

2026年5月

总第  
一六二  
期

5

techonor.



声  
澜

## 导读

- ◇ 澜湄携手，共赴新十年
- ◇ 承运人应否承担冷藏集装箱货物受损责任（二）
- ◇ 海运大豆货损赔偿范围的确定（二）

为客户创造价值

## 澜湄携手，共赴新十年



澜沧江—湄公河，一江连六国，奔流不息，也见证着区域合作不断走深走实。今年是澜湄合作首次领导人会议召开十周年，站在新的历史起点上，未来十年如何携手实现更加繁荣稳定的发展，已成为澜湄国家共同关切的时代命题。

澜湄六国地处亚洲中心，是连接太平洋与印度洋、沟通东亚与东南亚的战略枢纽，拥有丰沛的水能、矿产和农业资源，血脉相通、人文相融，自古往来频繁，有着得天独厚的合作根基。当前，外部环境复杂多变，六国发展阶段各异，气候变化、粮食安全等非传统挑战接踵而至，澜湄国家更加需要坚定信心、同舟共济，以区域合作对冲外部不确定性，以共同发展夯实长期稳定基础。实践已经证明，单丝不成线，独木不成林，澜湄六国唯有携手同行，才能走向互利共赢的美好未来。

近年来，澜湄合作交出了一份沉甸甸的成绩单。中老铁路通车以来，运输能力持续释放，不仅畅通了区域物流通道，也带动了沿线产业发展和人员往来；跨境电力合作稳步推进，为区域绿色发展注入强劲动能；农产品流通更加高效，昔日“损耗高、周期长”的难题逐步破解，区域市场联通水平显著提升。这些变化，既体现在宏观数据上，更体现在普通民众实实在在的获得感中。

从实践看，澜湄合作的蓬勃生机，源自一个个真切可感

的民生故事。中老铁路的开通运营，让老挝从“陆锁国”转变为区域联通枢纽，目前已累计发送旅客突破 7000 万人次，累计运输跨境货物突破 1800 万吨；“澜湄甘泉行动”持续推进，让乡村生活质量显著改善，一个个村子发展起来；冷链物流体系加快建设，让农产品跨境流通更加稳定高效，2025 年防城港到戈公港冷链航线开通，使得柬埔寨榴莲运达中国时间减少一半、成本降低两成。铁路通了、水更净了、水果更新鲜了，老百姓的日子实实在在地好了。这些看似细微的改变，汇聚成区域发展的坚实支撑，让合作成果更好地惠及区域内各国人民。

面向未来十年，澜湄合作需在更高起点上谋篇布局、系统推进。

一是以互联互通夯实发展根基，打造区域一体化“主骨架”。加快推进铁路、公路、水运等基础设施互联互通，提升跨境运输效率，同步推进数字基础设施建设，推动信息流、资金流与物流高效协同，构建多层次、立体化联通网络；以“硬联通”带动“心联通”，不断缩短区域发展的时空距离。

二是以产业协同释放发展潜能，培育区域经济“新引擎”。依托各国产业比较优势，推进“多国多园”建设，搭建“半小时配套圈”，形成高效协同的产业链供应链体系；推进“绿色澜湄”，大力发展绿色能源与现代农业，推动发展方式向绿色低碳转型，让“米袋子”“菜篮子”更满；通过技术合作与能力建设，提升区域整体产业竞争力，实现互利共赢。

三是以经贸便利化激发市场活力，畅通区域循环“新通道”。持续优化贸易和投资环境，提升通关便利化水平，降低制度性交易成本；加强人员往来便利化安排，促进人才、资本与创新要素自由流动；拓展青年创新合作平台，让“脑洞”变项目，让创意变财富，为区域发展注入持续创新动力。

诚至 诺 行

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089

四是以风险共治提升发展韧性，筑牢合作安全“压舱石”。加强在公共卫生、气候变化、防灾减灾等领域协同合作，提升应对非传统安全挑战的能力；持续推进“小而美”民生项目，拉近人心，增进友谊，以共同应对风险，增强彼此成就的韧性。

澜湄合作的意义，不仅在于经济增长，更在于命运与共的理念不断深入人心。从基础设施到产业合作，从民生改善到区域治理，这一合作机制正逐步成为促进区域和平与发展的重要平台。

展望未来，只要六国秉持共商共建共享原则，持续深入推进务实合作，就必定能将澜湄这条“发展之河”“友谊之河”打造得更为繁荣、更为稳定、更具活力，推动构建更为紧密的澜湄命运共同体，共同谱写区域发展新篇章。

## 承运人应否承担冷藏集装箱货物受损责任

### (二)



#### 【评析】

本案原、被告的主要争议在于货损是否发生在承运人责任期间、收货人是否存在迟延提货以及对原告损失范围的认定。

#### 一、承运人责任期间的认定

承运人的责任期间，是指承运人应对货物负责的期间。在此期间内因承运人不能免责的原因，致使货物发生灭失、损坏，或者迟延交货的，承运人应负赔偿责任。如果导致货物灭失或者损坏的起因发生在承运人责任期间，承运人对此仍不能免责，则即使货物的灭失或者损坏事实发生在承运人的责任期间届满之后，承运人仍应对灭失或者损坏负责，盖因该损害系由于处于承运人责任期间内发生的原因所导致。

我国《海商法》第四十六条规定，承运人对集装箱装运的货物，无论是承运人装箱，还是托运人自行装箱，其责任期间为从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。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。但承运人可以和托运人就此种货物在装船前和卸船后其所承担的责任，达成任何协议，即对于此种货物在承运人从装货港接受至装船期间，以及从卸货港卸船至交付期间，承运人对货物的灭失或者损坏是否应当负责或承担何种责任，根据承运人与托运人的协议确定。

本案中，货物系用冷藏集装箱装运，交接方式为堆场至堆场（CY TO CY），被告作为承运人的责任期间应从装货港堆场接收货物时起至卸货港堆场交付货物时止，货物处于被告掌管之下的全部期间。现有事实表明，涉案货物于2006年11月26日到达目的港，11月28日到达目的港堆场，2007年1月6日原告从堆场提货。被告虽于2006年11月26日向原告开具了提货单，但货物尚未实际交付，仍处于被告的掌管之下，被告的责任期间应至原告实际将货物脱离堆场时终止，而不是至被告开具提货单之日时终止。

涉案货损发生的原因系因装载货物的冷藏集装箱缺少制冷，冷藏箱温度不足以确保货物完好无损所致，且该事实

系发生在冷藏箱堆场。如前所述,承运人的责任期间应从装货港堆场接收货物时起至卸货港堆场交付货物时止,因此,涉案货物发生货损处于承运人的掌控之中。

## 二、收货人是否存在迟延提货的认定

我国《海商法》第八十六条规定了收货人提货迟延或拒绝提货给承运人带来损失的赔偿责任:“在卸货港无人提取货物或者收货人迟延、拒绝提取货物的,船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所,由此产生的费用和 risk 由收货人承担”,据此,如果收货人不明或者收货人迟延或是拒绝提取货物,收货人应向承运人支付货物存于仓库或者其他适当场所的仓储、保管费用并承担相应的 risk,但期间并未排除承运人应妥善保管货物的责任。

本案中,被告认为,由于原告迟延提货,因此发生货损的 risk 和责任已转移给原告承担。本案事实表明,目的港海关向原告收缴关税的时间为 2006 年 12 月 27 日,从这个时间起算,到次年 1 月 6 日原告提货应属在合理期限内完成提货。而且,货物在不同的港口办理提货手续所需的时间各不相同,货物运至目的港卢安达后,被告主张原告在合理时间内未提货而构成迟延提货,应举证证明货物到达目的港至原告实际提取货物的时间已经超出货物在卢安达办理提货手续所需的合理时间,但是被告并未提供证据证明原告存在迟延提货的情况,因此,被告认为原告故意拖延时间,迟延提货,缺乏事实依据。即使原告在提货过程中存在一定延缓,由于承运人承诺的责任期间为从装货港堆场接受货物时起至卸货港堆场交付货物时止,在承运人交付货物给收货人、由收货人实际掌管货物之前,承运人仍负有保管义务,对于保管不善引起的货物损失,应当承担赔偿责任。

## 三、原告损失范围的认定

本案中,原告的诉请包括货物损失、关税损失及港口费用、公证认证费用。根据涉案购销合同和报关单记载,两票货物共 52 吨,单价为 1,183 美元/吨,货物总价为 61,516 美元。涉案检验报告结论显示,两票货物 70% 推定全损,30% 将以每 10 公斤低于 5 美元的价格销售。因此,推定全损的部分货物价值为 43,061.20 美元,降价销售的部分货物损失为  $(61,516 - 43,061.20) \div 11.83 \times (11.83 - 5)$ , 即 10,654.80 美元,原告的货物损失共计 53,716 美元。至于原告请求的关税损失及港口费用是原告为实现贸易合同所必须支出的成本,不应计算在货损比例中由被告承担;公证费用金额从证据上难以辨识,认证费用无法看出和本案具有关联性。据此,法院对原告请求的关税损失、港口费用和公证认证费用均未予支持。

-- 结束 --

## 海运大豆货损赔偿范围的确定 (二)



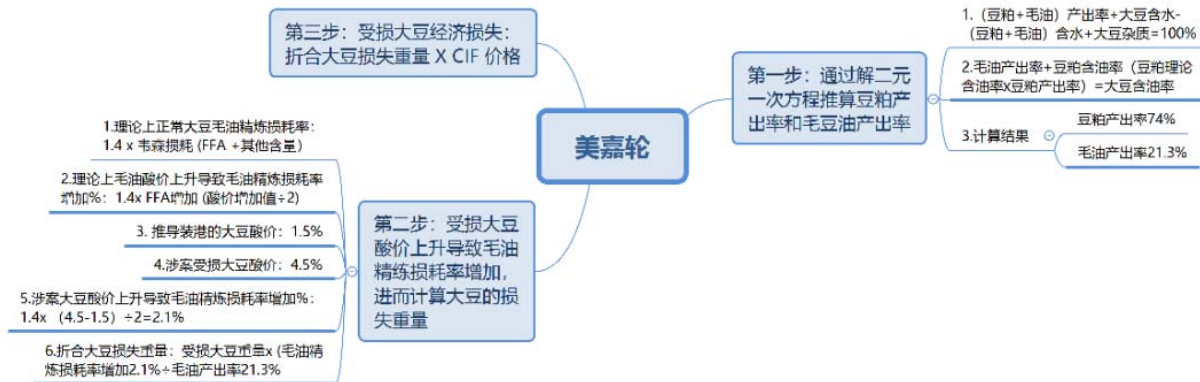
### 二、数理逻辑错误的发现 - “美嘉” 轮案

2017 年 4 月,“美嘉”轮在厦门卸巴西大豆,卸货期间收货人称全船大豆的颜色不正常,有货损嫌疑,便申请法院扣押船舶索要 300 万美金的担保。随后,收货人以承运人违反海上货物运输合同为由在厦门海事法院提起诉讼。

我们代表被告承运人,“美嘉”轮船东,参加本案的诉讼。在 2018 年 3 月,收货人提交了厦门 CCIC 出具的“验

残证书”，其中采用“数据推算法”进行了损失评估，结论全船大豆贬损率为 9.85%，折 6000 多吨大豆全损，损失金额为 290 多万美金。CCIC 的相关公式和推算过程如下图：

电话中，我们进一步探讨，CCIC 最终的计算公式（由于酸价升高引起的全船大豆灭失量= 全船大豆重量×( 毛油精炼损耗率增加÷毛油产出率)），按照其报告的前后推导逻辑



幸运的是，由于此船大豆的蛋白溶解度为 77%，高于豆粕国标规定的最低标准 70%，因此，CCIC 没有推算因大豆蛋白溶解度降低而引起的经济损失。

当时，我们尚不知晓“拉番”案，是第一次看到这种新型估损推算法，被其公式套公式的推导过程所困惑。直觉感觉到此推算法的逻辑存在问题，但是一时理不清问题出在哪里。于是，向上海海神公估公司的黄文亮先生请教。

仔细研究了 CCIC 报告后，黄先生表示他也是第一次看到这样的估损方法，但根据这种推算法，计算结果应当是因酸价上升而导致精炼过程中多损耗毛油的重量，而不是大豆的灭失重量。醍醐灌顶！

应当是“乘以”而不是“除以”毛油产出率，那样也仅只能得出在对毛油进行进一步精炼过程中最终多损耗的毛油重量，根本得不出大豆灭失的重量。大豆、毛油、精炼油是三种不同的物质！类似鸡、鸡蛋、鸡蛋糕之间关系。

根据我们的诉讼经验，如果在庭审中仅仅泛泛地对检验人的结论提出异议是较难被法院接受的，尤其对于 CCIC 这样的著名检验公司。推翻其结论的最有效的办法，是在庭审中经过质证让出庭的检验人亲自承认其结论有错误。这个难度可想而知。为此，我们认真地研究了大豆、大豆油相关的取样、检测、质量等级等的国家标准和行业推荐规范，精心地准备了对 CCIC 庭审质证问题单，问题接近 40 个，涉及评估依据、取样、检测、推算过程等。

-- 未完待续 --

达诺箴言：

以道观之，物无贵贱。——《庄子·秋水》

**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。**