

2025年10月

总  
第  
一  
五  
五  
期

10

techonor.



声  
闻

## 导读

- ◇ 第十届“一带一路”高峰论坛在香港开幕
- ◇ 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（二）
- ◇ 案例分享 | 《海牙规则》时效条款适用于卸货后的错误交货索赔（三）

为客户创造价值

## 第十届“一带一路”高峰论坛在香港开幕



由香港特别行政区政府与香港贸易发展局合办的第十届“一带一路”高峰论坛，10日在香港会议展览中心举行。论坛为期两天，以“合作求变 共建未来”为主题，汇聚超过90位来自共建“一带一路”国家和地区的政商界领袖及逾百个代表团，与会者逾6000人。

香港特区行政长官李家超致辞表示，过去十年，来自120多个国家和地区的45000多名人士参加了峰会，推介了2800多个共建“一带一路”项目，通过合作与互联互通缔造共同愿景。作为全球高质量合作的“超级联系人”“超级增值人”，香港将继续推动共建“一带一路”高质量发展。

香港贸发局主席马时亨致辞表示，“一带一路”高峰论坛过去十年间汇聚政商界领袖，促进多方对话与合作。多项重要伙伴关系得以建立，有影响力的项目相继启动，跨地区联系日益紧密。本届论坛将继续聚焦推动合作机遇。

国家商务部副部长郛东致辞表示，商务部将继续支持香港在高质量共建“一带一路”中发挥自身优势，实现互利共赢。一是支持香港深度联通内外，更好融入共建“一带一路”。进一步扩大内地对香港金融、电信、建筑、旅游等领域开放。研究推动内地、香港、澳门三地共建单一自贸区。支持香港对外商签更多的自贸协定和投资协定，尽早加入RCEP，进一步拓展对外经贸网络。二是支持香港打造功能平台，更好

服务共建“一带一路”。将支持香港巩固提升国际金融、航运、贸易中心地位，扩大与共建国家贸易投资规模。支持香港广泛参加各类经贸展会和论坛。三是支持香港对接项目建设，更好参与共建“一带一路”。

国务院国有资产监督管理委员会副主任李镇致辞表示，香港是共建“一带一路”重要节点，始终以独特优势发挥“超级联系人”“超级增值人”作用。香港既是中央企业走出去的桥头堡，更是全球资源对接中国市场的转换器，必将在共建“一带一路”高质量发展中发挥越来越重要的作用。

国家发展和改革委员会副秘书长肖渭明致辞说，今年是香港“一带一路”高峰论坛连续举办的第十年。在这十年中，我们共同见证了香港把握共建“一带一路”历史性机遇，充分发挥金融、贸易中心和创新科技中心作用，与共建国家的贸易投资网络不断织密，实现自身发展能级和国际竞争力的双提升，在参与共建“一带一路”中更加重要，更有作为。

柬埔寨副首相孙占托在其后的主题演讲中说，共建“一带一路”倡议为当地基础设施建设带来重要资源、促成关键合作，筑牢柬埔寨的发展根基。他相信，共建“一带一路”将为柬埔寨的经济发展注入新动能，而香港作为国际金融和专业服务枢纽，能为合作项目的落地见效发挥不可或缺的作用。

本届论坛涵盖多场讨论及活动，包括开幕环节、政策对话环节、主论坛、专题午餐、专题分组论坛、投资项目介绍环节及交流酒会等。在开幕环节，举行了香港与共建“一带一路”国家代表就9份备忘录及合作协议的交换仪式。

本届论坛还设有五个展览专区，其中首次设立“东盟专区”，其余四个是“香港专区”“全球投资机遇专区”“科创专区”“内地专区”。

## 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（二）



### 三、协会条款第 2 条——General Average

该条款名称是“General Average”，在具体内容中又将 salvage charges 列在了该条款下，具体规定为 This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

需要注意的是无论采用的协会 A、还是协会 B/C，只要不是条款中 4、5、6、7 的除外责任造成的，都可以依据本条得到赔偿。

那么本条中的“salvage charges”指的是什么呢？根据条款中的第 19 条“This insurance is subject to English law and practice.”

我们要到 1906 年《英国海上保险法》中找答案，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.

根据 65 条的规定，这里的救助费用只是指无合同约定而产生的救助，即纯救助，而根据 LOF 所规定的救助费用，显然不能在本条下获得索赔。因此第二条只承保了共同海损与纯救助产生的费用，而将合约救助产生的救助报酬归为了施救费用。这又将我们指引到了协会条款的第 16 条。

### 四、什么是施救费用——1906MIA 和海商法上的规定

施救费用是指被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用，为确定保险事故的性质、程度而支出的检验、估价的合理费用，以及为执行保险人的特别通知而支出的费用。该费用应当由保险人在保险标的的损失之外，另行支付；保险人对前款费用的支付，以相当于保险金额为限。凡是能够作为单独海损、共同海损或救助费用的，不能以施救费用的名字向保险人索赔。

不同于海上救助是海上保险所特有的制度，施救费用是所有保险中的一项规定，根据我国《保险法》第五十七条“保险事故发生时，被保险人应当尽力采取必要的措施，防止或者减少损失。保险事故发生后，被保险人为防止或者减少保险标的的损失所支付的必要的、合理的费用，由保险人承担；保险人所承担的费用数额在保险标的的损失赔偿金额以外另行计算，最高不超过保险金额的数额。”

这一规定与《海商法》第二百四十条都有相关规定措辞内容差别不大。某种程度上，保险人赔付施救费用，可以

理解这是一项法定的赔偿义务而非保险合同约定的义务。同样,被保险人对保险标的的施救以减少保险标的的损失,也是一项法定的义务。

我们再来看 1906 英国海上保险法和协会货物保险条款的规定。

1906MIA 的第 78 条 suing and laboring clause 措辞如下: (1) where the policy contains a suing and laboring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and laboring clause.(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and laboring clause.(4) it is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss.

根据这个条款中包括的四项内容,可以看出我国海商法制定关于施救费用时,主要参照了这个条款,这也能说明为什么海上保险是保险的起源,而海上保险的中心还是在英国了。

--- 未完待续 ---

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

## 案例分享 | 《海牙规则》时效条款适用于卸货后的错误交货索赔 (三)



### 3. 条款目的

《海牙规则》规定时效的目的是为了确保当事人获得终局性 (finality), 只有时效适用于所有索赔 (无论是否发生在卸货之后), 才最有利于实现该目的。

最高法院注意到, 在修订《海牙规则》的讨论中, 修订委员会指出, 如果承运人不是凭单交货而是凭保函交货, 那么保函有效期就成为了一个重要问题。对错误交付索赔规定一个固定的时效符合货方及其保险人的利益, 也与海运实践相符。这说明了时效不应仅被视为符合承运人的利益。所有相关当事人都能受益于时效带来的终局性。

### 4. 条约之准备工作及缔约之情况

《海牙规则》之准备工作和缔约情况的相关文件并未明确承运人的责任期间之外规则是否不应适用的问题。但是这些文件确实表明, 时效条款应尽可能适用于各种情况。

### 5. 英国判例法

英国判例法均明确了时效条款具有广泛的适用性, 并强调了终局性的重要意义以及不应当有一个分裂的时效制度 (即时效条款仅适用于某些情况而不适用于另外一些情况)。另外, 时效条款明确适用于装货前发生的事件引起的索赔,

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

从未装船的货物引起的索赔以及在卸货之前或和卸货同时发生的错误交付引起的索赔。

## 6. 其他国家法院的判决

最高法院考察了马来西亚和澳大利亚法院的判决，结论是涉案争议焦点并不存在国际共识。

## 7. 学说、评注

最高法院分析了权威参考书和评注，结论是它们没有具体涉及这一问题。

据此，最高法院的结论是：虽然《海牙规则》规定了承运人的责任期间（从装货到卸货），在此期间内承运人须承担最低限度的义务并享有最大限度的权利和免责，但《海牙规则》并非仅涉及该责任期间内发生的法律问题。《海牙规则》有条款适用于装货前和卸货后的期间，而时效条款明确涉及直至交付的期间（交付通常发生在卸货后）。因此，《海牙规则》的时效条款应当适用于交货前后发生的承运人违约行为，包括错误交付；该条款同样适用于装货前发生的承运

人违约行为。承运人在这些情况下援引时效条款抗辩时，都需要证明索赔与其所承运或将要承运的可识别的货物有足够联系。

## （二）《海牙—维斯比规则》时效条款是否适用于错误交付货物的索赔

最高法院认为，如果《海牙规则》的时效条款可以适用于卸货后发生的错误交付，那么《海牙—维斯比规则》的时效条款也必然适用。因为后者的措辞在范围上更加宽泛，提到了“任何”（whatsoever）一切责任和“关于货物”的索赔。《海牙—维斯比规则》的准备工作及缔约之情况文件进一步证明了这一点，因为文件中明确提到：修订《海牙规则》时效条款的目的就是使修订后的条款具有尽可能广泛的适用性，甚至适用于错误交付情况下的索赔。

## 三、判决结论

综上所述，最高法院判决：《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的时效条款均适用于卸货之后发生的错误交货索赔。

--- 结束 ---

达诺箴言：

鸚鵡巢林，不过一枝；偃鼠饮河，不过满腹。——《庄子·逍遥游》

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。