

# 常見貨主對海運貨損理賠的迷思

邱重盛 (Johnson Chiu)

## 一、前言

現代人普遍可以接受保險的觀念，根據國際海上保險聯盟 (International Union of Marine Insurance - IUMI) 2011年Global Marine Insurance Report統計資料，2010年間Transport/Cargo之全球簽單保費約為128.27億美元，佔海上保險總保費(253億美元)50.7%。不過鐵齒的人卻大有人在，他隨便就可以列出5個不需要買貨物保險的理由，不過真的是如此嗎？

## 二、常見不買保險的理由

鐵齒的人總是會有一堆理由，在未遇到問題前，多半採取消極的態度回應。針對每家公司的業務型態、規模及經營者理念的不同，所採取的策略或許有其合理性，不過大多含有「投機、冒險」的心態。

### 1. 我不會這麼倒楣

雖說行船走馬三分險，不過Lucky的人卻大有人在，很多公司確實不曾遇過所買賣的貨物遭遇到毀損/滅失的經驗，當然保險理賠對其來說，是個不重要的議題。貨物自交付至貨物提領可能歷經卡車、火車、船舶等的複合運送，每一個運送環節都有可能發生貨損，即便是提領的那一刹那，貨物也可能在出櫃場時受損。

### 2. 投保很麻煩

其實投保一點也不麻煩，許多大型保

險公司都有網站，除了傳統業務員投保方式外，透過網路、傳真一樣也可以購買保險。以中華民國產物保險同業公會之網站平台，可以串聯到20家國內外保險公司的網站，其中至少有一半以上的公司有海運貨物保險之商品。依據各公司之規定，填妥要保書及準備貨載基本文件即可。

### 3. 不知道如何選擇保險內容

保險公司會將海運貨物之保險規劃放在海上保險、運輸保險或是水險之產品介紹專區，只要連線上該公司之網站，即可有初步之認識。當然請業務員來作專案報告是更好不過了。一般而言，保險內容會直接援用英國倫敦保險協會貨物保險條款或是以其為藍本作一些增修而成為該公司之專屬條款。常見有協會貨物保險條款(A)、協會貨物保險條款(B)、協會貨物保險條款(C)、協會兵險條款(CARGO)及協會罷工險條款(CARGO)等5大項。

保險金額(Sum Insured)係根據一般的貿易慣例，以商業發票(Invoice Value)的金額加計10%投保，也就是俗稱加一成投保，因為這個10%是把買賣交易中預期利潤或額外開支一併算入，只是購買保險的一方如認為預期利潤很好，不只10%，則可按其預期20%至50%或更高的百分比予以投保，也可按實際高稅率再加上預期損失或必要費用來投保以保障關稅可能損失風險。

### 4. 保費太貴了

在市場自由競爭及費率自由化下，除了某些特殊貨物外，一般貨物的保費其實是相對便宜的，大概在投保金額之千分之一上下。

貨物運輸保險費率之釐訂，會參考下列各項要素：(1)貨品之種類及性質。(2)貨品之包裝。(3)運送工具及方式(如：海運、空運、陸運等，海運如是否貨櫃裝運、船舶噸位及船齡等)。(4)運送航程(如：是否含內陸之陸運、河運、轉船等)。(5)季節(如：東北季風期、颱風期、氣候之溫差等)。(6)港口之設施：操作人員之素質。(7)承保之條件。(8)被保險人以往之損失記錄。(9)再保險安排之考慮。

### 5. 買了也不會賠

一般商業保險中泰半都會列入除外不保事項，例如，被保險人之故意行為、保險標的固有瑕疵及包裝不良等原因。確實常常耳聞被保險人與保險公司間之理賠爭議，引起保險糾紛的原因，約有法律層面規範不足、事故之認定、業務人員之專業知識、保險人之經營理念及保戶本身行為之偏差等。若被保險人與保險人間發生理賠爭議，除了採取法律訴訟外，尚可透過調解、仲裁、申訴(向保險業者、保險公會、消基會、金管會保險局及保險事業發展中心)等方式來解決。

### 6. 找船公司(運送人)索賠就可以

本於運送契約關係，貨主本來就有權利要求船公司就其疏失負擔賠償責任，船公司會依其公司相關規定作適度調查及審核，至於理賠態度及效率則係依據各公司

的理賠政策而定。

## 三、你所不知道的法律風險

一個正派經營且負責任的船公司(運送人)，對於可歸責於其之貨損索賠，理應全額賠付，然而，對於有爭議的案件或是合法可主張的權利，則並不必然如此。對貨主而言，船公司依法可以主張的權利，乍看之下或許不盡公平，不過在講究法制的社會，仍然需要去遵守。

### 1.通知時效

視各國法規及國際公約規定，一般來說，通知時效為貨物提領之後3日內。我國海商法第56條規定，貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事者，不在此限。(1)提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。(2)提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。(3)毀損滅失不顯著而於提貨後3日內，以書面通知運送人者。

貨主於發現貨物損失後應立即通知運送人前往查看，若時值週末或連續假期也應於時效內以書面通知運送人並作適度證據保全及防止損失擴大，而向保險公司通知的時效規定則為5天或1個月。

我國保險法第58條規定，要保人、被保險人或受益人，遇有保險人應負保險責任之事故發生，除本法另有規定，或契約另有訂定外，應於知悉後5日內通知保險人。我國保險法第151條規定，自接到貨物之日起，1個月內不將貨物所受損害通知保險人時，視為無損害。

## 2. 索賠時效

視各國法規及國際公約規定，一般來說，索賠時效為貨物提領之後1年內。我國海商法第56條規定，貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，1年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。

受損貨物可能牽涉到剩餘價值之認定及殘值處理，會耗費一段時間，再加上運送人之內部審理流程，1年索賠時效很容易就超過了，而向保險公司索賠的時效則為2年。我國保險法第65條規定，由保險契約所生之權利，自得請求之日起，經2年不行使而消滅。

## 3. 調查時間/賠償時效

在責任不明確的情況下，運送人通常會進行調查以釐清責任歸屬，調查時間長短取決於案件之複雜度及是否涉及輔助運送人(如卡車、火車及駁船)，因此不可能於1、2天之內完成。相關法律亦沒有規定，運送人須於幾日內完成調查或是賠付，除非運送契約上另有規定，但是對於保險理賠確有明文規定。

我國保險法第34條規定，保險人應於要保人或被保險人交齊證明文件後，於約定期限內給付賠償金額。無約定期限者，應於接到通知後15日內給付之。保險人因可歸責於自己之事由致未在前項規定期限內為給付者，應給付遲延利息年利1分。

## 4. 舉證程度

貨主發現貨物損失後，若未及時通知運送人就破壞現場且未作任何證據保全，

運送人可能就會主張拒賠或是刪減理賠金額。試想如果貨主宣稱其貨物損壞且已全數銷毀無法查驗，除此之外，無任何證明文件(例如照片或銷毀證明)，運送人該如何理賠？

多數法院對於貨主之求償，會要求其負擔相當程度之舉證義務，其應舉證事項包括下列6項事實：(1)請求權人須為貨物所有人，或為有權利請求賠償之人。(2)依運送契約或侵權行為。(3)請求賠償之對造，須為負賠償責任之人。(4)貨物之毀損滅失，須發生在運送人保管中。(5)貨物毀損滅失之情形。(6)貨物毀損滅失之實際金額。基於保險契約，被保險人請求保險理賠亦須負擔舉證義務，不過相形之下較為簡易。

## 5. 免責事由

視各國法規及國際公約規定，一般而言，運送人可有多種免責事由來主張不負賠償責任。我國海商法第69條規定，因下列是由所發生之毀損滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：(1)船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。(2)海上或航路上之危險、災難或意外事故。(3)非由於運送人本人之故意或過失所生之火災。(4)天災。(5)戰爭行為。(6)暴動。(7)公共敵人之行為。(8)有權力者之拘捕、限制或依司法程序之扣押。(9)檢疫限制。(10)罷工或其他勞動事故。(11)救助或意圖救助海上人命或財產。(12)包裝不固。(13)標誌不足或不符。(14)因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失。(15)貨物所有人、

託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。(16)船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。(17)其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受雇人之過失所致者。

雖然，業界及學者大都對於其公平性多所質疑，認為該等國際公約制定之時代背景為鼓勵從事航海事業，故對運送人多所優待，不過其制定時代已久遠，已不符合現今時代潮流，然而在新法規正式生效前，運送人仍有主張之權利。

## 6.單位責任限制

即使運送人對於貨物之毀損滅失與有過失，運送人亦可以對貨主主張單位責任限制，將其賠償金額限縮於一定額度。我國海商法第70條規定，除貨物之性質及價格於裝載前已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權666.67單位或每公斤特別提款權2單位計算所得之金額，兩者較高者為限。美國海上貨物運送條例(Carriage of Goods by Sea Act)第1304(5)條規定，以每件美金500元計算。

以一票出口至美國地區之貨載為例，其提單載明貨物為20台影印機，若不幸貨物全損，則運送人即會主張賠償金額以每台500美元為限，而非貨物實際金額，除非已於提單上載明貨物之價格(即從值提單Ad Valorem B/L，如果貨主對於貨物之性質及價格已作申報，並於提單上載明，則運送人將不再有主張單位責任限制之權利。若貨主欲採用從值提單，運送人會以貨價來

計算運費(通常為5%不等)，貨主因此須支付高額運費。)

## 7.責任限制

在船舶發生重大的海事事故而船東須負主要的責任時，船東得對所有債權人主張責任限制，將其賠償金額限縮於一定額度。我國海商法第21條規定，船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其它附屬費為限：(1)在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。(2)船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。(3)沉船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。(4)為避免或減輕前2款責任所負之債務。

前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。第1項所稱本次航行，指船舶自一港至次一港之航程；所稱運費，不包括依法或依約不能收取之運費及票價；所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。但不包括保險金。第1項責任限制數額如低於下列標準者，船舶所有人應補足之：i. 對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權54計算單位，計算其數額。ii. 對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權162計算單位計算其數額。iii. 前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權162計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權108計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部

清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。iv.船舶登記總噸不足300噸者，以300噸計算。

責任限制與單位責任限制除了計算基礎不一樣外，最大的不同為，責任限制適用於所有債權人，而單位責任限制僅及於貨物運送契約下之貨主。

### 8.共同海損分攤

我國海商法第110條，稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用。我國海商法第111條，共同海損以各被保存財產價值與共同海損總額之比例，由各利害關係人分擔之。因共同海損行為所犧牲而獲共同海損補償之財產，亦應參與分擔。

在船舶發生重大海難事故時，若符合共同海損要件，運送人得主張共同海損並向貨主要求共同海損分攤。貨主即使未遭受貨物損失，但仍須要支付共同海損之分攤金額，否則貨物即會遭致扣留，甚至於拍賣。我國海商法第122條規定，運送人或

船長對於未清償分攤額之貨物所有人，得留置其貨物。但提供擔保者，不在此限。

一般實務上，貨主會提供適當擔保，以順利提領貨物，若貨主有購買貨物保險，則保險公司將代為提供及賠付。至於分攤金額之額度，則依共同海損理算結果而定，若牽涉到勞依茲海難救助契約(Lloyds Open Form - LOF)，則至少會在10%貨物價值以上。

### 四、結語

貨物遭受到損壞並非貨主所樂見，除了要花心思減輕對業務的衝擊外，還要與船公司的理賠人員以聽都沒聽過的法律術語對話。何不將擾人的理賠問題交給專業的保險公司處理呢？適當的購買保險將風險轉嫁出去應該才是正確的。

本文作者：長榮海運海技部

求償對象	船公司(運送契約)	保險公司(保險契約)
適用法規	海商法	保險法
通知時效	3天	5天/1個月
索賠時效	1年	2年
賠償時效	無規定	15天
舉證義務	貨主須承擔	貨主須承擔
免責事由	可主張	依除外事項規定
單位責任限制	可主張	依實際損失金額賠付
責任限制	可主張	依實際損失金額賠付
共同海損分攤	可主張	依實際損失金額賠付

