

超規格 (OOG) 貨物海運運輸實務與核保風險評估

▲ 朱有為

壹、前言

近幾年由於國內企業逐步海外建廠或遷廠以及身處遊艇建造大國的我們，OOG Cargo(超規格)貨物在海運的運輸上已不同於過往屬於小規模的運送，而是爆發性的成長，特別是專案貨物(Project Cargo)的運送需求，而超規格貨物在運送裝卸過程中因不同於一般貨物，所以運送風險上，相對較高，如：貨物重心位置的移動，則會因裝卸吊時卸扣位置而有所不同，稍有不甚，則將會導致貨物摔落或是撞到船艙等狀況。

因此，瞭解 OOG(超規格)貨物運輸前的保全措施一直到發生事故時如何因應而迅速降低損失，將是很重要的一件事，超規格貨物出險，除影響貨物自身外，對於船舶如船艙、船舷等本身，也無疑是一大威脅。身為風險控管與分散規劃為主的保險公司人員，面對 OOG(超規格)貨物的運輸，不僅需要有一般貨物評估方式外，更需要以嚴謹的態度與能力來判斷 OOG(超規格貨物)在尺寸、重量與出險時可能發生的損失與責任。因此為能使相關核保人員更加熟悉本類型貨物在海運運輸實務上之核保風險，後續將陸續說明與介紹相關

本類型貨物在海運運輸規範與注意事項以及保險如何進行風險評估與設定相關條款。

貳、Out of Gauge (OOG)介紹

OOG Cargo(超規格)貨物是指超過普通密閉式貨櫃允許之重量或尺寸之貨物，即無法裝入密閉式貨櫃內之貨物。而通常需使用特殊貨櫃(如：開頂櫃(OPEN TOP)或平板櫃(FLAT RACKS))進行運送。超規格貨物一般為機械、車輛、專用藝術品或採礦設備等。

圖一、超規格貨物裝載於平板櫃上。



資料來源：Maersk Line Lashing Guide: Loading and Lashing Cargo

參、Out of Gauge (OOG) 海運裝載運送方式類型

1、Out of Gauge (OOG)

超規格貨物通常試以下三種方式進行運送：

(1) 開頂櫃和平板櫃，通用為（密閉）貨櫃的替代品，常用於超規格貨物裝載運送適用。這類型貨櫃通常可用於側面或頂部裝載，非常適合裝載笨重的超大尺寸貨物。如有必要，更可以連接兩個或多個平板櫃以裝運更大的貨物。

(2) 駛上駛下船舶（或稱滾裝船）RO/RO (Roll-on/roll-off)，本類船舶又細分「客滾船」和「貨滾船」，貨滾 (RO/RO) 船是運送超規格之貨物首選的方式，該船有多個可調節的甲板（跳板，Ramp），可容納各種尺寸貨物，如：渦輪機、發電機等。本類型船舶停靠，其跳板坡道延伸，這類貨物可直接從港邊等待區拖入船舶內積載或裝載位置。

(3) 船舶租賃 (Charter)，在超規格貨物量允許的情況下，利用船舶租賃將是運輸大量非能貨櫃裝載之貨物的最有效手段。這些船舶配備了固定起重機、吊運機，可以從港邊與船舶積載處間，進行貨物裝卸載。

肆、Out of Gauge (OOG)貨物裝載國際規範介紹說明

OOG 超規格貨物裝載，通常會依據國際規範來配置，主要為下述兩個規範，(1)《貨物運輸組件裝載指南 IMO/ILO/UNECE Code of Practice for packing

of Cargo Transport Units》，又簡稱 CTU Code，和 (2)《貨物裝載和固定安全實踐準則》(The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) 又簡稱 CSS Code。

首先介紹《貨物運輸組件裝載指南》(CTU Code)²，係由 IMO(國際海事組織)、ILO(國際勞工組織)、UNECE(聯合國歐洲經濟委員會)聯合發佈，其實踐準則是國際裝載指南，主要介紹包括適用於海運和陸運的裝卸安全，以及貨運與貨櫃在內貨物運輸組件單位 (CTU) 正確的包裝，運輸和開箱，並且提供了有關如何打包貨物，以防止運輸過程中發生事故、損壞和遺失的建議和最佳實踐方式。

CTU Code 主要包含如下內容：

- 總體概論 General Conditions
- 包裝前檢查 Visual checks before packing
- 裝載和固定 Packing and securing the load
- 包裝和固定危險貨物附加說明 Additional notes for packing and securing dangerous goods
- 貨櫃收運的注意事項 Notes for accepting CTUs
- 安全處理和保護貨物運輸組件單位原則 Principles of safe handling and securing CTUs
- 對貨物運輸組件單位在包裝負荷所進行的培訓 Training in packing loads in CTUs

其分別重點：

- 目標：CTU Code 的主要目標是促進貨物運輸組件單位內安全打包，以增強國際貿易的安全性、安全性和效率。
- 適用性：CTU Code 適用於涉及貨物運輸組件單位打包的所有處理人員，包括發貨人、貨運代理、打包員和運輸運營商。
- 責任：CTU Code 概述打包過程中各處理人員的責任，並強調確保貨物安全運輸所需的適當溝通和協調。
- 打包指南：提供了對不同類型貨物的打包指南，考慮其貨物重量分佈、固定和相容性等因素。
- 文件：CTU Code 建議使用適當的檔案記錄，提供有關貨物、特性和處理要求的相關資訊。
- 培訓和教育：強調培訓和教育參與打包過程的人員，確保他們瞭解 CTU Code 中規定的最佳實踐和安全措施。
- 固定和束縛貨物：CTU Code 強調在運輸過程中所必須通過固定和束縛貨物來防止移動、掉落或其他危險的重要性。
- 貨櫃檢查：提供有關在打包之前檢查貨物運輸組件單位(包括貨櫃)的指導，以識別可能影響安全性的任何缺陷。
- 溝通與合作：CTU Code 強調參與運輸過程的所有各方人員間需進行有效溝通和合作的重要性，以確保貨物的安全打包。

其次為《貨物裝載和固定安全實踐

準則》(CSS CODE)³ 說明：

- 背景：

航道航行船舶的主要加速度是由縱向、垂直和主要橫向運動組合引起的。這些加速度產生的作用力可能導致船舶的安全問題。為了應對這些作用力造成的危險，我們應該採取相應的措施，確保貨物在船上的積載是適當且固定的，同時減少船舶運動的幅度和頻率。1991 年，通過第 A.17(664) 號決議通過了《貨物積載和加固安全操作守則》(CSS Code)。該守則的目的是促進貨物的安全裝載和固定。它提供了有關貨物裝載和固定的一般建議，以最小化船舶和人員的風險。此外，該守則還就已知在裝載和固定方面存在困難和危險的貨物提供具體建議，並就惡劣海況下可能採取的措施提供指導。各國政府應該執行《守則》，並請海事安全委員會不斷審查和必要時修正《守則》。這有助於確保船舶貨物的安全裝載和固定。

- 目的：

CSS 規則目的是提供一個國際標準，通過以下方式促進貨物的安全配載和固定，引起船東和船舶經營人注意必須確保船舶預先知其適合貨物用途之裝載，提供相關建議，並配備適當的貨物加固裝置以及貨物的正確積載和固定，以減少對船舶和其相關人員的風險。不僅如此，並就已知在裝載和

固定方面存在困難和危險的貨物提供具體建議、面對惡劣海況下可能需要採取的行動以及隨時注意與修正貨物移動狀況之措施建議。

上述相關建議外，船長應牢記對航行的安全進行以及船舶、船員和貨物的安全負責。

- 一般原則：

所有貨物的存放和固定方式，應確保船舶和船上人員不會受到威脅。貨物的安全配載和固定取決於適當的規劃、執行和監督。受委託執行貨物積載和固定任務的人員應具有適當的資格和經驗。規劃和監督貨物積載和加固的人員應對《貨物固定手冊》的應用和內容有充分的實踐知識。在任何情況下，貨物的不當配載和固定方式都會對其他貨物固定和船舶本身造成潛在危險。為對於裝載和固定貨物的措施應基於根據預期的最嚴重天氣條件（根據預定航行的經驗）而採取的措施。船長作出的船舶裝卸決定，特別是在惡劣天氣條件下，應考慮到貨物的類型和積載位置以及固定安排。

伍、Out of Gauge (OOG)貨物繫固建議方式

在運輸超規格的貨物時，妥善地固定在平板櫃或開頂櫃上是極其重要的。在運輸過程中，可能會遇到各種外部風險，如風浪等，這些因素會使船舶變得

不穩定。為確保貨物在運輸過程中安全穩固，以下是一些需要特別注意的事項：

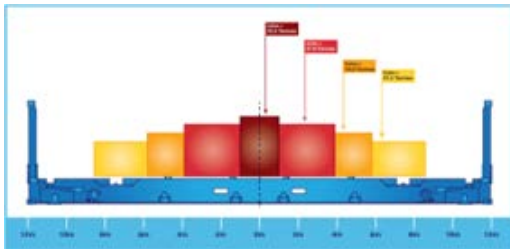
1、貨物重心注意

貨物的重心是指貨物與外包裝裝載物中所有質量的平均位置，也是物體所有重量的集中點。因此，在運送貨物時，每件貨物上都應該標註有國際標記，特別是在外包裝盒子和木板條箱上。由於重心直接決定了貨物的穩定性，如果重心過高，當運輸過程中船舶傾斜朝另一個方向時，貨物很可能會翻倒或失去平衡而掉落。理想的情況是低重心，這樣在平板櫃上運輸時就會更穩定、更安全。

2、重量配置措施

當將貨物放置在平板櫃上時，必須遵守負載限制，同時將貨物重量平均分佈在平板櫃框架面積上。根據平板櫃架上的負載限制，對於非常密集的貨物，可能需要額外的墊料材料以盡可能地均勻分配重量。每個平板架上都需標記最大有效負載，但也要注意最大重量取決於底部導軌上貨物的長度。如何在平板櫃架上分配重量的快速指南，如圖二所示。

圖二、超規格貨物裝載於平板架上重量分配指南。



資料來源：Maersk Line Lashing Guide: Loading and Lashing Cargo

3、裝載船舶甲板上措施

船舶甲板裝載貨物時，需確保貨物正確放置在平板櫃架上，重量需符合依長度和寬度均勻分佈。同步檢查重心是否偏離中心太遠。由於貨物結構的原因，超寬貨物以及相對應增加阻力和支撐的材料不應存放在平板貨櫃架前端 30 公分 (12 英吋) 範圍內，因這會妨礙船舶甲板下的裝載。

4、一般綁紮材料與規範措施

選擇適當的綁紮材料對於確保貨物的安全運輸至關重要。以下是一些關於選擇綁紮材料的指南：

- (1) 考慮貨物尺寸、結構和重量：確保所使用的綁紮材料適合該貨物的特性。不同的材料具有不同的彈性和綁紮力，因此應根據貨物的需要做出適當的選擇。
- (2) 避免混合使用不同的綁紮材料：不建議在同一貨物上混合使用不同的綁紮材料，如鋼絲和網狀綁紮。這樣可能導致綁紮效果不佳，

增加貨物運輸過程中的風險。

- (3) 保護鋒利邊緣：如果使用網狀綁紮，應對鋒利邊緣進行邊緣保護，以避免損壞。這可以通過添加保護套管或其他類似的材料來實現。
- (4) 避免打結：在使用捆紮帶時，應避免打結，因為這會降低其斷裂強度。確保螺絲扣和卸扣固定，以防止貨物滑落。
- (5) 綁紮系統的強度：確保綁紮系統中的每個部件都具有相似的最大安全負荷 (Maximum Securing Load; MSL)。例如，鏈條和網狀綁紮的最大安全負荷 MSL/LC 通常為其斷裂強度 (Breaking Strength; BS) 的 50%。同時，注意不良的綁紮角度、鋒利的邊緣或較小的半徑可能會降低綁紮強度。這些措施旨在確保貨物在船上積載期間固定安全，並減少潛在的危險。

5、綁紮力度

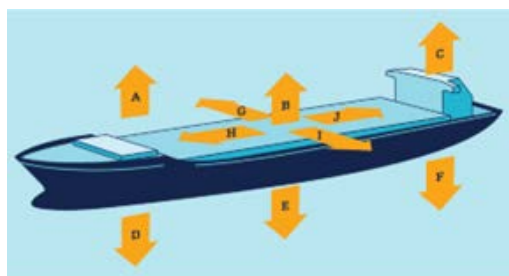
根據國際海事組織的建議，在綁紮或固定海上運輸貨物時，我們應該遵循以下一般經驗法則：每一單位貨物的每側（左舷和右舷）繫固裝置的總最大固定載重應等於該單位的重量。

具體而言：

- MSL (最大安全負荷) 等於 BL (斷裂負載) 的 50%。

- 平板櫃架的綁紮孔通常具有 5,000 公斤 的承載能力。如果繫繩設備的承載能力更大，則繫繩設備將成為最薄弱的環節。
 - 為了確認綁紮的力度，我們應該關注船舶在海外航行期間的受力相互作用。
- 請參閱下圖三更深入瞭解綁紮力度相關資訊。

圖三、船舶航行期間與海浪間的相互作用力。



- | | |
|----------------|----------------|
| A. Up to 1.0 g | F. Up to 1.0 g |
| B. Up to 0.5 g | G. Up to 0.8 g |
| C. Up to 1.0 g | H. Up to 0.4 g |
| D. Up to 2.0 g | I. Up to 0.8 g |
| E. Up to 0.5 g | J. Up to 0.4 g |

資料來源：Maersk Line Lashing Guide: Loading and Lashing Cargo

6、相關墊材

- (1) 墊材的位置：貨物應該放置在平板櫃架上，並確保其重心在長度和橫向方向均位於中間。這有助於保持平衡並減少不穩定因素。
- (2) 避免單點集中壓力：不要將重物完全放置在平板櫃架的木板上。這樣容易產生單點集中壓力，可

能導致墊料受損。

- (3) 墊材的選擇：墊材應該橫貫整個平板架，並且需要達到主樑。這樣可以分散壓力，避免單點集中，並確保墊料不容易受到損壞。

7、防滑材料

防滑材料在金屬貨物和平板櫃架底部橫樑之間的應用至關重要。使用摩擦力較大的防滑材料，例如橡膠，可以減少所需的繫繩數量。如果您需要更詳細的摩擦係數資訊，建議參考 IMO 中的貨物運輸元件裝載指南（CTU）附錄 7（Appendix 2 and 3），其中包含各種材料之間的摩擦係數表格。

8、一般警告注意

對於任何防滑材料，重要的是要注意避免金屬與金屬之間的任何接觸。不允許進行任何焊接、鑽孔或修改我們平板底盤結構的操作。至於墊材，不允許將重物完全放置在平板架的木板上。

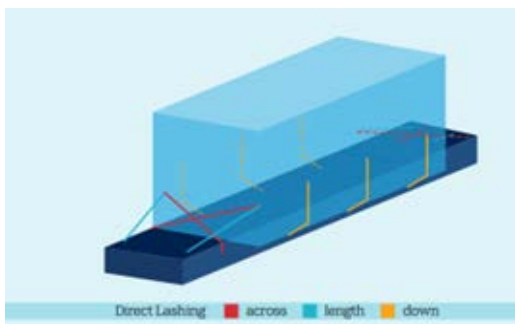
9、繫繩環貨物之各種繫繩方法

平板櫃架配備了承載能力為 SWL 5000 公斤的繫繩環 / 設施（D 環）。繫繩的主要目的：是確保貨物在側向和長度方向上不會移動，以防止傾斜。對於帶有繫繩環的繫繩方法，橫向繫繩是最有效的方法，這有助於保

持貨物的穩定性。此外，需要安裝直接向下的繫繩，以增加摩擦力，並在長度方向上防止移動。

計算過程：在計算過程中，對於每個直接的繫繩，請使用線性的MSL（最大安全負荷）數值。可參考下麵的圖四作為示例。

圖四、繫繩綁紮於平板架上方式。



資料來源：Maersk Line Lashing Guide: Loading and Lashing Cargo

陸、Out of Gauge (OOG)貨物運輸流程(含內陸運輸)與涉及檔介紹

1、OOG 貨物運輸預備作業介紹

(1) 確立相關作業範圍

通常會請貨主儘早提供相關貨物裝載資訊。如：出發地、目的地、商品和運輸期限等資訊，甚至提供更多細節，如：啟運地和目的地，方能確認起訖地港口對於該貨物裝卸吊處理能力、現場要求、現場訪問、貨物敏感度等，或者是否需要起重機等相關機組設備協助。

(2) 相關裝載技術圖表

提供有關裝載技術細節之資料。以識別貨物尺寸、重心和裝載拉升點。這些圖表將有助於確定所需之適當設備和綁紮方式，提升和固定貨物因應運輸過程中之基本風險。船舶裝載管理者，在制定裝載計劃時，也會使用到本裝載技術圖表。

(3) 貨物運輸時程表

由於超規格貨物或散雜裝貨物，裝載時皆需要一些時間，故溝通貨物何時準備好移動，以及貨物是否必須在某個日期之前交付是很重要的事。故提前告知貨物運輸之最後期限，可讓船邊作業相關業者，提前審查並採取相關作業，以確保滿足這些貨物運輸截止日期。

(4) 確認裝載超規格貨物之必要操作技能和適當資源

相關超規格與散雜貨之貨物運送，通常會請相關運送該標的物之專家，透過詳細的工作範圍、技術圖表和明確的時程表，進行運營規劃，確認其相關運送、裝載之安全與資源效益。

(5) 相關超規格貨物突發事故處理解決方案

透過詳細的營運規劃，為貨物裝載可能發生之突發事故之處理建立框架。該規劃的制定，需要考慮超規格貨物運送專案的獨特要求，專案

越複雜，計劃必須越具實質性。該計劃從貨物自啟運地設施準備就緒到貨物交付到目的地設施的地點必須將涉及所需的所有人員都參與。

2、船公司 OOG 貨物運輸確認流程⁴

(1) 超規格和散雜貨貨物託運時，船公司內部會先必需得到轉運地、目的地碼頭批准後，才會簽發訂艙單，因為未獲得允許前，是不會提供訂艙確認單。

(2) 超規格和散雜貨貨物必須在到達港口時，於進口路段直接裝運於卡車上或出口路段直接裝載於船上方式依連貫的直接作業模式運送。

(3) 船上人員會進行相關裝卸貨作業確認，並且留有相關之裝卸與貨物繫固紀錄。

(4) 貨物的實際圖片和圖表必須提供給轉運地與目的地船邊作業人員進行驗收評估。

(5) 驗收要求：

- (I) POL(Port of Loading) 裝運港 & POD (Port of Discharge) 卸貨港。
- (II) 貨物的實際圖片和圖表。
- (III) 貨物和貨櫃的重量和尺寸。
- (IV) 貨櫃類型。
- (V) 端壁位置 (用於平板櫃)。
- (VI) 繫固綁紮說明和憑證。
- (VII) 放置平板櫃或開頂櫃貨物實際圖片。

(VIII) 帶有指示提升點的貨物實際圖片。

3、船公司與貨櫃場對於超規格貨物 OOG 相關操作與發生毀損時注意事項

(1) 起運地取得相關裝載超規格貨物資料與儲放位置

主要是需要收集被裝載之超規格貨物的放置位置。與櫃場現場主要聯繫人協調，甚至現場訪問有效的執行作業程式，主要針對從蒐集貨物的資訊中來安排。相關利害關係人員，同步亦需要瞭解現場裝載情況，例如是否有起重機可用、現場是否有修路、是否需要現場感應、運營時間等。

(2) 超規格貨物運輸裝載方式

通過對起運地資料的清晰瞭解，可以有效地規劃運輸裝載方式。透過技術圖表和現場要求，先告知用於運輸超規格貨物的設備類型，如：多軸拖車，可伸縮拖車等。移動式起重機可能還需要協調，將貨物吊到適當的拖車上。本貨物運送拖車通常為用於超限貨物的低裝載卡車、低裝載卡車超限貨物。

(3) 超規格貨物交接 (碼頭設施)

超規格貨物交付給碼頭的碼頭運營商和貨物處理商，碼頭必須擁有對應的設施，且因相關裝載設施每天處理大量貨物，在超規格貨物處理

方面，除具有完備的裝載設備外，更是必須擁有豐富的操作經驗和專業知識。

(4) 超規格貨物調查公證事項

一旦超規格貨物交付給相關裝載貨物技術員或是公證員，通常會要求再行加固 / 綁紮作業，以利貨物裝載非常穩妥，完整的固定於平板櫃架上。如果貨物尺寸或重量超出標準設備容量，貨物有可能會被直接固定在船舶。當貨物在原產地存放並在目的地的第一個卸貨等待點時，通常會請協力廠商進行檢驗。這些調查報告將提供貨物狀況的記錄，如果在運輸過程中發生損壞，那麼報告將明確這一點，並可以採取糾正措施。

(5) 起重機升降機注意事項

會依據技術圖表和起重指南來進行裝卸作業，將最大限度地降低與所需起重機升降機相關風險。

(6) 貨櫃船上處理超規格貨物方式

超規格 OOG 貨物在貨櫃船上處理時，通常存在一些既有風險。在貨櫃船業務中，OOG 貨物通常存放在船舶甲板下，如果是安排裝載於甲板上，在規劃和處理時則需要仔細考慮，並於裝貨前，可能會要求當地規劃師或代理商進行裝載批准。同時必須驗證艙口蓋間隙和貨物間

移動的運輸軌道間隙，並且保持適當數量的空間，以確認裝載貨移動時不會損壞船舶或貨物。

(7) 超規格貨物裝卸時發生損壞處理

在超規格 OOG 貨物操作期間，必須隨時觀察對船舶、設備或貨櫃造成的任何損壞。任何損壞的通知必須立即請裝卸工人代表、港口住埠船長和租船人代理人注意，並在任何情況下，必須填寫損壞報告，提供造成損壞之完整和全面性的詳細資訊。裝卸工人代表應簽署所有損壞報告並獲得一份副本。裝卸工人拒絕簽字必須在報告中說明，並給他們一份副本。這些損壞報告皆必須抄送給裝卸公司、租船人代理人、租船人和經理。

(8) 貨艙中的超規格貨物裝載注意事項

貨艙中超規格貨物裝載置放，都必須透過電子郵件方式通知貨主（租船人）任何裝卸損壞或具體遵循的指示。如果使用船舶的船員和資源導致損壞，則必須向管理辦公室提供發生時間和材料等全部詳細資訊。

(9) 超規格貨物在航行中損壞

如果在航行中有懷疑或真實發生損壞貨物，必須立即採取補救措施，並在航海日誌中註明。必須將損壞情況通知貨主（租船人）和經理，船長應在抵達下一個港口時提出抗議。

(10) 在港口觀察到超規格貨物損壞
當貨櫃 / 貨物在港口損壞時，船長必須立即通知港口船長、貨主（租船人）代理人、貨主（租船人）和經理，並提出抗議。

(11) 毀損的裝運貨櫃被提交

對於貨主提交毀損的貨櫃，在船上必須保持高效的甲板值班，以確保及時發現並處理損壞的貨櫃。任何損壞的貨櫃都應該提交並通知港口船長和貨主（租船人）代理。此外，只有在貨主（租船人）授權的情況下，才能接受裝載損壞的貨櫃，並且必須發出賠償書（Letter of Indemnity；LoI）。

- 檢查和重新密封：在海上，必須檢查貨櫃是否被篡改，然後使用航海日誌中註明的詳細資訊重新密封。
- 通知封條破損情況：在裝貨積載港，應通知港口船長和貨主（租船人）代理人。如果發現所有封條破損，船長必須通知貨主（租船人），公司將提供全部詳細資訊，包括新的印章編號（如果有重新安裝）。

柒、Out of Gauge (OOG)運送貨物保險核保風險評估與相對應條款

1、OOG 貨物運送之貨物保險核保風險評估

一般來說，OOG 運送核保風險考量與一般貨物相差較大，因多為超大型的機器設備或是機具、遊艇等類產品，通常在貨物保險核保風險評估來說，多為要求貨主提供相關之裝載資料與外包裝、裝載計畫等資料來評估，以利確認相關裝載貨的長寬高與裝載貨櫃是否符合。此外，並會將相關資料（如：裝載貨物尺寸、內外包裝、繫固方式、貨櫃型態、船舶資料等）予損防部門確認裝載需注意之風險及風險等級來評估費率與承保條件。

其中一般損防部門或是核保人員會針對於所承載之船舶與港口是否有足以應付超規格貨物相關危險緊急狀況之設備特別注意，通常船舶與港口須符合 ISPS 與 ISM Code 標準。

2、對於 OOG 運送之相對應條款

國內一般對於 OOG 超規格貨物的運送來說，通常皆是考量前述風險之狀況而加上相當性的條款，以確立航行中貨物的風險，通常會加以下條款：

- (1) 裝載於開頂櫃或平板櫃之貨物，皆排除生鏽氧化變色的損失；或是任何原因的生鏽氧化變色的損失皆除外不保，其條款為 Rust, Oxidation And Discoloration Exclusion Clause (for open-top container and/or flat container) 或是排除相關生

鏽、氧化、變色、劃傷、瘀傷、凹陷、損壞、潮濕損壞和重新噴漆的風險 Excluding the risk of Rust, Oxidation, Discoloration, Scratching, Bruising, Denting, Marring, Wet Damage and Cost of Repainting for unpacked/unprotected items and/or subject-matter insured loaded in open-top and/or flat container and/or cargo hold. 因在運送途中，很容易受到空氣貨是水氣的影響，而造成裝載貨物上述這些狀況，難以認定是否為意外事故所致，故排除之。

- (2) 四超（長、寬、高、重）條款：對於內陸運送段之貨物運輸，通常也需特別加上陸上貨物運送保險超載（超長、超寬、超高、超重）附加條款，因超規格之貨物，很常會超過道路限制，故須加貼本條條款，才可擴大承保，即：附加條款有效期間內，因保險標的物超載（超長、超寬、超高、超重）致發生毀損或滅失，本公司對被保險人負賠償之責。
- (3) 裝卸貨公證條款：由於超規格之貨物在裝卸吊運與裝載於開頂貨櫃與平板貨櫃時，在其繫固與裝卸風險上都是必須注意的，故常會加貼 Loading and Unloading Survey Clause 做為繫固方式與裝卸吊方式的協助與確認，避免貨主或是處理單位元元便宜行事的

方式處理，導致運送貨裝卸掉的風險提高。

捌、結論

貨物運輸保險過往對於超規格貨物運送都較難評估風險，其主要原因是核保人員對於超規格貨物裝載實務運作或是運送貨物是否為超規格貨物類別較不熟悉，而將其視為稍比一般貨物危險高來處置。但實質上來說，超規格貨物運送在相關風險上，更是容易受到外來突發事故，如：貨物裝卸過程中重心失衡、貨物繫固不夠牢固，運輸途中發生貨物移動、摔落損失或是造成船舶損失。

若核保人員能對於相關超規格貨物裝載繫固方式有所瞭解，在運輸風險分析上，則就會多一分危險評估，進而可以達到相當性的風險控管。不僅如此，並能對於運送本類型貨物之貨主，可以提供相當之裝載繫固之因應措施或是處理建議，從而增加客戶的信心和安心感。

參考文獻

1. <https://icecargo.com.au/out-of-gauge-cargo/>
2. <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx>
3. <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CSS-Code.aspx>
4. <https://www.maersk.com/news/articles/2020/06/02/out-of-gauge-and-break-bulk-cargos-acceptance>

本文作者：
富邦產物保險公司 專案襄理