

交通運輸部關於執行《1974 年國際海上人命安全公約》第 VI/2 條 2015 年修正案的  
通知  
( 征求意见稿 )

各直屬海事局，各有關單位：

國際海事組織海上安全委員會於 2015 年在其第 94 屆會議上通過了《1974 年國際海上人命安全公約》(“《安全公約》”)第 VI/2 條修正案(第 MSC.380(94)號決議)。該修正案要求載貨集裝箱在交付船舶運輸前應當對其重量進行驗證，並將於 2016 年 7 月 1 日起強制生效。我國是《安全公約》的締約國，該修正案對我國具有強制約束力。為做好該修正案的履約工作，現就有關事項通知如下：

一、修正案的主要內容

(一) 載貨集裝箱重量驗證規定。

該修正案要求在載貨集裝箱交付船舶運輸前應當對其實際重量進行驗證，載貨集裝箱的托運人應當驗證其毛重，並確保經驗證的毛重以運輸單據的形式儘早提供給船長或其代表和碼頭經營人，以供準備船舶積載計畫時使用。如果托運人未提供載貨集裝箱的經驗證毛重，船長有權拒絕該集裝箱裝船，除非船長和碼頭已經通過其它方式獲得了其經驗證的毛重。

(二) 載貨集裝箱重量驗證方法。

該修正案允許托運人可以採用以下兩種方法對貨物及集裝箱的總重量進行確認：

1. 整體稱重法：用經過校驗和認證的設備對載貨集裝箱進行整體稱重；

2. 累加計算法：用經過裝箱所在國家主管機關認可的稱重方法對集裝箱內所有包裝和貨物的重量進行稱重，與集裝箱內的底盤、襯墊、其他系固材料和集裝箱本身重量進行累加計算出載貨集裝箱的整體重量。

(三) 載貨集裝箱重量驗證的適用範圍。

該修正案規定載貨集裝箱重量驗證要求適用於所有適用《1972 年國際集裝箱安全公約》的和裝載在《安全公約》第 VI 章適用船舶上的載貨集裝箱。

二、對載貨集裝箱托運人的要求

(一) 擬交付計畫於 2016 年 7 月 1 日以後駛離我國港口的船舶運輸的外貿載貨集裝箱的托運人，應當在交付船舶運輸前對所托運的載貨集裝箱毛重進行驗證。

(二) 上述托運人可以自行選擇整體稱重法或累加計算法進行載貨集裝箱重量驗證。使用整體稱重法的，應當在完成集裝箱裝箱和封條後，自行或通過第三方使用經過計量監督部門認證和校驗的設備對載貨集裝箱進行整體稱重。使用累加計算法的，應當按照所制定的符合《載貨集裝箱累加計算法重量驗證指南》(見附件)的程式，進行累加計算出載貨集裝箱的整體重量。

(三) 上述托運人應當以運輸單據的形式儘早將載貨集裝箱驗證的毛重提供給船長或其代表和碼頭經營人，該單證可以是提交給承運人裝船須知的一部分，也可以是一份單獨的證明材料，並應當至少包括以下內容：

1. 托運人對載貨集裝箱毛重進行驗證的方法。
2. 托運人載貨集裝箱重量驗證聲明：

使用整體稱重法的，聲明內容為：“本托運人聲明：該文件資料所含載貨集裝箱重量信息系按照《1974年國際海上人命安全公約》第VI/2.4.1條所述方法獲得，稱重點的稱重設備已取得計量監督部門頒發的計量檢定證書，且獲得重量的日期在證書的有效期限內。”

使用累加計算法的，聲明內容為：“本托運人聲明：該文件資料所含載貨集裝箱重量信息系按照《1974年國際海上人命安全公約》第VI/2.4.2條所述方法獲得，該方法符合主管機關制定並公佈的《載貨集裝箱累加計算法重量驗證指南》的要求。”

3. 托運人正式授權人簽字確認，該簽字可為電子簽字。

#### 三、對船舶、承運人與碼頭經營人的要求

(一) 承運載貨集裝箱的船舶和承運人及其代理人、碼頭經營人，應當在載貨集裝箱裝船前獲得托運人提供的載貨集裝箱重量驗證信息。對於未取得重量驗證信息的載貨集裝箱，承運船舶和承運人及其代理人不得接受該載貨集裝箱裝船，碼頭經營人不得安排該載貨集裝箱裝船。

(二) 上述承運船舶、承運人及其代理人應當在載貨集裝箱運抵碼頭後、裝船前告知碼頭經營人載貨集裝箱是否經重量驗證以及具體的重量信息。

(三) 上述承運船舶、承運人及其代理人與碼頭經營人應當建立有效的信息傳遞途徑，確保載貨集裝箱重量驗證信息按照托運人-承運人-碼頭的流程得到有效傳遞。

#### 四、其他事項

(一) 各級海事管理機構應當對船舶承運的載貨集裝箱重量驗證情況進行抽查，對未取得重量驗證信息的載貨集裝箱，海事管理機構應當要求承運船舶進行糾正，消除安全隱患後方可開航。海事管理機構接舉報或有理由懷疑載貨集裝箱重量驗證信息與實際情況不符的，可以

要求載貨集裝箱的托運人進行重新驗證，托運人、承運船舶、承運人及其代理人、碼頭經營人應當予以配合。

(二) 各級港口行政管理部門應當督促港口經營人履行本通知要求的責任，建立健全與承運船舶、承運人及其代理人的有效信息傳遞途徑。

(三) 使用整體稱重法進行載貨集裝箱裝箱驗證的稱重裝置，如地中衡等，應當滿足我國相關計量管理的精度標準和要求。稱重裝置的經營單位應當以適當方式對外公佈，以便各方使用該信息。

(四) 載貨集裝箱的托運人所提供的經驗證重量與海事管理機構、承運船舶、承運人或碼頭經營人獲得的該集裝箱經驗證的重量間的誤差範圍不得超過  $\pm 5\%$  或 1 噸（兩者取其小者）。

## 載貨集裝箱累加計算法重量驗證指南

### 1 總則

#### 1.1 目的

本指南的目的是為保障《1974 年國際海上人命安全公約》（“《安全公約》”）第 VI/2 條載貨集裝箱重量驗證有關修正案的實施，為托運人按照公約修正案的要求正確使用累加計算法累加計算法驗證載貨集裝箱的重量提供指導性文件。

#### 1.2 依據

本指南依據《安全公約》第 VI/2 條修正案進行編制。

#### 1.3 適用範圍

本指南適用於托運人使用公約修正案確定的累加計算法累加計算法驗證載貨集裝箱重量。

#### 1.4 術語和定義

1.4.1 “托運人”系指在提單或海運單或其它等效多式聯運單（如通過“提單”）指定為托運人的法人實體或個人，和/或與航運公司簽訂運輸合同的人或以其名義或代表其與航運公司簽訂運輸合同的人。

1.4.3 “船舶”系指適用於《安全公約》第 VI 章規定的船舶。

1.4.4 “毛重”系指載貨集裝箱的自重和所有包裝、貨物組件（包括托盤、襯墊和其它填充與系固材料）的總重量。

1.4.5 “貨物組件”與《1972 集裝箱國際安全公約》（“《集裝箱公約》”）中的“貨物”同義，系指集裝箱

載運的任何類型的貨物、商品和物品。但是，用集裝箱裝載的船舶設備和物資，包括船舶備用配件和備用品，均不算作貨物。

1.4.6 “運輸合同”系指航運公司收取運費，據以承擔將貨物從一個地方運輸到另一個地方的合同。

1.4.7 “集裝箱”和《集裝箱公約》中的“集裝箱”同義，不包括任何類型的車輛，但包括底盤上運輸的集裝箱。也不包括根據國際海事組織 MSC/Circ.860 通函要求不適用《集裝箱公約》的“近海集裝箱”。

1.4.8 “運輸單證”系指托運人用來傳遞經核實的載貨集裝箱重量的單證。該單證可以是提交給航運公司的裝船須知的一部分，也可以是一份單獨的證明材料，例如包含稱重站出具的核實重量的聲明。

1.4.9 “皮重”系指集裝箱的重量，不包括包裝和貨物組件、底盤、襯墊和其它包裝材料。

## 2 累加計算法載貨集裝箱重量驗證計算方法

### 2.1 托運人承擔驗證載貨集裝箱重量的責任

2.1.1 托運人負責驗證載貨集裝箱的毛重。

2.1.2 如果集裝箱是多個托運人拼箱裝貨，則最後完成裝箱、封條並將載貨集裝箱交付海運的人要負責整個集裝箱和內裝物的毛重驗證工作，包括托盤、襯墊和其他系固材料。

### 2.2 托運人的內部控制措施

托運人應當建立對於載貨集裝箱重量驗證的內部控制措施並形成管理制度，制定措施以準確獲得載貨集裝箱的重量，制定措施以確保實施該計算的人員得到有效培訓和正常履職。確保集裝箱的載貨量不得超過《集裝箱公約》要求的安全合格牌照上標明的最大毛重。

### 2.3 累加計算法載貨集裝箱毛重的計算過程

#### 2.3.1 步驟 1：計算貨物的重量

擬載運貨物組件的重量由單個元件重量相加得出。散裝貨物的重量可在生產流程中通過標有刻度的填裝機計算的得出或對貨物整體稱重獲得。

#### 2.3.2 步驟2：計算包裝的重量

包裝的重量可從包裝材料製造商獲得。

#### 2.3.3 步驟3：計算托盤、系固材料及襯墊的重量

托盤、包裝材料，支撐杆等系固裝置及襯墊的重量可通過製造商獲得。

#### 2.3.4 步驟4：計算空集裝箱的皮重

托運人應當使用集裝箱體上顯示的皮重。

### 2.3.5 步驟5：計算載貨集裝箱的毛重

載貨集裝箱的毛重由上述2.3.1至2.3.4獲得的重量相加獲得。

## 2.4 載貨集裝箱驗證毛重計算的準確性

### 2.4.1 可能存在的誤差

2.4.1.1 在此計算方法中，不同重量相加而獲得的毛重總和會發生變化。如木質托盤，襯墊及擋板的重量會受空氣濕度的影響而發生變化。

2.4.1.2 所有用來決定各單獨部件重量的稱重設備，空箱及貨物組件皮重的細微區別均會導致重量的變化。

### 2.4.2 誤差的處理

2.4.2.1 托運人所提供的經驗證重量與海事管理機構、承運船舶、承運人或碼頭經營人獲得的該集裝箱經驗證的重量間的誤差範圍不得超過±5%或1噸（兩者取其小的）。

2.4.2.2 確定載貨集裝箱驗證重量的方法中存在潛在偏差，托運人內部控制措施應當記錄下此偏差。

2.4.2.3 儘管載貨集裝箱驗證重量存在潛在偏差，托運人不得違背《安全公約》修正案對於其準確獲取載貨集裝箱驗證重量職責的要求。