



# 联合国贸易和发展会议

Distr.  
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/27  
20 November 1978  
CHINESE  
ORIGINAL: ENGLISH

贸易和发展理事会  
航运委员会  
国际航运立法工作组  
第六届会议  
临时议程项目 3

## 海运保险

### 海运保险合同的法律和单据问题

#### 贸发会议秘书处的报告

目 录

段 次

一 导 言 .....	1 - 8
二 方 法 .....	9 - 18
三 海运保险的经济作用 .....	19 - 21
四 海运保险业务 .....	22 - 96
A. 一些基本原则 .....	22 - 30
B. 国际性 .....	31
C. 海运保险业的结构 .....	32 - 42
1. 相互保险协会 .....	32 - 35
2. 商业保险 .....	36 - 42
D. 海运保险的法律制度 .....	43 - 57
1. 各国采用的海运保险单 .....	44 - 48
2. 关于海运保险的国家规章 .....	49 - 57
E. 英国海运保险法律制度概述 .....	58 - 96
1. 安排保险 .....	59 - 68
2. 保险单 .....	69 - 94
(a) 船舶保险 .....	73 - 80
(b) 货物保险 .....	81 - 88
(c) 战争保险 .....	89 - 94
3. 理赔程序 .....	95 - 96
五 英国海运保险法律制度分析 .....	97 - 191
A. 与船舶保险和货物保险两者都有关的法律制度 .....	99 - 136
1. 安排保险的程序 .....	99 - 100
2. 可保权益作为履行海运保险合同的一项因素： 可保权益由保单证明 .....	101 - 104
3. 不声明和不实之陈述的影响 .....	105 - 108
4. 保单的设计和结构 .....	109 - 123

目 录 (续)

	<u>段 次</u>
5. 关于谁应负责赔偿损失有争议时的暂时支付条款 .....	124 - 125
6. 确定权利转让时有关议定价值的处理 .....	126 - 127
7. 法律追索行动的管辖权问题 .....	128 - 136
B. 只适用于船舶保险的法律制度 .....	137 - 174
1. 应用于续保的联合船舶保险办法 .....	137 - 140
2. 海运保险：附加危险条款和班轮疏忽条款 .....	141 - 143
3. “在一切索赔中，每项意外都可扣除免赔额” .....	144 - 148
4. 共同保险条款：船员疏忽和机器损坏 .....	149 - 151
5. 约定价值对共同海损分担额、救助费用和施救 费用的赔偿的影响 .....	152 - 157
6. 碰撞责任险 .....	158 - 159
7. 选择修理地点：投标条款的运用 .....	160 - 161
8. 用预付条款来帮助进行修理 .....	162
9. 决定不进行修理：对未经修理的损坏的索赔 .....	163 - 170
10. 免赔额对确定代位权的法律作用 .....	171 - 174
C. 只适用于货物保险的法律制度 .....	175 - 190
1. 海运保险：平安险、承保单独海损和“综合 险”条款 .....	175 - 184
2. 适用于延误后果的保险 .....	185 - 188
3. 权利转让书的使用 .....	189 - 190
D. 建议改进概要 .....	191
六 考虑建立一套国际海运保险法律制度 .....	192 - 240
A. 各国法律制度的不同 .....	192 - 200
B. 海运保险一致性的作用 .....	201 - 214
C. 海运保险合同的国际法律基础 .....	215 - 240
1. 保险合同 .....	221 - 231

目 录 (续)

	<u>段 次</u>
(a) 格式 .....	222 - 223
(b) 内容 .....	224 - 226
(c) 拟订“注释”以助解释国际统一条件 .....	227 - 229
(d) 国际统一条件和注释的起草 .....	230 - 231
2. 法律规定 .....	232 - 239
3. 有关理赔的市场惯例 .....	240
七 结 论 .....	241 - 251

附 件

(作为本文件增编印发)

- 一 劳氏海运保险单格式
- 二 公会定期条款——船舶类
- 三 (A) 公会货物条款(平安险)  
(B) 公会货物条款(承保单独海损)  
(C) 公会货物条款(综合险)
- 四 公会战争险和罢工险, 船舶——定期类条款
- 五 公会战争险条款

## 一、导言

1. 从1964年在日内瓦举行的第一届贸发会议起，海运保险的法律和单据问题就已成为贸发会议范围内的议题。当时通过了A.IV.23号建议<sup>1</sup>，除了别的以外，建议指出：

“主管国际组织应研究可否采用：

(a) 海陆空运输保险的统一条款。”

.....

2. 在第二届贸发会议上（1968年在新德里举行），一些发展中国家声称，现有国际航运立法机构大多数是在发展中国家的利益没有受到考虑的时候成立的。它们特别觉得，关于提单、合同、船舶所有人的赔偿责任限额和海运保险的法律和惯例，从发展中国家的观点来看，都是不能令人满意的。它们认为，确实需要改进这些领域的法律，并填补尚无法规的领域中的空白。

3. 贸发会议第14(II)号决议<sup>2</sup>建议设立国际航运立法工作组，“检讨国际航运立法的商业和经济方面，以期确定需加修改的各个部门，并就必须起草的新法律提出建议”。决议还列举了若干主题，其中包括海运保险，应该加以讨论，“以起草适当公约或修订现行法律”。

4. 按照这项建议由航运委员会以第7(III)号决议建立的国际航运立法工作组于1969年在日内瓦举行了第一届会议，会议期间通过了一项工作计划，把海运保险列为一个优先主题。<sup>3</sup>工作组在说明其工作计划时，曾收到贸发会议秘书处编写的TD/B/C.4/ISL/2号文件，其中第39段指出：

---

<sup>1</sup> 《联合国贸易和发展会议记录》，第一卷，《最后文件和报告》（E/CONF.46/141），（联合国出版物，出售品编号：64.II.B.11）。

<sup>2</sup> 《第二届联合国贸易和发展会议记录》，第一卷，《报告和附件》（TD/97）（联合国出版物，出售品编号：E.68.II.D.14）。

<sup>3</sup> 国际航运立法工作组第一届会议的报告，《贸易和发展理事会正式记录》，第九届会议，第三部分，附件（TD/B/289-TD/B/C.4/64-TD/B/C.4/ISL/4）。

“由保险人制定的〔海运保险〕保单格式，包含有许多复杂和陈旧的条款，这些条款在许多国家显然没有得到统一的解释，而且已经成为人们反复要求重新修订和简化的对象。单纯划一国际法规未必能有效保持保险人和被保险人利益的平衡，除非保单的条件也按照公平的方式在国际上得到统一。工作组似可审查各国的保单格式中所用的各种条款，并考虑是否需要建议简化和统一这些条款，使这些条款更易于了解，并在各地的情况中有相同的含义。”

在工作组第一届会议进行辩论期间，也对较大的明确性和统一性以及拟订一项国际协定的必要性表示了相似的关注。<sup>4</sup>

5. 1971年，工作组在日内瓦举行的第二届会议同意了无形贸易和贸易资金委员会所认可的安排（该委员会的议程上也列有海运保险项目<sup>5</sup>），即一份关于海运保险的研究报告可以同时为工作组和委员会的需要服务。工作组同时还注意到贸发会议秘书处编写的一份研究报告的暂定纲要，其中设想进行有关海运保险的经济、商业和法律方面以及海运保险的进行及其对发展中国家的国际收支的影响的研究。<sup>6</sup> 但是，后来在排定议程项目时却把由无形贸易和贸易资金委员会审议海运保险的项目排在工作组举行第六届会议之前，因而对航运司来说，要在满足工作组关于租船合同和提单这两项议程上的需要的同时，也进行联合研究，是有困难的。此外，随着工作的进展，人们认识到，海运保险这一主题牵涉面很广，并涉及大量分析，以致不可能在一份报告里提出关于海运保险所有各个方面的研究。

6. 因此，不是编写一份关于海运保险的单一报告，而是编写了两份不同的研究报告，各自针对委员会或工作组特别关切的问题，以供利用。第一份研究报告，

---

<sup>4</sup> 同上；由一个发达市场经济国家提出。

<sup>5</sup> 贸易和发展理事会1969年9月第二一三次全体会议请委员会优先进行关于海运保险的研究，特别着重海运保险对于发展中国家国际收支的影响。参阅《大会正式记录，第二十四届会议，补编第16号》（A/7616，第三部分，第103段）。

<sup>6</sup> 《海运保险的研究：贸发会议秘书处的说明》（TD/B/C.4/ISL/L.7），第3段。

题为《海运货物保险》(TD/B/C.3/120号文件),已提交无形贸易和贸易资金委员会于1975年在日内瓦举行的第七届会议。这份研究报告的内容包括对海运货物保险、其体制问题及其对世界贸易的作用作一说明分析,并对发展中国家的海运货物保险市场所遭迁到的各种商业和经济问题作一分析。报告中建议采取一些适当办法来解决这些问题,以期促进发展中国家的保险市场较多参与国际海运货物保险,改进这些国家的国际收支状况。

7. 本报告包括关于船舶保险(这里是指远洋船舶)和货物保险的论述,是根据工作组先前注意到的暂定纲要以及在贸发会议各讲坛上对海运保险的法规和惯例所表示的各种不满和改进建议而编写成的。因此,本报告集中于分析海运保险合同关系,包括影响到现行投保程序、制定费率制度和各方权利义务的法規、保单条件和惯例。此外,由于海运保险这一领域虽然具有国际性,却没有适用的国际公约,因此也作了一项分析,看没有国际法规会不会影响到海运保险被保险人和保险人的法律和经济地位(特别是对发展中国家而言),以及如何影响。

8. 这样,本报告在简要述评编写这份报告时所用的方法以及一般介绍了海运保险的经济作用、基本原则、结构和业务后,还作了一项分析,谈的是被保险人和(或)保险人在关于海运保险的法规和惯例的现行制度下所遭迁到的一些法律上的具体困难。本报告在确定了能对海运保险的现行制度作出改进的若干特定领域后,还分析了在海运保险方面缺乏任何一种国际协定的影响,并考虑了一些可能采取的方法,为海运保险合同发展出一个国际法律基础。

### 三 方 法

9. 要分析国际性的海运保险时所遇到的困难是缺少关于海运保险的国家法律、保单条件和惯例之间的差异的资料。此外，关于在一个特定的法律制度范围内确定一些法律问题，海运保险人避免通过正式诉讼解决争端的倾向也造成判例缺乏，使人不易认明困难何在。

10. 为了补偿这种文献欠缺，秘书处给所有贸发会议成员国寄发了两份问题单，一份是关于海运货物保险，另一份是关于船舶保险。已经收到68个国家的实质性答复，其中45个是发展中国家，17个是发达市场经济国家，6个是社会主义国家。此外，秘书处成员还考察了若干海运保险市场和发展中国家的一些海运中心，以便广泛了解保险人和被保险人关注的是什么。而且，秘书处还得到了来自一个主要国际海运保险市场的海运保险专家的服务，他是这份研究报告的各种技术问题的咨询者和顾问。

11. 在这方面，秘书处要向各国政府、各个组织和各位专家表示感谢，因为他们提供了协助，并通过对问题单的答复以及同秘书处成员的讨论提供了极为宝贵的背景材料。

12. 在所收到的各国政府对两份问题单的答复中，大部分看来是由本国市场的保险组织或反映保险人观点的政府组织编写的。为了使本报告基于比较平衡的观点，在考察时以及同海运业人员进行个人接触时作出了特别的努力，以弄清被保险人对他们的海运保险单的看法。虽然在若干情况下，特别是在比较大的船舶所有人的情况下，被保险人清楚知道他们的保险需要和保单提供的保障，但相当多的被保险人，特别是托运人和收货人，在最初声明了对他们的保险保障感到一般满意后，却显示出对他们的海运保险单中各个具体问题往往极度缺乏了解。即使是在船舶保险的情况下，也有些船舶所有的人员有时感到难以处理保单所提供保障中似乎是技术性的差异，并把这种保障适用于他们的具体保险需要。最后还发现到，在选择适当的保险保障方面，被保险人经常都听保险人的建议，充其量是听经纪人的建议，而这些人通常是主要海运保险市场上的保险人和经纪人，同有关国家或被保险人几乎没有联系。许多被保险人这样明显地不了解海运保险单提供的保障，使秘书处认识到，海运保险合同所用标准单据里各种条款和条件的表达方式很可能不大适当。



13. 另一些影响到秘书处调查方法的因素涉及当前国际海运保险市场结构的历史演变。在现在称为发展中国家和发达市场经济国家之间建立起多少是经常性的远洋贸易的时代，远洋贸易和同时发展起来的海运保险都几乎完全是由殖民国家控制的。由于在那个时代，相对来说，殖民地很少拥有自己的船队可在经常的基础上参与国际贸易，因此，保险人和作为被保险人的船舶所有人大多数都来自发达市场经济国家。这一状况一直保持到四十年代末期和五十年代初期，那时发展中国家才开始拥有船舶并在经常的基础上用于它们的对外贸易。可是，发展中国家内的当地被保险人虽有增加，也有了海运保险市场，发达市场中的保险中心仍因财力雄厚而保持优势，大部分发展中国家也继续采用这些发达市场保险中心的海运保险法律、惯例、保单格式和条款。

14. 此外，由于海运保险的惯例和提供保障的条件是在十九世纪最后二十五年和本世纪初期逐渐形成现代的格式，而当时英国商船队在世界海运中占有支配地位，联合王国的商业和金融事业的发展也蒸蒸日上，因此，海运保险的国际市场中心在伦敦设立是很自然的一件事。基于这个理由，海运保险的一个显著特点是，英国市场以及在英国市场实施的保单格式、条款和法规，对于在国际上进行、特别涉及发展中国家的海运保险，产生深刻的影响。

15. 最后，在上述确立现代海运保险惯例的时期，各国的人们开始认识到保险条件（包括保险合同）划一的好处，海运保险业自行订立了一些标准条款。通常这些标准条款都是由保险人在很少和被保险人进行有组织的协商的情况下拟订的，<sup>7</sup>因此，提供保障的标准条款是由保险人单方面为满足他们所处的特殊国家市场的需要而订立的。如一位著名的保险专家所曾指出：“反对标准条款的最重要的理由是，在许多情况下，这些标准条款并不是缔约各当事方之间通过谈判无约束地调整彼此利益的产物，却是各当事方之中较强的一方、或最低限度组织较好的一方的专断命令。”<sup>8</sup>

<sup>7</sup> 英国市场上关于若干商品的特别贸易条款是例外，这种条款是和有关商品的国家贸易组织协商订立的（参阅第88段）。

<sup>8</sup> 维克托·多弗：《海运保险单格式和条款的划一》（哥德堡，大学出版社，1963年），第15页。

16. 因此，秘书处发觉到，整个海运保险业由于历史的原因是从发达国家的保险人所制订的惯例和提供保障的条件中发展起来的，并在很大程度上保留着这些惯例和条件。在这方面，秘书处作了如下结论：无论是作为保险人或被保险人，发展中国的有关人士在形成管理海运保险合同的法律制度方面都没有起有效的作用。

17. 基于上述各点，秘书处认为应在其研究中用批判的观点来分析海运保险，看它是否适应发展中国的需要和被保险人的需要。具体地说，是要确定海运保险合同关系中足以在国际航运和贸易方面造成问题的几个方面，例如合同单据的格式和措词一般都缺少明确性，同时标准保险单以及其他通用的条件中也有意义不明、偏袒一方或欠缺不全的地方。这项分析也是要弄清一些不能令人满意的获取保险保障或解决索赔问题的程序；弄清市场惯例中的缺点、曲解或费用过高的因素；并弄清各国法规或惯例的差异——这种差异给海运保险合同各当事方造成困难。由于英国市场及其法律、惯例和保单条件居于支配地位，秘书处得以将其一大部分调查研究工作集中在英国海运保险的法律制度上。这项分析的一个主要考虑点是要答复这个问题：所确定和分析的各项问题是否需要通过国际行动来加以解决，如果需要的话，要采取什么方式。

18. 最后要说明的是，由于这一专题的复杂性以及联合国文件资料篇幅长短的限制，不可能在本报告中对海运保险作详细完整的论述。本报告所讨论的问题主要涉及一些引起困难的或可予改进的领域。

### 三 海运保险的经济作用

19. 海运保险对于进行海上贸易是一个有几个世纪历史的助力。其目的是使船舶所有人或货物的买方和卖方能够经营各自的业务，不必承担——最低限度不必全部承担——由于海上各种危险造成财产灭失或损坏而引起的财务重担。

20. 需要为财产灭失或损坏所能引起的经济后果购买保险，已经成为现代社会的一个特征。特别是涉及大量投资的船舶、商品、制成品或工业厂房（经常涉及外来资金）等财产，所有人和他的债权人都坚持取得足够的保险保障。没有这种保障，国际贸易中的有关各方，不论是货物所有人，船舶所有人，对船舶建造提供必要资金的船舶受抵人，还是涉及跟单货物销售或涉及延长销货信贷期间的银行机构，都会缺少一种必要的担保，即知道在发生意外事故时他们最少能得到保险标的物的等值金额，来弥补他们的财务损失。因此，海运保险加进了财务担保这个必要的成分，使运输期间发生意外事故的危险不致碍及国际贸易的进行。

21. 海运保险对被保险人和对国家的重要性，是怎么强调也不会过分的。对被保险人，它提供担保，也构成经营海运或运输货物的全盘经济中的成本要素；对国家，特别是对发展中国家，它影响到国际收支状况。关于海运保险对国际贸易的经济作用及其对发展中国家以及这些国家的国际收支的重要性的更加详尽的分析，请参阅贸发会议秘书处关于海上货运保险的研究报告（TD/B/C.3/120），该报告同关于海运保险合同的本研究报告是互相补充的。

## 四、海运保险业务

### A. 一些基本原则<sup>9</sup>

22. “理论上，任何形式的保险其目的都是为了赔偿损失。保险的用意不是要使被保险人因其损失而获利，只是要使他的境况不会比损失发生前更坏……希望保险人赔还已失去的物件是不切实际的，希望他把损坏去掉因而使受损坏的物件恢复其完整无缺的原状也是不合理的。折衷办法是任何补偿都必须用货币作单位，这种偿还办法叫做‘赔偿’。”<sup>10</sup>

23. 海运保险的一项基本原则是，为了得到保险保障，保险受益人和保险财产之间需要有某种法律关系或衡平法关系。这种关系叫做“可保权益”，其用途是避免保险单成为利用别人的财产损失进行赌博的方法。一般来说，这一概念的应用很随便，只要一个人会因船舶或货物的安全到达而获益，因其灭失或损坏而受损，就存在可保权益。

24. 海运保险合同或海运保险单是一种安排，由一个叫做保险人或承保人的人同意按照合同规定的条件对另一个叫做被保险人的人赔偿其财产——如船舶、货物或其他动产——在海运中发生的损失。<sup>11</sup>换句话说，保险人承保或承担一种危险；在这里“危险”是指保险财产可能发生损失的危险，这种损失危险不但包括实际财产损失，也可能包括财务上的损失，如因货运费、客运费、佣金或利润的丧失而引起的损失，以及对第三方的某些赔偿责任引起的损失。

25. 保险合同的具体条件通常规定有某些限制，指明那类事故造成的损失保险人才给予赔偿。这种事故叫做“承保危险”。因此保单上可能订明只承保某些海上危险。或者，如果是战争险保单，那么只承保战争行为或有关事件引起的损

<sup>9</sup> 比较完全的解解释可参阅《海上货运保险》(TD/B/C.3/120)。

<sup>10</sup> 布朗《海运保险—原则》(伦敦，威瑟比有限公司，1970年)，第19页。

<sup>11</sup> 下面将会指出，目前，运输中货物的保险期间往往超过实际的海洋运输期间，以便将货物从起运点到目的地之间的内陆运输期间包括在内。

失。另一种可能性是，保单可能订明它承保因保险财产对其他财产造成损坏所引起的赔偿责任，如船舶碰撞的情况。

26. 也可以对给予赔偿的损失类别加以限制。例如，一项保单可能只承保全损。<sup>12</sup> 保单也可列明它包括所有类型的部分损失（叫做“海损”），或者可将不同类型的“海损”分开，只包括“共同海损”——这是为了使航行中的一切权益免于受到全损而故意造成的“海损”，<sup>13</sup>——而不包括“单独海损”，即承保的“海上危险”（如风、浪和风暴）或其他危险（如火灾）偶然造成的“海损”。

27. 保险人同意签订保险合同，被保险人即同意付给“保险费”。保险费被认为是对冒保险财产遭受损失的危险的补偿，通常不管保险财产有无损失都不退还。保险费的多少决定于保险人对于保险财产遭受损失的危险程度的估计和他需要付出的赔偿数额。保险人通过承保许多危险并接受相应的保险费，希望由于可以被非正式地叫做“平均规律”的作用，他所承保的危险中实际上只有一些会产生索赔的后果，因而他必须予以赔偿。

28. 一般来说，保险人喜欢将他们的可能赔偿责任分散在数额比较小的许多危险上，以便从会遭受损失的百分率不大的可能性中获利。“分散危险”的概念是保险的基本原则。海运保险人广泛采用这种办法，为的是如某一保险标的因承保危险而灭失时，可以减少他们财务上的损失。因此，他们认为与其对一个保险标的承保100%，不如对两个保险标的各承保50%，而对四个保险标的各承保25%则更好，因为任何一个保险标的物的灭失都不会对保险人构成严重的财务损失。

29. 为了分散危险，海运保险人可以只承保投保危险的一部分（即是说，他同意承保的财产损失危险只占该财产价值的某一百分率），因此被保险人需要找另外

---

<sup>12</sup> 实际全损的情况是保险标的的全毁或对被保险人而言已遭受不可弥补的损失。

另一类全损是“推定全损”，这是被保险人合理地将保险标的物委付保险人的情况，因为实际全损似乎是不可避免的，或者为避免全损所需的费用比标的物的价值要大。

<sup>13</sup> 共同海损的根据是古老的海运概念：如为减轻船舶的重量而把货物扔出船外（投弃），那么为大家的利益而引起的损失必须由大家（例如船舶所有人和货物所有人）分摊。

的保险人承保其余部分的危险。一个以上的保险人直接向被保险人承保一项危险的一部分，叫做“共保”。虽然每一个保险人都以自己的名义个别地签订关于全部危险的某一部分的合同，不过他们签订的合同条件通常都与第一个保险人（叫做“首席保险人”）签订的一样。<sup>14</sup>

30. 或者，保险人可承保某一危险的100%，然后同另一个保险人接洽，要他承保第一个保险人不想承保的一部分危险。一个保险人直接对被保险人承保某一危险，然后再将该危险的全部或部分转给一个或数个其他保险人承保的这种安排，叫做“分保”。第一个保险人同后来的保险人之间随后签订的分保合同，并不改变被保险人和第一个保险人之间原来的合同关系。在逐项基础上进行的分保叫做“临时分保”，<sup>15</sup>这是原保险人专为其承保的某一危险而安排的分保。另一种情况是，原保险人同分保接受人事先签订一项总协定，其条件将适用于两个当事方之间后来所有的分保，或是其中某一指定类别，因此这两个当事方有责任分出和接受这种分保。这种分保叫做“合同分保”。<sup>16</sup>适当拟订分保安排的条款，可使原保险的条件以及根据这些条件的理赔通常也适用于分保。<sup>17</sup>

<sup>14</sup> “首席保险人”指谈判保险费率和保险条件的第一个保险人。大多数使用共保安排的海运保险市场都有相同的概念。后来的共保人通常都依赖首席保险人的专门知识而在保险条件方面模仿他。

<sup>15</sup> 在这里“临时”一词的意思是承保人有权决定是否接受分保某一项危险。

<sup>16</sup> 这里将不尝试描述合同分保可能采取的各种形式。不过可参阅《发展中国家的分保问题》(TD/B/C.3/106/Rev.1)(联合国出版物，出售品编号No. E.74.II.D.2)。

<sup>17</sup> 以英国的习惯做法为例，临时分保可列有“照付”条款。这个条款的内容如下：

“兹宣布并同意本保单分保……，照原保单可能付出数额付款，并适用同样的条款和条件。”

维克托·多弗，《海运保险手册》（伦敦，威瑟比有限公司，1975年），第481页。

分保合同可列有“同甘共苦”条款。典型的这类条款的部分措词如下：

## B. 国际性

31. 海运保险的一个特点是它涉及范围的国际性程度。大多数货物保险都内在地具有国际性，因为承保海运货物通常涉及从一个国家到另一个国家的运输。发货人/卖方和收货人/买方通常是受不同法律管制、说不同语言的不同个人。货物保险人所在地可能是发货人或收货人的国家，或是除了保险合同外同货运没有其他联系的第三国。船舶保险具有国际性是因为船舶灭失或损坏的危险通常发生在国外，以及因为许多船舶所有人倾向将全部或部分保险在他们所在国家以外的一个国家内投保。造成后一种倾向的因素之一是，来自没有足够能力为本国船舶提供海运保险保障的国家、包括发展中国家的船舶所有人拥有的船只越来越多，因此许多船舶所有人需要向少数发达市场经济国家——如联合王国和美国——中的保险人投保。因此，船舶所有人将其船只的全部或部分价值直接在另一个国家投保的情况并不罕见，虽然他可能除了保险合同以外同这个国家没有任何联系。

## C. 海运保险业的结构

### 1. 相互保险协会

32. 一般来说，海运保险的经营可分成两类，一是营利的，本文中称为“商业保险”；一是互利的，称为“相互保险”。

33. 相互保险是一群人或公司事先同意分摊弥补彼此的损失。换句话说，该集团的每一成员在某种意义上是每一个其他成员的保险人。当一个成员遭受损失时，所有其他成员即按照事先决定的公式按比例分摊，因此该损失得以由所有成员平均分担。因为分摊只是为了弥补实际损失，因此不象商业保险有积累利润的目的（无论如何这只增加成员的利益）。

---

“分出公司独揽处理一切损失的权利，不管是和解或通融赔款或用其他方法，分保接受人应无条件地受所有理赔的约束……。”

肯尼思·古达克，《海运保险索赔》（伦敦，威瑟比有限公司，1974年）第633至634页。

34. 相互保险安排一直只限于船舶所有人组成协会承保财产损失的危险（简单叫做船舶保险），和承保他们的船只作业时可能引起的赔偿责任（叫做责任保险）。目前有极少数的互保协会对远洋船只提供船舶保险（通常叫做“船舶险协会”）。这种协会有时候也提供责任保险。大多数相互海运保险协会只提供责任保险。船舶所有人需要保险的赔偿责任可能有货物索赔、船员因受伤和疾病索赔、碰撞责任索赔、和清除残骸索赔等形式。为这些赔偿责任提供保险的互保协会叫做保赔协会。

35. 由于保赔协会和其他船舶险协会的互保性质，在现阶段似乎没有必要仔细分析这类协会中的合同关系（其表达形式是成员规则）。此外，由于海运保险的范围太广，要在本文中对相互保险和商业保险作包罗万象的分析是不可能的。因此，本报告将集中讨论存在于商业市场上的被保险人和保险人之间“合理无私”的合同关系，这是进行分析的比较适当的基础。

## 2. 商业保险

36. 商业保险人经营的基础是，事先收受“保险费”并且不管保险财产是否遭受损失都不退还保险费，象上文第27段所描述的。全世界大多数国家都有商业海运保险的经营，并且包括船舶保险和货物保险。商业海运保险人的规模各不相同，除了伦敦劳合社是单由组成各种竞争性保险辛迪加的个别私人构成的以外，一般海运保险人不是私营或国营公司就是政府机构。若干海运保险人可能合在一起形成一个大竞争市场，这是发达市场经济国家中常出现的情况；社会主义国家和发展中国家中比较常见的情况是，一个保险人可能是唯一在某国保险市场中营业的海运保险人。<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> “保险市场”一词是进行保险业务的地方、或是一群提供某一类保险的保险人、或甚至是一群不同类的保险人的泛称。例如在英国，伦敦和利物浦都是保险人聚在一起的地方，因此有伦敦市场和利物浦市场，或者合在一起叫英国市场。此外，还有“商业市场”和“保赔市场”的说法，或者“劳氏市场”和“公司市场”的说法。一般来说，至少有一个保险人在其境内进行业务的每一个国家都可以叫做一个市场——本报告称之为“当地市场”或“国家市场”。



37. 虽然描述每个国家的海运保险市场结构是不可能的，不过至少应该简短地描述英国市场的结构，因为它一直是公认的世界主要海运保险市场。英国市场包括一些主要在几个大城市中——其中最重要的是伦敦——的保险人。在伦敦的有“劳合社”，这是一个由为数超过14,000的个别保险人组成的协会，每个保险人对其承担的危险负有无限的个人赔偿责任。这些个别保险人组成300个辛迪加。每个辛迪加的事务由一个保险代理人管理，该保险代理人负责任命一个保险专家来代替其他不活跃的辛迪加成员进行承保工作。劳氏辛迪加的一切保险业务都透过特别指定的中间人——叫“劳氏经纪人”——进行，不过这些经纪人也可以向别处投保。

38. 伦敦市场也包括一些保险公司，这些公司大部分是叫做“伦敦保险业公会”（伦敦公会）的成员。伦敦公会的目的是促进成员在海运保险事务上的共同利益。伦敦公会的代表和劳合社的代表联合组成若干委员会，如联合船舶保险委员会负责监督船舶保险单的续保条件，技术和条款委员会负责起草标准市场条款供整个英国市场使用。

39. 至于海运保险业的国际性结构，各种国家市场所起的国际性作用可以概括成几点。第一，应该指出，上面提到的分散危险（参阅第28至30段）所造成的结果是这类危险的各个部分由不同国家境内的保险人承保。这种国际性的分散危险并不只是因为危险特别大，而是因为某一国家的某一保险人或一群保险人承保的危险总额可能超出其承保能力——这种情况特别可能发生在新设立的发展中国家海运保险市场——，因此需要将一大部分的危险让与其他国家内的保险人承保。

40. 关于个别市场，英国市场长久以来一直是主要的国际海运保险中心。其他还有几个大市场（如美国市场）以及一些比较小的市场（如荷兰市场），已成为偏重国际性业务的市場，这些市场的保险人目前已愿意直接接受来自其他国家的投保，甚至愿意作为同至少一个其他国家市场作出的共同保险安排的一部分。还有一些设在发达市场经济国家和社会主义国家的市場，如挪威、法国、日本和苏联等国的市場，比较集中于当地承保业务，不过据了解最近已开始经营直接的国际性业务，其中许多市場已经接受这类业务。最近刚设立、还没有足够能力和专门知识大规模进行国际海运保险业务的许多发展中国家的保險市場，大部分只限于直接

接受当地的投保。不过，发展中国家的市场中有一些比较发达的保险市场，如印度市场和科威特市场，也能直接接受来自其他国家的投保。

41. 国际性的分散危险还得到大型国际分保专门组织的增长之助。这类专业分保接受人主要依赖接受来自世界各地的分保业务，在某种意义上可说是保险“批发”商，向直接同公众交易的“零售”保险人购买承保危险。除了设在瑞士和德意志联邦共和国中的几个大专业分保公司外，一些发达市场经济国家的整个保险市场，特别是英国、美国和日本等国的市场，几乎都充当只有能力承保一小部分当地的货物险和船舶险的许多新的发展中国家保险市场的专业分保组织。鉴于国家保险人常常建立这种国际合同关系，应该指出，有些国家保险市场协会是国际海运保险联盟的成员，该联盟是成员每年就彼此关心的问题交换意见的场所。

42. 从历史眼光展望各国家市场的国际关系，可以看出各国家市场对于接受国际性的投保越来越感兴趣的趋势，这可能是因为各国家市场都想争取（在直接的或分保的基础上）较多的保险费收入，或是因为作为主顾的船舶所有人和货主分布较广而增加的保险需要，或是因为需要分散危险。因此在从前是英国独占的领域中，目前已有若干面向国际业务的市场同英国市场竞争。在这方面，由于从前的殖民地纷纷变成独立国家以及这些新独立国家本国的被保险人和保险人的增加，原来相当简单的国际结构——只包括若干发达国家的国家性海运保险市场，现在已变成许多国家境内和不同文化背景的被保险人、保险人、共同保险人和分保接受人之间越来越复杂的合同关系。

#### D. 海运保险的法律制度

43. 在本报告中，“法律制度”是一个集合名词，用来指影响海运保险人和被保险人之间合同关系的一切规则和程序，因此包括保单条件和法律条款，以及有影响的补充规章，如法院判决和“市场惯例”。为了更好地了解海运保险起作用的国际范围，下文将简短地回顾指导海运保险的各种法律制度的两个主要组成部分，即各国的保单条件和法律条款。

## 1. 各国采用的海运保险单

44. 目前在海运保险方面还没有国际统一的保单条件。因此，各国家海运保险市场所用的保单格式各不相同，例如有英国劳氏海运保险单格式和伦敦保险业协会的“公会条款”、日本船舶保险人联盟的一般条件、苏联中央对外保险局的货运保险条例和船舶保险条例、扎伊尔国家保险公司采用的海运货物保险单、墨西哥保险公会协会核可的货物保险一般条件、哥斯达黎加国家保险协会起草的货物保险和船舶保险一般条件等。

45. 尽管国家海运保险单条件种类很多，不过英国保险市场的船舶和货物保单格式（以下合称为“英国条件”的采用已非常广泛，这些保单格式几乎可以说是实际上的国际保险条件。世界上有船舶保险和货物保险的国家中几乎有三分之二是只采用英国条件代替当地的保单，或者是两种一起采用。<sup>19</sup> 如果只考虑发展中国家，这个数字就提高到大约四分之三。在货物保险中，有些国家对出口货运采用英国条件，对进口货运采用当地保单。<sup>20</sup> 法国海运保险条件也在一些同法国或比利时有历史联系的发展中国家间有一定的国际影响力。<sup>21</sup>

46. 至于那些采用当地保单的海运保险市场，有时候当地保单是用于代替英国条件，<sup>22</sup> 有时候是同英国条件的某些部分一起使用。关于后一种情况，要断言某

---

<sup>19</sup> 根据各国政府对秘书处发出的船舶保险和货物保险问题单的答复。

<sup>20</sup> 芬兰、挪威、瑞典、丹麦和匈牙利等国在对秘书处货物保险问题单的答复中如此显示。这样做的原因是它们相信外国收货人喜欢世界公认的保险单（如英国条件）甚于比较少见的当地保单。

<sup>21</sup> 马里、塞内加尔和中非帝国对秘书处问题单的答复中如此显示。此外，扎伊尔国家保险公司以及几内亚共和国国家保险和再保险公司的船舶保单和货物保单似乎在某种程度上是以法国条件作根据。

<sup>22</sup> 例如，意大利的答复显示，除了四种标准的当地保单外，船舶保险也可以适用英国公会条款。此外，货物保险除了采用英国条件外也采用一种当地保单。阿根廷的答复显示，任何船舶所有人可以选用国际市场上已知的各种标准条款，也可以选用阿根廷条款。苏联的答复显示，货物保险除了采用叫做“货运保险条例”的当地条件外，有时候也采用英国条件。

一国家是否有当地保单往往是很困难的，因为当地保单的情况可能有下列几种：(a) 几乎是英国条件的复制品，<sup>23</sup> (b) 在许多方面是当地保单，但以各种方式列入英国条件的一项或多项条款，<sup>24</sup> (c) 当地保单，但在情况容许时附加英国条款，<sup>25</sup> (d) 可能是真正的当地保单，不规定可以附加外国条款。<sup>26</sup>

47. 亚非发展中国家的一般趋势是采用英国条件，有些情况是采用法国条件，或是采用有些不同但接近上述两种条件的当地条件，视其各自的历史或文化背景而定。有些拉丁美洲和非洲的国家市场有时候采用美国条件，往往同极相类似的英国条件一并采用。<sup>27</sup> 个别的当地条件最常出现在发达市场经济国家、社会主义国家和拉丁美洲国家。不过在拉丁美洲，许多国家的当地保单各以不同方式列入一项或多项英国公会条款，或者期望附加某些公会条款。<sup>28</sup> 此外，发达市场经济国家往往有个别的当地保单的情况也有例外，例如那些同联合王国有历史联系的国家虽然可能有当地保单，不过基本上该当地保单同英国条件极为相似。<sup>29</sup> 另一方面，法律制度因袭罗马法的发达市场经济国家比较可能有不同于英国条件的当地保单。

48. 在没有任何义务要这样做的情况下英国条件仍然被如此广泛采用的原因，可能是因为英国市场在直接和分保基础上进行承保——特别是来自发展中国家的投

<sup>23</sup> 例如，坦桑尼亚国家保险有限公司的船舶保险单只对英国条件作了一些小改动。

<sup>24</sup> 例如，萨尔瓦多联合保险有限公司的运输保险开口保险单。虽然该保险单基本上是当地保单，不过它列入了英国劳氏海上保险单格式的危险条款（见第71段）的西班牙文译文，并明文规定应按照英国的“学说、法理、惯例和习俗”来解释该条款。从巴西对秘书处船舶保险问题单的答复也可看出，巴西采用的当地保单含有根据当地法规适当修改过的伦敦市场所用的一些主要条款和条件。

<sup>25</sup> 例如，目前使用的当地阿根廷海运保险单可以附加某些英国公会货物险条款的西班牙文译文。根据墨西哥和土耳其对秘书处问题单的答复，这两国的条件也可以同一方式加以扩大。

<sup>26</sup> 例如，法国条件和挪威条件。

<sup>27</sup> 利比里亚、巴拿马和委内瑞拉对秘书处问题单的答复如此显示。

<sup>28</sup> 参阅脚注24和25。

<sup>29</sup> 例如美国条件（美国海运保险业公会的公会条款）。

保——方面历来具有经济优势；英国市场对这个问题具有高水平的专门知识；更重要的是已确立的先例。一套保单条件一旦为大家了解并在世界各不同市场上广泛采用后，国际上采用和接受这些保单条件的事例就会在一定程度上自动增加起来。按照英国条件书写的保险单一般来说比较容易分保或共保，更重要的是比较容易为外国被保险人接受。

## 2. 关于海运保险的国家规章

49. 上面曾说过，没有适用于海运保险的国际公约。国际法协会曾于1901年制订了《格拉斯哥海运保险规则》。这些规则的设想是要通过合同规定而列入海运保险单中，其适用范围是全损的某些方面以及委付通知、船舶的部分损失、不适航和重复保险的影响。不过这些规则没有得到广泛的接受。欧洲共同体委员会目前正在考虑一项关于协调共同体内有关保险合同的各种法律、规章和行政规定的理事会命令草案。这项草案对海运保险合同是否适用还未确定，目前包含有关于下列方面的一些规则：保单格式、被保险人申报危险、合同有效期间危险的增加和减少、保险费支付、发生灭失时被保险人的义务、合同终止。

50. 许多国家、包括发展中国家都制定了本国法规，规定某种形式的关于海运保险合同的管制。这种法规的形式各国不同。有些国家可能有关于海运保险的特别法规，<sup>30</sup> 有些国家则是在关于一般保险的法规中列入有关海运保险的章节；<sup>31</sup> 采用罗马法的国家可能在其国家商法<sup>32</sup> 或海商法<sup>33</sup> 中特别列入有关海运保险的

<sup>30</sup> 例如，联合王国的1906年海运保险法；法国的1967年7月3日第67-522号法；印度的1963年海运保险法；澳大利亚联邦的1909至1966年海运保险法；肯尼亚的1968年海运保险法。

<sup>31</sup> 例如，菲律宾的1915年保险法第二章，海运保险。

<sup>32</sup> 例如，委内瑞拉商法中第八标题是有关海运保险的（以及民法第1,136和1,800条）；也可参看1885年西班牙商法中关于海运保险的第三标题；比利时商法第二册第六标题（1879年8月21日的海商法）（1874年6月11日关于一般保险的法律在其不与海商法相抵触的范围内亦适用。）

<sup>33</sup> 例如，1960年埃塞俄比亚海商法中关于保险的第七标题；苏维埃社会主义共和国联盟商业航行法第十二章“海运保险合同”；波兰海商法第六册“海运保险”。

一章。这类具体法规往往需要其他比较一般性的法规来补充，如普通合同法、民法的适用部分等。发展中国家中，拉丁美洲的发展中国家最可能有关于海运保险的法规，通常是作为商法或海商法中的一部分。有些国家、包括某些发展中国家则用一般适用于所有各类保险合同的当地保险法规来管理海运保险合同。<sup>34</sup>

51. 许多国家信靠 1906 年英国海运保险法（以下简称 1906 年法），以之作为海运保险合同的基本法规。有些国家把这种信靠加以正式化：将 1906 年法毫无改动地或以类似方式列入本国法规中。<sup>35</sup> 在另一些情况，这种信靠比较没有正式化，这可能是由于地方司法惯例是以英国法律为依据，<sup>36</sup> 或是因为海运保险单上的合同规定。<sup>37</sup>

52. 从对秘书处问题单的答复可以看出，倾向于用英国法律为依据的发展中国家中以非洲国家和亚洲国家最多，不过有些在当地保单中采用某些英国条款的拉丁美洲国家规定，应按照英国法律和惯例来解释这些英国条款。<sup>38</sup>

<sup>34</sup> 例如，塞内加尔 1962 年 3 月 22 日的法律和 1937 年的伊朗保险法。

<sup>35</sup> 参阅脚注 30。

<sup>36</sup> 例如，美国法院处理这类问题时常以 1906 年法作为美国一般海商法的依据，除非有反对意见的美国司法当局或其他不得已的理由存在，不得以英国法律为依据。参看奎因保险公司对全球和拉特格斯火险公司案件，263 U.S. 487 (1924)；也可参看威尔伯恩船公司对华尔曼基金保险公司案件，348 U.S. 310 (1955)。还有孟加拉国、马拉维和坦桑尼亚联合共和国对秘书处问题单的答复也如此显示。

<sup>37</sup> 例如，泰国、匈牙利（采用英国条件的出口保单上规定应适用英国法律）、挪威和瑞典（英国法律常适用于出口货物保险，如合同中有此规定）对秘书处问题单的答复中如此显示。

<sup>38</sup> 例如，萨尔瓦多使用的运输保险开口保险单有此规定，参阅上文脚注 24。阿根廷市场采用的英国条款西班牙文译文通常含有类似的规定，参阅脚注 25。

53. 不过，以英国法律作依据的国家并不限于发展中国家；许多发达市场经济国家<sup>39</sup>和某些社会主义国家<sup>40</sup>也这么做。许多国家虽然有当地的海运保险法规但仍以英国法律为依据，不过这种情况通常只限于某一类海运保险，如出口货物保险，而且往往是因为该类海运保险采用的是英国条款。<sup>41</sup>

54. 据了解，非洲大陆有些法语国家是以法国的海运保险法规作为依据的。<sup>42</sup>此外，由于1808年法国法典被许多罗马法国家广泛采用作为其法规的基础，特别是在十九世纪中制定的那些法规，因此1808年法典中适用于海运保险的条款在许多拉丁美洲国家和欧洲国家在这个期间制订的法规中有不同程度的反映。<sup>43</sup>

55. 没有关于海运保险合同的具体法律，也不以英国法律或法国法律作为依据的国家，可能以适用于一切合同的当地法律作为根据。<sup>44</sup>

56. 虽然国家法规的具体内容各国不同，但总的来说，各国法规往往含有管理合同关系的下列方面的规则：可保权益、可保价值、签订合同时的声明和陈述、保单格式和内容、重复保险、保险费、“流动”或“开口”货物险保单、航程保单规则（关于启航、变更航程、延期等）、责任保险、使另一人受益的保险、危险种类、合同有效期间危险增加、被保险人疏忽的后果、保险单转让、保险标的物的灭失和委付、发生灭失时被保险人的义务、赔偿办法、保险人的理赔权利、时效。

57. 最后，与各国关于海运保险的国家法规有关的、应该强调的一点是，由于海运保险是很复杂、技术性很高的问题，国家法规往往让合同当事方有相当程度的

<sup>39</sup> 例如，日本（货物保险）；美国；芬兰、挪威、丹麦和瑞典（出口货物保险）；荷兰（船舶保险，偶而货物保险也用）。

<sup>40</sup> 例如匈牙利，参阅脚注37。

<sup>41</sup> 参看脚注37和38。

<sup>42</sup> 马里共和国对秘书处问题单的答复如此显示。据了解，扎伊尔共和国是以比利时法律或法国法律作为依据；不过其国家法规正在起草过程中。

<sup>43</sup> 参看罗贝尔·德斯梅《论海运保险的理论 and 实践》，第三卷（巴黎法律和判例总书局，1959年），第531页。

<sup>44</sup> 例如，伊拉克对秘书处问题单的答复如此显示，伊拉克民法适用于海运保险合同。

自由来投决定他们的保险关系的确切条件。因此，法律条款往往是任择性的，即是说它们往往可因合同而变动。<sup>45</sup> 因此，最后决定当事方之间关系的法律制度可能因原来的法律条款很不一样。有些国家的法律条款，至少是适用于海运保险的条款，完全被该国私人保险业议定的统一合同规则所否定。<sup>46</sup>

<sup>45</sup> 例如 1906 年法第 87 条。有人曾对 1906 年法作如下解释：

“总的来说，1906 年法的主要目的是要宣布法律，即是在当事方没有明定的合同条件时指明他们的法律地位，而容许他们随意签订适合他们需要的合同条件。”

查默斯《1906 年海运保险法》（伦敦，巴特沃斯，1971），第 137 页。法国关于海运保险的 1967 年 7 月 3 日第 67-522 号法第 2 条指定了那些条款不能被合同否定，因此容许当事方通过他们之间的协定改变其他条款的作用。

此外，西班牙对秘书处问题单的答复也显示，1885 年商法的规定只有在保险合同没有规定的情况下才适用。

<sup>46</sup> 挪威对秘书处问题单的答复显示，保险合同法在很多方面容许合同当事方私下谈判条件。因此关于船舶保险的民间规章有 1964 年的挪威海运保险计划，关于货物保险的有 1967 年的货物运输保险计划，这两项计划都是在同各种工业、商业和学术组织的代表协商后通过的。

瑞典的答复显示，保险合同法的大部分被瑞典海运保险人协会、“瑞典协会”和瑞典船舶所有人协会制订的“一般瑞典船舶保险条件”的条款所否定，不适用于商船。

德意志联邦共和国的答复显示，商法的条款（第 778 - 900 条）经常为“德国海运保险一般规则”（ADS）形式的协议、以及补充该协议的“货物特别条件”（1973 年货物 ADS）或“德国海运保险人协会船舶条款”所取代。

“ADS”和“1973 年货物 ADS”是经济界有关集团的代表同德国保险经纪人协会协商拟定的，船舶条款则是德国船舶所有人协会同德国保险经纪人协会议定的。



## 五. 英国海运保险法律制度概述

58. 本章概要介绍海运保险的法律、保单条件和市场惯例的主要方面，以期增加对商业性海运保险的了解，以后可以对特定问题进行更详尽的分析。由于海运保险的发展历史，英国的法律、保单条件和惯例似乎是全世界海运保险合同中最为大家了解的部分。因此，本概况的介绍，是以英国海运保险的合同为根据。<sup>47</sup>

### 1. 安排保险

59. 购买海运保险的人，通常是船舶所有人（或有时候是船舶所有人的受抵人，他们希望他们在船只上的财务利益能够得到直接保障）或货主，这个货主可能是按照到岸价格出售条件必须为货物安排保险的托运人（或是货主希望为以离岸价格出售的货物投保他们要负责的那段期间）或是必须为以离岸价格购得的货物自行安排保险的收货人。他们为了安排保险，必须直接找保险人或保险经纪人。

60. 在英国的海运保险市场中，经纪人是在被保险人与保险人之间具有独立地位的居间人，他帮助安排保险并解决随后发生的索赔问题。经纪人由被保险人选定；他作为被保险人的代理人，告诉被保险人需要哪几种保险，并设法从一个或数个保险人那里以最好的条件取得所需的保险。经纪人的服务报酬叫手续费，由保险人所收取的保险费中扣除。经纪人和保险代理人不同，保险代理人只是一个或一个以上的保险人的代表，直接为保险人取得保险业务。全世界许多国家，包括一些发展中国家，都有经纪人，但经纪人数目最多、力量最大的是联合王国、美国和一些西欧国家。经纪人的使用很少是强制性的，但在英国市场，如果希望从劳合社取得保险，就必须找劳氏核可的经纪人。

61. 被保险人为了取得保险，必须详尽说明投保的内容，包括：性质（船舶或货物，种类，等等），价值，目的地，等等，然后由保险人考虑，是否接受投保以及保险费率是多少。因此，被保险人对于投保内容的声明和陈述必须正确无误。

62. 关于保险合同当事人所作声明和陈述的1906年法规定，合同是以最大善

<sup>47</sup> 对于海运保险的原则和惯例，贸发会议秘书处的研究报告《海运货物保险》（TD/B/C.3/120）有较完整的介绍。

意为基础，如果发现不符合善意的标准，受损害的一方可宣告合同无效。在签订合同之前，被保险人必须把他在日常业务中知道的或应该知道的每一重要情况向保险人声明（除非是保险人已经知道或应该知道的情况，例如普遍公布的资料）。

此外，被保险人在谈判合同期间向保险人作的任何重要陈述，基本上必须正确无误。重要情况或陈述是指能影响一个精明的保险人在决定保险费多少或是否接受投保方面的判断的资料。如果被保险人没有说明重要资料或作不实之陈述，那么，即使造成损失的原因完全与无心漏报或错报无关，保险人也可以对损失不负任何赔偿责任。仿效英国法律的国家，其法律制度中也存在着类似的法规。<sup>48</sup>

63. 按照英国法律，海运保险单可以根据合同当事方的协议规定保险标的物的价值。保险单中保险人和被保险人约定的价值，确定了保险标的物的实际价值或可保价值。另一种办法是，保险单不规定保险标的物的价值，等到发生灭失或损失时才决定可保价值。一般都同意，确定保险标的物的可保价值，是避免在将来发生损失时无法决定赔偿数额的好办法。<sup>49</sup>因此，如果标的物全部损失，即使标的物的实际价值多于或少于约定价值，仍按约定价值赔偿。实际上，几乎所有的货物保险单和船舶保险单都是定值保险单，也就是订有约定价值。

64. 如果被保险人购买的保险金额与可保价值或保险单规定的约定价值相等，则被保险人得到的是“全值保险”。如果保险金额少于或多于可保价值或约定价值，则分别称为保险不足或超额保险。如果是保险不足，则可认为被保险人自己是未保险差额的保险人。因此，他被认为是其他保险人的共保人。

65. 如果是超额保险，被保险人最多只能收回该标的物的可保价值或约定价值，因为保险的目的只在赔偿被保险人的损失。超额保险的发生，往往是因为同一标的取得了两个或两个以上的保险单，这叫做“重复保险”。因重复保险而产生的超额保险，仍然适用赔偿原则，被保险人最多只能够收回可保价值或约定价值的金额。

66. 保险人在为某项风险的保险费率报价时，要考虑到可能造成损失的各种因

---

<sup>48</sup> 例如，印度的1963年海运保险法，澳大利亚联邦1909—1966年的海运保险法。

<sup>49</sup> 此外，定值货物保险单使被保险人能够把他予期的利润包括在内，如果发生损失，他仍可象货物已经运到那样赚得利润。

素以及保险人的可能赔偿数额。对船舶保险来说，这些因素可能包括：船舶种类（如散装货船、油轮、集装箱船、液化煤气船等），吨位，动力种类（核反应堆、帆、内燃机），装备状况，船令，船舶贸易地区（全世界或只限于某一地理区域），所载货物种类，船舶管理工作的优劣，过去索赔记录，船舶的最后检查日期和级别符号，<sup>50</sup> 保险条件和船舶价值。对货物保险来说，可能考虑的因素包括：货物种类，包装是否适当，货物价值，所用的船舶种类，航程性质，托运人索赔记录和保险条件。

67. 最初的保险费率是由保险人自行决定的。在海运保险行业，特别是在英国市场，通常不用费率表。在有一个以上的保险人彼此竞争的市场，例如英国市场，最初的保险费率一般是根据竞争的情况决定。不过，船舶保险通常具有一定期限，在办理续保时，英国市场多半用所谓“联合船舶保险办法”来决定新的保险费。联合船舶保险办法的费率由联合船舶保险委员会决定，该委员会是由劳合社代表与伦敦保险业公会的成员组成。联合船舶保险办法的目的在限制续保时保险费率方面的竞争。是否使用这一办法完全是自愿的。据了解，由于竞争的关系，这种办法目前并没有严格使用，不过，它的本意是作为首席保险人决定续保费率时的指导原则。其他一些国家的海运保险市场对于续保也采用类似的办法。”

68. 尽管联合船舶保险办法的详细规定并没有公开，其效果是惩罚具有不利的索赔记录的船舶，增加它的保险费率。这个办法按照保险船队的船只数目和约定的总价值，分为五类。A类适用于有三条以下船只的船队，船只的价值不计；B类适用于有三条或三条以上船只，其总值不超过5,000万美元的船队；C类适用

<sup>50</sup> 船级社都是私营组织，其目的在检验船舶的适航性。根据检验的结果，将船舶分类，用一个特别的符号来表示该船舶的适航程度。

<sup>51</sup> 例如，意大利市场，参阅上文引述的多弗《海运保险手册》，第118页；大韩民国和比利时在答复秘书处关于船舶保险的问题单时也作此表示。据称德意志联邦共和国、美国、印度和西班牙的市场也有续保办法。许多不使用这种办法的市场可能用全面增加附加费的办法来计入维修费用方面的通货膨胀，其他市场则视个别具体情况进行续保。

于有三条或三条以上船只、其总值超过5,000万美元的船队；D类适用于船只超过八条、总值超过1亿美元的船队；E类适用于船只超过十五条、总值超过2.5亿美元的船队。保险费增加的比率视类别而定，约定价值越低和（或）船只数目越少的船队，增加率越高。船队要免于罚款式的费率增加，所交的保险费必须多于索赔额，至于最少要超过多少，则视类别而定；不过，船队越小，约定价值越低，则所需余额越高。

## 2. 保险单

69. 英国海运保险单是根据一份历史悠久的单据，称为“劳氏海运保险单格式”，自十八世纪以来，这份单据几乎没有任何改动。<sup>52</sup>（本报告增编一中）附件一的1906年海运保险法第一明细表中载有劳氏海运保险单格式。

70. 从下文对海上保险单格式的分析中可以看出，格式包含下列各种需要填写的项目：当事人，航程，保险标的（包括船舶名称和船长姓名在内），投保的期限，航程沿线的若干权利（称为“沿途停泊”条款），保险标的物的价值（“估值条款”），承保的风险（“危险条款”），被保险人和保险人尽量减少意外事故损失的若干权利（“施救条款”和“放弃条款”），保险人对财产给予保险的承诺（“约束条款”），收到保险费（“证明条款”），对于索赔的“免赔额”赔偿限制<sup>53</sup>（“备忘录”）。现在使用的海上保险单格式有许多种，但除了其他国家市场使用的某些格式外，大多数只在原来的格式上作了少数的更改。

71. 海上保险单格式的中心是“危险条款”，其中列举承保的各种风险。这一条款，几百年来几乎没有改动，但相当多的诉讼都是因这一条款而引起。劳氏海上保险单格式中该条款的全文如下：

---

<sup>52</sup> 这份格式由劳合社于1779年正式采用，其后并载入1906年海运保险法的第一明细表中。格式的字句同时适用于货物和船舶，因此两种保险均可使用。可是，如果要分别处理船舶和货物，也可以为船舶和货物分别填写保险单格式，对不相干的字句则不予理会，伦敦保险业公会所用的“公司联合保险单”就是如此。

<sup>53</sup> “免赔额”指在达到此数额后才支付赔偿，但一旦达到此数额，即需全部支付。布朗，《海运保险词汇》（伦敦，威瑟比有限公司，1975），第146页。

“保险人愿意承担的关于这次航程的冒险和危险包括以下各类：海洋，军舰、火灾、敌人、海盗、强盗、窃贼、抛弃货物，捕押和反捕押特许证，任何国家的国王、君主和人民的突袭、海上扣押、捕捉、羈押和扣留，船长及船员的不法行为，以及对上述货物、商品和船舶等或其一部分已经或将要造成损伤、损害或毁坏的一切危险、灭失和灾祸”。<sup>54</sup>

由于大家不肯改动这份有几百年历史的格式，只好在原来的保险单格式后面附列冗长的修正条款，以配合现代海运保险的发展。这种条款是在伦敦保险业公会主持下拟订的（参阅第38段），称为“公会条款”。

72. 公会条款的种类很多，从最基本的到最具体的关于某类货物和船舶的保险的都有。通常是把这些条款写在一页上，附在海上保险单格式之后，作为某一类保险的基本“综合”保险条款。在这个基本条款之外，还可以增加别的条款，以修改整个保险内容，以适合特定的风险，和保险的需要。在这里无法一一审查船舶或货物所有人面对的各种不同条款，只能在下面举出作为通常船舶保险和货物保险的基础的一些标准条款。<sup>55</sup>

#### (a) 船舶保险

73. 多数船舶保险都是以时间长短为承保基础。因此，除了海上保险单格式外，通常还有一套标准条款，称为“公会定期条款，船舶类”（参阅本报告增编一，附件二）。这种条款通常也称为“一切险”船舶条款或“全付”条款。如果希望有不同的承保范围，或希望以航次为承保基础，也可以使用别的条款（例如，“公会定期条款，船舶类——只承保平安险”，“公会定期条款，船舶类——只承保全损”，“公会航次条款，船舶类”）。以下简略介绍与本报告有关的一些较为重要的公会定期条款，船舶类。

<sup>54</sup> 关于船舶和货物的“公司联合保险单”分别按照其实际保险标的对“货物、商品和船舶等”字作了修正。美国公会的船舶条款也作了类似的修正。此外，美国的危险条款还为了澄清而增加最后一句如下：“……但保险单其他条款或保险批单所排除的上述危险不计在内”。

<sup>55</sup> 可是，并不打算介绍各种运费保险条款。

74. 第一条称为“碰撞条款”，它扩大了海上保险单格式的一般承保范围，将发生碰撞后因对其他船只造成损害而引起的船舶所有人的赔偿责任也包括在内。这种保险是用补充合同的方式，因此，即使保险人已根据船舶保险单对其他损失付出赔款，他仍要按照本条款规定的限额对据此提出的赔偿要求负责。不过，承保的范围相当小。根据这个条款的标准格式，只承保四分之三的碰撞赔偿责任，而且只限于船只之间实际发生的碰撞事故（因此，与固定或浮动物体发生的碰撞和“非触及”碰撞等的赔偿责任不在承保范围内）。此外，保险人对被保险人的赔偿责任最高数额为船舶约定价值的四分之三（但也可以取得四分之四的承保）。美国采用的标准条款范围较广，赔偿额可达约定价值的四分之四。这两种标准条款都载有一份例外清单，把某几种索赔，例如清除船舶残骸和人命丧失，排除于赔偿责任之外。对于这种被排除于外的赔偿责任，或对于其中的一部分，可使船只加入保赔协会而取得保障。

75. 第七条（“殷琪玛利”或“其他危险”条款）开列另外一份承保的危险清单，以补海上保险单格式内危险条款不足。因为海上保险单格式并未更改以配合技术进展和保险变化的需要，其他危险条款已成为在船舶保险单中加入新的承保险别的公认方式。结果，这个条款的字句越来越多，一直是引起诉讼的中心，因为这个条款成为两种思想针锋相对的焦点，其中一种思想希望船舶保险只承保有限的危险，另一种则希望承保“一切险”。<sup>56</sup>

76. 这项条款的特点是它只承保若干列举的危险“……对保险标的直接造成的损害”。因此只对这些危险，例如对于“锅炉爆裂和地轴折断”的危险造成的损坏作偿付，而不赔偿爆裂的锅炉或折断的地轴本身。

77. 另一项条款，称为“班轮疏忽条款”，可在缴付额外的保险费后，列入保险单，以取代其他保险条款，但有时候并不需要缴付额外保险费也可列入。这项条款是因对其他危险条款的承保范围不满而拟订的，是认为船舶保险基本上应该承保“一切险”这一保险思想的付产品。这项条款并不是伦敦保险业公会制订的条

---

<sup>56</sup> 法兰西斯·特托洛，“船舶保险的殷琪玛利条款”，《土兰法学评论》，第41卷，1966—1967，英文第333页。

款，而是最初由船舶所有人提出的各种不同措词的条款；目前的标准格式则是由船舶所有人代表和保险人共同商定的，其全文如下：<sup>57</sup>

“根据本保险单的规定和条件，本保险并承保：

锅炉爆裂和（或）地轴折断

由于任何意外、内在瑕疵、恶意行为、疏忽、判断错误或任何人的不适当行为造成本保险标的物的损害或灭失，但不包括完全由于内在瑕疵或设计、制造中的过失或错误所造成的任何缺陷部件的修理、更换或更新费用。但这种损害或灭失仅以并非由于该船舶所有人、或船舶所有人中的任何人、或经营人未尽其应尽职责所造成者为限。

船长、船付、轮机员、引水员或一般船员如持有该船股份，在本条款内，不得视为船舶共有人。”

对上项条款进行分析之后，可以知道其承保范围大于其他危险条款。看来，似乎锅炉爆裂和地轴折断的危险本身也包括在内，而不只是包括这些危险所造成的损害。此外，对于因危险造成的损害，所承保的危险数目也较多，事实上大多数意外事故所造成的损害都包括在内。

78. 第九条扩大了劳氏海上保险单格式中施救条款的范围。第十一条（“共保条款”）规定，在其他危险条款第一部分所列举的危险（船上爆炸等）中，只要有一项即使是非常间接地由于船员的疏忽而引起的，并因此而造成机器损坏，那么这项损坏的索赔净额要扣除10%的免赔额。

79. 第十二条（“扣除的免赔额条款”）的效力大于海上保险单格式中备忘录所规定的免赔额的效力（参阅第70段），它规定“因个别意外或事故而引起的”一切索赔的总额（但全损的索赔除外）都可适用“扣除的免赔额”。<sup>58</sup> 在其他各

<sup>57</sup> 美国市场也有类似的条款，是由美国船舶保险辛迪加主持制订的。

<sup>58</sup> “扣除的免赔额”指损害必需大于此数额后才能要求索赔的数额，并且赔偿额中须扣除此数额。扣除的免赔额的大小由被保险人与保险人商定。1975年，英国市场上曾提议将所有现有船舶保险单的扣除的免赔额增加25%，但对大型船队经营人以不超过60,000美元为限；如果船舶所有人愿意，还可商谈更高的扣除的免赔额。

国保险市场中的保单条件，往往也使用类似的扣除的免赔额。”

80. 第十九条（“投标条款”）在被保险船舶发生损害并根据保险单进行索赔时适用。条款中规定被保险人有责任在检验前将损失通知保险人以及酌情通知最近的劳氏代理人；保险人选择修理港口的权力；保险人否决所选择的修理船厂的权力，保险人接受投标的权力；对违反本条款条件的惩罚。因为用来决定保险人对船舶部分损失的赔偿责任的标准是合理的修理费用，所以本条款可给予保险人控制修理费用的重要权力。

#### (b) 货物保险

81. 在承保范围方面，普通的货主通常有三个标准选择。这三个选择载于三项条款中，其名称为：公会定期条款，“平安险”“承保单独海损”和“综合险”。除了第五条规定的不同的平安险、承保单独海损和“综合险”的条件外，这三项条款的规定实际上完全一样（见本报告增编一，附件三，(A)、(B)和(C)）。

82. 除了第五条以外，尤其重要的是称为“转运条款”的第一条，因为其中包括有所谓的“仓至仓条款”。这一条款的作用是使海上保险单格式中关于承保期限（港至港）的字句无效，在一定条件下，将货物从启运地到目的地都包括在承保范围内。

83. 第五条的内容要看它是使用平安险条款、承保单独海损条款或“综合险”的条款而定。每一条款除了限制对某些损失应付的赔偿额外，都详细载明所承保的各项危险，以补海上保险单格式中危险条款的不足。

84. 承保单独海损的条件规定，劳氏海上保险单格式的备忘录中规定的免赔额应适用于共同海损以外的部分损失索赔，但如在装卸时整件货物全损，则应赔偿该

---

<sup>59</sup> 例如，美国船舶保险条件载有类似的扣除的免赔额条款。挪威船舶保险条件载有适用于“每一意外事故”的扣除的免赔额，见1964年挪威海上保险计划第189节。法国船舶保险条件通常附有第三条“承保一切险”，即载有适用于每一事故的扣除的免赔额。不过，日本船舶保险条件的主要保险“第5级——平安险，但四分之四碰撞条件除外”并未使用扣除的免赔额。但是，在其他危险条款(A)和(B)中却事实上使用了扣除的免赔额；条款(A)和(B)分别与英国殷琪玛利条款（第七条，公会定期条款，船舶类）和班轮疏忽条款大致相同。



件货物的全部约定价值。如果船舶搁浅、沉没或烧毁，则在航程中发生的所有损失，包括“恶劣天气”造成的损失，都取消免赔额。<sup>60</sup>可合理归咎于火灾、爆炸、碰撞或船舶和（或）驳船和（或）运输工具触及冰或水以外的任何物体或物质的损失，也都可以索赔。在避难港卸货时发生的损失也可以索赔。有人认为，这一条款相对于海上保险单格式中备忘录规定的免赔额而言，其实际效果是，只有对恶劣天气造成的损失索赔才确实适用免赔额。

85. 第五条中平安险的条件，在船舶搁浅、沉没或烧毁的情况下，以及在碰撞、船舶或驳船触及他物、火灾、爆炸、货物在避难港受损或在装卸时发生全损等情况下，都与承保单独海损的条件相同。平安险与承保单独海损的条件，只在因恶劣天气造成部分损失而船舶在航程中并没有搁浅、沉没或烧毁时，才有不同。按照承保单独海损的条件，对这种损失可以索赔，但需适用免赔额，而按照平安险的条件，则完全不能索赔。<sup>61</sup>

86. 第五条中“综合险”的承保范围是三者中最广的，它规定由于意外事故而不是由于延误或保险标的物的内在瑕疵而造成的被保险货物的一切灭失或损失，都在承保范围内。海上保险单格式中备忘录关于免赔额的规定被明白宣布无效，所有索赔的偿付都不适用免赔额。

87. 还有一些个别的其他条款，例如专门适用于所谓“附加危险”的条款，这种危险不在附有承保单海损条件或平安险条件的海上保险单格式的承保范围内。举例来说，因盗窃和原因不明的提货不着而造成的损失都是附加危险，都可以按照所附六种公会条款中任何一种的规定和条件，列入承保范围。

88. 对于某几种商品来说，还有特别行业条款。这种条款是由保险人与某些同业公会就有关商品在联合王国协商决定的。例如，对谷物、面粉、橡胶、糖、木材、黄麻和冻肉等业都订有特别条款，因某一行业的情况而承保各项风险。

### (c) 战争险保险

89. 在海上保险单格式的边上或用斜体字加添的“虏获与夺取不保条款”通常

<sup>60</sup> 参阅脚注 120。

<sup>61</sup> 布朗，《海运保险词汇》，同上，第 192 页。

规定对危险条款列举的各项战争危险概不负责（“不负责赔偿”），这些危险包括：“军舰……敌人、海盗、强盗……任何国家的国王、君主和人民的突袭、海上扣押、捕捉、羁押和扣留……”。<sup>62</sup>

90. 附在海上保险单格式上承保海运危险的所有关于船舶或货物保险的公会条款，也都载有虏获与夺取不保条款。<sup>63</sup> 为了对任何有关战争的完全不负责任，船舶保险条款（例如附件二的公会定期条款，船舶类）还加列了不需负责的其他各种战争危险，例如恶意引爆炸药或武器（第二十四条）和核武器（第二十五条）。

91. 如果希望投保船舶战争险，通常是出立附载条款的新保险单，例如公会战争险和罢工险，船舶——定期类条款（见附件四）在第一条第(1)款中承保战争险，重新列举虏获与夺取条款和公会定期条款，船舶类第二十四条正式排除的危险条款中的战争险和其他战争险，然后在第一条第(2)、(3)和(4)三款中列举前一款未曾完全承保的其他战争险。

92. 至于货物保险，海上保险单格式通常都特别加列两项免除责任条款。第一项称为“罢工、暴动和民变不保条款”，对货物因罢工和其他民变而受到的损害概不负责。<sup>64</sup> 另一项称为“航程受阻条款”，在虏获与夺取不保条款删除（即表示承保战争险）时生效。<sup>65</sup>

93. 公会货物条款也载有“虏获与夺取不保条款”和“罢工、暴动和民变不保

<sup>62</sup> 条款的字句见第二十三条，“公会定期条款，船舶类”（附件二）或第十二条，“公会货物条款”（附件三），都已载入本报告增编一。

<sup>63</sup> 在公会条款中载入虏获与夺取不保条款，是因为必须如此才能防止遗漏造成的危险；因为在附列条款与海上保险单格式发生抵触时，特别是在涉及条款承保的任何新危险时，法院可判决附列条款的效力高于海上保险单格式的效力。

<sup>64</sup> 参阅第十三条，“公会货物条款”，附件三。

<sup>65</sup> 航程受阻条款的规定如下：

“ 3. (a) ……

(b) 本保险单对于因国王、君主、人民、篡位者或企图篡位者的扣留、扣押或拘留而造成被保航次的损失或受阻而提出的索赔，概不负责”。

条款”。 每一条款都附有但书，指出如果条款遭到删除，则现行公会战争险条款或公会罢工、暴动和民变险条款应被视为保险单的一部分。 实际上，免除责任的条款并不一定真正遭到删除，而只是附加承保战争险或罢工险的适当条款（这些条款事实上使前述条款无效）。

94. 关于货物的公会战争险条款（见附件五）承保战争险的方式与公会战争险和罢工险，船舶——定期类条款的方式一样，就是重新列举虏获与夺取不保条款所排除的危险，然后再加列所承保的其他一些危险，并将航程受阻条款的全文载入。公会罢工、暴动和民变险条款将所承保的罢工险一一列举。 还有其他的战争险条款，视情况和所需承保种类而定。 此外，还可以对特别行业条款使用特别战争险条款。

### 3. 理赔程序

95. 如果根据保险单对灭失或损失进行索赔，在英国制度下，被保险人通常请一位经纪人办理理赔手续。 对于复杂的货物损失索赔和大多数船舶索赔，经纪人将索赔送交一位海损理算人，理算人根据其专门知识公正地进行估计或理算，对被保险人和保险人都保持不偏不倚的态度。 索赔然后送交保险人的索赔理算人，由他负责决定，根据保险单，保险人是否有赔偿责任；如果他认为应该赔偿，而索赔尚未理算，则由他自己进行理算，如果已经理算，则由他检查理算是否妥当。

96. 保险人按照保险单赔偿被保险人的损失后，即取得被保险人对于造成损失的第三者的所有索赔权利。“代位权”一词指保险人在赔付损失后，有权以被保险入身份，取得被保险人可能具有的关于该项损失的所有权利和补偿，无论是补偿程序的费用或被保险人应自第三者取得的赔偿都包括在内。<sup>66</sup> 因此，保险人可从第三者得到补偿，以弥补其给予被保险人的赔偿。 不过，保险人的追偿权不得大于其给予被保险人的赔偿额。

<sup>66</sup> 德科切夫，《国际海洋词典》（纽约，凡诺斯特兰公司，1961年），第804页。

## 五 英国海运保险法律制度分析

97. 上文回顾了海运保险的国际背景以及英国海运保险法律制度的一些重要要素, 本节将按照上文第二节提出的考虑, 对海运保险法律制度的若干具体问题加以分析, 这些问题是贸发会议秘书处认为在保险人和被保险人之间的合同关系中造成不平等、形成空隙、引起困难的问题, 或应当予以改善的地方。由于英国海运保险法律制度在国际上的应用范围很广, 本节的分析基本上还是以此为根据。为了使分析能够包括更广的范围, 在适当的地方也引述了其他国家所采用的方法, 这样做也有助于为讨论中的具体问题提供其他的解决办法。

98. 为了方便有系统地分析海运保险法律制度的各种问题, 本节的分析将分为三类: (a) 与船舶保险和货物保险两者都有关的法律制度问题, (b) 只涉及船舶保险的法律制度问题, (c) 只涉及货物保险的法律制度问题。

### A. 与船舶保险和货物保险两者都有关的法律制度

#### 1. 安排保险的程序

99. 对贸发会议秘书处的海运保险问题单的答复显示, 在某些国家以及在国际上取得保险的程序并不令人满意。<sup>67</sup>

100. 关于经纪人问题, 虽然经纪人似乎一般都被认为是在他们经营的大多数国家市场内提供有用的服务(参阅第60段), 但据了解, 有些国家在这方面遇到了不少困难, 在这些国家中, 对海运保险这个领域的专门知识掌握得不够的经纪人也

---

<sup>67</sup> 加纳在对秘书处有关货物保险问题单的答复中指出, 被保险人抱怨说, 在他们所取得的保险种类和范围方面, 保险人提供的说明不够详细清楚。肯尼亚在对有关船舶保险问题单的答复中指出, 保险人提出的保险费率和条件, 船舶所有人只能接受或拒绝, 不能商量。斯里兰卡在对有关船舶保险问题单的答复中指出, 由于保险人必须在海外找人分保, 承保的确认总要延迟, 被保险人对此颇为不满。此外, 保险条件和免赔额也不是商谈决定的。苏联在对有关货物保险问题单的答复中指出, 整个提供保障的程序还有改进和简化的余地。

照样可以开业。<sup>68</sup> 有经纪人在当地营业的所有国家最好设法使他们在能力和财务责任方面能够达到最低的标准。此外，由于被保险人希望经纪人在提供有关保险别方面的咨询意见上以及在取得最佳的保险条件上能够独立自主，不受任何保险人所控制，必须设法使被保险人能很容易地认出谁是经纪人，谁是保险代理人。联合王国最近的立法试图实现此一目标，但主要是针对非海运保险经纪人。<sup>69</sup> 至于海运保险经纪人，鉴于劳合社在这个领域所具有的重要性，大多数海运保险经纪人必须得到该社的认可，该社有其本身的行动和责任标准。其他一些允许经纪人在当地经营的国家则对经纪人的活动实行管制。<sup>70</sup>

## 2. 可保权益作为履行海运保险合同的一项因素：可保权益由保单证明

101. 保险的一项基本原则是被保险人对保险标的必须拥有可保权益（参阅第23段），但在海运保险中，出立保单不需提供可保权益证明已成为一种习惯做法。这种保单叫做“可保权益由保单证明”的保单，也叫“承认可保权益”的保单，是在难以证明可保权益存在或难以确定保险金额时用以保险权益的。

102. 虽然这种保单在商业上较为方便，但根据英国法律，任何可保权益由保单

---

<sup>68</sup> 举例来说，巴拿马在对秘书处问题单的答复中指出，有些经纪人在技术上可能还不够资格，或者缺乏经验。此外，比利时在对船舶保险和货物保险问题单的答复中指出：“在经纪人的地位和责任方面，存在着法律上的困难”。

<sup>69</sup> 1977年保险经纪人（注册）法规定：没有向保险经纪人注册理事会登记而经营保险经纪人业务是违法的。经纪人必须具有专业资历和三年的工作经验才能注册，没有专业资历的经纪人必须有五年的经验。劳氏经纪人均有注册资格。理事会要制订经纪人行动守则，作出若干财务方面的规定；如果纪人有“违反行业道德的行为”，理事会有权将其从注册簿上除名。理事会也有权制订强制性专业赔偿保险规则和抵偿基金规则。

<sup>70</sup> 举例来说，墨西哥在对秘书处有关货物保险问题单的答复中指出，墨西哥有管制经纪人活动的国家法规，经纪人的活动由保险管理当局负责监督。

证明的保单，即使被保险人已经或能够证明可保权益，也属无效。<sup>71</sup> 但并非所有法律制度都采用这种做法。举例来说，根据美国法律，可保权益由保单证明的条款可免除被保险人证明可保权益的责任，但如保险人能够证明无可保权益则可避免赔偿责任。<sup>72</sup> 同样，根据法国的法律，如果合同中订明保险人同意被保险人除了出示保单外不需提供权益证明，则有反证举证责任的问题，如果保险人对有效可保权益的存在提出异议，他必须证明这种权益的不存在。<sup>73</sup>

103. 从现代保险做法的角度来看，规定这种保单无效的英国法规似乎过分严厉。虽然这项法规原先是为了消除海运保险合同中的赌博成分，但可保权益由保单证明的保单在商业上看来是需要的，因为尽管这种保单在法律上无效因而无法履行，但仍然普遍被采用。这种做法对被保险人不利，因为他的合法权利得不到保单的保护，所以他不能为要求履行合同起诉，也不能为要求退还保险金起诉。实际上，由于保险人遵守诺言，按照保单条款赔偿，被保险人在英国市场很少迁到困难。不过，因这种保单不能履行而受到影响的不仅仅是保险人与被保险人之间的关系——经纪人在取得这种保单时有所疏忽，被保险人也无法在法律上采取补救措施。<sup>74</sup> 此外，出立这种保单的保险人在按照保单理赔后也得不到合法的代位权，因此无法向第三者追偿损失。

<sup>71</sup> 参看1906年法第4条，该条把可保权益由保单证明的保单与真正的赌博或赌注契约等同起来，规定均属无效。

<sup>72</sup> 希利和夏普，《海事法案件和材料》（明尼苏达州，圣保罗，西方出版公司，1974），第648页，引述赫尔对杰斐逊保险公司案，279 F.892(S.D.N.Y. 1921) 菲律宾1915年保险法规定，可保权益由保单证明的条款无效，保单本身仍有效，但被保险人必须证明有可保权益。

<sup>73</sup> 参阅罗迪埃著《海商法》（巴黎，达洛兹，1971年），第512页。

<sup>74</sup> 参阅托马斯·切希尔公司对W.A. 汤普森的判决案（1918年）24 Com. cas 114；托马斯·切希尔公司对沃思兄弟公司的判决案（1920年）3K.B.240；在这两起案件中，保险人避免了履行保单中所载的赔偿责任，因为被保险人没有声明重要情况，而被保险人控诉经纪人疏忽未向保险人声明情况，也由于该项保险合同是在可保权益由保单证明的基础上签立因此在法律上无效而败诉。

104. 有人建议废除这项英国规则，用较为开明的方法来满足被保险人的商业需要。<sup>75</sup> 美国和法国法律采取的方法可能可以解决这个问题。另一个可能性是正式采用这种可保权益由保单证明的条款，而将在保单方面赌博的行为交由刑法制裁，以约束没有可保权益而公然作弊的行为。<sup>76</sup> 这样作相信不会增加被保险人没有合法可保权益的情况。<sup>77</sup> 相反地，这样做可以带来有益的效果，使法律规则更符合现代的商业需要和习惯做法。

### 3. 不声明和不实之陈述的影响

105. 在最初采用保险合同同时，英国订出有关声明和陈述的规则（参阅第61至62段）是有道理的，这样作可以保证保险人得到完整、准确的资料，对风险作出正确的估价，但这项规则过分偏袒保险人。根据英国规则，被保险人必须正确估价某些资料对另一个人（即保险人）的重要性，这种估价往往很难作出。被保险人不可能提供他拥有的所有有关某项风险的资料，因此他必须从大量的资料中找出另一个人认为是重要的资料。关于这一点，必须指出，与保险人不一样，被保险人尤其是货主并不习惯于估价投保风险的大小，更别说确定资料的重要性。<sup>78</sup> 此外，由于销货合同可以把货物保单转让给收货人，保险人甚至可以不理睬这样一个毫无过失的受让人的索赔。

106. 因此，造成无意的错误以及伤害无过失的人的可能性很大。这种完全豁免保险人对保险合同负责的规则在各种遗漏或陈述不实的情况下都适用。不一定要欺诈行为才会使合同无效，未声明或由于错误、疏忽、意外而陈述不实便足以使

---

<sup>75</sup> 比利时在对秘书处有关货物保险问题单的答复中建议禁止采用可保权益由保单证明的条款，从而使被保险人无法在索赔时逃避提供权益证明的责任。

<sup>76</sup> 例如英国1909年海运保险（赌博保单）法。

<sup>77</sup> 参阅约瑟夫·博克拉思著的“海商法中的可保权益”一文，《海商法与商务杂志》，第8卷第2期（1977年1月），第258页。

<sup>78</sup> 被保险人的工作可以通过经纪人的协助或由保险人指定必须提供的具体资料的方法减轻一些，但应指出，并不是所有国家都有经纪人。

合同无效。赞成这种规则的理由是：“……不声明或不实之陈述，无论是欺诈的还是完全无意的，都冲击了合同的根基，因为保险人所接受的风险并非他想象中的风险。”<sup>79</sup> 然而，这种不分清红皂白一概无效的做法，甚至当损失的发生与不声明或陈述不实的事实完全无关也无效的做法，似乎过分严厉，至少在错误并非出于恶意的情况下是如此。为保护保险人起见，只要规定发生的损失与无意作出的不声明或不实之陈述有关时合同无效，就足够了。

107. 在这方面，其他国家的法律制度也可供参考。挪威的保险条件<sup>80</sup>规定，当取得保险的人欺骗玩忽，未尽到声明职责时，即使发生的损失与欺骗的事实无关，保险合同也没有约束力。在被保险人并非有意欺骗但没有履行声明的职责的情况下，如果确定保险人即使获知这种资料仍然会接受该合同（但可能订出不同的条件），保险人就必须对证实不是由于不声明或不实之陈述而造成的损失负赔偿责任。在上述情况下，保险人可在提出通知后七天解除合同。从另一方面来说，如果确定保险人若获知这种资料便不会接受该合同的话，保险人便没有赔偿的责任。最后，如果投保的人所作声明不正确或不完整但又并非他的过失，保险人的责任将如所作声明正确无误时必须负的责任一样，但他可在提出通知后十四天解除该保险合同。

108. 法国的法律提供了另一种可能途径。基本的规则是，如果对重要情况不声明或作不实之陈述因而“显著地”影响保险人对风险的鉴定，即使遗漏或陈述不实的资料与所发生的损失无关，该合同也告无效。不过，如果被保险人能证明他的善意，即他不知道情况的重要性，则有两种可能。如果确定保险人若获知这种资料便不会承保该风险时，合同仍告无效。反之，如果确定保险人若获知这种资料仍然会承保该风险但保险费会较高时，则保险人赔偿的损失额应根据实缴保险费与应缴保险费之间的比率，按比例予以减少。<sup>81</sup>

<sup>79</sup> 上文引述的巴格拉斯著《美国海运保险和共同海损》，第15页。

<sup>80</sup> 1964年挪威海运保险计划和1967年挪威海上货运保险计划。

<sup>81</sup> 1967年7月3日第67-522号法律第6条。参阅上文引述的罗迪埃著《海商法》，第475页；阿雷尔和库尔太合著的《法国的新法律：海运保险与海上事故》（巴黎，阿古斯，1968年），第8页。1973年伊朗保险法第13条也载有类似的规定，即按比例减少赔偿额。



#### 4. 保单的设计和结构

109. 使用劳氏海上保险单格式并加上必要的公会条款虽然可以使保险范围更为灵活,但这种特别的保单“配制”概念使人们很难弄清楚保单所保的究竟是什么。按道理,这显然需要对该格式进行通盘的改革,使其成为一份前后一贯的单据,但事实上,现代化是在合同以外进行的,因此只好东拼西凑地作出许多错综复杂的修正条款、例外条款、补充条款;而原单据设计时并未想到会作出这种种修正。这样产生的保单“……便成为一种相当复杂的单据,而设计这种单据往往成为一项非常困难的工作。”<sup>82</sup> 一位权威人士曾经指出:

“……劳氏海上保险单格式已很不适合现代用途,事实上没有任何一宗保险交易使用这种格式而不附带或列入取代性的条款对其加以修改。……盲目地坚持采用早已过时的保单措词,使海运保险事务变得过分复杂。……实际上,……〔劳氏海上保险单格式〕中几乎没有任何一项条款是与现代的做法密切相关的,因为附带的条款几乎对原来每一项条款的措词都作了修改。”<sup>83</sup>

110. 这种英国保单经常也是司法方面批评的对象。举例来说,大西洋海运有限公司对吉本的判决案〔1953年〕2 Lloyd's Rep. 294, 299, C. A. 中指出:

“保单是……以〔劳氏海上保险单格式〕……为根据的,……但附有许多附件,把原有措词改得面目全非……我并不怀疑干这一行的人认为保单采用这种格式比较方便。但……这样做必然会使法庭较难解释这种单据。从我们举出的许许多多案例中可以看出,事实上是很难再坚持说从事这一行业的人对构成保单内容的传统累积下来的条款有很好的理解的。”<sup>84</sup>

<sup>82</sup> 伊瓦米和E. R. 哈迪合著的《海运保险》,(伦敦,巴特沃恩斯出版社,1974年),第104页。

<sup>83</sup> 上文引述的多弗著《海运保险单格式和条款的一致性》,第22至23页。

<sup>84</sup> 引自伊瓦米等著的《海运保险》,同前,第104至106页。

111. 若干国家在对贸发会议秘书处关于海运保险问题单的答复中也指出了它们在解释这种英国保单时所迁到的困难，或对该保单的格式普遍感到不满。<sup>85</sup>

112. 当然，这种通过附加条款以扩大保险范围的概念对不采用英国格式的其他市场来说也并不陌生，<sup>86</sup> 因为这在保险范围方面提供了极大的灵活性，是制订保单的保险险别的适当手段。不过，英国保单的弱点在于使用早已过时的基本单据。反对修改劳氏海上保险单格式的理由是：这种格式在过去这么多年来已经历过许多次诉讼，其含意现在已经很清楚。这些支持劳氏海上保险单格式的人怕一旦对该格式作出修改，便会引起一系列澄清新措词的诉讼。

113. 虽然这种理由值得予以考虑，但当一份单据早已过时且措词含糊不清时，仍不同意对该单据作出任何修改，便未免太过分和不必要了。事实上，由于附上公会条款，单据的法律效力一直都在改变。只要在起草时留意，这种变动以前没有、今后也不一定会引起大量的新诉讼。因此，顽固地不同意对劳氏海上保险单格式作任何修改是毫无道理的。

#### 一般的考虑

114. 我们并不打算在这里对劳氏海上保险单格式的所有可以修改之处都详加分

<sup>85</sup> 如比利时、捷克斯洛伐克和乌干达在对秘书处关于海运保险问题单的答复中所指出。有些答复指出了在解释这种保单方面所存在的困难，但也指出它们对模棱两可的措词的解决方法：即在法律上作为保险人——即保单起草人——的过失处理，或由各当事方通过协商解决（如尼日利亚、加纳、萨尔瓦多（关于“外国保单”）和联合王国等的答复中所指出）。苏联虽然没有讲明它所指的保单格式，但在对货物保险问题单的答复中指出了单据、专门名词、保险条款等方面还大有改进和简化的余地。关于船舶保险，它指出了有些保单条款还不能完全令苏联的航运公司或外国的分保承保人感到满意，这类条款大有改进的余地。

<sup>86</sup> 举例来说，法国的海运保单便允许在主要的保单格式中附上附加条款。

析，但不妨先指出一些显著的特征，然后详细分析承保海险和战争险的条款。（参阅附件一所载劳氏海上保险单格式。）

- (一) 应修改该格式的措词，使其符合现代用法，删去这类古老的单据中的无用赘语。
- (二) 将格式中不必要的地方删去。例如不需再设船长姓名一栏，因为现在几乎从来不填船长姓名。再如“约束性条款”保证该保单将与“在隆巴德街或在伦敦交易所或伦敦其他地方所订的最可靠的文据或保险单具有同等的约束力和效力”，删去这种陈旧的、难以理解的措词丝毫不会影响到单据的法律效力。<sup>87</sup>
- (三) 应考虑是否应当删去单据中已由所附公会条款取代的措词。例如先前用以描述投保航程的措词（“从〔出发港名称〕至〔目的港名称〕”）便可从船舶保险单中删去，因为大多数船舶保险是定期保险，这种措词因此并不适用。至于少数仍然按航程计算的船舶保险，则应将仍然适用的这种措词列入针对这类保险而制订的船舶航程条款中。
- (四) “沿途停泊”条款（“在本次航程中，上述船舶出发航行并在任何港口或任何地方停泊，均为合法”）须加以修改，因为这种权利一般是由法律规定或保单的具体措词授与的。<sup>88</sup> 这种关于可停靠港口的概括性措词容易使人误解，因为停靠的权利自动受到英国1906年法第一明细表所载的第6号释义规则所限制。<sup>89</sup>
- (五) “证明条款”有缺点，因为该条款说收到保险费（“我们承认已收到我们应得的报酬……”），但事实上，保险人几乎从来没有在制作保单

<sup>87</sup> 参阅肯特著“关于海运保单格式的若干看法以及该格式的修订”，《伦敦保险协会杂志》，第52卷，1963至1964年，第95页。

<sup>88</sup> 上文引述的多弗著《海运保险单格式和条款的一致性》，第24页。

<sup>89</sup> “在没有得到进一步的许可或未形成惯例的情况下，可自由在‘任何港口或任何地方’停泊的规定，并不意味着该船舶有权离开它从出发港至目的港的航线”。

- 时收到保险费。公司联合保险单纠正了这个缺点，只说被保险人承诺支付保险费。建议所有各种劳氏海上保险单格式都采用这种做法。
- (六) 至于确定适用于船舶保险和货物保险的免赔额的“备忘录”，也应考虑予以删除（参阅第70段和附件一所载劳氏海上保险单格式最后一段，从“注”开始）。必须注意的是，船舶保险所用的公会条款中载有一项确定免赔额的规定，该项规定取代了“备忘录”的规定（参阅第79段）。至于货物保险，根据公会货运险条款的“综合险”无论灭失货物的百分率多少，都照赔不误，因此使该备忘录无效。此外，“平安险”保险条件中所载的规定，也取代了备忘录的规定。只有公会货运险条款（承保单独海损）提到了该备忘录，但可将备忘录的有关部分列入具体的条款中，来达到此一目的。必须注意，采用劳氏海上保险单格式或由该格式变化出来的其他格式的一些国家，已经在这方面采取了步骤。<sup>90</sup>
- (七) 还应考虑是否可在格式的排列方面改进劳氏海上保险单格式。有关的建议包括：更合理地安排格式中各节的次序，如美国一些公会条款一样采用小标题；为填上所需的资料留出较多的空白；采用海运保险以外的保险经常使用的“明细表”式保单。<sup>91</sup>“在瑞典，格式是为了适应机械程序而设计的，即一次打字便可完成好几份有关的商业单据”，<sup>92</sup>或许可对劳氏海上保险单格式作出类似的改进。

<sup>90</sup> 举例来说，瑞典保险有限公司的一种类似劳氏海上保险单格式的货物保险格式中便删去了该备忘录。据了解，丹麦和挪威的劳氏海上保险单格式也删去了备忘录。参阅上文引述的多弗著的《海运保险单格式和条款的一致性》第29页。

<sup>91</sup> 参阅上文引述的肯特著“关于海运保单格式的若干看法……”，第88页。

<sup>92</sup> 参阅上文引述的多弗著《海运保险手册》，第228页。

## 海险保障：危险条款

115. 危险条款的措词（参阅第71段）已经非常陈旧，其设计也远远满足不了需要，因此，除了极熟悉英国判例法的人士外，其他的人都很难懂得该条款本身的意义。必须记住，劳氏海上保险单格式也是联合王国以外的保险市场使用的、收货人收到的格式，因此，所谓通过判例法可澄清该条款意义的说法，在国际上没有多大意义。

116. 该条款有若干处可加以修改：

- (一) 应澄清“海上危险”这一概念，指出这个词只包括“意外”事故。
- (二) 既然“窃贼”一词仅仅指暴力盗窃，就必须在文中指明这种限制，以免误会该词连“偷窃”也包括在内。美国的类似条款中为了澄清这个词的意义，用“入侵盗”一词代替了“窃贼”。
- (三) 应当删去早已过时的术语（如“捕押和反捕押特许证”和“海盗”等词，因为这两者都不复存在），或加以修改以适应现代情况（如“涉及到我们这些保险人所愿意承担责任并的确可能在这次航程中出现的冒险和风险”）。同样，可用“保险标的物”一语来代替“货物、商品、船舶，等等”。
- (四) “以及对或将对……（保险标的物）造成伤害、损害或损坏的其他一切危险、灭失和灾祸”这一句话也容易引起对详情不了解的人的误解，其实修改这句话的措词是很容易的，只要照美国类似的条款一样做，指出根据法律原则，这句话只包括与上述危险“类似”的危险便够了。
- (五) 危险条款中被认为是构成“战争险”的措词在标准的英国船舶和货物保险中经常都为拘捕和扣留除外条款所代替（参阅第89段）。既然该条款最终的目的是不保战争险，应删去有关的措词。

117. 一旦作出这类修改，危险条款便简短得多和易懂得多。瑞典的货物保险单<sup>93</sup>采纳了上述一些建议，使类似的条款更好懂，该条款如下：

---

<sup>93</sup> 瑞典保险有限公司签发的保险单。

“本保单承保下列风险：海上危险、火灾、抛弃、船长和海员的不法行为、以及对或将对上述货物或其中一部分造成损害或损坏的类似的其他一切危险、灭失和灾祸；……”

118. 不过，危险条款的修改是可以再深入一些，而不仅仅限于措词的简化。由于劳氏海上保险单格式中所载的危险条款是不可侵犯的，在船舶保险方面，扩大该保单承保的险别，便只能通过公会定期条款（船舶类）（第7条）中列入“其他危险”条款来达到。在货物保险方面，扩大承保险别的方法是在公会条款第5条中分别列入“综合险”、平安险和承保单独海损。不应继续将危险条款分载于不同的单据中，最好制订一项统一的风险条款。

119. 还应考虑是否应当把具体列出承保险别的做法（如危险条款和大多数公会条款的补充等效条款中所列示）改为承保综合险，例外情况另行加注的做法。这种列出广泛承保范围中不包括的例外险别的做法已经在若干国家的保单格式中采用，<sup>94</sup>也是大多数国家包括英国在承保“综合险”的保单中采用的办法，<sup>95</sup>虽然这是从完全相反的角度来解决问题，这种只列出不包括在承保范围内的风险的做法与列出承保风险的做法实际上可得出同样的结果。<sup>96</sup>

120. 这种“综合险减去例外风险”做法的好处是：被保险人与保险人不同，通常都不很清楚他的商品或船舶究竟可能迁到哪种损害，很难想象到那些没有承保的风险。<sup>97</sup>因此，这种做法使被保险人能够更好地了解他所得到的保险保障。

---

<sup>94</sup> 例如：挪威1964年海运保险计划（船舶保险）；法国海运船舶保单；德国海运保险一般规则；日本船舶保险人联盟规定的船舶保险一般条件。

<sup>95</sup> 例如：公会货运条款第5条，“综合险”（附录三）；法国海运货物保单第2条(2)款和第7条。

<sup>96</sup> 关于挪威船舶保险条件，参阅尼古拉斯·威尔莫特写的《英国和挪威法律中的海运保险合同》（未付印手稿）。不过，可能需要修改证明灭失是在保单承保范围内的举证责任条款。

<sup>97</sup> 只有某些市场上才有能够解释这些因素的经纪人。

121. 以危险条款中所列的“窃贼”险为例，不知情的货主可能误以为危险条款也包括偷窃险在内。但事实上，“窃贼”一词并不包括暗中盗窃或偷窃在内，若要投保这种危险，就必须在保单中特地注明。但如果保单提供的是范围广泛的“综合险”一类的保险，而例外风险中列有“偷窃”险，被保险人便可立即了解到这种保单不能满足他的需要，须另买承保范围更广的保险。

#### 战争险保障：危险条款、拘捕和扣留除外条款和其他条款

122. 尽管战争险保险无疑是一个错综复杂的问题，尤其是它与海险保障之间的相互关系非常复杂，<sup>98</sup>但承保战争险的方法（参阅第89—94段）往往被认为不必要地过度复杂。英国最近一项法院判决中便指出：

“现在要求彻底改革承保一般海险和通常称为战争险的传统做法可能已经太迟了。但当前承保战争险的做法的确是曲折和复杂到了极点。在法律正在不断改革的现在，制订比较直截了当和较易懂的保险条件并非承保人及其顾问们力所不及的事。”<sup>99</sup>

123. 这种在同一份单据（劳氏海上保险单格式）中提供保险保障同时将其除外，然后在反正是取代首份单据的附带条款中又将其除外，此后又（在另一份单据或者在另一份附件中）恢复原先被除外的保险保障的概念，的确非常复杂、曲折，使外

<sup>98</sup> 保险人认为制订这种条款是一个非常棘手的问题。他们担心一旦措词不当，承保战争险的保险人结果反而要赔偿由于海上危险引起的灭失，或海险承保人要赔偿战争险引起的灭失。此外，还应当提供“对照保障”以便持有战争险和海险保单的被保险人不会由于这两种保单承保范围之间的缺漏而得不到保障。

<sup>99</sup> 莫卡塔法官在巴拿马东方轮船公司对赖特判决案〔1971年〕Lloyd's Rep. 487.C.A. 中所指出，参阅古达克著的《海运保险索赔》一书，第651至652页。此外，比利时在对贸发会议秘书处有关海洋船舶保险问题单的答复中指出，承保战争险的做法“可以满足从事海运保险业者的需要，但终归是对司法逻辑甚至是对判断能力的一种蔑视。”

行人在未曾研究复杂的格式设计问题之前，便给这种保险程序弄糊涂了。问题本身的复杂性要求人们制订最简单和直截了当的程序来解决它。此外，这种不必要的高度复杂性对远离在这方面具有专门知识的中心的被保险人，特别是发展中国家的被保险人，尤其不利。

#### 5. 关于谁应负责赔偿损失有争议时的暂时支付条款

124. 在确定灭失或损害按哪一种海运保险单赔偿时偶尔会出现一些困难。在通常的情况下，是海险保险人和战争险保险人之间的争议。<sup>100</sup> 一般来说，这是如何决定损失近因的问题。为了排除可能给被保险人带来的困难，建议海运保险单应规定在不能确定哪一种保单应负责任（而不是指有没有责任）的情况下，保险人在责任问题解决之前应暂时按每一种保单共同赔偿被保险人，同时在各保险人之间进行调整。这一办法能保证对无辜的被保险人立即付款——被保险人尽管投保海运险和战争险，但仍然是这种概念上争执的受害者，虽然他通常与这种争执无关。这种暂时地共同赔偿被保险人的做法实际上已在实行，但有了这么一种暂定办法，可以避免在有关保险人达成协议之前久久不付赔款。

125. 可是有人对这套做法的看法刚好相反，他们认为这会导致保险人，不管他们的赔偿责任如何明确，都可能在每一案件中一开始就对之争执不休，从而使赔偿暂时由其他保险人资助。不过应当注意的是，挪威保险条件里有这一条。<sup>101</sup>

#### 6. 确定权利转让时有关议定价值的处理

126. 议定价值用以确定保险标的物的可保价值或实际价值（参阅第63段）。按照英国法律，也适用于决定保险人在自第三方取得赔偿方面所获转让权利的大小。这样保险人便按照保单中的议定价值退还垫款而与保险标的物的实际价值无关。如果保险人支付的赔款相当于保单规定的议定价值，他就被认为有充分的权利得到

---

<sup>100</sup> 虽然这种争议也许会发生在船舶保险人之间、船舶保险人和保赔协会保险人之间、船舶保险人和建造中船舶保险人之间或者船舶保险人和特别费用保险人之间。斯特尔厄斯—奥尔森的《评挪威1964年海运保险计划》（奥斯陆，Norges Handels og Sjøfartstidende, 1965）第10页。

<sup>101</sup> 1964年挪威海运保险计划第91节和1967年挪威货运保险计划第99节。



偿还，偿还的金额等于他付给被保险人的价值（议定价值），被保险人则取得还款中的任何剩余部分。这一规则甚至在实际价值——第三方偿还被保险人金额所可能依据的因素之一——大于议定价值的时候也适用。这样虽然由于实际价值比较大，可能引起偿还金额的增加，但是因为按照最后议定的价值决定这种偿还金额有关各方的权利，因此首先是保险人而不是被保险人得到补偿。<sup>102</sup> 法国关于船舶保险的法律作了同样的规定来处理载有议定价值的船舶保险单。<sup>103</sup>

127. 不过英国和法国法律制度对这种相对的权利转让问题的规定对被保险人来说是不公平的，这种看法得到了与秘书处有过联系的一些保险界人士的支持。在第三方偿还的金额以高于保险单内议定价值的实际价值为基础的情况下，被保险人应该被看作是保险标的超过议定价值的那一部分价值的共保人，因此有资格按比例分享第三方偿还的金额。美国是这样做的，<sup>104</sup> 挪威也如此。<sup>105</sup> 这样，估值条款的适用只限于保险合同内规定的可支付赔款的调整。当从负责损失的第三方取得补偿时，估值条款的目的已达到了，因此既然保险合同在决定第三方对被保险人的赔偿责任方面不起作用，就很难说这一条款继续适用于分配偿还的金额是合理的。考虑到保险有关当事方各自的动机，从公平的观点看，就不容易说在分派偿还金额时应优先偿还保险人的做法是合理的。看来更为合理的是，正如这里所建议的，应确立分享偿还资金的平等权利。

<sup>102</sup> 参阅泰晤士和默赛海运保险公司对英国智利联合轮船公司的案例〔1916〕

1 K. B. 30, C. A. ; [1915] 2 K. B. 214.

<sup>103</sup> 可是法国有关货物保险的法律不承认议定价值在双方之间是确定性的。参阅法国海运货物保单第12(1)条；吕罗著《法国海运船舶保单评述》，（巴黎，法律和法学出版社，1974年）第126页。

<sup>104</sup> 参阅上文引述的巴格拉斯著《美国海运保险和共同海损》，第276页，引述埃特纳保险公司对美国联合果品公司的案例，1938 AMC 710。

<sup>105</sup> 参阅尼古拉斯·威尔莫特著《英国和挪威法律中的海运保险合同》（未付印手稿），第19—28页。