

PICC 培训教材
P&C

货物运输保险

HUOWU YUNSHU BAOXIAN

韦松 ◎ 主编

 首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press

PICC 培训教材

P&C

货物运输保险

HUOWU YUNSHU BAOXIAN

韦 松 ◎ 主编

陈万平 ◎ 编著

贝 莹

邵长城

 首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press

· 北 京 ·

图书在版编目(CIP)数据

货物运输保险/韦松主编. —北京:首都经济贸易大学出版社, 2012. 6

ISBN 978 - 7 - 5638 - 1534 - 0

I. ①货… II. ①韦… III. ①货物运输—交通运输保险—教材 IV. ①F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 043864 号

货物运输保险

韦 松 主 编

出版发行 首都经济贸易大学出版社

地 址 北京市朝阳区红庙(邮编 100026)

电 话 (010)65976483 65065761 65071505(传真)

网 址 <http://www.sjmcb.com>

E-mail publish@cueb.edu.cn

经 销 全国新华书店

照 排 首都经济贸易大学出版社激光照排服务部

印 刷 河北三河长城印刷有限责任公司

开 本 787 毫米×1092 毫米 1/16

字 数 342 千字

印 张 14.25

版 次 2012 年 6 月第 1 版第 1 次印刷

书 号 ISBN 978 - 7 - 5638 - 1534 - 0/F · 1146

定 价 28.00 元

图书印装若有质量问题,本社负责调换

版权所有 侵权必究

序

中国人民财产保险股份有限公司教材编审委员会确立培训教材新体系,组织有关部门推进教材编写工作并陆续出版,对于推动广大干部、员工加强学习,提高理论素养、知识水平、业务本领和工作能力具有重要意义。

改革开放以来,中国保险业在学习借鉴国际经验的基础上获得了长足的发展,成为国民经济中增长最快的行业之一。保险业与经济社会发展的联系日益紧密,保险企业经营管理的复杂程度日益加深,保险从业人员加强学习的任务日益繁重。公司历来高度重视对干部、员工的教育培训,坚持把教育培训工作作为保证公司持续健康发展的一项基础性工作和员工队伍建设的一项重要内容,进行了积极的探索和实践。为适应行业市场化 and 国际化趋势,推动公司改革与发展,我们要不断研究新形势,学习新知识,掌握新本领,不仅要重视学习,而且要善于学习。我们一定要认真总结教育培训工作的经验,不断提高教育培训工作的水平。

经过几代人保人的不懈奋斗,2011年,公司保费收入突破1700亿元,在全球可比财险公司排名第七位,稳居亚洲第一,净利润突破80亿元,再创历史新高,公司综合实力显著增强。凭借公司实力和技术优势,公司相继成为北京2008年奥运会、2010年上海世博会保险合作伙伴,为北京奥运会和上海世博会提供全面的保险保障服务,得到了国家的认可和社会的赞誉。根据公司“十二五”发展规划和公司现有的发展基础,我们从更高起点、更高层次、更高水平上谋划公司的未来,以全球领先为目标,构筑新的发展格局,深化改革转型,基本实现“四个一流”,把公司打造成为战略领先、文化先进、机制科学、队伍一流的财险公司,支撑和推动中国人保建设成为国际一流的大型现代保险金融集团。为实现这一宏伟蓝图,公司必须牢牢把握人力资源这个根本,着力打造一流的管理、技术和销售人才队伍,建设一支政治素质高、具有大局意识和协作精神、精通保险经营管理、具有较强科学决策能力的管理人才队伍,一支理论基础扎实、业务技能精湛、具有较强技术创新能力的专业技术人才队伍,一支熟悉产品和客户需求、适应市场竞争需要、具有较强市场拓展能力的销售人才队伍,并不断提高整个队伍的学习能力、创新能力、管理能力和执行能力。教育培训是人才培养的重要途径和方法,要联系实际创新路,加强培训求实效,着力完善基础体系建设,持续推动创新升级,有效满足新时期人才队伍建设的需要。

新形势下的教育培训工作必须以深入学习实践科学发展观为统领,把学习和传播

马克思主义中国化的最新成果作为核心内容,着力引导广大干部、员工准确把握中国保险业理论发展成果的科学内涵和精神实质,并用以武装头脑、指导实践、推动工作;必须以“专家治司、技能制胜”为指针,按照现代保险企业员工知识化、专业化的发展方向,适应非寿险企业业务领域广、专业分工细、人才类型多、培养周期长的特点,建设具有人保财险特色的教育培训体系;必须以创建学习型组织为抓手,倡导全员学习、终身学习和团队学习的理念,建立内生知识与经验的制度和机制,形成共享的知识信息平台,将学习型组织的理念、方法和工具引入教育培训体系,不断提高知识运用水平和解决实际问题的能力;必须以“建设三支队伍,提升四项能力”为重点,进一步夯实工作基础,创新培训机制,加大培训力度,提升培训效能,切实推动人力资源素质和公司竞争优势的有效提升。

加强培训教材建设,尽快建立规范的培训体系,是增强教育培训工作实效的重要途径。这套新体系教材既保持了员工培训统编教材的特色,又联系行业发展和公司实际,与时俱进、推陈出新,从体系和内容方面进行必要的调整,突出了基础性、实用性和创新性的特点,具体表现在三个方面:一是紧紧围绕实现公司新时期奋斗目标对人才队伍建设的新要求,以成熟的专业理论为主干,以完整的业务流程为主线,合理吸收前沿的理论创新成果和先进的实践经验做法,着力提高广大干部、员工推动公司改革发展的本领;二是紧紧围绕广大干部、员工履行岗位职责的需要,充实完善岗位必备知识,注重强化岗位技能,着力引导广大干部、员工成为胜任本职工作的行家里手;三是努力按照系统、全面、科学的教材体系建设原则,丰富培训内容,完善知识结构,融理论、精神、知识、方法、工具于一体,着力提高广大干部员工的综合素质和职业素养。

公司各级领导干部要做学习的表率。管理学大师彼得·德鲁克提出管理者的五大任务是目标、组织、考评、激励和培训。完成好其中的每一项任务都需要勤于学习并且善于学习。领导干部要带头学习新体系教材,加强理论武装,自觉进行实践,不断提高自身素质;广大员工要按照公司全员培训纲要的要求,通过自学、参加培训和考试等多种形式,加强新体系教材的学习,更新理念、丰富知识、提升技能,更加自觉地投身到公司新时期发展的宏伟事业当中,实现个人与公司价值的共同成长。我相信,每位员工都能成为这套教材的受益者,希望教材编写工作越做越好。

中国人民财产保险股份有限公司党委书记、总裁
教材编审委员会主任委员



2012年6月

前

言

Foreword

由吕英才同志主编的《货物运输保险》自 2001 年 11 月出版至今已十年有余。十年期间,国内外保险市场发生了巨大变化,保险理论与实践不断丰富,应广大从业人员的要求,我们在旧版《货物运输保险》的基础上重新编撰了此书。

本书共分为六章,内容包括货物运输保险概述、货物运输保险条款、货物运输保险的承保与防灾防损、保险监管、货物运输保险的理赔和货物运输保险的追偿。

本书由公司领导赵淑贤副总裁担任主审,总公司船舶货运保险部韦松总经理担任主编,主要编写人员有陈万平、贝莹、邵长城。在编写过程中,我们得到有关分公司的大力支持,他们为本书提出了很多修改意见,在此深表感谢。

由于时间仓促,如有疏漏和不当之处,敬请读者谅解并提出宝贵意见。

2012 年 4 月

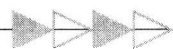
第一章 货物运输保险概述	1
第一节 货物运输保险的概念、起源和发展	1
一、货物运输保险的概念	1
二、货物运输保险的起源和发展	1
三、货物运输保险的未来发展趋势	3
第二节 货物运输保险的特点	4
一、被保险人的多变性	4
二、保险利益的转移性	4
三、保险标的的流动性	4
四、承保风险的广泛性	4
五、承保价值的定值性	4
六、保险合同的可转让性	4
七、保险利益的特殊性	5
八、合同解除的严格性	5
第三节 货物运输保险的分类及险种	5
一、货物运输保险的分类	5
二、货物运输保险的险种	6
第二章 货物运输保险条款	8
第一节 国内货物运输保险条款及保险责任	8
一、国内水路、陆路货物运输保险条款(2009 版)及保险责任	8
二、国内航空货物运输保险条款(2009 版)及保险责任	12
三、铁路货物运输保险条款(2009 版)及保险责任	14
四、公路货物运输保险条款(2009 版)及保险责任	15
五、水路货物运输保险条款(2009 版)及保险责任	15
六、物流货物保险条款(2009 版)	16
七、国内鲜活货物运输保险	17
八、地区性货物运输保险条款及特点	18
第二节 进出口运输货物保险条款及保险责任	18
一、海上运输货物保险条款(2009 版)及保险责任	18
二、陆上运输货物保险条款(火车、汽车)(2009 版)及保险责任	27

三、航空运输货物保险条款(2009 版)及保险责任	28
四、邮包险条款(2009 版)及保险责任	28
第三节 货物运输保险的责任免除	29
一、各险种中基本相同的责任免除	29
二、各险种中不同的责任免除	31
第四节 货物运输保险的责任起讫	31
一、“仓至仓”条款	31
二、扩展责任条款	33
三、航程终止条款	33
四、主要险种的责任起讫规定	34
第五节 货物运输保险的关系人及投保人、被保险人的义务	35
一、发货人和收货人	36
二、承运人、保险人和被保险人	36
三、投保人、被保险人的义务	37
第六节 伦敦保险协会货物保险(A)、(B)、(C)条款及协会散装油条款	38
一、伦敦保险协会货物保险(A)、(B)、(C)条款(1982 版)的主要内容及协会 散装油条款	38
二、中国人民财产保险有限公司《海洋运输货物保险条款(2009 版)》与伦敦 保险协会货物保险(A)、(B)、(C)条款 在保险责任范围方面的比较	43
三、伦敦保险协会货物保险条款(2009 版)的简介	45
第三章 货物运输保险的承保与防灾防损	48
第一节 风险评估与控制	48
一、风险评估与控制目的及评估对象	48
二、风险评估与控制的内容	48
第二节 保额确定和费率厘定	51
一、保险价值	51
二、保险金额	51
三、保险费率	52
四、免赔率	54
第三节 承保方式、保单及批改	55
一、直接业务	55
二、代理业务	56
三、货物运输保险单	57
四、海上货物运输保险单的背书与转让	59
五、货物保险单的批改	60
六、共保和联保	63
七、倒签单与保函	64

第四节 国际贸易、国际金融	64
一、国际贸易惯例	64
二、贸易术语及反映的内容	64
三、《2000 年国际贸易术语解释通则》中的贸易术语	65
四、《2010 年国际贸易术语解释通则》中的贸易术语变更	66
五、国际贸易中六种主要贸易术语的费用、风险及责任	68
六、买卖合同中的保险条款	69
七、《跟单信用证统一惯例》与保险单据	70
第五节 E - CARGO 系统	72
一、E - CARGO 系统简介	72
二、E - CARGO 系统如何开户	73
三、E - CARGO 系统的推广原则	73
四、E - CARGO 的推广对象	73
第六节 风险识别与防灾防损	74
一、主要风险识别因素	74
二、不同运输工具的侧重点	75
三、货物常见的致损原因	75
四、机械设备和高精类产品常见风险	75
五、金属物料的常见风险	75
六、液体货物的常见风险	76
七、谷类作物的常见风险	76
八、饲料类的常见风险	77
九、化肥类的常见风险	78
十、工艺品、金银首饰、珠宝类的常见风险	78
十一、牺牲畜的常见风险	78
十二、轻工品类的常见风险	78
十三、机械类的常见风险	79
十四、针织纤维类的常见风险	79
十五、矿产品及煤炭和焦炭的常见风险	79
十六、原木的常见风险	79
十七、IT 产品的常见风险	80
十八、海盗风险	80
十九、防灾防损	80
二十、集装箱介绍	83
第四章 保险监管	85
一、见费出单	85
二、中介业务手续费跟单	85
三、保费批退支付管理	85

第五章 货物运输保险的理赔	86
第一节 理赔的意义、作用及原则	86
一、理赔的意义	86
二、理赔的作用	86
三、理赔的原则	86
第二节 理赔工作程序及要求	87
一、接受报案	87
二、查勘现场	89
三、责任分析和确定	93
四、损失确定	101
五、案卷管理	103
六、特殊赔案管理	103
第三节 赔款结算	105
一、全部损失	105
二、部分损失	105
三、散装货物的短量损失计算	106
四、修理费用	107
五、重复保险损失计算	107
六、共保分摊计算	107
第四节 共同海损	107
一、共同海损的概念	107
二、共同海损的范围	108
三、共同海损的分摊	110
四、共同海损的理算规则	112
五、海难救助	115
六、共同海损的处理	116
七、救助案件的处理	118
第五节 第三方检验代理人的适用	119
一、海外代理人的适用	119
二、保险公估机构的聘请	121
三、国内货运险“通赔制度”	123
第六章 货物运输保险的追偿	125
第一节 追偿的概念和意义	125
一、追偿的概念	125
二、追偿的意义	127
第二节 追偿的原则和程序	128
一、追偿的原则	128
二、追偿的程序	128
三、做好前期保全措施	130

四、收集和审核单证	131
五、向责任方提出追偿	132
六、频频催办、注意时效	133
七、灵活处理、区别对待	133
八、追偿的途径	133
九、入账及结案	134
第三节 承运人的责任	134
一、海上货物运输合同	134
二、国内水路货物运输合同	143
三、国内铁路货物运输合同	144
四、国际铁路货物运输合同	145
五、公路货物运输合同	146
六、国内航空货物运输合同	147
七、国际航空货物运输合同	148
第四节 有关法律措施	149
一、财产保全	149
二、证据保全	151
三、诉讼	152
附录	154



货物运输保险概述

第一节 货物运输保险的概念、起源和发展

一、货物运输保险的概念

货物运输保险是以各种被运输货物作为保险标的,保险人依照合同对于在保险期间内可能遭受的各种自然灾害或意外事故所造成的损失承担赔偿责任的保险。

货物运输保险的保险标的是运输过程中的货物,主要是指具有商品性质的贸易货物,包括货物的包装。旅客行李若经特别约定也可承保。

现代化的运输要具备道路、运输工具、动力及通信设备四大要素。根据运输方式的不同,运输方式可分为水路运输、公路运输、铁路运输和航空运输。

此外,随着石油开采业的发展,管道运输也逐步成为人们采用的一种运输方式。随着科学技术的进步,多式联运、“仓至仓”运输,特别是集装箱运输方式得到了广泛采用,这促进了现代运输的联合,引起了运输管理技术和组织经营上的一系列巨大变革。

随着运输方式的不断变革,货物运输保险的内容和形式也在不断发生变化。单一的海上货物运输保险已发展成为水、陆、空同时并存的货物运输保险体系。

当今,随着我国市场经济的发展,各种国内、涉外进出口货物运输保险业务得到了全面迅速的发展,已成为现代贸易活动中不可缺少的重要组成部分。

二、货物运输保险的起源和发展

货物运输保险起源于海上保险。

公元前9世纪,地中海一带已经有了广泛的海上贸易活动。这时的船只,都为木帆船,抵抗风浪的能力不强。当遇到海上风暴时,为了保护船只平衡,不致倾覆,往往抛弃一部分货物,以减轻船舶的载重量。这种抛货是为了避免船只和其他货物同归于尽。因此,在航海商人中间形成一条称为“一人为众,众为一人”的原则,也就是说被抛弃货物的损失,应由受益各方共同分担。

公元前7~9世纪,位于地中海濒临小亚细亚南岸的罗得岛居民,善于经营海上贸易,在他们制定的《罗地安海商法》中,正式规定:“凡是由于减轻船只载重,而将船上载货抛弃一部分入海,这种为全体利益而损失的货物,应由全体分摊偿还。”这就是共同海损的分摊原则,这一原则精神,就是海上保险的萌芽,一直沿用到今天的共同海损规则中。

在海上贸易过程中,贸易商常常因为船只失事,例如发生船只沉没、触礁等使货物受损

而无法继续经营。在这种情况下,他们只得向贷款商借款作为再经营的资本。开始时借款是按一般借贷形式进行的,以后逐渐发展成一种特殊形式,叫船舶抵押借款和货物抵押借款。

这种形式规定,当借款人向贷款人借钱时,要付比一般利率高得多的利息,条件是以这次出海的船舶或货物作为抵押。如果船、货安全抵达目的地,借款人必须将本利如数归还贷款人;如果船、货在中途失事,借款人可以不必归还贷款。这种抵押借款,实际上带有保险的性质。因为所收利息中高于普通利息那部分,实质上是保险费。所以,一般将它视为原始形式的海上保险。公元前7~8世纪,这一借款制度已在地中海地区广为流行。

随着海上运输的不断进展,海上保险业也日益发展起来,有关保险的规章制度也逐步形成。在公元14世纪前后,热那亚人海上保险单上已经载有承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃”等字样。这与现代保险承保的危险责任近似。

公元16世纪,英国将操纵在威尼斯和汉萨同盟等外国商人手里的海外贸易权夺了回来,由本国商人自己经营。当时,对贸易、兑换和保险业务,都采用了交易所制度。1575年,经英国女王特许,在伦敦皇家交易所内设立了保险商会,办理一切保险单的登记。17世纪,英国的资产阶级革命促进了本国资本主义的发展,与此同时,英国开始了向国外的大规模殖民掠夺。

从此,英国逐渐发展成为世界贸易和航运事业占垄断优势的殖民帝国,相应地也给它创造了世界海上保险盟主的有利条件。

1720年,“皇家交易”及“伦敦”两家保险公司经英王批准,成为经营海上保险的专利公司。英国的劳合社是17世纪由一个名叫爱德华·劳埃德的资本家开设的咖啡馆基础上形成的海上保险业务中心,现在已成为世界上最大的保险组织之一。它不是一个保险公司,而是一个社团组织,类似一个保险市场,拥有保险承保人会员14 000多人,这些会员可以各自接受业务,对国际海上保险市场很有影响。

第一次世界大战后汽车工业有了很大发展,特别是进入20世纪以来,新技术的飞速发展,带来了陆上、航空运输方式的发展,至此出现了各具特点的水上、陆上、航空三种货物运输方式,与之相适应的三种运输方式的货物运输保险也有了很大的发展。

从货物运输保险的起源和发展历程中可以看出,由于贸易的产生和发展,对于运输过程中存在的危险可能造成的损失,需要通过平均分摊和分散危险的手段——保险来补偿。这种补偿方式,无论中外,都是随着贸易方式和运输工具的不断发展和不断得到改进。

货物运输保险在我国的发展历史也较长。我国唐朝期间,相传行驶于长江三峡之间的货船,由于滩险多礁,失事较多。商人为了避免船只沉没、货物损失而倾家荡产,便几艘船相约,在它们中间如有一船失事,船货受损,其余平安到达目的地的船、货一起来共同弥补其遭受的损失。实质上,这是一种水上相互保险的形式,也是我国较早的货物运输保险雏形。

19世纪后叶,清朝政府洋务派大兴洋务时,曾经命“招商局”先后设立仁和、济和保险公司,以后又将这两家公司合并为仁济和保险公司,它们是我国办理货物运输保险的最早公司之一。

1949年,新中国成立后,人民政府接管了官僚资本和保险公司,整顿了旧中国保险市场,取消了外商保险公司的特权,恢复和逐步改造了私营保险公司,成立了唯一的国营保险机构——中国人民保险公司。

中国人民保险公司成立后,各种国内外保险业务得到了开展,对社会主义的经济和对外

贸易的发展起到了积极的作用。

1958~1978年,我国受极“左”思想的影响,认为保险是西方资本主义的产物,社会主义不能搞,因而停办了国内保险业务,也包括国内货物运输保险业务。中国人民保险公司只保留了进出口货物运输保险业务,后来合并入中国银行办理。

1979年4月,为适应经济发展的需要,国务院决定恢复国内保险业务,停办了20年的国内保险业务通过试点,逐步恢复。进出口货物运输保险业务在原有基础上发展很快,国内货物运输保险业务与其他国内保险业务一样逐步得到了长足的发展,成为我国保险业的骨干险种之一。

进入21世纪,中国加入世界贸易组织(WTO)。中国民族保险业面临着与具有悠久历史的“洋保险”抗衡、竞争的局面,这也给具有国际性特点的货物运输保险业务带来了新的挑战和发展机遇。

截至2010年底,全国共有财产险公司56家(《中国保险市场年报2010~2011》),其中许多公司开办了货物运输保险业务,对于促进我国经济的发展,繁荣货物运输保险市场发挥了重要作用,同时也使货物运输保险市场的竞争更加激烈。

三、货物运输保险的未来发展趋势

根据中国国家统计局“十一五”经济社会发展成就系列报告,我国基础设施和基础产业投入快速增加,“十一五”时期,投资建设成果显著,为国民经济的发展提供了充足的物资保障。2010年,我国原煤产量达到32.4亿吨,比“十五”末期增加了8.9亿吨;原油开采2.03亿吨,比“十五”末期增加了0.22亿吨;天然气产量968亿立方米,比“十五”末期增加了475亿立方米;发电量42 065亿千瓦时,比“十五”末期增加了17 062亿千瓦时。2010年钢材产量达到8亿吨,产量比“十五”末期增长1.1倍;汽车产量1 827万辆,比“十五”末期增长2.2倍;水泥产量18.8亿吨,比“十五”末期增长75.9%;粮食等主要农产品稳定增产;能源生产能力稳步提高;交通运输能力持续增强,交通运输业快速发展,由铁路运输线、公路运输线、水路运输线组成了四通八达的交通网络,货物运输更加便捷。2010年铁路营业里程为9.1万公里,比“十五”末期增加了1.6万公里。2010年公路里程为398万公里,比“十五”末期增加了64万公里,其中高速公路里程为7.4万公里,比“十五”末期增加了3.3万公里;2010年内河航道里程12.4万公里,比“十五”末期增加了0.07万公里;进出口贸易规模不断扩大,“十一五”期间,我国货物进出口总额累计116 806亿美元,比“十五”期间增长1.6倍。其中,出口总额63 997亿美元,增长1.7倍;进口总额52 809亿美元,增长1.4倍。5年间,进出口贸易年均增长15.9%,其中,出口年均增长15.7%,进口年均增长16.1%,高于预定目标。进出口商品结构进一步优化,利用外资规模不断扩大,对外投资迅速发展。

这些经济社会的发展,直接导致了货物运输总量、种类和方式的快速发展,对货物运输保险的需求激增。可以预期,随着“十二五”计划的推进,货物运输保险的需求量将会呈现爆发式的增长。

涵盖中途临时仓储、再分拆包装等环节的物流运输保险将会逐渐在货物运输保险中扩大占比,以便适应更加精细的生产、贸易管理需求。快递运输保险的需求也将不断扩大,以适应网上交易的蓬勃发展。更便捷的货运保险网上投保方式将是市场对货物运输保险的基本要求。随着中国企业投资海外业务的增加,两头在外货物运输保险的需求将增加。伴随物联网的建立和发展,国内货运站场对货物运输保险的需求将越来越大。

第二节 货物运输保险的特点

货物运输保险同其他财产险业务相比,有其自身的特点。货物运输保险既涉及货物运输的特性,又涉及海洋、内河、公路、铁路、航空等不同方式和运输工具,同时也涉及不同运输区域的天文地理。总而言之,货物运输保险有以下八个特点。

一、被保险人的多变性

在货物运输保险中,大多数情况下被保险人是在变化的。这是因为,货物运输保险的保险标的是运输过程中的商品,商品由卖方运送到买方,有时甚至已经运送的货物还会经过多次转卖,随着货主的变更,被保险人也发生变更,往往最终受保险合同保障的人不是保险单上注明的被保险人,而是保单合法持有人(Policy Holder)。

二、保险利益的转移性

保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的法律上承认的利益(《保险法》第12条)。运输中的货物通常为国内贸易或国际贸易的商品,买卖双方对于货物的保险利益是随着物权的转移和风险的交割而换位和转移的。

三、保险标的的流动性

货物运输保险所承保的标的,通常是具有商品性质的动产。为了实现其位移的目的,保险地址是不固定的,它处于不断的流动之中。这与有固定地址的企财险、家财险及工程险等是不同的。

四、承保风险的广泛性

货物运输保险承保的风险,从范围上看,既有海上风险,又有陆上风险和空中风险;从风险的种类上看,既有自然灾害和意外事故引起的客观风险,又有外来干涉原因引起的主观风险;从形式上看,既有海陆空运输中的动态风险,又有途中仓储期间的静态风险。因此,货物运输保险承保的风险具有明显的广泛性。

五、承保价值的定值性

货物运输保险的承保一般采用定值保险,这是由保险货物的流动性所决定的。因为大多数情况下,货物越接近其目的地,它的价值就越高。为了解决货物在各个不同地点可能出现的价格差异问题,货物的保险金额可由保险双方按约定的保险价值来确定。当发生损失时,不再考虑出险时货物的市场价格,而根据约定价值按货物的损失程度计算赔款。

六、保险合同的可转让性

既然货物运输保险是以贸易货物为保险标的的,那么,伴随货物的买卖转让及风险交割,保险利益实现了转移,保险合同也自然从卖方转向买方。与其他财产保险合同不同的是,货物运输保险的保险合同通常随着保险标的、保险利益的转移而转移,无须通知保险人,也无须征得保险人的同意。保险合同可以用背书或其他方式转让,合同的权利、义务随之转

移。例如,在以 CIF 为条件的买卖合同中,一般做法是卖方在保单上背书,当卖方的风险转移给买方时(货物越过船舷时),保险利益即从卖方转给了买方,保险合同上的权利和义务也一同转移给了买方。

七、保险利益的特殊性

《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)第 12 条规定:“保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的法律上承认的利益。”根据这一规定,货运保险合同生效必须满足下述两个基本要件:

(1) 在损失发生时,被保险人对保险标的具有某种法律上所承认的利益。

(2) 该利益可能由于该保险合同所承保的风险而遭受损失。

也就是说,如果保险合同订立之前或订立之时,保险标的已经灭失,则投保人对保险标的已经没有保险利益,因此,不论是什么原因造成保险标的的损坏和灭失,保险人均无须赔付。

但是,货物运输的特殊性决定了投保人在投保时往往不知道货物的实际情况,因此,在货运险中通常采用“不论灭失与否条款”,作为对保险利益原则的例外。根据“不论灭失与否条款”的规定,投保人事先不知情,也没有任何隐瞒,即使在保险合同订立之前或订立之时,保险标的已经灭失,事后发现承保风险造成保险标的的灭失,保险人同样应该给予赔偿。

八、合同解除的严格性

对于保险合同的解除,法律一般都采取任意性规定的办法。《保险法》第 15 条规定,除本法另有规定或者保险合同另有约定外,保险合同成立后,投保人可以解除合同,保险人不得解除合同。

但是对于货物运输保险,由于它属于航次保险,我国《保险法》第 50 条和《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第 228 条都作了规定,即:货物运输保险,保险责任开始后,合同当事人不得解除合同。

第三节 货物运输保险的分类及险种

一、货物运输保险的分类

我国的货物运输保险通常按运输方式划分为以下几种。

(一)水上货物运输保险

水上货物运输保险是以航行于海洋、内河、沿海的轮船、驳船、机帆船、木船、水泥船等运输的货物为标的的保险。

(二)陆上货物运输保险

陆上货物运输保险是以陆上各种机动或人力、畜力的运输工具运载的货物为标的的保险。我国现行各种陆上货物运输保险条款中所确认的运输工具主要是火车和汽车。

(三)航空货物运输保险

航空货物运输保险是以通过飞机运输的货物为标的的保险。近年来,航空事业发展迅速,空运业务量不断扩大,航空货物运输保险也得到了很大的发展,是一个很有发展前景的

险种。

(四)联合货物运输保险

联合货物运输保险简称“联运险”，是以承保由两种或两种以上不同的运输工具(辅助运输工具不在此限)联运的货物为标的的保险。例如，一机组从厦门某电厂用汽车运至码头转海轮运往芜湖，而后驳船运往重庆再转汽车运至四川乐山市。

(五)邮包保险

邮包保险是以通过邮局用邮包形式递运的货物为标的的保险。由于邮包的运送有可能使用水、陆、空三种运输工具，因此，确定保险责任范围时，要同时考虑这三种工具出险的因素。

(六)管道货物运输保险

管道货物运输保险是以通过管道运输的货物为标的的保险。近几十年来，随着石油工业的发展，通过管道输送石油等化工原料成为继火车、汽车为主要运输工具之后的一种新兴的补充运输方式，同时产生了管道货物运输保险。

(七)快递随身携带行李保险

快递随身携带行李保险是以旅客在乘坐运输工具时随身携带的行李为标的的保险。它的特点是人与行李通过同一运输工具，同时实现有目的的位移，但行李由旅客委托给承运人托运，如航空行李保险，铁路行李、包裹保险等。由于证明行李损失、短少的原因和损失的金额比较困难，保险公司承保时应设定承保限额。

二、货物运输保险的险种

为适应被保险人对货物运输保险的具体要求，根据不同的标的和采用不同的运输方式所可能遭受到的不同危险，规定了不同的险种和险别。

现行的货运险主要险种有以下几种。

(一)国内货物运输保险

1. 国内水路货物运输保险。承保沿海、内河水路运输的货物，分基本险和综合险两种。基本险承保货物在运输过程中因遭受自然灾害或意外事故造成的损失；综合险除承保基本险责任外，还负责包装破裂、破碎、渗漏、盗窃和雨淋等危险。

2. 国内铁路货物运输保险。承保标的为国内经铁路运输的货物，分基本险和综合险两种。基本险的责任范围是被保险货物在运输过程中因遭受自然灾害或意外事故造成的损失；综合险的责任范围是除基本险责任外，还负责包装破裂、破碎、渗漏、盗窃、提货不着和雨淋等造成的损失。

3. 国内公路货物运输保险。承保标的为国内经公路运输的货物，其保障范围包括自然灾害和意外事故，还综合承保雨淋、破碎、渗漏等危险。

4. 国内航空货物运输保险。承保标的为航空运输的货物，其保障范围除自然灾害和意外事故外，还综合承保雨淋、破碎、渗漏、盗窃和提货不着等危险。

5. 鲜、活易腐货物运输保险。承保鲜、活易腐货物在运输过程中可能遭受的特殊危险。

6. 国内沿海货物运输舱面特约保险。承保国内沿海水域以及入海河流赶潮河段的货物运输，由于海浪、暴风雨袭击舱面造成货物的损失。

(二)进出口货物运输保险

进出口货物运输保险主要分海洋、陆上、航空和邮包四类。