

## TT Talk 第256期

1. 船舶靠泊事故
2. 您的 ASC 设备配备移动防撞传感器了吗？
3. 法律焦点：货运代理什么时候可以签发提单？

### 1. 船舶靠泊事故



船舶在靠泊的过程中出错是非常普遍的问题，特别是关于船舶在港口范围内操控和系泊的问题。针对船舶及港口的风险缺口，请继续阅读来了解TT Club的理赔经验和减损的方法。

船舶靠泊作业高度依赖于人的相互作用，许多事故的根源都是由此而来的。当事故发生时，可能会对船舶本身、泊位和起重机造成损害，并有可能发生污染，更令人担忧的是，还可能对船员和岸上工作人员造成伤害。

风险较高的两个主要方面是船舶在港口内的操控和系泊；前者主要使船舶面临碰撞和触碰风险，而后者主要导致船员和系泊缆绳的工作人员受伤或死亡。

在大多数地方，靠泊需要引航员和船长共同努力才能实现船舶的安全靠泊。良好的沟通和相互理解对于船舶在引航水域的安全航行至关重要，这本质上是将引航员纳入驾驶管理团队。引航员的主要职责是提供准确的信息以确保航行安全，而船长对船舶的安全负有最终责任。事实证明，如果船长第一次来某个港口，且/或引航员之前从未有引领该类大小船舶的靠泊经验，则最有可能出现问题。因此，港口当局

和引航员必须确保有合适的培训、系统和流程到位，以便为他们即将引航的船舶提供服务。

发动机和/或推进设备故障是船舶碰撞和触碰事故的常见原因。对船舶方而言，应制定适当的维修制度和流程，并加以遵守，包括严格遵守船舶安全管理制度。同样地，港口当局需要有足够数量的拖轮，并配有充足的马力，特别是考虑到客户需求的变化，譬如更大吨位的船舶。

## **捆绑**

确保船舶系紧需要绞盘处于良好的工作状态，缆绳也要处于良好的状况。如果出现情况不佳或损坏，应更换备用缆绳。所有用于系泊的缆绳、网格和连杆都应经过认证（并提供检验文件）。同样重要地是，绞盘上的所有润滑点都能自由滑动，工作正常且没有被涂装过。

在许多港口，已经安装的系船柱可能几十年来都没有被检查过。目前尚无国际标准来确保系船柱的数量、质量和系船能力是充足的，以及无法确定系船柱的位置是否能够适合可能停靠的船舶吨位。采用无损检测来验证系船柱的强度可能是合适的方法。

通过真空和磁性系泊系统的新兴技术可能会提高人员安全和系固船舶的安全。这种技术不需要系泊缆绳，因此可以使船舶和港口人员避免使用缆绳和绞盘所带来的固有风险。安全优势可能是最重要的，同时对操作方式和基础设施的考量也可以证明这种安装是必要的。

传统的船舶系泊作业会使船员面临危险；他们需要接受彻底的训练，并且熟悉港口的自然环境。系泊事故中经常出现的一个问题是，当缆绳意外断裂时，海员由于训练不足而站在容易受伤的地方。

而在岸上，拥有足够的工作人员来保证船舶安全有效地靠泊是非常必要的。所有的系泊人员都需要接受培训，熟悉海湾、反弹区域（Snap-back zones）和与系泊操作相关的危险。

## **天气因素**

恶劣的天气会增加船舶在港口中靠泊的风险。大风可能会造成突然的航向变化和偏航；船舶在靠泊过程中不能正确应对风力带来的航向偏差是靠泊事故中的常见原因。船长和引航员在评估时应考虑风力的影响，同时还要考虑潮汐、洋流和浪涌，这些因素也可能影响到准备靠泊和航行的船舶。

大多数港口只允许风速低于一定水平（通常在20至30节之间）的情况下靠泊或离泊，同时还要考虑风向、潮汐、洋流和浪涌的情况。对于特别容易受到热带风暴或季风气候影响的地区，在预报有恶劣天气时，通常会实施附加程序，如将船舶派往海上。现有经验表明，不熟悉和不稳定的天气状况正变得越来越普遍；因此，所有的港口都应当制定适当的应急计划。恶劣天气条件下，船舶系泊缆绳的断裂风险较大；备用的系泊缆绳和拖轮虽然可以待命，但在不利条件下可能难以部署。

### 克服制约条件

从操作上说，确定码头起重机的位置对港口/码头和船舶方而言都很重要，这样他们可以不受影响立即开始工作。然而，当船舶靠泊时，停放码头起重机最安全的位置就是远离指定的泊位。由于泊位的长度和其他作业的位置影响，这通常是不可能实现的。在大多数情况下，船舶靠泊期间所停放的码头起重机，其风险最小的位置是在预定泊位的中心；一旦船舶失去控制，则能够尽可能地降低最易触碰泊位的船头和船尾所带来的风险。

总之，船舶/港口双方的利益相关者需要关注他们自身的问题，同时确保有效的发展和持续的沟通与计划，从而确保可以共同工作来管理人员、财产和环境的安全。

## 2 . 您的 ASC 设备配备移动防撞传感器了吗？



世界各地的码头都安装了越来越精密的装卸设备，使自动化操作成为常态。但您投入的设备能否应对实际操作中带来的各种问题呢？

最近发生在美国和欧洲码头的自动堆垛机（ASC）事故暴露了设备制造商存在的严重且可能普遍的疏漏。事故发生在恶劣的天气条件下，出事的集装箱在自动化堆场上被风吹落。随后，在此区域工作的ASC设备在行进过程中，撞穿了横停在吊轨上的集装箱。这种

类型的事故不仅对被撞的集装箱造成损坏，更严重地是对ASC设备本身和吊轨造成的损坏。此外，当ASC设备部分脱轨时，会进一步撞击自动化堆场中相邻设备，并导致严重的操作延误风险。

## **考虑碰撞风险**

初步调查显示，起重机没有安装任何防撞系统。进一步的调查发现，一些ASC制造商故意不提供移动防撞传感器，声称这种技术不是必需的，或可能会损害起重机的性能。但在TT Club看来，通过一个关键的假设就能说明这种说法是有瑕疵的：为了避免碰撞，行人和车辆是禁止在自动化堆场作业期间通行的。

诚然，在正常情况下，两个或多个起重机之间的碰撞风险可以通过它们的定位测量控制系统有效地降低。在这种有限的情况下，起重机不需要移动防撞传感器来防止它们之间的碰撞。有人提出的另一种观点是，传感器无法识别暂时性的障碍，如小型野生动物或塑料袋，从而造成ASC系统停止运作并需要重置，从而导致作业延误。

显然，这项技术需要考虑到集装箱可能从堆垛中被风吹落，以及其他物品可能阻碍起重机通过的可能性。此外，更重要地是，即使在作业过程中人员和车辆不应出现在自动化堆场中，也不能保证不会发生这种情况。最后，这一系统应该能够探测到瞬间移动的障碍物并作出相应的反应，包括设计一种自动重置功能，从而不会造成任何延误。

**“这项技术需要考虑到集装箱可能从堆垛中被风吹落，以及其他物品可能阻碍起重机通过的可能性”**

由TT Club联合PEMA和ICHCA共同编写并于2012年发布的《联合技术参数指南》指出，所有ASC设备都应该配备电子移动防撞系统，以保护人们的生命和财产。制造商没有加入这一系统将会是一个严重的安全疏漏，置危险于不顾。

## **推荐**

TT Club建议那些拥有ASC设备的码头检查是否安装了电子移动防撞系统，并是否在其所有项目上运行。如果没有安装或操作这些系统，码头应采取必要行动来保护其

资产、业务和工作人员。此外，协会还要督促所有的ASC制造商应确保将电子移动防撞系统作为所有ASC设备的标配。

已经发生的事故表明，ASC设备、导轨和其他基础设施、堆放在该区域的集装箱都可能会受到潜在损害，更不用说为了清理残骸和确保没有任何隐藏损害发生而进行的维修所产生的停工损失。

### 3. 法律焦点：货运代理什么时候可以签发提单？



澳大利亚新南威尔士州的上诉法院最近裁决的判例提醒了广大货运代理人应慎重考虑“是否签发提单”的问题。当需要这样做的时候，要采取明确的步骤来保护所有利益相关人的权利，并避免不可预见的风险。

#### 事实

某货运代理人与一家从事动物皮毛和兽皮出口的托运人签订了运输合同。此后，该托运人也与澳大利亚资本财务管理有限公司（“ACFM”）签订了一项贷款协议，托运人将向ACFM提供正本提单作为抵押，以提取贷款。按原定计划ACFM将在托运人偿还贷款后退还正本提单。

在申请提款的过程中，托运人向ACFM提供了11份由货代签发的提单。当托运人未能偿还贷款时，ACFM试图取得货物，却发现货物已经被实际海运承运人放货给第三方。

ACFM成功地对货代采取了行动，以其误导和欺诈为由，要求货代偿还全部贷款。

最近新南威尔士州上诉法院的这一裁决维持了ACFM诉货运代理公司的初审判决，理由是货代在签发提单时有误导性和欺骗性的行为，同时交付了海运提单，而这两份单证都声称是可转让的正本单据。

#### 问题出在哪里？

在这个案件中，实际承运人签发了一套可转让的正本海运提单（Ocean Bills），并指定收货人为“待指示（to Order）”【*海运提单*】。

而货代签发了一套与海运提单相类似的提单，同样是“正本”且“可转让的”，并将收货人指定为“to Order”【*货代提单*】。货代提单（House Bills）上面由该货代签署为“海运承运人的代理人”字样。

此外，货代将House Bills和Ocean Bills都给了托运人，但是托运人仅向ACFM提供了House Bills。这些海运提单显然是被第三方用来从实际海运承运人那里提货的。

法院认为货代提单本身具有误导性和欺骗性，理由如下：

- 货代没有得到实际海运承运人的授权或同意，不能作为他们的代理人签发提单
- 货代允许出具两套提单（货代提单和海运提单），导致两者都是能证明货物所有权的正本单据
- 事实上，货代提单并没有赋予向合法提单持有人交付货物的权利

因此，货运代理应对ACFM所遭受的损失承担责任。

### **要吸取的教训**

虽然不能摒弃货代签发提单这一商业惯例做法，但当货代无法控制货物在目的地被放行的情况下，则不应签发提单；特别是实际海运承运人签发的提单也是可转让的情况下。

提单的一个显著特征是可以作为相关货物的所有权凭证。因此，当把提单交付给签发人或其授权的代理人时，必须能提取与其相关的货物。

此外，除非实际海运承运人明确授权，货运代理不能作为“海运承运人的代理人”签发提单。否则这样的做法意味着货代提单的合法持有人可向海运承运人要求交付货物。如果海运承运人没有授权给货运代理人，海运承运人将不承担任何责任，而货运代理将承担与其有关的任何损失。

如果货代发现他们需要签发一份货代提单，那么确保海运提单是不可转让的并且由货代（或他们的目的地代理）持有海运提单是非常重要的，只有这样才能使货代保有要求海运承运人放货的控制权。

**CRO Travel有限公司 诉 澳大利亚资本财务管理有限公司 [2018] NSWCA 153**

## 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：

<https://ttclubnews.com/2RU-6L171-BFWBHIN8C/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/>