



April 2021. Issue 273 in the series

TT Talk 第273期

1. 飓风损害——为什么越来越严重
2. 弃货——不仅仅是钱的问题

1. 飓风损害——为什么越来越严重



随着每年气候变化对港口运营和基础设施的影响越来越大，[不可预测的风暴灾害](#)所造成的经济损失也在持续上升，同时[港口当局](#)和码头营运方所面临的风险也越来越大。

人们能普遍理解自然灾害可能会对基础设施造成损害。最近，中国的一项司法裁决（见下文）还增加了其他风险，它判决港口经营方应对飓风导致的货损负责，这导致了集装箱码头经营人在面临此类[索赔](#)时，可能无法依靠不可抗力来辩护。其他司法管辖区也可能会跟进这一法律变化。

风灾对港口设施主要带来两种风险，一是码头起重机被风吹翻或沿泊位倾倒，二是泊位上的船舶缆绳断裂。TT Club最新的统计数据显示，在全球港口和码头中，因起重机被吹翻或沿轨道倾倒所造成的风损，占到与天气相关的保险理赔总成本的1/5左右。风暴期间与缆绳断裂相关的索赔费用占13%。

港口通常是且不可避免地位于脆弱的沿海地区或低洼地区，这增加了港口面临与天气有关的风险。鉴于港口在全球运输链中的重要性，保护这些港口对每个国家都具有战略经济意义。

“鉴于港口在全球运输链中的重要性，保护这些港口对每个国家都具有战略经济意义”

对这一风险评估和审查的需求从未像现在这样强烈。[联合国贸易和发展会议](#)（UNCTAD）的研究表明，需要采取紧急行动，加强港口的基础设施和人员能力，以应对不同气候条件下港口所面临的操作和设施风险。正如UNCTAD的港口行业调查《[关于气候变化的影响和适应](#)》所强调的那样，在过往的气候数据中，相关风险按各个区域而有所不同，但来自29个国家的受访者表示，风是影响最大的天气因素。

风能造成多大的损害？

- **装卸设备：**起重机和集装箱装卸设备，尽管他们的大小和质量不同，但都容易受到飓风侵害，特别是突然而至的风暴。事故严重程度可以从脱轨到灾难性的坍塌而不等。所有涉及装卸设备的事故都需要付出高昂的费用。
- **财产：**可能会对建筑结构直接造成损害，例如外墙/屋顶变得松动。同样，坍塌的设备或空中的碎片也可能对建筑物和其他基础设施造成灾难性的破坏。一旦建筑结构的完整性受损，降雨或风暴潮可能会加剧破坏程度。
- **货物和船舶：**任何停泊在港口区域的物体都有可能受到损害。
- **人身伤害：**飓风期间，在场的工作人员都可能面临危险，特别是在操作设备或进行抢险操作的时候。
- **业务中断：**在进行全面的风险评估和设定风险偏好时，应事先考虑其潜在的后果。如果一台关键的装卸设备受到飓风的严重影响，进而导致码头或泊位的部分操作区域受阻，您的业务将何以为继？
- **商誉损害：**如果由于与风暴有关的事而导致您的服务中断，您可能无法为现有和潜在的客户提供服务。由此造成的商誉损害可能会影响您长期的业务量。
- **经济成本：**与此类事故相关的一系列潜在的、更高昂的经济成本，不仅会影响到供应链，也会在内陆地区产生影响。

责任在哪里？

虽然每宗事故都会经过彻底的调查，并会根据其自身情况作出评判，但码头经营人可能会承担一系列责任。这些责任包括延误、以及财产和货物损坏的赔偿。对这类事故有一潜在的抗辩理由是“不可抗力”——即天气状况超出了经营人的合理预期，因此也超出了经营人能采取合理预防措施的范围。

然而，中国山东省高级人民法院最近的一项裁决，让人们对于码头经营人是否能依靠这种抗辩理由而产生了疑虑。该案涉及2018年6月青岛港发生的一起事故，港内的某一桥式起重机倒塌在一艘运载货物的驳船上，货物保险人通过代位求偿权提起索赔。而造成码头起重机倒塌的原因是：一阵突然刮起的飓风。

码头知道即将到来的风暴，并采取了一些预防措施来保护港区内的资产。然而，法院发现港口员工没有能够采取所有可用的预防措施，包括抗倒塌措施，譬如应按照有关《大型港口机械防风暴条件》的地方法规来安装防风系泊锚或设置码头螺柱。据了解，这些措施需要在起重机的非驱动轮上放上车轮制动装置，加上轨夹，以及风暴锚索。

这一判决提出了一个有趣的问题，即中国的集装箱码头经营人在未来面临来自货物所有人的索赔时，是否能够依靠不可抗力来辩护。

如何减少风险

- 风险评估：根据最新的气候数据来不断审查和更新风险评估，并注意已安装设备的安全规范。
- 天气监测技术：天气预测技术在不断改善。对现场的监测（与港区面积成正比）和当地或国家级的监测数据都应予以重视。
- 防风准备工作：对岗位职责形成书面文件，和在风暴条件下应采取的行动，包括明确的操作步骤（如停止活动和捆绑设备）。
- 审核合同条款：虽然“不可抗力”可能因为不同的司法管辖区而有不同的考量，但谨慎的做法是审查您的合同条款。其中是否包括了不可抗力责任除外条款？并且根据自然灾害性质，该条款是否包含飓风这一情况？

如欲了解更多信息，请点击 [《风暴2：海上和内陆码头的实际风险管理指南》](#)

2. 弃货——不仅仅是钱的问题



弃货的风险并不是什么新鲜事；每年，收货人延迟提货或不予提货都会给行业带来大量的时间和金钱损失。现在它正在以人命为代价。

去年8月，[储存在黎巴嫩贝鲁特港口的硝酸铵肥料发生爆炸](#)，造成200多人死亡，6500人受伤，该市部分地区遭到严重毁坏。这些危险的存货在贝鲁特港多年来一直被忽视。在这起致命的爆炸发生后，港务局透露，在一个露天堆场发现了[另外50个装满危险化学品的废弃集装箱](#)。十多年来，他们一直在港口却被遗忘。

[TT Club](#)此前曾强调过弃货对货运代理人、[物流经营人](#)和无船承运人的影响，但贝鲁特港爆炸案这一令人震惊的事实，揭示了[港口当局](#)和码头营运人应迫切需要采取行动了。

“贝鲁特港爆炸案这一令人震惊的事实，揭示了港口当局和码头营运人应迫切需要采取行动了”

弃货并不是什么新的难题。每年，因交付延迟或收货人未能提货，从而产生了大量的仓储、集装箱滞期费和集装箱滞留费用。这些问题总是很复杂，需要昂贵的时间成本来解决。可能无法通过法律豁免、或合同约定的方式，来规避与弃货有关费用，包括集装箱滞期费、港口堆存费、处置费或罚款。

因此，学习如何尽早识别风险以帮助减轻不可避免的后果是关键所在。通常，TT Club建议建立有效的[尽职调查](#)程序，并制定特殊程序来识别可疑的货物，以便货物在被弃之前领先一步。尽早发现、主动管理，方可减少损失。然而，在复杂的物流供应链中，这样的事情并不总是简单明了的；虽然对销售压力可以进行适当的管控，但为了维持与合作运营商的关系，可能必须接受某些没有保证的订舱业务。

这一简单的事实告诉我们，所有的订舱业务应经过深思熟虑的决策——并且对所有异常情况的处理流程，都应非常明确。只有通过充分的预先考虑，才能做出一个明智的商业决定，到底是完全拒绝订舱、还是对这一装运任务给予更多的必要关注。

危险信号：应注意什么

货物在供应链的某个点上被遗弃，潜在原因会有很多——了解通常有哪些原因可以提供一些保护措施。一般情况下，货物都是在目的港被遗弃。我们需要制定管控措施，以确定有问题的商品、路线和目的地。其他危险信号可能还包括关于托运人的性质或制裁问题的不确定性。

大宗商品

某些商品的风险较大，且可能会受到地理或季节性的影响。在订舱过程的开始阶段就提高警惕可能会有助于减少风险。经验积累可丰富您的高风险商品清单，以下是一些通常会呈现较高风险的商品：

- 废物（包括各种织物、纸张和木材）
- 废料（金属、塑料、木材）
- 用于回收再循环的货物（通常是带有循环再利用符号的货物运输）
- 使用过的计算机设备
- 使用过的轮胎
- 个人物品

虽然未能提货的原因各不相同，但大多数是价值相对较低、数量较多，且往往不是新制成品。然而，意识到货物申报可能存在隐瞒是非常必要的，特别是涉及货物真实性的问题。危险货物筛查也同样重要。

另外，需要警惕假冒、不合规和违禁货物所带来的风险。不可避免地，查明这些货物和企图利用合法运输活动的犯罪分子是相当困难的。因为这些货物可能不会被准确申报，它隐瞒了非法贸易，以及货物的自然性质或理应呈现出的潜在危害。

托运人的性质

了解您的托运人是识别高风险的基础。并非所有弃货的案例都是托运人有意欺骗，但进行谨慎的尽职调查终会得到回报。托运人的可靠性是评估任何一项高风险业务的一个重要考量因素。

贸易路线

考虑货物的运输路线。随着时间的推移，有意识的去了解与某些商品的通常贸易路线有关的知识。

销售合同和贸易波动

货代经营人通常不会看到相关的销售合同，但其中的条款可能指出了弃货的原因。要警惕可能表明潜在问题的因素，具体表现在不仅要注意货物“按XXX的指示装运”条款，还要注意经济或市场条件的变化。

制裁问题

这是全球物流行业中的人都很熟悉的一个主题，时刻警惕与您交易的一方和有问题的货物是至关重要的。

所有这些和更多的内容，将在TT Club即将发布的防损刊物中，以及在[播客](#)中也将专门探讨这个话题。

需要进一步的行动

与许多棘手的问题一样，现实情况是无人提取的货物虽只影响了一小部分的贸易，但它会对时间、关注度和成本产生极大的影响。无论原因是什么（错误、欺诈、破产或财政问题），全世界都应吸取贝鲁特港的悲痛教训。TT Club也曾卷入过其他案例，事故中[危险货物](#)被弃置在码头区域，直到其危害被暴露出来。

我们都知道，即使是在严谨而有序的操作下，受监管的危险货物也会在系统中“丢失”。我们没有自满的余地，特别是在极端季节性温度常发的地理区域，因此，对堆场进行例行的现场检查仍然是必要的技术补充手段。

“我们没有自满的余地”

进一步的沟通表明，应急计划的配置也可能存在不充分。港口和码头需要与当地的消防和救援服务机构建立良好的关系。这意味着要考虑好获取安全信息的途径、建立应对突发情况的培训和设备、以及为遇险货物划定“救援”区域。例如，在一个案例中，应急服务部门禁止在没有呼吸设备的情况下进入集装箱，但消防人员不知道如何操作正面吊。因此，“事故管控流程”中应清晰标明对货物、现场和设备的操作信息要求。

简单的教训——不要做任何假设；准备和练习才是关键。

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-7A2S1-14A77BE39122EB78WBHHIN5CAD606EC3BBEA7C/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/>