

2025年2月

总第  
一四七期

2

techonor.



声  
闻

## 导读

- ◇ 亚太发展呼唤大格局大担当
- ◇ 海上保险定值保险约定效力界限探析（一）
- ◇ 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（一）

为客户创造价值

## 亚太发展呼唤大格局大担当



2024年，百年未有之大变局深入演化，亚太地区局势在紧张与缓和之间反复拉锯。作为全球最具活力的板块和主要增长引擎，亚太地区呼唤稳定与发展。过去这一年，中国以实际行动展现大国担当，在乱云飞渡中彰显自信从容，为地区局势带来宝贵的确定性。

### 风云激荡 亚太仍是火车头

2024年，“变动”成为亚太地区格局的显著特征。从东北亚到东南亚，从南亚到南太，地区热点问题交织叠加、相互牵动。

朝鲜半岛局势紧张，缅甸冲突绵延不止……不同次区域的热点事件背后，各种力量相互勾连，搅局生乱的势力若隐若现，打破平衡的企图愈加明显。

地区多国政局多变。有权力平稳交接，也有权斗引发动荡。有一些老面孔离开，也有中生代登场，为政坛带来新气象。

饱受“黑金”丑闻影响，日本众议院“大换血”，首相更迭；韩国上演“戒严”风波，朝野党争渐趋戏剧化；在新加坡，执政20年的“50后”李显龙交棒给“70后”黄循财；在泰国，现年38岁的佩通坦·钦那瓦出任总理，创下出任总理最年轻纪录。

过去这一年，突发事件令人记忆深刻。地震、台风、洪涝等天灾频扰，让我们一再反思人类与自然相处之道；恐袭、冲突、战乱等人祸连连，也让我们更加坚定对和平稳定的向往。

2024年第一天，日本石川县能登半岛发生7.6级地震并引发海啸，直接导致200余人丧生；9月，台风“摩羯”自东向西横扫中南半岛，持续强降雨引发洪灾及山体滑坡，在越南和缅甸分别造成逾200人死亡；在巴基斯坦和阿富汗，恐怖主义仍然是威胁安全、阻碍发展的毒瘤沉疴。

风高浪急，但亚太地区仍是全球范围的团结合作高地，是拉动世界经济的火车头。亚洲开发银行在12月发布的最新报告中预测，亚太地区发展中经济体2024年经济增长率为4.9%，2025年增长率为4.8%。

亚太人民携手同行，暖心故事让人充满力量。太平洋岛国瓦努阿图遭遇7.3级地震后，首都维拉港居民立即着手自救互助，多国迅速响应驰援；斯里兰卡向巴基斯坦捐赠一批眼角膜，帮助因恐怖活动而失明的巴基斯坦人重见光明；16只在日本出生的朱鹮运返中国，见证中日两国数十载保护这一濒危物种的共同努力……

### 变乱交织 中国带来确定性

2024年，亚太合作面临地缘政治、单边主义和保护主义上升等挑战。面对大变局，中国展现大格局、肩负大担当。

从牢固树立亚太命运共同体意识，到倡导共建互信、包容、合作、共赢的亚太伙伴关系，再到推进亚太自贸区进程，中国始终是亚太合作的积极倡导者、引领者，致力于为地区发展注入确定性、新动能。

在斐济奈塔西里省，塞鲁瓦伊娅·卡布卡布在中方技术人员帮助下，实现了从农民到菌草菇农场主的身份转变；在诚至诺行

老挝万象，《万象时报》记者坎蓬用文字和照片记录了中老铁路开通三年来，当地民众生活出现的可喜变化；在斯里兰卡尼迪亚村，中国科学家 11 年里 31 次考察研究，净水项目落地，村民终于喝上健康的饮用水；在瑙鲁艾沃港，中企承建的现代化码头初具规模，将让这个太平洋岛国同世界更高效地联通。

10 月，中国与东盟十国领导人在老挝万象宣布实质性结束中国-东盟自贸区 3.0 版谈判，表明双方致力于在复杂的全球环境中深化经济一体化与务实合作。

作为不少亚太经济体的主要贸易伙伴和地区产业链供应链重要节点，中国对亚太经济增长贡献率达 64.2%，带动地区 37.6% 的货物贸易增长和 44.6% 的服务贸易增长，在亚太经济合作中持续发挥动力源和推进器的作用。

中国式现代化不仅是符合本国国情的现代化道路，也为亚太提供新机遇，促进了世界现代化的发展潮流。

在泰国罗勇府工厂生产的中国品牌电动汽车不断给泰国消费者带来惊喜，满载泰国榴莲的货车最快 15 分钟就能从云南河口口岸通关进入中国；中方承建的光伏电站点亮了印度尼西亚西爪哇省居民的家，产自印尼苏门答腊岛的咖啡在中国上海的消费者手中散发醇香。

中国发展离不开亚太，亚太繁荣也离不开中国。

习近平主席曾用“地瓜”来诠释中国扎根亚太，与亚太地区国家共谋发展的决心。

“地瓜的藤蔓向四面八方延伸，但它的块茎始终长在根基位置。”习近平主席说，“同样道理，无论发展到什么程度，中国都将扎根亚太、建设亚太、造福亚太。”

## 开放包容 地区发展大趋势

当前，全球化遭遇逆流，供应链合作受阻，亚太合作正面临不进则退的挑战。

站在历史的十字路口，亚太发展更加需要开放包容。应当坚持“拉手”而不是“松手”，坚持“拆墙”而不是“筑墙”。

1955 年 4 月，印尼万隆，第一次亚非会议在此召开。亚非 29 个国家和地区领导人慷慨激昂，形成了“团结、友谊、合作”的万隆精神。

新的一年，万隆会议将迎来 70 周年纪念。在“全球南方”国家占多数的亚太地区，推动平等有序的世界多极化、普惠包容的经济全球化正成为越来越响亮的共同呼声。

新的一年，中国将与亚太地区多个国家迎来建交周年纪念。尽管历史刻度各不相同，中国与各国赓续友谊、合作共赢的诚意不变。

新的一年，亚太合作将迎来新机遇。亚太经合组织领导人将在韩国东南部古城庆州再次聚首，为共同续写“亚太奇迹”贡献智慧。

习近平主席提出，要构建开放融通的亚太合作格局、培育绿色创新的亚太增长动能、树牢普惠包容的亚太发展理念。这一目标不仅回应地区人民对稳定、发展、繁荣的共同期盼，也为亚太发展下一个“黄金三十年”贡献了中国方案。

正如泰国泰中“一带一路”研究中心主任威伦·披差翁帕迪所说，亚太是区域内民众的共同家园，建立一个同舟共济、守望相助的亚太命运共同体，是所有人的心声，也是所有人的共同责任。

## 海上保险定值保险约定效力界限探析（一）



### 一、问题的提出

与绝大多数陆上财产保险不同，海上保险中常见定值保险。对于约定保险价值超过保险标的物真实价值的情况，学理上称之为超额定值保险。我国保险法及海商法均确认了定值保险合法性，但对超额定值保险的法律效力没有规制。立法空白导致学者对此问题的观点差异较大，司法实践中不同个案审判结果至今没有统一，使得这方面的纠纷和风险不可预见。

为此，本文拟从保险利益角度入手，探讨定值保险、超额定值保险等法律定义及属性，通过比较和借鉴国外立法模式，尝试提出对超额定值保险规制的建议。

### 二、司法实践中对超额定值保险效力的不同立场

如上所言，因我国立法空白，实践中对超额定值的理解各不相同，导致同案不同判的情况比较常见。以下逐一展开分析。

#### （一）肯定超额定值效力观点分析

实务中，部分判决持“保险人调查义务说”和“诚实信用说”之立场，并据此支持“超额定值”的法律效力。比如在“浙江浙能通利有限公司与中国平安财产保险股份有限公司北京分公司海上、通海水域保险合同纠纷”案（2014甬海法商初字第796号）中，原告浙江浙能通利有限公司

（以下简称“浙能公司”）向被告中国平安财产保险股份有限公司北京分公司（以下简称“平安财险北京分公司”）就其船舶“新华盛海”轮投保船舶保险一切险，承保期间因主机受损产生巨额修理费用，事后双方就保险赔付不能达成一致意见，浙能公司遂将平安财险北京分公司诉至宁波海事法院，双方争议焦点之一即为保单约定保险价值高于平安财险北京分公司所聘请第三方评估认定的船舶实际价值。就此争议，法院认为：“虽被告提供《船舶估价报告书》证明当时的船舶真实价值，但在订约当初并不存在实施估价行为的障碍，被告当时放弃了通过估价来异议投保单所记载的保险价值的机会，而是选择以更高数额的保险金额为依据收取保险费，在保险事故发生后却辩称约定的保险金额高于保险价值，意图减少其可能承担的保险赔款，其行为明显有违诚实信用原则”。

这一立场，在广东、浙江两高院的意见性文件中亦有体现。其中：

（1）广东高院在《关于民商事审判实践中有关疑难法律问题的解答意见》第5条2款认为：“对保险价值的约定是合同双方在签订合同时的真实意思表示，保险人具有专业估价能力，而按照高估的约定保险价值收取了相应高额的保费，因此事后保险人按照实际保险价值理赔，有违公平诚信原则”。

（2）浙江高院在《关于审理财产保险合同纠纷案件若干问题的指导意见》第33条规定：“保险人明知保险标的的实际价值与约定的保险价值不符，仍按约定的保险价值确定保险金额并收取保险费的，发生保险事故后，保险人应按约定的保险价值赔偿，但能够查明投保人与保险人恶意串通的除外”。



笔者认为，以上这些指导意见与判决，未能解决超额定值背离保险利益的问题，具体而言，当保险利益原则延伸到保险补偿原则时，按照上述“保险人调查义务说”和“诚实信用说”之见解，认为保险人通过减少保险赔款的“高保低赔”手段获利，并无足够的法理依据。

---- 待续 ----

## 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（一）



近期发布的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》中规定了关于承运人对大宗散装货物短少责任承担的规定，无论是运输合同还是保险合同，大宗货物的短量索赔都是比较常见的争议，这涉及到运输合同的责任区间、货物的自然损耗、装卸港的计量方式、保险合同中短量免赔的设定等问题，本篇结合该会议纪要的内容，梳理相关案例，学习短量相关的问题。

### 纪要中的相关规定

纪要原文内容如下：根据航运实践和航运惯例，大宗散装货物运输过程中，因自然损耗、装卸过程中的散落残漏以及水尺计重等的计量允差等原因，往往会造成合理范围内的短少。如果卸货后货物出现短少，承运人主张免责并举证证明该短少属于合理损耗、计量允差以及相关行业标准或惯

例的，人民法院原则上应当予以支持，除非有证据证明承运人对货物短少有不能免责的过失；如果卸货后货物短少超出相关行业标准或惯例，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，请求人要求承运人承担全部货物短少赔偿责任的，人民法院原则上应当予以支持。

该规定包括如下三层含义：

- 1、大宗散货运输中通常会发生短少，原因包括自然损耗、装卸过程中的散落残漏以及水尺计重等的计量允差；
- 2、如果承运人可以证明该短少属于合理损耗、计量允差以及相关行业标准或惯例的，且对货物短少没有不能免责的过失，则承运人不需要对短少承担责任；
- 3、如果卸货后货物短少超出相关行业标准或惯例，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，请求人要求承运人承担全部货物短少赔偿责任的。

简单来说，货物短少，承运人如果能够证明属于合理范围内的，可以免除责任；货物短少超过合理范围，承运人如不能证明区分开合理与不合理各自造成的损失，则对短少承担全部责任。

### 带着这个规定的内容，我们梳理学习如下几个案例

一、合理损耗、计量允差以及相关行业标准或惯例是多少？

**案例 1**：中国人民财产保险股份有限公司大连市分公司、司治国等海上、通海水域货物运输合同纠纷民事申请再审审查民事裁定书（2021）最高法民申 2888 号

最高院认为：关于案涉货物短量的问题。根据原审查明的事实，案涉轮船船长签发货物交接清单载明货物 2681.6 吨；该轮到达目的港后，清单载明的收货量共计 2671.88

吨,与实际装载吨位短少 9.72 吨,短少比例为 0.36%。按照散装货物运输的通常交易习惯,此等比例的短少一般为计量的合理误差或者自然损耗所致,通常情况下承运人对此不承担责任。

**案例 2**:中国平安财产保险股份有限公司贵州分公司与中远散货运输有限公司保险人代位求偿权纠纷申请再审民事裁定书(2015)民申字第 1318 号

在该案的二审判决书中((2011)桂民四终字第 39 号案)法院认为:“水尺计重适用船装且价值较低、过磅困难的大宗散装固体商品的计重,通过检测承运船舶的吃水,求得船体的相应排水量,计算所装卸货物的重量,水尺计重本身存在着误差。其精确性受诸多因素的影响,如船舶的状况、

资料的准确性、制造的精确度、测量仪器因素、环境因素、测量方法因素及测量人员的习惯偏向误差等。正因为如此,《进出口商品重量鉴定规程——水尺计重》是我国检验检疫机构关于重量检验的技术操作规则,其证明船舶制表准确度在 1‰时,水尺计重可能存在 5‰的误差。

最高院同样支持了该观点:“关于 5‰以内的货物短量不承担赔偿责任。作为再审申请人,平保贵州公司没有证据证明船舶制表准确度不符合要求。一审判决也是在扣除了 5‰的水尺误差可能造成的货物短量后作出的,平保贵州公司并没有对此提出上诉。本案货物到港后发现短量,一、二审判决对允许的误差进行扣减,有事实依据。”

---- 待续 ----

-----  
达诺箴言:

世俗之人,皆喜人之同乎己,而恶人之异于己也。——《庄子·在宥》

-----  
**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。**