

## TT Talk 第225期

1. VGM 历经九个月的执行情况
2. 集装箱贸易的工具
3. 欧洲公路运输称重立法趋严与否？

### 1. VGM 历经九个月的执行情况



去年七月实施的新国际条例明确规定了海上运输集装箱“总重量”的组成定义，并要求使用两种称重方法中的任何一种，来协助相关利益方之间的文件信息流转。

迄今为止，仍无法收集有关[SOLAS修正案](#)在全球实施情况的明确信息，该修正案要求在出口装船之前获取并传递已装箱集装箱的总重量（VGM）。相关说法很多，但是不能立即确认该条例获得了实质性的遵守。

世界航运委员会于2016年9月的报告中指出，95%的货物已申报VGM数据，这令人有理由相信它会越做越好。尽管有些人会怀疑：看整个业界如何在6月30日至7月1日的两天之间，完全了解并传递具体信息。可以肯定的是，尽管许多人意识到名义上的合规已经达成，但不能仅依靠所提供的重量信息。

现在的问题包括，在修正案执行之后部分国家却还没有任何的已校准称重设施。更令人担忧的是，发现相当大比例的VGM申报数据与随后的集装箱称重误差超过1吨。此外，据报道航行静负载（载重重量与排水量测量之间的差异）可达到1000吨。

## “据报道航行静负载可达到1000吨”

此外，还有商业和政府部门牵涉其中的混乱传闻。在第一种情况下，相关称重费用被收取，但是却没有采取任何称重行为，从而损害了利益相关方的信任与合作。而在后一种情况，有报告称当局发现货物申报重量和VGM数据（此数据还包括了集装箱的皮重，以及衬垫和系固材料重量）有差异时会征收罚款，但其实货物申报的重量数据完全没有问题。

有关主管部门对VGM数据的有效性所采取的执法行为，能获得的信息非常少。但可以推断，许多国家需要面对资源紧张的局面，或有更紧迫的监管问题必须兼顾。另一方面，我们也看到许多国家的海事行政部门虽然支持实施国际海事组织（IMO）的修正案，但在国家执行层面上，却是由另外的部门来负责。

## 评估信息

尽管有这些因素，但从全球范围内执行VGM的进展来看，我们仍有理由保持乐观。这不代表在过渡期没有发生重量误报事故的情况。毫无疑问，航运业中的绝大部分从业者都已了解到这一具体规范，即一个称之为VGM的重量数据需要申报传递；尽管称重主要操作于码头堆场的集装箱交换区域，但考虑到全球数以百万的托运人，做好它并不是一件容易的事。

更重要的是，一个明确的安全利益问题被推到了明面上。从这一点上来看，航运业可以从安全和效率并重中持续发展，这将有可能使整个行业恢复一些最真诚的信任。TT Club已经与[全球托运人论坛](#)、[ICHCA国际组织](#)和[世界航运委员会](#)再次合作，以提高相关意识并积极执行[CTU Code](#)。

## “一个明确的安全利益问题被推到了明面上”

除此之外，集装箱扫描的发展和数字化下的“大数据”收集造就了越来越多的现实意义，以确保谨慎、勤勉和安全的贸易方将被“绿灯放行”，而其他（可能是少数人）的业务活动会被披露并受到惩罚。当然，在国际和国家政府层面仍有许多方面的工作要做，贯穿于整个航运业整合和竞争的背景下，并且还有一大批后勤人员，其日常工作需要考量各种复杂的因素来保持国际贸易的运转。

安全失效的代价总是高昂的，虽然发生频率较少；同样地，做好安全措施和实践，其回报会慢慢带来巨大的收益。对于那些能诚信地遵守VGM规范的朋友，干得漂亮！而对于那些仍然延续过往操作方式的业内人士，请注意新规范正在实施。

VGM已在执行吗？是的。VGM已贯彻到底了吗？不，仍需努力。

## 2. 集装箱贸易的工具



SOLAS VGM规范在效率和操作简化方面仍需改进。与运输过程中其他方面的一些举措相结合，可能会带来安全指数的大幅提高。

获取并传递海上运输所有已装货集装箱的经验证总重量（VGM），这一规范实施后必然产生了许多好的想法，无论是流程的改进还是设备的提高。TT Club将其中的一些内容反馈在[专门的微型网站](#)上，而不试图去推荐某一家提供解决方案的供应商，或者企图给出完整的答案。

### “VGM规范实施后，必然产生了许多好的想法”

在列的许多供应商都设法提供运输设备或服务，以符合国家和国际组织对VGM数据中的重量要求，这相当合理。有些应用很广泛，如[Exis Technologies](#)编写的电子课程，该课程结合了大量有关CTU的安全装卸与装箱，参照了[CTU Code](#)的内容。

另外一些公司不仅关注重量信息的获取和传递，同时尝试提供额外的安全性或操作效率，如扭锁负载感应技术的供应商。这一技术不仅可以识别重心偏离的货物包装，还可以监测设备使用期限等其他事项。

另外一个有趣的发展是由[国际集装箱办事处（BIC）](#)于2016年7月推出的[BoxTech技术特征数据库](#)。据报道，该数据库现在大约拥有三百万个集装箱信息，且已经有超过700个托运人在使用。预计这些数字将继续快速增长，至少有120个箱东/经营人会录入装货集装箱信息。

### 考虑BoxTech数据

在与VGM有关的新SOLAS公约强制要求实施之后，BoxTech数据库经由托运人、承运人、租赁公司和集装箱所有人的共同支持下应运而生。海上承运人和集装箱租赁公司在上传集装箱信息至数据库时不会产生费用。这一发展代表了行业内的一次重

要合作，旨在提高安全性，同时帮助运输行业中的每个人更有效率的进行作业。为了安全理由，更有效地和及时地共享所需数据，其提供的服务是引人注目的。

**“为了安全理由，更有效地和及时地共享所需数据，其提供的服务是引人注目的”**

该数据库特别支持“称重方法2”，以帮助托运人识别特定集装箱的皮重。这样托运人获取皮重后，可按照SOLAS的要求，加上货物重量、衬垫和系固材料求和，算出VGM数据。合一的在线系统不再需要访问多个班轮公司网站，或依赖人工来记录集装箱上可能已经模糊不清的数据。此外，除了那些因SOLAS VGM申报而受益于自动获取集装箱皮重的用户外，还有许多用户注册后，可获取集装箱尺寸和类型以及其他技术特性的内容。

BoxTech数据库易于使用，用户可以快速、自动地访问可靠数据。现可以通过网站或API（应用程序接口）使用，后者能提供数据直接整合到用户的系统中。任何一种方法都有助于经授权的托运人、货运代理人、码头、承运人和租赁公司，以及铁路、公路运营商和其他相关企业提高效率，并避免不必要的人工手段来采集诸如集装箱皮重、尺寸和有效负荷等信息。

随着数据库的开发，并与集装箱所有人、经营人和托运人密切合作，来满足相关利益方的需要，并尽可能减少因新SOLAS规范实施而带来的困扰，同时在提高安全性和效率方面，它仍有可能为航运业带来更大的效益。

### **考虑未来发展方向**

BIC依据经修订的[1972年国际集装箱安全公约](#)，已经保存了许多集装箱的信息。随着世界发展，集装箱运输行业会越来越地牵涉到电子化，由此改造低调的金属箱子的可能性是巨大的。近年来，在运输过程中与追踪和监测有关的技术取得了重大进展。这些发展的驱动因素非常多样化，包括监管（如食品温度监测）和经济需求（资产保护）。可以想象，这类技术和这个数据库的联合可以增加了解每一个集装箱的历史。举例来说，创建和维护电子集装箱铭牌可以有效地证明其安全性和合规性。

**“随着数字化，改造低调的金属箱子的可能性是巨大的”**

我们为BIC创建BoxTech数据库的成功感到高兴。在系统中能获取的集装箱承运人和出租人的信息越多，托运人就越能被吸引到这个资料源。除了SOLAS和集装箱之

外，我们应扩展思考通过整个行业，还能获取什么内容来进一步提高安全性和效率。

### 3. 欧洲公路运输称重立法趋严与否？



即将于2017年5月7日执行的欧盟第2015/719号指令，强调了在运输过程中需要正确的重量信息，并潜在的阐明了责任分配问题。

为了道路安全起见，许多司法管辖区对重型货车必须遵守的重量和外形尺寸出台了一些规则。这些规则不仅涉及到基本的安全问题，也有助于避免对道路和基础设施（如桥梁和隧

道）造成损害。

在欧盟内，[第96/53/EC号指令](#)为国际运输车辆设定了最大外形尺寸和重量，从而也制定了阻止某些成员国限制符合各自区域内国际运输要求的货车通行的机制。该指令还用于平衡竞争，例如，当陆路运输经营人仅在国内进行运输业务时，意在使来自其他成员国的经营人在执行当地运输任务时受益于公平的竞争环境。

第96/53/EC号指令在道路运输行业中发挥着重要作用，提高了欧洲的市场化功能，并确保货物在此区域内的自由运输。然而，技术的改善，以及为了确保遵守国家和国际运输车辆总重量的要求，共同推动了修正案出台，以[第2015/719号指令](#)的形式出现。

紧随着于2016年7月1日实施的SOLAS修正案有关经验证装箱集装箱的总重量（VGM）之后，欧盟第2015/719号指令将于2017年5月7日正式实施。该指令，即修正案引入了有关运输集装箱和交换箱的内容，包括重量申报的规定。为了便于参考，修改后的条款10f摘录如下。

#### *条款 10f*

1. *针对运输集装箱和交换箱，成员国应制定规则要求：*

(a) 托运人委托陆路运输经营人运输集装箱或交换箱，在交于其的一份申报中，应明示集装箱或交换箱的重量；和

(b) 陆路运输经营人应提供所有托运人交付的相关文件。

2. 如果前述第1款所述信息丢失或不正确，车辆或车辆组合超载，成员国应制定规章，酌情追究托运人和陆路运输经营人的责任。

该修正案的目的主要是向陆路运输经营人提供保证，即当装货卡车在道路上行驶时，集装箱或交换箱的重量不会导致卡车的总重量超过其法定允许的最大重量。另外，如果在路边检查时发现车辆载重超过了其法定允许的最大重量，则修正案可帮助厘清每一方的法律责任。

根据该修正案，托运人必须向陆路运输经营人提供重量申报。然而，欧盟第2015/719号指令与SOLAS公约规定的提供集装箱经验证总重量的要求不同。特别是，根据欧盟第2015/719号指令，没有要求通过认证和校准称重集装箱或交换箱，或提供一个独立验证重量。

实际上，托运人可以自由决定重量申报采用何种格式。因此，在业务上，不应该引入新的标准格式、文件或额外流程。据了解，现有的业务和合同信息可以视为足够，只要它包含负载重量。

最后，应该指出的是，与指令修订有关的所有安排必须符合本国有关最大负载重量的规定。与VGM一样，在实践中不同国家的情况也会有差别，这对行业从业者来说将带来不便。

英国运输部表示，英国有关欧盟这一修订案的立场是，托运人应在以下情况向公路运输经营人提供重量申报：

i. 国际出口运输的国内段，集装箱或交换箱被运往集装箱船装船进行海上运输时。

注1：如果托运人已经获得海岸警卫队的认可使用“称重方法2”，则向陆路运输经营人提供经验证集装箱的总重量，此VGM数据将被视为符合标准；和

注2：如果托运人的经营场所带有地磅设施，则提供给陆路运输经营人的准确的经验证总重量信息，也将被视为合规。

ii. 经滚装船出口的任何短程国际运输的集装箱。

注3：通过滚装船进口的集装箱，需遵守始发港国家的规定——这里涉及的欧盟进口业务，则必须遵守欧盟指令来递交重量申报。

iii. 已装箱集装箱或交换箱在国内通过公路运输时。

最后希望运输行业中的信息化发展能以各种方式推动国家、地区和国际规则趋于一致。

*我们非常感谢来自（英国）道路运输协会有限公司的Nick Deal对本文的大力协助。*

## 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-4VOSI-ODGCHMVA76/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/>