

2026 年 10 月

总第
一六
七期

10

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 第十一届“一带一路”高峰论坛在港开幕
- ◇ 海上保险比例因果关系规则的厘定与适用（五）
- ◇ 大宗干散货短量案件的分析（二）

为客户创造价值

第十一届“一带一路”高峰论坛在港开幕



由香港特别行政区政府与香港贸易发展局合办的第十一届“一带一路”高峰论坛9月9日在香港会议展览中心开幕,来自70多个国家和地区的6000多名各界人士参加。

论坛以“推动高质量发展 共启新征程”为主题,汇聚来自共建“一带一路”国家和地区的政商界领袖及专业人士,共同探讨高质量共建“一带一路”的新机遇,促进跨区域经贸合作和产业对接,推动合作成果加快落地。

香港特区行政长官李家超致辞表示,世界正经历前所未有的变局与地缘政治碎片化,共建“一带一路”倡议提供的互联互通、合作与共识至关重要。而香港凭借“一国两制”赋予的优势,正是实现倡议愿景的理想平台。

他提到,去年香港与共建“一带一路”国家的商品贸易额约3230亿美元,同比增长近17%,来自共建“一带一路”国家的近1500家企业已在香港设立办事处。在人才交流方面,特区政府推出的“‘一带一路’奖学金”已资助830多名学生。这些都是香港参与高质量共建“一带一路”的成果。

香港贸发局主席马时亨在致辞中说,共建“一带一路”倡议的核心在于建立更紧密的联系,把发展潜力转化为合作机遇,再将机遇转化为惠及各地的实质成果。东盟、中亚、中东、非洲及拉丁美洲等市场蕴藏巨大增长潜力,而香港作

为“一带一路”的重要商业平台,将继续发挥内联外通的优势,连接内地与全球市场。

国家商务部副部长鄢东致辞表示,商务部将支持香港巩固提升国际金融、航运、贸易中心和国际航空枢纽地位,助力“一带一路”经贸合作和互联互通,推进《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》(CEPA)全面升级,扩大内地对香港金融、航运、旅游等重点领域开放,支持香港对外签署更多自贸协定和投资协定,尽早加入《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP),广泛参与区域经贸合作。

国务院国有资产监督管理委员会副主任李镇说,期望香港在项目融资、上市发债、资产管理和风险防范等方面提供专业支持,让更多国际资本就近了解并参与中央企业项目,让香港成为长期资本、耐心资本的“会客厅”。

据悉,论坛首日,各方共达成32份合作备忘录及协议,涵盖金融、专业服务、工业和建造等领域。

海上保险比例因果关系规则的厘定与适用

(五)



四、完善我国海上保险中因果关系认定规则之建议

海上保险中的因果关系认定具有高度复杂性和抽象性,然而,我国立法在这一领域的缺失,经常导致保险合同双方

及法官在处理保险纠纷案件时陷入困境,给司法实践带来了诸多难题。

尽管目前在海上保险纠纷案件中,近因原则通常被默认适用,但由于我国是成文法国家,因此应通过立法明文确立近因原则,同时引入比例因果关系规则,以弥补单独适用近因原则或比例因果关系规则的不足,更好地平衡保险关系双方当事人的利益。

(一) 构建近因原则与比例因果关系规则相结合的因果关系认定体系

在各类保险纠纷案件中,作为保险法的四大核心原则之一,近因原则能够被用来判定案件中最具说服力的因果关系,其广泛通用性已在国内外大量的司法判例中得到验证。

在风险对于损失的影响作用足够大时,近因原则能够为复杂保险事故的因果关系认定提供清晰标准,减少保险双方的理赔争议,提高理赔效率和公信力。

因此,在立法层面首先仍应确立近因原则在因果关系认定过程中的主导地位。同时,还应当引入比例因果关系规则以适用于多重原因致损的情况。

当多个原因共同导致损害结果且难以确定近因时,比例因果关系规则通过对各原因力占比情况进行分析,可以为当事人提供更为公平的责任分担方案,有助于保险风险控制功能的实现。

但如果过度依赖比例因果关系规则,其自身具有的技术局限将导致各原因贡献度难以精确量化,从而将责任分配交由法官自由裁量,这会诱发保险理赔的道德风险,削弱保费的可预见性,进而侵蚀保险的分散风险功能。

同时,案件审理的经济与时间成本将显著增加,赔付被

长期拖延,保险的补偿损失功能也随之受损。因此,比例因果关系规则并不能单独作为因果关系的认定规则,更无法取代近因原则。由此可见,构建近因原则与比例因果关系规则相结合的因果关系认定体系,在我国现行司法环境下展现出了较强的适应性,能够实现两个规则的相互补充。

(二) 比例因果关系规则不应扩大适用至保险代位追偿案件

比例因果关系规则之所以不应扩大适用至保险代位追偿案件,核心在于两者在审理对象、归责体系、制度目的方面存在冲突。首先,两类案件的审理对象不同。

保险理赔阶段审查的是“保险人与被保险人”之间的合同关系,焦点在于事故损失是否应由保险人承担。此时适用比例因果关系规则,将承保风险、非承保风险和除外风险按原因力分摊,有利于保险责任的合理划分。

而在保险代位追偿案件中,实际审理的是“第三者与被保险人”之间的基础法律关系,此种法律关系多产生侵权或违约责任。法院只需判断第三者行为与损害之间有无因果关系及过错程度进而确定赔偿范围,无须进行保险意义上的原因力的分割。其次,在归责体系方面,保险法律关系的因果关系仅涉及责任成立层面,而不涉及责任范围层面,通常比侵权或违约责任所要求的因果关系更为宽松。

因此,如果将比例因果关系规则引入代位追偿案件,将导致第三者的责任认定保险化,可能减轻第三者本应承担的全额赔偿责任。

此外,比例因果关系规则的适用需要对各风险的影响力进行精确评估,而保险代位追偿案件涉及多个主体和多种因素,会使得风险原因力的认定更加困难。

最后,从两个制度的设计目的来看,比例因果关系规则更倾向于保护被保险人,即在致损风险属于非承保风险或者非近因时,被保险人依旧能取得一定比例的保险赔偿。

而代位制度旨在保护保险人,避免被保险人双重获利,并能追回保险人因为第三者原因所赔付的保险金额。如果允许第三者按原因力比例向保险人赔偿,则无法完全补偿保险人已支出的保险金,这将违背保险代位追偿制度的初衷,从而对保险市场的稳定运行产生负面影响。

-- 未完待续 --

大宗干散货短量案件的分析 (二)



2、卸货港地磅短少

在装货港不存在短量的情况下,争议较为频繁的情形是在卸货港的水尺数字显示不存在短量或在计量允差内,但岸磅数字显示短少。在这种情况下,收货人可能会在卸货结束后仅提交抗议书,也有可能是在时效内提出短量索赔。

2026 年 6 月,入会船 B 轮在印度的维沙卡帕特南 (VISAKHAPATNAM) 港卸载锰矿,在卸货完成且船舶离港后,船东收到收货人发来的短货通知,声称岸磅短量近 500 吨。

经船上核实,本航次在装货港并未存在短量,且船上计量的水尺数字并未存在短少。但由于卸货已经结束且船舶已

离港,无法委托检验师再进行水尺计量,所以若后续收货人提出短量索赔,船东的抗辩点将较为有限。

此外,对于水尺和岸磅计量方式的认可方面,不同国家甚至同一国家的不同法院也尚未形成统一的观点,部分国家的法院在审理短量案件中可能会认可岸磅数字。

2025 年初,入会船 C 轮从中国台湾的高雄港装载散装化肥至巴西的里奥格兰德港卸货,在近一年后收到当地收货人超过 7 万美元短量索赔,依据是岸磅数字较提单数字存在短少,当地通代认为该原因可能是由于岸磅未正确校准,但由于巴西法院在以往实践中大多认可岸磅数字。

3、卸货港水尺短少

如上文所述,即使水尺对于装货或卸货数量的计量更加准确,但由于涉及到压载水、淡水等参数的计算,在卸货港进行水尺计量的商检、船方和第三方检验师在最终得出的数字可能仍会存在一定的差异。

虽然往往数字的差异不会相差太大,然而若商检或收货人安排的第三方检验师得出的水尺数字相较于提单数字超过计量允差,收货人仍有可能提出索赔。

同时,埃及通代 Eldib Pandi 曾进行过防损提示,他们注意到代表收货人的当地检验员有时会在参数等计算数据填写完成而未填写最终水尺数字前要求船长在该文件上签字并盖章。一旦船长签字盖章,检验员便有了在卸货完成后篡改水尺计算数据的机会。

若由此导致短量索赔,在未聘请代表船东的第三方检验师的情况下,除了证明在装货后进行了封舱操作,及船方所做的水尺未存在短少或未超过计量允差外,船东似乎并无更好的抗辩思路。

-- 未完待续 --

达诺箴言：

夫知者不言，言者不知。——《庄子·知北游》

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。