



TT Talk

October 2013. Issue 180 in the series

TT Talk 第180期

1. 瞭解新的貨櫃貨物運輸包裝實施規章—— ICHCA 研討會
2. 貨物集中過多可能是一種新興風險
3. 保護您的運輸鏈——製冷劑

1. 瞭解新的貨櫃貨物運輸包裝實施規章—— ICHCA 研討會



國際貨物裝卸協會（ICHCA International），即全球貨物裝卸行業的民間組織，於 10 月 22 日在倫敦舉行一場研討會，關於“明確新貨櫃貨物運輸包裝 IMO/ILO/UNECE 實施規章”。該研討會在泰晤士河畔的 HQS Wellington 號上舉行，為期一天的活動將聚焦於新規章的條款內容，其潛在的影響，以及如何在全球內執行。進一步來說，該研討會將討論如何在實務中解決目前常見的貨櫃、拖車和其他運輸工具內貨物包裝不良和繫固不牢引起的問題。

正如最近 TT Club 和其他組織所強調的，同時[貨損事故通知系統](#)（CINS）的資料也表明，在運輸鏈中貨櫃不當裝載所引發的事故比例高得驚人，進而導致貨物損害、滅失、人身傷害和死亡。協會自己的理賠經驗顯示，65%的貨物滅失和損害事故是由於不妥或不當貨物包裝或繫固引起的。由航運公司組成的“CINS”的資料同樣表明，約 35%的事故經調查後，發現與貨櫃貨物包裝不良或不正確有關。

作為 ICHCA 研討會的共同發起人，TT Club 認為，當下貨物的[不良包裝和繫固](#)應當比貨櫃的稱重失準給與更多的關注。後者近來受到廣泛關注，終於在近期[國際海事](#)

[組織](#)（IMO）決定下推出新的 SOLAS 規則“即要求貨櫃在裝船之前進行稱重驗證”。現在貨櫃貨物包裝即將提上 IMO 組織的下一個議程，與[國際勞工組織](#)（ILO），和[聯合國歐洲經濟委員會](#)（UNECE）共同發佈新的實施規章。

新的實施規章比原來由這三個有影響力的組織編撰的 1997 版本更為全面。其適用於所有在乾櫃、冷凍櫃、罐裝櫃、拖車、油罐車、交換櫃和軌道車內運輸的貨物，並向運輸鏈上的各當事方提供有關其責任的資訊，包括如何包裝和繫固貨物。它同時對托運人的責任予以明確，即正確申報貨物的成分，以及貨櫃貨物裝櫃後的總重量。

ICHCA 的主席 David Bendall 發言說，“恰當的貨物包裝和繫固是全球運輸鏈普遍關注的問題，並不僅僅是為了面對新的全球規則”。今年 9 月 IMO 第 18 次 DSC 小組會議上討論了新規章的最終草案，ICHCA 研討會將是第一次有機會詳細瞭解其內容，並連同所有有關的運輸當事人，一起探討下一個步驟。

本次研討會由一群專家員和來自貨物運輸鏈的專業人士進行演講。圓桌會議工作組還將針對該規章的傳達、從業人員的培訓與教育提出關鍵問題，進行討論。

Exis Technologies 公司的技術總監 Ken Brugess 將在研討會上介紹新的 CTUpack，這是一個受協會委託制定的全新電子課程，旨在幫助訓練從業人員做好恰當的貨物包裝和繫固程序。所有參加研討會的代表，將在今年晚些時候收到一份免費的培訓課程。TT Club 的工作人員將在場與 Exis Technologies 公司一起示範這個課程，並使與會代表有機會試試著名的貨櫃裝櫃遊戲——一起去，看你做的怎麼樣！

協辦單位 Cordstrap 也將展示其最新系列的安全系統，以幫助減少貨損，同時也會就當前發展狀況下，貨物繫固的安全技術進行發言。

TT Club 的會員可以預定參加該研討會，以 ICHCA 高級會員的特別費率 150 英鎊+增值稅，可出席研討會，參加活動臨近尾聲時的雞尾交流酒會，事後可下載與會發言人員的演講稿複件，以及贈送一份 CTUpack 的電子課程，該課程由 Exis Technologies 公司和 TT Club 提供。

如需瞭解完整的研討會內容和發言嘉賓的名單，可線上申請，請連結以下網址 www.etches.com/ichca-ctu-packing

欲瞭解更多資訊，可通過電話瞭解，聯繫 ICHCA 秘書處
電話：+44 20 3327 0576 電郵：support@ichca.com

瞭解新的 IMO/ILO/UNECE 貨櫃貨物運輸包裝實施規章

2013 年 10 月 22 日
“HQS Wellington” 號

Temple Stairs
維多利亞堤區
倫敦 WC2R 2PN

www.etches.com/ichca-ctu-packing
<http://www.hqswellingtonship.co.uk/>

2 · 貨物集中過多可能是一種新興風險



目前對貨櫃木質地板品質的關注正在逐漸上升。因此，嚴格遵守地板測試程式的需求也在逐漸上升。當前國際上正聚焦於貨物總重量的準確性，包括 **CTU Packing Code** 草案中包含的正確的重量分佈。但貨櫃木地板的承受能力，也是該方程式中不可或缺的一部分。

運輸鏈安全近日已取得不少進展。國際海事組織（IMO）正趨向於加強對貨櫃重量正確申報的立法。IMO 同時對由聯合國專家組擬定的 **CTU Packing Code** 草案發表評論。這些措施都將送交至明年的海上安全委員會等待批准。

不幸的是，由於早先疏忽重量和重量分佈，現在的威脅來源不同。國際貨櫃租賃協會（IICL）和貨櫃船東協會（COA）就貨櫃木質地板問題一起合作，內容包括替代傳統的硬木三合板，以及更重要的是地板材質的品質。

截止目前，2013 年新製造的貨櫃有一個令人擔憂的趨勢：2/3 的可供選擇的通用材料沒有被使用，只剩下使用竹製或竹製三合板這種更利於環保的解決方案。為什麼選擇地板材料如此重要？傳統上用於貨櫃木地板的原材料是一種生長緩慢的闊葉樹。其儲存、採收的可用性以及木材持續供應能力都在下降，同時原木直徑的縮短使其難以生產高品質的用於建造木地板的貼面板（板層）。因此，我們擔憂供給新建和替代的木板品質正在惡化。

品質的下降即等同於地板材料強度下降，進而影響到重量和集中負載。貨櫃營運商報告越來越多關於櫃底地板的損傷，特別是當堆高機從裝載坡道上駛入貨櫃時，靠近櫃門處的地板損傷。在此情況下，堆高機車輪的負載集中，並且重複進出貨櫃，從而對櫃底地板的壓力不斷。在正常使用年限下，一個通常裝載棧板貨、帶包裝貨和裸裝貨物的 40 尺貨櫃，可以承受近 5500 次堆高機出入貨櫃進行裝卸。

ISO 1496 國際標準系列 1 貨櫃——規範與測試，試圖確保貨櫃可以經受櫃底地板測試的要求（一般而言，為測試 8 號）。許多貨櫃箱東從這個標準的第一部分開始測試（一般用途的普通貨物貨櫃），作為保證貨櫃品質的定期生產測試。然而，標準要求密切關注測試程序。原第一部分測試標準要求測試車輛軸負載為 5460 公斤，但是現已更改為能反應行業標準要求的附加強度，被稱為“ISO and a third”。為適應該標準，製造商在測試 5460 公斤的負載車輛時，按要求增加重量 1800 公斤，使軸負載達到行業標準值——7260 公斤。然而，這個變化僅在標準測試的第 1 部分有要求，第 2、4 和 5 部分仍然只需要較低要求的軸負載，就如同許多交換貨櫃地板的 CEN 測試標準。

結果，貨櫃製造商的測試設備可能保留了改變車輛負載的功能。因此，櫃東和公證人員在檢查測試車輛是否符合試驗負載要求是極其重要的。如果不確定的話，應在每次測試之前對試驗負載進行測試。

閱讀測試程序還表明了另外兩個重要的要求。首先，*試驗車輛應在整個貨櫃櫃底地板上操作*。其次，*貨櫃應放在四個平坦的支撐面上，由四個底角配件支撐，其基座可自由轉向的情況下進行測試*。

在測試中如何覆蓋整個櫃底地板是很難界定的。許多測試設備將測試的車輛放置在貨櫃中間，然後駕駛到貨櫃一邊盡頭再換到另外一邊。這並不是真的就足夠了。還應將兩個額外的步驟（駛入和駛出）在每邊的 1/3 寬處進行。此外，為了更準確地模擬堆高機的運作，該測試車輛應當在開始時駛過貨櫃門檻，結束時再駛出。

貨櫃放在支撐面上沒有那麼簡單，因為 ISO 測試要求：需要就任何塑膠或永久性的偏差進行記錄。由於測試標準（ISO 技術報告（TR）15070 系列 1 貨櫃——結構試驗標準的基本原理）要求對產品進行殘留變形的測試時，需要鋪上襯墊，這樣方便對貨櫃的底部情況進行瞭解。但是，這些標準值只能確認下結構支撐一輛堆高機的能力；他們不能確認櫃底地板材料是否真的合適。為了驗證，需要在測試後拆除板層，檢查是否有開裂或內部分層跡象，特別是在靠近地板中間的地方。

因此，為了保護您的貨櫃木地板，請確保您瞭解貨櫃所使用的材料，在其初建的時候，應檢查：

- 測試車輛的試驗負載正確
- 測試結束後，板層沒有剝離現象；且
- 測試車輛至少進行 5 個完整的通行步驟

那麼之後，該貨櫃在使用期限內，預計可進行接下來 5495 次裝卸操作。如需進一步的資訊可參見 [IICL 技術公報 001](#) 和 [IICL 技術公報 006](#)。

3 · 保護您的運輸鏈——製冷劑



貨櫃船東協會（COA）現已推出“COA 冷凍設施服務名錄”，一個關於冷凍服務公司的資料庫。航運公司應採取極為審慎的態度，確保您的供應商在該名錄之內，並與那些確認會進行氣瓶檢測的供應商合作。

雖然 TT Club 最近有提及過假冒製冷劑的問題（鏈結:[TT Talk 177 期](#)），但 COA 推出的識別[冷凍服務公司](#)資料庫是更有價值的。

自從 2011 年期間發生的爆炸和火災以來，一些航運公司和貨櫃租賃公司，以及相當數量的櫃場，開始展開嚴格測試制度，尤其是涉及製冷劑的氣體供應。TT Club 此前曾報告指出，在對冷凍設備和氣瓶內的 R134a 檢測後，發現各種不同的污染物。雖然有些可能是與壓縮機潤滑油不相容或是製冷劑效能不足，但主要還是與具有危險性的假冒氣體成分有關。

任何造假情況的發生，經濟壓力是主要原因。假冒製冷劑的製造商會不可避免地使用價格便宜，容易獲取的材料。購買假冒氣體的要價只會是標準價格的一小部分。由於從包裝上可以看出是對應一個主要的品牌，所以當有顯著的價格差異時，任何服務性行業都會立即注意到差別。如同 [AHRI 白皮書](#)所強調的，瞭解你的供應商非常關鍵。

然而，還應加強對氣瓶進行徹底的測試程式並予以記錄。服務部門需要保持警惕，確保所有新的和再生的氣體不會被污染。由於對新設備的測試表明，製冷劑維修是唯一導致貨櫃被污染的方式，所以應重點關注確保供應。

近年來製冷劑的製造商已經在氣瓶的防偽標識上，取得了長足的進步——另外在一些司法管轄區域，對欺詐供應商的訴訟也取得成功。然而，[火焰鹵化物測試](#)仍然是氣瓶經受測試的關鍵方法。同時應當指出，任何迴圈再生的氣體都可能被污染，故而應對其進行測試後再使用。

現推出的 COA 資料庫非常重要，因為它旨在認定那些以透明且可核査的方式執行氣瓶測試的服務公司。TT Club 特別建議冷藏櫃經營人和船東與供應商共同合作，確保資料庫中的資訊是完整且精確的——然後只使用擁有完整的測試程式的供應商。

現在，業界有機會爲了防止假冒和受污染的製冷劑被使用而一起努力。這個資料庫是一個非常有價值的工具，來實現這一目標。主要的利益相關方，包括國際海事組

織（IMO），正關注該事態的發展。在這一點上，雖然有意見認為應該修改《國際危規》，但是“監管之手”還沒有正式介入。但是如果目前的自律是無效的，那會有新的壓力去實施對冷凍氣體處理的國際標準，緊接著實施嚴格的驗證過程。各種挑戰正等待被克服！

結束語

我們真誠地希望上述內容對您的風險管理有所幫助。如果您想瞭解更多資訊，或有任何意見，請發電子郵件給我們。我們期待著您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)
風險管理總監
TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免費電子通訊文件，原稿由TT Club倫敦發放，其地址是英國倫敦芬徹奇街90號，郵編EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登錄我們的網站閱讀本通訊和過去所有的通訊文件，網址是：
<http://www.ttclub.com/publications/tt-talk/>

我們在此聲明，TT Talk 中的全部內容僅供參考，不能代替專業的法律意見。我們已採取謹慎措施，儘量確保此份電子通訊的材料內容的精確性與完整性。但是，編者、文章材料的撰寫者及其他相關工作人員，以及 TT Club 協會本身，對於任何依賴 TT Talk 資訊內容所造成的滅失與損害將不承擔法律責任。

如果您想要瞭解本公司的登記註冊資訊，請點擊以下網址：
<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>