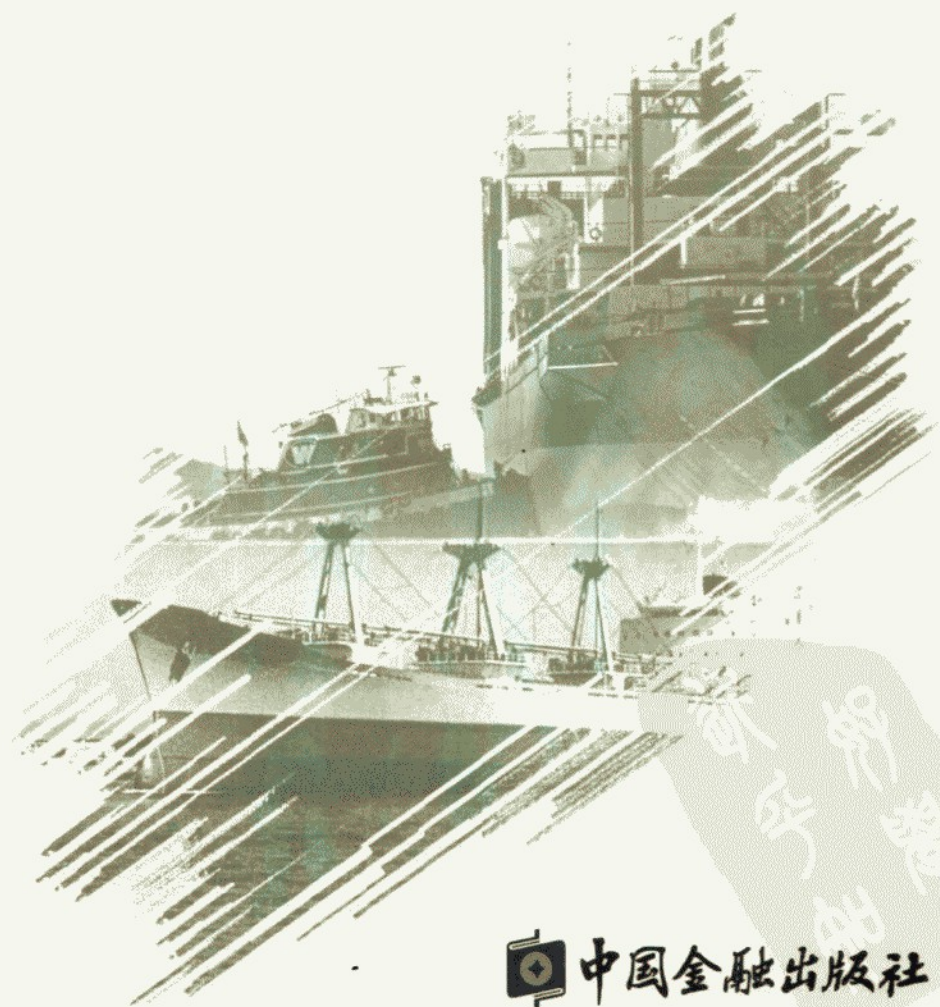


**PICC**

中国人民保险公司岗位培训系列教材

# 船舶保险

王海明 主编




 中国金融出版社

PDG

中国人民保险公司岗位培训系列教材

# 船舶保险

王海明 主编

 中国金融出版社

责任编辑：赵天朗

责任校对：潘 洁

责任印制：裴 刚

## 图书在版编目(CIP)数据

船舶保险 / 王海明 主编. —北京: 中国金融出版社, 2001.11

ISBN 7-5049-2626-4

I. 船 …

II. 王 …

III. 船舶—运输保险

IV. F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 068569 号

出版

发行 **中国金融出版社**

社址 北京广安门外小红庙南里 3 号

发行部: 66081679 读者服务部: 66070833 62529477

<http://www.chinafph.com>

邮码 100055

印刷 北京林业大学印刷厂

开本 140 毫米 × 203 毫米

印张 8.875

字数 222 千字

版次 2001 年 11 月第 1 版

印次 2001 年 12 月第 1 次印刷

印数 1-8000 册

定价 18.00 元

如出现印装错误请与印刷装订厂调换

(内部发行)

## 序

在中国人民保险公司进行全方位改革和调整,分步实施新时期公司发展战略目标之际,各级分公司企盼多时的岗位培训系列教材陆续出版了。这是我公司第一次组织的系统教材编写工程,是一项为贯彻“以人为本”的人才战略,同时也是加强教育培训基础的重要工作。这套教材是公司总部教育培训管理部门组织系统内外专家、学者及公司业务骨干编写的,旨在全面提高员工的综合素质、业务能力、市场应变能力、创新能力和实践能力。

要在市场经济的海洋中把握住发展的机遇,就必须重视市场开拓与经营管理;重视承保技术和信息技术;重视结构优化和新险种开发;重视提高服务质量和投入产出效益,而这一切又取决于从业员工,故更要重视员工培训。为此,在这套教材的编写内容方面,力求达到三个目标。第一,适应新形势下保险行业发展的趋势,体现“新”与“实”。即观念新,大体反映现代保险企业管理的基本理论和最新进展,同时介绍一些国际同行的通行做法。内容实,即立足于公司现实经营管理的需要,满足员工适应工作岗位的要求。第二,因保险行业涉及学科知识较多,为适应不同岗位的员工培训,较为妥善地处理了管理类与业务类及不同业务类之间的关系。在保持必要的学科体系的基础上,尽量减少重复,减少交叉;文字

表达力求规范、简练、通俗易懂。第三，教材编写体现了集体的智慧与主编个人责任相结合，实行主编负责制，明确责任，集思广益，以保证教材质量。

历时一年有半，在各编写组的领导、编写人员全力以赴的努力下，经过担任主审的各位专家、学者逐字逐句、认真负责的审阅，这套教材终于和大家见面了。我们相信，编写人员和主编、主审付出的心血将会结出丰硕的果实。由于我们是第一次组织编写系列教材，编写人员大多是业务骨干，虽有较丰富的实践经验，但编写教材尚属新手，不足之处在所难免，欢迎使用者不吝赐教，以便我们不断修正和改进。

特撰此文以为序。

中国人民保险公司  
教材编审委员会 主任委员



2001年7月

## 前 言

为加强员工教育培训基础建设,我公司教材编审委员会决定组织系统内外专家、学者及公司业务骨干编写和出版中国人民保险公司岗位培训系列教材。该系列教材主要面向系统内保险员工,作为各分公司岗位培训的指定教材,以及核保核赔师的考试教材。同时也可作为保险从业人员的参考读物。该系列教材分为两大系列,即基础系列和专业系列。

《船舶保险》是专业系列教材之一。

船舶保险是众多保险当中的一个最古老的险种,有现代保险鼻祖之称。因此,它已成为从事保险专业人员学习保险的必修险种。同时,由于它涉及面广,专业性强,目前已经成为各大专院校保险专业的必修课程。本书共分为九章,较为系统地介绍了船舶保险的基本理论和实务程序,对从事船舶保险专业的业务人员和研究保险的各界人士可以起到一定的参考作用。

本书由中国人民保险公司船舶货运保险部总经理王海明同志担任主编,参加编写的同志有(按姓氏笔划排列):王海明、文丹宇、平曼、朱康永、冯建华、张晓阳、张蕊芳、徐福林、徐霆、梁旻、韩艳华、雍晨。本书在编写过程中,得到了担任主审的中央财经大学

的李继熊教授和中国人民保险公司北京市分公司副总经理张安国同志的大力帮助和支持，在此深表感谢。

本书在编写过程中力求专业术语准确，基本理论无误，实务程序完整，尽量满足教学和实践的需要。但由于时间仓促和篇幅有限，有些问题阐述欠全，请读者谅解并提出宝贵意见。

中国人民保险公司  
《船舶保险》教材编写组  
2001年12月

# 目 录

## 第一章 船舶保险概述

- 第一节 船舶保险的产生及其发展 ..... (1)
- 第二节 船舶保险的特征 ..... (8)
- 第三节 船舶保险从业人员应掌握的基本知识 ..... (11)

## 第二章 船舶基础知识

- 第一节 船舶的概念及其种类 ..... (14)
- 第二节 船舶构造 ..... (23)
- 第三节 船舶吨位、载重线和船级 ..... (30)
- 第四节 与船舶保险相关的航运知识 ..... (37)

## 第三章 远洋船舶保险

- 第一节 保险标的 ..... (42)
- 第二节 保险险别和责任范围 ..... (42)
- 第三节 除外责任 ..... (56)
- 第四节 免赔额 ..... (59)
- 第五节 海运 ..... (60)
- 第六节 保险期限 ..... (62)
- 第七节 保险终止 ..... (63)
- 第八节 保费和退费 ..... (64)
- 第九节 被保险人义务 ..... (67)
- 第十节 招标 ..... (68)
- 第十一节 索赔和赔偿 ..... (71)
- 第十二节 争议的处理 ..... (76)
- 第十三节 中英船舶保险条款的主要区别 ..... (76)



<b>第四章 船舶战争、罢工险</b>	
第一节 概述 .....	(81)
第二节 承保范围 .....	(82)
第三节 除外责任 .....	(85)
第四节 船舶战争险的除外区域及费率的厘定 .....	(87)
第五节 船舶战争险的终止规定 .....	(90)
第六节 人保公司的战争、罢工险条款与协会战争、 罢工险条款之间的区别 .....	(91)
<b>第五章 远洋船舶保险其他险种及条款简介</b>	
第一节 船舶建造险 .....	(93)
第二节 船舶港口保险 .....	(94)
第三节 船舶营运费用及增值保险 .....	(95)
第四节 船舶运费保险 .....	(97)
第五节 渔船保险 .....	(99)
第六节 集装箱保险 .....	(100)
<b>第六章 沿海内河船舶保险</b>	
第一节 沿海内河船舶保险简介 .....	(103)
第二节 沿海内河船舶保险条款 .....	(104)
第三节 沿海内河船舶保险附加险条款 .....	(111)
第四节 沿海内河船舶保险其他险种 .....	(116)
<b>第七章 船舶保险实务</b>	
第一节 承保 .....	(121)
第二节 理赔与追偿 .....	(126)
第三节 船舶保险的经营与管理 .....	(133)
第四节 沿海内河船舶保险实务中的 一些特殊规定及做法 .....	(136)

## 第八章 保赔保险

- 第一节 保赔保险概述 ..... (138)
- 第二节 我国保赔保险的历史及现状 ..... (139)
- 第三节 保赔协会的组织机构及经营管理 ..... (140)
- 第四节 保赔协会提供的服务范围 ..... (143)
- 第五节 承保及费率的厘定 ..... (145)
- 第六节 保赔协会的分保 ..... (147)
- 第七节 资金管理与投资 ..... (148)
- 第八节 国际保赔协会集团和国际保赔协会集团协议... (150)
- 第九节 保赔协会主要承保风险 ..... (153)
- 第十节 保赔险实务 ..... (156)

## 第九章 船舶保险的相关法律

- 第一节 船舶碰撞 ..... (166)
- 第二节 海上救助 ..... (170)
- 第三节 共同海损 ..... (179)
- 第四节 海事赔偿责任限制 ..... (184)
- 第五节 与船舶保险有关的国内法律法规 ..... (190)
- 第六节 保赔险相关知识及法律 ..... (197)

## 附录

- 一、参考书目 ..... (209)
- 二、条款 ..... (210)

## 第一章 船舶保险概述

### 第一节 船舶保险的产生及其发展

#### 一、船舶保险的产生

船舶保险是海上保险的重要组成部分,海上船舶保险是历史上最早出现的保险险种之一,起源于共同海损和船舶抵押贷款。

##### (一) 共同海损

海上保险与共同海损有着密切的联系。大约在公元前 2000 年前后,地中海沿岸一带已有广泛的航海贸易活动。当时的贸易与运输关系比较简单,船长就是船东,押运人又是货主,运输时他们往往处在同一条船上。由于当时航海设备十分简陋,人们抵御海上危险的能力很弱,因此一旦遭遇海难,为了摆脱危险,避免船货两空,有时不得不将船上一部分货物抛弃。但是在决定抛弃时,船、货双方往往会发生争执,毕竟谁都不愿意以自己的损失去换取别人的安全。为避免延误时机,及时解除船、货所面临的共同危险,在实践中,逐渐形成了抛弃货物的损失由受益各方共同分摊,即所谓“一人为众、众人为一”(One for all, All for one)的原则。这一原则逐步演变成后来的共同海损的分摊原则。共同海损分摊原则首先是由生活在地中海东部、爱琴海东南的罗得岛上的腓尼基人在法律上加以认定的。腓尼基人以善于航海和经商著称于世,在长期航海贸易的发展中,逐渐吸收了这一共同海损分摊的原则,并将其纳入公元前 916 年的《罗地安法》(Rhodian Law)。该法规定:如果为了减轻船舶负担,将所载货物抛弃入海,由于该项抛弃是为了全体利

益而采取的,其损失应由全体受益方共同分摊。当时这一规定仅将抛弃货物作为共同海损的损失基础。直到公元6世纪罗马皇帝查士丁尼时代,共同海损的内容才有所变化,除抛弃货物外,罗马法典把因抢救船货而砍断船上桅杆或锚链的损失也列入分摊的范围。后来,伴随着12世纪英国《奥列隆判例卷》和16世纪法国《海上指导》的颁布,共同海损原则与其损失基础才得以完善。

由于共同海损的分摊具有相互共济,分担损失和经济补偿的精神,故被人们认为是海上保险的萌芽。

## (二) 船舶抵押贷款(Bottomry loans)

船舶保险与船舶抵押贷款也有着密切的联系。早在公元前6、7世纪古巴比伦和腓尼基时代,船方为了解决船舶航行所需周转资金不足的困难,他们往往向放款人借款得以维持船舶的航运能力。这种借款起初都是以船舶或货物作为抵押进行的。这种借款关系普遍存在于当时的海上贸易中,所以被称为“一般借贷”。

到公元前200多年,这种抵押借贷形式被希腊人发展成为“冒险借贷”。这种借贷形式规定:船舶与货物的所有者接受放款商人的资金融通,是以船舶与货物安全到达目的地时必须偿还本金及利息为条件,若中途船货蒙受损失,则可依其程度,免除借贷关系中债务的一部分或全部。由于这种借贷方式的债权人所冒风险极大,所以索取利息很高,常常达到本金的四分之一至三分之一。

冒险借贷与一般借贷不同。首先,一般借贷关系的债权债务是确定的,而冒险借贷中的债权债务关系是以海上危险的发生与否为前提。其次,冒险借贷的利息要远远高于一般借贷利息,高出的部分实际上成了债权人承担海上危险的代价。此外,更重要的是,冒险借贷的功能既能达到融资目的又可转移危险,对债权人来讲风险很大,而一般借贷的功能则偏重于融资。

事实上, 冒险借贷的作法已具有了保险的某些基本特征: 放款人相当于保险人, 借款人相当于被保险人, 冒险借款利息高出一般借款利息的部分实质上已带有保险费的性质。放款人对借款人免除债务的一部分或全部, 相当于保险金赔偿部分。所不同之处在于保险要求被保险人先支付保险费, 以后如发生保险责任范围内的损失才支付赔偿; 而冒险借贷则相反, 是借款人先得到借款, 在船舶安全抵达目的港后才按规定倒算账。从这个意义上讲, 冒险借贷已成为海上保险关系的雏型。

### (三) 船舶保险单的诞生

由于冒险借贷利息过高, 深为教会保守势力所不容, 公元13世纪初叶, 罗马教皇格雷戈里(Gregory)颁布利息禁止令, 严厉禁止冒险借贷形式的存在。冒险借贷形式的取消给当时的海上贸易带来了障碍。为了缓解这种矛盾, 商人们将被取缔的冒险借贷转化为无偿借贷(虚假借贷)形式。在航海之前, 由资本所有人以借款人的名义向船长或货主借得一笔款项, 如果船舶或货物安全抵达目的港, 资本所有人不用偿还“借款”; 反之, 如果船舶和货物中途沉没或毁损, 则资本所有人负有还款责任。这和上述船舶抵押冒险借贷的顺序正好相反, “虚假借贷”的含义与海上保险也更为接近。目前世界各国的保险业人士都认为海上保险是由此逐步转化而来。

世界上第一张海上保险单是于1347年10月23日由意大利商人乔治勒克维伦签发的由热那亚到马乔卡的船舶航程保险单。该保险单内容十分简单, 类似一种“无偿借贷”, 直到1397年佛罗伦萨的保险单上开始出现承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、王子的禁制、捕捉”等字样时, 才开始具有现代保单的形式。由此可见, 从第一张保险单开始就决定了船舶保险是海上保险的鼻祖的地位。

1424年, 世界上第一家海上保险公司在意大利热那亚成立, 由

此确立意大利成为海上保险的发源地，意大利在整个14世纪独步于欧洲海上保险市场，这种状态一直延续到公元15世纪。

## 二、英国在现代海上保险发展中的重要地位

15世纪末16世纪初，随着海上贸易中心的转移，14世纪末产生于意大利的海上保险经葡萄牙、西班牙于16世纪传至荷兰、英国、德国。

16世纪以前，英国对外贸易和海上保险的经营先后控制在意大利和汉萨同盟的商人手中。1554年，英国商人从国王那里获得了组织贸易公司经营海外业务的特许权，从此，对外贸易及海上保险开始由英国商人自己经营，海上保险的一些法令和制度也相继制定和建立。1575年经英国女王伊丽莎白一世特许，在伦敦皇家交易所内设立保险商会，办理所有保险单的登记。1601年伊丽莎白女王制定了第一部有关海上保险的成文法，即《涉及保险单的立法》，又在保险商会内设立仲裁庭，以解决海上保险的争议案件。然而，一直到17世纪，英国对海上保险案件的判决，全由法官的意志决定，缺少一个为大家共同遵循的法律依据。1756年，曼斯菲尔德受命出任首席法官，开始了对海上保险案件的专门研究。而后根据欧洲大陆的海事法令，特别是以1681年法国王朝路易十四颁布的海事法令，以及国际通商惯例，曼斯菲尔德编纂了海上保险法规，为解决海上保险的纠纷提供了第一部法律依据。该法规的意义十分深远，不仅成为英国后来的《1906年海上保险法》的初稿，同时也对当时其他国家的海上保险法规的制定有所帮助。1906年英国制定了海上保险法。它对海上保险的定义、基本原则和赔偿标准等作了详细的解释和规定。

进入18世纪,伦敦已经成为世界上最具实力的海上保险市场。这个功绩来源于海商界人士众所周知的劳埃德咖啡馆。1688年,爱德华·劳埃德在伦敦泰晤士河畔的塔街上开了一家咖啡馆。由于它临近海关、海军部和海务局,许多船主、海员、商人、银行老板和高利贷者经常来这里聊天,为了招揽顾客,劳埃德在1696年出版了一份油印单页小报——《劳埃德新闻》,专门报道顾客们感兴趣的航运消息和拍卖船舶的广告。通过这种办法使劳埃德咖啡馆成为当时的海上航运信息的传播中心,而后逐渐成为人们公认的海上保险交易场所。1734年劳埃德开始出版《劳合动态》周刊,后改为《劳合日报》直至今天,仍颇具盛名。

1844年劳埃德咖啡馆不再经营,但作为社团组织的劳埃德被保留下来。1871年,英国国会通过“劳埃德法案”,使其终于成为一个名副其实的保险社团法人。目前保险界称劳埃德为劳合社是根据其社会组织的性质而定名,外界人士仍旧称其为劳埃德,这只是翻译上的问题。

劳合社不是一个保险公司,而是一个保险社团组织,更确切地说,它是一个保险市场,是一个规范的财产保险业务的交易市场,目前已成为国际间保险界之间进行业务往来的活动中心。海上保险是其重要业务之一。1992年以前,劳合社规定其每个承保社员对其承保的业务负无限责任。但从1992年开始,允许其新的个人承保社员承担有限责任。1995年5月以后,劳合社又同意接受负有有限责任的法人组织成为承保社员,改变了以往个人承保社员和无限责任的传统特色。

早在1779年劳合社员代表大会通过了的S.G保险单,即船、货物保险单,被列为英国法定的海上标准保单。连同后来的英国《1906年海上保险法》,被各国奉为从事海上保险的经典之作。

### 三、我国船舶保险事业的发展

中国船舶保险事业的发展历史基本上可以分为性质截然不同的两个时期,即旧中国半殖民地的保险时期和新中国社会主义的保险时期。

#### (一) 旧中国半殖民地时期

我国现代形式的保险是随着帝国主义的人侵而进入。早在1805年,英籍法国人比尔·麦戈尼亚伙同其他英国和印度的私商,在广州率先成立“谏当保安行”即“广州保险公司”,成为外商在中国开设的第一家保险公司。该公司主要经营与英商贸易(主要是鸦片走私贸易)相关的海上保险业务,为英商的贸易和鸦片走私提供了极大的便利。1840年英帝国的炮舰打开了我国大门之后,经济侵略也随即日益深入。英国保险公司首先侵入中国,先后在上海设立了“扬子”和“保安”等经营海上业务的保险公司。垄断了中国保险市场,一切条款、费率都由其决定。

帝国主义的人侵激起了我国人民的强烈反抗。新兴的民族资产阶级在经济上提出了“商战”的口号,要求清政府保护和发展民族工商业,同外国资本抗衡,这样就为中国民族保险业的兴起奠定了基础。当时由洋务派筹创官督商办的招商局在缺乏民族保险业的情况下,不得不将自己的船舶、货物向英国的怡和洋行和保安洋行办理保险。但是外商洋行以悬挂满清旗帜为由,拒绝为中国自己制造的船只保险,对招商局从国外购置的船舶也百般刁难,保险费按每条船舶价值的10%收取,而且每船限保其实际价值的六成。清政府北洋大臣李鸿章意识到富国自强,需要华商自立公司自建行栈,自筹保险。于是,在1875年至1885年期间,由李鸿章、徐润等人发起设立了仁和、济和两家保险公司。1886年,两家公司合并为“仁



济和保险公司”，负责承保轮船招商局所有船舶、货栈和运输货物。从此，我国自己有了第一家民族保险公司，中国的船舶保险事业也由此而产生。

1914年~1918年，第一次世界大战时期，由于帝国主义忙于战争，暂时放松了对中国的经济侵略，中国民族工商业和金融业得到迅速发展。但是，战后帝国主义又回过头来加紧了对中国的剥削，中国民族工商业又重新受到外国资本的压迫。随着“五·四”运动的兴起，中国人民的民族意识开始觉醒，中国民族工商业和金融业得到了一定发展，为我国保险业的发展准备了条件。1926年以后，中国的银行资本家纷纷投资于保险业，由于银行的信誉卓著，并有广泛的业务网点，使中国的民族保险得到了发展。据1935年《保险年鉴》记载，当时我国的民族保险公司已设立至30多家。其中，经营船舶保险业务的有：华安、太平、永安等九家。以后，这九家保险公司又联合成立了中国船舶保险集团，使中国的船舶保险事业得以发展，但规模仍然较小。

## （二）新中国社会主义时期

1949年8月，由陈云主持在上海召开的第一次全国财经会议上，建议创立中国人民保险公司，经中央人民政府政务院财政经济委员会批准，同年10月20日，中国人民保险公司正式在北京成立。中国人民保险公司(以下简称人保公司)为配合迅速恢复国民经济，保障贸易运输的需要，沿海口岸城市的保险公司，如上海、天津等地及时开办了“船员兵险”、“船体兵险”和“运输货物兵险”等海上保险业务，为粉碎帝国主义对我国进行的经济封锁，打开对外海上贸易的大门，促进沿海地区物资交流，发挥了极大作用。

1951年6月15日，中国政府和波兰政府合资的中波轮船公司成立，人保公司正式开始办理远洋船舶保险。1958年在“左”的思