

英国《1906年海上保险法》

对外贸易教育出版社

55.61

英国《1906年海上保险法》

徐卓英 译

对外贸易教育出版社

前 言

在近代国际贸易发展史中，海上保险占着重要地位。海上保险的法规和规章制度于十九世纪前后，已粗具规模和日臻完善。

保险的历史，源远流长。早在古代人类史实的记载中，就可发现保险的滥觞、例如古代巴比伦人 (Babylonians) 的商业纪录中，即有类似保险契约的记载。当时巴比伦人商业的发展，已达到需从海外寻求产品市场和原料来源，因之必须利用推销采购人员远赴国外从事贸易活动。他们以货物与金钱付托给推销人，而推销人则以自己的财产和妻子儿女作为信用保证，倘在贸易中获得利润，则双方均分。起初颇为相安无事。但随着海上盗贼横行，劫掠财物之事时有发生，不少诚实的推销人在货物或金钱被掠夺后，不得不忍痛放弃妻子儿女，流落异乡。为了改善此种情况，生意人与推销人之间终于达成新的协议，除保持以前的做法外，另行规定，万一途中财物被劫，只要推销人并无串谋或疏忽时，在其旅行回来，并经宣誓说明真相后，可免除他对生意人所负的债务。这种安排为巴比伦整个地区所采用。公元前2250年制订的《汉穆拉比法典》(Code of Hammurabi) 中，对此亦有规定的条文。嗣后，此项惯例传至腓尼基 (Phenicia)，再推行至其他地区，适用于各种海上货物运输。希腊的“船舶押借契约 (Bottomry) 即是从巴比伦人的传统发

展而来的。一个希腊船主如要从外地运回一批货物，通常须与其船舶押借所需的资金。在契约中规定：倘该船舶遇险，没有安全返回港口，则出借人放弃其索还借款的权利。这种契约在当时的海运国家颇为盛行。有的时候，尚可以货物代替船舶作为担保，而称之为“货物押借契约”(Respondentia)。为便利处理有关上述契约所产生的各种情况，当时在希腊的雅典设有一个交易所，这一机构很可能是世界最早的保险交易所，它的功能与近代的伦敦的劳埃德(Lloyd's of London) 颇为相似。

类似今日的海上保险，至少发生于十四世纪。近代海上保险的第一张保单，相传是在1347年于意大利热那亚(Genoa)为一艘名称“Santa Clara”的船只所保险的。到十五世纪时，有关海上保险的规章制度逐渐形成，并发展为一套有关海上保险的法典。1435年，巴塞罗那(Barcelona)的地方长官公布了有关海上保险的承保规则和损失赔偿的手续，1468年，威尼斯(Venice)大议会制订了一套经营保险业务的法规，与现代的承保手续极为相似。

早期的海上保险，不是由公司或政府经办的，而由商人当作副业经营。意大利伦巴第(Lombardy)省的商人承做了此项业务的大部分。最初为英国船只保险的保险单，就是用意大利文写成的。这些保险商利用代理人为他们经营业务。在英国，这些代理人聚居的主要地区，即称为“伦巴第街”(Lombardy Street)。

英国为近代海商最发达的国家，亦为海上保险鼎盛的国家，这与伦敦劳埃德保险社团的发展史息息相关。在十六、十七世纪年代，促进英国海上保险业发展的因素，除了保险

商的代理人已大批移居伦敦的伦巴底街外，是在1574年英国伊的莎白女王批准一项由组设“保险公会”(Chamber of Insurance)的法案；1601年，又签署了一项成立“保险法庭”的法案，以解决关于保险契约的争端。当时的情势已显示出，海上保险乃是需要专业人员从事经营的业务，于是以保险为副业的商人开始由专业保险商所取代。

十七世纪，伦敦泰晤士河畔，设有若干咖啡馆，为船舶业和有关商人聚会之所。营业最盛的劳埃德咖啡馆为一个名叫爱德华·劳埃德(Edward Lloyd)的老板所设立。所有船货保险和贸易业务，大部分是这家咖啡馆内洽谈成交，那些需要保险的船主或货主来到咖啡馆，将他们要求保险的文件置于桌上，任何愿意承保一部分的保险商可以在文件上签名，并写明愿意承担保险的金额。这种在要保文件下方签名承保的习惯，就是今日所用“承保人”(Underwriter)一字的起因。爱德华·劳埃德为其顾客提供多方面的服务，例如于1696年开始印发名称为《劳埃德新闻》(Leoyd's News)的报刊，提供关于船舶海上航行的情况信息，于是该咖啡馆逐渐形成海上保险业的中心。1769年，由在劳埃德咖啡馆经营海上保险业务的各保险商自动联合组成团体，制订共同遵守的规章制度，成为信誉卓著的保险社团。它所采用的保险单格式，即“劳埃德船、货保险单格式”(Leoyd's S.G. Policy Form，简称S.G.保险单)于1779年经英国议会审核确认，作为“标准保险单”。后来1834年开始创的“伦敦保险协会”(Institute of London underwriters)所制定的“协会货物条款”(Institute Cargo Clauses)的主要内容，基本上也脱胎于此项标准保险单。至于《英国

040123

海上保险法(1906年)的“附则一”(First Schedule), 亦为有关S.G. 保险单格式的说明规则。此项保险单格式除在英国适用外, 同时普及于其他国家和地区。

劳埃德保险社团亦经历变迁。自1688年爱德华·劳埃德创办的咖啡馆, 逐步发展为英国海上保险业的垄断组织, 经久不衰。但原有机构于1769年由托马斯·菲尔丁(Thomas Fielding)另设的咖啡馆所取代, 仍用“劳埃德”之名, 进一步发展成为国际性的保险交易所。1871年, 又从“劳埃德公司”(Corporation of Lloyd's)的名义向政府注册, 取得法人资格。实际上, 该公司仍是一个管理机构, 本身并不承办保险。保险业务由参加该社团、取得会员资格的保险人承保。1977年, 该项保险人共有10,600多人, 分别组成200个小组(又称辛迪加)。

关于海上保险的法规, 以英国最为完备。英国法律向来根据判例、为不成文法, 其海上保险法的基础、主要是由大法官曼斯斐尔德(Lord Mansfield)于大量的判例中奠定的。这位法官自1756年起即主持审判海商保险案件, 积累三十余年的判例, 确立了英国全部海上保险法规的原则, 因其案情复杂, 头绪纷繁, 英国议会特根据有关判例, 制订成文单行法, 定名《英国海上保险法》共九十四条, 于1906年12月21日公布施行, 是为近代最为完整和最有影响的海上保险法规, 不但所涉及的内容较为广泛, 且条例明晰, 有很高的权威性。自该法公布施行后, 英美和欧亚各国广为引用, 于处理海商保险等纠纷, 或审理海损案件时, 奉为准绳。

综上所述, 素称执世界保险业牛耳的英国, 不仅在保险业务和保险收入方面居世界的前列, 其所制订的保险规章、

制度和办法对世界各国也具有重大的影响。长期以来，世界上大部分国家的保险立法或做法都在不同程度上参照、采用了英国的法规；有的国家或地区的保险单直截了当地规定一切有关保险索赔和理赔责任均按照英国的法律和习惯办理，有的国家名义上制订有本国的保险法规，但基本上是以《英国海上保险法》（1906年）为主本，其内容大部分与英国的法律雷同，有的国家虽然制订有本国的保险单格式和保险条款，但主要也是仿自英国1779年经议会确认的“劳埃德船、货保险单格式，”以及伦敦保险协会的“协会货物条款，”而且这些国家所制订的保险单和条款，往往仅在本国的进口业务中使用，在出口业务中为了适应国外买主的需要，仍须采用英国的格式和条款。英国的保险单格式和条款所以长期广泛地为各国所采用，除了因为英国在世界保险业务中占有重要的地位外，还因为这些格式与条款具有悠久的历史，在实际业务中经历过无数的法律讼案，几乎每字每句都有过法院的裁断、解释和认定。

我国在解放前所采用的海上保险单亦为伦敦劳埃德标准保险单，且系照搬照抄英国的保险条款，故遇海损案件发生时，均依英国的保险法律办理。1934年起，若干中国公司的保险单采取了中英合璧的方式，但仍注明“中文条款仅系译文”而已。此外，我国在1931年1月1日公布的《海商法》，其第八章为海上保险，共三十条，内容包含的原则，亦与英国的海上保险法，大致相同。此外，尚有所谓“保险业法”和“保险法”，先后于1935年及1937年分别公布，但实际上并未施行。另于1943年9月25日公布的所谓“非常时期保险业管理办法”，共二十四条，其性质有似保险业法，但徒有

虚名，无法施行。

解放后，对于立法工作十分重视，各项基本大法，业已完成；专门性的法律和规章条例等，正在加快制定，并已逐步形成一个完整的法制体系。特别是中国共产党十一届三中全会作出实行对外开放以后，对外关系日趋发展和活跃，我国的保险业务亦随着对外经济贸易和扩大，而蒸蒸日上。在新形势下，制订和完善我国的保险法和规章制度等方面，有很多重要的工作可做。为了配合从事外贸和海上保险业务的同志进行有关工作，也为了给新参加这项工作的同志和在校学员提供一些学习海上保险业务的参考资料，特就国际保险业的沿革和保险法规的背景略述梗概，并将具有广泛影响的《英国海上保险法》（1906年）译成中文。

在《英国海上保险法》（1906年）译成中文本的过程中，承对外经济贸易大学雷荣迪教授予以校订指正，并承上海对外贸易学院外贸经济系主任吴百福副教授提供不少宝贵意见和校阅择稿，特此致谢。由于译者水平有限，挂漏及错误，在所难免，尚请读者指正。

译 者

目 录

一、	海上保险	(1)
二、	可保权益	(2)
三、	可保价值	(6)
四、	告知与陈述	(7)
五、	保险单	(9)
六、	重复保险	(13)
七、	保证及其他	(14)
八、	航程	(18)
九、	保险契约的转让	(21)
十、	保险费	(22)
十一、	灭失和委付	(23)
十二、	赔偿的尺度	(29)
十三、	保险人在给付赔偿后的权利	(35)
十四、	保险费的返还	(36)
十五、	相互保险	(38)
十六、	补充规定	(39)
十七、	附则	(42)
	(附英文本)	(47)

英国《1906年海上保险法》

一、海上保险

海上保险的定义

第一条

海上保险契约是保险人向被保险人承诺，于被保险人受到海上损失，即海事冒险所发生的损失时，应依约定的条款和数额，赔偿被保险人的契约。

海陆混合风险

第二条

(一) 海上保险契约得按订明的条款或贸易惯例，扩展其范围，凡被保险人员在与海上航程有关的内河或陆上风险所引起的损失，均受该项契约的保障。

(二) 船舶在建造中，在下水时，或在其他类似的海事冒险方面，凡投保海上保险者，本法的条款在可能的范围内均应适用；但除本条款所规定者外，本法不应变更或影响为本法所载明的海上保险契约以外的其他保险契约所适用的任何法规。

海事冒险和海上灾难的定义

第三条

(一) 按本法的规定，凡合法的海事冒险，均可订立海

上保险契约。

(二) 下列各项均属于海事冒险情节：

(a) 任何船舶、货物或其他动产有可能蒙受海上灾难者，这类财产在本法称为“可保财产”；

(b) 收益或运费，客票、佣金、利润，或其他金钱利益，或预付款项，借贷，或日用开支等项，由于可保财产蒙受海上灾难而可能遭受影响者；

(c) 可保财产的所有人、利害关系人或负责人，因海上灾难而对第三者发生赔偿责任者。

“海上灾难”是指来自航海或在航海中易于发生的灾难，例如：海难、火灾、战争灾难，海盗、流氓、盗窃，捕获，扣留，禁制，以及对君主和人民的扣投、投弃、船长船员不法行为等其他类似的灾难，或保险契约所指明的灾难。

二、可保权益

打赌或赌情性的契约无效

第四条

(一) 以赌情为目的而订立的海上保险契约，应作为无效。

(二) 凡海上保险契约有下列情节者，应视为赌情或打赌的契约：

(a) 被保险人无本法规定的可保权益者，或在订约时，无取得此项利益的希望者。

(b) 保险契约订有下列或其他类似条款者，例如：“不

论有无利害关系”、“除本保险单外无须再证明其他利害关系”、“保险人无捞救利益。”

如果不存在捞救的可能性，而契约内证明保险人无捞救利益者，仍可投保。

可保权益的定义

第五条

(一) 按本法的规定，凡与海事冒险发生利害关系的人，均得认为有可保权益。

(二) 凡对于海事冒险或可保财产的风险，在法律或公正的立场上有着关系的人，即当该项可保财产安全或按期到达时，他就受益，当发生损失或被扣押时，他就受到影响或担负责任者，均属海事冒险的利害关系人。

必须具有可保权益的时间

第六条

(一) 被保险人在保险标的物发生损失时必须享有保险利益，尽管在订立保险契约时他没有取得保险利益的必要。

如标的物按不论损失或未损失条件投保，被保险人虽在标的物损失后才取得保险利益，他仍可请求赔偿损失，除非在订立保险契约时被保险人已获悉标的物发生损失而保险人并不知晓者。

(二) 如被保险人在发生损失时对保险标的物尚未取得可保权益，则在其获悉损失发生后，就不得再以任何手段或方式，取得可保权益。

可取消的或未落实的可保权益

第七条

(一) 可取消的可保权益是可以投保的，而未落实的可保权益也可以投保的。

(二) 尤其是，当货物购买人将货物投保后，他有着可保权益，尽管由于出售人的延迟交货或其他原因，购买人可能按照自己的选择，拒取该项货物，或将其转为出售人的风险责任。

部分的可保权益

第八条

任何性质的部分保险利益，是可以保险的。

再保险

第九条

(一) 保险人对于所订海上保险契约，有着由其担负风险的可保权益，并可将其权益再保险。

(二) 除保险契约另有规定外，原被保险人对于这种再保险，并无任何权利或利益。

以船舶作抵押的借款

第十条

以船舶抵押或以船货抵押借款的贷款人，对于贷出的款项，享有可保权益。

船长和船员的工资

第十一条

船长或任何船员对于其工资，享有可保权益。

预付运费

第十二条

关于预付运费，其预付人如因发生损失情况而不能收回时，享有可保权益。

保险费用

第十三条

被保险人对于其投保时所付的保险费用，享有可保权益。

可保权益的份额

第十四条

(一) 以保险标的物抵押时，出押人对于全部价值享有可保权益。其受押人的可保权益，仅限于业已到期或行将到期的押款部分。

(二) 受押人、受托人、或其他对保险标的物有利害关系的人，可为自己的利益和代替其他有利害关系的人投保。

(三) 可保险财产的所有人对该项财产的全部价值，享有保险利益，尽管有第三者对于标的物发生损失，可能已同意或承担赔偿责任。

可保险权的让与

第十五条

当被保险人将保险标的物的可保权益让与或转移时，除与受让人有着明示的或默示的约定外，其保险契约项下的权利，并不因之转让。

但本条的规定，对于依法律效力转移的可保权益，并不影响。

三、可保价值

可保价值的尺度

第十六条

除保险契约内有明确的规定或估计外，标的物的可保价值应依下列标准认定之：

(一) 关于船舶保险，其可保价值应以责任开始时的价值为标准，包括船舶的装置、船上职员和海员的给养品、海员的预支工资，以及其他使船舶适宜于保险契约所预期的航程或海上冒险有关的一切开支，加上整个保险费用。

如果船舶为轮船时，其可保价值也包括被保险人所有的机器、锅炉、存煤、引擎物料等。倘船舶经营特殊业务时，并包括有关特殊业务所需要的一般装备。

(二) 关于运费保险，不论运费为预付与否，其可保价值为被保险人所应负担的运费总数，连同保险费用。

(三) 关于货物或商品的保险，其可保价值为被保财产

的成本，加上一切运输费用和整个保险费用。

(四) 关于其他标的物保险，其可保价值为被保险人在保险契约责任开始时所应负责的数额，加上保险费用。

四、告知和陈述

保险应为忠诚老实

第十七条

海上保险契约是以绝对的忠诚老实为基础。倘任何一方不遵守忠诚老实的原则，另一方得声明此项契约无效。

被保险人的告知

第十八条

(一) 在契约订立前，被保险人应依本条的规定，对保险人告知他所知悉的各项重要情况。被保险人应视为可以明了他在一般的业务过程中所应了解的每项情况。倘被保险人未作该项告知时，保险人得声称契约无效。

(二) 凡能影响谨慎的保险人关于确定保险费的事项，或关于决定是否承保的事项，都是重要情况。

(三) 未经保险人询问，下列情况不必告知：

(a) 关于减少风险责任的任何情况；

(b) 关于保险人所知道的或可以推定为知道的任何情况。凡彰明公开的事项，以及保险人在一般业务过程中所应了解的事项，都可以为保险人明了的情况；

(c) 关于保险人表示免于报告的任何情况；

(d) 关于因明示的或默示的理由，认为毋庸赘述的任何情况。

(四) 凡未经告知的任何特定情况，不论其为重要与否，每项均为一个事实问题。

(五) “情况”一词，包含被保险人收到的任何消息，或者信息。

代理人的告知

第十九条

除依前条规定毋须告知的情况外，倘保险契约是由代理人经手为被保险人办理的，该代理人应向保险人告知下列情况：

(a) 他所知道的每项重要情况，而代理人是被认为在一般业务过程中所应了解的，或收到的每项情况；

(b) 被保险人所必须告知的每项重要情况，除非他了解太晚，不能传达给代理人。

契约磋商时的陈述

第二十条

(一) 被保险人或其代理人，在契约磋商中和契约订立前，向保险人所作的每项重要陈述，必须是真实的。如不真实，保险人得取消契约。

(二) 凡能影响谨慎的保险人关于确定保险费的事项，或关于决定是否承保的事项，都是重要的陈述。

(三) 所作的陈述可以是关于一项事实，或关于一项希望的或相信发生的事实。