



## TT Talk 第169期

1. 昂贵的风险：持续发生的双箱作业事故
2. “没有人是孤立的，其本身并不完备”

### 1. 昂贵的风险：持续发生的双箱作业事故



许多集装箱码头非常了解使用40尺箱子的吊具，而从船舱中起吊两个20尺的箱子时存在的潜在问题，TT Club近年来遇到多起此类事故，故而建议码头操作方可以考虑增加额外步骤或技术支持来避免此类风险。

造成使用40尺集装箱的吊具从船舱起吊两个20尺集装箱（这意味着两个集装箱只有靠外侧的角铸被吊具扣住）的原因不尽相同，其后果也是多种多样，但都具有破坏性且需要高额费用解决。本协会曾见过数十起此类事故；所以当此情况在最近举行的国际货物装卸协会专家组会议上被提出时，立刻使与会的全球操作安全专家们认为是一频繁出现的问题。

### 严重的后果

两个集装箱有可能完全脱落至船舱，对其他集装箱和货物都会造成损害，甚至可能刺穿船舱底部，需清洁船舱或对环境有潜在的影响。协会曾经处理过一个案子，从集装箱泄漏出的危险物质，渗漏进入船舱并且污染了其他装食物的集装箱。如果发生泄漏的是由液袋装载的乳胶类货物，事故后清洁此类物质成本不菲。除此之外，

事故也可能造成吊具报废而且毁坏绞车电缆。此时，船方很可能就以集装箱导轨损坏和滞期费提起索赔。

一般情况下，此类索赔会超过25万美金，且很多时候是此金额的数倍。

即使起重机操作人员已经发现问题也停止了抓举，整个操作也会受到严重影响。因为需要把人员放入船舱内，给集装箱的内角件安放上链条，以便它们能被安全吊起或放下。这类操作是复杂且需要动作机灵敏捷——曾有一个这类矫正操作花费了42个小时来完成，除导致船舶的滞期费索赔外，对于码头经营人来说，还有相当可观的无法通过保险弥补的损失。

## 发生的原因

已知的原因可以概括为：

- 起重机操作员没有准确选择双集装箱起吊模式，或使用了一个 40 尺的吊具代替。
- 钮锁未完全扣紧
- 船舱的深度和用于最新一代集装箱船的门吊高度，加剧了观察吊起过程的难度
- 操作工人或维修部门关闭了传感器系统或者系统闲置（有时甚至不通知操作人员！）
- 船舶的载货单信息不正确

## 减低风险的方法

现代设计的双箱吊具都安装有传感器来识别 20 尺箱之间的缝隙（一般称之为“TTDS”或者集装箱双箱吊具检测系统），但一个标准的 40 尺单箱吊具可能没有安装此类系统。然而，这个系统也并非完全可靠。特别是对于开顶箱和槽罐箱的传感能力是有限制的，这会导致虚假警报。此外也会因为其他很多因素包括天气，譬如下雪、台风等引起问题。而且目前的传感器容易受到某些集装箱的颜色和反射光的影响。

从那些被发现的传感器系统被关闭或者闲置的实例来分析，我们需要建立起明确的、可操作的步骤来避免风险。就像我们经常说的，技术不应当被视为取代经过深思熟虑的、具有实践应用价值的程序控制系统。

TT Club 与国际货物装卸协会专家组向 PEMA（港口设备制造商协会）的安全委员会提出此问题，将就一部分的处理方案进行下一步的研究，以解决现有传感器的一致性或不一致性或寻求增加其他的控制仪器。此外，考虑在起重机的机房安装超控装置，同时在操作室里配有视像和声音的警告，以防止随意的或因失误造成的系统失效。另外，本协会的一位理赔人员也提出一种可能性，就是在 20 尺箱的顶部做上明显标记，以作为对码头操作者的直觉警惕。该建议（称之为“乔治十字”）已被相关 ISO 技术委员会通过并予以考虑。

与此同时，所有的码头操作方都应该警觉到这个事实即该类事故的发生过于频繁，而且代价不菲。许多公司规定要确保传感器被安装在所有的吊具上（包括固定式和双吊吊具），但是很显然，既然不是单一的原因造成的事故，作为一个安全网，需要人为观察和干预的及时，以及执行程序步骤的到位。



## 2. “没有人是孤立的，其本身并不完备”

TT Club 不仅重视自己的专业能力，同时也重视与保险业和运输业的合作关系。经过多年的验证，已经说明了这种共生的方式对于增进运输供应链的效率

和安全是互利的。

TT Club 在保险业界与物流企业中享有盛誉，因为其不仅仅务求在全球市场分段中做到最好，而且以“团队”与他人合作的方式，确保业界认知不断增加的风险情况，和寻求提高操作技能和安全的会。

协会保障的主体范围跨越整个运输与物流行业，包括所有从事国际贸易货物运输的企业。供应链的存在是为了加快所有类型货物的准备、标记、申报、记录、包装、处理和运输，这种方式是极为重要的；一部分涉及到全球一体化。

最能使一个团队成长的是在工作中相互参与，寻求补足对方的观点和经验。本协会通过多种机制来验证和评估风险，且此机制可有效地协助解决会员们提出的各种赔案。然后进一步分析所有可用数据来了解重点风险区域，变化趋势和最新发展。协会通过和那些同样专注于供应链安全和保障的机构配合，证实了可以降低不必要的风险，减少事故发生率。

TT Club很乐意和行业组织的专家合作，例如COA（集装箱拥有人协会）和PEMA（港口设备制造商协会），其中国际货物装卸协会 ([www.ichca.com](http://www.ichca.com)) 所涵盖的供应链属性与本协会极为相似。它是唯一一个与货物操作和处理有关的国际团体，其目标是“致力于促进货物在国内和国际运输链中，不论以何种运输方式都可被安全与高效的处理与运输”。我们这两个组织在一系列的议题上合作多年，包括联合出版了多种的出版物。

国际货物装卸协会的成员包括港口、码头、船公司、物流公司和其他与货物运输处理有关的企业，包括国家或国际上的政府机构。这种多样性所带来的价值，但也包括其复杂性，已经在最近国际海事组织有关验证集装箱重量的辩论中，得到了体验。和其他一些政府间组织一样、享有 NGO 地位的国际货物装卸协会，最近就建议通过的“关于国际海上人命安全公约中不验证重量即禁止集装箱装船”的变化，向其会员进行了广泛咨询。虽然 TT Club 已经阐述观点支持这种改变，但也参与和国际货物装卸协会的讨论，包括在 2012 年 5 月举行的联合专题讨论会上。当前其他同样重要的辩论，包括关于某些散装运输货物的液化风险，以及有关船舶起重设备的检查和维护等，此两种议题对 TT Club 来说都是很重要的。

同样的，国际货物装卸协会作为国际劳工组织的核心，正在更新指导意见和完成一份有关装卸货物运输单元的工作守则。其中牵涉在供应链的各个行业，如船公司、港口、公路和铁路经营人、货主、货代和保险公司等，以及政府的代表、雇主和劳工组织。TT Club 在参与讨论中拥有突出优势。

国际货物装卸协会通过其技术顾问理查德·布拉夫（Richard Brough）和专家小组，汇聚了全球范围内的货物运输业资深专家进行讨论。这个专家小组一年会面三次，同时就感兴趣的议题，具体的技术问题和良好的操作规范，进行积极交流。在过去 20 年中，该专家小组已经就货物装卸的安全和可靠发表了权威性的指导建议，并且由此出版了袖珍指南、研究论文、技术操作建议，和安全保障卡。因为协会是国际货物装卸协会的注册会员，其咨询材料在协会网站的注册会员区域可以获得（详见 TT Club 网站的“My TT Club”部分）。国际货物装卸协会也鼓励直接会员通过其技术顾问，或参与当地或全球此类团体来讨论重要议题、获取意见。

TT Club 认为其对全球供应链的贡献远远超过了保险本身，是“牵涉人类活动的……很大一部分” (John Donne)。连同随之产生的专业意见和观点丰富了产业互动，相辅相成。

## 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。

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/>