

2025 年 12 月

总  
第  
一  
五  
七  
期

12

techonor.



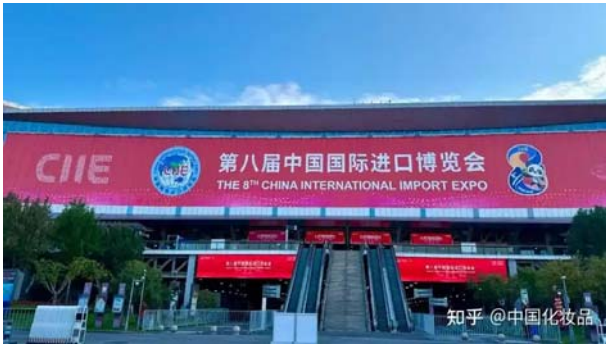
声  
闻

## 导 读

- ◇ 共享中国大市场 共创发展新机遇
- ◇ 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（四）
- ◇ 案例分享 | 遵循国际航运惯例 认定被保险人告知义务

为客户创造价值

## 共享中国大市场 共创发展新机遇



东方风来，百川汇海。11月5日至10日，第八届中国国际进口博览会（CIIE）在上海举办。

中国国际进口博览会是世界上第一个以进口为主题的国家级展会，是国际贸易发展史上一大创举。2018年11月，习近平主席在首届中国国际进口博览会开幕式上发表主旨演讲时指出：“举办中国国际进口博览会，是中国着眼于推动新一轮高水平对外开放作出的重大决策，是中国主动向世界开放市场的重大举措。”

八年相约，进博会如同一个窗口，在这里，世界见证中国开放大门越开越大，中国大市场机遇广阔无限；在这里，商品和贸易、技术与市场，碰撞交融，汇聚推动世界经济发展的源源动力。

不久前召开的党的十九届四中全会，为未来五年中国发展擘画蓝图。一个奋力开创中国式现代化建设新局面、坚定不移扩大高水平对外开放的中国，将为百年变局下的世界经济持续注入更多稳定性和确定性。

### 开放中国 世界机遇

国家会展中心（上海），“四叶草”焕新迎客。“CIIE”“2025”字样与数字“8”的花卉造型格外醒目。

“全勤生”欧莱雅将携旗下25个品牌参展，带来历届最强“首发”新品阵容；“头回客”秘鲁Argo品牌带来可可粉、藜麦片等“洋土特产”，并准备了AR眼镜要带领观众感受秘鲁田间地头；290家世界500强和行业龙头企业齐聚进博……

新老朋友远跨重洋、如约而至，第八届进博会将有155个国家、地区和国际组织参与，4108家境外企业参展，展览面积超过43万平方米，展览面积和企业总数均创历史新高。

### 一诺千金，越办越好。

“我宣布举办进博会，就是要扩大开放，让中国大市场成为世界大机遇”“中国国际进口博览会不仅要年年办下去，而且要办出水平、办出成效、越办越好”，习近平主席指出。

过去七届进博会，约3000项新产品、新技术、新服务在这里展示，与14亿多人口不断升级的消费需求对接，激发市场、投资和产能；

过去七届进博会，累计吸引境外参展商2.3万家次，意向成交额超5000亿美元，高度融入全球产业价值链的中外企业，在这里沟通、了解、合作，探寻创新方向，共同应对国际市场波动困局。

相通则共进，相闭则各退。这是历史带给世界经济的深刻启示，更是当代中国发展的宝贵经验。党的十九届四中全会审议通过的“十四五”规划建议，专章部署扩大高水平对外开放，释放出中国坚持开放合作、互利共赢的鲜明信号。

作为全会后我国举办的首场重要经济外交活动，本届进博会将继续发挥国际采购、投资促进、人文交流、开放合作四大平台作用，承载各方期待。

“进博会是近距离观察中国高水平对外开放的‘大舞台’，也是沉浸式感受中国超大规模市场优势的‘体验区’。”商务部副部长盛秋平说，面对全球格局的深刻变革，本届进博会将以实际行动为世界注入更多的确定性。

拉紧共赢纽带，与世界共享中国大市场机遇。

2018年，来自美国的多特瑞公司抱着试水心态来到首届进博会，没想到收获了3.8亿元订单。如今，中国已成为多特瑞全球第二大市场。

“公司目标是到2030年让中国成为第一大市场。”多特瑞中国区总裁麦欧文说，多特瑞已在上海设立其首个海外研发中心，进博会展区面积也从首届9平方米扩大至300平方米。

美国企业参展面积连续7年保持第一，加拿大、马来西亚、新西兰、挪威、秘鲁等国参展企业规模创下历史新高，泰国、阿联酋、尼日利亚、格鲁吉亚、瑞典、哥伦比亚等6国担任本届进博会主宾国……

背靠中国大市场，进博会越来越大的朋友圈，折射各国企业开放发展、共享机遇的共同愿望。

共筑合作之桥，以开放合作做大市场蛋糕。

今年，渣打继续亮相服务贸易展区。通过进博会，渣打已累计与近40家企业、机构及行业协会达成战略合作，合作范围从大宗商品贸易拓展至可持续金融、科技创新等领域。

畅通的贸易血脉，滋润世界经济之林；开放带来的充沛阳光，让世界经济之林繁茂成长。

进博会不仅是全球创新科技进入中国的桥梁，更是新科技发展的“助推器”。

## 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（四）



### 六、回到本案——以上总结与新的困惑

讨论是没有止境的，我们回到本案中：

#### （一）为什么要将救助报酬区分是共同海损还是施救费用

根据以上的分析，我们可以看出，将其作为共同海损还是将其作为施救费用，两者的区别还是比较大的：

第一，施救费用是法定的，而共同海损是约定；

第二，只要不是协会条款除外责任造成的共同海损，都可以获得保险赔偿，换句话说，协会A/B/C三个条款在这一点的承保范围上没有区别；

而施救费用需要是为了避免承保风险造成的损失所产生的费用，因为协会A、B、C的承保风险不同，所以对施救费用的赔偿也是有区别的；

第三，共同海损是货物的损失，跟货损是适用一个保额的赔偿限额，而施救费用是在货损保额之外，单独的一个赔偿限额；

第四，施救费用不仅只是一个索赔的权利而且被保险人有施救的义务。

## （二）“长赐”轮货物与货物保险的几个可能

1、如果共同海损成立，船东交了罚款和赔偿金后，运河管理当局放船，船舶损坏不严重，可以继续前往目的港，则在目的港，货物参与共同海损分摊，货物保险根据协会条款第二条负责赔偿分摊部分。

2、如果船东不交罚款和赔偿金，货船被长期扣留，则需要根据情况看，货主是否可以将货物卸下进行续运到目的地；

而这种情况如果构成了航程终止，则可以根据协会条款第 12 条赔偿续运费用，但这需要符合 held cover 的要求；

3、如果船东交了罚款和赔偿金，但船舶损坏严重，需要在避难港大修，则货主此时选择自己续运到目的地，则该费用可以考虑作为共同海损的替代费用，根据第 2 条获得赔偿；

4、如果货主不做任何操作，等着船开航，则如果延误时间够长，而造成了货物腐烂、变质等损失，则货运险下是得不到赔偿的；

5、如果货主不做续运操作，而船舶又修理耽搁时间够长，在避难港产出了足够的仓储费用，则此时需要考虑再加上续运到目的地的费用，可以考虑是否可以构成推定全损了。

我们要到 1906 年《英国海上保险法》中找答案，在 Section 65 ( 2 ) 中定义了，Salvage charges' means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril

insured against. according to the circumstances under which they were incurred.

上述是常规货运险下赔偿的可能性，还要结合具体的个案是否投保了延误造成的损失、是否附加了交货不到条款等具体来分析。

当笔者写到这里时，又产生了新的困惑与怪圈，感觉无法找到解决的突破口：

### 1、在不适用英国法律也不适用协会条款时

采用 1994《约克-安特卫普规则》，救助费用被作为共同海损，此时如果条款约定的是人保条款，无论是平安险、一切险、还是水渍险；可以按照“共同海损的牺牲、分摊和救助费用”去赔偿。

### 2、不适用英国法律却适用的是协会条款时

此时，第一个难题出现了，协会条款是适用英国法的，参照以上的分析，协会条款第 2 条中共同海损不包括合约救助费用；而第 2 条中的救助费用只是包括纯救助，这样，就要将赔偿的依据指向了第 16 条。

那么，是按照协会条款中的如果保险人与被保险人之间有预约协议，则按照预约协议中的法律适用，此时与条款中规定的法律适用产生了冲突，如果按照协议中约定的适用，那么又该如何执行协会条款中的内容呢？这好像是一个比较复杂的国际私法的问题了，这种情况下约克-安特卫普规则如何采用呢？

### 3、适用英国法律，又适用了《约克-安特卫普规则》时

《约克-安特卫普》规则是个国际公约还是国际惯例？

如果是国际公约否要求所有所有的缔约国都要遵守？



各缔约国是否可以就部分内容进行保留？

在英国法下,如何看待该规则和适用该规则?与国内法律冲突时,如何选择?这又是一个国际私法的问题。

--- 结束 ---

## 案例分享 | 遵循国际航运惯例 认定被保险人告知义务



### 【基本案情】

2019 年 9 月,新加坡 M 国际私人有限公司(以下简称 M 私人公司)向中国企业恒某设备公司采购一台超大超宽型灌装线传送机,约定由恒某设备公司生产机器,并安排运输和保险至缅甸英某有限公司(以下简称英某公司)处。

案涉机器分装在 14 个普通集装箱和 3 个框架集装箱内,货物运抵缅甸后,收货人英某公司发现装载于 3 个框架集装箱中的机器构件均出现严重水湿。

遂向某财产保险股份有限公司南京分公司(以下简称某财保南京分公司)索赔。某财保南京分公司认为,投保人未告知案涉设备装载于船舶舱面,故拒绝赔偿。M 私人公司、英某公司提起诉讼,请求某财保南京分公司支付保险金及利息。

### 【裁判结果】

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

南京海事法院审理认为,本案告知义务主体是投保人恒某设备公司。

依据国际航运惯例,班轮运输承运人通常根据挂靠港、船舶稳性、吃水差等因素制定集装箱积载计划,因此涉案框架集装箱的装载情况并不属于投保人应向保险人如实告知的情况。

案涉海运单明确记载机器分装于 14 个普通集装箱和 3 个框架集装箱内,并且保险单并入海运单号,根据某财保南京分公司管理规定以及保险行业规范,某财保南京分公司应当对案涉异型机器谨慎核保。

同时,框架集装箱可能装载于舱面是保险人在通常业务中应当知道的情况,但是保险人没有询问。某财保南京分公司不能以投保人未尽如实告知义务拒绝理赔,据此判决某财保南京分公司应支付相应的保险赔偿金。一审判决后,各方当事人均未上诉。

### 【典型意义】

海上保险投保人或被保险人的告知义务是司法实践中的长期难题,实务界对此存在不同观点。本案中,法院准确适用国际航运实务和保险行业规范,结合本案集装箱实际装载情况,认定涉案框架集装箱装载于舱面是保险人应当核保发现的事实,投保人并没有主动告知义务。

本案判决正确认定海上保险投保人或被保险人主动告知义务的范围,有利于平衡保护被保险人和保险人利益,从而促进我国海上保险市场规范运行与健康发展。

本案入选 2023 年江苏法院涉外商事海事审判典型案例,并刊载于《中国海事商事法律报告》(Chinese Maritime and Commercial Law Reports) 2024 年第 4 卷。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

---

达诺箴言：

不能容人者无亲，无亲者尽人。——《庄子·杂篇·庚桑楚》

---

**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。**