



November 2020. Issue 268 in the series

TT Talk 第268期

1. 起重机的碰撞和触碰
2. 减少风暴对集装箱码头的影晌
3. 法律焦点：潜在的新风险

1. 起重机的碰撞和触碰



无论是散货装卸还是集装箱作业，岸边起重机对于执行船舶靠岸服务都至关重要。然而，这类关键工具在船舶靠泊过程中很容易受到船舶撞击而发生严重损害。虽然这种事故的发生频率比较低，但一旦发生，将造成极其严重的直接损害、甚至业务中断和潜在人身伤亡。

每个港口或码头经营人都会深刻地认识到滨水地区暴露在外的基础设施的重要性。对于其他地方发生的船舶触碰¹码头岸壁和防波堤而导致损害的新闻，所有港口管理层也应该停下来，好好思考一下，但最应担忧的可能是那些安置在泊位边缘、随时准备作业、且风险高度暴露的设备。

“2020年见证了一些船舶靠泊时不小心‘轻推’码头上部结构而导致起重机损毁的事故”

2020年见证了一些船舶靠泊时不小心“轻推”码头上部结构而导致起重机损毁的事故。在部分情况下，事故造成的损害可能只限于起重机部分脱轨，而未造成起重机整体倒塌，但确定损坏或变形的程度以及使起重机重返作业状态仍可能产生巨额

¹航海术语，指船舶撞击固定物体，有别于两个移动物体间的“碰撞”。

成本。除了超大尺寸和超重质量所带来的困难外，起重机本身是被设计用来承受与具体用途有关的作业压力——例如，集装箱起重机是围绕着起吊垂向载荷而设计的——因此，来自船舶（或另一部起重机）的突然撞击可能会造成比表面所见更复杂的损害。

频率虽低，但影响很大

由于拍摄视频影像并发布上网十分容易，广大利益相关方的意识已经得到了显著提升，但鉴于TT Club在港口码头行业的市场角色，协会仍要思考许多这类事故的发生原因。此外，虽然发布实时影像的便捷性和即时性可能有助于管理人对风险保持警惕，但往往掩盖了考虑复杂原因的必要性，从而无法评估何种减损措施可能是合适的。而且，是否对事故进行分析较少取决于其发生的频率，因此梳理相关诱因以结合当地具体环境进行风险评估是十分重要的。

虽然可以从事故分析中得出许多原因，但其中反复出现的一个主题是减少“人为因素”带来的影响。这从根本上强调了彻底并适当地重新审查风险评估、推行完善且强制的系统和程序，以及坚持培训的重要性。而且，在所有这些活动中，有效沟通是永恒的挑战，不仅仅是在架构问题上，最好还能形成合作，包括不同的港口企业、规章制度和利害关系人，以及劳动力。值得注意的是，这些结论将在当下的环境中经受考验，往往面临不同语言和经验观点的严峻挑战。

显然，船舶吨位增大必然会对装卸准备和作业带来更大挑战——这种挑战不仅与现役的最大船舶有关，还与港口设施持续接受比以往更大的船舶所产生的连锁影响有关。

考虑因果关系——和减损措施

事故调查发现，部分事故原因与“物理学”有关。尽管近期新造船舶的主机和推进器在性能上有了很大提升，但船舶操纵性仍可能会受到以下因素的影响：负载吃水（螺旋桨可能会因此没有完全浸没在海水中）、偏航动力、以及龙骨下水深有限、航行时对船舶横梁存在潜在影响（对集装箱船而言）。这些有关船舶本身参数的变量，除受到船舶自身的影响外，还受到其他因素的影响，这些因素可能包括拖轮性能或当时的天气状况和港口环境。特别对于引航员来说，必须考虑到所有这些现场情况，以便作出正确判断，并及时采取行动。

“特别对于引航员来说，必须考虑到所有这些现场情况，以便作出正确判断，并及时采取行动”

大多数港口所在地均设有一个专门的管理机构，全面负责船舶移动，以及一系列的一般管理职能。这类管理机构积累了对各种事故原因进行分析而获得的经验，主要负责对所有即将使用港口设施的靠泊和离泊船舶，进行正式的风险评估，并邀请与此有关的利害相关人参与其中。

这种工作可能需要专门的技术知识，以便于能够将对不同实践操作的理解，与当地的知识和经验结合起来。我们可以利用模型和情景假设来演示装卸作业可以如何安全进行，并确定在何种情况下需要替代措施。

同样地，对于拖轮，由于现在对拖轮在数量和动力方面的需求越来越大，这类风险评估也应考虑在内。此外，引航员通常是个体经营，通过签订合同为港口提供引航服务，尽管引航员在提供服务时是与船长进行联系的。

归根到底，依据经验来汇编风险评估是具有参考性的；那些岸边的作业人，拥有码头起重机所有权的人，以及其他利益相关人，应共同确保对所涉及的风险有全面认识、有明确的作业程序（通过培训和监控），并就所有的沟通内容签订协议，包括必要时的安全升级。

2. 减少风暴对集装箱码头的的影响



TT Club的理赔经验显示，海运码头的起重机、其他装卸设备和集装箱易于在发生与天气相关的重大事故中受损。尽管重量不轻，但此等起重机沿着起重机轨道被吹动，有可能撞到其他设备或发生倾覆，从而造成严重损害的情况并不少见。

集装箱码头的设备和财产损失事故在业内刊物中频频出现。虽然其中有些是受第三方影响，有些是因缺乏维修保养或操作程序不当，但其中普遍存在的原因是受到风暴的侵袭。从成本和运营依赖性的角度来说，岸壁式集装箱装卸桥或码头起重机是海运码头中最有价值的资产之一。

“码头起重机尤为容易受到风的影响”

因其尺寸、外形和在岸边的位置，码头起重机尤为容易受到风的影响，因而在设计和执行程序时应尤为谨慎，以保护这些资产。相关风险并不仅限于起重机，已有多起本地风暴影响到其他码头装卸设备或致使空集装箱自堆叠上掉落的事例发生。

此类事故可能会导致工人受到严重的人身损害，特别是在涉及码头起重机的情况下，在维修作业和停工期间也引起十分高昂的成本。通过制定适当的程序，并确保这类程序得到遵守，将可减轻风暴的影响。基本措施包括安装有效的全国性和地方天气预报系统，并确保操作程序在收到充分预警时能有效响应。

此外，应在易受风暴影响的场所考虑空集装箱的堆叠情况；又高又窄的堆叠尤为容易受到风暴影响。某些场所可能存在容量限制，但还是应该妥善规划堆叠的外形，尤其是其高度和深度。应将堆叠对齐，使集装箱的纵轴与主要风向保持一致。在预报的风暴来临之前，特别是在堆叠高度无法降低的情况下，可采取使用锁锥、捆扎带或织带将不同集装箱相互连接在一起等额外措施，以增加其整体的重量和稳定性。堆叠超过四层高时，可考虑采用“金字塔”形。

关键防护措施

对于码头起重机，必须使用防风销和拉索装置、和启动防护程序，方可称为良好的做法。设计与维护良好的制动系统，可在突发“微下击暴流”的情况下起到明显保护作用。有两个主要的风暴问题需要考虑：针对强风预报的防护措施和针对突发性、局地性风暴（即所谓“微下击暴流/microburst”）的防护措施。

通常而言，设备的设计和安全防护程序都是基于当地所记录的最大风速而制定的。由于气候变化，风暴发生的频次越来越高，甚至发生在过去罕见的地点，并带来毁灭性的影响。经营人必须认识到这些变化，并在适当的情况下重新进行相应的风险评估。

在采购码头起重机时，应考虑为该起重机配备在数量和尺寸上均足以保持起重机结构稳定的防风销和防风拉索等装置。随后应制定程序，确保这些安全装置在风暴来临前均已安装到位，以对码头资产起到保护作用。令人遗憾的是，尽管许多码头都配有防风销，但对防风拉索有要求的码头却少得多。

为现有起重机加装防风销和拉索可以说是谨慎的做法。目前的平均风速和最大风速是否高于初始设计中用于计算最大抬吊力的风速？当码头起重机抬升吊杆和/或展开吊臂时，应尤为小心；进行改装作业时，应对风力和抬吊力进行计算，以确保现

有防风拉索和安装工程具有足够的结构强度。可能还有必要考虑进行重新审查，以考量是否需要进一步变更。

“为现有起重机加装防风销和拉索可以说是谨慎的做法”

尽管风暴预报已经清楚地表明会有风险，但如发生微下击暴流，其风速可能超过最大预测风速，将会带来额外且持续的挑战。最糟糕的情况是，在驾驶员并不知情的情况下，可能会刮起强风，且风向与起重机行驶方向相同，这将导致驾驶员无法控制起重机。为了解决此种情况，有必要配备适当的防风制动装置和行车制动装置，但以此等制动装置替代预防风暴专用的防风销或拉索的做法是不可接受的。

维护保养和培训

除了准确预报天气和采取适当的技术措施外，维护保养和培训对安全作业而言亦至关重要。微下击暴流相关事故的调查结果显示，大多数事故发生或加剧的原因皆在于，行车制动装置和停车制动装置因保养不善而失灵。要模拟此等情况是十分困难的，因而程序培训对于解决这方面风险，并确保起重机驾驶员能够采取正确的规避措施而言是至关重要的。

总之，在强风暴天气期间，所有供应链中的实质性作业都将面临风险。TT Club强烈建议集装箱码头管理人对与风暴风险相关的早期气候模型及其设备、应急预案和程序进行审查，以确保采取了一切可能的措施，保证财产和设备得到充分保护，同时确保人员安全。

3. 法律焦点：潜在的新风险



这一有关租船合同纠纷的一审判决，可能会带来一系列的责任风险，并可能在复杂的供应链合同关系中产生反响。尤其是，这一法律论证可能会给非班轮运输业的港口和码头带来风险。

事实

“Eternal Bliss”轮根据航次租船合同自巴装载一票大豆货物运往中国，但驶抵中国后，由于物流阻塞且存储空间不足，该轮在锚地停泊了 31 天。卸货时，发现部分货物发生了霉变和结块等货损情况。船舶所有人就货主提出的索赔进行了赔偿，随后诉诸仲裁向承租人追偿。

货物系因滞留超过卸货时间而变质，因果关系链没有断裂，船舶所有人也不存在未履行注意义务的情形。除了未能于卸货时间内卸货外，船舶所有人未针对承租人提起其他违约行为主张。

承租人认为，根据所使用的北美谷物租船合同（其条款与大多数航次租船合同相类似）中所载，滞期费系船舶所有人的唯一救济；船舶所有人无理由再就货损提出额外的索赔。船舶所有人辩称，滞期费只是针对船舶滞留和使用损失的损害赔偿，而货损乃不同类型的损失，可在滞期费之外另行予以追偿。

有人向商事法庭提出了一个初步的法律观点，即在此等情况下，是否只要确定存在不同类型的损失就足够，还是有必要同时确定存在不同类型的损失以及单独的违约行为。

判决

现行法律（尽管不同国家法律之间存在冲突）受 *Bonde* 案²影响，认定首先有必要确定一种与船舶使用损失的性质不同的损失，和单独的违约行为。在 *Bonde* 案中，船方向主管机构申请过晚，导致产生了附加费用，而卖方未能按合同约定的速度装货。由于卖方唯一的违约行为是未能按合同约定的速度装货，买方无法获得除滞期费外的其他损害赔偿。

Bonde 案一直备受争议，引发了很多不同意见，包括在很多专业教科书中，而法院则详细援引了很多此类观点。

法院并未将本案与 *Bonde* 案进行区分，但认为 *Bonde* 案的判决有误。滞期费仅仅是指一种约定的衡量船舶损失的时间价值，但超出了在运费中反映出来的时间价值。贸易当事人不应期望所约定的滞期费率也可以处理其他索赔，例如船舶、或货物物理损坏、或船员人身伤害索赔。

² [1991] 1 Lloyds Rep1366 案

因此，法院认定，船舶所有人有权就与船舶使用损失以外不同类型的损失进行追偿，而无需确定承租人存在单独的违约行为，随后将该事宜发回仲裁。

评论

此判决十分重要，随着世界各地因 COVID-19 疫情影响而不断发生延误事件，预计这一判决的重要性将愈发显现。在该“不同类型”的索赔与延误之间存在因果关系的情况下，现在船舶所有人可向承租人另行追偿，这在以前是不可能发生的。可以想到的是，此等损失并不限于货物责任，亦可扩展至船舶损坏、不良靠泊和船舶维修等问题，包括船员换班和加油绕航。当然，基于唯一的财务风险是滞期费，该判决很可能会阻碍了把船舶用于海上货物储存这一十分普遍的做法。因此，这判决可能产生非常广泛的影响。

该判决可能与许多供应链参与者并无很大直接关联，但可能会对运输合同链不同部分的责任产生影响。如果承租人能够就越来越多的索赔范围寻求赔偿，港口和码头的责任范围亦可能受到影响。

鉴于此一审判决的重要性及其改变了现行法律这一事实，它很可能被提起上诉（法官在总结时或多或少已经预期到这点）。

K LINE Pte 诉 PRIMINDS SHIPPING (HK) Co Ltd (“Eternal Bliss” 轮)
[2020] EWHC 2373 (Comm)

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-742K2-14A77BE39122EB78WBHHIN5CAD606EC3BBEA7C/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/>