

应世昌 著

船舶保险

—中英条款比较研究

C H U A N B O B A O X I A N



上海财经大学出版社

船舶保险

CHUANBO BAOXIAN

——中英条款比较研究

应世昌 著

上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

船舶保险:中英条款比较研究/应世昌著. —上海:上海财经大学出版社,1999.8

ISBN 7-81049-336-1/F·284

I. 船… II. 应… III. 海上运输保险-对比研究-中、英
IV. F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 27895 号

CHUANBO BAOXIAN

船 舶 保 险

——中英条款比较研究

应世昌 著

责任编辑 张小忠 封面设计 周卫民

上海财经大学出版社出版

(上海市中山北一路 369 号 邮编 200083)

上海印刷七厂一分厂印刷装订

1999 年 6 月第 1 版 1999 年 6 月第 1 次印刷

850mm×1168mm 1/32 12.5 印张 313 千字

印数 1—3 000 定价:23.00 元

前 言

船舶保险是海上保险的一个重要险种。在改革开放日益深化的今天,随着我国海上航运业的飞快发展,并跻身世界航运大国之列,我国的船舶保险业务正以前所未有的速度不断增长。然而,毋庸讳言,迄今国内对这一险种理论的研究是很不够的。当前,在国内的海上保险理论研究方面,似乎有一种偏重货物运输保险而冷落船舶保险的倾向:对前者的研究广泛且有深度,反映专家学者研究成果的著作已出版有多本,但涉及对后者研究的仅散见于保险刊物上的不多的论文,尚没有一本单独论述船舶保险的专著。这种厚“彼”薄“此”的状况不能说是正常的。理论的滞后,必然影响我国船舶保险实践的发展。因此,国内保险理论界和实务界都应当重视和加强对船舶保险的研究。

作者写这本《船舶保险——中英条款比较研究》,一是试图通过分析比较中外保险制度对船舶保险理论进行深层次的研究,与国内诸同仁一起努力来填补我国保险理论研究领域中的这块空白;二是为了满足高等院校保险专业的师生和其他保险理论工作者在进行船舶保险理论研究或教学中的阅读和参考需要。

众所周知,英国是世界上保险历史悠久、海上保险业发达的国家。它所制定的海上保险规章制度,尤其是保险单和保险条款对世界各国有很大影响。伦敦保险协会制定的协会货物条款(I. C. C.)和协会定期船舶条款(I. T. C.)就被许多国家在业务中直接采用,或者在制订各自的货运险条款和船舶险条款时参考仿效。我国的船舶保险条款即是以协会定期船舶条款为蓝本制定的,不过二者

之间的区别还是存在的,实践中的差异则更大。为了系统地阐述船舶保险的基本理论、法律规定和惯例,以及反映中英两国条款的异同,本书围绕着协会定期船舶条款,通过对其逐条诠释和说明,并将我国船舶保险条款中的相应条款或规定与之比较,深入地分析船舶保险的承保范围、除外责任、责任起讫、变更和终止等内容,对两国条款中未提及的保险标的、保险金额和保险理赔等,则另立篇章叙述。全书凡十四章,并将英国《1906年海上保险法》和两国条款的中英文本附录于后,以便读者查阅对照。

本书是在参阅大量国内外有关著作和资料,经过悉心研究分析的基础上写成的。作者在撰写全书过程中,始终注意对两国船舶保险制度、条款和实践中的做法进行分析比较,注意对船舶保险与海上航运和海上贸易之间联系的反映,注意对与之有关的国际公约、规则和惯例的反映,努力使读者全面地了解这一险种的基本理论。本书既可供开设有船舶保险专业课程的高校的教师在授课或研究时参阅,也可成为保险、外贸和航运等部门的理论工作者和专业人员在研究和业务工作中参考使用的读物。

限于作者的水平和收集不到更多的资料,加上船舶保险的不少理论问题尚在探索之中,须深入研究,因此本书可能存在不完善之处,恳请专家和读者批评指正。最后,作者对曾求教过的或给予作者鼓励帮助的“中保”、“太保”和“平保”公司,还有中国人民银行上海分行外资金融机构管理处的专家表示谢意。

作 者

1998年12月12日

目 录

第一章 船舶保险的概念和特点	(1)
第一节 船舶保险概述	(1)
第二节 船舶保险的特点	(4)
第二章 船舶保险承保的船舶	(7)
第一节 船舶	(7)
第二节 船舶的检验与入级	(12)
第三节 船舶的适航	(16)
第四节 船舶的法律特性	(19)
第三章 船舶保险合同的当事人和中介人	(26)
第一节 船舶保险合同的当事人	(26)
第二节 船舶保险的中介人	(29)
第四章 船舶的保险价值和保险金额	(33)
第一节 船舶的保险价值	(33)
第二节 船舶保险的保险金额	(36)
第五章 英国伦敦协会定期船舶条款	(39)
第一节 协会定期船舶条款的产生	(39)
第二节 协会定期船舶条款的特点	(45)

第六章 承保范围	(53)
第一节 风险条款	(53)
第二节 污染危险条款	(66)
第三节 四分之三碰撞责任条款	(70)
第四节 共同海损和救助条款	(87)
第五节 被保险人的义务(施救)条款	(96)
第七章 除外责任	(105)
第一节 战争除外责任条款	(105)
第二节 罢工除外责任条款	(110)
第三节 恶意行为除外责任条款	(114)
第四节 核武器除外责任条款	(116)
第五节 一般除外责任规定	(119)
第八章 限制责任	(131)
第一节 航行条款	(131)
第二节 免赔额条款	(138)
第九章 保险变更和终止	(153)
第一节 延展条款	(153)
第二节 违反保证条款	(156)
第三节 终止条款	(160)
第四节 转让条款	(169)
第十章 退费——停泊和解约的退费条款	(173)
第十一章 营运费用和运费	(185)
第一节 工资和给养条款	(185)

第二节	代理佣金条款·····	(189)
第三节	放弃运费条款·····	(193)
第四节	营运费用保证条款·····	(200)
第十二章	索赔和赔偿·····	(208)
第一节	索赔通知和招标条款·····	(208)
第二节	以新换旧条款·····	(218)
第三节	船底处理条款·····	(224)
第四节	未修理损坏条款·····	(230)
第五节	姐妹船条款·····	(236)
第六节	推定全损条款·····	(240)
第十三章	争议处理——法律与惯例条款·····	(251)
第十四章	船舶保险的理赔·····	(259)
第一节	船舶保险的索赔·····	(259)
第二节	船舶保险的检验·····	(266)
第三节	船舶保险的核赔·····	(268)
第四节	船舶保险的赔偿·····	(271)
附录一	英国 1906 年海上保险法 ·····	(278)
	(附英文原文)·····	(302)
附录二	THE S. G. FORM OF MARINE INSURANCE POLICY ·····	(338)
附录三	伦敦协会定期船舶保险条款·····	(344)
	(附英文原文)·····	(354)

附录四	中国人民保险公司船舶保险条款·····	(371)
	(附英文文本)·····	(377)
附录五	中国人民保险公司船舶战争、罢工险条款 ·····	(386)
	(附英文文本)·····	(388)

第一章 船舶保险的概念和特点

第一节 船舶保险概述

一、船舶保险是海上保险的主体

船舶保险(Hull Insurance)是以船舶为保险标的的保险,承保船舶在航行或停泊期间因海上自然灾害或意外事故所遭受的损失。船舶保险是海上保险的主要险种之一。

船舶作为海上运输生产工具,与生产者即船员一起构成海上运输的生产力,是实现海上运输的基础。由于船舶在海上运输及海上运输所服务的海上贸易中的重要地位,船舶保险在为海上运输和海上贸易提供风险保障的海上保险中同样扮演着主角,是海上保险的最重要险种。从事海上运输业务活动的船舶所有人、经营人或承租人通过投保船舶保险,将船舶在海上航行中不确定的灾害事故损失转化为确定的保险费支出,从而获得保险保障。因此,船舶保险是海上保险的主体,也是进行现代海上经济贸易活动的必需。无法想象,一艘没有投保船舶保险的商船如何能正常参加海上运输业务活动。

二、船舶保险承保的标的

船舶是船舶保险的主要保险标的,但并非所有的船舶都能为船舶保险所承保。船舶保险所承保的船舶是以从事海上运输生产

为主要目的的商船,包括客船、货船和客货船,以营运中的船舶为主。当然,建造中的船舶和停泊港口未投入营运的船舶也可以承保。事实上,目前船舶保险所承保的对象已超出船舶范围,它还包括浮船坞、浮码头和海上钻井平台,以及其他各种财产设备。因为船舶是一个以船壳和船机为核心,再加上船舶属具的合成体,所以船舶保险承保船舶也应该是承保它的整个合成体,而不是这个合成体的某些部分。不过,在国际保险市场上,船壳、船机和船舶属具是可以分开投保的。

除了有形的船舶以外,船舶保险还承保无形的保险标的,即与船舶有关的利益和责任。其中,利益是指运费、船舶租金、营运费用、保险费、船员工资和其他为船舶正常运行而需支出的费用;责任则指船舶所有人在船舶航行或停泊期间因发生事故而产生民事侵权行为,依法应对他人在经济上所负的损害赔偿赔偿责任,如船舶碰撞责任。

可见,船舶保险是一个总称,是一个以船壳机器保险为主,附加费用保险的综合保险。

三、船舶保险承保的风险

船舶保险承保的风险以海上风险为主。海上风险包括自然灾害和意外事故,以及外来风险。自然灾害是指恶劣气候、雷电、海啸、地震和洪水等自然界破坏力量所造成的人力不可抗拒的灾害,意外事故是指船舶搁浅、触礁、沉没、碰撞、失踪、船破或其他类似的意外原因所引起的事故。自然灾害和意外事故组成的海上灾难,其发生必须是偶然的或不可预见的。船舶在航行中所遭受的自然磨损,虽然也可能是由于风浪所致,但因为不具有偶发性,不能视为海上风险。外来风险是指与海洋没有必然联系的外来因素所造成的事故,包括火灾或爆炸、来自船外的暴力盗窃或海盗行为、抛弃、核装置或核反应堆发生的故障或意外事故等。

船舶保险还承保另一类并不属于海难范围,主要是由于不可预料的疏忽或过失所造成损失的风险。它们被称之为印区玛瑞式,风险,包括装卸或移动货物或燃料时发生的意外事故、船舶机件或船壳的潜在缺陷、船长船员或引水员的疏忽行为、任何政府当局为防止或减轻被保险船舶损坏引起的污染所采取的行动等。

除此以外,在承保前两类风险的基础上,船舶保险还可根据被保险人的保障需求,增加承保因战争或罢工引起的风险。

四、船舶保险的责任期限

船舶保险的责任期限以时间或航程来规定责任起讫,相应地分为定期保险和航程保险两种。

定期保险是船舶保险责任期限的主要形式。定期保险的责任期限一般为一年,最短不能少于3个月。起讫时间以保险单上注明的日期为准。如果保险期限届满而被保险船舶仍在航行途中或处于危险之中,保险责任期限可以延长到航程结束,但前提是被保险人事先通知保险人并按日比例加付保险费。当被保险船舶在保险期限内被出售或转让时,除了保险人事先得到通知和表示同意之外,保险责任立即终止。

航程保险的责任期限按保险单上载明的航程为准。根据航程的多寡,航程保险有承保一次航程或往返航程或多次航程几种不同情况。由于航程保险所承保的船舶有不载货船舶和载货船舶之分,它们的保险责任起讫时间规定也就不一样:前者的起讫时间自起运港起锚或解缆时开始至目的港抛锚或系缆完毕时终止;后者的起讫时间自起运港装货时开始至目的港卸货完毕时终止,但自船舶抵达目的港当日午夜零时起最多不超过30天。

第二节 船舶保险的特点

一、船舶保险与一般财产保险的比较

船舶保险以船舶为保险标的,是财产保险的一种,但是船舶保险具有一般财产保险所没有的特点。我们可以从承保风险、保障范围、保险期限和国际性这几个方面来进行比较:

1. 承保风险

一般财产保险承保的是陆上风险,仅有个别险种如进出口货物运输保险承保的风险扩展到海上。与之相比,船舶保险(除船舶建造保险外)承保的风险只限于海上,即承保被保险船舶在海上航行或停泊期间所可能遭遇到的风险事故。

2. 保障范围

一般财产保险只对被保险人财产因遭受保险事故而造成的本身损失给予补偿,并不承担被保险财产由于给第三者造成损害而应负的责任。船舶保险对被保险船舶提供的保障范围比一般财产保险承保的大,它不但负责赔偿其承保风险给被保险船舶本身所造成的损失,还承担被保险船舶因碰撞他船而应对后者所负的经济赔偿责任。

3. 保险期限

一般财产保险承保的责任期限基本上都采用定期保险,即以时间来规定保险责任起讫,而且承保陆上财产的险种大都以一年为保险期。一般财产保险中只有各种形式的货物运输保险通常采用以航程(运程)来规定保险责任起讫的航程保险。然而,船舶保险承保的责任期限形式既有定期保险,也有航程保险,以定期保险为主。采用航程保险的是一些不定期航行的船舶和作为贸易物品进出口的新船。不过,尽管同样采用航程保险,船舶保险的航程保险

与货物运输保险的航程保险对保险责任起讫时间的规定还是有区别的。

4. 国际性

船舶保险为海上运输和海上贸易提供风险保障,承保标的是作为海上运输工具的船舶。船舶出于航运经营的目的,往来于各个港口,而且常常是往来于不同国家的港口之间。这种在国际范围内进行的流动,使得船舶保险就像其所保障的对象即远洋运输一样具有国际性的特点。由此带来的必然后果是,在履行保险合同过程中牵涉到的各方各面往往不是属于一个国家,而是受到不同国家法律的影响,从而出现一些国际法规的适用问题。至于在海事处理中所产生的诸如管辖权、诉讼、仲裁和船东责任限制等法律问题,更需要按照相应的国际公约和惯例来解决。一般财产保险,除了与船舶保险同属海上保险的海上货物运输保险之外,由于承保标的不具有流动性,自然也不会产生涉及国际经济、法律关系的问题。

二、船舶保险与海上货运险的比较

船舶保险不但与一般财产保险有着明显的不同,而且与也是海上保险主要险种的海上货物运输保险有着不少区别。从以下几个方面对二者进行比较,将有助于我们进一步了解船舶保险的特点:

1. 承保整个过程的风险

与只承保货物在运输过程中风险的海上货物运输保险不同,船舶保险可以承保船舶整个过程的风险,也就是说,从船舶建造下水开始,到投入营运、停泊、修理和最后报废拆船为止的整个过程的风险都可以在它的承保责任范围之内。

2. 保障的范围广

海上货物运输保险承保货物损失,也承保一些费用和利益损失,保障范围虽然要比仅负责对物质财产损失赔偿的其他财产保

险广,但是若与船舶保险相比,却又显得不如。因为船舶保险的保障范围,无论是承保的有形标的,包括船壳、机器、设备、属具、燃料、物料和给养等,还是承保的无形标的,包括与船舶有关的各种非物质的费用、利益和责任,都要超过海上货物运输保险。

3. 保险标的受被保险人支配掌握

在海上货物运输保险中,保险标的的不为被保险人所掌握,作为被保险人的货主无法控制保险标的即货物在运输途中的安全。与此形成明显对照的是,船舶保险承保的标的即船舶,不管是在建造、营运、修理还是停泊期间,都始终在作为被保险人的船东直接领导、支配、掌握的经理人员、船长、船员、监造监修人员或其他雇佣人员的控制和操纵之下。正因为如此,船东的经营作风和管理水平对被保险船舶的安全有直接影响。保险人在承保船舶时,自然十分关注被保险人的这些条件及其在社会上的信誉。

4. 承保风险集中,标的价值高

船舶保险承保的船舶吨位大,价值昂贵,风险要比海上货物运输保险更加集中和难以控制。一旦遭遇海事,损失往往巨大,因此船舶保险是一种高风险业务。与之相应的是,船舶保险对其所承保的船舶提出的要求也高,不但要保证适航,而且为确保船舶处于安全适航的技术状态还必须接受船舶检验机构经常性的技术监督检查,取得或保持船级。一般财产保险,包括海上货物运输保险在内,对各自承保的标的是无此种要求的。

第二章 船舶保险承保的船舶

第一节 船 舶

一、船舶的概念

船舶,按照我们通常的解释,是指水上运载工具。凡是具有船舶形状的工具,能够漂浮和航行在水上,不论是在海洋、江河或是其他可通航水域,也不论其大小和结构如何,皆可称之为船舶。但是,这是广义上的船舶。广义上的船舶,既包括远洋巨轮,也包括小舢板、帆船和水泥船;从事交通、运输的船舶固然是,用于捕捞、港湾服务的船艇乃至军舰同样属于船舶的范畴。

二、海商法所适用的船舶

海商法所适用的船舶,与广义上的船舶在概念上并不完全一致,尽管它们也在广义上的船舶范围之内。以从事海上运输生产为主要目的,是海商法所适用船舶具有的一个基本特点。

我们知道,船舶在海上航行是有各自的目的和任务的。根据航行目的任务的不同,或者说按用途的不同,船舶一般可分为商船、公务船和专用船等。商船以海上运输生产为目的,即载客装货,沿着专门的航线行驶于港口之间;公务船从事港监、引航、拖带、打捞、破冰、疏浚、缉私、检疫、灭火或救助等公务或劳务;专用船则用于科学研究、资源勘探、体育运动或教学实习等活动。除此以外,还

有执行军务的军舰等。由于航行的目的任务不同,上述各类海船在法律地位上是不一样的。只有商船,即经营海上运输业务的海船才属于海商法所适用的对象,其他不从事海上运输生产的船舶均不受海商法管辖。

虽然各国海商法对船舶所下的定义和适用船舶的范围规定不一,然而多数国家海商法规定的船舶是指在海上航行的商船。例如,英国的《1924 年海上货物运输法》和美国的《1936 年海上货物运输法》都分别在各自的第 1 条第 1 款中规定:“船舶,是指用于海上货物运输的任何船舶。”日本的《商法典》第 684 条规定:“本法所称船舶,系以商业行为为目的的供航海使用的船舶。”

我国于 1992 年 11 月 7 日颁布的《海商法》第 3 条规定:“本法所称船舶,是指海船和其他海上移动式装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外。”根据上述定义,我国海商法所称船舶应当有三层含义:①属于广义上的船舶范围之内;②航行于海上,可以是海船,也可以是钻井平台一类海上移动式装置,但不包括容积在 20 总吨以下的小型船艇;③以从事海上运输生产为主要目的,军事舰艇和政府公务船理当排除在外。

搞清楚海商法所适用船舶的概念是非常重要的,因为只有这样的船舶才能够成为船舶保险承保的对象,或者换一种说法,那就是船舶保险承保的船舶必须是海商法所适用的船舶。

三、商船的分类

船舶保险承保以从事海上运输生产为主要目的的商船。商船又叫运输船,是载运旅客和货物的船的统称。商船有各种不同的分类:按国籍,有本国船和外国船之分;按航程远近,有远洋轮和近海轮之分;按开航定期或是不定期,有班轮和不定期船之分;按载运对象,则有客船、货船和客货船之分。此处主要介绍按载运对象分类的商船种类。