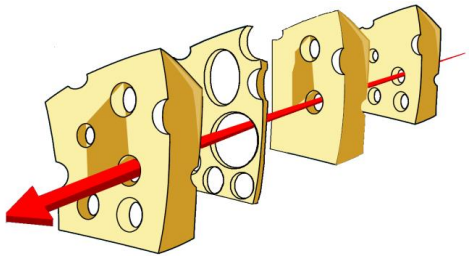


TT Talk 第249期

1. 我知道这是错的，但……
2. 每个人都知道……

1. 我知道这是错的，但……



对于发现缺陷但没有采取行动，或者发生事故但没有报告，这样的情况有多少呢？发生损失和未遂事故而不报告一直是一个棘手的问题，这与一个企业和一个国家的文化有关。

从事故中吸取教训的做法已受到广泛认可，这也是TT Club防损活动的核心所在，但我们更应该加强对“未遂”事故的重视并采取行动。研究证明，从多次事故未遂、到货物损坏、人员轻伤乃至重伤或死亡，都存在关联性。这一论证令大家要注意一些主要指证，以便使那些令人痛苦且破坏性很强的事故不再发生。

在这方面，航空业中有一个通用程序，即[航空安全报告系统（ASRS）](#)可能是具有参考价值的。事实上，美国海岸警卫队据报道也正在重新考虑纳入这样一个机密的“未遂事故”报告系统，该系统依赖于直接相关人员来提交报告。然而，地面上的运输系统是否为这种变化做好了准备？

为什么不？

问题的一部分不可避免地与行为有关。[企业伦理协会（IBE）](#)对英国和欧洲的[员工在工作中的道德观念展开调查](#)。其[最近发表的一份报告](#)（2018年）指出，英国有24%的员工已经意识到工作行为不当，其中35%被记录为安全违规。然而，33%的

受调查者并没有发言。他们不愿谈及这个话题，是因为担心可能会危及个人的工作岗位、企业不会采取改善措施或态度冷淡（“不关我的事”）。这一分析得到了1000位打给[英国职业环境](#)检举热线的人士支持，其中60%的人表示，在他们提出自己的担忧后，并没有收到来自管理层的任何回应（无论是负面的还是正面的）。

该调查研究了工人不愿意提及不安全的工作环境和操作实践的原因，可以总结为[不报告未遂事故的九个关键因素](#)。这份调查报告内容有趣且富有挑战性，已经超越了单纯的行为方面。

克服惰性

在实施有效的未遂报告制度时，存在两个关键问题：即企业和大部分行业皆会碰到的保密原则和事实可确认。[ASRS](#)的优势在于其自愿性和非惩罚性。不可避免地是，由于上述原因，那些报告有一定程度的匿名，但是对于“告密者”的保护可能相当有限。在美国ASRS计划中，如果没有真实的事或犯罪活动，执法机关将无法获得这些信息。因此，实际上核心问题与其说是匿名性，不如说是保密性——并且这也支持了第二个关于事实可以被确认的要求。

当然，海运模式下也有已建立的行业报告体系，如航海协会的[海员警示和报告计划（MARS）](#)、[CHIRP Maritime](#)（详见[TT Talk之前的相关文章](#)）。这些报告系统都寻求以独立第三方的身份，来调查被举报的不安全内容或危险做法，并随后向行业利益相关者提供匿名报告。类似地，保险人（包括TT Club）通过这些理赔经验发布指导意见和警示。此外，有一些国家已建立“未遂报告”制度，并嵌入法律中——如[国际安全管理条例（ISM）](#)。

“确保能够从‘错误’中学习，意味着必须要进行因果分析，从而采取改正和防损措施”

除了需要克服或加强个人与企业文化之外，确保能够从“错误”中学习同样很重要，意味着必须要进行因果分析，从而采取改善和防损措施。除此之外，整个行业还面临着更广泛的法律和贸易问题。

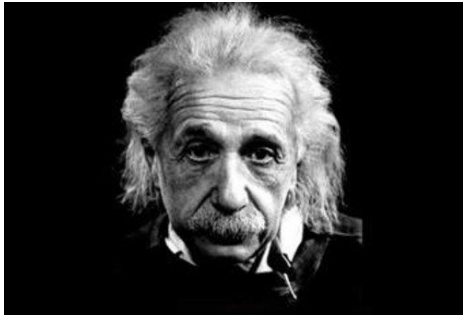
挑战

建立健全的企业文化，与广大的利益相关方（包括执法机构）共同努力，把“未遂事故”报告视为一种学习经验而不是一个惩罚制度，将更好地服务于这个行业的今

天和明天。提倡一种“积极地直面管理错误的氛围”，将其作为重要指征来处理，可以保护生命、资产和环境，乃至极大地提高整体绩效。

我们非常感谢ETS咨询公司的Bill Brassington先生对撰写本文所提供的帮助。

2. 每个人都知道……



爱因斯坦曾经说过：“信息不是知识”。在当代社会的挑战是如何将所有数据信息转化为条理清晰的学问，从而带来整体的进步。

2019年2月联合国道路安全特使John Todd，向[联合国欧洲经委会内陆运输委员会](#)报告称，每29秒就有一个人死于交通道路事故。国际货物装卸协会（ICHCA）的伯罗船长也指出，平均每天都有一人在港口操作中意外死亡。2018年9月提交给[国际海事组织（IMO）](#)的一份报告显示，有106人在处理散装货物时丧生，其中88人死于窒息或一氧化碳中毒。这些统计数据在国家层面都有，涉及了全球供应链内的许多业务，有时不同来源的数据可能会相互矛盾。

查看统计

收集这样的信息并不总是容易的，特别是在牵涉供应链中具体哪些操作并不明确的情况下。事实上，现在的趋势是可能有一些报告会被过滤掉，如来自利益集团的信息，以突出或夸大某个特定的统计数据；或者，为了证明控制和系统的有效性而将结果最小化。

举个例子，John Todd的信息试图改善道路安全，但绝大多数死亡事故是发生在基础设施不完善而更容易出死亡事故的国家。在欧洲，人员死亡的平均间隔时间已扩大到17分20秒。此外，对欧洲货车事故死亡人数的分析显示，货车死亡人数仅占5-6%，相当于每5小时20分钟就有一人死亡（相当于每天4.5人）。然而，尚不清楚原因是供应链故障（如负载不均）还是由其他完全无关的错误所导致。

数据来源

报告在供应链过程中所发生的故障和事故的信息来源很多，包括国际海事组织的集装箱检查计划、[CHIRP Maritime](#)、[CINS](#)和行业媒体。不可避免地是，每一个这样的

来源都着眼于供应链的某个特定方面，而且可以说，没有一个来源能提供一个全面的视角，以真正分析供应链的问题。

国际海事组织的集装箱检查计划要求每个成员国提供运输危险品的集装箱检查数据，但从1996年以来，只有18个国家提交了一份或多份报告，平均每年只检查26,360个集装箱，仅占有已装箱集装箱的0.0144%。这些资料显示了一些令人担忧的趋势，例如与标志、危险标识、积载和系固有关的缺陷不断增加。然而，缺乏准确的统计意味着无法采取明确的行动。

“缺乏准确的统计意味着无法采取明确的行动”

对于多式联运供应链的各种操作缺陷，一些偶发的或匿名的报告指出了令人不安的危险严重程度和不合规的现象，但这些很少能进入公共领域并受到审查。然而，所有这些情况都侵害了有效的安全文化。

主要指征

[本次通讯的另一篇文章](#)探讨了在空运和海运的不同模式下，提交未遂报告的重要性。与大多数行业（如果不是所有行业的话）一样，多式联运供应链所经历的未遂事故要比实际伤亡多得多。然而，类似此类控制失败、错误、疏忽或不安全的情况很少能直接在特定的利益受众之外分享，从而浪费了宝贵的学习机会。

不可避免地是，只有在提交的数据足够一致和全面的情况下，所执行的报告系统才能充分发挥作用。只有对数据准确分析，才能抓住随之而来的学习机会。国际海事组织报告说，许多成员国在发生严重的海上事故后，迟迟不提供报告，这减少了从事故中吸取教训的效果。所有这些努力都需要分配适当的资源，然而考虑到对整个行业和国际社会所带来的益处，这种资源的提供是完全有必要的。

学习改变

将信息转化为知识是一项挑战。以与货物有关的集装箱船火灾为例。一些报告显示，尽管风险的严重性可能在增加，但重大伤亡的人数在逐年减少。然而，2019年在“Yantian Express”、“APL Vancouver”、“ER Kobe”和“Grande America”轮上都发生了与货物有关的重大火灾。从未遂事故和较轻微的事故中收集信息，确保采取必要的改善和防损措施是必要的。在现阶段，可以合理地得出这样的结论：信息收集和分析不畅可能阻碍了必要的学习。

“可以合理地得出这样的结论：信息收集和分析不畅可能阻碍了必要的学习”

我们非常感谢来自ETS咨询公司的Bill Brassington先生对撰写本文所提供的帮助。

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://ttclubnews.com/2RU-67KWA-60NTVZ6G3C/cr.aspx>

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/>