



声 闻

导 读

◇ 风暴事故的抗辩

以往认为风暴事件是不可预料和不可避免的，但这类传统的主张现在已经很难成立。事实上如果索赔人能够证明您的操作风险评估中存在缺陷，或您在恶劣天气前采取的措施不当，那么即使某一天的降雨量大于任何过往的历史记录，也不足以保证抗辩成功。间接影响的人。

◇ 未雨绸缪的风险评估和规划

尽管全球许多风暴事件是源于地域与季节上的原因，典型的例子如热带地区的飓风和台风季节，但整个全球运输链仍必须采取恰当的措施来应对极端的灾害性天气事件。

◇ 共同海损调查

尽管共同海损（下称“GA - General Average”）的概念已得到了广泛认可，它的存在与海运业一样长远，但它也经常遭遇误解。在海事法中对共同海损的规定是指在特定的航程中，所有利益方将共同分摊因紧急情况下采取措施而导致的损失。



风暴事故的抗辩

以往认为风暴事件是不可预料和不可避免的，但这类传统的主张现在已经很难成立。事实上如果索赔人能够证明您的操作风险评估中存在缺陷，或您在恶劣天气前采取的措施不当，那么即使某一天的降雨量大于任何过往的历史记录，也不足以保证抗辩成功。

在涉及大额损失的情况下，索赔人通常会从多方面质疑经营人，包括其所发出的预通知、过往曾经发生的类似案件、货物存储行业最佳的实践标准、所保存记录的完整性、对风险评估的重视程度和应急计划的有效性。

信息是企业的生命线，在您就一项索赔进行抗辩时，一个健全的流程记录（从风险评估到程序执行）将成为抗辩证据的一部分，无论是全部免责还是争取减少承担的责任比例，都能为您的企业提供更大的确定性。

虽然这里提供的案例主要是关于财产风险，但所考虑的标准可适用于运输链上的各类其他风险。无论事故的性质如何（例如洪水、火灾、人身伤害或货物偷盗/损坏），只有当您提供了有效和充足的证据，才能充分保护您的立场。

许多地区，尤其是港区周边，洪水风险仍然是一个突出的问题。谨慎的经营人会进行风险评估，并从理论上评估一旦发生洪水所可能暴露出的风险程度，从而确定风险偏好并制定减损策略。

在面对索赔的时候，经营人可能会设法依赖“不可抗力”进行抗辩，因为这个因素不在其控制范围或可预见范围之内。但是，依靠这种性质的抗辩通常被要求披露有关风险评估和执行程序的大量文件（并非总是与索赔损失直接相关）。

在建造或出租某一设施场所时需要进行全面的风险评估。这可能包括对屋顶或堆场范围内的防洪或排水系统的有效性进行评估。在设施扩建的情况下，排水能力的问题不容忽视，因此要增加相应的地面排水区。通常我们必须证明标准操作程序的存在和其执行情况，例如及时将库存移出危险区域，或进行常规的维修活动，包括留下清理水沟、落水管和排水沟的记录。

大多数仓库管理人员会进行风险评估，执行到位并做到日常维护。如果能够提供有力说服力的文件证据，将极大的加强抗辩能力或减少索赔。

假设业主会承担维护与提供符合要求的设施的责任是不合适的。这些问题通常会在租赁合同中得以明确，因此仓库承租人需要确定这些义务。在许多情况下，最终责任会归于仓库经营人而不是业主。无论如何，经营人应当确定设施的正确使用并管理相关风险。

此外，经营人需要考虑更改设施使用规划后的影响，如用于储存更为敏感的货物。可能需要重启风险评估，记录调查等，在必要的时候，与业主沟通主动解决所暴露出的相关风险。

不要听天由命！如果事故确实发生，却没有任何采取过适当措施的证据，则很可能会损害您的抗辩理由。

除了使“不可抗力”成为有效的抗辩理由需要承担举证责任之外，您还需要熟悉自身的业务经营情况，以及您与您的客户之间同意使用的法律管辖和特殊条款所带来的影响。一场风暴过后，没有一方会对其结果感到满意，但是理清并确定责任可协助双方保持长期良好的商业关系。



未雨绸缪的风险评估和规划



尽管全球许多风暴事件是源于地域与季节上的原因，典型的例子如热带地区的飓风和台风季节，

但整个全球运输链仍必须采取恰当的措施来应对极端的灾害性天气事件。

风暴可能会对港口和码头造成严重的损害，包括基础设施和第三方财产。除了财产损失之外，此类事件还可能会导致营业中断及潜在的污染问题。虽然在沿海地区的风力最为凶猛，从而需要采取措施来保护财产的安全，但对海岸线和内陆地区而言，巨浪和洪水通常会造成为更严重的问题。

此外，近年来出现了几起严重的局部地区事件，例如在短时间内降雨量极其庞大，导致洪水泛滥，从而造成仓库设施和储存的货物严重受损。

极端天气可能难以预测，或者在预测到后只能给相关工作人员留有几个小时的反应时间。这些事件的相关损失无法估量；水是无情的，它有能力渗透并破坏任何地区或货物。肮脏的洪水增加了损害的程度。此外，在许多情况下，若地下水道被淹没，则水源将变得有碍健康，进一步加剧了损害的严重性和对健康的威胁。

显然，运输链上的经营人并不希望遇到此类事件，且不想承担相关损失。谨慎的做法是采用未雨绸缪的措施，以减轻财产损失、保管的货物损失，和作为一个负责的物流服务供应商所珍视的商誉损失。

确保对您的整个业务范围进行了正确的风险评估是非常重要的，这是为了全面了解您的各种风险，并在适当的情况下制定减损和控制措施，以及有效的紧急预案来保护您的业务。

尽管并非详尽，以下方面的内容应该可以为您的业务风险提供一个良好的评估基础。

您的业务——您经营的业务涉及哪些环节？仓储、出入境配送、联合包装、自助存放、车辆停放？如果您的经营场所被洪水淹没，哪些环节将受到影响？

位置——您经营场所的位置至关重要。考虑如何预见会发生的情况，例如风暴潮可能会破坏您的仓储设施（堆场和仓库），特别是靠近海平面或河流/其他河道的地方。如果您的业务操作受潜在的强风影响，可能需要采取预防措施，适当降低集装箱的堆垛高度。

当地天气的历史数据——调查历史气候数据，这可能为强降雨和洪水的发生提供了指引。

货物——考虑您要储存哪些货物，面对水湿危害它们有多脆弱，以及如何保护它们免受这种风险？货物是否要打板？货物是否要放在地上？您在地上存放的是重型货物还是敏感性货物？如果在短时间内预测到风暴，您对货物的紧急疏散计划能实现多少？

累计风险——考虑下您储存货物的价值。在可存放大量货物的地方，请考虑累计风险并确定您的保险人了解这一情况。如果在一个单一事故中所有的设施和货物全损，那么究竟会暴露出多大的风险？

业务连续性——您的业务多快能恢复全部营运能力？您是否有能力保护车辆和移动装卸设备、办公场所和设施，并保持沟通顺畅？

所有权——考虑谁对财产/建筑物拥有所有权；谁负责它们的维修和保养？在发现缺陷的时候，是否能明确的找到人沟通并改善？是否做到了预防性维护措施，如疏通排水沟和雨水沟；如果有执行，是否留下记录？在建筑物扩建的情况下，排水能力是否仍然足以应对扩建屋顶区域所聚集的降雨量？

合同义务——如果您的仓库被淹没了，除了已损坏的货物外，您是否还能满足您对客户的其他合同承诺？这可能涉及接受并处理继续交付到仓库的货物，以及发送现有的库存货物。您在合同中的财务风险与责任限额是多少？您的标准经营条款是否已正确纳入您一般的业务交易中？您是否评估过任何特殊合同中的全部潜在风险？对于未履行合同义务而产生的罚金是否有保险保障？

保险——保险可以提供一定程度的保护；然而，研究表明保险补偿和全部经济损失之间可能存在明显差距，后者包括各种间接费用，如运营时间损失和商誉损害。您的保险人必须充分了解您的业务活动、您的财产、您正在储存的货物类型、以及在任何特定的时间内现场会使用到哪些设备，从而对此作出全部的合理评估。

在您开始经营或使用新场所之前，全面彻底的风险评估是至关重要的。应定期对其进行审核，特别是在您的业务开始多元化发展或您签订新合同的时候。当然，此类风险评估的结果应包括减损、响应、恢复计划和行动，以恰当地保护您的业务。

共同海损调查

尽管共同海损（下称“GA - General Average”）的概念已得到了广泛认可，它的存在与海运业一样长远，但它也经常遭遇误解。在海事法中对共同海损的规定是指在特定的航程中，所有利益方将共同分摊因紧急情况下采取措施而导致的损失。

什么是GA，且它是如何运作的？

在约克-安特卫普规则中GA的定义为“只有当，且仅当为了共同安全，使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地做出特殊牺牲或支付特殊费用时才构成共同海损”。共同海损下的某一牺牲可能是通过抛弃货物使搁浅的船舶再次浮起。当船舶遇到引擎故障的情况下使用救助拖轮也将成为共同海损的费用支出。

当所有的货物价值远高于船舶本身时，从技术上讲，船长一般会宣布共同海损；可以肯定的是，船长是唯一可直接宣告产生“海上风险”并陷入危险境地的人。因此，船舶利益方会委任“海损理算师”，由其独立并代表各方展开工作。海损理算师将汇总所允许的牺牲和支出的总价值，并确定所有已被救下的利益方的资产总价值。这些资产不仅包括船舶和货物，还包括燃料和仓储物，以及集装箱和相关的设备。

分摊价值是根据航程终止时所有资产的净值计算的。每一利益方对共同海损的分摊需要提供足够的资金，来承担共损牺牲或支出而产生的总成本。这个理算过程不可避免地需要持续很长时间，通常是几年。

担保

为了确保收到钱款，理算师要求航程中的每个利益方都签署一个海损协议书作为担保。由于这是在理算初始时完成的，在了解牺牲和支出的全部价值之前，理算师必须进行预估。

海损协议书即承诺会支付任何经评估后确定的分摊费用，并由银行或保险公司提供共同海损担保作支持。除此之外，理算师会要求提供运输设备的抵岸价值，以及货物的提单和列明CIF价值的商业发票，以便为所有利益方制定分摊方案。

“理算师要求航程中的每个利益方都签署一个海损协议书作为担保”

海损协议书和担保文件由理算师分发给所有已知的利益方。当海运提单上能确定货运代理人/NVOC（无船承运人）的情况下，这类文件将需要被及时地传递给货主；当然越早转给货主越好。建议保留好邮件/电子邮件的收据证明，以免未来发生争议。从商业角度看，若货运代理人/NVOC与货主保持紧密联系，确保相关要求得到理解，并且完成和反馈必要的文件，这将是非常有利的。

当然，依据买卖合同的条款，也可能货运代理人/NVOC的客户已经不再是货物的拥有人，因此这些文件需要传递给客户的客户——即买方或收货人。

货运险的影响

如果货物有投保货运险，标准的货运险条款均会承保共同海损分摊费用，保险人将接手与理算师沟通处理。如果托运货物没有保险，或理算师对所提供的担保不确信，则需要缴纳现金担保。此类现金担保以托管方式进行——未经理算师书面同意，不得从账户中支付任何款项。这提醒我们从货方角度来看，应确保购买货物运输险来保障所有运输的货物。

在此不用先关心船舶的避难港口或如果把货物继续运抵运输合同项下的目的地，因为只有收到货物和设备的海损协议书和担保，船东才会予以放行；提单允许承运人对所运货物持有留置权，直至相关方提交令人满意的担保。

“只有收到货物和设备的海损协议书和担保才会予以放行”

达诺箴言：

无欲速，未见小利。欲速则不达，见小利则大事不成。

——《论语·子路》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。