

载货集装箱累加计算法重量验证指南

1 总则

1.1 目的

本指南的目的是为保障《1974 年国际海上人命安全公约》(以下简称《安全公约》)第 VI/2 条载货集装箱重量验证有关修正案的实施,为托运人按照公约修正案的要求正确使用累加计算法累加计算验证载货集装箱的重量提供指导。

1.2 依据

本指南依据《安全公约》第 VI/2 条修正案进行编制。

1.3 适用范围

本指南适用于托运人使用公约修正案确定的累加计算法累加计算验证载货集装箱重量。

1.4 术语和定义

1.4.1 “托运人”系指在提单或海运单或其他等效多式联运单(如通过“提单”)指定为托运人的法人实体或个人,和/或与航运公司签订运输合同的人或以其名义或代表其与航运公司签订运输合同的人。

1.4.2 “经校对和认证的衡器”系指满足我国相关计量管理的标准和要求,能够确定载货集装箱的实际毛重或包括包装、货物组件、托盘、衬垫及其他填充与系固材料的实际毛重的平台秤、汽车衡、提升设备或者其他设备。

1.4.3 “船舶”系指适用于《安全公约》第 VI 章规定的船舶。

1.4.4 “毛重”系指载货集装箱的自重和所有包装、货物组件 (包括托盘、衬垫和其他填充与系固材料) 的总重量。

1.4.5 “货物组件”与《1972 集装箱国际安全公约》(以下简称《集装箱公约》) 中的“货物”同义, 系指集装箱载运的任何类型的货物、商品和物品。但是, 用集装箱装载的船舶设备和物资, 包括船舶备用配件和备用品, 均不算作货物。

1.4.6 “运输合同”系指航运公司收取运费, 据以承担将货物从一个地方运输到另一个地方的合同。

1.4.7 “集装箱”和《集装箱公约》中的“集装箱”同义, 不包括任何类型的车辆, 但包括底盘上运输的集装箱。也不包括根据国际海事组织 MSC/Circ.860 通函要求不适用《集装箱公约》的“近海集装箱”。

1.4.8 “运输单证”系指托运人用来传递经核实的载货集装箱重量的单证。该单证可以是提交给航运公司的装船须知的一部分, 也可以是一份单独的证明材料, 例如包含称重站出具的核实重量的声明。

1.4.9 “皮重”系指集装箱的重量, 不包括包装和货物组件、底盘、衬垫和其他包装材料。

2 累加计算法载货集装箱重量验证计算方法

2.1 托运人承担验证载货集装箱重量的责任

2.1.1 托运人负责验证载货集装箱的毛重。

2.1.2 如果集装箱是多个托运人拼箱装货，则最后完成装箱、封条并将载货集装箱交付海运的人要负责整个集装箱和内装物的毛重验证工作，包括托盘、衬垫和其他系固材料。

2.2 托运人的内部控制措施

托运人应当建立对于载货集装箱重量验证的内部控制措施并形成管理制度，制定措施以准确获得载货集装箱的重量，制定措施以确保实施该计算的人员得到有效培训和正常履职。确保集装箱的载货量不得超过《集装箱公约》要求的安全合格牌照上标明的最大毛重。

2.3 累加计算法载货集装箱毛重的计算过程

2.3.1 步骤 1：计算货物的重量

拟载运货物组件的重量由单个组件重量相加得出。散装货物的重量可在生产流程中通过标有刻度的填装机计算得出或对货物整体称重获得。

2.3.2 步骤 2：计算包装的重量

包装的重量可从包装材料制造商获得。

2.3.3 步骤 3：计算托盘、系固材料及衬垫的重量

托盘、包装材料，支撑杆等系固装置及衬垫的重量可通过制造商获得。

2.3.4 步骤 4：计算空集装箱的皮重

托运人应当使用集装箱体上显示的皮重。

2.3.5 步骤 5：计算载货集装箱的毛重

载货集装箱的毛重由上述 2.3.1 至 2.3.4 获得的重量相加获得。

2.4 载货集装箱验证毛重计算的准确性

2.4.1 可能存在的误差

2.4.1.1 在此计算方法中，不同重量相加而获得的毛重总和会发生变化。如木质托盘，衬垫及挡板的重量会受空气湿度的影响而发生变化。

2.4.1.2 所有用来决定各单独部件重量的称重设备，空箱及货物组件皮重的细微区别均会导致重量的变化。

2.4.2 误差的处理

2.4.2.1 托运人所提供的经验证重量与海事管理机构、承运船舶、承运人或码头经营人获得的该集装箱经验证的重量间的误差范围不得超过 $\pm 5\%$ 或 1 吨（两者取其小的）。

2.4.2.2 确定载货集装箱验证重量的方法中存在潜在偏差，托运人内部控制措施应当记录下此偏差。

2.4.2.3 尽管载货集装箱验证重量存在潜在偏差，托运人不得违背《安全公约》修正案对于其准确获取载货集装箱验证重量职责的要求。