

一、什么叫协议中国家？

答：有些国家用法令、条例、协议等方式规定，凡是本国进口的货物，都要在他们自己的国家办理保险，这些国家就叫协议中国家。我们应尊重这些国家的规定，对这些国家的出口货物，要让他们自己去投保。但在实际成交过程中，这些国家的商人有要求在我国保险的，也可以接受。属于协议中国家的有：缅甸、印度

尼西亚、巴基斯坦、叙利亚、约旦、阿也门、民主也门、伊朗、伊拉克、利比亚、阿尔及利亚、尼日利亚、苏丹、毛里塔尼亚、塞拉利昂、冈比亚、加纳、加蓬、刚果、扎伊尔、卢旺达、埃塞俄比亚、索马里、肯尼亚、坦桑尼亚、马达加斯加、墨西哥、巴西、厄瓜多尔、秘鲁、阿根廷、阿曼、孟加拉。此外，苏、波、捷、东德、罗、保、匈、阿尔巴尼亚、朝、越、蒙等国也规定进口货需由本国保险。

二、CIF价只计算到港口为止，但收货人在内陆，要求保险延伸到内陆，是否可以？

答：可以。转运内陆险要加费0.15%，但阿富汗、尼泊尔、赞比亚、布隆迪四个国家不另加费。根据保险总公司的新规定，出口到乌干达的货物，可以CIF直接到坎帕拉(Kampala)、金贾(Jinja)和恩德培(Entebbe)。

转运内陆险只是在投保一切险时才能加保，若保平安险或水渍险，不能加保。对散装货物、易燃货物，也不接受转运险责任。

三、有些港澳来的信用证上，要求加保 F. R. E. C. 是什么意思？

答：这是出口货物到香港或澳门存仓火险扩展条款。有些出口货物系向我在港澳的银行（包括中行、交通、南洋商业、广东省、新华、中南、金城、国华、浙江兴业、宝生、华侨商业、集友、盐业、南通）办理押汇的，在货主向银行归还贷款前，货物的权益属于银行，因而在这些货物的保单上打明过户给该放款银行。这些保险货物在抵达目的地后，往往存放在过户银行指定的仓库中。为保障我方银行的利益，在存仓期间因发生火灾所造成的损失给以补偿，可加保此险。从卸货之日起，保险公司继续负责三十天，不另收费。三十天后，如需延长存仓时间，费率每月收0.05%，不满一个月的，按一个月计算。

四、货物运输险的责任起讫是怎样规定的？

答：一般情况下，自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输的同时其责任开始，在正常运输过程中继续负责，直至该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。但根据不同的运输方式和运输工具，对责任终止有不同的规定：

1. 海运货物险，货物在目的地卸离海轮后满60天，虽没有进入收货人最后仓库，责任也终

出口货物运输

保险问答十则

== 陈 源 泉 ==

止。

2. 海运冷藏货物险，货物在目的地卸离海轮后继续负责十天，包括存入岸上的冷藏库。

3. 海运散装桐油险，运抵目的港岸上油库为止。如没有卸载，则自海轮抵达目的地起算，满15天终止。

4. 陆运货物险，自货物到达目的地卸载车站起算满60天终止，而不是象海运那样，从卸离海轮后起算。

5. 陆运冷藏货物险，与海运冷藏货物险同。

6. 空运货物险，从航空公司发出到货通知书给收货人的当天午夜起算，满30天为止。

7. 邮包险，从邮局发出通知书给收件人当天午夜起算，满15天为止。

五、仓至仓条款，是否一切货物、任何险别都适用？

答：一般说，保险公司对货物运输险按仓至仓条款负责，有两项除外：

1. 活牲畜、家禽的海上、陆上、航空运输险，从被保活牲畜、家禽装上运输工具开始负责，到卸离运输工具责任终止。如不卸离，则以运输工具抵达目的地15天为限。

2. 海运、陆运、航空战争险，都以水上危险(Water Borne)精神为准，货物从装上运输工具开始负责，卸离运输工具责任即终止。邮包战争险则以邮局收讫邮包开始，到送交收货人为止。

六、什么叫特别条款(Special Clauses)？

答：这是保险公司根据需要所使用的一种限制性条款。某些港口管理混乱，盗窃、打劫成风，我出口货物时常发生被偷窃、短少损失。为减少我保险责任，目前使用两种条款：

1. 海关检验条款(Survey in Customs Clause)，仅对偷窃、短少的损失保到目的港的海关为止，并以我代理人确定的损失为准。

2. 码头检验条款(Survey at Jetty Clause)，对偷窃、短少的损失，只保到最后卸货港卸至码头货棚为止，并以我代理人确定的损失为准。

七、什么叫免赔率？免赔率是怎样计算的？

答：在投保一切险的情况下，对某些散装、袋装及易碎物品，在遭受损失后，但未达到保险金额的一定百分比(如1%、3%、5%等)时，保险公司不予赔付，这就叫免赔率。这是自古以来就实行的一种制度，也是现今世界各国保险界的习惯做法。其主要目的是为了减少小额赔款的麻烦。

免赔率有两种：一种叫绝对免赔率(Deductibles)，即损失超过规定的免赔率时，只赔超过的部分；另一种叫相对免赔率(Franchise)，即损失超过了规定的免赔率时，全部损失都赔。目前一般都采用绝对免赔率。免赔率是按保单项下货物整批计算的。例如承保1000包大米，共20万斤，规定免赔率为0.5%，运抵目的地，有300包破裂，短量800斤，如按300包破包计算，已超过免赔率，但按整批20万斤计算，则没有超过免赔率，不予赔付。

有的信用证要求不计免赔率，也可以，免赔率每降低1%，加费0.50%。

八、被保险人有哪些义务？

答：首先是交付保险费。另外，还有不增加危险和防止损害的义务，在变更危险或发生事故时有通知保险人的义务以及协助保险人查定损害的义务。

在保险期内，如因被保险人的责任而使危险变更或显著增加时，被保险人及时通知保险人，经保险人同意并酌情增收保险费的情况下，保险契约继续有效。但如被保险人违反告知义务，则保险契约即失效。变更危险或增加危险的情况，一般有以下几种：

1. 延误开航、绕航及其他危险的显著增加。保险人对延误开航、延误继续航行或变更航线以后所发生的事故不负责任，而且不论实际上是否增加了危险。但是，属于不可抗力或有正当理由所造成的延误或绕航，保险人仍负责。

2. 变更航次，即变更启航港和到达港。如在保险人责任开始前进行的，保险契约失效；如在保险责任开始后变更的，对变更后发生的事故，不予负责。但是，只要变更不是应归责于被保险人的事由时，保险人仍予负责。

3. 变更船舶。不论在保险人责任开始以前或以后，对变更船舶后发生的事故，保险人不予负责。但不能归责于被保险人的事由的变更除外。保单上打明的转船则属于正常情况。

九、外销员在签订合同时，对保险条款要注意哪些问题？

答：若是合同上写明保险是在我国投保，保险条件必须明确投保什么险别，如“平安险”、“水渍险”还是“一切险”。另有什么附加险，也要写清楚，不要用一些含糊的字眼，如“按一般险别办”、“按过去条件”或只写“海运险”等。有关保险条款的打法是：Insurance to be effected by the sellers for 110% of invoice value against All Risks (or F. P. A. or W. A.) and war S. R. C. C. Risks as per C. I. C. clause dated 1/1/1981.

还有，CIF价要按保险费率表精确计算，不要随便估计，估高了，影响成交，估低了，外贸公司吃亏。有的外销员为了方便起见，往往将C & F价当CIF价报，这对外商来说，既得到了保障，又不增加负担，实际上是保险奉送。这样，外贸公司就减少了收入，自己吃亏。

十、争取在我国保险有什么好处？

答：保险本身是一种无形贸易，可以为国家创造外汇。保险公司的外汇保险费收入，是属于非贸易收入中的一项。以我们国家出口货物运输保险为例，多年来保险费收入除了赔款支出以外，每年有几千万元的外汇结余，为国家积累了一大笔外汇资金。在“平等互利、方便贸易、买方选择”的原则下，我们应做好宣传和服务工作，积极争取出口货物按带保险价（即CIF）成交。在我国保险，有几个好处：

1. 费率稳定。我人民保险公司的费率，一般几年不变，例如在两伊战争期间，国际保险市场上战争险费率上涨了十几倍，而我们的战争险费率照旧不变，这就有利于出口商品在国际市场上的竞争。为促进成交，多出口，多收外汇，对一些大宗买卖或情况比较特殊的贸易，还可以根据成交实际情况制订特价费率。

2. 简便省事。如不带保险成交，外商要自己办理保险。我出口公司在发货时要用电报通知对方，增加电报费支出，如通知不及时，出了危险卖方还要承担一定责任。如在我国保险，可以根据商品的性质，包装情况、运输条件等，经买卖双方商定保险险别，在装运前办好保险手续，免得出事后引起责任归属的不必要扯皮，影响今后贸易的发展。

3. 保障风险。如以D/P或D/A成交，在赎单前，风险在发货人身上，若货物中途损失，买方不赎单，出口公司就收不到款。若在国内保了险，买方不赎单，保险单作为单证的一个组成部分，不会交给买方，外贸公司就可凭保险单得到赔款。

（下转第37页）

由，排挤和打击外国商品的进口。最近，美国里根政府对进口我国的纺织品和服装进一步实行了控制，将受到限制的品种从8类增加到12类。对棉布睡衣、棉布毛巾、男人和儿童人造纤维上衣、长裤和短裤等都实行配额限制。美国商务部负责纺织品和服装的代理部长邦办沃尔特·利纳恩在美国进出口商联合会讲话时公开讲：“美国政府决心致力于使本国的纺织业和服装业保持良好状况。政府决心限制纺织品和服装进口。里根政府的立场是我们不会让中国向美国市场的服装出口额再以过去三年的那种大得令人难以置信的比例增长”等等。由此可见，资本主义做生意决不是你想做什么就做什么，而是管理得很严格的。我们的某些同志所以会有这样那样的一些片面认识和糊涂思想，主要是对“联合对外”的原则认识不足，对我国“对外开放”的政策和“联合对外”的原则相互之间的辩证关系理解不深。归根结蒂，我们对“联合对外”的原则宣传得还很不够。当前我们正处在全面开创社会主义现代化建设新局面的历史时期。党中央号召我们，在二十年内要力争使全国工农业的年总产值翻两番。对外贸易是我国国民经济的重要组成部份，工农业年总产值翻两番，对外贸易也要翻两番。在对外贸易上，对同类产品的“联合对外”销售正是实现上述光荣任务的极为重要的措施和保证。我们要在工作中大力宣传“联合对外”的原则，努力扩大“联合对外”，发展“联合对外”，使“联合对外”的精神贯串于对外贸易的各个方面，成为各个有关方面的自觉行动，为我国对外贸易的大发展作出贡献。

（上接第59页）

4. 节约开支。根据国际惯例，在货物过了船舷之后，收货人才有可保利益。若在国外保险公司投保，对方只承担货物装船后的损失赔偿，至于装船前内陆运输的风险，要出口公司另行投保，这样就增加开支。若在国内投保，根据仓至仓条款，内陆运输这一段的风险就由保险公司承担了。

5. 有利防损。货物如果长期在国内投保，保险公司通过赔款，可以系统掌握商品的损失原因，运输、装卸和包装中存在的问题以及国外客商的反映，可向外贸公司和生产单位提供改进工作的第一手资料，这对减少损失、预防损失，维护我出口商品信誉，避免国家蒙受经济损失都有好处。

6. 赔付迅速。我人民保险公司已在一百多个国家和地区，委请了三百多家货损检验代理人，就地进行检验，给付赔款。凡是属于我承保责任范围内的损失，经审核属实，一定立即赔付，不拖拉、不克扣、不扯皮。

