

英国保险法律制度对我国航运保险制度的启示

——以宁波保险创新综合试验区为例

宁波海事法院课题组¹

内容摘要：航运保险的互助分摊和经济补偿职能，为航运事业提供了必要保障。以宁波为代表的我国航运保险业仍存在粗放经营、创新能力不足、产品单一同质、缺少公共信息平台、航运专业人才匮乏、航运保险制度软环境不健全、境内保险条款落后导致国际话语权缺乏等制约航运保险发展的因素。比对英国及国际航运保险制度构架及最新发展方向，宁波应抓住保险试验区发展的档口，探索更多形式的航运保险运行机制、调整规范航运保险的相关法律制度、建构功能齐全的航运保险服务市场。

关键词：英国保险法律制度；航运保险；保险经纪人；船东互助保险协会

一、航运保险业概览

航运保险与航运相伴而生，最初航运保险仅具有损失补偿和风险分散的基本功能，随后其功能不断拓展至资金融通和社会管理，航运保险作为金融和航运的连接点，愈发成为推动国际航运和国际金融发展的重要动力。现下世界航运中心逐步向亚洲转移，资金、技术、信息等国际航运资源已明显呈现出向我国进一步集聚的态势，我国航运保险业前景蔚为可观。长三角是中国大陆集装箱航线最多、航班最密、覆盖面最广的地区，宁波作为中国航运保险业的先行地极具代表性的展现了我国航运保险业的现状与问题。

（一）国际航运保险业：机遇与挑战并存

受累于全球贸易摩擦升级、航运贸易形势恶化和大宗商品市场的剧烈震荡，全球航运保险需求依旧疲软。国际海上保险联盟（IUMI）2019年9月统计数据显示，2018年全球航运保险市场的保费收入约为289亿美元。其中，全球水险市场保费规模同比增长1%。船舶险、货运险、海上能源险以及航运责任险中唯有货运险呈现增长趋势，船舶险则显现了触底企稳的信号。全球整体呈现赔付率高企、保费充足度低的境况。²但尽管航运保险整体低迷，国际保赔保险市场却表现优异。目前，世界95%以上的远

¹ 课题组长：郭先江，成员：王佩芬、张继林、谭勇、童凯、单亚娟。

² 具体而言，全球水险保费中，船舶险的保费收入约为70亿美元，较2017年基本保持不变；货运险的保费收入约为166亿美元，同比增长2.5%；海上能源险保费收入约为34亿美元，同比减少3%；航运责任险保费收入约19亿美元，同比减少4.7%。地区分布来看，欧洲保费规模占全球的46.4%，但相较2017年下降了近3个百分点，第二大市场是亚太地区，其保费规模约占全球市场的30.7%，同比增长了1.5个百分点。全球货运险市场的整体赔付率近年来受巨灾事件影响较大，同时，全球船舶险市场的赔付率情况也不容乐观，由于船舶险的保费规模与船队规模间的不匹配程度进一步加大，保费充足度已经低到不足以覆盖常规的赔付需求。据欧洲市场及部分美国市场的数据显示，货运险市场目前的简单赔付率为69.38%，船舶险市场目前的简单赔付率为55.81%。

洋商船都参加了保赔协会。保赔协会通过推出符合船东及市场需求的险种，以及由会费带来的相对充足的保费，使得保赔协会在“航运寒冬”中做出了优异的表现。保赔保险必将在国际航运中发挥更加显著的作用。

（二）宁波航运保险业：商事实践与发展难题

随着我国“一带一路”国家倡议、“水上强国”建设、“长江经济带”国家战略及大湾区政策的深入推进，中国企业的国际经贸往来不断增多，航运业发展适逢历史性的新契机，“走出去”的航运业对风险保障的需求急速上涨。宁波一直是我国航运保险业的先行地，而宁波保险创新综合试验区的落成更是标志着中国航运保险由此开启新纪元。目前，宁波拥有东海航运保险股份有限公司及其他 31 家财产险保险公司，59 家保险代理公司，31 家保险经纪（中介）公司，9 家保险公估公司，初步形成了“经营机构+专业中介服务机构”的专业化、集约化航运保险产业链。此外，宁波还吸引了中国航海学会航运保险专业委员会等科研机构的加盟。总体而言，宁波航运保险业在长三角乃至全国航运保险业中起着重要的资源配置作用。

但囿于我国航运保险业起步晚、先天不足，以宁波为代表的国内航运保险服务业仍存在粗放经营、创新能力不足、产品单一同质、缺少公共信息平台、航运专业人才匮乏、航运保险制度软环境不健全、境内保险条款落后导致国际话语权缺乏等制约航运保险发展的因素。

1. 航运保险运营机制有待完善

宁波航运保险的业务主要集中在市场准入门槛较低的货运险和船舶险，而承运人责任险、码头责任险、在建船舶险、法院扣押船舶险以及船员劳务纠纷险、无单放货险等技术性要求较高的业务，规模小且发展相对滞后。究其根源，一方面保险人的专业性水平、风险评估技术、产品设计创新性、风险定价能力等仍有待提高，另一方面，企业投保意愿不强、民众维权意识不高，相关航运企业亟待增强投保意识和法律风险防范意识。

此外，我国仅有中国远洋运输集团一家是船东互保协会会员。一些中小船公司的船舶，由于船龄老、船舶技术状况较差，难以加入国内外正规的保赔协会，只能支付较高的中介成本通过保险经纪人加入国外规模小、信誉差的保赔协会。由于信息不对称，这些船公司发生船舶风险事故后，难以得到国外保赔协会合理的服务和赔偿。因此，宁波急需促进保赔保险市场的发展。

2. 航运保险服务体系集群化程度低

航运保险经纪、代理和公估等机构构成完整的航运保险中介市场，三者完善航运保险市场、沟通保险供需和促进航运业发展等方面发挥着重要作用，并且与航运保

险人及再保险人一起形成产业集群和核心竞争力。然而，在国际上扮演重要角色的保险中介机构，尤其是保险经纪公司，在国内市场却被忽视，无法发挥其应有的市场作用。国内保险公估公司和保险经纪公司的作用无法得到有效的发挥，再保险能力的不足制约了航运保险的承保能力。由于受保费影响，宁波地区航运保险企业很多时候以保险代理代替保险经纪、公估业务内化为保险企业部门等方式降低运营成本，集群化程度亟待提高。

同时，航运保险是人才、技术密集型和资本密集型行业，航运保险人才培养具有专业性强、门槛高和成熟期长等特征，其专业力量的形成往往需经过十几年甚至几十年的努力，宁波目前航运保险人才培养体系尚待完善，宁波航运保险专业人才较为稀缺。

二、航运保险的域外经验：以英国保险制度为中心

现代航运保险的许多概念、理论、结构、原则和规则及它们在司法实践中的运用都起源于英国，其中相当部分随着时间的推移，已在国际上成为普遍接受的法律原则和规则。凭借历史的积累，英国作为全球航运中心有着其他国家无可比拟的资本、综合性竞争及产业链集群优势，³对我国从航运保险转型升级具有重要的借鉴意义。

（一）供需双方的桥梁：保险经纪人

伦敦保险协会和劳合社经营着全球几乎所有类型的保险业务。作为全球航运保险的中心，伦敦航运保险市场中，保险经纪发挥了重要的配置作用。由于航运保险本身存在风险大、保额高的特性，任何独自承担过多航运业务的保险企业都会增大其经营过程的总风险，削弱其可持续承保能力。航运保险人首先与保险经纪公司进行接洽，由保险公司发挥信息处理与共享平台的功能，有利于良好地配置投保人与险企从而降低投保成本。英国法中的保险经纪人需要承担调查报告、提供正确的投保建议和息、代替投保人填写保单、依据保费的大小和难易程度选择最好的市场并为投保人选择最优秀的报价等义务。同时，通过保险经纪人的精算，保险经纪公司还可以与再保险公司取得联系，进一步平衡保险人和被保险人的风险和收益，提高整个行业的风险承受能力，协助整个航运保险业更好发展。据统计，英国保险市场上有 800 多家保险公司，而保险经纪公司超过 3200 家。英国保险市场上 60% 以上的财险业务由经纪人带来，“劳合社”的业务更是必须由保险经纪人安排。

³ 第一，英国具有优秀的航运保险供应商、经纪人。伦敦航运保险市场资本积淀雄厚，而保险经纪通过信息处理与共享平台的设置，有效配置了各类资本，加之保险经纪人与再保公司的信息沟通，能够进一步分散风险，提高整个行业的风险成后能力。第二，英国拥有国际航运服务集群网络。通过建立全方位商业服务矩阵式集群网络，英国集融资、保险、经济、法律、会计、检验等于一身，形成完整综合的服务生态，流水线的检验及理赔体系，明晰的条款及法律环境，进而吸引着全球的航运企业投保，形成良好的资本积累循环。

英国的保险经纪人可分为劳合社保险经纪人与其他保险经纪人，从劳合社的性质来看，其只是一个由诸多从事保险行业的保险人组成的社会组织，主要由劳合社会员、承包人、经纪人、保险客户和劳合社公司五部分协同合作。⁴劳合社仅为其成员提供交易场所，自身并不经营保险相关事务，在其保险市场运行过程中，主要是由加入劳合社的会员以承包人的身份办理保险业务，成员之间互不干扰，仅对自身业务负责。劳合社保险经纪人虽有其特殊之处，但其根本仍是委托代理人的关系，遵守“最大诚信原则”，并遵守以被保险人利益为宗旨、勤勉合理、亲自处理、代付保费等法律义务，拥有索赔及留置保单等权利。

英国对保险经纪人的监管是国际上最完备的保险业监督管理体系。英国皇家保险学会进行事前监管，颁发资格认证。保险经纪人注册理事具有政府监管和行业监管的双重功效，对经纪人进行包括独立性、专业知识技能和监督检查制裁的总体管理。⁵劳合社的自律管理则是依赖其内部的高度自律准则，具体包括自律公约、行业标准、具有指示性的条款以及内部规定。

（二）互助共益的联盟：船东保赔协会

英国现代的船东保赔协会在实体法上的法律地位依据《1982年保险公司法》获取无限责任公司或着担保有限公司（亦称“保证有限公司”）的公司法人人格。不同于传统的会员之间或者辛迪加会员间互相订立合同，现代船东保赔协会的会员直接同公司订立合同，会员也通过公司实体行使权利。

船东保赔协会与会员的关系以会员入会为契合点，会员向保赔协会申请保险时，船东不但请求入保，而且请求成为协会会员，在此，申请入保与申请入会是同一份申请表。⁶在英国法上，仅仅以保险人的裁量权承诺补偿的协议并不构成“保险合同”，判定保险合同的要素之一是“是否存在法律上可执行的协议”。保赔协会在合同中列

⁴ 劳合社会员按照劳合社委员会的要求交一定的担保金，此后，遵照各自承保险种的不同，会员聚集成“承保辛迪加”，辛迪加中的成员无需对其他人承担责任，只会对他做为保险人的那部分承担无限责任；辛迪加的份额是通过劳合社会员所选择的承包人管理，这里的承包人就是保险公司的角色。保险人只和劳合社保险经纪人有业务上的往来，而并不与由保险需求的投保人有直接的接触；同样，需要投保的人也只是把需求向保险经纪人说明，并由他们作为投保人的代理人进行业务的洽谈工作，投保人自己并不能走进劳合社大厅办理业务。劳合社公司的主要职责即是对劳合社市场产进行整体监管，并在劳合社成员无力担责时，以该承包人的资金作保。

⁵ 在英国，只有经过注册理事会注册的个人或法人才能以“保险经纪人”的身份开展业务。而理事会对经纪人的监管还包括对保险经纪人的信誉、宣传及服务进行监管，验收保险经纪人提交的审计账户及有关证明。《保险经纪人法》规定，保险经纪人的资产要超过 1000 英镑，而且要开设独立的“保险经纪人账户”；保险经纪人每年要向注册理事会提交审计过的账户以及有关证明；保险经纪人必须提交最低金额不少于 25 万英镑的保证金。一旦公司或个人被注册理事会决定施加处罚，则将被除名，同时不得再利用保险经纪人名义从事经纪人活动。

⁶ 过去，英国保赔公司并不具有公司法人的身份，会员在协会内订立的合同（即会员合同），实际上是会员之间的合同，协会仅仅是负责收取和分配会员个人经费的钱包保管人。在这一体制下，实际上既不存在协会全额支付会员损失的绝对担保，也没有协会完全补偿的允诺。如果其他会员没能支付其分摊额，协会自然不能充分赔偿主张损失的会员。所以，会员同协会之间并没有形成充分补偿的合同。

明了会员可以获赔的责任、费用和开支规则，并注明承保范围，协会与会员之间的协议满足了保险合同的各项要件。因而，根据英国《1906 年海上合同保险法》⁷及相关判例，协会与会员之间的协议构成海上保险合同。⁸

英国调整保赔保险合同的核心立法是 MIA1906，2015 年《保险法》又对 MIA1906 中不适应现代保险市场发展的部分条文作出了修改，总体而言，英国海上保险保证制度已经相当完善与成熟。MIA1906 第 33 条规定了“保证”的含义、⁹保证必须被严格遵守等原则，¹⁰2015 年《保险法》第 10 条规定了违反保证可以补救，¹¹被保险人违反保证的行为在特定情况下免责；¹²第 35 条规定了保证的方式。¹³

海上保险保证制度最早产生于英国的保险实践，MIA1906 在对先前的判例进行总结和归纳的基础上形成了一套完整的传统海上保险保证制度。英国传统的海上保险保证制度在相当长的一段时间内促进了海上贸易和保险市场的快速发展。但是随着科学技术的发展，古老的海上保险保证制度难以适应时代发展的新需要。作为英国保险法改革的重要成果，英国 2015 年《保险法》并没有废除 MIA1906 中的海上保险保证制度，而是在 MIA1906 框架的基础上剔除了与时代发展不相适应的部分、增加了新的内容。

（三）航运保险合同法律新动态

航运保险业目前面临着诸多不确定性，英国作为航运保险的起源地，在航运保险合同的革新中进行着不断的探索。

⁷ 《1906 年英国海上保险法》(the Marine Insurance Act 1906, MIA1906) 第 1 条：“海上保险合同是指保险人根据约定的方式和范围，对被保险人因从事海上风险活动所遭受的海上损失负赔偿责任的合同。”第 3 条 (1) 规定：“每一项合法的海上冒险都可以成为海上保险合同的标的。”第 3 条 (2) (c) 特别规定“保险财产的所有人、对保险财产有利害关系或负有责任的其他人因海上灾难而可能对第三人承担责任。”

⁸ The “Eurysthenes”案中，上诉法院被要求审查尤其是同协会签订的保险是否受 MIA1906 第 39 条 (5) 解除“定期保单”适航的默示保证的约束，为解决这一问题，法院被要求审查入会是否构成 MIA1906 第 25 条中定期保单的含义，法院认可协会承保范围是 MIA1906 第 1 条规定的海上保险合同，也存在 MIA1906 年第 3 条 (1) 和第 3 条 (2) (c) 中的海上风险活动。在 The Allobrogia 案中，斯雷德法官 (Slade J.) 判决，尽管《1930 年第三方法》未包含“保险合同”一词的定义，但是，协会同会员的协议在一般法律术语上和直诉法规的范围中是“保险合同”。

⁹ MIA 1906, section 33(1), “(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.”

¹⁰ MIA1906 section 33(3), “A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not...”

¹¹ Insurance Act 2015, section 10(2), “An insurer has no liability under a contract of insurance in respect of any loss occurring, or attributable to something happening, after a warranty (express or implied) in the contract has been breached but before the breach has been remedied.” section 10(4), “Subsection (2) does not affect the liability of the insurer in respect of losses occurring, or attributable to something happening before the breach of warranty, or if the breach can be remedied, after it has been remedied.”

¹² MIA 1906, section 34(1), “Non-compliance with a warranty is excused when by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.”

¹³ MIA 1906, section 35(1), “An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.”

1. 航运保险利益原则之探索

保险利益素有“保险制度基石”之称。¹⁴最初英国法并不禁止赌博性保险，因此滋生了大量以保险合同为名而对他人处于海上航程的船舶和货物进行押宝赌博的行为，甚至滋生了为获得“保险金”而故意毁坏船只以及货物的现象，扭曲了保险制度本身。1745年英国颁布了《海上保险法》首次正式以法律条文形式禁止赌博性保单。1906年《海上保险法》对保险利益定义、保险利益时间效力、保险利益的具体形态等作了细致的规定。

英国对保险利益的本质或对保险利益的检验标准从一开始就形成了法律利益说和经济利益说（事实期待说）两种不同的观点。法律利益说由著名的卢塞纳案（*Lucena v. Craufurd* 1086）¹⁵确立。其基本含义是被保险人对保险标的必须具有法律上认可的理由，即法律利益或法定利益。1906年《海上保险法》就采纳了法律利益说。¹⁶经济利益说以及随后由此完善的事实期待说核心在于发生保险事故导致保险标的灭失或损坏的情形下，只要被保险人预期将会遭受事实上的经济损失，被保险人就应被认为具有保险利益。由此看来，法律利益说对保险利益的标准有严格的限制，经济利益说确定的保险利益外延上则较宽泛，注重对被保险人的保护。

由于海上保险利益的复杂性，无论是法律利益说还是经济利益说在适用海上货物运输保险的商业实践中都产生了适用困境。因而，《2016年英国保险利益法（草案）》中关于保险利益原则的确定以保险合同的类型为基础。

2. 航运保险合同的统一化探索

自15世纪起，英国水险市场开始出现S.G.保险单格式，基于航运业的国际性，长期以来许多国家都把S.G.保单作为蓝本制定自己的海上运输货物保险单。随着现代国际海上贸易航运业的迅速发展，出现了1962年“伦敦协会货物保险条款”、1982年“伦敦协会货物保险新条款”和2009年联合货物保险委员会发布的协会货物保险新条款（即2009年协会货物保险条款）。

2009年协会货物保险条款是联合货物保险委员会在全球范围内调查和咨询工作综合的成果，反映了各国法律法规和全球经济政治形势发展变化。

目前国内水险市场上的保险公司并没有制定独立的海上运输货物保险条款，而是一律采用中人保的1981年1月1日修订的《海洋运输货物保险条款》进行承保。国

¹⁴ 杨芳.可保利益效力研究——兼论对我国立法的反思与重构[M],第25页.北京:法律出版社,2007.

¹⁵ *Lucena v. Craufud*, (1086) 2 B. & P.N.R. 269.

¹⁶ 1906年英国《海上保险法》第五条：“（1）除本法另有规定外，与航海有利害关系的每一个人都具有保险利益。（2）一个人与航海有利害关系，特别是当他与该航海或处在危险之中的可保财产具有普通法或衡平法上的关系，如可保财产安全或按时抵达，他技能从中获益；如可保财产灭失、收到损害或被滞留或引起有关责任，他的利益将收到损害。”

际贸易实践中,当使用 CIF 贸易术语出口或者使用 FOB、CFR 贸易术语进口时,一般会由国内贸易商来办理保险手续,从而优先选择中人保的海运货物保险条款,但有些国外贸易商常常会要求采用国际水险市场上通用的英国伦敦协会货物保险条款进行投保。因此,总体来看,我国海运货物保险市场上所采用的保险条款主要有中人保海运货物保险条款和英国协会货物保险条款两种。

比较而言,2009 年协会货物保险条款(以下简称“09 年协会条款”)与中人保海运货物保险条款(以下简称“中人保条款”)主要有以下区别。第一,09 年协会条款几乎将所有的法定除外责任都在保险条款中予以重申,¹⁷而中人保条款并未将我国《海商法》第 243 条除外事项全部纳入,保险条款和相关法律各自独立。在具体内容上,协会就包装不足或不当、破船货经济困境以及船舶不适航或集装箱不适货做出了具体规定,但中人保条款中并未体现。第二,在运送条款上 09 年协会条款规定的保险责任开始时间早于中人保,¹⁸同时 09 年协会条款新增了保险责任终止的情形。¹⁹就目的地而言,09 年协会条款规定为“收货人的或其他最后仓库货储存处所”,中人保则为“收货人的最后仓库或储存处所”。此外,在航程改变条款、承保风险、外来原因界定上也有所差异。

三、完善我国航运保险制度的具体路径

上海国际航运和金融中心的发展实践表明,政府在构建完善的航运金融服务体系、提升航运金融服务创新与风险控制能力方面具有极其重要的作用。为此,政府部门要从将宁波打造为长三角以及上海国际航运中心和国际金融中心的主要组成部分、建设为亚太国际门户城市的战略高度出发,加大政府扶持引导力度,从监管环境、市场体系、主体结构、业务产品等多个层面展开建设,促进航运融资、保险、交易等现代航运服务业产业集聚,全面提升宁波航运金融服务发展与创新能力。

(一) 探索更多形式的航运保险运营机制

¹⁷ 2009 年协会货物保险条款(A)在第 4-7 条规定了一般除外责任、不适航不适货除外责任,战争除外责任和罢工除外责任四项内容。

¹⁸ 中人保海运货物保险条款第条第款规定“本保险负“仓至仓”责任,自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效……”而年协会货物保险第条则规定“除下述第条另有规定外,本保险责任始于保险标的首次从在保险合同载明地点的仓库或储存处所开始运送而为立即装入或装上运输车辆或其他运输工具而移动之时……”。

¹⁹ 中人保海运货物保险条款第条的规定是“……直至该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用做分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。如未抵达上述仓库或储存处所,则以被保险货物在最后卸货港全部卸离海轮后满六十天为止。如在上述六十天内被保险货物需转运到非保险单所载明的目的地时,则以该项货物开始转运时终止。”而年协会货物保险新条款则在中人保关于保险终止列举的情况基础上,又增加一种责任终止情况“在被保险人或其雇员选择将运输车辆、其他运输工具或集装箱用作通常运送过程以外的存储……”。这一新增的终止情况实际上是有条件地将运输车辆或其他工具看成是收货人的储存处所,从而规定了保险责任终止的另一种情况。

通过比较英国及国际航运保险的运营方式，结合宁波区域优势，可以尝试下几个方面的创新和变革。

一是大力引进并发展保险经纪公司（人）。保险经纪业务主要集中在北上广深等一线城市，如上海现有 187 家注册的保险经纪公司，相较于英国 3000 多家保险经纪公司和 8 万多名的保险经纪人，宁波注册的 31 家仅只有零头，而专门从事航运保险经纪业务的保险经纪公司更在少数。为此可以将保险经纪人作为保险人和被保险人的润滑剂，保证保险市场的活力，探索成立专门的航运保险经纪公司，再辅以人才引进政策，以此为平台吸引航运保险人才，为宁波地区航运投保人提供更多选择。

二是寻求国际保险市场的支持。现下，要打破行业和国别的概念，进一步加强与国际航运保险市场的交流和规则对接，如为国外保险机构提供担保和再保险业务，通过分保航运保险或投资互保保险业务等方式，增强市级保险金融与国际保险机构的互信合作，进一步融入国际航运保险圈。中再集团已与“一带一路”沿线 29 家实力雄厚的保险机构签署合作备忘录，为全球 122 个国家和地区的中国海外利益提供属地化服务。宁波作为保险创新试验区具有政策优势，同时，坐拥天然良港，具有地理区位优势。鼓励本市保险公司加快资源整合，加强与国际大型保险公司的合作，搭建涵盖全球主要港口的服务网络，鼓励境内外各类保险机构和专业服务机构深度参与中国航运保险市场的建设，并借助“一带一路”战略，发挥中国航海学会航运保险专业委员会的作用，进一步加强与国际海上保险联盟在信息、技术以及人才培养方面合作。

三是建议保险人提供多样化的保险服务。随着宁波舟山港货物吞吐量逐年增加和航运保险外延的扩展，航运市场对航运保险的渴望也逐渐增加，传统的船壳、货物、码头、港口等保险种类已远远不能满足当下市场需求，保险人应当积极探索多样化的保险业务，建议鼓励航运保险机构加快开发与国际接轨的航运保险新品种，同时出台税收优惠政策，鼓励引进国外成熟的航运保险产品。如围绕“一带一路”等国家战略发展需求，开发类似苏黎世保险公司推出的“国际工程货物运输保险及延迟开工利润损失保险”等；如针对非洲地区和政策不稳定国家和地区增设海盗险、无单放货险；为服务航运金融增加相应低风险保险类别，如在建船舶保险、法院扣押船舶保险以及船员劳务纠纷保险等。

（二）调整规范航运保险的相关法律制度

一是平衡保险法关于保险利益的问题。虽然英国传统的保证制度因其法律后果的严厉性和不可补救等特征受到质疑，但保证制度作为保险人严格控制风险的重要手段和工具在保险实务中仍发挥着不可替代的作用。由于我国关于保证的法律规定更倾向于保护保险人的利益，对被保险人过于苛刻。长此以往，被保险人就会选择保险条款

对自己有利的保险市场（如香港、英国等地）投保，导致我国在保险市场的激烈竞争中失去了竞争力。而由于我国《海商法》尚未形成系统的法律制度，无法充分解决航运保险实务与司法实践中出现的关于保证方面的争议。因此建议借鉴英国系统完善的保证制度及最新立法经验，在保险条款中明确保证的含义，软化违反保证的法律后果，严格限制保证条款的条件等，为被保险人营造诚实信用的航运保险环境。

二是规范商业保险条款。现行商业保险条款均由保险公司自行修订，但是保险公司对保险条款的重视程度各不相同，即便是同样的船壳险条款，也各不相同，甚至有保险公司将未缴纳保费作为保险合同生效的要件，在投保人未缴纳保费时主张保费。建议保险行业协会比照英国保险条款，就常用保险险种如货物险、船壳险等制作范本；或者推行商业保险条款报备制度，适时对保险公司的航运保险条款进行第三方评估，对明显不利于保险人或被保险人的保险条款提出修改建议，尽可能避免法律风险。

三是探索互保协会在航运保险领域的法律地位。劳氏报告关于国际保赔协会产生的纠纷通常属于英国保险法调整范畴，因而英国的航运保险尤其是船舶保险方面，一般以保赔协会为主导。但与此对应的我国船东互保协会，因不属于商业保险公司而在保险法调整范畴之外。为弥补该法律风险，建议推进我国互保协会的国际化进程，调整互保协会保险条款，增强互保业务能力，规范并公开互保业务，加入国际船东保赔协会集团，以便国内船舶的投保业务，同时吸引并开展国际船舶的保险业务。

（三）建构功能齐全的航运保险服务市场

完善航运保险服务市场，提升宁波航运保险服务国际竞争力，最为基础的就是航运保险服务市场的建设，而航运保险市场的组成，主要在于保险服务机构、被保险人及保险从业人员。

一是以点带面引进各类航运保险服务机构。保险服务机构不仅包括保险人，还包括保险经纪、保险公估、海事理算等专业服务机构。英国以其大力发展海运的契机，以行业优势带动服务发展，最终形成其独特的保服务市场；上海则以金融中心优势，后出台有吸引力的税收优惠政策，吸引各类航运保险服务机构。比照国际和上海航运保险服务市场的形成过程，建议宁波以宁波舟山港的码头优势为基础、以外向型的外贸经济为依托，刺激甬台温舟等地的航运、渔业、码头、能源等企业需求，吸引具有较强专业能力的内外资航运保险公司、航运保险运营中心、保险经纪、保险公估、海事理算等专业服务机构，深度参与宁波航运保险市场的建设。

二是增强航运相关企业的投保意识及法律风险意识。针对企业投保意愿不强、民众维权意识不高的问题，有关部门可以加强航运保险宣传。通过网络、报纸、电视、微信等各种媒介以府院联合的方式推广和宣传航运保险案例，结合法律法规和典型的

保险案例适时开展行业法律知识的宣讲，使航运企业认识航运风险，促进其维权意识和企业转嫁风险意识的提高，为航运保险的持续健康发展打下坚实基础。例如针对外贸企业，建议采用 CIF 或 CFR 贸易条款，增加投保的可能。或者在航运行业风险事故频发、损害大、影响大的领域或行业，通过立法或制度形式推行政策性强制航运保险，一旦发生大的灾难事故，可以通过保险来分散损失，这既增加了企业的赔偿能力，也有效地减轻了国家的财政负担。

三是优化航运保险业内部管理。一方面，提高航运保险从业人员的素质。根据宁波海事法院保险相关案例的研究，保险从业人员保险及法律基本理论素养不高是造成航运保险人代位求偿案件胜诉率较低的重要原因。建议保险从业人员加强对海事判决的研习，以“判决为镜”，完善有瑕疵的合同条款及习惯做法，将法律与裁判所追求的价值取向与保险商业理念有机融合。另一方面，规范商业保险公司保险业务流程。如在投保阶段参考英国保险公司做法，采取多媒体方式记录保险条款解释说明过程、在理赔查勘阶段做到书面留痕、在保险赔付时注意加强证据材料的收集等，避免事后举证困难。在投保后加强对承保业务保险费的催告和动态监控，督促被保险人及时进入法律程序，避免诉讼时效逾期或“财物两空”。