

2024 年 3 月

总
第
一
三
六
期

3

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 高质量共建“一带一路”重在实效
- ◇ 电放情况下承运人交货义务的判断（三）
- ◇ 共同海损中有关海盗赎金案例（一）

为客户创造价值

高质量共建“一带一路”重在实效



中央经济工作会议提出，抓好支持高质量共建“一带一路”八项行动的落实落地，统筹推进重大标志性工程和“小而美”民生项目。这为进一步扩大高水平对外开放指明了路径。面向未来，深化“一带一路”合作伙伴关系，推动共建“一带一路”进入高质量发展的新阶段，需以提升综合质量效益为导向，推动高质量共建“一带一路”不断取得新成效。

一是实现更高的合作水平。始终坚持真正的多边主义和共商共建共享原则，推动建设开放型世界经济；积极建设更高水平开放型经济新体制，主动对标国际高标准经贸规则，稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放，不断优化区域开放布局；实施自由贸易试验区提升战略，扩大面向全球的高标准自由贸易区网络，发挥自贸试验区、自由贸易港先行先试作用，助力“一带一路”贸易投资规模稳步扩大、结构向中高端攀升，实现更高水平的贸易和投资合作。

二是实现更高的投入产出效益。围绕构建立体互联互通网络，提升基础设施互联互通综合效能，进一步提升基础设施建设标准、质量和效益，以及招投标和建设过程中的透明度、规范性等。海外战略资源的投入应有效服务我国高质量发展需要，海外市场资源投入应坚持企业主体、市场化运作和政府引导的原则，不断提升投资回报、社会贡献和环境绩效等指标。同时，遵循国际惯例和债务可持续原则，确保商

业和财政上的可持续性。

三是实现更高的供给质量。完善“一带一路”国际合作机制，深化共建国家对丝路精神的理解和高质量共建“一带一路”的共识；进一步强化共建“一带一路”合作规划的引领作用，及时建立完善落实协调机制，形成不断深化拓展合作的合力；加强各领域多边合作平台建设，为各专业领域务实合作提供支撑。

四是实现更高的发展韧性。提升整体联动性，通过创新发展路径实现持续增长。统筹推进重大标志性工程和“小而美”民生项目建设，将“小而美”项目作为合作优先事项，打造一批深受共建国家赞誉、人民获得感强的标志性工程。深化绿色基建、绿色能源、绿色交通等领域合作，大力拓展绿色发展合作空间。深化科技创新合作，以数字丝绸之路赋能共建“一带一路”高质量发展。深入拓展民间人文交往与合作空间。

下一阶段，抓好支持高质量共建“一带一路”八项行动的落实落地，需在以下几个方面取得实效。

增强规则标准的引领性。从参与全球治理和构建人类命运共同体的高度加强规则标准的“软联通”，推进共建“一带一路”由目前的项目导向为主逐步转为项目和规则导向并重，并为未来转向以规则导向为主做好准备。引入一批各方普遍接受的国际规则标准，借助现有多边、双边合作机制，加快规则标准衔接互认。同时，推广应用我国在工程建设管理、园区建设、数字贸易等优势领域的规则标准，推动全球治理体系朝着更加公正合理的方向发展。

构建高水平立体互联互通网络。进一步健全“六廊六路多国多港”空间架构的系统性和立体性，依托周边国家、经济合作走廊、港口体系、产业园区等交通物流大通道统筹打

造一批标志性工程,搭建以铁路、公路直达运输为支撑的亚欧大陆物流新通道,建设跨里海国际运输走廊,高水平建设“一带一路”空间信息走廊,合作推进跨境陆缆和海底光缆建设,全面提升与共建国家信息通信网络以及基础设施互联互通水平。

深入推进“小而美”项目建设。聚焦共建国家民众“看得见、摸得着”,容易提升获得感、幸福感的基础设施建设、卫生健康、绿色生态、农业合作、水利、林草发展、减贫和人道主义、教育培训等重点领域,以接地气、聚人心、低成本、可持续为导向,深入推进“小而美”项目建设,发挥好民营企业和中小企业在“小而美”项目建设中的独特优势。

着力推进健康、绿色、数字、创新丝绸之路建设。顺应世界发展规律和时代大势,稳妥开展绿色、数字、创新、健康等新领域合作。全面夯实绿色发展合作基础,落实好“一带一路”绿色投资原则;加快推进加入《数字经济伙伴关系协定》谈判进程,培育数字领域合作新业态新模式,推动数字技术赋能共建“一带一路”高质量发展;继续深入实施“一带一路”科技创新行动计划,打造科技创新合作新高地。

建立健全安全风险防范体系。坚持共同、综合、合作、可持续的安全观,统筹维护传统领域和非传统领域安全,协调推进安全治理。强化安全共同体意识,与共建国家共同完善安全保障措施。引导企业落实好风险防控主体责任,增强风险防控意识和能力,规范海外经营行为。

完善共建“一带一路”国际合作机制。有序推动与合作基础较好、合作意愿较强的国家围绕各自的发展战略和合作规划加强对接,及时建立完善合作规划落实协调机制,形成更多可视性成果,促进共同繁荣发展。加强能源、税收、金融、绿色发展、减灾、反腐败等领域的多边合作,为各专业领域务实合作提供支撑。支持多边合作机制发挥建设性作

用,加强宏观政策协调,深入开展共建“一带一路”务实合作。

电放情况下承运人交货义务的判断(三)



三、电放情况下如何认定托运人的放货指示

(一) 提单样稿中所记载的收货人名称、地址,并不构成托运人的放货指示

在部分案例中,有观点认为,电放提单中已经明确载明收货人的名称、地址,可以将之认定为托运人的放货指示,除非双方对于目的港放货必须凭指令有约定,货到目的港之后承运人即可向收货人交付货物。

笔者认为,承托双方所约定的电放交付仅是双方对交货方式的一种约定,提单样稿中记载的收货人也仅是双方对交货对象的约定,并不构成托运人的放货指示,至于何时交付货物仍应等待托运人的指令。

(二) 目的港放货条件有明确约定或有交易习惯,在条件满足时可放货

托运人与承运人就目的港放货条件、放货时间有约定的从约定。如承托双方在运输合同中或者通过邮件往来、QQ、微信等其他方式明确约定承运人在目的港放货的前提条件,则待该约定的放货条件成立时,收货人方可放货。如果承托双方就放货条件没有明确约定,也无补充协议,但双方在此

前多次交易中已经形成了固定的放货操作习惯,则依照该交易习惯确定的放货条件满足时,承运人可向收货人放货。

(三)对放货条件并无明确约定,也未形成交易习惯,放货须有托运人发出明确放货指示

如承托双方并未明确约定承运人在目的港放货的前提条件,也没有既往的固定交易习惯可供参考,那么须等待托运人向承运人明确发出放货指示,承运人方可向收货人交付货物。如果承运人在托运人未发出明确放货指示的情况下即向收货人交付货物,托运人有权要求承运人赔偿违约交付货物造成的实际损失。

就本案案情来说,属于承托双方就目的港放货条件没有约定,但存在交易习惯的情况。原、被告此前合作运输的货物都是电放方式放货,虽然双方没有明确约定目的港的放货条件,但此前都是在原告向被告出具电放保函(可能是单票保函或者总保函)并支付货代费用后,被告才出具电放提单并电放货物。这种长期固定的操作习惯,已经可以形成合同法第61条所称的交易习惯。因此,被告应该在原告向其提供电放保函后放货。本案运输中,原告并未向被告就此票货物发送过电放保函,也未向被告发出放货指示,被告出具电放提单并将货物交付收货人的行为,违反了双方的交易习惯,应就此承担相应违约责任。

原告在和被告的长期合作过程中,目的港的收货人有多个,对于其中两个存在长期贸易合作、诚信度较高的收货人,原告向被告出具了年度电放保函,这样就不需要逐票出具电放保函;对于其余的收货人,都是等原告逐票出具电放保函后再出具电放提单放货。涉案收货人虽然和被告存在合作,但与原告是第一次合作。原告虽然没有就被告发送的电放保函提出异议,但原告的沉默并不代表同意被告放货。沉默只有在有明确法律规定、当事人约定或者符合当事人的交易习

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

惯时,才可以视为意思表示。被告在向原告发送电放提单电子版后未待原告指令自行放货,违反了双方关于放货的交易习惯,应承担违约责任。

---- 未完待续 ----

共同海损中有关海盗赎金案例(一)



2024年1月17日,英国最高法院对 Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants) [2024] UKSC 2 做出终审判决,认定货方有义务分摊海盗赎金。

事实背景

2010年9月20日,通过 FIXTURE RECAP,船东将“POLAR”轮航次租给租家 CLEARLAKE SHIPPING LTD,租约中并入经过修改的 BPVOY4,其中包括第39条战争风险条款(附加亚丁湾条款)。

“POLAR”轮在圣彼得堡装载69493.28吨燃料油后签发6份指示提单, Gunvor International BV(Gunvor)是提单持有人及货物所有人和最终的收货人。因为亚丁湾当时被认定为高风险区域,船东购买了海盗赎金险,保额500万美元;与此同时,船东也向其战争险保险人支付了战争险附加费。

2010年10月30日,该轮在穿越亚丁湾高风险区域时

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

被索马里海盗劫持，被扣押近 10 个月。2011 年 8 月 26 日，在船东支付 770 万美元赎金后该轮得以获释，船上大部分货物完好。船舶在绕航进行必要的修理、补给和配员后，继续前往新加坡港卸货，并在 2011 年 10 月交付剩余货物。

在交付货物前，船东宣布共同海损，货物保险人提供了 GA GUARANTEE，Gunvor 提供了 GA BOND，其中均约定适用英国法，伦敦仲裁。海损理算后，根据理算报告，货方应当分摊 4829393.22 美元，其中赎金为主要部分。

主要争议

货方主张对于共损费用中的赎金部分，其不承担任何责任。依据提单及并入的航次租约，船东支付的赎金，只能从由租家支付保费的保险中获得相应的补偿。涉及的问题归纳为：

一是依据航次租约，特别是第 39 条战争风险条款及附加亚丁湾条款及其隐含含义，船东是否被禁止向租家索赔已经承保的风险造成的损失；二是上述有关条款是否已经并入提单；三是依据提单，船东是否也同时被禁止向提单持有人索赔已经承保的风险造成的损失；四是如果需要，对应条款中有关支付额外保费的义务部分，“租家”是否应相应地被替换为“提单持有人”。

仲裁及诉讼

因货方拒绝分摊共损，船东依据 GA GUARANTEE 和 GA BOND 的约定提起伦敦仲裁。2020 年 1 月 8 日，仲裁庭就 4 个先决问题做出裁决，支持货方的观点，即货方无需分摊共损。

船东上诉至伦敦高院，高院支持了仲裁庭在上述问题 1 和 2 的观点，但不同意仲裁庭在问题 3 和 4 的认定，因此判决船东胜诉。货方提起上诉，上诉至上诉院。上诉院除了

问题 1 没有明确观点外，支持了高院的其他裁定，因此驳回了货方的上诉，判决货方需要分摊共损。

货方上诉至英国最高院。最高院各位法官达成一致意见，驳回货方的上诉。Lord Hamblen 就上述 4 个问题逐一给出如下意见。

船东是否被禁止向租家索赔已经承保的风险造成的损失

对于特定的有保险承保的损失，合同双方可能约定当此类损失发生时，只可以向保险人索赔获得补偿，而不能向对方索赔损失。此种做法被称为“insurance code”或“insurance fund”（为了表述方便，以“保险特别约定”代称）。

在 Gard Marine and Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd (The Ocean Victory) [2017] UKSC 35 一案中，英国最高院认定光租租约中存在这样的“保险特别约定”。在 Kodros Shipping Corp of Monrovia v Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No 2))[1983] 1AC 736 一案中，英国上议院认定定期租租约中存在这样的“保险特别约定”。

在“The Ocean Victory”一案中，对于是否存在“保险特别约定”这个问题，首先，这是一个合同解释问题；其次，光租合同中明确船东和光租承租人是共同被保险人；第三，共同被保险人并不是决定性的因素，还要考虑其他因素，如光租承租人负责修理及支付修理费，以及船舶全损的保险赔偿分配给抵押权人、船东和光租承租人等；第四，上诉院 Longmore LJ 认为即使不存在共同被保险人的情况下，如果合同约定一方投保即说明双方同意向保险人获得补偿，而不互相追索。最高院 Lord Toulson 和 Lord Mance 并没有

认同 Longmore LJ 的观点，并且恰恰相反，认为即使存在共同被保险人的情况下，依然需要看其他合同约定来支持“保险特别约定”。

“The Evia(No 2)” 案是唯一认定在期租租约中存在“保险特别约定”的判决，但在 St Vincent Shipping Co

Ltd v Bock ,Godeffroy & Co (The Helen Miller) , [1980] 2 Lloyd’ s Rep 95 和 Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture) , [1993] 1 Lloyd’ s Rep 508 两案中都明确认定 ,租家支付保费这个单一事实并不足以构成“保险特别约定”。

---- 未完待续 ----

达诺箴言：

众人重利，廉士重名，贤人尚志，圣人贵精。—— 《庄子·刻意》

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。