

HAISHI SUOPEI YU QUZHENG

海事索赔与取证

赵劲松 刘寿杰 主编

段安洪 张国栋 龚 岗 丘彪山 副主编

大连海事大学出版社

海事索赔与取证

赵劲松 刘寿杰 主编

段安洪 张国栋 龚 岚 丘彪山 副主编

大连海事大学出版社

©赵劲松 2006

图书在版编目 (CIP) 数据

海事索赔与取证 / 赵劲松, 刘寿杰主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2006. 2

ISBN 7-5632-1936-6

I. 海... II. ①赵...②刘... III. ①海事处理—索赔—基本知识②海事处理—证据—调查—基本知识 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 158780 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmapress.com>

E-mail: cbs@dmapress.com

大连业发印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2006 年 11 月第 1 版

2006 年 11 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 140 mm×203 mm

印张: 10.75

字数: 256 千字

印数: 1~2000 册

责任编辑: 黎 为

版式设计: 书 严

封面设计: 王 艳

责任校对: 阴 洁

定价: 22.00 元

前 言

在海事案件处理中，我们深切地感受到存在两个突出的问题：第一，海事索赔对于绝大多数船长和船员而言，并不是每天都发生的，因此，在发生各类海事时，作为地处第一线的船长和船员应当立即保护和取得哪些证据，许多船长和船员对此并不十分清楚，而这一点对日后在案件处理中保护好船东的利益至关重要。第二，近年来岸上管理人员也日趋年轻化。他们普遍具有专业基础知识牢固、英语水平高、工作积极、主动、热情、富于创新精神及责任感和使命感等优良品质和特点，但也不同程度地存在缺乏工作经验、遇到突发海事感到束手无策等问题。这些问题在涉外海事索赔和取证中表现得尤为突出。为此，我们参考《海员在举证中的作用》和《海事索赔》等国内外的相关资料，组织编写了这部书，该书不仅考虑到船长和船员在国外遇到海事纠纷时的情况，还兼顾了国内的相关法规和实务做法。

本书由赵劲松、刘寿杰任主编，段安洪、张国栋、龚岚、丘彪山为副主编。参加本书编写工作的同志大部分来自中远集团、中海集团和中国人民财产保险股份有限公司等单位进行海上保险和海事处理的实践部门，他们不仅具有坚实的理论基础，同时具备在第一线处理各类海事案件的经验；其余的同志则为大连海事大学法学院的师生。他们是（按姓氏拼音为序）：陈海庆、陈赫颖、冯波鸣、冯闻军、郭旭、韩晓梅、何玥、黄云冬、梁军、李璐、李奕、李玉龙、李泽燕、刘佐民、陆晓龙、茅建勋、彭博、丘彪山、单浩明、王心勇、王秀锦、王阳、吴佳贵、吴莉莉、徐鸿、杨忠、张英慧、张悦和张丽。赵劲松、丘彪山统

稿，刘寿杰、赵劲松审定了全部书稿。除此之外，本书的编写工作还得到了胡京武、陈雪峰和鲍丽鸣等同志的大力支持，借此向他们表示感谢！

本书可以在发生海事或索赔时作为收集有关证据的参考。因此，希望能为船长和船员，以及船公司、保险公司、保赔协会、代理公司、贸易公司、港口和物流等企业中的保险理赔和法律工作人员，提供一点帮助。同时也可供海事律师和大专院校相关专业师生进行参考。

编 者

2006年11月5日

目 录

第 1 章 保赔保险	(1)
第 2 章 船舶保险	(9)
第 3 章 船舶碰撞条款	(36)
第 4 章 海上货物运输保险	(50)
第 5 章 提单	(64)
第 6 章 货损索赔	(81)
第 7 章 固体散货运输	(102)
第 8 章 油轮运输	(122)
第 9 章 集装箱运输	(143)
第 10 章 租船合同	(178)
第 11 章 船舶状况不良和油耗过量索赔	(187)
第 12 章 燃油争议	(191)
第 13 章 不安全港口和泊位	(195)
第 14 章 固定及浮动物体	(207)
第 15 章 海难救助	(211)
第 16 章 海上污染	(223)
第 17 章 共同海损	(242)
第 18 章 旅客人身伤害的责任	(263)
第 19 章 装卸工人人身伤害	(273)

第 20 章	船员劳务合同.....	(277)
第 21 章	海上人身伤害.....	(300)
第 22 章	罚款与没收.....	(310)
第 23 章	偷渡.....	(314)
第 24 章	难民.....	(323)
第 25 章	代理.....	(327)
第 26 章	航海日志.....	(333)
第 27 章	银行单据.....	(335)

第1章 保赔保险

1 简介

海上保险的基本思想是将风险分散到大量的船舶、航次和货物中去，由大家共同承担风险。这一原理最早起源于 15 世纪的威尼斯和 16 世纪的意大利城。就船东互助保险而言，有理由相信挪威船东早在北欧海盗时期就已经开始了。1734 年伦敦的保险人和商人在有利的社会和政治环境激励下已开始发展专业化的海上保险了。

即使在科技高度发展的今天，海上事故造成船舶损失、货物损失、人员伤亡和环境污染还在继续。根据劳氏记录的记载 1846 年至 1850 年间，至少有 12 363 条航行船舶发生了海难、搁浅、失事、沉没、弃船或失踪事故，每年有 60 艘船开航以后就失踪了。船舶数目和船舶航速的增加不可避免地造成了碰撞事故的增加，在 1876 年就发生了 775 起碰撞事故，比前一年增加 116 起。

1846 年英国议会通过了《重大伤亡事故法》(Fatal Accidents Act, 又称 Lord Campbell's Act)，给予由于他人的过失而丧生者的家属以新的权利。1854 年通过了第一个《商船法》，次年即 1855 年 Peter Tindall 建立了第一个互保协会“互保社”。1855 年另一家协会，船东互保协会即现在的西英保赔协会由 John Holman 建立。起初船东协会被认为是船东利用法律的一个漏洞而组织起来的，因当时法律只允许皇家保险人和伦敦保险人承保海上风险，但在法律上并不反对船东互助保险。此后 1886 年建立了纽卡斯尔互保协会，1881 年建立了利物浦和伦敦互保协会，1860 年建立了北英

互保协会，1866 年建立了伦敦互保协会。当时它们关注的仅是对船东的保护（protection）而不是船偿（indemnity）方面。1870 年“Western Hope”轮因不合理绕航后沉没，造成货物灭失，货主在此案中成功地通过法院向船东追回了损失。该案发生后赔偿成为必需。据此，1874 年 Staley Mitcalfe 在纽卡斯尔成立了第一家赔偿协会——气船船东互保协会，对船东提供其对货物灭失或损坏的责任和第三方责任保险。1886 年它与北英互保协会合并。

船东保赔协会向船东提供很多风险的保险与赔偿保险，主要就是第三方责任保险，以互助非盈利为原则。与商业保险公司不同，有些协会是由船东组成的董事会直接控制的，但大多数协会的日常工作却是委托给一家专业化管理公司来进行的，对董事会负责，从而使船东既是保险人又是被保险人。这就赋予船东额外的责任，去保证为其他所有会员的利益，按照真正互助的方式来进行操作。

2 承保限额：再保险和“Pool”

以往保赔协会对所有承保风险提供无限额保险（除了油污限额是 5 亿美元之外）。然而自 1996 年 2 月 20 日起，国际保船集团的所有保赔协会成员都将第一个风险的限额定为 200 亿美元（并不是国际保赔集团所有的保船协会都同意这一新的限额，而有关 20 亿~30 亿美元限额亦正在考虑中）。保赔协会之所以能提供此种保赔保险服务，归结于再保险的安排，主要由保赔协会组成的国际保赔集团（被称为“Pool”）来安排所有会员的第一层再保险，一个协会中的所有会员按照在该协会的赔付率和入会吨与组成 Pool 的其他协会的入会总吨的比率对 Pool 中的赔偿进行分摊。超过 Pool 上限的船偿由劳氏保险市场和其他商业保险公司提供的

第二层保险承保，这一层再保险保费的增加对各个保赔协会会员的保费将有明显的影响。如果一个索赔超过了第二层承保限额，余额将由造成该索赔案会员所参加的保赔协会承担。国际再保险市场和 Pool 对承保限额定期进行审核和调整，这样互保的概念就很好地延伸到再保险领域并增强了协会的实力。保赔协会的另一特点是会定期地研究和修正保险章程，以确保符合世界各国日新月异的影响航运市场的新的立法和变化，有一个特殊的委员会专负责研究航运业的变化。

3 赔付记录和保费

保赔险保单的保险期间通常开始于每年的 2 月 20 日，因为按照传统习惯这一天是港口冰化波罗的海航运变易重新开始的时间。保赔协会的承保部根据各个会员的赔付记录对其保费予以评估，这是根据至少 5 年的赔付记录来厘定的，而不是就诸如一个清除船舶残骸费用索赔这样的大案子去惩罚会员。此外，即使一个赔付记录很好的会员也会由于通货膨胀和再保险费用的增加而涨保费，更不用说是赔付记录一直很差的会员。同时，会员还将承担索赔的“免赔额”部分，这就意味着在每单个航次每一个货损案赔偿中的前 5 000 美元将由该会员承担。“每单个航次”是指一个航次一分为二，出航和回航算两个航次。

一个船东的船队可加入一个或多个保赔协会，船东可选择投保部分风险或有限责任，例如他可以不投保船员责任。如果一个租家同时又是一个船东，他可以对租来的船舶只投保货物责任因为该船的船东已投保了全部保赔险。为此，有的保赔协会专门承保租家投保保赔险，即使租家没有自己的船舶。

船东的保赔险是按照年保费，即预计全部保费（ETC）征收

的，一般是先付一个百分比即预付保费，然后支付一追加保费（call）以达到全部 ETC，有时根据会员的赔付记录和协会的平衡会再加收一追加保费。

4 退会免责费

一个协会的现有会员或原有会员有义务向协会支付保费，并且没有经理部的书面同意是不能被免除该责任的。在会员的保险终止后，协会经理部通常就该会员对过去和将来的遗留索赔案和追加保费的责任（除油污追加保费）加收一退会免责费。在收到这一加收通知后，该会员通常有一个月时间选择如下方式：

——支付退会免责费，他将被免除将来对协会的所有责任；
或

——选择支付以后的追加保费，他必须出具一个银行担保。

后一种方式协会不经常提供，因此在许多情况下当一个船东离开一个保赔协会后他就必须支付退会免责费。

5 案件赔付原则：“PAY TO BE PAID”

保赔协会的一个重要赔付原则是，在会员向协会提赔之前，他应先赔付该案。这被称为“先付原则”（“pay to be paid”），从而保护了保赔协会不受英国 1930 年保险人对第三方责任法（Third Party Liability Act）的影响。如果一个会员破产了，不能支付保费导致他的保险被终止，但他还有未决案件，另一个重要原则是会员在知道任何索赔案的一年内必须通知协会，这是对协会和会员关于没有打未决全额的索赔案一种保护。

协会对所有收到的索赔都会打一个未决金额并据此调整追加

保费。大多数协会亦会对已发生但没有报告的索赔案（IBNR）打一个未决金额。协会将收入的保费去做投资以补偿通货膨胀的影响，同时也可作为另一项收入以避免因对 INBR 估计错误而产生的影响，因此保赔协会能做到收支平衡，既不赢利也不亏本。

对于发生案件的处理，虽然责任是会员的，但在很大程度上是由协会来控制的，而且协会有权代表会员委托律师和检验师并处理案件。另外在未得到协会的书面同意前，会员是不允许与索赔方结案的。

作为会员的一个特权是在某些情况下，当索赔方威胁要扣留会员的船舶时，协会将代表会员出具担保，这是由协会经理部决定的。

6 船级

加入保赔协会一个最重要的条件是在整个保险期间该投保船舶必须保持船级，而且船东必须符合船级社的各项要求。当船舶发生任何可能影响船级的海难事故时，船东必须通知船级社并按照他们的意见进行修理。

7 保赔协会承保的主要风险

——任何非船员因受伤、生病或死亡的赔偿责任，例如船舶访问者、装卸工人等。

——船员的伤、病、亡的赔偿责任，遣返和替代费用，因船舶绕航去治疗或等待替代船员或安置偷渡者或难民的费用。

——入会船上船员妻子和孩子的伤、病和遣返费用。

——对偷渡者、难民和海上获救人员的责任和海上人命救助

费用。

——船员和旅客的个人物品的灭失。

——旅客运输合同项下对旅客的责任。

——因入会船上发生传染病而产生的检疫和消毒费用。

——因入会船与他船发生碰撞而产生打捞货物或设置灯标的费用。

——对不在船上的任何财产造成的损害责任，例如固定或浮动物体，如码头、吊车或浮筒。

——因入会船排放或造成的对陆地、海洋或空气的污染。

——拖带合同产生的责任。

——根据以前同意的条款对入会船提供其他服务而产生的追偿和合同责任。

——入会船沉船打捞。

——运物合同项下的货损责任，例如灭失、损坏、短卸等。

——因入会船舶违反运输合同而不能从货方追回的共同海损货方应分摊的部分。

——由于为确定共同海损分摊费而估定的船舶完好价值高于投保船壳险的船舶保险金额，而无法从船壳险保险人取得赔偿的入会船负担的共同海损分摊费用。

——入会船上的财产如集装箱（不是会员拥有或租用）、设备或燃料等的责任。

——按事先达成的协议条款，会员在入会船上装载自有或租用的集装箱视为入会船的延伸部分（即使集装箱已卸离入会船）。

（注：本条款承保联运责任。）

——由于违反安全工作条件、移民法、走私、入会船或货物的文件和油污的有关规定而引起的罚款。

——因违犯海关法或规定造成入会船被没收的损失。

——为减少任何承保责任而发生的损害防止和法律费用。

8 “OMNIBUS”规定

在所有保赔协会的条款中都包括一条称为“OMNIBUS”的规则作为补充条款，它承保了其他条款不保的任何由于拥有、经营或管理船舶而产生的费用和责任。但该条款下的赔付应经协会董事会同意。总言之，协会对章程以外的责任、费用或开支和任何索赔不予赔偿，除非协会董事会同意赔付。

9 承保限额

上面所列举的仅仅是主要的承保条款。还有许多限制条款、承保限额和除外条款并未写入本书。需要许多年的实践经验才能彻底熟悉，并制定相应的条款来满足由于拥有和经营船舶中产生的日益增长的船东责任的需要。会员常被告知要仔细阅读协会章程，若有问题则向协会咨询。

10 联运保赔协会

联运经营人可向联运保赔协会投保陆上和海上门到门运输中的货物责任。联运保赔协会通常简称为 TT Club，是一个互助保险人，除了承保的风险不同，它在许多方面都类似于船东互保协会。该协会是由 Thomas R. Miler, Charles Taylor 和 West of England 共同管理的，它有全球通代网络，并由伦敦、香港、纽约、旧金山和悉尼的独家代理提供日常服务。它的伦敦代理 Through Transport Mutual Services 同时还管理欧洲各分公司，并

使用同样的独家代理和通代网络。

联运保赔协会承保船舶经营人的集装箱和拖车的灭失、损坏、罚款、共同海损和救助分摊以及陆上运输段的第三方责任。联运保赔协会还是集装箱出租人、码头工人、码头和仓库经营人、港方、货运代理和其他无船承运人，如运输工人的设备保险人。虽然大多数联运保赔协会的被保险人和船公司没有关系，一些船舶经营人亦可就他们的货物装载和运输投保联运保赔协会。

第2章 船舶保险

1 简介

海上保险的核心是船舶保险，它全称为船壳和机械保险（hull and machinery insurance），承保船东因船舶自身的灭失或损害而导致的损失。历史上这种保险承保的风险只有主要的、巨大灾难的、影响大的风险，例如船舶全损、火灾、搁浅和恶劣天气。

经过漫长岁月，船舶保险已经发展得相当成熟了。在今天，一份内容广泛的船舶保险承保海上航行船舶的诸多风险，而不仅限于上述主要风险。船舶保险单包括了免赔额（由被保险人支付的额外部分），以降低保险成本，并通过引入这种和船东共同介担风险的机制，使船东更加谨慎，从而降低保险人所面临的风险。

这种保险单提供承保的范围比船舶本身的灭失和损害要广泛。船东不仅仅会因为其船舶自身的损害或灭失而遭受损失，还可能因对第三方或第三方所有的财产造成灭失或损害而产生责任，因此，大多数船舶保险单通常都承保这种第三方责任险的部分风险。

国际市场上使用得比较多的是学会1983年海上船舶保险条款，此后由船舶保险联合委员会（Joint Hull Committee）作了修改，颁布了学会1995年海上船舶保险条款，此条款在1995年11月1日起已生效使用，其主要改动如下：

（a）船级附加条款，对现存的船级要求更加严格，要求船东就船级状况的任何改变通知保险人；

(b) 将恪尽职守的要求扩大到包括海事主管人员 (superintendents) 和陆岸经营管理人员 (shore management personnel) ;

(c) 引入一个12月的时效作为索赔通知的期限 (此前的条款不存在这一通知时效) ;

(d) 将防止油污的费用排除在承保的风险外, 不管是共同海损或其他, 除非有明确的协议。

由于海上保险市场疲软, 95条款显然比83条款对被保险船东更有利, 因此, 在颁布了95条款之后, 83条款仍然在被广泛使用。此后又出现了2000年国际船舶保险条款。在北欧等地还存在其他当地的保险条款。在我国, 国际航行船舶普遍使用的1986年1月1日起生效的人保条款, 简称86.1.1条款, 该条款与学会83条款基本一致。目前最新的是1993条款, 但同学会95条款没能完全取代学会83条款一样, 人保93条款也没能完全取代人保86条款。除此之外, 在我国沿海和内河船舶使用与此不同的其他船舶保险条款。因此, 保单的条款会因不同的市场而有所分别。

尽管法律并没有强制要求船舶所有人其船舶投保, 但如今大多数的船舶所有人却都投保了各种各样的保险。此外, 如果将船舶进行抵押或出租, 那么, 抵押权人或承租人可能会要求船东对船舶投保。通常而言, 如果船舶所有人遭受了损失, 那么得到保险赔偿的条件为:

- 损害是由于承保的风险造成的, 不是保险合同所承保的风险所造成的损害是不能得到保险赔偿的;

- 船舶所有人能够提供足够的证据说明事故的原因和遭受损害的程度, 通常情况下在船舶所有人就所遭受的损失向保险人报案后, 保险人很可能会委派检验师对事故原因和损害程度进行检验;