

TT Talk 第248期

1. 冷链中常见的运输问题
2. 集装箱冷链运输指南
3. 法律焦点——证据和举证

1. 冷链中常见的运输问题



易腐货物的价值通常较高，但也会带来更多的风险，这使得利益链上的相关方应当采取更多的照料措施。

全球专门从事“冷藏船”业务的船队正不断减少，然而据估计，现今集装箱在所有温控货物运输中所占的比例已高达75%。如何正确的包装、

装卸和监控设备与货物，是我们仍将持续关注的问题。

TT Club承保了冷链物流的整个过程，所以在那些可能会出错的步骤上，积累了丰富的经验。涉及易腐货物的大部分保险索赔是由于：

1. 摄氏温度和华氏温度混淆
2. 对温度设置要求的沟通不畅（正负温度设置错误）
3. 未能在货物运输过程中进行监控，或确保插上插头。

以易受环境影响的货物为例，如面包和巧克力，错误地以深冻条件装运，或者与之相反，需要在-18DegC以下的深冻条件运输的鱼和肉类，却以+18DegC的情况运抵收货人处，都是常见的过失。不可避免的是，这些简单的错误导致货物状况急剧恶化，从而引起全额索赔，并且经常会产生处理费用。

“通常最简单的错误也会导致高昂的损失”

在整个供应链中，出现这种错误的机会数不胜数。通常最简单的错误也会导致高昂的损失。食品尤其会受到严格的品质限制，以确保食品安全。这往往意味着，即使是温度上细微的差错也可能导致拒收货物，并被判定不能进入消费市场。同样，许多药物对温度的偏差也很敏感。

对于冷链中的所有利益相关者来说，在处理温控货物时了解客户是至关重要的。根据IMO/ILO/UNECE颁布的[《集装箱货物运输包装操作守则》](#)，托运人有责任对货物的运输下达具体指示和要求。这一责任可能会转移至物流服务供应商，尤其是在进行全供应链管理操作时。无论在何种情况下，物流供应商应积极厘清和同意托运人所提出的所有运输要求。同时应定期检查服务合同上的具体说明事项，尤其是在续约的时候。还应注意到的是，对于易腐烂的货物，行业规定下的运输要求可能会经常改变。

对于大多数货物，托运人通常会指定一个固定的温度，以便在整个运输过程中保持货物的所需温度。对于不太敏感的冷冻货物，可以规定一个可接受的温度范围。这两种情况下，当通过分包商来运输时，无论是短程的仓储转移还是全球集装箱运输，都必须确保传达清晰、准确的书面指示。有时候可能很小的错误，如“-”和“+”之间的表述在沟通中很容易被混淆，并可能对货物造成灾难性的影响。

虽然摄氏温度是全球最常用的，但某些地区（如美国）或贸易行业也可能使用华氏温标。更令人困惑的是，0°C是被广泛认可的冷藏货物设置温度，而0°F则是被广泛认可的冷冻货物设置温度。所以，准确的沟通是避免潜在损失的关键。

一旦明确了装运指示，集装箱就需要正常运转。冷藏设备应定期检查其合格状态，特别是在装货前，并且此类集装箱还应定期维修和保养。装货前还应用肉眼观察，检查是否有损坏情况。内部通风孔的损坏，可能是以前装箱不良造成的，它可能会严重影响集装箱的气流效率，进而导致无法达到设定温度值。

定期检查数据记录装置的功能是否齐全也很必要。现在已经可以远程监控这些数据，并在温度出现意外波动时发出警告。然而，如果数据记录装置本身不工作，这种技术就没有什么价值。

“时间是至关重要的，它可以在减损上产生巨大的效果”

装载前的检查和正确装载起着重要的作用。集装箱经营人有义务确保所提供的集装箱处于良好状态、干净和无异味。装箱方也需要确保集装箱是干净的¹。货物必须均匀分布，并小心谨慎以确保空气流通以及托盘堆放的既安全又稳固。至关重要的是，货物应在装货前冷却到所要求的运输温度；在高温下包装的货物不太可能会达到预期的温度，而且有被收货人拒收的风险。

预防永远胜于治疗，但如果在处理温控货物时出现了问题，时间就变得至关重要，它可以在减损上产生巨大的效果。尽早指定专家对遭受温度影响而损坏的货物进行评估，往往可以有一部分货物被接受或通过残值销售的方式保存下来。此外，还有专业的受损货物服务供应商可以对货物进行微生物分析，以确定进入食物链是否安全。

¹详见 [《集装箱清洁行业联合指南》](#)

2. 集装箱冷链运输指南



TT Club与联合王国保赔协会（UK P&I Club）合作，开发了一份[新的防损出版物](#)，该出版物考虑了全球供应链中运输温控货物的风险缺口，并就如何避免损失提供了指导意见。

发布这份供应链温控货物指南的倡议，是源于供应链利益方所面临的各种操作问题，和各种事故所带来的索赔。除了两家协会提供的意见外，这份指南也是在相关贸易和多式联运设备专家的协助下起草完成的。

本出版物根据供应链流程的自然时间顺序，在提供各种知识的同时也概述了优秀的操作实践。并且根据IMO/ILO/UNECE [《集装箱货物运输包装操作守则》](#)列出了各个利益方及其各自的责任。对于任何一个利益相关人，了解他们自己和其交易方的义务是温控运输顺利进行的必要前提。

“对于任何一个利益相关人，了解他们自己和其交易方的义务是温控运输顺利进行的必要前提”

为了便于参考，以下列出涉及每个主要利益方的关键义务。

发货人/托运人

- 确保货物描述准确，并将运输要求传递给其他利益方
- 确保货物在装进冷藏箱之前，已进行必要的预冷措施
- 确保货物的包装在强度和通风方面都适合运输

货代

- 确保收到的信息正确，同时记录并传递给运输链上的其他利益方

集装箱经营人

- 维护冷藏设备，并确保其正常工作
- 确保集装箱干净，没有杂物、货物残留、有毒物质、植物、种植物品和可见的害虫

装箱/拼箱公司

- 确保货物小心地放置在冷藏箱内，没有造成破损
- 确保货物装箱妥当，不妨碍运输过程中的空气流通
- 确保货物分布均匀，避免重心偏移
- 确保冷藏设备设置正确，并正常运行

承运人

- 接收货物和其运输指示，并遵守这些指示
- 在适当的情况下，确保冷藏集装箱插上电源并保持电力
- 检查温度控制设备以监测其性能，并确保冷链完好无损

收货人

- 到货后进行检查
- 从冷藏集装箱内安全移出货物，不对货物或集装箱造成损坏
- 确保冷藏集装箱在归还时是干净的，没有杂物、货物残留、有毒物质、植物、种植物品或可见的害虫

本《止损》出版物就设备选择、维护、出运前检查和清洗等方面的常见问题，提出建议。内容探讨了包装的基本原理、货物如何装载入冷藏集装箱、以及在运输过程中提供准确指示的重要性。

本出版物还收编了若干有价值的操作参考资料。诸如温度转换表和适用于不同货物的运输温度一览表，可以帮助经营人在运输的早期阶段发现潜在的错误，并实施预防或纠正措施以避免损失。

倘若发生事故，也有一节内容概述了如何立即采取措施以减轻潜在的损失。

最后，这份指南为所有利益相关人提供了一个简单的12点检查表，以确保通过供应链成功地完成运输温控货物。

1. 要装运的货物是否有明确的标识？
2. 标的货物有什么特殊要求吗？
3. 是否收到关于运输要求的明确指示？
4. 您是否选择了最适合的集装箱来运输货物？
5. 是否进行了装运前检查？集装箱是否通过？
6. 集装箱是干净、没有杂物和害虫吗？
7. 货物是否按预定的方式包装好，并适合在冷藏箱中运输？
8. 标的货物是否完成了预冷过程？
9. 冷藏箱在温度、通风、湿度和环境控制方面是否设置正确（在适用的情况下）？
10. 标的货物是否在集装箱内装载和系固正确？
11. 集装箱上铅封了吗？
12. 所有收到的指示是否通过供应链已正确地传递给所有利益相关方？

希望这份简明的指南可以帮助冷链运输上的各个利益人获得更大的操作确定性。在此出版物发表之际，客户和监管机构对其期待也在上升，同时集装箱装运更多商品的吸引力也变得越来越来大。操作上的挑战和风险/回报比例需要所有人给予应有的关注。

3. 法律焦点——证据和举证



最近英国的最高法院有了一项判决，指出对负有举证责任的一方不可适用《海牙规则》来规避举证责任，并推翻了此前上诉法院的判决。以下是对[先前一份报告](#)的更新。

事实情况

CSAV将一批袋装绿色咖啡豆装载在干燥、不通

风的集装箱内，从哥伦比亚运往北欧。CSAV的装卸工人根据提单上的LCL/FCL载运条款，负责备箱和装箱。在运输过程中，热空气中的湿气上升，与集装箱冰冷的箱内顶部接触，凝结成水打湿了货物袋子的顶部和两侧。

此货物具有吸湿性，意味着它能吸收、储存和散发湿气。行业普遍认为当货物从温暖的气候区进入到寒冷的气候区，这类冷凝不可避免，所以行业指导建议使用通风的集装箱进行运输。然而，也有一种普遍看法是使用内衬、不通风的集装箱才是一种更广泛的商业做法。

适用法律

本提单适用海牙规则。由此产生的针对CSAV的损害索赔既牵涉普通法的委托保管责任，又涉及海牙规则第三条第2款与第四条第2款（m）项之间的关系。第三条第2款要求承运人“正确并谨慎地装载、处理、积载、运输、保管、照料与卸货”，而第四条第2款（m）项则免除了承运人因为货物的固有缺陷造成的损失或损害而应承担的责任。

判决

原告初审胜诉。法官认为像第四条第2款（m）项这一类的描述，会阻碍第三条第2款的有效性。这两项条款都要求承运人证明损坏不是由其疏忽造成。而事实上，虽然托运人同意使用不通风的集装箱，但承运人无法证明其采用了一套健全的系统，通过使用足够的（或任何）内衬或遵守了公认的行业惯例来防止合理预期的损害。因此承运人无法适用第四条第2款（m）项的货物的固有缺陷来进行辩护。

但上诉法院推翻了这一判决，裁定CSAV胜诉。因为一旦CSAV根据第四条第2款（m）项提出货物存在固有缺陷，那么证明CSAV疏忽或违反第三条第2款的举证责任就转移至原告身上。此外，法院重新审查了事实（主要通过看照片）发现：首先按照行业标准是用两张指定厚度的牛皮纸内衬在集装箱内吸水，其次，承运人实际已经这样做了。

最高法院又推翻了上诉法院的判决，恢复了一审判决。最高法院同一审法院同样认定，根据有偿委托保管的性质，受托人负有举证责任，并不会因为适用《海牙规则》第三条第2款和第四条第2款（m）项时被排除。将这两条适用于不同的举证责任是“不合逻辑”的。关于这一点，最高法院还推翻了上诉法院曾参考的“the Glendarroch”（【1894】P226）的判决。最终，由于没有任何明确的证据表明法

官在一审中存在错误，所以最高法院拒绝同上诉法院一样干预一审的事实调查结果。

评论

在法律策略上，对本案的事实分歧说明了准确记录的重要性，以便提交有说服力的证据。

本案处理了自《海牙规则》出台以来一直在法庭和教科书中所争论的问题。《海牙维斯比规则》的类似措辞，同样也有这个问题。然而，一些评论人士指出，虽然它阐明了有关固有缺陷的举证立场，但围绕其他第四条第2款的免责条款仍存在问題，特别是（a）“航行过失”和（b）“火灾”。

最后，在三级法院的判决中，都维持了同一个立场，即如果承运人负有装载集装箱的义务，运输合同将认定此为装货行为，并且适用《海牙规则》。但目前还不清楚，如果承运人没有这项装载集装箱的义务，情况会如何，对此本判决产生的影响可能有限。

VOLCAFE & OTHERS v COMPANIA SUD DE VAPORES (CSAV)

【2018】 UKSC 61

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-660IO-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/>