



TT Talk 第198期

1. 盗窃趋势——开展有效的尽职调查
2. 北美的公路和铁路运输规定
3. 运输安全——仍大有可为

1. 盗窃趋势——开展有效的尽职调查



货物欺诈和盗窃已影响到国际运输链中的每一个参与者。货物买家同运输经营人一样需要获得安全保证，而后者主要依靠其他合约方来履行合同。TT Club发现这类型的风险始终贯穿在五种多发事故种类中，占整个运输过程中所发生的索赔约2/3。

犯罪组织不断提升科技，完善欺诈手段。从货物诈骗、伪造保险凭证，以及在货运交易网站上假冒承运人，其回报显然是犯罪源动力。

运费结算网站——提高警惕

很不幸的是，流行使用的货运交易网站可以为犯罪分子搜寻高价值的货物，提供了清晰、简单的途径，并释放有效的烟雾弹。许多货代或物流经营人将使用这类网站作为寻找承运人的最后一个方法，而此时也是货物和货代风险最大的时候；因为时间很重要，他们为了满足交货计划，避免合同违约金，从而匆忙做出决定。然而因货物失窃而导致声誉受损，这种风险是真实存在，不应当被忽视。

“因货物失窃而导致声誉受损，这种风险是真实存在，不应当被忽视”

犯罪组织总是有备而来的；如果没有做好充分的准备，他们不会有所行动。如果合同当事人要求了解一些基本信息，如货运网站上的用户验证码、保险凭证、联系人姓名和电话号码、甚至是司机的驾照等，所有的这些以及更多的信息，犯罪组织都能在不引起他人怀疑的情况下马上提供。不幸的是，所有这些文件都可以被伪造。但我们没有充足的时间去验证所提供的信息，很少做到尽职调查。在许多情况下，用于联系的电邮地址和真实企业的电邮地址相比，只有轻微的修改。需要警惕任何免费的电子邮件账户，因为这很容易创建并关闭，且无法追踪。

从事故调查中发现，一旦货物到手，犯罪分子会立即掩盖所有信息；关闭电子邮件账户，丢弃电话号码，文件被证明是伪造的。通常在电邮下附的地址是合法运输公司的，是有人盗用了他们的身份来实施盗窃。大多数情况下，经犯罪分子分销的货物，几乎追不回来。

确定责任

即使分包运输安排有一定的合法性，但想追回被偷盗的货物依然会遇到无法克服的困难。可能很难对责任方予以起诉，无论是在自己的司法管辖地，或在对方地域启动法律程序。即使获得一个判决，对判决的认可和执行也几乎不可能做到——无论是通过合法途径，或者因为责任方缺乏可被执行的资产。通常这样的公司都在破产边缘，宁愿在目前的状况下停止业务，而用另一个法人公司身份来掩护，重新营业，从而有效地避免任何可观的索赔。

“即使分包运输安排有一定的合法性，但想追回被偷盗的货物依然会遇到无法克服的困难”

如果不采取严格的供应商选择程序，还会产生一些其他的风险，并往往被忽视。例如在CMR公约下的运输合同，因盗窃而引起的索赔通常能适用法定的赔偿限额，为SDR 8.33/公斤。然而，索赔人可能以“蓄意的鲁莽行为”为由进行起诉。举例来说，他们认为责任方在选择分包商的过程中存在故意疏忽。虽然在某些司法管辖区要证明蓄意鲁莽行为是非常困难的，但在另一些国家，如德国，则可能容易的多，法院有可能不支持承运人能享受的责任限制和其他抗辩理由。

对互联网货运交易网站的使用率正不断提高，这也为犯罪组织提供了前所未有的机会，通过伪造身份盗取高价值的货物。所以对于恪尽职责的运输商而言，应采取什么方法，来降低运输过程中这样的偷盗风险呢？

“对互联网货运交易网站的使用率不断提高，这也为犯罪组织提供了前所未有的机会，通过伪造身份盗取高价值的货物”

分包不仅要去做，还要做好

不得不承认的是，分包对于这个行业永远是必要的。但凡一个货代决定使用分包商或互联网货运交易网站服务时，就需要通过许多方法来减少相关的风险。最重要的方法是制定一个严格的“审核分包商”的政策，用以选择和雇佣分包商。有效运用这样一个政策，即使在处理有高度时间敏感性的业务时，也要按此政策执行是很关键的。

网站供应商通常会对这类的欺诈活动免责，但其仍有监管的责任，并应经常提供详细的建议和良好的实务操作意见，帮助用户能最大限度地减少所暴露的风险。我们建议对这种指导应尽可能地加深理解并加以运用。

在与潜在的合作伙伴联系时，如果对方单独使用免费的电子邮件账户、Skype或移动电话，应加大怀疑，并进一步要求调查确保公司的合法性。当您要求检查文件，特别是保险单证，应对通过电子方式获取的文件，完全独立的核查，并要求提供正本凭证的复印件。应该直接向保险人寻求验证保险单的合法性。当您和合作伙伴过往已经有了交易经验，而正常的联系方式突然改变，且没有被通知，就要警惕诈骗风险了。

窃贼最终会找到运输过程中最薄弱的环节，所以要提高警惕，并实施强有力的政策，特别是针对具有紧迫性的业务。充分考虑所涉及的风险因素；相比较于没能及时交付货物，避免整票货物被偷盗显然更为重要！

“提高警惕，并实施强有力的政策，特别是针对紧迫的业务”

2. 北美的公路和铁路运输规定



当我们聚焦于北美地区的公路和铁路法规时，需要注意有许多不同的法律规定和时效限制，这取决于运输类型和运输区域。

正如任何的司法管辖区一样，在北美的公路和铁路货物运输会涉及相当多的操作风险。以下内容将对货物运输过程中需要考量的法律因素予以

简要概述。

Carmack 修订案——适用于美国内贸

在美国，Carmack 修订案适用于来往美国境内经由铁路或公路运输的货物，但是不适用于从海外进口的货物。Carmack 修订案要求公路运输经营人和货运代理人出具一份接收货物/财产的收据或提单。在该法案下，承运人需要承担货物的实际损失（无责任限制）。提交货物索赔通知书的期限为货物到达或应交付之日起九个月内。在九个月内送达书面的索赔通知是提起诉讼的一个先决条件，然后必须在两年内进行诉讼。

美国和加拿大的铁路运输风险

在美国和加拿大，铁路运输经营人在与航运公司的合同中，索赔时效为九个月。当然，这带来一个问题，因为通常在海运提单下，索赔时效为一年，这与目前主要的国际海事公约保持一致。由此造成一个后果，就是如果航运公司在事故发生后第 10-12 个月内接到来自直接货主或者无船承运人的索赔，航运公司的风险会暴露无疑；该航运公司在向铁路承运人提出索赔时已超过时效，从而要承担数百万美元的责任。

“建议航运公司提醒他们的客户，对于很明显在铁路运输段发生的事故应在九个月内提起索赔”

建议航运公司提醒他们的客户，对于很明显在铁路运输段发生的事故应在九个月内提起索赔。如果事故是由铁路出轨事故造成、或铁路承运人已确认货物灭失或损坏的事实，那铁路承运人的责任是显而易见的。

美国公路运输风险

在美国经营公路运输，根据行业标准的统一联运交换协议（UIIA）的要求，汽运公司应购买 100 万美元的一般责任保险和 10 万美元的货物保险。许多汽运公司出具的提单表明其责任限制为每磅货物赔偿 50 美分，除非货物价值已提前申报。其结果是，托运人应为自己的货物购买货运保险，以免货物价值超过汽运公司 10 万美元的保险限额或受提单责任限制而无法获偿的情况。同样，多式联运下的承运人尝试追索在美国公路运输期间发生的事故时，需要意识到赔偿制度会有潜在差距。依据确切的合同条款，多式联运合同所包含的赔偿责任可能比美国汽运公司的多出大约两倍。

墨西哥公路和铁路运输风险——有很大的不同！

在墨西哥，其法律责任是依据公路、桥梁和内陆运输联邦法规（RB&ITFL）执行，该法规于 1993 年制订。2014 年 6 月发布最新修订版（仅限西班牙语），可查询[这里](#)。

根据 RB&ITFL 第 66 条，对运输中的货物灭失或损坏负有明显责任的内陆承运人，其责任限制是，每公吨损坏或灭失的货物最高赔偿为墨西哥城联邦区规定的 15 天最低工资。而最低日薪由墨西哥劳动部下属的最低工资国家委员会每年制订。墨西哥最低日薪表可参这里委员会的[网址](#)。所以，在适用这种责任限制时，按目前计算方法客户（无论是货物利益方还是多式联运承运人）的赔偿大约是每公斤七美分！但是可以申报货物的价值并承担额外的费用，在这种情况下，内陆承运人需承担申报价值的所有责任。

“多式联运下的承运人尝试追索在公路运输期间发生的事故时，需要意识到赔偿责任制度会有潜在差距”

为了享有责任限制的权利，内陆承运人必须（a）取得联邦政府允许经营公路货物运输的许可，和（b）发生损失的地点位于联邦政府管辖的道路或桥梁。如果索赔人能够证明内陆运输人是故意造成损害，那么责任限制也不再适用。

当货物完全在墨西哥境内运输，向内陆运输经营人提起索赔的法定期限是六个月内；跨境运输则是一年。如果发生货物灭失，其时效按照预计运输任务完成的日期起算；而当发生货物损坏，则按货物实际交付后 24 小时起算。

3. 公路运输安全——仍大有可为



在过去的一年中，我们已经写了不少关于海事立法的变化，旨在提高运输安全，并减轻集装箱在海上损坏或灭失的风险。但对于集装箱的国际标准仍需要进行修改。这会有什么影响呢？

由三个联合国组织IMO/ILO/UN ECE编写的集装箱货物运输包装操作指南（[CTU Code](#)）与集装箱和海上运输息息相关。值得注意的是，

CTU Code实际上涵盖了所有类型的运输方式（公路、铁路和水路），以及所有类型的运输设备——汽车、铁路车箱和集装箱。本文旨在强调海上运输时总重量的验证和遵守CTU Code的要求，同时也可帮助减轻陆上运输的风险。

“CTU Code阐明了一些涉及有效负载的关键要求”

CTU Code阐明了一些涉及有效负载的关键要求。首先，不能超出CTU（货运集装箱）或其他运输方式下的最大负载限制，其次，装货时不能偏离负载重心。当然，前者已通过SOLAS修订案的[相关指引](#)进行强化，规定了两种获取总重量的方法。然而针对海上运输集装箱的操作，可同样适用于其他所有的运输方式。

重量至关重要

让我们思考一下公路承运人的角色。当货物离开装箱场所时，如果没有提供准确的集装箱总重量，可能置驾驶员于危险的境地。一旦在高速公路上行驶，大多数国家均要求驾驶员有义务确保车轴负载不得超过核定值。

“一旦在高速公路上行驶，大多数国家均要求驾驶员有义务确保车轴负载不得超过核定值”

监管检查可以通过路边地秤或使用动态称重系统（WIMS）来验证汽车是否违反重量规定。对于提取已装箱和上了铅封的集装箱、或无人操作的半挂拖车的司机来说，都要依赖于所提供的重量信息——如果托运人没有提供准确的信息，那么司机可能受到惩罚。CTU Code也表达了对这问题的立场。

但是如果司机在离开装货场所之后，发现车轴负载超过国道限制，或集装箱的总重量超限，还有什么可做？一旦驾驶员意识到这个问题，就不应该再运输集装箱，直到采取必要的行动来符合相关的规定。如果运输合同中只要求驾驶员负责运输集装箱，那么托运人就需要负责重新装载货物。

有经验的司机可以通过对车的“感觉”来保护自己。如果驾驶时车辆出现迟滞，或在启动或操控时没有按预期响应，那么车辆可能超载了，在这种情况下，司机应当怀疑所提供重量信息的有效性。理想情况下，在离开装箱场所之前，任何有关重量的怀疑被提出时，应立即采取必要的改正措施。

重心偏移

CTU Code的另一项规定对于公路运输安全同样至关重要，就是要求正确放置货物的重心。在半挂拖车上放置的太前，车头可能会无法转向；放的太后面，可能会失去牵引力。同样，如果重心在车辆中心线的一侧，当转弯、掉头或变更车道的时候，

会增加翻车的危险。不幸的是，事后调查往往很难确定货物重心偏移是否为事故的肇因。

“另外，CTU Code要求正确放置货物的重心”

由ETS咨询公司的抽样研究表明，有10%的集装箱偏心率大于5%，约1%的集装箱偏心率大于20%。重心不稳定的车辆可能无法通过地秤来检验出来。

由于无法在提取集装箱的时候发现已装箱货物存在重心偏移的情况，司机不得不面对事故的风险；但在出发前，司机仔细检查车辆的整体情况是非常重要的，查看车辆的一边或一端是否较低，这可能说明集装箱装货重心偏移。

动力

即使货物装箱正确，在道路运输期间也会有其他问题可能影响驾驶性能。货物都有重心动力，如在两边悬挂牛肉和散装液袋货物运输，那么在转弯的时候，会加剧横向力，从而增加翻车的风险。

如果没有按照CTU Code要求装箱，可能会造成货物滑动或实质性翻倒，以及货物重心经常突然移动，而从根本上改变车辆和半挂拖车的装载负荷，造成不稳定性。

司机应当考虑在运输开始之前进行小范围的试驾，这可以检查集装箱是否有重心动力。在驾驶的时候，要随时注意车辆的平衡变化；如果不满意集装箱的状况，司机有责任在事故发生之前停运。

“我们应当积极支持他们报告运输CTUs时发生的任何稳定性和重量方面的问题”

因此，装箱操作人员和托运人如能遵守CTU Code的规定，将改善道路运输安全。从安全文化角度看，我们应当对那些熟悉CTU操作性能且经验丰富的司机予以赞赏，同时积极支持他们报告运输CTUs时发生的任何稳定性和重量方面的问题。

我们非常感谢ETS Consulting公司的Bill Brassington对本文的协助。

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：

<http://ttclubnews.com/2RU-37VHW-2C7QQTKFE/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/>