



TT Talk 第197期

1. 国际海运危险货物规则修订条例 37-14——获准通过
2. 提高 CINS 的话语权
3. 贸易之殇——美国西海岸问题

1. 国际海运危险货物规则修订条例 37-14——获准通过



国际海运危险货物规则（IMDG Code）对经由海洋运输的危险货物进行分类，其每隔两年予以更新，原则上，每次的修订版本最大使用的可能期限为三年。在第 36-12 版本之前的所有修订版本均已失效——如果您还在使用旧版本的话，我们强烈推荐您更新到第 37-14 修订版，该版本从 2015 年 1 月 1 日生效。

国际海运危险货物规则于 1965 年由国际海事组织（IMO）首次出版。自 2004 年 1 月开始，该规则成为 SOLAS 公约（海上人命安全公约）的一部分，并在公约签约国强制执行，使其成为一个全球性的海上危险货物运输的指导手册。

虽然它的内容主要针对海上运输，但该规则影响了众多行业和服务业——如制造企业、装卸企业、托运人、内陆运输经营人（公路、铁路和内河运输）、港口当局和码头运营商。IMDG Code 是基于“橙皮书”（[联合国就危险货物运输的建议——规章范本](#)），以及其他类型的危险货物法规内容而生成。它就货物分类、装载、分隔、包装、标签、术语运用和应急措施提供了专业的意见。

使用正确的修订版本！

对IMDG Code的循环修订，意味着第35-10以及先前的版本现已失效，不能继续适用。第36-12修订版于2014年1月1日起强制执行，适用期限可能至2015年12月31日。第37-14修订版现已可以适用——建议于2015年1月起实行，并于2016年1月1日起强制执行，适用期限至2017年12月31日。

“在第36-12修订版之前的所有修订版本均已失效——如果你还在使用的话，我们强烈推荐您读取第37-14修订版，该版本在2015年1月1日起生效”

与以往一样，第37-14修订版做出了许多变化，尤其对第7章的内容完成了结构性的调整，根据船舶类型（集装箱船、滚装船、件杂货船等）对积载、装卸和隔离作出详细的要求。并在“隔离”这一章节下分离出“积载和装卸”的新规则。

这个最新修订版中的另一个变化是特别参照了国际集装箱安全公约（CSC）。这一有趣的变化，意味着运输危险货物集装箱的标识，必须符合ISO 6346（涵盖对货运集装箱的编号、识别和标记的国际标准）的规定。该标准对减少集装箱内的堆叠或货架数量，提出要求，并且集装箱必须始终处于良好状态下。使装卸工人不仅熟悉IMDG Code，也要熟悉CSC的规则，这是集装箱装卸作业的基础——同时也加强了对CTU Code所列内容的遵守。

与以往一样，新版本会加入一些新的货物分类，这次主要牵涉可吸收性气体和相当一部分包装类别的细节变化，其中部分风险与锂离子电池有关。关于这类变化的进一步总结可以参阅[这里](#)。

当然，任何变化中关键的一点是，应对与交付运输的危险货物有关的工作人员进行适当的培训。自2010年1月起，对所有涉及海上危险货物运输的岸上工作人员，包括船公司订舱人员、集装箱装卸人员、拼箱操作人员、托运人、货运代理人 and 装卸工人进行IMDG Code强制培训。

“自2010年1月起，对所有涉及海上危险货物运输的岸上工作人员进行IMDG Code强制培训”

培训的验证

TT Club的建议符合当前IMDG Code的规定：

1. 确保您企业中的相关员工是称职的；
2. 通知您所有的客户和供应商，有义务进行相应水平的培训；并且
3. 搜寻相关的证据，证实所有您客户和供应商企业中相关的职员已接受相应水平的培训。

“竞争力”——或正确做好一份工作的能力——是基于培训和在职时的经验累积。

2. 提高 CINS 组织的话语权



CINS 组织的成立愿景，是为了提高班轮运输行业的安全，加强关注由特定货物和包装不固所引致的风险，成立至今，它不断证明了其价值所在。去年该组织已证明拥有充足的数据采集能力，从而提高了它参与解决行业内存在问题的能力。

最初由全球前 20 强班轮经营人中的五家公司组建，成立目的是为了搜集关键事故的数据，直至 2014 年 CINS 组织的参与者达到了 12 家班轮公司，占全球集装箱箱位量 61%（详见 www.cinsnet.com）。CINS 系统帮助班轮承运人，把日常经营中遇到的与货物和集装箱事故有关的关键事故信息，进行汇集。为了避免任何可能违反反垄断法律的担忧，搜集的信息明确排除了托运人的数据。现收集到的信息，无论是与危险货物显示的特性有关，或者是运输过程中不安全的操作实践，都提供了令人担忧的趋势预警。

CINS 代表了一个独特的由集装箱班轮公司进行合作，为促进海上运输安全而建的组织；其董事成员来自五个创始公司的代表，他们是 CMA-CGM，Evergreen，Hapag-Lloyd，Maersk 和 MSC。

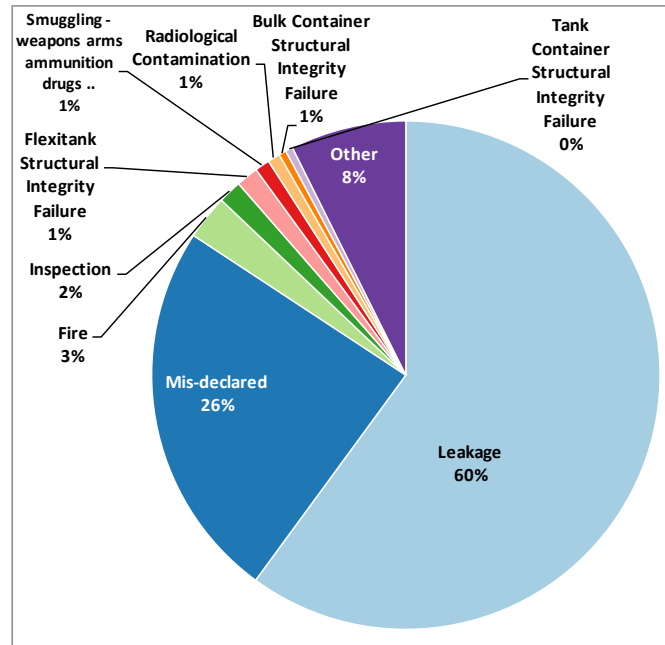
“CINS 代表了一个独特的由集装箱班轮公司进行合作，为促进海上运输安全而建的组织”

和生活中的很多事物一样，当参与其中的班轮公司所记录的信息越多，则该组织可以发挥的价值也越大。部分班轮公司还将数据库的审阅纳入他们定期的货物管理会议。通过这种做法，他们可意识到任何的趋势，并能够把行业内的风险与那些他们自己认识到的问题相联系。

出现的问题

虽然 CINS 的历史较短，但该组织已多次将货物泄漏作为其主要关心的领域；见图 1。如果有什么区别的话，那就是去年更加剧了这种担忧。这个问题已变得特别明显，与泄漏有关的事故并不少见于大宗固体散货——也不仅仅是液体货物——通常是因为货物的内衬或者包装不合适。此外，裸装的货物，如皮毛和废弃物，同样被证实存在这类问题。

图表 1：事故类型分析（2013-2014）



在液体货物之间，糟糕的桶装和罐装都可能造成泄漏，包括液袋——尽管我们应该认识到，大多数情况下只有少量的液体溢出。令人惊讶的是，虽然基于运输货物的性质而通常予以较严格的控制，ISO 罐式集装箱仍然出现在泄漏事故的统计数据里。

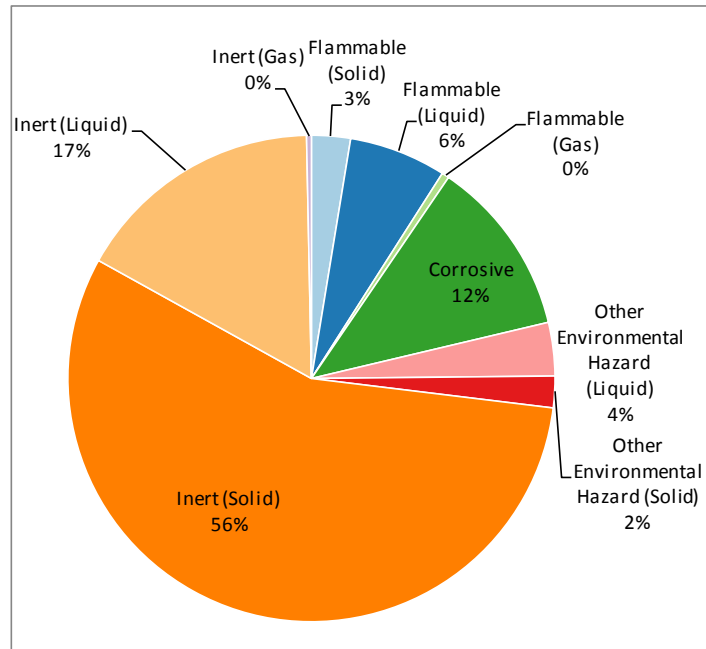
令人不安的是，当许多货物在装船前被发现存在错误申报而被取消了订舱，却通过另一家承运人公司继续付运，这对业界而言也是个难题。

随着数据库不断成熟，班轮公司正投入更多的精力来调查事故的根本原因。其结果也令人不安。正如 TT Club 的风险管理总监 Peregrine Storrs-Fox 所评述的，“2014 年通过的 CTU Code 虽然来的有点晚，但在包装环节中有正确的认识和出色的培训现在是至关重要的。”

“班轮公司正投入更多的精力来调查事故的根本原因。其结果令人不安”

人们对 CINS 成立的目的，一个主要的假设是关注分类危险货物。这可能离真相并不遥远，见图表 2。前两年所记录的几乎 75% 的事故，都是与称之为“惰性”的危险货物有关。然而，很明显的是，当货物是易燃或具有腐蚀性的情况下，则暴露了更大的风险——特别是当集装箱装载上船后。对于班轮公司来说，这是一个非常实际且值得关注的问题，因为每五起事故中就有一个涉及这类分类货物。

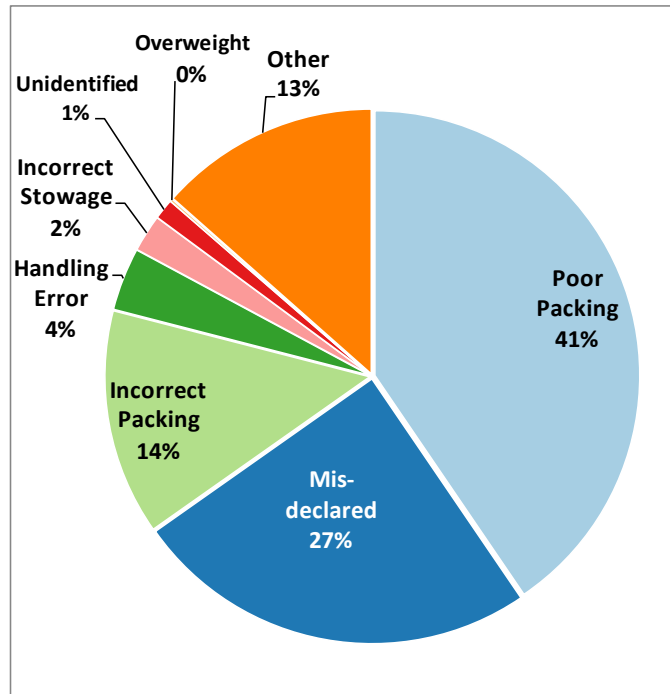
图表 2：按物质形态分析（2013-2014）



从发现到行动

包装不良，包括隔离和系固，被认为是在 2014 年发生的事故中占 50% 的根本原因；见图表 3。如果加总错误申报和错误包装这两项原因所导致的事故，所占比重超过 80%；这些很大程度上也是 CTU Code 所要寻求解决的顽疾。对于自身所应承担的责任，CINS 组织通过班轮公司的参与，通力合作对装箱操作人员所遇到的某些问题如钢卷货物等，编制实用的操作指南。CINS 的主席及 Maersk 航运公司货物管理部的负责人 Uffe Ernst-Frederiksen 称，“对于承运人来说，为托运人顾客提供指导，特别是对于那些不易安全包装和系固的货物而言是极其重要的——最终，我们是共同承担着运输风险的。”

图表 3：按事故原因分析（2013-2014）



加强其行业地位

自 2011 年年底以来积累的经验，促使了组织的参与者同意对数据库做某些修改，旨在提高数据的完整性，减化数据采集工作并提高分析能力。这些修改与组织建立的目标是一致的，通过提供越来越有价值的分析来支持航运界。CINS 的核心是追求品质改善——从根本上提高安全，保护人命、环境和财产，同时确保货物以良好的状态运输，所有运输过程中相关的利益方都履行其义务。

从截至 2014 年的发展结果来看，CINS 组织已经决定在 COA（[集装箱船东协会](#)）的扶持下，从 2015 年 1 月 1 日起建立自己的组织。Ernst-Frederiksen 对于 COA 协会一直以来的支持表达了感激之情，并解释道，“CINS 有了很大的发展，现在可以成为一个独立个体而存在，这将有助于 CINS 在班轮行业之间建立自己的地位，包括面对国家和国际海事当局。虽然集装箱运输是多式联运模式，但海上运输的治理是来自于细小的经验累积，CINS 有能力提供这个服务。

“虽然集装箱运输是多式联运模式，但海上运输的治理是来自于细小的经验累积，CINS 有能力提供这个服务”

3. 贸易之殇——美国西海岸问题



现在长滩、洛杉矶和奥克兰港口都挤满了等待卸载的集装箱船舶。美国海岸警卫队10天前警告班轮公司，

他们应该考虑备用系泊安排，或者准备船舶需要在海上一直停留，直到可以停泊至安全锚地。目前有19艘集装箱船舶在长滩港口等待泊位。

运输流量的增长导致船坞内的集装箱积聚，需要运送这些集装箱从而腾出空间给更多的集装箱堆积，同时也导致从内陆运输来的货物积聚在码头。很显然集装箱的堆积一直向中西部地区延伸。

一些航运公司已经安排在洛杉矶卸下所有的集装箱，略过奥克兰港以避免进一步的延误。这对提单签发至奥克兰的货物造成了问题。如果航运公司决定跳过洛杉矶、长滩或奥克兰港，就很可能要签发“COD”（改变目的地）文件，并修改提单，显示新的卸货港——以及产生海运费的调整。当出现这种情况时，TT Club会建议NVOCC公司或物流经营人修改其提单，与航运公司的提单背靠背。这将避免任何潜在在因绕航导致的索赔，虽然有可能产生要求修改信用证措辞的问题，需要小心应对。

“应注意，这种延迟可能会造成整个运输时间超过某些货物的上架寿命”

此外，接受了易腐货物订舱的NVOCC或物流经营人需要了解船舶通常会有7至10天的延迟。应注意，这种延迟可能会造成整个运输时间超过某些货物的上架寿命。许多提单背后条款规定，免除承运人因封锁或罢工而导致的索赔责任，但不能肯定这类条款在港口拥塞的情况下，是否仍被法院认可。

总体而言，TT Club建议NVOCC或物流经营人，如果可能，在美国西海岸的拥塞环境改善之前，应避免接受低于三周上架寿命的货物订舱。

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-354XS-2C7QTKFE/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/>