

2022年9月

总第
二一
八期

9

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 跨境电商加快拓宽中国贸易新通道
- ◇ 法律焦点：货运险代位追偿的典型法律问题及实务（三）
- ◇ 典型案例：如何准确理解“仓至仓”条款（三）

为客户创造价值

跨境电商加快拓宽中国贸易新通道



8月9日,第六屆全球跨境电子商务大会在河南郑州开幕。3.8万平方米的展厅内,来自200多家跨境电商的进出口商品,吸引不少参观者驻足、购买。

近年来,随着跨境电商贸易机制的逐步完善、国际物流网络的持续疏通,跨境电商渠道加快拓宽,越来越多的市场主体正通过这一渠道实现“买全球、卖全球”。

站在时代风口迎接新模式

商务部数据显示,我国跨境电商综试区线上综合服务平台备案企业超过3万家。跨境电商大幅降低国际贸易专业化门槛,一大批“不会做、做不起、不能做”的小微主体成为新型贸易的经营者。站在时代风口,他们一方面保留传统经营模式,一方面迎接新模式洗礼。

伊朗小伙子胡文宇(其中文名)是波斯印象商贸(北京)有限公司的销售经理。他说,公司主营业务是把伊朗的地毯、挂毯、手工艺品等销往中国,“以前主要是在抖音、微信和快手上销售,这是第一次到河南参加全球跨境电商大会,希望通过展会结识更多新客户。”

与胡文宇年龄相仿的河南省周口市鹿邑县盛颜堂化妆用具有限公司总经理李振杰,向记者展示了公司生产的化妆刷。

“原来公司产品出口或通过贸易公司,或直接出口。现在,通过速卖通、阿里巴巴国际站、亚马逊等互联网销售渠道,公司发掘了一批新客户。现在公司年生产化妆刷100万套左右,出口创汇超500万美元。”李振杰说。

跨境电商:前景可期 问题待解

海关数据显示,2016-2020年,我国跨境电商规模增长近10倍,有力支撑了我国进出口贸易的增长。

世界贸易组织副总干事张向晨在9日的开幕式上,高度评价了中国在电子商务领域取得的成果及对世界的贡献。他说:“近年来,中国的电子商务产业实现飞速发展,2020年中国在线零售贸易额约占全球的50%。中国电子商务产业的繁荣发展,也为世界其他地区提供了众多合作机会,约有42%的中国网购者曾从国外购买商品或者服务。”

与会专家认为,中国跨境电商能够取得如此成绩,主要得益于跨境电商市场规模不断扩大,与产业融合持续深入,出海渠道日益多元,跨境物流供应链持续延展,产业政策红利不断释放,构建了较为完善的跨境电商政策框架和制度体系,为全球数字贸易发展及全球经济治理体系完善提供了有益借鉴。

在全球疫情反复、传统外贸下滑的大背景下,跨境电商也经历了物流运费暴涨、原材料价格持续走高、供应链断链危机等事件。

国务院参事汤敏指出,目前全球跨境电商面临着地缘政治冲击、经济衰退、产业链转移、跨境电商商业模式变化等问题的挑战,跨境电商成功的秘诀在于数字化转型和优势转型,要抓住小众细分市场,不断改革与创新。

货运险代位追偿的典型法律问题及实务(三)



5、保险人尚未支付赔款，但被保险人已签署了权益转让书，此时保险人是否已具有代位追偿权利？

解析：《保险法》第六十条规定“因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利。”

《海商法》第二百五十二条规定，“保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。”

所以可知，代位求偿权产生在保险赔款支付以后。保险人只有在支付赔款之后，才有权把自己置于被保险人的位置，取得被保险人对该项损失的权利和补偿。如果仅仅先取得了被保险人的权益转让书而尚未支付赔款，保险人依然不能行驶代位追偿权利。

另外建议，对于某些重大疑难案件，往往在时效到期之前无法结案，保险人无法取得代位求偿权，这将严重影响保险人的利益。可以考虑向被保险人预付一定金额的赔款，取得部分代位求偿权向责任方采取法律措施，保证索赔时效。

6、因船舶碰撞造成船载货物损失的，保险人能获得足额追偿吗？

解析：船舶碰撞造成船载货物损失的，货物权利人既可以以违约之诉向载货船主张索赔，也可以以侵权之诉向船舶碰撞双方主张索赔。货物权利人向载货船舶索赔时，载货船舶有权主张按照碰撞双方过失程度比例承担赔偿责任。运输契约订有“船舶互撞责任”条款的，应按照该条款规定计算赔偿。

因此，船舶碰撞造成船载货物损失的，保险人在向被保险人支付赔款后可向船舶碰撞责任双方进行足额追偿。

7、海上货物运输中，保险人能向承运人足额追偿吗？

解析：在实务中，保险货物发生货损时，保险人往往会向承运人进行追偿。但我国《海商法》第 51 条规定，承运人的免责条款共有 12 项：

(1) 船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过失。如测定船位的错误、忽视瞭望、航行中避碰不当等。

(2) 火灾，但是由于承运人本人的过失所造成的除外。由于船长、船员疏忽引起的火灾，承运人可以免责，而且不负举证责任。但是，由于承运人责任引起的火灾导致货物损失，如船舶不适航、货舱不适货导致的火灾，承运人不能免责。值得注意的是，在这种情况下，货主必须举证证明火灾是由于承运人本人的过失引起的，否则承运人也不负责任。

(3) 天灾，海上或者其他可航水域的危险或者意外事故。这种危险或事故是指承运人无法预见、无法防止的自然灾害。反之，可预见的而不采取防范措施，则不能免责。例如现在通讯十分发达，台风已经属于可以预报的自然灾害，如果气象台已经发布台风预警，而承运人依然冒险开航，就不得以天灾来请求免责。

(4) 战争或者武装冲突。

(5) 政府或者主管部门的行为、检疫或者司法扣押。但因商务原因引起的对船舶的扣押,如财产保全或证据保全申请法院扣船,则不在此列。

(6) 罢工、停工或者劳动力受限制。

(7) 在海上救助或者企图救助人命或者财产。

(8) 托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为。

(9) 货物自然特性或者固有缺陷。

(10) 货物包装不良或者标志欠缺、不清。

货物在装船时存在上述问题,承运人必须在提单上批注。否则,签发了清洁提单后就不能援引这条原因免责。

(11) 经谨慎处理仍未能发现的船舶潜在缺陷。承运人必须举证证明自己已经谨慎处理,并充分履行管货义务。

(12) 非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的其他原因。

需注意的是,《海商法》第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。因此,国内港口之间的运输,承运人责任受《国内水路货物运输规则》的约束,根据该规则第 48 条规定,承运人证明货物的损坏、灭失或者迟延交付是由于下列原因造成的,就可以免除赔偿责任:

(一)不可抗力;

(二)货物的自然属性和潜在缺陷;

(三)货物的自然减量和合理损耗;

(四)包装不符合要求;

(五)包装完好但货物与运单记载内容不符;

(六)识别标志、储运指示标志不符合本规则第十八条、第十九条规定;

(七)托运人申报的货物重量不准确;

(八)托运人押运过程中的过错;

(九)普通货物中夹带危险、流质、易腐货物;

(十)托运人、收货人的其他过错。

因此,保险事故虽然是属于保险合同承保责任,但如果属于《海商法》和《国内水路货物运输规则》列明的承运人免责条款的情况下,保险人是不能向承运人进行追偿的。

---- 未完待续

如何准确理解“仓至仓”条款(三)



二、相关案例

某年 6 月 17 日,某进出口公司就一批外购化肥与国内某保险公司签订了远洋运输货物保险合同。该批化肥的重量为 35,460 吨,按 CIF 加一成投保,保险额为 7,659,360 美元。投保一切险,同时附加超过装运总量 0.5%的短重险。保险公司按《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》予以承保。8 月 19 日,载货船舶驶抵目的港。所载化肥被全卸入港属仓库内。卸载后发现短重。

据商检机构估算,短重 226.9 吨,短重率为 0.64%。在载货船舶抵港前该进出口公司委托一运输公司代办提货。9 月 1 日,发生特大海潮,大量海水进入存放化肥的仓库。除海潮发生前已被提走的 964 吨外,剩下的 24084 吨化肥相当大的一部分已被海水浸泡。

根据进出口商品检验机构货物残损鉴定报告:被浸泡的袋装化肥中有 3560 吨已成糊状,有效成分严重降低,估计损失为 75%;2370 吨袋装化肥已结成硬块,估计损失 55%;370

吨散装化肥经海水浸泡后相当部分因溶于水而流失,剩下的经化验分析,所含有效成分所剩无几,估计损失 100%。以上货损共折合 7763.5 吨,价值 1676916 美元。海潮发生后,进出口公司对港存货物采取了一系列的施救措施,产生施救费用 65420 元人民币。事故发生后,该进出口公司向保险公司申请赔偿。保险公司以该批货物的保险责任在出险前已经终止为由拒赔。于是,被保险人向某海事法院提起诉讼。

---- 未完待续

达诺箴言:

不忘其所始,不求其所终;受而喜之,忘而复之,是之谓不以心损道,不以人助天。——《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。