



February 2025. Issue 319 in the series

## TT Talk 第319期

1. 翻新建筑和基础设施时如何避免意外事故
2. 海上危险货物法规的变化
3. 法律焦点：舱位承租人也可以享有责任限制

### 1. 翻新建筑和基础设施时如何避免意外事故



最近因翻新和维护工程而发生的事故凸显了港口、码头和物流设施运营商在规划和管理此类活动时需要考虑的一些缺陷。

英国安全结构协作报告组织（CROSS-UK）最近发布的两份安全更新显示，自动喷淋灭火系统和排烟口在建筑施工期间无法使用。如果航站楼或仓库发生火灾，缺乏这种关键的

[消防安全设施](#)可能会造成灾难性的后果。

这些事件凸显了在进行整修和维护计划时，妥善管理运输和物流设施的重要性。与所有利益相关人进行有效的[合作和沟通](#)对于避免意外危及安全至关重要。

### 排烟口无法使用

自动开启通风口（AOV）是建筑物防火防烟系统的一部分。它们在触发时会自动打开，用于排出烟雾，通常安装在楼梯间，以帮助人们逃离火灾。

[CROSS](#)于2024年11月发布的安全警报称，该组织已收到多起有关AOV在翻新工程后无法运行的报告，并提及了两起详细案例。

## 喷淋系统停用

喷淋灭火系统是建筑物中最常见的系统类型之一，用于保护人们免受火灾并控制火势蔓延。

[CROSS](#) 于 2024 年 11 月发布的一份安全报告强调，在建筑物仍在使用期间，不能忽视管理火灾风险。有一事故中喷淋系统因被关闭，导致后来的火灾严重升级，并造成建筑物内人员疏散延误，造成危险。

## 整修工程管理

在运输和物流行业，由于处理的货物类型、使用的设备以及它们经常运行的[恶劣环境](#)，许多基础设施都有严重[磨损](#)。因此，这些场所经常需要进行持续的整修和维护。

此外，在进行此类工程时，设施通常仍要保持运转，以履行对货主和托运人的合同义务。

因此，在规划和执行工程时采用协作方式对于现场工作人员、访客和承包商的安全至关重要。在工程完成时也应采用类似的多方协作方式。这是为了确保对设施或其运营的任何变化都已做到充分评估和理解，并且所有控制和安全系统都已经受检查。

**“在工程完成时也应采用类似的多方协作方式”**

## 早期承包商参与

在进行任何翻新和维护活动之前，应该有一个早期承包商参与（ECI）阶段，让相关维护或工程团队参与，以确保工程得到合理的设计和规划，同时也确保[第三方团队](#)熟悉所有设施和任何紧急程序。

ECI 阶段还应至少涉及设施的运营、健康和安全以及安保功能。这是为了确保所有建议工程在进行期间和完成时会导致的诸多影响能被充分了解，并采取适当的控制措施。

## 沟通的重要性

沟通至关重要，不仅在ECI阶段，而且在整个执行和完成过程中也是如此。港口、码头和物流设施的运营通常不断变化，取决于许多因素，例如处理的货物类型或数量。同样，翻新和维护活动也会随着工程的进展而发生变化。

**“沟通至关重要，不仅在ECI阶段，而且在整个执行和完成过程中也是如此”**

设施运营以及翻新或维护工程中出现的变化情况需要予以定期和持续的审查，并与所有利益相关人进行有效沟通，以发现和解决潜在风险。

## 确保正确完成

翻新和维护对运营造成的压力可能会导致最后阶段仓促完成。这意味着，在没有进行必要的努力以确保所有潜在风险都得到识别和解决的情况下，可能会签署完工协议。

实际工程的结束，不应被视为完工的唯一信号。真正的完工是在进行了必要的安全审核、整理和传达了安全信息以及进行了任何所需的培训之后。

## 总结

港口、码头和物流设施在进行翻新和维护工作时，经常面临实际操作限制和时间压力。CROSS强调的问题应被视为一个警示，要考虑和理解翻新和维修工程的影响，特别是在施工期间和之后的安全系统，如喷淋装置和排烟口。

## 2. 海上危险货物法规的变化



按照通常两年一次的周期，《国际海运危险货物规则》（IMDG Code）已进行了更新和修订。最新的修订版本42-24将于2025年1月1日起生效，这意味着利益相关人可以开始使用修订后的条款。同时修订版42-24将于2026年1月1日强制执行。

### 修正版42-24

尽管新修正案目前可选择性使用，但由于新修正案已经实施的某些重大变化，TT Club 敦促行业和国家监管机构加快新版的应用。

**“由于新修正案已经实施的某些重大变化，TT Club 敦促行业和国家监管机构加快新版的应用”**

在整个货运供应链中，[危险货物](#)的安全运输非常重要，大大小小的事故都证明了这一点，这使得 TT Club 多年来积极参与监管修订有关的技术辩论。这些问题也是 [TT Talk 的常见内容](#)。

此次修订中做出了许多重大修改。在这种情况下，所有对海上[危险货物运输负有责任](#)的人都能获得和使用有关监管修订案全文是至关重要的。由此，[NCB Hazcheck](#) 提供了这些[变化的详细摘要](#)，建议阅读。

### 新兴风险

可以看出，一些关键的新增内容表明联合国机构正在开展工作。特别值得注意的是，随着全球继续摆脱对化石燃料的依赖和技术进步，与[电池](#)和电池相关的各种变化正在“播下危险种子”。因此，新增了与钠离子电池以及电动汽车相关的新条目。

虽然这些补充条目受到广泛欢迎，但 TT Club 此前曾表示担心，指出对这些新兴技术带来的所有风险尚缺乏独立而有力的研究。监管规定必然也在迎头赶上；但最好能在进行事故后调查之前就准确地告知他们。

## “TT Club 此前曾表示担心，指出对这些新兴技术带来的所有风险尚缺乏独立而有力的研究”

对于涉及运输、处理和存储任何形式的锂离子电池或电池组的人来说，最棘手的问题是货物的历史。货物历史始于全面而真实的测试过程，紧接着是严格且可审计的质量控制。鉴于目前科学和监管的不确定性，初始和衍生制造商尚可以做很多事情来促进运输保障。

从一般角度来看，引入或延续可豁免特定货物的任何特殊规定总是令人担忧的。经验表明，这种规定会导致相关人员将分类重点放在利用豁免的效果上，最常见的结果是通过供应链传达的信息不符。通常称为错误申报或不申报，其后果可能是违法，但肯定会使有关人员和资产面临更大的风险。

### 木炭

TT Club 敦促在修正案强制实施之前尽早予以执行的一个主要原因是，对木炭运输的管控措施进行了修订，木炭运输曾导致集装箱船上多次发生严重火灾。新的变化旨在打击先前规定中允许存在的准备不足、包装不恰当和不申报行为。

近几个月来，TT Club 与其他行业组织合作，为所有利益相关人提供了有关这些变化的良好实践建议。最近，又与[世界航运理事会](#)和[国际保赔集团](#)合作，制作了一份一页的[中文](#)和[英文](#)参考指南。TT Club 还与 CINS 合作，就用[集装箱安全运输木炭](#)的点到点过程制定了更详细的指南。

这些信息相当简单：针对用作燃料的木炭，货物必须以特定方式予以准备和包装，并完全申报为危险货物。希望以上措施能加强运输安全。

### 3. 法律焦点：舱位承租人也可以享有责任限制



一艘集装箱船在斯里兰卡科伦坡附近起火沉没，导致全损。船东和光船承租人在英国海事法院成功主张责任限制。三家舱位承租人以他们也可以被视为船东为由主张责任限制。

**SEA CONSORTIUM Pte Ltd & Ors 诉 BENGAL  
TIGER LINE Pte & Ors (The X-Press Pearl): [2024]  
EWHC 3174 (Admlty)**

#### 事实

2021年5月，一艘名为“X-Press Pearl”的新建2756 TEU集装箱船在斯里兰卡科伦坡附近发生火灾后连同船上货物一起沉没。舱位承租人Bengal Tiger Line（BTL）、MSC和马士基根据《海事责任索赔限制公约》（LLMC）向英国海事法院寻求判决和宣告性救济。他们辩称，就《公约》而言，他们是“船东”，因此有权根据《公约》限制对货物损失的赔偿责任。

#### 判决

公约将“租船人”纳入“船东”这一定义，目的在于防止货物索赔人通过向租船人索赔来规避船东的责任限制。否则，船东自己可以通过《公约》来限制租船人提出的追偿要求，而让租船人承担超过责任限制的货物索赔部分。

根据MSC Napoli案（[2008] EWHC 3002 (Admlty)），法院认为没有理由认定公约所设想的“租船人”排除了舱位租船人。相反的裁决将阻碍舱位租赁的实用性，而舱位租赁已成为航运企业运输货物的一种既定且有效的方法。因此，通常在签订的合同中要求船东提供船舶的部分载运能力就足够了。原则上，这可以扩展到将自己描述为无船承运人（NVOCC）而不是租船人的一方。

随后，法院将船东与BTL、MSC和马士基之间的合同与“MSC Napoli”案中签订的合同进行了比较。

- BTL的“固定舱位合同”实质上完全相同。
- MSC的“连接承运人协议”的不同之处在于没有义务为未使用的舱位付费，这不足以使该协议超出公约范围

- 马士基的“运输服务协议”有所不同，因为马士基不承诺为已使用和未使用的舱位付费，而只承诺支付实际运输的集装箱费用。同样，这也不足以将协议排除在《公约》的范围之外。

因此，法院准许船东设立责任限制基金，金额估计约为2000万美元。

## 评论

该判决对“MSC Napoli”案提供了有益的确认，并将先前的判决应用于名称不同但实质基本相同的协议。其结果是，当事人不会因其可能无法根据《公约》加以限制风险而放弃部分租赁船舶的经营模式。

## 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，或有任何疑问，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

Michael S. Yarwood

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：

[TT Talk February 2025 | Managing fire risk, changes to DG regulations and limiting slot charterer liability](#)

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。