



December 2024. Issue 317 in the series

TT Talk 第317期

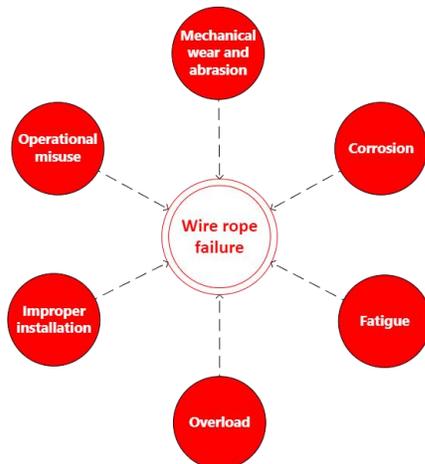
1. 资产管理：起重机钢丝绳
2. 海运码头和铁路场站中集装箱的放置错位
3. 法律焦点：提单中明确除外和免责声明的重要性

1. 资产管理：起重机钢丝绳



钢丝绳是一种复杂的机械装置，它由许多活动部件组成，共同支撑所负载的重量。钢丝绳（本文中简称为“绳索”）自19世纪开始使用，作为容易出现损耗的链条的替代品引入。海运业现已严重依赖船上和岸上的起重机来起吊和移动货物，而起吊时用于负载的绳索常是关键故障点。起吊时若绳索发生故障可能会导致灾难性的后果，这是业内负责起重设备操作和维护的人员所共同担心的问题。

后果，这是业内负责起重设备操作和维护的人员所共同担心的问题。



常见的故障机制

起重机绳索在正常使用过程中会磨损，通常在起重机的使用寿命内需要多次更换。对该部件采取的管理策略可防止造成机器损坏和严重人伤的运行故障。当绳索管理不当时，故障原因通常如上图所示。但若对起重机绳索进行谨慎管理，则可以降低故障风险。

保养和维护

存储

绳索保养和维护的第一步是将其正确存放在设施场所的备件库存中。考虑到上图显示的一些典型故障机制，其中这些备件的腐蚀和机械磨损都会受存储方法和环境的显著影响。负责库存管理的人员应查阅原始设备制造商（OEM）的存储和维护指南，并在实施中予以考虑。

- 储存绳索的建筑物内应保持凉爽干燥，没有可能的化学侵蚀或任何其他腐蚀剂。
- 绳索应离地存放并予以覆盖，以防止水分侵入导致腐蚀。
- 应定期检查绳索是否有任何劣化现象。
- 应定期转动绳索，因为在其制造过程中添加的润滑油可能会在长期储存期间流失。

安装

绳索本身可以看作是一种机器，其类型（绞线）和物理尺寸是专门匹配于起重机的。因此，在采购要更换的绳索且对其进行相关安装时，严格遵循OEM的指导至关重要。在安装过程中，检查新绳索以及与绳索接触的起重机部件（起重鼓轮和滑轮）非常重要，以确保它们符合OEM规定的磨损标准。

由合格人员进行仔细的安装对于降低故障风险极为关键，而且还可以减少因设备安装错误导致的磨损，由此来延长绳索和起重机组件的使用寿命。

维护

与许多港口和码头相关资产一样，绳索的维护在确定其使用寿命、性能和安全性方面起着重要作用。当绳索移动和弯曲时，钢丝绳股会相互滑动。为了减少绳索的磨损，在其制造过程中会添加润滑剂。应定期重新涂抹润滑剂，以帮助减少磨损并延长使用寿命。当全面的维护制度与彻底的检查过程相结合时，可大幅降低绳索的故障风险。我们还应谨慎选择润滑剂，以确保其适合于所用绳索并与其现有的润滑剂兼容。

检查

使用前的肉眼检查

在起重机投入使用前进行检查是一种很好的做法。这种使用前检查应包括对绳索进行肉眼观察。该检查可由经过恰当培训的驾驶员或操作员执行，他能够识别任何一般性损坏或机械损伤。在起重机投入使用之前，应由合格人员再次查验在之前检查过程中所找出的问题。

定期检查

由合格人员根据当地法律要求、环境条件、操作惯例和绳索使用年限确定进行定期检查的频率，将有助于确定绳索何时需要更换。随着绳索在使用过程中发生磨损，检查频率可能需要增加。

事故后

绳索容易因过载、磨损、挤压和过度弯曲而损坏。因此，在发生这些事故后识别此类损坏，并在起重机重新投入使用之前由合格且经验丰富的人员进行适当的检查，也是十分重要的。还应注意，如果将绳索重新投入使用，此类事故可能会对绳索的预期使用寿命产生不利影响，因此可能需要增加检查频率。

停止使用

当绳索满足报废标准时，这一“现场”资产将会被停止使用。为了确保有效管理因运行故障造成的营运中断，需要监控和了解这些绳索在操作和资产中的使用寿命。这将使企业推行管理备件库存的战略方法。要了解有关备件库存管理的更多信息，请参阅 [IT Talk | 备件库存管理](#)。

总结

钢丝绳由许多活动部件组成，本身就是一个复杂的机械装置，它们共同支撑所负载的重量。钢丝绳通常是一线资产中潜在的故障点，它应成为港口或码头维护和运营团队的重点关注领域。虽然在发现钢丝绳磨损后，服务中断会对运营产生影响，但我们可以通过认真检查、记录保存、和稳妥的备件管理，来把影响减至最低。绳索管理不当可能会导致使用设备意外故障，在某些情况下，绳索若完全失效，就可能造成严重后果。

2. 海运码头和铁路场站中集装箱的放置错位



集装箱码头运营复杂，装卸货物节奏快速。每个集装箱运输在很多方面都是独一无二的；例如，货物的特性、底盘车的状况和集装箱的状况都会影响运输效果。

报告事故的数量上升

最近的索赔分析发现，在海运集装箱码头和铁路集装箱场站运营中，人身伤害事故的数量呈上升趋势，特别是导致手指和手部被压伤的事故。这种运营风险代价高昂，但更重要的是，事故往往会改变受害人员的整个人生轨迹。

造成此类事故的一个已知原因是：当集装箱装卸设备（例如顶吊、侧吊、轮胎吊或轨道式桥吊）将集装箱放置到底盘车或轨道车上时，集装箱放置不正确或未对齐。

底盘车分析

当将集装箱放置在底盘车上，而销钉或扭锁处于锁定位置时，集装箱无法与底盘车对齐，只是靠在闭合的销钉或扭锁上，而不是底盘的框架上。发生这种情况时，正确的操作是将集装箱从底盘车上抬起，打开销钉或扭锁，然后再将集装箱重新放回底盘车上。大多数集装箱装卸码头都有专门的操作区域来重新定位未对齐的集装箱。

然而，当司机没有利用这些设施时，他们通常会尝试用锤子或撬棍自行打开销钉或扭锁，而没有将集装箱从底盘车上抬起。如果这样做成功了，集装箱则会突然掉落，并与底盘对齐。如果司机无意中将手或手指伸进集装箱和底盘车之间的缝隙中，集装箱的突然移动会导致手受到挤压或截断。

集装箱作业可以通过一般称为“翻转线”的区域来帮助防止此类事件的发生，该区域有清晰的标示能引导集装箱重新放置，并将现场规则清楚地传达给所有到达现场的司机。

轨道车分析

在使用轨道车时也会出现类似的风险。这些情况通常涉及场地管理员或监工（在地面帮助将集装箱引导到轨道车上的人员）与起重机操作员（操作起重机定位集装箱）之间的沟通不畅。最佳做法是，起重机操作员在与地面工作人员有目视接触前，不应移动集装箱。但不幸的是，有些情况下，起重机操作员误以为场地管理员不在集装箱另一侧的操作风险区域内，但在放下集装箱后才发现，起重机压伤了场地管理员的手指或手，因为当时场地管理员可能正试图调整轨道车部件以能正确接收集装箱。

因果关系

手指和手部受伤的主要原因

- 卡车司机未能正确解开前销和后扭锁以便接收集装箱
- 当集装箱未正确对齐/就位时，卡车司机未使用翻转线区域进行操作
- 卡车司机用锤子或撬杆自行打开销钉或扭锁
- 卡车司机在定位集装箱时，将另一只手/手指放在集装箱和底盘车之间的危险位置
- 场地管理员和外部卡车司机未能与起重机操作员进行有效沟通
- 起重机操作员在看不见地面管理人员/外部卡车司机的情况下进行操作

实用的防损指导

- 整个集装箱码头都要有清晰的标识，警告不要用锤子或撬棍自行操作，并提倡使用翻转线区域

- 要求外部卡车司机和码头人员接受更深入的培训，绝不能使用或提倡使用锤子或撬棍自行操作
- 加强沟通培训——每天进行安全谈话提醒，提醒地面工作人员、卡车司机和起重机操作员之间应加强沟通，以确保起重机操作员在看见所有地勤人员之前不会移动集装箱
- 制定风险评估程序，确保卡车司机在装卸过程中处于安全的位置
- 严格监管集装箱封控区——雇用人员监控该封控区，以防止危险活动。如果目击卡车司机自行使用锤子/撬棍，则应发出严正警告
- 提供多种翻转线区域操作选项，以减少当集装箱未正确放置后所造成的延误，从而激励卡车司机不要走捷径
- 签署码头规则确认书——在进入码头之前，让外部卡车司机签署一份在线码头规则确认书，包括禁止盲目自救行动，或者让所有卡车运输公司确认他们的所有卡车司机都已经过适当的培训，能够进入翻转线区域操作（且并入辩护和赔偿条款）

总结

总之，集装箱错位事故虽然很容易预防，但却仍然时有发生。货物装卸场所经营人应考虑实施上述建议，以确保预防此类可能造成严重后果的事故。

3. 法律焦点：提单中明确除外和免责声明的重要性



经指示，承运人将3批废铜从迪拜运往比雷埃夫斯。收货人对前2批货物持有清洁提单且已付款，但货物抵达后发现其中装有混凝土块。托运人在收到第3批货物的款项之前就消失了。

STOURNARAS STYLIANOS MONOPROSOPI
EPE 诉 MAERSK A/S (“Maersk Klaipeda”)

[2024] EWHC 2494 (Comm)

事实

在本案中，托运人指示承运人将三批货物装在22个集装箱中，从迪拜运往比雷埃夫斯，这些货物被申报为废铜。收货人根据承运人签发的两份清洁提单，为前两批货物支付了459,000美元的货款。但在货物抵达比雷埃夫斯后，发现集装箱中装有毫无价值的混凝土块，且在第三批货物付款之前，托运人就消失了。

收货人在迪拜收到了针对托运人的缺席判决结果，但由于托运人失踪而无法执行。收货人随后向英国商事法庭对承运人提起诉讼，理由是承运人不应签发清洁提单，因为装货时经验证总重量（VGM）证书上注明的重量与提单上注明的重量之间存在约40%的显著差异。

承运人回应称，VGM称重是出于安全和装载要求，与签发提单不同，承运人没有责任对这两项功能之间的数据进行交叉核对。这项工作是由承运人企业内的不同团队出于不同目的完成的，并且至少在2019年没有要求进行交叉核对的标准行业惯例。托运人委托的检验员是可以发现差异的。

承运人反诉，要求赔偿因该欺诈行为造成的损失，包括货物销毁费用、集装箱滞期费等，理由是根据提单上“商人（Merchant）”的定义，要求收货人与托运人承担连带责任。

判决

法院驳回收货人的诉讼请求，并认同承运人提出的反诉。

法院认为，承运人没有义务在缺乏欺诈证据的情况下对重量进行仔细核对，且承运人没有违反《海牙规则》第III.3(c)条，该条款要求承运人在提单上注明货物的外表状况。该要求仅限于船长在装货时可以合理看到的外部状况，而重量差异无法通过对密封集装箱的肉眼检查来发现。

收货人不能依赖提单中的默示陈述（疏忽性错误陈述），即承运人没有理由怀疑所申报的重量不准确。《海牙规则》并未考虑这一点，且第III.3(c)项下明确否定了这一点，即承运人无须在提单中列出其有合理理由怀疑不准确或没有合理方法核查的重量（其他指定细节除外）。此外，提单上明确指出，其所记载的信息“与托运人申报的一致，但承运人不承担任何责任或不作任何表示”。

评论

根据本案的事实，承运人未被判定承担责任。但法院也承认，若承运人实际上知道申报重量与核实过的重量之间存在重大差异，承运人可能负有注意义务。

此外，本判决下的案件发生在2019年，即SOLAS首次引入VGM三年后，法院在整个诉讼过程中都强调了这一点。从那时起，行业实践和数据分析技术都已经过长足发展。（承运人本身在事故之后，于2020年引入了更为成熟的系统。）因此，基于近期事实的发展，法院对承运人的期望可能会更高。

本案还强调了关注提单中明确的除外和免责声明的重要性。

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。

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: December 2024](#)

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。