

2025 年 9 月

总
第
一
五
四
期

9

techonor.



声
闻

导 读

◇ 双向奔赴 互利共赢——中非经贸合作持续升温

◇ 协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（一）

◇ 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（二）

为客户创造价值

双向奔赴 互利共赢——中非经贸合作持续升温



“到非洲的机票真是非常抢手，那里充满了机遇！”湖南尔康制药股份有限公司副总经理马弼君近日忙着筹备年内坦桑尼亚启用制药厂。他经常穿梭于中非之间，常常惊叹于航班客流量之大。在他看来，航班机票抢手与巨大客流，正是中非经贸交流热度不断升温的真实写照。

据统计，中国南方航空广州-长沙-内罗毕航线自2019年开航以来，已累计承运旅客22.7万人次，目前保持每周3班的稳定运营。为满足旅游旺季客运需求，南航计划在即将到来的暑期增开内罗毕-广州直达航班。

中非双边经贸合作势头强劲，领域不断延伸。仅需3天，肯尼亚的咖啡豆便可搭乘直飞长沙的航班，将其独特风味带到湖南高桥大市场的非洲咖啡交易中心。作为农产品领域的“老朋友”，非洲咖啡产品来华步伐提速。今年一季度，中国自非洲咖啡进口同比增长70.4%。

与此同时，在长沙市高桥大市场的非洲咖啡交易中心，小咖主咖啡有限公司经营的一家咖啡店将来自埃塞俄比亚、肯尼亚等非洲多国的咖啡豆精心打造成30多款饮品。

“如今，我们通过线上交易平台与非洲咖啡庄园主直接沟通，简化交易过程，降低综合成本。”小咖主咖啡有限公

司负责人景建华表示，咖啡市场行情近年非常好，公司去年从非洲进口的咖啡生豆量同比增长30%。

“老朋友”之外，也有“新面孔”，一抹绿色让中非经贸往来转型向新。随着非洲持续推动绿色转型，2023年，中国新能源汽车、锂电池、光伏产品对非出口同比大幅增长291%、109%、57%。

去年，来自塞内加尔的苏拉哈特在达喀尔成立了一家新能源网约车公司。“看到中国满大街跑着新能源汽车，我也期待在我的国家看到类似场景。”他认为，引进新能源汽车不仅可以提供就业岗位、降低运营成本，而且更加环保。

苏拉哈特在义乌生活经商已有20余年。自从第一次在义乌采购五金产品起，他便发现了物美价廉的“中国制造”，也见证了日益频繁的中非经贸往来。

走进苏拉哈特在义乌设立的对非贸易公司展厅，非洲客商络绎不绝，展台陈列着成百上千种商品，既有太阳能光伏板、太阳能路灯等新能源产品，也有五金、日用百货、家用电器等。最开始一年向非洲发出二三十个集装箱，如今超过4000个，苏拉哈特对未来的发展满怀信心，“这个数字还会继续增长”。

中国电商模式的“新风”也吹向非洲大陆。作为电商经济的蓝海，非洲市场显现出巨大活力与潜力。“线上直播为我们吸引了很多顾客，我可以实时了解他们的各种需求。”南希·卡里乌基是东非头部电商平台Kilimall的一名主播。她告诉记者，每天直播的自然流量超过1万人次，这在当地是相当可观的。

卡里乌基向记者展示着Kilimall的首页，从3C数码产品到鞋帽服饰，商品一应俱全，让人目不暇接。“电商不仅改变了以往的消费方式，还为当地人带来了工作机会。”据

了解，平台自 2014 年走进非洲发展至今，在线注册用户超过 1000 万。在推广中国电商模式的同时，平台还努力实现本地化运营，为非洲创造了上万个工作岗位。

此外，阿里巴巴、希音、拼多多等中国电商企业也已在非洲市场布局，架起一座座连接中非的“数字桥梁”。

一来一往间，中非经贸合作持续升温，贸易蛋糕越做越大。中国海关总署 6 月初发布数据显示，今年前 5 个月，中国对非洲国家进出口 9632.1 亿元，同比增长 12.4%，规模创历史同期新高。面向未来，中非经贸往来将不断释放新活力，让双方民众共享发展红利。

协会货物运输保险条款中的共同海损责任分析（一）



2021 年，一艘满载中国货物，名为 INTERASIA CATALYST 轮的集装箱船，在航行途中突然起火燃烧，火势一度无法控制，据了解，马来西亚方面的救援力量初步使用喷水方式并不能达到灭火的目的，只能“扒开”让其继续燃烧。目前事故并未造成人员伤亡，货物的损失情况尚不清楚。该事件的后续解决，同样仍与近期所讨论的话题密切相关。

借着话题争议与讨论的热点，本篇不再重复上述关于货物损失、可能的保险索赔等问题，仅结合该案件，尝试将协会货物运输保险条款的相关内容梳理和学习，以期能够明晰

保险条款的含义，探讨共同海损、救助报酬与施救费用在协会货物运输保险条款下如何获赔。

一、海难救助：纯救助、合同救助与雇佣救助

海难救助是海上所特有的制度，最初是为了鼓励路过船只对危险中的船只伸出援手，遇难船与施救船之间没有合同，是纯救助（pure salvage）的形式，只针对海上财产，是第三者自愿做出的，要求有成果才能得到报酬。

随着通讯发展，海上船舶遇到海难后，会迅速的联系专业的救助机构，纯救助形式减少了，作为施救方与被救助方双方的一个约束，一般采用签订标准合约的合约救助（contract salvage）产生一般采用 Lloyd's Open Form 的形式即 LOF，该合约与纯救助一样，同样采用“NO cure, NO pay”的原则，报酬的计算由劳合社仲裁员进行。目前市场上一般使用的是 LOF2011 劳合社救助合同标准格式。

雇佣救助（employed salvage service），是指固定费用救助，以救助方所使用的人力和设备按时计付报酬，不论救助是否有效果，均应支付约定的雇佣救助费率。一般认为，雇佣救助不是海上救助的范围，也不是海商法以及相关国际公约、国际惯例调整的对象。至于其是否可以作为共同海损，需要根据其是否符合共同海损替代费用的构成要件去判断；是否可以获得保险赔偿，要根据其是否符合施救费用的构成要件。

二、救助报酬是否必然属于共同海损——英国法下的不同规定

“长赐”轮的船和货当时是否处于了共同的危险之中，是否能够构成共同海损？这应该仍是一个值得争论的问题，本篇暂且不论。笔者关注到，救助报酬是否必然的都属于共同海损呢？目前的一些讨论的文章中，都无涉及该问题的讨

论,但这仍然还是一个问题,根据上篇中关于《约克-安特卫普规则》历次修订的介绍,2004年的规则将大部分的救助费用从共同海损中剔除了,这一规定显然没有被市场所认可,市场上大部分采用的1994年规则中,救助报酬仍作为共同海损,由各方来分摊。但在英国法中,救助报酬不被作为共同海损,其逻辑是根据LOF的规定,救助人有权利向船舶与船上的货物分别要求支付报酬,而将合约救助下作出的支付或报酬被视为施救费用,即(sue and labor),因为是船长或船东为了避免更大的损失主动采取的施救措施,船壳险的保险人当然要支付这笔LOF下的救助报酬,因为这很明显属于施救费用,而货运险的保险人也要支付LOF下货方应付的救助报酬,虽然不是货方自己签订的LOF,可以解释为船长以紧急代理人的身份代货方签订的LOF。

当然救助报酬不论是被认为共同海损还是施救费用,都会在协会条款下获得赔付,但赔付依据和标准会有所区别,以下再具体分析。

--- 未完待续 ---

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 (二)



二、法院分析

(一)《海牙规则》时效条款是否适用于错误交货索赔

由于案件争议焦点涉及《海牙规则》时效条款的含义,最高法院认为应先明确解释《海牙规则》条款要遵循的方法,其核心内容如下

第一,和解释所有国际公约一样,解释《海牙规则》时应参照宽泛的一般解释原则,而不能局限于公约缔约国或参加国的国内法原则。

第二,根据《1969年维也纳条约法公约》第31条,“条约应依其用语按其上下文并参照条约之目的及宗旨所具有之通常意义,善意解释之”;

另外,根据第32条,为证实由适用第31条所得之意义,或遇依第31条作解释而意义仍属不明或难解或所获结果显属荒谬或不合理时,为确定其意义起见,得使用解释之补充资料,包括条约之准备工作及缔约之情况(travaux préparatoires)在内。

第三,国际公约应以统一的方式解释,因此应考虑不同国家的法院会如何解释公约。如果多国法院在某一问题上达成共识,这种共识对英国法院也会非常重要。

最高法院认为可以从以下七个方面解释《海牙规则》的时效条款:

- (1) 通常含义;
- (2) 上下文;
- (3) 目的;
- (4) 条约之准备工作及缔约之情况;
- (5) 英国判例法;
- (6) 其他国家的法院的判决;
- (7) 学说、评注。

1. 条款通常含义

《海牙规则》第 3 条第 6 款的措辞的通常含义就表明其意在具有宽泛的适用性。

- (1) 它适用于“任何情况”；
- (2) 适用于“一切责任”；
- (3) 适用于“关于灭失或损害”的索赔，

而不仅仅是货物本身灭失或损害的索赔。

此外，时效经过后，所有责任都被“免除”，这体现了绝对的终局性。

2. 条款上下文

交付货物和卸货是不同的概念，交付货物往往发生在卸货之后。《海牙规则》第 3 条第 6 款关注的不是卸货，而是交付货物。除时效规定外，该款其他部分涉及的货物灭失

或损害的通知以及对货物状况的联合检验或检查等，通常都发生在卸货后。

最高法院强调，尽管《海牙规则》规定了承运人的责任期间（period of responsibility），但责任期间强调的是在此期间内，承运人须承担最低限度、不得减损的义务和责任，并有权享有最大限度、不得增加的权利和免责。责任期间始于装货终于卸货，但责任期间和时效没有直接关系。

《海牙规则》有很多规定都涉及承运人在责任期间之外的义务。例如，第 3 条第 1 款要求承运人谨慎处理使船舶适航，而该义务通常涉及承运人在装货前的作为或不作为。另外，第 3 条第 3 款规定，承运人在收受货物归其照管后，经托运人请求，应向托运人签发提单。承运人签发收货待运提单的义务也和责任期间没有直接关系。

回到第 3 条第 6 款。该款提到的“一切责任”显然能够适用于发生在责任期间之外的责任。

--- 未完待续 ---

达诺箴言：

井蛙不可语海，夏虫不可语冰。——《庄子·秋水》

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。