

## TT Talk 第227期

1. 虛驚事故(Near miss)報告的完整性
2. 風險評估記錄
3. 恰當的管貨與行業實踐

### 1. 虛驚事故報告的完整性



安全事故的發生，雖然頻率較低，但通常代價高昂；相對而言，安全操作和實務通常會帶來顯著的效益。有效的整理虛驚事故報告是一個關鍵因素。

眾所周知，大多數營運商已經建立了穩健的安全管理體系，這對於任何企業的內部風險管理都是關鍵的一步。

總體而言，在過去十年中海運業的事故發生率有所下降，但與其他行業相比，仍然處在讓人無法接受的水準。令人擔憂的是，雖然在安全措施方面取得了進展，但事故發生率卻仍不降。

在現有安全水準和發展安全文化的環境下，很少會有人反對，能使事故率再次顯著下降的兩個關鍵因素是增加虛驚事故的報告，和提高行業內事故調查報告的分享與學習。

為了在公司內部建立一個健康的安全文化，仍有一些障礙需要克服，這往往與害怕被責怪的意識有關。譬如個別員工會擔心遭到同事的批評，或害怕受到雇主的指責，那麼他報告輕微和虛驚事故的傾向將大幅降低。

與健康和安全管理有許多要素一樣，透明的文化氛圍必須從公司的董事會層面推動。這是能與所有工作人員取得“雙贏”的基礎；如果這個理想的境界得以實現，對已發生和虛驚事故的報告，將會增加很多。

絕大多數的虛驚事故目前都沒有被報告，這可能會導致毀滅性的後果。每一個虛驚事故都提供了改善自身的寶貴學習機會，無論是從行為上、程序上還是技術上。真正的風險是從來沒有機會去認識和學習經驗教訓，進而導致了真正的事故。建立一個虛驚事故報告和調查小組之餘，還需要把整個過程中所學習和總結的重點，予以傳播。我們要認識到與外界分享更多的行業安全知識才是真正的承擔責任。

最近，TT Club 和 UK P&I Club（UK P&I 保賠協會）一起贊助了 [CHIRP Maritime](#)，這是一個致力於為所有從事與航運有關的個人提供獨立、保密的事故報告的系統，從而為全球的行業安全作出貢獻。

其線上中央系統整理並調查了全球範圍的虛驚事故資訊，以便與廣大的航運從業者分享這些內容。[CHIRP Maritime的季刊](#)所宣導的這些安全經驗教訓，已遍及47個國家，讀者人數達20萬。此外，CHIRP Maritime的網站還包含了過往案例的資料供查詢，以幫助就具體問題提供指導意見。

我們認識到，若能簡化進入系統的流程，則該系統使用的可能性會更大。CHIRP Maritime已開發了一款線上加密的投稿格式，既直觀又提供了一種直接提交報告的方式。考慮到匿名的重要性，一旦開始秘密調查具體問題，那麼該個人的資料內容會被系統刪除。

在僅使用不敏感資訊的情況下，CHIRP Maritime就調查了超過1000個虛驚事故，並得出結論，其中約37%的事故有導致1-3人死亡或永久性殘疾的可能性。有1/5的報告顯示潛在的經濟損失在10萬美元至100萬美元之間，若進一步預估則其中17%的潛在損失可達到100萬美元至1000萬美元之間。

CHIRP Maritime這一平臺為整個從事航運業的人們提供了改善人身安全的機會。所以它考慮的問題通常是全球性的，在風險暴露的情況下，該系統以其透明的方式向所有航運人提供機會去瞭解最佳操作實務。

CHIRP Maritime的贊助商沿襲TT Club的行業角色，繼續推進海事安全，特別是有關“人為因素”的事故資訊。最近在英國海事與海岸警衛隊發佈的題為 [“致命威脅（Deadly Dozen）——海上安全的12個重要人為因素”](#) 指導通告中強調了這一點。

雖然這個通告焦點是在“海運”，但幾乎提及的所有問題都可適用於供應鏈的其他環節。無論面對海上還是岸上風險，任何管理團隊都可以透過使用“Deadly Dozen”這一指導獲益。

*我們非常感謝 Ian Hyslop 先生對本文提供的寶貴貢獻。*

## 2 · 風險評估記錄



營運者主觀上都不希望發生事故，但仍應謹慎的採取防患於未然的策略，以對抗任何可能存在的索賠。

資訊是企業的生命線。在抗辯任何針對您公司提起的索賠時，健全的流程記錄（從風險評估到程序執行）將構成證據的一部分，用以對抗整個索賠，或者至少可以減少所暴露的風險，為您的抗辯提供更大的確定性。

雖然這裏提供的例子主要關注財產風險，但所考慮的原則適用於整個運輸過程中所暴露出來的多種問題。無論事故的性質如何（洪水、火災、人身傷害或貨物偷竊/損害），能充分維護您立場的，往往取決於您是否能提供有效的證據。

許多地方的洪水風險仍然是一個重大問題，特別是在港口周圍。謹慎的業者在進行風險評估時，會考慮理論上一旦發生洪水時可以達到的嚴重程度，從而確定風險偏好並制訂減損方案。近年來在各地發生了數起特大事故，例如在短時間內暴雨傾盆導致洪水暴漲，造成倉庫設施和儲存在其中的貨物發生重大損失。

面對事後受損害人提起的索賠，營運者可能會設法以“不可抗力”進行抗辯，認為這是無法控制或不可預見的情況。然而，依賴這種性質的抗辯往往需要揭露與風險評估和操作程序有關的大量文件（並不總是與該損失直接有關）。

在建造設施時或租賃該設施時，詳盡的風險評估是必要的。這可能包括抗洪能力或在屋頂、堆場周圍有充足的排水道。當某一設施的占地面積擴大，就不能忽視其排水能力的問題，應增加相應的排水區。通常我們需要證明有一套標準操作程序的存在並遵照執行，譬如及時搬運庫存貨物遠離危險區域，或定期維修，包括清理排水管的記錄。

大多數倉庫管理人員會進行風險評估，制定操作程序和日常維護。在可以提供強有力的文件作為證據的情況下，抗辯或降低現有索賠金額的能力將大大增強。

火災是另一種顯而易見的倉儲風險。發生火災的其中一個原因是高功率照明。雖然經過風險程序評估，貨架上的貨物通常會予以充分分隔。但事實上，燈泡過了使用壽命或發生故障時可能會破裂。高空照明裝置通常配有安全護籠，旨在收集破裂後跌落的碎片。但這種安全裝置容易被起重設備損壞，並且可能沒有修復或及時更換。極熱玻璃碎片從照明裝置落在儲存的貨物上，其後果可能是毀滅性的。

同樣的，文件證據是至關重要的。日常維護程序的具體內容、定期檢查和更換燈泡的證據對於索賠抗辯可能是極其重要的。具備一個嚴格的故障報告和維修的程序，也有助於針對疏忽索賠的抗辯。若能證明有採取合理步驟避免此類事故的能力，則可幫助降低賠償的水準。

當租賃設備時，認為業主負有維修責任並應當提供合適的設備，這一想法是不嚴謹的。租賃契約通常會包含此類事宜，所以倉庫承租人必需確定自己應承擔的義務。在許多情況下，這一責任最終由倉庫經營人承擔而不是業主。無論如何，經營人應該負責設施的正確使用，並管理相關風險。此外，經營人還需要考慮變更設施的使用所帶來的影響，如儲存較為敏感的貨物。也可能需要重新評估風險，記錄調查結果，並在必要時與業主溝通，以解決暴露的相關風險。

不要心存僥倖。一旦發生事故，卻發現您並沒有採取任何預防性的措施，可能會損害您以後賴以支持的抗辯理由。

*我們非常感謝 Ian Hyslop 先生對本文提供的意見。*

### 3. 適當的照料貨物與行業慣例



在訴訟中，律師們通常非常關切哪一方負有舉證責任，以及舉證責任如何轉移或者免除。然而，複雜的解釋有時也會帶來非常務實的判決。

#### **案件事實背景**

南美輪船有限公司（CSAV）使用乾燥、不通風的貨櫃，將牛皮紙包的袋裝咖啡豆從哥倫比亞運往北歐。根據提單，CSAV的工作人員負責裝載貨櫃和安排襯墊。在運輸過程中，裝載貨物中升起的暖濕空氣，與冰冷的貨櫃頂部接觸時發生冷凝，致使位於頂部和側面的包裝袋水濕。

當此類貨物從溫帶地區運至寒帶地區時，這種冷凝是不可避免的，並且行業指導意見是用通風的貨櫃運輸。然而，使用放置了襯墊的不通風貨櫃也是可以的，並且是非常常見的實務操作。

### **適用法律**

提單條款使用“海牙規則”。隨之針對運送人的貨損索賠取決於以下兩條款，“海牙規則”第3條2款，運送人應“適當和謹慎地裝卸、搬運、積載、運送、保管、照料和卸載所運貨物”。但第4條2款m項，免除了運送人因為貨物的固有缺陷引致的滅失或損壞責任。

### **判決**

索賠人在一審時取得勝訴。但上訴法院駁回了這一判決，繼而支持CSAV，因為他不同意商事法庭在一審時的三個主要理據。

首先，運送人根據規則第4條2款m項，或任何其他第4條2款的除外責任，表明這是一起明顯因為貨物固有缺陷所導致的案件，則除了第4條2款q項列明“非由於實際過失引起的任何其他原因”這一理由外，應由索賠人來負責證明運送人的疏忽或違反規則第3條2款。運送人沒有義務去證明它存在疏忽或違約行為。這是自沿用海牙規則之後，在法庭和教科書上都常見的辯論問題。

其次，固有缺陷這一除外責任可適用於完全正常的（即並不是說有缺陷的）貨物，只要損失源于貨物的自然屬性。

第三，雖然有明確的法條，即規則第3條2款規定的“適當”，是指“有一個健全的系統”，但法律並不要求運送人所採用的這一系統是基於科學或實證調查，或實際能預防損害的發生。相反，根據案例《Albacora》([1966] 2 Lloyd’s Rep 53)，對這一系統僅要求無論在何種情況下，符合行業慣例即可。

另有一項一審時的意見，在上訴法院獲得了支持：即如果運送人負責貨櫃的裝載等任務，則運輸契約應將此納入作為裝卸的一部分，並且海牙規則也將適用。

該案在解釋海牙規則時尤為重要，並且如果海牙威士比規則中也有類似的措辭，也將適用。

## **沃爾咖啡（Volcafe）協同其他方 訴 南美輪船有限公司（CSAV）**

[2016] EWCA Civ 1103

*我們非常感謝Ian Hyslop對本文提供的意見。*

## **結束語**

我們真誠地希望上述內容對您的風險管理有所幫助。如果您想瞭解更多資訊，或有任何意見，請發電子郵件給我們。我們期待著您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

風險管理總監

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免費電子通訊文件，原稿由TT Club倫敦發放，其地址是英國倫敦芬徹奇街90號，郵編EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登錄我們的網站閱讀本通訊和過去所有的通訊文件，網址是：

<http://ttclubnews.com/2RU-4Z4FU-0DGCHMVA76/cr.aspx>

我們在此聲明，TT Talk 中的全部內容僅供參考，不能代替專業的法律意見。我們已採取謹慎措施，儘量確保此份電子通訊的材料內容的精確性與完整性。但是，編者、文章材料的撰寫者及其他相關工作人員，以及 TT Club 協會本身，對於任何依賴 TT Talk 資訊內容所造成的滅失與損害將不承擔法律責任。

如果您想要瞭解本公司的登記註冊資訊，請點擊以下網址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>