



TT Club Loss Prevention

2023 — Обзор года

TT Talk: Нелегальная миграция и грузоперевозки

Электроснабжение судов от береговых сетей

TT Talk: Смерть в замкнутых пространствах

Литий-ионные аккумуляторы: риск пожара и не только

Ещё раз о борьбе с распространением вредителей

TT Talk: Беспилотники на службе у логистики

TT Talk: Перевозка пластиковых гранул

Предотвращение убытков: обзор года

В этом издании собраны ключевые информационные материалы ТТ Клуба по предотвращению убытков, выпущенные в 2023 году. Полная библиотека материалов размещена по ссылке <https://www.ttclub.com/loss-prevention>. Если у вас есть предложения, комментарии или вопросы, пишите нам на riskmanagement@ttclub.com или свяжитесь с вашим контактным лицом в ТТ Клубе.

Содержание

В этом обзоре года мы собрали темы ключевых выступлений и публикаций, главные мероприятия и инициативы ТТ Клуба, направленные на повышение безопасности транспортно-логистической отрасли.

- 04 2023 год — эффективная команда, эффективная работа
- 06 ТТ Talk: Нелегальная миграция и грузоперевозки
- 08 Таможенные сложности: тенденции в работе таможенных представителей после Брексита
- 09 Пять минут с Джошем Финчем
- 10 Калейдоскоп отраслевых мероприятий
- 12 Смотрите под ноги: предотвращение травм
- 13 Курс на устойчивое развитие
- 14 Новые правила электроснабжения судов от береговых сетей
- 16 ТТ Talk: Смерть в замкнутых пространствах
- 18 Пять минут с Нилом Дейлусом
- 20 Литий-ионные аккумуляторы: риск пожара и не только
- 22 Риски при хранении литий-ионных аккумуляторов
- 23 Чтобы не был страшен шторм
- 24 Недостоверное декларирование грузов
- 26 ТТ Talk: Культура безопасности
- 28 Будущее умных портов
- 30 Ещё раз о борьбе с распространением вредителей
- 32 Праздник инноваций
- 34 ТТ Talk: Беспилотники на службе у логистики
- 36 Пять минут с Майком Даннингом: Risk Byte
- 38 Встречи и консультации
- 40 ТТ Talk: Перевозка пластиковых гранул
- 42 Пять минут с Ризом Ричардсом: Зерно
- 44 ТТ Talk: Важность стандартных условий договора
- 46 Обращение к членам ТТ Клуба

Отказ от ответственности

Информация в настоящем издании была собрана из различных источников. ТТ Клуб, его Управляющие и другие лица, участвовавшие в его составлении, не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате её использования.

© Through Transport Mutual Services (UK) Ltd, 2024. Все права защищены. Информацию можно воспроизводить или передавать только дословно с указанием источника. Любое другое использование, включая производные руководства, основанные на этом издании, в любой форме и любыми средствами, требует предварительного письменного разрешения от компании Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.

2023 год — эффективная команда, эффективная работа



Майк Ярвуд
Управляющий директор
по предотвращению убытков
(Лондон)

В 2023 году команда специалистов ТТ Клуба по предотвращению убытков продолжила работу с новыми силами, следуя миссии Клуба — делать мировую транспортно-логистическую отрасль более безопасной и устойчивой. Наша работа имеет особое значение в бизнесе и корпоративной философии ТТ Клуба, ведь мы помогаем не только нашим членам, но и отрасли в целом управлять всеми видами рисков в глобальных цепочках поставок.

Одной из главных задач ТТ Клуба является помощь в эффективном предотвращении убытков. В 2023 году к нашей команде присоединились два сильных и опытных специалиста — в мае нашим коллегой стал Джош Финч, занявший должность менеджера по рискам в логистике, а в июне — Нил Дейлус, менеджер по оценке рисков в регионе ЕМЕА (Европа, Ближний Восток и Африка). Благодаря их участию наша общая работа становится более продуктивной.

В минувшем году мы уделили особое внимание взаимодействию с членами Клуба. Увеличение ресурсов позволило нам чаще выезжать на застрахованные объекты и проводить более качественную оценку

рисков, а также организовать больше рабочих консультаций с членами Клуба в рамках отраслевых мероприятий. Разумеется, мы продолжим эту успешную практику.

В июле 2023 года был опубликован юбилейный, 300-й выпуск ТТ Talk. Уже более 25 лет эксперты ТТ Клуба в разных форматах освещают актуальные риски отрасли и предлагают свои рекомендации по предотвращению и уменьшению убытков. Меняются форматы информационных каналов, но цель этой просветительской работы остаётся неизменной — повышение эффективности и безопасности транспорта и логистики.

“

Увеличение ресурсов позволило нам чаще выезжать на застрахованные объекты и проводить более качественную оценку рисков, а также организовать больше рабочих консультаций с членами Клуба в рамках отраслевых мероприятий.

”

TT Talk: Нелегальная миграция и грузоперевозки

В апрельском выпуске TT Talk мы снова обратили внимание на риски, которые представляет для грузоперевозчиков нелегальная миграция. Как видно по сообщениям СМИ, из-за глобальных и локальных кризисов нелегальная миграция во многих странах увеличивается, а криминал изобретает новые способы скрываться от полиции. Давайте посмотрим, какие практические шаги могут предпринять транспортные операторы, чтобы снизить этот риск.

“

Наиболее уязвимы для нелегальных мигрантов автомобильные перевозчики, ведь проникнуть в грузовик, полуприцеп или контейнер по-прежнему достаточно легко.

”

Известно, что легальные международные перевозки всё чаще используются злоумышленниками для тайного перемещения нелегальных мигрантов через государственные границы.

Тема миграции постоянно звучит в мировых СМИ, но они редко говорят о рисках, которые возникают у логистических операторов. Наиболее уязвимы для нелегальных мигрантов автомобильные перевозчики, ведь проникнуть в грузовик, полуприцеп или контейнер по-прежнему достаточно легко. Автотранспортные средства передвигаются по общедоступным дорогам, часто останавливаются в пробках или на стоянках на подъездах к порту или пограничному переходу. Нелегальные мигранты могут действовать в одиночку, небольшими группами, а иногда участвовать в хорошо организованной схеме прохождения границ: внутри полуприцепов злоумышленники обустраивают потайные отсеки, в которых затем и скрываются люди.

За многими случаями стоят личные драмы. Люди бегут от войн и нищеты в надежде найти приют в более безопасных странах и, несмотря на риски и угрозу депортации, часто платят последние деньги, чтобы их тайно перевезли вместе с грузом.

Преступники, которые организуют нелегальные перевозки беженцев, пользуются их отчаянным положением и обычно интересуются только деньгами, а не тем, как люди доедут до места назначения и доедут ли вообще. К сожалению, бывают случаи, когда мигрантов обнаруживали в грузовиках уже мёртвыми.

Например, в июне 2022 года 62 мигранта были обнаружены в грузовике в Сан-Антонио, штат Техас — из них 46 скончались в пути от жары и жажды. Выжившим приходилось складывать трупы в том же грузовике. Когда их наконец обнаружили, трупы были буквально раскалёнными от жары. В феврале 2023 года в Болгарии нашли брошенный грузовик, внутри которого находились 40 афганских беженцев, спрятавшихся в потайном отсеке под грузом древесины. 18 из них задохнулись в пути.

Подобные ужасные примеры иллюстрируют масштаб и гуманитарную суть проблемы. Что же делается для её решения?

В некоторых странах логистических операторов активно привлекают к ответственности не только в связи с незаконной перевозкой мигрантов, но и за нарушения транспортной безопасности. Так, в Великобритании недавно был значительно повышен соответствующий штраф, что наконец-то смогло привлечь должное внимание транспортных операторов к разработанному ранее Министерством транспорта специальному чек-листу и руководству по недопущению незаконных проникновений на транспортное средство (оба были изданы на нескольких языках). В недавнем информационном бюллетене британской ассоциации грузоперевозок BIFA также появились полезные комментарии и инструкции по этой проблеме.

В других странах могут существовать свои инструкции и чек-листы. В любом случае очевидно, что необходимо проявлять бдительность и тщательно документировать все действия на случай вопросов со стороны контролирующих органов.

Основные правила:

- Обучайте водителей тому, как предупреждать незаконное проникновение людей в транспортное средство. Для этого нужно разработать письменные инструкции по безопасности и чек-листы с детальным алгоритмом действий и проверок.
- Применяйте надёжные запорные устройства — все ваши водители должны уметь правильно обращаться с ними.

- Контролируйте выполнение всех предписанных процедур.

Меры предосторожности

Перед загрузкой перевозочного средства (в особенности тентового) необходимо убедиться, что его конструктивное состояние не допускает несанкционированного проникновения.

По возможности не допускайте присутствия посторонних лиц при загрузке. Водитель не должен расписываться в псутой (без внесения каких-либо отметок или оговорок) транспортной накладной, если он не может сам удостовериться, что среди грузов никто не спрятался.

Также водителю следует проверять состояние пломбировочного троса по всей длине, в особенности его концы и саму пломбу — они не должны иметь трещин, следов разреза или склеивания.

Если в ходе перевозки водитель вынужден оставить транспортное средство на какое-то время без присмотра, по возвращении необходимо проверить, нет ли признаков проникновения, заполнив при этом специальный чеклист, разработанный для таких случаев. А во время движения повысить безопасность поможет даже самый простой электроприбор типа радио-няни, передатчик которого нужно разместить в грузовом пространстве, а приёмник — в кабине водителя. По возможности установите на транспортное средство камеры — они помогают предотвратить все обсуждаемые инциденты.

Если возникает хоть малейшее подозрение, что кто-то проник в полуприцеп, то вне зависимости от того, где это случилось, водитель должен немедленно обратиться к местным властям (полицейским, сотрудникам таможни, операторам паромной переправы), но ни в коем случае не пытаться действовать самостоятельно.

На практике транспортные операторы могут поручать выполнение необходимых проверок перевозочных средств третьим лицам, но и в этом случае ответственность за несоблюдение надлежащих мер безопасности в случае инцидента они всё равно несут сами. Будьте внимательны.



Комментирует Майк Ярвуд, управляющий директор по предотвращению убытков (Лондон)

“

Нелегальная миграция по-прежнему создаёт серьёзные проблемы для транспортной отрасли. Международные перевозчики — привлекательная мишень для злоумышленников, организующих нелегальное пересечение границ. Мы вынуждены констатировать, что одновременно с развитием технологий проверки транспортных средств растёт и риск для жизни нелегалов, так как они вынуждены прятаться в более тесных и опасных для жизни укрытиях. К сожалению, преступники, которые организуют нелегальные перевозки людей, крайне редко беспокоятся за их жизнь и здоровье.

”

Сложности на таможне: работа таможенных представителей после Брексита



Элисон Уиксли

Ведущий специалист
по урегулированию
убытков (Лондон)



Элисон Уиксли работает в ТТ Клубе с марта 2023 года. Она обладает 15-летним опытом работы в транспортно-логистической отрасли, в том числе на грузовом хабе и в отделе страхования компании-перевозчика. В течение 2023 года Элисон наблюдала определённый тренд в европейской претензионной статистике ТТ Клуба. В этом материале Элисон поясняет происходящее и даёт рекомендации для снижения рисков.

После Брексита таможенный ландшафт Европы впервые за десятилетия радикально изменился. Многие логистические операторы воспользовались этим, чтобы диверсифицировать свой портфель и предложить клиентам услуги по таможенному оформлению. Однако новые услуги — это и новые трудности. В течение 2023 года ТТ Клуб столкнулся с рядом претензий и запросов от европейских логистических компаний-членов Клуба, которые касались таможенного оформления.

Некоторые претензии были связаны с ответственностью логистической компании в качестве «косвенного» таможенного представителя за действия грузоотправителя в части занижения таможенной стоимости товаров, недоучёта расходов на перевозку в таможенной стоимости или недостоверного таможенного декларирования. Проблемы также испытывали члены Клуба, работавшие на СВХ, — например, товары не покидали склад в установленный срок или не были представлены документы, подтверждающие уплату пошлины.

Факторы риска

Заполнение таможенных документов — рутинная и однообразная работа, но даже мелкая ошибка может привести к крупным финансовым убыткам. Большой объём данных и тысячи товарных позиций затрудняют обнаружение ошибки в стоимости.

Даже если договор с клиентом содержит все соответствующие положения, получить возмещение за недоплаченную клиентом пошлину может быть проблематично — компания клиента может быть ликвидирована или попросту не иметь средств. Добиться от таможни возврата суммы излишне уплаченных пошлин в пользу клиента также бывает нелегко, если ошибка обнаружена по прошествии более трёх лет.

Снижение риска

Вот несколько советов, как минимизировать возможные убытки в связи с таможенными услугами:

- Регулярно проводите обучение персонала, чтобы снизить вероятность ошибок (особенно при текучке кадров)
- Зафиксируйте письменно все необходимые стандартные действия сотрудников — в некоторых случаях стоит их согласовать с клиентом и визировать его подписью
- Проводите регулярные проверки и аудиты, чтобы повысить шансы своевременно обнаружить проблему — незамеченные ошибки могут стать причиной больших убытков
- Консультируйтесь с местными таможенными органами о методах расчёта таможенной стоимости и допустимых отклонений
- По возможности перепроверяйте предоставляемые клиентами инвойсы
- Проверяйте потенциальных клиентов — особенно тех, которые не зарегистрированы в вашем регионе
- В некоторых случаях депозит или банковская гарантия могут обеспечивать дополнительную защиту транспортному оператору на случай ошибки
- Принимайте во внимание, что функции таможенного представителя сопряжены с дополнительным риском, и этот риск должен быть заложен в стоимость оказываемой вами услуги

Пять минут с Джошем Финчем

С мая 2023 года Джош Финч работает в лондонском офисе ТТ Клуба на позиции менеджера по рискам в логистике. За плечами у него работа на различных должностях по организации логистических процессов. Свой опыт Джош успешно применяет для оценки и минимизации рисков, с которыми могут сталкиваться члены Клуба.

Поговорим с Джошем о рисках, с которыми ему довелось работать, и о том, что он может предложить в своей нынешней роли.

Джош, вы присоединились к группе по предотвращению убытков в мае 2023-го, а до этого 15 лет работали в логистике. Что из вашего опыта больше всего пригодится в ТТ Клубе?

У меня большой опыт в расследовании и ликвидации последствий краж и производственных травм. Работая в ТТ Клубе, я уже имел возможность применить свои знания в этой области. Я специализируюсь на анализе инцидентов, умею определять их причины и понимаю, что нужно делать, что избежать повторных происшествий.

Какой риск в сфере логистики вы можете выделить?

Пожалуй, на первое место я бы поставил текучку кадров. К сожалению, этот риск часто недооценивают. Частая смена персонала на самых разных позициях плохо сказывается на качестве работы в любой отрасли, но в логистике она существенно повышает риск краж и травматизма. Безопасность и эффективность работы во многом зависят от грамотного обучения персонала, так что постоянная смена кадров — это головная боль для ответственных за обучение и за соблюдение правил безопасности. К тому же каждый новый сотрудник может оказаться недобросовестным или даже злоумышленником. Так что дефицит кадров — самая большая проблема отрасли.

Действительно, сотрудники, особенно новые и неопытные, могут быть источником риска. А что вы можете сказать о рисках, которые исходят от заказчика?

Логистические процессы связаны с огромным количеством разнообразных рисков, и опытные специалисты знают о них, умеют их предвидеть и предупредить. При этом не все помнят, что иногда риски действительно возникают вследствие особых требований заказчика. Даже опытному логистическому оператору может быть трудно избежать таких рисков. У меня был заказчик, который настаивал на использовании специально для него изготовленных паллет. Размеры этих паллет позволяли оптимизировать коэффициент загрузки и обеспечить заказчику финансовую выгоду, но одновременно снижалась устойчивость паллет, что подвергало риску наших работников. Похожие истории я вижу и у членов ТТ Клуба. У одного из них на объекте была отличная надёжная система охраны, но заказчик убедил его отказаться от части её функций просто потому, что

Джош Финч
Менеджер по рискам
в логистике (Лондон)



не хотел заранее планировать, каких водителей направлять на этот объект на загрузку. Да, желание клиента — закон, но нельзя допускать, чтобы эти желания увеличивали наши риски.

Что в вашей работе вдохновляет вас больше всего, и какую задачу вы считаете самой важной?

Главное — чтобы работники нашей высокорисковой отрасли после каждой смены возвращались к себе домой целыми и невредимыми, и мне приятно осознавать, что мои усилия имеют смысл и результат. Я рад, что мне повезло работать в команде ТТ Клуба и вносить свой вклад в повышение безопасности транспортно-логистических операций во всём мире.

“

**Я специализируюсь
на анализе инцидентов,
умею определять их
причины и понимаю,
что нужно делать, что
избежать повторных
происшествий.**

”

ТТ Клуб в калейдоскопе отраслевых событий

Множество отраслевых мероприятий и встреч состоялось в 2023 году в разных странах мира. Представители ТТ Клуба во всех регионах приняли участие в мероприятиях, посвящённых рискам перевозок литий-ионных аккумуляторов, проблеме распространения вредителей, инновациям в безопасности, защите грузов от кражи и многих других. Перечислить все здесь не хватит места, поэтому упомянем главные.



Перегрин Сторрс-Фокс
Конференция «Международные перевозки литий-ионных аккумуляторов»
Лондон, Великобритания, 15 марта

В марте состоялась конференция, посвящённая рискам перевозок литиевых аккумуляторов, партнёром которой выступили ТТ Клуб, Система уведомления об инцидентах с грузами (CINS) и Международная группа клубов взаимного страхования судовладельцев (IG P&I). Перегрин Сторрс-Фокс выступил с докладом о морских перевозках аккумуляторов. «Интермодальный характер контейнерных перевозок означает, что не только судоходные линии, но и производители, экспедиторы, логисты, операторы терминалов должны осознавать и минимизировать существующие риски», - сказал он. Второй раз мероприятие прошло в декабре 2023 года в Сингапуре, также при участии представителей ТТ Клуба.



Нил Дейлус
Конференция по электрификации портов Восточного побережья
Джерси-Сити, США, 8-9 ноября



Майк Ярвуд
Семинар по охране труда
Джерси-Сити, США, 19-20 апреля

Сотрудники ТТ Клуба и клуба UK P&I в Нью-Джерси организовали для своих членов закрытый семинар по ключевым рискам.

Майк Ярвуд рассказывал о рисках падения при работах на высоте, а принял участие в сессии по литиевым аккумуляторам вместе с коллегами из UK P&I. «Было приятно увидеть такое количество членов нашего Клуба и поучаствовать в интересных и содержательных дискуссиях по противодействию рискам», - делится впечатлениями Майк.



Гильермо Кансио
Глобальный симпозиум по борьбе с кражами
Майами, США, 19-22 сентября

Ведущий специалист по урегулированию убытков офиса ТТ Клуба в Нью-Джерси Гильермо Кансио принял участие в ежегодном Глобальном симпозиуме по борьбе с кражами, организуемом полицией округа Майами-Дейд (MDPD). Поводом для активного участия ТТ Клуба стал всплеск краж груза в североамериканском регионе. «Это мероприятие не только прекрасная площадка для контактов с другими экспертами. Здесь подразделение MDPD по борьбе с кражами грузов делится информацией с другими полицейскими организациями и представителями транспортной отрасли. Мы наблюдаем рост числа случаев мошенничества, и это приводит отрасль к огромным убыткам. Нам всем нужно объединить наши усилия для противодействия злоумышленникам», - говорит Гильермо.



Эндрю Пирз
Ежегодная конференция Британской ассоциации портов
Лондон, Великобритания, 17-19 октября

На стенде ТТ Клуба посетители могли получить информацию об актуальных рисках в портах и на терминалах. Эндрю Пирз и его коллеги предлагали посетителям решить задачу: распределить страховой бюджет условного порта (задачу, основанную на реальной статистике ТТ Клуба). В ходе панельной дискуссии Марк Ярвуд рассказал о влиянии ИИ и автоматизации на безопасность работ в порту.



Майк Ярвуд
Конференция TAPA EMEA Resilience@Risk
Амстердам, Нидерланды, 15-16 июня

На конференции TAPA EMEA по транспортной безопасности была вручена премия Young Supply Chain Resilience Professional of the Year Award, которой награждаются молодые специалисты, достигшие значительных успехов в обеспечении безопасности перевозок. ТТ Клуб - многолетний партнёр Премии.



Майк Ярвуд
ТОС Europe
Роттердам, Нидерланды, 13-15 июня

В рамках конференции ТОС состоялась вторая по счёту выставка Safety Village. Более двух десятков участников представили инновационные решения в сфере безопасности перевозок.



Лиэнн Кэдмен
Transport Logistic
Мюнхен, Германия, 9-12 мая



Сандро Чу
Конференция по портовым терминалам и морским перевозкам АСЕАН
Бангкок, Тайланд, 31 октября-1 ноября

Ведущий специалист по урегулированию убытков ТТ Клуба в Гонконге Сандро Чу рассказал о рисках на терминалах, специализирующихся на наливных грузах.



Лоренс Джонс
ТОС Asia
Сингапур, 29-30 ноября



Джон Томсон
Семинар МККЗР по минимизации риска распространения вредителей
Брисбен, Австралия, 17-19 июля

Джон Томсон, ведущий специалист по урегулированию убытков в австралийском офисе ТТ Клуба, расположенном в Сиднее, в июле 2023 года принял участие во втором семинаре МККЗР по минимизации риска распространения вредителей в морских контейнерах и повышению безопасности международной торговли.



Карим Бизри
Конференция Австралийской ассоциации зерновой торговли
Мельбурн, Австралия, 26-27 июля



Джон Томсон и Генри Штейндль
Новозеландская ассоциация портов
Инверкаргилл, Новая Зеландия, 3-4 августа



Дорота Джилли
Конференция Ассоциации операторов балкерных терминалов
Лиссабон, Португалия, 25-26 октября

Дорота Джилли и представители одной из компаний-членов Совета директоров ТТ Клуба приняли участие в ежегодной конференции в Лиссабоне.

Дорота выступила с докладом о важности культуры безопасности для снижения рисков и обеспечения бесперебойной деятельности порта.



Эндрю Уотсон-Стюард
Cool Logistics Global
Генуя, Италия, 10-12 октября

В октябре 2023 г. Эндрю Уотсон-Стюард провёл сессию по вопросам сохранности рефрижераторных грузов.



Абдул Фаль и Майк Ярвуд
Всемирная конференция портов МАСПОГ
Абу-Даби, ОАЭ, 31 октября-1 ноября

На конференции Международной ассоциации портов и гаваней в Абу-Даби Абдул Фаль и его коллеги представили участникам недавно разработанную ТТ Клубом обучающую игру про риски в портовой деятельности, а Майк Ярвуд выступил на панельной дискуссии с докладом о важности создания устойчивой культуры безопасности.



Смотрите под ноги: предотвращение травм

**Кевин
Альбертсон**
Заместитель
регионального
директора по
урегулированию убытков
(Нью-Джерси)



Кевин Альбертсон руководит урегулированием убытков в региональном офисе ТТ Клуба в Нью-Джерси. Он работает в ТТ Клубе с февраля 2019 года, а до этого занимался юридической работой и в качестве юриста участвовал во всех этапах тяжб по морским делам.

В апреле 2023 года Кевин посетил семинар по охране труда, организованном совместно ТТ Клубом и клубом UK P&I в офисе Thomas Miller Americas (Нью-Джерси). Приводим его краткий обзор.

Основной лейтмотив семинара по охране труда, можно выразить в трёх словах: смотрите под ноги. Специалисты по предотвращению убытков обоих клубов представили данные о травматизме при морских перевозках и терминальных операциях, из которых следует, что значительную часть происшествий можно предотвратить самыми простыми действиями.

Не споткнуться и не поскользнуться

Выступающие подробно разобрали претензионную статистику и подчеркнули предпосылки к инцидентам: оживлённое движение по территории, отсутствие средств индивидуальной защиты, невниманние к обстановке. Трагично, когда мелкие оплошности приводят не к ссадинам на коленке, а к летальным исходам.

Хотя, на первый взгляд, виноваты обычно сами пострадавшие, компании всегда имеют возможность повысить безопасность труда персонала. Прежде всего необходимо обратить внимание на участки оживлённого движения и лестницы: ам может попадаться крупный мусор, занесённый с улицы. В таких местах необходимо регулярная уборка и противоскользящее покрытие на ступеньках. Помогут также чёрно-жёлтый сигнальный рисунок на выступающих элементах и регулярные проверки чистоты рабочих зон.

Зоны выхлеста

Зоны выхлеста швартовов располагаются на судах вблизи швартовных устройств. Находиться там небезопасно, так как изношенные или прогнившие швартовы могут оборваться при натяжении и нанести травму швартовщику. Владельцам терминалов и перевозчикам следует предпринимать меры снижения риска:

- Проводить инструктаж перед началом швартовки. Следует разобрать особенности швартовных устройств на судне и на терминале и определить границы зон выхлеста, где швартовщикам находиться нельзя, даже если кажется, что швартовные концы натянуты не слишком сильно.
- Установить на терминале знаки, предупреждающие о начале зоны выхлеста.

Заключение

Зачастую лучшей профилактикой травматизма становится навык сохранять бдительность и внимание при выполнении рутинных операций: не отвлекаться, смотреть вперед и под ноги. Эта простая идея в сочетании с надлежащими предосторожностями со стороны владельцев терминалов и перевозчиков составляет эффективную программу по снижению рисков поскользывания, падения и т. п.

Курс на устойчивое развитие

В 2023 году Совет директоров ТТ Клуба утвердил изменение в формулировке миссии компании. Новая формулировка, учитывающая растущую важность устойчивого развития для членов Клуба, звучит так:

Миссия ТТ Клуба – делать мировую транспортно-логистическую отрасль более безопасной и более устойчивой.

Сегодня компании транспортно-логистической отрасли должны заботиться о влиянии их деятельности на окружающую среду и вести бизнес в соответствии с принципами этики и устойчивого развития.

В течение 2023 года эксперты ТТ Клуба участвовали в конференциях, посещали предприятия членов Клуба и налаживали контакты с организациями, чтобы помочь своим членам достигать целей в сфере устойчивого развития.

Вот несколько направлений работы Клуба по продвижению устойчивого развития в этом году.

Отчёт по устойчивому развитию

В этом году ТТ Клуб впервые выпустил Отчёт по устойчивому развитию, в котором описывается влияние Клуба в наиболее важных для него областях отрасли и намечаются планы на будущее. ТТ Клуб активно внедряет принципы ESG и связанные с ними требования законодательства и отраслевых стандартов, включая Принципы устойчивого страхования ООН, Принципы ответственного инвестирования ООН и Цели в области устойчивого развития Глобального договора ООН. Наиболее важными для ТТ Клуба являются следующие цели:

Цель 5: Гендерное равенство

Цель 8: Достойная работа и экономический рост

Цель 9: Индустриализация, инновации и инфраструктура

Цель 12: Ответственное потребление и производство

Цель 14: Сохранение морских экосистем

Интерактивный путеводитель по принципам ESG в логистике

Большие усилия команды ТТ Клуба по предотвращению убытков в 2023 году были направлены на создание интерактивного путеводителя по принципам ESG, который теперь доступен на сайте Клуба. Задача этого ресурса – предоставить разъяснения экспертов и необходимые рекомендации в сфере экологии, социальной защиты и управления (ESG), чтобы помочь членам ТТ Клуба применять принципы ESG в своей деятельности.

Путеводитель помогает разобраться в сложных вопросах и найти реперные точки для разработки стратегий решения различных задач: например, таких, как измерение, отчётность и компенсация выбросов, привлечение и удержание кадров и обеспечение их благополучия на работе.

Путеводитель по ESG будет регулярно обновляться. В том числе в него будут добавлены истории успешных кейсов членов Клуба и их коллег по отрасли. Так другие члены Клуба будут узнавать о новых методах, которые они также могут внедрить в свою стратегию ESG.



Найти партнёров по устойчивому развитию

Сфера нашей профессиональной компетенции – андеррайтинг, предотвращение и урегулирование убытков в транспортно-логистической отрасли. Устойчивое развитие – многогранная и сложная тема, и мы не смогли бы давать членам Клуба свои рекомендации без поддержки со стороны профессионалов. В течение 2023 года мы установили контакты с экспертным сообществом, которое поможет нам квалифицированно помогать членам Клуба в вопросах, связанных с устойчивым развитием.

Pledge.io



Pledge наш ключевой партнёр в создании путеводителя по ESG, в котром вы найдёте новый калькулятор эмиссий для расчёта суммы компенсации вредных выбросов, а также сможете сформировать соответствующую отчётность. Pledge занимается изучением перевозок различными видами транспорта по всему миру и предоставляет международным перевозчикам и экспедиторам различные инструменты для обеспечения устойчивого развития.

BSI



BSI уже несколько лет сотрудничает с ТТ Клубом по теме транспортной безопасности. BSI предлагает услуги мирового уровня в сфере экологии, транспортной безопасности, охраны труда и здоровья, устойчивого развития, включая консультационные услуги, обучающие онлайн-курсы, статьи, а также цифровой инструмент Climate.

RightShip



RightShip – наш ключевой партнёр в подготовке рекомендаций и практических инструментов по достижению нулевых выбросов в атмосферу. Компания RightShip предлагает решения для устранения рисков безопасности и устойчивого развития. Миссия RightShip состоит в содействии коммерческим предприятиям в активном приближении к целям устойчивого развития – именно это и сближает RightShip с ТТ Клубом.



В сентябре 2023 года ТТ Клуб совместно с Британской ассоциацией портов и Международной ассоциацией портов и гаваней (МАСПОГ) впервые показали в Великобритании игру под названием Port Endeavor. Она направлена на создание у руководителей и работников портов представления о том, как лучше применить принципы устойчивого развития ООН к своей деятельности.

Новые правила электроснабжения судов от береговых сетей

Халани Ллойд
Заместитель
регионального
директора
по урегулированию
убытков
(Сидней)



Халани Ллойд – заместитель директора по урегулированию убытков регионального офиса ТТ Клуба в Сиднее. Будучи квалифицированным юристом с правом работы в Англии и Австралии, она имеет опыт работы в частных практиках Сиднея, Лондона и Гонконга.

В этом материале Халани рассказывает об изменениях в законодательстве, направленных на увеличение возможностей электроснабжения судов в портах и терминалах, а также на связанных с этим рисках и претензиях.

Электроснабжение коммерческих судов от береговых сетей практикуется с начала 2000-х годов. Этот процесс связан с определёнными трудностями, что объясняет его не слишком высокую популярность. Но это может измениться – в 2023 году в Австралии и в других частях света мы уже наблюдали определённые сдвиги в этой сфере.

Так, в этом году в законодательство были внесены изменения, регулирующие использование электроэнергии некоторыми категориями судов во время нахождения в порту. Например:

- Постановление по морской инициативе FuelEU Maritime, предварительно одобренное в марте 2023 года и утверждённое Советом ЕС в июле 2023 года, устанавливает, что начиная с 2030 года контейнеровозы и пассажирские суда валовой вместимостью более 5 000 регистровых тонн (независимо от флага, но за определёнными исключениями) при нахождении во крупнейших портах Евросоюза должны пользоваться электроэнергией с берега. К 2035 году это правило будет распространено на все порты ЕС.
- С 1 января 2023 года Калифорнийский совет по воздушным ресурсам (CARB) требует, чтобы операторы круизных судов, судов, перевозящих контейнеры и рефрижераторные грузы, а также операторы калифорнийских терминалов, обслуживающих более чем 20 судозаходов в год, применяли Утверждённую стратегию контроля эмиссий CARB (сокращённо CAECS). CARB называет использование электроэнергии с берега «золотым стандартом снижения эмиссий океанских судов в Калифорнии».

Подобные законодательные новшества означают постепенное признание экологических преимуществ этой технологии – уже сейчас администрации ряда портов уделяют ей больше внимания в рамках поиска способов снизить углеродные выбросы.

В течение 2023 года неоднократно сообщалось об оборудовании в портах мест для электроснабжения судов с берега. Например, портовое ведомство Нового Южного Уэльса (Австралия) в настоящее время строит береговую силовую установку на возобновляемой электроэнергии. Это будет первый в мире случай оборудования такой установки в порту, специализирующемся на перевалке насыпных грузов, и первый в Южном полушарии такой случай на круизном терминале.

Тем не менее, применение технологии электроснабжения судов с берега по-прежнему связано с определёнными экономическими, техническими, законодательными и экологическими трудностями. Перспективы пока неоднозначны, хотя в мировой судоходной отрасли отчётливо наблюдается тенденция к переходу на альтернативные виды топлива.

Примеры страховых случаев

В ТТ Клуб недавно поступила просьба рассказать о трудностях с применением береговых силовых установок с точки зрения страхования ответственности портов и терминалов. Хотя эта технология уже не так нова, статистика ТТ Клуба пока что насчитывает лишь несколько связанных с ней страховых случаев.

Первый случай произошел в европейском порту, принимающем грузопассажирские паромы (Ro-Pax), где береговые установки электроснабжения были установлены около 10 лет назад, отчасти из-за жалоб местных жителей на шум и выбросы от судов.

К установке оборудования привлекли опытную компанию, трансформаторную подстанцию приобрели у крупного производителя, и система была проверена и одобрена профильными национальными органами. Однако работа установки прекратилась после выхода из строя элемента трансформатора, на который как раз закончилась гарантия. Временный ремонт не дал результатов, а запчастей, как оказалось, нужно было ждать от 19 до 20 недель, и в течение этого времени порт не мог предоставлять электроэнергию пришвартованным судам. Потеря дохода порта в совокупности с затратами на ремонт составили около 1,5% от годового оборота. Кроме того, пока силовая установка не работала, портовой администрации пришлось принимать жалобы от местных жителей на запах из судовых труб.

Потеря дохода порта в совокупности с затратами на ремонт составили около 1,5% от годового оборота.

Другой случай произошёл в одном из портов США. Во время подключения контейнерного судна к береговой установке произошёл взрыв распределительного устройства на берегу. Проверка показала, что причиной взрыва стала неисправность электрических разъёмов на судне, а не на терминале. Разъёмы высоковольтного щита питания с берега серьёзно пострадали и требовали ремонта. По счастью, не было предъявлено дополнительных претензий, но самое главное – в этом инциденте никто не пострадал.

Самое главное – в этом инциденте никто не пострадал.

Риски

Помимо описанных проблем, администрации портов могут в будущем столкнуться с претензиями по двум наиболее вероятным сценариям (с поправкой на местную специфику).

Во-первых, вероятны претензии от владельцев судов или грузов, если из-за перебоев в электроснабжении или скачков напряжения будет нанесён ущерб грузам (например, рефрижераторным) или задержится выход судна.

Во-вторых, можно ожидать претензий от третьих лиц – например, от проживающих близ порта и недовольных усилившимся шумом и выбросами местных жителей или даже в связи с ущербом для их здоровья. Следует отметить, что во многих юрисдикциях, включая Австралию, штрафы за ущерб здоровью на производстве не подлежат страхованию.

По мере повсеместной электрификации портовых процессов и инфраструктуры в целях борьбы с углеродными выбросами будет расти спрос на электроснабжение судов. Риск претензий по первому из описанных сценариев становится весьма реальным. Администрациям портов следует быть готовыми к новому виду ответственности.

Тем не менее, в рамках договоров и с помощью страхования риски, связанные с электроснабжением судов от береговых сетей, можно минимизировать.

См. параграфы 93130—93130.22 раздела 17 Административного кодекса штата Калифорния.

CARB, 'At Berth Frequently Asked Questions' (редакция от 11.08.23), раздел 7. <https://www.portauthoritynsw.com.au/sustainability/net-zero-energy/shore-power/>

TT Talk: Смерть в замкнутых пространствах

Каждый год на предприятиях и на транспорте в замкнутых пространствах гибнут люди. Этой опасности особенно подвержены непосредственные исполнители работ.

В этой статье мы рассмотрим существующие риски и способы их снижения.

В замкнутых пространствах на объектах транспортно-логистической отрасли ежегодно погибают люди – как правило, по фатальной, грубой и порой трудно объяснимой неосторожности.

Для начала важно определиться с понятиями.

В нормативно-правовых документах даются различные определения замкнутых пространств или закрытых помещений, но все содержат основные характеристики, указанные в резолюции ИМО а.1050(27) «Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на судах»:

- возможности для входа и выхода ограничены;
- отсутствует достаточная вентиляция;
- помещение не предназначено для длительного пребывания работников.

Некоторые определения включают в себя также перечень рисков, в том числе возгорание, взрыв, недостаток кислорода, присутствие опасных или токсичных веществ.

Главный риск состоит в том, что работники не всегда осознают опасность пребывания в некоторых помещениях. Например, на лестнице в судовом трюме можно не заметить нехватку кислорода или присутствие токсичных испарений от груза.

Этот же риск связан с контейнерами и другими грузовыми транспортными единицами. Работники не всегда знают, что перевозимые грузы имеют опасные свойства или что в транспортной единице недавно была произведена фумигация. Танк-контейнеры и другие цистерны также являются замкнутыми пространствами.

Недостаток кислорода

При недостатке кислорода в организме человека быстро начинаются необратимые разрушительные процессы, а органы постепенно перестают функционировать. При острой гипоксии происходит остановка сердца или поражение головного мозга. При остановке сердца мозг функционирует ещё около 6 минут, но уже через 5 минут последствия для организма могут быть необратимыми. Поэтому крайне важно максимально быстро оказать помощь, хотя даже в этом случае риск гибели или серьёзного ущерба здоровью огромен.

Содержание кислорода в воздухе часто снижается из-за поступления большого количества двуокиси углерода вследствие ржавления конструктивных элементов судна или металлических грузов, окисления перевозимых веществ (угля и т.п.) или разложения биогенных продуктов – рыбной муки, древесины, коры, древесных гранул и др.

Существует также опасность токсичных или горючих испарений от грузов или старых труб судового оборудования, а также обильного образования пыли от насыпных грузов – к примеру, зерна или угля.

Воздух, которым мы дышим, обычно состоит на 79% из азота и на 21% из кислорода. При падении уровня кислорода до 4 – 6% человек может впасть в предсмертную кому меньше чем за минуту. Двуокись углерода тяжелее воздуха, но не имеет ни цвета, ни вкуса, ни запаха. Поэтому человек, входя в помещение, не заметит опасность. К сожалению, в этом случае даже не возникает «предупреждающих» симптомов вроде кашля или дурноты – человек просто быстро теряет сознание.

Это зачастую происходит так быстро, что пострадавший не успевает позвать на помощь или покинуть опасное помещение. Иногда к человеку, которому внезапно стало плохо, бросаются на помощь его коллеги, также подвергая риску свою жизнь. По статистике более 60% смертельных исходов в замкнутых пространствах – это люди, которые пытаются помочь пострадавшему, не понимая причину опасности.

Как обезопасить работников?

Важнейшая профилактическая мера – информирование и обучение персонала правильным действиям для предотвращения инцидентов и минимизации их последствий.

Так как риск, связанный с недостатком кислорода, сложно распознать, а людям свойственно реагировать инстинктивно, крайне важно регулярно проводить инструктаж по технике безопасности и практические тренинги, чтобы напоминать о существующей угрозе. Правила действий должны учитывать местные законодательные требования и особенности работы на вашем предприятии.

Обучающие мероприятия должны сформировать четкую причинно-следственную связь между работой в замкнутом пространстве и потерей сознания работника, поэтому при оказании помощи необходимо неукоснительно соблюдать установленные правила поведения, в том числе обязательно применять средства индивидуальной защиты.

Вот некоторые советы, как снизить риск гибели людей в замкнутых пространствах – на судах или на суше:

- Все замкнутые пространства следует априори считать небезопасными.
- Проводите разъяснительную работу и регулярное обучение персонала, нацеленное в том числе на работу с эмоциональным откликом и безрассудными действиями при попытках спасения.

- Правила на случай инцидента должны быть продуманными, надёжными и лёгкими для понимания и выполнения. Важно не допускать опрометчивых действий: пренебрежения средствами индивидуальной защиты и т.п.

- Для обеспечения безопасности должны выделяться достаточные временные и материальные ресурсы, даже в случае маловажных задач.

- Если необходимо нахождение работников в замкнутом пространстве, следует оценить риски и обеспечить безопасную систему работы. Перед началом работы следует убедиться, что персонал осознает риски и готов к худшему сценарию.

- По возможности следует проветривать помещение перед входом в него и во время работ. Если качество воздуха в помещении невозможно улучшить, персонал должен использовать дыхательные аппараты.

- Перед входом в помещение выполняйте проверку воздуха и осуществляйте дальнейший контроль в ходе работ (необходимо присутствие наблюдателя).

- Люди внутри помещения и снаружи должны слышать друг друга.

- Ограничьте доступ в помещение – например, запретите работу в нём без отдельного личного разрешения.

- Поручайте работу только компетентным, обученным сотрудникам, чьё физическое состояние отвечает задаче.

- Проводите тренировочные спасательные операции.

Эти мероприятия не требуют больших затрат, но помогут сохранить жизни людей. А люди – главная ценность любой компании.



Комментирует Куба Шиманский, генеральный секретарь InterManager



InterManager ведёт базу данных о происшествиях в замкнутых пространствах и анализирует их, чтобы выявить текущие тенденции. Причины таких происшествий на судах неоднородны, и для их предотвращения требуются комплексные мероприятия. Важно тщательно расследовать происшедшие инциденты и информировать о них коллег по отрасли для большего понимания особенностей и предотвращения несчастных случаев.

Необходимо, чтобы персонал знал о наличии на судне замкнутых пространств и опасность изменения состава воздуха в них. Нужна также простая, понятная и эффективная система безопасности для тех, кто работает в замкнутых пространствах.

Не менее важно, чтобы на судне было достаточно персонала, который хорошо подготовлен, не перегружен до утомления и имеет всю необходимую информацию о грузе и связанных с ним рисках.

В настоящее время ИМО пересматривает действующие рекомендации по замкнутым помещениям № а050(27). InterManager активно участвует в работе по их совершенствованию с учётом своего опыта инцидентов и анализа причин.



Пять минут с Нилом Дейлусом

Нил Дейлус присоединился к команде ТТ Клуба в 2023 году в качестве менеджера по оценке рисков. До этого он более десяти лет работал в администрации крупного британского порта, являющегося членом Клуба. Нил живёт и работает в Ньюкасле и обладает большим опытом и знаниями в области работы портов и терминалов и связанных с ними проблем. Мы поговорили с Нилом о задачах, которые портам и терминалам придётся решать в ближайшие годы.

Нил Дейлус
Менеджер по оценке
рисков
(Ньюкасл,
Великобритания)



Нил, в прошлом в ваши обязанности входила в том числе адаптация портовой инфраструктуры к изменениям климата. Расскажите, пожалуйста, о вашем опыте в этой области.

Последствия изменения климата ощущаются по всему миру, в том числе и в портах. Адаптировать к новым условиям инфраструктуру портов – на первый взгляд, нелёгкая задача.

Для начала нужно выявить характер изменений в вашем регионе и оценить их влияние на вашу инфраструктуру. Можно, к примеру, зафиксировать все отключения электроэнергии, вызванные погодными условиями, и проанализировать последствия для деятельности порта или терминала.

Нужно накапливать данные о вашей деятельности и заручиться поддержкой специалистов. Это, увы, процесс небыстрый, и требуется добрая воля разных внутренних и сторонних участников рабочих процессов. Планы по адаптации также стоит регулярно пересматривать с учётом последних данных и местных климатических моделей.

Вы также имеете опыт работы с беспилотниками. Как эти аппараты могут быть использованы в портах и на терминалах?

Применение беспилотников повышает безопасность, так как с их помощью легко проводить осмотр портового оборудования, не подвергая опасности персонал. Эта технология используется сейчас в нашей отрасли всё шире. Во-вторых, появляется возможность собирать данные с использованием фотограмметрии, тепловых картин, лидаров и т.п. Полнота данных позволяет принимать более эффективные решения, в том числе на случай чрезвычайных ситуаций. Наконец, беспилотники помогают усилить охрану территории.

Внедрение новых технологий может быть непростой задачей, но понимание реальных потребностей порта или терминала позволяет организовать эту работу поэтапно и с максимальной пользой.

В течение последних месяцев мы активно обсуждали культуру безопасности. Вам эта тема также явно не чужда. Какое влияние культура безопасности оказывает на практике?

Культура безопасности строится на понимании, что безопасность – это не вещь в себе, а неотделимая составляющая всех действий, решений и процессов в организации. Сильная культура безопасности незаменима для предотвращения несчастных случаев, травм и других инцидентов. Придавая безопасности приоритетное

значение, предприятия защищают своих сотрудников и других людей, имущество и бизнес, и в целом могут существенно повысить эффективность своей работы.

Культуру безопасности невозможно внедрить одномоментно и с помощью простых распоряжений. Это долгий процесс, который требует постоянных маленьких шагов, меняющих отношение сотрудников. В идеале должен быть создан такой корпоративный этос, в котором все сотрудники смогут поднимать вопросы безопасности и заботиться о здоровье и жизни своих коллег, не боясь подвергнуться взысканиям.

Каким вопросам должны уделять особое внимание ответственные за безопасность в портах и на терминалах?

Мы стоим на пороге больших изменений в отрасли. Инициативы по снижению углеродных выбросов путём перехода на более экологичные источники энергии, по автоматизации и цифровизации деятельности, по адаптации к изменениям климата с помощью новых технологий – всё это трудные, хотя и интересные задачи.

Если остановиться на чём-то одном, скажу, что во время перемен важнее всего сотрудничество. Благодаря сотрудничеству между всеми участниками логистических цепочек и поставщиками энергии, оборудования, технологий, профессиональных услуг, кибербезопасности отрасль сможет успешно осуществить все эти изменения. При этом морские перевозки – это действительно глобальная индустрия, обладающая мощным потенциалом для решения этих задач.

“

Планы по адаптации также стоит регулярно пересматривать с учётом последних данных и местных климатических моделей.

”

“

Культура безопасности строится на понимании, что безопасность – это не вещь в себе, а неотделимая составляющая всех действий, решений и процессов в организации.

”



Литий-ионные аккумуляторы: риск пожара и не только

Нил Дейлус
Менеджер по
оценке риска
(Ньюкасл)



ТТ Клуб напоминает об опасном свойстве литий-ионных аккумуляторов выделять токсичные газы при нагреве. Этот процесс может протекать с такой быстротой, что прекратить его вовремя уже будет невозможно.

За последние месяцы произошло несколько случаев быстро распространяющихся и трудно ликвидируемых пожаров при перевозке литий-ионных аккумуляторов, в том числе в составе электромобилей во время транспортировки морем. Все эти случаи подробно задокументированы и проанализированы для уточнения существующих рекомендаций по перевозке грузов такого типа.

Аккумуляторы могут выделять высокотоксичные продукты горения, с которыми крайне опасно контактировать. При пожаре время от момента возгорания аккумулятора до начала выделения газов измеряется даже не минутами, а секундами. Причиной является т.н. тепловой разгон. Короткое замыкание внутри одного из элементов батареи

приводит к выделению тепла, отчего внутренняя структура аккумуляторной батареи разрушается, возникает положительная обратная связь и процесс самоускоряется. При этом выделяется значительное количество тепловой энергии и газа. При возникновении пожара во время длительной перевозки, в том числе в трюме судна или на складе, испускаемые аккумуляторами газы накапливаются в помещении. Даже в низкой концентрации выделяемый токсичный газ пагубно воздействует на организм. Водители, грузчики, члены экипажа судов, иные лица, пытающиеся ликвидировать возгорание, могут принять клубы выделяемого газа за дым. Однако газ ведёт себя иначе – обычно он скапливается на полу из-за своей высокой плотности. Это может привести к опасным последствиям, потому что при пожарах многие стараются держаться ближе к полу, чтобы не надышаться дымом.

“

Водители, грузчики, члены экипажа судов, иные лица, пытающиеся ликвидировать возгорание, могут принять клубы выделяемого газа за дым.

”

Состав газов, испускаемых литий-ионной батареей, может быть различным, но это всегда ядовитая и легковоспламеняющаяся смесь. В ней обычно присутствует высокая доля водорода, а также его соединения: фторид, хлорид и цианид водорода, а также угарный газ, двуокись серы, метан. Особую опасность для людей, оказавшихся в зоне инцидента, представляет фторид водорода (HF). Хотя он легче воздуха и может быстро рассеяться, он создаёт дымное облако, которое тяжелее воздуха. При контакте с кожей или вдыхании фторид водорода приводит к ожогам и повреждению лёгких, причём проявляется это иногда через несколько часов, дней или даже недель после контакта. Фторид водорода быстро проникает в организм через кожу и лёгкие и вызывает нехватку жизненно важных кальция и магния в тканях, что имеет тяжёлые, иногда гибельные последствия. Из-за содержания в выделяемых газах водорода возникает также риск взрыва.

Для противодействия описанным рискам ТТ Клуб рекомендует соблюдать ряд мер. Прежде всего проведите оценку риска пожара с учётом той специфической опасности, какую представляют литий-ионные аккумуляторы. Обеспечьте ликвидаторов возгорания автономными дыхательными аппаратами, сапогами химической защиты и другими СИЗ. Для немедленной ликвидации последствий контакта с веществами применяется аварийный душ. Следует также удостовериться, что противопожарное оборудование размещено в подходящем для этого месте.

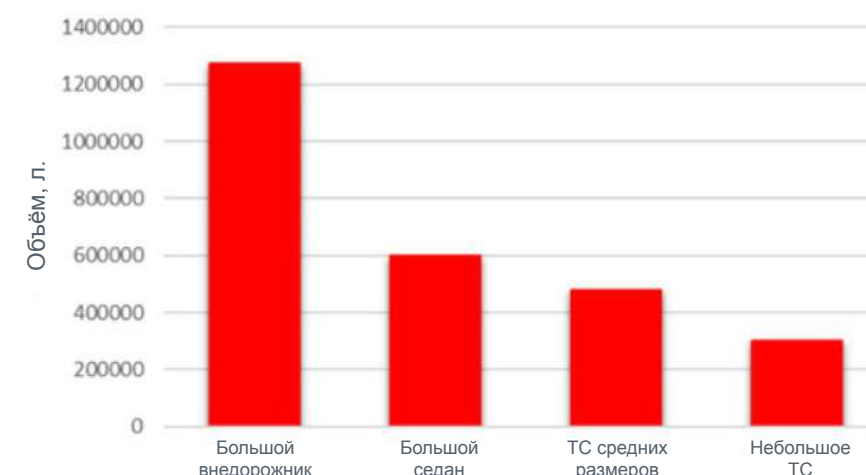
Раннее обнаружение инцидента может сыграть решающую роль в его ликвидации. В этом помогут камеры видеонаблюдения и системы тепловидения. Такое оборудование уже повсеместно применяется на некоторых видах транспорта, и его стоит использовать при размещении аккумуляторов на складах. В любом случае необходимо эвакуировать людей из зоны пожара и предоставить тушение огня сотрудникам экстренных служб, сообщив им всю необходимую информацию. Не забывайте об очистке помещений, где произошло возгорание. Следы токсичных газов могут оставаться на всех поверхностях и в воздухе. Поэтому риски остаются даже после того, как пожар потушен.

“

В любом случае необходимо эвакуировать людей из зоны пожара и предоставить тушение огня сотрудникам экстренных служб, сообщив им всю необходимую информацию.

”

Объём газов по типам транспортных средств



Риски при хранении литий-ионных аккумуляторов

Дорота Джилли
Старший
андеррайтер по
Средиземноморью
и Центральной
Европе (Лондон)



По мере роста спроса на литий-ионные аккумуляторы становятся более очевидными и риски, связанные с их перемещением по транспортно-логистической цепочке. В течение 2023 года члены Клуба всё чаще обращались к нам за рекомендациями по минимизации рисков, связанных с их хранением.

Перевозка аккумуляторных батарей, транспортируемых отдельно или в составе машин и оборудования, включает периоды хранения на складах, иногда короткие, а иногда достаточно длительные.

Даже новые и неиспользованные батареи небезопасны, однако особые риски связаны с хранением и перевозкой использованных и повреждённых аккумуляторов. Тем не менее, производитель обычно включает услугу возврата таких аккумуляторов в общий договор о перевозке своей продукции. Это создаёт трудности для логистического оператора, которому нужно правильно оценить свои риски.

Логистическому оператору, организующему хранение литиевых аккумуляторов, следует учитывать следующее:



Даже новые и неиспользованные батареи небезопасны, однако особые риски связаны с хранением и перевозкой использованных и повреждённых аккумуляторов.



- **Системы пожаротушения** — какой объём воды доступен для использования?
- **Раздельное хранение** — есть ли возможность хранить аккумуляторы отдельно от остальных грузов?
- **Оборудование для хранения** — горение происходит при экстремальных температурах, от которых плавятся алюминиевые и стальные конструкции.
- **Слежение** — использование камер, систем тепловидения и газовых детекторов помогает предупредить пожар или быстро обнаружить место возгорания.
- **Подготовка** — персонал должен знать о рисках и быть готов принять нужные меры к устранению возгорания.
- **Средства индивидуальной защиты (СИЗ)** — имеются ли СИЗ, необходимые при пожаре?
- **Дыхательные аппараты** — имеются ли дыхательные аппараты для ликвидаторов ЧП?
- **Контейнирование** — специализированные контейнеры для хранения критически повреждённых аккумуляторов позволяют контролировать зону повышенного риска.
- **Планировка склада** — можно ли разделить склад на отсеки?
- **Экстренные службы** — узнайте расчётное время реагирования местных экстренных служб.
- **Вентиляция** — организуйте достаточную вентиляцию помещения, чтобы снизить риск взрыва аккумуляторных газов.
- **Дополнительные услуги** — обязаны ли вы обеспечивать зарядку или техобслуживание хранимых аккумуляторов?
- **Температурный режим** — принимайте во внимание температуру воздуха с учётом времени года.
- **Повреждённые аккумуляторы** — всегда должны храниться отдельно, без контакта с другими грузами.

Чтобы не был страшен шторм

Лоуренс Джонс
Директор по
оценке рисков
(Сидней)



Климат нашей планеты меняется — большинство людей с этим давно согласны. Сильные штормы стали одним из серьёзных следствий этих климатических изменений. ТТ Клуб призывает порты и портовые терминалы всего мира принимать все необходимые меры, чтобы благополучно переносить морскую стихию.

Хотя шторм может приводить к самым разным последствиям, мы выделяем две основные опасности: обрушение подъёмных кранов на причале и повреждение пришвартованных судов.

В этом материале мы подробнее остановимся на пришвартованных судах. По статистике ТТ Клуба на инциденты с судами, которые шторм застал у причала, приходится около 10% от общей суммы убытков от непогоды.

Администрации большинства портов имеют утверждённый перечень мер на случай ожидающегося шторма, которые в том числе предписывают судам отойти от берега и находиться в море до улучшения погоды, чтобы во время шторма не получить повреждений самим и не стать причиной ущерба для портовой инфраструктуры. Обычно это требование применяется только к крупным судам, которым легче переждать штормовую погоду в море. Администрации портов должны убедиться, что профилактических меры закреплены в инструкциях и реально работают — особенно в тех широтах, где сильных штормов раньше не наблюдалось.

В каждом порту должны быть утверждённые планы и процедуры. Обычно существуют правила для предупреждения швартовки и отшвартовки судов при скорости ветра выше определённого значения (обычно 12—15 м/сек). В регионах, где часты ураганы, тайфуны или циклоны, порты обычно имеют также план действий на случай особо сильного ветра. Например, если по прогнозу ожидается ветер ураганной силы 33 м/с или выше, все суда должны отшвартоваться и покинуть порт, пока погода ещё позволяет. А так как шторма теперь случаются едва ли не везде, эти правила должны быть установлены во всех портах без исключения.

Разумеется, должны быть предусмотрены и особые меры. Например, для слишком маленьких судов отшвартовка и стоянка на якоре несут в себе больше потенциальных опасностей. В некоторых речных портах риск того, что судно протачит якорь по грунту и сядет на мель, перегородив

фарватер, выше, чем риск повреждения пришвартованного судна. Тем не менее, в большинстве случаев крупные суда должны покинуть порт до начала шторма.

Руководство терминала зачастую полагает, что руководить перемещением судов в преддверии шторма — это обязанность портовой администрации. Однако если спросить: «Вот судно, пришвартованное у вашего причала, порвёт швартовы и повредит вам причал или опрокинет подъёмный кран — скажется ли это на вашем бизнесе?», — ответ будет очевиден. Поэтому терминалы должны принимать активное участие в разработке и применении мер безопасности при шторме. Эта работа в интересах владельцев терминала.

Ещё один негативный сценарий: судно может несколько раз рвать швартовы, и их запас будет израсходован до окончания шторма. Администрация порта или терминала, как правило, не обязана снабжать суда швартовыми, а должна только предоставлять швартовщиков. Но не пришвартованное судно будет швырять вдоль причала, и оно может серьёзно повредить портовую инфраструктуру. В таких случаях стандартная процедура — удерживать судно одним или несколькими буксирами, но это не всегда возможно. Поэтому в целях обеспечения бесперебойной деятельности руководству порта или терминала стоит иметь достаточный запас швартовов для подобных чрезвычайных ситуаций.

Итак, поскольку штормовая погода может нанести значительный ущерб инфраструктуре порта и нарушить его работу, администрации порта и всем терминалам следует сообща разработать план действий в случае шторма с учётом имеющегося опыта отрасли, а также приобрести всё необходимое оборудование и материалы.

Дополнительная информация

Более подробную информацию о мерах предупреждения и минимизации ущерба от шторма вы найдёте в специальном Штормовом справочнике ТТ Клуба, который вы можете бесплатно скачать с нашего веб-сайта (www.ttclub.com).

Недостоверное декларирование грузов



Сандро Чу
Ведущий специалист по урегулированию убытков (Гонконг)



В силу разных причин, от недобросовестности грузоотправителей до ошибки по невнимательности, грузы могут быть неверно задекларированы.

Правильные действия экспедитора помогут предупредить эту проблему.

Являясь связующим звеном между грузоотправителями и перевозчиками, экспедиторы как никто другой понимают риски и трудности, стоящие перед каждым участником перевозочного процесса.

К сожалению, мы постоянно сталкиваемся с крупными убытками из-за неверно задекларированных опасных грузов. Иногда



Снизить риск недостоверного декларирования экспедиторам помогает тщательная проверка заказчиков.



недобросовестные отправители хотят сэкономить на фрахте, иногда к убыткам приводит недостаточная информация о грузе.

Знать своего заказчика

Снизить риск недостоверного декларирования экспедиторам помогает тщательная проверка заказчиков. В рамках такой процедуры экспедитор собирает и проверяет ключевые документы — паспорта, удостоверения личности, разрешения на деятельность, а также знакомится с деловой репутацией и историей деятельности потенциального контрагента, чтобы удостовериться в его законопослушности и надёжности. При проверке порой выявляются тревожные сигналы, указывающие в том числе на риск недобросовестного информирования о грузе.

Проверка заказчиков помогает соблюдать законодательство в области таможни, опасных грузов, экспортных и импортных ограничений. Кроме того, экспедиторы обмениваются друг с другом информацией о подозрительных или незаконных действиях, выявленных в ходе проверок. Всё это снижает риск недостоверного декларирования.

Тем не менее, даже если экспедитор хорошо знает своего заказчика, ответственность грузоотправителя

за недостоверное декларирование должна быть чётко прописана в договоре.

Обеспечить полноту информации

Сьюки Куань, ведущий специалист по урегулированию убытков офиса ТТ Клуба в Гонконге, напоминает экспедиторам о необходимости передавать всем заинтересованным контрагентам полную и актуальную информацию о грузе. Хотя это требует дополнительных ресурсов, в случае инцидента придётся заплатить значительно больше, если окажется, что экспедитор знал о проблеме, но не сообщил о ней.

Хэ Юйфэн, ведущий специалист по урегулированию убытков офиса ТТ Клуба в Шанхае, обращает внимание на то, что сотрудники экспедитора ни в коем случае не должны готовить букинг-ноту за грузоотправителя. Грузоотправитель должен готовить букинг-ноту самостоятельно — только так можно обеспечить полноту информации, которая будет передана по контрактной цепочке, и в случае недостоверного декларирования экспедитор будет лучше защищён.

Законодательство обязывает грузоотправителя предоставить экспедитору букинг-ноту с достоверно указанными наименованием, описанием, количеством упаковок или грузовых мест, весом и объёмом груза. Если перевозчик или его агент по букированию запрашивают фотографии и другие данные груза, экспедитор предоставляет информацию, полученную от грузоотправителя или со склада. Несмотря на то, что обработка таких запросов может отнимать много времени, их нельзя игнорировать.

Важно помнить, что сотрудникам экспедитора не следует подбирать для грузов коды ТН ВЭД / HS или изменять информацию о грузе в таможенных документах.

Обучать сотрудников

Как считает Сьюки Куань, экспедиторам необходимо проводить регулярное обучение и переобучение персонала основам применимого законодательства и работе с системой букирования. Все сотрудники, участвующие в букировании, должны внимательно и своевременно вводить информацию в систему и знать об актуальных ограничениях на ввоз, вывоз и перегрузку товаров различных категорий, в особенности на тех маршрутах перевозки, за которые они отвечают.

Сотрудники также должны знать алгоритм действий при обнаружении грузов, запрещённых к перевозке, что порой случается уже после завершения букирования или даже после отправки груза.

Проверять груз на терминале

Описанные выше меры помогают снизить риск неправильного декларирования грузов. Кроме этого, экспедитору полезно проводить регулярные и внеплановые проверки грузов на терминалах с помощью рентгеновских досмотровых установок, сканеров, систем распознавания опасных веществ. Так могут быть обнаружены несоответствия между задекларированным и фактически перевозимым грузом, а потенциально проблемные отправки — взяты под усиленный контроль.

Соавторы

Юйфэн Хэ
Ведущий специалист по урегулированию убытков (Шанхай)



Сьюки Куань
Ведущий специалист по урегулированию убытков (Гонконг)



Экспедитор должен передавать всем заинтересованным контрагентам полную и актуальную информацию о грузе.



Будущее умных портов

Оскар
Эгерстрём
Андеррайтер
(Лондон)



Оскар Эгерстрём — андеррайтер по Великобритании, Ирландии, Северной Европе и Бенилюксу, а также ответственный за цифровые проекты ТТ Клуба. Его обязанность — быть в курсе всех ключевых новшеств в цифровизации страхования и логистики, от искусственного интеллекта и Big Data до автоматизации документооборота. В этой статье Оскар расскажет о концепции умных портов.

Современные порты являются сложными системами. Это региональные мультимодальные перекрёстки международных торговых путей, с комплексной инфраструктурой и законодательной базой. Сегодня портам приходится уделять всё больше внимания оптимизации работы и уменьшению экологического следа.

В последние десять лет мы видим большие изменения в деятельности портов и судоходных линий. В первую очередь они касаются автоматизации и цифровизация — блокчейн, искусственный интеллект, интернет вещей. Новые технологии делают работу отрасли экологичнее, безопаснее и эффективнее.

Цифровая трансформация и её применение в логистике и портах, создание т.н. «портов 4.0» — обширная тема. Как и в других отраслях, переходящих к «индустрии 4.0», здесь требуется мощная научно-исследовательская база, чтобы полностью реализовать потенциал новых технологий.

С цифровой точки зрения портовый сектор ещё в стадии «младенчества». Однако на повышение эффективности и экологичности перевозок с помощью новых цифровых технологий уже направляются значительные усилия бизнеса и государственных структур. Рост благосостояния государств и отдельных регионов благодаря развитию мировой торговли очевиден. Поэтому усилия по модернизации оправданы и необходимы.

Перед всеми участниками процесса модернизации стоит дилемма: быть первопроходцами в применении инновационных технологий или применять уже опробованные эффективные решения. Выбор осложняется возрастающей скоростью разработки новых технологических решений и высокими затратами на портовую инфраструктуру.

Государственное финансирование и поддержка крупных инновационных проектов является важным условием в реализации богатого потенциала, который сулит трансформация портов в «порты 4.0». Однако мелким предприятиям трудно осуществить крупные вложения капитала, необходимые для поддержания конкурентоспособности в новых условиях рынка.

ТТ Клуб, его члены и ведущие компании отрасли поддерживают внедрение инноваций. Примеры тому — премия TT Club Innovation in Safety Award, инициатива TOC Safety Village и постоянное партнёрство ТТ Клуба в программе содействия инновациям SafetyTech Accelerator под эгидой Lloyds Register.

Сложность связей и процессов в глобальной торговле требует гибких решений и активного сотрудничества государств и портов в процессе стандартизации коммуникационных систем с помощью современных технологий.

“

Сложность связей и процессов в глобальной торговле требует гибких решений и активного сотрудничества государств и портов.

”

“

Перед всеми участниками процесса модернизации стоит дилемма: быть первопроходцами в применении инновационных технологий или применять уже опробованные эффективные решения.

”



Ещё раз о борьбе с распространением вредителей



Перегрин
Сторрс-Фокс
Директор по
управлению
рисками
(Лондон)



Перегрин Сторрс-Фокс работает в ТТ Клубе уже почти 40 лет. В настоящее время он является главным представителем ТТ Клуба в рабочей группе Cargo Integrity Group, деятельность которой направлена на повышение качества перевозок контейнерных грузов, включая загрузку контейнеров и обмен информацией о ходе перевозки. В этом материале Перегрин рассказывает о борьбе Cargo Integrity Group с распространением вредителей.

Мы неоднократно рассказывали о рисках, связанных с перемещением вредителей по морским маршрутам перевозки контейнеров, и о многолетней деятельности ТТ Клуба в рамках Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) в составе Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО) ООН.

Работа межгосударственных организаций

Наиболее заметным мероприятием 2023 года стал второй семинар МККЗР по минимизации риска распространения вредителей в морских контейнерах и облегчению торговли (1), состоявшийся в июле в Брисбене, на котором был представлен отчёт о деятельности фокус-группы по морским контейнерам при Комиссии по фитосанитарным мерам (КФМ) и предложения в новую редакцию рекомендаций №6 этой комиссии (Морские контейнеры R-06) (2). Присутствовавший на семинаре Джон Томсон из офиса ТТ Клуба в Сиднее отметил равное соотношение участников от бизнеса и государственных организаций, что способствует эффективному диалогу и разработке действенных мер.

После семинара был проведён ряд консультаций по проекту рекомендаций КФМ, публикация которых ожидается в марте 2024 года в преддверии очередной, 18й сессии КФМ. Сессия состоится в апреле 2024 года, на ней будет представлен отчёт о ходе работы фокус-группы по морским контейнерам.

Работа отраслевых организаций

В начале 2023 года Всемирный совет по судоходству (WSC) вместе с компаниями отрасли обновили Совместные

отраслевые рекомендации по очистке контейнеров от вредителей (3). В том числе получила развитие концепция цепочек ответственности, описанная в главе 4 Кодекса ГТЕ. Идея заключается в том, чтобы все участвующие в загрузке и перемещении грузовой транспортной единицы (ГТЕ), каждый сообразно своей роли в транспортной цепочке, прикладывали усилия к тому, чтобы ГТЕ была свободна от посторонних веществ растительного происхождения, насекомых и других живых организмов. Разработчики документа подчеркнули ответственность каждого участника перевозки следить за чистотой контейнера при получении его от предыдущего участника, а также во время использования.

Этот подход к борьбе с растущей проблемой перевозки вредителей в и на контейнерах был представлен на семинаре совместно WSC и Глобальным форумом грузоотправителей. Объединение усилий этих двух влиятельных организаций играет важную роль в реализации возможных добровольных инициатив каждой из сторон перевозки. Таким образом, обязанность по поддержанию чистоты контейнера от вредителей лежит на отправителе, перевозчиках всех видов транспорта, а также операторах терминалов.

Эта инициатива бизнес-сообщества обсуждается экспертами национальных компетентных органов и представителями бизнеса. Сейчас необходимо сформулировать более точные рекомендации для различных участников цепочки поставок, которые помогут им выполнить свои обязанности и достигать целевых результатов. Можно ожидать, что в начале 2024 года в рамках подготовки к 18й сессии КФМ Совместные отраслевые рекомендации снова будут доработаны.

Дополнительные темы для обсуждения

Хотя имеющихся данных пока недостаточно, чтобы точно оценить степень рисков, на семинаре обсудили отдельные пилотные проекты. Были, в том числе, представлены интересные результаты исследований, организованных при национальных организациях по защите растений Австралии и Новой Зеландии. Некоторые выводы наводят на размышления. Например, все вредители, оказавшиеся лидерами по путешествиям на контейнерах, относятся к первой сотне худших видов по Всемирной базе данных инвазивных видов (GISD) (4). Чтобы уменьшить эту угрозу, соответствующие национальные и международные органы могут подготовить качественные пособия для визуальной идентификации вредителей на ввозимых и вывозимых контейнерах, а также простые инструкции на случай их обнаружения. Необходимо также усилить координацию между компетентными органами разных стран, чтобы определить наиболее критичные географические и сезонные паттерны перемещения вредителей.

Согласно исследованиям, вредителей и загрязнения гораздо чаще обнаруживают на внешних, чем на внутренних поверхностях контейнера. Обычно это почва, приставшая к нижней стороне контейнера. Решить эту проблему в долгосрочной перспективе могли бы изменения в конструкции контейнера. В этой связи также можно упомянуть опубликованные в июле изменения в Единые критерии осмотра и ремонта контейнеров (UCIRC) (5) для применения на терминалах. Эти изменения учитывают риски заноса вредителей.

Что дальше?

Очевидно, что, независимо от перспектив обновления законодательства, нужно привлекать внимание заинтересованных лиц к данной теме, плюс необходимы уточнённые рекомендации и инструменты, которые помогут внедрить и поддерживать лучшие практики.

Джон Томсон комментирует: «В 2022 году ТТ Клуб выпустил анимационные ролики, рассказывающие об основных видах риска при перевозках. Со своей стороны Wisetech Global на семинаре в Брисбене представила своё мобильное приложение с чеклистом для использования при загрузке контейнера». Радует, что проблема вредителей была

озвучена в более широком контексте загрузки контейнеров и целостности груза. В том числе это нашло отражение в чеклисте для загрузки контейнеров от Cargo Integrity Group. Кроме того, компании проводят испытания различных высокотехнологичных приборов, в том числе с искусственным интеллектом, которые должны повысить безопасность и эффективность перевозок, включая и проблему сохранения чистоты контейнеров.

Широкий контекст важен, так как проблема борьбы с вредителями стоит в одном ряду с другими проблемами биологического разнообразия (6) и продовольственной безопасности, а также контрабанды наркотиков, живых животных и т.п. и безопасности перевозок в целом. Именно поэтому гармонизировать усилия множества организаций и предприятий для решения этих разнообразных проблем — крайне сложная задача.

1

<https://www.ipcc.int/en/core-activities/capacity-development/sea-containers/international-workshop-on-pest-risk-mitigation-of-sea-container-s-and-their-cargoes-and-the-facilitation-of-international-trade-defining-the-way-forward/>

2

https://assets.ipcc.int/static/media/files/publication/en/2023/01/12_CPM_2023_01_SeaContainers_Draft_CPM_recommendation_2023-01-12.pdf

3

https://static1.squarespace.com/static/5ff6c5336c885a268148bdcc/t/61c85c80b171970243dc24a/1679590858303/Cleaning+of+Containers_Joint+Industry+Guidelines_+EN.pdf

4

https://www.iucngisd.org/gisd/100_worst.php

5

[UCIRC_Revision_3.pdf \(ics-shipping.org\)](#)

6

См. например <https://www.cbd.int/>

“

Каждый в транспортной цепочке должен приложить усилия к тому, чтобы ГТЕ была свободна от посторонних веществ растительного происхождения, насекомых и других живых организмов.

”

“

Необходимо усилить координацию между компетентными органами разных стран, чтобы определить наиболее критичные географические и сезонные паттерны перемещения вредителей.

”





В фокусе внимания — новые идеи

Майк Ярвуд
Управляющий
директор по
предотвращению
убытков
(Лондон)



ТТ Клуб придаёт большое значение инновациям, без которых невозможны прогресс в области безопасности и устойчивое развитие.

Майк Ярвуд рассказывает о проведённых в 2023 году мероприятиях, направленных на поощрение и популяризацию новшеств в сфере безопасности.

Наша команда экспертов по предотвращению убытков постоянно отслеживает появление новых и оригинальных технологий оптимизации рисков в транспортно-логистической отрасли. Это могут быть технологии материальные — новое оборудование или устройство — или же процессы, процедуры и программное обеспечение.

Уже много лет ТТ Клуб тесно сотрудничает с ICHCA International, помогая продвижению лучших практик безопасности в грузовой логистике. В рамках этого сотрудничества в 2023 году было проведено два важных мероприятия: вручение премии TT Club Innovation in Safety Award и выставка TOC Safety Village.

Innovation in Safety Award

В феврале 2023 года премия Innovation in Safety Award впервые была вручена на специальной церемонии на площадке TOC (Terminal Operations Conference) в здании Informa Markets в Лондоне. На мероприятии присутствовало большое число гостей, от отраслевых экспертов и объединений до операторов портов и терминалов и акселераторов технологий.

Вечер открыл Мортен Энгельстофт, председатель ТТ Клуба, бывший CEO компании APM Terminals, более 36 лет занимавший различные позиции в Maersk и в том числе курировавший вопросы безопасности, охраны труда и кризисного управления. «Тема безопасности очень мне близка, — сказал г-н Энгельстофт. — Разумеется, важно зарабатывать деньги и добиваться прогресса в разных областях, но в конечном итоге нет ничего важнее, чем обеспечивать безопасность своих коллег и партнёров, чтобы все

возвращались домой с работы живыми и здоровыми. К сожалению, эту точку зрения разделяют далеко не все транспортные и логистические компании, и это меня очень беспокоит. А для обеспечения безопасности весьма важно не только следовать испытанным стратегиям, но и внедрять инновации».

На мероприятии состоялись две панельные дискуссии. В первой из них, посвящённой теме рисков ущерба здоровью и наездов транспортных средств на пешеходов, приняли участие генеральный директор ICHCA International Ричард Стил, руководитель направления безопасности и экологии DP World Ли Джеймс и генеральный директор Rombit Эверт Бюльке. Во второй дискуссии, озаглавленной: «Снижение ущерба при перевозке грузов и контейнеров», участвовали управляющий директор по предотвращению убытков ТТ Клуба Майк Ярвуд, директор по морским делам Safetytech Accelerator Рич Маклохлин и совладелец ConexBird Николас Галли.

Г-н Энгельстофт объявил трёх финалистов: мобильное приложение Vessel Inspection от APMT, Hazcheck Detect от Exis Technologies и инновационное решение по мониторингу температуры танк-контейнеров (Tank Container Temperature Monitoring) от Intermodal Telematics BV. Финалисты представили собравшимся свои проекты, после чего победителем было объявлено мобильное приложение для осмотра судов от APMT.

Уже шестой год конкурс TT Club Innovation in Safety Award собирает новейшие разработки в сфере безопасности и охраны труда в логистике. На момент составления этого обзора рассматривается 28 номинантов конкурса 2023 года — это рекордное число заявок, полученных из разных стран мира.

“

ТТ Клуб – пример деятельного и ответственного отношения к вопросам безопасности. Участие Клуба в проектах, нацеленных на снижение рисков и убытков отрасли, не формальность, а полноценное партнёрство и профессиональный вклад в укрепление безопасности грузоперевозок.

”

Ричард Стил,
Генеральный директор
ICHCA International



Большинство из них — это абсолютно новые разработки.

Победителя планируется объявить на церемонии 22 февраля 2024 года в Лондоне, снова на площадке TOC.

TOC Safety Village

В июне 2023 года на флагманском мероприятии TOC в Роттердаме ТТ Клуб и ICHCA International совместно с TOC провели выставку Safety Village. Это уже вторая выставка в рамках инициативы Safety Village, на которой было представлено более двух десятков участников.

В течение трёх дней в Safety Village было проведено пять сессий на темы: использование данных для управления рисками в портах и терминалах, предотвращение и ликвидация пожаров в портах и терминалах, предотвращение столкновений

транспортных средств с пешеходами, безопасный подъём и укладка грузов, работа в замкнутых пространствах и на высоте.

Safety Village — это платформа, на которой разработчики, как опытные, так и новички, демонстрируют свои новейшие технологические решения и получают обратную связь от заинтересованной публики. На конференции TOC Europe присутствует более 4 000 участников и посетителей, чья деятельность связана с портами и терминалами. Так что инноваторы получают прекрасную возможность испытать плоды своих трудов.

Цикл инноваций не прекращается. В этом году ТТ Клуб и ICHCA снова проведут TOC Safety Village, на этот раз с 11 по 13 июня 2024 года в конференц-центре Rotterdam Ahoy.

Ждём вас!

Непрерывный поток инноваций

Повышение безопасности отрасли постоянно требует новых идей, обсуждения и обмена опытом. Именно поэтому ТТ Клуб создает условия для разработки и презентации инноваций в течение всего года и поддерживает проведение цикла специальных мероприятий.

4 сентября 2023 г.

Каждый год в сентябре открывается приём заявок на премию ICHCA's TT Club Innovation in Safety Award. Награда присуждается автору самого интересного и эффективного решения в области безопасности глобальной цепи поставок. Приём заявок закрыт 13 ноября 2023 г.



22 февраля 2024 г.

Имя победителя объявляется в феврале на торжественной церемонии в Лондоне, которая собирает экспертов отрасли.

11–13 июня 2024 г.

В июне ТТ Клуб и ICHCA International совместно с TOC проводят выставку Safety Village, на которой демонстрируются лучшие инновации для безопасности отрасли.

TT Talk: Беспилотники на службе у логистики

Чтобы обеспечить безопасность и эффективность работы в портах и терминалах, необходимо внимательно следить за состоянием оборудования, которое изнашивается, стареет и в определённый момент становится источником риска.

Регулярные осмотры оборудования и обновление информации о его состоянии связано с большими трудностями, так как большие объекты, которые находятся у воды и постоянно задействованы в работе, представляют угрозу для жизни и здоровья проверяющего персонала.

Избежать этой опасности позволяет использование беспилотников. С их помощью можно не только осуществлять осмотр без физического присутствия людей в опасной зоне, но и собирать большой объём данных высокого качества.

При эффективном управлении, соблюдении установленных нормативов и лучших отраслевых практик применение беспилотников приносит портам и терминалам существенную пользу. Однако внедрять их следует обдуманно и осторожно, чтобы не допустить новых рисков, связанных с их использованием.

С чего начать

Беспилотные летательные аппараты (БПЛА), они же беспилотники или дроны, находят применение во самых разных отраслях. Их быстро адаптируют для различных целей — от осмотра оборудования до помощи при чрезвычайных ситуациях. Активное развитие беспилотных технологий открывает хорошие перспективы для успешного применения дронов в портах и на терминалах.

При условии надлежащей подготовки персонала и правильной эксплуатации беспилотники помогут не только снизить риски инцидентов на предприятии, например за счёт исключения работы на высоте, но и повысить эффективность производственных процессов.

Однако, чтобы запустить в работу беспилотники, нужно соблюсти ряд законодательных требований. Ниже для примера схематично представлена процедура согласования, принятая в Великобритании. Об особенностях процедуры, установленной законодательством вашей страны, вы можете узнать в своём национальном компетентном органе по гражданской авиации.

К счастью, в условиях растущего рынка нет недостатка в услугах местных компаний, которые помогут получить все законодательно требуемые согласования и проведут надлежащую подготовку персонала по обращению с беспилотниками.

Сценарии использования

Как было сказано, благодаря беспилотникам можно устранить необходимость присутствия людей в зонах повышенного риска. При этом данные, собираемые беспилотниками, должны быть достаточно качественными, чтобы можно было на их основании принимать решения относительно эксплуатации оборудования. Перечислим основные используемые для этого инструменты.

Важность осмотра

Для управления, оптимизации и сохранения ресурсов большое значение имеют регулярные осмотры. Использование беспилотников значительно облегчает соблюдение графика проверок и требует минимальной подготовительной работы. В ходе осмотра собираются данные для принятия обоснованных решений, распределения ресурсов, планирования технического обслуживания и ремонта, а также переоснащения. Так как портовое оборудование — это немалые инвестиции, осмотры незаменимы для обеспечения рентабельности и устойчивого развития предприятия.

Фотограмметрия

Фотограмметрия — это построение и анализ точных трёхмерных изображений по снимкам с камеры беспилотника и данным GPS. Беспилотник пролетает над осматриваемой зоной и делает снимки через заданные интервалы. Снимков требуется много, так как необходимо существенное перекрытие изображений (обычно 80%), чтобы специальное ПО определило положение отдельных пикселей и построило трёхмерную модель.

Особенно полезной эта технология оказывается для тщательного осмотра оборудования и грузов крупных размеров или сложной конфигурации. Кроме того, полученная информация выйдет полезнее, чем при традиционном способе осмотра, так как с помощью соответствующего ПО из трёхмерной модели могут быть получены дополнительные размерные или объёмные данные.

Если регулярно проводить фотограмметрические осмотры, путём сравнения их результатов можно отслеживать ухудшение состояния оборудования или изменение в объёме.

Лидар

Аббревиатура LIDAR расшифровывается как Light Direction and Imaging — обнаружение и определение дальности с помощью света. Эта технология позволяет получить примерно те же данные, что и фотограмметрия, но другим способом. При фотограмметрии положение точек трёхмерного объекта определяется путём обработки фотоснимков, тогда как лидар использует испускаемые лазером световые волны и определяет расстояние за счёт анализа волн, отражённых от объекта.

Лидары плохо подходят для исследования больших площадей. Их сильная сторона — сбор большого объёма данных в лесистой местности. Поэтому для нужд портов и терминалов эта технология имеет ограниченное применение.

Тепловизионная съёмка

Тепловизионная съёмка уже широко используется в различных отраслях. Она имеет существенное преимущество перед обычными камерами, так как выявляет возможные проблемы, не заметные невооружённым глазом. Раннее обнаружение точек перегрева в электрооборудовании и проводке помогает предотвратить возгорание.

Принимая во внимание растущее использование фотоэлектрических систем для производства электроэнергии и литиевых батарей для её хранения, можно сказать, что тепловизионная съёмка будет крайне полезна для повышения пожарной безопасности.

Заключение

Популярность беспилотников быстро растёт благодаря очевидным и существенным выгодам их использования в портах и на терминалах. Освоение этого оборудования может казаться сложной задачей, но при наличии чётких задач и с помощью опытных специалистов по БПЛА интеграция новых технологий проходит быстро и успешно.

Растущий спрос на беспилотники мы видим не только в нашей, но и в смежных отраслях. Появляется большое число новых разработок и исследований. Поэтому в ближайшие годы можно ожидать множества инноваций в этой сфере и новых, интересных сценариев применения беспилотников.

Беспилотники позволяют не только снизить риск для жизни и здоровья персонала, но и регулярно получать повышенный объём качественной информации о состоянии оборудования. Не стоит упускать выгоды, которые обещает применение этой новой технологии на терминалах и в портах.



Комментирует Нил Дейлус, менеджер по оценке рисков (Ньюкасл)

“ Массовое внедрение дронов действительно была непростой задачей не только для меня как ответственного менеджера, зарегистрированного в Управлении гражданской авиации Великобритании, но и для самих операторов дронов.

Фактическое развертывание дронов на месте происходит относительно быстро и просто, но больших усилий и ресурсов требует подготовка и повышение квалификации операторов. Здесь требуется налаживание долгосрочных партнёрских отношений с поставщиками оборудования. Благодаря совместной работе нам обычно удается построить обучение таким образом, чтобы оно точно отвечало нашим потребностям и задачам и действительно повышало эффективность операций в порту.

Самой полезной частью обучения я считаю практические занятия в порту, поскольку стажеры оттачивают свои навыки в рабочей среде. При этом практика в порту позволила выявить и скорректировать пробелы в программе обучения.

Как я говорил, развертывание на месте происходит быстро, однако перед тем, как дрон оторвется от земли, требуется тщательное предполетное планирование, и зачастую оно занимает больше времени, чем сам полет дрона. Грамотное планирование является залогом безопасного и успешного полета, и этот этап необходимо закладывать в график работы команды.

Операторы дронов должны налетать определенное минимальное количество часов. И зачастую меньшая по размеру опытная команда, которая уделяет больше времени управлению дронами, быстрее достигнет необходимого уровня компетенции.

”

Пять минут с Майком Даннингом: Risk Byte

В октябре 2023 года команда ТТ Клуба по предотвращению убытков запустила новую серию материалов под названием **Risk Byte**. Первый выпуск был посвящён добрососедскому соглашению. Как правило, это краткосрочное и неформальное соглашение между двумя операторами, которые договариваются передавать друг другу во временное пользование оборудование и персонал. Такие соглашения могут упрощать рабочие процессы, но в случае инцидента становятся источником проблем при урегулировании страховых претензий.

Подготовка новой серии информационных материалов стала ответом на многочисленные запросы от членов ТТ Клуба и брокеров. Майк Даннинг, андеррайтер офиса ТТ Клуба в Нью-Джерси, который внёс значительный вклад в разработку Risk Byte, рассказывает подробнее.

Майк Даннинг
Андеррайтер
(Нью-Джерси)



“
Для минимизации
риска исключительно
важно сначала
обсудить все детали
внутри компании и
лишь затем обратиться
к страховщику или
страховому брокеру.
”

Выпускаемые ТТ Клубом памятки и рекомендации по предотвращению убытков касаются наиболее распространённых проблем, с которыми сталкиваются члены Клуба и предприятия отрасли. Серия Risk Byte отличается несколько другим подходом. Вы можете пояснить её основные задачи?

Серия Risk Byte была задумана для освещения потенциальных проблем членов Клуба и их коллег по отрасли именно в сфере страхования. Это такие случаи, когда страхователь не получает от страхового продукта то, на что рассчитывал. Наша цель — разработать рекомендации, которые помогут свести такие неожиданности к минимуму.

Несмотря на все разъяснения и меры предосторожности, страховые случаи всё равно происходят. Поэтому мы надеемся, что серия Risk Byte поможет нашим членам обеспечить себе адекватное страховое покрытие, которое помогает предприятию быстрее вернуться к нормальной работе. Весь мой профессиональный опыт связан со страхованием, так что Risk Byte — это мой вклад в повышение ценности членства в ТТ Клубе.

Кто целевая аудитория Risk Byte?

Серия Risk Byte рассчитана на тех, кто занимает руководящие позиции в организациях-членах Клуба: ответственных за приобретение и использование страховых услуг, а также за организацию страхуемой деятельности.

Надеюсь, читать Risk Byte будут руководители различных подразделений, потому что для минимизации риска исключительно важно сначала обсудить все детали внутри компании и лишь затем обратиться к страховщику или страховому брокеру.

Расскажите, пожалуйста, о содержании материалов.

В каждом выпуске мы будем останавливаться на одной распространённой проблеме. В начале материала мы формулируем тему, затем следует подробное разъяснение, описаны риски и даны рекомендации по их снижению. Информация будет проиллюстрирована подходящим случаем из практики.

Как часто вам приходится консультировать членов Клуба и брокеров по подобным вопросам?

Зависит от вопроса. От нескольких раз в год до раза в месяц и чаще. Но нужно иметь в виду, что многие члены Клуба могут не осознавать, что им нужна консультация по каким-то вопросам. Мы надеемся, что серия Risk Byte поможет обратить их внимание на потенциальные риски.

Почему темой первого выпуска серии были выбраны «добрососедские соглашения»?

Страховщик часто и не подозревает о существовании у клиента «добрососедского договора», пока не наступит страховой случай. Мне довелось в течение месяца работать с тремя подобными случаями, когда требовалось увеличение страхового покрытия. Вероятно, многие члены Клуба заключают подобные соглашения без предварительного обсуждения с нами, не подозревая о возможных последствиях.

Какие темы вы планируете рассмотреть в ближайших выпусках?

- Гарантийные письма
- Страхование груза против страхования ответственности
- Агентские договоры
- Договоры с повышенной ответственностью
- Минимизация договорных рисков

Насколько важны рекомендации ТТ Клуба по этим темам?

На мой взгляд, крайне важны. От того, насколько внимательно отнесутся к нашим рекомендациям члены Клуба и другие операторы, зачастую зависит, покроет ли страховой полис их обязательства или нет.

Для некоторых читателей часть информации будет не в новинку — но далеко не всем. Как я уже сказал, консультации по этим темам мы проводим практически еженедельно. Так что надеемся, что наши опыт и знания будут полезны членам ТТ Клуба и отрасли в целом.

“
От того, насколько
внимательно
отнесутся к нашим
рекомендациям
члены Клуба и другие
операторы, зачастую
зависит, покроет ли
страховой полис их
обязательства или нет.
”

Встречи и консультации

Постоянные контакты с членами ТТ Клуба — одно из приоритетных направлений работы глобальной команды специалистов по предотвращению убытков. Мы посещаем объекты и предприятия членов Клуба, проводим оценку рисков, выступаем с презентациями и консультируем по широкому кругу вопросов. Эта карта наглядно иллюстрирует нашу работу с членами ТТ Клуба за 2023 год.

Хранение литий-ионных аккумуляторов

В 2023 году литий-ионные аккумуляторы были объектом повышенного внимания на всех видах транспорта. Логистические операторы изучали риски, связанные с их хранением и возгоранием, особенности горения, необходимые меры профилактики и средства для ликвидации такого пожара.

Литий-ионные аккумуляторы — подготовка к возможным ЧП

Принимая во внимание опасность литий-ионных аккумуляторов (в особенности в электромобилях и на борту судна), несколько портовых администраций приняли участие в учебной постановке инцидента с возгоранием, чтобы проверить свою готовность к ликвидации пожара.

Риски портов и терминалов

ТТ Клуб страхует более 65% из сотни крупнейших портов и терминалов мира. Поэтому риски, связанные с их работой, постоянно находятся в поле зрения наших специалистов по предотвращению убытков.

Климатические риски

Это ещё одна частая тема наших консультаций с членами ТТ Клуба. Следствием изменения климата стали новые риски в разных частях света. Для морских портов это прежде всего повышение уровня моря, усиление и учащение штормов, для сухих портов и терминалов — сильные засухи, для логистических операторов — наводнения, лесные пожары и т.д.

Риски логистических операторов

Специалисты ТТ Клуба проводят консультации с членами Клуба по узким и более общим вопросам, которые чаще всего касаются краж грузов, обеспечения транспортной безопасности и перевозок рефрижераторных грузов.

TT Talk: Перевозка пластиковых гранул

В последнее время большое внимание уделяется теме загрязнения окружающей среды пластиковыми гранулами. Рассмотрим риски, возникающие при международной перевозке этого специфического материала.

Для производства большинства видов пластмасс используются пластиковые гранулы — частицы пластика диаметром несколько миллиметров, размером примерно с чечевичное зерно. Их расплавляют и затем отливают более крупные пластмассовые изделия. Загрязнение гранулами водоемов и почвы представляет сегодня серьёзную и всеми признанную угрозу для экосистемы нашей планеты.

Пластиковые гранулы, проглоченные рыбой, птицей или животными, влияют на процесс пищеварения. Помимо собственно пластика, в гранулах накапливаются токсины, впитанные из окружающей среды. Появляются сообщения о насекомых и микробах, которые приспособились питаться пластиком, при этом сами попадают в рацион птиц и мелких млекопитающих и отравляют их организм.

“
Следует помнить о том, какой огромный вред наносит окружающей среде загрязнение гранулами — не только на море, но и на суше.

”

Из-за малых размеров пластиковые гранулы, попав в воду, быстро рассеиваются, так что ликвидировать такое загрязнение сложно и дорого. Организации морского судоходства ищут способы минимизировать вероятность подобных происшествий, но эффективного решения пока нет. Не стоит забывать и о потерях гранул при перевозках другими видами транспорта, а также их фасовке, перегрузке и хранении. Рассеивание гранул на суше не менее опасно для окружающей среды, чем их попадание в воду.

Основные виды упаковки

Для перевозки пластиковых гранул обычно используются следующие виды упаковки:

- **Танк-контейнеры**
- **Контейнеры для насыпных грузов**
- **Картонные коробки с пластиковым пакетом-вкладышем**
- **Полипропиленовые мешки (25—1000 кг)**
- **Большие тканевые мешки**
- **Контейнеры и барабаны для насыпных грузов среднего размера**

Каждый вид упаковки имеет свои особенности, которые должны учитываться организаторами перевозки.

Риски при перевозке

Помимо вреда окружающей среде, перевозка пластиковых гранул связана также и с другими типами риска.

Устойчивость упаковки

Некоторые виды упаковки, особенно большие мешки на паллетах, при перевозке могут устойчивости и смещаться. Гранулы внутри мешков также смещаются, и мешки могут лопнуть от сильного натяжения. К сожалению,

в настоящее время не существует единого стандарта качества таких мешков, но для перевозки следует выбирать самые прочные образцы. Эта проблема актуальна для всех этапов перевозки.

Распределение массы

Неравномерное распределение массы груза повышает вероятность не только опрокидывания транспортного средства при движении, но и обрушения перевозимых упаковок. Последнее тоже может быть опасно для жизни и здоровья людей, например если тяжёлые мешки выпадут на них при открытии дверей контейнера.

Опасность для окружающей среды

В любой момент перевозки пластиковые гранулы могут просыпаться. По некоторым оценкам, это происходит с каждым десятым контейнером. Гранулы рассыпаются также при загрузке в автомобильный или железнодорожный танк-контейнер, и это часто происходит вне помещения, которое легко очистить. В любых случаях загрязнения потребуется устранить все последствия.

Минимизация риска

Следует избегать перевозок пластиковых гранул в картонных коробках, биг-бэгах и мягких контейнерах — эти виды упаковки слишком часто рвутся или теряют устойчивость. Их применение опасно просто для здоровья персонала, не говоря уже об окружающей среде. Менее крупные, 25-килограммовые мешки, правильно закрытые и зафиксированные, меньше подвержены разрывам. Даже если такой мешок прорвётся, убирать рассыпанные гранулы гораздо легче. Минимизировать эти риски помогло бы введение обязательного стандарта качества упаковки.

Локализация

В случае рассыпания гранул в контейнере или на территории терминала необходимо принять все меры, чтобы не допустить их попадания в окружающую среду, особенно в воду. Для этого используют боны или фильтры, закрывающие канализационные стоки.

При загрузке и выгрузке контейнеров предотвратить рассеяние просыпанных гранул помогут размещаемые под контейнером специальные поддоны или желоба, а также передвижные барьеры.

Осторожность при переноске

При переноске мешков с пластиковыми гранулами вручную следует соблюдать особую осторожность. Масса гранул движется внутри мешка, и центр тяжести может неожиданно сместиться. Это одна из причин травматизма в пластмассовой промышленности.

Крепление упаковок

Из-за постоянного смещения гранул внутри упаковки может быть сложно обеспечить надлежащее крепление. Приведём несколько рекомендаций.

Крупные мешки следует фиксировать на паллетах крепёжными лентами. При установке паллет в два яруса нужно проложить между ярусами фанерные листы, чтобы равномерно распределить вес.

Для предотвращения обрушений рекомендуется использовать самонатягивающиеся ремни, а зазоры следует заполнять подкладочным материалом.

При креплении паллет на тентовом автопоезде ремнями через верх нужно подложить под ремень защитную подкладку, чтобы натянутый ремень не повредил мешок. Подойдёт даже лист картона, хотя существуют и специальные изделия для этой цели.

25-килограммовые мешки укладываются на паллетах в шахматном порядке («сотами») для большей устойчивости. Рекомендуется использовать защитные подкладки и обёртку.

Заключение

Перевозка пластиковых гранул сопряжена с рядом проблем, для которых пока нет простых решений. Однако следует помнить о том, какой огромный вред наносит окружающей среде загрязнение гранулами — не только на море, но и на суше. Не забывайте также и о рисках для здоровья работников. Поэтому к организации перевозки пластиковых гранул нужно подходить внимательно и ответственно.

Комментирует Джош Финч, менеджер по рискам в логистике (Лондон)



“

По своему опыту могу сказать, что главная сложность в обращении с пластиковыми гранулами связана с их гладкостью и малым размером. Гранулы всё время смещаются, и их трудно упаковать и загрузить безопасно. Мешки с гранулами легко могут обвалиться и придавить кого-то из складских работников.

В отличие от продовольственных и строительных сыпучих грузов, попадание пластиковых гранул в окружающую среду крайне вредно. Чтобы не допустить этого, грузоотправители могут грузить гранулы в танк-контейнеры. Если же это слишком затратно, можно расфасовать их в мешки небольшого размера в паллетах — по сравнению с биг-бэгами вероятность рассыпания меньше.

Международная морская организация (ИМО) в настоящее время рассматривает возможность урегулирования перевозок пластиковых гранул в рамках Международного морского кодекса по опасным грузам (МК МПОГ / IMDG). Полагаю, что бизнесу надо активнее участвовать в поиске решений для охраны труда и здоровья и защиты окружающей среды.

”

Пять минут с Ризом Ричардсом: Зерно

Риз Ричардс
Старший андеррайтер
(Австралия)



Расскажите, пожалуйста, о зерновой инициативе ТТ Клуба в Австралии.

Мы увидели, что можем предложить услуги, полезные австралийским аграриям: традиционное страхование ответственности при перевозке, хранении и погрузке-разгрузке, а также страхование первой стороны от рисков простоя и повреждения грузов или имущества.

В западном и восточном зерновых поясах Австралии ежегодно производится около 40 млн тонн зерна, из них приблизительно 70% экспортируется. Прежде услуги транспортировки и хранения зерна предоставляли лишь несколько крупных компаний, но в последнее время (особенно в сельской местности) набирают популярность малые и средние операторы. Таким образом, на рынке сложились благоприятные условия для предложения услуг ТТ Клуба внутренним перевозчикам, экспортёрам зерна и владельцам зернохранилищ.

Мы установили, что многие операторы и сами владеют зерном (а значит, им нужно страховать груз/имущество, т. е. страхование первой стороны), и хранят и перевозят зерно клиентам (нужно страхование ответственности). Поэтому мы разработали предложение, которое включает в себя оба страховых продукта.

Мы исследовали рынок, общались с представителями отрасли, брокерами и экспертами-консультантами, чтобы изучить все риски в области страхования ответственности и страхования зерна как имущества.

“

В западном и восточном зерновых поясах Австралии ежегодно производится около 40 млн тонн зерна.

”

Уже существующие услуги ТТ Клуба по страхованию объектов перегрузки и хранения (Cargo Handling Facilities, CHF) и перевозок зерна (Transport Logistics Grain, TLG) хорошо подходят для новой целевой группы. А условия страхования грузов ТТ Клуба (Cargo Cover) были модифицированы, чтобы учесть риски первой стороны, связанные с перевозкой (внутренней или международной) и хранением зерна.

Это комбинированное предложение создаёт ТТ Клубу хорошее конкурентное преимущество на австралийском рынке.

Почему именно зерно?

Первоначально нас привлекла высокая потенциальная доля рынка. При обороте в 13 млрд австралийских долларов зерновая отрасль имеет значительный вес на рынке насыпных и контейнерных грузоперевозок. А по мере знакомства с рискованым ландшафтом наш энтузиазм только возрастал.

Зерно — не слишком нежный товар. Риск краж невелик из-за низкой удельной стоимости и больших объёмов. Риск самовозгорания легко минимизировать с помощью современных технологий. Даже если некоторый объём зерна пострадал, это не означает его утрату. К примеру, подмокшее зерно можно просушить и смешать с зерном высокого качества, и полученный продукт будет пригоден для продажи как корм для скота. Некоторые риски снижаются за счёт распределения больших объёмов зерна между несколькими хранилищами. Наконец, в отрасли действуют качественно разработанные стандарты, которые применяются всеми операторами.

Каков потенциальный объём рынка?

Как я уже сказал, 13-миллиардная индустрия, которая производит порядка 40 млн тонн зерна в год, — это большой бизнес. Австралийская ассоциация зерновой торговли насчитывает более 250 членов. Даже если ТТ Клуб сможет предложить свои услуги только трети из них (остальные — трейдеры, юридические фирмы и др.), потенциальный рынок сбыта всё равно велик. В настоящее время членами ТТ Клуба стали уже полсотни компаний из этого числа, и мы считаем, что это не предел.

Почему именно Австралия? Можно ли расширить это предложение на весь мир?

Австралийский рынок подошёл нам по нескольким причинам:

- Условия выращивания: условия на западном и восточном побережьях обеспечивают практически каждый год хороший урожай, а, значит, и потребность в страховании.
- Размер предприятий: совокупная стоимость товара, приходящаяся на один застрахованный объект или транспортное средство, находится обычно в допустимых пределах для малых и средних предприятий.
- Отраслевые стандарты: существующие стандарты и правила отрасли обеспечивают качественное управление рисками. С отраслевой ассоциацией зерновой торговли у нас налажены рабочие контакты.

Если руководство офисов ТТ Клуба в других частях света сочтёт подходящими рыночные условия и рискованный ландшафт, мы сможем предложить им подобные страховые решения. Обширные регионы производства зерна есть, например, и в Северной и Южной Америке, и в Европе.

Расскажите о деятельности членов ТТ Клуба, пользующихся этими услугами.

Услугой страхования ответственности в настоящее время пользуются как перевозчики зерна — в основном автомобильные перевозчики, — так и компании, занимающиеся его хранением в бункерах и силосах, отслеживанием его состояния и обработкой, в том числе проверками качества, фумигацией и фасовкой.

Перегрузка зерна происходит не только на портовых терминалах, но и предприятиях вдалеке от моря, куда зерно свозится из разных мест выращивания для подготовки к отправке на побережье для последующего экспорта.

Существующие условия страхования CHF и TLG, которые предлагает ТТ Клуб, вполне подходят для страхования этой деятельности. А страхованием зерна как груза пользуются производители и экспортёры, а также операторы зернохранилищ, владеющие частью хранимого зерна.

Какие главные риски сопутствуют этой деятельности?

Если говорить о страховании груза, основным риском я бы назвал затопление или затопление зерна. Такие инциденты происходят довольно часто и связаны с наибольшими суммами претензий. Хотя зерно порой можно частично спасти или реализовать как товар более низкой категории качества, масштаб ущерба не всегда позволяет это сделать.

Взрывы и самовозгорание зерна в хранилищах раньше вызывали шумиху в прессе, но сейчас в Австралии этот риск, хоть и актуальный, значительно снизился за счёт широкого использования профилактических мер. К ним относятся проверки влажности перед хранением, вентилирование, применение тепловых датчиков внутри хранилищ, регулярный контроль, техническое обслуживание оборудования (конвейеров, шнековых погрузчиков, систем пылеподавления и т.п.).

Что касается страхования ответственности, то надо обратить внимание на риск вреда жизни и здоровью людей. Хотя производственные процессы всё больше автоматизируются, опасность по-прежнему сохраняется.

Один из факторов риска — это трудности обращения с плёночными материалами, которыми зерно укрывают от воздействий внешней среды. При сильном ветре эта работа может стать весьма опасной. Следует также учитывать, что иски по возмещению вреда здоровью в Австралии бывают очень дорогостоящими: суммы претензий и судебные издержки предельно высоки.



“

Перегрузка зерна происходит не только на портовых терминалах, но и предприятиях вдалеке от моря.

”

TT Talk: Важность стандартных условий договора

Сьюки Куань
Ведущий
специалист по
урегулированию
убытков
(Гонконг)



Стандартные условия договора являются фундаментальным инструментом снижения рисков. Они помогают вносить ясность в договорные отношения, ограничивать ответственность и устанавливать подсудность споров. Главное назначение стандартных условий — защита бизнеса.

Что же происходит, если возник спор или ущерб, а стандартные условия транспортной компании не были надлежащим образом включены в договор с заказчиком?

В этом материале Сьюки Куань рассказывает о некоторых ловушках.

Международные перевозки сопряжены с постоянными и разнообразными рисками, так что споры между участниками перевозочного процесса неизбежны. Снизить финансовый ущерб можно за счёт своевременных мер, к которым относится не только усиление охраны труда и транспортной безопасности, но и грамотное составление договоров.

Транспортная цепочка включает в себя целый ряд субъектов — в том числе грузоотправителя, экспедитора, судоходную компанию, порт, терминал, перевозчиков первой и последней мили. Договорные отношения между ними регулируются законодательством разных стран. Частично обязанности и ответственность участников перевозки устанавливаются международными конвенциями, но в чём-то договаривающиеся стороны имеют больше свободы и могут договориться об условиях работы по своему усмотрению.

Оформление договорных условий

В некоторых случаях договаривающиеся стороны составляют индивидуальный контракт под конкретную перевозку, в других — руководствуются стандартными договорными условиями исполнителя. При оформлении договора международной перевозки следует учитывать ограничения, которые может накладывать на содержание

договора местное законодательство. Однако чаще возникают проблемы, если слишком полагаться на стандартные условия.

Опишем случай из нашей практики, который иллюстрирует ряд связанных с этим рисков.

Случай из практики

Экспедитором IFF Inc. была организована доставка оборудования из Испании в Казахстан от двери до двери, включая морскую перевозку. Перевозка морем была выполнена без происшествий. Далее груз доставлялся автотранспортом до склада получателя. Автопоезд нанятого для этого субподрядчика двигался с грузом по оживлённой трассе. Водитель автопоезда счёл, что двигавшееся рядом транспортное средство приблизилось на небезопасное расстояние, и, чтобы избежать ДТП, выполнил резкий манёвр в сторону.

Из-за этого манёвра прицеп автопоезда перевернулся, и контейнер с грузом упал на землю. Находившееся в контейнере оборудование получило серьёзные повреждения. Стоимость оборудования составляла 1,5 млн долларов США, а потребовавшийся ремонт был оценен более чем в 900 тыс. долларов.

Водитель не был признан виновным в ущербе. Однако

транспортное средство третьей стороны, из-за которого он совершил манёвр, не удалось идентифицировать и разыскать. Не было также официальных документов компетентных органов по инциденту, из которых бы следовало, что действия водителя нельзя классифицировать как небрежность. Поэтому у IFF Inc. не доставало аргументов, чтобы снять с себя ответственность. Кроме того, взыскать ущерб с субподрядчика, небольшой транспортной компании, не представлялось возможным: никакой информации о страховании его ответственности получено не было.

Сумма претензии (которая по праву суброгации перешла от заказчика IFF Inc. к его страховой компании) составила 750 тыс. долларов США. Но в договоре между с заказчиком имелась ссылка на стандартные условия IFF Inc., по которым предел ответственности экспедитора составлял 2 SDR на килограмм повреждённого груза, что в данном случае соответствовало примерно 150 тысячам долларов.

Роль местного законодательства

Страховщик ответственности IFF Inc. обратился за консультацией к казахстанским юристам и был проинформирован, что, согласно местному законодательству, лимит ответственности за повреждение груза устанавливается на уровне стоимости ремонта, стоимости груза или суммы уменьшения стоимости груза в результате повреждения в зависимости от того, что окажется меньше. Иными словами, установление предела ответственности исходя из веса груза не допускается. Более того, договорённости между поставщиками транспортных услуг и их заказчиками об иных видах ограничения ответственности, отличающихся от установленных местным законодательством, не признаются действительными. Вышло, что IFF Inc. не могла опираться на свои стандартные условия для снижения суммы претензии.

Несмотря на этот не особо обнадеживающий результат юридической консультации, в ходе переговоров компании IFF Inc. и её страховщику удалось, сославшись на стандартные условия IFF Inc., убедить предъявителя претензии согласиться на возмещение в размере примерно 80% от лимита по стандартным условиям.



Комментирует Джастин Рейнольдс, региональный директор по урегулированию убытков — EMEA (Лондон)

Первым делом следует переместиться в самый верх цепочки и включить свои стандартные условия в договор с заказчиком — иначе на вас может лечь ответственность «в полном объёме». Но не стоит забывать и о движении вниз по этой же цепочке, ведь ваши субподрядчики могут добавить свои собственные стандартные условия в договоры с вами. Нужно по возможности обеспечить, чтобы ваши условия и условия субподрядчиков стыковались — иными словами, чтобы всюду применялись и те же ключевые положения относительно ответственности: защитные оговорки, лимиты, сроки, ссылки на законодательство и подсудность (принцип «back to back»). В противном случае может возникнуть ситуация, когда вы должны будете возместить больше, чем сможете получить сами, или успеть предъявить претензию в течение короткого срока, или судиться с субподрядчиком в менее удобной для вас юрисдикции.

“

Правильно включить свои стандартные договорные условия во все заключаемые контракты — безусловно в интересах экспедиторов и логистических операторов.

”

Фундаментальное значение

Правильно включить свои стандартные договорные условия во все заключаемые контракты — безусловно в интересах экспедиторов и логистических операторов. Даже если они не применяются в полном объёме, как показано в приведённом примере, они остаются незаменимым инструментом при урегулировании споров и претензий.

Особенное значение стандартные условия имеют там, где плохо работают международные конвенции — как правило, на перевозках первой и последней мили, где риски повреждения или порчи груза никак не меньше, а иногда и больше, чем при перевозках на дальние расстояния. По нашему опыту на коротком плече чаще действуют менее формальные договорные отношения, сопряжённые с более высокими рисками ответственности, поэтому мы рекомендуем закладывать стандартные договорные условия в основу всех участков перевозки.

”

Обращение к членам ТТ Клуба

Команда ТТ Клуба по предотвращению убытков стремится всесторонне содействовать повышению безопасности и устойчивому развитию отрасли, постоянно ищет и анализирует актуальные инициативы и делится с членами Клуба полезной информацией через разные каналы.

Самые ценные материалы возникают как ответы на вопросы и реальные случаи из вашей практики. Тесное сотрудничество позволяет нам понимать нужды отдельных компаний и отрасли в целом, создавать по-настоящему полезные рекомендации и проводить актуальные и значимые мероприятия по предотвращению убытков.

Через этот отчёт красной нитью проходит мысль, что каждая наша инициатива основана на обратной связи от членов Клуба и брокеров, на вашем уникальном опыте.

Пользуясь случаем, благодарим вас за поддержку и активность в ушедшем году и призываем поддерживать связи с командой по предотвращению убытков ТТ Клуба, предлагать темы для вебинаров, подкастов и новых инструкций.

Вместе мы сможем сделать очень многое.