



0.6

对外贸易货运保险

汪尧田 顾奕镬 编著

中国对外经济贸易出版社出版

(北京安定门外东后巷28号)

新华书店北京发行所发行

北京燕京印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 5.25印张 120千字

1986年5月第1版 1986年5月第1次印刷

印数1——4,000

书号: 4222·64

定价: 1.20元

前 言

对外贸易货运保险，是对外贸易业务中的一个重要环节和有机组成部分，在对外贸易业务活动中的许多环节，都会涉及到货物运输保险问题。但是由于国际运输险，特别是海洋运输险，对于危险和损失的分类、保险险别和条款的制订，以及解释都比较复杂，往往使初学者不易理解，我们根据多年来对外贸易业务课程的教学实践，深感有必要写一本有关中国对外贸易货运保险基础知识的书，以便适合于外贸院校学员学习和从事对外贸易业务的同志参考。

在编写此书过程中，虽然尽我们的力量所能够，但是由于我们的政策和业务水平有限，本书存在的缺点和错误之处在所难免，请读者不吝指教，以便今后得以改正。

作 者

目 录

第一章	对外贸易保险概论	(1)
第一节	保险的意义和作用.....	(1)
第二节	对外贸易货运保险的方针和作用.....	(2)
第三节	我国保险组织的性质和国际运输险的特点.....	(6)
第二章	海上危险与损失	(9)
第一节	研究海上危险和损失的重要性.....	(9)
第二节	海上危险的性质和种类.....	(10)
第三节	全损和部分损失.....	(17)
第四节	各项费用.....	(21)
第三章	海洋运输险的险别和承保范围	(24)
第一节	海洋运输货物险.....	(25)
第二节	一般附加险.....	(28)
第三节	特殊附加险.....	(33)
第四节	特约承保损失.....	(36)
第五节	特种货物险.....	(38)
第六节	特别条款与特殊条款.....	(40)
第四章	保险契约	(42)
第一节	保险契约的意义和内容.....	(42)
第二节	保险契约的当事人与关系人.....	(43)
第三节	保险契约的种类.....	(44)
第四节	保险单的填写方法.....	(47)
第五节	保险人和被保险人的权利和义务.....	(51)

第五章	保险条款	(54)
第一节	保险单本身的条款.....	(54)
第二节	附贴条款.....	(58)
第三节	特殊条款.....	(65)
第六章	我国出口货物运输保险	(67)
第一节	我国出口货物运输保险的任务和意义...	(67)
第二节	出口合同中的保险条件.....	(70)
第三节	信用证的保险条件和保险单.....	(75)
第四节	出口保险的程序和手续.....	(80)
第五节	保险单的批改.....	(84)
第七章	出口保险的索赔和理赔	(87)
第一节	出口理赔工作的重要性.....	(87)
第二节	索赔的手续和理赔的原则.....	(88)
第三节	全损理赔与委付.....	(91)
第四节	单独海损的理赔.....	(91)
第五节	双重保险的理赔.....	(94)
第六节	施救与检验费用的理赔.....	(96)
第七节	共同海损的理赔.....	(97)
第八节	保险的典型案例分析.....	(99)
第八章	我国进口货物运输保险	(102)
第一节	进口货物保险的意义和作用.....	(102)
第二节	进口货物运输预约保险.....	(104)
第三节	进口保险货物的检验.....	(106)
第四节	进口货损的索赔.....	(111)
第九章	其他贸易和运输方式的保险	(114)
第一节	陆上运输货物保险.....	(114)

第二节	航空运输货物保险·····	(116)
第三节	邮包保险·····	(117)
第四节	来料加工和来件装配的保险·····	(118)
第五节	成套设备进口的保险·····	(120)
第六节	产品责任险和投资保险·····	(123)
第七节	卖方利益险·····	(124)
附录	·····	(126)
附件一	中国国际贸易促进委员会: 共同海损理算暂行规则(1975年1月1日)·····	(126)
附件二	一九七四年约克·安特卫普规则·····	(131)
附件三	各项商品投保险别参考表·····	(141)
附件四	C. I. F 价格速算表和使用说明·····	(150)
附件五	伦敦协会货物保险(A)条款·····	(154)

第一章

对外贸易保险概论

第一节 保险的意义和作用

保险是由一定的机构通过收取保险费的办法，建立保险基金，对参加保险的企业或个人在因自然灾害或意外事故遭受损失时，在经济上给予补偿的一种制度。自然灾害或意外事故，有不可能完全避免的客观性。因此，不论是在社会主义社会，还是在资本主义社会，要维持简单再生产和扩大再生产，都必须在社会总产品中提出一定的后备基金(也就是保险基金)，用来补偿自然灾害、意外事故所造成的社会财富和劳动力的损失。

但是，在不同的社会经济制度下，保险的制度 and 目的是根本不同的。在资本主义制度下，保险是由私营的保险公司经营的。保险资本家的主观意图是为了盈利，但在客观上也起到组织基金的作用，只是这种组织起来的基金分散在资本家手中，实际上变成了资本家的生产资金，甚至在利润的名义下变成了消费资金。在帝国主义时期，现代资本主义国家的保险业也和其它经济部门一样走上了垄断的道路。甚至有的保险垄断组织为了追求最大限度的利润不得不与银行资本相结合，进而操纵着资本主义世界的保险业务。他们把经营保险业务作为剥削国内外居民和鲸吞社会财富的重要工具。

在社会主义制度下，由于商品生产和商品交换的存在，价值规律仍起重要作用。在这样的条件下，建立社会主义的保险补偿制度是作为国家财政后备和社会福利保障的一种必要补充，用积累的保险基金，来尽到对受损单位或个人给予经济补偿的责任。因此在我国，国家虽有较雄厚的财政后备（大的国营企业也建立有一定的后备基金），但为了国营企业、集体所有制企业和个人的切身利益，建立了社会主义性质的国营保险机构——中国人民保险公司。对企业或个人来说，可以把不能预料的意外损失，变为固定的、有限的保险费支出；在遭到损失后可及时得到补偿赔款，以恢复生产和商品、资金周转，有利于生产，也有利于改善经济管理和加强经济核算。对国家财政来说，由于建立了一笔保险基金，可专用于遇到损失时的经济补偿，这样既保证国家财政收入和财政预算的稳定性，也增加了国家建设基金的积累，充实和补充国家财政后备力量。

第二节 对外贸易货运保险的方针和作用

对外贸易货运保险，主要是为对外贸易进出口货物运输而服务的。对外贸易货运保险由于运输方式的不同，有海洋运输险、陆上运输险、航空运输险和邮包运输险等。海洋运输方式在对外贸易运输方式中占主要地位，海洋运输保险业务也较复杂，了解海洋运输保险业务后，对其他运输方式保险业务可举一反三。本书将结合对外贸易业务实际，重点介绍海洋运输险；但对其它运输方式的保险，也将扼要地加以介绍。

我国对外贸易货运保险的方针是：为国家对外贸易服务，解决进出口货物在运输途中遭遇意外后引起损失的补偿问题，为国家节约外汇支出和增加外汇收入，做好预防损失工作，协助国家对外贸易部门顺利实现进出口计划，支援国家社会主义经济建设。

根据以上的方针，我国的对外贸易货运保险具有以下的作用：

一、有利于对外贸易业务的发展

我国对外贸易货物在成交以后，需要把出口货物运出去，把进口货物运进来，在这长途的运输过程中，常因自然灾害和意外事故而使货物遭到损失。另外，在长途运输中，货物常要经过多次装卸、堆放、存储和搬运，也会发生各种损失。如果这种损失不能得到补偿，不仅影响对外贸易计划任务的完成，而且会使国家承受不必要的经济损失。为了在遭遇到损失时得到补偿，必须办理进出口货物的运输保险。在对外贸易业务中，无论是买方或是卖方，都有办理货运保险的要求，因此保险条件在对外贸易业务洽谈中，成为重要的交易条件之一。以对外贸易业务常用的，成本加运费、保险费(CIF)价格条件为例，通常都是根据信用证的要求，由出口人以全套货运单证向银行办理押汇或委托银行向进口人托收货款。当银行承办押汇或垫付货款时，必须以全套货运单证作为交换条件。银行要求的全套货运单证除发票、提单、商品检验证书外，保险单是其中主要证件之一。提单虽具有货物所有权证件的性质，但如果没有保险单为佐证，这批货物的所有权仍是缺乏保障的。因此，保险单是对外贸易业务上不可缺少的货运单证之一。

以上是对一般商品而言。如对新商品的成交，保险的配合则更显重要。国外商人在购买我们的新产品时，对发生损失的顾虑重重，如我向国外保险公司投保，就要付较高的保险费。如向我人民保险公司投保，保险公司可给予较优惠的费率，有利于对外成交，开辟新商品的国外市场。

二、为国家节约外汇保险费支出和增加外汇保险费收入

我国的进口货物一般按船上交货价(FOB)或成本加运费价(C & F)成交。进口货物的保险向我人民保险公司投保，这样每年即可为国家节约大量外汇保险费支出。如果向国外保险公司投保，每年就要向外支出一笔可观的保险费外汇。进口货物在国外装船后即成为我们国家的财产，向我国保险公司投保，即可获得保障。遇有损失，可及时得到补偿。表面上看起来，好像是国营保险公司与国营进出口企业内部的帐务处理，但由于人民保险公司与国外保险机构有分保关系，在这种进口货物的损失中，还可以由国外保险机构分摊掉一部分。

我出口货物的保险是按平等互利原则，从方便贸易出发，由买方自愿选择。除对有法令、条例、协议等规定，进口货物须由本国保险的国家，我们应予尊重外，一般可争取按成本加运费、保险费价格(C. I. F)报价成交。这样实际上可为国家争取大量保险费外汇收入。凡出口货物买卖双方同意按C. I. F价格成交的，应认为已由买方选择。必须指出，出口货物争取在国内保险是一件很有意义的工作，因为这种保险费外汇收入是凭国家保险机构的信誉而赢得的，是一种无形的出口所得的外汇收入。

三、有利于推进防损工作和企业经济核算，改善企业经营管理

国营对外贸易专业公司所经营的进出口货物，倘若在国内保险，有以下益处：

1. 当货物遇到残损后，保险公司可以从事故赔偿的案件中，分析货物残损的原因，进而准确地掌握出口商品残损的规律，从中吸取经验教训，据以建议有关单位改进商品的包装、储存和运输工作，从而减少商品的再损失。

2. 对于某部门，某单位而言，由于货物办了保险，少量的保险费支出可以摊入商品成本，一旦遇有损失，可以及时得到经济补偿，减少该部门的负担，有利于其经济核算，有利于经营管理。

3. 因为保险能够促进商品出口工作，能够使商品尽可能做到保质、保量、按时地交付买方，这对维护我在世界市场上的贸易信誉提供了条件。可以说，对外贸易运输保险的作用不能忽视，它能使国家、集体两者均可得到利益。

四、有利于开展国际间的友好往来

通过开办国际货运保险业务，不但可以配合对外贸易的需要，有利于国家进出口计划的完成；而且还可以同世界上与我友好国家的保险界、贸易界、运输界等有关方面开展友好往来，扩大我国对外的政治经济影响，在可能条件下，我还可以与外商保险公司组织合营保险公司，承办国际保险和再保险业务。如1980年10月1日在百慕大开业的中美保险公司就是我国人民保险公司与美国国际保险公司合营的保险公司。

第三节 我国保险组织的性质和国际 运输险的特点

新中国建立前，我国的对外贸易货运保险业务是殖民地性质的保险，完全操纵在帝国主义保险垄断组织手中。公元1885年（清光绪十一年），招商局在上海设立的仁济和保险公司是我国自营保险业务的开始，但垄断保险的仍是外商，收入的保险费占全部保险费收入的75%左右。中华人民共和国成立后，没收了官僚资本的保险企业和取缔了帝国主义的保险企业，成立了社会主义性质的国家保险组织——中国人民保险公司；接着于1956年又对民族资本的保险企业进行了社会主义改造，从而建立起新中国社会主义的保险制度。

我国的保险组织现有国营的中国人民保险公司和公私合营的中国保险公司和太平保险公司。它们都属社会主义性质的企业。中国人民保险公司是有独立资金，实行经济核算制的国营保险企业。它从成立之日起，就明确保险必须为生产服务、为群众服务，贯彻执行“保护国家财产，保障生产安全，促进物资交流，增进人民福利”的保险方针。人民保险公司总公司设在北京，在国内各重要对外贸易港口（如上海、广州、青岛、大连、汕头、厦门、湛江、秦皇岛等地）和主要城市设有分支机构或办事处。此外，中国人民保险公司为满足经营国际运输险的需要，在九十多个国家和地区，委请了近三百家货损检验代理人，专门负责办理海损检验和代理理赔工作，为投保人提供便利条件。代理人一般分为检

验代理人和理赔代理人两种。顾名思义，前者当保险货物发生损失时，仅代检验货物损失，而不负责处理案件，给付赔款。后者则不仅代检受损货物，还代处理赔案，给付赔款。如当地没有我人保公司委请的海损代理人，则可找当地检验机构代为检验。

我国的保险组织在经营国际运输险业务上的特点表现在：

一、我国的国营保险公司办理国际运输险的目的主要是为国家的对外贸易服务。它在业务上严格贯彻国家的对外政策和对外贸易政策，全国的保险组织有统一的领导，在业务上有统一的制度，在对外活动上保持统一的步调，紧密围绕国家对外贸易业务而开展工作。

二、在国际运输保险业务上，作为保险人的中国人民保险公司和作为被保险人的国营对外贸易企业双方都是社会主义性质的国营企业。彼此在业务上是相互协作和相互配合的关系。保险公司在开办险别、制订费率和投保手续上，应尽量满足外贸公司的需要，配合外贸公司开展和发展对外贸易业务；而外贸公司在对外洽谈交易时，在不影响成交的前提下，应力争在我国办理保险。这种相互支持的密切关系同资本主义国家的私营保险公司和作为被保险人的私营贸易企业之间所存在的利害关系，有着本质上的区别。

三、我国对外贸易货运保险在业务上是完全独立自主的。它和解放前处于半封建半殖民地性质保险业根本不同，那时的保险业完全依赖于帝国主义或被帝国主义所垄断，为外国资本家所服务。社会主义国营保险公司是在党的领导下，贯彻党和国家的方针政策，建立独立自主的保险制度，

根据国家对外贸易业务的需要经营国际运输险业务。同时，中国人民保险公司为了便于国外商人投保国际运输险，在制订国际运输险条款时，一般都是参照国际通用的保险条款或者直接采用国际通用的保险条款。这样，使国外商人在接受国营对外贸易公司所提出的“成本加运费保险费”价格成受时，对所规定的险别和条款易于了解和接受。

由于我国对外经济和贸易关系的发展，近年来我人民保险公司又陆续开办许多新的险别，如来料加工保险、补偿贸易保险、产品责任险等。在引进成套设备进口时，过去都是国外保险，把保险费列入货价内，增加我外汇支出。现在我人民保险公司已开办建筑和安装工程险的险别，凡成套设备进口，均可在国内投保。

第三章 海上危险和损失

第一节 研究海上危险和损失的重要性

对外贸易货运保险的主要方式是向保险公司投保国际运输险。国际运输险一般包括有海洋运输险(Marine Insurance)陆上运输险(Overland Transportation Insurance)、航空运输险(Air Transportation Insurance)和邮包险(Parcel Post Insurance)等。以上几种运输险中,海洋运输险由于历史较久,条款较繁,并且有国际上通用的解释,而且其它几种运输险条款一般比较简单,所以,我们要了解国际运输险一般都是首先了解海洋运输险。

海洋运输险的各种险别,如平安险、水渍险、一切险等,对保险人来说,都规定有一定的责任范围。如根据某一种险别保险人对某些危险和损失负责赔偿,对另一些危险和损失则不负赔偿责任。因此我们了解海洋运输险,有必要首先了解海洋运输险业务上对各种危险和损失的分类。如果我们已经了解各种危险和损失的含义及其区别,我们就能够比较容易的掌握各种险别的概念和区别。

在海洋运输险的保险单上,保险人的责任范围的主要内容是规定保险人对所承保的物资遭遇哪些危险所造成的损失

负责赔偿,哪一些危险所造成的损失不负责赔偿。因此,明确各种危险和损失的分类在保险业务上具有重要的意义。并且,海洋运输途中所遭遇的危险和损失的情况非常复杂,为了区别各种危险和损失的性质,海洋运输险在其长期历史发展中形成了一些对危险和损失分类的方法。某些对危险和损失的定义和区别并且带有国际惯例和法律的意义。如有些国家在海商法中对“共同海损”、“单独海损”等有公认的定义。某些国家的保险法令中(如英国1906年的“海上保险法”)对海洋运输中经常遭遇的危险和损失都有具体的规定。又如由国际商会、保险公司、船舶所有人、航运公司、法律专家和海损理算师等共同研究制订的“约克、安特卫普共同海损规则”中,对共同海损的有关问题就有详细的规定,并为国际上海运界和保险界共同采用。目前海洋运输险在制订各种保险条款和险别时,也参照上述有关文件中对危险和损失的分类和解释。所以,我们要了解海洋运输险业务内容,必须首先对海洋运输险的危险和损失分类方法有比较明确的了解,这样才便于掌握各种险别和有关条款。以下各节将就这些分类进行各别的介绍。

第二节 海上危险的性质和种类

保险就是要保障危险,对危险所造成的损失给予补偿的一种制度。因为,保险上最重要的问题是什么险别保障哪些危险,不保障哪些危险。海洋运输险所采用的办法是在普通保险单(Plain Policy)中只规定保障一些海洋运输上的基本危险,然后通过附加险别、附贴条款和特殊约定条款等方

式逐步扩大保险人的承保责任范围。所以我们在了解海洋运输险的各种险别和条款前，首先要掌握海洋运输险中根据性质对危险的分类。

海洋运输险中的危险按其性质可分为水上灾害和外来危险两大类。至于由于商品本身的原因而造成的危险，则是一般保险险别所不能保障的，需由商品所有人自行负责。

一、水上灾害(Maritime perils or Marine perils)

海洋运输险的基本责任是保障水上灾害。根据现在通用的保险单本身条款的规定，它包括货物遭遇海上灾害、火灾、海上抛弃、船长船员的不法行为和上述类似性质的危险。如果一张没有任何附加险别和附贴条款的普通保险单，则保险人只对以上列举的灾害而造成的损失负赔偿责任。这就是海洋运输险所保障的基本的水上灾害。

从保险单的历史演变情况来看，较早的普通保险单对海洋危险这个概念所包含的危险种类比现在要多一些。它还包括战争的危险、盗窃的危险（是指暴力性的抢或偷而不是小偷小摸）等等。后来把这些战争的危险和盗窃的危险剔除在外，另行订立特殊的附加险别，由保险人和被保险人另行约定承保。

在普通保险单中所保障的水上灾害包括哪些具体危险及含义？下面回答这个问题。

（一）海上灾害 (Perils of the sea)

所谓“海上灾害”，是指与海洋有关的灾害，而不是包括一切在海上发生的灾害。英国海上保险法附则第七条对“海上灾害”的解释是：所谓“海上灾害”，仅指海上的偶然事故