



## TT Talk 第190期

1. 往返美国或在美国境内的食品运输将更为复杂
2. 周密考虑在密闭空间下氧气含量的问题

### 1. 往返美国或在美国境内的食品运输将更为复杂



由美国食品与药物管理局（FDA）提出，旨在改善美国境内食品运输安全问题的提案，可能对运输与物流行业的实务操作产生重大的影响，包括那些向美国付运货物的国际公司。现在对该提案提交书面或电子意见的时间已延长至2014年7月31日。

那些承担提单项下的运输责任从海外运输食品类货物到美国内陆，以及从墨西哥和加拿大通过铁路和陆路运输食品进入美国的物流企业，需要重新了解美国食品安全运输提案，即FDA食品安全现代化法案（FSMA）所列明的要求，该法案旨在确保人类和动物食品在运输过程中的安全性。为完善食品运输的卫生标准，现提案包含许多尚未被托运人、收货人、国际运输公司、陆路、铁路和其他物流公司采用的措施。

**“现提案包含许多尚未被托运人、收货人、国际运输公司、陆路、铁路和其他物流公司采用的措施”**

虽然提案的重点内容是针对美国国内各运输企业，但现实情况是，整个国际运输链都会受到影响。该提案列明了“托运人、陆路和铁路运输公司、以及从事食品运输的收货人所使用的卫生运输标准，以确保食物不会在招致变异的环境下运输”；但如果将食品通过美国运输至另一个国家则可以不受该提案制约，包括那些为出口贸易而进口的粮食和既不会在美国消费也不会在美国配给的食品。

在美国联邦公报列明的[提案](#)，预计了启动和持续投入所需要的成本，但坦率地说，现没有足够的证据可以量化潜在的收益。然而，业内专家正与FDA的主张进行抗辩，认为当局所要求的“小小的改变”，将会对承运人带来额外成本，发货延迟和/或导致货物被拒绝进入美国。

从托运人、承运人和收货人所反馈的意见来看，现已成文的提案内容将对没有不良记录或没有证据表明有安全问题的食品货物进行监管，这明显增加了运输食品货物的成本，包括增加了潜在的货物索赔、“变异”食物的安全销毁费用，更不用说增加的培训成本和大量文书记录。此外，有关冷藏设备的预冷要求似乎也与公认的实务操作相悖（详见[TT Talk 177期](#)），并且可能增加食品安全的风险。

以下是承运人与其他相关运营商提供的意见，供参考：

### 温度管控

**提案规则1.908(d)(2)(i)：**在托运人和/或收货人的要求下，承运人必须证明在运输操作过程中保持的温度设定与托运人要求的一致。

**评论：**托运人为保证食品质量而要求设定的温度与食品需要的储藏条件可能是有误差的，而后者才应视为从食品健康的角度，安全且有益。食品运输通常不指定温度上限。如果所记录的温度与规定温度相悖，则食品在装运时可能会变异，然而从作为人类和动物食品的角度看，可能并没有达到不能安全食用的程度。

### 设备预冷

**提案规则1.908(d)(3)：**承运人必须对每一个冷冻设备进行预冷，并且在提供附有制冷设备的车辆或运输设备之前，按托运人要求提供冷藏储存环境。

**评论：**这类预冷要求与业内普遍接受的设备预冷操作相互冲突。在炎热潮湿的环境下装载易腐货物时，当箱门打开时，潮湿的空气可以进入经过预冷的集装箱的内部。这种情况下，湿气可能凝结在冷藏集装箱的内表面，并聚集成“雨滴”滴落在裸装货或货物包装上。此与提案法规有一个很明显的矛盾，即提案要求如果冷冻设备的内部有任何迹象显示水分过多导致食物可能被污染，则通常不能认定冷冻设备符合运输食物的正常卫生条件。

### 设备设计与清洗

**提案规则1.906(a)：**运输设备的设计和用于制造的原材料必须适货且能够被充分清洗。当食品接触汽车或其他运输设备上的表面涂层时，可能造成那种不抗腐蚀的薄片或碎屑的剥落，由于化学反应而污染食物，或造成食物变成不合格产品，那么车辆或设备将被认定为不符合使用的要求。

**评论：**在实务操作中，一直有人认为食物的变异是由于在冷藏集装箱的制造过程中使用的铝合金被腐蚀残留所致。如果需要用到碱洗工艺来清洗冷藏车或集装箱的

话，则可能引发争议，认定用于制造冷藏设备的原材料并不合适。那么如何清洗才算干净？是否需要和设备作微生物清洁？

由于集装箱之前所运载的货物信息可能被披露，所以在返程运输上可能需要设置限制条件，来处理特殊货物或避免潜在的交叉污染风险。

## 结论

熟悉新版[CTU Code](#)的人员会认同这些做法，但提案法规进一步扩大了承运人的责任，包括不断记录和保存数据的繁复要求，以及开展培训的要求。

您需要对整个提案法规的要求做详细分析。TT Club敦促那些向美国或在美国境内运输食品的物流公司，重新审阅提案法规；这是一个完善食品运输操作的法律规范的机会。如有任何评论可以以书面或电子文档形式发送给FDA管理局，并注明参考文件ID：FDA-2013-N-0013和/或RIN: 0910-AG98。

**“TT Club会敦促那些向美国或在美国境内运输食品的物流公司，重新审阅提案规则”**

## 2. 周密考虑在密闭空间下氧气含量的问题



2014年5月26日星期一，某杂货船上有三名船员在进入船舱后不久便不幸身亡。这艘船装载的货物是一种看似无害的木材，但在运输期间它消耗了舱内大量的氧气。这一事故再次提醒我们必需彻底地评估风险、保持警惕心、做到多方论证，并携带个人用的氧气测量仪。

1997年11月，IMO国际海事组织通过了关于进入船上密闭空间[第A.864\(20\)项决议](#)。该决议建议对进入氧气不足、易燃和/或有毒气体的密闭空间的船员采取安全措施，以防止发生人身伤害事故。

由海事事故国际调查论坛（MAIIF）在2009年发布的一份报告中称，自从上述决议推广之后，仍发生了101起密闭空间事故，导致93人死亡和96人受伤。因此，IMO组织决定重新修订并已于2011年发布新的[决议A.1050\(27\)](#)，其中特别就进出船上密闭空间的安全管理措施而言，要求运输企业详细审核其安全计划，以确保在密闭空间中使用气体检测设备的人员已经受训，并且船上人员也定期进行模拟演习。

IMO组织所称的“密闭空间”，是指符合以下任一所描述的特征：

1. 进出受限；
2. 通风不足；且
3. 并非用于船员长久在内逗留

再看一下关于“狭小空间”的定义，如美国政府把“空间足够大且允许船员亲自进入执行指定任务”的特征代替了“通风不足”。

根据事故报告的内容，进入狭小和密闭空间的危险不会消失，所以这里总结了一些目前行之有效的方法来降低风险。

## CTU Code

即将执行的IMO/ILO/UNECE Code集装箱货物包装操作守则（[CTU Code](#)）内含有进入密闭集装箱的明确操作指导。箱门应打开放置一段时间——足以使内部空气与外部相融。在此期间，对未拆箱集装箱上的标记、唛头或其他标签进行彻底检查，因为部分货物的自然特性可能使集装箱在拆箱时具有一定风险，包括熏蒸。

**“2007年至2012年间，在欧洲开展的调查发现，集装箱运输下的一些气体未进行申报”**

2007年至2012年间，在欧洲开展的调查发现，集装箱运输下的一些气体未进行申报。许多这类气体是制造过程中衍生的，易在卸载时发生严重危险。所以要关注运输货物，并对集装箱进行检查以确保符合国际化学有害物质所容许的最高浓度（TLV）。但仅依靠人的嗅觉防范是有缺陷的；因为大多数气体被嗅到时，已大大高于TLV临界点。然而，采集空气样本同样也存在问题——至少，在其他大量聚集的气体被侦测到之前，必须要有一个可以辨识气体的设备。

## 空气检测仪器

自2011年推行新的决议之后，IMO组织已同意起草海上人命安全公约修正案（SOLAS），以及强制执行在船上携带空气检测仪器的相关法规。

这在IMO组织中已展开广泛讨论。大多数人赞成SOLAS修订草案XI-1/7，关于在船上携带能测试密闭空间下空气成分的仪器及其相关的指导方案。详细的起草工作正在进行，内容并不仅仅只有对船员的培训。修订案的范围限于测量在密闭空间下氧气、易燃物和有毒气体的含量（一氧化物和硫化氢）。这些修订主要针对船上的密闭空间，而不是特指集装箱和其他密闭或狭小空间。目前这些修订案中尚没有考虑和货物有关的衍生有毒物质，所以仍然可能置从事集装箱拆箱的工作人员于危险的境地。

根据相关的指导要求，工作人员必须使用空气检测仪器，在进入密闭空间之前并每隔一段时间进行检测，直到航程结束。但是，这并不是指由工作人员携带的个人用气体检测仪。依从该指导要求，虽然可以降低船员进入密闭空间的危险，但也可能

给其带来一种已受保护的错觉，因为在密闭空间区域里的空气性质可能产生变化，从而使操作人员进入空气没有被检测的位置而处于危险之中。

**最佳操作实践：**采用与国际罐式集装箱经营人（ITCO）相关联的集装箱修理企业所使用的方式——要求那些进入集装箱（如进行检测和/或修理）的人员需携带个人用检测器，以确认氧气是否足够。美国海岸防卫队最近公布了一则检测案例：他们的检验人员，戴上氧气检测器，在准备进入密闭/狭小空间时，检测器发出氧气含量水平偏低的警告；区区数百美元的成本，就拯救了财产和人命！

## 结论

通过加入ICHCA/TT Club，成为会员，可以获取有关出入密闭空间的[安全指导手册](#)。但必须牢记的是，当操作人员在进入集装箱和其他密闭/狭小空间并发生严重事故时，其他人员会匆匆赶来协助。但没有计划的救援，如一人或多人本能地冲入空间内帮助同事，很容易导致两人同时身亡或更严重的多人死亡。在密闭/狭小空间下发生的伤亡事故，超过50%是在试图救助其他同事时死亡。无计划的救援可能是最不应该采取的行为！

**“在密闭/有限空间下发生的伤亡事故，超过50%是在试图救助其他同事时死亡”**

## 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://ttclubnews.com/2RU-2LODI-2C7QQTKE/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/>