

我国船舶保险条款下常见争议的承保风险浅析

姜云¹

摘要：船舶保险（Ship Insurance）是海上保险的主要险种之一，是被保险人以船舶作为保险标的与保险人订立保险合同的保险。船舶保险所承保的各种海上风险则由保险人与被保险人在船舶保险合同中约定，通常采用保险人提供的格式保险条款。承保风险直接关乎一起船舶事故是否成立保险事故，故在对承保风险的具体理解与适用中，保险双方常常发生争议。

本文中，笔者以中国人民财产保险股份有限公司《船舶保险条款（2009版）》和《沿海内河船舶保险条款（2009版）》为主要蓝本，根据笔者对船舶保险条款及案例的研究，并结合笔者自身船舶保险案件的处理经验，选取几个在实务中较为常见的容易产生争议的船舶保险承保风险进行归纳、分析与探讨。

关键词：承保风险、列明风险、触碰、潜在缺陷

引言

《海商法》第十二章“海上保险合同”一章的首个法律条文即第二百一十六条规定：“海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的之损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。前款所称保险事故，是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。”由此，一起事故是否构成保险事故（Perils Insured Against）是海上保险人是否需要承担保险赔偿责任的关键。除了上述《海商法》第二百一十六条第2款规定了保险事故的定义之外，《保险法》第十六条在规定被保险人（Assured）的如实告知义务时在该条的最后一款（第7款）给保险事故下了一个很简洁的定义，即“保险事故是指保险合同约定的保险责任范围内的事故”。

“保险责任范围”应如何理解？保险责任范围来自保险合同的约定，我国船舶保险市场上现行使用最广泛的保险条款—中国人民财产保险股份有限公司（以下简称“人保公司”）之《船舶保险条款（2009版）》第一条为“责任范围”条款，《沿海内河船舶保险条款（2009版）》第二条为“保险责任”条款（第一条为有关保险标的范围的条款），该“责任范围”条款和“保险责任”条款记载：本保险负责赔偿（或本保险承保）因某些原因（风险），例如地震、海啸、洪水

¹姜云，北京高文（大连）律师事务所合伙人/律师，邮箱：jiangyun@globe-law.com，电话：13804244402。

等自然灾害，船舶搁浅、碰撞、火灾等意外事故，以及船壳潜在缺陷等其他原因（风险）所造成的被保险船舶之损失、费用，亦或是责任。

由此，确定一起船舶事故是否构成保险事故，即是否属于保险合同约定的保险责任范围内的事故，从司法实践的角度，被保险人在向保险人（Insurer）提出保险索赔时需要首先证明发生了保险合同约定的某项风险（原因），即承保风险（Risks Covered）。被保险人如无法完成该项举证，则要承担对保险事故举证不能的不利后果。例如，在“月神·穆丽雅”轮海上、通海水域保险合同纠纷案中，最高人民法院认定被保险人主张保险标的“月神·穆丽雅”轮在新加坡靠码头时发生触碰而受损，但在其提交的证据中，并无有关事故发生的直接证据，包括在被保险人提交的新加坡仲裁裁决书中，独任仲裁员依据船长调查报告认定“月神·穆丽雅”轮的损坏包括凹痕、擦痕、油漆损伤和锈迹，但并未认定该轮触碰了新加坡码头。据此，最高人民法院认定被保险人未完成对发生所谓船舶触碰码头的承保风险的举证，进而未完成对发生保险事故的举证。²

综上所述，承保风险对确定一起船舶事故是否构成保险事故尤为关键。由此，笔者结合十几年船舶保险案件的处理经验，通过本文尝试对我国船舶保险条款下常见争议的承保风险进行简要梳理与探讨。

一、承保风险概述

海上保险合同主要承保各类海上风险（marine perils），但仅限于一部分可保的海上风险，也即承保风险必须是可保风险（Insurable Risks）。一般认为，可保风险必须是仅有损失机会而无获利可能的风险，以此区别于投机性风险，例如股票买卖风险是典型的投机性风险，不能成为可保风险。同时，可保风险还需具有大数法则运作的基础，如果风险仅由少数几个标的所承担，则这样的风险也难以成为可保风险。³此外，承保风险还需符合风险（Risks）的一般特征，即客观性、损失性和不确定性。⁴客观性是指风险是一种事实状态，无论当事人是否意识到，风险都客观存在，不以当事人的意志为转移，亦与当事人的认知与期望无关；人们只能降低风险发生的概率，而无法从根本上消灭风险。损失性是指风险发生的结果必然会造成损失。不确定性是指风险发生与否、发生时间、发生地点、发生所致后果不确定，必然发生的事故例如“通常磨损”（Ordinary Wear and Tear）或者肯定不会发生的事故不能称之为风险，且事故发生属于意外，而非被保险人故意行为（Intentional Act）所造成。⁵

²参见最高人民法院（2016）最高法民申38号民事裁定书。

³参见初北平著：《海上保险法》，法律出版社2020年版，第16-17页。

⁴参见孙祁祥著：《保险学》，北京大学出版社2013年版，第3页。

⁵参见曹兴权著：《保险法学》，元照出版有限公司2015年版，第17页。

国际著名海商法专家威廉·泰特雷将海上保险合同中的承保风险定义为：是指保险人实际予以承保的威胁可保财产的海上可保风险，通常包括那些作为海上航行的结果，或伴随海上航行而产生的风险。⁶

海上保险人的承保风险取决于海上保险合同（保险单和保险条款）的约定。我国水险市场现行主要使用的保险条款中对保险人承保风险的约定方式有两种：“列明风险（Named）”和“一切险（All Risks）”，⁷但承保风险的约定方式与险别名称并不必然一致，例如人保公司《船舶保险条款（2009版）》中约定险别之一为一切险，但它承保的仍是列明风险。下文将作具体论述。

二、船舶保险之承保风险皆为“列明风险”

承保风险取决于海上保险合同的约定。对于船舶保险，人保公司《船舶保险条款（2009版）》和《沿海内河船舶保险条款（2009版）》下承保险别均只有全损险和一切险，该两种险别下，承保风险皆为列明式规定，尤其要注意一切险虽然使用了“一切”的措辞，但实际承保的却是与全损险相同的列明风险，只是对于损失来讲，以全损和部分损失都予以承保区别于全损险。由此，未在船舶保险条款中列明的风险不属于保险人的保险责任范围。

该结论在最高人民法院审理的“顶盛11”轮再审案中得到确认，该案中，最高人民法院审查认为：本案所涉沿海内河船舶保险条款对触碰责任的范围作了列明式规定，保险人对触碰责任的承保范围仅限于“触碰码头、港口设施、航标”，致使上述物体发生的直接损失和费用，故本案“一切险”的承保风险应当为列明风险，未在保险条款中列明的风险不属于保险公司的承保范围。⁸

三、船舶触碰

上述“顶盛11”轮案中提到的人保公司《沿海内河船舶保险条款（1996版）》对触碰责任的范围有明确的限定，即仅限于“码头、港口设施、航标”，因“顶盛11”轮触碰的苏通大桥临时墩不属于保险条款列明的触碰责任范围，法院最终认定该案不成立保险事故。笔者也曾遇到过非常类似的案件。在笔者参与处理的“太平山18”轮船舶保险合同纠纷案中，被保险船舶“太平山18”轮触碰了海底军用电缆产生责任，保险人抗辩称海底军用电缆不属于人保公司《沿海内河船舶保险条款（1996版）》中列明的触碰责任范围，并向一审法院提交了“顶盛11”轮案案例。“顶盛11”轮案对该案的审理产生了非常重要的影响，“太平山

⁶参见威廉·泰特雷著：《国际海商法》，张永坚等译，法律出版社2005年版，第485页。

⁷参见汪鹏南著：《海上保险合同法详论》（第四版），大连海事大学出版社2017年版，第126页。

⁸参见最高人民法院（2009）民申字第572号民事裁定书，《人民法院报》2009年08月21日（第5版）。

18”轮案最终以被保险人撤诉结案。⁹人保公司《沿海内河船舶保险条款（2009版）》延续了1996版条款对触碰责任范围的规定，即触碰对象依然仅限于“码头、港口设施、航标”。

但这里存在一个问题，无论是人保公司1996版还是2009版的《沿海内河船舶保险条款》，对触碰对象的限定仅规定于“触碰责任”（第二条“一切险”）中，而对涉及本船损失的承保风险“触碰”（第一条“全损险”中）则没有限定触碰对象，那么“触碰”是否同“触碰责任”一样对触碰对象有限定呢？从“顶盛11”轮案结果看，答案应是肯定的，因为在该案中，被保险人同时就“顶盛11”轮触碰大桥桥墩造成的本船船壳损失和触碰大桥产生的责任向保险人提出保险赔偿请求，法院整体认定保险事故不成立，即意味着人保公司《沿海内河船舶保险条款》下的承保风险“触碰”和“触碰责任”的触碰对象都仅限于码头、港口设施、航标。

随之而来又出现一个问题便是如何具体界定“码头、港口设施、航标”，尤其是“港口设施”，含义似乎非常广泛。在“国良298”轮通海水域保险合同纠纷案中，被保险船舶“国良298”轮触碰栈桥，保险双方就栈桥是否属于保险合同约定的港口设施产生争议。法院认为，码头、港口设施、航标都是概括式定义，其所包含的内容较为丰富，对于港口设施包含的内容，1995年9月22日发布的《关于港口基础设施范围界定的通知》和2012年12月14日发布的《港口设施维护管理规定》（试行）对港口设施均采取了十几项甚至数十项的列举式规定，同时均采用了“主要包括”和“等”的措辞，说明除列举的内容外，其余未列举在内的设施也可能成为“港口设施”，故虽然栈桥未被明确列入《港口设施维护管理规定》（试行）之中，但并不能当然得出栈桥不属于港口设施的结论。据此，两级法院均认定触碰栈桥事故属于保险合同约定的一切险承保范围。¹⁰而在“太平山18”轮案中，被保险人亦曾主张海底军用电缆属于港口设施，但最终基于海底军用电缆具有国家军用基础设施的明确属性，法院未认可被保险人的主张。

由此可见，船舶保险虽为列明风险，但列明的承保风险本身可能是概括式的定义，导致保险人承保范围不明确，容易产生争议。在触碰对象问题上，适用于远洋船舶保险的人保公司《船舶保险条款》，无论是1986版还是2009版条款，均规定触碰和触碰责任的范围是任何固定的、浮动的物体或其他物体，承保范围较之《沿海内河船舶保险条款》要广泛的太多，却也不容易产生争议。

四、船舶碰撞

⁹参见青岛海事法院（2010）青海法烟海商初字第43号民事裁定书。

¹⁰参见宁波海事法院（2013）甬海法温商初字第43号民事判决书、浙江省高级人民法院（2014）浙海终字第11号民事判决书。

第一个问题，间接碰撞（无接触碰撞）是否属于“碰撞”和“碰撞责任”的承保风险，根据我国法律与相关司法实践，答案应是肯定的。

首先，《海商法》第一百七十条规定了船舶因操纵不当或者不遵守航行规章，虽然实际上没有同其他船舶发生碰撞，但是使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的，适用《海商法》船舶碰撞一章的规定，例如一艘船舶违规航行迫使临近船舶发生与他船、他物的碰撞、触碰事故，则违规船舶与临近船舶成立船舶碰撞。《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》¹¹中更是直接对“船舶碰撞”的含义规定包括“没有直接接触”的碰撞。

其次，在最高人民法院公报案例“浮山”轮船舶保险纠纷案¹²中，被保险人与保险人就被保险船舶“浮山”轮对因他船为避免与其发生碰撞（两船未实际接触）而搁浅所承担的赔偿责任是否属于人保公司《船舶保险条款（1986版）》一切险下“碰撞责任”承保范围产生争议，最高人民法院在就该案给山东省高级人民法院的复函¹³中答复确认该案船舶保险条款中的“碰撞”应当包括无接触碰撞。但最高人民法院在“浮山”轮案的复函中实际是对保险合同格式条款适用了“不利解释原则”，¹⁴即认为保险人未在保险合同中向被保险人明示船舶碰撞不包括间接碰撞，应适用“不利解释原则”作出对格式条款提供方不利的解释，故认为该案船舶保险条款中的“碰撞”应当包括无接触碰撞。由此，如果保险人要将“碰撞”仅限于“直接碰撞（有实际接触的碰撞）”，可以在保险合同中通过特别约定的方式如在“特约条款”中作明确表述。

第二个问题，被保险船舶在拖带他船过程中（拖带作业取得保险人认可）由于过失导致被拖带船与第三船发生碰撞，是否属于保险人承保的船舶碰撞责任呢？在广东省高级人民法院审理的“德跃”轮保险纠纷案中，被保险船舶“德跃”轮在拖带驳船“滨海308”轮过程中因风浪影响，“滨海308”轮与“澜沧江”轮发生碰撞，造成“澜沧江”轮受损，“德跃”船被保险人对由该船舶碰撞产生的责任向其船舶保险人索赔。法院认为，保险合同承保的船舶是“德跃”轮，而非其拖带物，两者互相独立，拖带指挥权在“德跃”轮与该轮保险合同无联系，不能将被拖带船与第三船发生的碰撞视为被保险船舶本身与他船碰撞，故认定保险责任不成立。¹⁵据此，拖船被保险人要想将被拖带船与第三船碰撞产生的责任纳

¹¹法发〔1995〕17号。

¹²参见《最高人民法院公报案例》2004年第6期，以及青岛海事法院（1999）青海法海商初字第180号民事判决书、山东省高级人民法院（2001）鲁经终字第314号民事判决书。

¹³参见《最高人民法院关于中国人民保险公司青岛市分公司与巴拿马浮山航运有限公司船舶保险合同纠纷一案的复函》（〔2002〕民四他字第12号，2002年12月25日）。

¹⁴又称“疑义利益解释原则”（“Contra Proferentem” Rule）。《保险法》第三十条：“采用保险人提供的格式条款订立的保险合同，保险人与投保人、被保险人或者受益人对合同条款有争议的，应当按照通常理解予以解释。对合同条款有两种以上解释的，人民法院或者仲裁机构应当作出有利于被保险人和受益人的解释。”

¹⁵参见汪鹏南主编：《中国海上保险案例摘要及评论（第一辑）》，大连海事大学出版社，2003年版，案例S1-13“德跃”船被拖船碰撞责任争议案。

入本船船舶碰撞保险责任范围之内，应另行与保险人进行特别约定。

五、八级以上（含八级）大风

人保公司《沿海内河船舶保险条款（2009版）》规定的“八级以上（含八级）大风”也是船舶保险实务中容易产生争议的承保风险。虽然在大气科学上对八级以上（含八级）大风有明确的界定（风速在17.2米/秒以上的风），但海事法律实务中法院在对八级以上（含八级）大风的界定上却并不明确，特别是实务中常见于气象报告、航海日志、海事声明等各类与船舶运输有关的资料上的风力描述常常各式各样，如“风力六级，阵风八级”、“瞬时风力八级”、“1分钟平均风速18米/秒”，使得各级、各地法院对“八级以上（含八级）大风”的界定不甚明晰，也无统一的认定标准。有的法院直接以“阵风”等级认定风力等级，¹⁶虽然常识上阵风风力的等级要略高于平均风力的等级。该判法也获得了相关论证与支持，如有实务人士经分析论证后得出结论：“无论是从气象学上风速和风力等级的对应关系，还是从船舶航行安全角度考虑船舶气象衡准所要求的船舶抗风能力和抗风等级的角度，沿海内河船舶保险条款中的‘八级以上（含八级）大风’应当以阵风风力等级予以确定。”¹⁷显然，这对保险人非常不利，如果保险人无法提举具有足够证明力的证据来证明船舶遇险时风力必然达不到承保风险所列明的八级（事实上保险人往往很难完成此项举证），保险人就很可能要承担保险赔偿责任。¹⁸

笔者并不赞同以阵风等级认定风力等级，因为海上航行中船舶遇到八级或八级以上大风是很平常的事情，遇到八级阵风更是家常便饭，故在此问题上没有必要过分地去保护被保险人的利益。甚至，笔者在一起关于船舶沉没引发的船舶保险索赔案中代表保险人曾向法院提出这样的代理观点：如果说“海达8号”轮这样一艘总吨位超过三千吨、载重吨达六千吨的海船，且是船龄刚六个月的新船，在海上遭遇八级阵风就发生沉没，这肯定无法令人信服。该代理观点获得了法院的认可，该案最终以保险人赔付被保险人索赔金额的30%调解结案。¹⁹

¹⁶如上海市高级人民法院在“乐清市江南海运有限公司与中国太平洋财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司浙江分公司损失赔偿纠纷上诉案”（案号：（2008）沪高民四（海）终字第1号）中，根据国家海洋环境预报中心出具的海区天气和海况实况分析报告，认定“南侠9”轮沉没前遭遇西南风6到7级，阵风8级，由此判决保险人对因8级大风造成保险船舶发生的全损负责赔偿；天津海事法院在“天津紫海航运有限公司与中国人民财产保险股份有限公司平潭支公司海上、通海水域保险合同纠纷”（案号：（2015）津海法商初字第873号）中认可了海事局出具的《事故调查报告》中所认定的“事故发生时出现了阵风9级以上的大风浪”，并基于此认定涉案事故发生时风力在9级以上，属于承保范围。

¹⁷参见李澜、李荣存：《沿海内河船舶保险条款中的“八级以上（含八级）大风”是指什么风？》，载于“海商法资讯”微信公众号，2019年2月2日发布。

¹⁸参见柴青：《“沿海内河船舶保险条款（2009版）”条款解读和风险说明》，载于“鹏润法律报告”微信公众号，2017年8月4日发布。

¹⁹参见大连海事法院（2011）大海锦商初字第12号民事调解书。

六、船舶搁浅

人保公司《船舶保险条款（2009版）》和《沿海内河船舶保险条款（2009版）》均规定了“搁浅”这一承保风险。“搁浅”一词虽为普通公众耳熟能详，但其本身的专业含义往往会影响到具体案件中“搁浅”这一承保风险是否成立。按照现代汉语辞海对“搁浅”一词的解释，船舶进入水浅的地方不能行驶便是搁浅，²⁰中国人民银行1996年12月27日颁布的《沿海内河船舶保险条款解释》²¹则对“搁浅”给出了更加专业性的定义，即“搁浅，指船舶在航行或锚泊中遭受意外造成船舶底部与海底、河床或浅滩紧密接触，使之无法航行，处于静止或摇摆状态，并造成船体损坏或停航十二小时以上即构成搁浅。但船舶为了避免碰撞或者由于其他原因，有意将船舶抢滩座浅受损不属于搁浅责任范围。”据此，搁浅必须是船舶遭受意外而发生，即是无法事先预料事故。

与“搁浅”很类似的一个概念是“座浅”，“座浅”是《沿海内河船舶保险条款（2009版）》明确规定的除外责任，《沿海内河船舶保险条款解释》中也给出了“座浅”的定义，即“指船舶在浅水区停泊或作业时，因潮汐或装载而引起的船舶吸底现象使船座落在水底造成的损失以及船底与水底摩擦而又未搁浅所造成的损失。”据此，座浅虽也非人意愿发生，但它是船舶因自然的潮汐作用或装载作业时船舶在水中正常的起落现象而引起，是可以通过港口水深和船舶吃水进行预测并加以避免的，故不具有海上风险的一般特征，不属于保险责任范围内的“搁浅”。²²

还有一个类似的概念即“抢滩”，根据现代汉语词典，抢滩的定义是“船只只有沉没危险时，设法使船只搁浅在浅滩上，防止沉没。”²³据此，抢滩属于故意行为，是当事方主观意愿发生的，不属于意外，虽抢滩结果可能导致搁浅，但不应归属于“搁浅”这一承保风险，却可能成立为共同海损行为或施救措施。在笔者参与一、二审处理的“奥圣65”轮船舶保险索赔案²⁴中，“奥圣65”轮因机舱意外进水而面临沉没危险，被保险人指令船舶到浅水区抢滩，后“奥圣65”轮被拖带搁浅于浅水区。但该案三级法院以保险人未在保险合同中对“搁浅”一词的含义及其发生的原因作出解释为由，适用“不利解释原则”认定保险条款中的承保风险“搁浅”包括有意的抢滩行为。由此，从保险人角度，笔者建议在保险合同中对“搁浅”一词的专业含义给出明确解释，以避免因词义问题而导致承保风

²⁰参见《现代汉语辞海（全新版）》，中国书籍出版社2003年版，第338页。

²¹银发〔1996〕459号，已于2010年9月29日被废止。

²²参见汪鹏南主编：《中国海上保险案例摘要及评论（第二辑）》，大连海事大学出版社2008年版，第45页，案例S2-16“正祥”轮坐浅及保险索赔权益转让争议案。

²³参见百度百科“抢滩”一词，载<https://baike.baidu.com/item/抢滩/1194330?fr=aladdin>，最后访问日期：2021年7月29日。

²⁴参见天津海事法院（2009）津海法商初字第703号民事判决书、天津市高级人民法院（2010）津高民四终字第137号民事判决书、最高人民法院（2011）民申字第357号民事裁定书。

险扩大。

七、船舶机件或船壳的潜在缺陷

与上文讨论的自然灾害、意外事故等传统海上风险不同，人保公司《船舶保险条款（2009版）》中的“船舶机件或船壳的潜在缺陷”属于船舶自身缺陷产生的承保风险。

何为“潜在缺陷”，我国《海商法》和《保险法》均无“潜在缺陷”的定义。普遍认为，潜在缺陷是指具有熟练技术的人员以通常的注意以及周到的检查仍不能发现的瑕疵，如果该瑕疵显而易见，则不能称为潜在缺陷。²⁵据此，缺陷必须具有隐藏性，如果缺陷可以通过正常手段被人所发现，如被观察或被合理检查发现，则此种缺陷就不属于潜在缺陷。在“皇家阿留申”轮船舶保险合同纠纷案中，被保险船舶作为一艘新被购置的无动力船舶在拖运过程发生沉没，事故调查报告指出被保险船舶甲板上有裂口，船舷有相当大的腐蚀，而且甲板上并未配备橡胶封垫，以至于在颠簸中水进入船体，被保险人主张此情况成立船舶潜在缺陷导致船舶沉没。但法院判决认为事故调查报告记载的船舶缺陷是通过通常合理的检验即可发现的表面缺陷，不构成“潜在缺陷”。²⁶此外，如果被保险人在船舶开航前已经知道船舶缺陷的存在，则这样的船舶缺陷也不具有隐藏性，不能构成“潜在缺陷”。²⁷

潜在缺陷不同于自然磨损（wear and tear），自然磨损是基于船舶使用而必然会发生的一种现象，不成立为风险，例如船舶水下部分因长期浸泡海水遭受腐蚀而造成的缺陷一般不构成潜在缺陷，故自然磨损也被明确规定为保险人的法定²⁸和约定免责事项。

不同于传统的普通海上风险，“船舶机件或船壳的潜在缺陷”还要受到被保险人格尽职责的制约，即潜在缺陷不能是由于被保险人、船东或管理人未恪尽职责所致。至于恪尽职责的标准是什么，笔者认为，被保险人、船东或管理人应按时地完成船舶的各种法定或船级社规定的检验，并谨慎地选任能胜任工作的船员、验船师、修船人员等对船舶进行日常的检查、维护、修理与更换，方可初步认定已恪尽职责。这一标准被保险人完成起来并不难，司法实践中，法院按照这样的标准对被保险人的举证要求也不高。在笔者参与前期处理的“巨龙2”轮海上保险合同纠纷案中，法院认为船舶出海至事发海域历时40余天，此前并未发

²⁵参见初北平著，《海上保险法》，法律出版社，2020年版，第395页。

²⁶参见天津海事法院（2007）津海法商初字第269号民事判决书、天津市高级人民法院（2008）津高民四终字第58号民事判决书。

²⁷参见富成运输有限公司与中国人民财产保险股份有限公司航运保险运营中心海上保险合同纠纷案——上海市高级人民法院（2021）沪民终187号民事判决书、上海海事法院（2019）沪72民初388号民事判决书。

²⁸参见《海商法》第244条。

生故障，被保险人已履行初步的举证义务证明螺旋桨叶片断裂的原因系螺旋桨叶片存在经谨慎处理仍未能发现的潜在缺陷，保险人不能证明被保险人在材料选用、养护以及更换上存在过失导致事故发生，故“船舶机件或船壳的潜在缺陷”的承保风险成立，保险人应当承担保险责任。²⁹

八、结语

由于中国语言的博大精深和时事的不断发展，看似很清楚的承保风险往往在理解与适用过程中会发生意想不到的争议和困惑，而司法实践中法院或仲裁机构惯常将“不利解释原则”作为“最后手段”去分析、解释和判定承保风险是否发生。但如本文提到的“奥圣 65”轮案适用“不利解释原则”对承保风险的解释并不符合其专业意义，只是一味照顾了被保险人的利益，却破坏了保险的技术性与法律的严谨性，也易引起进一步的争议。

为避免争议，一方面，海上保险合同当事方应尽可能地对保险条款中列明的承保风险的含义进行特别的、具体的约定；另一方面，对以术语形式出现的各类承保风险，有必要建立与完善有关海上保险合同术语解释的法律制度，以促进当事方权利义务的平衡，推动海事司法的统一。

参考文献

1. 胡正良等著：《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》，法律出版社 2021 年版。
2. 司玉琢著：《海商法专论》（第四版），中国人民大学出版社 2018 年版。
3. 汪鹏南著：《海上保险合同法详论》（第四版），大连海事大学出版社 2017 年版。
4. 初北平著：《海上保险法》，法律出版社 2020 年版。
5. 汪鹏南主编：《中国海上保险案例摘要及评论（第一辑）》，大连海事大学出版社 2003 年版。
6. 汪鹏南主编：《中国海上保险案例摘要及评论（第二辑）》，大连海事大学出版社 2008 年版。
7. 任雁冰编著：《保险合同争议解决通典》，法律出版社 2018 年 8 月版。
8. 初北平：《船舶保险条款研究》，大连海事大学 2008 年博士学位论文。
9. 李海初：《海上船舶保险人对若干承保危险责任抗辩研究》，大连海事大学 2007 年硕士学位论文。

²⁹参见宁波海事法院（2021）浙 72 民初 748 号民事判决书。

10. 汪鹏南：《对海上保险法若干问题的探讨》，海事界微信公众号 2018 年 10 月 26 日发布。
11. 李澜、李荣存：《沿海内河船舶保险条款中的“八级以上（含八级）大风”是指什么风？》，海商法资讯微信公众号 2019 年 2 月 2 日发布。
12. 柴青：《“沿海内河船舶保险条款（2009 版）”条款解读和风险说明》，鹏润法律报告微信公众号 2017 年 8 月 4 日发布。
13. 《船舶保险条款中潜在缺陷的司法认定标准》，天则法评微信公众号 2022 年 3 月 9 日发布。