



TT Talk 第164期

1. 供应链中的假冒伪劣货物
2. 如何应对供应链中无船承运人的破产风险

1. 供应链中的假冒伪劣货物



全球经济严峻形势的持续，让越来越多的个人和团体受到蛊惑，倾向于从那些看似有竞争性的供应商手里购买所谓的“廉价真货”。这其中的风险大小取决于商品本身的属性，但是，假冒伪劣商品几乎无一例外的没有经过监管当局的审核，审核通常包括严格的质量和安全测试，以及是否符合知识产权法等。在某些严重的情况下，伪劣商品会直接对公众健康造成损害，比如假农药会进入整个食物链。

我们可以料想从事采购的企业会相当愿意采取行动，确保他们购买到货真价实且信用良好的商品，以避免损害自身的品牌声誉。

- 尤其在购买原材料的时候，一定要考虑到原材料成分，获得分析证书，进行取样（样本可以经过完整的测试）。如有可能，还需实地探查生产场地。
- 就成品货而言，需对样品进行测试其是否符合标准——当然这里假设了最终提供的成品与样品的品质是一致的。

这些做法可能不是小型商业机构的主要考量，他们不断地和成本压力做着斗争，尽管如此，还需保持适度的警戒心，至少对您的供应商有充分的了解。

一切看似距离货运代理以及物流营运十分遥远，事实上有许多值得吸取的经验教训，合理总结起来就是首先要“**了解您的供应商**”。此外，承运人有时不可避免地会运输劣质商品，许多集装箱货物在运输时，箱封都是完整的，让人根本无法探测货物情况。

虽然承运人无需为不知情地运输伪劣商品而承担责任，但是执法机构若强制留置货物无疑会给承运人带来另一些后果：

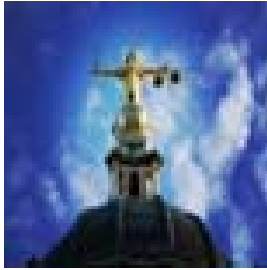
- 不便
- 损失和成本，包括运费
- 造成销毁费用
- 承运人和码头的滞期费用
- 在拼箱货的情况下会给其他的货物带来延迟。

近十年，商业机构的自我保护意识有了很大的提升，供应链的安全和法规遵守举措也变得愈加严格。AEO（**Authorised Economic Operator**）的引进，要求更高的航空安全程序（**Aviation Security Process**），以及为熟悉的发货人发放认证（**known shipper certification**）的程序等，都大大降低了承运人在接收货物装运时，无法预知货物情况或缺乏预先建议的可能性。

执法机构的抽检有助于加大供应链中的安全系数以及确保采用适当的程序。这里特别强调 **AEO**，它鼓励供应链中的各方达成具体的认证标准，加以时日很可能会成为国际公认的资质评分，证明其在供应链安全方面达到了特定的高标准、财务稳定性以及遵循了海关手续。

国际上新推出的安全举措或仅仅是好的标准，加之执法机构的严厉打击，势必会降低供应链中的风险。然而，恼人的犯罪活动持续进行——文中所提到的假冒伪劣货物——要求供应链中的各方时刻保持警惕之心，尤其是那些和进口方紧密联系的经营者。当然，出口方面也不例外。拒绝接受那些过分低价而显得不真实的货物，可以控制类似的风险。

2. 如何减少供应链中的破产风险



我们很难推测有多少发货人评估过他们承运人的财务稳定状况，但是，当某个服务供应商进入清算程序的时候，支付的运费就会引发某些值得探讨的问题。发货人很可能最终会重复支出运费，然后只能仰仗从清算人处获得可能的补偿。

本文旨在为这一问题寻求解答，当然每个情况不尽相同。

举一个直接的例子，发货人与某货代或者无船承运人签署合同，后者负责安排船公司，我们假设该无船承运人进入清算程序。根据市场的活跃程度，发货人与无船承运人可能就运费达成赊账付款条件。在这种情况下，尽管提单已经在合同关系链中进行了传递，海运承运人依旧会实行提单项下的留置权，追讨尚未取得的运费。解决此问题比较好的办法是直接将运费给予船公司或者清算人。

在这一点上，主要症结在于能否向承运人提交海运提单，因为它更有可能在清算人的手中。这个场景相对简单，因为极少发生在目的地放货之前，而运费被早早付清的情况；此意味着运费只会支付一次。

如果发货人预付运费给无船承运人或海外代理，一旦无船承运人进入清算，就会面临进退两难的局面。在这种情况下，即便发货人已经付清运费，船方还是可以留置货物以追讨未收取的费用。此外，发货人还会由于转送文件而承担额外的开销。在许多情况下，尤其是拼箱货，提单上多数写明“到付运费”，船方会试图通过留置箱内所有的货物达到追讨运费的目的。当货主所选择的无船承运人与海外代理签署合同后（海外代理签署的只是代理合同，不能作为被清算的对象），通常结账条件所涉及的赊款期限为 30 天或 60 天；当无船承运人进入清算程序，而他和海外代理之间的费用往来都还没有理清。

然而，由于海外代理被列为海运提单上的收货人，在运费到付的条件下，他需要承担支付运费的责任，所以船方很可能去尝试说服海外代理，来承担未支付的运费。此外，当拼箱被留置以后，会出现其他的收货人施加压力，要求放货。在清算对象以外的各方，尤其是海外的无船承运人，绝不希望自己的名誉受损或丢失商业机会。类似的谈判当然需要花费时间精力去寻求解决的方法。

当无船承运人将货物拼装给另一个无船承运人时，就增加了发货人或者买方为同一票货物重复支付运费的可能，因此调查所选用的无船承运人的信用可靠度显得更为

重要。该原则同样适用于选择供应链中任何一个合同方，协会的建议“**了解您的发货人**”与“**了解您的合同方**”是休戚相关的。

近几年，之前由发货人选择货代或者无船承运人的惯例慢慢发生改变，市场情况变更导致了买方频繁地控制货物承运的安排。这种做法加强了对货物的控制性，有些企业还会配备较为完善的内部程序，挑选合格的服务供应商。他们中的大多数倾向于使用经认可的供应商服务协议，严格要求对方的服务表现和财政稳定性。在招投标时，他们会不可避免地要求对方连同合同一并提交财务报表，以证明服务商有能力在市场中长期经营。

破产的风险是真实存在。很明显，每一个司法管辖领域针对此问题的法律规定不尽相同。因此，对于处于供应链中扮演中介角色的企业机构进行仔细的声誉和财务稳定调查，显得尤为重要。说实在的，那些提供过分低价运费的经营人，很有可能会让您面临货物丢失、延迟以及潜在的重复支付的成本。协会在此建议您用未雨绸缪的态度控制供应链中的各个环节，而不是最终疲于应付复杂混乱的清算程序。

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>。

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/>