

验证毛重 行业常见问题

《国际海上人命安全公约》修正案将于2016年7月1日正式生效

目录

引言	1
第一部分：一般性问题	2-4
第二部分：方法一	5
第三部分：方法二	6-7
主办方	8

引言

为答复行业内提出的关于修订后SOLAS公约¹及其随附导则²的问题，特撰此文。

《国际海上人命安全公约》（SOLAS公约）的修订对国际供应链中参与海上集装箱运输的双方之间的操作实务有着巨大的影响。由于该公约关乎海上船舶安全，我们必须认识到涉及货物交运的岸上活动对海上安全有着根本性的影响。

这些常见问题涉及的是将于2016年7月1日起生效的关于要求托运人验证重箱毛重的强制性新规则。未提供验证毛重的装货集装箱不得装船。新规则规定了承运人获取装货集装箱验证毛重的两种方法：

- 方法一：在装箱和封箱结束后，托运人或托运人安排的第三方可以对装货集装箱进行称重。
- 方法二：托运人或托运人安排的第三方可以对所有包装材料 and 货件进行称重，包括托盘、垫料和其他将装入集装箱的包装及系固材料，并将集装箱皮重与集装箱内容物的总重量相加。
- 方法一、二均要求，称重所使用的设备必须符合设备使用地所在国适用的准确度标准和要求。



本文应当以发展的眼光来解读，笔者并未打算无所不包，且今后也很可能会有新的问题被陆续提出。我们鼓励各利益相关方与其交易对象就如何遵从新要求进行讨论，尤其是那些具有商业性质的问题。

题述SOLAS公约修正案于2014年11月由国际海事组织（IMO）通过，将于2016年7月1日起正式发生强制效力。SOLAS公约本身具有国际法律地位，因此缔约国无需另行立法。但应当认识到国内可能会存在相关规章制度，各利益相关方应当与相关主管部门接洽，清楚了解此类国内程序。

所有利益相关方都应积极鼓励遵从新要求，以避免供应链的中断。本文属于泛行业交流项目的一部分，旨在确保所有利益相关方知晓SOLAS修正案并能够采取适当措施与其交易对象沟通接洽，以对2016年7月1日该修正案的实施做好准备。

本文内容安排如下：

a. 问题

按照“一般性问题”（第一部分）、关于“方法一”的问题（第二部分）和关于“方法二”的问题（第三部分），本文将问题分为三部分。本文包含的所有问题均为行业代表实际提出的问题；所列问题不会面面俱到，欢迎各利益相关方联系任一主办方（详细资料请见文末），主办方将咨询相关意见后提供行业联合答复。

b. 常见问题类型

本文将下述问题划分为四种类型：

- i. 国内问题（如某主管当局的执行政策）
- ii. 国际问题（如标有集装箱皮重的标记丢失或托运人认为标记的皮重值不准确时应如何应对）
- iii. 商业问题（如将验证毛重提供给承运人和码头经营人的截止时间）
- iv. 其他问题（未包括于上述类型的其他问题）

c. 答复

当问题属于“国内问题”时，将由相关国内主管机关提供进一步信息。

¹修订后的《海上人命安全公约》

²海事安全委员会MSC.1/Circ.1475号通函

第一部分：一般性问题

A1 显然，（提供验证毛重的）责任在于托运人，但新程序下的“托运人”所指为谁？

这是一个国际问题，且具有商业意义。

根据SOLAS公约的要求，海运提单上的记名托运人即是有义务向海运承运人（“船长”）和码头经营人（“码头代表”）提供装货集装箱验证毛重的主体。承运人和码头经营人不得将未提供验证毛重的装货集装箱装船。

海事安全委员会MSC1/Circ.1475号通函3将“托运人”定义为“在提单、海运单或等效多式联运单证上被记为托运人且/或（以其自身名义或代表其）与航运公司订立运输合同的法人或自然人。”

鉴于国际供应链的复杂性，在提单上被记为“托运人”的实体对确定验证毛重过程中的关键要素可能没有直接或间接实际控制权。在这种情况下，“托运人”应当意识到自身的责任，确保各项安排到位以获取并提供符合国际及国内规定的验证毛重。

值得注意的是，SOLAS公约的要求与国际贸易术语解释通则（INCOTERMS）不同，INCOTERMS规制的是货物买卖，而非货物运输。INCOTERMS买卖合同项下的合同方应确定获取验证毛重的方式，即方法一或方法二（如完成集装箱装箱所在国家的主管部门所允许），和提单记名托运人将该等毛重信息提供给承运人的方法。

如对确定“托运人”有疑问，请联系文末任一组织。

A2 验证毛重信息的传送是否有统一格式？

作为一个国际问题，SOLAS公约并未就双方间验证毛重信息的交换规定任何具体传送格式。

在符合任何其他国内要求的前提下，不论托运人选择方法一或方法二，其应当提供的信息是一致的，即装货集装箱的验证毛重并由托运人或托运人的正式授权代表签名以明确确认该验证毛重信息。

此信息和签名可以通过数据电文方式传递，且签名可以为负责人的大写姓氏。

船舶计划报文设计组织（SMDG）已对现有的一些电子

数据交换（EDI）报文进行了修改，另外针对验证毛重开发了新的EDI报文“VERMAS”。更多信息请关注SMDG（www.smdg.org）。

在SMDG各项工作进展的同时，美国负责ANSI X12报文的机构也宣布，采集验证集装箱重量信息的新代码也已可以使用。新代码将在发布最新ANSI X12标准时公布，但贸易方可以约定使用较早版本的标准（如4010版本）。

作为商业问题，信息交换格式以及具体内容应当由商业参与双方共同约定。

A3 是否有规定承运人和码头经营人接收信息的截止时间？

这是一个商业问题。

要求提交验证毛重是为了在装船前准备船舶的配载计划。截止时间受到众多因素的影响；托运人应当在货物装船之前从承运人处获知截止接收文件的时间。应当认识到，“时间恰好”的装船需要托运人与承运人精准的协调配合，如此才能确保实现SOLAS公约的目标，才能及时传递装运货物的验证毛重并运用于船舶配载计划中。

A4 托运人依照规定送交验证毛重后，承运人（或码头经营人）在方法一或方法二下是否有义务查验所提交的毛重数值，并在发现不符时向有关机关报告？

作为国际问题，制定新要求的目的在于确保承运人和码头充分及时获得验证毛重（装船条件之一），以便用于船舶配载。承运人和码头没有查验其收到的验证毛重值的义务，也无需将验证毛重值通知政府机关。

作为商业问题，SOLAS公约修正案的目的在于确保承运人和码头经营人能获得每个装货集装箱的准确毛重（装船条件之一）。托运人应当谨记这一目的，制定符合SOLAS公约要求的信息获取程序。公约并未要求承运人或码头经营人对托运人已经提供验证毛重信息的装货集装箱重新称重。

然而，不论基于何种原因，如果对装货集装箱进行了称重，且所得毛重与托运人提交的毛重数据相差甚远，则承运人和码头经营人需要有程序确定采用哪个数值。

⁹同上。附录2.1.12段

A5 如果货物将被装上集散船，例如，从格兰奇茅斯（英国）运往鹿特丹（荷兰），集装箱毛重验证应在兰格奇茅斯还是鹿特丹进行？还是两港均应进行？

这是一个国际问题。

验证毛重应在装货集装箱在第一个装运港被装上符合 SOLAS 要求的船舶前提供，除非该集装箱是用底盘车或拖车上滚装船的。因此，在本问题中，验证毛重必须在集装箱在格兰奇茅斯港装船前确定。

A6 规则要求准确毛重，是否规定了此“准确度”的容许误差范围？

作为国际问题，SOLAS 公约规定，根据方法一或方法二用于测量验证毛重的称重设备均应符合设备使用地所在国适用的准确度标准和要求。这些国内标准和要求将决定可接受的使用设备的准确度水平。SOLAS 公约中并无有关容许误差范围的规定；公约规定的是一项实际称重要求，而非估算系统。通过符合要求的设备和程序得到的毛重即符合法律要求。

尽管国际法制计量组织已经针对各类称重设备的准确度标准给出了建议意见，但目前国际上并不存在单一的国际通行称重设备准确度标准。例如，欧盟计量器具指令 2004/22/EC 就对欧盟内的“自动称重设备”作出了指导意见。类似还有针对“非自动称重设备”的指导意见，且许多国家和地区也针对这类设备设立法律和标准。

准确度是指某种度量（本文中为重量）的准确性，是托运人唯一需要关心的概念。国内执法人员在决定何时启动进一步调查或采取惩罚措施时可以行使自由裁量权或适用容差。然而，只要采用符合要求的称重设备和程序，托运人测量得到的数据必然是处于国内执法容差范围内。反之，若未采用符合要求的称重设备和程序，托运人测量得到的毛重数据即使在政府的执法容差范围内，也可能被认定为违反规定。

如果托运人仅估算了毛重，而寄希望于其在政府执法容差范围内，其行为将违反 SOLAS 公约的要求并可能导致相关国内法下的制裁或迟延。不论采用方法一或方法二，称重要求没有例外。

另见问题 A7、A8、A9 和 A10。

A7 由于不存在单一的国际通行称重设备，这是否意味着世界各地将适用不同的标准，由此导致设备是否能在国际上被承认以及测量数值能否在全球范围内被认可存在不确定性？

这是一个国内问题。

在 SOLAS 公约中，这是一个由缔约国自主决定的问题。话虽如此，但所有使用的设备（不论方法一或方法二）仍需符合设备使用地所在国适用的准确度标准和要求。

A8 考虑到多种环境因素的影响，如木材（托盘）、棉布(若用作初级包装)的湿度，验证毛重需要多准确？

这是一个国际问题。

根据方法一或方法二用于测量验证毛重的称重设备均应符合设备使用地所在国适用的准确度标准和要求。

有些货品从包装称重之时到交货之时可能会发生正常的微小重量变化（因蒸发或湿度变化导致），有些集装箱的皮重也可能随时间变化而多少不同于集装箱上标示的皮重，但这些误差通常不会影响安全。

A9 政府部门是否会制定一个执法的容差阈值来确定是否符合 SOLAS 公约的标准？

这是一个国内问题。

但政府的执法阈值不应与托运人获取的验证毛重应达到的准确度相混淆。托运人有义务使用符合设备使用所在地准确度标准的称重设备。使用此类设备测量所得的已验证毛重均在政府的执法容差范围内。执法容差范围只是政府决定如何实现其执法资源最优配置的手段，因此，对托运人如何确定验证毛重并无影响。

SOLAS 公约关于方法一和方法二的规定（以及其他国内规定）决定确定毛重的程序。

A10 如果托运人在向承运人交付集装箱时错误申报集装箱毛重或未提供装货集装箱的验证毛重，行政机关将采取何种执法手段，处罚的力度如何？

作为一个国内问题，在国内法下会有罚金和其他处罚。执法机构可能采取一定措施以确认符合规定，具体可能包括文书的查验和审核或抽查称重。

作为一个商业问题，处罚可能包括再包装费用、文件修改手续费、滞期费、装运延期或取消等。值得注意的是，SOLAS公约规定承运人和码头经营人有义务拒绝将未提供/取得验证毛重的装货集装箱装船。承运人和码头经营人此项义务的履行可能带来商业上和经营上的处罚，例如托运人未提供装货集装箱的验证毛重导致的装运延期和额外费用。

（注：SOLAS公约新要求平等适用于短重和超重的集装箱。）

A11 SOLAS公约的要求是基于安全问题的考量，而报关也需要货物重量信息。如果根据SOLAS公约要求提供的验证毛重信息嗣后（例如在对装货集装箱实际称重后）发生修改，是否需要相应通知海关？

这是一个国内问题。

SOLAS公约并未规定海关问题。报关时提供货物毛重和净重的事宜属国内海关法管辖。SOLAS公约要求的重量和海关要求的可能不尽相同；例如，海关可能要求提供货物重量，而SOALS公约则要求提供装货集装箱的验证毛重。

A12 承运人、托运人、港口和主管机关是否应该制定一个“试验方案”来测试该体系？

这是一个国内和/或商业问题。

此类尝试中或有宝贵经验，但这仍是一个需要相关各方讨论的问题。

A13 仅仅知晓验证毛重是不足以确保整个供应链安全的，因为诸多公路和铁路事故的发生都是由于配载不良和系固不足所导致的。对此有何应对措施？

这是一个国际问题。

诚然，就算毛重的获取和申报正确无误，装货集装箱内若配载不当和系固不足仍将导致事故的发生。对此，国际海事组织、国际劳工组织和联合国欧洲经济委员会联合编纂了“货物运输单元装载规则”（CTU规则）。该非强制性国际规则为货物在货物运输单元内/上的妥当装箱、系固和装卸提供了有实践意义的推荐操作指南。该规则适用于水陆运输作业和多式联运供应链。更多语言版本可登录

www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html搜索下载。

第二部分：方法一

B1 我们可以在哪里找到公共可用地磅的清单？

这是一个国内问题。

应注意，需就每个装货集装箱毛重的验证制定恰当的程序，准确考虑其他重量因素，如卡车、拖车、燃料或设备等的重量。另外，注意，国际运载工具重量证书（如适用）显示的是未装货运载工具的总重量，而非装货集装箱的毛重。

B2 有些地磅不能打单，在这种情况下，在驾驶员的托运单上手写并经装运地签署盖章的毛重是否可以接受？

作为一个国际问题，SOLAS公约并不要求提供“重量单”或类似票据，但要求托运人在“海运单证”中送交验证毛重。该单证可以是航运指示的一部分，也可以单独送交。无论哪种情况，该单证均应清楚强调所提供的毛重为“验证毛重”，且该单证应经托运人正式授权代表签署（可以是电子签名，也可用授权签署人的大写姓名代替）。

作为一个国内问题，国内政府可要求采用方法一的托运人在被要求时提供重量单或国内法规定可接受的其他单证，作为执行政策的一部分。

作为一个商业问题，必须承认，托运人有责任取得并送交验证毛重。在确保托运人和公路承运人进行有效协调、实现有效的单证递交（无论是以电子或纸质形式）、避免进场延误的过程中不可避免地存在挑战。这些过程应由各商业当事方，包括海运承运人和码头经营人，讨论解决。

B3 若第三方（可能包括港口码头）开始对载货集装箱（即采用方法一）进行称重，该第三方是否必须成为“验证称重方”后才能出具有效重量单。

作为一个国际问题，不存在“验证称重方”的概念，SOLAS公约下对装货集装箱进行称重的一方背负的唯一义务即使用符合设备使用地所在国的准确度标准和要求并经校准和认证的设备。SOLAS公约并未对装货集装箱的称重方作任何其他要求。

作为一个国内问题，国内政府可制定适用于称重设备所有人的要求，作为执行政策的一部分。应注意，SOLAS公约本身并未要求称重服务提供商通过认证或进行登记，任何此类要求应由国内机关确定。另见问题B2。

B4 港口集装箱装卸设备通常自带称重技术（PLCs），一般精确到5%，且具有防止过载的设计。若将如此测量得到的数据与其他有关系统（包括用于船舶配载的系统）相结合，是否可能可以以此确定根据方法一得到的验证毛重？

作为一个国际问题，SOLAS公约仅要求用于取得验证毛重的称重设备符合在设备使用地所在国适用的准确度标准和要求。

作为一个国内问题，尽管称重设备的准确度要求是由国内法规规定的问题，但已知误差范围5%的称重设备不太可能符合适用准确度标准。

B5 采用方法一称重产生的费用由谁负责？

这是一个商业问题，应由相关各方决定。由于托运人承担了取得并提供验证毛重的法律责任，可以预见其他第三方称重服务提供商会向托运人请求补偿称重费用。

第三部分：方法二

C1 我们公司只提供拼箱货，未提供整箱货，我们有什么责任？

这是一个商业问题。

这取决于与承运人签订运输合同并因此成为对承运人而言为托运人的拼箱货运代理人与贵司之间的合同协定（如前面A1所述）。如与“主”货代之间的合同条款允许，贵司可采取方法二验证装船货物的实际重量，并将取得的信息告知完成集装箱装箱的一方。但提供拼箱集装箱准确验证毛重的责任仍属于海运承运人提单下记载的托运人，即“主”货代。

C2 我能否在不知道货物重量的情况下将货物交给货运代理人，要求货运代理人称重，确定货物的验证毛重，并出具恰当的文件？

这是个商业问题。

见上述C1问题的回复。运输合同下的“托运人”承担准确确定装货集装箱验证毛重的责任。

若您的货运代理人系海运承运人提单下的托运人，则其可以采用方法一或二对货物进行称重并向承运人提供集装箱的验证总重。如果提单下的托运人是您，则您有责任提供验证毛重给承运人。若验证毛重系通过货运代理人等第三方取得，托运人仍需承担提供正确的验证毛重给承运人的责任。建议海上集装箱运输供应链中的相关方确认其订立的合同约定已考虑了SOLAS公约的要求。

C3 是否允许由一家公司提供根据方法二称量货物重量并出具“验证毛重”证书给托运人的服务？如允许，需满足哪些要求？

这是一个国际和国内问题。

作为一个国际问题，只要提供这种服务的公司采用的称重设备符合在设备使用国适用的准确度标准和要求，SOLAS公约并不禁止这种服务。但，采纳上述称重服务提供商提供重量的托运人应仍在SOLAS公约下承担确保向承运人和码头经营人提供准确的验证毛重的责任。

作为一个国内问题，提供根据方法二称量货物重量的服务应符合国内法律法规的规定。

C4 若选择方法二且发生的是公司间交易（例如生产/发货企业位于英国，但起草出口提单的地点位于安特卫普（比利时）等拼装港，另一个公司集团内的法人实体是记录出口方），哪个实体需遵守有关方法二的国内法律法规，记录出口方或实际进行集装箱装箱且可以实际确定相关重量信息的英国本地实体？

这是个国际问题。

位于集装箱装箱和铅封完成地所在国的一方需遵守该国关于方法二的法律法规⁴。

C5 对于涉及货运代理人的整箱运输，有以下两种不同情形：

- a. 货运代理人作为代理（承运人和托运人建立直接合同关系）；和
- b. 货运代理人作为委托人，签发货代提单，在海运承运人提单/运输合同上记为“托运人”

在上述任一情形中，货运代理人能否依据采纳其客户提供的根据方法二确定的重量？

这是一个国际和国内问题。

作为一个国际问题，就SOLAS公约的要求而言，“托运人”系海运承运人提单/运输合同下的记名实体，托运人应承担获取装货集装箱验证毛重并将验证毛重告知海运托运人/码头经营人的责任。单证的准备需由各相关商务当事方决定。

SOLAS公约不要求采用方法二时需进行登记或获得批准，但这可能是国内执行手段的一部分，以实现遵从公约要求的目标。需要强调的是，不存在要求采用方法二时需进行登记或获得批准的具体国内法，并不意味着托运人不可以采用方法二确定验证毛重并告知承运人和码头经营人，但验证毛重应使用符合设备使用管辖地准确度标准并经校准和认证的称重设备来获得。

作为一个国内问题：

⁴ 同上。5.1.2.3和5.1.2.3.1段

在不施行方法二登记和认证要求的地区，若货运代理人 与承运人签订了运输合同（即作为委托人），则海运承 运人提单上的记名托运人，即货运代理人，应承担 SOLAS公约下获取并提供验证毛重的法律责任。若该货 运代理人（即提单上的记名托运人），意图让其他方（ 如其客户）提供验证毛重信息，货运代理人应有责任确 保该其他方确定的验证毛重是准确的且会将验证毛重提 供给承运人。若货运代理人作为代理，则不在提单上记 为托运人，因此不需要承担获取并提供验证毛重的责任， 而应由提单上的记名托运人承担此责任。

在施行方法二登记和认证要求的地区，SOLAS公约的基 本要求仍适用，即若货运代理人为提单上的记名托运人， 则应承担获取并提供验证毛重的法律责任。该货运代理 人能否依赖于其他方取得的验证总重取决于有关方法二 的具体国内法规。若货运代理人作为代理，则不在提单 上记为托运人，因此不需要承担获取并提供验证毛重的 责任，而应由提单上的记名托运人承担此责任。

C6 如果因为磨损等原因，集装箱未显示皮重或显示的皮重 不准确，该怎么办？是否有补救措施？

这是个国际问题。

每个集装箱在生产时都会在外侧标明其皮重。托运人应 仅依赖于集装箱上标明的皮重值。若标记的皮重值消失， 或标记的皮重值确定或被证实是不准确的，应联系集装 箱运营商，采取恰当的补救措施。

C7 为申报采用方法二确定的装货集装箱验证毛重，我们认 为需要考虑四个因素：

- a. **集装箱皮重**
- b. **未经任何包装的货物的重量**
- c. **初级包装的重量（如有），和**
- d. **所有其他包装、托盘、垫料、填充物和系固材料的重量 这个观点是否正确？**

这是一个国际问题。

参海事安全委员会MSC.1/Circ.1475号通函。总体而言， 通函恰当地阐明了采用方法二确定装货集装箱毛重的过 程，但应注意，可能存在多层或多重包装，这部分取决 于货物的价值和货物所需保护的程​​度。

还应注意，关于b-d点，如果每个原始密封的包装件和货 件表面永久性地清楚标有重量信息，则只可能依赖供货 方提供的该等重量信息。⁵

在其他情况下，b-d点提及的重量信息应使用符合在设备 使用地所在国适用的准确度标准和要求的称重设备称重 得到。

集装箱皮重标记在集装箱门端，无需再次称重确定。 另外，某些类型的货品（如废金属、拆袋谷物和其他散 装货物），不易按装入集装箱的货品逐个称重的方式对 其称重，在这种情况下，使用方法二是不适当且不现实 的。⁶

方法二同样不适合液体或气体货物，无论是否装载在国 际标准（ISO）罐式集装箱或“集装箱液袋”中。虽然体 积流量系统可用于其他目的，但由于其他变量影响，若 采用体积流量系统，得到的毛重可能不准确。

⁵同上。5.1.2.1段

⁶同上。5.1.2.2段

主办方

本《常见问题》由以下组织共同编撰，系基于英国海事及海岸救援局下属通信组的初步工作扩展而成。除本文列举的问题外，还有许多常见问题，但其中只有少数可通过国内主管部门或与商业交易对象解决。欢迎向下列任一组织提出更多问题。



TT Club

TT Club致力于为全球运输物流产业提供一流的保险和相关风险管理服务。TT Club成立于1968年，入会会员包括船舶经营人、港口、码头、公路营办商、铁路营办商、空运公司、物流公司、集装箱出租商等。TT Club常关注供应链中因毛重信息不准确和货物运输单元的不当或不充分装载造成的问题。TT Club参与了国际海事组织修订SOLAS公约和相关执行导则的全过程。

www.ttclub.com



世界海运理事会

世界海运理事会在华盛顿和布鲁塞尔设有办事处，代表全球班轮业处理有关监管、环境、安全和安保政策方面的问题。世界海运理事会的会员掌握了全球近90%的班轮运量，提供了近400项连接世界各大陆的定期班轮服务，占全球海运贸易价值的约60%，每年运输货物价值超过4万亿美元。世界海运理事会在国际海事组织中担任观察员，曾积极参与SOLAS公约关于集装箱毛重验证要求的制定工作。

www.worldshipping.org



国际货物装卸协调协会有限公司

国际货物装卸协调协会成立于1952年，系一家致力于提高国内和国际供应链各个环节中货物装卸和各个方式的货物运输的安全性、安保性、可持续性、生产力和效率的非盈利性独立组织。国际货物装卸协调协会身为非政府组织的特许形态使其能在国内和国际部门和监管机关前代表其会员和货物装卸业者。国际货物装卸协调协会曾积极参与有关此次SOLAS公约修正案的讨论。

www.ichca.com



全球货主论坛

全球货主论坛在伦敦和布鲁塞尔设有办事处，系为从事国际贸易、采用各种运输方式运输其货物的托运人设立的全球一流贸易协会。全球货主论坛代表国际货运服务的使用者（即托运人）处理监管、运营和贸易问题，主要影响全球供应链中的商业发展和政府与国际组织制定影响托运人和收货人的政策决定。全球货物论坛曾积极参与有关此次SOLAS公约修正案的讨论。

www.globalshippersforum.com





TT Club

90 Fenchurch Street
London EC3M 4ST
United Kingdom

联系方式:

Peregrine Storrs-Fox
电话: +44 20 7204 2254
邮箱: peregrine.storrs-fox@thomasmiller.com
www.ttclub.com

世界海运理事会

1156 15th Street
NW Suite 300
Washington, DC 20005
United States of America

联系方式:

Lars Kjaer
电话: +1 202 589 1234
邮箱: LKjaer@worldshipping.org
www.worldshipping.org

国际货物装卸协调协会有限公司

Suite 5 Meridian House
62 Station Road
London E4 7BA
United Kingdom

联系方式:

Richard Brough OBE 船长
电话: +44 1482 634673
邮箱: rwab@broughmarine.co.uk
www.ichca.com

全球货主论坛

Hermes House
St John's Road
Tunbridge Wells
Kent TN4 9UZ
United Kingdom

联系方式:

Chris Welsh MBE
(秘书长)
电话: +44 1892 552384
邮箱: CWelsh@fta.co.uk
www.globalshippersforum.com