

續談貨物運輸保險核保 2-2

林 椿 東

筆者在保險大道第六十五期(102年6月出版)及第六十六期(102年12月出版),各撰寫以原油(CRUDE OIL)、核燃料棒(NUCLEAR FUEL ELEMENTS)、汽車(AUTOMOBILE)、煤(COAL)、原棉(RAW COTTON)、牲畜(LIVESTOCK EXCLUDING POULTRY)、原木(ROUND LOGS)等七種貨物,介紹其核保情形及應注意事項,以及所適用之條款,提供各位參考。今擬再以罐頭食品(CANNED FOOD)、散裝液態化學原料(D.O.P./E.D.C./V.C.M. & OTHER CHEMICAL OILS)、魚粉(FISH MEAL)、冷凍食品(FORZEN FOOD EXCLUDING FROZEN MEAT)、大宗物資(包括黃豆、玉米、小麥、大麥)等五種貨物,介紹其核保情形及應注意事項,以及所適用條款供參。

一、罐頭食品(CANNED FOOD)

1. 此種貨物係用 CASE 或 CARTON 包裝
 2. 一般承保條件為 ICC(A)。
 3. 此種貨物於運輸過程中最容易發生凹損、生銹、氧化、變質等危險,因此,最好將這些危險列為除外不保項目。
 4. 應加貼標籤條款(LABEL CLAUSE)。其內容大意如下:如因承保危險發生,導致標籤或商標受損,保險人應負賠償責任時,僅賠付將標籤或商標重新整理,或重新貼上新標籤或商標所需之費用為限。被保險人不得要求全損而索賠。
5. 較進步的國家均設有專職機構,如我國之衛生福利部,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驗,十分嚴格,其目的無非在確保本國消費者之健康與環境衛生,預防杜絕不潔食品、病菌或寄生蟲之傳入。因此,進口食品經檢驗,如發現標示不實,參雜危禁品或有病菌,或已腐壞變質,則拒絕其進口,或強令廢棄,或沒收銷毀。我國罐頭食品外銷,因常被發現膨罐含有大腸桿菌等原因,而遭退關或沒收銷毀。這種損失並非起因於一般運輸的意外風險,投保一般運輸保險不能得到賠償。貨主如有此種顧慮與需求,必需加保退貨險(REJECTION RISK)。在保險實務上,都是投保基本的運輸保險,如全險(A條款)、水漬險(B條款)或平安險(C條款)後,再加保退貨險。退貨險條款內容大意如下:
- A. 本保險承保進口國政府或其權責單位,不論任何理由的禁止通關退運貨物之危險,在此種情形下,保險人將賠付被保險人被拒通關貨物的保險金額。
 - B. 保證貨物應由我國商品檢驗單位、勞

依茲代理人或保險人同意的檢驗單位，加以檢驗，並出具合乎相關規定，情況正常的報告，每批貨物於裝船前，就要立即取得檢驗報告，其費用由被保險人自行負擔。

- C. 保證直接運送，中途不得轉船，否則，要加費承保。
 - D. 保證包裝(包括所貼之標籤或商標)，必須與目的地進口國的規定一致。
 - E. 保證符合出口國政府或其權責單位所訂定的管理規則，如其規定需要煙燻、消毒或其類似的處理過程，必須嚴格遵守。
 - F. 保證貨物如被禁止通關，或於到達進口港正常時間內未能通關，被保險人應儘速通知保險人，且對保險人的任何指示或要求，被保險人應全力配合，如需支付費用，則由保險人負擔，但僅以退貨索賠為限。
 - G. 本保險不承保市場的損失，或任何的附帶損失。對於貨物說明錯誤，或在銷售合約，或其他文件中的記載錯誤或遺漏，而導致退貨退運之損失，保險人不負賠償責任。
 - H. 不論任何原因，遭進口國政府或其權責單位退貨退運，被保險人應立即通知保險人。
6. 以合理之費率承保並斟酌承運船舶之實際狀況(如逾齡船舶、小船、特殊裝卸方式等)加費承保。

二、散裝液態化學原料(D.O.P./

E.D.C./V.C.M. & OTHER CHEMICAL OILS)

- 1. 此種貨物係散裝(IN BULK)。
- 2. 一般承保條件為 SUBJECT TO ICC(A)。
- 3. 此類貨物因係散裝又是液體，於運輸過程中最容易發生短損，因此，承保 ICC(A)時應有自負額之規定。國內核保人員建議自負額訂為 0.5% ON THE WHOLE SHIPMENT (註一)。
- 4. 運輸途中不可以轉船。
- 5. 裝船前與卸貨時均需辦理公證，以掌握準確的數量
- 6. 加貼“SPECIAL CLAUSES”。其內容大意如下：
 - A. 包括裝卸兩地管線上的風險。
 - B. 本保險亦承保爆炸險及不限比例的污染險。
 - C. 保險人僅賠付超過整船總裝運量 0.5% 部份短少之損失，而承運船舶或駁船發生擱淺、沈沒、火燒或碰撞事故所致之損失，則不受超過 0.5% 之限制。
 - D. 保證中途不得轉船。
 - E. 本保險生效時點係自貨物通過裝貨港岸上油槽的管線開始，一直到貨物在卸貨港卸至受貨人的油槽，或保險單載明目的港的岸上油槽為止。
 - F. 航程開始前需要公證及分析事項，被保險人保證：
 - (1) 承運船舶的油槽在裝載前必須

是乾淨的，測試沒問題的，不能有污染及積水。

- (2) 貨物在裝貨港要分析、計量、秤重。
- (3) 對於公證及分析應由勞依茲或其他合格經授權的公證單位出具合格的證明。

G. 到達卸貨港卸貨時必須辦理公證，保證：

- (1) 貨主委託的公證人將於卸貨前、卸貨時或卸貨完成時取樣、監看、過磅、秤重、計量、丈量及其他作為，以便確實瞭解貨物的實際情況。
- (2) 卸貨至岸上的油槽完成時，承運船舶的油槽也必需是卸乾淨的。
- (3) 以上要求公證事項，應由貨主委託的公證人出具合格的證明。

7. 以合理之費率承保並斟酌承運船舶之實際狀況(如逾齡船舶、小船、特殊裝卸方式等)加費承保。

三、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的容易發生短損。因此，一般被保險人要求承保的條件是 SUBJECT TO

INSTITUTE CARGO CLAUSES(A), ALSO TO PAY CLAIMS FOR HEAT AND/OR HEATING, SWEAT AND/OR SWEATING, SPONTANEOUS COMBUSTION AND CAKING WHEATHER CAUSED BY INHERET VICE OR OTHERWISE. EXCLUDING NATURAL LOSS IN WEIGHT AND/OR SHRINKAGE, BILL OF LADING WITH OR WITHOUT VALUE. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE CONTRIBUTION PAYABLE IN FULL IRRESPECTIVE OF INSURED AND CONTRIBUTING VALUES. INCLUDING WAR, RIOTS, STRIKES, CIVIL COMMOTIONS AND MALICIOUS DAMAGE(INSTITUTE CLAUSES)。此一承保條件範圍很廣，保險人負擔的責任很重。

根據財團法人保險事業發展中心所編印之海上保險業務統計年報顯示，漁粉之損失率，民國七十六年為 91.35%，七十七年為 170.04%，七十八年為 187.27%，七十九年為 135.27%，可以說相當不好(註二)，因此，加強核保極為重要，而核保時應注意那些事項，吾人認為有以下幾項：

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，故需特別要求漁粉裝船前至少必需堆存若干時日，其水份含量應在何種安全標準內，其脂肪含量當摻有抗氧化劑時可達若

干百分比，如未摻有抗氧化劑時則只能在若干百分比之下，裝船時漁粉之溫度不得超過若干度等之規定，以確保安全。譬如“SPECIAL CLAUSES FOR FISH MEAL”規定大意如下：

A. 由專業單位或勞依茲代理人簽發證明書，證明漁粉裝船前的情況：

- (1) 漁粉的水分含量至少 6%而不超過 12%。
- (2) 漁粉的溫度不能超過 37.5°C。
- (3) 裝船前漁粉至少要儲存 21 天。
- (4) 裝船時漁粉在沒有摻入抗氧化劑情況下，其油脂含量不能超過 11%。而在摻入抗氧化劑情況下，油脂含量不能超過 15%。

除上述裝船前的一些規定之外，尚應由秘魯的專業公證單位 S.A. OF CALLAO OR I.F.O.P. 出具證明書，證明漁粉於裝運時，其抗氧化劑的含量，每公噸不得少於 100 公克。

B. 租船合約及提單要有裝載因素，不能少於每長噸 84 立方英尺之規定。

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。來自中南美洲之漁粉，國內核保人建議承保條件為“SUBJECT TO

INSTITUTE CARGO CLAUSES(A) BUT EXCLUDING LOSS AND/OR DAMAGE DUE TO SWEATING, HEATING, CAKING AND SPONTANEOUS COMBUSTION HOWSOEVER CAUSE ” 費率為 1.2%(NET)(註三)。

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. 以合理之費率承保並斟酌承運船舶之實際狀況(如逾齡船舶、小船、特殊裝卸方式、最後航次等)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。

四、冷凍食品 (FORZEN FOOD EXCLUDING FROZEN MEAT)

1. 此種貨物係 CARTON 或 BAG IN REFRIGERATED CONTAINER 包裝。
2. 一般承保條件 SUBJECT TO INSTITUTE FROZEN FOOD CLAUSES (A) (EXCLUDING FROZEN MEAT) 或 INSTITUTE FROZEN

FOOD CLAUSES(C) (EXCLUDING FROZEN MEAT) + 24 HOURS BREAKDOWN。

3. 此種貨物如水果、蔬菜、紅豆等新鮮的農產品在運輸過程中，由於蒸發之作用，水份會自然耗損，容易發生失重之情形，同時也可能伴隨著其他如腐敗、寄生蟲破壞等之損失。
4. 此種貨物應以冷凍櫃裝運，並維持冷凍機器之正常運作及保有適度之冷凍度。
5. 農產品原則上以承保 ICC(C) 為宜。
6. 冷凍食品中有絕大部份是冷凍水產品，此類貨物對溫度變化極具敏感性，易因溫度不適宜而遭受損失，故此類貨物投保水險時，保險人極為謹慎，常用特別條款來處理。在承保實務上，保險人只承保 ICC(C)，再加保冷凍機器故障險，如貨主堅持投保 ICC(A)，保險人也可考慮承保，但費率相當高。各國基於衛生及維護國民健康，對冷凍水產品之進口都採取嚴格的檢查，如有不合規定之處，即禁止進口或沒收銷毀，故冷凍水產品一般均投保運輸保險後再加保退貨險(REJECTION RISK)。因此，如同意被保險人加保此項危險則需加費承保，並加貼 REJECTION CLAUSES。早期國內生產冷凍水產品之業者，諸如冷凍蝦、冷凍魚、冷凍蝦結尾、冷凍蝸牛肉、冷凍蟹肉罐頭及冷凍鰻等，都因設備不良，加工過程中衛生管理不善，品質管制太差，以致因鮮度不良(腐肉)，不宜食用，斤兩不足或

因標示不符規定等原因，而遭進口國扣留退關之不良紀錄，在數量上、金額上及扣留退關之紀錄均為世界各國之冠，國內保險人承保此項業務，虧損累累，曾一度全體同業拒絕承保此項業務，後經冷凍水產品業者，及其公會之請求，政府主管機關之協調，冷凍水產品業者生產設備之改良、加工技術之改進、品質管制之提高等才恢復承保該項業務。但為促請業者注意，因此加重其責任，強制規定不管以何種條件承保，凡是發生索賠，被保險人應先負擔百分之二十五賠款後，保險人再予賠付。

7. 又冷凍水產品大多以罐裝出口，在海運途中，常因惡劣天氣，船舶顛簸過度，或海水滲入受潮，致使罐頭外殼原貼之標籤磨損或脫落，而罐頭本身卻未受損，為避免被保險人以全損索賠，承保時應在保險單上加貼標籤條款(LABEL CLAUSE)，以資配合。
8. 以合理之費率承保並斟酌承運船舶之實際狀況(如逾齡船舶、小船、特殊裝卸方式等)加費承保。早期國內核保人建議承保 IFFC(A)，費率為 1%(註四)。

五、大宗物資(包括黃豆、玉米、小麥、大麥)

1. 大宗物資包括黃豆、玉米、小麥、大麥等民生必需品，因是散裝進口，故此類貨物最容易發生短損(SHORTAGE)，所以原則上以承保 ICC(C)為宜，如承保 ICC(B)或 ICC(A)，應有 FRANCHISE

或一定比例損失不賠之規定，並加註以下條款：“LOSS DUE TO SHORTAGE TO BE ASSESSED IMMEDIATELY PRIOR TO DELIVERY TO WHARF GODOWNS & EXCLUDING SWEATING AND HEATING DAMAGE UNLESS DUE TO EXTERNAL AND/OR ACCIDENTAL CAUSES”。又如黃豆的承保條件可能有下列幾種，即 ICC(C) 或 ICC(C) INCLUDING SHORTAGE I.O.P. OR EXCESS 1% ON WHOLE SHIPMENT 或 ICC(B) I.O.P. OR FRANCHISE 3% 或 ICC(B) INCLUDING SHORTAGE I.O.P. OR EXCESS 1% ON WHOLE SHIPMENT 或 ICC(A) I.O.P. OR EXCESS 1% ON WHOLE SHIPMENT，只要加保短損險，並應加註下列文字：“WARRANTED THAT IN CASE OF CLAIM WEIGHT AND GRADE CERTIFICATES MUST BE SUBMITTED AS CLAIM DOCUMENTS” “LOSS DUE TO SHORTAGE TO BE ASSESSED IMMEDIATELY ON DISCHARGE PRIOR TO DELIVERY TO WHARF GODOWNS, ALSO TALLY SHEETS SHOULD BE MAILED DAILY TO THE CLAIM ADJUSTERS”

2. 又大宗物資之裝卸，都由電動吸卸設備來操作，此種設備多附裝電動計量表，穀物裝船時，將輸送管接到船上，噴嘴

對準艙口，操作員在陸上穀倉裡，將擬裝船數量在計量表上調整好，按下電鈕，便交由機械完成裝載工作。在此種裝船作業方式下，賣方交貨數量完全以電動計量表上跳動的數字為準，如無任何意外，買方在船上所承接之數量應與計量表相同。但如穀物通過計量表離開穀倉進入輸送管，在未經噴嘴噴入艙口前，因輸送管破裂或其他意外事故而致漏損，這種損失如貿易契約規定由賣方負責，則賣方應投保穀倉噴管險(RISK OF ELEVATOR SPOUT)。一般賣方多不願負責，因此，買方為求保障，亦可向保險人加保本保險。本保險承保自穀物離開穀倉通道起，直至經由噴嘴裝到船上為止，因任何意外事故所致之毀損滅失，不論任何比率均照賠償。

3. 目前國內大宗物資之承保，係採取全體同業組成之大宗物資共保委員會，以共保的方式處理，由參加之同業按承受比例負賠償責任，並由共保委員會委由各公司出單承保。
4. 以合理之費率承保並斟酌承運船舶之實際狀況(如逾齡船舶、小船、特殊裝卸方式等)加費承保。(待續)

附註：

註一：自負額之訂定可高可低，但不能不訂，因為有些損失可能是自然耗損。而且一定要與洽收之保險費一併考量，自負額訂高，保險費可較便宜，自負額訂低，保險費應較高。

註二：所引用之損失率資料或許較舊，較新之損失率資料請自行參閱財團法人事業發展中心所編印之「海上保險業務統計年報」。

註三：在此種承保條件下，目前的市場費率是否維持在 1.2%(NET)，可能有些調整，端視損失率高低而訂。損失率偏高，費率就會調高，損失率降低，費率就會調低。

註四：目前的費率是否維持在 1%(NET)，要洽保險公司核保部門才能確定。請參閱註三的說明。

本文作者 /
兆豐產險公司前總稽核