

陆地海上皆有保障

（海上货物运输保险）

赵甲有一艘船，王乙找赵甲帮他运一批货物，从上海去新加坡。两人都清楚这一路风险很大，于是想到了保险公司投保。赵甲给自己的船舶投了保，王乙也为自己的货物购买了海上货物运输保险。王乙的货物并不在码头，而在市内的一个仓库里面，要先从仓库运到码头。不幸的是，货物才从仓库运出来没多远，运货的汽车就翻了，车上的货物遭受损失。王乙很郁闷，但一想到自己买了保险，心里稍微有了点安慰。赵甲却说，你买的是海上货物运输保险，又不是陆上的，保险公司怎么会给你赔呢？王乙一想，心情又跌落至谷底。怀着试试看的心理，他去保险公司问了一下，没想到，保险公司居然负责赔偿了。

虽然投保的是海上货物运输保险，可是责任范围不仅仅是海上，还包括一些陆上风险，因为海上货物运输保险的保险期限主要是由“仓至仓条款”规定的。这两个“仓”，第一个是保险单载明的起运地发货人仓库，第二个是保险单载明的目的地收货人仓库。当被保险的货物运离保险单上写明的起运地仓库开始运输时，保险就生效了，包括正常运输过程中的海上、陆上、内河和驳船运输。也就是说，只要货物运离了保单载明的起运地仓库，保险责任就开始了，这一路上不管是用汽车、火车还是轮船运输，保险人都会负责。同时，货物运输保险的责任终止也有自己的特点。在正常运输的情况下，货物到达保险单上写明的收货人的最后仓库，或者是被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所，或者在最后卸载港全部卸离海轮后满60天，责任终止。举个例子来说，假设有一批货物现在从上海运往伦敦，于3月3日到达伦敦的港口，3月7日货物全部卸离海轮，堆放在码头的货棚里面。假定出现这样几种情况：一是货物一直在码头货棚放着，那么在货物卸完后的60天也就是5月6日的时候，保险责任就终止了；二是收货人通过陆路于4月3日把货物运到了保险单载明的收货人仓库，那么这时保险责任也终止了，但是如果是在5月6日之后才运到保险单载明的收货人仓库，那么保险责任依然是在5月6日终止；三是收货人3月15日在码头货棚安排把货物分散转运各地了，那么分散转运的这一天就是保险责任终止的时间。但是，如果由于被保险人无法控制的原因使得被保险货物运到非保单所载明的目的地时，被保险人应及时通知保险公司，并在必要时加缴保险费。这种情况下，保单继续有效。如果货物直接在该地出售，则保险责任至交货时为止，并且不论任何情况，都以货物在卸货港全部卸离海轮满60天为止。如果在上述60天期限内继续运往保单所载原目的地或其他目的地，保险责任仍按正常情况下所规定的“仓至仓条款”内容办理。

王乙终于送了一口气，很开心。货物顺利地装上船，终于出发了。航行没多久，王乙遇到了经济上的问题，急需资金周转，他想起了运输中的那批货物，卖了之后应该可以帮他渡过难关。于是他迅速联系朋友，寻找可能的买家，最后找到了一个人愿意接受那批货物，两人协商好价格等相关事宜之后，就签订了合同，货物转手了。赵甲听说后要王乙赶紧去保险公司，告诉保险公司货物已经易主，不然万一以后货物出险保险公司不赔的。对于这一点，赵甲有着深刻的体会。他曾经买过一艘二手船，由于没有在保险公司批改，后来出险保险公司就没有赔偿，于是王乙叫上货物的新主人立刻去保险公司，结果又让他们吃惊。

保险公司的人告诉他们货物运输保险的保险合同可以随着保险标的、保险利益的转移而转移，无需通知保险人，也无需征得保险人的同意。保险单可以用背书或其他习惯方式加以转让。原来，货物运输保险所承保的标的通常是具有商品性质的动产，一直处于流动状态，而由于贸易——尤其是国际贸易的特殊性质，承保的货物在运送的保险期限内可能会经过多次专卖，如果要求每次都先要通知保险公司，可能会延误商机。更重要的是，货物在运输途中实际掌管它的是承运人而不是货主，所以货主——也就是货物运输保险的被保险人变化了，货物面临的风险基本不会有什么变化。货物运输保险转让起来方便，解除却不容易，因为法律有规定，货物运输保险一旦生效，就不能退保，也就是不能解除了。