

中国保险法比例因果关系刍议 ——对传统近因原则的调整而非取代

王大荣，北京大成（厦门）律师事务所 律师、高级合伙人

摘要

我国法律中并没有关于保险法因果关系问题的明确规定，该如何适用被理论界奉为保险理赔基本原则之一的近因原则？这给司法实践带来了极大的困扰。本文通过对传统近因原则的内涵、发展及具体规则的疏理和分析，指出近年来逐渐受到司法实践亲睐的比例因果关系规则，是对传统近因原则的补充和修正，而非取代。认为我国保险法在因果关系的判断上可吸收借鉴比例因果关系说的理念，对近因原则在复杂的多因一果情形下的近因认定规则及责任分摊规则进行调整和完善，以保障保险合同当事方的合法利益，实现当事方的合理期待。

关键词 保险法 因果关系 近因原则 多因一果 比例因果关系

一、保险法因果关系中的近因原则与近因

（一）近因是法律原因

通说认为，近因原则起源于英国《1906年海上保险法》第55条（1）项中关于“proximate cause”（近因）的规定：“Included and excluded losses Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against”。事实上，英国海上保险法颁布之前，近因规则早已经被英国判例法实践采纳，其系参考了侵权法中的因果关系后，进一步予以发展，完善的结果。

根据英美侵权法理论，为应对单纯依靠事实上的因果关系将导致侵权人对过于遥远和不

重要的结果承担漫无边际的责任，法院在裁判时将法律上的因果关系融入了公共政策的考量。弗朗西斯·培根（Francis Bacon）在其论文《法的格言》中，将有关因果关系的法院裁决进行分析并公式化，提出了一个综合的基本法则：“在法律上，人们看近处的原因，而不是遥远的原因”，近因规则应运而生。¹ 近因并不是对事实原因的描述，而更应被理解为根据公共政策来限制（侵权）责任范围的手段。² 为了对法律原因或近因作出判断，英美判例法在实践中提出了诸如“direct”、“proximate”、“foreseeable”、“remote”这样一些其字义本身模糊难辩的标准，它们都是法官据以传达其对个案中所要实现之法律政策的工具。³ 可见，近因一词实际是英美侵权法为确立法律上的因果关系的认定规则而创设出的法律概念。

近因规则已成为普通法系国家长期以来确立因果关系的一项重要依据，⁴ 虽然起源于侵权法，但同样适用于保险法。英美保险法与侵权法领域中的近因，在基本理论上并无差异。在保险法领域，某一行为或事件是否为保险标的损害的事实原因仍需要法院使用“but-for”规则来判断，而该行为或事件在法律上是否足以作为因果链条上的独立一环，即构成法律原因，则应由法官根据近因规则来判定。但在大陆法系，侵权法领域的因果关系又可被分为“责任成立因果关系”与“责任范围限制因果关系”，在行为与损害之间存在“受侵害的法益”这一中间要素；而保险法中因果关系的确定则仅仅涉及“责任成立因果关系”，这是两者最大的区别。这不仅是因为，保险人的责任范围已经事先约定于保险合同中，无须通过因果关系这一手段进行限定；更重要的是，在保险合同约定的行为或事件与保险标的损害之间，并不存在“受侵害的法益”这一中转项。

¹ See Gary J. Valeriano, *What's Tort Got to do with IT: Proximate Cause and the Interpretation of Insurance Contracts*, 24 Fidelity Law Journal 141, 146 (2018).

² See Peter Nash Swisher, *Causation Requirements in Tort and Insurance Law Practice: Demystifying Some Causation Riddles*, 43 Tort Trial & Ins. Prac. L. J. 7 (2007).

³ 参见张新宝、张小义《英美侵权法中的因果关系——法律传统和法律政策视角下的考察》《私法》2013，21（01），第199页。

⁴ 参见林宝清：《保险法原理与案例》，清华大学出版社2005年版，第89页。

（二）近因原则从时空说向效果说的发展

虽然英国《1906年海上保险法》就保险理赔中的因果关系确认了近因原则，但并未对近因的含义和具体的认定标准或规则作出明确说明。就如何认定近因的成立，英美法的近因理论经历了从时空说向效果说的发展。英国早期的保险判例大多是依据英文“proximate”的字面意思，认为在时间上或者空间上距离结果最近的原因对结果发生的作用最大，故应以最后发生的条件即直接条件作为结果的原因。⁵ “...其他原因即便与结果有关，也在所不问”。⁶ 时空说虽然能够满足在简单链状因果关系情形下近因判断的需要，但在复杂的网状结构因果关系下将无法认定直接原因，而且在任何情况下均机械地适用时空标准还可能产生结果不公的问题。⁷ 因此，自1918年 *Leyland Shipping Co.诉 Norwich Union Fire Insurance Society* 一案起，英国上议院开始确立认定近因的最主要依据为“对损失的形成起支配性（predominant）和有效（efficient）作用的原因”，⁸ 而非时间上或空间上最接近的原因。该有效近因规则在美国被称为主力原因（Dominant Cause）规则，由加利福尼亚州最高法院的法官在1963年的“萨布莱诉威斯勒案”和1989年的“加维案”中确立，是美国目前最为流行的因果关系判定规则。

近因的判断标准从时空说向效果说的转变，其本质是由具象向抽象、由感性认识上升到理性认识的归纳总结的过程。时至今日，效果说仍占据主导地位。但由于效果标准描述中采用的“有效”、“具有支配作用”、“起主导作用”或“直接”等形容性词语在不同立场和不同语境下的理解和解释具有不同的含义，应基于何种标准进行准确判断，实践中却仍不明晰。为了克服效果说的这一模糊性弊端，常识标准被提出并作为对效果标准的修正，即应当按照一般理性人通常所具有的识别能力来判断某一行为或事件与保险标的的损害之间是否存在因果

⁵ See John Lowry, *Philip Rawlings, Proximate Causation in Insurance Law*, 68 *The Modern Law Review* 311 (2005).

⁶ Law Rep. 4 C.p.206.

⁷ 参见汤媛媛：《保险法近因原则研究》，吉林大学2011年民商法学博士学位论文，第47页。

⁸ *Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.*, [1918] A.C. 350, 369 (H. L.).

关系。在 P Samuel Co. v. Dumas 一案中，⁹ 船员在船东的默许下凿沉船舶，抵押权人作为无辜的受害方向保险公司主张赔偿，认为损失的近因是海水实际进入了船舱，船舶沉没是海上风险造成的，保险公司应当承担赔偿责任。但是，法官在判决书中认为，只看形式上的原因，而对凿船这一行为视而不见，是十分荒谬可笑的。英国的丹宁勋爵也认为“密切起因（近因）要通过常识来寻找。¹⁰ 约翰·T·斯蒂尔在其《保险的原则与实务》一书中也提出“起因应以常识为标准来确定，并能为一人所理解”。¹¹

二、多因一果情形下近因原则的具体运用

（一）保险法近因认定标准的严格性

人们在不同领域认定因果关系的目不同，所考虑的价值目标和运用的判断标准自然也不同。侵权责任是法定责任，保险责任是约定责任，因此保险法中的因果关系理论虽然来源于侵权法，但将侵权法中的因果关系规则适用于保险合同时需要做一定的修正。“在侵权法里，……法官倾向于在因果链上追的远一些，比合同法要远；……特别是在保险法里，我们的格言是，‘不要庸人自扰，不要去探寻遥远的原因。’”¹² 同时，保险人的赔付责任是对保险合同义务的正常履行，其只对被保险人因约定的承保风险造成的损失承担赔偿责任，因而保险法中的因果关系也不同于违约责任法中的因果关系。

在因果关系问题上，保险法更需要考虑保险合同的订立目的和当事人对保险补偿功能的合理期待，¹³ 关键在于判断保险标的所遭受的损失是否属于承保风险或者除外风险所导致。

⁹ Lloyd's list Law Reports, Vol.18. No.7.

¹⁰ [英]克拉克著：《保险合同法》，何美欢等译，北京大学出版社 2002 年版，第 683 页。

¹¹ 约翰·T·斯蒂尔著：《保险的原则与实务》，孟兴国等译，中国金融出版社 1992 年版，第 40 页。

¹² Bird v. St. Paul Fire & Marine Insurance Co. 120 N.E.86 (N.Y.1918). 转引自刑海宝：《论保险法上的因果关系》，《保险研究》2012 年第 1 期，第 112 页。

¹³ 参见周学峰：《论保险法上的因果关系——从近因规则到新兴规则》，《法商研究》2011 年第 1 期，第 102 页。

而无论是承保风险还是除外风险，通常都是在保险合同中明确约定的，因而法院对保险事故原因的探寻应注重保险法因果关系的直接性特征，法官只需考虑保险合同所约定的各类风险事项，包括行为或事件，而对保险合同未提及的事项，法官可不予考虑。站在被保险人的角度，其有理由期待当发生了约定的保险事故时有权获得赔付，而不会仅仅由于出现了合同中未约定的事项就丧失了获得赔付的权利。而从保险人的角度来看，除外责任事项也是保险合同约定的产物，因而除外事项与损害后果之间的因果关系问题也应同样受到关注和考虑。

另外，在一般民法意义上，责任范围限制因果关系比责任成立因果关系更加受到重视，因为债务人赔偿责任的成立除了因果关系的确定外，原则上还须具备其他一些责任成立要件。例如，侵权法上要求行为人主观上对损害后果的发生须存在故意或过失等。因此，在责任成立因果关系上的认定可以相对宽松，即标准可以设定得较低一些，因为裁判者完全可以凭借对其他归责要件的严格解释来加以控制。¹⁴ 而由于只有责任成立因果关系，缺乏责任范围限制因果关系环节中其他要件的约束，保险法上对因果关系成立环节的认定标准应更为严格，即可被认定为原因的条件与因素范围更窄。¹⁵

因此，相对于侵权法和违约责任法领域，保险法因果关系中对近因成立的认定标准要求更为严格，近因规则也因此被视为保险理赔理论中一项基本原则，即近因原则。

（二）从唯一近因到多因一果

盖因为保险法要求的近因认定标准非常严格，在近因概念出现的早期，英国法院倾向于认为近因应当是唯一的。因而在处理保险案件时总是试图寻找唯一的近因。¹⁶ 法院适用近因原则的目的就在于收缩原因认定的范围，其主要任务就是从同时存在的数个事实原因

¹⁴ 参见江朝国：《保险法基础理论》，中国政法大学出版社 2002 年版，第 342-343 页。

¹⁵ 参见马宁：《保险法因果关系论》，《中外法学》2013 年第 4 期，第 863 页。

¹⁶ See John Lowry, *Philip Rawlings, Proximate Causation in Insurance Law*, 68 *The Modern Law Review* 311 (2005).

(例如,自然灾害、航海技术、人为因素等)中寻找出唯一具有法律效果的原因作为近因。如果存在两个真正的原因,则必须找出哪一个是近因。¹⁷ 近因是对造成损失产生最大作用的原因,因而也被认为是对损害结果的发生最应当承担责任的原因,因为“它是一个直觉上最为公平的方法”。¹⁸

然而,当刻意追求唯一近因时,有些案件中就会显得过于武断或有悖常理。因为,经过常识标准修正的效果说使得法官可以选择自己认为对造成损害结果产生最大作用的行为或事件,并将其认定为唯一近因,从而满足了法官作出符合其理想标准的公平判决的意愿,因而它对法官颇具吸引力。但同时,该规则也被批评为最为随意与不具有可预测性的方法。克拉克教授认为,“这种利用普通常识去选择一个原因的方法的不可预测性导致了随意的结果和为数众多的判断标准”。原因很简单,在因果关联中选择一个原因作为唯一近因将把法官对正义的关注引入此一过程之中,而这种认识在不同法官中、甚至同一个法官在不同案件情境中都有不同的考量,因而极大地增加了判决结果的不可预知性。因此,它的适用在系统层面上难以实现公平,对唯一近因的选择甚至将取决于当事人讲述“损失是如何发生故事的艺术”。¹⁹

因此,英国保险法传统近因理论逐渐开始承认复合原因(concurrent causes)的存在,即损失可能由两个以上的近因造成。²⁰ 在“Wayne案”中,法官指出,“当两个原因均是造成损失的有效原因时,法院并不是必须要找出一个主导原因,……除非其中一个原因明显对损失具有更为决定性的作用,否则应认为损失是由这两个原因共同造成的”。²¹ 尤其是,当缺少其中任何一个原因均无法导致最后的损失时,更应当认可事故原因的多样性,认可保险损

¹⁷ See John Birds, *Norma J. Hird. Birds' Modern Insurance Law*, Sweet & Maxwell, 2002, 230-231.

¹⁸ Joseph Lavitt, *Supra* note 39. 转引自前引 15, 马宁文, 第 869 页。

¹⁹ Malcolm A. Clarke, *Supra* note 31, at 185-186. 转引自前引 15, 马宁文, 第 869-870 页。

²⁰ See *Leyland Shipping* [1918] AC 350; *JJ Lloyd Instruments Ltd. V. Northern Star Insurance Co. Ltd.*, [1987] 1 Lloyd's Rep 32. See Meixian Song, *supra* note 18, 49-79.

²¹ *Wayne Tank and Pump Co Ltd. v. Employers Liability Assurance Corporation Ltd* [1974] Q.B. 57, p.67, per Lord Denning MR.

失的发生存在多种有效原因。而如果放宽对原因范围的限制,我们就会发现在许多案件中符合近因标准的条件都可能有两个以上。在“Reischer 案”中,承保船舶因为碰撞导致破洞,并在随后的航行途中因临时修理脱落而进水全损,法官认为船舶沉没的原因可以归结为“船舶碰撞”和“海水进入船舶”这些影响力相当的原因。²² 在加拿大 Derksen 案中,法院认为,不当放置车载物与不当驾驶中的任何一个都不足以单独引起损害结果,此时只能认为这两个原因都是主力原因。²³

(三) 多因一果情形下保险人责任的传统认定规则

在唯一近因规则指导下,如果该近因属于承保事项,则保险人对全部损失承担保险责任;如果属于除外责任,甚至属于非承保事项,则保险人就不负赔付责任。但在多因一果情况下,如何判断保险是否应对保险标的所遭受的损失承担赔偿责任,仅依照该唯一近因规则已无济于事。因为,保险合同不仅会从正面规定承保风险所包括的行为或事件,还会在除外风险中列明所包括的行为或事件。因此,在处理保险法上的因果关系时,除关注损失与承保风险是否有因果关系外,还要关注损失与除外风险之间是否具有因果关系。若多个近因皆属于承保风险或除外风险,保险人的保险责任亦不难确定。但若多个近因中,部分事项属于承保风险,而另外一部分未被纳入承保风险,甚至属于除外责任事项时,应如何确定保险人的责任及其范围,问题就变得复杂起来。换句话说,考察造成损害的近因是否是保险人的承保风险或者除外风险以确定保险人是否承担保险责任,应当是多因一果情形下保险法因果关系问题的核心所在。

根据英美法传统规则,就混合近因分属于承保风险和非承保风险,或者分属于承保风险和除外风险,两种情形下对保险人责任的认定是不同的。若混合近因中至少有一个属于承保

²² Reischer v. Borwick [1984] 2 QB 548.

²³ Derksen v. 539938 Ontario Ltd., [2001] 3 S. C. R. 398.

风险，而其他近因虽不属于承保风险但也不属于除外风险，则保险人应承担赔付责任；但即便大部分近因属于承保风险，只要其中一个近因属于除外风险，则保险人对整个损失都不承担保险责任，即适用“例外优先”规则。目前，英国²⁴和美国部分州采取这种传统规则。²⁵ 例如，在“Miss Jay Jay 案”中，船舶沉没的原因是因为船舶不适航（非承保风险）和恶劣海况（承保风险），英国上诉法院认为保险人应该负责，并引述了边纳斯法官在“Dudgeon v. Pembroke 案”中的格言：“任何海上灾害直接造成的损失都属于保险单承保的范围之内。尽管如果没有不予承保的其他原因同时参与就不会发生。”²⁶ 而适用该传统规则最具代表性的是英国法院审理的“Wayne 案”，该案非常清晰地阐述了“例外优先”的规则：即使损失的近因是两个，除外原因也会发生法律效力。虽然产品缺陷和工程师的疏忽都属于火灾事故发生的原因，但产品缺陷属于保险合同明确列明的除外事项，其效力优先于承保范围条款，因此保险人不承担任何保险责任。²⁷

然而，适用传统规则往往会产生对被保险人不利的后果，因为实践中保险合同所规定的除外事项往往非常宽泛，当保险事故发生后，保险人总能找到理由称事故原因之一属于除外事项，从而拒绝承担赔偿责任。²⁸ 对此，我国有学者认为，随着现代保险业的发展，传统规则适用的正当性基础大都已不存在，一方面，保险人与被保险人之间就信息占有的强弱地位对比已经发生了反转；另一方面，保险合同的格式化趋势极大削弱了当事人的意思自治；第三，采用传统规则会节约诉讼成本实际是个伪命题；第四，保险合同提供的承保承诺在实践层面会被虚化，有违被保险人的预期。因此，我国法不应采取该规则。²⁹ 鉴于传统规则的上述缺陷，普通法系特别是美国法院长久以来又总结出了多种混合近因情形下的其他认定

²⁴ See Robert Merkin, *Colinvaux's Insurance Law*, Sweet & Maxwell, 2006, pp. 118-119.

²⁵ 参见前引 15，马宁文，第 866 页

²⁶ *JJ Lloyd Instruments Ltd. V. Northern Star Insurance Co. Ltd.*, [1987] 1 Lloyd's Rep 32.

²⁷ 参见前注 20.

²⁸ 参见前引 13，周学峰文，第 105 页。

²⁹ 参见前引 15，马宁文，第 869 页。

方法，如帕特森分析法、布鲁尔分析法、直接原因规则、有效近因规则以及新近兴起的帕特里奇规则和比例分配规则等。但时至今日，问题依然未得到彻底解决。这体现在各国所采取的方法甚至一国内不同法院间所采取的方法都存在明显差异，基于相似事实却做出明显不同的判决的情形也是经常发生。³⁰

三、比例因果关系在保险法中的适用

（一）对侵权法上原因力理论的借鉴

根据传统近因原则，一旦查明事故损害的近因，那么保险人根据保险条款，将以全有或者全无的方式承担保险责任而无中间状态。虽然表面上并不违反保险合同的约定，但这种全有或者全无的形式，显然忽视了因果关系的复杂性和多样性。当承保风险、除外风险以及其他风险对事故发生均有一定作用时，适用传统的近因原则已显得力不从心。鉴此，两大法系都在尝试将比例因果关系规则适用于保险纠纷的处理，即当承保风险、非承保风险、除外风险对损害结果的发生都具有原因力而共同导致损害时，被保险人可并仅可从保险人处获得一定比例的保险赔偿。

原因力说是侵权法领域识别因果关系的一种理论，其承认因果关系的多样性和复杂性，并认为在多因一果情形下应当合理地根据各原因对损害结果发生的影响大小进行责任分配。参照二分法，原因力也分为事实原因力和法律原因力。对事实原因力的判断是为了区分原因与条件，将不具有实质原因力的条件排除在归责范围之外。原因与条件的区分要借助于“but for”检验规则。事实原因力确定之后，尚须通过法律原因力的判断来决定是否以及应当在多大程度上将损害后果归责于事实原因。在多因一果的情形下，判断各个原因的原因力大小，需要综合考量原因的性质、距离结果的时空距离以及事实强度等多个因素。简而言之，直接

³⁰ 参见前引 15，马宁文，第 865 页。

原因强于间接原因，主要原因优于次要原因，后因优于前因。事实原因力是法律原因力的基础，只有具备事实原因力时才考虑法律上的原因力。没有事实原因力则没有法律原因力，但有事实原因力并不必然一定存在法律原因力。

在保险法领域，明确近因原则也是在事实性基础之上的法律判断之后，保险法因果关系事实层面上的特质，以及法律政策如何与这些特质结合，如何通过这些特质来实现，便应成为近因原则问题的重心。与有事实上的因果关系才有法律责任的价值判断相对应，既然引发结果发生的所有事实原因对结果的发生均在事实层面上有所贡献，而且贡献的程度可能不同，那么原因力的大小也应当是确定责任量的基础，保险人的赔偿责任须与造成保险标的损害的承保风险对结果的贡献程度相匹配。然而，在传统近因原则下全有或全无赔偿规则的适用，却导致对在事实原因力上相差无几的分属于承保风险除和除外风险的两个不同近因产生了完全不同的评价后果，这在逻辑和价值判断上均无法自圆其说。为使原因力程度相对精细地影响法律效果，保险法因果关系的判断中就需要考虑多个近因对保险标的损害结果的不同影响程度，引入比例因果关系规则。但实践中，如何准确界定各个原因的原因力大小却大多需要依赖鉴定报告或专家意见，或者依靠法官的自由裁量权进行酌定。

例如，受目前人类认知的局限，在疾病面前仍无法确切得知各种疾病的发病机制以及疾病之间的相互影响。但日本法院在“肝病患者被撞死亡”一案³¹中判决受害人的死亡与其在交通事故中所受的伤害之间有 80%的因果关系，另外 20%是由受害人本身缺陷（肝病）造成的。因为根据常识，可以判断受害者的死亡是交通事故与肝病共同作用的结果；即便被保险人没有遭遇交通事故也会死亡，但交通事故的发生增加了受害人死亡的可能性。挪威的“海上保险计划”³²也基于原因力原理融入了比例因果关系的理念，其 2-13 条规定：如果损失是由多个风险共同造成的，其中一个或数个风险不属于承保范围，那么损失应当根据各个风险

³¹ 参见应世昌：《中外精选保险案例评析》，上海财经大学出版社 2005 年版，第 118-121 页。

³² See Nordic Marine Insurance Plan 2013, Section 2-13.

对损失产生的影响力大小进行分摊,而保险人仅对归因于承保风险的损失承担责任。挪威保险立法对混合原因下的因果关系的判断采取的是“支配原因标准”,每一种风险对损失结果发生的影响力至少要达到 10-15%,才能达到支配原因标准。

(二) 比例因果关系规则的利弊

从效果上看,比例因果关系规则是对传统近因原则下全有或全无的赔偿认定模式两难境地的折中,对于法院而言往往不失为化解社会矛盾一个相对软化的方案。也有学者认为,比例因果关系规则能在更大程度上满足合同当事人对于承保范围的合理预期,有效控制风险水平。³³但也有学者指出了该规则可能存在的不足之处,归纳起来主要表现在两点,其一是法院的裁判可能会过度依赖司法鉴定报告或者依靠自由裁量作出,从而给保险合同下被保险人的保险保障范围及保险理赔等带来更多的不确定性;其二是如果每个案件的理赔都苟求获得原因力比例精确的鉴定报告,则必然会增加赔案成本、拖延赔付周期,而这与保险法注重促进被保险人及时获得保险赔偿的目标相背离。³⁴

然而,在多因一果的复杂情形下,囿于社会一般经验常识及科学技术水平的限制,人们能够发现的只能是相对的而非绝对近因。因此,在笔者看来,相比于传统近因规则对唯一近因的探寻,比例因果关系规则对多个近因不同原因力比例的判断,并不会给因果关系的认定及保险人的赔偿责任带来更多的不确定性。相反,在混合原因情形下,全有或者全无的责任承担方式要么会造成保险人承担未约定的赔偿责任,要么会导致被保险人不能实现投保预期。而保险合同中各项费用是由一系列计算公式与风险性质、发生概率、损害大小等多项因素决定的,如果法院通过扩大承保事由或者除外事由来改变保险人的责任范围,必将导致保险人承担过重的保险责任或者被保险人未能获得应有的保险赔偿进而破坏稳定的合同关系。

³³ 参见前引 15,马宁文,第 876 页。

³⁴ 参见初北平:《我国保险法因果关系判断路径与规则》,《中国法学》2020 年第 5 期,第 277-278 页。

因此，全有或全无的责任承担方式对保险双方而言均非最佳选择。另外，适用比例因果关系规则，虽会为了确定每个危险的原因力比例而可能增加成本，但相比仅产生全有或全无结果的传统近因规则而言，由于没有必要从多个原因中挑选出一个作为近因，从长期来看其实会减少成本（武亦文注 34）。³⁵ 而且，现实生活中的因果关系总是千变万化的，从效率角度来说，与其无休止地争议哪一个原因是唯一的近因，反不如适用比例因果关系规则定分止争。

四、我国保险法因果关系的现状

（一）近因原则为通说

我国《保险法》第二条和《海商法》第二百一十六条通过在保险定义中针对保险人的赔偿责任分别使用“因”、“造成”等词语，表达了（保险）事故与保险标的损失之间的关联性要求，虽没有明确提出因果关系原则，但因果关系作为保险人赔偿责任成立的要件之一是其中应有之义。由于法律规定太过原则性，使得我国司法实践中在保险法因果关系的认定上缺乏明确的依据、标准和判定规则。理论界长期以来一直倾向于将近因原则视为保险理赔和因果关系认定的一项基本原则。³⁶

2003 年 12 月，《最高人民法院关于审理保险纠纷若干问题的解释（征求意见稿）》第 19 条曾规定：“人民法院对保险人提出的其赔偿责任限于以承保风险为近因造成的损失的主张应当支持。近因是指造成承保损失起决定性、有效性的原因。”虽然由于种种原因，该司法解释最终没有出台，关于近因原则的类似条文在最高人民法院此后出台的四部保险法司法解释文件中均没有出现，司法实践仍倾向于直接或间接依据近因原则认定保险案件中的因果

³⁵ See Erik S. Knutsen, *Confusion about Causation in Insurance: Solutions for Catastrophic Losses*, 61 Ala. L. Rev. 1011 (2010).

³⁶ 参见李玉泉：《保险法》，法律出版社 2003 年版，第 94 页；覃有土：《商法学》，中国政法大学出版社 2006 年版，第 366 页。

关系。³⁷

(二) 对近因的认定标准并不统一

例如,在上海名家敬老院诉都邦财产保险股份有限公司上海分公司一案中,就被保险人意外骨折受伤卧床导致肺部感染致死事故,法院认定意外骨折虽不是死亡的直接原因,但是促成死亡后果的有效原因,是近因;³⁸ 而在另一起类似案件中,被保险人因意外遭到殴打导致冠心病发作死亡,一审法院虽认定冠心病发作与被他人殴打有直接关系,保险公司应当赔付,但二审法院却认为被保险人死亡的主要原因是疾病,不属于承保范围。³⁹

在谭永忠诉中国人民财产保险股份有限公司贵港分公司财产保险纠纷案中,一审法院未正面就因果关系进行分析,二审法院则以“直接”、“决定性”、“有效”、“主导性”、“不可避免”等词语来界定近因原则的内涵,进而论证保险事故发生的近因乃为火灾;再审法院虽仍以近因原则为基础,但认为火灾为触碰高压线这一前因的直接的、必然的结果,是前因的合理延续,进而认定碰撞高压线为近因。⁴⁰

同样是海上保险,在(2016)粤 72 民初 1031 号判决中,法院认为“...保险法以近因原则作为认定保险责任的一项基本原则,保险人对承保范围内的直接的、最接近的原因所引起的损失,才承担保险责任...”。在浙江松茂船务有限公司、王松尧与东海航运保险股份有限公司宁波分公司海上保险合同纠纷案中,法院则认为“...近因不是指时间上的接近,而是指效果上的接近,其效力具有存续性,不因有其他原因而发生影响...”⁴¹ 而在太平财产保险有限公司福建分公司与南京强泉运输贸易有限公司船舶保险合同纠纷案中,最高人民法院支持了

³⁷ 我国司法实践中并不是所有法官都采用近因原则判案的。有学者经对我国法院保险案例判决文书进行统计发现,涉及因果关系和不指明因果关系理论的阐述大致分为近因、相当因果关系、比例因果关系和不指明因果关系理论四种情形。参见前引 34,初北平文,第 263 页。

³⁸ 参见上海市浦东新区人民法院(2009)浦民二(商)初字第 5838 号民事判决书。

³⁹ 参见许崇苗、李莉:《最新保险法适用与案例精解》,法律出版社 2009 年版,第 125-126 页。

⁴⁰ 参见广西壮族自治区高级人民法院(2013)桂民提字第 65 号民事判决书。

⁴¹ 参见上海海事法院(2019)沪 72 民初 1141 号民事判决书。

福建省高级人民法院二审判决中关于损害“主要原因”的认定：“鉴于《事故调查结论书》认定‘顺强 1’轮因遭遇 8 级大风大浪而导致船舶严重倾斜进水沉没，二审判决根据海上保险近因原则认定 8 级大风是造成船舶沉没全损的主要原因，并依据本案《沿海、内河船舶保险条款》的规定，判定太平福建公司作为保险人应当承担赔偿责任，符合事实和法律规定”。⁴²

（三）多因一果情形下传统近因规则的适用

总体来说，我国司法实践受唯一近因理论的影响极大。例如，2014 年福建省高级人民法院民事审判第二庭《关于审理保险合同纠纷案件的规范指引》第 3 条规定：“所谓近因，是指导致标的物损害发生的最直接、最有效、起决定性作用的原因，而非指时间上或空间上最近的原因。如果近因属于承保风险，保险人应承担赔付责任，如果近因属于除外风险或未保风险，则保险人不承担赔付责任”。在江苏、湖北、山东等省各级法院的大量判决中均可以看到同样的观点。⁴³ 受此影响，我国司法实务对多因一果情形下的近因适用规则的实践并不多见，而对多项混合近因分属于承保风险和非承保风险或者除外风险的差异性更未引起足够重视。⁴⁴

根据近因原则，只有损失是由作为近因的保险事故造成时，保险人才承担责任。因此，针对保险标的的损失是由承保风险、非承保风险、除外风险共同造成的，或者难以确定是由承保风险造成还是由非承保风险或除外风险造成的情形，我国审判实践的主流做法是：先判断多种原因中哪一个才是导致损失发生的近因：如保险事故属于近因，则保险人承担全额赔偿责任；如保险事故不属于近因，则保险人无需承担任何责任。如：2011 年《山东省高级

⁴² 参见最高人民法院（2012）民申字第 712 号民事裁定书。

⁴³ 参见武亦文：《保险法因果关系判定的规则体系》，《法学研究》2017 年第 6 期，第 133 页。

⁴⁴ 在一起因地震灾害引发的保险诉讼案件中，历经一审、二审、当事人申请再审、检察院抗诉，最终再审法官认为：“由于造成讼争厂房损害的原因既有非承保风险，又有承保风险，且这两个原因之间无前后衔接和互为因果关系的联系，系两个独立的原因，因此，在适用近因规则时，只能按照两种原因对损失结果的作用大小确定赔偿比例。转引自王银成主编：《中国保险案例研究》，首都经济贸易大学出版社 2006 年版，第 69-73 页。

最高人民法院关于审理保险合同纠纷案件若干问题的意见(试行)第14条规定：“如事故是由多种原因造成，保险人以不属保险责任范围为由拒赔的，应以其中持续性地起决定或主导作用的原因是否属于保险责任范围为标准判断保险人是否应承担保险责任。”在“南侠9”轮沿海内河船舶保险条款案中，二审法院上海市高级人民法院审理认为：海事局的事故调查报告认为船舶沉没的主要原因是大风浪，次要原因是大风浪中船员操作不当。应认定“南侠9”轮沉没的原因属于保险单中所约定的8级大风所致，尽管大风浪下的船舶沉没通常也会附随船舶操纵和船舶稳性(如船载精矿粉含水率超过8%导致船舶积载不当)等其他混合原因。⁴⁵ 但如保险事故是否属于近因无法判断时，我国的司法实践则会运用举证责任作出裁判，或者从保护被保险人利益角度要求保险人承担责任。如在肖月超、陆美霖等与中国太平洋人寿保险股份有限公司广东分公司人身保险合同纠纷案中，法院认为“……被上诉人…未能提供证据证明陆沛兴系遭受…意外伤害事故而死亡，因此…请求上诉人承担给付意外伤害保险金的保险责任，证据不足，本院不予支持。”⁴⁶ 而在中国人民财产保险股份有限公司深圳分公司与深圳市暖洋洋时装有限公司财产保险合同纠纷上诉案中，法院以被保险人对车损原因提供了初步证明为由，认定保险人“应该有比被保险人更专业的查勘能力进一步核查事故发生的性质和原因。但是，从形式上，上诉人没有提交任何证据证明其实施进一步查勘的任何举措”。因此，保险人以事故原因无法查明为由拒绝承担保险责任，依据不足。⁴⁷

总之，在传统近因原则指导下，近因的判断决定了保险人以全有或全无的模式承担保险赔偿责任，因而忽视了因果关系的复杂性和多样性。但对于多因一果这种混合原因造成损失的情形，在个案中从化解社会矛盾的角度，似乎容易置法院于两难境地。有学者认为，在我国司法实践中，法院在大多数保险疑难案件中做有利于被保险人的因果关系判断，要求保险

⁴⁵ 参见上海海事法院(2006)沪海法初612号民事判决书，上海市高级人民法院(2008)沪高民四(海)终1号民事判决书。

⁴⁶ 参见广西壮族自治区贵港市中级人民法院(2015)贵民二终字第336号民事判决书。

⁴⁷ 参见广东省深圳市中级人民法院(2015)深中法商终字第1877号民事判决书。

人承担保险责任。该做法虽有利于被保险人利益保护，但如果该类案件数量不断增加，则一律做有利于被保险人的判断将有碍保险人的承保意愿和生存空间，保险人势必或将此种不利利益转嫁到全体投保人，或者增加保险费，或者增定更多的除外责任条款，或者以诉讼来拖延其保险金给付，这反而将使被保险人承受事实上的不利，也不利于保险业的健康发展。⁴⁸

五、比例因果关系在我国的司法实践

在人身保险领域，我国司法实务中早已有适用比例因果关系理论的尝试。在广东省珠海市中级人民法院（2013）珠中法民二终字第154号案中，虽然一审法院根据传统近因原则认定，被保险人死亡的原因为癫痫病，非属于意外伤害保险承保范围，二审法院却认定：俯卧于床致口鼻受压及癫痫病发作两者共同导致被保险人窒息死亡，两者的事故原因力相当，各占50%。前者属于承保风险，后者为被保险人自身原因，属于除外风险，应根据二者的原因力大小来确定因果及保险人责任承担份额。该实践作法得到了最高人民法院司法解释的确认，其第25条规定：“被保险人的损失系承保事故或者非承保事故、免责事由造成难以确定，当事人请求保险人给付保险金的，人民法院可以按照相应比例予以支持。”⁴⁹有学者认为，从文义出发，对该条规定可有两种不同理解：其一，损害系承保事故、非承保事故、免责事故中至少一项造成，但不能确定何者系原因；其二，损失系由承保事故同非承保事故或免责事故共同导致，但不能确定各事故的原因力。⁵⁰但结合“法院可以按照相应比例予以支持”的规定，笔者倾向于第二种理解。在第一种情形下，连事故原因都无法确定，根据原因力确定比例就更不可能了，近因不明情况下应由法院根据举证责任来裁判。

另外，海上事故的发生经常是多种条件的结合，因此海上保险的事故原因十分复杂，其

⁴⁸ 参见刘竹梅、林海权：《保险合同纠纷审判实务疑难问题探讨》，《法律适用》2013年第2期，第11页。

⁴⁹ 参见《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（三）》（《保险法司法解释三》，法释〔2015〕21号）。

⁵⁰ 参见前引43，武亦文文，第142页。

认定难度非其他保险事故可比，也为比例因果关系的适用提供了空间。不过，当事人相应的尝试主张一开始并未获得司法实践的支持。在武船重型工程股份有限公司与中国人寿财产保险股份有限公司宁波分公司保险纠纷案中，二审法院认定，“钢箱落海的近因是大风引起的船舶剧烈摇晃，而缆绳落海绞缠螺旋桨使船舶失去动力。鉴于事故发生时，事发海域曾出现8-9级大风，故一审认定案涉钢箱梁落海事故属于上诉人保险赔偿范围，并无不当。其次，上诉人主张即使案涉事故是由于多个原因造成，其中既有承保风险也有非承保风险，也应当按照承保风险占事故原因的比例或程度确定其保险责任，其所应承担的保险赔偿比例不应超过15%，但该主张缺乏合同和法律依据，本院不予采纳。”⁵¹

但是，近年来我国海事司法实践中却出现了多起采用比例因果关系的海上保险案判决。例如，在阳光财产保险股份有限公司温州中心支公司、温州鸿达海运有限公司海上、通海水域保险合同纠纷案中，最高人民法院在再审判决中指出，“……鉴于本案事故发生的主要原因和决定性因素是船长操作不当，而非船员不适任和船舶超载等不适航因素，二审判决根据原因对损害结果的发生或扩大所发挥的作用力来确定责任范围，酌定阳光保险公司对案涉船舶损失承担70%的保险责任并无不当。无论船员不适任还是船员应急处置不当造成本案损失的扩大，上述因素均非损失发生的决定性因素。”⁵² 在宁波梅山保税港区泽天瑞盈投资合伙企业、中国平安财产保险股份有限公司上海分公司海上、通海水域保险合同纠纷案中，法院认定“……船舶未处于良好状态、未满足最低安全配员要求与台风，缺乏两个中的任何一个，船舶均不会走锚，推定二者发挥同等作用。……根据上述各项原因对事故发生的影响程度，酌定平安保险上海分公司对合理费用承担50%的保险赔偿责任。”⁵³

⁵¹ 参见厦门海事法院（2014）厦海法商初字第244号民事判决书，福建省高级人民法院（2015）闽民终字第501号民事判决书。

⁵² 参见浙江省高级人民法院（2017）浙民终89号民事判决书，最高人民法院（2017）最高法民申4824号民事裁定书。

⁵³ 参见青岛海事法院（2020）鲁72民初188号民事判决书，山东省高级人民法院（2020）鲁民终2548号民事判决书。

影响最大的是“鲁荣渔 1813/1814”案。⁵⁴ 该案中，一审青岛海事法院直接依据《渔业海上交通事故调查报告书》认定本案事故是由单一原因（即台风影响）导致的，在分析事故原因时使用了“直接原因”“直接因果关系”的措辞；二审山东省高级人民法院承认了两个原因即台风影响和船东的疏忽的共同存在，认为“缺乏两个原因的任何一个，渔船均不会发生搁浅事故……（两个原因中）哪一个为直接、有效、起决定作用的原因难以确定，…被告应当按照 50% 的比例，向原告支付保险金”；最高人民法院则在承认多因一果的基础上，认定本案事故是由台风、船东的疏忽、船长船员的疏忽三个原因共同造成的，并认为“在事故起因和损失成因中，台风具有直接、重要影响……（在三个原因中）台风是主要原因。根据上述各项风险（原因）对事故发生的影响程度，本院酌定被告对涉案事故承担 75% 的保险赔偿责任”。

综上所述，我国现有保险法因果关系理论应属普通法与大陆法的融合，并且又与侵权法中的因果关系相互借鉴，其法律技术背后的价值理念以及法学方法论所需要的概念表达的一致性都表现出模糊性和复杂性。⁵⁵ 而比例因果关系规则近年来之所以备受学者和司法实务界的关注，正是因为期待它来解决传统近因规则在我国司法实践中的模糊性。甚至有最高人民法院法官评论认为，“我国保险司法初践正在倾向采纳国际上逐步发展的比例因果关系理论。”⁵⁶

六、结论

因果关系之判断，是每一个保险案件都必须面对的问题，对此，立法只是提出了一个因果关系的原则性要求，至于具体的判断标准，其往往沉默不语。英美法中保险因果关系理论

⁵⁴ 参见青岛海事法院（2016）青海法商初字第 240 号民事判决书，山东省高级人民法院（2016）鲁民终 1542 号民事判决书，最高人民法院（2017）最高法民再 413 号（指导案例，再审案号：（2017）最高法民再 413 号民事判决书）。

⁵⁵ 参见前引 34，初北平文，第 263 页。

⁵⁶ 参见侯伟、张素：《最高法发布全国海事审判典型案例 统一裁判尺度 规范航运秩序 加强案件审理》，《人民法院报》2019 年 9 月 11 日，第 1、4 版。

的发展，主要仰赖于判例与学说的互动。不管各因果关系理论的名称如何，关键还是判断的标准以及背后的价值考量。我国理论与立法在保险法因果关系判定问题上的认知混乱，严重影响了司法审判的纠纷解决功能和诉讼效率。比例因果关系并非对因果关系进行绝对二元化的处理，其最大进步在于打破了传统近因规则下全赔或全不赔的致命逻辑悖论，但并不是对近因原则的取代。比例因果关系规则只在损害是由承保危险和未承保危险或者除外风险等混合原因共同造成时，才有适用的余地，是对传统近因学说的补充和纠正。