

**中华人民共和国
外贸法实务全书**

中国经济出版社

中华人民共和国外贸法实务全书

(下 卷)

肖学文 舒仲秋 王江松 主编

中国经济出版社

装帧设计 孙 恺
卢 豪

第七编 对外贸易货物运输及操作规程

第一章 外贸企业进出口运输业务概述

第一节 我国对外贸易运输的组织机构和管理体制

我国对外贸易运输的组织形式及其机构,是根据对外贸易的不断发展和需要逐步建立、健全起来的。目前,我国对外贸易运输的组织机构主要可分为三部分:

一、国务院下属的综合性机构

国务院口岸领导小组,是直属国务院负责协调全国海、陆、空各交通运输机构并与之相关联的货主、海关、边防、商检、卫检、动植物检等部门之间关系的综合性机构。下设口岸办公室,作为常设的办事机构(简称国务院口岸办),负责协调各部门之间的关系,并负责制定和平衡全国的年度外贸运输计划。在全国各主要口岸,均设有相应的口岸委机构,行使相应的职能。

此外,国务院经贸办公室也作为一个综合性机构,负责对部分大宗货运输工作的平衡和协调工作。

二、交通运输部门的机构

1. 交通部门的机构

(1) 交通运输部管理司,主要负责全国各港口运输计划的平衡和协调工作。

(2) 中国远洋运输公司及各地分公司,是货物的承运人,是我国最大的国营船队,也是世界最大的商船队之一。

(3) 各地方的海运局及长江轮船航运公司,也是属于交通部的国营船队,承担着部分进出口物资的运输任务以及内河、沿海的运输任务。

(4) 各地方港务局及理货公司,目前,大部分港口已下放地方管理。港口主要负责进出口物资的装卸运输任务。理货公司主要负责货物进出库和装卸船的理货工作。

(5) 中国外轮代理公司及各地分公司,主要负责船舶在港口的代理工作,也兼作部分货代工作。大部分港口属于独立机构,也有一些港口归港务局管理。

2. 铁路部门的机构

铁道部运输局及各地方铁路局铁路分局,主要负责全国的铁路运输工作和国际货物铁路联运工作。

三、经贸部门的机构

在经贸系统,有一个比较庞大的外贸运输组织机构系统,主要包括以下几个组成部分:

1. 经贸部储运协调司,它是经贸系统外贸运输工作的归口和领导部门,负责全国货代代理的审批、管理和发证工作,负责外贸运输计划的编制和组织实施,拟定和参加对外运输协议的签订等。

2. 各地方经贸委的运输机构,主要负责本地区外贸运输的组织、管理和协调工作。

3. 中国对外贸易运输总公司及其各地的分支机构,它是我国除中国远洋运输公司以外的第二大国营船舶公司,同时,它又是我国最大的货运代理公司,可以承办海、陆、空、邮和管道等各种运输方式的外贸运输任务。此外,它还是我国除中国外轮代理公司以外的第二家船务代理公司,而且,发展迅速,业务量正在不断扩大。

4. 各外贸企业(包括经贸部下属的各专业进出口总公司、中央各部门的进出口企业、各工贸公司、技贸公司、各地方的进出口公司和各大生产企业的进出口公司等)的运输部门,它们主要负责本企业进出口货物的运输组织和管理工作。目前,已有不少中央级的进出口总公司成立了仓储货运公司,正在逐步走向市场,它们既是货主,又是租船人,有的已开始拥有运输工具,直接以承运人的身份出现在国际航运市场。

5. 在香港或国外港口的外贸运输机构,主要办理我国进出口货物的转运、联运、船务代理以及其有关运输业务。目前,除中国对外贸易运输总公司在一些国家和地区设有专门的运输机构外,一些进出口总公司也已在一些国家和地区设立了专门的运输机构,主要从事与本公司业务有关的进出口运输工作。

第二节 进出口货物的运输保险

在国际贸易中,货物从卖方交到买方的手中,通常需要经过长途的运输、装卸和存储等流转环节。在这个过

程中,货物可能会遇到各种风险和遭受各种损失。为了保障货物遭受损失时能得到经济上的补偿,买方或卖方应在货物起运前向保险公司办理货物的运输保险。因此,对外贸易和保险的关系非常密切。

对外贸易货物的运输保险是指:被保险人(买方或卖方)对一批或若干批货物向保险人(保险公司)按一定金额投保一定的险别,并交纳保险费;保险人承保后,如果所保货物在运输过程中发生约定范围内的损失,应按照它所出示的保险单的规定给予被保险人经济上的补偿。

我国在保险公司除了中国人民保险公司(简称PICC)外,还有两家全国性的保险公司,即中国平安保险公司(简称PAIC)和中国太平洋保险公司(简称CPIC),均可办理货物的运输保险。今后,还将出现一些新的保险机构。

目前,中国人民保险公司承办的对外贸易货物运输保险业务,根据运输方式的不同,分为海上运输保险、陆上运输保险、航空运输保险和邮包运输保险等,其中业务量最大的是海上运输保险。

本章所要介绍的主要是对外贸易货物的海上运输保险及其做法。

一、海运货物保险条款与险别

中国人民保险公司于1981年1月1日修订的海洋运输货物保险条款,是参照国际保险市场的一般习惯并结合我国保险工作的实际而制订的,简称“中国保险条款”(CHINA INSURANCE CLAUSE C.I.C.),它与国际上影响较大并且有代表性的伦敦保险协会所制订的“协会货物条款”(INSTITUTE CARGO CLAUSES, I.C.C.)基本相同。主要内容有责任范围、除外责任、责任起讫、被保险人义务、索赔期限、货损检验以及争议的处理等。它除规定基本险别外,还规定有一般附加险和特殊附加险。被保险人在投保任何一种基本险别的同时,可根据需要加保一般附加险和特殊附加险。一般附加险和战争险都不能单独作为一种险别投保。根据中国人民保险公司保险条款的规定,各种基础险别承保责任的起讫期限,均采用国际保险业务中惯用的“仓至仓条款”(WAREHOUSE TO WAREHOUSE CLAUSE),即保险责任自被保险货物运离保险单所载明的启运地发货人的仓库时生效,包括正常运输过程中的海上运输和陆上运输,直至该货物运交保险单所载明的目的地收货人的仓库时为止。

一切险	水渍险	平安险	1. 由于下列原因造成的全部损失 (1) 自然灾害——恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等 (2) 意外事故——运输工具搁浅、触礁、沉没、互撞、与流水或其它物体碰撞,以及失火、爆炸等 2. 由于运输工具发生意外事故——搁浅、触礁、沉没、互撞、与流水或其它物体碰撞以及失火、爆炸等造成的部分损失 3. 在装卸转船过程中一件或数件落海造成的全部或部分损失 4. 对受损货物进行施救所支付的合理费用 5. 船舶遇难后在遇难港被迫卸货所造成的损失或费用 6. 共同海损牺牲、分摊和救助费用 7. 根据船舶互撞责任条款规定由货方偿还船方的损失	
			除外责任	(1) 被保险人故意行为和过失所造成的损失 (2) 发货人的责任 (3) 自然损耗、本质缺陷、货物特性 (4) 价格下跌、运输延迟所造成的损失和费用 (5) 战争、罢工险规定的责任范围和除外责任
		8. 由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水所造成的部份损失		

9. 由于外来原因所致的全部或部分损失, 包括:

- | | |
|------------|-----------|
| (1) 偷窃提货不着 | (7) 串味 |
| (2) 淡水雨淋 | (8) 受潮受热 |
| (3) 短量短少 | (9) 钩损 |
| (4) 沾污 | (10) 包装破裂 |
| (5) 渗漏 | (11) 锈损 |
| (6) 碰损破碎 | |

(一) 三种基本险别

现将通常使用的三种海运基本险别的责任范围及除外责任列表如下。这三种基本险别是平安险 (FREE FROM PARTICULAR AVERAGE F. P. A.), 水渍险 (WITH AVERAGE W. A.) 和一切险 (ALL RISKS)。

三种基本险别的责任范围和除外责任 (表见 P40)。

(二) 一般附加险

表中第 9 项由于外来原因所致的全部或部分损失的 11 种均属一般附加险, 它们是主要险别责任范围的扩展, 因此不能单独投保, 但保了一切险, 这些附加险也就都包括在内了。

(三) 特殊附加险

特殊附加险是指由于外来原因引起特殊风险而造成的损失险别, 它们均不在一切险范围之内, 外贸企业可根据实际需要在投保基本险别的基础上另行加保。这些特殊附加险是:

1. 交货不到险 (FAILURE TO DELIVERY RISK);
2. 进口关税险 (IMPORT DUTY RISK);
3. 舱面货物险 (ON DECK RISK);
4. 拒收险 (REJECTION RISK);
5. 黄曲毒素险 (AFLOATOXIN RISK);
6. 海关检验险 (SURVEY IN CUSTOMS RISK);
7. 码头检验险 (SURVEY AT JETTY RISK);
8. 货运港澳地区存舱火险责任扩展条款 (FIRE RISK EXTENTION CLAUSES FOR STORAGE AT DESTINATION INCLUDING KOWLOON OR MACAO);
9. 战争险 (WAR RISK);
10. 罢工险 (STRIKE RISK)。

(四) 伦敦协会货物险条款

伦敦协会货物险条款分为 A、B、C 条款, 各承保不同范围的风险。其中的 C 条款相当于我国的平安险, B 条款相当于水渍险, A 条款相当于一切险。

二、我国进出口货物运输保险

(一) 进出口合同中的保险条款

由于我国的进口货物多由我方自办保险, 因而各外贸企业在进口合同中对保险条款的规定都比较简单。通常仅作如下规定: “装船后保险由买方投保” (INSURANCE TO BE EFFECTED BY THE BUYERS AFTER LOADING)。

对于出口货物, 一般应争取由我方保险, 以 CIF 价格条件成交, 也可由国外买方选择保险。对港澳地区出口的货物, 一般均由我方保险。对有法律或协议规定其进口货物须由其本国保险的国家出口, 应尊重其规定, 不要强制对方接受 CIF 条件, 一般可按 C&F 价格条件成交。目前规定进口货物必须由本国保险的国家有: 缅甸、巴基斯坦、孟加拉、叙利亚、阿拉伯也门、民主也门、伊朗、伊拉克、阿曼、利比亚、阿尔及利亚、尼日利亚、苏丹、毛里塔尼亚、冈比亚、塞拉里昂、加蓬、刚果、扎伊尔、卢旺达、埃塞俄比亚、索马里、肯尼亚、坦桑尼亚、马达加斯加、加纳、墨西哥、巴西、厄瓜多尔、秘鲁、阿根廷等。

在签订出口合同时, 如按 FOB 或 C&F 条件成交, 保险条款可规定为: “保险由买方负责” (INSURANCE TO BE EFFECTED BY THE BUYERS)。如按 CIF 条件成交, 除将双方约定的险别、投保金额等项目在合同条款中予以明确外, 还应订明按××年××月××日中国保险条款或协会货物条款承保。例如: “由卖方按发票金额×

××%投保××险按××年××月××日中国保险条款(或“协会货物条款”)承保”(INSURANCE TO BE EFFECTED BY THE SELLERS FOR××%OF INVOICE VALUE AGAINST AS PER CHINA INSURANCE CLAUSE OR INSTITUTE CARGO CLAUSE DATED××/××/××)。

(二) 保险险别的选择

保险险别中关于保险人与被保险人之间的权利与义务的规定,是保险公司所负赔偿责任的主要依据。险别不同,保险公司的责任范围各异,收取的保险费也不相同。因此,如何适当地选择险别是个十分重要的问题。一般说来,对保险险别的选择,必须根据货物的种类性质和特点,货物的包装情况,货物的运输方式、航线、港口和装卸货的损耗情况等,目的地的货物市场价格变动趋势,季节、气候以及安全等具体情况全面考虑,做到既要使货物得到充分的保险保障,又要注意保险费用开支。例如,易碎的玻璃制品要保一切险,而笨重不易短失、损坏的钢铁制品就不必保一切险,散装的粮食等要加保短量险,当货物出口到经常下雨的地区,除非货物已投保了一切险,否则就应加保“淡水雨淋险”等等。

(三) 保险金额的确定与保险费的计算

保险金额是被保险人对货物的投保金额,也是保险人据以计算保险费和赔偿的最高数额,即全损赔偿的限度。在货物保险中,保险金额一般与保险价值或可保价值相同。我国进出口货物保险金额一般都是以 CIF 货价为基础,适当加成作为货物买卖中的利润,即 $CIF \times (1 + \text{加成率})$ 。

保险费是保险人向被保险人收取的费用,是根据保险费率的大小计算出来的。在实际业务中,保险费的高低受保险市场的供求关系变动、经纪人佣金、以往赔付率等因素制约。保险人在收取保险费时,一般是按保险金额的一定百分数收取保险费的,这一定的百分数就是保险费率。

目前各进出口公司向保险公司办理货物运输保险有两种办法,一种是逐笔投保,另一种是签订预约保险合同。我国进口货物的保险基本都采取预约保险的做法。

现分别从进口和出口两个方面说明货物保险金额和保险费的计算方法。

1. 进口方面

进口货物的保险金额,一般是按货物的 CIF 货值计算的,其保险费和保险金额的计算公式如下:

(1) 以 FOB 成交的进口货物

保险金额 = FOB 价格 $\times (1 + \text{平均运费率} + \text{平均保险费率})$

保险费 = 保险金额 $\times \text{平均保险费率}$

(2) 以 C&F 成交的进口货物

保险金额 = C&F 价格 $\times (1 + \text{平均保险费率})$

保险费 = 保险金额 $\times \text{平均保险费率}$

上述计算公式中的平均运费率和平均保险费率根据各公司的不同商品确定,彼此有所不同。

保险公司每季(月)对各进出口公司送交的海运进口装船通知书或结算凭证或由外贸企业代出的《国际运输预约保险起运通知书》(见附件二十一)上填明的保险金额进行汇总,并分别按上述计算公式算出应赔各公司收取的保险费。保险费的收取,原来对政府协定贸易项下的进口货物用人民币结算,其余均用外汇结算。

被保险货物如发生损失,保险公司即按上述公式算出的保险金额核计赔款。如发生整船货物全部损失,保险公司则按对外支付的实际运费算出的保险金额核计赔款。涉及共同海损的赔款,也按实际运费计算。

2. 出口方面

出口货物的保险金额,一般按 CIF 货价加成 10% 计算(即发票金额的 110%)。加成 10% 是作为国外买方的费用和预期的利润。但是不同地区、不同货物、不同时期的货物利润并不一样。因此,如国外买方要求加保利润的成数超过 10% 时,也可考虑接受,但最多不得超过 30%。如果超过 30%,应先取得保险公司同意后方可对外确认。出口货物保险金额及保险费可按以下公式计算:

保险金额 = CIF 价格 $\times 110\%$ (投保加成)

保险费 = CIF 价格 $\times 110\%$ (投保加成) $\times \text{保险费率}$

保险公司根据货物的性质和不同地区订出相应的保险费率。对在运输中容易丢失和损坏的货物,收费较高;反之,则较低。因此,各外贸企业在对外核算 CIF 价格中的保险费时,要考虑按不同货物的保险费率来核算。

对战争险,保险公司平时一般按最低费率收费。但遇到有些地区爆发战争,就要随时调整费率。外贸企业在采用 CIF 加保战争险的价格条件出口时,为了避免日后在货物出运时,由于国外某些地区发生战争,保险公司提高战争险费率,使我们承担战争险的加保费,可按国际贸易的习惯做法,在买卖合同的保险条款内明确规定:如货物出运时,保险公司增加战争险费率,卖方有权向买方增收保险费。

(四) 保险手续

保险手续是指投保人向保险公司要求保险时应办的手续。在我国的对外贸易中,由于各种保险承保的对象和具体内容不同,因而办理手续的具体细节和所需的单证也会不同,出口货物和进口货物的投保手续也不同。现在

投保手续的一般要求分别介绍如下:

1. 出口货物的投保手续

对以 CIF 条件成交的出口货物,应由我国出口人向当地保险公司办理投保手续。其具体做法是,根据合同或信用证的规定,在备齐货物确定装船出运后,向保险公司填制一份“运输险投保清单”(APPLICATION FOR TRANSPORTATION INSURANCE,见附件二十二),这是保险公司接受投保、出具保险单的依据。投保单一般包括下述内容:

- (1) 被保险人的名称,一般是出口企业的单位名称。
- (2) 投保人的名称,明确是谁来办理保险的,一般为经办人签名。
- (3) 投保日期,说明办理保险的时间。在一般情况下,从投保之日起,保险公司就开始承担责任。需要注意的是,尽管目前的做法是在货已装船取得提单后才向保险公司办理投保手续,但这个投保日期必须早于提单日期。
- (4) 保险财物的名称、数量及标记,明确保险公司保的是什么商品及数量。数量以提单数量为准。
- (5) 保险金额,指发票金额加约定的加成比例,日后保险公司按这个金额承担经济责任。
- (6) 装载运输工具名称,一般指承运的船名。
- (7) 保险期限,明确保险公司责任开始和终止的期限。一般要写明开航日期、提单号码、装港名称和目的港名称。只要在这一段航程内的正常运输,保险公司均予负责,不受时间的限制。
- (8) 投保险别,按合同或信用证规定的险别填写,并需说明按什么保险条款办理。
- (9) 赔款的给付地点或受益人,出口货物的赔付地点均在目的地。保险公司在制作保单时,会明确地将目的地的保险代理名称打上。如有特殊要求,应在备注栏内说明,以便保险公司办理。
- (10) 投保人的签名、电话、地址及日期。

投保单填好后交给保险公司,作为投保人办理保险手续的依据。保险公司接到投保单后,根据有关规定,经审核后凭以出具保险单或其它保险凭证,作为保险人已接受保险的正式凭证,该凭证是出口人向银行议付货款所必需的单证之一。然后由投保人或被保险人交付保险费及保险单。目前的实际做法是,保险公司在出具保单的同时开出保费通知单一式四份,其中一份交银行的结汇货款中直接将保费划至保险公司,这样节省了许多交付手续,对各方均有利。

在将保险单送银行议付以前,外贸企业还须在保险单上办理背书履行转让手续。保险单转让后,受让人可取得与人同样的法律地位,凭受让的保险单向保险人行使被保险人的权利,同时也要承担保险单下的主务。

2. 进口货物的投保手续及预约保险合同

对按 FOB 或 C&F 条件成交的进口货物,为了简化手续,中国人民保险公司与各主要外贸企业签订了海运进口货物预约保险合同。对不带保险条件的进口货物,由人保负责自动承保的责任。

根据预约保险合同的规定,被保险人在知悉每批货物起运时,应以书面定期通知保险人、告知船名、开航日期及航线、货物名称及数量、保险金额和其它必要的情况,以便向人保办理投保手续。如果被保险人未按预约保险合同规定办理投保,则货物发生损失时,保险人不负赔偿责任。

目前,一些外贸公司和人保公司的投保手续又作了进一步改进,有的实现了电脑出单,由外贸公司在每月上旬将上月的进口货物打印成《国际运输预约保险起运通知书》送人保,人保盖章后退回一份作为投保依据和收取保险费的凭证。

3. 老船加保

为保障我国利益,凡船龄在 15 年以上者,保险公司将按老船加收保险费费率表(见附件二十三)加收保费。外贸公司在安排船舶或向外确认船名时,同时将有有关船舶规范告保险公司。保险公司另行开具老船加费收据,外贸企业凭以向有关方收取老船加保费后转保险公司。

老船加费率系根据不同的船龄、不同的国籍和不同的商品而制订。其计算公式为:

老船加保费 = CIF 值 × 费率

三、海运保险单据

保险单据既是保险公司对被保险人的承保证明,又是双方之间权利和义务的契约。在被保险货物遭受损失时,它是被保险人索赔的主要依据,也是保险公司理赔的主要依据,同时又是银行结汇的重要单据之一。

根据国际海上保险业的习惯,如果被保险人所具有的货物的权利发生转移,则承保该项利益的保险单据,就可以在有关该项利益的权利发生移多时转让。所以,我国保险公司承保出口货物所出具的保险单据,都可以由国外买方随同该批货物权利的转移而让给权利受让人,既不需要事先征得保险公司的同意,也不需要通知保险公司。

目前在我国进出口业务中应用的保险单据主要有以下几种:

(一) 保险单 (INSURANCE POLICY)

它应用于承保一个指定的航程内某一批货物发生的损失。凡是指明航程,指明一批货物,均可出具这种保险单。保险单除载明被保险人名称、保险货物名称、运输工具种类和名称、险别、起讫地点、保险期限、保险金额等项目外,并附有关于保险公司责任范围以及保险公司和被保险人的权利和义务等方面的详细条款。

(二) 保险凭证 (INSURANCE CERTIFICATE)

它是表示保险公司已经接受保险的一种证明文件,是简化的保险单。保险凭证仅载明被保险人名称、保险货物名称、运输工具种类和名称、险别、保险期限、保险金额等项目,而对保险公司和被保险人的权利和义务等方面的详细条款则不予载明。保险凭证具有与保险单同等的效力。

(三) 联合凭证 (COMBINED CERTIFICATE)

它是我国保险公司特别使用的比保险凭证更为简化的保险单据。保险公司仅将承保险别和保险金额以及保险编号加注在进出口公司开具的出口发票上,即作为已经保险的证据。至于其它项目,均以发票上所列明者为准。这是发票与保险单相结合的一种凭证,是最简单的保险单据。这种单据仅适用于对港澳地区部分华商的出口业务,由于这种凭证很不规范,目前已经停止使用。

(四) 预约保险单 (OPEN POLICY)

它是保险公司承保被保险人在一定时期内发运的以 CIF 价格条件成交的出口货物或以 FOB 价格条件成交的进口货物的保险单。它载明保险货物的范围、险别、保险费率、每批运输货物的最高保险金额以及保险费的结付办法等。凡属于预约保险范围内的进出口货物,一经起运,即自动按预约保险单所列条件承保。但被保险人在获悉每批保险货物起运时,应立即以起运通知书或其它书面形式将该批货物的名称、数量、保险金额、运输工具的种类和名称、航程起讫点、开航日期等情况通知保险公司。这种预约保险单目前仅适用于以 FOB 或 C&F 条件成交的进口货物以及出国展览品和小卖品。

四、中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则 (简称北京理算规则) (1975 年 1 月 1 日)

为了在平等互利的基础上,正确地进行共同海损理算,以增强各国人民的友好关系,促进国际贸易与海洋运输的发展,中国国际贸易促进委员会制定本暂行规则,并设立海损理算处。

第一条 共同海损的范围

在海上运输中,船舶和货物等遭遇自然灾害、意外事故或其他特殊情况,为了解除共同危险,采取合理措施所引起的下列特殊损失和合理的额外费用,属于共同海损:

- 一、为了抢救船舶和货物等而造成的船、货等合理损失。
- 二、驶入避难港的额外费用,在避难港额外停留期间的港口费用,以及事后载有原货物驶出的额外费用。
- 三、船舶由于驶往避难港而延长航程和在避难港额外停留期间支付的船员工资和给养,以及消耗的燃料和物料的费用。

四、救助费用、装卸和重装货物等的费用以及其他额外费用。

由于本航程中的意外事故,为了安全地完成航程必须修理时,船舶在修理港合理停留期间必须支付的港口费用、船员工资和给养、消耗的燃料和物料费用,以及由于修理而卸载、重装和移动船上货物等所引起的费用和损失,在当前情况下可列入共同海损。

为了节省原应列入共同海损的费用而支付的费用,可以作为代替费用列入共同海损,这些费用,除经船、货双方同意的以外,不得超过被节省的费用。

除以上 3 款所列的损失和费用外,其他一切间接损失,包括由于迟延所引起的一切损失和费用,都不属于共同海损。

第二条 共同海损理算的原则

进行共同海损理算的原则是:在调查研究的基础上,明确责任,实事求是、公平合理地处理各项损失和费用的补偿和分摊。

提出共同海损理算要求的一方和其他有关各方,有举证的责任,证明其提出的损失或费用根据本规则的规定可列入共同海损。

对作为共同海损提出理算的案件,如果构成案件的事故确系运输契约一方不能免责的过失所引起,则不进行共同海损理算,但可根据具体情况,通过协商另作适当处理。

第三条 共同海损损失金额的计算

船舶、货物和运费的共同海损损失金额,按照下列标准计算:

- 一、船舶的损失金额,按照损失部分实际支付的合理修理费用(包括临时性修理费用、合理扣减后的换新费用)计算。如果船舶损失部分尚未进行修理,则按必要修理的合理估计费用计算。燃料、物料等损失按实际价值计算。

二、货物的损失金额,按照损失部分的到岸价格,减除由于损失无需支付的运费。如果遭受损失的残货已经出售,而受损程度无法确定,则按该货物的到岸价格与出售净得金额之间的差额计算。

三、运费的损失,按照货物遭受损失而引起的运费损失金额,减除由于损失无需支付的营运费用计算。

第四条 共同海损的分摊

共同海损的损失和费用,由各受益方根据各自的分摊价值比例分摊。

分摊价值按照下列标准计算:

一、船舶分摊价值,按照船舶在航程终止时的当地完好价值减除不属于共同海损的损失金额计算;或按照船舶在航程终止时的当地实际价值加上共同海损的损失金额计算。

二、货物分摊价值,按照货物的到岸价格,减除不属于共同海损的损失金额和承运人承担风险的运费计算。

未经申报的货物或谎报的货物,应按实际价值参加分摊;如果这些货物遭受损失,不得列入共同海损。

旅客行李和个人物品,除特殊情况外,不参加共同海损分摊。

三、运费分摊价值,按照承运人承担风险并于事后收得的运费,根据共同海损事故发生时尚未完成的航程,作相应比例的扣减,加上列入共同海损的运费损失金额计算。

第五条 利息和手续费

对共同海损的损失和费用,给予年利7%的利息。利息计算至共同海损理算书编就之日为止。

对垫付的共同海损费用,除船员工资、给养、燃料、物料外,给予2%的手续费。

第六条 共同海损担保

为了保证分摊共同海损,经有关方的要求,各分摊方应提供共同海损担保。共同海损担保,可能提供可靠的担保函,也可以提供保证金。如果提供保证金,除各有关方另有协议者外,应交由理算处以保管人的名义存入银行。保证金的使用,由理算处决定。保证金的提供、使用或退还,不影响各分摊方的最终分摊责任。

第七条 共同海损时限

为了维护各有关方的利益,尽快完成共同海损案件的理事,各有关方在共同海损事故发生后应及时办理必要的事项,并按照下列期限宣布共同海损和向理算处提供有关材料:

一、宣布共同海损:船舶在海上发生事故,不迟于到达第一个港口后的48小时;船舶在港内发生事故,不迟于事故发生后的48小时。

二、提供有关资料:有关共同海损事故和损失的证明材料,在有关方收到后1个月以内,但全部材料不迟于航程结束后1年。

如有特殊情况,在上述期限内向理算处提出理由,经理算处同意,可以适当延长。

如果有关方不按上述规定办理,理算处可以根据情况,不予理算;或根据已有材料进行理算。

第八条 共同海损理算的简化

为了减轻各有关方的负担,提高工作效率,共同海损理算应尽量简化,避免繁琐的手续和计算,理算书应力求简明扼要便于执行。

对于案情简单的案件,可以作简易理算。

对于共同海损金额较小的案件,经征得主要有关方的同意,可以不进行理算。

五、中国人民保险公司船舶战争险条款(1975年8月修订)

(一) 责任范围

由于下列原因造成被保险船舶的损失、费用和责任,本公司负责赔偿。

1. 战争、敌对行为或武装冲突;

2. 由于上述第(一)条引起的拘留、扣押、没收或封锁,但是这种赔案必须从发生日起满六个月后才能受理;

3. 各种常规武器包括水雷、鱼雷或炸弹。

(二) 除外责任

由于下列原因造成的被保险船舶的损失,本公司不负赔偿责任。

1. 被保险人的国家政府对被保险船舶的征用、下购、扣留或没收;

2. 原子、氢弹或核武器。

(三) 保险责任终止规定

对于定期保险,本公司有权在任何时候向被保险人发生注销战争险责任的通知,在发出通知后14天期满时终止战争险责任。

注:本条款系本公司船舶保险条款的附加条款。本条款与船舶保险条款中的任何条文有抵触的,均以本条款为准。

六：中国人民保险公司船舶保险条款

为适应航运事业发展的需要，本公司根据平等互利的原则，办理船舶保险，其条款如下：

（一）责任范围

本保险分为全损险（定期、航次）和综合险（定期、航次）。被保险船舶发生损失时，本公司按承保险别和本条款规定负责赔偿。

1. 全损险，由于下列原因造成被保险船舶的全部损失，本公司负责赔偿。

- （1）自然灾害或意外事故；
- （2）船壳和船舶机件的潜在缺陷；
- （3）船长、船员引水人员或修船人员的疏忽。

2. 综合险：由于下列原因造成被保险船舶全部或部分损失，本公司负责赔偿。

- （1）自然灾害或意外事故；
- （2）船壳和船舶机件的潜在缺陷；
- （3）船长、船员、引水人员或修船人员的疏忽。

由于以上原因引起的下列责任和费用，本公司也负责赔偿：

- ①共同海损的牺牲、分摊；
- ②发生碰撞事故、被保险船舶负责赔偿被碰撞的船舶及所载货物、船坞、码头或其它固定建筑物的损失、延迟、丧失使用 and 救助费用，但以不超过被保险金额为限；
- ③救助费用；
- ④向第三者追偿的费用，为确定保险责任范围内的损失的合理费用及船舶搁浅后检验船底的费用。

由于上述第（二）项 1—3 条原因造成的部分损失，均应按每一航次（航次指从启运港至目的港）扣除保险单规定的免赔额。

被保险船舶可以投保全损险或综合险，还可经过协议加保附加险。

（二）除外责任

本公司对于下列损失、费用和责任不予负责赔偿。

1. 由于被保险船舶不具备适航条件所造成的损失；
2. 由于船东及其代表的疏忽，船东及其代表和船长的故意行为造成的损失；
3. 被保险船舶的船壳和机件和正常维修、油漆费用和本身磨损或锈蚀；
4. 本公司船舶战争险条款规定的承保责任和除外责任；
5. 滞期损失和间接费用；
6. 清理航道的费用。

（三）航行区域

被保险船舶如果驶出保险单规定的航行区域，应事先征得本公司同意，本公司在必要时可以加收保险费。

（四）保险期限

1. 定期保险：期限最长 1 年，起止时间以保险单规定为准。被保险船舶在保险期限内出售或转让时，除本公司书面同意外，保险责任立即终止。如果被保险船舶在航程途中出售或转让，保险责任可延至该航程终止时止。

2. 航次保险：按保险单订明的航次为准，起止时间按下列规定办理。

（1）不载货船舶，自起运港解缆或起锚时开始至目的港抛锚或系缆完毕时终止。

（2）载货船舶，自起运装货时开始至目的港卸货完毕时终止，但自船舶抵达目的港当日午夜零点起多不得超过 30 天。

（五）退保和退费

1. 定期保险：

（1）被保险船舶在保险期限内出售、转让或退保，保险费按日比例计算，退还给被保险人。

（2）被保险船舶进船坞、船厂修理或在港口内连续停泊均超过 30 天，停泊期间的保险费均按日比例计算，以 50% 退还给被保险人。

2. 航次保险：

自保险责任开始一律不退保。

（六）损失处理

1. 被保险船舶发生保险责任范围内的事故时，被保险人应立即通知本公司，并采取一切可能措施，以减少被保险船舶的损失。进行修理时，应事先征得本公司同意。对于不合理的修理费和其他费用，本公司有权扣除。

被保险人对被保险船舶应定期做好维修和保养,使之处于良好的技术状态。

2. 被保险船舶与其它船舶发生碰撞,被保险人与有关方面确定双方应负的责任和追偿金额,应事先征得本公司的同意。

七、赔款和权利转让

1. 被保险船舶发生全部损失,按保险金额赔偿。

2. 被保险船舶在预计到达目的港日期,超过6个月,尚未得到它的行踪消息,即构成船舶的失踪。船舶失踪或估计船舶的损失、救助费、修理费和其他必要支出的费用的总和将超过被保险船舶的保险价值均可视为全部损失,并按保险金额赔偿。

3. 被保险船舶发生部分损失,本公司负责赔偿合理的配件和修理费用。

4. 被保险船舶发生损失。如果保险金额低于船舶完好价值时,本公司赔付的共同海损分摊和救助费用,应按保险金额同完好价值的比例计算。

5. 被保险人要求赔偿损失时,如涉及第三者责任,应向第三者追偿的权利和必要的证件移交给本公司。

(八) 争议的处理

被保险人和本公司之间所发生的一切争议,应根据实事求是,公平合理的原则,友好协商解决。如经协商仍不得解决,须要仲裁或诉讼时,仲裁或诉讼的地点在被告方所在地。

七、我国法律关于海上货物运输人赔偿责任的具体规定

承运人在海上货物运输过程中对货物的灭失或损坏应当负赔偿责任的情况有:由于承运人的过失致使货物因未能在明确约定的时间内,在约定的卸货港交货而灭失或者损坏;由于承运人的过失致使货物因迟延交付而遭受经济损失,即使货物没有灭失或者损坏;承运人在舱面上装载货物而未同托运人事先达成协议,或者不符合航运惯例中有关法律、行政法规的规定致使货物遭受灭失或损坏;如果货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的,承运人则须在其不能免除赔偿责任的范围内负赔偿责任,但承运人对于其他原因造成的灭失、损坏或者迟延交付应当负举证责任。当承运人未能在合同约定的时间、地点届满六十日内交货,有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。货物灭失的赔偿额,按照货物的实际价值计算;货物损坏的赔偿额,按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。货物的实际价值按照货物装船时的价值加保险费加运费计算,但赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或免付的有关费用。承运人对货物灭失或者损坏的赔偿限额则按照货物件数或者其他货运单位数计算,每件或者每个其他货运单位为666.67计算单位;或者按照货物毛重计算,每公斤为2计算单位,以二者中赔偿限额较高的为准。但是,如果托运人在货物装运前已经申报其性质和价值并在提单中载明,或者承运人与托运人已经另行约定了高于此规定的赔偿限额,则以载明或约定的为准。装运器具本身视为一件或者一个货运单位。承运人对于货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额,为所迟延交付的货物的运费数额。货物的灭失或者损坏和迟延交付同时发生的,承运人赔偿责任限额按货物的灭失或者损坏情况下的赔偿限额计算。如果货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,则须由承运人按实际损失全部赔偿,而不得按规定的赔偿限额计算。此外,承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的,承运人仍须在法律规定范围内对全部运输负责。上述关于承运人赔偿责任的规定适用于承运人的受雇人、代理人及实际承运人;承运人和实际承运人都负有赔偿责任的,应当在此项责任范围内负连带责任;就货物的灭失或损坏分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿要求的,赔偿总额不得超过法律规定的承运人的最高赔偿限额。承运人与实际承运人之间可就代为履行的责任相互追偿。

关于海上货物运输承运人的免责规定货物在承运人的责任期间发生的灭失或者损坏是由于下列原因造成时,承运人不负赔偿责任:(1)船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过失;(2)非由于承运人本人过失而造成的火灾;(3)天灾,海上或者其他可航水域的危害或意外事故;(4)战争或武装冲突;(5)政府或主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押;(6)罢工、停工或者劳动受到限制;(7)在海上救助或者企图救助人命或财产;(8)托运人、货物所有人或其代理人行为造成的;(9)货物的自然特性或固有缺陷使然;(10)货物包装不良或者标志欠缺、不清造成;(11)经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷造成的货物灭失或损坏。此外,因运输活动物的固有的特殊风险造成活动物灭失或损害的,承运人不负赔偿责任,但须证明其已履行了托运人关于运输活动物的特别要求;在已同托运人达成协议或者符合航运惯例或有关法律、行政法规的前提下,承运人对于由于货物装载在舱面上的特殊风险造成的灭失或损坏不负赔偿责任;海上货物运输合同中约定由实际承运人履行的部分,承运人不负赔偿责任;对于托运人托运的危险货物,承运人在未知情况下在任何时间、地点根据实际情况需要将货物卸下、销毁或使之不能为害,或者承运人知道货物危险并已同意装运而在该项货物对于船舶、人员或其他货物构成实际危险时,将货物卸下、销毁或使之不能为害,均不负赔偿责任;承运人自交货次日起六十日内未收到收货人货损或索赔通知的,不再负赔偿责任。

八、我国法律关于海事赔偿责任限制限额的规定

我国《海商法》规定海事赔偿的责任人对下列海事赔偿请求可以仅负限制的赔偿责任：(1) 在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；(2) 海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；(3) 与船舶营运或者救助作业直接相关的侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求；(4) 责任人以外的其他人为避免或者减少责任人依上述各项规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。《海商法》同时规定了不得限制赔偿责任的事项：(1) 对救助款项或者共同海损分摊的请求；(2) 中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求；(3) 中华人民共和国参加的国际核能损害责任限制公约规定的核能损害的赔偿请求；(4) 核动力船舶造成的核能损害的赔偿请求；(5) 船舶所有人或者救助人的受雇人提出的赔偿请求，根据调整劳务合同的法律，船舶所有人或者救助人对该类赔偿请求无权限制赔偿责任；(6) 经证明，引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者者明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的，责任人无权限制赔偿责任。海事赔偿责任人包括船舶所有人(船舶承租人和船舶经营人)、救助人、对上述人员的行为、过失负有责任的人、以及海上保险合同的被保险人与保险人。

对于非海上旅客运输的人身伤亡的赔偿请求的责任限额依下列规则计算：(1) 总吨位 300 吨至 500 吨的船舶，赔偿限额为 333000 计算单位；(2) 总吨位超过 500 吨的船舶，500 吨以下部分适用前一规定，500 吨以上的部分应当增加下列数额：501 吨至 3000 吨的部分每吨增加 333 计算单位；3000 吨至 70000 吨的部分，每吨增加 250 计算单位；超过 70000 吨的部分，每吨增加 167 计算单位。对于非人身伤亡的赔偿请求的责任限额则依下列规则计算：总吨位 300 吨至 500 吨的船舶，赔偿限额为 167000 计算单位；501 吨至 30000 吨的部分每吨增加 167 计算单位；3000 吨至 70000 吨的部分每吨增加 125 计算单位；超过 70000 号的部分每吨增加 83 计算单位。人身伤亡的赔偿限额不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求的，其差额应与非人身伤亡的赔偿请求并列按比例受偿，在不影响人身伤亡赔偿请求的情况下，就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求优先受偿。不以船舶进行救助作业或者在被救船舶上进行救助作业的救助人的责任限额按总吨位 1500 吨的船舶计算；总吨位不满 300 吨的船舶、从事中华人民共和国港口之间运输的船舶以及从事沿海作业的船舶，其赔偿限额由国务院交通主管部门制定并报国务院批准后施行。海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿限额按 46666 计算单位乘以船舶证书规定的载客定额计算，但最高不得超过 25000000 计算单位；我国港口之间海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿限额由交通主管部门制定并报国务院批准后施行。享受海事赔偿责任限制的人就同一事故向请求人提出反请求的，双方的请求金额应当相互抵销，法律规定的赔偿限额仅适用于两个请求金额之间的差额。

九、我国法律关于海上保险合同的一般规定及其订立解除及转让的规定

海上保险合同是保险人按照约定对被保险人遭受海上事故及与海上航行有关的内河或陆上事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。海上保险合同的主要内容有：保险人与被保险人的名称、保险标的、保险价值、保险金额、保险责任和除外责任、保险期间及保险费。其中，保险标的的通常包括：船舶、货物、船舶营运收入(包括运费、租金、旅客票款)、货物预期利润、船员工资和其他报酬、对第三人的责任以及由于发生保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。保险标的的保险价值由双方约定或依下列规定计算：(1) 船舶的保险价值是保险责任开始时船舶的价值，包括船壳、机器、设备的价值以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和；(2) 货物的保险价值是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和；(3) 运费的保险价值是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和；(4) 其他保险标的的保险价值是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。保险金额由保险人同被保险人约定，但不得超过保险价值，否则超过部分无效。

海上保险合同的订立是指被保险人提出保险要求，经保险人同意承保，双方即可就合同条款协商并达成协议。合同一经订立，保险人应及时向被保险人签发保险单或其他保险单证并在上面载明当事人双方约定的合同内容。合同订立时被保险人已经知道或应该知道保险标的已经因发生保险事故而遭受损失的，保险人不负赔偿责任；保险人已经知道或应当知道保险标的已经不可能因发生保险事故而遭受损失的，被保险人有权收回已经支付的保险费。被保险人在一定期间分批装运或接受货物的，可与保险人订立预约保险合同，并由保险人签发预约保险单证加以确认；应被保险人要求，保险人应对依预约保险合同分批装运的货物分别签发保险单证；分别签发的保险单证与预约保险单证的内容不一致的，以分别签发的保险单证为准。被保险人对同一保险标的就同一保险事故可向几个保险人重复订立保险合同并可以向任何保险人提出赔偿请求，但被保险人获得的赔偿金额总和不得超过保险标的的受损价值。各保险人按照其承保的保险金额同保险金额总和的比例承担赔偿赔偿责任。任何一个保险人支付的赔偿金额超过其应承担的赔偿责任的，有权向未按其应承担赔偿赔偿责任支付赔偿金额由保险人追偿。海上保险合同解除的情况一般包括(1) 由于被保险人的故意而未将其知道或在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或确定其是否同意承保的重要情况如实告知保险人，保险人有权解除合同并不退还保险费，

合同解除前发生保险事故造成损失的,保险人不负赔偿责任;不是由于被保险人故意而未将有关重要情况告知保险人的,保险人有权解除合同或要求相应的增加保险费,保险人解除合同的对合同解除前发生保险事故的损失应负赔偿责任,但未告知或错误告知的情况对保险事故的发生有影响的除外。(2) 保险责任开始前被保险人可以要求解除合同,但应向保险人支付手续费,保险人应退还保险费;保险责任开始后除合同另有约定外,双方均不得解除合同;根据合同约定可以解除的,如被保险人要求解除,保险人有权收取自保险责任开始之日起至合同解除之日止的保险费;如保险人要求解除,应将自合同解除之日起至保险期届满之日止的保险费退还被保险人;货物运输和船舶的航次保险,保险责任开始后被保险人不得要求解除合同。(3) 因船舶转让而转让船舶保险合同的,应取得保险人同意,否则合同自船舶转让时起解除或自航次终了时解除,合同解除后保险人应退还自合同解除之日起至保险期届满之日止的保险费。海上货物运输保险合同可由被保险人背书或以其他方式转让,合同的权利义务随之转移;合同转让时尚未支付保险费的,被保险人与合同受让人负连带支付责任。

十、我国法律关于海上保险合同被保险人与保险人责任的规定

我国《海商法》规定的海上保险合同被保险人的义务包括:(1) 在合同订立之后立即支付保险费;(2) 在其违反合同约定的保证条款时立即书面通知保险人;(3) 在保险事故发生后立即通知保险人,并采取必要的合理措施防止或减少损失,或按照保险人发出的有关采取防止或减少损失的合理措施的特别通知办理。如果被保险人违反上述规定义务,保险人有权解除合同或不负赔偿责任。海上保险合同保险人的责任则包括:(1) 发生保险事故造成损失后,保险人应及时向被保险人支付保险赔偿;保险人对保险事故造成损失的赔偿以保险金额为限,保险金额低于保险价值的,在保险标的发生部分损失时,保险人按照保险金额与保险价值的比例负赔偿责任;保险标的在保险期间发生几次保险事故所造成的损失,即使损失金额的总和超过保险金额,保险人也应当赔偿;对发生部分损失后未经修复又发生全部损失的,保险人按照全部损失赔偿。(2) 被保险人为防止或减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用,为确定保险事故的性质、程度而支出的检验、估价的合理费用,以及为执行保险人的特别通知而支出的费用,应当由保险人在保险标的的损失赔偿之外另行支付,此项支付以相当于保险金额的数额为限;保险金额低于保险价值的,保险人按照保险金额同保险价值的比例支付上述费用。(3) 对于保险金额低于共同海损分摊价值的,保险人按照保险金额同分摊价值的比例赔偿共同海损分摊。遇有下列情况之一者,海上保险合同的保险人不负赔偿责任:(1) 对于被保险人故意造成的损失,保险人不负赔偿责任。(2) 因航行迟延、交货迟延或行市变化;因货物的自然损耗、本身的缺陷和自然特性;或因包装不当造成货物损失的,保险人不负赔偿责任。但合同另有约定的除外。(3) 因船舶开航时不适航(航船定期保险中被保险人不知道的除外)、或者船舶自然磨损或锈蚀造成保险船舶损失和运费损失的,保险人不负赔偿责任。但当事人双方在合同中另有约定的除外。

十一、我国法律关于海上保险合同保险标的的损失及赔偿支付的规定

保险标的损失的情况一般有三种,即:实际全损,指保险标的发生保险事故后灭失,或者受到严重损坏完全失去原有形体、效用或者不再归被保险人所拥有。推定全损,指保险事故发生后,认为实际全损已不可避免或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值,或者为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值。部分全损,包括凡不属于实际全损与推定全损的损失。此外,船舶失踪,即船舶在合理时间内未从被获知最后消息的地点抵达目的地,且满两个月后仍没有获知其消息的,视为实际全损。保险标的发生推定全损时,若被保险人要求赔偿全部损失,应向保险人委付保险标的且不得附带任何条件;保险人可以接受或不接受委付,但应在合理时间内将决定通知被保险人;委付一经保险人接受则不得撤回。被保险人对委付财产的全部权利和义务亦转移给保险人。保险人支付保险赔偿前,有权要求被保险人提供与确认保险事故性质和损失程度有关的证明和资料;保险人在发生保险事故后有权放弃对保险标的的权利而全额支付合同约定的保险赔偿,从而解除对保险标的的义务,但其放弃的决定应在收到被保险人要求赔偿损失的通知之日起七日内通知被保险人,而被保险人在收到通知前为避免或减少损失而支付的必要的合理费用,仍须由保险人偿还;保险标的发生全损,保险人支付全部保险金额的,取得对保险标的的全部权利,而在不足额保险的情况下,保险人则按保险金额与保险价值的比例取得对保险标的的部分权利。在保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的情况下,被保险人向第三人要求赔偿的权利自保险赔偿支付之日起转移给保险人,被保险人应向保险人提供必要的文件和情况并尽力协助保险人向第三人追偿;被保险人未经保险人同意而放弃向第三人要求赔偿的权利或由于过失致使保险人不能行使追偿权利的,保险人有权相应扣减保险赔偿;保险人支付保险赔偿时,有权从应支付的赔偿额中相应扣减被保险人已经从第三人取得的赔偿;保险人从第三人取得的赔偿超过其支付的保险赔偿的,超过部分应当退还被保险人。

十二、陆上运输冷藏货物险

是陆上运输货物险中的一种专门保险。其主要责任范围是:(1) 被保险货物在运输途中由于暴风、雷电、地震、洪水等自然灾害,或由于运输工具遭受碰撞、倾覆、出轨,或由于驳运过程中的驳运工具遭受搁浅、触礁、沉没、碰撞,或由于隧道坍塌、崖崩、失火、爆炸等意外事故,所造成的全部或部分损失。(2) 被保险货物在运

输途中由于冷藏机器或隔温设备的损坏或者车厢内贮存冰块溶化所造成的货物解浆溶化而腐败的损失。(3)被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用,但以不超过该批被救货物的保险金额为限。陆上运输冷藏货物险的除外责任是:(1)因战争、工人罢工或运输延迟而造成的被保险货物的腐败或损失。(2)被保险货物在运输途中由于未存放在有冷藏设备的仓库或运输工具中,或辅助运输工具没有隔温设备或没有在车厢内贮存足够的冰块所致的货物腐败。(3)被保险货物在保险责任开始后未保持良好状态,包括整理、包扎不妥或冷冻不合格所造成的损失。(4)一般的除外责任条件也适用本险别。陆上运输冷藏货物保险的责任自被保险货物运离保险单所载起运地点的冷藏仓库装入运送工具开始运输时生效,包括正常陆运和与其有关的水上驳运在内,直至该项货物到达目的地收货人仓库时为止。但是,最长保险责任期限以被保险货物到达目的地车站 10 天为限。

十三、陆上运输货物战争险

是陆上运输货物险的一种附加险,只有在投保了陆运险或陆运一切险的基础上才能加保此种险。陆上运输货物战争险这种附加险,国外私营保险公司一般是不承保的,中国人民保险公司,为适应外贸业务的需要,加保了此种附加险,但仅限于采用火车的运输。陆上运输货物战争险的责任范围是对在火车运输中由于战争、类似战争行为和敌对行为、武装冲突所致的损失以及各种常规武器包括地雷、炸弹所致的损失予以赔偿。但是,对由于敌对行为使用原子或热核武器所致的损失和费用,以及根据执政者、当权者或其他武装集团的扣押、拘留引起的承保运程的丧失和挫折而造成的损失不予赔偿。陆上货物运输战争险的保险责任自被保险货物装上保险单所载起运地的火车时开始到卸离保险单所载目的地的火车时为止。如果被保险货物不卸离火车,则以火车到达目的地的当日午夜起算满 48 小时为止;如果运输中途转车,不论货物在当地卸载与否,保险责任以火车到达该中途站的当日午夜起算满 10 天为止,如货物在上述期限内重新装车续运,保险责任仍恢复有效;如运送契约在保险单所载目的地以外的地点终止时,该地即视为保险目的地,保险期限则在货物卸离该地火车时为止,如不卸离火车,则以火车到达该地当日午夜起算满 48 小时为止。

十四、免赔率

保险人对承保货物发生保险责任范围内的损失时,免除一部分赔偿责任的百分比。免赔率分为绝对免赔率和相对免赔率。绝对免赔率是保险人仅对超过规定百分比的损失负责赔偿。欧洲大陆国家多采用这种形式。相对免赔率是损失达到规定的百分比以后,保险人对包括百分比在内的全部损失负赔偿责任。英美国家多采用这种形式。中国人民保险公司条款设有规定免赔率,凡保险货物发生保险责任范围内的损失时,不论其损失程度如何,概予赔偿。

第三节 外贸企业的运价与运费

运费是承运人对所承运货物收取的报酬。运价是根据运输契约订立的,或者由船运公司以运价表的形式公布。运价与商品的贸易价格有密切关系,它直接影响到进出口商品的成本核算和经营效果。因此,正确掌握运价知识,对改善外贸企业的经营管理具有重要的意义。

海运运价大体可分租船运价和班轮运价两大类。租船运价的高低取决于当时国际租船市场上的船、货供求情况,由船、租双方在租船合同中确定,它的波动幅度较大。班轮运价则比较固定,是班轮公司以运价表的形式公布的。它通常包括货物从起运港至目的港的运费和装卸费用。目前,我国进出口货物除整船大宗货外,大部分按班轮运价支付运费。本章所要介绍的是与外贸运输业务密切相关的班轮运价的基本常识。

一、班轮和班轮运价

班轮(LINER)是水上运输船舶的一种经营方式,其特点是固定航线、固定装卸港、固定船期、固定运价,即所谓“四固定”。

目前我国使用的班轮主要有三种:一是自营班轮,即中国远洋运输公司和中国对外贸易运输总公司的经营的班轮;二是合营班轮,即我国与外国合资经营的班轮,如中波海运公司、中坦联合海运公司等;三是外国班轮,如 TOHOLINE、DSR LINE、RICKMERW LINE 等。

班轮运价(LINER FREIGHT)是班轮公司为运输货物而规定的运输价格,并按这种价格向货方收取运费。它包括货物从启运港至目的港的运输费用,也包括货物在启运港的装船费用(LOADING CHARGE)和在目的港的卸船费用(UNLOADING CHARGE)。货方按班轮运价支付运费后,除有特殊规定外,对于载货船舶在任何港口的延误或速离,既不负经济责任,也不享受经济利益,即不计滞期和速遣费用。班轮运价有印就的运价表,具有相对的稳定性,即在一定时期内,如半年、一年或更长时期内保持不变。贸易合同中如运输条款规定为“班轮条件”(LINER TERM 或 BERTH TERM),其含义是货物必须以班轮方式承运,船方负担装卸费用和不计滞期/速遣费,并签发班轮提单。