2023 年 11 月
总第一三二期
11

techonor.

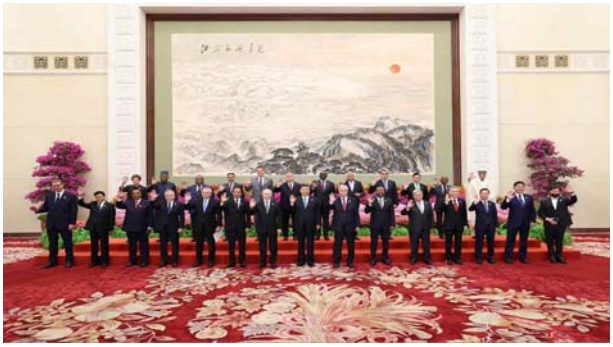
# 声浏

## 导 读

- ✧ 感悟“一带一路”倡议的三个维度
- ✧ 海上运输中的大宗散装货物短少问题（四）
- ✧ 海上货物运输保险代位求偿权及承运人免责之分析（二）

为客户创造价值

## 感悟“一带一路”倡议的三个维度



“‘一带一路’已经有 10 年历史了。这次论坛我们梳理了一下，我们还是在地球上做了不少事情，而且做的都是建设性的事情。”

10 月 18 日晚，习近平主席在人民大会堂会见来华出席第三届“一带一路”国际合作高峰论坛的联合国秘书长古特雷斯。两人见面，习近平主席有感而发。

这是古特雷斯作为联合国秘书长连续第三次来华与会。

“我必须来！”会见中，古特雷斯感慨地说，共建“一带一路”倡议为帮助发展中国家实现可持续发展提供了非常重要和有效的途径，树立了南南合作的典范。

10 年时间不长，共建“一带一路”倡议提出的场景历历在目。

2013 年秋，习近平主席在访问哈萨克斯坦、印度尼西亚期间，先后提出共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路重大倡议，创造性地传承弘扬古丝绸之路这一人类历史文明发展成果，并赋予其新的时代精神和人文内涵，为构建人类命运共同体提供了实践平台。

10 年时间也不短，足以让“一带一路”合作从亚欧大陆延伸到非洲和拉美，足以实现从“大写意”到“工笔画”的转变，把规划图转化为实景图，足以推动绵亘千年的古丝绸之路焕发新的生机与活力。

回首，一望千年；向前，一路繁花。历史与未来，是理解“一带一路”倡议的时间维度——

习近平主席讲：“我们对时间的理解，是以百年、千年为计。”从 5000 多年中华文明中汲取智慧和力量，进而建设更加美好的未来，这是我们的历史和文化优势，更是一种历史主动与文化自觉。

能看到多远的过去，就能看到多远的未来。共建“一带一路”倡议，如此厚重，又如此生机勃勃。

美国学者库恩断言：“一千年后历史学家回看共建‘一带一路’倡议，将把它重点标注为我们这个时代意义重大的工程。”

“并不是所有的国家计划都会产生结果，但中国朋友在这方面取得了很大成就。”俄罗斯总统普京评价说，“习近平主席从来不是根据一时一事作决定，而是着眼未来作出长远考量，是真正的世界领袖，是坚定、冷静、务实、可靠的伙伴。”

与时间维度同样震撼人心的，是空间维度——

“通过共建‘一带一路’，中国对外开放的大门越开越大，内陆地区从‘后卫’变成‘前锋’，沿海地区开放发展更上一层楼，中国市场同世界市场的联系更加紧密。”在开幕式主旨演讲中，习近平主席生动阐述共建“一带一路”之于中国开放发展的重要意义。

共建“一带一路”，是一个长周期、跨国界、系统性的工程。它推动的不仅是一个国家、一个地区的发展，更是要释放各国发展潜力，实现经济大融合、发展大联动、成果大共享，关注的是人类未来共同的命运。

“世界好，中国才会好；中国好，世界会更好。”这是一个简单而又深刻的逻辑。

这样的场景让人印象深刻：

17 日下午，习近平主席同印尼总统佐科在人民大会堂共同为雅万高铁正式开通运营揭幕。

“雅万高铁是中印尼共建‘一带一路’合作的‘金字招牌’，中方愿同印尼总结成功经验，做好后续高质量运营，培育雅万高铁经济带。”习近平主席说。

作为两国元首亲自关心推动的共建“一带一路”合作旗舰项目，雅万高铁连接印尼首都雅加达和旅游名城万隆，是印尼乃至东南亚的第一条高速铁路，寄托着印尼人民对未来繁荣发展的期待。

天堑变通途，“陆锁国”变“陆联国”，发展的洼地变成繁荣的高地……中国同伙伴国致力于“铺路架桥”，共商共建共享，不断深化政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通，为全球发展开辟新的广阔空间。

一个个大项目、大手笔，落到细处、实处，说到底为的还是人民的福祉。

打造造福世界的“发展带”、惠及各国人民的“幸福路”，彰显的是“一带一路”倡议的价值维度——

“人民对美好生活的向往不可阻挡”“谨记人民期盼，勇扛历史重担，把准时代脉搏”“‘一带一路’倡议将给世界带来重大改变，有利于促进世界经济发展，给各国人民带来更多福祉”“老中铁路建成和顺利运营极大促进了老挝经济发展，也给老挝人民生活带来了积极变化”……

在习近平主席同与会各方交流时，“人民”是被彼此反复提及的关键词。

在“一带一路”合作框架下，菌草、水井、鲁班工坊、“光明行”、杂交水稻、青蒿素等一大批“小而美”民生工程成功实施，为共建国家人民带来实实在在的福祉。

本次高峰论坛开幕式上，习近平主席宣布中国支持高质量共建“一带一路”的八项行动，无不聚焦合作发展，无不指向人民福祉。

共建“一带一路”追求的是发展，崇尚的是共赢，传递的是希望。

诚如习近平主席在开幕式主旨演讲中所指出的：“我们要有乱云飞渡仍从容的定力，本着对历史、对人民、对世界负责的态度，携手应对各种全球性风险和挑战，为子孙后代创造和平、发展、合作、共赢的美好未来。”

在人类命运休戚与共的世界，“一带一路”承载的使命注定不凡。

## 海上运输中的大宗散装货物短少问题（四）

总结几个观点

1、就海洋运输货物保险条款来说，一切险条款中包括了 11 个一般附加险条款，因此承保一切险，涵盖了“短量险”，而承保水渍险、平安险，则不负责短量造成的损失；

2、短量险条款规定：“本保险对被保险货物在运输过程中，因外包装破裂或散装货物发生数量散失和实际重量短

缺的损失负责赔偿，但正常的途耗除外。”根据该条款，途耗产生的短量不属于承保风险，而各种货物的途耗如何计算呢？保险人又如何才能证明这种途耗呢？

3、诚如前文所言，0.5%是指的船舶制表准确度在1‰时，水尺计重可能存在5‰的误差，这是否就想当然是所有货物途耗的标准？合理损耗与计量误差又该如何区分？

4、在大宗散货商品承保过程中，一般会约定0.3%-0.5%的短量免赔，而该免赔的约定之后，是否就不用计算正常途耗了？又或者仍需扣除途耗？毕竟途耗不属于承保风险。

5、而实务中，也存在大量大宗散货不设定短量免赔的情况，那么不设定免赔，是否就不用扣途耗了？应该也未必，毕竟无论是条款还是常识，都不应该赔偿途耗。

6、上面也谈到，责任期间仍是重要的问题，我国《海商法》第四十六条规定了承运人的责任期间：“…承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”“”承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止”，因此无论是原油还是粮食运输，运输合同的责任期间与保险合同的责任期间不一致，这也将是保险无法追偿的重要因素。

7、那如果适用国内条款呢，需要明确，国内水路条款国内联运条款，规定的是“包装破裂致使货物散失的损失”，因此舱内散装运输粮食等货物，并不会赔偿短量的损失，或许负责赔偿的情况只有一种，即集装箱运输粮食时，因爆箱造成短量损失。

----- 完 -----

## 海上货物运输保险代位求偿权及承运人免责之分析（二）

**法院裁判**

法院审理认为，船代公司在涉案运输中系签单代理人，原告要求船代公司承担承运人责任的主张于法无据，原告向船代公司提出的诉讼请求不予支持。

法院审理认为，托运人中机公司有权就涉案货物在运输过程中遭受的损失向被告航运公司索赔。在取得原告保险公司支付的保险赔偿金以后，托运人中机公司的上述索赔权利在保险赔偿范围内依法转让给原告保险公司，原告合法取得保险代位求偿权。

法院审理认为，承运人对非集装箱装运的货物的责任期间是从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。由于涉案货物系在被吊起后掉落船舱内受损，因此不论在卸货时使用的是船吊还是岸吊，此时均仍在承运人的责任期间内，对被告航运公司关于此点的抗辩意见不予采纳。

法院审理认为，没有任何证据证明涉案货损系由于承运人违反管货义务的行为所造成。相反多份证据表明货损原因系由于“卸货过程中的不安全操作”、“装卸工人的误操作”以及“卸货过程中的粗暴操作”。而负责卸货的 MAC 公司系代表货方利益进行作业，因此依据我国海商法第五十一条第一款第（八）项及第（十二）项的规定，承运人对此不负赔偿责任。对航运公司关于此点的抗辩意见予以采纳。

最终，法院判决对原告保险公司的诉讼请求不予支持，案件受理费人民币 7,000 元，由原告保险公司负担。

**法理评析**

本案原告因涉案货物在目的港卸货过程中发生货损，在向被保险人支付保险赔偿款后请求代位求偿权，要求两被告承担连带赔偿责任。被告船代公司辩称只是代签提单，不应该承担提单项下的责任。被告航运公司辩称原告主体不适格，无权索赔。而且货损由于货方代理人行为所致，属于承运人免责。本案处理的关键在于被告船代公司是否承担涉案运输合同中承运人的法律责任，原告保险公司是否取得代位求偿权，被告航运公司对货物在卸货过程中受损是否免责。

**一、厘清船代公司在海上货物运输中的法律关系**

提单，是用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的凭证。涉案提单在抬头处明确表明了承运人是航运公司，在签章处表明船代公司系代表承运人签章，因此可初步证明船代公司签单代理人的身份。虽然船代公司并未按照授权书要求对外签发租约并入的提单，但航运公司对授权船代公司签单的事实以及船代公司代表其签发涉案提单的效力予以当庭确认，因此即使船代公司存在超越代理权的行为，由于航运公司对该行为进行了追认，相应的法律后果仍应由被代理人航运公司承担，被告船代公司与被保险人之间没有海上货物运输合同关系，在本案中不承担承运人的法律责任。

**二、准确理解保险代位求偿权的行使条件**

保险标的物如果因为第三人的故意或过失产生损害，被保险人的这项损害又是在保险合同所承保的范围中，这时被保险人拥有两种请求权：(1)对于第三人的损失赔偿请求权；(2)对于保险公司的保险金给付请求权。如果这两项请求权都能让被保险人任意行使，无异使被保险人因为标的物的损害而获得双倍的利益，这很明显违反了财产保险的补偿原则。因此当保险事故是由于第三者（致害人）的过错造成时，保险公司向被保险人支付赔款后，被保险人应当将向第三者的请求权转让给保险公司，由保险公司代位行使被保险人向第三者行使赔偿请求的权利。第三者支付的赔偿金，不超过保险公司已支付赔款的部分归保险公司所有。这已成为保险的惯例，称为“代位求偿权”。

保险代位求偿权的行使条件包括前提条件和实质条件。前提条件指被保险人因保险事故对第三人有损害赔偿请求权。即第三人对保险标的发生的属于保险事故的损害负有责任，这是保险人行使代位求偿权的前提，直接关系到代位求偿权的行使。

实质条件指保险人须已经向被保险人实际给付保险金。保险事故发生后，被保险人于保险人赔付保险金之前，仍据有对第三人的损害赔偿请求权。依据前述我国保险代位求偿权属法定代位的性质，保险人自向被保险人赔付保险金之日起，即当然取得代位求偿权，但同样保险人也只有向被保险人赔偿保险金之后，才得行使代位求偿权。

本案中已经确认因卸货时的误操作，导致提单项下 XAXK-ES-10/23 木箱货物受损，评估认定损失金额为

63200 欧元，原告保险公司因此向被保险人赔偿保险金人民币 380000 元。被告航运公司虽主张提货的是记名收货人，但该主张与证据不符。此外，事故发生后，受损货物之维修、索赔等事宜均由被保险人中机公司及其所属部门负责 ,综上可以认定中机公司享有的涉案货物所有权及提单项下权利均尚未转移给收货人 ,有权就涉案货物在运输过程中遭受的损失向承运人航运公司索赔。在取得原告依据涉案保险合同支付的保险赔偿金以后 ,中机公司的上述索赔权利在保险赔偿范围内依法转让给原告 ,因此认定原告已合法取得保险代位求偿权，有权作为原告对承运人提起诉讼。

**三、海运承运人免责的法律规定及如何认定**

由于海上运输存在着较大的风险 ,在国际海运业的发展过程中 ,各种国际海运公约和惯例都对承运人规定了免责事项。免责条款可以减轻承运人由于海上风险所带来的压力，有利于航运业风险的减小，促进航运业整体的发展。通常，海上货物运输中免责条款的受益方是承运人 ,但为了保护货方的利益，对免责条款的解释和适用作了严格的限制。

免责事项之一就是托运人或货主、其代理人或代表的作为或不作为免责。指的是托运人或货主、其代理人或代表的作为或不作为所造成的损失与承运人无关 ,承运人对此不承担责任。

本案中根据已查明的事实 ,被告航运公司签订的租船合同第 40 条装卸损失条款明确约定不负责在目的港卸货，表明涉案货物在目的港的卸货作业并非由航运公司负责。结合负责卸货的 MAC 公司并未向航运公司收取卸货费这一事实看 ,可以认定 MAC 公司并非接受航运公司的委托进行卸货操作 ,并可合理推定 MAC 公司系作为中机公司或其子公司中设公司的代理人进行卸货操作。原告虽然主张由西华航运负责卸货 ,但未提供任何相反证据以推翻前述在案证据的证明内容。因此，被告航运公司可以据此免责。

----- 未完待续 -----

达诺箴言：

凡人心险于山川，难于知天。—— 《庄子 • 杂篇 • 列御寇》

**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。**