



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第十一期 Issue No. 11
2004年11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

《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
對海事法規制修訂之建言.....	2
要聞剪輯.....	3
本會會訊.....	7
海事法規動態報導.....	9
專題報導.....	9
台灣週遭海域大陸漁船越區捕魚現況暨因應對策之探討（下）.....	9
海盜案件紀要.....	18



海運專論

對海事法規制修訂之建言

朱于益

通常有許多人對於政府所訂頒之法規有很不正確之見解與批評，諸如所謂“法令多於牛毛”及“朝令夕改”，其實“法令多於牛毛”正是法治國家所追求之目標，法令愈多愈明確不僅人民之行爲有所遵循，而公務人員在處理各項事務時亦於法有據，自可避免無法無天之關說等弊端。再就“朝令夕改”而言，那更是進步之象徵，時代在不斷進步，科技亦不斷推陳出新，不合時代之法規自應適時作適當之修正。茲以美、日兩國爲例足證此言之不虛：美國之聯邦法規，單海事法規部分疊置即超過半個人身高，而日本之海事法規即係採活頁，隨時可將不適用之部分抽換插入新規定。

反觀我國之海事法規，海商法係民國十八年所制訂，民國五十一年始作第一次修正，第二次相隔三十七年再修正。船舶法係民國十九年所制訂，民國五十一年始作第一次修正，民國六十三年始作第二次全面之修正，嗣後於民國七十二年、民國八十五年及民國九十一年雖曾作三次修正但均屬枝節之問題。而航業法係民國七十年始制訂，民國八十四年作第一次修正，民國九十一年作第二次修正。商港法係民國六十九年所制訂，民國七十五年及民國八十五年作小幅修正，而最後一次修正是在民國九十一年。船員法則係於民國八十八年始制訂，民國九十一年作一次修訂，其間隔都相當久遠。

更離譜的是依母法所制訂之規則，以對船舶安全影響最大之船舶設備規則第二編救生設備與第三編救火設備而言，皆係於民國六十四年參照一九六〇年海上人命安全國際公約而訂定發布施行者。但該國際公約早於一九七四年重新締訂，嗣後幾乎每年復均有大幅度之修正，可是我國之該兩編規則已近三十年未隨之修正，如果航行國際航線之我國船舶仍依該規則配賦設備，則可斷言必無法通過各靠泊國家港口當局之港口國管制，將使我國船隊無法在國際航線上順利通航。可是很好笑的是當年有某位主管人員不僅不圖即時修改規則以與國際接軌，反而指責執行檢查之船級機構未依我國規則而逕依公約之規定檢查發證爲違法。其實，如果船級機構檢查之標準低於我國規則，自屬違法，但採遠較我國規則標準爲高之公約規定施行檢查，應不致有違法之問題。不過我國規則之標準遠低於公約之標準若再不即時配合公約修正，恐將爲國際譏爲落後之國家矣！

再就我國之海事法規全面制修訂發布之時機而言，吾人可以發現係在民國六十年代爲最多，尤其是船舶法之各項子法幾皆在該段時機制修訂發布。究其原因係因在該段時期，交通部爲因應國際海事組織前身政府間海事諮詢組織之成立，而在當時之中國驗船協會設“交通部國際海事問題研究組”調任專人從事該國際組織所締訂各項國際公約之研究，如一九六〇年海上人命安全國際公約及一九六六年國際載重線公約等，並摘其要點制修訂我國之船舶法及其子

法。惜該“交通部國際海事問題研究組”雖政府每月只補助數千元卻因精簡組織而予撤除，撤除後有關海事法規之制修訂即形成空窗期。當局只有在必要時始頭痛醫頭腳痛醫腳，以工程發包之方式，由有關機構以搶標之方式委託研究。其品質與成效自屬意料之中。因而每有將研究之成果束之高閣之情事，令人惋惜。

解決之道，吾人認為宜仿國外如日本之先例，宜聘專家學者設立海事法規研究小組或委員會，由專人經常配合國際海事組織或聯合國與其所屬組織所締訂之公約、規則、章程及各項決議案等，從事對我國海事法規作有系統之制修訂研究，並陸續發布施行。至於該海事法規研究小組或委員會應設於何處？吾人認為有下列兩適當之處，其一設於官方之交通部交通運輸研究所內，另一則委設於民間之法人機構如中華海運研究協會。唯如此，始能使落伍之我國海事法規趕上時代之列車與國際接軌。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：丁士展、黃國英（依姓氏筆劃為序）

巴拿馬運河通航費漲升 定航業大反彈

巴拿馬運河管理局（PCA：Panama Canal Authority）提出漲升巴拿馬運河通航費計畫，引起定期船海運業者大反彈。一直以來，貨櫃船之通航費係由定航業者與 PCA 雙方決定，以甲板下部分（Under Deck）及甲板上部分（On Deck）之一部分為課徵對象。然 PCA 之計畫案係以甲板上部全體為對象課徵，亦即貨櫃船之總容積（Capacity）均列入課徵對象。依船公司之估算，以 3,000 TEU 級貨櫃船為例，約增加 5~6 成之通航費，故定航業者擬聯合國、內外海事相關機構及託運人等要求 PCA 撤銷該計畫。

巴拿馬運河之通航費，不論船種為何，皆以容積為課徵基準。具體而言，PCA 係以自行算定之巴拿馬運河淨噸位乘以一定金額（約 3 美元）算出通航費。巴拿馬運河淨噸位則係依噸位公約所發國際噸位證書上所載用以計算國際總噸位之船舶總容積乘以係數而得。此即所謂的「巴拿馬運河世界通用丈量制（PC/UMS）」之制度。以 A 船公司為例，PCA 之漲升案如依計畫實施，則就通航巴拿馬運河之代表船型 3,000 TEU 級貨櫃而言，每船通航費用將從原來的 14 萬美元提高為 21 萬美元，綜合各定航關係業者之言，則其漲幅高達現行費用之 5~6 成。PCA 已於今年 8 月向世界海運相關團體及定航各公司發出將於明年初提高巴拿馬運河通航費計畫之通知。

定航業者對此通知大表反彈，所持理由為 a. 漲升理由不明確；b. 一次之漲幅過大。「巴拿馬運河之通航費用與各附加費乃基於“巴拿馬運河之永久中立與運營相關諸條約”所定，為公正合理之規定，宜維持現行費率（TARIFF）」此為定航業者所採態度。唯業者中也有以「PCA 利用近年美東貨量之激增而針對貨櫃船大調通航費之計畫」而大表不滿。10 月以來，ICS



(International Chamber of Shipping)、WSC (World Shipping Council) 陸續與 PCA 會談，討論通航費漲價問題，然現階段仍未獲致結論。有關消息來源透露，PCA 會聽取關連業者對漲價計畫之意見，但對計畫之撤回表示消極之態度。PCA 之步驟為先聽取關係業者意見後才正式發表通航費漲升計畫，並於發表後 90 日付諸實施。因此目前仍未知確於何時生效。定航業者考慮除 ICW、WSC 外，也聯合美國主要託運人協會、NITL (National Industrial Transportation League) 要求撤銷該計畫。

船員薪資及保險費用顯著上升分居一、二名

根據英國顧問公司 Moore Stephens 所作運航成本基準 “Up Cost 2004” 之報告指出，在各項船舶營運成本中，漲勢最為明顯的為船員薪資及保險費用，不論其為何種船型。依船型分，VLCC 及 Product Carrier (油品船) 之 2003 年後漲幅，分別達 12.4% 及 10.4% (該顧問公司於 10 月 19 日公佈數字)。就散裝船而言，其成本成長因船型而異，而以 Panama Type 之 9.8% 漲勢最快。至於貨櫃船及冷藏船之運航成本，其去年來之成長水準則各上升 9.8% 及 10.2%。而船員薪資之漲幅則為所有船型之運航成本項目中之最大者。依船型分，VLCC 之船員漲幅為 8.6%，而 Suezmax Tanker 則為 6.4%。成本提昇之次高項目為保險費用，Capesize Bulker 之漲幅達 29.4%，Reefer 高達 30.1%。“Up Cost 2004” 報告乃以 17 種不同船型之 800 艘船為對象所作，以船員薪資、船用品、修繕、保險及管理五項主要運航成本細分為 12 分項之分析而得。

油輪運輸市場，租金節節上升，油輪運費連續八周創新高

國際能源組織 (IEA) 公布，全球第三季耗油量同比上升百分之三，中國耗油量上升超過一成四，令油輪運力供應極度緊張，運費不斷飆升。由阿拉伯灣至日本的運費上周五在世界油輪運費表 (WS) 上急升了五十五點，到二百六十五點，為 1973 年石油危機以來新高。倫敦船舶經紀 E. A. Gibson 表示，石油公司和貿易商為趕及完成十一月的裝貨計劃，上周爭相租用了三十一艘 VLCC。目前至少還有二十批貨要裝，但市場上只剩下十五艘油輪可裝十一月的貨。奧斯陸船舶經紀 P. E. Bassoe 表示，原油價格持續高漲的恐慌，已經蔓延到油輪運費。租船人都在搶奪所有可租的油輪，把運費不斷推高。北半球冬季將至，運費短期也難以回落。

在眾多航線中，以阿拉伯灣至日本的運費最為高昂。在這航線上，一艘 VLCC 扣除燃料費、港口費等成本支出後，每日可賺十八萬七千三百五十四美元。這條航線在 WS 上現報二百六十五點，較上周尾段高五十五點。VLCC 船由阿拉伯灣至美國的運費在上周五升了 WS 三十四點五，報一百八十七點。VLCC 船西非至美國運費上升了百分之三十一，在 WS 上報二百三十點。

美國將限制木質包裝材料之輸入

自 2005 年 9 月 16 日起，美國農業部動植物健檢服務 (APHIS, Animal & Plant Health Inspection Service) 將依聯合國 FAO (Food & Agriculture Organization) 所定 ISPM (International Standard for Phytosanitary Measures) 第 15 條之規定，正式導入輸美木質包裝材料之限制措施，



在該規定正式生效前，其限制措施將分階段導入，明年 9 月 16 日後，如有違者，將受嚴厲處罰，某些船貨可能被退回。只要未發現有樹皮，來自日本之貨物，尚可接受一年，如包裝材料留有樹皮，則必需以甲基溴化物（Methyl Bromide）煙燻或依 ISPM 第 15 條之規定，加以熱處理，來自中國及香港之貨物則必需事先煙燻及證明。

美西洛杉磯與長堤兩港口壅塞情況嚴重，勞資爭議短期無法解決

洛杉磯和長堤兩港口壅塞持續約半年，雖然已新增臨時碼頭工人投入服務，情況仍未有改善跡象。據洛杉磯時報報道，目前每天平均有三十九艘貨櫃船在兩港錨泊，連同在附近逗留的船隻，每天約有八十五艘貨櫃船在等候裝卸，每艘貨櫃船平均要六天的周轉時間，以兩港每天最多能完成五十艘船的裝卸推算，港口壅塞情況只會日益加劇。工會與資方互相指責對方為港口壅塞的罪魁禍首，勞資雙方合力解決港口壅塞問題的希望渺茫。代表航運公司和碼頭經營商的太平洋海事協會（PMA）與國際倉碼工人聯會（ILWU）曾經達成協議，今年內增聘五千名臨時碼頭工人。目前已有二千九百人投入工作，每周再有三百五十人經訓練後加入。但 ILWU 日前指出，由於工作辛苦，加上訓練設施不足，已有四分之一的臨時工人辭職。而十一月起延長碼頭運作時間的計劃亦因工人訓練進度未如理想而被迫推遲至明年初。

目前正值美國零售商為感恩節和聖誕節準備應節存貨的時候，他們都為貨物因港口壅塞而延遲交貨大感頭痛。WAL-MART 今年已為聖誕節提早進貨，但也難保百分之百奏效，以旺季高峰在十一月往後推算，樂觀估計港口壅塞仍需最少四至八個星期方能紓緩。因此，部分航商改用美西第三大港奧克蘭港、加拿大的溫哥華港、甚至墨西哥的港口，不靠長堤和洛杉磯港的貨櫃船在本月由二十班激增至四十班，但由於其他港口本身規模較小，港口容量已無法負荷改靠的貨櫃船裝卸。連接兩港的鐵路公司最近向港口當局表示，鐵路系統根本沒有足夠人手幫助疏導貨流。貨車司機也因長時間的延誤而開始拒接工作。兩港港口壅塞，造成大量空櫃堆積在美西，不能運回亞洲。越太平洋貨物的船期延誤將會滾雪球般愈來愈嚴重，短期內無法解決。華盛頓大學海事學者赫舒曼認為，港口壅塞其實是港口營運、陸路運輸、鐵路系統等多個環節容量不足造成的基礎設施問題，除非有重大改善，否則面對日益龐大的貨量，未來五至十年內將持續出現港口壅塞的情況。

長堤港今年將跨過五百萬 TEU 年櫃量門檻

美西洛杉磯、長堤兩大港口壅塞導致美國線船公司經營成本增加，卻使得兩大港之一的長堤今年貨櫃量提高，預期該港在今年將突破五百萬 TEU 櫃量創新高。長堤港務局統計，該港今年一至九月櫃量已達四百零八萬八千 TEU，比去年同期增加百分之廿點五，也就是說，該港只要在第四季保持平均單月櫃量超過卅四萬 TEU，將可輕易跨過五百萬 TEU 年櫃量門檻。該港是在 1998 年首破四百萬 TEU，曾位居全球第六大與美國第一大貨櫃港，一直到 2000 年才被洛杉磯港超前，2003 年洛杉磯港已突破七百萬 TEU 櫃量名列全球第七大港，而長堤港僅以四百六十五萬八千 TEU 排名在十大以外。



上海港刷新紀錄達 1140 萬 TEU 超過去年櫃量

截至 10 月 23 日，上海港今年的貨櫃吞吐量已達一千一百四十萬 TEU，超過去年全年的吞吐量一千一百二十八萬 TEU。預計今年上海港貨櫃的吞吐量約在一千四百萬至一千四百五十萬箱，繼續穩居世界貨櫃港第三大港。目前，上海港國際定期航線達二十一條，涵蓋全球十二個主要航區，每月國際航班密度在一千七百班次以上，比去年月均量增加二百多班。

上海港務集團表示，港方積極與外資碼頭運營商合作，學習現代化貨櫃碼頭經營、管理與技術經驗。明年底洋山港一期即將投入服務，上海港務集團與其子公司「上港集箱」投入五十億元人民幣資金，成立洋山國際集裝箱碼頭有限公司負責經營一期碼頭。目前上海港合資經營的貨櫃碼頭有六個，貨櫃作業能量約佔全港的七成，上月底和黃港口集團正式簽署投資參建外高橋五期，去年上海港已與馬士基共同投資十一億元人民幣經營外高橋四期碼頭，外資參股四成九。

陽明海運與 Tacoma 港務局簽訂租用碼頭備忘錄明年中開始營運

因應業務擴展需要及提昇越太平洋航線服務品質，以及日趨嚴重的美西港口壅塞問題，陽明海運日前宣布與美國西岸 Tacoma 港務局簽訂租用該港 7-D 碼頭備忘錄，租約將在今年底前正式簽訂，並自明(2005)年中旬由陽明公司正式營運。陽明表示，經由 CKYH(COSCO、K Line、Yang Ming、Hanjin) 聯營團隊之共同合作，目前每週提供一航班至 Tacoma 港往返亞洲與美國西岸，陽明公司與該港務局已有近十年之合作關係；對於太平洋航線業務運量日益擴增，使美國西岸港口如洛杉磯及長堤港面臨漸趨嚴重之作業延滯情況，陽明公司經簽訂租用此新碼頭合作方案，未來可充分利用 Tacoma 港提昇碼頭作業及港邊鐵路聯運網之效率，將可為客戶提供更準確快捷之運輸服務。

COSCO 自 11 月開徵 “Carrier Security Charge”

中國海運巨人 COSCO 於 10 月 19 日宣佈自 11 月 15 日起，開徵輸往北美及加拿大每 20 呎櫃 6 美元之“運送人保全附加費 (Carrier Security Charge)”。隨著 SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) 及 ISPS Code (International Ship & Port Facility Security Code) 自 7 月 1 日之生效，為保全目的，位於北美、加拿大之港口，被迫承擔額外成本。運航於亞洲~北美航線之船公司也必須增加支出以補強各種保全措施，含 ISPS 證明書之取得在內。COSCO 因此決定跟隨歐洲線所採類似措施，就北美航線之貨櫃貨物徵收此新費用。目前多數在東西主航線上運航之船公司，僅就進出歐洲之貨物徵收保全費用。例外的為 Maersk Sealand 及 Hapag-Lloyd 兩家船公司，他們不管航線，以所有貨物為對象徵收此新費用。COSCO 此次只針對北美、加拿大航線貨收取保全費用，不久可望適用至其他航線。

NYK 利用燃油添加劑減少裝卸機具之煙害

作為環境保全之一環，NYK 將減少排氣中煤煙之發煙防止型燃油添加劑 (ECONOFREE-A，日本油化工業製) 導入其東京貨櫃碼頭之柴油引擎裝卸機具使用中。該公



司斷定本添加劑之使用，對於大氣污染物質之減少獲致效果，由於添加劑不需特別機器，故也打算擴大利用到海內外以柴油引擎為裝卸動力之自營貨櫃碼頭。另外 NYK 與三菱商事合作，決定將以液化天然氣（LNG, Liquified Nature Gas）為燃料之櫃場拖車（Yard Truck），導入洛杉磯港之貨櫃碼頭。除船舶外，有關裝卸機具排氣之努力亦在加強中。



本會會訊

「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立（2/2）」 船用即時海氣象觀測系統之推廣及營運策略研討會

本會承辦交通部科技顧問室之委託研究計畫 - 「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立（2/2）」乙案，業於今（93）年 10 月 8 日上午假本會會議室由本案「航行安全資訊服務系統之推動」工作小組負責人林彬副教授主持召開「船用即時海氣象觀測系統之推廣及營運策略研討會」，與航運業界代表對於就本案而自行研發並已進行實船測試之「船用即時自動海氣象觀測系統」未來推廣上可能面對之問題進行意見交換。會中除向與會代表簡報本觀測系統之功能特性及實船測試之進度報告外，並針對本系統之推廣及營運策略進行極為深入及務實的討論。與會代表一致表示，他們極願意秉著回饋社會的心來配合國家政策執行這項海氣象自動觀測的工作，但前提是：（1）不要造成航商過多的營運成本及維護人力上的負擔，以及（2）應有顧及航商營運機密保護的機制。

最後主席對於本次會議做出以下結論：（1）為提高氣象預報服務準確度計，將逐步推廣此觀測設備，但以免影響整體船舶運作之安全狀況及不增加船上操作困難度的前提下為之。（2）設備購置、安裝、維運及檢校之經費將建請政府編列預算來提供協助。（3）資料傳輸費用希望由政府編列預算或由航商來負擔此費用。（4）未來將至各船公司，針對此設備之功能、所提供之效益、船上使用情形做更詳細的溝通。

「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 陳報期末研究報告書

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 10 月 15 日前將該案之期末報告書備函陳報交通部以進行期末審查。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，以期提出兼具務實與前瞻之修法規劃建議。本案執行期間係自去（民 92）年 11 月初至今年 10 月中旬止，期間研究團隊曾兩度拜訪各港務局、召開三次專家學者座談會、商港法擴大修法研討會、及廣邀問卷以綜合各方意見。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以期擴大研究廣度。

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、經營及管理制度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。

「船舶運送業國內航線別成本計算制度之試算計畫」 獲運研所評定為研究計畫成果佳作之殊榮

交通部運輸研究所於前（民 91）年 3 月至同年 11 月間，委託本會所執行之「船舶運送業國內航線別成本計算制度之試算計畫」經運研所評定為研究計畫成果佳作並於今（民 93）年 10 月 27 日來函告知。本計畫係由計畫主持人李樑堅副教授率領研究團隊，針對建立船舶運送業統一會計科目，並研訂船舶運送業國內航線別成本計算制度以及設計成本分攤計算的需求表單格式，及初步電腦軟體開發。為了進一步落實船舶運送業國內航線別成本計算制度之推動，藉由透過國內船舶運送業者提供成本及實際營運資料，參與各航線別之成本計算之試算以了解其運作可行性，並且針對電腦軟體功能、表單格式設計，成本分攤計算方式修訂或增添。此外也再針對 13 項成本計算公式，加以分析探討航線別合理化成本之評估方法，以作為未來補貼審議之參考。

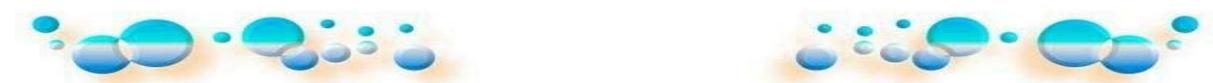
「船舶法暨其子法之檢討研究」委託研究案 完成期中報告

本會辦理「船舶法暨其子法之檢討研究」計畫案，現已完成期中報告，近日接獲交通部指示，研議將自用遊艇之檢查、丈量、登記、發照等事項回歸船舶法增列專章規範，並納入本研究案併案提送。本會將於完成期中報告審查後召開會議研議辦理。

本會完成海運業界電子提單實施現況調查

本會辦理「交通部海運資訊通信系統發展方案海運工作規劃」案，並進行本項「海運業電子提單實施模式研究」。除了就現行國際間已實施電子提單（eB/L）或電子交貨證明（ePOD）作業的相關電子航運貿易平台，例如 Bolero、TEDI 以及 TradeCard 加以評析，同時希望藉問卷調查了解目前國內海運業界電子提單作業的現況以及可能面臨的問題；現經彙整分析之後，將於 11 月 10 日舉辦研討會報告調查結果並詳加探討，提出電子提單（e-BL）實施的可行建議，以供交通部參考。

隨著資訊科技與網際網路的快速進步，各國政府與產業界無不積極推動政府與民間（G2B）



以及民間與民間 (B2B) 的各項商務電子化、便捷化，以維護或提昇國際競爭力。APEC 更明確決議，要求已開發國家之會員國必須在 2005 年達成貿易管理、國際運輸以及貨物通關等相關事務無紙化、便捷化的目標。國際海運業界也在 IMO、UN/CEFACT、WCO 等聯合國組織，以及各國政府與海運業者的多年共同努力下，達到電子艙單報關、以及各式海運文件得與相關業者之間電子資料交換等等的便利成效。另一方面，海運業界更是國際貿易範疇中重要的一環。近年來，在各國政府與企業一致努力期望達成貿易無紙化的國際趨勢下，與海運業息息相關的電子提單作業 (eB/L) 就成為極為重要的一環。

「第三屆海峽兩岸三地航運研討會」延期通告

第三屆海峽兩岸三地航運研討會，原定於九十三年十一月十三、十四日 (星期六、日) 兩天，假台北圓山飯店舉行。但因故不克舉行，將延至十二月十八、十九日兩天於原地點召開，主辦單位對於因此所造成之不便深表歉意，並期待各界能一秉初衷對於延期之會議仍踴躍參加。



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」

中華民國九十三年十月七日交通部電信總局電信專字第 09305083850 號令修正第二點及附件二；並自發布日施行。詳細資料請至交通部電信總局網站 (<http://www.dgt.gov.tw>) 新聞消息網頁中查詢。



專題報導

臺灣與越南海域之陸漁毗連區捕魚現況及應對策之探討

(7)

龔光宇¹ 林大靖² 吳嘉新³

¹龔光宇，現任行政院海岸巡防署巡防處副處長

²林大靖，現任行政院海岸巡防署海洋巡防總局第三 (台中) 海巡隊組主任



參、大陸漁船越區捕魚船型與作業方式

(一) 北部海域：

1、船型：

(1) 鋼質漁船：

船體長約 25-30 公尺，寬約 5 公尺，單俸，噸位約 200-300 噸，船速約 8-10 節以下，船員數約 8-12 人。

(2) 木質漁船：

船體長約 25 公尺，寬約 4 公尺，單俸，噸位約 15-80 噸，船速約 6-8 節以下，船員約 4-7 員。

2、作業方式：

以單、雙拖、延繩釣及置放流刺網為主，將漁獲轉交搬運船收購後，再與我方不肖漁船業者進行交易。

(二) 中部海域：

1、船型：

鋼質漁船：

船體長約 25-30 公尺，寬約 5-6 公尺，單俸，噸位約 80-150 噸，船速約 10 節以下，船員約 12-16 員。

2、作業方式：

此海域作業漁船單拖網漁船大約佔有 90%以上，其原因係採雙拖網捕魚，其所捕撈之漁獲量並未有倍數成長，成本代價高，不符經濟效益；另油料之成本，亦是其考量之成本之一。

(三) 澎湖海域：

1、船型：

(1) 鋼質漁船：

船體長約 30 公尺，寬約 5 公尺，單俸，主機馬力 650 匹，噸位約 100-150 噸，船員數約 12-16 人。

(2) 木質漁船：

船體長約 25 公尺，寬約 4 公尺，單俸，主機馬力 480 匹，噸位約 20-50 噸，船速約 10 節以下，船員約 6-7 員。

2、作業方式：

除以滾輪式、集結及單拖之作業方式實施非法捕魚外，另西嶼至目斗嶼週邊海域亦不乏有以置放蟹籠實施捕蟹作業。

(四) 金門海域：

³吳嘉新，現任行政院海岸巡防署海洋巡防總局巡防組隊員

入侵金門海域之大陸漁船多為木質漁船及舢舨為最多，鋼質漁船極其少見。常見之大陸漁船可分為以下數種：

1、船型：

(1) 木質漁船：

A、小型木質漁船：

長約 8 公尺，寬約 2 公尺，有些有小住艙，部分則無。

B、中型木質漁船：

長約 12 公尺，寬約 2.5 公尺，船員數 4-6 人，有絞網機，以流刺網方式實施捕魚為主。

C、木質雙拖漁船：

此型拖網船長約 15 公尺，寬約 3 公尺，經常以二艘一組，每艘船人員 5-8 人且來去快速。

(2) 舢舨：

此種平底船長約 12 公尺，寬 2.5 公尺，約 0.8 噸，係以鐵架包覆保麗龍板，再平鋪木板而成，船上之另一保麗龍板係用以載運私貨衝山丟包，俗稱小烏龜。

2、作業方式：

(1) 小型木質漁船多為夫妻或父子檔，每年一至三月此種漁船侵入金門西南海域捕撈鰻魚苗，利用凌晨佈放鰻魚網，然後集結於金門島沿岸避風，日間始收網，作業時間多為一至三日。

(2) 中型木質漁船每次佈網（流刺網）約三十件，多利用入夜時佈網於金門礁石區漁場，翌日收網。漁獲當日返港銷售或利用小額貿易模式，就近售予金門地區民眾。此型船亦有改裝成電拖網者。

(3) 雙拖網漁船經常利用夜間入侵金門南海域，拖網而行，俗稱「雙拖」，漁獲量大。

(4) 金門海域所發現之大陸漁船大多屬福建省漳州、廈門及龍海之舢舨型漁船，其大多為夫妻檔或一人單獨從事捕魚，依其出港時間研判，出海作業多為二至三天，且其亦為大、小嶼漁民用來做為小額貿易之工具船，或從事捕鰻、蟹等漁業活動。另外最近亦有發現舢舨漁船從事捕魚作業時，如有漁獲，則有小型木製漁船近靠收購後，即返回母港販賣，舢舨則繼續捕魚。

(5) 另外遇濃霧視線差但風浪好之際，偶有少數漁船（快艇）於夜間從事毒、電、炸魚之活動。

(五) 馬祖海域：

1、船型：

(1) 木質漁船：

船身藍色或鐵灰色，駕駛艙位於船尾，駕駛台上裝有信號燈桿及天線，船艙有絞網機外，設備簡單，無吊桿，約 20-70 噸，船速約 10 節，船員約



6-7 員。

(2) 鋼質漁船（約 150 噸級以上）：

船身尖銳，顏色為藍色或鐵灰色，船名位於甲板線下，較我漁船位置較低，駕駛台多位於船身前段，吊桿位於船身中段，後艙面無建物，亦或與我國大型拖網漁船相似，噸位約 150 噸。船員 10-12 員。

(3) 舷內機快艇（疑似黑金剛）：

船身以玻璃纖維打造，船尾裝置舷內機為動力，多為無船名及編號，船上裝有 T 型雷達乙具及無線電設備。船長約 21 公尺，寬約 4 公尺，深度約 2 公尺，船身輕，馬力大，時速約 65 節，約 1060 匹馬力。於 84 年曾緝捕一艘，至今未曾出現過。船員 5-6 員。

(4) 舷外機小型快艇：

船身以木殼外包玻璃纖維，以一或二部馬力較大之舷外機為動力，機動性較高。

(5) 另有少數由共軍、公安快艇汰除改裝成漁撈作業之鐵殼船。

2、作業方式：

(1) 以漁船兩艘為一組，俟多組漁船聚集徘徊後，逐次越區接近沿岸，捕魚作業；在活動結束遠離海岸九千至一萬公尺後，再行聚集返港。

(2) 大陸漁船從事捕魚作業時，如有漁獲則由二至四艘收購後返回母港販賣，餘則繼續捕魚，依其出港時間研判，均為「晚出早歸」或「早出晚歸」之作業型態。

(3) 該海域越區之大陸漁船至我沿岸捕魚、採蚵、炸魚等以獲其利，亦有與我方漁船在沿岸海域實施走私交易。

(4) 除鐵、木質漁船純屬捕魚作業外，值得注意的是，舷內機快艇多以從事接駁私貨；而舷外機小型快艇則大都從事炸魚及走私活動，其機動性較高，於外海有大船接駁。

肆、驅離大陸漁船越區捕漁之問題探討

一、「沒入漁船」規定，窒礙難行，形同具文：

對於大陸漁船一再入侵我禁止及限制海域捕魚，執法單位為避免造成困擾，並基於兩岸關係情勢之考量及人員收容遣返問題⁴，常不願輕易使用法律所賦予之「沒入漁船」

⁴依兩岸人民關係條例第卅二條暨其施行細則第四十二、四十三、四十四、四十五條規定，雖已針對大陸漁船非法入侵本國廿四浬（限制水域）及十二浬（禁止水域）從事捕魚作業行為，授權巡防機關依法取締執行行政沒入處分，但對人員收容出境問題，依該條例第卅二條第二項規定需依第十八條規定辦理，而其強制出境處理辦法及收容處所之設置及管理辦理，又需由內政部擬訂，再報請行政院核定，依目前規定即由入出境管理局及大陸人民收容中心負責辦理，先由大陸人民收容，再由入出境管理辦法遣返作業，惟境管局對大陸漁船越區捕魚行政處分沒入漁船後之大陸船員不列為收容對象，因此，執行沒入大陸漁船後，勢必衍生大陸船員收容遣返問題。

處分。因而使該法條形同具文，不但無法有效遏阻大陸漁船越區捕魚，更可能使渠等更加有恃無恐。

二、沒入漁具、漁獲之處理棘手：

目前對查扣大陸漁船之漁獲及漁具，依據「大陸船舶未經許可進入台灣地區限制或禁止水域問題後續分工表」第三項第四點規定，交由農委會委託當地縣市政府代為處理，漁具（漁網、鉛條、網板等物品）處分後暫存放於海巡隊適當場所，再由縣市政府每年編列預算統一完成銷毀作業，處理時程冗長，至沒入漁獲之處理則因部分縣市政府租借冷凍倉庫所費不貲，稍有不慎又可能造成損壞賠償問題，因此大多拒絕委託及代處理；又漁獲沒入之後，究應如何處理？拍賣、焚燬、掩埋抑或海拋，主管機關並未明確制訂相關之處理原則與流程，致使執行上遭受困擾。

三、情感與壓力交相掙扎：

長久以來，海巡人員經常夾雜在法令、人情與工作壓力之間，當他們依法執勤，大陸漁民或跪地求饒，或自殺相脅，或暴力相向，尤其金、馬地區與大陸近在咫尺，執勤人員深怕處理不當，引起自身的危險及兩岸的緊張，因此在壓力的承受、執勤的拿捏，亦為重要的考驗。

四、巡防艦、艇執勤之困擾：

（一）吃水限制：

部分海巡隊碼頭屬潮汐港，潮差大，如新竹海巡隊位於南寮漁港，潮差在三至四米內，航道水深高潮時約為四米，低潮時僅0.6米，巡防艇出入港遇大低潮，無法進出，影響巡防艇之機動性。

（二）登檢不易：

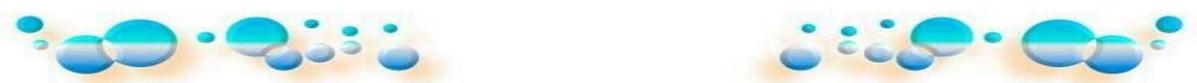
- 1、部分海域地形為淺灘暗礁綿亙其中，例如金門海域越區大陸漁船多為舢舨，其船小，船身無扶持物，易因靠船致人員落海，產生危險，又巡防艦、艇噸位大，不利航行，亦為船小吃水淺，靈活度高之越區漁船躲避我查緝方式之一，使無法有效驅離杜絕。
- 2、東北季風間，風浪險惡，小型巡防艇因受風力限制無法出勤，大型巡防艦、艇雖勉強出勤，順利抵達目標海域，卻因風浪影響，無法登船檢查。又如大陸漁船不配合登靠，以FRP巡防艇強靠木質或鐵質大陸漁船，易造成船體損傷。

（三）去而復返：

大陸漁船遇巡防艦、艇驅離，均會起網離開，惟俟艦、艇收勤又再度折返，形成「你趕我走，你走我回」之情形，與取締攤販雷同，杜絕不易，造成海巡隊極大困擾。

（四）勤務罅隙：

大陸漁船集結點亦有在海巡隊轄區交界處，以中部海域為例，經常集結於苗栗後龍、通霄以及彰化王功、芳苑等外海，恰為台中、新竹或布袋海巡隊之交界海域，亦即所謂「死角」之處。



(五) 風浪險惡，大陸漁船可在海上活動，而性能優異之巡防艦、艇卻偶有無法馳赴現場，執行驅離任務之原委？

1、船性不同：

- (1) 俗諺：「大船吃大浪，小船吃小浪」船舶的長度、浪高、波浪的陡度，關係著航行的安全；短而陡的浪（三角浪）對小型船較危險，長而大的浪（長湧浪）對大型船較危險。
- (2) 巡防艦、艇之船體設計，對於抗波性，有其限度，一般海象在六級左右合成浪高即可達六公尺以上，於頂浪前進下，船身陷入波谷，船頭承受迎浪之拍打船體震動劇烈，尤以橫浪時為甚，易造成船體損壞及嚴重上浪現象，對航安構成威脅。而大陸漁船之船體與巡防艦、艇本身之設計不同，其大多為鐵殼船身，且船艏奇高，船尾低，速度慢、抗波性強，船體堅固較不受浪擊影響。

2、傘錨效應：

傘錨又稱為流水錨或水錨，材質以帆布製在水面下張開如傘狀可減低流水影響故名之，一般為漁船或小船（海釣船、舢舨、救生筏等）使用。其功用如下：

- (1) 穩定船身、減少搖擺頻率。
- (2) 在不下錨情況下，有效減少船體發生水漂效應。
- (3) 增加停留原地時間爭取多點捕撈漁獲或海釣機會，不須一直動俾、舵。大陸漁船噸位介於一百至一百五十噸，作業時船速低於五節，加以佈網作業發揮「傘錨」現象可增加其船身穩定性。

3、時機有異：

大陸漁船在海象尚未變壞之前，已逐漸航向近岸，尋覓最佳處所錨泊避風，而巡防艦、艇則係在風急浪高之際始接獲通報，冒風浪馳往驅離，若是順風順浪較易接近，反之，則可能無功而返。

(六) 戒護之留置室與人力嚴重不足，影響查扣單位駐地安全：

目前各海巡隊廳舍空間有限，雖然均依規定設置留置室，惟至多僅能容納四至六人，而大陸漁船一般均為十至十五人不等，扣留二艘以上人數即高達廿餘人，留置室無法容納，所以大陸船員留置場所是當前急需解決之問題。又各海巡隊人力原已捉襟見肘，扣除巡邏人力外，備勤人力相當有限，查扣多艘時，執勤與駐地之安全堪慮。

陸、因應對策

一、明確律定處分大陸人民及船舶後續事宜：針對處分大陸人民及船舶後續事宜，主管機關農委會或地方縣市政府，應訂定作業準則，俾供執法單位依循。內容包括：

- (一) 研訂沒入之漁具、漁獲物之處理原則、流程以及各有關單位間之分工。
- (二) 研議對非法越區之大陸漁船科以罰鍰規定與執行方式之可行性。

(三) 研訂漁貨沒入處分後之處理方式(如焚燬、拍賣以及海拋等方式處理原則)。

(四) 規劃查扣大陸漁船停靠專用船席。

二、明確界定兩岸人民關係條例中有關「違法情節重大」之事由：

現階段查扣之大陸漁船既不便執行「沒入處分」，再則亦有學者質疑，大陸漁船只有單純之漁撈行為，侵害法益並非屬嚴重，衡量對台灣地區法益之輕重，其沒入船舶之規定實有待商榷⁵，故對於台灣地區與大陸地區人民關係條例第三十二條第二項第一款所指「違法情節重大」之沒入事由，應併同修正，使其更為明確具體，並符合比例原則。

三、修正作業程序，以驅離為主，查扣為輔：

巡防艇執行限制(廿四浬)水域之驅離工作，以船速 24 節計算，在海象平穩狀況，須時 30 至 60 分鐘，若海象惡劣，依風浪大小，至少二小時；易言之，若海上大陸漁船眾多，為查扣一艘並押返而放任多艘活動，實不符效益。又大陸漁船越區期間大多在海象險惡之際，跳船登檢非但困難且危險，再者大陸漁船常以蛇形方式逃避臨檢，巡防艇為 FRP 之船質，勉強強靠鐵殼大陸漁船，易使艇體嚴重受損，危及航安。基於上述執勤上的困難，對於入侵我限制水域內越區捕魚之大陸漁船，宜採照相、錄影、記明經緯度後，強制驅離，避免登檢查扣⁶。

四、部署巡防艦、艇於重點位置，以發揮機動靈活，彈性調度之效：

目前海巡隊轄區之間距離甚遠，易產生執勤上之漏洞，若能於兩隊之間適當位置，調度巡防艇進駐，應可發揮機動靈活之效，如台中海巡隊於 92 年 6 月 27 日成立外埔分遣隊，派遣巡防艇進駐，依潮汐、大陸漁船聚集，與當地輿情狀況，有效規劃勤務執行驅離工作，此作為深受當地漁民之好評。一來使越區漁船無所遁逃隱匿，二來漁業資源保護工作更獲保障，並可為我方漁民提供良好的服務，建立深厚的情感。

五、海空聯合掃蕩，發揮統合力量：

所謂掃蕩，係指執法機關突然且大量增加執法能量之活動。其構想是同一時、地，集結各型艦艇，形成優勢的海巡力量。易言之，藉由聯合艦隊執勤方式，展現擴大威力掃蕩功能，另為機先掌握大陸漁船行蹤，於實施期前，配合申請空勤總隊派遣直昇機支援，正確掌握目標位置，以提昇驅離及嚇阻成效，此項作法可為未來執行本工作之主軸方式。

六、善用天候海象，掌握勤務實施時機：

茲因沿岸風浪顯較近海為小，所以大陸漁船遇天候海象轉趨惡劣，紛紛航向沿岸避風，此際始規劃掃蕩勤務，迭因巡防艦艇無法突破風浪險阻，而徒勞無功，即使勉強航抵，強制驅離亦有違人道，因此於海象惡劣「之前一或二日」實施威力掃蕩，才是淨化海

⁵ 周成瑜，「論沒入大陸走私船舶之裁罰判斷—評台灣高等行政法院九十一年度訴字第一一四號判決」，收錄於「臺灣海洋法學報第二卷」(國立台灣海洋大學海洋法律研究所，九十二年十二月)。

⁶ 目前巡防艇在取締本國籍漁船於近岸三海浬違規捕魚時，如遇海象惡劣無法強靠登檢，亦加註原因，以詳實記載違規之經緯度及船名，並拍照錄影(音)存證後，函送地方政府處分。對於驅離大陸漁船之作為上，應可比照辦理。



域較佳之時機。

七、因時、因地採取強勢或柔性作為：

茲因各海域地理環境及民情不同，執行驅離工作，宜依地區特性而有所不同。

(一) 台灣本島海域（含澎湖海域）部分：

採「強勢、重罰」為原則，發揮嚇阻之效，大陸漁船依越區捕魚次數多寡或情節高低，逐次提昇處分標準...警告驅離或沒入漁具、漁獲或扣留船舶、物品或留置人員。

(二) 外島海域（金、馬）部分：

由於金門、馬祖與大陸地區近在咫尺，金門地區之大陸漁民大多為舢舨作業，強靠登檢，恐發生漁民落海情事，茲生事端；馬祖地區之大陸漁民則作風強悍、蠻橫，易發生衝突或挾持案件，考量環境狀況，顧及人員安全，對於金馬地區大陸漁船越區行為，宜採柔性作為，以驅離為主，必要時始查扣。

八、與中共協商，促使節制越區捕魚：

由於中共漁民教育程度偏低，法治觀念不足，復加渠等對兩岸分裂分治之事實缺乏認知，以及中共當局有意誤導，致使大陸漁民對越區捕魚一事，咸認並無不當，此種認知上的差距，有賴政府或委託之民間機構列為重要談判或磋商之主題，表達我方漁民之強烈不滿，另外透過兩岸協商機制，將違法之大陸漁船資料，由海基會送往大陸處理或科罰，以收實效。

九、建置查扣驅離大陸漁船之查詢系統：

查詢系統資料庫的建立，有助於掌控大陸漁船越區的動向與管理，要求各巡防艦艇執勤畢，應立即將越區之大陸漁船船名、船長、船員、船籍，以及越區之海域、次數、活動種類等項目輸入，俾使資料庫內容正確、常新，除供海巡機關作為決策之參據外，另一方面可迅速瞭解大陸漁船越區的次數多寡，用以衡酌處分高低之標準。大陸漁民身分資料建立，現階段或難以確實，惟可暫由照相、按捺指印之方式辦理。

十、沒入漁船機具，澈底斷除捕魚能力：

大陸漁船得以不斷驅而復返，主因在於捕魚工具能獲得不斷供應，例如漁網、網板或漁貨雖經處分扣押，亦能迅速於他船獲得補給。因此，如能澈底斷除其機具，而海上又補給無門，勢必返回大陸地區。大陸漁船的捕魚機具動力在於船上之起纜機、主纜繩及起網控制器等三種，帶案處分時，同時沒入上開三項機具，等於消滅其於海上工作的動能。惟該等機具所費不貲，大陸漁民面臨損失慘重處分，必然頑強抵抗，海巡人員在查緝上應加強警覺。

十一、善用裝備與執勤技巧：

- (一) 以殺傷力小之橡膠子彈、催淚彈，射擊船隻，可產生嚇阻作用，進而停船受檢。
- (二) 屢驅不離，而海況不佳又無法登檢時，以強力水柱於上風處噴射駕駛艙或煙囪，迫其離開二十四浬外。
- (三) 使用漆彈射擊窗戶，造成視線不良無法順利作業，知難而退。



(四) 協調空勤總隊直昇機加裝高分貝擴音器，廣播驅離，同時蒐證船名及地點，並將相關資料提供線上巡防艇前往取締。

(五) 大陸漁船材質以鐵殼居多，FRP 材質之巡防艇於風浪較大時靠船登檢，容易造成巡防艇碰撞毀損，考量地區作業船隻特性，調度鐵質巡防艇，執行驅離任務。

十二、切斷油料等補給來源：

大陸漁船至台灣海峽作業捕魚依地區不同，長短有異，中部海域通常是十天或半個月，甚至一個月以上，船上油料補給是一大問題，需靠加油船補給⁷，海峽中線附近有大陸漁船專事補給作業，舉凡漁具、食物等均備齊，提供越區船隻繼續滯留作業能力，若能對補給船加強查緝與監控，使其知難而退，亦是驅離大陸漁船越區工作之良策。

十三、避免敵眾我寡：

遇有大陸漁船數量眾多，單艦、艇應避免在船隊中執勤，以船隊邊緣落單漁船或人員較少之漁船進行登檢為宜，登檢時要運用技巧，勿使大陸漁民有機可趁，使用無線電或其他通訊器材呼叫其他漁船支援；帶案押解途中為避免突發狀況之發生及浪費人力監控，兼可增加帶案漁船數量，將大陸漁船船老大押至巡防艇上就近監控，在群龍無首狀況下，大陸船員便俯首同行。

十四、大陸漁船起網之際，為跳船登檢恰當時機，亦是最危險時機：

大陸漁船起網作業時，無法立即啓航逃離現場，為我巡防艇執行跳船登檢恰當時機，惟需特別注意安全，因為：

(一) 大陸漁船起網時，左右舷後方各拉一條主網繩延伸至海底，巡防艇靠近時有絞網之危險。

(二) 大陸漁船因起網需要，可能隨時調整船艏方向，冒然靠船可能有碰撞危險。

(三) 漁船起網時，二舷的主網繩由前甲板左右側起網機延伸至船艙高度約離甲板一公尺，影響人員跳船安全。

(四) 大陸漁船起網作業時，船員約十五人各司其職，分散甲板各位置，若有敵意則對登臨檢查人員造成危險。

十五、派遣熟稔鄉情、語言人員執勤，俾利溝通：

大陸沿海漁民教育程度普遍不佳，海巡人員與其言語溝通更是一大隔閡，如：閩江口地區漁民除閩北母語外，多不諳普通話，故與我執勤人員常發生「雞同鴨講」現象，造成誤解情事，甚而衍生暴力衝突，影響勤務執行效率甚鉅。因此，每艘艇均指派一至二名熟悉當地民俗風情、語言之海巡人員執勤，當能使驅離工作更稱順遂。

十六、下列作法立竿見影，省時省力，但游走法律邊緣，不宜採行：

海上驅離工作最感困擾之處，為「你趕我走，你走我回」無法斷根，參考某些國家公務船舶作法，確屬釜底抽薪、具體有效，被驅離之船舶不會滯留海上，俟機折返：

⁷如新竹海巡隊於九十二年九月十七日在新竹外海二十二浬限制水域處，查獲大陸漁船「閩獅漁六二一七號」非法販賣漁船用油，執勤人員登檢後發現，該船改裝成加油船在海上補給，船上設備齊全，顯示大陸漁船在海上作業，仍靠加油船補給。



- (一) 以消毒葯水、漂白水等噴灑在漁貨上：
登檢船舶之際，在漁貨上噴灑強烈刺鼻之消毒葯水、漂白水，使漁貨產生異味與變質而無法販售，減損其經濟價值。
 - (二) 用機油噴灑在漁網、漁具上：
登檢後，使用機油噴灑在漁網、漁具上，造成不堪使用，或使漁貨產生異味，無法食用販售。
 - (三) 卸除漁船上之艙蓋：
漁船結構，甲板下即為漁艙，為便利起卸漁獲，艙口設計極大，換言之，甲板除酌留走道外，餘均為上覆艙蓋之艙口，登檢時將艙蓋卸除棄置，使得船身甲板活動空間變小，作業因此而受阻礙；另外亦能使漁艙升溫，漁貨變質，無法販售，或海水可能灌入，造成船體重心位移，危及航安。
 - (四) 現場處分，漁獲海拋：
查獲越漁區船，將捕撈漁貨立即海拋，最具威嚇、鎮懾效力，惟現場製作處分書並非執行機關權責，依法無據。
- 上開作法在我國或依法無據或游走法律邊緣，均暫不宜採

柒、結論

近年來，越區捕魚之大陸漁船，雖經海巡署大力掃蕩已見收斂，惟因台灣週遭海域為重要漁場，而兩岸近在咫尺，且大陸漁船眾多，冀期單方面藉驅離手段，而達淨空越區捕魚目標，實為緣木求魚，因此透過兩岸協商方式，要求中共能正視問題癥結，尊重我們處理此類事件的基本立場，同時積極負起責任，推廣漁民保育觀念，始為根本解決之道。



海盜案件紀要

2004年09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：2004/09/02

時間：0215 LT

地點：印尼

經緯度：南緯 01 度 15.94 分；東經 116 度 74.44 分

案情摘要：

在 Balikpapan 錨區，十名強盜登上一艘散裝船並且偷取船上的貯存品。早上時船長聯繫港口安全官員，並且通知其回電，但是有關當局並沒有採取任何行動。



日期：2004/09/05 時間：不明
地點：印尼 經緯度：不明
案情摘要：

在 Makassar 凌晨時，在引水人領航出港後，五名強盜持長刀和斧頭登上一艘散裝船。他們進入船橋，挾持當值 A/B 水手和大副，搶劫船上保險箱現金和船上設備。強盜搭乘四公尺長的快艇離去。本案船員沒有受到傷害。

日期：2004/09/06 時間：0200 LT
地點：印尼 經緯度：不明
案情摘要：

在 Jakarta 的 Tg. Priok 錨區，二名強盜從艙樓甲板登上一艘貨櫃船。偷走引擎備用品後逃離。他們企圖進入船員住艙，但警報聲響起，強盜空手而回。0300 LT 印尼海岸巡防隊登臨檢查，他們留在船上直到引水人登船。

日期：2004/09/10 時間：不明
地點：中國 經緯度：北緯 21 度 27 分；東經 108 度 22 分
案情摘要：

在防城港錨區，凌晨時強盜手持刀械與鐵棍，從艙樓處使用抓鉤繩，登上一艘散裝船。他們破壞船頭住艙的衣物櫃，並且搶奪船上的物品。警覺的船員拉警報，強盜跳至船外搭乘一艘等待接應的小艇後逃離。在中午時，港口國當局被告知，同時港警抵達現場展開調查。

日期：2004/09/11 時間：0545 LT
地點：印尼 經緯度：不明
案情摘要：

在雅加達 Tg. Priok 錨區，兩名強盜使用抓鉤繩登上一艘貨櫃船。當值 A/B 水手拉警報，強盜搭乘一艘木製快艇逃逸。印尼海岸巡防隊已被告知。

日期：2004/09/18 時間：0330 LT
地點：馬來西亞 經緯度：北緯 02 度 06.5 分；東經 111 度 19.6 分
案情摘要：

在 Sarawak 的 Tg. Manis 錨泊區，一名強盜持刀並且企圖經由錨鏈登上一艘散裝船。當值船副拉警報，強盜搭乘一艘等待接應的小艇逃離，空手而回。

日期：2004/09/18 時間：1026 LT
地點：印尼 經緯度：南緯 03 度 50.5 分；東經 107 度 14.6 分
案情摘要：



在 Gelasa 海峽，海盜們搭乘兩艘快艇企圖登上一艘航行中的油輪。當值船副拉警報，集合船員，並且採取閃躲戰術，海盜放棄登船企圖。

日期：2004/09/20 時間：0335 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Dumai，三名武裝強盜登上一艘錨泊的油輪，並且持刀威脅當值船員。船上集合其他船員，強盜見勢不妙逃離該輪，空手而回。

日期：2004/09/23 時間：2350 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Tanjung Pemancingan 錨區，約三十至四十名強盜持長刀與其他刀械登上一艘散裝船並威脅船員們。後來，船上發出警報，並且集合船員。在 2004 年 9 月 24 日 0115 LT 強盜們帶著搶奪的物品逃逸。

日期：2004/09/25 時間：2000 LT

地點：印尼 經緯度：南緯 03 度 12.2 分；東經 116 度 20.6 分

案情摘要：

在 Pulau Laut 錨區北方，兩名武裝強盜經由錨鏈登上一艘散裝船。當值船副拉警報，強盜空手而回。

日期：2004/09/30 時間：1900 LT

地點：麻六甲海峽 經緯度：北緯 03 度 27.6 分；東經 99 度 47.2 分

案情摘要：

強盜們登上一艘正拖曳大型平底船的拖船。他們破壞窗戶玻璃，搶奪船上裝備與證件，並且離去時挾持船長與輪機長當人質。船東已向印尼有關當局報案。至今船長與輪機長下落不明。

