

2023年6月

总第  
二二七  
期

6

techonor.



声  
闻

### 导 读

- ◇ 新华时评：开启中国-中亚合作新时代
- ◇ 多方位解析海运风险之海损（三）
- ◇ 货物保险利益纠纷典型案例分析（一）

为客户创造价值

## 新华时评：开启中国-中亚合作新时代



中国同中亚五国是命运与共的好邻居、好朋友、好伙伴、好兄弟。秉持相互尊重、睦邻友好、同舟共济、互利共赢原则，中国-中亚国家关系和双边合作走过了“黄金三十年”。即将在西安举行的中国-中亚峰会在中国同中亚国家关系发展史上具有里程碑意义，将擘画中国-中亚关系新蓝图，开启双方合作新时代。

中国-中亚峰会将推动中国-中亚国家战略互信不断深化。中国同中亚国家是友好邻邦和全面战略伙伴。10年来，在习近平主席和五国元首的战略引领下，双方合作取得一系列历史性、突破性成就。2022年初，中国同中亚五国建交30周年视频峰会举行，中国同中亚合作机制应运而生。2022年9月，习近平主席对哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦进行国事访问，并在出席上合组织成员国元首理事会第二十二次会议期间同中亚国家领导人分别会晤。中国-中亚峰会是建交31年来六国元首首次以实体形式举办峰会，各国元首将回顾中国-中亚关系发展历程，就中国-中亚机制建设、各领域合作以及共同关心的重大国际和地区问题交换意见。

中国-中亚峰会将为高质量共建“一带一路”注入新动力。2013年，习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学演讲时提出“丝绸之路经济带”倡议，中亚成为“一带一路”首倡之地。中亚国家是最早公开支持倡议的国家，也是共建

“一带一路”合作的先行者。10年来，中亚五国积极参与“一带一路”建设，中国同中亚国家对接发展战略，各国间政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通显著加强。共建“一带一路”合作成果丰硕，得到各国承认，中亚地区成为高质量共建“一带一路”示范区。中国-中亚峰会期间，各方将就如何进一步高质量共建“一带一路”进行探讨。哈萨克斯坦《实业报》总编辑科尔茹姆巴耶夫表示相信，本次峰会的召开将有力推动共建“一带一路”继续发展。

中国-中亚峰会将为深化务实合作规划新蓝图。中国与哈萨克斯坦发展永久全面战略伙伴关系，与乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦保持全面战略伙伴关系，当前，中国-中亚合作处于历史最高水平。互利合作给各国和人民带来实打实的好处。中国是中亚五国最大的贸易和投资伙伴，2022年中国与中亚五国贸易额达到702亿美元，创历史新高。截至2022年底，中国对中亚五国直接投资存量近150亿美元。各国元首将在西安峰会上回顾友好交往历史，梳理合作成果，提出新的合作倡议，扎实、高效推进中国-中亚全方位、深层次、多维度合作，打造深度互补、高度共赢的合作新格局。

中国-中亚峰会将为维护地区安全作出新贡献。中国和中亚国家唇齿相依、安危与共，面对变乱交织的世界，推进中国同中亚国家关系对双方和地区和平发展都至关重要。中国和中亚国家依托双边和上海合作组织、亚信等多边平台，在合力打击“三股势力”等方面合作成效显著，有效保证了各国和地区安全。各方尊重彼此根据本国国情选择的发展道路，在涉及彼此核心利益问题上相互坚定支持，坚决反对外部势力干涉内政，不允许任何人、任何势力在中亚制造混乱和动荡。吉尔吉斯斯坦外长库鲁巴耶夫表示，中国-中亚机制的所有参与方都是近邻，任何一个国家的成就或者问题都

会对整个地区发展产生深远影响。各方在峰会上将重申在涉及彼此核心利益问题上相互坚定支持的一贯立场,就阿富汗等地区和国际热点问题交换意见,发出捍卫多边主义、共同维护地区以及世界和平与安全的共同声音。

乘风破浪,顺势而为。中国-中亚合作因应双方合作需要,符合六国人民期待,顺应时代潮流大势。此次峰会必将开启中国-中亚合作新时代,助力打造更加紧密的中国-中亚命运共同体,谱写中国同中亚国家关系更加美好的明天。

### 多方位解析海运风险之海损(三)



#### 2、索赔程序

货损索赔应按照一定的程序进行,现就有关问题分述如下。

##### (一)及时发出事故通知

根据有关国际公约和各国法律或合同的规定,在发生海上货运事故时,收货人或其他货物索赔人应在规定的时间内向承运人发出货运事故通知书,声明保留货运事故索赔权。

货物索赔人发出货运事故通知是有时间限制的。根据我国《海商法》第 81 条第 2 款规定:“货物灭失或者损坏的情况非显而易见的,收货人应当在货物交付的次日起连续 7 日内,集装箱货物交付的次日起连续 15 日内,收货人未提交书面通知的,适用前款规定。货物交付时,收货人已经会

同承运人对货物进行联合检查或者检验的,无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。”

应当指出,法律规定事故通知时限的目的只是为了防止收货人不合理延长货物索赔时间,从而保护承运人。其法律后果是,如果收货人不作出通知,举证责任将转到索赔人。因为,在《海牙规则》制度下,承运人负有举证责任,如果索赔人拖延通知,将不利于承运人举证。但是否作出事故通知与承运人可否免责无关,换言之,即使索赔人没有作出事故通知,也不影响其索赔权利。如果收货人能够举证证明货运事故是由承运人责任造成的,承运人仍应负责赔偿;反之,即使收货人作出了事故通知,也并不说明承运人对货运事故负有责任。如果承运人能够举证证明货运事故系由他人过失造成,或虽由其本人过失造成但可依法免责,则承运人仍无需对货运事故承担责任。但由于海上货物运输的复杂性,不论谁负责举证,都是一件困难的事情。因此,收货人为保留承运人的举证责任,仍然应该按照法律规定及时发出事故通知。

对于货物延迟交付损失的索赔,事故通知则直接影响到索赔权利。我国《海商法》第 82 条规定:“承运人自向收货人交付货物的次日起连续 60 日内,未收到收货人就货物因延迟交付造成经济损失而提交的书面通知的,不负赔偿责任。”

在得知事故发生之后,除了及时采取合理的施救措施之外,还要及时发出事故通知,在所有的工作都完成,下一步就是准确、细致的搜集和案件有关的书面资料,在下一期,我们将主要介绍如何准备索赔资料。

----- 未完待续 -----

## 货物保险利益纠纷典型案例分析（一）



### 一. 案情介绍

原告是沈阳某工贸集团公司(以下简称原告),被告是中国平安保险股份有限公司(以下简称被告)。原告作为卖方,根据日本客户的订单,于2019年8月向日本通过烟台海运公司发运一批配重铁。贸易合同规定为CIF日本神户,合同标的之价款为约9000美元,付款条件为T/T付款。2019年8月18日,原告向被告投保海上货物运输险,承保险别为伦敦协会货物险A条款(以下简称A条款)。同年8月19日,上述货物被装进集装箱后运至大连港,装船时,集装箱底突然脱落,三件配重铁从集装箱内落下摔在船甲板上,发生全损。日本客户在得知货物发生全损后,以货物不能满足合同的要求为理由,拒付货款。原告根据保险单向被告索赔保险赔偿金,而被告认为不应当赔偿,因此成讼。

### 二. 本案的争议焦点

本案的事实较为清楚。原告作为被保险人,依据保险合同索赔,货损发生在保险人责任期间,货损的原因为集装箱箱底脱落造成货物全损。本案的焦点在法律方面,具体为:

1. 原告是否具有诉讼主体资格?
2. 本案货损原因是否属于保险人的除外责任?

### 三. 法院判决的意见

经过法庭调查,法院查明原被告之间的保险合同依法成立有效,货损发生在保险人的责任期间,被保险人交纳了保险费。法院认为,原告虽然已将保险单背书,并不能以此视为该保险单已实际转让。贸易合同中所订立的价格条款为CIF日本神户,是贸易双方对贸易合同的约定,仅对买卖双方具有约束力,被告作为保险人无权引用;法院还认为根据“A条款”,只有存在被保险人对货损具有蓄意恶行或私谋的情况下,被告在能免责。基于上述理由,法院没有采信被告的答辩意见,判决被告(保险公司)应当承担对原告的保险赔偿责任。

### 四. 保险利益与货物所有权及货物风险的关系

作者之所以认为本案是典型的案例,是因为在本案中,货物刚好是在越过船舷后发生损害,根据最新修订版《国际贸易条件解释通则》A5关于风险转移的规定:卖方承担货物进入装运船舷之前丢失或损坏的风险。因此在本案中,货损的风险应当由买方承担。这也是本案被告的主要观点之一,被告称由于货损的风险已经转移至买方,卖方(原告)已无风险且保险单已经背书转让,原告已不再享有保险利益,也就不再享有诉权。

被告为支持其观点还进行了详细的论述:

“所有权与索赔权(保险权益)是可以分离的,保险权益的转移不以所有权的转移为条件。

(1) 所有权是对财产的占有、使用、收益和处分等权利,所有权与这些具体的权利内容的分离不仅在理论上被认为可行,在实践上也屡见不鲜。比如,所有权和使用权的分离,所有权和占有权的分离等,都足以说明持有所有权的主体并不一定具有占有、使用、收益和处分权。

(2) 保险利益是作为独立于所有权之外的权利，不仅不依赖于所有权而产生，也不必然由所有权人持有，特别是货物运输保险合同可以背书转让的规定更加明确地确定了保险权益是不依附所有权的存在的这一特性。

(3) 所有权未发生转移，但由于货物的风险已经转移，保险单被背书，则保险合同已经转移。

总之，因为卖方不再具有保险利益，故无权向保险人索赔。”

----- 未完待续 -----

-----  
达诺箴言：

圣人者，原天地之美而达万物之理。—— 《庄子·知北游》

-----  
**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。**