



TT Talk 第140期

目录

1. 船舶设备的维护 — “PACIFIC ADVENTURER” 案带来的启示
2. 家居用品的运输问题
3. 集装箱内的有害气体
4. 结束语

1. 船舶设备的维护 — “PACIFIC ADVENTURER” 案带来的启示

澳大利亚交通安全局（ATSB）最近公布了有关“PACIFIC ADVENTURER”轮甲板上 31 个 20 英尺集装箱落海丢失事故的调查报告。以下是该报告确认的两个安全问题：

- 船上的许多集装箱系固设备的破旧状况说明了有关**该关键设备的检测和**维护的机制是有缺陷的；
- 在事故发生时，**缺乏第三方就船上的固定式和便携式系固设备进行检测或检验的要求。**

事实上，该报告还指出了一些可能导致集装箱落海的其它原因。但是，澳大利亚交通安全局认为，系固设备的破旧状况是导致事故发生的最重要因素。

国际海事组织（IMO）最近公布的 CSC. 1 / Circ. 138 号通函中提及了系固设备的搬运器（gear carriers）（参见该通函附件中的第 3.3 条）。根据该通函，各方同意《国际集装箱安全公约》不一定适用于系固设备的搬运器，但仍然“建议这些装备应当被纳入到维护和检查计划之列，而且应当实行定期检测制度”。可以推测的是，该建议同样应当适用于船上的便携式系固设备。

国际劳工组织第 152 号公约也要求所有便携式系固设备应当至少在 12 个月内进行维护和全面检查。在这方面，“PACIFIC ADVENTURER” 轮船长和船舶管理人显然未尽其职。该报告强调了三个重要问题：

- 甲板板上的燕尾扭锁

据从船上获取的证据显示，许多甲板属具已受到腐蚀，以致其容易断裂；在此情况下，集装箱还不如直接放置在舱盖之上。

- 用于相互连接的扭锁

燕尾扭锁和标准扭锁均看起来被腐蚀了，因此很可能不能被有效锁上。有些扭锁甚至出现了断裂。甲板上集装箱之间的脆弱连接导致了集装箱的坍塌。

- 绑扎杆和固定装置，尤其是吊钩和花篮螺丝

花篮螺丝和绑扎杆也遭受了大面积腐蚀（有些腐蚀面积已达三分之二），以致这些设备不能发挥应有的功能。据独立公估师估算，腐蚀导致这些设备所能发挥的功效只相当于完好状态下的 43%。

在丧失甲板上扭锁的抓力和集装箱垂直连接力的情况下，集装箱有可能会在上下震动时冲击已腐蚀的系固吊钩，进而使得上下震动距离越来越远，最终导致吊钩或绑扎杆断裂。船长已经就有缺陷的系固设备通知了船舶管理人，并同意逐步更换这些设备。不幸的是，直至集装箱落海，该更换计划未来得及实施于这些集装箱所在的部位。

传送一句简单的信息，如“维护设备！”，显然是不够的。未尽此义务而导致的后果必须值得我们深思。在“PACIFIC ADVENTURER”案中落海的 31 个集装箱将可能释放有害物质影响到沿海水域。当落海时，这些集装箱砸到了该船吃水线以上的船体侧面，虽然船员就此幸免于难，但是因此泄漏的燃油可能会引发一起重大环境灾害。

2. 家居用品的运输问题（美国联邦海事委员会 2011 年 1 月 4 日新闻稿）

美国联邦海事委员会每年都会收到大量投诉，是关于家居用品在国际运输中遭遇到各式各样的问题。自 2005 年到 2009 年，该海事委员会总共收到超过 2500 起的消费者投诉，涉及从事美国境内与境外两地之间的运输家居用品和汽车的公司。

典型的投诉通常有：运输公司未能交付货物却拒绝退还预付的海运费；货物遭受灭失；货物交付产生严重延误；由发货人支付了海运保险费却没有获得保障；对于货物的去向信息有误；货物递交给运输公司以后，运费显著上升，运

输公司却以扣货为威胁，逼迫消费者付清增加的运费；作为代理人，却拖欠公共承运人的运费。在许多情况下，为了运输公司能够放货，发货人被迫重复支付费用给另一家承运人或仓库。

美国联邦海事委员会建议所有托运家居用品的消费者必须确保所有单证信息正确无误，清楚写明提货地点，运费价格，货物预计到达时间等关键内容。以下是一些推荐的良好做法，可以有效避免本文中提到的家居用品的运输问题，同时可以降低消费者向美国联邦海事委员会或其他机构的投诉率。

确保：

- 公正地调查和处理货物损害的索赔
- 分包商不能要求消费者支付在预定服务时不包括的额外收费
- 及时发送到货通知给业主，以便他能够尽快提取货物，避免产生额外的仓储费用
- 货物在运输过程中必须小心储存，防止遭受湿损与偷盗
- 当预见货物严重延迟的情况可能发生时，必须及时通知业主，并且告知货物预计到达的时间。

3. 集装箱内的有害气体

继荷兰国会提出集装箱有害气体的问题之后，荷兰政府许多部门已经联合起来，共同执行一项协议，即对集装箱内有害气体的含量进行联合监测。一系列事故的发生促成了该举措的实施，并且旨在每年监测 1000 个集装箱内有害气体的含量。随着人们对于封闭空间危害的密切关注，同时也投注到船舶上长期存在的封闭空间的危害，包括货物以及相关仓储空间。国际海事组织最近一直在努力唤起航运界人士对该问题的关注。

长久以来，业内众所周知，在一段多式联运结束后，首先进入集装箱内的工作人员很可能会遭遇到危险。熏蒸剂的使用是一类比较集中的风险，该物质在全世界范围内广泛使用以防止害虫的传播，保持货物的良好形态以及阻止肆意害虫的侵扰。熏蒸剂的种类有很多，其中一类叫做铝磷剂(Aluminium Phosphide)，此种熏蒸剂如果使用不当或者用量过多，在集装箱体内会有残留物质。事实上，集装箱本身是一个非常密闭的空间，更多数无法进行通风，因此有害气体的危险物质就会残留下来。

此外，业内人士逐渐意识到还有其他可能的污染物质存在——这些物质来源于货物本身。ICHCA（国际货物装卸协调联合会）的国际安全事务委员会在 2006 年的时候曾经针对此类危害出版过一份安全简介手册，（编号为 BP20#），并在 2010 年对其内容进行过修订。TT Club 与 ICHCA 合作，在 2010 年初曾经出版过一套“便携卡”（IIL/4），对进入集装箱工作的危害进行应对指导。

近期荷兰议会倡议的目的，是为了确保遵守监测进口集装箱内有害气体的法令。第一份报告指出，从 2008 年 10 月 1 日到 2009 年 10 月 1 日共有 1033 个集装箱

受到检测。集装箱取样采取四种方法：随机抽样（250）；根据有害物质的相关规定抽样（150）；根据海关规定，货物类型和原产国抽样（500）；剩余的集装箱完全根据货物类型和原产国抽样。

总共有 106 个集装箱被发现内部含有的有害气体的浓度过高，占抽样调查数目的 10%。报告同时指出，其中有 17 个集装箱被证实曾经被熏蒸过，而熏蒸剂内的有毒物质含量超过了规定的限额，只有一个集装箱根据 IMDG Code（国际危规）的规定贴上了警示标识，其他集装箱既没有任何警示标识，在相关文件中也不曾提及熏蒸历史。剩余的 89 个集装箱内含有的有毒气体都来源货物本身，根据发现频率的高低做降序排列，依次为甲苯，苯，二氯乙烷，甲基溴，磷，甲醛和氯化苦(Toluene, benzene, 1,2-dichloroethane, methyl bromide, phosphine, formaldehyde and chloropicrin)。虽然报告发现的集装箱内气体污染物含量并不高，但此信息对于在航运途中或航程结束以后，可能进入或者必须进入集装箱内工作的人员无疑是至关重要的。**请注意该风险，如有疑问，停止操作并且寻求专业意见！**

4. 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>