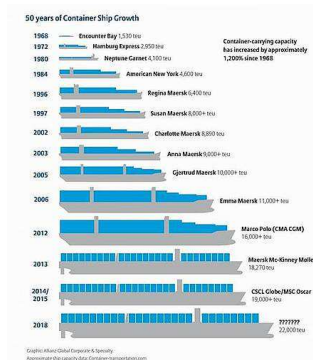


## TT Talk 第212期

1. ICHCA 會議紀要
2. 相應的工作能力可降低事故發生率

### 1. ICHCA 會議紀要



2016年ICHCA國際會議在西班牙巴賽隆納召開，會議主題為“更大的船舶，更大的挑戰”。本次會議吸引了超過200位代表參加，和安排了一些知名人士進行演講，包括來自國際海事組織 (IMO) 秘書長Kitack Lim先生的專題演講。

今年四月下旬，由Malcom P Maclean先生發明的海運貨櫃就要跨入第60個年頭。1956年4月26日，世界第一個公認的海運貨櫃從美國新澤西州紐華克市駛往德克薩斯州的休斯頓。該船名為“Ideal X”，那天在船上裝載了58個貨櫃。這種新型運輸方式的引入，直至今今天在整個供應鏈中，仍然對無數的海運從業人員和基礎設施產生新的挑戰。

儘管有這些新的、且一開始覺得是無法克服的挑戰——請記住在貨櫃化的起始階段，缺乏合適的港口或岸邊基礎設施建設，但貨櫃化所帶來的物流運輸行業的效率提升，很快就蓋過了任何其他的負面因素。其結果是，貨櫃運輸在隨後的幾年成幾何級數地成長，很大程度歸功於這一新運輸方式廣為全球所接受，以及標準化的操作。

貨櫃運輸的增長，或者全球貿易便利化的發展，促進了對大型船舶的需求不斷加大。貨櫃船舶的規模在過去半個世紀一直沒有大幅增長；然而在過去十年我們見證了與行業週期興衰有關的某些跨越式的發展。一些重要的里程碑是：

<b>年份</b>	<b>負載箱量</b>	<b>船舶名稱</b>
<b>1956</b>	<b>58</b>	<b>Ideal X</b>
<b>1980</b>	<b>4,100</b>	<b>Neptune Garnet</b>
<b>1996</b>	<b>6,400</b>	<b>Regina Maersk</b>
<b>1997</b>	<b>8,160</b>	<b>Susan Maersk</b>
<b>2005</b>	<b>9,074</b>	<b>Gjertrud Maersk</b>
<b>2006</b>	<b>14,770</b>	<b>Emma Maersk</b>
<b>2012</b>	<b>16,022</b>	<b>CMA-CGM Marco Polo</b>
<b>2013</b>	<b>18,280</b>	<b>Maersk Mc-Kinney Moller</b>
<b>2015</b>	<b>19,224</b>	<b>MSC Oscar</b>

#### **“全球60%的貨物透過貨櫃運輸”**

今天，據估計，全球60%的貨物透過海運貨櫃運輸。鑒於全球經濟形勢，目前很少有最大型貨櫃船舶能以滿載的狀態抵達碼頭的例子。儘管如此，一艘靠泊的單船可能也需要裝卸10,000個貨櫃，很明顯地可以看到在碼頭營運的高峰期，一方面涉及到裝載大量的貨櫃，同時對碼頭安全、保安和吞吐效率的要求也隨之而來。

現代貨櫃碼頭所遇到的壓力可能是前所未有的。主要且相當準確地說，安全是每一個操作步驟所優先考慮的部分。然而，當遇到商業要求，在有限的時間範圍內以極具競爭力的價格提供日益高效的服務時，尤其在局限的操作環境內，安全往往會受到妥協。負載能力的挑戰，結合不均勻積載的情況，經常會導致要考慮部署更高密度的操作裝卸設備，並且不得不重新評估積載的方式。這就迫使碼頭增加和優化設備投資，包括櫃場裝卸設備，以及碼頭岸吊。

當貨櫃流量超過碼頭設施的承受峰值時，周邊區域也會被波及。緊鄰港口的腹地和公共設施也會受到嚴重影響。每艘船的裝卸涉及到數以千計的貨櫃，需要來往港口的陸路運輸工具予以配合。雖然會有調度的時間，但仍很有可能造成擁堵，特別是影響到港口週邊的道路區域。

除了對公共設施進行規劃和投入（包括在中期階段內來準確地預測業務類型和吞吐量的資料），港口和碼頭需要考慮在現有設備和新增設備的情況下，日益增長的吞

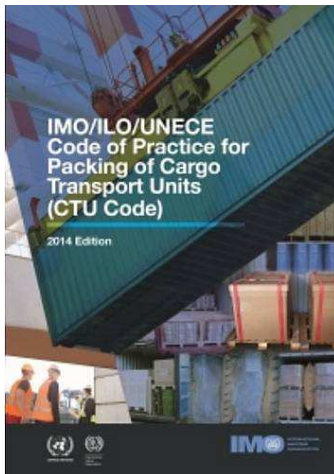
吐量影響，包括預計使用期限和有效的預防性維修策略，從而確保服務持續到位並令相關的利益方滿意。

### **“確保有足夠已受訓和能勝任的工作人員”**

另一個實質性的風險考慮是必須保證有足夠的已培訓和能勝任的工作人員來操作、維修並測試設備，而設備本身可能需要一天24小時在各種輪班模式下運行。當貨櫃貨物的裝卸操作人員越來越少，機械化和自動化又容易導致管理上的自我放鬆，培訓和具有相應的工作能力就需要受到更多的重視。目前的手動操作（如裝卸扭鎖和綁紮杆）也仍具有風險，特別是在甲板上堆積10層高貨櫃的情況下。

自從大型船舶正應用於各種貿易上，所以沒有港口或碼頭可以避免規模擴大化的趨勢。這種連帶效應意味著大多數港口都面臨著相似的風險考量。因此，IMO國際海事組織秘書長鼓勵船東和港口更緊密地協同合作，顯得尤為重要。並且ICHCA組織正在安排於2016年9月召開的船舶/港口合作研討會來克服這一難題；敬請期待接下來的詳細內容。

## **2 · 相應的工作能力可降低事故發生率**



最近發生的兩起大型貨櫃船舶擱淺事故，讓人們瞭解到航運業不變的風險仍然威脅到各相關利益方。同樣地，無論是大小貨櫃船舶的貨物管理風險也沒有降低的趨勢——特別是“相鄰”風險，即托運人某一行為，如誤申報或對貨櫃內貨物裝載不正確，都會對整個海運過程產生影響。

正如 TT Club 先前所強調的，在整個供應鏈中，貨櫃（CTU）貨物包裝不良這一原因比例之高令人驚訝，它導致了貨物的損壞、滅失和人身傷亡。協會自身的理賠經驗顯示，與貨物損壞有關的事故，其中 65%歸咎於包裝不良和繫固不當。具體對海上事故而言，海運承運人貨物資訊通知系統（[CINS](#)）也揭示了，超過 75%的事故原因與包裝過程有關。

**“與貨物損壞有關的事故，其中 65%歸咎於包裝不良和繫固不當”**

IMO/ILO/UNECE 貨櫃貨物包裝指南 ([CTU Code](#)) 尋求並解決許多常見的實務問題。它提供了百科全書似的實務指南，並包含了可提供給物流供應鏈業者相關的建議和資訊——包括托運人、裝貨人、貨代和物流公司，以及公路、鐵路和海洋運輸承運人，港口、碼頭和櫃場。該指南適用裝載於乾櫃、冷藏(凍)櫃和罐箱、公路拖車和油罐車、交換箱和軌道車的所有貨物，並對運輸行業的各方提供與他們有關的責任資訊，包括如何裝載並繫固貨物的詳細內容。同時它也明確托運人有責任正確申報貨物的組成，以及裝箱貨櫃的總重量。

由聯合國相關組織在 2014 年期間發起並通過，CTU Code 成為了非強制性的國際法律。但是不要就此大意，這個法規正成為訴訟律師手中的一張牌，針對所有行業相關者，要求後者“遵守不然就解釋為什麼不遵守”這一良好的行業實務規範，從而取得訴訟的利益。

### **“加強訓練可以減少事故發生”**

事實證明，加強培訓可以減少事故的損失。意識到這一點後，TT Club 贊助 Exis Technologies 公司（運輸行業線上課程開發的領頭羊），在現有的 CTUpack 線上課程下，就安全裝卸和貨櫃裝箱的內容，開發了兩個新的課程。

### **CTU Code 課程介紹**

這個課程，於 2016 年 4 月初面世，它介紹並概述了 CTU Code 的內容。強調如何學習指南的關鍵部分，並就貨櫃貨物的裝卸和繫固提供培訓。該課程旨在幫助任何有興趣瞭解該指南的人，並將其內容應用於他們日常的工作中。它還包含了一個針對 SOLAS<sup>[1]</sup>重量驗證（VGM）法規的簡要概述，已直接與 CTU Code 的內容相關聯。

### **貨運貨櫃 VGM 的介紹**

與貨櫃裝箱密切相關的問題是貨櫃的重量驗證。正如許多人已經知道，在 SOLAS 公約下已有新的法規，要求托運人獲取“裝箱貨櫃的驗證總重”（[VGM](#)），並將其提供給船公司。該要求將於 2016 年 7 月 1 日強制執行。

有關 VGM 的這個學習單元，將於 5 月公開，它深入研究這一要求，包括總重量驗證所允許的兩個測量方法，過磅裝櫃後的貨櫃（方法 1）和稱量所有的組成部分再加上貨櫃的皮重（方法 2）。該單元旨在使人們理解為什麼要制訂這一法規，它的制訂目標，以及為提供切實可行的解決方案所需要的所有資訊。

## CTUpack 線上基礎課程

該課程於 2014 年推出，是一款關於貨櫃和其他運輸貨物裝卸的線上培訓工具。這款課程的目標是使併櫃和裝貨人員熟悉不良包裝所帶來的嚴重和危險後果，並提供現行最佳的實務指導。

該課程包括四個模組：

- **貨物模組**——該模組介紹了貨物的主要類型、物理特性並強調可能出現的錯誤。
- **運輸模組**——該模組著眼於如何運輸貨物，在運輸過程中主要使用的設備類型、所遇到的阻力和壓力以及需要考慮的運輸路線。
- **裝貨模組**——該模組著眼於在裝貨前對貨櫃的準備和檢查，計畫如何裝貨，考慮人工還是機械處理，裝貨過程，繫固材料，包裝和繫固的基本原則，關閉貨櫃和貨櫃保全，並準備運輸文件和保險安排。
- **抵達模組**——該模組著眼於當貨物抵達時打開貨櫃需要考慮的方面，包括拆櫃的方法和卸貨，以及如何移除繫固材料。

在國際運輸過程中，深入瞭解所交付貨物的風險及後果，可以使我們實質性的減少事故的發生率。TT Club 認同這些線上課程產品是保護我們生命和財產安全的一種方法，同時也能看到它促進了貿易的發展。如您需要瞭解更多關於 CTUpack 電子課程的內容，請登錄 [www.ctupack.com](http://www.ctupack.com)；TT Club 會員享有 15% 的折扣。

<sup>[1]</sup>海上人命安全國際公約，1974 年修訂版

## 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。

Michael Yarwood

理賠主任及風險管理經理

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://ttclubnews.com/2RU-454AK-0DGCHMVA76/cr.aspx>

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/>