

因應國際公約(SOLAS)載貨貨櫃總重驗證我國之做法- Q&A

Q1：國際公約(SOLAS)載貨貨櫃總重驗證是什麼？

A1：為提高貨櫃的海上運輸安全，IMO 在 SOLAS 第 VI 章中增加載貨貨櫃裝船之前進行重量驗證的要求，形成 SOLAS VI/2（貨物資料）修正案，於海事安全委員會(MSC)第 94 次會議通過 MSC. 380(94)號決議，將於 2016 年 7 月 1 日生效實施。所以在今年 7 月 1 日起，載貨貨櫃沒有貨櫃總重驗證(VGM)無法裝船。

Q2：提供載貨貨櫃總重驗證是誰的責任？

A2：

1. 託運人負責載貨貨櫃總重之驗證，並負責確保提前足夠時間以運送文件送交驗證總重，供船長或其代表以及碼頭代表在編制船運裝載計畫時使用，如果託運人未提供載貨貨櫃驗證總重，貨櫃不應裝載上船。故託運人有申報正確貨櫃重量責任，未來若因託運人沒有申報正確貨櫃重量，衍生之費用及責任，應由託運人承擔。
2. 本局業於 105 年 6 月 27 日函知各出口商公會轉知會員，務必採用國家標準檢驗合格之衡器驗證並申報正確貨櫃總重，如託運人未依申報提供載貨貨櫃驗證總重(VGM)，貨櫃將不得裝載上

船。

Q3：託運人的定義為何？

A3：託運人係指載貨證券、海運單或等效之複合運送文件上定為託運人之法人實體或法人並且其(以其名義或代表其)與航運公司簽訂運送契約者。

Q4：請問轉口貨櫃需要申報貨櫃總重驗證(VGM)嗎？

A4：如果載貨貨櫃由適用 SOLAS 規則的船舶交付給港口碼頭設施以轉運到同樣適用 SOLAS 規則的船舶上，SOLAS 規則要求每個交付的貨櫃應在裝到交付船舶上之前已具有驗證的總重，貨櫃在出貨港即應有 VGM 才能裝船。因此，所有在轉運港卸貨的載貨貨櫃均應已有驗證的總重，而不要求在轉運碼頭設施再次秤重。

Q5：駛上駛下(RO-RO)船舶上裝卸之貨櫃需要申報貨櫃總重驗證(VGM)嗎？

A5：依 SOLAS 公約第 VI 章第 2 條第 4 項規定，短程國際航行的駛上駛下船舶係以板架方式放置載貨貨櫃，裝卸則以曳引車頭逕行聯結拖離船舶，不需要提供貨櫃總重驗證(VGM)。

Q6：國際海事組織(IMO)公告自 105 年 7 月 1 日起有 3 個月緩衝期，

對我國有影響嗎？

A6：國際海事組織海事安全委員會(MSC) 於 2016 年 5 月 23 日公布 MSC.1/Circ.1548 通函內容略以，該公約仍將如期自 2016 年 7 月 1 日施行，但為考量需要一些緩衝時間讓業者能夠解決因軟體更新、電子資料蒐集與傳輸驗證總重所產生的問題，以免導致裝船延誤，故同意各簽約國的主管機關及港口國管制機關在 3 個月的緩衝期內採取切實和務實方式。所以緩衝期間，出口貨櫃亦需提供貨櫃總重驗證(VGM)，只是大家可以透過這 3 個月修正並解決施行後發現問題。而本局亦會於這 3 個月期間，持續觀注國際各國做法，並觀察業界實務運作情形，滾動檢討修正我國做法。

Q7：為什麼不訂定誤差值？

A7：

1. 本局於指導原則訂定前，邀集相關業者、單位召開 4 次會議，與會代表提出國際公約(SOLAS)修正案主要目的係要求託運人要申報正確貨櫃重量，且未提到誤差值，不宜訂定。
2. 另本局亦考量若訂定誤差值，除將造成船長需判定是否有超出誤差值而困擾外，另亦需訂定抽查、處罰機制(各國所訂定之誤差值係政府抽查執法之依據)，恐造成港區作業流程混亂，甚或

影響船期。而係以目前交通部頒訂指導原則中述明，船長最終應遵照《貨物積載和繫固安全操作規則》，僅在其確信貨物能夠安全運輸時方可接受貨物上船，故誤差值建議由船舶運送業者依該營運船舶可承擔風險程度訂定誤差值為宜。

3. 目前各國有訂誤差的數值並不一致，又誤差值究竟是做為政府執法的查核依據，抑或是託運人、運送人及受貨人間交付貨櫃時可接受的重量差異，目前似乎不盡明確，但最終仍應回溯到公約規範的精神。據了解 IMO 可能在 3 個月的緩衝期間開會討論是否增訂誤差值，為能使我國符合公約，本局亦會持續觀注 IMO 公告訊息，於滾動檢討時，再就本議題納入討論。

Q8：為什麼不提供裝櫃清單(CLP)格式？

A8：目前實務界已有裝櫃清單，惟格式不盡相同，為能減少影響目前實務進行，本局訂定指導原則僅規範貨櫃驗證總重文件需有貨櫃號碼、貨櫃總重及託運人或授權人簽名。

目前世界各大貨櫃航商多已公布貨櫃總重驗證(VGM)操作指南，包含有提供貨櫃總重驗證(VGM)的時間、格式等相關規定，請有需要之託運人、業者洽各大航商確認提交時間。

Q9：為什麼指導原則中只提到櫃場可以提供貨櫃驗證總重服務？

A9：本局訂定指導原則係依國際海事組織(IMO)批准之公約及指導原則訂定，提供貨櫃驗證總重為託運人責任。在未運進港區前，託運人可自行或安排第三方過磅；惟進入櫃場時，託運人尚無法提供貨櫃驗證總重，可透過櫃場提供服務產出 VGM，俾利貨櫃可順利裝船。

Q10：指導原則內容可以訂細一點嗎？

A10：指導原則訂定的前提，係符合公約規定，在現有海關規定出口貨櫃需磅重基礎，且影響實務流程最小情形下訂定。為能使各相關業者有較大彈性，內容僅就原則性的規範。

Q11：託運人如何產出貨櫃驗證總重(VGM)？

A11：託運人可依指導原則內方法一或方法二，透過經標準檢驗局檢定並於有限期限內之衡器過磅，並經簽名產出貨櫃驗證總重，目前未強制需要第三方公證單位證明。

Q12：如何確認使用的磅秤(衡器)是否符合規定？

A12：秤重衡器應依經濟部標準檢驗局訂定之「衡器檢定檢查技術規

範」規定定期檢定，檢定合格之衡器會有合格證書，於安排過磅前請先確認該衡器之證書是否為效期內即可。

Q13：可否公布提供驗證總重服務之業者名單？

A13：只要有符合經濟部標準檢驗局訂定「衡器檢定檢查技術規範」之衡器且於檢定效期內，皆可提供這項服務，故於安排過磅時，記得先確認該衡器之證書是否為效期內即可。

Q14：我國做法會不會降低出口貨櫃效率？

A14：本局訂定「我國實施貨櫃總重驗證指導原則」，係依現有實務作業流程下，建議託運人可產出 VGM 的方式，並於現有表單增加託運人簽名，以符合公約要求，故不會影響出口貨櫃效率。

Q15：請問是否強制規定需於地磅站或櫃場產出貨櫃總重驗證(VGM)？

A15：本局訂定之指導原則中，並無強制規定託運人產出貨櫃總重驗證(VGM)場所，只要所使用符合經濟部標準檢驗局訂定「衡器檢定檢查技術規範」之衡器且於檢定效期內，過磅得到之貨櫃總重後由託運人或其授權之人簽名，即可產出貨櫃總重驗證(VGM)。

Q16：有規定貨櫃總重驗證(VGM)於什麼時間點交給船長或其代表及碼頭代表嗎？

A16：貨櫃總重驗證(VGM)應船長或其代表的要求，提前足夠時間提交船長或其代表及碼頭代表，以用於編制船運裝載計畫。目前世界各大貨櫃航商多已公布貨櫃總重驗證(VGM)操作指南，包含有提供貨櫃總重驗證(VGM)的時間、格式等相關規定，請有需要之託運人、業者洽各大航商確認提交時間。

Q17：是否可以直接開放查詢貨櫃車重資料？

A17：本局基於資訊共享考量，已與公路總局公路監理系統介接取得貨櫃車車號及車重資料，並於本局 MTNet 平臺開發貨櫃車重查詢系統。但為確保資訊安全，本局亦訂定管理要點向該局保證會善盡管理責任，故有業者擬運用本局提供資訊，仍應依本局使用系統申請程序，避免產生資安問題。

Q18：櫃場提供產出貨櫃總重驗證(VGM)做法的方式可否改善？

A18：

1. 港區櫃場係出口貨櫃進港區可產出貨櫃總重驗證(VGM)之最後場所，目前出口貨櫃於櫃場皆會過磅，惟若被託運人授權產出

VGM，建議以目前整車過磅後扣除車重，取代原本以經驗值扣除方式；另本局考量科技化及電子化管理方式為潮流趨勢，已與公路總局介接貨櫃車重資料，提供基本查詢功能，後續櫃場如為提升櫃場服務品質，擬開發更智慧化的功能（如利用車牌辨識系統直接查詢並計算櫃重），相關介接需求可洽本局。

2. 有關業者建議應由貨櫃車司機提供空車過磅單，供櫃場扣除車重，考量公約規範對象並不及於貨櫃運送業者，建議櫃場應與合作車隊以商務協議方式處理。
3. 有關業者建議拖車頭及車架之重量應直接烙印於車體明顯易見處，或於車體嵌入晶片（TAG），因涉及路政主管機關權責，本局將於召開檢討會議時，邀請公路總局與會共商。

Q19：報關業在這個公約修正案的角色？

A19：公約修正案並無規範報關業者的角色，提供貨櫃總重驗證(VGM)係託運人的責任，託運人可自行產出 VGM 或授權他人產出 VGM；若相關業者接受託運人授權，則將成為託運人之授權之人提供貨櫃總重驗證(VGM)，並將擔負相關運送過程風險及責任。

Q20：報關業若被託運人授權提供 VGM，應如何配合辦理？

A20：託運人授權之人不限於報關業者，任何被授權之人，均應依指導原則第 4 點方式產出 VGM。

Q21：託運人授權他人產出 VGM，是否須支付額外費用？

A21：請透過商務當事方協議方式處理。

Q22：為什麼不提供 VGM 格式？

A22：實務界傳送貨物資料的文件很多，惟格式不盡相同，為能減少影響目前實務進行，本局訂定指導原則僅規範貨櫃驗證總重文件需有貨櫃號碼、貨櫃總重及託運人或授權人簽名。目前世界各大貨櫃航商多已公布貨櫃總重驗證(VGM)操作指南，包含有提供貨櫃總重驗證(VGM)的格式等相關規定，請有需要之託運人、業者洽各大航商確認。

Q23：我國如何執行貨櫃總重驗證港口國檢查作業？

A23：港口國管制檢查員依據商港法第 58 條執行《1974 年國際海上人命安全公約》第 VI/2 條有關船舶證書、安全、等檢查，檢查流程如下：

1. 船舶進港前，依據船舶進出港申報資料遴選受檢船舶。
2. 船舶進港後登輪執行特殊檢查(Specific inspections)程

序。

3. 貨櫃船優勢因素(Overriding factors)文件查核:

(1) 驗證的總重量(Verified Gross Mass, VGM)

(2) 貨物積載圖(Stowage plan)

4. 發現明確內容不實證據(Clear grounds)，進一步施行港口國
詳細檢查(More detailed inspections)。

鑒於與國際社會貨櫃總重驗證港口國檢查一致性標準，105

年7月1日起至105年9月30日我國港口國管制檢查將先行

宣導作業，未來將參考國際海事組織(IMO)及東京備忘錄

(Tokyo Mou)標準同步作業。

Q24：海運提單上的毛重是否必須與貨櫃驗證總重的重量一致？

A24：海運提單(MBL)上的毛重(GW)為貨物總重，而貨櫃驗證總重(VGM)

之重量係貨櫃的空重及所有包裝件和貨品(包括棧板、貨墊和其

他裝入貨櫃之包裝材料和繫固設備)重量的合計重量，故兩種重

量是不一樣的。

Q25：併櫃貨在簽署 VGM 前需由進艙證明單逐筆加總，為減少業者作

業時間，是否可透過關貿網路系統下載資料取得？

A25：於關貿網路系統下載資料技術上為可行，惟實務上關貿網路資

料貨物重量，若貨物超過單個貨櫃，則無法切割重量，故在實務上運用有其問題存在；另透過關貿網路系統下載資料，需要另外收費，若規範於該系統下載，恐有圖利之嫌，故不宜訂定依該系統下載資料之規定。