



## TT Talk 第147期

### 目录

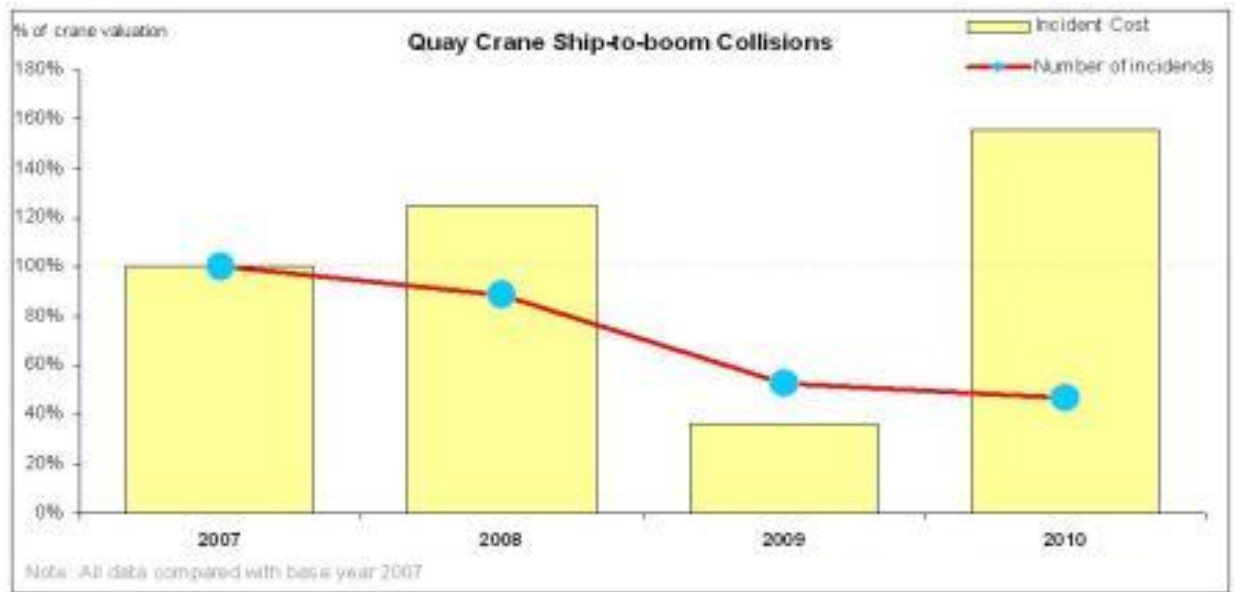
1. 岸吊吊杆防碰撞保护装置的重要性
2. 协会分派 200 套便携式安全卡片
3. 结束语

### 1. 岸吊吊杆防碰撞保护装置的重要性

如果在所有岸吊吊杆上安装电子传感设备，将可以防止岸吊与船舶发生意外碰撞，帮助港口企业节约数以百万美金的损失和停工时间。

TT Club在过去五年中接到超过150起有关岸吊吊杆碰撞船舶的事故报告。这些碰撞的严重程度不一，小到和船桥发生触碰，大到造成价值近两百万美金的损失，其中包括岸吊吊杆自身的财产损失，船上起吊设备的财产损失和由于岸吊设备无法工作长达六个月而引起的营业中断损失。总而言之，岸吊吊杆的碰撞事故造成的财产损失，占了涉及岸吊设备事故的总损失的50%。

协会此前已经提出过建议，强调了安装足够的岸吊吊杆防碰撞传感器(Boom Anti-collision Sensor)的必要性。自2007年以来，此类事故发生的次数在不断递减，然而值得关注的是，其造成的损失金额却在不断递增中。为了避免价值计算的波动，下方图标显示了岸吊碰撞事故的财产损失金额占据岸吊总价值的百分比。



\* 考虑到金融危机的因素，差不多能够认为2009年度岸吊财产损失金额的下降是反常规的。

或许并不为人们所惊讶，修理损坏的吊杆成本、相关影响或是停工引起的损失，在过去五年中增长迅猛，从2007年的平均单一事故US\$80,000飙升至2010年将近US\$120,000。然而，损失背后所隐含的是码头方必须承担的责任，包括人命损失。这些事故最有可能损害到的地方是船舶的上层建筑部分。就协会的经验而言，船体损失、相关滞期费，和其他责任金额的总额，相当于修理岸吊和吊杆，使之重新正常运营费用的三倍。此外，就像所有索赔事故的处理一样，包括营业中断和其他附加损失在内，实际损失远远不止于此。企业管理层付出处理事故的时间，无法专注于其他的优先事件，慰留客户也需要花费精力和金钱。英国卫生和安全执行委员会（The UK HSE）的研究发现，附加损失或未能得到保险补偿的损失，是惯常保险能够覆盖损失的8到36倍。

TT Club最近的案例分析报告指出，岸吊吊杆触碰船舶的案件在世界范围内继续普遍发生，依旧有许多岸吊没有配备足够的吊杆防碰撞保护装置。所有的岸吊都面临此类风险，包括处理集装箱、散货和普通货的设备。因此，协会继续强烈建议会员，安装有效的吊杆防碰撞系统，帮助岸吊操作方避免这些事故的发生。

目前使用的有两种感应器系统。最简易的装置由金属线构成，沿着吊臂延伸，如果金属线被碰触到，会激活开关而停止岸吊的运作。然而此类感应器系统无法避免在发生碰撞前，完全停止岸吊的运作。它提供的保护水准远不及电子感应器系统，维修保养的要求很高，不能保证事故后的安全保障。尽管安装金属线的做法聊胜于无，TT Club全球风险评估总监劳伦斯·琼斯先生（Laurence Jones）还是推荐广大码头作业方使用电子感应器系统。

电子感应器能够有效消除此类事故的发生，可以被改装到现有的岸吊设备上，或者为新的岸吊量身定做。现阶段，市面上只有一种电子感应器被证明可以为

吊杆提供充分的防碰撞保护——SICK Sensor Intelligence制作的激光感应装置 (<http://www.sick.com>)。该感应装置通过程序控制吊杆运作，发出警告，减速和停止的信号，从而防范碰撞事故的发生。SICK公司能够根据不同类型的岸吊结构，提供相匹配的激光感应装置。最新一代的装置安装简易，维护要求低。

SICK目前已经开发了三套专业的吊杆防碰撞保护装置：

<b>Port Package</b>	<b>Technology included</b>
LMP100-01	2 pcs. LMS111
LMP500-01	2 pcs. LMS511
LMPLRS-01	1 pc. LDLRS

其中LMP500-01型号的防碰撞保护装置被认为适合大多数的岸吊和环境使用，但是还需要码头工程师进行验证。该装置包括两个传感器，安装在岸吊的两侧，以及所有必要的配件。安装很简单，因为软件已经设置妥当。进一步信息可参阅：

[www.sick.com/group/EN/home/solutions/industries/port/Pages/port\\_safety.aspx](http://www.sick.com/group/EN/home/solutions/industries/port/Pages/port_safety.aspx)

某位安装了 SICK 激光传感器的码头公司经理说，“他们提供所需的安全，从而为投资的未来价值，提供持久的保证”。

Navtech公司的雷达感应装置也可以起到同样的效果，但是价格要高于SICK感应产品([www.nav-tech.com](http://www.nav-tech.com))。其他供应商提供的感应系统要求购买者进行巨大的结构性改变，同时使用一些尚未在实际应用中获得验证的技术。

劳伦斯·琼斯先生建议，所有购置新岸吊的投标规定中，应当包括SICK公司出产的岸吊防碰撞装置。这也符合最近新出台的“集装箱岸吊最低安全标准的推荐版本”。该版本由TT Club，码头设备制造商委员会(PEMA)和国际货物装卸协调委员会(ICHCA)联合出版。此外，确保电子感应装置被正确安装也很重要，迄今为止有发现过错误安装的情况。

针对安装感应装置在现有岸吊上的情况，TT Club建议港口企业与SICK当地办事处取得联系，安排合适的供应和安装工作。除外，TT Club的成员若通过SICK的分支机构或认可的分销商订购感应装置，即享受7%的折扣。安装十分简单，将感应器拴固在吊杆的两面，通过电缆连接至岸吊配电间的中央控制电脑的两个输入端口。总成本不包含中央控制电脑的输入端口，约为每一岸吊US\$15,000。

相对于事故发生后的财产损失、营业中断以及面临的责任相比，购置和安装感应器设备将是非常值得的成本投入。

## 2. 协会分派 200 套便携式安全卡片

多年以来，协会与国际货物装卸协调委员会(ICHCA)合作发行了便携式安全卡片，以期给运输和物流行业的操作方提供快速和简便的参考，帮助他们减少事故的发生。

这些卡片中有两套是关于航运业内包装危险货物的运输问题。由国际海事组织每两年更新一次的《国际海运危险货物规则》(IMDG Code)，具体规定了危险品货物的分类、包装、标记、标签、单证、在集装箱内和滚装车辆上的配积载、系固和分隔；在外部张贴的“标示牌”，以及在码头和船舶上的配积载和分隔。一项基本要素是对货物进行合理的分类，联合国的分类系统中有九个类别。一旦货物被确定种类，可以在《国际危规》中找到正确处理该项物质的具体方法。简而言之，《国际危规》提供了防范事故发生的方法，确保危险货物被安全运输。

其最新的【35-10】修正稿已进入过渡时期，将于 2012 年 1 月 1 日起开始实施。与之相对应的，协会与国际货物装卸协调委员会一同改进了这两套危险货物的卡片。IMDG的详细信息请参见TT Club发布的防损信息《[Stop Loss 15:有关海洋运输包装危险品货物的指导意见](#)》。

便携式卡片的材质是耐用性塑料，所以非常适用于实际操作环境。为了推广它们的使用，连同其他的系列，协会现在向有兴趣的企业分派 200 套便携式卡片。

整套卡片系列包括：

- III/1 和 III/2 海运危险品货物的单证要求
  - 单证上的具体信息要求
  - 为检查货物运输单元上的标签、标识、记号和指示牌提供帮助
- III/3 货船上的密闭空间
  - 考虑到进入船舱前和船舱内有可能面临的危险
- III/4 进入干货集装箱
  - 进入箱体前要考虑到危险
- III/5 和 III/6 货物处理中安全吊索的原则
  - 安全装货、操作模式和检验的信息

如果贵司想要收取该套卡片，只需填写[完整表格](#)，协会将为您寄送。

### 3. 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://www.ttclub.com>。

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/companyinfo>