



TT Talk 第184期

1. 船舶装置和设备——是资产还是责任？
2. 使用船舶装置与设备时，注意安全
3. **CMR - 德国法院现必须接受欧盟其他成员国法院做出的宣告式判决***

1. 船舶装置和设备——是资产还是责任？



所有的货船，无一例外，在船上都有各种形式的船舶装置和设备。然而已发生的多起事故显示，从国际层面建立起对船舶装置和设备的检查和保养制度，极其必要。这里，我们将探讨建立该制度的背景和相关建议。

船舶装置通常分为两种类型，即船舷起重设备和货物绑扎及加固设备。两者对于船舶的安全和有效操作至关重要，特别是牵涉到集装箱船舶。然而，这些设备是否按照制造商的产品说明书和/或船级社的指导在进行保养呢？

近年发生的多起事故表明，第一类设备的运行保养状态不甚良好。在一次简单的装卸船舶备用品的操作中，设备故障导致严重的人身伤害——事故中造成驳船船长的身亡。类似货物起重机的故障也可引起多人伤亡事故和/或严重的货物索赔。

行动呼吁

有数个海事管理部门多年来一直关注船舶起重机械故障，并共同呼吁 IMO（国际海事组织）立法建立检验和审查制度。这个建议旨在促使该制度成为 SOLAS（国际

海上人命安全公约)的一部分,而不是无法在全球范围执行的国家性或地区性的法规。

现在还有一个错误的观点是,认为船级社将会规范这样的检验,但事实并非如此。据估计,也许只有 3%的全球船队是由船级社进行此类的设备检验,因为这不是一个强制性要求。

“现在还有一个错误的观点是,认为船级社将会规范这样的检验”

现唯一的国际检验标准可见 ILO (国际劳工组织) 公约 152 号,但因为这公约仅被少数一些国家 (26 个) 批准实施,所以很难被看作是一个真正的全球性规范 (虽然有些独立司法管辖区域已经实行了该标准)。此外,在最近的 IMO 小组会议上,新西兰海事主管当局 (MNZ, 该国的主管机关) 指出,该 ILO 公约没有像 SOLAS 公约那样,包涵“不予更优惠待遇”条款。所以 MNZ 认为,在 SOLAS 公约的框架下,港口国将对船舶起重设备有更大的控制权力。

MNZ 已在协调 IMO 的各通讯代理,负责找寻并考虑这个问题的潜在严重程度,同时起草一份合适的 SLOAS 修订草案。IMO 下属的小组委员会 DE (船舶设计与设备) 会听取各个国家报告的各种严重事故,也包括来自非政府组织的报告,特别是 ICHCA 从国际保赔协会集团获取的事故分析报告。

事故的因果关系

现在事故频发,这点毋庸置疑;但问题是国际航运业准备如何应对?作为跨部门间的研究课题,我们有必要探究发生这些事故的主要原因。

新西兰的意见书列出了超过 100 个近期发生的事故具体细节。其中,70 个事故与“基架”型起重机有关,超过 50 个事故可归咎于设备保养问题。由于缺乏有效的设备保养,造成了以下的各种事故如:

- 起重设备缆线的断裂
- 起重设备制动失灵
- 液压活塞方面的故障
- 旋转环/定位螺栓的结构损坏
- 吊杆和其他结构损坏

ICHCA 对国际保赔协会集团处理的赔案进行研究,结果显示,其船东会员拥有的 13,000 艘船舶发生了超过 126 起事故。其中有一起严重的事故发生在南美,当一基座式起重机在检验 3 周后出现故障,导致 3 个码头工人死亡。这显然令人怀疑这些检验的有效性,以及执行检验的工作人员是否有资格胜任。

“事故的发生显然令人怀疑这些检验的有效性，以及执行检验的工作人员是否有资格胜任”

检验制度

出于对检验制度和船员完成此类工作的顾虑，UK P&I Club连同劳氏船级社和两家起重机械制造有限公司（Macgregor 和 Liebherr）共同制订了一份关于起重机械设备的“船舶检验与审查指南”，并于 2011 年出版，[详情可\[查看此处\]\(#\)](#)。

这份综合性指南提到哪些机械设备的关键部分应该进行检验。其中有些很难被发现，这就是为什么会有那么多的故障。包括诸如基座式起重机上的“旋转环”和“定位螺栓”，可能被多层的油漆覆盖，在被完全遮掩的情况下逐渐锈蚀。

所有的船舶均要求配备“起重机械和货物装卸设备登记册”，其中应包括船上在使用的所有设备和齿轮装置的全套证书，也包括了保养和维修记录在内。

在一般情况下（取决于国家或地区法律），起重机械设备应当至少每隔 12 个月由专业人员进行检验。每隔五年一次的全面性检验，或在事故后和设备改装后进行的重复检验，都属于正常要求。很显然，鉴于现在发生严重事故的数量，说明年度检验并没有独立执行，所以该检验可能并不完全可靠。

如果 SOLAS 公约的修正案获得通过——目前这尚无法获得保证——则这样的检验和审查将在国际公约的支持下强制执行，从而授权港口国监控此类检验，并批准可胜任的人员执行。

因此，我们希望通过这种做法，使货船上的这些重要“资产”不再演变成为一种“负担”

我们非常感谢 Richard Brough OBE 船长（其担任 ICHCA 的技术顾问）对此文给予的协助。

2. 使用船舶装置与设备时，注意安全



在装卸货物时，使用不适合或不安全的船舶装置，会对操作这些设备的工作人员造成死亡或严重的人身伤害，也会损坏起重装置本身、船舶的其他部分和/或正在处理中的货物。此类事故的发生是因为缺乏保养和维修，以及不安全且不恰当地使用船舶设备。那么谁应当对此有所作为呢？

虽然世界上大多数的港口会提供岸吊起重设备，但在某些条件下使用船舶的吊装装置来装卸货物仍有必要。在这里，我们主要关注起重机械设备，如船舶上的吊杆和动臂起重机。船舶上的各种舷梯，包括外部和内部的，都属于通道设备，而能升起和降低舷梯的装置属于起重类设备。任何由码头工人操作的设备都必须服从国家港口的要求或有关该设备的安全法规。

安全标准是什么？

关于船舶装置的国际安全标准已包含在国际劳工组织（ILO）公约第 152 号（码头工作的健康与安全）。它详细说明了起重装置的每一个零部件必须在其全新、修理后或改装后进行检测，因为这可能影响它的起重能力，所以须彻底检查。在设备运行期间，应至少每隔 12 个月做一次全面检测。除此之外，每一个船上的起重机械设备必须每隔 5 年进行检测。

且不说 ILO 公约第 152 号尚未在全球被执行，船旗国和港口国之间的法律条文，也可能存在分歧。然而，除非另有规定，当某一船舶通过岸上工作人员进行货物装卸时，通常优先适用港口国的法律。

“当某一船舶通过岸上工作人员进行货物装卸时，通常优先适用港口国的法律”

根据 2005 年发布的国际劳工组织守则“港口安全与健康”的规定，岸上的用人单位，在其工作人员操作船舶起吊设备前，应检查设备的登记证书或其他符合要求的书面文件。重要的是，还要检查起吊设备本身，就以上步骤的检查情况来判断设备是否可安全使用。

根据不同的船龄、船舶检验记录和齿轮装置的运行状况，这个检查过程不会需要很长时间。娴熟的船舶调度人员会非常了解港口国的操作要求，这也会加快检查速度。而且只需要对计划使用的齿轮装置进行检测。在某些情况下，一个简单的检测已经足够，反之另外一些情况下，可能需要更全面的检测才行。码头装卸公司应当确保只有经验丰富的员工，如工头，才可以进行检测。如果需要，可以对相关人员增加培训，但稳妥的齿轮装置检测本身仍需要经验老道的人员。

安全程序和全面检测

检测的重要性体现在检测程序与所需要的严格程度相匹配。曾发生过一起可怕的事，一基座式起重机在接近满载时进行测试，当时现场有很多人观摩，但螺栓加固的结构突然失灵，造成了不仅仅是起重机械和负载货物的全部损坏，还导致多个人死亡。

以下是一些基本原则供参考：

- 检查并确保起重装置登记证书是最新的，以及所有附加的测试报告都在有效期内，也包括那些可能被卸离设备的起重部件（如吊索、卸扣、链条等）。
- 处理重大件货物和工程性货物时，要特别注意。货物上可能存在专业的起吊设备或承重框架，协助装卸处理。
- 最好由经验丰富且合适的人员，用肉眼仔细观察起重设备。小心检查在存储鼓中用于起吊的缆线锚泊装置。如果有疑问，或者有什么看起来不妥的，请联系起重机械公司的专家，寻求专业意见。
- 确保操作位置是干净且能见度清晰，不受天气影响，且有一条能安全通往操作设备的通道。
- 运行设备的一系列功能，来测试起重机械，并确保限制装置可正常工作。
- 切勿超出起重机械或设备的负载，其安全工作负荷标记应标示清楚。
- 确保对操作环境、货物和周围条件进行充分的风险评估，有效沟通并保证彼此完全理解。确保每一个操作人员充分了解将要发生的事情——任何与该操作无关的人员应远离该工作区域。
- 当码头装卸工人在使用船舶起重设备时，应确保该操作人员已完成培训，并由船上的负责人员示范了如何操作设备。

做到每个操作步骤都能遵守这些基本原则，才能确保没有事故再危及到生命和/或货物的安全。

我们非常感谢 Richard Brough OBE 船长（其担任 ICHCA 的技术顾问）对此文给予的协助。

3. CMR - 德国法院现必须接受欧盟其他成员国法院做出的宣告式判决*



德国法院对 CMR（国际公路货物运输合同公约）第 31 条（2）款的解释，困扰了运输行业与保险业界多年。德国法院认定，对运输公司的宣告式判决（如无罪或责任限制），在 CMR 公约项下不能构成一个未决诉讼。对德国法院和律师而言，其他国家的宣告式判决是无关紧要的。

在此背景下，2007 年 8 月发生一起部分托运货物在深夜遭窃的案件。佳能公司委托 Nippon Express 运输其货物（运输路线在荷兰与德国之间）。Nippon Express 分包给 Inter-Zuid Transport 运输公司，再由其转包给 Kingma 公司运输。当司机抵达佳能公司在德国的仓库时，由于晚到而不能卸货，之后他离开驾驶室，使货车在无人看管的情况下过了一夜。

法律冲突

事后佳能公司立即起诉德国的 Nippon 运输公司，由于 CMR 公约的责任限制条款不适用于该案，最终 2010 年 3 月结案时，理赔金额为 500,000 欧元。Nippon（其当时并没有将 Inter-Zuid 公司卷入诉讼程序）紧接着开始在德国向 Inter-Zuid 公司提起追偿。然而，Inter-Zuid 公司已经在荷兰取得面对 Nippon 索赔的宣告式裁决，来保护自己，据此他可在 CMR 公约下享有责任限制。因此，在德国的诉讼过程中，Inter-Zuid 公司以德国应受欧盟法律约束为由，请求落实荷兰法院的裁定，为自己辩护（根据欧盟第 44/2001 号法规，承认并执行民事和商业诉讼的判决）。

就这点开始，该案成为国际运输行业和保险人感兴趣的话题。依据德国对 CMR 公约 31 条（2）款的解释，荷兰法院的判决对于在德国境内开展业务的运输公司是没有效力的。运输责任保险人在德国面临诉讼程序时，会经常迫于压力给付高于 CMR 公约责任限制的理赔金额。考虑到诉讼成本、时间和辩护的不确定性，保险人没有更多的意愿，就此观点进行上诉。然而在这个案件中，理赔金额的显著差异使得 Inter-Zuid 公司值得在德国的诉讼程序中为自己进行激烈的辩护。

出人意料的是，德国法院在该案中同意了 Inter-Zuid 公司的诉求，但是称其有义务就此案向欧盟法院（ECJ）请示作出初步裁决。初步裁决的关键点是欧盟第 44/2001 号法规，是否适用于 CMR 公约（和其他国际性公约）。欧盟法院裁定第 44/2001 号法规可以适用，并驳回了德国对 CMR 公约 31 条（2）款的司法解释——[参见案件的详细判决](#)。

结论

这一裁定意味着，德国法院现在不能忽视其他欧盟成员国法庭作出的宣告式判决。对于在德国境内经营的货运代理和承运人（和其保险人）而言，该案可能会起到一定的改变作用。然而，对于运输行业中所涉及的各种经营人来说，这个案子提醒我们，考虑 CMR 公约的各种司法管辖、先期获取保险赔偿，和选择优秀的法律代理人，是多么的重要！

** 宣告式判决 (declaratory judgment) 是法院宣告当事人的权利或者回答某一法律问题所作的判决。这不涉及支付赔偿金，也不要求当事人作某一行为。（译者注）*

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：

<http://ttclubnews.com/D06-23DR6-681W1YFA88/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/>