

2012年广东省高校优质教学资源三等奖
2013年广东金融学院网络课程立项资助

《《 21世纪高等院校保险系列教材

第四版

海上 保险原理与实务

袁建华
○
编著

(增加习题集和模拟试题)

Principle and Practice of Marine Insurance
(Fourth Edition)



西南财经大学出版社

2012年广东省高校优质教学资源三等奖
2013年广东金融学院网络课程立项资助

《《 21世纪高等院校保险系列教材

第四版 海上
保险原理与实务

袁建华○编著

(增加习题集和模拟试题)

Principle and Practice of Marine Insurance
(Fourth Edition)



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

图书在版编目(CIP)数据

海上保险原理与实务/袁建华编著. —4版. —成都:西南财经大学出版社, 2014. 1

ISBN 978 - 7 - 5504 - 1269 - 9

I. ①海… II. ①袁… III. ①海上运输保险—高等学校—教材
IV. ①F840. 63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 280692 号

海上保险原理与实务(第四版)

Haishang Baoxian Yuanli yu Sihwu

袁建华 编著

责任编辑:张 岚

助理编辑:李晓嵩

封面设计:何东琳设计工作室

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. bookcj. com
电子邮件	bookcj@foxmail. com
邮政编码	610074
电 话	028 - 87353785 87352368
照 排	四川胜翔数码印务设计有限公司
印 刷	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸	185mm × 260mm
印 张	19. 75
字 数	425 千字
版 次	2014 年 1 月第 4 版
印 次	2014 年 1 月第 1 次印刷
印 数	1— 3000 册
书 号	ISBN 978 - 7 - 5504 - 1269 - 9
定 价	36. 00 元

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

第四版前言

《海上保险原理与实务》第一版于2006年8月出版发行,在这期间,作者对书中的不足进行了修改。第二版于2009年1月出版发行,在这期间,作者对书中的差错进行了更正,并补充了2009年颁布的《中华人民共和国保险法》新内容。第三版于2011年1月出版发行,在这期间,作者对书中的法律条文进行了补充。在第四版即将出版发行之时,特别感谢广大读者多年来给予的肯定和支持。

第四版修订时,我们采用了读者的许多建议,同时联系教材的实际使用情况以及海上保险业务的发展,对部分章节进行了修订和补充,更正了原书的一些差错,删除了一些旧数据。另外,对第一版、第二版以及第三版使用过程中读者反映难以理解的专业术语以脚注的形式进行了解释和说明。增加了习题集,以便让读者针对每章内容进行温习和巩固。增加了图表,使之更具直观性。总之,第四版在理论与实务方面都更趋合理,更加完善,更加全面。希望对我国21世纪保险人才的培养有所帮助。

本书在编写过程中,得到了广东金融学院副院长郭颂平教授和保险系主任刘连生教授的指导以及同行和西南财经大学出版社的大力支持,在此致以诚挚的谢意!

袁建华

2013年8月26日

于广东金融学院

前 言

保险在社会经济生活中所起的作用越来越大,成为我国金融业三大支柱产业之一。世界各国海上贸易的发展离不开海上货物运输,海上货物运输离不开海上货物运输保险。为此,作者根据多年的海上保险教学、研究和实践经验,编写了本教材,以满足学生和保险从业人员对海上保险实务操作知识的需要。

本教材以综合素质培养为基础,以能力培养为主线,吸收了现代保险的最新理论和国内外学者、专家的最新研究成果,并借鉴了国外海上保险的先进经验,力求理论联系实际,学以致用。本书集理论、业务、实训为一体,具体表现为:第一,在强调海上保险基本理论的前提下,突出业务,特别是注重学生模拟实训。这是本书的最大特点,也是与其他教材的不同之处。学生通过模拟实训,能掌握海上保险业务流程,理解海上保险运输货物英文条款、协会货物保险英文条款、船舶保险英文条款,熟悉不同险种的英语表达,学会批单、索赔函件的英文写作等。第二,对专业术语或名词解释采用了英语与汉语对照的形式,有些则完全用英文解释。这样做旨在让读者根据原文更好地理解专业术语的含义。众所周知,海上运输货物保险业务是国际性的业务,各国的保险条款、提单和信用证等均使用英语。读者在学习过程当中,有机会接触到专业英语词汇,以后从事海上运输货物或船舶保险业务时,就会感到得心应手。

全书共分为三篇:第一篇论述了海上保险的基本原理;第二篇翔实论述了海上运输货物保险、船舶保险的实务;第三篇提出了海上保险实训要求,供读者进行全真实务操练,包括客户的投保、保险公司的承保、保险单的批改、客户的索赔、保险人的理赔、保险人的追偿等实务操作。因此,本书可作为保险系、国际贸易系和金融系本科学生教材,也可供涉外保险业务从业人员自学之用。

本书在编写过程中,得到了广东金融学院各级领导的支持,特别是得到了广东金融学院副院长郭颂平教授的指导以及保险系系主任刘连生教授的鼓励和指导,同时,借鉴了许多同行的理论与实务,在此致以诚挚的感谢。另外还要感谢中国人民财产保险股份有限公司深圳分公司提供了部分实务材料。本书在出版过程中,得到了西南财经大学出版社的大力支持,在此表示衷心感谢。由于时间和水平有限,本书难免存在一些不足和缺点,敬请广大读者批评指正。

袁建华

2006年2月于广州

目 录

第一篇 海上保险原理

第1章 海上保险概述	(3)
第一节 海上风险	(3)
第二节 海上保险的特征与作用	(10)
第三节 海上保险的产生与发展	(14)
第四节 海上保险的分类	(25)
第2章 海上保险遵循的原则	(30)
第一节 可保利益原则	(30)
第二节 最大诚信原则	(34)
第三节 近因原则	(40)
第四节 保险补偿原则	(44)
第五节 代位追偿与分摊原则	(45)
第3章 海上保险合同	(48)
第一节 海上保险合同的要素与法律特征	(48)
第二节 海上保险合同的民事法律关系	(52)
第三节 海上保险合同的订立、解除与转让	(57)
第四节 海上保险合同履行的法律规定	(61)
第4章 海上保险损失的界定	(66)
第一节 全部损失	(67)
第二节 部分损失	(71)
第三节 费用损失	(81)

第二篇 海上保险实务

第5章 海上货物运输保险的险种概述	(87)
第一节 我国海上货物运输保险基本险	(87)
第二节 我国海上货物运输保险附加险	(90)

第三节 我国海上货物运输保险专门险	(94)
第四节 英国伦敦协会货物保险条款	(97)
第6章 海上货物运输保险的承保	(105)
第一节 海上货物运输保险的投保	(105)
第二节 海上货物运输保险的核保	(116)
第7章 海上保险费率	(123)
第一节 海上保险费率的定义及特点	(123)
第二节 制定海上保险费率的的原则	(124)
第三节 海上保险费率的确定	(127)
第四节 海上保险费的退费	(138)
第8章 海上货物运输保险的理赔	(142)
第一节 海上货物运输保险索赔	(142)
第二节 海上货物运输保险理赔	(146)
第9章 海上货物运输保险的追偿	(156)
第一节 保险追偿与理赔	(156)
第二节 海上保险赔偿争议的处理	(163)
第10章 海上船舶保险	(173)
第一节 船舶保险概述	(173)
第二节 我国船舶保险条款	(179)
第三节 伦敦协会船舶保险条款	(185)
第四节 船舶保险理赔概述	(191)
第五节 船东保赔保险概述	(197)

第三篇 全真海上保险实训

实训1 客户的投保	(203)
一、背景知识	(203)
二、海洋货物运输投保单	(204)
三、海洋货物运输投保单的填写	(206)
四、投保单填写模拟练习	(207)

实训 2 保险公司的承保	(211)
一、背景知识	(211)
二、海洋货物保险单	(212)
三、保险单的填写	(217)
四、保险单填写模拟练习	(218)
实训 3 保险单的批改	(222)
一、背景知识	(222)
二、保险批单	(223)
三、保险批单的英文写作	(224)
四、保险批单写作模拟练习	(225)
实训 4 客户的索赔	(226)
一、背景知识	(226)
二、索赔程序	(226)
三、英文索赔函的写作	(237)
四、索赔函写作模拟练习	(238)
实训 5 保险人的理赔	(240)
一、背景知识	(240)
二、理赔程序	(240)
三、理赔英文函的写作	(244)
四、理赔计算、填表模拟练习	(244)
实训 6 保险人的追偿	(246)
一、背景知识	(246)
二、追偿程序	(246)
三、追偿的英文写作	(249)
四、追偿英文模拟写作练习	(250)
附录	(251)
附录 1 海上保险原理与实务习题集	(253)
附录 2 海上保险原理与实务模拟试题	(286)
参考文献	(308)

第一篇

海上保险原理

第1章 海上保险概述

学习目标

通过对本章的学习，应达到以下目标：

- (1) 理解海上风险的概念；
- (2) 了解海上风险的种类；
- (3) 掌握海上保险的概念；
- (4) 掌握海上保险的特征与作用；
- (5) 弄清海上保险的种类。

本章内容

- 第一节 海上风险
- 第二节 海上保险的特征与作用
- 第三节 海上保险的产生与发展
- 第四节 海上保险的分类

第一节 海上风险

一、海上风险的概念 (Concept of Marine Perils)

海上风险一般是指船舶、货物在海上运输过程中发生损失的不确定性和可能性。具体来说，海上风险是指与海上货物运输有关的海上自然灾害和意外事故。

1906 年英国《海上保险法》^① 给海上风险下的定义：“Marine perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy. (“海上风险”是指因航海所发生的风险, 也就是海难、火灾、战争、海盗、抢劫、盗窃、捕获、拘留、限制, 以及王子和人民的扣押、抛弃、船长的不法行为或其他类似性质或保单注明的诸如此类的风险。)

保险人承保的海上风险都在保单中或保险条款中明确规定, 保险人只负责由保单列明的风险造成的保险标的损失, 因此, 正确理解各种风险的确切含义显得十分重要。

在现代海上保险业务中, 保险人所承保的海上风险有特定范围。一方面, 它并不包括一切在海上发生的风险; 另一方面, 它又不局限于航海中所发生的风险。也就是说, 海上风险是一个广义的概念, 它既指海上航行中特有的风险, 也包括一些与海上运输货物有关的特种风险。

海上风险也叫海难 (Peril of the Sea), 具有特定概念和内容的专门术语, 不能从一般字面概念去理解, 因为事实上它并不包括海上的一切危险在内。根据 1906 年英国《海上保险法》附则第七条的规定, “海难”是指海上偶然发生的事故或灾难, 并不包括风和浪的普通作用。因此, 一般常见的可预测的海浪并不是海难。

二、海上风险的种类 (Category)

按照海上风险的性质, 海上风险可分为海难和外来风险 (Extraneous Risks) 两种, 海难又分为自然灾害和意外事故。

(一) 自然灾害 (Natural Calamities)

自然灾害一般是指不以人们意志为转移的自然力量所引起的灾难。但在海上保险中, 它并不是泛指一切由于自然力量所造成的灾难, 而且在不同国家, 同一国家的不同时期对自然灾害的解释也有所不同。一般而言, 自然灾害是指恶劣气候、雷电、地震、海啸、浮冰和洪水等发生在海上的人力不可抗拒的自然界破坏力量所造成的灾害。

1. 恶劣气候 (Atrocious Weather)

恶劣气候通常是指船舶遭遇海上暴风雨、飓风和大浪等自然现象而发生的故事, 包括船舶因颠簸、倾斜造成船体破裂, 船上机器设备损坏, 或因此而引起船上所载货物浸水、散包、破碎、冲走以及因关闭通风设备致使货舱内湿度过大殃及货物等损失。在实务中, 保险人对恶劣气候一词也没有统一明确的定义, 往往根据风险的具体情况进行解释。例如, 我国对暴风的解释为: 风力在 8 级以上, 风速在

^① 转引自北大法律信息网 (www.chinalawinfo.com)。

17.2 米/秒以上即构成暴风责任。

2. 雷电 (Lightning)

雷电主要是指雷击闪电自然现象造成航行于海上的船舶及其所载货物的直接损毁。由雷电直接造成的,或者由雷电引起火灾造成的损失。例如,因雷击中船上桅杆造成倒塌,压坏船舱,致使海水浸入,货物受海水浸泡的损失属于雷电责任。

3. 地震 (Earthquake)

地震是指因地壳发生急剧的震动而引起地面断裂和变形的地质现象,是一种突发性的灾害。地震发生在海底,就会引起海水强烈扰动,产生高达数十米的巨浪,即为海啸,使在海上航行的船舶及其所载货物顷刻间倾覆、沉没。

4. 火山爆发 (Volcanic Eruption)

火山爆发是指直接或归因于火山爆发所致货物或船舶的损失。陆地上发生的地震虽不影响船舶在海上的航运,但火山爆发可能影响停泊在港口的船货。例如,船舶停泊在港口等待卸货或货物在转运港口装卸时,船舶和货物就有可能遭受损坏或灭失。

5. 海啸 (Tsunami)

海啸是指由于地震或风暴而引起海水巨大涨落现象,导致航行于海上的船舶及其所载货物的损毁或灭失。海啸可分为地震海啸和风暴海啸两种。地震海啸指由于海底的地壳发生变异或海底的火山喷发而引起海水剧烈震荡产生的巨浪;风暴海啸是指因海上风暴引起海面异常升起形成的巨浪。海啸的破坏力很大,尤其是袭击某一拥挤港口或地区,会使船舶互相碰撞,船只沉没,甚至把一些大船冲向海滩,退潮时发生搁浅等。2004年12月26日发生在东南亚的海啸,造成巨大财产损失和人员伤亡,其中遇难者人数接近30万人^①。

6. 洪水 (Flood)

洪水是指偶然爆发的具有意外灾害性质的大水,一般指山洪暴发、江河泛滥、潮水上岸及倒灌或暴雨积水成灾,由此造成航行或停泊于沿海水面的船舶及其所载货物被淹没、冲散、冲毁、浸泡等损失,都属于洪水责任。

7. 浮冰 (Floating Ice)

浮冰是指由极地大陆冰川或山谷冰川末端因崩裂滑落海中而形成的冰山,它们大部分沉于水下,仅小部分露出水面,随海流向低纬度地区漂流,沿途不断融解破裂,因而对航海安全造成危害。例如,1912年发生的“泰坦尼克号”(Titanic)海难事件,就是由于船底撞到流动的冰山(Iceberg),造成船毁人亡的人间悲剧。

8. 其他人力不可抗拒的灾害 (Other Calamities Beyond Manpower)

其他人力不可抗拒的灾害通常包括浪击落海和海水、湖水、河水进入船舶、驳

^① 据中国新闻网(www.chinanews.com)报道:东南亚地震海啸造成重大人员伤亡,遇难人数接近30万。具体数字:印度尼西亚238 945人,斯里兰卡30 957人,印度16 389人,泰国5 393人,马尔代夫82人,马来西亚68人,缅甸61人,孟加拉2人,索马里298人,坦桑尼亚10人,肯尼亚1人,总计292 206人。

船、运输工具、集装箱等。

浪击落海 (Washing Overboard) 是指舱面货物受海浪冲击落海而造成的损失, 不包括在恶劣气候情况下, 船身晃动而造成货物落海的损失。海水进入船舶的危险, 不仅包括由于海水, 而且包括由于湖水和河水进入船舶等运输工具或贮存处所造成的损失。

(二) 意外事故 (Accidents)

海上意外事故是指船舶或其他海上运输工具遭遇外来的、突然的、非意料中的事故。如船舶搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞、船舶失踪以及火灾、爆炸等。海上保险所承保的意外事故, 并不是泛指的海上意外事故, 而是指保险条款规定的特定范围内的意外事故。

1. 船舶搁浅 (Grounding)

船舶搁浅是指由于意外的原因使船体与海底、海滩、海岸或其他障碍物 (如沉船、木桩等) 紧密接触, 并搁置其上, 且持续一定时间, 如停航达 12 小时以上, 使其处于失去进退自由的状态。船舶搁浅时, 如果货物已载于船上, 保险人对该货物的一切损失负赔偿责任。如果搁浅经常发生在特定的地区, 或发生在运河中, 或发生在港内退潮时间, 则不得视为搁浅。因为船舶搁浅是在意外的、偶然的情况下发生的, 而且船舶必须是搁置在沙滩、岩礁、河床或其他障碍物之上, 不能继续前进才被认为是搁浅。

2. 船舶触礁 (Stranding)

船舶触礁是指船舶在航行过程中, 船身或船底意外地接触海中岩礁或其他障碍物, 但是船舶还能移动。触礁与搁浅有时难以区分, 因为船舶触礁后不久, 如果船长下令继续移动, 造成的结果很可能变成搁浅。如果船舶接触水中障碍物以后, 仍能继续移动, 通常被认为是触礁。如果船舶接触障碍物之后, 船舶不能往前移动, 通常被认为是搁浅。这就是区别触礁与搁浅的标准。不论是触礁还是搁浅, 必须是不可预料的事件。

3. 船舶沉没 (Sunk)

船舶沉没是指船体的全部或大部分已经浸入水中, 失去继续航行能力。如果船体有一部分浸入水中, 但仍有航行能力, 一般说来, 不能认为船已沉没。如果船舶冲滩触底前已经倾覆, 船舶受损是货物装载、移动导致船舶侧倾、抢滩搁浅地点选择不当造成的, 属于船舶自沉, 自沉属于保险除外责任。

4. 船舶碰撞 (Collision)

船舶碰撞是指船舶在航行中与其他可航行的物体发生猛烈接触, 或船舶与任何飘浮物体、航行物体、浮冰、沉船残骸以及港口、码头、河堤等建筑物的接触。船舶碰撞分为广义的船舶碰撞和狭义的船舶碰撞。广义的船舶碰撞根据《1910 年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》第一条的规定, 船舶碰撞是指船舶之间在任何水域中发生实际接触而造成一方或多方损害的海上事故。狭义的船舶碰撞通常指海商法意义上的船舶之间在海上或与海相通水域发生实际接触而造成一方或多方损

害的海上事故。

船舶构成碰撞事故必须具备相应的条件：第一，要有船与船，或船与其他物体之间的实际接触，如果船舶的损失是由于另一条船舶路过时的波浪造成的，则不属于碰撞损失。第二，碰撞和损失要有必然的因果关系。

5. 船舶失踪 (Missing)

船舶失踪是指船舶在航行中去向不明，失去联系，经过一定期限仍无消息。对于船舶失踪的认定，各国的规定不完全一致，一般以6个月为标准。船舶失踪属于船舶保险责任范围，保险人按推定全损或全损处理。被保险船舶和货物一旦被认定失踪，船舶保险人和货物运输保险人分别对失踪船舶和货物进行赔偿。中国人民保险公司《远洋船舶保险条款》规定：“超过六个月，尚未得到船舶的行踪消息，即构成船舶的失踪。”如果保险人赔偿后，失踪船舶又出现了，被保险人应将取得的赔偿金额及利息退还给保险人，或者将船舶所有权无偿转移给保险人。

6. 倾覆 (Overturn)

倾覆是指当船舶横倾倒安全临界角的时候，船舶重心偏离船舶浮心外侧，从而导致倾覆力矩迅速增大，导致船舶倾覆。简言之，船舶因天气原因或船舶本身原因意外地失去平衡，使船身倾覆或倾斜，处于非正常的状态，如果不进行施救，就有可能沉没。绝大多数船舶倾覆是因主机停车、货物移动、严重横倾、船舶进水等，最终使船舶失去平衡而倾覆。

7. 火灾 (Fire)

火灾是指船舶在航海中，因意外起火失去控制，使货物被烧毁、烧焦、烟熏等造成货物的损失。火灾与起火或着火不同，货物起火或着火后烧到一定程度 and 范围，才构成火灾。船舶经常发生火灾的区域主要分为四大类：机械舱室、供给舱室、居住舱室和甲板储藏舱室。据统计，世界上每天有5起海上船舶事故，其中船舶火灾约占船舶事故总数的11%，在船舶火灾中，船舶机舱火灾占船舶火灾总数的75%以上，因此，预防机舱火灾是重中之重。

在运输货物保险中，由于货物自燃引起的火灾损失，得不到保险公司的赔偿。在船舶保险中，如果火灾是船舶本身的潜在缺陷引起的，也得不到保险公司的赔偿。

8. 爆炸 (Explosion)

爆炸是指一个或一个以上的物质在极短时间内急速燃烧，短时间内聚集大量的热，使气体体积迅速膨胀，引起爆炸。物理性爆炸是由温度、体积和压力等因素引起的爆炸。船舶锅炉的爆炸是典型的物理性爆炸，其原因是过热的水迅速蒸发出大量蒸汽，使蒸汽压力不断提高，当压力超过锅炉的极限强度时发生爆炸。化学爆炸在外界一定强度的能量作用下，产生剧烈的放热反应，产生高温高压和冲击波，从而引起爆炸。船舶在海上航行中，发生爆炸的原因很多。例如，船舶锅炉爆炸致使船舶和货物受损或货物因气候影响发生化学变化引起爆炸等。

9. 暴力偷盗 (Violent Pilferage)

暴力偷盗是指实施者使用暴力手段掠夺货物或船舶的行为,非法获取船舶和货物,或扣押船舶和货物。暴力盗窃不包括暗中偷窃行为,也不包括船上人员或旅客的偷窃。根据国际贸易惯例,出口商备好货物托运出去后,对该货物无法继续加以监护,而承运人在接受托运的货物后,对该货物在法律上负有安全保管的责任。如果发生监守自盗而导致货物的损失,承运人应该承担法律责任。同样,货物被外人偷窃,承运人也应该赔偿。中国人民保险公司船舶保险责任范围包括“来自船外的暴力盗窃或海盗行为”。船舶附加险中包含有船东对船员责任险和船东对旅客责任险等险种。

10. 投弃 (Jettison)

投弃是指当船舶遇到海上灾害事故处于紧急情况下,船长为了共同安全,命令将船上一部分货物及其财产、物料等投弃入海中,这种行为称之为投弃。投弃作为共同海损中的一种特有的事故,其成立应具备一定的条件:

(1) 被投弃的货物或财产必须是以适当方式积载于船上,并具有事实上的使用价值;

(2) 被投弃的货物必须是按照惯例或订有协议可装于甲板上的货物;

(3) 被投弃的货物必须是正常性质的货物;

(4) 投弃所避免的风险必须是保险公司承保的风险。

11. 船长、船员的恶意行为 (Barratry of the Master and Mariners)

这是指船长或船员故意损害船东或租船人利益,或船员对船长的反抗。包括丢弃船舶、纵火焚烧、凿洞沉没、故意使船舶搁浅、非法出售船舶和货物、侵占价款、违法走私而被扣押或没收等。构成恶意行为的条件必须是船长或船员的行为,船东事先不知情,也未纵容、共谋或授意,如船长即为船东就不构成船长的恶意行为,而为船东的恶意行为,属于海上保险的除外责任。恶患行为必须是故意的,即出于不良动机的行为。

(三) 外来风险 (Extraneous Perils)

外来风险一般是指海上风险以外的其他外来原因造成的风险。也就是说,外来原因是因外部因素引起的风险。因此,类似货物的自然损耗和本质缺陷等属于必然发生的损失,都不应包括在外来风险引起的损失之列。具体地说,外来风险包括偷窃、破碎、淡水雨淋、受潮、受热、发霉、串味、玷污、渗漏、钩损、锈损等。

外来风险不是船舶遭遇海上自然灾害和意外事故引起的,但在海上运输过程中是经常发生的。为了充分保障被保险人的利益,经过事先协商约定,保险人对这类风险予以承保。关于外来原因,将在第5章“海上货物运输保险的险种概述”中详细阐述。

(四) 发生在我国沿海城市的主要海洋灾害

发生在我国沿海城市的几种主要海洋灾害,有些灾难与海上运输有关,有些灾难与海上运输没有太大关系,现介绍如下:

1. 风暴潮

风暴潮是指由台风、温带气旋、冷锋的强风作用和气压骤变等强烈的天气系统引起的海面异常升降,使受其影响的海区的潮位大大地超过平常潮位的现象。影响我国的台风风暴潮分布在东海、南海、黄海南部及我国台湾以东太平洋海域;温带气旋风暴潮一般分布在渤海、黄海北部。其中台风风暴潮对我国沿海地区的影响较为强烈,浙江沿岸、福建、广东、海南沿海是多发区域。风暴潮给沿岸地区带来巨额的经济损失,如2005年我国大陆地区迎来的第一场台风“海棠”,在不到一天时间,共造成福建、浙江两地直接经济损失80.93亿元,并导致浙江3人死亡。

2. 赤潮

赤潮是指海洋中某些微小的浮游藻类、原生动物或细菌,在一定的环境条件下暴发性繁殖或集聚而引起水体变色的一种有害的生态异常现象。它是一种常见的海洋灾害,它会破坏生态平衡和渔业环境,危害渔业和养殖业,有毒赤潮还能通过食物链转移造成人畜中毒死亡。据国家海洋局报道,自2005年3月31日在浙江省温州南麂外侧海域首次发现赤潮以来,国家海洋局共监视监测到赤潮11次。

3. 海岸侵蚀

海岸侵蚀是指在自然力(包括风、浪、流、潮)的作用下,海洋泥沙支出大于输入,沉积物净损失的过程,即海水动力的冲击造成海岸线的后退和海滩的下蚀。海岸侵蚀现象普遍存在,我国70%左右的砂质海岸线以及几乎所有开阔的淤泥质岸线均存在海岸侵蚀现象。如海南省文昌县由于珊瑚礁被开采,海岸已后退200余米,造成大量的椰树林被海水倾倒。

4. 海雾

海雾由海面低层大气中水雾凝结所致,通常呈乳白色,产生时常使海面能见度下降到1千米以下。海雾是一种危害很大的海洋灾害,无论在海上还是在海岸带地区,海雾都因其大大降低能见度而对交通运输、渔业捕捞和养殖、海上油气勘探开发以及军事活动等造成不利影响。如1993年5月,中国国家海洋局所属4000吨级远洋科学考察船“向阳红16号”,在北纬29度,东经134度舟山群岛海域与一外籍货轮相撞而沉没,在事故中死亡3人,生还107人,经济总损失近亿元。

5. 海水入侵

在沿海地区,由于大量开采地下水导致地下水位大幅度下降,海水侵入沿海含水层并逐渐向内陆渗透,这种现象被称为海水入侵。海水入侵的直接后果是地下水受到海水的污染、沿岸土地盐碱化、水源受到破坏、沿海建筑物受损等。20世纪80年代以来,由于地下水的过量开采,我国辽宁、河北、天津、山东、江苏、上海、广西、海南和台湾等省市均发生不同程度的海水入侵加剧现象,其中环渤海地区比较严重。

6. 沿海地面下沉

地面沉降是指某一区域内由于开采地下水或其他地下流体导致地表浅部松散沉积物压实或压密引起地面海拔下降的现象,又称地面下沉或地陷,其特点是波及范