

2022年1月

总第一〇九期

1

techonor.



声
闻

导读

- ◇ “一带一路”为中非合作添动力
- ◇ 法律焦点：是否构成提单
- ◇ 海洋货运险拒赔案（一）

为客户创造价值

“一带一路”为中非合作添动力



非洲人民怎么看中国？近日，非洲知名民调机构“非洲晴雨表”发布的报告为这一问题提供了答案：论在非洲影响力，中国排名第一。具体而言，63%受访者认为中国对本国的政治经济影响“非常”或“比较”积极，66%受访者对中国在非洲的政治经济影响持正面态度。

中国形象得高分的背后，正是因为乘着“一带一路”建设的东风，中非关系持续走深走实，取得了有目共睹的斐然成绩。“一带一路”倡议在非洲大陆开枝散叶，截至目前已有52个非洲国家同中方签署相关合作文件。无论是推动基础设施“硬联通”，还是促进规则标准“软联通”，抑或是实现各国人民“心相通”，“一带一路”建设在非洲地区的进展都堪称典范。

中国基建力量帮助非洲大陆“旧貌换新颜”。非洲已经成为中国对外承包工程的第二大市场。中国企业应非洲国家政府要求，实施了大量基础设施和民生项目。中非合作论坛成立以来，中国企业为非洲新增和升级铁路超过了1万公里，公路近10万公里，累计创造就业岗位超过450万个。

中国规则在非洲逐渐落地生根。连接埃塞俄比亚和吉布提的亚吉铁路集设计、投融资、装备材料、施工、监理为一体，实现了“全产业链中国化”。有着“非洲版高铁”之称

惠人达己

T: +86 532 86100099

的肯尼亚蒙巴萨—内罗毕标准轨铁路项目采用中国标准、中国技术、中国装备，中方还将负责为期10年的运营维护，并为肯尼亚培养大批铁路人才。中国的现代化电气铁路从来没有像今天这样驰骋在广袤的非洲大陆上。

中非人民之间的友好情谊与日俱增。中国向非洲国家提供政府奖学金名额，在非洲多国合作建设了孔子学院和孔子课堂，中非双方还建立了许多友好城市关系……中国科技企业在非洲的“存在感”持续上升，传音、网易、腾讯、阿里巴巴、中国银联、华为等知名品牌大力开拓非洲市场和业务，产品和服务深受非洲人民认可和喜爱。面对突如其来的新冠肺炎疫情，中非人民同舟共济、携手抗疫，谱写了一段段佳话。中方向非洲运送了大量抗疫物资，还大力推动非洲实现疫苗本土化生产。今年5月21日，埃及从中国采购的首批科兴疫苗原液运抵开罗，开始灌装生产。9月29日，由阿尔及利亚塞达尔集团与中国科兴公司合作的首批克尔来福新冠疫苗在康斯坦丁正式投入生产，为本国和地区抗疫注入又一剂“强心针”。

“独行快，众行远。”正如这句饱含了古老非洲智慧的谚语所言，中国与非洲携手共进，合作共赢，一定能为中非人民谋取更大福祉，也能为世界和平稳定贡献更大力量。

法律焦点：是否构成提单



诚至诺行

F: +86 532 86100089

一个有趣的新加坡案例,它调查了买卖合同和运输合同之间的关系。此时,在买卖合同没有明文规定的情况下,相当于持有人而言,提单不具有一些传统的特征。

事实

有一批燃料通过几艘燃料驳船运输(其中一艘是在新加坡的“LUNA”轮),以便再装载到远洋船只上。新加坡码头签发了提单,随后驳船船长签字。

装船后,提单被送往托运人,也就是卖方。由于提单在托运人手中,等待30天信用期内买家付款,所以驳船方在未出示提单的情况下将燃料卸载到远洋船舶上。买家没有支付这批燃料的采购费就破产了。于是托运人向驳船方索赔,根据是他们作为提单持有人,拥有被交付货物的货权。

判决

一审法院认为提单具有合同效力。因此,托运人作为提单持有人,具有所有权。尽管事实上,这些单据缺乏传统提单的特征。特别是,当燃料被卸载到远洋船舶上时,在买卖合同下没有义务要提交提单,买家也并没有期望收到能交付货物的提单,因为通常托运人会持有这些提单直到付清货款。

这令人惊讶的一审判决在上诉中被推翻。上诉法院认为,这些提单基本上就是收据,而不是所有权文件或运输合同。

提单通常不同于买卖合同,在解释时也应独立于买卖合同。然而,法庭在这里考虑的不是如何解释提单能否用于证明或订立合同,而是“是否存在或订立了任何合同”。有大量的先例(包括英国判例)表明,这是合同是否成立的问题(而不是任何解释合同的问题),需要考虑更深厚的背景

和当事人的客观意图。同时可以通过惯例和被接受的服务来证明。

该买卖合同中没有提及提单。凭借商业发票以及同时由码头签发的质量证书和提单,就可以进行付款。因此,托运人应去要求买方付款。提单并没有被用于防范拒付的风险,它也与支付过程无关。所以,这些提单不是所有权文件。

提单上没有明确规定卸货港,而是用了“远洋船舶用燃料”这个短语。托运人知道提单不能用以指定任何港口,且提单也不需要为了获得燃料的交付而提交。同时托运人也知道根据买卖合同,买家(而不是持有提单的托运人)有权对船舶交货作出指示。因此,提单不具有运输合同的效力。

评论

这个判决强调,如果一方是希望依靠提单作为所有权证明文件或运输合同,则其相关的买卖合同必须规定这一点。它还强调了法庭在判定一个合同是否存在时,应有权利审查买卖合同和运输安排。

海洋货运险拒赔案(一)



【案情简介】

2018年03月14日,某公司向保险公司投保了海洋货物运输保险,被保险人为天津普林电路股份有限公司,保险标的为被保险人从海外进口的设备(图形制造),采用人

保一切险条款，保险金额为 873,620.00 欧元，货物运输路线为香港至天津新港，起运日为 03 月 16 日。

2018 年 04 月 03 日，保险货物被运至保单载明的目的地天津新港，当日被保险人对进口货物进行了掏箱，在移出集装箱内设备（设备外层包装为木箱）时，发现集装箱地板上有茶色有机玻璃碎片，怀疑是木箱内设备可能受损，随后被保险人向保险公司报案，保险公司在接到报案后立即派理赔人员赶赴现场进行查勘，经现场查勘，发现货物所在集装箱箱体完好，无碰撞及破损等痕迹，设备外包装木箱仅底部一角轻微变形，其他部分完好无碰撞破碎痕迹，经进一步查验，发现其中一台设备的四个地脚中，有一地脚处出现破碎。之后被保险人向保险公司提出书面索赔，索赔金额人民币 40 万元。

【赔案处理】

通过及时查勘现场，发现集装箱完好，设备外包装木箱仅底部一角轻微变形，其他部分完好无碰撞破碎痕迹，经向被保险人询问，货物在海运、陆运（从港口至被保险人厂内）及装卸过程中均未发生事故（无相关事故资料及记录），那么货物受损的原因可能有二，一是货物在起运前便已存在残损，其二应该是在运输途中由于运输工具出现了较为紧急的制动等情况造成设备受损，如果货物承受不了正常的交通工具制动等冲击，那么很有可能是货物包装不善，在和售货方代表交流时，售货方也表示其在向其他国家和地区出口该类设备时此类事故也频频发生，为了进一步印证属于包装不善导致货物受损，保险公司又聘请了商检局专家对货物及包装进行了查验，商检专家认同我司的上述推理，通过其查验现场，专家认为货物在木箱中的固定方式确有待改善，最终，保险公司判定货物因包装不善而受损，属于发货人责任，按

照保险条款除外责任第（二）项之规定，保险公司不承担赔偿责任，故保险公司对此案进行做了拒赔处理。

【争议焦点】

保险公司的判定是货物包装不善，起初被保险人不认同我司此观点，但通过同被保险人多次交流，阐明了保险公司的推理，被保险人也无任何证据推翻保险公司观点，最终认同了该判断，随后被保险人向发货人进行了索赔并取得了索赔成功。

【理赔结论】

此案最终以拒赔方式结案。通过保险公司内部探讨及同被保险人多次交流，最终各方观点达成了一致，该货物因包装不善而受损，属于发货人责任，保险公司不承担赔偿责任。

【案例点评】

通过处理此案，我们可得以下理赔启示，首先，理赔工作要保证及时性，现场查勘和取证要及时，尤其是货运险，标的流动性很大，这样一方面事故现场原貌容易丢失，另一方面出险后道德风险很高（被保险人容易损毁现场，加大保险公司正确分析案情的难度），所以及时查勘及时取证从而为后续理赔工作做好铺垫非常重要。

其次，处理海洋货运险赔案要深入分析出险原因，由于运输中货物流转环节非常多，其中涉及的责任方（有发货人、被保险人、承运人及收货人等）也较多，一旦货物出险，只有深入分析和查究才能得出正确的出险原因，从而正确判断保险责任。

再次，从实务中来看，从部分国家或地区进口的货物，其包装往往不合格，所以在理赔时要多关注货物包装是否合格。

本案中的被保险人向保险公司投保了若干笔海洋货物运输保险,标的均为机器设备,从同被保险人合作过程来看,设备出险率极高,故在日常业务处理中,对设备的承保要多加谨慎,另外,此案中仅一台设备的一地脚处受损,直观上看受损程度轻微,但被保险人向我司提出 40 万元的索赔,

可见此设备价值大、精密度高,其风险也极为集中,所以在机器设备的货运险承保中,一定要了解设备精密度,对于高精密度设备尤其是进口设备,应加费承保,设定高免赔,必要时也可拒绝承保。

达诺箴言:

不乐寿,不哀天,不荣通,不丑穷,不拘一世之利以为己私分,不以王天下为已处显。显则明。万物一府,死生同状。

——《庄子·外篇·天地》

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。