



August 2021. Issue 276 in the series

TT Talk 第277期

1. 长江禁运“剧毒化学品”
2. 危险货物——推进风险管理
3. 法律焦点：CMR 公约下的有效价值申报

1. 长江禁运“剧毒化学品”



为了应对一系列事故，并致力于保护、恢复和确保当地的生态环境安全，中国于2020年12月26日颁布《长江保护法》，该法于2021年3月1日起生效。

众多中国港口提供了水路通道。

长江的主要水道长约3000公里，为太仓、南通、靖江、扬州、南京和武汉等

新的《长江保护法》第51条第2款规定：

“禁止在长江流域水上运输剧毒化学品和国家规定禁止通过内河运输的其他危险化学品。”

2021年2月18日，上海海事局（MSA）发布了关于在长江上海段实施《长江保护法》的通知，自2021年3月1日起施行。

该法适用于长江流域范围内所认定货物的出口、进口、中转和转运，适用范围扩大到包括集装箱船在内的各类船舶。

“该法适用于长江流域范围内所认定货物的出口、进口、中转和转运，适用范围扩大到包括集装箱船在内的各类船舶”

从地理上看，《长江保护法》适用于整个长江流域，而上海海事局的通知仅适用于长江的上海段流域。上海位于长江的入海口，部分水域属于长江流域。

所指明的货物包括：

- 剧毒化学品（在《[危险化学品名录](#)》2015年英文版备注栏中注明为“剧毒”的化学品）。有[中译本](#)可参考
- 禁止内河运输其他危险化学品（列入《[内河禁运危险化学品名录（2019版）](#)》的化学品）。仅有中文版可参考

TT Club通常更关注多式联运。值得注意的是，在多式联运下的《危险化学品禁止名录》，对不论以何种形式包装都禁止的货物，与那些可以通过某种包装形式来运输、受管制的货物包装形式和在集装箱（包括罐箱）中运输的货物，是区分开来的。

此外，上海海事局也会根据[CAS编号](#)来识别被禁止的商品。CAS编号提供了一个全球认可的化学品索引，但并没有就其化学危害或危险品运输所需关注的包装、标记和信息传递等提供更多的资讯——这些可参考《[全球化学品分类和标签协调系统](#)》（GHS）。

后果

该法律在现有中国内河禁止运输这类货物的基础上，将禁令扩大到禁止船舶在长江上运输剧毒物质和其他[危险化学品](#)，并对不遵守规定的人列明了一系列潜在的惩罚措施。

“该法律……对不遵守规定的人列明了一系列潜在的惩罚措施”

该法律由运输主管部门或上海海事局执行，其中第90条规定了其法律责任和大范围的处罚措施，包括：

- 责令停止违法行为，没收违法所得，并处二十万元（约30,700美元）以上二百万元（约307,000美元）以下的罚款；
- 对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元（约7,700美元）以上十万元（约15,400美元）以下罚款；
- 情节严重的，责令停业整顿，或者吊销相关许可证。

罚款的主要对象是船东/船舶承租人。然而，如果发现托运人或货物所有人——即货物受益人（BCO）——错误申报货物，而承运人无意中将货物运至保护区，海事局也将对货物受益人施加可用的惩罚。因此，在多式联运贸易下，特别是集拼箱运输中，货运代理和物流经营人也可能受到影响。

减少风险暴露

供应链中会受到此影响的从业者都应该去熟悉这项新法律，尤其是它的法律范围和对不遵守法规所面临的潜在惩罚。比较审慎的做法是应借此机会，检验现行有关货物的审核流程，以确保他们符合要求，并能有效地保护您的业务。

虽然不是详尽无遗，但您可以考虑：

- 与您的客户合作，确保他们计划装运的货物是否在《长江保护法》规定的范围内；
- 对客户和申报的货物进行尽职调查，包括对有关货物运输采取额外的检查措施；
- 要求托运人提交所有货物相关信息，以便利用独立的资源来核实所提供的信息；
- 当货物成分不清楚时，应向有资格的化学专家咨询；
- 在接受不知名或不熟识的客户订舱时要谨慎，建议对此应保持[额外的警惕](#)；
- 可能的话，获得一份由可靠的一方签发或背书的保函，让您的交易方注意到问题的严重性。

2. 危险货物——推进风险管理



尽管2019年发生的一系列灾难性集装箱船舶火灾事故没有在今年重演，但我们仍不能自满。因为较小的火灾和紧急情况仍有发生。

2021年5月发生在“Xpress Pearl”轮上的火灾以及随后的沉没，充分提醒了[危险货物](#)运输的[复杂性](#)。而在7月底极其

相似的情况下，“Seaspan Lahore”轮则采取了行动，避免成为另一个受害者。7月初，“Ocean Trader”轮在杰贝阿里港口停泊时发生爆炸和火灾。所有这些船舶都属于轻量型、或体量较小的集装箱船，但事故充分地显示了TT Club所创建的一个术语——“毗邻风险”（adjacency risk）：无论在船上还是码头堆场，在一个集装箱内的一堆货物中，即使是某一件货物或一个包裹，都有可能造成危害。

“事故充分地显示了TT Club所创建的一个术语——“毗邻风险””

审查控制

得益于赫伯罗特航运公司所开创的[货物侦察](#)（Cargo Patrol）工具，集装箱承运人一直在努力审查货物订舱。尽管整个行业的技术发展迅速，包括去年推出的[以星守护](#)（ZimGuard）和[危险品探测](#)（Hazcheck Detect），但最令人兴奋的进展可能即将问世，尤其是具有学习能力的机器。

许多现有的审查工具都是围绕关键字搜索而建立的，这对已知品名或出现类似的同义词非常有效；而有学习能力的机器不仅可以提高对过往事故理解的深度，还可以导入更多来自公共来源的贸易数据和私人商业数据。我们已经认识到，在危险品合规这一复杂的领域里会犯错是不可避免的；但好消息是，我们看到了对那些企图提供真假信息参半的托运人、尤其对那些纯粹的[欺诈者](#)的防范措施，得到了加强。

检查状态

当然，有效的审查只有在采取了贯彻到底的措施后，才能见到价值。这包括一个国家对瞒报托运人的执法力度，尽管到目前为止，这种执法希望是渺茫的。然而，事实证明，把关键字审查和有针对性的目标检查两者结合起来是非常有效的，并可能引入一个改善周期，而在这个周期中，安全的操作实践得以采用，并惠及所有相关方。不过，要记住，顽固的不法之徒总是会寻找最薄弱的环节，而货物仍要出运。共同承担审查义务所带来的风险是，责任总会落在第一个提出质疑的承运人身上。

“有针对性的检查……并可能带来一个改善周期”

从监管的角度来看，[国际海事组织](#)（IMO）敦促各国按照MSC.1/Circ.1442（“对运输危险品的货运单元的检查计划”）规定的指导方针进行检查。由于新冠疫情的干扰，国际海事组织通函的修订期有所延误。但令人遗憾的是，据报告在过去两年中，无论是参与国的数量，还是受检查货运集装箱的绝对数量，都有所减少。尽管2020年存在疫情影响的因素，但这一情况仍充分说明国际海事组织已发现没有足够的数据来帮助作出决策——实际上是对集装箱货物的监管缺乏指引。

近年来，大多数国家的报告都是一致的（这点值得称赞），但缺乏更广泛的参与这点令人遗憾。事故仍以惊人的频率发生，对生命、财产和环境都会产生不言而喻的影响。虽然目前以重载集装箱作为样本，检查的数量不足总数的0.025%，但报告的调查结果仍表明，对一般[货物完整性](#)（如装箱和系固）的关注，特别是针对危险品（如危规标签的张贴）等，仍不能松懈。

除非有针对全球货物出运前进行的、在统计学上有意义的强制性检查要求出台，否则IMO成员国和行业任然无法在事故发生之前，采取任何方法来保护船员、运输和环境。

“IMO成员国和行业任然无法在事故发生之前，采取任何方法来保护船员、运输和环境”

监测状态

除了审查，还有许多创新技术，在经历不同程度的安全开发和部署中，可以帮助行业预防和避免事故。有一些是针对船舶上发生的事故，进行早期监测或反应，其他亦有能监控整个供应链的情况，或寻求对货物加强保护。TT Club在参与船舶安全

技术创新的同时，也特别关注陆上的安全操作，并由此参与了《CTU Code》的推广，努力寻找会引起货物损坏和导致危害性的常见问题。

“还有许多创新技术……可以帮助行业预防和避免事故”

在危险品运输中，采用能够根据特定参数进行监测和传递信息的“智能”集装箱，显然是很有利的；一些数据估计，目前全球多式联运集装箱有5%是“智能”的，尽管这可能只是温控集装箱。我们可以对集装箱安装额外的包装和衬里，以减轻明显的温度或湿度波动；这些措施可以包含在对已知的敏感货物的风险评估中，无论该货物是会变质还是会分解。此外，可采用热感应技术，例如在码头装卸区域，此技术可识别相对周围环境而产生显著变化的集装箱。

监管能力

危险品运输最终应当属于环境监管部门的职责范围，每种运输方式都可参考《[联合国示范条例](#)》。虽然每种运输方式都有其具体的规定，但多式联运下需要特别关注海上运输的要求——可见《[国际海运危险货物（IMDG）规则](#)》（下称“IMDG Code”）。TT Club和UK P&I推出的《[Book it right and pack it tight](#)》，这份指南为所有利益攸关方概述了《IMDG Code》的主要职责。由于第40-20号修正案受疫情影响而在最后定稿过程中耽搁，国际海事组织决定将第39-18号修正案继续使用至2022年5月底，最新的修正案将从2022年6月1日起实施。

《IMDG Code》采用的一个关键控制是通过强制性的岸上培训。TT Club敦促各方应向自己的交易对象寻求其合规的保证，并将此作为有效[尽职调查](#)的一部分。除了有提供适当的危险品培训的许多组织外，协会仍将继续赞助和推广Exis Technologies的[《IMDG Code》电子学习课程](#)，该课程已完全更新至第40-20号修正案的内容，并符合《IMDG Code》第1.3款的强制性培训要求。

“TT Club敦促各方应向自己的交易对象寻求其合规的保证（岸上培训）”

3. 法律焦点：CMR公约下的有效价值申报



根据[CMR公约](#)，在某一运输任务中，仅指定“交付时具有特殊利益”（special interest in delivery）是不足够的；在托运单上申报货物价值仍然非常有必要——来自德国法律的解释。

根据CMR公约运输货物，并表示按照“交付时具有特殊利益”的情况，会提高承运人对货物灭失和损坏的赔偿责任限额，其将高于标准规定的每公斤8.33特别提款权。CMR公约的第24条和第26条更专门要求应当申报该货物价值，或在托运单上确定金额。法院可能会更严格地解释这一点，如德国联邦法院最近审理的一个案件所示。

在这一案件中，一件艺术品在运输的同时投保了20万欧元的保额，承运人在此基础上扣除了保险费。法院裁定，在托运单上没有明确表示金额的情况下，并无证据显示双方就CMR的特殊利益交付达成了一致。法院补充说明，仅依据一个框架运输合同或单一的运输指令来达成这一约定是不足够的。同时法院也不认定保险费的支付，是为了达成此目的而增加的“附加费”。

法院还考虑了CMR公约在起草时，工作组的注释笔记（travaux préparatoires），并将CMR公约与其他国际公约进行了比较。法院也不接受“托运单上要求严格背书的目的只是为了保护不在协议约定中的第三方，特别是接续承运人”这一说法，认为此是毫无根据的。

这一案件是一个重要的警示，以说明在托运单上面明确金额对CMR公约执行的重要性。

评论

德国法院对CMR公约的条款进行了审查，采用了第24条和第26条的字面解释，这两条都要求任何此类约定都必须在运输文件CMR Note上面予以明示。

根据《1969维也纳法律协定》（下称“VC”），VC的第31条要求对条约的条款赋予“普通含义”——这是解释一项国际文书的适当方式，如果普通含义不清楚，或可能会导致一个荒谬的结果，那么可以参考起草工作组的注释笔记。

大多数司法管辖区都会采用这一方法来解释，尽管英国法院经常偏离这一点，在解释CMR的条款时采用了“目的论”的方法，如上诉法院在Ulster Swift Ltd诉Taunton Meat Haulage Ltd (1977)一案中关于连续运输的解释，以及BAT诉 Kazemier and H Essers Transport (2015)一案中关于第31条司法管辖规定的解释（在后者中，最高法院终审时推翻了上诉法院的判决，并采用了字面解释）。

据信，本案的具体问题尚未提交到英国法院审理，但若提交，那么如果除了CMR要求的证据之外，有其他证据表明存在申报价值或特殊利益的声明，则有可能采取“目的论”的解释。当然，德国最近的裁决更具有说服力，但对英国法院不具有约束力。

德国联邦法院2020年12月17日判决， I ZR 130/19

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-7HP4K-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/>