

## 集裝箱船貨艙進水事故

### 引言

在 Gard 處理的集裝箱船索賠案中，約三分之一與貨物有關。雖然索賠類型五花八門，但基本都涉及貨物短缺、變質（如食品）、物理性損壞、濕損或落水等。最近，因貨艙進水而導致貨物濕損的事故不斷增加，這些事故足以引發實質性索賠。本通函旨在總結貨艙進水事故的主要原因，並提高船方的防範意識，提醒他們採取預防措施以防止類似事故的發生。

### 事故案例

在一次壓載作業中，船舶於作業半小時後突然發生傾斜。船方於是立即中止壓載作業，並對貨艙進行了檢查，但未發現異常。隨後，壓載作業繼續進行，數小時後壓載完畢。此時船方才發覺其中一個貨艙進水，貨艙中的 20 個集裝箱已浸沒于數米深的壓載水中。在隨後的清理作業中，船方發現壓艙水是通過人孔蓋滲入貨艙的。該次事故引發了重大貨損索賠。



在另一個有關壓載作業的案例中，由於壓載水艙的閥門破裂，導致貨艙進水。此次進水直到壓載作業開始數小時後對貨艙進行測深時才得以發現，由此導致大量集裝箱貨物受損，引發重大索賠。



### 貨艙進水的原因

從上述案例可見，貨艙進水通常發生於壓載作業過程中。在第一個涉及人孔的案例中，壓載水艙的清掃工作於裝貨前剛剛結束，但人孔蓋未被恰當關閉/密封。在其他案例中，事故的原因還包括：壓載水艙附近的艙壁有裂痕；壓載水艙的通風管道受腐蝕；或壓載水艙的止回閥有缺陷等等。其實，另一個導致貨艙進水，或者更確切地說，導致進水的程度/影響更嚴重的原因，是未能及時發現貨艙進水，這可能是由

#### 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)

於監測程式不嚴密或貨艙的進水報警系統失靈所致。

### 預防措施

- 進行相應檢查以確保壓載水流入指定的壓載水艙，並確保壓載作業及時停止，以免過壓或溢艙。
- 進行相應檢查以確保壓載水不會經由人孔滲入貨艙或其他艙室。
- 定期全面檢修裝有自動測深儀的壓載水艙，以確保監測系統的精確性。同時，還應進行現場查勘/人工測深，以確保自動測深儀的精確性。
- 定期檢查、維護及測試艙底進水警報器和自動測深儀。即使船舶配有艙底進水警報器和自動測深儀，也不能完全仰賴其正常運作，還應進行現場查勘和人工測深。謹慎起見，還應定期對貨艙進行目檢。此外，定期測試並核查貨艙排汗系統止回閥的運作情況，也是必要的。
- 定期檢查貨艙的所有人孔蓋（特別是位於壓載水艙和油艙等處的人孔蓋），並於每次檢驗後將其恰當關閉/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)