

2023年5月

总第二十六期

5

techonor.



声  
闻

## 导 读

- ◇ 从习近平主席密集外事会见看中国外交“三个同心圆”
- ◇ 多方位解析海运风险之海损（三）
- ◇ 承运船舶途中遇险导致货物损失案例分析

为客户创造价值

## 从习近平主席密集外事会见看中国外交“三个同心圆”



春风和煦，北京长安街上，西班牙、马来西亚、新加坡的国旗分别同五星红旗并排悬挂、迎风招展。中国热情欢迎来华访问的三位外国政要。

3月31日，习近平主席在人民大会堂分别会见西班牙首相桑切斯、马来西亚总理安瓦尔、新加坡总理李显龙。

外交部一位负责人告诉新华社记者，以习近平主席会见为圆心，可以画出三个同心圆，借此看双边关系、看中国同有关地区的关系，更要把目光放长远，看到近期中国一系列外交行动的世界意义。

### 第一个同心圆是双边关系层面。

今年对中国同西班牙、马来西亚、新加坡三国的关系都有着重要意义。

2023年是中国同西班牙建交50周年。3月初，习近平主席还同西班牙国王费利佩六世就中西建交50周年互致贺电。

会见中，习近平主席用“坚持相互尊重、交流对话，积极开展互利合作”概括半个世纪以来中西关系发展的经验。

如何以建交50周年为新起点，进一步发展好两国关系？

习近平主席强调“双方应该坚持从战略高度和长远角度谋划两国关系”“打造具有战略定力的双边关系”，“要加强发展战略对接，深挖合作潜力”，“要搞好中西文化和旅游年活动，推动世界文明对话交流”。

今年是中马建立全面战略伙伴关系10周年，明年将迎来两国建交50周年。

此次中国之行是安瓦尔总理上任后首次访华。此访期间，双方就共建中马命运共同体达成共识，必将开启两国关系新的历史篇章。

在东南亚国家中，新加坡参与中国改革开放程度最深，同中国利益融合最密切。习近平主席用“前瞻性、战略性、示范性”定位两国关系，这样的关系也为地区国家树立了标杆。

此次两国更进一步，将中新关系提升为全方位高质量的前瞻性伙伴关系，为双边关系确立了更高的标准和目标。习近平主席指出，中方愿同新方加强战略沟通，深化战略对接，切实使“高质量”成为中新合作最鲜明的标识。

### 第二个同心圆是地区关系层面。

西班牙是欧盟成员国，马来西亚、新加坡是中国周边邻国，也是重要的东盟成员国。三场会见，习近平主席从不同角度谈到中国同相关地区合作。

中欧是全面战略伙伴、是彼此机遇，中欧间的共同利益远大于分歧。相信欧方也明白这个道理。但要发展好中欧关系，有一个前提，那就是需要欧方坚持战略自主。这也正是习近平主席多次同欧方领导人会晤时所强调的。

今年下半年，西班牙将接任欧盟轮值主席国。习近平主席强调，希望西班牙为促进中欧对话合作发挥积极作用。

2021年,习近平主席面向东盟国家提出中国与东盟“五大家园”建设。此次会见两位东盟国家领导人,区域合作是习近平主席谈话的重要内容。

会见安瓦尔总理,习近平主席强调,中方愿同马方一道,弘扬亚洲文明,坚持战略自主,坚守东亚合作初心,支持东盟中心地位,坚决抵制冷战思维和阵营对抗,合力建设好共同家园。

会见李显龙总理,习近平主席指出,我们尤其应该珍惜和维护亚洲地区来之不易的良好发展势头,共同守护好地区和平红利,维护好经济全球化和区域经济一体化正确方向。

这些年来,亚洲地区保持总体和平稳定和快速发展、整体崛起的良好势头,这些都是地区国家人民通过自己的勤劳和智慧取得的,在当今变乱交织的世界,亚洲人民更要排除外部干扰,守护好、发展好自己的家园。

“不允许任何国家剥夺亚洲人民追求更美好幸福生活的权利。”习近平主席的话意味深长。

### 第三个同心圆是世界层面。

三场会见,连同近期中国一系列外交行动,向世界展现出一个充满活力、坚持开放、担当负责的大国形象,为动荡变革中的世界注入了更多确定性。

仅以今年3月为例,习近平主席会晤多位来访外国领导人、出席中国共产党与世界政党高层对话会并发表主旨讲话、应邀对俄罗斯进行国事访问;中国促成沙特和伊朗恢复外交关系;中方举办中国发展高层论坛2023年年会、博鳌亚洲论坛2023年年会……

一系列重大举措、有力行动吸引世界目光。近期,各国政要、企业家、专家学者和国际组织代表纷纷来华出席活动,

真切感受到中国发展的活力与脉动。三位外国政府首脑,正是结合出席博鳌亚洲论坛年会对中国进行正式访问的。

会见中,习近平主席讲到“中国式现代化”,深刻指出以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴的世界意义。

事实已经证明,中国发展越好,就越有能力同各国分享发展机遇,为世界作出更大贡献。

会见中,三位外国领导人从各自视角谈及世界和平与发展这个话题——

桑切斯首相积极评价中方关于政治解决乌克兰危机的立场文件,表示赞赏中方为政治解决乌危机发挥的建设性作用。

看到近期中方成功促成沙伊北京对话,安瓦尔总理表示,这再次表明中方为促进和平发挥的建设性作用。感慨于全球安全倡议、全球发展倡议、全球文明倡议“极富远见”,安瓦尔总理表示,习近平主席是具有世界影响的伟大政治家,不仅改变了中国的历史发展进程,也为世界和平与发展带来希望。

李显龙总理表示:“新加坡主张国与国应相互尊重、和平共处、互利合作、避免冲突,共同应对风险挑战。”显然,这同中方倡导的新型国际关系理念是相契合的。

“为世界和平与发展担当尽责”;“坚持真正的多边主义,维护国际公平正义,维护广大发展中国家共同利益,为完善全球治理作出更大贡献”;“维护好经济全球化和区域经济一体化正确方向,坚决反对霸道霸凌,明确抵制‘脱钩断链’”……

会见中,习近平主席坚定而有力的话语,让世界再次感受到中国作为负责任大国的历史担当。

## 多方位解析海运风险之海损（三）



### 2、索赔程序

货损索赔应按照一定的程序进行,现就有关问题分述如下。

#### (一)及时发出事故通知

根据有关国际公约和各国法律或合同的规定,在发生海上货运事故时,收货人或其他货物索赔人应在规定的时间内向承运人发出货运事故通知书,声明保留货运事故索赔权。

货物索赔人发出货运事故通知是有时间限制的。根据我国《海商法》第 81 条第 2 款规定：“货物灭失或者损坏的情况非显而易见的,收货人应当在货物交付的次日起连续 7 日内,集装箱货物交付的次日起连续 15 日内,收货人未提交书面通知的,适用前款规定。货物交付时,收货人已经会同承运人对货物进行联合检查或者检验的,无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。”

应当指出,法律规定事故通知时限的目的只是为了防止收货人不合理延长货物索赔时间,从而保护承运人。其法律后果是,如果收货人不作出通知,举证责任将转到索赔人。因为,在《海牙规则》制度下,承运人负有举证责任,如果索赔人拖延通知,将不利于承运人举证。但是否作出事故通知与承运人可否免责无关,换言之,即使索赔人没有作出事

故通知,也不影响其索赔权利。如果收货人能够举证证明货运事故是由承运人责任造成的,承运人仍应负责赔偿;反之,即使收货人作出了事故通知,也并不说明承运人对货运事故负有责任。如果承运人能够举证证明货运事故系由他人过失造成,或虽由其本人过失造成但可依法免责,则承运人仍无需对货运事故承担责任。但由于海上货物运输的复杂性,不论谁负责举证,都是一件困难的事情。因此,收货人为保留承运人的举证责任,仍然应该按照法律规定及时发出事故通知。

对于货物延迟交付损失的索赔,事故通知则直接影响到索赔权利。我国《海商法》第 82 条规定：“承运人自向收货人交付货物的次日起连续 60 日内,未收到收货人就货物因延迟交付造成经济损失而提交的书面通知的,不负赔偿责任。”

#### (二)准备索赔文件

在收货人作出货损通知情况下,因为货物灭失或损坏的举证责任在承运人一方,所以,收货人在提出索赔时,出具的索赔文件比较简单。通常,收货人在提出索赔时应出具以下文件。

##### 1) . 索赔函

索赔函是货物索赔人向承运人提出货物索赔的正式文件,该文件无固定格式,但应包括以下主要内容:

- (1)索赔人的名称、地址;
- (2)船名;
- (3)装卸港口名称和船舶抵达卸货港的日期;
- (4)提单号码及提单中的货物描述;
- (5)货物灭失或损坏的情况;



(6) 索赔日期、索赔金额及索赔理由。

值得注意的是, 索赔人按照法律规定向承运人提出的货运事故通知并不表示已经向承运人提出索赔, 只有索赔人向承运人提出索赔申请书时, 才表明索赔的正式开始。索赔人提出索赔请求后, 应当抓紧催赔。如果在诉讼时效临近时承运人仍未赔付, 或仍未就赔偿事宜作出正式承诺, 索赔人应当在诉讼时效到期前依法提起诉讼, 防止承运人故意拖延, 错过诉讼时效, 丧失索赔权利。

## 2) . 提单

提单是海上货物索赔中的重要依据。提单作为货物收据, 表明承运人收到货物的数量和外表状况; 提单作为运输合同, 表明了承运人应当承担的责任义务, 是处理索赔的重要法律性依据。索赔人提出索赔就是因为承运人交付的货物与提单记载的不符, 要么货物灭失, 要么货物损坏, 要么货物短少, 根据提单合同及相关法律规定, 承运人必须对上述货物灭失或损坏承担赔偿责任, 除非承运人能够举证证明, 根据提单合同及有关法律, 其可以免除赔偿责任。

3) . 卸货报告、理货报告、货物溢卸、短卸报告、货物残损单等卸货单证。

上述各种单证是对船舶卸下货物的原始记录, 由船方和理货人或装卸公司共同作出并会签。如果卸下的货物与提单或船舶载货清单(export cargo manifest)不符, 会在此类报告中作出记录。此类单证是货物灭失或损坏的原始记录, 所以是货物索赔时的重要依据。

## 4) . 货物残损公正检验报告、重理单

当收货人和船方对货物的损坏程度、数量、损坏原因无法作出正确判断, 或存在争议时, 往往需要双方共同指定公正检验机构对残损货物进行检验, 确定损坏程度、数量、价

值, 以及导致货物残损的原因等, 并出具“货物残损检验证书”。当船货双方对卸货数量发生争议时, 可对所卸货物重新理货, 并出具重理报告, 是货物索赔最直接的原始依据。

5) . 商业发票、装箱单、重量单等。

----- 全文终 -----

## 承运船舶途中遇险导致货物损失案例分析



### 案例

“昌隆”号货轮满载货物驶离上海港。开航后不久, 由于空气温度过高, 导致老化的电线短路引发大火, 将装在第一货舱的 1000 条出口毛毯完全烧毁。船到新加坡港卸货时发现, 装在同一货舱中的烟草和茶叶由于羊毛燃烧散发出的焦糊味而不同程度受到串味损失。其中由于烟草包装较好, 串味不是非常严重, 经过特殊加工处理, 仍保持了烟草的特性, 但是等级已大打折扣, 售价下跌三成。而茶叶则完全失去了其特有的芳香, 不能当作茶叶出售了, 只能按廉价的填充物处理。

船经印度洋时, 不幸与另一艘货船相撞, 船舶严重受损, 第二货舱破裂, 仓内进入大量海水, 剧烈的震荡和海水浸泡导致仓内装载的精密仪器严重受损。为了救险, 船长命令动用亚麻临时堵住漏洞, 造成大量亚麻损失。在船舶停靠泰国港避难进行大修时, 船方联系了岸上有关专家就精密仪器的抢修事宜进行了咨询, 发现整理恢复十分庞大, 已经超过

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

了货物的保险价值。为了方便修理船舶，不得不将第三舱和第四舱部分纺织品货物卸下，在卸货时有一部分货物有钩损，试分析上述货物损失属于什么损失。

### 案例分析

(1) 第一货舱的货物。1000 条毛毯的损失是意外事故火灾引起的实际全损，属于实际全损的定义——保险标的实体完全灭失。而烟草的串味损失属于火灾引起部分的损失，因为在经过特殊加工处理后，烟草仍然能保持其属性，可以按烟草出售，三成的贬值是烟草的部分损失。至于茶叶的损失则属于实际全损，因为火灾造成了保险标的丧失属性，虽然实体还在，但是已经完全不是投保时所描述的内容了。

(2) 第二货舱的货物。精密仪器的损失属于意外事故碰撞造成的推定全损。根据推定全损的定义，当保险标的的实际全损不可避免，或为避免发生实际全损花费的整理拯救费用超过保险标的本身的价值或是其保险价值，就会得不偿失，从而构成推定全损。精密仪器恢复的费用异常昂贵，大大超过了其保险价值，已经构成推定全损。

亚麻的损失是在危机时刻为了避免更多的海水涌入货舱威胁到船货的共同安全而被用来堵塞漏洞造成的，这种损失属于共同海损，由受益各方共同分摊。

(3) 第三货舱的货物。纺织品所遭遇的损失，是为了方便共同海损修理而被迫卸下时所造成的，属于共同海损。

---

达诺箴言：

天下有道，圣人成焉；天下无道，圣人生焉。——《庄子·人间世》

---

**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。**