

全方位金融商品服務 與創造顧客的價值

從貨物運輸保險商品談起

華南產險 黃勝彥

一、前言

海洋臺灣，我國高度倚賴國際貿易予以維持國內人民生活需要和社會經濟發展，根據統計報告指出進出口貿易額分別在九十二年的九兆三千餘億元和九十三年以約百分之廿五的幅度成長到達十一兆七千餘億元，足見在蓬勃的國際貿易活動下，本國貿易商及(或)業主的風險管理是一項重要課題，譬如國際貿易所伴隨跨國貨物運送及其風險，就是件不得不予以管理的事務。爰海空貨物運輸處於極度不確定可以安全將運送物運抵目的地及買方手裡，於國際運輸途中難免會因為各種不同的意外事故發生而遭受毀損或滅失，為減輕此種意外災害所致財務損失和負擔，並且使貿易活動

能更加順利，乃有藉由運輸保險消化貿易商及(或)業主方面的疑慮。

鑑於貨櫃運輸的興起並進入現代化的「一貫運輸」和「巨型船舶」的採用，致使運輸方式逐漸延伸到內陸和空中的運輸，因此，談及貨物運輸保險商品的內容及作業實務，除海上保險外，內陸及航空貨物運輸保險也是不可或缺的部分。

於當前金融商品市場，金融業者訴求金融商品整合行銷，提供消費者一次購足(one stop shopping)的全方位商品銷售服務(total sales)的環境中，本文旨在探討貨物運輸保險和其運輸方式，其對貿易商及(或)業主的危險負擔及保險管理措施，作為建構完整全方位金融商品服務的橋樑。

二、貿易、運輸與風險管理

從貨物運輸方式來看，主要有海運 - 船舶、空運 - 飛機、內陸運輸 - 火車或卡車及郵包（海、空運） - 經由郵局或快遞等。根據各種不同的運輸方式而具有危險性，實務上有其相對應貨物運輸保險條款，用以承保各種運輸過程中所可能遭遇到的危險。

貨物運輸保險，乃指保險標的為船舶、飛機、火車或卡車所裝載的一切貨物，但此處所稱的貨物，乃專指商品而言。凡屬於運送過程中的一切事變及災害，對保險標的所產生的毀損與滅失，由保險人負補償責任的保險。各種危險事故的發生，包括自然或人為的原因，前者如暴風雨、觸礁、擱淺、沉沒與碰撞等等；後者如海上劫掠、戰爭、捕獲、罷工暴動及民眾騷擾等等。經營國際貿易，無論辦理出口或進口，現代貿易進行的特色為充份利用金融機構的信用；買賣雙方很少在交易完成之前自己投下大量資金，多半是仰賴銀行融通；銀行於承做貿易融通時，為顧及其貸款

的安全性，亦需要向保險公司尋求保障，這就是銀行在辦理貿易信用融通時，每每要求貿易業者提供貨物保險單證明之故。由此可知，貿易、金融與保險的關係是密不可分的。

貨物運輸保險對國際貿易的功能，主要有：

（一）協助融通資金

承如上述，現代國際貿易之進行，多由買方進口商開具信用狀以確保結付貨款，而賣方出口商則可於貨物交運後，檢具信用狀、提單、保險單、商業發票、出口證明等文件，向往來的外匯銀行辦理出口押匯，隨即可獲得付款，而不須等到貨物實際交貨於買受人才予以付款，這就是透過銀行融通資金的功能。但此項功能必須是該批貨物確實投保貨物運輸保險方可發揮，否則在交付貨款與收回貨款之時差中，將因貨物毀損而蒙受不獲保障的風險。

（二）維持貿易正常進行

貨物運輸保險，主要在保障貨



主因貨物在運送途中遭到損害，而予以賠償其所產生的損失，不論貨物發生損害之時，其是否在交運前仍在賣方手中，或已交運而在運送人保管中，或已運達交貨於買方受貨人手中，均納入保障範圍之中，而不須顧慮運輸之危險，可擴大貿易商的營業能力。

(三) 保障合理貿易利益

任何商業活動的目的均在於獲得合理的利潤，貿易商於辦理貨物進出口時，扣除了貨價 (cost)、運費 (freight)、保險費 (insurance premium)、稅捐等項成本之後，即可賺取一定的利潤，若貨物遭受損害，不僅投入資金血本無歸，其所帶來的合理預期利潤也將落空。所以，貨物運輸保險除了對貨物價值、運費、保險費等計入投保金額之外，通常也將預期利潤承保在內，以保障貿易商營業利益的獲得。

三、國貿條規 (INCOTERMS)

國際條規是由國際商會

(INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, 簡稱ICC) 於1936年所制定的貿易條件解釋規則，稱為「國際貿易條件解釋規則」(INTERNATIONAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS), 國際商會中華民國分會將它譯為「國貿條規」(INCOTERMS), 其英文縮寫乃依據「國際商業用語」(INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS) 而來。

隨國際情勢變遷，INCOTERMS先後於1953年(8 TERMS)、1976年(10 TERMS)、1980年(14 TERMS)及1990年(13 TERMS)補充修訂。INCOTERMS 1990的貿易條件共有13種，這些報價條件至今均為已確立的定型貿易習慣，即為目前我們所適用的INCOTERMS 2000。國際商會將其作統一解釋，乃希望將這些定型化的貿易條件予以國際規則化，其解釋範圍著重於買賣雙方義務的確定，將貨物風險的移轉地點、買賣雙方費用負擔的界線與單據的提供，皆予以條文規範，作為遵循及解釋根據。INCOTERMS 2000中13個TRADE TERMS茲臚列如下，提供參考：

	INCOTERMS 2000	2000年版國貿條規
EXW	EX WORKS (...NAMED PLACE)	工廠交貨條件 (...指定地)
FAS	FREE ALONGSIDE SHIP (...NAMED PORT OF SHIPMENT)	船邊交貨條件 (...指定裝船港)
FOB	FREE ON BOARD (...NAMED PORT OF SHIPMENT)	船上交貨條件 (...指定裝船港)
CFR	COST AND FREIGHT (...NAMED PORT OF DESTINATION)	運費在內條件 (...指定目的地港)
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT (...NAMED PORT OF DESTINATION)	運保費在內條件 (...指定目的地港)
FCA	FREE CARRIER (...NAMED PLACE)	貨交運送人條件 (...指定地)
CPT	CARRIAGE PAID TO (...NAMED PLACE OF DESTINATION)	運費付訖條件 (...指定目的地港)
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (...NAMED PLACE OF DESTINATION)	運保費付訖條件 (...指定目的地港)
DES	DELIVERED EX SHIP (...NAMED PORT OF DESTINATION)	目的地港船上交貨條件 (...指定目的地港)
DEQ	DELIVERED EX QUAY (...NAMED PORT OF DESTINATION)	目的港碼頭交貨條件 (...指定目的地港)
DDU	DELIVERED DUTY UNPAID (...NAMED PLACE OF DESTINATION)	稅前交貨條件 (...指定目的地港)
DDP	DELIVERED DUTY PAID (...NAMED PLACE OF DESTINATION)	稅訖交貨條件 (...指定目的地港)
DAF	DELIVERED AT FRONTIER (...NAMED PLACE)	邊境交貨條件 (...指定地)

其中，EXW/FAS/DES/DEQ/DDU/DDP/DAF等條規由於買賣雙方責任負擔較不均衡以及條件本身較適用於大陸(非海洋)國家等等原因而少用。就目前貿易現狀而言，單是FOB/CFR/CIF這一系列的三個條件是貿易實務上採用率最高且佔大部分援用的條件，其他如CA/CPT/CIP三個條件系列，則在實務上的採用率相對較低。

(一) 一般性責任

在INCOTERMS 2000裡，儘管每一個TERM的內容各有特色，但其中有好幾項責任的要求不管是哪一個TERM都是相同的，列舉說明如下。

就賣方而言，有：1. 交付符合雙方約定的交易目的物、2. 為交易目的物做適當包裝與標示、3. 適時對買方發出必要的通知、4. 妥善處理該有

「證照」的取得、5. 應買方要求提供必要協助。就買方而言，有：1. 適時提貨與付款、2. 適時對賣方發出必要的通知、3. 妥善處理該有「證照」的取得、4. 應賣方要求提供必要協助。

(二) 個別性責任

除一般性責任外，各個TERM將可歸納成風險的移轉、費用的負擔與單據的交付三個方面來看。

1. 風險的移轉：即風險的移轉「點」，包括了時點與地點，也就是賣方承擔責任到什麼時間、什麼地點；過了這個「點」，交易目的物的責任就由賣方移轉到買方。
2. 費用的負擔：此處費用是指賣方將交易目的物交付買方的「運送過程」(IN TRANSIT)中

所發生的費用，如：倉儲費、出口通關手續費、檢驗費、運費、保費、關稅等等。

3. 單據的交付：單據在貿易上扮演重要角色，賣方往往以將單據交付買方來作為已善盡責任的證明，只要提供了單據，就

等於提供了單據所代表或象徵的貨物。因此，賣方是否盡到交貨責任，通常以是否交付合乎要求的單據來認定。

INCOTERMS 2000 13個TRADE TERMS之風險的移轉與費用的負擔，列表說明如下：

類別	條件別	貨物風險之移轉點	費用之負擔				備註
			通關費用及稅捐		運費	保險費	
			出口負擔	進口負擔			
E	EXW(Ex Works) 工廠交貨條件	在賣方營業場所內交買方處置為止	買方負擔	買方負擔	買方負擔	買方自理	適用各式運輸
	FCA(Free Carrier) 貨交運送人條件	在約定地交買方指定之運送人接管為止	賣方負擔	買方負擔	買方負擔	買方自理	適用各式運輸
F	FAS(Free Alongside Ship) 船邊交貨條件	在裝運港交買方指定之船舶邊為止	賣方負擔	買方負擔	買方負擔	買方自理	適用於純船運
	FOB(Free On Board) 船上交貨條件	在裝運港交買方指定之船舶上為止	賣方負擔	買方負擔	買方負擔	買方自理	適用於純船運
	CFR(Cost And Freight) 運費在內條件	同FOB 賣方	負擔買方	負擔賣方	負擔買方	自理適用	於純船運
C	CIF(Cost, Insurance And Freight) 運保費在內條件	同FOB 賣方	負擔買方	負擔賣方	負擔賣方	負擔適用	於純船運
	CPT(Carriage Paid To) 運費付訖條件	同FCA 賣方	負擔買方	負擔賣方	負擔買方	負擔適用	各式運輸
	CIP(Carriage And Insurance Paid To) 運保費付訖條件	同FCA	賣方負擔	買方負擔	賣方負擔	賣方負擔	適用各式運輸
D	DAF(Delivered At Frontier) 邊場交貨條件	在指定邊界點於送達之運輸工具上交買方處置為止	賣方負擔	買方負擔	交貨後買方自理	交貨後買方自理	適用非海空運
	DES(Delivered Ex Ship) 目的地港碼頭交貨條件	在目的港於送達之船上交買方處置為止	賣方負擔	買方負擔	賣方負擔	賣方自理	適用於純船運
	DEQ(Delivered Ex Quay) 目的地港碼頭交貨條件	在目的港貨物卸放碼頭交買方處置為止	賣方負擔	買方負擔	賣方負擔	賣方自理	適用於純船運
	DDU(Delivered Duty Unpaid) 稅前交貨條件	在目的地於送達之運輸工具上交買方處置為止	賣方負擔	買方負擔	賣方負擔	賣方自理	適用各式運輸
	DDP(Delivered Duty Paid) 稅訖交貨條件	同DDU	賣方負擔	賣方負擔	賣方負擔	賣方自理	適用各式運輸

四、貨物運輸保險與其條款

INCOTERMS規定，除非另有相反的

明示約定，應投保倫敦保險人協會所制定「協會貨物條款」(INSTITUTE CARGO CLAUSE, ICC) 的最低限度保險

條款（件）或任何類似的保險條款（件）；保險金額則為最低限度應保契約金額加一成，即契約金額的110%。

目前世界上保險業者所使用的海上保險英文保險單，主要源自於英國；而英文保單裡所記載的種種保險條款，則以勞伊士S.G.海上保險單（LLOYD'S SHIP AND GOODS POLICY）的內容為依據且被廣泛的採用。不過，時代的不斷演進，S.G.保單的內容逐漸不符所需，倫敦保險人協會乃將其條款內容加以訂正、補充，整理統合成1963年版的協會貨物條款，成為海上保險相關事宜的重要依據。後來，又因條款內容使用了太多與時代脫節的文言，多數人對其內容難以理解，於是再由倫敦保險人協會大幅修訂內容後制定了1982年版的新協會貨物條款（NEW INSTITUTE CARGO CLAUSES）。

新條款的主要內容由下列五組條款所構成：

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A), 協會貨物條款 (A)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (B), 協會貨物條款 (B)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (C), 協會貨物條款 (C)

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO), 協會戰爭條款 (貨物)

INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO), 協會罷工條款 (貨物)

前三組是基本保險條款，保障基本危險 (MARINE RISKS) 所造成的損害；後兩組則為前三組除外不保的危險，須藉由特約方式另行投保的附加危險 (EXTRANEOUS RISKS)。

I.C.C. (A)(B)(C) 條款下，保險公司承擔責任的範圍如下：

承擔的危險與損失	(A)	(B)	(C)
水災、爆炸。			
船舶、駁船的觸礁、擱淺、沉沒、傾覆。			
陸上輸送工具傾覆、脫軌。			
船舶間的碰撞以及船舶、駁船或運送工具與水面外其他物體的碰撞。			
於避難港卸貨。			
共同海損犧牲的損害。			
投棄。			
地震、火山爆發或閃電。			
海浪沖擊。			
海水或湖水浸入船舶、駁船、運送工具、貨櫃、貨箱或儲放場所。			
裝卸作業中任一包裝單位的全損。			
上述以外原因所造成的損害。			

而保險公司的免責危險與損害列舉如下：

被保險人故意的不法行為。			
正常情況下的漏損與失重、體積的減少或自然耗損。			
包裝或包裝準備的不全或不當。			
保險標的物的固有瑕疵或本質缺陷。			
延遲。			
船舶所有人、傭船者貨船務營運業者財務上的不濟。			
核子武器的使用。			
惡意行為對保險標的物的故意毀損或破壞。			
船舶、駁船、運送工具、貨櫃、貨箱的不適航、不適運。			
戰爭危險。			
罷工危險。			

另外，保險金額是保險標的物一旦發生事故，保險公司的最高理賠金額，而 INCOTERMS 規定最少要保契約金額加一成（即 CIF VALUE + 10%）。也就是說，保險公司將來有可能理賠的金額至少比交易金額多 10%，這主要是考慮到需要索賠時，買方的損失除了貨款本身，還包含了買方可能會有的價差利潤以及所創造的附加價值。當然價差利潤或附加價值不見得只有 10%，不過，10% 應該是可預期的合理推定。所以，10% 是一個最低限度的要求。

INCOTERMS 裡對於保險條件及金額的規定是以「除非另有相反的明示約定」為前提來說。因此，在保險條件方面，買方有實際上的需要時可與賣方另行約定。如基本險由（C）條款改為（A）條款，或加保戰爭險、罷工險或其他附加險。同樣的，保險金

額加 10% 對買方而言不夠的話，可與賣方約定後提高為 20%、30%。但須注意的是，這一點仍要受到保險利益的制約，才符合保險運作的基本原則。

五、保險利益與貨物風險的承擔

在財產保險中，被保險人在訂約時不需要有保險利益，但在損失發生時一定要有保險利益。依「被保險人」的定義，乃指保險事故發生時，本身利益遭受損害，而有賠償請求權之人。因此，一旦被保險人從訂約到損失發生之間的任何時候，對保險標的失去保險利益，則保險契約往後「自動」失去效力。在貨物運輸保險也一樣，只要當損失發生之「時」，「被保險人」的保險利益遭受損害而有賠償請求權，所以只要被保險人無發生

道德危險之可能，損失發生前是否有保險利益並不重要，重要的是損失發生時要有保險利益。

許多人談到保險利益，都認為以CIF為貿易條件的賣方才具有保險利益，所以賣方可以以本身名義購買保險；而以CFR或FOB為貿易條件的賣方則沒有保險利益，因此不能購買保險；但依照INCOTERMS的規定，無論是CIF、CFR或FOB，買賣雙方的「危險負擔移轉」，皆以貨物是否「上了船」作為標準來判定「危險是否移轉」的問題。所以，「貿易條件」與「保險安排」不同，貿易條件的內容只是貨款中應包含何種項目而已。CIF的賣方有義務買保險，乃因為他所收的價款含有I（即保險費），既然收了保費，就應當負擔買保險的義務，而非因為CIF的賣方保險利益延伸到目的卸貨港卸貨時才終止。而CFR或FOB的賣方不需安排保險，是因為在賣方所收的貨款中不包含保費，所以要買方自理。

另外，實務上保險的安排也要考慮到陸上危險，無論是CIF、CFR或FOB條件下，貨物自陸上起運點運送至上船前，貨物的危險負擔仍屬於「賣方」，賣方為保障自己權益，要自行安排內陸運輸保險，或是注意保單上航程起訖點是否自內陸倉庫起保；而CIF進口的買方也要留意賣方所安

排的保險是否含括買方本國的內陸。

六、結論

臺灣天然資源貧乏，在經濟上的繁榮表現高度倚賴進出口的商業貿易活動，現今金融市場強調B to B及B to C的整合商品服務，身為全方位的金融商品服務人員不僅要隨時關注國際貿易的實務發展，特別是在國貿條規方面的更迭，關心顧客的商業需要，從而協助顧客就買賣關係中危險負擔及移轉點的分析，提供及(或)規劃最適合顧客的保險保障和服務。

大體來說，運輸工具及其效能不斷更新，在跨國貨物運輸上無論是海陸空各種運輸方式的採行，皆比以往快速且便利而具效率，所以國家間進出口貿易也愈來愈頻繁，使得貨物運輸保險的需求不斷增加穩定成長。當然，國際實務上貿易條規和貨物運輸保險條款也跟隨時代變遷，適時地修改或增加其內容。然就當前市場來看，無論是INCOTERMS 2000或是I.C.C. (A)、(B)、(C)保險條款，均是因應國際貿易與金融環境發展的產物，為求提供顧客週延的金融商品服務，貨物保險是一個兼具實用性和有益顧客的金融商品，在企業金融領域中扮演著不可或缺的角色。