

海險雜談：海事與海盜風險

黃承陽

壹、海事風險的若干特性

海上運輸究竟會遭遇到那些危險？除從天然及人為兩個差別面向來看外，實務上通常是較傾向從海事和貨運特性來做觀察和探討的。至若從海上保險角度來看待風險，海上貨物運輸的風險得區分為兩大類別，其一是海事危險(maritime perils)，此乃伴隨船貨海上航行衍生海上各種固有危險，諸如海上危險(perils of the seas)及戰爭和罷工(war and strike perils)等；其二則為外來危險(extraneous perils)，這是指船貨運輸及裝卸操作衍生各種非海上的固有危險，諸如偷盜、貨物破損及遺失短少等。

第一種海事危險，它必然會是發生在海洋江河或港口水域，譬如船貨擱淺；第二種外來危險，就不盡然在海上或相通水域，而且很大比例會發生在港埠陸岸的，譬如裝卸不當或貨物短交。

再者，我們就當前熱門時事話題來說，海盜(pirate)及海嘯(tsunami)則均屬海事危險範疇，但前者是人為風險而後者則是自然因素(natural factors)風險，然就外來危險，大體上諸如貨物短交或裝卸毀損等皆是屬於人為因素(human factors)風險居多，惟其中也有部分是和保險標(貨物)本質有關的，譬如原棉損害(country damage)危險，即為適例。

貳、海事損害的若干類型

海上保險制度旨在轉移或保障海運產業的營運風險的，它針對航運業者及其

船隻經常往來海域中所面臨各項危險，在損害事故發生時必需能夠發揮其適切的財務填補功能，雖不必是一個絕對的保障機制，但商品操作必需是全球主要市場可以接受及進行交易的。從實務作業面上來談，我國海上保險市場和實務是很國際化的，其業務操作上一向是和英國倫敦及諸主要市場接軌的，我們所簽署的保險單大體上是援用英制(國際性)協會標準約款(institute clauses)，而保險理賠服務和法律實務也很國際化，也因如此才能對國家進出口貿易及企業金融業者提供滿意的保險商品服務，並在經營上是跟境外保險業者一同競爭的金融服務商品。

進一步我們再就貨物運輸保險來看，貨物理賠來源和項目大致上就可歸納為損耗性損失(attritional losses)和巨額性損失(large losses)兩個類別，前者諸如貨物短交、偷盜及不良包裝和堆存所致破損是最常見損害，它們也就是保險業者所負擔的常態性理賠給付。其所列舉的危險損失到處皆可能會發生且沒有太大地域性的差別，但還是與那些船運業者營運能力、船舶條件狀況、從業人員素質和訓練、進出口岸治安及港埠設備等因素有關的，所以大致上來說在落後地區理賠頻率和異常問題是比較多的。若在船舶保險上，那末應該就是船上發電機(generators;俗稱副機)和船員不適任(crew incompetence)衍生的理賠給付。至於在什麼海域比較容易發生前揭項目損害？實際上其損害和地理並沒有

絕對關係，但就會和船舶機械建造及日常營運維護能力有關，也會跟僱傭船員考訓素質和當職能力會有牽涉，此即與船員國籍有關的，諸如我國政府對船員考訓就已達到甚到超過國際公約的最低標準，但相對地有些東南國家對其船員考訓就是差一些了，以是潛在危險事故和保險理賠的發生頻率也就會增加。至於，巨額性損失則以偷盜(theft)、火災爆炸(fire and explosion)、船舶碰撞(collision)、觸礁擱淺(stranding and grounding)、海上救助與共同海損(salvage and general average)等理賠給付項目為主。

參、海盜風險的若干軌跡

針對海盜人為風險，通常涉及沿海國家政經環境及海域季節洋流和海象條件，這個問題近年來一直困擾著國際海事社會，且其猖獗程度似乎未有歇息跡象。從海上保險實務來說，戰爭及罷工(war and strike risks)含恐怖組織(terrorists)行為是同一類風險群組，在保險交易實務上必須要被保險人加保才有並不是每一份保單皆當然有保障的。然海盜行為則是在海事風險範疇內的海上風險(marine risks)群組，這個在一般保險交易實務上是比較屬於基本保障性質的風險，祇要投保英制協會貨物全險約款就有這項保障，被保險人也就不需要太過擔心了，縱使國際市場上近年來著手希望將它回歸到戰爭及罷工風險組群來操作，蓋海盜行為和恐怖組織行為在危險本質上有些難以判別的，況且近年海盜猖獗與日俱增漸次造成保險理賠損失和負擔也加重了。

在現今廿一世紀談海盜似乎是一個笑話，但它卻是真實出現在我們國際海事社會上的一個狀況。現今海盜大約可以歸納三大類，第一種是小規模遊民海盜(small pirates)，他們攻擊船舶但不會毀損船舶，通常是劫掠船上少許值錢財物，譬如在南亞印尼班譚(Bantam, Indonesia)出現海盜即為此類，這種行為有點讓他們感覺到好像回到往昔蠻荒年代中看見古老海盜在今重現。第二種就是比較有組織性犯罪團體(organized crime syndicate)，他們會劫掠船貨但以小型船舶為主，以掠奪船上貨物或值錢財物以謀變賣交易，這一種團體背後通常多會和犯罪交易體系鏈(crime chain)具有關聯，此數年前在非洲納吉利亞(Nigeria, Africa)及南美洲(South America)也曾有類似海盜相關報導。第三種則為半官方武裝海盜(semi-official military pirates)，他們通常會在國際海域(international waters)攻擊劫掠船貨，不管是劫掠船貨直接變賣或押貨索贖兩者皆有，在過去數年中在南中國海(South China Sea)、印尼(Indonesia)及索馬利亞(Somalia, South of Red Sea)等海域皆有發生過實際事件。

再者，我們談一下海盜活動的季節性及政經環境，在中古世紀航運船隻小容易受到季節性洋流和海象影響，海盜也就乘機攻擊劫財掠貨。然就觀察當今海盜活動似乎跟季節比較就沒有關係了，反而是沿海國家地區政府不穩定或治安不佳問題較有直接關聯，譬如馬六甲海峽南側印尼、非洲索馬利亞及納吉利亞，甚至斯里蘭卡等國家皆有內戰或反政府團體抗爭的問題，所以海活動頻率大多數會跟他們財物

需求及(或)組織犯非營利目的的滿足與否來決定的，當然他們也是人嘛所以在天災地變或海象惡劣，例如在印度洋及馬六甲海峽季風太強時期，他們或許會少些出海活動是真的。

肆、附加保險的若干發展(代結論)

就海上運輸風險相關的前述若干問題，確實在我們動態海上保險市場中呈現出諸多新增演變和商品需求，檢視船貨運送航線不同或貨物價值等因素，業主進一步評估購買其他附加保險，以圖做更加週全保障。為因應諸類海事風險及若干海上失序危害行為，首先我們認知貨物運輸是一個具有多重及跨領域風險，而貨物運輸乃是植基於國際貿易或物品買賣而產生需求的，也因為要保物品能夠安全如實交付買受人，除責成運送人善盡運送責任外，另有保險安排以資保障期望在不測事故發生時得以獲金融財務的補償。所以，從貨物安全交付的要求下，來看貨物運輸風險其實涉及三個契約關係，國貿物品買賣契約、海上貨運契約及海上保險契約，雖多數場合貨損發生會和運送船舶及運送人有關，但或有部分貨損卻是屬於出賣人因素造成的，同樣的貨損事實但海上保險僅著重在可歸責運送船舶及其運送人因素有關貨損及其補償。至關出賣人因素造成貨物，諸如物品本身缺陷或託運人(shippers)堆存或包裝不良場合，理賠實務上均將其歸納為賣方毀損(vendor damage)，但保險公司還是可以對買受人方面提供額外專業協助，以求向出賣人進行買賣契約關係上的損害賠償，期讓買受人方的損失可以降低到最小，甚至可以獲到足額賠償的。

大體上來說，貨物運輸之風險和損失事故，不論從海事或外來風險，或者自然或人為風險來看，它會根據貨物商品種類和運輸航路因素有關，通常價高貨品以貨櫃託運時，它在海運路途上貨物是受到比較好的保護，貨物從貨櫃本體裝卸危險還是比較高的，在此情形投保時貨主除注意購買協會貨物全險約款外，最好在保險單上加保貨物裝卸危險的附加保障，以使保險安排更加週延。倘是散裝貨物之運輸，諸如油煤及民生大宗物料等重量或其他專案規格貨物(project cargo)，基本上就必須貨物含水成份或裝卸港埠地區天氣因素，諸如種種因素皆會造成貨損的，所以在投保實務上特別注意貨物濕損的附加保險，以免不測損失發生時沒辦法獲得適當的保險補償。

進步以言，當前海盜盛行確實影響到海運正常運作了，我們瞭解據報所載海盜攻擊的船貨事件中，較少有貨櫃船運反而多數屬於散裝船運居多，後者通常在重載時乾舷(甲板)低且巡航船速較慢以致容易從海面追逐襲擊攀登上船，是故在海盜這一項風險上，若貨主將其貨物委以散裝船託運，除整批貨值高外又會航經海盜出沒海域時，不妨先探詢運送人有無為其載貨船舶投保適當海盜贖金(kidnap and ransom)保險，否則就要考慮一下有無必要就此項風險向貨物保險人探詢附加投保的安排，強化貨物在海上運輸期間擁有一個相對完整的財務風險規劃，以資保障。

本文作者：海上保險從業人員

