



TT Talk 第138期

目录

- 1.“买者自负”：加大集装箱的产量是否意味着风险的提高？
- 2.如何在北美以及墨西哥地区预防劫持
- 3.如何提高交通管理的 4 个简易步骤
- 4.结束语

1.“买者自负”：加大集装箱的产量是否意味着风险的提高？

ETS Consulting 的成员比尔·布拉辛顿针对 2010 年 11 月出版的《世界货运新闻》报告做出指导性评论--“干散货集装箱制造商再度崛起”。

2007 年，新干散货集装箱生产量已经达到近 380 万标准箱。同比 2007 年至 2008 年，世界集装箱船队的规模也跃升了近 300 万标准箱。当全球经济衰退的影响开始波及世界运输船队，2008 年度集装箱生产量下降至不到 280 万标准箱，而到 2009 年中，世界集装箱船队的规模收缩了近 50 万标准箱。由于船东们大大缩减了船队规模，因此去年的标准干箱的生产量降低到仅仅 20 万标准箱。到 2010 年，此数据预期将达到 224 万标准箱。**集装箱产量的激增对于使用中的集装箱来说意味着什么呢？**

租箱公司技术经理的报告指出，各大集装箱工厂正在争相招募足够的工人来充实各条生产线的人力。此外人员流动率出奇得高，近 50% 的工人这周才刚开始投入生产，下一周即转投其他的工厂。**人员的高流动率以及聘用缺乏经验的操作工人会给工厂的管理带来严重问题。**尤其当涉及关键的结构部位，比如集装箱角柱装配，制作工艺的不佳会大大增加集装箱损坏的风险。

技术经理指出，2010 年有超过 1000 个集装箱被拒收，部分集装箱具有结构性缺陷。令人担忧的是，**这些被拒收的集装箱往往能够很快被出售，导致进入市场的集装箱质量良莠不齐。**

一段时间以来，总是有人质疑中国制造的集装箱的产品质量，技术管理人员的反馈突显了两点担忧。首先，他们并不确定这些集装箱是否达到了该集装箱类型所应符合的制造标准；其次，这些集装箱在制造过程中仅仅能够通过 ISO 质量检测，却无法承受真实世界“风吹雨打”的考验。上述因素给集装箱运营者以及使用者造成的或许是一种虚假的安全感。

比如，从一家集装箱租赁公司得知，他们定制了 1500 个集装箱，最初的一批箱子的自重基本符合对外宣称的重量，然而，此后制造的集装箱的自重却远远低于最初的标准，这种情况有可能是由于制造流程中使用了较薄的钢材原料或者是由于使用镀以锌的量不够造成的。这样的集装箱安全与否，是否会过早腐化，尚不得知，但是用薄钢材替代厚钢材的做法无疑会加剧集装箱的质量问题。

两种完全对立的因素正在影响集装箱的生产量：一方面生产商想要放缓出产率以维持集装箱的高位价格，另一方面却受制于客户对集装箱不断增加的数量要求。技术经理们常常想要放缓各条生产线的生产速度以求得质量的保证，然而工厂方面却希望能够将生产率提升至最大化，这就增加了生产劣质集装箱的风险。虽然许多大的集装箱买家在生产过程中以及集装箱下线的时候会对产品进行检验，以便集装箱的质量问题可以得到及时的确认和修正。但是其他的一些集装箱买家直到接货时才检验集装箱，如此一来许多缺陷早已被“粉饰太平”，增加了做工粗糙质量低劣的风险。

这是否有风险？如果以下的情况继续发展下去，运营中的集装箱不合格的风险就会提高：

- 生产商试图压低制作成本，包括雇佣那些无经验、缺乏经验的工人以及聘用缺乏专业工程技术的人员
- 短期劳动力，即“边做边学”
- 有结构性缺陷的集装箱的买卖流通

伴随着全球贸易回暖以及发货人对于集装箱数量增加的要求，集装箱质量风险也在上升，同时我们还应当考虑到另外两个因素。集装箱所有人以及运营人为了满足客户的需求，常常使用一些处于“质量安全边缘”的集装箱，同时发货人受到利益驱使会增加集装箱内的装货量，有时甚至超过其最大载货能力。这些额外因素与低劣的制造工艺结合在一起，增加了集装箱在运输过程中遭遇风险的可能。

2.如何在北美以及墨西哥地区预防劫持

TT Club 旧金山办公室的乔治·瑞度(George Radu)，提供如下有关劫持的评论：

涉及劫持的索赔案近年来呈上升趋势，许多承运人在联运提单责任下遭受货物丢失的损失。专家估计，劫持导致航运业每年数以千万美元计的损失。

承运人对于负有责任的卡车营运人的追索过程往往十分复杂，有时法律以及贸易规则的运用，使得追索回来的钱款远不足以弥补承运人遭受的损失。此外，即使卡车司机已经购买运输责任保险，其保险人仍可能拒绝理赔，因为在许多情况下由于司机与罪犯的合伙同谋，最初貌似劫持的案子最终演变为一桩偷盗案。过往许多案子表明，司机多少都会有一些疏忽存在，这同样会引起承保范围的问题，一旦有迹象表明卡车司机介入劫持或者存在疏忽，保险公司可以凭借这两点理由拒绝赔偿。

劫持案的法律赔偿责任一般由负责安排卡车运输的承运人来承担。在美国所有的卡车司机被要求签署 UIIA(统一多式联运交接协议)，该协议要求司机们购买至少保险金额为 1 0 万美金的货运责任险。而在加拿大以及墨西哥地区没有类似的统一协议，卡车承运人所购买的货运责任险往往不足以弥补劫持带来的损失。

在以下的内容中，您将会看到防止劫持案件发生的一些基本信息。

南美洲以及美国货运前往的高危地区

墨西哥是劫持事件最常被报道的国家，墨西哥的克雷塔罗州(Queretaro)，米却肯州(Michoacan)，普埃布拉州(Puebla)，圣路易斯波托西州(San Luis Potosi)和锡那罗亚州(Sinaloa)均为劫持事件高发地区。南美洲的其他劫持高发国家，包括洪都拉斯，危地马拉，萨尔瓦多和尼加拉瓜。

美国

在美国的各大港口中，劫持案件发生率最高的是迈阿密，纽约/新泽西州，长滩，洛杉矶和旧金山。

下面为广大承运人介绍几种针对劫持的预防措施：

- 来往墨西哥的运输，尽可能地只接受“港到港”的订舱
- 如果必须接受来往墨西哥的“门到门”服务，承运人应当事先取得客户同意支付保安服务费用
- 保持固定的驾驶路线
- 保持装运在秘密的情况下进行
- 对雇员的背景进行调查
- 考虑使用护驾车队或者守卫
- 要求司机在任何时间都要携带 24 小时紧急联系电话号码，每次停靠都应当锁住车辆

以上所列的这些项目，其中有些内容虽不受承运人的直接控制，承运人还是应当向受雇的卡车司机提出这些建议。另外一种做法是仅仅雇佣那些受过防盗技能培训的卡车司机，并且制定预防劫持的相关举措。

劫持的法律抗辩

在墨西哥，法院系统认为在内陆运输过程中发生的劫持是“偶然事故”（不可抗力），使卡车承运人逃脱了赔偿责任。根据墨西哥联邦民法典第 2111 条规定，

任何缔约方在偶然事故中都无需承担法律责任，除非：

1. 承运人在某种程度上造成或者促成了该损失
2. 承运人已经接受损失的赔偿责任
3. 卡车运营人缺乏在联邦公路上运输货物的必要且有效的许可证
4. 法律明文规定强制在承运人身上的责任
5. 内陆运输管理的地方性法规并没有正式并入提单
6. 集装箱在联邦公路上运输并没有发生损失

在美国，劫持不被视为“偶然事故”，承运人可以依赖于卡车运营人的保单进行赔偿。如果卡车运营人的保险公司不足以赔偿案子的全部金额，那么承运人将要自己承担余下的部分。

承运人应确实遵守以上所列决的所有措施，以确保他们会被法院视为已采取一切合理的预防措施。

3.如何提高交通管理的 4 个简易步骤

由于交通管理不善所引发的事故，占据了在港口与码头设施内发生的绝大多数伤害和死亡事故金额的 87%。这一调查结果，是 TT Club 通过分析其于全球范围内承保的所有超过 10 万美金的此类赔案而获得的。

事故涉及大型移动装卸设备（叉车，集装箱正面吊等），往往是这些装卸设备和其他车辆发生碰撞，或者撞击固定物体，发生翻车，也包括设备掉落或者压倒其他车辆与行人。这些事故基本上都是由于司机的过错造成，但是完全可以通过加强交通管理而取得显著改善。

协会的分析结论是，致力于四个具体方面进行防损可以大大减少风险。采用以下几种方法，可以帮助我们促进有效交通管理方式的实现：

1) 单向交通流 (One-way traffic flows)

实施单向交通流已经被证明可以显著减少碰撞事故的发生。人们通常认为采取单向交通流的方式在某种程度上会降低生产率，但是经验表明，对于那些已经实施单向交通流的码头设施而言，单向交通流不仅可以减少事故的发生，而且还能够提高生产率，正所谓“磨刀不误砍柴功”。现实中我们无法在每一个地方实行单向交通流，还是建议应当在具备可行性的地方采取这种做法。

2) 限制码头堆场的车辆与行人数量

限制允许出入码头堆场的车辆与行人数量，无疑能够起到减少意外发生的作用。必须严禁私家车进入码头的工作区域。在码头及相关设施区域，只有那些具备高能见度条纹，颜色和/或者闪光灯的公司车辆才可以用来乘载人员以及运输设备。

采取预防措施，尽可能地减少员工出现在码头操作现场的必要性。任何时候行人都不得出现在码头堆场内。船员绝不允许从码头区域穿行，应当另辟单独的通道或者提供车辆让人员进出船舶。码头工作人员需乘坐公司车辆前往任何必要的工作岗位。保安人员不应该步行到岗，比较好的方式是让他们坐在控制室内，利用闭路电视随时监控码头内的情况。

3) 外部卡车司机以及访客的现场路演 (Site induction)

许多外来的卡车司机往往不熟悉码头的操作流程，或者不照章办事，所以严重伤害多数发生在他们身上。现场路演适用于任何一个进入码头设施的人。路演的培训内容应当涵盖应急方案，工作人员必须向对方指明场区内哪些地方可以去、哪些地方不可以去等关键性内容。仅仅在道口贴上标识是远远不够的。码头方面可以给外来的卡车司机提供面对面的路演培训，借鉴或者参照码头内部工作人员的培训内容，如此一来效果会更加理想。同时，给卡车司机颁发印有照片的身份证件，证件上应当注明初次接受路演培训的日期，此后进入码头设施都需出示此证件，否则无法进入。此外，码头方面还需定期更新培训内容，或者在每次基础设施发生变更之后再次让外来人员接受培训。

4) 开辟专门的安全区域给卡车司机上扭锁与解扭锁—而不是在码头的堆场区域

码头堆场是起重机、跨运车或者叉车等运输设备作业的地方，十分危险，所以卡车司机在这些区域内不应轻易走出驾驶室。卡车司机只需在上锁以及解锁的时候从驾驶室出来。我们建议这一行为不要在堆场内进行，每一个码头设施都应当单独另辟一个安全区域让外来司机短暂停靠车辆，比如靠近正门的地方，然后完成上锁与解锁的过程。

此外，当将集装箱装运或者卸离拖车与底盘车的时候，码头方面应当采用明晰而且安全的操作流程以确保卡车司机的人身安全。

您可以在ICHCA（国际货物装卸协调联合会）的刊物中查找到更多的信息，ICHCA的会员请登录www.ichca.com即可免费下载相关文档，非会员只需支付很少的费用下载文章。

Briefing Pamphlets: (简明手册)	BP5 - Container Terminal Safety (集装箱码头的安全措施)	BP10 - Safe Working at RO-RO Terminals (如何在滚装码头安全作业)
Research Papers: (研究报告)	RP3 - Health & Safety Assessments in Ports (码头的安全与卫生状况评估)	RP8 - Safe Walkways in Port and Terminal Areas (港口与码头的安全通道)

最后强调指出，以上这些安全举措都必须强制执行。如果有迹象表明安全举措屡屡不被遵守，并且码头方对于推动这些安全举措鲜有作为，那么码头方很有可能在接下去的法律诉讼程序中被认定为承当共同过失的一方，同时将遭受到码头安全与卫生监管当局的罚款。

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>