



普通高等教育“十五”国家级规划教材

(高职高专教育)

海上保险

郭颂平 主编

陈绍波 副主编

国际金融
证券投资
保险学基础
海上保险
社会保险
保险营销
人身保险
财产保险
保险公司经营管理
保险法规

财经写作
微观经济学与宏观经济学
管理学基础
经济法
经济法实务
基础统计
中国税收
金融概论
保险概论
国际贸易概论
公共关系实用教程
实用组织行为学
基础会计
财务管理
管理信息系统
会计核算与财务管理
货币银行学



高等教育出版社

普通高等教育“十五”国家级规划教材
(高职高专教育)

海上保险

郭颂平 主 编
陈绍波 副主编

高等教育出版社

内容提要

本书是普通高等教育“十五”国家级规划教材(高职高专教育)。主要内容包括海上保险基本原理、海上运输货物保险、船舶保险三篇,共十四章。第一篇系统地介绍海上保险基本原理,包括海上保险概念、海上保险合同、海上风险及损失、海上保险与共同海损、救助费用、碰撞责任等章节;第二篇以海上运输货物保险为重点,全面、系统地解释了有关货物运输保险的风险、损失、伦敦1982年协会货物保险条款和中国海洋运输货物保险条款的各项内容,并详细地介绍了国际国内货物运输保险的惯例和核保核赔实务;第三篇以远洋船舶保险为主要内容,阐述了中国现行远洋船舶保险条款、伦敦协会船舶保险条款以及船舶保险核保核赔实务,并介绍了船东保赔保险。总之,全书以我国海上保险的实际情况为主线,结合国际海上保险的惯例与实务,理论联系实际,强调应用性,并备有习题和典型案例分析。

本书可作为高等职业院校、高等专科院校、成人高等院校专业学生学习用书,也可供五年制高职院校、中等职业学校及其他有关人员使用。

图书在版编目(CIP)数据

海上保险/郭颂平主编. —北京:高等教育出版社,
2003.8

ISBN 7-04-012444-0

I.海... II.郭... III.海上运输保险—高等学校:
技术学校—教材 IV.F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 025903 号

责任编辑 张海宁 封面设计 于文燕 版式设计 范晓红
责任校对 王 雨 责任印制 杨 明

出版发行 高等教育出版社
社 址 北京市西城区德外大街 4 号
邮政编码 100011
总 机 010-82028899

购书热线 010-64054588
免费咨询 800-810-0598
网 址 <http://www.hep.edu.cn>
<http://www.hep.com.cn>

经 销 新华书店北京发行所
排 版 高等教育出版社照排中心
印 刷 北京未来科学技术研究所
有限责任公司印刷厂

开 本 787×1092 1/16
印 张 15.75
字 数 350 000

版 次 2003 年 8 月第 1 版
印 次 2003 年 8 月第 1 次印刷
定 价 19.90 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究

■ 出版说明

为加强高职高专教育的教材建设工作,2000年教育部高等教育司颁发了《关于加强高职高专教育教材建设的若干意见》(教高司[2000]19号),提出了“力争经过5年的努力,编写、出版500本左右高职高专教育规划教材”的目标,并将高职高专教育规划教材的建设工作分为两步实施:先用2至3年时间,在继承原有教材建设成果的基础上,充分汲取近年来高职高专院校在探索培养高等技术应用性专门人才和教材建设方面取得的成功经验,解决好高职高专教育教材的有无问题;然后,再用2至3年的时间,在实施《新世纪高职高专教育人才培养模式和教学内容体系改革与建设项目计划》立项研究的基础上,推出一批特色鲜明的高质量的高职高专教育教材。根据这一精神,有关院校和出版社从2000年秋季开始,积极组织编写和出版了一批“教育部高职高专规划教材”。这些高职高专规划教材是依据1999年教育部组织制定的《高职高专教育基础课程教学基本要求》(草案)和《高职高专教育专业人才培养目标及规格》(草案)编写的,随着这些教材的陆续出版,基本上解决了高职高专教材的有无问题,完成了教育部高职高专规划教材建设工作的第一步。

2002年教育部确定了普通高等教育“十五”国家级教材规划选题,将高职高专教育规划教材纳入其中。“十五”国家级规划教材的建设将以“实施精品战略,抓好重点规划”为指导方针,重点抓好公共基础课、专业基础课和专业主干课教材的建设,特别要注意选择一部分原来基础较好的优秀教材进行修订使其逐步形成精品教材;同时还要扩大教材品种,实现教材系列配套,并处理好教材的统一性与多样化、基本教材与辅助教材、文字教材与软件教材的关系,在此基础上形成特色鲜明、一纲多本、优化配套的高职高专教育教材体系。

普通高等教育“十五”国家级规划教材(高职高专教育)适用于高等职业学校、高等专科学校、成人高校及本科院校举办的二级职业技术学院、继续教育学院和民办高校使用。

教育部高等教育司

2002年11月30日

■ 前 言

《海上保险》是以《教育部关于加强高职高专教育人才培养工作的意见》为指导，适应高职高专教学需要而编写的规划教材，具有体系完整、内容新、实务操作性强等特点，体现了高职高专教育“理论以必需、够用为度，重视实践，重视应用能力的培养”的原则。

海上保险是现代保险制度的起源。海上保险内容广泛，专业性和技术性强，与国际贸易和航运业关系密切，在实践中又涉及不少有关国际公约和国际惯例，所以阐述海上保险基础理论和体系的《海上保险》是保险学科的一门重要专业课程。

该教材以培养学生应用能力为主线，重点阐述了海上运输货物保险和远洋船舶保险条款，系统地探讨了海上保险的实务问题，并对与海上保险相关的国际法律作了介绍。全书是依据教育部1999年组织制定的《高职高专教育基础课程教学基本要求》(草案)和《高职高专教育专业人才培养目标及规格》(草案)进行编写的，主要供高职高专学生使用，也可作为保险、外经、外贸等企业的培训教材或教学参考资料。

《海上保险》是在参阅大量国内外有关著作和材料，并经过悉心研究、分析的基础上写成的。全书分为海上保险基本原理、货物运输保险、船舶保险三篇，共十四章。第一篇系统地介绍海上保险基本原理，包括海上保险概念、海上保险合同、海上风险及损失、海上保险与共同海损、救助费用、碰撞责任等章节；第二篇以海上运输货物保险为重点，全面、系统地解释了有关货物运输保险的风险、损失、伦敦1982年协会货物保险条款和中国海洋运输货物保险条款的各项内容，并详细地介绍了国际国内货物运输保险的惯例和核保核赔实务；第三篇以远洋船舶保险为主要内容，阐述了我国现行远洋船舶保险条款及伦敦协会船舶保险条款以及船舶保险核保核赔实务，并介绍了船东保赔保险。全书以我国海上保险的实际情况为主线，结合国际海上保险的惯例与实务，理论联系实际，强调应用性，并备有习题和典型案例分析。

本书由魏华林教授担任主审；郭颂平教授担任主编，并负责第一、三、四、五章的编写及总纂；陈绍波任副主编，负责第二章的编写；粟榆负责第六、七、八、九、十章的编写；陈玲负责第十一、十二、十三、十四章的编写。

作者在多年从事海上保险教学和研究的过程中，曾得到过我国保险界许多专家和同仁的指导和教诲，谨借此机会向他们表示诚挚的谢意。限于作者水平，本书中如有疏漏、缺点或错误的地方，望专家与读者批评指正。

KAJ33/06

编者

2003年4月

■ 目 录

第一篇 海上保险基本原理

第1章 海上保险概述	3
第一节 海上保险的概念与特征	3
第二节 海上保险合同	17
第2章 海上保险的保障范围	33
第一节 海上保险保障的风险	33
第二节 海上保险保障的损失	39
第3章 海上保险与共同海损	48
第一节 共同海损概述	48
第二节 共同海损补偿与分摊	53
第4章 海上保险与海上救助	61
第一节 海上救助概述	61
第二节 海上救助报酬与合同	63
第5章 海上保险与船舶碰撞	70
第一节 船舶碰撞与船舶碰撞责任	70
第二节 船舶碰撞及其损害责任赔偿	72
第三节 海上保险与船舶碰撞	77

第二篇 货物运输保险

第6章 货物运输保险概述	83
第一节 货物运输保险的分类	83
第二节 海上运输货物保险	84

第三节	陆上运输货物保险	88
第四节	航空运输货物保险	92
第五节	邮包运输保险	95
第六节	国际多式联运保险	97
第7章	海上运输货物保险条款	102
第一节	我国海上运输货物保险条款	102
第二节	伦敦协会货物保险条款	113
第三节	中、英海上运输货物保险条款的比较	122
第8章	海上运输货物保险与海上货物运输法规	125
第一节	调整海上货物运输合同的国际公约	125
第二节	国际公约规定的承运人责任	127
第三节	海上货物运输法规与海上运输货物保险	137
第9章	海上运输货物保险承保	140
第一节	海上运输货物保险的标的	140
第二节	海上运输货物保险的投保	142
第三节	海上运输货物保险的承保	145
第四节	海上运输货物保险的保险金额与保险费率	150
第10章	海上运输货物保险理赔	159
第一节	海上运输货物保险的索赔	159
第二节	海上运输货物保险的检验	163
第三节	海上运输货物保险的赔偿	172
第四节	海上运输货物保险的追偿	179

第三篇 船舶保险

第11章	远洋船舶保险条款	187
第一节	我国远洋船舶保险条款	187
第二节	伦敦协会船舶定期保险条款	196
第三节	中、英船舶保险条款的比较	203
第12章	船舶保赔保险	209
第一节	船舶保赔保险概述	209
第二节	船东保赔协会经营模式	211

第三节	国际上船东保赔协会的保障内容·····	215
第四节	我国的船舶保赔保险·····	217
第13章	远洋船舶保险承保 ·····	219
第一节	船舶与船舶保险·····	219
第二节	船舶保险的投保与承保·····	223
第14章	远洋船舶保险的理赔 ·····	228
第一节	船舶保险的索赔·····	228
第二节	船舶保险的核赔·····	231
参考文献	·····	240

第一節

海上保險基本原埋

第 1 章 海上保险概述



学习目标：

本章介绍海上保险的概念、特征与合同，要求学生掌握海上保险的定义、范围、特征、作用和种类，以及海上保险的发展历史和海上保险合同的各项内容。

第一节 海上保险的概念与特征

一、海上保险的定义与范围

(一) 海上保险的定义

海上保险是以与海上运输有关的财产、利益或责任作为保险标的的一种保险。海上保险既表现为一种经济关系，又表现为一种法律关系。海上保险作为一种经济关系，体现在它通过集合多数面临遭受同样风险的单位或个人，处理可能发生的特定偶然事件，以确保社会生活和经济秩序的安定。海上保险作为一种法律关系，体现于它通过订立保险合同，并按照合同约定，投保人缴纳保险费建立保险基金，当发生保险事故造成保险标的损失时，保险人按照约定给予损失赔偿。

海上保险的经济关系和法律关系的对立统一，构成海上保险定义的完整内容。海上保险的法律关系，不仅是海上保险经济关系的表现形式，同时也是其实现的前提条件。海上保险的法律关系通过海上保险合同得以建立，并在海上保险合同中得以表现。有鉴于此，世界各国对海上保险的定义的分析，大都集中在对海上保险合同的定义分析上面。

被世界各国称为海上保险法范本的英国《1906年海上保险法》第1条规定：

“海上保险合同是保险人向被保险人允诺，在被保险人遭遇海上损害，即由于被保险人从事海上冒险而发生损失时，依照约定的条款与数额负责赔偿的合同。”日本《商法》第815条对海上保险合同的定义是：“海上保险合同是以补偿因航海事故所发生损害为目的的合同。”第816条又规定：“除本章另有规定或合同另有约定外，保险应就保险标的在保险期间因航海事故所发生的一切损害负赔偿责任。”我国《海商法》不仅吸收了各国法律条款突出的海上保险的宗旨，而且着眼于保险关系双方的权利和义务，规定了海上保险合同的定义。我国《海商法》第216条规定：“海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。”

纵观世界各国法律法规对海上保险的定义，虽然文字表达不尽相同，但其精神实质是一致的，无一不是从合同或法律的角度揭示海上保险的内涵。第一，认为海上保险是一种法律关系。这种法律关系之所以能够成立，主要是因为海上保险当事人签订了保险合同，确立了当事人双方的权利和义务关系。第二，认为海上保险是一种权利和义务对等的法律关系。一方面要求投保人按照合同约定，缴纳保险费；另一方面要求保险人按照合同约定，当发生保险事故导致保险标的的损失时，承担经济补偿责任，按照约定给予经济补偿的一种保险。

（二）海上保险的保险标的及范围

如果说海上保险的定义的分析是为了揭示海上保险的内涵，那么，海上保险标的及其范围的分析，则是为了揭示海上保险的外延。海上保险标的及其范围的分析，是海上保险期限概念的重要内容之一。海上保险标的及其范围不是一种静止的状态，而是一种变化过程。在海上保险产生的初期，海上保险的范围仅限于海上。海上保险的保险标的只是传统的船舶、货物和运费等三种。海上保险承保的风险也限于海上固有的风险。因此，这个阶段的海上保险实际是以船舶、货物及其运费为保险标的的一种保险。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。19世纪末，随着商品贸易的发展和运输方式的变革，海上保险的范围开始扩大，承保标的的种类逐渐增加。对此，英国《1906年海上保险法》规定，“海上保险合同给予被保险人的保障可以按照条款的明文规定，或按照商业惯例扩展到与航海有关的内河或陆上的损失。”“任何合法的海上冒险在该法规定的限制上均可以是海上保险合同的标的，尤其下列各项更是如此：

（1）航海危险中的船舶、货物或其他动产，这些财产在该法中均称为‘保险财产’。

（2）随保险财产因处于海上危险中的运费、运价、佣金、期得利益，或其他可以金钱计算的利益，或垫款、贷款、费用等项目的担保。

（3）保险财产的所有人或与之有利害关系或承担责任的人由海上危险对第三者所负的责任。”

该法所说的“海上危险”是指“因航海而发生的危险或与航海有关的危险，即海上灾害、火灾、战争、海盗、抢夺、盗窃、被捕、主权者的扣押、限制或

扣留、抛弃、船员的不法行为，以及保险单规定的其他类似危险”。

从这里可以看出，这时候的海上保险概念与早期的海上保险概念出现了明显的不同。早期的海上保险是以船舶、货物及运费为保险标的的一种保险，其保障范围仅以航海为限，实行的是“海上风险”承保原则；而此时的海上保险已经突破上述传统界限，逐渐形成为凡是与航海有关的财产、利益和责任，都可以成为海上保险标的的一种保险。这时候的海上保险，在范围上包括与航海有关的内河或陆上的损失，在保险标的的种类中增加了建造中的船舶、船东保障与赔偿责任等。

以我国《海商法》的规定为例，下列各项均可作为海上保险的标的：

- (1) 船舶；
- (2) 货物；
- (3) 船舶营运收入，包括运费、租金、旅客票款；
- (4) 货物预期利润；
- (5) 船员工资和其他报酬；
- (6) 对第三人的责任；
- (7) 由于发生保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。

与此同时，海上保险的保障范围也从原来的海上运输风险与责任，发展到陆地上运输、航空运输以及多形式联合运输的风险与责任。这样，就形成了广义的海上保险。这种广义的海上保险包含两个方面的内容，一是承保包括一部分陆上危险在内的原来意义上的海上危险，叫做海洋运输保险；一是专门承保内河、湖泊、铁路、公路及航空运输等风险，叫做内陆运输保险。尽管如此，两者在性质上并无差别，在理论上均属于海上保险的研究范畴。

二、海上保险的特征与作用

(一) 海上保险的特征

海上保险与其他保险的区别，主要表现在所承保的风险是一种“移位”风险，即运输工具和运输货物从一个地方到另一个地方、从一个国家到另一个国家移动过程中的风险，在它们变换场所、变更位置的同时，保险标的完全暴露在各种各样的风险之中，由此显示出海上保险与其他保险不同的一些特征。

1. 承保风险的综合性。如上所述，海上保险是一种财产保险，是财产保险的一个分支，然而海上保险承保的风险已经超过一般财产保险的承保风险范围。海上保险承保的风险，从性质上看，既有财产和利益上的风险，又有责任上的风险；从范围上看，既有海上风险，又有陆上风险和航空风险；从风险的种类上看，既有自然灾害和意外事故引起的客观风险，又有外来原因引起的主观风险；从形式上看，既有静止状态中的风险，又有流动状态中的风险，充分显示了它的综合性质。

2. 承保标的的流动性。在某种意义上说，海上保险是一种运输保险。所谓运输，简单地说，就是人们利用各种运输工具，将其生产的产品或货物从一个地方运送到另一个地方，从产品生产地运送到产品消费地，以此完成空间上

成了企业自身不能承受的经济损失，企业将会面临经营中断或破产的危险。然而，如果企业将运输过程中可能发生的危险通过海上保险的方式转嫁出去，就能保证企业经营活动的正常进行。

2. 提高企业的竞争能力。在没有海上保险存在的情况下，每个企业必须自行储备风险准备金以防企业随时可能遭遇的灾害事故损失。然而自行储备的保险准备金会受到经济力量的限制，同时意味着企业用于生产和流通的资金的相对减少，企业的生产能力会因此而削弱。反之，如果由海上保险为其承担灾害事故的损失补偿责任，企业就可以将有限的资金用于生产经营上面，从而提高企业的对外竞争能力。

3. 促进对外贸易发展。对外贸易工作中，贸易双方采用适当的方式进行钱货交易，出口商负责将货物交给进口商，进口商负责将货款交给出口商。由于对外贸易双方分别处于不同的国家和地区，不能像国内市场交易那样一手交钱一手交货，因而，客观上要求要么出口商先交货，要么进口商先付款。然而，由于海上运输危险因素的存在，上述客观需要在实践中又是难以实现的。这是因为，如果由买方先付款，一旦货物遭受灾害事故造成损失，那么已经付出的款项将随之丧失。反之，如果由卖方先出货，那么，当货款尚未收到，货物遭受灾害事故损失时，他就会面临钱财两空的危险。从这里可以看出，在对外贸易经营中，无论是买方的资金还是卖方的货物，实际上都存在一种潜在的风险。然而，有了海上保险制度的存在，上述风险就可以通过海上保险得以转嫁。只要贸易有关当事人投保适当的险种或险别，不管海上灾害事故何时发生，买卖双方的贸易活动都不会因此而受到影响。

4. 协助融通贸易资金。贸易经营者所需要的周转资金往往由于超过自身力量而显得相对不足。为了适应日益增大的贸易规模并获得适当利润，他们不得不求助于银行，通过银行进行资金融通，以解决资金不足的问题。银行融通贸易资金的方式很多，其中较为普遍的方式是信用证。银行通过信用证向贸易经营者融资，就是银行充当货款收付的中间人，先代买方出具信用证给卖方，卖方必须遵照信用证条款的指示交运货物，然后才能向银行办理押汇取得货款。在这种情况下，卖方只要完全依照信用证的要求办理，便不需要担心货物交运之后收不到货款。反之，买方在未得到卖方按照指示交出货运单据之前，也不必担心货款被吞没。然而，信用证在给贸易双方带来安全保障的同时，却给银行带来了极大的风险。对银行来说，它首先需要考虑的问题是，付出的款项如何才能确保收回。假如货物在运输途中因灾害事故而灭失，银行的损失如何补救？因此，银行对外融通资金尤其重视安全性。在缺乏安全保障的情况下，银行是难以对贸易经营者进行资金融通的。有了海上保险制度的存在，海上保险标的因海上风险而造成的损失可以通过保险获得补偿，可以解除银行的后顾之忧，有利于银行积极开展资金融通业务。

5. 保证贸易的正常利润。贸易经营者投保海上保险的保险金额并不限于货物的成本，还包括正当的贸易利润。在海上保险实务中，贸易经营者所以按照货物成本加若干比率加成投保，其原因莫过于此。在这种情况下，如果货物安全到达目的地，贸易经营者可以赚得预期利润，即使货物在运输途中因保险

事故而导致经济损失，贸易经营者也能按照投保时约定的保险金额向保险公司索赔，在这个赔偿金额中，含有贸易经营者的预期利润。反之，如果没有海上保险制度的存在，贸易经营者的利润就会随着货物本身的灭失而损失。由此可见，海上保险制度的存在，对贸易利润的实现具有十分重要的作用。

三、海上保险的历史沿革

(一) 海上保险的形成

1. 共同海损分摊是海上保险的萌芽。早在公元前2000年，地中海沿岸一带的海上贸易活动已初具规模。当时的商品贸易主要是销售交易，经营贸易的人也只限于行商。海上贸易也不例外。贸易与运输之间的关系比较简单，船长就是船东，押运人又是货主。运输时船东和货主同处在一条船上，运输工具多为木制船舶，结构简单，抵御海上风浪的能力薄弱。因此，船舶经常遭受海难，造成人财两空。为避免载货船舶因遇海难而发生沉没危险，当时唯一可供选择的办法就是抛弃一部分货物或船上用具入海，以便减轻船舶负担，保证安全，继续航行。但在决定抛弃时，对抛弃哪一种货物或器具，往往船东和在船上押货的各货主之间都不愿将自己的财产为他人的利益做出牺牲。为了避免因争论而贻误抢救时机，以利于紧急时刻采取有效措施，及时解除船、货面临的共同危险，在运输关系人之间形成了一种“一人为大家，大家为一人”的原则。按照这个原则，在载货船舶发生共同危险时，由船长做出抛弃决定；因抛弃而引起的损失，由全体船、货关系人共同进行分摊。这个原则后来为公元前916年的罗地安海商法所采用，逐渐成为今天的共同海损分摊原则。

关于共同海损分摊原则的内容，罗地安海商法的规定是：如果为了减轻船舶负担，将载货抛弃入海，由于这项抛弃是为了全体利益而采取的，其损失应由全体受益方分摊。从这个法律规定中可以看出，当时构成共同海损分摊的对象，只是被抛弃的货物。这种规定持续了很长一段时间，直到古老的罗马法才对分摊的范围进行扩展。后来，在12世纪英国的《奥利昂判例卷》和16世纪法国的《海上指导》等法律条文中，对由共同海损引起的补偿内容作了进一步的具体规定，从而完整的共同海损概念开始形成。由于这种由大家共同承担危险、船东和货主一起分摊损失的方法含有海上保险的内核，所以人们把它视为海上保险的萌芽。

2. 抵押借贷是海上保险的雏形。公元前8世纪至前7世纪，海上抵押借贷在从事海上商业的腓尼基人和罗德人之间开始出现，其后随着海上贸易霸权的转移，通过希腊传入罗马帝国，最后盛行于意大利及地中海沿岸一些国家。抵押借贷在其长期形成和发展过程中，经历了以下四个阶段，每个阶段都有其特殊的存在形式，不同的存在形式体现着不同程度的海上保险关系。

第一阶段为从“一般借贷”向“冒险借贷”转化阶段。据历史资料记载，早期的海上抵押借贷产生于公元前8世纪到公元前7世纪之间。由于当时进行海上货物运输的主要工具是木船，这种运输工具抵御海上灾害的能力十分有限，为此船东和货主经常遭受损失，轻者造成资金周转困难，重者导致贸易经营的

中断。为解决因灾害事故造成的经营中断，船东和货主常常以船舶或货物作为抵押，向资金所有者举债，以此作为弥补资金，继续业已中断的贸易经营活动。由于这种借贷关系普遍存在于海上贸易活动中，所以被称为“一般借贷”。

12世纪以后，从“一般借贷”关系中产生出一种特别借贷方式，即“冒险借贷”。在这种借贷关系中，从事海上贸易的债务人以船舶或货物抵押取得贷款，如果船货安全抵达目的港，债务人必须将本金连同利息一同偿还债权人，反之，如果航行途中遭遇灾害事故造成经济损失，则按照事先约定，债务人可以视其损失程度免还部分或全部借款。在这里，借贷关系发生了部分质变。首先，在“一般借贷”关系中，债务人发生灾害事故损失，通常应向债权人支付一定的利息，而在“冒险借贷”关系中，支付较高的利息成了冒险借贷关系得以产生的前提条件。其次，“一般借贷”的职能在于融通资金，弥补贸易经营的中断，而“冒险借贷”的目的在于危险的转嫁，减少贸易经营者对风险损失的负担。由于船舶和货物在海上航行中遭遇灾害事故而灭失，可以免除债务人的偿还义务，债权人因此而承担了海上危险及其损失的责任。另外，冒险借贷的利息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报酬。冒险借贷的这些特征，显示出它已经带有保险关系的某些因素。从这个意义上说，冒险借贷已经孕育着海上保险的诞生，或者说是海上保险关系的雏形。

第二阶段为从“冒险借贷”向“假装买卖”转变阶段。随着海上贸易的发展，海上冒险借贷呈现出一幅繁荣景象，直到13世纪初叶。然而，由于罗马教皇格雷戈里（Gregory）九世1237年所颁布的利息禁止法，使一度繁荣的冒险借贷开始走下坡路，进而导致海上贸易的衰退。由于法律一经颁布就不宜随意废除，为了缓解这种矛盾，利息禁止法在实践中做出一些让步，其做法是只要海上借贷不具有与利息禁止法相抵触的外在形式，教皇就不加追究。因此当时有人就利用利息禁止法的这种让步，从事一种形式上不与利息禁止法相冲突的借贷关系，即假装买卖。所谓假装买卖，是指在航运开始以前，作为债权人的货币所有者向作为债务人的船运经营者以支付本金的形式买进船舶或货物，当船舶安全到达目的地时，事前所订立的买卖合同自动解除，航运经营者将事前接受的贷款加上定金和危险分担费归还货币所有者。如果由于海难或其他灾害事故而不能完成航运，买卖合同依然有效。货币所有者在接受航运经营者支付定金的前提下，对航运经营者遭受的意外损失进行赔偿。从这里可以看出，航运经营者向货币所有者交纳的危险分担费已经类似于保险合同的保险费，而货币所有者支付给航运经营者的损失赔偿费也具有保险金的性质。同冒险借贷相比，假装买卖关系中的债务人和债权人之间的关系，已经从原来的单一的危險转嫁关系发展到除危險转嫁关系以外的损失补偿关系。不过，这种危險转嫁关系和损失补偿关系不是作为借贷关系的本质，而是借贷关系中派生出来的一种关系，因此是一种保险关系。

第三阶段为从“假装买卖”到“保险借贷”的转变阶段。假装借贷的目的是为了筹措购买船舶和货物的资金。当债务人为了筹措资金而与作为第三者的债权人发生借贷关系时，这种借贷关系就是“假装买卖”。然而，在航运经营者的资金不需要向处于第三者地位的货币所有者进行筹措的情况下，仍然与其