



## TT Talk 第150期

### 目录

1. 正确包装、装载以及系固集装箱货物——赔案给我们的教训
2. 货物系固：如何防止货物在运输单元内的不良移动

1. 正确包装、装载以及系固集装箱货物——赔案给我们的教训



回顾真实发生的保险理赔事故具有十分重要的教育意义。协会工作人员会定期从以往的赔案中总结经验，帮助会员防范风险。近期我们发现，集装箱内不正确和不恰当的配积载和系固货物引发的赔案，已呈现明显上升的趋势。

某具体案例强调了这一问题的严重性，并且指出货物在装箱阶段不正确配积载可能导致的后果。该案涉及一批装载于20尺集装箱内的大理石坯料，在港区内被拖卡和底盘车运送时，意外地遭遇翻车。后续调查发现，集装箱左侧、高约1.8米处有一条明显的线形凹痕。打开集装箱门后，可以看到货物在整个装箱过程中，几乎没有任何系固措施。

经查证，被承运的两块大理石被安放入集装箱中，箱体右侧留存了大约0.8米的空隙，没有进行系固，因此造成了配积载货物重心的偏移，这是事故发生的重要原因。货物装箱时，不仅没有考虑到需要位于重力中心，而且其总重量超过了集装箱允许的最大负载达2.9吨之多。

拖车可以同时拖运两个集装箱，载重量可以达到 65 吨（尽管事发当时，拖车只运送了一个集装箱），机械限速为 30 公里/小时，所幸事故没有在港区内造成其他危害。翻车的原因归纳为负载重心偏离和载运货物超重。

除了集装箱侧面变形以外，底部木板也遭受到大面积损坏，所以集装箱被报废。此外，虽然拖头没有和集装箱一起倾翻，但由于第五个车轮的钳口以及拖车的中心立轴部分发生了扭转，结果给拖车造成了严重损坏。估计有 10% 到 20% 的货物也遭到了损失。除了财产损失以外，类似的情况还会带来致命的人身伤害隐患，无论是在港区内，还是遭遇陆上交通事故。

协会处理过许多类似案件，其中之一包括运输的花岗石由于系固不当而遭遇陆路交通事故；另一起则涉及松散装载的 25 公斤的袋装大蒜。大量的事故说明业内人士不遵守集装箱装箱规定的现象颇为繁多，由此加剧了安全隐患，危及供应链中的人命和财产安全。

协会之前已经提醒业内人士，如果配载人员的专业技能培训不足会给整个供应链的安全带来影响，之后也敦促大家采取良好的实践方法进行人员素质培训。国际劳工组织（ILO）的文件——“有关集装箱装箱的供应链安全问题”是业内这方面最新的文案，被喻为是集装箱安全装箱的行业标准。

您可以点击此处下载该文

案<http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/@publ/documents/meetingdocument/wcms151373.pdf>

## 2. 货物系固：如何防止货物在运输单元内的不良移动



许多因素决定了货物的安全与系固措施，运输工具的内部结构，以及处理货物的人员素质水平。绝大多数的运输都能够一路平安，确保货物安全无恙地抵达目的地，证明了整个运输系统的有效性和效率性。

国际运输的包装货物大多被装载入货物运输单元内（CTUs）。货物运输单元由两个概念组成——集装箱与滚装运输中所用的陆路/铁路运输车辆。有必要对货物运输单元内的货物进行有计划且合理的配积载，以确保装运货物运输单元本身不会危及或者造成人命、财产和环境安全。

这意味着安排装箱的企业将承担最主要的责任，无论是发货人还是集装箱场站。事实上一旦集装箱的箱门被关闭上锁，通常要到最终目的地才会打开，因此他们的责任重大。

有几个重要而且相互关联的因素：

- 如果货物运输单元是集装箱，应当遵守集装箱安全公约，以便安全的使用运输设备。公约内容包括持续或者定期地对集装箱结构进行检查，并且留存检验证明（ACEP 的规定）。如果违反规定，可能会在运输途中造成事故的发生或者由于集装箱的条件不适于运输而终止。
- 装载人员应当负责检查货物运输单元的内部与外部条件，确保没有严重的缺陷，设备能够安全使用，基本适货。
- 货物运输单元同样必须适合所运送的货物。目前有特种集装箱可以满足特定种类货物的运输需求。所以，集装箱装运人需要考虑货物运输单元是否适合预期货物的运送。运输工具选取不当会损坏货物。
- 下一步——目前为止最为关键的方面——货物装箱及其在货物运输单元内的系固方法（无论是集装箱还是其他的运输工具）。由于包装不善，缺乏足够的系固措施，曾经导致船舶、港口以及高速上发生多起恶性事故。

有关在货物运输单元内进行良好的装箱操作的宝贵信息可以从业内多种渠道获得。许多国际货运代理和物流行业协会提供这方面的材料和培训，TT Club 也是其中之一。国际组织，比如国际货物装卸协调联合会（ICHCA）同样针对此问题做出过指导性意见。TT Club 正与 ICHCA 共同撰写如何装运货物运输单元的指导文件，内容将涉及整个装运过程中的安全必要元素。

根据之前的报道，1997 年国际劳工组织(ILO)/国际海事组织(IMO)/联合国欧洲经济委员会(UN ECE)曾经对货物装运出具指导意见，是属于比较早的此类文件，内容也在不断的更新中。业内人士如果能遵循他们的指导意见，将会是一个非常良好的开端。

最后，我们再次推荐德国水险保险人的网站内容：

[http://www.tis-gdv.de/tis\\_e/containe/ladung/ladung.htm](http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/ladung/ladung.htm)

## 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://ttclubnews.com/D06-L0GP-26MSPA-842MW-1/c.aspx>