



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第三期 Issue No. 3
2004年3月10日

理事長：林光
總編輯：楊仲范
執行編輯：陳世宗

地址：台北市林森北路372號405室
電話：02-25517540
傳真：02-25653003
網址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：cmri@seed.net.tw

《船舶與海運通訊》徵稿

1. 【海運專論】係針對當前之熱門話題，以短文方式（字數以2000字為限）提供經驗交流之評論及建言以契合時事之脈動。
2. 【要聞剪輯】係針對國際媒體對於當期海運相關資訊報導之整理編譯，以提供讀者獲取國際海運相關動態與新知。
3. 歡迎所有海運相關之產、官、學界之個人或團體提供資訊、文稿及建言。
4. 《船舶與海運通訊》將以不定期方式出刊，並以E-mail方式寄送有需要的會員及相關單位或請至本會網站自行下載。如需本會E-mail者請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540分機9。
5. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣500元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥01535338帳號訂閱。

目 錄

海運專論.....	1
台灣發展自由貿易港區之建議.....	1
要聞剪輯.....	3
本會會訊.....	8
海事法規動態報導.....	11
專題報導.....	11
從3個角度看 SOLAS 海事保全法規.....	11
海盜案件紀要.....	23



海運專論

台灣發展自由貿易港區之建議

近年來，政府積極推動台灣成為全球運籌中心，行政院為期善用台灣既有的製造業優勢能力，及良好的地理位置，達到「活絡港口、機場相關範圍營運效益，降低廠商生產成本，吸引廠商投資，鬆綁現行轉口、加工再出口管制作業，並促進我國高附加價值貿易發展」之效益，乃有規劃自由貿易港區之政策成型。自由貿易港區其基本精神是希望創造自由流通的貿易環境以吸引外商投資與增進貿易。為使自由貿易港區能夠具體落實，具有吸引業者投資進駐之誘因，提出下列建議事項供港務局、政府部門及相關單位政策上之參考。

自由貿易港區經營使命（mission）之設定

經營使命設定了組織存在的理由，並界定了組織營運的範疇，引領企業或組織的方向。設定此目的在於定義：（1）我們的事業為何？（2）將朝什麼方向發展？及（3）應該如何發展？一般性的企業或組織使命多承諾要達到「成為第一」、「最優秀」、「最有顧客導向」、「最有效率」或「最注重環保」等策略性之意圖，例如世界第一大貨櫃航商的使命陳述為「持續在意（Constant care）」，包括有對顧客、員工與環保的注重。一個組織要生存與昌盛，同時必須要考慮到不同利害關係人的利益，因此，組織的使命與目標須與利害關係人一致，否則將會遭受到阻礙，使企業無法成功，正常運作。如能取得利害關係人之共識，則能有順水推舟之勢，水到渠成。此利害關係人包括有顧客、投資者、員工、管理者、政府、當地社區與一般大眾等。

從政府所訂定的自由貿易港區投資設置管理條例第一條「為發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發展，特制定本條例」。似看不出其引領之方向及結合主要利害關係人的利益，恐較無法凝聚共識。因此，建議自由貿易港區之設置，須再明確表示其經營使命與目標，說明主要策略性的目標市場，使利害關係人有所適從。

提供適當優惠條件，吸引大型國際企業進駐

近年來台灣深受國際景氣及產業結構變化之影響，根據調查得知，業者對進駐自由貿易港區投資意願呈現保守態度，企業在自由貿易港區內投資以生產與成本因素列為最重要之因素考慮，建議在招商的投資條件上，能夠給予適當的優惠，以降低其營運風險及成本。特別是在勞動與土地租金成本是影響廠商進駐投資意願的重要因素，如能保持適度彈性調整租金，以反映市場現況降低業者之成本，將有助業者投資之意願。

原住民就業保障下限與外勞上限規定之調整

就我國自由貿易港區設置管理條例第 11 條及第 12 條之規定，港區內僱用的勞工中，本國勞工所佔比例不得少於百分之六十；而原住民勞工比例不得少於百分之五；且自由港區事業，

* 國立成功大學交通管理科學系(所)副教授，英國威爾斯大學海運暨國際運輸學博士，海洋大學航運管理學士、碩士。



僱用外國勞工之工資，應依勞動基準法基本工資限制之規定辦理。基此兩條規定，企業聘僱用低成本外勞之誘因不再，基本工資的規定固然與保護勞工權益相關，但是自由貿易港區設立的精神在於提供一個自由且具有競爭性的環境，以吸引國內與國外廠商投資設廠，若強制限制外勞人數與最低工資，不僅有違國際化、自由化精神且區內事業之人工成本仍無法降低，將可能影響區內廠商之國外競爭力。目前政府已規定各級公私企業、機關應強制雇用原住民比例 1%，而原應為自由度高的自由貿易港區，卻反而要求比區外事業，甚至政府企業機關要高出 4%。政府照顧原住民福祉，應多從教育、訓練與培養技能著手，以提昇原住民之競爭力，而非強制規定，違反市場公平競爭原則。

提高貨物流通自由度，加速貨物處理效能

依目前海關初步自由貿易港區通關作業規定，對自由貿易港區輸往國外、轉運之貨物、以及區內交易貨物，仍須在海關之貨控之下進行，此仍以保稅區之思維邏輯對自由貿易港區進行貨控。建議未來係以區內充份自由為發展藍圖，以使自由貿易港區內加值型之物流作業效益能夠發揮，因此希望未來關務作業能以門哨管制作為通關作業管制點，換言之，僅對進儲或輸往課稅區之貨物進行管控，對於自由貿易港區內貨物在貨棧、港區事業、物流中心及深層作業加工區間之流通能夠採自主管理，透過資訊化的系統之整合，相關關務作業僅以事後稽核方式辦理，以加速貨物作業效率，能因應港區內不同產銷供應鏈而彈性調整。

自由貿易港區行銷之推廣

在招商方式方面，短期內建議先發行自由貿易港區行銷刊物，透過網際網路成立專屬網頁，在廣告媒體宣傳，同時舉辦且參與國內外招商說明會，並積極參與國際海運、港埠暨自由貿易港區研討會。中期宜加強員工外語能力並培訓自由貿易港區物流與行銷人才，港務事業為一國際性產業，港務局人員應具備優異之外語能力，建議港務管理單位宜積極培養自由貿易港區行銷人才，或延聘相關領域師資蒞局授課，提高港務人員自由貿易港區行銷能力。長期而言，建議組成國際招商團，定期拜訪國外顧客，並透過政府海外經貿辦事處，設立自由貿易港區行銷代表處，招攬國際大型企業投資。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：(依姓氏筆劃為序)

李仁傑、黃余得、黃國英。

IMO 已於 2004/2 採納國際控管船舶壓艙水及沉澱物公約

國際管理船舶壓艙水會議 (International Conference on Ballast Water Management for Ships) 於 2004 年 2 月間舉行，會中採納 4 個決議案及國際控管船舶壓艙水及沉澱物公約 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)。該公約要



求所有船舶（包含潛水艇、浮動平台、FSU、FPSO；但排除軍艦、海軍輔助艦、非商用公務船、特殊狀況下營運之船舶等）應依船舶壓艙水管理計畫實施壓艙水管理，並紀錄之；並要求 400 總噸以上的船舶（浮動平台、FSU、FPSO 等除外），應接受檢驗（初次、換證、中間、年度、及額外檢驗）後持有國際壓艙水管理證書（IBWMC）。該公約將於擁有至少 35% 世界商船噸位之 30 個國家接受日起 12 個月後生效。該公約之其他要點如下：

（一）船舶壓艙水管理的特別要求如下：

建造日期 (C.D.)	壓水艙容積 (Cap.)	在該年度船舶交船週年日後之第一個中間檢驗或換證檢驗以前實施，以先到者為準。								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	≥2017
<2009	1,500m ³ ≤ Cap. ≤ 5,000m ³	D1* ¹⁾ 或 D2* ²⁾						D2		
	Cap. < 1,500m ³ or 5,000m ³ < Cap.	D1 或 D2							D2	
≥ 2009	Cap. < 5,000m ³	D2								
2009 ≤ C.D. < 2012	5,000m ³ ≤ Cap.	D1 或 D2							D2	
≥ 2012	5,000m ³ ≤ Cap.	-----			D2					

*1) :D1：壓艙水交換標準：(1) 應有 95% 壓艙水體積交換的效率。

(2) 利用泵流法 (pumping-through method)，祇要有壓水艙容量的 3 倍流量，即視為具 95% 壓艙水體積交換的效率。

*2) :D2：壓艙水性能標準。其排放標準應少於：

(1) 10 個活體有機物 (50μ ≤ D) / m³

(2) 10 個活體有機物 (10μ ≤ D < 50μ) / ml。(D: in minimum dimension)

(3) 指標微生物 (Indicator microbes)：

(a) Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 及 O139)：少於 1cfu/100ml 或少於 1cfu/g (wet weight) zooplankton samples。

(b) *Escherichia coli*：少於 250cfu/100ml。

(c) Intestinal Enterococci：少於 100cfu/100ml (cfu=colony forming unit)

（二）壓艙水交換儘可能在離近岸 200 海浬以外及水深 200 公尺以上地點實施，否則儘可能遠離近岸，但至少在 50 海浬以外及水深 200 公尺以上。若上述均無法滿足，則可由港口國指定區域。

亞洲～美東貨櫃貨量激增

從去年開始貨量成長顯著的亞洲～美國東岸之海上貨櫃貨物量仍維持增加之態勢。根據美國之通關資訊公司 PIERS/JOC 之調查，2003 年 1～9 月之亞洲～美東（墨西哥灣除外）之貨櫃量為 66 萬 2,255 FEU，比 2002 年同期成長 20%。美東貨物占亞洲～全美總貨量之 20.4%，比



2002 年成長 2.1%。過去 20 年來，該貨物占有率一直在 15~16% 之間擺盪，2003 年以後才跨越 20% 之門檻。2003 年 1~9 月之美國東向貨物比起 2002 年同期增加 7.5% 達 324 萬 3,536 FEU。從目的地別來看，PNW (Pacific North West) 維持了兩位數之成長，即 13.3% 達 40 萬 3,387 FEU，然 PSW (Pacific South West) 之貨量卻只增長 2.8% 為 215 萬 6,913 FEU，成長速度稍呈遲緩。據此數字，目的地別所占全貨量之比率，PNW 為 12.4% (前年同期為 11.8%) 增加 0.6%，相對於此，PSW 則為 66.5% (同 69.5%)，減少 3%。

受貨量擴增之影響，主要海運公司、聯盟 (Alliance) 集團 (Group) 從去年開始進行新航線之開闢，現有航線之整編，臨時性船舶之投入等型態之東岸服務之擴充。相關業者表示，去年 9 月以後，10 月及 11 月之亞洲輸往美國海上貨櫃量，顯現比較堅挺之相。故而各公司均能維持大約九成之載貨率，唯 12 月以後降為八成左右。然元月 22 日以後，中國迎接舊曆春節之長期年假，進入 1 月後將產生應景之需求，載貨率會回升到九成。再從目的地別看，以小賣業之進口為中心之美東全水運航線之貨量依然走高，因此貨量增加之步調並未趨緩，故不致增加美西自去年 1 月以後所顯露之疲態。

2003 年歐洲往航貨櫃貨物衝破 400 萬 TEUs

從日本/亞洲輸往歐洲的海上貨櫃貨物，去年高達 4,585,900 TEUs，成長率 19.1%，總貨量首次突破 400 萬 TEU 之門檻。該數字係由海事快訊 (Kaiji Press) 所統計，包含海運同盟成員公司及非同盟之獨立船東雙方之運送。就國別統計看，從中國裝船之櫃數增長 46.9% 達 2,117,100 TEUs，其市場占有率提升了 8.8% 達 46.2%；如果以此增幅繼續成長下去，則中國之輸歐貨櫃總數占有率隨時都會跨越 50% 之大關。除日本及香港以外之所有亞洲及地區，其歐洲出櫃量均呈增加之勢，但只有中國是唯一在櫃量及占有率雙向均有成長的。日本之市場占有率下滑 1.8% 減至 9.0%，係首次低於 10% 之年。

再從同盟及非同盟運送人看，前者去年共承運 3,392,900 TEUs 成長 19.2%，佔總運量之 74%，後者運送 1,193,000 TEUs 成長 18.8%，占 26%。自日本輸歐之同盟船承運量下降 3.4% 計 353,700 TEUs (占 85.5%)，而盟外船之運送櫃量則成長 18.8% 計 60,000 TEUs (占 14.5%)。雖然同盟及非同盟運送人均極力保持他們從亞洲~歐洲之出口櫃，但同盟船卻縮減了 2.3%；針對此變化，有些海運主管表示，其原因在於同盟運送人為了因應快速成長的中國出口貨載，減少其日本~歐洲之配櫃數，使得獨立船東取得更多的貨載。別有其他海運主管指出，日本/歐洲運費同盟 (JEFC: Japan/Europe Freight conference) 之功能式微，加速了獨立船東提升其市場占有率。JEFC 在 2003 年年底廢止其「雙重運費制」(Dual Rate System) 及「忠誠回扣制」(FRS: Fidelity Rebate System)

前述從中國出口往歐洲之櫃數 2,117,110 TEUs 幾等於 1995 年日本及其他亞洲國家輸歐之合計櫃數 (2,111,700 TEUs)。如把香港之櫃數也計入，則中國之總櫃量凌駕 1996 年及 1997 年所有亞洲~歐洲線之西向總櫃量。去年亞洲國家只有日本、香港之歐洲出口櫃量低於前年之水平。香港減少 5% 計 621,500 TEUs，其占有率降低 3.4% 到 13.6%；日本則下降 0.7% 到 413,700 TEUs。到目前為止今年亞洲~歐洲出口貨一直持續堅挺，大多數運送人都飽嘗“貨載率百分百”(Full Space Occupancy Rate) 之喜悅；“除非在預訂艙位 (Space Booking) 時作調整，否則每週都有



多數櫃子裝不上船”，某定期航線業務主管指稱。

由於中國出口貨維持暢旺，運送人受助於艙位需求之壓力，促使他們在中國航線上之運費提升，比起其他航線，具有更大的空間。具相關主管所言，“中國與日本之運費差距已經拉開到每 40 呎 500~1,000 美金之多”。某非日籍外商海運主管表示，“該差距可能加速某些營運人將其船噸自日本移往中國，甚或暫停日本港口之停靠。”

海運市況更趨繁榮 海岬型船租創史上記錄

去年以來，運費一直飆高的海運市場，更加展現榮景。在乾貨市場中，海岬型船之每日租金，已突破 10 萬元大關，更新了有史以來之記錄。農曆春節前，中國增加鋼鐵原料之下訂，引發船舶需給之緊張，看起來也影響到主要原料出貨地之滯船現象。另一方面之油輪市場，因大型油輪（VLCC: Very Large Crude Oil Carrier）之運費，大幅持續高漲，輸往亞洲之高運費者已達 WS 150（World Scale: The Worldwide Tanker Nominal Freight Scale）。除中國正在進行船噸之調度外，以美國為中心之歐美輸出需求，刻正增強之中，反映出原油庫存之低水準。對乾貨及油輪兩市場而言，均扮演最大火車頭牽引角色之中國，其勢未衰，仍然全面高昂中。

觀諸元月中之海運市場，其海岬型船（Capsize）之單一航次租金（Trip Charter Rate），以航行歐洲/巴西/韓國之 181 型船（1986 年竣工）為例，為 10 萬 2,000 美金，航行大西洋之 175 型船（1986 年竣工）為 10 萬美金，而同樣航行大西洋之 169 型船（1999 年竣工）亦為 10 萬美金，締造最高價記錄。之前最高價為元月第二週末成交之 9 萬 1,000 美金，比起去年同期之 2 萬 1,000 美金，船舶租金約大漲 5 倍之多。

根據海事快訊（Kaiji Press）之問卷調查，主流看法為海岬型船之單一航次租金（航行太平洋之 17 萬重量噸型船），今年仍舊會維持年平均 4-5 萬美金之高價。居左右市場地位之中國，不僅增加鐵礦石輸入量，原料炭也因國內生產不敷大量需求而擴大輸入，其結果導致日韓等國不得不將煤炭之採購，從中國轉移到遠方之產地，增強對船噸之需求而助長租金之推高。業界人士認為，固然導因於去年運費市場景氣之長期港口壅塞現象，將獲得疏解而被視為影響運費之反面誘因，但是正面之誘因仍居壓倒性多數。

世界首次南美 ~ 西非直航

今（2004）年 3 月 3 日 A.P. Moller 集團之 Maersk Sealand 公司宣佈即將於三月中旬開航世界首次之南美東岸~西非之直靠服務，名為“SAWA 直航”。該兩週一次之新服務將由配置有 150 個冷凍插座之三艘 1,100 TEU 級船擔綱。其港口停靠順序為：Itajai, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Walvis Bay, Lobito, Luanda, Pointe Noire, Libreville, Apapa, Abidjan, Itajai。該服務之第一船將於 3 月 13 日從 Itajai 啓航，透過直靠主要市場提供廣泛之服務網，從西非開出之每一航線之貨源一直受惠於奈及利亞石油相關產業之活絡。南美東岸至西非之運航時間將因此新服務之提供而大大縮短。



2003 年之中國港口貨櫃裝卸量居世界第一位

中國港口去年一年間之貨櫃裝卸量比前年增加 29.7% ，達 4,800 萬 TEUs，依國別排名，凌駕美國 (3,970 萬 TEUs) 躍居世界第一位。根據今 (2004) 年元月 13 日中國交通部發表之資料，依港口別看，上海貨櫃裝卸量為 1,137 萬 2,000 TEUs，成長 32.1% ，深圳 (鹽田、赤灣、蛇口三港之合計) 為 1,065 萬 TEUs，成長 40% ，兩港皆屬首次跨過 1,000 萬 TEUS 之關口，因而上海、深圳大有可能超越去年世界第三位之韓國釜山，分居第三、四位。

中國交通部分析貨櫃裝卸增長之原因為：加盟世界貿易組織 (WTO) 後，作為對外經濟開放之一環，為強化結合港口及海外與中國國內之複合一貫運送體制而積極進行基礎設施之整備。

中國排名前十名之裝卸港依序為：

1. 上海 = 1,137 萬 2,000 TEU (比去年增加 32.1%)
2. 深圳 = 1,065 萬 TEU (比去年增加 40.0%)
3. 青島 = 424 萬 TEU (比去年增加 24.1%)
4. 天津 = 302 萬 TEU (比去年增加 25.2%)
5. 寧波 = 275 萬 TEU (比去年增加 48.0%)
6. 廣州 = 250 萬 TEU (比去年增加 18.3%)
7. 廈門 = 232 萬 TEU (比去年增加 32.5%)
8. 大連 = 163 萬 TEU (比去年增加 21.0%)
9. 中山 = 75 萬 TEU (比去年增加 17.2%)
10. 福州 = 58 萬 TEU (比去年增加 20.6%)

中國造船廠接滿訂單

依據中國國防科技委員會 (NDSTC) 統計，中國的造船業去年總共承接 1,800 萬載重噸 (DWT) 的造船訂單，並累積已達 2,500 萬載重噸的造船訂單。該委員會強調雖受 SARS 與鋼價上漲的負面影響，新造船訂單與完工新船的數字仍然突破以往的紀錄。居領導地位的中國國家造船公司，其完工的新船噸數達到 200 萬載重噸，與 2002 年相較幾乎成長了一倍；在此同時，中國造船工業公司所完工的造船載重噸數亦達 160 萬噸。該委員會也稱許省級地方造船廠締造了令人注目的 580 萬載重噸造船訂單。預估在 2003 年，中國境內造船廠之新船建造量將佔世界總量的 10%，而接單量亦將由 2002 年的 13% 增加至 18%。中國國防科技委員會代理主席 Xhang Guangqing 表示至 2006 年以前所有主要造船廠均有足夠的工作量。

北京鼓勵油輪船東

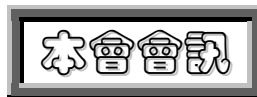
據某報導披露，中國海運公司 (Chinese shipping companies) 可能於未來五年，交國內造船廠建造七艘巨型油輪以提升國內原油的載運能量。中國每日新聞報導，中國交通部宣稱已敦促國家議會提供減稅與取得融資補助來建造這些油輪，中國目前原油船運能量為 520 萬噸。上個月，中國最大的原油進口商 Sinopec 已與中國商船及中國海運締結聯盟以運送部分的進口原油。



除了保全的考量外，亦應考慮經濟因素以支持本國船隊。據中國國家發展改造委員會計算由外國船載運 1 億噸原油的成本可高達美金 6 億元。該委員會的一位專家表示，任何匯率的變動對原油進口商都會造成重大損失。在 2003 年，中國的原油進口量預計可達 8,000 萬噸，其中有一半將來自中東地區。

造船業發展自動導引載體 (AGV) 技術

西班牙 IZAR 與義大利 Fincantieri 兩大造船公司正發展一系列自動駛上駛下船與載運旅客駛上駛下船，來連接具自動導引載體 (Automated Guided Vehicle, AGV) 裝載系統之航站碼頭，以減少裝運時間並提昇對歐洲近海航運的觀感。其中最大型的船舶可載運高達 1,300 個貨櫃以最高 20 節的船速行駛。位於馬德里的 IZAR 公司表示據初步的研究結果顯示，使用自動導引載體技術之最大型船舶將可減少裝載時間達 6 小時。結合義大利造船與推進研發專家的 IZAR 與 Fincantieri 公司係此一整合計畫中的一部份，該計畫由跨歐洲 24 個公司及 13 個機構所組成其目標為引進自動導引載體至駛上駛下船之航站碼頭而努力。新的先進自動導引載體技術預期今年春天將可在瑞典與義大利的港口作測試。



定期舉辦演講會

本會與航運學會共同主辦的 93 年第 1 次定期演講會，經於 2004 年 2 月 26 日 (星期四) 下午 2 時，在臺北市和平東路一段 129-1 號國立台灣師範大學教育學院大樓 202 室國際會議廳舉行，由林理事長主持。本次演講會特邀風險管理專家－中華民國風險管理學會理事長，也是中央再保險公司總經理－邱展發先生，講述『以風險管理機制解決兩岸通航問題』，由於講題是外界十分關切的議題，吸引航運界、學術界 120 人與會，為讓無法參與的人士也能分享邱先生精闢的演講內容，茲將要點摘錄如下：

兩岸風險管理的定義

- 兩岸風險 - 危險或機會的不確定性
- 兩岸風險管理 - 選擇最合適的機制讓台灣的不確定性降低，同時增加台灣的機會

基本問題釐清

- 兩岸通航問題是兩岸通盤問題的一部分
- 兩岸成爲親密夥伴關係是兩岸共同目標
- 相同目標之下島內主張多元
- 任何執政者都不該試圖整合島內多元主張
- 任何政府都無法單獨解決兩岸問題
- 相同目標之下兩岸主張有別
- 島內多元的主張是資產
- 台灣以小事大是必須面對的現實

談判的基本認知

- 大前提是兩方都願意談
- 必須具備有效籌碼



- 要有雙贏的氣氛避免零和 -談判者不應唱黑臉

令人憂心的兩岸談判環境

- 中共根本不想談
- 台灣顯然沒有籌碼
- 兩岸政府針鋒相對

有利的談判環境

- 創造誘因與壓力讓中共想與台灣政府談
- 台灣具備強而有力的談判籌碼
- 台灣政府協助中共討好台灣人民

台灣籌碼已失或漸失

- 台灣經濟國防實力相對式微
- 台灣經濟受大陸影響漸增
- 中共不在乎台灣政府的影響力
- 中共國際影響力超強

台灣僅存的唯一籌碼

- 台灣民意的取向與變化是台灣僅存的唯一籌碼

本會函邀日本海上技術安全研究所副主任 吉田公一先生來台訪問與演講

吉田公一先生每年均代表日本政府參與聯合國國際海事組織（IMO）各項技術委員會，並主持多項技術委員會議。這次吉田先生係參加 IMO 於倫敦召開的海事安全技術委員會（MSC）結束後，順道來台訪問。訂於三月九日上午拜訪高雄港務局，以實地瞭解國際船舶與港口設施（ISPS）之保全計畫執行概況，並於當天下午拜訪財政部高雄關稅局，瞭解貨櫃防止走私及執行貨櫃安檢計畫（CSI）等措施。同時於三月十日與十一日分別於高雄、台北舉行兩場演講會，由中國驗船中心、本會及成功大學共同主辦。演講內容包括（1）ISPS 之有關重要說明，（2）老舊船舶之損傷及海洋污染等 MARPOL 相關公約規定，（3）IMO 對於船舶構造強度基準之探討，（4）散裝船的安全規定。吉田先生在台北期間將拜訪交通部航政司及行政院農委會漁業署。

提報交通部有關海運事務具體建言

交通部為賡續改善國內整體海運經營環境及預為籌開航運業代表座談會，函請相關航業公會與社團研提具體建言，海研會經所屬各委員會委員所提建言彙整三項提案如下：

1. 國際海事組織歷年來對海事法規之增修訂相當頻繁，份量又多，而國內航政法規之修訂程序繁複，速度緩慢，無法迅速趕上其增修訂之腳步，以致經常有與國際脫軌之困擾。鑑於此，特建請將相關法規之增修訂，簡化為承認並接受國際公約之英文內容，先將其譯成中文，並對若干重要或有疑義之修文作必要之追加註解，另對航行國內船舶之適用性加以檢討，並作進一步之修訂後，即可公佈施行。
2. 建議政府建置「IMO 暨國際海事資料中心」。該資料中心功能為，針對 IMO 及其他國際議事資料之收集、歸納、整理、及分析，定期且即時提出檢討及分析之報告，作為政府海運政策取向，產、官、學界國際海運資訊提供等智庫暨訊息彙整平台。
3. 建議政府建置中之航港 EDI（MT-Net）應將電子提單納入系統規劃，並將海運提單（OCEAN B/L）及承攬複式提單（FORWARD B/L）之格式標準化後納入系統規劃。



交通部嗣於二月二十三日召開航運業代表座談會議會前會，由游次長主持。對於與會各單位代表所提出之議案與臨時動議均經熱烈討論，最後游次長並作明確與具體之決議。

『貨櫃運送有關法律問題之成長與突破』演講會 邀請函

本會自本（93）年起將定期舉辦專題講座，邀請國內產、官、學界精英主講時下海運界面臨之相關課題，93年第2次演講會，特邀請大法官楊仁壽先生主講『貨櫃運送有關法律問題之成長與突破』，歡迎參加。演講大綱如下：

- 一、貨櫃內貨物毀損滅失之責任
- 二、貨櫃運送之單位責任限制
- 三、貨櫃之甲板運送
- 四、貨櫃與貨艙之關係
- 五、最高法院海商判決之評釋

時間：2004年3月26日（星期五）下午2時至4時30分

地點：臺北市和平東路一段129-1號 國立台灣師範大學綜合大樓202室演講廳

主辦單位：中華海運研究協會、中華航運學會

報名：即日起免費接受報名，額滿截止。請填妥報名表傳真至（02）25653003 或

E-mail：chiaher.lo@msa.hinet.net

本案聯絡人：羅組長洽河 電話：（02）25517540*15

演講會程序

13：30~14：00	報到
14：00~14：10	中華海運研究協會、中華航運學會 理事長 林 光 致詞
14：10~16：00	楊仁壽大法官演講：『貨櫃運送有關法律問題之成長與突破』
16：00~16：30	Q&A

『貨櫃運送有關法律問題之成長與突破』演講會報名表


姓 名	職 稱	姓 名	職 稱
姓 名	職 稱	姓 名	職 稱
服 務 單 位			
地 址			
電 話	傳 真	E - m a i l	

本報名表如不敷使用請自行影印。若有任何疑問，歡迎來電詢問。



海研會與韓國海運物流協會締結策略聯盟

基於兩會設立宗旨相同，並為促進海運學術之合作與發展，頃於本（2004）年3月2日簽約結為策略聯盟。今後除雙方會員與學術論文可充分交流外，並可共同規劃各項學術活動，俾增進兩國海運產業之交流與發展。



海事法規動態報導

「交通部委託國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定」公告

奉交通部九十三年二月二十三日交航字第 0930001953 號令公告，上述辦法業已公告並自九十三年二月一日起生效，全文共有條文 27 條。本規定係為利執行交通部自九十三年起委託國內經認證合格之國內船員訓練機構辦理船員岸上晉升訓練及適任性評估等業務所訂定之作業規定。詳細資料請至交通部網站（<http://www.motc.gov.tw>：公務瀏覽→公告事項→一般公告）中查詢。或至本會網站中之「最新消息」網頁點選連結相關網站。

交通部「舉辦 93 年度船員岸上晉升訓練及適任性評估事宜」公告

奉交通部九十三年三月四日交航字第 0930002353 號令公告，為應一九七八年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其修正案規定，我國船員考試制度將有重大變革，自九十三年起，考選部除舉辦一、二等船副、管輪考試外，其他各職級船員晉升、三等航行員及三等輪機員資格取得改由本部辦理之岸上晉升訓練及適任性評估（包含實作及筆試測驗），予以評定其適任能力。詳細資料請至交通部網站（<http://www.motc.gov.tw/welcome.htm>：公務瀏覽→公告事項→一般公告）中查詢。或至本會網站中之「最新消息」網頁點選連結相關網站。



專題報導

從3 個角度看 SOLAS 海事保安法規

黃余得*

前言

因應國際間恐怖事件日漸增多且日益嚴重的趨勢，國際海上人命安全公約（SOLAS）締約

* 海洋大學造船系畢，交通大學 MBA。持有造船技師、驗船師、內部稽核師、海事保險公證人等證照。

國於 2002 年 12 月 9-13 日舉行海事保全 (maritime security) 會議，會中商討相關海事保全措施，並採納修正國際海上人命安全公約 (SOLAS) 的決議案，預計 2004 年 7 月 1 日開始生效。其主要內容分為三大部份：

1. 修正 SOLAS 第 V 章船舶自動識別系統 (AIS)，以及於第 XI-1 章中修正國際海事組織 (IMO) 船舶識別編碼並增加連續概要紀錄 (CSR) 等與船舶保全有關的要求。
2. 增訂 SOLAS 第 XI-2 章，加強海事保全特別措施，共 13 條規則，其中規定國際船舶及港口設施保全章程 (ISPS Code) 內 PART A 條款具強制性，PART B 者則為建議性。
3. 新訂 ISPS Code，為加強海事保全措施的具體要求。其中 PART A 及 PART B 均分為 19 節。

從 3 個角度看法規內容

由於本海事保全相關規定，倉促草成，其中有些條款需待國際海事組織 (IMO) 另訂標準或準則加以規範外，第 XI-2 章、ISPS Code PART A 與 PART B 三者之間的相互關係亦顯得鬆散，不易連貫。為易於掌握其內容，筆者試以下列 3 個角度加以詮述：

1. 船舶保全法規的觀念：（港口設施保全法規的觀念可比照運用）。簡單闡述船舶保全功能與程序，並說明保全與安全的區別，詳如附件一。
2. 第 XI-2 章、ISPS Code PART A 與 PART B 等三者簡要內容與相互關係：便於連貫 SOLAS 保全法規的全部要求和指導，詳如附件二。
3. 以實施對象及程序列出相關條款：易於瞭解各實施單位的職責，並可迅速查出相關法規要求和指導，詳如附件三。

結 語

1. 上述相關 SOLAS 保全規定，係 IMO 首次列入法規要求實施；但海運界對它並非完全陌生，如港口及船舶對裝運武器所採的特別防備、船舶在某些港口及海域為防範偷渡客及海盜而採取的船上警戒等皆是保全措施。惟 SOLAS 保全規定牽涉面較廣（面對含恐怖、武力及犯罪等三種型態的威脅）、且較系統化，尤其要求實施保全評估，使得保全計畫起步維艱。
2. SOLAS 相關保全規定從採納到預定生效，僅有 18 個月，為修正 SOLAS 相關規則的最短時限；相關保全規定將自 2004 年 7 月 1 日開始生效。因 IMO 多次申明決不延期，且美國海岸防衛隊 (USCG) 亦已於 2003/12 公佈對外輪的保全符合檢查相關辦法；相關政府、港口、船公司，以及驗船機構，應及早準備。本文即旨在使業界能迅速掌握法規精要，以利後續的計畫與實施。

參考資料

1. The Conference of Contracting Governments to SOLAS, 1974 on Maritime Security, Resolution 1 (Amendments to the Annex to SOLAS) & 2 (Adoption of ISPS Code), IMO, 2002/12/17.



2. IMO, MSC/Circ.1097 & 1073 & 1072 & 1074, IMO, 2003/6.
3. IMO, Resolution MSC.147 (77), IMO, 2003/5.
4. IMO, Resolution MSC.136 (76), IMO, 2002/12.
5. IMO, Resolutions A.955 (23) & A.959 (23), IMO, 2003/12.
6. IACS, PR (Procedure Requirements) No.24 & 25, IACS, 2003/5.
7. USCG, Coast Guard PSC Targeting and Boarding Policy for Vessel Security and Safety (NVIC No.06-03), USCG, 2003/12/15.
8. IMO Press Briefings, Outcome of 23rd IMO Assembly, IMO, 2003/12/18.

附件一 船舶保全的觀念

(一) 船舶保全：係

1. 利用 3 個保全等級 (1,2,3) ,
2. 藉著 6 層保全措施 ,
3. 經由 6 個保全途徑 (進入船舶、確認限制區域、處理貨物、處理非隨身行李、交付船舶物料、監視船舶保全) ,
4. 對付 9 種保全威脅 (破壞船舶/港口設施、劫持船舶/人員、損壞貨物/設備、非法進入、走私、利用船舶為運輸工具、利用船舶為武器、海上攻擊停泊船舶、攻擊海上船舶)。

註一：保全等級 (1,2,3) (依威脅嚴重程度分級)

- 1：隨時保持之最低適當保全措施。
- 2：保持一段時間之適當額外保全措施。(保全事件風險升高，無特定目標)
- 3：限定時間之進一步特別保全措施。(保全事件風險瀕臨，有明顯目標)

註二：保全措施層次 (layers)：

- (1) 阻擋 (deter)：照明、CCTV (CCTV 具有嚇阻、偵測、記錄、安全等作用)
- (2) 限制 (restrict)：掃描設備/偵測器、門禁系統
- (3) 偵測/警報 (detect/warning)：radar、CCTV、紅外線、望遠鏡、夜視鏡
- (4) 延遲 (delay)：鎖、fuel shut off
- (5) 反應 (response)：alarm、SSAS、GMDSS、防爆氦、radio
- (6) 追蹤 (tracking)：AIS、衛星追蹤系統

註三：保全措施種類：

- (1) physical measures
- (2) procedural measures
- (3) security manpower
- (4) technical (electrical system/equipment)

(二) 避開保全措施技術 (方式)：

- (1) 武力 (強制登輪、強制進入、自殺攻擊)
- (2) 祕密行爲 (貨櫃走私、隱藏炸彈、潛入偷竊、藏身貨櫃)



- (3) 欺騙（偽造證件、偽造通行證、偽稱遇難、偽裝船舶（重漆、換名、換旗）、假扮他人）
- (4) 公開（炸彈威脅）

（三）發展船舶保全評估（風險管理觀念），進而制定船舶保全計畫，來實現海事保全：

風險 = 可能率 × 後果 = （威脅×脆弱） × 後果

威脅：察覺可能率（perceived probability）

脆弱：條件可能率（conditional probability）

構成威脅必要條件：企圖心與能力

（四）保全（security）與安全（safety）事件：

- (1) 保全：故意行爲、100%人爲、頻率較低。
- (2) 安全：疏忽行爲、99.9%人爲（理論）、頻率較高。

附件二 SOLAS 海事保全相關法規簡要內容與相互關係

（一） SOLAS 第 XI-2 章 - 加強海事保全之特別措施

規 則	簡 要 內 容
規則 1 定義	定義：船/岸介面活動、港口設施（PF）、ISPS 章程、保全事件、保全等級、DOS 等
規則 2 適用範圍	(1) 國際航程：客船、貨船 ≥ 500GT, MODU (2) 國際航程之港口設施（PF）
規則 3 締約國政府之保全義務	對國輪、PF、及來訪船舶設定保全等級
規則 4 對公司和船舶之要求	(1) 公司與船舶應符合本章及 ISPS Code Part A 相關要求，並考慮 Part B 的指導。 (2) 船舶進入較高保全等級之 PF 時，應隨之變更（船舶進入較低等級之 PF 時，其措施詳 A/7.7） (3) 無法符合相關規定時，應於事前通知主管當局
規則 5 公司之具體責任	提供船長應有的資訊
規則 6 船舶保全警示系統	警示傳送至船旗國主管機關
規則 7 對船舶之威脅	(1) 對領海內或將進入領海內船舶設定保全等級 (2) 確認有攻擊風險時，應通知相關船舶及其主管機關
規則 8 船長對船舶安全和保全之決定權	船長有維持安全/保全的超越權，及安全/保全選擇權



規則 9 管制和符合措施	(1) 對港內及將入港之外輪實施管制 (2) 船舶應有最後 10 個到訪 PF 時之保全措施紀錄
規則 10 對港口設施之要求	(1) PF 應符合本章及 ISPS Code Part A 相關要求，並考慮 Part B 的指導。 (2) 政府應確保 PFSA 的實施/審查/認可，確保 PFSP 的展開/審查/認可/執行。
規則 11 替代保全協定	政府間短距國際航程的替代 (Alternative) 協定
規則 12 等效保全安排	對特別船舶及 PF 的等效 (Equivalent) 安排
規則 13 資料之送交	負責當局，PFSP 區域，(R/6，7，9) 必要備便人員

(二) 國際船舶和港口設施保全 (ISPS) 章程 (A 部分)

章	節	相關規則	簡 要 內 容
第 1 節	總則		目標，功能 (註一)
第 2 節	定義		SSP, PFSP, SSO, CSO, PFSO, 保全等級 1, 2, 3 等
第 3 節	適用範圍	R/2, 3 (註二)	(1) Section 5 - 13, 19 適用船公司及船舶 (2) Section 5, 14 - 18, 適用 PF
第 4 節	締約國政府之責任	R/3, 7	(1) 設定保全等級之考慮因素 (2) RSO 之授權
第 5 節	保全聲明 (DOS)	R/10	(1) 決定 DOS 的使用時機 (2) DOS 的填寫方式
第 6 節	公司之責任	R/8	SSP 應有船長職權聲明
第 7 節	船舶保全	R/4	(1) 各種保全等級情況下的活動 (2) 船舶進港前，接獲保全等級之因應
第 8 節	船舶保全評估 (SSA)	R/4	SSA 主要內容
第 9 節	船舶保全計畫 (SSP)	R/4	(1) SSP 主要內容 (2) SSP 的限閱 (包含 PSCO)
第 10 節	紀錄	R/4	紀錄內容
第 11 節	公司保全員 (CSO)	R/4	CSO 職責
第 12 節	船舶保全員 (SSO)	R/4	SSO 職責
第 13 節	船舶保全訓練、演練和演習	R/4	(1) CSO、SSO 及其他相關人員應受之訓練 (2) 要求實施演練與演習
第 14 節	港口設施 (PF) 保全	R/10	(1) 各種保全等級情況下的活動 (2) 與船舶聯絡保全等級
第 15 節	港口設施保全評估 (PFSA)	R/10	(1) 實施 PFSA 者應有資格 (2) PFSA 主要內容、應備有 PFSA 報告
第 16 節	港口設施保全計畫 (PFSP)	R/10	PFSP 主要內容
第 17 節	港口設施保全員 (PFSO)	R/10	PFSO 職責
第 18 節	PF 保全訓練、演練和演習	R/10	(1) PFSO 及相關人員應受訓練 (2) 要求實施演練與演習
第 19 節	船舶驗證和發證	R/4	(1) 驗證種類：初次/換證/中期/額外



(發證前應查證已考慮 ISPS Code Part B 第 8.1-13.8 節)	(2) 簽發或簽認證書、證書有效期 (3) 簽發臨時證書的時機及條件
---	---------------------------------------

(三) ISPS 章程 B 部份：

1.B 部份各節名稱，除第 1 節（介紹）外，其餘與 A 部份相同：

2.Part A 與 Part B 除第 1，2，3，4，6 節外，其餘章節可相互對應。

3.B/1，涉及：

- (1) 政府的責任（設定保全等級，認可 SSP，驗證及簽發 ISSC，決定適用 PF，認可 PFSA，認可 PFSP，PSC，認可 RSO。）
- (2) 船公司與船舶（CSO, SSO, SSA, SSP, ISSC, PSC, R/5）。
- (3) 港口設施（PFSA, PFSO, PFSP, PSC）。
- (4) R/13。

4.B/2，涉及：Section（Part A），Paragraph（Part B）。

5.B/3，涉及：實施 SOLAS 第 XI-2 章 ISPS Code Part A 時，亦應視情況考慮 Part B 所示之指南。

6.B/4，涉及：R/9,13; R/2, 3, 7, 11, 12; A/4; 身份證明; 最低安全員額。

7.B/6，涉及：R/5。

註一：(A) ISPS Code：目標

- (1) 建立國際間**合作架構**，以偵測保全威脅並採取預防措施，來對付影響國際航程船舶及PF的保全事件
- (2) 建立相關者的個別**角色及責任**，以確保海事保全。
- (3) 確保迅速及有效的**蒐集/交換**保全相關資訊。
- (4) 提供保全**評估方法**，以便制定計畫和程序來反應改變的保全等級。
- (5) 確保隨時**備便**適當之海事**保全措施**。

(B) ISPS Code 功能要求：

- (1) **蒐集/評估**有關保全威脅資訊並相互交換。
- (2) 要求維持船舶與 PF 之**聯絡協定**。
- (3) **防止非法**進入船舶，PF 及其限制區域。
- (4) **防止非法**武器、燃燒物或爆炸物介入船舶或 PF。
- (5) 提供反應保全威脅的**警報設施**。
- (6) 要求以**保全評估**為基礎的**保全計畫**。
- (7) 要求**訓練、演練與演習**，以確保熟悉保全計畫和程序。

註二：相關法規欄內 R/3 指 SOLAS 第 XI-2 章規則 3，其餘類推。



附件三 以實施對象及程序列出相關條款

修正 SOLAS 第 V 章內容

(1) 修正 SOLAS 第 V 章（航行安全）規則 19：

2002 年 7 月 1 日之前建造的國際航線船舶應配置自動識別系統（AIS），其期限規定：

非客輪及非易燃液貨船之 $300 \leq GT < 50,000$ 貨船，為 2004 年 7 月 1 日之後第 1 個安全設備檢驗日期或 2004 年 12 月 31 日（以先到期者為準）（公約原要求期限為 2005 年 7 月 1 日至 2007 年 7 月 1 日，依總噸位不同而異）。

修正 SOLAS 第 XI-1 章內容

修改 SOLAS 第 XI 章為 XI-I 章，並：

（一）修正規則 3：**IMO 船舶編碼**（Ship Identification Number）：

- （1）船舶編碼應永久顯示在船艙或船舳兩邊或船艙前端或船艙兩邊等的可見位置或（客船時）可由空中俯視之平面上；以及易於接近之機艙兩端隔艙壁之一，或艙口之一，或（易燃液貨船時）泵間內，或（裝有滾裝空間之船舶時）滾裝空間兩端隔艙壁之一。
- （2）適用於所有客船 $\geq 100GT$ 及所有貨船 $\geq 300GT$ 。但 2004 年 7 月 1 日之前建造的船舶期限為：2004 年 7 月 1 日之後第一次預定進塢日期。
- （3）標示船舶編碼之顏色應易於辨識；大小在船舶外部者高度為 $\geq 200m/m$ ，在內部者高度為 $\geq 100m/m$ ，寬度則按高度比例；方式為凸出、切割、或中心鑽孔等不易損毀之方法；非金屬船之標示方式須經認可。

（二）增訂規則 5：**連續概要紀錄**（Continuous Synopsis Record，CSR）：

- (i) 所有 SOLAS 船舶（所有客船及 $GT \geq 500$ 貨船）應於 2004/7/1 開始備有由船旗國主管機關發給的連續概要紀錄，記錄船旗國、登記日期、IMO 船舶編碼、船名、船籍港、船東、光船租用者、ISM 管理公司、船級協會、ISM 證書稽查及簽發者、ISSC（國際船舶保全證書）驗證及簽發者、以及船舶除籍日期。
- (ii) 主管機關發給 CSR，並控管其內容之變更；指定英文或英文加中文為之；以及船舶換旗時應有的回應等。
 - (A) 船旗國、登記日期、IMO 船舶編碼、及除籍日期等以外項目變更時，應發給 CSR 修正版或直接修正。
 - (B) 於發給 CSR 修正版前，應要求船公司先行修改後通知主管機關。
- (iii) CSR 格式與維護準則（A.959（23））

[Reg.XI-1/5.5.2]

增訂 SOLAS 第 XI-2 章及 ISPS 章程內容

SOLAS 第 XI-2 章加強**海事保全**特別措施 (Special Measures to Enhance Maritime Security) 與國際船舶及港口設施保全章程 (ISPS Code) 內容：

註：為簡化內容，以下[]內所指即為相關要求之條款，如：

- (1) [R/2, 3]指與 SOLAS 第 XI-2 章規則 2 及規則 3 相關。
- (2) [A/9.4.1, 10.1.8]指與 ISPS Code PART A 之第 9.4.1 及 10.1.8 節相關。
- (3) [B/4.29-4.46]指與 ISPS Code PART B 之第 4.29 至 4.46 節相關。
- (4) [A/5]指參考[A/5]時應同時參考[B/5]，適用範圍為第 5 節，及 7-19 節。

(一) 本章適用定義： [R/2, 1] [B/4.19, 4.20] [A/Preamble]

- (1) 本章適用於：
 - (a) 國際航線之客船、移動式海域鑽油台、及貨船 $\geq 500\text{GT}$ 。
 - (b) 服務國際航線船舶之港口設施。
- (2) 本章不適用於戰艦、海軍輔助艦、及公務船。
- (3) 港口設施 (port facility, PF) 定義為：由締約國確定發生船/港介面活動 (ship/port interface) 的地方，包含錨地、待泊地和進港航道等。
- (4) 船/港介面活動：因人員移動、物品移動、及港口服務而產生之互動。
- (5) 物品含貨物、物料、配件、油料、及廢棄物等。
- (6) 移動式海域鑽井台 (MODU) 定義為：非就位狀態的機械推進移動式海域鑽井台。
- (7) 不適用對象之因應措施：
 - (a) 已就位之 MODU、及固定與浮動平台應建立適當保全措施。 [B/4.19]
 - (b) 無 PFSO 之港口，應有專人負責之適當保全措施。 [B/4.15]
 - (c) 不適用本章程之船舶，應建立適當保全措施。 [B/4.20, 45, 46]
 - (d) 浮式採油貯油及卸油裝置 (FPSO) 和浮式貯油裝置 (FSU) 應有若干保全程序；該等裝置經常航行於平臺與沿海國之間的短距離航程，不應視為國際航程 [MSC/Circ.1097]
 - (e) 單浮筒繫泊 (single buoy moorings)，若屬於離岸設施，則歸於該設施保全範疇，若屬港口設施時，則歸入該港口設施保全計畫內。 [MSC/Circ.1097]
- (8) 相關港口設施保全規定僅涉及船/港介面活動，不應擴及港區 (port area) 保全。
- (9) 相關保全規定不應擴及受攻擊後的實際回應 (actual response)，或任何所需的掃除 (clean-up) 活動。

(二) 船舶保全警示系統 (Ship Security Alert System)：適用於 [R/6]

- (1) 2004/7/1 以後所建造船舶；
- (2) 2004/7/1 之前所建船舶之適用期限：
 - (a) 客船；及 500GT 以上之液貨船 (油輪、化學船、氣體船)、散裝船及高速貨船為：2004/7/1 之後第一個無線電裝置檢驗日期。
 - (b) 其他貨船 $\geq 500\text{GT}$ ，以及移動式海域鑽油台為：2006/7/1 之後第一個無線電裝置檢驗日期。



- (3) 主管機關 (Administration) 應指定接收船至岸警示的主管當局 (competent authority)。
[R/6.2.1]
- (4) 船舶保全警示系統之性能標準 [MSC.136 (76), MSC.147 (77)]
2004/7/1 以後安裝者依 MSC.147 (77) (傳送船舶識別及目前船位外, 尚有日期及時間。)
- (5) 船舶保全警示系統指南 (可做為設計之指引) [MSC/Circ.1072]
- (三) 明定國際船舶及港口設施保全章程 (International Ship and Port Facility Security Code, 簡稱 ISPS Code) 內 Part A 為強制性、Part B 為建議性條文。 [R/1]
- (四) 締約國政府的責任, 主要為: [除下述外, B/1.6, 1.16-1.20, 4.22]
- (1) 設定保全等級 (Security Levels): [R/3, 7][A/2, 4][B/1.8, 4.8-4.9, 4.13, 4.21]
- (a) 依威脅嚴重程度分為 1 (正常)、2 (中度)、3 (高度) 等 3 級。
1: 隨時保持之最低適當保全措施。
2: 保持一段時間之適當額外保全措施。(保全事件風險升高, 無特定目標)
3: 限定時間之進一步特別保全措施。(保全事件風險瀕臨, 有明顯目標)
- (b) 主管機關設定給其船舶。 [R/3.1]
- (c) 締約國政府設定給港口設施及在其港內或將進入其港內的船舶。 [R/3.2]
- (d) 締約國政府設定給在其領海內或將進入其領海內的船舶。 [R/7.1]
- (e) 設定等級 3, 需要時傳送適當指令及相關資訊給可能受影響的船舶及 PF。 [A/4.2]
註: 船長亦有權決定保全等級。 [R/8][A/5.2.3][B/5.1]
- (2) 建立保全聲明 (Declaration of Security, DoS) 的要求 [A/5]
- (a) 規定港口設施保留紀錄之年限。主管機關則規定船舶保留紀錄之年限。 [A/5.6, 5.7]
- (b) 締約國政府決定何時需要保全聲明, 並在 PFSP 內規定。 [R/10.3][A/5.1][B/5.1, 5.1.1]
- (c) 主管機關決定何時需要保全聲明, 並在 SSP 內規定。 [A/5.2][B/5.1, 5.1.2]
- (d) 船舶與港口設施保全等級不同之處理。 [R/4.3][A/7.7][B/4.12][A/14.6]
- (3) 主管機關認可船舶保全計畫 (Ship Security Plan, SSP): [A/9]
- (a) 可授權認可保全機構 (Recognized Security Organization, RSO) [A/9.2]
- (b) 送認可時, 應隨附船舶保全評估 (SSA)。 [A/9.3]
- (c) 該計畫應包含:
- (A) 強調船長職責之聲明 (含安全/保全的選擇權、要求船公司及任何政府協助)
[R/8][A/6][B/4.10]
- (B) 船舶保全 [A/7]
- (C) 3 個保全等級的規定 [A/9.1]
- (D) 定期審查 [A/9.4.11, 10.1.8]
- (E) 操作與實體保全措施及保全等級變更之措施 [B/1.11]
- (F) 需要 DOS 之時機 [B/5.1.2]
- (G) 對不適用 ISPS Code 對象保全措施程序 [B/9.51]



- (H) SSP 之其他至少內容 [A/9.4]
- (d) 主管機關應決定 SSP 應送認可的修改項目，並認可修正的計畫。 [A/9.5][B/1.12]
- (4) 主管機關決定 SSP 相關活動紀錄的保留年限。 [A/10]
- (5) 主管機關驗證並簽發國際船舶保全證書 (ISSC)： [R/4.2] [A/19]
- (a) 以確保船上實施保全措施
- (b) 證書應附有 SSP 修正後之認可證明 [A/9.5.1]
- (c) 確認已考慮 PartB/8.1-13.8，並注意完全符合 SSP 與相關規定要求。 [MSC/Circ1097]
- (d) 驗證時，應 100% 檢查 SSP 的保全設備，並抽查操作性保全系統 [MSC/Circ1097]
- (e) 可授權 RSO
- (6) 主管機關決定是否需要額外驗證 [A/19.1.1.4]
- (7) 實施或認可港口設施保全評估 (Port Facility Security Assessment, PFSA)： [R/10.2.1][A/14,15][B/1.16-17]
- (a) 包含：
- (A) 辨識並評價應受保護之重要財產及基礎設施。
- (B) 辨識可能的威脅及發生的可能性，以建立並排序保全措施。
- (C) 辨識、選擇、並排序因應措施、程序改變、及其降低薄弱點的效度。
- (D) 辨識弱點。
- (b) 保全風險為攻擊威脅 (T)、薄弱點 (V)、及後果 (C) 的函數。 [B/1.17]
- 依 USCG 資料：T--察覺可能性；V--條件可能性。
- (c) 應定時審查、更新本評估。
- (d) 委由 RSO 實施時，應經締約國政府認可。
- (8) 決定應指派港口設施保全官 (PFSA) 的港口設施，每一 PF 或多個 PF 應有一 PFSA [A/17][B/1.17, 1.18, 4.15]
- (a) PFSA 應確保港口設施保全計畫之發展與維持。
- (9) 認可港口設施保全計畫 (PFSP)： [R/10.2.2][A/16]
- (a) 決定本計畫應送認可的修改項目、及認可經修正之計畫。 [A/16.5]
- (b) 送認可時，應附評估 (PFSA) 報告。 [A/15.7]
- (c) 該計畫應包含：
- (A) 港口設施保全 [A/14]
- (B) 3 個保全等級之規定 [A/16.1]
- (C) 定期審查 [A/16.3.8]
- (D) 操作與實體保全措施、及保全等級變更之措施 [B/1.19]
- (E) 需要 DOS 之時機 [B/5.1.1]
- (F) PFSP 的其他至少內容 [A/16.3]
- (d) PFSP 由 PFSA 執行廣泛保全檢驗後制定之；亦可委由 RSO 制訂。本計畫應經締約國政府認可， [A/16.1, 16.2]
- (e) 可簽發港口設施符合鑑定書 (Statement of Compliance of a Port Facility, SoCPF)。



[B/16.62]

- (10) PFSO 實施訓練、演練、演習港口設施保全： [A/18]
- (a) IMO 訓練用 Model Course。
- (11) 實施管制及符合措施： [R/9][B/1.14, 1.21, 4.18, 4.29-4.46]
- (a) 以管制即將入港或在港內的他國船舶。
- (b) 可要求即將入港船舶提供資料。 [R/9.2.1]
- (c) 船到港前所傳資訊顯示不符合時，可成爲明確理由而被要求檢查
[R/9.2.4][MSC/Circ.1097]
- (d) 在港內船舶登輪檢查證書等，類似 PSC 檢查程序。 [R/9.1]
- (e) 確認臨時 ISSC (證書)。 [A/19.4.6][B/4.33.8]
- (f) 原則上不檢查 SSP；但有明確理由時，可在規定情況下檢查。 [A/9.8][B/1.14]
- (g) 船舶應保留 10 個最後到訪港口設施時之相關保全紀錄。 [R/9.2.3]
- (h) 船舶保全等級較港口設施者高時，該 PFSO 應向主管當局報告，並與該船 SSO 聯絡。 [A/14.6]
- (i) 採取管制措施時，應通知主管機關、RSO、及 IMO 等相關措施。 [R/9.3.1-2]
- (12) 測試認可的計畫： [A/4.4][B/1.6]
- (13) 相關資訊之傳送： [除下述外，B/1.6, 1.22]
- (a) 傳送 IMO： [R/13][B/4.22-4.27, 4.35][A/15.6, 16.8]
- (A) 負責船舶與港口設施保全之國家機關。 [R/13.1]
- (B) PFSP 之涵蓋位置。 [R/13.1]
- (C) 收受及反應船至岸警示的主管當局。(屬輪) [R/6.2.1, 6.6, 13.1]
- (D) 收受其他締約國官員通知其所屬船舶受控管資訊之主管機關人員。(屬輪)
[R/9.3.1, 13.1][B/4.35]
- (E) 協助在其領海內或即將進入其領海內船舶之聯絡人員。(訪輪)
[R/7.2, 13.1][A/7.9, 7.9.1][B/4.22-25]
- (F) 授權之 RSO。 [R/13.2]
- (G) 表列之認可 PFSP、其位置及認可日期 (每 5 年修正乙次)。
[R/13.3-13.4]
- (H) 與其他締約國簽訂之短程國際航線保全協議、或主管機關同意之等同保全佈置。
[R/11, 12, 13.5, 13.6][B/4.26-27]
- (I) 多處共用 PFSA 及 PFSP 者。 [A/15.6, 16.8]
- 註：以上 (A) - (E) 項資訊應隨時備便，供船公司和船舶取用第 (G) 項應提供給提出要求之其他締約國。
- (b) 主管機關要求其所屬船舶在其他締約國港口設定保全 2 或 3 等級時，應立即通知該締約國。 [A/7.8]
- (c) 主管機關應提供保全資料給予並接受所屬船舶報告的聯絡點。(屬輪)
[R/3.1] [B/4.13, 4.16, 4.22, 4.25]
- (d) 考慮設一接觸點，以提供 PFSP 位置並接觸 PFSO 之細節等。(訪輪) [B/4.14-17]

(e) 對受拒入港之船舶，港口國除依[R/9.3.1]處置外，亦應秘密通知該船可能停靠之港口及其他合適沿海國。(外輪)

[R/9.3.2][B/4.41]

(f) 上述(a)之(E)項，若證實威脅已存在時，除通知該船外，並應通知該船主管機關。 [R/7.3]

註:(a)之(C)之主管當局:可為 MRCC 接到警示後通知保全當局 [MSC/Circ.1073]

註:與沿海國相關之規定:[R/9.3.2, 7, 6.7][A/7.9][MSC/Circ.1097-系統失效危及船舶實施保全時,可通知之]

(五)船公司及船舶的責任,主要為: [R/4][B/1.9-1.15, 4.20]

(1) 提供船長有權指派船上人員或僱用船舶者等之資訊; [R/5][B/1.15, 6]

(2) 指派公司保全官(Company Security Officer, CSO),以進行船舶保全評估與計畫工作。 [A/11, 職責見 A/11.2]

(3) 實施船舶保全評估(Ship Security Assessment, SSA): [A/7, 8]

(a) 應包含: [A/8.4]

(A) 現場保全檢驗。

(B) 辨識現有保全措施、程序、操作。

(C) 辨識並評價應受保護之船上關鍵操作。

(D) 辨識威脅及其發生可能性,以建立並排序保全措施。

(E) 辨識現有弱點。

(b) SSA 完成後應有報告 [B/8.12]

(4) 準備船舶保全計畫(Ship Security Plan, SSP)並送認可。 參見(四)(3)

(5) 指派船舶保全官(Ship Security Officer, SSO): [A/12] 職責見[A/12.2]

(6) 訓練、演練並演習船舶保全。 [A/13]

(a) IMO 訓練用 Model Course。

(b) 除依船旗國規定外,簽發之 ISSC 即可做為相關訓練已依規定執行之初步證據 (prima facie evidence)。2004/7/1 以後可能要求具有訓練證書。 [MSC/Circ.1097]

(7) 記錄相關活動。 [R/9.2.3][A/10][B/4.37-38]

(8) 接受驗證並領有國際船舶保全證書。(依 PR24-驗證報告至少保存 5 年) 參見(四)(5)

(9) 船舶進入較高保全等級的締約國港口前或在港口期間,應依其規定。 [R/4.3][B/4.12]

(10) 船舶進入較低保全等級的締約國港口前或在港口期間,應與該國主管當局及該 PFSO 聯絡。 [A/7.7][B/4.12]

(11) 船舶應確認收到訊息:

(a) 主管機關改變保全等級為 2 或 3 時 [A/7.5]

(b) 港口設施設定為保全等級 2 或 3 時(並確認已依 SSP 及港口設施指示開始實施) [A/7.6, 4.2]

(12) (四)(1)(d)情況下,船舶應通知主管機關及其近旁沿海國。

[A/7.9]



(13) 系統失效危及船舶實施保全時，可通知沿海國。 [MSC/Circ.1097]

(14) 船舶無法符合相關規定時，應於進港前或船岸互動前通知主管當局。 [R/4.5][A/7.6]

(15) 其他。 [B/4.10, 4.11]

(六) 締約國政府可將部份保全相關任務授權給認可保全機構 (RSO) 來執行，但以下事項不能授權他人：

[A/4.3][B/1.7, 4.3-4.7]

- (1) 設定保全等級
- (2) 認可港口設施保全評估及其後續之修正
- (3) 決定應指派港口設施保全官的港口設施
- (4) 認可港口設施保全計畫及其後續之修正
- (5) 執行 Reg.XI-2/9 之管制，以管制他國船舶
- (6) 建立保全聲明的要求

(七) RSO 應具備條件

[R/1.1.16][B/4.5]

- (1) ISPS Code 發證程序要求 [IACS/PR24]
- (2) 驗證人員訓練與資格程序 [IACS/PR25]
- (3) 授權 RSO 臨時準則 [MSC/Circ.1074]

(八) ISPS Code Part A 與 B 同步之章節：第 5 節，以及第 7-19 節

(九) IMO 發展之相關資訊：

- (1) 告知相關國家當局有關船舶被拒絕入港之準則。 [R/9.3.2]
- (2) 遠距船舶識別追蹤系統性能標準與準則。



海盜案件紀要

2004年01月份海盜案件紀要 (東南亞地區)

資料來源：馬來西亞海盜報案中心 (PRC)

資料提供：海洋大學 商船學系 海事安全與保安研究室

日期：2004/01/02

時間：1330 UTC

地點：新加坡海峽

經緯度：北緯 01 度 4.3 分；東經 103 度 36 分

案情摘要：

一艘航行中化學輪察覺有兩艘未亮燈光的小船，從左舷橫越至右舷。小船開啓探照燈並以全速接近該輪。化學輪拉警報，用探照燈照射該船並集合船員們，海盜放棄登船企圖。



日期：2004/01/04

時間：2230 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 21 分；東經 116 度 58 分

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區五名海盜經由艙部錨鏈孔管道，登上一艘散裝船。他們進入水手長的倉庫，偷取船上的物品與安全裝備。

日期：2004/01/10

時間：不明

地點：印尼

經緯度：不明

案情摘要：

在 Tarahan 煤運終站，凌晨時，武裝海盜登上一艘錨泊狀態的散裝船。他們進入引擎室偷取備用品。

日期：2004/01/12

時間：0230 LT

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 02 分；東經 117 度 15 分

案情摘要：

在錨區裡，四名武裝海盜經由艙部錨鏈孔管道登上一艘散裝船。他們持長刀與鐵棒脅迫當值 AB 水手。二副發覺有海盜，拉警報，鳴氣笛並集合船員。海盜搭乘汽艇逃逸，空手而回。

日期：2004/01/23

時間：1215 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 11 分；東經 116 度 46 分

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，十名武裝海盜持刀登上一艘散裝船。他們攻擊當值 AB 水手，並用刀使其就範，然後綑綁他。海盜搶奪船上財物後，藉由錨鏈攀爬下船逃逸。海盜洗劫時，該船的兩側有大型平底船正在進行貨物作業；當時有一群碼頭工人與一位武裝警察在船上。船長已通知港口當局。

日期：2004/01/29

時間：0135 LT

地點：新加坡海峽

經緯度：北緯 01 度 10.6 分；東經 103 度 27.2 分

案情摘要：

三名海盜持長刀登上一艘航行中的散裝船。海盜在住艙裡攻擊船長並綑綁他。海盜搶奪船上現金與個人財物後，從船尾跳船離去。

日期：2004/01/29

時間：0300 LT

地點：新加坡海峽

經緯度：北緯 01 度 8.2 分；東經 103 度 29.5 分

案情摘要：

五名海盜持長刀登上一艘航行中的貨櫃船。他們進入駕駛台，挾持當值船副作人質。然後海盜強迫他交出保險箱鑰匙，然後進入船長住艙。船長設法從休息室逃至臥室，鎖上房門並且警告船員。海盜搶奪船長私人財物後逃逸。



日期：2004/01/30

時間：0330 LT

地點：印尼

經緯度：北緯 01 度 23.5 分；東經 117 度 10.0 分

案情摘要：

在 Balikpapan 距離廿三哩處，四名海盜持刀登上一艘航行中的油輪。他們偷了船上兩個救生筏後離去。

日期：2004/01/30

時間：1530 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 02 度 02 分；東經 108 度 33 分

案情摘要：

在 Karimata 海峽 Karang Ontario 燈塔的南方，四艘快艇接近一艘航行中的化學輪。一艘在右舷，另一艘在左舷，其他兩艘在船尾。忽然四艘快艇加快船速。一艘快艇橫越化學輪導致發生碰撞舷邊情形，另一艘快艇從該輪右舷船尾接近並企圖旁靠。船員用探照燈照射發現有十名蒙面海盜持槍在一艘快艇上。船長採用閃躲策略。所有快艇跟隨該輪一個多小時後，放棄登船企圖。

日期：2004/02/01

時間：不明

地點：越南

經緯度：不明

案情摘要：

三名海盜持槍向兩艘漁船開火。海盜強迫十八名船員跳入海中。一名船員嚴重受傷。海盜駕駛漁船帶著漁具朝泰國逃逸。幾個小時以後十五名船員被一艘行經的馬來西亞貨船救起，但是其他三名船員恐遭溺斃。