

新《海商法》海上保险合同法律制度的发展与变革

王欣

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:新《海商法》对海上保险合同制度作出系统性调整,核心是从保险人本位转向当事人利益均衡。新《海商法》对海上保险合同的适用范围、提示说明义务、保证条款、强制保险及其他技术性规则进行了全方位完善,修订过程贯彻了“双向约束”的制度逻辑,既不允许保险人利用格式合同优势或程序拖延损害被保险人利益,又为被保险人设置与其专业能力相匹配的注意义务,推动实现当事人利益的实质平衡。这种“既保护,也约束”的均衡立场,更加契合海上保险合同特有的制度特征。

关键词:《海商法》修订;海上保险合同;保证条款;提示说明义务;强制保险

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)03-0014-12

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)于2025年完成修订,对海上保险合同制度作出了重大调整。《海商法》(1992年)“海上保险合同”章借鉴了以英国法为代表的国际通行海上保险法律制度,对于促进中国海上保险事业的健康发展发挥了重大作用。然而,随着中国保险市场环境的发展变化及《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)等新法律的出台,《海商法》(1992年)“海上保险合同”章的制度缺陷已从个别条款的滞后演变为体系性的规范困境,其强调保护保险人利益的立法理念和具体制度规范的不足难以适应现代航运贸易实践对风险分配公平性与制度体系化的需求,表现如下。第一,具体规范缺位。建造中船舶保险的法律适用、海上互保组织法律地位、海上强制保险等均缺乏明确的法律依据;预约保险合同仅有原则性规定而无操作性规则。第二,利益结构失衡。保证义务和告知义务等制度设计在维护当事人利益平衡方面存在不足,与海上保险的商事保险属性存在错位。第三,体系协调欠缺。与《中华人民共和国保险法》(简称《保险法》)、《民法典》等保险相关部门法在体系协调方面欠缺制度设计。

与《海商法》(1992年)的规范困境相对应,新《海商法》在海上保险领域呈现三条清晰的制度演进线索。第一,从形式严格走向实质公平。《海商法》(1992年)规定的违反保证和告知义务的严格法律后果,体现了以形式合规为中心的制度逻辑。本次修法将法律责任与被保险人行为的实际风险影响相联系,不再仅因形式上的义务违反即课以严厉后果。^①第二,从自成体系走向有限协调。《海商法》(1992年)作为特别法,与《民法典》《保险法》的体系关系始终未获清晰界定。本次修法采取的是“选择性协调”策略:在合同解除权除斥期间、格式条款规制等方面吸收《民法典》《保险法》的成熟规则,但在说明义务模式(被动说明)和告知义务模式(主动告知)上保留海上保险的特殊性。这种策略的理论依据在于海上保险的商事保险属性,即被保险人通常是具有高度专业性的航运企业或贸易商,其与保险人之间的信息不对称程度远低于消费者保险。^②第三,从传统风险覆盖走向新业态回应与公共利益保障。建造船舶保险(简称船建险)的明文规定、海上互保组织法律地位的确认等制度安排,体现了制度供给对航运产业新需求的回应。与此同时,船舶油污损害和海上旅客运输人身损害领域强制保险制度的设计,体现了从强调“合同自由”向兼顾并重视“公共利益保障”的价值重心转移。其制度逻辑不再仅仅侧重于“与国际接轨”,更在于“健全具有中国特色与顺应国际

基金项目:2023年度国家社科基金后期资助项目“海难救助理论流变与本土实践反思”(23FFXB048)

作者简介:王欣,男,法学博士,大连海事大学法学院副教授、硕士生导师。

^① 参见郑睿:《新〈海商法〉海上保险合同制度的现代化转型》,载《中国船检》2026年第3期,第46页。

^② 参见吴煦、李志文等:《〈海商法〉修订重点章节之要点解读》,载《世界海运》2026年第1期,第9页。

趋势并重的海商法制度”^①。

基于新《海商法》“海上保险合同”章修订的原则和特点,本文分五个部分对中国海上保险法的制度转型和发展变革加以研究。第一部分解决“哪些保险关系应纳入海上保险法调整”的边界问题;第二部分分析格式条款“提示说明义务”的制度重构;第三部分探讨海上保证制度的立法完善;第四部分讨论海上强制保险规则的丰富与完善;第五部分对预约保险合同制度等特别规范进行体系化阐释。

一、适用范围:从规范补缺到边界划定

新《海商法》第240条未改变海上保险合同与其他商业保险合同的区分标准,“海上保险事故”仍是海上保险合同定性的核心法律依据。同时,尽管新《海商法》将船建险纳入“海上保险合同”章的适用范围,但仍将海上保险合同承保的保险事故限定为“海上保险事故”,由此产生了分段处理思路是否延续、“建造中的船舶”是否限于第3条定义的船舶两个待解释问题。新《海商法》第309条虽对海上互保组织作出规定,但海上互保组织不同于商业保险机构,其订立的保险合同能否受“海上保险合同”章的调整仍不明确。

(一)适用范围的判断标准

新《海商法》第240条分别规定了“海上保险合同”和“海上保险事故”的定义,仅为对《海商法》(1992年)第216条的微调,并未作实质修改。应当认为其他商业保险合同与海上保险合同仍以“海上保险事故”作为形式上的核心区别标准。司法实践中,有法院认为,海上保险合同的定性应当根据合同承保险种、运输方式是否为海运或者包括一部分海运的多式联运、保险事故是否为海上事故综合予以认定。^②

具体而言,第240条第2款将“海上保险事故”界定为“包括与海上航行有关的发生于内河或陆上的事故”。“与海上航行有关的”这一限定语,实质上引入了关联性标准,即事故发生的物理位置并不决定合同性质,关键在于该事故是否与海上航行的风险存在实质关联。同时,第242条列举了可以作为保险标的的各项内容,包括船舶、货物、船舶营运收入、租金、旅客票款、货物预期利润、船员工资、对第三人的责任等。虽然第242条本身是保险标的的列举规定,而非适用范围的定义条款,但其隐含了一个重要的判断维度:是否含有上述保险标的,也是认定海上保险合同的重要辅助因素。

(二)船建险的纳入及其未决边界

1.修订背景:从司法分歧到立法回应

修法前,船建险的法律适用问题长期困扰海事司法实践,其争议焦点在于:建造中的船舶是否属于《海商法》(1992年)第3条定义的“船舶”,该认定结论将决定船建险合同应适用《海商法》(1992年)关于海上保险合同的规定还是《保险法》的一般规则。这一争议在“中国人民财产保险股份有限公司航运保险运营中心与泰州三福船舶工程有限公司船舶建造保险合同纠纷案”中得到集中体现。最高人民法院在该案中确立了“分阶段认定”的裁判思路:《海商法》(1992年)规定的船舶原则上应限于基本建成而具有航海能力的船舶,船建险所承保的船舶是否属于该法规定的船舶,需要根据其是否具有航海能力分阶段进行认定。^③

有观点指出,上述争议的根本原因在于《海商法》(1992年)对于建造中船舶的法律地位规定不甚明确,使其游离于既有规则体系之外。^④还有观点则将船舶建造过程中的船舶状态分为三个阶段,结合每一阶段在建船舶的性质对适用法律进行分析。^⑤新《海商法》第245条正是对这一司法争议的立法回应,首次明确将船建险纳入“海上保险合同”章的适用范围。

2.核心争议:“海上保险事故”限定所引发的解释分歧

新《海商法》第245条虽然将船建险纳入“海上保险合同”章,但将保险事故限定为“海上保险事故”,即仍强调海上保险事故的“涉海”属性。问题在于,船建险的承保风险有相当比例并不发生在海上,如船厂内

① 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉的历史使命、时代特征及重要制度发展》,载《中国海商法研究》2026年第1期,第5页。

② 参见青岛海事法院(2018)鲁72民初1704号民事判决书。

③ 参见最高人民法院(2017)最高法民再242号民事判决书。

④ 参见曹兴国、孙宁璐:《〈中华人民共和国海商法〉建造中船舶规则的体系化完善路径——基于阶段适用论的展开》,载《海洋开发与管理》2024年第9期,第28页。

⑤ 参见初美艳:《船舶建造保险的适用法律分析》,载《船舶物资与市场》2026年第6期,第124页。

火灾、设备安装事故、陆上运输过程中的损坏等,这类事故均非典型的“海上保险事故”。^① 后续对第245条的理解可能存在两种分化路径:一是仍遵照最高人民法院早先的裁判思路,将船建险的法律适用作分段处理;二是在船建险语境下对“与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故”作宽泛解释,例如扩展设备进场运输段的情况,从而使船建险整体适用《海商法》。

3. 保险利益与建造中船舶所有权归属的规范衔接

新《海商法》第10条明确规定:“建造中的船舶的所有权,当事人对其归属有约定的,按照约定;没有约定或者约定不明确的,归造船人所有。”在船舶建造实践中,建造中船舶的所有权归属通常通过标准造船合同文本作出明确约定。然而,船建险的保险利益并不限于所有权保险利益,还包括基于期待利益而产生的保险利益、基于保管财产而享有的保险利益、基于抵押权的保险利益及分承包人的保险利益等。这意味着,即使造船人并非建造中船舶的所有权人,造船人作为建造行为的实施者和船舶的实际占有、保管者,仍然对建造中的船舶享有保管保险利益,可以作为被保险人投保船建险。同样,为建造中船舶提供融资的银行,基于船舶抵押权,享有保险利益,也可以作为被保险人。

在船建险合同中,保险人的承保范围应当根据被保险人所享有的保险利益类型加以确定。如果被保险人是造船人,其保险利益主要体现在对建造中船舶的物质损失(基于所有权或保管)的赔偿责任及在建造过程中对第三人产生的赔偿责任;如果被保险人是船舶所有人或船舶抵押权人,其保险利益则主要体现在对建造中船舶的期待利益及船舶建造完成后的交付利益。

(三) 海上保险法律制度对互保组织理赔保险合同的适用性

船东互保协会的理赔保险合同长期处于法律适用的真空地带。根据《最高人民法院关于中国船东互保协会与南京宏油船务有限公司海上保险合同纠纷上诉一案有关适用法律问题的请示的复函》,中国船东互保协会不属于《保险法》规定的商业保险公司,其与会员之间签订的保险合同不适用《保险法》的规定,应当适用原《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)(现为《民法典》“合同”编)等有关法律的规定。《中国保险监督管理委员会关于船东互保协会问题的复函》亦明确,船东互保协会从事的活动不属于《保险法》第2条规定的商业保险行为,因此,不属于原中国保险监督管理委员会的监管范围。

新《海商法》第309条首次在立法层面承认了海上互保组织的法律地位,规定“船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织,按照章程收取会费,对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担赔偿责任”。然而,立法最终稿删除了此前修订稿中“参照适用‘海上保险合同’章”的规定,体现了立法者审慎的妥协立场。这一立法选择引发了新的解释论问题:第309条是承认理赔保险合同属于海上保险合同但暂不宜全面适用其规则,还是明确否定理赔保险合同的海上保险合同性质?

1. 《海商法》下排除适用逻辑的缺陷

司法实践将理赔保险合同排除于《海商法》和《保险法》适用范围之外的逻辑,存在以下三个缺陷。

第一,落入了“若一般法不予适用,则特别法亦当然不予适用”的逻辑误区。现有观点从《保险法》不适用于互保业务出发,反向推导出《海商法》“海上保险合同”章也不适用于互保业务。这一推理颠倒了“特别法优先于一般法”的基本原理。《保险法》第182条规定,海上保险优先适用《海商法》,其没有规定的再适用《保险法》。这意味着,判断理赔保险合同是否适用海上保险法,应当首先审查《海商法》自身对海上保险合同的定义,不能省略这一步骤直接以《保险法》的排除适用作为出发点。《海商法》作为特别法,其关于海上保险合同的规定是对海上保险这一特殊领域的规定。即便理赔保险合同不构成《保险法》意义上的“商业保险合同”,其是否构成《海商法》意义上的“海上保险合同”,仍是一个独立的、需要单独回答的问题。

第二,将“商业性”作为适用前缺乏规范依据。《海商法》(1992年)第216条(新《海商法》第240条)对海上保险合同的定义乃至整个“海上保险合同”章均未出现“商业”“营利”“公司”等字样。仅从条文措辞看,无法得出只有“商业保险人”才能成为海上保险合同中的保险人的结论。

第三,司法实践形成了路径依赖。在《最高人民法院关于中国船东互保协会与南京宏油船务有限公司

^① 参见《船舶建造保险条款》,载中国保险行业协会网站2017年12月14日, <https://www.iachina.cn/col/col2526/index.html>。

海上保险合同纠纷上诉一案有关适用法律问题的请示的复函》作出后,海事法院与地方法院在审理涉及船东互保协会赔偿保险的索赔、理赔、代位求偿等各类纠纷案件时,均直接援引该复函作为核心裁判依据,不再对赔偿保险合同的法律性质进行独立审查与说理,形成了司法实践中长期、普遍排除海上保险特别法,仅适用民事合同一般法的固定裁判模式。

2. 互保组织赔偿保险合同可以构成《海商法》意义上的海上保险合同

从规范层面看,互保组织赔偿保险合同符合新《海商法》第240条对海上保险合同的定义要素。互保协会向会员收取会费,对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或支付的费用承担赔偿责任,其法律结构与海上保险合同的定义要素一一对应。适用第240条有助于明确赔偿保险合同的基本法律结构,该适用不会与互助性发生冲突,因为互助与赔偿可以共存。

域外立法方面,英国《1906年海上保险法》第85条对相互保险作出了专门规定。该条第1款规定:“两人或两人以上相互约定对他方因海上损失进行保险的,即为相互保险。”第4款规定:“除本条提及的例外情形外,本法的各项规定适用于相互保险。”这表明,在英国法下,互助性并不排斥海上保险的法律定性,只是允许对某些条款(如保费条款)作出特殊安排。这一立法模式说明,互助性与海上保险的法律定性完全可以兼容,立法者只需针对互助性的特殊之处作出必要的例外安排,而非将互保业务整体排除在海上保险法适用范围之外。

从功能视角看,互保组织与商业保险公司在风险分摊机制上并无本质区别。互保组织收取预付会费(即保费),以未来发生的损失为条件进行赔付,通过精算进行风险定价和费率厘定,其运营资金规模堪比中大型金融机构,并提供船舶油污责任险等强制保险险种。综合审视上述特征,足以认定互保协会是合格保险人。互保组织的非营利性仅体现为经营目的和盈余分配方式的差异,不能据此否定其保险属性。相互保险已被《相互保险组织监管试行办法》明确承认为一种保险组织形式,进一步佐证了互助与保险的兼容性。

3. 新《海商法》第309条的规范定位

第309条虽然位于“附则”章,但附则同样是法律正文的重要组成部分,和主文一样,具有同等的、明显的法律效力。^①从条文内容看,第309条兼具定义性条款与具体规范性条款的功能:一方面,该条文归纳了互保组织的基本内涵;另一方面,通过解释可以得出,会员负有向互保组织支付会费的义务,互保组织负有向会员承担赔偿责任的义务,双方互负财产性给付义务,构成债权债务关系。

会员与互保组织之间产生债权债务关系的原因是“合同”。依据《民法典》第467条,《民法典》或者其他法律没有明文规定的合同,适用《民法典》“合同”编通则的规定,并可以参照适用“合同”编或者其他法律最相类似合同的规定。《海商法》不能在引入一对债权债务关系的同时,又不配套规定任何债的基础法律规范。对照新《海商法》专章规定的各类合同,结合互保组织的运作模式和合同内容,其分担风险与损失填补的功能显然与运输合同、租船合同、拖航合同无关,而与海上保险合同最为类似。

立法最终稿删除“参照适用”的措辞并非倒退,而是为更精细化的法律适用解释和后续专门立法预留了空间。立法者的审慎态度并不意味着赔偿保险合同不应被认定为海上保险合同,只是不宜自动将“海上保险合同”章的全部条款适用于互保组织赔偿保险业务,需要进一步厘清哪些条款可以参照适用、哪些需要调整。从这个意义上讲,新《海商法》关于互保组织的规定,为互保组织法律业务的体系化法律规制提供了良好的开端。

二、海上保险格式条款提示说明义务的制度重构

新《海商法》第249条确立的海上保险格式条款提示说明义务规则,其制度逻辑可以概括为三个层面的转型:在规范模式上,采纳《民法典》的“被动说明”模式而非《保险法》的“主动说明”模式,实现了海上保险格式条款规制规则与民法一般格式条款规制规则的趋同;在价值取向上,从“消费者保护”范式转向“商事主体自我负责”范式,彰显了海上保险作为商事保险的特殊性;在审查标准上,从保险人是否“主动说明了所有免责条款”,转向合同订立过程中对被保险人知情的实质性保障,明确将被保险人知情作为保险人说明义务

^① 参见徐向华、孙潮:《关于法律附则制作技术的几个问题》,载《中国法学》1993年第3期,第56页。

的例外规定。

(一) 旧法格局下的规范空白与制度演进

《海商法》(1992年)“海上保险合同”章未对保险人的提示说明义务作出专门规定。然而,这一规范空白在司法实践中并未导致保险人说明义务的免除,而是通过法律适用规则被间接填补,即海事司法实践直接将《保险法》第17条作为海上保险格式条款提示说明义务的法律依据。^①

然而,这一援引路径从一开始就面临着规范逻辑上的紧张:以消费者保护为预设场景的《保险法》第17条,在被适用于被保险人普遍具有高度专业性的海上保险合同时,是否仍然具有正当性?《保险法》关于保险人主动说明义务的法律规则“属于创制性规则”,自该规则确立以来,在制度价值、法理基础、司法实践等方面均受到不同程度的质疑甚至批评。有学者从制度成本角度对主动说明义务提出了更为根本的质疑,认为“这种过度理想化的设计已被实践证明是失败的”,主张应当以形式化的信息提供义务代替实质上的明确说明义务。^②

新《海商法》第249条正是在这一背景下产生的制度回应。该条共两款:第1款规定的制度进步体现在,对于格式条款的重要内容,在被保险人要求说明时,保险人才应当予以明确说明。第2款规定的制度进步体现在,其并未直接以“无效”的方式处理保险人未尽说明义务的条款,而是将法律后果表述为“该条款不成为合同的内容”,并增加了“被保险人知道或者应当知道该条款内容”的免责条款。第249条充分注意到海上保险合同当事人往往具有高度专业性的特点,实现了从《保险法》第17条的“主动提示+主动说明”模式向“主动提示+被动说明”模式的转变。^③

与《保险法》第17条相比,《民法典》对说明义务的要求更为宽松:提示义务为格式条款提供方主动履行,说明义务则以对方的要求为前提。新《海商法》第249条正是采纳了《民法典》的这一模式。此外,第249条第2款将违反义务的法律后果表述为“被保险人可以主张该条款不成为合同的内容”,同样与《民法典》第496条第2款保持一致。这一表述厘清了条款瑕疵的边界,即仅限于意思表示的合意瑕疵,而非直接对条款内容进行效力评价。

(二) “重大利害关系”及“知道或者应当知道”的界定

1. “重大利害关系”条款的范围

新《海商法》第249条将说明义务的对象从《保险法》第17条的“免除保险人责任的条款”扩展至“免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款”。这一措辞的变化,标志着法律审查逻辑从“形式标准”向“实质利害关系标准”的转型。^④

“重大利害关系”条款主要包括但不限于格式条款提供方免除或者减轻其责任、加重相对方责任、限制或者排除相对方主要权利的条款。^⑤ 在海上保险语境下,有学者从权利影响性(是否实质性影响被保险人的索赔权、获赔权等核心权利)、风险转移度(是否不合理转移风险、加重被保险人负担)、交易异常性(是否违反保险行业惯例、背离公平原则)三个维度提出了判断标准,并建议建立分级认定机制。^⑥ 本文认为,在海上保险语境下识别某格式条款是否属于“重大利害关系”条款,最根本的判断标准在于,该格式条款是否实质性地改变了保险人与被保险人之间由法律确认的权利义务关系,即该格式条款是否改变了新《海商法》第240条和第263条项下保险人的赔偿责任和被保险人的赔偿请求权。

2. “知道或者应当知道”豁免规则

新《海商法》第249条第2款但书引入了“被保险人知道或者应当知道该条款内容”的豁免规则。本文认为,豁免规则的适用应当采取“分层判断”的方法。首先,对被保险人“应当知道”的认定,需要区分主体类

① 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉的历史使命、时代特征及重要制度发展》,载《中国海商法研究》2026年第1期,第14页。

② 参见马宁:《保险人明确说明义务批判》,载《法学研究》2015年第3期,第102页。

③ 参见汪鹏南:《〈海商法〉修改要点介绍》,载《中国海事》2026年第6期,第57页。

④ 参见郑睿:《保险人提示和明确说明义务的现代化重构:以新修订的海商法为例》,载《民主与法制时报》2026年第1期,第15页。

⑤ 参见中共中央宣传部宣传教育局、全国人大常委会法制工作委员会民法室、司法部普法与依法治理局编:《〈中华人民共和国民法典〉合同编学习读本(上)》,中国民主法制出版社2021年版,第79页。

⑥ 参见徐春龙:《海上保险中保险人被动说明义务的规则适用——以新〈海商法〉第249条为中心》,载《世界海运》2026年第4期,第16页。

型,对大型航运企业、中小航运企业、个体船东和货主适用不同的认定标准。大型航运企业通常设有专门的法务或保险管理部门,对行业通用条款应推定为知悉;中小航运企业和个体船东则不宜适用同样的推定标准。其次,应当区分条款的类型,对于行业通用条款与保险人特别拟定的条款,前者更容易认定被保险人“应当知道”,后者则需要接受严格的审查。再次,应当考虑被保险人的缔约辅助情况,如果被保险人委托了专业的保险经纪人参与缔约,则其“应当知道”的认定标准应当相应提高。这种分层判断的方法,既契合了豁免规则的制度目的,又避免了“一刀切”可能带来的不公。

总体上,新《海商法》第249条虽然在立法层面确立了被动说明义务的制度框架,但因其属于原则性规定,在适用中仍面临“重大利害关系条款”范围界定模糊、说明标准不确定、举证责任分配不清、豁免规则认定标准未明等问题,未来有赖于司法解释予以细化和补充。

三、保证义务的现代化转型

保证义务是海上保险法极具特色、也极具争议的制度之一。本次修法对保证条款作出重大调整,集中体现了海上保险合同制度从保险人本位向当事人利益平衡的现代化转型。

(一) 旧法严格保证主义的规则构造与实践困境

《海商法》(1992年)受英国《1906年海上保险法》的严格保证义务立场影响,规定被保险人违反保证条款的,保险人有权解除合同、要求修改承保条件或增加保险费。依传统观点,保证被视为风险状况的基础性约定,违反保证即意味着保险人承保的风险基础发生根本改变。^① 保险人的法定解除权覆盖被保险人违反保证条款的全场景:合同解除时间可追溯至被保险人违反保证条款之时,^②并且无需以保险事故的实际发生为前置条件。

从规则适用逻辑来看,只要发生被保险人违反保证条款的情形,无论后续保险事故的发生与该违约行为之间是否存在因果关系,以及保险事故出现前被保险人是否已经主动纠正,都不构成保险人行使解除权的阻碍。保险人可主张保险合同自违反行为发生之日起溯及性解除,同时无需对后续产生的损失承担任何保险赔付责任。保证义务的严苛性在海上保险业发展初期与巨大的海上风险是相适应的。但随着现代航海技术迭代、海上风险预判能力大幅提升、海上保险市场的规则体系逐步完善,传统保证义务的绝对严苛性已经与当前的行业实践产生明显脱节。

(二) 国际经验借鉴与新法的规则重构

英国《2015年保险法》第10条废除了英国《1906年海上保险法》第33条第3款关于保险责任自动解除的严苛规定,引入了保险责任中止的规则;第11条则进一步引入了“与实际损失无关的条款”规则,允许被保险人援引“与实际损失无关的保证”来抗辩保险人的保险责任中止主张。这一修订对英国《1906年海上保险法》既往构建的海上保险保证制度及与之匹配的判例法进行了系统的法律重构,减轻了保证规则的严苛程度,改变了违反保证的法律后果。^③ 新《海商法》第261条正是在借鉴国际经验的基础之上,结合中国航运实践作出的制度选择。该条款在保留“被保险人违反保证义务时,保险人原则上无需承担赔偿责任”这一基础规则的前提下,新增了两项具有核心调整意义的例外适用规则,纠正了传统严格保证规则的绝对化适用逻辑。

第一种除外情形:当被保险人证明其违反保证条款的行为与后续海上保险事故的发生不存在因果关联时,保险人的赔偿责任不能直接免除。这一规则的实质内涵是,保险人仅有权对由保证被违反所引发的风险变动对应的损失主张拒赔,而不能仅凭被保险人存在形式上的违反事实,就直接拒绝全部保险赔偿请求。第二种除外情形:若被保险人证明,海上保险事故的发生在被保险人已经纠正违反保证条款的行为之后,保险人同样不享有拒赔权。在真实的航运场景中,相当一部分保证条款的违反行为本身具备可逆性,比如船舶临时超出约定航行区域的偏离行为、船员临时不符合持证资质要求等。一旦被保险人在事故发生前就完成

^① 参见郑睿:《新〈海商法〉海上保险合同制度的现代化转型》,载《中国船检》2026年第3期,第50页。

^② 《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第6条规定:“保险人以被保险人违反合同约定的保证条款未立即书面通知保险人为由,要求从违反保证条款之日起解除保险合同的,人民法院应予支持。”

^③ 参见韩立新、林子樱:《我国海上保险保证制度构建与立法完善》,载《浙江工商大学学报》2021年第3期,第82页。

了纠正行为,使保险标的的风险水平重新回落至保险合同事先约定的基准状态,此时若仍要求被保险人直接丧失全部保险保障,显然不符合公平原则,也违背保险制度分散风险的初衷。

新《海商法》既没有完全废除保证制度,也没有继续维持严格保证的绝对效力,而是在保留保证条款风险控制功能的同时,限缩了其被滥用的制度空间。从当事人利益平衡的角度观察,修订后的规则完成了从单纯赋予保险人权利到维护保险人与被保险人之间的利益平衡的转变。因此,新《海商法》认可保险人通过保证条款控制风险的权利,但不支持保险人利用与事故无关的轻微违约逃避责任。被保险人则须承担与其专业能力相匹配的注意义务,及时纠正违反保证条款的行为。

(三) 保证制度与《民法典》《保险法》的规范衔接问题

值得注意的是,英国《2015年保险法》第10条规定,保险人对自违反保证之时起至违反保证行为被纠正之时止的期间内发生的保险事故造成的损失不承担保险责任,但对违反保证之前或违反保证行为被纠正之后发生的保险事故造成的损失仍需承担保险责任,将违反保证的法律后果直接定位于保险责任的存续状态;而新《海商法》模式则在原则上确认保险人不承担赔偿责任的基础上,通过因果关系与纠正两项抗辩事由来限缩保险人责任免除的适用情形。

新《海商法》将合同解除作为被保险人违反保证条款的法律后果,实际上赋予了保险人一种无须证明合同目的落空即可解除合同的特权,这与《民法典》的法定解除权制度似乎存在体系上的不协调。《民法典》第563条规定的“不能实现合同目的”实际上将合同目的落空作为法定解除权的行使条件。在新《海商法》未对保证条款含义和范围作出明确限定的情况下,违反海上保险保证条款的行为,未必致使海上保险合同的目的无法实现。而根据《保险法》第52条规定,保险标的危险程度显著增加的,保险人才有权按照合同约定增加保险费或者解除合同。由此可见,《保险法》的类似制度也以“危险程度显著增加”为要件,以对价平衡为法理基础。就海上保险合同而言,违反保证条款虽然可能导致风险显著增加,但二者的法定要件并不相同。在新《海商法》未作规定的情况下,保险人完全可能将与保险标的的整体或特定风险无关的事项或非重要事项约定为保证条款(如通知义务、协助义务等),违反此类保证条款并不必然导致危险程度显著增加。新《海商法》第261条规定,被保险人违反保证条款,保险人一概享有解除权,实际上是以违反保证条款的形式判断取代了危险程度显著增加的实质判断,使保险人得以规避《保险法》第52条所要求的危险程度显著增加的实质性审查。

另外,在海上保险实践中,当事人通常并不依赖法定的解除权模式,而通过合同条款形成一种约定的责任延续机制,即合同关系并不当然消灭,在一定条件下保险责任可以延续或恢复。^① 鉴于实践中保险人和保险人在保险合同中约定违反保证后果的现象比较普遍,从尊重当事人意思自治的角度出发,只要不违反法定的效力条件,^②立法没有理由不允许当事人对违反保证的法律后果在合同中另行作出约定。在合同约定的违反后果合法有效的情况下,此种约定应当优先于新《海商法》第261条规定的法定后果,以真正实现保证制度维护对价平衡、兼顾当事人意思自治和被保险人利益保护的立法目的,并为其他商业保险合同保证条款规制的制度设计提供参考。

四、国际通行海上强制保险制度的引入

《海商法》(1992年)和《保险法》并没有关于强制保险的具体制度规定。《保险法》仅在“附则”章第184条第2款规定:“强制保险,法律、行政法规另有规定的,适用其规定。”在海上保险领域,中国参加的《1992年国际油污损害民事责任公约》(简称《1992年民事责任公约》)、《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》(简称《2001年燃油公约》)、《2007年内罗毕国际船舶残骸清除公约》(简称《2007年内罗毕公约》)等相关国际公约均规定了强制保险制度。为了履约,中国在这些领域均实施了强制保险制度。^③ 随着新《海商法》

^① 参见王欣:《海上保险合同继续承保条款研究》,载《大连海事大学学报(社会科学版)》2014年第5期,第58-60页。

^② 相关制度设计可参考英国《2015年保险法》第16条(合同另行约定)和第17条(透明性要求)。

^③ 在其他保险领域,现有强制保险险种主要有《机动车交通事故责任强制保险条例》规定的机动车交通事故责任强制保险、《中华人民共和国安全生产法》规定的安全生产责任保险及《生态环境法典》规定的环境污染责任强制保险等。

的实施,结合《中华人民共和国生态环境法典》(简称《生态环境法典》)第383条的规定,^①中国首次在国内法中引入船舶油污损害责任强制保险和海上旅客运输人身伤亡责任强制保险制度,填补了相关法律规范的空白,标志着中国海上强制保险立法取得了重大突破,对于推动航运贸易高质量发展、加强海洋生态环境保护、建设海洋强国和航运强国具有重要意义。

(一) 责任人强制投保义务与第三人直接请求权

强制保险制度突破传统保险法律制度的根本原因是国家认为有必要对特殊的受害群体进行特别的保护。^②新《海商法》确立了海上旅客运输承运人及实际承运人的强制投保义务,体现了立法对旅客生命健康权益的优先保护。第126条规定了旅客人身伤亡强制保险中第三人的直接请求权。该条在义务主体设计上将“责任保险人”与“财务保证人”并列规定为直接请求权的义务主体,第三人对财务保证人享有与对责任保险人相同的直接请求权。这一制度设计借鉴了《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约的2002年议定书》的相关规定,既为旅客提供了多元救济渠道,亦降低了单一依赖商业保险市场带来的系统性风险。就赔偿范围而言,第126条第1款第2句明确,保险人对旅客的赔偿责任以法定赔偿责任限额为上限;对于承运人超过法定限额部分的赔偿责任,不在强制保险的赔偿范围之内,旅客须另行向承运人主张。

新《海商法》“船舶油污损害责任”章以专章形式系统规定了船舶油污损害的赔偿责任,其中第229条确立了强制保险制度。该条明确了船舶所有人的强制投保义务,同时也规定第三人可以直接向船舶所有人的保险人提出赔偿请求。船舶油污损害责任系专属责任,与旅客运输领域不同,油污损害领域的强制投保义务主体仅为“船舶所有人”。^③该制度覆盖两类油污损害:一是船舶载运油类污染损害,主要对应《1992年民事责任公约》的适用范围;二是船舶燃油污染损害,主要对应《2001年燃油公约》的适用范围。该条同时确立了中国船舶油污损害赔偿的双轨制:强制保险为第一层保障,船舶油污损害赔偿基金为补充保障。两套制度相互衔接,形成对油污受害人的全面保护。

需要说明的是,新《海商法》规定的船舶油污损害责任保险制度适用的船舶范围大于公约规定的强制保险适用的船舶范围。在新《海商法》实施前,交通运输部根据原《海洋环境保护法》及《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》的相关规定,制定并实施了《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》(简称《实施办法》)。在新《海商法》实施后,该法第229条规定船舶所有人应当按照“国家有关规定投保”船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务保证。目前,交通运输部正在根据新《海商法》第229条和《生态环境法典》第383条的授权性规定对《实施办法》进行修订,特别是根据新法规定修改强制保险的赔偿责任限额的有关规定。^④

上述第三人对强制保险的保险人的直接请求权需要受到保险合同约定的、在主管机关签发的责任保险证书中记载的保证期限的限制。也就是说,只有证明相关损害发生在船舶责任保险证书所载明的保证期限内,第三人方可向证书载明的保险人直接行使损害赔偿请求权。

(二) 保险人缔约权、独立责任限制权及抗辩权

尽管新《海商法》规定,船舶所有人、承运人或实际承运人等法定主体负有投保强制保险的义务,但保险人并非强制保险的义务主体,其作为当事人享有自主缔约权,有权决定是否接受法定主体的投保或是否与之订立合同。保险人接受投保的,也有权根据风险状况在合同中约定被保险人应当支付的保险费。此外,保险

^① 《生态环境法典》第383条规定:“国家完善并实施船舶油污损害民事赔偿责任制度;按照船舶油污损害赔偿责任由船东和货主共同承担风险的原则,完善并实施船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度。”

^② 参见初北平:《海上强制责任保险研究》,载《中国海商法年刊》,2004年,第95页。

^③ 《防治船舶污染海洋环境管理条例》第51条规定,船舶所有人有投保船舶油污损害民事责任保险的义务主体。新《海商法》“船舶油污损害责任”章“一般规定”节第229条也规定,船舶所有人应当按照国家有关规定投保船舶油污损害民事责任保险,即船舶所有人是投保强制保险的义务主体。“船舶油污损害责任”章“船舶燃油污染损害责任”节第237条第3款规定:“本节关于船舶所有人的规定,适用于光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。”然而,新《海商法》第229条不属于“船舶燃油污染损害责任”节,故解释论上第229条规定的强制保险义务不适用于光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。

^④ 根据《生态环境法典》第383条,船舶油污保险制度,具体办法由国务院制定。国务院制定的《防治船舶污染海洋环境管理条例》第4条第1款规定:“国务院交通运输主管部门主管所辖港区水域内非军事船舶和港区水域外非渔业、非军事船舶污染海洋环境的防治工作。”第51条规定:“在中华人民共和国管辖海域内航行的船舶,其所有人应当按照国务院交通运输主管部门的规定,投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务担保。但是,1000总吨以下载运非油类物质的船舶除外。船舶所有人投保船舶油污损害民事责任保险或者取得的财务担保的额度应当不低于《中华人民共和国海商法》、中华人民共和国缔结或者参加的有关国际条约规定的油污赔偿限额。”

人与相关主体订立的保险合同约定的责任范围,应当包括但不限于强制保险要求的法定责任范围。本文认为,对于保险合同约定的强制保险法定责任范围以外的保险责任,其性质不属于强制保险,新《海商法》与强制保险有关的规定不适用于该部分保险责任。另外,新《海商法》中的强制保险制度包含保险人的责任限制权与抗辩权等内容。这些内容均借鉴了相关公约的规定。

关于保险人的独立责任限制权利,新《海商法》第126条和第229条均规定,当相关赔偿请求直接向责任保险人提出时,责任保险人承担的赔偿责任不超过法律规定的赔偿责任限额。责任人丧失法律规定的责任限制权利的,不影响其责任保险人的责任限制权利。

关于保险人的抗辩权,上述条款进一步规定,对于旅客人身伤亡赔偿请求和船舶油污损害赔偿请求,责任保险人有权以损害系责任人故意造成为由进行抗辩,并有权援引责任人除破产或者清算之外的其他抗辩理由进行抗辩。需要说明的是,除上述规定外,相关公约还明确规定,责任保险人不得行使在责任人向责任保险人提起的诉讼中保险人可能有权行使的任何其他抗辩。根据该规定,在受害人根据公约向责任保险人提起的直接诉讼中,保险人的抗辩权以法定抗辩事由(责任人的故意行为或者责任人对受害人的除破产或者清算以外的抗辩事由)为限,而不得主张保险人依据保险合同或者保险法律关系对责任人(被保险人)有权主张的抗辩。新《海商法》对此虽无明文规定,但是《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》持与公约相同的立场,故司法实践应作此理解。^①

根据上述讨论,在受害人向强制责任保险人提起的直接请求诉讼中,保险人作为被告,不得援引保险合同及保险法律关系项下的抗辩,如保险时效、告知义务、保证义务的违反,除外责任,比例责任,约定免赔额,约定低于法定责任限额的责任限制,会员/被保险人先付条款等。新《海商法》第125条仅规定承运人或者实际承运人应当对旅客人身伤亡赔偿责任进行责任保险,而未如同第229条一般要求此类保险应当按照国家有关规定(即法定赔偿责任限额)进行投保。然而,根据第126条,旅客人身伤亡损害赔偿请求可以直接向责任保险人提出,而责任保险人虽可依据“海上旅客运输合同”章规定限制赔偿责任,却不得援引除责任人故意及责任人对受害人抗辩事由之外的其他抗辩理由,故保险人必须在法定人身伤亡损害赔偿限额内向第三方受害人承担赔偿责任,保险合同约定的赔偿责任限额不能对抗受害人的赔偿请求权。为了维护自身权益,保险人似乎只能按照法定赔偿责任限额承保旅客人身伤亡损害赔偿强制保险。

关于强制保险合同的保险人是否享有合同解除权,并能否以此对抗第三方受害人的问题,结合前述分析可知:对于直接向其主张请求权的受害人,保险人不得援引法定抗辩事由以外的其他抗辩。据此,保险人亦不得以损害发生于保险合同解除之后为由,向受害人主张免责。新《海商法》未规定强制保险的保险人的合同解除权,而相关公约并未一概否认这一权利,在符合公约规定的情况下,保险人有权解除合同从而不再向受损第三方承担责任。^② 本文认为,公约的相关规定有利于维护保险人、责任人(被保险人)及受损第三方之间的利益平衡,应为中国司法实践所认可。

五、海上保险重要规则的体系优化

除上述内容外,新《海商法》还对海上预约保险、重复保险、委付、船舶不适航除外责任等重要规则进行了调整优化。从预约保险和重复保险的规则精细化,到委付制度下推定全损配套程序的漏洞填补,再到不适航除外责任条款中被保险人注意义务的主客观标准统一,本次修法并非孤立的条文措辞修改,而是围绕海上保险的损失补偿核心原则,对保险利益认定、权利行使程序、被保险人勤勉义务边界等基础规则进行的系统性优化。这些调整既兼顾了被保险人的索赔便利,也合理划定了保险人的责任边界,将对海上保险合同履行、海事司法裁判标准统一产生直接的规范指引作用。

(一) 预约保险合同的规则细化

预约保险合同是为满足大规模贸易活动的保险需求而订立的简便形式的保险合同,新《海商法》对海上

^① 《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第8条第2款规定:“除船舶所有人故意造成油污损害外,船舶油污损害责任保险人或者财务保证人向受损害人主张其对船舶所有人的抗辩,人民法院不予支持。”

^② 《2001年燃油公约》第7条第6款、《1992年民事责任公约》第7条第5款、《2007年内罗毕公约》第12条第6款均有同样规定。

保险中预约保险合同的具体规定主要体现在第257条至第259条。新《海商法》首先规定了预约保险合同的定义,即保险人按照约定,对于被保险人将来一定期间内分批运输的货物承担保险责任,而由被保险人支付保险费的合同。预约保险合同应当采用书面形式订立。这一定义把预约保险合同定位为一种具有法律约束力的长期性、框架性的货物运输保险合同。而且,“保险人签发预约保险单证”不再是预约保险合同的唯一形式,合同可采用更为灵活的“书面形式”订立。关于被保险人的义务,第259条规定被保险人应当在运输前申报具体事项,同时规定该条仅在合同没有约定或没有不同约定时适用。因此,如果当事人约定到达后申报或采用其他申报方式,仍从其约定。当事人可以通过合同将申报设计为保险人承担保险责任的条件,也可以另行约定更灵活的申报规则。

对于未申报或者错误申报的法律后果,法律区分了故意与过失两种主观心态。因被保险人故意未申报或错误申报的,对于该次货物运输发生海上保险事故造成的损失,保险人不承担赔偿责任,但有权收取保险费。这一安排带有明显惩罚性,目的在于防止被保险人利用预约保险的自动承保机制进行选择投保及由此产生的道德风险。非因被保险人故意未申报或错误申报的,被保险人有权补报或更正,补报或更正不影响其向保险人要求保险赔偿的权利;但保险人有权以新《海商法》第243条第2款规定的保险价值作为赔偿计算标准。其实际效果是,被保险人的索赔权不会因善意漏报、晚报或错报被轻易剥夺,但也不能因错报高价值而获得超额赔偿,这相当于按照不定值保险的逻辑确定赔偿基础。

(二)重复保险的损失分摊规则精细化

新《海商法》在重复保险领域主要有以下变化。其一,构成要件更加精细化。新《海商法》将重复保险界定为“被保险人对同一保险标的、同一保险利益就同一海上保险事故向两个以上保险人重复订立”的合同。新增“同一保险利益”要件,使重复保险的认定与保险利益原则相衔接;同时将“保险事故”限定为“海上保险事故”,与“海上保险合同”章的适用范围保持一致。其二,赔偿与分摊规则基本延续。新《海商法》继续坚持损失补偿原则:除合同另有约定外,被保险人可以向任何保险人索赔,但赔偿总额不得超过保险标的的受损价值;各保险人按承保保险金额与保险金额总和的比例分摊责任;超额赔付的保险人有权向其他保险人追偿。这一规则既便利被保险人索赔,又防止其从多份保险中获取超过实际损失的赔偿。其三,新增保险价值与受损价值的计算基准。新《海商法》明确,重复保险下的保险价值以各保险合同中最高的保险价值为准;受损价值也以该最高保险价值为标准计算。该规则解决了多份保险合同约定不同保险价值时如何确定赔偿基准的争议,明确了保险赔偿计算标准;既避免保险人依据低值合同压低赔偿,也防止被保险人依据高值合同获得超额赔偿。

(三)委付程序的制度闭环

委付是海上保险中与推定全损相配套的特有制度:保险标的发生推定全损时,被保险人若要求保险人按照全部损失赔偿,须将保险标的委付给保险人;保险人可以选择接受或不接受,并产生相应的法律后果。委付仅适用于推定全损,不适用于实际全损和部分损失。新《海商法》第275条第1款规定,保险人可以接受委付,也可以不接受委付,但应当在合理的时间内将接受委付或者不接受委付的决定通知被保险人。《海商法》(1992年)亦有同样规定,但未明确保险人未通知的法律后果,易产生争议。为此,新《海商法》第275条新增如下规定:“保险人未在合理的时间内通知被保险人是否接受委付的,视为不接受委付。”这一“沉默视为拒绝”的拟制规则,改变了旧法下保险人可能通过拖延表态使委付状态长期悬置的局面。保险人若未在合理时间内作出通知,法律即拟制其拒绝委付,被保险人可以据此及时转向诉讼、仲裁或其他救济途径,无须无限期等待保险人的正式决定。保险人接受委付后,取得被保险人对委付财产的全部权利,同时也承担相应义务。委付因此不仅是索赔程序中的意思表示,还会引起保险标的物上权利义务的概括移转。保险人在取得委付财产权利的同时,也需承受该财产上的义务和风险。因此,实践中保险人往往对于是否接受委付不置可否,上述新增规定有利于明确当事人的法律地位,起到定分止争的作用。

(四)不适航除外责任条款的主客观标准统一

《海商法》(1992年)第244条规定,因船舶开航时不适航造成船舶损失的,保险人不承担赔偿责任,“但是在船舶定期保险中被保险人不知道的除外”。该标准偏主观,被保险人可能以不知情为由规避适航管理义务,不符合诚实信用原则的要求。新《海商法》第270条改为“但是在船舶定期保险中被保险人不知道且

不应当知道的除外”,增加“不应当知道”的限定条件,从单纯主观不知转向主客观相统一。这一表述上的微调,改变了免责例外情形的证明结构。旧法下,被保险人只需证明其“事实上不知道”即可阻却保险人免责。新法下,被保险人须同时满足两个要件:其一,主观上确实不知道;其二,客观上不应当知道。“不应当知道”要求被保险人在开航前和开航时已尽到合理谨慎管理义务,在当时的客观条件下无法获知船舶不适航的状态。被保险人不能再以单纯的主观不知情作为抗辩理由,而须进一步证明自身已履行船舶适航性管理的勤勉义务。具体而言,“应当知道”的判断需结合以下因素综合认定:船舶的技术状况和维护记录,船东是否建立了有效的安全管理体系(如《国际船舶安全营运及防止污染管理规则》下的安全管理体系是否实际运行)、^①是否按法律规定(如《中华人民共和国海上交通安全法》第33条、第34条等规定)及公司管理体系进行了开航前检查,船员配备是否充足且适任,船舶证书和检验记录是否完备等。如果船舶安全管理体系存在明显漏洞,或船东未建立基本的船舶维护检查制度,即便船东事实上未收到不适航的具体信息,也可能被认定为“应当知道”。

新《海商法》第270条第2款规定:“运费保险适用前款规定。”该款将上述主观要件的客观化规则同样适用于运费保险。《海商法》(1992年)第244条第2款的表述为:“运费保险比照适用本条的规定。”新《海商法》将“比照适用”调整为“适用”,在措辞上强化了运费保险与船舶保险在不适航除外责任构成要件上的一致性。这意味着,在运费保险项下,保险人以船舶开航时不适航为由主张免责时,同样受到“被保险人不知道且不应当知道”这一例外情形的限制,且该例外的证明结构同样遵循主客观相统一的标准。

六、结语

此次新《海商法》对海上保险制度的修订,不能仅从条文比较的层面加以理解,而需要回归保险作为一种社会制度的底层逻辑,从而更好地理解本次修法的指导原则和价值取向。从制度逻辑上看,本次修法呈现三条清晰的演进线索。其一,从形式严格走向实质公平。告知义务中因果关系抗辩与解除权除斥期间的引入、保证制度中“因果关系+纠正”双重抗辩的确立、不适航免责中主客观统一标准的强化,共同将法律责任与被保险人行为的实际风险相联结,而非仅凭形式上的义务违反即触发严厉后果。其二,从自成体系走向有限协调。提示说明义务从《保险法》的“主动说明”转向《民法典》式的“被动说明”,格式条款订入控制的法律后果与《民法典》第496条第2款保持一致;互保组织的法律地位在第309条中获得确认,但海上保险法对其的适用仍需进一步明确。这些制度安排表明,海上保险法正在从“特别法中的特别法”走向与民法、保险法体系的有限协调。其三,从传统风险覆盖走向新业态回应与公共利益保障。船建险的明文化、预约保险合同的法定化、委付程序的闭环设计,体现了制度供给对航运产业新需求的回应;强制责任保险向船舶油污损害和海上旅客运输领域的延伸,则体现了从“合同自由”向“公共利益保障”的价值重心转移。

保险合同作为双务有偿合同,其核心法理在于对价平衡,即保险人收取的保费与被保险人转移的风险之间应当保持合理的均衡关系。告知义务是最大诚信原则的基石,其立法本意在于降低保险合同当事人双方信息不对称所带来的风险。当被保险人因过失未告知重要情况,而该情况与保险事故的发生并无因果关系时,若保险人仍可据此拒赔,则保险人所获得的对价(即收取的保费)与其承担的风险之间就会出现失衡。此外,海上保险中的保证制度,正是保险人利用其技术优势和承保经验,通过合同约定为被保险人创设义务,预先防范承保风险状况的变化,从而维护保险合同的对价平衡。^②然而,当保证义务的违反与保险事故的发生毫无关联时,若保险人仍可拒绝赔付,对价平衡便被异化为保险人单方免责的工具,对此有必要进行修正。新《海商法》在告知义务中引入因果关系抗辩与比例原则,在保证制度中引入“因果关系+纠正”的双重抗辩,在不适航免责中确立主客观相统一的标准。上述规则共同的法理指向,是将对价平衡原则从形式上的对价对应转化为实质上的风险与责任均衡。

保险的制度本质,是通过大数法则将个体偶发的重大风险转化为集体可预期的负担分摊,其实质是“以

^① 参见“世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司等海上保险合同纠纷案”,载《最高人民法院公报》2022年第12期,第40页。

^② 参见李飞:《保险法上如实告知义务之新检视》,载《法学研究》2017年第1期,第140页。

有余济不足”的制度化安排。^①这一机制使保险超越了纯粹的商业交易,具有社会风险治理的功能属性。此外,风险社会化理论认为,强制责任保险是国家出于推进公共政策、实现公共利益的目的,以限制契约自由为代价,以大规模或多发性责任事故中的受害人权益为重心的制度设计。商业保险以精算公平为主导,而强制保险则在精算公平的基础上引入了团结互助的要素。^②新《海商法》在船舶油污损害责任领域确立的强制保险与赔偿基金制度,以及在海上旅客运输领域增设的承运人强制责任保险与财务保证制度,体现了保险从商业倾向向社会公益性倾向的价值转向。新《海商法》中的保险人责任限制权利及第三人直接请求权等规则设计,能够为其他强制保险领域的制度构建提供有益指引。当然,囿于海上保险法本身理论发展的有限性及实践活动的复杂性,本次修法不可能尽善尽美。海上保险中保险利益的认定、相互保险的法律定位、海上能源开发利用保险合同的法律调整等问题,未来需要通过司法解释和司法实践逐步解决。

海上保险合同制度的修订贯彻了“双向约束”的制度逻辑:既约束保险人,防止其利用格式合同优势或程序拖延损害被保险人利益;也约束被保险人,对其课以与其专业能力相匹配的注意义务。这种“既保护,也约束”的均衡立场,更加契合海上保险合同特有的制度特征。中国海上保险法正从“引进来”走向“走出去”,在借鉴国际经验的基础上,立足本土实践,以中国方案回应中国问题,为国际海上保险法的改革与发展贡献中国智慧。

The Development and Reform of Marine Insurance Contract Regime in the New Chinese Maritime Code

WANG Xin

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The new Chinese Maritime Code has systematically adjusted the marine insurance contract regime, with the reform centered on a shift from an insurer-centric orientation toward a balance of the parties' interests. The new Chinese Maritime Code comprehensively improves the rules concerning the scope of application, the duty of notification and explanation, warranty clauses and compulsory insurance, as well as other technical rules governing marine insurance contracts. The revision follows the institutional logic of “two-way constraint”: on the one hand, it constrains the insurer so as to prevent it from harming the insured's interests by exploiting its advantage in standard-form contracts or through procedural delay; on the other hand, it constrains the insured by imposing a duty of care commensurate with the insured's professional capability. In this way, the revision promotes a substantive equilibrium between the interests of the parties. This balanced position of “protection on the one hand and constraint on the other” better conforms to the inherent institutional attributes of marine insurance contracts.

Key words: revision of the Chinese Maritime Code; marine insurance contract; warranty clauses; duty of notification and explanation; compulsory insurance

(责任编辑:沙晓岑)

^① 参见颜鹏飞:《“天之道,损有余而补不足”与现代保险思想的契合》,载《光明日报》2026年8月11日,第11版。

^② 参见王理万:《商业性强制保险制度的合宪性分析》,载《法学家》2017年第2期,第32页。