

综合辅导：单证号资格考试复习资料三十九 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/478/2021\\_2022\\_\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_90\\_88\\_E8\\_BE\\_85\\_E5\\_c32\\_478846.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/478/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c32_478846.htm) ShipperB/L NO.

CARRIER承运人 中远集装箱运输有限公司 COSCO

CONTAINER LINESConsignee Port-to-Port or Combined

Transport BILL OF LADING ORIGINALNotify partyRECEIVED

apparent good order and condition except as other wise noted the

total number of containers or other packages or units enumerated

below(\*) for transportation from the place of receipt to the place of

delivery subject to the terms hereof. (Terms of Bill of Lading

continued on the back hereof)Pre-carriage byPlace of ReceiptOcean

Vessel Voy. No.No. of Original B/L Port of loadingPort of

DischargePort of delivery Marks amp. kind of pkgsDescription of

goodsGross weight Measurement According to the declaration of

the merchantFreight details, charges, etc. For delivery of goods please

apply to: LADEN ON BOARD THE DATE Place and date of issue:

Vessel: Signed byBy: > 一、 海运提单（一） 海运提单的作用海

运提单（OCEAN BILL OF LADING），简称提单（B/L），是

由船公司或其代理人签发的，证明已收到特定货物，允诺将

货物运至特定目的地，并交付给收货人的书面凭证。它的性

质和作用是：1、 提单是承运人或其代理人签发的货物收据

（RECEIPT FOR THE GOODS），证明已按提单所列内容收

到货物；2、 提单是货物所有权的凭证（DOCUMENT OF

TITLE），提单的合法持有人有权凭提单向承运人提取货物，

也可以在载货船舶到达目的港交货之前办理转让，或凭以向

银行办理抵押贷款。3、提单是承运人和托运人之间订立运输合同的证明（EVIDENCE OF CONTRACT），也是承运人与托运人或收货人处理双方权利、义务的依据。（二）海运提单的种类海运提单可以从不同的角度加以分类，主要有：1、提单根据货物是否装船分为“已装船提单”和“备运提单”。A、“已装船提单”（ON BOARD B/L），是指船公司已将货物装上指定轮船后签发的提单；B、备运提单（RECEIVED FOR SHIPMENT B/L），是指船公司已收到托运货物等待装船期间所签发的提单。2、根据提单有无不良批注，可分为“清洁提单”和“不清洁提单”A、“清洁提单”（CLEAN B/L），是指货物装船时“表明状况良好”，船公司在提单上未加注任何有关货物受损的不良批注的提单；B、“不清洁提单”（UNCLEAN B/L），是指船公司在提单上对货物表面状况或包装有不良或存在缺陷等批注的提单。3、根据提单收货人抬头的不同可分为记名提单、不记名提单和指示提单A、记名提出单（STRAIGHT B/L），是指提单上的收货人栏内填明特定收货人名称，只能由该特定收货人提货，由于这种提单不能通过背书方式转让给第三方，故不能流通，在国际贸易中使用不多；B、不记名提单（BEARER B/L），是指提单上的收货人栏内没有指明任何收货人，谁持有提单，谁就可以提货，承运人交货，只凭单，不凭人。这种提单风险大，在国际贸易中也很少使用；C、指示提单（ORDER B/L），是指提单上的收货人栏填写“凭指示”（TO ORDER）或“凭某人指示”（TO ORDER OF ...）字样。这种提单可经过背书转让，故在国际贸易中广为使用。目前在实际业务中，使用最多的是“凭指示”并经空

白背书的提单，俗称为“空白抬头、空白背书”提单。

4、按运输方式分类，可分为直达提单和转船提单和联运提单

A、直达提单（DIRECT B/L），指货物从装运港装船后，中途不经过换船而直达目的港卸货的提单；

B、转船提单（TRANSHIPMENT B/L），是指船舶从装运港装货后，不直接驶往目的港，而需在中途港口换船所签发的提单。其转运手续由第一程运人负责代办，费用也由他承担，但责任则由各程船公司分段负责；

C、联运提单（THROUGH B/L），是指经过海运和其他运输方式联合运输时由第一承运人所签发的包括全程运输的提单。它的性质同转船提单相同，途中转运的手续费用都由第一程承运人承担，但转运及以后的责任则由各段的承运人分别负责。

5、提单内容的简繁，可分为全式提单和略式提单

A、全式提单（LONG FORM B/L），是指通常应用的、不仅在提单正面，而且在提单背面详细列有承运人和托运人的权利、义务条款的提单。

B、略式提单（SHORT FORM B/L），是指提单背面无条款，只列出提单正面的必须记载事项，这种提单一般都列有“本提单货物的收受、保管、运输和运费等项目，均按本公司全式提单上的条款办理”字样。此外，租船合同项下所签发的提单，通常也是略式提单。

6、按提单使用有效性可分为正本提单和副本提单

A、正本提单（ORIGINAL B/L），是指提单上有承运人、船长或其代理人签字盖章并注明签发日期的提单。正本提单上须注有“正本”（ORIGINAL）字样，以示与副本的区别。收货人在目的港提货时必须提交正本提单。

C、副本提单（COPY B/L），指提单上没有承运人、船长或其代理人签字盖章，而仅供工作上参考之用的提单。副本提单一般都

以“COPY”或“NON-NEGOTIABLE”（不作流通转让）字样。7、集装箱提单（CONTAINER B/L）集装箱提单

（CONTAINER B/L）是指以集装箱装运货物所签发的提单。它有两种形式：A、一是在普通海提单上加注“用集装箱装运”（SHIPMENT EFFECTED BY CONTAINER）；B、二是使用“多式联运提单”（COMBINED TRANSPORT B/L），这种提单的内容增加了集装箱号码（CONTAINER NUMBER）和“封箱号”（SEAL NUMBER）。使用多式联运提单，应在信用证上注明多式联运提单可以接受（COMBINED TRANSPORT B/L IS ACCEPTABLE）或类似的条款。（三）提单的格式和内容提单的格式很多，各个船公司都有各自的提单格式，但是基本内容大抵相同。A、提单正面内容：一般而言，提单正面内容有：托运人（货方）、收货人（CONSIGNEE）、通知人（NOTIFY PARTY）、收货地或装运港、目的港或卸货港、船名、航次、唛头及件号、货名及件数、重量和体积、运费预付或运费到付等。B、提单背面内容：提单背面内容一般载有运输条款，这些条款是确定承运人与托运人以及提单持有人之间的权利和义务的主要依据。为了缓解船、货双方的矛盾，并照顾到船货双方的利益，国际上为了统一提单背面条款的内容，曾先后签署了有关提单的国际公约，其中包括：1、1924年签署的《关于统一提单的若干法律规则国际公约》，简称（海牙公约）；2、1968年签署的《布鲁塞尔》，简称（维斯比规则）。3、1978年签署的《联合国海上货物运输公约》，简称汉堡公约。由于三项公约签署的历史背景不同，内容不一，各国对这些公约的态度也不尽相同，因此，各国船公司签发的提单背面条款的内

容也就有所不同了。二、铁路货物运输“铁路运输”在国际贸易中，是仅次于海运的一种货运方式。我国外贸运输有“国际铁路货物联运”和“对港澳铁路运输”两种。通过铁路对港澳出口的货物，由于国内铁路运单不能作为银行结汇凭证，故使用“承运货物收据”（CARGO RECEIPT），一种特定性质和格式的单据。

1，国际铁路货物联运“国际铁路联运”是指两个或两个以上不同国家的铁路按照协议，利用各自的铁路，联合完成一票货物的全程运输的方式。移交货物无需货主参加，铁路当局对全程运输负责。国际铁路货物联运方式根据货物重量、体积的不同，铁路联运可以分为整车、零担、集装箱、托盘和货捆等装运方式；根据运送速度的不同，又可以分为快运、慢运和随客挂运三种。我国办理国际铁路货物联运的承运人和总代理是“中国对外贸易运输公司(中外运)”。

国际铁路货物联运单证“国际铁路联运的铁路运单”全称叫“国际铁路货物联运单据”（International Through Way Bill），一式五联。它是国际联运中铁路承运人与托运人之间的运输契约，也是铁路承运人收到货物后签发的货物收据，对铁路、发货人和收货人三方都具有法律约束力。第一联正本随同货物从始发站送至终点站。终点站在收讫收货人应付的运杂费用后，将运单正本连同货物一起交给收货人。第三联副本由始发站盖章后交给出口人，作为货物已交运的凭证，向银行议付结汇用。收货人在终点站提取货物时，无需提交铁路运单。因此，铁路运单不是物权凭证，不能通过背书转让，也不能作为抵押品向银行融资。

2，对港、澳铁路运输 对香港的铁路运输对香港的铁路运输不同于国际联运，也不同于一般的国内铁路运输，而是一种特殊的租车

方式的“两段运输”。出口单位在始发站装车托运至深圳北站，收货人是深圳外运公司。货到深圳后，由深圳外运作为各地出口单位的代理向铁路租车过轨，交付租车费并办理报关手续。过轨后，由香港“中国旅行社有限公司”作为深圳外运在香港的代理，在罗湖车站向港九铁路办理香港段铁路运输的托运、报关。货到九龙车站后，由“中旅”负责卸货并交收货人。承运收据（CARGO RECEIPT），是指我国内地对港澳的铁路运输中，承运人（中外运）收到货物装上火车并取回铁路证明后，签发给托运人的货物收据。由于对港澳地区的铁路运输是一种特定的运输方式，铁路部门承运供港货物后，只负责发至深圳北站（或广州南站），货物抵深圳后，由深圳外运公司代表发货人向铁路办理租车。然后，过轨去香港，由外运公司在香港的代理，中国旅行社货运公司继续办理港段运输。因此，对港澳的出口运输实质上是“两票制运输”，因为国内铁路运单不能作为对外结汇的凭证，各地外运公司以货运代理人的身份，向发货人签发经深圳中转香港货物的承运收据，作为向银行结汇的凭证。“承运收据”相当于海运提单或国际联运运单副本，它既代表货物的所有权，又是香港收货人的提货凭证。对澳门的铁路运输因为澳门没有铁路车站，去澳门的货物先到广州：整车和零担到广州南，危险品到广州吉山；集装箱和快件到广州，收货人均是“广州外运”。然后，“广州外运”集中办理水路去澳门，货到澳门后，由澳门南光公司运输部负责接货并交付收货人。对港澳铁路运输单证承运货物收据(Cargo Receipt)，是中外运公司在货物装上车后签发给托运人的一份承运货物收据。它既是承运人与托运人之间的运输契约，也

是出口人办理银行议付结汇的凭证和香港收货人提货的凭证。承运货物收据是物权凭证。承运货物收据只签发一份，即第一联，也是正本联，提货联。三、国际航空货物运输航空运输具有速度快、货运质量高的优点，也有运量小、运费高的缺点，适合运送体积小，货值高、鲜货商品。我国办理航空货物托运的代理是中外运当地分公司。航空货物方式有：1，班机运输(Scheduled Air Line)；2，包机运输(Chartered Carrier)；3，集中托运(Consolidation)；4，急件快递(Air Express)。航空运输公司只负责将货物从一个机场运送到另一个机场，而揽货、接货、报关、订舱以及地面提货、货交收货人等方面的工作，全部有航空货运代理办理。航空货运代理可以是货主的代理，也可以是航空公司的代理。中外运总公司既是中国民航的代理，也是各出口企业的货运代理。航空运单是承运人或其代理人签发的货运单据，是承运人或其代理人与托运人之间的运输契约，也是承运人或其代理人收到指定货物后向托运人签发的货物收据。但是，航空运单不是物权凭证，不能转让，也不能凭运单提货。航空运单的抬头必须做成“记名抬头”，而不能做成“指示抬头”。买方在机场提货，不是凭航空运单，而是凭航空公司发出的到货/提货通知书和自己的身份证明。所以，当有些不法商人提货之后，又以单证不符拒付时，卖方会措手不及。对于信用证项下的航空运输，卖方最好要求买方在信用证上注明航空运单的抬头是开证行，将货权掌握在银行手中，避免“货财两空”的危险。航空运输的运费计算，按货物的体积/重量取较高者计收，但按照1000千克等于六立方米来换算的。比如有十箱货物，总重量是180千克，总体积是1.3立方米，若

运费是每公斤人民币35元，总运费不是 $180 \times 35 = 6300$ 元，而是 $1.3 \times 1000 \div 6 \times 35 = 7583.33$ 元。又如有五十箱货物，总重量是900千克，总体积是2立方米，若按海运计算是泡货，是单位运费乘以2，而按空运计算却是重货，是单位运费乘以900。

>四、公路、内河、邮政和管道运输

- 1、公路运输(Road Transportation)，现代化运输手段之一，方便，速度快，但成本高，易造成货损事故。
- 2、内河运输(Inland Water Transportation)，水上运输的组成部分，投资少，运量大，成本低。
- 3、邮政运输(Parcel Post Transportation)，手续简便，费用不高，有些工艺品或者仪器零部件，体积小，价值高，若需要退税核销的，在寄邮包时要事先声明。
- 4、管道运输(Pipeline Transportation)，一种特殊的运输方式，用于运输天然气、石油等。它投资大，但建成后运输成本低。

五、国际多式联运

国际多式联运单据 (MULTIMODAL TRANSPORTATION DOCUMENTS)，简称MTD，是国际货物多种运输情况下，由多式联运经营人所签发的证明货物已由其接管，并对货物运输全程负责，按照合同条款交付货物的一种单据。它与“多式联运提单”(COMBINED TRANSPORTATION B/L)性质基本相同，而与联运提单(THROUGH B/L)却有区别，主要表现在：第一、联运提单限于海运与其他运输方式所组成的联合运输时使用。“多式联运单据”使用范围较广，它既可以用于海运与其他运输方式的联运，也可用于不包括海运的其他任何两种或两种以上的运输方式的联运；第二、联运提单由承运人、船长或其代理人签发；多式联运单据则由多式联运经营人或其授权人签发。多式联运经营人可以是完全不掌握运输工具的非船承



运人 (NON-NESSEL OPERATING COMMON CARRIER) , 全程运输由经营人安排并负责, 而联运提单的签发人仅对第一程运输负责。第三、联运提单是货物装船之后, 由第一承运人签发的全程运单, 属于“已装船”提单, 而多式联运单据可以是“已装船”的, 但大部分是在联运经营人接管货物后准备装运时签发的单据。银行对这种待运性质的单据是接受的。

第五章、国际货物运输保险在国际贸易中, 货物经过长途运输, 不可避免地会由于自然灾害, 意外事故或外来因素而受到损害。为了保证收货人在货物受损后能得到经济补偿, 在CIF / CIP价格术语下的出口成交, 卖方(被保险人)必须在货物出运前, 向保险公司(保险人)办理货物运输保险; 在FOB / FCA和CFR / CFR价格术语下的进口成交, 买方(被保险人)必须在货物出运前, 向保险公司(保险人)办理货物运输保险。货物运输保险指的是保险人(INSURER)按照被保险人投保的险别所规定的风险责任、损失和费用, 当货物在运输中出险时给予被保险人赔偿的保险。在我国, 中国人民财产保险公司(P . I . C . C)的“中国保险条款”(CHINA INSURANCE CLAUSE, 即C . I . C), 是根据我国保险业务的实践, 参照国际保险业的习惯做法制定的。当前使用的《海洋货物运输保险条款》, 《陆上货物运输保险条款》, 《航空货物保险条款》, 《邮包保险条款》等, 是1981年1月1日的修订本。

第一节、保险的基本原则1, 保险利益原则保险利益, 又称可保权益, 是指投保人对保险标的物具有法律上承认的利益。投保人对保险标的物应当具有保险利益, 当保险标的物安全到达时, 被保险人受益, 当保险标的物遭受损毁或灭失时, 被保险人就受到经济损失, 或者负有经济责任。国

际货运保险同其他保险一样，要求被保险人必须对保险标的物具有保险利益。但国际货运保险又不像有的保险(如，人身保险)那样要求被保险人在投保时便具有保险利益，它仅要求被保险人在保险标的物发生损失时必须具有保险利益。因此，在实际业务中，保险人可以视被保险人具有预期的保险利益而允许给予承保。

2，最大诚信原则最大诚信原则主要有两方面的要求：(1)重要事实的申报；(2)保证重要事实的申报，是指投保人在投保时应将自己知道的或者在通常业务中应当知道的有关保险标的物的重要事实如实告知保险人，以便保险人判断是否同意承保，或者决定承保的条件。“保证”是指被保险人在保险合同中所做的保证，要做的或不做的某种事情，保证某种事情的存在或不存在，或保证履行某一条件。

3，补偿原则保险的“补偿原则”又称“损害赔偿原则”，是指当保险标的物在遭受保险责任范围内的损失时，保险人应当依照保险合同的约定履行赔偿义务。但有三个标准：(1)赔偿金既不能超过保险金额，也不能超过实际损失；(2)被保险人必须对保险标的物具有保险利益；(3)被保险人不能通过保险赔偿而得到额外的利益。

4，近因原则“近因原则”是指保险人只对承保风险与保险标的物损失之间有直接因果关系负赔偿责任，而对保险责任范围外的风险造成的保险标的物的损失，不承担赔偿责任。“近因原则”是保险理赔工作中必须遵循的一项基本原则，也是保险标的物发生损失时，用来确定标的物的受损能否获得赔偿的一项重要依据。

## 第二节、海洋货物运输保险

货物在海上运输过程中(包括与海上运输相连接的两端陆运)，可能遇到各种风险，造成货物的各种损失。保险人是按照不同的险别所规定的风险、损失和费用来

承担赔偿责任的。海上货物运输保险的保险人即保险公司，主要承保两类风险：一类是海上风险；另一类是外来风险。

《海洋货物运输保险条款》由责任范围，除外责任，责任起讫，被保险人的义务，索赔期限共五个部分组成。其中“责任范围”分为基本险别(又称主险)和附加险两种类别。(一)保险人承保的风险

1. 海上风险海上风险(Perils of Sea)又称海难。它并不包括海上的一切危险，它所包括的是“自然灾害”和“意外事故”。自然灾害(Natural Calamities)，是指由于自然界变异引起破坏力量所造成的现象。如暴风雨、海啸、火山爆发等。意外事故(Fortuitous Accidents)是指由于意想不到的，或者不可抗拒原因造成的事故，如搁浅、触礁、碰撞、沉没、流冰、火灾、爆炸、船舶失踪等。
2. 外来风险外来风险(Extraneous Risks)是指由于外来原因引起的损失。这里所谓的外来原因，并非必然发生的，而是指由于外部因素造成的。这类风险主要有：偷窃、雨淋、受潮、受热、发霉、串味、玷污、渗漏、短量、钩损、锈损等。此外，还有一些由于特殊外来原因造成的风险。例如，战争、罢工、交货不到、进口国拒绝进口等。

(二)保险人承保的损失

海运保险货物在海洋运输中，由于海上风险所造成的损坏或灭失，称为海损(Average)。根据各国海运保险业务的习惯，海损也包括与海运连接的陆运过程中所发生的损失。海损按照损失的性质，可分为共同海损和单独海损。

1. 全部损失和部分损失全部损失(Total Loss)简称全损(T.L.)，指运输的整批货物或不可分割的一批货物全部损失。全损又分为实际全损(Actual Total Loss)和推定全损(Constructive Total Loss)两种。前者是指保险

货物完全灭失，或者完全丧失商业价值，失去原有用途(如，食品变质)，或者因丧失无法挽回，如船舶失踪或船舶被海盗劫持。后者是指被保险货物受损后，虽未达到全部损失的程度，但花在施救、修理、收回和运到目的地的费用总和估计超过原货物在目的地的价值。被保险货物发生推定全损时，被保险人可以要求保险人按部分损失赔偿，也可以要求按全损赔偿。如果要求按全损赔偿，被保险人必须向保险人发出“委付通知”(Notice of Abandonment)。所谓“委付”，就是被保险人表示愿意将保险标的的一切权利和义务转移给保险人，并要求保险人按全损赔偿的一种行为。委付必须经保险人同意后方能生效，但是保险人应当在合理的时间内将接受“委付”或“不接受委付”的决定通知被保险人。委付一经保险人接受，不得撤回。

部分损失(Partial Loss)，是指货物的损失没有达到全部损失的程度。在保险业务中，部分损失又因其性质不同，可分为共同损和单独海损。

## 2. 共同海损和单独海损

共同海损(General Average，简称C.A.)，是指载货的船舶在海上遇到灾害、事故威胁到船货等各方的共同安全，为了解除这种威胁，维护船货安全，或者使航程得以继续完成，由船方有意识地、合理地采取措施，造成某些特殊的损失或者支出的额外费用。例如，船在海上航行遇到暴风雨，船身发生倾斜有翻船危险，为了解除这一危险，船长下令将部分货物抛入海中，以保持船身平衡，这部分被抛弃的货物，就属于共同海损。

## 3. 共同海损的构成必须具备哪些条件？

(1)船方在采取紧急措施时，必须确定有危及船、货共同安全的危险存在；(2)船方采取的措施必须是为了解除船货共同危险、有意的和合理的；(3)所作的牺牲是特殊的，支出是额

外的；(4)所作的牺牲和支出的费用必须是有效果的。共同海损的牺牲和费用，由受益的船方、货方或付运费方按最后获救价值的多少共同按比例分摊。这种分摊叫共同海损的分摊(C . A . Contribution)。单独海损(Particular Average)是指在海上运输途中因海上风险而造成的不能列入共同损失的部分损失。单独海损是意外发生的，损失的仅指保险标的物本身的毁损，并不包括由此而引起的费用。单独海损一定是部分损失。单独海损不涉及其他各方利益，由受损者单独承担。

>(三)保险人承保的费用保险货物遭遇保险范围内的事故，除了使货物本身受到损毁导致损失外，还会产生费用方面的损失。这些费用保险人也给予赔偿，主要有：1．施救费用(Sue and Labour Expenses)，是指被保险货物遭遇保险责任范围内的灾害事故时，由被保险人或者他的代理人、雇佣人员和受让人等采取措施，抢救保险标的，为防止损失的扩大而采取措施所支出的费用。2．救助费用(Salvage Charge)。是指被保险货物遭受保险责任范围内的灾害事故，由保险人以外的第三者采取救助行为而应向其支付的报酬。

(四)海洋货物运输保险险别：基本险和附加险

1、基本险“基本险”包括：平安险(FREE FROM PARTICULAR AVERAGE，简称F . P . A)；水渍险(WITH PARTICULAR AVERAGE，简称W . P . A)；一切险(ALL RISKS，简称A . R . )三种。

(1)平安险平安险是国人的俗称，它的英文意思是：单独海损不赔。平安险的责任范围如下：被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。以驳船运往或远离海轮时，每一驳船之货视为一整批。由于运输工具遭受搁浅、触礁、沉没、互撞

、与流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成被保险货物的部分损失。 运输工具发生搁浅、触礁、沉没等意外事故，不论这意外事故发生之前或者之后货物在海上遭受了恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的被保险货物的部分损失。来源：[www.danzhengyuan.com](http://www.danzhengyuan.com) 在装卸转船过程中，被保险货物一件或数件落海所造成的全部损失或部分损失。 运输工具遭遇自然灾害或意外事故，在避难港卸货所引起被保险货物的全部损失或部分损失。 运输工具遭受自然灾害和意外事故，需要在中途的港口或者在避难港口停靠，因而引起的卸货、装货、存仓以及运送货物所产生的特别费用。 发生共同海损所引起的牺牲、分摊费和救助费用。

运输契约订有“船舶互撞责任”条款，根据该条款规定由货方偿还船方的损失。(2)水渍险水渍险是国人的俗称，它的英文意思是：负责单独海损。水渍险的责任范围除包括“平分险”的各项责任外，还负责被保险货物由于恶劣气候，雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成的部分损失。水渍险虽然负责了单独海损，但对锈损、碰碎、破损以及散装货物的部分损失是不负责的。特别要指出的是，平安险和水渍险只对海水所致的各种损失负责。被保险货物由于雨淋、雪水融化等淡水造成的损失，不包括在这两种险别的承保责任范围之内。(3)一切险一切险的责任范围，除包括平安险和水渍险的所有责任外，还包括货物在运输过程中，因一般外来原因所造成的全部或部分损失。一切险是三种基本险中责任范围最大的一种。但是，一切险并非对一切风险造成的损失都负责，它只对水渍险和一般外来原因引起的可能发生的风险负责，而对货物内在缺陷、自然损耗以及特殊外来原因(如

战争、罢工)所引起的风险不负责赔偿责任。上述三种基本险别，被保险人可以从中选择一种投保。2、附加险“附加险”又分为：一般附加险和特殊(别)附加险两类。(1)一般附加险共有11种：偷窃，提货不着险(THIEF, PILFERAGE AND NON-DELIVERY, 简称T.P.N.D.)；淡水雨淋险(FRESH WATER AND RAIN DAMAGE)；短量险(RISK OF SHORTAGE)；混杂，玷污险(INTERMIXTURE AND CONTAMINATION)；渗漏险(LEAK-AGE)；碰撞，破碎险(CLASHING AND BREAKAGE RISK)；串味险(RISK OF ODOUR)；受潮受热险(SWEATING AND HEATING RISK)；钩损险(HOOK FOR DAMAGE)；包装破裂险(LOSS FOR DAMAGE CAUSED BY BREAKAGE OF PACKING)和锈损险(RISK OF RUST)。(2)特殊(别)附加险大致可以分为9种：交货不到险(FAILURE TO DELIVER)；进口关税险(IMPORT DUTY RISK)；舱面险(ON DECK RISK)；拒收险(REJECTION RISK)；黄曲霉素险(AFLATOXIN RISK)；卖方利益险(SELLER'S CONTINGENT RISK)；出口货物到香港(包括九龙在内)或澳门存仓火险责任扩展险(FIRE RISK EXTENSION CLAUSE FOR STORAGE OF CARGO AT DESTINATION HONGKONG INCLUDING KOWLOON OR MACAO)；罢工险(STRIKES RISK)；战争险(WAR RISK)。在我国国际货运保险业务中，特别要注意的是附加险不能单独投保。投保人(被保险人)只有在投保了基本险别(又称主险)的基础上才能加保附加险。一切险,实际上就是水渍险加上十一种一般附加险，所以投保一切险之后，不用再投保任何一种一般附加险。但是，一切险可加保特殊(别)附加险。不过，为了使信用证项下

的单据做到“单证一致”，保险公司对于某些信用证中要求的一切险加上一般附加险的做法，也是认可的。(五)承保责任的起讫期限和除外责任<sup>1</sup>，起讫期限按照国际惯例，在海运保险中，保险责任的起讫，主要采用“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起运仓库或储存处开始，包括正常的水上、陆上运输，直至该货物运抵保险单所载明的目的地，收货人的最后仓库或储存处或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所位置。最长不超过被保货物卸离海轮后60天。战争险的保险责任的起讫不采用“仓至仓条款”

，仅以水面危险为限，在到达目的港(转船港)当日午夜起算，满15天。<sup>2</sup>，除外责任保险公司对于三种基本险有下列除外责任：1，被保险人的故意行为或过失所造成的损失；2，属于发货人责任所引起的损失；3，被保险货物的自然消耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运输延迟所引起的损失或费用；4，在保险责任开始前，被保货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失；5，由于战争、罢工或运输延迟所造成的损失。来源：[www.danzhengyuan.com](http://www.danzhengyuan.com)对于战争险的除外责任有：

由于敌对行为使用核武器造成被保险货物的损失和费用；由于执政者、当权者的扣押、拘留引起的承保运程的丧失或挫折所致的损失。对于罢工险的除外责任：在罢工期间，劳动力短缺所造成的被保货物的损失，或由此所造成的费用损失，保险公司概不负责。如因为罢工，货物堆放在码头上遭日晒雨淋的损失；因为罢工，海轮无法靠岸，改运其他港口而增加的费用。> 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)