

## 集装箱船货舱进水事故

### 引言

在 Gard 处理的集装箱船索赔案中，约三分之一与货物有关。虽然索赔类型五花八门，但基本都涉及货物短缺、变质（如食品）、物理性损坏、湿损或落水等。最近，因货舱进水而导致货物湿损的事故不断增加，这些事故足以引发实质性索赔。本通函旨在总结货舱进水事故的主要原因，并提高船方的防范意识，提醒他们采取预防措施以防止类似事故的发生。

### 事故案例

在一次压载作业中，船舶于作业半小时后突然发生倾斜。船方于是立即中止压载作业，并对货舱进行了检查，但未发现异常。随后，压载作业继续进行，数小时后压载完毕。此时船方才发觉其中一个货舱进水，货舱中的 20 个集装箱已浸没于数米深的压载水中。在随后的清理作业中，船方发现压舱水是通过人孔盖渗入货舱的。该次事故引发了重大货损索赔。



在另一个有关压载作业的案例中，由于压载水舱的阀门破裂，导致货舱进水。此次进水直到压载作业开始数小时后对货舱进行测深时才得以发现，由此导致大量集装箱货物受损，引发重大索赔。



### 货舱进水的原因

从上述案例可见，货舱进水通常发生于压载作业过程中。在第一个涉及人孔的案例中，压载水舱的清扫工作于装货前刚刚结束，但人孔盖未被恰当关闭/密封。在其他案例中，事故的原因还包括：压载水舱附近的舱壁有裂痕；压载水舱的通风管道受腐蚀；或压载水舱的止回阀有缺陷等等。其实，另一个导致货舱进水，或者更确切地说，导致进水的程度/影响更严重的原因，是未能及时发现货舱进水，这可能是由

#### Your contacts

Senior Manager, Loss Prevention  
Terje R. Paulsen  
→ [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)

Senior Loss Prevention Executive  
Marius Schönberg  
→ [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)

Loss Prevention Executive  
Kristin Urdahl  
→ [kristin.urdahl@gard.no](mailto:kristin.urdahl@gard.no)

于监测程序不严密或货舱的进水报警系统失灵所致。

### 预防措施

- 进行相应检查以确保压载水流入指定的压载水舱，并确保压载作业及时停止，以免过压或溢舱。
- 进行相应检查以确保压载水不会经由人孔渗入货舱或其他舱室。
- 定期全面检修装有自动测深仪的压载水舱，以确保监测系统的精确性。同时，还应进行现场查勘/人工测深，以确保自动测深仪的精确性。
- 定期检查、维护及测试舱底进水警报器和自动测深仪。即使船舶配有舱底进水警报器和自动测深仪，也不能完全仰赖其正常运作，还应进行现场查勘和人工测深。谨慎起见，还应定期对货舱进行目检。此外，定期测试并核查货舱排污系统止回阀的运作情况，也是必要的。
- 定期检查货舱的所有人孔盖（特别是位于压载水舱和油舱等处的人孔盖），并于每次检验后将其恰当关闭/密封。

---

#### Your contacts

---

Senior Manager, Loss Prevention  
Terje R. Paulsen  
→ [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)

---

Senior Loss Prevention Executive  
Marius Schönberg  
→ [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)

---

Loss Prevention Executive  
Kristin Urdahl  
→ [kristin.urdahl@gard.no](mailto:kristin.urdahl@gard.no)