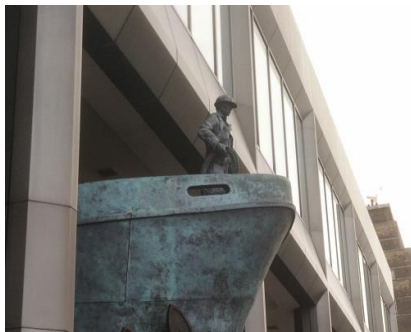


TT Talk 第231期

1. 加强海上危险货物监管
2. 加强行业对危险货物的管控

1. 加强海上危险货物监管



在与全球各政府协作中，TT Club和国际货物装卸协调协会（ICHCA）提请各政府注意多式联运供应链中的包装状况以及要求所有利害关系人采取更严格的措施以提高安全性。

在国际海事组织（IMO）货物与集装箱运输分委会（CCC）的近期会议上，[国际货物装卸协调协会](#)和TT Club针对各国政府实施的货物运输组件检查程序提交了一份提案。

通过分析往年提交给国际海事组织的报告，TT Club确认，相较于国际海事组织成员国的数量，有进行汇报的成员国数量始终低于10%，现约为2.5%。此外，进行检验总数的从未超过80,000个，现在每100,000个载货集装箱中，有时检验的甚至不到4个。

不足之处

针对上述这一例子中发现的不足，提案提出了两个需要重点关注的问题。首先，未贴“标牌和标记”的情况呈明显恶化趋势，而标牌和标记对运输链上各个利害关系人而言都是重要的可视风险警示。而贴有错误标牌的集装箱会造成重大危害，例如2015年温哥华某码头就因一个装载危险货物的集装箱着火而遭受了重大损害，同时还会从根本上影响大量船上事故的处理。

或许更为重要的原因是“积载和系固”不当，TT Club曾多次将其上报为多起货物相关事故的起因，其数量平均超过20%。

2017年4月，由TT Club主持的国际货物装卸协调协会针对危险货物的研讨会上，所作报告反映出危险货物规则被普遍忽视，甚至有一家航运公司披露许多托运人使用“危险货物”的替代名称，以规避附加费和避免遵守额外措施，包括任何船舶或港口的限制措施及危险货物规则本身。

危险货物实际运输量的计算是复杂的，但一些估算结果显示危险货物申报量占全部集装箱运输量的10%。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）在其[《世界海运回顾2016》](#)计算得出，2016年的运输量约1.8亿标箱。以1.8亿标箱数的60%，约等于实际的出货箱数。假设其中50%为满载，而该50%中有10%装有已申报的危险货物，则每年约有540万个集装箱装载危险货物。

非危险货物的状态……？

也可以这样假设，我们对已申报的危险货物的运输给予了更多的关心与关注；在不考虑适用更详细的规则的情况下，上述不足变得愈发普遍也是预料之中的事。因此，调查结果印证了实务经验：包装和系固仍是集装箱运输行业中的一个巨大问题。

“调查结果印证了实务经验：包装和系固仍是集装箱运输行业中的一个巨大问题”

虽然[《集装箱货物运输包装操作规则》](#)（CTU Code）是参照[《国际海运危险货物规则》](#)（IMDG Code）（强制性规则）和[《国际海上人命安全公约》](#)（SOLAS）制定的，但它本身并非强制性规则。从近期事故可以看出，人们对集装箱货物运输包装操作规则知之甚少，因此不能有效地遵守正确的操作规则。

货物完整性倡议

正是出于这一原因，TT Club和[全球货主论坛](#)、国际货物装卸协调协会以及[世界航运公会](#)协力宣传《集装箱货物运输包装操作规则》的重要性。该“货物完整性”倡议是在今年年初的欧洲航运周（国际海事组织秘书长和高级副司长均出席）上首次提出，并在货物与集装箱运输分委会会议期间持续发酵，最近更是活跃于国际货物装卸协调协会在拉斯帕尔马斯举办的65周年大会上。每一次宣传都向听众席中的

利害关系人——无论是政府、托运人、码头或承运人——传达了对应的关键信息，明确他们在提高多式联运运输链安全性方面所能履行的主要职责。

“现有各国提供报告的程度，还不足以获得具体的结论，来引导国际海事组织的工作、改善合规情况或提高安全操作水平”

针对提案中的多项建议，货物与集装箱运输分委会认识到现有各国提供报告的程度，还不足以获得具体的结论，来引导国际海事组织的工作、改善合规情况或提高安全操作水平。当然报告不充分并不等于没有进行检验。至少有一个海事管理机构（该机构近年来从未提交过报告）承诺要进一步健全集装箱检验机制，并在2018年9月召开的货物与集装箱运输分委会的下次会议中提交报告。

加强合规文化

货物与集装箱运输分委会也注意到了TT Club和国际货物装卸协调协会所提供的分析，邀请了当局主管部门提供各自在本国集装箱检验程序应用过程中所获得的经验和教训等相关信息。此外，货物与集装箱运输分委会还表达了对缺陷比率高和不遵守《国际海运危险货物规则》的担忧。

TT Club/国际货物装卸协调协会的提案还建议各国主管当局考虑改进扫描技术，从而更有效地执行改良后的、以风险为本的检验措施。虽然就这一点未进行具体谈论，但我们普遍鼓励行业和各国当局提供更多的想法。

此外，国际海事组织秘书处致力于利用[全球综合船舶信息系统（GISIS）](#)来提高报告的便利性，同时海事管理机构可以将行业检查结果与系统同一标准联系起来。希望检验机制在接下来的几个月里可以得到迅速推进，以便更多可靠的数据可供分享，并在全球范围内形成更好的合规文化。

“希望检验程序可以得到迅速推进，以便更多可靠的数据可供分享，并在全球范围内形成更好的合规文化”

2. 加强行业对危险货物的管控



当一周内又发生了一起集装箱货物在船上起火事故，是时候关注行业发展动态，加强对海上危险货物运输的管控了。

持续阻碍着整个航运业发展的一个较为严重的问题，是没有遵守有关运输限制类商品和危险货物的规则。据估计，这是平均每60天就会发生一起重大船上火灾的根本原因。国际货物装卸协调协会在其65周年大会上介绍TT Club安全创新奖时，除了认可本年度获奖者[赫伯罗特（Hapag-Lloyd）](#)长期以来奋战在对抗未申报危险货物的第一线外，也对各航运公司一直试图改善这一问题作出了表彰。

“持续阻碍着整个航运业发展的一个较为严重的问题，是没有遵守有关运输限制类商品和危险货物的规则”

货物巡查

早在2011年，赫伯罗特公司就开发了现在称之为[“货物巡查”](#)搜索引擎。该引擎全面作用于所有订单，支持前线订舱人员标记出具有潜在欺骗性和危险性的托运货物。“货物巡查”的价值每年递增，现在每天可以发现约1,250单潜在未申报或申报错误的订舱。

2016年期间，“货物巡查”共发出264,000个警告，其中“命中”了4,200次。令人不安的是，在这些订舱中，很多托运人只是取消了而已，很可能订单会转向对手航运公司，而对手航运公司在货物管理方面上可能不那么先进。确实，考虑到海运物流的性质以及合作航运公司之间信息传递的速度，赫伯罗特船舶承运到“问题”货物的风险依然存在。无论如何，不管在何处装运，该类货物总会给船员（他们在海上处理该类货物引起任何事故的能力有限）、其他货物、船舶和海洋环境带来无法接受的风险。

考虑到海上风险的共同性，赫伯罗特决定将其“货物巡查”软件交由美国国际商用机器公司（IBM）进行深入开发，以便各航运公司均可使用该软件。通过IBM对系统进行“产业化”，软件性能可能会得以提升，且市场利用可能会变得更加广泛，这点令人振奋。

减少阻碍因素

尽管通过“货物巡查”系统查找出的部分问题货物可能存在违法现象，但要“正确”处理托运的危险货物却呈现出更大的复杂性。除了[《国际海运危险货物规则》](#)中载明的详细规定外，利害关系人必须通过各种限制措施来实现整个航程中的安全与合规。

为有效简化，并提高安全性与合规性，TT Club与英国托马斯米勒有限公司（Thomas Miller）管理的联合王国保赔协会（UK P&I Club），以及埃克斯科技（Exis Technologies）协作，共同推动其[“危险货物检查限制门户”（Hazcheck Restrictions Portal）](#)程序迈入下一个开发阶段。Exis Technologies长期以来一直是危险货物相关支持工具的供应商，“危险货物检查限制”（Hazcheck Restrictions）系程序中最新添加的工具，能够让使用该工具的各航运公司输入（或上传）并保存所有经营人、船舶和港口的操作限制、向合作航运公司核对危险货物合规情况并接受临时订舱。该工具是由多家主要集装箱航运公司（其已将Exis Technologies一系列“危险货物检查”（Hazcheck）合规系统用于其危险货物运输）为解决船舶共享协议下产生的问题为主要目的而发起的。

降低检查程序的复杂性

据估计，10%的集装箱运输货物中含有危险货物，因此有些船舶在任一指定航次中都有一千个以上集装箱装有危险货物。这就需要对所有航段（各港口/码头之间的航行区段）都进行严格检查以找出所有已装船的危险货物。此等检查十分复杂。

每次订舱都需要考虑航运公司自己的货物管理协议，以及那些实际承运货物的航运公司的规定。租船的情况也并不少见，因此还需考虑船舶所有人的限制条件。此外，对《国际海运危险货物规则》的完全适用意味着船上能符合积载要求的合适舱位是有限的。

此外，许多港口和个别集装箱码头对可在本港口或码头装载、卸载或转运的危险货物，乃至在港船舶上已装载的危险货物的类别都有着严格的规定。如果“错误申报”的危险货物被装上船，可能会引发重大混乱。

在这过程中考虑到合作航运公司每天发来的数以千计的危险货物订舱，以及合作网络中港口/码头的数量，在时间有限的情况下，这一问题的规模和复杂程度显而易见。有别于全球航空货物运输，因为港口和码头的限制，或者是经营人的条件限

制，海运业并没有一个单独的数据库，导致每家航运公司都设法自行获取并记录港口和码头的限制条件，而全球网络中各地港口和码头的限制条件经常会发生变更。

目标

“Hazcheck Restrictions Portal / 危险货物检查系统”是一项雄心勃勃的举措，旨在减少和危险货物运输有关的事故。TT Club将敦促利害关系人尽早参与其中，尤其是港口和码头方。我们下一步将鼓励班轮公司、港口、码头、托运人和货运代理人将其数据免费上传到门户网站上。以便从门户网站检索全部信息，从而为整个运输链带来一个新的全球门户，有助于提高操作效率和安全性。

“下一步将鼓励班轮公司、港口、码头、托运人和货运代理人将其数据免费上传到门户网站上”

更多信息可通过TT Club (riskmanagement@ttclub.com) 或Exis Technologies (info@existec.com) 获取。

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-57W2T-0DGCHMVA76/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/>