

编写更多的判断题，提高学生的分析能力

钱 益 明

在《进出口业务》的教学中，根据这门课程的特点，注意运用案例的教学方法是十分重要的，它不仅有助于学生加深对基本概念的记忆和理解，而且有助于提高学生思考问题和分析问题的能力。

目前有关外贸院、系的进出口业务教师正在编写《进出口业务案例与事例选编》第一辑，连同已经交付印刷的《国际贸易惯例与规则汇编》，这些资料对于提高《进出口业务》的教学质量，必将起到积极作用。

除了采用典型案例进行教学外，我认为还可以根据各章的内容，运用一些事例的材料，编写一些判断思考题，采取一事一议的方法，以启发学生的思考，这对于帮助学生理解和记忆某些概念也要十分必要的。

兹就《进出口业务》中保险一章试拟 8 个判断思考题如下：

(一) 某载货海轮舱面载有 1,000 台拖拉机，在航程中遇到暴风雨 (Heavy Weather)，海浪已将 450 台拖拉机卷入海中，从而海轮在巨浪中发生严重倾斜，随时有翻船的危险。船长为保持海轮平衡并减轻负荷，下令将余下的 550 台拖拉机全部抛入海中。试问上述两种情况是否都属于共同海损？为什么？

参考答案：上述两种情况，按海损情况分析，并非都属于共同海损。第一种情况应属于单独海损，因为它不是人为措施的结果，而是被海浪卷入大海，按照共同海损必备的三项条件来看，它是不符合第一条的，因此，不属于共同海损，只能算作单独海损。第二种情况则属于共同海损，因外不仅危险确实存在，而且危及共同安全，由于船长为了共同安全采取抛弃措施而作出的特殊牺牲，应视作共同海损。

(二) 有一艘载货海轮，在航程中某船舱发生火灾，经灌水施救后扑灭。该舱内装有棉花 500 包和大米 500 包，事后检查棉花烧毁一部分，并有严重水渍，只能作为纸浆出售给造纸厂，损失占原价值的 70%；大米只有水渍损失，而无烧毁、热熏等损失，经晒干后可作次米出售，损失占价值的 50%。试问上述两种情况是属于部分损失还是全部损失？为什么？

参考答案：如果单纯从损失的价值来看，一个是 70%，另一个是 50%，似乎都是部分损失 (Partial Loss)。但按照保险公司的习惯来看，第一种情况，即棉花的损失应属于全部损失，而大米则属于部分损失。这是因为：在保险业务中的全损，分为实际全损和推定全损。在实际全损中又分三种情况：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，但原来的使用价值已丧失。从上述棉花的情况来看，原来应作外纺纱织布的原料，现在不能纺纱，只能作为纸浆造纸，因此属于实际全损的第三种情况。而上述水湿的大米晒干后仍作为次级大米出售，原来的用途并未改变，因此只能作为部分损失。

(三) 某一批被保险的货物，载运该批货物的海轮在航程中发生火灾，船长下令灌水施

救，经事后检查，(1)有500箱货物发生水渍损失；(2)有500箱已着火被扑灭，但有严重的水渍损失；(3)还有500箱受热熏损失并未发现着火痕迹，但有水渍损失。试问上述三种情况，分别应属何种性质的海损？为什么？

参考答案：按照海损的性质，并参照保险业务的习惯，第一种情况属于共同海损，因为它是由于扑灭火灾而造成的后果；第二种情况属于单独海损，因为这500箱已着火，如果不加以扑救，货物将全部烧掉，因此对水渍损失也就不另外计算；第三种情况比较复杂一些，对于受热熏的损失应属于单独海损，而水渍损失部分则属于共同海损，这是因为受热熏的损失是火灾引起的，并非人为施救而造成的结果，但水渍损失则属于灌水施救的直接后果。

(四)有一载货的海轮，在航程中触礁，使船身撞穿一个大洞，海水大量涌入，不仅使部分货物遭到严重水渍损失，而且危及船舶和货物的共同安全，船长为了避免船舶沉没，立即下令将船舶驶上浅滩，从而使船舶和货物又遭到损失。试问上述三种情况（船身穿洞、部分货物水渍、因自动搁浅而使船舶货物发生损失）分别属于何种性质的海损？为什么？

参考答案：按上述情况来分析，船身由于触礁而穿洞，应属单独海损，因为它并非是为措施而造成的后果；由于船身穿洞，海水使部分货物遭到水渍损失，这也是属于单独海损，因为它并非由于船长为了挽救船、货的共同安全而采取措施所造成的；由于自动搁浅而造成的损失，则属于共同海损，这是因为危险是确实存在，而又危及共同安全，只要船长的措施是合理的，因自动搁浅而造成的特殊牺牲和额外费用，均应视作共同海损，并应由关系人共同按比例分摊。

(五)有一批货物投保了平安险(F.P.A)，载运该批货物的甲海轮，在航程中发生碰撞事故，使该货受到部分损失。试问保险公司是否承担赔偿责任？又载运另一批货物的乙海轮，途中遇到暴风雨的袭击，由于船舶颠簸，货物相互碰撞而发生部分损失。试问保险公司是否承担赔偿责任？为什么？

参考答案：对于第一种情况，甲海轮货物的部分损失应由保险公司赔偿，因为按照中国人民保险公司平安险的责任范围规定：“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，爆炸意外事故造成货物的全部或部分损失”均属于赔偿范围。对第二种情况，保险公司对乙海轮货物的部分损失不负责任，因为造成部分损失的原因，不是运输工具发生意外事故，而是由于自然灾害所造成的；而且在此以前或以后，运输工具又未发生搁浅、触礁、沉没、焚毁意外事故而导致该货的部分损失，按照中国人民保险公司平安险的责任范围是不赔的。（中国人民保险公司海洋运输货物保险条款规定：“在运输工具已经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的部分损失”，保险公司是负责赔偿的）。

(六)有一批货物按发票总值110%投保了平安险，载运该批货物的海轮于5月3日在海面遇到了暴风雨的袭击，使该货受到部分水渍损失，假设损失货值为1,000元；该轮于5月8日在航程中又发生触礁事故，又使该批货物发生部分损失，假设损失货值也是1,000元。试问保险公司应赔付多少钱？为什么？

参考答案：该批货物两次发生的部分损失，均应由保险公司赔偿，赔付额应为 $(1,000 + 1,000) \times 110\% = 2,200$ 元。因为，按照中国人民保险公司平安险条款，应负责赔偿由于运输工具发生触礁等意外事故而造成的部分损失，而对于自然灾害所造成的部分损失，虽然一般是不属于赔偿的范围，但由于5月8日运输工具又发生搁浅事故而造成该货部分损失，按照中国人民保险公司平安险责任范围第3点的规定也应予赔偿。关键在于前项损失发生以前

或以后，有无因运输工具的意外事故而使货物损失，如果有后一种情况发生，保险公司对这两部分损失都赔付。

(七) 某批货物投保了水渍险(W. A.)，载运该批货物的海轮，在航程中遇到下雨，而使部分货物遭到水渍损失，试问保险公司对该货的部分水渍损失是否赔偿？为什么？

参考答案：保险公司不负赔偿责任，因为在航程中遇到下雨而使货物遭到水渍，这是一般外来原因，而不是由于海上风险(Perils of the Sea)所造成的，因此，不属水渍险的责任范围。水渍险是指被保险货物在航程中因海上风险包括自然灾害和意外事故对货物造成的全部或部分损失。如果由于海上风险原因造成的水渍损失当然要赔，但是并非所有原因使货物发生水渍损失均赔。由于下雨(并非Heavy Weather)而造成的损失，应属淡水雨淋险的赔偿范围，并不属于水渍险的负责范围。

(八) 某批货物投保了平安险，载运该批货物的“东风号”海轮，在航行中与另一海轮“西风号”发生互撞，后经调查确定两轮各负50%的责任。由于互撞事故的发生，该批货物受到2,000元损失，该货主向“东风号”船主要求赔偿，但遭到拒绝。该货主又转向“西风号”船主要求赔偿，并得到2,000元赔偿，但“东风号”船主又向货主要回1,000元。实际上该货主仍然损失1,000元。试问“东风号”船主为什么拒赔，在“西风号”赔款后，“东风号”为什么又要向货主要回1,000元？实际上货主仍损失的1,000元，能否向保险公司索赔？为什么？

参考答案：根据海牙规则第四条规定的精神，承运人对货主的这一损失是不承担赔偿责任的，因此，“东风号”船主有权拒绝货主提出的赔偿请求。“西风号”对上述货主，并非承运人与托运人的关系，因此不能引用海牙规则第四条的规定而免责。与此相反，由于两船互撞，“西风号”应负连带责任，所以“西风号”船主向货主赔付了2,000元。但是按责任比例分摊的原则，两船各负50%的责任，因此在赔付的2,000元中，有1,000元是代替“东风号”支付的，“西风号”有权向“东风号”收回。但作为承运人的“东风号”的船主，根据海牙规则对此又是不负赔偿责任的，因此，他又要求货主退回对方船只代付的1,000元赔款。这就可能产生矛盾和纠纷。承运人为了避免货主拒绝退回这1,000元，因此，在提单上加列“船舶互撞责任条款”，其中明确承运人在发生上述情况时，有权享受海牙规则的免责条款，并有权向货主收回因对方船只代他支付的赔款。按照这种情形，上述货主只能从船方取得1,000元的赔款，仍然损失1,000元。但是，如果货主已投保平安险，按照平安险的责任范围，保险公司则应赔偿上述1,000元的差额损失。这就是中国人民保险公司平安险责任范围所列第8点的含义。

