

研商「因應海上人命安全國際公約(SOLAS)強制貨櫃裝船前過磅做法」 會議紀錄

壹、時間：105年3月8日下午2時

貳、地點：敦和大樓504會議室

參、主持人：李副局長雲萬

記錄：許銓倫

肆、出席單位及人員：詳會議簽到表

伍、主席致詞：略

陸、承辦單位報告：略

柒、各機關(單位)重點摘要(以發言次序)：

一、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會(書面意見如附件)

(一) 海上人命安全國際公約修正案(以下稱 SOLAS)規定，託運人若沒有提供驗證重量(以下稱 VGM)，船長或其代表和碼頭代表(櫃場)不能裝船。惟公約中無罰則，亦無處分對象，主管機關如何訂定罰則及處罰對象？另本規則不像其他公約的規則，直接訂出授權港口國管制員檢查貨櫃貨物之託運人須於裝船前秤重取證。IMO 立法者用意，應是 SOLAS 採漸進式的授權港口國管制員檢查貨櫃貨物之託運人須要於裝船前秤重取證。建議海運產官學各界應進一步觀察並追蹤 SOLAS 對本案修訂的方向及後續的發展。

(二) 所附指導原則(IMO MSC.1/Circ.1475 guideline)的內容是沒有強制力的，因為沒有在 SOLAS 的規則(Regulation)或章程(Code)裡面條文，是沒有強制力的。

(三) 建議航港局維持現行我國船旗國及港口國對於國際公約 SOLAS 的檢查及管理辦法，不需另訂準則規範業界，僅先向託運人說明政策，並呼籲託運人及其全球供應鏈

的夥伴應調整其貨櫃貨物裝船前未稱重取證的商業實務。俟將來 SOLAS 於規則或章程中明訂做法及生效日之後，再擬定我國的執行措施和時間表。

- (四) 至於國內、國外有過磅服務設備之事宜，是商業行為，爰建議我國出口貨櫃貨物進場前，由託運人提供填裝櫃清單(Container load plan, CLP)，由託運人負責提供驗證總重(VGM)資訊並簽名即可。

二、財團法人中國驗船中心

針對國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)有關之法規文件說明：

- (一) MSC 於 2014 年第 93、94 兩會期分別通過與貨櫃重量驗證相關之文件如下：

1. MSC 93，MSC.1/Circ.1475 通告(2014/6/9)：有關貨櫃重量驗證之準則“Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo”。
2. MSC 94，MSC.380(94)決議案(2014/11/21)：新增 SOLAS 附錄規則 VI 內 2.4~2.6 文字，依據公約 VIII(b)(vii)(2)，決議案自 2016 年 7 月 1 日生效。

- (二) 為達船舶航行安全目的，現行 SOLAS 公約附錄第 VI 章 A 部分(一般性要求)規則 2(貨物資訊)之條文已存在對於託運人(shipper)、欲裝船貨物與文件登載資訊等相關要求，MSC.380(94)新增 .4~.6 之條文屬既有架構延續，新增對於託運人之重量驗證責任、確保船上掌握裝船貨物資訊，以及貨櫃不應裝船之條件。

三、中華民國託運人公會

- (一) 目前國內做法已符合公約規定，只是缺少託運人簽名，建議增加託運人簽字或託運人另開驗證重量(VGM)證明文件。

- (二) 若採強制過磅時，雙方自行訂定費用分攤原則。
- (三) 建議應隨時留意國際趨勢，以做滾動修正。
- (四) 託運人應為主提單上託運人，併櫃貨託運人為海運承攬業，故提供驗證重量者應也是海運承攬業者。

四、 台北市海運承攬運送商業同業公會

- (一) 建議可先行討論預備做法，待強制執行後再採行。
- (二) 建議航港局應與船方密切聯繫，以了解該如何做，建立標準作業流程，做好準備。
- (三) 目前國際間太多託運人謊報貨櫃重量，致產生海上運送的危險，故應經第三公證單位提供驗證重量。
- (四) 建議整櫃貨可由託運人於填裝櫃清單(Container load plan, CLP)上簽名。

五、 臺灣港務股份有限公司

驗證貨櫃重量的方法有兩種，建議應提供驗證重量機制，而不是限制於碼頭過磅。

六、 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會

有關驗證重量關係人為託運人、船方和碼頭，所以該驗證重量不該由船務代理簽名。

七、 中華民國貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

- (一) 這個公約對業界衝擊大，依調查有 60%航商覺得執行困難。目前貨櫃一定有重量才能裝船，建議採漸進式的方式，才不會影響海運業。
- (二) 公路總局都有拖車和板架的重量，建議可以依公路總局的資料為依據，提供櫃場比對。

八、 中華民國貨櫃儲運事業協會

- (一) 目前出口貨櫃進櫃場均有過磅，建議依不同拖車、板架

扣除重量，不需再重新空車過磅。

(二) SOLAS 公約規定應為船公司納入標準作業程序中，建議航港局只要提出目前有該公約規定，並請船公司宣導即可。

九、交通部航政司

原冀望能在 7 月 1 日公約施行時，可能達到進口貨櫃超載之源頭管理的目標，經今天的討論，與原來的預期不同，不過本案應透過漸進的方式執行，以減少衝擊。

十、本局港務組

SOLAS 公約修正案規範主要對象為託運人，但指導原則可供參考的做法非常多元，只要在合理且可操作的情況下，本局均可認同，而現階段希望在現有出口貨櫃過磅的條件，於港區作業效率影響最小範圍狀況下，推動貨櫃總重驗證作業。

捌、會議結論：

- 一、目前各國均研議貨櫃總重驗證的具體做法，惟做法尚不明確，考量我國已參加國際海事組織推動的自願性稽核事宜，為能符合國際公約規定，應即早準備。本局係以服務的立場，協助海運業者執行貨櫃裝船前的總重驗證作業，除依公約規定由託運人提供驗證總重外，將會於現有出口貨櫃過磅的基礎下進行。
- 二、請承辦單位邀請相關利害關係人確認我國可採行的驗證做法，俾利訂定我國實施貨櫃總重驗證標準作業程序，供業者參採運用。

玖、散會：下午 5 時 15 分。