

2026年6月

总第
一六三
期

6

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 持续优化跨境人民币结算 助力“一带一路”经贸合作高质量发展
- ◇ 海上保险比例因果关系规则的厘定与适用（一）
- ◇ 海运大豆货损赔偿范围的确定（三）

为客户创造价值

持续优化跨境人民币结算 助力“一带一路”

经贸合作高质量发展



为解决新兴市场汇率波动频繁、小币种结算渠道不畅等潜在难题,国家外汇管理局宁波市分局协同中国人民银行宁波市分行,坚持“本币优先”,深入开展跨境人民币服务实体经济三年行动,稳慎扎实推动涉外企业与共建“一带一路”国家经贸往来中的跨境人民币结算业务增量扩面。2025年,宁波市与共建“一带一路”国家跨境人民币结算超1600亿元,同比增长10.7%,涉及国家数量再增4个。

聚焦关键主体,研究跨境人民币结算可行方案

系统性梳理分析与共建“一带一路”国家经贸往来的结算特点,并抓住国际结算规模较大企业的外贸进出口、跨境收支等结构指标,联合金融机构走访相关企业,研究跨境使用人民币的可行性和操作方案。如宁波某大型汽车零部件集团2025年投资设立泰国境外子公司,部分投资款计划使用A股募集资金,用于泰国的生产和向国内采购设备。宁波银行组建总支行项目专群,为企业设计人民币对外投资及国内采购的专项服务方案,提供跨境人民币结算便利服务,助力跨境资金收付提速。截至2025年末,该境外企业已汇回设备采购款4000万元人民币。

抓牢重点领域,拓展跨境人民币应用场景

立足新能源汽车、化学化工、跨境出口电商等产业集聚优势,推动人民币在项目融资、园区建设、设备采购、技术服务、海运费支付等环节的跨境使用。积极推广“跨境人民币贷款+境内采购款回流”的应用场景,协同相关部门,将跨境人民币融资嵌入境外企业进口采购环节,支持“一带一路”企业跨境资金往来中优先使用人民币。如中国农业银行宁波市分行以出口买方信贷模式,向宁波某集团在印尼的全资子公司发放5800万元人民币贷款,用于其向境内出口企业采购模具及设备,节约境内企业汇率兑换成本与时间成本,优化资金收汇流程。

优化服务机制,促进跨境人民币业务提质增效

一是建立问题会商研究机制。指导银行自律机制会商外汇便利化试点向本币结算转换中可能遇到的难题,在坚持贸易投资背景真实的前提下,给予“一带一路”企业跨境人民币结算最大化便利。二是“一企一策”开展常态化走访对接。组织金融机构开展企业走访,并根据涉外企业需求,量身打造信贷融资、跨境结算、资金管理等一系列金融服务方案。如宁波某大型有色金属企业2024年底启动泰国生产基地投资,中国银行宁波市分行通过海内外联动为企业提供开户、资本项目登记、人民币政策咨询、人民币ODI业务方案等全流程一体化解决方案及金融服务。2025年该企业ODI项下已累计投资1.83亿元,并累计带动货贸项下人民币结算2.51亿元。

下一步,国家外汇管理局宁波市分局将协同中国人民银行宁波市分行,积极推动全市金融机构精准对接“一带一路”重点企业和重大项目需求,进一步丰富人民币使用场景,持续推动跨境人民币结算服务优化升级,帮助更多“一带一路”企业在“走出去”进程中用足、用好本币结算,为助推宁波市外向型经济高质量发展贡献金融力量。

海上保险比例因果关系规则的厘定与适用

(一)



【摘要】

长期以来,在海上保险纠纷中,近因原则被视为认定因果关系的唯一标准,但由于其“全赔或全不赔”的刚性缺陷难以公平处理复杂多因的理赔案件,引入比例因果关系规则遂成为近来被关注和提倡的裁判取向。

然而我国《保险法》及《海商法》并未对因果关系相关认定规则进行明确规定,导致实践中裁判尺度严重参差。针对因果关系认定标准的争议,通过明确海上保险比例因果关系规则的适用情形,结合典型案例,评析司法解释及最高人民法院对该规则的立场和态度,剖析比例因果关系规则,论证在我国海上保险法中适用该规则的可能性。

建议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,同时明确比例因果关系规则不应扩大适用至保险代位追偿案件,以期平衡保险关系双方当事人的利益,促进形成明确稳定的市场预期,助力我国航运业高质量发展。

一、引言

2025年10月28日,十四届全国人大常委会第十八次会议表决通过了新修订的《中华人民共和国海商法》(下称

“新修订《海商法》”),自2026年5月1日起施行。新修订《海商法》虽并未具体规定海上保险案件的因果关系认定规则,但在“海上保险合同”一章的修改内容中已体现出了明显的合理配置海商活动当事人的权利和义务的倾向。

长期以来,海上保险的核心在于将航行活动的高风险转由保险人部分或全部承担,因此保险合同中对承保风险与除外风险的界定通常较为明确。实践中,风险是否构成保险责任的触发事由及保险人承担给付义务的范围和界限均系于因果关系的认定,其是贯穿海上保险理赔全程序的关键环节。

然而,我国现行法律均未明确规定因果关系认定的适用规则及标准,导致司法实践中裁判尺度无法统一,判决结果常引发争议。因此,有必要从实务中总结经验,探索出一种相对普遍适用且科学的因果关系认定方法,以提高海上保险案件审理的司法效率,进一步为我国建设海洋强国和航运强国提供坚实的法治保障。

为准确界定事故与损失之间的因果关系,英国《1906年海上保险法》(Marine Insurance Act, 1906)确立了近因原则(principle of proximate cause),并在司法实践中长期遵循。

近因原则明确指出,只有当保险标的的损失是由保险事故的直接原因所致,保险人才需承担赔偿责任,即法院需要在众多可能的原因中选择一个作为法律上的近因进行认定。如果该直接原因属于承保风险的范围,则保险人需对全部损失承担保险责任;如属于未承保风险或除外原因,则保险人无须对损失承担责任。我国法律虽然没有关于近因原则的直接规定,但在立法条文与保险实务中,近因理念始终有所体现。

《中华人民共和国保险法》（下称《保险法》）第 2 条及《中华人民共和国海商法》（下称《海商法》）第 216 条第一款分别规定了保险和海上保险合同的定义，在条文中采用了“因其发生所造成的”“遭受保险事故造成”等表述，表明当造成损失的直接原因是合同约定的保险事故时，保险人给予赔偿，这些规定体现出近因理念的影响。

同时，我国《海商法》中“海上保险合同”一章很大程度上借鉴了英国《1906 年海上保险法》，而后者明确规定了近因原则，从法的整体解释角度及新修订《海商法》合理借鉴国际法律的修法思路来看，在我国的海上保险法中也应当具有近因理念。在实践中，直接或间接依据英美保险法近因原则和相关学说就因果关系问题进行认定，一直是我国海事司法实践的倾向性做法。

例如，上海海事法院（2019）沪 72 民初 1141 号、广州海事法院（2016）粤 72 民初 1031 号等海上保险案件均采纳了近因原则判案。针对单一原因致损的情况，适用近因原则能够高效分配保险人与被保险人之间的责任。然而，当导致损失发生的两个或多个混合原因分别属于承保事项、非承保事项或除外责任范围时，因果关系链条的交错、延展与类型多元便凸显了近因原则“非此即彼”的单一判断模式的缺陷，因此需要引入其他规则使因果关系的认定更加灵活。

为了应对这一挑战，两大法系都在尝试引入比例因果关系规则适用于保险纠纷的处理，即在多因一果场景下，依据承保风险、未承保风险、除外原因对损害结果所施加的作用力强度比例确定保险人应承担的保险责任范围。近年来，我国海事司法实践中采用比例因果关系规则的案例判决数量逐渐增加，代表性的案例有（2022）津民终 327 号案、（2021）最高法民申 4106 号案、（2017）最高法民再 413

号案以及 2025 年青岛海事法院审结的“宏某”轮船船舶保险理赔案。

-- 未完待续 --

海运大豆货损赔偿范围的确定（三）



三、2018 年 6 月 28 日“美嘉”轮第一次庭审

当天上午，厦门 CCIC 的检验人出庭接受质证。以下是我们关于推算法的质证问题及检验人的答复的摘录：

问：采用数据推算法计算贬值率，有无国家标准或行业标准支持？

答：没有。是国检（CIQ）的检验经验公式。

问：在整个估算过程中，有无跟踪查看收货人的实际生产加工工艺和过程？有无收集实际生产加工的相关数据？

答：没有。

问：第二步是确定豆粕产出率和毛豆油产出率，这个也是完全理论推算的？酸价对毛油产出率是否有影响？

答：根据理论计算。酸价是大豆内部指标，对毛油产出率没有影响。

问：计算结果的豆粕产出率为 74%，毛油产出率为 21.32%，是产量比对吗？本案大豆数量为 64220 吨，根据您的计算结果，应当产出豆粕 47522.8 吨，产出大豆原油

13692 吨，对吗？

答：对的。

问：第三步是计算精炼损耗，这个是指大豆原油进一步深加工到精炼油过程中，减少的毛油重量占大豆毛油的比率，即(大豆毛油重量-精炼油重量)÷大豆毛油数量，对吧？

答：对的。

问：精炼损耗率增加为 2.1%，我们理解为酸价为 4.5 的 100 吨大豆毛油在精炼过程中比酸价为 1.5 的大豆毛油，多损耗掉 2.1 吨毛油，对吗？

答：我们不是这么算的，如果算出了数值是这样就是了，精炼损耗率的计算必须的。（注：此时检验人似乎发现的问题将会与他最终折算大豆灭失吨数公式有关了，于是犹豫不决了，辩解起来，说了许多，书记员没有完整记录下来，但是，经我们多次追问“是”或“不是”，他作了肯定的答复，庭审笔录作了如此记载）。

问：根据您计算的产出率，本船大豆应该产出 13692 吨大豆原油，那么因酸价上升导致的额外损耗为 287 吨大豆原油，对吧？

答：精炼损耗率和毛油产出率是经验公式计算的。（注：此时，检验人已完全明白再沿着他的报告推算逻辑问下去，

他最终得出大豆灭失总量的公式完全错误了，于是顾左右而言他了）

问：是否公式的计算依据和推导过程你并不清楚？

答：是的，我只是套用公式，是国检（CIQ）一直沿用的经验公式。

我们发现检验人已然意识到问题，开始回避我们的提问，再问下去，他也不可能当庭承认数理逻辑推导错误。

于是，我们终止了询问。实际上，我们准备的后两个问题是直击要害的：

1.根据推算的逻辑，因货损导致酸价升高，进而导致额外的精炼损失为 287 吨大豆毛油，这就是受损大豆加工后的最终损失，大豆毛油的价格每吨 5000 元，即经济损失为 1,435,000 元，而根据其报告的公式，这额外精炼损耗的 287 吨毛油却被折算成全船大豆灭失 6,325.61 吨，2000 余万元！

2.从数理关系看，CCIC 贬值计算公式的左右两边，完全不对等：左边=损失的大豆重量右边=大豆重量 X 精炼损耗增加率÷毛油产出率（大豆毛油重量÷大豆重量）=（大豆重量）²÷大豆毛油重量 X 精炼损耗增加率最基本的算术原则，右边根本无法消解！因为，大豆和大豆毛油是两种不同的物质。

-- 未完待续 --

达诺箴言：

来世不可待，往世不可追也。——《庄子·人间世》

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。

惠 人 达 己 诚 至 诺 行

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089