

Shewai baoxian

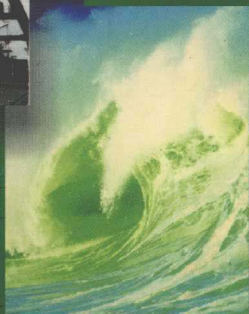
李虹 编著

涉外保险

第二版

海上保险概论
国际货物运输
海运货物的风险、损失和费用
共同海损
伦敦协会货物保险条款
中国海运货物保险条款
其他运输方式下的货物保险
进出口货物运输保险实务
船舶保险
船舶碰撞责任与保险
出口信用保险

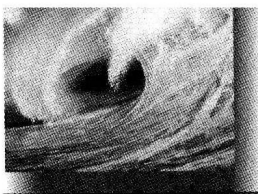
西南财经大学出版社



保险系列教材
Shewai baoxian
李虹 编著

西南财经大学出版社

涉外
保
险
第二版



图书在版编目(CIP)数据

涉外保险/李虹编著. —2版. —成都:西南财经大学出版社, 2008. 6
ISBN 978-7-81138-023-1

I. 涉… II. 李… III. 国际保险 IV. F840.685

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第072821号

涉外保险(第二版)

李虹 编著

责任编辑:张访

封面设计:穆志坚

责任印制:封俊川

出版发行:	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街55号)
网 址:	http://www.xcpress.net
电子邮件:	xcpress@mail.sc.cninfo.net
邮政编码:	610074
电 话:	028-87353785 87352368
印 刷:	郫县犀浦印刷厂
成品尺寸:	170mm×240mm
印 张:	19.75
字 数:	325千字
版 次:	2008年6月第2版
印 次:	2008年6月第1次印刷
印 数:	1—3000册
书 号:	ISBN 978-7-81138-023-1
定 价:	32.80元

1. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。
2. 版权所有,翻印必究。
3. 本书封底无本社数码防伪标志,不得销售。

前 言

面对我国对外贸易的发展和正式加入 WTO 的大好形势，这对涉外保险业务来说，无疑是良好的机遇，同时也是严峻的挑战。我们必须尽快地培养出大量的熟悉涉外保险业务，懂得国际保险法律和惯例的人才，特别是具有高素质的高级管理人才，以适应涉外保险业务发展的需要。为此，编写出一本好的教材，就成了当务之急。

编者在从事多年的涉外保险课程的教学过程中，深深地体会到好的教材在课程讲授中的重要作用。积多年的教学经验，借鉴和吸收国内外的研究成果，结合我国涉外保险的实际做法，我尝试着编写一本高等院校的涉外保险教材，以求同仁们多多指正。经过不断的努力、不断的修订，我想定能使这本教材向着更加完善和好的方向迈进。

本书共 12 章。1—8 章介绍国际货运险的情况；9—10 章介绍船舶保险及船舶碰撞责任的有关内容；11 章则对出口信用保险作了较全面的介绍；12 章简要介绍了其他涉外保险险种。涉外保险作为财产保险的一个分支，包括水险和非水险两大部分。水险作为传统的涉外保险业务，涉及国际贸易、国际货物运输、海商法等方面的知识；与国内财产保险业务相比，非水险业务因其主要是针对海外投资者所提供的保障，具有更强的国际比较的特点，条款、费率都应尽量与国际接轨。这些均使得涉外保险具有自身的特点。在编写过程中，已将其自身的特点融入在教材的内容中。同时，在指导学生学习时，还应加强对相关国际法规、惯例和公约的研究，具体了解涉外保险业务操作的实际情况，以便更好地让学生们掌握涉

外保险的基本理论和相关实务知识。本书在编著和出版过程中，得到西南财经大学保险学院领导和老师的支持，还得到西南财经大学出版社的帮助，在此深表谢意。

西南财经大学保险学院

李 虹

2002 年 9 月

目 录

第一章 海上保险概论

- 第一节 海上保险的特征 (1)
- 第二节 海上保险的形成与发展 (3)
- 第三节 海上保险的分类 (8)

第二章 国际货物运输

- 第一节 海上货物运输合同 (13)
- 第二节 有关提单的国内法与国际公约 (24)
- 第三节 租船合同 (35)
- 第四节 国际货物多式联运 (44)

第三章 海运货物的风险、损失和费用

- 第一节 海运保险保障的风险 (53)
- 第二节 海运保险保障的损失 (58)
- 第三节 海运保险保障的费用 (63)

第四章 共同海损

- 第一节 共同海损概述 (67)
- 第二节 共同海损的成立 (71)
- 第三节 共同海损损失 (75)
- 第四节 共同海损理算 (81)

第五章 伦敦协会货物保险条款

- 第一节 劳合社 S. G 保险单 (86)
- 第二节 1982 年协会货物基本险 (91)
- 第三节 协会货物战争险、罢工险和恶意损害险 (106)

第六章 中国海运货物保险条款

- 第一节 中国海运货物基本险条款 (111)
- 第二节 中国海运货物附加险条款 (122)
- 第三节 中国海运货物专门险条款 (129)

第七章 其他运输方式下的货物保险

- 第一节 陆上货物运输保险 (133)
- 第二节 航空货物运输保险 (135)
- 第三节 邮政包裹运输保险 (137)
- 第四节 联合运输货物保险 (140)

第八章 进出口货物运输保险实务

- 第一节 货运保险的投保与承保 (142)
- 第二节 货运保险的索赔 (149)
- 第三节 损失的确定与责任的审定 (152)
- 第四节 赔款计算 (155)
- 第五节 理赔代理 (156)
- 第六节 理赔手续 (158)

第九章 船舶保险

- 第一节 中国船舶保险条款 (162)
- 第二节 伦敦协会船舶定期保险条款 (174)

第十章 船舶碰撞责任与保险

第一节	船舶碰撞的国际公约	(185)
第二节	船舶碰撞的事故原因	(191)
第三节	船舶碰撞的损害赔偿	(194)
第四节	船舶碰撞与保险责任	(197)
第五节	船东保赔协会	(201)

第十一章 出口信用保险

第一节	出口信用保险的起源和发展	(208)
第二节	出口信用保险的分类和特点	(213)
第三节	出口信用保险的作用和经营原则	(216)
第四节	出口信用保险的经营模式	(223)
第五节	出口信用保险的国际组织	(228)
第六节	中长期出口信用保险	(231)
第七节	短期出口信用保险	(235)

第十二章 其他涉外保险险种

第一节	涉外财产保险	(238)
第二节	机器损坏保险	(241)
第三节	投资保险	(243)

附 录

附录一	英国 1906 年海上保险法	(245)
附录二	伦敦保险人协会货物险条款 (A)	(270)
附录三	伦敦保险人协会货物险条款 (B)	(275)
附录四	伦敦保险人协会货物险条款 (C)	(281)
附录五	中华人民共和国海商法 (节选)	(286)

参考文献

第一章 海上保险概论

第一节 海上保险的特征

一、海上保险的定义

海上保险，也称水险，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。海上保险作为财产保险的重要类别，既表现为一种经济关系，又表现为一种法律关系。作为经济关系，海上保险通过集中众多面临同样风险的单位或个人交纳的保险费，建立保险基金，对因遭受特定风险事故所致损失的被保险人给予经济补偿。作为一种法律关系，体现在海上保险当事人之间根据保险合同的约定来履行各自的权利和义务。

英国《1906年海上保险法》规定：海上保险合同是保险人向被保险人承诺，当被保险人遭受海上损失，即海事冒险所发生的损失时，应依照约定的条款和数额，赔偿被保险人损失的合同。日本商法规定：海上保险合同是以对与航海有关的事故而发生的损害予以补偿为目的的，除另有规定或约定外，保险人应对保险标的在保险期间，因航海事故所发生的一切损失，负赔偿责任。我国海商法规定，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负责赔偿，而由被保险人一方支付保险费的合同。

从上述各国对海上保险的规定可以看出，尽管表述不尽相同，但精神

实质是一致的。均从法律的角度揭示了海上保险的内涵，即海上保险是一种权利和义务对等的法律关系。

二、海上保险的特征

海上保险与其他财产保险的最大不同之处在于：它所承保的标的处于运动状态中，即货物和运输工具从一个国家到另一个国家。这使海上保险具有不同于其他保险的特征。

（一）承保风险的综合性

从承保范围来看，海上保险不只保障海上水域的风险，而且还包括与海上航程有关的内河、陆上和航空风险。从风险的种类来看，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各种风险。这充分显示了其承保风险综合性的特点。

（二）承保标的的流动性

海上保险承保标的，通常以船舶和运输货物为主，船舶和运输货物要求从一个港口到达另一个港口，以实现航运经营的目的。因此，保险标的经常处于流动状态。

（三）海上保险的国际性

海上保险保障的对象主要是国际贸易、远洋运输以及其他对外经济活动，这些都是在国际范围内进行的，因此海上经营活动使得海上保险带有强烈的国际性特点，而且在海上保险合同履行时，还可能遇到国际法规的适用问题以及在海事处理中涉及管辖权、诉讼、仲裁等等。这是它的国际性的一方面。另一方面，由于海上保险承保标的大多价值巨大，往往需利用国际再保险来分散风险，使得海上保险业务在条款、费率方面必须重视国际通行做法。

三、海上保险的功能

（一）为国际贸易活动的顺利进行提供经济保障

在我国开展对外贸易和其他经济交往活动中，对于涉及国际航运的船舶、货物以及海上石油开发、勘探的各项设备，为防止可能发生的意外，必须通过保险来取得可靠的经济保障。近年来，在我们处理的许多赔案中，除了对受损货物、船舶给予大量的赔款外，还对海上石油开发设备、养殖场的损失也给予了巨额赔偿。这就有力地保障了我国对外经济交往的正常进行。

（二）为国际贸易正当利润的实现提供保障

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，往往还包括正当的贸易利润。在海上保险实务中，贸易经营者就是在货物售价的基础上加成投保的。按照这种方式承保，如果货物安全到达目的地，贸易经营者可以取得预期利润；如果货物在运输途中因保险事故而遭受经济损失，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，而在赔偿金额中，就含有买方的预期利润。可见，现行的海上保险投保方式，充分考虑了对贸易利润的保障，对促进国际贸易的发展有积极意义。

（三）增加外汇收入、积累外汇资金

开展海上保险是取得外汇资金的重要途径。保险是一种无形贸易，外汇保险费收入属于无形贸易收入。从世界范围来看，国际保险市场可以争取的外汇保险费是相当可观的。英国是外汇保险费收入最多的国家，并长期在国际收支中用无形贸易的顺差来弥补其有形贸易的逆差，改善了国际收支状况。因此，我们应积极开展海上保险业务，为国家创造更多的无形外汇收入。

第二节 海上保险的形成与发展

一、共同海损分摊是海上保险的萌芽

早在公元前 2000 年左右，地中海一带的海上贸易活动已初具规模。当时的船舶结构简单，抵御海上风浪的能力薄弱，船舶经常遭受海难。为避免载货船舶因遭遇海难而发生沉没危险，唯一可行的方法就是抛弃一部分货物入海，以减轻船舶重量，使船舶能够继续航行。但货主往往不愿自己的货物被抛弃入海，使得船东在危急时刻难于决策。为了避免因贻误时机而造成更大损失，及时解除船、货面临的共同危险，在海上航行的船主、货主之间逐渐形成了一种共同遵循的做法，即在载货船舶遭遇海上危险时，由船长做出抛弃决定，因抛弃而引起的损失，由全体船、货方共同进行分摊。

公元前 916 年，腓尼基人将这种分摊共同海损的作法在《罗地安海商法》中作了明确的规定：“凡因减轻船舶载重投弃入海的货物如为全体利益而损失的，须由全体来分摊。”这就是著名的共同海损分摊原则，这一

原则充分体现了“一人为众，众为一人”的互助共济思想，成为现代海上保险的萌芽。

二、抵押借款是海上保险的雏形

船货抵押借款的做法最早出现在古希腊的海上活动中。这种借款方式通过航海及贸易之间的交流被传入当时海上贸易发达的地区，后来在意大利及地中海沿岸地区盛行开来。船货抵押借款的做法是：从事海上贸易的船东或货主以船舶或货物为抵押向当地富商借贷，在借贷合同中规定，如果船、货安全抵达目的地，债务人必须将本金连同利息一起偿还给债权人；反之，如果航行中船舶、货物遭遇灾害事故造成损失，则债权人依据船、货的损失程度来免除债务人的部分或全部借款。由于债权人承担了船舶在海上航行中的风险和损失责任，所以这种借贷的利息远远高于当时的一般借贷利息，高出的部分实际上就是债权人承担海上风险的报酬。由于船货抵押借款已具备现代海上保险的某些要素，因而被视为海上保险的雏形。

三、意大利是近代海上保险的发源地

在11世纪后期，十字军东征以后，意大利商人曾控制了东西方的中介贸易。在14世纪中期经济繁荣的意大利北部出现了类似现代形式的海上保险。意大利的伦巴第商人由于代教会征收和汇划各地缴纳的税款而控制了欧洲大陆的金融枢纽；他们还从事海上贸易，并在1250年左右开始经营海上保险。起初海上保险是由口头缔约，后来出现了书面合同。目前世界上发现的最古老的保险单是一个名叫乔治的热那亚商人在1347年10月23日出立的一张承保从热那亚到马乔卡的船舶保险单，这张保险单现在仍保存在热那亚国立博物馆。意大利作为海上保险的发源地，诞生了世界上最早的海上保险单；意大利商人的保险做法随着他们的足迹遍及欧洲各国，对欧洲各国保险业的发展产生了重大影响。

四、欧洲各国商品经济的发展，促进了海上保险立法的产生

随着西欧国家经济的发展，各国不断扩大其海上航线的范围。15世纪—16世纪新航线的开辟，使欧洲商人的交易范围空前扩大，海上保险也随之得到迅速发展，与此同时海上保险的纠纷相应增加。为了适应海上

保险业务发展的需要，同时也为了促进经济发展，巴塞罗纳、威尼斯、佛罗伦萨等地政府相继制定并颁布了有关海上保险的法令。1435年在海上保险发达的意大利，颁布了巴塞罗纳法典，这是世界上有关现代保险的最早的立法。

在哥伦布船队发现了美洲新大陆以后，海上贸易中心逐渐从地中海一带转移至大西洋沿岸，海上保险制度也自意大利经葡萄牙、西班牙传入荷兰、英国、法国。这一时期许多国家在海上保险立法方面做出了积极的贡献。1563年安特卫普通过法令规定了海上保险单的格式，这一法令及安特卫普交易所的习惯做法后来被欧洲各国的保险人采用，标志着海上保险的发展进入了一个崭新的时期。

五、英国《1906年海上保险法》

随着英国逐渐成为世界贸易及世界航运中心，其保险业也得到了相应的发展。1575年，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，并参照安特卫普法令和安特卫普交易所的习惯做法制定了标准保险单。1601年，伊丽莎白女王颁布了第一部有关海上保险的成文法，即《涉及保险单的立法》，根据该法的规定，在保险商会内设立仲裁庭，以解决日益增多的保险纠纷案件。然而，在相当长的时间里，英国对海上保险案件的判决，几乎全由法官个人的主观意志决定，缺少一个为大家共同遵循的法律。在这种背景下，急需一部有关海上保险的法规。

英国《1906年海上保险法》是参照世界各国，特别是欧洲各国的有关海上保险、航运法律、商业习惯和法院判例而制定的，是迄今为止世界上最有影响力的保险法，对海上保险的规范发展有积极意义。该法的问世，进一步促进了英国海上保险的发展。该法的基本精神以及在其指导下形成的诸多规章制度，后来为许多国家所采纳或仿效。

六、劳合社

在当今世界保险市场中占有重要一席的劳合社，是由伦敦的一间咖啡馆演变而形成的。1688年，爱德华·劳埃德（Edward Lloyd）在英国伦敦泰晤士河畔开了一间咖啡馆。它临近海关、海军部和海务局，经常光顾这里的客人多为船主、海员、商人、银行老板和高利贷者，客人们常谈论一些与海上航运有关的话题。精明的劳埃德先生注意到，光顾咖啡馆的客人

们很关心航运消息，因为当时通讯落后，准确的航运消息对商人来说非常重要。1696年，劳埃德先生将收集到的有关船舶、货物等与海上航运和海上保险交易有关的消息进行整理，印刷出版了一份单张小报（Lloyd's News）。小报一周出版三次，成为贸易、航运和保险商获取信息的一个重要渠道，引起顾客的极大兴趣。这张小报虽然只出版了76期就停刊了，但它却使劳埃德咖啡馆名声大振，使其成为英国伦敦海上保险交易的一个重要场所。1713年，爱德华·劳埃德先生逝世，他的咖啡馆由他的女婿继续经营。

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业务的垄断权。按照英国当时的法律规定任何公司或合伙组织均不得经营海上保险业务，但对于个人承保人的经营活动没有限制。由于这一法律规定，英国海上保险市场上经营海上保险的保险公司锐减，而伦敦保险公司和皇家交易保险公司虽然得到法律特许，但对经营海上保险业务并不重视，这样一来就使劳埃德咖啡馆的保险商获得了一个难得的发展机会，得到了大量承保业务。劳埃德的保险商在19世纪初大显身手，1809年劳埃德的海上保险承保额已达1.4亿英镑，占伦敦水险市场份额的90%以上，业务经营有了巨大的发展。

1769年，劳埃德咖啡馆79名正统、守法、富于正义感的保险商和经纪人为发扬劳埃德的传统，摆脱“赌博保险”的恶习，联合起来成立了新的劳埃德咖啡馆，继续沿用劳埃德的名字专门经营海上保险业务，并出版发行了集海商、航运、保险为一体的报刊《劳合动态》（Lloyd's List）。这份报纸至今仍在出版，是一份历史悠久、誉满全球的权威性商务报刊。1771年新馆的79名保险人、经纪人每人出资100英镑，成立了劳合社委员会。1774年该委员会选择了皇家交易所作为新馆地址，正式成立了劳合社。1871年，英国议会通过《劳合社法案》，授予劳合社正式的法律地位，劳合社取得法人资格。劳合社从此结束了近两个世纪的个体经营局面，成为一个名副其实的保险社团组织。起初，英国法律规定劳合社的承保商只能经营海上保险业务，直到1911年这个禁令才被取消，从此以后劳合社的承保商可以经营各种保险业务。

劳合社不仅在海上保险市场上游刃有余，卓有建树，劳合社的承保会员还凭借其扎实的海上保险技术，开发了非水险业务。19世纪末，劳合社承保商设计了世界上第一张盗窃险保单，20世纪初，设计出世界上第一张汽车险保单、第一张飞机险保单，劳合社已成为经营大多数非寿险业

务的保险承保组织，如石油、能源开发、卫星发射保险，但其主要业务是海上保险及其再保险。

劳合社是世界保险市场上的一个极为特殊的现象，它不是一个保险公司，而是一个保险社团，更确切地说它是一个保险交易市场。劳合社本身不承保任何保险业务，它只是向其会员提供保险业务交易场所及与保险交易有关的各种服务。

按照劳合社的惯例，劳合社的每个承保商都以个人的名义承担风险，以个人所有的财产作为履行合同的保证和抵押品，并对自己承保的风险损失承担无限责任。由于劳合社的这一传统，劳合社对会员资格的要求相当严格，只有资金雄厚、信誉卓著的人士才能被接纳为会员。劳合社的会员分为承保会员与非承保会员，承保会员是独立的劳合社保险人，非承保会员是赚取佣金的劳合社经纪人。承保会员又根据各自承保的保险标的的特点组成许多承保组合，也称承保辛迪加（Syndicates）。同一承保组合的承保商对承保的同一标的不负连带责任。

按照劳合社的惯例，劳合社的承保人从不走出营业大厅去展业，从不与投保人面谈保险，他们只与经纪人保持联系。由经纪人将需要保险的保险标的情况、投保金额及保险费写在承保条（ship）上，把承保条递给每一个感兴趣的保险人，由保险人在承保条的末尾签署自己的姓名及承保金额，当承保金额总数与投保金额相同时，承保即告完成。劳合社的保险人承保的所有业务都由劳合社保单部出具劳合社保险单。

现今的劳合社是一个庞大的机构，由承保辛迪加、经纪人、劳合社委员会、管理公司和代理人五个部门组成。劳合社由所属成员选举产生一个理事会管理日常工作，下设理赔、出版、签单、会计、法律等部门，并在一百多个国家和地区设有办事处。

1988年劳合社举行了隆重的300周年诞辰庆祝活动。从1988到1992年的5年是劳合社历史上最糟糕的5年，其业务经营出现了严重的亏损。1988年，劳合社有承保会员32 433名，1995年减少为14 804名，1996年继续减少到12 811名；承保组合的数量由1990年的401个减少到1996年的167个。劳合社正面临着重新改革、改组的新任务。劳合社已经走过了300多年的历程，在这期间劳合社进行过多次改革，每一次改革都使劳合社获得新生。劳合社虽然问题重重，困难当头，但它仍是当今世界上最大的保险组织，最重要的保险市场，世界保险业的一面旗帜。

七、伦敦保险人协会

英国保险市场分为两大部分：一是劳合社保险市场；一是公司市场，它是由劳合社以外的公司组成的。除劳合社以外，其他保险公司的经营和运作对英国成为世界海上保险中心也起了很大的作用。1824 年英国议会通过法案，取消“皇家交易”保险公司和“伦敦”保险公司的海上保险的专营权，自此以后，大批保险公司进入海上保险市场。1884 年这些经营海上保险业务的保险公司在伦敦成立了伦敦保险人协会。这个组织在海上保险条款的标准化方面做了大量工作，它所制定的海上保险条款（简称“协会条款”）在国际保险市场得到了广泛的应用，对海上保险条款的标准化起了重要的促进作用。

第三节 海上保险的分类

分析海上保险的分类，目的在于明确海上保险的外延、了解它所反映的具体内容及形式。将海上保险进行分类，首先可以确定海上保险的研究范围，了解海上保险的发展趋势；其次可以帮助人们弄清海上保险在整个保险领域中所处的地位以及海上保险险种之间的区别及联系，以利于加强保险工作的组织与管理，建立和健全有关保险法规和制度，推动海上保险事业的发展。

海上保险的最初分类是按承保标的来划分的，主要是船舶、货物和运费三类。随着国际贸易方式的变化和运输工具多样化，现代科学技术的进步以及近几十年来海洋资源的开发，海上保险的内容越来越丰富，海上保险承保对象、保险标的以及保障责任范围日趋扩大，使得海上保险的分类复杂化。

下面，介绍海上保险的几种较重要的分类方法。

一、按保险标的分类

（一）运输货物保险（Cargo Insurance）

运输货物保险是指以各种运输工具承运的货物作为保险标的的一种保险。运输货物包括用海轮、火车、飞机、汽车运输的种种货物。此类货物基本上为贸易商品，但非贸易商品如展览品、援助物资等也都可以列入货

物范围。

（二）船舶保险（Hull Insurance）

船舶保险是以各种水上交通工具及其附属设备为标的的一种保险。保险人承保的船舶分为两大类：一是普通商船，如货轮（包括班轮、期租船、程租船等）、客轮等；另一类是特殊用途船，如油轮、渔船、游船、拖船、渡船、集装箱船、液化天然气船、滚装船以及各种海上作业船，如钻井平台、挖泥船、浮吊、趸船和海上仓库等。船舶保险除了承保船体外，还承保机器、锅炉、救生船、仪器，同时还可兼保船舶碰撞责任和费用等等。

如果船舶不处于航行状态，由于停船、修理或改装等原因需要在港口停泊一段时间，船东就可以投保“港口保险”。另外，对于船舶在建造、下水、试航及交船过程中所可能发生的危险，可以购买“船舶建造保险”，承保自安放龙骨到建造完成和交船过程中全部危险。

（三）运费保险（Freight Insurance）

运费是承运人为他人运送货物所获取的报酬（即普通运费），或是船东将船舶出租所收取的费用（即租船运费）。普通运费一般分为预付运费、到付运费和保付运费。预付运费是指货主将货物托交承运人运输时交付的运费，其风险承担者是货主，通常包括在货物保险价值之内，无须单独投保运费保险。保付运费和预付运费性质一样，只不过是事后支付，风险承担者也是货主，也不必单独投保运费保险。而到付运费的支付是以货物实际运抵目的地为条件，否则承运人或船东无权请求到付运费。所以，承运人或船东对到付运费承担风险，可以投保运费保险。租船运费是船东与承租人签订租船合同按规定收取的租船费用。承租人对预付的租船费用以及船东对预期的租船运费或具体航程中待收的运费都需投保运费保险。

运费保险可以单独投保，也可以与船舶营运费用一起投保。英国伦敦保险人协会将运费保险条款分为运费航次保险条款和运费定期保险条款，都是在协会船舶定期保险条款的基础上制定的。目前我国没有单独的运费保险，它可以包括在船舶运输费用开支内随船舶一起投保。

（四）保赔保险（Protection & Indemnity Liability Insurance）

保赔保险全称是保障与赔偿责任保险，属责任保险范畴。它是由保险公司承担船方因违反运输合同产生的经济责任以及航运中引起的法律责任的保险。这种保险最初是由船东之间的互助保险组织——船东保赔协会