



September 2025. Issue 326 in the series

TT Talk 第326期

1. 英国开始严厉打击公路货运犯罪
2. 行业报告为海上集装箱丢失问题带来新洞见
3. 安全搁浅——如何管控 NAABSA 泊位风险

1. 英国开始严厉打击公路货运犯罪



英国政府已认识到，亟需严厉打击卡车货物盗窃行为。一份呈交至交通部的最新报告着重指出，为全国 43.7 万辆重型货运车辆司机提供具有充分安全保障的货车停车场至关重要，因为这些车辆承担了全国 89% 的公路货运量。另有一项新的《货运犯罪法案》目前正处于议会审议阶段，该法案旨在为货运犯罪引入单独的犯罪分类编码，并为[国家车辆犯罪情报调查署](#)（NaVCIS）的货运犯罪调查部门提供急需的资金支持。

货车停靠报告

在过去的 12 个月里，TT Club 与国家车辆犯罪情报服务处（NaVCIS）共同牵头，推进了由英国交通部设立的“专项攻坚工作组（Task and Finish Group）”的工作，旨在研究如何提升英国卡车停车设施的标准。该工作组联合行业相关利益方（含货运企业、驾驶员代表机构、停靠设施运营方及保险机构）编制完成了[专项任务工作组报告](#)，并于 2025 年 8 月正式发布。报告披露，2023 年英国共发生 5373 起公路货运犯罪案件，被盗货物、车辆及货运设备的预估总价值合计达 6800 万英镑。

“近三分之一（32%）的货运盗窃案件发生时，涉事货车正停靠在所谓的‘安

全’设施内。”

该报告列出了过去四年英国境内 10 处犯罪高发的货车停车场。这些停车场广泛分布于英格兰东南部及中部两大区域，此分布特征表明，犯罪分子并非受特定地域吸引，而是被场所进出的便捷性及安保漏洞所吸引。随后，专注于“预防犯罪”的警务人员（DOCO）对这些停车场进行了实地检查，并就如何提升安保水平提供了指导意见——这类警务人员的核心职责是将犯罪预防原则融入建筑环境的设计和布局中，从源头防范犯罪及反社会行为。

警务人员提出的安保优化建议具体包括：设置高防护等级的围栏、与客运车辆隔离、实施出入控制、开展安保巡逻、部署闭路电视监控系统以及完善的照明设施。英国交通部在回应该报告时表示：“政府已认识到有必要为所有重型货车（HGV）司机提供标准且合规的停靠设施……这不仅是为了吸引新司机加入该行业，更是为了保障现有司机的职业健康与福祉。”

推广安全标准

报告总结道：

“‘当前英格兰境内多数货运停车场的安保措施不足。而市场力量与市场动态并未对运营方形成激励，促使其投资必要的安保设施，这一现状进一步加剧了该问题。为解决此问题，改变现有的市场动态势在必行。增加卡车停车场的数量，可通过平衡供需关系助力市场格局转变。’”

有一项重要建议是提高从业人员对现有安全标准的认知，并确保货车停车场的运营方及设施使用者能充分了解这些标准在行业安全背景下的意义。目前，英国有三项已确定的卡车停车标准：一是由运输资产保护协会（Transported Asset Protection Association）制定的[《停车安保要求（PSR）标准》](#)、二是由欧盟制定并采用的《安全货车停靠区域标准》（Safe and Secure Truck Parking Areas, SSTPA），以及由[英国停车协会（British Parking Association）](#)管理、基于警方犯罪预防计划（Police Crime Prevention Initiative）制定的[《Park Mark 货运停车标准》（Park Mark Freight Standard）](#)。

该报告还呼吁政府进一步借鉴欧洲模式，为已经达到公认标准或将因投资而即将达到公认标准的卡车停车场的运营方提供配套资金。

新货运犯罪法案

另一项建议是政府应重新审查当前针对货运犯罪的分类。报告称：“设立专门的货运犯罪分类代码，将有助于更准确地收集此类犯罪的相关数据。这还将增强威慑力，确保货运犯罪有与其严重程度相称的量刑指南，并将货运犯罪定性为加重车辆犯罪。”

2025 年 3 月，英国议员 Rachel Taylor 提交了一项新的《货运犯罪法案》（Freight Crime Bill）。若该法案得以通过，将恰好实现前述目标。她表示：“该法案将为货运车辆货物盗窃行为设立独立的犯罪类别。有了这一专属类别与分类体系，大规模的货运盗窃案件将被区别对待，警方可据此将其视为有组织、有针对性的货运盗窃行为，而不是将其与家庭汽车盗窃案及其他一般性车辆犯罪案件混为一谈。”

她表示，这一变革将有助于警方更有效地实时处理各类货运犯罪事件。具体而言，电话接警员能够针对货运犯罪提出特定问题，并遵循专门适用于货运犯罪的反馈流程与操作规范，从而使警方更快速、更精准地处置案件，防止案件本身及犯罪规律被遗漏疏忽。该法案定于 2025 年 9 月 12 日在英国下议院进行二读，目前已获得行业广泛支持，其中包括 TT Club。

结论

“英国公路运输业对供应链的顺畅运行，及未来经济增长的实现至关重要。该行业雇佣了超 180 万人，为英国国民经济贡献了 135 亿英镑。”

因此，必须将司机的安全与福祉置于首要位置——交通部新发布的专项报告与《货运犯罪法案》，正是朝着这一目标推进且是值得肯定的实质性举措。

货运犯罪不仅对货运行业，且对整个社会而言都是一个全球性问题。各方期望，若英国政府应对货运犯罪挑战的策略能取得成效，未来其他国家或将借鉴这一做法。

2. 行业报告揭示了海上集装箱丢失的最新情况



海上遗失的货运集装箱数量呈持续波动态势。每一起事件都向运输和物流行业的所有人敲响了警钟，提醒他们必须采取措施防止此类损失的发生，因为**每丢失一个集装箱**都可能对供应链上的参与者造成重大的环境、财务和声誉影响。TT Club 始终致力于支持各类风险减损措施，包括加入由政府及行业牵头的工作组——这些工作组的核心目标在于了解并解决与集装箱丢失相关的风险。

最新事故数据

世界航运理事会（WSC）在 2025 年 6 月的[报告](#)中称：

“去年（2024 年）共有 576 个集装箱在海上灭失，该数量占约 2.5 亿个运输集装箱的 0.0002%。”

尽管这一数字较 2023 年报告的 221 个集装箱在海上灭失有所上升，但仍显著低于过去 10 年的平均数量 1274 个。

报告中的灭失案例包括 2024 年 8 月在南非沿海海域因恶劣[冬季天气条件](#)下而发生的相关事件。世界航运理事会指出，2024 年事故数量增加的主要原因是：为避开红海袭击，绕行好望角的集装箱船运输量同比增长 191%。目前红海航线的通行中断问题预计仍将持续，这使得采用那条公认航行难度极高的替代航线（即好望角航线）成为必要选择。

事故分析

2025 年 5 月，国际海事组织（IMO）发布了一份关于集装箱船事故的深度分析报告（文件编号：III11/INF.3），该报告涵盖了 2011 年至 2022 年期间向 IMO 全球综合航运信息系统（GISIS）上报的事故情况。这些事故包括了 9 起涉及 484 个集装箱丢失的案例；报告中提及的外部因素中，不可避免地包含事发时的恶劣天气状况、巨浪与强风。

该分析指出，集装箱丢失或损坏问题多发生于船舶尾部，系水动力作用、船舶运动及结构应力作用共同所致。国际海事组织表示，船尾处船体的结构形变会增加[扭锁、绑扎](#)等固定装置所承受的压力，从而增加其失效的可能性。此外，参量横摇（一种由纵摇与横摇耦合产生的

危险叠加状态）、共振效应以及突然的航向改变，也会进一步加剧此类风险，导致恶劣天气下船舶尾部尤其易发生集装箱丢失事故。

安全举措持续推进

正如 TT Club 去年在一篇[关于集装箱丢失的《TT Talk》专栏文章](#)中所提及的，[国际海事组织](#)将于 2026 年 1 月 1 日起实施海上集装箱丢失强制报告制度。该新规是对《国际海上人命安全公约》（SOLAS）第五章及《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）附则一的修订，明确要求船舶报告集装箱丢失事件及观测到的海上漂流集装箱，进而提升航行安全水平、减轻环境影响。

2025 年 6 月，荷兰海事研究所（MARIN）发布了一项为期 3.5 年的行业联合项目——“TopTier：集装箱安全保障”的[总结报告](#)，TT Club 系该项目的参与方之一。该研究针对过去 20 年内的 44 起事故展开了分析，这些事故涉及近 10,000 个集装箱丢失；研究结果显示，参量横摇是造成重大集装箱丢失事故的最可能原因。

TopTier 报告还指出，单个货舱内集装箱灭失通常是由局部故障与箱堆共振共同导致。该项目开展了大量的物理测试，包括在波浪池中对集装箱船进行高清模型测试。该测试不仅验证了船舶的参量横摇特性，还识别出了其他值得关注的变量，包括集装箱经验证总重量（VGM）的信息、配载计划的遵守情况、绑扎设备以及角件状态所产生的影响。

此外，通过对 1500 余名海上及岸上人员的调查和访谈显示，目前存在的诸多问题，包括难以监督集装箱装载计划的执行情况及其验证工作、难以预测船只对特定天气状况的反应、以及导航软件工具的使用不统一。

该项目给出的主要建议包括：

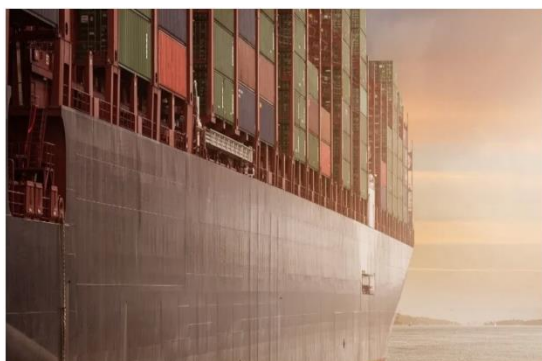
- 制定操作性指导文件，主动规避参量横摇等非设计工况（off-design conditions）；
- 统一船上绑扎软件的性能与功能标准；
- 加强对绑扎设备及集装箱的检查力度；
- 在法律条款中认可船用绑扎软件的应用；
- 在集装箱系固计算中纳入多货舱（multi-bay）堆垛共振效应；
- 解决集装箱积载位置的不确定性问题；
- 改进对提交集装箱经验证总重量（VGM）要求的执行力度。

结论

海上集装箱丢失事件仍在持续发生——每一起丢失事故都可能给供应链各相关方带来严重的环境、财务及声誉方面的影响。所有运输与物流领域的专业人士需协同合作，共同降低此类风险。荷兰海事研究所近期发布的 TopTier 报告中所提出的建议，显然是推进此项工作的良好开端，且已成为国际海事组织考量监管措施优化方向的重要依据，这一议题将在今年 9 月召开的 IMO 货物与集装箱运输分委会（Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers）会议上进一步研讨。

若需深入了解 TopTier 行业联合项目的更多相关信息，[可收听最新一期《TT Live》播客](#)——该期播客中，Josh Finch 与荷兰海事研究所项目经理 Jos Koning 展开了对话交流。

3. 安全搁浅——如何管控 NAABSA 泊位风险



非总是浮起但可以安全搁浅（not always afloat but safely aground，简称“NAABSA”）的泊位，系指船舶在低潮时停靠在河床或海床之上，而非始持保持浮泊状态的泊位。这类泊位在潮差较大的港口中较为常见，但一旦泊位洼地区域（“berth pocket”，指港口泊位中为容纳船舶船体、方便货物装卸或船舶停靠而设计的局部凹陷或特定区域）的海底有任何阻碍或地形不平的情况，船舶将面临切实风险。

为避免因船体受损而引发重大赔偿责任，以及避免港口运营受到干扰，港口管理部门必须确保其 NAABSA 泊位定期接受勘测、疏浚和平整作业。此外，针对货物坠落事件，均需第一时间启动调查并及时处置完毕，不得拖延。

NAABSA 泊位的优势

NAABSA 泊位通常应用于潮汐涨落变化大的区域，其潮汐频率与潮差会因地理位置的不同而有所差异。因此，每个 NAABSA 泊位的管理方式往往会因港口的不同而有所区别。

在港口自身疏浚能力有限，或维护深水泊位不具备工程可行性的港口中，NAABSA 泊位的价值尤为突出。这类泊位能够保障货物装卸作业持续进行，降低港口基础设施的前期建设与后期运营成本，并为灵活作业调度提供支持。

然而，对于港口资产管理人和港务长来说，他们需对海/河床的状况、船舶适配性及作业程序开展审慎评估，以确保运营的安全与合规。

搁浅风险

NAABSA 泊位最直接的风险，在于船舶在海床或河床搁浅时对船体造成的物理损害。由于沉积物、杂物或风暴、疏浚作业后的情况变化，海/河床面条件可能会有所不同；若底面并非均匀松软，或存在隐蔽的障碍物，船舶可能会遭受结构性损伤。

沉积物的移动还会改变泊位港池的形态和深度，这会增加船只不均匀搁浅或接触意外碰撞点的风险，从而影响船舶的稳定性或造成损害。

在**件杂货**作业中，掉落至泊位港池中的货物可能会成为水下隐患。这些障碍物在后续靠泊作业中可能很难被发现，从而对船体结构的完整性构成严重威胁。

水文勘测不足或数据过时，会导致有关 NAABSA 泊位适用性的决策失误。若缺乏高分辨率的最新数据，运营方可能无法察觉水底地形的变化或新出现的风险。

租船合同中的 NAABSA 泊位条款需严谨措辞，以明确划分责任。若船舶在停泊期间因搁浅受损，各方可能就这一操作是否符合常规、是否安全，或是否已获得充分赔偿保障等问题引发争议。若缺乏明确的文件或租船人的书面确认会使船东和港口当局面临巨大的财务风险。

最后需指出，搁浅停泊即便属于有意操作，也可能引发环境审查或运营延误，尤其是当船舶因意外的海/河床状况或机械故障而无法按计划起浮时，此类问题会更为突出。

精准调查

对泊位港池的水下勘测是任何泊位管理工作中的关键环节，而对于 NAABSA 泊位的管理而言，勘测频次与细节精度尤为关键。对于港口管理部门或码头运营商而言，若要宣布某泊位可安全使用，他们必须确信泊位区域的状况不会对停靠的船只造成损害。

并非所有的水深勘测技术都能提供相同的精确度。因此，无论是选择供内部勘测使用的设备，还是对勘测承包商制定技术规范，都需确保测量数据的细节精度足以判断泊位是否可安全使用，这一点至关重要。

勘测的必要频次并无固定标准，应根据每个泊位已知的沉积速度、风暴或洪水期间及之后的河床沉积情况，以及所处理货物的类型（例如，件杂货若落入水中可能会带来更大的风险）来具体确定勘测的频率。

确保勘测数据的时效性和准确性，以便能够做出有效的泊位修护决策，这是 NAABSA 泊位安全管理的关键环节。这些数据，连同对海况及水流状态变化下海底动态的深入认知，为维护疏浚作业提供了至关重要的决策依据。

疏浚与平整作业

与勘测工作类似，NAABSA 泊位的维护频次同样无固定标准。疏浚与平整作业的调度规划，需依据海/河床淤积特征及高分辨率的勘测数据来进行。

利用这些知识和信息，港口运营商能够制定出“一策对一泊位”的维护策略。

事件管理

在管理 NAABSA 泊位时，存在一个重大风险，即货物在泊位注地区域中掉落可能会导致船体受损。因此，为每个泊位制定[一个完善的事件管理预案](#)至关重要。

一旦疑似或确认发生货物掉落，需立即上报该事件并对该泊位采取临时关闭措施。初步报告需包含货物在泊位港池内的具体位置及货物类型，因为某些类型的货物造成结构性损坏的风险更高。

随后需立即开展水深勘测，评估泊位港池内的障碍物情况及海/河底床的剖面变化。事件报告中应纳入勘测数据、现场照片、视频及目击者陈述，为保险理赔或责任认定提供依据。

最后，港口当局应在确认泊位具备安全使用条件之前，完成必要的疏浚作业及障碍物清除工作。该事件报告需记录在泊位维护与风险登记册中，以备后续参考及风险趋势分析。

结论

NAABSA 泊位对于潮差大或疏浚能力有限的区域港口而言，是经济高效的解决方案，但每个泊位均需通过审慎的监测与维护，以确保船只能够安全靠岸。特别需要注意的是，必须建立一套完善的事故货物掉落报告和管理机制。

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。

Michael S. Yarwood

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：

[TT Talk September 2025 | Insights on Freight Crime, Container Loss & NAABSA Berths](#)

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。