



## TT Talk 第163期

1. 为何关注集装箱称重问题
2. 称重集装箱——码头方扮演何种角色？
3. 何时出台称重集装箱的法律？

### 1. 为何关注集装箱称重问题



在国际海运中，托运人有两个关键性义务（根据《海上人命安全公约》SOLAS 公约第四章 A 部分规则第二条的内容）：一是“在装货之前提供足够且适当的信息，确保能够安全装运船舶”。二是需向船方披露货物重量。

很明显，许多发货人深知这些规定对于航行以及供应链中内陆运输安全的重要性，他们也遵循规定采取了相应举措。当然，基本上这些安全要求与越来越多的国家所实施的“预先提供货物信息”规定相一致。某种程度上也响应了部分国家中有关陆运和铁路运输集装箱重量的规定。

考虑到集装箱重量的错误申报已经在许多重大事故中被确认为症结所在，比如“MSC Napoli”、“Riverdance”和“Husky Racer”等事故；协会自身也处理了类似的为数众多的案子（有些没有被广泛报道），集装箱重量错误申报是最根本的原因。那么，集装箱运输历时 50 多年，为何集装箱重量问题始终困扰着行业人士？

虽然复杂问题无法过分简单化，我们尝试在下文中罗列了部分回答。

- 工作流程中遇到的困难

显然，如何确保集装箱内的货物重量被准确申报，应当是在运输开始之前——即装箱结束的时候。事实上这种情况鲜有发生。大多数情况是在预定集装箱的时候估计装运货物的重量，然后被输入航运公司的系统中，用来制作配积载计划。如此已经满足了 SOLAS 公约第四章 A 部分规则第二条的内容。



在运输合同中货物的重量应当被正确披露，但是该重量很可能与订舱时或修正配积载计划时的信息已经有所出入。同时运输合同中写明的重量没有考虑到集装箱体本身的净重，以及垫舱物料和其他包装材料的重量。所以，即便 SOLAS 公约第四章 A 部分规则第二条的内容被严格遵守（即披露的重量和实际交付货物的重量相同），对于装运前本身来讲还是远远不够的。

- 法律权威性尚有欠缺

货物装上船舶之前的内陆运输段不可避免地要接受该国国内法的规定。对于部分周转于全球的货物来说，在它们抵达海港之前很可能会经受各国不同法律的“考验”。然而，到目前为止，世界上尚无关于内陆运输段的统一法律机制。相反，在国际海事组织 IMO



力挺下诞生的《海上人命安全公约》 SOLAS 公约则具备较高的国际认同——它施加给发货人的在港口/船舶交接处的义务，具有十分重要的意义。其他的联合国组织机构（国际劳工组织 ILO 和联合国欧洲经济委员会）也可以针对此问题进行立法，相较之下，国际海事组织之前已经有了很好的基础， SOLAS 公约已有先例，修订版的公约内容在经过一段时间以后，自动适用于各缔约国，无需进一步的法律适用说明。

考虑到实际情况中，绝大多数在内陆装箱和上铅封的集装箱在其抵达海外目的地之前不会被打开， TT Club 认为在海运中要求正确申报货物的重量，其意义等同与其他的运输模式。而 SOLAS 公约可以从法律与实践的双向角度施加效力——可惜到目前为止“权威性”尚嫌欠缺，很可能是因为要增加对发货人的法律义务是相对困难的。

- 传统观念认为“重量不是问题”

人们普遍认为集装箱重量的错误申报只是行业内面临的安全问题之一。之前 The MARIN

《Lashing@Sea》的报告中曾给出许多建议（称重集装箱就是其中之一），该建议的终极目标是“降低船舶配积载的不确定性因素”。国际海事组织还针对其他安全问题提交了法律意见，归纳如下：



- (a) 加强集装箱绑扎加固齿轮的安全系数（包括年检）
- (b) 获得更多有关集装箱积载的信息
- (c) 向船员提供有关船舶航行和受力的有效和互动信息（在航行过程中确定船舶倾斜程度和集装箱积载的受力变化）

有些业内人士认同集装箱重量的错误申报是安全问题之一，但更

认为集装箱的绑扎不牢固才是造成事故的更主要原因——这个观点不尽事实。因为根据船舶安全手册，绑扎系固本身就是根据集装箱在配积载时给出的个体集装箱重量而做出的。

实践中，不可避免地会发生一些集装箱的配积载不当的情况——**MAIB “MSC Napoli”** 事故报告发现有将近 10%的集装箱被摆放在错误的位置。当错误发生时，通过班轮公司和码头之间的合同关系，可以改进原有的配积载计划。但是依据错误申报的集装箱重量，这种改进无法做到。

在目前法律改进议案没有正式出台的情况下，货运代理人和实际承运人要秉持谨慎的态度。比如当您被要求向即将装箱的 53 吨重的货物提供报价时，答案显而易见！如果遇到不规则的大型块状物（比如皮革、纺织品卷以及拼箱货），更应小心处理——了解发货人！了解托运的物品！

## 2. 称重集装箱——码头方扮演何种角色？



世界航运理事会 (World Shipping Council) 向国际海事组织的危险货、固体货物和集装箱分管委员会(DSC)递交了法律议案，其即将于 2012 年 9 月召开的会议已经得到航运界许多关键海事机构和非政府组织的大力支持。

议案的内容之一就是首次将“码头代表人”的概念引入《海上人命安全公约》SOLAS 公约第四章 A 部分第五条的规定，该条涉及船上普通货物的积载和加固，内容类似第七条有关散货操作的积载和加固。本质上，由于风险相似，所以这一法律议案似乎颇具意义。这一改变会



平衡既有的第二条规定中的发货人义务内容，后者已被证明实施起来非常困难。议案的本意不是要求由码头方面负责验证集装箱的重量，而是为了确保在装运前集装箱的重量可以得到验证。

相比于船方和码头方，一般人会预期法律的执行力对于托运人而言将更为薄弱，因为他们远离港口或是受其他司法领域管辖。此外更为关键的是，这样的法律议案会创造出某种“公平的局面”，意味着所有的船方都必须采取统一的标准。过往的经验告诉我们，货物遭一家船公司拒绝后，总能找到另一家愿意接收的。因此，国际立法应当减少商业敏感因素。

然而，该法律议案不可避免地会增加码头操作人的法律责任，尤其是当他们不能履行法律义务时，或由此导致了事故或增加了处理成本。依据合同条款、侵权法或成文法的法律责任都会有所改变。尽管如此，码头方似乎可以寻求既能履行义务又能减少法律风险的方法，比如与船公司商定合同条款，限制自己的责任 / 或是购买责任保险。关于后者，TT Club 暂时还没有正式评估码头方在此方面的风险，但其承保范围可以“包容”法律的改变。而从风险角度来讲，此不失为一个平衡了遵守新规则的额外成本和避免事故法律责任的好方法。

码头方的确遭遇挑战，但并非无法解决。码头方有必要对内部操作流程进行相应的修改，如果可能还需引进设备检测由公路、铁路和驳船运抵的出口集装箱的重量。此外，电脑系统和程序要加强管理信息流。似乎越来越多的业内人士意识到，最有效检测单个集装箱重量的方法是通过集装箱吊具上的扭锁。目前市场上有两种认可的通过扭锁称重的系统：LASSTEC的产品是在扭锁中植入纤维光感器

([http://www.lemantec.com/product/sensing\\_system.html](http://www.lemantec.com/product/sensing_system.html)); BROMMA的产品使用了传统拉力计制作了测压原件

(<http://www.bromma.com/sho.php?id=1477063>)。两者面临的技术挑战是如何让传感器防震防颤，在经受住野蛮作业以后依旧能够读出正确数据。同时，有头脑的码头操作人在单纯称重的基础上还会追求其它

安全效益，包括监测装运中的货载是否中心偏离、吊具掐入箱体或者提起未脱钩的拖车。

码头和班轮公司进行设备改造的费用需要获得一定的补偿（世界航运理事会之前在议案中预见到这点）。码头方会就提供额外服务的成本加入处理集装箱的费用或加入其他服务的费用中。无疑，船方将会间接地将类似的费用转嫁给发货人——最终会更为间接地转嫁到我们在超市中购买的物品价格中！考虑到各方都需要时间开展应对措施或做出改变，很可能需要花费四到五年的时间推行新的法律。

综上所述，此次法律改革将会大力整顿集装箱供应链中重量申报的问题。除此以外，码头方面面临法律责任的增加并需付出一些额外的成本，但是这些影响最终可以被转嫁，而改变所附带的安全和合作商机将是无穷的。

### 3. 何时出台称重集装箱的法律？



自英国船舶事故调查局（UK MAIB）相继报道发生于 2007 年上半年的“Annabella”轮集装箱倾倒事故以及“MSC Napoli”轮灭失案以后，国际海事组织呼吁业内人士关注货物重量的错误申报，所导致的潜在集装箱超载问题。世界航运理事会和国际

航运协会对此作出回应，并且联合发表刊物《海运集装箱安全运输——最佳实践指导》，内容详细阐述了在集装箱化的航运时代，供应链中的各方应该如何正确交付和处理货物。这篇文章对良好的操作规范予以了完整回顾，之后发布了更有针对性的文章《发货人和装箱人的行业指导》。您可以浏览Marisec的网页获取这些文章

[\(<http://www.marisec.org/industryguidance.pdf>\)](http://www.marisec.org/industryguidance.pdf)。

这些文章中所提及的行业自律性，在荷兰海事研究所(Maritime Research Institute Netherlands)的研究项目报告《lashing@sea》中被重申，并于 2010 年提交国际海事组织。对于该报告中的数项防止集装箱灭失的建议措施，国际间响应的呼声很高，甚至要求出台专门的法律。世界航运理事会向国际海事组织的危险货、固体货物和集装箱分管委员会(DSC)递交的法律议案，其于 2012 年 9 月召开的会议只涉及 MARIN 报告的议题之一。希望其他法律议案也会相继出台。

事故调查和相关研究已表明，目前准确申报集装箱货物重量的法律执行效力低下。试图唤起业内人士的自律性也似乎效果甚微。无论导致这种现象的原因是什么——从诸多事故根源的分析报告来看应该有很多——无论海运与陆运，日益增加的与货物重量申报有关的事故必须得到遏制。

TT Club 支持这项法律变革，认为这不单单是 MARIN 报告内的一个议题，而是与整条供应链中的许多操作休戚相关。该法律议案的目的是在全球范围内提供一个公平的操作环境，尤其在港口和船舶之间的货物交接点上，对装载出口货物的集装箱重量进行验证。许多其他的举措——比如 ILO 更新后的《IMO/ILO/UN ECE 装运货物运输单元的指导守则》或是经常改版的《IMDG CODE》——都是为了确保货物从始发地安全无误地送达目的地，期间不会给人命与安全带来损害。”MSC Flaminia”一案对于业内人士是个严酷的提醒，风险防范工作尚不到位，安全问题所带来的结果很可能波及甚广。我们对被这一最新的海难事故所影响的人们，致以深切的慰问。

## 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 [www.TTCLUB.com](http://www.TTCLUB.com)。

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/>