



## TT Talk 第180期

1. 了解新的集装箱货物运输包装实施规章—— ICHCA 研讨会
2. 货物集中过多可能是一种新兴风险
3. 保护您的运输链——制冷剂

### 1. 了解新的集装箱货物运输包装实施规章—— ICHCA 研讨会



国际货物装卸协会（ICHCA International），即全球货物装卸行业的民间组织，于 10 月 22 日在伦敦牵头举行一场研讨会，关于“明确新集装箱货物运输包装 IMO/ILO/UNECE 实施规章”。该研讨会在泰晤士河畔的 HQS Wellington 号游船上举行，为期一天的活动将聚焦于新规章的条款内容，其潜在的影响，以及如何在全球范围内执行。进一步来说，该研讨会将讨论如何在实践中解决目前常见的集装箱、拖车和其他运输工具内货物包装不良和系固不牢引起的问题。

正如最近 TT Club 和其他组织所强调的，同时[货损事故通知系统](#)（CINS）的数据也表明，在运输链中集装箱不当装载所引发的事故比例高得惊人，从而导致货物损害、灭失、人身伤害和死亡。协会自己的理赔经验显示，65%的货物灭失和损害事故是由于货物不良、不当包装或系固引起的。由航运公司组成的“CINS”的数据同样表明，约 35%的事故经调查后，发现与集装箱货物包装不良或不正确有关。

作为ICHCA研讨会的共同发起人，TT Club认为，当下货物的不良包装和系固应当比集装箱的称重失准给与更多的关注。后者近来受到广泛关注，终于在近期国际海事组织（IMO）决定下推出新的SOLAS规则“即要求集装箱在装船之前进行称重验证”。现在集装箱货物包装即将提上IMO组织的下一个议程，与国际劳工组织（ILO），和联合国经济委员会（UNECE）共同发布新的实施规章。

新的实施规章比原来由这三个有影响力的组织编撰的 1997 版本更为全面。其适用于所有在干箱、冷冻箱、罐式集装箱、拖车、油罐车、交换箱和轨道车内运输的货物，并向运输链上的各当事方提供有关其责任的信息，包括如何包装和系固货物。它同时对托运人的责任予以明确，即正确申报货物的成分，以及集装箱货物装箱后的总重量。

ICHCA 的主席 David Bendall 发言说，“恰当的货物包装和系固是全球运输链普遍关注的问题，并不仅仅是为了面对新的全球规则”。今年 9 月 IMO 第 18 次 DSC 小组会议上讨论了新规章的最终草案，ICHCA 研讨会将是第一次有机会详细了解其内容，并连同所有有关的运输当事人，一起探讨下一个步骤。

本次研讨会由专家组成员和来自货物运输链的专业人士进行演讲。圆桌会议工作组还将针对该规章的传播、对从业人员的培训与教育提出关键问题，进行讨论。

Exis Technologies 公司的技术总监 Ken Brugess 将在研讨会上介绍新的 CTUpack，这是一个受协会委托制定的全新电子课程，旨在帮助训练从业人员做好恰当的货物包装和系固程序。所有参加研讨会的代表，将在今年晚些时候收到一份免费的培训课程。TT Club 的工作人员将随时与 Exis Technologies 公司一起演示这个课程，并使与会代表有机会试试著名的集装箱装箱游戏——一起去，看你做的怎么样！

协办方 Cordstrap 也将展示其最新系列的安全系统，以帮助消除货损，同时他也会就当前发展状况下，货物系固的安全技术进行发言。

TT Club 的会员可以预定参加该研讨会，ICHCA 高级会员的费用是 150 英镑+增值税，可出席研讨会，参加活动临近尾声时的鸡尾酒交流酒会，事后可下载与会发言人员的演讲稿复件，以及赠送一份 CTUpack 的电子课程，该课程由 Exis Technologies 公司和 TT Club 提供。

如需了解完整的研讨会内容和发言嘉宾的名单，可在线申请，请访问 [www.etches.com/ichca-ctu-packing](http://www.etches.com/ichca-ctu-packing)

欲了解更多信息，可通过电话了解，联系 ICHCA 秘书处  
电话：+44 20 3327 0576 电邮：[support@ichca.com](mailto:support@ichca.com)

了解新的 IMO/ILO/UNECE 集装箱货物运输包装实施规章

2013 年 10 月 22 日

“HQS Wellington”号

Temple Stairs

维多利亚堤区

伦敦 WC2R 2PN

[www.etches.com/ichca-ctu-packing](http://www.etches.com/ichca-ctu-packing)

<http://www.hqswellingtonship.co.uk/>

## 2. 货物集中过多可能是一种新兴风险



目前对集装箱木质地板质量的担忧正在逐渐上升。因此，严格遵守地板测试程序的需求也在逐渐上升。当前国际上正聚焦于货物总重量的准确性，包括 CTU Packing Code 草案中包含的正确的重量分布。但集装箱木地板的承受能力，也是该方程式中不可或缺的一部分。

运输链安全近日已取得不少进展。国际海事组织

（IMO）正趋向于加强对集装箱重量正确申报的立法。IMO 同时对由联合国专家组拟定的 CTU Packing Code 草案发表评论。这些举措都将上报至明年的海上安全委员会等待批准。

不幸的是，由于早先疏忽重量和重量分布，现在的威胁来源不同。国际集装箱租赁协会（IICL）和集装箱船东协会（COA）就集装箱木质地板问题一起展开研讨，内容包括替代传统的硬木三合板，以及更重要的是地板材质的质量。

截止目前，2013 年新制造的集装箱有一个令人担忧的趋势：2/3 的可供选择的通用材料没有被使用，只剩下使用竹制或竹制三合板这种更利于环保的解决方案。为什么选择地板材料如此重要？传统上用于集装箱木地板的原材料是一种生长缓慢的阔叶树。其储存、收获的可能性以及木材支撑能力都在下降，同时原木直径的减少使其难以生产高质量的用于建造木地板的贴面板（板层）。因此，我们担忧供给新建和替代的木板质量正在恶化。

质量的下降即等同于地板材料强度下降，从而影响到重量和集中负载。集装箱运营商正在上报越来越多关于箱底地板的损伤，特别是当叉车从装载坡道上驶入集装箱时，靠近箱门处的地板损伤。在此情况下，叉车车轮的负载集中，并且重复出入集

装箱，从而对箱底地板的压力不断。在正常使用年限下，一个通常装载托盘货、带包装货和裸装货物的 40 尺集装箱，可以承受近 5500 次叉车出入集装箱进行装卸。

ISO 1496 国际标准系列 1 集装箱——规范与测试，试图确保集装箱可以经受箱底地板测试的要求（一般而言，为测试 8 号）。许多集装箱箱东从这个标准的第一部分开始测试（*一般用途的普通货物集装箱*），作为保证集装箱质量的定期生产测试。然而，标准要求密切关注测试程序。原第一部分测试标准要求测试车辆轴负载为 5460 公斤，但是现已更改为能反应行业标准要求的附加强度，被称为“ISO and a third”。为适应该标准，制造商在测试 5460 公斤的负载车辆时，按要求增加重量 1800 公斤，使轴负载达到行业标准值——7260 公斤。然而，这个变化仅在标准测试的第 1 部分有要求，第 2、4 和 5 部分仍然只需要较低要求的轴负载，就如同许多交换箱地板的 CEN 测试标准。

结果，集装箱制造商的测试设备可能保留了改变车辆负载的功能。因此，箱东和检验员在检查测试车辆是否符合试验负载要求是极其重要的。如果不确定的话，应在每次测试之前对试验负载进行测试。

阅读测试程序还表明了另外两个重要的要求。首先，*试验车辆应在整个集装箱箱底地板上操作*。其次，*集装箱应放在四个平坦的支撑面上，由四个底角配件支撑，其基座可自由转向的情况下进行测试*。

在测试中如何覆盖整个箱底地板是很难界定的。许多测试设备将测试的车辆放置在集装箱中间，然后驾驶到集装箱一边尽头再换到另外一边。这并不是真的就足够了。还应将两个额外的步骤（驶入和驶出）在每边的 1/3 宽处进行。此外，为了更准确地模拟叉车的运作，该测试车辆应当在开始时驶过集装箱门槛，结束时再驶出。

集装箱放在支撑面上没有那么简单，因为 ISO 测试要求：需要就任何塑料或永久性的偏差进行记录。由于测试标准（ISO 技术报告（TR）15070 系列 1 集装箱——*结构试验标准的基本原理*）要求对产品进行残留变形的测试时，需要铺上衬垫，这样方便对集装箱的底部情况进行了解。但是，这些标准值只能确认下结构支撑一辆叉车的力量；他们不能确认箱底地板材料是否真的合适。为了验证，需要在测试后拆除板层，检查是否有开裂或内部分层迹象，特别是在靠近地板中间的地方。

因此，为了保护您的集装箱木地板，请确保您了解集装箱所使用的材料，在其初建的时候，应检查：

- 测试车辆的试验负载正确
- 测试结束后，板层没有剥离现象；且
- 测试车辆至少进行 5 个完整的通行步骤

那么之后，该集装箱在使用期限内，预计可进行余下 5495 次装卸操作。如需进一步的信息可参见[IICL技术公报 001](#)和[IICL技术公报 006](#)。

### 3. 保护您的运输链——制冷剂



集装箱船东协会（COA）现已推出“COA 冷冻设施服务名录”，一个关于冷冻服务公司的数据库。航运公司需采取极为审慎的态度，确保您的供应商在该名录之内，并与那些确认会进行气瓶检测的供应商合作。

虽然TT Club最近有提及过假冒制冷剂的问题（链接：[TT Talk 177 期](#)），但COA推出的识别[冷冻服务公司](#)数据库是更有价值的。

自从 2011 年期间发生的爆炸和火灾以来，一些航运公司和集装箱租赁公司，以及相当数量的堆场，开始展开严格测试制度，尤其是涉及制冷剂的气体供应。TT Club 此前曾报告指出，在对冷冻设备和气瓶内的 R134a 检测后，发现各种不同的污染物。虽然有些可能是与压缩机润滑油不兼容或制冷剂干脆无效，但主要还是与具有危险性的假冒气体成分有关。

任何造假情况的发生，经济压力是主要原因。假冒制冷剂的制造商会不可避免地使用价格便宜，容易获取的材料。购买假冒气体的要价只会是标准价格的一小部分。由于从包装上可以看出是对应一个主要的品牌，所以当有显著的价格差异时，任何服务性行业都会立即注意到差别。如同[AHRI白皮书](#)所强调的，了解你的供应商非常关键。

然而，还应加强对气瓶进行彻底的测试程序并予以记录。服务部门需要保持警惕，确保所有新的和再生的气体不会被污染。由于对新设备的测试表明，制冷剂维修是唯一导致集装箱被污染的方式，所以应重点关注确保供应。

近年来制冷剂的制造商已经在气瓶的防伪标识上，取得了长足的进步——另外在一些司法管辖区域，对欺诈供应商的诉讼也取得成功。然而，[火焰卤化物测试](#)仍然是气瓶经受测试的关键方法。同时应当指出，任何循环再生的气体都可能被污染，故而应对其进行测试后再使用。

现推出的 COA 数据库非常重要，因为它旨在认定那些以透明且可核查的方式执行气瓶测试的服务公司。TT Club 特别建议冷藏箱经营人和船东与供应商共同合作，



确保数据库中的信息是完整且精确的——然后只使用拥有完整的测试程序的供应商。

现在，行业有机会为了防止假冒和受污染的制冷剂被使用而一起努力。这个数据库是一个非常有价值的工具，来实现这一目标。主要的利益相关方，包括国际海事组织（IMO），正关注该事态的发展。在这一点上，虽然有意见认为应该修改《国际危规》，但是“监管之手”还没有正式介入。但是如果目前的自律是无效的，那会有新的压力去实施对冷冻气体处理的国际标准，紧接着实施严格的验证过程。各种挑战正等待被克服！

## 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/publications/tt-talk/>

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/>