

工作任务一 确定海上货物运输保险承保的范围

【引例】

货轮在海上航行时，某舱发生火灾，船长命令灌水施救，扑灭大火后，发现纸张已烧毁一部分，未烧毁的部分，因灌水后无法使用，只能作为纸浆处理，损失原价值的 70%。另有印花棉布没有烧毁但水渍损失，其水渍损失使该布降价出售，损失该货价值的 10%。

任务 1：纸张损失的 70%，是部分损失吗？为什么？

任务 2：棉布损失 10%，是部分损失吗？为什么？

(<http://jpkc.hdu.edu.cn/finance/gjmy/jxzy/al/bx/4.html>)

【案例简析】

1、从数字上看，一个是 70%，另一个是 10%，好像都是部分损失，其实不然。根据保险公司的规定，纸张的损失 70%，应属于全部损失。

2、印花棉布的损失 10%，则属于部分损失。这是因为，保险业务中的全部损失，分为实际全损和推定全损，在实际全损中有三种情况：一是全部灭失，二是失去使用价值（如水泥变成硬块），三是虽有使用价值，但已丧失原来的使用价值。从第一种情况看，纸张原来应该作为印刷书报或加工成其他成品，现在不行，只能作为纸浆造纸，因此属于实际全损第三种情况。而印花棉布虽遭水渍，处理之后仍作棉布出售，原来的用途未改变，因此，只能作为部分损失。

【知识链接】

在出口货物从卖方运到买方的长途运输和装卸过程中，常常会由于自然灾害、意外事故或其他外来原因遭受损失，为了在货物受损后获得经济补偿，货主在货物出运前就必须及时向保险公司办理投保。采用不同的贸易方式出口，办理投保的人就不同。凡采用 FOB 及 CFR 条件成交时，在买卖合同中，应订明由进口方投保(to be effected/covered by the buyers)。凡以 CIF 条件成交的出口合同，均需向保险公司按保险金额、险别和适用的条款投保，并订明由卖方投保。国际贸易价格条件是买卖双方协商决定。争取以 CIF 或 CIP 贸易术语成交不仅可为国家多收外汇，扩大我国的保险业务，而且有利于出口商。

海洋运输货物保险的责任范围是仓至仓，由出口商投保，货物从仓库出口开始，保险公司就承担责任。相反，以 CFR、FOB 或 CPT、FCA 术语成交，保险由进口商自行购买，由于买卖双方的风险划分是以货物越过发货港船舷为界，所以保险责任也就从这一点开始，这样，从仓库到装上海轮前这一段风险要么由出口商自负，要么由出口商再向保险公司购买保险，陡然增加了出口商的风险或保费负担。

以 CFR 或 CPT 成交，出口商在发货装船时，应向进口商发出“装船通知”，以便进口商及时办理保险手续。如果出口商由于疏忽或其他原因漏发、迟发通知，以致使进口商未能及时办理投保手续，那么根据国际贸易惯例和某些国家的国内法，在此期间发生的一切

风险损失，再由出口商承担责任。因此，按 CFR 或 CPT 条件成交明显增加了出口商的费用和责任。

在采用 D/P、D/A 付款方式的出口交易，则更应以 CIF 或 CIP 成交。由于已在国内买了保险，即使出口货物在运输途中遭到重大损失，进口商拒绝付款或承兑，出口商也能从保险人手中获得相应的经济补偿。

国际货物运输保险是以运输过程中的各种货物作为保险标的，被保险人（买方和卖方）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，保险人承保以后如果保险标的在运输过程中发生约定范围内的损失，应按规定给予被保险人经济上补偿的一种财产保险。国际货物运输保险，因采用的运输方式不同，分为海上货物运输保险、陆上货物运输保险、航空货物运输保险和邮包运输保险，其中以海上货物运输保险起源最早、历史最久，陆上、航空等货物运输保险都是在海上货物运输保险的基础上发展而来的，为此本章将重点介绍海上货物运输保险。海上货物运输保险中所承保的风险与损失包括海上风险和外来风险所引起的货物本身损失及其有关费用损失。

一、海上货物运输风险的种类

国际贸易货物在海上运输，装卸和储存过程中，可能会遭到各种不同风险，而海上货物运输保险人主要承保的风险有海上风险和外来风险。

（一）海上风险

海上风险在保险界又称为海难，包括海上发生的自然灾害和意外事故。自然灾害是指由于自然界的变异引起破坏力量所造成的灾害。海运保险中，自然灾害仅指恶劣气候，雷电，海啸，地震，洪水，火山爆发等人力不可抗拒的灾害。意外事故是指由于意料不到的原因所造成的事故。海运保险中，意外事故仅指搁浅，触礁，沉没，碰撞，火灾，爆炸和失踪等。

1. 搁浅：是指船舶与海底，浅滩，堤岸在事先无法预料到的意外情况下发生触礁，并搁置一段时间，使船舶无法继续行进以完成运输任务。但规律性的潮涨落所造成的搁浅则不属于保险搁浅的范畴。

2. 触礁：是指载货船舶触及水中岩礁或其它阻碍物（包括沉船）。

3. 沉没：是指船体全部或大部分已经没入水面以下，并已失去继续航行能力。若船体部分入水，但仍具航行能力，则不视作沉没。

4. 碰撞：是指船舶与船或其它固定的，流动的固定物猛力接触。如船舶与冰山，桥梁，码头，灯标等相撞等。

5. 火灾：是指船舶本身，船上设备以及载运的货物失火燃烧。

6.爆炸：是指船上锅炉或其它机器设备发生爆炸和船上货物因气候条件（如温度）影响产生化学反应引起的爆炸。

7.失踪：是指船舶在航行中失去联络，音讯全无，并且超过了一定期限后，仍无下落和消息，即被认为是失踪。

（二）外来风险

外来风险一般是指由于外来原因引起的风险。它可分为一般外来风险和特殊外来风险。

1.一般外来风险。是指货物在运输途中由于偷窃，下雨，短量，渗漏，破碎，受潮，受热，霉变，串味，沾污，钩损，生锈，碰损等原因所导致的风险。

2.特殊外来风险。是指由于战争，罢工，拒绝交付货物等政治，军事，国家禁令及管制措施所造成的风险与损失。如因政治或战争因素，运送货物的船只被敌对国家扣留而造成交货不到；某些国家颁布的新政策或新的管制措施以及国际组织的某些禁令，都可能造成货物无法出口或进口而造成损失。

二、海上损失

被保险货物因遭受海洋运输中的风险所导致的损失称之为海损或海上损失。海损按损失程度的不同，可分为全部损失和部分损失。

（一）全部损失

全部损失简称全损，是指被保险货物在海洋运输中遭受全部损失。从损失的性质看，全损又可分为实际全损和推定全损两种。

1.实际全损。又称绝对全损，是指保险标的物在运输途中全部灭失或等同与全部灭失。在保险业务上构成实际全损主要有以下几种：

（1）保险标的物全部灭失。例如，载货船舶遭遇海难后沉入海底，保险标的物实体完全灭失。

（2）保险标的物的物权完全丧失已无法挽回。例如，载货船舶被海盗抢劫，或船货被敌对国扣押等。虽然标的物仍然存在，但被保险人已失去标的物的物权。

（3）保险标的物已丧失原有商业价值或用途。例如，水泥受海水浸泡后变硬；烟叶受潮发霉后已失去原有价值。

（4）载货船舶失踪，无音讯已达相当一段时间。在国际贸易实务中，一般根据航程的远近和航行的区域来决定时间的长短。

2.推定全损。是指保险货物的实际全损已经不可避免，而进行施救，复原的用已超过将货物运抵目的港的费用或已超出保险补偿的价值这种损失即为推全损。构成被保险货物推定

全损的情况有以下几种：

- (1) 保险标的物受损后，其修理费用超过货物修复后的价值。
- (2) 保险标的物受损后，其整理和继续运往目的港的费用，超过货物到达目的港的价值。
- (3) 保险标的物的实际全损已经无法避免，为避免全损所需的施救费用，将超过获救后标的物的价值。
- (4) 保险标的物遭受保险责任范围内的事故，使被保险人失去标的物的所有权，而收回标的物的所有权，其费用已超过收回标的物的价值。

(二) 部分损失

部分损失是指被保险货物的损失没有达到全部损失的程度。部分损失按其性质，可分为共同海损和单独海损。

1.共同海损。根据 1974 年国际海事委员会制定的《约克安特卫普规则》的规定载货船舶在海上遇难时，船方为了共同安全，以使同一航程中的船货脱离危险，有意而合理地作出的牺牲或引起的特殊费用，这些损失和费用被称为共同海损。构成共同海损的条件是：

- (1) 共同海损的危险必须是实际存在的，或者是不可避免的，而非主观臆测的。因为不是所有的海上灾难，事故都会引起共同海损的。
- (2) 必须是自愿地和有意识地采取合理措施所造成的损失或发生的费用。
- (3) 必须是为船货共同安全采取的谨慎行为或措施时所作的牺牲或引起的特殊费用。
- (4) 必须是属于非常性质的牺牲或发生的费用，并且是以脱险为目的。共同海损行为所作出的牺牲或引起的特殊费用，都是为使船主，货主和承运方不遭受损失而支出的，因此，不管其大小如何，都应由船主，货主和承运各方按获救的价值，以一定的比例分摊。这种分摊叫共同海损的分摊。在分摊共同海损费用时，不仅要包括未受损失的利害关系人，而且还需包括受到损失的利害关系人。

2.单独海损(Particular Average)。是指除共同海损以外的、由海上风险直接导致的船舶或货物的部分损失。这种损失只属于特定利益方，而不属于所有其他的货主或船方，由受损方单独承担。例如，在运输过程中，有茶叶、机器设备、钢材三种货物，途中遇到暴风雨，部分海水进入船舱，海水浸泡了部分茶叶，茶叶的损失只是使一家货主的利益受到影响，跟同船所装的其他货物的货主和船东利益无关，因而属于单独海损。

共同海损与单独海损都属于部分损失，两者的主要区别为：

- ①损失的构成不同。单独海损一般是指货物本身的损失，不包括费用损失，而共同损失

既包括货物损失，又包括因采取共同海损行为而引起的费用损失。

②造成损失的原因不同。单独海损是海上风险直接导致的货物损失，而共同海损是为了减轻船、货、运费三方共同危险而人为造成的损失。

③损失的承担者不同。单独海损由受损方自行承担损失，而共同海损则由船、货、运费三方按获救财产价值大小的比例分别承担。

三、费用

发生海上危险事故时，往往需要采取一定的措施以避免损失的发生或扩大，由此会引起费用的支出，对这些费用，保险人根据其性质规定了不同的赔付原则。在海运货物保险中，保险人负责赔偿的费用主要有以下几种。

1. 施救费用

施救费用是指保险货物遭遇保险责任范围内的事故时，被保险人或其代理人、雇佣人员和受让人为避免或减少损失而采取各种抢救、保护、整理措施而产生的合理费用。例如，船舶在航行中因意外触礁，致使海水从船底进入船舱，舱内服装部分被浸湿，船长下令将服装搬离该舱，并对已浸湿的服装进行整理和烘干，由此而支出的费用就是施救费用。

施救费用的构成必须符合三个条件。

(1)施救行为必须是由被保险人或其代理人、雇佣人或受让人所采取的。

(2)施救费用的支出受保险责任范围的限制，如果保险货物的损失不属保险责任，被保险人为此而支出的抢救费用不能作为施救费用得到补偿。

(3)施救费用应该是必要的、合理的费用，如果施救行为不当，因此而支付的费用不能作为施救费用，保险人不予赔偿。

通过对保险货物进行施救，不仅可以减少物质财富的损失，还可以减少保险赔款的支付，所以保险人对这种行为是予以鼓励和支持的。根据我国《海商法》规定，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，应当由保险人在保险标的的损失赔偿之外另行支付，保险人对上述费用的支付，以相当于保险金额的数额为限。此外，即使施救行为没有效果，保险人在支付保险标的的赔款后，还应赔偿被保险人支付的合理的施救费用。

2. 救助费用

救助费用是指当船舶遇到海难，虽然经船上人员尽力采取办法亦不能使船舶脱离危险时，必须由他人来救助，由此支付的报酬就是救助费用。确定救助报酬时，不仅要考虑救助效果，还要综合考虑救助工作的时间、危险程度、救助采取的技术措施和投入的工具、被救助

财产的价值、救助的开支和所受的损失等事实，通过协商或由仲裁确定，但救助报酬最高不得超过获救财产的价值。

【课堂讨论】

- 1、什么是共同海损？构成共同海损的条件是什么？
- 2、共同海损与单独海损有何区别？

【课堂练习】

1. 在海运货物保险中，保险公司承保哪些风险、损失和费用？
2. 请用实例说明施救费用与救助费用的区别。

【案例分析】

1.我国某进出口公司以 FOB 价格向国外客户购买了一批集装箱货物，收货时发现货物被盗，最终确认货物系在海外运输公司仓库被盗，进出口公司请求保险公司赔偿，保险公司加以拒绝。法院认为，本案买卖合同约定的价格条件是 FOB，意为货物在装运港越过船舷或装船后，货物的风险才发生转移。在此之前，货物的风险则仍由卖方承担。因此，货物被盗时，进出口公司不具有保险利益，不能获赔。

2. 有一载货的海轮，在航行途中不幸触礁，船身撞穿一个大洞，随即海水大量涌入，不仅使一部分货物遭到严重的水渍损失，而且船舶由于海水的大量涌入，随时有沉没的危险。船长为了船、货的共同安全，立即下令将船舶驶上附近的浅滩，采取有意搁浅而避免船舶下沉的危险。试问在上述事故中出现的下列 3 种情况分别属于何种性质的海损？为什么？（1）因触礁，船身撞穿一个大洞；（2）因船身撞穿而使货物发生水渍损失；（3）因有意搁浅而造成的损失。

(李秀华. 国际贸易实务实训与练习. 北京：对外经济贸易大学出版社，2006.)

【实训项目】

1. 货轮从天津新港驶往新加坡，在航线途中船舶货舱起火，大火蔓延到机舱，船长为了船、货的共同安全，下令往舱内灌水，火很快被扑灭。但由于主机受损，无法继续航行，于是船长决定雇用拖轮将船拖回新港修理，修好后重新驶往新加坡。这次事故造成的损失有（1）1000 箱货被火烧毁；（2）600 箱货被水浇湿；（3）主机和部分甲板被烧坏；（4）拖轮费用；（5）额外增加的燃料和船上人员的工资。问从损失的性质看，上述损失各属何种损失？为什么？（李秀华. 国际贸易实务实训与练习. 北京：对外经济贸易大学出版社，2006.）