

## TT Talk 第252期

1. 2018 全球货物偷盗情况回顾
2. 货运犯罪——集中在英国的调查经验
3. 法律焦点：法律冲突和时效丧失

### 1. 2018 全球货物偷盗情况回顾



TT Club与BSI供应链服务和方案协会再次合作，对货物偷盗风险进行了为期一年的分析，并发表了一些防损的说明材料，以帮助那些正在考虑如何应对这一持续不断的威胁的人。

#### 趋势分析

货物失窃的风险持续不断地困扰着全球供应链的利益相关者。这一现象导致了多个后果；除了直接的经济损失外，还有与市场 and 品牌声誉相关的更隐蔽和更严重的后果，没有任何利益相关者可以不受其影响。此外，考虑到货物盗窃的收益经常为其他非法贸易提供资金，所以它还有无法估量的社会代价。

[第二次研究](#)着重分析了区域和全球范围的盗窃趋势。虽然任何货物都是存在盗窃风险的，但就总体来说，目标商品集中在食品和饮料、烟酒和消费品，占全球所有被盗货物的49%。电子产品和服装各占12%，共同构成前5大盗窃的目标商品。

如[前一份报告](#)所指出，各区域的犯罪团伙的作案方式是成熟的，其中某些区域内的盗窃活动激增。

#### 区域差异

在欧洲，超过75%的货物盗窃发生在运输途中；在所有已报告的损失中，“武力胁迫后抢夺”的方式占了50%。这反映出，欧洲整体缺少安全的停车场设施，而且缺乏针对此类犯罪的执法资源。考虑到该地区停放着大量没有安保措施的车辆，犯罪分子没有必要针对设施更完善的仓库，而冒上更大的风险。据报道，英国有86%的盗窃事件发生在周二、周三和周四。

在亚洲，中国和印度是货物盗窃记录最频繁的国家。该地区最常见的目标商品是食品和饮料、金属和电子产品，极有可能受到当地市场状况的影响。虽然在运输途中偷窃货物的现象普遍存在，但内部威胁更为明显，譬如在仓库设施内的偷窃。

中东和非洲地区继续受到不那么复杂但更为暴力的劫持事件的冲击。运输中的货物经常被针对，如冒充执法人员而迫使司机在路边停车，就是有效的手段。该地区的腐败也在货物盗窃中发挥了重要作用。食品和饮料是该地区最常见的目标。

在北美地区有两个明显的趋势。第一个是关于美国和加拿大的，其与欧洲有类似的状况，犯罪者的重点是无人看管和没有安全保障的车辆。第二个趋势是墨西哥和中美洲国家的犯罪分子采用了更具侵略性和暴力的手段。食品、饮料和消费品是北美地区的首选目标。没有哪个地区的卡车劫持率比南美洲更高。2018年，该地区几乎所有国家都发生了劫持事件，其中巴西占68%。在所有的盗窃事件中，75%以上是在运输途中发生的，其中周二、周三和周四是最频繁发生的日子。

## 内部风险

BSI和TT Club通过数据分析发现的一个漏洞是，“内部人士”貌似成为越来越大的风险。事实证明，员工是企业最大的资产，但有时也会带来实质的安全隐患。随着企业建立越来越复杂的设施和程序措施，以保护自己的资产免受外部威胁，对于那些试图闯入企业的人来说，应聘为内部人士成为一种更具可能性的做法。

报告详细分析了这种风险，并提供了一系列实务考量和缓解策略。报告强调了招聘过程中的尽职调查和维护健全的管理控制体系的重要性。建议企业实施多层防御，首先从设施方面入手，然后是明确的管理级别流程和政策。应考虑根据“最低限度的权限”原则行事，在这种原则下，信息和访问权限被限制在“什么需要被知道”的基础上。

在内部和外部都应有一项健全的沟通政策，并经常制作风险认知的概要，开展员工培训，可以说是保护企业的关键策略。同时还要进行全面的风险评估，以确定威胁情况，并了解潜在的风险，将使企业在必要时优先考虑和实施风险应对方案。

## 这是一个相互联系的世界

从报告中可以清楚地看到，盗窃货物的犯罪分子是老练而有决心的。虽然许多组织在打击这类犯罪方面取得了良好的进展，但犯罪分子能够适应并实施新的策略来实现他们的目标。通过分享这份报告中的知识和建议，我们希望供应链中的直接利益方能够更好地保护他们的资产，减少与货物盗窃有关的潜在风险。此外，它也成为执法机构的推荐读物，以认识到它与其他犯罪的联系，如[非法交易](#)、[伪造](#)和恐怖主义。

## 2. 货运犯罪——集中在英国的调查经验



西格姆服务有限公司（Signum Services Ltd）为TT Club 和其会员提供在全球范围内的调查服务。本文通过这些前高级警官的经验和观察，特别关注了在英国的犯罪行为。

Signum的记录显示，在过去的12个月里，从拖车上偷窃货物的案件持续增加。在英国，货物盗窃现在是运输和保险行业里每个人都非常关注的问题，也是本已资源紧张的执法机构面临的重大挑战。

### 威胁情况

Signum经常被要求调查有关货物失窃的指控。这些案例中反复出现的情况是：它们发生在不安全的停车区域，如路边停车、僻静的道路和工业区的公共区域。此外，在高速公路服务站内的停车场也有违法行为，哪怕乍一看这些停车场似乎为司机提供了一个相对安全的停车和休息场所。

夜间犯罪继续占盗窃犯罪的大多数情况。很明显，那些从拖车上偷窃货物的人来自组织严密的犯罪网络。情报显示，他们运作的方式很像一家“成功的企业”。他们的行动是有计划、分工明确且紧密合作的。每个犯罪分子具有专门的职能，他们的结构是多层次的，往往具有跨国性和高度适应性。通过这种方式，偷来的货物可以非常高效地转移和处理，并迅速在英国全境和欧洲进行支付。

## 蓄意行为

有组织的犯罪团伙更乐于实施货物偷盗，因为盗窃风险相对较低，而且容易建立联系和分销网络。销售赃物所得的钱通常用于资助其他非法企业，如毒品贩运和犯罪链条的上游组织。

有组织的犯罪网络非常复杂。他们通常会利用内部信息锁定特别的货物。他们利用团伙成员作为“眼线”，部署在战略要地，以发现警察是否巡逻，并侦察目标货物的装载情况。他们使用现代化的扫描设备来监控警察的活动，并使用GPS抑制器或干扰技术设备来阻断这些设备的信号。

尽管快消品是一个更容易的选择，但犯罪分子仍会偷走大部分商品。在2008年经济衰退之前，小偷的目标往往是消费品。但现在偷盗的目标分配更均衡，食品和饮料、电子产品、家庭用品和建筑用品都受到了类似的青睐。食品和饮料不可避免地更受欢迎，因为它们很快就被消费掉了，因此很快就从物理空间和证据链中消失了。

销售赃物的渠道包括市场、地摊和传统的“货车后背厢”。同时越来越多地物品也出现在“eBay”等在线拍卖网站，以及“Facebook”、“Shpock”、“Gumtree”和“Depop”等更本地化的社交网站。

在英国，罪犯在盗窃货物时诉诸暴力是非常不寻常的。枪支也很少使用。

## 虚假索赔

在英国，Signum经常遇到声称被气体药倒的司机，他们失去了意识，因此没有发现就在身后几英尺处发生了盗窃。在Signum的经验和观点中，使用这种气体更像一个神话；这种断言使人怀疑。2014年，英国皇家麻醉师学院表示，如果有一种完全安全、无味、有效、廉价的麻醉剂可供小偷使用，医学界不可能不知道。

麻醉气体的使用非常危险，必须由受过恰当训练的医疗专业人员来使用，以避免死亡的危险。一个未经训练的犯罪团伙成员不可能在不造成死亡的情况下，以正确的剂量使用无害的气体。若存在把盗窃行为变成谋杀行为的可能性非常高的话，这样的做法反而得不偿失。

## 警方

Signum认识到，拖车货物盗窃之所以是一个有吸引力的目标，另一个原因是缺乏警方的执法反应。近年来广为人知的是，警务预算和人力削减，使警队资源严重不足。

现在，任何一个警察部门都很少派遣一名警官到已报告的货物失窃现场，不管被盗货物的价值如何。这可能意味着失去进一步的调查机会。没有作出任何陈述报告、没有寻找证人、没有找到闭路电视监控系统，也没有进行司法调查。在大多数情况下，调查几乎立即结束，因为它被认为没有线索。

Signum与英国国家车辆犯罪情报服务中心（NaVCIS）密切合作，该机构是一个全国性的警察机构，旨在向英国警方提供有关货运犯罪的情报，并与欧洲大陆类似的机构保持联系。这样的合作是非常受欢迎的，可以帮助Signum填补因缺乏警方执法反应而留下的空白，并进行调查。

打击高度复杂的货物盗窃犯罪团伙是一项艰巨的任务。未来的警务预算不太可能会补充额外的资金，警察的行动也只可能继续集中在被认为是重大犯罪的领域。

还有的主要风险来自于司机将车停留在易受攻击的地点，特别是没有路灯、闭路电视监控系统和无法通行的区域。考虑到这一点，Signum和TT Club将继续探索和支持所有旨在防损的倡议。

*我们非常感谢 Signum Services Ltd（为 Thomas Miller 集团下属的特别刑事调查机构）的 David Thompson 为撰写本文所提供的帮助。*

### 3. 法律焦点：法律冲突和时效丧失



在海事供应链所牵涉的多层次关系中，有一个值得关注的提醒是：一旦发生纠纷，需要谨慎行事，及时采取行动，确保在所有司法管辖区获得追索权。

#### 事实

有一个无船承运人（Herport）在香港签发了从香港到法国勒阿弗尔港的货运提单，由“MOL COMFORT”轮承运。NYK也在香港签发了海运提单，表明Herport是

托运人。这艘船在驶到印度洋时船中部断裂，分成两半，漂流了几天后连同船上的所有货物一起沉没。货方和他们的保险人根据无船承运人（NVOC）签发的提单向Herport提起索赔；而Herport则向NYK发出第三方赔偿通知。

NVOC提单订明适用香港法，并具有专属司法管辖权。而海运提单则订明适用日本法，管辖权归属东京地方法院，条款详情如下（“NYK条款”）：

（a）本提单所证明或包含的合同条款应受日本法律管辖并按日本法律解释，但本提单可能另有规定的除外，和（b）尽管本提单和任何其他合同另有规定，但就货物或因运输引起而对承运人提起的任何所有诉讼均应提交东京地方法院审理，任何其他法院均无权管辖；同时任何针对货方的此类诉讼均可由承运人选择上述法院或任何其他主管法院。

NYK向香港法院申请，拒绝准许Herport在非司法管辖区内发出第三方通知，并要求法院声明其对NYK没有管辖权。除了NYK提单条款的明确表述外，该承运人还提出的事实依据是，东京地方法院已经就这一伤亡事件正在进行两项法律诉讼。

Herport认为，NYK的条款不是一个有效的专属管辖条款，因为它只适用于根据日本法律而提出的索赔，而不适用于追偿索赔，也不适用于“由Herport发起”的索赔行动。因此，NYK有责任基于不方便法院原则（“*forum non conveniens*”）进行申请，表明有一个比香港更适合的法院。

## 判决

法官参考了香港的判例，对这类管辖权条款作出了宽泛的解释。法官也发现NYK的条款措辞不存在歧义。NYK条款中“针对承运人的任何及所有行动”的措辞是具有确定性的。法官对Herport的观点则描述为“错综复杂”且“毫无价值”。特别是，他完全没有被NYK的条款不适用于“由Herport发起的”行动这一点所打动，首先因为它是错的，其次因为这项行动是Herport发起的。

因此，Herport有责任拿出充分的理由来说明为什么应该忽略NYK的条款。为了做到这一点，Herport表示根据日本法律，它将遭受法律上的不利地位，因为超过时效而无法索赔。

法官再次根据香港的先例，认为在这方面“强有力的理由”必须是在达成运输协议时各方无法做出合理预期的因素。Herport可能在香港面临诉讼，但必须在东京对NYK提起诉讼，这完全是该公司可预见性的局面。例如，没有证据表明Herport不能

找到从香港承运货物到法国、同时愿意接受香港法管辖的承运人。因此，法官认为Herport没有按照要求提出“强有力的理由”，并宣布他的法院对此案没有管辖权。

这个决定对Herport来说很不利，因为如上所述，它在东京提出索赔的时效已经过了。然而，在香港的诉讼程序中显然没有提到的一点是，根据《海牙-维斯比规则》第三条第6款，是否可以延长在东京的诉讼时效，因为日本和香港都是公约的签署国/地。众所周知，第6款基本上允许在索赔请求解决后的三个月内提起追偿之诉。

## 结论

虽然该判决很大程度上依赖香港判例，但总体上与英国法律相一致，尤其是对“不方便法院原则”的定义。

对于货代和无船承运人来说，这是一个明显的教训，就是尽量在可能接受诉讼的司法管辖区内保护时效的重要性。但是如上所述，在本例中因为公约第三条第6款的操作（或其他方式）会使情况变得更复杂。

## 香港高院

利联国际有限公司及其他公司 诉 HERPORT香港有限公司和其他公司  
[2019]HKCFI 826

## 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-6D73Y-2C7QQTKE/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/>