

2025年3月

总第
一四八期

3

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 大国外交的新春之约
- ◇ 海上保险定值保险约定效力界限探析（二）
- ◇ 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（二）

为客户创造价值

大国外交的新春之约



在世界欢庆“中国年”之际，中国“新春外交”书写新篇章。

从 2025 年元旦到农历蛇年新春，习近平主席分别同俄罗斯、美国等国元首和欧盟机构领导人视频会晤或通电话进行沟通，同亚太、亚欧、拉美等地区多国政要会见会谈，向多国领导人致电，促进大国关系稳定发展，深化睦邻友好，与全球南方国家共谋新合作，为完善全球治理增添新动力。

在元首外交的战略引领下，新时代中国特色大国外交同世界共赴“新春之约”，将全方位多层次外交布局图景徐徐铺展，为全球注入新的希望和信心。。

向新，促进大国关系稳定发展

“亲爱的朋友”——1 月 21 日，俄罗斯总统普京在同习近平主席的视频会晤中这样称呼习近平主席。互致新年贺电、举行视频会晤……中俄元首年初的密切互动延续友好传统，凸显中俄关系的成熟稳定。

“以中俄关系的稳定性和坚韧性应对外部环境的不确定性，共同促进两国发展振兴，维护国际公平正义”，习近平主席在视频会晤中这样点明中俄关系在全球格局中的重要作用。

俄罗斯人民友谊大学副教授奥列格·季莫费耶夫认为，

惠人 达己

T: +86 532 86100099

中俄领导人在新年之初的互动，展现出两国致力于在全球及地区层面发挥稳定作用的意愿与决心。

1 月 17 日，习近平主席应约同美国当选总统特朗普通电话。1 月 27 日，习近平主席向美国艾奥瓦州友人回赠新春贺卡，致以节日祝福。从高层互动到民间友好，中国发出推动中美关系稳定、健康、可持续发展的清晰信号：“中美两国拥有广泛共同利益和广阔合作空间，可以成为伙伴和朋友，相互成就、共同繁荣，造福两国、惠及世界”“作为两个国情不同的大国，中美之间难免会有一些分歧，关键是要尊重彼此核心利益和重大关切，找到妥善解决问题的办法”。

巴西《论坛》杂志评论道，中美元首的沟通在引领双边关系方面发挥关键作用，有助于确保双边关系稳定。在艾奥瓦州友人、马斯卡廷对华合作委员会主席丹·斯坦看来，美中作为世界大国，“越是携手努力，越有利于世界的和平稳定，让每个人都有机会获得成功”。

今年是中国同欧盟建交 50 周年。当前，百年变局加速演进，国际形势变乱交织，世界面临阵营化、碎片化、无序化风险，中欧关系更加具有战略意义和世界影响。

共兴，与周边国家合作共赢

春节前夕，中国广西与越南接壤的各个口岸洋溢着新春的喜悦。向着中国方向，运输火龙果、菠萝蜜、芒果、西瓜等越南水果的货车在友谊关口岸通过智能查验高效通关，发往广州、武汉等集散地。向着越南方向，载有椰果、栗子饼以及灯笼、红包等节庆用品的铁路班列一列接一列过境。得益于中越互联互通的不断加强，两国“货畅其流，人畅其行”的画面成为中越深化互利合作惠及百姓的一个缩影。

“加快推进互联互通”“构建稳定畅通的跨境产业链供应链”……今年 1 月，习近平总书记同越共中央总书记苏林

诚至 诺行

F: +86 532 86100089

通电话时提到中越合作的重点方向。在越南社会科学院世界经济与政治研究所原所长武大略看来,中国 - 东盟自由贸易区迭代升级和《区域全面经济伙伴关系协定》的实施进一步提升两国产业链效率,为两国人民带来实实在在的福祉。

武大略说,习近平总书记年初以来同越共中央总书记苏林通电话,同越共中央总书记苏林、越南国家主席梁强就中越建交 75 周年互致贺电,这样密切的高层互动,是越中“同志加兄弟”友谊的体现。

2025 年 1 月,中国新疆吐尔尕特口岸送出不少“大块头”:一辆辆挖机、钩机、平地车等大型机械用车从那里出境,运往中吉乌铁路项目施工现场。2024 年年末,中吉乌铁路项目正式启动,这一交通运输走廊的建设承载着地区发展繁荣的美好愿景。

“人心齐,泰山移。”吉尔吉斯斯坦总统扎帕罗夫在访华前夕接受新华社记者采访时用这句中国谚语形容团结合作的重要性,“得益于两国之间卓有成效的高质量合作,2024 年,吉中两国在许多重点合作项目上取得突破性进展。”

新春之际,中国同周边国家高质量共建“一带一路”合作扎实推进,喜讯频传。斯里兰卡总统迪萨纳亚克访华期间,中斯签署共建“一带一路”合作规划;巴基斯坦总统扎尔达里访华前,中国援建的瓜达尔新国际机场正式投入运营;泰国总理佩通坦访华前一天,泰中高铁二期工程获泰国政府批准……

中国和周边国家利益融合更加紧密,友好互信不断深化,地区合作展现蓬勃动力,为纷繁复杂的世界形势注入稳定性、确定性和正能量。

同行,携手创造更美好未来

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

白雪皑皑的哈尔滨,一场体育盛会见证着中外深化交流互鉴、增进友谊的“双向奔赴”。文莱、吉尔吉斯斯坦、巴基斯坦、泰国、韩国等国领导人访华并出席第九届亚洲冬季运动会开幕式,在充满活力的冰雪之城亲身感受开放、自信的中国。

春节前,格林纳达总理米切尔和斯里兰卡总统迪萨纳亚克先后访华,试乘中国新能源汽车、了解乡村振兴经验,沉浸式体验中国式现代化的发展成果。

来自全球南方国家的领导人怀着携手发展的期许,同中国一道描绘着共创美好未来的新愿景。

中国作为全球南方重要成员,致力于推动全球治理体系变革,践行真正的多边主义,坚定维护发展中国家共同利益,不断汇聚全球南方联合自强的合力。

“提升中国 - 中亚机制合作水平,做实做强上海合作组织,维护以联合国为核心的国际体系”“抵制单边主义和霸权行径,加强多边协作,维护发展中国家的共同利益”“中方倡导平等有序的世界多极化、普惠包容的经济全球化”……习近平主席在同来访的外方领导人会见会谈时,一次次就国际和地区重大问题阐明中国主张,汇聚起广泛共识。

泰国总理佩通坦接受新华社记者采访时说,中国的快速发展举世瞩目,中国领导人提出的诸多理念备受关注,“对于中方提出的倡议建议,我们向来乐于倾听”。

中国外长连续 35 年新年首访非洲,夯实中非全天候友谊,推动落实中非合作论坛北京峰会成果;中拉论坛正式运行 10 周年,推动中拉合作不断迈上新台阶;中国欢迎印度尼西亚成为金砖正式成员、支持巴西举办金砖峰会和气候变化大会、支持南非举办二十国集团峰会;中国担任上海合作

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

组织轮值主席国工作加速推进……中国与全球南方国家携手前行，为经济全球化转型带来新动能，为完善全球治理带来新气象。

2025年是联合国成立和世界反法西斯战争胜利80周年。中国致力于同全球伙伴一道，为建设更加美好的世界不懈努力。农历蛇年新春，联合国秘书长古特雷斯通过视频发表新年祝福，感谢中国和中国人民对联合国、多边主义和全球合作的坚定支持。他说：“让我们满怀希望和决心迎接新年新开端，为所有人创造一个更美好的未来。”

世界百年变局加速演进，需要以宽广胸襟超越隔阂冲突，以博大情怀关照人类命运。新的一年，中国将继续勇立时代潮头，展现责任担当，同各国一道，做友好合作的践行者、文明互鉴的推动者、构建人类命运共同体的参与者，为动荡不安的世界注入宝贵稳定性、增添正能量，共同开创更美好的未来。

海上保险定值保险约定效力界限探析（二）



（二）否定“超额定值”效力观点分析

亦有持“保险补偿原则”说而否定超额定值效力的判例。例如，在“银河2”号保险合同纠纷案（2006武海法商字第159号）中，“银河2”船东向保险人投保沿海内河船舶一切险，保险合同双方约定案涉船舶的保险价值为2200万，保险期间“银河2”发生保险事故致全损，因双

方无法就保险补偿金额达成一致而成诉，诉讼中经司法鉴定定其实际价值为1305.08万。法院判决：“如因‘银河2’号发生海损事故而获得额外的利益，这一结果显然与保险法所遵循的损失补偿原则相悖”。

此外，北京高院在《北京市高级人民法院关于审理保险纠纷案件若干问题的指导意见（试行）》（以下简称《北京高院意见》）第19条规定：“定值保险合同在出险时，除非约定的价值与保险标的物的实际价值存在比较明显的背离，一般不应再对保险标的物进行鉴定、评估。”

由此可见，上述判决和《北京高院意见》偏向于“保险利益原则”优先，不仅如此，后者的条款中还明确提出“除非约定价值与实际价值明显背离，才可对保险标的物再次进行鉴定、评估”的特别要求。笔者认为，虽此类意见和判决确认了保险利益原则的优先效力，但尚有进一步探讨空间，比如“银河2”案判决未确认超额定值保险工具性属性的正当性，

《北京高院意见》也没有明确“明显背离”的效力界限，约定价值与实际价值之间的金额不一致究竟达到何种程度属于明显背离，这些问题如留给法官自由裁量，仍有较大不可预见性。

三、定值保险与超额定值保险定义及内涵

要讨论超额定值效力，应从其载体——保险价值谈起，基于保险价值进而探讨定值保险的内涵与外延、法律属性。

（一）定值保险的内涵与外延

保险价值是保险利益的货币评价（樊启荣，2013年），因此须进一步从保险利益谈起。早期的保险利益与保险标的物所有权等同起来（江朝国，1997年），随着保险业的发展，以保险标的物所有权作为保险利益评判标准的观点远不诚至诺行

能满足经济社会对保险业分散损失的商业需求。至现代,对保险利益的理解早已脱离所有权理论的束缚,保险主流国家更多将被保险人合法的且不违反公序良俗的经济利益均视为可保利益,我国亦定义保险利益为“法律上承认的利益”。相应的,法律对保险价值的认识存在从“保险标的物价值”到“保险利益价值”的演进过程,其理论亦拘于保险标的物的市场价值,其比较有代表性的是1908年德国《保险合同法》第52条规定:“保险以财物为标的物者,若无其他情事,该财产的价值为保险价值”,而至2008年,德国首次修改保险法时已经将其删除。目前较为统一的认识:

- 1、保险价值反映保险利益;
- 2、保险价值不限于保险标的物的市场价格;
- 3、保险价值的功能是为保险人给付保险赔偿责任之法定最高限额。

有学者将定值保险定义为以保险合同“约定并记载保险价值”(田帆,2010年),此观点殊值商榷。

为追根溯源,仍应对保险利益的功能展开必要的分析。依据损失补偿中的损失为保险利益之反面原则,当保险事故发生时,保险存在的唯一意义是填补被保险人的损失,使被保险人恢复到如同事故没有发生前的状态。然而保险利益也并非一成不变,比如市场价格的波动、保险标的物自然损耗等等使得被保险人的保险利益时刻发生变化,据此,保险价值仅能在出险那一刻按照保险标的的实际价值确定下来。对于这一点,各国保险立法也都这样规定的。

例如,日本《保险法》第18条第1款规定:“损害保险契约应填补损害的金额依照损害的发生地以及发生时间的价格为基础计算”。《韩国商法典》第676条第1款规

定:“保险人应补偿的损害额,应根据该损害发生的时间及地点的价值来计算”。

我国《保险法》也对此作出了明确规定,根据第55条2款:“投保人和保险人未约定保险标的保险价值的,保险标的发生损失时,以保险事故发生时保险标的的实际价值为赔偿计算标准。”

基于上述立法比较可知,无论从立法还是保险原理来看,保险应有之意是补偿损失,且是补偿被保险人事发发生之时的损失。从这个角度来讲,定值保险亦应是为损失补偿服务,其重点不是给予保险合同双方“约定保险价值”的合同自由,而是为避免鉴定损失难度及减少争议而设立的法律制度,故而定值保险不能以“约定并记载保险价值”作为其定义的全部。约定保险价值的目的是制定“赔偿计算标准”,除此之外的价值约定徒具其表,都是对保险法“补偿原则”的偏离。

关于这一点,在保监会回复江苏省南京市中级人民法院《关于机动车辆保险条款相关问题的复函》(保监厅函〔2007〕270号)亦可得到证实,即:“定值保险合同在现行保险法律法规中并无明确的界定。从保险理论与保险实务经营看,判定保险合同是否为定值保险合同,主要看保险条款对赔偿处理的约定,即:是按保险合同约定的保险价值还是实际损失进行赔偿,而保险单上是否约定并载明保险价值并非认定定值保险合同的充分条件”。

笔者认为,此条关于“并非认定定值保险合同的充分条件”是对保险法的正确解读,综上,定值保险较为全面的定义应为“唯以避免保险事故发生时损失难以鉴定之目的,于保险合同约定之时约定保险价值的保险”。

---- 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（二）



二、液体货物运输责任期间与短少判断的依据

案例 3：中国人民财产保险股份有限公司广西壮族自治区分公司、西方全球公司海上、通海水域货物运输合同纠纷再审民事判决书（2019）最高法民再 367 号

2014 年 4 月 12 日，涉案货物装载于“KINGGREGORY”轮，从阿根廷圣洛伦港运往中国上海港。根据提单记载，涉案货物共计 9876 公吨；

“KINGGREGORY”轮 6 月 7 日靠泊上海港，6 月 8 日卸货完毕。根据《船舶空距报告》记载，“KINGGREGORY”轮船舱内卸下的货物数量为 9866.182 公吨。

根据《CIQ 重量证书》记载，卸货计量岸罐内的重量为 9798.544 公吨，比列明重量短少 77.456 公吨。

中储粮公司就涉案货物向人保广西分公司投保货物运输保险，2015 年 3 月 30 日人保广西分公司以货物短少为由向中储粮公司支付保险赔款 304811.19 元，并取得权益转让书。

1、关于液体货物运输责任期间

《最高人民法院关于南京石油运输有限公司与华泰财产保险股份有限公司石家庄分公司海上货物运输保险代位

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

求偿一案有关适用法律问题的请示的复函》（【2005】民四他字第 1-1 号）（以下简称《复函》）中业已明确，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。收货人提供的岸罐重量检验证书，除非经承运人同意，否则不具有证明散装液体货物交货数量的效力。

需要明确：承运人对于散装液体货物运输的责任期间是区别于海上保险合同中通常适用的“仓至仓”责任期间的。

2、《船舶空距报告》与《CIQ 重量证书》认定卸货数量不一致的原因

浦东出入境检验检疫局表示液体货物一般都是以岸罐出具的重量证书为准。根据该局规定，货物在船上的情况也需进行了解，故船舶靠港后，该局工作人员会同船方对货物的温度、深度进行计量，同时会对船舱内的货物进行取样，然后根据各个船舱的大小将各样品进行比对，得出最终均匀的样品进行分析并检测其密度。但检验操作需要在实验室中进行，在船上检验的时候还不知货物的实际密度，只能根据船方提供的货物装港的密度来计算货物重量，船方提供的密度的准确性该局是不确定的。

另外，计算重量所依据的舱容量也是船方提供的，该局无法保证其准确性，所以在船上计算出来的货物重量只是初步判断。而岸罐计量条件比船舱好，误差小，密度也是实验室检测后得出的实际密度，所以检验检疫局都是以岸罐计重即重量证书记载为准。涉案油类货物的计量，因为油类货物存在挂壁等残留，所以损耗在所难免，通常存在一定程度的误差。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

3、最高认为：

(1)本案争议焦点为商检机构对同一批船载进口货物分别进行船上水尺计重和岸罐计重，分别就水尺计重留存《空距报告》，就岸罐计重出具《CIQ 重量检验证书》

(2)船上水尺计重和岸罐计重均是当前进出口船载货物常用的计重方式，理论上不存在哪种方式更可靠的问题。如果两种计量方式均符合测量规范，船上水尺计重在货物卸离船舶之前，但只要船舶卸货干净彻底无遗漏，则该水尺计重数量可以准确反映承运人在船边交付货物的数量；岸罐计重在货物卸离船舶之后，只要从船边至岸罐货物输送无遗漏，

则该岸罐计重数量也可准确反映承运人在船边交付货物的数量。无论上述哪种计量方式，作为一种测量技术，误差总是存在的。即使采用同一计量方式，如果不同检验人在同一时间相同条件下测量，或者同一检验人在相同条件下先后做两次测量，其测量结果也可能存在一定差距。这种差距的存在完全正常，符合技术的应有特征——误差总是存在的。技术相对于科学，前者只能相对准确，而后者能够做到精确。

(3)就散装液体货物而言，保险人除非有证据证明船舶《空距报告》本身存在问题，否则应当根据《空距报告》确定承运人交货的数量。”

---- 待续 ----

达诺箴言：

鹪鹩巢于深林，不过一枝；偃鼠饮河，不过满腹。——《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。