

貿易保險必讀

宋汝昭著

TRADING INSURANCE

萬源財經事業公司

F840.6
S886

貿易保險必讀

宋汝昭著

萬源財經事業公司

貿易保險必讀

出版 ■ 萬源財經事業公司 香港蘇杭街81號九樓

印刷 ■ 永利印刷公司 九龍興業街8號13樓

©1984, M. Y. E. Book Co.,

版權所有・請勿翻印

一九八四年三月版

萬源財經 專業智囊

- ☐ 銀行實務技巧
- ☐ 銀行會計實務大全
- ☐ 銀行實務百問百答
- ☐ 金融實務百問百答
- ☐ 國際金融須知
- ☐ 銀行經營管理
- ☐ 金融市場透視
- ☐ 銀行實務須知
- ☐ 貨幣投資須知
- ☐ 何謂動態經濟
- ☐ 商業談判163
- ☐ 股票買賣入門
- ☐ 國際專利制度
- ☐ 市場情報處理
- ☐ 如何投資期貨
- ☐ 股票投資指南

萬源財經圖書
各地書店均售

HWE97/03

萬源財經 專業智囊

- ☐ 貿易契約範例大全
- ☐ 貿易保險必讀
- ☐ 商用英漢辭典
- ☐ 商用英文範例大全
- ☐ 出入口實務大全
- ☐ 管理心理30解
- ☐ 應用貿易英文
- ☐ 信用證實務須知
- ☐ 貿易理論問答
- ☐ 商業信用狀應用
- ☐ 外匯實務須知
- ☐ 貿易實務入門
- ☐ 日本市場透視
- ☐ 松下精神
- ☐ 驚變中的經濟世界
- ☐ 商業書信應用須知

萬源財經圖書
各地書店均售

篇 次

貿易保險之認識.....	1
海上保險之意義.....	11
海上運輸保險.....	69
貨物水險保險單據.....	153
貨物水險之投保.....	187
空運保險與其他.....	219
貿易保險之賠償.....	248

貿易保險之認識

第一節 保險之意義

自古以來，人類之生活環境，始終圍繞着無數危險；這些危險一旦發生，其所肇致之損害，小則妨礙個人及家庭之經濟生活，大則影響企業及社會之經濟發展。時至今日，文明不斷進步，科學快速發展，人類面臨之危險不僅未較往昔減少，反見增多。

所謂「危險」係指人類無法把握與不能確定之事故；換言之，此類事故是否發生，或將於何時何地發生，無法把握；事故一旦發生將造成何種程度之經濟損失，不能確定。然而，此類事故發生之可能性却時時存在。危險之種類繁多，大致可區分為兩大類：

(一)天然災害：如地震、火山爆發、閃電雷擊、冰雹、颱風、火災等。

(二)人為災害：如戰亂、暴動、搶劫、縱火、爆炸、偷竊等。

人們對此類危險如何應付？在積極方面，採取事前之預防措施，冀求排除危險因素，消弭禍害於無形。可是危險事故之發生不僅無法把握，而且有非人力所能抗拒者；所以，事前防阻，效果有限。於是改從消極方面，採取事後減輕損失之措施。

從事國際貿易，遭遇危險，將其結果所致損失，設法減輕，可能是人類在消極方面最早努力的措施。此乃主要由于求生存之天性所使然。商人可能以改善設備或變更經營方法，以減輕其貿易風險；如果作此項改善或變更所增加之成本，比可能減少之潛在性損失數額為小，商人自

然樂意施行此項改善或變更。然而，總有一些風險非其所能阻止。因此，最聰明之方法莫過於巧妙安排以負擔小額損失代價，便可與他人共同分擔全部危險。此項安排有下列兩種方式：

(一)聯合同類行業之商人組織共同體，將盈餘及損失由多數人參加分配，如此可使損失之分擔接近理論上危險 (*Theoretical Risk*)。所謂理論上危險係指對所有經營某一行業之人，在數年期間平均正常負擔之損失，而非某特定個人實際負擔之損失。所以參加平均之人數愈多，期間愈長，觀察結果就愈接近理論上危險。此種方式形成今日合夥組織及龐大之公司組織。

(二)與他人分擔危險，如古代腓尼基 (*Phoenician*) 人作法，船舶及貨物之所有權仍歸一個商人所有，由其負責航海；而由其他商人協議分擔其可能發生之任何損失。此種方式形成後日精巧之保險制度。

在保險制度下，能够被保險之危險，必須具備四個條件：

(一)構成真實威脅：沒有危險存在，固然無須保險。既使危險確實存在，而其發生對當事人無利害關係，仍無保險之必要。故必須危險一旦發生，將使當事人感受損失威脅，方須向保險制度求取保障。

(二)造成重大損失：危險發生後，如僅造成輕微損失，當事人得輕易承受，則無須依賴保險制度之補償。所以必須能造成鉅額損失，非當事人所能負擔，或當事人雖能勉強負擔，但將產生經濟上困境，方須求助于保險制度。

(三)保險代價適中：危險轉嫁之代價如過高，換言之，保險費如十分昂貴；當事人絕不願化鉅額代價，去換取可能發生之危險轉嫁。而代價之多寡係依照危險發生之或然率及其造成損失之幅度來計算。故發生之可能性及損失之幅度極大之危險，常無法保險，因其保險費過高。

(四)出現之次數甚多：一種危險如數十年方出現一次，則保險業者將

無法收集必要之統計資料，應用大數法則，估算可靠之可能性及其損失之平均幅度，也就未敢承保此種危險。反之，如某種危險經常出現，則保險業者可收集甚多資料，利用大數法則與平均法則，得到可靠之出現或然率及其損失幅度，進而擬訂承保之條件。

在現行保險制度下，針對各種不同危險而設立各種不同保險，概括區分，約有下列三類：

(一)人身保險：各種壽險及疾病保險

(二)財產保險：

①火災保險：房屋、貨物、設備。

②運輸保險：陸上運輸、海上運輸、空中運輸

(三)責任保險：意外責任之風險

在上述各類保險中，與國際貿易關係最為密切者為財產保險中之運輸保險。

保險制度之承保業務，係保險人與被保險人之間的一種契約行為。

保險法對保險所下定義為「當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料，或不可抗力之事故所致之損害，負擔賠償財物之行為。」此種契約行為之原旨，係集合多數有遭受同一危險可能之人，成立共同利益之團體，以公平合理方法勻集基金，以便對遭受該項危險所致經濟上之損失，給予適當之補償。保險契約之內容，因保險種類不同而有差異，但其基本原則，則無不同，下面為保險契約之主要基本原則：

(一)祇保障偶發事故

保險契約是一種補償契約，係對危險發生時被保險人遭受之經濟上損失，予以補償之契約。但危險必須是一種偶發事故，而非被保險人預謀之故意行為，亦非於特定時間特定地點，必然發生之事故。

(二)祇補償經濟上損失

危險發生後，對被保險人之損失可能並不單純，譬如金錢上損失，精神上損失，信譽上損失，地位上損失。保險契約之補償範圍僅限於實際上之經濟損失。至於精神上，信譽上等，純屬主觀之損失，無法用數字估計，故不能在保險契約下得到補償。

(三)基于絕對誠信基礎

保險契約之訂立，當事人雙方均應立於絕對誠信 (*Utmost Good Faith*) 原則上。尤其在被保險人一方，必須將有關保險之重要事項據實告知保險人，以便後者憑以考慮是否承保及擬訂契約條款與計收保險費。如果被保險人有任何隱瞞或欺騙情事，必將影響保險人作下錯誤之判斷。因此，法律賦予保險人於發現被保險人違反誠信原則時，有權註銷契約。

(四)契約金額並非對等

有關商業之契約，多屬對等金額契約，譬如買賣契約，賣方供應之貨物價值，與買方給付之貨款，價值相等，租賃契約中，出租人出租之標的物提供之服務價值，與租用人付出之租金價值相等。然而，保險契約性質較為特殊，被保險人支付之保險費與保險人可能補償之金額並不相等。不過此種不對等價值之原則僅對個別保險契約而言，如就全體保險之長期累積觀察，保險費與保險賠償金額，理論上應接近相等。

(五)必須具有保險利益

未有保險利益之保險跡近賭博行為，為法律所不許。所謂保險利益，係指危險發生時，對被保險人將造成實質上損失，此項損失即為保險契約之補償限度。如缺少此項保險利益，危險發生時造成之損失，係由不相干之他人承受，而被保險人却可以支出少量保險費代價，從保險人處賺取非份之賠償金，有悖保險補償損失之原理。

(六) 保險人有代位求償權

危險之發生如係由於第三者之過失，該第三者依法應負賠償責任之時，其所造成之損失，被保險人仍可自保險人處得到補償，但保險人於賠付之後，有權代替被保險人向該第三者索償，此項權利稱為代位求償權。代位求償權必須移轉予保險人之用意，係為符合保險之補償損失原則。如果此項權利未能移轉。被保險人依法有權向該第三者要求賠償損失，同時又可向保險人要求賠償損失，則被保險人將因危險造成之一份損失，而索得雙份賠償金，其所得超過其所失，因而獲得不當利益，顯然不符保險制度之原旨。

第二節 保險與貿易之關係

經營國際貿易，無論辦理出口或進口；貨物在運送途中，需要一種有效方法以保障其可能遭遇之意外危險，此種方法即保險之功能。現代貿易之進行特色，為充份利用金融團體之信用；貿易業者甚少在交易完成之前自己投下大量資金，而多數係仰賴銀行之融通；銀行於承做貿易融通之時，為顧慮其貸款之安全，亦需要向保險業者尋求保障，此即銀行在辦理貿易信用融通時，每要求貿易業者提示貨物保險單之故。由此可見貿易、金融與保險關係之密切。

貿易依賴保險非自今日始；吾人如追溯保險之起源，則不難發現海上保險與海上商業活動確有相輔相成之關係。古代人類從事海上商業活動，其冒險所得固然甚豐；然而一旦遭遇海上危難，船貨覆沒，足令其傾家蕩產；甚至負債累累。因此早期之海上商業活動，則非常重視海上航行安全；惟海上之危險大部分非人力所能抗拒；為確保遭遇意外風險而不致使商業活動中斷；商人乃從其痛苦經驗中設想出一套彼此間風險

分擔及損失轉嫁之方法，此種方法之使用逐漸形成一門獨立經營之行業。在保險行業獨立經營之型態下，保險功能更加發揮，對貨物在運輸上可能遭遇之風險分擔及損失轉嫁，次第創立完善制度。各國立法，對海上保險制度亦加以規範；至此，保險人與被保險人間之權利與義務已有法律上依據，涇渭分明，不容混淆。然而儘管法律規範十分嚴密，無奈運輸上之意外風險千變萬化，更加上貨物品性日新月異；運輸工具推陳出新，運輸系統與操作方式亦跟着演化；因此，保險人與被保險人之保險糾紛仍然層出不窮。為消弭此類糾紛之發生，有賴各方對保險經緯之深入瞭解，職是之故，無論經營貿易業，製造業，運輸業或倉儲業對保險原理與實務都須有相當認識，方能自保險領域獲取適當保障。

今日之保險制度，對國際貿易之貢獻，比往昔更為宏大，茲分述於下：

一、安定貿易資金

進行國際貿易之主要工作，為出口商安排將貨物交給進口商，而進口商則安排將貨款交給出口商。由于買賣雙方處於不同國度，路途遙遠，貨物運輸首重安全；但意外風險不僅無法避免，而且不可預測，這就須由買賣雙方之任一方來擔負運輸風險，如由買方先付款，而後貨物遭受損失，則買方之資金將隨之喪失；如由賣方先出貨，而于貨物遭受損失時尚未收回貨款，則其所付出之備貨資金也一樣隨之喪失。於是，貿易業者之資金無時無刻不處於飄搖不定之風險中；然而憑藉保險制度之助，此項風險得獲轉嫁；貿易業者只要購買適當保險，則不論意外風險何時發生，買賣雙方之貿易資金均將不受任何不利影響。

二、協助融通資金

近代交通發達，人民生活水準提高，對物質消費需要擴大，使國際貿易數量不斷增加；進出口商交易之貨物數量越來越多，所需資金也逐漸

龐大；時常超過其資本之負荷。乃不得不求助於銀行之融通。銀行對外融通資金尤其重視安全性。在今日經濟體制下，銀行對貿易界融通資金大多透過信用狀之操作。原來國際貿易之買賣雙方分處不同國度，無法如國內貿易之面對面一手交錢一手交貨；於是如要求買方先付款，買方怕賣方屆時不交貨；如要求賣方先交貨，賣方也怕買方屆時不付款，因為彼此遙隔，徵信不易，難怪互不信任。如果買賣雙方為顧及自身安全，彼此堅持己見，將使國際貿易無法進行。可是隨便遷就對方，又怕承擔信用風險。此種不協調之情況因信用狀之出現而獲得調和。銀行充任貨款收付之中間者，先代買方開立信用狀予賣方，而後賣方必須遵照信用狀條款之指示將貨物交運，才能向銀行辦理押匯取得貨款；因此，賣方只要完全依照信用狀之要求辦理，便不愁貨物交出後收不到貨款。反之，買方在未得到賣方照指示交出貨運單據之前，也不愁貨款會被吞沒。這就是信用狀之功能。賣方利用信用狀押匯乃得於貨上船後立即取回貨款，買方利用信用狀，則無須於下訂單時或於賣方出貨時立即付款；這是銀行透過信用狀給予貿易業者之融通。銀行給予此種融通，承擔信用風險，故須考慮其安全性，即其付出之款項如何確保收回；假使貿易業者憑信用狀融通，屆期未能還款，銀行原可依開發信用狀之契約條款處分其貨物，然而貨物如於海運途中沉沒；銀行將如何補救？如果沒有保險制度，銀行將難有補救之道；銀行在其融通安全性堪虞情況下，自然不願意對貿易業者融通。現在有了保險；貨物在運輸途中發生意外，有保險公司負責賠償，銀行對貿易業者貸出之款項，可免後顧之憂，自然會放手承做此項融通業務。

三、維持貿易正常進行

經營國際貿易，貿易業者投入之資金，化成貨物，貨物如於運輸途中遭受損失，事實上即等於投入資金之喪失。此項資金之喪失，如未能

於極短期間內補充，在貿易業者資金普遍短絀之今日，將使其無法繼續進行交易。換言之，「貨物在運輸途中如遭受意外損失，貿易將因而中斷。如今有了保險制度；貨物雖然遭受損失，貿易業者因能獲得充份補償，自可繼續進行交易，不必擔憂貨物喪失與資金虧損問題。

四、保障合理貿易利益

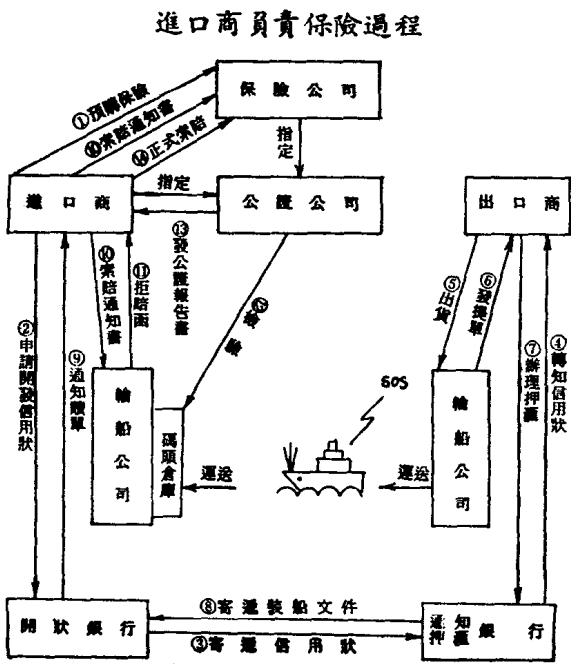
貿易在沒有保險制度協助下進行，一旦貨物遭受意外，貿易業者將忍受連本帶利之損失。然而，在現代經濟活動中經營貿易之目的，係為追求營業利益，合理而適量之營業利潤被認為乃進行交易之正常結果。因此，今日之貨物海上保險，其所承保之價值並未侷限於貨物之淨成本，還可包括正當利潤。實務上，貿易業者常衡量交易所需費用及應得合理利潤之多寡而按貨物成本酌加若干比率投保。貨物如安全到達，貿易業者固能賺得預期利潤；倘若貨物中途因保險事故而致損失，貿易業者亦可按投保時約定之金額，向保險公司索求賠償，賠償金額內，除貨物成本外，尚包含貿易業者之合理利潤。因此，藉保險之助，貿易業者不愁合理利潤，因意外事故而被無端剝奪。

第三節 貿易與保險實務過程

貨物運輸保險自投保至賠償之過程，視要保人之不同而略有差異。一般貨物進出口之保險係由買方或賣方投保，由何方負責投保與其交易之價格條件有密切關係；換言之，價格條件為決定應由買方或賣方負責投保之主要依據。

在由買方投保場合，通常為按 *FOB*，或 *FAS* 價格條件交易而進口者。當進口商向國外出口商洽商議價成交之後，依照現代最普遍之付款方式，他必須向銀行申請開發一份信用狀給國外出口商。銀行一旦開出

信用狀，就必然承擔該信用狀之全部付款責任；但為融通進口商，在開出之時銀行僅向進口商酌收少量保證金。假使憑信用狀購得之貨物在中途沉沒，而未事先保險，則銀行在其信用狀項下付出之貨款將有落空之虞，已如前述；所以銀行在接受申請代為開發信用狀之時，通常要求進口商預購貨物海上保險，並將保險單之權利先讓渡予銀行，信用狀開出後，出口商依其條款指示辦理交貨，並於貨物裝船開航之前，以最快速方法通知進口商，後者須將此項裝船資料轉報保險公司以便核算保險費。貨物在運輸途中發生損失，進口商於獲得初步通知時，在未確實判明何方責任之前，應同時向運送人及保險人發出索賠通知，藉以保留索賠權利；如確知損失係由於保險事故所致，則須通知保險公司指定公證人檢驗貨物受損情形及估算損失程度，於取得公證報告書後，連同自開狀



銀行贖單所得之國外裝船文件，向保險公司索求賠償。現將此項過程以簡圖表示如上：

在由賣方投保場合，通常為按CIF或C&I價格條件交易而出口者。當出口商接到進口商經由銀行開來之信用狀後，立即安排出貨。首先向輪船公司洽訂適當艙位，然後向保險公司購買保險，取得保險單，貨物經報關檢驗後裝船運出，出口商持船上大副驗收之收據向輪船公司換取提單。有了保險單與提單，連同信用狀指定之其他必要文件，出口商即可憑信用狀向銀行請求押匯。押匯銀行接受押匯，墊付貨款，換取出口商之裝船文件，再轉向開狀銀行請求付款，收回歸墊；開狀銀行收到裝船文件，通知進口商前來贖取單證。進口商付清信用狀上載明之貨款，取回全部單證。如發現貨物已於運輸途中遭受損失，在未確實判明應由何方負責之前，須同時向運送人及保險單上指定之保險代理人發出索賠通知，以免貽誤索賠時效。惟造成損失之事故如非由於船方之過失或故意；船方依法不必負責；此時船方必將覆函拒賠。進口商應一面延請公證人檢驗貨物受損情形及估算損失程度，經證實損失之原因為保險事故所致後，進口商應檢具公證報告書及其他必要文件向保險公司之代理人正式提出索賠。

海上保險之意義

第一節 海上保險之起源

在各類保險當中，海上保險起源最早，雖然自何地何時開始因年代久遠已無法查考。但海上保險之原理一般認為是自古代「船貨押貸」及「共同海損」之觀念脫胎而來。

(一) 船貨押貸

在古代，當船舶流落在國外港口，船長無錢應付開支，又無法憑自身或船主之信用籌措經費，他有權舉債以完成航程而將船舶抵押保證還款，這種貸款，稱為「船舶押貸」(*Bottomry Bond*)，約定于安抵目的地後若干日內還款，若船舶在完成航程前遭受損失，則貸款無須清還。這種貸款之利息甚高，因為內中包含有為承擔損失風險之「保險費」。同樣的貸款也可用所載運之貨物為擔保而取得，稱為「貨物押貸」(*Respondentia Bond*)，這類方式之貸款已利用到保險原理，故一般通論認為已粗具保險雛形。

(二) 共同海損

共同海損(*General Average*)在體制上與海上保險有一共同特點，即損失由眾人分擔，這是很古老的一種體制，據聞在公元前九百十六年羅德人(*Rhodians*)已納入其航海法典內。共同海損只對由故意而生之損失予以補償。例如為拯救共同冒險而將貨物拋出船外，其損失由在此項共同海損犧牲下獲得安全之所有利益者——包括船舶，運費與貨物