

由英國海上保險法探討委付制度 之發展及適用

林俊宏*
林範**

綱要

前 言	二、合理期間內恢復不可能之情形
壹、海上保險之發展	三、修繕費用或修復後費用價值之計算
一、海上保險之定義	四、委付之物上代位特性
二、海上損失類型	五、委付之保險代位特性
三、我國海上保險發展	肆、委付通知及委付效力
貳、委付制度之成立與發展	一、委付通知
一、委付目的及原因	二、委付通知方式
二、委付之定義	三、委付期間
三、委付之性質	四、委付效力
四、委付之要件	
五、委付之解釋	伍、委付適用對象及法律競合
參、委付制度之損失型態及代位特	

* 現任逢甲大學財經法律研究所教授，國立高雄大學財經法律學系兼任教授，美國舊金山金門大學法學博士。

** 第一產物保險公司意外險課課長，逢甲大學財經法律研究所碩士。

性	一、委付適用對象之限定
一、實際全損顯然無可避免之情形	二、異地委付法律適用之競合
	陸、結 論

前 言

台灣為一海島國家，國際貿易向來是經濟發展的主要動力之一，而國際貿易的發展一直以來與海上貨物運送息息相關，基於海上航行的風險極高，海上貨物保險即有其必要性，以降低海上未知的不確定風險。而隨著國際貿易實務上的經驗累積，海上運送保險的險種、條款也更多樣、細緻化，主要分為三類，平安險(Freeform Particular Average, FPA) (註一)、水漬險(With Average/With Particular Average, WA/WPA) (註二)、全險(All Risk, AR) (註三)。平安險乃指對於保險標的物因水漬所致的損害並不賠償，而水漬險則反之，全險一切事故皆承保，但戰爭危險除外不保。我國保險法中有關海上保險相關規定，只有兩條，即為保險法第八十三條(註四)及八十四條(註五)，而第八十四條更直接明文規定海上保險，適用海商法海上保險之規定。海商法其中最特殊制度之一即為委付制度，主要目的在簡化理賠程序的繁瑣，達到迅速理賠，彌補損失之目的。危險事故發生時，為了要確定保險人

註一：平安險原來的含義是只保全損，即承保自然災害和意外事故造成貨物的全部損失。參閱財團法人保險事業發展中心(2011)，「保險實務概要」，台灣：財團法人保險事業發展中心，頁 264-265。

註二：水漬險又稱“單獨海損險”，水漬險的責任範圍除了包括上列“平安險”的各項責任外，還負責被保險貨物由於惡劣氣候、雷電、海嘯、地震、洪水等自然災害所造成的部分損失。參閱前註 1 財團法人保險事業發展中心，頁 266。

註三：即一切險，承保所有貨物投保所遭受滅失或毀損之一切危險，但並不包括船期遲延，貨物瑕疵，戰爭，罷工，暴亂及被保險人惡意行為所引起之滅失或費用。參閱前註 1 財團法人保險事業發展中心，頁 264。

註四：保險法第 83 條規定：「海上保險人對於保險標的物，除契約另有規定外，因海上一切事變及災害所生之毀損、滅失及費用，負賠償之責。」

註五：保險法第 84 條規定：「關於海上保險，適用海商法海上保險章之規定。」

的賠償責任，避免道德危險的發生，理賠人員必須詳細查證保險標的物的損害程度，但海上理賠查證不同於陸上理賠查證，因在物證毀損滅失的情況下，查證困難且曠日費時，無法使要保人/被保險人即時彌補其損失，影響商業交易運作甚大，為解決實務運作上的種種困難，故有委付制度的設計。

海上保險標的受損時，可分為全損、分損、實際全損、推定全損和協議全損，而委付制度適用於推定全損與協議全損的情況。我國海商法第一百四十二條到一百四十八條規範委付制度，其要件大致與一九〇六年的英國海上保險法相似，儘管要件相似，但實務上的判決內容仍有其差異。一九〇六年英國海上保險法為一指標性的立法，經長時間的運作發展，其所累積的判例、學說相當豐富。現今保險界實務與國際上有關海上保險、委付，皆以英國的制度為中心。我國海商法從民國十八年至今，中間歷經四次修法，最近一次是民國九十八年七月八日，內文為修正海商法第十六條與第一百五十三條，而有關委付制度的修正則在民國八十八年，變動條文甚多。而本文則擬由英國海上保險之立法探討我國委付制度之發展，並透過法院歷年來的判例、學者對其法條要件上的解釋，互相比較優劣之處，以更進一步了解委付制度的適用方式並加以分析。

壹、海上保險之發展

海上保險於海上貿易初期即已漸形成，海上保險起源於數世紀前的海事商業習慣，最早可追溯至西元前四世紀左右，在希臘有冒險借貸的形態（註六），其規定船長或船主為調度航海上必要之資金，以船舶為抵押擔保，取得高利貸款，並簽訂船舶因危難而毀損滅失時，債務免除的約定。貸方享有高利貸款，借方船舶保險的保費負擔增加又不明顯，表面觀之並無保險態

註六：林詠榮（1976），「海事法新詮」，台灣：大中國圖書公司，頁66。

樣，同時雙方都滿意，此為最早的海上保險形態。委付制度的產生，則始於西元十四世紀初葉，從義大利 Genua 地方商人，率先採用保險費保險制度，此制度允許被保險人（受貨人）得拒絕受領航海上毀損的貨物，而居於保險人地位的運送人，即應給付保險金的義務。惟此制度並非獨立的保險商業制度，只是運送人在運送的同時，除運費外，尚可收取保險費，令保險契約與運送契約同時作成，合併處理。此時保險委付仍非通行制度，義大利 Pisa 及 Florence 等地之保險契約約定於運送貨物途中，船舶發生行蹤不明的情況時，推定全損，被保險人無須舉證該船舶毀損滅失，保險人應支付全額賠償，但此僅為暫時性的狀態，一旦日後發現船舶安然無恙，被保險人應將所領取的保險金，返還於保險人，此即所謂「單純推定主義」，與現實保險委付制度明顯有很大差異，一般認定此非保險委付，故義大利的「保險費保險契約」仍屬委付制度的起源（註七）。

中世紀時，另有習慣性的隱藏性保險委付契約，即所謂的消費借貸或買賣契約。當時商業信用交易上，仍受制於教會法上禁止利息的影響，故保險契約只得以擬制的消費借貸契約或買賣的方式為之，例如先假定保險人對被保險人為一消費借貸契約，日後若被保險標的物安全抵達目的地，保險人不須返還原本保險金額；若保險標的未安全抵達目的地，則保險人須返還原本予被保險人。所謂的買賣形式，係假定保險人向被保險人購買保險標的物，並約定若保險標的物安然抵達，則保險人不必支付代金；反之，未安然抵達，保險人應支付代金。以上情形，保險人所負擔之消費借貸或買賣上之債務，實隱藏著保險金額的債務，而給予被保險人單方面利益。在保險證券中，並未就被保險人應支付保險費為任何規定，但經常於航海上之危險做有利的推定，由此得知，以保險證券為形式所做成的解釋，若保險標的物未安然抵達目的地，發生災難時，在損害發生上做有利於被保險人之推定，保險人即負

註七：鄭至臻（1979），《我國保險委付制度之研究》，國立台灣大學法律研究所碩士論文，頁 2-3。

有舉證證明被保險人未受損害的責任。若保險人無法舉證或不願舉證，等同把假設之買賣視為真實的買賣，保險人於支付價金後，有權請被保險人讓與保險標的物，此制度不同於最初的冒險借貸，雖於契約中，並未訂有保險費之規定，但顯然地，必須要為相當對價的支付。該制度在中世紀義大利沿岸地區，廣為商人所採用，但保險標的物確僅限於船舶或貨貨而已；保險期間為船舶去程回程，或僅以去或回程為保險期間。當保險契約與運送契約相結合時，契約當事人僅限運送人與保險人，而擬制的消費借貸或買賣契約的形式，牽涉到運送契約當事人以外之第三人。至於冒險借貸契約更有第三當事人之介入，應無疑義。西元一三一八年，義大利 Kallaritani 港公布海事條例中，已有討論此類保險契約，往後所發現的當代保險契約相關資料，可查覺當時確有保險契約，且有中介人居間介紹、協調、訂立，於擬制的消費借貸契約或擬制的買賣契約，更進一步與冒險借貸契約聯合訂定。西元十四世紀後，習慣上保險契約由公證人以公證書的方式做成，而公證書經由普遍使用，逐漸演變成特定格式的文書，記載兩造當事人的資料，例如姓名、契約條款、保險金額、保險費、訂約之年月日、保險期間等。財力豐富的個人或團體，為了節省公證書做成所須的時間、費用，逐漸發展出一套制式規格的文書，其內容簡化、條款固定，即為日後所稱的保險單格式，進而以立法對海上保險加以規範。

一、海上保險之定義

海上保險以海上的財產及利益、運費、責任為保險標的，具有高度流動性及國際性；一般而言，船舶、運輸貨物、鑽井平臺、運費和保險責任等是海上保險主要承保標的。目前我國海上保險，大部份使用英國倫敦保險人協會所推薦的協會貨物保險條款（註八）（Institute Cargo Clauses）與協會時間

註八：貨物運輸保險適用條款分為下列三種，以 I.C.C. (A) 的承保範圍最廣，I.C.C. (B) 次之，I.C.C. (C) 最小。參閱前註 1 財團法人保險事業發展中心，頁 272-273。

條款 (註九) (Institute Time Clauses), 雖然以英國法律及慣例為準據法, 只要沒有涉外因素, 我國法院也會以我國法律為保險契約的準據法。世界各國家學者各自解釋該國海上保險的定義, 儘管文字描述有些出入, 中心思想仍是嚴守保險的基本原則 - 損失填補原則 (註十)。一九〇六年英國海上保險法第一條即對海上保險契約作出定義, 即保險人向被保險人允諾, 在被保險人遭遇海上損失, 即遭受海上冒險所發生的損失時, 依照約定的條款及數額負擔賠償 (註十一)。此一定義, 係指海上保險乃保險人對被保險人, 在海上冒險中所發生之海上損失, 負責依其所約定之方式及尺度予以補償之一種保險契約 (註十二)。即海上保險是由保險人收取保險費為對價, 對要保人因海上危險所致意外事故造成的財產損失或引起的經濟責任, 按約定的條件和範圍給予補償。

我國海上保險係指當事人約定, 一方交付保險費於他方, 他方對於因海上一切事變及災害所生的毀損、滅失、費用, 除契約另有約定外, 負擔賠償責任的保險契約 (註十三), 我國海商法中有關海上保險的相關條文於第七章中僅有二十七條, 未周全之處依我國海商法第一百二十六條規定準用保險契約法及保險業法的規定補足之 (註十四)。海上保險標的, 參照我國海商法第一百二十七條規定: 「凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益, 皆得為海上保險之標的。海上保險契約, 得約定延展加保至陸上、內河、湖

註九: 王衛聰 (1988), 「海上保險理論與實務」, 台灣: 文笙書局, 頁 415。一般亦稱為全險條款, 雖其條款寫法, 並不完全為全險形式, 但多年來倫敦保險人協會力求此一保單能盡量接近全險的境地。

註十: 應世昌 (2000), 「海上保險學」, 台灣: 五南圖書出版公司, 頁 5-6。

註十一: 參閱 M.I.A 1906, 1 (Marine insurance defined): "A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure."

註十二: 陳振金 (2006), 「財產保險概論上冊」, 台灣: 自行, 頁 193。

註十三: 劉宗榮 (2007), 「新海商法」, 台灣: 三民書局, 頁 504。

註十四: 參照我國海商法第一百二十六條規定: 「關於海上保險, 本章無規定者, 適用保險法之規定。」

泊或內陸水道之危險。」故可知海上保險利益之客體，並不限於航行中得以貨幣估價之財產為限，我國海商法規定凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，皆得為海上保險之標的（註十五）。根據我國海商法第一百二十七條第二項規定，海上保險之定義隨其承保範圍之擴大，應作更廣義之解釋，故實質上與英國海上保險法規定相同（註十六）。

二、海上損失類型

海上保險的損失，可分為部分損失(partial loss)與全部損失(total loss)。

一九〇六年英國海上保險法第五十六條則規定如下（註十七）：

- (1) 損失可以為全損或部分損失。任何非本法下文所規定的全損損失，為部分損失。
- (2) 全損可以為實際全損，或推定全損。
- (3) 除非保險單條款另有不同的意思，全損險除承保實際全損外，還承保推定全損。
- (4) 被保險人提出全損訴訟請求，而證據證明僅為部分損失，除保險單另有規定外，也可以索賠部分損失。
- (5) 貨物以原有品種抵達目的地，只是由於標識之塗擦或者其他原因而無法識別該損失，如果有的話，是部分損失而非全損（註十八）。」

註十五：楊仁壽(2002)，「最新海商法論」，台灣：三民書局，頁505。

註十六：參閱前揭註陳振金，頁193。

註十七：圈中人保險網，<http://www.qzr.cn/newsfile/bxfl/bxflgw/20080222093247.shtml>，最後瀏覽日為2011年6月20日。

註十八：參閱 M.I.A 1906, 56 (Partial and total loss)

“(1) a loss may be either total or partial. Any loss other than total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial

實際全損(actual total loss)則規定於一九〇六年英國海上保險法第五十七條：

- (1) 當保險標的完全滅失，或者損壞程度嚴重到不再是與原保險標的類似的事物，或者被保險人無可挽回地喪失了該保險標的者，構成實際全損。
- (2) 發生實際全損，無須發送委付通知（註十九）。

三、我國海上保險發展

清朝時期，台灣出口三大物資，分別為糖、茶、樟腦，而外銷所需的資金與貨輪操控於英國商人，故海上保險也皆由英商承辦。咸豐八年(1858)，滿清與英美法俄四國簽訂天津條約與北京條約，開放台灣港口安平與滬尾為對外通商口岸；後又於同治二年(1863)再開放打狗(高雄)與雞籠(基隆)兩港，此乃台灣對外國貿易的通商口岸。道光十六年(1836)，英商利物浦保險公司(Liverpool Insurance Co., Ltd)已在台北設立代理處，此為台灣保險業的濫傷（註二十）。清光緒二十一年(1895)日本占據台灣後，英商德記洋行(Tait & Co., Ltd.)與英商怡和洋行(Jardine, Matheson & Co., Ltd.)，於台北分別代理多家保險公司，處理海上保險、火災保險業務。日治後期因受戰事影響，而撤出台灣市場。日本保險業於日本統治台灣後，保險業隨之進入台灣市場，雖

loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.”

註十九：參閱 M.I.A 1906, 57 (actual total loss)

“(1) Where the subject-matter is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.”

註二十：英商利物浦保險公司在日治時期惡劣的政經大環境下仍繼續經營，至昭和 16 年(1941，民國 30 年)因太平洋戰爭爆發而自動退出台灣保險市場。參閱中國臺灣網，http://big5.iitw.chinataiwan.org/gate/big5/www.chinataiwan.org/twzlk/twjj/gk/200512/t20051223_222587.htm，最後瀏覽日為 2012 年 6 月 12 日。

較英商遲了約六十年，惟因統治優勢，後來居上。台灣光復初期，接收自日本在台灣的保險公司，分別成立台灣產物保險股份有限公司，與台灣人壽保險股份有限公司，概括承受責任未了業務。民國七十年以後海上保險業（註二十一）經營的險種僅有海上運輸險、船舶貨運承攬運送人責任保險、漁船船舶險、海上運輸(Marine Cargo)、貨物運輸保險(Parcel Post Insurance)、船舶保險 (Marine Hull)、運費保險 (Freight Insurance)、冷凍庫貨物保險等。

海上保險產品的申請發展年史（註二十二）

海運承攬運送業責任保險 (NVOCC 英) (76)	台財融第 7602413 號函
陸上貨物運送保險 (83)	台財融第 831522372 號函
遊樂船舶意外責任險 (84)	台財融第 842022184 號函
娛樂漁業漁船意外責任險 (84)	台財融第 842022184 號函
漁船險 (船舶保險) (84)	台財融第 841539699 號函
海運承攬運送人責任保險 (85)	台財融第 851783512 號函修訂
漁業漁船船員僱主責任險 (87)	台財融第 8718616 號函
中產貨物運送人責任保險 (88)	台財融第 881858932 號函
受託物管理責任保險 (88)	台財融第 882607127 號函
娛樂漁業漁船意外責任險附加傷害保險 (88)	台財融第 881798603 號函

通常保險公司在要保人以要保書提出要約之時，保險人須審核其危險狀況，決定是否承保、拒保、附條件承保，而承保後如果危險發生變化，要保人負有通知保險人之責任，並以批單做保單內容變更。於約定的保險事故發生之時，要保人有權利向保險人申請保險金，此時要保人申請理賠時應檢送索賠函件（註二十三）(Claim letter)、保險單(Insurance Policy)正本（註

註二十一：財團法人保險事業發展中心 (1989)，「保險年鑑」，台灣：財團法人保險事業發展中心，頁 18。

註二十二：秦賢次、吳瑞松 (2009)，「台灣保險史綱」，台灣：財團法人保險事業發展中心，頁 334。

註二十三：向保險人申請理賠時，應備妥的書面資料。參閱前註 1 財團法人保險事業發展中心，

二十四)、船舶登記證明書(註二十五)(Certificate of registration of vessel)、海事報告書(Sea protest)、船舶適航能力證明書(Certificate of seaworthiness)、船舶安全結構證明書(Safety construction certificate)、船舶安全設備證明書(Safety equipment certificate)、船舶安全無線電證明書(Safety radio certificate)以供保險人一方的理賠單位進行審理查證，經查證後依調查結果支付保險金。

由於危險事故發生機率具有穩定周期性循環，財物保險方面更為顯著，數年損失率穩定，之後一有嚴重的危險事故發生，而將損失率拉高。產物保險相較於人身保險，其保險期間較短，通常為一年期(航程保險例外，以航程結束為保險期間)，資金運用需保持適當的流動性，故難以做長期投資。再者，因其承保標的物為財產(註二十六)，損失幅度較劇烈，應積極運用再保險與共同保險，以分散承擔危險及擴大承保能量，避免巨災損失發生時，保險人財務困難，無法理賠或拖延理賠，造成要保人/被保險人不利。由於財產保險標的為財產，不涉及人身安全，發生道德危險及心理危險的機率較高。所謂道德危險，即要保人為詐取保險金而故意使船舶在航行中毀損，或故意將其投保的貨物毀損；心理危險則指要保人因認為有保險而產生怠忽的心理，認為反正有保險，發生事故可以申請理賠，導致航行前沒有詳細檢查船舶狀況是否適合航行、維修保養不夠確實、貨物包裝過於輕率、危險事故發生時未積極施救、未按照標準作業流程等。一般的商業保險契約，大都是附合契約(contract of adhesion)，即保險契約的內容，通常是由保險人單方擬定，要保人對其內容如為同意，則加入保險；若不同意，亦不能提出不同之意見及建議，即使有變更保單內容之必要，只得採用保險人事先準備的附加條款、

頁 286-289。

註二十四：與保險人訂立保險契約時，所獲得的證明文件。

註二十五：船舶登記的所有人的書面文件。

註二十六：財產保險的標的為動產、不動產與責任。參閱財團法人保險事業發展中心，前揭註 1，頁 165。

附屬保單、批單來變更承保範圍與不保事項。簡言之，附合契約為要保人僅能就保險人事先擬訂的條款內容表示同意與否之契約（註二十七）。因附合契約是由保險人單方所擬訂，其內容往往對保險人較為有利，而對一般要保人與被保險人較不利，為保障保戶權益，適用不明確條款解釋原則，即我國保險法第五十四條規定：「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。」惟海上保險有別於一般的保險，承保條件是經由雙方協商，因此海上保險又稱為商人保險，要保人與保險人皆為經濟強勢的一方，甚至亦有要保人的資本額、員工人數遠勝於保險人。事實上大多數海上保險契約的內容與條款都是由海運公司單方面擬訂，產物保險公司只能選擇接受或不接受，既使條件對保險公司嚴重不利，譬如純保費不足，無條件或限期理賠，因無法承受流失如此重要的大客戶，但因惡性競爭的結果，保險公司多選擇接受。

其中海上貨物運輸保險損失率良好，貨物的保險價值相較於船舶低廉許多，故不易發生損失率突然失控的現象。近年來該險種在實務的運作上，控制得宜損率良好，該險種具有正收益，保費較低廉，依照保險原理，損失率良好的情況下，次年的保費會較便宜，損失率不佳的情況下，隔年必須加費承保，甚至有可能附條件承保或拒賠。而船舶保險的損失率則變動性甚大，因其保險標的乃視船舶的情況有所不同，不論是分損或全損，其損失金額皆遠大於貨物運輸保險，尤其是在全損的情況下，只要一船舶不幸出險，產險業界保險人當年度損失率將很有可能接近或超過百分之百，故海上保險中的船舶保險，危險分散的概念非常重要，必須藉由共同保險或再保險分散危險，目前我國有漁船保險共保委員會，共同保險二十噸以上的船舶。有關船舶保險方面，為避免損失率起幅過大，除天災無可避免之外，應作出降低損失幅度之設計。故本文以為海上保險人應於核保時，積極協助要保人有關損

註二十七：凌嵐寶、康裕民、陳森松（2006），「保險學理論與實務」，台灣：華泰文化事業股份有限公司，頁 80。

失預防的工作，確實做到查勘功能，找出損失可能發生的原因，請要保人針對該原因著手改進。

貳、委付制度之成立與發展

委付制度的目的在於保障要保人與被保險人可能面臨的海上危險，以降低海上運送之風險，委付制度的起源，最早可回溯至歐洲海權國家海上運輸貿易興盛發達之時所形成的商業習慣，直到日後英國訂定一九〇六年海上保險法時，委付制度的內容才明文化。實務運作上，委付制度特約條款經廣泛使用，慢慢演變成一般法則（註二十八），規定保險標的物受掠奪，或特定的保險事故發生時，被保險人得委付保險標的物與保險人，請求給付全損保險給付。惟當時英國法院判決持相反見解，認為保險標的物若全部或大部分存在的情況，而被保險人又得控制，則不應允許委付；一定要等到保險標的物已完全脫離被保險人支配力範圍，並且回復之希望已賦予保險人，始承認屬合法委付（註二十九）。海上保險與其他財產保險本質上有很大的差異，損害之事實因為發生在遼闊無邊際的大海上，出險之事實查證上相當困難，例如船舶是否失蹤、是否被捕獲、扣押，無法輕易做查證，只能大致推測有可能發生而已。若要等到確實查證完畢，才予以被保險人損害賠償，將導致被保險人長期處在不利的不確定狀態下，與保險的本質，即時彌補損害有違，故有改善的必要。反之，如日後行蹤不明的船舶安然抵達目的港，或發現保險標的物回復或仍舊殘存時，被保險人應將有關保險標的物上一切權利移轉予保險人，而不必返還保險金，以符合衡平性，並使法律關係早日確定。此制度對被保險人有很大的便利性，而對保險人損失不大之制度，已在

註二十八：倉澤康一郎（1975），「保險契約の法理」，日本：慶應通信株式會社，頁 61。

註二十九：Ivamy, E. R. H. (1980) "Marine insurance," (2nd ed). UK: Butterworth & Company, pp. 413-415.

歐洲航運界上廣泛的加以使用，並獲得一致的認同，英國法院在一七七六年 *Milles v. Fletcher* 一案中（註三十），即承認委付制度之適用。

英國有關海事商業習慣，最早可見於《海事白皮書》，後於一八五五年有《載運證券法 *Bill of lading Act*》之制定、一八九四年《商船法 *The Merchant Shipping Act*》、一九〇六年《海上保險法 *The Marine Insurance Act*》、一九一一年《救助公約 *The Salvage Convention*》、一九一三年《引水法》、一九二四年《載貨證券公約》《一九二四年海上貨物運送法》、一九七一年《一九七一年海上貨物運送法》、和一九九二年《一九九二年海上貨物運送法》等法分別制定。英國雖為一判例法國家，惟在海商法規領域中，有很多成文的法典，而美國、澳洲、加拿大在海商法立法之初深受英國的影響，大多參考其法規（註三十一）。而多數國家之海事立法有關委付制度部份，主要是配合商業之所需，及避免被保險人於發生事故時，海上舉證不易和理賠計算困難。海事貿易考慮貨物運送，每一次皆要投入大量資金及伴隨高風險，所以設計委付制度，使被保險人免於舉證困難及繁瑣之理賠計算，勇於從事海事貿易，實現實質意義的損害填補精神。

一、委付目的及原因

英國學者 Gaskell 等人認為委付制度之目的，不僅在於保護被保險人之利益，同時也在使保險人有機會取得保險標之物之最大剩餘利益，並減少其損失（註三十二）。一九〇六年英國海上保險法第六十條第一項規定：「除保

註三十：一稍船舶失蹤，船主等待一段期間，認為該船可能已被補獲，故請求船舶委付，然日後船舶平安無事歸港，法院判決船舶歸保險人所有，而被保險人不須返還保險金。參閱前註 1 財團法人保險事業發展中心，頁 270-272。

註三十一：賴來焜（2002），「最新海商法論」，台灣：神州圖書出版有限公司，頁 17-21。

註三十二：Gaskell, N. J., Debattista, C., & Swatton, R. J. (1980) "*Chorley and Gile's Shipping Law*," UK: Pitman in London, p. 597.

O'may, D. (1993) "*Marine Insurance: law and policy*," London: Sweet & Maxwell, p. 415.

險單另有明文規定外，保險標的因其全部損失看起來不可避免，或者為避免實際全損所需的費用，將超過其本身價值的原因而被合理放棄者，即構成推定全損 (constructive total loss)。尤其在下列情況下，構成推定全損：

- a、因承保危險使被保險人喪失對其船、貨的佔有，並且(a) 按照情況，被保險人不大可能收回船舶和貨物，或者(b) 依據情況，收回船、貨的費用將超過其收回後的價值。
- b、船舶受損，因承保危險使船舶所受損壞，嚴重到修理船損的費用，超過修理後船舶價值。

在估算修理費用時，由其他利益支付的修理費用，其共同海損分攤額不應被扣除，應把日後的救助費用，及船舶經修繕即應負擔的共同海損分攤額計算在內。

- c、貨物受損，修理受損貨物以及將貨物續運到目的地之費用，超過貨物到達目的地時的價值。(註三十三)

所謂的保險標的是指任何有可能在海上遭遇危險事故的船舶、貨物、其

註三十三：參閱 M.I.A 1906, 60: "(1)Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2)In particular, there is a constructive total loss-

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against, that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival."

他動產、運費、佣金與利得等皆屬之。所謂海上保險事故是指於海上航行時所遭遇之危險事故，例如海難、船舶失火、戰爭、海盜、遊劫者、偷盜、捕獲、扣押、王室及人民之抑留、投棄、船員之惡意行為、其他任何類似或由保險單所指定之危險事故（註三十四）。從一九〇六年英國海上保險法第六十條第一項可知，英國對於委付制度僅為概括性的規定，發生時就直接視為推定全損，而有關於委付發生的具體原因、保險標的，並未加以明文列舉或限制。一九〇六年英國海上保險法明確指出全損可分成兩種型態，即實際全損和推定全損，委付皆有適用。有關於海上保險法中，全損看似無法避免而合理地放棄保險標的，或因維修所產生費用已超過實際價值，若不支付該費用，保險標的無法在實際全損中完全保存下來，而承保標的之委付通知確定為推定全損時，索賠有效性是其中一項先決要件（註三十五）。因而委付應視為賠償契約的一部分，當補償合約及依據此合約要求無條件的賠償，就必須有一方就其所有權利所作的拋棄，在請求賠償範圍內獲得賠償。

二、委付之定義

我國有關委付之定義規定在海商法第一百四十二條：「海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉

註三十四：參閱 M.I.A 1906, 3 : “(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where-

(a) Any ship, goods or other movables are exposed to maritime perils. Such property is in the Act referred to as “insurable property.”

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loans or disbursements, is endangered by the exposure of insurance property to maritime perils.

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.”

註三十五：Gauci G. (1995) “The abandonment of an oil tanker: Compensation and insurance implications,” *The Journal of Business Law*, 95-3, pp. 105-117.

保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。」委付制度為海上保險之特殊處理手段，因海上保險之特殊性，海上的損失相對於陸上損失，查證較困難，常須花費一段時間才能估算完畢，故陸上保險原則上不適用之。一般而言，財產保險適用損害填補原則，事故發生後，損失多少，於要保人提出證明後，保險人就賠償多少，完全依照損失額度給予彌補，以防止道德危險之發生。若保險標的全部或部分損失尚待確認，被保險人需待確認完畢後才能獲得理賠金。此段確認期間，則要求被保險人等待，對於被保險人所投入的資金將處於凍結狀態，調度困難，其將導致嚴重後果，因此，當保險標的遭受全損無法避免時，法律上允許推定全損，視為全部損失。依我國保險法第十三條第二項規定產物保險包含火災保險、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(註三十六)。一般產物保險是屬於損害填補保險，損害有多少即賠多少，正好彌補了被保險人遭遇危險後的損失，此乃保險的基本原理原則。惟海上保險因其所承保之危難，其本質與其他火災保險、陸空保險、責任保險、保證保險所承保的危難有極大差異，無法等同視之，且基於海事運輸常涉及國際，利於速決，因此委付制度逐漸形成，其主要功能即在提供被保險人於發生法定委付原因時，得將保險標的之一切權利移轉於保險人，而請求支付該保險標的之全部保險金額。

海上保險發生保險事故時，標的物損失的情形，計有實際全損 (actual total loss) 及推定全損兩種不同情況(註三十七)(註三十八)。除此兩種情況

註三十六：譬如汽車保險、新種保險、工程保險、專業責任保險等。

註三十七：桂裕 (1986)，「保險法」，台灣：三民書局，頁 314。

註三十八：除了實際全損及推定全損外，尚有部分全損，指海上保險之標的物遭到危險，但其包括若干可分割部分，而在保單上可明確劃分出來，其中某一獨立可分割部份發生全損之情形。此種現象一般都發生於貨物保險方面，例如保險單上載有兩項以上的保險金額時，其中一項發生全損；同一保單承保二種以上不同的貨物並分別列出不同貨物之數量及保險金額時，其中一類貨物發生全損；在裝貨、卸貨或轉運時，整批貨物中有一件或數件貨物全部毀損滅失、使用駁船分批駁運時，裝載於同一駁船之貨物全部滅失。

外，保險理賠實務上也可能發生協議全損（註三十九）（Compromised Total Loss）的情況，即船舶或貨物之修復費用，在接近委付規定時，被保險人認為已超過而成立實際全損，但保險人則認為尚不足而拒絕委付。後經雙方協議，彼此相讓，成立協議全損。在過去，貨物或船舶在海上發生全損的或然率極高，但因海上聯絡困難度頗高，故對於可能發生全損的事實，舉證上重重困難，且保險公司理賠人員於查證上，也因海上的關係，作業上有諸多障礙。為了補救此缺失，發展出推定全損制度以應之。所謂的推定全損，又稱解釋全損或準全損，雖然實際上並非保險標的已全部滅失或無法證明已全部滅失，但其功能或價值已等同於發生全部損失情形，於此情形，如保險人仍可抗辯此非全部損失而拒絕依保險契約理賠，顯失公平，因此特別規定海上保險被保險人在滿足一定要件的情況下，得讓被保險人按保險金額請求全部賠償。例如，船舶於海上行蹤不明已逾一段期間，保險人按全損予以理賠，相對的，被保險人也應將該保險標的物的一切利益移轉給保險人，此種移轉即為「委付」。

學者將委付制度於海上保險之意義歸納成以下三點（註四十）：

- 1、委付是保險人的法律行為：委付在法律上是一種制度，在當事人則為一種法律行為，此種行為須被保險人以意思表示為之，並須得保險人之承諾或法院判決，始生效力。
- 2、委付是移轉保險標的物一切權利於保險人，而請求全部保險金額的行為：被保險人委付之目的在於請求給付全部保險金額，故須將保險標的物之一切權利，移轉於保險人；否則被保險人將因此而取得雙重利益，當為法所不許。
- 3、委付是在法定原因下，請求支付全部保險金額之行為：海上保險標的物全部損失時，被保險人得請求全部保險金額之利益，但有時標的物雖非

註三十九：李利雄（2002），「海上保險理論與實務」（第二版），台灣：文笙書局，頁99。

註四十：梁宇賢（2003），〈船體定值保險與海上保險之委付〉，《台灣本土法學》，50期，頁170。

全部損失，然其狀態與全部損失無異，我國海商法為保護被保險人之利益，特別規定有法定原因時，允許被保險人移轉保險標的物一切權利於保險人，而據以請求給付全部保險金額的行為。

至於法院對委付所做成的判決解釋，可參考我國法院判決七十三年台上字第三五三五號判決，其中指明海上保險之委付，係指保險人所負擔之危險發生，保險標的物全部損失或有全部損失之虞時，要保人將其移轉於保險人，而請求全部保險金額之給付，故委付原則應就保險標的物全部為之，此為委付之完整性或不可分性。簡言之，保險標的物如有一部分未發生海上保險事故時，要保人即不得主張將全部保險標的物委付於保險人，而請求全部保險金額之給付。由此可知，委付原因發生時，原則應將全部的保險標的物全部移轉給保險人，獲得全損理賠金，除非保險標的物是明顯可區分，且損失是限定發生在單一標的上，才可單獨就該標的物為委付，此乃強調完整性與不可分性。探究其原因，因為防止要保人/被保險人特意挑選標的物，而僅就損失嚴重的標的物委付，而損失輕微或無明顯損失的標的物則自行留存，另圖販售之用，故當被保險人發出委付通知時，保險人有權決定是否接受。委付性質是契約行為，並非被保險人單方面為委付意思即可生效，尚需待保險人承諾或法院判決才得成立，我國司法判決七十四年台上字一八七七號，及修正後我國海商法第一百四十七條第二項、第一百四十八條皆明示其為契約行為。

三、委付之性質

一九〇六年英國海上保險法第六十一條規定，保險標的因承保的危險事故發生毀損滅失時，經認定屬於推定全損，被保險人有權將其視為部分損失或委付給保險人，將該損失視為如同實際全損一樣。被保險人發出委付通知時，可採書面形式或口頭形式，或部分書面、部分口頭形式發出，且被保險

人可以任何措詞，表明其願意將保險標的之保險利益無條件地委付給保險人（註四十一）。英國立法採用必須經過保險人承諾為要件，將委付的通知視為委付的提出（Tender of Abandonment），故必須獲得保險人的承諾，而保險人對於委付的承諾方式可以採用明示承諾，或以行動接受的默示承諾皆可。惟如果保險人僅是單純的保持沉默，並未有任何行動表示，不能視為構成接受委付通知的意思（註四十二）。換言之，英國法上的委付是契約行為，須得兩造雙方同意。委付的成立時點，各國規定不盡相同，我國海商法第一百四十七條修正前以被保險人的委付通知為要件，只要被保險人一通知保險人，委付即告成立，不須得到保險人的承諾。故我國委付為一種單獨行為（註四十三），一經通知，即告確立生效，主張單獨行為說者，認為要保人之委付，只須要保人一方之意思表示即可，保險人之承諾或法院判決，僅是保險人肯定委付原因或法院確認有委付之原因，亦即確認要保人所委付之意思表示有效，或判決確認委付之意思表示有效，僅屬確認性質。再者，委付之生效時間點自發生委付原因之日起，而非承諾或判決確定時起，與契約性質不同。委付不得附條件，亦與單獨行為不得附條件性質相同。亦有學者主張應為契約說（註四十四），其理由主要根據我國海商法第一百四十七條第一項：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。」之規定，既然需要保險人承諾，始能成立，自屬契約，修正後新增的同法第一百四十七條第二項（註四十五），亦傾向此說。目前關

註四十一：參閱 M.I.A 1906, 62-(2) “Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly by word of mouth, and may be given in any terms, which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.”

註四十二：參閱 M.I.A 1906, 62-(5) “The acceptance of abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer, The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.”

註四十三：參閱前揭註劉宗榮，頁 585 至 587。

註四十四：林群弼 (2003)，「新海商法」，台灣：三民書局，頁 710。

註四十五：海商法第 147 條第 2 項：「委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不

於委付性質，學界通說採契約行為說，且我國最高法院七十四年台上字第一八七七號判決，亦認須經保險人承諾，始發生委付之效力。我國海商法於民國八十九年修正後，第一百四十七條第二項（註四十六）、第一百四十八條已採契約行為說（註四十七）。委付之性質於我國經數次修法後，已明確採契約行為說（註四十八），需經保險人承諾或經法院判決有效後，保險標的物之一切權利移轉給保險人，始發生委付之效力，而在承諾或判決前，僅要保人單方為委付之意思，表示尚不得認已生委付效力。

委付制度既屬契約行為說，除了被保險人向保險人發出委付之通知外，尚須經保險人承諾，委付始生效力，但如保險人經勘驗評估保險標的物後，認為其毀損程度未構成推定全損的要件時，會發生保險人與被保險人意見不一致的情況，此時兩造雙方應尋求法院審理，故我國海商法第一百四十七條規定，可經保險人承諾或經法院判決兩要件，惟此是否應有先後之分，或是任擇其一，有討論的必要。我國海商法第一百四十六條第二項規定行使委付的權利，不得附有條件，又稱委付之單純性，並應就保險標的物之全部為之，又稱委付之不可分性。但保險單上僅有其中一種標的物發生委付原因時，得就該一種標的物為委付，請求其保險金額（註四十九）。立法者所以規定不得附條件，乃因委付目的在迅速解決保險人與被保險人間之法律關係，以免法律關係持續處於不安定情況。至於應就標的物全部委付，目的是為了避免被保險人將標的物對自己有利的部分保留，而將不利益的部分委付給保險

受影響。」

註四十六：海商法第 147 條第 2 項：「委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。」

註四十七：海商法第 148 條：「委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷。」

註四十八：參閱我國海商法第 147 條：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。」

註四十九：日本商法第 837、841 條。

人。如此可使被保險人在計算後，保留有利的部分不為委付，僅將不利的部分委付，如此會造成保險人除賠償保險金外，尚須處理不利益的保險標的，明顯有違公平原則，故本文認為此規定立法正確，當無疑義。

我國將委付分為承諾委付與判決委付，我國海商法第一百四十七條規定：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的物採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付。」學者有認為承諾委付與判決委付的行使應有先後之分（註五十），被保險人必須要先向保險人請求承諾委付，只有在保險人拒絕承諾委付的情況下，才可進一步向法院請求判決委付。因為海上保險是商人保險，兩造雙方皆財力雄厚，且委付同意與否，屬私人糾紛，不得未經請求而直接訴諸司法解決。除了委付性質上的爭議外，尚有學者強烈反對委付制度在保險實務上使用（註五十一），其主張委付在理論基礎上，根本違反了最基本的保險原理，損害填補原則，保險標的物在尚未發生全損的情況下，即將之論以推定全損，容易使要保人、被保險人因此而產生道德危險的可能，也使保險人處於不利的法律地位。再者，現今交通及通信技術皆已較過往成熟許多，既使在海上出險，損失金額的估算亦能掌控，委付制度雖已被國際海事運輸接受，惟仍有反對意見。

由於我國海商法上之委付制度則是為被保險人的商業利益而設計，因此只要在不影響被保險人的利益，可以經由雙方當事人以特約變更或補充適用，但必須以不違反利得禁止原則為前提，始得為之。本文則以為委付於海上航行時，保險人所承保的危險事故發生，造成保險標的全部損失或有可能推定全損的情況，被保險人決定向保險人發出委付通知，並將保險標的物移轉於保險人，請求全額理賠，故除非是保險單上載有數種單獨可區分的保險

註五十：參閱前揭註劉宗榮，頁 585。

註五十一：松波仁一郎，〈保險委付の擴廢論〉，《法學志林》，第十三卷，第八、第九號，頁 435-442。

標的物，而僅有其中一種標的物發生委付原因，得僅就該標的物為委付，否則原則上仍應就該標的物全部為之，方符合完整性及不可分性。

四、委付之要件

一九〇六年英國海上保險法，對於委付要件，規定於同法第六十二條：「除本條另有規定外，被保險人選擇將保險標的委付給保險人的，必須發送委付通知。被保險人未發送委付通知的，損失只能視為部分損失。委付通知可以書面形式或口頭形式或部分書面、部分口頭形式發出，被保險人可以任何措詞，表明其願意將保險標的保險利益無條件地委付給保險人。委付通知必須在得到損失的可靠消息後，合理期間（註五十二）內發送，但是消息存在可疑之處者，被保險人有權在合理時間內對此進行查詢。適當發出委付通知後，保險人拒絕接受委付事實，不影響被保險人的權利。保險人對於委付的接受可以明示，也可以以行動默示。保險人在收到委付通知後僅保持沉默，不構成對委付的接受。委付通知書一經接受，委付便不能撤回。保險人接受委付通知，即表明承認對損失負責和通知有效。被保險人得到損失消息時，如果向保險人發出委付通知，保險人已無獲益可能，則無需發出委付通知。保險人可以放棄發出委付通知的權利。保險人將其風險再做保險者，該保險人無需發出委付通知（註五十三）。」

註五十二：合理期間是事實問題，取決個案具體情況，沒有統一固定的期限。

註五十三：參閱 M.I.A 1906, 62 : "(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss. (2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly by word of mouth, and may be given in any terms, which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer. (3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry. (4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer

從上可知一旦被保險人決定要向保險人行使委付時，應於知悉損失發生之日，以口頭、書面、一部分口頭一部分書面、或任何方式，第一時間通知保險人，且一經通知，經保險人承諾後，即不得撤回。被保險人知悉損失事故發生時，既使第一時間通知保險人，保險人亦無任何受益之可能時，則得不為委付通知。由此可推知英國委付制度並未明白規定一委付期限，而是依個案事實，為具體認定。從同法第六十二條規定保險標的須無條件委付給保險人可知，通知方式不拘泥於一定的方式，惟仍具單純性與不可分性。另外，委付通知原則是必要的程序，而於保險人無任何利益時，可不為委付之通知乃屬例外，但保險人自願約定放棄委付通知程序，亦具效力。

不同於英國僅作原則性之規定，我國將委付的事由，採列舉式規定，使要件與承保範圍明確。我國海商法第一百四十三條、第一百四十四條對於被保險船舶及貨物的委付，分開規定，船舶可委付之要件為

- 1、船舶被捕獲時。
- 2、船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。
- 3、船舶行蹤不明已逾二個月時。
- 4、船舶被扣押已逾二個月仍未放行時。

扣押係指船舶被本國或外國有權機關，或治安機關依法強制處分。該處分並非船舶所有人喪失所有權，僅為時間限制，在此期間內，不得任意使用該船舶。所謂扣押已逾二個月仍未放行，得為委付，乃指公法上之扣押，並

refuses to accept the abandonment. (5) The acceptance of abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer, The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance. (6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice. (7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured received information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him. (8) Notice of abandonment may be waived by the insurer. (9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

非債權人聲請法院所為的查封、假扣押、假處分，即非指私法上之扣押。

貨物可委付的要件為：

- 1、船舶因遭難，或其他事變不能航行已逾二個月而貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人時。
- 2、裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時。
- 3、貨物應由保險人負保險責任之損害，其回復原狀及繼續或轉運至目的地費用總額，合併超過到達目的地價值時。

此外，我國海商法第一百四十五條是運費的委付要件，得於船舶或貨物之委付時同時為之。委付制度在我國實行以來，歷經數十年的累積，司法判決對我國海商法條文內容所做的解釋，同一趟航程所受的損害是否要合併計算或分開計算，其可能結果將造成分開計算可能導致推定全損不易成立，對保險人有利；反之，合併計算推定全損較易成立，對被保險人有利，相關爭議可參考八十年台上字第八十四號判決。同一趟航程中，遭遇危險事故所致的損害，於進廠後可能有碰撞損害、擱淺損害和惡劣氣候損害等需維修，惟造成損害的危險事故同一，應累計計算，不應主張分開計算，否則根本就是以化整為零做手段，企圖逃避應負的理賠責任。蓋事故發生後，船舶是否能安全航行因為首要考量要件，遇險後造成的所有損壞，竟然是本於同一航程，且同一原因事實，所造成的一切費用應該要合併計算方屬妥適。

於契約自由原則下，兩造雙方所約定的保險契約特約條款，是否能夠排除海商法所定的推定全損標準，可參考七十年台上字三九六二號判決。雖已達我國海商法規定四分之三推定全損的要件，惟兩造訂有保險單特約條款：

「除非船隻之收復或修繕費用達到本保險單載明之船體及機器，被保險人不得以推定全損要求賠償」。此項特約條款，自有排除海商法規定之適用。因民法契約自由原則之運用，且海上保險具有商人保險的性質，訂立契約時如要保人與被保險人另有協議約定特約條款，記明於保險單上，即排除我國海商法推定全損標準，而應以其特約條款優先適用。保險實務上，只要經過兩

造保險人與要保人協議，得以批單書寫特約條款，附貼於保險單上，發生保險事故時，應優先適用該條款（註五十四）。

我國海商法第一百四十七條第一項規定，要先經保險人承諾或法院判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有，惟保險人承諾或法院判決並非委付的生效要件。我國法院五十五年台上字第六十九號判決，被保險人表示以委付為原因，請求保險人給付全部保險金額，則其委付是否合法，有無具有委付之原因，即應加以調查。所謂先經判決確認委付有效，始能請求，顯屬適用法規不當。本文以為法院強調的重點在於當事人有責任先為實質調查是否符合委付的要件，如調查後符合委付要件，且證物可為證明時，即得向保險人提出請求承諾，並非必要先經判決確認委付有效。

五、委付之解釋

委付之解釋，我國保險學界與法律學界各有其方式，兩個不同領域學者所做出的解釋，皆有其獨特之處，值得參考。由於委付制度是規定於我國海商法中海上保險章節內，故保險學界曾針對該制度的定義做一詳細解釋，依我國海商法第一百四十二條規定：「海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。」為準據，認為委付的定義可完全參照法條文字（註五十五）。亦學者認為委付是被保險人表示願意將其標的殘餘物及權利，移歸為保險人所有，由保險人當作實際全損

註五十四：參閱 80 年保險上字第 10 號判決同此見解，特約條款優先適用，摘錄：是否得視為「推定全損」，自應依契約之約定內容決之，尚不得依海商法規定得為委付之情形而為「推定全損」之標準。

註五十五：凌嵐寶、陳森松、吳瑞雲（2007），「財產保險學」，台灣：華泰文化事業股份有限公司，頁 79。

處理，而請求取得全部保險金額之手段（註五十六）。學者也有認為，於符合推定全損時，被保險人有選擇是否為委付通知的權利。如欲保留保險標的物，可當作部分損失要求賠償，而不發委付通知。委付保險標的物於保險人，視為實際全損，獲得全部保險金，兩者得擇一為之（註五十七）。另有學者強調委付制度主要適用於海上保險，其他財產保險極多數皆規定禁止委付（註五十八）。而保險人以推定全損，按保險金額賠給被保險人後，如果其保險利益(保險標的物)安然無恙，或有殘餘利益(價值)存在時，由保險人予以處理。例如船舶行蹤不明，保險人固然按全損予以理賠，相對的，被保險人也應將該保險標的物的一切利益移轉給保險人才合理。這種移轉稱為委付（註五十九）。簡言之，保險標的如委付保險人，之後出現完整、或仍有剩餘價值時，該標的物的一切權利應由保險人取得，保險人可以變賣之。

法律學者則認為海上保險委付，乃指被保險人發生我國海商法第一百四十三條至一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為（註六十）。委付行為是請求支付該保險標的物全部保險金額之法律行為，係被保險人之法律行為，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額的行為；換言之，在符合法定原因下所為請求支付全部保險金額之行為（註六十一）。當海上保險標的物，雖未達於全部海損 (Total Loss)，但其狀態與全部損失無異，或確係全部損失尚難證明，而由要保人或被保險人將其殘餘之利益或標的物上所有一切權利，表示轉移於保險人，以請求全部保險金額

註五十六：陳振金 (2006)，「財產保險概論上冊」，台灣：著者發行，頁 205。孫堂福 (1971)，「保險術語辭典」，台灣：王壽頤出版，頁 1。

註五十七：陳雲中 (2000)，「保險學要義」，台灣：三民書局，頁 275。

註五十八：姚玉麟 (1995)，「運輸保險學」，台灣：中國文化大學出版部，頁 56。

註五十九：吳榮清 (1990)，「火災保險及海上保險」，台灣：三民書局，頁 174-175。

註六十：參閱前揭註劉宗榮，頁 583。楊慧如 (1996)，〈海上保險特有之委付〉，《月旦法學雜誌》，19 期，頁 65。

註六十一：參閱前揭註林群弼，頁 445-446。

之謂也。簡言之：委付係由推定全損情形，而取得全部實損 (Actual or Absolute Total Loss) 結果 (註六十二)。從法律層面來說，委付是一項將保險標的殘餘物及權利，移歸保險人所有，由保險人當作實際全損處理，而請求全部保險金額之手段 (註六十三)。本文以為委付制度從構成要件、性質等一致，其中心思想仍然是以我國海商法第一百四十二條的文義內容做細節闡釋 (註六十四)，簡言之，推定全損發生時，只要消息有一定事實的可靠性，被保險人有權選擇是否要將保險標的物委付給保險人，而不須等待查證結果，故委付制度的功能雖有背於保險基本的損害填補原則，惟此乃在考慮商業經濟利益下的折衷之法，故其他保險險種應全面禁止委付制度，以免破壞整體保險體制，引發道德危險。

參、委付制度之損失型態及代位特性

海上保險所可能發生的危險事故粗分為四種類型，毀損、滅失、費用及責任，其類型中又包含各種受損情況。海上保險的損失形態，可分為全部損失及部分損失，即保險標的發生危險事故後，毀損程度有全損及分損之別，全損又可再細分為實際全損、推定全損，其中分損又可再細分為共同海損、單獨海損等(參見圖二)。所謂部分損失 (partial loss) 乃指海上保險標的物，因海難而蒙受一部分的毀損滅失，部分損失更進一步細分成三類：共同海損

註六十二：張東亮 (1983)，「海商法新論」，台灣：五南圖書出版公司，頁 490。王洸 (1962)，「海商法釋論」，台灣：海運出版社，頁 147。

註六十三：吳智 (1976)，「海商法論」，台灣：三民書局，頁 307。陳顧遠 (1955)，「海商法要義」，台灣：中國交通建設學會，頁 75。

註六十四：海商法第 142 條：「海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標的物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標的物全部保險金額之行為。」

(註六十五) (general average)、單獨海損 (註六十六) (particular average) 和救助費用 (註六十七) (salvage charges)。全部損失 (註六十八) (total loss) 指標的物發生危險事故而全部蒙受損失，於發生全部損失時，依實際情況可再分成實際全損(actual total loss)與推定全損。實際全損係保險標的物完全的毀損滅失，失去原形效用，或被奪取而永不得歸還於被保險人的情況，例如船舶撞擊冰山而沉沒於海中，打撈困難、貨物因海水的侵襲而使其本質改變，以致無法發揮原定效用，或船舶失蹤無法回歸。換言之，實際全損的情形係指保險標的物發生實質的毀損滅失(physical destruction)、屬性的毀損滅失(alteration of species)，及所有權之滅失(loss of ownership) (註六十九)。推定全損係指保險標的物雖非全部毀損滅失，但實際全損似不可避免，雖可回復原狀，但所支付的修復費用等同或超過運送至目的地之價值，例如船舶觸礁撈救困難，或撈救及修繕費用明顯超過修復後價值，貨物雖部分受損，但難以期待回復原本的效用。推定全損時，被保險人可以選擇請求保險人依損失的部分為理賠，或者向保險人為委付的意思表示，請求保險人給付全部的保險金。有關船舶推定全損委付的規定，我國海商法第一百四十三條，其列舉的情況計有：1、船舶被捕獲時；2、船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時；3、船舶行蹤不明已逾二個月時；4、船舶被扣押已逾二個月仍未放行時。英國則僅為原則性規定，由法官在不同的案件下依實際情況解釋其抽象性文字，一九〇六年英國海上保險法第六十條第一項對推定全損下的定

註六十五：張新平 (2007)，「海商法」，台灣：五南圖書出版公司，頁 493。投棄貨物以保存船舶及其他貨物者，船主及貨主均應共同分擔該項損失。

註六十六：李利雄 (1999)，「海上保險理論與實務」(第一版)，台灣：文笙書局，頁 105。在航行途中，因偶然且意外地由被保險事故所引起之部份損害或發生之費用，其損害及費用僅由保險標的的利害關係人單獨承擔者。

註六十七：應世昌 (2000)，「海上保險學」，台灣：五南圖書出版公司，頁 436-438。保險標的遭遇保險責任範圍內的災害事故時，由保險人和被保險人以外的第三人採取救助行動而支付的費用。

註六十八：航行途中，發生保險事故，導致保險標的全部毀損滅失。

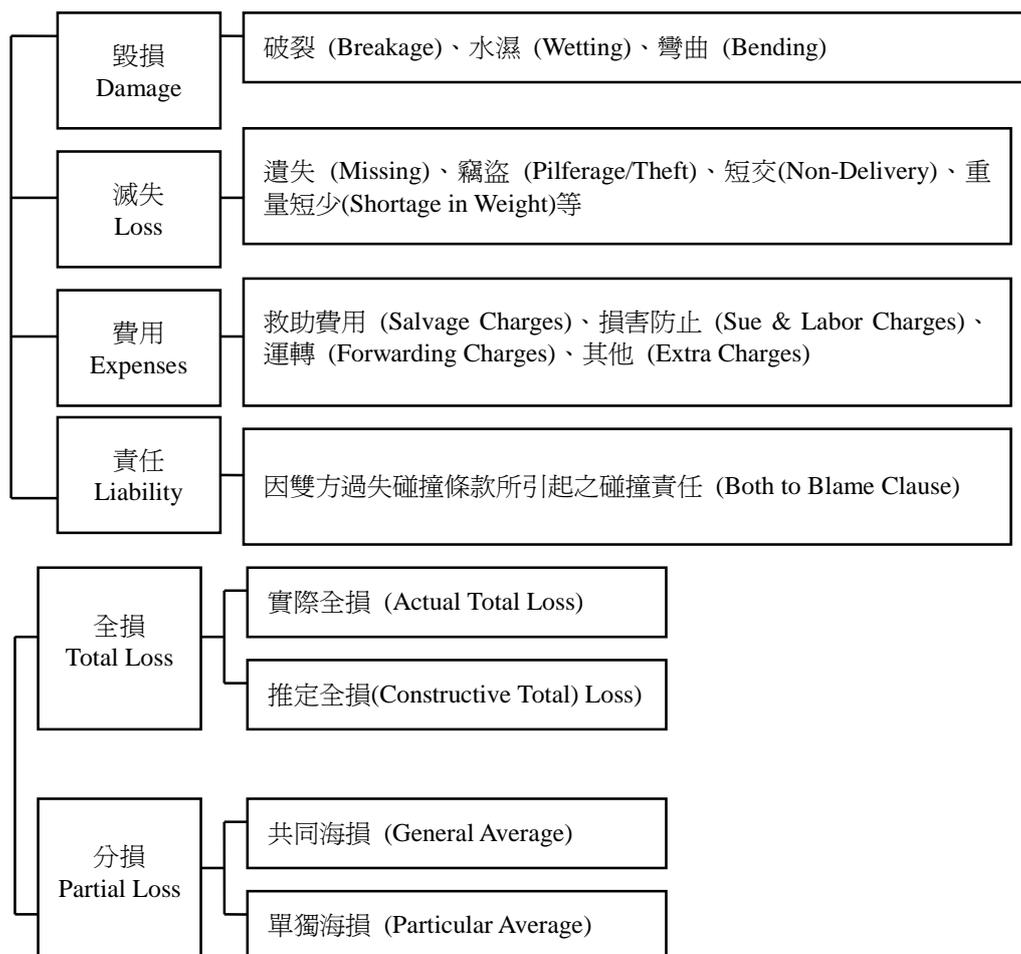
註六十九：參閱前揭註王衛聰，頁 288。

義，為除保險單另有明文規定外，保險標的因其全部損失看起來不可避免，或者為避免實際全損所需的費用，超過其本身價值的原因而被合理放棄者，即構成推定全損。同法第二項推定全損的情形計有：1、因承保危險使被保險人喪失對其船、貨的佔有，且按照情況，被保險人不大可能收回船舶和貨物，或依據情況，收回船、貨的費用將超過其收回後的價值；2、修理船損的費用將超過修理後船舶價值的情況；3、修理受損貨物及將貨物繼續運到目的地之費用，超過貨物到達目的地時的價值。對於相同的危難是否構成實際全損，或推定全損的判斷也有所不同，最明顯的例子為船舶失蹤、沉沒，在我國明確規定屬推定全損，而在英國則被認為實際全損或有很大可能被認定為實際全損（註七十）。

圖二：海上保險的損失形態（註七十一）

註七十：參閱 1906 年英國海上保險法第 58 條：「船舶失蹤 - 如果在海上冒險中有關的船舶失蹤，在一段合理的時間過後，仍未收到任何消息，則可推定為實際全損。」

註七十一：李利雄 (2002)，「海上保險理論與實務」，台灣：文笙書局，頁 91。



一、實際全損顯然無可避免之情形

英國海上保險法規定於保險標的物發生實際全損似不可避免、或占有回復不可能、或占有損害之回復得不償失時，可推定屬於全損等情形，至於損害須達何種程度？法院判例則有不同的界定標準。一九二八年 Lind v. Mitchell 一案中（註七十二），因一帆船被冰塊撞毀而開始漏水，船長遂放火棄船，後來汽船發現時該船正著火，並漂浮於海面，法院認為因海洋之危險，使船漏水造成損害時，該船僅離本港十五英哩，而在棄船七或八小時前，船仍漂

註七十二：See supra note Ivamy, p.398.

浮於水面，且船員所搭之救生艇既能靠岸，則依此證據推測，該船必能藉東北風航行前進，故被保險人之委付時間點顯然過早，因此該情況並不屬於顯然無可避免。所謂顯然(appearing on the true facts as known)，並非指依被保險人所知之顯然事實(appearing on the facts as known to the assured)，顯然的標準應該要如何認定，法院認為應採本於客觀上之真正事實判斷，一九三七年 *Marstvand Fishing Co. Ltd., v. Beer* 案中(註七十三)，Porter 法官表示「顯然無可避免的認定」，應本於真正事實，而非所知事實，因為一九〇六年英國海上保險法第六十條第二項為特例規定，該項以真正事實為認定，視同全損之標準，而第一項既為涵蓋特例之原則規定，其認定標準亦不得逸出真正事實。一九一四年的 *Polurrian* 案亦同此見解，所謂顯然 (appears)，應指船舶之未來不可知，既然未來之確定性無法預測，則該損失可被認為顯然無可避免，惟認定標準必須嚴格認定，不能僅憑表面事實判定，否則可能導致背於事實的結果。例如被保險人聲稱得到可信的情報，其所有之船舶發生擱淺，並為委付通知獲得理賠，可是隔日卻發現該船完好的抵達港口，故本例保險效果，與其說是基於損失之發生，毋寧認為只是誤信壞消息的結果。

判斷保險標的物是否構成經濟性喪失的標準，一八九六年 *Asfar & Co. v. Blundell* 案中(註七十四)，一批食用棗子因沉船浸水而被污染，嗣後雖被撈獲，但已無法食用，僅能用於工業用途；雖保險人抗辯該批棗子的性質並未變化，但法官仍以其商業性質已發生改變，從可食用轉為不可食用，而支持被保險人以全損賠付之主張。而運費保險具附隨性質，往往以船舶、貨載之全損為條件，在一八七三年 *Rankin v. Potter* 案中(註七十五)，船舶航至紐西蘭，在紐西蘭港卸貨後，即被傭船載貨至印度加爾各答，途中船舶因海難而發生視同全損，以致使得船東無法賺取運費，船東於運費保單發放委付通知保險人，Brett 法官於本案中對於運費之全損部分，認為船舶嚴重損害足以

註七十三：See supra note Ivamy, pp.191-192.

註七十四：See supra note Ivamy, pp.189-190.

註七十五：Goodacre, J. K. (1980). "Marine insurance claims," UK : Witherby. pp. 668.

為委付通知，並且無他船舶可以轉駁該貨，則運費已符合真正全損，但假如船上貨物安全無損，是否可以他船舶轉駁尚未明朗時，或貨載已損失，而該船能否轉載他貨以賺取運費尚有疑慮時，船東可將收取運費的權利委付予保險人，並於此時將運費視同全部損失？一九〇六年英國海上保險法並未明確規定有關運費可視同全損的標準，故依通常情形，以客觀情況檢視之，如能符合同法第六十條第一項的顯然不可能的要件，被保險人即可將收取運費的債權委付給保險人。

一九〇六年英國海上保險法第六十條第一項「實際全損顯然無可避免」之情形，由上述判決可知，實際全損以及推定全損的界限時常模糊不清，判斷困難，而在實務運作上，當損害程序不構成實際全損，應依貨物受損後的經濟價值、國際商業慣例、被保險人及保險人間的約定綜合判斷之，客觀情況下，如可合理推測保險標的物發生實際全損似無法避免，則應構成推定全損的要件。在 *Lind v. Mitchell* 案中，可知顯然不可避免是要以客觀事實來認定且標準嚴謹，排除被保險人主觀所知之事實來認定，目前我國海商法並無類似規定，而是以時間及金額做判斷標準，英國則是委由法院個案判斷，故法官的調查時間較長。本文以為我國的方式較為可採，畢竟不是每件理賠案件都會進法院，私下和解與協議全損的情形亦常有之，且頻繁利用法院有浪費司法資源之嫌。如條文已有明確訂定一個標準，只要在此標準內，保險公司和被保險人皆可判斷，且對保險實務運作也較為簡便。

二、合理期間內恢復不可能之情形

海事運送中，延遲交付將引發許多問題，除將負擔對造的損失外，更重要的是違約影響企業自身的商譽，良好的商譽建立不容易，一旦受損，企業信評下降，恢復困難或須長時間的努力才能挽回，故如果保險標的物受損，回復原狀期間到底要如何訂定才算合理期間，如期間過長，將導致違約發

生，期間過短，又使委付要件過於寬鬆。有關相當期間內構成全損之機率，一九一五年 *Polurrian S. S. Co., Ltd. v. Young* 案中（註七十六），一艘英國船舶於戰時被希臘扣押，被保險人於是發出了委付通知，要求依推定全損賠償，六週後，船舶被釋放。英國上訴法院判決，船主沒有證明在委付時該船不可能在合理時間內復歸被保險人自由使用和處分，故推定全損不成立。因為在留置當時，船舶得否釋放，只是不確定(uncertain)，尚未符合不可能(unlikely)，不確定與不可能有相當程度的差異性，所謂不確定是指事情發生之射倖性各占五十%，而不可能是指根本無法發生，射倖性為 0%。Pickford 法官更進一步描述不可能回復(unlikely that he can recover)必須適當加以限縮，於相當期間內不可能回復(unlikely he would recover the ship or goods with a reasonable time)。關於經濟上不可能，一九二五年 *George Cohen Sons & Co. v. Standard Marine Insurance Co., Ltd.*案中（註七十七），喬治王子號戰艦由 Chatham 前往 Brake 途中，在丹麥海岸不幸發生擱淺，然丹麥政府顧慮海防設備恐遭破壞而禁止其離開，提出船主須賠償海防設備的一切損害為放行條件，但以生意人的觀點，被保險人當然不可能自願承擔破壞海防設備而賠償鉅額的風險，將船舶任意駛離，因此法院認定於此種情況，符合滿足推定全損的要件。

有關航程無法完成的解釋，一九一五年 *Sanday and Co. v. British and Foreign Marine Insurance Co., Ltd.*案中（註七十八），兩艘載有英商貨物的英國國籍船舶，在英德戰爭爆發後，被迫轉航至英國的港口，因此使原本應該在漢堡出售的貨物無法如期出售，被保險人以保險單上包括戰爭的君主禁制(restraint of prince)為由，向保險人主張推定全損，法官於此案中同意被保險人的主張，認為損害的認定不應只單純限定於貨物的毀損滅失，其保障範圍應及於能否安全抵達目的地，而因為戰爭無法完成的航程，構成推定全損。

註七十六：Ibid, pp. 670.

註七十七：See supra note Ivamy, pp.400-401.

註七十八：See supra note Goodacre, pp. 672.

有關因封鎖而脫離原主之佔有，一九四一年 *Rickards v. Forestal Land, Timber and Railways Co., Ltd.* 案中（註七十九），德國輪船麥迪亞號，運送一批已投保的貨物由南美港口前往香港、新加坡，惟航行至里約時，戰爭爆發，德國政府接管了所有的德國籍船舶，並要求所有的德籍船舶盡速返回德國或到他國中立港避難。在最壞的狀況下，應將船舶毀壞沉沒。被保險人知悉後，推斷其貨物回復不可能，故於該船離開里約時，向保險人為委付之請求，法院同意被保險人之聲明，理由為該船離開里約後，是否真能擺脫英國的封鎖，尚屬未知，然依戰爭實際狀況判斷，已超過不確定的程度，可以說是不可能的程度。進一步言，即使該船被補獲，依據德國政府之前的命令，船長亦可能決定將該船毀滅，因此可以認定該貨物之回復機會為不可能。

有關禁制而影響原主之占有，一九四一年 *W.W. Haward Bros. & Co., Ltd. v. Kann* 案（註八十），德籍船舶上，載運一批已投保的貨物，由孟買、好望角前往倫敦，該船於一九三九年八月依正常航線經過好望角，應得於九月抵達倫敦，惟因德國政府的命令，該船在九月駛去 *Guiné Portuguesa*，到十月才離開，返航德國，因此被保險人以貨物回復不可能向保險人發出委付請求，法官審理後，認定船長決定返回德國時，貨物已構成推定全損，故被保險人的委付有理由，理由為該船出港後，依情勢判斷，沉沒可能性遠大於逃生返回德國，且即使幸運抵達德國，貨主也無從到德國取貨，因此自船返航德國時，貨物回復不可能成立（註八十一）。

一九〇六年英國海上保險法第六十條第二項「合理期間內恢復不可能」，應指限於相當期間內回復不可能，方能構成推定全損。回復不可能的事實認定方面，保險標的物已脫離被保險人的佔有掌控，無法自由使用或任意處分；而回復不可能，應以一般人的角度客觀合理的認定全損的射倖性，保險標的物並不一定必須發生實際毀損滅失，既使喪失佔有亦屬之。

註七十九：See supra note Ivamy, pp.403-404.

註八十：See supra note Ivamy, pp. 404.

註八十一：See *Panamanian Oriental Steamship Corporation v. Wright* (1970).

三、修繕費用或修復後費用價值之計算

一九〇六年英國海上保險法第六十條第二項第二款規定：「船舶受損，因承保危險使船舶所受損壞嚴重到修繕船損的費用，將超過修繕後船舶價值的情況。」第三款：「貨物受損，修繕受損貨物以及將貨物續運到目的地之費用，將超過貨物到達目的地時價值的情況。」符合此二要件，保全費用顯已超過船舶該批貨物的經濟價值，對被保險人而言，反而損失更大，不如放棄，因船舶本身或該批貨物的經濟價值，對被保險人而言，已失去修繕的意義。至於該個案修繕費用應如何估算？一九一二年 Hall v. Hayman 案，界定了殘值不得計入修繕成本，該案中，船舶修復費用 30,500 美元，但修復後的價值只值 34,000 美元，被保險人計算後發覺顯然主張全損理賠方為上策，惟修復費用並未超過修復後的價值，故將 14,000 美元的殘值一併計入修復費用，向保險人主張推定全損委付，法院經審理後，斷然拒絕被保險人的請求，因英國海上保險法明文規定只限於修復費用與修復後的價值兩相比較，不應再將殘值計入。若無法以市場價值做認定，船舶應否修復，則應依客觀經濟價值估算。一九二二年 Companhia Geral de Seguros v. Lloyd Continental Insurance Co., Ltd.案中（註八十二），葡萄牙籍帆船從紐西蘭往葡萄牙途中，發生擱淺致無法動彈，該船的損害經估計已達百分之八十四左右，故法官認定已構成推定全損的程度。

委付通知前的救助費用則不應計入修繕成本，一九六五年 Helmville Ltd. v. Yorkshire Insurance Co. Ltd.案中，船舶受損於計算時是否符合推定全損，法院認為委付通知前發生的修復費用 420 英鎊不應計入，但亦有持不同見解，認為應該要計入（註八十三），多數意見及保險界主張不應計入，較為

註八十二：See supra note Ivamy, pp. 405-406.

註八十三：參閱美國 1973 年 Northern Barge Line Company v. Royal Insurance Company, Ltd 案，判決應計入，惟此判決不為美國保險人組織所接受，認為如果計入的話，易產生推定全損，且除全損金額外，還得另行請求訴訟及撈救費用，對保險人不甚公平。故而在 1977 年 6 月 2 日有美國船體保單 (American Hull Form) 的全損條款修正。

公平妥當。此外，保險標的修復價值採定值保險，以現今物價的迅速滑落，往往會產生善意的超額保險情況（註八十四），此時要保人希望以較低的保額投保，可以節省保費，並且較易貼近船舶實際價值；而保險人則希望以較高保額投保，以收取較多保費，及藉此提高保險金額，使推定全損不易成立。在兩造雙方意見歧異下，實務的解決方案多數採取附加條款，即雙重估價條款(Dual Valuation Clause)，使雙方於保單中約定兩種不同的保險金額，以較低的金額為是否構成推定全損修復後價值之理算基準，亦為全損時理賠數額；而以較高的金額為其他賠付理算基準，例如單獨海損、共同海損等情形（註八十五）。在貨物運輸相關判決上，一八五一年 Rossetto v. Gurney 案，確立了保全費用包含裝卸、倉儲、轉載等費用，一艘滿載麥子船舶途中遇難導致船舶、貨物沉沒，經撈救及救助後進行殘餘物販售，法院表示是否構成推定全損，應從卸載費用、倉儲費用、轉運接駁費用、額外運費、海難救助保全貨物費用合計決定之，如合計總額確已超過送達目的地的經濟效益，則應構成推定全損（註八十六）。一八六六年 Farnworth v. Hyde 案中（註八十七），則確立了繼續運送之費用不含原船之運費，該案船舶在聖羅倫斯發生擱淺，轉運該批木材需索取額外費用 2,046 英鎊，而該木材抵達目的地之市價為 3,785 英鎊，扣除原運費後淨值剩 2,229 英鎊，原審法院經比較後，判定兩者差額已喪失投資價值，構成推定全損，惟上訴法院以額外運費 2,046 英鎊與未扣原運費的 3,785 英鎊相較後，廢棄原審判決，因海上保險法所謂運至目的地之費用，應指完成整個航程之運費，而非單指事故發生後須額外支出的運費。

在運費方面相關判決上，運費之委付通常伴隨於船舶或貨物之實際全損

註八十四：所謂善意的超額保險，係指保險金額雖超過保險價額，惟於訂約當時並未超額，是因訂約後物價波動所致者的情況。

註八十五：參閱前揭註王衛聰，頁 296。

註八十六：參閱 1906 年英國海上保險法第 60 條第 2 項第 3 款、1982 年協會貨物保險條款第 13 條。

註八十七：See supra note Goodacre, pp. 677-678.

或推定全損，一九〇六年英國海上保險法有關運費推定全損的計算未有明確規定，實務運作上則爭論不斷，因而產生協會運費條款，採定程或定時規定（註八十八）。一九三九年 *Yero Carras v. London and Scottish Assurance Corporation* 案，確立了船舶雖非全損但運費之賺取已不可能，一艘傭船空載前往 Valparaiso 裝貨，卻在 Magellan 海峽擱淺，獲救後與船東與保險人達成和解，獲得全部保險金的分損賠償與撈救費用，船東轉讓船舶殘骸予施救者，以免除對施救者的債務，該案爭點在於依照價額條款，該船舶並未符合推定全損的要件，船東得否就運費部分主張委付？法院認為該船舶實際價值約 13,000 英鎊，而其修繕費用超過該數目，但尚未超過船體保單上的保險價額 30,000 英鎊，而依據商業習慣，該船維修中船主不可能賺取運費，因而可認定運費已構成推定全損，因運費之全損係因保險事故所致，價額條款下之船舶構成推定全損僅為獲取理算的附隨理由。至於有關船舶臨時修理費用超過運費利潤時，一九三七年 *Kulukundis v. Norwich Union Fire Insurance Society, Ltd* 案中，船舶於擱淺施救後仍能運送船上一半以上之貨物，但暫時修理費用加上撈救費用，已超出修復後之船價；再者，只運送一半以上的貨物，將無法獲得任何運費利潤，故 Scott 法官認為在傭船契約下，轉載是船主的權利而非其義務，且運費保單係在訂名船舶下始發生效力，因而判定該船無能力完成契約船程，運費可因海洋危險而被認為全損。

一九三九年 *Petros M. Nomikos v. Robertson* 案中（註八十九），則確立了運費保險推定全損的標準不同於船舶保險，該船舶於荷蘭 Rotterdam 港進行維修，準備前往 Venezuela 運油，因發生火災爆炸而毀壞，修復費用 37,000 英鎊，惟保險價額僅 28,000 英鎊，在價額條款標準下，該船構成推定全損但仍值得修復，由於船體保單上訂有自負額，於發生實際全損或推定全損的情況下，船主自行承擔百分之五十，故船主有權選擇百分之百的分損理賠，並

註八十八：參閱 1983 年新協會運費條款第 15 條、舊協會運費條款第 6 條。

註八十九：See supra note Goodacre, pp. 681-683.

可保有船舶，進行修理。運費保單上之全損聲明係以船舶是否推定全損而定，但法官判決賦予被保險人可依運費保單主張全損的權利（註九十）。因運費條款限制，是否推定全損，實際上依據船體保單來決定，因而保險人多排除法院這類相異的引證，至一九四三年，則加入舊協會運費條款第六條第三項的規定，於船舶發生推定全損，而被保險人以分損索賠時，不能主張保險人應全數賠付運費之保險金額。一九〇六年英國海上保險法第六十三條第二項規定對於船舶與運費分別為兩個不同保險人時會有適用衝突（註九十一），例如船舶勉強到達並立即構成推定全損，則船舶保險人將取得該運費，而運費保險人又可以貨物已送達、運費已收為由拒絕理賠，如此將使船主兩頭空，而無法獲得應有的運費賠償，為解決該問題，現行協會船舶保險條款皆訂有運費委付條款(Freight Abandonment Clause)，約定於船舶實際全損或推定全損的情況下，保險人放棄對運費的請求（註九十二）。

在 Hall v. Hayman 案中，法院除表示了殘值不得計入修繕成本外，另外強調英國海上保險法明訂能夠達到委付的條件，必須修繕費用超過保險標的價值，既使修繕費用已達百分之九十，仍不得構成推定全損。本文以為英國一定要損失超過保險價額，雖然符合全部損失的標準，惟如發生修繕金額幾乎等同標的價值時，修復所需的除了費用外，另外還須一段頗長的時間等待，對被保險人極度不便，且嚴重的毀損即使修復後，標的物仍有可能留有後遺症。我國現行法雖未有一定損害比例標準，但我國產險公司普遍仍採我國舊海商法第一百一十八條第二款的四分之三原則為委付成立標準，本文以為此標準相較英國模式，顯得較為中庸，富有相對的彈性空間，當標的

註九十： 姚玉麟 (1982)，「船舶保險單及有關條款海上保險訓練基本教材」，台灣：台北市產物保險商業同業公會業務發展委員會，頁 87。

註九十一： 英國海上保險法第 63 條第 2 項：「從委付船舶時起，船舶保險人有權得到正在賺取和在引起損失的事故發生後船舶收取的任何運費，減去在引起損失發生的事故後為獲得該運費所支付的費用；如果船舶裝載的是船舶所有人的貨物，保險人有權收取在引起損失發生的事故後運輸貨物的合理報酬。」

註九十二： 前揭註姚玉麟，頁 87。

物損失已達百分之七十五時，考量修付費用加上時間的等待、裝卸貨物及替換船舶續運等因素，允許被保險人將其委付，應為較妥善的處理方式。一九〇六年英國海上保險法對於實際全損與推定全損無法嚴格加以區分，如發生損害介於實際全損與推定全損之間的情況，應以經濟、商業上之觀點檢視，就真正的事實作客觀超然的判斷，而非採取以保險人或被保險人主觀所認知的事實。我國對於運費是否能於船舶或貨物委付時一併委付，可參考九十八年海商更(一)字第二號判決，即貨物於運送中毀損，確實可以依法委付，惟運費是否得一同為之，應視保險契約內容而定，即是否有投保運費保險，需經查明，經法院查證本案只投保貨物運輸保險，但確未投保運費保險，那承保範圍自然不包含運費，故貨物雖得委付，但運費未投保，自無隨貨物一同委付之問題。再者，保險事故發生時，上訴人並未指示停止運送，惟運送人既然已停止運送，該停止運送部分的運費，即成為無法律上之原因而受有利益，屬於溢收運費，上訴人自可請求返還。

四、委付之物上代位特性

代位權於我國民法與保險法均有規定，民法上的權利代位規定載述於民法第二百四十二條：「債務人怠於行使其權利時，債權人因保全債權，得以自己之名義，行使其權利。但專屬於債務人本身者，不在此限。」物上代位權於我國民法第八百八十一條第一項規定：「抵押權除法律另有規定外，因抵押物滅失而消滅。但抵押人因滅失得受賠償或其他利益者，不在此限。」我國保險法上有明文規定法定的權利讓與，於第五十三條規定：「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。前項第三人為被保險人之家屬或受僱人時，保險人無代位請求權。但損失係由其故意所致者，不在此限。」其亦含

有物上代位的效果（註九十三）。被保險人對第三人有損害賠償請求權者，保險人得於給付被保險人約定的保險金後，取得被保險人對第三人求償的權利，且得以自己名義代位行使。保險法的物上代位性質有別於抵押權的物上代位，保險人於支付全部賠償後，可取得保險標的物所有權和其他一切權利，而抵押權的物上代位，指抵押物轉化為其他形態時，抵押權的效力可及於抵押物的代位物。海上保險的委付，具有前述之物上代位特性。

委付之物上代位特性，目前學說上仍有爭議，本文以為相對於禁止得利說，技術說適用足額保險與不足額保險，而禁止得利說只能解釋足額保險，於不足額保險解釋上無法說明（註九十四）。不足額保險全損發生，被保險人所獲得的理賠金，無法填補所有的損失，此時殘餘物價值未超過未填補之損害，縱將殘餘物留給被保險人亦無不當得利，但不足額保險將使給付全部保險金之保險人，依比例取得殘餘物，此為禁止得利說無法解釋之處。權利代位與物上代位係為貫徹損害填補制度，技術說為禁止不當得利所做的解釋，惟難以單一學說解釋物上代位，應採個案判斷適用，兩說互補其不足之處，簡言之，物上代位主要目的在防止被保險人不當得利，獲得保險金同時又保有殘餘物價值，且不因計算理賠金額過程延遲理賠速度（註九十五）。

一九〇六年英國海上保險法第六十三條規定：「(1)若委付有效，保險人有權接管被保險人對保險標的的一切剩餘利益，以及與其有關的所有財產利益。(2)從委付船舶時起，船舶保險人有權得到正在賺取和在引起損失的事故發生後，船舶收取的任何運費，減去引起損失發生事故後為獲得該運費所支

註九十三：多數學者肯定物上代位是保險代位之一種，理由有：1. 貫徹損害填補原則；2. 如不肯定物上代位為被保險人不當得利，要求保險人理賠時扣除殘餘物或變形物之價值，其勢必要對殘餘物或變形物進行估價，將影響理賠之速度，使保險穩定被保險人經濟生活之目的無法達成；3. 保險法雖未規定，不代表不能透過法理來適用，各國保險法規中均肯定物上代位之功能，此即可當法理來適用；4. 當事人可自行約定適用，保險實務上，汽車車體損失險及竊盜保險，已有物上代位之約定。

註九十四：陳榮一（1987），〈論保險人物上代位〉，《保險專刊》，第七輯，頁 92-93。

註九十五：羅俊偉（2006），〈論兩岸海上保險委付之比較與研究〉，《展望與探索》，4 卷 2 期，頁 85-87。

付的費用；若船舶裝載的是船舶所有人的貨物，保險人有權收取在引起損失發生的事故後，運輸貨物的合理報酬。」故保險標的權利及其附屬的從權利，保險人有權請求移轉。委付原因所發生的事故，是由負損害賠償責任的第三人所造成，被保險人對第三人依法具有損害賠償請求權時，英國法院判例認為適用保險代位制度，於保險人向被保險人賠償保險金後，保險人得代位被保險人，向第三人行使賠償請求權。准許保險人行使代位權的目的在於禁止被保險人不當得利、維持第三人的損害賠償責任、及確定保險人的給付義務。保險人行使代位權的前題為被保險人對第三人有損害賠償請求權、保險人已給付保險金、且代位權限於保險人所給付的保險金範圍內，不得超出之、及損害事故及標的須有一致性。一九〇六年英國海上保險法第七十九條規定：「(1)不論是整個標的物的全損還是貨物可分割部分的全損，保險人在賠付全部損失後，有權取得被保險人在該已獲賠付的保險標的上之任何權益，並取得被保險人自保險事故發生之日起在保險標的上之權利和救濟；(2)除前款規定，既使保險人賠付部分損失，保險人也未取得該項保險標的或其存餘部分的所有權。但根據本法，保險人從造成損失的事故發生之日起，因賠付了損失，就取得被保險人對保險標的之一切權利和救濟，但以被保險人取得的賠償為限度（註九十六）。」由於保險人之代位權，其所行使之內容

註九十六：參閱 M.I.A 1906, 76：“(1)Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part. (2)Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against. (3)Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage. (4)For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss

包括自發生損失之日起，被保險人有關保險標的物之一切權利及補償，故保險人取得保險標的權利，應以委付原因發生時期為準。

五、委付之保險代位特性

我國海商法第一百四十七條第一項規定：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。」當第三人之行為所致委付原因發生時，被保險人對該第三人有損害賠償請求權，保險人承諾委付後是僅發生所有權移轉，或移轉被保險人就保險標的物上之一切權利，而取得向第三人求償的損害賠償請求權，容有爭議。有學者主張當然移轉說（註九十七），亦有主張本於代位權而取得說（註九十八）。保險代位，在財產保險中係於保險人給付保險金予被保險人後，得代位被保險人對第三人行使損失賠償請求權，惟其請求的數額以不超過所給付的保險金為限，善意複保險的情形亦同。我國保險法第五十三條第一項規定：「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。」本文則以為委付制度立法意旨在於海上事故查證困難且曠日費時，為使被保險人得於發生全損或分損時，即時獲得補償，簡化理賠申請程序，故在符合條文所列舉的要件時，視同推定全損。再者，我國海商法第一百四十六條第二項規定：「委付不得附有條件。」，因此被保險人經過深思熟慮後，一旦決定行使委付權利，該標的物即發生移轉，即應無條件移轉，不得保留對第三人損害賠償請求權。此外，同法第一百四十二條條文用語為「一切權利」，故解釋上應非僅指所有權或所有權上的附屬權利，所以移轉說較代位取得說妥適。

must be excluded.”

註九十七：參閱前揭註桂裕，頁 271。

註九十八：參閱前揭註吳榮清，頁 181-182。

委付制度於我國海商法第一百四十二條規定：「海上保險之委付，指被保險人於發生第一百四十三條至第一百四十五條委付原因後，移轉保險標之物之一切權利於保險人，而請求支付該保險標之物全部保險金額之行為。」多數學說認為委付是任意規定，並非強制規定，要保人與保險人在訂立保險契約時，有關契約條款得共同協議後訂之。同法委付制度於我國海事運送上有其不可取代的重要性，而保險人是否得拒絕保險標之物有關不利益義務隨同移轉的問題，我國海商法第一百四十二條僅規定移轉一切權利，條文中未列舉義務，故有爭議。有部分學者主張該條文指被保險人所移轉者僅為保險標之物上一切權利，而不及於義務（註九十九）。亦有反對學說主張保險人接受委付後，即取得保險標之物上所有的一切權利，而該取得的性質，應為強制取得，故解釋上保險人並無任意選擇該標之物接受與否之權利，而只能本於所有人之地位承擔標之物上一切權利與義務（註一百）。

本文以為當保險事故發生時，譬如船舶出險、貨物流失、標之物出險導致阻礙航道、清除污染與海難救助報酬，該費用支出應由標之物所有人負擔。保險人接受委付後即為標之物所有人，如只享受標的物的權利而不用負擔義務，相關義務的費用支出歸屬即發生問題，故應以權利義務一同移轉較為可採。我國立法針對此問題，應有加以明確規定之必要，尚未修法前，應參考保險理賠實務上的經驗，保險人得拒絕不利益義務保險標之物所有權移轉，而選擇扣除該標之物殘值後給付，或直接全額給付的作法，以使委付制度的立法目的更為周全完善。

註九十九：梁宇賢（1984），「海商法新論」，台灣：三民書局，頁 693。

註一百：參閱前揭註吳智，頁 296。

肆、委付通知及委付效力

一、委付通知

海上保險所約定的事故發生時，被保險人於確定符合委付的構成要件時，應向保險人發出委付通知聲明，請求保險人承諾，而從確定可以委付之日起，到向保險人聲明委付，期間長短依各國國情、法律及商業習慣而有所差異。被保險人委付時，應將其要旨向保險人為委付的意思表示，稱為委付的通知(Notice of Abandonment)。通知方式，並無明文規定，故可口頭表示，亦得由書面為之，或一部份書面一部份口頭，皆無不可。惟在實務運作上，多要求使用「委付申請書」。我國委付的期間於海商法第一百五十二條有規定：「自得為委付之日起，經過二個月不行使而消滅。」一九〇六年英國海上保險法第六十二條：「委付之通知，應於獲悉可靠之消息後，以適當速度為之，如該項消息未盡明確時，宜在適當之期間內查明（註一百零一）。」於推定全損成立的情況下，一九〇六年英國海上保險法第六十一條規定，把保險標的委付給保險人，該損失視為實際全損。同法第六十二條第一項訂有先為委付通知的規定，被保險人未發送委付通知者，損失只能視為部分損失。

一九〇六年英國海上保險法六十二條第七款對於委付通知，被保險人於接到損失消息後，雖向保險人發出委付通知，但保險人事實上已無獲益可能時，則無需發出委付通知。從反面解釋如果是對保險人有利益的情況下，被保險人必須發出委付通知。一八五〇年 Knight v. Faith 案中，保險價額約 1,000 英鎊之船舶受損，查勘報告指出修復不可能，而僅以 72 英鎊殘值出售，Campbell 法官認為保險標的物原屬性雖不變，既使已毀損嚴重，但被保險人

註一百零一：參閱 M.I.A 1906, 62-(3) “Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss. But where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.”

仍有必要為委付通知，方得主張推定全損。一八二四年 Cambridge v. Anderton 案中，船舶在河岩礁縫中發生擱淺，查勘人員評估後判斷修復費用將超過修復後價值，船主將船售出後，買受人隨即派人撈救並修復，惟法院認為船主主張的為實際全損，不須為委付通知。一八一一年 Martin v. Crockatt 案中，船舶因保險事故發生而受損，到瑞典沿岸的小漁港檢查後，必須花費一大筆修復費用，否則該船無法使用，船主向保險人請求指示，而非表示要委付通知，保險人斷然拒絕給予任何指示，因此該船僅以 12 英鎊出售，法院認為請求指示不等於委付通知，故沒有委付效果（註一百零二）。

一九〇六年英國海上保險法第六十二條第七項的無獲利可能(no possibility of benefit)，Bankes 法官表示參考立法意旨，應為於當時情況下，貨物在合理期間內委付給保險人，使保險人有充分的時間處理、保存、修復、出售。一九一七年 Associated Oil Carriers, Ltd. v. Union Insurance Society of Canton, Ltd. 案中，租與德國籍傭船人之運費保單上包括兵險條款，之後發生戰爭，船舶因政府命令到美國港口避難，傭船契約成為不合法，故運費損失構成實際全損，於此情形不須為委付通知。運費保險，如在航程中無其他運費利益，即為實際全損；若有利益，但少於支出的費用時，構成推定全損，但由於運費並非實體物，故不須為委付通知。一八七二年 Rankin v. Potter 案，一傭船契約的船開往紐西蘭，卸貨後載貨至倫敦，回程的傭船租金為 4,000 英鎊，但因船舶受損壞只能在紐西蘭停留，回航時未裝載任何貨物，傭船人以此為由拒絕給付租金，法官審理後認為通知對運費保險人並無實益可言，故不須委付通知。理論上，只要保險標的物於移轉保險人時，已無任何利益存在，應為實際全損，惟實際全損與推定全損在區分上仍有模糊空間，雖一九〇六年英國海上保險法第六十二條規定無利益時，可以不必對保險人為委付通知，但許多情形是屬於是否有利仍不確定，故較妥善的方法為無論船

註一百零二：吳瑞松（2011），〈淺談貨物水險除外不保事項之包裝不固〉，《保險大道》第六十一期，頁 39，台灣：中華民國產物保險商業同業公會。

體、貨物、運費保險，於損失發生時，被保險人即為委付通知，如此較可杜絕爭議。

二、委付通知方式

委付通知是由被保險人於發生推定全損的情況下，決定將保險標的物移轉給保險人，以獲得保險金的賠償，而其方式並不限於書面為之，即便是口頭通知或是部分口頭部分書面皆無不可，宜注意的是，法律明文規定委付不得一部為之，故委付之通知要符合單純性、完整性、明確性等原則。

- 1、單純性原則：為避免法律關係複雜化，導致確定困難，故明文規定委付不得附條件，一九二六年 *Vacuum Oil Co. v. Union Insurance Society of Canton* 案中（註一百零三），貨物為桶裝石油，因保險事故發生，構成推定全損的情形，法院認為被保險人的委付通知是附條件，因為被保險人的代理人與勞合保險代理人的對話中，發現被保險人的代理人曾表示該批貨物於此情況，並不打算為任何處理，要求勞合保險代理人最好取得它，並以相關利益加以處理（註一百零四）。
- 2、完整性原則：原則上委付應就保險標的全部為之，惟如保單上有複數種類的保險標的，而僅有其中一種標的物發生委付原因時，得就該一種標的物為委付通知，請求理賠。
- 3、明確性原則：被保險人發出委付通知時，並不限於書面上註明委付的字眼，僅須清楚表達願將保險標的物移轉給保險人，並請求保險金賠償即可。但如僅是單純的請求保險人給予指示、意見，則不符合明確性。

一九六九年 *Currie & Co. v. Bombay Native Insurance Co.* 案中，法官認為被保險人的通知雖未寫明委付，但其文意中有明確表示貨物已全部毀損滅

註一百零三： See supra note Ivamy, pp. 418-419.

註一百零四： 1919 年俄羅斯外貿銀行對超額保險案 (*Russian Bank for Foreign Trade v. Excess Insurance Co*) 案也是委付通知附條件被認定無效。

失，請求基於保險單，對貨物及費用聲請理賠，應屬委付通知適格。一九〇六年英國海上保險法認委付為一種契約行為，所以不能只有被保險人單方意思表示，尚須保險人表示接受為其要件。保險人得以明示或默示表示接受，皆無不可，惟經通知後，保險人單純沈默，並非接受。一八二一 Hudson v. Harrison 案中（註一百零五），被保險人於貨物已確定毀損滅失後，立即發出委付通知給保險人，保險人收到後指示應盡力為雙方利益為最適當的處理，並於數日後主預該貨物的出售，因此法院認為保險人之行為已構成對委付通知的默示承諾。經保險人承諾後，委付通知及承諾皆不得撤回，既使日後發現損害的主要原因並非保險人所承保的危險，保險人亦須負全損責任，所以保險人大多數情況下，拒絕接受委付，惟於損害情形難以掌控之際，放任保險標的物於危險中，亦非妥適。故保險人有時會為救助方面的處理，而該處理，乃單純避免損失繼續擴大而已；反之，若被保險人進行施救工作，亦屬履行其在損害防阻條款下的法律義務，此兩種情況，前者保險人並非屬委付接受，後者不代表被保險人拋棄委付權利，凡此均訂明於基本保單的拋棄條款(Waiver Clause)中（註一百零六）。

同一批貨物先後由兩艘不同的船舶運送，先運送的船舶抵達目的地時，如貨物不堪航程而受損，貨主於知悉時緊急投保，以保障另一批貨物；此舉將相關風險移轉至保險公司，是否有道德危險及惡意隱瞞的疑慮？一九七三年荷蘭 Thegra 公司與印尼有大量的商業買賣交易，由貨輪 Teviotbank 從印尼運往荷蘭，卸貨時發覺貨物受損，因該輪為首艘裝運大豆抵港的船舶，為慎重起見，請驗貨人員當場清點，因認為情況緊急，故對其他運送中船舶加保受熱、潮濕及自燃險的保險，並向保險經紀人與保險人要求追加保障範圍，該經紀人詢問保險人後，於短時間內簽發加保的保單給原告，惟該批大豆於到港時，呈現受熱及損壞情形，受損金額達 72,935,417 元，惟保險人此時拒

註一百零五：姚玉麟（1982），「船舶保險單及有關係款海上保險訓練基本教材」，台灣：台北市產物保險商業同業公會業務發展委員會，頁 58。

註一百零六：參閱前註姚玉麟，頁 58。

絕理賠，認為保險經紀人惡意隱瞞第一艘船舶到港時的受損情況，基於一九〇六年英國海上保險法第十八條之規定(註一百零七)，因貨主受損係由於貨物的固有瑕疵所引起，其不能抵受長期航程的運送，故保險人主張依同法第五十五條第二項第三款不負賠償責任(註一百零八)。初審法院判定保險人敗訴，應負賠償之責(註一百零九)，保險人不服，向上訴法院提起上訴。上訴法院審理後裁定指出，英國海上保險法有關保險標的物固有瑕疵或本質是損失主因的一種風險，即在預期航程的過程中，因貨物的自然行為所造成的損害，並非來自任何外來事件或災難的影響，依表面證據水險保單並不承保此種風險，除非保單上另有其他規定；而保險單上的條款文字是「受熱，潮濕及自燃」，說明承保本案中「受熱」與「潮濕」文字間並無區別，二者僅發生於貨物本身的內部，顯然敘述固有瑕疵的特殊性質，潮濕與自燃後就立即產生熱量，而使貨物發熱，此乃由於貨物本身所發生內在活動之結果；本案中的保險單，另有其他的約定，排除英國保險法第五十五條第二項第三款所

註一百零七：參閱 1906 年英國海上保險法第 18 條規定：

「(1) 根據本條的規定，在訂立契約前，被保險人必須向保險人告知其所知的一切重要情況。被保險人應視為知道在通常業務過程中他應當知曉的每一情況。若被保險人未作此種告知，保險人可以撤消契約。

(2) 影響謹慎的保險人確定保險費的決定或決定是否承保該項風險的每一情況，即屬重要情況。

(3) 對下列情況如果保險人未問及，被保險人無需告知：

(a) 減少風險的任何情況；

(b) 保險人知道或被認為應該知道的情況；保險人應該知曉眾所周知的事情，以及他在通常業務中應該知曉的一般情況；

(c) 保險人不要求被保險人告知的情況；

(d) 由於明文或默示的保證條款，被保險人無需告知的事項。

(4) 在每一案件中，未告知的任何特別情況是否重要，屬事實問題。

(5) “情況”一詞包括送給被保險人的通知和其收到的消息。」

註一百零八：參閱 1906 年英國海上保險法第 55 條第 2 項第 3 款：「除非保險單另有規定，對通常磨損、滲漏和破裂，保險標的固有缺陷或特性，或者鼠害或蟲害造成的任何損失，或者不是海上危險造成的機器損壞，保險人不負賠償責任。」

註一百零九：沈業遠譯 (1982)，〈大豆受熱變質損壞 - 保險商上訴拒賠指貨主隱瞞實情(下)〉，《航運月刊》，565 期，頁 10。

規定，此時保險人對固有瑕疵不負責任，在此情況下，保險人上訴應被駁回（註一百一十）。海商法內文所規定的各款書面資料，到底是強制規定或任意規定，且是否需拘於一定的形式要件？參考七十一年台上字第二百六十二號判決，本文以為舊海商法第一百條第一項各款所定之書面通知，應為任意規定，並無一定之固定形式，公證公司於檢驗後將損害報告交給船舶大副簽收，該大副既然為該船之代表人，且該船為上訴人所有，其簽收已發生通知上訴人之實質意義，有關所運貨物有水濕受損之情事，上訴人已有相當充裕的時間保全證據，未收到正式的發文通知為抗辯事由是不能成立的。

船舶遇險受損或沉沒，會隨著當時環境及船上工作人員的應變，出現許多複雜情形，英國法院會針對這些不同的情形詳加審理，依情節輕重為不同處置；而我國處理情況則較單純，法定的危險發生後，無須細究個案情況的異同，一律發出委付通知，領取全額保險金。推定全損本身即是對客觀不確定的事件發生時，所做的推定，其本身具有高度的不特定性，易導致該預設條件失其立場，勉強一概套用雖然簡便，但犧牲了人民追求司法的公平正義，高複雜性的事件確只用簡單而明確的標準，其結果是否正確，尚有疑義。因此本文以為是否具有參考性的觀點視之，英國法明顯較為可取。學者 Robert Merkin 認為實際全損與推定全損，在實務運作上差異確不顯著，主要在於區分不易，於個案上兩者間往往僅是損害程度大小不同而已。實際全損並非保險標的一概無剩，僅是損害程度較推定全損嚴重。因此實際全損、推定全損甚至部分損失，僅是不確定的問題，由於事故發生當下無人可知最後的損失會是何種性質，而推定全損下要請求全損賠償，只能發出委付通知，因此被保險人應於任何情況下，都立刻發出委付通知方為上策（註一百一十一）。

註一百一十：沈業遠譯 (1983)，〈大豆受熱變質損壞 - 上議院判定保險商負責賠償〉，《航運月刊》，574 期，頁 24。

註一百一十一：Merkin, R. (2000) "Marine Insurance Legislation," UK: Lloyd's List. pp.61.

三、委付期間

一九〇六年英國海上保險法第六十二條規定：「委付通知必須在得到損失的可靠消息後，合理而謹慎地發送，但是消息存在可疑之處的，被保險人有權在合理時間內對此進行查詢。」合理而謹慎(reasonable diligence)與合理時間(reasonable time)，於同法第八十八條規定(註一百一十二)，皆為事實認定範疇，依各具體事件判斷。委付規定合理時間限制，目的在於讓被保險人有充足的時間瞭解情況後，經詳細考量是否要委付，同時也是限制其須於一定期間內做出決定，避免被保險人持觀望的心態坐視事情發展，是否對其有利，因而一拖再拖。

1、以最初聲明為準

一九二五年 G. Cohen, Sons & Co. v. Standard Marine Insurance Co. 案，一艘老舊戰艦在一九二二年十二月離開 Chatham 前往德國，中途發生意外，船身毀損滅失，於二、三天後在丹麥海岸擱淺，推定全損，被保險人先在一九二三年二月主張全損後，四月正式發送委付通知，Roche 法官於此案認為二月的聲明是有效且於合理期間內的委付通知。

2、客觀標準認定

一八〇八年 Kelly v. Walton 案中(註一百一十三)，裝載亞麻子的船舶在港遭扣留，被保險人於二月十一日知曉，而該種子如非在五月十日前種植將失其價值，法院審理後認為六月十一日發委付的通知已遲，因於五月十日前

註一百一十二：參閱 M.I.A 1906, 88：“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.”

註一百一十三：See supra note Ivamy, pp. 420-422.

發出。

本文以為委付通知應在接到確定損失事故發生，於合理時間內為之。如損失情報尚待查證，應給予被保險人合理時間調查，而合理時間應依各案分別認定之。換言之，只要在合理時間內，既使被保險人持觀望心態而暫不委付，而後發覺委付對其較有利，仍屬合法。我國海商法第一百五十二條規定的期限為二個月較短(註一百一十四)，探究其原因應為現代航海通訊技術發達，損害發生時，查證估算作業已比過去容易許多，雖然委付制度是要保護被保險人之利益，但是放任長期的權利不確定，對保險人反而不利。為求雙方衡平，本文贊同立法趨勢為縮短期間，同時建議應將民法上的契約自由原則概念導入，條文中應增加「除契約另有約定外」，使商業運作上更具彈性。目前發委付通知，其意思表示以口頭或書面皆可，對委付通知的方式並無規定。建議日後修法時可參考一九〇六年英國海上保險法第六十二條第二項規定：「委付通知可以書面形式或口頭形式或者部分書面、部分口頭形式發出，被保險人可以任何措詞，表明其願意將保險標的之保險利益無條件委付給保險人。(註一百一十五)」

財物尋獲法是否適用於財產以外的案件？若沉船的所有者已經在公開場合明確否認財產，財物尋獲法因此可得適用，若當事件發生，確沒有任何一方在法庭上聲明所有權，可將其視為在庭上正式缺席，故發生委付效果。若所有人隨後現身在法庭上，在沒有明示提出委付的證據下，即可適用打撈法。如前所述，委付形式上可以採明確聲明，或由於所有者自己不表示意見，及視同暗示同意(註一百一十六)；防護及補償協會(Protection and Indemnity Club)

註一百一十四：海商法第 152 條：「委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過二個月不行使而消滅。」

註一百一十五：參閱 M.I.A 1906, 62 – (2)：”Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly by word of mouth, and may be given in any terms, which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.”

註一百一十六：Stuart, C. T. (2011) "The wake of discovery-a primer on legal, historical, and

的法規特別訂出委付通知方式，即委付給防護及補償協會（註一百一十七）、委付給防護及補償協會及其會員間保險合約的第三人，或海上船舶保險業者（註一百一十八），向外界宣告委付（註一百一十九），保險業者的委付通知，理論上可以參照上述三種情況的任何一項（註一百二十）。依一九〇六年英國海上保險法第六十條和第六十三條第二款規定，委付沒有特定的分類，惟第六十二條第一項和第二項則有規定保險公司的委付通知方式。故英國海上保險法儘管未載述委付的定義，僅指出委付的承保標的，但此即意指為委付移轉保險標的物給保險業者。保險業者接受委付的情況，概分為承保公司的委付、第三人的委付、向外界宣告委付，因此一九〇六年英國海上保險法第六十三條，乃為賦予保險業者一個是否選擇接收權利的開端。而一九〇六年英國海上保險法委付的結果可分為：1、若委付予保險業者，依委付通知，保險業者接受時，歸其所有，惟保險業者拒絕，被保險人則繼續持有該保險標的物；2、委付給第三人時，其結果將取決於該第三方是否接受；3、向外界宣告委付時，並未將所有權移轉，直到保險業者願意承諾（註一百二十一）。考量一九〇六年英國海上保險法，為避免標的物所有利益與責任移轉的歸屬，本文建議修正第六十三條，增列規定如下：「保險人接受委付通知時，其有權聲明不接收承保標的任何利益。在任何情況下，保險人有權拒絕委付通知，及拒絕該標的物所有權。」

practical shipwreck salvage dynamics," *Loyola Maritime Law Journal*, vol. 9, pp 45.

註一百一十七：將保險標的委付給一位承保該標的的保險公司。

註一百一十八：參考學者 Bailhache J 研究聲明，在波士頓公司對佛蘭斯芬有限公司案 (*Boston Corporation v. France Fen wick and Co., Ltd*)，推定全損時，標的所有人只能委付給其承保公司。此情況可能是將該標的物委付給投保的保險人。

註一百一十九：以前發生過兩個實例，包括在 1906 年英國海上保險法第 60 條。此種委付的目的可能意味著該船隻已成沉船，參照 1894 年商船法第 518 條和 523 條。

註一百二十：See *supra* note Gauci, pp. 105-106.

註一百二十一：Ibid, pp. 108-112.

四、委付效力

被保險人委付後，發生兩種獨立效力，其一為保險人追溯自發生委付原因時起，取得保險標的物一切權利；另一為保險人應給付被保險人保險金。保險金給付與權利移轉互相獨立互不影響，既使保險金尚未給付，保險人仍取得標的物一切權利。一九三〇年 *Attorney-General v. Glen Line Ltd* 案中(註一百二十二)，一次世界大戰，一船舶遭德國扣押，保險人逐予全損理賠，戰爭結束後，該船被釋放，保險人之船舶所有人地位，並不因此而受影響，並以高於當時理賠之價格將其售出，取得全數價款，法院認為保險人因委付而取得保險標的物，其性質應屬買受人。

一九〇六年英國海上保險法第六十三條第二項規定，保險人對於可賺得之運費有其權利，然運費請求權，於船舶委付時不包括在內，故實務上，保險契約以特約條款將船舶保險人的運費請求權予以排除(註一百二十三)。我國海商法第一百四十七條則規定：「委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。」有疑義的是，保險標的物上有關的一切權利，是否一同歸屬於保險人？譬如對於第三人的求償權，並不會隨著委付的成立而一同移轉給保險人，因此將標的物視為保險人所有之規定，尚有可議之空間。學者梁宇賢主張應參考日本商法第八百四十條第一項規定：「被保險人辦理委付時，應將有關保險標的之其他保險契約及有無債務與其種類，通知保險人。」我國保險法有關規定應可作相同解釋，保險人因委付原因而取得保險標的物時，只限於標的物上一切權利，至於任何附隨義務，並不會隨委付而移轉給保險人(註一百二十四)，譬如船舶不慎沉

註一百二十二： See supra note Ivamy, pp. 420-422.

註一百二十三： 參閱前揭註吳榮清，頁 182。

註一百二十四： 梁宇賢 (2003)，〈船體定值保險與海上保險之委付〉，《台灣本土法學》，50 期，頁 172。

沒，阻礙航道，主管機關命令將該船清除，並負擔所有費用，該項清除責任，不會因委付而疑轉給保險人，保險人並無清除責任(註一百二十五)。一九〇六年英國海上保險法對於第三人求償權，是否包含在移轉給保險人之權利中？亦未明確，然而從同法第六十二條第二項規定：「委付通知可以書面形式或口頭形式或者部分書面、部分口頭形式發出，被保險人可以任何措詞，表明其願意將保險標的之保險利益無條件地委付給保險人。(註一百二十六)」，所謂無條件保險標的移轉保險人，應包含對第三人之請求權，一併移轉給保險人。綜上論述，本文針對一九〇六年英國海上保險法及我國海商法有關委付的制度，歸納比較如下：

國別	立法例	類型	船舶委付	貨載委付	運費委付	委付要件	委付效力	委付期間
英國	1906年海上保險法	概括	1. 實際全損顯無可避免。 2. 保全費用逾保全後價值。 3. 占有回復之費用逾回復後價值。 4. 占有回復不可能。 5. 修繕費逾修復後之價值 (§60)。	1. 實際全損顯無可避免。 2. 保全費用逾保全後價值。 3. 占有回復之費用逾回復後價值。 4. 占有回復不可能。 5. 修繕及運送至目的地之費用逾抵達目的地之價	1. 實際全損顯無可避免。 2. 保全費用逾保全後價值 (§60)。	委付之通知 (§62)	保險人有權取得保險標的物之一切權利 (§63)。	知悉確定消息後，相當合理期間內 (視具體個案) (§62)。

註一百二十五：吳智 (1963)，「新海商法論」，頁 316，台灣：三民書局。

註一百二十六：參閱 M.I.A 1906, 62-(2)：”Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly by word of mouth, and may be given in any terms, which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.”

				值(\$60)。				
我國	海商法	列舉	<p>1.船舶被捕獲時。</p> <p>2.船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。</p> <p>3.船舶行蹤不明已逾二個月時。</p> <p>4.船舶被扣押已逾二個月仍未放行時 (§143)。</p>	<p>1.船舶因遭難，或其他事變不能航行已逾二個月而貨物尚未交付於受貨人、要保人或被保險人時。</p> <p>2.裝運貨物之船舶，行蹤不明，已逾二個月時。</p> <p>3.貨物因應由保險人負保險責任之損害，其回復原狀及繼續或轉運至目的地費用總額合併超過到達目的地價值時 (§144)。</p>	運費之委付，得於船舶或貨物之委付時為之 (§145)。	<p>1.委付之通知一經保險人明示承諾，當事人均不得撤銷 (§148)。</p> <p>2.要保人或被保險人，於知悉保險之危險發生後，應即通知保險人。 (§149)</p>	委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有 (§147I)。	委付之權利，於知悉委付原因發生後，自得為委付之日起，經過二個月不行使而消滅 (§152)。

伍、委付適用對象及法律競合

一、委付適用對象之限定

一九〇六年英國海上保險法第七十八條第四項的被保險人及其代理人，其範圍是否涵蓋船長及船員？即代理人是否得擴張解釋？一九〇六年英國海上保險法第七十八條第四項規定（註一百二十七）：「在任何情況下，為了避免或減輕損失起見，被保險人及其代理人應有責任採取合理的措施。」同法第五十五條第二項第一款規定：「保險人對於被保險人故意之不當行為所致之損失不負責任，但除保險單另有規定，保險人對於承保危險所致之直接損失仍應負責，既使若無船長及船員之不當行為或過失，則該損失將不致發生時亦同。」一九六八年 *Astrovlanis Campania Naviera v. Mr. Harry Oliverlinard* 案中，原告貨輪於地中海發生事故，不幸沉沒，原告要求保險人賠償因海上危難所致船舶全損，被告保險人 Mr. Harry Oliverlinard 公司拒絕賠償，並認為貨輪全損是因原告或其代理人之故意不法行為所致，並要求原告提出證據證明船舶全損是因海上危難所致，該案主要爭論為一九〇六年英國海上保險法第七十八條第四項所謂「被保險人及其代理人」一詞（註一百二十八），法院經審理後，明確指明除非被保險人有明顯下達指示給船長及船員，對救援及防止損害方面有所作為或不作為，否則代理人的範圍不應該擴張解釋為對船長及船員亦加以適用，以免與同法第五十五條第二項第一款之規定牴觸（註一百二十九）。故在個案判斷上，應先查明船長與船員於危難發生當時，所為的行為是本於自己的決定，還是依被保險人的指示而為之

註一百二十七：參閱 M.I.A 1906, 78-(4) "It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing loss."

註一百二十八：1906 年英國海上保險法第 78 條第 4 項：「在任何情況下，為了避免或減輕損失起見，被保險人及其代理人應有責任採取合理的措施。」

註一百二十九：1906 年英國海上保險法第 55 條第 2 項第 1 款：「保險人對於被保險人故意之不當行為所致之損失不負責任。但除保險單另有規定，保險人對於承保危險所致之直接損失仍應負責，既使若無船長及船員之不當行為或過失則該損失將不致發生時，亦同。」

(註一百三十)。

其次，載貨證券上如未記載貨物之價值，僅記載其性質，而依客觀情事判斷，是否得主張我國海商法所規定的單位責任限制，即單位責任限制的適用對象所需具備的條件為何？我國法院判決七十七年台上字第一千六百一十一號認為我國舊海商法第一百四條第二項定有明文單位責任限制，其賠償責任每件不超過三千元，此項規定係參照美國海上貨物運送條例與海牙規則第四條第五項之規定，貨物之性質與價值應同時併予註明，始足排除其適用，原審法院只單純以有記載性質，且得以客觀情事計算價值，及當然排除單位責任限制，上訴法院認為非無可議之處。蓋既然參考外國條文所增訂，而條文明確將價值與性質併列，需同時記載才可排除，不得因價值可因客觀情事計算得之，及可排除單位責任限制，如此見解顯然違背法條精神，且明顯對海上運送人不利。本文則以為海商法的立法精神在保護運送人及船舶所有人，故將其責任做限縮規定，而海上保險亦不同於一般財產保險(註一百三十一)，乃屬雙方皆有一定財力的商人保險，擬訂合約時，往往經過雙方溝通協調後才簽約，雙方都有充分表示意見，及影響條款更動的權利，故應尊重法條原意所要闡釋的精神。

另外，委付及委棄在實務上經常無法做清楚分辨，所謂的委棄，乃指船舶所有人對於船舶所生債務，原則上應負無限責任，但在特定情形下，可將其船舶委棄於債權人而免其責任，屬於意定繼受之一。在共有債務的分配上，有可能會產生委棄免責權的相關爭議。參照我國海商法第十四條第二項規定：「共有人對於發生債務之管理行為，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人而免其責任。」因此船舶共有人於行使委棄免責權時，將產生三種法律效力，即退出船舶共有關係、債務免除、與其他共

註一百三十： 司法行政部民事司編輯、沈業遠譯(1979)，「英美海事判例彙編第四冊」，台灣：司法行政部總務司，頁759-761。

註一百三十一： 一般財產保險的情況，簽訂契約雙方為資本雄厚保險公司，對上弱勢的消費者，形成不對等現象。

有人應有部分增加。我國法院判決九十一年台上字第一〇三一號，明白表示雖然保險委付與免責委棄發出通知後，如保險人表示接受，依法均應發生保險標的物所有權移轉效力，惟此二種通知並不相容，本質上屬互相排定，船舶所有人於保險委付後，保險人即不得再為免責委棄；反之，船舶所有人於免責委棄後，即不得再為保險委付，二效力互為排斥不能共同發生效力。

二、異地委付法律適用之競合

海上保險因航程關係，船籍地及事故發生地等未必然屬於同一地，此時就產生不同國家對於委付構成與否之標準立法不一的適用問題。若特約排除一國立法而採用他國立法時，參照一九五八年 *Delta Supply v. Liberty Mutual* 案，原告船舶發生保險事故而擱淺，原告持保險單向被告 Liberty Mutual 保險公司請求理賠，船東估計修理費用約美元 1,212,549 元，因而向保險人發出委付通知，但經合理估計之修理費用，加上 20% 的從屬損失後，總計約美元 736,315 元，依一九〇六年英國海上保險法是以估計之船舶修理費用，必須超出修復後之價值，而貨物必須超出貨物抵達目的地之價值。不同於英國的標準，美國加州保險法採半數原則，即修理費用只要達到標的價值的一半，即構成推定全損就成立，惟因推定全損門檻過低，易生道德危險，造成美國保險人營運上遭受沉重負擔，也嚴重影響美國保險人的保險經營，損失率居高不下，保費年年增加，對海事貿易造成莫大損失，故保險人與要保人商訂保險時，經常以貨物保險條款排除美國法，而改採英國法規的適用，故貨物保險條款第十條有不同的規定，排除半數原則的適用。此條款的目的是在於適當的減少美國保險公司沉重的壓力，避免道德危險的發生，除此之外，也為了能夠與世界上大多採用英國海上保險條款之國際海上保險市場一致，杜絕推定全損比例有異所產生的爭議。本案保險契約中明訂適用貨物保險條款第十條，因此排除半數原則，故推定全損之請求遭駁回，推定全損條

款在本案中，法院承認應採用載於條款中的英國法規，推定全損成立的有效性（註一百三十二）。本文則以為美國法的半數原則僅是任意規定，得以保險單中的特約排除之，若是認為是強制規定，除與世界趨勢不符外，在許多世界海上貿易的市場，將會違反當地之商業習慣，造成業務流失，且有違契約自由原則。

海上運輸於一般情況下，託運人、受貨人及運送人有可能是不同國籍的人，其準據法應如何適用，於法律競合時，應如何判斷的相關問題，可參照我國法院判決七十四年台上字第一百四十八號，由於案例中兩造主張應適用的準據法不同，於適用法條產生競合時，透過判決，可知在考量選擇適用法律時，法院認為本案的託運人雖為美商，載貨證券也在美國簽發，惟所載的仲裁條款並未經過雙方合意所訂立，故不能認為是仲裁契約，應該要以受貨人與運送人的國籍為適用法律的優先判斷。本文以為此判決優先以受貨人與運送人的國籍，做為選擇法律適用標準是正確的，以商業經濟利害程度衡量，貨物發生損失對受貨人影響甚大；以過失責任歸屬判斷，此案運送人對貨物裝卸保管具有明顯過失；地域位置及法律適用便利性觀之，受貨人在無過失的情況下，且仲裁契約亦未經兩造雙方同意，故選擇以受貨人與運送人所屬國籍的法律應較妥當。故發生兩造國籍不同，或面對不同國家法律適用問題，應視為涉外民事案件，法院應先審理適用何國準據法，不應任由法院不經調查，任意決定，遽行判決。

陸、結 論

海上保險又有商人保險之稱，要保人通常為企業，其財力之雄厚不下於

註一百三十二：曾文瑞（1999），〈英國海上保險法委付制度之研究〉，《保險專刊》，55 輯，頁 181-182。

保險人，甚至有過之而無不及，因此本文以為一般保險法立法之目的是在保護相對弱勢的保戶，而海商法立法之目的則在限制運送人的責任。我國海上保險的相關規定，於保險法中僅有第八十三條與第八十四條，相關細節則是規定在我國海商法的第七章海上保險章節，惟財產保險皆為損害填補保險，其基本的保險原理原則乃為互通，只要未有牴觸，有其適用，現行實務上遵循國際慣例，有關海上保險的核保與理賠，多係依據英國保險單及條款，除非保險事故只發生在我國境內的領域，才會只依照我國海商法來判決，原因不外乎是國際間以英國的海上保險市場為典範，尤其是實務界知名的 Lloyd's S.G. Form(勞依茲保單)，更是國際通行的標準化保險單，無論保險標的是貨物、船舶、運費，其保險單上的協會條款(註一百三十三)(Institute Clauses)，其內容組成皆以英國法院判例為基礎，而現行保險公司所使用的制式規格保險單，類似英國的勞依茲保險單，故發生爭議時，英國的法令與判決有很重要的參考價值。保險公司在理賠處理方面，於事故發生後，保險人接獲出險通知時，大部分的情況都是先以委付不合法要件而拒絕接受，並同時聘請海損查勘人員，與海事公證人員進行調查出險原因，評估受損害標的物修復費用，及海難救助費用總合是否超過保險價額，經調查後若符合約定要件，即承諾委付，並給付保險金，或將殘存標的物進行拍賣，補貼損失。有時保險人評估保險標的後，考量到如承諾委付，保險標的除了權利移轉外，尚有其他的不利義務均會附隨於標的物一併移轉，為避免此情形，得與被保險人協議殘存標的物價額，由保險金扣除該價額，殘存物仍為被保險人所有，或直接拒絕移轉殘存物所有權，但給付全額的保險金(註一百三十四)。

我國舊海商法將船舶得推定全損的標準明訂修繕費用總額達於「保險金額四分之三」，現行同法第一百四十三條第二款修正為「超過保險價額」。保

註一百三十三：貨物運輸保險適用條款分為下列三種，以 I.C.C. (A) 的承保範圍最廣，I.C.C. (B) 次之，I.C.C. (C) 最小。

註一百三十四：葉榮芳 (1982)，「海上保險訓練教材」，台灣：台北市產物保險商業同業公會，頁 178。

險金額係指保險人在保險期間內所負賠償責任的最高限額，亦為計算保費的依據；保險價額又稱可保價額，即保險利益所具經濟上之利害關係，得以金錢估計之價額稱之。亦即保險標的所有保險利益之金錢價值，以表示保險標的價值之金額，會隨著時間每年每月逐漸折舊。一般僅適用於財產保險，因人身保險標的價值不能以金錢衡量。兩者間互有關連在於保險金額，若小於保險價額為不足額保險，等與保險價額為足額保險；大於保險價額為超額保險，惟依要保人是否故意，又可分為善意複保險及惡意複保險。蓋此條文的修正是參考一九〇六年英國海上保險法第六十條第二項第二款，修理船損的費用將超過回復後的價值，惟內容稍有不同，我國是以保險價額為標準，而非英國所採回復後的價值。舊法推定全損的標準以修繕費用總額達於保險金額四分之三所產生的問題，因未達委付條件，所以只能以部份損失賠付，耗費鉅額的修復費用與雙方的時間，成果確不如預期。現行法修繕費用超過保險價額的標準過於嚴苛，較易產生道德危險或心理危險，譬如船舶於海上發生危險事故，船舶受損嚴重，船上成員本於防止損害繼續擴大，應盡力搶救，惟搶救後可能使修繕費用未能超過保險價額，無法行使船舶委付之權利，易生船上成員為了獲得全損理賠，反而任由損害擴大的道德危險，有違委付制度設立之宗旨。再者，可能發生船舶受損嚴重，修繕費用已經非常接近保險價額，其修繕該船舶已無任何實益，且費時費力，惟仍因未符合該要件，未超過保險價額而不得委付，反而易生保險理賠實務上的糾紛。保險價額會隨時間的經過不斷的折舊，船舶進廠維修所耗費的時間，長則數年，短則數月不等，而修復後船舶的價值應該是多少，尚待市場評估，不易於事前預測。故本文建議參考一九〇六年英國海上保險法第六十條第二項，將共同海損及海難救助費用一併納入計算，可使該條文更貼近國際海運實務，也可使我國船舶保險委付運作更加周全。