

# 特種貨物「運送風險」的防阻措施

林椿東

在貨物運送過程中，因長時間暴露在種種難於預測之危險，將有遭受貨物毀損的問題；然而，這些不可預期的危險，除天然災害屬於不可抗拒之外，其他危險仍可藉由事先的防範與維護，使貨物毀損減輕至最低。

目前風險管理的技術，對於防阻貨物毀損的方法，可考慮下列因素：

## (一) 託運人如何減輕貨物損害 (出口時)

1. 適當的包裝：在設計貨物包裝時應注意下列事項：

- a. 運輸過程中可能面臨的危險，如多重搬運、一般撞擊、氣候變化等。
- b. 目的地港之倉儲設備及損失經驗。
- c. 依貨物之特性，應注意防震、防銹、防潮、防漏、防火、防爆等因素，如易碎品須加襯墊，易銹貨品應塗防銹油等。

d. 包裝之大小及重量應適當：包裝太大或太重，容易造成搬運不當而損害，最好將貨品包裝予以標準單位化，以利於搬運及減少損失。

e. 包裝之標示：危險品及易碎品應明白標示，但貴重及容易被竊之貨品則應避免明白標示。

2. 妥善處理交運貨物：應責成內陸運送人、倉儲人員或攬貨人確實依約將貨物完好交予運送人，並避免將貨物堆置於碼頭或露天場地，以防偷竊及水濕。

3. 選擇具有下列條件之運送人：

- a. 具備充分經驗、完善理貨制度者。
  - b. 對其船舶與船務管理良好者。
  - c. 善盡貨物保管及運送責任者。
  - d. 財務健全、營運狀況良好者。
4. 文件之迅速支付：有關裝船文件應迅速交付受貨人，以便於貨到後能儘速完成各項手續清關提貨，避免因

延誤造成不必要之損失。

**5. 貴重貨物之託運：**一般而言，運送人對貨物損害之賠償責任，依據國際貨物運送公約及各國相關法令均有賠償責任限制，因此，對高價或古董、雕塑等貴重物品應於託運時報明貨價，以確保貨損時之求償權益。

#### **6. 貨櫃運輸應注意事項：**

(1) 以C/C方式交運之貨櫃，通常由託運人自行裝櫃，裝貨時應特別注意：

a. 貨櫃的情況——貨櫃本身是否有凹損、裂縫，櫃門是否緊閉，貨櫃內部是否清潔、乾燥，以及前用以固定之釘鉤是否清除。

b. 貨物的包裝——貨物雖裝置於櫃內，但仍須適切包裝以防潮、防擠壓，並便於拆櫃後之搬運。

c. 貨櫃之裝載——貨物必須妥善堆放，其原則不外乎貨物不得裝載超過貨櫃之載重限制，重貨在下、輕貨在上，重量須分配平均，易因彼此接觸而造成污染之貨物須分開擺置等，但最重要的是，貨櫃內之空隙須確實填補，以避免海上運輸時，因船舶擺盪，造成櫃內貨物互撞而損壞，同時，無法包裝之貨物應確實固定好。

d. 貨櫃之封船——裝櫃後應將櫃門緊閉，加鎖並封

鉛，同時記錄封鉛號碼。

(2) 以C/S交運貨物，則須明確指示攬貨人或報關行將貨物詳細資料及應注意事項通知貨櫃站或運送人，以利裝櫃。

#### **(二) 受貨人如何減輕貨物損害（進口時）**

1. 將卸貨港之特殊狀況事先告知託運人，以便託運人採取適當之因應措施。

2. 選擇優良之運輸工具，並應儘速交付裝運文件，以便及早辦理提貨手續。

3. 迅速提領貨物，以免容易遭受偷竊及損害。

4. 發現貨物有損害時，應即設法防阻，以免繼續惡化與擴大，如重新打包、補貼、整修或提供備用包裝材料。

至於進出口貨物的運送，可分為一般貨物或普通貨物（GENERAL CARGO）和特種貨物（PARTICULAR COMMODITY）二大項；而特種貨物種類繁多，依中華民國產物保險商業同業公會水險委員會訂定標準，屬於特種貨物就有五十八項之多，尚不包括原油、核燃料及大宗物資等；以下列舉罐頭食品、化學品、煤、原棉、漁粉等五項特種貨物的運送風險，加以說明。

### (I) 罐頭食品(CANNED FOOD)

1. 包裝係CASE或CARTON。
2. 一般承保條件為SUBJECT TO ICC(A)。
3. 此種貨物於運輸過程中最容易發生凹損、生鏽、氧化、變質等之危險，因此，最好將上項危險列為除外不保項目。

#### 4. 應加貼 “LABEL CLAUSE”，其內容如下：

“IN CASE OF DAMAGE FROM PERILS INSURED AGAINST AFFECTING LABELS ONLY, LOSS TO BE LIMITED TO AN AMOUNT SUFFICIENT TO PAY THE COST OF RECONDITIONING, COST OF NEW LABELS AND RELABELLING THE GOODS”

5. 較進步的國家均設有專責機構，如我國之衛生署，美國之食品藥物管理局(FDA)，日本之厚生省，負責對進口食品加以檢查，而且十分嚴格，其目的無非在維護本國消費者之健康與環境衛生，預防不潔食品、病菌或寄生蟲之傳入；因此，進口食品經檢查，如發現不潔或有病菌，或已腐壞變質，則拒絕進口，或強令廢棄，或沒收銷。

我國罐頭食品外銷，因常被發現膨罐，含有蟲體及

大腸菌等原因而遭退關廢棄，或沒收銷毀，這種損失並非起因於一般航海的意外風險，投保一般水險不能得到補償；貨主如有此顧慮，可另外加保退貨險，需投貨物水險、水漬險或平安險後，再加保退貨險。

### (II) 化學品 (CHEMICALS)

1. 包裝係PAPER BAG。
2. 一般承保條件SUBJECT TO ICC (A)。
3. 此種貨物於運輸過程中，最容易發生破包漏損或受有水濕（海水或雨水）而結塊、硬化或溶化。
4. 承保ICC (A) 條款時，最好有自負額之規定，儘量避免以O.P.條件承保，尤其併櫃（LCL）裝運時的情形更不可少，建議自負額訂為〇·五%。

5. 運輸途中不可以轉船，但整櫃（FCL）裝運者除外。

6. 當發生貨物短少或超重之情況，而無法解釋其原因時，化學品易於溶解、液化、固化之特性，就要特別加以重視。

7. 化學品有自然腐蝕之作用，因此，裝運化學品之貨櫃，其新舊有很大差別，這一點也需加以考慮。

### (III) 煤 (COAL)

1. 包裝係之 BULK。

2. 一般承保條件 SUBJECT TO ICC (C) 或 INSTITUTE COAL CLAUSES。

3. 煤因係散裝又含有水份，在運送過程中容易發生自然之失重、貨物短少之損失，故不宜承保 CC (A) 或 ICC (C) 加保短損 (SHORTAGE)。

4. 承保貨物短少之損失，牽涉到計量的方法是否一致，含水份標準之認定等問題，此外，磅差的問題也不易克服。

5. 煤於運送過程中或貯存期間，因其特性使然，容易發生過熱 (HEATING) 和自燃 (SPONTANEOUS COMBUSTION) 的危險，這是貨物本身之性質，或固有瑕疵所致之毀損滅失，即使承保 CC (A) 也不獲賠，必需特別加保才能得到賠償。

因此，是否接受加保自燃之危險，務必慎重考慮，如果接受加保，必需在保險單上註明 “TO COVER LOSS OR DAMAGE ARISING THROUGH FIRE OR HEATING OF THE CARGO EVEN WHEN CAUSED BY INHERENT VICE OR SPONTANEOUS COMBUSTION”

6. 運送途中不可以轉船。

7. 如加保短損險應有自負額之規定，同時必需洽妥分保之後才能簽單承保。

#### (四) 原棉 (COTTON)

原棉 (RAW COTTON) 是我國紡織工業主要原料之一，由於國產原棉不足，因此，每年必需自國外包括美國、加拿大、巴基斯坦、埃及等國進口，數量很多；原棉經加工成棉紗，棉紗織成布，印染後再縫製成衣服，構成紡織工業上下游體系，每年總產值佔我國工業總產值的比重亦高，紡織工業的重要性可見一斑。

原棉的特性是質輕價昂（受生產量及需求量變化之影響，價格波動極大），在產地的採收整理捆包及運送過程中，易受污染，且容易著火，破包 (BURST BALES)，失重及棉包內部濕氣太重發霉受損等；因此，在保險的安排上，投保平安險是不夠的，一般均投保全險，適用 INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)。

由於原棉的貨運方式較為特殊，通常係由產地運至碼頭邊，或碼頭倉庫交貨，再由買主安排船隻運輸；因此，在貨物裝船運送前，需在碼頭或倉庫等待一段時間，有風險曝露的問題。

尤其以 FAS 價格條件交易者，原棉供應商將原棉自內陸運至沿海港口交貨，此時，原棉供應商對原棉之風險已

轉移給進口商；如進口商因船期配合不當，勢必將原棉堆存倉庫中，等待一段漫長的時間，為安全計，待運期間之危險，也要加保才行。

而貨物存放倉庫待運期間，最大的危險就是火災，此時，進口商可向保險公司要求加保三十天期待運期間之火險，以資保障。

再者，原棉在產地採收捆包之際，常因雨水、洪水、泥漿、細沙、螞蟻、昆蟲等之混合或污染而造成損害，稱為原裝地損害險 (RISK OF COUNTRY DAMAGE)；由於壓緊捆包之原棉，交易時常輾轉數易其手，最後之買賣雙方無法知悉有無此種損害隱藏其內，為避免可能有此種損失，亦可加保「原裝地損害保險」。

若貨主進口之原棉，如未要求加保原裝地損害險，保險業可在保險單上加註“EXCLUDING LOSSES DUE TO COUNTRY DAMAGE”，以減輕責任風險。

另外，原棉的交易，數量非常龐大，所值不貲，而原棉之國際行情又常起落不定，如貨主以購買期貨方式預先以低價購入，裝船時以原價投保貨物運送險，裝船後價格上漲，中途發生意外事故，保險人按保險金額賠償，貨主將得不到充分補償。

即使價格漲幅不大，因整批裝運數量很大，折算後

之差價金額仍甚可觀，為免遭此損失，貨主可加保原棉增值保險 (INCREASED VALUE (PEAK COVER) CLAUSE ON AMERICAN COTTON)。

根據保險事業發展中心統計資料，原棉的損失率大致在二〇%至三〇%之間，損失情況還算不壞，承保費率不會太高；但加保待運期間之火險，原裝地損害險及原棉增值險，則有所不同，均斟酌實際狀況加收保費，一般來說也不致於太高，核保時需注意下列事項：

1. 承保時需向被保險人說明，承保全險內容不包括 COUNTRY DAMAGE 之危險在內，以避免誤解。因為，被保險人往往誤解投保「全險」，就是承保一切危險，把原裝地損害之危險也包括在內，事實上並非如此。

2. 裝船前待運期間之火險，及原棉增值險，需加費承保。

3. 承運原棉之船舶逾齡（即船齡超過十五年以上者）需加費承保；船齡十六年至二十年間，二十一年至二十五年間，二十六年至三十年間及船齡超過三十年以上四級，各級有不同的加費標準。

4. 承運原棉之船舶在一、〇〇〇噸以下者，亦需加費承保。

5. 裝載要適當妥善，由於原棉易受污染，裝載時必

需特別注意，不能與液態物資如化學品、油品或其他可能造成污染之貨物同艙裝載，以免受污染；原棉易受潮，也不能裝在甲板上，或在雨天實施裝卸作業。

6. 貨櫃裝運原棉較為理想，但貨櫃本身水密性很重要，如果會漏水滲水，則原棉水濕受損。

7. 事故發生後委請合格公證人公證，以確定損失情況。

### (五) 漁粉 (FISH MEAL)

漁粉 (FISH MEAL) 是飼料的主要原料之一，我國養殖與畜牧事業發達，每年需求漁粉的數量相當多；因國產不足，大多仰賴進口，尤其從中南美洲、北美、日本等地進口最多。

漁粉的主要特性是容易發熱、汗濡、自燃、失重、結塊及收縮，紙袋包裝及散裝運送均容易發生短損，承保的責任很重，應注意下列事項：

1. 是否承保自燃所致之危險在內，如承保在內，因漁粉具有氧化而自燃之危險特性，為減低此種危險之發生，可要求漁粉裝船前，至少必需堆存若干時日，其水份含量在安全標準內；脂肪含量當摻有抗氧化劑時，其安全的百分比規定，裝船時漁粉之溫度，不得超過上限規定

等，以確保運送的安全。

2. 散裝交運之漁粉，應避免中途轉船；因散裝物資中途轉船，容易發生損失及增加各種費用。

3. 承運之船舶逾齡應予加費承保，因漁粉較髒，一般承運漁粉之船舶均比較老舊，危險性增加，十年以上的漁粉船即應考慮加費承保。

4. 根據損失率而以合理之費率水準承保。

5. 出口時必需辦理公證，其目的在於瞭解是否遵照有關規定，辦理裝船及採取必要之配合措施，以確保安全。

6. 承保條件若有自負額之規定，可以免除正常自然耗損之責任。

7. 若發生事故需辦理公證，以瞭解損失之情形及造成損失之原因。

8. 斟酌承運船舶之實際狀況及承保條件加費承保。

總之，根據以往承保經驗顯示，漁粉之損失率偏高，這固然是承保條件太寬所致，換句話說，也就是承保費率偏低使然。基於漁粉之特性，如何審慎核保，在承保條件與費率水準之間，取得平衡點是極重要的課題。

(作者：兆豐產險經理)