

2025 年 11 月

总
第
一
五
六
期

11

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 共建“一带一路” 绘就互利共赢发展画卷
- ◇ 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（三）
- ◇ 案例分享 | 海运一切险项下大豆霉变案件引起的思考

为客户创造价值

共建“一带一路” 绘就互利共赢发展画卷



西安国际港站的晨曦中，中欧班列满载着陕西苹果、四川电子产品，准备驶向波兰马拉舍维奇；巴基斯坦瓜达尔港的烈日下，当地工人正将中国援建的工程机械装上货轮，运往巴基斯坦北部山区；老挝万象的站台上，学生们提着书包登上中老铁路动车，笑着用中文和中国列车员打招呼——这三个跨越亚欧大陆的鲜活场景，正是我国“一带一路”建设从蓝图走向实景的生动体现。

“十四五”以来，从“钢铁驼队”穿梭亚欧到远洋巨轮连通四海，从跨境铁路串联山河到合作园区孕育生机，“一带一路”以基础设施为骨、贸易合作为脉、民心相通为魂，织就了一幅互利共赢的全球发展画卷，成为新时代中国与世界共享机遇的生动实践。

设施联通 筋骨强健

清晨的郑州铁路物流中心圃田营业部，一列满载机械设备、汽车配件的中欧班列缓缓驶出，将在不久后抵达德国杜伊斯堡；与此同时，巴基斯坦瓜达尔港的集装箱码头，岸桥正将中国工程机械精准吊装至货轮，准备发往中东地区——这些跨越山海的场景，恰是我国与共建“一带一路”国家深化基础设施联通的鲜活注脚。

“5年前，我们一天最多发3列中欧班列，现在每天去程和回程的班列都有十几列，调度室的屏幕上永远满是待发

的列车计划。”郑州铁路物流中心工作人员李振武指着实时更新的大屏介绍，以前班列换装全靠人工，现在通过优化货物上站、调车作业等工序衔接流程，效率翻了3倍多。截至今年6月，中欧班列已累计开行突破11万列，货值超4200亿美元，线路已覆盖欧洲26国229个城市及亚洲11个国家超100个城市。

海上互联互通同样成果丰硕。“我在这里工作了8年，亲眼见证小码头变成能停靠10万吨级大船的深水港！”瓜达尔港运营管理工作人员感慨。为进一步增强港口的经济辐射力，瓜达尔港配套建设了自贸区，通过税收减免和物流优势吸引企业入驻，目前自贸区已入驻数十家冶金、石化企业，带动周边大量居民就业。

“共建‘一带一路’倡议通过交通基础设施建设，展示了中国工程技术与管理卓越实力，并成为促进相关国家经济发展的重要推动力量。”交通运输部相关负责人表示，中国企业在海外承建的交通基建项目，更为当地创造了众多就业机会，加速了贸易往来与产业升级的步伐，充分体现了共建“一带一路”倡议的开放包容与互利共赢的精神。

贸易畅通 血脉交融

“以前进口车厘子要经过三四个中间商，从智利果园到北京超市得走一个多月。现在通过‘南美海运冷链专线+国内铁路接驳’，从智利瓦尔帕莱索港装船，到宁波港后转冷链专列，全程只要15天，价格便宜了近三成。”北京一家生鲜超市负责人李女士对跨境贸易的变化深有感触。

除了让“洋货”更快入华外，高质量共建“一带一路”也让“国货”更畅出海。重庆某汽车出口企业负责人陈刚介绍：“我们公司主要出口新能源汽车到东南亚，5年前通过海运，至少20天才能到港，现在走中老铁路7天就能送达，

订单量比以前增加了 50%。”

数据显示，2024 年我国与共建“一带一路”国家货物贸易达 3.1 万亿美元，占整体贸易比重提升至 50.7%，共建国家的榴莲、火龙果、咖啡等优质产品更多地进入中国市场，我国的机械设备、电子元器件等相关产品也助力了共建国家产业发展。

在进出口规模越来越大的同时，国际贸易的便利化改革促进商业往来进一步提速。“以前报关要填十几张表，跑好几个部门，现在通过‘单一窗口’一次申报就能完成，最快几分钟就能通关。”重庆果园港报关员赵娜说。“十四五”以来，我国全面加强智慧海关建设，全国通关一体化全面实现。“一网通办”事项达 25 大类 964 项，基本覆盖了跨境贸易全链条全环节。

民心相通 根基永固

“中老铁路不仅是运输线，更是友谊线！”老挝青年阿提萨在中老铁路开通后成为列车员，如今已能熟练用中文服务旅客，“上周有中国游客教我用手机查景点，我还给他们推荐老挝米粉店呢！”

国之交在于民相亲，民相亲在于心相通。“十四五”期间我国以机制化建设推动“心联通”从单点突破走向体系化发展，构建起覆盖文化、民生、人才的全方位交流合作格局，为共建关系注入持久活力。

“我在哈萨克斯坦教中文 6 年了，以前只有商人学中文，现在学生、医生都来报名，他们追中国剧、看中国电影，《流浪地球》上映时影院座无虚席。”在哈萨克斯坦一所孔子学院教师刘敏看来，文化交流已经成为“一带一路”建设最好的“黏合剂”。此外，依托丝绸之路旅游城市联盟等平台，我国已连续举办 10 届世界文化遗产主题旅游海外推广

季，推出 6000 多个数字资源，在 15 个国家和地区开展 18 场线下活动，海外参与人次超 5.9 亿。

高质量共建“一带一路”的民生合作则以“小而美”项目实现精准落地。“十四五”以来，我国累计开展 1700 多期援外人力资源开发合作项目，在莱索托推广“10 平方米菌草菇栽培模式”助当地农户增收，向布基纳法索输出杂交水稻技术使其实现大米“零进口”，援建的坦桑尼亚宽带项目让当地互联网资费降低 75%，以青蒿素为核心的抗疟援助累计惠及撒哈拉以南非洲 2.4 亿人……

钢铁驼队穿越亚欧大陆，远洋货轮联通四海港湾，文化纽带编织友谊图谱——这些跨越山海的动人图景，绘就“十四五”期间“一带一路”倡议共赢画卷。

协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（三）



五、协会条款第 16 条 Duty of Assured 与第 12 条 Forwarding Charges

协会第 16 条约定的是被保险的义务，Duty of Assured “It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder : 16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing such loss, and

诚至 诺 行

F: +86 532 86100089

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

大家知道货运险不同船舶险，货物交给船东之后，整个运输途中是由承运人在控制着货物，因此货主可以采取的施救措施非常有限，除了以上讨论过的，船长被视为货主的紧急代理人，代表货主签订了救助合同，而需要支付的救助报酬可以适用 16 条外，另一种情况就是关于航程终止的续运费用的问题，这又将我们带到了协会条款的第 12 条。

协会条款 12 条约定的“Forwarding Charges”内容如下：Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.

我们再回到 1906 年《英国海上保险法》中，在 Section

65(2) 中定义了，‘Salvage charges’ means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expense, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

这其实是英国普通法下一个默示的规定，海上货物运输保险不仅承保了货物在海上运输的途中遭受实质的损失或损坏，也承保货物由于承保的风险导致了航程终止以至于货物不能安全到达保险合同中约定的目的地的风险。我们可以理解为第 16 条的规定是一个原则性的操作，而 12 条是针对该原则的具体实施。

那么什么才是航程终止呢？这又把我们指引到了协会条款的第 9 条。第 9 条规定的是 Termination of Contract of Carriage “If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either.....”

那么具体如何判断航程终止？如何再区分航程终止与延误呢？如果船东不宣布航程终止，延误多长时间，可以认定货物推定全损呢？这又同样是需要讨论的话题了。

--- 未完待续 ---

案例分享 | 海运一切险项下大豆霉变案件

引起的思考



【案情简介】

2019 年 1 月 31 日，被告岱荣航运公司所有、被告 MMSL 私人有限公司光租的“天鹰座”轮船长签署了四套提单，将 54178 公吨含水量为 13.23% 的巴西大豆运至中国。3 月 21 日抵达青岛港锚地，5 月 20 日完成卸货。承运人在运输期间采用“三度规则”进行通风，有在适宜通风的时间未予通风的现象。

卸货前经联合检验，发现货舱表层大豆均有明显霉变。原告认为霉变系未及时有效的通风造成，被告认为系装货港时品质状况和青岛港的迟延卸货所导致。

涉案大豆检验出含有多种杂草，海关要求收货人进行除害处理。中国大豆国家标准载明大豆水分含量应小于等于 13%。

原告依据保险合同约定赔付收货人后取得代位求偿权，请求依法判令两被告连带赔偿原告经济损失 489 万元

及相应利息。

【裁判结果】

青岛海事法院认为，本案系涉外海上货物运输合同货损纠纷，适用中华人民共和国法律作为准据法。一、原告与两被告之间的法律关系。岱荣公司虽然为涉案船舶登记所有人，船长显然系光租人 MMSL 公司而非岱荣公司的代表，MMSL 公司系承运人，应承担承运人责任，岱荣公司并非承运人。原告作为涉案货物的保险人，取得代位求偿权。二、货损责任的承担。涉案大豆受损的原因应当从案涉大豆品质是否适合海上运输要求、责任期间内的通风措施是否得当、迟延卸货对货损发生的影响三个方面进行分析。本案中，大豆水分稍高，且有杂草，有一定的品质缺陷，但并非不适合海上运输；“天鹰座”轮通风不当，未尽妥善、谨慎的管货义务，与货损有必然因果关系；货物在船舱滞留，迟延卸货 38 天，也与货损有必然因果关系。综合考虑上述因素，根据承运人违反其所应负责任和义务的过错程度，本院确定 MMSL 公司对本案货物损失承担 50% 的赔偿责任较为合理。三、货损金额的确定。489 万元系因货损产生的必要的修复费用，且金额较为合理，原告也已对外实际支付，本院予以支持。MMSL 公司依照 50% 的比例承担赔偿责任。故判决：MMSL 私人有限公司赔偿原告损失人民币 244.5 万元及利息。判决后双方均服判未上诉。

【典型意义】

本案系一起复杂的涉及中国、巴拿马、新加坡、英国、巴西等多个国家的涉外海上货物运输合同下大豆货损纠纷案。被告光租人 MMSL 公司为“一带一路”成员国中的新加坡公司，本案审理中公平公正地对待外方当事人，切实为“一带一路”建设提供了司法保障，取得了良好的示范效果，本案的审理具体有以下两方面的指导意义。

诚至诺行

惠人达己

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089

一方面为创新庭审方式，提升涉外司法效能。2020 年 11 月，因新加坡公司委托的专家鉴定人 Chris 教授所在的英国疫情严重，青岛海事法院首次采用远程视频方式允许其出庭作证，接受双方当事人的质询，并全程网上直播。整个庭审跨越了半个地球，跨国连线全程顺畅无障碍，为案件事实查明鉴定了基础，取得了良好的庭审效果，有效地提升了涉外案件的审判质效，也体现了中国海事司法的国际化、专业化、智能化水平。

另一方面，本案确定的裁判规则对同类大豆货损案具有可资借鉴的指导意义。大豆货损案较多，双方抗辩一般集中在货物品质、通风措施、迟延卸货三个方面，本案中对此进行了深入详尽地分析认定。最终根据货方与船方违反各自

义务的过错程度，确定了 5 : 5 的责任比例。新加坡公司服从判决并自动履行了付款义务。

大豆货损往往涉及外国船东、光船承租人、大期租租家、小期租租家、程租租家等一系列租船合同下的法律主体，因此本案做出的判决效力不仅及于本案的中外当事人，还是新加坡公司向其下家租家挪威公司索赔的依据。判决后被告选择不上诉也是与其下家租家共同确认接受法院判决的结果。因此本案的服判息诉意味着中国法院的裁判规则获得了除当事人之外更多外国公司的认可，对于不断增强中国海事审判在国际社会的话语权和影响力，提高中国海事司法的国际公信力，具有积极意义。

达诺箴言：

乱天之经，逆物之情，玄天弗成。——《庄子·外篇·在宥》

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。