

大 专 教 材

国际货物保险

■ 雷荣迪 编著



对外贸易教育出版社

国际货物保险

雷荣迪 编著

对外贸易教育出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

国际货物保险/雷荣迪编著.-北京:对外贸易教育出版社,
1994.8

ISBN 7-81000-688-6

I. 国… II. 雷… III. 物资-保险-基本知识 IV. F840.69

中国版本图书馆 CIP 数据核字(94)第 08937 号

对外贸易教育出版社出版

社址:北京惠新东街 12 号 邮政编码:100029

朝阳新华印刷厂绥中分厂印刷 新华书店北京发行所发行

850×1168 1/32 9 印张 228 千字

1994 年 8 月北京第 1 版 1994 年 8 月北京第 1 次印刷

ISBN 7-81000-688-6/F. 255 责任编辑 蒋荣冰

印数 00001—11000 册 定价:7.80 元

出 版 说 明

为了适应我国对外经济贸易事业的发展和教育改革的需要,我们组织对外经济贸易大学的专家、教授和具有丰富教学经验的教师编写了这套对外经济贸易专业的大专教材。

这套教材目前包括7门课程:《国际商法》、《国际金融》、《国际贸易实务》、《国际货物运输》、《国际货物保险》、《世界市场行情》、《基础英语》,今后还将陆续增加几门课程。

这套教材可供高等院校对外经济贸易等专业的大专学生、继续教育学院的学生使用,也可作为全国经贸干部培训的教材。

我们对参加这套教材编写工作的专家、教授和教师表示衷心的感谢。

对外贸易教育出版社

1994年7月

说 明

本教材是为适应我校专科所设《国际货物保险》课程教学的需要而编写的。内容主要从经济贸易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,阐明有关货运保险的基础理论、基本知识以及办理保险的基本技能。全书分上、下两篇,上篇着重介绍国际货运保险的基础理论,下篇着重介绍国际货运保险实务。此外,为了便利学生对有关问题的深入钻研,书后还附有关于保险法规、保险条款、常用保险单证以及参考书目的附录。

由于编者水平所限,加之编写时间仓促,书中错漏难免,衷心希望专家和读者批评指正,以便修订。

编者

1994年6月

目 录

上 篇

第一章 保险的意义和作用	(1)
第一节 保险的意义.....	(1)
第二节 保险基金.....	(3)
第三节 运输保险的作用.....	(3)
第二章 保险的起源与发展	(6)
第一节 保险的原始形式.....	(6)
第二节 海上保险的起源.....	(7)
第三节 现代海上保险的发展.....	(9)
第四节 世界保险业的发展	(11)
第五节 我国保险事业的发展	(15)
第三章 保险的种类	(19)
第一节 按保险实施形式划分的保险种类	(19)
第二节 按保险保障的标的划分的保险种类	(20)
第三节 按业务关系发生先后划分的保险种类	(24)

第四章 保险的基本原则	(26)
第一节 可保利益原则	(26)
第二节 最大诚信原则	(33)
第三节 补偿原则	(35)
第四节 代位追偿原则	(37)
第五节 重复保险的分摊原则	(40)
第六节 近因原则	(41)

第五章 海上保险合同	(45)
第一节 海上保险合同的概念和特点	(45)
第二节 海上保险合同要素	(47)
第三节 海上保险合同的成立、转让、解除与终止 ...	(53)

下 篇

第六章 货物运输保险的保障范围	(56)
第一节 海运货物保险保障的风险	(56)
第二节 海运货物保险保障的损失	(67)
第三节 海运货物保险保障的费用	(75)

第七章 海洋运输货物保险险别与条款	(80)
第一节 我国海运货物保险险别及其条款	(81)
第二节 伦敦保险协会海运货物保险条款	(99)

第八章 海运货物保险实务	(118)
第一节 投保	(118)
第二节 海上保险单据	(129)

第三节 索赔.....	(140)
第九章 陆运货物、空运货物及邮递货物保险	(150)
第一节 陆上运输货物保险.....	(150)
第二节 航空运输货物保险.....	(154)
第三节 邮递货物保险.....	(157)
附录	
一、有关的保险法规、条例和公约.....	(161)
二、保险条款	(224)
三、保险单证	(250)
四、参考书目	(278)

上 篇

第一章 保险的意义和作用

第一节 保险的意义

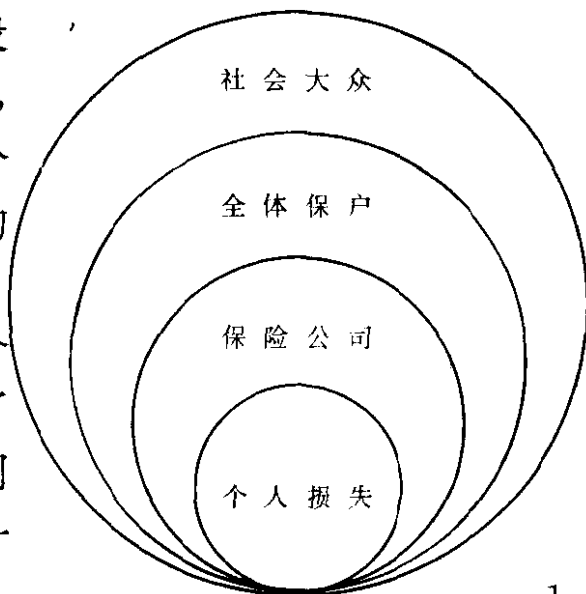
现代保险是社会经济发展到一定阶段,亦即商品经济有了发展之后的产物,它既属于历史范畴,又属于经济范畴。保险的意义可以从社会的观点和法律的观点两个方面来表述:

一、从社会的观点看

保险是一种经济补偿制度,它按科学的方法计收保险费,集中多数单位和个人的保险金建立保险基金,利用“分散危险,分摊损失”的办法,对参加保险的少数被保险人由于特定灾害事故所造成的损害或责任给予经济补偿,或对人身伤亡给付保险金。

保险是一种组织经济补偿的互助行为,通过参加保险,投保各种保险的人既帮助了他人,也保障了自己的经济利益,充分体现了“一人为众,众人为一”的精神。

举个例来说,某个企业或个人遭受了损失,如果他事先保了险,则这项损失可通过保险公司的媒介作用分散于投保了同一



风险的全体保户当中,也就是说,保险公司用全体保户交纳的保险费补偿遭受损失的企业和个人。而保户交纳的保险费又以生产成本的形式引入其生产的产品成本中,由社会广大消费者承担。上图可以形象地说明保险的社会性。

二、从法律的观点看

从法律的观点看,保险是一种补偿性契约关系。一方面被保险人必须向保险人提供一定的对价,即按全同的规定交纳保险费;另一方面保险人应对被保险人将来可能遭受的某些损失依合同规定承担经济赔偿责任。在保险合同履行的各个环节中,保险合同双方始终受到合同的约束。

在人类生存的社会中客观地存在着自然灾害和意外事故。人类在与灾害事故作斗争的过程中逐步认识自然,不断摸索和总结经验,随着生产力的发展,社会的不断进步,人类抵御灾害的能力不断提高。尽管如此,灾害事故的发生仍是不可避免的,人们必须采取一定的措施补偿灾害事故造成的损失,以使生产得以持续发展和生活保持稳定。

在商品经济条件下,人们补偿灾害的方式有两种,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;另一种是价值形态上的补偿,亦即建立资金后备对损失进行补偿。保险补偿损失是价值形态补偿的一种方式。

保险是建立在概率论和大数法则的科学理论基础之上的,因而能够科学地按照保险标的风险和损失率的不同制订不同的保险费率、合理地收取保险费,使参加保险的各个被保险人所面临的风险和可能遭受的损失,在价值形态上做到等比例和平均化,同时使建立起来的保险基金稳固可靠。

第二节 保险基金

保险基金是由保险公司以收取保险费的办法建立的后备基金。它是由具有相同危险顾虑的各个经济单位或个人按法定的或合同的方式向保险公司交纳规定数量的保险费而建立起来的货币基金。保险基金专门用于补偿少数被保险人因特定灾害事故所造成经济损失或对人身伤亡给付约定的保险金。

保险基金是后备基金的一种。用于应付自然灾害或意外事故所致损失的后备基金有三种形式：国家财政在预算中提留的后备基金；由保险人用收取保险费办法建立的保险基金；各个经济单位自身提存的后备基金。在这三种形式的后备基金中，由于保险基金是按照大数法则由社会上为数众多的被保险人所交纳的保险费组成的，其基础比较雄厚，有利于分散危险，因而是比较科学、合理、经济和有效的一种后备基金。

保险基金是社会商品经济发展到一定历史阶段的产物，是随着生产力的发展，社会的进步而逐渐形成的。在简单再生产条件下，生产力水平低下，社会产品除维持人们的基本消费之外，几乎没有剩余，所以无法建立起保险准备基金。随着社会生产力水平的提高，社会扩大再生产条件的建立，剩余产品逐渐增加，人们才有可能建立起以分散危险、实行经济补偿为职能的商业性保险基金，保障社会再生产的正常进行。

第三节 运输保险的作用

保险作为一种经济补偿手段，具有分散危险、补偿损失的职能。保险的作用，就是保险职能在具体工作中发挥和表现出来的效果。在我国对外经济贸易活动中，运输保险的作用主要表现在以下

几个方面：

一、保障企业经营的正常进行

在我国社会主义市场经济体制下，各种对外经济贸易企业都是自主经营、自负盈亏、独立核算的经营单位，独自承担企业在经营活动中的一切风险和责任，实行责、权、利三者相结合的做法，根据《国营企业成本管理条例》的规定，企业可以把保险费支出列入成本，这样，外贸经营企业就可将货物在运输途中可能遭受的不确定的损失以确定的保险费的形式摊入经营成本中，使企业能够正确地核算成本，保证财务收支平衡；如果货物在运输途中遭受损失，企业可以获得保险公司的经济补偿，有利于企业经营活动按计划正常进行。

二、促进贸易和国际关系的发展，增加外汇收入和外汇资金的积累

运输保险是对外贸易和国际交往中不可缺少的环节。在国际贸易中，买卖双方相距遥远，货物在运输途中常因灾害事故的发生而遭受巨额损失，所以进出口货物都必须办理货运保险。目前我国80%的进口货物都在国内办理保险，出口商品也有50%左右在我国投保，这样既节省了外汇支出，也增加了外汇收入，为国家积累一定的外汇资金。随着我国对外开放的进一步扩大，我国与国外的经济交往日益增多，除进出口贸易外，利用外资、引进先进技术、合作生产、合资经营企业，相互提供服务、文化学术交流等各项活动的开展都必须提供保险保障，涉外保险的发展，有利于促进我国对外贸易和对外经济交往的发展。

三、为国家积累建设资金

进出口商品都必须办理保险，保险公司通过收取保险费，集聚了大量的保险资金，建立了庞大的保险基金。保险费是投保人投保时交纳的，而保险赔款是在承保风险发生后才支出的，并且损失的发生是偶然的，因此，一般情况下，总有一笔相当大的保险基金处

于备用状态,这笔暂时闲置备用的保险基金,可以在一定条件下,以信贷、投资等方式用于国家经济建设。

四、防灾防损,减少灾害损失

保险公司是专门经营风险的企业,承担补偿灾害事故的责任,由于保险企业的独立核算,自负盈亏,因此从企业经营管理和自身利益出发,必然要积极进行防灾防损工作。世界上所有的保险公司都将管理风险、防灾防损作为自己的重要任务。保险人在条款制订、费率厘定、赔款处理、安全优待等方面,处处贯彻防灾防损精神,提高被保险人搞好保险标的的安全的责任心和积极性。保险公司还运用自己在长期工作中掌握的灾害事故发生的原因和规律,经常对被保险财产进行安全检查,发现问题,提出建议,督促改正,清除隐患。同时还从保险费收入中提取一定比例的防灾基金,帮助有关部门,如消防、防汛、交通管理部门,增添防灾措施,加强社会防灾力量,通过以上各项工作,既可减少灾害事故的发生或缩小灾害损失的程度和影响,使社会财产少受损失,又能减少保险赔款支出,稳定保险财务,实现最好的社会经济效益。

复习思考题

- 一、试从社会的观点和法律的观点说明保险的意义。
- 二、什么是保险基金?
- 三、在我国对外经济贸易中,运输保险主要有哪些作用?

第二章 保险的起源与发展

第一节 保险的原始形式

人类在长期同自然进行斗争的过程中,为了弥补自然灾害和意外事故所造成的损失,使生产和生活得以维持和有所保障,从上古时代起,在中外历史上都曾出现过各种形式的救灾后备。

根据史料记载,原始的保险思想和形式在西方出现较早。例如,公元前 4,500 年在从事金字塔修建的古埃及石匠中曾建立一种互助组织,用参加者平时缴付的互助会费支付会员死亡后的丧葬费用;在古罗马时代的士兵中,也有过一种组织用收取的会费作为士兵战死后付给其家属的抚恤费用。以上两种作法,可以说是人寿保险的最古老形态。又如,公元前 2,500 年间,位于底格里斯河与幼发拉底河流域的巴比伦王国国王,曾命令僧侣、法友及村长等对其管辖境内的居民征收税金,用以救济火灾及其他天灾的受害者,这一作法,与后来的财产保险原理很是相似。以后,随着对外贸易的发展,约在公元前 1792 年巴比伦第六代国王汉穆拉比在位期间,在巴比伦人的对外贸易运输队中曾出现过马匹死亡的救济办法,即如果运输队中某个人的马匹死亡,由运输队全体给予补偿;公元前 1000 年间,以色列国王所罗门曾对从事海外贸易的本国商人征收税金,作为对在海难中受难人损失的补偿资金,这两种作法,可以说是运输保险的原始形式。

在我国,古代的救灾后备一般采取实物的形式。根据《周礼、大

司徒》记载,从公元前 11 世纪的周朝开始,就已建有后备仓储的制度,书中所称“……县都之委积,以待凶荒”,即指集粮储谷,以备荒年救灾之用。西汉宣帝时创建的“常平仓”,也是为了备荒赈恤”。隋文帝 5 年(公元 585 年)所推行的由官府督导、民间自办的“义仓”,是根据贫富的不同、规定每户每秋交纳一石或一石以下的粟麦、以备凶年赈恤救济之用。我国古代除了储备粮谷建立实物后备,进行互助共济之外,早在公元前 3000 年,我国长江流域的一些粮食商人,在运输中常采取“分舟运米”的办法,各自把所要运送的粮米分装在同一航程的几艘运输船只上,以避免单船运输风险过于集中。这一作法体现了现代保险的分散风险的原理。

以上中外古代历史上所实行过的各种救灾后备,无论是西方采取的资金后备形式,或是我国采取的物资后备形式,都体现了互助共济的原始保险思想,孕含着各种保险的雏形。

第二节 海上保险的起源

海上保险究竟起源于何时、何地,在保险学界有多种不同的看法,基本上可以归纳为两种不同的观点:一种观点认为起源于公元前 2000 年出现于地中海的共同海损分摊原则;另一种观点认为起源于公元前 800~700 年流行在古希腊雅典地方的“船货抵押借款制度”。由于第一种观点强调的是损失的分摊,后一观点强调的是损失的补偿。同现代的保险相比较,后者与现代的保险更为接近,因此,人们一般都把共同海损分摊的原则视为“海上保险的萌芽”,而把船货抵押借款称作“海上保险的初级形式”,兹分述于后:

一、共同海损的分摊原则是海上保险的萌芽

早在公元前 2000 年,地处欧亚要冲的地中海东岸的爱琴海沿岸城市和濒临小亚细亚半岛南岸的罗德岛已有广泛的海上贸易活动。但由于当时生产力水平低下,航海工具简陋,抵御风浪的能力

薄弱,船舶出海的风险很大。船舶一旦遭遇巨大风浪,为使船舶免遭倾覆,最有效的解救办法就是抛弃船上货物,以减轻船舶的载重量。为了使被抛弃的货物能从其他得益方获得补偿,在当时地中海航海商人中间有一个共同遵守的原则,即“一人为众,众为一人”。这个原则后来被吸收在公元前 916 年在罗德岛上所制订的罗地安海商法之中,明文规定为:“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。”直至今日,这个分摊原则仍为各国海商法所采用。由于这个原则最早地体现了海上保险的分摊损失、互助共济的要求,因而被视为海上保险的萌芽。

二、船舶抵押借款是海上保险的初级形式

公元前 800~700 年期间,船舶抵押借款已随着地中海海上运输的发展而在地中海的一些城市特别是在希腊的雅典广泛流行。船舶抵押借款方式最初起源于船舶航行在外急需用款时,船长以船舶和船上的货物向当地商人抵押借款。借款的办法是:如果船舶安全到达目的地,本利均须偿还;如果船舶在中途沉没,债权即告消失。由于当时航海的风险很大,且债主承担了船舶航行安全的风险,借款的利息高于一般借款利息很多,一般借款利息为 6%,而船舶抵押借款的利息则高达 12%。

从以上船舶抵押借款的办法中可以看出:如果船舶中途沉没,“债权即告消失”,意味着借款人所借支的款项即无须偿还,此项借款实质上等于海上保险中预先支付的损失赔款;船舶抵押借款利息高于一般借款的利息,其高出的部分实际上等于海上保险中的保险费用;在此项借款中的借款人、贷款人以及用作抵押的船舶,实质上与海上保险中的被保险人、保险人以及保险标的物相同,由此可见,把船舶抵押借款称作海上保险的初级形式是不无道理的。

船舶在航行中急需用款,船长除了可以用船舶作抵押借款之外,也可以把船上所载货物包括在抵押品之内,或者单独以货物作为抵押。以货物抵押借款的办法与船舶抵押借款相同。

第三节 现代海上保险的发展

一、意大利是现代海上保险的发源地

十一世纪末叶,十字军东侵以后,意大利商人控制了东方和西欧的中介贸易。在经济繁荣的意大利北部城市的商人中间,已经出现了类似现代形式的海上保险。这些商人与高利贷者将他们的贸易、汇兑票据和保险的习惯做法带到他们所到之处。由于意大利商人的足迹遍及整个欧洲,在14世纪以后,保险也就由此在西欧各国的商人中间开始流行,现代化的保险业务逐渐形成。

从史料来看,世界上第一张保险单是意大利热那亚商人乔治·勒克维伦于1347年10月23日签发的,承保“圣太·克拉拉”船舶的一张保险单。虽然这张保险单因未订明保险人承保的风险(仅规定和船舶在6个月内到达,保险人不负赔偿责任),尚未具有现代保险单的形式,但到了1397年在佛罗伦萨出现的保险单上已经出现承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、王子的禁制、捕捉”等字样,它已开始具有现代保险单的形式。

二、资本主义的发展促进了保险立法

资本主义的产生和发展,引起西欧各国对海上航线的探寻。十五、十六世纪新航线的开辟,使欧洲商人的贸易范围空前扩大,海上保险得到迅速发展,同时保险上的纠纷也相应增加,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。

在美洲新大陆发现以后,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、西班牙各大城市传入荷兰、英国、法国以及北欧的一些城市,这些国家已处于世界贸易的发展阶段。1556年西班牙国王颁布法令确定了保险经纪人制度;安特卫普于1563年也通过了法令规定海上保险及保单格