

海上保险与海事服务集群

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

卢加诺的海上保险主要涉及贸易商的货物保险和保险经纪业务。贸易公司通常以伦敦市场的《协会货物条款》为基础，通过预约保险为其货物投保，预约保险自动适用于每一批货物。对于应收账款，它们购买信用保险和政治风险保险。船舶所有人和经营人在伦敦、斯堪的纳维亚或欧洲大陆市场为其船壳和机器投保，并在国际保赔集团（International Group）下属的互助保赔协会（P&I 协会）为其第三者责任投保。因此，卢加诺的航运公司通常通过经纪人与境外的保险人和保赔协会打交道。瑞士保险市场的贡献主要在于国际保险人和经纪人的本地办事处以及苏黎世的再保险承保能力。¹

对于在瑞士订立的合同，除非当事人选择了其他法律，否则适用自 2022 年 1 月 1 日起经修订生效的《联邦保险合同法》。运输保险、针对商业风险的信用保险和保证保险，以及与专业投保人订立的合同，不受该法强制性和半强制性规定的约束。从瑞士承保此类风险的保险人须依据《保险监管法》取得瑞士金融市场监管局（FINMA）颁发的许可。²共同海损是一项古老的海事制度，指为共同安全而作出的特殊牺牲由航程中的全体利益方分摊。实践中，共同海损由并入提单和租船合同的《约克-安特卫普规则》调整。对于卢加诺的贸易公司而言，事故发生后一旦宣布共同海损，可

能意味着货物只有在提供担保后才能放行。处理此类索赔是围绕贸易公司形成的海事产业集群所提供的服务之一。³

实务提示。卢加诺的航运或租船企业应当记录有关租船、运费和船舶购买的商业决策在何处作出，因为税务居民身份和利润归属均以该地点为准。根据《海上航行法》进行瑞士国旗登记，要求由瑞士方面控制、在瑞士设有住所和实际营业中心、发行记名股份，且自有资本至少达到船舶账面价值的 20%。自 2017 年担保损失以来，船舶融资已不再有新的联邦担保可用。货物保险、船壳保险、保赔保险和信用保险通常通过经纪人在境外安排，合同应载明准据法和管辖地，租船合同通常适用英国法并在伦敦仲裁。

1 注释

1. 关于市场惯例的一般性描述。国际保赔集团由十二家互助协会组成，为全球约 87% 的远洋船舶吨位提供责任保险：Wikipedia， “Protection and indemnity insurance”， https://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance（作为最后手段参考）；另见 <https://www.igpandi.org>。
2. 1908 年 4 月 2 日《联邦保险合同法》（《保险合同法》，ICA），SR 221.229.1，第 98a 条（第 97 条和第 98 条不适用于针对职业风险的信用保险和保证保险、运输保险以及与专业投保人订立的保险），自 2022 年 1 月 1 日起生效，<https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/2/22/221.229.1-98a-107.html>；2004 年 12 月 17 日《联邦保险公司监管法》（《保险监管法》，ISA），SR 961.01，第 3 条第 1 款，<https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/9/96/961.01-3-6.html>。

3. Wikipedia , “ York-Antwerp Rules”, https://en.wikipedia.org/wiki/York-Antwerp_Rules (作为最后手段参考): 共同海损于 1890 年首次编纂, 并于 1994 年、2004 年和 2016 年修订, 由国际海事委员会 (Comité Maritime International) 负责维护。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见, 不能替代针对个案的专业意见, 亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/lugano-marine-insurance-and-the-maritime-services-cluster