



附：船舶保险自学考试大纲

船舶保险

组编 / 全国高等教育自学考试指导委员会
主编 / 李继熊

全国高等教育自学考试指定教材 保险专业（专科）

中国财政经济出版社

全国高等教育自学考试指定教材
保险专业（专科）

船 舶 保 险

〔附：船舶保险自学考试大纲〕

全国高等教育自学考试委员会组编
李继熊 主编

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

船舶保险/李继熊主编. —北京: 中国财政经济出版社, 2000.4
全国高等教育自学考试指定教材
ISBN 7-5005-4508-8

I. 船… II. 李… III. 海上运输保险 - 高等教育 - 自学考试
- 教材 IV. F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 12716 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.com>

E-mail: cfeph @ drc.gov.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京东城大佛寺东街 8 号 邮政编码: 100010

涿州市星河印刷厂印刷

880×1230 毫米 32 开 8.75 印张 206 000 字

2000 年 2 月第 1 版 2000 年 3 月北京第 1 次印刷

印数: 001-10100 定价: 11.00 元

ISBN 7-5005-4508-8/F·4062

(所购教材如有印装问题, 请在当地教材供应部门调换)

组 编 前 言

当您开始阅读本书时，人类已经迈入了二十一世纪。

这是一个变幻难测的世纪，这是一个催人奋进的时代。科学技术飞速发展，知识更替日新月异。希望、困惑、机遇、挑战，随时随地都有可能出现在每一个社会成员的生活之中。抓住机遇，寻求发展，迎接挑战，适应变化的制胜法宝就是学习——依靠自己学习、终生学习。

作为我国高等教育组成部分的自学考试，其职责就是在高等教育这个水平上倡导自学、鼓励自学、帮助自学、推动自学，为每一个自学者铺就成才之路。组织编写供读者学习的教材就是履行这个职责的重要环节。毫无疑问，这种教材应当适合自学，应当有利于学习者掌握、了解新知识、新信息，有利于学习者增强创新意识、培养实践能力、形成自学能力，也有利于学习者学以致用、解决实际工作中所遇到的问题。具有如此特点的书，我们虽然沿用了“教材”这个概念，但它与那种仅供教师讲、学生听，教师不讲、学生不懂，以“教”为中心的教科书相比，已经在内容安排、形式体例、行文风格等方面都大不相同了。希望读者对此有所了解，以便从一开始就树立起依靠自己学习的坚定信念，不断探索适合自己的学习方法，充分利用已有的知识基础和实际工作经验，最大限度地发挥自己的潜能达到学习的目标。

欢迎读者提出意见和建议。

祝每一位读者自学成功。

全国高等教育自学考试指导委员会

2000年2月

目 录

第一章 船舶基础知识.....	(1)
第一节 船舶及其种类.....	(1)
第二节 船舶构造.....	(9)
第三节 船舶吨位、载重线和船级.....	(15)
第二章 船舶保险概述.....	(22)
第一节 船舶保险的由来及其发展.....	(22)
第二节 船舶保险的特征和作用.....	(29)
第三节 船舶保险的种类.....	(31)
第三章 船舶保险合同.....	(35)
第一节 船舶保险合同一般规定.....	(35)
第二节 船舶保险合同适用的基本原则.....	(39)
第三节 船舶保险合同的效力.....	(46)
第四章 我国船舶保险条款.....	(53)
第一节 远洋船舶保险条款.....	(53)
第二节 船舶战争、罢工险条款.....	(63)
第三节 船舶建造保险条款.....	(65)
第四节 沿海、内河船舶保险条款.....	(68)
第五节 渔船保险条款.....	(74)

第五章 保障与赔偿责任保险·····	(78)
第一节 船东保障与赔偿协会·····	(78)
第二节 船东保赔协会承保的风险和除外责任·····	(83)
第三节 我国的保赔责任和保赔责任保险·····	(86)
第六章 劳合社 S.G 保单与伦敦保险协会船舶保险条款 ···	(95)
第一节 劳合社 S.G 保单简介 ·····	(95)
第二节 伦敦保险协会 (1/10/83) 船舶定期保险条 款简介·····	(102)
第三节 伦敦保险协会修订的 1995 年船舶定期保险 条款·····	(115)
第七章 有关船舶碰撞的法律规定·····	(117)
第一节 船舶碰撞及其有关的国际公约·····	(117)
第二节 船舶碰撞责任·····	(125)
第三节 船舶碰撞与船舶保险·····	(131)
第八章 有关海上救助的法律规定·····	(135)
第一节 海上救助的法律制度·····	(135)
第二节 海上救助报酬·····	(141)
第三节 海上救助合同·····	(144)
第九章 共同海损·····	(149)
第一节 共同海损及其存在的条件·····	(149)
第二节 共同海损的理算·····	(152)
第三节 共同海损与海上保险·····	(164)
第十章 船舶保险实务·····	(167)

第一节	船舶保险的展业与承保·····	(167)
第二节	船舶保险的防损和检验·····	(173)
第三节	船舶保险的理赔与追偿·····	(177)
第四节	船舶保险争议的解决途径·····	(183)
主要参考书目·····		(190)
后 记·····		(191)

船舶保险自学考试大纲

出版前言·····	(194)
I. 课程性质与设置目的·····	(196)
II. 课程内容与考核目标·····	(197)
III. 有关说明与实施要求·····	(265)
附录：题型举例·····	(268)
后 记·····	(272)

第一章 船舶基础知识

第一节 船舶及其种类

一、船舶的概念

所谓船舶是指用于交通、运输、捕捞水生物、开发海底矿藏、港湾服务、运动游览、科学调查及测量、工程作业、救险、国防军事等水上、水面及水下各种运载工具的统称。小型船舶往往称其为艇，但潜艇不论其排水量大小均称为艇。

从通常意义上讲，船舶具有以下一些特点：

- (一) 船舶是能够漂浮在水面上的物体；
- (二) 船舶是供水上航行使用的运载工具；
- (三) 船舶是机具，是一定的建筑物。

二、船舶的种类

根据不同的分类方式，可以将船舶分为不同的类型。如按船舶的使用性质可分为军用船舶和民用船舶；按船舶的航区可分为远洋船舶、沿海船舶、内河船舶；按造船材料可分为钢质船、木船、铝合金船、水泥船、玻璃钢船；按船舶是否入级可分为入级船和非入级船；按机舱位置可分为尾机型船、中机型船、中尾机型船；按推进动力可分为内燃机船、电力船、核动力船、蒸汽机船、帆船等。

多数船舶是按其使用性质分类称呼的。从船舶保险的角度出发，本书着重介绍民用船舶的进一步分类。

（一）运输船舶

1. 客船。客船是专门运送旅客及其携带行李的船舶。对同时运送旅客和少量货物的船舶也称客货船。由于客船多为定期班轮，所以又称客班船。在航空运输广为发展之前，国际间的邮政业务主要靠远洋客船承担，故又称其为邮船。在《国际海上人命安全公约》（SOLAS 公约）中规定，载客 12 人以上者均视为客船。

客船具有良好的航海性能，在抗沉性、稳性、操纵性、救生、消防、通讯等方面的要求较其他船舶严格。客船通常采用双机双桨，以满足其高速性、操纵性、安全性的要求。

客船的外型特征是上层建筑丰满，甲板层数多，可为旅客提供良好的居住和娱乐条件。

2. 货船。货船是运载货物的船舶的统称。货船上除了供船员住宿、活动和装有各种设备的舱室外，大部分舱室均为货舱。按运载货物的性质不同可将货船分类如下：

（1）干货船。干货船是以运载干燥货物为主，也可运桶装液货的货船。

a. 杂货船。又称统货船。是以运载成包、成捆、成桶等件杂货物为主，也可装运某些散装货的干货船。

杂货船的货舱一般分为上下两层或多层，以防底部货物被压损。舱口通常设有 3t—5t 的起货设备。杂货船的优点是对货物种类及码头条件的适应性较强。其最大缺点是装卸效率不高，再加上装运杂货的批量一般不大，故这种船舶的载重吨基本都在 2 万吨以内。

b. 散货船。散货船是专门装运散装货物的干货船。主要以运输谷物、矿砂、煤炭、水泥、化肥等散装货物。这种船舶多为单甲板、尾机型船，舱口较大，一般不配起货设备（依靠散货码头的专用起货设备）通常设有顶边水舱。

散货船在二战后发展很快，目前已占世界商船总吨位的 30%，

仅次于油船。单船最大载重吨已达 40 万吨。

c. 木材船。木材船是专运原木和材木的干货船。其船型与散货船相近，可甲板载货，在甲板两舷设有支柱护栏。

d. 冷藏船。冷藏船是专运送要求保鲜的鱼、肉、水果、蔬菜等时鲜易腐货物的干货船。船型与杂货船相近，货舱具有良好的隔热功能，并配有制冷装置，航速较高。由于受货源限制，吨位一般在万吨以内。

(2) 液货船。液货船是用于运载散装液态货物的货船的统称。

a. 油船。油船是运载散装石油类货物的液货船。油船多为单甲板、尾机型船，甲板上无起货设备，也不设大舱口，而布置有许多管系、阀门，并设有人行步桥，货油通过管路进行装卸。油船货舱中设有纵向舱壁。既能减少自由液面对稳性的影响，又能加强总纵强度。《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）对油船的防污染提出了极为严格的要求。

目前世界上油船船队占商船总吨位的 40%，居第一位。超级油轮（VLCC）已形成一定规模，单船最大载重量达 56 万吨。

b. 化学品船。化学品船是运载液态化学物质的液货船。外型与内部结构同油船相似，其装运的液态化学品多为有毒、易燃和强腐蚀性物质。为了便于装载和防止泄漏，液舱分得较小，且均设置双层底，有的船部分或全部的液舱采用不锈钢材料，提高抗腐蚀能力。

c. 液化天然气船。液化天然气船是运载散装液化天然气的液货船。天然气的主要成分是甲烷，在常压下的液化温度是 -162°C ，因此货舱的结构、采用的材料和隔热装置必须满足超低温运输的要求。货舱的形状有球体、棱柱体等。

d. 液化石油气船。液化石油气船是运载液化石油气的液货船。其装载的石油气的主要成分是丙烷，可以在常温下加压液化，也可在常压下冷冻液化。大型船一般采用冷冻液化方式。中小型船多采

用加压液化方式，其货舱为球形或圆柱形耐压容器。

(3) 载驳船。载驳船是专运货驳的船舶。又称子母船。先将货物装在相同规格的小驳船中，再将驳船装入母船一起运输，到港后将驳船卸下。

从某种程度讲，载驳船的装卸方式与集装箱船有点相似，装卸效率高，运费低廉，且不需要码头，非常适合江海联运。但载驳船运输也存在许多实际问题，目前发展缓慢。

(4) 集装箱船。集装箱船是运输货物集装箱的货船。事先将货物装入集装箱内。再把集装箱装上船。这种运输方式的优点是装卸效率高，能减少货损货差。

集装箱船的货舱和甲板均能装载集装箱。其甲板和舱盖是平直的。上面可装载：一层集装箱。通常船上不设起货设备，而依靠码头的专用设备装卸。

集装箱船的发展虽只有 40 余年历史，但势头强劲，目前最新型集装箱船可装载 6000TEU，造价高达 1 亿美元。

(5) 滚装船。滚装船是运载装货车辆或以滚动方式在水平方向装卸集装箱的货船。装卸时，艏部、艉部或舷侧有跳板放到码头上，汽车或拖车通过跳板开上开下，实现货物装卸。

滚装船的上层建筑高大，无起货设备，舱内设有纵通甲板。车辆可通过坡道或升降平台进入上下层舱内。滚装船对码头要求低，装卸效率高，航速较快，但舱容利用率低。

(二) 工程船舶

1. 挖泥船。挖泥船是借助机械或流体动力的挖泥设备，挖取、提升和输送水地下表层的泥土、沙、石块和珊瑚礁等沉积物的船舶。挖泥船主要用于疏浚航道。其工作原理有耙吸式、绞吸式、抓斗式、链斗式等几类。

2. 起重船。又称浮吊。是甲板上装有起重设备，专供水上作业起吊重物用的船舶。起重船多为非自航式，由拖轮拖带移动。

3. 救助打捞船。救助打捞船是对水上遇难船舶进行施救和打捞沉船用的工程船舶。其装备的主要工作机械有起重机、绞车及空压机，而且备有水下电焊、切割、修补、排水、起浮等打捞设备。必要时可拖带浮筒出海作业。

4. 浮船坞。又称“浮坞”。浮船坞能在一定水域中沉浮和移动，是用于抬起船舶进行修理或引渡过浅水区，以及在修造船时用于船舶下水、上墩、水上合拢作业的船舶。浮船坞没有自航能力。

(三) 工作船舶

1. 拖船。又称拖轮。拖船设有拖带设备，是专用于在水上拖带船舶或其他浮体的船舶。

拖船的尺度较小，但功率大，强度高，稳性好，操纵灵活，多用于协助他船进行港内操纵。大功率拖船还可用于海上拖带、海难救助。

2. 引航船。又称“领港船”。引航船是专门接送港口引航员上下外籍船舶，并引导外籍船舶安全进出港口的工作船舶。

过去引航船常用交通艇代替，由于对外贸易的迅猛发展，外轮进出我国港口频繁，因此开始建造专用引航船。

3. 破冰船。破冰船是借助于船体重力和动能或其他方法破碎冰层，为其他船舶通过冰区开辟航道的船舶。其船首呈前倾状并特别加强，首尾左右舷均设有大的压载舱。破冰时向尾压载舱打水，尾倾状态下开足马力使船首冲上冰层，再将尾压载舱的压载水打入首压载舱，同时调整左右压载舱内的压载水，靠重力和船舶左右摇摆将冰压碎。

4. 供应船。供应船是指专门向到港船舶供应燃油的供油船和供应淡水的供水船。

5. 科学考察船。科学考察船是专门从事海洋科学考察研究的船舶。

6. 消防船。消防船是用于扑灭船舶或港口岸边火灾的工作船

舶。船上设有消防炮，用以喷射泡沫或高压水柱。有的还设有液压升降台，用以扑灭高处火灾。

（四）海洋开发船舶

1. 钻井船（平台）。海上石油钻探始于本世纪 30 年代，由于受当时技术条件限制，开采成本高昂，发展缓慢。至六七十年代，随着造船及海洋工程技术的飞速发展，墨西哥湾及北海油田相继开发成功，在世界范围内掀起海上石油开发的高潮。纵观历史进程，钻井船（平台）的发展总趋势可概括为：由固定式发展到移动式、由近岸浅海作业发展到离岸深海作业。钻井平台在发展中有多种型式。

（1）坐底式平台。坐底式平台是坐落于海底时钻井，起浮后可拖航至另一地点作业的移动式钻井平台。

此类平台的上体为钻井平台，下体为沉垫，上、下体之间靠若干立柱连接。需要钻井而坐底时，在下体中灌入压载水使之沉底，而上体平台则露出水面一定高度；钻探结束需要移位时，排除压载水使下体上浮即可。由于其作业水深太浅（10m—25m）且不可调节已趋于淘汰。

（2）自升式平台。自升式平台是可以进行升降，作业时桩腿插入海底一定深度，上部结构距海面一定高度；移航时桩腿升起，上部结构浮于水面时可拖航至另一作业点的移动式钻井平台。

自升式平台的每根桩腿可以利用液压或齿轮齿条装置各自相对于船体上下升降，移泊方便，属于接地式平台。其作业稳定，效率高，成本相对较低，因而发展较快，目前有半数钻井平台采用这种型式。工作水深可达 100m。

（3）半潜式平台。半潜式平台是具有潜没在水下的浮体（下体或沉箱）并由立柱连接浮体和上部甲板，作业时处于漂浮状态的钻井平台。

平台的下体可以是船形或圆形浮体，其最大特点是船体水线面

积很小，从而使平台在波浪中能有较小的运动响应，这对于漂浮式钻井平台具有十分重要的意义。半潜式钻井平台发展迅速，最大作业水深已达 500m。

2. 采油船（平台）。又称“生产平台”。是指进行油气采集、分离及初步处理的平台。其基本要求与钻井平台相同。由于要长期定点作业，因此对作业海况下的运动幅度及稳性、强度的要求更为严格。基本类型有固定式、接地式（坐底式，自升式）、浮动式等多种。

3. 守护船。守护船是设有救助及医疗设备，为钻井平台执行看守、值班及协助抛锚、起锚等作业的辅助船。

（五）渔船

渔业船舶是从事渔业工作的船舶的统称。大致可分为以下几类：①直接从事渔捞生产的船舶，称捕捞船。通常所说的渔船即指这类渔业船舶；②专门从事渔获冷藏加工的船舶；③专门从事收鲜、运输的船舶；④专门从事渔政、救助和渔业调查、实习的船舶。

捕捞船中的拖网船、围网船、捕鲸船以及渔业加工船是渔业生产的主要船舶。（1）拖网船。拖网船是通过尾部或舷侧拖网以捕捞底层鱼类为主的渔船。单船作业的称单拖，双船作业的称双拖。由于舷侧起放网操作不便，现在趋于淘汰。艏滑道拖网渔船发展很快，目前世界上拖网渔船基本上都是艏滑道式。

（2）围网船。围网船是以光诱围网方式捕捞上、中层鱼类为主的渔船。光诱围网作业是由灯船、围网船和运输船组成一个围网作业组。灯船的主要作用是探测鱼群、用灯光诱集鱼群；围网船的主要作用是起放网、指挥作业、负责补给灯船的消耗物资。围网船起母船作用。

（3）捕鲸船。捕鲸船是专门猎捕鲸类的渔船。其任务是击杀鲸鱼，并送到基地或带有加工设备的大型捕鲸船去加工。捕鲸船通常

在艏部设炮位，前桅设了望台，驾驶室与炮位之间有步桥相通。与一般渔船相比，其特点是：a. 航速高；b. 操纵性好；c. 主机噪音小；d. 续航力长；e. 适航性、稳定性好；f. 不需鱼舱及加工设备。由于环境保护的要求，现在世界上的捕鲸船数量已经很少了。

(4) 渔业加工船。渔业加工船是专门在海上接收捕捞船的渔获物，将其加工成各种鱼品，在船上储藏或转运的渔业船舶。渔业加工船常与捕捞船、冷藏运输船、油船等组成综合船队，协同作业。

(六) 其它

1. 滑行船。滑行船是指船舶高速航行时，仅部分船底接触水面，其重量大部分靠水动力作用产生的升力支承，处于滑行状态的船舶。

滑行船的主要优点是航速高，可达 40—50 节甚至 60 节。此外是稳性好，航向稳定。缺点是耐波性差，风浪中失速严重，不能在大风浪中航行，故不能做大船，发展受到限制。

2. 水翼船。水翼船是指高速航行时，船舶靠船体下部所装水翼产生水动升力将船体托出水面航行的船舶。

水翼船的水翼能使船体抬出水面航行，与飞机机翼的作用原理相似。由于船体脱离水面，水阻力显著下降，在主机功率增加不多的情况下，航速显著提高。通常水翼船用轻金属做船体材料，以减轻自身重量，航速一般可达 40—60 节。

3. 气垫船。气垫船是利用高于大气压的空气在船底与支承表面间形成气垫。使全部或部分船体脱离支承表面而高速航行的船舶。

全垫升气垫船是气垫船的一种，其船体四周装有柔性围裙，以免气垫中的空气大量外逸。气流从升力风扇向下高速喷出，形成气垫。船体完全离开水面，采用空气螺旋桨或喷气推进器推进。这种气垫船既可在水面上航行，又可在沼泽、浅滩、冰雪、沙漠等陆地上航行。还具有一定的翻越障碍能力。

全垫升气垫船的航速可达 60—80 节。其稳性、耐波性及乘坐的舒适性都比滑行船、水翼船要好。

第二节 船舶构造

一艘船舶类似一座水上浮动的建筑。其构造复杂，涉及冶金、机械、电子、材料、能源等诸多领域。为简单明了，通常可将其构造划分为船体、轮机、电气三部分，或主船体和上层建筑、船舶设备三部分组成。

一、主船体和上层建筑

船体是浮在水上的一个复杂的空间结构，通常以上甲板为界，分为上、下两部分。在上甲板及其以下的部分称为主船体，或称为船舶主体，而在上甲板以上的所有围蔽处所统称为上层建筑。

（一）主船体

上甲板及其以下的船体。是船舶浮力及强度的主要承担部分。主船体是由上甲板、舷侧板、船底板等板材在龙骨、肋骨、肋板、纵桁、纵骨、横梁、肘板等构件的支承下焊接组成的一个封闭结构，必须具备可靠的水密性和足够的坚固性。船舶的机舱、货舱、首、尾尖舱、锚链舱、淡水舱、燃油舱、压载舱、舵机舱等舱室均设在主船体内。

（二）上层建筑

又称“船楼”。上甲板上由一舷伸至另一舷的，或其侧壁板离舷侧外板向内不大于 4% 船宽的围蔽建筑。习惯上又指上甲板以上各种围蔽建筑物的统称。位于船首部分的上层建筑称为箱楼，位于船中、船尾部分的上层建筑分别称为桥楼和艨楼。

驾驶室、电报室、海图室、船员舱室等通常布置在上层建筑

内。

二、船舶动力装置

船舶动力装置是保证船舶正常航行、作业、停泊以及船员、旅客正常工作和生活所必须的机械设备的综合体。包括推进装置、辅助装置、管路系统等。

（一）推进装置

为推动船舶运动所需的各种动力机械装置。它是船舶动力装置最主要的部分，也是早期机动船舶唯一的动力装置。

推进装置由主机（内燃机、燃气轮机等）、传动设备（离合器、齿轮箱等）、轴系（推力轴、中间轴、尾轴）、推进器（螺旋桨）等组成。

主机曲轴转动输出功率，通过传动设备及轴系，带动螺旋桨旋转，从而使船舶运动。通过改变主机的转数和旋转方向，可控制船舶的航速及进、退。目前商船的主机普遍采用内燃机。

（二）辅助装置

是产生船舶所需多种能量的设备。包括电站、辅助锅炉、制冷、制淡等设备。

1. 船舶电站。由辅机、发电机（组）、配电板及其它电气设备组成。通过辅机带动发电机（组）发电，经配电板供给各种机械及全船所需的电能。

2. 辅助锅炉。商船一般用它产生低压蒸气，以满足加热、取暖和其它生活需要。

3. 制冷装置。船舶在航行中由于船员饮食需要，要储存一定数量的食物。为了使食物得以长时间保存，一般在船上都设有制冷装置。现在船员工作、生活条件改善，舱室装有空调，也需要制冷装置。其中压缩式制冷装置在船上使用极为普遍。

4. 制淡装置。即海水淡化装置。对于远洋船舶，单靠水舱携