

综合辅导物流经营：海上保险的原则 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/207/2021\\_2022\\_\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_90\\_88\\_E8\\_BE\\_85\\_E5\\_c31\\_207130.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/207/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c31_207130.htm) 我国保险法学界关于保险法学中因果关系问题的研究，主要在于研究以什么样的因果关系理论作为保险赔偿的基础。其基本点包括：第一、运用辩证唯物主义的基本原理作为确立我国保险法学关于因果关系理论的基础；第二、研究保险法中的因果关系的目的是为确定保险责任的质与量提供客观基础，以便既不扩大，也不缩小保险责任的范围，实现保险既不滥赔，也不惜赔的原则；第三、保险法学中的因果关系，只是客观世界中无限的因果链条中的一段，即只是被保风险与损害结果之间的因果关系；第四、确定了保险法中的因果关系，并不意味着完全解决了保险责任的质与量的确认的问题，后者的确认尚需具备保险责任构成的其他各项要件；第五、保险法中的因果关系是客观的，任何主要方面的因素都不影响其存在与否，因此都不能作为确定这种因果关系的依据；第六、在判断保险法中的因果关系时，存在着一个客观标准，符合这个标准的，就是保险法中的因果关系，不符合这个标准的，则不是。保险法学关于因果关系理论所要研究的就是这个标准究竟是什么。围绕这个问题，长期以来，保险法学界提出了许多因果关系理论，如相当因果关系说、最后条件说、最有力条件说、近因说等。不同的学说有着不同的标准，据此得出的因果关系结论也不相同，这就要求各国保险立法对此作出明确规定。英国海上保险立法原则上规定的近因原则，几乎被各国海上保险立法所采用。由于海上保险的技术性与国际性

，源于英美法的近因原则被吸收到我国的保险理论中来也应该是必然的事。但在我国，民法、刑法学界对因果关系理论的研究旷日持久，标准各异。这无疑影响我国海上保险关于因果关系问题的立法。目前，在我国海上保险领域，近因原则在确定海损原因时只作为一种参考，国内保险立法也没有明文规定。因此，近因原则在我国保险法学理论与实践却是值得深入研究与探讨的问题。

一、近因原则的意义 理解近因原则的意义必先理解什么是近因。近因一语取自法律名词“Causa Proxima et Non Remota Spectatur”，其意为“应究审近因而非远因”。中文解释为直接原因。台湾学者称之为“主力近因”。对近因的解释，主要有两种观点。一种观点认为，时间上最为接近的原因就是近因；另一种观点认为，作用效力上最为显著的原因才是近因。持第一种观点的人强调原因在时间上的接近，所考虑的仅是损失的立即原因。他们不承认在数个原因中有比较重要原因的存在，并认为，如果就原因的原因加以追究下去，结果不但无法决定其界限，也容易节外生枝，引起难以确定的事情来。因此，为了决定损失的发生是否起因于被保风险及保险人的责任，并且不但使这种决定能达到某种程度的正确性而且可以估计起见，于是采用时间上最为接近的原因作为近因。这是近因原则发展初期学者们的看法。这一概念不太实际。因为任何损失发生当时的情况所牵涉的原因极可能非常广泛，以致无法以时间来衡量决定。这一时间接近理论原则则仅适用于因一新原因介入而切断最先原因与最终结果间的边续关系的情况，因此显示出极大的局限性。持第二种观点的人认为，损失台以数种原因（危险）的结合为起因所引起时，无法按时间先后次序来

解决近因问题，因为因果关系的形态呈网状关系而不是链状关系。所谓真正的直接原因，应该指在效果上最直接的原因而言，该直接原因对于发生损失的效果，不因为有其他原因发生而受影响，即其状态或效力依然继续存在，而且在其效果上依然是对发生损失最有力的且是真正的原因。这是现代保险学者对近因的解释。英国判例也都采用这一观点，并被各国保险界广泛接受。综观上述两种观点，可以说，近因就是指在效果上对损失的作用最直接有力的原因。近因是一种原因，近因原则是一种准则。根据近因的标准去判定数个原因中，哪个是近因，哪个是远因的准则就是近因原则。近因原则确定近因，近因为近因原则提供标准。在实践中，都是运用近因原则去分析各种原因，最后找出损失近因的。

二、近因认定原则 运用近因原则是具体认定损失与被保风险的近因关系，必须遵循下列原则：

- 1、近因客观原则 因果关系是行为与结果间存在的事实关系，即外界事实相互间的关系。换言之，即指行为的外部侧面与外界的变动（结果）间的关系，与行为人主观的认识如何，即与行为出于过失或故意并无关系。因为行为人，在主观上有无认识，系行为与行为人的内部的意思关系（即主观的归责关系），属于责任论范畴。原因与结果的关系，是客观的关系。一定的原因必然引起一定的结果，一定的结果则必然在一定的原因中产生。没有不引起结果的原因，也没有无原因的结果。这是由客观事物的规律性所决定的，不依人的意志为转移。因此，在确定被保风险与损害事物间是否存在近因关系时，必然以事实为依据，进行科学分析，切不可主观臆断来代替客观存在。另一方面，作为近因的被保风险，应依据客观标准予以认定。

被保险人损害事实的发生，必然是与被保险人个人原因无关的原因所导致，否则不能当然地认定被保风险侵害了被保险人利益，而由保险人负责赔偿。近因客观原则还指损害近因引起的损害范围是有限的。由于被保风险的发生常常波及其它，发生连锁反应，因此对于被保风险的结果应有所限制，若不如此，就会影响无穷。其限度应以通常情形及一般社会观念为标准。至于一般社会观念，是指社会上的一般人对事物的理解，而不是科学家对该事物的理解，海上保险中的原因是指一般商人或海员对原因的看法，应从广阔的角度去考虑，不应作微观的分析。

2、简化和孤立原则 引起损害事实的原因可以是一个，也可以是多个，这些原因既可能是被保风险，也可能是不保风险。因此，损害事实与被保风险间并不一定有近因存在，这是由保险的特殊性决定的。正因为如此，在保险损害赔偿中，既要确定损害结果与原因间是否存在因果关系，又要在众多的原因结果关系中找出损害结果与原因间的近因。在这些众多原因中确定近因与远因，就必须运用简化和孤立原则。首先必须把它们从普遍联系中抽出来，孤立地考察它们，而且在这里，“不断更替的运动就是显现出来，一个为原因，另一个为结果。”这个原因就是近因，结果就是损害事实。经典作家确立的考察因果关系的简化和孤立原则，对于我们确定引起损害事实的近因具有重要意义。另一方面，因果关系具有同一性，因此我们在考察因果关系时可从结果着手，回溯查因，反求引起结果发生的真正原因。

3、原因等级原则 由于客观事物间联系的复杂性，决定了因果关系的复杂性。在考察因果关系时，要慎重分析，区别各个侵权行为原因力的大小，也就是区分原因的等级

。尤其在处理复杂的多因一果案件时，一定要按照原因力的大小，作不同等级的区分，从而找出近因。虽然对原因力的大小不能作量化分析，但是可以根据一般社会经验（而不是专家经验）去分析判断，在数个原因力中找出引起损害发生最有力的原因。要区分原因和条件，主要原因和次要原因，近因和远因，从而为准确地确定保险赔偿责任提供坚实的基础。

三、近因原则的具体运用 根据近因原则确定近因，对海上保险来说具有普遍意义。在诸种致损原因中，必须选择发生最有作用最有效果的因素作为近因。从原则的规定到具体案例，必须根据实际情况加以判断，把抽象的东西具体化，才能正确地确定损失的真正原因。

1. 被保风险必须实际发生，损害必须现实 为了确定损害事实与被保风险存在的近因关系，首先必须判定被保风险是否真正发生，如果被保风险已发生，则要考察损害是否现实。由于害怕捕获而放弃航程就不是捕获损失。同样，为避免煤炭自燃而卸货的损失不是火灾引起的损失。火灾必须实际发生才能引起火灾损失。为了根据保险单取得索赔权利，被保风险必须直接对保险标的起作用，害怕被保风险发生而采取措施以避免实际风险的发生不足以取得索赔权。更进一步地说，要取得货物索赔权，货物必须实际受损而不仅仅是怀疑受损。由于货物受损而导致不能获得应得的利润，这种利润损失，保险人不予赔偿。

对于货物标签损失，保险人是否应予赔偿？现在保险单上有一标签条款规定：“在被保风险引起标签损失的情况下，如果损失已达到保险条款规定的数额，则损失仅限于足以支付重新整理、买新标签、重新标签货物的费用。”

2. 如被保风险实际发生，则为防止事态进一步发展而导致保险标的损

失，属于承保范围 因为这种损失的近因是被保风险。

在Symington v. Union Insurance of Canton案中，软木树皮投保火灾险，火灾离树皮较远处发生，为防止火灾漫延，地方当局命令将一些软木树皮投入海中。法院认为，软木树皮损失属于火灾承保范围，因为用水救火和毁灭财产防止火灾漫延的近因均是火灾。害怕危险发生与危险已发生并以十分必要的行动去改变已发生的危险是截然不同的。因后者造成的损失，保险人负赔偿责任。

3. 加速损失发生的事件必须与引起损失发生的事件加以区别 如果货物因国王命令而被扣留，导致最后捕获，损失的近因的捕获，而不是扣留。如果空袭促使盗窃发生，则货物损失的近因是盗窃而不是空袭。因火灾而导致抢劫行为的发生，玻璃因此被打破，那么损失的近因是不法行为，而非火灾。在战争行动中发生事件的近因不一定是这种行动本身。例如，政府命令实施灯火管制以防空袭。一辆汽车关灯行驶，导致与另一辆车碰撞，因此而造成损失的近因是碰撞，不是战争行动。

4. 新原因的介入 在大部分案件中，最后介入的原因（即离损失在时间上最近的原因）被看作是损失的近因。但是，最后原因并非先前原因的必然结果，还可能涉及触礁、船长走私、遇到恶劣天气等偶然因素。原来人们都认为，一条不变的规则是，新的、独立的原因介入都将打断因果关系链，从而阻止最初原因成为近因。虽然大部分情形如此，但不一定都是。新介入的原因只有在效果上最为主要时，才成为近因。如何判断新介入的原因在效果上否最显著，要运用一般的社会观念去判断。新介入行为必须是意外的，并非是遵守政府命令的结果。满载油轮受损后，为了防止和减轻海上或港口污染，当地政府可能

命令船舶移走甚至炸毁。在此情况下，为了避免确定船舶损失近因的困难，保险人通常在保险单上附加一条款，规定如果被保险人或船舶所有人、经营人尽到谨慎，本保险单将承保直接由被保风险（即海上风险或战争风险，视保险单而定）造成的船舶损失和由政府采取行动所造成的船舶损失。当损失是由被保险人恶意行为引起时，如船东私谋弃船，则损失近因是有意行为，而不是这种行为的必然结果。近因原则同样适用于船员恶意行为引起的损失。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)