

2019年7月

总第柒拾玖期

7

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 深度融入“一带一路” 大连打造海陆新门户
- ◇ 集装箱内积载不当导致货物运输途中货损,是否属于海上货物运输险承保范围?
- ◇ 希腊船队规模下滑船队实力不降反增

为客户创造价值

深度融入“一带一路” 大连打造海陆新门户

在大窑湾集装箱铁路中心站,大连港中欧班列装卸作业异常繁忙,来自我国华东、华北、东南沿海地区以及日本、韩国等国的货物在此集结,借助大连港的海陆双向通道,销往目标市场。

穿梭往来的中欧班列是大连市深度融入“一带一路”建设的有力见证。作为东北亚国际航运物流中心、区域性金融中心和面向东北亚区域开放合作的战略新高地、我国进一步扩大向北开放的重要支点,大连市积极推进国际物流大通道建设,拓展国际产能与装备制造合作,打造对外开放合作新高地,争做21世纪“海上丝绸之路”建设的排头兵和主力军。

以大连为枢纽节点,依托海上通道、陆上通道及综合交通枢纽的多式联运体系正在形成。作为“一带一路”重点布局的15个港口之一,大连港开通了中欧班列、哈欧国际货运班列等20余条线路,形成了联结欧亚的“辽满欧”“辽海欧”“辽蒙欧”和“辽新欧”等国际多式联运物流大通道。同时,还密切与日韩主要港口合作,建设环渤海中转网络体系,推动港航企业增开国际航线,重点开辟东南亚、中东、非洲、地中海至欧洲的全球航线,打造辐射南太平洋的海上通道。大连国际机场开通了210条国内外航线,形成了覆盖全国、辐射日韩俄、连接欧美亚的航线网络。

借力“一带一路”东风,大连企业纷纷走出去,在国际舞台上大显身手。大连冰山集团的产品不仅畅销国内,还远销五大洲60多个国家和地区。大连华锐重工的产品已远销90多个国家和地区,得到“一带一路”沿线国家和地区的广泛认可。

资金融通是“一带一路”建设的重要支撑。大连市银行业推进跨境金融创新,为大连企业参与“一带一路”建设提供全方位、综合化金融服务。浦发银行大连离岸业务创新中

心建立完善的金融业务平台和制度体系,服务中资企业“走出去”。依托招商银行联动平台,企业可在外债额度内向境外金融机构申请融资,拓展融资渠道,获取低成本境外资金。大连商品交易所与26家境外交易所签署合作谅解备忘录,在新加坡设立首个境外代表处,吸引境外交易者参与中国期货市场。

集装箱内积载不当导致货物运输途中货损,

是否属于海上货物运输险承保范围?

如今可以用集装箱装运的货物越来越多了,钢卷、大件设备(框架箱/平板箱)、鱼粉/肉骨粉、棕榈油(集装袋)等等.....由于箱内积载不当导致货物受损,货物保险人要不要赔付呢?

尝试对比目前国内最常用的09版PICC条款和82版ICC条款。

首先说明,以下两个问题虽然会涉及到保单责任判断,但与题目关系不大,就不在这里讨论了:

- 1、保单责任期间;
- 2、承保风险,无论是列明风险,还是所谓的一切险的理解。

我想焦点问题是不同条款中,相应的“除外责任”的理解。

PICC条款在这个问题上针对性不强,可能用到的是以下两项:

- (一)被保险人的故意行为或过失所造成的损失。
- (二)属于发货人责任所引起的损失。

以第(一)项为例,存在的问题包括:

一、谁是被保险人?

1、常用的F组和C组贸易术语情况下,收货人持保单向保险人索赔,货物装箱并非收货人完成,能否将“被保险

人”做扩大解释是个问题。

2、被保险人是否包含被保险人的雇员或被保险人委托的第三方？如果没有写明，恐怕只能理解为被保险人本人，不能包括被保险人委托的货代等第三方。由于保险人对除外责任负担举证责任，实践中，保险人如何证明装箱由什么人完成，本身就是个难题。

二、故意行为和过失的标准是什么？

故意、过失都是对行为人主观恶意的评价，被保险人对积载标准的认知程度似乎也应当考虑在内，证明起来不容易。

第（二）项除外责任也有类似的问题：

1、“发货人”应当指发货人本人，很难做扩大解释，特别是货代装箱的情况，无法适用；

2、“责任”一词更加笼统，不同的法律责任构成要件不同，保险合同项下，“发货人”都未必是当事人，即便是当事人，恐怕也谈不上“无过错”责任，如何界定其责任缺乏依据，若以普通侵权责任标准衡量，仍需考量行为人主观恶意。

或有保险人认为可以将“被保险人”、“发货人”做扩大解释，但很难讲这经得起司法实践的考验。

再看 82 版 ICC 条款，其第 4.3 条更容易得到准确的理解：

loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or lift van but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants),

保险标的之包装或准备不足或不当引起的损失、损害或费用

(在本款意义上，“包装”应视为包括集装箱或托盘内的积载,但仅适用于此种积载是在本保险责任开始前进行或是由被保险人或其雇员进行之时)。

一、箱内积载是否妥当，不再考察行为人的主观意识，而仅仅讨论客观标准。虽然客观标准在不同案件中证明难度不同。

二、若保单责任开始时，装箱已经完成，则不再讨论由谁装箱的问题。对于整箱货运输的情况而言，这大大增加了保险人拒赔空间，保险人举证也便利了不少。

以上条款，09 版 PICC 条款和 82 版没有区别；09 版 ICC 条款则在 82 版基础上做了调整：

loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of this Clause "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors),

保险标的之包装或准备不足或不当而不能经受所保运送通常的事故所引起的损失、损害或费用，如果此种包装或准备是由被保险人或其雇员实施的,或是在本保险责任开始前实施的(在本款意义上，“包装”应视为包括集装箱内的积载,而被保险人的雇员不包括独立承包商)。

和 82 版的主要区别是：

1、将 servants 变更为 employees，并明确不包括独立合同人，例如货代；

2、将积载标准明确为能够抵御通常运输风险；

3、没再提托盘 liftvan，或许是觉得那本来就是“包装”的一部分了。

可以看到，这种调整主要是基于两方面的考虑：1、跟上时代；2、把话说清楚。原则上并没有什么改变。

若保单责任开始时，装箱已完成，或可认为集装箱即货物包装，或者说集装箱是货物的一部分，那么可否尝试主张货物包装不良、固有缺陷呢？若以 PICC 条款承保，涉及以下两项除外责任：

(三) 在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失。

(四) 被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运输延迟所引起的损失或费用。

大家可以通过条款措辞，自己体会一下拒赔难度。

以下通过我们经手的一个真实案例说明以上条款：

日本富山生产的设备若干，工厂委托第三方装台架式集装箱（框架箱），随后陆运至横滨装船运往中国。

海运途中海况不良，用以固定货物和框架箱之间的绑扎带断裂，货物位移损坏，但集装箱与船体之间连接的扭锁仍处于收紧状态。司法鉴定结论认为，货物与框架箱之间的连接，不能抵御通常海运风险。

保单记载的货物启运地为横滨，承保条件 82 版 ICC (A)，我们代理保险人凭第 4.3 条拒赔。

货损人民币三千余万，最终案件以人民币七百万和解。和解时考虑的风险较多，这里不展开了，但可以说明保险人在此类案件中的拒赔机会。

以上理解或有争议，欢迎指正。希望通过这样的讨论，为保险人、被保险人选择，理解承保条件提供帮助。

希腊船队规模下滑船队实力不降反增

在限硫令等海事新规则规范日益临近，全球航运市场整体行情并未发生根本性好转的情况下，希腊船东采取了加快老旧船舶拆解力度以提升船队竞争力的应对策略。2018 年希腊船东共拆解老旧船舶 682 万载重吨，同比增长 74.4%；而同期由于新接收船舶运力规模的下滑，2018 年希腊船东共接收新船 129 艘、1200 万载重吨，同比分别大幅下滑 20.4% 和 32.1%。在此情况下，希腊船队规模出现一定程度的下滑。

然而，最近 10 年，希腊船队规模悄然发生了大的变化。据中国船舶工业经济与市场研究中心高级工程师蔡敬伟介绍，平均船龄呈现下滑态势。近年来，希腊船东通过订造新船、收购低龄二手船、出售和拆解老旧船舶等方式，不断优化船队的船龄结构，船队平均船龄基本呈现下滑态势，2008 年，希腊船东船队平均船龄为 18.4 年，到 2017 年底时已经降至 11.8 年。不过，2018 年，希腊船东船队平均船龄小幅回升至 12.1 年，这也是近年来该国船队船龄首次出现回升，主要原因是近年来希腊购买了大量的二手船以及新接收船舶规模的下滑。其中，希腊船东万吨以上油船、万吨以上散货船和集装箱船船队的平均船龄，分别从 2008 年的 10.1 年、15.6 年和 18 年降至 2018 年的 9.3 年、8.9 年和 11.5 年。

希腊船东一直非常注重船队竞争力的提升，单船规模经济性是其重点考虑的因素之一，近年来，船队平均吨位持续上升。根据克拉克松研究公司的统计数据显示，2018 年，希腊船东船队单船平均吨位达到 6.8 万载重吨，较 2008 年的 4.7 万载重吨同比增长 46.7%

金融危机之后，传统集装箱船航运大国德国 KG 基金的没落，其不断变卖集装箱船甚至退出该领域，资金充裕的希腊

船东利用自有资金以及私募基金支持迅速抓住机遇低价购买二手集装箱船和订造新船。与此同时，随着全球对天然气等清洁能源需求不断增加，希腊船东也加快了对液化气船的投资步伐。目前，希腊船东船队中集装箱船、液化气船的比重较之前明显提升，2018年底，上述船型占比分别为8.7%和4.1%，而2008年底集装箱船和液化气船的占比则仅为4.8%和2.6%。

值得关注的是，二手船投资方面，希腊船东一直擅长低买高卖，2017年，二手船价格严重脱离实际资产价值，激发了希腊船东的收购热情，该国船东及时利用时机购买年轻的二手船。同时，加上希腊船东具有热衷投资二手船的传统，近年来，希腊船东二手船购买数量均达到高位水平，2017

年和2018年分别达到251艘和293艘。

希腊船队缘何强者恒强，长期占据全球船队排行榜之首？这与希腊是世界上最早进行造船和海上航行的国家之一，船东具有卓越的船队运营管理能力密不可分，当然，也离不开希腊政府对海运业一贯的重视和支持。希腊船东能够对国际航运市场的周期性变化做出极为迅速的反应，并且十分擅长“低买高卖”，其船队大量船舶基本是在市场低价时订造或购买的。同时，希腊船东也非常注重船队船舶质量，这也是一直以来其保持市场竞争力的重要原因。可以说，希腊船东凭借自身在国际航运投资及运营管理领域高度的敏感性和严谨性，一直屹立于国际航运界而不倒。

达诺箴言：

无欲速，无见小利。欲速则不达，见小利则大事不成。

——《论语·子路》

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。