

海上運送貨物重量通知規定之探究

The Study on Notification Rules of the Cargo Weight in the Carriage of Goods by Sea

于惠蓉 (Hui-Lung Yu)^{①*}、馬莫桂 (Mo-Guei Ma)^②

摘要

2014 年 IMO 於 SOLAS 內增訂了 VGM 規定，並於 2016 年生效，各國隨之內國法化。國際上私法性質之海上貨物運送公約如海牙規則、漢堡規則及鹿特丹規則，亦有規定貨物重量之通知。SOLAS 與海上貨物運送公約中對於貨物重量通知規定之背景、意義及效益究竟如何，乃本文探究之目的。本研究針對各公約規定之意涵、探討英國和日本 VGM 規定與我國 VGM 內國法化與執行現況進行分析。研究結果，我國 VGM 規定無罰則及誤差值之規定，英日則有百分之五 VGM 誤差值之規定，且有罰則規定。私法性質公約除漢堡規則外，並未強制應為貨物重量之通知，然如託運人有通知，應負擔保之責。我國海商法雖未強制託運人應為重量之通知，亦未規定託運人應負擔保之責。實務上託運人大都會通知貨物重量。VGM 規定已強制貨櫃運送之託運人提供重量，此乃國際間為航行安全而設置加重託運人義務的立法趨勢，我國海商法修正或可考量此一立法趨勢。

關鍵字：託運人、貨物重量、載貨貨櫃重量驗證 (VGM)

Abstract

The SOLAS VGM Regulation was adopted by the IMO in November of 2014, and had entered into force in 2016. According to the SOLAS VGM Regulation,

①* 通訊作者，國立高雄科技大學航運管理系副教授；聯絡地址：811 高雄市楠梓區海專路 142 號，國立高雄科技大學航運管理系；E-mail: hlyu@nkust.edu.tw。

② 國立高雄科技大學航運管理系碩士生；E-mail: 1051538102@nkust.edu.tw。

countries ratify their domestic laws accordingly. However, international conventions on the carriage of goods by sea, such as the Hague Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, also regulate the notice of the weight of goods. The purpose of this article is to explore the background, significance and benefits of the notification rule of the cargo weight. This study analyzes the meaning of the provisions of the conventions, discusses the VGM Regulations of the United Kingdom and Japan, and the current situation of the legalization and implementation of VGM in Taiwan. The study found that in the private international law did not enforce notification of the weight of the goods, except for the Hamburg rules. However, The shipper shall be deemed to have guaranteed the accuracy of the weight, and indemnify the carrier against all damages resulting from inaccuracies. The purpose of the SOLAS VGM Regulation is to ensure that the mass declared is a true reflection of the gross mass of the packed container, in order to avoid injury, cargo damage, loss of containers, and so on. In addition, the UK and Japan have a rule of measurement error shall be within $\pm 5\%$ of the actual weight and if violated, there will be a penalty. However, to increase the shipper's duties is the international legislative trend. Legislators may consider this legislative trend to amend our country's Maritime Law.

Keywords: Shipper, Cargo weight, Verified Gross Mass (VGM)

壹、前言

2007 年 1 月，MSC Napoli 輪航行於英吉利海峽時，船尾斷裂，26 名船員棄船避難，事故調查為重量申報不實導致。當時船上裝有 2310 只貨櫃，事後對剩餘的 660 只貨櫃進行重量驗證，發現有 137

只 (20%) 貨櫃比實際申報的重量都多出了 3 噸以上，最大的差異達到 20 噸，合計超重 312 噸^③。2007 年 2 月，Limari 貨櫃船因船上貨櫃堆疊過重導致貨櫃崩塌，由當時船長的報告指出因超重貨櫃放於最高層，底部貨櫃超過可承受之重量，導致貨櫃翻覆^④。2013 年 6 月日本商船三井大型

^③ Marine Accident Investigation Branch, MAIB(2008), Structural failure of container vessel MSC Napoli and subsequent beaching, U.K. Marine Accident Investigation Branch, Report 9/2008, April 2008, pp 28-29.

^④ Development of Measures to Prevent Loss of Containers Verification of container weights(2012), Submitted by Denmark, the Netherlands, the United States, BIMCO, the International Association of Ports and Harbors (IAPH), the International Chamber of Shipping (ICS), the International Transport Workers Federation (ITF) and the World Shipping Council (WSC), DSC.17/INF.5, p 3.

貨櫃輪 MOL Comfort 航行至印度洋時，遭遇惡劣天氣導致機艙進水，而船體從中斷成兩截，最終沉沒海中，船上貨櫃全部丟失。事故調查推測，貨櫃重量申報不實，使船舶超載，導致船體結構斷裂，列為導致此件船舶斷裂事件發生之原因之一⁵。以上數起重大海事案件皆與貨物重量申報不實有關聯。

因此國際海事組織 (International Maritime Organization, 以下簡稱 IMO) 為提升航行之安全，在 2014 年於國際海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 以下簡稱 SOLAS)，增訂載貨貨櫃總重驗證 (Verified Gross Mass, 以下簡稱 SOLAS VGM) 之規定，規範託運人於貨櫃裝船前，須提供驗證過之貨櫃重量予運送人，以已驗證過之重量，製作船舶積載圖，可降低配艙的不確定性因素，即可保障船舶在海上航行之風險及貨物安全。

然，國際上另有私法性質之海上貨物運送國際公約如海牙規則、漢堡規則及鹿特丹規則等，其對於貨物重量亦有所規定。這些規定對於貨主或運送人而言，均有其重要性。而 SOLAS VGM 規定中之「重量」與各海上貨物運送國際公約規定「重量」之意涵究有何差異？既然各國際

海上運送公約已有規定重量之通知，VGM 規範是否還有其必要性呢？已將國際公約內國法化之我國而言，臺灣海商法對於重量規定及臺灣 VGM 制度，在實務上之執行現況又如何？以及海運大國中，如英國與日本之 VGM 規定上有哪些值得我國效法呢？因此本研究主要探討前述私法及公法公約對重量規定之立法背景及變遷，分析兩類公約之差異性，繼而分析臺灣海商法對於貨物重量規範與臺灣於 VGM 制度上之規定，且在當中一併探究英國及日本 VGM 制度之規定，分析臺日英於 VGM 規定上之差異，最終探究我國 VGM 制度存在之意義。

貳、海上貨物運送國際公約對於貨重之規定

2.1 私法性質國際公約對貨重之規定

現行私法性質有關海上貨物運送之國際公約有 1924 年海牙規則體系之國際公約⁶、1978 年漢堡規則及 2009 年鹿特丹規則。各國際公約均對於貨物重量之通知有所規範，以下分別對其規定意義分析之。

⁵ Interim report on large containership safety in response to the loss of MV MOL COMFORT Submitted by the Bahamas and Japan (2014), MSC.93/INF.14.

⁶ 包括 1924 年海牙規則、1968 年威士比規則及 1979 年特別提款權議定書，1924 年海牙規則有關貨物重量之通知規定，於其後之 1968 年威士比規則及 1979 年特別提款權議定書並未修正。

2.1.1 1924 年海牙規則體系之貨物重量之規定

1924 年海牙規則第 3 條第 3 項規定，運送人收受貨物後，應託運人之請求，應簽發載貨證券。該載貨證券應載明事項中之 (b) 款規定，「Either the number of packages or pieces, *or* the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper (依其情況，託運人書面提供之包裝數量或件數，或數量或重量)」⁷。由此條可知，貨物之包裝數量、件數、數量或重量，為託運人應書面通知之事項。此等事項是否應全部載明，由「as the case may be」(依其情況) 及「or」(或) 可知非也。應依貨物之性質，將託運人所通知之件數、包數、數量或重量中之若干事項或全部事項，予以記載即為足已⁸。此外，第 3 條第 3 項但書亦規定：「Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking」(然運送人、船長或運送人之代理人有正當理由，對任何標誌、個數、數量或重量，疑其非正確代表實際收受之貨物者，或無合理方法予以核對

者，得不予記載於載貨證券上)，亦能證之。此等通知內容，依同條第 5 項規定，託運人應保證其正確無訛，因其提供此等資訊之不實所致一切損害及費用，應負損害賠償責任。依同條第 4 項規定，此載貨證券應作為前述事項所載貨物業經運送人收受之表面證據。

有關前述重量通知之規定，於 1921 年立法過程中有如下之紀錄。

1. 1921 年海牙規則草案第 3 條第 3 項 (b) 款係規定：「The number of packages and pieces (包裝數量或件數)」及同條項 (c) 款規定：「The quantity, weight, or measurement, as the case may be, as furnished in the writing by the shipper (依其情況，託運人書面提供之數量、重量或容積)」⁹。亦即貨物件數及重量係分開規定的，兩者皆須記載。然於修法會議上，因此等項目均為託運人提供，故有建議將 (b) 款和 (c) 款兩者合併者，最後此條文則成為：「The number of packages or pieces, the quantity or weight (包裝數量或件數，數量或重量)」⁸。因此可依運送貨物之性質僅記載件數或重量⁹。然在此立法過程中，對於重量部分，會議中有些爭議。
2. 有代表認為，此規定對於傭船契約 (charter party)，並非合適⁹。荷蘭代表

⁷ 楊仁壽，海牙威士比規則，頁 103。

⁸ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 202.

⁹ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 191.

言，在荷蘭，當船長無法對船上貨物秤重或當無法檢查重量時，可於載貨證券中，加上「重量和數量不知」之記載^⑩。此方法很合理，因買方必須知道他從何人手上買到貨物、是否要信任託運人等，但船長和船舶所有人對貨物之託運人不甚瞭解，僅負責運送貨物，且船東如何對他無法秤重的貨物負責呢^⑪。因此，荷蘭代表建議，不應強迫船東去接受託運人提供之貨物重量，如船東接受，那就要對此負責，確保重量之正確性^⑫。對於此數量及重量不知之記載亦有不接受者^⑬。會議代表亦舉例，於 Galatz, Braila 或 Gonstantz 港，一艘裝載小麥之船舶，由託運人將小麥 4000 噸數以每日 1000 噸之速率，裝載入船艙，並提交書面 4000 噸貨重予船長，船長依此簽發了載貨證券，但實際上船長並無確認貨物之重量之方法^⑭。

3. 此外，會議中亦多次提及，貿易雙方及銀行間對於載貨證券上貨物記載之重要性。對於貨物融資之銀行而言，載貨證券上貨物明確之記載，表明載貨證券之價值，此乃其融資之依據。因此載貨證券中，有關貨物之描述之足夠性及船方責任之明確性是十分重要的^⑮。

4. 載貨證券上前述記載事項確定後，Norman Hill 學者為避免運送人知悉託運人通知不實，卻無法拒絕記載，而須依記載負責之情形，故建議應於同條項後加上一但書：「Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to issue a bill of lading showing description, marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting do not accurately represent the goods actually received.」亦即當運送人有合理理由懷疑其不正確時得不為記載，以保護運送人。此亦有代表認為，依此但書，載貨證券前述事項，則非必然全部都須記載^⑯。

前述但書規定，於其後增加「which he has had no reasonable means of checking」（無合理方法予以核對者...），因此運送人有合理理由懷疑其不正確或無合理方法予以核對時，皆可不予以記載。此有合理理由懷疑其不正確，應依據各個具體運送情形而定，如大副收據上註記與託運人書面通知不同時，當然可認為有理由懷疑其不正確。「無合理方法予以核對」，表沒有合適之方法可核對貨物之明細與實際所收之貨物是否相符。對於運送人來說，要求其

^⑩ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 194.

^⑪ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 195.

^⑫ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 194.

^⑬ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 197.

^⑭ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 196.

^⑮ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 198-199.

^⑯ Michael F. Sturley. Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Volume one, p. 204-205.

對貨物之個數、容積及重量逐一檢查，檢查託運人提供之貨物資訊是否與實際情況相符，在理論上並非不可能，然，船舶需要相當期間之停泊，且需有足夠之時間使運送人逐一檢查貨物，而檢查之費用、停泊費用均會轉嫁至託運人身上，此對託運人相當不利。是故，此但書規定，運送人無合理方法予以核對貨物資訊時，即無記載之義務，以免反而徒增託運人之負擔。故容許運送人於載貨證券上記載保留字句，此舉動並非僅為運送人之利益，另一方面亦兼具對託運人之利益¹⁷。

在海牙規則體系下，因載貨證券之價值，表徵於其上記載之貨物，對於國際貿易相關人十分重要。綜上可知，海牙規則第 3 條第 3 項規定載貨證券應記載事項，對於重量事項，以「or」方式來規範。亦即貨物之件數、數量、重量等未必均需記載，僅依具體貨物之性質，將託運人提供之包裝數量、件數、容積或重量中之若干事項或全部事項，予以記載即為足以。貨物之數量或重量僅記載其一，即可。有認為如果託運人書面通知二者，而運送人僅記載其一，另一則以不知記載之，亦屬無妨，然亦有認為不妥者¹⁸。另有學者謂在

貨櫃運送興起之前，重量並非運送物同一性之重要表徵，早期因度量衡技術之制度，要求託運人提供精準的重量是有困難的，因此在海牙規則中，重量並非託運人必須提供之項目¹⁹。

又，前述規定之重量並未規定係毛重 (gross weight) 或淨重 (net weight)。海牙規則於 1968 年修正時，另修正了第 4 條第 5 項 (a) 款²⁰ 單位責任限制中，增加貨物重量計算之單位責任限制規定，其中重量規定「gross weight of the goods lost or damage」，意指毀損滅失貨物之毛重，此處明確表示重量為毛重 (gross weight)。

2.1.2 1978 年漢堡規則下貨物重量之規定

漢堡規則對於重量之記載，規定於第 15 條第 1 項 (a) 款：「The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, *and* the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper; (貨物之一般性質、辨認貨物所需

¹⁷ 楊仁壽，海牙威士比規則，頁 111。

¹⁸ 楊仁壽，海牙威士比規則，頁 103。

¹⁹ 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 35。

²⁰ 「Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.」(除託運人於裝船前已聲明貨物之性質及價值並載於載貨證券外，運送人或船舶對於貨物或與之有關之滅失或損害責任，於任何情況下，應就每件或每單位，依不超過同等於 10,000 法郎之金額，或每公斤毛重，以不超過等同於 30 法郎之金額為限，擇較高額度者適用之)。

之主要標記、於適用時有關貨物危險特性之清楚聲明、包裝數量或件數，及貨物之重量或以其他方法表明之數量等託運人所提供之所有細目)」。漢堡規則第 15 條為規範載貨證券之內容，此款規定載貨證券中應記載託運人所提供之前述內容之義務，包括貨物之件數及重量。

對於此款之訂定，可追溯於 1974 年，當年工作小組報告中，首先檢討海牙規則規定之問題，認為實務上載貨證券會記載件數及重量，海牙規則規定之件數或重量的記載會產生實務上之困擾，因此認為件數或重量或數量的記載之規定是不妥的，應為件數及重量或數量之規定，因此當時 B 條款草案則為，「The number of packages or pieces, and the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper (依情況而定，由託運人書面提供之包裝數量或件數及數量或重量)」⁴¹。依資料顯示，漢堡規則應記載件數與重量之規定，係因貨物之件數及重量，對於載貨證券持有人及銀行而言屬重要資訊，且保留條款不會使載貨證券不清潔。又責任限制係採以件數或重量計算其限額，因此強制重量記載是有益的⁴²。然亦有不同的見解，如德國代表認

為海牙規則第 3 條第 3 項第 b 款規定之件數或重量可擇一記載之方式較好。蓋因運送人於船舶快速裝卸下，因無法確認貨物之重量，所以會採不記載貨物重量，或記載保留條款說明其無法確認之理由之方式。兩者皆須記載，不僅有悖於一般裝貨港之實務作業，亦會影響託運人的經濟利益⁴³。此外，日本代表曾提案將此「件數或個數，及貨物之重量或以其他方法表示之數量」(the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed)，仿海牙規則第 3 條第 3 項 (b) 款之例，修正為：「依事例之情形，其件數或個數，數量或重量」。蓋因於定期船運送實務中，運送人於收受貨物之時，殆多將貨物個數確定，在載貨證券上除記載個數外，並將託運人聲報之重量或容積，亦一併予以記載。在運費計算上，以重量或容積為基礎者占有相當之比例，且貨主在國際貿易上，亦經常為此等記載⁴⁴。此項提案，雖有些國家支持，然因加拿大與法國等國反對，加拿大認為重量之記載對於貨主以及運送人於運費之計算時甚為重要，法國則認為重量之記載對於責任限制之適用為不可或缺，最終此項提案未被採納⁴⁵。

⁴¹ Year Books of The United Nations Commission on International Trade Law, 1976, p. 207-208.

⁴² The United Nations Commission on International Trade Law Year Books, 1976, p 51; United Nations Conference on Trade and Development, the Economic and Commercial Implications of the Entry Into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention, p. 127.

⁴³ The United Nations Commission on International Trade Law Year Books, 1977, A/CN.9/109/Add.1, p. 219.

⁴⁴ 楊仁壽，漢堡規則，頁 89。

⁴⁵ 楊仁壽，漢堡規則，頁 89-91。

綜上可知，漢堡規則規定件數及重量為應載項目，主要係因實務上多會記載此兩者，且單位責任限制亦採件數及重量計算方式。此與海牙規則規定應提供「包裝數量或件數，或數量或重量」其一即可之情形，則有不同²⁶。此外，於漢堡規則之運送責任賠償部分，其賠償額係按「每件」或「每貨運單位」為標準，或按「重量」(gross weight) 每公斤計算之，此種採件數與重量並重之計算方式，與威士比規則同樣，深受貨櫃化運送之影響²⁷。有學者謂在貨櫃運送興起後，重量可謂為運送物同一性之表徵，因此漢堡規則規定在載貨證券中應記載託運人提供之所有詳細內容之義務，包括貨物之件數及重量²⁸。此外，託運人對於重量申報不實，應負損害賠償責任²⁹。

2.1.3 2009 年鹿特丹規則下貨物重量之規定

鹿特丹規則第 36 條第 1 項為單證或電子運送紀錄之契約明細之規定，其較海牙規則第 3 條第 3 項規範的更多，而較漢堡規則第 15 條載貨證券之內容略少³⁰。此第 36 條第 1 項規定，運送單證應包括以

之資料：(a)「貨品說明」、(b)「識別貨物之主要標誌」、(c)「貨物包裝數量、件數或數量」及 (d)「貨物重量(如託運人有提供)」。³¹以上四款事項，皆由託運人提供，前三款之事項，託運人有提供之義務，而運送人有記載之義務，以確保運送單證能保護第三人之權益³²。(c) 款之「貨物包裝數量、件數或數量」三者並列，使用「或」做連結，表示此三項是否記載，以託運人通知為主，僅提供其中之一項即可，託運人如有提供，運送人即有將之記載之義務³³。(d) 款之貨物重量則當託運人有提供時，運送人始有義務記載，如無提供時，則無記載之義務³⁴。

對於此重量記載之規定，於 2006 年第三工作組第 17 屆會議中，有與會者建議第 36 條 (c) 款末尾的「及」應改為「或」，認為這樣更能反映貿易慣例。按照貿易慣例，託運人向運送人提供貨物之包裝數量、件數、數量，或提供貨物之重量，若要求兩項都包括在內，會增加不必要之負擔。對此，其他參與會議者認為，此規定係只有當託運人提供貨物之資訊時，運送人始有義務在單證中列名包裝數量和重量之資訊³⁵。

²⁶ W.E. Astle, *The Hamburg Rules*, p.125.

²⁷ 邱錦添，鹿特丹規則與海牙規則、威士比規則及漢堡規則之比較，頁 105。

²⁸ 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 35。

²⁹ *Hamburg Rules Art.17 Para.1.*

³⁰ Michael F. Sturley, *The Rotterdam Rules*, p. 213.

³¹ 楊仁壽，鹿特丹規則，頁 641。

³² 吳煥寧，鹿特丹規則釋義，頁 168。

³³ A/CN.9/594, para 229.

³⁴ A/CN.9/594, para 229.

在「識別貨物之主要標誌」、「貨物之包裝數量、件數或數量」及「貨物重量」此三款之規定部分，海牙/威士比規則與漢堡規則亦有規定。唯一不同之處在重量部分，鹿特丹規則於「貨物重量」後加上但書「if furnished by the shipper」(如託運人有提供)，聯合國國際貿易法委員會於此處增加此但書用語之主要原因，在於強調因運送人並無將貨物秤重之義務，僅託運人提供貨物之重量明細時，運送人始有義務將其納入契約明細中⁵⁵。

因此，在鹿特丹規則中對於重量之要求，如託運人無提供，則運送人則可不必記載在於契約明細上。有謂重量在計算運費或計算運送人賠償責任限額時，為重要之依據，故其記載應被視為必不可少⁵⁶。此外，託運人對於重量申報不實，亦應負損害賠償責任⁵⁷。

2.1.4 小結

綜上所述，海牙規則、漢堡規則及鹿特丹規則對於重量之相關規定，其異同如下表 1 所示：

表 1 海牙規則、漢堡規則及鹿特丹規則對於貨物重量之規定

	海牙規則	漢堡規則	鹿特丹規則
重量之解釋	三公約對於「重量」之解釋，皆未明文規定，亦未言明所提及之重量為貨物之毛重或淨重，僅於單位責任限制計算中提及「毛重」，其餘均未對重量多加解釋		
關於重量提供之規定	託運人書面提供之貨物包裝數量、件數、數量或重量，選其一記載即可	規定件數及重量為應載之項目	當託運人提供重量時，運送人必須記載，反之則無

資料來源：本研究整理。

2.2 公法性質國際公約對貨重之規定

2.2.1 海上人命安全公約 (SOLAS) 對貨重規範之源由

近年來，多起貨櫃重量申報不實導致貨櫃翻覆、落海、船舶不穩、船員及碼頭工人死傷、貨物損害、船舶受壓失衡導致

船體毀損斷裂等事故，已成為當前航運安全及海洋環保不得不解決的問題⁵⁸。如託運人在貨櫃重量上不能準確地交給運送人使其配置適當合宜的船舶積載圖，影響的不只有單一貨櫃本身而已，而是整艘船舶於航行運輸過程可能會產生其他危害風險⁵⁹，亦可能導致貨櫃排艙位置錯誤或艙底貨櫃被

⁵⁵ 黃裕凱，鹿特丹規則，頁 159。

⁵⁶ 吳煥寧，鹿特丹規則釋義，頁 168。

⁵⁷ Rotterdam Rules Art. 31 Para. 2.

⁵⁸ 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，月旦法學雜誌，頁 17。

⁵⁹ 陳建豪，載貨貨櫃總重驗證對託運人與運送人之義務分析，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，頁 7。

壓垮，造成貨櫃內貨物受損，甚至船舶受損、傾覆的嚴重事故。

因此 IMO 下的海事安全委員會 (Maritime Safety Committee, 以下簡稱 MSC) 於 2014 年通過 MSC.380 (94) 號決議，修訂 1974 年 SOLAS 公約，在 SOLAS 第 VI 章規則 2 (貨物資料) 中，新增載貨貨櫃總重驗證之規定。然，於第 VI 章規則 2 (貨物資訊) 中，已存在對託運人於裝船前、貨物資訊及文件資訊等要求之規範，即其第一項：「The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information shall be confirmed in writing and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship (託運人應於貨物裝載前向船長或其代理人提供有關貨物之適當資訊，以便採取適當積載和安全運輸的預防設施。於貨物裝載前，應以書面形式及適當的裝船單據予以確認)」及第三項：「Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents (於貨物裝船前，

託運人須確保單位貨物之總重需與運送單證上申報之總重為一致)」。惟雖該條第一項及第三項已有要求託運人應提供相關資料，但仍不足夠^④，而後 SOLAS 公約於第 VI 章規則 2 中新增 4 至 6 項，亦即託運人之重量驗證義務、載貨貨櫃總重驗證方法及禁止裝船之條件。該修正案已於 2016 年 7 月 1 日起生效。然，SOLAS VGM 之規範過於概略，因此另有 IMO VGM 指導原則^⑤對於執行細節給予建議與說明。

2.2.2 海上人命安全公約 (SOLAS) 對貨重之規範

海上人命安全公約 (SOLAS) 對貨重規範要點以下分述之。

1. SOLAS VGM 之 Gross Mass (總重) 之定義

IMO VGM 指導原則對於 Gross Mass (總重) 定義為「*Gross mass* means the combined mass of a container's tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container」，SOLAS VGM 雖未有直接定義，然從其規定內容亦可得知其重量範圍。依此，載貨貨櫃總重係指貨櫃空重以及所有包裝件和貨物品項，包括棧板、墊板和其他貨櫃中之包裝材料與繫固設備之

^④ 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 26。

^⑤ 參見 MSC.1/Circ.1475。

重量的合計重量，亦即貨物重量 + 包裝重量 + 貨櫃皮重之總重。

2. 提供總重之義務人

此制度主要之義務主體為託運人，SOLAS VGM 規定託運人應於貨櫃裝船前提交已驗證之貨櫃總重，並由其或其授權人簽名。應提交給船長或其代理人及碼頭代表，以便製作船舶積載圖。於 IMO VGM 指導原則中明確定義託運人為「*Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. “through” bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.」(載貨證券或海運單或同等效力之多式運送單證(例如聯運提單)上載明為託運人之法人實體或法人，及 / 或其(或以其名義或代表其)與航運公司簽訂運送契約者)。此處所稱之託運人，係指「名義上的託運人(nominal shipper)」，亦即與運送人締結運送契約之人，但不包括實際交付貨物的裝貨人，也當然不包括載貨證券或可轉讓運送單證的受讓人等⁴²。換句話說，託運人可包括載貨證券、海運單或者聯運提單中列明的託運人、與航運公司簽訂運送契約

的人。此等人即是有義務向船長和碼頭代表提供載貨貨櫃重量驗證的主體，其多數為船方簽發主提單(Master bill of lading)之海運承攬運送人，而非承攬運送人所簽發分提單(House bill of lading)之貨主託運人⁴³。雖然如此，承攬運送人為了提供給船長及碼頭代表驗證貨櫃總重，亦會要求其託運人亦提供其驗證貨櫃總重。

3. 總重之驗證方法

總重之驗證方法依 SOLAS VGM 規定有以下兩種方法：

(1) 整櫃秤重法：

對於完成裝櫃之貨櫃，託運人應以經校準和認證的設備自行稱重或安排第三方進行稱重。

(2) 累加計算法：

所有包裝件和貨物(包括棧板、墊料和其他包裝以及貨櫃上之繫固設備)之秤重加上貨櫃空重之總和，此秤重方法應經裝櫃國家之授權當局之認可。

各別貨物在原產地已封包之包裝，且已於貨物表面標記品名及重量者，即為正確之內容物重量，裝櫃時不須再次秤重⁴⁴。又有些貨物因不容易取得其各別之重量，如廢金屬、未裝袋的穀物及其他散貨等，因此不適合使用方法二，應採方法一⁴⁵。

⁴² 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 27。

⁴³ 王肖卿，2016，國際海上人命救助安全公約之貨櫃查證重量要求，臺灣新生報航運網。

⁴⁴ IMO VGM 指導原則 5.1.2.1.

⁴⁵ IMO VGM 指導原則 5.1.2.2.

4. VGM 之提交

依 SOLAS VGM 之規定，該驗證總重應提交給船長或其代表人及碼頭代表人⁴⁶，VGM 指導原則另說明，因託運人與航運公司間為運送契約之關係，託運人可向航運公司提交貨櫃總重的驗證以履行 SOLAS VGM 規定之託運人義務，而航運公司也有義務在貨櫃裝載前，將載貨貨櫃總重之驗證訊息提供給碼頭代表⁴⁷。當然，託運人也可在貨櫃運送至碼頭時，將貨櫃總重驗證提供給碼頭代表。

5. 運送人之義務

運送文件未提供貨櫃總重，且船長或其代表人及碼頭代表未取得貨櫃總重時，運送人不得將其裝船⁴⁸，超過貨櫃最大載重限制者，當然也不得裝船⁴⁹。貨櫃總重在交給碼頭之前驗證總重如與碼頭驗證後者有差異，則以最後於碼頭驗證之總重為主，亦即以最後一道碼頭過磅資料作為最後認證重量資料⁵⁰。如碼頭代表收到的貨櫃其重量未經過驗證，則該貨櫃須獲得其驗證總重後，始可裝船⁵¹。

參、臺灣海上運送貨重規定及實務現況

3.1 臺灣海商法中對於貨重之規定

我國海商法第 53 條規定，運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求，應發給載貨證券。該載貨證券應載事項則規定於第 54 條，有關貨物資訊之記載，規範於第 54 條第 3 項中，該條規範「依照託運人書面通知之貨物名稱、件數或重量，或其包裝之種類、個數及標誌」，由此條可知，託運人於書面通知貨物方面，在重量通知上使用「或」，而此係因我國現行海商法採用海牙威士比規則之規定。因此我國海商法對於貨重之規定，並非託運人必須提供且須記載於載貨證券上，而是視託運人有無提供，如有提供，則應記載於載貨證券上⁵²。然載貨證券乃運送契約之證明文件，其具有貨物之收據及物權證券之功能，此功能皆與其上貨物明細記載有關，亦即此等貨物明細之記載乃有關運送物的同一性之記載，因此依貨物之性質，記載重量始能顯示同一性者，則應記載之。此重量，條文中未明確規定是毛重 (gross weight) 或淨重 (net weight)。依本研究之訪談調查，實務上載貨證券欄位上多有印明為毛重，記載重量時，少見有標註淨重之記載者。

⁴⁶ SOLAS CHAPTER VI, Part A, Regulation 2 (Cargo information), paragraphs 5.2.

⁴⁷ IMO VGM 指導原則 6.3.1.

⁴⁸ SOLAS CHAPTER VI, Part A, Regulation 2 (Cargo information), paragraphs 6.

⁴⁹ IMO VGM 指導原則 10.

⁵⁰ IMO VGM 指導原則 9.2.

⁵¹ IMO VGM 指導原則 13.1.

⁵² 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 35。

各國國際相關公約與我國海商法均對託運人課予須據實申報前述貨物資訊之責任。我國規範於海商法第 55 條，「託運人對於交運貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，應向運送人保證其正確無訛，其因通知不正確所發生或所致之一切毀損、滅失及費用，由託運人負賠償責任」。然此我國對於此託運人擔保事項，僅有貨物之名稱、數量，或其包裝之種類、個數及標誌之通知，並未規定託運人對於交運貨物之重量負擔保之責。然海牙 / 威士比規則第 3 條第 5 項規定，託運人應向運送人保證其書面提供之包裝數量或件數，或數量或重量之正確性，並應賠償因上述項目之不正確性所導致或發生的一切損失或費用。依據海商法立法理由可知，此係參考海牙 / 威士比規則之規定而修正⁵³，此或許為立法之疏漏。然重量雖非託運人保證事項，如申報不實，運送人等又無可確認之方法時，此因託運人過失所致之損害，無論依契約或侵權規定，託運人仍應負損害賠償責任。

此外，海商法第 70 條第 2 項亦規定單位責任限制，亦即原則上運送人之貨損責任，以每件特別提款權六六六·六七

單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。此處雖未明確規定每公斤係指貨物之淨重或毛重，本文認為，本條項係參照一九六八年海牙威士比規則第四條第五項有關款別而為修訂，解釋上當與一九六八年海牙威士比規則規定相同，故應為毛重。此點於臺灣高等法院 104 年度重上更(三)字第 45 號民事判決亦認應採毛重⁵⁴。

另有謂我國現行海商法第 55 條第 1 項，應於託運人交運貨物之名稱、數量後加上「重量」一詞，蓋因 SOLAS VGM 中託運人應提供重櫃驗證之重量予運送人，亦即因實施了 SOLAS VGM 後，「重量」已成為託運人必須申報之內容，且為託運人應擔保其正確無誤之項目，因此我國海商法應對此修正⁵⁵。然應注意者為，SOLAS VGM 規定屬行政規定，海商法屬民事規定，兩者之目的亦不相同，一為航行安全，另一為民事契約責任。SOLAS VGM 託運人所應提供之重量為重櫃驗證之重量，實與載貨證券內託運人所提供之貨物毛重，並不相同。SOLAS VGM 制度僅係規範貨櫃運送，海商法載貨證券之規範，非僅限於貨櫃運送。此外，實務上載

⁵³ 海商法第 55 條第 1 項之立法理由為「二、第一項配合修正條文第五十四條第一項第三款酌作修正，以符航運實務。」第 54 條第 2 項第 3 款之立法理由為「四、原條文第一項第三款貨物「種類」修正為「名稱」以資明確。另貨物之運送並非均有包裝，尚有裸裝及散裝等多種，爰將「及其包皮」修正為「或其包裝」，以期周延並符合一九六八年海牙威士比規則第三條第三項 (b) 規定，原文為 Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper)」。

⁵⁴ 「包裝既為系爭貨物運送時不可分離之一部，且包裝本身亦有相當價值及費用，被上訴人辯稱應按淨重計算單位責任限制云云，自不足取。」

⁵⁵ 黃裕凱，強制貨櫃秤重新制對海商法之影響，頁 38。

貨證券上皆會記載貨物毛重，亦即託運人皆會申報貨物重量，運送人似應可依此計算加計貨櫃重量，而得重櫃之總重。

3.2 臺灣對 VGM 之規定及執行現況

由於 SOLAS VGM 規定之通過，臺灣交通部航港局於 105 年 6 月 7 日公告依商港法⁵⁶及船舶法⁵⁷，通過「海上人命國際公約第 VI 章貨物資料修正案」(亦即 SOLAS VGM 規則)，並於 2016 年 6 月 13 日公布「我國實施載貨貨櫃總重驗證指導原則」。其後又於同年 9 月 20 日公布修訂版。SOLAS VGM 規則已於前述，以下主要針對此指導原則說明之。

3.2.1 臺灣對 VGM 之指導原則規定

1. 取得 VGM 之兩種作法

臺灣 VGM 指導原則之規範大部分是遵循 SOLAS VGM 指導原則所制定，取得驗證總重之作法分為整櫃與併櫃，整櫃貨主要是由託運人或其授權之人採用校準和認證之設備，過磅產出載貨貨櫃驗證總重，並可透過裝櫃清單 (CLP) 或進倉證明書或其他各商務當事方協議方式記載並簽名後，提供給船舶運送業者或貨櫃集散站。若託運人於進貨櫃集散站時，仍無法

提供載貨貨櫃驗證總重，可授權貨櫃集散站採用經校準和認證之設備過磅獲得櫃重，產出載貨貨櫃驗證總重。而後由碼頭代表整合載貨貨櫃驗證總重文件交予船長或代表。

一般併櫃貨由貨主採用校準和認證之設備過磅產出貨物驗證重量，提供予託運人。而託運人或其授權之人，可透過進倉證明書或其他各商務當事方協議方式並簽名後，提供予船舶運送業者或貨櫃集散站。於貨櫃集散站中，由貨櫃集散站人員協助彙整相關文件 (內含各貨主包裝件驗證重量及簽名)，並加總所有包裝件及各貨物毛重及皮重。如為海運承攬運送業併櫃貨，則由海運承攬運送業者分別加總各貨主所有包裝件和貨物毛重之驗證重量，包括棧板、貨墊、其他裝入貨櫃之繫固設備及皮重後，產出 VGM 後並簽名。且驗證 VGM 所使用之設備應符合臺灣經濟部標準檢驗局訂定之「衡器檢定檢查技術規範」之規定。

取得 SOLAS VGM 方法二之作法中，英國的作法為建議託運人及運送人去取得 AEO 與 ISO 認證，因 AEO 是由海關把關稽核，其文件流程的產生已被視為其有能力使用方法二⁵⁸。日本作法亦類似，其方

⁵⁶ 商港法第 75 條規定「商港安全及管理事項涉及國際事務者，主管機關得參照國際公約貨協定及其附約所訂規則、辦法、標準、建議或程式，採用施行」。

⁵⁷ 船舶法第 101 條規定「其他有關船舶技術與管理規則或辦法，主管機關得參照有關國際公約或協定及其附約所訂標準、建議、辦法或程式，予以採用，並發布施行」。

⁵⁸ MGN 534, 5.4.1.

法二可由託運人本人或委託第三人對貨物秤重後再加上貨櫃皮重而得總重，秤重之託運人或第三人皆須向國土交通大臣為通知或登錄。此通知所應載之事項及檢附之書類，如為 ISO 9001 或 AEO 出口商，僅須通知一部分。取得 ISO 9001 之廠商，登錄時，亦得減少登錄事項及書類⁵³。

2. 託運人之定義

臺灣對託運人之定義為引用 IMO 指導原則之託運人定義，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」。因此主承攬運送人為海上運送人提單載明之託運人，即為代表其他併櫃貨之承攬運送人，負責提供查證正確櫃重，其責任不僅為其他併櫃貨物承攬運送人提供之資料做傳遞而已⁵⁴。若託運人於進貨櫃集散站時，仍無法提供載貨貨櫃驗證總重，可授權貨櫃集散站採用經校準和認證之設備過磅獲得櫃重，產出載貨貨櫃驗證總重。

對此英國 VGM⁵⁵ 指導原則對於託運人定義為「載貨證券或海運單或同等效力之多式運送單證（例如聯運提單）上載明為託運人之法人實體或法人，及 / 或其（或以其名義或代表其與航運公司簽訂運送契約者。託運人也可為發貨人⁵⁶。」其與 SOLAS VGM 指導原則對託運人定義相同，但其後增加了「託運人也可為發貨人」一句，其託運人之範圍，似較 SOLAS VGM 為廣。

而日本 VGM 規定之託運人，係指與船公司⁵⁷ 間簽訂運送契約之託運人⁵⁸，亦即載貨證券或海上貨運單上託運人欄位中所載之人（M 單中之託運人）。但日本以外之受貨人與運送人締結運送契約而成為 M 單之託運人等情況下，亦即於日本國內無營業事務所之人成為託運人時，與該受貨人締結契約出口貨物之人視為託運人⁵⁹。

3. 誤差值與罰則

臺灣對於誤差值與罰則方面並無規定。然，英國及日本對此皆有明文規定，

⁵³ 国土交通省，2016，國際海上輸出コンテナの総重量の確定方法マニュアル，頁 28。

⁵⁴ 王肖卿，2016，臺灣新生報航運網，國際海上人命救助安全公約之貨櫃查證重量要求。

⁵⁵ 由英國海事暨海岸防衛署 (United Kingdom Maritime & Coastguard Agency，以下簡稱 MCA) 於 2016 年 6 月 2 日發布了有關載貨貨櫃總重驗證之指導原則—「MGN 534」。由 1999 年商船（運載貨物）規則 Merchant Shipping (Carriage of Cargoes) Regulations NO.336 為主，而 MCA 發布的指導原則—「MGN 534」為輔。

⁵⁶ MGN534 “A1.13 Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. “through” bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company. The shipper may also be known as the sender.”

⁵⁷ IMO が発行したガイドラインでも、「shipping company」と運送契約する荷送人がコンテナ総重量に責任を負うものとしている。船舶の安全航行を目的とした SOLAS 条約における shipping company は船舶運航事業者であり、貨物利用運送事業者は shipping company に含まれない。

⁵⁸ M 單之託運人，非 H 單之託運人。但 H 單之託運人仍應遵守計量法及港灣運送事業法等法令。

⁵⁹ 国土交通省，2016，國際海上輸出コンテナの総重量の確定方法ガイドライン，頁 5。

英國認為託運人申報之重量與碼頭方驗證之重量可接受誤差值之範圍應在 $\pm 5\%$ 之間，一旦超過此誤差範圍即視為超重^⑥。日本之誤差值亦為 5% ^⑦。

由於託運人需對 SOLAS VGM 的資訊準確性負責，如果因 SOLAS VGM 資訊不正確，導致貨物發生毀損或是船舶發生海難事故等，則託運人需自行承擔責任，除了受到經濟損失外，亦會面臨罰則。罰則方面，英國規範罰則分為商業與法律兩種，商業部分為修改文件費、滯期費等成本；法律部分規定違反該國 Merchant Shipping (Carriage of Cargoes) Regulations 之規定，依法得留置船舶，一經循簡易程序定罪，可處以罰金，一經循公訴程序定罪，可處兩年以下有期徒刑或兩者併罰^⑧；日本則規定，若發現託運人提供虛偽貨櫃總重資訊者，處 20 萬 (日圓) 以下之罰金^⑨。

3.2.2 臺灣執行狀況

根據 MSC 於 2016 年 9 月的報告中指出，全球已有百分之九十五的貨物皆會申報 VGM^⑩。亦即，大部分海上貨物運送，託運人皆會遵守規定，提供 VGM 之

重量。然，VGM 已實施兩年，於實施初期有許多的聲音，兩年過後，對於實施 VGM 之效益上與業者操作之情況究竟如何？對此本研究初訪談業者後，所得目前臺灣實施 VGM 之現況簡述如下：

1. 從海運承攬運送業角度來說，由貨主自行過磅產出 VGM，提供予海運承攬運送業並附上關於 VGM 之切結書，以保證其提供之貨物驗證重量申報正確無誤，海運承攬運送業再依貨主切結書上之 VGM 重量提交予海運公司。而如為整櫃貨，海運承攬運送業者就依貨主提供其切結書上之 VGM 重量交予運送人；如為非整櫃貨，即由海運承攬運送業者分別加總各貨主所有包裝件和貨物毛重之驗證重量，包括棧板、貨墊、其他裝入貨櫃之繫固設備及皮重後，產出 VGM 後並簽名，交予海運公司。
2. 從船公司角度來說，海運承攬運送業者會依貨主交予其之 VGM 切結書上之重量提供予海運公司，後由貨主自行派遣的卡車司機，於貨物進櫃場前交付附有 VGM 及貨主及其代理人之簽名之裝櫃

^⑥ MGN 534 13.1 “13.1 It is anticipated that Regulators and other authorised cargo inspectors will use an enforcement threshold $\pm 5\%$ of the verified gross mass of the container. However, this will be used on a case by case basis.”

^⑦ 国土交通省，2016，國際海上輸出コンテナの総重量の確定方法ガイドライン，頁 7。

^⑧ MGN 534 13.4 “The penalties take two forms and these are explained below. 1. Commercial - Repacking costs, administration fees for amending documents, demurrage charges etc. 2. Regulatory - imposed by the MCA based upon statute which in this case are the Merchant Shipping (Carriage of Cargoes) Regulations 1999, as amended: Regulation 13 (1) A person guilty of an offence under Part II (General Provisions, Cargo information), III or IV of these Regulations shall be liable on summary conviction to a fine not exceeding the statutory maximum or, on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or a fine or both.

^⑨ 特殊貨物船舶運送規則第 37 條、危險物船舶運送及び貯蔵規則第 295 條の 2。

^⑩ TT Club, 2017, TT Talk, Issue 225, p 1.

清單 (CLP) 或進倉證明書予櫃場人員，若無異議，卡車司機與櫃場人員均會在 CLP 上簽名以示同意。若有問題，櫃場人員可要求重秤，重秤的費用會向貨主收取。貨主亦可授權由櫃場代為製作 VGM。

3. 高雄港拖車重櫃進櫃場時，拖車經由入口地磅，可知拖車及貨櫃之重量，此重量扣除拖車重量，則為貨櫃重量，如此重量與託運人提供之 VGM 重量差距超過下述誤差值時，航運公司會拒絕其進櫃場。
4. 於 VGM 誤差值方面，目前各國規定不一，臺灣航港局未規定誤差值，原因有二，其一為 SOLAS 修正案要求申報正確，不容誤差，以避免人為操作。其二、會使船長判別困難，需每個櫃都核對是否超出誤差值。然，各家船公司默契是在 $\pm 5\%$ ，由船長自行決定是否裝載。
5. 本研究經訪談某家海運承攬運送業者，檢視其定期船運送之載貨證券後發現，大部分的載貨證券於重量之記載欄位，皆為 Gross Weight，亦都有填寫貨物之重量，且不論是實施 VGM 之前，抑或是實施 VGM 之後，對於載貨證券上重量之欄位，每一筆貨物均會記載重量。海運承攬運送業者為了提供給船長及碼頭代表驗證貨櫃總重，亦會要求其託運人亦提供其驗證貨櫃總重。非整櫃貨之情況，則由託運人提供 VGM 切結書，

此 VGM 總重與載貨證券記載重量須相同，海運承攬運送業者再將此總重，以自己之名義提供給航運公司或碼頭業者。實務上，海運承攬運送業者僅接受 VGM 切結書，並未確認是否確實，併櫃之海運承攬運送業者亦將貨櫃內各託運人提供切結之 VGM 總計後，加上裝櫃墊材及櫃重等之總重，提交海運公司。

6. 綜上所述，我國航運實務中，無論在 VGM 實施前或後，每筆貨物於載貨證券上皆有重量之記載。VGM 實施後，託運人須提供 VGM 切結書，致此重量之記載更加明確。此 VGM 規定，雖無罰則，然實務上運送人確認超重時，得拒絕運送，以達航行安全之效益。在我國貨櫃進入碼頭櫃場時，多會先經進場地磅，因此運送人大多在裝船前，對於貨櫃及貨物重量，有能力確知悉，對併櫃貨亦因由運送人裝櫃，亦可知悉。因此即使託運人申報不實，運送人對因此所致航行安全損失，似仍有「與有過失」。

肆、結論

貨櫃運輸之模式，帶動全球經濟的發展，不僅使海上運輸更加快速，亦促使國際物流更加便捷，其已為國際運輸方式之主流。然由於近年來許多海運事故起因於

貨櫃超重，因此國際公約及各國內法，相繼對於貨櫃貨物重量之通知予以規定，本文對此研究，所得結論如后：

1. 海牙規則規定託運人書面提供之貨物包裝數量、件數、數量或重量，可選擇其一記載；漢堡規則則要求兩者皆須記載；鹿特丹規則為當託運人提供重量時，運送人必須記載，反之則無。三公約皆為私法性質之公約，主要規範海上貨物運送契約雙方之權利義務，其對重量之規範，大體可見於載貨證券或契約單證之記載事項或單位責任限制內。而重量之記載，雖有略為不同之規定，然多係如託運人提供則應記載，蓋因此等記載對於國際貿易實務上有其重要性。實務上，託運人大多會提供貨物重量，因此載貨證券上多數載有重量資訊。
2. 我國海商法雖係參考海牙威士比規則增修，然其第 55 條託運人對於貨物資訊通知之擔保事項，遺漏重量，解釋上託運人對於貨物重量之通知之正確性，則無擔保之責任。此與國際公約之規定有異。且實務上託運人大多會書面通知貨物之重量。因此我國海商法對此應有修正之必要。然重量雖非託運人擔保事項，如申報不實，運送人又無可確認之方法時，此因託運人過失所致之損害，託運人仍應負損害賠償責任。
3. 各私法性質之海上運送國際公約中所稱之毛重，與 VGM 所稱之總重，皆與貨物重量有關，然仍有其差異。前者為

貨物之重量，其係為了國際貿易，載貨證券上貨物資訊記載應與貨物具有同一性，而重量在計算運費或計算運送人賠償責任限額時，為重要依據；後者為重櫃之重量，其則係為了船舶航行安全。對於非整櫃貨而言，前者之貨櫃中各貨物毛重之加總，加上空櫃重量，航運公司應可知悉貨櫃總重；對於整櫃貨而言，託運人亦會通知貨物之毛重，海運公司將其加上空櫃重量後，也可得知貨櫃總重。

4. VGM 雖已實施兩年，臺灣對於罰責、誤差值等並無規定，而各海運國家均研議自己國內相關的載貨貨櫃驗證制度之具體作法。誤差值方面，SOLAS VGM 對於誤差值無任何規定，而英國與日本對於總重量與實際貨櫃總重量可接受之誤差值皆在 $\pm 5\%$ 的範圍內。本研究認為英、日訂定貨櫃重量驗證於 $\pm 5\%$ 之誤差值範圍，可作為臺灣修法之參考。而我國實務上海運公司對於誤差值 $\pm 5\%$ 範圍內之貨櫃，仍予接受。
5. 我國 VGM 制度採用初期，因增加了傳統貨櫃運送作業程序，而有些爭議。對於託運人來說，以往申報貨物之毛重即可，其後則另須申報 VGM 重量。而對運送人而言，以往有貨物毛重即可裝船，其後則須有 VGM 才會裝船。現今多數業者已經習慣此作業程序，爭議聲浪已漸低。此制度在我國雖無罰則，然我國重櫃進場多有過磅，如有超重，運

送人則得以拒絕運送，此對於國際航行安全確實有其助益。然此運送人對於貨櫃及貨物重量得以知悉之情況下，即使託運人申報不實，運送人對因此所致航行安全損失，似仍有「與有過失」。

6. 我國海商法雖未強制託運人應為重量之通知，然 VGM 規定已強制貨櫃運送之託運人提供重量，此乃國際間為航行安全而設置加重託運人義務的立法趨勢，我國海商法修正或可考量此一立法趨勢，針對貨櫃運送部分予以修正。

參考文獻

- TT Club, 2017, VGM 歷經九個月的執行情況, *TT Talk*, 第 225 期, 1-7。
- 吳煥寧, 2011, *鹿特丹規則釋義*, 中國商務出版社, 北京。
- 邱錦添, 2011, *鹿特丹規則與海牙規則、威斯比規則及漢堡規則之比較*, 元照出版有限公司, 臺北市。
- 陳建豪, 2016, 載貨貨櫃總重驗證對託運人與運送人之義務分析, 國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文, 基隆市。
- 黃裕凱, 2014, *鹿特丹規則*, 航貿文化事業有限公司, 臺北市。
- 黃裕凱, 2017, 強制貨櫃秤重新制對海商法之影響, *月旦法學雜誌*, 第 260 期, 16-45。
- 楊仁壽, 1990, *漢堡規則*, 第一版, 三民書局有限公司, 臺北市。
- 楊仁壽, 2000, *海牙威士比規則*, 第一版, 三民書局有限公司, 臺北市。
- 楊仁壽, 2015, *鹿特丹規則*, 第一版, 三民書局有限公司, 臺北市。
- 臺灣新生報航運網, 2016, 國際海上人命救助安全公約之貨櫃查證重量要求, <http://www.cdnsnp.com.tw/article/article-wang-c1.htm>, 2018 年 7 月 28 日。
- 1975 Year Book of the United Nations Commission on International Trade Law, 1976. Available at: http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1975-e/yb_1975_e.pdf. (accessed June, 2018)
- 1976 Year Book of the United Nations Commission on International Trade Law, 1977. Available at: http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1976-e/yb_1976_e.pdf. (accessed June, 2018)
- Astle, W.E., 1982. *The Hamburg Rules*, Fairplay Publications.
- International Maritime Organization, 2012. DSC.17/INF.5 (DEVELOPMENT OF MEASURES TO PREVENT LOSS OF CONTAINERS Verification of container weights), Submitted by Denmark, the Netherlands, the United States, BIMCO, the International Association of Ports and Harbors (IAPH), the International Chamber of Shipping (ICS), the International Transport

Workers Federation (ITF) and the World Shipping Council (WSC).

International Maritime Organization, 2014. MSC.93/INF.14(Interim report on large containership safety in response to the loss of MV MOL COMFORT Submitted by the Bahamas and Japan).

Marine Accident Investigation Branch (MAIB), 2008. Structural failure of container vessel MSC Napoli and subsequent beaching, U.K. Marine Accident Investigation Branch.

Michael, F.S., 1990. *Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act*, FRED B. ROTHMAN & CO.: Littleton, Colorado.

Michael, F.S., 2010. *The Rotterdam Rules*, Thomson Reuters (Legal) Limited: London.

The United Nations Commission on International Trade Law, A/CN.9/594, 17th session.

United Nations Conference on Trade and Development, 1991. TD/B/C.4/315/Rev.1, the Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention.