

北极航行特殊风险下船舶保险 保证条款的适用与嬗变

白佳玉*

内容提要: 随着全球变暖和北极冰雪融化, 北极通航已成为现实。北极航线航行较传统航线航行的风险更特殊, 分摊这类特殊风险的船舶保险在北极航运业勃兴的大趋势下将发挥至关重要的作用。船舶保险中的保证条款是管控风险发生的首要保障性条款, 其于北极航线特殊通航环境下适用, 可能产生新的要求与变革。以英国《2015年保险法》为代表的各国保险立法正经历着保证条款的改革, 改革后的保证条款既开始认同保证违反后的可补救性, 又逐步建立起保证条款的违反与承保损失之间的因果关系。自此保证条款的适用将更有利于北极航行中特殊风险的应对。

关键词: 北极航行; 风险; 船舶保险; 保证条款

北极理事会的北极监测与评估工作组 (AMAP) 2012年发布的报告表明, 北冰洋将在本世纪达到夏季完全无冰的状态, 甚至可能提前到未来的30至40年实现。⁽¹⁾ 目前除穿越北极点的穿极航道外, 毗邻俄罗斯的东北航道以及毗邻加拿大的西北航道业已开通。俄罗斯《2020年前及更远的未来俄罗斯联邦在北极的国家政策原则》公布了俄罗斯北极地区的主要战略目标和重点, 表明了对北冰洋航线的重视。加拿大2009年发布的《加拿大的北方战略: 我们的北极, 我们的遗产, 我们的未来》中强调加拿大希望发展北极航运, 并在其2013至2015年担任北极轮值主席国期间, 将“安全的北极航运”列为要点之一。长远来看, 北极新航道无论从地理环境抑或沿岸国的港口设施建设等战略性重视程度而言, 均呈现愈来愈适合商船大规模利用的趋势。

北极航线比传统苏伊士、巴拿马航线节省大量的航运成本, 包括时间、燃油消耗及船舶损耗等, 存在广阔的市场发展空间。⁽²⁾ 在北极航运业务如火如荼发展的同时, 保险公司对待承保航行于北极特殊风险的态度将从某种程度上影响航运公司的热情。恶劣的自然环境、航线沿岸国严苛的法律规制均可能导致保险公司急于承揽北极海上保险业务。除高风险外, 由于北极航线沿岸港口基础设施不健全, 保险人对保险标的可能无法做到有效、完备的风险管理, 亦不排除被保险人的不当作为或不作为使得风险增加而保险人不知情的情况。如何通过发展船舶保险使得保险人积极分摊北极航行风险乃北极航运大规模发展之前亟待解决的问题。

* 中国海洋大学法政学院副教授, 法学博士。本文系国家社科基金重点项目“国际法视角下的中国北极航线战略研究”(13AZD084)、国家社科基金一般项目“中国参与北极治理的国际合作法律规则构建研究”(16BFX188)、中国法学会2015年度部级法学研究课题“我国参与北极航道多元治理的国际合作法律机制研究”(CLS(2015)C65)的阶段性成果。

(1) Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP), *Arctic Climate Issues 2011: Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost*, Oslo, 2012, p. 97.

(2) 参见白佳玉《中国北极权益及其实现的合作机制研究》, 《学习与探索》2013年第12期, 第87-94页。

保险合同作为射幸合同，其成立或得到履行的前提在于是否存有不确定事件带来的风险。⁽³⁾ 保险人与被保险人订立保险合同的目的是转移和分担风险，因此，风险的特征是保险合同达成过程中条款设计的首要考虑因素。保证条款是船舶保险合同中用以分摊和控制风险的重要工具，可有效控制不必要的危险发生，促成保险人和被保险人的双赢。北极航线的特殊风险将打破原有保险人和被保险人的利益均衡，不可避免地影响传统保证条款的适用。为可持续利用北极航线，有必要对船舶保险中的保证条款于北极特殊航行环境下的适用与嬗变进行探究。

一、北极航行的特殊风险

北极航线所处地理位置特殊、生态环境脆弱，船舶在北极航行面临相比传统航线航行更为严峻的挑战，体现于船舶保险合同中的承保风险亦具有区别于一般保险合同风险的特殊性。

(一) 风险构成原因复杂

北极航行风险致损原因来源于环境、港口基建、人员培训、地缘政治等多方面因素。航行环境方面，虽然全球变暖使得北极海冰融化，有利于北极海域船舶的通行，但部分海域冰层坚实，海冰分布密度高，巨大的冰盖、冰山、浮冰仍对船舶的正常航行构成阻碍。由此对船舶及货物防冻、防冰凌的能力提出较高要求。⁽⁴⁾ 此外，北极海域位于高纬度地区，具有超低温、强风暴、极光、极夜的恶劣气候，给海上航行带来较大挑战，太阳风、磁暴等特殊天气也会对导航系统产生干扰，不利于船舶的安全航行。⁽⁵⁾

除上述复杂化的自然风险外，北极航线还具有特殊的人为事故及政治风险。北极航线沿岸基础设施建设、港口建设、助航设施等较为欠缺，港口基础设施的匮乏加之船员航行经验的缺乏，使得北极航行具有较高的人为事故风险。⁽⁶⁾ 同时，北极航行还面临特殊的政治风险。北极航线所形成的东北航道和西北航道之水域法律地位存有争议。北极航道沿岸国和使用国对构成航道的部分海峡性质也发布了截然相反的主张，由海峡性质决定的船舶航行权因此变得极为复杂。

(二) 风险发生概率较大

北极气象的多变以及环境的复杂，使得船舶在北极航线长时间航行时，随时可能遭受浮冰、冰山、强风暴等不可抗御的海洋自然灾害的袭击，加之基础设施配置的不足，以及磁暴、太阳风等天气可能导致航行依赖的海图、导航等失灵，船员在此新开辟的冰区航线航行，掌握的信息情报不足，对危险情况的处理经验积累不充分，使得船舶在北极海域作业发生风险的概率较大。

(三) 风险致损数额更高

北极航线偏远的地理位置与冰雪、暴风等恶劣环境使得风险发生后，船舶的搜寻和救助工作更为困难，风险引致的后果更为严重。此外，船舶在北极航行造成环境风险的致损率相对传统航线更高。鉴于北极水域有限的自净能力，船舶若发生事故造成溢油、垃圾倾倒等海上污染，后续清理工作的成本更为高昂，北极洋流将使得这些污染造成更大范围的环境损害。

可见，北极航行的特殊风险无疑会使得保险人对开展北极航运业务望而怯步。船舶保险中的保证条款是说服保险人承诺承保风险的重要杠杆，如同保险人是否承担赔付责任的“安全阀”。保险人与被保险人之间的利益博弈产生了保证条款。当保证条款的适用导致双方利益失衡时，在保留保证条款“安全阀”作用的同时注入平衡双方利益的新内涵可促成特殊风险下的共赢。

(3) 参见司玉琢《海商法》，法律出版社2012年版，第396-399页。

(4) 参见李振福、闫力、徐梦俏《北极航线通航环境评价》，《计算机工程与应用》2013年第1期，第249-253页。

(5) 参见王会平、汪振华《北冰洋航线通航与航海保障体系》，《水运管理》2012年第11期，第5-8页。

(6) Janjgava and Nikoloz, "Disputes in the Arctic Threats and Opportunities", 11 *Connections* 95-101 (2012).

二、船舶保险保证条款的内容

保证条款源于英国海上保险法，诸多国家以英国海上保险法为范本制定本国船舶保险条款，奠定了英国海上保险法在全球海运保险市场中举足轻重的地位。下文将着重分析英国海上保险法视阈中的保证条款内涵。同时，鉴于北极航行经过的东北航道毗连俄罗斯，西北航道毗连加拿大，两国国内法有关保证条款的规定亦具有研析价值。

（一）英国船舶保险保证条款的相关规定

英国船舶保险保证条款的规定主要体现于《1906年海上保险法》（Marine Insurance Act 1906，下文简称为MIA1906）及之后伦敦保险人协会颁行的保险条款，其规定的保证条款内容包括违反保证条款的法律后果、明示保证和默示保证条款。要求被保险人严格遵守保证条款，无论保证内容是否重要，亦无论保证的违反与损失发生是否存有因果关系，只要被保险人违反事先约定的明示保证或默示保证，都将解除保险人的赔付责任，唯一的例外是“续保条款”的适用。⁽⁷⁾

MIA1906有关保证条款的规定在商业保险实践中受到不同程度的批判。针对实务中产生的诸多问题，英国法律委员会提供了若干建议，包括允许被保险人对违反保证做出补救使保险合同继续有效，避免投保单中不重要的声明构成保险合同内容，违反以降低特定风险为约定目的的保证条款仅中止保险人赔付该特定风险造成损失的义务。⁽⁸⁾ 英国法律委员会曾在2007年建议只有违反保证与损失发生之间存在因果关系才启动违反保证的法律后果，但因未获得业界明确的支持而作罢。

（二）加拿大、俄罗斯国内立法对船舶保险保证条款的规定

加拿大与英国同属英美法系国家，其有关保证条款的规定与MIA1906基本一致。俄罗斯作为大陆法系国家，未在立法中明确“保证”的概念及相关内容，而采用其他形式通过约束被保险人达到风险控制的目的，产生类似保证条款的风险控制效果。

1. 加拿大国内立法对船舶保险保证条款的规定

加拿大早年将海上保险列为各省立法事项，各省根据自身情况制定地方海上保险法。⁽⁹⁾ 为统一各省海上保险标准，加拿大联邦会议于1993年一致通过《1993年联邦海上保险法》（Marine Insurance Act 1993），用于专门调整海上保险合同关系，其内容基本参照英国MIA1906制定。随着联邦统一海上保险法的出台，其逐步发展为海上保险合同中排他适用的法律。⁽¹⁰⁾

加拿大海上保险法从体系到内容，都未能脱离英国海上保险法的法例。与英国MIA1906类似，《1993年联邦海上保险法》也将保证条款区分为明示及默示保证条款，并规定了船舶航行的合法性保证、中立保证、适航保证等内容。

（1）明示保证条款

《1993年联邦海上保险法》将明示保证条款规定为保险合同双方约定并书面表达于保险单中，由被保险人承担保证义务的条款。⁽¹¹⁾ 其特点在于被保险人的保证内容以书面形式在保险单

(7) 参见英国MIA1906第34条第2款。当证明保险合同的保险单中约定了“续保条款”（held cover clause）时，保险人可选择立即宣布解除赔付责任，而通过收取额外保费或修改合同条款来继续承保，是否解除合同的权柄由保险人掌握。如果未约定“续保条款”，即使被保险人在违反保证后采取了补救措施，也不能避免上述违反保证条款的法律后果。

(8) U. K. Law Commissions, "The Business Insured's Duty of Disclosure and the Law of Warranties Report", Reforming Insurance Contract Law Project, London, 2012, p. 12.

(9) Attorney General of Alberta v. Attorney General of Canada, [1961] 1 A. C. 588 (P. C.); attorney General for Ontario v. Policy Holders of Wentworth Insurance Company v. Attorney General of British Columbia, [1975] 5 W. W. R. 748 (Sup. Ct. Can.).

(10) 参见[加]威廉·泰特雷《国际海商法》，张永坚等译，法律出版社2005年版，第481页。

(11) 参见加拿大《1993年联邦海上保险法》第32条之规定。

中得以明确的表示。由于这类保证条款出于合同双方的意思自治，条款是否在订约之初即反映了合同双方的真实意图尤为重要。表达含糊、意思矛盾的保证条款难免为保险赔付制造困难，需要通过合同解释的技巧洞察和确定合同双方的订约意图。

(2) 默示保证条款

根据《1993年联邦海上保险法》，默示保证条款指保险合同双方未约定并体现于保险单中，而由法律直接规定适用的条款。默示保证主要分为船舶适航保证、合法性保证、中立性保证、船舶适应停泊港口风险的保证和船舶适货保证。

船舶适航保证是船舶保险中极为重要的保证条款。若船舶不适航，整个航程的航行将面临巨大的风险。《1993年联邦海上保险法》第37条要求在航程保单中，被保险人默示保证航程开始之时船舶应适航。若保单所载航次须分不同阶段履行，则在每一阶段开始时，为确保各阶段顺利进行，船舶须有相关准备及装备以保证适航。在船舶定期保险单中，不存在适航的默示保证，但若被保险人明知船舶不适航而出海，保险人对于此不适航行为产生的损失不予赔付。

合法性保证作为默示保证的重要内容，关乎保险合同能否合法成立。《1993年联邦海上保险法》第34条对之进行了明确规定，承保的海上航程应是被保险人所能控制的、以合法方式进行的航程。中立性保证被《1993年联邦海上保险法》归为默示保证的内容，在风险开始时，财产应具有中立的特性，被保险人在控制投保财产时必须保持中立状态，或备有必要的文件证明中立。⁽¹²⁾ 船舶适应停泊港口风险的保证适用于航次保单，且鉴于船舶适航保证始于航次开始时，船舶需在该时间段内适应停泊港口风险。⁽¹³⁾ 船舶适货保证的目的在于确保船舶具备将货物安全运抵目的地的设备和人员安排，这项保证也可被视为包涵在广义的船舶适航保证中。⁽¹⁴⁾

(3) 违反保证的后果

《1993年联邦海上保险法》针对违反保证条款之法律后果的规定亦较为严厉，无论保证事项对承保风险的发生是否实质重要，都必须被严格遵守，一旦被保险人违反保证条款，保险人则不再承担赔付责任。保证被违反后，被保险人采取任何弥补或更正措施均无济于事，不论最终产生的损失与违反保证之间是否具有因果关系，保险人赔付责任即被解除。除非客观环境的变化导致该保证内容不再适用，或保证事项违反了加拿大国内法的规定。⁽¹⁵⁾

作为西北航道沿岸国，加拿大尚未出台专门针对北极海上航行的保险立法，但有相关北极航行的立法，对于保险当事人确立海上保险合同条款具有一定指导意义。为防治北极水域船源污染，加拿大于1970年颁布了《北极水域污染防治法》(Arctic Waters Pollution Prevention Act)，在加拿大附近海域航行的船舶均须遵循其规定的航行要求与标准，包括“航行安全控制区”内航行规则、油类废水零排放标准等。该法涵盖的船舶航行规范可成为北极水域内航行时船舶保险合同保证条款的适用内容。

2. 俄罗斯国内立法中的风险变更制度

俄罗斯船舶保险的相关法律制度规定于《1999年俄罗斯联邦商船航运法典》(Merchant Shipping Code of the Russian Federation 1999)，该法典第15章较为完整地规范了海上保险合同关系，包括海上保险合同中的风险变更，保险人解除保险责任的情形等内容。

不同于颇受英国海上保险法影响的英美法系国家的海上保险立法，《1999年俄罗斯联邦商船航运法典》未规定保证条款制度，但建立了与保证条款功用相似的风险变更制度。⁽¹⁶⁾ 该项制度

(12) 参见加拿大《1993年联邦海上保险法》第36条之规定。

(13) 参见加拿大《1993年联邦海上保险法》第37条之规定。

(14) 参见加拿大《1993年联邦海上保险法》第38条之规定。

(15) 参见加拿大《1993年联邦海上保险法》第39条之规定。

(16) 大陆法系国家在海上保险法律规制中常采用风险变更制度，属于保险人管理风险的工具。

由被保险人于风险变更时的通知义务、未履行该义务导致的法律后果及被保险人不知情发生风险变更状况的特殊裁定构成。被保险人在知悉保险标的或与之有关的情况发生实质性变更（包括改变航线、变更运输方式等），应立即通知保险人。若被保险人未履行此义务，则可能造成保险人赔付责任的免除。此外，该法明确说明船舶于不适航情况下开航，保险人将免除赔付责任。⁽¹⁷⁾俄罗斯未颁行专门针对北极航行的海上保险法，商船在北极航线运营订立海上保险合同时需适用《1999年俄罗斯联邦商船航运法典》的相关规定。俄罗斯出台的《2013年北方海航道水域航行规则》（Rules of Navigation in the Northern Sea Route Water Area 2013）用以管理来往于北方海航道的船舶，对船舶的操作以及营运等提出了诸多要求，包括船舶适航，冰区操作，防止造成海洋污染等，此类要求对有关北极航行的海上保险合同中保证条款的约定具有重要指导意义。

通过英国、加拿大和俄罗斯国内立法和行业实践中有关船舶保险保证条款的分析可知：英国、加拿大的保证条款内容较为系统和完善；俄罗斯船舶保险的国内立法未涉及保证条款的规定，但制定了与保证条款作用类似的风险变更制度。英国、加拿大和俄罗斯有关船舶保险保证条款的立法差异体现了海上保险法律规制的本土性特点。因不存在有关海上保险的统一国际法律规制，航行于北极的船舶须根据航线的变化调整保险合同条款以应对北极航道沿岸国不同的法律制度。

三、北极航行环境下保证条款的适用

如前文所述，因北极特殊的地理位置，北极航行隐含着异于传统航线航行的特殊风险。船舶保险保证条款在应对这类特殊风险时将体现哪些积极作用？若北极航行船舶保险中有必要适用保证条款，那么明示保证和默示保证条款的设计应涵盖何种内容？经过下文抽丝剥茧的逐层分析，这些疑问将得到解答。

（一）北极航行船舶保险保证条款适用的必要性

自海上保险法发展之初，由于当时落后的通信水平和海上风险的不确定性，保险人做出承保决定并判断承保范围很大程度上取决于被保险人对保险标的的性质等各方面要素的保证，藉此预防道德风险的发生。此种风险控制的方式在实践中收到良好成效并被规定于之后的保险法中。⁽¹⁸⁾经过几个世纪的积累，保险合同双方对海上运输中一般风险的认知更为精准和科学。但北极航行风险不同于海上运输中的一般风险，其不可预测性显著，保险市场对北极航行风险的认知尚不全面。被保险人面临恶劣自然环境等诸多挑战，如磁暴、太阳黑子现象有导致通讯失灵的风险；自然原因造成通讯中断后，保险人无法了解被保险人的船舶状况及应对行为。保证条款迫使被保险人在通讯中断后仍防灾减损，从而控制风险发生的功能在此时尤为必要。

通讯原因外，保证条款系北极航行中保险人与被保险人之间达成保费合意的杠杆。迄今为止，许多国家掌握的建造冰区航行能力之船舶制造技术仍不发达，船舶抵御风险的能力较差，加之北极超低温、严重的冰情等特殊航行环境，被保险人航行于此的风险陡然升高，保险人可能担负较高的保赔责任。保险人通常通过对历史数据的考察确定承保风险，北极航行中的船舶保险显然缺乏丰富的历史数据说明哪类风险经常发生，进而可通过保险市场分摊风险。此时，保险人极有可能在提高保费的前提下考虑承保北极航行中的特殊风险。这无疑与船东被保险人拟通过北极航线利用减少时间和燃油成本，并最终降低营运成本的初衷相悖。那么，如何吸引保险人同意承保北极航行风险？因违反某项承诺而丧失赔付权利的保证条款可成为被保险人说服保险人承保，

(17) 参见《1999年俄罗斯联邦商船航运法典》第15章第266条之规定。

(18) 保证条款首先规定于英国MIA1906，随后其他国家尤其英美法系国家纷纷效仿，将保证条款规定于本国海上保险法中。

并适当降低保费的“王牌”。

保证条款在应对北极航行特殊自然风险的同时，对于特殊政治风险的抵御也大有裨益。《联合国海洋法公约》规定的冰封条款使得加拿大和俄罗斯高于一般接受的国际规则和标准的严苛的航运管控立法增加了被保险人需遵守的默示保证之内涵。唯有船东被保险人确保某项事实，以及为或不为某种行为，方可促使保险人做出承保决定。是以，北极航行船舶保险中仍有适用保证条款的必要，可辅助保险人风险管理的实施。

（二）北极航行船舶保险中保证条款的适用

北极航行船舶保险中适用的保证条款可呈现两种形式：或体现为保险合同双方明确订立的，揭示保证意图的明示保证条款；或保险合同双方虽未确切订立，但由于国内法的并入，使得法律中规定的保证条款适用于保险合同中的默示保证条款，如 MIA1906 并入北极航行船舶保险合同即可产生默示保证条款适用的效果。在北极航行特殊风险影响下，传统船舶保险中明示或默示保证条款的内容将有新的变化。

1. 明示保证条款的适用

明示保证条款由保险合同双方在订立合同时合意形成，法律通常不具体列明内容。海上保险实践中，船舶保险中的明示保证条款可包括航行时间、航行区域、船载货物、拖带救助、船舶船级、船舶检验等。北极特殊航行环境将对传统明示保证条款的内容提出新的要求，用以适应北极通航环境，提高保险人的风险管理。

（1）航行时间

由于北极航线航行的季节性特点，海冰较少的季节最适宜航行。以 2002 至 2013 年北极冰情数据分析可知：东北航道全线开通时间集中在 8 月中下旬至 10 月上旬；西北航道南线开通时间集中在 8 月上中旬至 10 月上旬，西北航道北线开通时间集中在 9 月。⁽¹⁹⁾ 冬季冰情严重、极夜的出现不适合航行。因此，北极航行时保险人可能要求被保险人做出尽量选择在夏季航行的保证，以确保海上运输的顺利完成。

（2）航行区域

构成东北航道和西北航道的航线地图会随天气的变化而细微改变，在航行地图不完整，且结冰情况、冰层厚度状况无法知悉，灯塔、助航标志、通讯设施、港口码头建设等基础设施配备不健全的情况下，有必要避开这些区域航行，选择航线地图精准、停靠港口基础设施完备的航程，以减少事故的发生。另外，加拿大《航行安全控制区法令》（Shipping Safety Control Zones Order）将其北极水域划分为 16 个航行安全控制区，航行于每个区域的船舶需达到相应的标准。由此，在北极船舶保险中有关航行区域的保证将更为特殊和严谨。

（3）船载货物

北极超低温的环境，对货物的抗寒、防冻能力提出较高要求。船载货物的包装要有所保证，要有基本的抗低温防冻功能，尤其是甲板货，其包装更须具备抗大风、防冰凌的能力。除去货物的包装，货物性质本身也须具有一定的抗低温性能，以防止低温环境下发生质变、改变原有的货物属性。

（4）拖带救助

船舶拖带和救助作业中面临较高风险。协会定期船舶保险条款（ITCH）和协会航次船舶保险条款（IVCH）均规定了拖带救助保证：除非基于习惯或将船舶置于安全港口或救助合同的需要，不得对船舶进行拖带作业。⁽²⁰⁾ 船舶北极航行遇险后，需要保证具有较强破冰能力的船舶进

(19) 参见李春花等《近年北极东北和西北航道开通状况分析》，《海洋学报》2014 年第 10 期，第 33-47 页。

(20) 参见协会定期船舶保险条款（ITCH）和协会航次船舶保险条款（IVCH）1983 及 1995 年版本的 1.1 条。

行拖带救助。船舶自身亦应确保配备充分的救生设备。

(5) 船舶船级

基于北极航线特殊的通航环境,为保证冰区航行的顺利进行,国际船级社协会(IACS)订立了有关极地船级标准的指南——《极地船级要求》,此指南得到了国际海事组织的承认及推荐。2014年11月,国际海事组织海上安全委员会通过修改《国际海上人命安全公约》(下文简称 SOLAS 公约)使得《极地水域船舶航行规则》(下文简称《极地规则》)中有关船舶安全和航行安全的内容得以强制施行。其中,有关船舶的船级要求需符合 IACS 制定的统一标准。⁽²¹⁾区别于传统航线,船舶在北极航行时应保证其船级达到适于冰区航行的要求。

(6) 船舶检验

船舶检验保证的目的在于确保船舶符合市场需求,由船东被保险人承担检验费用,经称职检验人员检查合格后船舶保险人再承保或续保。北极航行船舶应保证具备相应的船舶证书。船舶须经过初次检验或换新检验后方取得符合《极地规则》的船舶证书,主管机关或授权的组织根据 SOLAS 公约的规定签发证书。

2. 默示保证条款的适用

在国际保险市场占据主导地位的英国与北冰洋航道沿岸国加拿大的海上保险法规定的默示保证主要包括船舶适航保证及合法性保证,俄罗斯保险法中也要求船舶应确保适航,并且保险合同的内容应合乎法规。北极航行船舶保险中合法性保证之内涵主要限于合乎海上保险法等相关法律法规的强制性规定。但就船舶适航保证而言,MIA1906 针对船舶航程保险和船舶定期保险做出不同规定。航程保单中,默示的适航保证要求船舶能够抵御海上航行中的一般风险;定期保单中则无默示的适航保证,仅在被保险人出于私谋将不适航船舶用于航行时,保险人免除因不适航造成货损的赔付责任。⁽²²⁾因此,北极航行中不定期经营船舶投保的航程保险需注意对默示适航保证的适用。适航保证的要求因船舶的船级、可预期的风险等有所不同,但其本质在于对“一般风险”的抵御。据此解读适航保证的内涵,既不能以畸高标准要求被保险人确保船舶完美无缺,亦不能低于理性谨慎的被保险人所要求的船舶抵抗风险的程度。适航保证的外延则通常包括适船、适航、适货、适人。北极航行船舶能够抵御“一般风险”的适航标准具有不同于传统航线航行的特殊性。

(1) 船舶结构和配备

北极航行中,船舶结构应能够抵御北极海域的一般风险,船舶材料适合低温航行,船上助航设备处于齐备状态。船舶本身必须配备有全球定位系统、雷达设备、指导北极航线航行的海图等。基于北极有可能出现的磁暴、太阳风、太阳黑子等现象,常规的导航设备将不能满足北极航行的需要,船舶需保证配备适于北极通行的特殊助航设备,以达成北极航行的安全与顺利。

(2) 船舶设计和建造

为符合 IACS 的《极地船级要求》,拟利用北极航线的船舶应满足船级社对不同冰情下船舶设计和建造的标准。有意向开展北极运输的各国船级社大多要求执行 IACS 的要求,尤其在国际海事组织通过 SOLAS 公约的修改强制要求 IACS 的统一标准得以适用后,船舶在特定时间和冰情下航行于北极需保证达到相应的设计和建造标准。

(3) 保护船舶的证书

船舶适航除建造、配备等需满足标准外,还应在船上备有保护船舶的各类证书。根据《极

(21) See International Code for Ships Operating in Polar Waters, Part I - A, 1.2.10. MSC94/21/ADD.1, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf>, lasted visited on 21 November 2016.

(22) 参见 MIA1906 第 39 条。

地规则》要求极地航行船舶须备有有效的极地船舶证书在船上。若船舶停靠北极航线沿岸港口，应遵守该国对配备证书的要求。加拿大和俄罗斯同为《1969 国际油污损害民事责任公约 1992 议定书》和《2001 燃油污染损害民事责任公约》的缔约国，两部公约分别对载运 2000 吨以上散装油类的油船和 1000 总吨以上的船舶实施强制保险或财务保证制度。因此，停靠在加拿大和俄罗斯北极港口的船舶须备有强制保险或财务保证的证书。

(4) 船舶引航

船舶驶出港口过程中，若根据习惯或港口所在国的法律要求需有引航员引航，那么缺少引航员的船舶离港航行可能被视为不适航。但船舶适航要求一般在开航前和开航当时，若船舶航行过程中或航行结束时未接受引航，不能以船舶不适航为由主张船东被保险人违反了适航保证。俄罗斯《2013 年北方海航道水域航行规则》规定，为保障航行于北方海航道的船舶航行安全、防止船舶事故并保护航道所在水域海洋环境，实施船舶冰区引航。⁽²³⁾ 船舶驶出东北航道沿岸港口时，船舶被保险人可能因未接受俄罗斯引航而被保险人主张违反适航保证。

(5) 船舶适货

船舶适航，不单指船舶本身适航，还包括船舶能否安全运送所载货物，即船舶要安全地接受、载运、保管货物，否则也构成对船舶适航保证的违反。北极航行中可能面临的超低温、大风天气对船舶安全运送所载货物提出了特殊要求。首先根据货物能否抵御大风、低温、防冰冻能力选择合适的载运部位。若货物在低温下易冰冻而降低其本身的性能，则不能置于甲板或其他易受冷气侵袭的部位。此外，航行过程中也须妥善保管货物，保证其不受冰雪积聚的影响。

(6) 称职的船员

北极航道开通时间较晚，且航行水域位于冰封区域，航行于此的船员有必要经过特殊培训。《极地规则》规定，航行于极地水域船舶的船员应按照《海员培训、发证和值班标准国际公约》完成培训，掌握与职务和职责相匹配的技能。此外，北极地处高纬度地区，船员不仅要适应低温、大风的恶劣天气，还须适应极夜或极光的特殊环境，具备较好的身体及心理素质。由此，船舶航行北极时，要保证其所配备的船员符合相关标准及要求，否则构成对船舶适航保证的违反。

MIA1906 及受其影响的西北航道沿岸国加拿大海上海险法视阈中，船东被保险人违反了船舶保险明示保证和默示保证条款后，保险人的赔付责任自动解除。为更好发挥保险业对北极航运发展的积极作用，保障北极航线的充分有效利用，应避免因适用 MIA1906 为代表的保证条款而造成的严厉法律后果。鉴于保证条款在海上保险市场上对保险人利益的有效保护，北极航行特殊风险下仍有必要适用该条款。但未尝不可积极尝试该条款的有益修正，达成保险人和被保险人利益平衡的嬗变。

4、北极航行环境下保证条款的嬗变

针对 MIA1906 制定的保证条款的特性及违反后的法律后果，实务界和理论界存在诸多反对意见。⁽²⁴⁾ 于北极航行环境下，为科学合理地适用保证条款，发挥其合理控制风险的功能，此条款确有变革的必要。

(一) 北极航行环境下保证条款亟需变革的因由

保证条款的功能在于实现风险分摊，以达到保险人与被保险人的利益均衡。现今北极存在风

(23) See Rules of Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route, Article 31, http://www.arctic-liaison.com/docs/nsr/legislation/20130425185806en-Rules_unof.pdf, last visited on 21 November 2016.

(24) 两类主要反对意见：其一主张保证条款应继续存在但应进行适当的改革，其二主张不再适用保证条款，而以其它条款取代保证条款，如《1999 年俄罗斯联邦商船航运法典》(Merchant shipping code of the Russian Federation 1999) 中的风险变更制度等。See John Hare, "The Omnipotent Warranty: England v. The World", in M Huybrechts et al. ed., *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*, Intersentia Publishers, 2000, p. 37.

险构成原因复杂、发生概率大以及致损率高的特殊风险，这对传统的风险分摊方式提出了新的要求，打破了原有保险人与被保险人的利益平衡。传统保证条款在通讯技术欠发达的年代诞生，保险人与被保险人存在信息不对称的状况，保险人很难详细了解保险标的的相关信息，需要被保险人做出保证以实现双方利益均衡，促成保险合同的订立。⁽²⁵⁾ 随着信息时代的到来，保险人获取信息的渠道更为便利，有意愿承保具有高风险的北极航线船舶保险业务的保险人对船舶的北极航行具有一定的风险预测和掌控能力。而且，在具有特殊航行风险的北极，保险人的风险控制无法简单依赖保险合同订立时被保险人的保证，对以往海上保险实践中未遭遇的风险预防应强调保险人与被保险人的合作防御。对被保险人而言，在北极超低温、强风暴、冰雪天气等特殊与严苛的自然风险下，更需要海上保险合同的保障。若适用严苛的保证条款，不论保证是否与风险有关，被保险人一旦违反保证，保险人便可任意解除承保责任，其不符合被保险人在高风险北极航行环境下订立海上保险合同的预期，有偏袒保险人而不顾被保险人利益之嫌。最初倾向于维护保险人利益的传统保证条款较为机械和刻板，北极航行的特殊风险需要更为灵活和变通的保证条款，用以实现被保险人和保险人的利益平衡，形成保险人与被保险人双赢的保险市场。

因由北极航行特殊风险带来的船舶安全与环保挑战，国际海事组织颁布《极地规则》用以指导和规范船舶在南北极的航行活动。强制性《极地规则》的出台为航行于北极的船舶设立了诸多建造、配备、操作与人员配备标准，一定程度上有助于降低北极航行中承保风险的发生，保险公司的赔付率将相对降低。若此时仍遵循传统保证条款，赋予保险人因被保险人违反细枝末节的保证事项而任意解除保险合同的权利，将使保险合同丧失分摊风险的基本功能。此外，加拿大和俄罗斯作为北极航道沿岸国，国内立法比较注重海洋环境的保护并外溢到船舶安全的规制，甚至一些特殊规定严格于一般接受的国际规则和标准。若保险人将被保险人已符合国际规则却低于北极航道沿岸国国内法标准的作为或不作为定性为保证条款（如适航保证）的违反，难免因法律冲突导致保险赔付受阻。北极航行的特殊风险加剧了船舶保险保证条款的变革需求。基于海上风险的特殊性，需要对承运人和船方做出某些倾向性的保护，保险人不可轻易解除合同，从而兼顾保险合同双方的利益，使得海上保险真正发挥其作用，促进北极航运事业的发展。

（二）北极航行环境下保证条款具体变革方式与应用

英国海事保险业在全球船舶保险市场的控制地位以及 MIA1906 享有的“所有海上保险法之母法”的影响力意味着英国海上保险法律规制的变革将对全球海上保险实务与法律实践产生重大冲击⁽²⁶⁾ 其相关内容的变动将同样影响北极航道沿岸国的立法实践。下文将对英国保证条款的最新修订进行一定评议，并在此基础上结合北极航行的特殊环境与风险对北极船舶保险合同中的保证条款的变革与适用方式提出建议。

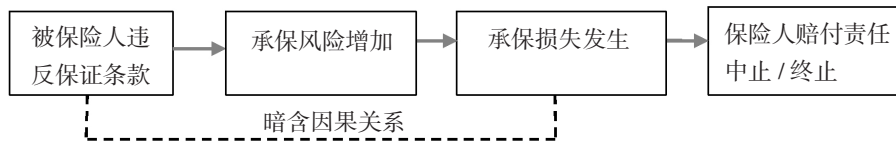
2015 年 2 月 12 日，英国议会审议并由女王签署通过了《2015 年保险法》（Insurance Act 2015），已于 2016 年 8 月生效。这部立法反应了英国近十年来保险合同法改革的成果。英国《2015 年保险法》废除了保证条款的违反不可补救之规定。⁽²⁷⁾ 保险人的责任不因被保险人违反保证条款自动终止；在可补救的情形下，若被保险人采取了补救措施并有效弥补了违反保证条款产生的后果，保险人应继续承担之后的赔付责任，即保证条款的违反仅使得保险人的责任呈

⁽²⁵⁾ 参见仲海波《海上保险法价值目标变革背景下的被保险人保证制度之评价》，《海大法律评论 2014—2015》，上海浦江教育出版社 2015 年版，第 307 页。

⁽²⁶⁾ 根据国际海上保险联盟 2015 年发布的统计数据，英国劳合社占据全球船舶保险市场的首要份额。加拿大著名海商法学家威廉姆·台特雷评价英国的《1906 年海上保险法》（Marine Insurance Act1906）为“所有海上保险法的母法”，参见前引〔10〕，威廉·泰特雷书，第 478 页。

⁽²⁷⁾ 参见英国《2015 年保险法》第 10 条第 1、2、4 款，http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/pdfs/ukpga_20150004_en.pdf，2016 年 11 月 21 日访问。

“中止”状态，而非完全“终止”。另外一点重要修正体现在，若被保险人违反保证条款后，未导致造成损失发生的风险增加，则保险人不能启动违反保证条款的法律后果而中止/终止赔付责任。⁽²⁸⁾ 其中暗含的因果关系可用下图体现：



可见，尽管英国新立法增强了对被保险人的保护，却仍未将违反保证条款与损失之间的因果关系直接列明。

以英国伦敦为首的全球重要航运保险市场在适用《2015年保险法》之后，将逐步影响全球航运保险业有关保证条款的应用和解释。在北极航行特殊风险下，修正后的保证条款更有利于吸引被保险人的适用。北极航行不可避免地会面临高风险，保险人若以保证条款为由任意解除保险责任，则于北极航行中，保证条款将成为保险人逃脱应尽责任的手段。顾及北极航行的特殊风险，为发挥海上保险对北极航运保驾护航的功能，保险合同中应明确，唯有被保险人违反相应保证的行为将导致承保风险增加并造成承保损失发生时，保险人方可中止赔付责任；且一旦这种保证条款的违反得以弥补，或保证条款的违反缘于情势变迁、合法性需要或保险人放弃对被保险人遵守保证条款的要求时，保险人应恢复赔付责任的承担。这种应用同时兼顾了保险人和被保险人的利益，同时发挥了保证条款的积极作用。在英国《2015年保险法》，形成全球影响之前，可通过将英国法作为准据法，或根据英国立法制定合同中的保证条款，或增加“续保条款”或部分适用条件条款来平衡保险合同双方的利益，达到保证条款风险管理的目的。

结 论

现今北极通航已成为现实，船舶保险对北极航行规模化发展至关重要。保证条款的适用有助于保险人评估北极航行风险，对那些愿意承保的风险承担保赔责任。但以英国 MIA1906 为首的诸多国家海上保险法之保证条款存在先天缺陷，应强调违反保证与承保损失之间的因果关系，或通过船舶保险合同的明确约定，或通过合同适用的国内立法完善来逐渐实现保证条款的嬗变。英国《2015年保险法》为代表的各国保险立法正经历着保证条款的改革，改革后的保证条款更强调保险合同双方利益的平衡，既开始认同保证违反后的可补救性，又逐步建立起保证条款的违反与承保损失之间的因果关系。虽然这种修改尚未实现一步到位，但至少看到各国立法着手反思保证条款之不足并为之采取积极的尝试。经立法修正后的保证条款更适合北极航行中船舶保险特殊风险的应对。可在北极航行船舶保险合同中将英国法作为准据法，或根据英国《2015年保险法》的规定修正合同中保证条款的内容，真正发挥保险业风险分摊的功能，提升北极航运利益攸关方利用北极航道的信心。

责任编辑：姚莹

⁽²⁸⁾ 参见英国《2015年保险法》第11条。根据英国《2015年保险法》的规定，保证条款应与风险相关，即对条款的遵守将降低保险标的物质品质丧失、或在某特定地点或时间内灭失的风险。