



## TT Talk 第175期

1. 继续深入探讨：集装箱称重的问题
2. 您是否认为：重大件货物，在航行过程中就不会位移？

### 1. 继续深入探讨：集装箱称重的问题



众所周知，重量申报的不准确，影响了集装箱运输行业的安全和效率，然而对于如何制定合适且相符的新政策来应对这一问题，尚没有一致意见。在即将举行的TOC欧洲会议上，TT Club将举办一个圆桌论坛，和与会人员继续就此问题深入探讨。

毫无疑问，我们无法确切知道去年全世界高达1.3亿的集装箱在航行时的实际重量。业内人士一直在探讨的是集装箱重量申报的差异到底有多少，这是否导致了航行安全和危险事故的发生，以及如何推行新的法例来改变现状。

TT Club多年来一直积极推动该议题，并且将继续为即将于6月底在鹿特丹举行的TOC欧洲会议担当该议题主持人的角色。

### 促进改变的案例

对于已经装船的集装箱，事故发生后进行系统的重量验证几乎是不可能的，但最近几年有两个案子提供了这样的机会。2007年1月，当“MSC Napoli”轮在英国南海岸搁浅后，发现600个装载于甲板上的集装箱中，有137个箱子至少有3吨的误差，其或多或少于载货单上申报的重量。2011年6月，在西拔牙的阿尔赫西拉斯港卸货

时倾覆的“Deneb”轮，被指大部分的集装箱——150个箱子中有64个——是载货的，与初始申报不符。

### ***目前的趋势是，在订舱时提供的重量（由托运人提交给承运人）被假定是实际重量***

在最近的一次行业研讨会上，国际货物装卸协会（ICHCA）的董事Richard Marks，根据统计数据得出结论。他说，“目前的趋势是，在订舱时提供的重量（由托运人提交给承运人）被假定是实际重量，而此正是造成大部分集装箱重量被误申报的原因。“重量偏差”的程度——像申报差错率如“MSC Napoli”轮达22%、

“Deneb”轮高达42%——在行业内不足为奇。更重要的问题应是如何在整个行业内进行改变。

一些托运人代表想要对集装箱超重对航行安全的影响，有更多的了解。诸如堆积的集装箱倒塌、公路和码头上的车辆倾覆、吊车故障和船舶倾覆等事故，都是由于集装箱超重引起的吗？在最近一篇知名度较高的文章中，作者Chris Welsh，是全球货主联合论坛的秘书长，他指出：没有足够的证据表明，每年约8000个与安全有关事故牵涉到集装箱超重。他在文中写到：“几乎没有事故认定误申报为根本的原因。”当然，他也承认：“在一些案例中，超重很有可能是一个次要原因。”

在同行业中很少有人会否认，集装箱重量的误申报是一个真正值得重视的问题；越要实现重量申报的准确性，就要明确谁来负责重量检验，以及制定规章要求提供的信息充分且全面。

## **国际间的讨论**

### ***“在没有查证总重量”的情况下，不允许已装货集装箱上船***

下一次的IMO DSC会议将审议于今年9月份提出的修正案，并可能在2014年12月前被接纳，预计最早于2016年7月生效。然而，就该修订案的细节仍在激烈探讨中。IMO会员中的通讯小组成员被要求对如何检验集装箱的重量，提出切实可行的方案，同时起草修改SOLAS公约的相关条文，和提供详细全面的指导方针。希望这份指导方针可以使修订案在每一个集装箱化作业的环境下顺利执行，涵盖那怕是最落后的集装箱操作运营方式。通讯小组递交意见书的截止日期迫在眉睫。此后，其他利害关系方可以在9月份召开的辩论会上，提供简短的评论供委员会参考。

## **相反的观点**

那么，什么是最好的方法，可以确保每一个集装箱被“已验证总重量”？作为托运人代表的欧洲货主委员会（ESC），赞同于DSC 17次会议上提出的所谓“德国和解

方案”，该方案以“计算称重Weighing by calculation”作为解决方法。这必须依赖于一个经过改良的，且更为可靠的物流操作流程，即由负责货物装箱的操作方计算出每一件装入集装箱内的货物的重量，加上托盘、衬垫和其他固定材料的重量，然后得出以上所有内容的总重量。再加上已知的空箱自重，则可计算每一个已装货集装箱的总重量。

### 什么是最好的方法，可以确保每一个集装箱被“已验证总重量”？

ESC委员会声称，就运输指示的通知时间，设立一个强制的截止期限，对于解决误申报问题已经足够了。该建议要求提前24小时做信息预报，如此一来，货物在装箱后和等候付运时，托运人有足够的时间计算准确的总重量，并通知承运人。然而，代表船东和码头操作方的承运人组织，如世界航运公会（WSC）和国际航运商会（ICS），均不同意该方案。SOLAS公约已经要求托运人申报（总重量）必须在时间上“充分提前”，以便有效地制定集装箱积载计划——并保证积载计划是精确的。WSC坚持认为积载方案的完成受多种因素影响，同时公会也承认目前许多目的地国家均要求在装货前，提前24小时申报货物信息。

虽然要保证托运人提供申报数据的沟通顺畅，具有一定的挑战性，但为了该数据可用于最终船舶积载计划，集装箱重量的准确性是关键所在。正如ICS的John Starpert曾简洁地表示：“错误的将一直错下去，无论是在哪个环节提供的。”

### 其他影响安全的因素

所以关于集装箱称重的讨论仍在继续。但是，在为鹿特丹的TOC会议作关于集装箱称重讨论的准备时，TT Club注意到，这只是保证整体航运安全的一部分。集装箱内货物的装箱，是TOC圆桌会议的另一个主题，可以说它是避免集装箱相关事故的更关键所在。

Bill Brassington，是ILO/IMO/UNECE Code 组织的货物装箱运输方面的顾问。他提请ILO 注意，大多数事故的原因并不是重量误差问题，而是货物不恰当的装箱和固定措施所致。对于货物装箱应与货物重量计算的准确性给与同样的重视，这点是至关重要的！

## 2. 您是否认为：重大件货物，在航行过程中就不会位移？



国际研究表明，很少有人意识到货物装箱的国际规则。TT Club的理赔统计数据显示，对于货物而言，什么是好的装箱方法，几乎没有人清楚。所以联合国组织已开始寻求解决方法。在即将举行的TOC欧洲会议上，TT Club将主持一个圆桌论坛，带领大家讨论这个议题。

回想一下，您是否觉得在完成有关的货物运输单元（CTUs - 如卡车、拖车、交换箱和集装箱）的装箱时，好不容易把一个重物放入其中，然后就认为其不会再位移？即使它能够移动，您是否觉得把25毫米厚的板条钉在货物的底部就能够阻止其移动？一些货物装箱的操作人员可能还觉得把货物的位置靠近箱门，在卸货的时候会更方便一些。

您是否发现装箱工人经常会放置大直径的物体，如把笨重的卷钢放置在集装箱地板，而且为了不使其滚动，会再放置一个50x50毫米板条在卷钢的前部或后部？

同样的，您是否觉得由于集装箱内都被货物装满，而几乎没有缝隙，所以这些货物虽然没有被系固也不会移动太多距离？

您是否遇见过重大件货物损坏了集装箱的侧面，如钢卷从箱子里坠落，或开箱门时，发现箱内所有货物都已经压塌？

遗憾的是，正是这些不恰当的认知，导致事故频繁发生，而此类事故涉及到物体动力，并往往伴随人命死伤。

***“不恰当的认知，导致事故频繁发生，而此类事故涉及到物体动力，并往往伴随人命死伤。”***

### 以往的装箱指导文件

多年来，SOLAS和IMDG Code（国际海运危险货物规则）一直引用IMO/ILO/UN ECE的“货物装箱运输指南”，以指导那些参与集装箱装箱的操作方和其他运输单位。该指南也被许多其他的传统航运组织、承运人、非政府组织或政府机关引用，供其相关人员在货物装箱时参考。然而，国际劳工组织发表于2011年的一份题为“运输链安全与集装箱货物的装箱息息相关”的调研发现，只有15%的装箱操作方在实务中参考该指南。大部分的调研对象——更不用说整个装箱行业——根本不知道“货物装箱运输指南”。此外，该指南也被视为只适用于航运公司。

国际劳工组织在全球对话论坛上同意：

- ILO/IMO/UN ECE 的货物装箱运输指南是必备材料，包括现行的指南应及时更新且修订，更重要的是，必须制定成为一份实施细则。
- 必需收集且公布由不当的集装箱装箱引发的事故信息，包括事故分类标准，用以确定该事故是否与道路事故或其他方面有关。

## 发展制定新的实施细则

2011年10月，由三个联合国机构提名的专家组开始修订现行指南，并将其升级为非强制性的规范文件，该专家组包含海陆运输方面的安全机构、贸易、学者和其他风险管理组织、政府机构及企业中负责货物装箱安全的专家。他们已经定稿，准备于今年9月交国际海事组织DSC 17次会议审议。

该货物装箱运输实施规则（CTU Packing Code）是一个较前份指南更为全面的文件，对运输链中的各参与方提供了详尽的信息，明确各自的责任，该信息细节包括在考虑到运输力、负载分配和CTU的绑扎系固点强度的影响时，应如何装箱及保护货物。该规则同时要求托运人有义务正确申报货物的组成，包括货物包装组件的总重量。

CTU Packing Code除了规定货物装箱信息外，还规定：

- 对CTU类型的全面指南；
- 对CTU状况的核查建议；
- 对CTU核准铭牌的详细信息；
- 对CTU接收人的建议；
- 对外来生物因素（虫类、植物和动物）导致的运输风险如何减损的建议；
- 安全材料处理的技术；
- 对在高空工作场所的安全操作要求
- 对保安用封箱号的选择和使用指导
- 对装运危险气体的CTU进行测试的指导

## 沟通的障碍

国际劳工组织的调研清楚地发现，目前的装箱指南并没有传播给那些真正使用CTU的操作方，因此建议修订版本应当以特定的方法供全球的装箱操作方使用。同时他们也同意，CTU Packing Code是促进航运业安全的最佳指导性文件。由大量专家共同调研而形成的CPU Packing Code必须在全球范围内有效传播才能算真正实施。

***“由大量专家共同调研而形成的CPU Packing Code必须在全球范围内有效传播才能算真正实施”***

## 涉及的风险

无论是由大型或小型企业，还是长期、短期或第一次做托运人的企业进行的货物装箱，在运输时发生的事故牵涉到各种类型的货物。如果您是航运业的一份子，愿意进一步了解相关信息，欢迎您加入我们的讨论会：由TT Club主持的圆桌会议，它将于6月25日在鹿特丹的TOC欧洲会议中举行。

***“货物是否被列为“危险品”并不重要。运输工具中的货物如没有被恰当装箱和系固，才是潜在的致命风险。”***

货物是否被列为“危险品”并不重要。运输工具中的货物如没有被恰当装箱和系固，才是潜在的致命风险。如“某集装箱卡车翻车及压塌小型轿车的恶性事故”一类的新闻标题，应当尽量减少，希望CTU Packing Code的发布可以帮助实现这个目标。

## 结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)  
风险管理总监  
TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：  
<http://www.ttclub.com/knowledge-store/>

我们在此声明，TT Talk中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及TT Club协会本身，对于任何依赖TT Talk信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

[www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/](http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/)