

单证员执业资格考试复习资料精华版（二十五）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/479/2021_2022__E5_8D_95_E8_AF_81_E5_91_98_E6_c32_479108.htm

二、铁路货物运输 “铁路运输”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。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。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

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。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。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。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。第六节、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 / C~F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(THE INSURED)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。

一、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(像人身保险)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。保证是指被保险人的保险合同中所做的保证要做或不做某种事情，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。

二、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。海损按照损失的程度不同，可分为全部损失与部分损失；按照损失的性质，可分为共同海损和单独海损。

> 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