



December 2022. Issue 293 in the series

TT Talk 第293期

1. 危险品安全顾问
2. 德国《商业尽职调查法》
3. 诉讼与贸易中的程序

1. 危险品安全顾问



自2000年1月1日起，欧盟第96/35/EC号指令规定，从事公路、铁路或内河[危险品](#)运输的雇主必须委任一名危险品安全顾问（DGSA）。现在这一规定正在发生变化，是现行规定已不满足实际需要了吗？

《欧洲国际公路危险货物运输协定》（ADR）、《国际铁路危险货物运输条例》（RID）和/或《欧洲内河危险货物运输协定》（ADR）中均有要求指定一名危险品安全顾问（DGSA）。

然而，《国际海运危险货物规则》（IMDG）和《国际航空运输协会（IATA）条例》对海运和空运货物却没有这样的规定。不管怎样，对于危险品安全顾问来说，谨慎的做法是要了解海运和空运方式下的法定要求，以及它们如何与公路、铁路和内河运输方式相联系。

有哪些要求？

危险品安全顾问负责协助企业预防[分类危险货物](#)相关的运输风险，特别是对人员、财产和环境所构成的风险。该角色的职责还包括监控对危险货物运输条例的执行情

况，并延伸到提供培训、向有关当局报告事故情况，以及调查相关事故或违反条例的行为。被任命的危险品安全顾问还必须准备一份年度报告，概述危险货物运输业务的情况。有关于该职业角色的全部要求请见[ADR第1.8.3章](#)。

任何涉及通过公路、铁路或内河航道托运、包装或运输危险货物的企业都必须指定一名危险品安全顾问。但是，主管当局（国有级别的负责机构）可以规定某些豁免情况¹。

能否豁免一般受业务活动（特别是国家运输）、经营性质、是否运输放射性物质²、是否适用[特别规定](#)³和所运输货物数量⁴的影响。

鉴于上述情况，审慎的做法是，企业应评估是否有必要针对其具体业务去委任一名危险品安全顾问，以及确认是否有符合相关豁免的情况。

“评估是否有必要针对其具体业务去委任一名危险品安全顾问，以及确认是否有符合相关豁免的情况”

目前的变化

2019年，ADR对法规进行了修改，指出那些被定义为“托运人”的企业只需要任命一名危险品安全顾问。“托运人”在ADR中的定义是“代表自己或为第三方托运危险货物的企业。如果运输业务是根据运输合同进行的，那么托运人是指运输合同中载明的托运人”。

这一变化于2019年12月31日起生效，并规定必要的任命必须不迟于2022年12月31日执行。从2023年1月1日起，所有通过公路、铁路和内河运输危险货物的发货人都必须指定一名危险品安全顾问。

“2023年1月1日起，所有通过公路、铁路和内河运输危险货物的发货人必须指定一名危险品安全顾问”

指定一名危险品安全顾问

¹ 例如，详见 ADR 第 1.8.3.2 段

² 详见 ADR 第 1.7.1.4 段

³ 详见 ADR 第 3.3 章节

⁴ 详见 ADR 第 1.1.3.6 段及其后各段，以及第 3.4 和 3.5 章节

企业必须决定是否培训并任命一名员工作为危险品安全顾问，或者可以选择与第三方供应商签订合同，由第三方代表他们行事。然而，最重要的是要确保指定的危险品安全顾问有足够的时间和能力来承担管理危险货物运输相关的风险。而在多个不同地点经营的大型企业可能还要考虑任命一个以上的危险品安全顾问。

限定性条件

危险品安全顾问必须通过书面考试才能获得相关证书，该证书详细说明了适用的运输方式以及个人有资格提供建议的危险品类别。该证书将在五年后到期，然后危险品安全顾问必须参加进一步的考试以保持他们的相关资格。

任何危险品安全顾问的首要任务都应是对企业与危险货物运输有关的业务活动进行彻底评估。虽然以下并非详尽无遗，但评估应包括：确定要运输的危险货物类别，它们是否有数量限制、或数量豁免、或其他任何可以豁免的情形，还有运输包装类型的详细信息，同时确定个人的角色和责任、培训要求，以及是否有布置任何书面程序及其适当性。

危险品安全顾问的部分职责是确保他们（和企业）及时了解有关危险货物运输和处理的立法和监管修正案、指导方针和行业良好实践。相关的法规通常每两年修订一次，危险品安全顾问必须确定和评估现有的程序是否有必要进行变更，并将其传达给所有相关人员。

结束寄语

要求托运人指定一名危险品安全顾问可能会对行业安全产生积极影响。对托运人企业而言，通过供应链了解更多的运输风险是非常有益的，同时在他们将商品带入供应链后去承担起更多的责任，这一行为将受到广泛欢迎。托运人也将在货物包装、分隔或装箱上出现潜在问题之前就能发现问题，从而提高了业务效率。早期且成功的干预可以最大限度地减少延误和相关成本。

但是，如上所述，这种指派角色的立法要求并不适用于海运或空运，尽管它本可能有助于实现多式联运上的运输安全。此外，确保不同的供应链企业了解并遵守危险品法规并不能确保一切都能正确完成。例如，对危险品进行完整且正确的分类（由发货人来执行）很可能需要一位科学家的帮助。

我们非常感谢EXIS Technologies的Will Bartle先生对本文的撰写所提供的帮助。

2. 德国《商业尽职调查法》



在TT Club，我们经常强调[尽职调查](#)的重要性。由于绝大多数贸易和运输交易都是在没有机会与您的交易对手见面的情况下进行的，因此需要严格的流程来保护您自己的业务，并进一步加强安全[保障](#)。在德国，已通过立法支持尽职调查是一项可喜的发展，尽管这一立法是从人权的角度出发的。

2023年1月1日，德国2021年7月16日通过的《供应链企业尽职调查法》

（Lieferkettensorgfaltspflichtgesetz）将生效。联邦政府认为，德国公司的业务大量牵涉全球的销售和采购市场，因此在整个供应链中会面临潜在的人权问题。所以该法律的通过是应2016年国家行动计划的要求，该法案的执行以自愿为前提，目前只有13-17%的公司执行了。

从2023年1月1日起，新法规要求在德国注册、员工人数超过3000人（2024年1月1日起人数超过1000人）的公司须承担起保护且尊重国际人权的责任，并履行相关义务，要求这些公司实施一系列保护措施。在德国设有分支机构或子公司的外国注册公司也在该法规的纳入范围之内，派驻海外的员工也包括在员工总数中。

与欧盟其他成员国立法情况或全球普遍情况相比，德国法案的适用范围相当广泛。该法案适用于整个供应链上各种层出不穷的直接和间接侵犯人权行为，包括强迫劳动、童工、歧视、无视职业健康和安全措施以及环境破坏。这项新的立法有意成为一个潜在的榜样，并在欧盟成员国和欧盟机构内部引发一场关于此类立法的讨论，以及可能会给国际供应链带来的益处。

“这项新的立法有意成为一个潜在的榜样”

这些义务适用于任何分支机构或业务领域，并且明确不限于对直接供应商采取适当的尽职调查措施，同时在一定程度上还延伸到采购链下游的所有直接供应商的分包商，无论认识与否。

尽管在法庭上能代表受人权侵犯的人仅限于某些机构的索赔人，如工会和常设的非政府组织，但在国内建立的司法救济途径至少在中期会产生一些实际可感知的影响。

适用哪些义务？

虽然该法律规定了一系列不同的职责，但核心要素是为整个供应链建立适当的风险管理系统。公司有义务不仅要对自己的业务运作做单独的风险分析，也要对其所有直接和间接供应商的业务运作进行单独的风险分析。

公司随后有义务采取适当和有效的措施防止侵权。此外，必须设有可用的工具和程序，以便在发现侵权行为时尽量减少或防止侵权行为的影响。这些工具措施必须被指定记录在案。

此外，每个公司必须指定至少一名负责人，对所采取的尽职调查措施进行内部监督，并定期向董事会报告。公司必须为任何受人权侵权行为或受人权风险影响的人建立有效的投诉程序。

企业还必须起草一份关于尽职调查措施已成功且有效的年度公开书面绩效报告，并提交给控制机构——联邦商务和出口管制办公室（Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, BAFA）进行审查。

该新法规既没有规定尽职调查成功的必要条件，也没有规定其保证责任。相反，受其影响的公司必须要能够证明，考虑到所进行的风险评估，他们已引入了可行且适当的风险管理流程。

“受其影响的公司必须要能够证明，考虑到所进行的风险评估，他们已引入了可行且适当的风险管理流程”

撇开因卷入侵犯人权而造成的商业声誉损失不谈，预期的罚款金额也并非微不足道，罚款金额可高达集团年营业额的2%，并会被排除参与商业公开招标。

总结

在实践中，鉴于该法规是在2021年7月通过的，预计从2023年1月1日起，受该法规影响的许多大型企业已经在其业务范围内建立了相关基础措施，以遵守新的要求。

然而，鉴于该法规的适用范围广泛，可以预期这些规则也将对小型企业产生一些影响，例如当大型合同伙伴要求他们签署合同时，加入涉及保护人权的条款。

政府将[尽职调查](#)和合规义务扩大到将环境污染行为作为同等侵权行为的做法具有同样深远的意义。在某种程度上，有关的污染行为构成了间接侵犯人权（例如，由于饮用水源的污染）。

我们非常感谢TT Club的通代合作伙伴PANDI SERVICE J&K BRONS的Florian Block在撰写本文时提供的帮助。

3. 诉讼与贸易中的程序



新加坡法院最近的一项上诉判决澄清了法院的程序惯例。然而，该判决更广泛的应用实际上涉及到确保“了解您的客户”（KYC）和尽职调查程序的健全，以便在处理交易过程中相当常见的更改请求时，可以提供多一层的保护。

案件事实

某船方在没有收到正本[提单](#)的情况下交付了货物。原告银行就该批货物提供了贸易融资，所以以提单持有人的身份提起了海事诉讼，扣押了该船舶并获得了担保后，释放了该船舶。但随后发现，在货物实际交付时，银行并没有持有这些提单，而是将它们寄给了客户。后来这些提单被承运人转换了一套新的。

银行以承运人在银行不知情且不同意的情况下错误地调换提单为由，申请将其“未出示正本提单的情况下交付货物”的索赔修改为[违约和过失](#)。这使银行脱离了运输合同，丧失了对货物的利益。

于是承运人在新加坡法庭上辩称，扣船令应该被搁置，因为银行方的诉因已不存在。

判决

承运人的观点在一审就失败了，即使试图借助香港过往的判例也无济于事。在香港的案例中，最初的扣船令是根据海事管辖范围以外的一项索赔发出的——即未清偿船舶的购置款。和本案不同，它是海事管辖范围内一项有缺陷的诉讼请求。

该承运人还违反了新加坡民事诉讼程序中规定的“关系回溯规则”（**relation back rule**）。这样做的影响是，一项修正不是从它作出之日起生效，而是从它修正的原始文件之日起生效。因此，法庭作出的修正可以纠正最初有缺陷的诉讼请求。没有了新的诉讼理由，现在所请求的事实在最初的诉讼之日就已经存在，而且货物是错误交付的。

上诉法院同意，原索赔可以在一审裁决基础上进行修改。但是，没有任何规则允许在原先的索赔要求被放弃并被修正后的情况下，对原先已发出并执行的扣船令可以进行修正。

因此，一审判决被推翻，扣船令被撤销，担保函被送回船上。（如果扣船令没有被执行，就可以根据新的事实提出新的申请。）

结论

法院在一审时强调，它使用的是最重要的自由裁量权，并补充说，未来的案件应取决于具体的事实。然而，它的裁决引起了人们的担忧，即索赔人可能会被诱惑不顾后果地编制诉讼事由，以促成扣船，因为他们相信诉讼理由中的任何缺陷都可以在之后得到纠正（一种“霰弹枪方法”）。

业内建议，承运人应该通过有效的“了解您的客户”条款来加强其标准操作程序，并在可行和适当的情况下获取担保，以保护自己的立场。

在英国法律中也存在“关系回溯规则”。然而，它被描述为一种“经验法则”（除非该问题是由1985年限制法案裁定的），由法院酌情适用，以获得公正的结果和收取适当的费用。

在这种情况下，英国法院很可能也会撤销扣船令。

JEIL INTERNATIONAL CO LTD 诉 INTERESTS OF CARGO ON JEIL CRYSTAL (The “JEIL CRYSTAL”) [2022] SGCA 66

我们非常感谢伦敦HFW律师在为本文的撰写所提供的帮助。

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：

[TT Talk: moving from compliance to integrity \(ttclubnews.com\)](https://www.ttclubnews.com)

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。