

2023年9月

总第130期

9

techonor.



声  
闻

## 导读

- ◇ 串联成网 货物其流——西部陆海新通道加快建设观察
- ◇ 海上运输中的大宗散装货物短少问题（二）
- ◇ 货物保险利益纠纷典型案例分析（四）

为客户创造价值

## 串联成网 货畅其流——西部陆海新通道加

### 快建设观察



7月23日，广西钦州铁路集装箱中心站内，来自海外的集装箱有序装上火车。汽笛声响，今年第5000列西部陆海新通道铁海联运班列从这里缓缓开出，驶向中国内陆地区。

自2017年首趟“渝桂新”南向通道试运行班列开行以来，西部陆海新通道已成为我国与沿线国家经贸合作，维护全球供应链稳定的国际贸易大通道。

近日，记者走进西部陆海新通道多个场站和建设现场，感受这条国际大通道的澎湃活力。

#### 从一条线到一张网，基础设施网络持续完善

叙毕铁路连接四川叙永和贵州毕节，作为西部陆海新通道的西线通路畅通工程，叙毕铁路开通后，将与隆昌至叙永段扩能改造工程、毕黄铁路（毕节至黄桶）、规划中的黄百铁路（黄桶至百色）贯通，打通西南地区至北部湾出海口的货运通道。

“目前，叙毕铁路（贵州段）站前工程基本结束，站后工程进度超过八成，预计8月底完成全部工程。”项目建设相关负责人艾天昕介绍。

而在沿海地区，我国沿海铁路最西端——西部陆海新

通道内联外延重点工程之一的防城港至东兴铁路修建也如火如荼。

中国铁路南宁局集团有限公司沿海铁路工程建设指挥部副指挥长廖刚介绍：“防东铁路预计年内具备开通条件，未来防城港到东兴只需20分钟，将进一步促进中越经贸往来。”

目前，铁路部门逐步完善东中西铁路通道格局，铁海联运班列开行量质齐升，合力打造纵贯我国西南地区的物流大通道。

#### 一条条通道建设加快——

焦柳铁路怀化段电气化改造完成、渝怀铁路增建二线实现投用；贵阳至南宁高速铁路、叙永至毕节铁路、防城港至东兴铁路正在修建；黄桶至百色铁路可行性研究已获批复……

#### 一个个港口拔地而起——

重庆果园港贯通长江黄金水道、西部陆海新通道；钦州港拥有东盟航线30多条，形成中国与东盟国家间效率高、价格优的贸易新通道，西部陆海新通道第一个无水港项目——重庆无水港一期项目已于6月竣工，距正式投用再进一步……

#### 一座座场站串联成网——

团结村站、小南垌站、钦州港东站……曾经的货运小站，跃升为“大道枢纽”，实现班列快速周转；中铁集装箱重庆中心站、钦州中心站等18个铁路集装箱中心站，从通关、物流等多方面支撑陆海新通道运营。

从西南山区到沿海沿边，铁路施工正酣的图景，成为国铁集团提升西部陆海新通道基础设施水平的生动写照。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

### 从试运行到常态化，多式联运成效显著

钦州港东站在 2015 年建成投用，建成之时这里只有 3 条股道。随着西部陆海新通道建设的深入推进，三面环海的“渔村小站”扩容提质，成为拥有 12 条股道、衔接陆海的重要枢纽。

“这里每天到发的铁海联运班列有 20 列左右，年货物发送量由 2017 年的 2.7 万吨增加至 2022 年的 327.5 万吨，增长了上百倍。”广西沿海铁路公司钦州港东站长黄江南介绍。

钦州港东站的變化，只是近年來西部陸海新通道發展的一個縮影。如今，西部陸海新通道班列線路從最初的北部灣港至重慶 1 條，發展到常態化開行北部灣港至重慶、四川、雲南、貴州、河南等省份共 7 條，輻射範圍擴展到 18 個省份、61 個城市，並通达全球 100 多個國家和地區的 300 多個港口。

數據顯示，今年上半年，西部陸海新通道班列累計發送貨物 42.4 萬標箱，同比增長 10.5%；進出口貨值約 3500 億元，同比增長約 40%。

### 从辐射西部到融入全球，畅通国际国内双循环

重慶小南壩站，一輛載有約 500 噸新鮮泰國榴蓮的中老泰冷鏈直達跨境測試班列順利抵達，泰國榴蓮通過西部陸海新通道鐵路班列直達成渝地區。相比傳統運輸方式，現在只需 4 天，節省約 6 天時間。

不只是泰國榴蓮，柬埔寨大米、越南百香果、泰國香水椰……越來越多的東盟國家農產品正通過西部陸海新通道進入中國市場，成為百姓餐桌上的“常客”。

與此同時，中國產品也在借助鐵路和海运無縫銜接、一

體化通關，便捷運往海外市場。

“借助西部陸海新通道班列，我們的產品經欽州港運往東南亞及歐洲、非洲國家，大幅降低了物流成本，縮短了國際訂單響應周期。”重慶萬凱新材料科技有限公司物流經理林政說。

截至目前，該公司經西部陸海新通道已發出 467 標箱貨物，近期還將發出 424 標箱貨物，貨值超 2000 萬美元。

據西部陸海新通道物流和運營組織中心主任劉瑋介紹，2017 年到 2022 年，西部陸海新通道運輸品類由最初的陶瓷、板材等 50 多種增加到糧食、汽車配件等 940 多種。

“展望未來，西部陸海新通道將繼續保持良好發展態勢，為支持‘一帶一路’建設、帶動沿線經濟發展作出貢獻。”劉瑋說。

## 海上运输中的大宗散装货物短少问题（二）



### 二、液体货物运输责任期间与短少判断的依据

案例 3：中国人民财产保险股份有限公司广西壮族自治区分公司、西方全球公司海上、通海水域货物运输合同纠纷再审民事判决书（2019）最高法民再 367 号

2014 年 4 月 12 日，涉案貨物裝載於“KINGGREGORY”輪，從阿根廷聖洛倫港運往中國上海港。根據提單記載，涉案貨物共計 9876 公噸；

“KINGGREGORY” 轮 6 月 7 日靠泊上海港，6 月 8 日卸货完毕。根据《船舶空距报告》记载，“KINGGREGORY” 轮船舱内卸下的货物数量为 9866.182 公吨。

根据《CIQ 重量证书》记载，卸货计量岸罐内的重量为 9798.544 公吨，比列明重量短少 77.456 公吨。

中储粮公司就涉案货物向人保广西分公司投保货物运输保险，2015 年 3 月 30 日人保广西分公司以货物短少为由向中储粮公司支付保险赔款 304811.19 元，并取得权益转让书。

### 1、关于液体货物运输责任期间

《最高人民法院关于南京石油运输有限公司与华泰财产保险股份有限公司石家庄分公司海上货物运输保险代位求偿一案有关适用法律问题的请示的复函》（【2005】民四他字第 1 - 1 号）（以下简称《复函》）中业已明确，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。收货人提供的岸罐重量检验证书，除非经承运人同意，否则不具有证明散装液体货物交货数量的效力。

需要明确：承运人对于散装液体货物运输的责任期间是区别于海上保险合同中通常适用的“仓至仓”责任期间的。

### 2、《船舶空距报告》与《CIQ 重量证书》认定卸货数量不一致的原因

浦东出入境检验检疫局表示液体货物一般都是以岸罐出具的重量证书为准。根据该局规定，货物在船上的情况也需进行了解，故船舶靠港后，该局工作人员会会同船方对货物的温度、深度进行计量，同时会对船舱内的货物进行取样，

然后根据各个船舱的大小将各样品进行比对，得出最终均匀的样品进行分析并检测其密度。但检验操作需要在实验室中进行，在船上检验的时候还不知货物的实际密度，只能根据船方提供的货物装港的密度来计算货物重量，船方提供的密度的准确性该局是不确定的。

另外，计算重量所依据的舱容量也是船方提供的，该局无法保证其准确性，所以在船上计算出来的货物重量只是初步判断。而岸罐计量条件比船舱好，误差小，密度也是实验室检测后得出的实际密度，所以检验检疫局都是以岸罐计重即重量书记载为准。涉案油类货物的计量，因为油类货物存在挂壁等残留，所以损耗在所难免，通常存在一定程度的误差。

### 3、最高院认为：

(1)本案争议焦点为商检机构对同一批船载进口货物分别进行船上水尺计重和岸罐计重，分别就水尺计重留存《空距报告》，就岸罐计重出具《CIQ 重量检验证书》

(2)船上水尺计重和岸罐计重均是当前进出口船载货物常用的计重方式，理论上不存在哪种方式更可靠的问题。如果两种计量方式均符合测量规范，船上水尺计重在货物卸离船舶之前，但只要船舶卸货干净彻底无遗漏，则该水尺计重数量可以准确反映承运人在船边交付货物的数量；岸罐计重在货物卸离船舶之后，只要从船边至岸罐货物输送无遗漏，则该岸罐计重数量也可准确反映承运人在船边交付货物的数量。无论上述哪种计量方式，作为一种测量技术，误差总是存在的。即使采用同一计量方式，如果不同检验人在同一时间相同条件下测量，或者同一检验人在相同条件下先后做两次测量，其测量结果也可能存在一定差距。这种差距的存在完全正常，符合技术的应有特征——误差总是存在的。技术相对于科学，前者只能相对准确，而后者能够做到精确。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

(3)就散装液体货物而言，保险人除非有证据证明船舶《空距报告》本身存在问题，否则应当根据《空距报告》确定承运人交货的数量。

----- 未完待续-----

## 货物保险利益纠纷典型案例分析（四）



五. 对伦敦协会货物 A 条款中集装箱积载除外责任条款的理解

本案中，货物的保险依据伦敦保险 A 条款的规定，原告与被告之间就其中的部分条款的含义产生了争议，争议起因于国内的许多的保险著作对该条款的翻译及理解的不同，笔者认为有必要对此进行简要澄清。

本案中，被告拒赔的理由之一就是根据 A 条款中的除外责任的规定，其中与本案有关的除外责任的规定如下：

### (英文原文)

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or

their servants)

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

unseaworthiness of vessel or craft

unfitness of vessel, craft, conveyance, container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured in loaded therein.

(中译文)

4.3 保险标的之包装或准备不足或不当引起的损失、损害或费用(在本款意义上，“包装”应视为包括集装箱或托盘内的积载，但仅适用于此种积载是在本保险责任开始前进行或是由被保险人或其雇员进行之时)

5.1 本保险决不承保损失、损害或费用，如其起因于船舶或驳船不适航，船舶、驳船、运输工具、集装箱或托盘对保险标的的安全运输不适合。而且在保险标的装于其上时，被保险人或其雇员对此种不适航或不适用有私谋。

(以上译文参照杨良宜、汪鹏南著《英国海上保险条款详论》)

对上述条款在理解方面，原被告双方存在着争议。首先是对 4.3 条款的理解，被告认为“包装”包括集装箱，将上述条款翻译为，“在本款意义上，“包装”应视为包括集装箱或托盘内的积载，”即“包装”包括(1)集装箱和(2)托盘内的积载两部分;而原告认为“包装”仅仅指积载，积载的定语为“集装箱或托盘内的”，因此集装箱本身并不是“包装”，集装箱内的积载才是“包装”。本案中，货损的原因

是集装箱的缺陷造成的，而与集装箱内货物的积载无关，因此不属于本条款规定的除外责任，被告应当赔偿。

## 六. 小结

本文从一个典型的案例出发，讨论了在国际贸易合同中，CIF 条件下，货物所有权没有发生转移，而风险发生了转移的前提下，当货物遭遇承保风险，发生灭失或损害时，

进行保险索赔时应注意的几个问题。本文还涉及了《英国伦敦协会货物保险条款》的部分条款的解释，在我国目前保险业务的实践中，涉及《英国伦敦协会货物保险条款》不少，正确的中译文是正确理赔的一个基础，应当引起我国保险界的重视。

----- 结束 -----

达诺箴言：

朴素而天下莫能与之争美。—— 《庄子·外篇·天道》

**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。**