

2024 年 4 月

总
第
一
三
七
期

4

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 应对共同挑战 开创美好未来
- ◇ 电放情况下承运人交货义务的判断（四）
- ◇ 共同海损中有关海盗赎金案例（二）

为客户创造价值

应对共同挑战 开创美好未来



海南之春，博鳌强音。3月29日，博鳌亚洲论坛2024年年会圆满落下帷幕。

当今世界，百年变局加速演进，世界经济复苏乏力，和平与发展面临严峻挑战。国际社会求和平、谋合作、促发展的诉求空前迫切。

3月26日至29日，来自60多个国家和地区近2000名代表汇聚博鳌，交流思想、碰撞观点，凝聚起携手合作、共创未来的信心和力量。

深化共识：培育可持续发展新动能

“世界已进入30年来最缓慢增长的5年”“全球经济增长东快西慢的大趋势进一步增强，亚洲经济板块分量明显上升，中国经济仍是重要引擎”“地缘政治冲突撕裂了全球统一的市场、统一的产业链布局，希望亚洲成为开放的领头羊，而不是封闭的助推者”……

3月27日下午，“世界经济展望”分论坛座无虚席，与会嘉宾就全球发展话题坦诚分享意见和观点。

2013年以来，中国国家主席习近平五次在博鳌亚洲论坛年会上发表主旨演讲，阐释中国发展之道，回答时代之问，为推动构建人类命运共同体、共创亚洲和世界更美好未来贡献了中国智慧、中国方案。

当前，全球面临的难题纷繁复杂；同时，世界经济正逐步走出疫情阴霾，科技创新带来的新的增长动力正在显现。

各国应如何加强宏观政策协调，培育新的增长动力？以人工智能为代表的新一轮科技革命和产业变革将给世界带来怎样的影响？本届年会进一步深化了诸多共识。

打造创新引擎——

“最近我参加了多场国际会议，几乎每个人都在讲‘两个A’，亚洲（Asia）和人工智能（AI）。对于世界经济的可持续发展，这‘两个A’至关重要。”日本银行执行董事清水季子说。

“AIGC改变世界”“融合与创新的数字经济”……聚焦科技发展和产业变革前沿话题，与会各方深入探讨亚洲发展新动能。

博鳌亚洲论坛副理事长、中方首席代表周小川表示，亚洲正在塑造全球数字创新的未来。在加强全球科技治理，促进公平竞争和数据安全有序跨境流动，让人工智能与人类多元价值对齐，缩小数字鸿沟，保护劳动者权益上，世界期待亚洲方案。

今天的亚洲，已成为全球最具活力和增长潜力的地区，经济总量占全球40%，对全球经济增长贡献率超过70%。与会嘉宾认为，抓住新一轮科技革命和产业变革机遇，将为世界经济增长注入强劲“亚洲动力”。

推动绿色转型——

作为全球人口最多的地区，亚洲肩负着绿色低碳发展的艰巨任务。同时，亚洲拥有清洁生产的核心技术，集中了大量清洁能源投资，在绿色生产、基础设施建设、资金和技术合作上空间巨大。

“只有各国携手全力以赴推动清洁能源转型,我们才能走向零碳未来。”天合光能股份有限公司董事长高纪凡说。

坚持开放包容——

“减少贸易碎片化” “投资亚洲未来” “打造亚洲增长中心”一个个话题切中亚洲及世界经济发展的关键。

“过去几十年,全球化以及不断增长的世界贸易是亚洲经济成功的支柱。”经济合作与发展组织秘书长科尔曼说,通过可持续、公平和包容的方式,提高全球化的有效性,让世界各国都能受益。

中国积极推动《区域全面经济伙伴关系协定》、推动共建“一带一路”高质量发展,与会各方高度关注。

“共建‘一带一路’倡议提出10年多来,在减贫、粮食安全、发展融资、应对气候变化、数字经济等领域显现成效。”多米尼克总理斯凯里特说。

共享机遇：中国创新发展为世界提供动能

本届年会上,中国经济再度成为各方关注焦点。

“前两个月中国经济稳中有升,这是好的开始。2024年将是一个不错的年份。”北京大学光华管理学院院长刘俏说。

作为世界第二大经济体,2023年中国经济对世界经济贡献率继续超过30%。今年前2个月,全国规模以上工业企业利润同比增长10.2%,民间投资增速由上年全年下降转为增长。

北京大学国家发展研究院名誉院长林毅夫认为,用好宏观政策空间,持续推动技术创新、改革开放,中国经济有望实现预期增长目标。“中国仍将是世界经济增长主要动力源。”

从“‘创新、绿色、数智、融合’引领高质量发展”“实体经济的突围”,到“新能源汽车赛道的未来”,一场场分论坛上,中外人士聚焦中国经济新亮点、新趋势,展现对中国经济的信心。

加快塑造新动能新优势,中国将为世界经济复苏注入强大动力——

“新质生产力的关键是‘质’”“中国提高全要素生产率的努力,将为世界经济发展提供有益经验”新质生产力,是本届年会上各方最关注的议题之一。

“上个月我去了天津港,一个完全自动化、数字孪生的码头。过去工人吊装集装箱是很辛苦的体力活,现在工人可以坐在有空调的操作间,对着全面数字化的操作屏进行操作。”交通运输部副部长李扬在年会上说。

在李扬看来,中国建成世界最大的高速公路网、高速铁路网、邮政快递网和世界级港口群,都离不开创新。

全球光伏发电装机容量近一半在中国,全球新能源汽车一半以上行驶在中国,全球四分之一新增绿化面积来自中国.....中国积极稳妥推进碳达峰碳中和,形成规模庞大的发展增量,孕育每年十万亿元级市场规模。

共同做亚洲合作的践行者,为世界团结协作凝聚广泛共识——

国际货币基金组织第一副总裁吉塔·戈皮纳特呼吁,各国必须在人工智能、债务和气候变化等共同利益领域进一步凝聚共识、扩大合作。

海纳百川共扬帆,美美与共共同繁荣。会场外,一座题为“一带一路之歌”的雕塑屹立在三江汇海处,传递出各方携手同行、共创未来的美好愿景。

电放情况下承运人交货义务的判断（四）



四、电放保函的法律意义

在多数电放业务操作过程中,托运人都会应承运人的要求出具一份电放保函,载有类似“我司已将上述货物的全套正本提单交还承运人作为放货给收货人之指示。我司特此要求承运人放货给以下收货人。我司愿承担并赔偿因此操作而造成承运人的一切责任及遭受的损失”的表述。电放保函出现的背景是承运人为保障自身利益要求托运人出具的文件,但在实践操作过程中,电放保函的法律意义,需要结合承托双方关于电放保函的具体约定以及交易习惯等情况予以综合判断。将出具电放保函作为承运人电放货物前置条件主要有以下两种情况。一是承托双方将托运人出具电放保函约定为放货条件。如果承托双方约定以出具电放保函为放货条件,承运人在托运人未出具电放保函的情况下即放货给收货人,需要承担违约放货的赔偿责任。二是承托双方形成了以托运人出具电放保函作为放货前提的交易习惯。

本案例中,原、被告就放货条件虽没有明确约定,但在双方此前的长期合作中可以发现,被告出具电放提单并电放货物均以原告已向被告出具电放保函且支付境内货代费用为前提。电放保函的出具方式有两种,一种是单票货物单票电放保函,另一种是出具一份总的年度电放保函。由此可知,在双方长期合作过程中,电放保函承担了不同的功能。对被告而言,是其为出具电放提单要求原告提供的担保,对原告

而言,则是其向被告发送的放货指示。因此,被告未收到电放保函,也未得到原告的放货指令,就擅自放货的行为,违反双方交易习惯,应当承担原告由此所致的损失。

在承运人签发正本提单情况下,承运人所负有的凭单交货义务,在《海商法》第72条和最高人民法院《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》已有明确规定。但电放情况下货物应当如何交付,相关法律对此并没有明确规定。

从承托双方所订立的运输合同内容来看,承运人向谁放货、何时放货,均应听从托运人的指示。仍应当根据已经成立的运输合同并按照托运人的指示交付货物。在托运人未发出放货指示前,承运人无权直接向收货人放货,而应等待托运人的交货指示或征询托运人的意见,得到托运人同意后方能交付货物。

与此对应的是,在承托双方未将托运人出具电放保函约定为放货条件,双方也未形成以托运人出具电放保函为放货前提的交易习惯时,承运人不再要求托运人出具电放保函,而是根据托运人的放货指示向收货人交付货物,这种货物交付行为并无不当。如最高法院在(2018)最高法民申6242号青岛炜浩工贸有限公司诉上海罗宾升国际货运有限公司青岛分公司等海上货物运输合同纠纷案再审民事裁定书中指出,承托双方未约定以出具电放保函为放货条件,承运人在托运人未出具电放保函的情况下,根据托运人的电放指示放货给收货人,并不违反约定及法律规定。该裁判中认为,托运人明确作出电放指示,承运人不再坚持要求托运人向其出具电放保函,而是按照电放指示将货物交付于收货人,是对其权益保障方式的放弃,承运人的交付货物行为并无不当。

---- 结束 ----

共同海损中有关海盗赎金案例（二）



首先，同 Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping Ltd (The Product Star) [1993] 1 Lloyd's Rep 397 案一样，双方在明确知晓亚丁湾海盗风险的情况下，对航线、费用和风险等做出特别约定，船东无法主张依据第 39 条战争风险条款，不存在“The Evia(No2)”案中 Lord Roskill 所强调和依赖的最为显著的特征，即船东享有的不受限制的权利和绝对的否决权；其次，不论是“The Helen Miller”等案，还是“The Evia (No2)”案，均不认为租家支付保费是决定性因素，更何况本案中租家支付保费还存在限额的约定；再次，在已知海盗风险的情况下，船东不能行使第 39 条战争风险条款下面的权利，第 39 条也没有要求租家承担时间损失的责任；再次，条款的标题并不重要，即使重要，也是亚丁湾条款的标题重要，因其显示双方对穿越该区域的特别风险已经做了特别约定。

本案航次租约的约定与“The Evia(No2)”案有重大不同，租家支付保费获得了穿越亚丁湾的权利，并且也没有承担时间损失的巨大额外责任，必须加以区分，因此，Lord Hamblen 不支持本案租约的“保险特别约定”。另外，Lord Hamblen 强调：英国商法和航运法强调确定性和可预见性；除了“The Ocean Victory”案，在租约中寻找“保险特别约定”的做法会带来不确定性；如果双方不想保险人获得代位追偿权，完全可以简单地在合同中做出约定；实践中如果

采取在租约中寻找“保险特别约定”的做法，也会给保险安排带来不确定性。因此，对于问题 1，Lord Hamblen 认定不存在“保险特别约定”。

上述有关条款是否已经并入提单。

Lord Hamblen 认为关于并入问题有大量的判例和明确的原则，即一般性的并入条款只能并入租约中与提单下运输、交付货物和支付运费等相关的条款。第 39 条战争风险条款及附加亚丁湾条款涉及对船舶航线的约定，与运输相关，因此，Lord Hamblen 判决相关条款并入了提单。

船东是否也同样被禁止向提单持有人索赔已经承保的风险造成的损失。

有关租约条款并入提单后，对于条款的解释需要在提单的框架下。如果对并入的条款不做逻辑修改——将租家替换为提单持有人，则支付保费是租家的义务，而不是提单持有人的义务。在提单持有人没有支付保费义务的情况下，也就不会有“保险特别约定”。

如果需要，对应条款中有关支付保费的义务部分，“租家”是否应相应地被替换为“提单持有人”。

对于通过一般并入条款并入的租约条款，只有需要使他们的意思适合提单时才被允许做逻辑修改，但本案中并不需要。亚丁湾条款和战争风险条款在提单下的意思清楚，准确记录了船东同意穿越亚丁湾。并且诚如一审和上诉法官认定的，不允许逻辑修改是有肯定理由的，提单持有人不可能接受一个不知和不可预知金额支付义务。

基于上述分析，Lord Hamblen 认定船东在上述问题 1、3 和 4 中胜诉，因此驳回货方的上诉。

结束语

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

本案澄清了航次租船人支付保费这单一事实并不足以构成“保险特别约定”，货方依然有义务分摊海盗赎金，法官在判决中还涉及对战争风险条款的解读。当前也门胡塞武

装和索马里海盜袭击商船，红海危机持续发酵，船东和租家面临各种挑战。希望当船东和租家面临困难选择之时，本案可以提供些许帮助。

---- 结束 ----

达诺箴言：

至乐无乐，至誉无誉。——《庄子·外篇·至乐》

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。