



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第二期 Issue No. 2
2004年2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
SOLAS 海事保全法規之芻見	1
要聞剪輯.....	2
本會會訊.....	10
海事法規動態報導.....	12
專題報導.....	12
國際海事組織 2003 年議事回顧（下）	12
海盜案件紀要.....	19



海運專論

SOLAS 海事保全法規之芻見

黃余得*

2002 年所採納的國際海上人命安全（SOLAS）公約海事保全法規，是 2001 年美國 911 事

* 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。



件的產物，涉及船舶及港口的保全，立意甚佳；可惜相關法規倉促草成，使得業界甚為緊張。

本來 SOLAS 公約祇規範海事安全 (safety)，有關海事保全 (security) 要求則應另締國際公約規範之；今為求迅速付諸實施，勉強在 SOLAS 公約內另闢海事保全專章 (第 XI-2 章)，期使在 18 個月後 (2004/7/1) 生效，至於為何不併入性質相近的第 IX 章 (船舶安全操作管理，即 ISM) 來管制，則不得而知。

SOLAS 海事保全法規在短短 1 年內定稿採納，後再經 1 年半就開始生效實施，因而產生若干問題：

1. 相關法規急就章，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，其母法 (SOLAS 第 XI-2 章) 及子法 (ISPS 章程) 關係顯得鬆散，不易連貫；此外 ISPS 章程又區分為強制性 PART-A 與建議性 PART-B (應予以考慮的規定細節)，因此想要瞭解相關規定全貌並非易事。
2. 要制訂船舶保全計畫或港口設施保全計畫前，必須先有書面保全評估；而要實施保全評估，除要充分瞭解相關法規外，尚需要風險管理的觀念，否則很難著手。
3. SOLAS 海事保全法規對業界而言係新課題，從公佈到實施，期間非常短暫，一時之間，令人無所適從。

SOLAS 海事保全規定，雖係首次被列入法規要求實施；但海運界對它並非完全陌生，如港口及船舶對裝卸/運送武器所採的特別防備、船舶在某些港口或海域為防範偷渡客或海盜而採取的警戒等皆是保全措施。惟 SOLAS 保全規定牽涉面較廣 (面對恐怖、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。然而若不符合相關海事保全規定，則很難從事國際海運貿易 (特別是對美國的貿易)；尤其台灣屬海島型經濟，進出口貨 99% 以上靠海運來運輸，根本無法抗拒。

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，以確保海運暢通。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：(依姓氏筆劃為序)

丁士展、王偉輝、李仁傑、陳彥宏、黃余得、黃國英、張雅富。

IMO 要求儘快實施海事保全規定

國際海事組織 (IMO) 海事安全委員會 (MSC) 於 2004/1/25 發佈第 1104 號通報 (MSC/Circ.1104)，要點如下：

1. IMO 今年度焦點即是海事保全 (IMO 2004 : Focus on maritime security)



2. 最近調查顯示：海事保全措施（即符合 SOLAS 第 XI-2 章及 ISPS 章程規定）之實施進度不足。若至今年 7 月仍未符合要求，將影響船舶、船公司、港口設施、以及國際海運貿易；另若遲至最後期限再申請認可保全計畫及簽發保全證書，則將影響驗證保全措施之品質。
3. 為避免上述情況發生，本通報：
 - (a) 促請相關各界加倍努力，儘快採取行動。
 - (b) 要求各會員國告知有關海事保全目前實施情況，以及至 2004/7/1 期間的進度報告，並注意 SOLAS 第 XI-2 章規則 13 有關送交資訊的規定。

大型貨櫃船發展近況

依 Fairplay Solution 雜誌 2004/1 的資料顯示，載運 8000 TEU 以上的大型貨櫃船已有 100 艘以上訂購中。除丹麥 Odense 船廠外，南韓的 Samsung、Hyundai、Hanjin 及 Daewoo 等公司、以及日本的 IHI 公司，皆生產大型貨櫃船。貨櫃船大型化係目前的趨勢，統計資料顯示載重 100,000 噸的貨櫃船約可裝載 7,600 至 8,400 TEU，但 Samsung 即將建造 9,600 TEU 之船舶其載重量將超過 100,000 噸。下表為目前已設計的大型貨櫃船主要規格，可作為業界參考：

名稱	TEU 數 甲板 7 層	TEU 數 甲板 6 層	TEU 數/每 TEU 14 噸	艙內 TEU 數	甲板 TEU 數	載重噸 (公噸)	總長 (m)	船寬 (m) *a	船深 (m)	吃水 (m)	主機型式	最大出力 (kW)	船速 (節)
Conti Samsung	8073	7652	6170	3860	4213	98,700	334	42.8	24.6	14.5	12RTA96C	68,670	24.9 *c
Conti Hyundai	8189	7747	6310	3820	4369	100,000	334	42.8	24.6	14.5	12K98MC	68,670	24.5 *d
Hamburg Express	7506	--	--	--	--	100,006	320	42.8	24.5	14.5	12K98MC	68,670	25.3
OOCL Shenzhen	7731	--	--	--	--	99,518	323	42.8	24.6	14.5	12K98MC	68,520	25.0
Conti Hyundai	7455	--	--	3500	3955	92,964	315	42.8	24.6	14.5	12RTA96C	68,670	25.2
Axel Maersk	6600 *b	--	--	--	--	109,000	352	42.8	21.0	15.0	12RTA96C	63,030	25.0

*a：船寬 42.8m，甲板上可裝載 17 排貨櫃，艙內則為 15 排。

*b：此數字係船東自稱。惟以其尺寸來比較一般說法，應不止此數目。

*c：蒲氏風力 3 級及海況 2 級，14.5m 最大吃水，90%最大出力，15%航行餘裕（sea margin）：
24.9 節，每日耗油量為 247.8 噸（600cST at 50°C）

蒲氏風力 3 級及海況 2 級，13m 設計吃水，90%最大出力，15%航行餘裕（sea margin）：25.8 節，

14.5m 最大吃水，90%最大出力：25.2 節



13.0m 設計吃水，90%最大出力：26.1 節

*d：蒲氏風力 3 級及海況 2 級，14.5m 最大吃水，90%最大出力，15%航行餘裕（sea margin）：
24.5 節，每日耗油量為 248.8 噸（600cST at 50℃）

蒲氏風力 3 級及海況 2 級，13m 設計吃水，90%最大出力，15%航行餘裕（sea margin）：25.4 節。

全球 LNG 船需求大增

韓國、日本和地中海地區國家對液化天然氣(LNG)需求量快速增長，以及中國、印度、美國和加勒比海地區國家也開始大量使用 LNG 這種清潔能源，因此全球對 LNG 的需求量將會大幅增長。這也意味著對 LNG 船需求量的增多，據英國道格拉斯威士漢語特研究公司的「世界液化天然氣研究報告」預測，2007 年需要 215 艘 LNG 船，而目前世界 LNG 船為 145 艘，所以在 2004 至 2007 年的四年間，大約需新增 LNG 船七十艘。目前，建造 LNG 船的船廠主要是韓國大宇造船海洋工程公司、三星重工和現代重工，分別持有 16 艘、12 艘和 6 艘 LNG 船訂單，共佔全球 LNG 船新造訂單總量的 64.2%。

海運貨櫃價格攀升

海運貨櫃價格已經走高，使得運送人之營運成本又增加一調高項目。這主要歸因於世界最大貨櫃製造市場—中國之捲鋼價格猛漲。據海運高級主管們指出，貨櫃價格係從 2002 年觸底之後開始爬昇。2003 年中國製造之 40 呎櫃平均價格接近 2,500 美元，比前一年之價格上漲 15%。大多數海運公司所保有之自有櫃及租用櫃，其比率因運送人而異。據諸高級主管們稱，因東西主要航線上之貨量湧現，致使租櫃價格連同造櫃價格一起上揚，令貨櫃運輸業者頭痛不已。中國趕著建造快速道路及其他基礎設施以迎接 2008 年北京奧林匹克世運會及 2010 年上海萬國博覽會之到來。加以中國汽車生產成長快速，共同擴大了鋼鐵之需求促使捲鋼價格衝高。在此情況下，更多貨櫃製造業者已經將此負擔轉嫁到貨櫃造價上，試圖彌補上漲之生產成本。通常捲鋼占貨櫃製造物料之 70%。

馬來西亞、印尼及其他亞洲國家也製造貨櫃，但中國佔全世界總產量之 90%以上。海運貨櫃價格趨於平穩係從 1990 年中期當貨櫃製造設備移轉至中國而告一段落時。2001 年 9 月恐怖份子攻擊美國使得全球定期船海運市場之景氣看淡，造成許多運送人延遲新櫃之訂造，2002 年貨櫃造價跌至低於 2,000 美元之水準。貨櫃價格卻也在 2002 年因各主要航線貨量之擴增而向上翻升。海運公司認為該上升趨勢將維持一段時間。一位定航營運業之高級主管表示，“毫無疑問這將成為提高我們服務成本之一項新要因”。有些運航業者則指稱，將來與託運人洽談運費調整時，實有必要強調高貨櫃價格所致之成本提高。

TSA 發表亞洲/北美航線貨量預測

太平洋航線穩定化協定（Transpacific Stabilization Agreement, TSA）最近發表 2004~2005 年之北美航線貨量預測。TSA 指出中國製造業設備投資之增加、北美消費之提高、企業庫存率之新低、日本經濟成長開始出現徵兆等理由，認為 2004~2005 年之貨量將增加 10~12%左右。



另根據 Drewry Shipping Consultants 之資料，2003 年之貨櫃貨物流量為 8,710 萬 TEU，並預估 2004 年將增加 8.4% 達 9,440 萬 TEU 上下。甚且預估 2005 年將增加 10.2% 達 1 億 2,000 萬 TEU 之譜。此外，針對亞洲國家之國內總生產（Gross Domestic Products, GDP）也作出預測，中國之 GDP 成長率為 8%。

而除日本以外之其他亞洲諸國也有 6% 左右之成長率。準此以觀，TSA 預估 2004 年以後之貨物流量將比目前為止之貨量要多。法國船舶經紀人 BRS (Barry Rogliano Salles) 在其去年 12 月提出之報告中指出 2004~2007 年這三年間，世界之貨櫃船舶噸位將以每年 10.7% 的比率持續增加，故 2005 年下半年將發生船舶供給過剩。針對此報告，TSA 卻持相反之看法，認為實質船舶供給量，不會如 BRS 之推測增加，其所持理由為 1). 今後，雖然 7,000 TEU 以上之大型船會投入太平洋航線，但航經巴拿馬運河之亞洲/北美東岸航線之全水路輸送服務（All Walter Service）也會因使用小船而繼續成長；2). 各港口之航道水深；3). 貨物重量之限制；4). 45 呎貨櫃及高櫃之積載配置變更。

立論於此等數據，TSA 判斷 2004~2005 年仍然是船舶供給小於需求之態勢。除運航費用依然高騰外，運費仍會停留在比 2000 年以來為低之水準，因此重新強調實施去年 9 月所擬訂運費提昇計劃之必要性。2004 年之運費提昇方針為西岸 Local/OCP (Overland Common Points) 貨物每 40 呎櫃加收 450 美元；東岸 All Walter 貨物及複合運送貨物，則每 40 呎櫃加收 600 美元。此外，7 月 15 日至 10 月 31 日之旺季附加費 (Peak Season Surcharge, PSS) 則預計每 40 呎櫃徵收 450 美元。

歐、美、亞之貨主團體舉辦「全球託運人論壇」

今 (2004) 年 1 月 21 日，日本託運人協會河村輝夫理事宣告歐、美、亞之貨主團體決定於今秋舉辦大家會聚一堂之「全球託運人論壇」(Global Shippers' Forum, GSF) 基本方向。舉辦日期以今年 9 月中旬為目標進行籌備，議題預定為 1). 以海上運費為首之定期船海運市場諸問題；2). 定期船同盟、協議協定之獨占禁止法適用除外問題；3). 以美國為中心進行因應之保全強化問題。以全球性託運人團體之國際會議而言，已有歐洲、美國、亞洲 (日本、香港、韓國) 之各貨主團體集會之「三極託運人會議」，然現在進行準備舉辦之 GSF 乃是包含東南亞諸國之貨主團體在內之大規模國際會議。GSF 之構想係新加坡託運人協會 John Lu 會長 (ASEAN 託運人聯合協會 <FASC> 會長) 於日本託運人協會林榮一專物理事及河村輝夫常務理事兩人最近訪問新加坡時所傳達的。有關議題、舉辦時間等細節尚有待敲定，目前依河村理事之構想為『於今年 9 月 9~11 日在上海召開「三極託運人會議」後，移往新加坡由新加坡託運人協會主辦召開。』

P & I 船東互保協會突破怪異巨浪的調查研究

由最近的調查研究報告顯示，船隻在遭遇超過 30 米高怪異巨浪的襲擊之後，運送人對貨主索賠要求的反駁機會顯得更清楚明顯。P & I Club 駐北英格蘭的資深執行史卡特說：我們現在有較好的處境去運用海難防護。一艘隸屬於 Club 的船隻最近在印度洋受到怪異巨浪襲擊後仍能駛回港口，然而船體已遭到破壞而且部分貨物亦受損，貨主聲稱這是因為船體的結構不夠堅固，



適航性不足所造成的損失，但船體損壞的技術分析顯示船體遭受衝擊的水壓遠高於船體設計所能承受的水壓。本項賠償問題已解決，但史卡特深信的說：我們能蒐集足夠技術證明狂浪的存在，且為引起貨物受損的主要因素。他警告想要為狂浪損壞貨物賠償作反駁的運送人，要求他們必須出示任何將鋼板厚度的減少，均在船級協會與運送人謹慎精細所採用的可縮減限制量之內。

OECD 預測建造新船需求量

造船工業的一個 OECD 工作團體預測至西元 2015 年時，每年建造新船的需求量為 2200 萬總噸位，該團體的會員指出包括化學船在內之油輪每年約需建造 420 萬總噸位（顛峰期在西元 2010 年），散裝貨輪預估一年約為建造 500 萬總噸位。貨櫃船每年約為建造 450 萬總噸位，而液化天然氣運搬船的需求量可能達 80 萬總噸位，其餘新船總噸位量為包括液化石油氣運搬船與一般貨輪在內。

需要更多艦艇巡邏反擊海盜行爲

國際油輪船東自治協會（International Association of Independent Tanker Owners），係一油輪船東組織，提出需要增加艦艇巡邏於麻六甲海峽內，及關於海域邊界更多情報分享與相互合作的呼籲。國際油輪船東自治協會亞太地區的負責人 John C Fawcett-Ellis 指出，“如果要成功地追擊與捕獲海盜的話，海岸巡防隊艦艇不可受限於進入鄰國領海之國際法規的限制”。最近幾個月內，在印尼水域附近，遭受暴力攻擊的事件與日俱增。蘇門達臘群島水域，最近發生一件海盜攻擊事件，一艘拖船上的一位船員被射殺身亡。接著是“國外海軍人員”在新加坡水域登上一艘船舶並且要求查看航海日誌的新聞。該船在付錢後，被釋回。此事件在國際油輪船東自治協會於新加坡召開小組會議時被提出討論。Fawcett-Ellis 說本組織第一次收到此類事件的抗議。

亞洲船東表示對恐怖份子的憂慮

亞洲船東公開表示，他們很憂心麻六甲與新加坡海峽日益猖獗的海盜攻擊事件。亞洲船東航行與環境安全委員會，於去（2003）年 12 月 2 日在馬尼拉所召開的會議提及：「他們擔憂表示，恐怖份子可能會偽裝成海盜，在海峽內使用武器挾持船舶並加害過往的運輸船舶或安裝武器。」此會議敦促東南亞國協政府首長透過增加水警與海軍艦艇巡邏，以反擊海盜威脅與恐怖份子攻擊亞洲水域的船舶之惡行。在安全方面，關於在國際海事組織（IMO）討論逐步淘汰單船殼的油輪的議題，該會議對於日本、菲律賓與新加坡報告的提議給予支持，承諾會使這項規定易於推行但不會在安全的問題上讓步。該報告所提出載運大量原油有“某一週期發生事故”的可能性，所以單船殼油輪需要分階段計畫汰換。

新加坡與日本聯合對付海盜

新加坡與日本加緊雙方海岸防衛合作來打擊麻六甲與新加坡海峽威脅日增的海盜行爲，新加坡海防警察與日本海防隊於日前執行海上聯合演習作為雙方努力加強聯合打擊海盜的一部



份，演習後新加坡海防警察的督導警官傑瑞說要對抗海盜與恐怖份子，相關區域國家間的合作是非常重要的。九艘新加坡海防警察巡邏艇及一艘日本海防隊巡邏船共同執行模擬搶劫與救援訓練，參與人員共有 50 位來自新加坡海防警察及 69 位來自日本海防隊。自西元 2000 年以來日本已派遣 10 艘巡邏艇至東南亞國家，但到新加坡演習還是第一次。

新加坡港吸引超大型貨櫃船

新加坡交通部長姚照東在出席“東方鹿特丹號”(OOCL Rotterdam)命名儀式後表示，新加坡港務集團仍然面對區域海港競爭的挑戰，因此它必須保持高服務水準及具有競爭力的收費，才能吸引超大型貨櫃船在新加坡停靠。他說，東方海外是港務集團重要的長期合作伙伴，它不會與港務集團合資經營新加坡碼頭，就得看港務集團的努力了。他認為，超大型貨櫃船只能在幾個樞紐港停靠，因此，港務集團必須繼續保持其競爭力，以確保超大型貨櫃船選擇在新加坡停靠，而不會跑到其他海港去。姚照東說：“其他海港一直是港務集團的一個巨大挑戰，因此，港務集團必須持續提升服務水準、保持低成本來加強競爭力。港務集團還要時刻注意它所提供的配套，包括服務水平、價格及對客戶的回應，是否可以滿足客戶的需求。”談到港務集團的競爭能力時，他指出，從港務集團去(2003)年全年的貨櫃吞吐量，以及本地碼頭吞吐量增長 8% 的成績看來，該集團在本區域占有一定的業務量。姚照東也提到，未來 5 年，全球貨櫃貿易預測每年可以取得 7.5% 的成長，許多船運公司已經在部署大船，以便應付客戶的需求。具有遠見的東方海外已成爲少數使用超大型貨櫃船的船運公司。董建成也表示，新加坡港務集團了解碼頭業務必須保持競爭力的重要性，也積極加強競爭力，因此，它至今在本區域仍然保有競爭力，這也是東方海外選擇繼續使用新加坡海港的因素。他說，港務集團無論在服務素質、收費等方面，都具有競爭力。至於該船運公司是否獲得特別的優惠價，他卻表示：“我相信我們的價格與其他人的一樣，因爲我們也非常具有競爭力，與其他船運公司也一直在競爭。”東方海外目前在台灣高雄、美國加州長島、紐約，以及加拿大溫哥華等地方都有投資經營碼頭。它昨天也表示有意投資中國上海大小洋山港項目，並表示已經與中國當局有接觸，預料正式商談可在明(2005)年展開。

韓國船廠放棄散裝船

挪威驗船協會駐韓國東部地區經理 Young-Ho Kim 相信，韓國造船廠已放棄建造小型散裝貨船，轉而建造有利可圖之船型，他引用最近由 Samho 船廠交船之 74,000 DWT 散貨船希臘船東的話說：「這是在韓國所造的最後一艘散貨船」。現代重工負責行銷的資深副總裁 Y.K.Suh 證實，他們已放棄輕便極限型與巴拿馬極限型散裝船，再加上小型油輪均已不具吸引力。Suh 表示說：「他相信中國大陸船廠將成爲傳統散裝船及簡單油輪之主要建造國，而韓國將會集中心力投入大型複雜之船舶。」海岬型散裝船也許仍具吸引力，儘管雙層殼油輪是船廠建造之大宗，但目前油輪建造並不賺錢。Suh 又指出：我們能在建造海岬型散裝船的同樣生產線上建造 9,000 TEU 之貨櫃船，但 9,000 TEU 貨櫃船之造價及利潤則高得多。



韓國船廠面對艱困環境之規劃

STX 造船廠總裁 S.K.Kim 警告說：中國大陸船廠在 2010 年前會就生產管理進行重大改進，雖然 STX 船廠自從由 Jinhao 買進 Dae Dong 先前的設備後，其交船量即每年增加，當被問到面對大陸競爭之長期生存力時，他很謹慎地回答：不是長期，而是下一個 5~7 年，會相當艱困。船廠負責技術部門之副總裁 Sang-Ho Shin 說：在下一個 5~7 年期間，於 2003 年初所啓動之「夢幻未來 2010 計劃」，將會再進一步改進其船廠之生產力並降低成本。他預測在 5 年內，其船廠之到訪者將會發覺，在船廠內所見到的人會更少，但船更多。屆時其重新建構之生產程序及軟體必須有效運作。

至西元 2015 年中國將成爲頂尖的造船國

據接近中國國家造船公司的有關當局預估，至西元 2015 年中國將超越南韓與日本成爲世界領先的造船國家，於西元 2003 年底在中國舉行的海事技術研討會中，中國國家造船公司的李副總說：在上海與廣州的新造船廠計畫將能使中國每年的造船總量達 1,200 萬載重噸。中國日報引述有關當局的話說：到那時，中國將可能擁有世界造船總量三分之一的造船實力，排名在日本與南韓之前。國防科技與工業委員會的副部長說：今年中國希望造船總量能達 500 萬載重噸，超越去年的總造船量 417 萬載重噸。中國造船工業公司的董副總說：由中國造船工業公司所管轄在中國北方的造船量，每年也將從西元 2005 年的 400 萬載重噸提高到西元 2015 年的 900 萬載重噸。

中國大陸扯進船廠解雇包袱

大陸中國船舶總公司副總經理 Li Zhushi 揭露：目前 80,000 人之龐大造船人力，將解雇一小部分，以利競爭。他於去（2003）年 11 月 27 日在北京所作之簡報稱造船人力過剩，但並未說明最合適的人力數。一些非核心工作之業務人員，如醫院及育幼院之人力會被移轉至有關機構，以達到人員削減之部分目標外，Li 指出仍尚需解雇一些人員。他並說：我們的競爭對手均已無利可獲，而亟見提高效率。上週大宇造船資深執行副總 In-Sung Lee 即警告說：南韓船廠與中國大陸比較時，需要降低成本。故 Li 評論說：大陸亦需要改進效率及降低成本。

寧波港躋身大陸五大貨櫃港

在大陸港口去（2003）年完成貨櫃吞吐量 4,800 萬 TEU，躍居世界第一位的時候，寧波港以佔大陸市場 5.7% 的成績一舉進入大陸五大貨櫃運輸港口行列，其所佔市場比 3 年前的 2.4% 增加一倍多。去年，寧波港共完成貨櫃吞吐量 275 萬 TEU，同期比成長 48% 以上，其增加已連續 5 年居大陸沿海主要港口首位。同時，據寧波港最新數據顯示，作爲衡量一個港口貨櫃處理能力重要指標之一，寧波港去年貨櫃進提櫃時間平均爲 16 分鐘，已達到國際先進港口水準。最近兩年來，寧波港面對國際航運市場變化和周邊港口激烈競爭，以浙江省、寧波市外貿發展爲支撐，與船公司攜手合作，大力開闢新航線，增加貨櫃航班密度。同時，寧波港積極拓展內陸腹地，大力發展和鞏固省內無水港的建設，充分發揮已建成的義烏、金華、紹興等貨櫃貨運站



的集聚作用和輻射功能，使省內貨櫃走寧波港的比重進一步提高。目前，寧波港每月貨櫃航班 460 多班，貨櫃航線超過 90 條。這個覆蓋全球的貨櫃運輸網路，以每天 7,500 多個貨櫃的高速吞吐把寧波及周邊地區出口貨物送往世界各地。

深圳港去年總吞吐量為 1,065 萬 TEU,晉升至全球四大港口

中國深圳港官員一月表示，深圳港去（2003）年總吞吐量為 1,065 萬個 TEU，按年成長 39.88%，已超越南韓的釜山港，晉身為全球四大港口。據南韓的官方數字估計，釜山港去年的貨物吞吐量約為 1,040 萬個 TEU。去年 5 月深圳貨櫃港口已超越台灣的高雄港，成為全球第五位，2002 年則位列第六。中國商務部一月初亦宣布，上海港於 2003 全年的貨櫃吞吐量達 1,128 萬 TEU，按年成長 28%，躍居世界第三大貨櫃港口。由於新加坡港口去年前 11 個月的貨櫃吞吐量達 1,648 萬個 TEU，同期比成長 7.3%，因此預期將繼續位列全球第二大港口。市場並預期 2003 年總吞吐量會突破其於 2000 年創出的 1,709 萬個 TEU 紀錄。至於香港的港口，過去兩年雖一直面對深圳港提供較廉價服務的激烈競爭，但預計目前仍可保持其最大港口地位，2003 年總吞吐量預料達 2,000 萬個 TEU，前年則為 1,910 萬個 TEU。

香港東方海外國際擬在新加坡經營碼頭泊位

香港船運公司東方海外國際（OOL）表示，它考慮效仿中國遠洋運輸集團屬下的中遠太平洋，以參股的方式同新加坡港務集團在新加坡經營碼頭業務。東方海外國際主席董建成表示，一旦有機會，該公司考慮通過各種投資方式，在新加坡或其他地方經營碼頭業務。目前該公司正與港務集團進行探討性的商談。中遠太平洋去年與港務集團共同合資經營新加坡碼頭的兩個船席後，其他船運公司也有意投資經營新加坡碼頭業務，東方海外是另一家表示有意在新加坡當地經營碼頭業務的船運公司。東方海外國際屬下的東方海外貨櫃航運（OOCL）是港務集團的大客戶之一，與港務集團的合作關係超過 30 年。它於 2002 年 11 月與港務集團續約，繼續與港務集團建立長期合作關係，在新加坡碼頭的貨櫃量超過 100 萬個 TEU。而同時東方海外所擁有的全球最大貨櫃船“東方鹿特丹號”（OOCL Rotterdam）一月也在新加坡巴西班讓碼頭停靠及舉行命名儀式，這是一艘可運載 8063 個 TEU 的超大型貨櫃船。“東方鹿特丹號”屬於“SX”級的超大型貨櫃船，是東方海外向韓國三星重工訂造的超大型貨櫃船。它經中國上海、廈門、鹽田港及新加坡再至鹿特丹全程 56 天。東方海外到 2007 年將接收另外 9 艘這類的超大型貨櫃船。到時該公司擁有可運載 8063 個 TEU 的超大型貨櫃船將達到 12 艘。

勞斯萊斯船用機械公司朝向東方

據勞斯萊斯船用機電總裁肯恩所說：勞斯萊斯船用機械公司正評估移轉部分產品至中國上海附近的新廠來生產。肯恩說：新廠將生產包括柴油引擎與穩定器的零件在內的勞斯萊斯全系列產品之重型組件，來達到降低整體產品生產成本的目的。該項移轉生產也將使勞斯萊斯船用機械公司進入中國，並利用中國來增加分享世界造船市場。勞斯萊斯船用機械公司的移轉生產是跟隨稍早 MAN B&W 公司所宣布在上海提高生產渦輪增壓機零組件與該公司 65% 產品將在中國生產的目標之後，此形成以中國國家造船公司的附屬工廠之聯合風險來開始在漢江工廠生



產螺漿。



本會會訊

「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 召開第一次工作小組及專家學者座談會

本會承辦交通部之委託計畫 - 「商港法暨其子法之檢討研究計畫」乙案，於 93 年 2 月 4 日下午二時整，假本會會議室召開第一次工作小組及專家學者座談會。會議係由本計畫主持人張志清教授主持，由計畫協同主持人黃裕凱教授就本計畫之工作進度向與會者報告。與會代表計有交通部及各港務局之學者專家等約二十人。會中對於實務上港務局所面臨法規規範不合時宜、「航政、港務」分立之修法構想、商港法與促參法間之競合、商港法之適用範圍、商港法與自由貿易港區管理辦法間之配套、PSC、ISPS 等國際海事安全法規納入商港法之規範、及商港之管理、規劃、建設、經營、及安全等問題，均有相當熱烈的討論。會中確認商港法之修訂將可朝下列幾項原則進行：法令鬆綁化、去任務化、地方化、公法人化、提升競爭力原則、公約化原則、及 E 化原則等。

航運季刊稿約及本文、引註格式

- 一、 本刊徵求一切與航運管理（含港埠及物流）、海商及海事法律、航海科技、輪機工程及造船工程等航運相關領域之理論與應用上具貢獻之學術論文，但未曾刊登於其他學術期刊者。
- 二、 本刊採用匿名審稿制。來稿請惠寄一式三份，其中兩份將送請相關領域學者專家審閱。來稿請寄：104 臺北市林森北路 372 號 405 室 航運季刊編輯委員會，並將稿件檔案 e-mail 至 cchang@mail.ntou.edu.tw。
- 三、 經刊登之著作，其版權屬於本刊，非徵得同意，不得轉載其他學術期刊。
- 四、 稿件一律採用 A4 紙張，由左而右橫式打字，每篇以不超過二萬字為原則。並依下列順序書寫：封面頁（含中英文標題、作者中英文姓名、服務單位及職稱）、中英文摘要及關鍵字、本文、註釋、圖表、參考文獻及附錄。中英文摘要請各以 300 字為限。
- 五、 本文章節之標號

以中文撰寫者，如下列所示：

- 壹、導論
- 一、研究動機
- (一)
- 1.
- (1)

以英文撰寫者，如下列所示：

- II The dynamic Modal
- 2.1 Introduction
- 2.2
- a



- 圖表之符號，無論以中文或英文撰寫，均需以阿拉伯數字表示。
- 六、本文中若有參考文獻部分，請以（ ）表示之，（ ）中須寫明文獻之作者及發表年度。如下列所示：(張大明，2000)、(Wang,1999,2000a)。
 - 七、如是註釋，請用阿拉伯數字順序不重覆地，寫在右上角。
 - 八、參考文獻以本文中引用者方可列示。參考文獻依正文中出現次序排列。
 - 九、來稿一經採用，請寄兩份原稿及電腦磁片，以利排版作業。中、英文稿請以 Word2000 處理。
 - 十、論文排版後之校對，由作者負責。在刊登時，本刊有權在文字及規格上酌予修改。
 - 十一、稿件刊登後，由本刊贈當期航運季刊一本及抽印本二十份。
 - 十二、本學刊於每年三月、六月、九月及十二月各出版壹期，請踴躍投稿。
 - 十三、聯絡人：陳世宗 電話：02-25517540 分機 13 E-mail: cmri@seed.net.tw

定期舉辦演講會

本會訂於 2004 年 2 月 26 日（星期四）下午 2 時至 5 時，假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 舉辦演講會，特邀中華民國風險管理學會理事長亦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問題』，歡迎各界報名參加（免費）。報名請至本會網站（<http://www.cmri.org.tw>）下載或利用所附報名表傳真報名。若有任何疑問，歡迎來電（02）25517540 分機 15 與本案聯絡人羅組長洽詢。

『以風險管理機制解決兩岸問題』演講會報名表

姓 名		職 稱	
服務單位			
地 址			
電 話			
傳 真			
E-mail			

- 1. 請將報名表傳真至（02）25653003 或 E-mail：chiaher.lo@msa.hinet.net
- 2. 本案聯絡人：羅組長洽河 電話：（02）25517540 分機 15
- 3. 本報名表如不敷使用請自行影印。



召開 2004 年海商法研討會第二次籌備會議

本會經於 2 月 11 日下午在本會會議室召開 2004 年海商法研討會第二次籌備會議，確定研討會時間、地點及研討主題如下：

- 一、 研討會時間：2004 年 10 月 22 日星期五（全日）、10 月 23 日星期六（上午）。
- 二、 研討會地點：台北圓山大飯店 敦睦廳
- 三、 研討主題：
 1. 海上貨物運送人責任（含無船公共運送人及海運承攬運送業）。
 2. 海上保險與船東互保。



海事法規動態報導

「專門職業及技術人員特種考試航海人員考試規則」修正

據考試院九十三年一月七日考台組壹一字第 09300001561 號令公告，上述考試規則業已修正，全文共有條文 17 條。

「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」公告

據交通部九十三年一月二十七日交航發字第 093B000005 號令公告，上述辦法業已公告施行，全文共有條文 53 條。



專題報導

國際海事組織 2003 年議事回顧 (下)

IMO 2003 Review

黃裕凱*

3. 海事安全委員會 Marine Safety Committee (簡稱 MSC)

海事安全委員會第七十七屆會議 (MSC 77) 於 2003 年 5 月 28 日至 6 月 6 日召開。涉及安全之海事事項非常多樣，近年及 MSC77 所進行之議題及討論重點包括下列：

* 筆者黃裕凱，英國南安普敦大學海事法研究所海事暨海上保險法學博士，現任輔仁大學財經法律學系專任助理教授，中華海運研究協會研究委員。Email: ykhcnc@ms27.hinet.net



3.a 海上人命安全公約第五章修正案 proposed amendments to SOLAS Chapter V

MSC 近期有關 SOLAS 公約之修正為規則 V/2、V/28 及 VI/22 三部分，均於 2002 年中獲 MSC 初步通過¹。於 2003 年，以日本為首的部分國家希望針對前述 V/2 及 V/22 再進行修改，蓋新修正之 V/2（定義為「總長度」），將使 V/22 規定極可能使 SOLAS 公約適用於類似漁船等較小型的船舶。前述議案及 SOLAS 第五章之修正，已於 2003 年 6 月 5 日經 IMO_MSC 之第 142（77）號決議通過。依 SOLAS 公約之生效規定，前述修正應於 2006 年 7 月 1 日生效。

3.b 1998 年載重線公約修正議定書之修正 amendments to the 1988 Load Lines Protocol

MSC 近期有關 LL 公約之修正，主要為 SLF-穩度及載重線及漁船安全次委員會主導，並於 2002 年完成對於 1998 LL Protocol 附錄 B 之修正建議工作²。2003 年，英國提議前述修正建議中之第 14 至 16-1、27 及 40 項有再修正之必要，經工作小組再次討論後，確定最終修正文字，並經 IMO_MSC 第 143（77）號決議通過。依 LL 公約之生效規定，前述修正應於 2005 年 1 月 1 日生效。

3.c 大型客輪安全 Large Passenger Safety

鐵達尼熱使國際間建造越來越多的大型客輪，例如 2003 年底甫行下水試航之 Queen Mary II 號。國際間雖已有諸多公約，特別是 SOLAS 公約針對船舶及客輪安全有許多規範，然這些規範對於大型客輪安全之要求，是否足夠或符合現時需求，必須進一步做全面性的檢討。有鑑於此，MSC 所屬各相關次委員會（COMSAR、FP、STW 及 DE 等）即開始蒐集各方資訊，以針對各項相關議題，例如醫療、通訊、海上或岸上之搜尋救護能力、人員救護及現時其他需求等為逐一及全面性的探討。各次委員會於 2003 年已提出若干報告及作業指南。對於前述各報告及文書，IMO_MSC 要求所有會員國能儘速提出評議及其他建議，以便於 2004 年第 78 屆會期中能進行整合性的討論。

3.d 加強海事安全措施 Measures to enhance Maritime Security

海事安全本為 MSC 之首要任務，MSC 有關海事安全近期完成比較重要的事項包括：a) 修正 1974 年 SOLAS 公約第 V 及 XI 章，並將原來的第 XI 章變更為第 XI-1 章；b) 全新增訂 SOLAS 公約第 XI-2 章，並將國際船舶及港口設施安全規範（ISPS Code）作為該章之第 A 部分；c) 一共召開總計十一次相關會議³。前述修正預計於 2004 年 7 月 1 日生效實施。

海事安全事項相當複雜且廣泛，於 2002 年 SOLAS 會議，曾針對下列事項為進一步處理之決議：

- 要求 IMO 針對海事安全未來應進行之工作為進一步研究及執行
- 就加強海事安全特別措施方面，再次針對 1974 年 SOLAS 公約第 XI-1 及 XI-2 章提出必要之修正建議
- 加強技術合作及協助
- 加強與國際勞工組織 ILO 間之安全合作

1 IMO Documents MSC 77/3 annex 1.

2 IMO Documents MSC 77/3/1

3 IMO Documents MSC/77/26



- 加強與世界海關組織 WCO 間之安全合作
- 船隻遠距辨識及追蹤計畫之儘早實施
- 人為相關因素等

鑑於前述各項相關決議，MSC 於 2003 年會期有關加強海事安全議題，大致有下列事項之推動：

- 示範訓練課程：規劃相關示範訓練課程，以針對船上安全船副，船公司安全人員及港口安全人員等為訓練
- 船上 AIS 訓練
- 重新檢討 MSC 第 A.890 (21) 號決議
- 公約會議各項決議之執行
- IMO 各項安全措施之儘速執行
- 船舶遠距辨識及追蹤
- 船舶/港口介面
- 針對獲得承認之各安全機構，製作相關指南
- SOLAS 公約第 XI-1 及 XI-2 章未來修正事宜
- 就海員身份及港口安全事宜，與國際勞工組織 ILO 保持合作
- 與世界海關組織 WCO 合作
- 設立海事安全工作小組
- 固定式或移動式海上平台相關事項之檢討
- 國際船舶安全證書 (ISSC) 及其簽發事宜
- 人員訓練及相關證書之簽發事宜
- 製作港口國管制 PSC 指南之需求.. 等

3.e 避難港 Places of Refuge

避難港於前述 IMO_LEG 第 1.e 節曾有過介紹。避難港問題主要由 IMO_MSC 下之 NAV 次委員會所主導發展，NAV 已初步完成 IMO 決議及作業指南之草擬工作。關於前述二項草文，MSC 與 LEG 是採取分工方式，後者針對可能涉及的法規及責任層面，而 MSC 所探討係航行等安全技術層面的問題。於 IMO_MSC 之 2003 年會期，MSC 收到許多會員國及團體之建議或意見，這些意見均已彙整交 NAV，並要求 NAV 參酌這些意見及 LEG 的意見，修正所擬草文，並於 2004 年向 MSC 提出修正報告。

3.f 人為因素 Role of the Human Element

相當多海難事故原因分析顯示，人為因素通常佔事故原因之首位，有些案件類型，例如船舶碰撞，人為疏失因素可能更高達 70% 以上。為此理由，IMO_MSC 便與 MEPC 共同成立一聯合工作小組，希望能針對人為因素之各項議題為研究討論，繼而提出任何可能的改善方案，維護船舶航行等安全。聯合工作小組於 2003 年成立，該工作小組提出若干子題，希望各國能針對這些子題提供意見，這些子題包括 a) IMO 為因應人為因素，可採取哪些作為，及發展哪些措



施⁴；b) 重新檢討 IMO A.850 (20) 決議之妥適性，並提出新的決議；c) 為因應人為因素，可採取或發展哪些階段性措施⁵；d) 如何培養「安全文化 safety culture」的觀念及作法⁶。

3.g 正式安全評估 FSA—Formal Safety Assessment

所謂「正式安全評估」為用於分析海難 analysing casualties 之一種評估方式，為 IMO FSI-船旗國執行次委員會所發展，並於 2000 年 IMO_MSC 第七十四會期通過所謂的「正式安全評估指南 FSA Guidelines」⁷，以作為各國對於海難事故各項資訊之收集、記錄、通報、事故原因分析及評估等作業方面之參考。這些海難評估資訊相當重要，其不僅可作為各相關國家，也可以成為 IMO 為任何決策或措施實行之參考。於 2003 年 IMO_MSC 會期，會員國任何前述 FSA Guidelines 應增納所謂的「decision-making process 決策過程」，因此建議修訂該 guidelines，以確保任何依賴該安全評估而為任何決策時，可妥善地進一步考量到各項風險評估方法、假定情況、限制及不確定因素等。為此理由，IMO_MSC 於 2003 年便成立一因應小組針對前述建議為進一步研究，以便提出對 FSA Guidelines 之修正。

3.h 針對船舶之海盜及武裝搶劫 Piracy and Armed Robbery Against Ships

海盜及海上武裝搶劫一直是航運界惡夢，據 IMO 資料統計，1984-3/2003 將近二十年期間，有通報之案件高達 3,041 件，2002 年通報 383 件，比 2001 年升高 4%。案件集中南美、亞洲南中國海、馬拉家海峽、迦勒比海、印度洋及西非地區。案件增加幅度較大者為南美、迦勒比海及南中國海三區域。海盜及武裝搶劫於 IMO_MSC 已經發展多年，MSC 也增修相關法規，例如 SOLAS VI-2、ISPS Code 及建立完備通報制度等方式，冀圖減少類似案件之發生。然從近年案件增加幅度顯示，IMO_MSC 似乎必須導入更為積極完備之反海盜措施始可，而這也是 IMO_MSC 近年有關此議題之發展重點。這幾年來，IMO_MSC 針對此議題已召開多次區域性及非區域性之會議，並獲致多項成果，例如於第 75 會期通過一名為「對船舶為海盜及武裝搶劫範圍行為調查實務規範 Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery against Ships」之第 A-922 (22) 號決議；另聯合國大會於 2002 年 12 月所通過有關海洋法事務之第 A/RES/57/141 號決議第五節「海事安全及保全」第 26 至 28 條亦敦促各國注意並進行必要合作，以打擊海盜等海上犯罪行為。

在 IMO_MSC 之 2003 年會期討論中，加強區域合作、鄰國間海巡部門共同打擊犯罪為主要議題。另為避免重複通報，建議海盜及武裝搶劫事件區分為「海上」海盜及武裝搶劫，及「港內」武裝搶劫二大類，前者以船旗國為通報國，後者以港口國為通報國。再者，IMO_MSC 亦同意將武裝搶劫之「意圖行為 attempted acts」亦納入通報及防制範圍。最後，IMO-MSC 亦決議將海盜頻繁區域劃分，將以前的「南美區」細分為「南美太平洋區」及「南美大西洋區」。

IMO_MSC_2003 年所通過之決議 Resolution 及所研擬之草文 Draft 一覽表⁸：

⁴ IMO Documents MSC/77/INF.11

⁵ IMO Documents MSC/17/2.

⁶ IMO Documents MSC/17/1.

⁷ IMO Documents MSC/Circ. 1023

⁸ IMO Documents MSC 77/26



Resolution

- MSC.142 (77) Adoption of Amendments to The International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974, As Amended
- MSC.143 (77) Adoption of Amendments to The Protocol Of 1988 Relating to The International Convention on Load Lines, 1966
- MSC.144 (77) Adoption of Amendments to The Guidelines on The Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers (Resolution A.744 (18) , As Amended)
- MSC.145 (77) Performance Standards for Water Level Detectors on Bulk Carriers
- MSC.146 (77) Application of IACS Unified Requirements S26, S27, S30 and S31 to Bulk Carriers
- MSC.147 (77) Adoption of The Revised Performance Standards for a Ship Security Alert System
- MSC.148 (77) Adoption of The Revised Performance Standards for Narrow-Band Directprinting Telegraph Equipment for The Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (Navtex)
- MSC.149 (77) Adoption of The Revised Performance Standards for Survival Craft Portable Two-Way VHF Radiotelephone Apparatus
- MSC.150 (77) Recommendation for Material Safety Data Sheets for MARPOL Annex I Cargoes And Marine Fuel Oils

Draft

- Draft Assembly Resolution -Amendments To Principles Of Safe Manning (Resolution A.890 (21))
- Draft Amendments To SOLAS Regulation IV/15.9
- Draft MSC Resolution . Adoption Of Amendments to The International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974, As Amended
- Draft MSC Resolution . Adoption of Amendments to The International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, As Amended
- Draft Assembly Resolution - Graphical Symbols for Shipboard Fire Control Plans
- Draft Amendments to Part A of The STCW Code
- Draft Amendments to SOLAS Chapter III
- Draft Amendments to The 1988 SOLAS Protocol
- Draft Assembly Resolution - Revised Survey Guidelines Under The Harmonized System of Survey and Certification
- Draft Assembly Resolution - Human Element Vision, Principles And Goals For The Organization
- Draft Assembly Resolution - Wider Acceptance Of The Protocol Of 1988 Relating To The International Convention On Load Lines, 1966

4. 便利委員會 Facilitation Committee (簡稱 FAL)

便利委員會第三十屆會議 (FAL 30) 已於 2003 年 1 月底於 IMO 倫敦總部召開。便利委員會主要功能及目的在於「便利」海上運輸。便利委員會主要成就及公約依據即為一九六五年便利國際海上運輸國際公約 (Convention On Facilitation Of International Maritime Traffic, 1965), 該公約序言即明言「希望盡量簡化和減少從事國際航行船舶的抵達、停留和離開的手續、文書要



求和程序，以便利海上運輸。」便利委員會除不斷地修正並簡化船舶抵港、停留及離開所需之手續、文書及程序要求外，目前便利委員會之另一重要功能即在其他海事相關公約或作業體制之整合作業上。便利委員會近年及 2003 年的工作重點包括：

4.a 船舶結關 e 化等相關事項 Electronic Means for the Clearance of Ships

電子商務已發展多年，航運界也不例外，而電子化的資訊通訊所具備之各項優點，在許多層面，很顯然地是符合 FAL 委員會之基本目標。FAL 對於航運 e 化，首先以「結關 e 化」為發展目標。FAL，有關船舶結關 e 化之整合工作主要分為下列三層面，並設立因應小組負責處理：

- 為船舶、人員及貨物抵達及結關之統一制度之發展
- 海上運輸便利之電子商務之可行性研究
- 協助發展中國家接受並執行船舶結關 e 化制度

於 2003 年會期，FAL 委員會聽取因應小組報告後，決定設立正式工作小組，以針對下列各項議題為進一步的探討：

- 針對因應小組報告所提出之所有建議及提議為進一步探討
- 針對 IMO 有關便利及電子商務概要（IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business）為修正案之提出
- 針對 FAL 公約為修正案之提出
- 確認船舶結關電子化之未來工作等

4.b 海上或港內非法行為之防止及避免_便利方面 prevention and suppression of unlawful acts at sea or in port _ facilitation aspects

海上及港內非法行為，特別是海盜行為及武裝強盜行為，主要為 MSC 之工作任務，而 MSC 針對這類事項已經完成海上非法行為之資料統計、反海盜計畫之執行等，另 IMO 亦於 2002 年以第 922 號大會通過「對於船舶之海盜及武裝強盜犯罪之調查作業法案 Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships」之決議。而 FAL 即針對前述 MSC 及 IMO 有關成果，就與 FAL 有關之程序及文件整合層面為檢討。

4.c 針對船運之恐怖行為之防止及避免_便利方面 prevention and suppression acts of terrorism against shipping _ facilitation aspects

同前段，美國 911 事件後，對於船運恐怖行為之防止及避免成為 IMO 當前較為急迫之事項。為此目的，在 SOLAS 公約體系下，IMO 於 2002 年召開 SOLAS 海事安全會議，該會議通過多項決議，其第一項及第二項決議分別為：1) SOLAS 公約中有關增強海事安全部分為修正，並特別增訂第 XI-2 章，針對加強海事安全之特別措施為規範；2) 及通過所謂的國際船舶及港口設施保全規範（International Ship and Port Facility Security Code- ISPS ）。另第三項決議亦要求 IMO 相關委員會能繼續針對與海上運輸便利有關事項，例如到港、離港、統一申報格式及電子通訊交換等為檢討，以便能進一步地針對毒品走私等之防止及避免等相關規範為必要之修正。在前述 IMO 的各項決議下，2003 年 FAL 即針對相關規範逐一檢討，並與其他 IMO 委員會（主要為 MSC）及聯合國下之其他組織（例如 ILO 國際勞工組織及 WCO 世界海關組織）協力合作，共謀防制海事恐怖活動，以及在規範及便利措施上之完備。



4.d 海上獲救人命之處理方式及程序_便利方面 measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea _ facilitation aspects

國際間雖有聯合國難民總署 UNHCR、聯合國最高人權委員會 UNCHR、聯合國藥品管制及犯罪防制署 ODCCP 等單位，可針對海上難民或獲救人命等問題為協助解決，然海上獲救人命嗣後安置等事項，仍為海運界長久以來經常面臨及困擾的問題。為此理由，IMO 於 2001 年 11 月通過一項名為「Review of Safety Measures and Procedures for the Treatment of Persons Rescued at Sea」之第 920 號大會決議⁹，要求 IMO 各相關委員會能針對獲救人命之處理及相關程序等為進一步檢討。依該決議，FAL 隨即於 2002 年成立相關工作小組。該工作小組於 2003 年 FAL 第 30 屆會期提出初步工作報告，內容針對「海上獲救人員上岸之相關行政作業程序」、「設立核對表 checklist 之需求」及針對「便利海上運輸國際公約」相關事項提出初步修正建議等¹⁰。FAL 會議認為前述初步報告有待加強，因此要求工作小組繼續研究，並於稍後的第 31 屆會期提出進一步報告。

4.e 船舶抵達、停留及離開等之申請格式標準化工作 formalities connected with the arrival, stay and departure of ships – implementation of the standardized IMO model FAL forms

為船舶抵達、停留及離開等申請格式的 global 統一及標準化，FAL 過去已陸續推出六項標準格式，包括一般申報格式「General Declaration」、「貨物申報格式 Cargo Declaration」、「船舶物料申報格式 Ship's Store Declaration」、「船員物品申報格式 Crew's Effects Declaration」、「船員表列格式 Crew List」、「旅客表列格式 Passenger List」，此六項格式目前已獲全球超過五十四個國家所採用¹¹。另第七項格式「危險貨品艙單格式 Dangerous Goods Manifest」於 1998 年推出後，經過數次修改，已於 2002 年確定，並將其作為國際海上運輸便利公約之正式附錄。於 2003 年，FAL 除陸續收到一些國家（包括阿爾及利亞、以色列及歐盟）同意採用 IMO_FAL 格式外，FAL 建請全球還未採用這些標準格式的國家能儘速使用。

4.f 船舶抵達、停留及離開事項中涉及偷渡客事項之程序事項 formalities connected with the arrival, stay and departure of persons - stowaways

同樣地，船上「偷渡客」處理同為全球航商普遍困擾的問題。有鑑於此，FAL 於 2002 年 1 月間通過第 FAL 7 (29) 號決議，於海上運輸便利公約之附錄中全新增訂「偷渡客」乙節，分別針對處理標準及實務作業建議為規範。此修正案，依公約規定，已於 2003 年 5 月 1 日生效。於 2003 年，包括中華人民共和國、香港及新加坡等國家或組織，認為前述標準及作業建議之部分規定，與該國實務作業不符，建議 FAL 能考量這些特殊情況。另 FAL 於 2003 年亦針對偷渡客事件通報、遣返偷渡客之通知及格式之標準化，及制訂偷渡客處理指南等方面進行討論及草擬工作。

4.g 船/港介面 Ship/Port Interface

所謂船/港介面，係指涉及「船舶」與「港口」之間所涉及之任何人員、作業或服務，例如

⁹ IMO Documents A.920(22)

¹⁰ IMO Documents FAL 30/WP.2/Add.2

¹¹ IMO Documents FAL 30/10.



引水、港內拖帶、繫解纜、貨物接收設備等均屬之。這些事項不僅涉及 FAL 運輸便利事項而已，亦與 MEPC 海事污染保護及 MSC 海事安全等有關。船/港介面主要由 FAL、MEPC 及 MSC 所聯合設立之 SPI 工作小組（Ship/Port Interface Working Group）職司。SPI 小組每年提出工作成果，分別向前述三委員會為報告。依據 SPI 小組於 2003 年所提出之報告，其工作重點有下列事項：

- 完成「港內拖船使用 Tug use in ports」報告¹²
- 針對各接收站營運人，研擬有關固態散裝貨物之裝卸手冊
- 針對港口海事人員之訓練，研擬相關訓練指南
- 及其他與加強海事安全有關之事項，例如訓練指南、浮動式存放處所安全等。

5. 結論與建議

欲以簡短萬餘言介紹 IMO 累積多年、上萬份文件及不知由多少國家及人員共同參與討論之各項議事內容，不難有緣木求魚之憾。事實上，筆者稱本文所介紹之每一子題與我國海運及航港發展息息相關，且均可成爲一獨立的研究論文，亦不爲過。筆者希望本文能發揮點起頭作用，我國非 IMO 會員國，並不代表我們因此無須知曉 IMO 在作些什麼。瞭解 IMO，掌握 IMO 的發展及討論方向，進而主動且積極地表達或提供我國對海事事務之關切，是我國自願性地善盡國際公民義務，亦是日後可得向 IMO 叩關之可能時之基本前提要件。

礙於國際現實，我國長久來無法參加 IMO 之相關議事運作，導致 IMO 資訊及議事資料之掌握及取得不僅間接、過時，甚或取得不易。對此長久來的困境，筆者最後藉此建議政府應主動且積極地推動「IMO 暨海事資料中心」之建置工作，作爲 IMO 及其他組織議事資料之收集、歸納、整理及分析，定期且即時地提出檢討及分析報告，作爲政府海運政策取向、產官學國際海運資訊提供等之智庫暨訊息彙整平台。（全文完）



海盜案件紀要

2003年12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：2003/12/24

時間：1400 UTC

地點：南中國海

經緯度：北緯20度55分；東經119度43分

案情摘要：

不明人士搭乘小艇企圖登上一艘航行中的汽車船。船員發現此情形馬上集合船上人員，開

¹² IMO Documents FAL 30/12 annex 2.



啓船舶上的燈光。該艇放棄登船企圖。

日期：2003/12/22

時間：0325 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯01度05分；東經117度17分

案情摘要：

在 Samarinda 錨區，海盜藉由艙部錨鏈孔管道登上散裝船。他們使用破壞方法打開艙樓的儲藏間，竊取船上貨物與安全裝備。港口國警察被通知後，登上散裝船查驗。然後，警察展開追捕海盜船行動，但失敗了。

日期：2003/12/21

時間：0400 LT

地點：印尼

經緯度：南緯01度54分；東經116度37分

案情摘要：

在 Apar Bay 錨區，五名海盜搭乘快艇藉由艙部錨鏈孔管道登上散裝船。他們持刀威脅當值的 A/B 水手，該水手設法警告駕駛台。海盜使用破壞的方法進入艙樓儲藏間，企圖偷取救生筏。船員拉警報，然後岸上的保全人員開槍警告射擊。海盜跳出船外並且逃逸，空手而回。

日期：2003/12/20

時間：0620 LT

地點：印尼

經緯度：南緯01度08分；東經103度30分

案情摘要：

在 Pulau Karimun Besar 東北方七海浬處，四名海盜搭乘一艘約八公尺長未亮燈光之艇隻，從右舷處登上一艘航行中的散裝船。警覺的船員拉警報，並且開啓甲板燈光。海盜艇隻增加船速，橫越船頭駛離。

日期：2003/12/16

時間：0430 LT

地點：印尼

經緯度：南緯09度18分；東經132度15分

案情摘要：

不明人士搭乘一艘狹長型與未亮燈光之快艇，企圖登上一艘航行中的油輪。船員用探照燈照射，海盜快艇跟隨一會兒，隨即逃離。

日期：2003/12/11

時間：0315 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯01度58.3分；東經102度4.7分

案情摘要：

數名不明人士搭乘一艘未亮燈光之快艇，企圖登上一艘航行中的散裝船。當值船副拉警報增加船速並集合船員們，使用探照燈照射快艇。海盜追逐廿分鐘後，該艇駛離。

日期：2003/12/08

時間：0025 LT

地點：印尼 經緯度：北緯01度11分；東經126度52分

案情摘要：

在印尼摩鹿加群島（Molucca）海域，三名海盜搭乘汽艇企圖登上一艘航行中的散裝船。該船拉警報，使用探照燈照射，啓動水龍帶等消防設備，海盜放棄登船駛離。

日期：2003/12/03 時間：凌晨

地點：印尼 經緯度：不詳

案情摘要：

在雅加達錨區，海盜們登上油輪，偷走一艘救生筏。

日期：2003/12/01 時間：0330 LT

地點：印尼 經緯度：不詳

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，在裝卸貨物作業期間，五名海盜搭乘快艇，藉由錨鍊企圖登上一艘油輪。防海盜班的船員與一位站崗的警員追捕海盜並開槍警告。海盜放棄登船駛離。

日期：2003/12/01 時間：1600 LT

地點：印尼 經緯度：北緯04度49.8分；東經098度33.7分

案情摘要：

在麻六甲海峽的北方，四名海盜搭乘快艇追趕一艘補給船，並喝令停船。然而該船不與理會，繼續航行，海盜開槍射擊數發子彈，其中一發子彈擊中舵手，另一發則擊斃一位船員。該船駛進檳榔島（Penang，馬來西亞），然後把整件事情向當地警方揭發。