

2017 年 7 月

总
第
伍
拾
伍
期

7

techonor.



声
闻

导 读

◇【海上保险】主要保险人条款的理解与适用

在海上保险合同中，就保险价值较高的保险标的，保险人基于危险分散原则，通常采取再保险或者共同保险等形式来分担一旦出现保险事故所带来的巨大风险。

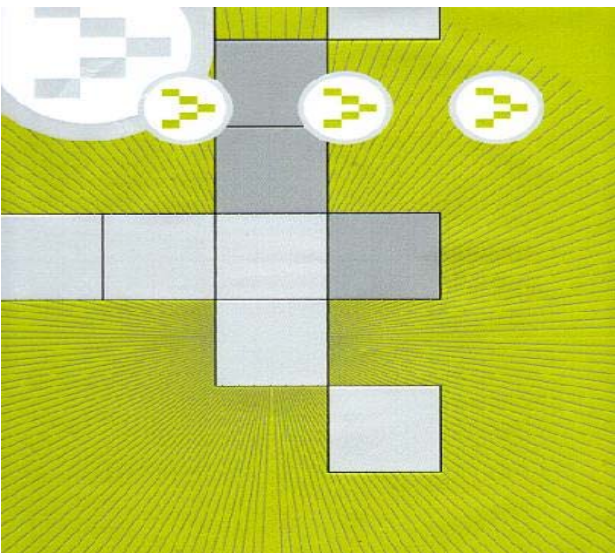
◇承运人对于平板箱/框架箱货物绑扎的监督、指导和加固义务

根据国际海事组织《货物积载与系固安全操作规则》，对于框架箱/平板箱货物，即使由托运人负责装箱和绑扎，船方对货物绑扎和系固工作，也负有一定的义务，包括监督、指导和加固等。

◇上班族父母如何关爱宝宝？

福纳吉教授认为，工作和家庭生活不应该是水火不容的，远程办公和技术可以发挥一定作用。他表示：“创造财富并非照顾下一代的唯一事情。”

为客户创造价值



【海上保险】主要保险人条款的理解与适用

【提要】

在海上保险合同中，就保险价值较高的保险标的，保险人基于危险分散原则，通常采取再保险或者共同保险等形式来分担一旦出现保险事故所带来的巨大风险。本案系由共同保险合同引起的纠纷，主要争议焦点在于原告作为共同保险合同中主要保险人能否行使全部代位求偿权。审理过程中，法院从行使代位求偿权的条件、求偿范围与限制等方面分析论证，确定了共同保险合同中主要保险人行使代位求偿权的基本判断标准。

【案情】

原告：AIG 欧洲有限公司

被告：上海和明航运服务有限公司天津分公司（以下简称和明航运天津公司）

被告：上海和明航运服务有限公司（以下简称和明航运公司）

2012 年 6 月，原告的被保险人亿比亚公司委托被告和明航运天津公司运输一套粒子回旋加速器自中国天津港至加拿大蒙特利尔。同年 6 月 24 日，在集装箱货物集散站，装载了设备主机的框

架集装箱在装车后，因卡车转弯时拖车翻倒，导致一台加速器总成（粒子回旋加速器主要部件）受损。经检验，由于涉案倾覆设备主机受损严重，已无法再行修复，公估公司建议本次损失准备金为 332,656.96 欧元。

原告 AIG 欧洲有限公司与案外人 IBA S.A 公司签订了海事承保保单，经保单缔约各方协商一致，亿比亚公司被确定为共同被保险人之一。该保单的保险公司系原告以及其他三家保险公司，原告所占保险份额为 50%，其他三家公司所占保险份额合计 50%。保单主要保险人条款记载，共同保险公司承诺遵守由主要保险人做出的任何决定，一致同意“主要保险人”一词不仅适用本公司或主要保险承保人也适用其代理公司或代表。主要保险人做出任何决定对共同保险公司具有不可撤销的约束，共同保险公司不得以任何方式对其提出异议。保单中另约定每种交通工具的最高保额为 7,500,000 欧元；免赔额为损失金额的 5%，最高 12,500 欧元。

涉案事故发生后，原告以保险公估报告建议的损失准备金数额扣除保险免赔额以及保险经纪费用后，做出保险赔偿。亿比亚公司于 2012 年 10 月 29 日向原告出具代位求偿书，确认保险人已经就事故损失进行赔付，损失金额为 332,656.96 欧元。亿比亚公司同意原告代位行使其所有权利及救济方法。

2012 年 7 月 8 日，亿比亚公司又通过被告和明航运公司补发了一套相同型号的粒子回旋加速器，报关金额为 415,847.07 欧元。提单记载目的地蒙特利尔。

原、被告代理人曾以电子邮件的形式就涉案事故处理进行沟通，沟通中两被告认为，涉案损坏的集装箱货物重量为 26,860 公斤，按照责任限制赔偿金额为 81,212.82 美元。原告认为，应当

按照提单记载的货物总重量 29,500 公斤计算责任限制的赔偿金额。庭审中，原告确认可以按照两被告提出的单个集装箱货物重量计算责任限制的赔偿金额 81,212.82 美元（26860 公斤*2 个 SDR*1.51178 美元/SDR）。

原告诉请两被告赔付全部货物损失 332,656.96 欧元。

被告和明航运天津公司辩称：1、涉案货物是由船公司委托的货运公司实际运输的，与其没有关系；2、根据保险合同的约定，原告不具备追偿的主体资格；3、原告目前提交的证据不能完全证明货物的实际价值；4、即便被告需要赔偿损失，也应当适用海事赔偿责任限制的规定。

被告和明航运公司辩称，其虽是被告和明航运天津公司的总公司，但与原告没有运输合同关系，也不知晓上述事故，故不应承担连带赔偿责任。

【裁判】

上海海事法院经审理后认为，亿比亚公司与被告和明航运天津公司依法成立海上货物运输合同关系。涉案货物在被告和明航运天津公司接收并装箱后，在集装箱集散站因拖车倾覆所导致的货损发生在承运人责任期间内，被告和明航运天津公司作为承运人应当承担赔偿责任。

本案原告系涉案海上货物运输的货物保险人，在涉案保险事故发生后，其向被保险人实际赔付了经公估确认的全部货损。根据保单记载，原告在保险合同中承保份额为 50%，系主要保险人。同时保单还约定主要保险人作出的任何决定对共同保险公司具有不可撤回的约束。因此，原告在对涉案货损作出实际赔付并收到被保险人亿比亚公司出具的权益转让书后取得涉案货损全部代位求偿权符合合同约定，亦与法无悖；两被告

认为原告不能取得代位求偿权或者原告代位求偿的权利仅限 50% 份额的主张缺乏事实和法律依据，法院不予采信。



关于涉案货物的价值。由于承运人接收货物后尚未报关，故本案中并无涉案货物报关单记载的价值。但原告提交的涉案货物的装箱单、形式发票记载的货物名称、价值与亿比亚公司因货物损坏向收货人补发货物形成的提单、报关单上货物的名称、价值完全一致，且公估公司的报告亦确定了涉案货物的实际价值，故法院对原告主张的货物价值予以认可。

关于本案的赔偿责任限额。本案庭审中，原告确认可以按照两被告提出的单个集装箱货物重量计算赔偿责任限额 81,212.82 美元。经审查，两被告计算赔偿责任限额的依据与客观事实相符，法院确认本次货损赔偿责任限额为 81,212.82 美元。

综上，法院判决被告和明航运天津公司赔偿原告货物损失 81,212.82 美元；被告和明航运公司承担补充赔偿责任。一审宣判后，原、被告各方均未上诉。本案判决现已生效。

【评析】

本案系由共同保险合同引起的海上货物运输合同纠纷案件。共同保险可分为连带式和并列式两种。在连带式中，被保险人可向任意共同保险

人要求全额赔偿，做出保险赔偿的保险人向其他共同保险人追偿；在并列式中，一般采用首席共保人制度，由各共同保险人选定其中一个保险人对外全权处理保险事务，产生的责任或收益在共同保险人之间按约定比例分配。然而，主要保险人是否可据此当然取得全部代位求偿权？本文试从主要保险人行使代位求偿权成立的条件、求偿范围与限制等方面对此进行探析。

一、共同保险合同中主要保险人权利义务的来源

在海上保险合同中，就保险价值较高的保险标的，保险人基于危险分散原则，通常采取再保险或者共同保险等形式来分担一旦出现保险事故所带来的巨大风险。共同保险是投保人与数个保险人之间就同一保险利益、同一风险共同订立的保险合同。在此类共同保险合同中，一般由主要保险人即承保份额所占比例较大的保险人，对外直接承担赔偿义务，同时也享有代位求偿的权利，最终由各共同保险人按约定的比例分担相应的风险。这种做法不仅方便投保人索赔，也能体现危险分散原则的基本精神，是欧美保险实务的一种通常做法。在本案中，原告的保险份额为50%，是主要保险人。各共同保险人在合同中约定原告作为主要保险人做出的任何决定对共同保险公司具有不可撤回的约束，各方不得以任何方式对其提出异议。可以说，主要保险人承担保险义务并获得保险代位求偿权利源于其与各方共同保险人在合同中的约定。

二、共同保险合同中主要保险人行使代位求偿权的条件和范围

我国《海商法》第二百五十二条规定：“保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人”。在共同保险合同中主要保险人也应在满足上述法律规定

的基础上方能行使代位求偿权。与一般保险合同中有所区别的是，在共同保险合同中，因多个保险人承担保险责任的比例不同，因此其行使代位求偿权的条件与范围也是不同的。根据权利义务的对等原则，通常认为共同保险人得就其赔偿部分代位求偿。《海事诉讼特别程序法》第九十三条也规定“因第三人造成保险事故，保险人向被保险人支付保险赔偿后，在保险赔偿范围内可以代位行使被保险人对第三人请求赔偿的权利”。但并非在任何情况下，共同保险人的代位求偿范围均限于其承担的保险赔偿金额。如在本案中，被保险人已经就其损失获得了全额赔偿，各方共同保险人在合同中约定共同遵守主要保险人做出的决定，并委托其行使代位求偿权，应视为已把对外求偿权利让渡予原告行使，原告因此得以自己名义就全部货损行使代位求偿权。

同时，《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》中明确，“保险人在行使代位求偿权时，未依照海事诉讼特别程序法的规定，向人民法院提交其已经向被保险人实际支付保险赔偿凭证的，人民法院不予受理；已经受理的，裁定驳回起诉。”该条内容包含了人民法院对保险人向被保险人实际支付保险赔偿金额及其代位求偿权范围的审查。

三、共同保险合同中主要保险人行使代位求偿权的限制

共同保险合同中主要保险人行使代位求偿权不仅受到金额的限制，同时也受到对象的限制，即保险人不能对特定对象行使代位求偿权。通常包括共同被保险人、被保险人的家庭成员及组成人员、被保险人的雇员等。本案的两被告系与原告无特殊关系的第三人，故原告行使代位求偿权不受此限制。但本案中原告行使代位求偿权受到被保险人与第三人之间法律关系的限制，即被保

险人与被告和明航运天津公司之间的海上货物运输合同关系。和明航运天津公司作为承运人享有法律赋予其就货物灭失或者损坏赔偿限额的权利。除非保险人能够证明货物的灭失、损坏是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率的作为或者不作为造成。本案中原告提供的证据不足以证明承运人此类行为的存在，故两被告可援引赔偿责任限制条款减少赔偿金额。



承运人对于平板箱 / 框架箱货物绑扎的监督、指导和加固义务

案情简介

原告美亚保险有限公司(AIU INSURANCE COMPANY)诉称，2011年8月31日，原告承保的6套PV800H型多用途晶片制造机分装在24个集装箱内，由被告台塑公司所有的“FPMC Container 7”轮承运，被告新海丰公司签发了编号为FP1124YFN002的提单，卸货港为越南海防港，交货地广西防城港。2011年9月1日，“FPMC Container 7”轮挂靠日本清水港时因受12号台风影响无法作业，该轮驶往防波堤外抛锚，发生了平板箱TRIU0617736上的3A箱货物翻落到左侧的集装箱上以及平板箱0617783上2A箱货物坠落到海中灭失的事故。3A箱内货物因技术上的原因无法修理，且残值不足以支付拆卸、材料分类和切割等费用。原告为涉案货物的保险人，在涉案货物出险后支付了117409936日元（折合人民币9748664.40元），依法取得保险代位求偿权。原告诉称，涉案货物的损坏发生在两被告的责任期间，两被告须对原告的损失承担连带赔偿责任。

被告新海丰公司、台塑公司辩称，托运人并未就货物装于舱内与承运人达成一致意见，其将货物装于舱面符合航运惯例；案涉货物跌落和坠海是托运人包装、绑扎不当导致，承运人已妥善积载案涉集装箱，对货损的发生没有过错；事故发生后，案涉货物没有得到及时修理和妥善保管，导致损失扩大，其对扩大的损失免责；原告单凭发票无法证明货物价值，案涉货损价值不及整批货物的三分之一，原告以整批货物三分之一为基础索赔没有事实依据，即使承运人应当承担赔偿责任，也有权享受单位赔偿责任限制。

裁判观点

一审法院认为，综合原被告的诉辩意见，本案的争议焦点主要为关于案涉事故发生原因及二被告是否应当对案涉货损承担责任的问题。



原告认为，案涉货物灭失损坏的原因在于二被告违反约定错误地将平板箱置于舱外，且未能妥善配载平板箱，二被告对货损的发生具有过错，应当连带承担赔偿责任。二被告认为，在托运人订舱时，承运人并未承诺货物百分之百地装于舱内，即双方并未就货物装于舱内达成一致；案涉货物灭失损坏是由于托运人对集装箱内的货物包装、绑扎、系固不当导致，二被告没有过错，不应承担赔偿责任。

法院认为，案涉 TRIU0617736 号平板箱上 3A 箱货物和 TRIU0617783 号平板箱上 2A 箱货物发生损坏灭失的原因在于托运人对货物在集装箱内包装、绑扎不当。理由如下：首先，被告新海丰公司并未承诺一定将案涉货物装载于船舱内，被告新海丰公司与托运人之间未就货物装载于舱内事宜达成一致协议。原告未能举证证明被告新海丰公司承诺将案涉货物装载于舱内，其关于二被告违反约定将货物积载于舱面的主张，无事实依据。

其次，被告将案涉集装箱积载于舱面，符合集装箱运输的习惯作法。集装箱配载是系统工程，根据集装箱运输的特点，通常集装箱都是根据船舶稳性、剪力和弯矩预配，不存在要求甲板堆装和舱内堆装的做法。具体集装箱在船上的装载位置受重箱、轻箱上下积载、装箱港、卸箱港、货物特性等多种因素影响，在订舱时无法确定集装箱装载的位置。因此，承运人可以在综合考虑货物状况、航行安全的前提下，决定集装箱积载的位置。在此情况下，被告已尽到妥善谨慎积载义务且符合集装箱运输的通常做法。原告关于案涉货物可以且应当全部装载于船舱内的主张，理由不能成立。

第三，托运人对货物包装、绑扎不当。案涉货物在装船之前的装箱、绑扎和系固工作由托运人负责，托运人需自行对货物进行绑扎系固，确保货物妥善固定在平板箱上，不致移动、滑落。本案中，托运人将货物自行包装，再以封闭的木箱装载，货物被包裹在银色包装纸中，货物与木箱之间没有经过任何绑扎、系固或添加填充物，货物在木箱内处于未固定的游离状态，颠簸、摇摆造成的惯性抵消了其自身重力对底盘形成的摩擦，货物就会摇摆和滑动，进而对包装货物的木箱及其外的系固带进行冲击。托运人以绑扎带将木箱横向固定在集装箱底盘上，绑扎带多处与货

件利边直接接触，极易被割断，系固方法及其强度不足以抵御木箱内重件货物的冲击和船舶正常航行所产生的横摇、纵摇和垂荡过程中的惯性力和相应重力。综上，案涉货物灭失损坏是由于集装箱与木箱，木箱与内在机械设备三者之间系固不足以抵御外界风浪引起的摇摆所致。原告关于托运人对货物绑扎、系固得当的主张，与审理查明的事实不符，法院不予支持。

第四，被告新海丰公司、台塑公司已尽妥善积载、照料案涉货物义务。在集装箱运输中，由承运人将集装箱作为整个货物单元装载在集装箱船上，并将集装箱与船舶绑扎系固。本案中，鉴定报告显示船舶与集装箱的连接（即系固）符合《货物系固手册》的要求。从案涉海损的表象看，侧翻损坏的平板箱和坠海灭失的平板箱的底座与下方集装箱顶部的连接均停留在原位未发生松动移位，亦无明显损坏，说明案涉平板集装箱框架与船体结构的连接牢固，足以抵御天气情况引起的船舶摇摆。原告关于承运人对案涉集装箱积载不当，若集装箱装载于船舱内则本案货损事故不会发生的主张，没有事实依据，法院不予采信。

评析

一、本案相关问题评析

笔者代表承运人新海丰公司，一审判决承运人和实际承运人胜诉，无需对原告美亚保险有限公司承担赔偿责任。美亚保险有限公司上诉，二审开庭前双方达成和解（以单位赔偿责任限制金额为和解金额）。在一审庭审以及二审原告上诉状中，承运人对托运人负责装箱和绑扎的框架箱是否具有监督和加固的义务，双方并未提及，也未成为本案的一个争议焦点。但是，笔者注意到，在其他类似案件中，这个问题具有很大争议。

对于普通的封闭集装箱，若托运人负责装箱，从装箱托运后至交付收货人之前的期间内，如箱体和铅封完好，收货人以承运人交付的货物损坏短缺向承运人索赔的，承运人通常不承担赔偿责任，因为承运人对集装箱内部的积载包装是看不见的，承运人对于箱内货物的积载和包装不承担任何义务和责任。但是，对于非封闭式的集装箱，包括上述案件中的平板箱，对于货物的绑扎，包括集装箱内部货物的绑扎，承运人是否负有一定的义务，包括对绑扎进行监督、管理和加固，目前的审判实践中颇有争议。

本案中，法院判决认为，从案涉海损的表象看，侧翻损坏的平板箱和坠海灭失的平板箱的底座与下方集装箱顶部的连接均停留在原位未发生松动移位，亦无明显损坏，说明案涉平板集装箱框架与船体结构的连接牢固，足以抵御天气情况引起的船舶摇摆。原告关于承运人对案涉集装箱积载不当，若集装箱装载于船舱内则本案货损事故不会发生的主张，没有事实依据，法院不予采信。另外，法院判决认为，案涉货物灭失损坏是由于集装箱与木箱，木箱与内在机械设备三者之间系固不足以抵御外界风浪引起的摇摆所致，属于托运人的过错。总之，本案法院判决并不认为在由托运人负责装箱和绑扎的情况下，船方对于非封闭式集装箱内部货物的绑扎和系固承担有义务，这种认定对船方有利。

但是，实践中有相反的案例。船方是否负有上述义务，目前笔者尚未见到有这方面的理论探讨，相关相反案例也没有深入阐述具体的依据。笔者下文对相关案例初步进行分析。

二、国内相关案例分析

根据笔者在北大法律信息网的搜索，判决未提及承运人对托运人负责装箱和绑扎的框架箱的

绑扎负有监督、指导和加固义务的有两个，笔者摘要如下。

案例一：中国太平洋财产保险股份有限公司上海分公司诉北京保得国际货运代理有限责任公司上海分公司等海上货物运输合同货损赔偿纠纷案

法院认为，永霖公司的检验报告客观披露了涉案船舶航行途中遭遇强风，导致船舶倾斜的情况，但并未对货损发生的直接原因作出分析和认定。中华检定社的检验报告证明船舶航行中遇到了恶劣天气，同时也证明船舶抵港时两框架箱固定杆完整、箱体未经移动的情况，该检验人经调查后认为箱内的固定材料不足以承受 20 吨机器在海运途中所受之应力，货损原因系因托运人绑扎货物不当所致。作为有关船运货物装载之检查、检定的专业公司，中华检定社对有关货物受损原因的认定，法院予以采信。

通灵公司作为涉案货物的实际承运人，同样应当承担妥善和谨慎地积载、运输、保管、照料货物的义务。在通灵公司和保得公司的运输合同中，保得公司为货物的托运人，提单注明 CY-CY，由托运人装箱、计数并封箱。有关检验报告已经表明涉案船舶航行中虽然遇到恶劣天气，但船舶抵港时通灵公司承运的两个框架集装箱仍然完好固定于原处，货损原因系因托运人绑扎货物的固定材料不当所致。鉴于本案并无证据表明通灵公司在运输货物的过程中违反了承运人的义务，并由此导致涉案货损的发生，故要求其就有关货损承担赔偿责任没有事实和法律依据。

案例二：江苏省设备成套有限公司等诉新海丰集装箱运输有限公司等海上货物运输合同纠纷案

涉案“VEGA SCORPIO”轮从日本横滨港至名古屋港途中遭遇“塔拉斯”台风等恶劣天气，连接货物与平板集装箱的绑扎带断裂，丧失了原有

将货物固定于平板集装箱的作用，造成货物位移，进而发生碰撞，最终形成货物的损坏。涉案平板集装箱在整个事故过程中并未发生钮锁松开、断裂并致箱体位移的情形。因此，本次货物损失的直接原因是将货物固定于平板集装箱上的绑扎带断裂，而该绑扎装箱的行为系由托运人自行完成。此外，船舶在航行过程中遭遇恶劣天气也是造成本次事故的原因之一。但无论是因托运人的原因还是诸如台风等恶劣天气的原因，承运人对涉案货物损坏均不负赔偿责任。而两原告提交的证据并不能否定承运人免责事由的存在，故对两原告关于货物损失的诉讼请求不予支持。

从上述案例可以看出，对于平板箱/框架箱货物，如果货物的装箱和绑扎由托运人负责和完成，那么在集装箱货物落海或者下坠发生损坏的情况下，只要集装箱本身完好固定在原处未发生位移，且根据查明的事实货损原因系绑扎不固导致，无论是案例一下集装箱内部的固定绑扎不足还是案例二下的集装箱外部将货物固定于平板箱上的绑扎材料不足导致，法院均认定货损原因系托运人绑扎不当导致，承运人无需承担任何责任，法院判决也未提及承运人对于货物绑扎具有任何监督、指导或加固义务。

相反，在以下所列的另外两个案例中，法院的观点则对承运人甚为严格。

案例三：华美贸易有限公司与青岛海盛国际船舶代理有限公司等海上货物运输合同纠纷上诉案

对于框架箱即敞开式平板集装箱，本案一审法院判决认为承运人对该种类型集装箱内部的货物的管货义务和普通的集装箱有区别，即承运人应当更加注意和谨慎，承运人应履行谨慎注意和告知托运人根据气候情况采取进一步加固措施的义务，这种义务建立在承运人对航次海况的预见性和货物包装及积载情况的特殊性的基础上。一

审法院判决承运人承担 50% 货损责任。承运人在上诉中辩称即使是框架箱，也属于集装箱货物，承运人没有任何法定义务对对集装箱内货物的包装、积载和绑扎情况进行检查，更没有义务对集装箱内的货物采取加固措施。二审法院维持原判。

显然，上述案例中，法院认为对于框架箱，承运人对于内部货物的绑扎，在恶劣气候条件下，有义务提醒托运人采取加固措施，这和前面两个案例法院判决未提及承运人在框架箱货物绑扎加固方面有任何义务存在明显不同。

案例四：上海安顺航运有限公司与中铁二局集团有限公司等海上货物运输合同纠纷案

该案中，一审法院查明，安顺航运等陈述该轮的抗风等级为 10 级以上，在事故发生前船员未对货物的绑扎进行加固。《“君顺”轮货物系固手册》关于重件货的积载要求之一为：重件货物的重量分布应避免对船舶结构产生过大的压力。应特别注意在甲板或舱盖上装载重件时应用足够强度的木材或钢梁将重件的重量传递到船舶的结构上。关于甲板货物为抵御恶劣海况的系固，虽然是困难的，但应作出一切努力进行系固，保证支撑件能经受相应的冲击，并考虑适用特别的系固方法。航次中船员“应对货物单元的系固状态进行定期检查，在必要时应对系固索具进行紧固，若需要还应增加系索，风浪天气中尤其应作此项考虑”。根据绑扎绳断裂致使货物落海的事实，可以认定绑扎材料的质量以及绑扎工作的质量确实已经构成涉案货损的直接原因和主要原因之一。而绑扎工作是中铁二局委托案外人完成的，对于使用强度不够的绑扎材料和不当绑扎（绑扎绳与集装箱之间衬板未被使用）导致的货损，中铁二局应当承担相应的责任，但是货物的装载及

绑扎实际由谁进行并不影响承运人对货物装载的责任和义务。

本案中，中铁二局与安顺航运之间系提单运输法律关系，根据我国《海商法》的规定，对所承运的货物进行妥善而谨慎的装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载是承运人的法定义务。此外，货物的积载和装载涉及船舶的稳性并进而影响到船舶的适航性，大件货物在甲板上的装载是否妥当对船舶航行的安全性有重大影响，故即使货物的绑扎由绑扎公司进行并提供绑扎材料，并不能免除船长、大副依据船舶《系固手册》要求和良好船艺对货物绑扎工作进行监督、指导的义务；船方有义务对绑扎材料的质量进行检查，并对绑扎、系固工作进行最终审核、确认。如果货物的绑扎方式、绑扎材料的强度没有达到《系固手册》的要求，承运人应在开航前及时指出并纠正，并应用足够强度的木材或钢梁将大件的重量传递到船舶的结构上，以保证货物的绑扎和装载适于具体航次的安全要求。安顺航运未能履行上述职责，也构成涉案货损的主要原因，故对于本案中货物的装载及绑扎不当导致的损失，安顺航运作为承运人应当承担相应的赔偿责任。

由于中铁二局对于涉案甲板货物的绑扎不尽妥当，而安顺航运对于货物在装载和积载时未尽相应义务，以及在运输途中对货物保管和照料不力，绑扎绳在较强风力及浪涌的作用下断裂，最终导致了涉案事故的发生。显然，中铁二局与安顺航运对涉案事故的发生均存在过错。根据双方的过错程度，中铁二局与安顺航运应对涉案海损事故导致的损失各半承担责任。

二审法院在此方面的判决理由和一审基本相同，认为安顺航运主张以舱面货的特殊风险免责，应证明货损事故确因其特殊风险所造成，且

已尽到妥善管货的义务。本案中，相关证据表明货物绑扎不当以及船员未在事故发生前对舱面货物的绑扎进行加固系涉案货损发生的原因之一，故安顺航运无权以舱面货的特殊风险为由主张免责。原判据此判令安顺船务承担 50% 责任并无不当。

可见，上述案例四下承运人被法院判定即使货物的绑扎由绑扎公司进行并提供绑扎材料，并不能免除船长、大副依据船舶《系固手册》要求和良好船艺对货物绑扎工作进行监督、指导的义务。和上述案例一、二和三不同的是，本案查明事实中船员依据系固手册和良好船艺应当对货物绑扎进行监督和指导，必要时要对系固索具进行紧固。

如果船方没有配备货物系固手册的情况下，若框架箱下货物由托运人负责装箱和绑扎，船方是否有义务对货物绑扎工作进行监督、指导和加固？根据上述案例，船长和大副依据良好船艺，也有对货物绑扎工作进行监督和指导的义务。笔者认为，这个说法有点牵强附会，良好船艺主要涉及船舶驾驶而不涉及货物绑扎。那么，相关国际惯例是否有这方面的规定，笔者进一步研究如下。

三、与本案有关的国际惯例研究

经过笔者查阅，货物绑扎和系固方面的国际惯例有国际海事组织颁布的《货物积载与系固安全操作规则》(Code Code of of Safe Safe Practice Practice for for Cargo Cargo Stowage and Securing)，目前的版本为 2014 年版 [1]。根据该规则第 1.6.1 条的规定，适用于该规则的船舶（包括集装箱船，笔者注），应当配备有货物系固手册。以下具体列出该规则有关承运人对货物绑扎和系固方面义务和责任的重点条文。

1.9.1 货物情况

在装船前，船方应向托运人索取全部必需的货物情况，以便船方确定下列信息：

- (1) 所装运的不同货物是彼此相容的或应得到适当隔离的；
- (2) 货物适合于该船；
- (3) 该船适合装运该货物；
- (4) 在所经航程中，货物在任何可以预计到的海况下可以被安全堆装和系固。应向船长提供所装运货物的适当资料，以便为装卸和运输作出正确的系固计划。

2.2.1 货物配载

(1) 至关重要的是，船长应对货物堆装和系固进行规划和监督，以防止货物滑动、翻转、挤压和倒塌。

2.8 船长需考虑的一般要素

对货物装运中的危险情况作了足够估计后，在装运任何货物，运输单元和车辆前，船长应确认以下几点：

- (1)
- (2) 货物，包装单元和车辆应处于良好状态并可被有效系固；
- (3) 船上有全部必须的货物系固设备并处于良好工作状态；
- (4) 货物应尽可能完好地堆放于包装单元或车辆内。

3.1.15 导致货物损失的原因

对以下易引起货损的通常原因应给以足够重视：

- (1) 恶劣的海况；
- (2) 垫木的数量不够或无效；
- (3) 系固设备强度不足；
- (4) 左右或前后系固不均匀；
- (5) 钢丝的系固眼板严重变形；
- (6) 系固设备使用不正确；
- (7) 钢丝，眼板，链条，花篮螺丝，卸克，绑扎杆和系固点间的强度不均匀；
- (8) 锐利或未经保护的边缘绑扎货物而使设备损坏；
- (9) 对由于船的运动而引起的力没有加以重视；

从上述条文可以看出，船方对于框架箱/平板箱，不仅要确保集装箱本身固定在船上不产生位移，还要关注货物内部的系固。以下根据上述规则具体阐述。

根据 1.9.1，在装船前，船方应向托运人索取全部必需的货物情况，包括在所经航程中，货物在任何可以预计到的海况下可以被安全堆装和系固。显然，这里强调了“全部必须的货物情况”，以便货物“被安全堆装和系固”。

根据 2.8，船长要确认“货物应尽可能完好地堆放于包装单元或车辆内”；所谓“货物应尽可能完好地堆放于包装单元或车辆内”，即货物在箱内的积载、系固完好，不至于运输过程中因为系固不牢等原因产生位移导致货损甚至坠落。所谓“尽可能”，笔者认为是根据具体的货物包装情况采取不同的注意义务，若是全封闭集装箱，如果由托运人装箱，船方对于内部货物的积载和系固显然无义务，如果是框架箱及平板箱，则船方对于货物的系固，应当承担一定的审核、监督

和指导义务。因此，从这个角度来说，船方对于非封闭式集装箱来说，具有按照良好船艺的通常标准对货物绑扎工作进行监督、指导和必要时加固的义务。上述结论可以通过规则的其他规定得以印证。

比如根据 3.1.15，船方要足够重视“沿锐利或未经保护的边缘绑扎货物而使设备损坏”。显然在题述笔者参与处理的案件中，对于事故原因之一“托运人以绑扎带将木箱横向固定在集装箱底盘上，绑扎带多处与货件利边直接接触，极易被割断”，如果按照上述规则规定，船方是有一定责任的；根据附则 5，对于重件货，船长要取得关于货物的足够资料，确保安全堆装和系固，包括包装图纸、货物重心位置等，这方面的内容我们认为应该包括货物内部绑扎和系固。

因此，我们认为，根据国际海事组织《货物积载与系固安全操作规则》，对于框架箱/平板箱货物，即使由托运人负责装箱和绑扎，船方对货物绑扎和系固工作，也负有一定的义务，包括监督、指导和加固等。



上班族父母如何关爱宝宝？



当 36 岁的律师莎拉 (Sarah) 夜里听到 3 岁的

女儿喊保姆的名字时，她震惊了。“你心想：‘我的孩子爱保姆胜过爱我。’”

但另一方面，女儿生病时莎拉感到的极度焦虑，让她如释重负地交出责任。她很快意识到，自己永远不会喜欢全天候照顾自己的小孩。她解释说：“我不会说我期待回去上班，但我确实期待有什么事能让我离开他们。”

莎拉说，当年她的母亲给她灌输了一种“我不重要”的感觉，她希望通过提供关爱和有规律的日常生活，她的女儿不会受这种感觉的折磨。

据心理治疗师表示，萨拉正确地担心自己在无意中重复忽视型育儿模式。婴儿和幼儿需要成年人悉心呵护，这一过程被称为“依恋”。

这一理论已获得心理学、神经科学和生物化学的认可，它解释了父母与婴儿之间的早期互动对孩子的情绪健康有持久后果。

人生的最初几年对塑造和发展儿童的“社会脑” (social brain)——情感资源建立于此——至关重要。一个婴儿身边若能有关怀其感受和体验的成年人陪伴，将为孩子学习调节情绪、与人交往和应对压力提供基础。

如果早期依恋需求得不到满足，孩子们可能会变得好斗、害羞或粘人。在极端情况下，不充足的早期照顾可能导致反社会行为、上瘾，以及人格障碍。

雇主可以采取更多行动支持上班族父母。律师莎拉认为，许多管理人员对弹性工作政策只是说说而已。她说：“他们会让你去观看校园表演，但私下他们对你错过了那次会议耿耿于怀。”

心理治疗师莱纳·科塔里-苏厄德 (Leena Kothari-Seward) 是 Mosaic Executive Coaching 的创始人，她认为科技进步和留住优秀员工的需要，已经促使雇主提供比过去更大的灵活性。但她建议雇主再进一步，用绩效目标（而不是待在办公室的时间）来衡量员工表现。

科塔里-苏厄德建议，雇主向怀孕期间以及回来工作的父母提供辅导。经理和父母需要就公司能够现实地提供什么进行艰难的谈话。

知名儿童心理分析学家、伦敦 Anna Freud Centre 首席执行官彼得·福纳吉 (Peter Fonagy) 教授称，上班族父母可以放心，多名照顾者不一定妨碍孩子的发育。

他说，良好的依恋有赖于关心的质量而不是数量。虽然父母和大家庭成员可能更有积极性，但其他照顾人员可以提供婴儿所需的依恋体验，而这不一定破坏孩子与父母的亲情关系。

研究表明，建立亲情最好的时间是夜间，就发生在宝宝以及宝宝醒来时陪在身边的人之间。

福纳吉教授说：“即使陪护人员有变，只要他们足够了解这名婴儿，敏锐地作出回应……重要的是关注质量。”

他认为不能指望一个人能提供一个婴儿大脑所需要的一切，还需要一个体谅的社交网络。“实际上促进婴儿发育的不是亲情关系的质量，而是环境的质量。”

他表示，依恋需要的不仅仅是身体照顾和保护。“它会成为支持人类心灵的发展——能够描述自己的内心体验，能够预料其他人的感觉和想法，能够进行社会合作——这些事情都依赖于依恋关系。”过去，可能是 4 个成年人照顾一个婴儿，如今人们的预期不同。他表示：“就生物学而言，我们的设计并不包含休长假照顾孩子。（历史上）你会指望整个村子照顾孩子。”

达诺箴言：

子曰：“学而不思则罔，思而不学则殆。”

婴儿出生后，经常能够唤醒父母自己在婴儿期的感受。如果父母遭遇过依恋障碍，那么他们更有可能把婴儿的哭闹错误理解为宝宝对他们不满。如果父母的回应是负面的，那么这个婴儿可能会感觉沮丧和不安全，于是这个周期将延续到下一代。

一位男子来找我寻求心理治疗，他把自己缺乏信心和担心被拒的情绪，归结于他的妈妈在生下他 6 周后就重返工作岗位，把他交给一个接一个保姆照顾，导致他缺乏关爱。

其后果是，他一辈子都在竭力争取其他人的好感，频频选择容易建立、但最终令人不满意的个人和职业关系，因为他担心自己被拒。

他表示：“我工作非常努力，这与我的事业成功无关，而是因为我担心我可能会像小时候我在潜意识层面感觉被妈妈拒绝一样被公司拒绝。”

在他女儿出生后，他那隐藏在内心里对自己妈妈的情感暴露出来。接着，他明白了，工作可能是让父母摆脱孩子到来可能触发的难以处理的情绪的一种方式。

“当我早晨上班，让她抱抱我时，她却走到我太太身边，我仍能感受到自己受到伤害，我需要小心提防不让自己感觉被拒。否则你就是在让一个 18 个月大的婴儿为成年人的情绪负责。”

福纳吉教授认为，工作和家庭生活不应该是水火不容的，远程办公和技术可以发挥一定作用。他表示：“创造财富并非照顾下一代的唯一事情。”

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。