

2023年10月

总
第
三
三
一
期

10

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 大国外交的思想启迪
- ◇ 海上运输中的大宗散装货物短少问题（三）
- ◇ 海上货物运输保险代位求偿权及承运人免责之分析（一） **为客户创造价值**

大国外交的思想启迪



飞越赤道，跨越印度洋，从北京的初秋来到约翰内斯堡的早春。以“金砖”为舞台，世界上最具活力的新兴经济体和发展中国家最多的大陆热情相拥。

习近平主席的非洲之行，是一次成果丰硕的团结合作之旅，也是一场意蕴深远的文明交融之旅。

四天三夜，数十场双多边活动。一次次握手，一场场会面，一番番交流，增进理解和共识，凝聚信心与力量，引领金砖合作、中非合作踏上新的起点，为“全球南方”联合自强注入澎湃动力，也在不同文明之间奏响一场深刻而持久的心灵共振。

8月21日，抵达约翰内斯堡前夕，习近平主席在南非媒体发表的署名文章中写道，南非乌班图思想倡导“仁爱、共享”，同中国儒家“仁民爱物、天下大同”理念不谋而合。

8月23日，在金砖国家领导人第十五次会晤的讲话中，习近平主席娓娓道来：乌班图精神倡导“我们在故我在”，强调人们彼此依存、密不可分。和合共生、天下大同是中华民族千百年来的美好追求。

从中南关系到金砖合作，习近平主席多次谈及乌班图思想与“大同”理念的相通，让古老的智慧启迪当代，让文明的交流融合深入人心。

在南非采访期间，总有一种强烈的时间感扑面而来。历史、现实和未来在这里交汇。

在行政首都比勒陀利亚，联邦大厦广场上的纳尔逊·曼德拉雕像沉静伫立，铭刻着南非人民反对种族隔离斗争的历史，也见证着这个非洲经济最发达国家发展自强道路上的坚定脚步。

在非洲经济重镇约翰内斯堡，繁华的商业中心人流如织，充满设计感的建筑鳞次栉比。中国品牌汽车在街道上穿梭往来，南非本土制造的中国品牌家电广受欢迎。“中国”不是遥远陌生的国度，而是融入寻常生活的亲切存在。与记者交谈的当地人如约而同：对非洲而言，“中国代表着未来”。

习近平主席在向金砖国家工商论坛闭幕式发表的致辞中说，中国式现代化创造了人类文明新形态，展现出现代化的新图景。南非媒体人范德韦斯特伊曾·赫哈德斯对此深有感触。他说，非洲和中国有着相似的历史际遇和奋斗历程，对彼此的文明也有天然的共情。乌班图思想和儒家思想共同倡导的团结、和谐、包容，不仅能够促进不同国家人民的相知相亲，也有助于解决人类面临的共同挑战。

在本次金砖国家领导人会晤举办地杉藤会议中心，不同肤色、不同语言的人们，或万里迢迢跨越大洋，或从非洲大陆各地汇聚于此，共赴“金砖之约”。真挚的对话、热烈的讨论、深邃的思考、响亮的宣言里，人们真切地感受到了历史大潮奔涌向前的时代脉动，感受到了“全球南方”团结自强的集体自觉，感受到了代表世界绝大多数人口的发展中国家携手塑造更加公正合理世界秩序的共同行动。

“今天，金砖国家同50多个国家聚首南非，不是拉谁选边站队，不是搞阵营对抗，而是打造和平发展的大格局。”从习近平主席向广大“全球南方”国家、向整个世界传递的

明确信息中,人们也深切感知着中华文明胸怀天下、襟怀坦荡的格局与担当。

现场聆听习近平主席的致辞,南非企业家伦加·威廉姆斯情不自禁,几度鼓起掌来。他说,习近平主席引用中国古语“变化者,乃天地之自然”“青山遮不住,毕竟东流去”,揭示不可逆转的时代潮流和历史大势,充满哲理,令人回味。

当今时代,以金砖国家为代表的新兴市场国家和发展中国家群体性崛起,正在从根本上改变世界版图,成为塑造未来世界秩序的重要力量。广大新兴市场国家和发展中国家自主选择发展道路,共同捍卫发展权利,共同走向现代化,代表着人类社会前进方向。而中国,正在这一历史进程中扮演重要角色。

8月24日,金砖国家领导人第十五次会晤特别记者会宣布,邀请沙特、埃及、阿联酋、阿根廷、伊朗、埃塞俄比亚正式成为金砖大家庭成员。习近平主席对他们表示祝贺,指出这次扩员是金砖合作的新起点,将给金砖合作机制注入新活力,进一步壮大世界和平和发展的力量。

世界百年变局加速演进,既有分裂对抗之危,也有团结合作之机。中国的行动,正是对儒家思想和乌班图思想共同倡导的团结、仁爱、合作、包容理念的践行。在约翰内斯堡大学非洲-中国研究中心主任戴维·蒙亚埃看来,越来越多国家渴望加入金砖大家庭,不仅彰显了金砖合作机制的开放包容和生命力,也印证了真正的文明都是相互尊重和包容的。

“文明多姿多彩、发展道路多元多样,这是世界应有的样子。”此次南非之行,习近平主席多次同世界分享他对不同文明如何相处的深邃思考:

强调人类历史不会终结于一种文明、一种制度,倡导金砖国家弘扬海纳百川的精神,反对意识形态对立、制度对抗、“文明冲突”;

希望广大发展中国家都能从本国国情出发,在借鉴人类优秀文明成果基础上,探索实现现代化的新路径;

指出中国和非洲正在通过共同探索现代化的生动实践回答历史之问,携手推进合作共赢、和合共生、文明共兴的历史伟业。

全球发展倡议、全球安全倡议、全球文明倡议……习近平主席的“金砖时间”“非洲时间”和一个个致力于推动构建人类命运共同体的中国方案,为人类共同迈向现代化提供着新的思想启迪。

海上运输中的大宗散装货物短少问题(三)



案例4:中国人民财产保险股份有限公司广西壮族自治区分公司与阿特米斯船东公司海上、通海水域货物运输合同纠纷申请再审民事裁定书(2016)最高法民申45号

同案例3一样,该案例同样依据了空距报告作为承运人交付货物的依据。

最高院判决书认为:CCIC江苏公司出具的“重量证书(船舱)”,依据的空距及温度与卸货前空距报告一致,但密度却是货物卸至岸罐后的实测密度。同时,货物卸至岸罐

也超出了承运人在运输合同中的责任期间。故人保广西公司主张依据 CCIC 江苏公司“重量证书(船舱)”确定实际交货重量缺乏事实依据。

空距报告显示涉案货物在目的港共卸货 19961.427 吨,比提单记载的货物重量短少 38.573 吨,约占提单记载货物重量的 0.19%。液体货物在海上运输途中,会因蒸发或挥发等自然属性造成短重,大宗液体货物采取水尺计重的计量方式也会造成一定误差。涉案货物短少 0.19%,在行业惯例允许范围之内。

从案例 3 与案例 4 中,我们应该注意到:1、液体货物的运输责任期间是阀门到阀门,因此液体货物以卸货港水尺的空距报告,作为交货依据;2、保险合同的责任期间是仓至仓,因此即使空距报告数据不如商检证书精准,保险人需要按照商检证书赔偿后,无法从承运人处得到赔偿;3、从证明责任看,保险人如果拒赔“短少”只能依据是除外责任造成的,而保险人或者货主找承运人索赔,则需要证明损失是发生在在船期间,而保险人或货主都难以达到该证明标准。

三、清洁提单上的货物数量>装货港的货物数量证明载明的数量

案例 5 :中国人寿财产保险股份有限公司湖南省分公司与玛德琳航运私人有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷一审民事判决书 (2019)津 72 民初 751 号

2018 年 11 月 3 日,在阿根廷圣洛伦佐港,该轮船长代表承运人就诉争货物签发了编号为 SPC061803、SPC061805、SPC061806、SPC061807 和 SPC061808 的五份提单。提单记载:托运人为 BUNGEARGENTINAS.A.;收货人凭指示;通知方为中储粮

公司;船长为 TINTUNAUNG;运费预付,清洁提单已装船;各提单分别记载了货物重量,共计 7775.938 吨。2019 年 1 月 8 日,该轮抵达中国天津新港卸货,根据空距报告显示卸货 7608.141 吨,短少为 167.797 吨。

法院认为:

1、本案中,被告在装货港出具了空距报告,根据报告显示,存在短装,但就诉争货物其仍签发了五份清洁提单。中储粮公司作为收货人善意受让该提单,被告提交的装货港空距报告对其没有约束力,被告应当按照提单记载的重量向中储粮公司交付货物。根据被告在天津新港卸货时所作的空距报告,卸货重量为 7775.938 吨,短量为 167.797 吨。

2、被告主张应对收货人均均为中储粮公司的中国三个港口卸货的重量共同计算,短少为 0.5%,属于大宗散货国际惯例合理误差范围内,可以免责。本院认为,对于大宗散货,如果承运人尽到谨慎管货的义务,对于因合理损耗、计量允差造成的货物短少,承运人可以免责。但本案中被告不能免责,理由如下:.....被告在装货港根据空距报告已知货物短少,但仍签发了清洁提单,其存在过失,即使短少在 0.5%以内,对其免责的抗辩也不应支持。.....被告作为承运人,在其责任期间内诉争货物发生短少,其又未能举证证明具有免责事由,应向收货人中储粮公司承担赔偿责任。

根据上述第五个案例,短量 2.158%超过 0.5%,因承运人有过失,因此未能免责。根据会议纪要中的规定“如果卸货后货物短少超出相关行业标准或惯例,承运人又不能举证区分合理因素与不合理因素各自造成的损失,请求人要求承运人承担全部货物短少赔偿责任的,人民法院原则上应当予以支持”那么如果损失是 2% 承运人又如何能证明 0.5%是合理因素?1.5%是不合理因素呢?是否要区分承运人过失?一旦有过失,即使 0.5%也不能免责?

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

这个问题在“中国船东互保协会资讯平台 2018-04-25 文章”《中国法院审理散装大豆货物短量案件的探讨》中总结了最高院的观点：（1）若货物的短少量小于 5‰，则可证明货物短少的情况并未实际发生，短量应为计量的合理误差或者自然损耗所致，因此，承运人对于小于 5‰的货损货差应免于承担责任。（2）一旦短量超过 5‰，则证明货物的短量从量变上升为了质变，不能单纯用计量误差来解释，也就是说，货物的短量确实存在，因此计量允差和自然损耗将不再扣除，承运人必须按照实际短量的数额赔偿”。该观点同会议纪要中的原则也是基本一致的。

----- 未完待续-----

海上货物运输保险代位求偿权及承运人免责之分析（一）



案件提要

国际贸易海运出险后，被保险人一般会选择向保险公司索赔，因为保险公司实力和财力相对雄厚。保险公司理赔后，会根据保险法和海商法中代位求偿权的规定向承运人索赔。这时争议的焦点就会转到保险公司代为求偿权的认定以及航运公司承运人免责的界定上来。本文就是具体分析这类纠纷中的一个典型案例。

案情简介

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

原告是某财产险公司，被告一是某船代公司，被告二是某航运公司。2010 年 12 月 24 日，被告船代公司作为被告航运公司的代理签发了编号为 SWM03/04/05 的涉案提单。提单载明托运人为中机公司，收货人为赤几能矿部，承运人为被告航运公司，航次为“SINO WEST”轮 10202 航次，装运港为中国上海，卸货港为赤道几内亚马拉博，并载明装运货物是赤道几内亚共和国马拉博 66KV 电网附加设施和 SIPOPO 互联项目所需的主要设备和材料，项目合同编号为 CMEC2010C308。提单背面盖有“中国机械设备进出口总公司赤道几内亚马拉博工程项目部”的印章。涉案货物为非集装箱装运的货物。

12 月 23 日，原告保险公司签发涉案货物运输保险单。保单号为 1081200020201000336。保险单载明的发票号、提单号、船名航次、起运日期、起运港、目的港及保险货物名称均与涉案提单和发票记载一致，被保险人为“中国机械设备进出口总公司”。

2011 年 2 月 12 日，涉案货物在马拉博港卸货时，涉案提单项下编号为 XAXK-ES-10/23 的木箱包装掉落在舱内，导致箱内的气体绝缘开关受损。涉案装箱单以及该部件供货单位西电公司出具的价格说明证明 XAXK-ES-10/23 木箱内货物的采购价格为人民币 787,000 元。编号为 2010T31161503 的涉案发票载明涉案提单下两组气体绝缘开关（Gas insulation switchgear，简称为 GIS）的 FOB 上海价格为 1,127,011.42 美元。涉案航次大副朱传金在事故现场照片上盖章并签字确认，并作了“上述货损系由于卸货过程中的粗暴操作所致，与船方无关”的批注。

2 月 23 日，“中国机械设备进出口总公司赤几马拉博城域网项目经理部”向 MAC 公司发出索赔函，称“2 月 12 日上午，当‘SINO WEST’轮正在进行卸货操作时，由于

诚 至 诺 行
F: +86 532 86100089

装卸工人的误操作，一个木箱翻倒并掉了下来.....该木箱所属提单号为 SWM03/04/05，包装号为 XAXK-ES-10/23。箱内所装货物为发电站的气体绝缘开关。该货物是含有精密机械构件的贵重设备.....MAC 公司的员工，作为装卸工作的操作者，应对货物的损失承担全部责任.....”。

10 月 31 日，欧米加海事公司签发涉案事故的最终检验报告。报告称：2011 年 2 月 26 日，欧米加海事公司接受 W.E.COX CLAIMS CROUP 的委托并代表中机公司，与收货人以及作为装卸人员和船舶代理人代表的 MAC 公司，在马拉博港 Ela Nguema 变电站施工现场进行联合检验，确认涉案提单项下的 XAXK-ES-10/23 木箱内货物受损，“顶部储罐连接处有气体泄漏。断路器的固定螺栓和支撑板变形。柜门和柜顶变形”。欧米茄海事公司评估认定的涉案损失金额为 63,200 欧元，认定的损失发生的主要原因为卸货过程中的不安全操作。

2012 年 1 月 20 日，中机公司向原告出具了“赔付意向及权益转让书”，同意接受人民币 380,000 元为最终赔付金额，并同意保险人自赔偿保险金之日起，在赔付范围内

依法取得代位求偿权。2 月 13 日，原告向中机公司赔偿保险金人民币 380,000 元。

据此原告认为，被告船代公司作为签发提单的承运人，被告航运公司作为提单载明的承运人和实际承运人，应对发生在两被告责任期间内的货损承担连带赔偿责任。诉请两被告连带赔偿原告人民币 380,000 元及该款项按中国人民银行同期人民币存款利率自起诉之日起计算至判决生效之日止的利息损失；本案的案件受理费由两被告承担。

被告一辩称自己仅是船舶代理，代表船东签发提单，因此不应承担提单项下的责任，请求驳回原告对被告船代公司的诉讼请求。

被告二辩称，原告声称其向发货人赔偿保险金后取得代位求偿权，但发货人在记名提单项下无权向承运人索赔货损；没有证据证明货损发生在承运人掌管货物的责任期间内；货损原因属于承运人免责事项。即使货损发生在承运人责任期间，根据租约规定，卸货由承租人负责，因此卸货公司系代表货方卸货，即货损是由于货方代理人的行为所造成，承运人免责。。

----- 未完待续 -----

达诺箴言：

言者所以在意，得意而忘言。——《庄子·杂篇·外物》

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后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。