



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第五期 Issue No. 5
2004年5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：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.....	1
高雄港面對之挑戰課題與未來因應策略.....	1
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	9
海事法規動態報導.....	10
專題報導.....	11
台灣海上交通安全之願景.....	11
海盜案件紀要.....	18



海運專論

高雄港面對之挑戰課題與未來因應策略

高雄港位居亞太海運轉運樞紐，港口地理位置優越，貨櫃量與貨物吞吐量，執居國內之牛耳，貨櫃量也曾高居世界第三位，然而面對諸多政策未明，外加國內產業結構轉型與外移，航商營運策略之調整，以及其他港口之相對發展與成長，尤其大陸上海、深圳港皆已急起直追，並且凌駕高雄港之上，而高雄港在 2003 年其貨櫃量已滑落至全世界第六名。面對上述國內外環境的衝擊與挑戰，高雄港如何重新自定位與建立因應發展計畫，擬定競爭力提升策略乃是高雄港務發展的重要關鍵點。

高雄港面對的挑戰與因應課題：

港口的競爭與港口之區位條件、政策誘因、航商之經營策略、產業腹地規模、及港口服務設施均具有密切的互動關係。尤其高雄港以往曾有卓越的表現，如何重新帶領高雄港展現新的發展遠景，需要以更明確的策略主軸來定位，並且制定相關的配套措施及目標管理機制，以作為自我成長及進步的催化劑。以下就高雄港面對的挑戰課題加以分析如下：

1. 兩岸貨物的轉運及港口運輸成本相較釜山港及香港更形不利

由於兩岸基於政治關係的牽制及經濟戰略的思考，使得兩岸通航受到諸多限制，在貨物及貨櫃運輸效能也受到影響，無法有效達到全球運籌的功效。而推動之境外航運中心則受限於往來港口只有廈門、福州等地，一年貨櫃吞吐量只有六十多萬 TEU，對於高雄港整體貨櫃吞吐量之貢獻度有限。今年大陸也開放權宜船可進入上海、寧波、深圳港，但只限於少數大型航商，如長榮等，與港口營運效能及航商之策略思維仍有一段差距。然而兩岸一年貿易總量已突破至 500 億美金，藉由航運服務之比例甚大，如何掌握兩岸商機，需要進一步鬆綁政策，加速兩岸通航的期程刻不容緩。

2. 港口腹地不足，營運吞吐量面臨瓶頸

以港務規劃角度而言，紅毛港遷村、興建第六貨櫃中心，早在十幾年前就已是選定的政策，但是推動的速度卻是緩不濟急，而規劃中的洲際貨櫃中心是否能配合，仍是難以定論。

3. 碼頭規劃無法因應船舶大型化之靠泊，造成船席調配之困難

以目前貨櫃船的設計主軸，幾乎以七千 TEU 已成為發展趨勢，然而高雄港的碼頭長度卻無法提供靠泊，使得未來航商選擇營運基地的優勢條件相對就降低

4. 港口聯檢與海關通關作業程序之資訊化整合速度與服務效能，相較香港、上海、新加坡皆已相對落後

海關通關作業與港口運作本應相互合作，但基於管轄權責單位之不同及政策面向之差異，雖有關貿網路之建置，但與推動「通關自動化」，「港口服務效率化」之相關目標仍有突破及改善之空間。尤其因應自由貿易港區之申設，貨櫃車之進出管理資訊平台之建立，不同關區查驗型態之鬆綁及法令之調整，皆攸關高雄港務局的未來營運成效。

5. 港區聯外道路交通系統及不同關區內快速通道之興建速度太過遲緩

對於高雄港區之聯外道路交通系統早已規劃完成，然而推動的期程卻無法獲得具體的承諾，包括貨櫃車專用道之設立，海陸複合運輸道路系統的規劃興建以及不同關區之快速聯絡通

*義守大學 財金系 副教授



道，皆是提升港口運輸的服務效能的重要基礎設施。

6. 專用碼頭設施管理策略聯盟化，以提升碼頭使用效能

目前高雄港務局之諸多碼頭皆是由業務組企劃課採固定租約給航商，在碼頭使用效能上卻無法兼顧尖離峰的狀況，使得船席調配無法符合航商之需求。因此推動港區承租船席採策略聯盟使用，可連帶提昇專用碼頭之使用效能，但前提要件是船期及其他裝卸機制要能相互搭配，以資訊平台互相連接，作好資源共享之功能。

7. 航港組織遲未定案，港務局之發展定位只能原地打轉，無法開展

交通部航港組織法早已送進立法院，但一直無法獲致確定，未來組織定位，包括航港局之設立、公法人是否可行、及港務管理委員會之適法性，皆面臨不可預知的狀況。對於港務發展之前瞻性，諸如多角化發展及國際投資策略等皆未能有效的推展，在許多策略先機上，會失去一定程度的關鍵優勢。

8. 港市定位不明，使得員工與經營管理當局，只能就港口營運發展制定策略，與當地市政府之溝通不能進行對等協調

以高雄港所在地的高雄市，近年來推動港口鄰近區域之親水功能及觀光機能，如何建立彼此合作的默契，與共榮發展的經營策略，需要在上位組織結構加以明確定位，以釐清彼此的權責關係。

9. 航商營運樞紐（hub）觀念的轉變，轉運成效及營運 面臨高度挑戰

大型航商選擇區位樞紐（hub）之策略，已由多點逐漸調整成單點，尤其中國大陸的營運量在珠江三角洲、長江三角洲、及山東半島的大幅提昇，對於高雄港之優勢地位愈形降低。雖然高雄港在港埠費率、基礎設施、服務效能、及法治管理等方面較有制度及成效，但是基於整體戰略、市場競爭、及成本效率之考量下，轉移樞紐地位將會大大的衝擊高雄港十大航商的未來營運意願，甚至引起骨牌效應。

10. 港務組織人力缺乏新血補充，在運作機制面臨斷層之現象

基於航港組織未能明確定位，使得新進人員之晉用，包括專長職能及員工第二專長之訓練皆有明顯斷層之現象，如何因應未來組織改革及新業務之經營，會有競爭力不足之隱憂。

提昇高雄港競爭力的策略建議

基於上述發展課題的探討分析，對於高雄港提升競爭力的方向建議如下

1. 爭取兩岸通航速度，擴大與大陸主要港口之通航：
 - 基於對等、公平、尊嚴之前題下，協商兩岸通航作業辦法。
 - 以經濟發展為前題，以政治協商方式展開兩岸通航之談判協調。
 - 基於境外航運中心之運作經驗及權宜船籍之管理方式，針對航線名稱、旗幟之懸掛、入港申請方式、人員上岸型態、船難、及緊急救助作好協商。
2. 鼓勵航商採取共租專用碼頭，發揮碼頭使用效能：

船商基於營運需要，鼓勵採取聯合承租或訂定使用碼頭共享方式，來提昇碼頭使用效能。
3. 推動紅毛港遷村案之加速化，以發揮公權力及公平正義立場：

基於國家經建發展需要，善盡補償回饋機制，取得土地開闢第六貨櫃中心，以增進營運腹地。



4. 配合自由貿易港區申設通過帶來的營運利基，加速興建港區聯外道路系統及不同關區之快速聯絡系統，以提升貨物進出通關速度。
5. 未來碼頭規劃要思考船舶大型化之靠泊要求，從洲際貿易中心、第六貨櫃中心及既有碼頭之重新劃設，以符合航商之需求。
6. 爭取交通部儘速釐定航港組織體系，作好明確港口經營定位並經由相關團體進行遊說，以加速法案之通過。
7. 港市之組織協調，建議交通部與高雄市政府成立港市協調小組，共同為港市合作定位及運作方式，從法規面、組織面、經濟面、競爭面、航商面、及財政面等不同層面探訂其合理的營運組織型態，作為最後的定案並付諸實施。
8. 培養港務局的第二專長知能，形成必要性規範，以增進員工未來推動多角化之工作職務需求，並且爭取考試院提撥人力，晉用新進的年輕人員，作好傳承工作。
9. 建立海關及港口之資訊平台，作好連接互動之功能，以增進貨物通關之效能。
10. 以服務面、效率面及政策面之角度來吸引航商，而非一味以調降港埠費率為手段。
11. 制訂每年港務局推動改善設施及作法之目標管理，每年定期追蹤，以了解實際之成效。

港口之發展有其循序漸進的歷史沿革及政策主軸，然而面對全球航運業面臨轉型及策略調整，港口經營者要能掌握時勢脈動，作好變革管理，以因應挑戰，高雄港務局面對關鍵的十字路口，需要前瞻定位，制定策略主軸，逐步推動，作好員工教育以及經營觀念的轉型，也期許高雄港能展現不一樣的新風貌。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：(依姓氏筆劃為序)
丁士展、黃國英、張雅富。

國際海事組織新規則

根據國際海事組織 (IMO) 的新規則，所有海港設施和大型船艇必須在今 (2004) 年 7 月 1 日前符合 ISPS 標準。到時任何未遵從新條規的船隻，一律不准進入新加坡海港。

新加坡海港局高級署長李星光 5 月在總結第八屆亞細安海事交通工作小組會議時，宣布為抵達新加坡港口的船艇提供以上回扣。他說，新加坡通過 5% 的海港稅回扣來獎勵提早在今年 7 月 1 日的期限之前遵守 ISPS 規則的船艇，說明新加坡對國際海事組織為增進環球海事和海港安全所作出的努力給予支持。李星光說，海事保安不是任何一個國家可以單靠自己力量解決的問題，它需要世界各國的通力合作和努力。海港局與各國的海事管理局有必要共同合作，設立一個海事安全架構。

除了主持上述的工作小組會議，海港局也主持或參與了多項區域性的工作坊和討論會，分享它在推行 ISPS 規則方面的經驗。它也積極參與海事保安的培訓工作。海港局說，所有必須



遵守 ISPS 規則的新加坡註冊船當中，有 85% 左右已經取得保安證書、已提呈保安計劃或已獲得批准。海皇船舶管理服務私人有限公司 (Neptune Shipmanagement Services) 是新加坡第一家讓它所有 31 艘新加坡註冊船都遵守 ISPS 規則的公司。

造船量擴大，未來將衝擊海運市場

國際海運市場大好，日本大阪三井商船 (MOSK) 宣佈在 2010 年以前增建 243 艘新船，其中 193 艘包括礦石、石油、液化天然氣等原料船，餘 50 艘為貨櫃船與汽車船等，MOSK 計劃除將汰換部分老舊船舶外，主要是著眼亞洲與中國大陸快速成長的進出口貨，所帶來的船噸需求成長。日本郵船 (NYK) 計畫五年內增建 160 艘新船，船型包括貨櫃船、汽車船與散裝船等。丹麥麥司克輪船 (Maersk) 計畫三年內增建 110 艘新船，該公司並未公佈計劃內容，不過公司經營的船隊包括貨櫃船、散裝船、油輪與駁船等，新造船應該包括多種船型；根據國際貨櫃運輸雜誌報導，麥司克目前已經下訂單的貨櫃船有 42 艘，今年有 12 艘交船，明年 11 艘，後年 13 艘，2007 年 6 艘。這三大海運集團都是兼營貨櫃與散裝船運，估計對於 2005 年以後的海運市場，將產生重大的衝擊。

貨櫃船大型化與建造量增加之分析

日本海事產業研究所此次進行貨櫃船之建造量增加與船型大型化之調查，完成今後大型化之展望，並就部分一萬 TEU 以上超大型船之運航效率，提出“有疑問”之看法。

該報告中指出：「2005 年初之貨櫃船隊增加量，估計為 3,339 艘，約 712 萬 TEU」；每年之竣工量將維持在 2004 年約 66 萬 5,000 TEU、2005 年約 84 萬 9,000 TEU、2006 年約 135 萬 3,000 TEU 之大量擴增，並特別強調從 2004 年至 2007 年之 4 年間，5,000 TEU 以上之大型貨櫃船，估算將至少完工 250 艘以上，大大提高大型船之比重。

此外，該報告雖認同大型化乃著眼於規模經濟以確保競爭力之首要方策，但同時對大型化也提出反面之看法：「大型化之策略容易招致同業之跟進而過量下訂，數年後將有異常之船噸過剩之虞。」另，對於 1 萬 3,000 TEU 級大型貨櫃船之計畫，該報告認為「此乃基於船價及市場之激烈競爭所採之自然因應。」，「一艘具有 130 萬 TEU 貨櫃運送量之大型船，在規模經濟上，究竟能夠提升其運航效率至何種程度，不無疑問。」

貨櫃嚴重不足，形成艙位緊張之新要因

定期船海運業現正處於前所未有之海上貨櫃不足狀況。據關係者指出，世界貨櫃最大製造國中國，由於鋼鐵原料不足，現正陷於生產量只能達到計畫櫃量 7 成之狀態。從而迫使各定期船公司為確保必要之櫃量，不得不加成支付貨櫃價款，或是繼續使用原預定今年中擬予汰換之貨櫃，作為因應之道。

目前流通全世界之海上貨櫃總數，船公司之保有量加上租櫃公司之保有量合計據悉達 1,600 萬 TEU，雖然每年或有出入，據說約有 10% 之貨櫃必須汰舊換新。此外，在船公司開闢新航線或船舶大型化時，每年仍會創造新櫃之需求。另據關係者表示，造櫃業者之生產能量每年約有



300 萬 TEU，但現下之生產量僅達總生產能量之 7 成，換言之，每年只能期待 210 萬 TEU 之新櫃供給。

貨櫃不足之影響在程度上雖然不如定期船業者嚴重，但已開始波及貨櫃租賃業，持悲觀看法者認為貨櫃不足之狀況，如作最壞之打算，或將持續到 2008 年北京奧運之時。為抒解貨櫃之不足，關係者殷切期待貨櫃製造業者能夠致力與鋼鐵業共謀解決之道。

亞洲區內運航公司調升運費

運航亞洲區內之各家貨櫃船公司，將實施運費漲價，亞洲區內之輸出入貨物將自 6 月、日本輸出入貨物則自 7 月開始。調升幅度為乾貨物每 20 呎櫃 (TEU) 50 美元、每 40 呎櫃 (FEU) 100 美元、冷凍櫃則為每 TEU100 美元，每 FEU200 美元。

去年之運費調漲係以北美、歐洲等主航線為中心，澳洲及中東航線也有進行調升。然而亞洲區內之貨櫃運費，比起 10 年前，已降至三分之一之低水準，並未隨著其他航線漲價，其因在於亞洲區內航線之運航公司有區內專營公司，也有利用主航線而提供服務之大船公司等，各持不同之營運政策，因此透過船公司之間來協調提升運費實屬困難。過去之運費交涉，各船公司步調並不一致，加以去年主航線之運費提升已有一定的成果，亞洲區內之運費調漲不得不妥協暫緩。可是由於今年之租船費用及燃油價格大幅高漲，大為壓迫船公司之經營，儘管亞洲區內貨量持續維持好景，運費卻仍低迷不振，完全悖離了“高需求／成本與高運費”之正常連動關係。

在此惡化之運航環境下，各營運公司為維持服務品質、提高收益，故在參與運費提升之交涉上，無不決意甚堅，有業者表示，如運航環境未能改善而造成運航終止或減少航次之結果，對託運人亦沒好處，希望能透過船公司、託運人雙方之對話協商而達成運費之調升。

日本主要港口之貨櫃裝卸量

根據日本港灣近代促進協議會之資料，2003 年上半年 (1-6 月期) 主要 12 個港口之外貿貨櫃裝卸量比前年同期減少 8.1%，相當於 599 萬 6,370 TEU。12 個港口中就輸出重櫃而言，比前年櫃量減少的是千葉港，共減少 8.9%，合計為 2 萬 2,462 TEU。除了這 12 港以外，列入資料統計對象的港口還包括小樽、釧路、唐津等三個新港共達 48 個港口，合計貨櫃裝卸量增加 72 萬 213TEU，達 17.5%。另以全日本 60 個港口合計，則達到 671 萬 6,583 TEU，增加 9.0%。

主要 12 個港口之輸入重櫃增加 5.9%，合計 205 萬 4,383 TEU，比前年同期下降的是神戶 (減少 2.5%) 及千葉 (減少 20.6%) 2 港。另一方面，四日市及北九州則各呈現 2 位數的增加。變化最大的為川崎港，2002 年大幅減少 46.0%，進入 2003 年後則急速恢復，增加 97.2%，合計達 1 萬 1,207 TEU。主要 12 個港口之裝卸櫃量如下 (由左而右，依序為輸出重櫃、輸入重櫃，括弧內% 為與前年同期相比之增減率，單位 TEU)。

東京	42 萬 5,771 (增加 5.2%)	79 萬 9,645 (增加 14.2%)
橫濱	44 萬 5,819 (增加 8.6%)	52 萬 7,712 (增加 3.5%)



名古屋	37 萬 4,551 (增加 9.8%)	39 萬 6,951 (增加 10.3%)
大阪	16 萬 6,520 (增加 1.3%)	41 萬 999 (增加 11.1%)
神戶	34 萬 9,687 (減少 2.5%)	39 萬 9,862 (減少 0.6%)
清水	9 萬 6,854 (增加 10.0%)	7 萬 1,399 (減少 22.3%)
四日市	2 萬 9,449 (增加 14.5%)	2 萬 5,757 (減少 13.9%)
北九州	5 萬 8,415 (增加 34.2%)	8 萬 229 (減少 2.4%)
千葉	1 萬 1,839 (增加 20.6%)	8,527 (增加 19.4%)
川崎	1 萬 1,207 (增加 97.2%)	3,764 (增加 7.9%)
下關	8,948 (增加 7.9%)	1 萬 4,133 (增加 10.8%)
博多	7 萬 5,778 (增加 0.8%)	12 萬 7,498 (增加 16.2%)

2004 年首季日本輸歐貨櫃量

根據 Kaiji Press 海事快訊之報導，2004 年第一季（1-3 月）日本～北歐之海上貨櫃量（同盟船、以下同）為 9 萬 6,900TEU，比去年增加 5.5%，日本～地中海增加 7.1%、2 萬 1,600TEU。輸歐櫃量之增加乃自 2002 年第四季（10-12 月）以來相隔 5 季之首度，而輸往地中海之貨櫃則為自 2002 年第三季（7-9 月）以來，連續 7 季之增加。

以日系廠商為首之大貨主之生產地，不斷移往中國，導致日本～北歐之貨櫃量出現減少之傾向。然而，一則在歐元升值浪潮中，擴大了來自日本、亞洲之輸出，二則特別是汽車組件及其相關貨物之湧現，使得整體貨量增大，屬於大宗貨物的汽車關聯貨物、家電製品、腳踏車等所有品目都顯現出增量之態勢。

新加坡海港局：五六月間抵新船舶遵守保安準則者可獲 5%海港稅回扣

新加坡海事及港務管理局（MPA）將在接下來兩個月內為遵守“國際船舶與港口設施保安規則”（ISPS）的船舶提供 5%的海港稅回扣（port dues rebates）。從 5 月 1 日到 6 月 30 日之間，任何船艇在抵岸或停靠新加坡港口期間，如果出示一張由個別的船旗註冊地發出的有效國際船舶安全證書（ISSC），便能夠獲得 5%的海港稅折扣。海港局根據每個月抵達新加坡港口超過 1 萬趟平均船次估算，這項為期兩個月的獎勵性質回扣總額大約是 30 萬元。

上海港興建無人自動化貨櫃堆場

目前全球具有全自動化作業的貨櫃碼頭只有德國漢堡港哈拉碼頭、新加坡港和荷蘭鹿特丹港 ECT 碼頭三座。上海國際港務集團正在上海港外高橋二期貨櫃碼頭，規劃發展中國第一個自動無人貨櫃場系統，日前在上海港已開工建造，六萬多平方米貨櫃場上，明年首期可處理六十四萬七千 TEU，兩年擴展到七十二萬 TEU 的自動堆存能力，該自動化碼頭由上海國際港務集團和上海振華港口機械集團股份有限公司兩家聯手，建成後將成為中國貨櫃港口提供具有國際先進水準的運營示範基地。



台北港第一貨櫃儲運中心動土

台北港貨櫃碼頭公司投資興建的台北港第一貨櫃儲運中心於 5 月 6 日舉行動土典禮，原預定 97 年 3 月完成第一座貨櫃碼頭，惟為因應上海洋山港之競爭，第一座貨櫃碼頭可望提前於 96 年底完工營運。目前該港民間投資情形為：第一散雜貨儲運中心三座散雜貨船席，包括東 13 至東 15 號碼興建及東 1、2、3 號碼頭之後線倉儲區內設置油品儲槽，由台塑石化公司得標，現已完成東 3 碼頭及後線儲槽興建工程，東 13 至 15 號碼頭將於今年 10 月完工。第三散雜貨儲運中心包括東 4 至東 6 號碼頭及東 4 號碼頭後線倉儲區內設置化油品儲槽，預估投資金額六億五千萬美元，由淳品實業公司得標，三座散雜貨碼頭及儲槽區興建現正施工中，預定今年 9 月完工營運。至於備受矚目之第一貨櫃儲運中心投資計劃 7 座貨櫃船席，包括北 3 至北 9 號碼頭興建、後線貨櫃堆置場土建設施、機具購置、港池浚渫工程、北二碼頭護岸等，預估投資金額二百零三億元，目前正進行工程細部規劃，今年第一季辦理港池浚渫工程發包與動員，預計第四季可以將部分航道及迴船池浚深至負十二公尺；碼頭部分將於五月六日舉行動土典禮，預定 97 年 3 月完成第一座貨櫃碼頭，全部工程將於 103 年底完成。

英國船東 Graig 在德設立船舶管理公司

英國船東 Graig Group 在德國設立了船舶管理子公司。該子公司 Graig Shipmanagement (Germany) GmbH 將擔當 1997 年~2002 年間，於中國造船所建造之 Confidence 系列 8,874 重量噸級多用途船 19 艘中 7 艘之管理業務。Graig 將此 7 艘船售予總公司設在漢堡之 KG 仲介公司 Ownership Emissionhans GmbH，並租回營運，全數投入 Clipper Elite Carriers Pool(船隊共管)。

運載能力避免過剩海皇輪船擬改善盈利率

海皇輪船 (NOL) 表示計劃在未來幾年內改善其盈利率，並將善用其現有的運載能力，以避免出現過剩。負責海皇輪船貨櫃業務的公司表示，以目前的市場優勢看，只要能夠讓更多船隻運行，業務就可取得成長。不過，這樣的作法並不能保證在未來三四年內可以維持成長。因此，他表示公司會繼續增加船隻，但做法會比其他船運公司的做法較為謹慎保守。

海皇輪船不希望像其他船運公司那樣積極購買新船來應付經濟快速成長的中國航線需求，目前，台灣長榮海運和韓進船運公司都這麼做。最近，投資者擔心船運公司大量購買新船，會導致運載能力在 2005 年和 2006 年會出現過剩而促使船運公司的股價紛紛下跌。從 2006 年過後，海皇輪船並沒有新訂購的船隻交貨，但今年的運載能力卻增加 10%。公司也表示今年將削減成本 1 億美元。儘管海皇輪船並沒有像其他船運公司那樣增添新船，而這些船運公司的做法預料未來將影響到船運費。不過，貿易的成長仍然持續強勁，而船運費也在提高中。

海皇輪船的股價今 (2004) 年下降 10%，而本星期這檔股票也下跌了 11%，主要是投資者擔心中國貿易量減少。中國本星期表示，它將調低其今年的經濟成長，從去 (2003) 年的 9.1% 下調至 8%。不過，海皇輪船表示，中國的經濟降溫措施不會影響到中國出口。中國提供給美國一些大型零售商店的貨量，占了美國從亞洲進口貿易量的 60%。





本會會訊

召開第 18 屆第 3 次理、監事聯席會議

本會於 93 年 4 月 15 日召開第 18 屆第 3 次理、監事聯席會議，通過六項重要決議：

- 一、本（93）年 5 月 7 日（星期五）下午 2 時~3 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 201 室演講廳召開本會第 18 屆第 2 次會員大會，會後邀請本會理事吳榮貴校長演講，講題：「我國航港政策何去何從」，本次演講會書面資料已置於本會網站〈最新消息〉中供讀者自行下載。
- 二、本年會員大會將就過去一年來積極參與研究計畫案之會員，頒發感謝狀表揚。另訂定本會「最佳論文獎」頒發辦法，將自明年起實施。
- 三、通過九十二年度工作報告案。
- 四、通過九十二年收支決算案。
- 五、修訂本會章程部分條文（草案）。
- 六、訂定本會海事仲裁小組組織簡則。

「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立（1/2）」 期末報告審查通過

本會承辦交通部科技顧問室之委託計畫 - 「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立（1/2）」乙案，業於今（93）年 4 月 13 日假交通部 201 會議室舉行。由於計畫主持人陳彥宏教授因公務出國，故期末報告及其執行成果簡報則改由各小組負責人於會中依序向委託單位說明。與會單位代表及審查委員對研究團隊所做的努力與表現相當肯定，並提供寶貴的參考意見，順利通過本計劃期末報告之審查。

本研究計畫旨在結合國內熟悉海氣象監測、海事安全、及相關國際公約之專家學者，藉應用海洋氣象與海況監測技術，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，期在最短之時間內，達成建立「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統」之目標，並能減少海難的發生及其所造成之人命財產傷亡與損失的最終目的。

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航行於我國水域船舶適時通報相關海況、海氣象資訊體制，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。

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」完成簽約

行政院農業委員會漁業署補助本會辦理「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」案已完成簽約，研究期限至本（93）年 12 月。

本研究完成後將提供完整的、符合國際公約的漁船航行儀器設備規範、機艙污水處理設備規範要求以及有害防污系統規定，以及國際船舶與港口設施保全章程、船舶機械之廢氣排放標準等。且可確保我國漁船在符合上述相關規定後，進出國外及國內港口時，不致受到不得停靠碼頭補給、卸貨、甚或罰款等情事，讓漁民在港口中進退兩難，權益受損。



海事法規動態報導

交通部電信總局公告修正「船舶無線電臺通信作業手冊」

奉交通部電信總局九十三年四月二十八日電信專字第 09305032400 號令公告，前揭作業手冊第十五條及第十七條修正條文如下：

第十五條

當船舶接獲他船之選擇呼叫遇險警報時，不應即刻確認該遇險呼叫，同時應秉承船長指示，依據船舶接獲特高頻／中頻或高頻數位選擇遇險呼叫遇險警報作業流程（如附件一、二）處理，並將本次遇險警報過程詳盡紀錄於航海日誌中。

第十七條

適用公約船應將附件三「遇險船舶船長操作全球海上遇險及安全系統設備指南」張貼於駕駛台顯而易見之適當處。非適用公約船，亦按其規定設備，張貼通信設備緊急操作步驟說明（如：附件四「船舶無線電話遇險處理程序」）。

交通部公告修正「海運承攬運送業管理規則」

中華民國九十三年四月二十日交通部交航發字第 0 九三 B 0 0 0 0 三九號令修正發布全文二十九條，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）中查詢。

交通部公告修正「小船管理規則」

中華民國九十三年四月十九日交通部交航發字第 0 九三 B 0 0 0 0 三八號令修正發布第十三條、第十五條；增訂 第十五條之一、第十五條之二條文。詳細資料請至交通部網站（<http://www.motc.gov.tw>：交通法規）中查詢。



專題報導

台灣海上運輸之現況 - 為催生「海事安全委員會」而寫

陳彥宏*

一、台灣海域的交通概況

海上運輸是維繫台灣經濟的生存命脈，依據交通部統計處九十年交通統計要覽顯示，台灣經由海上運輸之貨物量高達全部進出口貨物之 99.59%。復依據交通部統計處針對台灣各國際商港進出港船舶數量比較分析結果顯示，台灣與中國大陸、香港間之海上交通往來逐年一直呈現穩定成長之趨勢（詳如表一所示）。

表一 我國國際港口進出口香港與中國大陸間船舶艘次統計表

國家（地區）別	88年	89年	90年	91年	92年
香港	10015	10428	11273	10817	11086
中國大陸	785	795	973	991	1010
全國總艘次	70477	71345	72386	73468	75920

註：資料來源交通部統計處統計要覽

除了上述的基本交通流以外，近年來隨著太平洋西岸經濟圈的蓬勃發展，台灣海域所扮演的交通要道角色也益形重要，幾乎已是船隻航行國際航道必經之處。研究調查估計每天通過台灣海峽的船舶至少有四百艘次。但事實上，這個統計數量還不包含台灣二萬餘艘大小漁船、管筏的海上作業，也不包含大陸漁船跨區越界到我國海域的活動。顯而易見的，如果未來開放二岸船舶直航，台灣海域將是一個船舶運輸及海事活動密度極高的區域。這個交通流成長的現象，似乎也同時意味著海上交通風險係數的升高。

二、台灣海域的海難事故

船舶在海上航行作業，因受海上環境與船舶設備影響，承擔的風險遠高於陸地，即使在科技昌明的今天，配備各式先進導航儀器的船舶發生海難的不幸事件仍時有所聞。綜合國內外有關之海事調查的研究統計分析顯示，海難事故的發生原因可分為人、船、環境等三大主要因素。發生種類以碰撞、擱淺與機械故障的比例最高，其中因當值瞭望不確實、操船不當、海氣象資訊之不注意與機械使用不當等因素約佔了七成。

在台灣海域的海事案件現況方面，依據彙整交通部與農委會之相關統計數據資料發現，近年來台灣海域商船及漁船所發生的海難事故每年平均約為八百件以上，平均每年所造成之人命

* 國立台灣海洋大學 商船學系 副教授

損失約為一百一十人左右；換言之，平均每天至少發生兩起海事案件，而平均每三天即有一條海上人命的損失，平均每四天即有一艘船舶沉沒（歷年船舶海事統計與遭難漁船漁民如表二、表三所示）。¹

表二 歷年船舶海事案件統計表
(八十一年一月一日~九十一年十二月三十一日)

	基隆港務局 (件)		高雄港務局 (件)		台中港務局 (件)		花蓮港務局 (件)		合計 (件)	船損 (艘)	人傷 (人)	船沉 (艘)	人亡 (人)
	我國	外海	我國	外海	我國	外海	我國	外海					
八十一年	118	81	59	83	8	0	14	9	372	148	23	63	50
八十二年	91	50	43	82	14	5	11	3	299	137	7	41	54
八十三年	78	33	54	68	20	3	22	2	280	153	13	43	32
八十四年	42	27	53	59	16	4	9	4	214	95	4	39	30
八十五年	81	32	44	107	17	2	15	3	301	142	8	35	75
八十六年	71	43	55	99	20	6	11	1	306	143	6	19	15
八十七年	79	24	56	90	23	4	17	2	295	120	7	40	42
八十八年	70	37	77	92	12	4	19	4	315	133	13	68	44
八十九年	106	26	60	68	14	2	11	0	287	142	10	64	112
九十年	62	26	67	70	11	2	38	0	276	105	50	44	36
九十一年	55	20	56	73	11	3	36	0	254	81	13	41	29
合計	853	399	624	891	166	35	203	28	3199	1399	154	497	519
平均值	77.55	36.27	56.73	81	15.10	3.18	18.45	2.55	290.82	127.18	14	45.18	47.18

資料來源：陳彥宏主持「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立」專題研究計畫，交通部科技顧問室，2004年3月。

表三、歷年遭難漁船、漁民統計表
(八十一年一月一日~九十一年十二月三十一日)

年度	遭難漁船數 (艘)	沉沒或失蹤 (艘)	死亡 (人)	重傷 (人)	輕傷 (人)	失蹤 (人)
八十一年	451	124	89	13	49	73
八十二年	275	53	70	12	19	38
八十三年	433	49	69	11	8	43
八十四年	378	39	65	12	9	40
八十五年	1032	155	73	10	19	65
八十六年	441	42	46	12	30	21
八十七年	552	49	59	12	39	25
八十八年	527	96	62	6	77	18
八十九年	519	96	68	16	38	14
九十年	556	109	58	11	92	20
九十一年	442	70	59	8	51	18
平均值	509.6	80.2	65.3	11.2	39.2	34.1

資料來源：陳彥宏主持「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立」專題研究計畫，交通部科技顧問室，2004年3月。

上述彙整自交通部與農委會的相關統計數據，多年以來一直扮演著分析台灣海事安全的指標角色，但數字的背後代表著什麼涵義？長久以來，似乎沒有受到政府應有的重視，學術上的研究也屈指可數。

¹ 陳彥宏主持「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立」專題研究計畫，交通部科技顧問室，2003年10月-2004年3月



在「八掌溪」事件後不到二天的時間，政府將國防部「國家搜救協調中心」升格為行政院「國家搜救指揮中心」，這幾年，復經「花蓮一號」、「馬尼拉精神號」、「阿瑪斯」、「新龜山島二號」、「廣源輪」、「元勝二號」等等海事案件的洗禮，我們除了明顯的看到政府部門不斷的在強化海巡署救難、救生等這類被動的工作上有顯著的績效以外，真正主動積極之預防工作的「務實」投入到底有多少？成效又有多少？

所謂「揚湯止沸，不若釜底抽薪」，所謂「前車之鑑」，又所謂「菩薩畏因，眾生畏果」。平心檢討，我們是否能從這每年數百起的海事事故中學習到什麼？這應該才是一個更值得讓我們思考的問題。

三、台灣海事安全議題的重新思考

就統計的數字而言，台灣的海事案件十餘年來一直沒有什麼明顯的變化，往好的方向想，是說沒有變壞，但往檢討的方向去思考，卻可以說是一直沒有什麼改善的跡象。

我們詳細分析 91 年、92 年度海巡勤務指派的資料以及行政院國家搜救指揮中心的資料發現²，海巡署的船艦，在有關「為民服務」方面的救難、救生任務的船艦派遣數量，卻不斷的逐年提升。依過去的研究報告顯示³，海巡船艦出動任務頻率提升 2.54 倍，海上兵力派遣提升 6.08 倍，海上遇險事故與需要救援的係數也由 17.39% 提升至 44.16%。這個不爭的事實對海巡機構而言，實在可以簡單的用「疲於奔命」、「搏命演出」來形容。

我們的海巡署在為民服務的船艦兵力派遣的現象，就政府在為保障人民生命財產安全的努力而言當然是好的，但我們卻可以從下列二個角度再予以從新思考：

其一 海上的救難與救生是很重要的工作，但是更重要的是，如果海難事故不發生，換言之，就沒有必要執行所謂的海上救護的作業；

其二 當有限的海巡署船艦資源提供更多的「安全」(Safety) 方面的任務與服務的時候，也就是意味著，海巡在「保安」(Security) 方面的任務能力的自然削減，也意味著台灣海上「保安」的風險在無形中提升。

海事調查機制的問題

海事案件的調查對於海事安全而言扮演著極為重要的角色。我國現行海事調查之職權是屬於各港務局之「海事評議委員會」及交通部之「海事復議委員會」，其功能除了釐清海事發生的原因，提供船舶安全航行之建議改善事項外，並包括行政責任之評定等等。整體架構似乎可行，但經數十年的施行經驗，可以簡單的點出下列三個值得思考的問題。其一，海事調查機制何時啟動？其二，航行安全建議做了多少？其三，港務局兼任航政、港務行政是否會有「球員兼裁判」的爭議？

² 陳彥宏主持「海巡勤務指揮任務通報電腦交換格式之雛形設計研究」專題計畫，行政院海岸巡防署 2003 年 12 月-2004 年 5 月。

³ 陳彥宏，September 2002，台灣海難搜救體系之分析與檢討，運輸計畫季刊，第三十一卷，第三期，pp 635-662.



舉例而言，以英國、日本、台灣三國的海事調查業務量做比較，可以明顯的發現台灣的海事調查的「業務」量明顯低於英、日二國（詳如表四）。這個現象是否說明台灣的海事安全高於英、日二國？還是台灣的調查機制決不輕易啓動？還是台灣的現行組織架構中根本沒有充分的人力與能力執行海事調查的工作？

表四 中英日海事調查人員業務量比較

我國	評議案件/人	0.38 件
英國	深入調查案件/人	2.85 件
日本	海難審判案件/人	3.23 件

資料來源：陳彥宏，郭俊良，May 2000，我國海事調查現況之研究，第一屆兩岸航運科技學術研討會，國立台灣海洋大學，pp167-174.

海事預防機制的問題

海事調查為促進海上航行安全及防止海上污染的重要手段，1997年11月27日國際海事組織(IMO)於第A.849(20)號決議案中通過採納了「海事調查國際章程」(Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents)。在「海事調查國際章程」第12節中，對海事調查報告的發行及對IMO的遞送規定作了詳細的規範。其中要求包含海事發生情境及原因之調查報告應儘早地完成，並對社會大眾及航運界公佈，以記取海事事故的教訓，並進而加強海上人命安全及保護海洋環境。

以英國海事調查委員會(MAIB)為例，該組織每年均依據海事事故調查之結果，針對各單位之缺失，作出了很多非常有貢獻的航安建議。(詳如表五所示)

表五 英國海事調查委員會航安建議統計

航安建議對象	1998	1999	2000	2001	2002
航運公司	23	65	58	90	76
漁船船東	-	-	35	8	33
海巡機構	50	27	-	23	20
港務機構	14	11	6	6	19
船級機構	-	-	-	-	5
船廠/製造商	-	-	6	4	2
國際海事組織	2	1	6	-	1
其他海事組織	-	-	5	6	7
其他政府部門	7	13	2	12	1
其他	-	-	19	10	2
船旗國	3	1	1	-	-
總建議案件	99	131	138	159	166

資料來源：MAIB年報(1998,1999,2000,2001,2002)資料彙整

雖然對船舶航行安全之建議改善事項，也係為我國各港務局海事評議委員會之評議事項之一，然而，我國各港務局海事調查單位自民國八十年以來，對航安相關單位發出任何航安相關建議的次數實在是少之又少，其中還有很多年都是掛零。台灣的這個現象是否又告訴我們什麼？



難道是說我們已經達到不太需要建議與改善的境界了嗎？

過去因海事調查而生的預防機制之建立，我們除了在「阿瑪斯」油污事件後曾看一陣的短暫激情外，其餘實多乏善可陳。海事事故所付出的代價是生命、財產、環境，人們如果不能從每一個事故中記取教訓，並從事故調查中學習成爲預防事故再發生的重要基石，那麼所有的犧牲都是白費的，所有事故都只會一再的重演。平心檢討，我們台灣需要改善的地方實在還很多很多。

船舶檢查機制的問題

就分析 91 年、92 年度海巡署的勤務指揮通報資料顯示，在海巡署有關派遣船艦進行海上救難的工作案件中，發現有非常大的比例是在進行對「故障」船舶的救援、戒護或拖帶工作。

詳細分析這些包括因失去動力、機械故障、航儀故障、船舶浸水等等而造成的海事案件發現，非常多數的海事事故發生之基本的癥結在於船舶本身的保養與維護狀況不良甚至是操作不當所致。但事故衍生的後果卻是政府投入船艦兵力進行救援（rescue）工作，甚至投入政府部門根本不應該介入的撈救作業（salvage）與拖帶工作（towing）等等之商業行爲。

這類的情事要完全避免當然很難，但卻可以藉由落實船舶安全檢查機制，很容易的達成減低船舶機械故障的風險，這是個再簡單不過的邏輯推理了。

以加拿大爲例，船舶安全檢查屬交通部之權責，而隸屬於海洋漁業部的海岸防衛隊則有海上搜救之職責。爲減少一些不必要及可避免的海上搜救任務，加拿大海岸防衛隊以主動舉辦船舶安全檢查的競賽，來加強海上安全意識的宣導與教育，並藉以及早發覺有高風險的不安全船舶，俾進行後續的輔導。施行以來，成效良好，除了明顯減少海上救援任務外，也拉近了與民眾間之情感。

因此，就上述海巡署有關派遣船艦進行對「故障」船舶的救援、戒護或拖帶工作的現況，是否同時反應出台灣的船舶，特別是台灣的漁船，在船舶檢查機制上有著顯而易見的缺憾存在？

問題很簡單，其一，現有的國內船舶的檢查機制是否落實？其二，目前問題最大的漁船檢查機制是否落實？有關單位仔細想想也就有答案了！也就能解決大部分的問題了！

但是，外國籍船舶呢？我們台灣是否有一套對在到訪台灣的外國籍船舶的安全檢查機制呢？是否有一套制式化全球通行的港口國管制（Port State Control, PSC）制度呢？

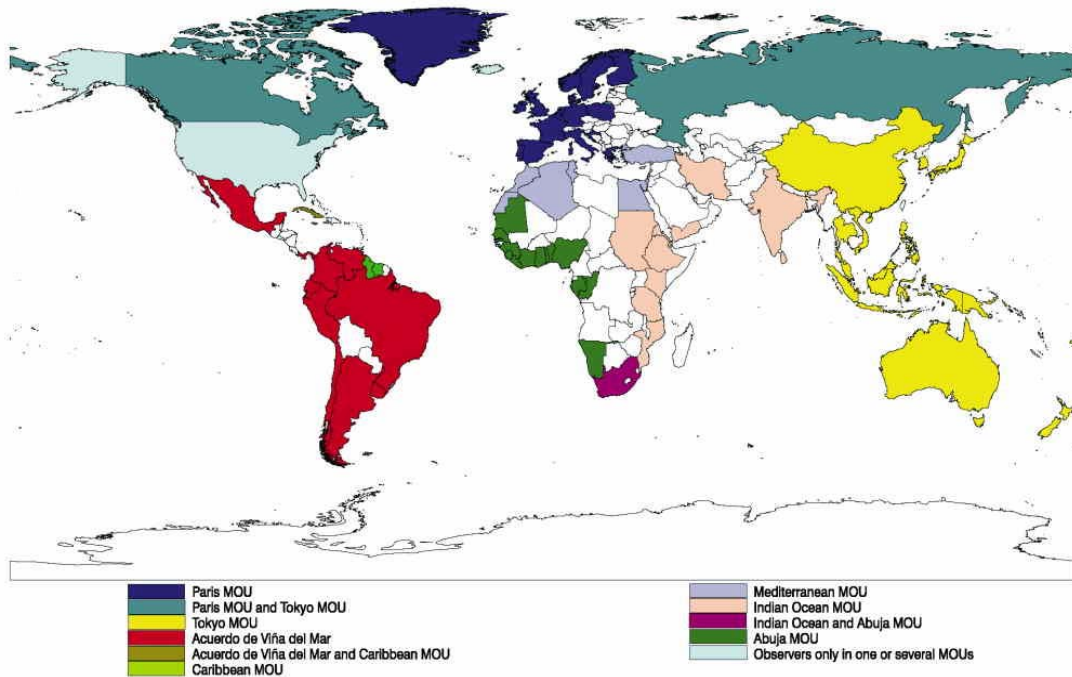
港口國管制制度（Port State Control, PSC）是目前全球普遍施行的一種船舶安全檢查制度，其主要目的在於打擊對航運安全有重大威脅的次標準船（sub-standard vessel），檢查的對象是外國籍船舶，查驗率 25%。目前全球主要海事國家均採納加入本檢查制度並結盟共同執行，如歐洲及北大西洋區域的 Paris MOU、拉丁美洲區域的 Acuerdo de Viña del Mar、亞洲太平洋區域的 Tokyo MOU⁴、加勒比海區域的 Caribbean MOU、地中海區域的 Mediterranean MOU、印度洋區

⁴ 東京備忘錄 18 個會員國包括：澳大利亞、加拿大、智利、中國、斐濟、香港、印尼、日本、南韓、馬來西亞、紐西蘭、巴布新幾內亞、菲律賓、俄羅斯、新加坡、泰國、萬那杜、越南；4 個觀察會員國包括：緬甸、澳門、北韓、所羅門群島、美國。



域的 Indian Ocean MOU、西非與中非區域的 Abuja MOU、黑海區域的 Black Sea MOU（如下圖所示）。

Regional agreements on port State control



區域性的港口國管制，台灣因政治關係不能參與，但對於到訪台灣的外籍船舶，我們的交通部在這一、二年，雖然也已經開始培訓人員執行檢查，但總因人力、角色、機構等等諸多因素的限制，而顯得成效不彰。

考量台灣目前在外國籍船舶檢查的執行困境，因此，對於到訪台灣的外籍船舶的檢查工作，為了避免因對外國船舶查驗而與港口營運產生不必要的困擾，改由一個與港埠經營機構不同的機構，客觀、中立的來執行此一查驗任務，應該是合理的。

四、國外海事安全的主導機構

在國際上行之有年的飛航安全體制中，各國都會由一個專業、獨立、客觀的機構來主導飛航安全的議題，我國也不例外地在行政院下設有「飛航安全委員會」來從事相關的工作，且自成立以來一直有著為全體國人所肯定的卓越績效。

事實上，設立一個專業、獨立、客觀的機構來主導安全的議題，其實，不止飛航安全如是，一般的運輸安全也是一樣的，牽涉到國際事務，牽涉到海上生命、財產、海洋環境的海運安全更也是一樣需要的。

在分析各主要國家與國際組織的海事安全體制中發現，各國幾乎都設立有主導海事安全的機構（如表六所示）。各國國情不同，機構位階有高有低，有直屬中央部會級的，也有直屬交通



部級的機構，但同一特點就是，這些機構都是高度的專業、中立、客觀、獨立的進行海事的調查與預防的工作。

表六 各國海事安全機構

澳大利亞	運輸安全局 (ATSB) Australian Transport Safety Bureau, Australia Website: http://www.atsb.gov.au
澳大利亞	國家海事安全委員會 (NMSC) National Maritime Safety Committee, Australian Website: http://www.nmsc.gov.au
加拿大	運輸安全理事會 (CTSBS) Transportation Safety Board of Canada Website: http://www.tsb.gc.ca
芬蘭	事故調查理事會 (FAIB) The Accident Investigation Board of Finland, Finland Website: http://www.onnettomuustutkinta.fi
香港特別行政區	海事處 (MARDEP) Hong Kong Marine Department Website: http://www.mardep.gov.hk/hk/home.html
日本	海難審判廳 Marine Accidents Inquiry Agency, Japan Website: http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm
荷蘭	運輸安全理事會 (DTSB) Dutch Transport Safety Board, The Netherlands Website: http://www.rvtv.nl
紐西蘭	運輸事故調查委員會 (TAIC) Transport Accident Investigation Commission, New Zealand Website: http://www.taic.org.nz
瑞典	事故調查理事會 (SHK) Board of Accident Investigation, Sweden Website: http://www.havkom.se
美國	國家交通安全理事會 (NTSB) National Transportation Safety Board, U.S.A Website: http://www.nts.gov
美國海岸防衛隊	調查與分析辦公廳 Office of Investigation and Analysis, USCG, U.S.A Website: http://www.uscg.mil/hq/g-m/moa/casualty.htm
英國	海事調查委員會 (MAIB) Marine Accident Investigation Branch, United Kingdom Website: http://www.maib.dft.gov.uk/
海事調查員國際論壇	海事調查員國際論壇 (MIIF) The Marine Accident Investigators International Forum http://www.maiif.net/
國際運輸安全協會	國際運輸安全協會 (ITSA) The International Transport Safety Association Website: http://www.itsasafety.org/
聯合國國際海事組織	海事安全委員會 (MSC) The Maritime Safety Committee, International Maritime Organisation Website: http://www.imo.org/
歐洲共同體	海洋安全委員會 (COSS) Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships, Maritime Transport, European Union

五、結論與建議 - 催生台灣海事安全委員會

台灣，這個海洋國家的陸海空交通運輸安全體系，在交通部下有「道安委員會」，在行政院下有「飛安委員會」。然而，卻很遺憾的沒有一個「海安委員會」來照顧與關心這個維繫台灣命脈的海運安全。

海難、海上事故，當然是很難完全避免的，但是卻可以透過一定的機制達成預防的效果，例如「海事調查機制的建立」、「海事預防機制的施行」、「船舶檢查機制的落實」等等都是非常積極的方法。但是這些機制的運作在國內的現行體制中，一者，未見其具體成效之展現；再者，角色的錯亂與混淆不清；三者，欠缺應有的專業、中立、客觀。這些都是值得我們深入檢討的。

台灣的「海事安全委員會」可以做的事當然很多，但如果能中立、客觀、積極的來進行現有政府機制需要加強之處，例如由海事調查著手，提出預防建議，並督促各有關部門落實預防機制的施行，甚或監督船舶檢查工作的執行或督導港口國管制的功能，則此一組織的功能與使命也就達成了大部分了。

台灣，這個小小的海洋島國，但卻是個不折不扣的海運大國。然而當我們環顧海洋台灣發展的這幾十年的歲月，我們卻也讓很多在海上工作的生命、財產還有乾淨的海洋環境，隨著每年數百起的海上事故，被無情的消滅與消耗。建立一個台灣的「海事安全委員會」對於提升台灣的海事安全有其正面與積極的意義，對於建立海洋台灣成爲一個航運安全的台灣，海洋環保的台灣更是必須的，對於台灣海域上面的人命、財產、環境還有我們台灣的後代子孫而言都是刻不容緩的。

台灣海上交通安全的願景其實很簡單，我們的願景是，未來的「海事安全委員會」沒有海事案件可以調查，我們的願景是，我們的海巡機構沒有海上救難任務可以執行！我們的願景是，我們自由、民主、繁榮、富裕的海洋台灣，是一個有安全的航運與乾淨的海洋的台灣！



海盜案件紀要

2004年03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：2004/03/01

時間：2315 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 06 度 02 分；東經 106 度 54 分

案情摘要：

在雅加達停泊區，五名海盜持刀登上一艘散裝船，並且偷取一艘救生筏。當時當值船副拉警報，海盜馬上搭乘一艘快艇逃離。印尼當局已被通知。



日期：2004/03/03 時間：0400 UTC

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Tanjung Priok 錨泊區，三艘小艇，趁著船上執行日常工作期間，接近一艘貨櫃船尾部。船員發現此一情形，命令小艇離開。之後，船員發現船上的救生艇引擎遺失。原來海盜利用聲東擊西的方法，當船員忙著處理小艇的問題時，悄悄登上貨櫃船。

日期：2004/03/05 時間：1430 UTC

地點：印尼 經緯度：南緯 01 度 48 分；東經 108 度 04 分

案情摘要：

一艘未亮燈的小船接近一艘航行中的液態瓦斯船（LPG），當小艇接近至該輪 20 公尺時。海盜看見船員已經警覺到時，打消登船念頭並駛離。

日期：2004/03/06 時間：0540 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Tanjung Priok 海域，三名蒙面海盜持刀並利用長板登上一艘停泊中的貨船，海盜痛毆當值船副並導致胃部、腿、背部受傷。海盜空手而回。在兩天之內，這艘船被攻擊兩次。

日期：2004/03/13 時間：1620 LT

地點：麻六甲海峽 經緯度：北緯 04 度 51.2 分；東經 98 度 19.5 分

案情摘要：

在 Aceh 東方海岸，八名海盜持機槍，搭乘一艘漁船，企圖登上一艘航行中的油輪。該輪加快船速，拉警報並採取閃躲的策略。海盜向油輪開火，導致該輪航行燈、住艙與舷邊的救生艇損壞。十五分鐘後，海盜放棄登船並駛離。

日期：2004/03/16 時間：2340 LT

地點：新加坡海峽 經緯度：北緯 01 度 14.13 分；東經 103 度 34.7 分

案情摘要：

在 west OPL 錨區，武裝海盜登上一艘拖船，使用刀械擄獲五名船員。海盜帶他們至船長住艙，並命令他開門。海盜用長刀脅迫船長，並洗劫該住艙。0040 時，海盜帶著洗劫船員的財物、現金與貴重物品逃離。在此海盜攻擊期間，有三名船員受傷。

日期：2004/03/17 時間：0240 LT

地點：印尼 經緯度：南緯 06 度 01 分；東經 106 度 54.1 分

案情摘要：

在 Jakarta 的 Tg. Priok 錨區，一名海盜使用繩鉤攀登上一艘油輪。警覺船員拉警報，海盜



跳船逃逸。事發後，檢查該輪，發現綑綁救生筏的皮帶被割斷。除此之外，無其他東西被偷。

日期：2004/03/22

時間：1730 UTC

地點：印尼

經緯度：南緯 04 度 02 分；東經 106 度 38 分

案情摘要：

在 Gelasa 海峽，六名海盜持槍與刀械，登上一艘因引擎故障而漂流的貨船。海盜攻擊當值的 A/B 水手並脅迫他，帶海盜至船長住艙。當船長打開艙門，海盜洗劫該艙現金、個人物品與財物，最後搭乘汽艇逃離。

日期：2004/03/24

時間：0505 LT

地點：印尼

經緯度：不明

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，四名海盜搭乘一艘小艇企圖登上一艘油輪。二名海盜開始攀爬錨鍊，另兩名海盜在艇上接應。警覺的船員發現並拉警報，海盜隨即刻逃離。

日期：2004/03/26

時間：1000 LT

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 39 分；東經 104 度 50 分

案情摘要：

離 Selat Berhala 大約 34 哩的海域，六名不明人士搭乘一艘灰色漁船。漁船上沒有任何識別標誌。該漁船人士企圖登上一艘航行中的貨船。船長拉警報並集合船員，該漁船放棄登船企圖。

日期：2004/03/27

時間：1440 UTC

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 05 度 42.8 分；東經 97 度 49 分

案情摘要：

一艘補給小艇命令一艘航行中的散裝船停車。當散裝船繼續原航向航行時，小艇開始追逐該船並朝甲板與駕駛台開火，企圖迫使船長停船。船長呼叫小艇，他被告知這是一艘軍用小艇。小艇數次朝散裝船開火後，即停止並駛離。

日期：2004/03/28

時間：0048 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 02 度 37.4 分；東經 101 度 27.7 分

案情摘要：

數位不明人士，搭乘一艘未亮燈光的小艇，企圖登上一艘航行中的汽車船。該船採取迴避閃躲措施，並開啓燈光；集合船員，用探照燈照射小艇。該小艇不明人士發現行蹤暴露，放棄登船企圖。

日期：2004/03/28

時間：1900 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 03 度 03 分；東經 100 度 47 分



案情摘要：

三艘快艇接近一艘航行中的散裝船。每艘快艇大約有四名人士並持有手槍。警覺船員發現異象並採取防禦措施，阻止了海盜登船。

