




Insurance

高等院校保险学专业系列教材

# 海上保险

(第二版)

杜 鹃 编著

 上海财经大学出版社

高等院校保险学专业系列教材

# 海上保险

(第二版)

杜 鹃 编著

754  
55

 上海财经大学出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

海上保险/杜鹃编著. —2版. —上海:上海财经大学出版社,2015.8  
(高等院校保险学专业系列教材)  
ISBN 978-7-5642-2194-2/F·2194

I.①海… II.①杜… III.①海上运输保险-高等学校-教材  
IV.①F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 156093 号

责任编辑 顾晨溪

封面设计 张克瑶

HAISHANG BAOXIAN

海上保险

(第二版)

杜鹃 编著

---

上海财经大学出版社出版发行  
(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: [webmaster@sufep.com](mailto:webmaster@sufep.com)

全国新华书店经销

同济大学印刷厂印刷

上海景条印刷有限公司装订

2015 年 8 月第 2 版 2015 年 8 月第 1 次印刷

---

787mm×1092mm 1/16 21.25 印张 544 千字

印数:9 001—13 000 定价:39.00 元

# 前 言

海上保险是保险业发展历史中最古老的一类业务,海上保险理论奠定了保险理论的基石,对保险业务的发展起到重要的作用。同时,海上保险是国际贸易发展的重要支柱之一,它伴随着国际贸易和国际航运的发展而发展,为世界经济交流的加强和繁荣起了重大的推动作用。由于业务上的密切关系,也使海上保险业务的理论与实践与国际贸易和国际航运理论与实践存在着密切关联,因此海上保险业务的组织和经营不仅依据保险学科的理论知识,而且与国际贸易实务、国际航运实务和海商法律知识紧密相关,造成海上保险业务的专业性和技术性都相当高。专门系统阐述海上保险基础理论和相关外贸、航运、海商知识的“海上保险”课程在保险学科中亦成为一门重要的专业方向课程,同时对该理论和实务的学习也更有利于加深对国际贸易实务知识的掌握。

本书共分十二章。第一部分为第一章至第四章,主要介绍海上保险基础理论、海上保险合同基本原则、海上保险保障范围和共同海损制度,建立海上保险理论基础;第二部分为第五章至第八章,主要介绍海洋运输货物保险概述、中英海洋运输货物保险条款及对比、海洋运输货物保险的核保核赔,以及影响代位追偿权利的相关海上货物运输合同法规与公约,围绕海洋货运业务为中心;第三部分为第九章至第十二章,主要介绍船舶相关知识、中英船舶保险条款、保赔保险和船舶保险的核保核赔,围绕远洋船舶保险业务为中心。全书以我国海上保险业务实践为中心内容,体系严谨,深入浅出,全面介绍相关理论和专业实务知识,内容紧密联系实际,注重时效性和新颖度,每章配有习题、案例,资料丰富。本书可作为高等院校保险专业、国际贸易专业、国际金融专业以及国际运输专业学生的“海上保险”课程教材,也可作为相关从业人员的参考用书。

本版教材是作者在第一版的基础上,根据近十年来海上保险业务的变动和更新,对教材内容进行重大修订而成:一是对中国海洋运输货物保险条款和远洋船舶条款的阐述中,采纳了新《保险法》实施后的2009版新条款内容进行介绍;二是在对伦敦承保人协会货运险和船舶定期条款的阐述中,根据英国市场上I.C.C.条款和I.T.C.条款的更新变动,引入全新内容,重点介绍了2009年I.C.C.条款和1995年I.T.C.条款以及2003年国际船舶保险条款,并与1982年I.C.C.条款和1983年I.T.C.条款对照比较方式进行分析,以期帮助学生和读者了解英国水险市场条款全貌;三是在对保赔保险的阐述中,以中国船东互保协会的业务实践为基础,介绍了我国保赔协会目前的业务管理体系和使用的保赔保险条款,内容更具新颖性和权威性;四是为了更好地理解海上保险在国际贸易和国际航运中的作用,丰富了与海上保险相关的国际贸易、国际航运和海商海事相关内容的介绍,全面概括地介绍了国际贸易术语、国际贸易结算、国际货物远洋运输以及共同海损、船舶登记等海商海事实务性知识,该部分内容对《2010年国际贸

易术语解释通则》《2004年约克·安特卫普规则》《鹿特丹规则》等规则或公约的发展变动进行了介绍,充分体现了在业务发展中的国际贸易航运和海事制度的新变化、新动向,同时也就各种变化和动向对海上保险业务的影响作出分析。

本版教材由上海金融学院杜鹃副教授编著,作者在第一版基础上负责了全书的修改编写和总纂。作者在长期“海上保险”课程的教学和研究基础上,参考了大量保险专家和海商法专家的研究成果,不断得到同行同业专家学者的指导和帮助,才得以完成本书的编写。因此首先要衷心感谢应世昌、郭颂平、曾立新、汪鹏南等在海上保险理论研究上孜孜不倦的学者和专家,同时,对于作者在编著过程中得到的在水险领域长期工作服务的同学、朋友们的悉心帮助也表示由衷的感谢!大量的案例素材主要来源于涉外商事海事审判网,在此也表示深深的谢意,给作者提供了学习、研究和分享的大量素材!同时,对那些为本书的出版提供了协助的上海金融学院同事和为本书付梓而付出心血和努力的上海财经大学出版社编辑及相关工作人员也一并致以感谢!

最后,由于编者学识水平有限,本版教材中难免存在错误和疏漏,敬请专家、读者批评指正!

编 者  
2015年8月

# 目 录

前言 .....	1
第一章 海上保险概述 .....	1
第一节 海上保险的定义 .....	1
第二节 海上保险的特征 .....	4
第三节 海上保险的发展 .....	5
第四节 海上保险的分类 .....	11
本章小结 .....	16
复习思考题 .....	16
第二章 海上保险合同 .....	17
第一节 海上保险合同概述 .....	17
第二节 海上保险合同的主体、客体和内容 .....	18
第三节 海上保险合同的基本原则 .....	23
第四节 海上保险合同的订立、变更、转让和终止 .....	31
本章小结 .....	37
复习思考题 .....	37
案例分析 .....	37
第三章 海上保险的保障范围 .....	38
第一节 海上保险保障的风险 .....	38
第二节 海上保险保障的海上损失 .....	43
第三节 海上保险保障的费用损失 .....	48
本章小结 .....	53
复习思考题 .....	54
参考案例 .....	54
第四章 共同海损制度 .....	56
第一节 共同海损概述 .....	56

## 2 海上保险

第二节 共同海损的成立与范围 .....	60
第三节 共同海损理算 .....	64
第四节 海上保险与共同海损 .....	68
本章小结 .....	71
复习思考题 .....	71
案例分析 .....	72
<b>第五章 海上货物运输保险概述 .....</b>	<b>73</b>
第一节 海上货物运输保险的标的 .....	73
第二节 海上货物运输保险与国际贸易 .....	74
第三节 海上货物运输保险与国际货物运输 .....	79
第四节 海上货物运输保险与国际贸易结算 .....	89
本章小结 .....	96
复习思考题 .....	96
参考案例 .....	96
<b>第六章 海上运输货物保险条款 .....</b>	<b>99</b>
第一节 我国海洋运输货物保险基本险条款 .....	99
第二节 我国海洋运输货物保险附加险条款 .....	107
第三节 我国海洋运输货物保险专门险条款 .....	112
第四节 伦敦保险人协会货物保险条款 .....	117
本章小结 .....	130
复习思考题 .....	131
参考案例 .....	131
<b>第七章 海上运输货物保险的核保与核赔 .....</b>	<b>133</b>
第一节 海上运输货物保险的投保 .....	133
第二节 海上运输货物保险的核保 .....	143
第三节 海上运输货物保险的索赔 .....	149
第四节 海上运输货物保险的检验 .....	152
第五节 海上运输货物保险的理赔 .....	161
本章小结 .....	170
复习思考题 .....	170
计算题 .....	170
案例分析 .....	170
<b>第八章 海上运输货物保险与海上货物运输合同法规 .....</b>	<b>171</b>
第一节 调整海上货物运输合同的国际公约 .....	171
第二节 国际公约规定的承运人责任 .....	173
第三节 我国《海商法》规定的承运人责任 .....	184



第四节 海上货物运输合同法规与海上运输货物保险·····	185
本章小结·····	188
复习思考题·····	188
参考案例·····	189
<b>第九章 船舶与船舶保险</b> ·····	191
第一节 船舶概述·····	191
第二节 船舶国籍与船舶登记·····	196
第三节 船舶检验和适航性·····	199
第四节 船舶碰撞制度·····	202
第五节 有关船舶碰撞的国际公约·····	206
第六节 海上保险与船舶碰撞·····	209
本章小结·····	211
复习思考题·····	211
参考案例·····	211
<b>第十章 船舶保险条款</b> ·····	215
第一节 我国船舶保险条款·····	215
第二节 伦敦保险人协会船舶定期保险条款·····	223
第三节 中、英船舶保险条款的比较·····	236
第四节 与船舶保险相关的其他产品·····	241
本章小结·····	244
复习思考题·····	244
案例分析·····	244
<b>第十一章 船舶保赔保险</b> ·····	245
第一节 船舶保赔保险概述·····	245
第二节 船东保赔协会经营管理·····	248
第三节 船东保赔协会的保赔保险·····	253
本章小结·····	259
复习思考题·····	259
案例分析·····	259
<b>第十二章 船舶保险核保与核赔</b> ·····	260
第一节 船舶保险的投保与承保·····	260
第二节 船舶保险的索赔·····	262
第三节 船舶保险的核赔·····	265
本章小结·····	272
复习思考题·····	273
案例分析·····	273



附录一	中华人民共和国海商法	274
附录二	中国人民财产保险股份有限公司海洋运输货物保险条款(2009版)	297
附录三	中国人民财产保险股份有限公司海洋运输货物战争险条款(2009版)	299
附录四	中国人民财产保险股份有限公司海洋运输货物罢工险条款(2009版)	300
附录五	Institute Cargo Clauses(A), ICC(A), 协会货运保险条款(A)1/1/09	301
附录六	协会货物保险B条款(节录)	304
附录七	协会货物保险C条款(节录)	306
附录八	中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款(2009版)	308
附录九	中国人民财产保险股份有限公司船舶保险附加战争、罢工保险条款(2009版)	312
附录十	协会定期船舶保险条款(1983年10月1日)	313
附录十一	国际船舶保险条款(2003)	319
参考文献		332

---

# 第一章 海上保险概述

---

海上保险(Marine Insurance)是近现代保险的起源。它是同海上运输有关的财产、利益或责任作为保险标的的一种保险,是在海上这一特定领域内为海上运输和海上贸易活动提供风险保障的保险,故又称为水上保险,简称水险。海上保险在性质上属于财产保险的范畴,是一种特殊形式的财产保险。

## 第一节

## 海上保险的定义

### 一、各国对海上保险的定义

海上保险作为一种最古老的险种,经历了几个世纪的发展,为海上运输和海上贸易活动提供了相当规范的操作依据。由于海上保险的业务运作始终都受到海上保险合同的制约,因此,国际上习惯把对海上保险定义的分析 and 论述转变成对海上保险合同定义的分析 and 论述。关于这一点,我们可以从国内外有关法律对海上保险定义的分析中得到证实。现在来看看我国和世界上主要国家在有关海上保险法规中对海上保险定义的具体解释。

#### (一)我国的定义

《中华人民共和国海商法》(以下简称我国《海商法》,自 1993 年 7 月 1 日起生效)第 216 条规定:“海上保险合同,是指保险人按照约定,对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿,而由被保险人支付保险费的合同。”

#### (二)英国的定义

英国《1906 年海上保险法》(Marine Insurance Act 1906,简称 MIA1906)第 1 条对海上保险是这样定义的:“海上保险合同是保险人向被保险人承诺,当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,赔偿被保险人损失的合同。”

#### (三)美国的定义

美国 1920 年《海商法》对海上保险的定义是:“海上保险是被保险人按照约定向保险人支付保险费,保险人按照约定,当被保险人所有处在海上风险中的特定利益受到损失时,承担赔偿责任的合同。”

#### （四）日本的定义

日本《商法》第 815 条和 816 条规定：“海上保险合同是以对航海有关的事由而发生的损失予以补偿为目的。”“除另有规定或约定外，保险人应就保险标的在保险期间，因航海有关的事由所发生的一切损失负赔偿之责。”

综观上述各国法律法规对海上保险的定义，虽然文字表述不尽相同，但其实质内涵却并无二意，都是从合同或法律关系的角度来分析和揭示海上保险的内涵的。这里可将海上保险定义为：海上保险是海上运输和海上贸易中的投保人（被保险人）按约定向保险人缴纳一定的保险费，保险人对被保险人遭受保险事故而造成保险标的的损失和产生的责任，承担约定的经济补偿责任的一种协议。

### 二、海上保险定义所揭示的具体含义

海上保险是保险的一种形式，与其他保险形式一样，它不仅表现为一种经济补偿关系，同时也体现为一种法律关系。海上保险的定义包含两层含义：一是海上保险是一种法律关系，是海上保险当事人之间按照合同法规定，订立了保险合同，并由此产生各自的权利和义务。二是海上保险是一种具有一定对价的补偿性法律关系，即一种权利和义务对等的法律关系。海上保险关系的成立，一方面要求投保人缴纳一定的保险费，另一方面要求保险人按照约定，当保险事故损失发生时承担赔偿责任。海上保险当事人所拥有的这种权利和义务是一种互为因果的关系。被保险人要取得损失补偿的权利，必须承担缴纳保险费的义务；同样，保险人要获得收取保险费的权利，必须承担损失赔偿的义务。保险人与被保险人之间权利和义务的关系是一种对价的关系，其权利和义务的转移是有代价的，故海上保险是一种有偿的双务性合同。但海上保险合同的双务性与一般的经济合同有所不同，它是一种射幸性的双务合同。也就是说，在投保人履行了缴纳保险费义务之后，保险人是否履行其赔偿义务，则是不确定的，是有条件的，主要取决于保险事故发生的偶然性和合同内容的确定性。只有在保险有效期内发生保险事故使保险标的遭受损失的前提下，保险人才履行其赔偿义务。

海上保险的经济关系和法律关系的对立统一，构成海上保险定义的完整内容。在海上保险所体现的经济法律关系中，经济关系是基础，不同的经济关系决定着不同的法律关系；法律关系是对经济关系的反映，它不仅是海上保险经济关系的表现形式，同时也是其实现的前提条件，并对经济关系具有一定的反作用。

### 三、海上保险标的及其范围

如果说对海上保险定义的分析是为了揭示海上保险的内涵，那么对海上保险标的及其范围的分析则是为了揭示海上保险的外延，是海上保险概念的重要内容之一。

海上保险标的及其范围不是一种静止的状态，而是一种动态的变化过程。随着海上贸易和海上保险的发展，海上保险标的及其范围也不断地扩展。具体地讲，可划分为以下几个阶段：

#### （一）第一阶段

在海上保险诞生的初期，其范围仅限于海上，保险标的只是传统的船舶、货物和运费三种。海上保险承保的风险也仅限于海上固有的风险。因此，这个阶段的海上保险实际上是以船舶、货物和运费为保险标的的保险。船舶、货物的所有人或经营者对于因从事海上运输而产生的风险，可以通过海上保险获得安全保障。在这一阶段，海上保险的内容同其名称是一致的。

## (二)第二阶段

到 19 世纪末,情况发生了很大的变化。随着国际贸易的发展和运输方式的变革,海上保险的范围开始扩大,承保标的的种类逐渐增加。以英国《1906 年海上保险法》为例:

该法第 2 条规定:“海上保险合同,得用明示条款或经由某种贸易习惯,扩展保障被保险人在与海上航程有关的内河或任何陆地风险中的损失。如果用海上保险单格式的保险单,承保建造中的船舶,或者船舶下水,或类似海上冒险的任何冒险,本法中的各项规定,只要是可适用者,均得适用之。”

第 3 条规定:“受本法规定的制约,每一合法的海上冒险得为海上保险合同的标的。特别是以下各项属于海上冒险:

(1)受海上危险影响的任何船舶,货物或其他动产。此种财产在本法中被称为‘可保财产’。

(2)由于保险财产暴露于海上危险之中而危及的任何运费、客票款、佣金、利润或其他钱财上的利益,或任何预付款、贷款,或垫付费用的担保。

(3)保险财产的所有人或其他对其有利益或有责任的当事人,由于海上风险的原因对第三方产生的任何责任。”

该法所说的“海上危险”是指因航海而发生的危险或与航海有关的危险,即海难、火灾、战争、海盗、抢夺、盗窃、被捕、扣留、限制、主权者扣押、投弃、船长船员的不法行为,以及保险单规定的其他类似危险。

从上述英国海上保险法的规定可以看出,这一阶段的海上保险概念与早期的海上保险概念出现了明显的不同。海上保险已突破了传统的界限,逐渐扩展到凡是与航海有关的财产、利益或责任都可称为海上保险的标的。在范围上包括了与航海有关的内河或陆上的损失,而且在保险标的的种类中还增加了建造中的船舶等。

## (三)第三阶段

20 世纪以来,特别是近几十年来,随着国际政治、经济形势的发展和变化,特别是海上资源的开发,海上保险的范围又发生了巨大变化。目前,海上保险承保的标的已由与海洋运输有关的财产、利益或责任,扩展到与海洋运输没有直接关系的海上作业、海上资源开发等工程项目,如海上石油开发保险等。

我国海上保险的标的范围按《海商法》第 218 条第 1 款规定为:

“下列各项可以作为保险标的:

- ①船舶;
- ②货物;
- ③船舶营运收入,包括运费、租金、旅客票款;
- ④货物预期利润;
- ⑤船员工资和其他报酬;
- ⑥对第三人的责任;
- ⑦由于发生保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。”

上述条款中所说的船舶,按我国《海商法》第 3 条的规定,是指除了用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇以外的海船和其他海上移动式装置。就我国海上保险实践而言,作为保险标的的船舶还包括建造中的船舶(船舶建造保险)。而且,受保权益的范围不限于船体,船舶属具(船上设备及用具等)亦在此列。而货物预期利润是货主的期得利益,即待海

上运输航程结束时,在目的地出售或转卖货物可获得的利润。在海上保险业务的实践中,货物的预期利润一般采用投保加成法予以处理,即投保货物运输保险时以货物 CIF 价格加成 10%~30% 确定保险金额,也即对货价的 10%~30% 范围内的预期利润提供了保障。对第三者的责任则是海上保险合同的被保险人因保险事故发生致第三人的财产或人身损害而承担的法律责任,比如船东因船舶碰撞向他人承担的财产赔偿责任、油污责任等。

## 第二节

## 海上保险的特征

海上保险属于财产保险的范畴,但它又不是一般的财产保险,是对由于海上自然灾害和意外事故给人们造成的财产损失给予经济补偿的一项法律制度。海上保险与其他财产保险的最大区别在于:它所承保的风险是一种“移位”风险,而且是跨越国境的移位风险,它所承保的标的处于运动状态中,即载货工具及其所载货物从一个区域到另一个区域,从一个国家到另一个国家移动过程中的风险。在它们变换场所、变更位置的过程中,保险标的完全处在各种各样的风险威胁之中,由此显示出与其他保险不同的一些特征。

### 一、承保风险的综合性与致损原因的复杂性

海上保险所承保的风险种类繁多,具有很强的综合性,主要表现为:从风险的性质上看,既承保财产和利益上的风险,又承保责任方面的风险;从风险的范围上看,既承保海上风险,又承保陆上风险和航空风险;从风险的种类上看,既承保自然灾害和意外事故引起的客观风险,又承保外来原因(如偷窃、战争、海盗)引起的主观风险;从风险的形式上看,既承保航行或运输途中的动态风险,又承保船舶停泊或货物仓储期间的静态风险。

同时,因为船舶在气候条件复杂且变化无常的海洋上航行,除了会碰上陆上运输工具可能遇到的各种风险外,还会遭受某些特殊风险,故海上保险标的的致损原因也往往是错综复杂的。例如,既有海上暴风雨、海啸等人力不可抗拒的自然灾害,也有船舶因自身的潜在缺陷导致失灵而发生搁浅、碰撞乃至沉没等意外事故,还可能因海盗、船员盗窃等不法行为以及有关当局对船舶进行扣押等人为的灾难而导致船舶受损。

### 二、保险标的的流动性及由此产生的国际性

海上保险实际上是一种涉外运输保险,其保障的对象主要是远洋运输、国际贸易和其他对外经济交往活动,保险标的又以海上运输工具即船舶和海上运输的对象即货物为主。为了实现经营目的,势必利用各种运输工具,将生产的产品或交易的货物从一个地方运送到另一个地方,即从生产制造地运送到消费地,从而使海上保险的保险标的经常处于流动状态。

由于其保险标的具有国际流动性,就不可避免地涉及不同的国家和地区,使得海上保险带有强烈的国际性特点,因此,海上保险通常在业务中被称为涉外水险。这样,一方面使得海上保险合同在订立和履行过程中,除了受本国法律的制约,还要涉及若干国际法规、条例和惯例的适用问题;另一方面,由于海上保险所承保标的的价值大多高昂,从而保额很高,为分散风险常常利用国际再保险,故使得海上保险业务在条款、费率方面必须重视国际通行做法。

### 三、承保险种、险别的多样性

由于海上保险承保风险复杂,承保标的的种类多样,为了满足市场的各类需求,海上保险的险种与险别也在不断丰富。从险种上看,海上保险有运输工具保险、运输货物保险和运费保险之分。从险别上看,海上保险有基本险和附加险之别,如海洋运输货物保险,依照我国现行条款的分类,基本险包括平安险、水渍险和一切险,附加险又分为十几种一般附加险和多种特殊附加险及特别附加险。

### 四、承保对象的多变性

海上保险保障的对象是指与保险人签订海上保险合同的被保险人。海上保险保障对象的多变性是指海上货物保险中的被保险人经常发生变化。海上保险承保的货物多是国际贸易中买卖的货物,国际贸易经营的目的不仅是实现货物的使用价值,更重要的是使货物获得增值。这样的目的决定了国际贸易中的货物在运输途中频繁转手易主,不断变换其所有人。在这种情况下,运输货物的保险单就不同于其他的保险单,它可以随着保险标的的转让而转让,而不需征得保险人的同意,只需要原被保险人在保险单上背书即可。随着货物所有人即保险单持有人的不断更换,必然引起货物运输保险被保险人即保险保障的对象不断变化。

## 第三节

## 海上保险的发展

### 一、海上保险的起源

海上保险是一种最古老的保险制度,但它究竟起源于何时、何地,保险界存在不同的争议,主要有共同海损分摊原则和船货抵押借款制度两种观点。然而,共同海损由于是海上财产获救后,在受益的船货各方之间进行损失分担的一种制度,强调的是对为了船货共同安全而做出的牺牲和费用进行分摊,并没有对海上运输过程中的损失给予保障。与之相比,船货抵押借款制度强调的则是对海上损失的赔偿,这正与现代保险具有的损失补偿的实质相符合,因而“船货抵押借款起源说”更为人们所接受。

#### (一)共同海损分摊原则是海上保险的萌芽

早在公元前 2000 年左右,地中海一带的海上贸易活动已初具规模。当时由于生产力低下,船舶的结构简单,航海的工具简陋,故抵御海上风浪的能力薄弱,船舶经常遭遇海难。为避免载货船舶因遭遇海难而发生沉没危险,唯一可行的方法就是抛弃一部分货物入海,以减轻船舶重量,使船舶能够继续航行并迅速驶离险境。但在抛货时,船货各方往往会发生争执,谁都不愿意将自己的货物抛弃入海以保全别人的利益。为了避免因贻误时机而造成更大的损失,及时解除船货面临的共同危险,在实践中逐渐地形成了由船长作出抛货决定,因抛货而造成的损失由受益的船货各方共同分摊的做法。

公元前 916 年,腓尼基人将这种分摊共同海损的做法在《罗地安海商法》中做了明确的规定:“凡因减轻船舶载重投弃入海的货物如为全体利益而损失的,须由全体来分摊。”这就是著名的共同海损分摊原则,这一原则充分体现了“一人为大家,大家为一人”的互助共济思想,成为现

代海上保险的萌芽。

## (二) 船货抵押借款制度是海上保险的雏形

船货抵押借款的做法最早出现在古希腊的海上活动中。公元前 800~700 年,船货抵押借款最早起源于船舶航行在外急需用款时,船长以船舶和船上的货物作为抵押向当地的商人借款,又称冒险借贷。这种借款方式通过航海及贸易之间的交流被传入当时海上贸易发达的地区,后来在意大利及地中海沿岸地区盛行开来。

船舶抵押借款的做法是:从事海上贸易的船长以船舶为抵押向当地的高利贷商人借款,在借款合同中规定,如果船舶安全抵达目的地,债务人必须将本金连同利息一起偿还给债权人;如果船舶在中途遇险沉没,债权即告消失。由于当时航海的风险很大,且债主承担了船舶航行安全的风险,借款的利息高于一般借款利息很多——一般借款利率为 6%,而船舶抵押借款的利率则高达 12%,甚至更高。

这种抵押借款实际上已具有保险的一些基本特征:放款人相当于保险人,由其承担船舶沉没的风险;借款人相当于被保险人,他将船舶沉没的风险转嫁给了放款人;作为抵押物的船舶相当于保险标的,它有沉没的风险;放款人所收利息中高于普通借款利息的那部分作为其承担风险的代价和报酬,实质上具有保险费的性质;而船舶沉没时放款人不再收回的借款就相当于它对借款人预付的赔款;船舶沉没即相当于保险事故,是所保的风险。可见,这种抵押借款与今天海上保险中只保全损险的条款有非常相似之处。所不同的仅在于:今天的海上保险只保全损险的条款规定被保险人先付保险费,以后如发生全损才获得赔款;而船舶抵押借款是借款人先得到相当于赔款的借款,在船舶安全抵达目的港后才偿还本息,即退回赔款并补缴保险费,若船舶在途中遇险沉没,借款人的债务即借款本息则被免除,相当于免缴了保险费,同时又获得了损失补偿。

船舶在航行中急需用款,船长除了可以用船舶作为抵押借款之外,还可以把船上所载货物包括在抵押品之内,或者单独以货物作为抵押。货物抵押借款的办法与船舶抵押借款制度相同。

随着 1236 年罗马教皇格里哥利九世颁布法律宣称收取利息为非法,持续了几个世纪的船货抵押借款制度已无法持续下去了。

## 二、海上保险的发展

### (一) 意大利是现代海上保险的发源地

11 世纪后期,十字军东征以后,意大利商人曾控制东西方的中介贸易,这些商人和高利贷者将他们的贸易、汇兑票据和保险的习惯做法带到他们所到之处。14 世纪中期,在经济繁荣的意大利北部出现了类似现代形式的海上保险。例如,无偿借贷的方式就是意大利北部的伦巴第商人为使海上贸易能在低风险环境下进行,避开罗马教皇格里哥利九世对冒险借贷的禁令而首先采用,从起初的口头契约发展到后来的书面合同,随后才逐渐在欧洲大陆流传开来。就这样,意大利的伦巴第、威尼斯、佛罗伦萨、热那亚和比萨等城市在成为当时世界金融业和商业中心的同时,也称雄于 14 世纪的欧洲海上保险市场。

从史料上看,1347 年 10 月 23 日由热那亚商人乔治·勒克维伦签发的一张承保“圣·克勒拉”号商船从热那亚到马乔卡的船舶航程保险单,是目前世界上发现的第一张保险单。世界上第一家海上保险公司也诞生在这里,时间是 1424 年,地点是热那亚。意大利作为海上保险的发源地,其在海上保险方面的影响一直持续到 15 世纪。



## (二)英国发展成为现代海上保险的中心

### 1. 英国《1906年海上保险法》

16世纪以前,英国的对外贸易和保险业均被意大利和汉萨同盟的商人所控制。随着新航线的开辟、美洲新大陆的发现,世界贸易及航运中心逐渐转移至英国,其保险业也得到了相应的发展,并发展成为世界海上保险中心。促进英国海上保险发展的一个重要因素是1574年伊丽莎白女王批准设立保险商会和颁布经营海上保险的法案,并制定标准保险单。1601年伊丽莎白女王制定了第一部有关海上保险的成文法,称为《涉及商人使用保险单的立法》。根据该法的规定,在保险商会内设立仲裁庭,以解决日益增多的保险纠纷案件。然而,在相当长的时间里,英国对海上保险案件的判决,几乎全由法官个人的主观意志决定,缺少一个为大家共同遵循的法律。在这种背景下,急需一部有关海上保险的法规。

由于英国海上保险事业的发展,促使其完善保险立法,1906年英国制定了《海上保险法》,这部海上保险法是在英国曼斯菲尔德爵士自出任英国皇家法院首席大法官后20年间,对上千个海上保险判例所做研究的基础上,参照世界各国特别是欧洲各国有关海上保险、航运法律、商业习惯和法院判例,结合国际惯例而制定的。长期以来,它对世界各国的保险立法产生着深刻的影响,是迄今为止世界上最有影响力、最权威的一部海上保险法典。该法的问世进一步促进了英国海上保险的发展。这部法律的基本精神以及在这个法律的指导下形成的许多规章制度,后来为许多国家所采纳或仿效。

### 2. 劳合社

劳合社,又称劳埃德社,是当今世界上唯一的允许个体保险人经营保险业务的保险市场。劳合社本身不接受保险业务,而是由取得会员资格的承保人以自己的名义来办理承保业务,它只是向其会员提供保险业务交易场所及与保险交易有关的各种服务,所以,劳合社只是一个管理与服务的机构,而不是一个保险公司。在当今世界保险市场中占有重要一席的劳合社,是由伦敦的一间咖啡馆演变而形成的。一部劳合社的成长史,可以说是英国海上保险发展的一个缩影。

1688年,爱德华·劳埃德在英国伦敦泰晤士河畔开了一间咖啡馆。它临近海关、海军部和海务局,经常光顾这里的客人大多为船主、船长、海员、商人、经纪人、银行老板和高利贷者,客人们常谈论一些与海上航运有关的话题。精明的劳埃德先生注意到,光顾咖啡馆的客人们很关心航运消息,因为当时通信方式落后,准确的航运消息对商人来说非常重要。1696年,劳埃德先生将收集到的有关船舶、货物等与海上航运和海上保险交易有关的消息进行整理,印刷出版了一份单张小报《劳埃德新闻》,每周出版三次,共发行了76期,使其成为航运消息的传播中心。约在1734年,劳埃德的女婿出版了《劳合动态》,后易名《劳合社日报》,至今该报仍在伦敦出版。随着业务的发展,狭小的咖啡馆已不能满足保险商们的需要。此外,当时极其盛行的赌博性保险也蔓延到了咖啡馆,令不少正派的保险商反感、不满。1769年,有一个名叫托马斯·菲尔丁的原咖啡馆侍者,在一批忠实雇主的鼓动下,弃旧馆而去,开设新馆,仍命名为劳埃德咖啡馆。1771年,79名包括商人、保险人和经纪人在内的新馆常客,每人出资100英镑,决定另觅新址建馆。他们于1774年租赁皇家交易所的房屋,在劳埃德咖啡馆原业务的基础上成立了劳合社。英国议会于1871年专门通过了一个法案,批准劳合社成为一个保险社团组织,劳合社通过向政府注册取得了法人资格,但劳合社的成员只限于经营海上保险业务。直至1911年,英国议会才取消了这个限制,批准劳合社成员可以经营包括水险在内的一切保险业务。

劳合社就其组织的性质而言,它不是一个保险公司,而是一个社团组织,它不直接接受保险业务或出具保险单,所有的保险业务都通过劳合社的会员即劳合社承保人单独进行交易。劳合社只是为其成员提供交易场所,并根据劳合社法案和劳合社委员会的严格规定对他们进行管理和控制,包括监督他们的财务状况、为他们处理赔案、签署保单、收集共同海损退还金等,并出版报刊,进行信息搜集、统计和研究工作。劳合社的保险业务主要靠五个部分即承保人(会员)、承保辛迪加、承保代理人、经纪人和保险客户共同来运转进行。

劳合社的承保人,又称名人(Name)或真正承保人(Actual Underwriter)。劳合社承保人以个人名义对劳合社保险单项下的承保责任单独负责,其责任绝对无限,会员之间没有相互牵连的关系。劳合社从成员中选出委员会,劳合社委员会在接受新会员入会之前,除了必须由劳合社会员推荐之外,还要对他们的身份及财务偿付能力进行严格审查。例如,劳合社要求每一会员具有一定的资产实力,并将其经营保费的一部分(一般为25%)提供给该社作为保证金,会员还须将其全部财产作为其履行承保责任的担保金。另外,每一承保人还将其每年的承保账册交呈劳合社特别审计机构,以证实其担保资金是否足以应付他所承担的风险责任。根据劳合社委托书,承保人所收取的保险费由劳合社代管。

劳合社的承保人按承保险种组成不同规模的组合,即承保辛迪加(Underwriting Syndicate)。组合人数不限,少则几十人,多则上千人。每个组合中都设有积极承保人(Active Underwriter),又称承保代理人(Underwriting Agent)。承保代理人代表一个组合来接受业务,确定费率。这种组合并非合股关系,每个承保人各自承担的风险责任互不影响,没有连带关系。

劳合社作为一个商业组织,仅接受它的经纪人招揽的业务,换句话说,劳合社的承保代理人代表辛迪加不与保险客户即被保险人直接打交道,而只接受保险经纪人提供的业务。保险经纪是技术性业务,经纪人是受过训练的专家,他们精通保险法和业务,有能力向当事人建议何种保险单最能符合其需要。保险客户不能进入劳合社的业务大厅,只能通过保险经纪人安排投保。经纪人在接受客户的保险要求以后,准备好一些投保单,上面写明被保险人的姓名、保险标的、保险金额、保险险别和保险期限等内容,保险经纪人持投保单寻找到一个合适的辛迪加,并由该辛迪加的承保代理人确定费率,认定自己承保的份额,然后签字。保险经纪人再拿着投保单找同一辛迪加内的其他会员承保剩下的份额。如果投保单上的风险未“分”完,他还可以与其他辛迪加联系,直到全部保险金额被完全承保。最后,经纪人把投保单送到劳合社的保单签印处。经查验核对,投保单换成正式保险单,劳合社盖章签字,保险手续至此全部完成。劳合社历来规定每个社员要对其承保的业务承担无限的赔偿责任,在1994年以前,劳合社的承保人都是自然人,或称个人会员(Individual Member)。1994年以后,劳合社的业务经营和管理也进行了整顿和改革,劳合社开始允许接受有限责任的法人组织作为社员,并允许个人社员退社或合并转成有限责任的社员,市场上出现了公司会员(Corporate Member),从此以后,个人会员的数量连年递减,而公司会员的数量逐年递增。改革后的劳合社,其个人承保人和无限责任的特色逐渐淡薄。

目前,劳合社的社员包括全球主要的保险集团、在英国上市的公司、个人以及有限合伙人。其中,公司会员是劳合社主要的资金和保费来源。劳合社目前的资金中,13%来自于全球保险行业,49%来自在英国上市的公司及其他公司,17%来自美国的保险公司,5%来自百慕大注册的保险公司,9%来自有限责任的个人会员,7%来自无限责任的个人会员。其中,全球最大的保险和再保险集团是最主要的资金来源。以2007年以来的数据看,市场中35%的资金来源