

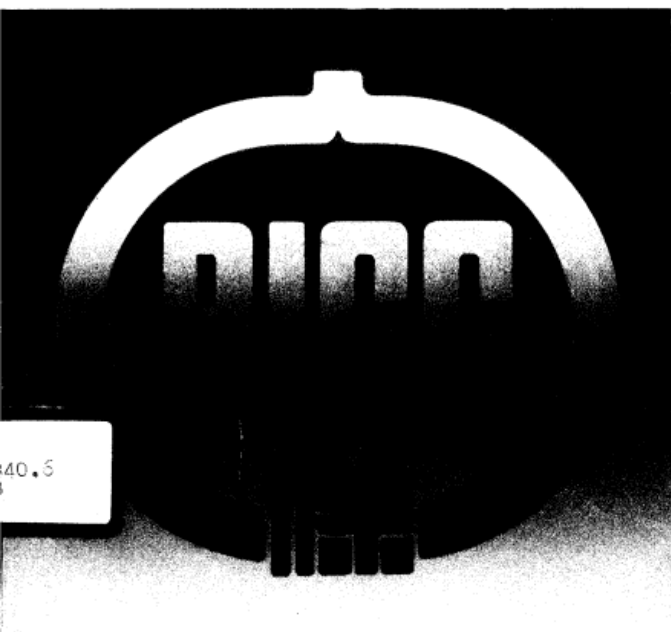
当代保险译丛

〔英〕 B. G. 杰维斯 著

航空保险理赔

DANGDAI BAOXIAN YICONG

王小兵 译 周庆瑞 徐立达 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。

本书主要论述航空险理赔方面的有关原理与实务,对於航空保险有关的具体问题进行了详细地介绍。如航空保险的范围、可保利益;航空事故的调查与处理;对遇险飞机、旅客、行李等的理赔;航空险保单的类型和范围;理赔的有关条款;机场管理人员职责与其他风险;英、美、西欧等国对航空险理赔的有关规定。本书还列举了一些航空险案例,供读者参考。

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同志和对保险事业感兴趣的广大读者也有一定的参考价值。

Aviation Claims

B. G. Jervis

Book Production Consultants

1985

*

航空保险理赔

[英] B.G. 杰维斯 著

王 小 兵 译

周庆瑞 徐立达 校

新时代出版社 出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路23号)

河北香河县梁口镇印刷厂印装

787×1092毫米 32开本 4.5印张 100千字

1990年3月第1版 1990年3月北京第1次印刷

印数: 00001—3000册

ISBN 7-5042-0114-6/F·20 定价 2.00 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、高级级,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。这种资格是英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教材打下基础。

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》、《保险企业管理》。

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著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社会上从事经济学研究或教学的学者翻译，并请有关专家审校。但因个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。

本书由王永明同志审阅。

中国保险学会
《当代保险译丛》编辑委员会

原 序

本书的大部分读者对航空法和航空险承保的原理已比较熟悉。对这些问题画一条严格的分界线不大可能,也无必要。因为航空法方面的知识,对于任何一个从事航空险理赔的专业人员都是不可缺少的。虽然本书已对理赔的主要工作进行了全面论述,但读者还必须经常重温有关法律知识。如遇疑难问题,应参考其他有关书籍。

虽然本书是作为参加英国特许保险学会考试的学生的教科书,但对其他读者也都可以从中学到有关的知识。

目 录

第一章	1
1.1 可保利益	2
1.2 赔偿	5
1.3 代位求偿	7
1.4 分摊	9
1.5 诚信	10
1.6 公开情况的义务	11
1.7 近因	13
1.8 通知书	14
第二章	21
2.1 检验人	21
2.2 检验机构	22
2.3 调查	26
2.4 机身理赔	32
第三章	38
3.1 对责任保险理赔案件的调查	38
3.2 私有飞机	51
3.3 索赔判决	52
3.4 国际公约对旅客责任索赔的影响	66
3.5 旅客行李理赔	67
第四章	70
4.1 第三者责任	70
4.2 货物理赔	73
4.3 产品责任	77

第五章	84
5.1 保单范围	84
5.2 承保条款	85
5.3 商定价值	86
5.4 除外损失	87
5.5 免赔额	89
5.6 第三者责任	90
5.7 旅客责任	90
5.8 保证与除外条款	91
5.9 一般条款	92
5.10 定义	94
5.11 航空保险公司公会标准保单	94
5.12 运输责任	95
5.13 合同的解释	95
5.14 条款与保证	97
第六章	99
6.1 条款	99
6.2 添加被保险人	99
6.3 违反保证条款	100
6.4 理赔控制条款	102
6.5 理赔合作条款	103
6.6 零部件条款	103
6.7 吸入损坏除外条款	106
第七章	110
7.1 机库管理人员责任	110
7.2 机场经营人员风险	111
7.3 人身意外风险	112
7.4 丧失执照风险	113

VIII

7.5 在边远地区发生的损失	114
7.6 未到期保费的保险	115
7.7 战争及内战风险	115
7.8 弃权	119
第八章	119
8.1 理赔	119
8.2 惩罚性赔偿	120
8.3 背信行为	125
8.4 民事侵权行为中的严格责任	129
8.5 代位求偿权	130
8.6 国家运输安全委员会(NTSB)	131
8.7 贸易部事故调查组织(AIB)	133

第 一 章

理赔部门是保险业的窗口，通过理赔部门的活动决定着公司或辛迪加经营的成败。理赔部门的职责就是要保证保单持有人能按他购买的保单规定得到赔偿。负责具体理赔的人员要尽快就地点、时间及原因等三个最基本的问题找出答案。

此书所介绍的种种情况，可使一家保险公司在被保险人心目中名声大振，也可以令其信誉扫地。负责实际理赔的人员应尽力使索赔案办得迅速、有效；而决策人一定要使某一具体赔案最后的定案做到公平合理、敏捷果断。所有理赔人员都应熟知保单的承保范围，具备足够有关核赔的法律知识，并了解估损人员及律师在协助他们作出决策中所起的作用。

读者对有关航空保险的基本原理、实务及法律已比较熟悉。此书的目的就是要帮助读者掌握必要的实际知识，以便理解在保险市场上如何处理赔案的情况，理解各种不同类型保单所提供的保障内容。

本章中的某些部分与保险的基本原理关系密切，只是更着重从航空险的角度给予具体论述，这也反映了这一业务的国际性。

如果被保险人手中的有效保单承保了该项保险标的，而他所遭受的损失又属于该保单承保范围之内，只有在这种情况下，他才有权提出索赔。保单是否有效，要取决于它是否具备以下条件：

(1) 保险标的确实存在：

(2) 事故性质可能造成经济的损失;

(3) 因发生了承保范围内的事故,被保险人在保险标的中的利益受到了损害。

例如,保险标的可能是一架飞机的机身,飞机的所有人也就是被保险人;又如,在旅客的法定责任保险中,被保险人寻求的并不是造成旅客的人身伤害的保障,而是他对造成伤亡事故应负的责任,要求他承担由此而产生的经济后果的补偿。

1.1 可保利益

读者应牢记的下一条原理是可保利益,这也是保险的基本原理之一。如果可保利益不存在了,保单就不能再被称为保险合同,而成了一张赌博保单了。麦吉利夫雷对可保利益给出的定义十分合理,他说:

“如果发生事故的当时,没有涉及被保险人的可保利益,那么被保险人就不能得到任何的赔偿,因为他没有蒙受损失,所以也无需提出索赔。同样,如果被保险人的利益小于保险标的价值,出险后,他所受的损失不会大于他在损失当时所具有的利益,因此他的索赔额不能大于他的利益价值。”

在哈尔福德诉凯默(Halford v. Kymer, 1830)一案中,对可保利益作出的定义是:“在投保的财产中,可以具有并受到法院支持的任何权利与利益。”

《1906年海上保险法》中对可保利益所作的定义适用于所有险种,但在具体应用中,一些细节可能要作相应的修改。

“(1) 按照本法规定,与海上运输有利害关系的每一个

人,都具有可保利益。

(2) 特别是,如与海上运输有利害关系的一个入,同该项运输或处在危险中的保险财产具有法律或法定关系,如保险财产按约定时间安全运抵目的地,他即能从中获益;如保险财产受到损害或毁灭、或被扣押、或引起有关责任,而其利益将受到损害。”

可保利益是任何种类的保险合同中都必不可少的,任何保险没有此种利益都是非法的或无效的。在任何一个具体案例中,缔约各方都不能放弃涉及没有可保利益的非法性。在对这类合同的诉讼中,即使没有为可保利益的问题而辩论,法庭也会注意到这一事实,拒绝该合同发生效力。不管怎样,法庭只要有可能,总是倾向于维护有效利益存在。

读者应该注意到,海上保险法中的定义,适用范围很广。不但适用于被保险人本身所有的财产受损,而且也适用于任何他人利益的财产受损,即使是十分微薄经济利益。

具有可保利益的人不一定对这些财产有直接所有权,在实践中常常可碰到这样的例子。一家银行作为受押人对抵押财产具有一定利益,或者通过合同关系也可产生这样一种利益,如一架飞机的租用人,在飞机受到损坏,而不能按时把它交还给飞机的所有人时,根据租赁合同,他要负担由此产生的租金损失。

可保利益的一个重要案例是卢西纳诉克劳弗 (Lucena v. Craufurd, 1806)一案。此案表明:

“某一事物发生在一定的情况下,可以给一个人带来好处也可能遭受损失,这个事物对这个人就有利害关系。利害并不一定是指对事物拥有整体或部分权利,也不一定专指该对

象的丧失,但同保险的对象有一定的利害关系,是指保险对象在发生所保的危险后,使被保险人受到损失、阻碍或伤害的影响;如果一个人处在这样的境地中,有某件事物从道义说来确实有着好处、利益而面临着风险和危害,对那些风险和危害来说,他可以被说成是对那一事物的安全有利害关系。至于对保存一个事物有利害关系,就是说他可以因那一事物的存在而得益,因它毁灭而遭殃。一个事物的所有权同从事物分离出来的利益是大不相同的;前者一般用价格来衡量,而对在一个事物中的利益则根据这事物引起的或决定于这种事物的每一种利益或好处,人们对它的理解来考虑”。

这种利益一定要得到法律的认可,一个期望中的利益,即使它建立在最大可能性之上,也无济于事,够不上一种利益。卢西纳诉克劳弗德一案的法官还说:“如果道义上的确定性是可保利益的基础,那么会有几百或几千人有权去投保……,比如,某人已有了法定继承人,他拥有年收入为 2 万英镑的房产,本人已 90 岁高龄。他没有留下遗嘱就处于弥留之际,又因无法医治的昏迷而不能作出遗嘱。对这样的一个人,没有人将否认他的法定继承人在道义上必然要继承这一遗产,但法律却不允许他有任何利益或比仅仅一个期望更多的东西。”

可保利益也可能产生于传统习惯(例如,一座飞机库的拥有者,按惯例他应将库内存放的东西投保)。被保险人因发生了事故而蒙受经济损失,他与该事故的这种联系使他能在保单项下提出有效的索赔。

可保利益的基本点可总结如下:

(1) 必须有财产、权利、利益、生命或肢体以及转嫁给被

保险人的可能发生的责任,才能被承保;

(2) 这些财产、权利、利益、生命或肢体及责任必须是保险标的;

(3) 被保险人一定要与被保险标的有着某种由法律认可的关系,从而他在财产、权利、利益、生命或肢体安然无恙,或没有产生任何责任的情况下获得利益,而在发生损失、毁坏、伤残或有责任时受到损害。

1.2 赔 偿

航空险部门办理的所有保险单(人身意外保险单除外)都是赔偿合同。这就是说,当承保范围内的危险发生后,保险合同的目的是使遭到损失的被保险人恢复到接近他出险前的同样经济状况,但要避免使被保险人从投保的损失中发财,因为这是违反公共政策的,这样也会诱发被保险人制造承保的事故,以图从中渔利。还要注意防止可能导致超额保险的倾向(对被保险人的死亡及身体伤残是不能以金钱作为赔偿的,这一点在以后还要加以说明,因此人寿保险对于这条一般规则是一个例外)。

赔偿是与可保利益相联系的,因为被保险人不能得到超出这一利益限度的赔偿。下面我们将要看到,赔偿不一定都采取付款的方式,恢复原状、修理或置换的方式有时对双方来说更为方便。

在卡斯特兰诉普雷斯頓(Castellain v. Preston, 1883)一案中就考虑了这一赔偿原则。请读者注意下面判决书中的一段话,它将全损或是部分损失的定义划分得十分清楚,即

“就我看来,已应用于保险法中每条规则的基础正是:包含于海上保险、火险保单中的保险合同是一个赔偿合同,而且也仅仅是赔偿而已。这种合同意味着,被保险人在发生保单承保的损失之后,将得到十足的赔偿,但此项赔偿绝不能超过他所遭受的损失。这是保险最根本的原则。假如有人提出违背这项原则的主张,就是说,要么使被保险人不能获得其损失的十足赔偿;要么给予他一个超过十足赔偿的数额,则这种主张肯定是错误的。”

接着读者会看到,保险人同一个公共基金的管理人相类似,为了所有保单持有人的整体利益及公共政策利益准则,显然只能给予那些按合同有权索赔的人不超过他损失的补偿。在每一具体案例中,赔偿自然是按照保单的条件和限额来提供的。不论遭到什么程度的损失,为能确实得到十足的赔偿,保单持有人一定要事先足额投保。

读者必须时刻牢记习惯法的赔偿规则,最重要的是千万不能让被保险人从他的保险中获益。然而,读者常常会碰到定值保单,即使这样也不能改变赔偿的规则。在投保时,在被保险人与承保人之间就对全损的数额达成协议。因此,一旦被保险人证实自己受到了损失,他毋须对其索赔数额举证。但应提醒一句,这一条只适用于遭受全损的案例,对一些部分损失的案子仍应按“不定值保单”同样的办法来处理。

埃尔科克诉汤姆森(*Elcock v. Tomson*, 1949)一案是火险保单项下的一桩诉讼案。经判决认定:火灾造成的实际贬值比例应采用保险单列明的商定价值来求得可以偿付的数额。因为这一规定,保险人一般都把保单的措辞进行了修改,并规定商定价值只适用于全损。

1.3 代位求偿

同赔偿原理一起的还有习惯法的代位求偿权。代位求偿是指一个人代替另一个人的地位,使他有向第三者取得对另一个人补偿的权利,不论是否是强制的,以抵消或减少保险人最终受到的损失。这种代位求偿作为赔偿的一个推论,只适用于赔偿性的保单。这方面的两个主要案例是伯南德诉罗德卡那奇 (*Burnand v. Rodocanachi*, 1882) 和卡斯特伦诉普雷斯頓 (*Castellain v. Preston*, 1883) 案。

“在有了一个赔偿合同以后……,一旦发生损失,任何可以减少或缩小那个损失的事情,也就是可以减少或缩小赔偿人必须支付的赔偿数额。如果赔偿人已支付了赔款,而得到赔偿的人又因某些情况而减少了自己所受的损失,那么赔款人在法律上有权从他已支付的全部赔款中追回这部分赔款数额是公平的(见伯南德诉罗德卡那奇一案)。”

鉴于卡斯特伦诉普雷斯頓案例的重要性,应对它进行进一步研究。普雷斯頓是一所房屋的所有人,他签订了合同要把财产卖给雷诺,后者支付了定金,如果再将买价的未付清的部分交付,那他实际上就是该财产的新的所有人了。这时发生了火灾,普雷斯頓向“利物浦、伦敦及格洛博”提出赔偿要求,并得到了火灾损失的相应赔偿。之后,财产的买卖过程也完成了,雷诺付清了全部的买进款项。这样,普雷斯頓不但收到了房产的全部价值,还加上从保险人那里得到的赔款。对此保险人以其董事长卡斯特伦的名义提出起诉,要求偿还以前付给普雷斯頓的火灾损失款项,并得到了胜诉。理由是:

雷诺为购置房产所支付的款项已缩小了保险人对他所负责赔付的损失。

此案提交並上诉到法院,下面是判决的节录,此中可清楚地看到代位求偿的基本定义。

“我认为,为实施保险法最基本的规则,一定要将代位求偿的原理提到我现在力图阐明的观点上来,这就是在承保人与被保险人之间,承保人有权使用被保险人的每一项权利,不管这种权利是否已写入合同,是否已付诸实施,或在民事侵权案件中作为一种补偿能否被坚持,或在其他权利之中,无论以条款或其他的方式,按法律或衡平法的规定,这种权利能够或已被运用;无论这种权利是否可由保险人以被保险人的名义付诸实施;以实施或取得这种权利或条件,使被保险人所投保的损失能够或已被缩小”。

低级法院的法官也补充说:

“某人想要得到或已经得到保险人对全损的赔偿,他不能再拿双份款项。如果他有办法能缩小他所受的损失,那么应用这个办法取得的成果要属于保险人所有。”

习惯法中的代位求偿权只是在损失得到赔偿后才能生效,但是这一点在保单措词中可加以修正。

代位求偿可产生于以下几种情况:

(1) 民事侵权行为(违反了应对第三者履行的义务,受害方有权向责任方索赔)。这种侵权行为一定要与损失相联系,例如,一架飞机因为制造方面的严重缺陷(一个主要部件被疏忽)而坠毁,保险人可以追回已支付的赔款。

(2) 合同。如合同中规定第三者有责任向被保险人赔偿损失,那么这些收益应转交给保险人。例如,由货主投保的货

物在承运人手中受损。

(3) 法规。飞机在起飞、飞行、降落过程中造成的损失(或从机上掉落的物件),根据《1949年民航法》第40条的规定,无需在飞机的所有人或经营人方面有任何疏忽证据,都要由航空公司来负责,只是可以用受损方本身过失来进行抗辩。

1.4 分 摊

保险人在保单项下赔款后,有权要求其他对这一损失也同样负有责任的保险人分摊该项赔款。下面是北不列颠及麦坎蒂尔诉利物浦、伦敦、环球公司(North British and Mercantile v. Liverpool and London and Globe, 1877)一案为分摊所作的定义。

“分摊产生于同一人因同一损失索赔的情况。首先应防止他得到超过其全部损失的赔偿。如果此人本可以从几个方面得到对上述全部损失的赔款,而他仅从一个方面那里取得,那么,就要使有关几方面按比例分摊赔款。但这仅适用于同一人将同一利益向一家以上的保险公司投保的情况。”

以上这段表明,分摊只适用于当同一人将同一利益向一家以上的保险公司投保的情况。另外还有其他四个必须履行的条件:

- (1) 所有有关保单必须都承保造成损失的同一风险;
- (2) 这些保单必须是保障同一被保险人的同一种利益;
- (3) 这些保单所承保的必须是同一标的;
- (4) 出险时,所有保单必须已经生效。