

2019年8月

总第捌拾期

8

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 达沃斯论坛为共建“一带一路”建言献策
- ◇ 物流责任险与货物运输险的区别
- ◇ “陆海新通道”首次冷冻海运原箱测试货柜直达重庆

为客户创造价值

达沃斯论坛为共建“一带一路”建言献策

2019 夏季达沃斯论坛上，“一带一路”倡议倡导的绿色发展、科技创新、合作共赢的理念与论坛的主题十分契合，其发展现状与未来走向受到各方高度关注。

各方充满期待

自“一带一路”倡议提出以来，中国已经同 126 个国家和 29 个国际组织签署了合作协议，最新一轮的协议总额超过 640 亿美元。六年间，中国与“一带一路”沿线国家和地区货物贸易额超过 6 万亿美元，相关基础设施建设成为全球基础设施建设发展的重要推动力。

在 2019 夏季达沃斯的 multilateral 活动中，“一带一路”倡议的发展现状与未来走向成为与会者关注的重要话题。不少与会者指出，“一带一路”倡议提出以来，在沿线国家的基础设施项目建设等方面发挥了巨大作用，未来将继续为各方提供合作共赢的发展机遇。

中国建材集团有限公司董事长宋志平表示，“一带一路”倡议提出以来，规模不断扩大，水平不断提高。目前，许多“一带一路”沿线国家正在大力发展城镇化和工业化，这将会为中国以及其他国家的企业提供巨大的机遇。中国与许多“一带一路”沿线国家的承接性都很好，中国的很多产业都和“一带一路”沿线国家接轨，中国很多好的技术和经验都可以平移到沿线国家。

对于一些人将“一带一路”倡议提出的“债务陷阱”疑问，许多与会嘉宾都表示反对这种说法。

孟加拉国电力、能源与矿产资源部国务部长 Nasrul Hamid 表示，过去十年孟加拉国的经济增速都维持在 6.5%-7.6% 之间，外汇储备从 10 亿美元大幅上涨至 350 亿美元。孟加拉国正在经历新的发展阶段。有关“债务陷阱”的说法不正确，“一带一路”倡议带来了许多益处，是一个非常积极的倡议。

宋志平表示，“一带一路”倡议刚提出时，在沿线国家的投资项目多是一些基础设施项目，目前许多沿线国家逐渐转向城镇化和工业化，中国建材在当地也参与了不少工业项目和社会项目。随着这些沿线国家的外汇储备日益增多，债务会随着经济发展得到偿还，“债务陷阱”的说法是不正确的。

绿色之路受关注

本届达沃斯论坛专门开设了“推进绿色‘一带一路’倡议”分论坛，不少与会代表指出，实现可持续发展是未来解决众多全球性问题的关键一环，绿色“一带一路”建设将为推动可持续发展贡献重要力量。

中国生态环境部副部长赵英民在论坛上表示，“一带一路”倡议提出 6 年来，中国与“一带一路”相关国家和地区积极开展生态环保合作，在多个领域都取得了积极进展，合作机制不断健全、合作平台日渐丰富、政府沟通不断深入、合作成果不断落地。中国通过与相关国家和地区在环境政策、标准、法规、技术产业等方面的交流沟通，实现共建绿色“一带一路”的信息共享、知识共享、会议共享，为“一带一路”的绿色发展提供决策支持和数据支持。

联合国副秘书长兼联合国欧洲经济委员会执行秘书奥尔加·阿尔加耶罗瓦表示，“一带一路”倡议为多方均提供了发展机遇，但是一个重要的前提就是“责任”，要注重环境、社会和财务等多方面的可持续性，尤其是环境保护方面的责任。中国提出坚定决心建设绿色“一带一路”，已制定了一系列的相关法规和标准。在跨国基础设施建设的过程中，尤其要注重提前进行沟通和环境评价，作出好的规划。内蒙古伊利实业集团股份有限公司执行总裁张剑秋表示，未来几十年，全球大部分的基础设施和建筑投资将发生在“一带一路”沿线国家，因此“一带一路”倡议可以对解决全

球环境和气候问题起到很大的贡献。“一带一路”建设和绿色可持续发展，两者之间的关系是可以互相促进的。

宋志平表示，中国政府与企业都非常重视整体的环境保护。中国政府近年来进行了大规模的环境治理，在“一带一路”建设方面不会走老路，将会站在一个崭新的起点上，以新的高度去建设绿色“一带一路”。

不断深化科技合作

在本届夏季达沃斯论坛上，中国在世界科技舞台上日益上升的地位受到热议，业界人士赞赏中国对科技创新领域的大量投资，以及中国对国际合作的承诺。不少与会者指出，中国提出的“一带一路”倡议是践行加强国际科技创新合作的重要平台。

世界经济论坛方面的数据显示，在过去 10 年间，中国在科研方面的投入已经翻倍，并超过美国成为世界上科研人员数量最多的国家。

中国科学技术发展战略研究院院长胡志坚表示，科技创新将成为中国经济增长的一大驱动力，中国希望建成知识型经济，在此过程中科技将发挥关键作用。胡志坚认为，中国的科研力量将是“一带一路”倡议的重要组成部分。“一带一路”倡议是建设基础设施方面的重大倡议，将令其他发展中国家受益，同时将助力绿色科技在应对全球气候问题方面发挥更大作用。

宋志平表示，参与“一带一路”建设需要各国公司共同发展与合作。中国建材在“一带一路”沿线国家的许多项目也都在与第三方企业进行合作。此外，中国建材还在当地合作进行很多社区服务，比如在当地建立学校，捐赠医院等，这些措施令中国企业在当地很受欢迎。

Nasrul Hamid 也表示，未来“一带一路”建设需要年轻人来接力，技术转让是培育新一代力量的重要途径。中国不仅强调建设项目，也在进行许多的技术转让，中国的研发

中心也在吸引许多孟加拉国的年轻人参与。孟加拉国也在鼓励年轻人学习中文。他认为，“一带一路”建设需要与文化交流紧密相连，这样才能取得更加长远的成功。（记者王婧）

物流责任险与货物运输险的区别

从接触到的大量陆运案件当中，我们发现了一个很有趣的现象，就是大部分物流承运人为货主投保货物运输险以获得货物运输途中的保障，减少自身的商业运营风险，而没有选择作为承运货物的责任主体应该投保的物流责任险。那么，我们将在此分析一下，这两个险种到底有什么区别：

物流责任险与货物运输险同属广义财产险，其保险合同法律关系均受我国《保险法》第二章第三节【财产保险合同】调整。但就其实质而言，物流责任险为责任险的一种，其保险标的为被保险人对外所承担的损害赔偿责任，通常投保人购买该保险的目的在于规避被保险人所承担的法律风险；货物运输险为狭义财产险，保险标的为所运输的特定货物，即购买该保险目的在于补偿特定的货物损失。

在不考虑保险合同特殊约定的情况下（诸如放弃对投保人追偿；承运人作为被保险人等），一般货物运输险的被保险人为货主，保险事故发生时，被保险人与保险人之间的关键性问题为货物受损价值的确定问题。但本文前述提到，货物承运人为货主投保该保险的主要目的是保障承运人自身的经营风险而不是货主，那么问题来了，承运人是否可有效达到这个目的呢？就《保险法》第 60 条（关于保险人代位求偿权的规定）而言，通常保险人在赔付货主之后将行使其取得的保险代位求偿权向第三人追偿，而投保的承运人一般情况下应在运输合同（作为承运一方）项下承担违约赔偿责任或侵权责任成为“第三人”，即保险人代位追偿的对象，如此一来，承运人显然没有实现其投保的目的。

而承运人为自身投保(被保险人为承运人自身)物流责任险则可以有效避免上述货物运输险给承运人带来的风险。但该保险因其“责任险”的性质,要求被保险人承担一种特有的法律义务,即就其在保险事故中对外所承担的赔偿责任进行积极抗辩的义务。履行该义务对于被保险人而言则非常重要,甚至关系到能否得到保险赔偿金。下面,我们通过一个我律所代理的案件进行详细的分析。

【基本案情】

货主 A 公司委托 B 货运公司陆运一批压缩机, B 货运公司又委托 C 物流公司承运。运输途中发生翻车事故,导致货物受损。B 货运公司要求 C 物流公司赔偿并对其提起诉讼,之后 BC 达成和解协议。

C 物流公司与 D 保险公司签有物流责任险保险合同, C 赔付 B 货运公司后,向 D 保险公司索赔保险赔偿金,遭拒赔后将 D 诉至法院。本案中,我们代理被告 D 保险公司。

【争议焦点】

一审过程中案件除其他争议焦点外,我们仅就保险人是否需要承担保险责任一点作出解析。

就该点争议,原告 C 物流公司认为其所属车辆侧翻造成压缩机损坏,同时其向 B 货运公司赔偿了损失,发生了责任项下保险事故且自身遭受了损失,依据保险合同条款约定, D 保险公司应当承担其所赔付的款项。

针对 C 物流公司观点,我方提出以下抗辩意见:

从具体损失看,双方签订的保险合同明确约定:被保险人收到受害人赔偿请求时,应当立即通知保险人;对于被保险人自行承诺或支付的赔偿金额,保险人有权重新核定而不受其约束。被保险人请求赔偿时应当提供相应的事故认定材料和索赔材料,因被保险人的过错无法提供上述材料的,保险人对无法核实部分不承担赔偿责任。在 B 货运公司起诉 C 物流公司过程中, C 并未依约通知 D 保险公司,而径

行与 B 达成协议, C 自行向 B 认诺的赔偿金额对 D 不能产生约束效力。

我国《保险法》第六十五条规定:“保险人对责任保险的被保险人给第三者造成损害的,可以依照法律的规定或者合同的约定,直接向第三人支付赔偿金。责任保险的被保险人给第三人造成损害,被保险人对第三者应付的赔偿责任确定的,根据被保险人的请求,保险人应当直接向该第三者赔偿保险金,被保险人怠于请求的,第三者有权就其应获赔偿部分直接向保险人请求赔偿保险金。”本条款明确规定了在保险责任确定的情况下保险人向第三人的赔付责任,当然解释就是在保险责任未确定情况下被保险人主张的赔偿权利是可以被拒绝的,是于法无据的。保险人可以依据保险条款的约定对被保险人的保险金请求权进行抗辩。

同时责任保险人依照合同的约定,对于被保险人和第三人之间的损害赔偿处理,可以享有参与抗辩、和解,控制整个过程的参与权。保险人的参与权,性质上属于依照合同条款取得的参与第三人索赔(诉讼)的合同权利。由于被保险人和受害第三人之间责任关系的处理和结果,对保险人有重大利害关系,保险人有必要被赋予参与权。而本案中 C 物流公司在与 B 货运公司诉讼过程中并未顾及到 D 保险公司应有的参与权,将有重大利害关系的 D 排除在外,于理不合于法无据,应当承担相应的不利后果。

【法院裁判】

一审法院认定,原被告间保险合同关系成立,且双方在保险单中已经声明被告 D 保险公司已对保险条款(包含免责)作出说明,原告 C 物流公司已知悉双方间权利义务关系。保险免责条款均已黑体字标注,足以引起原告方注意,故此保险合同对双方应当具有合法的约束力,应当成为保险事故发生后理赔的依据。按照合同条款约定, C 物流公司与受害第三人私自达成和解协议,排除了保险人 D 作为利益

相关方的参与权,二者间的和解协议依据保险合同条款的约定亦无法对 D 产生约束效力。二审法院认为由于 C 物流公司未履行合同告知义务,私自与 B 货运公司达成和解, D 保险公司对该和解款项的承担没有法定和约定的义务,故驳回上诉,维持原判。

不少物流企业对物流责任保险缺乏认识,而通过货物运输保险的方式来转嫁风险。虽然物流责任险相对于货物运输险更适合减少承运人自身的运营风险,但也应依照法律规定与保险合同约定承担必要的义务。

来源:铭汉法讯 转自海商法资讯

“陆海新通道”首次冷冻海运原箱测试货柜 直达重庆

15 日上午,“陆海新通道”首次进口冷冻海运原箱测试货柜直达重庆。与以往的进口方式相比,省去了换箱和通关手续,大大节约了资金和时间成本。

由于海运集装箱与铁路集装箱标准不同,过去的海运转

铁运不但要换箱,还涉及通关问题,从而增加了资金成本和时间成本。这批冷冻海运原箱测试柜从越南胡志明港启运,经海运至广西钦州港后转铁路运输直达重庆团结村站,省去了以往海运集装箱要换成铁路集装箱的手续,以转关方式到达重庆后再办理清关手续,不仅压缩了通关时间,降低了企业成本,提升了冷链冰鲜水产品的附加值,还为进出口企业打开全球市场创造了有利条件。

本次运输,对比过去在港口清关换箱,然后通过公路运到内陆来说,能节约 20 天左右时间,每个大柜综合成本能省 3000 元至 4000 元。“相比传统江海联运到重庆需 30 天,选择陆海新通道全程只需要 8 天左右。”陆海新通道铁路联运班列的运营平台——中新南向通道(重庆)物流发展有限公司负责人称,这将进一步丰富重庆的货源,推动重庆成为“陆海新通道”的分拨中心和交易中心。

该负责人表示,有了冷冻海运原箱,西部内陆地区的特色农产品也能通过“陆海新通道”快速走向全球,从而推动中国内陆企业提质升级,生产出更优质的产品来适应世界市场需求。

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。