



July 2022. Issue 288 in the series

TT Talk 第288期

1. 危险品法规的更改
2. 倡导安全创新

1. 危险品法规的更改



在运输[危险货物](#)时，始终保持稳妥的操作方式可谓非常重要，这点怎么说也不为过。2022年7月14日是“[MSC Flaminia](#)”轮事故的十周年，该轮在横渡大西洋时造成三名海员丧生，并对货物和船舶造成严重的损害。

“MSC Flaminia”轮事故后的司法调查和诉讼充分表明，通过海上供应链运输的危险货物在监管、实践和预期方面非常复杂。2018年的[判决](#)在诉讼责任阶段对物流工作进行了优秀的流程分析，建议单独阅读。

法院判定，托运人没有考虑到货物的性质和这批货物的具体情况。同样地，无船承运人也没有根据托运人提供的大量信息采取行动，特别是没有向实际承运人披露这批货物的关键信息。基于这一理由，根据《美国海上货物运输法案》（COGSA），托运人和无船承运人负有严格责任。该事件仍有待上诉，即使十年过去了，也仍未解决，显示出这类事件的长尾效应之一。

立法响应事故

除了诉讼之外，这起悲剧事故所带来的教训应纳入相关法规，即《国际海事危险货物规则》（[IMDG Code](#)）。在IMDG的两次更新迭代中，我们已在聚合物物质类别4.1项下为这类产品创建了新的联合国编号，然后对按此分类的货物在运输时的温度控制提出了额外要求。然而，《IMDG Code》（以及联合国关于危险货物运输的相关建议，通常称为《[联合国示范条例](#)》或“橙皮书”）的修订过程是漫长的，这些修改需要数年时间才能予以强制实施。令人担忧的是，TT Club曾在2021年底警惕地发现，这类货物仍在根据联合国之前的第9类编号被[错误申报](#)。

“错误、误解、误申报以及包装不充分和系固不足是许多重大事故的核心原因”

错误、误解、[误申报](#)以及[包装不充分](#)和系固不足是许多重大事故的核心原因，无论是在海上运输还是在仓储环节中。随着超大型集装箱船的规模不断扩大（目前最大的集装箱船舶的装载量是“MSC Flaminia”轮的三倍多），对经济、人类和环境的潜在影响也在相应增加。

IMDG Code 101

《IMDG Code》最初是为海上危险品运输的包装而制定的国际规则，距今已有近60年。规则制定的目的是改善操作，使危险品能够安全运输，并减少事故灾害、人身伤害、财产灭失和环境破坏的风险。此外，根据《海上人命安全公约》（[SOLAS](#)）的要求，自2004年1月1日起，对所有与海上危险品运输有关的人员应进行强制培训。

《IMDG Code》自最初推出以来，每两年更新一次，以适应行业不断变化的需求，并对各类事故所带来的教训作出响应。对《IMDG Code》的修订通常有两个来源：一是成员国政府或具有专业资格的行业组织直接向国际海事组织（[IMO](#)）递交提案；二是考虑到《联合国示范条例》的变化而作出相应的修订，《联合国示范条例》对所有运输方式均规定了基本要求。

毫无疑问，确保我们的操作符合《IMDG Code》最新适用的强制性要求，是所有海上危险品运输的最低标准。事实上，“MSC Flaminia”的判决甚至明确指出，这些规定只是设定了底线，对于任何只能依赖于“条款文字”的企业或个人而言，这是在托运危险品时需要遵守的重要规定。

“《IMDG Code》只是设定了底线”

引入修订版的“**Book it Right, Pack it Tight**”

为认识到正确操作的重要性，TT Club再次与[UK P&I Club](#)合作，发布了一份与IMDG要求有关的详细指南——《[Book it Right, Pack it Tight](#)》，以支持所有与海事供应链有关的人员。该版本指南加入了[《IMDG Code》第40-20修正案](#)的更新内容，该修正案自2021年1月1日起可自愿适用，但从2022年6月1日起必须强制执行。

《[Book it Right, Pack it Tight](#)》这份刊物为那些在货运供应链中与海上集装箱运输危险品有关的人员提供了关键的分析。该指引旨在帮助托运人、货代、船公司订舱人员、以及那些将危险品装入集装箱的人员，能获得《IMDG Code》技术层面上的指导。其目标是通过协助全球供应链中的所有相关人员去了解自己的职责及其合同伙伴的职责，从而影响实践操作和合规程度。

“《Book it Right, Pack it Tight》旨在帮助托运人、货代、船公司订舱人员、以及那些将危险品装入集装箱的人员”

该指南分为两个部分：A部分把货物准备和订舱的过程分解为若干个步骤，并探讨每一步骤所涉及的人员角色和要求：

- 步骤1：危险品分类
- 步骤2：选择包装
- 步骤3：在包装上做标记和标签
- 步骤4：准备运输文件用以向船公司订舱
- 步骤5：适用隔离规则
- 步骤6：货物装入集装箱
- 步骤7：生成装箱后的货物运输证明文件

B部分提供了《IMDG Code》的背景资料、分类情况和更多其他资料的参考。

货物的完整性问题

与危险品问题密切相关的是牵扯更广的货物装箱问题。虽然IMO/ILO/UNECE的《集装箱货物运输装箱操作守则》（[CTU Code](#)）仍然是非强制性的国际法，但它显然引用了《IMDG Code》的有关内容。同样，《[Book it Right, Pack it Tight](#)》也引用了《CTU Code》的规则，主要包括如何在货物运输单元中对所有类型的货物进行装载

和系固的最明确的行业操作规范，恳请所有操作人员采用其中的规则，从而改进操作实践。关于这方面的进一步信息，请查看TT Club的[货物完整性资源](#)。

2. 倡导安全创新



TT Club的[防损部门](#)关注着全球供应链上与安全和保障有关的方方面面。在持续这一使命的部分工作中，TT Club与多个行业组织建立了合作关系。与国际货物装卸协会（[ICHCA](#)）的长期合作就是其中之一。

创新是改善风险的关键。众所周知，许多港口和码头的经营人都致力于建立一个安全的作业环境；这已经成为了世界上许多公司企业文化的一部分。然而，我们行业仍在遭受一些常见的、反复发生的损失。无论是[密闭空间风险](#)、高空作业风险、[车辆碰撞风险](#)、抑或是行人被车辆或机械撞击的风险 -- 这些风险都始终存在！

“创新是改善风险的关键”

虽然技术继续在飞速发展，但很明显，在创新上可能缺乏成功的例子或应用的动力。这可能是由于缺乏对物流“点到点运输”流程的理解、航运物流业比较低调、或者只是因为现有的解决方案仍隐藏在其他行业挑战中所造成的。

TT Club和ICHCA在这方面工作的一个重要组成部分是寻求“连线”。了解所面临的风险、持续注意技术革新，包括行业内外现有的和新兴的技术，并在适当的情况下进行推广并提供介绍。

TT安全创新奖

设立[安全创新奖](#)旨在鼓励安全技术的创新，特别是在[全球货物装卸业务需求不断增加](#)的背景下。这不仅仅是一场庆祝活动——所有的参赛者都应得到满腔的认可，因为他们正充满激情地做正确的事情。该奖项还考虑了在学习性和引领性方面的要求。TT和ICHCA的首要任务是通过这一颁奖过程，向尽可能多的受众宣传已建立的安全理念，并认识到任何一个参赛项目都可能帮助另一个经营人在健康与安全方面取得巨大飞跃的成功。

“任何一个参赛项目都可能帮助另一个经营人在健康与安全方面取得巨大飞跃的成功”

该奖项也直接证明了[行业正在积极创新](#)和改变。它给每个人都提出了一个挑战，即提高操作标准，以确保那些在维持世界经济运转的人们，能够安全上下班。

2021年是举办该奖项的第四年。TT Club始终追求对技术操作的创新和不断改善，并很高兴在此过程中与ICHCA合作。2021年有30多件参赛作品，从消防产品、人工智能（AI）的使用到驱使技术革新的解决方案，最终有三件入围作品，分别是[VIKING救生设备](#)、[PSA国际](#)和[Kalmar Cargotec Sweden](#)。在2022年2月的[网络直播研讨会](#)中，Viking救生设备被宣布为最终的获胜者。

由于每一个参赛作品都标志着对提高安全水平所作出的宝贵贡献，所以我们发布了一份所有参赛作品的[摘要](#)。这种简单的做法，可以确保大家有更多的机会对尚未部署的创新技术进行评估。该摘要可以在ICHCA和TT Club的网站上免费获取。

随着这一奖项得到越来越多的认可，TT Club将与ICHCA合作，将继续举办这一行业创新庆典，并将于今年晚些时候宣布2022年的奖项。

安全村

为了进一步重视创新，TT Club于今年6月在鹿特丹举办的[TOC（码头经营人大会）欧洲会议上推出了安全村（Safety Village）](#)的概念。其理念是为[港口和码头](#)的安全管理部门提供一个平台，促进安全技术创新，并就一些令经营人夜不能寐的风险展开积极的讨论。通常情况下，风险管理人每天最关心的并不是大型的“黑天鹅”事件；而是一些消耗型风险，譬如有一些经常发生的小事故，但可能会造成一大笔赔款支出。

继续加深对“安全村”这一概念的耕耘，可以帮助创新者考虑更多可以开发的创造性解决方案，包括对流程的改变、技术的改变或这两者的相结合。“安全村”的另一个特点是有“担忧墙”（worry wall），墙上已列入了很多受关注的问题。其中有许多是与[货物或设备火灾](#)相关的已知风险，有一些是与[集装箱绑扎](#)和系固有关的问题，第三个则是在港口环境中人/机械所暴露的问题。每一个问题都发人深省。

此外，在为期三天的会议中，首届“安全村”概念主题演讲还邀请了多位发言人，内容涉及以下代表：

- [ConexBird](#) —— 集装箱结构状况的远程监测。
- [LASE工业激光测量](#) —— 使用激光来提高安全性。
- [Traxens](#) —— 集装箱智能跟踪解决方案，检测安全漏洞，温度变化，冲击检测等。
- [Arck Sensor](#) —— 为集装箱港口提供坚固和精确的传感器，以提高起重机自动化和操作安全。
- [Yardeye](#) —— 跟踪技术，以确保自动化设备和人类在联运堆场安全合作。
- [Azur Drones](#) —— 新一代无人机，保障港口安全。
- [Adviez](#) —— 车队管理和速度控制系统。
- [KALP](#) —— 自动绑扎程序解除扭锁，无需人工操作。

“安全村”的概念吸引了来自行业代表和创新者的广泛关注，这对于常见的操作困难提供了一些可用的解决方案。

目前本行业面临的挑战是认识到所暴露的风险，和利用机会来提高安全，所以我们要与创新者合作开发解决方案。在港口和码头行业的工作人员依然要面对许多安全问题，特别是那些与手动任务有关的，如绑扎和扭锁的放置/解除。虽然技术变革经常就安全提升提供很多机会，而且技术变化也不可避免地会向自动化靠拢，但安全方面的实质性进步则更多来自于有效的劳动力/管理上的沟通。协同工作通常有助于克服困难和实现安全创新，从而改善风险状况。

“协同工作通常有助于克服困难和实现安全创新，从而改善风险状况”

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：

[TT Talk: industry advancing \(ttclubnews.com\)](http://ttclubnews.com)

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/>