



TT Talk

16 November 2011. Issue 152 in the series

TT Talk 第152期

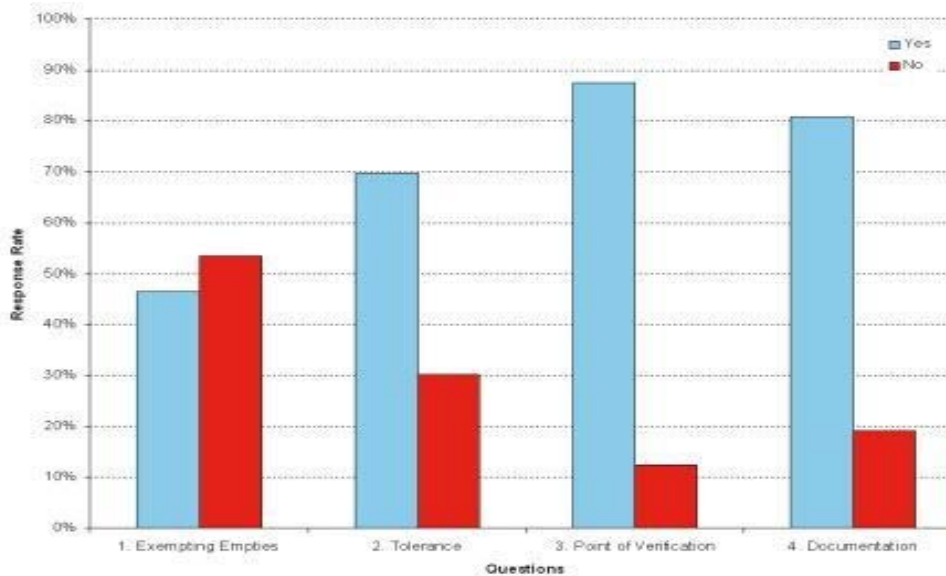
目录

1. 重申集装箱称重问题——调研结果公布
2. 引起警惕！业内人士何时才能意识到危险品存在的真正危险？

1. 重申集装箱称重问题——调研结果公布

TT Club作为运输业界责任保险和设备保险的主要承保人，一直倡导确保集装箱货物的申报重量准确无误。本文将分析TT Talk曾于2011年7月进行的有关核查集装箱重量问题的调研结果。虽然我们无法获得众多调研参与者的背景资料，比如他们是来自哪一个行业，但是通过不同的电邮地址可以发现，参与者来自整个运输行业的方方面面，如班轮经营人、货运代理和港口码头企业。

总体来说，关于空箱是否可以免于重量核查的问题，调研结果显示支持和反对的各占一半。绝大多数的人都认为可以容许申报重量、核查重量以及实际重量之间存在合理、适度的差异，但是强烈建议核查应当尽可能在最早的运输阶段实施（比如在包装和拼箱的时候）。类似地，绝大多数人认为核查重量后的验证收据与运输单据一起流转能够被有效实施。



具体调研回复如下：

1. 空箱是否应当免于被核查重量？（是/否）

53%的参与者认为空箱不应当免于核查重量。

2. 在实际重量、核查重量和申报重量之间，引入合理的、些许差异容忍度，是否恰当？（是/否）

70%的参与者认为可以允许适度差异。

3. 您是否同意重量核查应当尽可能在最早的运输阶段实施，（比如包装和拼箱的时候）？（是/否）

88%的参与者认为应当以这种方式展开重量核查。

4. 核查重量后的验证收据与运输单证一同流转是否能够有效实施？（是/否）

81%的参与者认为验证收据应当与运输单证一同流转。

2011年9月，国际海事组织分委员会讨论了该问题，世界航运理事会被任命带领一个非正式联络小组，以确定集装箱重量的核查要求会带来哪些法律上的改变，并且致力于发展行业的实践守则，比如如何实施重量核查，以及如何强制实行等。当然，关键的是，供应链中各利益方和那些可能受法律改变影响的业内人士都应该享有发言权。因此，除却班轮航运公司和国际海事组织，发货人、货运代理、拼箱公司和码头企业都可以发表意见。同样的，众多的保险企业也会参与其中。2012年9月，国际海事组织分委员将会重新讨论该议题——如果能达成修改相关法律的意向——那么，2013年5月，将会向国际海事组织安全委员会提出贯彻执行相关法律。

部分参与协会调查的业内人士认为，核查空箱的重量似乎有些浪费时间。但是人们意识到，集装箱重量的错误将会导致事故的发生，如同“Husky Racer”案件

一样。在该事故后的一些改善措施，可能减低了事故的发生频率，但是目前空箱主要是进行内部的空箱调运。如果空箱的重量核查获得了豁免，仍然可能会带来安全的隐患。

无论如何，假设立法发生改变，我们可以认为业界将会很快达成统一的态度——所有集装箱被核查重量是实践操作中不可或缺的一个环节。尽管电子系统整合数据的工作量十分巨大，从理论上讲，最终可以使得自动数据采集成为可能。扭锁装载感应技术似乎发展更快，能够感应载重偏移以及净重量。这种自动采集数据经整合后，与订舱、TOS 以及船舶配积载数据一起，可以清楚地产生及时的预警，尽早发现任何超出预期重量差异容忍度的集装箱，无论是空箱还是满箱，也无论是进口还是出口。

实践守则将囊括许多重要问题，包括如何在装箱的时候验证重量，以及如何处理在检查点发现的超过重量差异容忍度的集装箱。无论编撰的细节如何，对于已经存在的 SOLAS 公约和海事领域的法律体系而言，都将是强有力的补充。

2. 引起警惕！业内人士何时才能意识到危险品存在的真正危险？



过往几十年中曾经发生过许多的案子，都是因为危险品货物没有合格生产，做好合理的包装，贴上注明标签和如实申报，给整条运输供应链带来了灾难性的影响。“次氯酸钙”（Calcium Hypochlorite）就是经常引发安全问题的危险品之一。1990 年代末期，在一年中有三艘船舶相继遭受严重的火灾（“DG Harmony”轮，“CMA Djakarta”轮和“Aconcagua”轮），这些灾难性事故不

仅使运输供应链中的各方和船员面临了极大的危险，同时也表明货方在准备和装运货物时采取了“走捷径”的不妥方式。

可悲的是，无独有偶，2007 年“Zim Haifa”轮发生的事故也是由于发货人故意隐瞒申报次氯酸钙而引起的——造成了海上的另一场大火。海事保险人和其他业内人士的持续关注，终于导致 IMDG Code 中的相关内容也进行了相应的修改（最新修改文件版本为 35-10，从 2012 年 1 月 1 日起开始实施）。我们推荐您点击 TT Club 的姐妹协会 UK P&I Club 的下面链接，详细了解次氯酸钙的特性和相关问题。

<http://www.ukpandi.com/loss-prevention/current-claims-calcium-hypochlorite/>

遗憾的是，类似悲剧一再发生。今年的第三季度，某船舶上发生了另外一起火灾。20 尺标箱内装载的次氯酸钙被瞒报，结果集装箱被放置在甲板下方靠近引擎室舱壁的地方。从案件调查中发现，中国不只一家此类货物的出口商在其网

站上公然地写明如何“掩饰”次氯酸钙，从而巧妙地规避货物申报相关规定的要求。

引用原文内容如下：

装运次氯酸钙（纳加工）：

“在中国，没有航运公司愿意接受装载于干货箱内的“次氯酸钙”，因为他们认为这是危险化学品。

由于上述原因，为了将“次氯酸钙”装入干货箱内，我们不能在提单上提及其品名，必须用其他名字替代，比如氢氧化钙，氯化钙等。这样就可以将该货物装入干货箱内。

另外一种方法是将“次氯酸钙”装入 20 尺或 40 尺的冷藏箱内（温度控制在 8 摄氏度以下），这种方法从法律角度可以被船公司接受，但是运费却非常昂贵。”

国际保赔集团曾经建议塑型卷筒内装载次氯酸钙不得超过 14 吨，以便空气足以流通，现在却往往因为错误申报而被忽略。该案件中，事实是运输设备内装载了 20 吨重的次氯酸钙。幸好，该事故只造成了一个船舱内的损失，相邻的集装箱内全是非易燃物品。不然的话，情况一定会变得更加糟糕！

对货方而言，错误申报货物会使货物保险单失效，此外还将面临来自船方和船上其他货方的数以百万美元计的索赔费用！

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://www.ttclub.com>。

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/companyinfo>