

巨災性運輸與物流風險

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

D 編介紹了一座內陸城市如何在十九世紀成為運輸保險中心。H 編則表明，巴塞爾的萊茵河港口和物流企業服務於製藥業以及全國的物資供應。自巴塞爾運輸保險公司（Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft）的時代以來，在途貨物保險已發生了相當大的變化。現代貨物保險單通常以倫敦市場的《協會貨物條款》為基礎，承保範圍為“倉至倉”。大型貨主購買庫存全程保險單，在整個供應鏈中為其貨物提供保障，既包括運輸途中，也包括在工廠、倉庫和配送中心的存儲期間。¹對於一家制藥集團而言，其藥品往往對溫度敏感且單位重量價值高，庫存全程保險單是其保險方案的核心組成部分，自保公司可與商業保險人共同分擔。

這些風險的巨災屬性在於風險累積。成千上萬個集裝箱堆放在同一碼頭，數百輛汽車裝載於同一艘船上，價值數十億的貨物存放在同一倉庫中。單一事件即可將其全部摧毀。2015 年 8 月天津港爆炸造成的保險損失估計達數十億美元，其中許多涉及待運的汽車和其他貨物。2020 年 8 月貝魯特港爆炸摧毀了倉庫、船舶和城市的大片區域。²2021 年 3 月，集裝箱船 *長賜號*（Ever Given）在蘇伊士運河擱淺，使一條主要航運通道堵塞六天，並引發了共同海損、延誤和營業中斷等問題。2024 年 3 月，巴爾的摩的弗朗西斯·斯科

巨災性運輸與物流風險

特·基大橋在被集裝箱船 *達利號* (Dali) 撞擊後坍塌，這可能成為海上保險史上最大的損失之一。³

貨物保險人通過再保險來防範此類風險累積，而海上和貨物業務組合的巨災再保險正是蘇黎世再保險公司的專長之一。隨著集裝箱和船舶位置數據的可得性提高，累積風險建模也有所改進。自 2023 年底以來紅海商船遭受的襲擊，也使戰爭險重新成為關注焦點。由於保險人提高了途經該地區航次的保費，許多航運公司將船舶改道繞行好望角，延長了運輸時間並推高了成本。⁴海上保險單中的制裁條款規定，凡賠付會違反制裁的，不予承保，這將該業務領域與 H 編所討論的制裁合規聯繫了起來。

萊茵河有其特有的風險。在 2018 年和 2022 年的乾旱夏季，決定萊茵河中游通航的考布水位站水位降至極低，船舶只能裝載其運力的一小部分。運費急劇上漲，瑞士的燃料和化學品供應中斷，萊茵河谷的工業不得不減產。⁵傳統財產保險不承保此類損失，因為並未發生實際物理損害。因此，若干保險人和專業服務商開發了參數型低水位保險，當水位在約定的天數內持續低於約定水平時即予賠付。⁶這一工具說明了另類風險轉移如何填補一個很可能因氣候變化而擴大的保障缺口。

1 註釋

1. 關於 2009 年 1 月 1 日的《協會貨物條款》(A)、(B) 和 (C) 以及庫存全程保險，參見海上貨物保險方面的文獻；關於巴塞爾運輸保險的歷史，參見本書 D 編第四章；關於萊茵河港口，參見本書 H 編第一章。有待核實。
2. 關於 2015 年 8 月 12 日天津港爆炸（保險損失通常估計為 25 億至 35 億美元）及 2020 年 8 月 4 日貝魯特港爆炸，參見 Swiss Re，sigma，以及海上保險市場的報告。數字有待核實。

3. 關於長賜號在蘇伊士運河擱淺（2021年3月23日至29日）以及達利號撞擊後巴爾的摩弗朗西斯·斯科特·基大橋坍塌（2024年3月26日），以及相關保險損失和所宣佈的共同海損，參見海上保險人及國際海上保險聯合會（International Union of Marine Insurance）的報告。數字及現狀有待核實。
4. 關於2023年11月以來紅海商船遭受的襲擊、戰爭險保費的上漲以及集裝箱運輸改道好望角，參見海上保險市場及聯合國貿易和發展會議（UNCTAD）的報告。現狀有待核實。
5. 關於2018年秋季和2022年夏季萊茵河的低水位、考布水位站的重要性以及對航運和工業的經濟影響，參見萊茵河航運中央委員會（Central Commission for the Navigation of the Rhine）及瑞士萊茵河港口（Swiss Rhine Ports）的報告。有待核實。
6. 關於以考布水位站為指數的萊茵河低水位參數型保險，參見相關服務商的出版物及行業媒體。現狀有待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至2026年9月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-catastrophic-transport-and-logistics-risks