

2024 年 8 月

总
第
一
四
一
期

8

techonor.



声
闻

导 读

- ✧ 深化务实合作 中非共建一带一路 前景广阔
- ✧ 大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（四）
- ✧ 预约保险下航次申报迟延法律后果认定（四）

为客户创造价值

深化务实合作 中非共建一带一路 前景广阔



“非洲是共建‘一带一路’的重要参与方。十余年来，中国同 52 个非洲国家签署了共建‘一带一路’合作文件。现在我们正稳步推进与非洲国家的合作共建，以清单制确保每个项目落地，造福更多国家和人民。”国家发展和改革委员会区域开放司司长徐建平 3 月 22 日在肯尼亚首都内罗毕接受采访时表示，中国将不断同非洲国家深化务实合作，中非共建“一带一路”前景广阔、大有可为。

中非共建“一带一路”务实合作图片展当日在肯尼亚蒙内铁路内罗毕火车站开幕。图片展以“志合者不以山海为远”为主题，通过展出中非务实合作工程和民生项目等相关图片，旨在凝聚中非高质量共建“一带一路”的合作共识，推动共建中非命运共同体。来自中肯两国 50 余名政府官员、企业代表、专家学者和项目员工参加了图片展开幕式并积极评价共建“一带一路”成果。

此次图片展由中国经济信息社、新华社非洲总分社、中国一带一路网和中国交通建设集团共同举办，包括“硬联通”“软联通”“心联通”三个展览单元。展览为期 1 个月，通过 30 余幅图片多角度展现中非共建“一带一路”合作成果。

徐建平表示，中国是世界上最大的发展中国家，而非洲是发展中国家最集中的大陆。中非因相似的历史际遇、共同的历史使命，在过去的岁月里同心同向、守望相助，走出了

一条特色鲜明的合作共赢之路。“非洲 53 个建交国中，已有 52 个国家与我们签署了共建‘一带一路’合作文件，建立了中国 - 非盟共建‘一带一路’合作工作协调机制。”他说。

徐建平说，十余年来，中国同非洲国家共建“一带一路”务实合作不断深入，建成了一批重大标志性工程项目和“小而美”民生项目，有力促进了非洲国家经济社会发展和民生改善。中国提出的“支持非洲工业化倡议”“中国助力非洲农业现代化计划”“中非人才培养合作计划”，将进一步推动非洲社会经济发展，助力中非关系不断迈上新台阶，进入共筑高水平中非命运共同体的新阶段。

民生项目联结民心工程。近年来，一批又一批中非合作项目落地，惠及千万非洲人民。坦赞铁路、蒙内铁路、肯尼亚内罗毕快速路、尼日利亚莱基深水港、安哥拉国际机场等项目竣工并投入使用，成为非洲大陆的经济动脉；风电、水电、地热、太阳能等一大批绿色能源设施并网发电，为非洲工业化提供了能源保障；从乞力马扎罗山顶到印度洋小岛，中国企业建设的通信网络覆盖数亿非洲用户；在埃及、科特迪瓦、吉布提等国，一所所“鲁班工坊”助力非洲职业教育发展，为当地培养了一批批经济社会发展人才。

此外，中国已在非洲建成 24 个农业技术示范中心，推广了 300 多项先进适用技术，带动农作物平均增产 30%至 60%，100 多万当地农户从中受益。肯尼亚牛油果、埃塞俄比亚咖啡、贝宁菠萝、南非鲜梨，越来越多非洲特色农产品通过输华“绿色通道”进入中国市场，一项项便利化措施助力中非农业贸易快速增长。

“我们致力于提升中非两国人民的获得感和幸福感。后续我们将继续统筹好重大标志性项目建设以及‘小而美’民生项目，更好地同非洲国家加强战略对接，在双方政府相关

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

部门、企业和社会各界人士的共同努力下，逐步实现发展共赢的目标。”徐建平说。

他指出，当前，中国正在向第二个百年奋斗目标进军，非洲正朝着非盟《2063 年议程》描绘的美好愿景加速前进，共建“一带一路”倡议同非洲联盟《2063 年议程》目标、愿景高度契合，受到非洲国家的普遍欢迎。

“我们会加强和非洲各国的战略对接，真正把非洲人民关切的健康安全等问题，逐步通过规划的方式落实下去，变成现实。”徐建平说，作为深化非洲公共安全的一个重大标志性工程，非洲疾控中心现已正式交付使用，揭开了非洲公共卫生事业的新篇章，为中非卫生合作注入新的动力。

谈及未来合作时，徐建平表示，中方会继续和非洲各国深化对接，确保把中国的发展优势同非洲国家的需求结合起来，造福更多国家和人民。

大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（四）



二、关于海运大豆通风的核心问题

纵观各个大豆货损索赔案件，对通风措施是否合理得当的审查通常涉及以下四个问题：

（一）通风的作用

在这一问题上，承运人通常的第一层次的抗辩即是海上运输大豆无须通风，货舱是否通风与货损无关，不适当的通风极有可能增加大豆自热的风险，而且货舱通风只能影响表层货物，并不能控制或者降低表层以下货物的热损，在大豆大规模发热的情况下，即使通风也不能有效减少舱汗发生、通风对舱内货物没有实际散热意义。尤其是针对专用散装谷物船舶来说，在航行中根本不需要对货舱进行通风。

实务中也有专家支持这一观点，认为通常情况下所有散装谷物运输都不需要对货物进行通风，理由是根据 IMO《国际散装谷物安全装运规则》，7 个货舱中至少 5 个货舱要保持绝对满舱装载的状态，散装谷物运输船舶不具备以下两个货物通风所需的基本条件：1）货舱外设置有可以保持 24 小时和防止雨水进入的专用通风罩；2）货舱内设置有通风通道[6]。以美国散装大豆为例，美国散装大豆的熏蒸证书上即明确标注“Fumigated holds must remain closed during entire voyage even if the mandatory minimum exposure time is met or exceeded（即便是达到或者超出强制的最短熏蒸期限，在整个航程中也必须保持货舱处于封闭状态）”。

从法律规定的层面，目前不管是国际公约还是我国国内法律规定中确实均无强制性条文规定船舶装运大豆一定需要通风，这也是青岛海事法院在“美景”轮案中支持承运人通风措施并无不当的理由之一。然而，由于大豆作为散装谷物的一种，具有呼吸性、吸湿和散湿性等特性，在实务中一般都要求船方应视运输过程中的具体情况决定是否需要进行货舱通风。

在我国司法实践中，目前尚无法院判决明确支持在任何情况下船舶均不需要通风，反之，在仅有的三个认定承运人通风没有问题的案例中（即“美景”轮案，“拉番”轮案

二审，“梦想之星”案一审），法院也都是强调承运人采取了符合船员通常做法的通风措施。

在国际干散货船东协会（Intercargo）、标准保赔协会和全球领先的船级社 DNV GL 共同发布的一份新的通风指南（Cargo and Cargo Hold Ventilation）中，提出了较为客观的关于大宗固体散货、尤其是针对大豆这类吸湿性货物的通风建议，简言之，在从温暖气候到寒冷气候的航行中，船舶在运输过程中发生散湿和吸湿性出汗的危险性很高，这种情况下可能就需要通过通风措施以外部大气中的干燥空气替换货舱内的潮湿空气。

HYGROSCOPIC CARGOES

Hygroscopic cargoes are cargoes that contain natural moisture content, such as agricultural products (grains or animal feed), FERTILIZER, SALT, SUGAR, TIMBER and WOOD PULP. They have a tendency to absorb, retain or release moisture depending on the surrounding atmosphere. This may lead to a build-up of moist air inside the hold, causing self-heating or spreading of moisture in the cargo and results in caking or cargo damage. Maintaining the quality of cargoes that are hygroscopic in nature depends on monitoring and controlling moisture content within a safe range.

The risk of sweat on a voyage from a cold to warm climate is low, but on a voyage from a warm to cold climate, there is a high danger of ship sweat occurring during carriage. Ventilation may be necessary to replace the moist air inside the cargo hold with drier outside atmospheric air.

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

总之，关于通风是否必要，法律法规并未作出明确规定必须要通风、也没有规定明确在航程中绝对禁止通风，因此，对于这个问题并没有一个确定的答案，但考虑到通风的终极目的和宗旨就是尽量减少货损，并确保船员和船舶的安全，且考虑到中国法院对待通风问题的严格态度，对于负有管货义务的承运人应当谨慎对待这一问题，在综合评估货物状态和运输的外界环境的基础上，妥善判断是否需要通风。

---- 未完待续 ----

预约保险下航次申报迟延法律后果认定(四)



三、航次保险合同生效时间和责任期间的关系

保险合同的生效时间并不一定等同于保险责任开始的时间。通常而言，如果保险合同成立时，危险已经发生或者已经消灭，由于发生和消灭均属已经确定的事实，则不属可保危险。但在订立合同时投保人主观上不知道危险已经发生的，则仍有保险的可能，这些例外常见于海上保险之中。在与保险人签订保险合同时，被保险人（船舶所有人或者货物所有人）不知道船舶已经安全抵达目的港，或者不知道货物已经被安全运送到目的港。在保险人同样不知情的情况下，如果双方签订了保险合同，不影响保险合同的效力。因此，《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第10条针对海商法第224条作出解释性规定：“保险人与被保险人在订立保险合同时均不知道保险标的已经发

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

生保险事故而遭受损失,或者保险标的已经不可能因发生保险事故而遭受损失的,不影响保险合同的效力。”这样的规定对于保险人和被保险人来说都是公平的。

保险事故发生在前,而保险合同订立在后,则必然会出现保险责任开始日期早于保险合同生效日期的情况,允许“追溯保险”的存在也就成为海上保险的特色。此外,保险法第14条规定,保险人按照约定的时间开始承担保险责任。因此保险合同的双方当事人完全可以约定保险责任开始的时间早于保险合同成立并生效之时,而不能简单地认为保险责任一定开始于保险合同生效之后。涉案保险责任期间为“仓至仓”条款且开航日期为“根据提单记载”,保险条款中明确“‘仓至仓’责任,自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效”,并未对“仓至仓”责任起讫的时间和空间维度进行区分。而涉案清洁已装船提单签发于2020年6月20日,据此可以确定涉案保险责任开始于2020年6月20日。

当然,保险合同是双方合意的结果,假设本案中的预约保险合同或者航次保险合同中明确约定,“如果航次申报时货物已经在运输过程中的,则承保风险从航次申报时或航次保险合同载明的签发之日开始”,本案的处理结果很有可能就完全不同了。如果两份合同中约定矛盾,又回到第一部分最后提到的问题,需要先解决以何约定为先的问题,综合双方之间的全部约定和法律规定来个案确定。

四、航次申报义务与被保险人如实告知义务的关系

投保人在预约保险合同项下的航次申报义务,不等于海商法第222条规范的被保险人的如实告知义务。被保险人的主动如实告知义务的范围仅限于“其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况”。根据涉案预约保险合同第

十条“保险条件”的约定,货物出运状态并非确定保险费率的要素。在存在预约保险合同的情况下,投保时某一航次货物是否已出运,既不影响保险人保费收取的权利,也不影响保险人约定承担的风险责任。太保上海公司亦未举证证明,其在八面商贸公司以往的货物申报中,曾主动提出因货物已出运而拒绝承保。太保上海公司虽主张其对货物出运后的申报有权选择是否承保,但却对承保时如何证明货物出运状态自认无法审核,认为只能依赖于被保险人的告知。由此导致的必然结果是,只有在货物出险后保险人才会以此为由主张拒赔,若不出险则保险人安然收取保费。在此情况下,投保时货物的出运状态本身并不属于影响诚信的保险人依法据以确定“是否同意承保的重要情况”。

五、航次申报时间的约定是否构成保证条款

保证是海上保险中特有的一项制度,是指被保险人对保险人就某些事情的作为或不作为,抑或某种状态的存在或不存在作出的承诺。保证条款内容一般是影响承保风险大小和确定保费金额相关的重大事项。依据海商法第235条的规定,保险人可以选择解除合同或者要求修改承保条件、增加保险费。可见,被保险人违反保证条款的后果非常严重,为此保证条款须在保险单或保险条款中有明确的约定,清楚反映出保险合同当事人具有将之作为保证的意图,并将该条件的成就与否与保险合同的效力相关联。因此,构成海上保险保证条款需要满足一定的形式要件和实质要件。从形式要件看,本案预约保险合同第十四条明确约定为“保证条款”,而太保上海公司所称的“货物出运前申报”并未纳入其中,在案亦无其他证据表明,双方在保证条款之外,以明确保证的方式表达了货物必须出运前申报的意思,故该约定构成保证条款的形式要件并未满足。从实质要件看,涉案预约保险合同尽管有被保险人必须在货物出运前申报“则保险合同

生效”的表述，但该条并未明确指明货物出运后申报的法律后果，亦未清楚反映出当事人究竟意图是将货物的申报还是出运与否与保险合同的效力相关联，对此亦可有不同之解

释，故该条约定也不满足保证条款的实质要件。因此，本案中“货物出运前申报”的约定并未构成海上保险合同中的保证条款。

---- 未完待续 ----

达诺箴言：

以火救火，以水救水，名之曰益多。——《庄子·人间世》

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。