

2024 年 7 月

总
第
一
四
〇
期

7

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 新质生产力一线观察 中交集团：擦亮中国基建国家名片
- ◇ 大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（三）
- ◇ 预约保险下航次申报迟延法律后果认定（三）

为客户创造价值

新质生产力一线观察 | 中交集团：擦亮中国

基建国家名片



建造了一大批“世界第一”“中国之最”的超级工程和大国重器，擦亮了“中国港”“中国路”“中国桥”“中国装备”的国家名片……

作为全球领先的特大型基础设施综合服务商，中国交通建设集团有限公司持续以科技创新引领产业创新，在培育壮大新质生产力的道路上争当走在前列的中国企业。

“超级工程”跨山越海

6月的长江，一条钢铁巨龙横跨其上，架于两岸，巍峨壮观。

这是长江上又一座超级大桥——常泰长江大桥。日前，这座世界最大跨度斜拉桥实现全线贯通。明年上半年建成通车后，江苏泰州到常州的车程将从1个多小时缩短到20分钟。

世界之超级工程，背后离不开中交集团研发的“超级装备”“超级材料”的科技支撑。

常泰长江大桥全桥共有91个大节段，最大单体重为1866吨，传统吊机难以吊起。为此，中交集团所属中交二航局“请”出了1800吨级、能实现实时监控施工状态的全球最大吨位桥面吊机，高效助力大桥建设进程。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

世界级跨度的斜拉桥，最关键的受力设备斜拉索也必须是世界级的。由建设团队采用施工的斜拉索抗拉强度最高达2100兆帕。“如果换算成压力，这个强度就好比在一个拇指指甲盖上停了15辆小轿车。”中交二航局常泰长江大桥项目负责人种爱秀说。

跨越陆河，畅行神州。从港珠澳大桥到杭州湾大桥，从上海洋山深水港区一期工程到唐山曹妃甸工程……一座座联通全国的重大交通基础设施，以独具匠心的创新科技成果，创造了诸多中国乃至亚洲和世界水工、桥梁建设史上的“第一”。

截至2024年6月，中交集团在桥梁、港口、道路、装备制造等优势领域拥有有效专利38136项，拥有有效发明专利7474项，主导编制了我国交通行业建设类70%的标准规范，为加快推进我国交通强国建设不断发挥关键作用。

绿色发展转型升级

平均海拔4100米以上，多年冻土区里程达到227公里……这是通往青海玉树地区“生命线”——共玉高速公路的“基本数据”。

作为我国首条穿越青藏高原多年冻土区的高速公路，中交集团在建设过程中不仅攻克了“冻土消融”的世界性技术难题，也将绿色发展的理念融入其中。

“共玉高速在建设过程中要经过‘中华水塔’三江源自然保护区，必须要注意沿途生态保护。”中交一公院副总工程师陈建兵介绍，建设团队根据当地高寒脆弱的特点，构建起以“路基清表草皮移植技术”“高海拔高寒地区植草技术”等为主的高海拔高寒地区公路建设生态防护综合体系，“不仅能够实现边坡绿化防护同步、同期，也能为生态保护提供足够科学依据”。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

近年来，中交集团在公路、桥梁、隧道等领域智能化绿色建造水平大幅跃升，智慧绿色港航产业高质量发展，3个项目入选国家绿色“一带一路”案例，传统产业技术智能化绿色化升级不断取得新进展。

“中交集团将加快传统产业转型升级，紧跟数字化、绿色化趋势，在‘大交通、大城市、江河湖海’领域广泛应用数智技术、绿色技术，为推动集团绿色高质量发展不断巩固扩大领先优势。”中交集团总工程师汪双杰说。

对外开拓锻造国际化建设力量

2017年5月31日建成通车的蒙内铁路，到今年为止已成功运营7年。这不仅是肯尼亚独立以来最大的基建项目，也是当地有名的绿色生态路线。

蒙内铁路穿越肯尼亚最大的野生动物保护区——察沃国家公园，沿线区域栖息着大量非洲野生动物物种。如何让铁路与野生动物和谐相处？

设计14处大型动物通道，架设桥梁高达7米，长颈鹿无需低头就能通过；

设置100多个涵洞，既方便斑马等动物饮水，也方便小型动物穿过铁路；

在公园和湿地路段设置防护栅栏和高路基，防止动物爬上铁路与火车相遇；

以创新思维建设重大交通基础设施，中交集团不仅在国内取得突破，也走出国门，让世界感受到来自中国的建设力量：

填海造地，科伦坡港口城是斯里兰卡第一个进行总体规划的海滨新城，中国建设者和管理者带来先进的技术、设备、管理模式和经营理念，成为中斯两国互利共赢的典范；

联通陆海，中马友谊大桥是马尔代夫首座现代化桥梁，攻克了珊瑚礁地质上设计跨海大桥的难题，让首都马累与机场岛从此可以“毫无困难地往返”；

缩短空间，铁布高速公路是科特迪瓦国家高速公路干线的一部分，建成通车后让科特迪瓦多个重要城市感受到了中国科技带来的“中国速度”；

“以‘科技强基、人才强基’为鲜明导向，中交集团在共建‘一带一路’国家建设投资项目超过3000个。未来，我们将在新质生产力的培育上主动作为，以科技创新引领高质量发展，锻造中国基建‘硬核’力量。”汪双杰说。

大豆货损案件中承运人难逃因通风不当而担责的命运吗？（三）



（三）Fortune Clover 案之后：法院针对通风问题的裁判观点

1.检索条件

2018年10月22日，最高院就 Fortune Clover 案作出再审裁定，故设定以下条件检索此后各级法院对大豆货损案件中通风问题的裁判观点：

（1）数据来源：威科先行法律信息库

（2）关键词：大豆、船舶、通风、承运人

(3) 案由：海上、通海水域货物运输合同纠纷

(4) 文书类型：不限

(5) 时间区间：2018 年 10 月 22 日之后

2. 总体检索结果

基于上述条件进行检索，截至 2023 年 3 月 11 日，共检索到民事判决书、裁定书 13 份（因部分案件有多份裁判文书，实际涉及的案件数仅为 7 件），审理法院主要集中在山东、湖北两地的海事法院、省高级人民法院（只有 1 件是由天津海事法院审理）。这 7 个案件中有 4 个案件进入了再审程序，其中有 3 个案件由最高人民法院提审或再审，还有 1 个案件由山东省高级人民法院再审。

案件名称	一审	二审	再审	是否改判
“Dream Star” (“梦想之星”) 轮案	青岛海事法院： 认定通风措施合理、承运人放任涉案货物长时间滞留于船舱有过错，承担 50% 责任（2020.11.5 裁判）	山东省高院：承运人未尽到谨慎的通风管货是次要原因，改判承担 30% 责任（2021.6.29 裁判）	山东省高院：维持二审认定（2022.4.1 裁判）	是， 二审改判
“Adelante” (“阿德兰特”) 轮案	青岛海事法院： 认定通风措施不当，承运人承担 70% 责任（2019.12.30 裁判）	山东省高院：认定通风不当，但自然通风不能避免免堆中下部的热损，改判承担 30% 责任（2020.11.25 裁判）	最高院：维持二审认定（2021.12.15 裁判）	是， 二审改判
“Bulk Aquila” (“天鹰座”) 轮案	青岛海事法院： 认定通风不当、承运人全责（2020.12.30 裁判）	--	--	--
“Grand Amanda” (“阿曼达”) 轮案	武汉海事法院： 认定通风不当、承运人全责（裁判日期不详，约 2019 年前后）	湖北省高院：维持一审、驳回承运人上诉（2019.10.12 裁判）	最高院：维持原审、驳回承运人再审申请（2021.6.28 裁判）	否
“Sunny Pride” (“阳光自豪”) 轮案	武汉海事法院： 认定通风不当、承运人全责（2018.12.9 裁判）	湖北省高院：维持一审、驳回承运人上诉（2019.8.7 裁判）	最高院：维持原审、驳回承运人再审申请（2020.9.30 裁判）	否
“Yasa Eagle” (“亚萨鹰”) 轮案	青岛海事法院： 认定通风不当、承运人全责（2019.2.28 裁判）	--	--	--

3. 法院裁判观点归纳

经梳理 13 份裁判文书，这 7 个案件的审理结果呈现出

以下特点：

(1) 首先，除了“Bahia I (巴伊亚 I)”轮案[6]中，天津海事法院以货物保险人仅提供了大豆碳化、霉变和发酵损失方面的证据，未能证明存在热损损失为由驳回其诉讼请求之外，其他 6 个案件中，不论是否认定承运人通风不当，各级法院无一例外认定承运人应承担全部或部分货损赔偿责任；

(2) 法院在认定承运人在海运过程中的通风措施是否得当的问题上裁判观点存在不一致，甚至同一个法院对待这一问题也存在不同的观点，典型的如青岛海事法院，在时间最近的两个案件，即“阿德兰特”轮案和“梦想之星”轮案中，两案一审的裁判时间相隔不到一年，青岛海事法院的观点就截然相反，“阿德兰特”轮案中青岛海事法院认为运输过程中的通风措施不当是导致货损的重要原因，“梦想之星”轮案中青岛海事法院就采取了相对宽松的态度，认为船方的通风措施（即除熏舱需要以及恶劣天气之外的其他时间，在舱外空气露点低于舱内空气露点时，利用白天时间进行了通风）是船员的通常做法、承运人尽到了管货义务，但在二审中山东省高院明确推翻了这一认定，认为承运人提交的“温度与通风记录”仅显示承运人在运输期间每日对每货舱仅进行一次温湿度测量，在一天之内采取单一的通风或未通风的措施，该管货措施与海上运输舱内外温湿度、天气频繁发生变化的情况不相适应，改判认定承运人通风、管货不当。

(3) 随着时间推移，近几年的大豆货损索赔案件中，法院在判定货损原因时愈发细致，倾向于区分主次原因，并相应确定承运人的责任比例，而且，在承运人的责任比例的认定上，山东省高院在“阿德兰特”轮案和“梦想之星”轮

案二审中均大大降低了承运人的责任比例到 30%，而这一比例也被最高院再审予以维持。

(4) 关于船货双方争议的通风效用、以及通风措施与货损之间的因果关系和原因力这一专业技术问题，山东省高院在审理“阿德兰特”轮案和“梦想之星”轮案时，均在二审判决中采纳了承运人方专家报告的意见，确认船舱通风能力有限，因货方自身的原因导致的迟延卸货期间通风措施的效用仅及于大豆表面，通过开启通风孔、舱盖的方式自然通风根本不能避免豆堆中下部的热损。相应地，中下部货物的损坏，并非承运人未尽谨慎地管货义务所致，承运人自然无需负责。在再审中，最高院并未单独讨论这一问题，但也并未推翻山东省高院关于责任比例的认定，应当可以理解是默认支持这一观点。

---- 未完待续 ----

预约保险下航次申报迟延法律后果认定(三)



一、预约保险合同和航次保险单证的关系

预约保险合同的性质是一种约定将来订立货物运输保险合同的“预约”，还是保险合同“本约”，在理论界存在较大争议。比较权威的观点认为从海商法的立法本意和立法目的来看，“预约保险合同”是一种特殊的海上货物运输保险合同[1]，持“本约说”。但是，《最高人民法院关于长

春大成玉米开发公司与中国人民保险公司吉林省分公司海上保险合同纠纷一案的请示的复函》[2]认为这不是一份完整的保险合同：“预约保险合同不具备我国《海商法》第二百一十七条规定的海上保险合同的全部内容，故其不能直接产生保险合同义务，大成公司不能据此向保险公司主张保险权益。”本案判决遵循批复精神，认为预约保险合同不能单独产生保险合同义务，保险合同双方的权利义务必须结合保险人为预约保险合同项下分批装运的货物分别签发的保险单证才能最终确定，因此，两份保单具有相互补充的关系，共同构成涉案的海上保险合同。如两份保单的约定内容发生冲突，要根据合同约定作出解释。当两份保单均未明确冲突解释规则时，依据海商法第 232 条第 2 款的规定，“保险人分别签发的保险单证的内容与预约保险单证的内容不一致的，以分别签发的保险单证为准”。

二、保险合同生效条件约定不明时的合同解释原则

本案最大的争议在于，应当如何理解预约保险合同中有被保险人“必须在货物出运前”进行航次申报“则保险合同生效”的约定。这是相对于最典型的预约保险合同所作的特殊约定，保险人希望通过这样的协议安排，确保承保风险从航次申报之时才开始。涉案货物于 2020 年 6 月 20 日装船，2020 年 6 月 24 日进行航次申报，此时保险人预想的法律效果可以实现吗？

上述约定未明确航次申报迟延的法律后果，则需要对该合同条款进行解释。海商法和保险法并未规定非采用保险人提供的格式条款订立的保险合同的解释规则，则应当适用当时有效的 1999 年合同法第 125 条规定的合同解释原则，

“按照合同所使用的词句、合同的有关条款、合同的目的、交易习惯以及诚实信用原则，确定该条款的真实意思”。首先，根据文义解释方法，如果保险人核保时发现被保险人航

次申报迟延的, 保险人有权以条件未成就为由拒绝承保, 或者可以不自动适用预约保险合同的承保条件而另行进行协商, 这是该条款的应有之意。但是, 如果保险人核保时未发现被保险人航次申报迟延而签发了相应保单, 能否再主张保险合同未生效或者无效, 应当从以下角度考量:

第一, 合同目的角度。通常认为, 被保险人之所以选择订立预约保险合同, 主要是为了简化繁琐的投保过程及避免漏保, 而保险人可以相应取得稳定的保险费收入, 对于保险合同双方而言是互惠互利、合作共赢的。涉案预约保险合同是义务型的预约保险合同, 避免漏保应当是其合同目的之一。基于这一合同目的, 保险业界普遍认为被保险人善意的错报、漏报、迟报应当是被允许并且可以矫正的。

第二, 交易习惯角度。2018 年至 2020 年期间, 在双方签订有预约保险合同的情况下, 太保上海公司接受分批装运货物的投保时, 从不要求原告提交提单以审核货物出运时间, 原告声称其中的 18 次投保存在航次申报时间晚于货物出运时间的情况。因该 18 次运输均未出险, 双方此前未产生争议, 但于八面商贸公司而言, 从双方的投保、核保习惯中可合理地产生“航次申报时间是否晚于货物出运时间并不重要”的信赖。

第三, 诚实信用角度。从以上交易习惯看, 太保上海公司一方面主张航次申报的时间足以影响保险合同效力, 另一方面在以往的核保流程中, 从不关注并审核货物出运时间, 对于投保人航次申报迟延采取放任态度, 该做法自相矛盾。不出险时安然收取保险费, 而一旦出险则主张保险合同无效, 存在道德风险。

第四, 航运实践角度。关于预约保险合同项下的航次申报义务, 海商法第 233 条的规定是“被保险人知道经预约保险合同保险的货物已经装运或者到达的情况时, 应当立即

通知保险人”, 也就是以被保险人知道货物已经装运或者到达为前提, 这一规定更具有操作性, 同时也是充分考虑了航运实践, 更具有合理性。海上运输是为海上贸易服务的。在航运实践中, 运输方面可能会存在很长的租约链条, 贸易方面也可能存在很长的贸易链条, 如本案所涉情形。被保险人在货物出运以后才得以获知确切的信息是符合航运实际的, 要求被保险人必须在货物出运前进行航次申报有苛责之嫌。如果预约保险合同中明确约定航次申报迟延则不承担保险责任或者不予理赔的, 这样的预约保险合同恐怕也难有市场。

第五, 合同履行角度。虽然八面商贸公司客观上未在货物出运前进行航次申报, 但是太保上海公司未谨慎核保, 接受了投保并且出具了相应保险单, 八面商贸公司还支付了保险费。从双方的履约事实看, 即使认为合同约定的是附生效条件且条件未完全成就, 如果一方已履行主要义务, 对方接受的, 应认定双方已去除该条件, 合同已生效。

第六, 使合同有效的解释优先。海商法第 233 条规定说明, 一般货物装运在前, 被保险人知道并申报在后。双方在涉案保险业务中的操作模式与上述一般做法亦相符。而要求货物出运前就必须申报, 否则保险合同一概不生效, 明显与实际业务操作模式矛盾。当事人在预约合同中约定一个使得合同按常规操作无法生效的条件, 不符常理。故从当事人意欲缔结有效合同的根本目的而论, 涉案预约保险合同中的“货物出运前”之表述并非合同生效的条件, 其真实意思是被保险人应依法及时申报。

综上, 在预约保险合同对航次申报迟延的法律后果约定不明时, 应将“被保险人必须在货物出运前申报则保险合同生效”的约定解释为被保险人应当依法及时申报, 当发生航次申报迟延但保险人已接受投保的, 若保险人无法举证证明

被保险人存在故意漏报、选择性投保、已知出险后补报或其他明显不诚信的情形的，保险人不得再主张保险合同未生效

或者无效，即明确允许善意的航次申报迟延被矫正。

---- 未完待续 ----

达诺箴言：

大言炎炎，小言詹詹。——《庄子·齐物论》

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。