



December 2020. Issue 269 in the series

TT Talk 第269期

1. COVID-19 疫苗——保护您的供应链
2. 国家安全：外来害虫
3. 法律焦点：司法管辖区、消费者和运输

1. COVID-19 疫苗——保护您的供应链



全球供应链已处于世界第一线，对全球经济至关重要，尤其是现在，它的表现前所未有地受到公众的关注。在今年11月有初步报告称，COVID-19疫苗的研制取得了突破，随后的关注重点立即转向供应链中的配送是否能保证疫苗的完好，以及保护疫苗免遭盗窃。

尽管COVID-19疫苗的快速研发无疑将带来很高的投资回报，但很难想象有一种产品，其拥有的广泛“价值”与全球人口福祉、社会效益息息相关，并对全球经济产生影响。

COVID-19疫苗的配送被称为“有史以来最大的物流项目”。人们可能会说，疫苗与任何其他高价值、敏感的货物没有什么不同，但它的配送却不可避免地引起人们的情感共鸣。运输的基本原则是不变的：要确定货物的特性，以保证其完整性；要了解货物的生产地点、交付地点、运输路线和运输量，以及货物价值，从而决定采取何种恰当的策略，以确保运输安全。然而，无论是哪一种疫苗，这类特定货物在配送上必然存在相当大的差异。

冷藏温度控制

对于某些疫苗需要使用维持极端低温的冷藏设备，已展开了广泛的讨论。这一情况并不陌生，行业有现行的解决方案，但这本身并不意味着是一个壮举。由于详情尚未公布，对极端温度的要求，可能并不适用最终疫苗的零售包装；对于类似的“零售包装”来说，在运输和药房储存都需要维持在2° C至5° C的范围，这种情况并不少见。还应注意到的是，目前仍有几种疫苗在研制中，每一种都规定了不同的温度条件。

在目前的情况下，运输设备的供应可能是一个引人关注的困难。由于客运航班的急剧减少，过去8个月来空运能力严重下降。海运倒是可以提供额外的运能；虽然这不是药品类货物的传统选择，但鉴于这种特殊供应链的性质以及不可避免地会有不同批次的疫苗生产，都表明海运可能是一个很好的选择。

现有的解决方案有很多，包括自动（具有动力的）集装箱。但是这种专业且昂贵的设备可能很难增加产量，半自动和被动的解决方案可提供额外的运能，可能更容易扩大运输规模以满足最高需求。

货物的完整性

TT Club在最近的[冷链运输项目](#)上，指出了在运输中维持温度控制以保证货物的完整性所面临的关键挑战，包括准确的指示和利益相关人之间的沟通。风险可以说存在于每一个环节，包括包装、装箱、运输和拆箱。最小的错误或误差也会对这些敏感货物造成影响——这些问题可见于TT Club的[止损文件《温控货物》](#)。

具体来说，疫苗不仅容易腐烂，而且在运输方面也受到严格监管。特别重要的是，为能够追溯整个运输过程和保持证据的完整性，需进行必要的控制。

“风险可以说存在于每一个环节，包括包装、装箱、运输和拆箱”

由于货物性质敏感，污染风险会被放大。运输设备必须干净、没有杂物、没有可见的害虫，同时采取控制措施，以确保之前装载的货物不会导致污染或异味。船舶配载计划也需要加强注意。

目前假冒药物的数量已经激增；一种合理的预计是，COVID-19疫苗将成为制假者的主要目标。在这种高度政治化的情况下，药品运输的监管环境有所加强，但这可能只是部分减轻这种风险。

物流挑战

我们不能低估物流运输的规模。在新冠大流行期间，许多物流企业遭受了业务压力和运输中断的情况，并且经常有报告称港口拥堵或冷藏仓库不足。虽然目前供应和需求可能还尚不清楚，但预计未来几周会有相当大的运输流量。

虽然一些国家正在考虑本地生产和配送，但预计在物流上仍要扩大设备产能和运输能力。疫苗的最终收货人当然是——你和我；交付到目的地国家或当地某区域并不是供应链的末端。

“疫苗的最终收货人当然是——你和我”

疫苗的配送将遍及全球的每一个角落，这需要仔细的规划和[尽职调查](#)。虽然人们普遍预期空运将是疫苗的主要运输方式，但全球的配送也会要求非空运物流角色的大量参与。在可能涉及多次转运的情况时，会要求对各个方面进行最仔细的管理。

货物偷盗

国家决策者将会决定批准疫苗使用和使用人口的优先级。然而，不管现实与否，大众期望能在全球范围内实现疫苗的及时分发，和即刻产生有效性。所以不可避免地是，会有一些人不属于优先人口范畴，而他们在权宜之下愿意付钱。因此，黑市上可能很快就会出现这些疫苗。

在这次疫情大流行的早期，口罩和抗菌洗手液等物品均成为货物犯罪分子的主要目标。除非分配计划能在任何特定人群的期望中得到完美执行（这是不可能的），否则COVID-19疫苗将有可能成为供应链中最有价值的单品货物。这个利益太高了，远远超过偷盗或[网络犯罪](#)的收益；在这方面，网络安全系统应做到能挫败行业间谍的活动，据称其中还可能有国家公务人员的参与。

“远远超过偷盗或网络犯罪的收益……网络安全系统应做到能挫败行业间谍的活动，据称其中还可能有国家公务人员参与”

单凭药品法规将不足以实现对药物点到点运输的必要跟踪、追踪和透明度；需要制定和执行强化后的安保策略。这一事件所带来的网络安全风险，应引起各方的高度

警惕。一般来说，货物犯罪很少能引起媒体的关注；但可以预料地是，COVID-19疫苗被盗、丢失或损坏将成为头版新闻。

2. 国家安全：外来害虫



2020年很明显大家提高了对微生物风险的认知。病毒使各国人民处于不甚习惯的生活方式之下。在对这种病毒的担忧仍然存在的同时，对于可见害虫能通过全球多式联运的方式进行移动，这一认识也使人们感受到了同样的挑战。

在过去的一年里，每个人都肯定意识到了COVID-19病毒对地球上生命的威胁。对世界上大多数人来说，其造成的结果是不同程度的不适、破坏和混乱，其中包括150多万人因此死亡，以及对家庭、朋友和社区等带来的影响。

病毒的影响已经波及所有经济体和企业；今年以来，全球供应链面临着很多问题，尤其是海员面临的困境。

生物安全性

或许难能可贵的是，在避免疫情蔓延方面最有效的一些国家（或疫情确实发生了，但较能够遏制疫情传播的国家），是岛国。在全球化的文化背景下，许多人因商务或休闲而广泛跨国旅行，这也复制到了全球化的供应链中。其中集装箱运输也在一定程度上推动了全球化的进程（详见TT Club/McKinsey的联合报告《[美丽新世界](#)》）。

“海运集装箱及其货物已日益接受更详细的检查，主要原因是常见的多式联运方式可以使集装箱相对容易地抵达内陆地区”

我们有理由担心，全球贸易促进了动植物的外来和移动。不可避免的是，有许多媒介可能会导致这种情况的发生，但海运集装箱及其货物已日益接受更详细的检查，主要原因是常见的多式联运方式可以使集装箱相对容易地抵达内陆地区，却缺乏控

制。然而，有关集装箱及其货物的虫害风险的类型和程度的经验数据，大部分仍然是缺失的。

TT Club在2017年发布的某期TT Talk中，描绘了[害虫在集装箱运输中的风险](#)。在《国际植物保护公约》（IPPC）的支持下成立的[海上集装箱工作组](#)，一直在研究除了制定强制性要求外，还有哪些备选方案可供选择。为了对[行业指导](#)予以补充，IPPC今年出版了一份[指南](#)和一份“信息图表”模式的[说明书](#)，以支持所有运输业参与人能尽量减少可见的害虫污染。

国际植物健康年

尽管今年即将结束，但值得注意的是，联合国宣布2020年为“国际植物健康年”。这一描述值得深思：“今年是一个千载难逢的机会，提高全球对保护植物可有助于结束饥饿、减少贫困、保护环境和促进经济发展的认识”。认识这些问题将对全球产生长期意义——呼吁大家采取行动。

最近由[全球货主论坛](#)和[ICHCA](#)主办的[网络研讨会](#)，对一些颇受关注问题的紧迫性展开了有价值的讨论，包括关于北美海运集装箱倡议（[NASCI](#)）的一般内容和具体活动的介绍。

通常情况下，我们并不缺乏解决问题的良好实践材料，而是缺乏如何让与采购、装箱和运输、以及和本地仓储和配送有关的个人去理解并履行他们的责任。

可见污染

这里的重点是肉眼可以检查到什么。然而，并不是每一个有责任心的从业者都可以从视觉上观察到[潜在的污染](#)，而是需要同时考虑货物的原始采购地、装箱的地点、季节和生物学定义的害虫（鸡蛋和种子最有可能）、包装的合规要求和在装箱时一般遵循的条件。

因此，进口国的买方除了调查目标产品，还需要调查其他一系列的因素；当然，卖方或生产方也需要进行类似的调查。

同样，货代和物流经营人应主动询问货物装箱的环境条件——如集装箱是否从泥土为地基的堆场中挑选的？是否在夜间（易吸引昆虫）或雨天进行装箱的？衬垫是否符合IPPC的[ISPM第15号规定](#)。

行动呼吁

通过货物或集装箱转移而来的外来性害虫，对农业、林业和更广阔的环境影响可能是毁灭性的，甚至比当前的大流行病会在更长的时间内影响人们的生计、健康和福祉。随着外来物种在新的地点或地区扎根，应对和管理外来物种的成本呈指数级增长；所以预防总是更具有成本效益。

在此背景下，某些国家政府正在倡议采取更严格的行动，并提议在国内或国际上制定规章制度，以防止外来动植物不必要的、通常是无意中造成的转移。

如果政府和企业之间的联合活动（如NASCI的例子），被认为是不够或无效的，那么肯定会有强制性的要求被提出，其合规和执行成本几乎肯定会使整个行业中的责任负担不成比例，并且不受欢迎。

在有证据证明的情况下，可以针对特定的贸易路线和害虫风险提出强制性要求。对空箱和整箱的检验和认证制度尚在讨论之中，这可能会严重阻碍贸易，而不一定能解决问题。

然而，到目前为止，政府对于将简单的肉眼检查污染物纳入安全检查制度的兴趣一直不温不火，虽然这种减少风险的补充措施显然可以起到帮助作用。

“迫切需要各方意识到这一点，要负责任、认真地对待这一问题，并积极地参与到国家/区域的自发性倡议活动中”

外来物种的污染几乎总是偶然或粗心造成的；为了避免风险和繁重的监管，迫切需要各方意识到这一点，要负责任、认真地对待这一问题，并积极地参与到国家/区域的自发性倡议活动中。

3. 法律焦点：司法管辖区、消费者和运输



本案是一起复杂的法律冲突判决，它超出了原有的管辖权争议，可以对更广泛的问题提供指导。这是货代和船代所要考虑的。

事实

Pier Luigi Loro Piana先生（下称“LP”）与Peters & May Srl（下称“PMS”）公司磋商后，从PMS的英国委托人Peters & May Ltd（下称“PML”）处收到一份订舱通知，由PML负责将他的帆船（船名为“My Song”）从加勒比海运输至撒丁岛参加比赛。PML从租船人（船是由Weco公司光船租赁的）那里取得运单，运单显示LP为托运人和收货人。

虽然LP以私人身份委托运输帆船并参加划船比赛，但比赛是他家族服装公司赞助的，他本人也有少数股份，该帆船也属于他家族服装公司的品牌。在运输途中，这艘帆船在海浪汹涌的情况下掉入海中，且无法打捞。PML拒绝承担责任，认为事故原因是帆船的支架倒塌，而支架是帆船工作人员提供和组装的。

PML的订舱通知中包含了一条英国专属管辖权条款（下称“EJC” - Exclusive Jurisdiction Clause）。尽管如此，LP依然在意大利的不同法院以违约和帆船遭侵权为由向PML、PMS和Weco提起诉讼，并进行了首次审理。

随后，Weco在英国对PML和LP提起诉讼，同时PML和PMS也在英国对LP提起诉讼，诉讼都要求在英国管辖（“消极宣告性救济/negative declaratory relief”）。于是这些在英国的诉讼放在一起审理。

判决

英国商事法庭审议并宣布了以下七个问题。

1. PML的订舱单是运输合同吗？

根据重新修订的布鲁塞尔I号法规（No. 1215/2912）（下称“Recast”修订案），欧洲法律允许消费者在其所在地提起诉讼。LP辩称，这赋予他在意大利提起诉讼的权利。然而，这种保护并没有延伸到运输合同（这样做的原因是为了避免与公约产生冲突，如海牙维斯比规则和COGSA合同）。LP则认为，他与PML的合同并不是一份运输合同，只是安排运输的合同，但这一点并没有被采纳。

法院依据欧洲法律先例，发现在本案中运输合同是实际存在的，因为这份合同的主要目的就是运输本身；而“Recast”修订案没有区分在合同中不同的角色。在本案中，还有进一步的决定因素：订舱单不仅仅限于安排运输，因为它并入了BIFA（英

国国际货运代理协会) 条款, 该条款给与了实际履行运输行为的自由; 此外, 订舱单还显示会租用一艘运输船舶, 并引用美国的COGSA条款, 同时允许以运费而不是佣金的方式支付报酬。

2. LP是“Recast”修订案下的“消费者”吗?

鉴于第(1)项的决定, 没有必要对此作出决定。然而, 法院发现LP并不是消费者。其个人利益和商业利益混杂在一起。虽然LP与服装公司之间没有相关的合同, 但LP需要承担“其商业利益可以被忽略”的举证义务。对LP作为一个亿万富翁和他运输帆船的经验, 也无助与他这样的申辩。

3. LP是《英国消费者权利法案》下的“消费者”吗?

是的, 虽然有着不可忽视的商业利益, 但这艘帆船主要是为个人目的而运输的。然而, 鉴于第(4)项的决定, 这对LP并没有帮助。消费者的定义并不影响最终判决的任何内容, 无论是第(2)或第(4)项, 这一事实减轻了法院处理两种定义之间冲突的困难。

4. 管辖权条款是否“不公平”?

LP认为, 根据《英国消费者权利法案》, EJC条款是不公平。它被隐藏在小号字体中, 在PML给出的关键条款中没有引起他的注意, 并利用外语起诉他。

PML反过来抗辩说, 《消费者权利法案》不能贬损“Recast”修订案中保留的除外情况。LP在该条款旁也标注了一段文字, 因此不能说他没有读过该条款, 而且除了他拥有财富和经验的助力之外, 他还接受了内部法律顾问的指导。

因此法院认为, 尽管如第(3)项所述LP是消费者, 但EJC条款并不是不公平的。

5. Weco的主张是“相互关联的”吗?

Weco成功地援引“Recast”修订案, 提出作为共同被告的PML, 其注册地就在英国; 并且Weco因为此事故而产生的相互关联的索赔, 应以同样的方式确定。

LP认为，这个说法是武断的，他不可能想到仅仅因为货代是英国企业，就被一个丹麦的光船租船人、在一个从安提瓜岛驶往热那亚的航程中的事故，而在英国被提起公诉。但这项抗辩也没有成功。因为LP应当从EJC条款中预见到这一结果。

6. Weco能从喜马拉雅条款中受益吗？

第（1）项和第（5）项的决定使我们不必考虑Weco的论点，即作为PML的受雇人或代理人，它可以根据订舱单中的喜马拉雅条款主张管辖权。尽管如此，法院还是考虑了这一点。

法院裁定，Weco是PML的受雇人或代理人，因此驳回了LP关于Weco是保管人的申诉。但法院依据英国判例，认为EJC条款不能根据喜马拉雅条款作为一项利益转移，主要原因有两个：第一，喜马拉雅条款只影响旨在有利于承运人的条款，不影响这类相互协议；第二，在没有明确的争议解决条款的情况下，租船合同的条款将被认为不包含此类条款。

7. PMS能从EJC条款中受益吗？

LP抗辩说，他和PMS之间不存在有约束力的EJC条款，所以不可以阻止他在意大利对PMS采取行动，因为他们彼此的关系不受订舱单的约束。PMS反过来抗辩说，LP实际上是在寻求依据订舱单提起合同索赔，因此应该受到EJC条款的约束。法院接受了PMS的“条件性利益/conditional benefit”分析。

结论

这一切的结果基本上是双重的：

（i）PML（和PMS）可以依靠EJC条款主张英国管辖权，且这不受LP有消费者权利的影响。

（ii）由于PML的注册所在地在英国，Weco有权在英国对PML提出索赔，并可延伸到对LP的索赔，因为索赔是相互关联的性质。

判决的大部分内容都被作为“附带意见”，正如下文所述，其他内容可能很快就会被社会变化所取代。不过这还是对那些参与到运输中的工作人员提供了有用的指导，特别是针对货运代理、订舱的法律性质、运输合同的定义、并入BIFA条款的情

况、在多大程度上可以依靠喜马拉雅条款、消费者的定义以及不公平的消费合同条款。

Brexit的影响

从2021年1月1日起，在英国将不再适用“Recast”修订案。对此将会发生什么情况的考量，显然超出了本报告的范围。然而，有一个可靠的替代方案似乎是加入2007年的《卢加诺公约》，该公约目前管理欧盟和欧洲自由贸易区国家（瑞士、挪威和冰岛）之间的管辖权争议和判决的执行。

英国已经申请加入，虽然瑞士、挪威和冰岛同意这一申请，但仍在等待欧盟的同意。尽管《卢加诺公约》准确地反映了“Recast”修订案中的规定，但它至少在两个方面与“Recast”修订案是有所不同的：

(i) 《卢加诺公约》不若“Recast”修订案般方便；正如本案所示，后者规定专属管辖权条款所指定的法院有权优先决定条款的有效性，哪怕不是首次审理。

与之相对应的卢加诺条款，则规定由首次审理案件的法院来裁决管辖权问题，同时所有其他诉讼程序需要被停止。此条款被当事人巧妙地利用，通过在某些进展缓慢的司法系统来启动管辖权诉讼，来作为一种拖延战术（被称为“意大利鱼雷”），违反了合同中的排他性管辖权条款。

(ii) 更关键的是，非欧盟国家的法院能在多大程度上受欧盟国家判例的约束尚不清楚——他们只需要对这些案例“表现出足够的重视”，而如果此等法院的判决偏离了欧盟法律，也没有任何纠错机制。

由此导致的法律体系上的差异可能会导致禁诉令的重新出现，这在“Recast”修订案中是不被允许的。

WECO PROJECT APS 诉 LORO PIANA & OTHERS (‘My Song’)

[2020] EWHC 2150 (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-75XQV-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/>