



**中華海運研究協會**

**船舶與海運通訊**

**SHIP & SHIPPING NEWSLETTER**

第十三期 Issue No. 13  
2005年1月10日

理事長：林 光  
 總編輯：楊仲筭  
 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：[publisher@cmri.org.tw](mailto:publisher@cmri.org.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 1500 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.....	2
船舶＝海洋環境之禍水？.....	2
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	9
海事法規動態報導.....	13
專題報導.....	15
2005 年間開始生效之 IMO 海事安全與環保文件.....	15
海盜案件紀要.....	19





## 海運專論

# 船舶=海洋環境之禍水？

黃國英\*

當前國內、外海運公司所揭櫫之經營理念，不外乎「安全運航、海洋環保、社會責任」三要項。前兩項有國際公約、協定書、各國相應國內法及各船公司自行擬定內部要求等之規範，第三項則有賴海運業者之自主作為。環保概念風氣之形成，源自高度開發國家，在受惠於產業革命以來技術革新之日新月異而大肆享受高經濟成長果實之同時，因未能及時兼顧生態之平衡，也身受高度開發所致公害之苦，接踵其後的開發中國家，在傾力追求快速開發以提高物質水平之途，惜未能汲取前車之鑑，與自然和平共處，終至深受過度開發所致自然反噬之害。舉期犖犖大者，諸如天候異變、噪音侵擾、怪病頻發、水源及空氣污染、伴隨豪雨而來的土石流等天災人禍，影響人類生活品質、身心健康甚或生命財產既深且鉅。

自 1967 年的 ”Torrey Canyon ” 油輪事故對海洋環境所肇毀滅性、甚至永久性之破壞震撼全世界以來，復遭受 ”Amoco Cardiz” 等油輪污染之衝擊，相關業界有識之士歷經「未覺、驚覺、痛覺」之歷程，海洋油污染問題之可怕及重要性，漸次深植人心，環保觀念日臻成熟，致有國際上「The 1973 MARPOL Convention」及「1978 MARPOL Protocol」(簡稱 MARPOL 73/78) 之簽署，對船舶污水油之排放規制上有了具體共識與規範。

以上所述僅及於海洋油污染方面，至於人們對空氣污染之關注，雖較海洋污染稍晚，但自 1974 年美國加州大學的羅蘭德教授等學者發表：「CFC - Freon 破壞臭氧層」學說以來，空氣污染問題也一躍成為全世界所注目的焦點，致有 1985 年「維也納公約」及 1987 年「蒙特婁議定書」之簽署；有關酸雨之硫氧化物排出量規制，則有 1979 年「長距離越境大氣污染公約」及 1985 年之「赫爾辛基議定書」。另外，以二氧化碳為主之溫室氣體減量之 1994 年「地球溫暖化防止公約」及 1997 年「京都議定書」也不能不提。

至於更應該受到海運、造船、港埠相關各界重視的是，特別針對泊港中船舶排氣規制並即將於 2005 年 5 月 19 日生效的「防止船舶空氣污染規則」。該規則屬國際防止船舶污染公約 (MARPOL 73/78) 附錄 (Annex) VI，係於 1997 年於京都舉行的 MARPOL 73/78 締約國會議中所採納的公約修正案 (即 MARPOL 73/78 之 1997 年京都議定書)。該規則共有 19 條，其主要內容於本通訊第六期 (2004 年 6 月 10 日出刊) 已有列述。本文旨在就其因應作法「看看別人、想想自己」；然後「試試攻錯他山之石」；最後「懇懇芻議因應對策」，作三階段之論述，略盡海運界一介匹夫之責。

---

\* 開南管理學院 航運與物流管理學系 講師

以鄰國日本為例，其在成立專責組織、編列充分預算、依案確實執行之優越條件下，出錢出力，積極參與國際事務，扮演重要角色。就政策宣達而言，僅在「KAIJI PRE（海事通訊）」一刊物，2004年中，就有數十篇以船舶空氣污染為論題之相關報導；各大海運公司也在每年的「環境·社會報告書」中，提出因應對策及自我設定減量目標；次就組織動員而言，東京都廣納海運、港埠、造船業界之委員，設置「船舶大氣污染對策委員會」，並於2004年6月25日召開首次會議，復於10月、12月舉行第二、三次會議；再就執行力而言，東京都已完成泊靠東京港中船舶所排廢氣之調查，日本郵船則將燃油添加劑導入其東京貨櫃碼頭之裝卸機具，川崎汽船則在其8,000 TEU級新造貨櫃船上，採用可將主機排氣能源當電力回收之透平發電機系統等等措施；舉凡政府機構如國土交通省海事局、東京都環境局、港灣局，法人團體如日本海事協會、日本船舶品質管理協會、船舶大氣污染對策委員會、日本小型船舶檢查機構，相關業界如海運、港運、造船及造船關聯產業與東京埠頭公社皆熱烈響應、踴躍參與。

套用中原大學李河清教授發表文章之篇名《京都議定 我們做了什麼？》來反觀國內，誠如其文所指，十年來朝野對抗，政黨相爭，既熱衷政治，復忙於選舉，對於環境議題吝於關心，面對國際溫室氣體減量趨勢輕忽以待，常以為減量事不關己，而是他人或別國瓦上之霜。事實上，針對1997年京都議定書之簽署及2005年5月19日即將生效之「防止船舶空氣污染規則」，國內雖少見積極具體之動作，然政府行政機構及民間環保團體亦分別於1998年及2004年召開「全國能源會議」作為對應，成立「氣候變遷及京都議定書因應小組」以檢討我國氣候政策與減量措施及宣佈成立「台灣氣候保護聯盟」以推動相關法案。

曾就個人所關心之泊港船舶空氣污染之現況及政府民間因應等相關問題，就教於產、官、學、研各界之專家學者，咸認為目前為止，在觀念普及、現況瞭解乃至因應對策三方面之作為，仍然十分有限，政府主管單位認為，身為船舶所有人或運航人之營利事業，理應坦然面對國際公約之規制，積極自主管理，配合實施；反之，航運業者則主張，既然事涉國際公約，即非單一企業個別之事，應由政府機構主動出面，輔導整合；筆者以為官民雙方均不可堅持本位主義，所有關連主管單位及民營業者，宜在自己崗位上，各盡本份，通力合作，善盡國際社會一份子之責任，方為正途。

茲綜合所見所聞，不揣謏陋，草擬十項芻蕘之見，一則求教於方家，二則拋磚引玉，若能喚起大家對船舶空氣污染之重視，起而行，行必果，則船舶幸甚、航運幸甚、港市幸甚、國家幸甚、地球幸甚。

1. 「船舶廢氣問題對策委員會」之成立
2. MARPOL 73/78 VI (1997)規定之廣宣
3. 海運業全球大氣環境維護觀念之普及
4. 船舶廢氣排放現況調查之實施
5. 各船公司、碼頭營運人自主管理之要求
6. 有關單位定期集會及討論議題之排定
7. 空污定期刊物之編輯、發佈
8. 船舶廢氣排放檢測機構之授權
9. 相關預算之編列執行



10. 海上/岸上環保人員之育成



**要聞剪輯**

本專欄之資訊委員：丁士展、黃國英、張雅富（依姓氏筆劃為序）

**2004 年底全球 20 大定期航運公司船隊運能排名**

截至 2004 年 10 月 1 日全球 20 大定期航運公司船隊運能排名，馬士基海陸、地中海航運、長榮海運依舊穩佔前三；鐵行渣華排第四，達飛輪船第五。中海集運大力擴充船隊，躍升至第十名。20 大定期航運公司船隊運能與去年同期相比平均上升了百分之十。而全球貨櫃船隊運能則上升了百分之八點六。

排名	公司	貨櫃船艘數	運能 (TEU)
1	馬士基海陸	346	900,509
2	地中海航運	237	618,025
3	長榮海運	151	437,618
4	鐵行渣華	158	426,996
5	達飛輪船	178	373,191
6	美國總統輪船	91	295,321
7	韓進海運	75	284,710
8	日本郵船	96	268,192
9	中遠集團	128	253,007
10	中海集運	106	236,079
11	東方海外	63	216,827
12	商船三井	68	213,195
13	以星航運	85	196,317
14	太平洋航運	83	196,317
15	川崎汽船	66	195,750
16	南美輪船公司	74	190,143
17	赫伯羅特	48	186,610
18	陽明海運	59	168,006
19	現代商船	36	139,243
20	漢堡南方	68	131,713

資料來源：Containerisation International – on line.



## TSA、WTSA 明年起徵各項附加費

泛太平洋穩定協定(TSA: Transpacific Stabilization Agreement)及西向泛太平洋穩定協定(WTSA: West-bound Transpacific Stabilization Agreement)將自 2005 年 1 月 1 日起開始收取多種附加費用。每一 40 呎櫃(含高櫃在內)之 Alameda Corridor Charge 自美金 32 元提高為 33 元。唯每一 20 呎櫃仍維持在 16 美元之原費用。此費用依每年美國消費者物價指數(US Consumer Price Index)之漲幅而調漲。該費用由 ACTA(Alameda Corridor Transportation Authority)徵收以支應利用位於東 Los Angeles 之鐵路終站將 LA 以及 LB 兩港連結起來所花之 Alameda Corridor 建設成本, Alameda Corridor 於 2002 年開通。託運人支付之該項費用, 透過 ACTA 轉交鐵路公司。

針對亞洲 ~ 北美向貨物(加拿大向貨物為 Fuel Recovery Charge)所徵收之燃油附加費(BC: Bunker Charge 亦稱 BAF: Bunker Adjustment Factor)提升為 240 美元(現為 205 美元)/每 TEU、320 美元(現為 275 美元)/每 FEU、360 美元(現為 310 美元)/每 H/Q。而幣值附加費(CAF: Currency Adjustment Factor)維持不變 ~ 7%。至於 LCL(Less than Container Load) 貨則調漲為 7 美元(現為 6 美元)/每 Ton。此費用適用於 1 月 1 日~3 月 31 日。針對反向貨物之調漲, BC 提升為 256 美元(現為 220 美元)/每 TEU、320 美元(現為 275 美元/每 FEU+H/Q); LCL 貨則調漲為 17 美元(現為 14 美元)/每 Ton。CAF 附加費將自 49%調高為 50%, 其適用期亦自 1 月 1 日~3 月 31 日。

## 巴拿馬運河將於今年五月實施新收費制度

巴拿馬運河管理局(ACP)宣布, 將放棄一直沿用的巴拿馬運河統一量度系統收費, 由今年五月起根據貨櫃船容量計費。ACP 與世界海運理事會(the World Shipping Council, WSC)作非正式商議後, ACP 決定分三期推行新的收費機制。先在今年五月收取貨櫃船容量每 TEU 四十二美元, 2006 年調升至四十九美元, 2007 年一月再增至五十四美元。貨櫃船容量將根據 ACP 有關「可見度限制(visibility limitation)」的規則算出。在上述三次價格調整後, 貨櫃船通過運河需要支付的費用與目前相比將增加百分之六十五。在現行制度下, 每 TEU 通過運河的成本為五十二點三八美元, 但這個數字只是計算了貨櫃船甲板以上載貨能力的百分之八。巴拿馬運河以往是使用通用測量系統(the Panama Canal Universal Measurement System)計算, 未來將根據船公司貨櫃船容量加以收費, 並認為新的測量及計價體制, 將可使收費體制更趨近貨櫃業的世界標準。同時, 巴拿馬運河另將提供更精確的計量方式。

## 蘇伊士運河今年將調漲船隻通行費

埃及蘇伊士運河管理局透露, 今年將調漲船隻通行運河的費用, 平均漲幅達百分之三, 這是九年來首度調漲。蘇伊士運河是世界上的主要水路之一, 連結地中海與紅海, 這項漲價決定將影響所有通行運河的船隻。管理局預計今年年底前共一萬六千七百艘船隻將通過運河, 相較於去年的一萬五千六百六十七艘, 增加約百分之七。通過運河的船隻總貨運量應可達六億公噸, 相較於去年的五億五千萬公噸, 增加百分之十二。預計今年的通行費總收入將可達三十億美元, 去年的總收入達二十五億美元, 其中貨櫃船為最大的運河使用者。



## 貨櫃船租金持續攀升

貨櫃船之租金走勢仍向上攀高。被視為市場指標之 1,700 TEU 級自備裝卸機具貨櫃船租金，3 年期租飆高為每日 28,000 美元，4 年期租約為美金 25,000 元。8 月當時之 2 年期租停留在美金 22,000 元~25,000 元上下，4 個月內漲升美金 3,000 元~6,000 元之間。其他貨櫃船型也都漲勢走高，亞洲域內航線之 1,000 TEU 級主力船型，2 年期租高達約美金 15,000 元，從 8 月以來，每日租金調升美金 2,000~3,000 元左右。此外，現行租備市場最大船型之 4,000 TEU 級貨櫃船之租期延長為 5~8 年，每日租金介約美金 30,000~35,000 元之間，呈持續攀升之勢。對於定期船之租備船市場，船東比營運人抱持更為樂觀之看法，租備船市場尚看不出有衰退之兆。

往年，11~12 月呈現租備船業務停滯現象。但今年伴隨定期船市場之景氣揚升，各營運人在重談租船合約時，會盡早安排低租金之船舶，故租備船市場一片熱絡。各公司對明年春季更新合約所需船舶業已完成安排，現在則已就明年夏季更新合約所需船舶進行洽談中。而超巴拿馬極限型（Post/Over Panamax）之大型貨櫃船也已經在進行 2006 年之洽談。

## 穿越麻六甲／新加坡海峽之安全船舶航道搬上議桌

由面臨麻六甲／新加坡海峽之馬來西亞、新加坡及印尼等三國海運局長級官員組成之 TTEG（Trapatite Technical Experts Group）於 12 月 6~8 日在印尼開會，討論通過麻六甲海峽之船舶通航安全問題。海峽主要通航者之日本、中國及南韓，首次受邀於 12 月 8 日參與會議。受邀與會三國中，只有日本為船舶安全航道提供經濟援助；此次會議三 TTEG 國及主要通航三國，首次共同討論含基金分攤等合作問題。TTEG 三國雖邀請主要通航三國，但會議上決定 TTEG 及其國家今後將固定舉辦論壇，並在預備明年七月於印尼舉行之 IMO（International Maritime Organization）高階會議之前，先行舉辦論壇深入討論以研討安全船舶航道、海峽中之保安及環境保護等措施。TTEG 傾向在日本、中國、南韓三國之外，亦邀請船籍國及其實際擁有國參與論壇。

日本係唯一透過麻六甲海峽協議會（Malacca Strait Council）提供經援設置航路標誌及建造燈塔之國家。民營海運、石油、保險公司，造船業者及日本基金會（Nippon Foundation）也都捐出基金供相同目的之用。該經援已持續 30 年以上，合計奉獻金額高達 150 億日圓。在 IMO 及其他會議上，日本一直大聲疾呼，為確保海峽通航安全，越多國家合作越好之必要性。日本代表團在此次會議上提到：「由海峽沿岸國發起，並有中、韓二國參加之會議評價甚高，甚受歡迎」。另又表示：「海峽沿岸國、日、中、韓等國共聚一堂同桌並坐乃劃時代之創舉」。

## 2004 年日本海運界 10 大新聞

今年日本船主協會所選定之日本海運界 10 大新聞如下一

- 1) 遠洋海運各船公司收益大幅增加
- 2) 引水制度基本改革之推進
- 3) 遠洋海運政策推進檢討會之設置



- 4) 日本船主協會組織改革之確定
- 5) 船運關連諸問題之新進展
- 6) 有關海事保全之 ISPS Code 生效
- 7) 海上運送業三法之制定；燃油暴漲影響內航海運業之營運狀況
- 8) 針對遠洋船公司間協定之公法適用除外制度之再檢討動向擴大
- 9) 施行國民保護法，內航海運業者亦由指定之公共機關選定
- 10) 超級樞紐港口之指定

## 歲末年初之裝卸許可特例

日本港運協會（JHTA：Japan Harbor Transportation Association）尾崎睦理事長於 12 月 2 日決定許可年底及新年初之裝卸，此異於往年之決策，反轉其稍早之消極說法。他表示該轉變係“因日本國內、外海運公司均對港灣勞動者之工作環境改善，表達了正面之態度。”有海運關係業者表示：「由於今年 Los Angeles 及 Long Beach 二地之港口紛擾，年末年初之裝卸實施比往年更形重要」，日港協作此決定，讓海運業大大鬆一口氣。

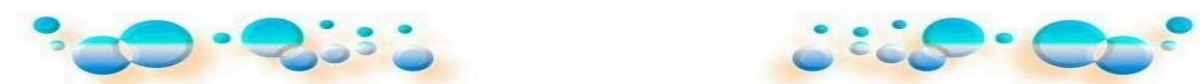
港運勞資雙方於 2001 年召開之 Safety Net Council 會議上，簽署下記內容之協定：元旦當天除外之全年裝卸作業實施體制、年末年初特別有給休假期間（現行 12 月 31 日～1 月 4 日）視為特別措置裝卸、12 月 31 日之裝卸對象限於白天作業船、1 月 4 日則視其為平日或週日而有不同之對應裝卸條件等全港全職種之裝卸作業。

現行裝卸作業方式係以 2002 年 4 月 11 日勞資雙方簽署之協議書及其備忘錄為本而實施，每年 10 月中旬，雙方就年末年初之裝卸實施方式加以確認。然而今年 11 月底召開之勞資政策委員會上，並未對特別裝卸作業之實施作結論，「從日程判斷，今年可能不會實施特別裝卸作業吧！」。有些人抱持此看法。綜合各方說法，11 月下旬後，日本國內、外船東代表們數度拜訪日港協，表達實施年末年初特別裝卸之願望，並針對港運勞資雙方配合日本港灣「364 日全年開放體制」之努力，表態回報等行動與此次港協之決策方針有所關連。

## 世界第三大貨櫃船運公司總裁表示： 只要新加坡注重服務素質，區域海事中心無人可替代

世界第三大貨櫃船運公司，荷蘭鐵行渣華集團（Royal P&O Nedlloyd）總裁菲利·格林認為，只要新加坡國際港務集團注重服務素質和設備投資，不管其他新興海港崛起並奪走貨櫃量，新加坡作為區域中心的地位仍將保持。格林也是港務集團國際諮詢團成員。他說，儘管新加坡面對其他海港激烈競爭的挑戰，但他相信只要新加坡繼續“做出正確的決定”，新加坡仍然可以保持其重要的區域海事中心地位。他認為，港務集團應該繼續在人與設備方面進行投資，以便應付持續增長的貨櫃處理量。格林在港務集團所出版最新一期的《海港視野》（Portview Singapore）中提到，港務集團在處理一些課題上的靈活性令他印象深刻，特別是在 2004 年 8 月份聽了李顯龍總理在國慶群眾大會上的演講後，他對港務集團更充滿信心。李總理當時提到港務集團在客戶服務方面採取主動方式，與客戶建立密切合作關係。

在談到投資新加坡碼頭的課題時，他表示，海港、碼頭或物流業並非該公司的核心業務，



因此，當公司在世界各地進行海港和碼頭投資時，並不意味著公司進軍海港或碼頭業務，而是在特殊的情況或機會下進行的活動。格林強調說：“我們的主要業務仍然是貨櫃船運，如果公司在物流業進行投資，那一定是我們是在保護核心業務的前提下進行的。”荷蘭鐵行渣華是星港務集團的大客戶之一，該集團擁有一支 154 艘的貨櫃船隊，貨櫃處理能力為 41 萬 6732 個 TEU。這個貨櫃船隊在 94 個國家的 229 個海港停靠。該集團在 156 個國家設有超過 400 個辦事處。

## 星港務集團進軍 大陸福州拖船服務業

新加坡國際港務集團屬下的港務集團海事 (PSA Marine) 與中國大陸福州市港務局成立合資公司，為江陰港提供拖船服務。這也是星港務集團首次進軍中國大陸海港的拖船服務業務。福州市港務局船務處總經理陳忠夫，同星港務集團海事董事經理西瓦拉詹 (Sivarajan)，於 2004 年 12 月 22 日簽署合資協議。合資公司福州江陰福新拖船公司將在今(2005)年 3 月正式運作。這家合資公司是星港務集團海事首次進軍中國大陸海港的拖船服務業，而它的成立也意味著港務集團將可在這個成長迅速的市場分一杯羹。

合資公司的初步投資將是以現金購買兩艘的碼頭拖船。隨著越來越多船隻停靠江陰海港，預料未來公司將會投資更多新的碼頭拖船。福州市港務局船務處總經理陳忠夫說，福州市港務局與星港務集團海事結盟，預料將為雙方帶來雙贏的機會。星港務集團海事的國際經驗，加上福州市港務局對當地市場要求，以及結合雙方的人才，將為合資公司帶來巨大的發展機會。星港務集團海事董事經理西瓦拉詹則表示，這樣的合作關係將有助於雙方結合人才和技術，為客戶提供更為可靠的拖船服務。雖然這只是一個起步，但雙方對未來的發展潛能充滿信心。星港務集團海事提供的服務包括海洋拖船、國際打撈、緊急搶救、重型起重機、海港拖船、海洋及岸上的原油或化學物漏溢控制等。

## 大陸招商局參與上海洋山港一期發展

由中國大陸「交通部」管理的招商局國際已擊退其他財團，入股新組建的上海國際港務集團股份 30% 股權，約涉及 56 億元人民幣。上海國際港務集團擁有上海洋山港 49% 股權，又透過上海港集裝箱公司而占洋山港其餘 51%，因此招商局變相成功參與洋山港第一期發展，分攤占洋山一期 25% 權益。上海國際港務集團的大股東為上海國資委，占 50%；招商局為第二大股東，同盛集團占股 19%，為第三大股東。上海國資公司，以及上海大盛則各占 0.5%。上海國際港務集團正考慮將旗下的礦石、散貨和石油等非集裝箱業務，連同洋山深水港碼頭項目的資產一併在中港兩地上市。市場人士指出，招商局入股上海國際港務的作價較低，入股後令大陸集裝箱碼頭版圖得以超越同屬紅籌股的中遠太平洋。上海國際港務目前持有上海上市公司上海港集裝箱股份 75%，而上海港集裝箱則占洋山港第一期的 51% 股權，以及外高橋碼頭的集裝箱業務。

彭博社報導說，招商局國際收購所需資金的 70% 至 80% 通過貸款解決。而收購可令招商國際增加盈利約 10%。上海國際港務集團的註冊資本為 185 億 6900 萬元人民幣。洋山港第一期只供上海市公司參與，由第二期起才供外商參與。正在建設中的洋山港，已成為目前數家港口經營管理公司的兵家必爭之地。據報導，洋山港的首期工程耗資 143 億人民幣，首期的 5 個泊位





將在 2005 年底建成。另 4 個泊位則在 2006 年底建成。整個洋山港的建設到 2020 年完成時，將建成 30 個泊位。



## 本會會訊

### 協辦「2004 兩岸三地航運與物流研討會」

2004 兩岸三地航運與物流研討會係由中華航運學會主辦，香港海運學會、深圳海運協會及本會協辦，原定 2004 年 11 月 13 日在台北舉行後因大陸與會人士來台手續趕辦不及，因此延至 12 月 18 日。當日上午九時在台北圓山大飯店敦睦廳隆重揭幕，與會者為兩岸三地航運與物流界之產、官、學代表，計有大陸代表 31 位、香港代表 13 位，韓籍學者 3 位，加上我方產、官、學界代表 150 位，合計將近兩百人參加本次會議。會議由林光理事長主持，會中共分四個場次依次進行，上、下午各進行兩場，發表論文共 11 篇，分別為：

- 1、21 世紀兩岸航運與物流之前瞻性（李龍文先生）
- 2、台灣地區港埠經營策略規劃芻論（蕭丁訓先生）
- 3、國際船舶和港口設施保安規則在香港實施的概況（蘇平治先生）
- 4、兩岸海運通航協商關鍵問題之探討（包嘉源先生）
- 5、優化運營模式，提高第三方物流的核心競爭力（王雪女士）
- 6、抓住機遇、迎接挑戰，大力發展深圳現代物流業－深圳市現代物流業發展概況及政策介紹（劉貴明先生）
- 7、台北港 BOT 專案契約中再協商條款之探討（陳基國先生）
- 8、海難災害處理（王德超先生）
- 9、E-commerce Logistics in China（伍占美先生）
- 10、海峽兩岸液體化工品貿易運輸現狀分析與運量預測（吳兆麟先生）
- 11、Approaching to the Leadership of Korea Free Trade Zones' Management（Mr. Bang, Hee-seok）

研討會論文集收錄論文計達 41 篇，堪稱國內海運相關研討會之最。會議時間計自早上八時三十分至下午四時三十分結束。會議相關資料已置於本會網站〔編印叢書〕之〔相關資料〕網頁，供各界免費查詢及參考。

### 「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 完成結案驗收

本會承辦交通部之委託研究計畫－「商港法暨其子法之檢討研究計畫」乙案，業於今（93）年 12 月 27 日辦理結案驗收程序。本研究計畫旨在結合國內熟悉商港及行政法律、及相關國際公約之有關研究之專家學者之經驗與智慧，並參酌國際組織、世界先進國家與兩岸之相關研究

現況，以最精簡之人力，並期在最短之時間內，完成「商港法及其子法檢討」之研究，達成建立我國商港規劃、興建、經營及管理之健全法規之最終目的。本計畫之完成所提出之法規修正案，可在重新建立商港經營管理制度、建立商港區域環保管理制度、建立民間投資商港設施興建之獎勵制度及建立航政監理及港埠經營組織方面提供法規層面之積極效益，此對我國港埠及經濟發展亦具有健全作用。本案執行期間係自去（民 92）年 11 月初至今年 10 月中旬止，本計畫各階段工作內容及可獲得之效益如下：

- 1、收集世界主要競爭港國之港務法規架構及發展規劃；
- 2、收集並彙整現今國際立法中與港口當局任務及職責有關之規範；
- 3、彙整與商港或商港法規有關之所有國內相關法規及計畫；
- 4、收集整理近年來國內與港口港務發展相關之爭議問題及策略建議；
- 5、分析檢討並為相關草案之研擬；
- 6、凝聚共識及修正草案之全盤提出。

本案係由計畫主持人張志清教授領軍，黃裕凱助理教授主筆，並結合多位學界、業界之學者專家針對於現行條文實務上所遭遇的問題及未來商港法整體架構之調整等方面的問題加以深入研究，所提出之研究報告兼具務實與前瞻之修法規劃建議。除所陳報之研究報告（共六百多頁）外，並且透過各種管道蒐集彙整日本、韓國、大陸地區、香港、新加坡、英國/愛爾蘭等國之港口相關法規、我國商港法法令彙編（含歷次商港法修正條文對照及商港法判解彙編）、以及商港法部分條文修正草案、各項意見、辦理情形及歷次版本彙編等資料（共千餘頁）以供各界參考。

## 主辦「兩岸船務代理業與海運承攬運送業合作交流」研討會

本會為探討海峽兩岸船務代理業、海運承攬運送業之現狀與未來應如何合作及發展問題，特邀集兩岸船務代理業、海運承攬運送業、物流業及專家學者召開「兩岸船務代理業與海運承攬運送業合作交流研討會」，共同探討尋求兩岸船務代理業、海運承攬運送業企業的合作模式、策略聯盟及如何規避經營風險等重大議題。並邀台北市船務代理商業同業公會、台北市海運承攬運送商業同業公會協辦。

研討會於 12 月 28 日在國立師範大學教育大樓 202 國際會議廳舉行，由本會林光理事長主持，受邀來台與會之大陸代表計有來自中國船務代理業、貨代業成員及大連海事大學教授共 27 人。我方亦有船務代理業、海運承攬運送業代表約六十餘人與會，研討議題計有：

- 1、海運承攬運送業的發展前景及政策
- 2、海運承攬運送業的成功關鍵因素
- 3、海運承攬運送業的合作模式
- 4、船務代理業的成功關鍵因素

會中除由引言人及與談人針對研討主題發表專題報告外，並開放與會代表不限議題地討論兩岸船務代理與海運承攬運送業之現況、所遭遇之問題及未來可能合作之模式，各方發言相當踴躍，主席一度延長會議時間讓大家暢所欲言。會議至中午十二時三十分圓滿結束。



此次來台之大陸貴賓，計有來自北京、遼寧、天津、山東、青島、上海、南京、重慶、寧波、廣州、廈門等地之船代、貨代及物流業之董事長、總經理或副總經理，層級相當高極具代表性，因此頗獲我方業界之重視。本會林理事長為盡地主之誼，多次自費宴請大陸賓客，同時邀請我方業者作陪，提供彼此交流晤談的機會。

為讓大陸賓客對台灣三大國際商港及海運公司有所認識，本會特安排參訪基隆港務局、台中港務局、高雄港務局、陽明海運公司、長榮海運公司及陽明海運公司高雄物流中心。大陸賓客對台灣的繁榮、富庶及進步早有定見，本會特安排參觀台北 101 及東區商圈，另參觀華西街觀光夜市、基隆廟口、故宮博物院、國父紀念館，然後遊覽日月潭、阿里山、台南赤崁樓、安平古堡古蹟及墾丁國家公園等台灣具代表性的地方。全團於 1 月 5 日自高雄經香港返大陸，安全順利的達成兩岸船務代理業、海運承攬運送業的交流。

本次活動特別感謝各受訪單位的接待與配合，更感謝台北市船務代理商業同業公會、台北市海運承攬運送商業同業公會的協辦。

## 完成「交通部 EDI 海運工作小組」93 年度成果報告

本會於 93 年 12 月 16 日召開「交通部海運資訊通信系統發展方案協調指導委員會海運工作小組」第 22 次研討會，會議由召集人李柏峰針對海運業 B2B 電子商務與國際訊息標準研究作專題報告，隨後進行討論，並提出建議如下：

1. 我國海運物流業者應積極加強 e 化服務能力，以因應國際大型物流運籌業者 LLP (Leading Logistics Provider) 的 e 化服務優勢競爭。
2. 我國海運業界應共同採用符合聯合國 ebXML 規範之物流運籌業 XML 標準訊息，以利上下游業者彼此交換資訊並整合貨物相關訊息，提高資訊處理效率並提供企業所需的即時貨況以及異常通告等 e 化服務，以提昇我國海運物流業者競爭力。
3. 海運業者可申請「全球商業鏈整合及物流運籌 e 計畫」的輔導，經評選通過者可獲得經費補助，協助 e 化資訊系統的建置以及導入 XML 標準訊息與上下游相關業者的連線，以提昇 e 化服務能力與競爭力。與國際貿易及物流運籌相關計畫（航港資訊平台 MTNet、貿易便捷化、以及通關自動化）之 XML 標準訊息的制訂，應遵循聯合國 UN/CEFACT 核心元件技術規範 (CCTS) 以及核心元件命名設計原則 (NDR)；並參考已經由 UN/CEFACT 審核通過的物流運籌業 XML 標準訊息之核心元件 (Core Component)，則對我國貿易與物流運籌 e 化作業的整合以及與國際接軌將有很大助益。

本會並於 12 月底提送 93 年度成果報告，本報告將一年來本會針對 EDI 規劃案之工作作一有系統之整理，並提出建議供交通部參考。

## 「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立 (2/2)」 通過期中審查

本會承辦交通部之委託研究計畫-「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立 (2/2)」研究案，業於今 (93) 年 12 月 22 日假交通部 102 會議室召開期中審查會，會中對於研究團隊的努力均表肯定，並一致通過本研究案之期中審查。本案係由計畫主持人陳彥宏博士與多位學界專家組成研究團隊，延續上年度「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立 (1/2)」計畫之研究成果，其目的在於為建立台灣海峽海域海上觀測資料與預報資料之通報與交流管道。基於台灣海峽海域之複雜性與危險性，以及未來兩岸間相關海洋經貿活動與事務之漸趨頻繁、複雜，伴隨的海上船舶遇險事故與災害之風險性亦將可能隨之增加。因此建立海難資料庫以及責成我國水域船舶適時通報相關海況、氣象資訊體制，並探討兩岸相關單位共同合作之可能性，以建立一套兩岸海運航行安全資訊服務系統，進而提供我國政府相關單位，作為維護與保障航行於台灣海峽船舶之政策參考，自有其必要性與迫切性。

本案執行期間係自去 (民 93) 年 6 月初至今年 5 月底止，期間研究團隊將針對下列四項工作目標提報研究成果：

- 一、海難分析與查詢系統之建立
- 二、船用自動氣象觀測系統建立與測試
- 三、兩岸航行與海象資料交換機制之可行性探討
- 四、相關法規探討與研析

本計畫期能在結案時研議一完善之兩岸海運即時航行安全資訊服務系統，提供相關政府單位維護與保障航行於台灣海峽船舶之政策參考，以達到減少海難與降低人命財產損失之目的。

## 漁業署研究案「我國現有漁船對 IMO 安全性規定 應配置設施之因應改進研究」完成期末報告

本會與成功大學合作辦理之行政院農業委員會漁業署補助案 - 我國現有漁船對 IMO 安全性規定應配置設施之因應改進研究，已於 12 月 8 日完成期末報告審查，本會並已提送研究成果報告完成結案。

透過國際船舶及港口設施保全章程 (ISPS Code) 之規定及港口國管制 (PSC) 之檢查，彎靠世界各地之我國漁船勢必將面對更加嚴格之檢查。本研究將有助於漁政機關提高漁港安全設備及漁船安全配備以符合 IMO 之標準規範，以便順利通過檢查。

本研究也針對國際法規 (SOLAS) 有關船舶航行設備法規內所新增及修編之規定進行探討。在對照我國國內漁船現有法規之內容，並針對國內法規規定不足部份或尚未明確規範的條例，提出建議及需要修訂之法規內容。隨著國際海事組織逐步加強海洋環境的保護，已陸續訂定出一系列新的要求和規則。本文針對 2001 年國際管制船舶有害防污系統公約、2005 年防止船舶空氣污染規則及船用污水處理設備的最新要求，在考慮我國船舶之特性下規劃出符合我國船舶適用以及符合國際法規之相關規定。



## 「船舶法暨其子法之檢討研究」委託研究案結案日期延長

本會辦理之「船舶法暨其子法之檢討研究」計畫案，原訂履約期限至民國九十三年十二月三十一日止，頃奉交通部指示將「自用遊艇之檢查、丈量、登記、發照等事項回歸船舶法增列專章規範」並納入本研究案，由於自用遊艇之檢查，各方意見不一，會議溝通曠日費時，為使研究報告更加落實可行，經報准將履約期限展延至民國九十四年三月三十一日。本案已完成期中報告，全案正加緊辦理中。



### 海事法規動態報導

#### 交通部公告修正「商港棧埠管理規則」

中華民國九十三年十二月一日交通部交航發字第0九三B000-0四號令修正發布第一百二十條之一條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>：交通法規網頁) 中查詢。

#### 交通部公告修正「打撈業管理規則」

中華民國九十三年十二月一日交通部交航發字第0九三B000-0三號令修正發布第三條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>：交通法規網頁) 中查詢。

#### 交通部公告修正「海難救護機構設立及管理辦法」

中華民國九十三年十二月一日交通部交航發字第0九三B000-0一號令修正發布第十五條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>：交通法規網頁) 中查詢。

#### 交通部公告修正「高雄港國內航線或港區工程用之中華民國船舶不適用強制引水辦法」

中華民國九十三年十二月一日交通部交航發字第0九三B000-0二號令修正發布第十三條、第十四條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>：交通法規網頁) 中查詢。

#### 交通部公告修正「引水人管理規則」

中華民國九十三年十二月二日交通部交航發字第0九三B000-0五號令修正發布第十



三條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告修正「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」

中華民國九十三年十二月三日交通部交航發字第0九三B000一0八號令修正發布第三十九條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告修正「小船船員管理規則」

中華民國九十三年十二月三日交通部交航發字第0九三B000一0七號令修正發布第四條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告修正「船員僱傭契約核可標準及作業辦法」

中華民國九十三年十二月三日交通部交航發字第0九三B000一0九號令修正發布第二條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告訂定「交通部花蓮港務局港埠工程處辦事細則」

中華民國九十三年十二月二十日交通部花蓮港務局花港人字第0九三000九二四00號令訂定發布全文十二條；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告訂定「交通部花蓮港務局棧埠管理處辦事細則」

中華民國九十三年十二月二十日交通部花蓮港務局花港人字第0九三000九二四00號令訂定發布全文十二條；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。

### 交通部公告訂定「交通部花蓮港務局辦事細則」

中華民國九十三年十二月二十日交通部花蓮港務局花港人 字第0九三000九二四00號令訂定發布全文十八條；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站 (<http://www.motc.gov.tw>；交通法規網頁) 中查詢。





## 2005 年 1 月 1 日起生效之 IMO 海事安全及環境保護公約

黃余得\*

國際海事組織(IMO)陸續認可/採納海事安全(包含保全)與環境保護相關的公約、公約修正案、公約的強制性文件修正案、以及準則/標準修訂案等。其中將於明(2005)年開始生效者，羅列如下，以方便業界參考。

### 壹、公約修正案

#### 一、MSC.151(78)—修正 SOLAS 規則 II-1/3-6：

- (1)、要求油輪及散裝船在貨艙區及貨艙區前之空間內設置交通通道(供檢查用)。係修正 MSC.134(76)所新增 SOLAS Reg. II-1/3-6 之規定。
- (2)、預定於 2006/1/1 開始生效，適用於 2006/1/1 以後建造的新船；但締約國政府可提前適用於 2005/1/1 以後建造的新船。
- (3)、規定檢查通道措施技術規定(MSC.133(76)決議案採納)為強制性文件。
- (4)、修正之主要內容：
  - (a)要求裝設交通通道之範圍，除貨艙區空間外，並擴及貨艙區前之空間。
  - (b)需裝設「永久性交通通道」改為「交通通道」。

#### 二、MSC.143(77)決議案—修正國際載重線公約(LL)1988 年議定書：

- (1)適用於 2005/1/1 以後建造的新船。
- (2)修訂規則 1—45，並修正規則 49。其主要修正內容：
  - (a)規則 13(艙口、門口及通風筒的位置)：

原規定位置 2(position 2)之定義改為：

    - i. 在艙 1/4 船長以後的暴露船艙甲板(superstructure deck)上，且其距乾舷甲板高度至少為 1 個標準船艙高。(按：船長 125 公尺以上者 1 個標準船艙高度為 2.3 公尺)
    - ii. 在艙 1/4 船長之前的暴露船艙甲板上，且其距乾舷甲板高度至少為 2 個標準船艙高。
  - (b)規則 16(風雨密鋼板艙口蓋)：
    - i. 艙蓋的設計負荷變大；而在船艙 1/4 船長內 position 1 位置之艙蓋，應依公式計算其負荷，其要求的鋼料最大承受應力變小。
    - ii. 應考慮腐蝕量(增訂)。
    - iii. 在任何海況下艙蓋必須有承受水平負荷的設施(增訂)。

\*中國驗船中心 公約組組長



- (c)增訂規則 22-1：詳述垃圾滑槽(Garbage chutes)的結構及關閉措施。
- (d)增訂規則 22-2：說明錨鏈艙及錨鏈管(spurling pipe)的密閉要求。
- (e)增訂規則 25-1：詳述船員安全通道措施(至船艙、船艙、船艙)。
- (f)增訂規則 32-1：乾舷甲板上有凹陷設計時應增加乾舷，以補浮力之損失。
- (g)規則 39(最小艙高及預留浮力)：

- i. 變更艙高的計算公式。
- ii. 增加以 B 型船乾舷勘劃之船舶(液貨船除外)應有額外船艙預留浮力的規定。

### 三、MARPOL 1997 年議定書--增訂 MARPOL 附錄VI (防止船舶空氣污染規則)：

(1)將於 2005/5/19 開始生效。

(2)其強制性文件 – 氮氧化物技術章程(NO<sub>x</sub> Technical Code)亦將同時生效。

(3)該規則內容共有 19 條，茲摘要如下：

(a)規則 5 -- 檢驗與檢查：

- i. 適用於 400 總噸以上的船舶、以及每一固定與浮動鑽井台及其他平台。
- ii. 未滿 400 總噸船舶，則由主管機關另行規範，以儘可能符合本附錄規定。

(b)規則 6：國際航程之 400 總噸以上船舶及國際航程之所有平台或鑽井台，應持有國際防止空氣污染(IAPP)證書。

(c)規則 12：禁止故意排放消耗臭氧層物質(ODS)。適用於所有船舶。

(d)規則 13：限制排放氮氧化物(NO<sub>x</sub>)。適用於柴油機超過 130kW 而安裝在 2000/1/1 以後建造或重大改裝之船舶，但不適用於：

- i. 應急用柴油機、救生艇用柴油機、及其他僅供應急用設備之柴油機；
- ii. 航行於船籍國管轄水域內的船上柴油機(依該國政府規定)；及
- iii. 公約生效前安裝在船上的柴油機，但該船祇在船籍國港口或離岸碼頭間航行(在該國政府允許下)。

(d)規則 14：限制排放硫氧化物(SO<sub>x</sub>)，輔以規範燃油含硫量來管制；並要求記錄船舶於進入硫氧化物管制區前的換油內容。適用於所有船舶。

(e)規則 15：限制排放揮發性有機化合物(VOCs)，作為締約國實施管制油輪或化學船上 VOCs 時的依據。要求船上應備有揮發氣收集系統、港口應設有揮發氣排放管制系統。

(f)規則 16：規範船用焚化爐。適用 2000/1/1 以後安裝在船上的焚化爐；但公約生效前，安裝在航行船籍國管轄水域內船舶者，政府可免除其約束。

(g)規則 17：提供收受設施。締約國政府須提供適當設施，以收容 ODS 及受其污染的拆下裝備、及收容 SO<sub>x</sub> 排氣清洗系統的殘渣。

(h)規則 18：管制船上使用的燃油品質；適用於所有船舶的燃油，但不適用於固態煤或核燃料。主要內容為：

- i. (A)400 總噸以上船舶應持有送油單(Bunker Delivery Note)；未滿 400 總噸者，則由主管機關決定之。
- ii. (B)主管當局得在港口檢查船上送油單，亦得複印該單。主管當局得經由與發出該送油單的港口協商來驗證該單的內容。





- iii. (C)政府應指定合適當局，以管制地區燃油供應商。
- iv. (D)實施港口國檢查時，應將發現船上不符合規定的事實通知發出該送油單所轄的締約國或非締約國；且確保採適當補救措施。

#### 四、MEPC.111(50)決議案(加速淘汰單船殼油輪案)：

- (1)修訂 MARPOL 附錄 I 規則 13(G)，並增訂規則 13(H)，主要為加速淘汰單船殼油輪。
- (2)將於 2005/4/5 開始生效。
- (3)主要內容：
  - (a)修訂 MARPOL 附錄 I 規則 13G(油輪)：
    - i. 針對 5,000 載重噸以上之單船殼(含不完全符合規定之邊艙或雙重底)油輪。原則上最多可營運至 2010 年，但例外情況最長可延至 2015 年或 25 年船齡，詳規則 13G(5)及 13G(7)。
    - ii. 船齡 15 年以上的第 2 及 3 類油輪應符合 MEPC.94(46)(及其修正案)所要求的船況評估方案(CAS)規定，詳規則 13G(6)。
  - (b)增訂 MARPOL 附錄 I 規則 13H(油輪載運重級油)：

規則 13H 針對 600 載重噸以上，載運重級油之單船殼(含不完全符合規定之邊艙或雙重底)油輪。原則上最多可營運至 2008 年，但例外情況最長可延至 25 年船齡，詳規則 13H(5)、13H(6)(a)、13H(6)(b)。經管轄國允許，亦可在其轄區內航行，詳規則 13H(7)。

#### 五、MEPC.115(51)決議案—修訂 MARPOL 附錄 IV(防止污水污染規則)：

- (1)修訂該規則內容(按：即小幅修正 MEPC.88(44)決議案內容)。
- (2)將於 2005/8/1 開始生效。

#### 六、MEPC.116(51)決議案—修正 MARPOL 附錄 V(防止垃圾污染規則)：

- (1) 修正垃圾紀錄簿，將 Cargo residues 增列入第 4 類垃圾中；並要求記錄丟棄 Cargo residues 的開始及結束位置。
- (2) 將於 2005/8/1 開始生效。

## 貳、公約的強制性文件修正案

### 一、氮氧化物技術章程(NO<sub>x</sub> Technical Code)：

配合 MARPOL 附錄 VI 同時生效(2005/5/19)。

### 二、MSC 158(78)—修正 MSC.133(76)決議案(檢查通道措施技術規定)：

- (a)配合 MSC.151(78)決議案修正。
- (b)修正後之技術條款顯得較為合理，並符合安全原則，具有實際效益。

註：國際船級協會聯合會(IACS)決定將 MSC.151(78) 及 MSC.158(78)兩決議案適用於 2005/1/1 以後建造的新船，除非委託之當事國另有規定。

### 三、MEPC.112(50)決議案--修正船況評估方案(CAS)(MEPC.94(46)採納)：

- (1)主要為因應 MEPC.111(50)有關 MARPOL 附錄 I 規則 13(G)及 13(H)之增修而修正。



- (2)依規定船東應於檢驗執行前 8 個月提出申請，前 5 個月填送檢驗規劃調查表，前 2 個月填送檢驗計畫；檢驗機構於完成 CAS 檢驗後 3 個月內提出 CAS 最終報告；主管機關於完成 CAS 檢驗後 5 個月內簽發符合聲明書。

#### 四、MSC.157(78)決議案—修正 IMDG Code：

- (1) 局部修正 IMDG Code 2002 年版第 1 及 2 冊。  
(2) 預定於 2006/1/1 開始生效，但建議各政府自 2005/1/1 開始局部或全部採行修正部份。

#### 五、MSC.144(77)決議案—修正 A.744(18)決議案(油輪及散裝船加強檢驗準則)：

- (1) 將於 2005/1/1 開始生效。  
(2) 增列評估油輪縱向強度之取樣方式及修理方法。其內容主要為說明：  
(a) 評估範圍  
(b) 橫剖面測厚取樣方法(包含甲板/底板、及附在甲板/底板上之縱向強度材)。  
(c) 橫剖面測厚結果不佳時，應增加橫剖面測厚圈數。  
(d) 修理範圍前後各一橫剖面之相關位置亦應測量。  
(e) 修理時：  
i. 換新長度不少於該處主要結構材(primary member)2 倍間隔。  
ii. 新舊板焊接處之舊板厚度腐蝕量不得大於 75%腐蝕容許量，若新舊板厚度相差超過 15%板厚(以薄者為準)時，應切斜角(taper)。

### 參、準則/性能標準修訂案

#### 一、MEPC.107(49)決議案—修訂機艙 水污染防治設備之準則及說明：

- (1) 本修訂版取代 MEPC.60(33)。  
(2) 政府應將本決議案應用於 2005/1/1 以後安裝在船上之相關設備。  
(3) 主要為：  
(a) Oil filtering equipment 改為 15ppm Bilge separator。  
(b) Oil content meter for bilge alarms 代以 15ppm bilge alarm。  
(c) 對"automatic stopping device"加以定義。(裝置應包含安置在 Separator 出口的閥佈置)  
(d) 可處理船上可能出現的含油混合物、以及高黏度油質或乳化的油混合物。  
(e) 15 ppm Bilge alarm 應能儲存至少 18 個月的紀錄，且應在 IOPP 證書換新時測試其精度(由製造廠代表實施)，並有校正證書。

#### 二、MEPC.108(49)決議案-- 修訂油輪油排放監視及控制(ODMC)系統準則及說明：

- (1) 本修訂版係 A.586(14)決議案之新版本。  
(2) 政府應將本決議案適用於 2005/1/1 以後建造的油輪。  
(3) MEPC.108(49)對 A.586(14)主要變更如下：  
(a) 取消 B 類 ODMC 系統 (原 B 類適用於 DWT<4000 噸之油輪，現祇要 GT≥150 均適用同一標準)。



- (b) IOPP 證書換證檢驗時應驗證該設備的精度，並有校正證書。
- (c) 紀錄項目中增加船位（經/緯度）乙項。
- (d) 瞬間油排放率警報標準由 60 公升/海浬改為 30 公升/海浬(配合目前 MARPOL 所規定的排海標準)。

三、MEPC.110(49)決議案--修訂油輪應用 MARPOL 附錄 I 規則 13F(5)認可設計/結構等效方法之暫訂準則：

- (1) 本暫訂準則係豁免油輪雙層底板及邊板等要求之等效方法。
- (2) 適用於 2005/4/1 以後建造油輪。
- (3) 本決議取代 MEPC.66(37)決議案。

四、MSC.164(78)決議案—修訂 Radar Reflector 性能標準：

- (1) 適用於 2005/7/1 以後安裝在船上者。
- (2) 係修訂 A.384(X)決議案。

五、MSC.148(77)決議案—修訂 NAVTEX Receiver 性能標準：

- (1) 適用於 2005/7/1 以後安裝在船上者。
- (2) 係修訂 A.525(13)決議案。

六、MSC.149(77)決議案—修訂救生艇/筏用手提雙向 VHF 無線電話性能標準：

- (1) 適用於 2005/7/1 以後安裝在船上者。
- (2) 係修訂 A.809(19)決議案。



## 海盜案件紀要

2004年11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：2004/11/03

時間：1815 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 34 分；東經 117 度 13 分

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，三名強盜持刀登上一艘一般貨船，並且挾持當值 A/B 水手當人質。他們搶奪二艘橡皮製救生艇後逃逸。

日期：2004/11/03

時間：1900 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 05 度 02 分；東經 99 度 11 分

案情摘要：



幾艘外觀相似漁船的船艇尾隨一艘正拖帶油井設備的拖船。其中一艘船艇非常接近拖船，海盜在漁船裡面朝拖船開始射擊導致該船航行設備、駕駛台玻璃與甲板上建築受到廣泛毀壞。拖船船員做出應變措施，開啓甲板燈光，啓動水龍帶等消防設備，並且發射三枚火箭信號彈求救。海盜繼續以自動武器掃射，接近拖船約有五十公尺。拖船採取閃躲的操船策略，海盜最後駛離。本案件無人受傷，但事件後船員後都心有餘悸。

日期：2004/11/05 時間：0005 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Taboneo - Banjarmasin 錨區，三名強盜持刀械經由錨鏈孔企圖登上一艘散裝船。警覺的船員拉警報，並且啓動水龍帶等消防設備，成功的防止強盜登船。

日期：2004/11/05 時間：0410 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，強盜們持長刀登上一艘散裝船。他們破壞艙樓艙間的鎖，偷了船上的備用品。該船船員拉警報海盜逃逸。

日期：2004/11/07 時間：0105 LT

地點：印尼 經緯度：南緯 05 度 06 分；東經 117 度 23.5 分

案情摘要：

在 Java 海的 Sunda 群島海域附近，四名海盜持刀著黑色衣服搭乘快艇，接近一艘航行中的散裝船。一名海盜從右舷艙樓甲板處登上該船。船長拉警報，採取閃躲操船策略，集合船員並且開啓甲板燈光，該名海盜跳船逃逸。海盜快艇返回其母船。

日期：2004/11/08 時間：0300 LT

地點：印尼 經緯度：南緯 01 度 36.0 分；東經 117 度 01.6 分

案情摘要：

在 Balikpapan 海域，一艘航行中的油輪，船上當值船副注意到有三艘未亮燈光的可疑船隻。隨即調查後，發現這幾艘快艇上有數位蒙面者，他們試圖從右舷處登上該輪。當值船副開啓甲板燈光並且拉警報。數艘快艇船員驚覺被發現後，降低船速並且駛離。

日期：2004/11/09 時間：0400 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Balikpapan 的煤礦碼頭(coal terminal)，三名強盜登上一艘散裝船。警覺的船員拉警報。



強盜跳船後，搭乘一艘快艇逃逸。

日期：2004/11/19 時間：0015 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Dumai 港，兩名強盜持長刀登上一艘停泊的化學輪。當大副命令強盜下船時，他們用刀械攻擊大副導致受到嚴重傷害。強盜搶奪該輪現金與個人貴重財物後逃逸。大副已經接受岸上醫療照顧。

日期：2004/11/27 時間：0310 LT

地點：麻六甲海峽 經緯度：北緯 01 度 46.4 分；東經 102 度 39.4 分

案情摘要：

不明人士搭乘未亮燈光的快艇尾隨一艘液態汽油瓦斯輪(LPG)，並企圖登船。船員開啓探照燈，鳴氣笛，快艇改變方向駛離。

日期：2004/11/27 時間：0910 UTC

地點：麻六甲海峽 經緯度：北緯 05 度 02 分；東經 98 度 28 分

案情摘要：

海盜們搭乘一艘漁船持機關槍向一艘正拖帶大型平底船的拖船開火，並且登船。他們綁架船長、大副，搶奪船上財物後，搭乘漁船逃逸。

