



TT Talk 第174期

1. 关注德国的海商法改革
2. 《防止船舶污染国际公约》（MARPOL）附件五：“垃圾排放”——谁为执行做好准备？

1. 关注德国的海商法改革



继运输法规修订近15年之后，德国正式修订了海洋运输法，使其更适应现代化的运输环境。TT Club在本文中会对该法的主要变化及其对贸易、诉讼的潜在影响做评述。

2012年12月，德国联邦议院通过立法，修订了国际海洋货物运输法。自德国1998年修订了运输法体系后，如今对新法的修订不会令人感到惊讶。尽管1998年的修订内容很多，但是并没有涉及海洋运输的方面。部分原因是国际海运这一范畴的复杂性，另一部分原因是关于实施“鹿特丹规则”的不确定性。

与一些其他大陆法系国家一样，德国从来没有真正签署加入“海牙-维斯比规则”，相反的，他们将部分条文做一些变化，体现在其商务法典中。所以，新的修订只需要更改目前的法条，而不需要重新加入国际公约。

德国新法保留了海牙-维斯比规则的基本框架。如下所述，它也借鉴了逐渐被认可的鹿特丹规则，同时也适度借鉴了汉堡规则。

合同中的意思自治原则

新修订法律的最根本改变是，传统海牙-维斯比规则中“权力部分被废除”的概念被冲淡了。当事方被允许可更大自由地签订合同，而不违反强制性规范。然而，除了某些例外情况，类似的合同自治权力不能通过“一般性商业条款”而完成。因此，简单地调整提单背面条款并不能获得此类权力，而必须就每个运输合同来分别进行协商。

这种谈判能力的注入令人联想到鹿特丹规则的规定，尽管鹿特丹规则采用的是不同的方法。一种观点认为，这是引入了自由市场的健康力量。另一相反的观点是，如果合同一方的谈判地位高于另外一方，那么可能造成该交易的不公平。

承运人免责条款的放弃

“一般性商业条款”的免责事项，与海牙-维斯比规则相比，放弃了承运人因火灾免责和航行过失免责的抗辩，以及修订了多式联运时的责任限额。

举例来说，通过提单背面条款，则承运人在火灾和航运过失上的免责将被取消。此项修订和鹿特丹规则的要求非常接近，后者也是考虑到现代通信技术，而不再将航运过失作为免责事项，同时限制了火灾免责的抗辩理由。

责任限额

海牙-维斯比规则的责任限额是每件货物667 SDR或每公斤货物2 SDR。新修订的法律在海陆联运时，该限额可进行调整，每公斤货物的责任限额选择区间在2 SDR - 40 SDR之间，只要能证明双方当事人知道限额的改动即可。这符合1998年修订的运输法。任何其他对责任限额的修改都要求通过单独的协商。

其他规定

新法借鉴鹿特丹和汉堡规则，扩展了“实际承运人”的定义，不再局限于实际船东。在某些情况下，期租方或码头营运人都被视为承运人。

新法借用了欧洲的《国际公路货物联合运输条约》（CMR）的规定，依据索赔函可中断诉讼时效，直到另一方正式拒绝接受索赔。

最后，新法适用后在德国扣押船舶更为容易。简言之，现在证明债务人打算转移其资产是次要的。

结论

新德国海商法的修订也许合乎情理，但这些所有的修订内容，就像任何的改变一样，对国际社会赖以成形的旧有模式仍然带来一种不确定性。现在可以认定，德国的司法管辖将会以新法规的面貌出现。

2. 《防止船舶污染国际公约》（MARPOL）附件五：“垃圾排放”——谁为执行做好准备？



目前海洋环境立法中涉及“垃圾排放”的内容已于2013年1月生效。IMO相关分管委员会在5月13 - 17日对新修订内容的可执行性，包括其对陆上废物管理的影响，进行了审查。

您可以想象这样一幅场景：海鸟被冲刷到海岸上，身上粘着泄漏到大海中不知名的物质，令人动容！现实是过去几十年来，海陆环境监管已经成为了人们广泛关注的焦点。同时，该关注也越来越多地影响到船舶和海岸环境之间的联系，促使IMO下属的MEPC（海洋环境保护委员会）制定了MARPOL《防止船舶污染国际公约》及其附件5。该附件内容涉及不同类型的垃圾及其处理方式。

2011年7月，IMO对该附件5作了大量修订，并于2013年1月正式生效。该修订的内容包括禁止向大海排放所有的垃圾，除非在特殊环境下另有规定。[UK P&I Club](#)已经对附件5的要求发表了内容全面有效的指南。

所有此类环境保护的法规皆非常复杂，对整个运输链的影响是相当大的，特别是对于散货的运输。然而，我们需要了解到，附件中“垃圾Garbage”这一术语，包括了货物残留物，例如从集装箱溢出或泄漏的物质。

也许并不奇怪，大多数人概念中所认知的垃圾，包括各种形式的塑料，在海洋废物处理过程中是绝对禁止排放的。同时，最新修订的MARPOL附件5进一步控制排放货物残留物，不论是否包含洗舱水、清洁剂和用于洗舱水的添加剂，都要按下列条件执行：

也许并不奇怪，大多数人概念中所认知的垃圾，包括各种形式的塑料，在海洋废物处理过程中是绝对禁止排放的。同时，最新修订的MARPOL附件5进一步控制排放货物残留物，不论是否包含洗舱水、清洁剂和用于洗舱水的添加剂，都要按下列条件执行：

- 禁止在距离最近的陆地12海里以内排放货物残留物。

- 禁止在特殊区域内排放货物残留物，特殊区域主要指最繁忙的航线（如北海和加勒比海）和内海（如波罗的海，黑海，红海和波斯湾）。例外情况是进一步考虑该船舶的始发港和目的港，是否均为特殊区域内的港口，而同时在此区域内无法找到适合的废物接收设备。
- 禁止排放任何对海洋环境有害的（HME）货物残留物。

因此，过往根据垃圾的类型、特征以及与最近陆地的距离，大部分垃圾可能还是会被排放入海，但是依照MARPOL附件5的修订及相关指导政策，从2013年1月开始，将不再允许被排入海中。另外两项新的要求是货物需要分类，同时废物清理必须在港口接收设施中进行。还有一些其他的问题，包括船舶安全和船舶设计等，本文暂不涉及。

货物分类

凭借至2014年底的过渡安排，无论货物是否存在HME的特征，托运人都必须采取一切合理措施对货物进行临时性分类，并且在始发港和目的港，把信息提供给承运人、和港口国所在的管理当局。对货物的分类必须与IMSBC（国际海运固体散装货物规则）的要求一致，货物申报单现要求包含一个初步申报。这可以通过货物安全数据表提供。附件5的实施指南规定可适用联合国全球化学品分类与标示协调系统（UN GHS）。根据该指南，如果某一种货物未能满足UN GHS设定的七种标准，将被认定是HME类货物。上述UK P&I Club提供的相关材料有提及该规定的背后细节。

港口接收设施（PRF）

据了解，最近MEPC在5月13日至5月17日的会议上集中讨论了目前没有足够的PRF的问题。大家普遍接受在卸货港没有足够的PRF的情况下，包含有害残留物的货舱洗涤水可以在距离海岸不少于12海里的地方排放。这个尚留有余地的规定，建议执行时间限制为两年（与货物分类过渡期保持一致）。此外，该禁令也适用于特殊区域，除非目的港码头或下个停靠港没有接收设备。

到底需要有多少个PRF设备才能称之为“足够”是一个棘手的问题，MEPC将记录港口国关于PRF的数据。该信息将于IMO的[GISIS网站](#)上公布，旨在帮助各方确定如何遵守法律规定。如需获取该网页上的信息，您需要注册一个公共账号。

要有足够的PRF，首先应当满足停泊该港口的船舶需要，不会造成无故延误。其次提供适当的定价方式，不因价格因素而抑制PRF的使用，同时还要有助于海洋环境的改善。

鉴于航运业的多样性，很难期望一个规范能适应所有船舶的需要。对于一些较小的港口，可能尚不能提供一系列对环境治理有效的设备，难以满足以陆地环境法规为

基础的要求，在接收不同的 HME 特征的货物残留物时，采取不同的处理方法。这要求我们灵活处理船旗国与港口国当局之间的关系，使达到一个符合实际且可持续的平衡状态，通过整个运输链，可以实现大家都期望的废物处理目标。

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是

<http://www.ttclub.com/knowledge-store/>

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>