

# 海上貨物運輸保險涉及之相關基礎法規概要【下篇】

▲朱有為

## 1、前言

海運與航空貨物運輸作為全球貿易運作的重要基礎，其運輸效率與制度穩定性將直接影響國際供應鏈運作。對於以出口導向為主的台灣而言，海運更具有戰略意義，不僅承載多數國際貨物流通，亦使台灣航運企業在全球海運市場中占有重要地位。

然而，海上貨物運輸運作往往涉及多層次且複雜之法規架構，其內容涵蓋船舶航行安全、貨物運送契約、海上保險制度、國際貿易規範、海洋環境保護及海事勞動權益等多領域，並由各國國內法規與國際公約共同構成。其中，International Maritime Organization (IMO) 作為全球海事治理之核心機構，負責制定多項國際海事公約，建立船舶安全與海洋環境保護之統一標準。IMO 迄今已制定並管理超過五十項國際公約與相關協議，涵蓋海上安全、海洋污染防制及責任與賠償制度等核心議題，並共同構成現代國際海事法律體系之重要基礎。

然對海上貨物運輸保險業者而言，相關國際公約不僅影響船舶營運之合規標準，亦可能在事故發生時，影響其相

關利害關係人責任認定與損失分攤。因此，在貨物運輸核保與理賠實務中，保險人除須具備保險專業知識外，亦需理解相關國際貿易規範與海事法律制度。例如：信用狀單據要求、貿易條件下之風險移轉、共同海損之處理以及提單條款之法律效力，因均可能影響承保判斷與理賠結果。相較之下航空貨物運輸制度架構相對單純，故本文對本運輸方式則不多以贅述。

為利於海上貨物運輸保險實務之參考，本文將自 IMO 所制定公約中，整理與海上貨物運輸及船舶安全較為相關者，加以簡要彙整（其表中年份為公約最初生效年份）進行說明。實務運作上，相關適用仍應以最新生效版本或契約當事人所約定之版本為準。本文為系列研究之下篇延伸，上篇已針對國際貨物運輸於「貿易洽談階段」與「運送階段」所涉及之主要法規進行說明；本篇則進一步聚焦於海上貨物運輸保險實務中的「核保」與「理賠」階段，探討相關法規如何影響風險評估與責任認定，藉以協助保險從業人員建立更完整之法規理解架構，並提升其於國際貨物運輸保險市場之專業能力。

## 2、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著重要角色，主要功能在於為跨境運輸過程中的貨物提供風險保障。由於海上運輸涉及多種不確定因素，包括自然災害、航行事故、貨物損毀或竊盜等，均可能對貨物所有人造成重大財務損失。透過適當的保險安排，企業得以將部分運輸風險轉移至保險機制，降低潛在財務衝擊，並維持營運與資金流動之穩定。

在實務運作中，海上貨物運輸保險除提供損失補償外，亦涉及多項專業制度與法律規範之服務。例如在保險契約成立之前，保險人須透過核保程序對運輸風險進行評估與承保判斷；而於事故發生後，理賠程序則需依據保險契約條款、損失理算原則以及相關國際法律制度進行責任認定與損失分配。其中，共同海損制度更為海事運輸中重要風險分攤機制，當船舶及貨物為共同安全而採取非常措施時，其所產生之損失與費用需依一定原則於各利害關係人間分攤。

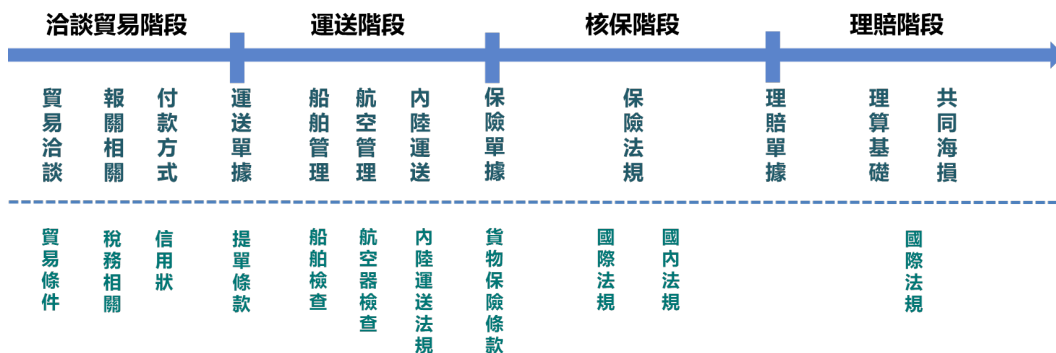
此外，船舶安全與營運標準亦受到國際海事制度之規範，例如由 IMO 所制定之相關國際公約，均可能在事故發生後影響責任認定與保險理賠之判斷基礎。

綜合而言，海上貨物運輸保險之運作涉及保險法規、海事法律制度及國際海事規範等多重制度架構。為強化海上貨物運輸相關實務運作的理解，本文將承接上期上篇文章進一步聚焦於保險實務中兩項核心環節：核保與理賠階段進行說明。具體而言，本篇將探討海上貨物運輸保險在核保與理賠過程中所涉及之主要保險法規、損失理算基礎、共同海損制度以及相關國際海事規範 IMO 公約之適用情形，藉此說明其在海上貨物運輸保險實務中的法律運用。

## 3、海上貨物運輸保險之核保應用法規

海上貨物運輸保險為海運過程中風險移轉之重要保障機制。國內保險法對其契約成立、效力、解除及保費計算與保險金給付均有明確規範。鑒於貨物運

圖 1、海上貨物運送各階段可能涉及的單證與法規。



輸屬跨國性質，實務上另多依循英國勞伊茲協會條款及英國法律為主要依據，以下將簡要說明其適用規範之：

### 海上貨物運輸保險單與相關涉及保險法規。

對於海上貨物運輸保險之實務運作而言，保險人及相關利害關係人須充分理解保險單條款之內容及其所依據之法律規範，方能於核保、理賠及爭議處理過程中，依據既有制度與法律原則作出適當解釋。由於海上保險制度具有高度國際化特性，其契約條款多採用國際通行之標準條款，並與各國保險法制及監理規範相互交織運作。因此，在判斷保險契約之權利義務關係時，除需檢視保險單條款外，亦須結合相關保險法規與監理制度加以綜合運用與解讀。

在保險契約條款方面，國際海上貨物保險多以倫敦保險市場所制定之倫敦保險條款（Institute Cargo Clauses, ICC）為主要依據，其依承保範圍區分為 ICC(A)、ICC(B) 及 ICC(C) 等不同型態；在法律制度層面，海上保險契約之解釋則可能涉及英國海上保險法、英國保險法及台灣保險法等相關規範。此外，保費之計算、理賠程序及保險業監理制度，亦分別受到保險契約原則及金融監理與消費者保護相關法規之規範。為利於後續分析，本文將涉及海上貨物運輸保險實務中常見之主要條款與相關法規整理如下表一。

表一、保險相關條款與法規規定

條款與法規	內容	說明
倫敦保險條款 (ICC)	ICC(A)、(B)、(C) 條款的差異與實務應用	ICC(A) 承保範圍最廣，類似於「一切險」；ICC(B) 承保範圍次之，類似於「水漬險」；ICC(C) 承保範圍最小，僅涵蓋重大意外事故，如火災、爆炸等。
	特殊貨物保險條款	冷藏品和危險品、散雜貨品通常需要特別的保險條款，以涵蓋因溫度控制失效或特殊風險引起的損失。
保險法規	英國海上保險法	1906 年制定，為全球海上保險實務的重要依據，對最大誠信原則、委付制度等作出詳細規定。
	英國保險法	2015 年通過，對商業保險中的告知義務、擔保條款等進行了重大改革，影響深遠。
	台灣保險法	規範台灣地區保險業務，涵蓋保險契約、保險業監督等內容，強調保險人的責任與被保險人的權益。

條款與法規	內容	說明
其他相關法規	金融監督管理法：保險業的監管規定	規定保險業務的監督管理措施，確保保險市場的穩定與透明。
	消費者保護法：保險契約的公平性與透明度	強調保險契約應公平、透明，保障消費者權益，防止不公平條款。

資料來源：海商人網站（黃裕凱教授）、全國法規資料庫與作者整理

#### 4、海上貨物運輸保險涉及理賠相關法規

當海上運輸事故導致貨物發生損失時，理賠處理流程即成為風險分攤與權益保障之核心機制。於法律制度層面來說，《保險法》規範保險契約之理賠申請、審核及爭議處理程序，《海商法》則進一步界定海上運輸事故之責任歸屬、賠償範圍及適用條件，構成貨物運輸保險理賠之基本法制架構。惟海上貨物損失多具跨國性與專業性，其風險來源涵蓋航行安全、裝載作業、環境因素及運送管理等面向，故除依據契約與國內法規外，尚須結合國際海事慣例與公約制度進行整體判斷。

於實務運作上，當事故涉及共同海損（General Average）時，相關損失與費用通常依約克 - 安特衛普規則《York-Antwerp Rules》進行理算，按船舶、貨物及運費之價值比例分攤，以對應共同海損定義之避免共同危險所採取措施之風險共擔機制。另對於海難救助而言，則可能適用 1989 年國際海難救助公約，其以「無效果，無報酬」為原則，並規範救助報酬及特別補償。若事故涉及人命搜救，則是適用 1979 年國際海上搜救公約之相關制度，前述救助與搜救二行為，對於貨物運輸航程上則就很有可能船舶會偏離原航線，而需涉入危險水域進行救助與搜救，因此將可能產生額外運輸風險。

此外，船舶碰撞所致之貨物損失，通常須依 1972 年國際海上避碰規則判斷航行行為是否違反避碰義務，以釐清責任歸屬，用以保全毀損之貨物求償權利；而若涉及運輸途中貨櫃結構缺陷、裝載不當或固定不足所導致之貨物毀損，則可能涉及 1972 年國際貨櫃安全公約對貨櫃安全與檢驗之規範，用以確認裝載貨物之原貨櫃是否符合貨櫃安全檢驗規範，保障貨主權益。上述制度均直接影響貨物損失之原因認定與責任分配，進而都將影響保險理賠範圍與追償權利之行使。

綜上，海上貨物運輸保險之理賠與風險管理，實質上係建構於「契約條款、國內法規、國際公約」多層次制度架構。理賠人員於處理貨物損失案件時，應整合各

類制度以辨識損失原因、評估風險性質並判斷責任歸屬，以確保損失分攤之合理性與一致性。為提升實務運用之效率與準確性，本文進一步彙整海上貨物運輸理賠常見之相關條款與法規，如表二所示。

表二、海上貨物運輸涉及理賠相關條款與法規規定

法規與章程	簡單重點	核保理賠相關運用
<p>共同海損分攤原則 單獨海損理賠的標準與依據 約克 - 安特衛普規則 York-Antwerp Rules</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同海損的定義與範圍：明確共同海損的定義，包括共同危險、共同犧牲或費用、共同利益等要素。</li> <li>共同海損的分攤原則：共同利益原則：共同海損的損失和費用應由參與共同海損的各方（包括船東、貨主、運費受益人等）按照各自的利益比例分攤。</li> <li>分攤比例的計算：根據船舶、貨物和其他財產的價值比例來計算分攤比例。</li> <li>共同海損的理算程序：委託理算師：發生共同海損事故後，應委託專業的理算師進行理算。</li> <li>提供單證：各方應提供相關單證，如提單、保險單等，以便理算師進行理算。</li> <li>計算分攤：理算師根據規則和提供的單證，計算各方應分攤的金額。</li> <li>規則的適用與修改：契約約定：約克 - 安特衛普規則通常需要在契約（如提單、租船契約）中明確約定適用，才能生效。版本選擇：約克 - 安特衛普規則有多個版本，當事人可以選擇適用何版本。</li> </ul>	<p>定義與適用： 共同海損指為保全共同利益而有意犧牲或支出費用的行為，須依據《York-Antwerp Rules》進行理算與分攤。</p> <p>實務重點：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分攤原則：依各方財產價值比例分攤（船舶、貨物、運費）。</li> <li>理算程序：需委託理算師，並提供提單、保險單等單證。</li> <li>契約約定：需於提單或租船契約中明確約定適用規則與版本。</li> </ul> <p>實務應用理賠時： 可用來確認以那一年的標準與準則依據來判斷貨物共同分攤的金額。</p>

法規與章程	簡單重點	核保理賠相關運用
海難 救助公約 SALVAGE 1989	由國際海事組織（IMO）制定之海難救助公約，旨在取代 1910 年舊制，統一救助規則、提升效率，並兼顧船東、貨主與救助者權益。公約適用於各類水域之船舶、貨物與財產救助行為，核心原則包括：船長救助義務、合理報酬、「無效果，無報酬」原則、特別補償制度及禁止妨礙救助。報酬金額依財產價值、救助努力與風險決定。另規範救助契約、各方義務與爭議解決機制，並授權國家干預以促進國際合作與有效救助。	核心原則： 「無效果，無報酬」原則。救助者可獲得合理報酬或特別補償。 建立全球搜救體系，強化國際合作。 實務關聯： 理賠時，如運送船舶涉及救助或搜救行動，須依據該公約確認責任歸屬與費用承擔。同時確認其船舶之搜救區域是否危險會增加，進而可能造成貨物發生毀損。
1979 年 國際海上 搜救公約 SAR 1979	海上搜救公約旨在建立全球搜救體系，確保海難事故能即時獲得有效救助，並強調國際合作以保障人命安全。各國須劃定搜救區域，設立搜救協調中心及必要分支單位，負責通報、評估、計劃與執行搜救任務。公約要求加強資訊交流、聯合行動與相互支援，船舶亦有協助遇險義務。整體制度明確各國責任，提升搜救效率，並以合作為核心，降低海上事故傷亡。	
1972 年 國際海上 避碰規則 COLREGs 1972	由國際海事組織（IMO）制定之國際海上避碰規則公約，旨在統一船舶航行行為，減少碰撞事故，保障人命與財產安全，並維護國際航運秩序。公約適用於所有海上或可航水域之船舶與水上設施，核心內容包括：保持瞭望與安全航速、依規定採取避碰行動、明確讓路規則（如對遇、交叉、追越）、規範號燈與音響信號使用，並針對特殊情況訂定安全措施。	重點內容： 規範船舶避碰行為、燈號與音響信號。 實務應用理賠時： 用以判斷碰撞責任歸屬的重要依據，確認貨物若有需要共同分攤碰撞費用，而是由運載船公司所致，將保留未來向船公司追償的權利。
國際貨櫃 安全公約 CSC 1972	國際貨櫃安全公約旨在建立統一安全標準，確保貨櫃於海運及相關運輸過程中具備結構安全與操作合規，降低事故風險並促進貿易便利。適用範圍涵蓋國際海運貨櫃，部分延伸至陸運與內河運輸。公約內容包括：貨櫃檢驗與批准、維修責任與標準、裝載與繫固規範、標誌與標牌要求，以及主管機關監督與國際合作機制，以確保運輸安全與全球一致性。	目的： 確保貨櫃結構安全與操作合規。 理賠實務應用時： 如涉及貨櫃損壞，須確認原裝載之貨櫃是否符合檢驗與標準規範。

資料來源：船舶管理（徐國裕、郭炳秀）、IMO 網站與作者整理

## 5、海上貨物運輸保險涉及 IMO 相關法規<sup>1</sup>

國際海事組織在其官方網站中提供專門頁面，列示各項國際海事公約之現行狀態，包括締約國數量、生效日期及修訂情形等資訊。整體而言，IMO 迄今已制定約五十項國際公約與相關協議，其中部分已被修訂或合併，內容涵蓋海上安全、海洋污染防治以及責任與賠償制度等領域，並構成現代國際海事法規體系之重要基礎。

就海上貨物運輸保險實務而言，上述公約不僅影響船舶營運與安全管理標準，亦可能在事故發生後影響責任歸屬、損失認定及保險理賠判斷。因此，保險從業人員在進行核保評估與理賠處理時，除須理解保險契約條款外，亦需掌握相關國際海事制度之基本架構。整體而言，與海上貨物運輸及保險實務較為密切之 IMO 公約，大致可區分為三大類型：第一類為海上安全相關公約，例如《國際海上人命安全公約》、《國際海上避碰規則公約》、《國際海上搜救公約》以及船員訓練與航行安全相關規範；第二類為海洋污染防治相關公約，如：《國際防止船舶污染公約》及油污事故應變相關制度；第三類則為責任與賠償制度相關公約，包括油污損害責任、危險與有害物質運輸責任及船舶殘骸清除責任等制度，均對發生海上運輸事故後之責任分配與損失補償具有重要影響。

為便於海上貨物運輸保險之實務理解，本文依據 IMO 官方資料，將與船舶安全、污染防治及責任賠償相關之主要公約進行分類彙整（表中年份為公約最初生效年份，期間可能經歷修訂或議定書補充）。在實際核保評估與理賠判斷過程中，仍應以最新生效版本或契約當事人所約定之適用版本為準。

表三、第一類：海上安全類相關公約

公約名稱	年份
國際海上避碰規則公約 (COLREGs)	1972
國際海上人命安全公約 (SOLAS)	1974
國際海上搜救公約 (SAR)	1979
國際海上培訓、發證和值班標準公約 (STCW)	1978
海員身份證明書公約 (IC)	1958
關於海上載重線國際公約 (LL)	1966
關於國際散裝危險化學品運送船舶構造與設備公約 (IBC Code)	1983

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

公約名稱	年份
關於國際液化氣運送船舶構造與設備公約 (IGC Code)	1983
關於國際散裝穀物運輸規則 (Grain Code)	1969
國際海運固體散裝貨物規則 (IMSBC Code)	2009
國際安全管理規則 (ISM Code, 附屬於 SOLAS)	1993
關於船舶壓艙水和沉積物控制與管理公約 (BWM)	2004

資料來源：IMO 網站與作者整理

#### 表四、第二類：防止汙染相關公約

公約名稱	年份
國際防止船舶汙染公約 (MARPOL)	1973/78
關於防止傾倒廢物汙染海洋公約 (倫敦公約)	1972
關於危險和有害物質海上運送事故損害準備、應變與合作公約 (OPRC-HNS)	2000
關於應對油汙染事故準備、應變與合作國際公約 (OPRC)	1990
關於有害防污底漆控制公約 (AFS)	2001

資料來源：IMO 網站與作者整理

#### 表五、第三類：責任與賠償相關公約

公約名稱	年份
關於油污損害民事責任國際公約 (CLC)	1969
關於設立國際油污損害補償基金公約 (Fund)	1971
關於核子損害責任國際公約 (Nuclear Liability)	1962
關於船舶燃料油汙染損害民事責任國際公約 (Bunker Convention)	2001
關於危險和有害物質海上運送責任與賠償國際公約 (HNS)	1996
關於清除殘骸國際公約 (Nairobi WRC)	2007
關於油污損害補償國際基金 1992 年議定書 (Fund 1992 Protocol)	1992
關於船舶汙染損害責任與賠償國際公約 (Civil Liability for Bunker & Hazardous Substances)	2001

資料來源：IMO 網站與作者整理

## 6、海上貨物運輸保險核保理賠從業人員針對 IMO 相關法規之應用

綜合前述 IMO 法規之整理與分析，海上貨物運輸保險之核保與理賠實務，宜以系統性理解國際海事公約之制度架構作為專業能力建構之基礎。此一制度性認知不僅有助於強化船舶及運輸過程風險之辨識完整性，亦可提升貨物損失原因判斷與責任歸屬認定之精確性，進而優化保險服務品質與整體風險管理效能。

首先，在海上安全相關公約方面，如《1972 年國際海上避碰規則》、《1974 年海上人命安全國際公約》及《1978 年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》等，已針對船舶航行安全、操作規範、人員適任性及設備標準建立一致性制度。於核保階段，相關規範可作為評估船舶適航性（seaworthiness）與營運安全管理之依據，進一步判斷貨物於運送過程中因碰撞、擱淺、火災或操作不當所致損失之潛在風險；於理賠階段，則可透過檢視事故是否涉及違反安全規範，判斷是否構成承運人過失、影響責任歸屬，並作為保單承保範圍、除外責任及代位求償之重要依據。

其次，在海洋污染防治領域，《1973/78 年防止船舶污染國際公約》、《油污防備、應變與合作國際公約》及《防污底系統國際公約》等，針對污染防治設備、操作程序及事故應變機制訂有明確規範。於核保實務中，船舶是否符合相關環保規範及具備有效證書，可作為評估其營運管理能力與環境風險暴露之重要指標，並間接影響貨物因污染、滲漏或交叉污染所致損失之發生機率；於理賠階段，當貨物損失涉及污染事故，如：油污污染貨櫃或散裝貨物品質劣化時，須結合相關公約判斷責任範圍、賠償義務及是否適用保單除外條款，如：污染除外或間接損失限制。

再者，就責任與賠償制度相關公約而言，如《1969 年油污損害民事責任公約》、《2001 年船舶燃油污染損害民事責任國際公約》及《1996 年有害有毒物質海運責任與賠償公約》，明確規範海事事故後之責任分配與賠償機制。核保人員可據此評估不同貨物類型（特別是危險品、散裝液體或化學品）於運輸過程中之潛在責任風險，並設計相應保險條款與費率結構；理賠人員則可依據公約所定之責任限制、強制保險制度及補償機制，迅速界定貨物損失之可賠範圍與賠償上限，提升理賠效率並降低法律爭議。

綜上所述，國際海事公約構成海上貨物運輸保險之核心法規基礎。鑑於海上運輸涉及跨國法律適用、多重契約關係及複雜風險型態，貨物損失之發生往往同時牽

涉船舶適航性、操作管理、環境因素及責任制度之交互影響。若核保與理賠人員未能充分掌握相關制度架構，將可能導致風險評估偏誤或理賠判斷不一致，進而增加保險人之營運與法律風險。因此，將國際公約體系內化並融入核保評估與理賠審核流程，對於強化專業判斷一致性、精進貨物損失分析能力及提升整體風險控管效能，具有關鍵意義。

在前述 IMO 制度性知識架構之基礎上，尚且可進一步整合海上保險相關法制體系，包括：英國保險法、英國海上保險法、我國保險法及倫敦保險市場之協會貨物條款，以建構完整之海上貨物運輸保險實務運作框架。其具體應用主要體現在以下三個面向：

#### • 契約審閱與條款設計：

於承保前，應依據海上保險法之基本原則，如：最大誠信原則、可保利益及近因原則，審慎檢視保險契約內容，並結合 ICC (A/B/C) 條款之承保範圍與除外規定，確保保單條款與國際海事慣例及相關法律規範一致。特別就貨物損失風險，如：滲漏、短少、受潮、污染或裝卸損害，明確界定承保範圍與責任限制，以降低條款解釋不確定性及法律適用爭議。

#### • 風險評估與費率制定：

於核保過程中，應綜合考量航線風險、貨物性質，如：易腐性、危險性或高價值貨物、包裝與運輸條件、船舶適航性及承運人責任制度，並參酌提單條款所適用之國際規則，如：海牙規則或其修正體系進行整體風險評估。透過結合 ICC 條款之保障層級差異與英國海上保險法對危險變更與擔保條款之規範，合理反映不同貨物損失暴露程度於保費訂定，以提升費率風險對價性。

#### • 理賠判斷與爭議處理：

於事故發生後，應依據保險契約條款、海上保險法理及 ICC 約定，判斷損失是否屬承保範圍，並透過近因原則分析貨物損失之主導原因如：海上危險或固有瑕疵。同時，結合英國海上保險法對損失分類，如：實際全損、推定全損及部分損失及代位求償制度之規範，明確界定保險人之賠償責任範圍與追償權利，以提升理賠處理效率。

綜上，透過整合 IMO 公約體系與海上保險法制，可形成兼具「風險預防、契約設計、損失補償」之三方面完整運作邏輯，不僅有助於精進貨物損失風險之評估與理賠判斷能力，亦能強化海上貨物運輸保險在國際法律環境下之專業一致性與實務適用性。

## 7、結論

隨著全球貿易環境日益複雜，海上貨物運輸保險之核保與理賠作業正朝向專業化、制度化與數位化發展。於核保面，從業人員除須熟悉各保險條款，如：概括式、列舉式及各項附加條款外，並應結合風險管理工具與數據分析方法，包括貨運追蹤系統、歷史損失資料及風險評估模型，以提升風險辨識與保費訂定之精確性。透過資料驅動分析，可有效識別高風險航線、貨物類型及季節性變動因素，進而設計差異化之保險方案，強化風險控管與交易安全。

於理賠面，從業人員需具備事故調查、責任認定及跨方協調之專業能力，並熟悉海事相關國際公約及制度架構及結合保險契約條款與共同海損制度加以運用。對於涉及共同海損、救助費用、污染責任或船舶碰撞等複雜事故，理賠判斷之專業性與一致性，將直接影響損失分攤之公平性、理賠效率及爭議控管。

展望未來，核保與理賠作業將進一步仰賴法規數位化與知識管理系統之建構。透過整合國際公約、保險條款及風險模型，發展具即時查詢、規則比對與決策支援功能之智慧平台，可顯著提升作業效率與判斷準確性，並強化保險人在風險管理與專業諮詢之角色。此一制度化與數據化之運作模式，亦有助於提升保單設計之精準性與彈性，降低運輸不確定性，增進客戶信賴，並強化企業於國際市場之競爭力。

綜上，海上貨物運輸保險之專業化、制度化與數位化發展，不僅為因應複雜國際貿易環境之必要趨勢，亦透過整合核保與理賠專業、國際公約及風險管理工具，實現保險服務品質提升、風險合理分攤及國際運輸安全保障之多重目標。

本文作者：富邦產物 專案襄理

