

货运保险理赔丛书

张建武 贺晨 编著

检验实务

中国计量出版社



编者的话

货物运输保险作为保险业的主营险种及保险业的起源险种,具有悠久的发展历史,加之其涉及货物种类的多样性、保险标的的流动性、相关部门多重性及多国间往来性,使该险种具有较突出的复杂性。全面认识货物运输保险,不仅对此险种的经营有益,同时对相关险种的认识了解也有帮助。

必须承认,有关介绍货物运输保险类的书籍不算太少,主要集中在两方面:其一是理论性的介绍;其二是具体案例。以编者的实践体会,作为一个保险业的新入者,较难将此二类知识很好地融于工作之中。一方面,理论性的介绍需建立在高度概括总结的基础上,需与保险工作实践相结合,需要在较长时间保险实践基础上进行总结和体验;而另一方面,具体案例介绍,多是个案的分析,由于货物运输保险涉及物种、环节太多,出险情形多种多样,而个案中多带有特殊性,再现性相对较差,也就是说给读者的启发多,而对工作实践中的直接帮助少。所以,编著一部介于理论与个案介绍之间的货物运输保险工具书将更受欢迎。

货物运输理赔丛书由《检验实务》、《理赔实务》、《追偿实务》三个分册构成,相互为递进层次关系。首部书《检验实务》便是按货物种类分十四章介绍,既然是保险丛书则突出体现保险特色,所以有别于一般性的商检验残。本书更加强调查找致损原因、收集有关证据以追查责任方责任和损余商品处理方法。书中大量列举了处理赔案实例,基本都是由编者亲自处理的具体实例,案情相对详实,较有说服力,为方便实际工作需要,编者着意将案情中带有共性的内容组织出来,并对各种可能性加以分析,为加强对案情分析的认识,编者刻意在每案后加注大篇幅的点评,其内容对指导实际工作具有很高的参考价值。

考虑实用性,书中还将介于货物运输保险理赔与追偿之间的诉前保全(即扣船)部分作为其中的一章列入,完全符合实际工作需要,而不是教条地执行理赔程序,体现了保险查勘人的工作思路与特点,同样地对指导实际工作具有积极意义。

在《理赔实务》一书中,编者拟就货物运输保险出险报案后的理赔程序、理算方法、相关必要单证及国际上有关重要港口的交接单证等加以介绍,重点是接案后的处理思路和对可能遇到问题的处理方法,同时列明共同海损、施救等情况下的理赔处理方法。同样也附以大量的案例及点评。

在《追偿实务》一书中,编者拟选择有代表性的3~4

个追偿实例,按处理顺序加以评述介绍,对涉及到的相关知识和注意事项加以详论。其中的典型案例包括有和解(或诉讼和解)、诉讼(或二审上诉),以方便读者根据自身工作进展情况分阶段查阅。

由于编者水平有限,工作实践经验还不足,特别是可参考书籍太少,绝大多数的内容由编者自己总结归纳,虽经仔细斟酌,但肯定存在欠妥之处,请各位专家、读者批评指正。

编 者

2001 年 10 月

目 录

第一章 概 述	(1)
一、残损检验的顺序标准	(2)
二、残损检验的准备	(3)
三、按致损责任划分的四种受损形式	(4)
四、与残损检验有关的检验	(5)
五、常见残损的主要致损原因	(7)
六、几种常见货损的特征	(9)
七、残损估损贬值的原则及要求	(13)
八、对参加检验的保险人的具体要求	(15)
第二章 机械设备	(17)
一、包装	(18)
二、吊装卸	(19)
三、码放(积载)	(21)
四、港口及内陆运输	(22)
五、其他因素	(23)

六、二手设备	(26)
七、受损设备的处理	(28)
八、案例与点评	(29)
九、附件	(41)
第三章 金属原料	(51)
一、石油套管	(51)
二、钢卷材——热轧卷板	(55)
三、金属铸件	(57)
四、镀锌板	(59)
五、硅钢片	(63)
六、案例与点评	(67)
第四章 运输工具	(75)
一、轿、客、货车	(75)
二、装载工具车、特殊用途车	(77)
三、机车	(77)
四、船舶	(78)
五、案例与点评	(78)
第五章 液体货物	(82)
一、石油	(82)
二、毛豆油	(89)
三、石蜡	(90)

四、案例与点评	(90)
第六章 粮谷作物	(98)
一、玉米、大豆	(98)
二、花生仁、大麻籽	(104)
三、原糖	(109)
四、案例与点评	(111)
第七章 饲 料	(120)
一、鱼粉	(121)
二、豆粕	(126)
三、案例与点评	(129)
四、水尺计重	(134)
五、附件	(135)
第八章 轻工制品	(142)
一、纸浆	(142)
二、人丝浆	(148)
三、纸张	(149)
四、玻璃及陶瓷制品	(150)
五、案例与点评	(154)
第九章 纺织制品	(162)
一、棉花	(162)
二、布匹	(166)

三、麻类	(168)
四、案例与点评	(170)
第十章 化工制品	(175)
一、一般性化工产品	(175)
二、危险品	(176)
三、案例与点评	(176)
第十一章 集装箱货物	(180)
一、集装箱船舶	(181)
二、集装箱种类	(182)
三、集装箱的部件、构件	(185)
四、集装箱标记	(186)
五、集装箱货物积载	(187)
六、集装箱运输常见的货损原因	(191)
七、案例与点评	(195)
第十二章 冷藏食品	(201)
一、食品变质原因	(201)
二、温度	(203)
三、湿度	(204)
四、通风	(204)
第十三章 冷冻食品	(206)
一、冷冻食品种类及储运形式	(206)

二、冷冻食品损失原因	(208)
三、案例与点评	(211)
第十四章 扣 船	(218)
一、货损及致损原因	(219)
二、诉前保全活动过程中的身份	(220)
三、扣船时间	(221)
四、担保函	(222)
五、其他有关因素	(223)
六、案例与点评	(227)
七、附件	(233)

·第一章·

概 述

货损查勘检验是货物运输保险理赔工作的开始,并关联理赔等工作的全过程,十分重要。

检验人本身要具有保险理赔、追偿概念和统筹思想,并对受勘货物的基本常识有尽可能多的详实了解,应对受检货物可能的损失形式、相应致损原因基本掌握,做到有备而来。

检验人须真正做到及时出现场、细心全面地了解实际情况、收集现场及有关文字证据,并在此基础上出具检验报告。

在货物运输保险中,一旦出现保险责任内的货损,在确定货物为承保保险单项下的货物的前提下,保险人必须及时出现场展开检验调查(指独立检验)或参与检验(指联合检验)。因为这已是理赔或追偿等工作的开始。

笔者无意把检验工作的作用无限扩大,但是,由于检验工作一方面代表保险人出场,要有保险原则、保险利益及理赔、追偿的概念和统筹思想;另一方面,由于直接面对索赔人、可能介入的直接责任方以及现场错综复杂的损坏情况等,所以协调好各方的关系,在捍卫原则的基础

上,灵活适中地扮演好自己的角色是检验工作的另一方面必备的技能,否则在感情上不接受,甚至排斥,就会使自己的工作(包括随后的理赔、追偿等)难于开展。

检验人要有专业知识和对被检验产品性能的常识,特别是对受损(尤其是表面受损)的后果的判断和估计,真正做到胸有成竹,视损失情况决定采取相应的措施,使自己始终处于主动地位,从而最大限度地保护保险人利益。

检验(残损鉴定)工作的主要内容有以下三方面:

- (1)查明残损货物受损性质和范围;
- (2)判定残损货物的致损原因;
- (3)确定残损货物的受损程度。

当然包括收集以上三方面工作结论的支持证据及相关材料,由于承保货物多种多样,出险形式千差万别,所以对检验工作及检验人能力提出较高要求。同时也要求保险检验人对残损检验的基本方法及要求有较充分的认识。

一、残损检验的顺序标准

外贸合同、信用证对出口商品规定,按照国内外的某一种标准检验时,应严格按照规定的标准执行检验。

外贸合同、信用证对出口商品的品质、规格、等级、安全、卫生、检疫、包装和抽样方法等要求有规定的,应严格

按照规定进行检验。合同、信用证两者规定不一致时,一般按信用证规定检验。

进口商品检验依据:凡国家法律、行政法规规定执行强制性标准或其他必须执行的检验标准进行检验的进口商品,必须依照法律、行政法规规定的检验标准进行检验并处理。未有强制标准或其他必须执行的检验标准的,按以下要求办理:

(1)对外贸易合同中约定按某项技术标准进行检验的,应按照其技术标准检验;

(2)外贸合同中未约定或约定不够具体的,按出口国现行标准进行检验;再没有,则按国际上通用标准或我国的标准进行检验。

二、装损检验的准备

(1)收集和查阅资料

主要包括:保险单、提单、运单、发货票、装箱单和重量明细单等,以及发货方在运出货物前所申请的各项有关品质、重量等方面的检验结论。

还有:舱单、积载图、航海日志、海事报告、事故报告、大副收据,以及避难港鉴定证书等。

(2)了解情况

了解装货港和航行途中的气候情况,如在装货时有无下雾、下雨、下雪和装载、关舱等情况。

了解发生险情时,意外事故的性质、发生时间、地点、航位、货损责任,如遭遇恶劣气候时的风力、风向、海浪和船舶纵、横倾情况,以及当时货物有无移动、损坏和货舱是否进水等情况。

了解有无强卸、重装,有无抛弃货物,在避难港采取什么防止货损蔓延的措施及相应证明等情况。

(3)对海损特别引起注意

区分共同海损和单独海损,由于其理赔处理方法上有所不同,因而对上述类别的货损检验时,要特别对其致损的构成条件加以核实。

三、按致损责任划分的四种受损形式

(1)原残

原残——是指商品在付运前业已存在的残损,包括生产、制造、加工、装配和包装过程中造成的残损;装运前储存、转运过程中造成的残损;包装或标志不符合合同规定或不适合海洋运输造成的残损。发货人对其有意或无意的行为或不行为而导致的残损要负责任。

(2)船残

船残——是指货物装船后至卸货前发生的残损,包括船舱条件不适宜载货、船舱设备不良、配载不当、衬垫隔离不善、系固不足和通风不良等所造成的残损。船舶公司对其管货不善而导致的残损要负责任。保险责任范

围内的损失,由保险公司负责。

(3) 工残

工残——是指被装卸机械和工人粗暴搬运造成的残损,包括违章操作、机械失灵、粗暴搬运、装卸不慎和使用工具不当等造成的残损。装卸机构对工残承担责任。

(4) 港残

港残——是指在卸货码头、仓库、场地,由于堆放或保管不善造成的残损。港口、码头、仓库对保管的货物残损负责任。

四、与残损检验有关的检验

1. 验船

船舱检验,简称验舱,是对承载出口商品的船舱进行检验,包括对干货舱、油舱、冷藏舱检验,目的是鉴定其是否符合运输契约规定要求,是否适宜所装载商品。

(1) 干货舱检验

对船舱的舱底、舱壁、舱顶、舱口框和护货板等固定设备情况以及铺垫物料等进行检验,要求船舱清洁、干燥、无异味、无虫害,适于受载拟装货物。如发现不正常情况时,应由船方清除和改进。

(2) 油舱清洁检验

检验船舱的舱底、舱壁、舱顶等部位,不得有影响油

液的油污、锈渍和有毒有害物质,并符合清洁、干燥和无异味的要求;对于装运食用植物油的船舱,还必须进行食用卫生条件的检查。

(3)油舱密固检验

对油舱进行紧密性检验,通常采用水压、油压或气压试验,按照技术规程,施加一定程度压力后,检查船舱各衔接部位有无渗漏现象,符合装载液体商品要求的,方可装货。

(4)冷藏舱(室)检验

检查制冷机械的定期鉴定证书是否超过有效期;检测舱(室)的温度是否符合合约规定要求,冷冻效能是否稳定;检查舱顶、舱壁、舱盖和绝缘设备是否清洁卫生,有无特殊气味及有无漏水、漏气现象,绝热、通风及排气设备是否完善等;符合拟装货物要求的方可装载,以保证承载货物的卫生和安全。

2. 积载鉴定

积载鉴定是对承运商品装载情况是否良好的鉴定工作。审核和检查承运人的配载计划是否合理,装船技术措施能否保护全部承载货物质量、数量完整和安全的要求。

由于出口商品种类繁多,特性不同,形状各异,包装大小不一,并有特大机件和危险品等,而运输工具(船舱、集装箱、车等)在受载时为了充分考虑其安全和稳固性,

又必须采取恰当的措施,以防范因货物积载不良而在运输过程中使商品遭受碰损、压坏、磨损、流失和污染等损失。因此在配载时要根据商品的不同特性,以及防止货物互抵性、互相串味等因素,并按到货目的港先后顺序,做好合理的配载计划;还要采取不同的防护措施,如加固、隔离、隔票、铺垫、通风和衬垫等各项措施,以保护商品以及运输工具的安全,并检查其执行情况。

还需指出,航行中存在中转港时,而海上风险在此之前发生,承运人为了防止损失扩大,及时采取措施进行整理和重新加固,甚至重装,检验时要将此种情况的积载与原装港时的积载加以区分。

五、常见货损的主要致损原因

(1) 水油渍损

船舱舱盖不密封造成漏水;舱内水油管损坏造成漏水漏油,舱内温差变化造成露点,装货时突然下雨下雪,未及时关舱造成水湿,船舱内不清洁或桶装液体商品渗漏造成污染,遭遇风浪袭击造成风筒、舱盖或舱壁等处漏水造成水湿,堆存场地不清洁或苫盖不密封造成水湿,遭受化学品污染而损坏等。

(2) 残破变形

包装不良不适宜长途运输,缺少应有的防震、防潮、防倒置以及重心位置等标记,使用装卸工具不当或装卸

工具本身缺陷,粗暴搬运和装卸,配载积载不当,船舱护货板不全,舱口盖板损坏,遭遇恶劣气候而造成倒装塌垛等。

(3)发霉变质

货物本身水分偏高,包括物料潮湿,船舱通风不良,船方未尽职责,船舱湿、温度变化等。

(4)锈蚀损坏

包装物料潮湿,生产工艺欠佳,保管时间过长或保管不善,货物涂油不匀或涂油质量不良,配载不当而遭受化学品污染,垫舱物料潮湿,遭受雨淋,海水渍损等。

(5)气味感染

船舱不清洁有异味感染,配载不当,造成货物互相感染,包装物料有异味,储存条件不良,造成货物间互相串味等。

(6)货物短损

原装短缺,包装不牢固漏失,装卸搬运中包装破损渗漏,积载不当,衬垫、隔离不善和捆扎不牢而造成包装破损漏失,储存、运输过程中被盗窃等。

(7)火焚损毁

货物自燃,船员或工人不慎,配载不当,易燃品接近热源或互抵性货物同装一舱,船上烟囱冒火落入货堆,舱内电线老化发生漏电等。

(8)其他损害

货物未经熏蒸或船舱内有害虫、鼠咬,船员或工人不