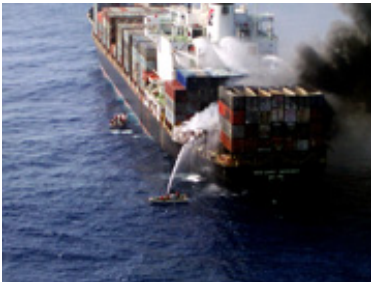




TT Talk 第167期

1. 《国际海运危险货物规则》修正章节 36-12：加入多处定义性内容
2. 班轮经营者的新型防风险助手——“货物事故通知系统”
3. 克尽职责地处理危险品货物——app 应用系统提供帮助！

1. 《国际海运危险货物规则》修正章节 36-12：加入多处定义性内容



每年数以百万吨的包装危险品（DG）被运输到世界各地，大部分都被很安全地接收，处理和传递。但如果不符合相关的规定，将发生严重的意外事故。为了确保危险品运输能安全地进行，《国际海运危险货物规则》（IMDG CODE）自2004年以来被强制执行。根据“海上人命安全公约”（SOLAS）的规定，由国际海事组织每两年更新一次。

最新版的《国际海运危险货物规则》由国际海事安全委员会于2012年5月第90期会议上采纳修正意见，现已正式出版。2012年版本在第一册和第二册的基础上进行修改，将于2014年1月1日起强制实行。和往常一样，国际海事组织建议尽早推行最新版本的《国际海运危险货物规则》，鼓励自2013年（过渡年份）起可以自愿实行。《国际海运危险货物规则》的补充册并没有更新，2010年版本仍然适用，其内容包括紧急情况的应对，医疗急救指导，货物运输单元守则，解决方案和行业通告等。国际海事组织定期发行补充册的更新版本，也可以登陆他们的网站了解详细内容。（<http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>）

第七部分的“运输经营相关规定”被着重强调。

该部分依旧与“配积载”和“货物分隔”有关，同时被进一步细分，方便特定种类的船舶找到与之关联的规定部分。

以往版本的 7.4 章节“船舶上的货物运输单元”涵盖所有内容。最新版本细化为四个章节，内容具体针对不同船舶种类的配积载与货物分隔。

- 7.4 章节 集装箱船的配积载和货物分隔
- 7.5 章节 滚装船的配积载和货物分隔
- 7.6 章节 干货船的配积载和货物分隔
- 7.7 章节 载驳船上的船载驳船

此外，改动的地方还包括 7.1.2 章节中罗列的颇具实用性的定义，解释或重新定义了一些词组的含义，比如：

- 船上住宿区人员的清空
- 关闭货物运输单元
- 易燃物质
- 潜在的引燃源
- 防止货物受到热源影响

最后一个词组中“防止”替代了旧版本中的“远离”，并用更容易理解的话语进行了解释：

“防止货物受到热源影响意味着包装件货物和货物运输单元应当储存于距离船体构造受热部分至少 2.4 米以外的地方，这些受热部分的表面温度被定义为达到 55 摄氏度以上。船体受热部分举例说明有蒸汽管道，加热线圈，加热燃料舱和货舱上方和侧方的墙壁，还有机舱壁。同时，没有装入货物运输单元的包装件货物如防置于甲板之上，应当避免阳光直射。在无风条件下，阳光直射会让货物运输单元表面的温度急速升高，使得内部的货物温度也随之升高。必须根据既定的航程和货物本身的性质做好预防措施，确保货物被阳光直射的可能性大大降低。”

这些与危险货物有关的要求可以引申到那些容易腐败而通常不会被定义为危险品的货物。TT Club 与国际货物装卸委员会（ICHCA）就曾经看到过由于黄油和芝士接近热源而造成的货物严重损毁的案子。

7.2 章节“货物分隔”部分也整合了大量定义。第一部分的主要定义中加入了一些新的内容。

“食物”（foodstuff）包括食材，饲料或任何其他可供人类或动物食用的物质。旧版本中“远离”和“隔离”的分类不再存在。然而，除某些危险品货物的分级外，新版本还确定了具体细节，规定哪些食材不能放入同一个运输单元内（见 7.3.4.2.1），此外还列明哪些危险品间隔必须在 3 米以上（见 7.3.4.2.2）。《国际海运危险货物规则》中许多部分提到需仔细核对国际危标代码（UN Numbers）。

“爆炸物质净重”（NEM）的意思是爆炸物质除去包装与包装盒等材料以后的总重量。根据配积载的种类（综合甲板货，舱底货以及封闭货物运输单元），新版本相较于旧版本关于爆炸物物质的分类从原来的 15 类精简到只有 5 类。

“半挂车”意思是挂车被设计成与机动车相连的挂车，部分车体依靠在机动车之上，车体自身大部分重量及其载重物重量由机动车承载。

新加入危险品名单的货物如下（见修正案 35-10 国际危标代码 3496 以后）：

- UN3497 磷虾粉（磷虾身上粉红或红色的粉末）；
- UN3498 一氯化碘液体（红色液体会与水发生剧烈的化学反应）；
- UN3499 电容器（电离子用来储存电能）；
- UN3500 压力推进剂作用下的化学物质（液体，糊状物或粉末在压力推进剂的作用下转化为气体）。该项之后还有相似的国际危标代码分类的化学物质，包括“可燃物”，“有毒物”和“腐败物”。

国际货物装卸委员会（ICHCA）的技术指导 Captain Richard Brough 提供上述分析；您可以发送邮件以询问他具体的国际危规方面的问题：richard.brough@ichca.com。你还可以通过国际货物装卸委员会（ICHCA）以折扣价购买《国际海运危险货物规则》（publications@ichca.com）。

2. 班轮经营者的新型防风险助手——“货物事故通知系统”



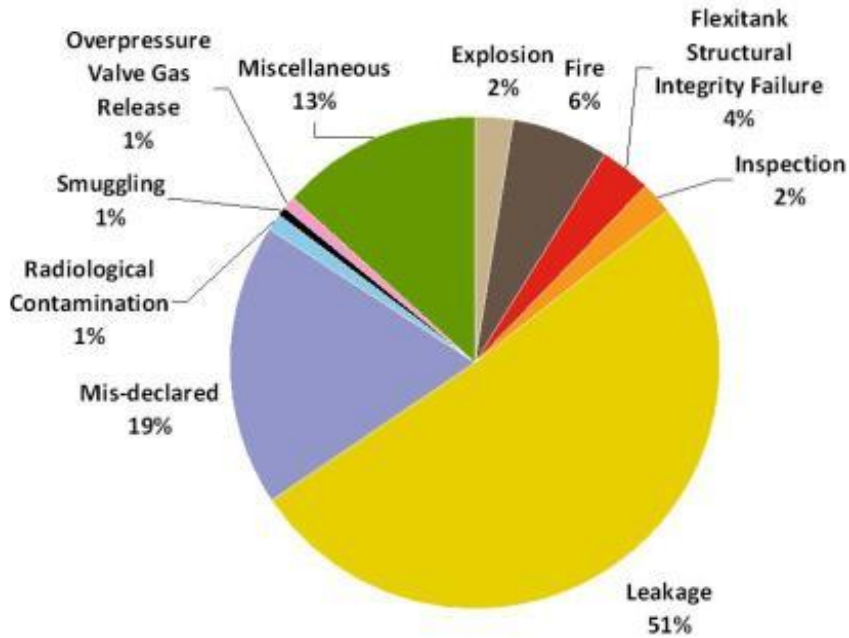
货物事件通知系统（CINS）是由全球领先的班轮公司共同组建，允许海运承运人共享信息，以确定值得关注的领域和发展趋势，提高运输链中的安全度。在该系统运作第一年后，即显示了这个数据库的力量，令人印象深刻的是，也确认了业内有关危险品运输的担忧。

为了应对不断发生的航运事故以及因此而频繁中断运营和危害生命、财产或环境的问题，全球前 20 家班轮公司中的 5 家于 2010 年末创立了 CINS（货物事故通知系统）以期获得关键性数据。之后，又有五家班轮公司加入一同组建该数据库，并由集装箱所有人协会（COA）推动，于 2011 年 9 月正式出台。到目前为止，参与 CINS 系统的班轮公司占据了全球 52% 的集装箱装载量。（消息来源 [Alphaliner](#)）

CINS 系统能够帮助班轮经营人掌握货物和集装箱事故的关键信息。考虑到避免违反有关反垄断法的规定，信息收集并不涵盖托运人的数据。关键信息能够预警行业内某一类令人担忧的事故趋势，比如某种货物具备危险特质，却尚未纳入《国际海运危险货物规则》中；或者在装运过程中持续存在或突现的不安全因素。这一举措的核心目的是为了确质量——提供服务的质量和货物到达目的地时的完好性。同时促进供应链中的各方良好地完成自身的义务，加强专业信息交流。

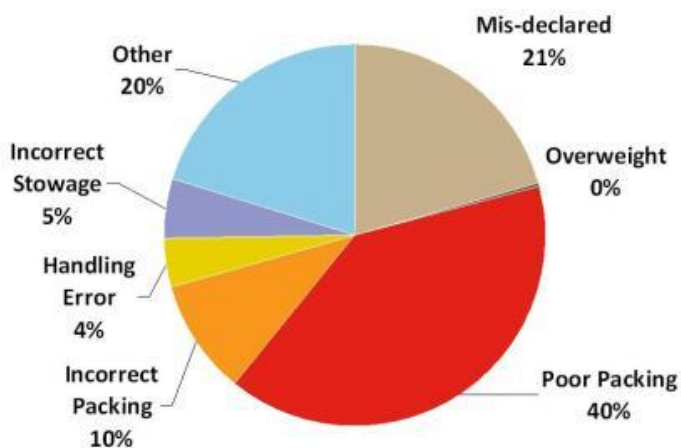
CINS 系统运行以后，开始将重心逐渐放置于验证前几年收集的信息上。事故记录内容包括有关货物的性质、包装、路径细节、发生事故类型的信息以及根本原因。TT Club 作为 CINS 委员会的顾问会员，最近代表 CINS 对数据进行了分析。

根据事故记录的数据进行分析，显而易见三分之二以上涉及的是危险品货物。同时，更重要的是我们能看清事故发生的种类（见图表 1）。泄漏事故占据了二分之一，另外将近五分之一的事故是错误申报引起的。虽然只有 8% 的事故涉及火灾和爆炸，但是此类事故的后果往往非常严重。



图表 1: 事故种类分析

CINS 的目的是期望能够精准地找出供应链中存在的安全问题，以期制订对策，因此分析事故的根本原因就显得非常重要（见图表 2）。目前整个行业的症结所在就是货物包装，而 CINS 收集的数据就是最好的证明。将近一半的事故源自于包装问题。特别是数据内容显示三分之一以上的事故涉及腐蚀性货物，而且会与其他物质发生化学反应。事实上，数据记录表明 80% 的包装问题涉及危险货物。



图表 2: 事故潜在原因分析

另一个重大发现令所有班轮经营人心惊，在 21% 错误申报的货物中绝大多数都是危险货物——这很可能是首次对此“冰山一角”的风险情况进行量化分析。当调查人员继续收集“MSC Flaminia”案的事故证据时，班轮经营者们确实有理由对无法预知所运输货物的真实性质而感到害怕。CINS 组织与相关执行机构、主管当局和国际海事组织进行了多次交流，试图取得立法的改变以及出台其他安全实践的建议。

TT Club 在此祝贺 CINS 组织第一年良好的运作，以及它向业内人士提供准确清晰的数据，让大家得知安全问题的所在。利器在手，更需要广大业内人士的参与，才能对集装箱航运目前存在的安全隐患和事故趋势引起重视，继续推进整条供应链的安全与和谐。

协会敦促广大班轮经营者与集装箱所有人协会的秘书长 Patrick Hicks 取得联系，了解如何加入 CINS 的具体信息。（<http://containerassociation.org/index.html>）

3. 克尽职责地处理危险品货物——app 应用系统提供帮助！



为了海洋运输的安全，《国际海运危险货物规则》强制要求所有岸上从事装运危险品货物的操作人员必须接受培训。培训是一项明确的要求，但有效实施还面临着诸多挑战，没有捷径可寻。现在越来越多的辅助设备可确保人们切实有效地完成此项义务，为供应链安全作出一份贡献。

业内人士致力于在全球范围内，使通过“钢铁金属盒”或其他货物运输单元来运输的货物变得透明化——至少在供应链的某些环节。无论是加强法律上的约束，相关执法机构采取的强制行动，专家们寻求厘清和分析包装信息，班轮公司采取的安全防范措施，甚至是应用最新的科技，一切都是为了减少货物错发的概率。

今天几乎所有的货物运输企业，尤其是那些处理危险品货物的从业者，都熟知海运和陆运发生的种种事故。这是驱动《国际海运危险货物规则》强制要求陆上培训的主要原因。某种程度而言，协会一再强调的建议并没有取得预期中业内人士的重

视，令人堪忧。国际法律呼吁企业对员工进行一定的职业水准培训——这绝对不是纸上谈兵。

在过往十年中，国际海事组织的数据显示（数据由监管危险品货物申报的当局提供），依旧有三分之一的危险品货物没有遵循正确标识与标记的专业规定，15%的文件内容存在纰漏。考虑到错误的频发程度，以及那些未知的瞒报情况，种种事故的发生就不足为奇了。松懈轻慢绝不可取——不安全就是不安全，那些尚未显露的风险点也应当未雨绸缪。

TT Club 建议广大业内人士遵守《国际海运危险货物规则》的有关规定：

1. 确保您自己的雇员具备专业水准；
2. 通知您所有的客户和分包商有义务通过培训达到某一专业水准；
3. 获得书面证据表明您客户与分包商的雇员经过培训并达到该专业水准。

“专业水准”——或者说是良好处理工作的能力——需倚靠培训和职业经验两个方面。如果贵公司尚不具备有效的培训机制或者不太容易建立培训体制，协会在此向您继续推荐由Exis Technologies出品的网上学习系统，它能向那些涉及海运危险品货物的企业提供计算机网络培训的全球性解决方案。他们的认证课程经由专业技术团队研发，专为《国际海运危险货物规则》设计，可以满足知识普及和具体功能培训两个目的。再培训课程能让之前已经通过培训的员工温故知新。TT Club会员可享有 15% 的折扣购买该项培训课程，您如果了解价格等其他方面的具体信息，可以浏览www.imdgc-learning.com。

Exis Technologies 还设计了“Hazcheck”系统应用于危险品的海洋运输，最近更是添加了一款免费的应用于移动设备的 app——名为“**Hazcheck DGL Lite**”。它在个人使用和商业用途方面越来越受到欢迎，尽管在许多商业场合，尤其是在工作场所里使用“个人电子产品”，需要获得企业的授权。

该应用系统 app 的潜在优势能从智能型手机上窥见一斑。大量信息储存在体积娇小的芯片中，并通过较容易理解的形态呈现在用户眼前，如图表、视频、文档以及友好的导航系统。Exis Technologies 在今年年初推出的“**Hazcheck DGL Lite**”，可用于查询国际海运危险货物的关键信息。

通过输入国际危标代码或者“适当品名”的首写字母（如国际危规的化学品名参照），用户即刻能够查询到分类，附带风险（如果适用的话），包装组别以及标

签。此外，用户对于每一个危险品分类也可获得非常有用的信息。如果将其安装于 iPhone, Android或Blackberry, 意味着装箱人或现场检查人员, 包括执行机构, 能够当即验证危险品货物的关键信息。更多有关“Hazcheck DGL Lite” app的信息您可以登陆www.hazcheck.com, 或者直接从app store界面下载。

该应用系统加强了宣传专业信息的力度, 有助推广专业材料, 比如由 TT Club 和国际集装箱装卸委员会 (ICHCA) 联合推出的国际危规便携式卡片。这款耐用性卡片帮助相关工作人员良好地处理文件, 正确地在货物包装和运输单元上进行标识, 并且加以检查, 确保危险品货物安全地抵达目的地。

这里值得提醒我们的读者一个基本的保险原则, 就是被保险人需要谨慎行事, 遵守相关的法律法规, 比如有关危险品货物运输和处理的规定等。

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。

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/>