

青岛海事法院一带一路案例(2014)青海法海商初字第 1153 号

日照中港粮油有限公司诉阳光财产保险股份有限公司

海上保险合同纠纷案

推荐理由

海上货物运输保险对于降低海上运输风险、促进“一带一路”尤其是“海上丝绸之路”建设无疑起着十分重要的保障作用。涉案货物经由“海上丝绸之路”从马来西亚运往中国，在运输途中发生货损，由此引发本案纠纷。尽管从表面上看，货损是由航程迟延造成的，但迟延是船舶机损事故的必然结果，对涉案货物损害的发生不具有独立的决定力量，而是充当了船舶机损事故与损害结果之间的桥梁，并非作为外来因素介入而中断了原有的因果关系链条。因此，本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延，故保险人不能免责。该案对于海上保险合同的近因原则作出了正确地理解、阐述和运用，明确近因应当是效果上近接，并独立发挥决定性、支配性作用的原因，充分体现了司法服务保障“一带一路”建设的基本功能。

基本案情

中港粮油公司从马来西亚进口的 8000 吨精炼棕榈油，总价款 6728000 美元，由阳光保险公司承保货运险，承保条款均为协会货物 A 条款。上述货物由“安曼达”轮分别在马来西亚两个港口装运。经装港检验，货物的食品安全测试项

目均未超出中国公共卫生强制标准。2014年3月7日，“安曼达”轮完货后在第二装港锚地抛锚。因该轮主机故障，于4月12日15时开始由拖轮拖带航行，5月9日靠泊日照港卸货。经检验，涉案货物因酸值超标做退运处理。后中港粮油公司将涉案货物转卖给境外第三人，变卖回款4215801.26美元。涉案货物抵达日照港后，中港粮油公司即向阳光保险公司报案，但一直未获赔付。

裁判结果

青岛海事法院经审理认为，保险人对承保风险作为近因而导致的任何损失承担保险责任，但不对承保风险并非近因而导致的任何损失承担保险责任。所谓近因应当是效果上近接，并独立发挥决定性、支配性作用的原因。本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延。保险合同的除外条款中并不包括承运船舶的机损事故，该近因属于承保风险，保险人应根据约定对该近因造成的损害承担保险责任。遂判决阳光保险公司承担保险责任。宣判后，原、被告均服判未上诉，判决已发生法律效力。

典型意义

本案是一起具有“一带一路”因素的海上保险合同纠纷案件，涉及到保险近因原则的理解和适用。近因原则是海上保险合同的一项基本原则，为绝大多数国家海上保险法所采用。所谓近因原则，是指只有对损失的发生起决定性的、占

支配地位的、最具影响力的原因属于承保风险时，保险人才应当承担赔偿责任。近因应当是效果上近接，并独立发挥决定性、支配性作用的原因。由于船舶在海上航行可能遭遇一系列风险、事故，因此可能有以串连形式存在的一系列原因。如果某一原因的介入打断了原有的某一事件与损害结果之间的因果关系链条，并独立对损害结果起到决定性的作用，该新介入的原因即作为近因。如果没有新原因的介入，则须在因果关系链条中找到最后一个对损害结果发生决定性支配力并可作为其后一系列原因之充分条件的原因，作为近因确定保险责任的有无。在本案中，由于承运船舶发生机损事故导致航程远远超出正常时间，尽管从表面上看，损害是由航程迟延造成的，但迟延是船舶机损事故的必然结果，对涉案货物损害的发生不具有独立的决定力量，而是充当了船舶机损事故与损害结果之间的桥梁，并非作为外来因素介入中断了原有的因果关系链条，而是在这一链条内部承担传导和中介的作用。因此，虽然航程迟延直接造成的灭失、损害或费用，属于协会货物 A 条款列明的一般除外条款，但由于本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延，故保险人不能免责。该判决通过对近因原则正确的理解、阐述和运用，定纷止争，充分体现了司法服务保障“一带一路”建设的基本功能。

案例编写人：青岛海事法院日照法庭 张勇

青岛海事法院 民事判决书

(2014)青海法海商初字第1153号

原告：日照中港粮油有限公司。住所地：山东省日照市日照港中港区。

法定代表人：苗仲林，董事长。

委托代理人：赵耀，山东陆海律师事务所律师。

被告：阳光财产保险股份有限公司。住所地：北京市朝阳区朝外大街乙12号1号楼昆泰国际大厦。

法定代表人：李科，董事长。

委托代理人：袁晖，广东敬海（青岛）律师事务所律师。

委托代理人：田志强，广东敬海（青岛）律师事务所律师。

被告：阳光财产保险股份有限公司航运保险运营中心。
住所地：上海市浦东新区福山路458号1902-1906室。

代表人：李开斌，经理。

被告：阳光财产保险股份有限公司日照中心支公司。住所地：山东省日照市日照经济开发区秦皇岛路与太原路交汇处中信银行三楼。

代表人：耿维刚，总经理。

委托代理人：袁晖，广东敬海（青岛）律师事务所律师。

委托代理人：田志强，广东敬海（青岛）律师事务所律师。

师。

原告日照中港粮油有限公司（以下简称中港粮油公司）与被告阳光财产保险股份有限公司（以下简称阳光保险公司）、阳光财产保险股份有限公司航运保险运营中心（以下简称阳光保险航运保险中心）、阳光财产保险股份有限公司日照中心支公司（以下简称阳光保险日照支公司）海上保险合同纠纷一案，原告于2014年11月12日向本院提起诉讼。本院受理后，被告提出管辖权异议，本院作出（2014）青海法海商初字第1153—1号民事裁定，驳回其管辖权异议。被告对该裁定不服，向山东省高级人民法院提起上诉。山东省高级人民法院作出（2015）鲁民辖终字第319号民事裁定驳回上诉、维持原裁定。本院依法组成合议庭，公开开庭进行了审理。原告中港粮油公司的委托代理人赵耀，被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司的委托代理人袁晖、田志强到庭参加诉讼，被告阳光保险航运保险中心经本院合法传唤无正当理由拒不到庭，本案缺席审理。本案现已审理终结。

原告中港粮油公司诉称：原告系被告承保货运一切险保单下的被保险人与收货人，保单号：1405410012014000075、1405410012014000076，保险标的：RBD PALM OLEIN 4000.987MT、RBD PALM OLEIN 4000.774MT，装货港：LAHAD DATU、TAWAU，提单号：LDU/RZ0-01、TWU/RZ0-01，承保条款：协会货物A条款。根据LDU/RZ0-01号提单记载，2014年2月26日“ARMADA GEMA”轮在马来西亚LAHAD DATU装

载 4000.987 吨桐油；而根据 TWU/RZ0-01 号提单，2014 年 3 月 7 日“ARMADA GEMA”轮在马来西亚 TAWAU 又装载 4000.774 吨桐油。根据涉案船东于 2014 年 3 月 28 日作出的共同海损宣告，“ARMADA GEMA”轮在 2014 年 2 月 26 日前往第二装港 TAWAU 途中就已发生事故失去动力，由拖轮拖至第二装港 TAWAU。后因 TAWAU 港无修理条件，直至 2014 年 4 月月底，涉案船东终于于 2014 年 5 月 3 日将“ARMADA GEMA”轮拖至日照港卸货。卸货后发现所有棕榈油货物已存在严重货损，经 CIQ 检验作出两票提单下货物全部退运或销毁决定，原告为此遭受巨额损失。原告损失系由被告保单下所承保责任导致，故原告请求：1、判令被告向原告赔偿货物损失 2513679.74 美元及其利息（按照中国人民银行同期贷款利率计算，自 2014 年 6 月 5 日起计算至判决生效之日）；2、判令被告向原告赔偿货物市场差价损失 1432000 美元及其利息（按照中国人民银行同期贷款利率计算，自 2014 年 5 月 3 日起计算至判决生效之日）；3、判令被告向原告赔偿因货物退运发生的其他损失（包括额外的仓储费、装卸费、检验费、信用证手续费）共计人民币 3122061.85 元以及利息（按照中国人民银行同期贷款利率计算，自起诉之日起计算至判决生效之日）；4、判令被告承担本案的诉讼费、保全费、律师费及其他费用。

被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司答辩称：1、原告在投保时未依法履行如实告知义务，被告有权拒赔；2、原告现有证据不能证明涉案货物发生了损坏；3、即使涉案货物遭受了损失，该货损系因货物的固有缺陷、航程延误等

造成的，该损失系被告的除外责任；4、原告索赔远远超过实际损失，不应得到支持；5、即使被告最终应该承担保险责任，也应该扣除相应的免赔额。

原告为支持其诉请，提供了以下证据：

1、保险单、批单及保险费发票，包括保险单 2 份，批单 2 份，保险费发票 2 份。保单系被告于 2014 年 3 月 7 日签发，约定保险条款适用 1982 年 1 月 1 日协会货物 A 条款，免赔率为 0.5%；2014 年 3 月 15 日被告对保险单进行了批改，将免赔率变更为 0.35%；2014 年 3 月 17 日被告出具了保险费发票。该组证据用以证明原、被告双方签订的海上货物保险合同并对保险条款，免赔率进行了约定，保险合同合法有效。

2、共同海损声明，系 2014 年 3 月 28 日涉案货物的承运船舶的船东发送给原告，用以证明承运原告货物的船舶 2014 年 3 月 28 日发生了机损事故的事实。

3、进口涉案货物的销售合同、商业发票、银行凭证，用以证明原告向案外人购买马来西亚产精炼棕榈油 8000 吨，货物价款为 3364830.07 美元和 3364650.93 美元且已付款的事实。

4、提单（进口），用以证明涉案货物是由“ARMADA GEMA”轮承运以及在装港签发清洁提单的事实。

5、商检证书（装港），包括重量证书 2 份、质量证书 2 份及卫生证书 2 份。该组证据原件在进口报检时提交给日照

出入境检验检疫局，原告向法院申请调取，用以证明涉案货物在装港的商检情况，数量分别为 4000.987 吨和 4000.774 吨，品质符合买卖合同的要求，检验检疫指标特别是货物的酸值符合中国的强制性标准。

6、商检证书（卸港），包括重量证书 2 份、质量证书 2 份及卫生证书 2 份，用以证明涉案货物在日照港经 CIQ 检验数量分别为 3995.477 吨和 3995.264 吨，酸值分别为 0.21mg/g 和 0.38mg/g，超出了中国棕榈油的国标（GB15680-2009）规定的酸值标准。

7、主管机关的退运通知书，包括日照出入境检验检疫局出具的通知书 2 份及日照海关发出的通知书 1 份，用以证明涉案货物的酸值超出了中国的强制性规定，主管部门作出强制退运决定的事实。

8、涉案货物转卖的贸易合同及商业发票 4 份、收结汇相关银行凭证 2 份，用以证明涉案货物被主管部门责令退运后原告为减轻损失将退运货物转卖韩国客户的事实，转卖价格为 530 美元/吨，FOB 日照港，价款总额为 4215801.26 美元。

9、提单及重量证书（出口），包括提单 4 份、重量证书 4 份，用以证明由于涉案货物因退运一卸一装产生的损耗为 47.419 吨的事实。

10、出口货物报关单，用以证明涉案货物退运出关的情

况，同时证明货量因损耗减少 47.419 吨的事实。

11、货损所产生的相关的费用票据，用以证明货损给原告造成的损失，包括：

（1）保险费发票 2 份，用以证明原告对涉案货物投保并缴纳了保费；

（2）装卸费发票 2 份，用以证明涉案货物受损产生的一进一出两次的装卸费；

（3）港口建设费收据 2 份，用以证明涉案货物因受损退运产生一进一出两次的港口费用；

（4）关税和增值税缴款书 2 份，用以证明因涉案货物损耗后需要退运在一卸一装过程中损耗 47.419 吨所缴纳的关税和增值税；

（5）银行费用相关凭证 7 份：开证费和邮电费、承兑费、押汇贷款的利息、手续费；

（6）滞期费相关凭证 3 份，用以证明原告发生了滞期费的金额；

（7）代理费发票 1 份，用以证明原告支付给货代报关报检的相关费用；

（8）检验检疫费收据 2 份，用以证明原告对涉案货物缴纳的检验检疫费；

（9）检测费发票，用以证明原告对涉案货物缴纳的检测费；

(10) 额外产生的中转仓储费和移库费相关协议和发票,用以证明涉案货物卸货后因本身酸值超标不能与其他货物混装,单独占用了四个货罐,原告进口的后续棕榈油没有地方放置,被迫向日照森达美公司租罐,额外产生了相关的中转和仓储费用,还证明棕榈油中转舱收费的市场价格,涉案货物卸到原告自有的油罐,到退运出境时间长达 141 天,在这期间额外产生的仓储中转费参照了上述中转协议约定的标准计算。

12、马来西亚期货交易指数系统截屏图打印件,用以证明 2013 年 3 月 10 日左右马来西亚棕榈油期货交易市场价格大约为 2865 马来元左右,折合美元大约 1000 美元左右,差价损失按照 1020 美元/吨市场价格作为计算基数。

13、涉案货物装船后,货物卖方发给原告的装船通知传真(2 份),用以证明涉案两票货物分别在 2014 年 2 月 26 日和 3 月 7 日在装港装船,货物卖方将装船情况的有关数据通知原告以便原告办理货物运输保险事宜,两份通知中所预计的船舶到达目的港的时间为 2014 年 3 月 16 日。原告凭装船通知传真中记载的信息提供给被告作为出具保险单的依据,被告主张原告在投保前就已经知道承运船舶出现非常状况的说法没有依据。

14、原告向被告支付保险费的银行汇款凭证,用以证明原告支付保险费的时间是 2014 年 3 月 11 日。

15、协会货物 A 条款和《英国 1906 海上保险法》。

对原告提供的上述证据，被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司质证称：对证据 1 无异议，但被告的保险责任自原告缴纳保费开始；对证据 2 的证明事项有异议，该证据不能证明原告获知承运船舶发生机损事故的时间为 2014 年 3 月 28 日；对证据 3 的证明事项有异议：首先，买卖合同约定的货物 FFA（游离脂肪酸）指标最高为 0.1%，对货物的酸值无要求，货物在运抵日照以后，其 FFA 的指标符合约定，因此日照出入境检验检疫局对于酸值的检验结果并不能作为认定货物存在损失的依据，其次，根据买卖合同约定，原告应在装船前十天向货物卖方开立开接受的信用证，因此原告对于承运船舶的运输动态是了解和知晓的；对证据 4 无法核实其真实性；对证据 5 的真实性有异议，且该组证据系中国境外形成，依法应履行相应的公证认证手续；对证据 6 的证明内容有异议，品质证书和卫生证书不能证明涉案货物的酸值超标发生在被告的承保期间，且装卸两港检验结果不具有可比性；对证据 7 的证明内容有异议，检验结果并不能反应被告承保期间内货物酸值的变化；对证据 8，原告未提供证据证明其转卖价格的合理性，其转卖价格明显偏低，买卖合同记载的货物酸值也恰好证明货物酸值的变化属于该类货物的自然属性或固有缺陷；对证据 9 证明内容有异议，货物的短量不属于被告的保险责任；对证据 10 的证明内容有异议，货物报关单均系原告单方申报，无法证明货物转卖价

格的合理性；对证据 11，保险费、滞期费不属于保险的赔付范围，装卸费、港口建设费、关税和增值税、银行费用、代理费、检验检疫费、检测费系货物进口所必然产生的费用，原告无权索赔，额外产生的中转仓储费和移库费，原告无权索赔；对证据 12，真实性、关联性、合法性均有异议，且证据来源不清楚，对证明内容也有异议，市场差价不属于被告的承保范围；对证据 13 真实性无法确认，非传真件；对证据 14 真实性无异议；对证据 15 没有异议。

被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司提交以下证据：

1、青岛荣达保险公估有限公司作出的公估报告，公估师赵延亮并出庭接受询问，用以证明涉案货损是由于货物固有缺陷及航程延长造成的，被告对此不负保险赔偿责任，并证明原告单方转卖的市场价格明显偏低。

2、协会货物 A 条款，用以证明因货物固有缺陷或者航程迟延造成的损失属于保险除外责任，并证明原告作为投保人，应履行如实告知义务。

对于被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司提交的上述证据，原告中港粮油公司质证称：对证据 1 有异议，首先对出具报告的公估人员的资质有异议；第二，公估人员学习的是航海专业，而非食品专业，不具备相应的专业知识；第三，公估报告的用语主观推测性明显，不够客观公正科学和权威；最后，公估报告是由被告单方委托作出的，具有明显的倾向性，因此不能作为本案定案的依据。对证据 2 无异议。

被告阳光保险航运保险中心未到庭答辩，未提交证据，亦未对原告、被告提交的证据发表意见，视为对诉讼权利的放弃。

本院对事实与证据的认定：

（一）关于涉案货物买卖与运输环节事实

本院经审理查明，2014年2月19日，原告与並丰澳门离岸商业服务有限公司（以下简称並丰公司）签订了买卖合同。合同约定，原告向並丰公司购买 RBD PALM OLEIN（精炼棕榈油），产地为马来西亚或印度尼西亚，数量为8000吨，允许上下2%的浮动，CNF日照每吨841美元，总价款6728000美元，装载期不晚于2014年3月15日，合同对货物品质、卖方应提供的相关证书做了约定，在2（h）条款中约定卖方应提供卫生证书。合同签订后，原告开立信用证付款，並丰公司分别于同年2月26日、3月7日向原告出具2份商业发票，发票编号分别为35816206、35816220，发票金额为3364830.07美元和3364650.93美元。

上述货物由“ARMADA GEMA”（“安曼达”）轮分别在两个港口装运。2014年2月25日，“ARMADA GEMA”轮抵达第一装货港 LAHAD DATU（拿笃）港装载第一批货物。提单载明，提单编号 LDU/RZO-01，签发日期2014年2月26日，装船数量4000.987吨。中国检验认证集团马来西亚有限公司为该票货物出具重量及质量证书，证明装货数量为4000.987吨。

中国检验认证集团新加坡公司经对货物的铅、总砷、酸值（KOH）、过氧化值、黄曲霉菌素 B1 进行检测后，为该票货物出具卫生证书，其中载明货物酸值（KOH）允许的最大值为 0.20mg/g，经检验实际为 0.145mg/g，并认为货物的食品安全测试项目均未超出中国公共卫生强制标准。3 月 6 日，“ARMADA GEMA”轮靠泊第二装货港 TAWAU（斗湖）港装载剩余货物。提单载明，提单编号 TWU/RZ0-01，签发日期为 2014 年 3 月 7 日，装船数量 4000.774 吨。中国检验认证集团马来西亚有限公司出具重量、质量证书，证明装货数量为 4000.774 吨。中国检验认证集团新加坡公司经对货物的铅、总砷、酸值、过氧化值、黄曲霉菌素 B1 进行检测后，为该票货物出具卫生证书，其中载明货物酸值（KOH）允许的最大值为 0.20mg/g，经检验实际为 0.194mg/g，并认为货物的食品安全测试项目均未超出中国公共卫生强制标准。3 月 7 日 16 时 54 分，“ARMADA GEMA”轮完货后在第二装港锚地抛锚。因该轮主机故障，于 4 月 12 日 15 时开始由拖轮拖带航行，5 月 2 日 16 时抵达日照港锚地，5 月 9 日 16 时靠泊日照港卸货，5 月 10 日 6 时开始卸货，5 月 13 日 1 时卸货结束。中华人民共和国日照出入境检验检疫局出具的重量证书载明两票货物在日照港卸货重量分别为 3995.477 吨、3995.264 吨；卫生证书载明两票货物的酸值分别为 0.21mg/g、0.38mg/g。2014 年 7 月 15 日，中华人民共和国出入境检验

检疫局向原告发出 2 份《检验检疫处理通知书》，通知书载明涉案货物因酸值 0.21mg/g、0.38mg/g 超出《棕榈油》（GB15680-2009）中酸值 $\leq$ 0.2mg/g 的规定做退运处理。2014 年 7 月 25 日，日照海关向原告发出《日照海关对进口棕榈油予以退运的通知》，通知载明涉案货物不符合 GB15680-2009 的要求，须作退运处理。

2014 年 8 月 22 日，原告与案外人 JUST OIL AND GRAIN PTE LTD 签订买卖合同，将涉案货物转卖给该案外人，约定货物数量 8000 吨，FOB 日照 530 美元每吨。后货物转卖实际装船数量为 7954.342 吨，变卖回款 4215801.26 美元。

还查明，棕榈油中华人民共和国国家标准 GB15680-2009，成品棕榈油的酸值要求 $\leq$ 0.20mg/g。

上述事实，有原告提供的证据 3、4、5、6、7、8、9、10 等证据证实。其中，证据 3、8、9、10，被告对其真实性并无异议，证据 4、5、6、7，在被告单方委托所作公估报告中亦被认可，而且被告提交的公估报告中关于本案装运、检验等自然过程的客观记叙，亦与上述证据相吻合，故对上述证据的证据效力应予确认。

（二）关于保险环节事实

本院经审理查明，原告就上述进口的两票货物向被告投保货运险，阳光保险公司于 2014 年 3 月 7 日签发 2 份货物运输保险单，保单号为 1405410012014000075、

1405410012014000076。2 份保单载明以下内容：均注明“定值保单”（“so valued”）字样；落款均为打印的“阳光财产保险股份有限公司”字样；落款下方的授权代表栏加盖有阳光保险航运保险中心的签名章；被保险人均为原告；被保险货物均为精炼棕榈油；数量分别为 4000.987 吨、4000.774 吨；保险金额分别为 3701313.08 美元、3701446.02 美元；装港分别为 LAHAD DATU、TAWAU；提单编号分别为 LDU/RZ0-01、TWU/RZ0-01；发票号码 35816206、35816220；承保条款均为协会货物 A 条款，免赔率为 0.5%；均约定“阳光财产保险股份有限公司根据被保险人要求，在被保险人向阳光财产保险股份有限公司足额交纳约定的保险费后，按照本保险单列明条款承保下列货物运输保险”；均载明由日照分部经办、赔款偿付地点为日照。3 月 11 日，原告通过网银转账向阳光保险航运保险中心支付保险费 40781.87 元。3 月 15 日，阳光保险日照支公司向原告出具 2 批单，批单载明将上述 2 份保险单的免赔率变更为 0.35%。3 月 17 日，阳光保险航运保险中心向原告出具保险费发票。

协会货物 A 条款列明：本保险承保除了本保险条款列明的一般除外条款、不适航和不适运条款、战争除外条款、罢工除外条款中规定的除外责任以外的保险标的的灭失或损害的一切风险。其中一般除外条款包括：保险标的的固有缺陷或性质造成的灭失、损害或费用；迟延直接造成的灭失、

损害或费用。协会 A 条款第 8 条运输条款载明：本保险责任始于货物运离保险单载明的仓库或贮存住所开始运送之时，在运送的通常过程期间持续，终止于：1、在载明的目的地交付到收货人的或者其他最后仓库或贮存处所；2、在载明的目的地或之前交付到任何其他仓库或贮存处所，由被保险人用于：运动的通常过程以外的贮存、分配或分派；3、被保险货物在最后卸货港全部卸离来自海外的船舶满 60 天，以上各项以先发生者为准。如果在最后卸货港卸离来自海外的船舶后，但在本保险终止之前，货物被转运至非保险承保的其他目的地，本保险在依然受前述规定的终止制约的同时，截止于开始向此种其他目的地转运之时。被保险人不能控制的迟延任何绕航、强制卸货、重装或转运期间，以及船东或承租人行使根据货运合同赋予的自由权引起的海上冒险的任何变更期间，本保险依然有效。本保险受英国法律和惯例管辖。

涉案货物抵达日照港后，原告即向被告报案，被告委托青岛荣达保险公估有限公司于 2014 年 5 月 9 日开始对事故展开调查并进行了现场查验，但被告一直未赔付。

上述事实，由原告提供的证据 1，原、被告均提供的协会货物 A 条款证实，双方均无异议。

本院认为：

本案系海上货物运输保险合同纠纷。案涉货物是从马来

西亚运至日照，与本案货物运输有关的海上保险合同具有涉外性。《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条规定：“当事人可以协议选择合同适用的法律”，原告与阳光保险公司、阳光保险日照支公司一致认为应适用英国法，而本案涉及的保险条款及协会货物 A 条款也明确载明本保险受英国法律和惯例管辖，因此本案争议涉及到的保险合同适用英国法处理。关于英国法律的查明问题，原告提供了《英国 1906 海上保险法》、《海上保险近因原则分析》，原、被告均提供了协会货物 A 条款，双方均无异议，因此《英国 1906 海上保险法》、协会货物 A 条款及近因原则应予以适用。

关于保险合同的效力问题，阳光保险公司、阳光保险日照支公司提出抗辩，认为原告未依法履行如实告知义务，未告知涉案船舶已知发生故障的事实，双方之间的保险合同自始无效，其无权依据该合同主张权利。本院认为，根据《英国 1906 海上保险法》第十八条的规定，在订立合同前，被保险人必须向保险人告知其所知的一切重要情况。被保险人应视为知道在通常业务过程中他应当知晓的每一情况。若被保险人未作此种告知，保险人可以撤销合同。也就是说，在此种情况下保险人享有的是撤销权，保险合同并非自始无效。在本案中，保险人既未提出充分的证据证明原告知道涉案船舶主机发生故障的事实，也未行使权利撤销合同，因此保险合同应当认定为有效。原告于 2014 年 3 月 11 日支付保险费

40,781.87 元，据保险单的约定，保险人自 2014 年 3 月 11 日承保协会货物 A 条款，保险期间始于货物运离保险单载明的仓库或贮存住所开始运送之时，终止于载明的目的地交付到收货人的或者其他最后仓库或贮存处所。涉案货物在运输途中品质发生变化，不符合入境强制检验标准，产生货损，保险事故发生在保险责任期间，原告有权就其相关损失向保险人索赔。关于被告所提涉案买卖合同并未对货物酸值作出约定因而原告所主张货损不成立的辩解意见，本院认为，涉案货物属于食用油，系法定检验商品，双方签订的买卖合同已经约定了卖方应当提交相关机构卫生证书，而且在装港出具的卫生证书也载明酸值不应超出 0.2mg/g，可见酸值不超出 0.2mg/g 应为此类精炼棕榈油买卖的食品安全通用标准，违反该标准则买卖合同的目的无法实现，因此，被告的该辩解不能成立，本院不予采纳。

关于除外责任的问题，本院认为，由于本案适用英国法，故应适用普通法判例中的近因原则。《英国 1906 海上保险法》第五十五条规定，保险人对承保风险作为近因而导致的任何损失承担保险责任，但是，保险人将不对承保风险并非近因而导致的任何损失承担保险责任。所谓近因应当是效果上近接，并独立发挥决定性、支配性作用的原因。在 1938 年“拉纳萨·弗鲁特汽船和进口公司诉宇宙保险公司”一案中，就近因的认定作出可以遵循的判例。“绿宝石”轮在航

行途中搁浅，船上的香蕉因迟延而腐烂。在该判例中，联邦最高法院指出，近因是有效的原因，不是仅仅对结果在时间上较近的非主要原因，该案中货物装船时是完好的，正常航程不会腐烂，货损的近因是海上风险即搁浅，不是因搁浅而引起的迟延。该案判定，根据海上货物保险单的规定，保险人对货损应负赔偿责任。由此可见，在灾害或事故发生后，对于所造成的损失保险人是否应承担赔偿责任，关键在于确定损失的近因是否为承保风险。如果损失发生时诸多原因同时存在，即应确定哪一原因是具有独立的决定性支配力的，再追究保险单是否承保这一风险，作为确定保险人赔偿责任的依据。在实践中，由于船舶在海上航行可能遭遇一系列风险、事故，因此可能有以串连形式存在的一系列原因。如果某一原因的介入打断了原有的某一事件与损害结果之间的因果关系链条，并独立对损害结果起到决定性的作用，该新介入的原因即作为近因。如果没有新原因的介入，则须在因果关系链条中找到最后一个对损害结果发生决定性支配力并可作为其后一系列原因之充分条件的原因，作为近因确定保险责任的有无。具体到本案中，涉案货物装船经检验，其酸值低于中国入境强制检验标准，从马来西亚到日照的正常航程，货物的酸值也不会超过 0.20mg/g 这一中国入境强制检验标准。但由于承运船舶发生机损事故导致航程远远超出正常时间，尽管从表面上看，损害是由航程迟延造成的，但

迟延是船舶机损事故的必然结果，对涉案货物损害的发生不具有独立的决定力量，而是充当了船舶机损事故与损害结果之间的桥梁，并非作为外来因素介入而中断了原有的因果关系链条，而是在这一链条内部承担传导和中介的作用。因此，本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延。保险合同的除外条款中并不包括承运船舶的机损事故，该近因属于承保风险，保险人应根据约定对该近因造成的损害承担保险责任。被告在本案审理过程中也未能充分举证证明货损系因货物的固有缺陷等造成，因此对其提出的货损系因货物的固有缺陷、航程延误等造成、属于除外责任的主张，本院不予支持。

关于赔偿范围的问题，本院认为，《英国 1906 海上保险法》第七十一条规定，货物、商品或者其他动产发生部分损失的，除保险单另有明文规定外，赔偿范围如下：……(3) 如果被保险货物或商品的全部或者一部分以受损状态运抵目的地，赔偿范围以(该货物、商品的)完好毛值与受损价值的差额占完好毛值的比例计算，在定值保险单情况下，是保险单确定的金额的该比例部分，或者，在不定值保险单情况下，是可保价值的该比例部分；(4) “毛值”是指货物的批发价格，如果没有这种价格，则是货物的估计价值，不论哪一种情况，再加上已预先付讫的运费、卸货费和关税之后的价值；但是，如果货物或商品按惯例在关仓出售，那么关仓价

格就视为毛值。“毛收入”是指所有出售费用均由出售人支付时获得的实际出售价格。”本案应适用本条款确定赔偿范围。涉案两份保单的保险金额分别为 3701313.08 美元、3701446.02 美元，均系在发票价格 3364830.07 美元、3364650.93 美元基础上加成投保 10%，以便在货物发生损失时买方不仅可以获得货物本身价值的补偿，同时还可以获得因货物发生损失而失去的预期利润和已经发生的费用。这既符合商业惯例，也符合保险惯例。原告按照此保险金额缴纳的保费，保险人也是依此计收保费并签发保单。因此，在保险事故发生后，保险人应当根据保险合同的射幸特性，在原告支付了合同对价的前提下，按照等价有偿原则信用地履行保险赔偿义务。涉案两份保单均注明“定值保单”（“so valued”）的字样，因此涉案保险为定值保险。所谓定值保险，是保险人和投保人双方事先对保险标的约定一个价值并载明与保险合同中，以这个约定价值做为保险金额投保并按此赔偿的保险。《英国 1906 海上保险法》第二十七条亦规定，除本法条款另有规定外，若不存在欺骗，不论损失是全损或部分损失，（定值）保险单确定的价值即为保险人与被保险人之间意图对标的物投保的确定保险价值。因此，本案应依保单载明的保险金额认定涉案货物完好毛值，这既符合合同约定，也未加大保险人的保险责任，据此可以确定涉案货物完好毛值应为 7402759.1 美元。保险事故导致货物品质不符

合强制标准，原告将货物转卖境外第三人，系有效减少损失，因此而产生的差价损失属于保险人的承保损失。虽然被告对转卖价格提出异议，但并未能举证证明该转卖价格明显低于正常价格，而且保险人为了自身利益，亦可协助原告寻找合适买家，但在长达四个多月的时间里，保险人并未能提供出价更高的买家，故被告的该异议不能成立。本院确认以原告转卖单价 530 美元作为计算完好毛值与受损价值差额的价格依据。由于原告转卖的货物数量少于“ARMADA GEMA”轮在日照港的卸载数量，而货物从承运船舶卸载完毕后产生的短量并非发生在保险责任期间，保险人对此并不承担保险责任，故应以“ARMADA GEMA”轮在日照港卸载两票货物的数量合计 7990.741 吨作为计算完好毛值与受损价值差额的数量依据。据此计算，涉案货物受损后价值为 4235092.73 美元（530 美元/吨 × 7990.741 吨），完好毛值与受损价值差额为 3167666.37 美元（7402759.1 美元 - 4235092.73 美元）。在定值保单项下，上述完好毛值与受损价值差额 3167666.37 美元即属于保险人所应承担的保险赔款。虽然原告在诉状中第一项关于货物损失的诉求为 2513679.74 美元，但在第二、第三项诉求中，明确要求被告赔偿包括保险费、装卸费用、检验检疫费、银行费用、货代费用等在内的已发生的经营管理费用和经营利润，实际上，该部分经营管理费用和经营利润即属于 10% 保险加成所对应的承保范围，包含在

3167666.37 美元之内，因此，本院对保险人赔偿金额的认定在原告的诉求金额内，并不超出原告的诉求。原告超出本院认定金额之外的诉求，或属商业活动中正常支出的费用，或不属于《英国 1906 海上保险法》第七十一条规定的赔偿范围，本院不予支持。

另，根据保险合同约定，免除率为 0.35%，免赔额应为 25906.66 美元。扣除免赔额，保险人应赔偿原告损失 3141759.71 美元。对阳光保险公司、阳光保险日照支公司关于扣除免赔额的主张，本院予以支持。

关于责任主体的问题，本院认为，本案中保险单的落款为阳光保险公司，保单内容亦载明“阳光财产保险股份有限公司根据被保险人要求，在被保险人向阳光财产保险股份有限公司足额交纳约定的保险费后，按照本保险单列明条款承保下列货物运输保险”，阳光保险航运保险中心在保单授权代表栏处签章表明其系代表阳光保险公司签发保单，阳光保险公司对此并无异议，因此，应认定阳光保险公司为涉案保单的签发人。阳光保险航运保险中心之后收取保费、出具保费发票的行为，亦应视为代表阳光保险公司而为。在本案审理过程中，到庭当事人均认可涉案保险系阳光保险日照支公司承保，保单亦载明涉案保险由日照分部经办、赔款偿付地点为日照。保单签发后，亦是由阳光保险日照支公司对保单进行的批改。因此，阳光保险公司、阳光保险日照支公司应

共同承担保险责任。

综上，被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司对原告进口的精炼棕榈油承保 1982 年 1 月 1 日协会货物保险 A 条款，在保证责任期间，发生承保风险，给原告造成损失，被告阳光保险公司、阳光保险日照支公司应承担保险责任，并应赔偿原告起诉之后的利息损失。但二被告的保险责任应依据《英国 1906 海上保险法》第七十一条及协会货物 A 条款等规定确定，对于原告超出该范围的诉求，不予支持。

依照《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条、《英国 1906 海上保险法》第一条、第二十七条、第五十五条、第七十一条和《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十四条之规定，判决如下：

一、被告阳光财产保险股份有限公司、阳光财产保险股份有限公司日照中心支公司在本判决生效之日起五日内赔付原告日照中港粮油有限公司损失 3141759.71 美元及相应利息损失（自原告起诉之日即 2014 年 11 月 12 日起，按照银行同期贷款利率计算至本判决确定的支付之日止）。

二、驳回原告日照中港粮油有限公司的其他诉讼请求。

如果未按本判决指定的期间履行给付金钱义务，应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三条之规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。

案件受理费 178280 元，原告日照中港粮油有限公司负担 53484 元，被告阳光财产保险股份有限公司、阳光财产保险股份有限公司日照中心支公司负担 124796 元。

如不服本判决，可在判决书送达之日起十五日内向本院递交六份正本上诉状，并按对方当事人的人数提出副本，上诉于山东省高级人民法院。

审判长张勇

人民陪审员王兴友

人民陪审员高新雪

二〇一六年十月九日

书记员高严