

保险近因原则之“近因”概念内涵探析

任以顺

(中国海洋大学, 山东 青岛 266100)

[摘要] 多年来,国内外学术界对保险法近因原则中“近因”一词的诠释一直存在“时间说”与“效力说”两种截然不同的观点。前者认为时间上最为接近的原因就是近因,后者则认为效力上最为显著的原因才是近因。本文以为,对“近因”概念内涵的准确、科学理解在保险实践中具有重要意义;“时间说”并不切合保险理赔中对因果关系认定的实际,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,以致无法仅以时间来衡量决定近因;“效果说”亦未必尽善其美,因为在保险理赔实践中,如果不论存在多少个导致损失的客观原因,只能择其一因作为理赔的依据,“多因一果”的客观现象就变成了一个毫无实际意义的、多余的空壳名词。“近因”应当同时考虑发生损害时间上的接近和效果上的作用两个方面原因,“近因”应当是时间和效果两方面要素的有机结合。

[关键词] 保险法;近因;近因原则

[中图分类号] D922.284 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1004-3306(2008)05-0081-04

Abstract: For many years, there stood two completely different viewpoints, namely the “time theory” and the “effect theory”, in the interpretation of the term “proximate cause” in the proximate cause principle in insurance. The former advocate holds that the cause most close in time is the proximate cause, whereas the latter considers the cause of the most significant effect the proximate cause. The paper deems correct interpretation of the connotation of the term “proximate cause” of practical importance. The “time theory” doesn’t comply with the practicality of establishing causality for insurance claims payment, for the causes at the occurrence of damages are likely of a large number, therefore the time factor will mostly fail as a criterion. Similarly, the “effect theory” is not foolproof either, for in the case of insurance claim payment, no matter how many objective causes leading to the damages, only one of them will be used as the basis for claim payment. The situation of “multiple causes for one result” doesn’t make any practical sense and is a shell term only. The “proximate cause” should connote both the proximity of time and intensity of effect, namely, it should be a combination of both the time and the effect factors.

Key words: the Insurance Law; proximate cause; the principle of proximate cause

近因原则,是最早由英国海上保险法确立的用以认定保险理赔中承保风险与损失之间因果关系的基本规则。经过长期的实践总结与发展,近因原则已经被许多国家的保险法采纳为一项基本原则。在我国,尽管《保险法》和《海商法》并未对近因原则作出明文规定,但各家保险公司在保险事故发生后,也经常以“非近因致损”为由,拒绝赔付;各地法院及其法官对“近因原则”这一舶来品普遍感到陌生,面对此类案件时普遍感到无所适从。因此,对“近因”概念内涵的准确理解,对保险理赔中合理把握理赔尺度可谓意义重大,这无论对我国的保险理赔实践还是司法实践,都具有重要价值。

一、保险法近因原则“近因”概念的历史沿革与现实意义

“近因”,系由英文 Proximate Cause 直译而来,在中文中难以找到与之完全相对应的词。近因原则,简言之即指保险人承担赔偿责任的范围应限于以承保风险为近因造成损失的根本规则。该原则源于英国 1906 年海上保险法 (Marine Insurance Act, 1906)。该法规定,除本法或保险单另有约定外,保险人对于以承保危险为近因所致的损失,负有责任,但对于非由以承保危险为近因所致的损失,不负责任。^①正是由于海上保险合同是一种较为严格的“限定性赔偿合同”,保险人的赔偿责任范围,不能是保险标的发生的全部损失,而是一定范围内的原因危险(即所谓“承保风险”)造成的某些损失(即所谓“承保损失”)。因此,在海上保险理赔中,应适用特别的因果关系原则,即普通法中所谓的“近因原则”。该原则要求保险人承保危险的发生与保险标的的损害之间

[作者简介] 任以顺,教授,硕士研究生导师,现供职于中国海洋大学法政学院法律系。

必须具有符合海上保险法的因果关系。这一原则后来逐渐被英美法系的法官和学者引伸到整个保险法乃至侵权行为法领域。目前,世界上许多国家的保险立法大都将近因原则确定下来,作为保险法的基本原则。然而,由于“近因”的概念发源于英美,而英美法系重个案分析而轻抽象归纳,故“近因”的含义迄今也未全然明确。如美国著名侵权法教授 Prosser 认为,Proximate 一词,系谓时间与空间上最近。而《布莱克法学词典》认为:“这里所谓的最近,不必是时间或空间上的最近,而是一种因果关系的最近。损害的近因是主因或动因或有效原因。”我国最高人民法院在保险法司法解释(征求意见稿)第 19 条第 2 款对“近因”做出的定义为:“近因是指造成承保损失起决定性、有效性的原因”。但其中“决定性”、“有效性”的含义显然过于模糊,缺乏可操作性,仍有待司法实践以判例的形式予以个案化和具体化。可见,保险法近因原则中的“近因”概念,是一个十分复杂而又争议颇大的概念,深入探讨、诠释近因原则中“近因”概念的内涵,有利于我国尽快在立法和司法上确认近因原则,完善保险立法,促进我国与国际保险法律制度的接轨。

另外,从保险实践看,现阶段我国改革开放的日益深化、市场经济的不断发展和人民生活水平的逐步提高,使人们的保险意识逐步增强。近年来,越来越多的人逐步学会了使用商业保险的手段分散风险,保障个人生活的稳定和企业经营的顺利,这也在客观上直接推动了我国保险业的快速发展。与此同时,近年来的保险纠纷也呈直线上升趋势。由于我国的商业保险业起步较晚,中断时间较长,目前尚处于快速发展的不成熟时期。保险业的粗放经营及投保人的理念滞后,反映在保险理赔实践中,形成了“保险相对人总希望保险人‘出险必赔、有险快赔’,而保险人自然坚持‘能不赔就不赔,能少赔就不多赔’”的对立之势。^②这是一对在短期内难以消除的社会矛盾,也是当前保险纠纷大量发生的根本原因。

裁判机关处理保险纠纷的关键,取决于其对事故损失与承保风险之间因果关系的认定。裁判机关对因果关系的认定是确定保险理赔责任的基础。由此可见,探究“近因”的概念内涵,在保险纠纷处理的实践中也具有重要的现实指导意义。探析并理清“近因”的概念内涵,不仅便于保险人及时、正确地实施保险理赔,而且也有利于我们及时、妥善地处理保险纠纷,化解社会矛盾,维护社会和谐与稳定。

二、对保险法近因原则中“近因”概念诠释的理论分歧

国内学界主流观点认为,英美法所称之“近因原则(Principle of proximate cause)”即为我国法律上所称之“因果关系”。李玉泉先生认为:“我国法律上称之为因果关系,英

美则称为近因原则”。王保树先生认为:“危险事故的发生与损失结果的形成,须有直接的因果关系(近因),保险人才对损失负补偿责任。所谓近因,并非指时间上最接近损失的原因,而是指直接促成结果的原因,效果上有支配力或有效的原因。”法学中所讲的原则,说到底就是一种根本规则。保险近因原则应当用现代汉语表述为,是指在保险合同法律关系中,以近因的存在与否作为理赔依据的根本规则。多年来,保险法学界对近因原则问题的分歧,突出表现为对“近因”概念的不同解释及对“近因”认定的争论。

学术界对近因原则中“近因”一词的解释,多年来一直存在两种不同的观点。一种观点认为,时间上最为接近的原因就是近因,即“时间说”。另一种观点认为,效力上最为显著的原因才是近因,即“效力说”。对于上述两种观点的争论,我们可以追溯到九十多多年前的一起海上保险经典案例(以下将此案简称“沉船案”)。第一次世界大战期间的一天(1915 年 1 月 30 日),一艘叫做“艾卡丽亚号”(Ikaria)的英国船舶行走在英吉利海峡时遭到德国潜水艇的袭击,被敌方潜艇的鱼雷击中。该船的水险保单承保了海上危险,但把“一切敌对行为或类似战争行为的后果”作为除外责任。“艾卡丽亚号”的船体被炸开了两个大洞,一号船舱灌满了海水。但这艘船还是驶进了法国的勒哈佛尔港,停泊在一个正进行着繁忙军事运输的码头边上。如果一直停泊在这里,这条船本来是可以获救的。可是,港务局担心一旦船舶沉没就会阻碍这个码头的使用。于是即命令“艾卡丽亚号”起锚,或者到港外抢滩,或者锚泊在防波堤外。在当时的情况下,船长只能服从命令,并选择了停靠在防波堤外。由于海床不平和平和“艾卡丽亚号”被鱼雷击中一号船舱灌满了海水后头重脚轻的共同作用,使船首在低潮时处于搁浅的状态,而船的其他部分还在水中。该船在防波堤外海面停靠了 2 天,随潮落而搁浅,随潮涨而起浮,导致了船体严重扭曲,终于在 2 月 2 日涨潮时沉入海中。^③

沉船之后,船舶所有人自然认为这是一起保险事故,以“船舶多次搁浅导致最终沉没”属于保险合同约定的海难损失所致为由,要求保险公司赔偿。保险公司则认为“潜艇袭击是船舶损失的近因”,根据“一切敌对行为或类似战争行为的后果”作为除外责任的约定,保险人不负赔偿责任。保险人认为损失的近因是鱼雷袭击,属于除外责任。被保险人则主张:船舶的沉没是由于停靠在防波堤边反复搁浅造成的;如果船舶不离码头是根本不会沉没的;时间上最后造成损失的原因才是近因。双方争议的焦点实际是一个对近因的认定及对“近因”概念内涵的解释问题,这也正是保险法学界长期以来对“近因”概念解释中的两种不同观点争议的

①英国 1906 年海上保险法第 55 条(一)规定:“除本法或保险契约另有规定外,保险人对于因承保之海难所致之损害,均负赔偿责任,对于非因承保之海难所致之损害,均不负赔偿责任”。

②笔者在此使用“保险相对人”的概念来囊括投保人、被保险人、受益人这三种人形成的利益共同体,以与保险人的概念形成对应关系。

③这起著名的“雷兰德船运公司诉诺威齐火灾保险公司案(Leyland Shipping Co. Ltd. Vs. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd., 1918)”由于罗得·肖(Lord Shaw)大法官对“近因”的精彩分析与认定,成了保险法学界举世公认的确认“近因”问题的经典案例。本案情的陈述是笔者参考了多个案例版本后编写的。

焦点。

按“时间说”的观点,对近因的认定主要强调原因在时间上的接近,考虑的仅是损失的立即原因,故又可以将其称之为“时间接近理论”。此观点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。“效力说”的观点认为,损失是以数种原因(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。

三、对“近因”概念内涵诠释中两种学说的评析

“时间说”是近因原则发展初期学者们的看法。这一概念并不切合保险理赔中对因果关系认定的实际。因为任何损失发生当时的情况所牵涉的原因极有可能是非常广泛的,以致使人们无法以时间来衡量决定。这一时间接近理论的观点,仅仅可以适用于因一个新原因的介入而切断最先原因与最终结果之间连续关系的情况。比如,某人对自己的轿车在保险公司投保了车辆损失险,而并没有投保盗抢险,结果某日车辆因出车祸而受损,车辆被拖到修理厂修理时又被盗窃,投保车辆经历了一个“车损→修理→丢失→全车灭失→理赔”的过程,这时,保险人不应当负全车灭失的理赔责任。这是因为车辆被盗这一个新的原因的介入,切断了最先原因与最终结果间的连续关系。可见,时间说在现实中显示出极大的局限性。如果按照时间说的观点,上述“沉船案”中的保险人是应当承担全部理赔责任的,因为船舶因搁浅而致损属于投保人的保险风险,而距离沉船损失最近的时间是船舶的多次反复搁浅。这显然是不合乎情理的,因为没有船舶的中弹,船舶是不会搁浅的,甚至船舶根本就不可能离开那个码头。

“效果说”是多数现代派保险学者对近因的解释,也是英国判例所采用的观点,并被各国保险界广泛接受。在上述“沉船案”中,法庭判定保险人胜诉,并拒绝以时间标准作为衡量近因原则的方法。在这个案例中,大法官罗得·肖(Lord Shaw)对近因原则做了精辟的论述。他说:真正并具有决定意义的原则是将保险合同视为一个整体,并确定合同双方的真实意图。是什么造成的损失、事件、灾害和意外事故?这不能是凭空想象,而只能是合同双方在谈及损失原因时应该在他们头脑之中的。把近因看成是时间上最接近的原因是不正确的。……近因不是指时间上的接近,真正的近因是指效果上的接近,是导致承保损失的真正有效的因素。近因所表示的是对结果产生作用最有效的因素。如果各种因素或原因同时存在,要选择一个作为近因,

必须选择可以将损失归因于那个具有现实性、决定性和有效性的原因。

综观上述观点及英国法院的判例,可以得出的结论是:所谓近因,并非指时间上最接近损失的原因,而是指在效果上对损失的作用最直接有力的原因。可见,在“效力说”中,近因原则中“时间”的概念已经被“有效性”的概念取而代之。

值得思考的是,保险法上的所谓“近因”实质上就是一种因果关系,而因果关系首先是一个哲学概念,原因和结果是唯物辩证法上一对反映事务、现象之间互相联系的哲学基本范畴。保险法上的近因原则理应植根于民法的因果关系理论,民法上的因果关系自然应当受到哲学上的因果关系基本原理和基本方法的制约。马克思主义哲学把事物之间的因果关系概括为一因一果、多因一果、一因多果等。如果按照“效果说”的理论观点,在保险理赔中,不论存在有多少个导致损失的客观原因,也只能以其中一个原因作为理赔与否的依据,这样,“多因一果”就成为了一个毫无意义的多余名词。另外,根据民法学探求因果关系的必要条件规则,作为原因的现象应当是作为结果的现象的必要条件,即如果没有甲现象,乙现象也会出现,那么甲现象就不是乙现象发生的原因;但如果没有甲现象,乙现象就不会出现,那么甲现象就是乙现象发生的原因。由此可见,“效力说”者对“近因”的解释也并非十全十美。以“沉船案”为例,“艾卡丽亚号”的船体虽然被鱼雷炸开了两个大洞,但该船仍能驶进勒哈佛尔港停泊的事实以及该船停泊于码头并没有沉没的事实足以说明,船体被炸并非沉船的必然的、唯一的条件。如果该船被炸驶回后一直停泊在码头,没有船舶搁浅的现象发生,也许在修船之前始终都不会沉没(修船与沉船两种不同的结果给船东带来的不同损失自然是大相径庭)。可是,锚泊在海床不平的防波堤外不断搁浅的状态导致了船体的扭曲,使其最终才沉入海中。这其中搁浅也是沉船的客观原因和必要条件之一,也对沉船事件在效果上起到了直接有效的作用。“艾卡丽亚号”被炸和搁浅都是沉船的有效原因,谁也难以说清哪个原因效果大,哪个原因更直接。其实,缺少二者中任何一个原因,船舶都可能不会沉没。该案显然是两因一果。保险人对投保人已经投保的因搁浅导致的船舶损失那部分责任,理应承担理赔责任。否则,这样的“近因”解释对当事人显然是不公平的。

四、对保险法近因原则“近因”概念的重新审视与实践运用

社会生活是复杂多样的。社会生活的复杂性和多样性,自然会使导致保险标的损失所涉及的因果关系错综复杂,这意味着对保险事故“近因”的判断与认定,决非轻而易举之事。因此,在保险实践中运用近因原则判定近因、确认保险责任时,只有结合个案的具体情况实事求是地进行分析,才可能得到科学正确的结论。基于以上分析和论证,笔者认为:“时间说”和“效力说”对“近因”的解释都存在一定的片

面性。在运用近因原则时,我们不妨对“时间说”和“效力说”同时加以考虑,实行综合运用。因为社会生活的错综复杂性导致的保险事故原因同样也错综复杂,有时我们很难一下说清楚导致危险损失的原因到底是时间最近的原因,还是效力最大的原因,哪个起决定性作用。而且如果仅用“时间说”和“效力说”其中之一来分析一个具体案件,极有可能导致主观理念对客观事物认识的片面性。另外,笔者也认为:“时间说”和“效力说”二者之间并不存在必然的矛盾,在对具体保险案件的处理中,二者并非必然水火不相容。因此,实践中我们在分析一起保险理赔案件时,可以把“时间说”和“效力说”这两个要素都一并考虑进去,进行客观、全面的分析研究,使二者实现有机的结合。因此,我们可以将“近因”概念的内涵归纳为:“近因”是既考虑时间上的接近,同时也考虑效果上是对发生损失最有作用力的客观真实原因。

鉴于我国保险法至今对近因原则问题并无明确具体的法律规定,以及我们对“近因”概念的重新审视结论,建议相关部门在保险理赔与司法实践中转变思维方式和传统理念,采取相应措施改进目前的工作:第一,各级人民法院应尽早携手建立保险近因方面的典型“判例”。在我国经济蓬勃发展、保险案件频繁发生的今天,了解有关近因原则的保险判例,包括援引目前国际上公认的一些经典判例,相信会对我们处理类似案件起到非常良好的借鉴作用。第二,修正缺陷条款、增补缺漏法条。由于近因原则这一被国际保险业普遍运用的规则目前在我国还缺乏与之相适应的法律依据及经验总结,这必然给司法实践带来一定困难,其突出表现为,由于法无明文规定,致使当事人无法援引近因原则作为抗辩理由,法官是否运用近因原则又无法预见,是否援用就只能完

全取决于法官个人的喜好,这就导致了保险理赔案件判决结果不统一现象的出现,从而使保险理赔案件无法得到真正公正的处理。这不利于我国保险业的发展。尤其是在我国加入 WTO 的大背景下,我国的保险业与国际保险业接轨是一项必然的趋势,因此,我国应在保险立法中对于“近因概念”及“近因原则”予以明确规定,这不仅可以使保险理赔案件有章可循,充分维护保险合同当事人的合法权益,实现判决的统一,而且有利于使我国保险业务运作较快与国际保险市场接轨。

[参考文献]

- [1] 李玉泉. 保险法(第二版)[M]. 北京:法律出版社, 2003. 8.
- [2] 贾林青. 保险法[M]. 北京:中国人民大学出版社, 2006. 3.
- [3] 陈欣. 保险法[M]. 北京:北京大学出版社, 2000. 9.
- [4] 魏润泉, 陈欣. 海上保险的法律与实务[M]. 北京:中国金融出版社, 2001. 1.
- [5] 王保树. 商法[M]. 北京:当代世界出版社, 2003. 6.
- [6] 张虹, 陈迪红. 保险学教程[M]. 北京:中国金融出版社, 2005. 1.
- [7] 杨良宜. 海上保险[M]. 大连:大连海运学院出版社, 1985.
- [8] 许崇苗, 李利. 保险合同法理论与实务[M]. 北京:法律出版社, 2002. 10.
- [9] 黄奕新. 论保险法上的近因原则[OL]. 法律图书馆网站.

[编辑:郝焕婷]

(上接第 66 页)会计的角度上通常都要基于会计量对净收入进行调整,调整的目的在于去掉期望损失准备与会计过程中的时间性不一致(Timing differences),调整的结果也往往会扭曲 RoEC 的指导性;其次,如果单纯以 RoEC 作为衡量指标,就要求 RoEC 要大于资本成本(Cost of Capital),其结果就是经理人有可能拒绝那些虽然目前平均回报率较低,但是长远来看价值不断增加的项目。

总之,近二十年来,经济资本所涉及的风险领域从最初的市场风险到目前包含信用风险、运营风险与保险风险的“全风险”概念,价值基础也正从会计价值向市场价值转变。随着日新月异的科技进步,保险公司可以更容易地获得详细而精确的数据,与此同时,监管方与学术界也越来越重视保险公司风险管理与资本研究,经济资本取得了飞速与长足的发展。新的巴塞尔协议已经确立了经济资本的重要地位与作用,经济资本与法定资本的统一也将成为进一步革新与发展的趋势。作为绩效考核与资本充足性管理的强大工具,经济资本必将通过持续的改进而更适用于国内保险公司的要求。

[参考文献]

- [1] Ashish Dev. Economic Capital: A practitioner guide [M]. New York: Risk Books, 2000.
- [2] Goldman, SBC Warburg Dillon Read. The practice of Risk Management [M]. New York: Euromoney Books, 2001.
- [3] Jan Dhaene, Goovaerts, Kaas. Economic Capital Allocation Derived from Risk Measures [J]. NORTH AMERICAN ACTUARIAL JOURNAL, VOLUME 7, NUMBER 2.
- [4] Mueller. Economic Capital-Recent Market Developments and Trends [J]. RISKS AND REWARDS, Jul - 03.
- [5] Stoll, Hans R. The relationship between put and call option prices. Journal of Finance [J], 23, 801 - 824, 1969.
- [6] 陈兵. 保险公司财务管理[M]. 北京:中国财政金融出版社, 2007.
- [7] 陈兵. 保险公司偿付能力评估的新视角——经济资本[J]. 保险研究, 2006, (5).

[编辑:施敏]