



September 2023. Issue 302 in the series

TT Talk 第302期

1. 标准交易条件的重要性
2. 警惕报关风险
3. 法律焦点：“Buchanan”维持原判

1. 标准交易条件的重要性



全球供应链充满了潜在的风险，由此而产生的争议可能无法避免。但是，通过制定强有力的风险减损策略，可以最大限度地减少经济损失。风险减损不只是为了能提高业务操作的安全性和保障能力而采取的积极步骤，还应包括从一开始就确保有充分的合同保护。

供应链通常很复杂，会跨越不同的司法管辖区，并受制于多种复杂的合同关系，包括托运人、货运代理、船公司、港口、码头和提供最初和最后一公里的运输人之间的合同关系。其中一些合同关系自然会受国际法（通常是国际公约）的管辖，而在其他情况下，当事各方可以自行约定彼此的权力和义务的条款。

商定适用的合同条款

在某些情况下，这种自由将导致当事各方就具体的合同条款进行谈判，往往会为所提供的服务拟定一套详细的定制合同。而在其他情况下，双方可能会直接使用服务供应商的[标准交易条件](#)（STCs）。在和海外机构签订合同时，谨慎的做法是要去了

解，当地法律可能会规定您有多大的程度能够自由谈判合同条款。然而，一般来说，正是对STCs的依赖给供应链中的利益相关人带来了风险。

下面的案例研究强调了合同谈判时的一些相关风险和尽职调查的重要性，特别是在适用您的STCs时。

案例研究

在本案中，货运代理“IFF Inc”公司安排了把一票机械货物，从西班牙运输到哈萨克斯坦，要求门到门交货，其中包括海运段。这次运输海运段顺利完成。然而，在将机器运往收货人仓库的当地陆运中，分包商的卡车司机认为一辆在旁边的第三方车辆在该繁忙路段行驶时离他太近，为了避免产生交通事故，司机将卡车急驶到一旁，以确保能保持安全距离。

不幸地是，在这次移动中，车辆部分倾覆，装满货物的集装箱倒在地上，对集装箱内的机器造成严重损坏。机器的价值为150万美元，据说与损坏有关的修理费超过90万美元。

据称，分包的卡车司机没有过错。然而，由于无法识别或追踪涉案的第三方车辆，且没有官方权威的调查报告来证实分包司机不存在疏忽，IFF公司没有强有力的立场来否认此次责任。此外，由于卡车司机是一个没有购买责任保险的小微独资企业，因此对分包商的追偿不太可能会成功。

在这种情况下，IFF公司收到了货物保险人的代位索赔，金额为75万美元。IFF与其客户的合同提到了他们的标准交易条件，将责任限制在每公斤受损货物为2 SDR¹，经计算约赔偿150,000美元。

当地法律的影响

IFF的责任保险人向哈萨克斯坦的律师寻求法律意见，被告知根据当地法律，运输服务提供人对货物的实际灭失或损坏的责任，只能是从修理费用、货物价值或因实际损坏而降低的价值此三项中，取其较低者。换句话说，不可能像许多法域中通常那样，根据重量来限制赔偿责任。

¹ 特别提款权

“不可能像许多法域中通常那样，根据重量来限制赔偿责任”

此外，运输服务企业与其客户之间关于责任限制或限额的约定若低于当地法律的规定，则任何协议都将是无效的，这意味着国际货代公司无法像他们预期的那样，根据货物的重量来限制责任。

尽管有这样的法律意见，但在协商解决期间，IFF公司及其责任保险人在参考IFF的标准交易条件之后，成功说服了索赔人接受了索赔金额的约80%。

STCs的就位和并入

建议货运代理人和物流经营人始终要确保标准交易条款到位，并充分并入到所有合同中。尽管像STCs这样的一般性条款、或其他用于责任限制的具体条款，在某些司法管辖区可能不适用或不强制执行，但经营人制定的STCs仍是一种基本的风险管理工具，不仅可以设置责任限制，还可以制定其他关键条款，如时效规定。虽然在上述案例中，已恰当并入合同的STCs可能不会完全发挥作用，但它们在任何情况下都可能在和解谈判过程中发挥作用。

“货运代理人和物流经营人始终要确保标准交易条款到位，并充分并入到所有合同中”

STCs对货运代理人和物流经营人都极其重要，特别是在提供国际货物运输以外的服务时（承运人的责任通常受公认的国际公约的制约）。在货物抵达最终交付点之前，其实际灭失或损坏的风险一直存在，哪怕是在离开卸货港仅仅几公里的范围内进行的本地运输。

根据TT Club的经验，通常都是在这些短途运输中（作为整个运输的延申部分），签订了不太正式的合同，从而产生了潜在的无限风险。建议您制定STCs（无论是专门定制还是采用本国货代协会推荐的格式），以保护所有业务的利益，并明确并入所有交易中。

“通常都是在运输途中的最初和最后一公里，签订了不太正式的合同，从而产生了潜在的无限风险”

2. 警惕报关风险



近年来，尤其是在英国[脱欧](#)之后，物流经营人为客户提供报关相关服务的机会越来越多。虽然这些服务有可能成为新的利润丰厚的收入来源，但正如TT Club[此前](#)强调的那样，这些服务并非没有风险。经营人以何种确切的身份行事将影响所暴露的风险。在本期中，我们看看在欧盟中所存在的风险，特别是英国所面临的一系列有关

问题。

报关仍然是货运代理人和物流经营人为其客户所做的工作中重要的组成部分。从风险管控的角度出发，经营人通常谨慎的以“直接报关代理 [Direct Customs Agent]”（英国脱欧前称为“直接代表 [Direct Representative]”）的身份从事此类活动。

“经营人通常谨慎的以“直接报关代理”的身份从事此类活动”

然而，在许多情况下，如果客户或进口商是一个“Non-Established Taxable Person”（NETP——即在英国没有办事处及无合法纳税人记录），这是不可能做到的。如果物流经营人为NETP报关进口项目，则经营人只能作为“间接报关代理”（英国脱欧之前称为“间接代表 [Indirect Representation]”）。

作为间接报关代理人，经营人对因入境而产生的报关费用承担连带责任。报关费用包括对进口货物征收的关税、进口增值税和任何罚款或其他费用，以及因进口后的要求而产生的任何责任。入境后，英国税务海关总署（HMRC）²可能会进行评估，例如货物的申报价值不足，或者使用了错误的商品代码等，因此需要支付额外的关税或进口增值税。

“作为间接报关代理人，经营人承担连带责任”

经营人亦应注意，即使作为直接报关代理，也可能产生个人责任，当经营人故意作出虚假申报。根据英国“增值税递延（PVA）”程序进行的入境申报会产生特定的问题。法律要求报关代理必须对其代表提交PVA入境申请的人士进行相当严格的尽

² 英国税务和海关总署，英国政府负责管理和征收税收的部门。

职调查；如果不这样做，经营人将对递延的增值税承担个人责任。为提供一个有用的参考，英国税务海关总署出版了一份指导文件《[报关申报时的尽职调查](#)》

对注册在英国的公司的警告

经营人也应该意识到，他们可能在不知不觉中没有注意到在英国注册的公司实际上是NETP，所以他们也不能正当地作为其直接报关代理（无论在报关系统中勾选了什么）。在这种情况下，经营人将被视为间接报关代理人，并承担连带责任。

DDP³出货和外国电子零售商，或者其他外国卖家在英国持有库存的情况越来越普遍，货物在英国等待被出售。在这种情况下，越来越多的经营人被要求作为间接报关代理人。由此经营人应自己进行[尽职调查](#)，并让自己确信客户是“诚实可靠”，包括可能的追补报关单的要求。

“经营人应自己进行尽职调查……”

考虑到英国税务海关总署在评估进口报关和追补报关单要求时可以溯及过往几年，在确定财务风险上并不是直接了当的。与增值税递延（PVA）有关的问题至少需要几个月才能暴露出来。过了这么久，您的客户还在吗？还愿意赔偿给您吗？

无论在经营人[标准交易条件](#)（STCs）下可能提供的保护如何，如果客户不是一家可靠的企业（或者由于客户注册地的法律效率低下或难以进入有效的法律程序），那么这将不会产生任何作用。经营人不应从STCs的合同条款中获得虚假的安慰。然而，如果客户的财务状况良好，经营人的STCs可以制定必要的条款，以确保经营人可以根据合同条款，对履行客户指示时而产生的责任有权得到补偿。对于从事此类业务的经营人来说，谨慎的做法是对其STCs进行相应的法律审查。

“从事此类业务的经营人应对其STCs进行相应的法律审查”

强烈建议

英国国际货代协会（[BIFA](#)）的以下建议，TT Club也予以认可：

- 确保您作为报关代理时对所有客户进行认真的尽职调查

³ “交货完税”，一个国际贸易运输术语，描述了卖方和买方之间的责任。参见<https://www.ttclub.com/news-and-resources/publications/incoterms-2020/>

- 不要以为在英国注册的公司就不会被视为NETP
- 不要轻信任何信息的表面价值
- 检查[EORI](#)和增值税号码，确保其有效并已注册给使用方（并定期重新检查该信息）
- 对可能的[欺诈](#)保持警惕
- 直接从您所代表行事的进口商处获得作为其报关代理的书面授权。BIFA出版了一份有关《[报关代理人委任及责任的良好实务](#)》指引。
- 应对商品代码进行检查，申报的价值是否“不着边际”
- 应考虑评估方法。如果要使用[方法1](#)（交易价值），是否存在货物入境英国的真实交易，如果不存在，那么方法1可能不是合适的方法，您必须参考[HMRC的指南](#)来考虑应使用哪种方法
- 要小心“商业发票”的真实性，因为它实际上是进口商为进口目的而制作的文件，并不代表真正的交易。

作为报关代理人，无论是直接还是间接的，都有明显的风险，了解这些风险并仔细评估您的客户是否愿意并且有能力赔偿您的任何经济损失，这点十分重要。

我们非常感谢[英国国际货代协会](#)的Robert Windsor先生对撰写本文所提供的帮助。

3. 法律焦点：“Buchanan”维持原判



在适用CMR公约下，发生了货物丢失或被盗的情况——本案是英国法律下对消费税责任的一个有趣的挑战。该判决强有力地维护现有的英国法律效力，特别是在英国脱欧和新冠流行之后，能够为物流行业带来可喜的确定性。

事实

JTI Polska Sp. ZOO.（后称“JTI”）与Jakubowski公司签订合同，将香烟从波兰运往英国。公路运输适用CMR公约。根据欧洲暂停征收消费税的安排，有关香烟的消费税暂停征收，直至该批货物被放行用于商业消费，或在货物未交付或被盗的情况下，则将被视为已放行供商业消费为止。

窃贼偷走了289箱香烟，市场价值72,512英镑，当时这辆卡车停在英国M25高速公路的一个服务站。由于这些香烟在英国被视为已放行用于商业消费，JTI公司承担了449,557英镑的消费税。JTI随后根据CMR公约第23.4条向Jakubowsk索赔。

第23.4条规定，在货物灭失的情况下，索赔人除索赔货物价值外，还可以索赔“运输费用、关税和因货物运输而发生的其他费用”。正式批准适用CMR公约的国家司法机关主要从两方面解释了这一点：

- 广义的解释：消费税因货物实际运输和丢失的方式而产生，因此可以索赔
- 狭义的解释：只有在运输过程中没有发生事故的情况下所产生的费用才可以索赔，因此消费税被排除在外

在James Buchanan & Co.Ltd 诉 Babco Forwarding & Shipping (UK) Ltd一案⁴中，上议院（以3:2的多数）采用了广义的解释。JTI声称，“*Buchanan*”一案是个错误的判决，并根据1966年的《先例声明》（*Practice Statement*）规则，获得了直接向最高法院上诉的许可。

判决

最高法院一致驳回了上诉。根据*Practice Statement*，上议院（或最高法院）的判决通常是有约束力的，但可以在视为正确的时候予以推翻。然而，如果对有关裁决的解释能反映出一种无懈可击的观点，就不会被推翻。

有强有力的论据支持狭义的解释，这主要是基于CMR公约第四章的设置目的（第23.4条即位于其中），以及CMR公约下货物损失赔偿方案的结构。狭义解释业已适用于相应的铁路公约（CIM），

但法国、丹麦、捷克共和国、立陶宛、意大利和（可以这么说）比利时的法院则接受了广义的解释——尽管荷兰、德国和瑞典不接受这种解释——为协调利益，英国法院可能会适当地接受这种解释。

此外，第23.4条中“关于[in respect of]”被认为等同于“与……有关[in connection with]”，因此很难争辩说，在公路运输过程中由于履行运输的方式而发生的损失与运输无关。并且，第23.4条的措辞不同于第6.1(i)条（涉及托运单）。第6.1(i)条指

⁴ [\[1978\] AC 141](#)

的是“从订立合同至交付时所发生的费用”，这一明确的表达更容易适用狭义解释。因此，广义的解释是站得住脚的。

法院还考虑了另外五个要点：

- 推翻“*Buchanan*”案的判决不会使我们能更方便地进行利益协调。“广义”和“狭义”的解释阵营仍将在欧洲各地存在。这只能通过修改CMR的条款来予以改变（就像在达到上述结果之前对CIM公约所做的那样）
- “*Buchanan*”案的判决在市场上发挥了令人满意的作用，明显并不是不公正的
- Jakubowski公司试图依靠“*Sandeman Coprimar SA 诉 Transitos y Transportes Integrales*”一案⁵的判决所产生的不确定性，在该案中，上诉法院表示，“*Buchanan*”案“不应被更广泛地适用于尊重先例原则所要求的范围”。这是不合适的，并且不应被遵循——上诉法官不应质疑上议院（或最高法院）的判决。
- 目前还缺乏CMR已发表的筹备文件，而Jakubowski公司为弥补这一点而收集的文件无法令人确信起草者的意图。
- 尽管有反对“*Buchanan*”案的学术观点，但这种观点比较沉默，并且也不完全一致。

评论

这一判决确认了已经存在了近半个世纪的先例判决，并解决“*Sandeman*”和“*Buchanan*”两案之间的冲突，从而带来了确定性。一直有类似“悬而未决”的索赔在等待判决。英国脱欧和新冠大流行给运输业造成的中断和不确定性已经够多了，没有必要再进一步加剧。

该案强调了，1966年*Practice Statement*规定的“跨越式”程序不应在没有充分理由的情况下推翻长期存在的先例。

最后，上诉法官现在应该知道，如果他们不同意上级法院的判决，他们的权力仅限于准许上诉，而不能扩大到试图限制先例的作用。

[JTI POLSKA Sp ZOO & Others 诉 JAKUBOWSKI & Others](#) [2023] UKSC 19

⁵ [\[2003\] EWCA Civ 113](#)

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: attend to the documentary detail \(ttclubnews.com\)](http://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。