
全国高等教育自学考试教材

国际运输与保险

严启明 雷荣迪 主编

中国人民大学出版社

出版前言

高等教育自学考试教材是高等教育自学考试工作的一项基本建设。经国家教育委员会同意,我们拟有计划、有步骤地组织编写一些高等教育自学考试教材,以满足社会自学和适应考试的需要。《国际运输与保险》是为高等教育自学考试国际贸易专业组编的一套教材中的一种。这本教材根据专业考试计划,从造就和选拔人才的需要出发,按照全国颁布的《国际运输与保险自学考试大纲》的要求,结合自学考试的特点,组织高等院校一些专家学者集体编写而成的。

国际贸易专业《国际运输与保险》自学考试教材,是供个人自学、社会助学和国家考试使用的。现经组织专家审定,同意予以出版发行。我们相信,随着高教自学考试教材的陆续出版,必将对我国高等教育事业的发展,保证自学考试的质量起到积极的促进作用。

编写高等教育自学考试教材是一种新的尝试,希望得到社会各方面的关怀和支持,使它在使用中不断提高和日臻完善。

全国高等教育自学考试指导委员会

1994年8月

目 录

第一部分 国际货物运输

第一章 总论	3
第一节 运输的概念和发展及其在国际贸易中的作用	3
第二节 我国对外贸易运输发展概况	6
第三节 对外贸易运输的特点	9
第四节 对外贸易运输的任务和要求	11
第五节 对外贸易运输组织机构及运输方式	14
第二章 国际海上货物运输基本知识	17
第一节 海上运输概述	17
第二节 海上船舶、航线、港口	21
第三节 海上运输经营方式	36
第三章 海上货物运输合同	48
第一节 提单	48
第二节 租船合同	60
第四章 海运进出口货物运输	73
第一节 海运进口货物运输	73
第二节 海运出口货物运输	78
第三节 索赔与理赔	84
第五章 铁路货物运输	88

第一节	铁路运输的发展及其在我国对外贸易中的地位 and 作用	88
第二节	铁路线路、车辆和车站	93
第三节	国际铁路货物运输有关规章	97
第六章	国际铁路货物联运	100
第一节	概述	100
第二节	国际铁路联运出口货物运输	102
第三节	国际铁路联运进口货物运输	107
第四节	国境站运输工作组织	110
第五节	联运货物运送费用的计算	112
第六节	货运事故的处理与赔偿	118
第七章	对香港地区的铁路货物运输	123
第一节	对香港地区铁路货物运输的特点	123
第二节	对香港地区铁路货物运输的一般程序	124
第三节	对香港地区铁路货物运输的主要单证、电报	124
第四节	运行组织	126
第五节	对香港地区铁路货物运输费用的计算	127
第八章	航空货物运输	129
第一节	航空运输基础知识	129
第二节	国际航空运输组织及有关当事人	132
第三节	航空货物运输方式	135
第四节	航空运单	139
第五节	国际航空运输公约及我国民航关于国际航空运输的一般规定	142
第六节	国际航空货物运输的运价和费用	146
第九章	公路运输、内河运输、邮政运输和管道运输	151
第一节	公路货物运输	151
第二节	内河货物运输	155

第三节	国际邮政运输	157
第四节	管道运输	162
第十章	成组运输、托盘运输、集装箱运输、大陆桥运输 和国际多式联合运输	166
第一节	成组运输	166
第二节	托盘运输	167
第三节	集装箱运输	169
第四节	大陆桥运输	179
第五节	国际多式联合运输	184
第十一章	运输代理人	191
第一节	代理关系和代理人	191
第二节	代理人 and 委托人的责任与义务	193
第三节	运输代理种类	195
第四节	代理的选择和使用	199
第十二章	合理运输	201
第一节	概述	201
第二节	运输要素的配置	203
第三节	不合理运输的表现和类型	205
第四节	运输程序和单证简化	207
第五节	合理运输的衡量标准	208

第二部分 国际货物保险

第一章	保险的意义和作用	213
第一节	保险的意义	213
第二节	保险基金	215
第三节	运输保险的作用	217
第二章	保险的起源与发展	220
第一节	古代保险思想和形态	220

第二节	海上保险的起源·····	222
第三节	现代海上保险的发展·····	223
第四节	世界保险业的发展·····	226
第五节	我国保险事业的发展·····	231
第三章	保险的种类·····	235
第一节	按保险实施的形式划分的保险种类·····	235
第二节	按保险保障的标的划分的保险种类·····	237
第三节	按业务关系发生先后划分的保险种类·····	241
第四章	保险的基本原则·····	243
第一节	可保利益原则·····	243
第二节	最大诚信原则·····	250
第三节	补偿原则·····	253
第四节	代位追偿原则·····	256
第五节	重复保险的分摊原则·····	260
第六节	近因原则·····	261
第五章	海上保险合同·····	264
第一节	海上保险合同的概念和特点·····	264
第二节	海上保险合同的要素·····	266
第三节	海上保险合同的成立、转让、解除和终止·····	272
第六章	货物运输保险的保障范围·····	275
第一节	海运货物保险保障的风险·····	275
第二节	海运货物保险保障的损失·····	287
第三节	海运货物保险保障的费用·····	295
第七章	海洋运输货物保险险别与条款·····	300
第一节	我国海运货物保险险别及其条款·····	301
第二节	伦敦保险协会海运货物保险条款·····	319
第八章	海运货物保险实务·····	335
第一节	投保·····	335

第二节	海上保险单据.....	352
第三节	索赔.....	363
第九章	陆运货物、空运货物及邮递货物保险	372
第一节	陆上运输货物保险.....	373
第二节	航空运输货物保险.....	377
第三节	邮递货物保险.....	379
后记		383

第一部分

国际货物运输



第一章 总 论

第一节 运输的概念和发展及其 在国际贸易中的作用

一、运输业是一个独立的特殊的物质生产部门

人们生活和进行生产活动离不开交通运输。早在远古时期,人们就开始采用极简单的运输工具。随着社会生产力的向前发展和社会分工的不断扩大,交通运输工具也逐步发展起来,并成为一个独立的物质生产部门。因此,与社会生产密切相关的运输活动,除作为具体生产过程的生产内部运输外,还有作为物质生产部门的运输业所从事的社会化运输。社会化运输作为生产内部运输的延续,不过是在更大的规模上表示同样的现象。马克思指出,除了采矿工业、农业和加工制造业以外,还有第四个物质生产部门。它 also 经过手工业生产、工场手工业生产和机器生产三个不同阶段。这就是运输业,不论它是客运还是货运。马克思在指出运输业是一个物质生产部门时,强调了运输过程的生产性质。他指出,运输业所出售的东西,就是场所的变动,也就是运输业所进行的生产过程。商品在空间上的流通,即通过运输使商品位置所发生的移动,改变了商品使用价值的位置,从而使商品的交换价值增大,它可以按高于原来产地的价格出售。由运输追加到商品中的价值,等于使商品

的使用价值发生位置移动所需要的劳动量。这个劳动量，一部分是物化劳动量，即运输工具的价值转移；另一部分是活劳动量，即运输劳动的价值追加，这同其他一切商品的价值增值过程是一样的。

运输业是一个独立的物质生产部门，但它却具有自己的特点。首先，运输业的生产是在生产过程之后的流通过程中进行的，它表现为生产过程在流通过程中的继续，如果没有运输业把社会的产品送至消费地点，产品的使用价值就无法实现，产品的生产过程就没有最后完成。其次，在运输业生产过程中，不能生产出任何新的、有形的物质产品。运输的结果，不能改变劳动对象的性质和形态，只能使产品位置发生移动。“位移”也就是运输业的产品。因此，运输业的产品特殊性表现在它不同于其他物质生产部门所生产的产品，它不能存入仓库，也不能储存。

二、运输的发展

运输的发展是同社会生产力的发展相适应的。在资本主义以前相当长的历史时期内，由于当时生产力水平较低，故只能依靠驮畜、畜力、人力车和木帆船等运输工具进行运输。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，于是便出现了以运输工具作为生产手段的小生产者。他们专门从事运输活动。为了解决运输能力与对运输需求不相适应的矛盾，人们除不断改进运输工具外，还致力于开河、造桥、筑路。但交通运输工具的革命，实际上是在产业革命后发生的，由于产业革命后出现了大机器生产，投入流通领域的商品越来越多，市场范围日益扩大，手工业时期传下来的运输手段，已不适应资本主义大生产条件下运量急剧加大和运程迅速增长的需要，这就使运输工具的革命成为必要。同时，科学技术的发展，为运输工具的革命和运输业的发展提供了物质技术基础。自从美国人富尔顿(Robert Fulton, 1765—1815)发明了轮船和英国人斯蒂芬生(George Stephenson, 1751—1848)发明了火车头后，人类从事运输活动便从仅利用自然动力和畜力动力进入

到机器动力时代。1807 年第一艘轮船“克莱蒙特号”(Clermont)在美国下水和 1825 年第一条铁路在英国正式办理货运业务,标志着机械运输业从此开始。随后,海洋运输和铁路运输迅速发展起来。进入 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。这样,就形成了包括水、陆、空等多种运输方式的现代化运输体系。

第二次世界大战以后,世界科学技术日新月异,突飞猛进,人类进入原子、电子和宇航时代。科学技术的进步,进一步推动了运输业的发展,发明和使用了许多新的运输工具,其特点是向大型化、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广泛采用,促进了各种运输方式之间的配合和合作,并引起了运输组织技术和经营管理上的巨大变化,如由单件运输发展成为成组运输,由传统的单一运输发展为多式联运,“门到门”(Door to Door)运输逐渐取代“港到港”(Port to Port)和“站到站”(Station to Station)运输。在运输单据和手续上,也日趋简化和统一,以适应现代化管理的要求。这些变化有效地促进了运输效率的提高。

三、运输在国际贸易中的作用

运输业的发展同国际贸易的发展是相互联系的。国际贸易的发展要求运输业的规模与其相适应,而运输业的发展,又有力地促进了国际贸易的发展。

交通运输工具的发展为开拓越来越远的市场提供了可能性,马克思和恩格斯都高度评价了交通运输革命对发展国际贸易的重大意义。马克思指出,缩短流通时间的主要方法是改进交通。在陆地上,碎石已经被铁路挤到次要地位;在海上,缓慢的不定期的帆船已经被迅速的定期的轮船、航线排挤到次要地位。苏伊士运河才真正开辟了通往东亚和澳洲的轮船交通。美国和印度,由于交通工具的这种变革,已经同欧洲的工业国家靠近了 70—90%。全世界商业的周转时间,都已按相同的程度缩短,参加世界商业的资本

的活动能力,已经增加到两倍或者三倍多。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。增强了商业资本的活动能力,并促进了国际贸易的发展。所以恩格斯在《资本论》第三卷的注释中进一步指出:交通工具的巨大增长——轮船、铁路、电报、苏伊士运河——第一次建立了真正的世界市场。

随着世界各国生产的进一步发展,国际贸易额的不断扩大,国际货物运输量也相应增加,这就加大了运输任务。为了适应国际贸易进一步发展的需要,各种现代化运输工具不断得到改进,运输体系结构和经营管理工作也不断完善和日趋现代化。这对加强国际间的经济联系,深化国际分工,促进国际贸易的发展,都起了而且仍在继续起着很重要的作用。

第二节 我国对外贸易运输发展概况

一、旧中国对外贸易运输概况

我国是世界上水陆交通发展最早的国家之一。我国古代劳动人民利用自己的智慧和勤劳的双手,创造各种运输工具,修桥、筑路、兴建港口、开凿运河,并发明了有利于远航的举世闻名的指南针。张骞通西域,开辟了陆地上的“丝绸之路”。郑和七次下西洋,发展了我国同许多亚、非国家的文化和贸易交往,并丰富了世界航海的历史。我们的祖先在发展世界交通运输事业中做出了重大的贡献,为世界交通史写下了光辉的一页。

但是,帝国主义入侵中国之后,它们利用其攫取的特权,控制我国的交通运输命脉,因此,旧中国的运输业具有殖民地、半殖民地性质。当时,我国的铁路和一切重要的通商口岸都被各帝国主义国家控制,它们先后在我国掠夺了铁路所有权和经营权,外商还在我国设立了许多航运公司,在我国沿海和内河航行的外国船超过

我国轮船的吨位。而我国的轮船，绝大部分是由属于官僚资本经营的招商局所控制。当时的对外贸易运输业务，由洋行买办一手包办。帝国主义通过对我国海关和交通运输的控制，向我国大量倾销他们的过剩商品，并掠夺我国廉价的原料，把我国变成它们的工业品市场和原料来源地。同时，由于帝国主义的入侵和国民党的反动统治，旧中国的运输技术设备十分落后，管理体制相当混乱，运输效率很低，对外贸易运输事业也受到了严重的摧残。

二、新中国对外贸易运输的发展

新中国成立以来，随着我国对外经济贸易关系的日益发展和进出口货运量的不断增长，我国对外贸易运输事业也得到了相应的发展。

对外贸易货物运输，主要是通过国内交通运输部门和国外运输企业进行的。但是新中国诞生时，我国交通运输几乎处于瘫痪状态。旧中国没有给我们留下一艘远洋货轮。铁路、公路、桥梁和港口都受到不同程度的破坏。民用航空事业更是一片空白。而管道运输的设施则根本没有。当时美帝国主义又纠集一些国家对我国全面实行封锁禁运。我国对外贸易运输，就是在这种内外交困的情况下，经过艰难曲折的道路逐步恢复和发展起来的。

建国初期，我国同原苏联和东欧等国的贸易占主要地位，因此我国当时的进出口货物主要是通过铁路运输的。为了更有效地利用铁路运输进出口货物，我国先后修复和新建了一些通往邻国的铁路线，并同原苏联、朝鲜和东欧等国相继开展了国际铁路联运。在反封锁禁运斗争中，为了确保货物在运输途中的安全，我们还将一些本来可以采用海运的货物，也改由铁路运输。由于国际铁路联运范围的逐步扩大，加之有些东欧国家同时参加了国际铁路货物运送公约，因而我们可以通过东欧国家铁路办理货物的转运，这就为我国发展对外贸易提供了十分有利的条件。

解放初期，我国还没有远洋货轮，也没有建立自己的班轮航

线,当时的海运进出口货物主要是通过外轮运输的。为了完成海运任务,我国同波兰进行航运合作,共同组织了中波海运公司。从1956年开始,我们以租用的期租船开辟了班轮航线。随着我国对外贸易的日益发展和贸易主要对象的逐步转移,到1963年海运进出口货运量已占进出口货运总量的70%。70年代后,又上升到80%以上。80年代和90年代初,海运进出口货运量在进出口货运总量中所占的比重一直保持在高达90%左右的水平上。为了适应进出口海运量不断增长的需要,我国的远洋船队也逐步发展起来,国轮承运进出口货物的比重逐年增长,租用外轮的比重相对下降,到1975年,国轮承运进出口货物运输的比重已增至73%,从而结束了我国对外贸易货物运输主要依靠租用外轮的局面。

在1978—1992年改革开放的十多年中,我国的对外贸易运输同全国其他各行各业一样得到迅猛发展。仅以我国国轮船队的建设及其所承运的我国进出口货物的货载为例,即可充分体现其巨大变化。截至1992年7月,我国国轮船队拥有各类船舶602艘,约1537万载重吨。1991年全年承运我国进出口货物,包括揽运部分第三国货载,共达9226万吨。在世界商船队的排列中,我国已进入航运大国之列。

我国民航事业是在建国后重新创办起来的。1958年我国参加了1929年10月12日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air),从而同世界上20多个国家建立了航空运输关系。但是,在过去相当长的时期内,我国进出口货物通过航空运输的数量极少。随着我国对外贸易和民航业务的发展,自1974年以来,我国已同40多个国家签订了航空运输协定,与180多家航空公司建立了业务联系,从而使我国进出口货物的航空运输有了较大发展。仅从中国航空货运代理公

司^①的业务情况看,1980年该公司系统的空运进出口货量为6 000吨,到1991年增加到43 000吨,为1980年的7.2倍,航空快件业务,1980年全年不到40票,而到1991年,已达120万票,为1980年的300倍之多。此外,为适应外贸进出口货运的需要,还开办了包机运输和对香港、日本活鲜水产品的航空运输。可以预见,随着改革开放的进一步深入,我国的航空货物运输必将会有更大的发展。

我国管道运输是随着石油生产的发展而发展起来的。为了适应出口石油的需要,我们除修建了一些通往港口的输油管道外,还于1975年12月同朝鲜共同建成了中朝输油管道,把我国丹东至朝鲜新义州连接起来,从而有利于中朝两国间进行石油贸易。

为了适应对外经济贸易迅速发展的需要,近年来我国对外贸易运输在开展集装箱运输、大陆桥运输以及国际多式联运等现代化运输方式方面取得了较快的发展。我国同一些国家签订了有关邮政包裹的协定,有些少量的进出口商品和样品,可以通过邮运完成。

总之,新中国的对外贸易运输,经过40多年的发展,已经初步形成了包括海、陆、空、邮、管道等多种运输方式在内的较完整的运输体系。为了进一步贯彻对外开放政策和加速对外贸易商品流通,我们必须继续改善运输工具和港口、车站、机场等的设施和装卸设备,积极改革对外贸易运输的经营管理体制,使对外贸易运输朝着现代化的全方位方向进一步发展。

第三节 对外贸易运输的特点

对外贸易运输是国际间的货物运输,因而它必然具有许多不

^① 该公司为中国对外贸易运输总公司的子公司,是我国最早成立的专营航空货运代理的专业公司。

同于国内运输的特点。

一、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重要组成部分。在组织对外贸易运输过程中,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,也往往影响到运输业务的进行。同样,在处理运输过程当中问题以及在办理运输业务的日常接触中,都会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念,而且要有政策观念。我们应当按照对外政策的要求办事。

二、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运输的进程。这就要求我们认真做好运输组织工作,特别注意各环节之间的衔接,以免出现脱节现象,给工作造成损失。

三、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。截至1992年11月,我国已同221个国家和地区建立了经济贸易关系。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、规定不一,贸易、运输习惯和经营做法也有差别;再加上对外贸易运输容易受到政治、经济形势变化和自然条件的影响,因此情况十分复杂,可变的因素很多,一旦某一方面出现问题,就可能影响整个对外贸易运输。