

2023年2月

总第1113期

2

techonor.



声
闻

导读

- ◇ “一带一路” 绿色发展
- ◇ 海洋货物运输保险条款解析及典型问题解读（三）
- ◇ “共同海损” 案例介绍及分析（三）

为客户创造价值

“一带一路” 绿色发展



在巴基斯坦信德省南部的茫茫戈壁上，一排排风电机组的叶片徐徐转动，形成富有动感的队列。“这里地面温度长时间超过 40 摄氏度，工地上经常飞沙走石。”忆及最初在此建设萨察尔风电项目的艰辛，中国电建集团华东勘测设计研究院巴基斯坦风电群项目现场经理丹尼诗感慨良多。

在共建“一带一路”框架下，萨察尔风电是中巴经济走廊能源合作 14 个优先实施项目之一，为巴基斯坦开发了新的清洁电力资源。而在中巴经济走廊的各大项目中，包括水电、太阳能、风能和核能项目的绿色发电厂，占项目总数的六成以上。

放眼世界，绿色正成为高质量共建“一带一路”的鲜明底色。路景相融的中老铁路，成功绕避各类自然保护区核心区和生态敏感点，充分保护沿线亚洲象、热带雨林等自然资源；被誉为巴西“电力高速公路”的美丽山特高压项目，在中国工程建设者的努力下，对施工时砍伐的林木按照同等面积补种，恢复植被 1100 公顷；在非洲萨赫勒地区，中国理念和技术元素融入非洲“绿色长城”工程建设，助力当地可持续发展……

从 2019 年正式启动“一带一路”绿色发展国家联盟，到 2021 年与 28 个国家共同发起“一带一路”绿色发展伙伴关系倡议，中国正以国际化的语言和运作方式，扩大“一

带一路”绿色发展的朋友圈，深化与相关国家在生态环保、可持续发展等领域的合作。

为更好支撑共建国家的绿色低碳发展需求，中国以“一带一路”生态环保大数据服务平台为依托，开发对外投资环境风险评估工具，编写“一带一路”生态环保大数据报告，指导企业贯彻绿色发展理念，开展绿色投资合作。此外《“一带一路”绿色投资原则》已获共建国家和发达经济体 44 家金融机构参与，共推“一带一路”绿色投融资发展。

海洋货物运输保险条款解析及典型问题解读

(三)



4 典型问题解读

(1) 一切险是承保一切外来的风险吗？

解读：如上介绍可知，除包括平安险和水渍险的各项责任外，一切险还负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。但条款所指外来原因必须是意外的，事先难以预料的，不是必然出现的。有些风险即使未列入除外责任中，仍不属于保险责任。例如，《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》（法释[2006]10号）第十一条规定，“海上货物运输中因承运人无正本提单交付货物造成的损失不属于保险人的保险责任范围。保险合同当事人另有约定的，依约定。”因此，承运人无单放货虽

然未列入保险条款的除外责任中,仍不属于一切险的责任范围。

(2) 怎样理解平安险保险责任的“整批货物”?

解读:“整批货物”是指一张保单载明的货物全部损失或推定全损;或者一张保单项下分类保额的货物全部损失或推定全损;或者同一张保单承保了多张提单项下的货物则每一张提单项下的货物全部损失或推定全损视为一个整批;以及被保险货物用驳船运往或运离海轮的,每一驳船所装的全部货物视为一个整批。

(3) “发货人责任引起的损失”除外,那么发货人的概念是什么?哪些属于发货人责任呢?

解读:该条款的英文表述为 Loss or damage falling under the liability of the consignor, consignor 的意思是指向承运人或契约承运人交付托运货物的人,发货人或其指定的代理人应该都属于 consignor。

发货人责任系指由于发货人的故意行为或过失行为而引起的货损。例如,发货人租用不适航船舶或是租用资信不良的承运人的船舶导致货物损坏或是货损后向承运人追偿成为不可能;发货人提供的货物品质不良、申报不实、包装不善、标志不清、货物原装短少、原装短量以及发货人未履行售货合同的有关规定而引起的货损;集装箱运输下,整箱发运的集装箱由发货人装箱所引起的短装、积载不当、错装及发货人自己的集装箱不适货所造成的损失;发货人参与海运欺诈或对海运欺诈知情却未及时采取措施以避免或减少损失等。

(4)一切险项下承保的货物,到达目的地后货物完好,但包装破损,收货人索赔包装费用,是否属于保险责任范围?

解读:包装破裂险条款规定:本保险对被保险货物,在运输过程中因搬运或装卸不慎,包装破裂所造成的损失,以及为继续运输安全所需要对包装进行修补或调换所支付的费用,均负责赔偿。如包装破裂未造成货物损失,也不是为了继续运输需要,则包装本身的损失不属于保险责任。但对于一些货物,如化妆品等,包装作为货物销售的一部分应予以赔付。

(5) 如何理解海洋货物运输保险中的“仓至仓”条款的责任起讫?

解读:仓至仓条款规定,保险人对保险货物所负的责任,从保险单载明的起运地(港)发货人的最后一个仓库或储存处所运离时开始,到保险单载明的目的地(港)收货人在当地的第一个仓库或储存处所时终止。

保险责任的开始应是自签发保险单后,保险货物运离起运地发货人的最后一个仓库或储存处所时起。“运离”是指保险货物在起运地发货人的最后一个仓库或储存处所开始装上主要运输工具或辅助运输工具(如叉车)开始搬运时,被搬动的货物,就作为“运离”,保险责任即开始,如货物在包装车间包装过程中发生的损失,因保险责任未开始而不予赔偿。

保单责任终止于保险货物运至该保险单上注明的目的地的收货人在当地的第一个仓库或储存处所,从运输工具上卸下来,并进入仓库或储存处所(包括露堆)存放后,该件货物的保险责任即行终止。如有以下几种情况,保险责任终止的期限是:

A 保险货物运抵目的地后,收货人未及时提货,则保险责任的终止期最多延长至以收货人接到《到货通知单》后的规定期限为限(以邮戳日期为准)。

B 货物部分到达收货人在当地的第一个仓库或储存处所，到达的货物的保险责任即行终止。

C 收货人在承运人的仓储处所只提走部分货物，对所留的部分货物也只能以收货人接到《到货通知单》后规定的期限为止（以邮戳日期为准）。

D 倘若被保险人或收货人，就地（目的地车站、码头等）将保险货物调拨、出售给其他单位，以及转运其他地区，其保险责任应在保险货物从铁路、轮船、运输机构的仓储处所一经提取出仓，即行终止。

E 保险货物到达目的地最先卸存的收货人的仓库或储存处所（不论自有、租用、借用寄存），后又因转仓而发生运输，不属保险责任范围以内。

另外，如果保险货物在运抵目的地保险责任终止前或运输途中，发生分配、分派，以及分散转运等情况，只要被保险人从承运方提货或一经运到他自己的仓库（或租用的仓库），保险责任即行终止。

货物运输保险的责任终止方面还有规定，海洋运输货物从目的港全部卸离海轮起满 60 天，即使保险货物未进收货人的仓库，保险责任也告终止。

----- 全文终 -----

“共同海损”案例介绍及分析（三）



对于索赔顺序问题，实际操作中，应该两种情况都可以采用。

如果在承运人责任比较明确，且承运人与托运人合作关系非常紧密的情况下，作为乙方的承运人一般能很好的响应托运人的索赔需求。另外，保险条款的赔偿约定也包含：保险货物发生保险责任范围内的损失时，如果根据法律规定或有关约定，应当由承运人或其他第三者负责赔偿部分或全部的，被保险人应首先向承运人或其他第三者提出书面索赔，直至诉讼。

但大部分情况下，因为托运人和承运人之间是合同履行关系，对于承运人是否履约一般比较难去确定，且取证和谈判所耗费的时间和精力成本巨大。因此作者主张还是先向保险公司索赔。本案的损失虽然 B 有责任，但还是因受暴风的影响，属于国内水路货物运输保险-基本险的保险责任。

但根据我国（海商法）第 252 条“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”。以及保险条款的约定：保险事故发生后，保险人未赔偿保险金之前，被保险人放弃对有关责任方请求赔偿的权利的，保险人不承担赔偿责任；如被保险人要求保险人先予赔偿，被保险人应签发权益转让书和应向承运人或第三者提出索赔的诉讼书及有关材料移交给保险人，并协助保险人向责任方追偿。

因此，建议由保险公司先赔偿贸易公司 A 的货物损失后，再向 B 追偿。。

----- 全文终 -----

达诺箴言：

学者，学其所不能学也。——《庄子·庚桑楚》

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。