

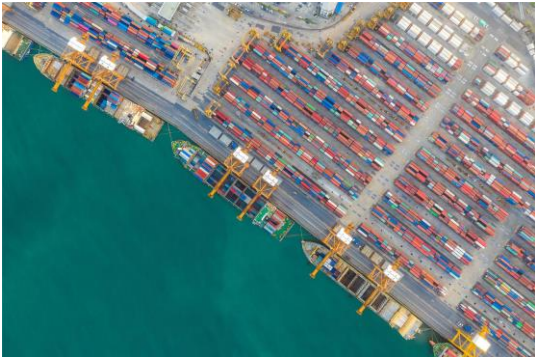


August 2020. Issue 265 in the series

## TT Talk 第265期

1. 危险货物讨论——算上我们!
2. 数量限制
3. 法律焦点：了解托运人

### 1. 危险货物讨论——算上我们!



除了最近在贝鲁特发生的毁灭性爆炸外，近几个月还发生了一连串滚装船/汽车运输类船舶的火灾，导致人们再次呼吁要改进、监督和控制危险货物。此外，集装箱船的火灾也总是令人忧心。

2020年全球面临着种种困难，尽管并没有像2019年那样发生严重的集装箱船火灾，但我们仍然需要继续研究运输危险货物的确定方法。最近集中出现了两份有帮助的意见报告，第一份是对货物未申报或误申报原因的[调查](#)，第二份是呼吁采取“全面、整体且行业协调的方式”来解决上述问题的[白皮书](#)。TT Club对这两项倡议都表示赞赏。

这个问题引起TT Club的兴趣并不令人惊讶，因为它是“货物完整性”/#Fit4Freight倡议的核心内容，这点在[之前](#)已经介绍过。该白皮书的撰写方，即[国家货运局](#)（National Cargo Bureau）对她们自己多年来所进行的集装箱检查进行了广泛的研究，并就货物包装缺陷所带来的风险得出结论，这与我们协会自己的发现和数据产生共鸣。对统计数据 and 细节感兴趣的人而言，这份白皮书是一份很好的（但发人深省的）的读物。也许其最显著的内容，就是呼吁海运供应链“系统对于过去几年该行业经历的类似灾难做好准备”。

## “海运供应链系统对于过去几年该行业经历的类似灾难做好准备”

### 广泛的问题

国家货运局的这份报告，很大程度上和TT Club试图做的一样，将因果关系分成不同的部分。报告内容丰富，本文将以执行摘要的分类作为出发点来加以叙述。

### “无数的条例”

在货物跨境运输中所适用的国家和国际层面的监管条例，无疑是很复杂的。它远远超出了运输危险货物的范围；只是在这样的背景下，会衍生出更多问题。人们可能认为商品的分类是一个严格且直截了当的过程，但其实它需要通过测试规则、特殊规定、包装归类等不同的流程，更不用说对科学原理也需要拥有一定的理解，这都对操作人员的勤勉和能力提出要求。此外，由于海关和关税条例目前尚未同步的原因，以及业务压力，那些肯定合规是“安全文化中不可分割的一部分”的人，将始终对自己提出比履行基本规则更高的要求。

### “对危险货物的认识不足”

与第一个问题有关的是，部分人员对危险货物的处理往往会采取“非专业”的方式。[调查报告](#)中就清楚地显示了这一点。当那些参与安排危险货物运输的人采用一种“日常心态”时，事情就会出问题，譬如酒精消毒洗手液的使用在最近几个月迅速增加，但大多数人并没有意识到这类洗手液是危险货物，还有像放在厨房水槽下的漂白剂。甚至一些农民现在也要重新考虑如何使用某些化肥。

### “供应链的日益复杂”

物流行业已经发展到“面面俱全”的水平，可以提供越来越复杂的服务和业务外包，这通常是受到增加效率和经济利益的驱动。正如白皮书所言，我们有理由断言，安全控制和审查过程却因此受到了影响。

### “承运人和港口限制”

“一回上当两回乖”的说法，可能过分简化了风险，但需要意识到关于危险货物的各种限制和禁令无形中“加大”了不申报和错误申报的风险。可以肯定的是，班轮公司所采取的内部政策，以及船东对出租船舶的要求和船舶本身条件的约束（例如

船上可使用的冷藏箱位），都是符合安全逻辑的。再加上任何装运、过境、转运和卸货港口不时采取的类似限制，这一困难规模是显而易见的。而管理所有这些事  
务，并与托运人进行有效地沟通，至少是很繁琐和耗时的。正是由于这个原因，[TT Club支持Exis Technologies公司开发了“Hazcheck Restriction Portal”](#)，并将其添加到一系列合规小程序的工具中。

### “公司内部协议”

虽然我们认识到各家班轮公司已订立内部协议，管理危险货物的各个方面，但白皮书仍呼吁要加大管理层支持和资源配置。过去几十年以来想要建立一个在所有公司间通用的沟通标准，这一设想虽然在最近几年被重新提及，但不能忘记一个简单的道理是每个公司仍应发展自己的内部制度和文化，通过与行业良好实践的基准比较，这些制度和文化的发挥会更好。

### “坏人的威胁”

TT Club长期以来一直建议对客户对象进行仔细的评估（而不仅仅是对托运货物的检查）。这种[尽职调查](#)在很多方面都适用。在许多司法管辖区，不申报和错误申报被视之为“欺诈”——等同于直接犯罪。然而，尽管多次举行了听证会，但要引起全球许多执法机构的注意还是有点困难，特别是当他们并不直接负责不合规的危险货物的情况。我们应该认识到，危险货物犯罪几乎肯定会威胁到经济和安全问题——是时候一起合作了！

### 行动呼吁

国家货运局的白皮书提出了12项建议，可以明显地概括为“企业管理行动”和“数字化机遇”。在TT Club与麦肯锡合作的50周年项目[《美丽新世界——2043年集装箱运输》](#)中就预示了后者的到来，并由此正确地在行业中开展了许多活动。然而，此类严格审查、修订规则和资源分配的建议，都对董事会的意愿构成了挑战。最重要的是，我们呼吁整个行业要采取一致行动，这可能只有通过克减反垄断监管机构的措施，和所有相关国家和国际权威机构明确授权才能促成。

## 2. 数量限制



未申报或错误申报的货物一旦进入国际运输供应链，将极大地增加货物、财产和环境风险，最重要的是威胁到货物运输中每一个人的生命安全。

虽然所有类目的货物都有自己的问题，但归类为危险品（DG）的货物遇到的问题最大。正确的货物申报取决于几个因素，包括专家意见、专业知识和培训。不懂得基本规则，以及对国际运输来说这些规则的相互影响，都有可能导致无意的错误申报。

当然，合规的要求会促使利益相关人去做正确的事情。最近的一项[调查](#)显示，33%的错误申报是故意的。造成故意误报的因素包括规避对特定商品运输的限制，以及避免危险品附加费，来获取额外的经济利益。

### 有罪的程度？

错误申报的方法各有不同，这使得监管工作更具挑战性。[托运人会更改安全数据表（SDS）](#)，使用不太为人所知（或完全不正确）的同义词作伪装，或利用特别规定，使货物免受有关规则的全面适用。

货物也可根据限制数量（Limited Quantity）的规定装运，只装载一部分就可将货物排除在有关危险品监管规定的适用范围之外，从而避免或支付较低的附加费。限制数量的规定经常被误解。《[ADR](#)》和《[IMDG Code](#)》已明文规定了可适用于限制数量的特定危险品运输的若干类别。在3.2章表A的7a（危险品列表）一栏中，列明了针对每种物质所适用的内包装或物品的数量。需要强调的是，在7a一栏中“0”值表示某一特定物质，不允许被依据限制数量的方式而运输。

### “限制数量的规定经常被误解”

根据限制数量规定而包装的危险品，虽然符合了数量限制的标准，但小部分可能并没有满足《[ADR](#)》和《[IMDG Code](#)》的其他规定。实际上，限制数量的规定允许某些危险品在包装之后，再放置于合适的外包装内。例如，500毫升瓶装家用漂白剂，容许被每10瓶装入一盒。这里的原则是，当运输货物的集装箱、托盘甚至是

外包装发生损坏的情况，内包装泄露的概率依然很低。根据规定，每一包装件的货物总重量不得超过30公斤（或用收缩膜包裹的托盘装运的货物不得超过20公斤）。需要说明的是，完全相同的物质，如果以20升的规格来包装，根据限制数量的规定将不允许装运。

## 合规仍然需要

必须强调的是，除了跟从限制数量的规定，货物装运仍然需要遵守其他一些监管规定。例如，根据《IMDG》第1.3章，所有受雇人员，包括那些工作责任与危险品运输、数量限制或其他方面有关的托运人和包装人，都需要接受培训。培训应包括关于运输此类货物时适用于相关人员的责任与义务。

同样，货物分类的规定也仍然适用，有关恰当包装、罐装规定和密封性的要求也同样适用。海运仍然会要求一份“集装箱/车辆装柜证明书”。该证书还应注明一些其他条件，如包装件已经正确地实施隔离，包装货物没有损坏或泄漏，已贴好正确的标签和标志。

即使遵守了限制数量的规定，危险品也不是通过简单地申报就可以进入供应链运输。它们仍然需要遵守其他适用的监管规则。

可能因为运气好、缺乏有效的识别或问责机制，那些故意错误申报来运输货物的人无疑会获利。但随着时间的推移，他们的商业模式与合同的基础会变成通过隐瞒申报来节省成本，从而侵蚀了安全文化。明目张胆的冒险行为却成为了常态。

为了让供应链中的利益相关人能认识到所面临的问题，我们会继续开发危险品软件平台。其中一个平台就是EXIS Technologies公司的“[Hazcheck Detect](#)”，这是一个货物筛选的解决方案，它可以扫描所有订舱细节的关键字，根据规则予以验证，并筛选出可疑订舱，从而识别是否有错误申报和未申报的危险品。随着软件应用变得越来越成熟，尽管它们本身并不智能，但它们在保障供应链的各个方面和交付结果的确定性方面，已成为防损武器库中的重要工具。



### 3. 法律焦点：了解托运人



本案例中的判决对合同进行了分析，并提出了有用的建议。即法院将审查当事人的行为和关联事实来得出结论。判决提醒了承运人，了解与谁在进行交易极其重要，并确保正确识别提单上的托运人。

#### 事实

MVV与RockSolid BV签订了一份合同，约定将废物（未处理的焚化炉底灰）从其英国普利茅斯的发电厂运送到RockSolid在荷兰的工厂进行处理和销毁。货物的风险和所有权从在MVV的工厂装货时就转移到RockSolid。

RockSolid安排自己的车辆装货，并通过其代理（Sanders Stevens Ltd）来租船和签发提单，在过去的18个月里共装运了34批货物。所有的提单都错误地以MVV作为托运人。RockSolid同意了该提单，同时Sanders Stevens也将提单邮件抄送给了MVV。无论是RockSolid还是MVV都没有指出这一错误。

在第34批货物装船后的第二天，Rocksolid从NTO租来的这艘船上发生了两次爆炸，轮机长受伤，船体也受到损坏。

第34批装货的提单并入了Rocksolid和NTO的租约条款，并明确提及了仲裁条款的适用。NTO在伦敦（LMAA）提起仲裁，要求MVV赔偿超过70万欧元的损失，依据就是提单这一运输合同。MVV抗辩认为，该提单的拟定有误，MVV既不是托运人也不是运输合同的当事方，因此不受提单中仲裁条款的约束。仲裁庭驳回了这一说法，并裁定其有管辖权。MVV遂向高等法院提起上诉。

#### 判决

争论双方共同认为的是，如果MVV不受由提单证明的这一运输合同的约束，那就不是与NTO达成仲裁协议中的当事方。显然，MVV本身并没有签订这项运输合同。问题是，RockSolid或Sanders Stevens是否获得作为MVV的代理人来签订合同的明示、默示的实际授权或表见授权。

法院没有发现RockSolid或Sanders Stevens拥有MVV任何形式的授权证据。没有任何规则要求明示或默示的授权与先前的明确授权是要相关联的。而表见代理要求委托人通过其语言和行为，表明RockSolid被授权作为其代理人，法庭在本案中也没有发现这一点。

NTO多次重申，MVV对提单上的错误保持沉默，等同于授权同意其作为提单上的托运人。但法院认为，代表他人签订合同的授权并不是“轻易地就可以推断出来”的，光沉默却没有明确的同意表示是不够的。必须有更多其他情况来肯定沉默是同意授权的意思。事故发生后，RockSolid和Sanders Stevens毫无异议地同意了MVV的要求，不再将MVV作为托运人，这一事实进一步削弱了对于授权的争论。

NTO还认为，MVV赋予了Sanders Stevens表见代理的授权，因为MVV指示Sanders Stevens给MVV发送了34批提单的复印件，在这已建立的交易习惯中，并没有发现MVV表示不满。不过NTO并不清楚前33封邮件内容，也并不是这些货物的承运人。

法院认为，MVV被错误地在提单上写为托运人。当然，提单是运输合同的证明，而运输合同一定是在提单签发前签订的。我们首先假设了提单上的当事方信息都是正确的，但它可以被反映真实合同关系的证据所反驳。这个没有什么特别之处，提单也不必牵涉进有关真实合同关系的分析里面。

由此可见，MVV与RockSolid的合同以及RockSolid与NTO的合同均为主对主合同，而非代理合同。MVV和Sanders Stevens之间也没有任何形式的合同。因此，RockSolid是安排运输的唯一责任方，MVV不受仲裁条款的约束。仲裁庭的裁决被撤销了。

## 评论

这一判决很大程度上依赖于先前的判例，但它仍然是一个有意义的提醒，即尽管同意订立一份仲裁协议不需要有明确的文件证明，但法庭依然会审查当事人的行为和关联情况。此外，法院也愿意去追查提单上不正确的托运人身份背后的原因，提醒了承运人应该了解与谁在进行交易的重要性，特别是在涉及危险货物的情况下。

从仲裁庭到英国高等法院的这类管辖权申请，也就是所谓的“67号申请”（Section 67 applications），是非常少见的。

MVV ENVIRONMENT DEVONPORT LTD 诉 NTO SHIPPING GmBH & CO KG (The NORTRADER)

[2020] EWHC 1371 (Comm)

## 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-6ZR43-14A77BE39122EB78WBHHIN5CAD606EC3BBEA7C/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/>