

高等财经院校试用教材

# 海上保险

张拴林 主编



东北财经大学出版社

33

图书在版编目(CIP)数据

海上保险/张拴林主编. - 大连:东北财经大学出版社,  
1999.6

ISBN 7-81044-543-X

I. 海… II. 张… III. 海上运输保险-基础知识  
IV. F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 06775 号

东北财经大学出版社出版

(大连市黑石礁尖山街 217 号 邮政编码 116025)

网 址:<http://www.dufep.com.cn>

读者信箱:reader@dufep.com.cn

东北财经大学印刷厂印刷 东北财经大学出版社发行

开本:850×1168 毫米 1/32 字数:276 千字 印张:11  
印数:1—6 000 册

1999 年 6 月第 1 版 1999 年 6 月第 1 次印刷

---

责任编辑:杨 放	责任校对:毛 杰
封面设计:钟福建	版式设计:刘瑞东

---

定价:16.00 元

## 编审说明

财政部部属院校教师编写的保险专业系列教材《保险学原理》、《财产保险》、《人身保险》、《海上保险》、《再保险》、《风险管理》，经我们审查，认为该系列教材体系结构合理，内容取舍得当，可作为高等财经院校教材试用。

财政部教材编审委员会

---

## 前 言

当今世界，保险业已和银行业、证券业并驾齐驱，成为现代金融体系的三大支柱之一。我国的保险业起源于19世纪，但其真正的发展却在近二十年。在建设社会主义市场经济过程中，发展保险事业具有重要的现实意义。可以毫不夸张地说，保险业是我国改革开放以来发展最快、最卓有成效的行业之一。

保险业的飞速发展，对保险教学和科研提出了新的要求。为此，我们组织有关院校的专家、学者编写了这套适用于高等财经院校保险专业的系列教材，包括：《保险学原理》、《财产保险》、《人身保险》、《海上保险》、《再保险》、《风险管理》。本教材的编写，尽可能地吸收现代保险的最新理论，努力反映国内外保险业的最新发展，力求理论联系实际，有意识地介绍我国保险方面的最新法规和条款，以便于学生学习掌握。它的出版，对保险学科教学、保险人员职业培训，对促进我国保险事业的发展，将有所裨益。

《海上保险》为本系列教材之一，编写人员分工如下：

张拴林（第一章），王绪瑾（第二章），薛梅（第三章），郭丽军（第四章），肖梅花（第五章），汪福安（第六章），王伟（第七章），王玉玫（第八章），周庆瑞任主审，王绪瑾任副主编，张拴林任主编。

编 者

1999年4月

---

# 目 录

<b>第一章 海上保险概论</b> .....	(1)
第一节 海上保险的基本概念.....	(1)
第二节 海上保险的历史沿革.....	(9)
第三节 海上保险的种类 .....	(19)
第四节 海上风险分析 .....	(30)
<b>第二章 海上保险合同</b> .....	(42)
第一节 海上保险合同的 <sup>1</sup> 意义与形式 .....	(42)
第二节 海上保险合同的基本原则 .....	(47)
第三节 海上保险合同的主体 .....	(75)
第四节 海上保险合同的基本内容 .....	(86)
第五节 海上保险合同的订立、变更、转让、 无效和终止 .....	(93)
<b>第三章 海上船舶保险</b> .....	(110)
第一节 海上运输与船舶保险.....	(110)
第二节 船舶保险概述.....	(115)
第三节 我国船舶保险条款.....	(121)
第四节 英国伦敦协会船舶保险条款.....	(133)
第五节 船舶战争、罢工险.....	(145)
第六节 船舶建造保险.....	(148)
第七节 集装箱保险.....	(152)

---

<b>第四章 海上运输货物保险</b> .....	(155)
第一节 运输货物保险概述.....	(155)
第二节 海上运输货物保险的基本险 及其承保责任.....	(157)
第三节 海洋运输货物保险的附加险 及其承保责任.....	(162)
第四节 海洋运输货物保险的责任免除.....	(169)
第五节 海洋运输货物保险的责任起讫.....	(170)
第六节 海洋运输货物保险中的被保险人 义务及索赔期限.....	(173)
第七节 海洋运输冷藏货物保险和海洋 运输散装桐油保险.....	(175)
第八节 海洋运输货物战争险和罢工险.....	(180)
第九节 陆空邮运输货物保险.....	(183)
第十节 英国海上运输货物保险条款.....	(188)
<b>第五章 海上保险法规</b> .....	(205)
第一节 有关提单的国际公约.....	(205)
第二节 船舶碰撞法规.....	(215)
第三节 海上救助法规.....	(227)
第四节 船舶所有人责任限制法规.....	(236)
<b>第六章 海上保险的争议处理</b> .....	(247)
第一节 海上保险的自行协商与和解.....	(247)
第二节 海上保险的调解.....	(248)
第三节 海上保险仲裁.....	(250)
第四节 海上保险诉讼.....	(265)
<b>第七章 海上保险理赔</b> .....	(276)
第一节 海上保险理赔的一般原则.....	(276)
第二节 海上运输货物保险的理赔.....	(285)

---

第三节	船舶保险的理赔·····	(300)
第四节	保障与赔偿责任保险理赔·····	(310)
第五节	海洋石油开发保险理赔·····	(315)
<b>第八章</b>	<b>海上保险业务经营管理·····</b>	<b>(318)</b>
第一节	海上保险展业·····	(318)
第二节	海上保险的承保·····	(329)
第三节	海上保险的防灾防损·····	(337)

# 第一章 海上保险概论

## 第一节 海上保险的基本概念

### 一、海上保险的定义

交通运输简称运输，其方式可分铁路运输、公路运输、海上运输、内河运输以及航空运输等。运输本身虽然不能增加新的物质产品，而仅变动人和物的所在场所，但能把国民经济各部门和各地区有机地连接起来，在人类物质生产和分配过程中起着极为重要的作用。

运输保险是财产保险的一种，是保险人对保险标的在运输过程中因自然灾害或意外事故遭受保险项下的损失时给予被保险人经济补偿的一种财产保险。按运输方式可以分为水上运输保险、陆上运输保险和空运保险；按运输的地域范围可以分为国际运输保险和国内运输保险。

海上保险是指以同海上运输有关的财产及其利益、运费和责任为保险标的的一种保险，简称水险（Marine Insurance）。海上保险在性质上属于财产保险范畴，是一种特殊形式的财产保险。被保险人根据保险人事先设立的各个险种、险别，结合保险标的的具体情况，通过与保险人签订海上保险合同的方式，将自己参与海上运输、贸易或作业过程中所面临的各种风险转嫁给保险人；保险人收取一定的保险费后，当保险标的遭受恶劣天气、雷电、海



啸、地震等缔约方订明的自然灾害或搁浅、触礁、沉没、互撞、失火、爆炸等意外事故所引起的保险项下的损失或责任时，保险人按照保险合同规定负责赔偿。因此，尽管世界各国保险学者对海上保险下了各种定义，但无一不是根据损失补偿合同来解释它的原理，现将国内外有关法律对海上保险的概念引述如下：

英国的《1906年海上保险法》对海上保险所下的定义是：“海上保险合同是保险人向被保险人承诺，当被保险人遭受海上损失，即遭受海上保险所发生的损失时，依照约定的条款和数额，赔偿被保险人损失的合同。”

美国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，在被保险人所拥有的、处于海上危险中的特定利益受到损失时承担赔偿责任的合同。”

日本《商法》给海上保险所下的定义是：“海上保险合同是以对与航海有关的事因而发生的损害予以补偿为目的……除合同另有规定外，保险人应就保险标的在保险期间内，因与航海有关的事因而招致的一切损失负赔偿责任。”

综观各国有关海上保险的法规，虽然表述不尽相同，但都联系海上保险合同的损失补偿性质来解释它的定义，即从合同关系的角度来认识和分析海上保险，并由此得出海上保险的法定定义。海上保险的定义包含两层含义：一是法律关系，海上保险当事人之间按照合同法规定，订立保险合同，由此便可产生各自的权利和义务；二是海上保险是一种权利和义务对等的法律关系，双方当事人所拥有的这种权利和义务是一种互为因果的关系，被保险人要想获得损失补偿的权利，就必须承担缴纳保险费的义务；而保险人要取得收取保险费的权利，就必须允诺承担保险损失赔偿的义务。不过，海上保险合同的这种双务性和有偿性，与一般经济合同又有所不同，即保险合同当事人一方的投保人履行缴纳保险费的义务后，保险合同当事人的另一方是否履行其赔偿义务，完

全取决于保险事故发生的偶然性和合同内容的确定性。也就是说，只有在保险有效期内发生的保险事故而招致的保险损失，保险人才对其承担经济赔偿的责任。

## 二、海上保险的范围

海上保险产生的初期，保险标的只是传统的船舶、货物和运费，海上保险的承保范围也仅限于海上固有的风险。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。由此可见，那时的海上保险的内容同其名称是完全一致的。到 19 世纪末，随着世界各国工农业的发展、科学技术的应用、商品经济的繁荣，以及运输方式的变革，海上保险的传统观念被突破。特别是近几十年来，海上保险的内容和形式进一步发生了变化。目前，海上保险的承保标的已由原来与海上运输有关的财产、利益和责任，扩展到一些与海上运输没有直接关系的海上作业，如海上石油开发保险、海上养殖业保险等，对此，将在本章第三节中予以阐述。

海上保险的保障范围，也发生了较大扩展，即从原来的海上运输风险与责任发展到陆上运输、航空运输，以及多式联合运输的风险与责任。这种保障范围的扩展，主要是迎合国际贸易货物的运输而进行的。过去，水险基本保险单规定：保险责任自货物装上海轮起开始，于货物抵达终点港卸离海轮并安全着陆之时终止。显然，它没有包括内陆运输风险和驳船驳运风险所造成的损失。而如今，国际贸易中的货物，按惯例其起运地点往往都在离启运港很远的内陆仓库，而终止于远离终点港的内陆仓库，为此，保险界特订了“仓至仓条款”(Warehouse to Warehouse Clause)，将保险人的责任从海上延伸至两端的陆地及内河，甚至包括空运。

当然，在海上保险实务中，被保险货物并非都是从仓库运出并运入仓库的，而有许多是从店铺、住宅、办公室等实际收发货

地点搬出或搬入的。为了提供更完备的保险保障，将保险的起始和终止扩展至上述实际收发货地点，叫做“门至门”（Door to Door）。这是对“仓至仓”责任的扩展。有些货物，诸如邮包等尤其适用于“门至门”责任的特别条款来承保。

总之，就海上保险的内容而言，“海上保险”一词并非顾名思义，于是形成了广义的海上保险，其含义包括两方面的内容：一是承保海上及部分陆上危险，称为海洋运输保险；一是专门承保沿海或内河、湖泊、公路、铁路以及航空运输等风险，叫做内陆运输保险。尽管如此，两者在性质上并无差异，均属海上保险的范畴。

### 三、海上保险的特点

#### （一）保险关系的国际性

海上保险的保障对象多为从事国际贸易、远洋运输和资源开发的经营商，其财产无论是运输工具还是运输货物，均往返于不同国家或地区，使海上保险成为一种国际性的保险，因而往往要涉及国际经济、法律条例，尤其是在海事处理过程中，必将涉及司法管辖权、国际诉讼和仲裁等一系列法律问题。

#### （二）承保风险的综合性

海上保险就其性质而言虽然属于财产保险范畴，然而，这种特殊形式的财产保险承保的风险已经大大超过一般财产保险的承保范围。海上保险的主要客体是船舶和货物，与之相关的承保风险的种类之多、变化之大，是其他任何保险都不能与之相比拟的，具体表现在以下几方面：

1. 从承保风险的性质上看，既有财产和利益方面的风险，又有责任方面的风险；
2. 从承保风险的范围上看，既有海上风险，又有陆上风险和航空风险；

3. 从承保风险的种类上看,既有暴风雨、海啸等人力不可抗拒的自然灾害和搁浅、触礁、碰撞乃至沉没等的意外事故引起的客观风险,又有海盗、船员盗窃等不法行为,以及有关当局对船舶或货物的扣押等外来原因引起的主观风险;

4. 从承保风险的形式上看,既有停泊或仓储期间的静态风险,又有陆运、海运、空运过程中的动态风险。

### (三) 保险种类的多样性

所谓保险种类,是指保险的险种和险别。在海上保险中,由于运输方式及各种保险标的需要获得的风险保障多种多样,客观上便要求多种多样的保险险种和险别来满足它们不同的保障需求。就险种而言,海上保险有运输工具保险、运输货物保险和运费保险等,而各种保险又因运输方式的不同,可分为海上运输保险、陆上运输保险、航空运输保险或多式联合运输保险等。仅以海上运输货物的保险为例,根据货物的不同特性,可以分为海上运输货物保险、海上运输冷藏货物保险和集装箱货物运输保险等数十种。而在同一类险种中,根据承保责任范围的不同又可以分为若干险别,比如平安险(Free from Particular Average)、水渍险(with Particular Average)和一切险(All Risks)等。

### (四) 承保对象的多变性

海上保险对象的多变性主要是指海上保险中的货物运输保险的被保险人的变动趋势。根据货物运输保险的原理,货物所有人将货物托运以后,他就失去了对其货物的控制和管理权,货物是否发生损失,主要取决于货物本身的运输情况和运送人的素质,而与货主或托运人没有必然的联系。在这种情况下,保险人是否对其承保或采用什么条件予以承保,均不以货物所有人或被保险人是谁为依据。因此,根据国际贸易经营的需要,海上运输货物保险单可以随着保险标的的转让而转让,而不需要事先征得保险人的同意,只需要原被保险人在保险单上背书即可,这样就可与货

运提单背书转让同步进行。也就是说，运输货物保险单在货物转让时，由被保险人将附有背书的保单一并转让给受让人，可保利益随货物一起转让，保险单持有人的变更，意味着该险种承保对象的变动，国际贸易货物在运输过程中频繁易手，不断更换其所有人，必然引起货物运输保险的被保险人的不断变换，保险对象的多变不定，是海上货物运输保险的重要特性。

#### （五）确定责任的复杂性

船舶是进行海上运输的工具，是完成海上运输生产活动的基本要素之一。海上保险的承保标的以船舶及其运输的货物为主。船舶和货物要求从起运港到目的港，后者有时还要求“仓至仓”或“门至门”，以实现其航运经营的目的。因此，保险标的在长途运输中，经常处于流动状态。基于地理环境和自然条件的千差万别，海洋水域比内河或陆上风险要大得多，复杂得多，这既增加了保险标的出险的机会，也增加了保险人在异国他乡进行船舶或货损检验、理赔的难度，即使在当地委托了对船舶、货物的检验和理赔代理，但对某些大案、要案不得不亲临现场；又因海上运输保险又分平安险、水渍险、一切险等数十种险别，进而增加了确定责任的复杂性。

### 四、海上保险的作用

如前所述，海上保险在性质上属于财产保险的范畴，因此，同其他财产保险一样，具有分散风险、补偿损失、保证社会再生产正常运转等作用。除此以外，具有国际性的海上保险，还发挥着独特的作用，主要体现在以下几方面：

#### （一）对保险人而言

##### 1. 增加或平衡外汇收入与支出

海上保险的承保标的多为远洋运输轮船和进出口贸易货物，其中相当一部分的保险是以外汇缴付保险费和处理赔款的，这些

业务通过国内保险公司承保，可以增加或平衡保险人的外汇收入与支出，这对国家、企业或个人都有益处。

## 2. 扩大对外联系，引入先进保险技术

海上保险是一种跨国籍的保险行为，通过这种国际性的保险活动，必将扩大对外联系，增进国际间的交往，进而能够与世界同行沟通信息，学习他人的先进经验和最新保险技术，不断更新和提高保险人员的业务知识和保险技能。

### (二) 对被保险人而言

#### 1. 提高资金运用能力

海上保险的投保人多为进出口贸易公司和远洋运输部门，倘若没有海上保险的存在，这些企业必将自行提存足够的风险准备金，以防其随时可能遭遇的不测灾害事故。而这种准备金的留存数量，少则无济于事，多则影响生产流通资金的运用，通过投保海上保险，就可以少量的保险费，将其风险转嫁给保险公司，进而将有限的资金用于生产经营方面。

#### 2. 确保资金运用安全

进出口贸易工作，实际上是买卖双方为其各自的目的，通过适当的方式进行钱货交接的活动。出口商负责将其货物交给进口商，而后者负责将货款交给前者。由于双方往往相隔千山万水，难以做到一手交钱、一手交货，根据国际贸易惯例，通常都是先交货后付款，偶尔亦有先付款后交货的贸易方式。不管哪种做法，一旦货物遭遇海难，必然有一方遭受损失，由此可见，在涉外商贸交往中，不论是买方的资金还是卖方的货物，都存在着一种潜在的客观风险；而保险实体提供的海上保险制度，可使上述风险得以转嫁，只要贸易方投保适当的险种或险别，不管海难何时发生，均可使贸易双方化险为夷，进而确保其资金运转的安全性。

#### 3. 保证企业正常经营

天有不测风云，人有旦夕祸福。无论是数十年前“泰坦尼

克”、“跃进轮”的沉没，还是近年来多起巨轮的碰撞、触礁案，都说明从事海上运输和贸易经营的企业，均无法回避运输过程中的风险所招致的损失。一旦发生超越企业自身承受的灾害损失事故，企业将会面临经营中断甚至破产的尴尬处境；然而，通过海上保险的方式，可以把风险转嫁给保险公司，一旦发生保险事故造成的经济损失，便可通过保险人的补偿得以恢复，从而保证企业经营活动的正常进行。

#### 4. 保障常规利润所得

获得适当利润是贸易经营者的重要目的。因此，在海上保险实务中，保险人允许贸易商以货物发票价的110%予以投保。在这种情况下，如果货物安全运抵目的地，贸易经营者自然可以赚得预期利润，即使货物在运输途中因保险项下的意外事故导致经济损失，贸易商亦可按照投保时约定的保险金额向保险公司索赔。当然，在该索赔额中，含有贸易商的常规利润，因保险金额是按发票价值含预期利润投保的。反之，假如保险人没有提供上述海上保险保障，贸易商的经营利润自然就会随着货物自身在意外事故中的灭失而损失。由此可见，海上保险可以保障贸易经营者的常规利润所得。

### （三）对国家而言

#### 1. 促进外贸、运输和金融业的发展

对外贸易是国民经济中的重要组成部分。外贸需要运输，而国际货物运输又是随着国际贸易的发展而发展的，两者相辅相成，互相促进。据统计，运输费用约占世界各国生产成本的15%~20%，其中海上运输量约占全部运输的75%，主要原因是海上运输比陆上运输便宜20~25倍，比空运廉价约100倍。随着世界贸易和航运事业的发展，进出口货物在频繁的运输过程中，不可避免地会遇到各种各样的风险，然而，通过投保海上保险便可将其风险转嫁给保险人，由此可见海上保险对促进国家外贸、运输有

着重要的意义。

大家知道，信用证是国际金融业务中广为使用的票据，它一方面可以保证售货人按照协议交货后，能够收到货款；另一方面也向买方担保：在卖方发运货物以前，他无需付款。所以，信用证为买卖双方的交易提供共同的担保。然而，假如货物在运输途中因自然灾害或意外事故而灭失，银行则难以对贸易经营者进行资金融通，不得不自食苦果。有了海上保险制度，海上保险标的因海上风险所造成的损失可以通过保险获得补偿，这样可以解除银行的后顾之忧，使其积极开展资金融通业务。

## 2. 节省外汇支出，增加外汇收入

国际贸易是一个国家或地区所生产的商品和劳务同其他国家或地区所生产的商品和劳务之间的交换关系。保险是一种无形贸易，在不增加贸易成本的情况下，可以为国家创造更多的外汇收入。因此，世界各国，不管其社会制度如何、经济发达与否，都把与国际贸易和运输密切相关的海上保险事业作为重要的第三产业而加以发展，使其在为本国对外贸易和对外经济活动服务的同时，努力节省外汇支出，增加外汇收入，进而壮大本国的经济实力。我国亦不例外，广大保险工作者，多年来都在广泛开拓服务渠道，大力发展保险品种，努力提高服务质量方面下功夫，除了承保进口货物外，还尽量争取办理出口货物保险业务和其他对外经济活动的保险业务，在为我国节省外汇支出，增加外汇收入方面做出了显著贡献。

## 第二节 海上保险的历史沿革

### 一、共同海损分摊是海上保险的借鉴或萌芽

#### (一) 共同海损的概念



船舶和货物在海上的运输途中遭受台风、地震、海啸等自然灾害或碰撞、搁浅、触礁等意外事故时，为了保证同一航程中船、货各方的共同安全，或为了保证继续完成其航程，船方有意识地、合理地采取救难措施，为此而产生的船、货等财产的特殊牺牲和支付的特殊费用，称为共同海损 (General Average)；按其被救利益的价值比例补偿上述牺牲和费用，叫做共同海损分摊 (General Average Contribution)；所采取的合理行为，例如，船舶失火，船长组织救助并将遇难船 (Distressed Vessel) 拖往避难港 (Port of Refuge)，称为共同海损行为 (General Average Act)。

## (二) 共同海损构成的条件

1. 船舶和货物在海运过程中，必须处于共同危险之中，这种危险必须是确实存在的、急迫的，而不是主观臆测的。它必须是巨大的威胁，其程度已超过通常的海上危险；如果仅仅是因为对可能遭遇的危险恐惧或者错误地认为危险存在，则不能构成共同海损。

2. 共同海损的牺牲和费用必须是非常的，而且是自动有意造成的。例如，船长明知搁浅会擦伤船底，震坏货物，起浮时又可能损伤马达，但面临暴风的沉船危机，不得不果断决定将船开往沙滩搁浅，这种自愿搁浅 (Voluntary Grounding) 造成的特殊损失或费用属于共同海损。

3. 共同海损的牺牲和费用必须是合理的、有效的，有利于共同危难中船、货或其他财产的获救。所谓合理，意指所采取的措施对防止更大的损失是必要的、节约的，而且符合全体利益方的共同利益。当然，合理与否并无绝对的标准，是相对而言的，应结合当时的具体情况而定。比如，合理的抛货措施应是先抛廉价货、笨重货，否则就被视为不合理。

4. 共同海损的牺牲和费用必须是共同海损行为直接造成的后果。譬如，船舶在航行过程中被浮冰撞击受损而不能续航，后