



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

# 船舶保险条款研究

初北平 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

# 船舶保险条款研究

初北平 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

## 图书在版编目(CIP)数据

船舶保险条款研究 / 初北平著. —北京:法律出版社,  
2009. 5

(海商法博士精品文库)

ISBN 978 - 7 - 5036 - 9574 - 2

I. 船… II. 初… III. 海上运输保险—保险法—研究—  
中国 IV. D922. 284. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 074774 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/吴 昉

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/张宇东

开本/A5

印张/13 字数/385千

版本/2009年5月第1版

印次/2009年5月第1次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5036 - 9574 - 2 定价:30.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

## 总 序

仲春四月,正值莺飞草长、万物复苏之季。本人总主编的《海商法博士精品文库》与读者见面,图为繁荣法学园圃,能增添一枝新葩。

海商法作为法学的一个分支,屈指算来,在欧洲近则有几个世纪的发展历史,远则可追溯到查士丁尼的《法律汇编》。经过长期的积淀,形成了特色鲜明、风格独特的调整海上运输关系和船舶关系的法律制度。我国航海事业的萌芽发展也甚为悠久,据史料记载,早在殷商末年,我国就有人横渡太平洋到达美洲。后来,秦朝徐福远渡日本,唐朝设立众多市舶司,明朝郑和七下西洋——这些辉煌的航海历史,说明我们曾经在航海事业上处于世界领先水平。然而自明清以来,政府厉行海禁,闭关锁国,谓之寸板不得下海,航海事业一落千丈。在这样的社会政治经济背景下,加之我国历代民商法制落后,海商法的立法和研究也就暂付阙如。

改革开放后,我国国民经济持续快速发展,依法治国方略逐渐得以实施,对外经贸来往活动日益繁多。在现实经济生活的推动下,我国海商法理论和实践也取得了突飞猛进的发展,与航运发达国家的差距正在不断缩小。其主要标志有三:一是1993年新中国第一部《海商法》颁布并实施,标志着我国海事立法进入一个新的历史阶段;二是自1985年以来,十个专门海事法院相继诞生,每年受案量逾万件,海事司法实践锤炼了大批海事专业法官和律师;三是人才培养,每年数以百计的海商法本科和硕士研究生,源源不断地输入人才市场。更为可喜的是,自20世纪末,中国开始自己培养海商法的博士生。

大连海事大学基于自身位居沿海港口城市的地缘优势,一直着重海

## 2 船舶保险条款研究

商法学学科建设。在领导的关心、学校的扶持、教师的群策群力下,海商法学在大连海事大学得以稳步发展,学生培养层次也逐渐提高。1998年,经国家学位委员会正式批准,大连海事大学设置了我国第一个以海商法为主要研究方向的国际法学博士点,迄今共有博士生导师7人。

本人所指导的年轻学子,理论功底深厚,专业知识广博,思想敏锐,有强烈的创新意识及开拓精神。他们的博士论文拓宽了海商法学的视野,丰富了海商法学的内容,具有较高的学术价值及实践意义。为了展示年轻一代海商法学者的风貌及研究成果,增加不同部门法之间的了解融通,今将陆续出版其中佳作,命名为《海商法博士精品文库》。希望该系列专著能够由涓流而积瀚海,推动我国海商法的研究,使之走向更高远的境界。同时也恭迎兄弟院校的海商法博士论文,列于此系列专著。如果这种愿望可以达致,实为海商法研究之福祉。

寥此数言,是为序!

司玉琢

二零零七年春于大连

## 前 言

船舶保险不仅能够使船东在发生保险事故的情况下尽快使损失得到弥补,而且有利于增强船东投资海运的信心。没有良好的营运效益和充足资金的注入以改善船舶安全设施并招募素质较高的船员并加强船员培训和教育,仅空谈海上安全是不现实的。此外,船舶保险是银行在航船舶抵押融资、在建船舶抵押融资和船舶融资租赁等融资方式中的基本支持和保障手段。没有金融就没有现代航运业的发展,航运业萧条与冷落就无从谈起海上安全的设备与措施的改善。同时,保险公司也会凭借其丰富的经验和专业水准的优势,对船舶的安全管理提出合理化建议。因此,在海上安全链中船舶保险是重要的一环。而中国船舶保险条款的成熟与发展也是中国船舶保险业的改革发展软环境的重要方面。

成熟的船舶保险条款,既能涵盖被保险人在日常经营中通常遭遇的风险,同时也确保保险人能够有效地控制风险,从而保护保险共同体的利益,最终使保险人维系良好的运转,更好地为被保险人提供保险保障。因此,完善标准保险条款乃是海上保险立法改革的重要步骤之一。中国的船舶保险条款分为远洋船舶保险条款、沿海内河船舶保险条款和渔船保险条款三大部分。其中远洋船舶保险条款虽然在以往二十多年的适用过程中表现出成功之处,也表现出与航运实务及相关法律、法规的不协调之处,需要进行相应修改。而海上保险业界对沿海内河船舶保险条款和国内渔船保险条款也不乏批评之词。此外,这三大部分条款各有其发展的历史和法律背景,其条款内容及条款中蕴涵的权利义务分配的基本理念都有很大的差异。这些差异一定程度上加大了人们对海上保险对条款真

## 2 船舶保险条款研究

实含义理解的难度。能否在现有的法律规制下针对保险标的的特点构建相对统一的船舶保险法律制度是保险立法或条款制定者面前的重要课题。

中国海事法院创立以及《海商法》生效以来,中国出现了许多有关船舶保险的经典判例,但其中有很多案例从本质上已不是因为条款或法律的不明确,而是解释方法以及证据法上的争执。科学的合同解释和法律解释的方法是对合同和法律的不完善之处的补救良药,合同的解释方法有时也与证据息息相关。但很遗憾在中国海事司法及理论研究中并没有引起足够的重视。

船舶保险条款的研究应首先着眼于对当前船舶保险条款的合理阐释,发现其不足之处,然后对之进行修改。当然对于条款的修改不应仅着眼于个别条款与字句的修改,而应充分注意保险条款的制定机构、保险条款的体系架构和风险改变条款的科学运用等方面;不仅借鉴英国条款先进之处,也应借鉴欧洲条款的长处,并充分考虑我国法律文化背景,制定通俗易懂、公平合理、符合我国航运业及船舶保险业发展的现代船舶保险条款。

在英美及欧洲,对英国船舶保险的研究比较繁荣且成果颇丰,有不少海上保险法的经典论著,都对英国船舶保险条款有过精辟的论述。我国学者也有不少佳作论及船舶保险条款,但基本都是以英国船舶保险条款为主线。本书正是以中国船舶保险条款的内容为主线,借鉴了英国、挪威、法国和德国等近 20 个国家的船舶保险条款,对中国船舶保险条款中的基本概念、承保范围、合同的订立、解除、除外责任和合同解释中存在的疑难问题进行剖析,尝试为中国海上保险条款的修改提供一些思路和建议。

本书的主要研究范围包括:(1)介绍船舶保险条款中的相关概念及相互之间的联系,回顾保险单和保险条款在国际和国内的历史沿革,并重点论述了保险基本条款及特别条款之间的辩证关系。(2)针对中国船舶保险条款的承保范围,论述了现有条款关于承保风险,海上灾害,潜在缺陷,船舶碰撞条款等主要的缺陷,并提出完善的建议。同时也分析了船壳保险与保赔保险中船舶碰撞责任条款之间的联系。(3)分析了近因理论的现状及其在风险与损坏之间关系的重要作用,探讨近因理论引入我国

保险条款的可能性。辨析了中国保险条款中关于“除外责任”与“不负赔偿责任”之间的差异。(4)论证了保证制度存在的必要性与“风险改变”制度的可取之处以及对我国保险条款的借鉴意义。(5)论述了保险法对条款的规制及公法对保险合同双方权利义务的限制。(6)试图总结出船舶保险合同行之有效的解释规则。(7)提出我国保险条款结构框架、术语、承保范围界定、风险控制条款技术、除外责任的安排、条款制定机构等方面的完善方法。

本书附录收录了笔者在研究过程中搜集的 UNCTAD 及德国、法国、丹麦等大陆法国家的船舶保险条款供读者在研究时参考。英国的 ITC'83 条款以及 IHC2003 条款以及类似的日本船舶保险条款、印度船舶保险条款和美国船舶保险条款及其他大陆法国家的保险条款如挪威海上保险方案(1996~2009)、荷兰等国家的船舶保险条款虽然很具参考价值,但因为本书的篇幅限制没有收录。

本书对船舶保险条款的研究还比较肤浅,对渔船保险条款论述不多,这些留待笔者以后继续学习并再作完善。希冀读者和专家批评指正,不吝赐教!

初北平  
2009年3月15日



# 目 录

<b>第 1 章 导论</b>	1
1.1 船舶保险条款的基本概念	1
1.2 船舶保险条款的历史沿革	7
1.3 基本条款与特约条款的地位	12
1.4 船舶保险条款的性质	25
1.5 船东互保协会保单	35
<b>第 2 章 承保风险</b>	42
2.1 列明风险及一切险	43
2.2 承保风险范围的概括	45
2.3 列明的风险能否覆盖所有的海上交通事故	51
2.4 海上灾害的含义	56
2.5 殷其玛瑞条款	63
2.6 潜在缺陷条款解析	68
2.7 碰撞责任条款	78
2.8 沿海内河条款	112
2.9 共同海损、救助和施救费用	114
2.10 船长——船东本人 (Alter Ego)	122
2.11 船东互保协会的承保范围	126

2	船舶保险条款研究	
<b>第3章</b>	<b>损失原因的判断与除外责任</b>	134
3.1	近因原则与承保风险	134
3.2	除外责任	143
3.3	“除外责任”与“不负赔偿责任”	150
3.4	适航除外的适用	152
<b>第4章</b>	<b>风险改变及责任终止</b>	154
4.1	保证法律制度的存续	154
4.2	风险改变制度	170
4.3	条款中级别风险控制的控制	174
<b>第5章</b>	<b>法律对保险条款的规制</b>	181
5.1	保险条款的自由空间	181
5.2	航运行政法对船舶条款的制约	187
<b>第6章</b>	<b>船舶保险条款的解释方法</b>	199
6.1	探求当事人真意	200
6.2	按照通常的语义对文字进行解释	202
6.3	联系上下文解释(Context)	204
6.4	特别约定优先于标准条款	205
6.5	诚实信用及公平原则	206
6.6	标准条款的特殊解释规则	208
6.7	纠正明显的错误	213
6.8	删除的条文并不代表相反的意图	216
6.9	口头证据规则的突破	218
<b>第7章</b>	<b>中国船舶保险条款的完善要点总结</b>	220
7.1	标准条款修订在海上保险法变革进程中的重要角色	221
7.2	从惯例看“全损险”和“一切险”并行的条款框架结构的合理性	224
7.3	从公平原则看“全损险”条款结构的再完善	225
7.4	“一切险”的称谓有待斟酌	226

7.5 承保范围的清晰界定	228
7.6 风险控制模式的调整	229
7.7 避免不利解释原则的适用	232
7.8 沿海内河条款的分立与合并	235
<b>附录一: UNCTAD MARINE HULL INSURANCE ALL RISKS COVER</b>	<b>237</b>
<b>附录二: UNCTAD MARINE HULL INSURANCE NAMED PERILS COVER</b>	<b>255</b>
<b>附录三: FRENCH MARINE HULL INSURANCE POLICY FOR ALL VESSELS</b>	<b>272</b>
<b>附录四: DTV HULL CLAUSES 1978 (AS AMENDED IN APRIL 1984)</b>	<b>287</b>
<b>附录五: DANISH TIME CLAUSES-HULLS 01. 01. 1992 (DENMARK)</b>	<b>301</b>
<b>附录六: FINNISH MARINE HULL INSURANCE CONDITIONS 2001</b>	<b>317</b>
<b>附录七: ITALIAN HULL CONDITIONS 1988</b>	<b>363</b>
<b>附录八: INGOSSTRAKH HULL INSURANCE CLAUSES (RUSSIAN)</b>	<b>369</b>
<b>附录九: CANADIAN HULLS (PACIFIC) CLAUSES-1991</b>	<b>382</b>
<b>参考文献</b>	<b>392</b>
<b>致谢</b>	<b>400</b>

# 第 1 章 导 论

## 1.1 船舶保险条款的基本概念

### 1.1.1 船舶保险

船舶保险是指在海上保险中,投保人或被保险人以船舶作为保险标的而与保险人订立保险合同的保险。这里的船舶包括船壳、船机和船舶属具。<sup>[1]</sup> 船舶保险在英美法中被称为“船壳保险”(Hull Insurance)或“船壳及机器保险”(Hull & Machinery Insurance),并被定义为“对船壳、船具、设备等因自然灾害、意外事故及船长船员疏忽造成的损失,或引起的碰撞责任的保险”。<sup>[2]</sup> 船壳(hull)是指船舶的外壳(outer skin),是由木头、钢铁或者其他材料而制成的船舶整体构造,和诸如船用滑车、船吊以及船舶方向盘等设备的总和。“机器”(machinery)是指生产船舶行进动力的设备,和为船舶照明和温度系统(如锅炉、发动机、冷却器以及发电机)生产动力的设备。

#### 1.1.1.1 Hull Insurance 的含义

从海上保险的历史背景去看,当人们最初为船舶投保的时候,保险人同意承保的部分只是包括船舶及其桅杆,而并不是船舶的整体设备以及部件,如船舶储备品、船网、船线、船舶设备以及燃油等。为了使承保标的的范围更加明确,就将其称为“船壳”(hull)。随着帆船(tea clipper and

---

[1] 司玉琢主编:《海商法大辞典》,人民交通出版社 1998 年版,第 807 页。

[2] 薛波主编:《元照英美法辞典》,法律出版社 2003 年版,第 652 页。

## 2 船舶保险条款研究

other sailing ships)时代的消逝,“船壳”的概念已经扩大到“船壳+设备机器”,这体现了船壳险只为船舶外壳以及推进设备提供保险的最初意图。如今的船舶保险单,通常还为船东承保其他两项主要的事项:费用(disbursement)以及碰撞责任(collision liability)。其中,费用包括船舶储备品、燃油以及所赚取的运费等。船舶保险发展到今天,实务中已不存在仅投保船壳或仅投保船机的做法,对船壳和船舶机器再作区分已经没有任何实际意义。因此,“Hull & Machinery Insurance”与“Hull Insurance”的含义已无不同。“船舶保险”则通常被称为“Marine Hull Insurance”,如UNCTAD在其1989年示范条款中将条款分为“Marine Hull Insurance”和“Cargo Insurance”两部分。

### 1.1.1.2 保险标的

保险标的(Subject Matter Insured)是保险合同双方当事人要求或提供保险保障的目标或对象。在海上保险中,被保险人在保险事故发生时对保险标的必须具有保险利益,否则被保险人无权获得保险赔偿。保险标的的其实具有广泛的含义:第一,其可能是对保险合同进行分类的重要依据,如货物保险、远洋或沿海内河船舶保险和集装箱保险或海上移动式装置的保险等。第二,也可能指某一标的的具体组成部分。如中国人民保险公司1986年远洋船舶保险条款(以下简称“人保1986年条款”)中规定:本保险的保险标的是船舶,包括其船壳、救生艇、机器、设备、仪器、索具、燃料和物料。该条款本身没有对船舶吨位及航行范围做出限定,但对船舶所包含的财产范围予以明确。

船舶保险合同中的保险标的不仅经历了从船壳到船机及设备的历史演变,而且同一时期的不同条款中,保险标的的涵盖范围也有所区别。中国人民保险公司1996年沿海内河保险条款(以下简称“沿海内河1996年条款”)所规定的保险标的为:本保险的保险标的是指在中华人民共和国境内合法登记注册从事沿海、内河航行的船舶,包括船体、机器、设备、仪器和索具。船上燃料、物料、给养、淡水等财产和渔船不属于本保险标的的范围。在本条款的除外责任中,进一步将“舵、螺旋桨、桅、锚、锚链、橹及子船单独损失”排除在承保责任之外。中国海上保险法律没有对船舶的范围做出界定。在船舶保险业务中,关于燃料、物料、备件等是否属于保险标的的范围之内一直存在争议。英国《1906年海上保险法》第一附件

保险单解释规则第15条对“船舶”的含义做出解释:该术语包括船壳、材料和设备、高级船员和船员的给养,且若船舶受雇于特别运输,包括该特别运输所需的通常装置,如果是汽船,包括属于船东所有的机器、锅炉及煤和机舱物料。因此,英国的船舶保险条款中无须对船舶再作界定。丹麦的船舶保险条款中对保险标的“船舶”的解释为“船壳、船机、设备和备件”。芬兰的船舶保险条款中保险标的的范围更为广泛,只要是维持船舶航行或船机运转的必要设备、备件甚至滑油都包括在内。<sup>[1]</sup>

沿海内河船舶保险条款未把燃油、物料、给养等列入船舶保险标的之内的主要原因是它们不属于船舶建造规范中所强制要求的部分且具有不确定性。而舵、螺旋桨、锚和锚链虽然是船舶必需装备,但一些内河小型船舶发生丢失舵、螺旋桨的现象频繁,事故发生后向保险人索赔时,保险人往往无法确信保险事故的真伪,因为这些装置并不固定,可以随意移动,往往诱发道德风险。为此,有必要在保险条款中对保险标的的范围加以限制。而针对内河船中的大船的保险需求,保险人则制定单独的《舵、螺旋桨、桅、锚、锚链、橹及子船单独损失附加条款》作为附加险,供保险人与被保险人协议使用。沿海船舶的螺旋桨、舵桅、锚、锚链等显然应该属于保险人承保的范围。对于燃油、物料、备件和给养等财产不管船舶建造规范是否有明确要求,其都是维持船舶正常航行的必需品,被保险人对这些财产必然有保险需求,保险条款将其排除在船舶标的之外并不适宜,但应以满足船舶正常航行或营运所需为限。

在海上保险实务中,广义上的船舶保险通常分为如下几种:

1. 远洋船舶险。其主要承保在远洋航行中,因自然灾害、非被保险人的人为责任引起的被保险船舶物理状态下的损坏赔偿;因碰撞产生的且被保险人在法律上应承担的对他船或固定浮动物体的赔偿责任。

2. 沿海内河船舶险。其主要承保在国内沿海及内河航行中,满足一定条件的自然灾害,以及直接碰撞引起的被保险船舶物理状态下的损失;因直接碰撞产生的且被保险人在法律上应承担的对他船或固定浮动物体的赔偿责任。

3. 船舶建造险。其主要承保在建造、试航过程中,因自然灾害及意外

---

[1] Section 11 & Section 15 of Finish Marine Hull Insurance Conditions 2001.

#### 4 船舶保险条款研究

事故导致的在建船舶物理状态下的损坏赔偿,以及引起的相关建造人的责任。

4. 集装箱箱体与责任险。其主要承保集装箱在运输及堆放过程中,因自然灾害或意外事故引起的箱体物理状态下的损坏;因集装箱箱体设计缺陷,或箱体破损,或箱主因管理上的疏忽而导致第三者人身或财产的损失。

5. 保赔保险。由船东互保协会承保船东在运输过程中,因疏忽而导致在法律上应对本船船员及所载货物或因意外事故导致的油污、强制打捞及对第三者人身或财产造成损失的赔偿责任。

6. 期租租家责任险和舱位互租责任险。其主要承保租家在法律上应对承租船舶损坏及所载货物损坏须承担的赔偿责任。

7. 小船油污险。其主要承保小船在运输、供油和收集残油过程中,因油污而致使船东在法律上应承担的赔偿责任。

8. 修船厂责任险。主要承保船舶在修船厂进行修理并在船厂的掌管和控制期间由于船厂的责任而导致船舶的损失赔偿责任。

9. 钻井平台险。其主要承保钻井平台装置包括平台本身、人行道、登陆斜梯等属于被保险人所有、照料、看管、控制的置放于该平台的所有财产的灭失或损坏的风险。目前中国人民保险公司、华泰财产保险公司和平安保险股份有限公司都有自己的钻井平台险条款。

10. 船舶停航险(Port Risks Insurance)。保险人将承保被保险船舶在一港长时间延误或是长时间修理而遭受的风险。当船舶离开港口后,保险合同终止。在“一切险”的条件下,保险人也承保船舶在船坞之间移动的风险。

11. 船舶增值险(Increased Value Insurance)。船舶增值保险是指被保险人在投保船舶保险时(全损除外),为了减少保费支出,一般都将被保险的保险价值定得较低(低于船舶的实际价值或分摊价值),在这种情况下,如果船舶发生损失,则被保险人往往就得不到十足的赔偿(对于施救、碰撞责任、救助或共同海损分摊的赔偿,保险人亦按不定值保险的条件来计算,其不定值差额部分应由被保险人自行负责)。为此被保险人为了获得充分保障,往往将这部分估计的差额投保船舶增值保险。

此外,在英国协会船舶保险条款还有船舶港口险定期条款、船舶超额

责任、扩展条件及机器损害附件免赔条款等。因此,广义上船舶保险是泛指以可航水域中的海船、内河船、在建船或水上移动式装置或其他类似船舶的财产为保险标的,当其遭遇自然灾害或意外事故,或因某些人为因素而受损或对外承担责任时,由保险人依据保险合同承保风险,对损失和责任负责赔偿的保险。

### 1.1.2 保险单

保险单(Policy)简称为保单,是用以明确、完整地记载有关保险双方的权利义务的单证。保单上通常载有保险人和被保险人的名称、保险标的、保险金额、保险费、保险期限、赔偿或给付的责任范围以及其他规定事项。其正面所记载的特约条款与背面的基本保险条款是保险合同双方权利义务的重要组成部分。国外保险单是保险人与被保险人订立保险合同的正式书面证明,由保险人根据投保人的申请签署,交由被保险人收执,是被保险人在保险标的遭受意外事故而发生损失时,向保险人索赔的主要凭证,同时也是保险人收取保险费的依据。保险合同成立与否并不取决于保险单的签发,只要投保人和保险人就合同的条款协商一致,保险合同就成立,但保险合同双方当事人在合同中约定以出立保险单为合同生效条件的除外。

据考证,海上保险最早的格式是由意大利北部的伦巴底商人于12世纪发明,并从那里扩展到欧洲大陆的其他地区。<sup>〔1〕</sup>另据考证,世界上最早的一张船舶保险单是由意大利热那亚商人乔治·勒克维伦于1347年10月23日签发,承保从热那亚到马乔卡的船舶航次风险,现存于热那亚国立博物馆。该保险单称为“polizza”,传入英国后成为“policy”,一直沿用至今。<sup>〔2〕</sup>

有人认为,1397年在佛罗伦萨出现的保险单已经承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、王子禁制、捕捉”等,已具有与现代保单相类似的部分内容。但是自1779年开始在伦敦保险市场上采用的劳氏S. G. 保险单通常被认为是较成熟的当代意义的船舶保险单。该保险单于1795年在英国取代所有其他海上保险单,成为船舶与货物运输保险的标准海上保险单。

〔1〕 威廉·台特雷:《国际海商法》,张永坚等译,法律出版社2005年版,第475页。

〔2〕 唐金成:“世界保险契约溯源”,载和讯保险网,2007年8月13日。



英国《1906年海上保险法》将该保险单列为“附件一”。<sup>〔1〕</sup>此时保险单在形式上是保险单与条款并在一起。但由于其使用用词古老,晦涩难懂,如“doth, &c”的大量使用;且其承保的一些风险令许多人难以理解,如“捕拿特许”(Letters of Mart)或“报复特许”(Counter Mart, or Letter of Reprisal)等,随着第一次世界大战前后机动船的出现,海上的新型风险的增加,劳氏旧保险单已不适应现实的需要。但因尊重传统的缘故,劳氏 S. G. 保单未能获得及时修订,因此从 1912 年开始,伦敦保险人协会开始制定标准条款,以与保险单配合使用。其中最早的协会条款是 1916 年条款。自此,保险单与船舶保险条款相互配合,共同构成完整的保险合同的作法一直沿用至今。伦敦保险人协会于 1983 年 10 月 1 日正式使用的船舶定期险保险单,ICC 保单与 ITC 保单一起取代了早先的 S. G. 保单。

### 1.1.3 投保单

海上保险合同的订立程序也要经过要约和承诺两个步骤。意欲投保的投保人提出保险申请,填写投保单,就是订立海上保险合同所需的要约。如果保险人无条件地接受投保人的投保申请,同意承保,即为承诺。承诺的方式可以是保险人在投保单上签章表示同意,也可以是按照法律规定向投保人出具暂保单、保险单或保险凭证等表示同意。

海上保险合同为诺成合同,所以订立合同的双方当事人经过要约与承诺,意见达成一致,海上保险合同即告成立。在一般情况下,海上保险合同的投保人是要约人,保险人是被要约人。如果接受了要约,保险人便成为承诺人。但是,在某些情况下,保险人也可成为要约人,投保人也可成为承诺人。例如保险人在收到投保人提交的投保单以后,又另外提出新的条件,则构成新的要约,其法律地位与投保人互换,成为新要约的要约人,而投保人相应变成被要约人。一旦投保人接受保险人提出的附加条件,则表明他同意接受这一新要约,他也因此成为承诺人。要是投保人不接受这一新要约,海上保险合同也就因双方当事人意思表示不一致而不能订立。

保险人事先拟定了格式性的保险条款,制作好保险单,这一活动在法

---

〔1〕 该保单应是 1865 年格式的劳氏 S. G. 保单,其开头的习语为“Be it know that”(承认如下事实),而非 1779 年格式的“In the name of God, Amen”(以上帝的名义,阿门)。