

# 海上保险合同中不适航除外责任的问题与进路——兼 论《海商法》第四十七条船舶适航义务

钟宇峰<sup>1</sup> 刘亚洲<sup>2</sup>

## 摘要

保险诞生于海上运输，并随着海上运输的快速发展，在保障现代海上运输业健康持续发展中发挥着重要作用。海上运输风险高，极易发生事故，而造成事故的原因往往也并不单一，但由于我国海商法保险责任认定方面并不完善，导致在司法实践中产生了较大争议。本文通过对我国现行海商法及保险行业关于船舶不适航的规定进行分析，并与国外做法进行对比借鉴，从而在概念界定及保险责任认定两方面对船舶不适航相关规定提出相应的完善建议。

## 关键词

保险合同 不适航 承保风险 责任划分

---

<sup>1</sup> 钟宇峰，广州海事法院汕头法庭法官。

<sup>2</sup> 刘亚洲，广州海事法院汕头法庭法官助理。

以下正文：

大海辽阔无际、天气多变、水文环境复杂，海上运输这一行业自诞生以来就与高风险相伴，其投入大，风险高，出海的商船十之八九因发生事故无法返航。于是具有分摊风险功能的保险应运而生。随着经济社会的发展，航海技术愈发发达，现代海上运输承受的风险虽大幅降低，但也远高于空运、陆运，保险的重要性没有降低，反而随着人们风险意识的提高、经济社会的高速发展，成为保障现代海上运输业健康持续发展的重要力量。在保险实践中，船舶发生事故后，保险人是否承担保险责任，既取决于承保风险，也取决于除外责任。在《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）及我国主流保险条款中均将不适航作为除外责任予以规定或约定。但囿于相关规定的不完善，不适航这一除外责任在司法实践中存在着诸多困境。

### 一、梳理：我国不适航除外责任相关规定及司法实践

就海上货物运输而言，使船舶适航是承运人应履行的一项最基本的义务。<sup>3</sup>船舶在通过船级社检验合格后，船级社将给船舶颁发船舶适航证书，这一证书是证明船舶适航的证据之一，但司法实践中一般认为，船舶适航证书是船舶适航的表面证据<sup>4</sup>，不能作为认定船舶适航的唯一证据，船舶适航证书是船舶适航的必要不充分条件，即船舶适航必定有船舶适航证书，有船舶适航证书的船舶适航不必然适航。船舶是否

<sup>3</sup> 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著.中国海商法注释[M].北京：北京大学出版社，2019：83。

<sup>4</sup> 初北平.船舶保险中的不适航除外责任[J].中国船检，2016（7）。

适航还根据现行法律规定及保险合同约定，并结合在案证据中来进行综合认定。如平潭综合实验区晟海船务有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司福建省榕城分公司海上保险合同纠纷一案中，晟海公司为其“东泓”轮投保了沿海内河船舶一切险，该轮在台湾浅滩等待装砂期间沉没，虽然该轮在出险时持有海上货船适航证书，但法院认定出险时船舶存在不适航的情形，保险人不负赔偿责任<sup>5</sup>。

### （一）我国不适航除外责任的法律规定

我国海商法对于何为不适航没有一个清晰明确的定义。但海商法第四十七条规定：“承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。”根据这一规定，我们可知船舶适航应当满足以下四方面的条件：

1. 时间节点为船舶开航前和开航当时。承运人仅需在船舶开航前和开航当时确保船舶处于适航状态，对于船舶开航后，承运人不再负有保证船舶适航的义务。

2. 妥善配备船员。妥善配备船员在这里应有两层意思，即船员的数量与质量均应妥善配备。数量上的妥善配备是指船舶配备的船员数量应满足船舶正常航行值班或作业的需要，不能违反《船舶最低安全配员证书》上载明的最低配员要求。如温州市盛航船务有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司温州洞头区支公司海上保险合同纠纷一案，法院认定涉案船舶最低安全配员为6人，但涉案航次仅配员4人，

---

<sup>5</sup> （2021）闽72民初179号。

保险人有权拒赔沿海内河船舶一切险。<sup>6</sup>质量上的妥善配备是指船舶配备的船员能够胜任本职工作，不仅要求相应岗位的船员应持有相应的适任证书，同时船员在日常履行职务时也应认真负责，不能玩忽职守。如温州市洞头东海船务有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司洞头支公司海上保险合同纠纷一案，东海公司为“东海 689”轮投保了沿海内河船舶一切险，该轮触碰桥梁产生损失，法院认定事发时驾驶船舶人员未持有效适任证书，存在不适航的情形，保险人不负赔偿责任。<sup>7</sup>

3. 装备船舶和配备供应品。具体指：（1）船舶技术性能符合船级规范的要求和具备其航程所需的技术性能要求；（2）助航设备、系泊设备装备妥当；海图、航路指南等航系资料以及相关法定证书等齐全或不存在效力问题；（3）开航前准备充足的燃料、物料、淡水和食品等物品，供船舶在下一停靠港添加之前使用。<sup>8</sup>如孙毅诉中国太平洋财产保险股份有限公司常德中心支公司通海水域保险合同纠纷一案，法院认定“湘桃源采 2173”挖沙船设备在事故发生时处于不适航状态，保险人不负赔偿责任。<sup>9</sup>又如世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司、中国大地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一案，涉案“SAGAN”轮因主机彻底无法启动、船舶失去动力开始漂航直至搁浅，法院认定“SAGAN”轮在开航时船况不佳且备件不足，技术状

---

<sup>6</sup> （2017）浙 72 民初 1934 号。

<sup>7</sup> （2021）浙 72 民初 1211 号。

<sup>8</sup> 初北平.船舶保险中的不适航除外责任[J].中国船检, 2016（7）。

<sup>9</sup> （2017）鄂 72 民初 1144 号。

态上不适航。<sup>10</sup>

4. 船舶适载货物。承运人应保证船舶处于能够安全收受、载运和保管货物的状态，并确保货物装载得当。如温州鸿达海运有限公司诉阳光财产保险股份有限公司温州中心支公司通海水域保险合同纠纷一案，涉案“鸿达 158”轮满载黄沙后因触碰沉没，法院认定涉案船舶超载构成不适航，保险人不负赔偿责任。<sup>11</sup>

## （二）我国保险行业不适航除外责任的相关条款

人保 2009 年船舶保险条款约定：“除外责任本保险不负责下列原因所致的损失、责任或费用：（一）不适航，包括人员配备不当、装备或装载不妥，但以被保险人在船舶开航时，知道或应该知道此种不适航为限……”

从上述该条款可知，对于不适航的约定基本与海商法一致，但多附加了一个条件，“以被保险人在船舶开航时，知道或应该知道此种不适航为限”。在这一条件里面，知道或应该知道的主体限于被保险人，如被保险人是法人时，则该主体应为该公司法定代表人或者具体分管该船业务的岸上管理人员等，如果该船为挂靠船舶，该主体还应包括该船的实际船东。所以，船长、船员在船舶开航时知道船舶不适航，但未告诉被保险人，属于保险人承保的风险之一——船员疏忽，应当对此引起的损失承担赔偿责任。<sup>12</sup>“知道”是指被保险人明知船舶存在不适航的情况，却放任其发生。“应该知道”是指即以一般善良管理人的标准来判断，被保险人在客

<sup>10</sup> （2019）沪 72 民初 463 号。

<sup>11</sup> （2016）浙 72 民初 1585 号

<sup>12</sup> 参见李道峰、李唯军.论船舶保险中的不适航除外责任[J].政法学刊，2002（3）。

观上存在知道的条件和可能性，即从法律上推定被保险人知道船舶存在不适航的情况。同时该条款相较于海商法第二百四十四条，放宽了对被保险人的要求，不论是船舶定期保险还是航次保险，只要能够证明被保险人不知道船舶存在不适航的情况，其就有权要求保险人承担保险责任。

### （三）不适航除外责任与承保风险在多因一果中的适用

在司法实践中既有单一原因导致船舶发生事故，也有多种原因导致船舶发生事故。单一原因造成的事故比较好判断，只要厘清其是属于承保风险还是属于除外责任即可。但在多种原因导致的事故中，对于保险人是否应当承担保险责任，承担多少的保险责任，则较难给出一个统一的答案。

#### 1. 我国法律规定及保险条款规定

如果船舶不满足适航的要件，那么就会构成不适航。但是不适航作为一项除外责任，并不必然导致保险人不承担保险责任。海商法第二百四十四条规定：“除合同另有约定外，因下列原因之一造成保险船舶损失的，保险人不负赔偿责任：（一）船舶开航时不适航，但是在船舶定期保险中被保险人不知道的除外……”由此可知，船舶不适航与船舶损失之间应存在因果关系，即船舶损失是因为船舶不适航造成的。假设船舶虽然不适航，但船舶损失完全是由承保风险导致的，那么保险人仍应负保险责任。

上述法条虽然规定了船舶不适航与船舶损失之间应存在因果关系，但却没有明确承保风险和船舶不适航共同造成船舶损失时应当如何进行保险责任的界定。

《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）》第二十五条规定：“被保险人的损失系由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。”这一条款是在致损原因无法查明的情况下，允许法院以各原因力大小来确定保险责任的承担比例。但却不是解决多因一果下承保风险与除外责任之间的适用问题。同时，该司法解释在开头便明确了是针对保险合同章人身保险部分有关适用法律问题所作的解释，对财产保险这一类型的保险合同并不产生效力。

上述人保 2009 年船舶保险条款也如海商法规定一样，只有不适航所致的损失、责任或费用，保险人才不用承担保险责任。

综上，我国法律及保险条款对于多因一果下承保风险与不适航的适用问题并没有给出一个明确的规定，所以也导致在司法实践中各法院的裁判并不统一。

## 2. 司法实践裁判不统一

目前司法实践中对于多因一果下承保风险与除外责任的适用问题主要存在两种不同的意见。一种意见是认为除外责任应优先于承保风险适用，即只要造成保险事故的原因中有保险合同约定的除外责任，则即使承保风险也是造成保险事故的原因之一，保险人也不承担保险责任；另一种意见则认为除外责任与承保风险之间并没有谁更优先之说，在具体案件中应根据除外责任与承保风险各自作用力的大小来确

定保险人的保险责任，最为典型就是 2018 年全国十大海事审判经典案例之（2017）最高法民再 413 号案。两艘渔船于 2011 年 6 月 1 日后在山东省荣成市烟墩角北港渔码头进行维修保养。2011 年 6 月 25 日，曲某某为避台风同部分船员试图单靠“鲁荣渔 1814”船动力将两船（“鲁荣渔 1813”主机已吊出船舱维修）驾驶至南码头，后在途中因舵机失灵，在台风大浪作用下，两船搁浅导致报废。最高人民法院在再审中认为涉案事故系由台风、船东的疏忽、船长和船员的疏忽三个原因共同造成，其中台风是主要原因。在造成涉案事故的三个原因中，台风与船长船员的疏忽属于承保风险，而船东的疏忽为非承保风险。在保险事故系由承保风险和非承保风险共同作用而发生的情况下，根据各项风险（原因）对事故发生的影响程度，法院酌定大地保险石岛支公司对涉案事故承担 75%的保险赔偿责任。

## 二、对比:国外不适航除外责任相关规定

### （一）国际公约中的不适航规定

《统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则）第三条第一款规定：“承运人须在开航前和开航时克尽职责：

（a）使船舶适于航行；（b）适当地配备船员、装备船舶和供应船舶；（c）使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适宜和安全地收受、运送和保管货物。”从该条款我们可以看出，虽然我国不是海牙规则的缔约国，但我国海商法第四十七条的制定在很大程度上参考了这一条规定。

在《1978 年联合国海上货物运输公约》（汉堡规则）中没

有采用适航义务等海商法中的专业术语。其第五条第一款规定：“除非承运人证明他本人，其受雇人或代理人为避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施，否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故，如同第四条所述，是在承运人掌管货物期间发生的。”这一规定虽没有明确说明适航义务，但其内容无疑将违反适航义务的法律后果涵盖了进去。其对适航义务没有采取海牙规则例举式的做法，而是采取了概括性的方法“采取了一切所能合理要求的措施”，并适用了过错推定的归责原则。

《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》（鹿特丹规则）第十四条规定：“承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中谨慎处理：（a）使船舶处于且保持适航状态；（b）妥善配备船员、装备船舶和补给供应品，且在整个航程中保持此种配备、装备和补给；并且（c）使货舱、船舶所有其他载货处所和由承运人提供的载货集装箱适于且能安全接收、运输和保管货物，且保持此种状态。”鹿特丹规则似乎兜兜转转回到海牙规则对适航义务采取例举式的做法，且内容基本与海牙规则一致，只是增加了承运人对船舶适航性的保持义务，使承运人对船舶的适航义务不仅限于开航前，且在整个航程中均应谨慎处理，保持船舶适航的持续性。

## （二）英国法中不适航的相关规定

英国的《1906年海上保险法》（MIA1906）是一部对各

国海上保险立法均有重要影响的法律。

### 1. 船舶不适航的标准

MIA1906 第三十九条第四款规定：“当船舶在各个方面都合理装备，能经得住承保航程的通常海上风险，即视为船舶适航。”该条款中的合理装备不需要提供一艘完美无瑕、零事故、能抵御一切海上风险的船舶，只需一艘适于货物运输并能抵御海上通常风险的船舶。<sup>13</sup>而“通常海上风险”则要求船舶能够抵御海上常见的普通风险，无法抵御的极端天气或战争行为等则不属于此列。同时英国主要会从以下三方面对船舶是否处于适航状态进行考察：第一，物理状态：即船舶和其他机械设备是否完好，船壳本身能否抵御风浪的正常作用，船舶上的机械、管道、泵等设备能否正常工作等。第二，船长和船员：船员是否足够，船员是否胜任。第三，文件证书：船舶是否配备了必需的证书和文件。<sup>14</sup>

### 2. 船舶不适航的时间

MIA1906 第三十九条第一款规定：“航程保险单中含有默示保证，即船舶在开航前必须具有经受承保的特定航程的适航能力。”根据这一条款，可知船舶在开航前应默示保证船舶适航。同时这适航默示保证不仅仅限于开航前，在船舶停泊于港口期间以及多段航程中各个阶段，承运人均负有默示保证义务。MIA1906 第三十九条第二款规定：“如果在保单生效时船舶停泊在港口内也有一个默示保证，即船舶在风险开始时合理装备，足以经得住港内的通常风险。”第三

<sup>13</sup> 徐峰.英美法下“适航义务”界定之实证研究——从绝对适航到过错原则[J].中国海商法研究.2016（2）。

<sup>14</sup> 王艺潼.船舶保险除外责任法律问题研究[D].大连：大连海事大学，2016。

十九条第三款规定：“如果保险单承保的航程分成不同阶段完成，在各个阶段中，船舶需要不同类型的装备或装备的进一步准备，就有一个默示保证；在每一个阶段开始时，船舶应具有为完成各阶段所必需的有关装备或准备的适航性。”由此英国法建立了一个覆盖比较全面的适航默示保证义务。

### （三）不适航除外责任与承保风险共存下的保险责任认定

#### 1. 英国法中的近因原则

在确定保险人是否应当承担保险责任时，一般根据导致保险事故发生的原因来进行认定。在作为除外责任的不适航与承保风险共同造成保险事故的情况下，要对导致结果发生的原因进行认定，就必须依循一定的规则。最早由英国的海上保险法所确定的近因原则在全球司法实践中具有重要的影响力。根据 MIA1906 第 5 5 条规定：“除严格依照本法规定和保险单另有约定外，保险人仅对承保风险作为近因引起的保险标的损失承担赔偿责任。反之，保险人无须承担任何责任。”在英国司法实践中，具体分为以下几种情况予以处理：1. 除外责任和承保风险连续发生，导致保险事故。如果在先原因必然导致在后原因的出现，进而造成保险事故，则在先原因为近因；2. 除外责任和承保风险同时发生。如果除外责任和承保风险均能独立的导致全部损失的发生，那么两者均为近因，保险人应承担保险责任。如果除外责任和承保风险不能独立导致全部损失，且各自导致的损失部分能够区分，保险人仅就承保风险造成的损失部分承担保险责任，如

果两者导致的损失无法区分，则一般认为保险人无需承担保险责任；3. 除外责任和承保风险间断发生。即在先原因的作用力被不可合理预见的在后原因的作用力中断，在后原因最终导致了保险事故的发生，那么在后原因是保险事故的近因。<sup>15</sup>

## 2. 挪威法中分配规则

对于因果关系的认定，除英国法外，另一在全球司法领域具有重要的影响力就是挪威的海上保险计划。在海上保险计划中，针对多因一果这一海上保险司法实践中的常见情况，挪威确立了分配规则，即根据各原因力的大小来确定保险责任比例。该海上保险计划第 2-13 条规定：“如果损失是由几种不同风险之间的相互作用引起的，而保险中没有涵盖这些风险的一种或者数种，则损失必须根据每种风险对损失发生的作用的程度和影响，来讲损失责任按比例分配给各个风险，并且保险人仅应当对由保险所承保的相应风险而造成的那一部分损失负责。”<sup>16</sup>但不是说只要有原因参与了，就应按其原因力的大小来划分比例，一般来说原因力至少应达到 10%-15%才能将其纳入责任分配的考量范围。<sup>17</sup>如果一种原因在多种原因中其原因力占据了主要地位，则认为该原因是保险事故的主要原因，如果该原因为承保风险，则保险人承担全部保险责任，如果该原因为除外责任，则保险人不承担任何保险责任。“仅仅得出这种风险比另一种风险略占优势的结论是不足够的——或许是有疑问的；当两者原因所占

<sup>15</sup> 参见陈雨涵.混合原因致损海上保险人赔偿责任研究[D].大连：大连海事大学，2020。

<sup>16</sup> 方阁.挪威船舶保险条款研究[D].大连：大连海事大学，2020。

<sup>17</sup> 参见陈雨涵.混合原因致损海上保险人赔偿责任研究[D].大连：大连海事大学，2020。

据的比重大致相同时，应当避免的是在两个原因中做出随意的选择。另一方面，一个 60%与 40%比例的情形应当构成达成平均分配比重的上限。如果我们接近 66%的比例，那么一种风险类型组将成为其他风险类型组所占比重的两倍。”<sup>18</sup> 所以想成为主要原因，该原因的原因力通常认为应达到 66%。

#### （四）其他关于船舶适航要求

##### 1. 船舶安全管理体系的建立要求

过去船舶安全主要依赖于船长及船员对船舶的管理及良好船艺，但各种事故的统计、调查和分析表明，有 80%的海上事故与人为因素有关，陆上管理人员和海上船员的素质、水平，责任心及船舶安全管理等人为因素都可能对船舶安全造成重大影响。<sup>19</sup>于是大家开始越来越重视船公司海上营运的安全管理。于是《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》（ISM 规则）于 1994 年应运而生，这一规则由国际海事组织制定，起初该规则并不具备强制力，于是国际海事组织通过《国际海上人命安全公约》赋予其强制力，其从 2002 年 7 月 1 日起对从事国际航行的船舶全面实施。该规则开宗明义指出其目的是提供船舶安全管理、安全营运和防止污染的国际标准，以保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境，特别是对海洋环境造成损害以及对财产造成损失。该规则要求要求公司及其船舶建立、实施和保持符合规则要求的安全管理体系，并通过主管机关的认可。船舶适航作为船舶安全管理的前提，该规则中虽没有提到适航这个词，但是每一个条款

<sup>18</sup> Sjur Brækhus, Alex Rein, Håndbok i kaskoforsikring: på grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. Sjørettsfondet. Oslo, 1993, pp. 262-268.

<sup>19</sup> 王伟明. ISM 规则对船舶适航标准的影响[J]. 上海海运学院学报, 2003 (1)。

中均渗透着适航的内涵。这一规则极大地扩展了船舶适航的概念，但也空前加重了承运人的适航义务。如果承运人没有严格按照该规则来经营船舶，极易被认定为未尽到使船舶适航的责任。

## 2. 航行计划的制度要求

1999年国际海事组织通过A.893(21)号决议对航次计划的制定和流程进行规定，但直到2019年才出现第一起船舶因航行计划存在缺陷案例。

达飞利波拉轮案简要案情为：船东驶离厦门港时为避免船舶搁浅，决定驶出航道在航道外的深水区航行，因为根据海图信息，厦此区域的水深足够船舶吃水。但实际上，第NM6274(P)/10号航行公告早已对厦门港外实际水深可能低于海图水深进行了提示。另外，航行公告NM1691/11甚至已经标出再次测量后的实际水深。但是二副在绘制计划航线时并未将这些信息记录在航行计划当中。最后英国法院判定达飞利波拉轮因航行计划存在缺陷而导致船舶在开航前及当时处于不适航的状态。<sup>20</sup>

## 三、反思与出路：我国不适航除外责任存在的问题与完善建议

### （一）我国不适航除外责任存在的问题

通过对比我国与国际上关于船舶不适航相关问题的规定，并结合我国航运实践情况，我们可以发现在以下两个方面还存在着不足之处。

#### 1. 不明晰的不适航定义

<sup>20</sup> 参见欧阳云婷. “航行计划缺陷”对承运人履行适航义务的影响[D].上海：华东政法大学，2020。

我国海商法中没有关于不适航的定义，船舶不适航是根据关于船舶适航的定义反推出来的。而船舶适航的定义在很大程度上是参考了海牙规则，对船舶适航的状态从船员配备、船舶配备、适载货物三个方面进行一个较为具体的界定，这样的做好处在于一定程度上限制了法官的自由裁量权，使法官能够按照一定的规则对船舶是否适航作出判断。但这样的规定已经较难满足现实的需要。不管是上文提到的 ISM 规则以及航行计划制定都对船舶适航的定义提出了新的挑战。在船舶适航的责任主体上，仅明确为承运人，但船舶适航涉及方方面面的工作，这些工作中的绝大部分并非由承运人本人亲自去完成，而是由船长、船员等承运人的受雇人以及修船人、检验人等承运人的独立合同人完成。如果由于这些人的过失而使船舶没有能够在处于适航状态，在法律上没有明确应视为承运人未能谨慎处理履行适航义务。<sup>21</sup>在船舶是否适航这一问题上，时间节点也是一个重要的判决依据。海商法目前规定的时间点为开航前或开航当时，这其实是对承运人课以了较轻的适航义务。船舶在海上航行不仅面临着复杂的海况、天气等，还对船员的职业素质提出了较高的要求。在船舶航行过程中船舶适航与否其实动态。如仅仅只在开航前或开航当时对船舶适航提出要求，而对开航后船舶适航状态的保持没有要求的话，当船舶在航行中出现不适航情况，承运人就不会有较大的动力去采取当前能够采取的合理措施去恢复船舶的适航，从而在客观上加重保险人的责任。

## 2. 难判断的责任承担问题

---

<sup>21</sup> 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著.中国海商法注释[M].北京：北京大学出版社，2019：84。

在一因一果下，不存在判断责任由谁承担的问题。但在多因一果下，如何判断责任的承担就显得尤为重要，因为这涉及到保险人与被保险人之间利益平衡的问题。

首先，我国目前并没有像英国或挪威那样确定如近因原则或分配规则这样较为系统的责任分担规则，仅是明确了风险与结果之间应存在因果关系，而这因果关系应如何判断，则有赖于法官根据自己的专业知识、常识经验等去进行一个综合的判断。其次，对于作为除外责任的不适航与承保风险同时作为原因出现时，是应优先适用承保风险由保险人承担保险责任，还是优先适用不适航由被保险人获得赔偿，这在我国司法实践中还没有形成一个统一的认知。因此导致我国关于保险合同中不适航法律责任承担问题存在类案不同判的情况。

## **（二）我国不适航除外责任的完善建议**

### **1. 完善不适航的定义**

我们认为对不适航的界定可仍然沿用由适航反推的做法，但在此基础上应吸收国际有益经验予以完善。

首先，对于适航可参考汉堡规则给予一个定义，以概括性的将适航应符合的基本要求固定下来。如“承运人及其受雇人、代理人应谨慎处理，采取一切合理的措施使船舶能够满足运输目的，抵御海上通常风险。”在这一定义中：1. 船舶适航的责任主体不仅是承运人还是其受雇人、代理人，因为在航运实践中，对于船舶最为直接的管理往往不是来自于承运人，而是其受雇人或代理人，他们更为直接地接触船舶、

管理船舶；2. 满足运输目的指的是相应的文件材料齐全，船舶能够将货物安全完好地运至目的港，最终完成托运人的委托；3. 抵御海上通常风险要求船舶能够抵御航运业中普通承运人认为能够抵御的“通常”风险，而不是完全超出承运人预估范围的风险。4. 一切合理措施既包括船员、船舶配备等，也包括建立规范管理体系、制定航行计划等。

其次，适航在时间节点上不应仅限制在船舶开航前或开航当时，我们认为只要在保险期间内，承运人及其受雇人、代理人应始终保持船舶处于适航状态，不再区分是否开航以及开航前还是开航后。因为船舶是否适航明显掌握于承运人手中，如果仅在开航前或开航当时承运人才负有适航义务，而在其他阶段保险人应对船舶不适航承担保险责任，很明显属于将承运人过错要保险人承担，加重了保险人的负担，这既不合理也不公平。但如果船舶处在使其恢复适航状态的修理中发生事故，则保险人不能以船舶不适航主张不承担保险责任。

再次，承运人对船舶的不适航责任不应以知道或应当知道为限。我们认为船舶不适航是一种客观状态，承运人是否知晓，并不影响船舶不适航的性质。承运人应当证明自己已经为使船舶适航采取了一切合理的措施。

最后，除给予船舶适航以概括性定义外，为使船舶适航这一状态更加具体易判断，我们认为还应对较为常见的一些船舶适航要求予以举例。如船员配备、符合 ISM 规则、制定航行计划等等。

综述，我们认为可以将海商法第四十七条修改如下：

在船舶营运期间，承运人及其受雇人、代理人应谨慎处理，采取一切合理的措施使船舶能够满足运输目的，抵御海上通常风险。如船舶不满足以下情况之一，应认定船舶不适航：1. 未妥善配备船员、装备船舶和补给供应品；2. 货舱、船舶所有其他载货处所和由承运人提供的载货集装箱不适于且不能安全接收、运输和保管货物；3. 未按 ISM 规则经营船舶；4. 未妥善制定航行计划且未根据实际情况及时采取措施修订航行计划；5. 其他应认定为不适航的情况。

## 2. 完善不适航除外责任中的保险责任认定

保险责任的认定涉及到风险与结果之间因果关系的认定。在吸收国外经验并结合我国实际国情的情况下，我们认为较宜采用近因原则与分配规则并行的因果关系认定规则。

首先，我国海商法中虽然没有明确近因原则，但司法实践中涉及到因果关系的认定，法官或多或少参考近因原则来进行责任的划分。而且在根据近因原则能确定原因的情况下，那么对于保险人和被保险人来说就是非此即彼关系，要么保险人不承担保险责任，要么被保险人获得保险赔偿，从保险合同的签订来看，其实是更符合双方签订保险合同初衷的。所以我们认为在不适航除外责任与承保风险共同出现的事故中，应根据近因原则来确定谁是导致事故出现的近因，再根据确定的近因来认定保险人是否应承担保险责任。

其次，在不适航除外责任与承保风险共同导致事故发生时，无法确定近因的情况下，则适用分配规则。从公平的角度

度来看，在此情况下，如果认定保险人不承担全部保险责任，被保险人获得全部保险赔偿都是对另一方的不公平。相反适用分配规则，被保险人获得了与其保险费率相当的保险赔偿，而保险人也避免了承担全部保险责任，这对于双方来说都是一个更易于接受的结果。具体到如何适用分配规则，我们认为不宜全盘照抄挪威那种对原因力进行量化的做法，因为原因力的大小是难以被量化的，而是应由法官根据当事人双方的证明程度以及自身的经验、常识作出一个综合的裁判结果。

从《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）》第二十五条规定以及最高人民法院（2017）最高法民再413号案，我们可以看出对于保险合同中不适航除外责任以及承保风险共同致损的保险责任认定，我国逐渐倾向于从公平原则出发，更为合理的维护各方当事人的合法权益。因此我们通过比较法，尽可能在我国国情的基础上吸收国外的先进经验，从而得出我国海上保险合同中部分问题的改革路径，形成我国独有的保险合同中不适航除外责任以及承保风险的适用方案。