



保险业务基础知识丛书

货物运输保险

魏润泉 编著



.6

中国财政经济出版社

货物运输保险

魏润泉 编著

*

中国财政经济出版社出版

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售
宣化装潢印刷厂印刷

*

787×1092毫米 32开本 12.375印张 250,000字

1983年5月第1版 1983年5月北京第1次印刷

印数: 1—20,000

统一书号: 4166·412 定价1.20元

目 录

第一章	货物运输保险概述	(1)
第一节	货物运输保险的概念和作用	(1)
第二节	货物运输保险的发展历史	(5)
第三节	货物运输保险的基本原则	(9)
第四节	货物运输保险的保障范围	(13)
第二章	货物运输保险的种类和责任	(23)
第一节	货物运输保险的种类和险别	(23)
第二节	货物运输保险的责任和除外责任	(28)
第三节	保险期限	(41)
第三章	货物运输保险的保险单和保险条款	(45)
第一节	货物运输保险单的性质和内容	(45)
第二节	货物运输保险单的种类	(48)
第三节	我国的货物运输保险条款	(58)
第四节	国际的货物运输保险条款	(62)
第四章	货物运输保险的投保工作	(75)
第一节	投保险别的选择	(75)
第二节	办理投保的实务	(82)
第三节	贸易合同中的保险条文	(104)
第四节	单证的一致	(108)
第五章	货物运输保险的承保工作	(132)
第一节	货物运输保险单的格式和内容打法	(132)

第二节	保险单条件的拟订	(164)
第三节	保险单的批改	(185)
第四节	保险费的结算	(200)
第五节	保险公司承保工作的内部制度	(204)
第六章	货物运输保险的理赔	(207)
第一节	保险的索赔	(207)
第二节	损失的确定	(211)
第三节	责任的审定	(237)
第四节	赔款的计算	(242)
第五节	理赔代理	(250)
第六节	理赔手续	(255)
第七章	货物运输保险的追偿	(264)
第一节	追偿原则	(264)
第二节	承运人的责任	(265)
第三节	承运人的免责和限制	(272)
第四节	法律诉讼	(279)
第五节	追偿程序和注意事项	(286)
第八章	货物运输保险的共同海损	(299)
第一节	共同海损的概念	(299)
第二节	共同海损的理算	(303)
第三节	共同海损的补偿和分摊	(304)
第四节	共同海损的处理手续	(310)
第九章	货物运输保险的名词和缩写简释	(330)
附件一:	中国人民保险公司海洋货物运输保险条款	(372)
附件二:	中国人民保险公司海洋运输货物战争险条款	(376)
附件三:	中国人民保险公司货物运输罢工险条款	(378)

附件四：中国人民保险公司国内货物运输保险条款	(379)
附件五：伦敦协会货物险 (A) 条款	(382)
附件六：伦敦协会货物险 (B) 条款 (节录)	(388)
附件七：伦敦协会货物险 (C) 条款 (节录)	(389)

第一章 货物运输保险概述

货物运输保险是以运输过程中的各种货物作为保险标的的保险。不论是对外贸易还是国内贸易，一笔交易的货物从卖方交到买方的手中，都需要经过运输过程，在此过程中货物碰到自然灾害或意外危险是常有的事。货物运输保险是对货物遭受的损失，给予经济上的补偿。

第一节 货物运输保险的概念和作用

货物运输保险属于财产保险类。目前世界上对保险的分类，比较普遍的分为四种。即：财产保险、责任保险、保证保险和人身保险。财产保险是以物质财富以及同它有关系的利益作为标的物的一种保险。财产保险的内容在各类保险中最为广泛，有海上保险、内陆运输保险、航空保险、汽车保险、火灾保险、工程保险、盗窃保险、灾后损失保险、农业保险等各种保险。货物的运输方式，有海上的、内河的、航空的、陆上的、邮包的，等等。但是，最主要的是海上运输，这是同国际贸易大量地通过海上进行直接有关的。货物运输保险是随着贸易的发展而发展起来的。因此，海上货物运输保险也就成为货物运输各险中最主要的一种。可以说，各种货物运输保险的保险条款、承保范围、保险条件、保险方式

等都是以上海货物运输保险为基础，只是根据本身运输的特点，作些补充。从这个意义上来说，货物运输保险主要是讲海上货物运输保险。

货物在运输过程中碰到风险而造成的意外损失，不是买卖双方自身力量所能控制的。但一旦发生损失，会影响贸易的正常进行。例如：卖方因此而收不到货款，买方因此而无法偿还银行的贷款，工程承包商因此不能获得材料供应而违反合同。可见，风险造成运输货物的意外损失，不仅关系到买卖双方，而且会影响到诸如银行、承运人、工厂企业等各方的利益。特别是对外贸易，涉及的面更广泛，关系更为复杂。一笔交易，基本上要牵涉到四个方面的合同关系。

一、售货合同——这是交易中最基本的合同，形式很多，有逐笔的，也有经销、包销和代销等。由买卖双方确定在交易中各自应履行的权利和义务。合同内容主要包括货物的名称、规格、包装、价格、交货日期、运输条件、付款条件、保险条件、佣金折扣、商检、索赔、人力不可抗拒和仲裁等各项条款。

二、运输合同——由托运人和承运人之间订立的有关委托运输货物的书面协议。合同内容涉及买卖双方同承运人之间的关系。主要包括承运人责任、免责、赔偿金额限制、改航、换装、改卸目的港、甲板货物、危险货物、延迟提货、货物包装、共同海损、法律等条款。

三、银行收付款协议——由收款人或付款人委托银行办理收付款的协议。规定收、付款的结算方式，涉及买卖双方同银行之间的关系。

四、保险合同——对运输中的货物进行保险的书面协议。由投保人同保险人双方之间订立。投保人则根据贸易价格条件的不同，或为买方，或为卖方，或者是他们的代理人。保险条件、保险费率等由订约双方议定。

从上面前三种合同签订的各方来说，每一方都有自己的权利和义务，都从自己的立场来关心合同的履行。卖方关心的是如期将自己出售的商品装运送给买方，及时安全地收到货款；买方关心的是能如期收到货物，及早投入市场，以获取利润；银行关心的是能准确安全地办理结算，收回货款；承运人关心的是平安地收受和交付运输的货物。但当货物在运输途中遭到意外损失时，就会打乱某一方按照合同的规定履行其本身的义务，同时也会影响对方的权利。于是，要求由保险人来承担灾害事故造成意外损失的经济补偿。通过订立合同的形式，由投保人交付约定的保险费，根据双方商定的保险责任和保险条件，由保险人来承担赔偿责任。这就出现了上述第四种保险合同。

在对外贸易中，货物运输保险同货物运输一样，已经成为交易中不可缺少的组成部分，保险由买卖双方在售货合同中确定由谁来办理，通常是通过价格条件来表现。主要的价格条件有三种，即：离岸价格（F.O.B.），货价加运费价（C.&F.）和带保险到岸价（C.I.F.）。前两种价格条件，保险由买方办理，后一种价格条件，保险由卖方自理。

在国内贸易中，货物运输保险的办理，随着国家社会制度的不同有所差别。在大多数的发达和发展国家中，由于资本为私人所有，商品交换是在个体之间进行的。工厂主和

企业主将货物在运输途中发生的风险，通过支付保险费的形式，摊入生产成本内，将责任转嫁给保险人，这对他们来说，既有利可图，又可靠安全。在我们这样的社会主义国家里，由于所有制的不同，商品交换大量地是在全民所有制企业之间进行，保险和被保险者都为促进社会主义经济的发展服务。过去，我国对货物在运输过程中发生的损失，是采取由企业自行报损或者由国家财政报销的办法来解决。实践证明，在现阶段商品制度的条件下，企业在运输过程中遭受的意外损失，由保险进行补偿，更符合经济规律，这对于保障企业正常生产和经营，安定人民生活，减少社会财富损失，积聚资金，都是有利的。

货物运输保险的主要作用有：

一、将运输过程中发生的、事先难以预料的自然灾害或意外事故所造成的不固定损失，通过支付保险费的形式固定下来。一旦货物遭受意外损失，由保险公司给予经济补偿，可以保证企业各方的正常经营活动，避免买卖双方的经济争端，有利于贸易的正常进行。

二、有利于巩固信用，维护企业和国家在对外贸易中的信誉。商品贸易发展到今天这样的时代，付款条件大量地采用信用方式，这在对外贸易中尤为明显。例如，延期付款，卖方（或出口商）将货物先运交买方（或进口商），然后由买方按照双方约定的时间，一次或分次付清货款；卖方信贷，由卖方的银行将款直接贷给买方，买方以此贷款清付卖方货款，然后，由买方按照约定的期限，一次或分次归还卖方银行的贷款。这种信用付款，方式很多。如果没有保险，当

货物遭受意外损失，特别是重大的损失，必然会影响买方或借款人的偿还能力。从而引起信用破坏，影响企业和国家在对外贸易中的信誉。通过保险取得经济保障，有利于维护企业 and 国家的信誉，保证国际贸易正常的进行。

三、可以为国家增加外汇收入、节省外汇支出。在社会主义国家里，对外贸易是由国家垄断的。保险既然是对外贸易中不可缺少的组成部分，争取出口货物在自己的国家里办理保险，能为国家增加外汇收入，对进口货物按不带保险价成交，保险由进口国自己办理，可以节省外汇支出。在西方保险发达的国家中，如英国、瑞士等国，保险作为无形贸易，其在国外市场的保险费收入，占本国全部外汇收入的比例是相当可观的。

四、有利于社会上货物运输防损工作的开展。保险公司承保的货物是大量的，经常要处理为数众多的赔案。从赔案中找致损原因，找货损规律，开展防损工作。对装卸、运输、储藏、港口设施以及包装等提出改进措施，减少货物的损失，已经成为保险公司的一项重要任务。社会主义国家的保险公司，以此作为发展经济、促进生产，避免社会财富受损的重要工作。资本主义国家的保险公司，以此作为改善经营成果，为保险资本获取更多利润的一种手段。不论出发点如何，但对减少社会物质财富的损失，都是有利的。

第二节 货物运输保险的发展历史

既然货物运输保险是以海上为主，谈货运保险的历史，

实际上谈的是海上保险的历史。远在公元前九世纪，地中海一带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。到了公元前七——九世纪，位于地中海濒临小亚细亚南岸的罗得岛（RHODES）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，也就是海上保险的萌芽，一直沿用到今天的共同海损规则中。

在海上贸易的过程中，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。

公元前七——八世纪，这一借款制度已在地中海地区广为流行。

随着海上运输历史的进展，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。在公元十四世纪前后，热那亚人海上保险单上边已经载有承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃等”字样。这同现代保险承保的危险责任，非常近似。公元十六世纪，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。十七世纪，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。

英国的劳合士（Lloyds）是十七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，拥有保险承保人会员一万四千多人，可以各自接受业务，负无限责任，对国际海上保险市场很有影响。

保险事业在我国也发展较早。我国唐代期间，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，几艘或十几艘船相

约，在它们中间如有一船失事，船、货遭殃，其余平安无事到达目的地的船、货大家共同来弥补其遭受的损失。这实质上是一种水上相互保险的形式，也是我国较早的运输保险雏型。十九世纪后叶，满清政府洋务派大兴洋务时曾令“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。它们办理的货物运输保险，是我国保险公司办理该项业务最早的公司之一。

从海上保险(包括货物运输保险)的历史和发展简程中可以看出，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，需要通过平均和分散危险的方式——保险的基本原理——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改进。到了十八世纪前后，现代形式的商业性海上保险才逐渐定型，本世纪以来更趋完善。

前边已经谈到，英国在近一个多世纪以来，在海上保险方面占有特殊地位，这个国家制订的保险法、保险单、保险条款以及保险做法对国际保险市场都有较大的影响。至今，古老的英国保险单和保险条款，仍在很多国家沿用。自一九六四年开始，联合国贸易和发展会议，曾作出决议要主管国际组织研究和采用海陆空运输保险的统一条款。一九七九年，在联合国贸发会议航运立法问题工作组第六次会议上，研究并讨论了统一海上法律及保险单的问题。这种改革的潮流牵涉到对一些发达国家特别是英国的保险传统制度和做法的重大变动，意见很不一致，反映出发达国家和发展中国家各自维护本身利益的斗争。因而，改革将是长期的，工作也将

是艰巨的。

第三节 货物运输保险的基本原则

货物运输保险属于财产保险类。财产保险是损害赔偿保险，即通过保险使受损方遭受的经济损失得到补偿。既然是补偿，从原则上讲只能恢复受损前的经济状态，不能因此而获利，更不容许通过保险进行投机或赌博性的活动，而牟取不正当利益。从这一意义出发，订立货物运输保险契约，从形式上看只是保险人承担赔偿责任，被保险人缴付保险费。但契约的成立，保险人和被保险人必须共同遵守一些基本原则，主要有：

一、保险利益 (Insurable Interest)

保险公司承保的货物运输保险标的，可以是任何货物、物资等，以及同其相关的利益。但是，被保险人向保险公司进行投保的并不就是保险标的——货物或物资的本身，而是被保险人对保险标的所具有的利益，即被保险人体现在保险标的上的利益。如果保险标的遭受损失，被保险人并未受到任何利益影响，那么他并不具有保险利益。这点，在货物运输保险上，表现得更为突出。一般来说，对保险标的拥有所有权的，就有保险利益。但问题并不那么单纯，一批货物从卖方送到买方手中，中间要经过很多人的手，从发货人仓库将货物运出到海船的甲板上以前，卖方承担货物的风险，他具有保险利益。当货物装上海船，货物移交买方，则后者具有保险利益。但如买方向其银行办理押汇，将该批货物的提

单、发票、保险单等货权单据交给银行抵押借款，那么在买方还款赎单前，银行又具有保险利益。这清楚地说明，保险公司并不是简单承保保险标的——货物或物资本身，而是进一步要求被保险人对标的具有利益。不这样办的话，很容易使保险成为投机或赌博性的活动，失掉保险补偿损失的原则。反映在运输货物上的利益，主要是货物本身的价值。但是，货物从生产者到消费者的流通过程中，费用会不断增加，如运费、保险费、关税、预期利润等，这些都可以作为利益向保险公司投保。

二、诚信与保证 (Good faith & Warranties)

保险人与被保险人之间的权利与义务是通过保险契约规定下来的。在订约的时候，双方必须将作为订约依据的主要情况和条件，诚实无保留地告诉对方。让彼此能在真实的基础上考虑决定。例如，保险人必须把保险责任范围、保险费率、赔偿处理等让被保险人了解清楚；被保险人则应向保险人提供保险对象、保险标的、运输条件、航程以及包装条件等真实情况。双方都应清楚订约的基本情况，这样订立的契约是诚信的。反之，在不真实的情况下签订的契约，就失去了契约的严肃性，受到欺骗的一方，可以宣告契约无效。发达国家的有关法令如英国的海上保险法对此作出明确的规定。事实上，这个问题的矛盾主要方面，在于被保险人对保险人的诚信。因为，保险人作为承保方，他在经营保险业务时，都有现成的保险条款、规章、费率表和保险单等供被保险人考虑和选择，不大可能有什么隐瞒。但作为被保一方的被保险人，则对象万千，情况各异，保险人不可能有现成资料参

考，只能根据被保险人在投保时所提供的情况来考虑是否同意订立保险契约，接受承保。因此，诚信主要是对被保险人来讲的。

保证，是被保险人在同保险人订立保险契约时，认可的某些特别约定。这些保证，是被保险人向保险人允诺履行保证特款内所规定的事项。如果被保险人违反特款，保险人可以自违反特款之时起，不履行其应负的责任。但是，保险人对违反特款以前所发生的属于保险责任内保险标的的损失，仍应该负责。保证有两种：一种是明示保证，这种保证是用特款的形式印在保险单上的，或者用附贴条款的方式附加在保险单上的。例如，保险的货物不准用超过十五年以上的老船装运，保险船舶不准驶入某些海域等等。另一种是绝对保证，这种保证并不以文字或其他方式在保险单中表示，而是按照国家法令和有关管理条例，必须遵守的。被保险人违反这种保证，实质上是违反国家的法令。保险人同样可以不承担保险契约上所规定的赔偿义务。例如，被保险人投保的运输货物按照国家法令是禁止出售、出运的，像古代文物、海洛因等。

三、重复保险 (Double Insurance)

一个标的——例如一批货物，由几家保险公司同时承保，同时重复订立保险契约，这叫做重复保险。重复保险系同时承保一样的危险，一样的责任，事先各家保险公司并不知道。因此，各家保险金额加起来的总和往往超过保险标的价值很多。在我们国家里，办理国内货物运输保险，只有一家国营保险公司，不可能出现几家保险公司重复承保同一标

的情况。但是，对国际贸易的进出口货物运输保险来说，因为牵涉到国外方，就可能出现这种情况。至于国外，由于保险公司林立，重复保险的情况更是经常发生的。重复保险的处理是由各个保险人按照本身保险金额占重复保险金额总和的比例，分担赔偿责任。也有一些国家采取按保险时间的先后来进行分担。即由先保的保险人首先承担保险赔偿责任，不足部分由后边的保险人来承担，总的赔到保险标的的价值为止。

四、共同保险 (Co-Insurance)

它同重复保险的相同处都是几家保险公司对同一标的承保一样的危险，一样的责任；不同处在于，各个保险人事先都知道，而且经过共同商定的，包括承保责任、承保比例和保险费率。保险费收入和保险赔偿额均按每一保险人承保的比例来分摊。由于“共同保险”是共保人事前商妥的，在一般情况下，不会像重复保险那样出现保险金额远远超过保险价值的情况；也不会产生谁先赔、谁后赔，甚至先保有效、后保无效的问题。共同保险通常出一张保险单，由共保人中的一家，作为牵头公司负责承保和理赔事宜。

五、利益转让 (Assignment)

将保险标的的利益，从一方转到另一方手中，叫利益转让。在货物运输保险上，一般都通过转让保险单的形式来实现。将保险利益转让出去的叫转让人，接受转让的叫受让人。保险利益一经转让，转让人所持有的以他为利益方的保险单权利也同时转给受让人。运输货物的流动性很大，在运送过程中，货物的所有权很可能屡经转移。因此，货物运输险的