

2025年1月

总
第
一
四
六
期

1

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 第一观察 | 总书记持续推动共建“一带一路”高质量发展
- ◇ 货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫（三）
- ◇ 承运人违法导致货物损失该赔偿吗？

为客户创造价值

第一观察 | 总书记持续推动共建“一带一路”

高质量发展



2024年12月2日，习近平总书记出席第四次“一带一路”建设工作座谈会并发表重要讲话。会上，总书记回顾了共建“一带一路”取得的成就，分析了当前共建“一带一路”面临的形势和任务，围绕推动共建“一带一路”高质量发展作出全面部署。

从2013年共建“一带一路”倡议提出以来，在习近平总书记擘画、引领、推动下，共建“一带一路”始终坚持共商共建共享的原则，150多个国家、30多个国际组织签署共建“一带一路”合作文件，开展了数千个务实合作项目。

“大写意”变为“工笔画”，“硬联通”“软联通”“心联通”协调推进，为增进同共建国家友谊、促进共建国家经济社会发展作出了中国贡献。

过去这些年，四次“一带一路”建设工作座谈会的召开，都逢“一带一路”建设重要的发展阶段。

2016年8月，推进“一带一路”建设工作座谈会召开。习近平总书记指出，“一带一路”建设从无到有、由点及面，进度和成果超出预期。

2018年8月，推进“一带一路”建设工作5周年座谈会召开。习近平总书记指出，经过夯基垒台、立柱架梁的5

年，共建“一带一路”正在向落地生根、持久发展的阶段迈进。

2021年11月，第三次“一带一路”建设座谈会召开。习近平总书记用“取得实打实、沉甸甸的成就”总结共建“一带一路”8年来的成绩，强调继续推动共建“一带一路”高质量发展。

春华秋实。因为中国机遇，因为中国行动，共建“一带一路”从中国倡议扩大为国际共识，从美好愿景转化为实践成果，绘就了一幅联结世界、美美与共的壮阔画卷。

2017年5月，首届“一带一路”国际合作高峰论坛；2019年4月，第二届“一带一路”国际合作高峰论坛；2023年10月，第三届“一带一路”国际合作高峰论坛……三次主场外交活动，记录着中国同世界共同写就共建“一带一路”宏大史诗。

今年是共建“一带一路”第二个十年的开局之年，这次会议也是党的二十届三中全会后举行的首次“一带一路”建设工作座谈会。

此次座谈会上，鲜明的问题导向、坚定的战略自信贯穿始终。

一方面，共建“一带一路”走过了第一个蓬勃十年，已经进入高质量发展新阶段。另一方面，世界进入新的动荡变革期，单边主义、保护主义明显上升，局部冲突和动荡频发。

国际局势风云变幻，战略定力始终如一。

妥善应对各种风险挑战、有效克服地缘冲突影响、正确处理增强共建国家获得感和坚持于我有利的关系、切实保障我国海外利益安全……准确识变、科学应变、主动求变，是开创共建“一带一路”更加光明未来的必要前提。

“坚持高质量发展和高水平安全相结合、政府引导和市场运作相结合、科学布局和动态优化相结合、量的增长和质的提升相结合”。深刻把握推动共建“一带一路”高质量发展的时与势，习近平总书记强调“四个相结合”，为新阶段共建“一带一路”指引了前进方向。

“统筹深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’和同共建国家人民‘心联通’，统筹推进重大标志性工程和‘小而美’民生项目建设，统筹巩固传统领域合作和稳步拓展新兴领域合作”。顺应各国人民过上更加美好幸福生活的人心所向，顺应广大发展中国家实现现代化的共同期待，习近平总书记提出“三个统筹”，为形成更多示范性、引领性成果作出重要指引。

察大势，方能顺势而为。

党的二十届三中全会决定提出：完善推进高质量共建“一带一路”机制。

此次座谈会上，习近平总书记就重点推进高质量共建“一带一路”机制建设作出全面部署——

完善共建“一带一路”合作规划统筹管理机制，完善“硬联通”“软联通”“心联通”协调推进机制，完善产业链供应链务实合作机制，完善新兴领域国际交流合作机制，完善投融资多元化保障机制，完善风险防控内外协同机制，完善海外利益保障机制，完善高水平国际传播机制，完善廉洁丝绸之路合作机制。

这“九大机制”，既有战略思维也有安全意识，既有系统观念也有国际视野，为以制度的办法攻坚克难、应对变局指明了前进方向、提供了根本遵循。

2016年，习近平总书记强调“以钉钉子精神抓下去，一步一步把‘一带一路’建设推向前进”；2017年，习近

平总书记指出“一步一个脚印推进实施，一点一滴抓出成果”；在此次座谈会上，习近平总书记指出“一张蓝图绘到底，一茬接着一茬干，勇于战胜各种风险挑战，坚定不移推进高质量共建‘一带一路’”。

为者常成，行者常至。行程万里，初心不忘。

推动共建“一带一路”高质量发展，建设一个开放包容、互联互通、共同发展的世界，“一带一路”合作将汇聚人类共同发展的最大公约数，为世界提供共赢新机遇。

货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫（三）



三、胁迫的常见受胁迫方：托运人身份的识别

无论在海上货运代理法律关系还是海上货物运输法律关系中，因托运人对货物具有非常直接和重要的利害关系，常作为受胁迫方。托运人身份的识别关乎海上货运代理法律关系和海上货物运输法律关系中权利义务的分配，与留置权的行使紧密相关，进而影响胁迫的认定。

依据《海商法》第42条规定，海上货物运输合同中的托运人，系指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同或者将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。即托运人的判定标准有二，或订立运输合同，或交付运输货物。

对订立运输合同的缔约托运人的识别,有书面运输合同的,应以合同约定为准,没有书面运输合同的,应根据当事人履行义务的实际情况来综合认定。特别指出,虽然提单被视为海上货物运输合同的证明,但其不等同于海上货物运输合同本身。[4]提单或者其他运输单证的记载对于承托双方仅具有初步的证明效力,提单上缺少对托运人名称的记载既不影响其性质,其上记载的托运人也不必然被识别为缔约托运人。如在订舱人接受他人委托为他人订舱的情况下,虽提单将订舱人记载为托运人,但在司法实践中仍应结合运输合同的订立和履行情况,将该委托人识别为缔约托运人,2021年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第51条亦持此观点。

对交付运输货物的实际托运人[5]的识别。依国务院法制办公室(含国务院法制局)关于《中华人民共和国海商法(草案)》的说明,海商法草案第四章关于海上货物运输合同的规定,是以有关国际公约为基础拟订的。现行海商法关于托运人,特别是实际托运人的规定与《1978年联合国海上货物运输公约》(《汉堡规则》)第1条第3款规定基本一致。实际托运人身份的识别以其实际向承运人或实际承运人交付货物为标志。鉴于提单为货物已经由承运人接收的证明,实际托运人依法有权要求承运人向其签发提单并被提单记载为托运人,从而实现据以控货、结算的目的。[6]实际托运人身份的认定对于在FOB国际贸易方式下的卖方意义尤为重大。

本案中,虽然纽约业务涉及的预配舱单、托书和提单上的发货人均记载为原告,但结合业务联系人的身份、业务接洽沟通内容、货物交付情况、货运代理费的发票开具和支付情况等,可以认定原告并非纽约业务的托运人。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

四、胁迫的救济途径：法定撤销权

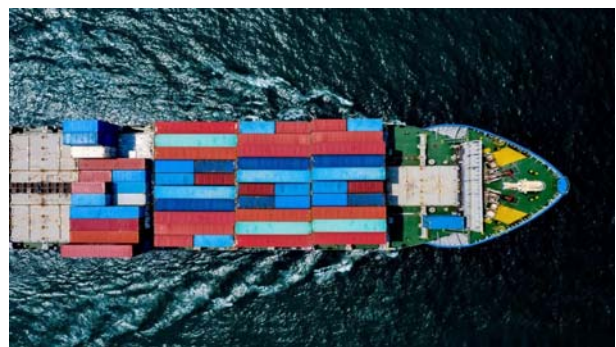
依据《民法典》“民事法律行为效力”一节的相关规定,涉撤销权的民事法律行为常见两类:

法律为受胁迫方设置了救济途径,即撤销权。行为人对受胁迫而实施的民事行为行使撤销权的,其行使方式只能是提起诉讼或者申请仲裁,而不能以通知的方式简单行使。这主要是因为此类撤销事由需要法院或仲裁机构进行实体审查判断,认定是否成立,进而决定相关民事法律行为的效力。民事法律行为一旦被撤销,则自始没有法律约束力,各方当事人相应地应返还财产、折价补偿、赔偿损失等。

本案中,原告向被告支付超期用箱费的行为,系其受胁迫实施的民事法律行为,其有权在法定期间内向法院提起诉讼,请求予以撤销并要求被告返还财产、赔偿利息损失。法院在认定构成胁迫后,依法支持了原告的诉讼请求。

---- 结束 ----

承运人违法导致货物损失该赔偿吗？



案情摘要

1995年11月28日,海南丰海粮油工业有限公司(简称丰海公司)在中保财产保险有限公司海南省分公司(简称海南人保)投保了“哈卡”轮(HAGAAG)所运载的4999.85吨桶装棕榈油,投保险别为一切险。根据保险条款规定,一

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

一切险的承保范围除包括平安险和水渍险的各项责任外,海南人保还“负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失”。该条款还规定了五项除外责任。1995年11月23日至29日,“哈卡”轮起航后,由于该轮的船东与期租船人之间发生船舶租金纠纷,“哈卡”轮中止了提单约定的航程并对外封锁了该轮动态情况,直至1996年4月“哈卡”轮走私至中国汕尾被我海警查获。根据广州市人民检察院《免于起诉决定书》的认定,“哈卡”轮所载棕榈油已被盗卖或被我国检察机关作为走私货物没收上缴国库。丰海公司向海南人保提出索赔申请,海南人保明确表示拒赔,丰海公司因此向海口海事法院提起诉讼。

裁判结果

海口海事法院一审认为,本案投保货物的损失是由于船东盗卖和走私行为造成的,应属于丰海公司所不能预测和控制的外来原因,符合丰海公司投保的一切险的承保条件。一审判决海南人保应赔偿丰海公司保险价值损失3593858.75美元。海南省高级人民法院二审认为,根据保险单所附的保险条款和保险行业惯例,一切险的责任范围属于列明风险,包括平安险、水渍险和普通附加险。丰海公司投保货物的损失不属于一切险的责任范围。二审判决撤销一

审判决,驳回丰海公司的诉讼请求。丰海公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院再审认为,本案保险标的的损失不属于保险条款中规定的除外责任之列,应为收货人即被保险人丰海公司无法控制的外来原因所致,本案保险事故属一切险的责任范围。最高人民法院于2004年7月13日判决撤销海南省高级人民法院二审判决,维持海口海事法院一审判决。

典型意义

本案争议焦点在于如何理解海洋运输货物保险条款中一切险的责任范围。此问题在海上保险法理论界和司法实践中一直存在不同的观点,本案一、二审法院也作出截然相反的判决结果。本案再审判决对于海洋运输货物保险条款中一切险的理解作出最终的论断,即“海洋运输货物保险条款”规定的一切险,除包括平安险和水渍险的各项责任外,还包括被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。在不存在被保险人故意或者过失的情况下,除非被保险货物的损失属于保险合同规定的保险人的除外责任,保险人应当承担运输途中外来原因所致的一切损失。这一认定,对统一海洋运输货物保险纠纷案件的审判实践具有重要的指导意义。

达诺箴言:

孝子不谀其亲,忠臣不谄其君。——《庄子·天地》

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。