



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第十期 Issue No. 10
2004年10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
海洋事務的思考與著力.....	2
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	9
海事法規動態報導.....	11
專題報導.....	12
台灣週遭海域大陸漁船越區捕魚現況暨因應對策之探討（上）.....	12
海盜案件紀要.....	21



海運專論

海洋事務的思考與著述

陳彥宏博士*

海洋事務的觀點與概念

海洋事務總的來說，就是所有和海洋有關的事務，如果還要分，大概可以分為和船有關的 maritime，以及和生態環境有關的 marine 二類。不管是 maritime 還是 marine，二者還是有相當多的重疊，例如我們的「阿瑪斯」事件，其實是很單純的 maritime 事件，從最早開始的機械故障、失去動力、漂流、觸礁、擱淺、船舶破裂、然後燃油洩漏造成污染，最後變成 marine 的海洋污染和海域生態傷害的問題，還有船舶殘骸移除撈救的 maritime 的問題。

順帶一提的是，我個人就非常肯定「阿瑪斯」對台灣海洋污染防治的貢獻，因為，「阿瑪斯」事件，讓台灣的海洋污染防治機制很快的建立起來，更重要的是，在這個過程中，同時也建立了民眾對海洋環境保護的認知與教育的工作，這是很難能可貴的事。想想，如果我們沒有「阿瑪斯」，我們的行政體系的動作有可能那麼快嗎？我們的立法院的預算還有法案有可能那麼順利嗎？我們的海洋污染防治的教育與宣導會有那麼順暢嗎？

不過，我總覺得可惜的是，我們台灣把這個事件定義為油污染事件，好像只看「果」沒看到「因」。好像放了很多心血在處理萬一油漏出來以後的 marine 的問題，卻好像很少在關心為什麼油會漏出來的 maritime 的問題。相同的例子，我們的政府也放了很多心血在處理海難搜救的問題，卻也好像很少在關心為什麼會發生海難的問題。像這種因果概念、邏輯觀念，如果我們的新政府部門還是沒有搞清楚，那還是一樣會有做不完的善後工作，對我們的海洋台灣一樣是很不好的。

海洋生態、安全、繁榮與國家組織

不論是考慮到海運、漁產、還有整個海洋環境對地球的影響、每個國家都該關心海洋，每個國家也當然都該把海洋生態、安全、繁榮的觀點建立在國家組織上，這是很清楚的事實。特別是，對於我們這個海洋島國而言，海洋更是我們息息相關的生活命脈，我們當然更要比其他國家更為重視才對，不過，我們台灣好像是最近這幾年，才突然想到台灣島的四周都是海洋。

海洋政策、願景，應該是個很簡單的意念與共識，像是聯合國國際海事組織、英國還有很多海事國家，他們的海事政策的宗旨簡單明瞭 – Safe Ships, Clean Seas 或是 Safer Shipping, Cleaner Ocean 也就是說「安全的航運、清潔的海洋」。換言之，從負面來說，民眾只要知道「船」

*澳大利亞 海運學院 資深訪問學人

是不可以不安全的，「海洋」是不可以不清潔的；從正面來說，要如何讓我們的「船」更安全，「海洋」更清潔的所有努力，都是政府與全體民眾所該共同努力的工作。整個海洋政策的觀點，就是這樣簡單不過了！

但是，我們的呢？套一句常聽到的話「想太多了喔！」

海洋事務的一些思考

不過雖然是想太多，卻又挂一漏萬漏了一些。

我們「行政院海洋事務推動委員會」的工作分組，已經很努力的為：海洋戰略、海域安全、海洋資源、海洋產業、海洋文化、海洋科研等六組。基本上這又組已經包括了大部分的海洋事務的工作，不過感覺上，好像總缺了點什麼。

舉例而言，「海域安全」講的是「強勢海域執法、維護海上秩序」。這完全是保安（Security）的事，和安全（Safety）根本無關。保安當然是很重要的，但是我比較憂心的是，我們的「海事安全」在哪裡？我們台灣過去十二年，平均一天二個海事案子、三天在海上損失一條人命、四天沉一艘船的海事安全問題要放在哪裡來處理？

又例如「海上交通」這個問題，我心裡一直納悶的「海上交通」在國際組織的定義上有很多相關的議題，密密麻麻的寫都寫不完，但是我們到底將「海上交通」定位在哪裡？

此外，台灣的重要命脈 – 海運，是在「海洋產業」組的，我想在未來這 2-5 年航運事業一片榮景之際，短期間是不用太擔心的。但是，我想提的是，台灣真正的問題是我們的國際港埠已經漸漸的失去競爭力，國際地位一天一天的向後滑，這是很嚴重的問題，我們是不是有真的誠實面對呢？還是仍然講著港口吞吐量與日俱增等這種很不專業卻又很容易誤導人的話呢？

更有意思的是我們的「海洋科研」講的是「培育海洋人才、深耕海洋科研」。可是，在市場導向下的台灣教育體系，我們的海事教育都已經快滅亡了，現在不管是商船、漁船，很多台灣船東的船都要找便宜的外國人、中國人來開船了，像這種最基本的人才幹部都沒有，哪會有功夫紮實的海洋事務人才？難道所謂的海洋科研人才就只侷限定義在「陸上」研究「海洋」的人才嗎？

行政院組織改造的因應與著力

在分工這麼細的社會環境下，所謂的「專責機構」其實是很難建立的。很可惜，我們台灣，卻有很多情況，當事情沒辦法順利推動的情況下，就很簡單的把問題歸咎於無一「專責機構」。在這個冠冕堂皇的護身符下，也因此衍生了愈來愈大的政府組織。

我想，缺乏「整體規劃」與「橫向連繫」行政單位，卻又擁有高度「本位主義」，但又常常「不敢承擔」的問題，才是台灣官僚體系的癥結，再者，如果台灣行政均仰賴專責機構的設立，那台灣不知道應該要設有多少行政部門。

根據行政院組織改造的規劃，未來中央二級部會，將從現行三十五個大幅精簡至十三部，



四個委員會，及五大獨立機關。我很高興看到這一個很健康很積極的政府做為能夠開始推行。

海洋事務牽涉者眾，本來就難有專責機構，或云縱使在同一機構，龐大的海洋相關事務仍將隸屬不同部門。不過對於台灣而言，做為一個海洋國家，有海洋事務部是一件相當有意義的事，但是總有一些可能要釐清的部分。例如，航運與港埠事務的部分如何與「交通及建設部」區隔？漁業的部分與「農業部」如何區隔？海洋科學的部分如何與「教育、科學及體育部」區隔？「海洋污染」的部分如何與「環境資源部」區隔？「海洋文化」的部分如何與「文化及觀光部」區隔？「海洋戰略」、「海域安全」與「內政及國土安全部」、「國防及退伍軍人部」又如何區隔等等，這些都是很值得思考的問題。

各國國情不同，漁產多的國家有漁業部，森林多的國家有林業部，石油多的國家有石油部，相對的，我們的海洋台灣，有個海洋事務部也是一件非常有意義的事。這是一種政府執政的政策、是施政哲學也是一門藝術，其實也沒有什麼絕對的對與錯的問題。但是我比較關心還是，在往「安全的航運、清潔的海洋」的這條路上，我們前進了多少？我們的能力與實力提升了多少？



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）

亞/歐航線主要船公司提案廢止同盟運費設定機能

由亞/歐航線上提供定期服務之同盟、盟外船公司 25 家所組成之 ELAA（European Lines Affairs Association）向歐洲委員會之競爭總局提案廢止運費同盟之運費設定機能，修正海運同盟所認可，得排除獨占禁止法適用之同盟規則（4056-86），保留船公司間資訊交換及進行溝通之機能。故而亞、歐間航線之運費交涉得任由船公司，託運人間自由交涉。唯須經歐洲議會通過法律改定後，才能進行交涉，據船公司之推測，這尚須等上兩年時間。

歐洲競爭總局一直致力於海運同盟認可之獨占禁止法適用除外之廢止。船公司方面經過與總局之事前協議，判斷運費設定機能之放棄已不可避免，從而主動提案修改同盟規則，只留存最低限度之同盟機能：1. 有關船噸利用率與市場規模之討論、意見交換；2. 有關貨物流動與特殊櫃需求之評價；3. 有關貨物供需預測之資訊交換；4. 有關各會員公司之運航地區、航線、港口之市場佔有率調查；5. 有關各航線運費指標之作成；6. 有關在與託運人事前協議前提下之附加費設定。至於船噸供需或市場相關資料，究如何管理則尚未設定。

VLCC 之運費漲勢有可能於新造船竣工後回穩

一直維持歷史性新高紀錄的 VLCC 運費，可望於原油需求旺季之冬天衝向另一個高峰。另一方面，“由於新造 VLCC 之下水平衡供需，可能某種程度煞阻運費之漲勢”之不同看法正在浮現。根據英國海運研究所 Drewry Shipping Consultant 之報告，介於 200,000~320,000 載重噸



之 30 VLCC 級油輪將於今年底建造完成。預計今年底竣工之 38 艘 VLCC 中，大都集中在下半年度交船，故新造船之供給壓力將從現在開始升高。尤有進者，2005 年另有 43 艘 VLCC 竣工，因此今、明兩年將是船噸供給之高峰。美、中、印度三國之原油需求孔殷，帶頭主導 VLCC 油輪市場，從今年起一直維持運費於高水準而不墜。以今年前半年之波斯灣~日本運費為例，創下 WS (World Scale) 114 之紀錄，某消息來源預估，此波漲勢將達 WS200，但有不同意見者認為供給充足，其漲勢不超過 WS200。

美國海岸警衛隊 (USCG) 9 月 27 日起實施強制壓艙水管理辦法

美國海岸警衛隊 (USCG) 9 月 27 日起開始實施壓艙水管理規定，強制要求所有配備了壓艙水艙、駛入美國水域的船舶，在專屬經濟區以外的水域營運後，必須採取以下至少一項措施：

- 一、在美國水域排放壓艙水之前，至少在離岸邊二百海浬的海區內進行完全的壓艙水交換；
- 二、保留船上的壓艙水；
- 三、在駛入美國水域之前，使用已經美國海岸警衛隊批准的另一種壓艙水管理的環保方法。

目前海岸警衛隊認可的兩種可行的壓艙水交換方法如下：

- 一、排空/再注入交換用泵抽出一個壓艙水艙（或者兩個壓艙水艙）的水至泵無法再抽吸，然後再泵水進艙內至原來的水位。
- 二、流動交換 將海洋中的海水泵進艙內，同時通過另一開口將艙內的沿海海水或者淡水泵出或推出。按照海岸警衛隊的數據，如果採用流動交換的方式，需要泵的水量為壓載艙容量的三倍。

如果船方未採用以上至少一種壓艙水管理措施，將會受處罰，除非船舶因安全或航行限制等事由免責或者屬於特別免責的船舶（例如，僅穿越美國領水的外籍船舶，亦即非抵達美國港口或從美國港口起航，或非在美國內水航行的船舶均免予遵守這些規定）。

USCG 公佈未遵守 ISPS CODE 之國家

美國海岸巡防處 (USCG: U.S. Coast Guard) 最近公布未能達成國際海上人命安全條約 (SOLAS: International Convention for Safety at Sea) 新修訂及今年七月一日生效之國際船舶及港口設備保全章程 (ISPS Code: International Ship & Port Facility Security Code) 之 17 個國家名稱。USCG 宣稱，如有船舶其航抵美國港口之前 5 港曾停靠該 17 個國家之一，則加強登輪檢查，唯該船如已採取某些自我保護措施，則可予以特別考量。17 個國家名單如下：Albania, Benin, Congo, Equatorial Guinea, Guinea, Guinea-Bissau, Kiribati, Lebanon, Liberia, Madagascar, Mozambique, Nauru, Nigeria, Serbia and Montenegro, Sierra Leone, Solomon Islands and Suriname；在 11 月 9 日前，該等國家若未能完全符合 ISPS Code 或美國海事運送安全法 (MTSA: U.S. Maritime Transportation Security Act) 之規定，將採行新措施並加強港口國管制 (PSC: Port State Control)。前述自我保護措施含 1. 設定較高條件以維護其船舶保全計劃；2. 執行保全宣告，明示船舶與港口設備間之保全安排細節；3. 將所採取之行動記入航海日誌 (Log Book) 並在航抵美國前通



報 USCG 船長。USCG 表示：「未來三年，我們計劃訪問全世界 135 個國家，以分享及提攜我們的保全實務」。

東京都調查停泊船舶之廢棄排放狀況

東京都自七月開始進行停泊中船舶之空氣污染物排放狀況調查。九月二日對停靠芝浦碼頭中的客輪“小笠原丸”之排氣等作測定。東京都設置「船舶等大氣污染對策委員會」（委員長：平田 賀。芝浦工業大學先端工學研究機構客座教授）並於六月初召開首次會議。為預定十月舉辦之第二次會議作準備，須把握船舶之排氣現況以及針對船公司之停泊中船舶輔機及針對裝卸業者之裝卸機具等使用實態，進行問卷調查以作為今後檢討項目。

明年 5 月 19 日，首次規制船舶排氣之海洋污染防止條約（MARPOL 73/78）之 1997 年議定書開始生效。規制對象為 2000 年以後竣工之新造船，故東京都在有必要就既有船舶採取某些措施之問題意識下，在由船公司、港務局、造船業等關係業者為委員所組成之委員會上，進行有關東京港停靠船舶、裝卸設備、裝卸車輛等排氣應有對策之檢討。調查要點為針對停泊中船舶之輔機發電量，氮氧化物（NOx）、硫氧化物（SOx）、煤塵等排出量作約 2 小時之計測。客輪之外，也針對貨櫃船、駛上駛下型船（RO/RO）、油輪、水泥船等 15 艘作檢測。“小笠原丸”為第 11 艘，九月中旬完成檢測調查。

馬國主要港口吞吐量 上半年同期比增 12.2%

馬來西亞主要港口今（2004）年首 6 個月的船貨總吞吐量達 1 億 4510 萬噸，比去年同期成長 12.2%。這些主要港口的貨物吞吐量充分反映出馬來西亞的經濟成長情況。馬國今年的經濟成長穩健，首季取得 7.6%，而剛公布的第二季經濟增長率高達 8%。在上半年期間內，除了關丹港口以及美里港口以外，貨物吞吐量都有成長，且成長率以雙位數居多。包括北港與西港的巴生港口的貨物總吞吐量成長 11.5%，其吞吐量達 4,820 萬噸，去（2003）年同期的吞吐量為 4,320 萬噸。負責巴西古當港口以及丹絨柏勒巴斯港口業務的柔佛港口局，首半年的貨物吞吐量成長 12.4% 至 4,144 萬噸，至於另一個主要港口 - 檳城港口在上半年的吞吐量也達 1,104 萬噸，成長 7.2%。不過，關丹港口在上半年的吞吐量比去年同期減少 6.9% 至 469 萬噸，吞吐量減少的主要原因是其一些貨物，尤其是鋼鐵與鋼管的處理數量作季節性調整。

雖然總吞吐量減少，但是關丹港口在上半年的貨櫃吞吐量卻取得 21% 的良好成長，它共處理 6 萬個 TEU。丹絨柏勒巴斯港口上半年的貨櫃吞吐量取得 25% 的驚人成長率，其吞吐量達 200 萬噸。至於丹絨柏勒巴斯港口的姐妹港口 - 柔佛港口在上半年的吞吐量達 39 萬 3,700 TEU，使得柔佛港口上半年吞吐量高達 240 萬噸。馬國港口今年上半年的總吞吐量達 570 萬個 TEU，比去年同期成長 16%。

新加坡港採取租稅優惠

為吸引更多的海運業務，新加坡決定取消船舶買賣稅，時間為期五年，市場預估對部分在該國經營或其船旗國為新加坡的船東將因此受惠。另新加坡交通部也宣布將提昇該國作為國際海事中心的地位，日後將實施一系列的海運措施。新加坡為吸引船公司，開始在租船收入及船



隊登記方面向船東提供削減稅收的優惠，促使新加坡的船公司出售其船舶及預訂船舶買賣時，不須為是否要繳納該筆收入的稅金而產生困擾，對船隊的管理有相當助益。惟該稅收優惠，船東須將其船舶在新加坡船級社（SRS）登記。此外，新加坡海事及港務管理局首次推出核准船務物流企業計劃獎項，以鼓勵世界船務管理公司選擇以新加坡作為基地，發展貨運及物流服務業。同時，新加坡海港局近期將加強海事附屬服務業，希望吸引國際海事服務業者前往開拓商機。新加坡海港局核准的國際船務企業計劃已給予十七家公司，獲頒者在有效期間從國際貿易和船運賺取的收入，只須以優惠稅率繳稅。

星港務集團貨櫃處理量 前八個月同期比成長 18.4%

新加坡國際港務集團（PSA International）海內外的貨櫃碼頭，今（2004）年前 8 個月共處理了 2,190 萬個 TEU，比去（2003）年同期的 1,850 萬個 TEU 成長 18.4%。該集團在新加坡的貨櫃碼頭，今年前 8 個月的貨櫃吞吐量達 1,350 萬個 TEU，同期比成長 14.4%；單在 8 月份，共處理了 180 萬個 TEU，同期比成長 13%。集團在海外的貨櫃碼頭，前 8 個月則處理了 840 萬個 TEU，比去年的 670 萬個 TEU，成長了 25.4%。海外碼頭吞吐量占其總吞吐量的 38.3%。

在全球經濟改善及從亞洲運往美國和歐洲的貨運量增加的帶動下，港務集團的貨櫃吞吐量創下了歷史紀錄。由於貨運量的快速增加，導致許多碼頭出現擁擠的情況，港務集團在新加坡的貨櫃碼頭最近也因為貨運量的增加而出現擁擠。為了應付需求，港務集團日前宣布未來 5 至 7 年將在新加坡海港增建 10 個新泊位，較早時它已宣布增加 5 個新泊位。目前，新加坡的泊位有 37 個，在增建新泊位後，將增加至 52 個。去（2003）年全年，港務集團在新加坡的貨櫃碼頭，吞吐量達 1,810 萬個 TEU。從目前的吞吐量看來，它今年全年的吞吐量很可能會超過 2000 萬個 TEU。另一方面，中遠太平洋（Cosco Pacific）也表示同新加坡港務集團及 A.P.Moeller 集團共同收購中國大連貨櫃碼頭的股權。

據來自香港的消息說，中遠太平洋將同新加坡港務集團合作，進行第二期總額 6 億元的大連港擴建項目。在這個總值 6 億元的第二期擴展項目中，中遠太平洋的持股權為 20%，大連港集團持有 35% 股權，而新加坡港務集團則持有 25%，其餘股權由 A.P.Moeller 集團所持有。完成後的第二期大連港工程的貨櫃處理量將會是目前港口處理量的兩倍，港口第二期工程的 6 個泊位將在 2006 年年底開始運作，另外兩個泊位將在明（2005）年完成。

三家台灣船公司開始華北~麻六甲海峽之服務

長榮、萬海及陽明等三家海運公司宣佈將於九月底開設華北~星馬航線。此為該三家海運公司之首次聯合運航，雖然其中兩家曾有聯營之舉。此往返 21 天之星期固定日服務由三艘 1,500 TEU 級之貨櫃輪擔綱。長榮投入 1,618 TEU 之“Uni-Prosper”輪，萬海投入 1,439 TEU 之“Arabian Express”輪，陽明則投入 1,512 TEU 之“YM Fukuoka”輪。停靠港口依序為：Tianjin Xingang, Qingdao, Singapore, Port Kelang, Hong Kong (Midstream), Tianjin Xingang。首航船 Uni-Prosper 於 9 月 27 日自天津新港啓航。該航線之貨量呈穩定成長之勢。今年上半年之南向貨物比去年同期增加 50%，以馬來西亞出口為主之北向貨物則增加 30%。在該三家公司既有營運之配合下，此新服務將更為強化。



日本郵船 NYK 在碼頭貨櫃場成功地應用 RFID，節省成本，提高作業效率

無線射頻識別系統 (Radio Frequency Identification System, RFID) RFID 是一種先進的無線辨識技術，透過商品上的微晶片「標籤」，可將資訊連至電腦網路裡，用以辨別、追蹤與確認商品的狀態。每個標籤都會發射出獨特的 ID 碼，然後提供充足的產品資訊。RFID 活動力 (activity) 來自於利用無線電掃描器監視每一個晶片的狀態，以辨別、追蹤、排序和確認各式各樣的物件，不論是人類、汽車、商品等。根據工研院資料，RFID 組成包括詢答器 (Transponder) 與讀取機 (Reader) 兩種裝置。詢答器，如卡片或是標籤，本身是一種被動的回信裝置，當系統啟動時，由讀取機產生特定頻率的無線電訊號，激發詢答器內部晶片中的程式，進而產生射頻電波，並將記憶體中的識別碼 (ID Code) 傳回讀取機，再經由解碼之後，由主控電腦進行判別，完成辨識功能。由於 RFID 是一種非接觸式技術，不需要像傳統的磁條般，必須直接與讀取機接觸，可排除因為接觸感應不良而產生的辨識不明。

美國《今日物流》雜誌最近研究發現，NYK 的貨櫃場在使用 RFID 系統後，貨櫃車裝卸時間縮短了三分之二，貨櫃場上同一時間需要的貨櫃車泊位減少了四十至六十個，令貨物處理流程更暢順。此外，貨櫃場從此毋須再派人尋找貨櫃、蒐集貨櫃位置資料，百分之百減掉此部分多餘成本。開口職員毋須處理與貨櫃車司機的大量文件交收，生產力提升了一半。美國物流專家為日本郵船物流 (NYK) 作統計，發現該公司採用無線射頻識別 (RFID) 標籤協助管理貨櫃場後，每日貨櫃處理量竟上升高達四成，開口管理生產力增長近半，更完全省卻人手蒐集貨物位置資料的成本，研究結果或為 RFID 普及化帶來新啓示。NYK 在洛杉磯港擁有一個佔地七十畝的貨櫃場及裝卸設施，共有一千一百個貨櫃車車位、二百五十道閘門。每年貨櫃場平均處理五萬個入口貨櫃及三萬輛載著出口重櫃的拖車。然而，貨櫃場在 2002 年前卻一直使用十分傳統方法手寫記錄貨櫃出入及堆放位置，亦即派人到貨櫃場上查核貨櫃車司機通報卸下貨櫃的位置，然後以紙筆紀錄，再把紀錄逐批輸入電腦。

公司在 2002 年 7 月引入了 RFID 系統作貨櫃位置追蹤，購入千多個 RFID 標籤，裝在進入貨櫃場的每個貨櫃和每輛貨櫃車上，另在貨櫃場內裝置了三十五個 RFID 訊號接收天線，再配合先進貨櫃場管理系統 (Yard Management System, YMS) 即時監控貨櫃動向。除此之外，有了 RFID 系統，貨櫃車一進出貨櫃場，開口職員用手提掃描器一掃車上和貨櫃上的 RFID 標籤，列印出單據，就等同完成所有文件手續，連司機也不用下車，方便快捷。

第一家利用 SLB 運航日本~蘇俄/芬蘭間之海運公司

蘇俄船公司 FESCO 將自 10 月中旬起，利用西伯利亞陸橋 (SLB: Siberia Land Bridge) 聯結日本與蘇俄、芬蘭，以提供貨櫃一貫輸送服務，此為船公司之第一家。FESCO 針對輸往蘇俄內陸各地之貨物發行聯運提單 (Through Bill of Lading)。自日本輸出之 SLB 貨物一般由 NVOCC 承運，然由於船公司本身之一貫運送已經開始，與北美內陸一樣，提供運送人之 SLB 服務自屬可能。近來之 SLB 輸送，以韓國、中國出口貨物之增加最為明顯。去年經由 SLB 之貨量，無論東向、西向均比前年激增，從八成提高自九成。對芬蘭等北歐國家而言，特具運送時間 (T/T: Transit Time) 及運費方面之高度競爭力。據日本總代理店--東海運稱，不僅韓、中兩國之出口，



日本出口貨也呈增加之勢。

此服務將於 10 月 13 日開始，由“Primorye Maru”自神戶出港。其在日本之裝貨港為橫濱、神戶、名古屋、門司、富山等五港，橫濱、神戶為隔週，而其他三港則每月停靠一次。隨著日本出口貨之增加，也考慮提高開航次數。輸出地方為蘇俄境內之莫斯科等可能處理貨櫃之 240 個車站，芬蘭境內則有哈密那等 4 個車站。此外，今年內其服務範圍可望擴及 CIS 各國。使用運具為 FESCO 之所有 20 呎貨櫃，40 呎貨櫃也有可能被使用。

星港務集團計劃投資中國內陸港口

新加坡國際港務集團（PSA International）計劃投資發展中國內陸港，以便舒緩當地海港因貿易量快速增加而出現的擁擠現象，加速貨流量。由於中國貿易快速增長，當地幾個海港的貨運量也告增加，而許多貨物是通過內陸運往中國其他地區。目前，中國內陸港是通過火車、卡車或內陸飛機運送貨物。隨著中國經濟的高速起飛，往來亞洲、歐洲、美國及世界其他地方的進出口量也日益增加，中國有必要在全國現有碼頭進行擴建和興建新碼頭來應付需求。因此，也為港務集團提供了擴大投資的機會。

星港務集團中國業務總裁黃承治在座談會上說，該集團目前正在物色合作伙伴，以便合作在中國投資發展內陸港，通過以火車、卡車或飛機將貨物運往內陸目的地。他說：“我們目前擔心的是如何將貨物運往數千里外的內陸去。我們計劃在中國東北尋找投資內陸港的機會。”中國的內陸交通基礎設施，包括陸路與火車的聯繫，遠遠比不上沿海一帶海港的發展速度，這導致貨運延誤及增加內陸貨物的運送成本。中國已成為世界的工廠，許多美國與歐洲的貨物轉移到中國工廠生產，促使製造業取得強勁成長。

星港務集團在中國投資的大連貨櫃碼頭業務今（2004）年發展迅速，黃承治受訪時表示，中國最近實施的經濟軟著陸政策並不會影響到貨櫃貿易，大連貨櫃碼頭的吞吐量今年成長 35%，比去（2003）年的 19% 成長高出許多。他也指出，大連貨櫃碼頭的成長迅速，或許是與中國東北大開發有關。他也預料，未來幾年，該貨櫃碼頭仍然可以持續取得強勁成長。黃承治表示，港務集團在中國其他地區投資的貨櫃碼頭，其貨櫃吞吐量也預料會正如較早時的預測，可以取得雙位數的成長。該集團將繼續通過增設設施和改善生產力來增加貨櫃處理能力。港務集團所在 1996 年進軍中國市場。第一個投資項目是以港務集團為首所組成的財團和大連港務局合資的大連貨櫃碼頭項目。這個外國財團的持股權為 49%。



本會會訊

「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 第三次專家學者座談會

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 9 月 10 日由本案計畫主持人張志清教授主持召開第三次專家學者座談會，與產、官、學界代表對於草案條文第二版作更進一步的討論。會中除向與會代表簡報本案之研究成果及進度報告外，並針對本研究團隊所草擬之商港法修正草案進行討論。與會人員對於商港法整體架構、港口的規劃建設與經營管理、航行安全與秩序以及責任與罰則等方面的問題均有深入且熱烈的討論。

根據彙整前次各港巡迴座談會之意見討論，本案研究團隊已將研究所得之商港法修正草案條文第一版經修訂後整理出第二版之草案條文。修正後條文之架構仍援用現行商港法，分為六章，第一章「總則」六條文、第二章「規劃建設」十二條文、第三章「管理經營」二十三條文、第四章「安全與秩序」二十八條文、第五章「責任與罰則」八條文及第六章「附則」五條文，條文合計八十二條。

「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 第二次港務局巡迴座談會

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 9 月 17 日由本案協同主持人黃裕凱教授與本會楊仲箴秘書長及陳世宗研究員，第二次至基隆及高雄等港務局舉辦座談會，與第一線港務工作人員針對商港法修正草案條文第二版作更進一步的討論。與會人員對於商港法整體架構、港口的規劃建設與經營管理、航行安全與秩序以及責任與罰則等方面的問題均有深入且熱烈的討論。

根據彙整本次基、高兩港巡迴座談會及第三次專家學者座談會之意見討論及其結論，本案研究團隊已整理出意見「第三次專家學者座談暨基、高港第二次巡迴座談－彙整簡表及辦理情況」文件。為廣納各方意見，本案研究團隊亦於十月一日召開「商港法暨其子法修法研討會」，以期將本案之研究成果淬煉至臻善之境界。

「商港法暨其子法之檢討研究計畫」 商港法修法研討會

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，為廣納各方意見，業於今（93）年 10 月 1 日由本案計畫主持人張志清教授主持召開「商港法修法研討會」。與產、官、學界代表針對於現行條文及修正草案條文 A 版作更進一步的討論。會中除向與會代表簡報本案之研究成果及進度報告外，並針對本研究團隊所草擬之商港法修正草案進行討論。與會人員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均有深入且熱烈的討論。

根據彙整前次各港巡迴座談會及專家學者座談會之意見，本案研究團隊已將研究所得之商港法修正草案條文第二版經修訂後整理出 A 版之草案條文。修正後之條文架構仍援用現行商港法，分為六章，第一章「總則」五條文（含一條刪除條文）、第二章「規劃建設」五條文（含一條刪除條文）、第三章「管理經營」十三條文（實際條文十九條，不包括二刪除條文）、第四章「安全與秩序」二十條文（實際條文十六條，不包括八刪除條文）、第五章「責任與罰則」五條



文（實際條文六條文）及第六章「附則」三條文（實際條文五條文），名目條文維持現行法五十一條，扣除刪除條文後之實際條文為五十四條。

「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立（2/2）」 海氣象自動觀測系統隨船實測

為實地測試本計畫工作項目中所研發之海氣象自動觀測系統之海上觀測效能，該系統業已商請國內航業巨擘－長榮海運之協助並安裝於其下所屬立烈輪，進行藉由該系統隨船接收航程中之天氣狀況並透過衛星通信，自動將當時所測得之海氣象資料即時回傳至設於陸地上之基地站加以彙整分析，以作為近一步海上氣象分析預測之重要資料來源之一。期間預計自今（九十三年）九月二十五日至翌年三月下旬告一段落。

該觀測系統係由資料儲存、資料擷取、控制、電源供應及衛星通訊等子系統所組成，且其運作完全獨立於船舶其他航儀之外。而且安裝時不需涉及船身變更工程，並具備無人全自動定時觀測作業能力。以無線方式自動將觀測資料傳輸至駕駛台，並配合現有船舶無線收發報設備所發展之長距離數據傳輸技術，使定時觀測的海氣象數據能即時自動回傳至氣象中心。本案研究團隊亦將於 10 月 8 日，假本會會議室舉行「船用即時海氣象觀測系統之推廣及營運策略研討會」以期與業界探討該觀測系統之推廣與營運等相關議題。

「船舶法暨其子法之檢討研究」委託研究案 正積極辦理中

本會接受交通部委託辦理「船舶法暨其子法之檢討研究」計畫案，現已召開三次工作會議，針對各研究委員所提的修正意見逐條討論完畢。修正初稿經整理後將擇期召開公聽會，研究小組預計在十月底完成期中報告。

本會已正式登記為社團法人

登記證書字號:台北地方法院 93 年證社字第 75 號。

發給日期:93 年 9 月 16 日。

本會全名:社團法人中華海運研究協會。



海事法規動態報導

交通部公告修正 「船務代理業管理規則」

中華民國九十三年九月二十二日交通部交航發字第 0 九三 B 0 0 0 0 七四號令修正發布全文三十二條；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 「交通部主管自由貿易港區事業營運管理辦法」

中華民國九十三年九月十日交通部交航發字第0九三B0000六三號令訂定發布全文二十三條，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。



專題報導

臺灣與連江海域大陸漁船越區捕魚現況分析及應對策之探討

(上)

龔光宇¹ 林大靖² 吳嘉新³

摘要

如同警察機關驅趕攤販，掃蕩色、賭，檢肅槍、毒之工作，驅離大陸漁船，亦是一項經年累月，必須持之以恆，努力不懈之勤務，目前海巡機關每年調度大量艦艇、人力、物力、財力、時間執行該任務，為避免投注之力量虛耗，因此有必要澈底了解各不同海域，大陸漁船越區捕魚或避風之時間、地點、原因，以及大陸漁船船型、大小、噸位、吃水、材質、作業方式、補給管道……等現象及特色，始能因時、因地、因人對症下藥，有效發揮勤務執行功能。

關鍵辭：越區捕魚、限制水域、禁止水域、威力掃蕩

壹、前言

漁業雖是傳統產業但產值高，加上政府對漁業用油補助政策，全台的從漁人口高達二十萬人以上，近年來由於濫捕、不當漁法與海洋、河川污染，造成漁場品質下降、漁藏枯竭。而大陸漁場問題更是嚴重，大陸漁民為了增加獲益及成本考量，台灣漁場乃成首選替代漁區。

九十一年底，行政院游院長召集各治安機關首長，會商「維護治安精進方案」，其中取締大陸漁船越區捕魚工作，列為具體作為之一，顯見本工作已受政府高層的重視與地方漁民的關切。因此，面臨大陸漁船層出不窮越區捕魚情形，海巡機關如何有效研擬對策因應，以有限的巡防

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

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



人力及執法能量，來發揮最大的執勤功效，是當前亟需探討的課題。

貳、大陸漁船越區捕漁相關原因分析

台灣週遭海域，除了東部及西南部之外，其餘海域均有大陸漁船越區情事，因此本文所稱之海域範圍界定如下：

一、北部海域：

自鼻頭角起至桃園觀音白沙岬止，包括彭佳嶼、棉花嶼及花瓶嶼附近海域。

二、中部海域：

自桃園觀音白沙岬起，至雲林濁水溪口北止。

三、澎湖海域：

澎湖各群島之週邊海域。

四、金門海域：

金門本島沿海、烈嶼島、大膽島、二膽島、草嶼、后嶼、獅嶼及烏坵等週邊海域。

五、馬祖海域：

南竿、北竿、西莒、東莒、東引等島嶼之週邊海域。

一、大陸漁船越區捕魚地點與原因分析

(一) 共同原因：

1、漁源豐富：

台灣四週海域因溫度、深度、壓力、海潮流、光線強弱等因素，大量浮游生物聚集，加上潮流交會及溫暖適宜之天候，吸引大量魚群聚集，成為著名之天然漁場，由於台灣海峽接受大陸河川排入營養鹽類，自然生產力大，底棲資源十分豐富，是我國重要的漁場之一，漁源豐富，引來大批大陸漁船爭相越區牟利。

2、便利交易：

我國生活水準較高，魚價比大陸地區優渥，某些漁民好逸惡勞，放棄實際捕魚作業，大肆收購，大陸漁民因有暴利可圖，樂於將漁貨賣給我方漁民，因此造成大批大陸漁船越區捕魚，集結於我國漁場。

3、賺取差額：

有少數不肖漁民，主動提供政府補貼政策產物下之柴油給大陸漁民，藉此要求賤賣其捕撈之漁獲物，賺取差價；更有漁民提供大陸漁船故障維修所需零件，用以吸引大陸漁民將其漁獲物賣給本國漁民，賺取差額利潤。

4、實施休漁：

大陸當局每年實施「休漁期」，漁民因生計問題，乃侵入我海域，大肆捕撈，以彌補禁漁期之損失。依據中共農業部 2002 年 5 月 3 日對黃海和東海的部分海域休漁時間及休漁作業類型所作之調整如下：



- (1) 北緯 35 度以北海域休漁時間為：6 月 16 日 12 時至 9 月 1 日 12 時，休漁作業類型為拖網和帆張網作業。
- (2) 北緯 35 度至 26 度 30 分海域休漁時間為：6 月 16 日 12 時至 9 月 16 日 12 時，休漁作業類型為拖網和帆張網作業。
- (3) 北緯 26 度 30 分以南東海海域休漁時間為：6 月 1 日 12 時至 8 月 1 日 12 時，休漁作業類型為拖網和帆張網作業。
- (4) 北緯 12 度以北的南海海域（含北部灣）休漁時間為：6 月 1 日 12 時至 8 月 1 日 12 時，休漁作業類型為除刺網、釣業和籠捕外的其他所有作業類型。
- (5) 北緯 22 度 30 分至 23 度 30 分、東經 117 度至 120 度的閩粵交界海域休漁時間為：每年 6 月 1 日 12 時至 8 月 1 日 12 時，除執行東海、南海有關休漁規定外，所有燈光圍網作業同時實行休漁。
- (6) 另據中共農業部漁業局指出，根據北緯 35 度以北主要經濟魚類的產卵群體及其仔、稚、幼魚資源保護、洄游性漁業資源變化等情況，該年的伏季休漁方案將這一區域休漁時間向前平移了半個月，有利於資源保護和合理利用。同時，方案對作業方式、休漁船隻的管理更加嚴格，如桁桿拖蝦今後將被列入休漁作業類型，該年的休漁時間為一個月，即 6 月 16 日 12 時至 7 月 16 日 12 時。今後將逐步延長休漁時間，最終達到與拖網作業的休漁時間同步。有關規定要求，所有休漁漁船必須在休漁時間開始前進港集中，休漁期間不得擅自離港或轉移停泊地點。不得從事加水、加冰、加油等活動。9 月 1 日至 9 月 16 日，遼寧、天津、河北、山東列入休漁作業類型的漁船不得進入北緯 35 度以南海域作業。

(二) 個別原因：

1、北部海域：

(1) 地點：

分佈在彭佳嶼西北方、西方、北方及台灣本島富貴角北方海域為主。

(2) 原因：

A、漁場豐富：

北方三島海域為傳統漁場，因其水深，魚源豐碩，不乏高經濟價值魚類，尤其該海域是洄游性魚類之漁場，夏季是捕飛魚卵的重要時節，飛魚喜歡產卵在漂浮物上，所以漁民常利用草蓆來誘騙飛魚產卵。

B、躲避查緝：

北方三島海域距台灣三十餘浬，查扣返港耗時費力，事倍功半，因此巡防艦、艇在該海域執勤，多以驅離為主，查扣為輔，大陸漁民了解上情，因此有恃無恐，肆無忌憚，復因地理位置明顯，兩岸漁民進行漁獲交易時，易於辨別確認，故形成聚結海域。

2、中部海域：

(1) 地點：

A、桃園至新竹海域：

分佈在桃園（觀音、永安）、新竹（新豐、南寮、香山）等處所。

B、苗栗至雲林海域：

分佈在大肚溪至大甲溪海域、苗栗通霄至後龍溪海域、外埔海域、王功海域、鹿港海域、麥寮海域、線西海域、及濁水溪口海域。其中又以苗栗通霄至後龍溪海域為集結重點。

(2) 原因：

A、地緣關係：

大陸沿岸漁獲量不敷需求，而福建沿海地區距台灣桃、竹、苗海域直線距離僅七、八十哩，考量地緣關係及油料、糧食、飲水補給便利，故競相越區從事捕撈。

B、護漁成效：

漁業署近年來配合地方漁政單位及區漁會，在桃、竹、苗海域投放大量人工漁礁，加上相關單位致力護漁、放流魚苗及漁民保育觀念提昇下，魚類復育顯有成果，一些較高經濟價值魚類能見度提高，亦為吸引大陸漁船越區捕魚的原因之一。

C、軍事基地：

新竹空軍基地幻象戰機起降頻繁，基地跑道是南北座向，戰機起降由南或北，剛好跨越桃、竹、苗三縣市，幻象戰機之戰術、戰略及相關資料，一直是對岸中共積極情蒐之目標，大陸情報船可能偽裝漁船作業，蒐集電子參數情資。

3、澎湖海域：

(1) 地點：

多集中於花嶼西方至目斗嶼西方十二哩至三十哩一帶海域作業。

(2) 原因：

A、漁場豐富：

澎湖週邊海域，因大陸棚地形影響，一年四季均受到大陸沿岸冷流及黑潮支流影響，浮游生物聚集，漁場資源豐富，吸引為數眾多的海洋生物，尤其每年五月至九月為管魷類盛產期，大陸漁船大批越區捕撈。

B、地理考量：

澎湖為一絕佳作業漁場，北有目斗嶼西北方之北海漁場（北淺堆）、南有七美嶼西南方之南海漁場（南淺灘），漁產終年不絕。復因位居台灣海峽中間位置，與大陸沿海距離甚近，航程僅半日，油料、淡水等補給容易，往返行程時間適中。

C、同鄉同宗：

澎湖漁民，多係明、清期間，自大陸閩、廈一帶移民過來，與大陸作業之漁民，同鄉同宗、語文相通，便利海上漁獲交易。復因獲利豐厚，故吸引大批大陸漁民前來澎湖海域作業。

4、金門海域：

(1) 地點：

大多在大岩嶼、翟山、東崗、貴山灣、南山灣、慈堤、十八羅漢礁、大膽、二膽之間、以及烏坵等海域，平常時期以金門西北海域最為嚴重；鱘魚季節則以東南海域較稱猖獗。

(2) 原因：

A、地理環境：

金門北部毗鄰大陸，地形多為淺灘，礁石林立，適合小型快艇及舢舨活動及躲避巡防艇之查緝，復因金門島位於東海及南海交界附近，大陸帶有大量有機質之多條河川，均注入此一海域內，營養豐富，再加上大陸沿岸流與黑潮交衝，暗礁羅列的金門島週邊海域，成為良好漁場。分佈其間的水資源有多種經濟魚類、甲殼類及貝類，而經濟性藻類資源也不少，自然成為大陸福建沿海數以萬計漁船覬覦的海域。

B、水域觀念：

大陸不僅強調傳統十二浬的領海寬度，擁有沿岸三十八萬多平方公里內水和領海的絕對主權，更主張依照聯合國海洋法公約，實施二百浬的專屬經濟海域，視海洋為其藍色國土，並強調對國土的防衛。故大陸漁民大多無邊界觀念，視金門海域為其內海，肆無忌憚的在金門近岸漁場內捕漁，而此種狀況在兩岸開放小三通後特別明顯。

C、供需因素：

大陸沿海因濫捕嚴重，大多已無魚可抓捕，反之，金門因長年在戰地管制保護下，又多屬礁石地質，高經濟價值之漁種多，另外從事漁業工作者少，因此金門海域幾乎形成無漁捕狀態，漁產較豐，況且金門地區居民大多向大陸漁民購買漁貨，衍生大陸漁船越區猖獗。

5、馬祖海域：

(1) 地點：

A、南竿東側之黃官嶼、鞋礁、山隴。

B、北竿北方之大、小坵、高登及東北方之三連嶼一帶。

C、莒光以東面之東犬燈塔、南方之林坵嶼及北面之福正、瀏泉礁。

D、東引以北固礁、清水沃、燈塔一帶為多。

(2) 原因：

A、漁船眾多：

在大陸閩江、連江、三都澳及羅源灣各漁港設籍之漁船超過萬艘，由於兩岸距離甚近（高登至大陸黃歧僅七千公尺），且大陸漁業保護政策不嚴謹，長期以來放任當地漁民使用流刺網、拖網作業，致使漁業資源已近枯竭，因此大陸漁船易於越區作業。

B、漁種豐富：

大陸沿岸多為沙質地形，馬祖海域則為礁石地質，地勢處於海洋陸棚邊緣，其底



棲魚類不同(種類多,具高經濟價值魚類),且鄰接世界三大漁場—舟山群島西南端,漁業資源豐富,為我國著名之優良漁場,故吸引大陸漁船聚集前來捕魚作業。

C、資源保育:

自海巡單位進駐後,馬祖海域漁業資源已呈復甦現象,當地政府近年來重視漁業資源保育工作,鼓勵民眾從事漁業及提高相關補助,並增建人工漁礁與定期流放高經濟價值魚苗,以期恢復以往漁業繁榮之盛景,相較於漁業枯竭之閩江口沿岸,自然成為大陸漁船越區作業之誘因。

D、洄游魚類多:

馬祖列島夏天吹西南風,冬天吹東北風,地質為礁石地形,底棲魚蝦種類繁多,吸引了大量的洄游魚類,且礁石地形帶給了魚類棲息繁殖及覓食的空間,如:三至五月之鱸魚季,六至八月之鯖魚季。

二、大陸漁船越區捕魚時間與原因分析

(一) 北部海域:

1、時間:

全年皆有大陸漁船越區情事,尤以中共實施「禁漁期」前後,越區情形更為嚴重。

2、原因:

大陸當局每年於華南沿海實施「禁漁期」,此期間禁止拖網漁船出海捕魚,因此大陸漁民困於生計,乃侵入我海域,大肆捕撈,以謀取利益,除可避開中共禁漁期之限制外,亦便於漁貨之買賣。

(二) 中部海域:

1、時間:

除中共禁漁期間外,大多在每年八月起至翌年五月。其活動時間為:日沒至日出之際以及海象不佳時。

2、原因:

- (1) 中共於每年大約六月至七月底止實施禁漁,此時漁船必須返回母港,避免受罰,八月起禁漁期結束,又大肆活動,故此時大陸漁船甚為猖獗。
- (2) 日沒後,天色昏暗,混雜於本國籍漁船中,較不易被辨識。又海象不佳,巡防艦、艇無法出勤,較不易被查獲。

(三) 澎湖海域:

1、時間:

每年十月至隔年四月期間及夜間。

2、原因:

- (1) 每年十月至翌年四月澎湖東北季風強勁,小型巡防艇受風浪級數限制,不易出勤。大陸漁船則以其噸位大、耐浪佳之優勢,入侵澎湖海域。
- (2) 因視線不良,大陸漁船利用夜色掩護,潛入澎湖海域捕魚。



(3) 撈捕螃蟹或貝類屬夜間作業，日間則集結下錨休息，其區域多在花嶼西及西南十二哩處（水深約卅五公尺）及西嶼西十六哩處（水深約卅公尺）。

(四) 金門海域：

1、時間：

全年皆有越區捕魚情事，尤以每年十二月二十日至翌年三月二十日止為高峰期，八月至十月次之。

2、原因：

(1) 每年十二月二十日起至翌年三月二十日止，為鰻魚苗盛產季節，由於大陸內需量大，每尾鰻魚苗單價依供需鬆緊狀況，可達五至十七元人民幣，是大陸沿海漁民主要獲利季節。

(2) 每年八至十月大陸休漁期所產生的排擠效應，亦是導致大陸漁船湧入的主因之一。

(五) 馬祖海域：

1、時間：

一月起至三月，大陸漁船撈捕之對象為迴流性（鱸魚、蝦皮）及底棲型（石狗公、石斑）之魚類；四至六月，則多以籠具誘捕章魚；七至九月，因受閩江口「禁漁期」之限制，常見拖網漁船出沒；十月份起，則為秋蟹、螳螂蝦盛產期。其中尤以四月至十月為西南風季節，風浪小能見度佳，大陸漁民越區撈捕多。其時間則以白天（六時至十八時）較多。

2、原因：

(1) 大陸漁船下網、收網時機多係利用滿潮前後二至三小時作業，白天進行撈捕有利其作業。

(2) 閩江口沿岸之漁船多為小型、木質漁船，人數三至五人，冬季東北季風盛行，海象極差，為顧慮安全甚少出海作業，但自四月份起至十月份，季風轉弱，海象平穩，如無颱風來襲，此類漁船越區情形便相對頻繁。

三、大陸漁船越區捕魚避風海域與原因分析

(一) 大陸漁船避風特徵：

- 1、天候、海象轉趨惡劣前夕。
- 2、離岸甚近。
- 3、船艙方位一致，都是面向迎風處。
- 4、船隻集結一起。
- 5、船隻大都下錨。
- 6、位置：

(1) 天然地形：島嶼下風處、灣澳等。

(2) 人工地形：防波堤等。

(二) 大陸漁船避風海域與原因：



1、北部海域

(1) 避風海域：

彭佳嶼之西北方、北方、西方及西南方為最佳避風處所。

(2) 原因：

北方三島海域除彭佳嶼本島可泊靠外，週遭並無可避風之處。

2、中部海域：

(1) 避風海域：

A、新竹至後龍之海灣地形近岸海域。

B、通霄電廠防波堤附近。

C、台中火力發電廠外海。

D、彰濱工業港外海。

E、麥寮工業港。

(2) 原因：

A、大陸漁船集結越區避風，大多發生於每年九月份以後，尤其海象不佳風力達七級以上時，較易發現成群集結避風情形，究其原因乃基於航行安全考量，因為選擇較近之避風處所（台灣沿岸）而捨棄返回母港（大陸），得免除不必要的危險。

B、近年來發現苗栗後龍溪以南至通霄海域亦多，該海域因後龍溪台六十線快速道路燈光、九四高地、通霄精鹽場夜間場燈及通霄火力發電廠煙囪聳立，大陸漁船易於辨識作為避風場所，且有類似港灣形態之天然屏障（地理環境），風浪（阻）較小，有避風效果，且該海域為沙土地質，下錨後不易流錨。

C、台中火力發電廠、彰濱工業港外海及麥寮六輕工業區等，亦提供良好的地標，因此漁船也會集結在此區。

3、澎湖海域：

(1) 避風海域：

東北季風達平均風力七至八陣風十級時，大陸漁船無法進行漁撈作業，則就近於澎湖群島之北邊：目斗嶼、姑婆；南邊：嶼七美嶼、東吉嶼；西邊：花嶼、貓嶼等西南側避風。

(2) 原因：

東吉嶼、花嶼、貓嶼、姑婆嶼等海域位於澎湖群島外圍，島上人煙稀少（或無人島）近岸水深均有十公尺以上，島嶼西南側受地型所造成之阻浪效應，平均風力較外海風浪約減少二至三級，形成良好避風海域。

4、金門海域：

(1) 避風海域：

A、夏季：

金門海域因夏天西南氣流強盛，越區捕魚之大陸漁船多於金門馬山、草嶼、洋山灣、瓊林等北面避風，而小金門方面則以獅嶼至鳳嘴北面一帶為主。



B、冬季：

因東北季風吹襲，越區捕魚之大陸漁船多於金門南面大岩嶼群礁至塔山一帶，及小金門東崗至復興嶼海域避風。

C、大膽、二膽間水道則是全年皆有大陸漁船越區停泊避風，因為該地全年不受鋒面影響，海象平緩。

(2) 原因：

大、小金門週遭大多屬淺灘地形，而港灣之處又適為良好的天然屏障，越區之大陸漁船多為小舢舨之漁船，在風浪不佳之際，即利用巡防艇無法接近淺灘之限制，進入我海域避風。

5、馬祖海域：

(1) 避風海域：

A、夏季：西南氣流旺盛，越區大陸漁船多於下列區域避風；

- a、北竿：高登、大坵及北竿間之水道、尼姑山東測灣口、鵝石附近。
- b、南竿：黃官嶼與南竿機場間之水道、鞋礁附近。
- c、莒光：茶埔澳、福正港與永留嶼之間，東、西莒間之水道。
- d、東引：北面之小紫澳（柴澳）、北澳口（北澳村外）。
- e、西引：北面之后澳口。

B、冬季：東北季風吹襲，越區大陸漁船則於下列區域避風；

- a、北竿：高登島西側彎口、大坵與北竿間水道、午沙及北竿機場澳口。
- b、南竿：黃官嶼與南竿機場間水道及西側鐵板村、馬港村、四維村沿岸之礁石區。
- c、莒光：東、西莒水道間及青帆港靠近蛇山處。
- d、東引：東引島隱秘的天然澳口多，大部分躲避於南面之大紫澳（一線天西側）、天王澳（一線天東側）、燕巢澳口（燕巢秀音西側）、及老鼠沙。
- e、西引：清水澳口及西面之文化走廊。

(2) 原因：

A、無人島礁遠離岸際哨所，除不會受檢舉報案外，更提供下網後先行避風或躲避海巡艦、艇查緝之處所。

B、大陸漁船運用季節風向、潮汐，藏身水道內多處不易察覺之礁石、涵洞及天然灣澳之島礁，加深查緝之困難。





海盜案件紀要

2004年08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：2003/07/30

時間：0840 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 05 度 36 分；東經 97 度 34 分

案情摘要：

有四名海盜搭乘二艘快艇，企圖從左右舷登上一艘航行中的油輪。警覺的船員拉氣笛並且啟動水龍帶等消防設備。該快艇放棄登船而離開。

日期：2003/07/31

時間：0645 UTC

地點：印尼

經緯度：北緯 05 度 59.4 分；東經 96 度 10.8 分

案情摘要：

在蘇門達臘島（Sumatra）的北方，海盜們搭乘五艘快艇企圖登上一艘航行中的天然瓦斯輪。有二艘快艇從該輪的左右舷交叉通過船頭。警覺的船員啟動水龍帶等消防設備，防範海盜登船。十分鐘後，海盜發現形跡已被船員發現，放棄登船而離去。

日期：2003/08/06

時間：0645 LT

地點：菲律賓

經緯度：北緯 04 度 11.7 分；東經 120 度 00.1 分

案情摘要：

在 Tawi Tawi 群島的西里伯海域（Celebes Sea），數名海盜搭乘鐵殼船，持槍朝一艘有拖船護送的海測船開火。子彈擊中拖船，拖船增加船速並採取迴避戰術。海盜放棄追逐隨即離去。

日期：2003/08/09

時間：1725 LT

地點：麻六甲海峽

經緯度：北緯 05 度 43 分；東經 97 度 44 分

案情摘要：

數名海盜追逐一艘拖網漁船，並且開火射擊。該漁船船長腿部受到槍擊而受傷。而該漁船繼續航行至新加坡，並請求援助。進一步的詳情待續。

日期：2003/08/12

時間：0230 LT

地點：印尼

經緯度：北緯 04 度 50 分；東經 108 度 02 分

案情摘要：



數名武裝海盜搭乘小艇追逐一艘航行中的拖網漁船，並且開火射擊。該漁船船長遭到射擊而致死。海盜們登上漁船，搶奪貨物與財物。

日期：2003/08/18 時間：1930 UTC
地點：麻六甲海峽 經緯度：北緯 06 度 07 分；東經 97 度 33 分

案情摘要：

數名海盜搭乘三艘小艇企圖登上一艘航行中的貨櫃船。該船增加船速，並採取迴避的策略，船上船員啟動水龍帶等消防設備。2200 UTC 海盜小艇放棄追逐該船。

日期：2003/08/22 時間：2130 LT
地點：印尼 經緯度：北緯 00 度 57 分；東經 105 度 03 分

案情摘要：

三名海盜持槍、鐵棍登上一艘航行中貨櫃船。二管輪拉警報。海盜見勢態不妙放棄搶劫，空手而回。

日期：2003/08/22 時間：2330 LT
地點：印尼 經緯度：北緯 01 度 36.6 分；東經 105 度 22.5 分

案情摘要：

十名海盜持槍、刀械登上一艘航行中的貨船。他們搶劫了船上的現金後，隨即離去。

日期：2003/08/24 時間：1735 LT
地點：印尼 經緯度：南緯 08 度 44 分；東經 115 度 43 分

案情摘要：

十名海盜持機關槍等武器，搭乘二艘快艇接近一艘航行中的散裝船。其中一艘快艇，使用纜繩企圖攔截該船。船長拉警報，並啟動水龍帶等消防設備，海盜離去。