

2026 年 9 月

总第
一六六期

9

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 南博架通途，中国与南亚共绘互利共赢新图景（三）
- ◇ 海上保险比例因果关系规则的厘定与适用（四）
- ◇ 大宗干散货短量案件的分析（一）

为客户创造价值

南博架通途，中国与南亚共绘互利共赢新图景（三）



携手共进：开创区域发展新局面

近年来，中国与南亚国家一道推进“一带一路”倡议同南亚各国发展战略对接，不断做大经贸合作的蛋糕，惠及各国人民。

10届是里程碑，更是新起点。

南盟工商会原主席卢旺·艾德瑞辛格表示，南亚国家与中国经济互补性强，合作潜力大，南亚工商界希望与中国开展更紧密的合作。

“尼泊尔与中国经贸合作日益密切。”尼泊尔外交秘书赛瓦·拉姆萨尔说，希望和中国持续加强在贸易、旅游、投资、教育等领域的合作。

“中国是面向南亚的巨大市场，也是孟加拉国第一大贸易伙伴，希望和中国发展互惠互利的经贸合作，扩大对中国的贸易出口。”孟加拉国驻昆明总领事馆商务领事拉希德说。

南亚是一片生机盎然、充满潜力和合作机遇的经贸沃土。中国与南亚国家拥有30亿人口的大市场，GDP总量占全球1/5，以南博会为平台，双方合作大有可为。

“南博会将持续为中国同南亚合作注入新动能。”王立平说，本届展会设2个南亚馆，实现南亚8国全覆盖。

云南省商务厅厅长李朝伟介绍，本届南博会继续以“团结协作，共谋发展”为主题，首次举办南亚市场国际公共采购大会，组织多场南亚供需对接活动。同时举办第三届中国与南亚国家官产学研对接活动、南亚商品（茶叶）节等活动，提供政策解读、金融支持、物流对接、标准互认等一站式服务。

来自南亚8国的560多家企业参加本届展会，包括在南亚享有盛名的孟加拉国阿隆公司、斯里兰卡航空公司、马尔代夫工业渔业公司等代表性企业，他们集中展示南亚国家的优势产业与特色产品，其中包括孟加拉国的黄麻、巴基斯坦的皮革、斯里兰卡的红茶、阿富汗的地毯、尼泊尔的毛毡、印度的家具以及不丹的艺术品等。

“南博会是深化区域合作的重要抓手。”云南省副省长刘勇说，云南省全力打造和运营好这一国家级平台，持续放大展会的带动效应。

鄯东表示，将利用南博会等展会平台和跨境电商等，为南亚各国共享中国大市场创造更便捷的条件，让中国消费者以更实惠的价格买到南亚商品，帮助南亚各国持续扩大对中国的出口。同时，在巩固基建、交通、电力、通信等传统领域合作基础上，不断深挖数字经济、生物医药等新兴领域合作潜力，推动区域协同发展。

潮起滇池千帆竞，携手致远向未来。中国将与南亚国家等各方一道，持续深化务实合作，打造更紧密的命运共同体，绘就更美好的发展图景。

-- 结束 --

海上保险比例因果关系规则的厘定与适用

(四)



三、比例因果关系规则适用于因果关系认定之评析

“鲁荣渔 1813/1814”案作为典型案例的意义体现在对“多因一果”情形下损害赔偿路径的探讨。就保险赔偿而言，我国现行法律并未对因果关系认定规则作出正面规定，制度层面尚属空白。

然而，《保险法司法解释（三）》第25条就人身保险提出按原因力比例酌定给付金额的裁判思路，预示着未来保险纠纷裁判将更倾向于在多因事故中按比例分配责任，并且这一取向已在司法实践中得到验证。除“鲁荣渔 1813/1814”案外，近年来我国采用比例因果关系规则的海上保险案例判决的数量不断增加。

例如在宁波泽天瑞盈合伙企业诉平安财保海上保险合同纠纷案中，一审青岛海事法院、二审山东省高级人民法院以及再审最高人民法院均采纳比例因果关系规则进行裁判，判决认定：“本案事故系由台风（承保风险）和被保险人未能完全履行安全保障义务（非承保风险）两个因素共同作用而发生，且二者发挥同等作用，判决平安保险上海分公司对案涉事故承担50%的保险赔偿责任。”

比例因果关系规则能够更合理地平衡保险人和被保险人之间的责任分配，为当事人提供一种折中的赔偿方式，从而更好地适应复杂多因的保险事故场景。其有助于纾解近因原则在认定保险赔偿责任时所呈现的“全赔或全免”的绝对化困境，更符合社会公平正义的要求，具有显著的理论与实践价值。但是，如果仅依赖比例因果关系规则判定因果关系，将产生众多局限，主要体现在三方面。

第一，在我国海上保险合同纠纷案件的司法实践中，为了确保事实认定清楚，法官往往倾向于借助司法鉴定或专业检验报告，寄希望于其就致损原因作出兼具性质判定与程度量化的精确说明，以确保其裁决中事实认定的准确。但是，事实因果关系和法律因果关系是不同的判定标准，如果比例因果关系规则被大量适用，无疑会增加个案的司法鉴定和检验的比例，不利于裁判的便捷高效，也不利于司法裁判的经济性。这与保险法注重促进被保险人及时获得保险赔偿并保护弱势的被保险人一方利益的目标相背离。

第二，在我国的海上保险合同纠纷案件的司法实践中，被保险人通常被认定为“遭受损失的弱者”，法院更易作出有利于被保险人的因果关系认定。比例因果关系规则的频繁适用，必然使得保险人在保险理赔时，想办法全面勘查损失的发生原因，而不论某一原因是否为主要原因。同时，保险人也会努力区分损失的原因中哪些是承保风险、非承保风险和除外原因，从而主张按比例赔偿仅属于承保风险的原因造成的损失。

因此，比例因果关系规则如果被滥用，将对保险理赔的诚信造成潜在的破坏，也会影响到保险人的承保意愿和生存空间，导致保险人可能通过增加保险费等方式将此种不利因素转嫁至被保险人，同样会对被保险人产生不利。

第三,法院进行比例的分配属于一定程度上行使法官的自由裁量权,同样也会增加案件的不确定性。例如,在“鲁荣渔 1813/1814”一案中,二审法院无法确定致损的两个原因中哪一个起决定性作用,故判断各占 50%,而再审法院则认为致损原因有三项,其中台风系主要原因,故判定承保范围内的原因占 75%。可见,法官对于比例分摊的主观把握会直接影响当事人切身的经济利益。

由于近因原则和比例因果关系规则在适用上各自存在优势与局限,因此应当将两者结合适用于比例因果关系的判断。

笔者认为,在近因原则适用的前提下引入比例因果关系规则以判断海上保险案件的复杂因果关系,符合目前司法实践的裁判趋势,能够为因果关系的判定归结出一个合理的认定方式。

-- 未完待续 --

大宗干散货短量案件的分析(一)



摘要

在大宗干散货(如大豆、小麦、玉米、矿石等)的国际航运业务中,在收获港发生货物短量是常见的纠纷类型,由于其索赔频发、计量方式不同、难以事后调查,因此关于短量索赔的争议始终不断。此外,鉴于短量通常仅占总货量的很小比例,使得其索赔金额不会太高,双方往往会选择直接

和解以避免诉累,这就导致大多数争议的解决并非是出于对短量责任的清晰认定,而是基于成本考量后的结果。

一、大宗散货的不同计量方法

1、水尺计量(Draft Survey)是指对船舶装载或卸载前、后的吃水进行观测,并依据船舶的相关图表,经必要的校正,查算船舶排水量,结合船舶压载水、淡水、燃油、船用物料及非货物的重量测算,以确定装载或卸载货物重量的一种计重方法。

2、岸磅计量(Shore Scale)是指又称“地磅称重”或“陆地衡器计重”,是指在港口、码头、仓库等陆地上,通过法定计量部门检定合格的大型电子地磅对进出场的车辆及其所载货物进行重量测定,从而计算出所载货物重量的方法。

从以上定义中不难看出,两种计量方法都有一定的误差,但由于使用岸磅计量时货物已从船上卸下,并非处于承运人控制期间;且过磅之前及期间都可能存在散落残漏等损耗,因此在参数正确的情况下,从保护船东权益的角度,水尺计量更能反映船舶实际装载或卸下的货物数量。

此外,根据我国海关总署发布的《进出口商品重量鉴定规程——第2部分水尺计重》的规定,如果船舶制表的相对误差在 0.1%之内,其水尺计重的相对误差可达到 0.5%之内。换言之,如果卸货后根据水尺计量货物短少在 0.5%以内,实践中往往将其认定为“计量允差”。

根据 2021 年最高人民法院颁布的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》的规定,若能证明短量在计量允差即 0.5%范围内,除非承运人对其有不能免责的过失,原则上承运人无需承担短量责任;但若短量超出 0.5%,承

运人又不能举证区分合理因素与不合理因素各自造成的损失，承运人原则上将对全部短量承担赔偿责任。

二、短量纠纷的常见情形

在航运实践中，发生在卸货港的短量索赔纠纷主要是水尺或岸磅数字少于提单数字，常见的原因可分为以下几种：

1、装货港存在短量

大宗散货在装货港装船时，会进行水尺和岸磅计量以确定装货数量，船长将根据计量数字签发提单。参如上所述，

岸磅计量的货物数量往往小于水尺计量的货量；但在实践中迫于租家或其他方的商业压力，船东可能不得不将根据岸磅数字签发提单，同时签发一份抗议书（LOP）以说明在装货港存在短量情况。2024年7月，协会入会船A轮从巴西的里奥格兰德（RIO GRANDE）港装载大豆至中国大连港卸货，在装货港的官方岸磅数字比船方水尺数字及商检水尺数字短少近200吨，但船长还是按照岸磅数字签发的提单，导致在卸货后由于卸货数量低于提单数字而被要求提供人民币近70万元的担保，否则将不允许船舶离港。

-- 未完待续 --

达诺箴言：

举世誉之而不加劝，举世非之而不加沮。——《庄子·逍遥游》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。