



## TT Talk 第154期

### 目錄

1. 經濟制裁對商業活動的影響
2. 幫助促成海空聯運的物流供應模式

#### 1. 經濟制裁對商業活動的影響



經濟制裁的影響會隨著個人和公司在全球十幾個國家所從事商業活動的性質不同而發生變化。經濟制裁的形式複雜，譬如如何認定為支持被制裁的經濟活動，如何構成治外法權，它們的解釋各自不同；又譬如，一些司法管轄區域已準備試圖控制非國民的經濟活動行為。

經濟制裁最主要的目的是針對國際貿易而存在，主要來源於四個方面：美國、歐盟、聯合國、以及個別國家和多個國家組成的聯盟。後者包括阿拉伯國家聯盟，瑞士、澳大利亞和紐西蘭，這些國家將其他三方面發展的經濟制裁政策適用到本國情況中。

無疑，經濟制裁會給國際貿易帶來一定的影響，但是目前對伊朗或者敘利亞而言，似乎很難看到他們會因此作出重大的政策改變，而且這種影響對此類經濟制裁持有異議的國家，如俄羅斯和中國給大大弱化了。

此篇文章主要講述經濟制裁相關法律制度最新的進展——從 2011 年 12 月開始，歐盟對伊朗和敘利亞加重了經濟制裁。

值得注意的是，最近這些經濟制裁政策內容的改變，有一項延伸至保險領域。因此，為了保護協會和會員的利益，TT Club 將與其他保險人保持一致態度，

引用協會規則中的“非法貿易”的除外條款，而必須拒絕承保一切違反經濟制裁規定的賠案。

## 伊朗

歐盟在其“限制措施”的名單中又加入了 39 個人和 141 家公司，這意味著針對前述對象，將限制他們的人員往返于歐洲，並且凍結其在歐洲的資產。

這一改變是去年引入的，對原有的歐盟規例 961/2010 進行了數量上、而非本質性的改動。歐盟規例 961/2010 對指定的對象在歐洲的資金進行凍結，限制為其提供協助，限制其轉移資金，限制其從事一切與石油、天然氣、礦藏以及能源行業有關的投資，包括投資於可能存在大規模殺傷性武器或是內部鎮壓的地區。

所謂“限制為其提供協助”的禁令還延伸至運輸方面，包括禁止運輸違禁貨物，提供保險以及理賠服務。經濟制裁中的“違禁貨物”的定義十分具有技術性。涉及“雙重用途”的貨物情況更為複雜，有時候貨物本身既可以民用，但也可以用於受規例限制的活動，此類也屬於違禁貨物的種類。

歐盟規例 961/2010 中“歐盟資產”的定義已大幅擴展。

日前國際原子能機構（International Atomic Energy Agency）的報告指出伊朗方面正在製造“非和平用途”的核武器。當然，伊朗方面拒不承認。目前的經濟制裁對伊朗十分不利，卻似乎絲毫沒有影響到他們實施核子發展的計畫。因此，**歐盟執意在新的一年中繼續對伊朗的運輸、金融和能源方面實施經濟制裁，還會進一步禁止石油類產品運輸，不過該舉措有可能會給全球經濟帶來嚴重的影響。**

## 敘利亞

同樣的，歐盟對敘利亞也制定了更為嚴苛的經濟制裁。**這些舉措包括禁止提供保險，禁止出口用於石油或者天然氣產業的關鍵型設備，和禁止為新電廠的建設提供技術以及財務支援。**這是在日益加重的制裁措施中最新實施的一項，旨在將制裁對敘利亞人民帶來的影響降到最低，同時控制其對歐洲帶來的不利因素。

對技術支援的限制，加強了之前限制敘利亞向歐盟國家出口石油的措施。敘利亞不太可能在當地找到其他專家以替代國外引進的技術專家。即使能找到歐盟國家以外的石油買家，該舉措還是會進一步影響敘利亞現有的石油生產力。

新的規定同樣加強了對個人的經濟制裁——包括資產凍結和旅遊往來禁止——對敘利亞的官員，包括總統，國防部長，內部保安部長以及他們的隨行人員。

幾乎與歐盟加強經濟制裁的行動同步，土耳其以及阿拉伯聯盟國家史無前例地對敘利亞的指定人員也進行制裁，包括資產凍結和旅遊往來禁止。阿拉伯聯盟

國家切斷了與敘利亞銀行的交易，中止了專案貸款融資，並且威脅要停止往來于該國的商務飛機營運。但有跡象表明，阿拉伯聯盟成員內部對制裁舉措的支持態度並不統一。（無疑，敘利亞暫時被阿拉伯聯盟中止往來。）

如果和任何敘利亞公司的交易涉及石油，人們應該能夠清楚地預料到這些經濟制裁所帶來的後果。除此之外，在和敘利亞公司交易時，必須採取所有合理的措施，確保不會直接或者間接地涉及被經濟制裁的個人和企業。同樣切記，銀行往來交易可能非常困難，緩慢甚至無法成功。

### 補充資訊

在當今複雜的供應鏈中，如果懷疑經濟制裁措施會影響到你的業務營運，建議您諮詢法律意見。以下鏈結向您提供進一步的資訊，使您能夠時刻瞭解與經濟制裁相關的政治動向、變化格局以及不斷改變的相應措施。

US

<http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/Programs.aspx>

EU

[http://eeas.europa.eu/cfsp/sanctions/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/cfsp/sanctions/index_en.htm)

UN

<http://www.un.org/sc/committees/>

UK

[http://www.hm-treasury.gov.uk/fin\\_sanctions\\_index.htm](http://www.hm-treasury.gov.uk/fin_sanctions_index.htm)

## 2. 幫助促成海空聯運的物流供應模式



海空聯運的運輸方式在物流供應鏈中已經存在了很多年。然而，尤其在香港，其高度發達的空運基礎設施與中國大陸日益增長的海運需求並不匹配，從而導致對海空聯運運單的發展提出了要求。因此，更有必要將往來於香港的國際空運，與香港和中國大陸之間的陸運和海運結合起來。

尋求不同運輸模式的“無縫連接”會帶來一定的法律漏洞。如果發貨人希望運輸單證得以轉讓，空運單具有的“不可轉讓性”卻會對此造成不便。交貨規則也同樣會發生變化，儘管協會再三強調在實務中，物流和運輸經營人應當堅持收到正本單證後才能交貨。

在更深的技術層面，根據海運與空運的國際公約，兩者對於“運送人”和“運輸”的定義是不盡相同的。除此之外，其他條款方面也有明顯的不同，最顯著

的就是訴訟時效方面的規定。（海牙/海牙-威士比規則規定訴訟時效是一年；華沙公約/蒙特婁公約規定訴訟時效為兩年。）

因此，當事故發生時，清楚描述事故發生的階段就顯得尤為重要。同時在契約條款中應當寫明如果事故發生段落不明，應該如何處理。

我們已經遇見過許多空運/海運單證沒有顧及這種國際多式聯運的特徵，沒有考慮到單證條款之間的衝突問題。所以，協會設計了相關的空運/海運單證範本（700 系列），特此推薦給會員們在實務操作中使用。已經在 TT Club 網站註冊的會員，可以登陸我們的網站，點擊“我的協會”免費下載；或者您可以向日常協會的服務聯繫人員要求得到該版本。

會員在使用 700 系列的單證前，為了確保此單證可以滿足公司經營需要和當地司法管轄的要求，建議向你們的律師諮詢相關潛在的法律問題。

## 結束語

我們真誠地希望上述內容對您的風險管理有所幫助。如果您想瞭解更多資訊，或有任何意見，請發電子郵件給我們。我們期待著您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)  
風險管理總監  
TT Club

TT Talk 是 TT Club 不定期出版的免費電子通訊文件，原稿由 TT Club 倫敦發放，其地址是英國倫敦芬徹奇街 90 號，郵編 EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登錄我們的網站閱讀本通訊和過去所有的通訊文件，網址是 <http://www.ttclub.com>。

我們在此聲明，TT Talk 中的全部內容僅供參考，不能代替專業的法律意見。我們已採取謹慎措施，儘量確保此份電子通訊的材料內容的精確性與完整性。但是，編者、文章材料的撰寫者及其他相關工作人員，以及 TT Club 協會本身，對於任何依賴 TT Talk 資訊內容所造成的滅失與損害將不承擔法律責任。

如果您想要瞭解本公司的登記註冊資訊，請點擊以下網址：  
<http://www.thomasmiller.com/companyinfo>