

外销员综合指导：国际货物运输保险的风险与损失 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/645/2021\\_2022\\_\\_E5\\_A4\\_96\\_E9\\_94\\_80\\_E5\\_91\\_98\\_E7\\_c28\\_645985.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E5_A4_96_E9_94_80_E5_91_98_E7_c28_645985.htm)

在保险业务中，风险、损失和险别三者之间有着紧密的联系：风险是造成损失的起因，险别则是保险公司对风险与损失的承保责任范围。在国际货运保险中，海运保险不仅起源最早，而且也是以后发展起来的其他运输方式的货物保险的基础。本节主要介绍海洋货物运输保险(ocean marine cargo insurance)中的风险与损失。

货物在海洋运输过程中可能遇到的风险与损失很多，但保险所保障的范围只限于可保障的风险、可补偿的损失和费用等方面。一、风险海上货物运输保险中的风险可按下图进行分类：

(一)海上风险 海上风险(perils of the sea)又称海难，是指船舶或货物在海上运输过程中所遇到的自然灾害和意外事故。1.自然灾害(natural calamities)。自然灾害是指由于自然界的变异引起破坏力量所造成的现象，如恶劣气候、雷电、地震、海啸、火山爆发、洪水等。2.意外事故(fortuitous accident)。意外事故是指船舶搁浅、触礁、沉没、互撞或与其他固体物如流冰、码头碰撞，以及失踪、失火、爆炸等意外原因造成的事故或其他类似事故。

(二)外来风险 外来风险(extraneous risks)是指由于自然灾害和意外事故以外的其他外来原因造成的风险，但不包括货物的自然损耗和本质缺陷。

依风险的性质可分为一般外来风险和特殊外来风险两类：

1.一般外来风险是指由于一般外来原因所造成的风险，主要包括：偷窃、渗漏、短量、碰损、钩损、生锈、雨淋、受热受潮等。2.特殊外来风险是指由于军事、政治、国家政策法

令和行政措施等以及其他特殊外来原因，如战争、罢工、交货不到、被拒绝进口或没收等所造成的风险。二、损失可补偿的海上损失(marine losses)是指被保险货物在海洋运输途中，因遭遇海上风险所引起的损害或灭失。按照海运保险业务习惯，海上损失也包括与海运连接的陆上运输和内河运输过程中所遇到的自然灾害和意外事故所致的损坏或灭失。在海洋运输货物保险业务中，海上损失可按下图进行分类：(一)全部损失 全部损失(total loss)简称全损。全损有实际全损(actual total loss)和推定全损(constructive total loss)之分。1.实际全损 实际全损是指货物完全灭失或变质而失去原有用途，即货物的全部损失已经发生或者不可避免。例如船舶触礁后船货同时沉入海底，水泥经海水浸泡结块丧失使用价值。此外，船舶失踪达到一定时期，例如已达半年仍无信息，也可视作实际全损。2.推定全损 推定全损是指货物受损后，进行施救、整理和恢复原状所需的费用，或者再加上续运至目的地的费用总和估计要超过货物在目的地的完好状态的价值。此外，按习惯，保险标的遭受保险责任范围内的事故致使被保险人失去标的的所有权，而收回此所有权所需支出的费用将超过收回后的标的价值，也可按推定全损处理。发生推定全损时，被保险人可要求按部分损失赔偿。如果要求按全部损失赔偿，被保险人必须及时向保险人办理“委付”(abandonment)手续。委付是指被保险人将保险货物的一切权利转让给保险人，并要求保险人按全损给予赔偿的行为。委付必须经保险人承诺方为有效。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)