

「貨物運送保險」有額外加費規範

林椿東

一、前言

海上保險業務在貨物運送保險方面，因貨物種類繁多，性質各異，尤其一些比較特別的貨物，在包裝、運輸、裝卸、檢驗、公證、保險適用條款、承保範圍、核保注意事項等均有特殊之處；因此，各家產險公司對貨物運送保險業務的推廣，必須審慎核保，此一作業尚需企業的配合。

二、產險公司的核保審查作業，通常可為下列四種方法：

(一) 業務量的承受必須能適用損失率的大數法則關係，即承保業務量的件數，要達到足夠運用大數法則(LAW OF LARGE NUMBER)的關係，才能使平均收益及平均損失的比率接近平衡。

(二) 核保人員必須特別重視週期性的風險幅度。如地震帶的大地震，每隔二十年左右發生一次，核保人員

必須妥善運用此類資料，適度分散風險，企業的利潤率才可趨向平穩。

(三) 保險費率的決定應考慮市場供求的關係。保險費係保險人擔負風險的報酬，其費率的決定，亦如同一般商品價格，受經濟法則所支配；自長期趨勢來看，純保費應等於其生產成本，亦即等於損失賠償的金額，自短期變動來看，純保費係受國際市場的供給與需求所影響。

為穩定長期的費率，自須從穩定平均損失著眼，但為應付短期的費率變動，核保人員必須隨時注意市場的供求關係。

(四) 自留額的決定應與交易路線力求一致。保險人在決定自留額時，勢必考慮此類風險的業務來源，及其常態曲線的分配情形如何，而後始可確立在常態下的自留額界限，及在常態外的臨時再保方法，此亦係影響利潤穩定的重要因素之一。

當核保人員 (UNDERWRITER) 接到要保人或被保險人所填送之海上貨物保險要保書後，一般而言，核保人員就下列諸項因素：(一) 運輸的工具及其裝卸的方式 (二) 航程及地區 (三) 貨物本身的特性 (四) 包裝情形如何 (五) 承保的條件 (六) 氣候因素之影響 (七) 過去之損失率 (八) 要保人或被保險人以往之承保紀錄 (九) 發生索賠時是在國內或國外處理賠款 (十) 兼顧市場競爭的特性，保持彈性 (十一) 要保人或被保險人與保險人之業務關係，詳加考量評估之後，再決定是否接受該項業務。

核保人員根據上述諸因素，綜合分析，詳加研判，以決定是否接受是項保險業務及如何承保，這一連串的過程，就是所謂核保過程，簡稱「核保」。

三、貨物運輸保險的核保作業

核保在產險業務經營中，非常重要，與再保分出的功能一致，被稱為產險經營的兩大支柱；因為，產險所經營的業務是銷售無形的商品，對消費大眾提供保障，於承保危險事故發生時，負損害賠償責任，收取對價——保險費，從中賺取合理的核保利潤。

如此，一方面可以維持保險企業之經營穩定成長，

另一方面又可保障社會大眾財產的安全，以確保經濟生活之安定，因此，產險業務經營之成效如何？端賴於核保之得當與否而定，核保嚴謹，妥善選擇保險業務，齊一業務品質，避免危險過於集中，分散危險，適度控制損失率，則產險業務之經營必然合理穩當。

反之，盲目的接受業務，不加選擇，不釐訂適當合理的費率及承保條件，來者不拒，有求必應，則必然會降低業務品質，危險集中，損失率偏高，賠款累累，要想獲致合理之核保利潤及確保公司之穩定成長，實不可得也。

此外，核保是產險業務經營中負責第一線的把關工作，當業務上門的時候，首先接觸到的就是核保，於決定承保後，經由再保分出途徑，以分散危險；核保之重要性，已不言可喻，所以核保人員應謹慎行事，把握下列幾點原則：

(一) 防止危險逆選擇之發生。因為處處都有危險的存在，各種產物所遭受到的危險，大小、類型及發生的頻率各不相同，就貨物的危險而言，亦非常複雜，它包括貨物運輸上的危險，即貨物在運送過程中，因各種運輸工具及交通設施所引起的危險，諸如船舶危險、航程危險、理貨危險，另外，尚有貨物的包裝危險，貨物的感染危

險，核保即針對危險之特性，加以適當的選擇，以平均危險，分散危險，防止危險逆選擇之發生。

(二) 防止道德危險之產生。所謂道德危險，即並非因意外事故之發生所致之損害，而是人為的有意使之發生之損害。針對此點，核保人即應對要保人或被保險人之信譽，以往之紀錄，業務關係等一一加以審核評估，其目的就是要防止道德危險之產生，以免對保險人不利，違背保險的原則及目的。

(三) 穩定公司的業績，獲得合理的核保利潤，維持公司利潤率的穩固，避免因巨災的發生，而使利潤率時高時低。核保不僅需要自逐年的保費收入，與公司的支出中求得平衡，俾產生企業利潤，更需要在損失、費用與利潤三者之間，尋出合理與穩固的比率，以維持企業的穩定成長。

(四) 獲得較優厚的再保條件。因為核保得當，業務品質優良，損失率不高，再保險人有利可圖，因此，當接洽再保業務時，再保險人不僅願意接受，而且接受的成份較多，更會給原分出公司較優厚的再保條件，如再保佣金提高，享有盈餘退費等，如此，亦可增加產險經營的利潤。

四、貨物運送保險需加費承保的特殊情形

(一) 加費承保情況如下

1. 承運船舶之逾齡加費 (OVERAGE SURCHARGE) :

從保險人的觀點而言，承運貨物之船舶若屬逾齡 (即指船齡超過十五年者)，其機器設備及船體結構會老化，就如同人之年齡逾大，無論怎樣保養，各器官也會逐漸老化，功能逐漸衰退一樣。航行於大海之中，往往經不起大風大浪，惡劣氣候之沖擊，因此，危險性增加，必需加費承保。而加費標準目前是根據中華民國產物保險商業同業公會水險委員會所訂之「承保海上保險裝載逾齡船舶貨物加費表」辦理。但如果是定期班輪，維護保養良好，並經產險公會水險委員會核准有案者，即可免除逾齡加費。

2. 小船加費 (UNDER TONNAGE VESSEL SURCHARGE) :

所謂小船是指GRT不足一千噸未經敘級之船舶而言。此等船舶由於噸位太小，航行於大海之中，是否能經得起大風大浪、惡劣氣候之沖擊，大有問題，危險性增加，故需加費承保。加費標準是根據產險公會水險委員會所訂之加費標準辦理。

3. 轉船加費 (TRANSHIPMENT SURCHARGE) :

轉船係指於運輸途中由甲船轉至乙船，甚至再轉至丙船，然後運至目的地。轉船增加貨物裝卸的次數，搬動頻繁，難免於轉船裝卸作業之中發生意外事故，所以能不轉船最好不要轉船，免得搬來搬去，吊上吊下，增加危險。大部份信用狀 (LETTER OF CREDIT) 均規定“TRANSHIPMENT IS NOT ALLOWED”，即為此意。因轉船導致危險增加，保險人均加費承保。

4. 甲板貨載之加費 (ON DECK CARGO) :

通常貨物均裝載於甲板下之船艙內，因有甲板的保護，貨物較不容易受損，然而一旦貨物裝載於甲板上，因整個貨物暴露在外，任憑風吹雨打，及海水大浪的沖刷，危險性增加，故必需加費承保。

實務上，除商業習慣所許可者可裝載於甲板上之外，貨物應裝於艙內。至於裝載於甲板上的貨物，保險人僅承保平安險，適用(C)(C)條款，但對於投棄及大浪沖落海中之損失，保險人負賠償責任，賠付時不計成份。甲板貨載之加費標準分：(一) STEAMERS/VESSELS OF/OVER 1,000 G.R.T (II) STEAMERS/VESSELS UNDER 1,000 G.R.T. 依產險公會水險委員會所訂之加費

標準加費，但貨櫃船不適用此一加費規定。

5. 特殊裝卸作業之加費：

裝卸作業方式之不同對危險的影響很大，一般船舶運送貨物之裝卸方式係用岸上或船上有吊桿將貨物吊至船上或從船上卸下來，貨櫃船則利用碼頭上的橋式貨櫃起重機將貨物吊至船上或從船上卸下來，但對某些大件、超長、超重或特殊貨物，其裝卸作業方式較為特別，有時是用ROLL ON-ROLL OFF BEACH LANDING 之方式。

茲舉例說明，某公司搬運機器一批，由甲地之倉庫啟運，用TRANSPORTER 運至基隆港碼頭，再由六百噸大吊車將機器及TRANSPORTER吊至無動力之駁船上，由拖船拖至北部某臨時碼頭，然後再從駁船上用ROLLING OFF 的方式卸下來，再由TRANSPORTER運往乙地之倉庫。像這種裝卸方式危險性比一般裝卸方式要高的多，故需加費承保。

6. 加保兵險及暴動罷工險 (WAR AND SRCC) 之加費：

倫敦保險人協會 (INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS) 於釐訂貨物水險條款時，均將兵險及暴動罷工險列為除外不保項目；但如果被保險人需要投保

此種危險，必需另外加保，一旦加保兵險及暴動罷工險，則適用現行之兵險及暴動罷工險條款，並依當時英國倫敦保險市場及美國保險市場的加費標準加費。

7. 運送終止 (TERMINATION OF CONTRACT OF CARRIAGE) 情況下之加費：

貨物險條款第九條，運送終止條款規定：「倘在被保險人無法控制情形下，運送契約因故在其所載明目的地以外之港口或地點終止時，或運送因故在貨物未能如運送條款規定交貨前終止時，本保險單之效力亦同時終止；除非被保險人於獲悉立即通知保險人及要求繼續承保並同意繳付應加收之保險費，本保險單方得繼續有效至下述情形之一時終止：

(1) 迄至貨物在該港或該地出售交付後為止，或如無特別之約定，迄至所保貨物海輪抵達該港或該地後起算，以不超過六十天為限，不論何種情形，以先發生者為準。

(2) 如貨物在六十天期限內（或同意延長承保期限內）仍須運至保險單原載之目的地或其他目的地，則本保險單之效力依照前述運送條款規定之情形發生時終止。」

8. 變更航程 (CHANGE OF VOYAGE) 之加費：協會貨物險條款第十條變更航程條款 (CHANGE OF VOYAGE CLAUSE) 規定：「本保險開始生效之後，被保險人事後變更目的地者，在開始時被保險人立即通知保險人並另行洽加保險費之前提下，本保險仍繼續有效。」

9. 卸貨完畢後屆滿六十天（空運三十天），被保險人因故無法報關提貨時，加保延長提貨時間之加費：協會貨物險條款第八條運送條款 (TRANSIT CLAUSE) 規定：「本保險自所保貨物離開本保險單所載起運地點之倉庫或儲存處所時開始生效，並於通常之運輸過程中繼續有效，以迄運送至下述情形之一時終止：

(1) 至本保險單所載目的地之受貨人或其他最終倉庫或儲存處所。或

(2) 至本保險單所載目的地或中途之任何其他倉庫或儲存處所而為被保險人用作：(A) 通常運送過程以外之儲存或 (B) 分配或分送。

(3) 至所保貨物自海輪在最終卸貨港完成卸載後起算屆滿六十天（空運三十天）。

上述三種終止情形，以其先發生者為準。」

在第二種保險效力終止情況下，被保險人因故無法順利通關提貨時，為確保貨物之安全，加保延長提貨時間，保險人均予加費承保。所謂的六十天或三十天，不是當然的六十天或三十天，協會貨物險條款第十八條合理迅速處理條款 (REASONABLE DESPATCH CLAUSE) 要求被保險人在其所能控制之一切情形下，應作合理迅速之處置，為本保險之必要條件。所以被保險人必需依合理迅速的時間去辦理提貨，不得無故遲延，一旦提貨完畢，保險效力即告終止。如被保險人因故無法控制，才有最長時間海運六十天 (空運三十天) 之適用，時間屆滿保險效力即告終止，譬如一個月、二個月等，加保時可照原投保條件加保，也可以僅加保需要的危險，諸如火險或竊盜險等。

10. 煤、漁粉、硫磺等加保自燃險 (SPONTANEOUS COMBUSTION) 之加費：

由於此等貨物本身具有自燃之特性，即使投保全險或(CCA)條款，自燃之危險亦除外不保，除非特別註明加保，加保自燃之危險，保險人均予加費承保。

11. 最後航次 (LAST VOYAGE) 之加費：

所謂最後航次通常係指即將解體之船舶而言，因該等船舶已賣給拆船商人準備交船解體，在其最後航次之

航行中，順便載貨至目的地，一則可賺取運費，二則交付船舶，這種最後航次的船舶，運費比較便宜。但因準備解體，所以對船舶的保養維護較差，供應、配備等各方面亦顯有不足，因此，航行途中危險性增加，保險人均予加費承保。

12. 加保其他危險之加費：

對於某些危險品之運送，諸如硫酸、氫氟酸、汽油精、核燃料及核廢料等，被保險人通常均需要加保第三人責任險，因為此等貨物一旦發生事故，除貨損之外，可能會傷到第三人的身體，導致死亡，也可能會損毀第三人的財物等，所以加保責任險有其必要性。第三人責任險對於每一個人之體傷、死亡、財損，每一事故之最高賠償責任額，均有一定之限制，當然保險人也是加費承保。

(一) 產險業承保貨物運輸保險的核保原則：

1. 辦理投保的時間原則上在貨物起運前或起運時應辦妥投保手續。

2. 貨物已運抵目的地才要投保時，應查明是否已經發生損失，及其遲保之真正原因，如需簽發保險單，應於保險單上註明，若損失發生於投保日之前，保險公司不負賠償責任。

3. 注意投保之金額是否足夠恰當。保險實務上一般均以C&F加一成投保，FOB加二成投保，加成投保偏高，務必從嚴核保，以防止道德危險之產生。保險金額應與信用狀（LETTER OF CREDIT）規定之金額一致。

4. 注意投保的條件是否適當，投保的條件應配合買方或有關銀行的要求。

5. 對某些貨物是否需要加保責任險，如危險品之類的東西。

6. 特殊之裝卸作業方式可能牽涉到加費及公證事項。

7. 注意舊品投保全險時，應辦理裝船前之公證，以明責任。毀損貨品因故需退運回原產地修復者，應以COC（C）條款承保，如需投保全險時，應於裝船前，委由保險公司指定之公證人進行公證，才同意簽單承保。

8. 被保險人要更改投保條件時，應於船舶或飛機抵達目的地前為之。到達目的地後之更改，保險人不予受理。

9. 是否加保兵險及暴動罷工險，因為協會貨物險條款均將此一危險除外不保，被保險人若有需要可以加保。

10. 被保險人於申請開狀時即投保的案件，保險人所簽的保險單稱為TBD（TO BE DECLARED）保險單，即所謂的航期船名待通知保險單，這種保險單被保險人於知悉船名船期後應通知保險人簽批單加批，以完成承保手續。

11. 對某些貨物之承保應有自負額之規定。

12. 瞭解承運船舶之狀況及其適航性。

13. 審核要保書之內容是否正確無誤，如發現錯誤，應請要保人或被保險人即予更正。

14. 注意收取最低保費，目的港如無理賠代理人之偏遠地區，應提高最低保費，保險標的物如為散裝貨品，且承保全險者，其最低保費不得低於卸貨時需要公證的必要費用，但公證費約定由被保險人負擔者除外。

（作者：兆豐產險公司經理）