

TT Talk 第213期

1. 被忽视的重量
2. 称重：正常的检查

1. 被忽视的重量



即将强制执行的集装箱总重量检验（VGM）是针对所有已装箱集装箱能否装船的先决条件——可以说这一汇聚了大量人力和精力的措施终于实现了！然而令人担忧的是，由于所预留的时间太少，从而无法解决2016年7月1日新规实施之后所导致的直接问题。

执行SOLAS（国际海上人命安全公约）修订版新规的最后日期是于2014年11月确定的，这是由一系列利益相关方在IMO会议和不同的行业小组之间经过4年之久的精心酝酿而成，涉及托运人、承运人、港口和码头以及保险人。在最近的几个月已产生很多争论，我们也提供了自己全新设计的[专门网页](#)作为这一主题的合理信息来源。

虽然由于不正确重量申报导致的事故，其完整的书面报告大多集中在[英国海事事故调查部门（MAIB）](#)，包括2007年1月发生的“MSC Napoli”轮搁浅事故，但几乎每一个船员都生动地描述过船长不得不经常调整“静载荷”（船舶吃水数据和舱单重量之差），这差异通常可达数千吨。

“几乎每一个船员都生动地描述过船长不得不经常调整“静载荷”（船舶吃水数据和舱单重量之差），这差异通常可达数千吨”

经修订后的要求是，托运人必须提供准确的货物信息，从而使承运人有足够的时间安排船舶配载计划，这一规定看似文言轻巧且简单。但新规仍有两个关键点需要厘清：

- SOLAS公约中所要求的总重量由哪些构成，和
- 总重量申报必须有一个称重的过程。

根据TT Club的观点，新规在陆地上带来的安全效益比在海上更大。

已装箱集装箱的总重量

稍微观察一下集装箱行业就会发现，从船舶积载的角度看，递交运输的货物的完整性本身是非常重要的，这一点并不令人感到惊讶。当已装箱的集装箱传递给船方时，最重要的就是集装箱的全部重量，包括箱体内的所有货物。

“当已装箱集装箱传递给船方，最重要的就是集装箱的全部重量，包括箱体内的所有货物”

操作上的陋习——或至少称之为混乱——已积存太久。源于在提单上对货物重量的要求和海关申报的相关规定，仅仅申报货物重量的做法大量存在。依据有关运输合同责任（通常是基于重量）和运价备案的逻辑而忽视的一个事实是，船方所要承担的重量是包括货物、衬垫、系固材料还有箱体本身。

虽然很多人都有需要准确提供货物重量的理念，但事实上，同样有许多人并没有这样做到，而只是提供了假设性的数据，这意味着向承运人提交的重量并没有获得确认（除非在特殊的干预措施下）。虽然MAIB已指出有20%的甲板货与申报时的重量相差约3公吨，但仍有托运人代表正寻求证明新规对于60%已遵守申报规则的托运人是多么不公平——换言之，有40%的托运人申报可能并不规范。而对于承运人——或运输行业中任何利益相关方或旁观者而言，几乎不可能识别托运人申报的信息准确与否。

所以，我们现在对于海上运输过程中，什么样的“总重量”待验证需要有一个明确的定义。这个所要提供的重量是货物、衬垫、系固材料，并包括集装箱本身的皮重。得出VGM重量有两种方法可被接受，直接获取或者通过计算的方式。

“在我看来这有多重？”

然而一个托运人要获取VGM数据，显然现在不得不通过称重这一过程。“方法1”——一旦装箱完成即对集装箱予以称重——应该足够简单易懂。另一种方法（“方法2”），经由行业相关的利益方在长期的工作组会议中具体协商而成，允许计算负载的所有组成部分。

虽然对上述任一种方法，通常都要求使用经过“校准和认证”的称重设备，并遵守该国称量设备的法规，这点是十分必要的。在许多司法管辖区，国家规定是基于相关的指导——如众所周知的由[国际法定计量组织](#)公布的“建议书”。诸如这些建议应如何实际应用于物流和集装箱的操作，相关讨论正持续发酵。然而，如果过度着眼于“测量误差”问题上，TT Club认为这是忽视了问题所在。SOLAS公约寻求的是精确的称重，所以我们应更专注于实现尽可能地零误差。

理所当然地，当前不同的可用设备可能并不能实现零误差。然而，容许误差存在但是尝试不超出误差限值并不是一个好做法。它变成了一种风险偏好的度量——就好像道路上的车速限制，结果和偏离了对真实数据的要求。如果运输行业都能致力于安全性的提高，那么那些准备松懈的人将会受到惩罚并离开这个行业。

“没有VGM重量，就不得装船”

经营海洋运输的承运人已十分清楚：“没有VGM重量，就不得装船”。距离实施这一合规措施的时间已不多。

2. 称重：正常的检查



当国际海事组织（IMO）于2014年11月通过了有关集装箱重量验证（VGM）的法规后，集装箱运输行业应当为满足合规性要求而开展了相关准备工作。现在距离强制执行不到两个月的时间，还有那些最终步骤需要执行到位呢？

集装箱行业中的每一个人都应当专注于采取一些实用的步骤，来获取、传递和使用VGM重量信息，从而达到SOLAS公约修订版的要求。

从根本上讲，应由托运人负责决定对委托运输的货物采取哪一种称重方式，以及使用那些已满足国家校准和认证标准的设备，获取VGM数据，然后将其正式传递给承运人和码头营运人（通过一些已签发的装运文件）。所以，运输过程中的每一参与方都会受到影响。

步骤1：传递

如果运输单证是电子档案，那么会要求新的和经同意修改后的信息，来满足VGM重量验证的需要。这与用于其他贸易目的的重量数据是完全不同的。然而，每一个行业内的企业都要适应新的标准，并修改自己的IT系统——以及确保所有参与交易的一方理解同一单证下的信息。当然，并不是所有的业务都会通过电子化流程交易——也许一个重要的契机已出现来改善这个流程。

“VGM重量与用于其他贸易目的的重量数据是完全不同的”

承运人和码头运营商都需要制定流程来确保VGM数据可以被及时获得——并执行是否容许集装箱被装船的操作。许多码头运营商已公开声明了其所采取的内部流程，这对陆上物流行业很有帮助。

步骤2：尽职调查和合同责任

应重点审阅合同并做到尽职调查，特别是针对托运人的状况。就海运提单条款上“托运人”（[IMO指导文件](#)上的规定）的概念，包含了一系列广泛的利益相关人，包括贸易商、制造商和货运代理人。在复杂的运输过程中，这意味着会有许多情况下，合同托运人无法直接监督称重过程，从而无法确保数据符合要求。

大多数提单——无论是海运主单还是无船承运人分单——都包含了一些标准化条款，如托运人（“货方”）的义务是提供准确的信息，而未能遵守这一义务导致的任何损失将由其负责。然而，该运输合同的双方是承运人和托运人之间；它不会约束他们与第三方仓库或其他服务供应商之间的关系。

“运输合同不会约束他们与第三方仓库或其他服务供应商之间的关系”

可能会有各种各样的方式来接收货物，特别是涉及到拼箱货物。在每一种情况——无论是否由投递货物的一方（该阶段很可能是纯货物重量，因为那个时候还没有装货）还是由装箱/仓库第三方人员来提供重量信息，作为托运人这一方面，都需要在装箱完成后，提供可靠且充分的VGM重量数据。

步骤3：选择合适的程序

虽然直接称量已装箱的集装箱（方法1）是其中一个操作选项，但许多人可能会寻求使用“方法2”这一操作方式。但这方法需要依靠其他方面的支持。在签订合同时，首要准则是确保所有的相关方均熟悉VGM的义务，并要求他们确认，投递货物已由符合国家校准和认证的设备进行直接称重。除非上述情况下的托运人还负责装箱，不然他们只能确认货物的总重量——而这个重量并不等于VGM重量（这是方法2过程中的一个重要组成部分）。

“直到完成装箱之前，所得到的重量数据均不是VGM重量”

直到完成装箱之前，所得到的重量数据均不是VGM重量。虽然数据信息的准确性可依靠签订合同，拟定赔偿条款及诸如此类的方式，但从根本上来说，对VGM负有责任的人员需要尽最大努力来采集有效的数据。而在一个遥远的司法管辖区下的重量数据提供方，如果它没有什么资产也无法提供什么帮助，那么纸面上数据的可靠性可能并不大。所以[IMO组织的通函草案](#)就尽职调查方面拟定了一个良好标准。

在“集装箱作为移动仓库”的装货方式中，参与拼装的货代可能负责集装箱内的一部分装货，包括使用衬垫和系固措施。在这种情况下，首要原则是确保拼箱的货代公司知道VGM重量，和直接称重所涉及的所有元素（货物、衬垫和系固材料），并对已装箱的货物提供“部分”VGM重量。尽管提单上可能并不会显示这一情况，但建议就此设置单独的标准和条件，包括VGM的义务与赔偿。

无论谁是最后一个负责装箱的，包括签订合同的仓库经验人，都必须有一个可以被审核的过程，证明所有的“部分”VGM重量数据已正确求和，然后在装箱完成后加上集装箱的皮重。只有这样，海运提单下的托运人才有能力提供准确的VGM重量。

上述要求的可实践性、尽职调查和合同条款的要求等，都可能表明“方法1”是更可持续、容易保证确定性的方法。我们将在未来数月内对此加以观察。

结束语

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

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

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

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

<http://ttclubnews.com/2RU-47W00-2C7QQTKFE/cr.aspx>

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

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>