

TT Talk 第238期

1. 注意！共同海损调查
2. 警惕！欧盟《一般信息保护条例》
3. 法律聚焦：如何测量散装货物

1. 注意！共同海损调查



在“Maersk Honam”轮的悲剧事故发生之后，您应及时关心与共同海损有关的事务与风险，尤其是托运人和货运代理人。

尽管共同海损（下称“GA - General Average”）的概念已得到了广泛认可，它的存在与海运业一样长远，但它也经常遭遇误解。在海事法中对共同海损的规定是指在特定的航程中，所有利益方将共同分摊因紧急情况下采取措施而导致的损失。

什么是GA，且它是如何运作的？

在[约克-安特卫普规则](#)中GA的定义为“只有当，且仅当为了共同安全，使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地做出特殊牺牲或支付特殊费用时才构成共同海损”。共同海损下的某一牺牲可能是通过抛弃货物使搁浅的船舶再次浮起。当船舶遇到引擎故障的情况下使用救助拖轮也将成为共同海损的费用支出。

当所有的货物价值远高于船舶本身时，从技术上讲，船长一般会宣布共同海损；可以肯定的是，船长是唯一可直接宣告产生“海上风险”并陷入危险境地的人。因此，船舶利益方会委任“海损理算师”，由其独立并代表各方展开工作。海损理算

师将汇总所允许的牺牲和支出的总价值，并确定所有已被救下的利益方的资产总价值。这些资产不仅包括船舶和货物，还包括燃料和仓储物，以及集装箱和相关的设备。

分摊价值是根据航程终止时所有资产的净值计算的。每一利益方对共同海损的分摊需要提供足够的资金，来承担共损牺牲或支出而产生的总成本。这个理算过程不可避免地需要持续很长时间，通常是几年。

担保

为了确保收到钱款，理算师要求航程中的每个利益方都签署一个海损协议书作为担保。由于这是在理算初始时完成的，在了解牺牲和支出的全部价值之前，理算师必须进行预估。海损协议书即承诺会支付任何经评估后确定的分摊费用，并由银行或保险公司提供共同海损担保作支持。除此之外，理算师会要求提供运输设备的抵岸价值，以及货物的提单和列明CIF价值的商业发票，以便为所有利益方制定分摊方案。

“理算师要求航程中的每个利益方都签署一个海损协议书作为担保”

海损协议书和担保文件由理算师分发给所有已知的利益方。当海运提单上能确定货运代理人/NVOC（无船承运人）的情况下，这类文件将需要被及时地传递给货主；当然越早转给货主越好。建议保留好邮件/电子邮件的收据证明，以免未来发生争议。从商业角度看，若货运代理人/NVOC与货主保持紧密联系，确保相关要求得到理解，并且完成和反馈必要的文件，这将是非常有利的。

当然，依据买卖合同的条款，也可能货运代理人/NVOC的客户已经不再是货物的拥有人，因此这些文件需要传递给客户的客户——即买方或收货人。

货运险的影响

如果货物有投保货运险，标准的货运险条款均会承保共同海损分摊费用，保险人将接手与理算师沟通处理。如果托运货物没有保险，或理算师对所提供的担保不确信，则需要缴纳现金担保。此类现金担保以托管方式进行——未经理算师书面同意，不得从账户中支付任何款项。这提醒我们从货方角度来看，应确保购买货物运输险来保障所有运输的货物。

在此不用先关心船舶的避难港口或如果把货物继续运抵运输合同项下的目的地，因为只有收到货物和设备的海损协议书和担保，船东才会予以放行；提单允许承运人对所运货物持有留置权，直至相关方提交令人满意的担保。

“只有收到货物和设备的海损协议书和担保才会予以放行”

中间人应注意

对于合并装运/拼箱的运输，需要多个货主提交文件时，货运代理/NVOC需要谨慎行事。在所有的货物都提供担保之前，集装箱不能被放行。与理算师一起确定未提供的担保；这不仅能确保所有的货物利益方及时履行其义务，而且还能保护商业关系。一些货运代理/NVOC的保险人可能会在这些情况下主动提供担保，以协助释放剩余的货物，无担保货物将同样按照NVOC提单下的条款下予以留置。

结论点评

海损理算师将最终完成计算，并正式向所有利益方针对其各自的海损协议书和担保签发共同海损理算书。所有各方在法律上都有义务支付相应的理算费用，从而结束这一过程。

在21世纪，货船能够承载超过21,000个标准箱（20英尺/集装箱），有一些论调认为共同海损分摊过于复杂且会引起混乱。尽管如此，共同海损依然会延续，利益相关方需要去理解，以便操作和设定符合实际需求，包括购买保险保障，特别是货物一切险。

2. 警惕！欧盟《一般信息保护条例》



欧盟一般信息保护法案（2016/679）将于2018年5月25日起正式实施。它的影响将遍及全球——请做好准备！

2016/679号（欧盟）法案，包含了一般信息保护条例（GDPR），并将于不久后生效，这会直接影响整个欧盟/欧洲经济区。该法案大约88页长，可点击下述链接参考：[英语版本/](#)

[其他语言版本](#)。

该法案的广泛意图是加强和协调欧盟/欧洲经济区有关收集、存储、处理、访问、使用、转让和删除个人信息的程序。GDPR的目标是保护与信息处理有关的自然人。重要的是得认识到，这一规定会在全球范围内有效地适用；首先是欧盟/欧洲经济区内可能持有这些信息的公司，其次是在欧盟/欧洲经济区之外的那些可能向欧盟/欧洲经济区内的自然人提供商品或服务的公司，或者是需要向欧盟/欧洲经济区的组织或其他接收人发送个人信息的情况。

不可避免地是，由于TT Club在欧盟/欧洲经济区内运作，GDPR可立即影响到协会。法案对TT Club的影响通常会涉及人身伤害的索赔，以及向个人提供的保险保障（如货运一切险）。

广泛的应用

重要的是，该法规将适用于任何持有或处理个人信息的企业和第三方服务供应商。尤其需要指出的是，它在欧盟/欧洲经济区之外也广泛适用，因此所有企业都需要考虑法案的要求，评估会暴露的风险，并采取适当的程序和控制以做到合规。全球供应链的特性使其特别会受到GDPR的侵扰。

“GDPR将适用于任何持有或处理个人信息的企业和第三方服务供应商”

新法案下的罚款水平大大高于现行立法。虽然罚款金额将取决于各个案件中的若干因素，但最高可达2000万欧元或上一个财务年度全球营业额的4%，以较高者为准。仅此一点就足以让企业高度关注。

法案的核心原则是管控任何已确定或可辨别的自然人或与个体有关的信息（“信息当事人”）。这一当事人可以直接或间接地通过下述信息来确定，诸如姓名、身份证号码、地址信息、网上标识，或基于自然人的一个或多个特定因素如外形、生理、遗传、心理、经济、文化或社会地位。

很容易看到的是大多数企业都会收集、处理和保留可能属于法案规定范围内的信息。因此，我们需要认真地去建立一个符合法律要求的制度和程序。

一般考虑

尽管TT Club在此并不能提出明确的法律建议，但会敦促会员公司向律师或当地信息保护机构寻求独立的法律意见，并提供一些一般性建议。例如，所有的供应链利

益方应考虑在其网站上、业务合同、雇佣合同、劳资谈判合同中放入适当的与GDPR相关的措辞，以保证是在经允许的基础上处理敏感的个人信息。

此外，受影响的企业还应进行审查，可以将重点放在以下方面：

- 更新、采用并实施您公司的信息保护政策；
- 当需要大规模处理信息时，应考虑任命一位信息保护专员；
- 建立例行程序以确保信息当事人了解到在处理他们哪些个人信息和他们有哪些权利；
- 除非另有法律规定可以继续储存的信息，否则应删除不再需要的个人资料；和
- 与第三方在沟通敏感的个人健康信息如个人健康和医疗数据时，应加强安保措施，。

更多有关GDPR的一般内容可查询TT Club的[网站](#)。

其他内容

虽然在GDPR中并没有直接点明，但信息保护的本质即网络保护。因此，可以审慎的将这一立法视为全球范围内有关网络监管的未来发展趋势。在欧盟范围内，另一个例子是网络和信息系统安全指令（NIS指令）的颁布，该指令将影响许多欧洲境内的经营商（特别是港口和码头）。

“这一立法可视为全球范围内有关网络监管的未来发展趋势”

为了更多地分析海运供应链中存在的网络风险，TT Club推荐题为“**风险聚焦：网络 -- 在海运供应链中的威胁**”一文，这是与[联合王国保赔协会](#)（UK P&I Club，同样由[托马斯米勒集团公司](#)管理）和网络安全顾问NYA共同发表的。可点此链接[免费下载](#)。

有一些网络漏洞会公开解决，但另一些并不会。这种不同的方法，突显出网络安全在全球供应链中变得越来越重要。

3. 法律聚焦：如何测量散装货物



在1924年建立《海牙规则》近一个世纪之后，我们可能终于搞清楚“单位”的含义。

事实背景

有一份从冰岛向挪威运输散装鱼油的租船合同中并入了海牙规则的第四条。在抵达卸货港时，发现四分之一的货物因混合物而损坏，且承租人根据租船合同的条款，要求船东对货物损害的全部价值（367,836美元）予以赔偿。

船东基本上接受对货损承担赔偿责任，但主张应根据规则第四条第5款所述的“每件或每单位 / per package or unit”来计算责任限额，所以按每公吨100英镑计算，其责任限额为54,730.90英镑。

提出的论点

在商事法院一审之前，船东明确提出应适用海牙规则的责任限制。各方都同意“件”（下称“Package”）这一单位不适用于散装货物，因而不能在此基础上计算责任限制。然而，法院的问题是“单位”（下称“Unit”）这一计量方式是否可以适用。

商事法院认为，“Unit”是指货物装运的个体单位，而不是计量单位（如公吨）。之所以得出这一结论，是因为法院受到在规则5的条文中“Unit”与“Package”为并列关系的事实影响。在此基础上，船东因此无权限制其在租约下的责任。

针对这一最根源的问题，上诉法院认为商事法庭对“Unit”含义的分析是正确的。比对海牙-维斯比规则或美国海上货物运输法，法院并没有发现有用的内容，因为这两个条款与海牙规则不同。法院参考了海牙规则的筹备工作记录，所以趋于支持租家的立场。具体而言，即“Unit”是作为最后补充才插入规则5的条文内容中，主要是针对那些没有包装的货物，但仍可以“Unit”来认定，例如：汽车和锅炉。

在最后的分析中，可以进一步考虑到，如果法院认为第四条的拟定是适当的，那么租约双方当事人也就不需要站在法庭上了。

结论

这一判决为持续了近百年的有关海牙规则中第四条第5款“Unit”的含义，作出了清晰地，并可能是终局性的解释。

Tank Shipping AS公司诉 Vinnludtodin HF公司和 Vatryggingaffelag Island公司 (the “Aqasia”)

【2018】EWCA Civ 276

附言

虽然上述案件涉及对散装货物适用限制的考虑，但值得注意的是，对于集装箱运输的货物，现在“Unit”一字的来源澄清已被列入考虑范围。英国商事法院于[去年5月](#)作出了一项判决，且上诉法院维持了一审判决。

如前所述，这一案例在英国法下对海牙规则和海牙-维斯比规则的“Unit”定义作出了重要明确。有趣的是，在一个非常类似的上诉案中，法官因“Aqasia”这一判例而找到了判决理由。

简单的货物列举或一件件的货物，显然现在足以构成“Unit”，而不论其是否有包装。因此，对于海牙-维斯比规则和在计件列举的应用上，这一重要判决带来更多权威性和确定性。

**Kyokuyo Co Ltd 公司诉 AP Møller-Maersk t/a Maersk Line 公司
(“Maersk Tangier”)**

【2018】EWCA Civ 778

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：

<https://ttclubnews.com/2RU-5M9QW-60NTVZ6G3C/cr.aspx>

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/>