

TT Talk 第232期

1. 码头安全是首要义务
2. 避难港的需求

1. 码头安全是首要义务



每一家企业都会极为关注在工作场所的人身安全问题，但根据TT Club的分析，在港口和码头发生的人身伤害索赔仍然占整个保险理赔成本的三分之一。其中超过90%的事故是由于操作问题引起的，另有7%的事故与保养不当有关，而由自然环境原因造成的索赔不足1%。

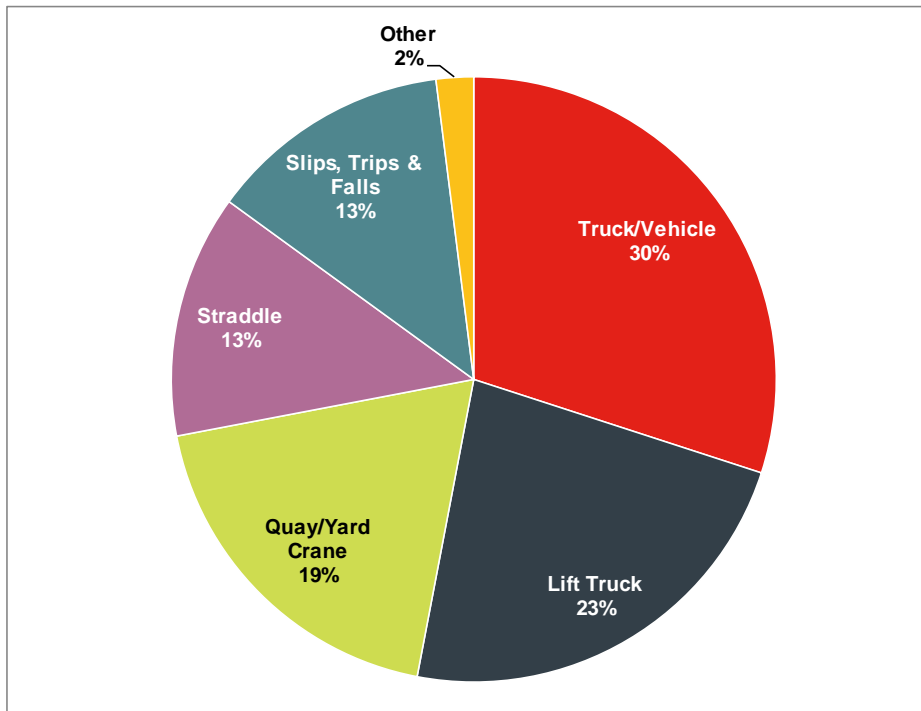
足1%。

在繁忙的“工业化”港口里，85%的重大伤亡是由于驾驶车辆和使用重型设备而引起，这点不足为奇。而其中，涉及卡车和汽车比例高达惊人的30%——例如相互碰撞、撞到固定物体、翻车或撞倒行人。另外还有23%的人身伤害是由于使用叉车（打垛机、铲车等）造成的，如直接撞到人或铲起的货物掉落在人身上，以及叉车本身翻车。根据分析，在操作龙门式吊机时出现类似的案子，其比例达到13%。而岸吊引起的事故比例达到19%，主要是由于货物掉落在车辆或附近人员身上造成的。除了这些和设备相关的索赔外，传统的绊倒、滑到或摔倒则占整个保险索赔的13%。

“在繁忙的‘工业化’港口里，85%的重大伤亡是由于驾驶车辆和使用重型设备而引起”

令人遗憾的事实是，绝大多数这些事故是由于人为错误造成的，而且大多数情况是可以通过改变操作流程来防止。而这些事故除了造成悲剧性的结果外，也占据了大

量管理层的资源，包括牵扯情感方面的处理、业务关系和企业声誉等方面，更不用说潜在的诉讼，以及安置受害方或补偿他们的财产损失。



在对这些事故进行详细分析后一再发现，聚焦四个具体的防损问题，可从实质上减轻风险。毋庸置疑，技术带动进步；以简单有效的交通管理程序来应对，成本极小，却能拯救生命。

1. 单向通行

实施单向通行可有效减少碰撞。比较直观的想法是这可能会损害生产力，但大多数企业方发现，这不仅减少了事故，还增加了生产力。无论有什么自然环境的限制，清晰的交通流分界都是至关重要的。

2. 限制车辆和行人通行

减少第三方以及与装卸无关的车辆和行人进入码头堆场的数量，可立即减少事故的发生；不允许任何人在没有监管的情况下游荡。强烈建议完全禁止私家车进入，并且公司车辆须具有高能见性的贴条或颜色，和/或闪光灯。

同样，任何时候码头上都不允许行人通行；码头工作人员和其他相关人员应由公司车辆运输。并且应当采取措施限制在操作场所工作人员的需求。禁止船员步行穿过

码头；应提供隔离通道或专用车辆/巴士来供相关人员进出船舶。此外，安保人员也不应在码头中步行巡逻；应使用CCTV监控设备且安保人员应待在控制室内。

适当的照明、反光停车标志和被照亮的人行道也有助于减少在码头设施中的滑到、绊倒和坠落事故。

3. 外部卡车司机和访客提供现场培训程序

在码头中，大部分严重的人身伤害事故都发生在外部卡车司机身上；这往往是因为他们不知道或不遵守安全程序。所以应当为任何进入码头的人员提供现场培训程序。这个培训应当包含了解码头应急计划，告知哪里可以通行，哪里不能通行等。光在大门口设置一个标志是不够的。理想情况下，应和码头员工一样，向所有外部卡车司机提供面对面的授课培训。然后，可以给予卡车司机含照片的身份卡，写明培训日期和有效期。如果没有这张卡则不允许其进入码头，并要求根据情况重新进行培训。基于互联网的培训现在正当行，它可以包含测试和适当的验证。应向特殊的卡车司机（如长距离运输）提供一份可显示交通流向的堆场地图，在放箱和提货的时候应标示出特定的区域（如底盘、冷冻柜、维修保养等）和明确的指示，以防止混乱和彷徨。

4. 为卡车司机提供一个安全的区域来锁定和解锁拖车/底盘扭锁

在集装箱码头内，通常会建议卡车司机不要在堆场起重机、跨车或铲车正在作业的区域离开他们的驾驶室。然而，卡车司机需要下车来锁定和解锁拖车/底盘扭锁；所以码头应该在周边提供一个适当的安全区域，但要避开堆场作业区，并只允许外部卡车司机以此为目的做短暂停留。只有在跨车操作的时候有一个例外：当跨车把集装箱放置在拖车/底盘车上，或卸下时，卡车司机应在指定的安全区域内下车和停留。

所有的程序必须始终如一地执行，以确保码头企业处于一个强有力的辩护地位。

虽然事故往往是人为错误造成的，但发生的数量则取决于安全系统和程序的到位情况。从本质上说，这反映了一个公司的企业文化，而这是由其管理层决定的。提高安全性是多方面的，应当认识到人是容易犯错的；没有任何培训可以消除所有的错误。因此，我们的长期目标应该是确定更安全的程序，重新部署或纳入新的技术方案来减少对培训的依赖。

TT Club寻求与业界紧密合作，以发现事故的根本原因，并确定防损的行动和最小化事故重演的可能。共享所有码头运营方的信息，可以帮助提高安全生命保障的重要性，提高操作的效率。可参考的重要文献，包括由英国[港口技能与安全部](#)连同[健康与安全委员会](#)、国家港口行业代表发布的[指导文件](#)，以及即将由TT Club、[ICHCA](#)和[PEMA](#)联合出版的“港口与码头的碰撞防损”报告。如果您希望收到这后一份文件，请发送邮件向marketing@ttclub.com注册。

2. 避难港的需求



虽然我们不会获得很多信息，但对于遇险船舶需要找一个安全的避难港，这是很普遍的现象。显然，这是海事领域中一个重要的责任问题。

船舶可能会遇到操作问题或引发特殊的事故。这种情况的特征非常明显，一般都会上新闻头条，如2002年发生的“Prestige”油轮沉没事件，或

2012年“MSC Flaminia”轮火灾爆炸事件。

这些情况通常会向港口要求提供避难，而港口要考虑有哪些重要的商业风险，再协助解决目前的困境。事实上，寻求援助的各方可能与提供协助的当事方没有任何业务往来关系。而那些特别引人注目的事故往往会遭到媒体的大量曝光——遇险船舶就好像是新闻媒体的视觉盛宴。由此带来的声誉问题可能会影响与此有关的各方，而忽视了港口所应当的问题本与己无关。

要考虑的风险

如果遇险船舶给另一方造成了商业损失，则可能难以获得超过该船舶价值的损害赔偿。这可能是一个非常低的金额，视具体情况而定。此外，航运业的复杂性往往会致船舶本身有多重利益，包括船东、租船人和管理方，并且可能是由利益链条上的最后一方来签订的装卸合同。

随着“Prestige”油轮沉没之后，国际上的法律开始变化，明晰且一致地力求船舶可以被容许进入港口或避难所。在其他情况下，媒体、环境保护或其他利益集团和群体也可能产生一种极端的压力，迫使港口方卷入其中。

首先，港口当局通常会接获要求提供避难请求，而不是码头运营方。然而，根据遇险船舶的困境情况、港口的配置和具体操作需要（如卸下集装箱），这个问题可能还是要牵扯到码头方。

协助遇险船舶所涉及的风险各不相同。潜在的损失包括业务中断，例如，一艘船舶阻断了可进出泊位的通道，或在泊位上沉没。码头可能会被要求处理已卸下的损坏或泄露集装箱，但这需要专业人员的处理，所有这些事务都额外占据管理人员和操作人员的工作时间。这可能意味着一个泊位被长时间占用，从而损害经营人的正常业务操作。

开始行动

在这些情形下，对一艘遇险船舶的回应略显迟缓可能也是自然的，或者确实需要听从严格的商业建议，以抵御所涉及的压力。在这种情况下，能够确定的了解法律规定是非常有帮助的，譬如是否有义务遵守当局的命令，以及订立应对媒体压力的沟通策略。

如果码头确实做出了回应，无论是出于义务还是道义选择，重要的是尽可能地保护好您的商业利益。很显然最好的做法是，在接收船舶之前就已谈判完毕；一旦船舶靠泊，您的谈判余地将大大降低。

一种可行的方法是从船东互保协会获得赔偿确认函。这可用于清除残骸、通道堵塞损失/费用、污染清理费用和泊位/货物装卸设备的损坏赔偿。然而，商业条款如额外的泊位费、装卸、吊机工时、集装箱存储和额外的处理费用等，则需要与船舶利益方进行协商。

赔偿和担保

“CMA-CGM Verlaine”轮在发生碰撞后要求提供帮助，其引发的纠纷很好地说明了在最重要的时刻仔细斟酌协议条款措辞的重要性。装卸码头和船舶利益方之间所产生的矛盾，是由于集装箱码头提供的卸货和处理作业所收取的费用过高。法院曾被要求解释一份赔偿函（由船东保赔协会提供，担保可能引发的潜在责任）的措辞，以及一份由期租人和船舶管理人就装卸服务内容出具的担保函。就目前的状况而言，这种法律辩论并不重要，现实是法院支持装卸方有权在现行标准之上，实质性的提高收费。

对于装卸公司和码头运营商而言，重要的是，所适用的标准营运条款，容许在特殊情况下就装卸操作的标准收费额外收取一个不确定的百分比。法院认为，在商业上适用正常的收费标准是不现实的，并且事实上船舶和集装箱受损严重，由此造成的卸货操作复杂程度都无法预知，所以当事方也无法事先达成具体费率。

因此，法院准备认同这样一个收费条款是合理的，尽管如此算是合理应取决于每一个案子的具体情况。所以，法院需要考虑港口在答应作为避难港时所带来的海事利益，同时认识到其面对的风险和不确定性而应获得的充分补偿。

“法院需要考虑港口在答应作为避难港时所带来的海事利益，同时认识到其面对的风险和不确定性而应获得的充分补偿”

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-5AFTX-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/>