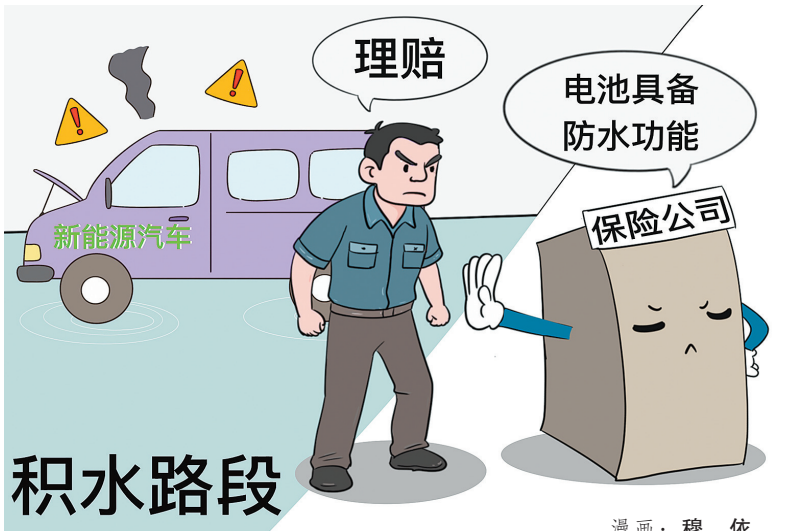


学习贯彻习近平法治思想

——案件新闻纵深——

新能源车涉水后报废,可否全损理赔?

□ 张旭旭



漫画：穆依

新能源汽车涉水后报废 申请全损理赔遭拒

张先生为其新能源汽车投保了机动车损失保险,保险金额为6万余元,保险期间自2024年2月20日至2025年2月19日止。2024年8月10日,张先生驾驶该车行经积水路段时发生事故,车辆因涉水受损。事发当日,张先生即向保险公司报案。保险公司派员查勘后,同意由维修机构对锂离子动力电池进行拆解定损。

维修机构拆解后确认,电池内部确有水渍,车辆锂离子动力电池系统总成等核心部件因涉水损坏,需更换动力电池系统总成等配件,材料费高达18万余元,而该车投保的机动车损失保险金额仅为6万余元。张先生为此支付拆解费3000元。鉴于维修成本远超车辆实际价值,张先生将车辆

作报废回收处理,并办理了注销登记,获得报废残值2500元。

车辆报废后,张先生向保险公司申请按推定全损理赔,并要求支付电池拆解费。保险公司则认为,根据事故现场照片,车辆仅底盘部位涉水,电池本身具备防水功能,正常情况下并不会造成动力电池系统总成损坏;依据保险条款约定,在双方未就推定全损达成一致意见的情况下,应委托双方共同认可的有资质的第三方进行评估,而张先生擅自将车辆报废处理,导致无法就车辆是否达到推定全损进行鉴定,由此产生的不利后果应由张先生自行承担。

双方协商未果,张先生遂将保险公司诉至北京市平谷区人民法院,要求赔偿车辆损失6万余元及拆解费3000元。

一审法院:应按推定全损处理

平谷区法院审理后认为,张先生

当下正值雨季,因涉水行驶导致车辆受损的情形明显增多。张先生在雨天驾驶新能源汽车行经积水路段时发生泡水事故,车辆出险,维修费用远高于整车保险金额,车辆最终作报废回收处理,但保险公司却拒绝按全损进行理赔。近日,北京金融法院审结了一起财产保险合同纠纷案,为新能源汽车动力电池“推定全损”的认定划定了清晰边界。

与保险公司之间的保险合同法律关系合法有效。案涉车辆在保险期间内发生保险事故,综合《事故车辆报价单》、报废机动车回收证明等相关证据,足以认定车辆维修费用已超过车辆市场价值,该车已不具备维修价值,应按推定全损处理。根据《中华人民共和国保险法》第五十九条规定,保险事故发生后,保险人已支付了全部保险金额,并且保险金额等于保险价值的,受损保险标的的全部权利归于保险人。案涉车辆现已报废回收,张先生收取报废补偿款2500元,保险公司要求在保险金额基础上扣除该残值,于法有据,故保险公司应支付的车辆保险赔偿金共计6万余元。

法院认为,关于拆解费用,《中华人民共和国保险法》第六十四条规定,为查明和确定保险事故的性质、原因和保险标的的损失程度所支付的必要的、合理的费用,由保险人承担。案涉拆解费用系为定损而支付的必要费用,应由保险公司负担。

综上,平谷区法院判决保险公司支付张先生车辆损失赔偿金6万余元及拆解费3000元。保险公司不服一审判决,上诉至北京金融法院。

二审法院:维持原判

北京金融法院审理后认为,本案系新能源汽车保险合同纠纷,核心争议焦点在于案涉车辆按照推定全损金额进行理赔是否具有合理性。

关于推定全损的认定,法院认为,推定全损制度是财产保险的一项规则,其法理基础在于经济合理性原则。当保险标的在物质形态上虽未完全毁损,但其修复费用已达到或超过保险价值时,若仍要求被保险人进行维修,会造成社

会资源的浪费,亦使保险合同补偿实际损失的功能落空。此时,被保险人可按全部损失主张赔偿。新能源汽车的动力电池系统技术高度集成、价值高度集中,其损害机理及维修成本结构与传统燃油车辆存在显著差异。与传统燃油车定损重点在发动机、变速箱、底盘等机械部件不同,新能源汽车的核心价值集中于动力电池、电机、电控这“三电”系统,电池总成的价值通常占整车的一半左右,是定损时需首要核查的对象。本案中,维修报价高达18万余元,远超6万余元的保险金额,车辆客观上已丧失修复价值,符合推定全损的构成要件。

保险公司强调车辆仅底盘涉水,电

【案后余思】

理赔规则应跟上技术迭代的步伐

舒翔

这起车辆涉水利赔纠纷,反映了技术迭代与保险规则之间的协调问题。随着新能源汽车保有量的持续增长,因动力电池受损所引发的理赔争议日渐增多。

从法理层面看,推定全损是损失补偿原则的延伸。损失补偿是保险法的基本原理,其要义在于“填补损失、防止得利”。当修复费用达到甚至超过车辆实际价值时,车辆虽在物理形态上尚未灭失,在经济意义上却已构成“全损”。此时若仍要求维修,既消耗社会资源,也使保险补偿实际损失的制度功能无法实现。允许按全损赔付,是将损失补偿从“形式修复”回归“实质填补”。

从规则层面看,最大诚信原则为保险人划定了行为边界。保险合同属于“最大诚信合同”,诚信不仅是投保人如

池本身具有防水功能,故不应损坏。对此,法院认为,新能源汽车核心部件技术集成度高、价值集中,传统的外观定损方法无法反映真实损失情况。燃油车涉水事故主要看发动机是否被淹损坏;新能源车则不能仅凭外观和底盘情况进行判断,即便外表没有破损,也需通过专业拆解检测电池的密封性、高压绝缘性等,隐性的电路故障亦应纳入定损范围。车辆损失程度的认定应以专业拆解检验的结论为准,而非简单依据外观或防水等级进行推定。

关于保险人同意拆解定损后又拒绝赔偿的行为性质,法院认为,张先生在

车辆泡水后及时报案,保险公司工作人员到场查勘,并同意由维修机构拆解电池进行定损,其定损人员亦在场见证。保险人行使查勘权利、参与并同意拆解定损,已与投保人共同完成了初步的损失核定,该行为构成对损失事实的认可。保险人嗣后以“被保险人擅自报废”“未共同委托第三方评估”等程序理由拒绝赔付,与其在先行行为相悖,违反了保险合同的最高诚信原则。案涉车辆维修费用远超保额,已无修复可能,一审判决认定构成推定全损,系平衡双方利益的裁量。

综上,北京金融法院判决驳回上诉,维持原判。

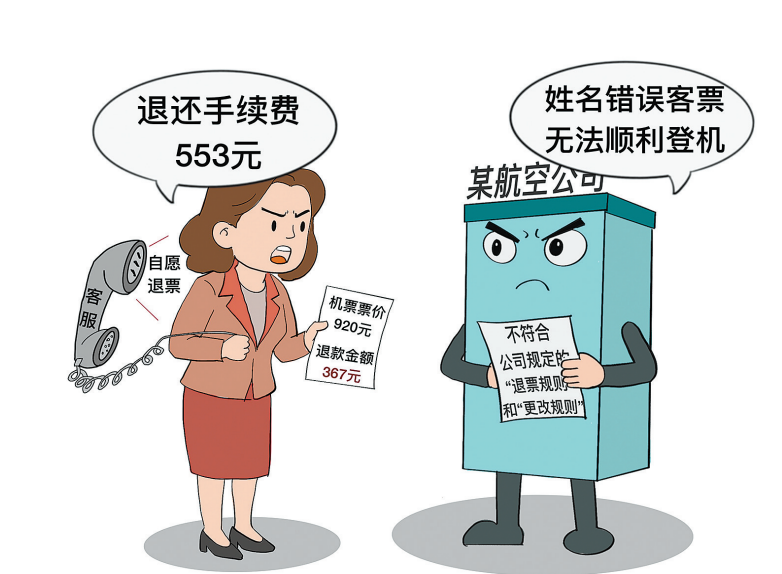
保险是风险管理行业,应当积极适应技术发展。期待保险机构围绕“三电”系统等高价值集成部件,主动引入专业检测力量,健全标准化拆解检验流程,让定损结论经得起技术验证;同时,在产品开发环节前瞻性地研判新技术风险,将承保范围与责任边界界定清楚,从源头减少争议。

同时,提醒广大车主:雨季出行请尽量避开积水路段,注意安全谨慎驾驶;车辆涉水出险后,第一时间向保险公司报案,积极配合现场查勘与损失核定,维修或报废方案尽可能与保险公司协商达成一致;确需先行处置的,务必妥善留存维修报价单、报废回收证明、车辆注销登记证明等关键证据;若就理赔事宜发生争议,可通过协商、调解、投诉或诉讼等途径依法理性维权。

购票时填错旅客姓名,航空公司该不该免费更改?

法院:在界定旅客错购情形时,应当把握合理且包容原则

□ 本报记者 姜郑勇 本报通讯员 曹宝鹤



漫画：穆依

购票人在航空公司小程序上填写订单过程中填错旅客姓名,退票时被扣取票金额65%的手续费,消费者自己信息填写错误责任该如何认定?航空公司应否提供免费补救措施?近日,成都铁路运输第一法院审结了一起航空旅客运输合同纠纷案件。

2026年1月,顾女士通过某航空公司微信小程序,为其朋友任某甲购买杭州至绵阳的机票一张,票价920元。填写订单过程中,顾女士误将乘机人姓名输入为“任甲某”,身份证号码无误。顾女士很快发现该错误,多次联系该航空公司客服人员沟通补救事宜。但某航空公司认为顾女士的情况不符合公司制定的“退票规则”和“更改规则”,该订单无法更改乘客信息,且该姓名错误客票无法顺利登机,顾女士只能按自愿退票处理。

因沟通无果,顾女士通知任某甲自行购票,任某甲购买了同一航班的机票并使用。顾女士遂申请退票,在被扣除553元手续费后,顾女士获得退款金额367元。协商无

果后,顾女士于3月19日将某航空公司诉至成都铁路运输第一法院,要求退还手续费553元。

成都铁路运输第一法院审理后认为,本案的核心争议在于本案的姓名书写错误是否属于错购机票情形,以及如果属于错购机票情形,某航空公司是否应当全额退还机票价款。

一方面,法院明确了本案姓名书写错误属于错购机票情形。根据中国民用航空局下发的《关于改进民航票务服务工作的通知》的规定,航空公司要为旅客错购机票(例如姓名书写错误、重复购票等)提供免费补救措施。在界定旅客错购情形时,应当把握合理且包容原则,对于航空公司无法证明旅客非错购情形的,均应视为错购,并提供免费退票等服务。案涉情形明显属于轻微拼写错误或者操作失误,仅名字部分顺序颠倒,且身份证号码完全正确,并未实质改变乘机人身份。顾女士在付款后半小时内就发现姓名填写错误,多次联系被告客服寻求补救。为了顺利出行,旅客任某甲于同日自行订购同一航班机票

并出行,再次说明案涉购票行为确系实际出行之需要,无变更乘机人的意图,亦非恶意占座或故意违规操作,属于合理的错购情形。

另一方面,法院对于某航空公司的“更改规则”案涉条款进行了审查。法院指出,关于扣除手续费行为某航空公司以符合公司制定的“更改规则”为由进行抗辩,但该“更改规则”在界定旅客错购情形时,关于姓名颠倒的错误,仅通过列举形式确定了一种可以免费更改的情形,即“张山”错写为“山张”,并明确规定其

【法官说法】

购票过程中的消费者权益保护与航空行业规则反思

本案虽标的的不大,却折射出航空服务领域中消费者权益保护与行业规则制定之间的一些矛盾。本案的典型意义在于,法院不仅是纠纷的终局裁判者,更是行业规则合理性的检验者。当企业规则与行业规范、消费者合理期待产生冲突时,法院有权对规则内容进行实质审查,而非简单认可其形式上的公示效力。

随着我国经济的高速发展,乘坐飞机出行已深度融入人民群众日常生活,消费者对购票流程的便捷性、规则透明度及纠错机制的期待日益提高。本案揭示的核心问题在于:当消费者在非恶意情形下因操作失误导致错购时,航空公司内部的规则若过于僵化、缺乏温度,将直接损害消费者的合法权益,并可能引发公众对行业服务公平性的信任危机。

普通消费者在面对航空公司的内部规则时,往往处于弱势地位,维权成本高、周期长。审理中,法院未机械适用规则,而是基于“错购”本质

他错误情形仅能按照自愿退票处理,根据退票时间等因素收取相应的手续费。该规定虽然在被告官方网站上进行公示,但是没有把握合理且包容原则,界定范围过于严苛,且在顾女士有证据证明明确系错购的情况下,某航空公司仍根据该规则,拒绝为顾女士提供任何免费补救措施,因此法院认为对该抗辩意见不予支持。

综上,成都铁路运输第一法院作出一审判决:某航空公司向顾女士退还553元。判决后双方均未上诉,目前某航空公司已向顾女士足额支付退款。

并抽丝剥茧的分析个案中消费者的真实意图作出裁判,这一判决可引导消费者在遭遇类似不公时,敢于通过诉讼或调解途径维护自身权益,从而倒逼企业提升服务质量。

本案判决虽未直接否定航空公司内部规则,但通过司法审查确认其未尽到“合理且包容”义务,实质上为行业规则修订提供了司法参照。航空公司若能借此契机,主动修订购票更名规则,增设“错购情形”的兜底条款或列举更丰富的错购情形,将有助于避免类似纠纷发生,同时提升消费者的获得感。

在数字化购票日益普及的背景下,民航服务既需保障安全与秩序,也需兼顾消费者便捷体验。在寻求“安全”与“体验”的平衡中,服务规则的制定不应仅考虑企业利益,更应兼顾消费者合理期待与行业监管要求。唯有在便捷与安全、效率与公平之间找到平衡,才能真正提升服务质量,在激烈的市场竞争中赢得消费者的口碑与信任。

数字新业态下大学生打工权益亟需保障

□ 王远辰

观察与思考

直播电商、外卖配送等数字平台迅速崛起,越来越多的大学生选择在暑期通过灵活用工的方式参与数字经济活动,获取经济收益以及相关知识和技能。这本是青年学子接触社会、积累经验的良好契机,但由于大学生灵活就业模式不成熟,劳动权益受侵害的情况屡见不鲜,令人担忧。经笔者分析,当前大学生暑期打工相关问题主要集中在以下三个方面:

一是求职阶段暗藏陷阱,“大厂”实习骗局频发。黑中介利用在校大学生渴望在行业头部平台企业积累工作经历的心理,以“只要交钱就能斩获‘大厂’实习offer”的话术吸引大学生,诱骗大学生付费获取“大厂”实习机会。大学生实际被安排以“远程”在线工作形式参与实习,实质上并未从中获得应有的职业锻炼与能力提升,最终到手的只是一纸虚假的实习证明。大学生付出了金钱,也浪费了时间。

二是签约环节套路重重,租赁合同暗设连环套。部分外卖骑手招聘中介、第三方租车公司以“免费配车、低额月租、零押金入职”的噱头诱导大学生签订暗藏霸王条款的电动车租赁合同,其中往往包含高额租车费、车辆正常磨损需高价赔偿等条款,即便大学生骑手提前离职,也需支付剩余全部租金,导致大学生尚未通过工作获取收益就背上了数千元的债务。

三是履约过程阻碍重重,高额违约金成维权困局。部分MCN机构暗想进入网络直播行业的大学生,以“零成本入行”“轻松月入万元”等话术广撒网招募主播,却在合同中设置严苛的违约条款和高额违约金。此类合同往往约定签约金为需,但违约金动辄数万乃至

更高,大学生往往缺乏对等解约的权利。如果大学生以实际情况与事先承诺严重不符、直播任务过于繁重等为由提出解除合同,将会面临巨额索赔,进退两难。

灵活打工本应是青年成长的阶梯,不应成为不法分子牟利的工具。对此,笔者建议:

一是加强教育引导,增强大学生的法律意识。高校应增设法律风险防范课程,通过典型案例、情景模拟等方式提升大学生辨识能力和合同审查能力,引导大学生通过官方渠道获取实习与用工信息,避免大学生落入不法分子的陷阱。有条件的高校,其法律援助中心应当及时介入,为陷入纠纷的大学生提供专业的法律支持,帮助其走出维权困境。

二是提升协同治理力度,建立多部门协同监管机制。联动教育、人社、市场监管、网信、公安等部门,建立信息共享和联合执法机制,定期开展大学生暑期灵活就业专项检查行动,依法查处违法中介、违规租赁公司的违法用工和诈骗行为,对以索赔违约金为核心盈利模式的MCN机构的黑灰产业链条依法重点打击和规范,形成有力震慑。

三是压实平台主体责任,健全数字平台审核与预警机制。平台是数字灵活就业链条的关键节点,招聘平台、外卖平台、直播平台等数字平台应增强社会责任感、切实履行主体责任,加强对入驻企业、第三方中介的资质审核,对于包含诱导性话术的招募信息及时预警或下架。建立健全签约风险提示与强制告知机制,在签约环节以醒目方式提示大学生租金、结算规则、解约条件等关键条款。建立失信主体黑名单制度,对屡次违规的中介和机构实施行业禁入,从源头上减少侵权事件的发生。

(作者单位:浙江省衢州市柯城区人民法院)