

運輸貨櫃化後之複合運送及 貨櫃保險

Intermodal Transportation and Container Insurance
Post-Containerization

撰稿人：吳 瑞 松

Shui-Sung Wu

運輸貨櫃化後之複合運送及貨櫃保險

摘 要

貨櫃運輸保險在海上保險實務上較少有人述及，本文旨在從貨櫃之相關諸元談起，包括其歷史發展、特性、種類、貨物裝載方式等，再談到陸、海、空運之複合運送，以及各種貨櫃裝卸與運輸方式，進一步瞭解整個貨物運輸之操作模式，最後述及國內海上保險從業人員實務上甚少觸及到的貨櫃保險，包括貨櫃船舶、貨櫃箱體，以及對第三人之賠償責任等保險。此一部分即在說明貨櫃保險（係指貨櫃箱體）之承保內容、適用條款（包括條款之翻譯），以及 P & I 承保貨櫃之各種責任等之內容。最後簡略點出貨櫃運輸與甲板裝載及保險起訖區間之損失賠償責任，以及提出國內貨櫃保險常見之各種附加險之主要內容。

關鍵字：貨櫃、貨櫃船舶、貨櫃化運輸、複合運送、貨櫃保險

吳瑞松先生：淡江大學銀保系（保險組畢業），明台保險公司海上保險部退休，曾任產險公會水險委員會委員。

壹、前言

國內海上保險之承保實務上，有關貨櫃運輸之三個相關險種，即貨櫃船舶保險、貨櫃箱體保險，以及對第三人之賠償責任保險，因需分別以各種不同的保險單，以各種不同的條款，甚至需以「相互保險」（Mutual Basis）方式，如加入”T.T. Club”或其他 P & I Club，藉以承保由貨櫃運輸所導致之各式各樣的賠償責任，因此存在諸多問題。

本文首先從貨櫃運輸相關資料開始說明，包括貨櫃之意義、歷史發展、特性、種類、貨物裝載方式等，再談到陸、海、空運之複合運送，以及各種貨櫃裝卸與運輸方式，進一步瞭解整個貨物運輸之操作模式。然後再說明貨櫃保險，包括貨櫃船舶、貨櫃箱體，以及對第三人之賠償責任等保險之承保內容、適用條款（包括條款之翻譯），以及 P & I 承保貨櫃之各種責任等。

實務上，貨櫃船舶保險係以一般船體保險單（Marine Hull Policy）承保，貨櫃裝載之貨物，亦以海上貨物運輸保險單（Marine Cargo Policy）承保（在保險單上強調”in container”，其餘皆相同），兩者承保處理方式大致上都無問題。惟由其衍生之對第三人之賠償責任比較複雜，而由”T.T. Club”或其他 P & I Club 承保之。

本文之後段則簡略地點出有關貨櫃運輸與甲板裝載及保險起訖區間之損失賠償責任等各項問題，並列出國內貨櫃保險常見之各種附加險之主要內容作為終結。

貳、貨櫃之意義

貨櫃 (Container, 中國大陸則稱為集裝箱), 係一種根據統一標準而製造之金屬, 大部分是鋁、鋼或玻璃纖維強化塑膠 FRP 為材質之箱櫃, 本身具有一定的強度, 可供一次裝運許多件或包 (Packages) 之貨物 (已予以標準化之運輸單位, Unit Load System), 適合於各種運輸方式之裝載工具, 且在一定的使用期間內可重複使用的大型貨物運輸之輔助工具, 此即國際標準組織技術委員會 104 (ISO/TC104) 所定義之「運輸貨櫃」(Freight Container)。¹

貨櫃本身並不是運輸設備, 也非貨物之包裝方法, 它只是一個大容器 (置存貨物之用), 提供對大件貨物之保護, 同時它又兼具運輸工具的特性, 能方便於貨物 Packages 之運送。最主要的是將運輸貨物加以包裝 (Packing)、單位化 (Unitization)、墊板化 (Palletization) 及標準化 (Standardization) 而成為一種具革命性震撼力的貨櫃化一貫運輸 (Through Carriage or Through Transport, 其意隱含 Combined Transport or Intermodal Transport)。²

因此, 對貨櫃裝貨之滿載程度而言, 又有整裝貨櫃 (即整櫃裝載, 貨物由託運人自己裝填加封, Full Container Load or Container Yard, F.C.L. or C.Y.) 與拼裝貨櫃 (貨物由運送人負責裝填加封, Less Container Load, L.C.L. or Container Freight Station, CFS) 之形態。

貨櫃在使用前需經嚴格檢定, 檢查項目包括抗壓、兩側移動之動搖、防水、吊起試驗及艙壁與底板強度等。

貨櫃有各種大小不同的形式, 其計算單位稱為「TEU」(Twenty-foot

1		96	217
	91	599	
2		91	599~600

Equivalent Unit 之縮寫)。一般來說，貨櫃有 40 呎貨櫃與 20 呎貨櫃之分，前者長 40 呎（英呎）寬 8 呎；後者長 20 呎（英呎）寬 8 呎，而 20 呎貨櫃則是標準的貨櫃單位，亦即「1 TEU」，即為「折合為 20 呎貨櫃」之容積，另外也有其他特殊尺寸者。例如我們說基隆港 8 月的貨櫃吞吐量為 200,000 TEU，即表示該港該月的各類型貨櫃進出口數量，係以折合為 20 呎貨櫃單位來計算，總共為 200,000 只 20 呎貨櫃量。又如須表示貨櫃船舶的大小時，一般會說「多少 TEU」，而不說「多少噸」，如此才不會感到模糊，因為一般商船係以載重噸（DWT）為基準，亦即以其所能載運貨物的噸量，但此項基準並非衡量貨櫃船 20 呎櫃量的計算方式。³

至於貨櫃形狀、構造與裝填之貨物種類如下：⁴

1. 貨櫃形狀及構造，包括固定、開側邊、開頂或半開頂、通風、冷凍、冷藏、保溫、平板、油罐（槽形）、汽車等各種不同結構與形狀的貨櫃。
2. 貨櫃所裝填之貨物種類，包括普通（裝一般的乾貨）、笨重貨物、散裝、液體、汽車、牲畜等之載運貨櫃。

貨櫃運輸與傳統雜貨船運輸（Conventional Ship）兩者間之比較來說，除兩者之載具不同及下列不同服務功能之外，傳統雜貨船的船噸位數大約在數千至 1 萬之載重噸範圍內，同時還需借助各種機具設備或碼頭設施輔助其裝卸作業：⁵

1. 傳統雜貨船上的起重設備，包括絞車及吊桿，用以貨物裝卸作業。同時，傳統船運輸在船邊交接貨物，且為雜貨船的件貨運

³ 88 218 99 8

⁴ 607~615 98~102

⁵ 21~22 98 8-24

輸或散裝船的大宗貨運輸；貨櫃化則使用貨櫃裝載貨物，因此貨櫃相關作業係在貨櫃場進行，貨櫃船到港時可立即裝卸貨櫃。

2. 雜貨本身之種類繁多，包括箱裝雜貨、袋裝雜貨及桶裝雜貨等，大小不一，性質各異，裝卸作業緩慢而且又很繁雜而瑣碎，船舶港口作業往往耗費時間；貨櫃船則一個貨櫃可裝載數公噸，甚至數大公噸貨物，且可以數台岸上起重機同時作業，因此裝卸速率高且快，使船舶停留港口期間縮減到最短，加快船舶營運的週轉力。
3. 須有通棧，以供貨物在裝船前及卸載後，作為臨時存放場所，以及須有倉庫，以應船期不準確、內陸運輸擁擠或貨物過多而需存放。
4. 因有貨櫃的保護貨物，並且使用貨櫃封條區分運送責任，使海上運送人擴大運輸服務至海上以外階段，使保險公司也敢予擴大展延承保陸上運輸風險，進一步促進複合運輸的發展，提升運輸效率，降低運輸成本。
5. 貨櫃船舶運送人須鉅資投資於造船和造櫃上，這種投資具經濟學中所謂「沉沒成本」(Sunk Cost)的特性，因此其經營風險甚大。在貨櫃運輸的發展歷程中，國內因此種特性的影響而退出市場者，所在多有。
6. 全球貨櫃運輸的經營，各航線皆存在著進多出少的不平衡(Imbalance)的現象，形成巨額空櫃調度成本的增加，雖有「空櫃調度費」(Empty Position Surcharge, EPS)的稍微挹注，但仍無法完全彌補；傳統船運輸因在船邊交接貨物，則無此項問題。

綜合上述觀念，貨櫃乃係構成可供裝載、儲運及卸載的一個完整單位(a complete unit)。使用貨櫃以供運輸貨物之運輸方法，而期達

到海陸空一貫作業接送到戶之理想運輸作業，此即稱為「貨櫃化運輸」(Containerization)的理論。貨櫃化運輸必須有特殊裝卸設備、專用碼頭以及貨櫃集散場/站(具有運載或儲存之作用)以因應特殊需求。

當初貨櫃化運輸興起後曾為保險人帶來實務處理問題，如今雖有「貨櫃封條」(或稱貨櫃鉛封，Container Seal)的保固作用，損失發生機率已大為降低，但海上保險理賠實務處理上仍然層出不窮。其中主要者即為貨物於運輸過程中引起損害(damage caused during transit)，究竟發生於「哪一段的運輸途徑」，例如，損失係於填裝入貨櫃前或後，或海上運輸途中，或卸櫃於碼頭後所發生者很難判明，亦即其賠償責任之歸屬有困難。

參、貨櫃運輸之發展歷程⁶

根據現有資料來考察貨櫃運輸之起源，應起之於 1955 年由美軍於戰後發展的「貨箱」(Van) 的運輸觀念，後由民間航運加以充分利用其特質而有後續之「貨櫃」(Container) 運輸的發展。在此之前，專業的散裝運輸已合理化，如石油、礦砂、穀物等皆有其專業之運輸船，而大型化遠洋油輪及以定期班輪化的散裝貨專用船也都已現代化。但若追溯至 1938 年法國巴黎到奧爾良線 (Paris-Orleans Railway) 之鐵路運輸驛馬車的車廂 (Bodies of Stages)，則應是目前所知陸上貨櫃運輸最具體的雛形。

貨櫃運輸發展則須追溯至第二次世界大戰期間之美軍加入戰場，當時美軍為配合於各戰場軍力之大量機動調動軍隊，需要大量載運重要軍事裝備與武器，推行所謂「Conex 海上貨櫃捷運系統」以為因應，此為貨櫃化運輸之雛形。後來又更進一步發展一套貨櫃運輸重要型態之「Roll on/Roll off」(Ro/Ro System，即駛進/駛出船舶)，使美國戰後能夠迅速對駐德美軍接濟大量補給品。這種系統經多方運作後，充分驗證貨櫃運輸的特殊功能。

此種利用貨櫃加速運輸的構想，係於 1955 年由著名的美國海陸運輸公司 (Sea-Land Service Inc. 因其創辦人 Malcom McLean 有感於貨櫃可用於海運也可用於陸運，因此於 1960 年 4 月將公司改名為 Sea-Land Service Inc.) 的前身—McLean Trucking Company 及稍後之汎大西洋輪船公司 (Pan Atlantic Steamship Co., Ltd.) 創始人馬孔麥克林 (Malcom McLean，因其對國際貨櫃化運輸之傑出貢獻，曾獲雷根總

6

		227	60	12	9
			599~600	602~603	659
7	19~20	22~23			

統頒發終身成就獎)所倡議，希望能將從上述軍事用途的貨櫃化運輸的觀念，實際運用在能將船上的貨櫃卸下，而且迅速地拖離碼頭，並能直接到達託運人指定處所收貨或送達託運之貨物。1957年，該公司再將旗下之37艘中的6艘C-2型的貨輪加以改裝為「全貨櫃船」，採用Lo-Lo System，航行於紐華克(Newark)至休士頓及波多黎各貨櫃航線(川航美國東岸)。當時係採用35呎長、8呎寬、8呎6又1/2吋高之貨櫃，使用船上之橋式起重機(Ship-board Gentry Crane)裝卸貨櫃，不受岸邊有無裝卸設備之限制。

1958年3月，美新航業公司(Matson Navigation Company，或稱麥特森海運公司，成立於1891年)開闢之檀香山至舊金山載運20只貨櫃裝入「夏威夷商人號」(Hawaiian Merchant，貨櫃全堆置在甲板上，當時係由船長O'Brein指揮)。之後美新航業公司又將另一艘「夏威夷公民號」(Hawaiian Citizen)船改裝為全貨櫃船。惟當時的貨櫃運輸經營尚屬未定型之試驗階段。1967年，美新航業公司與日本郵船與昭和海運兩家公司合作，經營美國西岸至日本間之太平洋航線貨櫃運輸業務，如此更拓展遠東貨櫃船航線，使「貨櫃革命」真正擴展至全球各地。

貨櫃運輸之神速發展歷史之另一源頭，當溯源於當時美國國內汽車貨運業發展快速，大受威脅的鐵路運輸業者期為能與之抗衡，發展出一套所謂「平板車揹負式運輸系統」(Piggyback System or Trailer on Flat Car-TOFC，亦即平板車載拖車運輸系統)。該項系統方式，係由貨主將貨物裝置於貨櫃後，以汽車運送至鐵路的平板車，由鐵路火車連貨帶車運至目的地車站，然後再由汽車直接駛至受貨人指定店舖或倉庫，將貨櫃卸下交貨。使用這種汽車-火車-汽車聯合方式運輸，即所謂「戶到戶」的運輸(Door to Door)的觀念，它具有下列三項優點：

- 1.廉價的鐵路運費與速度快。
- 2.汽車運輸的長處，即是能將貨物自貨主倉庫運送至受貨人倉庫。

- 3.發揮上述兩項優點而予一併運用，更形成「陸上一貫運輸系統」（或稱複合式運輸，Intermodal Transportation），使陸上運輸量大增。

貨櫃運輸依作業方式來說，則有下列五種：

1. Direct Service

直達作業，即貨櫃船由裝櫃港直接運往卸櫃目的港之作業方式。

2. Feeder Service

以遠洋巨型貨櫃船川航於越洋航線兩端（Terminal Ports，即兩端終點港），僅停靠少數深水港裝卸貨櫃，再以接駁工具，即小型貨櫃接駁船（Feeder Container Ship）接運往返於其附近各港口，即運送人以大型貨櫃船舶負責長途運送擔任主要港口之間的貨櫃運輸。

3. Land Bridge Service

海運貨櫃船之航線銜接陸運而橫越大陸之鐵路或公路，運至另一端海岸，再銜接另一艘貨櫃船轉運至目的地。或者是只利用陸橋作業之前半段，即海運貨櫃船之航線銜接陸運至另一端各目的地，此即所謂「迷你陸橋作業」（Mini-land Bridge Service），其運輸雖經由海運以及鐵路或公路運輸，但是由起運點到達目的地，運送人皆只簽發一份海運提單。

4. Micro-land Bridge Service

為一種經美國港口至附近地區或內陸城市間的貨櫃運輸作業。如由台灣經海運太平洋線到美西，再轉陸運至美國內陸城市。如同上述迷你陸橋作業一樣，亦僅以一份海運提單涵蓋全

部運輸途徑。

5. Intermodal Service

係結合海運業者將各種海、陸、空運輸工具，共同擔任貨櫃運輸「戶到戶」之一貫作業。

有關結合海運、空運、陸運之複合作業形態，我國常稱為複合運送或聯運、一貫運輸、連續運輸等，其中之「連續運輸」一詞則較少見，卻出現於海商法中（如第 45 條與 74 條）；中國大陸則稱為多式聯運。至其英文名稱，或有不同內涵，惟其在使用上並無多大差別，其基本定義為：「自收貨開始到交貨為止，涉及兩個以上國家間及兩種以上不同運送方式的運輸，運送人則擔負全程的運送責任。」其主要形態有下列數種：

Intermodal Transportation：指兩種運輸方式的結合。

Multi-modal Transportation：指兩種以上運輸方式的結合。

Combine Transportation：指兩種或兩種以上運輸方式間的組合。

Through Transportation：指在強調運送責任的一貫性。

提供複合運送之人，即稱為「複合運送人」（Multiple Transport Operator, MTO or Combined Transport Operator, CTO），其主要職責即是負責全程的運送責任（Through Liability）。

自上述 Piggyback System 形成後，即刻讓運輸業推動加速運輸化的革新，之後再與海運、空運結合，於是新興的貨櫃運輸遂始勃興。自 1966 年全球第一艘全貨櫃船首度航行於國際航線以來，海運貨櫃化運輸便如火如荼地快速蓬勃發展，近年來單位化之貨櫃船運輸更凌駕傳統雜貨船運送方式，成為海運市場主流，且朝向定期航運貨櫃化。如此也造成傳統的海運業逐漸沒落，如今除上述幾種專業貨物運輸

外，幾乎已全朝向全貨櫃化發展了。

我國係於 1968 年底加入貨櫃運輸行列。至於我國貨櫃運輸的初期發展過程大致如下：

- 1.1965 年，駐華美軍單位開始大量以 20 呎貨櫃及軍用「Conex 小型貨櫃」，運輸軍用物資及日常用品到台灣，為了陸上運輸方便，美軍與台北一家專門承攬台電的大型且超重進口機器的內陸運輸公司，在五堵保長坑附近建立「東亞貨運公司」(它是台灣貨櫃化的先驅，後來改組為東亞運輸倉儲公司)的內陸貨櫃集散站，成為台灣第一家貨櫃倉儲公司。之後陸續又有世界貨櫃(在暖暖)、永隆貨櫃(在六堵)、中國貨櫃(在五堵)等公司成立，也因此這四家貨櫃公司成為台灣北部最早經營內陸貨櫃集散站者。
- 2.當時回程美國時大多是空櫃，原先承載之海運公司為危空櫃運回，遂招攬美國在台設廠之各大電子公司(如 IBM、德儀公司等)，將其主要產品運回美國市場，如此回程亦有運費收入，這些海運公司認為有利可圖而信心大增，紛紛在台設立分公司或代理行，台灣的貨櫃運輸遂迅速發展起來。
- 3.1970 年，中國航運公司將 4 艘傳統雜貨船改裝成半貨櫃船，正式開啟國輪貨櫃運輸化。接著陽明海運公司、長榮海運公司及幾家海運公司紛紛加入貨櫃運輸市場行列，開闢多條航線，同時憑著其電腦化管理系統、優異的商譽及完善的經營管理能力，使台灣的海運力量逐漸加強，在世界海運業更占有一席之地。

以上就是全球及台灣所謂運輸業「貨櫃化運輸」(Containerization)簡略的發展歷程，海陸空貨物運輸受貨櫃化運輸的影響程度極深遠。

肆、貨櫃之特性、種類及貨物裝櫃方式

() 7

貨櫃 (Container) 即是一種箱形的運輸容器 (即 Van or Box)，具有下列各項特性：

1. 具有永久之特質及足夠之強度 (即充分強度而具恆久性)，適合在若干年內反覆連續使用。
2. 經特別設計能迅速裝卸貨物，而且適合一種或多種運輸方式，即在運輸途中不需再行裝箱或開箱之裝卸貨物，而能將貨物轉運至各目的地。
3. 配有適當之裝置，以利隨時裝卸搬運，即本身備有能在各運輸單位間，替代使用之特別裝置，且能方便於由一種運輸方式轉換為另一種運輸方式時搬運之所需。
4. 具有易於貨物裝櫃、拆櫃或卸空之設計，即具有容易裝貨及取貨之方便性。
5. 內部容量具有 1 立方公尺 (或 35.3 立方呎，1 公尺約等於 3.2808 呎) 以上之容積。

() 8

1.

(1) 鋁製貨櫃 (Aluminum Container)。

(2) 鋼製貨櫃 (Steel Container)。

7
8

607~615

217

599

(3)玻璃纖維 FRP 覆蓋合板貨櫃 (Fiberglass Reinforced Plastic Coated Plywood Container)。

2.

(1)固定貨櫃。

(2)折疊貨櫃。

3.

(1)海陸貨櫃。

(2)空陸貨櫃。

4.

(1)乾貨貨櫃 (即普通貨櫃, Dry Cargo Container): 適宜載運一般雜貨, 箱體本身具防水特性。

(2)冷凍貨櫃 (Refer Container or Refrigerated Container): 含有保溫與絕緣, 以及調節溫度與濕度之冷凍或冷藏調溫設備, 適宜載運新鮮蔬果、魚類、肉類或需保溫冷藏之其他貨物。

(3)開頂貨櫃 (Open Top Container): 適宜載運大型機械、機器及其零配件。亦稱寬頂貨櫃 (Soft Top Container)。

(4)開邊 (開側) 貨櫃 (Open Side Container, 或稱開側邊貨櫃): 適宜載運特殊形體。

(5)桶狀液體貨櫃 (Tank Container in Drum): 適宜載運液體貨物。

(6)平板貨櫃 (Flat Container): 可作拖車之用。

(7)散裝貨櫃 (Bulk Container): 適宜載運穀類與化學品等之未經包裝之散裝貨物。

- (8)汽車貨櫃 (Auto Carrier)：裝載車輛。
- (9)折疊貨櫃 (Collapsible Container)：適用單程運輸，回程不裝貨時可將貨櫃折疊起來以節省空間，櫃頂蓋較窄。
- (10)半截貨櫃 (Half-high Container or Half-height Container)：與折疊貨櫃相同適用單程運輸，櫃頂蓋較寬大並可移動，可裝載較重之貨物。
- (11)牲畜貨櫃 (Animaltainer)：適用載運牛、羊等牲畜，又稱畜欄貨櫃 (Pen Container)。
- (12)鋼網貨櫃 (Steel Mesh Container)：適用載運短程的活動物或新鮮食品等類貨物。
- (13)衣架貨櫃 (Hanging Garment Container)：適合成衣類的載運。

() Cargo Stowage ⁹

1. Full Container Load, FCL

託運人有足夠一只以上貨櫃之貨物，並可自行負責裝櫃之作業方式。這種方式的裝載貨櫃，可以使託運人以貨櫃為一個單位來裝填自己的貨物，避免與別人的貨物混淆在一起，這就是歐洲及某些運費同盟習慣上所稱之「整裝貨櫃」或「滿載貨櫃」(FCL)。但在美國則稱為「CY 貨櫃」(Container Yard's Container)。所謂 Container Yard (CY) 者，即貨櫃存放場或貨櫃場，為貨櫃存儲之場所，亦即存放或裝卸轉運貨櫃之處所。

其裝載方式，係自行將貨櫃自船方之貨櫃場拖運至其倉庫，並將貨物裝入貨櫃後，再拖至貨櫃場裝吊上船；或船抵目

⁹

的港後，受貨人負責將貨櫃拖至其自己之倉庫拆櫃，並將空櫃交還船方之貨櫃場。

2. Less Than Container Load or Less Container Load , LCL

併裝貨櫃，係指託運人之貨物有限，不足一只貨櫃，或基於某些原因無法自行裝櫃，只得將貨物用卡車運送到船公司所設立的貨櫃集散站（Container Freight Station, CFS）之貨物倉庫，在經海關驗行後，由船方將各家貨主的貨物，依目的港及貨物性質分別併入貨櫃；在船舶抵達後，於目的地貨櫃集散站（CFS）負責拆櫃卸貨。這種裝卸方式，在歐洲稱 LCL 貨櫃；在美國稱 CFS 貨櫃。

貨櫃集散站若設置於離港區附近的內陸地區者，即稱為「內陸貨櫃集散站」（Inland Container Depot, ICD），亦即是貨主貨物在此併裝的場所。

作為不足整櫃貨物之裝櫃與開櫃，以及驗關定稅之處所，即稱為「貨櫃集散場」（Consolidation Shed），為貨櫃基地中設施之一，亦為貨櫃集散站（CFS）中設施之一。

貨櫃運輸在起運地及目的地皆有整櫃與併櫃之不同作業方式，因此貨櫃運輸之作業形態可有下列四種搭配方法：

1. / CFS/ CFS

貨物運送至起運地貨櫃集散站由船方負責裝櫃，在目的地由船方負責拆櫃。

2. / CFS/ CY

貨物在起運地由船方負責裝櫃，到達目的地後，由受貨人

自己負責拆櫃。

3. / CY / CY

貨物在起運地由託運人自行負責裝櫃，在目的地由受貨人負責拆櫃，為一種完全達到「戶到戶」(Door to Door) 一貫運輸功能的運輸方式。

4. / CY / CFS

貨物在起運地由託運人自己負責裝櫃，到達目的地後，由船方負責拆櫃。這種作業方式適用於託運人只有一個，而受貨人或卸貨地點卻有二個以上者。

伍、貨櫃船舶之定義及種類

()

10

凡是船舶之結構及設計完全針對貨櫃裝載運輸需要而建造或改造之船舶，即稱之為「貨櫃船舶」(Container Ship)，其具有如下之特徵：

- 1.貨櫃船舶之艙內可裝載貨櫃，甲板亦可堆置貨櫃，並為航運習慣所允許。
- 2.因艙內為便於裝卸貨櫃，通常都有隔艙似的「胞巢」(Cell)，便於貨櫃之堆置。
- 3.甲板經特殊設計，使具有便於貨櫃堆置之特性。
- 4.為便於甲板貨櫃之堆置，通常操作吊上或吊下貨櫃時皆使用鉤鎖、扣環及類似之貨櫃導軌 (Cell Guide) 等機械設備。
- 5.為便於配合貨櫃船舶之裝卸作業，通常採取 Lo-Lo、Ro-Ro 及 Fi-Fo 等三種裝卸方式，以岸邊之橋式起重機為主，配合以堆高機、跨載起重機 (Straddle Carrier) 作業，有時亦有以船上配備之船上起重機作業。
- 6.貨櫃船舶之甲板裝載貨櫃之故，因而在船體設計及結構上要求較嚴格，同時其造價亦比一般雜貨船昂貴。運輸實務上，有所謂「貨櫃出租業」(Container Leasing) 的形成，即以提供大量的貨櫃予承租人使用而收取租金為業者。如此可減輕船舶運送業者無須投入大量的資金以建造昂貴的自有貨櫃，以相當比例的租用櫃混合使用，並達靈活調度資金的功能。

1.

(1)全貨櫃船 (Full Container Ship)

全船之所有載貨空間可以適合貨櫃之裝載，亦即除裝載貨櫃貨物外，不兼載其他零星而未裝櫃之雜貨或散裝貨之貨櫃船。因其裝載方式不同，可再細分為「艙格式全貨櫃船」(Cellular Container Ship，為一種供 Lo-Lo System 使用橋式起重機之垂直吊卸式船)與「拖車式全貨櫃船」(Trailer Container Ship，為一種供 Ro-Ro System 使用之汽車專門船)兩種。艙格式全貨櫃船適用於碼頭貨櫃裝卸方式採「Lo-Lo System」者；拖車式全貨櫃船則適用於碼頭貨櫃裝卸方式採「Ro-Ro System」者。

(2)半貨櫃船 (Semi-Container Ship)

半貨櫃船亦稱多用途船 (Multi-purpose Ship)，即船舶除在船上設有裝卸貨櫃之起重機具，以供裝載整櫃之貨櫃貨物外，並保留裝卸零星雜貨之吊桿，以供兼載其他零星雜貨或散裝貨。除此之外，另可載運「駛進/駛出」型的貨櫃。半貨櫃船的船艙通常不裝備「胞巢」及「貨櫃導軌」，有時也有配備船上起重機，如此雖有稍差的貨櫃裝卸效率，但在次要港口的配置，則有其方便性與必要性。

(3)混合式貨櫃船 (Mixed Container)

混合式貨櫃船係將艙格式與拖車式貨櫃船合一。

(4)可變式貨櫃船 (Convertible Container)

可變式貨櫃船之貨艙平常以裝載貨櫃為主，必要時可改變裝載散裝貨或雜貨。

(5)子母船（Lighter Aboard Ship, LASH or LASH Ship）

整艘貨櫃船分為母船（Mother Ship）與子船（Barge or Lighter）兩部分，子船負責進港裝載貨物，母船在港外接運子船後運送至目的港，再卸下子船至碼頭卸貨。

2.

(1)吊上/吊下型貨櫃船（Lift-on Lift-off, Lo-Lo System）

吊上/吊下型貨櫃船亦稱艙格式（胞巢型）貨櫃船（Cellularized Container Ship），係將貨櫃以垂直方式直上直下或水平移動裝卸。其貨艙裝有類似細胞間隔之結構，分別由角鋼垂直將之分隔，其每一空間大小適合一般標準型貨櫃之長寬。

貨櫃係經由船上或岸上的橋式起重機自卡車上或岸邊吊起，沿著引導槽垂直放置船上或卸出，操作方法既安穩又可簡化傳統之墊艙、隔艙等工作。

(2)駛進/駛出型貨櫃船（Roll-on, Roll-off, Ro-Ro System）

駛進/駛出型貨櫃船為最早使用的貨櫃船形式，當初主要使用於拖車式貨櫃船。於船艙開一艙門供拖車駛進及駛出，船內貨櫃置於車架上，艙間開啟時即有一鋼鐵跳板伸出，架在船艙與碼頭之間，貨櫃及拖車即經此跳板駛進船內或駛出船外，而艙內之貨櫃及車架，以預置之鎖鍊固定於一處，以策航行安全。但早期此種積載方式很不經濟，浪費許多艙位，故僅限用於短程航行。

經過改良後之駛進/駛出型貨櫃船，則以「自動甲板方式」(Roll on/off Automatic Deck) 進行操作，即只裝載貨櫃本身箱體及其內之貨物而把拖車分離。目前此種類型貨櫃船通常用作近海運輸航線。

(3)浮進/浮出（浮上/浮下）型貨櫃船（Float- in, Float- out, Fi-Fo System）

浮進/浮出型貨櫃船所裝載的貨櫃為一種駁船（Barge），稱之為「浮式貨櫃」(Lighter)，或稱 Barge Carrying Vessel (BCV)，其運輸方式較常見者為「子母船」(Lighter Aboard Ship, LASH) 及「海蜂船」(Seabee)。子船與海蜂船兩者均屬子船，惟海蜂船較大型而且本身具有動力可自力航行（self-propelled）。

浮進/浮出型貨櫃船之操作方式，係利用大型起重機或特殊機具以吊卸子船。子船的裝卸乃利用船上橫跨重型起重直接裝卸子船，或利用船身下沉將船艙門打開，讓海水灌入船身內，所載子船即可駛進駛出，母船則擔任越洋長途運輸任務。

浮進/浮出型貨櫃船可免除轉換搬運的作業，並利用內陸河川駛向託運人或受貨人的碼頭，或駛向鄰近的小型港口，直接把貨物送達目的地，如此即可達成「戶到戶」的一貫運輸目的。同時，此種船舶不受港口泊船席位（船席，Berth）擁擠的影響，因其並不需要使用船席，只要碇泊錨地即可起卸子船，母船滯留港口的時間得以縮至最短，因此而提高航運效率。

陸、貨櫃運輸之優點及缺點¹²

- 1.貨櫃裝運可節省包裝費、貨艙清潔費、損失賠償的支出等。
- 2.因裝卸貨物的時間縮短，縮短船舶之停泊日數，並降低裝卸費用與滯港費用等，裝卸效率因而顯著提高。
- 3.貨物較易集中，可維護貨主的利益。
- 4.貨櫃密封可防止雨水或海水浸入或水濕，及裝卸貨物時的破損、失竊與混裝時的污損等損失的發生。
- 5.因運輸單位體積增大，可減少貨物處理的錯誤，可避免短運之損失，降低運輸中之風險。
- 6.因貨櫃本身通常具有防水之特性，可 24 小時連續作業，不受天候影響，即除特殊惡劣天氣外，雨天亦可進行裝卸作業。
- 7.除須嚴密防止水濕的貨物外，其餘貨櫃可裝載於露天甲板上。
- 8.貨櫃的使用，便於科學化管理及陸、海、空聯營，擴大複合運送提單（Combined Transport Bill of Lading）之廣泛使用，加速國際貿易之流程。此處之複合運送提單與 1980 年國際複合運送公約規定之「複合運送單據」（Combined Transport Document）係同義詞。

()

- 1.須增加貨櫃建造及折舊費用的支出。

¹²

- 2.貨櫃內部及貨艙內裝載貨櫃之空間常無法完全利用。
- 3.須有起重機、牽引車、拖車、集貨場及堆放倉庫等輔助設備。
- 4.若往返航程中的貨物重量與種類不相同時，不得不將空櫃攜返。
- 5.貨櫃體積龐大，在內陸運送時會造成公路交通的擁擠，且遇到陸上貨櫃運輸路線之路況較差時，震動頻仍，貨物可能遭受損失。
- 6.因裝卸及運輸貨櫃都用機械設備，間接會造成碼頭工人失業(但相對地卻因此較無碼頭工人罷工之困擾)。
- 7.安全檢查困難，使走私更加容易。
- 8.子船或集貨船（即駁船，Feeder）之特殊功能較不宜於高浪及不良天候下拖帶。
- 9.子船或集貨船之拖帶費用昂費，須有經濟規模較適宜。

柒、貨櫃運輸之主要特性與效益¹³

()

貨櫃運輸體現以機械力替代人力，並以整體性及一貫性之運輸觀念實現真正之國際化，以時間寬容性取代時間迫切性，以聯營性之觀念改變傳統之競爭性與獨占性，同時兼顧電腦作業系統，建立科學管理化管理。茲將貨櫃運輸之主要特性說明如下：

1.

貨櫃運輸之最終目標，即在達成其一貫性，它係將傳統之分段運輸，透過載貨單位(貨櫃及有關機具)之標準化(Unit Load System)作業，連貫成為一線作業，降低貨物的包裝成本，防止貨物被竊，並使各項作業趨於簡化。託運人只要一次交付，即可獲得運輸責任專一的「及門服務」。同時，貨櫃本身極適合複合式運輸，貨櫃在任何不同的狀況下，可以最適當的方式送達受貨人(收貨人)。「戶到戶」(Door to Door)的運輸服務，就是貨櫃運輸一貫性之終極表現。

2.

貨櫃運輸將運輸由線發展而為面，更進一步發展為立體之運輸空間，亦即將陸、海、空之運輸結合為一體，使整個運輸空間擴大，突破運送方式的限制障礙，更縮小各種運輸限制之可能性。

¹³

8-23~8-25

219~221

159

607~677

3.

託運人可利用其適當之時間事先將貨物裝入櫃中，如此可節省裝卸時間。若港口建設有貨櫃碼頭，更可使運送人預先安排卸櫃作業時間，不必操心「貨等船」或「船等貨」之問題。如此對受貨人而言，他可將收貨地點分散卻可同時收貨，如此對人員、時間及收貨後之倉儲等問題之安排頗為便利。總而言之，貨櫃運輸之託運人、運送人及受貨人對於處理貨櫃或貨物之時間之彈性較大，此乃貨櫃運輸之另一項特性。

4.

聯營性係相對於運送人之運輸業者而言，貨櫃運輸所使用之貨櫃，透過標準化與設備互換制度之應用，貨櫃成為全球性之裝貨標準單位，各運輸公司均可互相使用彼此的貨櫃（即貨櫃的交換），如此更便利於海、陸、空運之聯營作業。

5.

由於貨櫃標準制度之標準化與單位化之建立，使全面性電腦管理作業得以充分利用，更加適合於現代化科學管理制度。

6.

由於貨櫃的貨運墊板單位運輸系統（Palletized Transport System）的標準化，貨櫃可重複多次使用，致包裝簡化而降低運輸費用成本，減輕託運人之經濟負擔。

（ ）

貨櫃運輸具有下列各種效益：

1.

- (1)裝卸迅速。
- (2)便於聯運。
- (3)增加營收。
- (4)運輸安全。
- (5)降低營運成本，節省人工、滯港及理賠等費用。
- (6)易於建立電腦運輸管理系統的建置，有利於轉運中心的發展。

2.

- (1)節省運輸費用。
- (2)提高資金運轉率。
- (3)運送人責任專一。
- (4)提高安全性，減少被竊或損失。
- (5)可採取戶對戶的一貫運輸服務。
- (6)減少保險費用。

捌、貨櫃運輸發展之未來趨勢¹⁴

貨櫃化運輸興起後，各種貨運迅速朝全面貨櫃化前進，近二、三十年來，海運貨櫃運輸已有顯著的革新與進展，貨櫃運輸已成定期航線貨運業務之主流，並已取代傳統的雜貨船運送，其未來將朝著下列各種方向而前進：

1.

為降低航運成本，必須建造大型而省油之巨型經濟船舶，此種船舶設備優良，可降低每單位之運輸成本。此外貨櫃船的發展也已朝向自動化，減少船員配置而節省僱用船員費用，並以高速化加速航行時程，惟仍需配合兼顧燃油消耗之經濟性，以降低營運成本。

2.

發展接駁系統，貨櫃船舶只在幾個重要港口彎靠，加速整個航程的完成。由於船舶大型化且建造成本高昂，航業公司為避免營運成本增加，影響船舶的運轉效率，採行貨櫃母船減少彎靠港口的策略，即在每個地區，如東南亞地區選擇高雄、香港、新加坡等港口為主要港口（Main Port），而附近地區為副港（Side Port）之貨物，則利用駁船或集貨船（Feeder）作接駁運輸，其主要目的，一則以接駁延伸主航線之貨源地區，彌補船舶大型化艙位過剩，二則以接駁集貨船代替貨櫃母船直航，節省營運成本。

14

3.

可減少相關航次的成本，同時有助於貨櫃調度，減少貨櫃之投資與貨櫃資金支出。

4. Conference

原有的運費同盟在海運市場上具有穩定運價的功能，然貨櫃運輸力量強化後，隨著盟外獨立船運送人（Independent Carriers）在市場上的強勢下，世界三大定期航線之超級運費同盟（如 AENC、ANERA, TWRA 或 FEFC）等，在其各航線之市場占有率每況愈下，復由於各航線船噸普遍過剩，運費同盟及盟外獨立船運送人之間競爭貨源激烈，運費同盟穩定運價的功能逐漸式微，已無法再統籌市場運價，亦無從控制其會員公司之營運船噸，將來運費同盟力量會加速削弱，且其市場的重要性亦將形成銳減的趨勢。

5. Joint Venture

可擴大業務領域，分散財務風險，並且使海運市場運價穩定，避免船噸過剩。

6.

從「港到港」發展至「戶到戶」之一貫運輸方式，以符合貨主需求，其方式有下列兩種：

(1)隨著貨櫃運輸技術的進步與航業公司服務的競爭，貨櫃運輸領域由海運演進為結合鐵路、公路，甚至航空的複合運送，以實現「戶到戶」服務，針對極新的服務競爭，航業公司莫不積極投資貨櫃碼頭、貨櫃集散場及內陸運輸等，以期降低營運成本，並提供客戶一貫全程運輸服務，此種演變以橫跨

美國內陸之「雙層貨櫃列車」(Double Stack Train, DST)之發軔最為明顯。我國為因應加入之需要，已決定放寬國內內陸貨櫃運輸之服務給國外公司經營。

- (2)由於通訊技術的進步，海運資訊應用範圍廣泛且速度快捷，航業公司為提供客戶較好的資訊服務，莫不大量投資電腦化設備，建立全球連線之資訊網路，並強化海運資訊系統整合，特別是參與電子資料交換系統(Electronic Data Interchange, EDI)之發展與整合最為積極。因電子資料交換系統的操作，不僅可使海運業者簡化作業手續，並能提供託運人及受貨人迅速獲得運輸過程之資訊。此項資訊服務，頗有助於提昇航業公司之服務品質與信譽，同時也是今後貨櫃運輸發展的競爭利器。

7.

所有國家的海關規定都修改為滿載貨物的貨櫃，不必經海關開驗即可自進口港轉運內陸貨櫃集散場，甚至直運受貨人保稅倉庫，使貨櫃船在港埠的裝卸速度較其他貨運船快捷，增加船舶生產力。

8.

航運競爭即是船舶生產力的競爭，船舶只有載重在海上航行時才有生產力，船速愈快其生產力愈大；滯留港口時間愈短，船舶生產力愈大，而貨櫃運輸則是縮短滯留港口時間的合理解決方式。

9.

貨櫃可減低包裝成本，將處理及再處理工作減至最小限度，並使貨物受損或失竊之可能性降至最低。

玖、貨櫃保險 (Containers Insurance) ¹⁵

使用貨櫃化運輸的貨物保險，即稱為「貨櫃保險」，已是目前國際上廣泛使用之運輸方式。貨櫃化運輸之過程中所致之貨物損害 (damage caused during transit)，其責任之歸屬自有其困難之處，這部分係屬「海上貨物運輸保險」(Marine Cargo Insurance) 範疇；而此處所稱之「貨櫃保險」，乃指承保貨櫃本身箱體之毀損、滅失或責任之部分，原與船舶保險無關，惟若其屬於貨櫃船所配備者，不論是自有或租用均視為構成船舶的一部分，且因其同時具有船舶設備與貨物的性質，所以倫敦保險人協會條款的設計亦以船舶與貨物保險予以混合，另就貨櫃本身特性擬訂部分專屬條款以為規範。

廣義之貨櫃保險，涵蓋貨櫃貨物運輸保險、貨櫃船舶保險及貨櫃箱體保險等三部分，這三項與貨櫃有關之保險，皆由海上保險人分別以不同的保險單及條款承保之。

()

貨櫃貨物運輸保險，係以使用貨櫃運輸（含海、陸、空運）的貨物為保險標的，就其性質而言，仍是屬於貨物運輸保險。它是由貨主投保，而由貨物保險人承保，其所簽發之保險單與一般海上或空運貨物運輸保險相同，只是在要保書或保險單上之貨物欄下註明”in container”，其餘則完全相同。

()

係以貨櫃專用船為保險標的，屬於船舶保險的一種，它是由船舶所有人（船東）投保，而由船舶保險人承保，其承保方式與船舶保險

¹⁵

13~15

90 12

284~286

單完全相同。

()

貨櫃箱體保險，因貨櫃危險有貨櫃箱體本身毀損滅失之損害保險與使用貨櫃箱體對第三人所產生之賠償責任保險等兩大部分。

1.

係以貨櫃箱體本身為保險標的，屬於特殊的保險種類（Container Itself Insurance），它是由貨櫃箱體所有人、租用人或營運人（Container Owner/Leasee/Operator）投保，而由海上保險人承保，既不同於貨物運輸保險，也有別於貨櫃船舶保險。倫敦保險人協會針對貨櫃化運輸之保險問題，遂制訂出一套貨櫃保險條款（Container Clauses），首先於1969年10月1日為倫敦保險市場使用。鄰國的日本則亦於1969年4月間開辦「貨櫃保險」。

目前貨櫃保險使用條款以全險條件式的「協會貨櫃定時保險條款」（Institute Container Clauses-Time, 1/1/87），及限制條件式的「協會貨櫃定時保險條款—全損、共同海損、救助、救助費用及損害防止條款」（Institute Container Clauses-Time, Total Loss, General Average, Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour, 1/1/87）兩套為主。

基本上，貨櫃保險係以全險方式（All Risks）承保保險標的之毀損、滅失、責任及/或費用，惟對於貨櫃上機械之毀損或滅失，則僅於下列情況發生始予承保：

(1)貨櫃發生全損。

- (2)由於船舶或駁船擱淺、沉沒、碰撞、翻覆或陸上運輸工具或飛機發生意外事故所致之貨櫃毀損，或發生共同海損犧牲。
- (3)貨櫃毀損可合理歸因於機械外之火災、爆炸、船舶或駁船碰撞，或與水以外之物體（包括冰）發生觸撞等，而對於毀損貨櫃（非全損）之補償限度以合理之修理費用為限。但保險人僅對超過保險單約定之自負額負責，該自負額並不適用於全損，以及共同海損、救助費用及損害防止費用等之保險索賠。

至於限制條件式（Limited Terms）的「協會貨櫃定時保險條款—全損、共同海損、救助、救助費用及損害防止條款」之承保範圍限定如下：

- (1)貨櫃發生全損。
- (2)共同海損與救助費用。
- (3)為防止或減輕損失所發生之損害防止費用。

除此之外，上述二套條款之內容大致相同，二者均規定貨櫃必須有識別標誌，以及違反保險單所載明之海上與航區範圍（Sea and Territorial Limits）者，被保險人應迅即通知保險人，經同意加費者始予有條件繼續承保（Held Covered）。同時，二者均不承保正常耗損等，或由於遲延、本身性質或固有瑕疵所致之毀損、滅失、責任及/或費用。兵險與罷工險亦如一般保險，在條款中特別予以除外不保。

關於推定全損、出險通知、共同海損、轉讓、貨櫃出售及解約註銷退費等條款，概與協會船舶定時保險條款（I.T.C.）等規定類似。在受託人不得受益、共同海損、雙方過失碰撞等條款方面，則與協會貨物航程保險條款（I.V.C.）規定相仿。

至於被保險人可能因貨櫃須負擔一些責任，故於貨櫃保險單上約定限額內展延承保對第三人死亡、體傷及財損等之法律責任，但不含任何懲罰性賠償、契約責任及依契約產生之賠償責任，且任何保險賠償須適用個別約定自負額。

貨櫃本身具有貨物之特質，對於共同海損之分攤金額及救助費用，如果被保險人對於貨主負有賠償責任時，或因違反運送契約之規定，而不能由貨主收回上述分攤金及費用時，貨櫃保險亦予以負責賠償。

2.

貨櫃箱體之經營使用中所產生之賠償責任保險方面，由於貨櫃運輸已朝向複合運送，其因使用不同運輸工具或由不同承攬運送人負責接駁運送，因而產生之賠償責任也至為複雜，傳統海牙規則、漢堡規則都已不能完全能夠解決，若考慮以單一的責任保險來保障雙方當事人，已不符實際所需。倫敦海上保險市場咸認為有單獨另行成立船東責任保險協會（即防護補償協會或保賠協會，Protection and Indemnity Club or Association, P & I Club or P & I Association）給予充分保障利害關係人之必要，遂於 1968 年 5 月由倫敦三大船東責任保險協會（即標準汽船 Standard Steamship Mutual Assurance Association, Ltd.、聯合王國 United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, Ltd. 及西英格蘭 West of England Protection and Indemnity Association 等 P & I Club or Association）聯合斥資成立「Through Transport Club, T.T. Club」（一貫運輸相互保賠協會），又名「Through Transport Marine Mutual Assurance Association, Ltd., 簡稱 T.T.M.M. Club」的相互保險組織。

加入 T.T. Club 之資格，限定為使用貨櫃從事海上運輸業，

且其運輸行程至少有一區間為海運，其他區間則須使用船舶以外之運輸工具，作為貨物一貫運輸之業者。T.T. Club 所承保的項目相當廣泛，除上述貨櫃箱體本身毀損或滅失之損害保險，以及其他 P & I Club 未納入的承保項目，其他舉凡與貨櫃有關賠償責任的範圍，皆納入其承保範圍內。至於其承保理賠方式與一般之 P & I Club 之作法完全相同。

貨櫃箱體賠償責任保險有下列三種形態：

(1) 貨櫃所有人對第三人賠償責任保險 (Container Owner's Third Party Liability Insurance)

貨櫃所有人對第三人賠償責任保險，係當貨櫃所有人或租用人為運送人時，其對於貨櫃所承運貨物而發生之賠償責任保險。此處所謂所有人或租用人之責任保險，係指為使用貨櫃承擔運輸工作所發生對於第三人之體傷、死亡以及財務損害，依法應負賠償責任時，保險人予以負責賠償之保險。由於貨櫃船所載貨櫃是航行於世界各地，故在其所經之處皆有發生事故的可能，因此其賠償責任即應依保險事故發生當地之法律而理賠。此外對於因契約所生之賠償責任 (Contractual Liability) 亦可加批承保。至於為保全權益或訴訟等費用，依例亦可以理賠。

一般來說，使用貨櫃所發生對第三人賠償責任相當有限，大致上僅存在於貨櫃本身之瑕疵，或運送人將貨物過量裝進貨櫃 (Carrier's Pack)，致於搬運中使貨櫃摔落所致第三人體傷之賠償責任等所致者這幾項而已。因為如果與船舶之航行有關者，則可由一般 P&I 負責；如果在碼頭作業中或在陸上運輸途中發生者，通常依碼頭使用合約或依貨櫃機器互

換合約（Equipment Interchange Agreement）之規定，可由碼頭作業操作單位，或由陸上運輸業者負責。

(2) 貨櫃營運人對貨物賠償責任保險（Container Operator's Cargo Indemnity Insurance）

至於貨櫃內貨物之賠償責任保險，則貨櫃運輸業者之賠償責任，在其運輸過程中之任何階段所發生者，皆有可能負賠償責任，即從其接領之貨物或運輸中之貨物，或到達目的地後自貨櫃卸出之貨物所致之損失（即實體損害損失責任，Cargo Liability），依法應負賠償責任或依提單之約定須負賠償責任時，由保險人予以負責理賠；若其係發生於為保全權益或進行訴訟等所發生之費用，與上述同理亦可予以理賠。

(3) 因過失而產生的責任（Error or Omission）

此類過失責任計有交貨遲延（Delay）、交貨錯誤（Delivery of Cargo to Wrongful Party）、未履行貨主指示而為運送及監管貨物（Failure to Execute Shipper's Order or Instructions）、無提單放貨（Release of Cargo without B/L）等。

(4) 罰款（Fines）

有關違反海關或國家法令規定所發生之罰款等。

(5) 費用（Expenses）

因上述有關責任發生而為抗辯、防止或降低賠償金額所發生之費用，如律師費、調查費等。

(6) 其他有關貨櫃之保險

其他有關貨櫃之保險尚有殘骸移除、消毒、檢疫等，可經以特約方式予以承保。此即所謂「Special Clause for Wreck Removal, Disinfection and Quarantine Expenses」，係對於貨櫃所有人、租用人受政府命令或依法律規定，須負擔上述各項費用時，約定予以賠償。

上述各種貨櫃保險向保險人申請索賠時，應提出之理賠文件，與一般海上貨物運輸保險大致相同，其必要文件如下：

1. 索賠信函。
2. 貨物短損證明。
3. 提單副本（全損時則提供正本及全套提單）。
4. 商業發票副本。
5. 裝箱單。
6. 貨損公證報告。
7. 代位求償書。

拾、協會貨櫃保險定時條款之內容

協會貨櫃保險定時條款（Institute Container Clause–Time, 1/1/87）之條文內容大致說明如下：（本保險適用英國法律與實務）

原英文條文請參閱 Institute Container Clause–Time, 1/1/87）

Risks Covered

Risks Clause

第 1 條：除下列第 5、6、7 及 8 條規定以外，本保險承保保險標的一切毀損或滅失之危險。

General Average Clause

第 2 條：本保險承保依據運送契約及/或有關適用法律與慣例所理算或認定之共同海損與施救費用，而其發生係為避免或有關避免除第 5、6、7 及 8 條，或本保險其他除外以外條款之任何原因所致之損失。

為求償共同海損分擔之目的，而可獲得本保險補償之救助及救助費用，將被視為係已依其分擔價值而足額投保。

”Both to Blame Collision” Clause

第 3 條：本保險並對於被保險人在運送契約之「雙方過失碰撞條款」下所應負擔比例責任額內按照本保險單應賠付的損失額予以理賠。倘船舶所有人依據該條款要求賠償時，被保險人應立即通知保險人，保險人得自備費用為被保險人對該賠償請求提出抗辯。

Machinery Clause

第 4 條：保險人僅負責上述第 1 條及第 2 條對貨櫃之機器之下列

毀損或滅失：

4.1 貨櫃為全損（實際全損或推定全損）時。

4.2 當毀損係為下列原因造成時：

4.2.1 係由該機器外部所致之火災或爆炸。

4.2.2 船舶或駁船擱淺、觸礁、沉沒或傾覆。

4.2.3 陸上運輸工具或航空器之傾覆、出軌或其他意外事故。

4.2.4 船舶或駁船與除水以外之任何物體之碰撞或觸撞。

4.2.5 共同海損的犧牲。

Exclusions

General Exclusions Clause

第 5 條：本保險不承保

5.1 得歸責於被保險人之故意過失引起之毀損、滅失或費用。

5.2 自然損耗、正常銹蝕或逐漸變質。

5.3 不明原因之丟失、無法解釋之損失或盤點時發現之損失。

5.4 保險標的之固有瑕疵或本質引起之毀損、滅失或費用。

5.5 主力近因為遲延所引起之毀損、滅失或費用，即使該遲延係承保危險所致者亦同（上述第 2 條可賠付之費用除外）。

5.6 破產或財務不健全所致之毀損、滅失或費用。

5.7 下列原因所致之毀損、滅失或費用：

~船舶或駁船之不適航。

~船舶或駁船或運輸工具不適於安全載運保險標的。

然以被保險人或其受僱人明知該不適航或不適運者為限。

War Exclusion Clause

第 6 條：本保險無論如何均不承保下列事故所致之毀損、滅失、責任或費用：

- 6.1 因戰爭、內戰、革命、叛亂、顛覆或其引起之內爭，或任何由於交戰國或對抗交戰國武力之敵對行為。
- 6.2 因捕獲、扣押、拘留、禁制或扣留（海上劫掠除外），及因上述危險或任何危險威脅企圖之結果。
- 6.3 遺棄之水雷、魚雷、炸彈或其他遺棄戰爭武器。
- 6.4 沒收、國有化、徵收或徵購。

Strike Exclusion Clause

第 7 條：本保險無論如何均不承保下列事故所致之毀損、滅失、責任或費用：

- 7.1 因參與罷工、停工、工潮、暴動、民眾騷擾人員所致者。
- 7.2 因罷工、停工、工潮、暴動、民眾騷擾結果所致者。
- 7.3 因任何恐怖主義份子或任何人的政治動機所致者。

Nuclear Exclusion Clause

第 8 條：本保險無論如何均不承保由於原子、核子分裂或融合之戰爭武器，或其他類似反應，或放射性戰爭武器之毀損、滅失、責任或費用。

Scope of Insurance

Limits Clause

第 9 條：本保險承保每一只貨櫃，包括裝載於甲板上，以及於下列附表所指定之海域或領域範圍內。若遇有該限制時，得立即通知保險人，並以另訂保險費方式予以續保。

Sale or Hire Clause

第 10 條：倘若所投保之貨櫃已出售或出租給未列名為被保險人之第三人時，除保險人繼續承保外，該貨櫃之保險契約效力應自動終止。

本第 10 條效力應優先適用於與本條有抵觸之任何不論是書寫、打字或印刷之規定。

Cancellation Clause

第 11 條：本保險得由保險人或被保險人提出 30 天之通知予以解約退保（該項解約退保於保險人發出或送達保險人之當日午夜起算屆滿之日起生效）。

11.1 若由保險人提出解約退保者，其未滿期保險費應按日數比例退還淨保險費給被保險人。

11.2 若由被保險人提出解約退保者，保險人得依所協議之方式退還其未滿期保險費。

Assignment Clause

第 12 條：本保險權益或應付賠款之轉讓，非經被保險人或轉讓人之簽署載有日期之書面通知，並於保險單上批改者，對保險人無拘束力。支付賠款或退費時，應提供有該項批改之保險單，否則保險人不予受理。

Claims

Insurable Interest Clause

第 13 條：為期能獲得本保險之保障，被保險人於保險標的受損當時須具有保險利益。

Notice of Claim Clause

第 14 條：若遇意外事故發生，其毀損或滅失可能引起本保險賠償時，被保險人應立即通知保險人，如貨櫃當時在國外時並應通知最近之勞依茲代理人，以便保險人視情況需要委請指定公證人員前往檢驗公證。

Partial Loss and Deductible Clause

第 15 條：任一貨櫃於任一事故或任一事件所生之一連串事故超過附表所載自負額，則該項索賠得依本保險為理賠，但該項自負額並不適用於下列項目：

15.1 本保險人僅負責任一貨櫃於任一事故或任一事件所生之一連串事故超過附表所載自負額，則該項索賠得依本保險為理賠，但該項自負額不適用於下列項目：

15.1.1 實際全損或推定全損。

15.1.2 共同海損、救助或救助費用。

15.1.3 依據下述第 18 條所生之費用。

15.2 有關任一貨櫃，保險人不負責：

15.2.1 有關未修理損害超過本保險效力終止時保險金額之部分。

15.2.2 就未修理損害部分，之後於本保險之承保期間或任何展延承保期間遭受全損(不論該全損是否為本保險所承保者)。

Constructive Total Loss Clause

第 16 條：為確定某貨櫃是否為推定全損時，該貨櫃之保險金額應視為修復後之價值，對於貨櫃之毀損或其拆廢價值均不予考慮。

除非貨櫃之回復及/或修理成本超過貨櫃之保險金額，否則不得索賠推定全損。於作此項決定時，僅考量單一事故損害或同一事故所引起連續損害之費用，始予考慮。

Benefit of Insurance

Not to Inure Clause

第 17 條：本保險之權益運送人或被保險人以外的受託人不得享受。

Minimising Losses

Duty of Assured Sue and Labour Clause

第 18 條：被保險人及其僱用人及代理人對本保險有關索賠時，對於下列規定事項，為其應盡之義務：

18.1 應採取適當而合理措施以避免或減輕其損失，及

18.2 應確保對於一切對抗運送人、受託人或其他第三人權利之適當保留行使。

被保險人因為履行上述之義務而適當及合理發生之費用，保險人

得予補償之。

Waiver Clause

第 19 條：被保險人或保險人對於保險標的採取之施救、防護或回復之各項措施，不得被視為是放棄或承諾委付，或者影響雙方權益。

每一只貨櫃具有清楚識別標記，係為本保險契約成立之先決條件。

Schedule

保險標的 (Subject Matter Insured) 櫃形及大小 (Type & Size) 識別標記 (Identification Mark) 價值 (Value)	海域及領域限制 (應視為包括於這些海域及領域間之通常航路) (Sea and Territorial Limits) (which are deemed to include normal flying routes between points within these Sea and Territorial Limits)
自負額 (Deductible)	海船 (Overseas Vessels)
或另紙附表 (or as per schedule attached)	

拾壹、貨櫃運輸與甲板裝載及保險起訖區間 之損失賠償責任¹⁶

()

不論何種方式的貨櫃運輸在吊上吊下或駛進駛出或浮進浮出時，其裝載堆置技術遠較普通件貨堆艙還得複雜。運送人往往會對船艙內（under deck）或甲板上（即艙面，on deck）之堆載空間順序作充分利用，因此，何人之貨櫃將被置於艙底，何人之貨櫃將被置於甲板上，事前無法預作安排。然而貨物置於甲板上之風險比置於艙內者大得多，而一般出口商託運貨物，寧可負擔較高運費以求貨物安全，照例會要求堆置艙內。但在貨櫃運輸實務中，運送人無法徇託運人的要求必須將其貨櫃堆置艙內。為此之故，運送人為防杜被堆置甲板上貨櫃之貨主可能之抗議，乃有在貨櫃提單上增列「任意堆置條款」(Optional Stowage Clause) 之舉，該條文內容如下：

“Goods stowed in Containers other than flats or pallets whether by the Carrier or the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. Such Goods (other than livestock) whether carried on deck or under deck, shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of goods for the purpose of the Hague Rules.”

本條大意是說，不論由運送人或貨主裝於貨櫃內之貨物（裝於平板或墊板上者除外），將可能被堆置於艙內或甲板上而無須通知貨主，此項被堆置於艙內或甲板上之貨物（活牲畜除外），將可同樣加入共同

¹⁶

196~199

海損分擔，而且被認定屬於海牙規則之貨物定義範圍內。(就保險而言，據海牙規則規定，「貨物」一詞並不包括甲板貨物”deck cargo”，因而甲板貨物之要保必須經特別聲明。)

本條趣旨頗為公允，它不但替運送人解決了不能預先確定貨櫃將置於艙內或甲板上之責任問題，同時兼顧被置於甲板上之貨物仍有加入共同海損分擔之權利。準此，置於甲板之貨櫃，如因為拯救全船危險之故而被拋棄海中，可經由共同海損分擔獲得補償；但是如係被大風浪捲入海中，則屬單獨海損。

一般海上貨物運輸保險單（水險保單）所承保之貨物，係以裝載於艙內為原則，如改裝於甲板上，則須據實告知保險人；保險人對裝於甲板上貨物慣例只肯承保平安險，對上述被風浪捲入海中之損失不負賠償責任。貨櫃運輸與此稍有不同，因貨櫃運輸貨物已裝於貨櫃內再堆置甲板上，其投保貨物水險，均要求於保險單上加註”Including risks of jettison and/or washing overboard.”。

1982 年修訂之協會海上貨物保險 A、B 條款均已將 jettison and/or washing overboard (JWOB) 並列為承保範圍，惟習慣上裝載於甲板上之貨物，仍應特別聲明投保。

()

在傳統海上運輸作業，出口商將貨物交予船公司，即可取得船公司之提單。貨物裝船之過程，通常為由出口商運至船公司在裝貨單（或託運單，Shipping Order or S/O，即託運人訂妥艙位可裝載貨物之證明文件）上所指定之碼頭倉庫經驗關後裝船，而貨物水險保險單之承保區間，係自貨物從碼頭倉庫起運開始生效，迄至目的港之碼頭倉庫經過相當時日為止，此即所謂 ”warehouse to warehouse clause” 之保險時效。此項時效之規定，正與貨主對貨物安全失去監管力時點相互銜接。

在貨櫃運輸方式之拼櫃貨物裝櫃情況下，出口商將貨物先交予貨櫃集散站之倉庫，貨櫃集散站多由貨櫃運輸公司(Container Forwarder)經營，俟集散站將貨物裝櫃妥當後，再運交貨櫃船公司停泊於碼頭之貨櫃船。自貨物之監管責任而言，係由出口商於集散站倉庫轉移給貨櫃運輸公司，再由貨櫃運輸公司於碼頭轉移給貨櫃船公司。抵達目的港後，則由貨櫃船公司卸交貨櫃運輸公司拖至集散站倉庫，然後將貨物交予貨主。貨櫃集散站通常設於碼頭範圍以外之內陸地區。因此，普通之貨物水險承保區間自碼頭倉庫開始便無法相銜接。故出口商向保險公司投保時，應要求自集散站開始生效，以免自集散站倉庫至碼頭運輸途中發生意外危險無法獲得保障。

拾貳、國內貨櫃保險常見之各種附加險主要內容¹⁷

()

以國內保險公司之附加保險批單為例，其貨櫃條款文字內容如下：

「當被保險標的物裝載於貨櫃中時，雙方同意，其符合適航性、適運性之要求。」

本保單之承保效力不因被保險標的物以密閉式貨櫃裝載，於運抵目的地後在貨櫃封條完好之情況下發生短少而受影響。

短少程度以賣方之商業發票或裝箱單上所記載之裝載數量及重量，與貨物抵達目的地後，卸載後之數量及重量之差為依據。」

(Container Clause :

Where cargo, insured hereunder, is carried in containers, it is agreed, as between the Assured and Underwriters, that the seaworthiness and/or cargo worthiness of the container is hereby admitted.

It is further agreed that to the extent that cover for shortage is provided hereunder, claims for shortage from a sealed container shall not be invalidated by the fact that seals appear intact upon arrival.

Shortage in this context shall be determined as the difference between the number of packages loaded or alleged to have been loaded per the shippers or suppliers invoice or packing list and certificate of weight and the tally made by the Assured and/or their agents of packages removed at the time the container is unloaded.)

¹⁷

()

1.

被保險人在保險期間內受託運人之託，以載明於要保書上之汽車（以下簡稱被保險汽車）運送物品，於運送途中（含運送途中休息或過夜）或裝卸物品時，發生物品或貨櫃毀損滅失，依法應負賠償責任而受賠償請求時，保險公司對被保險人負賠償責任。

要保人得就物品損失責任範圍或貨櫃損失責任範圍擇一投保。本保險契約所稱之「被保險人」，指載明於要保書之被保險人（包括個人或團體），且限合法之汽車運送業者。

2.

保險公司不負賠償責任：

- (1)因被保險人遲延或故意行為所致損失之賠償責任。
- (2)對於物品短少或遭受竊盜損失之賠償責任。
- (3)因罷工、暴動、民眾騷擾或惡意破壞所致損失之賠償責任。
- (4)運送金銀及其製品、珠寶、首飾、古玩、藝術品、文稿、圖畫、圖樣、模型、貨幣、有價證券、帳簿、憑證或其他各種文件所生損失之賠償責任。
- (5)運送動物或植物所生損失之賠償責任。
- (6)可歸責於第三人之任何賠償責任，而被保險人擅自放棄賠償請求者。

- (7)被保險人依法得行使抗辯權或其他權利以免除或減輕責任，若因故意而未行使前述權利所產生或增加之責任，保險公司不予賠償。
- (8)因颱風、地震、海嘯、冰雹、洪水，因雨積水、沙塵或不可抗力所造成貨物或貨櫃損失之賠償責任，但被保險人能證明其損失非因上述危險事故而係由意外事故所致者，不在此限。
- (9)直接因被保險汽車裝載超高或超重所致損失之賠償責任。
- (10)因物品固有瑕疵或包裝不固所致損失之賠償責任。
- (11)因物品油類或其他貨物接觸污染所致損失之賠償責任。
- (12)因敵人侵略、外敵行為、戰爭或類似戰爭之行為(不論宣戰與否)、叛亂、內戰、軍事演習或政府機關之徵用、充公、沒收、扣押或破壞所致者。
- (13)因核子反應、核子能輻射或放射性污染所致者。
- (14)違反道路交通管理處罰條例第二十一條、二十一之一條規定，駕駛被保險汽車所致者。
- (15)因吸毒、服用安非他命、大麻、海洛因、鴉片或服用、施打其他違禁藥物，駕駛被保險汽車或裝卸所致者。
- (16)駕駛被保險汽車從事犯罪或唆使犯罪或逃避合法逮捕之行為所致者。
- (17)被保險人或駕駛人因受酒類影響駕駛被保險汽車所致者。前述所稱受酒類影響係指飲用類或其他類似物後駕駛汽車，其吐氣或血液中所含酒精濃度超過道路交通管理法規規定之標準。

(18)運送之物品，依法令規定禁止製造、運輸、販賣、持有或進出口者。

1.

被保險人或其代理人，如報關行、工廠倉庫管理員須注意下列事項：

(1)在櫃場貨提貨或收貨時對貨櫃之檢查

- ①檢查貨櫃封條是否完整，有無被破壞痕跡，封條號碼是否與提單（Bill of Lading）所載相符。
- ②檢查貨櫃外觀有無損壞或鏽蝕，如：貨櫃外觀是否有破洞或滲水現象。
- ③貨櫃是否曾經過海關抽驗。

(2)在工廠（倉庫）開櫃時發現損失之處理

- ①開櫃或收貨時，應要求貨車司機或貨櫃場人員會同檢查，若發現貨物短少、破損或水濕時，應於提貨收據上加註損失狀況，並保留現場，同時立即通知保險公司。保險公司收到通知後，視損失情況，委託公證或逕行派員處理。
- ②若貨物拆箱清點後，才發現損失，應先拍照存證（附有日期之照片數張），並保留受損貨物及包裝，同時立即通知保險公司。
- ③提貨後發現損失，應於三日內向船公司發出險通知（Notice of Loss）索賠，並要求船公司委派代表會同公證，以保留索賠權利（依海商法 56 條規定，毀損滅失不顯著者，應於

三日內以書面通知運送人及承攬運送人，否則推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物)。

- ④貨櫃如有破損情形，可委請報關行向貨櫃場人員索取有註記貨櫃破損情形之貨櫃交替驗收單 (Equipment Interchange Receipt，簡稱 EIR)
- ⑤應先傳真提單、保險單、發票、裝箱單或其他相關文件，供保險公司及公證人員參考，以便建檔。

2.

(1)在貨櫃場(CFS)提貨時對貨物之檢查

貨物如有以下異常情形，應委請報關行人員或領貨司機立即向船公司或貨櫃場人員索取有註記貨物破損情形之損失證明文件：船公司或貨櫃場(需會同運送人簽章)簽發之輪船事故證明單 (Damage Report)、件數短少之短卸證明 (Short-landing Certificate)或未送達(Non-delivery)證明文件。同時請立即通知保險公司。

- ①貨物外包裝是否完好(如:打包帶是否有鬆脫、PE 膜是否有破裂)。
- ②上下封口膠帶有無被重封(如:是否為原廠之封裝膠帶，有無被重封透明膠帶)。
- ③重量有無異常(內箱是否未裝滿，是否有碎片、雜音)。
- ④箱(棧板)數量是否正確(尤其是提單上只註記 pallet or skid 之數量，未記載詳細之箱數時)。
- ⑤碰撞指示器是否變色(索取樣證明)。

- ⑥貨物是否有驗關（驗關者請注意是否有取樣條，外箱有無重封報關行之封裝膠帶）。

(2)在工廠（倉庫）卸貨發現損失時，權利之維護及損害通知

- ①被保險人在收貨時，應要求貨車司機會同檢查，若發現貨物短少、破損或水濕時，應要求對方說明後在提貨收據上加註損失狀況，並保留現場，同時立即通知保險公司。保險公司收到通知後，視損失情況委託公證或逕行派員處理。
- ②若貨物拆箱清點後，才發現損失，應先拍照存證（附有日期之照片數張），並保留受損貨物及包裝，同時立即通知保險公司。
- ③被保險人在提貨或收貨發現損失情形時，應於三日內向船公司發出險通知（Notice of Loss）索賠，並要求船公司委派代表會同公證，以保留索賠權利（依海商法 56 條規定，毀損滅失不顯著者，應於三日內以書面通知運送人及承攬運送人，否則推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物）。
- ④請先傳真海運提單、保險單、商業發票、裝箱單等相關文件，供保險公司及公證人員參考，以便建檔處理。

3.

被保險人或其代理人，如報關行、工廠倉庫管理員須注意下列事項：

(1)在航空貨運站(Air Cargo Terminal)提貨時對貨物之檢查

貨物如有以下異常情形，應委請報關行人員立即向航空公司或航空貨運站索取相關損失證明文件：航空公司或航空

貨運站(Air Cargo Terminal)簽發之異常報告表(Inbound Cargo Irregularity Report)、件數短少之短卸證明(Short-landing Certificate)或未送達(Non-delivery)證明文件。同時請立即通知保險公司。

- ①貨物外包裝是否完好(如:打包帶是否有鬆脫、PE 膜是否有破裂)。
- ②上下封口膠帶有否重封(如:是否為原廠之封裝膠帶,有無被重封透明膠帶)。
- ③重量有無異常(內箱是否未裝滿,是否有碎片、雜音)。
- ④箱(棧板)數是否正確(尤其是提單上只註記 pallet or skid 之數量,未記載詳細之箱數時)。
- ⑤碰撞指示器是否變色(索取樣證明)。
- ⑥貨物是否有驗關(驗關者請注意是否有取樣條,外箱有無重封報關行之封裝膠帶)。

(2)在工廠(倉庫)卸貨發現損失時,權利之維護及損害通知

- ①被保險人在收貨時,應要求貨車司機會同檢查,若發現貨物短少、破損或水濕時,應要求對方說明後在提貨收據上加註損失狀況,並保留現場,同時立即通知保險公司。保險公司收到通知後,視損失情況委託公證或逕行派員處理。
- ②若貨物拆箱清點後才發現損失,應先拍照存證(附有日期之照片數張),並保留受損貨物及包裝,同時立即通知保險公司。
- ③被保險人在提貨或收貨發現損失情形時,應於三日內向航

空公司及承攬運送人發出險通知（Notice of Loss）索賠，並要求航空公司委派代表會同公證，以保留索賠權利。

- ④請先傳真空運提單、保險單、商業發票、或進口報單等相關文件，供保險公司及公證人員參考，以便建檔處理。

本文參考資料

- 1.運輸學（含大意）：林敏玄編著，志光教育文化出版社出版，98 年 12 月二刷
- 2.運輸學·精選申論題庫解析：劉奇編著，志光教育文化出版社出版，98 年 11 月
- 3.運輸學大意：白崑成編著，千華數位文化股份有限公司出版，98 年 10 月二版
- 4.運輸學（含概要）：白崑成編著，千華數位文化股份有限公司出版，98 年 10 月八版
- 5.運輸學（含概要·大意）：白崑成編著，千華數位文化股份有限公司出版，95 年 8 月五版二刷
- 6.運輸工程學概論：陳偉全、劉文宗、朱鳳斌編著，高立圖書有限公司出版，96 年 8 月二版修訂
- 7.運輸學（概要）模擬試題：考試叢書編輯小組，大華傳真出版社出版，97 年 8 月三版
- 8.運輸學概要：韓新、鄭鑫編著，新保成出版事業有限公司，98 年 2 月一版
- 9.海洋運輸學（航運業務及港區管理）：崔延紘編著，國立編譯館主編 /出版，91 年 9 月初版
- 10.貿易貨物保險：周詠棠著，三民書局出版，74 年 12 月增訂初版
- 11.海上保險（教材）：財團法人保險事業發展中心編印，90 年 12 月初版

- 12.國際貨櫃運輸實務：曾俊鵬著，華泰文化事業股份有限公司出版，99年8月三版
- 13.〈貨櫃運輸與保險〉：陳繼堯撰，刊《產險季刊》第二期，60年12月31日
- 14.運輸學（概要）：李光炬編著，大華傳真出版社出版，97年8月九版
- 15.運輸學大意：李承志編著，大華傳真出版社出版，97年10月三版

