

CIF 貿易條件下海上貨物保險利益之歸屬

—兼評實務相關判決

許勻睿*

目 次

壹、問題之源起
貳、英美法對於 CIF 貿易條件下海上保險貨物保險利益歸屬之看法
一、海上保險貨物保險利益之定義
二、CIF 貿易條件下貨物所有權人享有保險利益
(一) 可消滅性保險利益 (Defeasible Interest)
(二) 偶然性保險利益 (Contingent Interest)
三、CIF 貿易條件下承擔貨物風險之人享有保險利益
四、被保險人之記載將受賣方保留貨物處分權之影響
參、我國法之解釋
一、貨物所有權人與承擔貨物危險之人得同時享有對貨物之保險利益
二、賣方得因買方拒絕受領貨物而取得保險利益之分析
三、小結
肆、實務案例之分析
一、台灣台北地方法院八十八年度海商字第五十四號民事判決
二、台灣高等法院九〇年度海商上字第三號民事判決
三、最高法院九十一年度台上字第八九一號民事判決
四、台灣高等法院九十一年度海商上更字第六號民事判決
五、最高法院九十三年度台上字第四九九號民事判決
六、台灣高等法院九十三年度海商上更(二)字第一號民事判決
七、最高法院九十五年台上字第二二〇號民事判決
伍、結論

投稿日期：九十九年八月二十四日；接受刊登日期：九十九年九月二十八日

*臺灣大學法學碩士，現任台灣高雄地方法院法官

關鍵字：保險利益、CIF 貿易條件、載貨證券、可消滅性保險利益、偶然性保險利益、拒絕受領貨物、保留處分權、風險移轉。

中原財經法學

壹、問題之源起

即便在空運已日漸盛行的今日，國際貿易之實行多數仍仰賴海上運送，惟海上運送險象叢生，投保貨物保險對貨主或實際承擔貨物危險之人來說，乃無可避免的選擇。然而，保險利益之歸屬，因實務上案件之發展，意外成為吾人關注的焦點。台灣台北地方法院八十八年度海商字第五十四號損害賠償事件所揭示的實務問題，即係此一適例，頗值吾人深思。

該案事實略為：訴外人台灣大同股份有限公司（下稱大同公司）為要保人，就其依 CIF 貿易條件出售與訴外人日本東芝 Toshiba 公司（下稱東芝公司）之 900KW 型 MOTORS 貨物兩件，與原告友聯產物保險股份有限公司（下稱友聯公司）成立保險契約，並與被告邦達通運股份有限公司（下稱邦達公司）成立運送契約，邦達公司遂簽發載貨證券予大同公司，並另委由被告正利行業股份有限公司（下稱正利公司）實際運送。詎正利公司竟違約為甲板上裝載，貨物到達日本時發現毀損，而東芝公司則另以貨物遲延裝船為由，拒絕受領貨物及給付價金並退貨，大同公司乃受有修復費用之損害。友聯公司隨即給付保險金額予大同公司，並依保險法第五十三條規定，行使代位權，對邦達公司依據債務不履行之法律關係，對正利公司則本於侵權行為之法律關係，請求二者賠償其損害。惟被告之一之正利公司則以：本件買賣雙方交易條件為 CIF，貨物越過船欄時危險移由買方負擔，應由買方對保險人請求保險金之給付，是友聯公司實無需對大同公司給

付保險金，亦不能因其給付保險金而取得代位權，自無從對正利公司為任何主張等語，為其最重要之抗辯理由。

在CIF貿易條件下，買方乃實際承擔海上風險之人，為買方投保係賣方依據契約內容所應負之義務，則於海上運送中貨物因海上危險之實現而發生毀損、滅失之情況，對於該批受損貨物具有保險利益者，究係擁有所有權之貨主、實際承擔運送風險之買方，抑或二者皆有之？又在買方因賣方之違約而有權拒絕受領貨物，同時卻又發生貨物因海上危險而毀損滅失之情況下，就該批貨物保險利益歸屬之認定上，是否會因此產生如何之變化？亦即在買方拒絕受領貨物後，何人擁有對該批貨物之保險利益，而得受領保險金之給付，進而使保險人得依保險法第五十三條取得代位權？無疑是本件事實之重要爭點¹。

有鑑於CIF貿易條件在國際貿易之實踐上，多係引用英美法上之觀點以為解釋，是就CIF貿易條件之解釋，自有參考英美法相關文獻、案例及法律規定之必要²，惟在探究本件爭點之前，另須格外注意者，乃法律適用之順序。本件就國際貿易之買賣行為部分，本質上固為涉及外國人之涉外民事事件，則就買方在如何之情況下得拒絕受領貨物或單據乙節，如當事人間有特別約定或單純約定契約內容均以CIF貿易條件決之³，固應依照該等特約定其彼此間之關係，然當事人間並

¹ 事實上，於本件案例事實中就買方是否拒絕受領貨物乙節，應非決定賣方是否對貨物具有保險利益之關鍵，惟有鑑於本件歷次審級實多有以此為爭點而探討之情形，本文為求釐清概念，故仍加以討論，先此敘明。

² 惟其中可能有與我國法相扞格之概念，例如違反物權法定主義、我國法就物權變動尚需有物權行為之概念等情形，即應例外不予適用，詳如後述。

³ 此時應將該等貿易條件之內涵解為構成買賣契約內容之一部分，或類似我

無特殊約定時，以及其餘CIF貿易條件未載明之部分，應以何國民法之概念套用於該等買賣契約以為補充性之解釋，則有疑義。觀以我國涉外民事法律適用法第六條第一項規定⁴，就債之關係之成立要件及其效力，應先依當事人之意思決之，而依一般進出口實務，出口商多會約定適用本國之法律對自身較有保障，是本件出口商大同公司可能有與日本商東芝公司約定適用我國法律以為解釋之情形⁵；又就保險代位權之行使，因係法定債權讓與之情形，就其應適用之準據法，依我國涉外民事法律適用法第七條之規定⁶，應依原債權之成立及效力所適用之法律，惟原債權於本件既係大同公司對侵權行為人或運送人之債務不履行之損害賠償請求權，並未涉及外國人，則應純屬我國法之關係，而適用我國法律之相關規定，至關於保險契約之解釋乙節，自亦應以我國法為依據，合先敘明。

國民法第 207 條第 2 項所稱之商業習慣而優先於適用，方符當事人間之真意。

⁴ 即新修正公布之涉外民事法律適用法第 20 條第 1 項，惟新法尚未正式施行，故此處仍引用現行有效施行之法律條號。

⁵ 當然，如當事人間確無約定，依同條第 2 項之規定，國籍不同者應依行為地法（新法第 20 條第 2 項則規定應適用關係最切之法律），則有適用日本法之可能，是必須說明的是，本件係以雙方有約定適用我國法為討論之前提。

⁶ 即新法第 32 條第 1 項。

貳、英美法對於 CIF 貿易條件下海上保險貨物保險利益歸屬之看法

一、海上保險貨物保險利益之定義

保險契約與賭博雖同具射倖性，惟保險利益（insurable interest）之存在，乃保險契約不同於全然為冒險射利行為之賭博之處。被保險人不被要求於保險契約簽訂時對保險標的物具有保險利益，但於保險事故發生時則需有保險利益⁷。

關於海上保險之貨物保險利益，英國一九〇六年海上保險法第 5 條已有明文規定：「(1) 依本法規定，對於海上冒險有利害關係者，有保險利益。(2) 特別是，對海上保險或海上冒險中任何暴露於危險而得被保險之財產有法律上或其他相當之關係，而由於得被保險財產安全或準時抵達將獲得利益，因得被保險之財產滅失、毀損、留置而受損或發生債務者，對該海上冒險有利害關係。⁸」是可知所謂海上保險貨物之保險利益，指的即是一種對於海上冒險之利害關係，被保險人如將因貨物之安全無損或準時到達而獲致利益，並因該貨物之毀損或遲到而受有損害，則對於該貨物具有保險利益。

⁷ JOHN F. DOBBYN, INSURANCE LAW, 93 (2003).

⁸ 德國 1919 年海上保險法第 1 條則有類似之規定：「(1) 凡對於特定航海有任何關係，因而於船舶或所載貨物之安全無損或準時到達，具有可得之利益者，以其喪失或毀損得以金錢計算者，有保險利益。(2) 被保險人對於標的如無保險利益者，其契約無效。以賭博為目的之契約，無效。」

二、CIF 貿易條件下貨物所有權人享有保險利益

惟何人對於海上運送中之貨物具有保險利益⁹？原則上，擁有貨物之所有權者將因貨物之毀損、滅失或被留置（detention）而遭受不利，故對貨物應具有保險利益¹⁰。所以，貨物之所有權人因其對貨物享有所有權而擁有對貨物之保險利益，在所有權移轉給買方後，該等保險利益也就因此而喪失。而在英美法之相關文獻上，對於貨物所有權人對貨物所享有保險利益態樣之闡釋，尚可見其另細分為二種類型：

（一）可消滅性保險利益（Defeasible Interest¹¹）

其一為可消滅性的保險利益，係指保險利益發生後，仍可能因法院判決、契約相對人之行為或是被保險人自身之決定而消滅之保險利益¹²。在海上運送，貨物之所有權人於所有權移轉前仍享有對貨物之保險利益，但將因貨物之所有權移轉於買方之此等非屬保險事故之行為而消滅¹³，惟縱使如此，該等利益仍屬可保，故稱之為可消滅性的保險利益。

⁹ 原則上，諸如貨物之擔保物權人、貨物所有人之代理人（因可期待因貨物之安全運抵而獲得備金）等，都可認係對貨物有保險利益之人，惟此處礙於篇幅並為求行文方便，僅就與本文所論及之實務問題相關者加以探討，附此說明。

¹⁰ 劉宗榮，新海商法，頁 518，自版（2007）。

¹¹ 英國 1906 年海上保險法第 7 條第 1 項前段之規定。

¹² 劉宗榮，新保險法，頁 113，自版（2007）。

¹³ 劉宗榮，前揭註 10，頁 519。

然而，對於所謂可消滅性保險利益之解釋，可能會因為對CIF貿易條件下貨物所有權之移轉時點認知之不同而產生理解上之困難。在一般之CIF貿易條件下所訂之買賣契約，多係貨物依照描述（description）而出售之不特定物（unascertained）買賣，賣方只要交付符合描述之貨物即可，依照英國一九七九年買賣法（Sales of Goods Act, 1979）第16條之規定，不特定物之所有權必須在貨物經特定（appropriation）後，才會移轉給買賣契約之買方¹⁴。另有所謂特定物之買賣，意味著雙方於締約時即確定並同意買賣之貨物為何，或者純粹係買賣某特定物。此時貨物之所有權將於買賣雙方意圖其移轉時移轉，而在解釋上如何判斷當事人移轉所有權之意圖，應考量契約之條款、買賣雙方之行爲及該案件之情境等因素¹⁵。

至於非特定物之買賣中所謂貨物之指定，依英國一九七九年買賣法第18條第5項第2款，係在貨物處於符合契約描述且得爲交付之狀態時，因爲買賣雙方之同意而無條件地達成。這樣的同意無論是明示或默示皆可，且不論是在該指定前或後所爲者。當貨物直接交給買方，或基於履約之目的而交給不論是否係買方所指定之運送人、受託人（bailer）或保管人（custodier），且賣方未保留處分權時，即被視爲無條件地指定貨物¹⁶。基此將產生的問題在於，如果將上開買賣法所揭示之原則於CIF貿易條件下之買賣契約加以適用，於貨物裝載時，即屬基於履約之目的而交付貨物給運送人，該批貨物即爲特定，所有權亦將因此移轉給買方，然此無疑與吾人對於海上運送貨物所有

¹⁴ DAVID M. SASSOON, C.I.F AND F.O.B CONTRACTS, 225 (1995).

¹⁵ 英國 1979 年買賣法第 17 條。

¹⁶ 英國 1979 年買賣法第 18 條第 5 項。

權之移轉，係因載貨證券持有人對載貨證券之占有構成對託運貨物之占有¹⁷，而因載貨證券之移轉而變動之理解相衝突，則貨物之所有權人亦即賣方所享有之可消滅性保險利益時點，究係存續至貨物於裝船港裝載時，抑或係載貨證券移轉於買方時，即不無疑義。

法院就此有時會依照個案之情節不同而採取不同之認定標準，傳統上會認為貨物所有權將於載貨證券等單據移轉於買方時移轉¹⁸，然亦有案例顯示，當買方在知悉單據有瑕疵而仍願意拋棄爭執單據瑕疵之權利逕為付款時，法院認定貨物所有權移轉之時點將不會是單據移轉之時¹⁹。

學說上則有認為貨物所有權於何時移轉應視約定之內容、當事人之行為及案件之情況而定，在就此沒有明示合意時，則可依照買賣法之規定決之。對不特定物之買賣而言，所謂指定係依照契約所為之行為，惟不當然將貨物之所有權移轉給買方，即便這將使得賣方有義務交付經由依契約指定後所特定之貨物給買方²⁰，然而，上開買賣法規定中對貨物之指定係無條件者，但在實際交易中，指定貨物之動作卻往往並非不附條件，這可以從賣方保留處分權（right of disposal）之舉動得知。而就特定物之買賣，雖然英國一九七九年買賣法第 16 條所揭示之原則係於雙方意圖貨物所有權移轉時移轉，但仍應推定貨物

¹⁷ 此即我國海商法第 60 條第 1 項準用民法第 629 條所規定者，也就是學說上所謂載貨證券之物權效力。

¹⁸ MICHAEL BRIDGE, THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS LAW AND PRACTICE, 341 (2007).

¹⁹ *Trafigura Beheer BV. v BCL Trading GmbH*(2002) EWCA Civ 251.

²⁰ *Sassoon*, *supra* note 14, at 228.

在未裝載前所有權將不會移轉，這不但是因為裝載是賣方所必須履行之條件（condition），且很明顯地，實際上在裝載前也無從妥適填寫載貨證券及保險單。且如果賣方保留對貨物之處分權，則貨物之所有權亦將不會移轉²¹。很明顯地，在CIF貿易條件規制下，載貨證券及保險單等單據之移轉，賦予了買方就貨物損害請求保險金之權利，並加諸其貨物之風險，而這些動作都在裝運貨物之後，賣方要求買方付款，遂成爲貨物所有權移轉之條件，亦即，賣方係保留對貨物之處分權。根據買賣雙方這樣的想法，在不特定物買賣之情形，單純地由賣方將符合契約約定之貨物裝載至契約約定之船舶，實無法構成對契約約定貨物之指定²²，而在大多數之情況下，貨物所有權在賣方因買方之付款而交付單據前並不會移轉，因此，如果買方不履行，貨物之所有權就不會移轉，基此也可認定賣方在買方付款時才有將貨物所有權移轉給買方之意圖，該批不特定貨物也才會同時因此而得以指定並移轉所有權給買方²³。相同地，在特定物買賣時，也無法將所謂貨物之裝載解釋爲賣方有將該特定物之所有權移轉給買方之意思。

另有學說則補充道：在CIF貿易條件下賣方即使在單據移轉之前已對買方進行指定之通知，也不會產生對貨物所有權應於單據移轉時始行移轉之影響，因爲在此任何的指定行爲均非如英國一九七九年買賣法第18條第5項所規定般未附任何條件。而當貨物被裝載時，運送人亦非基於買方代理人之身分而受領貨物，所以也不能認爲買方已

²¹ Sassoon, *supra* note 14, at 227.

²² 且單純之指定並不足以移轉貨物所有權，貨物之所有權僅在當事人間均意圖其移轉時移轉。

²³ Sassoon, *supra* note 14, at 229.

經在貨物裝載時就上開法文所稱無條件之指定行為加以同意。甚至在很多情況下，貨物在買賣雙方締約前早已完成裝載，更遑論賣方有時根本不是託運人，從而，在CIF貿易條件下貨物所有權之移轉與上開買賣法之規定不相符合，解釋上實無運用前述保留處分權之解釋方法之必要²⁴。

綜上，於買賣雙方使用 CIF 貿易條件作為契約內容之情況下，該貿易條件應可認係買賣雙方就貨物所有權移轉時點所為之特別約定，英國一九七九年買賣法第 16 至 18 條關於貨物所有權移轉之規定，與所謂「買方應憑單付款」之特別約定相違背之部分，無適用之餘地。貨物所有權於買方付款前仍屬賣方所有，亦即賣方在該等條件成就前，對於貨物仍享有可消滅性之保險利益。

(二) 偶然性保險利益 (Contingent Interest²⁵)

又買方雖因取得貨物所有權而取得對貨物之保險利益，然當買方有權拒絕受領貨物時，此時買方對該批貨物之利益已不存在，雙方可藉由約定之方式使得賣方重新取得對貨物之保險利益²⁶，對於這樣因偶發事件所生之保險利益，英美法上則稱之偶發性的保險利益²⁷。例

²⁴ Bridge, *supra* note 18, at 341-342.

²⁵ 英國 1906 年海上保險法第 7 條第 1 項後段之規定。

²⁶ 例如當保險契約訂有賣方給付遲延或貨物不符買賣契約約定等其他特定違約事由，買方得拒絕受領貨物之約款時。以上，請參照，劉宗榮，前揭註 10，頁 519。不過，即便買方係屬無理由而拒絕受領貨物，此舉在英美法上仍賦予賣方基於保險契約而提起訴訟之權利。See Sassoon, *supra* note 14, at 190.

²⁷ 劉宗榮，前揭註 10，頁 519。另有認為於買方不為贖單或破產而遭賣方行

如，在實務上常可見買方因賣方之延遲交付、貨物不符買賣契約約定或其他違約情形而得拒絕受領貨物，是時買賣雙方可藉由約定之方式，使賣方重新取得對貨物之保險利益，而此等保險利益之取得繫於買方拒絕受領貨物之意外事件²⁸，是或亦有將之譯為或有性的保險利益者²⁹。

其實，偶然性保險利益與可消滅性保險利益可以說是一種相對的概念。英國一九〇六年海上保險法第7條第2項規定：在特殊情形下，買方已就貨物投保者，有保險利益，然而如貨物有賣方之遲延交付或其他遲延情形時，買方可能會依其意願選擇拒絕受領貨物或將貨物之危險視為由賣方承擔。因此有學者認為，該項所指情形，對買方而言係屬可消滅之保險利益之狀況，反之，賣方亦因該等情況而取得偶然性保險利益³⁰。

在實務上，當買方有權拒絕受領貨物，而其保單還未失效前，買方可以將保單移轉給賣方，如果買方持有保單時已經發生了保險事故，之後卻行使了拒絕受領貨物之權利，也必需同意由賣方進行請求保險金之訴訟³¹。

使中途停運權（*Stoppage in Transitu*）時，賣方亦取得偶然性保險利益。See SUSAN HODGES, *LAW OF MARINE INSURANCE*, 17 (1996).

²⁸ 劉宗榮，論海上保險之保險利益，收錄於海上運送與貨物保險論文選集—附定型化契約條款效力評釋六則，頁138，三民書局（1991）。

²⁹ 曾文瑞，論我國海上貨物保險之保險利益問題與解決建議，運籌研究集刊，第二期，頁24（2002）。

³⁰ JONATHAN GILMAN et al., *ARNOULD'S LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE*, 337 (2008). 類此見解，請參照，劉宗榮，前揭註12，頁113。

³¹ Sassoon, *supra* note 14, at 518.

三、CIF 貿易條件下承擔貨物風險之人享有保險利益

另一方面，在於CIF貿易條件下，買方將承擔貨物於裝船港越過大船欄杆（船舷）後毀損滅失之風險³²，這樣的特色反應在賣方必須同時負有就買方所負貨物在運送中毀損滅失之風險，購買海上保險之義務。因此，如果貨物在運送途中發生毀損滅失之情形，則由買方來向保險人請求保險金之給付。

一般來說，因為買方於運送途中付清價款而取得貨物之所有權，便使貨物之所有權人與承擔風險者合而為一，此時即可比照前述對貨物所有權人保險利益之認定方式處理，且即便保險事故實際發生於貨物所有權移轉前而有所有權人與危險承擔者分離之情況，也可以透過普通債權讓與之方式，使得最終承受損失之人即買方取得保險金給付請求權，所以，在買方付款贖單且未拒收貨物之情況下，對於單純承擔風險者是否具有保險利益之討論，似乎顯得不具實益。反之，在買方未付款贖單而拒絕受領貨物時，貨物之毀損滅失發生於買方承擔危險之運送途中，此時即有單純承擔危險者與貨物所有權人分離之情況，該等承擔危險之人對貨物是否具有保險利益，即有探究之必要。

在英美法院實務上，於*Stock v. Ingis*案法院認為承擔貨物風險而未取得貨物所有權之原告，有權向保險人請求保險金之給付，相類似地，在*Parchim*案中，法院認定買方既承受貨物之風險，故不論買方是否取得所有權，皆享有對貨物之保險利益³³。必須特別說明的是，雖然上開案例皆屬FOB貿易條件之情形，惟法院係基於買方承擔風險

³² 劉宗榮，前揭註 12，頁 97。

³³ *Sassoon*, *supra* note 14, at 452-454.

乙節而為考量，認定買方就貨物之安全送抵與否有利害關係，進而享有保險利益，故似亦可加以援用，作為判斷CIF貿易條件下承擔風險之買方是否具有保險利益之參考。至在學說上，權威見解亦認為承擔危險之人應享有對貨物之保險利益³⁴。

四、被保險人之記載將受賣方保留貨物處分權之影響

在CIF貿易條件下之買賣契約，當事人間就貨物所有權移轉之真意，實繫諸於相關單據之移轉³⁵，已如前述，則就不特定物之買賣而言，就託運貨物之指定行為，係附有買賣雙方所特別約定之「買方憑單付款」條件，而就特定物之所有權移轉意圖，亦應解為需待至買方履行該契約之條件（即憑單付款）後始有該等意思，換言之，賣方就此係對貨物之處分權進行保留，必待該等特定條件滿足，貨物之所有權才會發生移轉。因此，貨物所有權之移轉與否，當與買方取得之載貨證券形式息息相關。

申言之，如果載貨證券係以買方或其代理人為受貨人，除非賣方保留載貨證券以作為買方付款之擔保（也就是 CIF 貿易條件之情形），貨物所有權將在裝載時即刻移轉給買方；相對地，如果載貨證券之受貨人係賣方或其代理人，英國一九七九年買賣法第 19 條第 1 項規定：特定物之買賣或貨物已經指定者，賣方可以藉由契約條款約定或於為指定時，保留對貨物之處分權直到某些特定條件被滿足。在此狀況下，貨物交付買方，或為了移轉貨物給買方之目的所委託之運送人或受託人或保管人，貨物所有權將待至上開條件滿足時方行移

³⁴ LEO D' ARCY et al., SCHMITTHOFF'S EXPORT TRADE, 368 (2000).

³⁵ Sassoon, *supra* note 14, at 229.

轉。同條第 2 項則規定：貨物經裝載者，且載貨證券係指名賣方或代理人所指定之人時，賣方被推定保留其對貨物之處分權。

相同的作法可能出現在基於 CIF 貿易條件下之保險契約。海運實務上，除了依照信用狀上的要求以決定被保險人的情形外，以由賣方與保險人訂立保險契約，並以其本身或其指定之人為保險單上所載之被保險人，於買方付款後再背書移轉給買方之方式居多³⁶；當然，如以買方為保險契約上之被保險人，則僅需以交付之方式移轉予買方即可，惟此種方式相當少見。畢竟，從 CIF 的規範設計來看，雖可以看出該貨物保險係為買方即承擔貨物危險者之利益而購買，故原則上似應以買方為保險契約之被保險人較為合理；惟基於國際金融運作之考量，賣方為了確保其債權之實現，自任為保險契約被保險人的作法反而因此成為常態³⁷。而關於保險契約之被保險人係記載為何人，於前開述及之買方未贖單，而於買方承擔危險，貨物所有權卻仍係賣方所享有時所發生之貨損，究應由買方或賣方取得保險金之給付請求權，即有相當程度之影響。

³⁶ 相關國貿實務討論可參：http://forum.globalimporter.net/view_topic/N11101108-101041-1.htm（2010/06/13，造訪）。

³⁷ 當然，銀行有時也會要求成為保險單中之被保險人，這完全需視買賣雙方及銀行間之需求如何而定。

參、我國法之解釋

一、貨物所有權人與承擔貨物危險之人得同時享有對貨物之保險利益

所謂保險利益，依照我國通說之看法，就是對於保險標之物之現存狀態之維持或破壞、對於責任之發生與不發生、或對於被保險人之生存、死亡、疾病、傷害有利害關係，且經過價值判斷，認定可以此種利害關係作為保險標的投保保險之利益³⁸。簡言之，保險利益即是一種可以投保之利害關係。而海上保險之保險利益，依我國海商法第一二七條第一項之規定，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，這樣的規定雖過於粗略，然其基本概念仍與本文前述英國一九〇六年海上保險法第 5 條所闡釋之內容相仿，是該等英美法之規定應可作為我國法下解釋海上貨物保險利益之參考。

依我國海商法第一二六條，關於海上保險，於海商法海上保險章無規定者，適用保險法之規定。另保險法第十四條之規定，要保人對於財產之現有利益，或因財產上之現有利益而產生之期待利益，有保險利益。又照目前通說之見解，被保險人亦以對保險標之物具有保險利益為必要³⁹，且均認為財產保險之被保險人應於保險事故發生時具

³⁸ 劉宗榮，前揭註 12，頁 95；江朝國，保險法基礎理論，頁 93，瑞興圖書股份有限公司，新修訂四版（2003）。

³⁹ 林群弼，保險法論，頁 149，三民書局，修訂二版（2006）。

有保險利益，而不必考慮於締約時是否存有保險利益，如此方符財產保險以填補損害為目的之意旨⁴⁰，海上貨物保險既屬財產保險契約之一種，自應為相同之解釋。是以，貨物之所有權人，因貨物之所有權而得享有使用、收益、處分之利益，亦將因該貨物之毀損、滅失或留置等而受有損害，其具有保險利益，應屬無庸置疑。

貨物所有權人對貨物之保險利益既係本於其對貨物之所有權而生，自亦將因貨物之所有權移轉給他人而消滅。在 CIF 貿易條件下之買賣契約中，貨物經由運送交予買方，買方則以付款取得載貨證券之方式換取貨物，貨物之所有權將於何時移轉給買方，對賣方保險利益之存續即有重要關係。依海商法第六十條第一項準用民法第六二九條之規定，交付載貨證券於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力，是載貨證券之交付既與貨物之交付具有同樣效力，如買賣雙方係基於移轉貨物所有權之意思而為載貨證券之交付時，可認買賣貨物之債權行為及所有權移轉行為均屬履行，貨物之所有權即移轉至買方。

在英美法上固有於裝載時或於載貨證券移轉於買方時之爭議，已如前述，惟實際上，在採行債權與物權行為分離之我國來講，貨物之所有權當無從僅因當事人間意思之合致而發生移轉效果，尙有待物權行為之履行，而運送人於 CIF 貿易條件下並非買方之代理人，無代買方受領貨物占有之權限，是不能認貨物之裝載屬交付行為，而於是時即行發生所有權移轉之效果，亦即，在我國法之體系下，應無該等爭議存在；又雖另有學者主張以所謂分割所有權利益理論（Theory of

⁴⁰ 劉宗榮，前揭註 12，頁 101、104；林群弼，前揭註 39，頁 153。

Divided Property Interest) 解釋於CIF貿易條件下貨物所有權移轉之情形，亦即賣方保留貨物處分權之行爲，實係其以保有貨物之所有權中之擔保利益 (security interest) 之方式，確保買方之付款，而於貨物裝載時則早將貨物所有權中之受益利益 (beneficial interest) 移轉給買方享有⁴¹。然而，這樣的解釋不但有違物權法定主義所宣示不得創設與物權法定內容相異物權之原則⁴²，使得貨物所有權之移轉效果產生割裂之情形，且實際上縱認貨物之受益利益已因裝載而移轉給買方，然買方未取得載貨證券前，並未取得對該批貨物之占有，如何爲使用、收益，亦殊難想像，是否有如此解釋而強令貨物所有權於裝載時移轉於買方 (更何況在我國法解釋下貨物所有權不可能於此時變動) 之必要，當非無疑。從而，在我國法並無英美法上之前開爭議可言，而前開分割所有權利益理論亦難採取，貨物所有權於載貨證券移轉給買方時方行發生移轉效力，是貨物所有權人於載貨證券移轉給買方前，其對貨物之保險利益仍未消滅。

另一方面，CIF貿易條件下之買方，需自貨物於裝船港越過船舷起，承擔貨物因海上危險所致毀損、滅失之風險，即便發生貨損之情事，仍應依約給付價金給賣方，因此，承擔危險之一方，實因貨物之安全運抵而受有利益，因貨物之毀損滅失而招致損害，實際上就海上冒險確屬有利害關係存在，自經濟面之角度來看，承擔風險之買方應認對貨物亦有保險利益存在⁴³。更何況，觀以保險之目的本在透過合理設計在危險發生前預防危險之發生，於危險發生後消弭損失或避免

⁴¹ 張錦源，國際貿易法，頁 287-290，三民書局，修訂七版 (2006)。

⁴² 謝在全，民法物權論上冊，頁 61，自版，修訂二版 (2003)。

⁴³ 曾文瑞，前揭註 29，頁 26。

損失之擴大⁴⁴，則將實際承擔風險之買方解為具有保險利益，亦可認與前開保險目的無違。

在買方未付款贖單而拒絕受領貨物時，貨物之毀損滅失發生於買方承擔危險之運送途中，此時即有單純承擔危險者與貨物所有權人分離之情況，就何人具有保險利益乙節，筆者認為，擁有貨物所有權之賣方，是否可獲取買賣價金本屬未知，實際上，如買方始終未給付價金以換取載貨證券，貨物之所有權即持續存於賣方，且賣方也無法獲取價金，此時如發生保險事故，當難謂身為所有權人之賣方未因貨物之毀損、滅失而受有損害，且賣方基於對貨物之物權關係而對貨物享有之利害關係，亦當不因與他人之契約約定而受影響；另一方面，實際承擔危險之人，既應承擔貨物毀損滅失後仍應給付價金之危險，如保險事故發生於其承擔危險之時，亦應認有利害關係存在。上開二種利害關係實係貨物所有權人與承擔危險之人就彼等分別與保險標之物之關係而生，並無相互衝突而不能並存之理，故當保險事故發生時，承擔危險與貨物所有權人非屬同一人時，該二者就貨物均應有保險利益存在。

則此時應如何決定保險金之給付對象？申言之，於承擔危險之人與貨物所有權人相異之情況，該二者對貨物固均有保險利益存在，惟在CIF貿易條件下之買賣契約，賣方往往藉由「買方憑單付款」之方式確保價金之給付，是如賣方與保險人所訂立之保險契約，係以其本身或其指定之人為保險單上所載之被保險人，嗣買方付款後再背書移轉給買方時，於保險事故發生時，因賣方即貨物所有權人係保險契約

⁴⁴ 劉宗榮，前揭註 12，頁 13。

所載之被保險人，且於當時具有保險利益，故應將保險金給付給賣方；相對地，如賣方一開始即將保險契約之被保險人記載為買方，則於保險事故發生時買方係承擔危險之人，有保險利益，此時即由買方取得向保險人請求保險金給付之權利⁴⁵。是以，於承擔危險之人與貨物所有權人分離時，二者實均享有對貨物之保險利益，則何人得請求保險金之給付，其關鍵點應在於何人為保險契約所約定之被保險人。

二、賣方得因買方拒絕受領貨物而取得保險利益之分析

在前開對英美法之討論中，可知在 CIF 貿易條件下，買方可因賣方之延遲交付、貨物不符買賣契約約定或其他違約情形而拒絕受領貨物，得由賣方基於買賣雙方之約定，自買方拒絕受領貨物時起，重新取得貨物之所有權以及保險利益。

而在我國法之解釋下，設若買賣雙方於買賣契約中已約明如買方已不願再依買賣契約之關係受領貨物，仍得在不解除契約之情況下，逕行拒絕該貨物之受領⁴⁶，而保險契約中亦明定於此時賣方將因買方

⁴⁵ 當然，如果買方未付款換取載貨證券、保險單，卻係實際上保險事故發生時保險契約所約定之被保險人，則貨物所有權雖未移轉給買方，但買方仍能請求保險金之給付，而賣方於此時不但無法回收貨物之價金，亦無法基於保險契約而請求給付保險金（因非保險契約之被保險人），是可知將保險契約之被保險人記載為賣方或其指定之人，以賣方之立場而言，確屬較為有利之作法。只不過，買方如始終未取得保險單，於保險實務操作上是否仍能向保險人辦理保險給付，似有可議之處，且賣方於買方債務不履行時，信亦不至完全不為任何保障自身權益之行爲，當得藉由主動解除買賣契約之方式以爲解套，故此種情況可能僅存於理論上之探討，附此敘明。

⁴⁶ 實際上，於大多數之情況，應可認 CIF 貿易條件經以英美法之前開相關看法解釋後之結果，已形成此等特殊之契約內容。

之拒絕受領貨物而享有保險利益時，固仍可認賣方因此而重新取得保險利益，然其原因應係源於保險契約之約定，而非賣方已在未解除契約且回復原狀之情況下取得所有權，蓋此將有違我國物權變動應依物權行為為之的概念。

如果雙方並未就前開情事約明，原則上即應適用我國民法之規定解釋之。本此，買方如欲於賣方有債務不履行或民法瑕疵擔保規定情事發生時拒絕受領貨物⁴⁷，即應援用民法上關於解除契約之規定或是行使所謂同時履行抗辯權⁴⁸，方能導出拒絕受領貨物之效果，而非得在未具前開事由之情況下逕行拒絕受領。如果買方係因有解除契約之事由而為解約之動作⁴⁹，該等買賣契約關係解消並由雙方各為回復原狀之結果，賣方依原契約關係所為貨物所有權之移轉，因物權行為之

⁴⁷ 因買賣雙方已約定應由買方承擔貨物越過船舷以後毀損滅失之風險，故即便貨物確於該段期間內產生毀損滅失之情事，解釋上買方仍不能以此為由，而認賣方應就此負瑕疵擔保責任，否則雙方就危險負擔所為之約定即無意義。從而，這裡所指應由賣方負瑕疵擔保責任之事由，應僅限於買方承擔危險前所生例如貨物之固有瑕疵而言。

⁴⁸ 雖然，學說上有認為，在買方享有解除契約權之情況下，實際上該等拒絕受領之權利，並不以買方已然行使解除契約之權利為必要，例如買方在賣方交付買賣標的物前即可預見賣方就該物之瑕疵已無修補之意願或可能時，應解為得於該標的物交付前即得拒絕受領，然此等見解於此處應無適用餘地，因買方在拒絕受領貨物之前，實多已因取得載貨證券而取得貨物之所有權及占有，是此時如確有得解除契約之情形，買方實已收受貨物之交付，自得直接行使解除權而無援用上開見解之必要。

⁴⁹ 例如買方明示解約之意，或於此時併將載貨證券、保險單等單據返還賣方，並要求返還已付之價金時，應認買方係本於解除契約之意而拒絕受領貨物。

無因性而不受契約解除之影響，僅於契約解除後由買方負移轉貨物所有權給賣方之義務⁵⁰，是賣方於買方返還貨物所有權後，方向後對該貨物產生保險利益，此與前述英美法之偶然性保險利益，係自買方拒絕受領時起向後即取得對貨物之保險利益及所有權，尚有些許差異。是如保險事故發生於買方承擔風險時或已取得貨物所有權時，該等請求保險金之權利仍應依契約解除後之法定清算關係返還原告；如買方已因此領取保險金，亦應償還之。從而，除非買賣雙方有前揭特約情形，否則如認買方拒絕受領貨物之行為係基於解除權之行使而產生時，賣方對貨物之保險利益，仍必待貨物所有權已移轉回賣方時起方繼續向後發生。

至設若買方係基於同時履行抗辯之行使而為拒絕受領貨物時，因買賣契約關係並未解消，僅係暫時拒絕受領，以待賣方提出合於債之本旨之給付，故由買方承擔危險之約定並非消滅，且買方此時多已因付款取得載貨證券而對貨物享有所有權，從而，買方仍具保險利益而得請求保險金，賣方不因買方之拒絕受領而取得保險利益。又買方如果係無正當理由拒絕受領貨物，將構成受領遲延，惟亦不會影響契約關係之存續，則買方仍屬依照契約關係承擔危險之人（甚或已取得貨物之所有權），賣方不因此取得保險利益，然賣方亦非不得以買方債務不履行為由解除契約，進而依照前開解除契約後之效果享有對貨物之保險利益。

三、小結

基於上述，在 CIF 貿易條件下所成立之買賣契約，買方固然負有

⁵⁰ 孫森焱，民法債編總論下冊，頁 764，自版，修訂版（2000）。

承擔貨物於裝船港越過船舷後毀損滅失之風險，惟實則保險利益係指當事人間個別與保險標之物之利害關係，非不得同時存在，而各就其保險利益投保。是貨物之所有權人與承擔危險之人，於買方始終未付買賣價金以換取載貨證券等單據時，雖可能產生分離之狀況，但均應各別對貨物享有不同之保險利益。故就保險金應給付於何人乙節，重點應在於該保險契約之被保險人，是否逕約定為買方，抑或因賣方為其擔保買方付款之考量而約定為賣方本身或其指定之人。

又在 CIF 貿易條件下，當買方已取得載貨證券，嗣後卻有權拒絕受領貨物之情況，在買賣契約訂明賣方可在不解除契約之前提下，單純拒絕受領貨物，而保險契約亦有約定此時賣方可取得保險利益時，賣方可因此取得對貨物之保險利益。當然，如果買賣雙方就前開情事並無特別約定，買方係因解除買賣契約或行使同時履行抗辯而拒絕受領貨物時，前者於貨物所有權返還於賣方時起始向後取得保險利益，後者則因契約狀態未解消，仍應由買方取得保險利益。

肆、實務案例之分析

海上保險貨物保險利益之歸屬情形，已如前述，而前述案例事實之重要爭點即在何人享有對貨物之保險利益，應可以上開概念加以解決之。

申言之，本件案例依更二審程序即截至目前為止之最終事實審（台灣高等法院九十三年度海商上更（二）字第一號民事判決）所認定之事實，係大同公司出賣系爭貨物給東芝公司，惟東芝公司並未贖

單付款，且以大同公司有遲延裝船而未符契約約定之情形⁵¹，進而拒絕受領系爭貨物，又系爭貨物於海上運送途中則因正利公司之違法甲板運送而毀損滅失，是東芝公司依約固可因大同公司延遲裝船而有權拒絕受領貨物，但因東芝公司自始均未付款，亦未取得載貨證券，依此，大同公司本於貨物所有權所享有之保險利益，因貨物所有權始終未為移轉而持續存在，故此處應無援用英美法上所謂偶然性保險利益概念之必要，蓋大同公司之保險利益並非於消滅後再因偶然事件而取得者。

又東芝公司拒絕付款及受領貨物，不論其係單純於未解除契約之情形下拒絕受領貨物、抑或確有解除契約之意，對於解除契約前貨物於海上運送途中毀損滅失之風險仍應承擔。從而，本件東芝公司並未付款贖單，又拒絕受領貨物，確有保險事故發生時承擔危險之人與貨物所有權人分離之狀況，此時，即應視保險契約之被保險人究係如何記載而定。如記載為大同公司，大同公司因保險事故之發生受有對該批貨物修復費用之損失，自得向本件原告友聯公司請求保險金之給付。友聯公司於給付保險金後，依照保險法第五十三條第一項之規定，大同公司對於邦達公司及正利公司（本件被告）之損害賠償請求權法定移轉至友聯公司⁵²，友聯公司自得本此行使代位權，向邦達公

⁵¹ 事實上，如大同公司係本件之裝船義務人，在裝船時有延遲裝船之情況，在保險實務之操作上，保險人亦得拒絕給付保險金。

⁵² 大同公司就貨物之損失，對於邦達公司固可依照載貨證券而請求之，惟正利公司部分則因其與大同公司並非運送契約當事人之關係，亦非簽發載貨證券與大同公司之人，故大同公司只能依照民法第 184 條第 1 項前段之規定對其享有損害賠償請求權。

司及正利公司請求損害賠償⁵³；反之，如係指定為東芝公司，則除非東芝公司已於拒絕受領貨物前授權大同公司將被保險人改為大同公司或其指定之人，否則，大同公司仍不能請求保險金之給付⁵⁴。

本件案例之歷次審級法院，雖曾各自提出對該等案例事實之法律見解，然似均未能實質觸碰到問題之核心，或對某些觀念有所誤解，以致本件迄今仍懸而未決⁵⁵，於此擬以上述說明為基本架構，嘗試就法院各審級間所表示之法律見解妥適與否，提出若干看法：

一、台灣台北地方法院八十八年度海商字第五十四號民事

判決

本件裁判意旨略以：「……查被告正利航業公司主張訴外人大同公司與日本 Toshiba（東芝公司）公司間之買賣係以 CIF 為條件乙節，為原告所不爭，且有原告所提出之訴外人大同公司之國際商業發票（Invoice）為證，堪信為真實。依 CIF 貿易條件，出賣人除與買受人訂立買賣契約，及與運送人訂立運送契約外，尚須與保險人訂立保險契約，而貨物之危險負擔，係以貨物是否越過裝船船舶之船邊欄杆為準，於此之前，由出賣人負擔危險，於此之後，由買受人負擔，是以，在貨物越過船欄之後發生保險事故時，須由買受人向保險人請求

⁵³ 當然，在此僅就保險利益應歸屬於何人之部分進行討論，訴訟有無理由，仍應視當事人其他之攻擊防禦方法是否有理由而定。

⁵⁴ 當然，此時如東芝公司係將其已發生之保險金請求權，以普通債權讓與之方式轉讓給大同公司，似仍可有效解決本件之糾紛。

⁵⁵ 雖有兩造已經私下和解之可能，惟迄至本文於 99 年 6 月 30 日截稿為止，依司法院法學資料檢索系統查詢結果，本件尚未判決定讞。

賠償。次查，系爭貨物係於貨物裝船以後，到達目的港以前，發生保險事故乙節，亦為兩造所不爭。則系爭貨物既在貨物裝船即越過船欄之後發生保險事故，依 CIF 貿易條件，危險由買受人即日本 Toshiba 公司負擔。本件原告所提出保險單底單雖記載被保險人 (ASSURED) 為訴外人大同公司，惟航海中之危險既由買受人即日本 Toshiba 公司負擔，訴外人大同公司對系爭貨物無保險利益，自不得向保險人請求填補損害。至於原告所稱日本 Toshiba 公司發現系爭貨物受損，乃拒絕受領、拒絕給付價金並退還訴外人大同公司，訴外人大同公司受有損害乙節，係保險事故發生後，訴外人大同公司與日本 Toshiba 公司間之關係，與本件保險契約並無必然結合關係，保險事故發生時，訴外人大同公司既無保險利益，即不得請求填補損害。縱然日本 Toshiba 公司依保險契約之其他約定得向保險人請求填補損害，如日本 Toshiba 公司未將其對保險人之債權讓與訴外人大同公司，訴外人大同公司亦不得對原告依保險契約請求。是以，訴外人大同公司於保險事故發生時對系爭貨物既無保險利益，原告對其不負保險責任之訴外人大同公司給付賠償金，核與保險法第五十三條規定不符，自無行使代位權可言。」等語。

評析：本件判決認為危險既已歸屬於東芝公司負擔，則對系爭保險契約具有保險利益者亦應屬東芝公司。大同公司對貨物並無保險利益，對本件貨損自無損害可言，自無從對原告依保險契約請求，原告亦無從代位大同公司向被告為損害賠償之請求。惟查，縱然東芝公司係承擔危險之人，然如東芝公司始終未為付款，大同公司根本未喪失貨物所有權，對該批貨物應與東芝公司同樣享有保險利益，此時重點應在於賣方基於 CIF 貿易條件所為買方投保之保險契約，其被保險人

究屬何人，然均未見該審法院予以斟酌，率以認定僅東芝公司享有保險利益而得請求保險金之給付，實有未當。

又應附帶說明者，東芝公司因始終未取得貨物之所有權，故本無討論其有權拒絕受領貨物與否，以及其後是否使大同公司取得偶然性保險利益之必要，蓋大同公司基於貨物所有權之保險利益始終存在之故，惟就東芝公司是否得拒絕受領貨物乙節，在概念上仍有澄清之必要。依照該審所認定之事實，東芝公司係因貨物於運送途中之毀損而拒絕受領，然此等毀損情況如係因海上危險之實現而造成，並非大同公司有何因可歸責於己之事由致債務不履行，或有於買方承擔危險前所應負瑕疵擔保責任之情形，東芝公司本應承受該等危險發生所造成之損失，應無權以此為由拒絕受領貨物，此不可不辨也。

二、台灣高等法院九十年度海商上字第三號民事判決

本件裁判意旨略以：「……按訂立保險契約，固以有保險利益為前提，但保險利益之有無，應就要保人或被保險人而為判斷，而非就受益人為判斷。（最高法院 87 年度台上字第 2417 號判決參照）。次按保險法第 4 條規定：『本法所稱被保險人，指於保險事故發生時，遭受損害，享有賠償請求權之人，要保人亦得為被保險人』。則保險之目的在填補具體的損害，故保險賠償請求係歸屬於保險事故發生時受有損害之人，即保險事故發生時受有損害之人。上訴人主張系爭貨物在運送過程中發生毀損，日本買受人 Toshiba 公司拒絕受領貨物、拒絕付款、拒絕接受載貨證券之事實，業據上訴人提出之華南商業銀行載明 Toshiba 公司就編號 620-89398 號信用狀拒絕付款（美金 286,600 元），並退還所有押匯文件可證（本院卷第 182 頁），另證

人高勝旭亦於本院 90 年 11 月 1 日準備程序證稱『……東西他們沒有受領，東西到了橫濱沒有領出來繼續放在船公司。我是通知邦達的張總趕快處理這件事情。他說他要運回來修理，……至於邦達的張總用什麼方法運到大同公司我不清楚』、『當時是否東芝拒絕受領這批貨？是。當時東芝也有派人去看，他們說不要，所以我就跟邦達說要他們處理』、『東芝拒絕受領是否有付款？答：沒有付款』、『當時沒有付款，修好之後東西給他們才付款』、『是否我們交貨遲延還是運送遲延所以他們不要貨物？答：是東西壞掉才不要』。再查，原證 3 第 1 份公證報告第 2 頁（原審卷第 12 頁）有載 **Date of Delivery: The shipment was refused by the consignee**（交付日期：受貨人拒絕受領貨物），故邦達公司所簽發載貨證券正本目前仍由大同公司持有（原審卷第 10 頁、55 頁），亦即，並無買方已受領貨物故將提單正本交還運送人之情事，大同公司對系爭貨物仍有保險利益，上訴人對其負保險責任之大同公司給付賠償金，核與保險法第 53 條規定相符。」等語。

評析：該審法院認定載貨證券尚在大同公司持有中，進而認定大同公司對該批貨物有保險利益，本於載貨證券之物權效力，大同公司仍屬系爭貨物所有權人，該審認定其享有保險利益，結論應屬可取，然依法院調查證據之結果，似乎認定東芝公司係因貨物毀損而取得拒絕受領權，然而，東芝公司是否係因貨物毀損即當然取得拒絕受領權，仍有疑義（與更二審調查結果不同），且該批貨物之所以毀損既係導因於海上危險之實現，大同公司就此應無不完全給付可言，除非東芝公司能證明貨物毀損係於危險移轉時即已存在之瑕疵，否則亦不能據此對大同公司主張物之瑕疵擔保之法律效果，進而拒絕受領之，

是如謂東芝公司乃因貨物於運送途中毀損而有權拒絕受領貨物，應非適法。

又東芝公司雖拒絕受領貨物，然未同時解除契約，大同公司亦未主動解除契約之情況下，東芝公司仍屬承擔貨物運送途中危險之人，亦具有保險利益，故此時保險金之給付對象，尚應視保險契約所約定之被保險人為何人而定，如係記載為大同公司，本件判決所認定之結論固屬無誤，但如保險契約之被保險人逕記載為東芝公司，因東芝公司於保險事故發生時亦有保險利益，此時保險金仍應給付與東芝公司，而非貨物之所有權人大同公司。該審法院並未就此探討，逕認本件保險利益屬於大同公司所有，尚嫌速斷。

三、最高法院九十一年度台上字第八九一號民事判決

本件判決意旨略以：「……查，上訴人辯稱，本件大同公司與日方東芝公司係採 CIF 貿易條件，無論依照國際商會之『國貿條規』或『美國對外貿易定義』均規定，關於危險負擔，於貨物越過船桅時，移轉於買受人。從而，本件系爭貨物縱於海運中發生任何損害，其損失均應由買受人（東芝公司）承擔，對出賣人大同公司及其貨款請求權，毫不生影響。是被上訴人稱大同公司因本件系爭貨物受損害而遭受損失，有權請求保險金云云，實無所據等語（見原審卷第 73 頁、第 98 頁、第 258 頁、第 268 頁），為其重要之攻擊防禦方法，且攸關被上訴人之請求是否允當，原審愒置未論，已屬可議。」等語。

評析：本件判決以原審法院並未斟酌危險移轉，對大同公司是否會因該批貨物受損害而遭受損失之情事，為其理由之一，而將本件原

審判決廢棄發回更審。法院就大同公司是否因貨款請求權不受影響而不具備保險利益乙節，雖非明確加以認定之，仍似有肯認大同公司因此不具備對貨物之保險利益之傾向。惟依本文見解，大同公司既為貨物之所有權人，貨物因海上危險之實現而發生毀損滅失情事，故對其貨款請求權不生影響，然其是否確可因此獲取買賣價金本屬未知，且基於對系爭貨物物權關係而生之利害關係，在物權發生變動前，亦不會因買賣雙方是否有就危險負擔為約定而受影響，蓋此二者屬不同之原因事實，即便貨物毀損、滅失時賣方仍取得價金請求權，亦與賣方之物權人地位無關。況實際上，東芝公司不但拒絕受領貨物，也未給付價金以換取載貨證券等單據，不論東芝公司之拒絕受領及付款是否有理由，大同公司為保障自身權益，在此狀況下勢必走向解除買賣契約一途，則貨款請求權即屬不存在，實非可當然視為貨物所有權之代位物，法院前開見解即失所論據，尚非可採。

四、台灣高等法院九十一年度海商上更字第六號民事判決

本件判決意旨略以：「……依國際貿易條規（Incoterms 2000）規定：『CIF的買方必須：付貨款（Payment of the price）、受領貨物（Taking delivery）』（見更審前本院海商上字卷第94、95頁上證6），而依美國對外貿易定義（Revised American Foreign Trade Definition），其中關於CIF契約下買受人的義務亦有：『買方必須：於單證提示時予以接受（代理人註：指須付款、接受載貨證券以提貨的義務）。貨物一經運達，予以收受、處理……提貨。』（見更審前本院海商上字卷第96頁上證7）。次按CIF為價格條件之買賣契約下，買賣標的物之所有權並未於貨物裝船時起轉讓給買受人，而係於買受人完成支付價金，取得運送單據（提單）後，貨物所有權始移轉予買受人。

再按保險法第 4 條規定：『本法所稱被保險人，指於保險事故發生時，遭受損害，享有賠償請求權之人，要保人亦得為被保險人』。此係因保險之目的在填補具體的損害，故保險賠償請求係歸屬於保險事故發生時受有損害之人，即保險事故發生時受有損害之人，始為保險單上權利之擁有人，而於保險事故發生時因損害而得合法受保險人之保險賠償。故於 CIF 貿易條件下，如貨物到達買受人手裏時發現這些貨物並不符合買賣契約之規定時，買受人得拒絕受領這些貨物。買受人也可能基於正當理由或無正當理由而拒絕受領載貨證券（從而拒絕受領貨物）。有上述情形發生時，貨物仍為出賣人所占有，如貨物有毀損滅失情事而依保險契約約定得向保險公司請求賠償時，出賣人得利用保險單而向保險公司請求賠償。經查本件買受人 Toshiba 公司因貨損而拒絕接受提單、拒絕付款，致本件買賣標的物之所有權未能移轉，仍屬大同公司所有，所有權仍屬大同公司之物發生損害，大同公司顯為保險法第 4 條所指因保險事故受有損害能請求保險給付之人。」等語。

評析：法院於本件判決中認定貨物所有權係自東芝公司付款以換取載貨證券時起方行移轉乙節，應予贊同。而基本上，本件法院之見解與前開台灣高等法院九十年度海商上字第三號民事判決之看法相仿，惟其更進一步以：具有保險利益之人方為保險契約權利之擁有着之看法，則有導因為果之嫌，因為即便其人對貨物具有保險利益，然如非保險契約內所約定或指定之被保險人，如何能依契約約定取得保險金之給付？實則，在邏輯推演上，保險法上所宣示之原則，應係要求保險契約之被保險人應於損害發生時應具有保險利益，否則保險契約無效，而不能反面推出在損害發生時具有保險利益之人均為保險契

約之被保險人之結論，是本件判決亦未如本文所建議者，斟酌保險契約被保險人之記載方式，即逕行以大同公司具有保險利益即為被保險人，容有可議之處。況本件判決亦未針對最高法院發回意旨，斟酌危險負擔對保險利益之影響，就其理由之構成，尚有不足。

五、最高法院九十三年度台上字第四九九號民事判決

本件判決意旨略以：「……查上訴人邦達公司抗辯：依被上訴人所提華南商業銀行通知電文可知，開狀銀行之所以拒絕付款之原因，係『遲延裝船』（被上訴人譯為『未如期送到』，並不正確），非契約解除或貨物受損，……被上訴人主張系爭貨物於運送時發生毀損，故日本買受人拒絕受領貨物、拒絕付款，並不可採等語（見原審更卷第 68 頁反面），足見上訴人邦達公司對系爭貨物在運抵目的地橫濱之中途港大阪時已發生毀損，日本買受人東芝（Toshiba）公司拒絕受領貨物、拒絕付款一節，並非無爭執，原審謂兩造就此並無爭執，已與卷內資料不符。其次原審謂：按 CIF 為價格條件之買賣契約下，買賣標的物之所有權並未於貨物裝船時起轉讓給買受人，而係於買受人完成支付價金，取得運送單據（提單）後，貨物所有權始移轉於買受人。故於 CIF 貿易條件下，如貨物到達買受人手裏時，發現貨物並不符合買賣契約之規定時，買受人得拒絕受領貨物。買受人亦可基於正當理由或無正當理由而拒絕受領載貨證券（從而拒絕受領貨物）。有上述情形發生時，貨物仍為出賣人所占有，如貨物有毀損滅失情事而依保險契約約定得向保險公司請求賠償時，出賣人得利用保險單而向保險公司請求賠償云云。其所憑依據何在，未見原審說明其心證之理由，亦嫌速斷。又上訴人辯稱：國際貿易中 CIF 貿易條件下，買賣標的於裝船港越過船桅後，其於海上運送航程中之毀損滅失

所致損失之風險，業已移轉於買受人負擔。另『美國對外貿易定義』（Revised American Foreign Trade Definitions 1941）關於危險負擔，於貨物越過船桅時起移轉於買受人。從而，運送途中保險事故發生當時，受有損失者即為東芝公司，於此同時得向保險人請求支付保險金者，亦僅為對保險標的具有保險利益之東芝公司等語（見原審更卷第 64 頁、第 117 頁、第 118 頁），不失為其重要之防禦方法，亦經本院前次發回予以指明，乃原審猶未遑詳查審認，遽憑上揭理由為上訴人不利之判決，亦屬可議。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，非無理由。」等語。

評析：本判決指出東芝公司拒絕受領貨物及拒絕付款之原因，似係貨物有「延遲裝船」之情形，而非貨物受損或解除契約，可認最高法院應已認知到如係以貨物於海上運送途中受損為由，應不能正當化東芝公司拒絕受領之行爲，進而要求下級法院再予詳查。惟因東芝公司實則未能取得貨物之所有權，故其是否有權拒絕受領貨物，應非本件之重點所在，最高法院仍未能就貨物所有權人或承擔危險之人，究係何人具有保險利益乙節為明確法律見解上之闡釋，實屬遺憾。

六、台灣高等法院九十三年度海商上更（二）字第一號民事判決

本件判決意旨略以：「……七、國際貿易，應按國際慣例行之，與在本國內所為之買賣不同，無適用民法各項規定之可言。有最高法院 52 年度臺上字第 3256 號判決意旨，可資參照。而按國際貿易 C.I.F 契約，係包括貨價、運費及保險費之契約，依此契約，賣方雖有代締

保險契約之義務，其責任亦止於提出合法有效之裝貨單據，貨物裝船運出後，C.I.F 契約買受人便應承擔貨物之危險，其情形有如保險人承擔貨物裝船後的損失危險，能否安全到達非賣方所關心，設在運輸途中耽擱、滅失或發生損害等情事，船公司應負其責者，買方應向船公司索賠，如應向保險公司索賠，亦應由買方向保險公司提出之，賣方縱能代辦，亦完全基於協助者地位，故賣方於裝船後，取具清潔提單及以買方為受益人之保險單交付銀行轉送買方後，其交貨責任即算完畢。亦有前揭最高法院民事判決（本院上字卷第 77 頁），足資參照。本件被上訴人等所承攬、運送系爭貨物為訴外人大同公司與日本東芝公司間之買賣交易，為國與國間之國際貿易，且其交易條件為 C.I.F，為上訴人所不爭執，且有前揭大同公司簽發之發票在卷足憑；依前揭說明上訴人所承保系爭貨物，於大同公司交付予被上訴人等裝船運出後，並提出被上訴人邦達公司所簽發載貨證券、保險單及所有押匯文件等交付銀行轉送買方，系爭貨物之所有權即移轉予買受人即日本東芝公司，並應承擔貨物之危險。從而，日本東芝公司就系爭貨物，對於訴外人大同公司以系爭貨物向上訴人要保之保險契約，有保險利益，毋庸置疑。八、本件被上訴人等承攬、運送上訴人所承保之系爭貨物，因被上訴人正利公司違約，將系爭貨物裝載於甲板上致生貨損之事實，為兩造所不爭執，且有公證報告在卷足稽；依前揭說明，被上訴人等對於 C.I.F 契約之買受人即日本東芝公司，應負損害賠償責任，日本東芝公司自得向被上訴人等請求賠償損害、或依訴外人大同公司所要保之保險契約，請求上訴人理賠；訴外人大同公司係為買受人日本東芝公司之利益，以被保險人就系爭貨物要保，而與上訴人簽訂保險契約，惟於系爭貨物之所有權移轉予買受人，對於系爭貨物

即無保險利益。其據以向上訴人請求理賠，於法即非無疑義；且大同公司既已非系爭貨物之所有權人，對於因被上訴人等違約致系爭貨物受損，對於被上訴人等自無損害賠償請求權，其將對於被上訴人等損害賠償請求權，讓與予上訴人，自失所據。或謂 CIF 契約買受人日本東芝公司已將包括載貨證券等所有押匯文件退還訴外人大同公司，大同公司持有載貨證券，為系爭貨物之所有權人；惟查 CIF 契約買受人日本東芝公司係以『LATE SHIPMENT』為由拒絕付款，並將所有押匯文件退還，依國際貿易之國際慣例，訴外人大同公司於提出合法有效之裝貨單據，貨物裝船運出後，系爭貨物之所有權即移轉予 CIF 契約買受人日本東芝公司，不因其將所有押匯文件退還大同公司，拒絕付款而受影響，其間所生之國際貿易紛爭，應由大同公司與日本東芝公司予以解決……。」等語。

評析：該判決無非係以系爭事件應按國際慣例判斷之，而無民法各項規定之適用，則依其判斷之結果，東芝公司於大同公司將該批貨物裝船並將相關押匯文件交付銀行轉交買方後，即已取得貨物之所有權並承擔危險。是大同公司就本件貨損即無保險利益可言，並謂縱東芝公司嗣有拒絕受領該批貨物並將所有押匯文件退還之情事，亦不生所有權變動之問題，故對本件之結果不生影響云云。惟查，就 CIF 貿易條件之解釋而言，原則上固應優先適用英美法學說實務上對此長久以來所形成之看法，已符合當事人間之真意，然這並不表示我國民法規定即當然遭到架空。其中，所謂裝船時即移轉貨物所有權之看法，已為多數英美法之學說見解所否定，認定 CIF 貿易條件下賣方多係以保留貨物處分權之方式，尋求買方付款之擔保，實非無條件地於貨物裝載時即為貨物之指定，從而，並無適用英國一九七九年買賣法第

18條第5項第2項之餘地，是法院所謂應優先適用之國際慣例，似亦與英美法上實際之看法不同。更何況依照我國民法之規定，欲移轉動產之所有權，除應有買賣契約外，尚應有物權行為存在，亦即必須基於移轉所有權之意思而將該物交付他人，始生所有權變動之效果，運送人並非買方之代理人，裝船之行為實不構成對買方之交付行為，且實際上買賣雙方是否有意願於貨物裝船時即行移轉所有權，而無待買方之付款，亦屬可議；又縱認該審法院有關貨物所有權移轉時點之見解為正確，然既已認應優先適用英美法上對於 CIF 貿易條件之解釋，卻又忽略英美法上亦有於買方有權拒絕受領貨物時，賣方可因此偶然事件而取得偶然性保險利益之看法，逕以貨物於裝船時所有權已移轉給買方為由，即認定賣方無保險利益，應非妥適。

七、最高法院九十五年度台上字第二二〇號民事判決

本件判決意旨略以：「……惟按所謂 CIF (Cost, Insurance & Freight)，係國貿條規 (Incoterms 2000) 及修訂美國對外貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions 1941) 解釋之貿易條件，指賣方於起運地裝貨港船上交貨，故賣方僅負責洽船、裝船並預付目的地港海上運費及負責洽購海上保險並支付保費。暨於貨物通過大船欄杆前之風險歸賣方負擔而已。在貨物通過大船欄杆之後，其風險即歸買方負擔。惟如買賣之一方違約致影響契約效力時 (例如賣方裝船遲延，或裝船前標的物有重大瑕疵已不合於債之本旨，買方拒絕受領載貨證券並拒付價金，甚或已解除買賣契約等情形，因買方不承受載貨證券，尚非標的物之占有人，則持有載貨證券之賣方，在此情況下尚難謂其就海上運送保險契約無保險利益。查系爭保險契約要保人即出賣人大同公司與買受人日本東芝公司間關於系爭貨物之買賣

交易條件為 CIF，買受人日本東芝公司以『LATE SHIPMENT』為由拒絕付款，並將所有押匯文件退還大同公司，拒絕受領系爭貨物，為原審確定之事實。果係如此，系爭貨物因大同公司遲誤裝運事由，而遭買受人即日本東芝公司拒收，此時為保險人之上訴人可否以該買賣係 CIF 貿易條件為由，認為賣方已將標的物在起運地裝貨港裝貨，因貨物通過大船欄杆後之風險歸買方負擔，就裝船後之標的物貨損，僅日本東芝公司得依保險契約請求理賠保險金，而謂大同公司無保險利益，上訴人不得對之理賠？自有再加研求之餘地。上訴人主張：當個案事實未照預期之買賣常態進行時，有依個案事實予以判斷之必要，CIF 及 FOB 之經典著作亦表示買受人拒受領、拒付款時，出賣人仍能依保險單向保險公司請求賠償云云，並提出『國際貿易法論』（『CIF and FOB Contracts』）為其引據（見原審上字卷第 41 頁反面、第 42 頁、第 52 至 56、89、92、93 頁），即屬重要之攻擊方法，尚非全然無據。原審就此卷存資料未加斟酌審認，於法洵有未合。上訴論旨，指摘原判決不當，求予廢棄，非無理由。」等語。

評析：最高法院於在本判決中稍微明確地表明其法律見解，認定裝船前（即危險移轉前）買賣契約之標的物已有重大瑕疵如裝船遲延（亦即本件之情況）等事由時，縱危險已然移轉，且該等危險亦已實現，然既已有裝船遲延此等該當於債務不履行或應負瑕疵擔保責任之情事，買方仍有拒絕受領之可能，此等見解，固值認同；惟本件東芝公司實則並未取得貨物之所有權，已如前述，大同公司所享有之可消滅性保險利益尚未消滅，於本件爭議之解決，應無探究是否取得偶然性保險利益之必要；且該判決仍未能進一步探究本件保險契約之被保險人究係記載為何人，以確認係大同公司或東芝公司得請求本件保險

金之給付，距離當事人紛爭平息之日，似仍遙遙無期。

伍、結論

海上保險貨物保險利益既係當事人對海上冒險之利害關係，就該保險利益之歸屬即應分別就各當事人間所具備之利害關係探究之，如利害關係所憑之法律關係並非同一原因事實，亦非不得由同一人同時享有多種保險利益，或由數人共同對投保標的物享有保險利益，蓋各人對投保標的物之利害關係本不相同爾。是以，在 CIF 貿易條件下之海上運送中，買賣雙方固可能因買方之拒絕付款贖單而導致貨物所有權人與承擔貨物危險者分離之狀況，惟觀諸本文前述，仍應認雙方對貨物各自基於不同之利害關係而得享有不同之保險利益。又在 CIF 貿易條件設計為於買方付款前，賣方仍保留貨物所有權（處分權）之情況下，買賣雙方均具有保險利益，此時應視保險契約約定之內容，以定保險金給付之對象。本案歷審法院均未能就此予以審酌，始終著眼於貨物之所有權人或單純承擔海上危險之人間，何人應具有對該批貨物之唯一保險利益，以致纏訟多年，實屬憾事。希冀本文之提出，能為將來實務上所可能發生之類似案例，提供一些可資參考之想法。

參考文獻

書籍

- 江朝國，保險法基礎理論，瑞興圖書股份有限公司，新修訂四版（2003）。
- 林群弼，保險法論，三民書局，修訂二版（2006）。
- 孫森焱，民法債編總論下冊，自版，修訂版（2000）。
- 張錦源，國際貿易法，三民書局，修訂七版（2006）。
- 劉宗榮，新海商法，自版（2007）。
- 劉宗榮，新保險法，自版（2007）。
- 謝在全，民法物權論上冊，自版，修訂二版（2003）。
- BRIDGE, MICHAEL, THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS LAW AND PRACTICE (Oxford Univ. Press, NY, 2007).
- D'ARCY, LEO et al., SCHMITTHOFF'S EXPORT TRADE (Sweet & Maxwell, London, 2000).
- DOBBYN, JOHN F., INSURANCE LAW (West Pub., St. Paul, MN, 2003).
- GILMAN, JONATHAN et al., ARNOULD'S LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE (Sweet & Maxwell, London, 2008).
- HODGES, SUSAN, LAW OF MARINE INSURANCE (Cavendish Pub., London, 1996).
- SASSOON, DAVID M., C.I.F AND F.O.B CONTRACTS (Sweet & Maxwell, London, 1995).

期刊論文

曾文瑞，論我國海上貨物保險之保險利益問題與解決建議，運籌研究集刊，第二期，頁 19-37（2002）。

專書論文

劉宗榮，論海上保險之保險利益，收錄於海上運送與貨物保險論文選輯—附定型化契約條款效力評釋六則，三民書局（1991）。

中原財經法學

摘要

保險利益指的是一種利害關係，在海上保險之情形，將因貨物之安全或適時運抵而受有利益者，即享有對貨物之保險利益。不論是貨主，抑或是在 CIF 貿易條件下承擔貨物吊過船舷後風險之買方，均有可能因不同之利害關係而對海上運送之貨物享有保險利益。當保險事故發生時，何人得取得保險金之給付請求權，應視保單之被保險人為何人而定，如該被記載於保單上之被保險人於貨物損害時具有保險利益，即屬得請求給付保險金之人，惟被保險人之記載同時也會受到現行國際貿易實務上所採行保留處分權之作法影響。我國法院實務上曾未能釐清此等爭點，致使紛爭未能儘速解決，誠屬遺憾。本文擬就海上貨物保險利益之歸屬進行探討，期能提供實務上解決問題之參考。

Who has the insurable interest of marine cargoes in a CIF contract — An analysis of some related court decisions

Yun-Ruey Hsu

Abstract

Every person who is interested in marine adventure has an insurable interest of goods on the voyage. In a contract on CIF terms, the owner of property or the person bearing the risk of goods after the time they have crossed the rail may all have their own interest in consequence of the benefits brought by the safety or due arrival of insurable property. In practice in trade, on the other hand, the assured on the policy would also vary in different situations in order to fulfill the requirement of some special contractual terms, such as “right of disposal”. Therefore, it is extremely critical to see either the property owner or the risk bearer is the assured on the policy at the time of loss, in order to determine who the person having rights to claim against the insurer is. This article tries to clarify the concept of insurable interest in marine insurance through the discussion of some cases, and gives some advices for solving problems as well.

Keywords: insurable interest, CIF contract, bills of lading, defeasible interest, contingent interest, rejection of goods, right of disposal, transfer of risk