

对外贸易保险

《对外贸易保险》编写组 编

6

对外贸易教育出版社

对外经济贸易保险
《对外经济贸易保险》编写组
责任编辑 张孟秋

对外贸易教育出版社出版
(北京和平街北口北土城)
中医研究院印刷厂印刷
新华书店北京发行所发行·各地新华书店经营

开本 850×1168 1/32·印张 9.75·字数 253千字

1988年3月第1版·1988年3月第1次印刷

印数 1—21,000册

ISBN 7-81000-030-6/H·0

统一书号: 9321·31 定价: 2.30元

编 审 说 明

涉外保险是对外经济贸易的组成部分。近年来随着我国对外经济贸易关系的迅速发展,业务规模与范围的空前扩大,迫切要求对外经济工作人员迅速提高有关国外保险业务方面的知识。为了适应全国各对外经济高等院校教学上的需要,在我部1983年召开的全国外贸教材座谈会上决定组织有关院校教师编写《对外经济贸易保险》一书。经有关院校教师的努力,此书现已写成并经我们审查定稿。

本书供全国对外经济院校学习使用,作为对外经济贸易专业课程的基本教材,也可供各地对外经贸职工业务学习时参考。由于各院校设置的专业和学时安排不尽相同,在使用本书时可根据具体情况作适当增删。

参加本书编写的单位有北京、上海、广州、辽宁各地对外经贸院、校,并由雷荣迪、方振富二同志担任主编。参加编写的教师有吴百福、徐景森、杨志远三位同志,陈玉障同志参加了讨论。在编写过程中曾承中国人民保险总公司及其上海、广州、辽宁分公司的大力支持,并承徐卓英同志为本书附录翻译出1906年英国《海上保险法》、《伦敦保险业协会战争险、罢工险(货物保险)条款》以及其他保险条款的译文进行校订。特此表示感谢。

由于编写时间和水平所限,书中疏漏或错误之处在所难免。衷心希望读者批评指正。

对外经济贸易部教材编审组

1987年4月

前 言

保险作为一种经济补偿手段，在现代经济活动和人民日常生活中占有重要的地位。特别是在发达的资本主义国家，保险业务渗透到社会经济的各个领域，成为国民经济不可缺少的一个环节。无论是企业、家庭或个人，为了保持其经济生活的安定，一般都需要通过办理不同种类的保险来分散危险，保证其在遭受意外风险损失时能获得经济上的补偿。

在我国，从建国时起到1979年期间，保险业务曾因种种原因几经波折，但经验与事实更加充分地表明保险业务在促进我国社会主义建设和安定人民生活方面的重大作用。自从党的十一届三中全会以来，我国由于实行了对外开放、对内搞活经济的政策，并对经济体制进行了一系列的改革，扩大了企业的自主权，使我国对外经济贸易的规模与范围空前扩大，经营对外贸易的企业迅速增加，商品结构及经营方式也有了巨大的变化。为了适应这种蓬勃发展的新形势，保障各类企业业务经营的稳定，特别是帮助企业消除或减少在发展或开拓新业务中可能发生的风险损失的影响，近年来我国的保险业务有了很大的发展。

我国对外经济贸易的发展，不仅推动了我国保险事业的发展，同时也向我国从事对外经济贸易的人员提出了新的要求：要求他们掌握更为充实的保险知识，并善于把这些知识运用到实际业务中去，使保险的补偿作用得到充分的发挥。基于上述原因，目前全国各地的高等外贸院校均增设了保险课程，并迫切需要有一本简明的、适合对外经济贸易专业学生学习用的保险教材。本书的编写就是为了适应这种需要而进行的。

保险涉及的范围很广，内容比较复杂。为了贯彻少而精的原

则，本书主要从对外经济贸易业务人员的实际需要出发，并以具有代表性的海运货物保险为重点，阐明有关保险的基础理论、基本知识以及办理保险的基本技能，同时，相应地对国内外有关的保险法规、惯例以及主要保险条款也作适当的介绍。全书共分七章：第一章概述本书各章共同有关的基础问题；第二、三章着重介绍海洋运输货物保险；第四章介绍其他运输方式的货运保险；第五章介绍对外经济贸易业务中有关保险的做法；第六章介绍对外经济合作方面的保险业务；第七章扼要介绍再保险。此外，书后的附录蒐集了国内外主要的保险法规、保险条款以及有关保险单证，供读者查阅参考。

保险是一门专业性和技术性较强的课程，学习时应注意理论联系实际，既要弄清基础理论知识，又要掌握必要的操作技能；既要熟悉我国保险法规和保险条款，又要了解国际上通用的保险法规、惯例和条款。这样才能比较牢固地掌握保险的有关知识，才能妥善、有效地处理和解决对外经济贸易中有关保险业务的各项问题。

目 录

前言	
第一章 概论	(1)
第一节 保险的意义和作用	(1)
第二节 保险的起源与发展	(6)
第三节 保险的种类	(13)
第四节 海上保险合同	(17)
第二章 海运货物保险中的风险与损失	(25)
第一节 海上风险与损失	(25)
第二节 海上损失和费用	(31)
第三节 外来风险与损失	(38)
第三章 海洋运输货物保险险别	(40)
第一节 我国海洋运输货物保险险别	(40)
第二节 伦敦保险协会海运货物保险条款	(54)
第四章 其他运输方式下的货物保险	(69)
第一节 陆上运输货物保险	(69)
第二节 航空运输货物保险	(73)
第三节 邮政包裹运输保险	(77)
第四节 联合运输货物保险	(83)
第五章 我国进出口货物运输保险实务	(84)
第一节 投保	(84)
第二节 海上保险单据	(101)
第三节 索赔	(109)
第四节 进出口合同中的保险条款	(122)
第六章 对外经济贸易中的其他保险	(125)
第一节 对外经济项目保险的意义和作用	(125)

第二节	对外加工装配、补偿贸易业务保险	(126)
第三节	建筑工程保险	(129)
第三节	安装工程保险	(135)
第五节	产品责任保险	(138)
第六节	雇主责任保险	(142)
第七节	投资保险	(144)
第七章	再保险	(147)
第一节	再保险的意义和作用	(147)
第二节	再保险的种类	(151)
第三节	再保险合同	(157)
附录:	一、有关的保险法规、条例和公约	(161)
	二、保险条款	(221)
	三、保险单证	(275)

第一章 概论

第一节 保险的意义和作用

一、保险的意义

保险是一种经济补偿制度，它以概率论和大数法则为依据收取保险费，集中有同一危险的大多数单位的资金建立保险基金，利用“分散危险、分摊损失”的办法，对少数参加者（被保险人）由于特定灾害事故所造成的损失进行经济补偿，或对人身伤亡给付保险金。从法律的观点看，保险是一种补偿性契约行为，一方面被保险人须向保险人提供一定的对价（保险费），另一方面保险人应对被保险人将来可能遭受的某些损失承担赔偿责任。

在人类社会里，人们在从事生产和各种经济活动或日常生活中，都经常面临着种种风险，诸如地震、洪水等自然灾害，或火灾、运输工具碰撞等意外事故。这些灾害事故，对社会活动中某个具体过程或具体单位和个人来说，其发生虽然具有一定的偶然性，但从社会整体上看，有些灾害事故却是客观存在，难以完全避免的。尽管目前科学技术已高度发达，人们可以运用先进技术和科学的管理方法加强对灾害事故的预防以及提高对灾害事故的抵御能力，但是要完全消除或杜绝灾害事故的发生，是不可能做到的。而且，随着新的科学技术在生产和生活中的广泛应用，无可避免地又会产生许多新的风险。由于任何灾害事故的发生，都可能造成物质财富的损失或人身伤亡，给社会生产和人民生活带来困难，甚至影响社会再生产过程的正常进行，因此，在灾害事故发生之后，对灾害事故所造成的损害或灭失进行补偿，便具有

十分重要的意义。

在商品经济条件下，对灾后的补偿有两种方式：一种是物质形态上的补偿，亦即通过建立物资后备对损失进行补偿（如建立仓储制度，贮存一部分粮食或生活物资，以备灾年补偿损失之用）；另一种是价值形态上的补偿，亦即建立资金后备进行补偿（例如建立集体公积金和在国家财政预算中提留后备基金等）。保险便是从价值形态上进行补偿的一种方式。

作为价值形态补偿方式的保险，是建立在概率论和大数法则的数理基础之上的。根据大数法则，保险人从大量的同质风险中，测知该种风险可能造成的损失，并据此合理地制订保险费率，计收保险费，建立稳固可靠的保险基金；当个别被保险人遭受风险损失时，保险人即使用此项来自全体被保险人交纳的保险费所建立的保险基金进行偿付。因此，对参加保险的各个被保险人来说，他们所面临的风险和可能遭受的损失，在价值形态上是等比例的，是平均化了的。对此，马克思在分析资本主义平均利润率形成过程时曾指出：“一旦资本主义生产和与之相连的保险事业发展起来，风险对一切生产部门来说实际上都一样了……”^①又说：“保险公司把单个资本家的损失在资本家阶级中间分配。尽管如此，就社会总资本考察，这样平均化的损失仍然是损失。”^②

综上所述，保险实质上是用把可能遭遇的同质风险以及由此风险造成的损失平均化的办法建立起来的一种补偿制度，是一种用经济方法分散和转移风险，使个别被保险人所遭受的意外损失由全体被保险人共同分摊的损害补偿制度。

二、保险基金

从整个社会来看，为了补偿由于灾害事故所致损失而建立的资金后备一般可分为下列三种：集中形式的国家后备基金，分散

注 ① 马克思：《资本论》第三卷（1894年），人民出版社1975年版，第233—234页。

② 马克思：《资本论》第二卷（1885年），人民出版社1975年版，第154—155页。

形式的后备基金和由保险公司建立的“保险基金”。

(一) 集中形式的国家后备基金：亦称国家后备，通常是从国家财政预算中提留而成。这种后备基金的使用限制较严：在资本主义国家，主要用于公用设施、国防设施以及社会性灾害的救济等，私人企业的损失是不包括在其补偿范围内的。在社会主义国家，它主要用于应付国民经济计划比例失调和国家安全的紧急需要，以及对重大自然灾害所致损失的恢复和救济等。国家企业所遭受的损失能否从国家后备中获得补偿并不是绝对的，须视国家计划的安排及当时的具体情况而定。至于个体和合资企业的损失，则当然不能从国家后备中获得补偿。

(二) 分散形式的后备基金：亦称自保式后备金，是各个企业单位为解决自身财物遭受意外损失而建立。这种后备基金一般都是数额有限，对风险损失的补偿能力不大。

(三) 保险基金：是保险公司通过法定的或合同的方式收取保险费的办法，广泛地从社会上积集而成。保险基金因系来自社会上为数众多的被保险人，故其基础比较宏厚，而且有利于分散危险，可以把偶然发生的巨额风险损失分散给广大的被保险人共同分担。同时，保险人是根据双方签订的保险合同履行赔款，被保险人可以及时取得充分的补偿。因而它是各种后备基金中应用最广、能最有效地发挥社会补偿作用的损害补偿方法。

在不同的社会经济制度下，保险基金具有不同的性质。

在资本主义制度下，保险基金表现为剩余价值的一部分，是产业资本家将其所占有的剩余价值以保险费的形式转移给保险资本家而建立的。产业资本家所以愿意这样做，是因为“在再生产过程中，从物质方面来看，总是处在各种会使它遭到损失的意外和危险中。……因此，利润的一部分，即剩余价值的一部分，必须充当保险基金”^①。这就是说，产业资本家所以肯于让保险资

注 ①马克思《资本论》第3卷，人民出版社1975年版，第958页。

本家分占他从剥削中得来的剩余价值，是为了在遭到意外损失时能从保险资本家那里获得补偿，以使生产活动不致中断，使剥削得以继续进行。从保险资本家来说，他们所以开设保险公司，利用产业资本家转移过来的剩余价值建立保险基金，承担灾害事故的赔偿责任，目的也完全是为了从中盈利。

在资本主义制度下，保险人建立保险基金的主观意图虽然是为了盈利，但由于保险基金在客观上可为生产和流通领域中所发生的风险损失，提供较其他后备基金更为有效的经济补偿，保险基金常被人看作是资本主义制度下人们生活与经济活动的一个基本要素，保险基金的积累在资本主义各国都在普遍迅速增加。随着保险基金积累的增加和保险业务的发展，保险公司把其所拥有的大量资金投资于各种企业，并同工业、商业、运输业及银行业相结合，保险业在资本主义各国的国民经济中起着日益令人瞩目的影响。

在我国的社会主义经济制度下，生产资料公有制是生产关系的基础。国营经济和集体经济是我国基本的经济形式。此外，还存在着一定范围的个体经济和中外合营经济。这四种经济形式的并存，决定了商品生产和商品交换的继续存在，价值规律继续起着重要作用。在这种条件下，利用保险这一经济管理手段，建立社会主义的保险补偿制度，积累保险基金仍然是十分必要的。它可以作为国家财政后备和社会福利保障的一种补充，一方面以合同的形式来承担社会经济补偿义务；另一方面在未实现补偿责任之前，保险基金还可以作为信贷资金来源或投资资金，用于国家建设。因此，在社会主义制度下积累保险基金，对安定人民生活，补偿灾害事故损失，加强企业的经济核算，稳定社会主义的经济都是十分重要的。

在我国社会主义经济制度下，建立保险基金的主要目的不是为了利润，而是为了保障社会主义经济的顺利发展和人民生活的安定；我国保险公司赖以建立保险基金的基础，即保险费，在性

质上也同资本主义国家保险公司所收取的保险费有着根本的不同。它不是剩余价值的转化形式，而是社会主义制度下社会总产品的一部分。

三、保险在对外经济贸易中的作用

保险是一种用经济手段补偿经济损失的方法，具有分散危险、补偿损失的职能。开展保险业务，有助于社会稳定和人民生活的安定，有利于社会经济的发展。在我国对外经济贸易中，保险的作用主要表现在下列几个方面：

(一) 有利于促进对外贸易和对外经济交往的发展。对外贸易货物，一般都金额较大，并需进行远距离的运输，货物在运输途中常因灾害事故的发生而遭受巨额损失。特别是我国各项对外经济合作项目，工程技术复杂，投资金额巨大，在工程建造和生产经营过程中，也会因风险的发生而造成数以亿万元计的损失。由于保险具有分散危险、补偿损失的职能，我国进出口货物及各项对外经济合作项目，只要按规定办理了保险，凡属承保责任范围内的损失，都可以及时获得补偿。这不仅有助于受损货物或财产的迅速恢复，而且可以保障交易双方的利益以及银行进行资金融通业务的安全（例如在对外贸易业务中，银行可凭包括有保险单在内的货运单据进行资金融通），有利于促进我国对外贸易和对外经济交往的发展。

(二) 有利于企业经济核算制的实施和企业经营的按计划正常进行。在我国社会主义经济制度下，各种对外经济贸易企业普遍实行经济核算制，并按照国家批准的计划从事对外经济贸易活动。由于保险可以把不定的损失转变成为固定的保险费用，而此项费用又能摊入生产或经营成本之中，因而便于产品价值的计算，有利于企业经济核算制的实施；如果企业遭受损失，还能从保险公司获得经济补偿，有利于企业经营活动按计划正常进行。

(三) 可以为国家节约外汇支出和增加外汇收入。在对外贸易业务中，任何进口或出口货物都需办理保险；不是由买方办理，

便是由卖方办理。对于进口货物，如能采用F.O.B.或C.&F.条件成交，由我们自己在国内办理保险，就可以为国家节约外汇保险费用的支出。对于出口的货物，如能采用C.I.F.条件成交，由我们向中国人民保险公司办理保险，就可以把保险费用计入货价之中，从而为国家增加外汇的收入。

(四)可以推进防灾防损工作。我国的对外贸易货物和各项对外经济合作项目在办理投保之后，对于如何减少灾害事故和财产损失的发生，成了保险人和被保险人所共同关心的问题，保险公司为了减少国家财产的损失，以及减少保险赔款，以提高自身经营效益，经常从保险索赔和理赔工作中查找损失的起因及其发生的规律，及时总结经验，帮助被保险人不断改进生产和商品的包装，改善和提高进出口货物的装卸操作和储存保管业务，从而有效地促进并加强对被保险货物或财产的防灾防损工作。

第二节 保险的起源与发展

一、保险的产生

在历史发展过程中，人类为了弥补自然灾害和意外事故所造成的经济损失，使生产和生活得以维持和有所保障，从上古时代起，在中外历史上就出现过各种形式的救灾后备。例如，在公元前2500年间，幼发拉底河流域的巴比伦人就已经知道通过征收税资的形式来积累救济火灾损失的后备基金。以后，随着对外贸易的发展，约在公元前1792年，在巴比伦人的商队中又曾出现过某种原始形式的马匹死亡保险的保障。又如，在古代埃及石匠中，有一种互助组织，用参加者所缴付的互助会费，支付会员死亡的丧葬费用。再如，在古罗马时代的士兵组织中，用收取的会费作为士兵阵亡后对其家属的抚恤费用。以上这些都是保险的原始形式，为以后保险事业的开创与发展奠定了一定的基础。

在我国，根据《周礼·大司徒》记载，从公元前11世纪的周

朝开始,就已建立有后备仓储的制度,有所谓“……县都之委积,以徒凶荒。”意即集粮储谷,以备荒年救灾之用。到了汉代,政府大规模兴筑“常平仓”,也是为了“备荒赈恤”。至隋文帝五年(公元585年),曾根据贫富的不同,规定每个老百姓每秋交纳一石以下的“义仓”,以备凶年。所有这都可以说是原始形式的保险。

二、海上保险的起源

海上保险是指以与海上运输有关系的财物、利益或责任作为保险标的,保险人按照双方(保险人与被保险人)同意的方式和程度,补偿被保险人在运输中因承保风险所遭受的损失的一种保险。

海上保险是各类保险中发展最早的一种,它的产生为古代海上贸易和现代各国商品交流和运输提供了安全保障,在人类经济活动中担负着重要的角色。

由于海上贸易风险较大,自古以来就被人们称作为“海上冒险”(marine adventure)。公元前2000年地中海一带的海上贸易活动已具相当规模。由于当时的船舶构造简单,抵御海上风浪的能力薄弱,致使船舶在海上经常遭受海难,人财两空。为了减少船舶在航海中的损失,有效地抢救船货,当时经常采用抛弃部分货物的做法。这在地中海航海商人中间逐渐形成一个共同遵守的原则,即“一人为众,众为一人”。这个原则到公元前916年,被当时罗地安人所制定的罗地安海商法所采用,并正式规定为:“凡因减轻船只载重投弃入海的货物,如为全体利益而损失的,须由全体分摊归还”。这种由大家共同承担危险,进行经济补偿的原则,也就是今天人们所说的共同海损分摊原则。

最早的海上保险形式,也有人认为产生于古希腊时代雅典所实行的下列船货抵押借款制度:当船舶航行在外急需用款时,船长可以以船舶及船上货物向当地商人抵押借款,以获得继续航海的资金;如果船舶安全到达,本利一并偿还;如果船舶途中沉没,债权即告消失。这种借款办法由于债主承担了船舶航行安全的风

险，因而利息远较一般借款为高(高出一倍以上)。这种高出一般利息的金额，实质上就是最早形式的海上保险费。债主所支付给船长的借款，若船舶途中沉没，即等于是一笔预先支付的赔款。

三、现代海上保险的发展

现代海上保险始于14世纪的意大利。现在意大利的热那亚当时正处于西欧和东方贸易的中心，商品经济发展很快，在意大利北部城市的商人之间，出现了类似现代形式的海上保险。14世纪以后，现代海上保险的做法在西欧各地的商人中间开始流行。1310年在佛兰德尔羊毛贸易中心——布鲁日，商人成立了保险商会，订立海运货物运输保险的费率。1347年一个名叫乔治·勒克维伦(Georgius Lecavellum)的热那亚商人出立了一张船舶航程保单，这是迄今为止发现最早的保险单，它承担“圣·克勒拉”号船从热那亚至马乔卡的保险，规定船舶在安全到达以前，贷款人(即保险人)承担风险，借款人无需偿还。但保单没有订明保险人所承保的风险内容。直到1397年在佛罗伦萨的保险单上才写明承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、王子禁制、捕捉”等危险，开始具有现代保险单的内容。

以后随着资本主义制度的产生和发展，15、16世纪新航路的开辟，欧洲商品的贸易范围空前扩大，海上保险业得到迅速发展，有关保险的纠纷也随之增加。为了适应保险业务发展的需要，巴塞罗那、威尼斯、佛罗伦萨等地政府相继制定并颁布了海上保险法令、条例以及标准保险单格式。

在现代海上保险制度的建立和发展史上，最有影响的是英国的海上保险。16世纪以前，英国的对外贸易原为外国商人所控制，对东方国家和北欧各国的贸易被分别操纵在威尼斯和汉萨同盟的商人手里。从1554年起，英国商人从国王那里获得特许，组织贸易公司垄断经营海外某一地区的商业。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与建立。1575年由英国女王特许，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，并参照1563年安特卫普法令及交易所的习惯制定标准保单。1601年，伊丽莎白女王制定第一部有关海上保险的法律，规定在保险商会内设立仲裁庭，解决海上保险的纠纷案件。

17世纪资产阶级革命为英国资本主义的发展扫清了道路，大规模的殖民掠夺，使英国日后发展成为占有世界贸易和航运业垄断优势的殖民帝国，这为英国商人开展世界性的海上保险业务提供了有利的条件。根据商人的要求，英国政府于1720年批准“皇家交易”及“伦敦”两家保险公司享有经营海上保险的独占权，其他公司或合伙组织均不得经营海上保险业务。

除以上两家股份保险公司以外，劳合社（亦称“劳埃德社”或“劳埃德保险社”）是英国保险界最大的私人保险组织，也是世界保险市场上具有巨大影响力的保险垄断机构之一。这个保险组织的前身是1688年一位名叫“爱德华·劳埃德”(Edward Lloyd)的人所开设的咖啡馆。这家咖啡馆位于伦敦泰晤士河畔，是当时商人和航海家经常聚集，相互交换航运情报与消息的场所。为了向顾客提供便利，这家咖啡馆于1696年出版了《劳埃德新闻》(Lloyd's News)，每周出版三次，看重报导顾客最感兴趣的海事航运消息，并登载有关在劳埃德咖啡馆内进行船舶拍卖的广告。大约在1734年劳埃德咖啡馆又开始出版《劳合动态》，直到今天该报仍在出版，成为英国历史最悠久的报纸之一。由于劳埃德咖啡馆采取了以上种种做法，无形中使它成了当时保险承保人及经纪人经营、洽谈保险业务的中心。起初，在劳埃德咖啡馆内承办保险业务的保险商人都是单独经营，各自对其承保的业务承担责任的。后来，随着海上保险业务的日益发展，为了业务经营上的方便，经常在此聚会的79个保险商人共同组织起来，每人出资100英镑，选出委员会成立了专营海上保险业务的保险人组织。1871年英国会议通过法案，批准劳埃德保险人组织正式成为一个社团组织，并授与该组织法人地位。至今它的保险人成员达2万6千多

个，它除了经营海上保险以外，还经营其他各种保险业务。

1906年英国制定了《海上保险法》(Marine Insurance Act, 1906)，这部法令是参照各国商事习惯和判例而制定的，长期以来它对资本主义各国的保险立法有着深刻的影响。另外，英国伦敦保险协会(The Institute of London Underwriters)^①所制定的保险条款(最早的条款制定于1912年，后经多次修订，最后一次修订于1981年)也受到世界各国的重视，并在国际保险市场被广泛应用。

四、世界保险发展的趋势

二次大战后，世界保险事业发展迅速，特别是在一些发达的西方资本主义国家发展尤快。以1984年为例，该年全世界保险费收入为4,980亿美元(不包括苏联及东欧国家)，其中发达国家占94.27%。在几个发达国家的国民生产总值中，保险费收入所占比重如下：爱尔兰为8.52%，英国为7.05%，美国为6.91%，瑞士为6.47%，日本为6.19%，联邦德国为5.87%，荷兰为5.56%，澳大利亚为5.48%，加拿大为4.95%。广大的第三世界国家在取得政治上的独立之后，为了进一步摆脱长期以来帝国主义的经济控制，在发展本民族经济的同时，保险业也被重视起来，有的国家对保险业实行了民族资本化或国有化，并颁布了保险法规，积极促进和扶植民族保险事业的发展。

目前，随着世界科学技术的发展，人类社会生产力的发展正在进入一个史无前例的时代。电子技术和电脑的问世，加速了企业生产机械化和自动化程度的提高，而原子能、太阳能、潮汐能等新能源和以航天技术为代表的新的生产领域的开发和利用，为发展社会生产和丰富人民的物质生活开拓了更为广阔的前景，这

注 ① 伦敦保险协会，是伦敦经营海上保险业务的承保人公会组织，成立于1884年。参加这个组织的成员有劳合社及伦敦的各个保险公司。该协会内设有—个名为“技术及条款委员会”(Technical and Clauses Committee)的机构，专门从事保险条款的标准化工作。