

2024年9月

总第
一四二
期

9

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 互惠互利 大道同行
- ◇ 大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（五）
- ◇ 案例精选 海上保险中保险人保险责任范围的确定（一）

为客户创造价值

互惠互利 大道同行



2018年6月,国家主席习近平在上海合作组织成员国元首理事会第十八次会议上宣布,中国政府支持在青岛建设中国-上海合作组织地方经贸合作示范区。2019年7月24日,中央深改委第九次会议审议通过《中国-上海合作组织地方经贸合作示范区建设总体方案》。

依海起势,渐成峰峦。

自启动建设以来,中国-上海合作组织地方经贸合作示范区(下称:上合示范区)持续构建国际物流大通道,深度融入共建“一带一路”,建设好制度型开放示范区,着力营造市场化、法治化、国际化营商环境,精心打造重大国际交流合作高能级平台,为国际经贸合作注入强劲“上合力量”。

跨越山海拓宽“上合之路”

近日,一列过境货物专列从上合示范区出发。本趟班列共运载86个标准集装箱,货值约2500万元人民币。货物从哈萨克斯坦起运,经阿拉山口口岸入境,在上合示范区多式联运中心内进行换装操作,最后通过青岛港转海运到日韩和东南亚地区,全程仅需要20天。

东西双向互济、陆海内外联动。上合示范区成为中欧班列的重要“支点”,“钢铁驼队”可以从这里连贯东西、跨越山海,激活全球产业链供应链“大动脉”。

截至目前,上合示范区已开通32条班列线路,累计开行中欧班列3200多列,通达23个上合组织及共建“一带一路”国家。

依托多式联运交通枢纽优势,上合示范区积极服务和融入新发展格局,成为上合组织国家面向亚太的“出海口”。同时还持续拓宽“海陆空铁”国际物流大通道,为共建“一带一路”注入新活力。

日前,在中国传化(上合)国际物流港,一辆贴有“TIR”标识的货车在等待海关查验。司机高贺莹将驾车经满洲里公路口岸出境,约8天后抵达莫斯科。他告诉记者,货车全程只需在上合示范区进行一次查验,此后沿线过境国家免于查验。

TIR(国际公路运输系统)是建立在联合国公约基础上的全球性跨境货运通关系统。作为航运、铁路、航空之外的“第四物流通道”,TIR是上合示范区畅通国际货运通道的重要方式,实现“仅一次查验”。“TIR专线‘一车到底’,可以‘门到门’‘点对点’运输,提高通关效率、降低企业物流成本。”传化上合(青岛)国际经贸有限公司招商运营总监梁天潇说。

多维通道互补畅通。近年来,上合示范区还规划建设上合国际枢纽港,获联合国批准国际港口代码“CNJZH”,获评商贸服务型国家物流枢纽、空港型国家物流枢纽;开通42条面向上合组织国家海运航线,与青岛港互联互通,打造“前港后站、一体运作”海铁联运服务模式;不断优化至上合组织国家航线布局,去年以来新增3条国际全货机航线,国际航空门户枢纽能级持续提升。

“上合示范区已构建‘东接日韩亚太、西联中亚欧洲、南通东盟南亚、北达蒙俄大陆’的国际物流大通道。”上合

示范区管委会产业发展一部部长臧元奇说。

披荆斩棘、跨越山海，大通道带来大物流、带动大贸易。上合示范区逐步拓展国际物流大通道，深度融入“一带一路”建设。

“上合之路”正越走越宽。

大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（五）



（二）通风方式：自然通风还是机械通风？

对于绝大多数的干散货船，能够采用的主要有两种通风方式：自然通风，或机械通风。据了解，自 20 世纪 90 年代以后建造的用于装载散装固体货物和散装谷物的船舶，均不设有专门的用于对舱内货物进行机械通风的通风筒，只是舱盖板左右或前后各设置二、三个自然通气孔，如下图所示：



图 1-自然通气孔外观



图 2-自然通气孔内侧

DNV GL 的通风指南 (Cargo and Cargo Hold

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

Ventilation) 中介绍了机械通风系统 (如下图所示) ，机械通风是指是通过通风井内的电风扇强制进行的空气的流动，在一些系统中，可以改变风扇的速度来进一步控制通风。



图 3-机械通风设备外观



图 4-货舱内的机械通风叶轮

但根据 IMSBC Code 第 3.5.1 条和第 9.3.2.1.3 条规定，配备机械通风设备的要求系针对容易排放易燃气体或蒸汽、且其的排放量可与空气形成爆炸性环境的货物。对于运输散装大豆的船舶，并无强制性规定要求配备机械通风设备。在目前检索到的关于大豆货损的案例中，也并没有任何一个案子中法院单独以船舶未配备机械通风设备为理由判定承运人未尽到妥善通风、管货的义务。

（三）何时采取通风措施的判断：三度规则还是露点规则？

目前实践中公认的判断何时需要通风的规则有两种：

一种是三度规则 (Three Degree Rule) ，即当外部空气的干球温度比装货时的平均温度至少低 3°C 时，需要进行通风；若外部空气的干球温度比装货时的平均温度低 3°C 或更高，则不要通风；

另一种是露点规则 (Dew Point Rule) ，即当货舱内空气的露点高于货舱外空气的露点时需要通风，反之则不需要通风。

南京海事法院课题组《海上货物运输合同案件审判疑

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

难问题研究》[⑦]中也认可以上述这两种规则去决定特定时点是否需要通风,并提出了认定通风措施是否存在不当的标准:“承运人妥善、谨慎运输、保管所承运货物的义务要求通风措施具有针对性,即承运人应针对承运船舶结构并依照散装大豆运输的特点,在航行途中严格测量及记录货舱温度、货舱内外露点、干湿度等数据,确保有针对性地对承运大豆进行合理通风。承运人未履行或未适当履行该等义务的,应当认定通风措施不当,未妥善、谨慎管理货物”。

然而,值得注意的是,经检索,目前已知的有涉及讨论适用“三度规则”的总共有三个案例,即“天鹰座”轮案、“阿德兰特”轮案和“梦想之星”轮案,均集中在青岛海事法院和山东省高院。其中,在“天鹰座”轮案中,青岛海事法院驳回了承运人关于根据三度规则无须通风的抗辩,认为“三度规则应当适用于温度相对稳定、变化不大的货物。就本案大豆而言,因水分含量较高,航程较长,需要采取更有效的措施检测大豆温度。显然根据三度规则采取的通风措施与海上运输舱内外温湿度、天气频繁发生变化的情况不相适应,不能体现被告对在船货物尽到了谨慎的注意义务”。关于“三度规则应当适用于温度相对稳定、变化不大的货物”,根据该案判决记载,这一观点系来自于庭审中对被告委托的鉴定人质询,但笔者并未找到任何法律法规、行业技术规定或其他权威的依据支撑此观点,经查阅 DNV GL 的通风指南(Cargo and Cargo Hold Ventilation),其中也将三度规则和露点规则作为通风的两个原则,且并未明确限制三度规则仅适用于温度相对稳定、变化的货物。

实际上,实践中更多的观点认为,船员可自行选择采用露点规则或三度规则中的任意一种进行通风;而且,更有实务人士指出,实务中海上散装谷物运输中,货舱通风通常采用三度规则而非露点规则[⑧],主要理由有以下三个:

(1) 谷物属于吸湿性货物;

(2) 满足三度原则才具备可能降低货物温度的条件;

(3) 满足三度原则的条件时必然可以满足露点原则所要求的防止在货物表面形成结露的条件,因为在正常的天气状况下,外界空气的温度必然高于其自身的露点温度,否则空气中就会出现雾气,那么高于外界空气温度三度以上的货物温度就必然更加高于外界空气的露点温度,通风时就不会在货物表面形成结露现象。

综上,在海上运输大豆的过程中,按照目前行业认可的实践规则,承运人采用三度规则或露点规则中的任何一种判断何时采取通风措施应均是合理的。

---- 未完待续 ----

案例精选 海上保险中保险人保险责任范围的确定(一)



基本案情

原告某集团有限公司诉称:原告因从泰国进口木薯干,于2021年5月11日在某保险公司处投保。木薯干由MV**轮承运,该船于2021年5月22日到达卸货港中国连云港。2021年6月11日早晨,原告接到船方通知,MV**7号船舱漏水将舱中未卸完木薯干泡湿,造成部分货损。原告

惠人达己

T: +86 532 86100099

诚至诺行

F: +86 532 86100089

立即向被告报案索赔，但双方就货损金额未能达成一致意见。为减少货物损失，原告选择对受损木薯干进行拍卖，拍卖过程由被告公司组织并负责，受损木薯干由案外人广州某公司竞拍成功，但因货物品质不断下降，广州买家拒绝提货，受损木薯干滞留码头堆场直至本案诉讼，最终货物全部损毁。请求法院判令被告公司：

1. 赔付原告货物损失本金人民币 663335.06 元(本金 161972.12 美元，按照汇率 6.386 计算，扣除被告已经赔付金额)及利息；
2. 赔付原告库场使用费人民币、落场费、检验费；
3. 赔偿原告为减少保险事故损失在关联案件中支出的律师费、诉讼费；
4. 承担诉讼费。

被告某保险公司辩称：

1. 本案货物未全损，被告已经按照保险合同约定将货物损失金额赔付给原告，原告要求被告按照货物全损的价值进行保险理赔，没有任何依据。原告主张货物全损依据是中国检验认证集团江苏有限公司于 2021 年 12 月 13 日出具的《品质证书》，该证书仅检测含水量，检测时间距离货损发生已经超过半年，无法真实反映货损发生时的品质情况，不能以此认定货物损失情况。

2. 本案原告主张损失不在承保范围内。海洋运输货物保险条款的承保范围为“被保险货物在运输途中由于外来原因所致的损失。”外来原因应当限于运输途中发生，排除运输发生以前和运输结束后发生的事故。本案原告未举证证明拍卖后的损失系由海上运输途中导致的，事实上该部分损失并非海上水湿导致，系因原告未及时将货物进行处置和保管，使其暴露在台风、暴雨该部分损失不属于海上风险导致的损失，不在承保范围之内。

3. 本案保险期间自货物抵达保险单约定的港口时终止，后续产生的损失不在保险期间内。即便货物在卸货完成后未满足入仓条件，在 2021 年 6 月 18 日拍卖完成后，也已符合保险合同约定“用作分配、分派或非正常运输的其他储存处”的保险期间终止事项。退一步而言，保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满六十天时，本案的保险责任期间也已经完全终止。

4. 原告未履行减损义务导致的扩大损失，应当由其自行承担。采取必要且合理的措施防止或减少损失系被保险人的法定义务，不因其他人协助而减轻，但原告未采取合理的措施防止或减少损失扩大。

5. 原告主张由被告承担货损之外的其他费用没有依据，应当驳回。

---- 未完待续 ----

达诺箴言：

凡人心险于山川，难于知天。——《庄子·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。

惠 人 达 己 诚 至 诺 行

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089