



第一回·「何谓保险？何谓风险？」



自古以来，自然灾害、意外事件等的发生威胁着人类的生存和文明，社会生产力低下的人类社会不知道如何预测以及应对此类自然灾害等。人类历史上由于无法预测的天灾曾多次给城市以及国家文明造成破坏性的损失，并且一度改变历史本身。由此，人类出于预防灾害、稳定生活和发展的目的，产生了“预测”“防御”“保险”的观念。正因为要**对付最原始的、可能造成最大损失的自然灾害，人们萌发出了“保险意识”，也被称为现代保险的基础。**

现在，提到“保险”就一定会出现“风险”一词。

所谓的“风险”究竟是指的什么呢？

“风险”的由来比较模糊，至今还在不断进行讨论。根据Ewald的考证，可能来源于意大利的进出口航行贸易和保险中使用的“risque”一词。原本的“风险”是指客观存在的危险，比如自然灾害或者航行中触到暗礁、遭遇风暴等。可是到了现代，风险的含义从最初的“遭遇危险”已经演变为“遭到破坏或者损失的危险以及机会”。**保险学中则被定义为“导致破坏或者伤害的可能性和概率”。**

风险管理是风险处理方法之一，在人们的生活中起到了很重要的作用。在现代社会中，向保险公司购买保险被认为是一种很好的风险管理方式。**保险是将风险转移给保险公司的风险管理方法**或者也可以说不仅是一种风险转移机制，同时也是通过保险公司把各个团体机构或个人的风险结合起来，将个体风险应对变为公众共同风险应对的方法。



**因为在生活中，任何人都可能发生风险，
保险就是将这样的风险进行共同管理、转移的一种方法。**



第二回·「所谓货物运输保险」



所谓货物运输保险

以运输中的商品为对象提供保险保障，保险标的就是运输中的货物。货物运输保险负责赔偿货物在保险责任范围内因遭受自然灾害以及意外事故造成的损失，是**商品生产与流通中不可缺少的一种保险**。

可以承保的风险

货物运输保险根据运输航程的不同可分为外航货物运输与内陆货物运输。举例内陆货物运输险。它以国内运输货物为保险对象，**赔偿由于自然灾害或意外事故造成的损失**。下表为国内经常使用的基本条款（陆上货物运输保险一切险）所承保的风险。

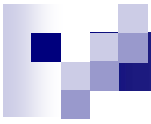
一切险条件		
基本险条件		外来原因
自然灾害	意外事故	- 盗窃 - 破损、雨淋、湿气 - 变味、污损
- 恶劣天气（例如暴风雨等） - 雷击、闪电 - 地震、洪水	- 火灾、爆炸 - 运输工具碰撞、脱轨 - 颠覆、隧道倒塌 - 飞机坠落或失踪	

当货物遭受左述危险为了减少损失而支出的必要合理费用，可在保险金额范围内得到赔偿。

不可承保的风险

除包括被保险人的故意行为、重大过失、因发货人责任造成的损失，在投保货运险时还需注意 **包装及配置不善 保险范围以外的品质不良或数量短差 自然损耗（发霉、生锈、重量不足等） 货物本身存在的瑕疵 运输延迟**等都属于除外风险。发货时要对货物的包装与装卸物进行仔细确认，为防止可预见性自然损耗的发生，应采取必要的措施。

* 以上为货运险的简单说明。关于保险金的赔偿条件以及其他有关该保险的详细内容欢迎垂询我司，并且在签订保单时请务必仔细阅读投保指南。



第三回·「货运相关者」

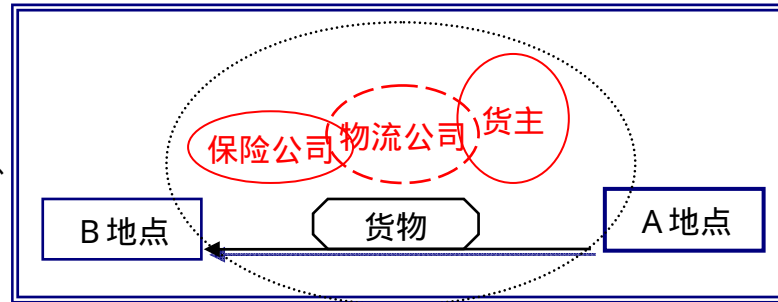


继上面说明的货物保险的概要，这里就围绕与保险标的（货物、商品等）有关的人物关系进行说明。

在货物保险中经常性有货物运输的货主，通常不委托货运公司而是自己办理货物保险投保手续。但那些难得有货物运输发生的货主，则往往将投保货物保险事宜一并交给货运公司操作。

即在一次运输中的相关人员有“货主”、“保险公司”、“货运公司（也可能没有）”，其保险形态与财产保险相比有些复杂。

下面就货物保险投保相关的三者之间的关系作一下整理说明。



货物保险的投保人 = 货主 or 货运公司

向保险公司投保保险，并负有支付保费义务的人称为投保人。投保人可以是对货物有直接**保险利益**的**货主**，也可以是代货主办理保险的**货运公司**。

没有直接保险利益的人也能成为投保人是货物保险特有的保险形态。

货物保险的被保险人 = 货主

被保险人就是所有物（货物）受到保险合同的保障，并且享有保险金请求权的人。即货物保险中的**货主**。

货物保险的保险人 = 保险公司

与投保人签订保险合同并有赔偿和支付保险金义务的一方是**保险公司**。

< 保险利益 >
投保人对保险标的所具有的法律上承认的利益被称为保险利益。



* 以上为货运险的简单说明。关于保险金的赔偿条件以及其他有关该保险的详细内容欢迎垂询我司，并且在签订保单时请务必仔细阅读投保指南。



第四回·「运输保险安排方法」



介绍了货物保险中相关人员的关系，下面介绍与各种运输相应的保险安排方法。

S P O T方式	<p>单独保单方式（SPOT方式） 适用于每单次运输（SPOT）单独安排保险的方式。保险公司在运输开始前接受投保，每次运输单独签订保险合同，单独发行保单的方式。每份保单均设有最低保费的规定。</p>
O / P方式	<p>开口保单方式（Open Policy方式） 适用于以相同的运输形态频繁进行运输时安排保险的方式。事先约定保险对象货物、费率、运输区间等保险条件，保障符合一定条件的所有运输签订统括保险合同的投保方式。 关于保费支付方式，可以根据事先签订的保险合同，每月申报上月实际发生运输清单，每月结算保费；也可以是在投保时收取年预收保费，保险期限结束后依据保险期限内发生的实际运输额计算出实际总保费，与预收保费进行保费结算，多退少补。</p>

配合各自的运输频率

基本上货运险是每次货物运输发生时都要投保的，运输发生频繁的话大多采用O / P方式。O / P方式下即便发生申报延迟、遗漏的情况，只要不是恶意隐瞒，可追溯到保险开始日予以保障，不需担心会否无保险。事后申报的方式还可以防止保费的过度支付。

区别

SPOT投保方式是每次运输每次发行保单，一个月内多次运输发生就需多次支付保费。= 每次支付保费都会发生相应的汇款手续费。

O/P投保方式则是一个月发行一次批单（Endorsement）或者一年发行二次批单（支付年预收保费时，期末进行保费调整时），所以支付保费的次数也较少 = 可以减少汇款手续费的支出。

*以上为货运险的简单说明。关于保险金的赔偿条件以及其他有关该保险的详细内容欢迎垂询我司，并且在签订保单时请务必仔细阅读投保指南。



第五回·「所谓INCOTERMS」



介绍了货物保险的投保方式，下满介绍有关货物贸易条件的「INCOTERMS」。

INCOTERMS是 . . .

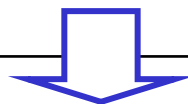
统一解释基准

现代社会，世界各地每天都会发生不计其数的贸易，国际上对各种贸易术语有一个统一解释，就是INCOTERMS (International Rules for the Interpretation of Trade Terms)，由国际商会 (ICC) 制定的有关解释贸易术语的国际性规则。该基准首次公布于1936年，最新版本是《INCOTERMS 2000》。

规定贸易当事人之间的「风险负担转移时点」

在INCOTERMS中，根据风险转移的时点，即根据各合同条件中风险负担从卖方转移到买方的地点不同，将贸易条件分为以下13类。

- EXW (工厂交货) FCA (货交承运人) FAS (船边交货) FOB (装运港船上交货)
- CFR (= C&F 成本加运费) CIF (成本、保险加运费) CPT (运费付至)
- CIP (运费加保险付至) DAF (边境交货) DEC (目的港船上交货)
- ①DEQ (目的港码头交货) ②DDU (未完税交货)
- ③DDP (完税后交货)



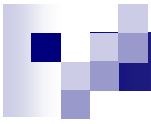
· 代表性的三种贸易条件

贸易条件虽然有13种之多，但通常使用的贸易条件多为以下三种。

下期将详细解说各种贸易条件。

FOB (Free On Board) C&F (Cost & Freight) CIF (Cost Insurance & Freight)

* 以上为货运险的简单说明。关于保险金的赔偿条件以及其他有关该保险的详细内容欢迎垂询我司，并且在签订保单时请务必仔细阅读投保指南。



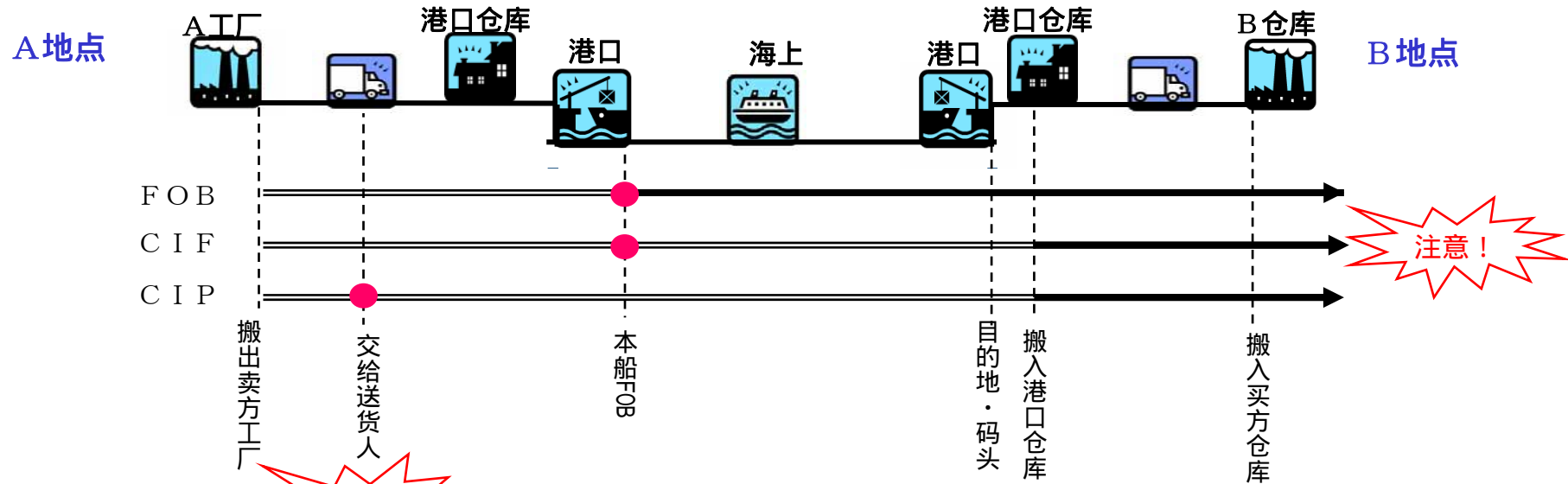
第七回·「INCOTERMS <投保责任的转换地点>」



下面向大家介绍经常会被误解的“风险转移地点”和“投保方法”的关系。

在不同的贸易条件下，通常根据风险转移地来划分投保责任。通常很容易被认为转移风险前由卖方投保，而转移风险后由买方投保。

在13个贸易条件中，除了CIF和CIP之外情况确实如此。此次我们以CIF条件、CIP条件、以及贸易中经常使用的FOB条件为例，将风险转移地点和投保责任作成下面的图例加以特别说明。



注意！

- 卖方投保区间
- 买方投保区间
- . . . 风险转移地点

如上图，在CIF和CIP的条件下，根据《国际贸易术语解释通则》规定卖方的投保责任区间应至搬入港口仓库或搬入集装箱货场为止。但是现在一般货物都是进行集装箱联运，所以在保险实务上卖方的投保责任一般延长到可以确认集装箱内货物情况的买方仓库（B仓库）为止，这也是正确的投保方法。



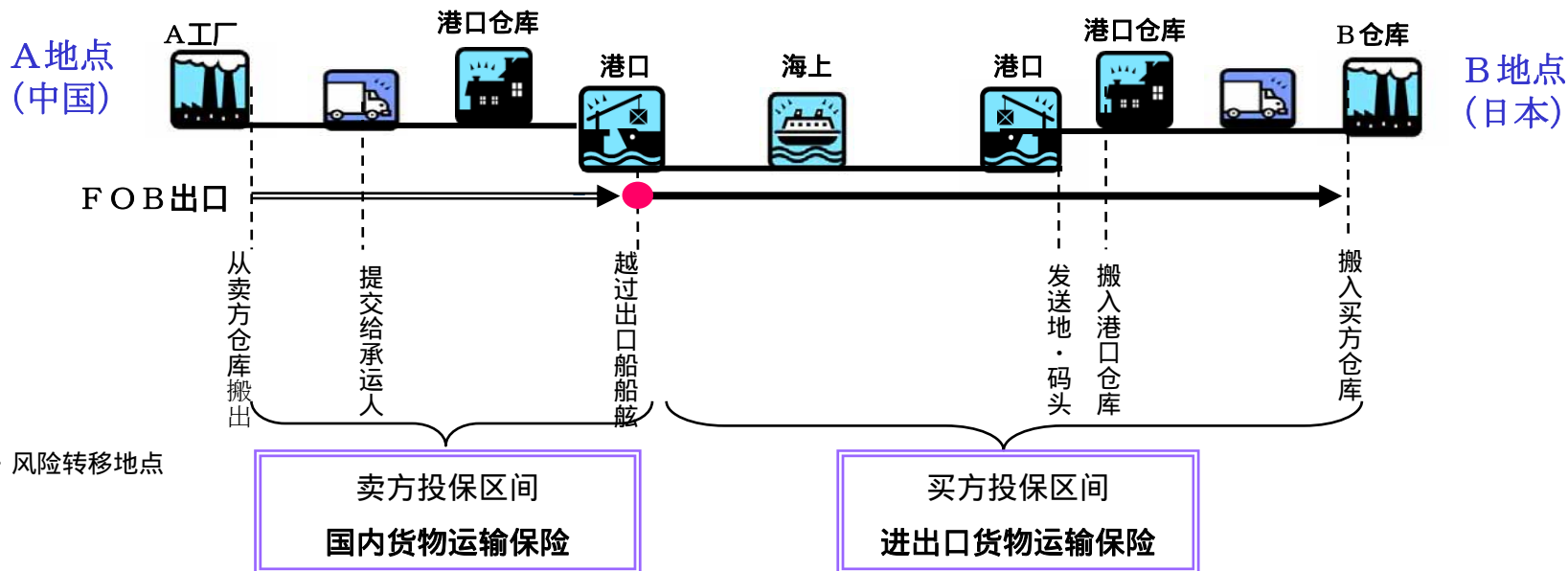
第八回·「FOB条件下的投保注意点」



上面介绍了CIF进口货物投保时需要注意的地方。这里将介绍 FOB出口情况下的投保注意事项。

FOB被称为“船上交货”，即自“货物在指定装运港越过船舷的时点”起风险以及保险责任就从卖方转移至买方的贸易条件。在FOB贸易条件下，如果是从中国国内出口至日本或别的国家的货物，买方必须为自货物装船地至收货地为止的风险，投保进出口货物运输险。

因此，作为卖方千万要记住不要忘记为货物投保国内运输段的保险。请参考下图。



一般的集装箱国际联运过程中，在收货地发现货物遭受损害的时候，根据事故情况可能会被认为是在中国国内运输途中发生的损失，属于卖方责任范围。在此情况下，如果卖方忘记投保中国国内货物保险的话，卖方就需要100%承担损失。所以对卖方来说，千万要注意不要遗漏投保货物从仓库搬出至越过船舷为止的国内货物运输保险。