

出口运输保险通关业务介绍 PDF转换可能丢失图片或格式，  
建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/29/2021\\_2022\\_\\_E5\\_87\\_BA\\_E5\\_8F\\_A3\\_E8\\_BF\\_90\\_E8\\_c27\\_29204.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/29/2021_2022__E5_87_BA_E5_8F_A3_E8_BF_90_E8_c27_29204.htm) 所以外贸公司应根据出口商品的性质、不同的运输工具、路程的远近季节性天气的变化，以及运抵国当时的具体情况等有关因素决定投保哪一种险别较合理。决定投保险别之前，必须了解各种险别有关的责任范围。目前，我国人保公司各种运输保险条款所规定的范围，都与国际上保险公司同类条款所规定的范围相似。但对个别外商坚持要使用伦敦协会条款（INSTITUTE CARGO CLAUSE 简称ICC）的，我国人保公司一般都会接受。伦敦协会把三种基本险条款分为ICC（A）（B）（C）。ICC条款中的（A）（B）（C）的责任范围实质上与我国人保的一切险（ALL RISKS），水渍险（WITH PARTICULAR AVERAGE简称APA）和平安险（FREE FROM PARTICULAR AVERAGE简称FPA）相似。外商要求用ICC或CIC（海洋货物运输保险条款）条款均可接受，但必须明确规定投保其中的任何一种基本险。同时可根据商品和当时当地的具体情况，加保一此适当的附加险别。由于投保的险别不同，保险公司的责任范围也不同，因此，其收取保费的费率就不一样。自70年代末以来，国际贸易的运输工具及其卫星导航设备不断改进和现代化，我国出口商品的品质和外包装也在不断改进和提高，适应远洋运输。除粮食、饲料、化肥、石油、钢材等大宗商品是整船散装之外，其它大量出口的杂货，基本上是集装箱运输，安全性大大提高。然而目前我国不少进出口公司在出口合同中的保险条款仍不分时间、国别和地区的

远近等情况或集装箱整箱（FCL）装运的现实，在合同保险条款中通通订一切险和兵险。这种不区别情况的投保，增加了险费的支出，浪费了不少外汇。例如：运输到港澳的商品，投保平安险的费率为千分之0.8,而投保一切险的费率是千分之2.5。但从广东各岸水陆运输到港澳的航程均不足一天，如遇台风或雷暴时，码关均不装卸，船舶也停航不开，而很多外贸公司仍投保一切险，有的甚至加保兵险，实在是一种浪费。如果全广东各口岸运输到港澳每年的投保金额为100亿美元计，投保平安险的保费是80万美元，而投保一切险的保费是250万美元，投保平安险一年即可节约保170万美元。各外贸公司的业务员如果对出口运输投保工作能依据不同情况，认真研究该批出口应投保哪一些险别，做到既安全、又省费，预计全国每年可节约上亿美元的保费支出。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)