

2021年11月

总第
一〇七
期

11

techonor.



声
闻

导 读

◇ 2021年上半年,各地“一带一路”建设取得哪些进展? --III

◇ 识别真正的虫害风险

◇ 保险合同订立的时间以及货损属被告保险责任范围(一) **为客户创造价值**

2021年上半年，各地“一带一路”建设取得哪些进展？--III



湖南

4月，从2022年世界杯举办国卡塔尔传来捷报，中联重科8台大吨位塔式起重机TC8039-25，顺利完成2022年世界杯主场馆——卢赛尔体育场封顶。这标志着中联重科在助力“一带一路”国家建设中再创造标杆，湖南制造“一带一路”大放异彩。

4月28日，湖南省与巴巴多斯以视频连线的形式共同举行2021中国-湖南-巴巴多斯甘蔗收割机交接暨农业合作备忘录签署仪式。

辽宁

6月19日，“一带一路”国际医学教育联盟第二届理事会第一次会议在辽宁沈阳隆重召开。联盟旨在促进成员国大学开展合作、探索解决全球医疗卫生教育中出现的新问题、满足新需求，引领“一带一路”沿线国家医学教育提高质量。

6月23日，中国东北三省一区与中东欧国家地方交流对接会在辽宁沈阳举行，以“友城及友好关系交流合作”为主题，与匈牙利、捷克、塞尔维亚、波兰、克罗地亚、罗马

尼亚、斯洛伐克等中东欧国家地方政府进行交流，共商合作新机。

浙江

1月25日上午，满载着100个标箱防疫物资和生产生活物资的“义新欧”中欧班列X8026次(义乌-马拉舍维奇)防疫物资专列从浙江义乌西站启程，最快将于13天后抵达波兰马拉舍维奇。此趟班列为2021年全国首趟中欧班列防疫物资专列，为波兰和欧洲抗疫防疫急需补充物资提供“生命通道”。

6月9日上午，中国-中东欧国家产业合作对接会在浙江宁波余姚举行。会议旨在进一步加深宁波与中东欧国家的相互了解、增进产业合作。对接会上，匈牙利Oxydtron量子水泥项目、匈牙利社区医院项目、爱沙尼亚Mist Mesh边缘计算通信智慧路灯项目等17个项目签约落户中国-中东欧国际产业合作园，总投资78.3亿元。

甘肃

3月，甘肃省卫生健康委与泰国卫生部泰医和替代医学司共同举办《关于传统医药研究和发展的合作谅解备忘录》线上签约仪式。活动中，泰国卡塞姆拉医院与甘肃中医药大学附属医院签订了医疗科研合作友好协议。

广西

3月13日，搭载着49个40英尺集装箱的21028次重型机械中欧班列，从广西南宁国际铁路港出发，开往哈萨克斯坦努尔苏丹。这是广西发出的首趟重型机械中欧班列，开辟了“南宁-西安(新筑)-努尔苏丹”的新线路。这趟重

型机械中欧班列总行程约 5031 公里,从南宁国际铁路港始发,经由西安新筑站去往阿拉山口驶出国门,预计运行时间 13 天,便可将“广西制造”运抵哈萨克斯坦努尔苏丹,服务于当地工程建设。

识别真正的虫害风险



我们呼吁对进出口货物进行开箱检查,以应对害虫对货物和集装箱的入侵风险,因为这比新冠病毒或苏伊士运河堵塞更严重地扰乱了运输贸易。

在国际植物保护公约 (IPPC) 的支持下,关注虫害控制的各国政府正考虑采取新的措施,包括可能强制要求所有的集装箱在装船前开具“清洁证书”。

货物完整工作组 (CIG) 的合作伙伴坚决反对这一拟议的全面强制性要求,但同时也承认,应要求多式联运供应链中的所有利益相关人积极采取行动,才能对虫害侵入污染的风险带来显著改变。为每年 2.2 亿次的集装箱运输提供证明所需要投入的监管和执行费用显然是巨大的。据估计,这一措施给行业带来的额外费用每年可达 200 亿美元左右,而这一负担将或多或少地落在出口国身上。此外,政府和行业在出具认证过程中所必要的基础建设也可能阻碍全球贸易。

需要采取紧急行动

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

CIG 已经提交了一份声明,指出该认证提案不切实际。该声明还对虫害问题表示严重关切,同时工作组希望帮助制定适当有效的方案,以减少风险。人们已认识到,某些特定类型的货物,在特定地区和特定时期会发生更严重的风险。因此,CIG 建议应更合理地使用稀缺资源,对可以识别出问题的主要贸易区域提供适当的风险评估,然后根据需要再采取强制性措施。

“某些特定类型的货物,在特定地区和特定时期会发生更严重的风险”

CIG 认为有一些已确定的风险区域和货物是必须要处理的。但是,还必须考虑到的事实是,绝大多数贸易下的运输过程是不会发生这些风险的,若有也是微不足道的。

CIG 的五个合作伙伴认为,关注害虫侵入对全球自然资源的威胁至关重要,制定应对这一情况的减损措施也十分紧迫。CIG 致力于确保国际贸易能以安全、可靠和可持续发展的方式进行。解决害虫侵入在不同自然生态系统之间转移的严重问题,也是承诺中很大的一部分。

CIG 积极推广使用由国际海事组织、国际劳工组织和欧洲经委会联合出版的《货物运输单元装箱操作守则 (CTU Code)》。专家组还发布了《CTU Code》的快速指南,以提高人们对货物装箱各方面良好操作的认识,包括植物检疫问题,并且呼应了守则的第 8 章和附件 6 的内容。

我们呼吁全球供应链上的参与者采取紧急行动,以减少通过国际货物运输导致的虫害传播风险。与此同时,我们鼓励所有利益相关人去了解关于害虫入侵的国际讨论,并准备好与业界同行和政府合作,以确保运输贸易可不受干扰地继续下去。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

“我们呼吁全球供应链上的参与者采取紧急行动,以减少通过国际货物运输导致的虫害传播风险”

几乎任何有关多式联运供应链的问题都具有其复杂性。在不过分简化或力求详尽的前提下,以下是一些建议:

√ 集装箱经营人应当确保集装箱堆放在硬质、排水良好的区域,且远离植被。为了装箱而予以放行的集装箱,还应确保做好害虫污染检查,以及有可能的话,还应考虑箱体的基础结构。这类事情通常需要您去考虑和堆场之间的合同义务。

√ 托运人,包括货物利益人,应当考虑他们采购和执行的责任,特别是在装箱时与虫害污染有关的风险。

√ 装箱人在整个装箱的过程中,应当警惕害虫污染的各个方面,例如考虑到周边的环境、季节和使用的人工照明等。

√ 多式联运承运人,特别是在陆路运输中,应当考虑车辆的行驶路线,以减轻污染风险,如从不平整的路面上扬起的碎屑。

√ 收货人应当确保在拆箱后,集装箱是干净且无虫害的。

√ 任何人在多式联运集装箱或他们的货物上发现任何种类的害虫,应向国家植物保护机构或(如果污染是来自动物)动物检疫机构提出警报。

保险合同订立的时间以及货损属被告保险责任范围(一)



原告:某集团公司

被告:某保险公司

某集团公司(下称原告)以每吨2015元人民币的价格购进2479吨豆粕,需从大连港经水路运往广州黄埔港。2002年8月27日,原告将货物运进大连港。因某保险公司(下称被告)与大连港有长期代办保险业务合同关系,大连港收到原告货物后,即于28日在《水路货物承运登记单》上加盖了被告的保险印章,并通知原告缴纳保险费。原告按每吨1500元人民币的保险费对2479吨豆粕(共计39606件)向被告投保了综合险,保险总金额3719850元,并支付了保险费人民币13019元,保险合同条款按中国人民保险公司《国内水路、铁路货物运输保险条款》规定。

该批货物于2002年8月28日开始装船。8月30日凌晨天降大雨,因承运船第八舱液压管爆裂,致使舱盖不能关闭,造成原告已装船货物被雨淋湿。原告要求承运人卸下381件,并告知被告货被雨淋,要求被告上船对剩余货物是否需要卸下船进行检验确认。被告经查验,没有提出卸货意见。当日,承运人按规定向原告出具了“8仓货物被雨淋湿,已卸下381件,余货水湿不详”的货运纪录。是年8月31

日,该批货物装船完毕后即运往广州黄埔港。9月3日,被告向原告出具了《国内水路、陆路货物运输保险单》。

船抵广州黄埔港,因泊位紧张,一直在锚地等泊,同年9月30日才靠泊卸货。根据黄埔港理货公司理货证明和黄埔港货运记录记载,所卸下货物有6932件有水湿现象,其中有370吨豆粕发生霉变。原告即通知被告赴广州黄埔港查验货损情况。被告派员赴黄埔港查验后,要求原告尽快采取各种补救措施,迅速处理受损货物,避免扩大损失。原告即将受损严重的370吨豆粕以每吨600元人民币的价格卖出。按投保额扣除残值后,原告损失33万元人民币。事后,原告按保险合同约定向被告索赔,被告以货损事故系承运人责任造成的为理由拒赔。

2003年6月8日,原告向海事法院提起诉讼,诉称:自原告货物进大连港投保货物运输险时,保险合同即告成立。原、被告间的保险合同合法、有效,损失的后果是客观真实的,发生了保险范围内的货损事故,被告理应承担赔偿责任。要求被告赔偿130万元人民币的经济损失。

被告辩称:货损是由承运人的责任造成的,按有关规定,在限额内应由承运人按照实际损失赔偿,超过限额部分由保险公司在保险金额范围内给予补偿。根据本案实际情况,被告向原告出具的《保险单》是在2002年9月3日,货损发生在出单之前,发生货损时,保险合同还没成立。因此,原告要求被告按保险合同赔偿损失的理由是不成立的。

--- 未完待续

达诺箴言:

好面誉人者,亦好背而毁之。——《庄子·盗跖》

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。