



TT Talk 第195期

1. 纵观集装箱检验制度
2. 谨慎对待集装箱维修
3. 你的黑色星期五有多“黑暗”？

1. 纵观集装箱检验制度



集装箱的诞生为货物运输带来了革命性的变化，从而使大量的货物从船上起吊时不再需要通过吊索、吊网或平台箱操作。但是集装箱也有与生俱来的问题，只是刚开始时并没有被发现。集装箱运输从根本上是依赖于每一环节之间的连贯性，但在实务操作中，可能并没有对每个环节做定期仔细的检查。

集装箱诞生之前，装卸过程会使用吊索、吊网和平台箱来起吊大量的货物进入或离开船上的货舱。每一次起吊，都会顺便检查一下起重工具，看是否损坏或磨损。当发现有一些损坏或磨损的情况时，该部件会被替换——因为安全至上。货运集装箱好似一个钢铁制的包装盒，只需要通过扭锁进行起吊；这就导致大量的货物只要通过一个吊具就可以运输。

从箱顶查看

在集装箱运输初期，装卸工人走在集装箱的顶部卸除用于连接的扭锁，进而可识别是否有任何损坏之处。当然，受到“限制高空作业”法律的驱动，这类操作有了显著的改变。随着时间的推移，检查人员已经不可能再爬上集装箱的后门，或找到一

个合适的梯子或支架从而安全踏上集装箱的顶部。现在集装箱的顶部，尤其是放置在拖车上的时候，几乎都不可能上去的。虽然作为一个谨慎的装卸工人，应当要发现集装箱顶部的洞，但关键性结构的情况仍可能观察不到，特别是角配件。2006年在加拿大就发生了这样一起事故，一集装箱在装卸期间从吊具上跌落。幸而没有人受伤，但导致扭锁从角配件上脱离的确切原因并没有完全找到。然而很明显，如果有人能够在箱顶进行检查，就能马上看到角配件已经损坏，集装箱正处于不适货的状态。

2013年TT Club对一相似的事故做了一番调查。与前面的示例一样，角配件的变形与铸件的内在质量并没有太大关系。但很明显的是，集装箱至少遭受了两次严重的事故，先是损坏了集装箱的一端——类似“双箱吊具”起吊失败的情况（[详见TT Talk 169期](#)）——接着另一端也是。无论两起事故的确切原因为何或相隔时间多久，事实是第二次事故几乎不可避免。

“令人无法忽视的结论是：有人知道起吊时集装箱的一端曾经脱离，但在该集装箱被再次使用之前没有上报或没有确保进行检验和维修”

传统的检验

国际集装箱安全公约（CSC）规定，集装箱所有人应负责使集装箱处于安全运输状态；为了确保做到这一点，箱主可以在两个维修计划中选择一个，原“定期检验计划”（PES）或最近推出的“连续检验计划”。

根据公约的要求，针对集装箱的PES检验包括以肉眼识别集装箱的缺陷或其他不安全的情况——包括与安全有关的隐患或可能导致集装箱不安全的因素，以及对集装箱所有重要的结构配件进行测试，特别是角配件。这项检测至少每隔30个月必须进行一次。

依照经批准的连续检验计划（ACEP），应在正常的营运过程中，对集装箱进行检验和检查。根据这个计划，可以对集装箱在维修、翻新或出租/停租时、或堆场交接时，进行彻底的检验。应注意，要确保任何已损坏的部分或零件被完整且安全地维修或替换。这类检验记录应当予以留存。在出租/停租或堆场交接时进行的全面检验，可能只是在集装箱被吊上拖车且拖车驶离堆场时，对集装箱的外部进行目测；如果这是检验计划所批准的内容，则可以满足CSC的要求。

相反，日常操作性的检验，就是对集装箱经常进行查看，发现任何零部件的损坏或恶化情况，从而采取改善措施。简单地说，日常操作检验等同于司机在集装箱外面

巡视一周进行肉眼检测。然而，按照公约的要求，应该是可以发现任何损坏，并进行维修，包括已受损的顶部角配件。

当局检验

由当局的授权人员执行的检测，可以发出“禁止使用”的指令。当授权人员发现一个或多个结构上的敏感部件发生损坏，如角柱和角配件，则按照CSC公约附件3的要求，授权人员可以禁止集装箱继续被运输或限制其装卸操作。这可能会造成一些操作上的混乱，但这是因为集装箱的状况达不到需要的维修标准，也归结于在之前的运输过程中进行的检验或检测有漏洞。

观点总结

货运集装箱的本质是顶部的四个角配件用于连接起重设备，且可以支撑集装箱的最大总重量。周全的设计可能使用户有角配件不会被损坏的错觉。虽然事故当然是非常少，但未对集装箱进行恰当的检验会加剧发生事故的风险，这点应予以防范——即使是通过一些简单地做法，如检测员用贴在棍子上的镜子来查看顶部（和中间的）角配件的状况。

2. 谨慎对待集装箱维修



货运集装箱的概念很简单——一个框架结构的箱体，其强度在根本上可以支撑框架，同时其角配件可在作业场所按既定载重用于起吊或固定箱体。有一些部件被称为“敏感性结构”，而其他的部件可能用于对货物的保护。所有需要注意的事项都是为了确保运输过程的安全与顺利。

集装箱的诞生已向一代人证明了他的优势与缺点。最初的集装箱ISO建造标准所要求的强度标准和测试制度仍行之有效。随着行业发展，集装箱如雨后春笋般从几万个发展到数千万个，但基本要求仍没有多大变化。现行采用的ISO标准将会有一定修改，但基本内容保持不变。

与此同时，TT Club会经常提醒装箱公司，集装箱仅是一个经美化的大型包装盒，货物需要妥善地装载并系固在集装箱内，最大限度地使每一件货物在抵达目的地之

时保持完好。这个提醒的主要目的是让使用者了解多式联运的严峻性，充分考虑货物的自然属性后再装箱，而不是仅仅依靠集装箱的侧壁或系固点来支撑货物。

不要仅依赖检验

按[本期前篇文章](#)所解释的，在国际集装箱安全公约（CSC）下，已落实到位的检验制度要求行业内的许多人士以诚信态度行事。虽然“禁运”通知由当局授权人员签发，但绝大多数的集装箱仍要依靠于每个人在检查和维修集装箱或CTU时所发挥的作用。这就需要我们保持清醒的认识和谨慎的态度。

虽然一个CTU的操作方有义务向装箱人员提供一个既符合“结构完整性的要求”（如CSC的要求）、也符合“国际或国家安全条例”的集装箱设备，但实际情况是，大多数这类活动都由订立合同关系的其他承包商来完成，主要是集装箱堆场。当然，集装箱操作过程中的其他运营方也要承担一定的责任，来确保CTU处于适货的状态。

维修标准

值得关注的是，由于不当的修理标准和使用不合格的材料所引发的事故一再发生。我们能够理解集装箱所有人和/或运营商，无论是直接或通过当地代理，都在努力确保维修成本维持在可控的范围，但是任何一份工作要做得完善都需要付出相应的成本。使用不符合标准的材料，如低碳钢产品，几乎可以肯定在成本上会有差异。据报道，一些集装箱零部件和钢产品的主要供应商正在供应低于标准直径或不符合规格的横梁和角柱。事实上，有一些人涉嫌把3.5mm的横梁当作4mm的Corden等级横梁进行贩卖，并且把尺寸不足的低碳钢代替6mm的Corden等级角柱。分析这件事可以理解，任何产品的供应都需要平衡“成本和质量”两个方面。但过分注重成本会给供应商和修理厂商带来不应有的压力。其可能产生的严重后果，恐怕远远超过维修不当本身或产品质量的提早恶化。

“凡客户要求的价格低于合理范围，供应商为了满足低价的要求，唯一的方法就是走捷径。”

集装箱所有人和经营人——作为“客户关系”中的关键角色——应该注意并采取措施确保集装箱始终符合标准并操作得当。

物流现状

如果集装箱经由堆场进行交接的次数越发减少，那么要维持修理的标准就会更为复杂。从目前的物流程序来说，集装箱被直接从某收货人处运输到下一个装箱场所而无需经过任何的堆场，并不少见。其结果是，负责装箱的人员有更大的义务来“确保集装箱在装运之前已经过检查，且集装箱的箱体状况适于货物运输”（详见最新批准的CTU Code规定）。装箱人员能做得的检查其实非常简单，比如纯肉眼查看——通过光隙测试，可确保集装箱墙面或箱顶没有洞，或者再重新检查一遍CSC安全合格铭牌上的信息。其他措施可能还会要求进行更严格的检查，或了解货物的自然特性及计划中的运输路线。

国际运输中要考量的因素众多，完成运输需要依赖于各方之间的信任。必须承认，每一当事方都有各自的责任，提高对整个运输过程的认识，而不是仅仅着眼于手上的任务。从根本上说，集装箱的箱体状况对装箱人员和托运人而言，如同对集装箱所有人或经营人一样重要；对于任何契约承运人或装卸场所也同样重要，事实上，没有任何一方可以只做旁观者。

3. 你的黑色星期五有多“黑暗”？



在美国感恩节之后的“黑色星期五”，由于商家给出巨大的折扣，引致全球各地的消费者蜂拥下单，我们适时提醒大家一个反复发生的问题，就是关于放货错误的风险。鉴于这类错误接连发生，我们再次提醒各位：最好的放货程序，是等各种费用都结清后，把货物放给正确的收货人手中。

TT Club时有发现，针对运输经营人会员的无单放货索赔在增长。有些时候，这与欺诈或者其他犯罪活动紧密联系，当然也有可能是在处理不同的贸易文件时存在过错。

国际运输通常会由无船承运人和实际承运人签发两种提单。这些提单一般是相互独立的，而在许多情况下，实际承运人在无船承运人提单尚未交付的情况下，向收货人放货。如果收货人还没有向托运人支付货款，托运人就可以向无船承运人索赔货物的全部款项。

另一个复杂的因素是：在记名提单（即不可转让提单）和运单的情况下，收货人提货并不需要向承运人或码头递交任何正本文件。实际承运人并没有与无船承运人提单下的“托运人”签订运输合同，实际承运人在放货之前无从知晓托运人是否已经取得货款，以及无船承运人的提单是否已经被交回。

为了避免这些索赔，当务之急是采取适当的程序，防止一方在没有收到正本提单的情况下，另一方已经放货。我们向运输经营人（无船承运人）提供下述指导，来防止由实际承运人和码头造成的错误放货行为。

运输经营人（无船承运人）：

- 不能与实际承运人使用相同的提单编号；
- 代理必须取回无船承运人和托运人或收货人之间的可转让提单。在无船承运人和实际承运人之间的海运提单呈交之前，先收齐海运费；
- 如果可能的话，在卸货港指定一个代理人，并确保该代理作为收货人明示在实际承运人的提单之上。之后实际承运人依据该提单向指定代理放货，并允许无船承运人保留控制权，且授权代理只有在无船承运人的提单呈交后才能放货；
- 应书面指示实际承运人，在无船承运人授权他们放货之前，不能向收货人放货。此外，应对所有已到达卸货港的货物均如此操作；
- 无船承运人在取回自己的可转让提单和收取运费之前，不能呈交实际承运人的可转让提单。

实际承运人：

- 必须取得无船承运人的可转让提单，收取运费，并在确保海关已经放货的情况下，指示码头公司向收货人放货；
- 绝不能仅仅因为收货人已准备好在卸货港提货，就假定所有的可转让提单已经提交、运费已经支付并收到，且托运人已收到货款。

如需进一步指导，请参考TT Club的防损材料2“放货文件”或与您在TT Club的理赔人员联络。

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/2RU-31529-2C7QQTKFE/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/>