

〔英〕 B. G. 杰 维 斯 著

航空保险承保

DANGDAI BAOXIAN YICONG

张维平 李树文 何孝允 译 徐立达 金戈 校

内 容 简 介

本书是英国特许保险学会专用考试教材之一,现由中国保险学会组织翻译出版。

本书系统地介绍了国际上航空保险承保实务方面的发展历史,适用于航空保险的一般原理和与航空保险有关的投保单、保险单的格式,同时介绍了机身保险、乘客和第三者法律责任保险、产品法律责任保险、人身意外保险、丧失执照保险、运费保险、航空保险的帐目管理、赔款和货币的计算、空难保险,以及再保险方面的承保实务;较为详细地介绍了与航空保险有关的一些条款、国际上的航空组织及各种商用航空飞行器。

本书可供从事保险工作的专业人员学习使用,也可作为经济与法律院校有关专业的教材。同时,对社会各界与保险工作有关的广大读者和从事民航运输与管理的人员也有一定的参考价值。

Aviation Underwriting

B.G.Jervis

Book Production Consultants

1985

*

航空保险承保

[英] B.G.杰维斯 著

张德平 李树文 何孝允 译

徐立达 俞 戈 校

新时代出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路25号)

河北省香河县渠口镇印刷厂印装

787×1092毫米 32开本 7.4375印张 156千字

1980年8月第1版 1980年8月北京第1次印刷

印数: 00001—3000册

ISBN 7-5042-0120-0/F 21 定价: 3.50 元

《当代保险译丛》出版说明

英国特许保险学会(CII)为培养高级保险专业人才,每年对保险从业人员进行资格考试,历史已久。考试分初、高两级,对初级考试合格者,学会授予准会员(ACII)资格;对高级考试合格者,学会授予正式会员(FCII)资格。这种资格是美国保险专业的最高学位,也为国际保险界所公认,世界许多国家都有它的考试代办机构。

中国保险学会为引进国际保险界所公认的保险专业知识,发展国际保险业务,于1986年成立了代办英国特许保险学会的考试中心。现取得该学会的同意,将该学会考试专用的一系列教材,有选择地翻译,编成《当代保险译丛》陆续出版。以普及国际保险的专业知识,并为我国自办保险干部资格考试以及编撰我国自己的保险材料打下基础。

英国是世界上保险历史比较悠久的国家之一,保险业务比较发达,伦敦市场的保险业务活动对国际保险界有较大的影响,同时有关保险理论和实务的著作也比较成熟,因此,我们首先翻译英国特许保险学会的专用考试教材,作为普及保险知识的开端。第一批拟出版20种:其中有《保险入门》、《法律原理》、《保险原理与实务》、《保险经济学》、《养老金和有关利益》、《个人保险》、《财产和利益保险》、《责任保险》、《人寿保险法和实务》、《海上保险法》、《航空法》、《海上保险承保》、《航空保险承保》、《海上保险理赔》、《航空保险理赔》、《汽车保险》、《应用保险统计学》、《财产保险的风险估计与控制》、《再保险原理》、《保险公司管理》。

保险是一门社会科学,同各国的社会制度和法律密切相关。因此,在阅读这些著作时应了解原作者国家的社会与历史背景,加以分析取舍;在应用时,要结合我国国情,不宜照搬。

本《译丛》由一部分多年从事保险工作的专业人员以及从事经济研究或教学的学者翻译,并请有关专家审校。但因各人对原著理解难免有误,因此对译文中的不足之处,欢迎广大读者批评指正,以便修订。

本书由程万铸研究员审阅。

中国保险学会
《当代保险译丛》编辑委员会

《当代保险译丛》编辑委员会

主任委员 程万铸
副主任委员 王永明 罗烈先
编委 (以姓氏笔画为序)
王育宪 刘忠
陈宪平 谢盛金
魏迎宁

目 录

第一章.....	(1)
1.1 历史的发展.....	(1)
1.2 航空保险与其它险种的联系.....	(6)
1.3 运用于航空保险的一般保险原则.....	(7)
第二章.....	(13)
2.1 办理航空保险的实务.....	(13)
2.2 投保单的用途.....	(17)
2.3 综合飞机投保单.....	(18)
2.4 丧失执照险投保单与保险单格式.....	(19)
2.5 人身意外险投保单与保险单格式.....	(20)
2.6 承保条的用途.....	(22)
2.7 保险单的准备.....	(25)
2.8 再保险经纪人.....	(26)
2.9 经纪人佣金.....	(29)
2.10 展业经纪人.....	(30)
2.11 劳合社航空险承保人公会(LAUA).....	(30)
2.12 航空保险公司公会(AIOA).....	(31)
2.13 航空保险人国际联盟(IUAI).....	(32)
2.14 供航空保险人利用的技术和信息服务.....	(34)
2.15 伦敦承保人协会(ILU).....	(36)
2.16 劳合社保单签发部(LPSO).....	(39)
第三章.....	(42)
3.1 飞机是怎样飞行的.....	(42)
3.2 超音速飞行.....	(46)
3.3 直升机.....	(47)

✓ 3.4	机身保险.....	(50)
3.5	费率的计算方法.....	(60)
3.6	决定费率的因素.....	(67)
3.7	承保实务.....	(71)
3.8	附加与删除条款.....	(75)
✓ 3.9	违反保证保险.....	(75)
3.10	丧失使用保险.....	(78)
3.11	利润损失.....	(78)
第四章		(80)
✓ 4.1	乘客法律责任保险.....	(80)
4.2	第三者法律责任保险.....	(81)
4.3	自动的人身意外事故与公认的法定责任保险.....	(83)
4.4	责任保险的安排.....	(84)
4.5	产品法律责任保险.....	(86)
4.6	机场经营人法定责任保险.....	(89)
第五章		(91)
✓ 5.1	人身意外保险.....	(91)
✓ 5.2	丧失执照保险.....	(95)
5.3	纯益手续费保险单和成本保险单.....	(93)
5.4	有免赔额保险单.....	(99)
5.5	3年期保险单.....	(100)
5.6	保险费保险.....	(102)
✓ 5.7	战争、劫持与其它危险事故.....	(103)
✓ 5.8	运费保险.....	(104)
第六章		(107)
6.1	再保险.....	(107)
6.2	总额保险单.....	(119)
6.3	再保险的实际问题.....	(120)

6.4	外国业务	(123)
6.5	再保险术语词汇	(123)
第七章		(125)
7.1	航空保险公司公会飞机保险单	(125)
7.2	劳合社飞机保险单	(135)
7.3	航空保险公司公会与劳合社联合航空保险单	(137)
7.4	产品法律责任保险单	(139)
7.5	机场所有人与经营人责任保险单	(140)
7.6	丧失使用保险单格式	(140)
7.7	便条式人身意外险保险单	(141)
7.8	货物/商品运输保险单	(141)
7.9	滑翔机保险单	(142)
7.10	航空展览保险	(142)
第八章		(144)
8.1	违反保证批单	(144)
8.2	索赔合作条款 AV 21	(145)
8.3	索赔控制条款 AV 25	(146)
8.4	再保险的承保和索赔控制条款	(146)
8.5	赔款超过所交保费, 须付全年保费(FPIL)	(147)
8.6	滑翔机(发射场)条款	(147)
8.7	发动机吸入损坏除外条款	(148)
8.8	停飞退费条款	(150)
8.9	首席承保人条款	(151)
8.10	责任限额条款	(152)
8.11	机械损坏除外条款	(153)
8.12	发动机标准组件条款	(154)
8.13	放射性污染除外条款	(154)
8.14	运输费用条款	(156)

✓ 8.15	航空战争险条款	(157)
✓ 8.16	噪声、污染和其它风险除外条款	(170)
✓ 8.17	救助服务	(172)
8.18	失踪条款	(173)
第九章		(174)
9.1	航空险承保帐目的管理	(174)
9.2	记录	(176)
9.3	费率制订与统计	(178)
9.4	信用期限体制	(180)
9.5	货币兑换的波动	(182)
9.6	批单	(183)
9.7	续保	(184)
9.8	准备金	(185)
9.9	承保帐目和统计	(185)
9.10	增值税	(189)
第十章		(192)
✓ 10.1	民用航空局(CAA)	(192)
10.2	国际空运协会(IATA)	(194)
✓ 10.3	国际民用航空组织(ICAO)	(196)
10.4	未来的发展趋势	(197)
10.5	气垫飞行器	(198)
10.6	超音速商用飞机	(199)
10.7	强制保险	(200)
10.8	空间保险	(201)
附录		(209)
附录一	航空货运单契约条件	(209)
附录二	飞机机身险保单样本(战争险)(R.J.M.)	(213)

第 一 章

1.1 历史的发展

航空保险的发展历史同民航事业的发展密切相关。民航事业发展的最大推动力是军用航空事业；若没有军用航空事业的发展，也就没有今天蓬勃发展的民航事业。第一次世界大战前一年左右，在伦敦只有少量保险单，承保与这一新型而又令人兴奋的交通工具有关的失事及第三者责任保险。

每一次世界大战都有力地推动着航空事业的发展。但直到第二次世界大战以后，世界性的民航事业才发展成为今天这样复杂而又合理有效的运输系统。飞机制造商的集中和因战争而集结的大量飞机，使得美国人置身于最优越的地位以发挥他们的才智和扩大飞机销售，并推动了国际民航事业。甚至今天，美国的飞机制造商们仍以其显赫的地位而自豪。深受战争蹂躏的欧洲，飞机制造商们过去无论在飞机生产的型号上，还是在数量上，都不能与之相竞争。尽管今天他们在航空技术发展方面开始赶上了美国。

在大多数国家，都有两个分开而又并行的发展方向。第一，从事国际性客货运输的商业性航空公司和所谓“国籍旗承运人”（为赢得声誉而命名的国家航空公司）；第二，小型飞机活动的增加。小型飞机可以为运输一些因人口太少、得不到大型航空公司服务的小地方之间提供了一条非常有用的运输线；它也为军事和航空公司提供一个可以从中吸收飞行员的有用的培训来源。

在民航事业的早期,人们清楚地认识到,成功地经营航空保险业务要求具有丰富的专业技术知识,并且它是在一个非常专业化的市场进行交易的。但随着时间的推移,随着更高级飞机的出现和民航业的更广泛发展,与国籍旗承运人 and 大航空公司使用的较大型飞机打交道时,不太需要专业技术知识了;但在处理来自小型飞机公司的业务时,基础的专业知识仍然是需要的。

1.1.1 英国航空保险的发展

1.1.1.1 公 司

根据上述情况,在航空保险发展的早期,一些公司组成联营或集团来处理航空保险业务是必然的事,这样,可供使用的有限的技术人员便能够建立起良好的经营业务,并为其成员公司和承保人提供经验。

在英国,第一个这样的联营是不列颠航空公司保险集团,它由广东联合公司和一些劳合社的承保人所组成。1931年,该集团扩大并又吸收了一些公司,重新命名为不列颠航空保险有限公司(British Aviation Insurance Company Limited)。

到1962年底,该公司的成员如下:

- 商业联合公司(Commercial Union)
- 鹰星公司(Eagle Star)
- 埃克赛斯公司(Excess)
- 伦敦和兰开希尔公司(London and Lancashire)
- 伦敦保险公司(London Assurance)
- 凤凰公司(Phoenix)

- 皇家保险公司(Royal)
- 太阳保险公司(Sun Insurance Office)
- 广东联合公司(Union of Canton)

一个更专业化的公司,航空和通用保险有限公司于1935年开始营业。它包括:

- 联合公司(Alliance)
- 阿特拉斯公司(Atlas)
- 经济保险公司(Economic)
- 雇主责任保险公司(Employer's Liability)
- 卫士保险公司(Guardian)
- 北方公司(Northern)
- 诺维奇联合公司(Norwich Union)
- 法定与通用保险公司(Legal and General)
- 珍珠保险公司(Pearl)
- 谨慎保险公司(Prudential)
- 皇家交易所(Royal Exchange)
- 约克希尔公司(Yorkshire)

它们在一这行业中具有典型性。在法国、荷兰、斯堪的纳维亚、瑞士、美国、联邦德国、以色列、土耳其、澳大利亚和南非都有这种航空保险联营或集团公司。

在公司方面,不列颠航空保险有限公司建立了航空安全和检验部;它为制造商、经营人、保险人和其它需要者提供有关航空的任何信息。

自从1945年以来,一些保险公司设立了航空险部,与上述两个集团公司和劳合社并行经营。

1949年,一些主要的公司组成了航空保险公司公会,旨

在维护那些从事航空保险事务的英国公司的利益，特别是维护它们在同政府或其它官方机构及其它国内外类似组织打交道时的利益。设立公会可能有一部分效益，但是，却由于许多在伦敦市场上的外国公司无资格参加公会而丧失。

1.1.1.2 劳合社

劳合社是组成航空保险市场的另一个主要部分。甚至在早期，劳合社就不时地签发保险单。劳合社的许多知名人士也都是这些专家团体的成员。

劳合社是一个拥有大量承保人的组织。每一个成员都各自对其所承担的义务负责，尽管为了经营方便，承保人通常都组成各个辛迪加。每个辛迪加的保险业务都委托给一个坐在营业室内的承保人办理。劳合社委员会对其成员的债务不负法律责任，但它可以对其成员实行严格控制，以便使他们的基金确保在一个适当的水平上。

在1939年第二次世界大战之前，一些专门的航空保险辛迪加就已在劳合社中发展，而且早在1935年，劳合社航空保险承保人公会就已经成立。

在1945年之后，航空保险辛迪加的数量迅速增加，承保业务在规模与数量上也都有了很大地发展。航空保险业务的增长引起了人们的注意，如劳合社代理部指定了专人来管理其航空业务上的利益。

1.1.2 美国航空保险业的发展

由于美国大部分地区和产业相对来说未受战争的毁坏，

因此为民航事业的发展提供了前所未有的机会。由于海岸两边之间约 3000 公里长的地区均处于一个政府的领导之下，所以发展一个航线网便比在欧洲简单得多。在欧洲，民航事业的发展经常受到每个国家政府间民族主义的阻碍。而在美国则不用护照、签证与通货管理，再加上一个正在发展的经济，从而促进了美国的航空旅游业的发展。这种要求总是在迅速增加——当蒸汽火车取代马车之时，旅客们纷纷涌向火车。现在，既然飞机在运输速度上已经大大超过了火车，那么在美国大量旅客便会乘飞机旅行了。

美国民航事业的迅速发展带动了航空保险事业的发展。研究美国的经验就可以从中吸取许多有关航空保险经营的经验和教训，尽管这些对其它地区发生的事件未必是绝对有效的。例如，各州和联邦法庭都倾向于按照与欧洲非常不同的尺度给付赔款，而且，若是一个新的职员去考察美国的法庭裁决，则很可能发现在判给的损失数额背后的逻辑、公正原则和理由都是难以遵循的。然而经验表明，几乎各国判给的损失赔偿额都在增加，而且无论如何，美国不应在损失发生的性质和规模方面被认为是例外的。

再者，飞机失事发生在一国之内，抢救和修理问题可以比较简单，因为在运输、备件、资金、接近飞机以及其它方面都不存在困难。更进一步说，这些工作大部分在陆地上进行，这对改进航行设备更为有效，而且在一个意外事件中，乘客和机组人员幸存的机会有利于理赔调查。

值得注意的是，美国航空保险的发展与英国相类似。换言之，美国的航空保险大都受由各个公司为同一宗旨而组成的两个集团公司所操纵，这正与劳合社辛迪加的组成一样，这

些集团是美国航空集团联合航空承保人公司。再者，与英国的经历类似，美国在战争结束后也有这样一个趋势，各保险公司也建立了自己的航空保险部，利用陆海空退伍军人来经营这些部门。

1945年，由年纪较大经验丰富的航空承保人组成的集团曾发出过暗示，警告人们无限竞争可能产生的不良影响。一些美国的承保人认为伦敦保险市场对美国的状况有很大的影响，特别是由于在美国航空保险领域中新来者亦可利用再保险这个手段。

再保险这个手段，可以说具有两重性，因为如果给不道德的新来者，或甚至给某些已立足者以太多的支持，那么作为此类风险的全部国内市场就会很容易被破坏。

1.2 航空保险与其它险种的联系

为航空保险人办理的各种风险出立保单，涉及到产生于那些成立时间较久的保险部门的保险实务问题。少数保险人感到航空保险业务应该是意外险部门的事情，而另外一些保险人却认为海上保险部是一个比较合适的部门。

以下几点表明航空保险同海上保险的联系是明显的：

(1) 1958年至1967年《保险公司法》，要求将有关机身的航空保险业务（这是指飞机骨架的保险，因为有人反对将这一保险作为第三者责任险）单独记在从事海上保险公司的帐户上。

(2) 对意外损害的机身保险倾向于以海上保险的方式来承保。并且，对这类业务一般认为以3年为基础的海上保险

记帐方式比意外险的会计制度合适得多。

(3) 航空货物运输保险, 必然也按与从前海上保险市场上海上货物运输保险同样的方式来进行处理。

另一方面, 航空保险中有很多责任业务, 又按与意外险部非常相似的方式来处理。例如, 一个飞机经营人对第三者损失的责任, 以及对所载乘客受到伤害的责任。同其它领域一样, 还有可能涉及到飞机制造者的产品责任。再者, 航空保险领域里的人身意外险通常也都照与传统制度非常相似的办法来处理。

然而, 无论哪个部门承保这一项目, 无论它最终结果包含多大的数字, 航空保险完全应该有它自己的部门, 有它自己的承保人和充分支撑这一业务的工作人员。

1.3 运用于航空保险的一般保险原则

1.3.1 最大诚信原则

所有签订合同的双方都必须奉行最大诚信的原则。因此, 投保人必须不仅回答投保单上所有的问题, 还要展示一切可能影响承保人估价风险的附加信息资料。在雇佣一个经纪人的情况下, 被保险人必须认定他的顾问具备高度的专业知识。因此, 比如说任何对措词的误解, 都可能对他不利, 而不是对保险人不利。即使一张投保单没有提出要求, 一个奉行最大诚信原则的投保人也必须告知所有的有关信息。

投保人同样也对其代理人或经纪人为他所拟的报告书负责。尽管后者从保险人那里领取佣金, 然而在处理业务时, 他

却是投保人的代理人。在许多情况下,特别是海外业务,接受业务的承保人不能得到投保单。经纪人不得不仔细地提供所有的事实材料。如果他不这样做,保险人就可以回避责任,而被保险人则会以代理人没有采用合理的技术和有效的管理为由,对经纪人提出起诉。

1.3.2 可保利益原则

可保利益特别产生于财产所有权和占有权一面。例如,受托人(诸如仓库保管人和承运人)以及通过合同及其它方式而承担责任的人。

在航空业中,一个机场或机库的所有人是受托人,他把储藏地以如同汽车库所有人一样的方式出租,存放飞机。在法律上,如果他没有适当照管飞机,那么他便对飞机所有人或经营人的损失负有责任;也对由于他的疏忽所致的任何第三者伤害或损失负有责任。这些都是可保风险,因为这个受托人一定要承担与飞机有关的一切灾害所造成的损失。实际上,人们通常可以努力通过出示通知,由飞机所有人负责风险所产生的后果,或是将某些这类措词列入租约来避免这种类型的责任。要使否认这类责任的合法性被确认,必须证明该所有人已经知道这个通知,并且该通知写进了合同之中。

另一方面,如果不是全部,也是大部分航空保险单,禁止被保险人在未经保险人事先同意的情况下签定任何这种性质的协定。因此,无疑地,许多被保险人不遵守这个保单条件,便会使其保险责任范围失效。