

2023年3月

总第二四期

3

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 冲刺新年“开门红” 外贸枢纽货运忙
- ◇ 多方位解析海运风险之海损（一）
- ◇ 货物运输保险纠纷案例

为客户创造价值

冲刺新年“开门红” 外贸枢纽货运忙



稳外贸是稳增长的重要支撑。1月28日，春节后首个工作日召开的国务院常务会议强调，提高外贸竞争力。记者近期走访了解到，不少外贸企业订单激增，中欧班列、海铁联运运量明显增加。为保障企业出口货物时效，各部门高效组织运输服务，帮助更多出口商品“小步快跑”奔向海外。

大年初一，农历新年首趟西部陆海新通道铁海联运班列从重庆团结村中心站缓缓驶出，迎着兔年第一缕阳光，前往印度尼西亚、菲律宾等国家。

春节期间，西部陆海新通道跑出“加速度”，开行量同比增幅创历年新高。西部陆海新通道破解我国西部地区国际物流难题，并为“一带一路”沿线国家和地区创造发展新机遇，正绽放出勃勃生机。

借助海铁联运和中欧班列大通道，物流的“接力”不断提升跨境贸易的效率。伴随着嘹亮的汽笛声，中欧班列（中豫号-新乡）开启了“兔年第一跑”。

这趟班列从河南新乡经开区国际陆港铁路货运场站出发，开往近2000公里外的广西防城港市，装载了70个标准集装箱的汽车配件、机械设备、游乐设备等货物。据了解，这批货物抵达防城港市后，将发往越南、泰国、菲律宾等东盟国家。

河南省新乡经开区管委会副主任侯海涛说，“接下来，我们将深度拓展与重庆、青岛、防城港等地的合作，加快打造枢纽优势，持续推动外向型经济高质量发展，形成‘通道带物流，物流带贸易，贸易带产业，产业带经济’的发展新格局，在兔年跑出‘动如脱兔’的风采。”

陆路口岸，一派繁忙。一辆满载着进口中药原材料的货车从缅甸木姐口岸缓缓驶入我国云南瑞丽口岸货场通道。货车司机可以直接办理出入境手续，省去此前的分段运输、代驾换乘等环节。这标志着瑞丽口岸跨境货物运输在时隔近三年后全面恢复至疫情前的常态管理状态。

海港码头，忙而不乱。在山东港口日照港，港区内大船频靠，车来船往，正奋力冲刺元月“开门红”。山东港口日照港日新集装箱自动化运营中心副主任胡继龙告诉记者，山东港口日照港春节期间集装箱吞吐量同比增长8.75%，外贸船舶作业占比提升7.99%。自动化码头马力全开，无人集卡作业船舶箱量同比增长79%，平均船时效率同比增长68%。

车船如织、港机轰鸣、吊臂起落……兔年伊始，多个货运枢纽一派繁忙景象，展现出充足的经济活力与韧性，投射出外贸向上向好的积极信号。

多方位解析海运风险之海损（一）



海上货物运输的损失也被称之为海损,它是指货物在海洋运输过程中,由于海上风险而造成的损失。海上货损发生的原因是复杂的,货损发生后,首先需要找出事故发生的原因,在存在多个原因时,还需要找出哪个或哪些是导致事故的主要原因,哪个或哪些是次要原因,然后根据近因原则,确定事故责任人。对由承运人原因造成的事故,还需要考虑哪些责任是必须承担的,哪些责任是可以免责的。对发生的货物灭失或损坏,还需要确定损害程度,对有争议的事故还需要委托公证人进行公正检验。本文将结合案例从海损原因、认定及索赔三方面进行解析

一、货损原因。

海运成本低,海上受气候因素大,在船上发现的货损其原因极多,以海运集装箱货物运输为例归纳起来主要有以下6种:

1、积载不当。正确积载是承运人的主要义务之一,发生货损后,应调查承运人在积载上是否遵守了以下原则:合理安排配载顺序;合理安排货物舱位;合理隔离忌装货物;合理堆码。

2、货舱不适货及货舱设备不符合要求。保证船舶货舱“适货”是承运人主要合同义务之一。货舱适货要求货舱清洁、干燥、无异味、无害虫、水密和设备完好。

3、装卸作业产生的货损事故。在装卸作业产生的货损事故中,除由于船舶吊货设备不良导致的由船方负责外,其他的一般应由装卸公司负责,但运输合同责任方仍需承担连带责任。

4、运输途中保管不当。运输途中货物保管工作内容较多,不当的保管主要表现有以下方面:

(1) 货舱通风不当;

(2) 防水、排水、绑扎、加固等措施不及时;

(3) 对冷藏货物、危险货物、特殊货物的检查和管理疏忽大意。

5、托运人原因。由于货物本身的特性或潜在缺陷所造成的货损,以及托运人申报不实、包装不当导致的货损事故。例如货物包装的潜在缺陷或外部包装完整而实际货物品名、数量与包装上的不符;标志脱落;货物自身变质;动植物病死等引起的货损事故。

不可抗力的原因。海上航行遇恶劣海况:外板、甲板、舱口等水密设备遭受破坏,以致舱内进水,货物被淹;或因天气恶劣,无法进行正常通风,造成舱内货物严重汗湿、霉烂等,均属因不可抗力引起的货损事故。对此,根据提单条款或有关规则,船方若能提出不可抗力的充分证据,可以免除责任。遇此情况,船长应于船抵港后24小时内向有关机构提交海事声明,并取得签证(必要时还应申请舱口检验),以作为船方免责的证明文件。。

----- 未完待续 -----

货物运输保险纠纷案例



原告中国**公司上海进出口公司(以下简称抽纱公司)因与被告中国** *保险公司上海分公司(以下简称保险公司)发生海上货物运输保险合同纠纷,向上海海事法院提起诉讼。

原告诉称：原告把从上海运往圣彼得堡的 9127 箱玩具向被告投保了一切险和战争险，责任期间是仓至仓。货物运抵目的地后，由于客户迟迟不付货款，原告遂持正本提单到圣彼得堡提货，却提货不着。这是保险合同约定的一种风险，为此向被告索赔，遭被告拒绝。请求判令被告按约定赔偿原告货物损失 550508 美元和延迟理赔期间的利息损失，诉讼费由被告负担。

被告辩称：

1、所谓“提货不着”，是指“整件提货不着”，而且必须伴有偶然的、意外的保险事故发生，否则保险人无赔偿责任。本案货物已经运抵目的地并被收货人清关提走，去向是明确的。这个事实说明，不存在“提货不着”的问题。

2、原告与被告签订的是海上货物运输保险合同，责任期间是仓至仓。圣彼得堡没有原告的仓库或储存场所，只要货物运抵圣彼得堡的仓库或储存场所，就应当视为运抵原告指定的仓库或储存场所。收货人是在圣彼得堡的储存场所提走本案货物，提货时没有提出货物索赔。这个事实说明，本案货物安全运抵。海上货物运输保险属于财产损失保险，保险标的是运输中的货物。只有货物本身在保险期间由于外来原因，造成形体上的损坏或发生了费用，才可以向保险人索赔。

3、在本案中，收货人是凭填写着自己名称的二程海运正本提单和铁路运单提货，提取的是其购入并已支付了部分价款的货物，并通过正常渠道报关完税，不是非法提货。按海上货物运输保险合同的仓至仓条款，只要是向合法的、贸易合同预定的任何一个收货人(包括买卖合同买方、提单或运单上指定的收货人、被保险人)安全、合法地交货，保险人的保险责任就终止了。

4、作为收货人的买方提货后不付货款，不属于海上货物运输保险。原告把买方提货后不付货款的商业信用风险当作海上货物运输风险向被告索赔，混淆了保险标的类别，于法无据。

5、无论是海上货物运输合同中的承运方擅自处分、违约交付货物，还是购销合同的买方提货后不付款，都不是海上货物运输保险合同所指的“运输途中的外来原因”或者海上“保险事故”。特别是买方提货后不付货款，必然发生在货物运抵目的地仓库之后，还不属于仓至仓责任期间。海上货物运输保险合同的保险人对这些原因造成的损失，没有赔偿义务。

6、根据《中华人民共和国民法通则》第七十二条第二款关于“财产所有权从财产交付时起转移”的规定和买卖双方约定的贸易条件，原告的货物在上海港装船时，所有权和风险均已从原告方转移给了买方，所以原告没有保险利益。

7、没有证据证实本案海上货物运输的代理人(International Forwarders)在中国合法注册，有权以自己的名义在中国承揽货运、签发提单。原告持有这样一个无资格从事海上货物运输的人开出的提单，不具有物权凭证作用。

8、原告在货物卸离海轮满 60 天，保险人的责任已终止后才第一次调查货物下落，又在货物被买方提走后 2 个多月才提货，“提货不着”后不能及时申请检验人检验。原告作为被保险人不能正确履行合同义务，保险人有权拒绝承担赔偿责任。

上海海事法院最终判决被告胜诉。

达诺箴言：

不忘其所始，不求其所终。——《庄子·大宗师》

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。