

PICC 培训教材

P&C

船舶保险

CHUANBO BAOXIAN

王海明 © 编著

 首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press

PICC 培训教材

P&C

船舶保险

CHUANBO BAOXIAN

王海明 © 编著

 首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press

· 北京 ·

图书在版编目(CIP)数据

船舶保险/王海明编著. —北京:首都经济贸易大学出版社,2012.6
ISBN 978-7-5638-1535-7

I. ①船… II. ①王… III. ①海上运输保险 IV. ①F840.63

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第036164号

船舶保险

王海明 编著

出版发行 首都经济贸易大学出版社

地 址 北京市朝阳区红庙(邮编 100026)

电 话 (010)65976483 65065761 65071505(传真)

网 址 <http://www.sjmcb.com>

E-mail publish@cueb.edu.cn

经 销 全国新华书店(内部发行)

照 排 首都经济贸易大学出版社激光照排服务部

印 刷 河北三河长城印刷有限责任公司

开 本 787毫米×1092毫米 1/16

字 数 684千字

印 张 26.75

版 次 2012年6月第1版第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-5638-1535-7/F·1144

定 价 58.00元

图书印装若有质量问题,本社负责调换

版权所有 侵权必究

序

中国人民财产保险股份有限公司教材编审委员会确立培训教材新体系,组织有关部门推进教材编写工作并陆续出版,对于推动广大干部、员工加强学习,提高理论素养、知识水平、业务本领和工作能力具有重要意义。

改革开放以来,中国保险业在学习借鉴国际经验的基础上获得了长足的发展,成为国民经济中增长最快的行业之一。保险业与经济社会发展的联系日益紧密,保险企业经营管理的复杂程度日益加深,保险从业人员加强学习的任务日益繁重。公司历来高度重视对干部、员工的教育培训,坚持把教育培训工作作为保证公司持续健康发展的一项基础性工作和员工队伍建设的一项重要内容,进行了积极的探索和实践。为适应行业市场化 and 国际化趋势,推动公司改革与发展,我们要不断研究新形势,学习新知识,掌握新本领,不仅要重视学习,而且要善于学习。我们一定要认真总结教育培训工作的经验,不断提高教育培训工作的水平。

经过几代人保人的不懈奋斗,2011年,公司保费收入突破1700亿元,在全球可比财险公司排名第七位,稳居亚洲第一,净利润突破80亿元,再创历史新高,公司综合实力显著增强。凭借公司实力和技术优势,公司相继成为北京2008年奥运会、2010年上海世博会保险合作伙伴,为北京奥运会和上海世博会提供全面的保险保障服务,得到了国家的认可和社会的赞誉。根据公司“十二五”发展规划和公司现有的发展基础,我们从更高起点、更高层次、更高水平上谋划公司的未来,以全球领先为目标,构筑新的发展格局,深化改革转型,基本实现“四个一流”,把公司打造成为战略领先、文化先进、机制科学、队伍一流的财险公司,支撑和推动中国人保建设成为国际一流的大型现代保险金融集团。为实现这一宏伟蓝图,公司必须牢牢把握人力资源这个根本,着力打造一流的管理、技术和销售人才队伍,建设一支政治素质高、具有大局意识和协作精神、精通保险经营管理、具有较强科学决策能力的管理人才队伍,一支理论基础扎实、业务技能精湛、具有较强技术创新能力的专业技术人才队伍,一支熟悉产品和客户需求、适应市场竞争需要、具有较强市场拓展能力的销售人才队伍,并不断提高整个队伍的学习能力、创新能力、管理能力和执行能力。教育培训是人才培养的重要途径和方法,要联系实际创新路,加强培训求实效,着力完善基础体系建设,持续推动创新升级,有效满足新时期人才队伍建设的需要。

新形势下的教育培训工作必须以深入学习实践科学发展观为统领,把学习和传播

马克思主义中国化的最新成果作为核心内容,着力引导广大干部、员工准确把握中国保险业理论发展成果的科学内涵和精神实质,并用以武装头脑、指导实践、推动工作;必须以“专家治司、技能制胜”为指针,按照现代保险企业员工知识化、专业化的发展方向,适应非寿险企业业务领域广、专业分工细、人才类型多、培养周期长的特点,建设具有人保财险特色的教育培训体系;必须以创建学习型组织为抓手,倡导全员学习、终身学习和团队学习的理念,建立内生知识与经验的制度和机制,形成共享的知识信息平台,将学习型组织的理念、方法和工具引入教育培训体系,不断提高知识运用水平和解决问题的能力;必须以“建设三支队伍,提升四项能力”为重点,进一步夯实工作基础,创新培训机制,加大培训力度,提升培训效能,切实推动人力资源素质和公司竞争优势的有效提升。

加强培训教材建设,尽快建立规范的培训体系,是增强教育培训工作实效的重要途径。这套新体系教材既保持了员工培训统编教材的特色,又联系行业发展和公司实际,与时俱进、推陈出新,从体系和内容方面进行必要的调整,突出了基础性、实用性和创新性的特点,具体表现在三个方面:一是紧紧围绕实现公司新时期奋斗目标对人才队伍建设的新要求,以成熟的专业理论为主干,以完整的业务流程为主线,合理吸收前沿的理论创新成果和先进的实践经验做法,着力提高广大干部、员工推动公司改革发展的本领;二是紧紧围绕广大干部、员工履行岗位职责的需要,充实完善岗位必备知识,注重强化岗位技能,着力引导广大干部、员工成为胜任本职工作的行家里手;三是努力按照系统、全面、科学的教材体系建设原则,丰富培训内容,完善知识结构,融理论、精神、知识、方法、工具于一体,着力提高广大干部员工的综合素质和职业素养。

公司各级领导干部要做学习的表率。管理学大师彼得·德鲁克提出管理者的五大任务是目标、组织、考评、激励和培训。完成好其中的每一项任务都需要勤于学习并且善于学习。领导干部要带头学习新体系教材,加强理论武装,自觉进行实践,不断提高自身素质;广大员工要按照公司全员培训纲要的要求,通过自学、参加培训 and 考试等多种形式,加强新体系教材的学习,更新理念、丰富知识、提升技能,更加自觉地投身到公司新时期发展的宏伟事业当中,实现个人与公司价值的共同成长。我相信,每位员工都能成为这套教材的受益者,希望教材编写工作越做越好。

中国人民财产保险股份有限公司党委书记、总裁

教材编审委员会主任委员



2012年6月

《船舶保险》一书是为保险从业人员在岗或岗前培训而编著的。本书的编著题材以原中国人民保险公司《船舶保险》教材(王海明主编,中国金融出版社,2001年版)与《船舶保险理论实务与经营管理》(王海明,大连海事大学出版社,2005年版)为蓝本。本书以船舶保险实务为主线,兼顾理论和其他。由于船舶保险涉及面和研究的问题较为广泛,因此本书在写作时尽量将所涉及问题之精华、要点、基本点尽量阐述清楚,删掉有争论的问题,目的是在理论上能够让上岗人员对船舶保险有一个整体的了解和认识,使在岗人员或从事保险和学习研究船舶保险的人员能够重温一些保险理论,并能在此基础上提升或拓展研究水平与空间;实务上,能够使上岗人员尽快掌握入门的路径,少走弯路,快速上岗,符合岗位工作的具体要求,同时,使在岗工作人员能够拓展思路、提升自身的业务技能与管理水平,达到胜任岗位职能的要求。

本书在写作过程中力求做到各种理论无误,专业术语准确,实务程序完整,以做到符合教学和实践的需要。需要说明的是:

其一,为确保理论的准确性,本书对专业的理论术语的定义是以英国《1906年海上保险法》中的定义结合本书编著者多年研究与实践的体会和经验来阐述的,个别的以我国的《保险法》与《海商法》加以解释,便于读者了解不同国家对保险理论实质的认识及进行深入的探讨与研究。因此,在解读远洋船舶保险条款时没有过多地引证我国现行的《海商法》和《保险法》作支持和说明。此外,现行的2009年《远洋船舶保险条款》与1986年的条款没有重大区别,在解读2009年《远洋船舶保险条款》时,仍以本书编著者在1986年为中国人民保险公司国际部编写的《船舶保险条款解释》为基础作一定程度的删改。

其二,目前,我国海上保险的法律环境乃至整个保险法律环境正处于完善过程中。我国保险的法律依据为《保险法》和《海商法》。《保险法》虽然经过两次修订,但受种种因素的限制与制约以及客观情况的影响,仍有一些法条存在不尽如人意的地方,给保险监管部门对市场的业务监管以及对保险公司的业务经营都带来了困难。尤其是既要适用该法,又要适用《海商法》的海上保险,针对现行法律中的一些法律定位的缺失,产生的争议仍无法避免。参加过《海商法》起草和审定的专家学者都知道,现行的《海商法》既是大陆法体系和惯例法体系相结合的产物,又是我国各部门、各行业利益、权力相互碰撞和协商的产物,虽然运行起来基本与国际接轨,但仍有许多问题需要修改与完善。《海商法》的修订完成尚需时日。

仅就保险而言,保险赖以生存的4大原则(最大诚信原则、损失补偿原则、保险利益原则、近因原则)在《保险法》和《海商法》中均体现得很不充分,不利于保险行业的健康发展,也不利于保险当事人正确理解保险合同的诚信性,更不利于保险诚信平台的建设。

可以说,由于我国法律对保险的最大诚信原则持保留态度,因此,我国司法实践对保险

合同诚信的特殊性也认识不足,如再将相关的法律条文弱化,一味强调被保险人利益,保险合同将会由一个最大诚信合同演变成普通的商业诚信合同,因此,本书在写作过程中仍然以最大诚信原则为依据阐述各种问题,力使保险回归其本源之运行逻辑。

其三,现代保险是舶来品,主要源于以英国为代表的欧洲市场,保险理论的研究也诞生于欧洲,我国保险业在20世纪90年代中期以前均是以欧洲的市场理论结合我国的社会主义理论来认识保险、践行保险的。20世纪90年代末期,伴随着我国大量引入以MBA为代表的工商管理理论,我国保险市场对传统保险理论的认识也发生了剧烈的变革,产生了许多新的理念,尤其是在保险的运营与监管模式上,都有一定程度的变化。特别是我国快速崛起的汽车工业,犹如加速器,使我国保险业在世纪之交有了跨越式的进展。但是,在这令人鼓舞的发展过程中也要清醒地看到,有些理念是否正确以及对以后是否会有负面影响,还需进行科学研究。本书在编写过程中仍以保险的普世定义与概念为基础阐述各种理论,目的是要正本清源保险的基本理论,为我国保险业在新时期的发展做些力所能及的工作。

船舶保险是众多保险当中一个古老的险种,有现代保险鼻祖之称。由于它涉及面之广,研究问题之深,政策性之强,尤其是它的国际性,决定其变动需及时根据国际与国内法律的更改而变动,因此,它业已成为学习与从事保险的人员首先要学习的必修险种,也是为各大专院校讲授保险的必修、必研课程。可以说,从事财产保险专业的人员,一旦在理论上和实务上熟识了船舶保险,财产保险中的各险种也基本上能知其实质与内涵,只是具体的保险标的、费率、操作流程有所不同而已。有人曾说,“只要把船舶保险搞清楚了,保险公司经营的其他险种也就基本弄明白了”,虽然这句话有一定的狭隘性,但也表明了船舶保险在保险中的特殊地位。纵观海内外保险界乃至涉及保险的航运界、法律界、学术界的专家和知名学者,无不知晓船舶保险,并认真地关注与研究船舶保险。因此,笔者希望此书能给从事船舶保险工作的上岗和在岗人员以及学习、研究船舶保险的各界人士起到实实在在的辅导作用。

本书绝大部分题材尽管取自原中国人民保险公司《船舶保险》教材与《船舶保险理论实务与经营管理》一书,但为了使本书更符合教材用之于教学的需要,对原有的题材作了大量的删改与增补,并在主要章节后增加了关注题目和备考题目,便于读者对所学内容之梳理与掌握。整个教材的编写时间归集约为6个月,因编著者的能力和学识有限,书中难免有疏漏和差错的地方,望请读者不吝赐教。

王海明
2011年8月1日

目

录

CONTENTS

第一章 船舶(海上)保险的发展史	1
第一节 船舶(海上)保险产生的思想基础	1
第二节 船舶(海上)保险的诞生与法律制度的建立	4
第三节 保险经济理论和技术理论的形成	5
第四节 英国的船舶保险单和条款	7
第二章 我国船舶保险的诞生与发展	11
第一节 我国船舶保险发展的历史	11
第二节 我国船舶保险条款的诞生与修订	14
第三章 船舶保险概述	17
第一节 船舶保险的特征	17
第二节 船舶保险合同的特征	19
第三节 船舶保险的作用	22
第四章 海上保险原则	25
第一节 保险补偿(赔偿)的原则	25
第二节 保险的最大诚信原则	28
第三节 保险的保险利益原则	33
第四节 保险的近因原则	36
第五章 船舶概论	39
第一节 船舶的概念	39
第二节 船舶的分类	40
第三节 船舶的构造	44
第四节 船舶吨位、载重线和船级	47
第五节 船舶登记	51
第六节 船舶性质	55
第七节 保险船舶的适航性	56
第六章 解读《远洋船舶保险条款》	60
第七章 我国船舶保险与英国协会船舶(定期)保险条款的区别	88
第八章 解读船舶战争、罢工险条款	94
第一节 船舶战争、罢工险条款概述	94
第二节 解读船舶战争、罢工险条款	95
第三节 船舶战争险航行区域的划分区域及费率的厘定	99

第四节	人保公司战争、罢工险条款与《协会战争、罢工险条款》的主要区别	100
第九章	其他船舶保险条款及简介	102
第一节	船舶建造险保险	102
第二节	船舶费用增值保险	105
第三节	船舶运费保险	107
第四节	船舶港口保险	108
第五节	渔船保险	108
第六节	集装箱保险	109
第十章	沿海内河船舶保险	113
第一节	沿海船舶保险条款	115
第二节	内河船舶保险条款	119
第十一章	沿海和内河船舶保险附加险条款	121
第一节	《沿海条款》的附加险条款	121
第二节	内河船舶保险的附加险	128
第十二章	沿海内河船舶保险其他险种简介	130
第一节	沿海内河船舶建造保险条款	130
第二节	沿海内河渔船保险条款	132
第十三章	船舶保险实务	134
第一节	展业	134
第二节	承保	138
第三节	理赔与追偿	141
第十四章	解读人保公司《船舶保险业务管理规定》	147
第十五章	解读人保公司《船舶保险承保管理实施细则》(试行)	159
第十六章	船舶保险的经营管理	175
第一节	经营要符合自身逻辑	175
第二节	管理思路要科学	177
第三节	管控要“有的放矢”	179
第三节	做好防灾防损工作	180
第四节	做好风险管理	181
第十七章	碰撞责任	185
第一节	船舶碰撞概述	185
第二节	触碰与触碰责任的概念和定义	186
第三节	保险人的赔偿责任	187
第四节	碰撞和触碰过失责任的划分依据	188
第五节	碰撞和触碰过失责任的赔偿	190
第六节	保险处理碰撞事故应注意的问题	193
第十八章	共同海损	197
第一节	共同海损的由来	197
第二节	共同海损的理算	200
第三节	船舶保险与共同海损	205

第四节	如何审理共同海损案件	207
第五节	共同海损损失的主要项目	209
第十九章	海上救助	211
第一节	海上救助的概念	211
第二节	海上救助合同	216
第三节	海上救助报酬	217
第四节	劳合社救助合同	218
第五节	救助担保与仲裁	222
第六节	保险人如何应对救助案件	224
第七节	海上救助公约	227
第二十章	船东责任限制	231
第一节	船东责任限制制度建立的原因	231
第二节	船东责任限制的主要内容	232
第三节	船东责任限制的限额计算方法	234
第四节	我国《海商法》船东限制责任规定与国际公约的主要差别	238
第五节	船舶保险与船东责任限制	239
第二十一章	船东保赔保险	242
第一节	船东保赔保险的历史	242
第二节	我国的保赔保险及市场现状	244
第三节	保赔保险承保的风险	246
第四节	保赔保险的除外责任和赔偿限制	249
第五节	保赔保险实务	251
第六节	保赔协会的业务管理	256
第七节	保赔协会集团和保赔协会集团协议	257
第二十二章	劳合社保险市场	262
第一节	劳合社保险市场的由来	262
第二节	劳合社保险的承保做法	265
第三节	劳合社在我国建立的子公司	268
第二十三章	与船舶保险、保赔保险相关的法律法规	269
第一节	与远洋船舶保险相关的法律法规	269
第二节	与内河船舶保险相关的法律法规	272
第三节	与保赔保险相关的知识及法律	274
第二十四章	相关条款、诉讼名词解释	284
第一节	相关条款解释	284
第二节	相关诉讼名词解释	286
附录:	293
1.	中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款(2009版)	293
2.	中国人民财产保险股份有限公司船舶保险附加战争、 罢工保险条款(2009版)	298

3. 中国人民财产保险股份有限公司船舶建造保险条款(2009版)	300
4. 中国人民财产保险股份有限公司集装箱保险条款(定期)(2009版)	303
5. 修船责任保险协议书	306
6. 中国人民财产保险股份有限公司沿海船舶保险条款(2009版)	309
7. 沿海船舶附加险条款	315
8. 中国人民财产保险股份有限公司内河船舶保险条款	324
9. 内河船舶保险附加险条款	329
10. 沿海内河船舶建造保险条款	338
11. 沿海内河渔船保险条款	341
12. 中国人民财产保险股份有限公司船东保障和赔偿责任险条款(2009版)	344
13. 老旧运输船舶管理规定	355
14. 中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法	360
15. 中华人民共和国海商法	365
16. 中华人民共和国保险法	395
参考书目	416

第一章

船舶(海上)保险的发展史

船舶保险属于财产保险(Property Insurance)的范畴,是海上保险的一个险种。在现代商业保险中,船舶保险是最早以保险单作为保险合同文件确立保险人与被保险人之间保险法律关系的险种,因此,船舶保险有现代保险鼻祖之称。

船舶保险承保的风险比陆上财产险承保的风险要广泛得多,案件的处理也较陆上财产险复杂,既涉及保险合同本身的义务与责任,又涉及国内外的航运、贸易、法律及政治,因此,正常的财产保险合同项下的经济关系在海上保险活动的框架下基本都可以体现,同时,由于船舶保险与国内外航运、贸易、法律的关系非常密切,决定了它必须紧跟国内外法律调整的步伐,不断修订自己,以保持与时代的相适应性。

正因为船舶保险具有历史悠久,与航运、贸易、法律关系密切,以及与时俱进的特点,因此,船舶保险的发展历史既是海上保险的发展史,也是现代保险发展至今一部完整的发展史。

现代保险历史发展的演变过程是从船舶保险开始的,因此,船舶保险也最能体现现代保险的实际内涵,揭示了现代保险文化和保险制度的实质。从事保险行业的人士和研究保险的学者对船舶保险的发展史不仅要有所了解,而且要从它的发展过程中认识到商业保险制度的建立是从原始的公平合理地共担损失的补偿开始,发展到当今以合同形式聚集社会力量来发挥其特有的补偿职能作用,起到社会经济发展“助推器”与“稳定器”的作用;同时也要认识到,研究商业保险理论不能仅限于合同的研究,要从社会宏观经济的角度,跳出保险看保险,才能较为科学地得出保险在社会生活中的真实定位。

第一节 船舶(海上)保险产生的思想基础

人们在研究保险的过程中会发现,尽管世界之大,尽管东西方文化有差异,但人们在生产生活实践中对防范客观风险的认识与对灾后需要得到补偿的渴望有其必然的共性,进而就会得出这样的结论:这种防范风险的要求与灾后能够得到补偿的渴望是保险诞生的催生剂,也是保险发展的原动力。应该说,保险的诞生是人类在与自然界争取生存与维系财富权利的斗争中创造出的一种可持续发展的普世价值,是人类智慧的结晶。

现代海上保险是西方的舶来品,因此,研究和探讨海上保险,首先要研究与探讨保险在西方产生的历史根源、内涵与发展过程;其次,要结合我国特色社会主义条件下的保险及与其相关的法律的诞生与发展进行研究与探讨,才能科学地挖掘现代海上保险的真实内涵,深刻理解商业保险在我国社会中的主要职能与作用。

一、共同海损是海上保险产生的萌芽

西方的保险研究学者普遍认为,海上保险起源于公元前 2000 年前后地中海航运中遵循的“一人为大家、大家为一人”的共同海损思想^①。实际上,保险产生的思想基础可以引经据典地追溯到公元前 3000 年的古巴比伦和古埃及,也可以追溯到我国约 2500 年前的五帝时代。西方“一人为大家、大家为一人”的共同海损思想在我国公元前 1700 年的商汤时代也有具体体现,例如,我国从事长江运输的米商们为分散由于江水湍急时常造成船翻货物全损的危险,每人都将自己的货物与他人交叉分装在不同的船上,一旦一船受难,每个人只受到一小部分损失。

西方的保险研究学者普遍认为,共同海损(General Average)与海上保险有着密切的联系,它是海上保险产生的萌芽。共同海损源于公元前 2000 年前后地中海沿岸广泛的海上贸易活动。当时船舶的构造与航海的设备十分简陋,抵御海上危险的能力很弱,因此,一旦遭遇海难,为摆脱危险,避免船、货两空,有时就不得不将船上的物料、部分货物或船舶的桅杆抛弃海中。由于当时的海上贸易与运输关系较为简单,船长就是船东,押运货物的人即是货主,船舶遭遇海难时同处在一条船上,因此,在决定先抛弃(Jettison)谁的物品问题上,船、货双方往往发生争执,毕竟谁都不愿意以自己的损失去换取别人的安全。但最终人们认识到,无休止的争执会延误施救时间,不能及时解除船、货所面临的共同危险,因而在双方的不断妥协中,逐渐形成了抛弃船上任何物品的损失由船上受益各方共同分摊的思想,即所谓“一人为大家、大家为一人”(ONE FOR ALL, ALL FOR ONE)的思想理念,这一理念即成为共同海损分摊原则建立的基础,并演变成一种规范海上活动的法律制度。

从法律上认定共同海损分摊原则的,首先是由当时生活在地中海东部、爱琴海东南的罗德岛(Island of Rhodes)的腓尼基人。腓尼基人是历史上一个古老的民族。在世界史上,腓尼基人不仅是精明的商人,也是勇敢的航海家,曾以善于航海和经商著称于世。公元前 10 世纪至公元前 8 世纪是腓尼基城邦(当时腓尼基国家的称谓)的繁荣时期,在地中海沿岸的每个港口都能见到腓尼基商人的踪影。腓尼基人踏波地中海,穿行直布罗陀海峡,冒着海上风险,出没于大西洋从事海上贸易。长期受海上风险威胁的航海贸易使腓尼基人逐步认识与吸收了共同海损分摊的原则,并将其纳入公元前 916 年的《罗地安法》(Rhodian Law)。该法规定,如果为了减轻船舶负担,将所载货物抛弃入海,则为全体利益抛弃的损失应由全体受益方共同分摊。这一规定仅将抛弃货物作为共同海损的损失。到公元 6 世纪罗马皇帝查士丁尼时代,罗马法典把因抢救船、货而砍断船上桅杆或锚链的损失也列入分摊的范围,使共同海损的损失范围得以扩大,内容也有了新的变化。后来,伴随着 12 世纪英国《奥列隆判例卷》和 16 世纪法国《海上指导》的颁布,共同海损原则才得以完善。

从共同海损的历史发展过程来看,就其本身的性质来说,共同海损与海上保险风马牛不相及,并且也未被以后诞生的海上保险所替代,共同海损已成为海上运输活动中一种固有的制度,共同海损的理算也形成了一种专门的行业。西方学者之所以将共同海损称为海上保险思想产生的萌芽,并认定其是海上保险的起源,主要是因为共同海损相互救济、共担损失的分摊原则具有类似保险的经济补偿功能。

^① 共同海损的详细介绍请见本书第十七章共同海损。

二、早期的船舶无偿抵押贷款是海上保险的催化剂

西方学者在研究中发现,西方早期的船舶抵押贷款(Bottomry Loans)行为与海上保险有着密切的联系,并认定它是产生海上保险的理论基础之一。

公元前6,7世纪的古巴比伦和腓尼基时代,海上贸易盛行,商人要得到资本人的借款,经常要以物品抵押才行,尤其是从事航运业的船东,往往需要以船舶或所运货物作为抵押取得借款来维持船舶航运所需的资金。这种借款方式在当时被称为“一般借贷”。到公元前200多年,这种抵押借贷方式被希腊人发展成为“冒险借贷”。冒险借贷规定:船舶与货物的所有者接受放款商人的资金融通,是以船舶与货物安全到达目的地时必须偿还本金及利息为条件,若中途船货蒙受损失,则可依其程度,免除借贷关系中债务的一部分或全部。由于冒险借贷方式下债权人所冒风险极大,因而索取的利息也很高,常常达到本金的1/4或1/3。

从冒险借贷的规定中可以看出,冒险借贷与一般借贷不同。首先,一般借贷方式的债权债务关系是确定的,而冒险借贷中的债权债务关系是以海上危险的发生与否为前提条件的;其次,冒险借贷方式的利息要远远高于一般借贷方式的利息。从理论研究的角度出发,高出的部分实际上是由债权人承担海上危险的代价转化而来的。此外,冒险借贷对贷款人来说,虽然风险很大,但具有巨大的融资功能;对借款人来说,冒险借贷虽然支付的利息很高,但可转移海上航运风险,与仅有融资功能的一般借贷相比,利大于弊。

为此,西方保险研究学者普遍认为,冒险借贷已具有了保险的某些基本特征,具体表现为:贷款人相当于保险人,借款人相当于被保险人,冒险借款利息高出一般借款利息的部分实质上已带有保险费的性质。贷款人对借款人免除债务的一部分或全部,相当于保险的赔偿金。冒险借贷与保险的不同之处在于,保险要求被保险人先支付保险费,以后如发生保险事故损失才支付赔偿;冒险借贷则相反,借款人是先得到借款,在船舶安全抵达目的港后,才按签合同时的规定倒算账,还本付息。

冒险借款虽然利息高,但它具有保险承担风险的特点,因此被当时的船东和贸易商人们普遍接受,并促进了当时海上贸易的发展。但是,冒险借贷过高的贷款利息引起当时教会保守势力的强烈反对。13世纪初,罗马教皇格雷戈里(Gregory)颁布利息禁止令,严厉禁止冒险借贷形式的存在。后来,为了解决取消冒险借贷给海上贸易带来的障碍,并缓解与教会的矛盾,商人们将被取缔的冒险借贷转化为“无偿借贷(虚假借贷)”形式。“无偿借贷”是在船舶开航前,由资本所有人以借款人的名义向船长或货主借一笔款,条件是:如果船舶或货物安全抵达目的港,资本所有人不用偿还“借款”;反之,如果船舶和货物中途沉没或毁损,资本所有人则负有还款责任。这与上述船舶抵押和冒险借贷的顺序正好相反。

西方学者在研究保险的过程中认为,“冒险借贷”已体现了人们在海上贸易活动中寻求海上风险保险的思想理念,是产生海上保险的理论基础;而“无偿借贷”的含义及表象与海上保险最为接近。在研究过程中值得注意的是,抵押贷款的发展最后是由银行所办理的贷款业务所延续,并未被保险所替代,而“无偿贷款”既与银行贷款有重大区别,也在保险诞生以后消失了。“无偿贷款”是否就是海上保险的前身,到目前为止,西方学者仍没有定论,可能还缺乏有力证据。因此,如果说“冒险借贷”是海上保险的理论基础,不如说“无偿借贷”是海上保险形成的催化剂更为贴切。

第二节 船舶(海上)保险的诞生与法律制度的建立

一、船舶(海上)保险的诞生

船舶(海上)保险是海上保险最早诞生的险种。虽经西方学者长期考证,截至目前,并没有得出是哪位先哲提出保险的倡议与理念的结论。由于海上活动面临的客观风险与人们对风险保障需求的渴望两个因素的存在,保险必然会在经济活动中悄然诞生。

经考证,世界上第一张海上保险单是1347年10月23日由意大利商人乔治·勒克维伦签发的由热那亚到马乔卡的船舶航程保险单。第一张海上保险单的内容十分简单,类似早期的“无偿借贷”,也正因为如此,西方学者认为,海上保险是由“无偿借贷”转化而来。这种保险单一直延续到1397年意大利佛罗伦萨的保险单上出现有承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、捕捉”等风险的字样时,海上保险单才开始具有现代保单的模式。这张船舶保险单的签出意味着人们对风险的认识有了质的飞跃,使自然风险的必然王国已走向自由王国,将人们对风险保障的需求转变成商业活动中的一种保险合同形式,对人类的生存与发展有着十分重要的贡献。也正由于这第一张海上保险单是船舶保险单,因此,它意味着船舶保险的诞生,也自然确立了船舶保险作为商业保险鼻祖的地位。

1424年,世界上第一家海上保险公司在意大利热那亚成立。由于第一张保险单是由意大利商人在意大利签发的及第一家保险公司也成立在意大利,因此,意大利被认定为海上保险的发源地。而后,意大利在整个14世纪独步于欧洲海上保险市场,这种状态一直延续到15世纪。

15世纪末16世纪初,随着海上贸易中心的转移,产生于意大利的海上保险经葡萄牙、西班牙传至英国、德国、荷兰等欧洲国家。

二、海上保险法律制度的建立

英国在现代海上保险发展中起到了非常重要的作用。1906年,英国制定了世界上第一部《海上保险法》(The Marine Insurance Act 1906,以下简称《1906年海上保险法》),建立了较为完整的海上保险法律制度。英国《1906年海上保险法》的出台为后来世界各国的保险立法起到非常重要的引导与借鉴作用,也标志着经过几个世纪发展的保险开始进入现代保险阶段。

在16世纪以前,对外贸易和海上保险的经营先后控制在意大利及意大利北部的汉萨(Hanseatic)商人和伦巴第(Lombard)商人手中。1554年,英国商人从国王那里获得了组建贸易公司经营海外业务的特许权,英国商人开始自己经营对外贸易及海上保险,并相继制定了一些海上保险法令,并着手建立了海上保险法律制度。

1575年,经英国女王伊丽莎白一世特许,伦敦皇家交易所内设立了保险商会,开始对所有的保险单进行登记。1601年,英国通过了《议会法》(The Act of Parliament of 1601)。根据该法,英国曾在保险商会内设立特别商业法庭(即保险单法院,Court of Policy of Insurance)解决保险合同争议。这个法庭类似于仲裁庭,据《欧梅与海上保险》一书介绍,“保险单法院由一个海事法官、伦敦市首席法官、两个民法博士、两个普通法的律师及八名商人组成,其中任何五人均可被授权庭审和裁决在伦敦产生的争议。”^①但是,按当时的英国法,保险单法院的

^① 郭国订等译:《欧梅与海上保险》,法律出版社2002年版,第2页。

判决并不能阻止整个争议提交普通法院重审,最后保险单法院废弃,被仲裁所替代。17世纪以前,因缺少一个大家共同遵循的保险法律制度,所以英国对海上保险案件的判决,法官的主观意志与自由心证起着决定性作用。

1756年,曼斯菲尔勋爵受命任王座法院院长。他主张“商法的所有问题都应全部得到解决与明确,其重要性要大于判决的解决和确定”^①。也就是说,商法的实体规则制定得要详细、明确,要比通过判决来明确重要得多。他的这一观点对英国商法的完善和后来的保险立法起到了积极作用。此外,他在保险诉讼的实践中引入了合并规则,约束了同一保险单项下的保险人受法院对其中任何一个保险人的判决。他运用商法的一些原则和传统的普通法概念来解决各种保险争议。曼斯菲尔德在1756至1788年出任王座法院院长期间审理了许多海上保险案件,许多判决被用来解释1779年1月12日诞生的劳合社S. G. 保险单,同时也对《1906年海上保险法》的诞生起到了促进作用。鉴于曼斯菲尔勋爵早期对商法的创始和发展的贡献,英国法学界称其为英国“国家商法的奠基人”。

英国海上保险制度建立的标志是《1906年海上保险法》的出台。英国《1906年海上保险法》是由查尔莫斯爵士(Sir. Mackenzie Dalzell Chalmers, 1847~1927)起草的。查尔莫斯爵士在1894年完成起草工作后,草案提交贵族律院、专家委员会(由律师、船东、保险制度人和理算人组成)讨论;1900年获上议院通过,但在众议院受阻;直至1906年,由同时兼任众议院议长的Loreburn大法官提议并获得通过,最终在1906年12月31日才获得英国女皇的批准。《1906年海上保险法》对海上保险的定义、基本原则和赔偿标准等作了详细的解释和规定。《1906年海上保险法》的出台标志着英国海上保险制度已初步建成,开辟了保险的新纪元,使保险走上了有法可依、有章可循的现代保险之路。

第三节 保险经济理论和技术理论的形成

一、保险经济理论的注入

保险进入商业领域后,活跃的欧洲资本经济从16世纪就开始对保险进行理论研究并寻求其在经济领域中的位置。由于海上保险是保险的鼻祖,因此,早期的保险学理论研究也是从海上保险开始,但主要是从合同的角度对海上保险进行法律方面的研究。16世纪中叶,欧洲先后出版了一些有关论海上保险的专著,如1552年彼德鲁斯·圣泰尔那的《保险管理与贸易契约》、1569年邦旺纽蒂·斯拖拉萨的《保险》、1781年约翰·威斯盖脱的《保险理论、实践和法规汇编》等。

到19世纪末,德国的保险事业有了新发展,不仅有海上保险、人寿保险、财产保险,还创办了社会保险,把保险与国家利益联系在一起,开始从整个国民经济发展的角度对保险事业进行综合性研究,强调保险是一门综合性科学。而后,各国许多学者开始“总体保险学”的研究,使保险同经济、社会相联系,探讨保险与外界环境的关系,开始从危险的集中、分散与控制出发,研究保险对人类活动、经济与社会的影响问题,使保险学与经济学相结合,开拓了保险研究的新视野与新领域。在这些理论研究方面,西方主要流行“二元”、“损失”、“非损失”等学说^②。

^① 郭国订等译:《欧梅与海上保险》,法律出版社2002年版,第2页。

^② 有关学说的内容主要引自魏原杰、吴申元主编:《中国保险百科全书》,中国发展出版社1992年版,第4~5页。

(一)二元学说

二元学说主要的观点是,财产保险和人身保险不能作统一的解释,其主要原因是,人为保险标的是无法用价值来衡量与界定的。他们主张把财产保险和人身保险分别给予不同的定义。这种学说仅对保险本身的内涵作了界定,未对保险的社会经济活动作出定位,这一学说对指导后来人寿保险与财产保险分开的实践有着重大意义。

(二)保险损失学说

保险损失学说的主要代表人物有英国的马歇尔(S. Marshall)和德国的马休斯(E. A. Masius)。保险损失赔偿说最早产生于英国,是海上保险产生以后逐渐形成的一种学说,该学说主要从法律的角度阐述保险是一种损失赔偿合同,但它忽视了保险在经济理论方面的研究。但这种学说一直是法律学者们研究保险的理论基础,影响非常广泛,我国现行的立法活动中基本也是以此学说为基调。

(三)保险非损失学说

保险非损失学说认为“保险损失学说”不能概述保险在各领域的属性,应摆脱损失概念,寻找另一种能全面解释保险概念的立法依据,于是就产生了许多非损失学理论。非损失学说分支主要有保险技术说、欲望满足说、相互金融学说等。保险非损失学说抛开了合同,单一地从经济理论的角度来论证保险的属性,等于完全置身于保险之外研究保险,因而它不足以说明商业保险的实质特征。

(四)损失分担学说

上述各种学说都是从不同的角度阐述保险的概念,都有其正确与不足的地方,而真正将保险概念从理论上能说得较为清楚的则是保险损失学说中的损失分担学说。损失分担学说是保险损失学说的一个分支,其主要代表人物是19世纪末、20世纪初德国经济学家、柏林大学教授瓦格纳(A. Wagner)。他强调保险损失赔偿是多数人互助合作的结果,是多数人互助合作的关系,因而应把损失分担这一概念看成是保险的性质。他主张以经济学知识为基础,从经济学角度来认识保险。他认为,从经济学意义上讲,保险是把个别人由于未来特定的、偶然的、不可预测的事故在财产上所受的不利结果,使处于同一危险之中但未遭遇事故的多数人予以分担,以排除或减轻灾害的一种经济补偿制度。他认为,保险的“这个定义,既能适用于任何组织、任何险种、任何部门的保险,也适用于财产保险、人身保险,甚至还可适用于自保”^①。

按照瓦格纳的说法,保险不仅是保险合同当事人双方之间的关系,而且是把损失分担给多数人赔偿的一种经济补偿制度。人类在社会生活中面临着各种危险,对个人来说,要完全防止危险的发生是不可能的,但对危险造成的个人损失做一种由多数人承担的事先准备却是可行的。商业保险就是一种纽带和渠道,它能使处于同样危险中的众多人互助合作,共同分担其中少数不幸者的损失。

简单地讲,瓦格纳的主要思想就是,保险制度是一个“千家万户保一家”的相互补偿制度。瓦格纳的这种思想对后世很有影响,因此,在20世纪以后,美国、日本的保险学者开始从保险与国民经济、企业经济之间的关系出发,从事保险学的研究。

损失分担说是在合同行为基础上从保险本身的社会职能角度来阐明保险是一种具有社会性质的经济补偿制度,该学说不局限于原有的法律上的解释,而是融入了经济学理论并指

^① 自保在现代保险中不能称为保险。