

2025 年 5 月

总第
一五〇
期

5

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 新华时评 | 与世界共享发展机遇，我们有信心
- ◇ 海上保险定值保险约定效力界限探析（四）
- ◇ 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（四）

为客户创造价值

新华时评 | 与世界共享发展机遇，我们有信心



太平洋两岸，全球两大经济体，一个不断制造难题，一个积极创造机遇。

面对单边主义、保护主义的阴霾，中国正敞开大门，向世界展现出大国应有的样子：近段时间，跨国企业高管密集访华，与中国高层互动交流，与中国企业洽谈合作；13家外资企业获批增值电信业务，40余家外资企业生物技术项目落地，3家新设外商独资医院获批；第五届消博会、第137届广交会即将举行；广东、天津、福建自贸试验区建设迎来十周年，海南自贸港冲刺封关运作……

开放是国家繁荣发展的必由之路。改革开放以来，中国坚持打开门来搞建设，不仅发展了自己，也造福了世界。今日中国，已是全球第二大经济体和第二大消费市场，是全球唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家。从“世界工厂”供应全球，到“世界市场”汇聚全球，再到“创新实验室”赋能全球，中国始终在开放发展中推动市场相通、产业相融、创新相促，为全球消费者带来实实在在的好处，被众多跨国企业视为“全球价值链中关键一环”。多年来中国对世界经济增长的贡献率平均在30%左右，是全球经济发展的最大增长源，为世界各国提供了重要市场机遇、投资机遇、增长机遇。

应对风险挑战，更要以更高水平开放激发新的经济活力，拓展中国式现代化的发展空间。当前，中国制造业领域外资准入限制措施实现全面“清零”，服务业开放不断破冰试水；高质量共建“一带一路”，有序扩大自主开放和单边开放，预计到2030年，仅自发展中国家累计进口就有望超过8万亿美元，加快建设全国统一大市场，持续营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，更好汇聚全球资源要素。随着中国14亿多人口整体迈入现代化，这个规模将超过现有发达国家人口总和，有需求升级、结构升级、动能升级的广阔增量空间，既为自身经济发展增强抗压力，还将为世界创造更多开放合作的新机遇。

把握发展大势，对外开放基本国策在任何时候都不会动摇。经济全球化是人类社会发展必经之路，各国经济“你中有我，我中有你”。面对新一轮科技革命和产业变革，人类要破解共同发展难题，比以往任何时候都更需要国际合作和开放共享。从抵御亚洲金融风暴、国际金融危机，到应对中美经贸摩擦、新冠疫情冲击，中国始终在大风大浪中前行，以坚强定力扩大开放，不断拉紧与全球经济的纽带，巩固和维护全球供应链和产业链稳定，成为世界经济的稳定锚和避风港。历史反复证明，开放合作是历史潮流，互利共赢是人心所向，狂风骤雨不会中断中国开放的坚定脚步，更不会逆转经济全球化的时代潮流。

中国经济是一片大海，与世界经济相融相通。坚定推进高水平对外开放，于中国而言，有利于促进深层次改革、推动高质量发展、形成经济更高水平的动态平衡；于世界而言，有利于把市场的蛋糕做大、把共享的机制做实、把合作的方式做活。集中精力办好自己的事，坚定不移走好改革开放之路，反对强权霸凌行径我们有底气，与世界共享发展机遇我们有信心。

海上保险定值保险约定效力界限探析（四）



四、发达国家冲突解决途径及中国立法模式选择

在超额定值问题上，其他国家的解决途径各有可取之处，本文梳理若干保险业发达国家的立法对此问题的解决路径。

（一）英国模式

英国海上保险法第 27 条第 2 款规定，定值保险单指载明保险标的约定价值的保险单。同条第 3 款规定，除本法另有规定外，在没有欺诈行为的前提下，不论损失是全损还是部分损失，保险单约定的保险价值是在保险人和被保险人之间确定对标的物保险的最后保险价值。从法律条文表述来看，英国保险法下，除非被保险人存在欺诈的情形，否则双方当事人约定的保险价值具有终局性。英国是判例法国家，不妨通过判例做具体分析。

在“The GameBoy”案（参[2004] 1 Lloyd's Rep. 238）中，一艘价值 10-15 万美元的船舶被估值为 180 万美元，西蒙（Simon）法官在判决中认为被保险人明知该船的实际价值不过 10-15 万美元，却提供不真实的文件将该船估值为 180 万美元。被保险人的误述构成具有实质性，导致保险人依赖此误述做出承保的决定，因此保险人有权取消此保险合同。

可以总结英国保险法的模式：

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

（1）超出保险标的物本身价值的保险价值约定不必然无效，具有合理性以及符合商业实践的保险利益被认为具有保险利益；

（2）被保险人具有欺诈性的高估保险价值陈述将导致保险合同无效，且是全部无效；

（3）要求被保险人必须遵守如实履行告知和不做虚假陈述的义务，如果保险人能够进一步证明如果他知道该船的实际价值，他就不会签订保险合同或者以不同的费率条款签订保险合同，也将导致保险合同无效，效力溯及既往。

（二）美国模式

虽然美国保险法源于英国，但超额定值保险的解决路径与英国截然不同。与保险业传统观点对定值保险可引发被保险人恶意高估保险价值道德风险的担心不同，美国保险界认为定值保险的道德风险具有双向性，并强调保险人更有动力以高额保险价值收取高额保费，而在事故发生后以财产价值高估为由，降低赔付金额，以获取更大利润（施啸波，2018 年）。如同美国保险法学者基顿法官指出：“保险人更愿意运用超额投保的道德危险，而不愿进行调查从而导致增加调查费用”（转自 John F. Dobin 的《美国保险法》一书）基于此观点，美国多州订立的《定值保单法》中均规定保险人在缔约时应当调查保险价值，保险事故发生后不得以被保险人欺诈或虚假陈述为由主张约定价值乃至整个合同无效。

可以看出美国对超额定值保险观点：

（1）保险人有义务在定约前对保险标的物的保险价值调查；

（2）保险人没有履行保险财产价值调查的后果是被禁止反言，不再有机会以被保险人欺诈或虚假陈述主张约定保险价值无效。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

（三）德日模式

大陆法系中，保险立法和实践较具代表性的德国和日本，均有对超额定值保险进行规制，德国 2008 年颁布的《保险契约法》第 76 条规定：“保险合同当事人得以约定确定保险价值，并以此作为保险事故发生时保险利益之价值，但若定值显著超过实际之保险价值者，不在此限”，日本 2008 年《保险法》第 18 条 2 款：“存在约定保险价值的情形下，填补损害额应依照该约定价值计算，但约定保险价值明显超过保险价值的，填补损害额的算定以该保险价值为基础”。可见，日德立法对约定保险价值的评价是以“显著”作为区分标准，如果约定保险价值未“显著”超过标的物的实际价值，则该约定保险价值有效，发生保险事故时，保险人应以此为理赔计算标准，如果约定保险价值“显著”超出标的物的实际价值，则保险合同依然有效，但是保险人有权要求降低这一约定的保险价值。

---- 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（四）



根据上述第五个案例，短量 2.158% 超过 0.5%，因承运人有过失，因此未能免责。根据会议纪要中的规定“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

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

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”那么如果损失是 2%，承运人又如何能证明 0.5% 是合理因素？1.5% 是不合理因素呢？是否要区分承运人过失？一旦有过失，即使 0.5% 也不能免责？

这个问题在“中国船东互保协会资讯平台 2018-04-25 文章”《中国法院审理散装大豆货物短量案件的探讨》中总结了最高院的观点：（1）若货物的短少量小于 5‰，则可证明货物短少的情况并未实际发生，短量应为计量的合理误差或者自然损耗所致，因此，承运人对于小于 5‰ 的货损货差应免于承担责任。（2）一旦短量超过 5‰，则证明货物的短量从量变上升为了质变，不能单纯用计量误差来解释，也就是说，货物的短量确实存在，因此计量允差和自然损耗将不再扣除，承运人必须按照实际短量的数额赔偿”。该观点同会议纪要中的原则也是基本一致的。

总结几个观点

1、就海洋运输货物保险条款来说，一切险条款中包括了 11 个一般附加险条款，因此承保一切险，涵盖了“短量险”，而承保水渍险、平安险，则不负责短量造成的损失；

2、短量险条款规定：“本保险对被保险货物在运输过程中，因外包装破裂或散装货物发生数量散失和实际重量短缺的损失负责赔偿，但正常的途耗除外。”根据该条款，途耗产生的短量不属于承保风险，而各种货物的途耗如何计算呢？保险人又如何才能证明这种途耗呢？

3、诚如前文所言，0.5% 是指的船舶制表准确度在 1‰ 时，水尺计重可能存在 5‰ 的误差，这是否就想当然是所有货物途耗的标准？合理损耗与计量误差又该如何区分？

4、在大宗散货商品承保过程中，一般会约定 0.3%-0.5% 的短量免赔，而该免赔的约定之后，是否就不用

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

计算正常途耗了？又或者仍需扣除途耗？毕竟途耗不属于承保风险。

5、而实务中，也存在大量大宗散货不设定短量免赔的情况，那么不设定免赔，是否就不用扣途耗了？应该也未必，毕竟无论是条款还是常识，都不应该赔偿途耗。

6、上面也谈到，责任期间仍是重要的问题，我国《海商法》第四十六条规定了承运人的责任期间：“...承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”“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”，因此无论是原油还是粮食运输，运输合同的责任期间与保险合同的责任期间不一致，这也将是保险无法追偿的重要因素。

7、那如果适用国内条款呢，需要明确，国内水路条款国内联运条款，规定的是“包装破裂致使货物散失的损失”，因此舱内散装运输粮食等货物，并不会赔偿短量的损失，或许负责赔偿的情况只有一种，即集装箱运输粮食时，因爆箱造成短量损失。

----- 结束 -----

达诺箴言：

孝子不谀其亲，忠臣不谄其君。——《庄子·天地》

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。