

我国海盗赎金保险责任问题研究

何岱松

上海海事大学法学院, 上海

收稿日期: 2024年4月9日; 录用日期: 2024年4月17日; 发布日期: 2024年5月28日

摘要

自2008年以来, 索马里海盗日发猖獗。现代海盗不再以传统的杀人越货为手段, 转而以索要赎金的方式劫持船货和船员。我国作为世界航运大国面临着巨大的海盗风险, 承担着巨额海盗赎金损失, 而保险市场对于此种风险承担能力不足, 也缺乏相应的险种进行承保。我国对于海盗赎金的法律定性和海盗赎金在海上保险中应以何种方式获得赔偿等问题仍待解决。本文通过相关判例和现行保险条款对海盗赎金的法律性质进行界定, 进一步探讨保险赔付海盗赎金的有效手段, 并针对我国现状提出可行性建议。

关键词

海盗赎金, 法律性质, 保险责任

Research on the Liability of Pirate Ransom Insurance in China

Daisong He

School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai

Received: Apr. 9th, 2024; accepted: Apr. 17th, 2024; published: May 28th, 2024

Abstract

Since 2008, Somali piracy has become increasingly prevalent. Modern pirates no longer use the traditional means of killing people and stealing cargoes, but instead hijack ships and crews for ransom. China as the world's largest shipping country is facing a huge risk of piracy, bears a huge loss of piracy ransom, and the insurance market for such risk-bearing capacity is insufficient, but also lacks the corresponding types of insurance to underwrite. China's legal characterization to piracy ransom and how piracy ransom should be compensated in marine insurance and other issues remain to be resolved. This paper defines the legal nature of piracy ransom through relevant jurisprudence and existing insurance terms, further discusses the effective means of in-

insurance compensation for piracy ransom, and puts forward feasible proposals for the status quo in China.

Keywords

Piracy Ransom, Legal Nature, Insurance Liability

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

海盗危险作为一种古老的危险，在人类航海发展史上一直存在。新时代的海盗行为呈现出一些新的特征，他们武装精良，分工明确，以索要赎金为主要目标。我国《海商法》没有对海盗行为作出明确规定，在《刑法》中仅规定了抢劫罪和破坏交通工具罪。¹ 海盗行为最早在 1958 年的《日内瓦公海公约》中进行了规定。² 《联合国海洋法公约》对于海盗行为的规定借鉴了《日内瓦公海公约》的规定。³ 国际海事组织(IMO)为了避免在海盗行为的界定上与《联合国海洋法公约》相冲突，区别发生在不同水域的暴力行为，分为海盗行为和武装抢劫行为，武装抢劫行为的水域范围限于一国的内水、领海和群岛水域[1]。英国海上保险法对海盗行为的界定较为宽松，通常英国法下海盗行为由以下四个要素组成：一是，海盗行为需以私人作为目的。⁴ 二是，海盗行为不考虑发生地点，但排除内水。⁵ 三是，海盗行为需以暴力或暴力威胁，不能以秘密的方式实施。⁶ 四是，海盗行为可以由暴徒或暴动的乘客实施。⁷ 英国《1906 年海上保险法》在其附件一保单解释规则第 8 条中规定，海盗包括叛乱的乘客和自岸上攻击船舶的暴徒。⁸

海盗赎金是海盗行为导致的主要经济损失之一。海盗赎金的法律性质，目前尚无定论，主要分为共同海损说和施救费用说。德国商法典通过立法的形式将海盗赎金列入共同海损⁹，英国也通过判例的形式将海盗赎金作为共同海损或者施救费用。我国《海商法》虽然没有将海盗赎金作为共同海损，但我国学术界的主流观点将其视为共同海损[2]。李连君、刘洋在《英国法下海盗行为及海盗赎金的评析与最新发展》一文中，基于海盗行为的新特征论证了船货双方主张船舶或者货物全损的困难，并论证了海盗赎金满足共同海损的构成要件[3]。石丹在《从海盗赎金的双重性质看船东与货主的博弈》一文中，提出船东支付的海盗赎金既属于海难救助又属于共同海损，但为维护船东利益与航运业发展，认定为共同海损更为妥当[4]。陈琦在《海盗行为所致损失在共同海损制度下的认定——兼评英国最高法院最新判例“*The Longchamp*”案》一文中，首先论证了海盗赎金可以构成共同海损以及可以列入共同海损的范围，并认为海盗赎金的合理性应当结合个案综合认定。最后建议在我国《海商法》共同海损一章中明确增加海盗赎金作为共同海损的条文。法院在处理相关案件时，秉持船货双方利益共同体的价值理念，宽容认定为

¹ 参见《中华人民共和国刑法》第 263 条抢劫罪和第 116 条破坏交通工具罪。

² 参见《1958 年日内瓦公海公约》第 14-22 条。

³ 参见《联合国海洋法公约》第 100-107 条。

⁴ 参见(1909) 1 KB 785、(1909) 1 KB. 792 (C.A) at 787。

⁵ 参见(1909) 1 KB. 792 (C.A) at 798、(1982) 2 Lloyd's Rep. 483。

⁶ 参见(1982) 2 Lloyd's Rep. 483。

⁷ 参见(1854) 10 Ex 382。

⁸ 参见 Article 8 of Rules for Construction of Policy of MIA 1906: The term “Pirate” include passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore。

⁹ 参见《德国商法典》第 706 条。

了减少海盗行为所致损失而产生的费用列入共同海损[5]。

针对海盗赎金能否在我国现行保险条款下获得赔偿的问题,袁颀在《海盗赎金相关保险比较》一文中,详细比较了绑架赎金险、船壳险和保赔险对于承保海盗赎金风险的保险责任范围[6]。宋辉在《海盗赎金保险责任问题研究》一文中,通过对海盗赎金性质的认定判断保险人赔偿的依据,并指出2005年以前英国海上保险业通常将海盗风险列入船壳险承保,但持续发生的海盗袭击致使保险人开始将海盗风险转放战争险承保。美国海上保险业则一直认为海盗风险属于战争性质的风险而由战争险承保[7]。刘世杰在《海盗赎金的保险赔付问题研究》一文中认为,现有的海上保险体系对海盗赎金的承保不足,单设航运绑架赎金险有利于船东获赔更高数额的赔偿,并且船东互保协会与保险公司可以共同承担赎金损失,将船员赎金部分纳入工伤保险的范围[8]。目前,我国现行的主要保险条款为2009年版《中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款》和《人保财险海洋运输货物保险条款》以及中国船东互保协会保赔保险条款,这些条款中虽然都规定了对共同海损的保险责任,但其对于海盗赎金的保险赔偿范围却并不相同,存在不能完全覆盖的问题以及赔偿程序上的缺陷。

综上所述,本文拟从海盗赎金的法律性质争议入手,通过海盗赎金的特征分析其能否构成共同海损,并在当前我国现行保险条款下保险人就海盗赎金作为共同海损的保险责任作出分析,并针对性地提出应对海盗风险的可行路径,以期完善我国海盗赎金的保险制度,平衡船东和货主利益,间接维护船员的生命财产安全。

2. 问题的提出

海盗行为作为一种古老的海上犯罪,随着社会的发展,其手段也在发生着变化。近代海盗通常以传统的杀人越货为主要手段,将船货据为己有。自2008年以来,以索马里海盗为代表的现代海盗不再使用传统的杀人越货为手段,转而使用谈判和索要赎金的方式劫持船货。索马里海盗作为现代海盗不同于传统海盗,其没有长期占有船货或杀害船员的意图,而是以船货和船员为质来索要巨额赎金。通常在未获得赎金的情况下,海盗会将船货在据点卸下另作处理或出售。在支付赎金的情况下,整个过程从船货被捕获直到释放平均为37天。据统计,2010年向索马里海盗支付的赎金总额高达2.38亿美元[9]。由此也引发了许多新的问题。

第一,海盗赎金在海上保险法中的法律性质不明确,导致保险人在承保时以及船东在索赔时面临诸多困难和挑战。海盗赎金的法律性质在许多国家尚未得到确定,这使得保险人在判断相关风险和制定相关保险条款时面临困难。船东在支付海盗赎金时,对于能否从保险人处获得足额赔偿无法预期。被保险人在向保险人索赔赎金损失时,保险人对海盗赎金定性的不同将导致保险人对保险事故是否拒赔以及最终赔偿金额的大小。

第二,现行保险条款不能完全涵盖船东所支付的海盗赎金,对赎金损失尤其是船员赎金的覆盖范围有限。船舶保险条款仅赔偿船舶的有形损失,海盗赎金作为一种经济损失难以获得赔偿。货物保险的基本险不承保海盗风险。保赔保险在实践中普遍不承保海盗行为造成的损失。此外,如将海盗赎金视为共同海损,其中的船员赎金部分能否进行分摊存在较大争议。共同海损理算及分摊往往需要大量的时间和复杂的流程,较高的理赔门槛再一次加重了船东的资金压力,也将间接影响船东营救被扣船舶及船上货物和船员的积极性。

3. 海盗赎金的法律性质争议及分析

3.1. 海盗赎金的概念及特征

海盗赎金存在狭义和广义两种定义。狭义的海盗赎金仅指船方为解除被海盗非法扣押的船货和船员

而支付给海盗的款项。广义海盗赎金除狭义海盗赎金外，还包括专家谈判费、赎金递交费用、银行费用、律师费用以及相关通讯费用等。本文采用广义海盗赎金的概念。

通常海盗赎金具有以下四个特征：一是，船方需在海盗限定的时间内提供一定数额的赎金。现代海盗通常不会越货杀人，而是以此为质向船方索要高额赎金。船东对船员的人身安全负有社会责任和法律责任。船员长时间被海盗扣留，可能存在危机人身安全的暴力行为，及时支付赎金能够及时解救被扣船员。就货物而言，船方负有尽速遣航的义务，支付赎金能够尽早使船舶完成计划航次，以减少被扣船舶的营运费用。二是，海盗赎金具有整体性，难以区分船货赎金和船员赎金。船货被海盗捕获后，海盗所提出的赎金金额通常包括两个部分，一部分用于释放船货等财产，另一部分用于释放被扣船员。通常船货赎金作为一个整体，可通过市场估价的方式进行计算，但是船员赎金部分由于生命是不可估价的，这部分赎金无法进行计算。曾经发生过索马里海盗就两名英国人质向英国政府索要 700 万美元赎金的情况，而通常索马里海盗要求的船员赎金为 20 万美元一人[10]。三是，赎金金额由海盗对船货价值估算得出。通常海盗要求的赎金金额是根据扣留船货对应价值的 1% [10]。四是，海盗赎金的最终数额由双方谈判确定。索马里海盗最初的赎金金额并非一口价，双方可以根据货物的市场价值和船方的谈判技巧对最终赎金金额进行谈判。以沙特的“天狼星”邮轮为例，海盗最初索要 3500 万美元的赎金，而最终该赎金金额确定为 300 万美元[10]。该案例表明海盗的赎金金额通常具有较大的谈判空间。

3.2. 海盗赎金性质的理论分析

海盗赎金的法律性质不同将影响被保险人能否从保险人处获得相应的保险赔偿。司法实践中主要存在两种观点，即共同海损说和施救费用说。

共同海损说的观点认为，船方支付的海盗赎金可能构成共同海损。持否定观点的学者认为，在索要赎金的情况下，不满足船货处于共同危险这一要件，因为海盗主观上并没有要破坏船货的故意。二者主要的争议在于船货被劫持是否构成共同危险。施救费用说的观点认为，如果支付赎金是为了防止或减少承保的损失，此时海盗赎金可能构成施救费用。在“*Masefield v Amlin*”一案中¹⁰，法院认为海盗赎金的性质可以被认定为施救费用。国内有学者认为施救费用不包括海盗赎金[7]。理由是船舶所有人对货物没有施救的义务，船舶所有人向海盗支付赎金的行为不能被认为是积极消除风险，因此该行为不是施救行为。

英国法院认定海盗赎金的法律性质经历了三个阶段，主要围绕海盗赎金能否构成共同海损分摊费用或者施救费用展开，大致为共同海损阶段、施救费用阶段和恢复为共同海损阶段。

第一阶段，以 *Lord Salton v John Ritchie* 一案为例。¹¹ 本案中，法官认为让存留货物的货主和失去货物的货主一同按比例承担损失是惯常做法，否则让一方承担损失而另一方享有利益既违背了法律又违背了普遍正义。据此判令，未遭受货损的货主按比例分摊包括赎金在内的损失。考虑到共同海损损失的适用背景和负担形式，本案海盗赎金被视作共同海损，由船东和货主按比例共同分摊。

第二阶段，以 *Royal Boskalis Westminster N.V. v Trevor Rex Mountain* 一案为例。¹² 法官认为，只要赎金的支付合法，因支付赎金而遭受的损失便可依据施救条款予以补救。但本案并未谈及赎金应如何在船货双方间分摊，仅对承保船舶战争险的被告是否应当承担船方缴纳赎金的损失给予肯定。

第三阶段，2012 年，英国法院在 *Metall Market v Vitorio Shipping Company Ltd* 一案中对海盗赎金的观点又有所转变。¹³ 英国法院对仲裁庭裁定“海盗赎金应进行共同海损分摊”并未存有异议。英国法院

¹⁰ 参见 *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd.* [2011] 1 Lloyd's Rep 630。

¹¹ 参见 *Lord Salton v John Ritchie*. [1710] Mor 13421。

¹² 参见 *Royal Boskalis Westminster N.V. And Others v. Trevor Rex Mountain And Others* [1997] EWCA Civ 1140。

¹³ 参见 *Metall Market OOO v Vitorio Shipping Company Ltd* [2012] EWHC 844 (Comm)。

重新恢复了将海盗赎金视为共同海损的认定。2016年，英国法院对“Longchamp”轮一案作出判决。¹⁴法官认为，本案赎金适用《1974年约克——安特卫普规则》字母规则A。字母规则A规定，为了保护同一航程的财产免受危险，而有意且合理作出的额外牺牲，属于共同海损行为。因此，支付赎金是船方为使船货及船上人员脱离海盗控制而采取的行动，应认定为共同海损行为。2024年1月，英国最高法院对“POLAR”轮一案做出终审判决¹⁵，认定货方有义务支付海盗赎金的共损分摊。

综上所述，英国多数案例倾向于将海盗赎金认定为共同海损，仅少数判例将海盗赎金视为施救费用。显然，对于共同危险的理解不应当局限于物理上的危险。物理上对船货造成的危险实际上最终导致的结果表现为所有权人对船货控制的丧失。海盗非法占有船货时，事实上被保险人已经处于丧失控制的危险之中，危险已经实际发生，因此此时的船货满足处于共同危险的构成要件。虽然共同海损分摊与海上保险理赔是相互独立的过程，被保险人支付赎金后能否从其他受益方取得分摊，与其能否从保险人处获得赔偿并无关系。但是，如果海盗风险属于承保范围时，海盗赎金可能被视为是共同海损行为，此时被保险人可以向保险人主张赔付赎金，保险人赔偿后可以行使代位求偿权向其他受益方追偿。此外，由于赎金无法区分具体份额，保险人对于不能特定化的施救费用不会做出赔偿。根据MIA 1906和中国人保财险船舶保险条款的规定，共同海损损失和分摊以及救助费用不属于施救条款的承保范围，如果赎金构成共同海损，则不能通过施救条款予以赔偿。这也导致要使海盗赎金满足施救费用的要求条件较为苛刻。因此，在现有条件下，将海盗赎金认定为共同海损具有一定的可行性。

4. 现行保险条款下海盗风险应对路径分析

4.1. 现行保险条款的保险责任分析

在《中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款》(2009版)中，来自船外的暴力盗窃或者海盗行为属于船舶保险条款中的列明危险，属于全损险和一切险的承保范围。海盗危险原作为战争危险，但因与来自船外的暴力盗窃有时很难分开，现行船舶保险条款中已明确为非战争危险^[11]。全损险条款涵盖了由海盗所引起的全损损失。一切险条款涵盖了由海盗所致的全损损失或者部分损失，以及碰撞责任、共同海损牺牲和分摊费用、救助费用以及施救费用。全损险和一切险所承保的损失为有形损失，实践中由于海盗赎金不属于船舶的有形损失，因此船方难以向保险人主张船舶全部损失或部分损失。但同时一切险还承保部分经济损失，包括共同海损分摊费用、救助费用、施救费用以及碰撞责任和费用等，因此船方主张将海盗赎金以共同海损分摊费用或施救费用等经济损失进行索赔或许更为合理。

在《人保财险海洋运输货物保险条款》(2009版)中，基本险分为平安险、水渍险和一切险。基本险不承保海盗风险，与现行船舶保险条款规定不同，海盗风险被列入了作为特殊附加险的战争险之中，不能单独投保。战争险还承保因海盗行为引起的共同海损牺牲、分摊和救助费用，但是其中未列明施救费用条款。当战争险条款作为附加条款与基本险条款不一致时，应适用附加条款的规定，附加条款未规定时则适用基本险条款。因此基本险条款中的施救费用条款应适用于战争险条款，战争险保险人应赔偿额外的施救费用^[9]。

中国船东互保协会保赔保险条款承保船舶造成的污染、财产灭失或损坏、对船员伤亡的责任以及无法取得赔偿的共同海损分摊费用等风险。条款没有列明承保由海盗行为引起的海上风险，但是在除外风险规定中明确将战争风险不包括船员的不法行为和海盗，即未将海盗行为引发的相关风险予以排除。海盗行为导致的赔偿责任，保赔保险应当予以赔偿，但实践中互保协会普遍不承保海盗行为造成的赎金损失。

¹⁴ 参见 Mitsui & Co Ltd & Ors v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG & Anor [2017] UKSC 68.

¹⁵ 参见 Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants) [2024] UKSC 2.

4.2. 应对海盗风险的可行路径分析

为了保护船东的整体利益，促进航运业的稳定发展，保险人应当采取更多措施来应对海盗风险。正如前述所言，我国对于支付赎金导致的损失均可视为由海盗行为引起的共同海损从而获得保险赔偿，这在一定程度上弥补了因海盗行为给船东带来的赎金损失。但是，在实践中仍然存在一些问题。首先，共同海损分摊过程非常复杂，尤其是在涉及多方利益的情况下，这可能会影响船东获得赔偿的及时性。此外，分摊金额的确定也是一个难题。这些问题进一步导致船东在支付赎金时需要考虑赎金损失能否被已投保的险种所覆盖，以及船东在支付赎金后和未获得保险赔偿前所面临的财务压力。虽然现有的英国判例，并未将海盗赎金中的各个部分进行细分，而是作为一个整体进行分摊，但其中的船员赎金作为共同海损进行分摊在现有的共同海损制度下无法作出合理的解释。一是船员赎金的数额无法进行区分，船员的生命是无价的，无法通过可协商的赎金金额进行表达。二是船员在船上因工作原因出现的伤亡责任本就属于船东的雇主责任，这部分的损失作为共同海损与货方一同进行分摊缺乏合理性。

因此，笔者认为单列一个险种来承保海盗赎金风险具有一定的可行性。船东在某些航次中预计会途径海盗多发的区域时，可以为该航次额外投保海盗赎金险。该险种的承保范围应当包含因海盗行为导致的支付赎金损失的海上风险。单列险种有助于缩小承保范围，进一步降低保险费率，省去因共同海损核算和分摊带来的时间成本。对于保险人来说，承保单独的险种有利于更好地对海盗风险进行相应的评估和调整，促使保险人更加关注海盗风险的频率和程度。船东互保协会作为船东一方的重要组织，应当积极参与承保海盗赎金风险，以降低船东的风险，维护协会会员的整体利益。

5. 完善我国海盗赎金保险制度的建议

5.1. 明确海盗赎金在我国法律上的性质

海盗赎金的法律性质决定了其在获得赔偿时适用的规则，即在《海商法》中明确海盗赎金应属共同海损或是施救费用。笔者认为，由于海盗赎金的性质更接近于共同海损费用，可在共同海损一章中单独设置海盗赎金条款，已明确船方在支付赎金后的救济途径。至于海盗赎金中所包含的船员赎金的部分，英国法院并未在其判例中予以明确区分，通常视为一个整体进行分摊，此种做法是否合理有待商榷。有学者建议可按照船方承担的赎金部分，平均分摊到每位船员身上进行一定比例的赎金扣除，或者设置免赔额。

5.2. 设立单独的海盗赎金险种

海盗赎金并非有形损失，被保险人往往不能就海盗风险造成的有形损失得到赔偿。而被保险人投保战争险，似乎并不能将海盗风险完全归为战争性质的风险，这种情况下被保险人依然不能获得赔偿。现有实践都不能为船东提供充分保障的情况下，可以考虑设立专门承保海盗赎金这种特殊情况的险种。2005年英国针对海盗赎金推出绑架赎金险。2011年我国也单列险种，名为PSRI保单。但二者只是在战争险基础上颁布的一种险种，并非专门针对海盗赎金的险种。实践中，保险人往往不愿意扩大自己的保险责任，被保险人往往也不愿意为了小概率风险而额外投保战争险。因此，专门设立海盗赎金险，将其作为独立的险种，一方面可以降低保险费率，免去战争险下其他风险导致的高费率，更具灵活性，使得船东投保海盗赎金险的意愿增加；另一方面设立海盗赎金险一个重要意义在于其不同于其他险种，关键时刻可以起到挽救船员生命，解决因船东资金不足导致无法支付赎金的情况，具有积极的社会和经济意义，对保障船员权益和维护海上运输业发展发挥积极作用。

5.3. 呼吁互保协会参与承保海盗赎金

支付海盗赎金从责任角度上讲更像是船东为了履行雇主的安全保障义务和履行保证货物依据合同交

付的义务而承担的责任,即使船东可以选择不支付赎金,但往往损失较赎金而言更为巨大。互保协会成立的初衷主要是通过船舶所有人之间自发组成的团体来承保那些商业保险不愿意或不具有承保能力的责任险。目前互保协会普遍不承保海盗行为造成的赎金损失。但是互保协会应将保障船东的安全和利益放于首位,海盗赎金相较于船货价值可能仅为1%,但是对于船东商业运营而言可能是一笔不小的开支,互保协会作为船东不能获取商业保险的兜底保障应当将新型海盗风险纳入承保范围。互保协会应充分发挥其组织优势和承担社会责任,主动填补商业保险不能承保的空缺。互保协会可以就运营特殊航线的船舶适当提高参保费率以弥补经营成本,同时互保协会应针对海盗赎金险制定相应的承保范围和除外责任等具体的保险条款。

6. 结语

由于海军护航等反海盗措施的效果有限,在公力救济无法及时提供帮助时,支付海盗赎金这种私力救济手段成为维护船东和货主生命财产安全的有效措施。索要的海盗赎金金额往往根据船货价值的比例数额巨大,无论是对于船东亦或是货主而言,损失都是巨大的。但现有保险市场对于这种新型海盗风险的承保能力有限,推出的涉及海盗风险的条款往往不能覆盖此种风险。支付海盗赎金不是保险标的的有形损失,保险人是否承担保险责任的关键是海盗赎金能否构成共同海损损失或施救费用。我国目前对于海盗赎金的法律定性没有明确的规定,因此就需要在我国《海商法》中明确海盗赎金的性质,同时保险人和互保协会应共同承担起保障航运安全和促进航运发展的社会责任,制定单独的海盗赎金险,以满足航运市场的需求。

参考文献

- [1] Ishii, Y. (2014) International Cooperation on the Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea under the UNCLOS. *Journal of East Asia and International Law*, 7, 335. <https://doi.org/10.14330/jeail.2014.7.2.02>
- [2] 高俊涛, 杨悦. 与海盗谈判期间船舶运营费用的共同海损属性——兼评英国最高法院 Longchamp 共损案判决[J]. *国际商务研究*, 2023, 44(5): 75-86.
- [3] 李连君, 刘洋. 英国法下海盗行为及海盗赎金的评析与最新发展[J]. *中国海商法年刊*, 2011, 22(3): 50-60.
- [4] 石丹. 从海盗赎金的双重性质看船东与货主的博弈[J]. *中国海商法年刊*, 2009, 20(Z1): 73-78.
- [5] 陈琦. 海盗行为所致损失在共同海损制度下的认定——兼评英国最高法院最新判例“The Longchamp”案[J]. *大连海事大学学报(社会科学版)*, 2017, 16(6): 1-6.
- [6] 袁硕. 海盗赎金相关保险比较[J]. *集装箱化*, 2022, 33(2): 24-25.
- [7] 宋辉. 海盗赎金保险责任问题研究[D]: [硕士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2019.
- [8] 刘世杰. 海盗赎金的保险赔付问题研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2019.
- [9] 张丽, 张迦皓. 海盗赎金保险赔偿问题研究[J]. *中国海商法研究*, 2019, 30(4): 93-100.
- [10] 沈泽媛. 海盗赎金及其替代费用相关法律问题研究[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东财经大学, 2020.
- [11] 司玉琢. *海商法*[M]. 第5版. 北京: 法律出版社, 2023: 382.