

高等学校物流专业规划教材

对外贸易运输与保险

DUIWAI MAOYI YUNSHU YU BAOXIAN

• 胡骥 主编 王多宏 副主编 董秀兰 主审



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

高等学校物流专业规划教材

对外贸易运输与保险

胡 骥 主 编

王多宏 副主编

董秀兰 主 审

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

内 容 简 介

本书全面系统地阐述了外贸运输与保险的基础理论和基本知识, 内容主要包括: 对外贸易有关基本知识, 国际运输代理, 国际海洋货物运输, 国际铁路货物运输, 国际航空货物运输, 国际集装箱货物运输, 国际多式联运与大陆桥运输, 国际公路、内河、管道、邮政货物运输等方面的知识, 以及海运货物保险基本知识, 海运货物保险实务等方面的内容。

本书可作为高等院校交通运输、物流管理、国际运输等专业的教材, 也可作为国际货运从业人员培训与资格考试的参考教材, 同时也是广大外贸运输与保险从业人员的学习与参考用书。

图书在版编目 (C I P) 数据

对外贸易运输与保险 / 胡骥主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2007.2

高等学校物流专业规划教材

ISBN 978-7-81104-491-1

I. 对… II. 胡… III. ①国际运输: 货物运输—高等学校—教材②国际运输: 货物运输—运输保险—高等学校—教材 IV. F511.41 F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 019640 号

高等学校物流专业规划教材

对外贸易运输与保险

胡 骥 主 编

*

责任编辑 王 旻

封面设计 本格设计

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段 111 号 邮政编码: 610031 发行部电话: 028-87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

四川森林印务有限责任公司印刷

*

成品尺寸: 185 mm×260 mm 印张: 19.25

字数: 481 千字 印数: 1—3 000 册

2007 年 2 月第 1 版 2007 年 2 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-81104-491-1

定价: 29.00 元

图书如有印装问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

随着全球经济一体化进程的不断推进,全世界已逐渐形成一个统一的大市场,社会化、专业化的全球分工已成为不可抗拒的趋势。在这样的宏观背景下,中国经济也必然会融入世界经济当中去,随之而来的国际货物流动亦会不断增加和加强。特别是在我国加入世界贸易组织后,我国与世界各国的进出口货运量迅速增长,这一趋势更加明显。从运输的角度看,现在我国的外贸运输市场和国际货运市场已逐渐融为一体。基于此,培养一批既懂外贸基本知识又精于外贸运输业务的专业人才已成为必须。

外贸运输与保险作为一门专业性很强的课程,它不仅涉及对外贸易的相关知识,而且还涉及外贸运输及与之相关的保险的基本理论和知识,其内容广泛而复杂,其中有些还处在不断变化之中。故本书力求反映对外贸易运输与保险相关方面的最新动态和发展趋势,做到理论与实际相结合,以使读者掌握基本理论、基本知识和基本方法为根本目的。

本书共分十一章。其中第一、三、四、六、七、八、九、十、十一章由胡骥编写,第二、五章及附录由王多宏负责编写。全书由胡骥负责统稿并定稿,董秀兰负责主审。

在本书编写过程中,参考了很多专家、学者的相关论著,其中主要的参考文献在本书最后都一一列出,在此,谨向这些专家、学者表示诚挚的感谢和崇高的敬意。同时向为本书出版提供帮助的西南交通大学出版社表示衷心的感谢。

由于我国对外贸易的快速发展,而与之相关的交通运输、保险、法律法规等又都处在不断完善和发展的过程中,加之编写时间紧迫,编者的水平有限,故书中难免出现疏漏甚至错误的地方,敬请专家学者和读者批评指正。

作 者

2006年10月于成都

目 录

第一章 概 述.....	1
第一节 对外贸易运输概述.....	1
第二节 对外贸易运输保险概述.....	7
第二章 与对外贸易有关的基本知识	12
第一节 对外贸易的基本概念与分类	12
第二节 国际货物买卖合同	15
第三节 进出口贸易一般程序	16
第四节 国际贸易术语	19
第五节 支付工具与收付方式	35
第六节 商品检验检疫与报关程序	39
第三章 国际运输代理	46
第一节 代理的相关知识	46
第二节 国际运输代理	48
第三节 国际货物运输代理	51
第四章 海洋货物运输基本知识	58
第一节 海洋货物运输概述	58
第二节 海洋货物运输对象	60
第三节 海运船舶知识	63
第四节 海运航线与主要贸易港口	68
第五章 国际海洋货物运输	78
第一节 班轮运输	78
第二节 租船运输	90
第三节 海运提单	99
第四节 国际海上货物运输公约	106
第五节 海运索赔	113
第六章 国际铁路货物运输	117
第一节 国际铁路货物联运概述	117
第二节 国际铁路货物联运进出口运输	123
第三节 国际铁路货物联运运送费用计算和核收	130
第四节 对我国港澳地区的铁路货物运输	133

第七章 国际航空货物运输	137
第一节 国际航空货物运输概况	137
第二节 国际航空货物运输基本知识	139
第三节 国际航空货物运输方式	142
第四节 航空运单	145
第五节 国际航空货物运输的业务流程	148
第六节 国际航空货物运输运费的计算	153
第七节 国际航空运输法规	157
第八章 国际集装箱货物运输	163
第一节 国际集装箱运输概况	163
第二节 集装箱基本知识	167
第三节 集装箱货运流程与交接方式	172
第四节 集装箱进出口货运程序	175
第五节 集装箱运输的运费	178
第九章 国际多式联运与大陆桥运输	184
第一节 国际多式联运概况	184
第二节 国际多式联运经营人	186
第三节 国际多式联运业务	188
第四节 大陆桥运输	191
第十章 其他外贸货物运输的方式	194
第一节 国际公路货物运输	194
第二节 内河货物运输	196
第三节 国际邮政运输	198
第四节 管道运输	201
第十一章 对外贸易运输保险	203
第一节 保险概述	203
第二节 保险的基本原则	206
第三节 海洋运输货物保险的保障范围	213
第四节 我国海洋运输货物保险条款	225
第五节 伦敦保险协会海运货物保险条款	237
第六节 其他运输货物保险	245
第七节 对外贸易货物保险实务	250
附录	261
参考文献	302

第一章 概 述

第一节 对外贸易运输概述

货物运输按地域可划分为国内货物运输和国际货物运输两类。其中，国际货物运输就是货物在国家与国家、国家与地区之间的运输。由于国际货物运输是以贸易物资运输为主，所以，国际货物运输通常也被称为国际贸易运输。而就一个国家的角度来看，这就是对外贸易运输，简称外贸运输。

一、外贸运输在对外贸易中的作用

1. 货物运输是对外贸易的重要环节

交通运输是伴随着商品生产和商品交换而产生和发展的。生产劳动是人类社会生活的基础，在生产过程中必然要产生生产工具、劳动产品及人们本身空间位置的移动。这种客货位移，是实现物质生产不可缺少的条件。商品生产离不开运输，商品交换更需要运输。交通运输是生产过程在流通领域的继续，是人类社会不可缺少的活动之一。无论在生产过程内部及生产部门之间，还是在生产领域与消费领域之间，都离不开运输。没有商品位置的移动，商品交换就无法进行，没有运输把社会产品送至消费地点，产品的使用价值就不可能实现。交通运输将其消耗社会劳动所创造的价值和使用价值，全部追加到被输送的交换商品之中。对外贸易是国家或地区之间进行的商品、劳务和技术的交换活动，属于流通范畴，是国内商品交换向国际的延伸和地区范围的扩大。进出口商品在空间上的流通范围更为广阔，交通运输更是不可缺少的重要环节。商品成交之后，一般都需要经过长途运输，才能按照合同规定的时间、地点和条件将商品交给对方，贸易的全过程才能最后完成。对外贸易运输的结果是外贸货物的空间位移，使对外贸易的具体目的和全过程得以实现。从事对外贸易的人员必须熟悉和掌握有关对外贸易运输的理论和实务，才能保证进出口任务的有效完成。

2. 运输的发展与贸易的发展是相联系的

交通运输的发展过程，与人类社会生产力发展的过程是相适应的。早在远古时期，人们就开始采用极其简单的工具进行原始的运输活动。随着社会生产力的向前发展和社会分工的逐渐完善，商品生产和商品交换的规模不断扩大，运输量增加，运输工具相应改进，交通运输迅速

发展,并形成一个独立的物质生产部门。在资本主义以前相当长的历史时期内,由于生产力水平低下,只能依靠人力、畜力和自然力(木帆船)等来进行运输,市场和贸易范围也有很大的地理局限性。古时候的运输处于手工业阶段,随着社会生产和商品交换的发展,社会对运输的需求日益增加,出现了以运输工具作为生产手段的小生产者,专门从事运输活动。为了解决运输能力与需求不相适应的矛盾,人们不断改进运输工具,各式各样航速较快的大型帆船出现在海洋上并使用指南针进行仪器导航,推动了航海技术的进步,同时还在陆地上致力于开河、筑路、造桥。17~18世纪,运输进入工厂手工业生产阶段。18世纪末到19世纪初的产业革命,使大机器进入了生产领域,导致了生产力空前迅速的提高。更多的商品投入流通领域,市场范围日益扩大,国际贸易迅速发展,成为资本主义生产过程中必不可少的环节。手工业时期传下来的运输手段,已不能适应急剧加大的运量和迅速增长的运输的需要,使得运输工具的革命成为必要。科学技术的发展和大机器工业的生产,为运输工具的革命和交通运输的改进提供了物质技术基础。铁路火车和海洋轮船的发明及应用标志着机械运输业的开端,人类交通运输从利用人力、畜力和自然动力进入机器动力时代,大大缩短了世界各国各地区之间的距离和运输时间,为国际贸易的进一步发展提供了物质基础和便利条件。随着资本主义商品生产的发展和商品交换范围的扩大,以及近代运输工具和通讯设备的发展与广泛使用,专门从事运输的企业日益扩展,运输工具所有者从商品所有者(工厂主和商人)中分离出来,出现了专门从事运输的资本家,交通运输部门便成为特殊的投资领域。产业革命后,交通运输成为采矿工业、农业和加工制造业以外的第四个物质生产部门。进入机械生产阶段,推动了国际贸易的发展。20世纪,生产技术不断革新,运输的合理化被提到议事日程上来。商品运输要求速度快、破损少、费用低,这就要求运输工具和运输方式应进行一次革命。随着海洋运输和铁路运输的飞速发展,20世纪30年代,汽车运输、航空运输和管道运输又相继崛起,迅猛发展,形成了包括水、陆、空多种运输方式的现代化运输体系。第二次世界大战以后,世界科学技术的进步进一步推动了交通运输的发展。现代化交通工具向大型化、高速化、专门化和自动化方向发展。特别是集装箱运输的出现和应用,促进了各种运输方式的配合与合作,并引起了组织技术和经营管理上的巨大变化;单件运输发展为成组化运输——将货物汇集成一组大的单位,以适应机械化自动化操作;传统的单一运输发展成为多式联运——将传统的单一方式运输有机地结合起来,成为一个整体加以有效的综合利用,构成一种连贯的过程,来完成国际的运输;运输单据和手续也日趋简化和统一,以适应现代化管理的要求。这些变化大大促进了运输效率的提高,交通运输的发展进入集装箱运输阶段,标志着运输工具、体系结构和经营管理的不断完善与日趋现代化,这对加强国际的经济联系、深化国际分工、促进国际贸易的发展,起着十分重要的作用。

3. 运输对国际贸易的促进作用

国际贸易的发展,要求运输的规模与其相适应;而交通运输的发展,又有力地促进了国际贸易的发展。随着世界各国各地区生产的不断发展和交换范围的日益扩大,国际贸易额不断增长,国际货物运输量也相应增加,因而加大了运输任务,促使交通运输不断得到发展。运输的发展为开拓越来越远的市场提供了可能性。马克思和恩格斯都曾高度评价运输革命对发展国际贸易的巨大意义。由于交通运输的发展,加快了货运速度,增加了货物运载量,缩短了商品流通时间,节省了商品流通过费用,增强了商业资本的活动能力,扩大了各国商品的流通量,从而促进了国际贸易的发展。在当代国际贸易中,买卖双方相距遥远,有的远隔重洋。

由于市场竞争十分激烈，对交货时间、运送速度、运送质量、运输费用等的要求越来越高，要求把进出口商品“安全、迅速、准确、节省、方便”地交给对方。因而交通运输在国际贸易中日益发挥着不可忽视的作用。

二、我国对外贸易运输的特点

对外贸易运输是国际的运输，它具有不同于国内运输的许多特点。

1. 对外贸易运输是一项政策性很强的工作

对外贸易运输是对外贸易的一个组成部分。在组织对外贸易运输的过程中，需要经常同国外发生广泛的联系，而且国际政治、经济形势的变化，也往往影响外贸运输，在处理运输当中的问题和日常业务接触中，都牵涉到国际关系和对外政策问题。因此，对外贸易运输既是一项经济活动，也是一项外事活动。这就要求我们不仅要有经济观点，而且要有政策观念。我们应当按照国家对外政策的总体要求，来安排外贸运输的相关工作。

2. 对外贸易运输路线长、环节多

对外贸易运输是国与国之间的运输，故一般运距较长，少则数千里，多则上万里。在对外贸易运输过程中，往往需要使用多种运输工具，变换不同的运输方式，经由不同的国家和地区，中途还要经过多次装卸搬运，中间环节很多，其中任何一个环节发生问题，都会影响整个对外贸易的运输进程。这就要求我们认真做好运输组织工作，环环扣紧，以免出现脱节现象，给工作带来损失。

3. 对外贸易运输涉及面广，情况复杂多变

对外贸易运输涉及国内外许多部门和多方面的问题。现在，我国已经同世界上大多数国家和地区有经济贸易往来，我国进出口货物在运输过程中，需要同国内外货主、交通运输部门、商检机构、保险公司、银行、海关和各种中间代理人打交道，涉及面很广。同时，由于各国政治、法律、金融货币制度不同，政策、法令、法规不一，贸易、运输习惯和经营做法也有差别，加之对外贸易运输易受政治、经济形势变化和自然条件的影响，所以情况十分复杂，可变的因素很多，一旦某一方面出问题，就有可能影响整个对外贸易运输。

4. 对外贸易运输的时间性强

在对外贸易中，按时装运进出口货物，及时将货物从起运地运至目的地，对完成进出口任务、满足市场需要、减少货损和提高商品的竞争能力，都有着重要的意义。在当前市场竞争十分剧烈的情况下，必须加快货运速度，抢行应市，以快取胜。如果不能及时装卸，运输迟缓，到货慢，就会影响贸易的开展，甚至会减少销路或丢失市场。特别是对某些鲜活商品或季节性商品的运输，更是要抢时间，争速度，及时完成运输任务，以免造成经济上的损失和信誉上的不良影响。

5. 对外贸易运输的风险较大

对外贸易货物的运输，经由五洲四海，越过千山万水，远涉重洋，沿途经过各种制度不

同的国家和地区，其间国际形势的变化，社会的动乱，各种自然灾害和意外事故的发生以及战争、封锁禁运或海盗活动等，都可能直接或间接影响对外贸易运输，甚至有可能带来严重的后果。因此，对外贸易运输的风险较大。为了转嫁运输过程中的风险损失，各种进出口货物和运输工具都需要办理运输保险。

三、对外贸易运输的任务

对外贸易运输是对外贸易的重要环节之一，它的基本任务是：根据对外开放政策的要求，在国家有关方针政策的指导下，合理利用各种运输方式和运输工具，多快好省地完成进出口运输任务，为发展对外经济贸易服务，为我国的外交路线服务，为国家现代化建设服务。具体而言，包括以下三个方面的内容：

1. 认真贯彻国家对外政策

对外贸易运输是对外活动的一个方面，我们应在平等互利的基础上，密切配合外交活动，在实际工作中具体体现和切实贯彻国家各项对外政策。鉴于对外贸易运输涉及面广，需要同世界各国和各式各样的客户接触，所以必须遵照国家的方针政策和法律规定，与有关部门加强联系，互相配合，密切协作，共同完成对外贸易运输任务。

2. 按时、按质、按量完成进出口运输任务

对外贸易商品流通是通过运输实现的。买卖合同签订后，只有通过运输才能实现货物的空间位移，及时将进出口商品运交约定地点，商品流通才能实现，合同才能履行。同时，装运期和交货期都是合同的主要条件，违反此项条件，即构成根本性违约，就有可能导致取消合同、被罚款的后果。因此，凡是从事对外贸易运输的有关部门和企业，都必须重合同、守信用，保证按时、按质、按量完成进出口运输任务。

3. 节省运输费用

对外贸易运输，由于其运程一般较长，环节较多，各项运杂费用的开支较大，故从事对外贸易运输的部门和企业，应当把节省运杂费用，为国家积累建设资金，作为本身的一项重要任务。为了有效地节省运杂费用，应本着勤俭办企业的精神，不断改善经营理念，提高经济效益，使对外贸易运输为国家积累更多的建设资金。

四、对外贸易运输应达到的要求

对外贸易运输担负着直接为对外贸易服务的重大使命，为了有效地完成外贸运输任务，在组织对外贸易运输时必须要有全局观念，争取做到“安全、迅速、准确、节省、方便”的要求。

1. 安 全

由于对外贸易运输风险较大，所以要特别注意运输工具和货物的安全，尽量避免发生运输事故，防止货物中途发生变质、毁损和丢失，以确保货物能安全运达目的地。

2. 迅 速

对外贸易货物运输时间性强,按约定时间装运进出口货物,是关系到重合同、守信用的问题。因此,在对外贸易运输中,应当加快装卸和运输速度,尽量缩短商品在途时间,以满足国内外市场的需要。

3. 准 确

鉴于对外贸易运输的情况复杂多变,因此,应把工作做细,防止发生错交、错发、错运以及单货不符、单证不符等事故,力争准确无误地完成对外贸易运输任务。

4. 节 省

降低对外贸易商品流通费用的主要途径是节省运杂费用。在对外贸易运输中,要积极组织各种方式的合理运输,大力节约人力、物力和财力,以降低运输成本和节省运杂费用。

5. 方 便

为了提高服务质量,在对外贸易运输工作中,必须端正服务态度,改进经营作风,多为货主着想,如简化手续、给货主提供便利等。

上述“安全、迅速、准确、节省、方便”的要求是一个有机联系的整体,必须结合市场供求的缓急、商品的特性以及运输线路与运力的不同情况,加以全面考虑和适当安排,必要时应当在这五个方面中有所侧重,以适应情况的变化。

五、对外贸易运输的组织机构与方式

1. 对外贸易运输的组织机构

国际上从事国际货物运输的机构很多,主要可以归纳为三个方面,即承运人、货主和货运代理人。这三个方面的业务构成了国际货物运输工作的主要内容,它们之间虽然在工作性质上有区别,但在业务上却有着密切的联系。

(1) 承运人 (Carrier)。是指专门经营水上、铁路、公路、航空等客货运输业务的交通运输机构,一般都拥有大量的运输工具,为社会提供运输服务。例如,中国远洋运输公司、中外合资轮船公司、铁路管理局、公路运输管理局、航空公司、邮政局等都是我国国际货物运输工作中的主要承运人。

(2) 货主 (Cargo Owner)。是指从事国际贸易业务的进出口企业。它们为履行贸易合同,必须组织进出口商品的运输,向承运人托运或收取货物,是进出口货物的收货人或发货人。在我国主要有国有企业、三资企业、集体和民营企业等各类从事国际贸易业务的企业。

(3) 货运代理人 (Freight for Warder)。是指根据货主或承运人的要求,代办国际贸易货物运输业务。它是一种中间机构,属于运输中间人性质,在承运人与货主之间起着桥梁作用。中国对外贸易运输公司、中国租船公司、外轮代理公司及其他各种货运代理公司是我国国际贸易运输业务中常见的货运代理人。

2. 我国对外贸易运输的管理体系

目前，我国对外贸易运输的管理形式是以中央有关部门垂直管理为主，地方政府管理为辅。在国务院领导下，国家发展与改革委员会、商务部、交通部、铁道部、民航总局、信息产业部、海关总署、国家质量监督检验检疫总局、公安部和中国人民银行分别承担国家对外贸易运输的有关管理职能。

我国对外贸易运输管理各有关部门行政职能如图 1.1 所示。

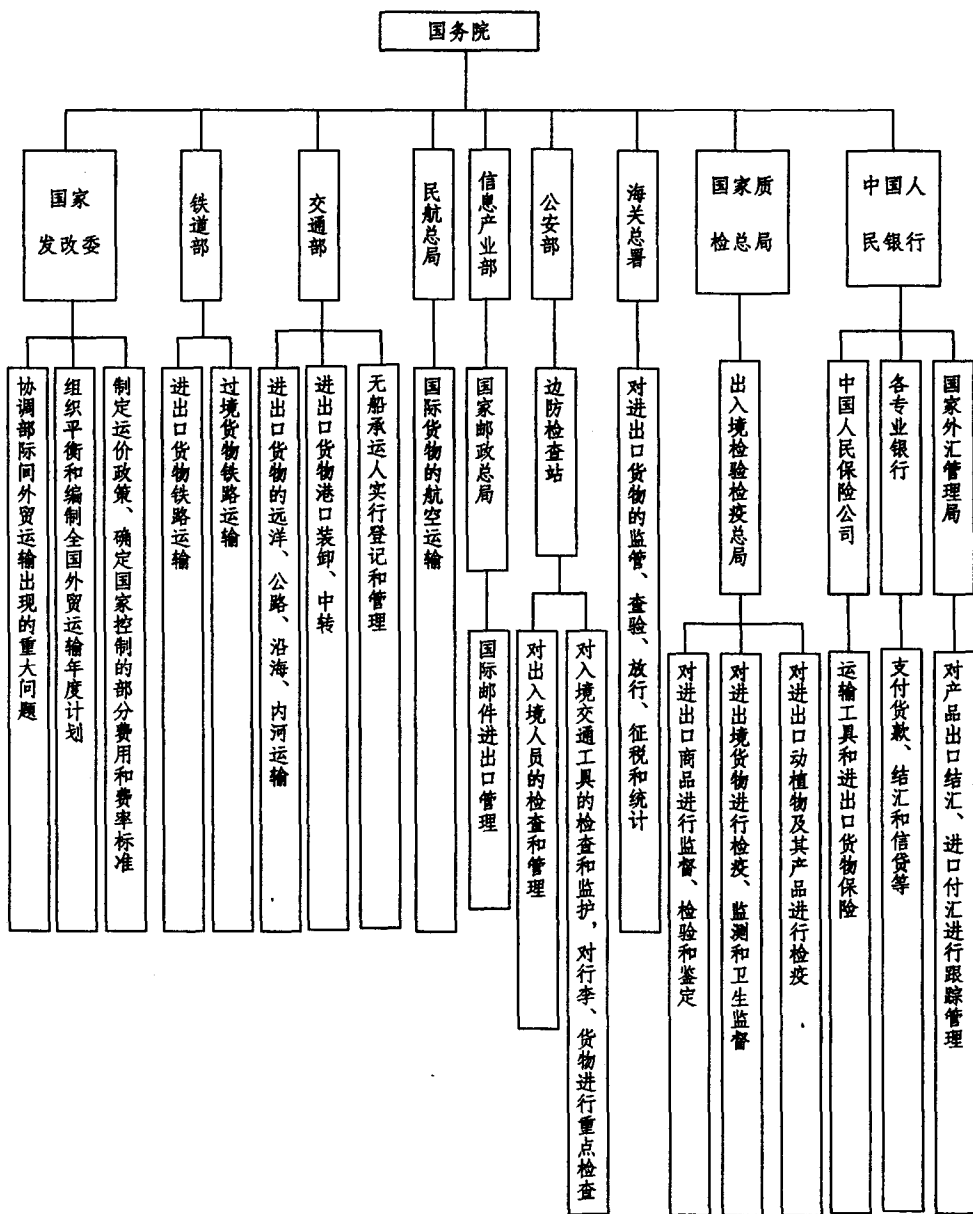


图 1.1 我国对外贸易运输的管理体系

3. 对外贸易运输方式

根据使用的运输工具和运输线路，对外贸易运输主要分为表 1.1 所示的几种方式。

表 1.1 对外贸易运输方式

陆 上 运 输	铁 路 运 输			联合运输 国际多式联运
	公 路 运 输			
水 上 运 输	海 洋 运 输	沿 海 运 输	河 海 联 运	
		近 海 运 输		
		远 洋 运 输		
	内 河 运 输			
航 空 运 输				
管 道 运 输				
邮 政 运 输				

各种运输方式各有特点，以适应不同种类、不同距离的货物运输。根据货物的性质、运量的大小、运距的长短、需要的缓急、运输费用的高低、气候及自然条件以及国际政治形势等因素，全面考虑，选择合适的运输方式，对顺利完成国际货物运输具有重要的作用。

第二节 对外贸易运输保险概述

货物运输保险是随着贸易，特别是对外贸易的发展而发展起来的。在对外贸易中，买卖双方交易的货物，一般都需要通过运输来完成货物的移动，在此过程中货物碰到自然灾害或意外事故而遭受损失是难以避免的。为了转嫁风险并使所遭受的损失得到一定的补偿，货物运输保险就成为外贸运输工作中必然涉及的内容。所谓货物运输保险就是以运输过程中的各种货物作为保险标的的保险，是一种对损失的经济补偿制度。

就现代国际贸易来说，国际贸易中的绝大多数商品是通过海洋运输来实现空间位置转移的。同时也因为它既是货物运输保险的起源形式，又是各类货运保险的基础，所以在后面的有关章节中将主要涉及海洋运输货物的保险问题。

一、货物运输保险的产生与发展

货物运输保险的历史也就是海上保险的历史。远在公元前 9 世纪，地中海一带就已经有广泛的海上贸易活动。这时的船只都为木帆船，抵抗风浪的力量不强，当遇到海上风暴时，为了保持船只平衡，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这样一条原则，叫“一人为众，众为一人”，也就是说被抛弃货物的损失，应由受益各方共同分担。到了后来，位于地中海濒临小亚细亚南岸的罗得岛居民，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，这一原则精神也就是海上保险的萌芽，并一直沿用到今天的共同海损规则中。

在海上贸易的过程中，贸易商常常因为船只失事，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，借款人可不必归还贷款。这种抵押借款，实际上带有保险的性质。所收利息中高于普通利息那部分，实质上是保险费。故一般将它视为原始形式上的海上保险。

随着海上运输与贸易的不断发展，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14世纪前后，热那亚人的海上保险单上面已经载有承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃”等字样，这同现代保险承保的风险责任近似。16世纪，英国在与其他国家进行的海外贸易权的争夺中取得优势，当时英国人对贸易、兑换和保险业务等都采用了交易所制度。1575年，经英王特许，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，同时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企业占垄断优势的殖民帝国，相应的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”两家保险公司成为经营海上保险的专利公司。

在海上保险的发展过程中，英国劳合社(Lloyd's)的形成和发展占有重要地位。1683年，英国人爱德华·劳埃德在泰晤士河边开设了一家咖啡馆，在此基础上逐渐形成海上保险业务中心，现在已经成为世界上最大的保险垄断组织之一。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，对国际海上保险市场很有影响。

保险事业在我国发展也较早。我国唐朝时，相传行驶于长江三峡之间的货船，由于滩险多礁，失事较多，商人为了避免船舶沉没，货物损失而倾家荡产，几艘或十几艘船相约如果在它们中间有一船失事，船货受损，其余平安到达目的地的船、货共同弥补其遭受的损失。实质上，这是一种相互保险的形式，也是我国较早的运输保险的雏形。19世纪后叶，清政府洋务派大兴洋务时，曾经命令“招商局”先后设立仁和、济和保险公司，后来又将两家合并，这是我国办理货物运输保险的最早的公司。

从海上货物运输保险的历史和发展历程中可以看出，由于海上贸易的产生和发展，出现了海上危险造成船、货损失的威胁，这就需要通过平均分摊和分散危险的方式来解决灾害补偿。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而不断得到改进的。到了18世纪前后，现代形式的商业性海上保险才逐渐定型，20世纪以来发展得更加完善。

二、对外贸易运输保险的特点

1. 承保风险的综合性

一般情况下，对外贸易运输路途遥远，环节多，所面临的情况复杂多变，所运送的货物

出现意外事故的可能性较国内运输大得多，并且事故造成的损失也很高。从承保范围来看，外贸运输保险不只保障外贸运输过程中的风险，而且还包括附随运输而产生的其他风险。从风险的种类来看，既有自然灾害和意外事故引起的客观风险，又有外来原因引起的各种风险。这充分显示了其承保风险综合性的特点。

2. 外贸运输保险的国际性

外贸运输保险的国际性，主要表现在它所涉及的地理范围超越了国家界限。这一点，与国内运输保险等其他保险有所不同。一般财产保险所承保的财产都局限在某一特定地区内，因而具有某一固定地区的特性。而国际运输保险所涉及的保险关系人，不仅有本国的公民，而且还包括不同国家和地区的贸易商、承运人与货主等。如果说对于地区性保险中的矛盾需要根据本国或本地区所特有的情况，按照国内法律规定予以解决，那么外贸运输保险纠纷的预防与解决，就必须依赖于国际公认的制度、规则和方法。否则，处理问题时无视国际间公认的准则，势必发生许多不必要的麻烦。这是外贸运输保险中的一个显著特点。

3. 外贸运输保险标的的流动性

外贸运输保险承保标的，通常以船舶和运输货物为主，要求从一个港口到达另一个港口，以实现航运经营的目的。因此，保险标的经常处于流动状态。

三、国际运输保险的分类

国际运输保险的分类可以从两个不同的角度进行。

1. 根据使用运输工具的不同分类

(1) 海上运输保险。简称水险，是指保险人对于保险标的因海上危险事故的发生而导致的损失，负补偿责任的一种保险。海上运输保险承保的范围包括：海上船舶保险、海上运输货物保险、海上运费保险、利益保险和责任保险。船舶保险是承保船舶及其装备因海上灾难所可能导致的经济损失。货物保险是承保货物在海上运输途中，因天灾及船舶失事等意外事故而可能导致的损失。运费保险是承保运送人或船舶出租人因海上意外事故的发生，导致应该得到而没有得到的运费损失。利益保险是船舶或货物安全到达目的地后以所可获得的利益为保险标的的一种保险。然而在运输保险实务上，如果是船舶保险运费中已经包括预期利润，则可以适用船舶费用条款；如果是货物保险，则货主已将预期利润加入货价之内，包括在了货物的保险金额中。因此，不管是船舶的预期利益，还是货物的预期利益，均无须另行投保利益保险。所以在保险实务上也没有独立的利益保险单的存在。责任保险承保被保险人的船舶在碰撞条件下，对他船及船上货物所遭受的损失，以及被保险船舶的货物及其他物体、人身伤亡等损失负赔偿责任。

(2) 内陆运输保险。简称陆运险，是指保险人对货物在内地水陆运输中所遭受的损失，负赔偿责任的一种保险。起初的内陆运输保险仅限于所有湖泊、河流及其他水道运输，后来才逐渐扩大到陆上运输保险。美国的内陆运输保险还包括航空货物运输保险在内。与此相反，日本的内陆运输保险仅指陆上货物的运输保险。很显然，美国的内陆运输保险是一种广义的内陆运输保险，日本的内陆运输保险是一种狭义的内陆运输保险。然而，就大多数国家来说，

内陆运输包括铁路运输、定期船舶的沿海运输以及与上述两种运输相配合的汽车运输。与此相适应，内陆运输保险的内容通常包括有全年运输保险、单程运输保险，托运人总括汽车运输保险、邮包保险等。随着保险业的发展，许多内陆运输保险除了上述各种固有业务以外，还承保流动财产保险、受托人责任保险，以及运输与通讯设备保险等，此类保险的标的物不一定是运输中的财产，而它所保的也不一定是运输风险。

(3) 航空运输保险。严格地说，航空运输保险目前尚未构成一种独立的保险，只是综合其他各种保险应用于航空运输领域。这种处于成长阶段的运输保险是承保航空运输中的各种危险事故，包括与航空有关的空中和地面损失的一种保险。航空运输保险的主要内容有财产保险、责任保险、意外保险及其他各种保险。

航空运输保险中的财产保险主要是对飞机机体的保险。

航空运输保险中责任保险的对象分为：① 对乘客伤亡的责任；② 对乘客以外的他人伤亡的责任，如，对飞机驾驶员伤亡的责任、对飞机机场人员伤亡的责任、对飞机机库管理人员伤亡的责任等；③ 对他人财产损毁的责任，包括对飞机内载运行李或货物的责任和对飞机外财产所致损毁的责任。

航空运输保险中的意外保险，是指由空勤人员、学习人员或乘客所购买，用以补偿自己可能受到的伤害。

航空运输保险中的其他保险是指劳工保险、雇主责任保险，以及产品责任保险等。

2. 根据保险标的的不同分类

以保险标的作为分类标准，运输保险可以分为下列两种：

(1) 运输货物保险。是指保险人对货物在运输中所受损失负补偿责任的保险。由于运输方式有海运、陆运、空运之分，所以运输货物保险也可分为海上运输货物保险、陆上运输货物保险、航空运输货物保险、集装箱运输货物保险。

(2) 运输工具保险。是指保险人对运输工具在建造或使用过程中所受损失负补偿责任的一种保险。运输工具保险包括：

① 海上运输工具保险，即船舶保险。它包括船体保险和造船保险。船体保险又有单船保险和船队保险之别，前者是指以某一艘船舶为保险标的，后者是以两艘以上船舶为保险标的，以同一目的，订立一张保险单。造船保险不仅承保船舶建造中的风险，同时也承保下水试航阶段的风险。因为造船保险的保险期是从安放龙骨开始，至该船建造完成交给所有人验收为止。除此之外，船东相互保险与船舶保险密切相关，因此对船东相互保险的理论分析放在船舶保险之后，使之相互衔接。

② 陆上运输工具保险。它包括陆上运输车辆保险和陆上运输设备保险两大类。陆上运输车辆保险分为：汽车保险、铁路机车保险、企业铁路机车保险、马车流动保险；陆上运输设备保险分为：桥梁保险，隧道保险，码头、船坞及滑道保险，其他运输设备及通讯设备保险。

③ 集装箱保险。

④ 航空运输工具保险。它主要是承保飞机机体保险。由于飞机设计制造者对飞机设计缺陷或修理不当，或飞机所有者对指挥飞机起落有误等原因引起的损失与飞机本身有着密切的关系，因此航空运输工具保险还包括飞机产品责任保险、飞机场所有者或经营者责任保险、第三者责任保险、收益损失保险等。

四、国际货物运输保险的作用

1. 可以保证企业生产经营的正常进行

在各种国际经济贸易活动中,自然灾害或意外事故的发生是经常会出现的,不可避免的。而国际贸易中涉及的贸易金额巨大,货物在运输途中因遇险而造成的损失额,往往也比较巨大,企业一旦遭遇灾害,很有可能影响企业的正常经营,甚至危及企业的生存。但是,如果企业通过投保国际货物运输险,只需支付少量的保险费,就可在发生损失时根据保险合同约定的条件从保险公司取得经济补偿,及时获得资金迅速恢复生产经营,从而减少企业的经营损失。另外,企业通过投保国际货物运输保险,将不确定的巨额灾害损失转化为固定的保险费支出,摊入企业的生产成本,这不仅把风险转移给了保险公司,而且能够正确核算经营成本,保证企业经营成本的均衡与财务的稳定,从而有利于企业生产经营活动的正常进行。

2. 可以促进国际经济交往和贸易的顺利开展

在国际贸易中,买卖双方往往相距遥远,进出口货物在运输途中,常因灾害事故的发生而遭受损失,致使交易双方都受到损害,阻碍国际贸易的顺利进行。因而一般情况下,进出口货物都必须办理货物运输保险,一旦贸易货物发生损害可以将损失转由保险人承担,从而保证国际贸易的顺利开展。同时随着我国经济的不断发展,对外开放的进一步扩大,与国外的经济交往活动日益增多,这其中的许多活动也都要涉及到货物运输。所以,货物运输保险可以促进国际经济交往和贸易的顺利进行,是开展对外贸易和国际经济合作不可缺少的重要环节。

3. 可以增加国家外汇收入和增强国际支付能力

保险是对外贸易和经济交往中不可缺少的重要一环,同时保险还是国家取得外汇资金的一个重要渠道。按照国际惯例,进出口贸易货物都必须办理货运保险。商品成本、运费和保险费是国际贸易商品价格的三个主要组成部分。在进出口贸易中,积极争取我方办理保险可以增加出口创汇的能力,减少保费支出,为国家节省外汇支出,增加外汇积累,提高国家的支付能力。就世界范围来看,外汇保险费的收入已经成为一项重要的非贸易外汇收入。

4. 可以提高防灾防损工作的水平

防灾防损是全社会的共同任务,各国政府部门都设置了专职机构,如公安消防、防汛抗旱等部门。保险公司从自身利益出发,一般都愿意参与该项工作,因为防灾防损工作做得好,灾害事故就会减少,经济赔偿也随之减少;同时,保险公司在处理为数众多的赔偿案件时,可从中找出致损原因和规律,从而有能力对改进防灾防损措施提出改进的建议,或者进行防灾防损宣传。有的保险公司还愿意为此承担费用或向专职部门投资,从客观上促进了全社会防灾防损工作的展开。此外,有的保险合同还规定,保险人有权对保险标的的安全情况进行检查,如发现有不安全因素,投保人应及时采取措施消除,否则后果由投保人自负,这种做法在客观上也能起到防灾防损的作用。