

HAIYANG YUNSHU BAOXIAN SHIWU

国际经贸实务丛书

海洋运输保险实务

顾寒梅 编

上海交通大学出版社



国际经贸实务丛书

海洋运输保险实务

顾寒梅 编

上海交通大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海洋运输保险实务/顾寒梅编. - 上海:上海交通大学出版社, 1999.6

(国际经贸实务丛书)

ISBN 7-313-02212-3

I. 海… II. 顾… III. 海上运输保险 IV.
F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 17989 号

海洋运输保险实务

顾寒梅 编

上海交通大学出版社出版发行

上海市番禺路 877 号 邮政编码 200030

电话 64281208 传真 64683798

全国新华书店经销

常熟市印刷二厂·印刷

开本:787×960(mm) 1/32 印张:4.5 字数:86 千字

版次:1999 年 6 月 第 1 版

印次:1999 年 6 月 第 1 次

ISBN 7-313-02212-3/F·322

定价:6.50 元

本书任何部分文字及图片,如未获得本社书面同意,

不得用任何方式抄袭、节录或翻印。

(本书如有缺页、破损或装订错误,请寄回本社更换。)

前 言

自实行经济改革和对外开放政策以来,我国对外经济贸易有了很大的发展;尤其是“九五规划”和“2010年远景目标”的制定实施,为我国经济发展进入一个新的阶段提供了良好的契机,对外贸易也必将进一步蓬勃发展。然而,贸易商品在运输过程中难免会遭受各种灾害事故而导致损失。为使贸易双方的损失能得到及时弥补,贸易活动能顺利进行,贸易货物运输保险已成为贸易过程中不可或缺的一环。

海运货物保险是运输保险中最主要和最广泛采用的险种。本书结合当前海运保险市场的具体情况和做法,着重介绍海运保险的实施过程,可为外贸工作者及保险从业人员提供实务指导,也可供从事相关业务的同志参考。

由于编者水平所限,书中的错误和疏漏之处在所难免,尚希广大读者批评、指正。

目 录

1 海洋运输货物保险条款	1
1.1 海洋运输货物保险的保障范围	1
1.2 我国海洋运输货物保险条款	17
1.3 我国特种货物海运保 险条款介绍	34
1.4 伦敦协会海洋运输货物保险条款	38
2 海运保险合同	53
2.1 海运保险合同的种类	53
2.2 海运保险合同的内容和特点	59
2.3 海运保险合同的成立、变更、解除和 终止	65
3 海运货物保险投保实务	69
3.1 投保险别的选择	69
3.2 保险金额的确定	76
3.3 投保单的填写	84
3.4 国际贸易合同中的保险条文与信用证 的审查	90
4 海运货物保险承保实务	98
4.1 保险条件的拟订	98

4.2	保险单的缮制	103
4.3	保险费的结算	110
5	海运货物保险索赔及理赔实务	115
5.1	保险利益原则的运用	115
5.2	保险索赔	117
5.3	近因原则的运用	123
5.4	损失确定和责任审定	125
5.5	保险赔款计算	131

1 海洋运输货物保险条款

国际商品流通是通过国与国之间货物贸易合同的履行而完成的,而贸易合同的顺利履行又离不开国际货物运输。海洋运输是国际贸易中采用最为广泛的运输方式。在运输途中,货物可能遭遇自然灾害,船舶可能发生意外事故,这些都会给货主带来损失。为维持贸易的正常进行,货主通常希望能通过一定的方式将风险转嫁给他人承担。海洋运输货物保险由此应运而生,它通过及时补偿货主的经济损失,保证了国际贸易的正常进行。

货物在海运途中可能遭受的风险种类繁多,而不同货物可能遭受的风险又各有不同,不同的投保人对保险的需求也有所不同。因此,为适应保险选择的需要,各国保险界大都按照保险人所承担的不同的保险责任范围而制订保险条款。尽管各国的保险条款各有差异,但均通过规定保险人所承保的风险以及由此引起的损失、损害和费用来限定保障范围。

1.1 海洋运输货物保险的保障范围

1.1.1 海洋运输货物保险保障的风险

货物在海运途中可能遭遇的风险种类繁多,但保险人并不是对所有的风险都给予承保。一般说

来,海运货物所保障的风险可分为海上风险和外来风险两大类。

1. 海上风险(Perils of Sea)

海上风险也称海难,是指海上航行中发生的或随附海上运输所发生的自然灾害或意外事故。对于经常发生的事件或必然性事件,例如海上的一般风浪作用,并不包括在海上风险之内。海上风险有其特定范围,一方面它并不包括所有发生在海上的风险,另一方面它并不局限于航海中所发生的风险。现代海上保险中都将与海运相连的包括陆上、内河、驳船运输过程中的风险作为海上风险予以承保。

(1) 自然灾害(Natural Calamity)。这是指自然界的力量所造成的灾害,它一般是人力所无法抗拒的。在海运保险中并非所有的自然灾害都属可保范围,中国现行的《海洋运输货物保险条款》把恶劣气候、雷电、海啸、地震和洪水作为可保的自然灾害,伦敦保险业协会 1982 年制订的《协会货物条款》中所承保的自然灾害则包括地震、火山爆发、雷电、浪击落海及海水、湖水或河水进入船舶、驳船、运输工具、集装箱、大型海运箱或储存处所。现将上述各种风险的含义解释如下:

① 恶劣气候(Heavy Weather)。恶劣气候也称暴风雨,是指由于恶劣气候所形成的海上的狂风暴雨、大浪的作用而使船舶、货物受损。它是货物在海运途中最容易遇到的风险。

由于不同海域的自然条件有很大区别,恶劣气候的标准亦随之有所不同,例如十级台风在大西洋是经常发生的,因而并不构成海上风险,而在我国东

海则是偶然发生的,可作为海上风险。

② 雷电(Lightning)。这是指保险标的在运输过程中被雷电击中直接造成的损失或由此引起火灾而致的损失。

③ 海啸(Tsunami)。这是指海底地震、火山活动或特大海洋风暴等引起的海水强烈震动而产生巨大浪潮,由此导致保险标的被淹没、冲击或损毁。

④ 地震(Earthquake)。这是指因地壳发生急剧的自然变异,使地面发生震动而导致保险标的的直接损失或由此引起的火灾、爆炸、淹没等损失。

⑤ 火山爆发(Volcanic Eruption)。这是指由于强烈的火山活动造成的保险标的的直接或间接损失。

⑥ 洪水(Flood)。这是指因大量降水在短时间内积聚造成的灾害。

⑦ 浪击落海(Washing Overboard)。这通常是指放在船舶甲板上的货物受海浪冲击而落海所造成的损失。

⑧ 海水、湖水或河水进入船舶、驳船、运输工具、集装箱或大型海运箱或储存处所(Entry of sea, lake or river water into vessel, craft, conveyance, container, lift-van or place of storage)。这种风险是指包括海水、河水和湖水在内的各种水进入船舶等运输工具或包括陆上的一切储存处所造成的货物损失。

(2) 意外事故(Accident)。这是指由于外来的、偶然的、非意料中的原因所造成的事故。海上保险所承保的意外事故并非包括所有的意外事故,中国现行的《海洋运输货物保险条款》中所承保的意外事故包括运输工具所遭受的搁浅、触礁、沉没、互撞、与

流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等,伦敦保险业协会 1982 年所制订的《协会货物条款》中所承保的意外事故则包括火灾、爆炸、船舶或驳船搁浅、触礁、沉没或倾覆、运输工具碰撞、陆上运输工具的倾覆或出轨以及抛弃等。现将主要的意外事故的含义分别解释如下:

① 搁浅(Stranded)。这是指船舶在航行中,由于意外原因致使船舶底部与水下障碍物紧密接触,且持续一段时间而失去进退自由的状态。

构成海上保险中的搁浅事件,必须具备两个条件。首先,搁浅必须是意外发生的。例如,由于潮汐涨落造成船舶规律性地搁浅于沙床属于必然现象,就不能认为是海上保险中的搁浅。其次,搁浅必须造成船底紧密搁置在障碍物上,持续一段时间处于静止状态。

② 触礁(Grounded)。这是指船舶在航行过程中或停泊时,船身或船底触及水中的岩礁或其他障碍物,造成船货损失,但仍能继续前进的一种意外事故。

③ 沉没(Sunk)。这是指船舶在航行中或停泊时,船体全部沉入水中而失去航行能力的状态。如果船体的一部分浸入水中,或海水虽不断浸入,但船舶仍具有航行能力,则不能认为是沉没事故。

④ 碰撞(Collision)。这是指船舶在水上与除水以外的其他外界物体发生直接、猛烈的接触,从而导致船货受损的事故,包括船舶的互撞、与流冰的碰撞等。两船相撞,并不一定是两船船体的实际接触,其中一船的一部分与他船的任一部分的触及都可以认

为是碰撞。但当船舶在港内与他船并排靠在码头时,因受风浪波动而相互挤擦,则不能作为碰撞事件。

⑤ 火灾(Fire)。这是指意外的、超过正常范围的燃烧造成的船、货的损失。虽然火灾并不是海上特有的危险,但由于在海运过程中,火灾发生频繁,危害严重,所以被列入海运货物保险的范围,保险人予以承保。

造成火灾的原因很多,可能由自然界的原因,如雷电、地震等所致;也可能由意外事故所致,如爆炸等;还可能由于海水浸湿导致货物自燃,或是货物固有缺陷导致自燃;此外还有人为原因,如船长失职或有意纵火以及战争导致的火灾。对于上述原因所造成的火灾损失,保险人并不全予负责。例如由于战争行为所致的火灾属战争险内容,不是一般的意外事故。如果货物由于固有缺陷而致火灾,则属保险除外责任。在海运保险中,一般规定凡外来原因所致的火灾或火灾的原因无法确定时,保险人予以负责。

火灾所致损失包括直接损失和间接损失,直接损失是指货物直接被火烧毁、烧焦、烧裂的损失,间接损失是指货物虽未着火,但被烟熏、灼热等的损失。保险人对这两类损失均予负责。

⑥ 爆炸(Explosion)。这是指物体在瞬间发生分解或燃烧,放出大量气体和热量,使物体本身或周围物体遭到破坏的现象。例如装在密封容器中的气体会因周围过高的气温而致膨胀爆炸,造成损失。

⑦ 倾覆(Capsized)。这是指船舶在航行中因故

翻倒或倾斜而不能继续航行的状态。

⑧ 陆上运输工具倾覆或出轨 (Overturning or Derailment of Land Conveyance)。这是指海运货物在进行正常运输所需的陆运时,运输工具翻倒、倾斜或出轨,导致货物损失。

⑨ 抛弃 (Jettison)。抛弃也称抛货,是指为了减轻船舶负重,避免船货全损,或是因为其他特殊原因,有意将船上货物或部分属具抛入海中的行为。因抛弃而损失的货物,属海运货物保险的抛弃责任。但如果货物因丧失使用价值(比如水果腐烂)而被抛弃,则不属抛弃风险。

2. 外来风险 (Extraneous Risks)

外来风险是指海上风险以外的其他外来原因的风险。外来风险必须是意外的、偶然的、难以预防的,而且必须是外部因素导致的。例如,自然损耗是必然会发生的损失,不具有偶然性,不属外来风险;货物的腐败若是由于其内在特性造成的,并不是外部因素所致,同样不属外来风险。

外来风险可分为一般外来风险和特殊外来风险。

海运货物保险承保的一般外来风险是指一般外来的意外因素所致的货物损失,通常包括偷窃、短量、提货不着、淡水雨淋、混杂、沾污、渗漏、碰损、破碎、串味、受潮受热、钩损、包装破裂和锈损风险等。

特殊外来风险是指除一般外来风险以外的其他外来因素所致的货物损失,它往往是与政治、军事、社会动荡以及国际行政措施、政策法规等有关的风险。常见的特殊外来风险主要有战争、罢工、进口国

有关当局拒绝进口或没收等。

1.1.2 海洋运输货物保险保障的损失

按照损失的程度,海运保险货物的损失可分为全部损失和部分损失两大类。

1. 全部损失(Total Loss)

全部损失简称全损,是指整批或不可分割的一批保险货物全部灭失或可视同全部灭失的损害。

实际业务中,关于整批或不可分割的一批保险货物的全损,一般包括以下四种情况:

(1) 一张保险单所载明的货物的全损。

(2) 一张保险单中包括数类货物,每一类货物分别列明数量和保险金额时,其中每一类货物的全损。

(3) 在装卸过程中一整件货物的全损。

(4) 在使用驳船装运货物时,一条驳船所装运货物的全损。

凡是货物的损失程度符合上述情况,便可申请按全损赔偿。全部损失可进一步分为实际全损和推定全损。

(1) 实际全损(Actual Total Loss)。实际全损也称绝对全损(Absolute Total Loss),是指保险标的发生保险事故后灭失,或者受到严重损坏完全失去原有形体、效用,或者不能再归被保险人所有。构成实际全损一般有以下几种情况:

① 保险标的灭失。例如保险货物被大火焚烧,全部烧成灰烬。

② 保险标的受损严重,已完全丧失原有的形态

和使用价值。例如水泥被海水浸湿后结成硬块而失去原有的属性和用途。

③ 保险标的的丧失已无法挽回,即被保险人无可弥补地失去对保险标的的实际占有、使用、受益和处分等权利。例如战时货物被敌国捕获并作为战利品分发。

保险标的发生实际全损时,被保险人无需办理任何法律手续即可向保险人请求全损赔偿。

(2) 推定全损(Constructive Total Loss)。推定全损是海上保险中特有的制度。我国海商法规定,货物的推定全损是指货物发生保险事故后,认为实际全损已经不可避免,或者为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值的损失。因此,构成货物推定全损有两种情况:一是被保险人不可能在合理时间内重新获得对保险货物的自由使用和处理权,故可认为实际全损不可避免,因而构成推定全损。例如货物被扣押,没有希望在合理时间内归还被保险人。又如水果在中途受损后,如果安排继续运往原目的地,到达目的地时水果必然会完全腐烂而全损。上述情况均构成推定全损。二是货物受损严重,如果进行抢救,抢救费用及续运费用之和将超过货物保险价值,也可认为推定全损。

发生推定全损时,被保险人有权选择按照保险标的的实际损失索赔部分损失,也可以选择索赔全部损失。

如果被保险人要求保险人按全损赔偿,应首先向保险人委付保险标的,表明愿将本保险承保的被

保险人对保险标的的全部保险利益转让给被保险人，而要求保险人以全部损失予以赔偿，它是被保险人要求按全损赔偿时应履行的义务。被保险人发出委付通知后，保险人得以考虑和采取对自己最有利的措施，即对于被保险人的委付，保险人可以接受，也可以不接受，但保险人应当在合理的时间内将接受与否的决定通知被保险人。

保险人一旦接受委付，除了享有保险标的的全部保险利益，还必须承担由此带来的义务，有可能出现为履行义务而支付的金额超过其所得的权益的金额，因此，在有些情况下，保险人可能不接受委付。以船舶保险为例，有一艘船在黄浦江沉没，船舶保险人如果接受委付，对沉船即享有保险利益，但如果港监局命令必须将该船打捞起来以避免阻塞航道，则保险人必须承担打捞费用。此时，如果保险人估计打捞费用可能高于船舶的残骸价值，往往不接受委付。保险人如果接受委付，在按全损赔付后，取得对被委付保险财产的全部权利和义务，即使保险人因此得到的收益大于保险赔款额，仍然全归保险人所有，不用返还被保险人。

委付可以是口头的，也可以是书面的。在委付时，被保险人应注意必须无条件地将全部保险货物委付给保险人，而不能只委付其中一部分，也不能在委付时附任何条件。另外，委付一经保险人接受，便不得撤回，保险人和被保险人均受其约束。

发生推定全损时，保险人和被保险人为了避免对方认为自身已接受或放弃委付，往往都不愿尽力保全受损货物。因此，在保险条款中一般明确规定保

险人或被保险人为防止保险标的的损失而采取的措施,不得被视为接受委付或放弃委付的表示。

2. 部分损失(Partial Loss)

凡保险标的的损失没有达到全部损失的程度,即为部分损失。

按照损失的性质,部分损失可分为共同海损和单独海损。

(1) 共同海损(General Average)。这是指在同一海上航程中,船舶、货物和其他财产遭遇共同危险,为了共同安全,有意采取合理措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。共同海损包括两个组成部分:一是共同海损行为导致的船舶、货物等本身的损失,称为共同海损牺牲(General Average Sacrifice);二是为采取共同海损行为而支付的费用,称为共同海损费用(General Average Expenditures)。

共同海损行为是一种非常措施,这种措施在正常航行中是不会采用的。例如正常航行中船方有保管货物的责任,应谨慎地使货物处于安全状态,然而在特殊的危险状态中,为了船舶和货物的共同安全,船长可下令把货物部分抛入海中以减轻船舶载重,这种行为所致的货物牺牲就是共同海损。

根据共同海损的定义,共同海损的成立必须具备以下条件:

① 必须确实遭遇危及船舶和货物共同安全的危险。

首先,船舶和货物遇到的危险必须是真实的、实际存在的和紧迫的,主观推测或畏惧担心会发生的危险并不是真实的危险。例如,船舶在海上因遭遇

恶劣气候,只能逆风行驶,导致船速剧减,船舶在海上航行时间意外增加,原先足够航行到目的地的燃油消耗过多而无法驶达目的地,这时如果不改变航道驶往附近港口加油,一旦燃油耗尽,主机熄火,船舶将失去控制,导致严重后果,所以,此时船舶确实遇到了紧迫的危险。又如有一批树脂在海运途中,一船员发现存放树脂的货舱中在冒烟,于是认为舱中发生了火灾,立即对货舱进行灌水,事后却发现货物并没有任何着火的迹象,故可认为火灾并不存在,而是船员主观臆测的,虽然树脂被水浸湿而严重受损,但不能构成共同海损。

其次,危险必须是危及船舶和货物的共同安全的,如果不及时采取措施,会使船舶和货物同时受到很大的损失。例如,船舶在航行途中触礁,船底出现裂缝,海水大量涌入舱中,若不采取措施,船舶将会沉没,这时船舶和货物确实处于共同危险中。

② 共同海损行为必须是为了解除船舶和货物的共同安全而有意识且合理地采取的。

首先,船舶和货物面临共同危险时,必须是为船舶和货物的共同安全而采取的措施才属于共同海损行为,如果只是为了船舶或货物一方的利益而采取的行为,不能作为共同海损行为。例如,船舶在航行时遭遇暴风雨,船体严重倾斜,同时由于海水进入某一船舱,使该舱内的贵重物品受损,船长下令将舱面上一侧的货物抛弃以使船舶保持平衡,同时又组织人员对受损的贵重物品进行抢救整理。这种情况下,抛货行为是为解除船舶和货物的共同危险,属于共同海损行为,而对货物进行抢救整理是为该货货