

2023年7月

总第二八期

7

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 前四月霍尔果斯口岸通行中欧班列同比增长 14.8%
- ◇ 多方位解析海运风险之海损（四）
- ◇ 货物保险利益纠纷典型案例分析（二）

为客户创造价值

前四月霍尔果斯口岸通行中欧班列同比增长

14.8%



5月7日,在霍尔果斯铁路口岸,汇聚于此的各地中欧班列满载日用百货、服装玩具、汽车配件正等待换轨驶向中亚和欧洲国家。

据霍尔果斯铁路口岸站统计,截至4月30日,霍尔果斯铁路口岸通行的中欧(中亚)班列已达2485列,同比增长14.8%,班列日均通行量保持在20列以上,霍尔果斯已连续4年成为最多中欧班列出境的口岸。

今年以来,霍尔果斯铁路口岸实现了班列通行数量及运量的平稳增长。霍尔果斯市委、市政府统筹铁路、海关、边检等部门,以提升口岸运输通关能力为核心,合理调配岗位作业人员,采取梯队轮换作业模式,保证24小时不间断接发列车。

通过霍尔果斯口岸中哈农副产品快速通关“绿色通道”,蔬菜5小时内完成清关,驶向中亚五国和俄罗斯等国农产品市场。“我们在山西、山东、陕西等地拥有15万余亩果蔬出口生产基地,保证农产品4天左右从田间地头抵达中亚和俄罗斯市场,签约农户1斤水果能多挣0.5至1元不等。”霍尔果斯金亿国际贸易(集团)有限公司副总经理于金莉说,今年一季度,金亿果蔬出口8700余吨,贸易额超5300万元。

惠人达己

T: +86 532 86100099

“我们运输组织工作一刻也没有停歇,调车、运转、货运人员昼夜工作,协调配合、有序衔接,全天候保障班列通行。”霍尔果斯站安全生产指挥中心副主任于荣说。铁路口岸站充分挖掘运用区间运力,推行译票审核等作业环节前置,发挥“准换宽”及“铁路快通”作业模式,加快车辆周转和配空车使用,提高装卸车效率,压缩班列在站停留时间。

霍尔果斯海关大力推行铁路舱单归并,充分释放中欧班列“铁路快通”模式和“关铁通”项目势能,主动对接始发地海关、铁路部门及代理企业,动态掌握班列通行状态,实施铁路换装作业与企业申报及海关监管同步进行、无缝衔接的作业模式,提高境内段中欧班列所载进出口货物转关运输通行效率,进一步畅通国际物流大通道。

“今年一季度,经我们公司代理的班列就已经超过140列,同比增长了10%,前来洽谈合作的企业数量也远超往年,班列数还在增长!”新疆中联海通国际货运代理有限公司霍尔果斯分公司业务主管郭春雷说。

截至目前,经霍尔果斯铁路口岸通行班列数量累计超过2.7万列,班列开行线路累计达76条,辐射境外22个国家、45个城市和地区。全国中欧班列的运输货物品类从手机、笔记本电脑等IT产品,扩大到汽车配件、整车、化工、粮食、酒类、木材等5万余种商品。

多方位解析海运风险之海损(四)



诚至诺行

F: +86 532 86100089

(二)准备索赔文件

在收货人作出货损通知情况下,因为货物灭失或损坏的举证责任在承运人一方,所以,收货人在提出索赔时,出具的索赔文件比较简单。通常,收货人在提出索赔时应出具以下文件。

1. 索赔函

索赔函是货物索赔人向承运人提出货物索赔的正式文件,该文件无固定格式,但应包括以下主要内容:

- (1)索赔人的名称、地址;
- (2)船名;
- (3)装卸港口名称和船舶抵达卸货港的日期;
- (4)提单号码及提单中的货物描述;
- (5)货物灭失或损坏的情况;
- (6)索赔日期、索赔金额及索赔理由。

值得注意的是,索赔人按照法律规定向承运人提出的货损事故通知并不表示已经向承运人提出索赔,只有索赔人向承运人提出索赔申请书时,才表明索赔的正式开始。索赔人提出索赔请求后,应当抓紧催赔。如果在诉讼时效临近时承运人仍未赔付,或仍未就赔偿事宜作出正式承诺,索赔人应当在诉讼时效到期前依法提起诉讼,防止承运人故意拖延,错过诉讼时效,丧失索赔权利。

2. 提单

提单是海上货物索赔中的重要依据。提单作为货物收据,表明承运人收到货物的数量和外表状况;提单作为运输合同,表明了承运人应当承担的责任义务,是处理索赔的重要法律性依据。索赔人提出索赔就是因为承运人交付的货物

与提单记载的不符,要么货物灭失,要么货物损坏,要么货物短少,根据提单合同及相关法律规定,承运人必须对上述货物灭失或损坏承担赔偿责任,除非承运人能够举证证明,根据提单合同及有关法律,其可以免除赔偿责任。

3. 卸货报告、理货报告、货物溢卸、短卸报告、货物残损单等卸货单证。

上述各种单证是对船舶卸下货物的原始记录,由船方和理货人或装卸公司共同作出并会签。如果卸下的货物与提单或船舶载货清单(export cargo manifest)不符,会在此类报告中作出记录。此类单证是货物灭失或损坏的原始记录,所以是货物索赔时的重要依据。

4. 货物残损公正检验报告、重理单

当收货人和船方对货物的损坏程度、数量、损坏原因无法作出正确判断,或存在争议时,往往需要双方共同指定公正检验机构对残损货物进行检验,确定损坏程度、数量、价值,以及导致货物残损的原因等,并出具“货物残损检验证书”。当船货双方对卸货数量发生争议时,可对所卸货物重新理货,并出具重理报告,是货物索赔最直接的原始依据。

5. 商业发票、装箱单、重量单等。

----- 结束-----

货物保险利益纠纷典型案例分析(二)



本案涉及保险的基本原则——保险利益原则，因此显得很重要。被告的观点是否能站的住脚，值得推敲；笔者希望通过对本案的分析，能对此类典型的货损保险索赔，在法律上找出正确处理的方法。

1. 国际贸易中货物所有权的转移

对于国际贸易中货物所有权的转移问题，许多学者已经进行了详尽的论述，国际贸易中货物所有权的转移与国内购销合同中货物所有权的转移有很大的区别，在我国国内法中对购销合同中货物所有权做出了相应规定，实施生效不久的《中华人民共和国合同法》的规定更加明确。因为本文只涉及国际贸易方面，因此对国内法中的规定不作过多研究。

鉴于目前各国国内法对国际贸易中货物所有权的转移的规定分歧较大，因此国际公约中对此问题并未作任何明确的规定，但总的原则是如果合同当事人在合同中约定了所有权的转移时间，就依照合同规定，即当事人意思自治原则；如果当事人在合同中约定没有约定，则参照相关国际惯例的规定。作为国际惯例，国际法协会制订的关于 CIF 合同的《华沙——牛津规则》中规定，在合同当事人没有明确约定货物所有权何时转移时，提单的转让被视为所有权的转移。也就是说，在 CIF 合同中，货物的所有权既不是在订立合同时转移，也不是在交货的时候转移，而是在卖方把代表货物所有权的单据，一般指提单，交给买方的时候才转移于买方。虽然《华沙——牛津规则》是针对 CIF 合同制订的，但一般认为这项原则也可以适用于卖方有提供提单义务的其他合同。

2. 国际贸易中货物风险的转移

对于国际贸易中货物风险的转移，《联合国国际货物买卖合同公约》有较明确的规定，该公约规定，双方当事人可

以在合同中约定货物风险转移的时间，双方当事人可以在合同中约定的效力高于公约的规定。根据公约的规定，双方当事人可以在合同中使用某种国际贸易术语(如 FOB、CIF 等)或以其它方法规定货物损失的风险转移时间。国际商会制订的《国际贸易术语解释通则》中对相关贸易术语做出了详细的规定，其中几种主要贸易术语，如 FOB、CRF 及 CIF，都由买方承担货物在运输过程中的风险，即货物越过装港船舷后的风险由买方承担。

3. 保险利益原则的基本含义

保险利益原则源于保险合同的本质特性，即保险合同作为赔偿合同，是为了赔偿被保险人实际遭受的损失，保险利益原则是海上保险合同的首要法律原则“赔偿原则”的必然要求。我国《保险法》第 12 条明确规定，“投保人对保险标的应当具有保险利益。投保人对保险标的不具有保险利益的，保险合同无效。”《英国 1906 年海上保险法》第 5 条规定，保险利益是指被保险人对海上冒险或任何可保财产的法律关系，因可保财产之安全或适时到达目的地而受益，因其毁损或发生责任而受害。简而言之，保险利益是法律上认可的经济利益关系。结合保险利益原则和赔偿原则，任何有效的海上保险索赔必须同时满足下述两个基本要件，即：

1) 在损失发生时，被保险人对保险标的具有某种法律上所承认的利益；和

2) 该利益遭受了该保险合同所承保的风险。

保险利益原则有效地将保险合同与“赌博”区分开来。

4. 保险利益原则与货物所有权及风险的关系

就海上货物保险而言，保险利益取决于货物所有权和/或风险的转移。如果货物的所有权与风险没有分离，那么一般只有货物所有权人对货物有保险利益，或者说在货物所有

权没有转移给买方之前,买方对货物没有保险利益。在保险业发展的初期,保险利益与保险标的之所有权密切相连,也就是说享有所有权,就当然具有保险利益,这也与当时的航海实践是相一致的,当时船东和船上所载货物的货主经常是

一个人,货物买卖是货主(也是船东)将货物从某地运往另一地点,然后在另一地点进行买卖。因此所有权和风险没有必要分离。

----- 未完待续 -----

达诺箴言:

以道观之,物无贵贱;以物观之,自贵而相贱;以俗观之,贵贱不在己。——《庄子·秋水》

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。