



October 2021. Issue 279 in the series

## TT Talk 第279期

1. 保护货物免受湿损
2. 气候变化风险
3. 法律焦点：是否构成提单

### 1. 保护货物免受湿损



有关货物湿损的索赔太频繁了。若能通过可靠的装箱前预检程序，那么许多事故就可以被完全避免。虽然湿气和冷凝是运输过程中不可避免的挑战，但事先检查CTU是否有损应该也是很容易的。

正如TT Club经常指出的，大约[65%的货损事故](#)可部分归因于货物运输单元（CTU）

内货物的包装方式。《[CTU Code](#)》和最近由[货物完整性工作小组](#)发布的《[CTU Code——快速指南](#)》及其附件《集装箱检查列表》，为供应链中的所有人提供了宝贵的指导意见，以降低此类风险。

在货物运输过程中，装箱前预检是保护货物的关键步骤。检查是否有[害虫](#)、灰尘、碎屑、能转移的污渍和气味的迹象是非常重要的。同样需要检查的还有是否存在物理损伤、孔洞和被修理过的证据，以及可能表明水进入后造成的铁锈或水迹。

**“在货物运输过程中，装箱前预检是保护货物的关键步骤”**

主要原因是什么？

TT Club的2020年理赔数据表明，25%的湿损是由于水经由已经损坏的部位进入货物运输单元，这种损坏有一部分可能是货物装箱过程造成的。

一旦货物进入多式联运供应链，TT Club的理赔数据表明，另有17%的湿损索赔是由于运输过程中集装箱撞击造成的损坏。当然，在整个多式联运的过程中，诸如公路、铁路和海运码头都会有一些碰撞点，从而造成损坏。显然，道路交通事故也可能导致货物暴露在空气中。

## 问题是在哪里发生的？

从运输方式上看，TT Club的数据表明海运构成的风险最大，占已知索赔的65%。这是由于货物在运输过程中的时间长度（延长了风险时间），以及货物会经过不同的气候区所造成的。其次是公路运输，占比14%。如果是短途运输、多式联运的运输方式变化较少，且集装箱是自营时（SOC），则不太可能会造成湿损。

在2020年TT Club的数据中，因航空运输引起的湿损仅占已报告索赔的7%，这反映了较短运输周期下的情况和其不同的处理方式。不出所料，数据还显示问题主要发生在从机场仓库到飞机场装卸货之间的这段时间。

也许令人感到奇怪，但货物在仓储期间造成湿损的事故报告占13%。虽然原因各不相同，基本上包括发生损害事故、仓储设施本身的内部损坏，以及越来越频繁的水淹事件。管道爆裂或自动喷淋系统故障占仓储类湿损索赔的42%。另有31%的事故是由于突然的暴雨造成的排水不畅。这后一数据强调了日常维护保养的重要性，以确保水渠和排水管干净和完好无损，同时要定期进行风险评估，以确保原有的建筑设计参数一直是恰当的。

## 考虑操作实践

操作不当也是造成损失的原因之一，包括货物在临时储存时完全没有保护，货物在没有足够覆盖物的平板拖车/框架集装箱上运输，以及在降雨期间交叉装箱。

在许多情况下，货物会从集装箱中取出供海关检查，并放在仓库地面上。当货物在等待检查时下雨，则不可避免地会造成损坏。

事故数据还表明，在北半球多雨的夏季，货物会面临更大的风险；最近席卷欧洲大陆大片地区的极端洪涝灾害证实了这一点，即新风险正在兴起（或已经兴起）。物流和仓库经营人需要主动去考虑这一点。

## 谨慎的行动

这个分析仅限于2020年的事故，但它是基于我们观察到的趋势的恶化，这个也会成为判断潜在风险正在持续增加的一个指标。在许多情况下，偶然的因素会导致巨额的经济索赔。

但值得注意的是，许多货物经合适修理后，最终被货主所接受，从而减少了潜在的损失，当然这需要根据不同的货物特性。这些解决方案对所有相关方都是务实的。很明显地，供应链中的所有人都需要注意这类风险。

此外，虽然对湿损类索赔可能会有合同条款可以抗辩，例如在提单上注明“托运人装载、积载和计数 / shipper load, stow and count”，但当损害在这种情况下发生时，仍会产生不可避免的后果。当货主委托您照料、保管和控制货物后，而部分或全部贵重货物遭受湿损时，货主会感到利益受到侵害——所以无论错误原因如何，您的声誉都可能极难修复。

另一个经常被忽视的因素是管理人员在处理纠纷、索赔和紧张的客户关系上所花费的时间。这些[索赔](#)往往很复杂，涉及多个当事方，并需要支付检验费、调查费和抗辩费用。

综上所述，您可能对CTU设备的选择和采购有点担忧，但任何承担合同责任的人都应明确一点，要确保货物运抵目的地时未曾损坏。在委托当地代理人和分包商时，必须做到[尽职调查](#)，并在合同中建立服务要求协议（SLA's），明确您的期望，从而能带来更确定的结果，包括减少货物湿损的风险。

**“任何承担合同责任的人都应明确一点，要确保货物运抵目的地时未曾损坏”**

## 2. 气候变化风险



每个人都清楚自己所在地区的天气情况；负责场地经营的人员可能会敏锐地意识到当地气候条件的变化。许多人也将目睹越来越多的潮汐浪涌、[微风爆](#)和前所未有的大降雨。

仓库、[码头和港区](#)的经营人需要对气候变化所引致的风险状况作出最新的评估，以保护个人、操作、设备、固定财产和基础设施，以及客户重要的货物。

### **“仓库、码头和港区的经营人需要对气候变化所引致的风险状况作出最新的评估”**

气象学毫无疑问一直在更新，协助管理这类风险的相关技术也同样广泛。监测、记录和预测天气的能力将会得到持续性发展。然而，所有这些方法都不会直接保护您的业务操作，但是，当其作为您正在进行风险评估的一个组成部分来使用时，可能会为您的决策提供信息，例如设备放置的位置、如何最好的堆放空集装箱以及如何加强采购规范。

虽然许多风暴事件被认为与地理季节有关（如热带地区的台风），但全球的供应链行业仍应采取充分的步骤，为每一个严重的恶劣天气做好准备。一般来说，沿海地区的风力最强。然而，包括沿海还是更深入的内陆地区，巨浪和洪水的风险往往会造成更大的问题。

此外，近几个月来，全球各地在短时间内发生了异乎寻常的大量降雨，导致山洪爆发，并造成重大损坏，包括仓库设施和其中储存的货物。即使某一天的降雨量比历史上任何一天都多，如果索赔人能发现您在操作风险上的评估存在缺陷，或者您在恶劣天气发生之前采取的措施有缺陷，您也不能获得法律的保护。

这类事件的相关损失可能影响深远；水是无情的，它能渗透并造成重大伤害。洪水不可避免地还会造成污染，加剧损害，并在许多情况下对人类健康发出威胁。

### **“水是无情的，它能渗透并造成重大伤害”**

TT Club过去三年的理赔数据表明，内陆业务操作中有32%的案件会受到相关损害；据此推断，位于海岸或其附近地区的业务操作更容易受到天气的影响（有68%的案件）。在这段时间内收到的索赔中，有16%涉及暴雨，暴雨淹没了排水沟，导致建筑物和仓储设施被淹没。在同期内，飓风和微爆流所造成的财产损失占天气有关索赔的74%。

虽然不详尽，但以下内容对于评估您的业务风险，可以提供一个好的基础。

**一般操作**——考虑您业务所需要的操作活动，同时考虑与仓储、进出口配送、联合包装、自营仓、停车场等相关的风险敞口。如果您的经营场所被水淹没，您的业务活动会受到何种影响？

**位置**——由于风暴潮是一个严重的风险（对码头和仓库皆如此），所以应考虑靠近海平面的距离，或河流/其他水道的情况。如果您的操作会暴露在有飓风的环境下，那还需要考虑采取预防措施，如集装箱的堆叠高度。

**天气数据**——来源可靠的当地历史天气数据和任何天气趋势分析，都可以帮助分析暴雨和洪水的可能性。

**货物**——货物储存的操作计划需要考虑货物或其包装的特定敏感性（如：袋装或非托盘装），以及场地布局会有的一般漏洞（如：仓库货架）。在评估这些风险时，应包含考虑货物运输/系固的应急计划。

**风险积聚水平**——考虑您仓储货物的总货值，以及如果这些货物在一次事件中全损，您可能会面临什么风险（暂不考虑标准交易条件）。您要确保您的保险人知道这个情况。

**业务连续性**——考虑需要采取何种措施来保护您的车辆和移动装卸设备、任何办公场所及其设备，以及能否保持沟通/IT/OT的能力？您的企业多快能恢复全部营运能力？

**财产**——谁负责建筑物和基础设施的保养和维护？是否进行了预防性的保养（并予以纪录），如疏通下水道和排水沟？是否有明确的缺陷解决方案（并执行到位）？根据最新的天气数据，排水能力是否足够，并考虑到任何场地的变化（如扩大的屋顶面积）？

**合同义务**——在遇到洪水或风暴损害时，除了货损外，您是否能够履行对客户合同的承诺？考虑接下来的交货能否被接受及其交货过程，以及您现有的库存分配。您的[标准交易条件是否恰当地纳入](#)您的一般业务交易中？同时评估您潜在的风险，和在标准交易条件以及任何特殊合同下的责任限额。请注意因为不能履行合同所引致的经济处罚，一般不在保险范围内。

**保险和财务保障**——您的保险人必须充分了解您的经营活动、您的财产、您储存的货物、在任何特定的时间有哪些设备在现场，并对这些有一个合理的估价。然而，需要注意的是，研究表明“保险损失”和全部“经济损失”之间可能存在显著差异，后者包括各种间接成本，如管理人员的处理时间和声誉伤害。

对极端天气的预测非常困难，而且即使是有效的预测也可能只有几个小时的时间供各方面的经营人员作出反应。重要的是，要确保在您整个业务经营范围内进行充分的风险评估，以彻底了解各种风险，并在适当情况下，制定减损和控制措施，以及有效的持续性计划来保护您的业务。

进一步材料可阅读：TT Club的[《飓风2：海运和内陆码头的实务风险管理指导》](#)

### 3. 法律焦点：是否构成提单



一个有趣的新加坡案例，它调查了买卖合同和运输合同之间的关系。此时，在买卖合同没有明文规定的情况下，相当于持有人而言，提单不具有一些传统的特征。

#### 事实

有一批燃料通过几艘燃料驳船运输（其中一艘是在新加坡的“LUNA”轮），以便再装载到远洋船只上。新加坡码头签发了提单，随后驳船船长签字。

装船后，提单被送往托运人，也就是卖方。由于提单在托运人手中，等待30天信用期内买家付款，所以驳船方在未出示提单的情况下将燃料卸载到远洋船舶上。

买家没有支付这批燃料的采购费就破产了。于是托运人向驳船方索赔，根据是他们作为提单持有人，拥有被交付货物的货权。

## 判决

一审法院认为提单具有合同效力。因此，托运人作为提单持有人，具有所有权。尽管事实上，这些单据缺乏传统提单的特征。特别是，当燃料被卸载到远洋船舶上时，在买卖合同下没有义务要提交提单，买家也并没有期望收到能交付货物的提单，因为通常托运人会持有这些提单直到付清货款。

这令人惊讶的一审判决在上诉中被推翻。上诉法院认为，这些提单基本上就是收据，而不是所有权文件或运输合同。

提单通常不同于买卖合同，在解释时应独立于买卖合同。然而，法庭在这里考虑的不是如何解释提单能否用于证明或订立合同，而是“是否存在或订立了任何合同”。有大量的先例（包括英国判例）表明，这是合同是否成立的问题（而不是任何解释合同的问题），需要考虑更深厚的背景和当事人的客观意图。同时可以通过惯例和被接受的服务来证明。

该买卖合同中没有提及提单。凭借商业发票以及同时由码头签发的质量证书和提单，就可以进行付款。因此，托运人应去要求买方付款。提单并没有被用于防范拒付的风险，它也与支付过程无关。所以，这些提单不是所有权文件。

提单上没有明确规定卸货港，而是用了“远洋船舶用燃料”这个短语。托运人知道提单不能用以指定任何港口，且提单也不需要为了获得燃料的交付而提交。同时托运人也知道根据买卖合同，买家（而不是持有提单的托运人）有权对船舶交货作出指示。因此，提单不具有运输合同的效力。

## 评论

这个判决强调，如果一方是希望依靠提单作为所有权证明文件或运输合同，则其相关的买卖合同必须规定这一点。它还强调了法庭在判定一个合同是否存在时，应有权利审查买卖合同和运输安排。

**The “LUNA” 轮诉 PHILIPS 66 INTERNATIONAL TRADING PTE (The “Luna” )**  
[2021] SGCA 84

## 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-7KD6W-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/>