

2021年12月

总第一〇八期

12

techonor.



声
闻

导读

◇ 2021年上半年,各地“一带一路”建设取得哪些进展? --IV

◇ 保护货物免受湿损

◇ 保险合同订立的时间以及货损属被告保险责任范围(二) **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？--IV



广东

4月15日，第129届广交会正式开幕。当前全球疫情和经济形势严峻复杂，三度登“云”的广交会，将继续为全球经济复苏提供强劲动力。本届广交会参展企业上传产品超270万件，数量创新高；首设“乡村振兴”专区，帮助乡村企业开拓国际市场；全球范围精准招商，44场“云招商”扩大全球朋友圈，为有内贸意向的参展企业设专属标签，助力开拓国内市场。

天津

1月，随着马达加斯加鲁班工坊揭牌成立，天津在非洲设立的第10个鲁班工坊建成。至此，天津市已在亚非欧三大洲16个国家建成17个鲁班工坊。鲁班工坊是天津原创并率先实施建设的中外人文交流知名品牌，是中国职业教育国际化发展的重大创新。近年来，天津市委、市政府主动服务我国总体外交战略布局，将建设鲁班工坊作为推动优质职业教育走出去的重要举措，以“天津之为”奋力打造“一带一路”上的中国品牌。

山西

1月初，太原武宿综合保税区跨境电商监管中心启动暨零售一般出口业务试运行仪式在太原武宿综合保税区通关服务中心举行。开通跨境电商出口业务，是促进综保区高水平开放高质量发展的重要举措，该项业务的正式运行填补了山西省跨境电商零售出口贸易的功能空白。

重庆

6月1日，北京长久物流股份有限公司已中标德国宝马整车进口物流项目“丝绸之路2021-2024”，将与德国宝马签署为期三年的整车运输合同。“丝绸之路2021-2024”项目是成都青白江长久汽车进出口产业中心项目落地成都国际铁路港综保区后结出的首批硕果，也是目前德国宝马通过铁路运输对华整车出口最大单。

江苏

5月17日，以“畅通东亚产业循环，携手合作共赢发展”为主题的东亚企业家太湖论坛在苏州举行。江苏省省委书记娄勤俭致辞，省委副书记、省长吴政隆作主旨演讲。论坛期间现场签约了55个总投资78亿美元日资韩资项目。江苏日韩企业人才服务合作云联盟正式启动。

澳门

澳门特区政府财政局6月10日公布，澳门特区政府经济财政司司长李伟农代表澳门特别行政区，与代表柬埔寨王国的副首相兼财经部大臣安蓬莫尼拉，以互换文书的方式于4月23日完成签署《中华人民共和国澳门特别行政区政府与柬埔寨王国政府对所得消除双重征税和防止逃避税协定》。

-- 结束

保护货物免受湿损



有关货物湿损的索赔太频繁了。若能通过可靠的装箱前预检程序,那么许多事故就可以被完全避免。虽然湿气和冷凝是运输过程中不可避免的挑战,但事先检查CTU是否有损应该也是很容易的。

保险公司理赔数据显示,大约65%的货损事故可部分归因于货物运输单元(CTU)内货物的包装方式。《CTU Code》和最近由货物完整性工作小组发布的《CTU Code——快速指南》及其附件《集装箱检查列表》,为供应链中的所有人提供了宝贵的指导意见,以降低此类风险。

在货物运输过程中,装箱前预检是保护货物的关键步骤。检查是否有害虫、灰尘、碎屑、能转移的污渍和气味的迹象是非常重要的。同样需要检查的还有是否存在物理损伤、孔洞和被修理过的证据,以及可能表明水进入后造成的铁锈或水迹。

“在货物运输过程中,装箱前预检是保护货物的关键步骤”

主要原因是什么?

保险公司理赔数据表明,25%的湿损是由于水经由已经损坏的部位进入货物运输单元,这种损坏有一部分可能是货物装箱过程造成的。

一旦货物进入多式联运供应链,理赔数据表明,另有17%的湿损索赔是由于运输过程中集装箱撞击造成的损坏。当然,在整个多式联运的过程中,诸如公路、铁路和海运码头都会有一些碰撞点,从而造成损坏。显然,道路交通事故也可能导致货物暴露在空气中。

问题是在哪里发生的?

从运输方式上看,保险公司的数据表明海运构成的风险最大,占已知索赔的65%。这是由于货物在运输过程中的时间长度(延长了风险时间),以及货物会经过不同的气候区所造成的。其次是公路运输,占比14%。如果是短途运输、多式联运的运输方式变化较少,且集装箱是自营时(SOC),则不太可能会造成湿损。

在2020年保险公司的数据中,因航空运输引起的湿损仅占已报告索赔的7%,这反映了较短运输周期下的情况和其不同的处理方式。不出所料,数据还显示问题主要发生在从机场仓库到飞机场装卸货之间的这段时间。

也许令人感到奇怪,但货物在仓储期间造成湿损的事故报告占13%。虽然原因各不相同,基本上包括发生损害事故、仓储设施本身的内部损坏,以及越来越频繁的水淹事件。管道爆裂或自动喷淋系统故障占仓储类湿损索赔的42%。另有31%的事故是由于突然的暴雨造成的排水不畅。这后一数据强调了日常维护保养的重要性,以确保水渠和排水管干净和完好无损,同时要定期进行风险评估,以确保原有的建筑设计参数一直是恰当的。

考虑操作实践

操作不当也是造成损失的原因之一,包括货物在临时储存时完全没有保护,货物在没有足够覆盖物的平板拖车/框架集装箱上运输,以及在降雨期间交叉装箱。

在许多情况下,货物会从集装箱中取出供海关检查,并放在仓库地面上。当货物在等待检查时下雨,则不可避免地会造成损坏。

事故数据还表明,在北半球多雨的夏季,货物会面临更大的风险;最近席卷欧洲大陆大片地区的极端洪涝灾害证实了这一点,即新风险正在兴起(或已经兴起)。物流和仓库经营人需要主动去考虑这一点。

谨慎的行动

这个分析仅限于 2020 年的事故,但它是基于我们观察到的趋势的恶化,这个也会成为判断潜在风险正在持续增加的一个指标。在许多情况下,偶然的因素会导致巨额的经济索赔。

但值得注意的是,许多货物经合适修理后,最终被货主所接受,从而减少了潜在的损失,当然这需要根据不同的货物特性。这些解决方案对所有相关方都是务实的。很明显地,供应链中的所有人都需要注意这类风险。

此外,虽然对湿损类索赔可能会有合同条款可以抗辩,例如在提单上注明“托运人装载、积载和计数 / shipper load, stow and count”,但当损害在这种情况下发生时,仍会产生不可避免的后果。当货主委托您照料、保管和控制货物后,而部分或全部贵重货物遭受湿损时,货主会感到利益受到侵害——所以无论错误原因如何,您的声誉都可能极难修复。

另一个经常被忽视的因素是管理人员在处理纠纷、索赔和紧张的客户关系上所花费的时间。这些索赔往往很复杂,涉及多个当事方,并需要支付检验费、调查费和抗辩费用。

综上所述,您可能对 CTU 设备的选择和采购有点担忧,但任何承担合同责任的人都应明确一点,要确保货物运抵目

的地时未曾损坏。在委托当地代理人和分包商时,必须做到尽职调查,并在合同中建立服务要求协议(SLA's),明确您的期望,从而能带来更确定的结果,包括减少货物湿损的风险。

保险合同订立的时间以及货损属被告保险责任范围(二)



【审理】

海事法院经公开审理,认为:原、被告间的保险合同有效,受法律保护,合同双方均应严格履行合同约定的义务。原告货物于 2002 年 8 月 27 日入港,自 28 日被告代办人在《货物承运登记单》上加盖保险印章、原告按被告代办人要求办理货物保险时起,保险合同即告成立。9 月 3 日被告出具的保单,是在保险合同成立的基础上被告应当向原告出具的保险单证,不是保险合同成立的时间证明,被告以保险合同于出保险单时才成立,货损没发生在保险合同的有效期间内的理由不能成立。货物损害是在保险合同期内发生的,且属被告的保险责任范围,被告应按合同约定对原告的货损予以补偿。在查清事实、分清责任的基础上,经海事法院调解,原、被告双方于 2003 年 11 月 12 日自愿达成调解协议如下:

被告赔偿原告货损人民币 30 万元整。于次年 1 月 1 日前一次付清,逾期按《中华人民共和国民事诉讼法》执行。

诚至 诺 行

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089

上述协议，符合有关法律规定，海事法院予以确认。

【点评】

本案原、被告争执的焦点是：保险合同订立的时间以及货损属被告保险责任范围，承运人对货损也有责任，原告能否按保险合同直接向被告索赔。

原告认为货物进港接到大连港通知办理了投保事宜，保险合同即告成立。被告认为保险单是在2002年9月3日开具的，保险合同这时才成立；货损事故起因发生在同年8月30日，不在保险合同责任期内，因此，保险人不承担赔偿责任是有依据的。

我国《财产保险合同条例》第五条规定：“投保方提出投保要求，填具投保单，经与保险方商定交付保险费办法，并经保险方签章承保后，保险合同即告成立，保险方应根据保险合同及时向投保方出具保险单或保险凭证。”从这一法律规定可以看出，保险合同是在保险方与投保方就保险事宜协商一致的基础上，由保险方签章承保以后即告成立。保险单或保险凭证是保险方在保险合同成立的基础上向投保方出具的单证，并不是保险合同成立的时间证明。

被告与大连港间有长期代办保险业务合同关系。当本案原告货物全部进港后，被告代办保险业务人在被告授权范围内在《水路货物承运登记单》上盖上被告的承保保险章，从这时起，原、被告间的货物保险合同就已经成立。

原告的货物是在装船时被雨淋、在运输途中发生霉变的。原告投保的是综合险，按照中国人民保险公司关于《国内水路、铁路货物运输保险条款》第二条第二款第4项关于“符合安全运输规定而遭受雨淋所致的损失，保险人应负责赔偿”的规定，被告应对原告遭受损失的保险货物负责赔偿。

我国《财产保险合同》第十六条规定：“保险方对发生保险事故所造成的保险标的的损失或引起的责任，应当按照保险合同规定履行赔偿责任。”这就是原告要求被告赔偿的法律依据。由此可见，被告以货损是承运人的责任造成为由而拒绝赔偿是没有道理的。海事法院不采纳被告的“由承运人在限额内按照实际损失赔偿，超过限额部分由保险公司在保险金额范围内给予补偿”的主张，是正确的。

--- 结束

达诺箴言：

丧己于物，失性于俗者，谓之倒置之民。——《庄子·刻意》

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后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。