

TT Talk 第251期

1. 密闭空间的风险——小心规则差异化
2. 密闭空间，包括罐式集装箱
3. 法律焦点：援引“火灾”作为抗辩理由获得了加强

1. 密闭空间的风险——小心规则差异化



发生在船上密闭空间里的事故持续困扰着航运业，这涉及海上和岸上工作人员。

海上船舶受[《国际海上人命安全公约》（SOLAS）](#)管辖，并必须在[《国际安全管理规范》（ISM）](#)规定的范围内作业，该规范旨在建立一个以安全经营为目标的安全管理体系（SMS）。

令人困惑的安全环境

然而，当一艘船舶抵达港口时，还有另外一个方面的问题，即根据当地法律雇佣的岸上装卸工人，可能会进入一个并不熟悉的设施环境，同时对船上的安全管理程序也欠缺了解，但仍然需要按照船旗国的适用法律作业。那么，对于上船工作的分包商而言，船舶和岸上的规则差异是否能缩小呢？

“对上船工作的分包商而言，船舶和岸上的规则差异是否能缩小呢？”

在一个例子中，有三个装卸工人在某欧洲港口登船，并进入一个密闭的空间。虽然并不知道这些货物有什么危险，但这艘船在海上已航行40天，所处空间的氧气几

乎耗尽。舱室通风不足，他们也没有遵循正确的密闭舱室进入程序。这艘船允许岸上的工作人员在没有进行空气测试的情况下进入密闭空间，结果造成三名装卸工人可能因为缺氧而悲惨死亡。

船旗国的调查报告指出，在进入密闭空间前通风不足，也没有签发密闭空间进入许可证，以及该船也没有遵循有关指引，来防止未经许可的进入。这种情况下，是由于船上与岸上的规则存在差异、培训不足、还是安全管理体系的不完善呢？

审视能影响船舶的规章（SOLAS），ISM规则旨在确保海上安全、防止受伤或丧失生命、避免对环境造成损害，以及：

- 为船舶提供一个安全的操作方法和一个安全的工作环境，
- 建立针对所有已知风险的保障措施，
- 持续不断地提高管理技能。

关于船上人员的责任，这一点非常清楚。对登船的岸上工作人员而言，《船长指引》指出上船的承包商有权获得足够的保障，以应对各种危险，并且根据普通法要求船长有责任提供这种保护。

关于欧盟法律的相关规定，雇主的职责包括：

- 使工作适应个人和技术的进步
- 避免、评估和应对风险
- 用不危险或不那么危险的方法替代危险的方法
- 制定一个连贯的整体预防政策
- 列出事故清单，并通知/咨询员工意见

有趣地是，雇员也有义务注意正确使用个人防护用品，并在遇到严重或直接危险时通知雇主并与之合作。

就从上述事故中可以学到的教训而言，尽管船长对所有上船的承包商负有责任，但岸上的雇主和工人不能假定每一个船旗国以及众多的不同船东之间，都始终如一的适用ISM规则。

积极主动——不要假设

虽然专家们可以肯定这些规则已经被实施，但许多人依然认为，要么是现行条例不够充分，要么就是还没有执行到位。那些参加最近两场活动（[ICHCA](#)货物装卸大会和国际[干散货码头集团](#)召开的会议）的代表们认为，需要更多的教育和培训，因为即使训练有素的人也会犯错。这不仅仅是对安全管理体系的投资，还关乎安全文化的长期发展，以及打破“这种事不会发生在我身上”的心理影响。

“这不仅仅是对安全管理体系的投资，还关乎安全文化的长期发展”

具有讽刺意味的是，虽然[ISPS规则](#)提供了一个总体框架，在管理安全性时将船舶和码头联系在一起，但在安全性方面没有类似的实质内容。部分船舶制定了联合安全声明，在作业前经码头和船方同意并签署，明确了双方的责任，包括密闭空间由船方正确划定，未经大副许可，任何人不得进入该等空间，除非已进行全面通风和空气测试，且已签发工作许可。这些指示可能还包括任何人不得在没有备用和安全设备的情况下进入一个空间，并且在进入之前按要求放入一个吊着的个人探测器进行测试。

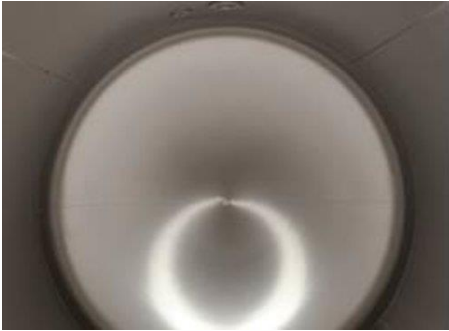
自2016年起，根据SOLAS的一项新规定，所有船只都必须携带便携式气体探测器，以检测氧气、可燃气体、一氧化碳和硫化氢的浓度。应在任何人进入密闭空间之前对空气进行测试，并在之后定期进行测试直到所有的工作完成。

考虑到许多司法管辖区需要注意的责任，如避免、评估和抵御工作人员所面临的风险，这项规定应当能提高密闭空间内缺氧测试和检测危险气体的能力。同时，应敦促港口和装卸工人的雇主制定自己的风险评估、气体测试和舱位风险编号，以确保他们的员工可以安全地在每艘船舶上工作

“应敦促港口和装卸工人的雇主制定自己的风险评估、气体测试和舱位风险编号，以确保他们的员工可以安全地在每艘船舶上工作”

我们非常感谢Steve Cameron先生（[Cameron海洋资源](#)的首席顾问）对本文的撰写所提供的帮助。

2. 密闭空间，包括罐式集装箱



密闭空间给全球供应链带来了风险，包括从船舱到通道，以及贮仓和罐式集装箱货物运输（CTUs）。

据估计，仅在英国，每年就大约有15人死于密闭空间，其中60%的人是试图营救已经被困或受伤的同事。在这方面的意识培训和健全的程序将防止严重人伤并挽救生命。

密闭空间是指出入空间有限、通风不足，不适合连续作业、可能因有害物质或条件（一般由窒息引起）造成严重伤害的场所。罐式集装箱曾在全球范围内运输散装货物，包括公路罐箱拖车、罐箱轨道车和（ISO）罐式集装箱，这些是供应链中密闭空间风险的主要例子。

通常我们呼吸的空气含有79%的氮气和21%的氧气。一旦空气中的氧气含量有所减少或增加，相关的风险就会发生变化。空气中含氧量增加加剧了火灾和爆炸的危险。如果氧气含量减少，人的判断力就会受到损害，并最终导致生命无法维持，即使剩余的空气含量是无害的。

缺氧是无声的杀手；没有明显的警告信号如咳嗽或感到呼吸困难。当氧气被耗尽时，第一个迹象往往是开始失去意识。这种情况发生的如此之快，以至于没有机会发出警报。当周围有小块的空气缺乏足够的氧气呼吸时，一个人会开始感到非常虚弱和困惑，无法完成简单的任务，比如到达密闭空间的出口。因此，救援行动的时间至关重要。

提前并持续进行空气测试

当工作人员必须进入一个罐箱时，事先进行空气测试是必要的，但在整个操作过程中，必须对关键的氧气含量进行充分监测。即使罐箱被证明是干净的，并且氧气含量足以维持生命，但只要在罐箱内进行任何工作，无论是清洁、抛光或研磨，都有可能改变密闭空间的氧气含量。

“只要在罐箱内进行任何工作，都有可能改变密闭空间的氧气含量”

如认为进入密闭空间是不可避免的，那么必须采取适当的预防措施。首先由一名能胜任的人对将要进行的工作进行风险评估，然后制定和执行一个安全工作系统。这应该包括工作许可方面的培训和指导、密闭空间工作方面的培训和指导，以及监测和审计，以确保该系统按照计划持续工作。

对罐箱内的空气进行初步测试，应由能胜任的人使用恰当的校正仪器，以确定足够的氧气含量和可接受的有毒及易燃气体含量。在整个工作过程中，应有一名称职的“观察员”在场，在发生紧急情况时立即作出反应，并监测每一阶段的工作，以确保工作安全制度符合规定。

风险评估

[ILO/IMO/UNECE 《集装箱货物运输包装实务守则》（CTU Code）](#)的附件8着重于包括胜任能力、高空作业和应急准备等项目的风险评估过程。

风险评估至少应考虑下列因素：

- 任务
- 工作环境
- 工作材料和工具
- 承担工作人的胜任能力
- 对应急反应/救援行动的安排

在工人被允许进入密闭空间之前，只有确保进行了正式检查、确认工作安全制度的所有要素均到位，才应给予工作许可并允许其进入。

还应考虑额外的培训、指导和标识。具体来说，应对工人进行充足的培训，使他们对密闭空间保持警惕。重要的是，让工人有能力承担所需的具体工作，以及能有自主意识地进入和离开罐式集装箱。如果有人可能患有幽闭恐惧症或不适合佩戴和操作呼吸器，这些也应予以考虑。

在密闭空间内工作的人员与外部工作人员建立一种既定的沟通方式是至关重要的。这是应急反应的第一步。

做最坏的准备

制定和沟通紧急救援计划。应定期进行演习，以确保计划的有效性和员工对程序的熟悉程度。紧急救援计划的安排应充分传达给可能最终需要依赖该计划的全体工作人员。

如果出了问题，在密闭空间里的工人很可能会面临严重且即时的危险。必须采取有效的措施，迅速发出警报，并启动救援程序。在获得救援协助和采取额外预防措施之前，观察员不应进入该密闭空间。在这方面还应考虑到现有的设备和被指定的救援人员的能力。

“在获得救援协助和采取额外预防措施之前，观察员不应进入该密闭空间”

如需进一步信息，请参考TT Club的止损文件 [《密闭空间——管理进入货舱的风险》](#)。

3. 法律焦点：援引“火灾”作为抗辩理由获得了加强



挑战或试图限制已建立的“火灾”抗辩理由往往是失败的。

事实

“Lady M”轮从俄罗斯塔曼（Taman）出发，载着62,000吨燃油，在前往休斯顿的途中，轮机长一人在机舱内故意纵火。由于母亲的去世，或由于未确诊的精神疾病或人格障碍，他承受着极大的情绪压力。船东（“Freeport”）雇佣了救助人员，船被拖到了西班牙的拉斯帕尔马斯（Las Palmas），并在那里宣布共同海损。

签发的提单并入的是海牙-维斯比规则。货方（“Glencore”）根据提单条款（或者委托合同）要求船东Freeport支付380万美元的救助和仲裁费用。Freeport反诉共同海损分摊56万美元。

判决

法院在一审时提出了三个问题：

- 轮机长的行为属于船员的损害行为吗？¹
- 海牙-维斯比规则第四条第二款（q）项中的“任何其他原因”除外条款是否适用？²
- 海牙-维斯比规则第四条第二款（b）项中的“火灾”除外条款是否适用？³

关于船员的损害行为，法官表示，他需要更多的信息以便决定是否接纳轮机长依据刑法，以精神错乱作为辩护。然而，为了决定这两项海牙-维斯比除外条款是否适用，没有必要这样做。法官发现，第二款（q）项是不可适用的，因为轮机长是在他受雇的范围内行事，因此是承运人的“雇员”，或者（根据法官的分析）他是承运人的代理人。但是，第二款（b）项可以适用，无论轮机长的行为是否恶劣。

Glencore提出了两个上诉理由：

- 轮机长是否做出了损害行为？损害行为取决于精神状态吗？
- 第二款（b）项火灾抗辩理由是否适用？

上诉法院首先处理了第二个问题，同意一审时的理由。Glencore辩称，根据英国普通法，火灾抗辩的理由不包括疏忽或损害行为。Glencore还试图援引海牙-维斯比规则的筹备文件（travaux préparatoires），来展示规则的“背景”和“目的”。

这些论点失败的原因是：“火灾”不是一个专有名词，没有现有的司法解释或任何其他理由来解释它在海牙-维斯比规则中的明确使用，只能参照其已经被普遍接受的意思。将英国普通法原则强加于国际公约是不恰当的，特别是在需要对措辞作出重大调整的情况下。第二款（b）项的措辞没有规定火灾是如何引起的，也没有规定是谁引起的，对比第二款（q）项更宽泛的措辞，这一点得到了支持。法院在作出这一结论时，受到《1969年维也纳条约法公约》的指导。

Glencore试图援引“Volcafe”案⁴，因为该案根据英国法的委托原则，决定了海牙-维斯比规则下的举证责任，但也没有获得成功。这主要是因为，与本案的问题相反，海牙-维斯比规则对谁负有举证责任保持沉默。

根据第二点的调查结果，没有必要决定轮机长的行为是否为损害行为。（船员的损害行为是指承运人的实际过失或私下行为。）然而，上诉法院补充称，一审法院允许Freeport以精神错乱为由作出假设是错误的（而且是“浪费资源”），而Freeport也没有提出辩解。

评论

这对承运人来说是一个受欢迎的判决，确认了海牙-维斯比规则下的“火灾”抗辩理由的适用性（当然，如果该船被发现是不适航，则依然不可适用）。这也提醒大家，英国法院将寻求对国际公约中的词汇含义，采取更为直接和普遍的解释。但也有一些教训可以被吸取，就是根据能够向法院提供的资料，如何选择哪些的初步问题，来提请法院作出决定。

¹ 船长或船员的严重不当行为，对船舶或其货物造成损害

² 没有承运人的实际过失或者与承运人有利害关系，或者没有承运人的代理人、受雇人的过失或者疏忽的其他原因

³ 除非是由于承运人的实际过失或私下知悉所引起的火灾

⁴ Volcafe 诉 CSAV ([2018] UKLSC 61). 详情可见 [TT Talk 《证据和举证责任》](#)

嘉能可能源英国有限公司 诉 自由港控股有限公司（LADY M轮）[2019] EWCA Civ 388

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-6BDQR-0DGCHMVA76/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/>