



保险系列教材

海上保险 原理与实务

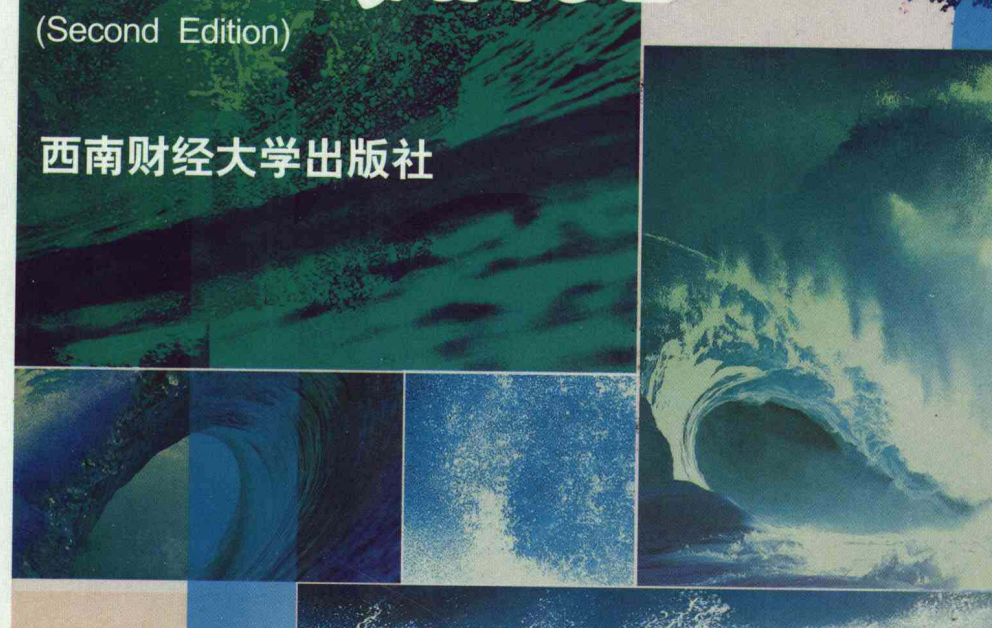
(第二版)

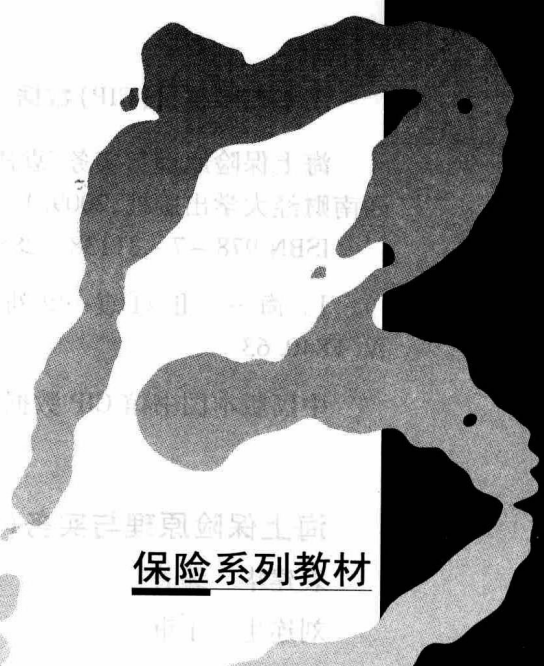
**PRINCIPLE AND
PRACTICE
OF MARINE
INSURANCE**

袁建华 编著
刘连生 主审

(Second Edition)

西南财经大学出版社





保险系列教材

海上保险 原理与实务

(第二版)

**PRINCIPLE AND
PRACTICE
OF MARINE
INSURANCE**
(Second Edition)

袁建华 编著
刘连生 主审

西南财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海上保险原理与实务/袁建华编著;刘连生主审. —2版. —成都:西南财经大学出版社, 2009. 1

ISBN 978 - 7 - 81138 - 285 - 3

I. 海… II. ①袁…②刘… III. 海上运输保险—教材
IV. F840. 63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 003301 号

海上保险原理与实务(第二版)

袁建华 编著

刘连生 主审

责任编辑:李霞湘

封面设计:穆志坚

责任印制:封俊川

出版发行:	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街 55 号)
网 址:	http://www.xcpress.net
电子邮件:	xcpress@mail.sc.cninfo.net
邮政编码:	610074
电 话:	028 - 87353785 87352368
印 刷:	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸:	185mm × 260mm
印 张:	18.5
字 数:	350 千字
版 次:	2009 年 1 月第 2 版
印 次:	2009 年 1 月第 1 次印刷
印 数:	1—3000 册
书 号:	ISBN 978 - 7 - 81138 - 285 - 3
定 价:	32.80 元

1. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。
2. 版权所有,翻印必究。
3. 本书封底无本社数码防伪标志,不得销售。

再版前言

《海上保险原理与实务》第一版于2006年8月出版发行，已两次重印，第二版将于2009年1月正式出版发行。在第二版即将发行之时，特别感谢广大读者两年来给予的肯定和支持。

第二版在修订时，采用了读者的很多建议，同时联系教材的实际使用情况以及保险业务的发展，对部分章节进行了修订与补充，更正了原书中一些差错，删除了一些旧数据，补充了新内容，对新近修订过的法律条文进行了更新。另外，对第一版使用过程中读者反映难以理解的一些专业术语以脚注的形式进行了解释说明，自测题部分增加了思考题和部分计算题，以便让读者对每章要点进行针对性思考。第二版在理论和实务两方面都更趋合理，更加完善，更加全面，希望能对我国21世纪保险人才的培养有所帮助。

本书在编写过程中得到了广东金融学院各级领导以及同行和西南财经大学出版社的大力支持，在此致以诚挚的谢意！

袁建华

2008年12月

于广东金融学院

前 言

保险在社会经济生活中所起的作用越来越大,成为我国金融业三大支柱产业之一。世界各国海上贸易的发展离不开海上货物运输,海上货物运输离不开海上货物运输保险。为此,作者根据多年的海上保险教学、研究和实践经验,编写了本教材,以满足学生和保险从业人员对海上保险实务操作知识的需要。

本教材以综合素质培养为基础,以能力培养为主线,吸收了现代保险的最新理论和国内外学者、专家的最新研究成果,并借鉴了国外海上保险的先进经验,力求理论联系实际,学以致用。本书集理论、业务、实训为一体,具体表现为:第一,在强调海上保险基本理论的前提下,突出业务,特别是注重学生模拟实训。这是本书的最大特点,也是与其他教材的不同之处。学生通过模拟实训,能掌握海上保险业务流程,理解海上保险运输货物英文条款、协会货物保险英文条款、船舶保险英文条款,熟悉不同险种的英语表达,学会批单、索赔函件的英文写作等。第二,对专业术语或名词解释采用了英语与汉语对照的形式,有些则完全用英文解释。这样做旨在让读者根据原文更好地理解专业术语的含义。众所周知,海上运输货物保险业务是国际性的业务,各国的保险条款、提单和信用证等均使用英语。读者在学习过程当中,有机会接触到专业英语词汇,以后从事海上运输货物或船舶保险业务时,就会感到得心应手。

全书共分为三篇,第一篇论述了海上保险的基本原理;第二篇翔实论述了海上运输货物保险、船舶保险的实务;第三篇提出了海上保险实训要求,供读者进行全真实务操练,包括客户的投保、保险公司的承保、保险单的批改、客户的索赔、保险人的理赔、保险人的追偿等实务操作。因此,本书可作为保险系、国际贸易系和金融系本科学生教材,也可供涉外保险业务从业人员自学之用。

本书在编写过程中,得到了广东金融学院各级领导的支持,特别是得到了广东金融学院保险系主任、博士刘连生教授的鼓励和指导,同时,借鉴了许多同行的理论与实务,在此致以诚挚的感谢。另外还要感谢中国人民财产保险股份有限公司深圳分公司提供了部分实务材料。本书在出版过程中,得到了西南财经大学出版社的大力支持,在此表示衷心感谢。由于时间和水平有限,本书难免存在一些不足和缺点,敬请广大读者批评指正。

袁建华

2006年2月于广州

目 录

第一篇 海上保险原理

第1章 海上保险概述	(3)
第一节 海上风险	(3)
第二节 海上保险特征与作用	(10)
第三节 海上保险的产生与发展	(13)
第四节 海上保险的分类	(23)
本章自测题	(28)
第2章 海上保险遵循的原则	(31)
第一节 可保利益原则	(31)
第二节 最大诚信原则	(35)
第三节 近因原则	(41)
第四节 保险补偿原则	(45)
第五节 追偿原则	(46)
本章自测题	(48)
第3章 海上保险合同	(51)
第一节 海上保险合同的要素与法律特征	(51)
第二节 海上保险合同的民事法律关系	(55)
第三节 海上保险合同的订立、解除与转让	(59)
第四节 海上保险合同履行的法律规定	(63)
本章自测题	(67)
第4章 海上保险损失的界定	(69)
第一节 全部损失	(70)
第二节 部分损失	(75)
第三节 费用损失	(85)
本章自测题	(88)

第二篇 海上保险实务

第5章 海上运输货物保险的险种概述	(93)
第一节 我国海上运输货物保险基本险	(93)
第二节 我国海上运输货物保险附加险	(95)
第三节 我国海上运输货物保险专门险	(98)
第四节 英国伦敦协会货物保险新条款	(102)
本章自测题	(109)
第6章 海上运输货物保险的承保	(112)
第一节 海上运输货物保险的投保	(112)
第二节 海上运输货物保险的核保	(121)
本章自测题	(128)
第7章 海上保险费率	(131)
第一节 海上保险费率的定义及特点	(131)
第二节 制定海上保险费率的原理	(132)
第三节 海上保险费率的确定	(135)
第四节 海上保险费的退费	(141)
本章自测题	(145)
第8章 海上运输货物保险的理赔	(148)
第一节 海上运输货物保险的索赔	(148)
第二节 海上运输货物保险的理赔	(151)
本章自测题	(161)
第9章 海上运输货物保险的追偿	(164)
第一节 保险追偿与理赔的关系	(164)
第二节 海上保险赔偿争议的处理	(170)
本章自测题	(180)
第10章 海上船舶保险	(183)
第一节 船舶保险概述	(183)
第二节 我国船舶保险条款	(188)
第三节 伦敦协会船舶保险条款	(193)
第四节 船舶保险理赔概述	(198)
第五节 船东保赔保险	(204)

本章自测题	(208)
-------------	-------

第三篇 全真海上保险实训

实训1 客户的投保	(213)
一、背景知识	(213)
二、海洋货物运输投保单	(214)
三、海洋货物运输投保单的填写	(216)
四、投保单填写模拟练习	(217)
实训2 保险公司的承保	(221)
一、背景知识	(221)
二、海洋货物运输保险单	(222)
三、保险单的填写	(227)
四、保险单填写模拟练习	(228)
实训3 保险单的批改	(232)
一、背景知识	(232)
二、保险批单	(233)
三、保险批单的英文写作	(234)
四、保险批单写作模拟练习	(235)
实训4 客户的索赔	(236)
一、背景知识	(236)
二、索赔程序	(236)
三、英文索赔函的写作	(248)
四、索赔函写作模拟练习	(249)
实训5 保险人的理赔	(250)
一、背景知识	(250)
二、理赔程序	(250)
三、理赔英文函的写作	(254)
四、理赔计算、填表模拟练习	(254)
实训6 保险人的追偿	(256)
一、背景知识	(256)
二、追偿程序	(256)
三、追偿函的英文写作	(259)

四、追偿函英文模拟写作练习	(260)
附录 海上保险模拟试题及部分自测题参考答案	(261)
参考文献	(284)

第一篇

海上保险原理

第1章 海上保险概述

学习目标

通过对本章的学习，应达到以下目标：

1. 理解海上风险的概念；
2. 了解海上风险的种类；
3. 掌握海上保险的概念；
4. 掌握海上保险的特征与作用；
5. 弄清海上保险的种类。

本章内容

第一节 海上风险

第二节 海上保险特征与作用

第三节 海上保险的产生与发展

第四节 海上保险的分类

第五节 海上保险市场

本章自测题

第一节 海上风险

一、海上风险的概念（Concept of Marine Perils）

海上风险一般是指船舶或货物在海上航行中发生的或随海上运输所发生的风

险。具体来说,海上风险是指与海上货物运输有关的风险,指船舶、货物在海上运输过程中可能发生损失的风险,即导致海上货物运输发生损失的不确定性。英国1906年《海上保险法》^①给“海上风险”下的定义为:“Marine perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy. (“海上风险”是指因航海所发生的风险,也就是海难、火灾、战争、海盗、抢劫、盗窃、捕获、拘留、限制,以及王子和人民的扣押、抛弃、船长的不法行为或其他类似性质或保单注明的诸如此类的风险。)

保险人承保的海上风险都在保单中或保险条款中明确规定,保险人只负责由保单列明的风险造成的保险标的的损失。正确理解各种风险的确切含义十分重要。

保险人承保的各种海上风险源于英国劳合社的船、货保险单(Ship & Goods Policy, 简称S. G. 保单)中的风险条款,虽然我国现行的海洋运输货物保险条款和英国协会货物新条款中的承保风险与劳合社S. G. 保单中规定的风险条款不尽相同,但都是在S. G. 保单的基础上,结合国际贸易及国际运输方式的发展逐步修订、扩充而成的。

在现代海上保险业务中,保险人所承保的海上风险有特定范围。一方面,它并不包括一切在海上发生的风险,另一方面,它又不局限于航海中所发生的风险。也就是说,“海上风险”是一个广义的概念,它既指海上航行中所特有的风险,也包括一些与海上运输货物有关的特种风险。

海上风险也叫海难,这是保险专业的术语,是经过世界保险界长期经验积累形成的具有特定概念和内容的专门名词,不能从一般字面意思去理解,因为事实上它并不包括海上的一切危险。它所包括的只是海上发生的自然灾害和意外事故。自然灾害是由于自然界变异引起破坏力量所造成的现象。意外事故是指由于不属意料之中的原因或者不可抗拒的原因所造成的事故。

风险必须具备两个基本条件:一是必须是属于海上及航海中的风险,也就是说在性质上与海洋相关或为海上航行所特有的风险;二是必须是某种偶然发生的意外事故,不包括经常发生的意外事故,不包括经常发生的或不可避免的海上风险损失,如船舶在航行中因风浪经常侵袭而造成的自然磨损。

二、海上风险的种类(Category)

按照海上风险的性质,海上风险可分为海难(Perils of the Sea)和外来风险两种,海难又分为自然灾害和意外事故。

前面谈到,海难是指海上发生的自然灾害和意外事故。值得注意的是,海难并

^① 转摘自北大法律信息网 www.chinalawinfo.com.

非包括航海时所发生的一切灾难或意外事故。英国1906年《海上保险法》附则第七条规定：“海难”是指海上偶然发生的事故或灾难，并不包括风和浪的普通作用。因此，一般常见的可预测的海浪并不是海难。现分别对自然灾害、意外事故和外来风险加以说明：

（一）自然灾害（Natural Calamities）

自然灾害一般是指不以人们意志为转移的自然力量所引起的灾难。但在海上保险中，它并不是泛指一切由于自然力量所造成的灾难，在不同国家或同一国家在不同时期对自然灾害的解释都有所不同。一般而言，自然灾害是指恶劣气候、雷电、地震、海啸、浮冰和洪水等发生在海上的人力不可抗拒的自然界破坏力量所造成的灾害。

（1）恶劣气候（Atrocious Weather）。这通常是指船舶遭遇海上暴风雨、飓风和海浪等自然现象而发生的事故，包括船舶因颠簸、倾斜造成船体破裂，船上机器设备损坏，或因此而引起船上所载货物浸水、散包、破碎、冲走以及因关闭通风设备致使货舱内湿度过大殃及货物等损失。在实务中，保险人对“恶劣气候”一词也没有统一明确的定义，往往根据风险的具体情况进行解释。例如，我国对暴风风的解释为：风力在8级以上，风速在17.2米/秒以上即构成暴风责任。

（2）雷电（Lightning）。这主要是指雷击闪电自然现象造成航行于海上的船舶及其所载货物的直接损毁、由雷电直接造成的或引起火灾所造成的损失。例如，因雷击中船上桅杆造成倒塌，压坏船舱，致使海水浸入，货物受海水浸泡的损失属于雷电责任。

（3）地震（Earthquake）。这是指因地壳发生急剧震动引起地面断裂和变形的地质现象，是一种突发性的灾害。地震发生在海底，就会引起海水强烈扰动，产生高达数十米的巨浪，即为海啸。

（4）火山爆发（Volcanic Eruption）。这是指直接或归因于火山爆发所致货物或船舶的损失。陆地上发生的地震虽不影响船舶在海上的航运，但火山爆发可能影响停泊在港口的船货。例如，船舶停泊在港口等待卸货或货物在转运港口装卸时，船舶和货物就有可能遭受损坏或灭失。

（5）海啸（Tsunami）。这是指由于地震或风暴引起海水巨大涨落，导致航行于海上的船舶及其所载货物的损毁或灭失。海啸可分为地震海啸和风暴海啸两种。地震海啸指海底的地壳发生变异或海底的火山喷发引起海水剧烈震荡产生巨浪；风暴海啸是指海上风暴引起海面异常升起形成巨浪，致使货物和船舶受到损害或灭失。海啸的破坏力很大，尤其是袭击某一拥挤港口或地区，会使船舶互相碰撞，船只沉没，甚至把一些大船冲向海滩，退潮时发生搁浅等。2004年1月发生在东南亚的海啸便造成巨大财产损失，其中遇难者人数接近30万人^①。

^① 中国新闻网（Chinanews.com）：东南亚地震海啸造成重大人员伤亡，遇难人数接近30万。具体数字：印度尼西亚238 945人，斯里兰卡30 957人，印度16 389人，泰国5 393人，马尔代夫82人，马来西亚68人，缅甸61人，孟加拉2人，索马里298人，坦桑尼亚10人，肯尼亚1人，总计292 206人。

(6) 洪水 (Flood)。这是指偶然爆发的具有意外灾害性质的大水。一般而言,山洪暴发、江河泛滥、潮水上岸及倒灌或暴雨积水成灾,造成航行或停泊于沿海水面的船舶及其所载货物被淹没、冲散、冲毁、浸泡等损失,都属于洪水责任。

(7) 浮冰 (Floating Ice)。这是指极地大陆冰川或山谷冰川末端因崩裂滑落海中而形成冰山,它们大部分沉于水下,仅小部分露出水面,随海流向低纬度地区漂流,沿途不断融化破裂,因而对航海安全造成危害。“泰坦尼克号”(Titanic) 海难事件就是由于船底撞在流动的冰山 (Iceberg) 上,造成船毁人亡的人间悲剧。

(8) 其他人力不可抗拒的灾害 (Other Calamities Beyond Manpower)。它通常包括浪击落海和海水、湖水、河水进入船舶、驳船、运输工具、集装箱等。浪击落海是指舱面货物受海浪冲击落海而造成的损失,不包括在恶劣气候情况下船身晃动而造成货物落海的损失。海水等进入船舶的危险,不仅包括海水,还包括湖水和河水进入船舶等运输工具或贮存处所造成的损失。

此外,发生在我国沿海城市的几种主要海洋灾害,有些与海上运输有关,有些与海上运输没有太大关系,现介绍如下^①:

(1) 风暴潮。风暴潮是指由台风、温带气旋、冷锋的强风作用和气压骤变等强烈的天气变化引起的海面异常升降,使受其影响的海区的潮位大大地超过平常潮位的现象。影响我国的台风风暴潮分布在东海、南海、黄海南部及我国台湾地区以东太平洋海域;温带气旋风暴潮一般分布在渤海、黄海北部。其中台风风暴潮对我国沿海地区的影响较为强烈,浙江沿岸、福建、广东、海南沿海是多发区域。风暴潮给沿岸地区带来巨额的经济损失,如 2005 年我国大陆的第一场台风“海棠”在不到一天的时间内共造成福建、浙江两地直接经济损失 80.93 亿元,并导致浙江 3 人死亡;台风“达维”9 月 26 日在海南省万宁市沿海登陆,造成海南、广东、广西三省 900 多万人受灾,死亡 21 人,农作物受灾面积 103 万公顷,倒塌房屋 3 万多间,因灾直接经济损失 121 亿元。

(2) 赤潮。赤潮是指海洋中某些微小的浮游藻类、原生动物或细菌在一定的环境条件下爆发性繁殖或集聚而引起水体变色的一种有害的生态异常现象。它是一种常见的海洋灾害,它会破坏生态平衡和渔业环境,危害渔业和养殖业,有毒赤潮还能通过食物链转移造成人畜中毒死亡。据国家海洋局报道,自 2005 年 3 月 31 日在浙江省温州市南麂外侧海域首次发现赤潮以来,国家海洋局共监视监测到赤潮 11 次。

(3) 海岸侵蚀。海岸侵蚀是指在自然力 (包括风、浪、流、潮) 的作用下,海洋泥沙支出大于输入、沉积物净损失的过程,即海水动力的冲击造成海岸线的后退和海滩的下蚀。海岸侵蚀现象普遍存在,我国 70% 左右的砂质海岸线以及几乎所有开阔的淤泥质海岸线均存在海岸侵蚀现象。如海南省文昌县由于珊瑚礁被开采,海岸已后退两百余米,造成大量的椰树林被海水淹没。

^① 陈君. 海洋灾害知多少. 海洋世界, 2005 (12).

(4) 海雾。海雾由海面低层大气中水雾凝结所致,通常呈乳白色,产生时常使海面能见度降到1千米以下。海雾是一种危害很大的海洋灾害。无论在海上还是在海岸带地区,海雾都因其大大降低能见度而对交通运输、渔业捕捞和养殖、海上油气勘探开发以及军事活动等造成不利影响。如1993年5月,中国国家海洋局所属4000吨级远洋科学考察船“向阳红16号”在北纬29度、东经134度舟山群岛海域与一外籍货轮相撞而沉没,在事故中死亡3人,经济损失近亿元。

(5) 海水入侵。在沿海地区,大量开采地下水导致地下水位大幅度下降,海水侵入沿海含水层并逐渐向内陆渗透,这种现象被称为海水入侵。海水入侵的直接后果是地下淡水受到海水的污染、沿岸土地盐碱化、水源受到破坏、沿海建筑物受损等。20世纪80年代以来,由于地下水的过量开采,我国辽宁、河北、天津、山东、江苏、上海、广西、海南和台湾等省市均发生不同程度的海水入侵加剧现象,其中环渤海地区比较严重。

(6) 沿海地面下沉。地面下沉是指某一区域内由于开采地下水或其他地下流体导致地表浅部松散、沉积物压实或压密引起地面海拔下降的现象,又称地面沉降或地陷,其特点是波及范围广、下沉速率缓慢、不易察觉,但对建筑物、城市建设和农田水利危害极大。我国海岸带是人口、城市最集中的地区,受人类活动影响最为深刻,由于人们大量开采地下水,地下水位下降,产生地下漏斗,造成地面下沉。

(7) 海上溢油。海上溢油是指在海上作业或航行过程中发生的石油泄漏事件。石油在海洋表面上形成面积广大的油膜,阻止空气中的氧气向海水中溶解,同时石油的分解也消耗水中的溶解氧,造成海水缺氧,而且重金属和有毒有机化合物等有毒物质在海域中累积,并通过海洋生物的富集作用对海洋动物和以此为食的其他生物造成毒害。2004年12月7日,巴拿马籍集装箱船和德国籍集装箱船在珠江口发生碰撞,其中德国籍船舶的燃油舱破损,约1200吨燃油溢漏,在海上形成了长16668米、宽200米的油带,是我国近年来较大的一次海洋污染事件。

(8) 海平面上升。近年来温室气体不断增加,全球性气温上升,导致海水受热膨胀、高山冰川融化、南极冰盖解体,造成海平面绝对上升。人为因素导致的陆地地面沉降又造成了海平面的相对上升。海平面上升对人类环境的危害严重。首先,海平面上升可淹没一些低洼的沿海地区,加强了海洋动力因素向海滩推进,侵蚀海岸,从而变“桑田”为“沧海”。其次,海平面上升会使风暴潮强度加大,频次增多,不仅危及沿海地区人民生命财产安全,而且还会使土地盐碱化,海水内侵,造成农业减产,破坏生态环境。

(9) 外来物种入侵。伴随着人们的经济活动和国际交往增多,一些物种由原生存地移居到另一个新的生存环境并在新的栖息地繁殖并建立稳定种群,这些物种被称为外来物种。有针对性地引进优良动植物品种,可丰富生物多样性,又能带来诸多效益,但若引种不当或缺乏管理,则会引发较大负面影响。以养殖生物为例,鲍鱼、牡蛎、扇贝、对虾、鱼类、藻类等大量从国外引入我国,在养殖过程中由于

各种方式导致养殖对象进入自然海域, 不仅与土著生物争夺生存空间、饵料, 争夺生态位, 并且传播疾病, 与土著生物杂交导致遗传污染, 降低土著生物的生存能力, 导致土著生物自然群体降低甚至濒于灭绝。

(二) 意外事故 (Accidents)

海上意外事故是指船舶或其他海上运输工具遭遇外来的、突然的、非意料中的事故, 如船舶搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞、船舶失踪以及火灾、爆炸等。海上保险所承保的意外事故并不是泛指的海上意外事故, 而是指保险条款规定的特定范围内的意外事故。

(1) 搁浅 (Grounding)。这是指由于意外的原因, 船体与海底、海滩、海岸或其他障碍物 (如沉船、木桩等) 紧密接触, 并搁置其上, 且持续一定时间, 如停航达 12 小时以上, 处于失去进退自由的状态。船舶搁浅时, 如果货物已载于船上, 保险人则应对该货物的一切损失负赔偿责任, 即使其损失的近因并非搁浅, 保险人仍旧应负责。如果搁浅经常发生在特定的地区, 或发生在运河中, 或发生在港内退潮时间, 则不得视为搁浅。因为船舶搁浅是意外的、偶然的情况发生的, 而且船舶必须是搁置在沙滩、岩礁、河床或其他障碍物之上, 不能继续前进。

(2) 触礁 (Stranding)。这是指船舶在航行过程中, 船身或船底意外地接触海中岩礁或其他障碍物而仍能继续前进的一种状态。区分触礁与搁浅的标准是, 如果船舶接触水中障碍物以后, 船舶仍能继续移动, 通常被认为是触礁; 如果船舶接触障碍物之后, 船舶不能往前移动, 通常被认为是搁浅。不论是触礁还是搁浅, 必须是不可预料的一种情况。如果船舶经常在某处发生与触礁类似的情况, 一般不能认为是触礁。

(3) 沉没 (Sunk)。这是指船体的全部或大部分已经浸入水中, 失去继续航行能力。如果船体有一部分浸入水中, 但仍有航行能力, 一般说来不能认为船已沉没。

(4) 碰撞 (Collision)。这是指船舶在航行中与其他可航行的物体发生猛烈接触, 或船舶与任何漂浮物体、航行物体、浮冰、沉船残骸以及港口、码头、河堤等建筑物的接触。换言之, 碰撞是指船舶与船舶或非船舶的其他物体的碰撞。

船舶构成碰撞事故必须具备相应的条件: 首先, 要有船与船或船与其他物体之间的实际接触, 如果船舶的损失是由于另一条船舶路过时的波浪造成的, 则不属于碰撞损失。其次, 碰撞和损失要有必然的因果关系。

(5) 失踪 (Missing)。这是指船舶在海上航行中失去联系且超过一定的期限。关于“一定的期限”, 各个国家都有不同的规定, 一般说来, 船舶失踪 4~6 个月被认为失踪。被保险船舶和货物一旦宣告失踪, 应由保险人当作海上风险损失负责赔偿。如果保险人赔偿损失后, 船舶和货物又重新找到, 该船舶和货物的所有权应归保险人所有。

(6) 倾覆 (Overturn)。这是指船舶意外地失去平衡, 船身倾覆或倾斜, 处于非正常的状态, 如果不进行施救不能继续航行。