



TT Talk

1 February 2011. Issue 139 in the series

TT Talk 第139期

目录

1. 关注走私
2. 您是否遵守了危险货物的相关法律？
3. 国际危规 35-10 修正案
4. 高风险的运输
5. 结束语

1. 关注走私

本篇将为您披露现代走私业中两个丑陋的内幕—贩运人口与走私毒品，它们潜在地影响到国际运输业中的每一个人。由于篇幅有限，我们在以下部分将集中阐述英国的情况；在以后发放的刊物中，还会从国际化的角度进一步探讨此话题。

毒品，如果不是由骡子运载或是藏匿在骡子的腹中，通常情况下，都是通过货运集装箱进行走私。UKBA（英国边境管理局）惯常发布一份报告，列举出在过去一年中“最不寻常”的走私毒品的方法。

比如去年，80 公斤海洛因被发现藏在一辆重型货车的冷藏发动机里；前年，在一堆菊花与其他品种的鲜花中居然发现藏匿着大麻；甚至，当局还在装运蛋黄酱的托盘里查获了价值 1 百万美元的大麻。这种有利可图的非法贸易酝酿出了“创造力”——例如，可卡因的形状与颜色被“乔装打扮”成品客薯片的样子，然后装进品客罐头中。

英国依旧是非法移民者偏好的目的地，因为它拥有着人们向往的就业机会，包括黑市经济，社会福利，已经建立的种族社区以及良好的庇护法律。

英吉利海峡的港口是最常见的非法入境点。去年，一名 16 岁的越南女孩被发现蜷缩在一辆轿车的仪表盘后面；还有汽车的发动机被重新安置，腾出空间让引

擎盖下面可以藏人。曾经有一个经典的案例，一辆巴士内的座椅全部被拆除，车厢内的地板被抬高到足以容纳 27 个中国非法移民藏匿在下面。在看到其他乘客的脑袋摩擦碰触到行李架的时候，边境管理人员对此车辆产生了怀疑。

现代科技的辅助应用大大提高了官员们的警觉性。已经有设备能够侦测出质量，位移以及呼出二氧化碳量的区别。没有人低估嗅探犬的有效性。情报也至关重要。在欧洲大陆，英国当局的情报人员与联络官员分布在原籍国和已知的偷渡过境路线。这种方式还会与“教育举措”相结合，强调指出成为非法移民后的危害。此举措对于防止非法移民进入英国国境和利用庇护法律制度，有着十分显著的效果。

物流运营商以及他们的员工，都可能自觉或不自觉地介入毒品走私与私运人口。相关的法律责任取决于他们是否知道或者理应知道他们使用中的车辆以及场所，牵涉了走私毒品以及私运人口的情况。

2000 年英国当局引入了一项“民事处罚”计划，一旦发现有非法移民者藏匿在卡车上，卡车司机以及运营商将会受到“每一非法移民/2000 英镑”的处罚。数家营运商受到了处罚。现在，相关法律责任可以通过执行“认证计划”的预防措施得到规避。虽然近几年来，英国的边境管理局似乎并不热衷于严厉实施“民事处罚”计划，但是已有迹象表明此种情况将会发生改变。

TT Club 曾经出版过 Stop Loss Sheet 第 10 号，其中列明了推荐的预防举措，该文件可以登录协会的网站进行下载。**核心内容是：如果司机怀疑他的车辆曾经被改动，他应该与有关当局立即取得联系。**司机们最好不要亲自干预，因为有强大与无情的犯罪团伙参与到私运人口与贩卖毒品的勾当中，同样地，被贩运的人口往往绝望无助，其本身的行为也是常人难以预料的。只要运营商能提供全面及时的信息，其法律后果将不会特别严重。

2. 您是否遵守了危险货物的相关法律？

读者们或许记得在 2010 年 9 月 21 日发送的第 133 期 TT Talk 中，曾被邀请参与一项快速调研活动——有关遵守国际危规 2010 年 1 月起要求强制执行的岸上培训工作。ICHCA（国际货物装卸协调联合会）在它的成员中也展开了类似的调研工作。调研结果反映了培训工作执行的总体情况。

令人担忧的是，15%的物流和码头经营者承认，他们无法在自己的机构内对所有相关的员工实施有效的培训计划。只有 45%的受访者表示，他们已经明确通知客户有关国际危规 34-08 修正案中关于培训要求的细节性内容。只有 30%的人员表示他们已经收到了书面证据，客户所有的相关雇员都接受了培训。

协会已经多次敦促业界实施国际危规的培训要求，因此以上调查结果着实让人吃惊。这些调查结果作为间接证据，显示出岸上供应链市场对于国际危规最新规定的态度，可以分为以下几类：

- 没有意识到培训是强制性的，也不知道必须遵守国际危规的最新规定
- 意识到培训是强制性的，却认为在当地的司法管辖区域内该规定无法强制实行，或者尚有一段宽限期
- 意识到必须进行培训，但不列为企业的优先事项
- 已经将培训付诸实施

现在让我们打破一个误区——只要意识到或者熟悉培训已经足够；国际危规清楚地要求必须实行功能性的专门培训。此外，国际危规 35-10 修正案将于 2011 年 1 月起进入实施过渡期，内容已经修改为“需要为员工们提供培训”，培训记录必须由用人单位保管。

如果在贵公司尚没有有效的培训举措，或者无法获得此类的有效培训，那么协会继续为您推荐由 Exis Technology 开发的电子学习系统。该认证课程是由一个资深的专家队伍，依据国际危规的具体要求而设计的，能够同时满足广大职工普遍认知以及功能性的专门培训的要求。国际危规的电子学习演示以及在线电子手册可以通过浏览 www.imdgc-learning.com 找到。想要获取更多信息请联系 Exis Technology 的 Melanie Stephenson (电话 +44 1325 467836，邮箱 melanie.stephenson@existec.com)。其它信息您可以浏览 <http://www.hazcheck.com>，包括针对国际危规的要求，对货物进行鉴定，涵盖了从包装到货物分派、标注、标示张贴与制作文件等整个流程。

3. 国际危规 35-10 修正案

去年五月，国际海事组织海上安全委员会审议通过了国际危规 35-10 修正案。该修正案自 2011 年 1 月开始进入过渡施行时期(意味着运营商能够开始实行该修正案的规定)，并将于 2012 年 1 月起强制生效。

您可以点击文章下方的链接查询到一份 ICHCA (国际货物装卸协调联合会) 提供的有关国际危规修正案重大变化的摘要文件，内容与国际供应链密切相关。该摘要无法涵盖所有的修改内容，因此，那些运输包装危险品货物的运营人，必须确保他们身边至少备有一本最新版本的国际危规。由于 ICHCA 是国际海事组织的分销商，ICHCA 的会员订购国际海事组织的文献将获得折扣。

修正案中引人注目的变化有许多，其中再次强调了岸上培训，包括必须保存相关的培训记录；其次，新增加了有关车辆与发动机的特殊规定；此外，还规定了信息提供的参考文件应当采取电子文档；确定了一款新的《有限数量》的标签/标牌样式；修改了贴在包装上的《例外数量》的标签；海洋污染物的标志被修订；加强了对熏蒸物体的移动方面的一些规定；增加了三种新的次氯酸钙的联合国编号等内容。

ICHCA (国际货物装卸协调联合会) 以及 TT Club 曾经印刷过两张便携式卡片，收录了一份简明的国际危规的指南。第一张卡片 (代码 IIL/1) 提醒发货人根据物件与物品的种类，在申报的时候必须备妥何种文件以及注明哪些细节。第二

张卡片（代码 ILL/2）显示了在任何一种情况下，所应恰当使用的各种标签、名牌、标识与记号等。这两张便携式卡片是为了让工作人员在平时工作时可以做参考使用。

该指南有印刷版与PDF文件两种格式，后者还提供了链接，方便您找寻相关信息。您可以登录<http://www.ttclub.com>，从首页的Publications菜单下进入，就可以点击下载该指南，或者向我们免费索取印刷版。最新版本的指南将很快准备好，反映了修正案的内容，还进行了相应的更新。

4. 高风险的运输

协会最近被咨询有关在 20 尺标准集装箱内运载“单体粗凿大理石块”(Single rough hewn blocks of marble)的意见。对于超过 20 吨重的大理石块，其重量通常情况下都是粗略估算的，而往往不甚准确。装载的整个程序过分简单，除了在大理石旁塞入长 6 米宽 20 厘米的木质隔板之外，做不了其他任何保护措施。

以下是协会就此类货物装运问题的意见和考量：

● 货物重量

采取切实有效的措施，确定货物与集装箱的真实重量。至少要依据大理石块的实际体积大小进行重量计算，还要加上集装箱本身的皮重。目前已经有测量系统可以对巨型的设施进行测量，协会建议对大理石块的重量进行精确的测定。

● 分散负载

此类货物的重量很有可能会超过集装箱的最大承载能力，尤其是集装箱的底部。宽度仅为 20 厘米的木质垫板分散负载的作用微乎其微，尤其是集装箱在运输过程中遇到极端力量的情况下，这些木质垫板根本无法承受大理石的重量。因此协会建议，运载货物的重量必须降低到一定程度——至少能够保持在集装箱的承重范围以内。

● 加固货物

由于此类货物无法和木质垫板或集装箱捆绑在一起，在遇到极端力量的情况下，无法维持木质垫板与石块之间、以及木质垫板与集装箱底之间的摩擦力，就很难防止大理石块不“破箱而出”。有一种比较好的方法就是用框架箱来运输这些大理石块，利用框架体支撑石头本身的重量，固定在绑扎点上，如此一来，运输的单位个体会比较的牢固。

● 面临的风险

运输此类货物增加了集装箱破损的风险，至少也会压迫集装箱部件，导致其提前报废。此外，货物极有可能“破箱而出”，尤其在起吊集装箱的过程中，这种风险更为明显，比如货物跌落导致船体损坏，或者货物设备损坏、以及人身伤亡等。

虽然到目前为止，运输此类货物而发生的赔案数量不多，但发生事故的概率却是显而易见的，潜在的责任风险也很高。在没有采取有效的防损措施之前，协会建议运输经营人尽可能地避免运输此类货物。

5. 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>

transport insurance plus

Registered in England No 2979794. A Thomas Miller Company
TT Club is a trading name of Through Transport Mutual Insurance Association Ltd
incorporated in Bermuda & TT Club Mutual Insurance Ltd registered in England No 2657093
Through Transport Mutual Services (UK) Ltd is the appointed representative of TT Club
which is authorised and regulated by the Financial Services Authority