

# 海上貨物運輸保險涉及之相關基礎法規概要【上篇】

▲ 朱有為

## 壹、前言

海運與航空貨物運輸為全球經濟發展的重要基礎，對以出口導向為主的台灣而言，其戰略地位尤為顯著。特別是在海運領域，台灣不僅擁有全球排名前列的航運企業，亦在國際供應鏈中扮演關鍵角色。然而，海運貨物運輸的運作模式涉及多層次且複雜的法規體系，涵蓋船舶航行、貨物運輸、保險契約、貿易規範、海洋環境保護及勞動權益等面向。

對於海上貨物運輸保險業者而言，僅具備保險專業知識已不足以應對市場需求，尚須兼具國際貿易法規與海事法律之理解，方能處理多元且高度專業化的實務問題。舉例而言，信用狀之規範、貿易條件爭議、共同海損事件的施救與理算依據，以及提單所載條款均可能影響承保判斷與理賠處理之結果。相較之下，航空貨物運輸在規範與操作上相對簡化，故本文相關探討將僅以輔助性說明為主。

本文旨在以學理與實務並重之方式，探討海運貨物保險於核保與理賠過

程中涉及的主要法規，重點聚焦於台灣及國際通行規範，並適度參考美國與中國等特定地區規範體系。期能透過系統化分析，協助海上貨物運輸相關保險業者建構更全面法規認知，強化風險評估能力與理賠決策品質，進而提升其於國際貨物運輸保險市場中的專業競爭力，並期許未來能以數位化知識管理系統的方式，來更便捷相關法規的輔助與認知。

## 貳、海上貨物運輸保險的重要性

海上貨物運輸保險在國際貿易體系中扮演關鍵性角色，主要功能在於提供跨境運輸過程中貨物之風險保障。由於海運本質上涉及多重風險因素，包括自然災害、意外事故、竊盜行為及貨物損毀等，均可能對貨物所有人造成重大財務損失。透過妥適之保險安排，企業得以有效實現風險轉移，維持資金流動性之穩定，並藉由降低財務不確定性，強化交易對手對其履約能力之信賴程度。進一步而言，保險業者所提供之風險評估與管理建議，亦有助於進出口企業提升事故預防能力，強化供應鏈韌性，進而促進國際貿易之穩定與永續發展。

海上貨物運輸保險對不同利害關係人展現出多元價值。對進出口商而言，此保險制度為保障財務利益之關鍵機制，可因應貨物在運輸過程中可能遭受損壞、滅失或延誤等風險，提供賠償以維持財務穩定與營運連續性，並符合國際契約所要求之保險義務。對船舶運營人而言，保險有助於分擔法律責任與賠償風險，展現其風險管理能力與企業責任感，進而提升市場競爭力與客戶信任。對保險業者而言，海運保險為重要業務領域，隨全球貿易擴張，透過專業產品與服務回應市場需求，並藉由風險評估與管理諮詢，協助企業強化控管機制，提升客戶滿意度，促進保險產業永續發展。

綜合而言，海上貨物運輸保險在保障國際貿易順利運作與維護多方權益方面，具備不可替代之制度功能。無論係進出口商、船舶運營人或保險業者，皆可透過參與海上貨物保險體系，有效因應運輸過程中之不確定風險，以確保企業營運之穩健性與持續性。在進一步探

討相關法律規範之前，本文將先就海上貨物運送所涉及之四個主要階段進行架構性分析，分別為：洽談貿易階段、運送階段、核保階段及理賠階段。各階段均涉及特定單證與法律規範，本文將依此架構逐一解析其法律意涵與實務適用情形。至於航空運輸部分，則僅就運送階段進行簡要比較與參照，以茲補充。

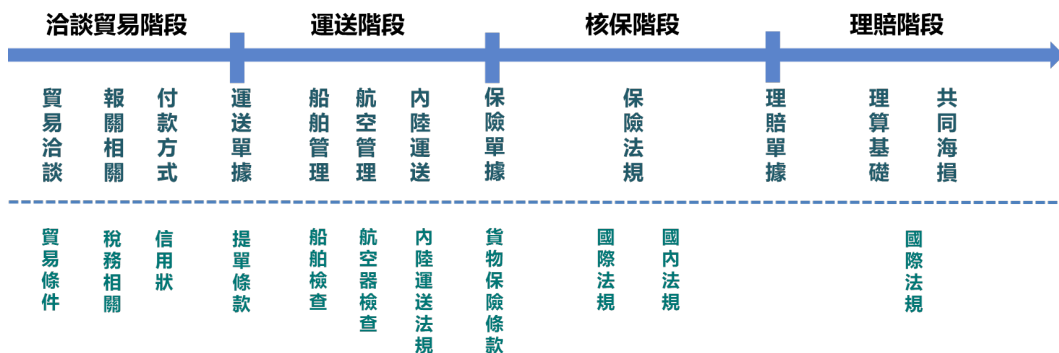
## 參、海上貨物運輸涉及貿易洽談階段相關法規

### 3.1、國際貿易條款與保險責任分配

國際商會所制定之國際貿易術語解釋通則（Incoterms）對於國際貨物買賣契約中「風險移轉之時點」及「保險需求之產生」具有重大影響。故而，對於初探海上貨物運輸保險領域之研究者而言，理解貿易條件規則及其所涉及之權利義務劃分，實為建立理論與實務基礎之首要步驟。

不同版本之 Incoterms（如 2000、2010 及現行之 2020 版本）在內容上雖有差異，然其核心目的均在於明確界定

圖 1、海上貨物運送各階段可能涉及的單證與法規。



買賣雙方於國際交易過程中之義務，包括運輸安排、風險承擔及保險購置之責任分配。本文以 2020 年版本為主要分析依據，其 2000 年及 2010 年版本則由讀者自行參閱其他資料。相較於 2000 年版本，2020 年版本在保險義務與風險分配方面展現更高程度之明確性與契約一致性。2000 年版本中，部分貿易條件對保險範圍與責任界定尚屬模糊，易導致交易雙方於事故發生時產生爭議，進而影響理賠效率與商業信任。2010 年版本則在承襲 2000 年架構基礎上，引入若干修正條款，強化對運送風險之識別與保險責任之界定，惟在實務操作上仍存在解釋彈性，使得保險安排之標準化程度有限。

至於 2020 年版本，其對保險義務之規範更趨精緻，特別是在 CIF（成本、保險與運費）及 CIP（運費與保險付至）條件下，明確要求賣方提供符合最低保險保障之保單，並建議採用 ICC（A）條款以涵蓋較高風險範疇。此一修正不僅提升保險保障之完整性，亦有助於降低因保險範圍不足所衍生之法律爭議。此外，2020 年版本亦強化對電子單證與數位化保險憑證之接受度，回應全球貿易數位轉型趨勢，進一步促進保險流程之效率與透明度。

綜合而言，2000 年與 2010 年版本在保險安排上仍偏重傳統紙本作業與彈性解釋，而 2020 年版本則展現制度化與現代化之趨勢，不僅提升保險實務之可預測性與一致性，亦強化風險管理機制之整合性，對海上貨物保險實務產生深遠影響。

表一、Incoterm 2020貿易條件說明

Terms 2020	風險移轉點	賣方保險責任	買方保險責任
EXW 工廠交貨	貨物在賣方工廠交付給買方後	無保險義務	買方須負責全程保險
FCA 貨交承運人	貨物交至買方指定的承運人後	無保險義務	買方須負責全程保險
FAS 裝船港船邊交貨	貨物放置在出口港的船邊時	無保險義務	買方須負責全程保險
FOB 裝船港交貨	貨物裝上買方指定的船舶後	無保險義務	買方須負責全程保險
CFR 成本加運費	貨物裝船後（但賣方支付運費）	無保險義務	買方須負責全程保險
CIF 成本、保險加運費	貨物裝船後	賣方須購買最低 ICC (C) 保險，投保至目的港	若買方需要更廣範圍的保障，需額外投保

Terms 2020	風險移轉點	賣方保險責任	買方保險責任
CPT 運費付至	貨物交付給承運人後	無保險義務	買方須負責全程保險
CIP 運費與保險付至	貨物交付給承運人後	賣方須購買 ICC (A) 全險，保險受益人為買方	買方可選擇額外投保
DAP 目的地交貨	貨物送達買方指定地點，未卸貨	無保險義務	買方須負責保險，涵蓋運輸途中的風險
DPU 目的地卸貨交貨	貨物卸貨後，買方負責	無保險義務	買方須負責保險，涵蓋運輸途中的風險
DDP 完稅後交貨	貨物送達買方指定地點，且清關完畢	無保險義務（但賣方通常會購買保險以保障自身風險）	買方可選擇投保額外保障

資料來源：經貿法訊第 260 期 (2019) 與作者整理

貿易條件之差異對風險移轉時點具有直接影響，進而決定海上貨物保險責任之歸屬。以 EXW、FCA、FOB 等條款為例，賣方並無投保義務，貨物於交付至約定地點或裝運船舶後即完成風險移轉，由買方負責承擔後續風險並自行安排保險事宜。相對而言，CIF 與 CIP 條款則要求賣方除負責運輸安排外，尚須購買貨物保險，以確保買方在風險移轉後仍享有保險保障。

進一步分析 CIF 與 CIP 條款之保險責任範疇，依據 Incoterms 2020 規定，CIF 僅要求賣方投保最低保障水準，即 ICC(C) 條款，屬於列舉式且保障範圍有限之保險；而 CIP 則明文要求賣方投保 ICC(A) 條款，即「全險」，提供更全面之保障。此一差異不僅體現制度設計上對買方權益之重視，亦反映出條款間風險分配機制之差異性。

整體而言，除 CIF 與 CIP 外，多數 Incoterms 條款將保險責任歸屬於買方。故在多數國際貿易實務中，買方需主動評估運輸風險並安排適當保險，以確保交易安全與財務穩定，並強化其風險管理能力。

### 3.2、關稅法、進出口相關貿易法：

在國際貿易體系中，關稅法與進出口貿易法構成規範貨物跨境流動之核心法制架構，對海上貨物運輸保險之承保、理賠與後續處理具關鍵影響。由於各國對特定貨物、技術或原產地採行差別稅率，進口報關與課稅程序充滿不確定性，進而影響貿易成本與保險責任範疇。

當貨物抵達目的港後，若買方未即時提領，貨物處置將依當地法規辦理，涉及倉儲、滯港及拍賣程序；若理賠事故需銷毀貨物，則牽涉關稅退還與申報作業，影響理賠進度與金額，亦提高保險人處理稅務爭議之要求。

因此，海上貨物保險業者須熟稔關稅與貿易法規，以提升風險評估與理賠作業之專業性，並有效協助客戶處理稅務問題，確保國際交易流程之合規與順暢。

表二、關稅法、進出口相關之貿易法說明

法規名稱	適用範圍	主要規定	關鍵影響
關稅法 Customs Act	進出口貨物的關稅徵收與稅率規定	<ul style="list-style-type: none"> <li>進口貨物須依法申報並繳納關稅</li> <li>進口貨物的完稅價格計算（CIF 價格）</li> <li>免稅、減稅與退稅規範</li> <li>關稅稽查與違規處罰機制</li> </ul>	影響貨物進口成本、關稅優惠影響企業競爭力、影響轉口貿易及保稅區運作
貿易法 Foreign Trade Act	貨物及技術的進出口管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>進出口貨物需符合貿易主管機關規範</li> <li>禁止或限制進出口商品（如戰略物資、毒品、假貨）</li> <li>需取得進出口許可的貨物清單</li> <li>貿易救濟措施（反傾銷、反補貼）</li> </ul>	影響企業能否進出口特定貨物、可能影響國際供應鏈規劃、進出口貿易需符合法規審查

資料來源：全國法規資料庫與作者整理

表三、貨物未處理行為相關適用法規處分說明

貨物未處理行為	結果 / 處分	法規依據
貨物運抵 15 日未申報	海關通知限期補報，否則沒入	關稅法 § 61
申報後不提貨	海關公告三十日後拍賣或沒入	關稅法 § 62
無提領造成港區壅塞	移置處分，可能列入黑名單	商港法等
非法逃避報關或走私	罰鍰、刑責	關稅法 § 37, § 38、緝私條例等

資料來源：全國法規資料庫與作者整理

在海上貨物運輸實務中，貨主未於貨物抵達目的港後即時提領，將引發多重法律與商業風險。依提單條款，承運人得向託運人追償滯櫃、倉儲及銷毀等費用，以避免因違約行為承擔額外成本。若貨櫃長期滯留，除影響港區運作，亦可能引發涉及所有權、提單責任與費用分攤之爭議，進而導致仲裁或訴訟。



因此，保險實務上對「未提貨」風險之管理，須綜合考量提單法律效力、承運人追償權，以及保險契約對相關費用之承保範圍。此不僅關係理賠界定，亦涉及保險人於風險控管與爭議處理之專業角色。

### 3.3、信用狀（Letter of Credit, L/C）

信用狀（Letter of Credit, L/C）是國際貿易常用的付款保障機制，由銀行在進口商申請下，保證在出口商提交符合條件單據時付款。其功能包括：保障付款、提供融資、補強信用、促進交易與風險控管。信用狀主要受國際商會《跟單信用狀統一慣例》（UCP 600）等規範約束。理解信用狀有助於掌握客戶貿易型態，並評估相關貨物運輸保險需求與條件。

表四、信用狀相關國際法規規定

類別	主要用途	主要條款 / 規則	注意事項
跟單信用狀 統一慣例 UCP 600	國際貿易支付， 確保賣方貨款	規範信用狀運作，包 括單據審核、支付義 務	必須符合信用狀條款， 單據與信用狀內容須一 致
國際備用信用 狀慣例 ISP 98	備用信用狀，保 證履約或付款	適用於非即期交易， 例如履約擔保	主要用於擔保性質，受 益人須滿足信用狀條件 才能請款
見索即付保函統一 規則 URDG 758	國際擔保保函， 承諾付款或履行 義務	主要規範保函的開立、 索賠與到期	需確保索賠文件符合要 求，避免無效索賠
電子信用狀 補充條款 eUCP	電子信用狀交易	針對電子單據的規範， 補充 UCP 600	需確保電子文件符合可 接受格式及認證要求

資料來源：作者整理

### 肆、海上貨物運輸涉及貨物運送階段相關法規

海上貨物運輸實務涉及廣泛法律規範。就國內法而言，海商法為主要適用法規，涵蓋範圍包括船舶建造與所有權、船舶租賃、海運運送契約之成立、履行及違約責任，以及海上保險等相關規定。在國際層面，為促進跨國貨物運輸之法律統一與可預期性，多數國家遵循國際海上貨物運輸公約所訂之標準。代表性公約包括海牙規則（Hague Rules）、漢堡規則（Hamburg Rules）及鹿特丹規則（Rotterdam Rules），此類公約旨在建立貨物運輸契約、責任範圍與風險分配之統一規範，提供國際海運運送的法律依據與操作標準。

#### 4.1、載貨證券(提單)與國際海上貨物運輸公約法規。

載貨證券(提單)作為運輸與保險契約的關鍵文件，其背後條款約束託運人與船東間的權利責任義務。

本節主要以貨櫃運輸使用之載貨證券為主要法規說明，其涉及的法規有：1924年「統一載貨證券規則國際公約」(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading)，簡稱為「海牙規則」；1968年海牙規則被「威士比規則」所修正，威士比規則的正式名稱為「統一載貨證券規則國際公約修定議定書」(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)。而海牙與威士比國際公約合併起來即為一般所稱的「海牙威士比規則」；1978年漢堡規則(Hamburg Rules)；2009年鹿特丹規則；我國則以1929年制定之海商法(Maritime Act)為主要依據，構成載貨證券法律適用之基本架構，相關法規簡單彙整如下。

表五、載貨證券適用之公約

公約	全名	生效時間	責任歸屬
海牙規則	Hague Rules	1924 年	傾向保護承運人，責任有限
海牙 - 維斯比規則	Hague-Visby Rules	1968 年	責任上限提高，仍偏向承運人
漢堡規則	Hamburg Rules	1978 年	偏向保護收貨人，承運人責任更重
鹿特丹規則	Rotterdam Rules	2008 年	涵蓋多式聯運與電子提單

資料來源：作者整理與維基百科

#### 4.2、船舶管理相關之船舶檢查與安全規定。

船舶安全管理與檢查為海上運輸中重要環節，相關適航性規範之遵循情形，為理賠時必須瞭解之重點，因涉及相關責任權利的保全。

在船舶安全方面主要係根據國際海上人命安全公約(SOLAS)和國際安全管理章程(ISM Code)的要求設立的，前述規範構成船舶安全管理與檢查的法規基礎，亦為海上貨物運輸保險理賠時，評估責任與風險的重要依據。下表簡要整理其核心要求與重點規範：

表六、船舶安全管理與檢查之國際法規規定

法規與章程	簡單重點
國際安全管理章程 ISM Code	國際海事組織（IMO）制定，規範船舶與公司間的安全管理系統，確保安全作業與環保責任。
國際船舶與港口 設施保安章程 ISPS Code	針對防範恐怖活動，確保港口與船舶的保安措施。
海上人命安全公約 SOLAS	全球最重要的船舶安全公約，涵蓋救生設備、導航等安全規範。
防止船舶污染國際 公約 MARPOL	管理船舶排放與廢棄物處理，減少對海洋環境的污染。
航海人員訓練、發 證及航行當值標 準國際公約 STCW 1978	係聯合國國際海事組織針對 300 至 500 總噸位以上於近岸與遠洋國際航行的商船船員相關訓練、發證、資格及設置相關標準來規範。對於為各締約國政府，該國政府有義務達到或者超過本公約所設置航海人員訓練、發證及航行當值的最低標準。
船舶法 The Law of Ships	規範船舶登記、檢查、載重線、設備標準及航行管理，並授權航政機關執行安全查驗。旨在強化船舶檢驗、規範航行作業，並明確相關人員責任，以保障船舶航行安全及海上人命財產安全
商港法 The Commercial Port Law	旨在規範港口管理，維護港口秩序，確保船舶在港口內的安全，並促進港口發展： 港口規劃與建設、港口管理與營運、船舶進出港管理、港口作業安全、港口環境保護、法律責任
海員勞動相關法規	為保障海員勞動權益與身心健康，並符合國際海事勞工公約要求，相關規範明定海員須與船東簽訂書面契約，明確雙方權責；限制工作時數，規範加班與休息制度；保障薪資待遇，訂定最低工資與加班費標準；提供醫療、保險與退休金等福利；確保安全工作環境並落實防護措施；並設立申訴機制，以維護海員合法權益並提升海運業形象。

資料來源：船舶管理（徐國裕、郭炳秀）與作者整理

### 4.3、航空管理相關之航空器安全與檢查規定。

航空安全管理與航空器檢查，是航空運輸中相當重要的環節，因一旦涉及飛安事故，通常為人、機、貨同時發生危險與理賠，故航空的安全規範來說，勢必要有一些基礎的瞭解。國內主要依據《民用航空法》相關規定，國際上則以國際航空運輸協會（IATA）所制定之規範為準。



表七、航空安全與檢查相關條款與法規規定

法規與章程	簡單重點
民用航空法	規定從事航空產品及其各項裝備與零組件維修的維修廠，需向民航局申請檢定，合格者發給檢定證書。
航空器飛航作業管理規則	<ul style="list-style-type: none"> <li>規定高齡飛機的檢查及紀錄審查程序，未經完成者不得執行飛航任務。</li> <li>要求航空器使用人訂定維護人員訓練計畫，並經民航局核准後實施。</li> <li>規定適航簽證人員需持有有效檢定證，並詳細列出維護簽放紀錄的內容要求。</li> <li>航空器的修理或改裝應符合民航局相關適航規定，並保存佐證資料。</li> <li>詳細規定航空器使用人需保存的維修紀錄內容及保存期限。</li> </ul>
航空器適航檢定維修管理規則	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空器所有人或使用人應依原製造廠規定，訂定年限管制件管制計畫，並報請民航局備查後實施。</li> <li>領有適航證書的航空器，其所有人或使用人應妥善維修，並在飛航前確實執行檢查，保持適航安全條件。</li> </ul>
民用航空保安管理辦法	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空器所有人或使用人在飛航前，應實施清艙檢查或保安搜查。</li> <li>規定需接受背景查核及定期複查的人員範圍及實施機關。</li> </ul>

資料來源：交通部民用航空局網站與作者整理

#### 4.4、內陸運送相關規定。

內陸運輸是貨物運輸的重要環節，涉及道路安全、貨物損失及責任劃分等風險。國內主要法規包括道路交通管理處罰條例、公路法及貨運管理規則，規範貨車營運、安全及貨物裝載；國際上則依據 CMR 公約、ADR 協定，建立跨境運輸責任與安全規範。熟悉國內外相關法規，有助於運輸保險承保風險評估及理賠管理。

表八、內陸運輸相關涉及條款與法規規定

法規名稱	簡要內容
公路法	規範公路運輸管理，包括貨運業經營、車輛管理、承運人責任等
道路交通管理處罰條例	訂定車輛超載、違規運輸、駕駛行為的處罰標準
公路汽車運輸業管理規則	規範貨運業者的營運資格、運輸安全與服務標準
貨物運送承攬契約範本	針對貨運業與貨主間的標準契約，訂定運送責任與賠償規範

法規名稱	簡要內容
危險物品運送管理辦法	針對危險品運輸的許可、標示、包裝、運輸方式等規範
鐵路法	規範鐵路貨運的管理與安全標準
歐洲危險品公路運輸協議 European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road , ADR 協議	針對危險品公路運輸的分類、包裝、標示與運輸要求
國際公路貨物運輸契約公約 Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road , CMR 公約	國際公路貨運契約標準化，規範運送單據與承運人責任
國際公路運輸公約 Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets , TIR 公約	提供跨境公路運輸的通關簡化機制，降低查驗次數

資料來源：作者整理

ADR、CMR 與 TIR 等國際法規對內陸貨物運輸之營運模式、安全標準與跨境合規性具直接影響。其適用範圍依貨物種類、性質及運輸地區而異，故在規劃運輸方案與風險管理時，須審慎考量相關法規要求，以確保作業合法與安全。

## 伍、結論

在海上貨物運輸保險實務中，核保與理賠人員扮演著風險管理與法規整合的關鍵角色。面對多元貿易條件、跨境法規與運輸模式，必須具備高度敏感度與專業判斷力。

針對海上貨物運輸涉及法規之上篇內容來說，首先熟悉 Incoterms 2020 條款有助於精準掌握風險移轉時點與保險責任歸屬，尤其在 CIF 與 CIP 條款中，賣方保險義務的差異直接影響保障範圍與理賠依據。其次，對於關稅法、貿易法及貨物未提領等情境，理賠人員需理解相關處分機制與稅務影響，以確保理賠流程合法且順暢。

此外，船舶與航空器安全管理規範、載貨證券公約、內陸運輸法規等，皆為核保評估與理賠判定的重要依據。唯有全面掌握國內外法規架構，並結合實務經驗與風險意識，方能提升保險作業之準確性與效率，保障客戶權益，強化保險業者在全球貿易環境中的專業形象與競爭力。

### 參考資料

1. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

本文作者：富邦產物 專案襄理