

## TT Talk 第233期

1. 恐怖主义与运输链：有哪些风险暴露？
2. 减少运输途中的盗窃风险
3. 集装箱的交易风险

### 1. 恐怖主义与运输链：有哪些风险暴露？



恐怖主义的概念可以被追溯到18世纪。事实上，“恐怖主义”一词是在1789年法国大革命之后才出现在欧洲语言体系中。由于目前全球许多地方都遭受到了恐怖分子袭击，实在没有必要去进一步的定义或分类恐怖主义。

最近发生的恐怖事件已经很难从地域来分辨风险的高低。虽然在某些司法管辖区，由于媒体的因素而使恐怖主义呈现出较高的风险状况，但在21世纪，恐怖主义可以说是一个真正的全球性威胁。基于恐怖主义行为的主要目的就是制造恐惧心理，这种行为的结果往往比行为本身，影响更为深远。恐怖主义造成的人身伤亡会影响到个人、家庭和朋友，甚至更广泛地影响到人的思想和行为，而不仅限于那些受直接和间接影响的人。

最近的恐怖主义行动的根本目标是造成大规模的人身伤亡，以及对局部地区的破坏。同时，通过传统媒体和社交媒体渠道对全球其他地方的影响，虽不至于那么极端，但也非常值得注意。恐怖主义所选择的攻击对象通常是“软性目标”，而避开那些高调有组织的活动，因为通常这些活动有更高级别的安全警戒和保护。实际上，这一策略也使得对公众的保护、以及事故后安全部门的侦测与介入将变得更为困难。

## 供应链的考量

无论是哪一种的运输模式，供应链的可持续性也将面临恐怖主义的威胁。这应该成为运输经营人风险管理政策的一部分。据悉，货物盗窃的收益至少有一部分用于资助恐怖主义活动。因此，对货物实施有效的保安措施是非常重要的。此外，在全球范围内运输的危险货物，因为可被用于恐怖主义的目的，也可能带来更大的风险。

到目前为止，还不知道是否有货物直接涉案，但已发生了几起轻型和重型货车在恐怖袭击中被当做武器的事件。利用这些车辆的大小和重量快速冲向人行道，造成重大人员伤亡。盗取这种车辆的方式很多，且不会立即引起关注；如果不采取有力的安保措施，恐怖分子想要找一辆车则非常容易。

**“如果不采取有力的安保措施，恐怖分子想要找一辆车则非常容易”**

## 从意识培训开始

从培训的角度出发，提高所有人（不只是流动人员）的相关风险意识应当是第一步。而对那些流动人员（如卡车司机）来说，建议采取不可预知的行驶路线，以及使用一套既定通信程序可以最大限度地减少相关风险。

当一辆卡车在运输途中，突然面对被要求停车的情况，那么建立一个清晰的内部报告程序也是明智之举，如要求确认停车的人是否有合法意图。这类程序可能会要求司机除面对获授权的机构外，不得为任何他人停车。如果有相关机构指示靠边停车，司机应当立即通知管理层并提高警惕。司机还应考虑对方制服是否是真的，或者对方是否驾驶一辆带有公务标识的车辆。一旦产生怀疑，在允许任何人接近车辆之前应要求对方提供身份证明。通过记录和发送相关图像或视频剪辑都是可行的方式，且较易获得帮助。

恐怖主义所带来的其他隐性和间接的后果，会对整个运输链产生影响，诸如对有些国家或地区的信用降级、旅行限制、干扰和延误。此外，如果贴有企业商标的车辆被用于恐袭，那品牌也会遭遇严重的声誉风险。但是对整体的运营而言，增加安全检查无疑会影响运输链的效率。这种延误将会对库存能力造成负面影响，并可能增加跨境和交货地的拥挤程度。

## 风险评估

物流经营人，尤其是陆路运输为主的公司，应进行安全风险评估，以考虑正确的风险分布并制定恰当的安保计划。初始目标是应先考虑车辆和货物的安全，力求保持运输的完整性。还应考虑到企业面临恐怖袭击的反应能力，制定应急计划以减轻直接或间接的影响。在任何情况下，制定一份危机管理计划都是一个很好的做法；这类型的风险还有一个关键因素是在事故发生后如何应对媒体。如果您的车辆被盗然后用于恐怖袭击，您如何回应媒体的关注是一件极具挑战性的工作。

**“所有运输链上的相关利益者都需要警惕恐怖主义风险，以及在正常业务活动中产生或促成的恐怖主义风险”**

所有运输链上的相关利益者都需要警惕恐怖主义风险，以及在正常业务活动中产生或促成的恐怖主义风险。我们应鼓励员工识别并报告任何可疑的行为。事实上，恐怖主义行动可以随时随地发生。从应对能力和持续性的角度看，现在比以往任何时候都需要迫切加强运输链的安全性。

## 2. 减少运输途中的盗窃风险



国际运输链中的大部分犯罪风险都与陆上作业有关。其中，公路运输是风险最高的，或最不受控制的。

### 对车匙的保护

盗窃钥匙是车辆犯罪中常用的手法。因此，一个完整的钥匙保障方案需要做到位，以确保车辆在无人照看的情况下被锁定，不论这期间有多短。即使是最短的时间，如加油或检查装货情况，都足以发生盗窃事故。

**“盗窃钥匙是车辆犯罪中常用的手法”**

当钥匙与车辆分离时，确保它们被储存在一个安全的地方。通常应有一个上锁的地方来存放车钥匙；当司机需要带着钥匙过夜或周末，应确保他们有机会保证钥匙的安全。对于那些没有计划在公路上行驶的车辆也应给予这方面的考虑。

### 减少车辆犯罪

应评估不出货车辆的停放位置。它们是否被锁定在您的经营场所，或者是否有雇员偶尔会开车回家？当车辆在您经营地址外的地方停放过夜或过周末，请务必要求把所有的贵重物品从车上拿走，并考虑使用标识，说明车内没有贵重物品。

考虑如何给您的车辆安装品牌标示：如果这个品牌能说明您可能运输的货物类型，那么潜在的风险可能会超过所获收益。这样的话，应尽可能使车辆不要引人注目。

大多数新车上都有汽车在线诊断系统；主要由技术人员来接入服务和维护数据，还可以连入该系统生成车辆的替换钥匙。犯罪组织现在正利用这个来重新编辑密钥，以取得不受限制的访问权限。所以这类设备安装后要保护访问权限，仅限用于合法的功能。

## **防盗控制和追踪系统**

许多现代车辆都装有防盗控制系统，可大大减少与车辆有关的犯罪；而在购置和开始使用车辆后，也可以考虑加装报警设备。

对于无人照看的拖车，应评估其安保措施。除了明显的货物损失风险外，还要考虑拖车资产本身的被盗可能。航空锁是一个可用的方法，它可以防止拖车制动器失效。也可以考虑更先进的方法，如通过使用密钥卡来识别司机，才能够开启拖车的制动装置。更进一步的安保方法是使用主销锁，防止牵引装置耦合，从而使拖车难以移动。

虽然可能有特定的国家标准，但是操作人员可以考虑在车顶安放标识。一旦发生盗窃或劫持事件时，这些标记可以使您的车辆在空中应急服务时很容易被识别。

车辆追踪设备可以帮助识别和追回被盗车辆。但是要注意，通常也会有干扰手段来阻碍追踪设备的有效通信。隐蔽的警报系统，如“司机紧急按钮”可以在劫持事件的早期预警中发挥作用。安全供应商还开发了可以通过不寻常行为触发的设备；一旦触发，车辆的性能会下降，如限制车速，甚至还可以模仿出车辆故障。

现在很多车辆外部都配有闭路电视摄像头，而车辆内部也应考虑安装监控设备。先进的系统可以为运营商提供远程监控功能和现场影像直播。

## **员工操作**

审核流动人员的背景是非常困难的，特别是在司机短缺的地区；就短期临时工和业务高峰期而言，风险会更大。所以在面试阶段，货车运营商需要审核原始身份证明，本国身份证和驾驶执照。不能仅接受复印件申请，同时要保留这些材料的副本备用。

检查任何存在信息不一致的情况，保证照片符合申请者的外表特征。确保工作职责在驾照允许的范围内，并保证其有效性而没有过期。不要冒险——而要去澄清任何的疑点；如果一个申请人无法提供所需信息，则不应允许他接触您的财产。

### “不要冒险——而要去澄清任何的疑点”

对于固定员工，只有在其提供符合要求的履历、无犯罪记录以及健康证明（如需要）后，才提供就业机会。我们同样强烈建议运营商制定药物和酒精政策，并考虑引入随机测试。在采用这种测试的时候，应保存检测记录以证明其执行的合规性。

应尽量保留就业档案（无论新老员工）。对于司机，应定期开展执照检查以保护您的商业利益；当司机明白为了谋生而需要保证无交通违法记录时，他们很容易隐瞒而不通知雇主这类个人过错。

关于运输链安全的更多信息可以参考[《货物和道路运输安全指南》（CART）](#)。

## 3. 集装箱的交易风险



虽然Malcom Mclean先生极具远见卓识，但他也无法预见到集装箱越来越多地应用于各种用途。除了成为贸易往来的核心工具外，这“不起眼的箱子”某种程度上也变成了建筑业中的亮点，可用于各种各样的地方——从前卫的限定酒吧到时髦的购物中心，从新建的商务中心到实用的新酒店，从短期住宿到豪华设计的住房。

### 用于运输的集装箱交易

涉及集装箱采购的公司，在为运输而销售时必须遵守相关规定。如经国际海事组织（IMO）批准修订的国际集装箱安全公约（[CSC](#)）。当进行集装箱交易时，满足CSC规定的责任由卖方转移到买方。

由于集装箱交易总是发生在箱子接近使用年限之时，所以确保它们处于安全的适用状态是尤为重要的。CSC规定了涉及集装箱安全状况的各方责任，同时也要求集装箱箱东所在的注册国，应执行核准的定期检查。

因为意识到我们需要帮助集装箱的买卖双方理清所有规定，并正确执行所要求的任务，集装箱贸易和创新协会（[CTIA](#)）最近公布了三个有用的指南，涉及集装箱的“重整”、重新标记和分级。

### 重整经交易的集装箱

“重整”是指去除（或消除）能够识别与集装箱卖家有关的名字和其他细节。目的是为了免除卖家在箱子出售之后可能由于任何之前的识别标记所产生的潜在风险。

集装箱在制造时会按照《货运集装箱ISO 6346：编码、识别和标记》的规则进行标记。另外，一个集装箱可能还会显示企业商标、姓名和地址。

通常，销售协议会制定适当的重整条款和条件。CTIA的新指南也涵盖了推荐程序，以确保航运集装箱被正确“重整”，如指示即使最小的标记也要去除，以便有效的进行重新标记。然而，如果一个集装箱不需要重新标记、不再用于运输或任何其他用途而需要遵守相关的监管标志要求，那么可以把附加的（或全部）标记都去除。

### 为交易后的托运人自有箱重新标记

在集装箱重整之后，可能还需要“重新标记”。例如，如果作为“托运人自有箱”（SOC）再次用于国际运输，那么标记仍然要满足法定要求，包括等级、规格和类型代码。这是安全作业的基本要求。第二份CTIA指南规定了正确复原集装箱标记的过程，包括重显有效的CSC安全标牌。

这些指南不仅适用于先前被重整的集装箱，也可作为参考，有助于验证剩余标记。该指南是基于“常用”干箱而制定，但也可以用于其他类型的集装箱。

根据ISO 6346规则，托运人自有箱（SOC）也应在箱体上显示标记，并显示监管要求的数据。班轮公司可能在接收SOC之前会要求完成特定的程序。集装箱箱体上的标记应与所显示的标记内容相符，如符合ISO规则的尺寸和等级，并且在结构上符合箱东CSC批准程序。



## 建议落实集装箱标准化分级术语

那些在航运市场外销售的集装箱可用于更广泛的创新领域，包括静态存储或改装成办公室、零售点或住房。

贸易商对集装箱进行评级，以表明他们可适用的目的。CTIA的第三个新出版物已为行业开发出标准化的分级术语。标准化术语的使用使贸易方能够通过描述性分级代码来评估集装箱，并根据当事双方的合同条款来评估集装箱是否适合特定用途。

这些指南由三部分组成，按字母顺序排列，根据集装箱的结构和审美条件进行分级，涉及腐蚀、可接受的损坏程度和一般外观（包括箱体内部和外部）。该指南同样也是基于“常用”干箱而制定，但也同样可用于其他类型的集装箱。

CITA会员可以从CTIA的官网上下载这些指南。若您公司也希望收到一份副本，可联系 [info@containa.org](mailto:info@containa.org)。

## 什么是CTIA？

CTIA成立于2017年1月，为涉及货运集装箱的买卖、交易或改装的行业专业人员提供服务。它旨在提供一个平台，创建行业指南和代码，以及分享一系列技术、市场和行业数据。

“二手”集装箱市场的潜力巨大。这类集装箱可能继续会用于国际运输，例如工程类货物的单程运输，但其他箱子已成功地应用于与运输无关的创新领域，例如仓储、零售点或改装办公室和住宿。

这种使集装箱焕发新生的方法是令人兴奋且值得赞扬的，但保证那些不适合再用于国际运输的集装箱应以一种明确的方式被标记出来，从而防止继续使用，这点十分关键——要知道乍一眼看来它们和普通的集装箱其实没什么不同。利益相关方需要保持警惕，以确保任何集装箱的再利用不会留下剩余的责任。

## 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：

[https://www.ttclub.com/loss-prevention/tt-talk/?dm\\_i=2RU,5BY05,GCHMVA,KL6YE,1](https://www.ttclub.com/loss-prevention/tt-talk/?dm_i=2RU,5BY05,GCHMVA,KL6YE,1)

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/>