

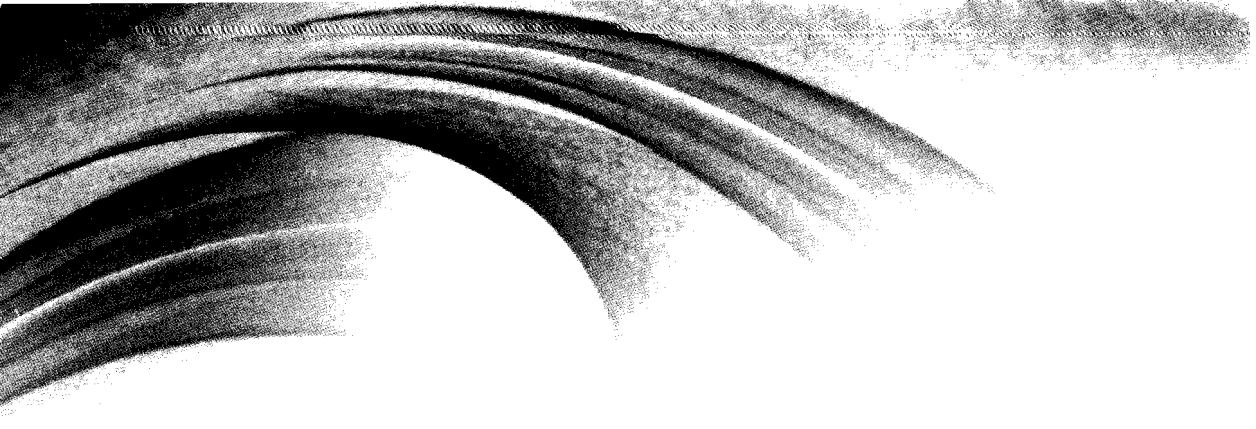


杨良宜 | 著

海上货物保险

MARINE CARGO INSURANCE

 法律出版社
LAW PRESS · CHINA



海上货物保险

MARINE CARGO INSURANCE

杨良宜 | 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

海上货物保险/杨良宜著. --北京:法律出版社,
2010.10

(研究生教学书系)

ISBN 978-7-5118-1228-5

I. ①海… II. ①杨… III. ①海上运输:货物运输—
运输保险—研究生—教材 IV. ①F840.63

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第185130号

©法律出版社·中国

责任编辑/吴昉

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京市荣盛彩色印刷有限公司

责任印制/张宇东

开本/787×960毫米 1/16

印张/42 字数/845千

版本/2010年10月第1版

印次/2010年10月第1次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

苏州公司/0512-65193110

书号:ISBN 978-7-5118-1228-5

定价:69.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

序

通过写书来传播知识是我本人三十年以来一直坚信的理念,也是支持自己笔耕不辍的原因。本书是近四年来我出版的第八本书(独著及合著)。其中既有对较早期作品的更新,也有对于某些领域进行更深入研究后的作品。通过这些工作,我本人目前的系列作品已达到十八本。

促使我以海上货物保险为课题来写本书的原因主要有四个方面:一是本人之前的作品多集中在仲裁法律以及航运法律方面,所以我希望将研究的范围进一步扩大到与航运及贸易关系密切的领域,而保险这一与整个商业社会中各项活动都息息相关的领域无疑十分合适;二是我本人之前关于海上保险的作品已经跟不上法律的发展与变化了;三是英国协会货物保险条文在2009年有了新版本,研究这一重要改版具有很大的现实意义;四是在我日常的业务中也会有很多朋友向我咨询有关保险的问题,说明该方面的知识在中国还是非常需要的。另外考虑到中国目前居于世界前列的巨大贸易量,了解海上货物保险方面的知识也是非常必要的。

众所周知,1982年版的英国协会货物保险条文在生效后的二十多年里取得了巨大成功,几乎所有国际海上货物运输保险的标准条文都或多或少地借鉴了此标准条文。所以很有必要通过研究该改版后的条文而关注整个货物保险领域法律的发展与变化。本书也正是本着此目标,以2009年版的英国协会货物保险条文为基础,着重分析该条文的改变以及涉及的相关法律的改变。本书也同时介绍了英国目前针对岸上保险法正在酝酿的一些重大改革,包括绝对善意理论下受保人的披露责任与误述、承诺性保证、保险人延误赔付的责任或不合理要求损失的证明等内容。

由于保险法律十分复杂且内容丰富,即使在本书最后的审阅与校对阶段,我仍然不断找到新的内容加入,但为了能够使本书与大家见面,不得不暂时告一段落。另外,很多方面在书中也只是浅尝辄止,希望能引起一些喜爱保险的朋友的研究兴趣。

我接下来的研究目标都会更加偏重于基础的合同法与贸易法领域,如已经在筹划与进行中的同属一系列丛书的《国际货物买卖》(杨大明律师著)以及《信用证与见索即付的保函》(本人与本人助手司嘉女士合著)。

2 海上货物保险

最后,要在此感谢为此书出版做了大量工作的司嘉、陈淑玲、袁凯与周琳琳。另外,也要感谢法律出版社吴昉女士对于本书出版所做的大量工作。

杨良宜
2010年8月

目 录

第一章 海上货物保险简介	1
1. 序言	1
2. 开口/预约保单的做法(Open Cover)	3
2.1 第一种:选择性的开口保单	4
2.2 第二种:受保人选择宣告保险人必须接受的开口保单	4
2.3 第三种:标准/必须接受的开口保单	6
2.4 标准/必须接受的开口保单的前身:浮动保单	6
2.5 开口/预约保单中受保人的定义与范围	7
3. 延误宣告	10
3.1 标准/必须接受的开口保单下的延误宣告(late declaration under Standard/Obligatory Open Cover)	10
3.1.1 善意的延误宣告(late declaration in utmost good faith)	10
3.1.2 恶意的延误宣告(late declaration in bad faith)	11
3.2 受保人选择宣告保险人必须接受的开口保单下的延误宣告(late declaration under Facultative/ Obligatory open cover)	12
4. 标准开口保单的有关条文	14
5. 开口保单内容	20
5.1 开口保单内容例子之一:Glencore International v. Alpina Insurance	20
5.2 开口保单内容例子之二:WISE (Underwriting Agency) Ltd. v. Grupo Nacional Provincial S. A	22
6. 保险证明(certificate of insurance)	24
6.1 保险证明的有关条文或内容	25
6.2 保险证明与开口保单是属于两份不同的保险合同	26
6.3 保险证明不是一份保单	28
7. 开口/预约保单与保险证明之间的矛盾	30
第二章 绝对善意	32
1. 序言	32
2. 英国法律对一般合约没有善意(good faith)要求的原因	34

2 海上货物保险

2.1 原因之一:与合约方各自为己谋利的根本地位相矛盾	35
2.2 原因之二:善意的说法空泛	35
2.3 原因之三:善意难以定下标准/准则与难以证明主观的思维是否 善意	36
2.4 原因之四:善意与订约自由有矛盾/冲突	36
2.5 原因之五:善意与订约方努力进行谈判以达致对己方有利的结果 相矛盾	37
2.6 总结的看法	37
3. 保险合同要求善意的原因	38
4. 披露	39
4.1 履行披露责任的时间(time of disclosure)	39
4.1.1 披露责任的持续性疑问	40
4.1.2 有关披露责任与绝对善意在保险合同订立前后不同对待的 先例:Pan Atlantic Insurance Co. Ltd. v. Pine Top Insurance Co. Ltd.	40
4.1.3 进一步明确保险合同订立后善意的要求是以合约关系为准 的先例:The “Mercandian Continent”	41
4.1.4 情况之一:保单更改(variation)的绝对善意	42
4.1.5 情况之二:续保(held covered)的绝对善意	43
4.1.6 情况之三:向保险人要求赔付	44
4.1.7 情况之四:开口/预约保单下受保人的绝对善意	44
4.1.8 总结履行披露责任的时间	46
4.2 投保人知情(the knowledge of the assured)	47
4.2.1 对事实或情况的披露	47
4.2.2 从谁的角度看是实质性重要	50
4.3 什么是对一个谨慎保险人有实质性重要(the test for “materiali- ty”)	51
4.3.1 谁是谨慎保险人	51
4.3.2 受影响要到什么程度	53
4.3.2.1 三种不同程度的考验	53
4.3.2.2 第一种与第三种考验的取舍	54
4.3.2.3 第二种与第三种考验取舍的可能性	54
4.3.3 实质性重要在不同的保险类别有所不同	56
4.3.4 对实质性重要的总结	56
4.4 保险人选择让合约无效与重新确认合约的有效性(avoidance and affirmation)	57

4.4.1	令保险合同无效的弃权的大原则	58
4.4.2	何谓保险人知道他的权利	59
4.4.3	何谓合理时间以及保险人保持沉默的后果	60
4.4.4	保险人作出无损害保留(reservation)	61
4.4.5	有关什么是确认保险合同之一:继续有效的通知	62
4.4.6	有关什么是确认保险合同之二:作出赔付或承诺赔付	63
4.4.7	弃权与禁止翻供	63
5.	海上货物保险需要被披露的情况	64
5.1	所有权或者其他形式的可保利益	65
5.2	估值过高(over-valuation)	65
5.3	双重保险(double insurance)	67
5.4	承保货物是价值很高的名牌的情况	67
5.5	承保货物的历史:二手货或者是旧物品	68
5.6	包装	68
5.7	之前有被其他的保险人拒绝承保与以前的索赔记录	69
5.8	代位求偿权	70
5.9	道德风险	71
5.9.1	货物估值过高中蕴涵的道德风险	71
5.9.2	投保人面对欺诈指控蕴涵的道德风险	72
6.	不需要被披露的情况	74
6.1	会减少承保风险的情况	74
6.2	保险人应该知道的情况	75
6.3	保险人弃权(waive)的信息	79
6.4	因为保险合同中明示或默示保证条文的存在而变得多余的信息	85
6.5	保险合约内减轻或排除投保人披露义务条文的效力	86
7.	受保人未能完全履行披露责任时保险人的救济	88
7.1	绝对善意下要求披露的责任是否是合约以外的责任	88
7.2	违反披露责任的唯一救济是令保险合同无效	89
8.	受保人的误述	90
8.1	1906年《英国海上保险法》与一般合同法有关误述的差异	90
8.2	1906年《英国海上保险法》与1967年《英国误述法》差异的先例	91
8.3	事实误述与意见误述的区别	93
8.3.1	一般合约对事实误述与意见误述的法律地位	94
8.3.2	《英国海上保险法》对事实误述与意见误述的相关规定	95
8.3.3	实质性重要先例介绍之一:The "Game Boy"	96
8.3.4	实质性重要先例介绍之二:Glencore v. Alpina	97

4	海上货物保险	
8.3.5	实质性重要先例介绍之三;Hamilton & Co. v. Eagle Star	97
8.3.6	有关事实与意见之间的不同的先例介绍;Kamidian v. Holt and Others	98
9.	保险人针对受保人没有披露或误述的举证责任总结与保险人自己的 披露责任	99
10.	法律改革	101
10.1	欧盟有关保险合同的指令	102
10.2	英国法律改革委员会的1957年与1980年报告	103
10.3	澳大利亚法律改革委员会的报告	104
10.4	英国法律目前的改革	105
第三章	可保利益(insurable interest)	107
1.	有关可保利益的历史演变	107
2.	可保利益的定义与类别	110
2.1	可保利益在1906年《英国海上保险法》下的定义	110
2.2	什么是合法或公平的关系	111
2.3	可保利益变得宽松与不明确之处	114
2.4	目前对可保利益范围的权威说法	115
3.	海上货物保险所涉及的不同可保利益	116
3.1	海上航程的终止(loss of marine adventure)	116
3.2	利润损失(loss of profit)以及货物增值(increased value)	117
3.3	货物的托管人	118
3.3.1	货物托管人可以为托管货物投保一切险的独特情况	118
3.3.2	托管人投保是责任险或是财产险的区分	120
3.3.3	托管人对货物的保险与货方自己投保一切险的关系	121
3.4	可取消(defeasible)与可能发生的(contingent)可保利益	121
3.5	对有关船舶优先权的可保利益	124
3.6	对货物的财产险	124
3.7	卖方对货物运输中发生腐烂的风险投保	125
3.8	卖方对易腐货物会被拒绝进口与其他风险的投保	125
4.	受保人何时需要有可保利益	126
4.1	CIF买卖在船舶付运前发生的货损货差买方有无可保利益	126
4.2	CIF买方以受让人的身份向保险公司索赔存在的问题与补救	127
4.3	CFR/FOB买卖在船舶付运前发生的货损货差买方有无可保利益	128
4.4	保险合同中“是否已经有损失”(lost or not lost)的解释	128
4.5	“lost or not lost”保护FOB/CFR买方在装船前货损货差的先例	129

4.6	保险合同中“是否已经有损失”(lost or not lost)的作用	130
4.7	1982年与2009年协会货物条文没有“lost or not lost”的规定	131
第四章 保险合同的解释		134
1.	序言	134
2.	承诺性保证条文(promissory warranty)	141
2.1	一般合约条文的分类	141
2.2	1906年《英国海上保险法》对“保证”的定义	141
2.3	两种承诺性保证:明示与默示	142
2.3.1	明示承诺性保证	142
2.3.1.1	明示承诺性保证的写法与解释	142
2.3.1.2	明示承诺性保证对受保人的承诺写得不够明确的先例	142
2.3.1.3	违反明示承诺性保证严厉结果的安全写法	143
2.3.1.4	没有写明是“保证”但被解释为承诺性保证的先例	143
2.3.1.5	承诺性保证条文与描述或局限承保风险范围条文的区别	144
2.3.1.6	对明示承诺性保证写法与解释的小结	146
2.3.1.7	现在与持续的明示承诺性保证	146
2.3.2	默示承诺性保证	148
3.	违反承诺性保证条文的后果	151
3.1	违反后果的严重性	151
3.2	违反承诺性保证与违反绝对善意后果的不同	152
3.3	可以合法违反承诺性保证的三种情况	153
3.3.1	情况之一:状况的改变(change of circumstances)	153
3.3.2	情况之二:遵守承诺性保证因为后来法律的改变而变成违法	154
3.3.3	情况之三:对违反承诺性保证的弃权	154
3.3.3.1	允许违反承诺性保证的弃权类别	154
3.3.3.2	违反前的保险人选择弃权	154
3.3.3.3	违反后的保险人禁止反供弃权	155
3.4	保险合同的承诺性保证条文与免责条文	158
3.4.1	英国法律不反对受保人增加承保风险,只要不改变风险本质	158
3.4.2	以承诺性保证、先决条件与免责条文避免受保人增加承保风险	159
3.5	承诺性保证条文的发展与展望	160
4.	条件条文(condition)	163
4.1	第一种:保单生效或承保风险开始的先决条件	163

6 海上货物保险

4.2 第二种:赔付或保险人要负责的先决条件	164
4.3 与一般性合约一致的“条件条文”	165
4.4 索赔条件(claims conditions)之损失通知	166
4.5 索赔条件是先决条件还是一般合约条文	167
5. 协会货物条文的条件条文	169
5.1 协会货物条文的先决条件	169
5.2 协会货物条文中的合约条文	170
第五章 适用法与管辖权	172
1. 适用法概述	172
2. 不同国家法律作为保险合同适用法带来的后果	173
2.1 Ace Insce v. Zurich (2000) 2 Lloyd's Rep. 423	174
2.2 The "Mount I" (2000) 2 Lloyd's Rep. 684	175
2.3 CGU International v. AstraZeneca Ins (2007) 1 Lloyd's Rep. 142	175
3. 保险合同内的明示适用法条文	176
3.1 合理肯定的明示适用法条文会受到尊重	176
3.2 含糊不清与浮动适用法条文不被承认	178
3.3 合并另一个合约通常不包括该合约的适用法条文	179
4. 保险合同没有明示适用法条文:风险所在地在非 EEA 国家	181
5. 保险合同没有明示适用法条文:风险所在地在 EEA 国家	184
5.1 海上货物运输是属于大风险,允许选择其他国家法律	184
5.2 岸上储存不属于大风险	185
6. 管辖权概述	185
6.1 明示排外管辖权条文的好处与做法	185
6.2 保险合同没有明示管辖权条文:普通法的地位	186
6.2.1 一方当事人如果违反合约中的明示英国法院排外管辖权条文	187
6.2.2 一方当事人如果违反合约中的明示外国法院排外管辖权条文	188
6.2.3 自然或适合的管辖地	189
6.3 保险合同没有明示管辖权条文:欧盟国家的地位	190
6.4 《EC Judgments Regulation》与《Lugano Convention》的关系	191
6.5 《EC Judgments Regulation》对明示管辖权条文在形式上的要求	191
6.6 关于管辖权的例外情况	193
6.6.1 例外情况之一:被远洋船舶运输的货物	193
6.6.2 例外情况之二:属于“大风险”情况	193

6.7	最先起诉的法院(The court first seized)	193
6.8	仲裁	194
6.9	接受美国诉讼条文(USA Service of Suit clause)	196
7.	重要案例的介绍:Eivalis v. S. I. A. T	197
第六章 一切险承保风险与局限以及近因原则		200
1.	什么是一切险(all risks)?	200
1.1	一切险的承保范围与局限	201
1.2	一切险的局限:肯定会发生的风险	202
1.3	加保可能会发生的风险的做法	203
2.	一切险的举证责任	204
2.1	列明风险的投保人举证责任先例;The "Popi M"	204
2.2	一切险货物保险举证先例;British and Foreign Marine Insurance Co. Ltd. v. Gaunt	205
2.3	以往海上运输没有发生同类损坏作为证明是意外造成的先例:Noten B. V. v Harding	206
2.4	保险人以除外风险为由拒赔有举证责任	207
3.	无可避免损失之短缺	207
3.1	货物短缺案例之一;Dodwell & Co. Limited v. British Dominions General Insurance Company Limited	207
3.2	货物短缺案例之二;Maigen & Co. v. National Benefit Assurance Company	208
3.3	货物短缺案例之三;Monchy v. Phoenix Insurance Company of Hartford & Another	208
3.4	货物短缺案例之四;Coven SPA v. Hong Kong Chinese Insurance Co.	208
3.5	货物发热案例;Soya G. . m. b. H. v. White	209
4.	近因(proximate cause)	211
4.1	根据发生时间先后来寻找近因的早期判例	212
4.2	根据重要性与有效性来寻找近因的后期先例	213
4.3	根据不同案件的事实找出近因与大致分类	215
4.3.1	前因造成无可避免损失的案件(inevitable cases)	215
4.3.2	前因激发或导致后来的原因而造成损失的案件("weakening" cases)	216
4.3.3	前因诱发投保人改变做法并遇到后来的原因造成损失的案件("state of affairs" cases)	218
4.4	以明示条文排除近因原则的适用	218

8 海上货物保险

4.5 同时有多个近因(concurrent causes)	221
4.5.1 多个近因都属于承保的列明风险	223
4.5.2 多个近因有一个是承保的列明风险,但其他的既没有说是承保也没有说是排除	223
4.5.3 多个近因有一个是承保的列明风险,另一个是被排除的列明风险	224
5. 总结	226

第七章 其他非实质损失方面的承保:共同海损、救助费用、碰撞责任与航程终止

1. 共同海损 (General Average)	228
1.1 背景介绍与英国海上保险法的定义	228
1.2 共同海损的要素	229
1.3 共同海损分摊的法律	229
1.3.1 共同海损在卸港宣告与理算	229
1.3.2 对中途花费的共同海损费用作出投保	230
1.3.3 共同海损理算的适用法	230
1.4 共同海损分摊的实际做法	231
1.4.1 共同海损契约 (General Average Bond)	231
1.4.2 共同海损担保 (General Average Guarantee)	232
1.4.3 共同海损押金 (General Average Deposit)	233
1.4.4 共同海损的留置权 (Lien)	235
1.4.5 在中途港放货的情况	236
1.4.6 不可分割协议 (Non - separation Agreement) 与 Bigham 条文	238
1.4.6.1 不可分割协议对货方与船东的好处	239
1.4.6.2 Bigham 条文	241
1.4.7 共同海损的减少	242
1.4.7.1 货方拒绝分摊共同海损与质疑船东不试航	242
1.4.7.1.1 犯错的一方不能提出要求分摊共同海损	242
1.4.7.1.2 犯错的一方在合约或法律免责是否有不同后果	244
1.4.7.1.3 美国不同的法律地位与 New Jason Clause	244
1.4.7.1.4 船舶不适航导致不能成功要求货方分摊共同海损的先例	245
1.4.7.2 船东自己承担共同海损的费用与 G. A. Absorption Clause 的兴起	247
1.4.8 共同海损与货物保险之一:对协会货物条文(B)与(C)扩大承保责任	249

1.4.9 共同海损与货物保险之二:投保金额比货物需要分摊的价值低的情况	249
2. 海上救助 (maritime salvage)	251
2.1 定义	251
2.2 纯救助与合约救助	252
2.3 救助与环境保护带来的问题	252
2.4 救助报酬是否算作共同海损的一部分	253
2.5 《约克-安特卫普规则》试图统一这方面法律作出的努力	254
2.6 救助报酬在协会货物条文中的规定	255
3. “双方有责碰撞条文”(Both to Blame Collision Clause)	255
3.1 管辖权的问题	256
3.2 碰撞的过错	257
3.3 碰撞责任的分摊	258
3.4 美国碰撞法律的不同与对策	259
3.4.1 无辜货方规则	260
3.4.2 船东的对策	260
3.4.3 Both to - Blame Collision Clause 的有效性与作用	261
3.4.4 有关案例介绍:The “Giacinto Motta”	262
3.5 Both to Blame Collision Clause 与货物保险的关系	264
4. 续运费用(Forwarding Charges)	265
4.1 航程终止(loss of adventure)	265
4.2 航程终止会带来的全损与部分损失	267
4.3 受阻条文(Frustration Clause)	268
4.4 施救(sue and labor)费用与责任	269
4.5 承保风险带来的续运费用才可以得到赔付	271
4.6 航程终止与延误的区别	271
4.7 赔付续运费用的排除情况	273
5. 案件的介绍	276
5.1 案情	276
5.2 面对的问题	276
5.3 解决的办法与涉及的工作	277
第八章 除外风险	281
1. 第4.1条:投保人货方之蓄意恶行	282
2. 第4.2条:正常渗漏、正常的短量或正常磨损	285
3. 第4.3条:包装不足或不适带来的损失或损坏	286
3.1 包装是否属于被承保的保险标的	287

3.2	什么是包装与准备	287
3.3	包装或准备的程度	288
3.4	什么时间包装或准备以及由谁操作	289
3.5	什么是有效的近因:包装不足够与海上风险	290
4.	第4.4条:固有缺陷或保险货物的本质所造成的损失或损坏	292
4.1	什么是固有缺陷	292
4.2	货物受潮是否是固有缺陷	293
4.3	固有缺陷与坏天气的关系	296
5.	第4.5条:延误造成的损失或损坏	298
5.1	延误造成的经济损失不赔	299
5.2	延误不影响施救费用	300
5.3	保险人赔付延误损失唯一的情况:共同海损	300
6.	第4.6条:船东、船舶经理人、承租人或船舶营运人的破产或经济困境 带来的损失或损坏	300
6.1	有关风险是否承保的先例:London & Provincial Leather Processors v. Hudson	300
6.2	1982年条文作出的明示规定	301
6.3	2009年条文作出的改变	302
7.	第4.7条:核战争武器直接或间接所造成的损失或损坏	303
8.	第5条:船舶不适航与集装箱不适货除外条文	306
8.1	针对船舶不适航的法律地位与有关的条文	306
8.2	针对不适航的有关条文	308
8.3	无辜受让人不受影响	310
8.4	保险人对船舶适航与否的第二种控制	311
8.4.1	协会船级条文之船级控制	311
8.4.2	协会船级条文之船龄控制	313
8.4.3	“续保”(held cover)	313
9.	第6条:战争除外	314
9.1	战争险与水险的分离	315
9.2	对承保战争险作出的局限	317
9.3	英国政府参与战争险的承保	318
9.4	海盗险的承保	319
10.	第7条:罢工、暴乱与恐怖行为除外	320
第九章 协会战争险/罢工险条文(货物)与有关协会货物条文(B)与(C) 的承保		323
1.	协会战争险条文(货物)承保风险	323

1.1 第一类战争险	323
1.1.1 战争(war)	325
1.1.2 内战(civil war)	328
1.1.3 革命、造反、叛乱(revolution, rebellion, insurrection)	329
1.1.3.1 区分“叛乱”与“民间暴乱”的重要性	330
1.1.3.2 如何区分“叛乱”与“民间暴乱”	330
1.2 第二类战争险	332
1.2.1 被一切险排除的拘禁或羁押风险比战争险承保的范围广而 带来货物被拒绝进口的不承保风险	332
1.2.2 加保货物被拒绝进口的风险	333
1.3 第三类战争险	334
2. 协会战争险条文(货物)排除的列明风险	335
3. 协会罢工险条文(货物)	336
3.1 何谓罢工?	336
3.2 “资方停工”(lock-out)	338
3.3 什么是工人骚乱(labour disturbances)	338
3.4 什么是暴动(riots)	338
3.5 什么是民间暴乱(civil commotions)	340
3.6 协会货物条文对罢工险的排除与加保	341
4. 恐怖行动(terrorism)为什么要投保	342
4.1 恐怖行动的法律定义以及其与战争风险的区别	342
4.2 什么是任何人士的行动具有政治、意识形态或者是宗教的目的	344
4.3 保险人愿意承保恐怖行动的限度之一:不承保岸上	344
4.4 保险人愿意承保恐怖行动的限度之二:核武器/装置、生化武器与 电磁袭击的恐怖行动	345
5. 有关协会货物条文(B)与(C)的承保	346
第十章 损失的类别:全损、推定全损与部分损坏	350
1. 损失或损坏	350
1.1 不承保经济损失,除非特别约定	350
1.2 什么是货物的实质损失	352
1.2.1 盗窃(theft)	353
1.2.2 海上被侵占(takings at sea)	354
1.2.3 欺诈与货物所有权转移(fraudulent loss of cargo)	356
1.2.4 货物被抛弃、留置或拍卖(cargo abandoned, liened and sold by court)	357
1.2.5 船东、船舶管理人/经营人与承租人破产/倒闭(bankruptcy of	

carrier)	358
1.3 什么是货物的实质损坏	359
2. 货物实质损失或损坏的类别	360
2.1 真正全损	360
2.1.1 保险标的的货物被摧毁	360
2.1.2 损坏到一个程度以至于再也不是原来投保时的货物	361
2.1.3 投保人不可扭转地被剥夺了所有权	362
2.1.4 极度轻微的原则(<i>de minimis principle</i>)是否适用	363
2.2 推定全损	364
2.2.1 推定全损的类别	364
2.2.2 推定全损在货物保险	365
2.3 部分损失或损坏	365
3. 有关索马里海盗掠走货物是否全损的先例	366
3.1 以前海盗捕获的英国法律地位	366
3.2 索马里海盗的问题	367
3.3 目前索马里海盗捕获的英国法律地位	368
3.4 美国法律地位	372
第十一章 承保风险的开始与结束,航次延误,航次改变	373
1. 承保风险的期限:从海上运输伸延到“仓至仓”	374
2. 2009年协会货物条文中的运输条文中风险的开始	375
2.1 “马上装上”(immediate loading)的含义	376
2.2 “运输车辆与其他运输装置”的含义	376
2.3 “开始运输”的含义	376
2.3.1 关于“开始运输”一词的美国先例	377
2.3.2 关于“开始运输”一词的英国先例	377
2.3.2.1 先例之一:装好货物卡车的暂时停泊	377
2.3.2.2 先例之二:Denning 勋爵的“运输的附带部分”理论	378
2.3.2.3 先例之三:明示条文超越协会货物保险条文 8.1	380
3. “正常的运输过程”(ordinary course of transit)的含义	380
3.1 先例之一:行程根本与原来的运输毫无关系	381
3.2 先例之二和三:货物卸下长期存放在码头保税区/仓库(bonded warehouse)是否仍在正常运输过程	382
3.2.1 “附属目的”的说法	383
3.2.2 投保人主观想法与“Shifting Cover”的说法	384
4 承保风险的终止	384
4.1 第 8.1.1 条:运输风险终止的第一种情况	384