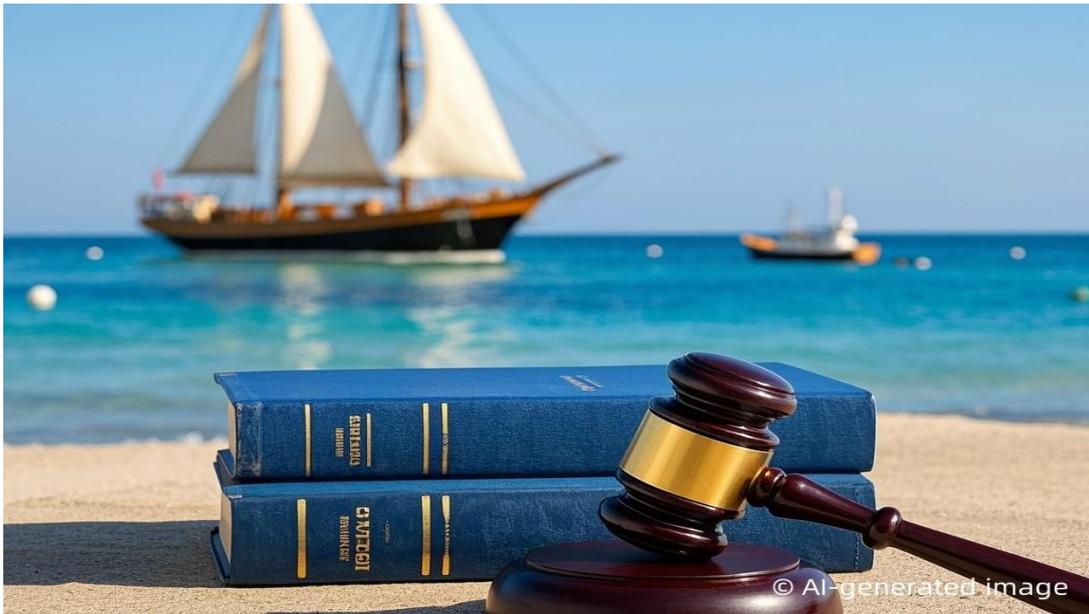


## 案例分析 | 海上风险 (perils of the seas) 判断与证明 对“Teras Lyza”案新加坡高院判决的梳理

作者：邵欣宇



### 摘要：

2025年4月30日，新加坡高等法院对 Oversea-Chinese Banking Corp Ltd v Argoglobal Underwriting Asia Pacific Pte Ltd 一案作出判决。该判决对英国法下“海上风险”的判断和证明等问题进行了回应与说明，为海上保险行业的相关法律实践提供了指引，对行业从业者在处理类似海上风险案件时提供了重要参考。

### 一、海上风险

在海上保险中，海上风险通常被理解为船舶或货物在海上航行过程中因自然灾害或意外事故而导致损失或损害的风险。但在司法实践中，判断海上风险的标准和证明责任往往较为复杂，也容易引发争议。1887年，在“Thames and Mersey Marine Insurance Co Ltd v Hamilton, Fraser and Co”案中，Lord Bramwell 提出了关于“海上风险”的试探性定义。他认为，“海上风险”是指在船舶的航海过程中，伴随着航行而发生的任何意外情况，这些情况导致保险标的遭受损失，但不包括正常损耗、迟延或被保险人的行为结果。

此后，英国法下的一系列判例不断细化了“海上风险”的定义范围、判断标准和证明责任。可以明确的是，“海上风险”是具有偶然性的，是海上独有、与海上航行相关的，且不可能在陆地上发生或不可能与在陆地上发生具有同等效力的风险。同时，被保险人对于损失是由“海上风险”造成的事实负有初步证明责任。

### 二、案件回顾

本案涉及的是一艘名为“Teras Lyza”的海上自升式平台（self-elevating unit），于2018年5月从越南Vung Tau通过湿拖的方式拖往中国台湾台中港，但在拖航过程中因不明原因倾覆。本案中，船舶所有人最初聘请了Braemar作为海事担保检验人（MWS），但由于不认可Braemar提出的一些建议（如安装远程监控运动系统、采用沿海路线拖航等）和未及时报价等原因，改换了Techwise作为MWS。Techwise在评估后认为船舶适合进行湿拖，并发放了相应的证书。然而在拖航过程中，Teras Lyza于2018年6月5日突然向左舷倾斜并艏部下沉，最终在相对平静的天气中倾覆。

事故发生后，船舶所有人提交了委付通知，声称构成了推定全损，索赔全损，但保险人拒绝。此后，船舶所有人进入清算程序，船舶的抵押权人新加坡华侨银行（Oversea-Chinese Banking Corp Ltd，简称OCBC）作为共同被保险人，继续对该船的保险人提起诉讼。

### 三、主要争议

在本案中，双方签订的船舶险保单采用了ITC条款，并明确约定适用英国法作为准据法。双方对于适用英国法及以新加坡高等法院作为管辖法院均无异议。该案件的争点包括海上风险的判断标准、公平陈述义务的要求、保证条款的违反、增值险是否因包含PPI条款无效等，其中之一即为“Teras Lyza”轮是否因“海上风险”（perils of the seas）而损失：原告（OCBC）声称，倾覆是由于“海上风险”造成的，属于ITC（Hull）条款第6.1.1条列出的承保范围；而被告（保险人）则抗辩，该损失是由于船舶的本身缺陷和自然损耗造成的，不属于承保范围。

### 四、法院观点

#### 1. “Canada Rice Mills”案确认的海上风险判断标准

新加坡高院对“Teras Lyza”案的判决确认了“Canada Rice Mills”案中关于“海上风险”的判断原则，认为如果船舶被证明在航行开始时是适航的，且在不明原因下倾覆，则可以推定损失是由于“海上风险”引起的。同时，新加坡高院也强调，上述的推定是可以被反驳的。如果被告能够提供充分证据证明导致船舶损失的近因是其固有缺陷或自然损耗，那么这种推定可以被推翻。然而，在本案中，保险人未能提供足够的证据来反驳这一推定。对于“船舶适航”与“海上风险”的关系，新加坡高院认为适航性是判断“海上风险”的重要前提。如果船舶在出发时是适航的，那么在航行过程中发生的意外事故更有可能被归因于外部的“海上风险”，而不是船舶自身的缺陷。

“Canada Rice Mills”案涉及加拿大某公司将一批大米从缅甸运往不列颠。在运输途中，船长为了防止恶劣天气情况下海水进入货舱而关闭了货舱通风口，大米因此发生热损。事故发生后保险公司拒绝赔偿，认为关闭通风口是船长的故意行为，损失并非由海上风险导致。英国枢密院司法委员会最终支持了被保险人的主张，认为任何海水意外进入船舶都是海上风险，即使海况完全正常，只要海水通过不常进入的开口进入船舶，就属于意外。虽然季风性暴风雨是该季节常见的天气，但它们仍然超出风浪的正常作用范围，是偶然事件。本案中，恶劣天气导致海水可能进入通风口，船员为防止海水进入而关闭通风口，从而导致大米受热受损，该损失属于“海上风险”造成的损失，保险公司应予赔偿。

#### 2. “The Popi M”案不应被解读为被保险人必须准确解释船舶倾覆的具体原因

在“Teras Lyza”案中，保险人还引用“The Popi M”案，主张如果 OCBC 无法解释船舶倾覆的具体原因，包括证明存在能够让海水进入的开口，则其无法证明这是意外事故。但新加坡高院认为保险人对“The Popi M”案的解读有误，该案例并不适用于此情况。因为该判例强调的是原告需证明损失更可能是由“海上风险”造成的，而非要求原告必须详细解释船舶倾覆的具体原因。法院认为被保险人证明了海水意外进入船舶的舱室导致船舶失去浮力和稳性，这一事件是突发的且在船舶出发前并未被预见，就已经完成了初步的举证责任，应推定损失是由“海上风险”造成的。

“The Popi M”案件的背景是货船“Popi M”轮在良好天气下由于机舱进水而导致船舶沉没。船东声称损失是由于“海上风险”或船员疏忽造成的，并提出“Popi M”可能与一艘未被发现的潜水艇相撞；保险公司则认为是船舶本身不适航导致的沉没。初审法官 Bingham J. 接受了船东关于潜水艇碰撞的猜测，理由是虽然该说法极不可能，但相对保险人提出的其他说法显得更具说服力。上诉法院维持了初审判决。然而，上议院最终推翻了上诉法院和初审法官的判决，认为船东未能在“盖然性权衡”（on the balance of probabilities）标准上证明船舶是因海上风险而沉没的，因此船东未能履行其举证责任。

“The Popi M”案将有关海上风险的证明规则被阐述为：被保险人有义务提出初步证据，证明损失是由海上风险导致的；而保险人也可以提出初步证据，证明损失并非是偶然风险导致。被保险人的证明责任须以盖然性权衡为标准，必须证明承保风险对于损失的发生起到主导性作用。换言之，“The Popi M”案的真正含义在于如果船舶倾覆的原因完全无法解释，且没有任何证据表明存在偶然性意外事件或外部因素，那么原告可能无法证明损失是由“海上风险”造成的。

### 3. 未完全遵守操作手册不影响事故偶然性和船舶适航性的认定

在“Teras Lyza”案中，保险人认为船东未遵守操作手册中的一些要求（如要求在跨洋航行时采用干拖方式），导致了船舶在出发时存在内在的不稳定性，因此事故并非完全由“海上风险”造成，而是部分由于船舶本身缺陷和操作不当。保险人进一步主张，由于船东未完全遵守操作手册，船舶在出发时处于不适航状态。根据《1906 年海上保险法》第 39 条，如果船舶在被保险人知情的情况下以不适航状态出海，保险人对由此产生的损失不承担责任。

新加坡高院认为，操作手册的要求并非绝对的法律标准，而是对船舶操作的一种指导性建议。尽管船东未遵守操作手册部分要求，但这些不足以证明船舶本身存在内在的不稳定性，并且与操作手册上的偏差不足以证明船舶在出发时存在无法承受普通海况的内在缺陷。湿拖本身并不是导致船舶倾覆的直接原因，船舶的倾覆更可能是由于意外的海水涌入，是一个不可预见的、具备偶然性的外部事件，这属于“海上风险”的范畴。

同时，法院指出，虽然操作手册要求在跨洋航行时采用干拖，但也并非绝对禁止湿拖，而是要求在特定条件下进行湿拖。依据是操作手册其他条款表明在支撑腿可以被降低以满足开放海域航行的生存条件（Survival Condition），这通常只能在湿拖状态下实现。船舶的适航性判断应基于其是否适合应对普通航行中的风险，而不仅仅是基于操作手册的要

求。船舶在出发前获得了所有必要的认证，包括 MWS 的证书，这表明船舶在技术上是适航的，因此不能仅因为船舶未完全遵守操作手册就认定其不适航。

## 五、案例总结

“海上风险”的判断和证明一直是业内关注的问题，新加坡高院对“Teras Lyza”案的判决给出了他们的答案。法院重申了根据“海上风险”索赔的核心原则，即船舶的适航性是关键前提：船舶在航行开始时适航的情况下，损失原因不明时可以推定为“海上风险”所致，除非保险人能提供证据反驳。

其次，法院明确指出，被保险人无需详细解释船舶倾覆的具体原因，但需要承担初步举证责任证明存在偶然性事故或外部因素导致了损失，并满足盖然性权衡标准。

此外，船舶适航性的判断不应仅基于是否完全遵循操作手册，而应综合考虑船舶是否具备应对普通航行风险的能力。

截至本文完稿，尚无确切信息显示本案当事人是否已提起上诉。然而，新加坡高等法院的这一判决对海上保险行业具有一定的指导意义，值得相关从业者深入思考与研究。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。