

海上保险法

Law of Marine Insurance

杨召南 徐国平 李文湘 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

海上保险法

Law of Marine Insurance

杨召南 徐国平 李文湘 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

海上保险法 / 杨召南, 徐国平, 李文湘著. —北京: 法律出版社, 2009. 4

ISBN 978 - 7 - 5036 - 9289 - 5

I. 海… II. ①杨…②徐…③李… III. ①海上运输保险—
保险法—研究—中国②海上运输保险—保险法—研究—
英国 IV. D922. 284. 4 D956. 122. 8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 020949 号

©法律出版社·中国

责任编辑/彭 雨

装帧设计/贾丹丹

出版/法律出版社

编辑统筹/法律出版社上海出版中心

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/陶 松

开本/A5

印张/18 字数/507 千

版本/2009 年 4 月第 1 版

印次/2009 年 4 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5036 - 9289 - 5

定价:45.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

目 录

Contents

第一章 总论 1

第二章 海上保险合同 11

第三章 陆上保险合同 11

第四章 再保险合同 11

第五章 保险利益 24

第六章 保险合同的订立 4

第七章 保险合同的修正 9

第八章 保险合同的解释 11

第九章 海上保险合同的当事人和关系人 13

第十章 保险标的 15

第十一章 保险利益 24

第十二章 保险利益 25

第十三章 保险利益 31

第十四章 保险利益 47

第十五章 保险利益 50

第十六章 诚实信用原则 54

第十七章 诚实信用原则 54

第十八章 最大诚实信用原则 57

第十九章 披露义务 60

第二十章 陈述义务 68

第二十一章 合同订立后的诚实信用原则 72

第二十二章 违反最大诚信原则的救济措施 81

第二十三章 定期保险和航次保险合同 84

第二十四章 船舶定期保险合同 84

第一章 海上保险合同

一、海上保险合同的性质

二、海上保险合同的成立

三、海上保险合同的修正

四、保险便条是合同条款的证明

五、海上保险合同的解释

六、海上保险合同的当事人和关系人

七、保险标的

第二章 保险利益

一、保险利益的概念

二、保险利益的种类

三、保险利益与保险单的转让

四、判断保险利益的时间点

第三章 诚实信用原则

一、诚实信用原则

二、最大诚实信用原则

三、披露义务

四、陈述义务

五、合同订立后的诚实信用原则

六、违反最大诚信原则的救济措施

第四章 定期保险和航次保险合同

一、船舶定期保险合同

二、船舶航次保险合同	92
第五章 保证	109
一、保证的概念	109
二、明示保证	117
三、默示保证	124
第六章 因果关系原则	134
一、近因的概念	134
二、“近因造成的”与“……引起的结果”	142
三、近因原则的应用	151
第七章 承保风险	162
一、海上风险	162
二、火灾和爆炸	175
三、由保险船舶外的人员实施的暴力盗窃	180
四、抛弃	183
五、海盗	183
六、疏忽责任险	184
七、碰撞责任险	193
八、一切险	206
第八章 除外风险	210
一、故意过错行为	210
二、迟延	213
三、不可避免的损失	217
四、固有缺陷和保险标的的性质	218
五、鼠害或虫害	220
六、核辐射	221
第九章 战争和罢工险	222
一、首要条款	222

二、战争险	223
三、罢工险	234
第十章 定值保险、不定值保险和重复保险	244
一、保险价值、可保价值和保险金额的概念	244
二、定值保险单	245
三、不定值保险单	249
四、超额保险和不足额保险	251
五、重复保险	253
第十一章 全损	264
一、被保险人的通知义务	264
二、实际全损	266
三、推定全损	271
四、委付	280
第十二章 部分损失	288
一、单独海损	288
二、救助、共同海损和施救概述	303
三、救助费用	304
四、共同海损	308
五、施救费用	317
第十三章 举证责任和证明标准	329
一、海上风险造成损失的举证责任	329
二、船长、船员不法行为的举证责任	337
三、火灾损失的举证责任	343
第十四章 代位求偿权	345
一、代位求偿权成立的先决条件	346
二、代位请求赔偿权的权利范围	348
三、行使代位求偿权的程序问题	357

四、对第三人索赔的控制和指导	361
五、第三人在代位求偿诉讼中的抗辩	363
第十五章 第三人的权利	367
一、转让	367
二、第三人的权利	371
第十六章 保险辅助人	376
一、保险代理人	377
二、保险经纪人	380
三、保险公估人	389
第十七章 再保险	397
一、再保险概述	397
二、再保险合同	408
三、我国再保险实践与立法	424
附录	427
一、中华人民共和国保险法(节录)	427
二、中华人民共和国海商法(节录)	440
三、英国 1906 年海上保险法(Marine Insurance Act, 1906)	447
(附中文参考译文)	447
四、Institute Time Clauseses-Hulls(1995)	501
五、Institute Cargo Clauses (A)	520
六、Institute Cargo Clauses (B)	528
七、Institute Cargo Clauses (C)	536
八、中国人民保险公司船舶保险条款(1986 年)	544
九、中国人民保险公司海洋运输货物保险条款(1981 年)	551
十、中国人民银行沿海、内河船舶保险条款(1996 年)	555
十一、中国保险监督管理委员会再保险业务管理规定(2005 年)	560

第一章 海上保险合同

一、海上保险合同的性质

我国《海商法》第216条第1款规定：“海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。”英国《1906年海上保险法》第1条规定：“海上保险合同是指保险人根据约定的方式和范围，对被保险人因从事海上风险活动所遭受的海上损失负赔偿责任的合同。”两国的法律规定尽管在某些方面存在区别，但其中有一点是共同的，海上保险合同在现代法律中是具有赔偿性质的合同，这是区别于其他合同最显著的特征之一。正由于海上保险合同具有这种法律性质，因此，对保险财产不具有法律上承认的保险利益的任何人不得依据保险合同提出任何赔偿要求；不得利用保险以保险财产的持续安全作为金融投机的工具；而且，保险人承担的赔偿责任以被保险人遭受的损失为限，为了避免发生被保险人不当得利，法律规定被保险人得到的赔偿不得超过其遭受的实际损失。海上保险的目的在于尽量减少因意外事故造成的不幸后果，因此，保险不是丧失价值之财产的替代手段，也不是由被保险人可用以兑换现金的投资方式。海上保险合同都规定了承保的风险范围，即使是“一切险”的承保范围，都要求被保险人证明其损失是由于保险合同相应的保险事故所造成。

海上保险合同的标的^①不是使用价值，而是风险或危险。^②按照我

^① 有观点认为，保险合同的标的是保险利益；有观点认为保险合同的标的是保险标的；也有观点认为是“合同当事人的给付行为”。参见周玉华：《保险合同与保险索赔理赔》，人民法院出版社2001年版，第53～54页；张湘兰：《海上保险法》，中国政法大学出版社1997年版，第23页；姚新超编著：《国际贸易保险》，对外经济贸易大学出版社1997年版，第161页。

^② 王家福等：《合同法》，中国社会科学出版社1986年版，第408页。

国《海商法》第216条的规定,保险人承担的责任是保险事故造成的损失,作为对价,被保险人应支付保险费。所谓保险事故,“是指保险人与被保险人约定的任何海上事故,包括与海上航行有关的发生在内河或者陆上的事故”。构成保险事故,必须有三个要素,其一是风险,其二是保险标的,其三是损失,缺一不可。只有风险,在风险中没有保险标的、保险标的已不处在风险之中或保险标的虽然处在风险之中,但没有发生损失的,都不构成保险事故。根据英国《1906年海上保险法》第1条的规定,“海上风险活动”(marine adventure)^①是海上保险合同的对象。“风险活动”(adventure)“在海上保险中通常被认为是‘危险’或‘风险’的同义词”。^②而英国《1906年海上保险法》使用“海上风险活动”一词,其目的是强调可保财产处于有蒙受海上危险可能的环境之中,因此,海上风险活动并非简单地指“危险”,而是指可保财产有可能会遭受危险而受到损失的这种情况,基本上和上述保险事故相类似。也就是说,可保财产已经处于安全状态,不再可能遭受海上危险或者没有可保财产而只有海上危险,都不能构成海上保险合同的对象。英国《1906年海上保险法》第3条第2款就海上风险活动规定了三种情况。第一种是“船舶货物或其他动产有蒙受海上危险的可能”的情况。这种财产称为“可保财产”,在我国的法律中称为“保险财产”。第二种是“可保财产因可能遭受海上危险而危及运费、客票收入、佣金、利润或其他金钱利益的获得,或危及预付款、贷款或垫付款的安全”的情况。上述情况下的运费通常有三种,即租约运费、提单运输中的到付运费和CIF的卖方已支付给承运人的运费,其中还应包括船东使用自己的船舶运送属于自己的货物的运费。第三种是“可保财产的所有人、对可保财产有利害关系或负有责任的其他人因海上危险而可能对第三人承担责任”的情况。因此,海上风险活动从整体上而言,是指海上风险的保险。海上风险是指“海上航行中所发生的危险,

^① “marine adventure”的译文有以下几种,即海上冒险、海上航程和海上运务等。本书译为“海上风险活动”。

^② Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary, M. A. p. 48.

即海上危险(perils of the sea)、^①火灾、战争危险、海盗、抢劫、盗窃、捕获、扣留、限制以及政府和人民的扣留、海难抛弃、船员的不法行为和其他类似性质或保单列明的危险”。海上保险合同承保的对象是海上风险活动,但可以通过“明示条款或商业习惯,扩大对被保险人的承保风险范围,其中包括与海上航程有关的发生在内河或陆上的风险所造成的损失在内”。例如,在现代的货物保单中,“保险责任始于货物运离载明的仓库或储存处所开始运送之时”,到装上海船之前发生的任何事故造成的损失,仍视为海上损失,按海上保险法的规定计算赔偿限额。

根据英国《1906年海上保险法》第2条第2款的规定,海上保险合同除了适用于第3条所列的海上风险活动外,“对建造中的船舶或其下水,或与海上风险活动相类似的其他活动的保险,若采取海上保单的形式,在本法适用范围内应适用本法的规定”。所谓“与海上风险活动相类似的其他活动的保险”,仍应结合第3条第2款的规定来考虑。例如,船舶作抵押的,抵押权人通常采取的措施是转让抵押人船舶保险合同的权益,但为了安全起见,以防主保险合同不能奏效,抵押权人也可以单独投保抵押权人利益的保险。在The Captain Panagos D. P. 案件^②中,法院在决定银行作为抵押权人的利益保险是否属于海上保险时认为,从文意上来理解第3条第2款的有关规定,只有可保财产有可能蒙受海上航行中危险的,才构成海上风险活动,而抵押权人的利益保险似乎难以列入海上保险,但按照该条文的宗旨和思路,这种保险更符合船舶损坏的保险,而不是抵押权人的经济损失的保险,因此,该保险应属于海上保险。

有关海上保险的法律是保险法的特别法,由于海上保险承保风险的复杂性、保险标的的多样性、保险利益的多变性和适用法律的国际性,我国《保险法》第184条规定:“海上保险适用《中华人民共和国海

^① perils of the seas 不同于 perils on the seas。perils of the seas 指的是海上固有或特有的风险,不是指任何发生在海上的风险。英国《1906年海上保险法》解释规则第7条规定: The term “perils of the seas” refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

^② [1985] 1 Lloyd's Rep. 625.

商法》的有关规定;《中华人民共和国海商法》未规定的,适用本法的有关规定。”英国《1906年海上保险法》第2条第2款也同样规定,“除本条另有规定外,本法适用于海上保险合同的任何规定,不得变更或影响其他保险合同所适用的任何法律规定”。这就是说,凡属于海上保险的保险合同,首先应适用海上保险的法律,没有规定的,才适用保险法或其他法律。此外,海上保险的法律与保险法的规定有冲突时,海上保险的法律不得变更或影响保险法或其他法律的规定。

二、海上保险合同的成立

伦敦保险市场在数百年来实践中已形成一种习惯做法,对于那些高风险的巨额保险,允许由数个保险人同时承保,保险经纪人(insurance broker)则在其中充当了一个重要的角色。保险经纪人在英美法中是被保险人的代理人,^①当他接受了投保人的委托后,由其准备了一份协议备忘录,俗称“保险便条”(slip),然后与保险人接洽,商谈投保事宜。凡同意承保的保险人则在保险便条上以百分比的形式,签字认可准备承保的保险金额。Diplock法官曾在 *American Airlines v. Hope* 案件^②中较详细地描述了这个投保过程:“保险人经纪人首先把保险便条交给他所挑选的领保人(leading underwriter),所谓领保人就是在保险市场上信誉卓著的资深保险专家,他的行为将会影响到其他保险人。保险经纪人和领保人共同就保险便条上由经纪人起草的内容进行磋商和修改,并确定保险费率。当双方达成一致意见后,领保人在保险便条上草签,确定其承保的比例,随后,保险经纪人将领保人已草签的保险便条交给其他愿意承保的保险人。事实上,有关保险条款和保险费率的磋商都是在经纪人和领保人之间进行。”由领保人磋商保险事宜并承保其中的一定比例后,其他保险人基于对领保人具有的专业技术的信任,则会按照领保人与经纪人磋商的条件,相继承担该保险的一定比例。当保险便条达到了要求的比例后,该保险即告完成。然而,正式的保险单往往要数月以后才签发,尽管如此,由保

① 但这种代理的概念不同于我国民法中的代理概念。

② [1974] 2 Lloyd's Rep. 301.

险人草签的保险便条在保险市场上已被公认为具有约束力的合同。在 *Ionides v. Pacific Fire & Marine Insurance Co.* 案件^①中,保险人以被保险人在签署保险便条后到保险合同履行前的期间未披露重要事实为由,拒绝赔偿保险合同产生的赔偿请求。但是,未披露要能成为抗辩的理由,那就必须发生在保险合同成立之前。Blackburn 法官对此认为,“在实务中,凡从事海上保险实务工作的人已达成共识认为,保险便条是当事人之间最终完整的合同,该合同确定了保险的条款和保险费率,任何一方没有征得对方的同意,就不得违反已经约定的条款”。按照英国当年的印花税条例,未贴印花税的保险便条是不产生法律效力的,但是,这种保险便条可以被法院所采纳,作为有关保险合同中双方当事人意图的证据。按照保险市场人士的共识,保险单仅仅是记载了已经存在的合同的内容,而上述案件中保险人提出的未披露重要事实的情况是发生在合同成立以后。英国《1906年海上保险法》第21条对此规定:“被保险人的投保要求一旦经保险人接受,不论保险单是否签发,保险合同应视为成立。保险条、保险通知或惯用的合同备忘录可用以表明保险人已接受被保险人的投保要求。”第22条进一步规定:“保险单可以在合同订立时或订立后完成和签发。”我国《海商法》第221条规定:“被保险人提出保险要求,经保险人同意承保,并就海上保险合同的条款达成协议后,合同成立。保险人应当及时向被保险人签发保险单或者其他保险单证,并在保险单或者其他保险单证中载明当事人双方约定的合同内容。”上述规定清楚表明,合同成立与保险单的签发不是同一时间,合同成立在前,保险单签发在后,所谓“及时”,则应根据行业习惯而定。通过如此方式所产生的保险合同具有如下特点:第一,如果合同订有可供保险人或被保险人选择的条款,除合同另有约定外,各保险人在行使或拒绝选择权时没有必须保持一致的义务。同样,被保险人对哪些保险人参加总保险合同也可自由行使选择权。第二,在发生索赔时,各保险人有权做出不同的回答,他们各自可以全额支付、协商或全部或部分拒赔。第三,保险便条已经草签,即使经纪人未能使该保

① [1871] L. R. 6 Q. B. 674.

险得到足额承保,任何一方不得单方面取消合同。如果保险便条已得到全部保险,不论保险人的责任是否开始,被保险人也无权单方面中止履行合同。但是,被保险人有充分理由而提出解除合同请求的,保险人通常会同意取消合同,保险责任业已开始的,则应根据保险人承担风险的时间收取一定的保险费。第四,各保险人只应根据其草签保险便条时所确定的条款履行合同,随后的分保人所确定的条款对前面的保险人无任何约束力。如果发生这种变化,则该保险便条就包含了具有不同条款的多份合同,尽管这是理论上有可能发生的情况,但为了防止这种情况的发生,在实务中就产生了“领保人条款”。例如,在 *Roadworks (1952) Ltd. v. J. R. Charman* 案件^①中就出现了这样的条款。该条款规定:“任何条件的变更、增加、删除、扩大、同意、费率和条件的改变只能由劳合社领保人或领保公司确定。该协议对随后的分保人具有约束力。”保险便条上出现的这类条款就成了领保人与其他分保人之间的代理合同,随后参加分保的保险人不仅与被保险人之间设立了保险合同,而且还授权领保人可按照“领保人条款”规定的内容行事。英国伦敦保险市场 2002 年 11 月 1 日启用的国际船壳保险条款第 45 条也有类似的规定。

在伦敦保险市场上,保险便条的承保份额即使没有达到 100% 也可结束。保险经纪人可根据授权的范围征集分保人,直至达到其所要求的比例,按照习惯,保险便条一旦结束投保,各分保额将按比例自动扣减,所以全部分保额的总数仍为 100%。这个过程称为 *signing down*。凡要知道分保多少比例能达到多少保险费的分保人,就需了解保险经纪人在什么点位结束保险便条的保险,以便在实际草签保险便条时确定“认保”的比例,因此,保险人就会要求经纪人提供有关认保的各分保额将预期达到的百分比的认保指南,或者参照领保人的分保比例确定其认保额。如果认保指南称要达到 200%,则需要承保占全部保险 10% 的保险人认保 20%。如果经纪人未能达到 100%,保险人就得按其签认的比例承担保险责任;如果经纪人取得的承保额超过 100%,则保险人的认保额就不能达到预期的比例。这种超额认保的

^① [1994] 2 Lloyd's Rep. 99, 105.

做法具有以下优点:经纪人提供的保险业务公开化、市场化,能吸引更多
的保险人,从而使经纪人能尽快得到100%的分保额。

对于那些金额巨大的重要保险项目,保险人在承保的同时进行再
保险的,保险经纪人首先应准备好用于再保险的保险便条,交再保险
人分保,凡草签保险便条的再保险人对其中载明的条款仅是提出要
约,按照保险市场的做法,再保险人的要约不得单方面撤回。由于再
保险是事先安排的,经纪人与再保险人磋商时,经纪人尚不具有作为
其委托人的保险人。因此,再保险人草签保险便条所订立的合同不是
再保险合同,至多也只可能是再保险人与经纪人之间关于以后的再保
险条款的合同。只有当经纪人把再保险人的要约送交合格的保险人
并为保险人接受时,再保险合同始告成立。

我国《海商法》第231条规定:“被保险人在一定期间分批装运或
者接受货物的,可以与保险人订立预约保险合同。预约保险合同应当
由保险人签发预约保险单证加以确认。”英国《1906年海上保险法》第
29条第1款称预约保险单是“对保险条件仅作一般的规定,在以后的
申报中再确定船舶的名称和其他具体事项的保险单”。第29条第3
款进一步规定:“除保险单另有约定外,应按船舶开航或货物装运的
先后依次做出申报。如果是货物的预约保险,所申报的各批装运货物
应符合保险单条款的规定,而且货物或其他财产的价值必须如实申报,
但善意的漏报或误报,即使在发生损失或货物抵达之后,也可以进行
更正。”

根据以上规定,预约保险合同中的被保险人有义务对任何符合要
求的保险货物进行申报,但保险人没有拒绝的选择权。正是由于预约
保险合同具有这种强制性的特点,因此构成了即时保险合同,单独的
申报不产生不同的合同,而仅仅适用于某一特定的保险合同。因此,
根据诚实信用原则,就要求被保险人应自觉地正确披露对保险人是否
同意承保和确定保险费率的重要情况,但是,被保险人履行正确披露
重要情况的义务并非在预约保险合同成立后,而是在每次进行申报
前。

预约保险单对货物的保险通常只规定一个保险总金额,一旦达到
该总金额,保单即告失效。为了防止被保险人仅对那些已处于危险之

中或已发生事故的货物做出选择性的申报,因此,凡属于预约保险合同内的每批保险货物都必须如实申报。在 *Rivaz v. Gerussi Bros. & Co.* 案件^①中,有两份预约保单分别又有另外两份预约保单作为补充,以便使保险连续。被保险人在履行前两份预约保单时,对于已安全到达的货物,部分被隐瞒,部分申报价值过低。从而导致最初两份保单项下已支付的保险费足以承保大量的货物,也误导了后两份保单的保险人,认为前两份保单尚未结束,后两份保险也就不会开始。这种故意未披露重要事实的情况将直接导致后两份预约保单无效。

根据预约保险合同的规定,如果保险人有权拒绝接受申报,那么这样的协议可称为“可选择性协议”(facultative)。在这种情况下,凡保险人接受申报,则在该申报被接受时,保险合同成立。因此,被保险人在进行申报时就应履行最高诚实信用的义务。^②而被保险人做出申报所根据的协议仅仅是保险人应在保险的范围内对被保险人做出的任何申报进行适当考虑的合同。如果保险人必须接受被保险人做出的任何申报,而被保险人仍保留是否做出申报的选择权,这种预约保险可称为“可选择的/有义务的”(facultative/obligatory)合同。由于保险人的直接承诺,做出申报所依据的协议就构成了直接的保险合同,尽管在做出申报之前尚未明朗。结果是,最高诚实信用的义务不是在每次申报时履行。Blackburn 法官在 *Ionides v. Pacific Fire & Marine Insurance Co.* 案件^③中曾指出:“申报,那是被保险人为了表明并确定其所申报的标的属于保单项下的货物,这并不要得到保险人的同意,因为,被保险人可以选择任何船舶,保险人对此没有可拒绝的选择权。”

如果原先的协议赋予双方以斟酌决定权,被保险人可以决定是否申报符合规定的保险,保险人可以决定是否接受被保险人所做出的申报,那么,这种协议本身并不构成合同,而仅仅是规定了以何种方式达成合同的参照标准,即以一方的申报和另一方的接受作为合同成立的

① [1880]6 Q. B. D. 222.

② *Berger & Light Diffusers Pty. Ltd. v. Pollock* [1973] 2 Lloyd's Rep. 442.

③ [1871]L. R. 6 Q. B. 674.

标准。如果是这样的话,被保险人在做出申报时就应履行最高诚实信用的义务。

保险便条签认后,通常要隔一段时间才能出具保险单。在保险便条完成之后到保险单出具之前的这段时间内,为了使被保险人具有某些投保的证据,经纪人应给被保险人一份保险通知(cover note),确认保险的事实。保险通知应视为是经纪人与被保险人之间的一份合同,表明经纪人业已办理了保险。

三、海上保险合同的修正

对于任何合同,都有可能发生签订的协议和与此相关的书面记录有不符之处。就海上保险合同而言,由于使用保险便条,随后再签发正式保单的方式,出错的可能性在所难免。

书面的记载不能正确反映当事人的共同意图的,可通过修正的办法予以纠正。但必须满足以下条件:第一,在有关协议中,必须要有共同意图的具体条款,以及与此相一致的明显表达;第二,这种共同意图必须持续到合同作成之时;第三,要有明确的证据表明该合同作成之时没有正确表达当事人所达成的真正的协议内容;第四,必须证明该合同如经修改,则将正确表达当事人达成协议时的真正意图……

在 *Wilson Holgate & Co. Ltd. v. Lancashire & Cheshire Insurance Corp. Ltd.* 案件^①中,保险便条上的货物名称为棕榈油(palm oil),而保单上的记载为棕榈籽油(palm kernel oil),这是两种完全不同的物质。Bailhache 法官认为,“保险便条上所反映的应该是原始的、真正的合同,因此,保单上的记载不足为凭。如有必要,应予以改正”。又如,在 *Aikshaw* 案件^②中,根据保险便条的记载,船舶的承保范围是“在和从南美西海岸按任何挂靠顺序的任何港口或地点以及在该区域”到欧洲的航程。而保单上的文字记载却成了“在或从任何装货港口和(或)地点”,该船舶在到达了南美西海岸的一个港口,但还没有到达装货港时却遭到灭失,法院认为,应以保险便条上的记载为准,因为,这代表

① [1922]13 Ll L. Rep. 486.

② [1893]9 T. L. R. 605.

了当事人的真实意图。而在 *Western Assurance Co. v. Poole* 案件中,^① 保单订有施救条款,但保险便条却规定“no s/c”,经证明,保险便条中的“no s/c”是指不包括施救条款,因此,保险人对施救费用不负赔偿责任。在 *Eagle Star & British Dominion Insurance Co. Ltd. v. A. V. Reiner* 案件^②中,船舶从西班牙的巴伦西亚(Valencia)港前往安特卫普(Antwerp)港的航程刚开始就发生了搁浅。根据保单规定,保险承保整个航程,而保险便条则规定,只有当船舶到达直布罗陀(Gibraltar)港后保险才开始。Salter 法官就此不符之处认为,“保单与当事人订立的合同不符,而且对双方当事人都存在错误之处。当事人之间的合同事实上是根据保险便条而订立,合同当事人在该合同中所指的保险责任应该是‘在和从以及离开’直布罗陀港时开始”。

根据保险便条对保单进行修改,但保险便条上的文字必须能非常清楚地证明错误的存在,如果不是如此,就应以保单上的记载为准。例如,在一起有关航程再保险的案件^③中,保险船舶的航程是“在和从纽卡斯尔[Newcastle(N. S. W.)]开始,按任何顺序到南美西海岸的任何港口或地点后的 30 天内”保险船舶抵达南美西海岸的瓦尔帕莱索(Valparaiso)港并将其纽卡斯尔的货物在该港卸下,并在该港停留了 30 天,然后加载了压舱水和部分食糖前往南美西海岸的塔尔卡瓦诺(Talcahuano)港,准备在该港装货后开往欧洲。保险船舶就在开往塔尔卡瓦诺港的途中遭到灭失。再保险人认为,保单中的港口一词应解释为“纽卡斯尔货物的卸港”,或者应把保单中的文字做相应的更改。审理该案的 Mathew 法官认为,保险便条未能提供必要的修改证据,因为在保险便条上是这样规定的:“保险船舶,Newcastle(N. S. W.)至 W. C. S. A.,而且直至装完货物”。由于再保险人不愿意接受这样的风险,后经协商,将“直至装完货物”改为“30 天”,尽管如此,这样的文字并不能支持再保险人所主张的观点。

如果合同内容不是双方当事人真实的意思表达,保险便条和保单

① [1903]8 Com. Cas. 108.

② [1927]27 Ll. L. Rep. 173.

③ *Talavera Spalding v. Crocker* [1897]2 Com. 189.