



保险专业群核心课程教材

海上保险实务

HAISHANG BAOXIAN SHIWU

主编 冯芳怡



中国金融出版社



海上保险实务



中国金融出版社

责任编辑：罗邦敏 曲培品

责任校对：张志文

责任印制：张 莉

图书在版编目 (CIP) 数据

海上保险实务 (Haishang Baoxian Shiwu) /冯芳怡主编. —北京: 中国金融出版社, 2009. 4

国家示范性高职院校重点建设教材

ISBN 978 - 7 - 5049 - 5004 - 8

I. 海… II. 冯… III. 海上运输保险—高等学校: 技术学校—教材 IV. F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 034124 号

出版 中国金融出版社
发行

社址 北京市广安门外小红庙南里 3 号

市场开发部 (010)63272190, 66070804 (传真)

网上书店 <http://www.chinafph.com>
(010)63286832, 63365686 (传真)

读者服务部 (010)66070833, 82672183

邮编 100055

经销 新华书店

印刷 北京松源印务有限公司

装订 平阳装订厂

尺寸 170 毫米 × 228 毫米

印张 13.5

字数 214 千

版次 2009 年 4 月第 1 版

印次 2009 年 4 月第 1 次印刷

印数 1—5000

定价 22.00 元

ISBN 978 - 7 - 5049 - 5004 - 8/F. 4564

如出现印装错误本社负责调换 联系电话 (010) 63263947

前 言

保险在社会经济生活中所起的作用越来越大，世界各国海上贸易的发展离不开海上货物运输，离不开海上货物运输保险和船舶保险。为此，作者编写了这本《海上保险实务》，以满足学生和保险从业人员对海上保险实务操作的需要。

长期以来，大部分海上保险教材主要是以货物运输保险和船舶保险为中心，阐述包括保险条款内容在内的相关理论知识，主要采用理论教学手段，以理论体系贯穿全部教学的内容。本教材试图打破传统的理论教学体系，以职业能力培养为目标，打破以知识传授为主要特征的传统学科模式，转变为以工作任务为中心来组织内容，让学生在完成具体项目的过程中来构建相关理论知识，并发展职业能力。本教材包括海上货物运输保险投保、承保、理赔、追偿及船舶保险投保、承保、理赔和追偿七个学习项目，这些学习项目是以业务流程为线索来设计的，通过典型服务来引领海上保险的各个操作环节，使读者能够了解海上保险的基本原则、基本法律规定、承保和理赔的相关知识与技能，并初步具备从事海上保险承保与理赔工作的能力。因此，本教材可以作为保险学、国际贸易学等相关专业学生的实务教材，也可供相关业务从业人员自学参考之用。

本教材的编写恰逢全国示范性高等职业院校建设之际，作为一名高职院校教师，编者一直在探寻海上保险教材编写的新思路。本书在编写过程中得到了浙江金融职业学院各级领导的支持，特别是得到了保险行

业专家在实务上的指导，同时，借鉴了许多同行的理论与实务，在此表示诚挚的感谢。由于时间与水平有限，本书难免存在一些不足之处，敬请广大读者批评指正。

冯芳怡

二〇〇八年十二月于杭州

目 录

1	项目一 海上货物运输保险投保
2	任务1 保险产品的选择
27	任务2 完成投保单和保险单
34	项目二 海上货物运输保险承保
35	任务1 识别不同的承保方式和保险单
40	任务2 风险评估
49	任务3 厘定保险费率
55	任务4 批改保单
61	任务5 指导客户进行防灾防损
67	项目三 海上货物运输保险理赔
68	任务1 接受报案
74	任务2 检验、查勘、定损
82	任务3 审核单证
84	任务4 责任审定
90	任务5 赔款计算和共同海损理算
106	任务6 应诉
113	项目四 海上货物运输保险追偿
114	任务1 审查海上货物运输合同

123	任务2 确定追偿对象和责任
134	任务3 进行追偿
142	项目五 船舶保险投保
142	任务1 掌握船舶的种类及构造
154	任务2 船舶的吨位、载重线和船级
158	任务3 选择合适的船舶保险产品
176	项目六 船舶保险承保
176	任务1 询问并确定保险价值与保险金额
179	任务2 风险评估
181	任务3 厘定保险费率
183	任务4 签发保险单
187	项目七 船舶保险理赔和追偿
188	任务1 船舶保险理赔
197	任务2 船舶保险追偿
203	附录 中华人民共和国海商法（节选）

项目一

海上货物运输 保险投保

HAISHANG HUOWU YUNSHU
BAOXIAN TOUBAO

学习目标：

1. 能帮助客户根据货物选择合适的保险产品；
2. 能掌握主要国际贸易术语；
3. 能掌握投保单所涉及的保险专业英语；
4. 能帮助客户填写投保单。

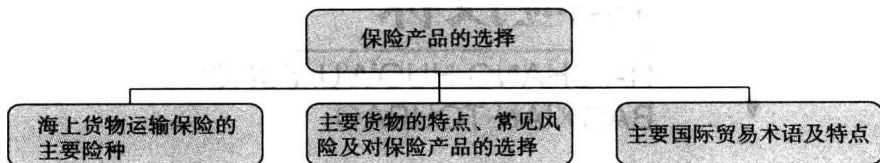
工作任务：

1. 根据客户运输货物的品种和航线进行保险产品的选择；
2. 根据客户对保险产品的选择和承保方式，指导客户进行投保单的填写。

任务 1

保险产品的选择

任务导引：



课堂活动

主持人：教师

参与者：学生（分组）

活动内容：

1. 教师提问：“如果有一批烟草要从宁波运往纽约，那么对这批货物应该投保什么险种呢？”

2. 引导学生分析讨论烟草在运输过程中可能遇到的危险。

3. 学生对所提出的危险能否予以保障展开讨论。

4. 学生对提出的危险分别找到相应的险种予以保障。

活动目的：引发学生对货物运输风险和保障的兴趣，提高学习的效率。

如果有一批陶瓷要从上海运往新加坡，那么对这批陶瓷应该投保什么险种呢？保险产品的选择是海上货物运输保险投保人在投保前须解决的首要问题。对于投保人在投保货物运输险时需要选择恰当的保险产品来说，既要使所投保的货物获得所需的保障，又要在保险费的支出上经济、合

理。为了能够找到最适合自己货物的保险产品进行投保，需要对主要保险产品、货物的主要风险和贸易术语有一定的了解，然后进行综合判断。

在选择保险产品之前，首先要了解的就是目前市场上主要有哪些海上货物运输保险产品可供选择，它们的保障范围分别是什么？

一、海上货物运输保险的主要险种

目前，我国海上货物运输保险由基本险、附加险和专门险三大类构成。

（一）我国海上货物运输保险基本险

基本险，也称为主险，是货物运输保险的基本险别。这种险别可以独立投保，不必依附于其他险别。

1. 基本险的种类。

我国规定的基本险有平安险、水渍险和一切险三种。

（1）平安险（Free from Particular Average, FPA）的保险责任。

平安险按照英文原意是“不负责单独海损”，即部分损失（不包含共同海损牺牲）不赔。然而，经过对平安险条款的多次修订，目前该险种的责任范围已不是只赔全部损失，而对某些原因所造成的部分损失也负赔偿责任。

平安险一词是我国保险业的习惯叫法，沿用已久，按我国的保险条款，平安险的责任范围是：

① 被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。当被保险人要求赔付推定全损时，须将受损货物及其权利委付给保险公司。被保险货物用驳船运往或远离海轮的，每一驳船所装的货物可视为一个整批。

这就是指，保险人仅对被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水这5种自然灾害造成整批货物的全部损失或推定损失负赔偿责任。除此之外的其他自然灾害如霜冻等，造成被保险货物的损失，保险人概不负责赔偿。

本条中所指的恶劣气候是一种自然灾害，它不是一般的、常见的、可预测的气候条件，而是船舶在海上偶然遭遇的不常见的、未能预测的、不可抗拒的气候条件，它足以使船舶破裂、倾覆、浸水，使货物潮淋、倒塌、散包。另外，在不同时间、不同地点，恶劣气候的构成标准也有所

不同。

例如，在冬季的太平洋水域的航线上，气候条件一般均为风力8级以上，浪高10米，此时的气候条件虽然恶劣，但却是可以预防的，即不是一种自然灾害，故不构成本条款中所指的恶劣气候。如果被保险货物因此受损，则保险人不负责赔偿。在春季的太平洋水域航线上，气候条件一般均为风力2~3级，浪高2~3米，如果船舶在海上突然遭遇风力8级、浪高10米的气候条件，则构成本条款所指的恶劣气候，因此造成被保险货物的损失，保险人应负赔偿责任。



小贴士：

本条中的整批货物的全部损失或推定全损是指一张保单载明的货物全部损失或推定全损；或者一张保单项下分类保额的货物全部损失或推定全损；或者同一张保单承保了多张提单项下的货物则每一张提单项下的货物全部损失或推定全损视为一个整批；或者被保险货物用驳船运往或运离海轮的，每一驳船所装的全部货物视为一个整批。

本条规定，保险人仅负责赔偿因上述自然灾害造成整批被保险货物的全部损失，即整批被保险货物全部毁损或永远失去有效的占有或无法恢复原状或丧失原来的性质。对整批被保险货物的部分损失，即整批被保险货物的一部分而非全部发生损失，保险人不负赔偿责任。



小贴士：

海损按损失程度的不同，可分为全部损失和部分损失。

全部损失包括实际全损（actual total loss）和推定全损（constructive total loss）。

实际全损是指被保险货物完全毁损或已失去原来的用途和外观，并不可恢复原样或原来性质，或永远失去有效占有。因此，实际全损有三种情况：一是被保险货物完全毁损；二是被保险货物已失去原来性质或用途；三是被保险人永远丧失了对被保险货物的有效占有，如果被保险人只是暂时丧失了对被保险货物的有效占有，则不构成实际全损。

推定全损是指被保险货物发生保险事故后，实际全损已不可避免，或

者为避免被保险货物发生实际全损所需支付的费用超过保险价值（指目的地的货物价值）。

部分损失可分为单独海损（particular average）和共同海损（general average）。

单独海损是指纯粹由海上自然灾害和事故，如搁浅、火灾和碰撞等意外造成的部分损失，这种损失由财产所有人自己承担或由责任方赔偿。

共同海损是指当船、货及其他利益方处于共同危险时，为了共同的安全而由船方人为地采取合理的措施所引起的特殊牺牲和额外费用，这种损失则由受益各方按其财产价值进行分摊。例如，船舶在海上航行时遇到特大风浪，船长不得不抛弃甲板上的部分货物，以确保船、货的安全，所抛弃的货物称为共同海损牺牲。

②由于运输工具遭受搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成货物的全部或部分损失。

③在运输工具已经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的部分损失。

如果货物在上述意外事故发生之前或者虽在上述意外事故发生以后，但运输工具已完全脱险，在正常的海上运输过程中又遭受上述自然灾害所造成被保险货物的部分损失，保险人不负赔偿责任。

④在装卸或转运时由于一件或数件整体货物落海造成的全部或部分损失。

本条是为了鼓励被保险人积极施救被保险货物而规定保险人对一件或数件整件被保险货物全部落海以后经施救被保险货物遭受的部分损失，也负赔偿责任。

但是，如果由于一件或数件整件货物的一部分散落在海里所致的部分损失，保险人不负赔偿责任。

⑤被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

为了避免或减少应由保险人赔偿的损失而由被保险人、其雇用人员或代理人采取必要措施而支付的合理费用，保险人负责赔偿。但为了被保险

人自己的方便或本身的利益，或为了避免或减少并非由保险人承保的风险所引起的被保险货物的损失所采取的措施而支出的费用，保险人不负赔偿责任。

本条规定的合理费用的最高限额为被保险货物的保险金额，但这是由保险人在被保险货物的保险金额之外另行支付的费用。如果保险金额低于保险价值，即在不足额保险的情况下，除保险合同另有规定外，本条规定的费用应按保险金额与保险价值的比例支付。

⑥运输工具遭遇海难后，在避难港由于卸货所引起的损失以及在中途港、避难港由于卸货、存仓以及运送货物所产生的特别费用。

本条所指的特别费用与前条所述的施救费用是有区别的，它是指运输工具遭受海难后，为了货物安全或续运，在中途港、避难港卸货、存仓、转运所产生的直接、合理的费用，如雇用工人的费用等，保险人负责赔偿。

海难是海上风险的一种，它是海上固有的风险，但并非包括航海所发生的一切灾难或意外事故，海难仅是指海上意外事故，如沉没、碰撞、触礁、飓风及一般偶发的灾难，而火灾、爆炸、战争、海盗、抢劫、窃盗、抛弃、船长和船员的不法行为等均不是海难。

⑦共同海损的牺牲、分摊和救助费用。

本条规定保险人只负责赔偿共同海损的牺牲和分摊部分，而不是全部。

当共同海损经审核成立时，被保险货物本身因共损造成的损失，保险人可先行赔付而不由被保险人向其他共损利益方索取分摊。保险人赔付共同海损内的损失以后，有权从船方、运输方等其他利益方摊回共损理算数额，但仅以已经赔付的数额为限。

保险人对共同海损的赔偿是以保险单所载明的被保险货物的金额作为依据，在不足额保险的情况下，被保险人也应就其差额部分与各有关利益方进行分摊，保险人对被保险人应分摊的部分不负赔偿责任，并不能引用上述规定先行赔付。

保险人仅负责赔偿共同海损项下的应由被保险人分摊的救助费用。但在不足额保险的情况下，保险人按比例赔偿被保险人应分摊的救助费用。

⑧运输契约订有船舶互撞责任条款，根据该条款规定应由货方偿还船方的损失。



小贴士:

船舶互撞责任条款

船舶互撞责任条款主要是针对进、出口美国的货物或按照美国运输契约规定进行运输的货物而特别制定的。因为,《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》规定,船舶发生碰撞双方互有过失责任时,应按过失比例负责对方损失,并明确发生人身伤亡负连带责任。但是,美国没有参加这个公约。1975年以前,美国的法律规定,对于船舶碰撞互有过失所造成的损害,不论责任大小,各负50%的责任,而不是按过失比例分担。从1975年开始美国法律改为按过失比例分担,并且规定不仅对人身伤亡负连带责任,对财产损害也负连带责任。因此,在船舶碰撞互有过失的情况下,货物所有人若在美国起诉,他就可以向对方船舶索取100%的赔偿。1975年以前对方船舶在赔付货物所有人100%的损失后,可以向承运船舶摊回50%的赔款额;从1975年开始对方船舶可以向承运船舶摊回过失比例的赔款额。美国这种碰撞损失赔偿处理规定不符合承运人与货主签订的运输合同中有关航海过失免责条款的规定。

为解决上述问题,维护承运人自身的利益,自1951年以来,凡是去美国载货的船舶,在其租船合同或提单中均载入船舶互撞责任条款。该条款明确规定:货物所有人应向承运人退还他从对方船舶获得的承运船舶过失比例的赔款。据此,各国货物运输保险条款把船舶互撞责任条款订入运输契约,并且由保险人来承担货方偿还船方的损失,但在不足额保险的情况下,保险人则按承保比例承担。

(2) 水渍险 (With Particular Average, WPA) 的保险责任。

水渍险按照英文原意是“负责单独海损的赔偿”。水渍险承保的责任范围除包括平安险的各项责任外,还负责由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害所造成的部分损失。

可见,平安险和水渍险的承保责任的差异并不太大,因为被保险货物如果因承保风险造成全部损失,无论是平安险还是水渍险,保险人都是要赔的。只有在发生部分损失的情况下,两者才有所不同:水渍险对于不论是自然灾害或意外事故所造成的部分损失给予赔偿;平安险对于由意外事

故造成的部分损失负责，对由于自然灾害所造成的部分损失一般不予负责，但是在运输过程中如运输工具发生了搁浅、触礁、沉没或焚毁的情况下，即使是自然灾害所造成的部分损失也予以负责。

另外，值得注意的是，货物由于水渍而造成损失，在水渍险项下并不一定能得到赔付，而要考察水渍形成的具体原因。

(3) 一切险 (All Risks, AR) 的保险责任。

一切险所承保的风险，除包括上述平安险和水渍险的各项责任外，还负责被保险货物在运输途中由于一般外来原因所致的全损或部分损失。具体说，一切险是平安险、水渍险和一般附加险的总和，但不包括特殊附加险（战争、罢工风险）和特别附加险（甲板风险和拒收风险等）。而一般附加险包括偷窃、提货不着险，淡水雨淋险，短量险，混杂沾污险，渗漏险，碰损破碎险，串味险，受潮受热险，钩损险，包装破裂险和锈损险 11 种险别。

由上可见，一切险的承保责任也是有一定的范围的，它的承保责任虽较平安险和水渍险为广，但保险人并不是对任何风险所致的损失都负责。对于一些不可避免的、必然发生的危险所造成的损失，如货物的内在缺陷和自然损耗所致损失，以及运输迟延等所致损失，保险人均不负责赔偿。另外，一切险的承保责任仍然属于列明风险式，被保险人仍然负有举证责任，证明损失是由承保风险造成的。

2. 基本险的除外责任。

除外责任是指在保险单中明文列出的保险人不予承保的损失和费用。我国海运保险条款对下列损失，不负赔偿责任。

(1) 由于被保险人的故意行为或过失所造成的损失。如被保险人故意制造货物的损失向保险人索赔进而获利，就违背了保险原则，因此，保单中把由于被保险人的故意行为或过失造成的损失列入除外责任。

(2) 属于发货人责任所引起的损失。货物品质不良、货物包装不善、原装短少或货物的原装短量等都属于发货人的责任，由于这些原因造成的损失保险人不负责赔付。

(3) 在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失。保险人对在运输前已存在的货物损失不予赔付。为了划清责任，保险人一般规定货物装船前须进行检验。

(4) 由于被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运

输延迟所引起的损失或费用。由于被保险货物的自然损耗及本质缺陷而造成的损失，保险人不予以赔偿。在实践中，保险人通常会规定一定的免赔率，只要被保险货物在这个限度之内，保险人就不予负责；此外，由于被保险货物的市价跌落使货主蒙受损失属于商业风险，保险人也不予赔付；由于运输延迟引起的损失和费用，不论什么原因造成运输延迟，都作为间接损失，保险人不予赔付。

(5) 海洋运输货物战争险条款和货物运输罢工险条款规定的责任范围和除外责任。海洋运输货物战争险和罢工险属于特殊附加险，如果仅投保基本险，保险人对由于战争、罢工等原因造成的损失不负责赔付，战争险和罢工险中的除外责任也在基本险的承保范围之外。

3. 保险期限。

我国保险条款中的“责任起讫”就是保险期限 (duration of insurance)，或称为保险有效期，就是指保险人承担保险责任的期间。保险人仅对发生在保险有效期内由于保险事故发生而造成的货物损失负赔偿责任。

我国海运货物基本险一般采用“仓至仓”条款 (warehouse to warehouse clause)。自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程中的海上、陆上、内河和驳船运输在内，直至该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用做分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。

(1) 保险责任的开始。按照规定，从被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时，保险责任开始。即只要开始运输，就进入保险期间。

(2) 保险责任的终止。当货物进入收货人的仓库，保险责任即行终止，如果货物在收货人仓库中遭受损失，保险人不予赔付。具体而言，在下列不同情况下，责任的终止有不同的规定：

① 保险单上所载明的目的地就是卸货港，收货人提货后，运到收货人自己的仓库，保险责任即告终止；

② 保险单上所载明的目的地不在卸货港，而是在内陆某地，经收货人或其代表将货提取后运到内陆某地，当货物进入内陆目的地收货人的仓库时，保险责任即告终止；

③ 保险单上所载目的地是内陆某地，保险货物从海轮卸离后运往内陆目的地时，并没有直接运往收货人的仓库，而是在中途先运到某一仓库，

然后将整批货物进行分配、分派或分为几批运往几个地方,此时,保险责任在到达分配地后即告终止。

在上述几种保险责任终止的情况中,如还未抵达上述仓库或储存处所到保险责任终止的时候,但被保险人已将货物在最后卸载港卸离海轮后达到60天,则货物在卸离海轮满60天时保险责任就终止。如果在上述60天内被保险货物需转运到非保险单所载明的目的地时,则保险责任以该项货物开始转运时终止。

此外,由于被保险人无法控制的运输延迟、绕道、被迫卸货、重新装载、转载或承运人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更或终止运输契约,致使被保险货物运到非保险单所载明的目的地时,在被保险人及时将获知的情况通知保险人,并在必要时加缴保险费的情况下,保险仍继续有效。被保险货物如在上述60天期限内继续运往保险单所载明的原目的地或其他目的地时,保险责任仍按前述的规定一样终止。如果被保险货物在非保险单所载明的目的地出售,保险责任至交货时为止,但不论何种情况,均以被保险货物在卸载港全部卸离海轮后满60天为止。

(二) 我国海上货物运输保险附加险

附加险是指不能单独承保,必须在承保了主险以后才能加保的险种。投保人在选择保险产品时,根据转嫁风险的需要既可选择一种附加险,也可选择多种附加险。海洋运输货物保险的附加险可分为一般附加险、特别附加险和特殊附加险三类。

1. 一般附加险。

一般附加险也称普通附加险,承保由一般外在原因所造成的货物损失。我国海上运输货物保险承保的一般附加险有11种。

(1) 偷窃、提货不着险(Theft, Pilferage and Non Delivery, T. P. N. D)。对保险货物遭受偷窃行为或整件提货不着所致的损失,规定按保险价值负责赔偿。货物被偷走和因为偷窃行为导致货物损坏都属于偷窃所致的损失,提货不着是指由于运输上的原因,被保险人未能在目的地提取整件货物或全部货物的损失。整件提货不着必须是不明原因、不明踪迹的提货不着。为了便于确定责任,对于偷窃的损失被保险人必须在及时提货后10天之内申请检验;对整件提货不着,必须向责任方、港方、海关或有关当局取得证明。

(2) 淡水雨淋险(Fresh Water &/or Rain Damage, F. W. R. D)。承保