

货代综合辅导:外贸运输风险 PDF转换可能丢失图片或格式，  
建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/267/2021\\_2022\\_\\_E8\\_B4\\_A7\\_E4\\_BB\\_A3\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_c30\\_267437.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/267/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E7_BB_BC_E5_c30_267437.htm) 指除海上风险以外的其他风险所造成的损失。这类损失，不按损失的程度区分成全损和部分损失，而是按造成损失的原因分类，以作为保险公司承保的依据。分成一般外来风险所造成的损失和特殊外来风险所造成的损失。费用 海上风险还会造成费用支出，主要有施救费用和救助费用一。所谓施救费用是指被保险货物在遭受承保责任范围内的灾害事故时，被保险人或其代理人或保险单受让人，为了避免或减少损失，采取各种措施而支出的会理费用。所谓救助费用是指保险人或被保险人以外的第三者采取了有效的救助措施之后，由被救方付给的报酬。

损失 海上货物运输的损失又称海损（Average），指货物在海运过程中由于海上风险而造成的损失，海损也包括与海运相连的陆运和内河运输过程中的货物损失。海上损失按损失的程度可以分成全部损失和部分损失。A.全部损失 全部损失又称全损，指被保险货物的全部遭受损失、有实际全损和推定全损之分。实际全损是指货物全部灭失或全部变质而不再有任何商业价值。推定全损是指货物遭受风险后受损，尽管未达实际全损的程度，但实际全损已不可避免，或者为避免实际全损所支付的费用和继续将货物运抵日的地的费用之和超过了保险价值。推定全损需经保险人核查后认定。B.部分损失 不属于实际全损和推定全损的损失，为部分损失。按照造成损失的原因可分为共同海损和单独海损。在海洋运输途中，船舶、货物或其他财产遭遇共同危险，为了解除共同危

险，有意采取合理的救难措施所直接造成的特殊牺牲和支付的特殊费用，称为共同海损。在船舶发生共同海损后，凡属共同海损范围内的牺牲和费用，均可通过共同海损情算，由有关获救受益方（即船方、货方和运费收入方）根据获救价值按比例分摊，然后再向各自的保险人索赔。共同海损分摊涉及的因素比较复杂，一般均由专门的海损理算机构进行理算（Adjustment）。不具有共同海损性质，巨未达到全损程度的损失，称为单独海损。该损失仅涉及船舶或货物所有人单方面的利益损失。按照保险条例，不论担保何种险种，由于海上风险而造成的全部损失和共同海损均属保险人的承保范围。对于推定全损的情况，由于货物并未全部灭失，被保险人可以选择按全损或按部分损失索赔。倘若按全损处理，则被保险人应向保险人提交“委付通知”。把残余标的物的所有权交付保险人，经保险人接受后，可按全损得到赔偿。

风险 保险业把海上货物运输的风险分成海上风险和外来风险。风险是造成损失的原因。

A.海上风险 海上风险包括自然灾害和意外事故。自然灾害、仅指恶劣气候、雷电、洪水、流冰、地震、海啸以及其他人力不可抗拒的灾害，而不是指一般自然力所造成的灾害。意外事故、主要包括船舶搁浅、触礁、沉没、碰撞、失火、爆炸以及失踪等具有明显海洋特征的重大意外事故。

B.外来风险 外来风险是指海上风险以外的各种风险，分为一般外来风险和特殊外来风险。

一般外来风险。指偷窃、破碎、渗漏、玷污、受潮受热、串味、生锈、钩损、短量、淡水雨淋等。

特殊外来风险、主要是指由于军事、政治及行政法令等原因造成的风险，从而引起货物损失。如战争、罢工、交货不到、拒收等。

保险利益 保险人所承

保的标的，是保险所要保障的对象。但被保险人（投保人）投保的并不是保险标的本身，而是被保险人对保险标的所具有的利益，这个利益，叫做保险利益。投保人对保险标的不具有保险利益的，保险合同无效。国际货运保险同其他保险一样，被保险人必须对保险标的具有保险利益。这个保险利益，在国际货运中，体现在对保险标的的所有权和所承担的风险责任上。以FOB、FCA、CFR和CPT方式达成的交易，货物在越过船舷后风险由买方承担。一旦货物发生损失，买方的利益受到损失，所以买方具有保险利益。因此由买方作为被保险人向保险公司投保，保险合同只在货物越过船舷后才生效。货物越过船舷以前，买方不具有保险利益，因此不属于保险人对买方所投保的承保范围。以CIF和CIP方式达成的交易，投保是卖方的合同义务，卖方拥有货物所有权，当然具有保险利益。卖方向保险公司投保，保险合同在货物启运地启运后即生效。 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](http://www.100test.com)