

海上

PRACTICE & LAW
OF MARINE INSURANCE

保险实务

与法律

主 编 苏同江
副主编 王海蛟
主 审 孙勇志



大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

海上保险实务与法律

PRACTICE & LAW OF MARINE INSURANCE

主 编 苏同江
副主编 王海蛟
主 审 孙勇志

大连海事大学出版社

© 苏同江,2005

图书在版编目(CIP)数据

海上保险实务与法律 / 苏同江主编 .—1 版. —大连 : 大连海事大学出版社,
2005.2

ISBN 7-5632-1830-0

I . 海… II . 苏… 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(2005)第 006472 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连大印印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2005 年 2 月第 1 版 2006 年 6 月第 2 次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm 印张:10.75

字数:268 千字 印数:2501~5500 册

责任编辑:史洪源 王在凤 版式设计:海 韵

封面设计:王 艳 责任校对:枫 叶

定价:17.00 元

内容提要

本书是为适应我国高职高专教学需要,为国际航运管理和现代物流管理专业学习海上保险编制的一本专业性教材。主要内容包括海上保险基本知识、海上运输货物保险、海上船舶保险、海运责任保险、海上保险索赔与理赔以及水陆空邮包货物运输保险。全书较系统、全面地论述海上保险制度、条款和相关的法律规定,为便利学员掌握所学知识,每章都有一定类型的习题,并附有参考答案。

前 言

本书是为适应我国高职高专教学需要,为国际航运管理和现代物流管理专业学习海上保险编制的一本专业性教材。作者是在参阅大量国内外有关海上保险的著作、文章和案例,总结多年海上保险教学经验,经过悉心研究和分析的基础上编写而成的。本书的特点是针对性强、内容新、理论联系实际。特别适合已经开设并学过国际贸易、海运集装箱运输、租船运输、海商法等知识,但缺乏保险知识的高职高专的学员学习海上保险的需要。

在体系安排上,分为六大部分内容,即海上保险基本知识、海上运输货物保险、海上船舶保险、海运责任保险、海上保险索赔与理赔以及水陆空邮包货物运输保险。全书较系统地、全面地论述海上保险制度、条款和相关的法律规定,为便利学员掌握所学知识,每章都有一定类型的习题,并附有参考答案。

本书可以作为高等职业院校、高等专科学校相关专业学生学习海上保险的专业用书,也可以作为保险、货代、外贸、物流等企业的培训教材。

本书由青岛远洋船员学院管理系海商法副教授苏同江任主编,青岛港湾职业技术学院王海蛟主任任副主编,青岛远洋船员学院管理系副主任孙勇志任主审。各章撰稿人分工如下:苏同江编写第一、二、三、四、五章;王海蛟编写第六、七、八章。

由于作者水平有限,书中难免会出现错误和不足之处,有些观点也属作者个人看法,敬请专家与读者批评指正。

编 者

2004年8月

目 录

第一章 海上保险基本知识.....	(1)
第一节 保险基本理论知识.....	(1)
第二节 海上保险.....	(6)
第三节 海上保险的历史发展	(10)
第四节 海上保险的法律适用	(11)
本章习题	(12)
第二章 海上保险合同	(14)
第一节 海上保险合同的基本知识	(14)
第二节 海上保险合同的当事人与关系人	(23)
第三节 海上保险合同适用原则	(27)
第四节 海上保险合同的订立、转让和终止.....	(36)
第五节 海上保险单与保险合同的关系	(40)
本章习题	(42)
第三章 海上运输货物保险	(47)
第一节 海上运输货物保险概述	(47)
第二节 国际贸易术语解释通则和跟单信用证对货物保险的有关规定	(52)
第三节 海上运输货物保险条款	(54)
第四节 海上运输货物保险的附加险条款	(64)
本章习题	(67)
第四章 英国海上货物运输保险条款	(69)
第一节 英国货物保险单概述	(69)
第二节 协会货物保险条款主要内容	(73)
本章习题	(79)
第五章 海上船舶保险	(81)
第一节 船舶保险概述	(81)
第二节 我国远洋船舶保险条款	(83)
第三节 我国船舶战争与罢工险条款	(90)
第四节 我国集装箱保险条款	(91)
第五节 我国沿海内河船舶保险条款	(92)
第六节 英国协会船舶保险条款.....	(100)
本章习题.....	(106)
第六章 海运责任保险.....	(108)
第一节 海运责任保险概述.....	(108)
第二节 国际货运代理责任保险.....	(111)
第三节 船东保赔保险.....	(113)

第四节 租船人责任保险.....	(117)
本章习题.....	(118)
第七章 海上保险索赔与理赔.....	(120)
第一节 海上保险索赔与理赔概述.....	(120)
第二节 海上保险货物损失的核算.....	(122)
第三节 海上保险船舶损失的核算.....	(123)
本章习题.....	(124)
第八章 水陆空邮包货物运输保险.....	(126)
第一节 货物运输保险概述.....	(126)
第二节 国内水路运输货物保险条款.....	(127)
第三节 陆上运输货物保险.....	(129)
第四节 航空运输货物保险.....	(131)
第五节 邮包运输保险.....	(133)
本章习题.....	(134)
附录一 海上保险习题参考答案.....	(136)
附录二 《中华人民共和国海商法》节录(海上保险合同).....	(144)
附录三 海洋运输货物保险条款.....	(148)
附录四 船舶保险条款.....	(151)
附录五 协会货物保险条款.....	(155)
参考文献.....	(165)

第一章 海上保险基本知识

本章主要内容:本章共有四节内容,主要介绍保险及海上保险的相关概念、海上保险的历史发展、特征、分类和海上保险的法律适用等基本问题。

本章知识要点:风险、保险、海上保险的概念,海上保险的特征,海上保险的分类,海上保险的法律适用。

第一节 保险基本理论知识

海上保险(Marine Insurance)是财产保险的一种特殊类型,学习海上保险,首先要学习和掌握有关保险的一些基本理论知识。

一、风险

保险主要承保风险(Risks)给人类带来的损失。风险是保险存在的前提条件。风险是保险的基础,无风险,则无保险的必要,保险也就失去了存在的意义。风险的存在是构成保险的一个重要要件,风险与保险有着密切的关系,研究保险应从风险入手。

1. 风险的概念

风险又称危险,是指自然界和人类社会客观存在导致损失发生的不确定性。俗话说“天有不测风云,人有旦夕祸福。”自然界和人类社会客观存在种种风险,如地震、洪水、台风、海啸、战争、疾病、车祸、火灾、爆炸、意外事故等,都可能给人类生活和财产带来不同程度的灾难和破坏或者危及人身安全和健康。人类需要通过各种方式来防止、转移或减少风险。保险正是源于风险及危险的存在而产生和发展的,是转移风险的一种比较有效的方法。

2. 风险的特征

从保险的角度来看,保险所承保的风险应具有以下特征:

(1) 风险的不确定性

首先,风险的发生具有不确定性。风险的不确定性是指风险发生与否不确定,风险发生的时间也是不确定。在海上运输货物和船舶营运的整个过程当中,虽然也都充满着种种自然和人为的风险,例如恶劣气候可能造成货物受损或者灭失,船舶可能由于船员操作不当发生与其他船舶或码头碰撞事故而导致受损以及产生赔偿责任等。但是否一定会发生这些风险是不确定的,发生的时间和地点是不确定的,发生的原因和导致的结果也是不确定的。对于确定的要发生的风险,通常不属于保险的承保范围。

(2) 风险的客观可能性

风险的客观可能性是指风险是客观存在的,不以人的意志为转移。无论人们是否意识到,风险都是客观的,时时刻刻地存在人们工作和生活的方方面面。风险的客观存在,使得其的发生具有可能性,但不一定必然发生。不可能发生的风险自然也就没有保险的必要。风险必须是可能的发生的,不可能发生的风险则无须保险。对于必定要发生的风险,也不属于保险的承保范围。

(3) 风险的可测性

风险的可测性是指对风险的不确定性,可以根据概率论和大数法则加以测算。风险必须是能

测定的,不能测定,无法计算保险费。虽然从个别事件上看风险具有不确定性,无法确定风险是否发生。但就总体而言,风险会呈现出非偶然的规律性。例如,我们无法预测某艘船舶出海是否会遭遇风险发生损失,但通过上百或上千艘船舶的综合观察和统计,对一定时期内风险发生的频率和损失率是可以测算的。只有在能够准确预测风险造成的损失率,保险体系才能成功运作。

(4)风险的约定性

风险的种类很多,有自然风险、社会风险、政治风险、经济风险、道德风险、基本风险和特定风险等等。保险人并不承保所有的风险,只有属于承保范围内的风险,保险人才予以赔偿。从这个角度来看,风险具有约定性。保险人所负的赔偿责任以约定的保险风险为准。如果风险没有约定,保险人的责任就无法界定,保险人也不可能承保所有的风险。在实践中,不论是船舶保险还是货物保险或者其他种类的保险,保险人都在保险合同中规定了对承保的保险事故造成的损失负责任,如我国平安险、水渍险和一切险也都列明约定的承保风险。即便是英国的协会货物保险(A)条款也把不保的风险作为除外责任予以列明。约定的风险造成的损失才是保险人承担赔偿责任的基础。

(5)风险原因的适法性

风险原因的适法性是指导致风险发生的原因必须符合法律的规定,违背法律、道德的风险造成的损失,保险人不予承担责任。如非法走私货物而被没收,造成货物损失的原因是违法的行为,货物保险人对此不予负责。再如利用保险进行诈骗是海运欺诈的手段之一,对此保险人也是不承担责任的。

3. 风险与保险

由于人类社会存在各种风险,为了降低和转移风险,人们采取各种处理风险的办法。对付和处理风险的办法主要有积极预防、主观承担、控制和减少、设法转移等措施。保险则是其中一种比较有效、可靠的转移风险的办法。被保险人通过交纳一定的保险费,将风险转移给保险人,由保险人来承担可能发生的风险所造成被保险人的损害。风险与保险的关系在于,风险是保险存在的前提,无风险,则无保险。但也不是所有的风险都由保险人来承保,保险人承保的风险是一种特定范围内的风险,一般是指纯粹风险,对于投机风险和道德风险,保险人通常不予承保。

4. 海上风险

风险是指自然界和人类社会客观存在导致损失发生的不确定性。海上风险是指在海上运输或海上活动当中存在导致损失发生的不确定性。按照英国海上保险法的规定,“海上风险是指因航海或与航海有关的危险,也就是指海难、火灾、战争、海盗、流寇、盗窃、捕获、拘捕、禁制、政府和人民的限制、抛弃、船员不法行为以及类似或者保险单中列明的危险”。在海上保险中,保险人承保的海上风险是一种特定范围内的风险,它既不包括一切在海上发生的风险,又不局限于航海中所发生的风险。海上风险并不仅指来自海上的风险,也包括来自陆上的风险,它包括自然灾害、意外事故和外来原因。海上保险实务中,保险人一般都在保险合同中以承保责任的形式将承保何种风险列明,并以除外责任的方式将不予承保的风险一一列明。

二、保险

学习保险(Insurance)知识,尤其是学习海上保险知识,首先要学习和掌握的是保险的概念问题。对于保险的概念,站在不同的角度和不同的分类上,所给出的定义是不同的。

1. 金融上的保险概念

保险是一种金融经济活动,在国家经济活动中占有重要的地位。从金融角度理解保险的含义应当是,保险是将风险转移给一个风险共担组织,通过被保险人交纳保险费建立保险基金,风险共担组织承担投保人或被保险人发生损失时给予赔偿的一种经济制度。保险基金来源于投保人所缴

纳的保险费,保险人通过经营管理保险基金使其升值,增强其偿付能力。同时,当被保险人遭受承保风险造成的损失时,保险人动用保险基金给予赔偿。

2. 法律意义上的保险概念

保险活动同时是一种民事法律关系,投保人或被保险人购买保险,就是与保险人订立保险合同。保险是基于保险当事人双方协商一致,签订保险合同,明确双方的权利义务关系,而产生的一种民事法律行为。简单说,保险是一方当事人即保险人同意赔偿另一方当事人即投保人或被保险人损失的契约性约定。

为了规范保险活动,保护保险活动当事人的合法权益,加强对保险业的监督管理,促进保险事业的健康发展,我国制定了保险法。按照我国保险法第二条的规定,保险“是指投保人根据合同约定,向保险人支付保险费,保险人对于合同约定的可能发生的事故,因其发生所造成的财产损失承担赔偿责任,或者当被保险人死亡、伤残、疾病或者达到合同约定的年龄、期限时承担给付保险金责任的商业行为。”

保险包括几层含义:一是商业保险行为;二是合同行为;三是权利义务行为;四是经济补偿或保险给付以合同约定的保险事故发生为条件。我国保险法调整的对象是商业保险,不包括社会保险。因此,这里的保险概念仅指商业保险(Commercial Insurance),是一个狭义的概念。广义上的保险概念应包括商业保险和社会保险。

三、保险的分类

保险的分类(Classification of Insurance)是指从不同的标准或角度出发,对保险类别做出的分类。

1. 财产保险和人身保险

国内根据保险标的的不同将保险分为财产保险与人身保险,国外分为寿险和非寿险。这种分类是按保险对象的不同对保险所做的最基本的分类。财产保险和人身保险下有关当事人之间的法律关系和业务经营是不尽相同的,有些规定仅适用于财产保险而不适用于人身保险,如赔偿原则不适用于人身保险。根据我国保险法的规定,同一个保险公司不得同时兼营这两种保险业务,但短期健康险和意外伤害险可以除外。

(1) 财产保险

财产保险(Property Insurance)是以财产及其有关利益为保险标的的保险。财产保险又可以进一步分为:财产损失保险,以有形财产作为保险标的的保险;责任保险,是以被保险人的民事损害赔偿责任为保险标的的保险;信用保险,以被保险人的信用或者履约能力提供担保为保险标的的保险。

根据我国保监会[2004]3号令发布的《保险 companies 管理规定》,财产保险公司可以经营以下全部或部分业务:①财产损失保险;②责任保险;③法定责任保险;④信用保险和保证保险;⑤农业保险;⑥其他财产保险业务;⑦短期健康保险和意外伤害保险;⑧上述保险业务的再保险业务。

(2) 人身保险

人身保险(Personal Insurance)是以人的寿命和身体或健康作为保险标的的保险。人身保险也可以进一步分为:人寿保险,以人的生死为保险事故给付保险金的保险;健康保险,以赔偿疾病所致的损失的保险;意外伤害保险,以意外事故给人造成损失为保险对象的保险。根据我国保监会[2004]3号令发布的《保险 companies 管理规定》,人身保险公司可以经营以下全部或部分业务:①意外伤害保险;②健康保险;③传统人寿保险;④人寿保险新型产品;⑤传统年金保险;⑥年金新型产品;⑦其他人身保险业务;⑧上述保险业务的再保险业务。

2. 自愿保险和强制保险

根据保险实施的形式不同,又可将保险分为强制保险、自愿保险和互助保险。这种分类是按保险实施的形式不同对保险所做的另一种基本的分类。这种分类的意义在于保险行为适用的法律是不同的,是否参加保险取决于当事人的意愿也是不同的。我国保险法的规定不适用于强制保险。

(1) 强制保险

强制保险(Compulsory Insurance)又称法定保险或社会保险,是指由国家法令强制实施的一种保险行为,如养老保险、失业保险、生育保险、工伤保险等。社会保险属于社会保障性质,由国家通过立法,以法律或法规的形式,强制有关当事人必须加入的某项保险。强制保险的特点是强制性和非盈利性。

(2) 自愿保险

自愿保险(Voluntary Insurance)又称商业保险,是指有关当事人是否参与保险,投保何种保险等行为,完全取决于当事人意愿的一种保险。商业保险的概念前已所述,它的特点是非强制性和盈利性。

强制保险和自愿保险的区别主要表现在:一是适用的范围和约束力不同,法定保险具有强制性和全面性,而自愿保险则是非强制性;二是责任产生的条件不同,强制保险中保险人与被保险人的权利义务关系都是在规范性文件中明确规定的,而自愿保险则是通过双方签订保险合同来确定和体现双方的权利义务的;三是实现的目的不同,强制保险的目的是为了实现社会保障,是非盈利的,而经营自愿保险的保险机构的目的在于营利,通过赔付金少于所收保险费的差额来获取经营利润。

(3) 互助保险

互助保险(Mutual Insurance)是指当事人自己组织起来,互相保障风险的一种保险行为。互助保险体现自保互助原则的合作保险,它的特点是非强制性和非盈利性。在海上保险中,最为典型的互助保险形式是船东保赔保险,由船东们自己组织起来成立船东保赔协会,承保海上运输中特定的风险和责任。

3. 原保险、再保险和重复保险

根据承担责任次序不同或者说根据风险转移方式不同,又可将保险分为原保险、再保险和重复保险。

(1) 原保险

原保险是指保险人对被保险人因保险事故所致损害承担直接原始的赔偿责任的保险。也就是作为非保险人的被保险人或投保人直接向保险人或者通过保险代理人、经纪人向保险人投保而订立的保险合同。一般所说的保险主要指这类保险。

(2) 再保险

再保险(Reinsurance)是指一方保险人将原承保的部分或全部保险业务转让给另一方承担的保险,即对保险人的保险,又称分保。分出再保险业务的人称为分出人,接受分保业务的人称为分入人,它是保险人将其承担的保险业务以承保形式,部分或全部转移给其他保险人的行为。

再保险是建立在原保险的基础上的保险,可以说保险的保险,是对保险人的赔偿责任的一种责任保险。再保险合同和原保险合同是两个相对独立保险合同,参加原保险的被保险人不得享受再保险的利益。

(3) 重复保险

重复保险(Double Insurance)是指投保人对同一保险标的、同一保险利益、同一保险事故同时分别向两个以上保险人订立保险合同的保险。

重复保险的条件为保险标的相同、保险利益相同、保险事故相同、与两个或两个以上的保险人签订保险合同。作为重复保险的投保人,根据我国保险法的规定,应当将重复保险的有关情况通知各保险人。对于重复保险的保险金额总和超过保险价值的,各保险人的赔偿总额不得超过保险价值。各保险人在重复保险下的赔偿原则是比例责任,即各保险人按照其保险金额与保险金额总和的比例承担赔偿责任。

四、保险的作用

保险的基本功能是分散风险和进行经济补偿,另外保险还具有资金融通和社会管理功能。保险的作用(Function of Insurance)则是保险功能在实际运作过程中发挥和表现出来的效应的具体体现,保险的作用具体体现在以下几个方面:

1. 损失赔偿的作用

损失赔偿是保险的最主要作用,一旦保险事故发生,给被保险人造成人身损害或财产灭失或损坏,保险人将按合同的规定,给予经济上的赔偿。

例如:2003年5月31日,中远散货运输公司所属的“富山海”轮在丹麦海域与一外轮发生碰撞后沉没。该轮在中国人民财产保险公司投保的保险金额为2050万美元,此案为我国船舶保险历史上损失最大的赔案。案件发生后,人保财险公司立即启动应急理赔程序,按照国际惯例委请律师以及代理人积极开展调查工作,分析事故原因。在判定本次事故原因属于保险责任之后,立即预付赔款500万美元。以后又向中远散货运输公司支付后续赔款。

中国人民保险公司重大海损事故赔偿举例:

(1)中国人民保险公司上海分公司承保的、中远集装箱运输有限公司所属的“潮白河”轮于2001年3月6日在日本搁浅,中国人民保险公司按照推定全损赔付400万美元结案。

(2)中国人民保险公司大连分公司承保的、大连远洋运输公司所属的“嘉定关”轮于2000年12月28日从马来西亚装运原木开往中国张家港途中,2号货舱进水。经过大连远洋运输公司全力救助未果,该轮于2000年12月29日16时45分沉没于香港以南85海里处。中国人民保险公司按照全损赔付300万美元。

(3)中国人民保险公司上海分公司承保的、中海集装箱运输公司所属的“郁金香”轮于2002年2月28日在韩国INCHON碰撞码头,造成码头及设施严重受损。中国人民保险公司一揽子赔付码头方280万美元。

(4)1990年5月,中国人民保险公司青岛分公司承保的、青岛远洋运输公司所属的“桃源海”轮在从澳大利亚前往南非途中因为恶劣气候沉没在印度洋。中国人民保险公司赔付1980万美元。

(5)2000年10月,中国人民保险公司承保中国联合石油进出口公司进口原油,承运船舶“NATUNASEA”轮发生海难,中国人民保险公司赔付被保险人货物单损近376万美元,并支付共同海损分摊近274万美元,合计赔款近650万美元。

(6)2000年12月,中国人民保险公司承保的中国印钞造币总公司进口印钞设备出险,共赔付被保险人近300万德国马克。

(7)2001年9月,中国人民保险公司承保的上海振华港机股份有限公司岸桥运输发生货损,其中一岸桥发生全损,共赔付被保险人近750万美元。

2. 分散危险的作用

人类社会和赖以生存的自然界客观存在各种风险及危险,保险本身并不能消灭危险,但是通过保险,可以把风险转移给保险人,由保险人承担可能发生的各种风险。例如,卫星发射耗资巨大,一旦失败可能会造成巨大损失。卫星发射方可以通过保险的形式将发射失败的风险转给保险人来承

担。1990年4月7日中国人民保险公司承保中国长征三号运载火箭发射亚洲一号卫星,保额为1.2亿美元。2002年1月1日,中国人民保险公司成功续转上海宝山钢铁股份有限公司财产险、机损险两张保单,保险金额分别为213.21亿元和201.27亿元人民币。2002年1月,中国人民保险公司独家承保中国海洋石油总公司渤海、南海11个油田生产期保险,保险标的价值超过13亿美元。2002年1月28日,中国人民保险公司独家承保了中国石油化工集团公司保险价值近1000亿元人民币的财产巨灾风险。2002年4月,中国人民保险公司凭借自身雄厚的实力和优异的承保技术,以及经验丰富的专业队伍和良好的保险服务,独家承保了北京国家大剧院工程保险项目,保额约23亿元人民币。2002年7月,中国人民保险公司与秦山第三核电有限公司签署了秦山三期(重水堆)核电站核物质损失险和核第三者责任险两份巨额保单,总价值达150多亿元人民币。2002年9月19日,中国人民保险公司为第14届亚运会中国体育代表团提供了包括财产险和责任险两大类的保险保障,保险风险总额达3.7亿元人民币。

3. 积累资金的作用

保险可以积累大量的资金。据统计2001年,全国保费收入2109.36亿元,其中人身险收入1423.97亿,财产险收入685.39亿元。共支付赔款598.25亿元,其中人身265.32亿,财产332.93亿元。2002年全国保费收入3053.1亿元,其中人身险收入2274.8亿,财产险收入778.3亿元。共支付赔款706.7亿元。2003年全国保费收入3880.4亿元,其中人身险收入3010.99亿,财产险收入869.41亿元。截至2004年4月底,中国保险业总资产突破1万亿元人民币。

4. 促进对外经济贸易发展的作用

保险是对外经济贸易不可缺少的重要环节。在国际贸易中,货物在长距离运输途中常因各种风险的发生而遭受损失,如恶劣气候可能造成货物毁灭。为了避免损失,买卖合同当事人都要去办理货物运输保险,由保险人承担运输途中的风险。保险从而保障了国际贸易的顺利开展。

5. 保障社会稳定、人们生活安定的作用

保险可以解除人们的后顾之忧,帮助人们解决因灾害事故而遇到的经济困难,从而有利于生活的安定,保障社会稳定。例如,1998年10月全国遭受百年不遇特大洪灾,全国各保险公司支付赔款达29亿元,其中中保财险公司支付25亿元。1999年2月24日中国西南航空公司一架客机在浙江省瑞安市坠毁,中国人寿保险公司支付保险金214万元,中国人民保险公司支付机身险赔偿金6600万元。1995年1月26日由中国太平洋保险公司承保,保额为1.6亿美元的亚太二号通信卫星发生毁损,太保公司迅速兑现了巨额赔款。

第二节 海上保险

一、海上保险的概念

海上保险(Marine Insurance)从性质上讲,属于财产保险,但在财产保险中有十分重要和相对独立的地位。海上保险是现代保险的起源,是一切保险的鼻祖。

海上保险是以与海上运输有关的财产,如货物和船舶;利益,如货物预期利润;或有关责任,如碰撞责任作为保险标的一种保险。因此,海上保险是指保险人对被保险人因海上及陆上风险或危险和意外事故所造成的财产或利益损失或引起的责任,按照约定的条件和范围给予赔偿的一种特殊的商业保险行为。

早期的海上保险仅承保海上风险造成的财产损失,对于陆上风险是不予承保的。随着科学技术的发展,海上运输业的不断发展,国际多式联运业务的开展,都对海上保险提出新的要求,保险业

顺应时代发展的需求,将承保的风险从海上风险扩大到陆上风险。

海上风险是指因航海所发生的各种风险,但海上保险承保范围既不包括一切在海上发生的风险,又不局限于航海中发生的风险,还包括与航海有关的陆上风险。

二、海上保险的特征

特征是指一种事物区别于其他种事物的明显的特点和象征。海上保险的特征是指海上保险不同于其他类型的保险所体现的自己独特的特点。由于海上保险是在海上这一特定领域内的保险,鉴于海洋气候条件复杂而且变化不定,保险标的总是处于流动状态,海上保险形成了一些自己独特的特征:

1. 承保风险的综合性

海上保险承保风险的综合性表现在:从性质上看,既有财产和利益上的风险,如货物保险和船舶保险,又有责任上的风险,如船舶碰撞责任;从范围上看,既承保海上风险,又承保陆上风险,如被保险货物在运到收货人仓库之前陆上发生的损失也予承保;从风险的种类上看,既有客观风险,如自然灾害引起的损失,又有主观风险,如船员故意损害船舶引起的损失。所以说,海上保险承保风险具有综合性。

2. 承保标的的流动性

海上保险主要承保的标的物是船舶和货物,因国际贸易和海上运输的需求,船舶和货物经常处于流动状态,从一个港口到另一个港口,从一个国家到另一个国家。海上保险承保的标的总是具有一定的流动性,不像一般财产保险承保的标的物相对固定。因此,海上保险承保的风险大于陆上一般财产保险承保的风险。

3. 承保对象的多变性

承保对象的多变性主要指海上货物保险的保险对象变化不定。在国际贸易中,货物在海上运输途中可以通过转让提单频繁易手,货物保险单可以同提单一样转让而无须经保险人的同意。货物受让人通过提单和保险单转让而成为新的货物所有人和被保险人,从而引起货物运输保险的保险对象不断变化。

4. 保险种类的多样性

因海上承保风险的综合性、承保标的的流动性等特征,决定了海上保险种类的多种多样性,以满足被保险人不同的保障需求。海上保险的险种和险别不仅数量多,其形式也在不断发生变化。如对货物而言,有一切险、水渍险、平安险、普通附加险、特别附加险、特殊附加险、海上运输冷藏货物保险和海上运输散装桐油保险、战争险和罢工险等。

5. 海上保险的国际性

海上保险保障的对象主要在世界范围内进行业务活动,海上保险标的物途经不同的国家和港口,从而涉及到许多国际经济、法律关系。海上保险与国际航运和国际贸易一样具有国际性,在处理保险具体业务时,不可避免地受到不同国家的法律和惯例的影响,应当遵循相应的国际公约和国际惯例的通用准则。

三、海上保险的分类

海上保险分类的目的在于弄清海上保险在整个保险领域中所处的地位以及海上保险与各种其他保险之间的联系和区别,便于明确海上保险中各种不同类别的保险内容和责任范围,以加强海上保险的管理、健全和完善海上保险制度和法规、促进海上保险的发展。

1. 按保险标的分类

海上保险按保险标的分类,可以分为船舶保险、货物保险、运费保险、保赔保险等。

(1) 船舶保险 (Hull Insurance)

船舶保险是指以各种类型的船舶为保险标的的一种保险。船舶保险的标的物是各种类型的船舶,承保责任范围是船舶的财产损失和有关的利益及船东的责任。我国目前有关船舶保险主要分为四大类,即涉外运输的船舶保险,国内船舶保险,船舶建造保险,渔船保险。

(2) 海上运输货物保险 (Marine Cargo Transportation Insurance)

海上运输货物保险是指以航行于国际的海船运输货物为保险标的的一种保险。货物保险的标的是贸易商品或非贸易商品,主要承保货物在运输途中因承保风险所造成的损失。我国目前有关海上货物运输保险主要分为三大类,即海洋运输货物保险条款,海洋运输冷藏货物保险条款,海洋运输散装桐油保险条款。各类保险条款又分为不同的险别。

(3) 运费保险 (Freight Insurance)

运费保险是指以船舶营运中的期得或已交的运费为保险标的的一种保险。在海上保险实践中,对于货主而言,其支付的货物运费一般加在货物的价值上一齐投保,无须单独再投保运费保险。对于承运人而言,对于预付运费是没有风险的,所以仅需对有风险的到付运费进行投保。

(4) 保赔保险 (Protection and Indemnity Insurance)

保赔保险是指由船东自己组织起来,彼此之间相互保障,共同分担属于船东承担责任的一种互助性保险。保赔保险的标的主要是船东的责任,主要承保商业保险公司的船舶保险责任之外的危险或/和风险。

2. 按保险价值分类

海上保险按是否确定保险标的的价值来分类,可以分为定值保险和不定值保险。

(1) 定值保险 (Valued Insurance)

定值保险是指保险双方当事人对保险标的的价值做出约定,并把此约定价值订立在保险合同内的一种保险。船舶保险大都采用定值保险,货物保险习惯上把保险金额视为货物的保险价值。约定的价值是确定保险金额的依据,也是保险人赔偿的依据。

定值保险与不定值保险最大的区别是保险当事人在保险合同中明确约定了保险标的的保险价值。定值保险通常仅适用于财产保险合同,由于具有诱发道德风险的可能性,其适用范围受到一定的局限性。通常定值保险比较多地适用海洋货物运输保险、船舶保险、艺术品、古董等及其他价值不易确定的物品的保险。

定值保险合同在出险时,一般不再对保险标的物进行估价,而是直接按照保险合同订立时确定的保险价值以及保险标的的实际损失与保险金额之比来确定应当赔偿的金额。

(2) 不定值保险 (Unvalued Insurance)

不定值保险是指保险双方当事人对保险标的的价值事先并未约定,只是把保险金额订立在保险合同内的一种保险。发生损失后,如何确定保险标的的价值,根据各国有关法律的规定来处理。一般来说,保险人按保险标的发生时的实际价值来确定自己的赔偿责任。如果确定的保险价值高于保险金额,保险人按照保险金额与保险价值的比例负赔偿责任;例如,船舶的保险价值确定为100万元,被保险人当时投保的保险金额为80万元,船舶发生损失为10万元,保险人赔付8万元,而不是10万元。如果被保险人投保的保险金额超过确定的保险价值,也就是说保险金额高于保险价值,保险人对于超过部分不予赔偿,仅以保险价值为限。不定值保险在实践中极少使用。

3. 按保险期限分类

海上保险按保险人承保的保险期限来分类,可以分为航程保险、定期保险和混合保险。

(1) 航程保险 (Voyage Insurance)

航程保险是指保险双方当事人约定以一个航次或者以某点至某点为保险责任起讫的一种保险。保险人的承保责任自航程开始时起,至航程结束时终止。海上运输货物保险通常采用航程保险,船舶保险一般采用定期保险。

(2) 定期保险 (Time Insurance)

定期保险是指保险双方当事人约定以具体的期限为保险责任起讫的一种保险。定期保险的具体保险期限由双方协商确定,可以是半年或一年。保险单上都要注明保险期限从某年某月某日零时起至某年某月某日 24 时止。定期保险一般适用于船舶保险,船舶保险的期限通常为一年。

(3) 混合保险 (Mixed Insurance)

混合保险是指既以一个航程又以具体的期限为保险期限的一种保险。混合保险主要以航程为主,但为了避免航程过分拖延,又用一定的时间加以限制,两者以先发生为准。例如:海上运输货物保险,采用仓至仓条款,如果货物在卸货后 60 天仍未运抵收货人的仓库,保险人的责任终止;如果货物卸货后 60 天内运抵收货人的仓库,保险人的责任则从货物一经入库即告终止。

4. 按承保方式分类

海上保险按保险标的承保方式分类,可以分为逐笔保险、预约保险和总括保险。

(1) 逐笔保险 (Specific Insurance)

逐笔保险是指由被保险人单次,逐笔向保险人投保货物或船舶的一种保险。适用于船舶保险和批量零星、收货人分散的进出口货物运输保险。

(2) 预约保险 (Open Cover Insurance)

预约保险是指保险双方约定总的保险范围并签订预约保险合同的一种长期保险。适用范围为货物批量多,期限长而需在一定时期内分批发运或接受的货物。预约保险的特点是不规定保险总金额;规定每船限额;发运一批,申报一批;定期结算保险费。我国海上进口货物大都采用预约保险,因为预约保险不规定保险总金额,保险费事后定期结算,被保险人无须就每一笔货物事先商议,节省时间,避免漏保,从而受到欢迎。

保险人在预约保险下,对被保险人的偶尔疏忽漏保和晚保也承担预先约定的保险责任。但对于被保险人已经知道发生保险事故后才投保,且超出预约保险合同协议范围,保险人对此不负赔偿责任。作为被保险人应尽早、如实地申报预约合同项下的全部发运货物名称、航程、数量和价值。

案例简介:某对外贸易公司与某保险公司于 1995 年签订“进出口货物运输预约保险协议”,规定凡属被保险人进出口货物均属本保险协议范围,被保险人应在货物出运前向保险人办理投保手续,以确定承保的险别和费率,如不办理投保手续,保险人只承担最基本的险别,即平安险。1996 年,被保险人进口 1 万吨钢材,到货后被保险人发现货物严重锈蚀,向保险人递交保险单,承保风险为一切险。保险人拒赔,诉至法院。天津海事法院经审判认定,被保险人在已知损失发生后才投保,违背了保险法最大诚信原则而无效,保险人依协议仅承担平安险的保险责任。因锈蚀不属于平安险承保范围,故驳回被保险人的诉讼请求。

(3) 总括保险 (Blanket Insurance)

总括保险也是一种预约的定期保险,保险人对投保人在约定的期限内所运送的一定量的货物实行总承保的保险。适用范围为在一定期限内分批发运,航程短,每批发运的货大致相同,价值小的货物。特点是规定保险总金额;不规定每船限额;发运一批,不必申报;事先一次付清保险费。对于具有一定规模船队的船公司来说,也可以适用总括保险。

第三节 海上保险的历史发展

一、海上保险的起源

海上保险是一切各种类型保险的鼻祖,其确切起源,今已无从考证。主要学说为:

1. 共同海损起源说

共同海损是指,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,有意地、合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。共损分摊制度是一种古老的制度,大约在公元前两千年,地中海就有航海贸易。在当时,由于受条件的限制,航海中遇到风浪,船舶进水,为避免船货沉没而不得不抛货。抛货所受到的损失是为大家的利益做的,因此该损失应由众人来分摊。这一原则便是今日人们共知的共同海损分摊原则,它具有互助保险的性质,可以说是海上保险的萌芽。不同的是共同海损是一种分摊制度,未能对损失给予充分赔偿的保障。

2. 抵押借贷起源说

早期的海上贸易活动中,船舶在运输过程中遇到急需钱时,船方以船舶为抵押向商人借钱,贷款利息大大高于一般贷款,贷款人承担船舶航行中风险。如船舶安全抵达航程的目的地,贷款和利息必须偿还;如船舶未能安全抵达目的地,则贷款无须偿还。这就是船舶抵押借贷。抵押借贷具备保险的一些特征,强调的是风险损失的赔偿。

船方作为债务人向商人借款,相当于被保险人;而商人作为债权人把钱借给船方,他相当于保险人的地位。作为抵押的船舶可以认为是现代意义上的保险标的,而高利息部分相当于保险费,商人不再收回贷款算做对船东的赔偿。

以上表明抵押借贷与今天海上保险中的全损险相似,不同的是付赔款程序不同。抵押借贷是船方先拿到借款,安全抵达才归还,如发生损失则不用归还,而船舶全损险则是先付保险费,如发生全损才能获得赔款。

二、海上保险的发展

海上保险的发展经过了漫长的历史时期而形成当今海上活动不可缺少的保障体系。

1. 现代保险的起源地

现代意义上的海上保险始于意大利,公元14世纪前后,意大利一些城市成为当时世界金融和商业中心。大量海上贸易的需求使得海上保险有了相应的发展。世界上发现最早的一张保险单是一个名叫“乔治·勒克维纶”的热那亚商人在1347年10月23日签发的一张船舶航程保险单,承担“圣·克勒拉”号船从热那亚至乌乔卡的风险。内容比较简单,规定“如船舶安全抵达,合同无效。如船舶发生损失,合同成立,给予一定赔偿”。但它尚不具备现代保险单的基本形式。最具备现代保险单的基本形式的保单是比萨保单,1384年1月15日由比萨的一组保险人出立的承保四大包纺织品从法国的阿尔兹到比萨的货运保险单。1397年在佛罗伦萨签订的保单已更加明确地列明承保的风险,具有现代保险单的格式。

2. 现代海上保险的中心

17世纪英国的资本主义经济迅速发展,大规模的殖民掠夺,使其成为世界上最大的殖民帝国,在世界贸易和航运业占有统治地位,为英国商人开展世界性的海上保险业务创造了条件。与英国称霸世界海上保险业的历史几乎同步的是著名的英国劳合社。

劳合社最早是从17世纪80年代一位名叫爱得华·劳埃德的英国人开设的一间咖啡馆发展起来的。由于此咖啡馆地处伦敦泰晤士河畔的塔街的特殊位置,船东、船长、商人、经纪人、海关办事