

TT Talk 第209期

1. 规则运用——卷材运输
2. 2016年1月1日国际海事组织通报

1. 规则运用——卷材运输



卷材包含了各种不同密度的材料，但对于所有的托运人而言都存在一个根本问题，就是如何确保货物毫发无伤的运抵目的地，同时避免在运输过程中，货物对集装箱（CTU）和任何邻近的人或物体造成损伤。系固不当的卷材会导致灾难性和致命的后果。现在新的行业指导已经出炉。

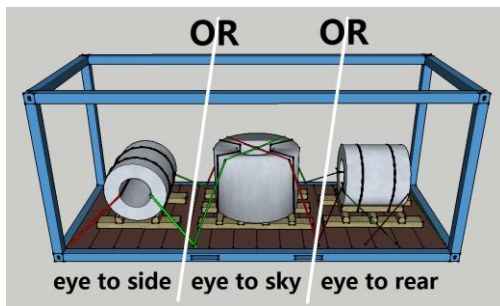
多年来涉及卷材运输的经验并不都令人愉快，导致许多联运经营人对有关货物的申报和装卸，设置了严格的条款要求。TT Club无疑处理了许多理赔事故，都源于装载于集装箱内的卷材包装不当且系固不足，然后受可预测或在运输途中无法预测的加速度影响（比如运输车辆或船舶的制动或转弯），致使货物在箱体内部移动。

依据[CTU Code](#)，完成集装箱内货物系固的责任归于装箱人员（即代表托运人负责装箱的一方）。除其他事项外，这个责任要求把货物系固并安放，使其重心尽可能靠近集装箱的重心，并使该货物的重量均匀地分布在箱板上。

卷材的具体风险

卷材，尤其是那些具有高密度的种类如钢材，对于装箱人员来说，具有占地小、质量重且包装易不稳的特质。每一项特征都需要仔细的考量安全问题以及能令人满意的处理方式。卧卷时（eye to side和eye to rear：中心孔向侧门或者向后门放置），卷材的一边容易滚动；而立卷时（eyes to sky：中心孔朝天堆码），卷材可能会倾

倒。而在卧卷时，由于占地面积小，在使用一个标准的多式联运集装箱运输时，需要恰当地系固安置以避免对集装箱底板施加过大的力量。



“卷材对于装箱人员来说，具有占地小、质量重且包装易不稳的特征”

TT Club和由各家海运承运人组成的CINS组织，因运输卷材风险中的共同利益而进行了合作，更新并扩展了协会之前提供的一份涉及到运输金属卷材的防损指南。修订后的指南—“卷材集装箱运输”，专注于帮助装箱公司认识并理解运输过程中所涉及的风险，从而确保卷材的包装与系固是合适的。同样地，虽然我们不知道市场上提供一些具有专利权的系固解决方案，本指南主要是针对使用木材来进行负载分配和支撑。使用木材可能不算是最先进的做法，但却是最实用的，操作中的风险也是最大的。

必要的集装箱装箱

本指南对较重的卷材在多式联运集装箱内的放置和系固提供了意见，指导装箱公司使用在本地容易获得的、经过适当处理的木材，来制作和安装支撑结构。这种系固方式对于单程运输而不需要把集装箱从目的地再返回至装箱人员处而言，是个令人满意的解决方案。该指南涵盖了对放置在箱体地板上用于负载分配的横梁的要求，单个和多个卷材应如何系固，和包装材料如何系固至集装箱内的受力点等实例。

“本指南主要是针对使用木材来进行负载分配和支撑”

在编制本指南时，我们已充分认识到，托运人应积极地考虑使用更为专业和可循环操作的解决方案。如果拆箱人员/收货人会吧集装箱返还给装箱公司，那么可以采用其他更为成熟的系固方法，且更值得这么做。这些方法包括：

- 利用托架，来系固卷材和分配负载，使之横跨在集装箱底板；
- 全宽或全长的特殊盒型设计，卷材放置在托架中，并可连接于集装箱；和

- 定制集装箱运输单个或多个卷材。

所有的这些方法均可被重复使用。结果是，设备的所有人或使用人必须保证将这些设备从拆箱人员处返还给装箱人员。托架与盒子可以堆叠，从而使回程的集装箱可以运输超过一个以上的设备，而定制的集装箱需要以空箱状态，从目的地归还至装箱人员的地址。这种解决方案特别适用于短距离和中等距离的运输，利用简单的运输途径，托架、盒子或定制集装箱可以在一个封闭的循环中重复利用。托运人若认为这种多次利用的系固方法对他们的业务操作是合适的话，可以联系相应的供应商。

遵守CTU Code

CTU Code总结了在任何运输模式下，正确和安全地装载运输货物的合理准则。而新的指南致力于与CTU Code的内容保持一致，并将其准则运用至任何环境下的集装箱卷材运输。TT Club非常感谢来自CINS组织内的船东公司的帮助，以及ETS Consulting公司的Bill Brassington的意见，他是编纂CTU Code专家组的顾问作者。

“[卷材集装箱运输](#)”指南已有电子版和印刷版，还包括了方便耐用的总结建议卡。有关本出版物进一步信息，请联系marketing@ttclub.com。

2. 2016年1月1日国际海事组织通报



首次采用国际海上人命安全公约（SOLAS）是在一个世纪多一点之前，但是因为第一次世界大战，该版本从未生效。现在SOLAS公约已经是国际海运安全管理的一个支柱，在国际海事组织（IMO）的监管下，一些新的修订案也已从2016年1月1日起生效。

SOLAS公约对航运从业企业规定了有关船建、设备和操作的最低限度的安全标准。该公约于1974年通过的第五版，包括了重要的“默认接受程序”，既后续的修订案将在指定日期生效，除非在该日期之前收到规定数量缔约国的反对意见。新年的开始也带来了一些公约的变化；其中可影响集装箱航运业的关键点会在下文中说明。

IMDG第37-14号修订案

根据[2015年初的报道](#)，国际海运危险货物规则（IMDG）的最新修订案已正式生效。除了第37-14号修正案，其他版本均已弃用不再有效。

“除了第37-14号修正案，其他版本均已弃用不再有效。”

主要的变化是：

- 第1部分：对含有危险品的灯具运输新增并修改了定义，以及补充新的条款。
- 第2部分：更新了许多物质的分类。
- 第3部分：更新危险货物一览表，包括对第16节（积载与隔离）的货物提供更多详细的信息，以满足第7部分的有关要求。对SP 961和SP 962的特殊规则也进行了修改，要求对内燃机、燃料电池发动机和电池供电的引擎（UN 3166和UN 3171）提供清晰的运载要求。
- 第4部分：新增并修订了包装说明，包括对放射性材料的特殊包装规定和对可移动罐箱的特殊要求。
- 第5部分：修改了对标记、危险告示和运输文件的要求。
- 第6部分：新增联合国压力容器的规定，更新了对放射性材料的包装和运输要求，更新了对中型散装集装箱（IBCs）的标记，和对某些可移动罐箱使用更耐用的标记要求。
- 第7部分：对积载、装卸和隔离危险货物使用了新的标准代码名单。此外，增加指导意见，防止使用假冒的制冷剂气体。

在补充规则部分，还包括了在[EmS指南](#)下对水活性材料的应急响应计划的修订（详见MSC.1/Circ.1476的详细内容）

防火保护

随着世界集装箱船队的继续扩大，另一项重要修订是关于对运输集装箱的新造船舶，在甲板上堆积集装箱的防火要求。这项修订案由国际海事组织海上安全委员会在第93届会议上，于MSC.365（93）号决议中批准，并于2014年5月22日通过。

修正案的相关部分，SOLAS II-2项下的第10条规定，关于“灭火”的要求和新增第1.2项内容，描述如下：

“于2016年1月1日或在此日期之后，对于开顶的集装箱船*和在露天甲板之上装载集装箱的舱面区域，规定构建防火保护措施，从而使火情控制在某一空间、或一区域内、或起火点范围，同时对邻近区域予以冷却，防止火情扩大以及损坏船体结构”

* (MSC/Circ.608/Rev1) 在“开顶式集装箱船的中期指导意见”中，将这类船舶定义为“一种专门设计的集装箱船舶，使一个或多个货舱不需要安装舱盖板。”

此外，还有新增7.3款，要求在2016年1月1日之后建造的船舶，还要安装有至少一个“水雾枪”。该部分是这样描述这种枪的：“有一个穿刺喷嘴的管子，能够穿透集装箱墙壁并向封闭的空间内（集装箱等）喷射水雾”。

新规定继续指出，凡五层或更多层集装箱装载于露天甲板上时，宽度小于30米的船舶必须配有至少两个“移动水监控器”，宽度大于30米的船舶至少配有四个这样的监控器，并且应在货舱外部时刻准备着使用。

每个“移动水监控器”必须符合MSC.1/Circ.1472的要求，大体上这个设备需要能够每分钟最少提供1,000升的水，在30到35度的水平高度可喷射40米的距离；详见[该通函](#)的完整内容。新规定继续要求消防龙头的数量必须满足所有的监控器在规定的压力水平下同时操作，并能够达到甲板上装载的最顶层的集装箱。

“这些措施当然受到担心甲板上积载的集装箱会爆发火灾的相关人员的欢迎”

这些措施当然受到担心甲板上积载的集装箱会爆发火灾的相关人员的欢迎——特别是那些大型船舶。对于整个行业而言，这是一个令人烦恼的议题，因为我们看到在过去五年，有关甲板火灾的货损事故不断增加。尽管这类集装箱火灾的成因是多种多样的，但由于消防能力的限制，特别是难以接近的甲板积载区域，防火措施应当持续引起关注。虽然正确的包装和申报集装箱货物，以及正确的装载方式，都是至关重要的，但也需要安装行之有效的探测和灭火系统。

我们非常感谢Richard Brough OBE 船长对本文的帮助，他是ICHCA国际组织的技术顾问。

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://ttclubnews.com/2RU-3YHN9-2C7QQTKE/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/>