



July 2024. Issue 312 in the series

TT Talk 第312期

1. 集装箱盗用
2. 合同管理义务
3. 船舶碰撞码头时港口应采取的措施

1. 集装箱盗用



TT Club [之前](#)曾提出过集装箱被[盗用](#)的问题。造成这种情况的原因各不相同，有时会与[弃货](#)等问题有关，所以全球航运业应努力应对这一持续存在的风险。在需求旺盛的地区或时期，集装箱可能成为犯罪分子眼中极具吸引力且利润丰厚的目标。

TT Club在考虑[供应链安全](#)时通常会更关注[货物盗窃](#)，但不法分子必然不会放过任何可能出现的机会。涉及盗用集装箱的案件通常时间跨度长且被盗数量巨大，这通常与孤立发生且更容易逃避侦查的货物盗窃事件不同。

涉及盗用集装箱的案件通常时间跨度长且被盗数量巨大

人们普遍认识到，货运供应链中的所有参与者（包括集装箱经营人）都需要对其交易对手进行[尽职调查](#)，特别是在签订合同时，遇到那些自己不了解或他的预期行为有明显变化的人。

改变集装箱偷盗趋势

集装箱盗窃（无论是被用于物流运输还是改变其用途）的现象由来已久，但随着追踪和追查技术的发展，犯罪分子必须更加谨慎地考虑这些被盗集装箱的未来用途。数据技术的进步——无论是通过改善流程还是使用“[智能](#)”集装箱——都意味着被盗集装箱在进入码头或通过船舶的订舱和装载系统处理时越来越有可能被识别。犯罪分子明白这一点，他们通常要么对集装箱的标记予以无效化处理后，仅用于长期或静态的存储用途，要么对其进行改装以掩盖原来的标记。

近期发现，数字记录被篡改的趋势愈演愈烈。事实证明，在欺诈的早期阶段，这种方式很难被发现。目前已知的一种方法是：集装箱已经被放行，但在系统中该集装箱“以某种合乎逻辑的”方式，显示仍在堆场中，可能声称它正在被维修。这让不法分子有足够时间重新安置集装箱，使该箱标记失效，并掩盖其灭失。

更复杂的欺诈行为表明有内部人员参与的可能性。在系统记录中，集装箱位于堆场，通过虚构的物理损坏事件后被视为推定全损，但实际上集装箱已离开堆场并出售给第三方。

更复杂的欺诈行为表明有内部人员参与的可能性

在这两种情况下，从欺诈开始到引起集装箱经营人的注意可能需要几个月的时间。

TT Club还发现供应链中的欺诈者盗取大量集装箱的案例。他们使用与盗窃货物类似的手段，利用陷入困境或破产的公司来大量订舱，这将涉及许多集装箱。集装箱通常是在难以追踪或执法薄弱的国家被提用后，很快就会被出售。欺诈代理人随后消失，被他们用来订舱的破产公司也没有资产可以追偿。允许第三方订舱的在线平台也极易受到欺诈者的利用，这表明集装箱经营人完成对托运人和货主的尽职调查同样重要。

部门间差异

协会最近一直在考虑的与其他风险相关的主题在这里也很普遍。当同一企业的不同部门紧密合作时，欺诈行为通常会在早期阶段被发现。然而，当企业的不同部门由于运营或地理上的分离而无法有效沟通时，欺诈就很容易发生。

例如，如果集装箱被宣布为推定全损并等待报废时，运营、维护、船队管理、法律、保险和财务团队可能无法协同工作，以确保集装箱确实被报废，并取得残值收

入。有证据表明，如果没有充分协调的控制，对系统和流程熟悉的内部人员就有机会在不被发现的情况下操纵记录，从而为自己提供时间和机会来掩盖集装箱的踪迹。

TT Club的防损团队最近专注于与货运相关的[库存管理](#)，类似的风险和教训在这里显而易见。对每个给定位置的集装箱进行定期审计（包括物理和逻辑审计）是一种基本的风险管理方式，这将有助于减轻挪用的风险，或至少在早期阶段能提供揭露欺诈行为的机会。通过审计发现的异常应记录并传达给相关方，并进行全面调查以确保集装箱完整无缺。

识别和管理[内部风险](#)可并不简单。在招聘阶段和雇佣阶段实施全面的[尽职调查](#)流程至关重要。虽然这些人可能与有组织的犯罪网络或其他犯罪活动有某种联系，但在企业内部，他们通常单独行动，这往往使他们能够长期不被发现而受不到审查。毋庸置疑，一旦涉及内部人员的事件被揭露，企业的声誉将面临重大风险，尤其是在遭受巨额损失的情况下。

风险减损

在所有业务部门中若能保持紧密一致对于减轻此类欺诈活动可谓至关重要。虽然这可能无法阻止欺诈活动，但通过及早发现可疑行为，您的业务将免受更大规模的损失。健全的[尽职调查](#)、审计流程和控制将进一步减轻发生欺诈的操作风险。重要的是，一旦发现欺诈行为，清晰有效的升级流程可以暂停操作环节，并为防止进一步损失而提供机会。

2. 合同管理义务



合同风险管理的重要性不容低估，无论是对供应商还是对客户（上下游产业链而言）。对于那些肩负商业责任的人来说，了解[常见的问题合同条款](#)和风险敞口至关重要。如果不小心，企业可能会面临严重的财务风险。如果您没有配备法律部门，则应寻求外部协助来审查合同。

责任保险为企业在发生意外损失时提供合同和法律责任上的保护，因此它是一种有效的风险管理工具。但是，如果合同超出了经营人的法律责任，则通常责任保险不会保障这类损失。这类额外损失通常没有保险，它将由经营人自己承担，由此可见健全的合同风险管理流程的必要性。

TT Club的Risk Bytes系列最近出版的一期重点聚焦于“[合同风险管理](#)”的主题，这为经营人提供了一个有用的工具，来考虑各种相关概念、术语和风险减损策略。

评估合同

根据TT Club的经验，许多客户企业都制定了企业模板合同，这些合同通常包含对物流经营人不利的条款。这些企业合同往往适合一般采购要求，但并不适合物流服务的具体情况，这样的例子并不少见。对物流复杂性的了解不足可能会导致条款不完善，并且这些条款可能极难遵守，从而导致意外损失。

在早期谈判阶段仔细审查合同是降低合同风险的重要步骤。想要挑战大客户可能令人望而生畏，因此了解最棘手的条款、它们存在的原因以及它们如何影响风险至关重要。Risk Byte指导文件能够帮助物流经营人改善他们的合同风险管理。

在早期谈判阶段仔细审查合同是降低合同风险的重要步骤

一份公平的合同将为双方带来一系列好处。明确责任界定将有助于避免商业上的损害和代价高昂的纠纷。在发生损失时，合同还应确定法律管辖权和责任限额。合同条款应促进公平、及时支付所提供服务的费用。

条款是否过于苛刻？

显而易见，如果签订的合同包含极为有利于客户的苛刻条款，或者不适合提供的服务，则很容易引发争议。同一企业的职能部门之间可能存在不同的激励机制，这种情况在企业快速增长时最为常见。例如，销售目标可能会促使人们考虑接受超出安全界限的合同。

即使这是一项商业决策，也要对合同条款和潜在风险有透彻的了解才是明智之举。最简单的问题包括：运营部门是否真的能满足合同的要求？合同期间的损失是否会超过利润回报？所以，采取联合、跨职能协作的方法对于保护您的业务至关重要。

采取联合、跨职能协作的方法对于保护您的业务至关重要

对物流业务的可操作性认识不足的一个例子可能是客户试图禁止[分包行为](#)。即使允许使用分包商，经营人也应确保他们能以背对背条款签订合同，以便在合同发生损失时有追偿这一选择。实际上，背对背条款意味着您与分包商签订的合同与您与客户签订的合同条款相同，从而避免您在法律上应赔偿给客户的款项与可从分包商处追回的款项之间的出现差距。

哪些条款是关键？

尽管不是详尽无遗的，但以下一系列条款可提供一定的合同确定性，应予以审查。

- 经营人应避免签订[全额赔偿和加重责任的合同条款](#)。此类合同会使您的企业承担超出强制适用的国家法律或国际公约的责任。接受此类合同可能并不会纳入您的责任保险保障（除非您的保险人已正式同意这些条款），并且您的分包商也可能会拒绝接受背对背条款。
- **违约金**（有时称为惩罚性赔偿）通常是因未能或延迟提供服务而规定的固定合同罚款。此类损失不太可能从您的责任保险单中得到补偿，因此应避免签订这类条款。
- 避免接受[间接和后果性损失](#)之类的条款，例如利润损失或延误，除非这些损失与货物的灭失或损坏直接相关。若未能排除间接和后果性损失可能会使您面临的索赔没有保险保障。
- **时效限制**提供了一定程度的保护，有助于及时解决争议。在许多司法管辖区，针对您企业提起索赔的法律诉讼时效限制通常为九个月至一年，这应当是公平、合理且可予以执行的。
- 在切实可行的情况下，尽可能确保您熟悉**法律和司法管辖权条款**。在全球商业世界中，您的企业和您的客户可能在两个不同的司法管辖区运营，因此可能需要就适用哪个司法管辖区进行谈判。在有诸多限制、不熟悉的法律下或在对您不利的法庭上处理索赔，不仅费用昂贵，其结果也不确定。

总结

了解合同风险管理是明智之举，特别是当您的企业没有专门的法律部门时。明确哪些是重要的条款，了解它们在损失或纠纷中的含义，并在适当的情况下与您的客户进行谈判。在涉及复杂合同的情况下，与您的责任保险人沟通，共同考量合同条款和风险。了解潜在的风险将使您能够做出合理的商业决策。

3. 船舶碰撞码头时港口应采取的措施



当船舶与港口基础设施发生碰撞，对泊位本身或其上的设备造成损坏时，港口应立即采取措施保护其利益。根据经验，TT Club制定了指导策略——详细说明了要采取的行动，以期能最大限度地追回损害成本。

本文概述了TT Club采用的策略以及如何与港口合作并纳入应急响应程序。

发生损害时的第一步措施

当船舶对港口基础设施造成损害时，有必要意识到船东可能会试图逃避支付维修费用。例如，由于许多船舶属于“单船公司”所有，船东可能会出售其唯一资产（即造成损害的船舶），导致之后可能无法追回损失。因此，关键是要确保迅速签署一份承诺书，承认潜在的索赔（不一定要承担责任）会由银行或保险人提供适当的担保。

有必要意识到船东可能会试图逃避支付维修费用

该流程的第一步是向船长、租船人和船东发出损害通知，并要求船方承担责任。然后，强烈建议船舶的责任保险人（通常是其保赔协会/P&I Club）签署担保函，以避免有保险问题，并让保险人尽早参与到索赔流程中。

获得保赔保险人（较佳的选择）或银行就索赔提供的担保函，可以避免船东在执行任何谈判和解或法院判决之前停止经营或转移其资产的问题。这也将允许直接向保赔保险人或银行提出有关泊位或设备维修和业务中断方面的索赔，无论当时船舶的经营状态如何。

如果无法提供担保，则必须采取措施滞留或扣押船舶。所涉及的程序将取决于所适用的司法管辖区，同时为确保港口利益得到充分保护则需要当地的法律援助。

通知保险人

事故发生后，在船舶离开港口前，港口需要通知其经纪人和保险人，提供事故日期、船舶名称、准确位置和事故描述。港口应迅速估算出物质损失和可能的业务中断损失的数额。

为了获得担保，以及满足出险通知和估算损失的要求，有必要从港口工程师那里获得关于财产损失的建议，并从财务经理那里咨询有关潜在业务中断损失的建议。如果损失金额低于适用的免赔额，港口方需要向船东发送索赔函，要求其承担损失责任；TT Club或您的保险人可以协助提供相关建议和措辞。

如果损失金额超过免赔额，您的保险人通常会发送索赔函。保险人通常会调查船舶的所有权和船舶价值，以及任何可能存在的赔偿责任限制，然后再进行担保谈判并获得担保函。

评估和修复损坏

事故发生后，如果损害不小，您的保险人将立即指定一名检验师或评估员。保赔险的保险人也可能会指定一名评估员。港口方将与评估员（如果适用，包括港口保险人和保赔险双方的评估员）一起为码头和设备的维修展开招标，此时港口是签约方。一旦收到至少两份（最好是更多）投标书，港口需要与您的保险人和评估员一起审查这些投标书，然后选择最合适的投标书。船舶的保赔险保险人应参与投标审查，并最好也能同意审查结果。

港口将安排进行维修并直接结算承包商给出的账单。一旦这些账单得到指定评估员的同意，港口可就超过保单免赔额的金额获得补偿。请注意，在维修过程中，保险人不会为港口的任何基建改善作出补偿。港口的保险人（或港口方本身，在索赔额低于免赔额的情况下）应继续与船东的P&I保险人保持沟通，以最大限度地提高追偿可能。

追偿与和解

一旦维修完成后，需要协商赔偿或和解事宜。如果已签发担保函，可以直接向P&I保险人索赔。尽管已尽一切努力让船东和船舶的P&I保险人了解情况并参与其中，但仍可能存在有关责任金额或责任归属的争议。如果谈判不成功，可能需要提起诉讼；这也是尽早让您的保险人介入或在当地聘请律师的另一个原因，以确保针对您的索赔受保护并得到妥善处理。

一旦维修完成后，需要协商赔偿或和解事宜

在收到商定的和解金（或判决金）后，港口通常需要签署一份有利于责任方的解除责任书，确认港口不再对其提出索赔。所有担保（原始担保书）应退还给船舶的P&I保险人。

当然每个事故都有其独特之处。然而，对于追回损失来说，上述步骤能最大程度地提高追回的机会。

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：

[TT Talk: Managing disparate supply chain risks \(ttclubnews.com\)](http://ttclubnews.com)

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。