



《海上人命安全公约》第IV章 第二条规则

为船舶经营人执行公约修正案中验证装货集装箱毛重的要求提供基本指引。

引言

国际海事组织（IMO）通过了《海上人命安全公约》

（SOLAS公约）修正案，要求装货集装箱在装船出口前必须进行毛重验证。根据修正案的要求，托运人有责任获取装货集装箱的验证毛重并告知海运承运人。这一要求将自2016年7月1日起发生强制效力并在全球范围内适用。自此以后，船舶经营人或海洋码头经营人将未验证毛重的装货集装箱装载上船的，将被视为违反SOLAS公约。

SOLAS公约修正案提供了两种验证装货集装箱毛重的方法

- 方法一要求在集装箱完成装箱和封箱后对其进行称重
- 方法二要求对集装箱内的所有货物和内容物进行称重，再将前述各项重量和集装箱门端标注的集装箱皮重相加。

主观估算重量是不被允许的。托运人或托运人安排的第三方有责任对装货集装箱或其内容物进行称重。但无论采用前述哪一种方法，称重所用的设备必须满足设备使用所在国的认证和校准要求。

对集装箱船舶经营人的主要要求

- a. 对于所有装上船的装货集装箱，船舶配载时均应采用验证毛重。
- b. 承运人可以认定经托运人签署确认的验证毛重即为准确重量。承运人没有义务查验托运人提供的验证毛重，但注意，托运人必须“签署”确认其毛重验证过程符合SOLAS公约的要求。这就意味着，托运人需指明一名代表，确认其已代表托运人验证了申报重量的准确性。
- c. 若装货出口集装箱在海运码头交运时未能提供验证毛重：
 - 船舶经营人和码头应就如何处理这类集装箱约定处理程序；
 - 在获得集装箱毛重并将之用于配载前，不允许将此类集装箱装载上船。

需要考虑的主要问题

以下为执行SOLAS公约修正案中验证装货集装箱毛重的要求时可能出现的一些问题：

1. 托运人的范畴？

海事安全委员会MSC 1/ Circ. 1475号通函将“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。”

通常，托运人系：

- 与船舶经营人或承运人直接沟通，就海上运输作出必要安排（包括为船舶配载和根据海关要求提供信息）的实体；
- 在海运承运人提单或类似运输合同项下记为“货方”或类似称谓的实体；

因此，托运人可能是货物的买方或卖方，也可能是货运代理人或作为委托人与海运承运人订立合同的其他第三方。

由于国际贸易和物流供应链的复杂性，不同主体都可能成为与海运承运人签订运输合同的相对方。供应链所涉及的各当事方需确定获取验证毛重的方式，无论是方法一或方法二（如完成集装箱装箱所在国家的主管部门所允许），以及运输合同下的记名托运人将该等毛重信息及时提供给承运人的方法。

2. 需要提交哪些信息以及提交信息的时限？

SOLAS和海事安全委员会MSC 1 / Circ. 1475号通函对此均无详细说明。

船舶经营人无疑需要确保验证毛重数据被记录并应用于船舶配载中。此外还需要考虑到这一要求对现有的数据采集和控制流程的影响，从而确保集装箱不会在缺少核实毛重数据的情况下被装载上船。这一要求对从最初订舱开始之时到货物装船完毕之时的全部程序都将产生影响，包括合作航运公司和码头经营人之间的沟通。

部分主管当局（如英国）已经开始着手建立相关“认证”流程来规范那些采取方法二称重的托运人。无论国家采取何种方式执行SOLAS公约修正案，船舶经营人都需要考虑



是否有必要知晓托运人采取何种称重方式（方法一或方法二）或其他可以证明托运人符合公约要求的管控流程的详情。

SOLAS公约要求在制定配载计划之前，托运人必须充分及时地将验证毛重信息告知船舶经营人，这就要求船舶经营人明确其在任一特定港口或贸易关系下的具体要求并确保相关托运人清楚这些要求。

3. 准确度应达到何种水平？

SOLAS公约要求无论是采用方法一或方法二，用于验证毛重的称重设备均需符合设备使用所在国的准确度标准和要求并经校准和认证。因此，所使用称重设备需达到的准确度水平取决于设备使用所在国的标准和要求。

有些货品从包装称重到交货可能会发生正常的微小重量变化（因蒸发、湿度变化或冷冻包装的生鲜食品货物上冰块的融化等原因导致），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，但这些变化通常不会影响安全。

4. 修正案将对贸易便利化产生何种影响？

许多主管当局正在寻求协调落实和执行修正案要求的办法，同时他们认为这些安全性要求对贸易流通不会有任何负面影响。主管当局的努力也受到了国际海事组织及各大保赔协会（如联合王国保赔协会（UK P&I Club）及联运保赔协会（TT Club））的鼓励和支持。

5. 托运人将误报毛重的集装箱交付给承运人会受到什么处罚？

基本上，主管当局和/或港口国监督机关会依据有关的国家法律法规对其处以罚金或其他处罚。

但需告知托运人未遵守公约要求将不可避免地引起额外成本和费用（这在通常的运输合同条款下已经可以追偿），可能包括重新装箱的费用、文件修改手续费和集装箱滞期费。误报毛重的集装箱还可能因此未能装上指定船舶，导致货方面临额外的商业或合同风险。

关键措施

1. 游说主管当局和/或主要装货港所在国的港口国监督机关明确修正案实施要求。
2. 制定适当的体系及规程来确保对修正案的遵守，不仅在自身组织内部遵守，也要求合作航运公司和码头经营人等遵守。
3. 建立和托运人的沟通计划，以便就贵方在具体任何国家和/或装运港要求提交的信息和信息提交截止时间方面的要求进行沟通。

如需更多信息，请联系：

Peregrine Storrs Fox
风险管理主任

Email: riskmanagement@tt.club.com

TT CLUB 
established expertise

伦敦

电话：+44 20 7283 4646 传真：+44 20 7549 4243

新泽西

电话：+1 201 557 7300 传真：+1 201 946 0167

香港

电话：+852 2832 9301 传真：+852 2574 9954

悉尼

电话：+61 (0) 2 8262 5800 传真：+61 (0) 2 8262 5858

新加坡

电话：+65 6323 6577 传真：+65 6323 6277

www.ttclub.com

UK P&I CLUB 

托马斯米勒（保赔）有限公司—伦敦

电话：+44 20 7283 4646 传真：+44 20 7283 5614

托马斯米勒（希腊）有限公司—比雷埃夫斯H1

电话：+30 210 42 91 200 传真：+30 210 42 91 207/8

托马斯米勒（美国）有限公司—新泽西

电话：+1 201 557 7300 传真：+1 201 946 0167

托马斯米勒（香港）有限公司—香港

电话：+852 2832 9301 传真：+852 2574 9954

www.ukpandi.com