸為產銷的利器，完成貿易行為的要件。貨暢其流則為國家發展經濟的必要條件。而運輸保險（Transportation insurance），即各種財產在運輸過程中，凡與運輸有關的危險事故引起之損害，由保險人負賠償責任之保險，運輸保險之對於經濟建設與對外貿易的不可分離，由此可知。運輸保險，通常包括兩部分：一為海上運輸保險（Marine insurance），其起源最早，指承保與海上有關的危險事故引起損害之保險。一為內陸運輸保險（Inland marine insurance），其發展較遲，為因應近代內陸運輸需要而新興的保險，指承保所有與內地水陸運輸有關危險事故引起損害之保險。

海上保險之主要目的，即在保障運輸中財產的利益，而由於人類早期的運輸方式，極大部分是靠水運，因此海上保險在廣義上具有運輸保險之含義。海上運輸保險之所以具有運輸保險代表性的另一項因素，乃因海上保險是所有各種保險起源最早的一種，經過數百年的發展已建立了非常健全而完善的制度、規章與法規，雖因運輸工具有所不同，但在基本上其保險的性質並無太大區別，是故海上保險的制度、規章與法規，理論與實務，亦就大部分被應用於其他運輸方式的保險。

惟由於近代運輸工具及方法的革新，陸上及航空運輸發展極為迅速，與海上運輸已成為現代運輸體系三大主流。自從航業運輸貨櫃化（Containerization）開始後，導致了運輸方式的革新，即所謂的一貫運輸（Thorough transportation），亦就是

把海上運輸、內陸運輸及航空運輸三者聯貫於一體辦理，使得客貨兩便，與早期的分段運輸情形，自不可相提並論。本書爲了區別計，試將運輸保險劃分爲海上運輸保險（Marine insurance）、內陸運輸保險（Inland marine insurance）及航空運輸保險（Air cargo insurance）三部分論述之。

在國內大專院校國貿科系的必修課程中，多設置有「運輸保險」課程，惟教材方面仍感不足。筆者有鑒於此，積從事保險工作及在大專院校講授保險課程多年的經驗，撰寫「運輸保險學」一書，俾供教學或貿易界人士實務上之參考。

本書於民國六十七年初付梓，今已三年，經再版兩次，茲再予修訂重新出版。一方面因迄今仍執海上保險牛耳之英國將於一九八二年一月起使用經由倫敦「聯合貨物保險委員會」（Joint Cargo Committee）修訂之新式海上保險單（New Marine Policy Form）及新修訂之協會貨物保險條款（Institute Cargo Clauses），其較現行之勞依茲 S. G. 保險及協會條款有着突破性之改革，而我國海上保險實務上多係採用英式保險單及其有關條款，故應予配合修訂，以切實用。另方面本書初版撰稿匆促，遺漏欠妥之處，自所難免，爰將第二篇「海上運輸保險」章節與內容作適當之增減，並將海上貨物保險與船舶保險之主要條款英中文併述，以利研究參考。此外在排印方面，亦爲配英中文併述之需要，而改爲橫式。

本書修訂之時，有關協會貨物保險新條款方面，承蒙太平產物保險公司楊鴻彬先生提供最新資料以及譯釋上之卓見，獲益匪淺，謹此誌謝。又蒙陳慧娟小姐、張蕙如小姐、古秀基先生、李瑞琦先生校閱，併致謝忱。

本書出版，承蒙恩師中華學術院院長張其昀博士惠予嘉勉，謹以此書獻給華岡學園的創辦人 曉峯公，恭祝他老人家精神矍鑠，萬壽無疆。

保險之學涉及甚廣，自愧學疏識淺，鑽研未深，謬誤疏漏難免，至祈先進碩學之士，不吝惠賜指正。

姚玉麟 謹識

民國七十年十二月

運輸保險學 目 錄

自 序 (修訂本)

第一篇 總 論

第一章 運輸的概念	1
第一節 運輸的定義與其特性	1
第二節 運輸構成的要素	2
第三節 運輸的方式	3
第四節 運輸有關的貿易術語	5
第五節 海上運輸與保險的起源	12
第二章 運輸保險的概念	14
第一節 保險的定義	14
第二節 保險的基本原則	15
第三節 運輸保險的定義及性質	19
第四節 運輸保險與工商企業的經營	21

第二篇 海上運輸保險

第一章 概 說	23
第一節 海上保險的起源與發展	23
第二節 海上保險的種類	25
第三節 海上保險所保的危險	29
第四節 海上保險的保險金額與保險價額	40

第五節 海上保險的賠償原則與定值保險	41
第二章 海上保險的保險單	43
第一節 勞依茲 SG 保險單	43
第二節 勞依茲 SG 保險單之基本內容	45
第三節 勞依茲 SG 保險單之解釋規則	51
第四節 協會條款	59
第五節 定值保險單與不定值保險單	60
第六節 期間保險單與航程保險單	61
第七節 預約保險單與流動保險單	62
第八節 港內危險保險單與造船保險單	63
第九節 保單證明利益保險單	65
第三章 海上保險所保的範圍	67
第一節 全 損	67
第二節 單獨海損	80
第三節 共同海損	81
第四節 損害費用	86
第五節 碰撞責任	95
第四章 貨物保險	107
第一節 貨物的保險價額與保險金額	107
第二節 協會貨物保險新條款	109
第三節 協會貨物保險條款(A)	112
第四節 協會貨物保險條款(B)	142
第五節 協會貨物保險條款(C)	152
第六節 協會貨物保險兵險條款	159
第七節 協會貨物保險罷工險條款	171

第八節	協會貨物保險偷竊及不能送達險條款·····	178
第九節	貨物保險賠償金額的估計·····	181
第十節	貨物保險費率的訂定·····	187
第五章	船舶保險·····	190
第一節	船舶保險價額與保險金額·····	191
第二節	船舶保險的期間與效力·····	192
第三節	船舶保險單原文及譯文·····	194
第四節	船舶保險協會期間條款·····	196
第五節	船舶保險協會航程條款·····	239
第六節	船舶保險協會期間條款單獨海損絕對不賠償條款·····	243
第七節	船舶保險協會航程條款單獨海損絕對不賠償條款·····	247
第八節	船舶保險協會標準全損條款·····	248
第九節	船舶保險協會港口險期間條款·····	249
第十節	船舶保險協會期間條款戰爭及罷工險條款·····	256
第十一節	船舶保險協會保證條款·····	264
第十二節	船舶保險協會其他條款·····	268
第十三節	船舶保險賠償金額的估計·····	271
第十四節	船舶保險費率的訂定·····	274
第六章	運費保險·····	277
第一節	提單運費及其保險·····	277
第二節	租船運費及其保險·····	278
第三節	其他運費及其保險·····	280
第四節	視同船舶保險處理的運費保險·····	281

第五節 協會運費保險期間條款的承保範圍	282
第六節 協會運費保險航程條款的承保範圍	285
第七節 運費保險賠償金額的估計	287
第七章 船東相互保險	289
第一節 船東相互保險協會	289
第二節 保護及補償協會的業務	290
第三節 船東兵險協會的業務	292
第四節 運費延滯及辯護協會的業務	293
第五節 國際油輪協會的業務	294
第六節 船東相互保險損失及費用的分擔	296
第七節 船東相互保險的組織與管理	296

第三篇 內陸運輸保險

第一章 概 說	299
第一節 內陸運輸保險的興起	299
第二節 內陸運輸保險的性質	301
第三節 內陸運輸保險的費率	305
第四節 內陸運輸保險單的主要條款	306
第二章 內陸運輸保險	313
第一節 全年運輸保險	313
第二節 單程運輸保險	315
第三節 託運人總括汽車貨物保險	316
第四節 郵包保險	316
第五節 掛號郵件保險	318
第六節 我國內陸運輸保險	320
第三章 流動財產保險	324

第一節 個人流動財產保險單.....	324
第二節 個人物品流動保險單.....	331
第三節 個人旅行用品流動保險單.....	334
第四節 商業流動保險單.....	335
第四章 受託人責任及受託人顧客保險	340
第一節 受託人責任保險.....	340
第二節 受託人顧客保險.....	340
第三節 受託人顧客保險單的種類.....	341
第五章 汽車貨物保險	344
第一節 汽車運送人的責任.....	344
第二節 汽車貨物保險的源起.....	346
第三節 汽車貨物保險的內容.....	347
第六章 運輸及通信設備保險	352
第一節 運輸及通信設備保險的性質.....	352
第二節 運輸建築物保險.....	353
第三節 陸船 (LAND HULLS) 保險.....	354
 第四篇 航空運輸保險	
第一章 概 說	357
第一節 航空危險與航空保險.....	357
第二節 航空保險的種類.....	358
第二章 航空貨物保險	362
第一節 航空貨物提單的意義與內容.....	362
第二節 航空貨物運送人對貨物損害的賠償責任.....	374
第三節 航空貨物運輸的危險因素.....	386

• 6 • 運輸保險學

第四節	航空貨物運輸保險.....	387
第五節	航空貨物責任保險.....	389
第六節	航空貨物保險條款.....	391
第七節	航空貨物損失的索賠.....	394

第一篇 總 論

第一章 運輸的概念

第一節 運輸的定義與其特性

運輸 (Transportation)，簡單的說，即是利用各種運輸工具 (Vehicles)，將人及財貨從甲地運到乙地以克服空間的隔離。現代的運輸事業，除傳統的兩地間之運送業務外，尚包括終點的服務，如在車站、機場及碼頭等地對旅客的接待，貨物的儲存與裝卸等工作。(註一)

就經濟行為來說，運輸被視為勞務生產的一部份，因運輸能以創造地方效用 (Place utility) 與時間效用 (Time utility)，蓋貨物被從原始出產地，或從其製造地運至缺乏或需要之地，便能因消費而創造其價值 (即同一貨物在產銷兩地間售價的差額)。又，如緊急或救急所需要的貨物，在時間上更需要賴快速的運輸，以解決困難。(註二)

運輸事業的特性，乃基於其具有社會的公用性，蓋凡屬運輸事業，常開放供社會大眾共同享用，故被稱為公用事業 (Public utility)，至於其他具有社會公用性的事業，如建築業、餐館業、旅行業、娛樂業等，均不稱其為公用事業，其關鍵即在於享

註一：程振粵：運輸學概要 1 頁。

註二：王洸：近代運輸學 1 ~ 2 頁。

用對象的多寡，如其享用對象僅限於少數，縱然那些事業與人類生活有着莫大的關連，則其社會性或公用性終屬有限，自不能與大眾化的運輸事業相提並論，所以運輸的特性主要係由其公用性所促成。（註三）

現代化的運輸事業，除具有公用特性外，尚具有世界性；即運輸業務與運輸範圍，已由國內而進入國際了。配合性；即所謂一貫性的運輸（Thorough transportation），亦即將水陸空三種運輸辦理聯運，以減少貨運中途轉運的麻煩與損失，使客貨得到最大的方便。

第二節 運輸構成的要素（註四）

現代化運輸的構成，必需具備通路（Way）、運具（Vehicle）、動力（Motive power）及通訊設備（Telecommunication Installtion）四種要素的配合，始能構成完整的運輸體系，發揮最大的運輸功能。

一、**通路** 又稱 Passage way，係由出發點、中間點、到達點三者連接而成。其形成有需經過計劃與施工者，如鐵路、公路、運河等；有藉自然條件者，如航路、空路等。

二、**運具** 運具可分為自然與人工的兩種，往昔所用的運具多為自然的，所謂自然運具者，即其運具本身兼備動力之源，對於昔日的運輸頗具重要性，例如商旅藉駱駝之力，橫越沙漠，或以騾馬之力，載運物資，及以肩負頭頂等方式，均屬自然的運具，由於此種運具與動力合而為一，故稱之為直接搬運（Direct

註三：同註二。

註四：王洸近代運輸學 2～8 頁。

portage)。現代化的運輸，除受自然條件所影響的通路外，直接搬運的方式已不多見。由於運輸通路的改善，運輸工具亦由人工的取代了自然的，大致上可以分為下列四類：

(一) **道路運具** 如汽車、機車、自行車、馬車、牛車等。

(二) **鐵路運具** 如火車（客車、貨車）、電車等。

(三) **水路運具** 如客輪、貨輪、油輪及漁船等。

(四) **航空運具** 飛機、飛艇及其他的航空器具。

三、動力 動力亦可區別為自然與人工的兩種。自然的如風力、水力、人力及獸力等是。人工的如蒸氣動力、燃油動力、瓦斯動力、電動力及原子能動力等是。現代運輸過程中應用人工動力的裝置可以分為兩種；一為動力產生裝置與運具連結一體式（Incorporation form）如蒸氣機及內燃機等，一為動力產生裝置與運具完全分離式（Tractive form）如電動機等。由於連結式裝置，動力運送時，須減去一部份力量，殊屬不經濟。反之，分離式裝置，則可增強動力運行的效率，進而提高運輸的速率。

四、通訊設備 以往一般講運輸要素，只包括通路、運具及動力三項，而現代化運輸的要素，則必須增加通訊設備一項，方稱完備。例如用於鐵路運輸的行車號誌與通信設備已成為鐵路行車不可或缺的部份。又如用於航空及航海運輸方面的各種導航設備，均已成為國際航運上必要的設施。

第三節 運輸的方式

現代化的運輸體系包括公路、鐵路、水路與空路四種運輸方式，這四種方式各有其優點與缺點。以客運觀點比較其經濟價值，當以使用者主觀的需要與興趣及客觀的環境而異，殊難作一定

論。若就貨運觀點而言，則可依據運輸距離的遠近、託運貨物的重量、載重率、運輸密度、運輸路線特性及運輸服務等因素，比較其經濟價值，作為選擇運輸方式的決定。

一、運輸距離的遠近 鐵路運輸成本恆隨距離增加而減少，因為鐵路運輸的固定成本較重，如被長距離所分擔，則每一噸公里的成本費用自將減少。所以長距離運輸鐵路比較其他運輸方式有利。公路與水路均以短距離託運為宜。

二、託運貨物重量 鐵路運輸除利於長距離外，並利於笨重貨物的託運。此外，大型海運船舶對於笨重貨物的託運亦甚為有利，可與鐵路媲美。公路運輸因受運具容量的限制，最適合小量貨物（恰能裝滿一卡車）的託運。

三、載重率 託運貨物的載重率係以其重量與體積之相互關係為測量標準。公路車輛與鐵路車輛載貨容量可以最大軸重為準，亦可以裝載標準載貨容積為準。在載重率方面，公路車輛較鐵路車輛有彈性，亦即對於載運低載重率的貨物比較有利。

四、運輸密度 運輸量在兩地上下行流動量的大小，是決定運輸率的主要因素之一。運量輕淡的路線因其不可能達到良好的平均運貨率，故不宜發展鐵路。雖然公路運輸亦需要有良好的運貨率來維持，但在貨運量稀少的路線上，公路成本不像鐵路成本同樣的高昂，因為可以使用小型而價格低廉的公路運具，以降低運輸成本，此種彈性為鐵路所不及。

五、運輸路線特性 運輸路線可分為直接性與間接性。直接性者，即兩地間均在公路、鐵路或水路幹線之上。間接性者，即兩地間均無幹線連接。運輸路線的間接性與載貨率有相反的因果關係，所以託運貨物時，上述兩種影響必須同時考慮。原則上，

直接路線以鐵路運輸比較有利。間接路線則以公路運輸有利。

六、運輸服務 託運者不僅關心運輸成本，同時對於運輸服務亦很重視。所謂運輸服務，概言之通常包括三項：(一)價廉：貨品如果運費負擔太重，其成本及售價自屬隨之而增加，必將影響生產與銷售。(二)迅速：運輸要做到調濟供需，必須迅速。反之，如果運輸不能適時，其結果將使消費者增加消費負擔，甚至犧牲享受；使生產者或貨主發生滯銷、資金積壓、倉儲與管理費用增加及喪失預期利潤等連鎖損失；使運輸業者因運輸遲緩，運輸工具或運輸路線運用率降低，致運量減少，成本增加而陷於困境。(三)安全：運輸業務，不但要價廉、迅速，同時還要安全。所謂安全，就是要減少運輸事故及損害至最小限度。

第四節 運輸有關的貿易術語

一批貨物的買賣，必須經過人力的搬運，倉庫的進出，機械的裝卸，車船飛機的運送，在其整個運輸過程中，一切手續的辦理，責任的誰屬，風險的負擔，皆須有明白的規定，亦即說，賣方的責任要至何時完畢，而買方的責任又從何時開始。此種情形，如事前不予重視，迨至發生問題，買賣雙方常為顧全自己利益，減輕自己負擔，而各執一詞，互相推諉其所應負擔的部份，於是糾紛遂起。所以當事人必須將此項有關運輸上的貿易術語，明定其涵義，成為一定的限制，使買賣雙方互相了解，彼此默契，自然能夠免去上述的糾紛了。

一九三六年，國際商會 (International Chamber of Commerce) 貿易術語委員會 (Trading Terms Committee)，特為此事開會，詳加討論，議定了有關運輸上各種貿易術語，