

TT Talk 第210期

1. 不要再等待——您准备好了吗？
2. 避免措施来临时的仓促应对

1. 不要再等待——您准备好了吗？



尽管关于 SOLAS（国际海上人命安全公约）修订案中要求验证所有已装箱集装箱总重量（VGM）的宣传可追溯至五年前，但无论在个人层面还是公司层面，行业中的许多环节仍在等待最后时刻的到来而没有采取必要的举措。离 2016 年 7 月 1 日全球正式执行不到 5 个月的时间，能让所有的利益相关方参与到其中是至关重要的。

也许不可避免的是，最近几周看到对即将强制执行的“要求集装箱托运人获取并提交 VGM 数据作为每一个集装箱装船的先决条件”的新规，激增了许多的兴趣和评论。这根本性的变革已经定期讨论了至少五年，现在才引起更多的“光”与“热”，多少有点尴尬。

行业从业者需要了解的

TT Club 参与制定了一份 [Industry FAQ](#) 文件，并与其他赞助商一起，继续致力于协助运输链中任何利益相关方在全球范围内做到及时和有效的合规性。在 TT Club 的眼中，修订案的要求是合乎逻辑并且是直接了当的。然而，不可否认的是新修订案在实施中所具有的复杂性，并要求缔约国之间每一个牵涉其中的利益方基于当地的操作环境，做出精确的评估，与合作伙伴一起积极参与其中。

没有人能否认识准确的货运总重量一直是极其必要的。本海上人命安全公约的修订案所要求的总重量包括“每一件装入集装箱的物体重量和集装箱自身的皮重”，这个要求是完全合乎逻辑的。无论在过去、现在还是未来，我们所面对的更多的挑战是，以何种方式在整个运输过程中获取、标记、传递并准确的使用这一总重量数据。

“无论过去、现在还是未来，我们所面对的更多的挑战是，以何种方式在整个运输过程中获取、标记、传递并准确的使用这一总重量数据”

决定合适的方法

通常来说，应该是托运人（而不是拼箱人员和货代）需要评估运输操作的要求以及通过集装箱来运输的货物类型。“方法 2”（[第 4.2 段](#)）是专门定制来帮助那些能够建立起常规化和系统化的流程，来计算重量以满足新的规章要求的企业。以整箱满载的方式运输单一类型货物的托运人是直接受益者；其他类型的运载方式，需要针对所有装入集装箱的货物、衬垫和系固材料，并计算其实际的重量来获得数据，可能太复杂、成本太高且费时。许多叉车或装卸设备已经具有重量数据采集的功能——他们只需要被校准和认证……然而，MSC.1/Circ.1475（[第 5.1.2.2 节](#)）中明确提到，散装货物（包括装入液袋的液体和 ISO 罐箱的液体货物）和非结构化货物需要遵循“方法 1”。

“在任何运输方式中，都应该鼓励装箱人员具备能在航程开始之前, 测量 VGM 数据的能力”

因此，在对操作环境进行评估后，很可能得出“方法1更容易做到”的结论。在任何运输方式中，都应该鼓励装箱人员具备能在航程开始之前, 测量VGM数据的能力。传统的地磅提供了一种解决方案，但是安装费用昂贵，且需要仔细的监控过程（详见MSC.1/Circ.1475第11.1章节），再减去每一个多余的包装重量，和装箱集装箱本身，才能确保精确度。相对于固定在地上的地磅，最近兴起的替代方案中以拖车千斤顶的解决方案已由新西兰的[Bison公司](#)进行了优化。

责任与合同

在确定如何测量总重量之后，托运人/拼箱人员/货代需要确保参与到这一过程中的任何一方都能提供相应要求的服务。最基本的要求是尽职作业，所使用的设备要遵守国家校准和认证要求。然而，在签署了重量认证文件后，托运人将会承担起法律

责任，所以有必要说服提供这类服务的人员，接受和运输合同项下的条款以及 SOLAS 所规定的要求相匹配的责任。

此外，把那些包括从第三方测量人员处获取或是从托运人处获取的 VGM 数据，向承运人和码头方流畅并及时的传递，都需要予以管理。INTTRA（国际海运三大公共承运人平台之一）的研究显示，据评估现在每天 300,000 个出口集装箱中大约有一半没有完成数据化。这对于今后的数据流速度、一致性和准确度的优化等，是对航运业的挑战，也是机遇。再者，这个任务可能并不是那么简单，因为标准的 EDI（电子数据交换）信息既需要进行改编，但往往又没有建立起标准。

理想的情况下，集装箱的 VGM 数据应该提前在箱子运抵海运码头前，就予以提供。承运人和码头运营方之间的操作过程需要尽量做到万无一失，但更重要的是，码头运营方必须就如何管理集装箱进出道口，以及任何异常情况应如何处理而达成一致。一些码头运营商已明确表明会拒绝接受没有称重的集装箱，另一些码头正在制定计划，投资购买称重设备和配备额外的空间需求。最低限度来说，这是一个双向的选择：就是“有 VGM 数据，可以装载；没有 VGM 数据，拒绝装载”。对承运人和码头公司而言，没有 VGM 称重数据的话，将会在法律上承担风险。如果造成陆上或水域一侧的拥堵，或港口吞吐量的下降，这些因素对于所有的商业和政治利益链的各方来说，都是极其不利的。

“最低限度来说，这是一个双向的选择：就是‘有 VGM 数据，可以装载；没有 VGM 数据，拒绝装载’”

准备好——传递讯息

目前国际社会已对这一立法倾注了大量的精力，想从个别国家层面排除或延迟其生效，都是不现实的。虽然贸易环境艰难，但这一立法不会消失，所以做好准备是关键。最起码，确保您的业务往来对象，无论是客户、合作伙伴、贸易联系人，甚至是竞争对手，都要了解新规的要求，并根据各国自己的情况采取步骤。没有必要因为这个新规，就预测集装箱的全球贸易量会发生萎缩，这只是借口而已。

2. 避免措施来临时的仓促应对



即将强制执行的“为已装箱的集装箱，提供并使用经验证的总重量（VGM）数据”这一要求，现已成为聚焦的热点，但是许多利益相关的群体并不确定这一要求如何在全球范围内执行。运输链中的每一个环节都需要各方在各自的业务范围内承担责任，并与其它人合作，完成整个运输。然而，许多国家的主管部门和行业领头人似乎缺乏领导能力。

依据 SOLAS（海上人命安全公约）的要求，设定了如何计算总重量的方法，基本是和之前没有什么变化——虽然这可能会与其它重量要求的规定、如海关的规定不符。至于额外要求对已签发的货运单据上记录 VGM 的数据，和要求码头（与承运人一起）使用这一信息并接受共同的责任，以上均反映了对已装箱的集装箱而言，其内容物对外人是无法知悉的。

什么是“已验证”？

所谓的“已验证”，这个特别设定的词语，却在加速散播中产生了多重的误解。举个例子来说，“已验证”这一术语可以有不同的解释（在英语系国家之间）。

- 英国词典（牛津）定义该动词为：
“确保或证明（某事）是真实的、准确的、或合乎情理的”
- 然而在美国词典（韦氏）定义它为：
“通过宣誓在法律上确认或证实”

“VGM数据要求提供一份已装箱集装箱总重量的正式声明”

可能对于联合国组织而言，美国的定义已经被接受并纳入国际惯例中，这意味着要提供一份“正式的已装箱集装箱的总重量声明”。出于这样的原因，最好是采用“verified”这个单词（指完成操作过程后出具正式声明），而不是“verification”，后者隐含对这一个过程需要进行检查。虽然良好的实务操作（或继续误解这个表述）代表了有关方将持续对集装箱的总重量进行检查，但其实立法上并不要求这点：一旦提交VGM数据，其他人可全权信赖和依靠该数据。

凭借准确度避免处罚

另一种常见的误解来自英国MCA（海事与海岸警卫署）在[MGN 534](#)（Marine Guide Note）中所使用的“执法门槛”。有人建议，对整体重量准确度上稍欠或完全无法改善的情况下，给予5%的浮动允许空间。荷兰已建议当总重量在10吨以下的情况时，允许正负500公斤的误差，这应该是合理的。然而，这一浮动空间完全没有考虑对行业从业人员——如托运人、承运人或码头等，也设立标准的“误差幅度”。

可能对有关问题的最佳表述，来自AMSA（澳大利亚海事安全局）在最近的磋商会议过程中所阐述的解释：

“关于预期的最低限度的精确度标准——【AMSA】打算利用现有的固定方法来识别称重设备的精确度。这些标准都涉及到设备的精确度需要提升到多高的水平。一个设备是用以测量物体的最大重量的。所以，我们需要观察的是由此产生的误差和该物体的最大重量之间的比例，而不仅仅是为每个读数都加上一个不变的误差百分比。这是一个更务实的准确测量方法，因为它是使用于【澳大利亚】（和在全球范围内）的精度标准，【AMSA】将同样使用这一原理。

使用一个固定的如 $\pm 5\%$ 的幅度差，应用于每一台测量设备，所产生的误差重量不见得对船舶的安全性有好处……”

最近在北欧地区展开的讨论中，涉及到集装箱物流行业中什么样的精确度宽限是比较合适的问题。目前倾向性的意见认为，对箱体连带总重量超过15吨的集装箱，宽限度应该是2%；而较低总重量的集装箱，宽限度应该是在 ± 300 公斤的范围。这个观点是很实用的，在大多数情况下可以做到，并可以在需要采取强制纠正措施之前预留出重量的宽限空间。

然而，首先需要在所适用的司法管辖区内对称重设备进行校准和认证，这样的误差标准才能被接受。尽管如此，如果这两个因素（执法门槛和最低精度标准）能很快达成一致，将显著帮助业界和全球范围内的监管机构迎接2016年7月1日新措施的到来。

“首先需要在所适用的司法管辖区内对称重设备进行校准和认证，这样的误差标准才能被接受”

设备必须有足够的力量

与此相关的一个假设是：所有起吊设备都能够提供满足要求的测量能力。除非另有所指，大部分情况都不是如此的；传统的测量一直注重安全负载，因此在精准度的设定上比较宽松。无论如何，所有的设备必须根据所处使用国的规定进行校准和认证，并接受更为严格的要求。

“设备必须根据所处使用国的规定进行校准和认证”

虽然在SOLAS公约下，VGM数据只被要求用于航运配载计划来确保航海安全，但显然如果在运输段开始之前就能确定货物的总质量，才是最安全的方式。事实上，许多国家都通过立法，对运输货物的重量提出要求，特别是在道路运输。因此，在集装箱装载期间和完成装载时获得VGM数据是非常理想的。但凡VGM数据不能轻易地在装载环节获取时，在前往港口途中或在码头进行测量都是可以接受的替代方法——并且也反映集装箱装载的真实情况，即在整个已知的运输过程中，重量是不会发生重大改变的。

在2016年7月1日措施实施后所获取的经验，毫无疑问将会传播到整个行业；现在，树立起一个和合作方共同来寻找解决方案的心态是非常关键的。只有每个企业评判他们自身的情况，才能积极合作达成共识。TT Club与那些编写[Industry FAQ](#)文件的赞助商一起，将继续致力于帮助评判解决方案，并推动各方的联动，以便于贸易往来可持续发展。

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-407VZ-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/>