



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第十五期 Issue No. 15

2005年3月11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
對漁船載客營業問題之探討.....	2
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	9
專題報導.....	10
IMO 加速淘汰單船殼油輪法案.....	10
海盜案件紀要.....	18



海運專論

對漁船載客營業問題之探討

朱于益*

各型船舶由於其用途之不同，其在設計之性能方面原有很大之差異，由現行之「一九七四年海上人命安全國際公約」規則第一章第二條可見該公約僅適用於「客船」與「貨船」。而對於「用以捕魚、鯨、海豹、海象或其他海洋生物資源之船舶」，亦即所謂之「漁船」，因其性能不適於搭載客貨，故於公約規則第一章第三條特別規定予以排除適用。國際間對於漁船係於一九七七年另行締訂「一九七七年漁船安全國際公約」一種，其標準雖已較海上人命安全國際公約之標準略低，但仍有頗多國家以該公約對漁船之要求略嫌過高，尤其是有關防火、探火、滅火…等方面之規定為然，因而漁業大國包括日本、美國、蘇俄及韓國等均未批准接受該公約使該公約迄無法生效實施。國際海事組織有鑒於此，乃再於一九九三年集會以議定書方式修正該公約，再酌予放寬漁船建造之標準，但仍然無法為漁業大國所批准接受。致該一九七七年漁船安全國際公約，拖了二十七年尚無法生效實施。由此可見漁船問題之一斑了。

至於搭載客貨之船舶與漁船間在船體構造、設備、載客艙室及船員之資格與配額方面之要求究有何差異？茲簡述如下：

（一）船體構造

1. 穩度

漁船因油水、魚貨及冰均在甲板以下，故其重心通常較低，但其載客時則否，漁艙是空的，人員都在甲板以上，致上重下輕，易肇翻覆。

2. 艙區劃分

依海上人命安全國際公約，客貨船為防迅即沉沒應作不同之艙區劃分，以「鐵達尼」號為例，其標準為能連續三艙浸水而不沉。通常小型客船，除應有艙水密艙壁外，尚應達一艙浸水而不沉之標準。為此我國船舶法子法特制定有「客船艙區劃分規則」一種以資規範。但漁船幾無法能達此標準。

3. 防火構造

依海上人命安全國際公約，客貨船為防火災時火之蔓延，應有防火、探火及滅火之構造與設施，為此我國船舶法子法亦制定有「客船防火構造規則」一種以資規範。但漁船亦無法達此標準。

（二）船舶設備

1. 救生與滅火設備

為策客貨船航行之安全，客貨船對救生與滅火設備之要求較漁船顯然為嚴，此不僅

* 中華海運研究協會 出版委員會委員

可由國際公約方面比較，再就國內法「船舶設備規則」亦可見一斑。

2. 通信設備

為策客貨船航行之安全，客貨船對無線電通信設備之要求遠較漁船為多，此可由我國船舶法子法「船舶設備規則」第七編「無線電通信設備」之要求獲得證明。

(三) 載客艙室

以公路車輛為例，貨車因無載客設施，尚不准載客，而海上旅途航程更遠，兼以風浪顛簸，必須有安全舒適之載客設施，始符人道。而沿海漁船連船員本身之休息場所皆難要求，又何能載客？欲要求達到我國船舶法子法「客船管理規則」之標準幾不可能，以之載客將成國際間之笑談，有損國譽。

(四) 船員之資格與配額

由現行「航海人員訓練、發證與當值標準國際公約」之無法適用於漁船，及漁船船員國際間必須另訂公約一節，已顯見其水準有相當大之差異。我國商船船員與漁船船員其資格、訓練、考試、發證與當值標準差異更大。對乘客之安全而言，值得考慮。

漁船搭載客貨除前述之安全因素外，再就漁船搭載客貨對客貨船運送業之衝擊而言。因漁船因陋就簡，營運成本低廉，合法之客貨航商將無法與之作公平之競爭，影響所及不僅現有之航商不得不結束營運，且不再有新建客貨船之欲望與計畫矣。

理論固如上述，但實際情況又如何呢？茲由所蒐得行政院農業委員會漁業署於民國九十三年五月所刊行「中華民國台閩地區漁業統計年報」第 9 頁，可見九十二年全年遭難漁船之總數高達 383 艘，其中動力漁船有 418 艘（註：此數可能為梓民誤植因由第 438 頁之統計表應為 348 艘），此數字較之民國八十年全年之海難漁船總數 707 艘雖已大幅減少。但在九十二年一年中平均每日仍有一艘動力漁船遭難。再由該年報第 438 頁之統計表，更顯見遭難漁船中為數最多者為總噸位 20-50 者達 138 艘，其次為總噸位 50-100 者達 68 艘，再次為總噸位 10-20 者達 58 艘，及總噸位未滿 10 總噸者達 43 艘。而此等噸位之漁船卻適為部分民意代表亟欲爭取開放漁船載客營運之範圍。

民意代表亟欲爭取開放漁船載客營運之理由純為便利。但在交通方面「安全與便利」有如「魚與熊掌」頗難兼而得之，一如要求戴安全帽、繫安全帶、穿救生衣，必不便利，但權衡輕重為安全計，不得以也只有犧牲便利之一途。為維航行安全、確保海上人命之安全、依法落實航運與漁業之管理，吾人咸認不宜允許開放漁船搭載客貨。（以上言論並不代表本刊立場）





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 年亞洲～美國東航貨量突破千萬 TEUs

2004 年從亞洲輸往美國之貨櫃量比前年增加 14.8% 達 1,077 萬 TEUs（詳見下表之快報值），12 國合計首次突破千萬門檻。從輸出國別看，以中國的 622 萬 TEUs 表現最為亮麗，去年之出口成長率為 32.0%，大幅超過 14.9% 之各國平均，占總貨量之 57.7%，比前年增加 7.5%。日本之輸出雖也持續成長 4.8% 達 81 萬 TEUs，卻因中國的激增，占有率滑落 0.8% 降至 7.5%，而東南亞諸國皆有好成績，尤以越南之急速成長最為出色。另從貨別看，由於美國住宅興建工程之增加，以家具、家庭用品、地板、窗簾、一般電機、建築用具等住宅關連貨物為多。持續低利率之美國，不僅大量興建住宅，個人消費也是一片榮景。此外，西向貨櫃量則為 392 萬 TEUs，增加 5.0%，與東向貨櫃量一樣創造了歷年之最高記錄。美國東、西向貨櫃量之均衡度，設東向為 100，則西向為 36.5，3 年連續在 40 之下。

根據日本海運振興會（JAMDA: Japan Maritime Development Association）依美國通關資料公司 PIERS/JOC 所發佈資料統計之整理，去年 5～11 月連續 7 個月，東向貨櫃量都突破 90 萬 TEUs，12 月雖未達 90 萬 TEUs，但比前年同期成長 14.9% 達 85 萬 TEUs。如將柬埔寨、緬甸、印度、巴基斯坦、斯里蘭卡、孟加拉 6 國併計，則 18 國之美國東向貨櫃量增加 14.7%，成為 1,131 萬 TEUs。再從卸貨港別看，北美西岸、東岸、墨西哥灣各為 76.4%、22.7%、0.8%。至於美國住宅動工工程之戶數，今年 1 月達 215 萬 9 千戶為 20 年 11 個月來之高水準，許可件數亦達 210 萬 5 千戶之多，今年上半年之銷售佳績可期。又，抵押貸款利率亦持續去年 5、6 月以來之低水準。日本海運振興會對未來市場提出看法：「在就業回升、低率穩定、住宅銷售持續暢旺下，2005 年與去年之成長差異不大，景氣應可維持」。

Asia-North America Trade Cargo Flow in 2004

Country or Territory	Eastbound		Westbound	
	TEU	Share	TEU	Share
Japan	812,528 (4.8%)	7.5%	842,536 (-5.9%)	21.5%
Korea	537,225 (4.5%)	4.5%	454,029 (3.4%)	11.6%
Taiwan	613,343 (-11.0%)	5.7%	339,208 (12.5%)	8.6%
China + H.K.	7,384,510 (21.4%)	68.5%	1,723,884 (9.4%)	43.9%
(China)	6,220,276 (32.0%)	57.7%	1,405,094 (14.0%)	35.8%
(Hong Kong)	1,164,234 (-15.0%)	10.8%	318,791 (-7.2%)	8.1%
Macao	9,601 (-66.0%)	0.1%	1,190 (130.8%)	almost nil
Singapore	81,653 (-7.8%)	0.8%	110,341 (7.0%)	2.8%



The Philippines	148,992 (0.8%)	1.4%	84,456 (3.8%)	2.2%
Malaysia	273,331 (8.8%)	2.5%	67,332 (8.3%)	1.7%
Indonesia	299,650 (7.9%)	2.8%	148,934 (13.0%)	3.8%
Thailand	433,482 (7.0%)	4.0%	116,209 (-3.0%)	3.0%
Vietnam	178,147 (42.7%)	1.7%	39,292 (31.5%)	1.0%
Total	10,772,463 (14.8%)	100.0%	3,927,401 (5.0%)	100.0%

Note: Percentage in parentheses indicates comparison with the same period of the previous year.

Operators' Share on Asia-NA Eastbound Trade in 2004

	Eastbound Overall		ex-Hong Kong/China	
	Company	Share	Company	Share
1	Maersk Sealand	10.6%	Maersk Sealand	9.6%
2	APL/NOL	8.3%	Cosco	7.9%
3	Hanjin Shipping	7.7%	APL/NOL	7.3%
4	Evergreen	7.2%	Hanjing Shipping	6.9%
5	Cosco	5.9%	China Shipping	6.8%
6	Hyundai MM	5.7%	Evergreen	6.6%
7	NYK	5.4%	OOCL	5.7%
8	OOCL	5.3%	Hyundai MM	5.1%
9	China Shipping	4.8%	NYK	4.4%
10	K Line	4.6%	K Line	4.4%
11	Yangming	4.5%	Yangming	4.4%
12	MOL	3.9%	MSC	4.3%
	others	26.0%	others	26.6%
	Total	100.0%	Total	100.0%

油品船租金持續挺堅

油品船 (PCs: Product Carriers) 市場之租金 (Charter Rate) 依舊維持高水準。由於時值嚴寒之冬，輸往美國作為取暖用油及其他油品之需求孔急，尤以蘇伊士運河以西之油品船需求特別強勁。元月最後一週 38 型 PCs 之 Caribbean~U.S. route 運費維持在 WS300，而 33 型 PCs 之 Mediterranean~U.S. route 運費則為 WS325。雖然該週運費比起去年高檔期，呈現出疲軟之勢，但相較於常年之記錄，仍然偏高。另一方面，蘇伊士運河以東之市場，因為面臨主要貨源—揮發油 (naphtha) 之停滯，造成船噸供給略顯過剩之象。雖然航行 Middle East~Far East 間之大型船 (LR II) 運費，從新舊年成交合約之 WS310 下滑 100 點以上，比諸其他油輪，該運費仍屬穩定之市場。中型船 (MR-type) 之延噸漚也有擴增，這要歸功於南韓出口中國南向貨物之成長。33 型 PCs 其 Singapore~Japan route 之運費達 WS330，大幅超過被視為營運人收支平衡點



(break-even point) 之 WS200。

冷凍貨物預估 2010 年上升至 38~42 百萬噸

依英國海運研究機構 OSC (Ocean Shipping Consultants) 所宣佈之預測，2010 年全世界由冷凍船載運之貨物，將從 2002 年之 33.0 百萬噸增加為 38.2~41.9 百萬噸，成長率 14~25%。該機構又預測將以 6~12% 之成長率，於 2015 年擴增為 40.7~47.0 百萬噸。2002 年由冷凍船載運之貨物，占總冷凍貨量之 52.6%，唯將於 2010 年滑落至 43.0~43.6%，2015 年甚至更低至 37.0~37.9%，因為冷凍櫃承運之貨量預估將大為增加。經由冷凍櫃運送之肉類及奶製品，近年來在冷凍產品中，原本占有大比率，而冷凍櫃運送之水果比重一直增大，因水果需要大運輸能量。

據 OSC 之統計，全球冷凍貿易貨量，2002 年達 63.5 百萬噸，比 1995 年增加 32%。依進口地區分，東亞、東南亞國家占 18.69 百萬噸，合 29.5%，比率最高，北美國家占 12.99 百萬噸，合 20.5%，西歐國家占 11.31 百萬噸，合 18.8%；依貨物別分，2002 年香蕉為 12.75 百萬噸，落葉性水果（如蘋果）為 7.39 百萬噸，柑橘科水果為 6.91 百萬噸，熱帶水果為 3.76 百萬噸，肉類為 16.93 百萬噸，魚類為 13.86 百萬噸，奶製品為 1.86 百萬噸。1995~2002 年期間，所有冷凍貨品中之比重，以肉類居冠，其成長率高達 26.7%，1955 年之比重為 23.1%。

日通總研報告預告外貿貨櫃成長趨緩

根據日通總合研究所 (NRIC: Nittsu Research Institute & Consulting, Inc.) 所作 2004 年 10-12 月「企業物流短期動向調查」顯示，快速成長之外貿貨櫃貨物面臨走緩之勢。2004 年 10-12 月之「貨物動態指數」，即預期進出口貨量增加之公司家數比預期貨量減少之公司家數多出 17 家，但是其出口指數卻比 2004 年 7-9 月少 11 點，進口少 4 點。對 2005 年 1-3 月期之進出口貨量預估為「原地踏步」變化不大。外貿貨櫃 10-12 月之輸出估算量為食品、飲料、躉售生產財減少，紙漿、紙、躉售消費財為零，其他 11 種項目則將增加。至於 2005 年 1-3 月期之輸出估算量為躉售生產財為零，紙漿、紙、躉售消費財將增加，而精密機械將下滑至零之水準。業種不同，指數亦異，全體貨物動態指數則為正 16，呈微幅下跌之勢。

從輸入估算量看 10-12 月之貨物動態指數，躉售生產財乃唯一減少之項目，食品、飲料為零，其他 11 種項目則將表現兩位數之增加。2005 年 1-3 月期之估算量為木材、家具將減少，躉售消費財上升；雖可看出不同業種間之差異，比前期之全體貨物動態指數，亦呈微幅下跌之勢。

TSA 要求託運人分擔部分提高之成本

太平洋穩定協定 (TSA: Transpacific Stabilization Agreement) 於 2 月 18 日在 Seattle 開會，與會者同意要求託運人分擔預定今年 5 月生效之部分額外提高之成本。TSA 主張階段性調高之成本與港口及其他運輸模式如接駁船、鐵路、貨車有關。TSA 副執行長 Mr. Brain M. Conrad 認為從亞洲輸出美國之 2005 年海上貨櫃量將有 10-12% 之年成長率達 580 萬 FEUs，顯示出他相信去年太平洋航線之景氣將持續到今年。然而 Mr. Conrad 所關切的是今後兩年貨量之成長速度可能超過港口、鐵路及其他基礎建設之擴建。反之，託運人卻要求艙位之穩定提供及船期之準時，



Mr. Conrad 告知 TSA 之成員船公司，來自於其他國際複合運服務送夥伴之接駁船、鐵路、貨車等漲價壓力甚大。他也強調，提供太平洋航線服務之運送人處境為絞盡腦汁、疲於因應。

三定期船公司在泛太平洋航線組成新聯盟

兩家美國海運公司 Great Western Steamship Co. (GWSC)、U.S. Lines (USL) 與阿根廷公司 Maruba SCA 於 2 月 15 日聯合宣佈組成新聯盟「Americas Alliance」在泛太平洋航線上服務。第一階段，該聯盟預計於 2 月底開闢連結華南~Los Angeles/Long Beach 港間之每週一航次之定期航線服務。本航線將投入 5 艘 2,100 TEUs 級貨櫃船，泊靠港口依序為 Shekou (蛇口)、Hong Kong、Los Angeles/Long Beach，首航船 Oder Trader 預定於 2 月 27 日自蛇口港開航。該聯盟亦預計於 2006 年第二季開始連結華南、華北~Los Angeles/Long Beach 及 Pacific Northwest (PNW) 港間之服務。此外，又預定於 2006 年第二季或第三季開始連結華南、華北~Latin America West Coast, the U.S. Gulf, U.S. East Coast 港口間之服務。

中遠向現代重工訂造萬 TEU 級貨櫃船

中遠集運向現代重工訂造了四艘一萬 TEU 型貨櫃船，從 2008 年開始交船，該批訂單總價超過五億美元，為全球首家訂造萬 TEU 級貨櫃船之航商。該批新船主要規格如下：船長 349 公尺，寬 45.6 公尺，吃水 27.2 公尺，航速 25.8 節，由於麻六甲海峽最深只有 21 公尺，該型新船滿載後將無法通過。中遠集運目前建造中或已下單新船總計 23 艘，將使該公司船隊運能增加 152,000 TEUs，相當於其現階段船隊規模 274,400 TEUs 的 55%。

中國十大港口貨櫃吞吐量排名

中國十大港口貨櫃吞吐量排名底定，上海及深圳依舊分列前二大，包括長榮集團近期投資建設專用貨櫃碼頭的寧波港，以 44% 的最高成長率，超越天津排名第四，緊逼第三的青島。第六名至第十名分別為廣州、廈門、大連、中山、福州；去年中國的總貨櫃吞吐量 6,090 萬 TEUs，較前年成長 26.4%，沿海港口占 92%，沿海十港的平均成長率超過 20%。但中國因貨櫃吞吐量需求快速增加，但貨櫃港建設速度不及供應，以目前的處理能力和 2010 年的預期需求比較，還有約 8,200 萬 TEUs 的缺口待補。

PSA 落實購入香港貨櫃碼頭

新世界發展公司旗下之新創建公司，出售三號及八號貨櫃碼頭股權予新加坡港務局 (PSA) 的交易，於 2 月 28 日正式落實，新加坡政府背景資金終於如願立足香港港口業，業界關注杜拜港與 PSA 日後攜手營運港口，會為香港港口業帶來多大的衝擊。新世界公司則已收取三號碼頭交易中的 11 億元，餘款將於 4 月 5 日收取。新世界及新創建的通告表示，於 2 月 4 日與 PSA 落實的交易，以 11 億元向 PSA 出售環球國際貨櫃碼頭香港 (CSXWTHK) 33.34% 股權，及以 19 億元向 PSA 出售亞洲貨櫃碼頭 (ACT) 31.4% 股權，前者已經悉數收取款項，後者限大股東杜拜港在交易落實日一個月限期內，即昨日止沒有行使優先認購權，PSA 將會如願購入 ACT 股



權，19 億元將於 4 月初交付。即新世界將於 4 月 5 日前全數收取 30 億元，證券界預料新世界淨賺 10 億元。

CSXWTHK 主要經營三號碼頭及持有 ACT 68.66%股權，ACT 則經營 8 號碼頭西。杜拜港放棄優先權後，PSA 更可取得共 54.3%的八號碼頭股權，壓過杜拜港成爲最大股東。新加坡多次搶購令碼頭價格愈搶愈高，杜拜港亦不願再斥巨款增持八號碼頭，PSA 與杜拜港曾經會面，商討日後合作經營，結果達成共識。如果再無其他股權變動，三號與八號西碼頭將成爲首次兩個完全不包含港資成分的碼頭。

香港港口業乘風破浪

去（2004）年首十個月，中國大陸進出口總額達到 9,264.7 億美元，按年成長 35.8%，即使在宏觀調控及固定資產投資增加速度回落的情況下，港口及相關行業都未受到影響，企業仍繼續增加投資，包括增加船隊及貨櫃的數目等，在在迎合全球經濟復甦及中國外貿成長快速的步伐。另外，中國扮演世界工廠的角色，未來外貿進出口額預料會持續上升，航運及相關的行業都會受惠。

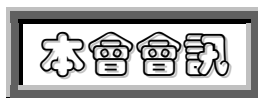
香港招商局

香港招商局國際公司即將於 3 月公布 2004 年度全年的業績，按年成長 38%，成長動力主要來自中國港口及招商局本身的業務表現。事實上，大陸最近公布 1 月份貨櫃港口數據，其中上海及深圳港按年成長均超過四成，而香港招商局在此兩港口均擁有業務。其中上海港務，1 月份貨櫃吞吐量再創新高，完成 142 萬 TEUs，按年成長 41%，而 1 月份貨物吞吐量完成 2,180 萬噸，上升 34%。事實上，上海港務去（2004）年共處理 1,455 萬 TEUs，成長 29%，居中國大陸首位，而全球排名僅次於香港及新加坡。招商局旗下深圳及香港的貨櫃碼頭去年貨櫃總吞吐量亦創出新高，合共達到 1,279 萬 TEUs，深圳及香港之吞吐量分別爲 708.5 萬及 561 萬 TEUs，分別較 2003 年成長 43%及 12.8%。若以去年全年計，招商局集團在深圳港貨櫃吞吐量的市場佔有率爲 51.8%，穩居深圳港第一位，而深圳港貨櫃吞吐量去年位居大陸港口第二位、世界港口第四位。

香港中遠太平洋

預期該集團 2004 年度租賃貨櫃業務按年成長 25%，主要受到嚴格控制成本及高使用率所致。另外，亦受惠於其母公司中遠集團積極擴充貨櫃船，而母公司向集團租賃貨櫃，佔中遠太平洋貨櫃業務收入超過 50%。母公司並計畫增加船隊運載標準貨櫃的規模，由現時的 29 萬 TEUs，增至 2010 年的 80 萬 TEUs，中遠太平洋可望受惠。按最新數字顯示，中遠太平洋佔股 50%的香港中遠—國際貨櫃碼頭（葵涌八號碼頭東）1 月吞吐量按年升 13.4%，至 16.3 萬個 TEUs，深圳鹽田國際碼頭吞吐量達 58.9 萬 TEUs，按年成長爲 39%；上海碼頭及上海浦東國際碼頭則分別成長 12.9%和 33.7%，至 29.9 和 22.1 萬 TEUs。





「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立」成果發表暨觀摩會

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」研究案，業於今（94）年3月4日假行政院海岸巡防署海洋巡防總局人員研習中心（淡水漁人碼頭旁）舉辦成果發表暨觀摩會。議程分上下午各一場來進行，由各工作小組負責人（陳彥宏博士、林彬博士、錢樺博士、楊仲範秘書長）依次針對各小組所負責之工作項目及成果向與會者報告。並安排至靠泊在碼頭旁之中華氣象號，實地參觀因本計畫所研製之「船用海氣象自動觀測系統」運作實況。本次會議自早上九時開始至下午四時三十分結束，參加的單位除國內各大航商外，公務部門方面有中央氣象局、行政院海岸巡防署、及各港務局等均有代表蒞臨指導，除對研究團隊所做的努力多表肯定外，並對船用海氣象自動觀測系統之推廣營運方式提供許多寶貴意見。議程概況如下所示：

議題	主持人
來賓報到	
主席致辭	陳彥宏博士
船用即時海氣象觀測系統介紹	錢樺博士
海難資料庫系統介紹	陳彥宏博士
兩岸海事安全系統資訊統合評估	楊仲範秘書長
船用即時海氣象觀測系統參觀	錢樺博士
綜合研討	林彬博士

「船舶法暨其子法之檢討研究」研討會

本會辦理之「船舶法暨其子法之檢討研究」研究報告即將提報交通部，為廣徵外界意見，本會預先將研究報告送請行政院海岸巡防署、行政院農委會漁業署、交通部航政司、交通部法規會、基隆港務局、台中港務局、高雄港務局、花蓮港務局、中國驗船中心、聯合船舶設計發展中心、全國船聯會、台灣區造船工業同業公會、台灣區遊艇工業同業公會、國立台灣海洋大學海運學院、國立成功大學造船系等相關單位，同時邀請於3月11日召開研討會。會後將研討會意見納入研究報告後提報交通部。

中華民國仲裁協會辦理「海事仲裁人訓練」

中華民國仲裁協會來函略以：為推展我國海事仲裁制度，協助海事相關業界解決糾紛，將於近期舉辦「海事仲裁人訓練」，函囑本會推薦會員參與訓練。本會經於網站刊登本訊息，請會員有意參加且符合申請登記為仲裁人者，可向本會索取相關資料及報名表，俾由本會推薦參與訓練。





專題報導

IMO 加速淘汰單船殼油輪法案

(即將於公元 2005 年 4 月 5 日生效)

黃余得*

壹、前言

去(2003)年12月間國際海事組織(IMO)所屬海上環境保護委員會(MEPC)舉行第50次委員會議,在此會議中採納的決議案,全盤修正防止船舶污染國際公約(MARPOL)附錄I(防止油污染規則)中規則13G(防止意外油污染-對現成油輪措施),並增訂規則13H(防止載運重級油油輪之油污染)。該兩規則係專門規範未符合規則13F所述雙層船殼要求之現成單船殼油輪,具體載明淘汰單船殼油輪的時間表,並預計於本(2005)年4月5日開始生效。該會議採納之相關決議案共有2個:MEPC.111(50)決議案(修訂MARPOL 73/78附錄I規則13G及增訂規則13H)、以及MEPC112(50)決議案(修正MEPC94(46)船況評估方案)。現就該決議案相關規定簡要說明如下:

註:依MARPOL 73/78 Annex I 規則13F:

1993/7/6以後簽約或1994/1/6以後安放龍骨或1996/7/6以後交船之600載重噸以上油輪皆應具雙層船殼或替代性防止油污染功能。

貳、加速淘汰單船殼油輪法規內容

(本部份所稱規則,均指MARPOL 73/78 Annex I之規則)

一、MEPC.111(50)決議案:預計2005/4/5生效,其要點為:

(一) 修訂MARPOL 73/78附錄I規則13G(油輪):

1.適用範圍:(除非另有規定)(詳規則13G(1))

- (1) 規則13F(1)規定日期之前(按:1993/7/6之前簽約或1994/1/6之前安放龍骨或1996/7/6之前交船)的5,000載重噸以上油輪。
- (2) 不適用於符合規則13F的船舶。
- (3) 不適用於符合規則13F(3)(a)(按:要求邊艙)及13F(3)(b)(按:要求雙層底艙)或13F(4)(按:轄免雙層底艙方式)或13F(5)(按:取代13F(3)之方式)之第(1)項所述油輪,惟其雙層邊板間保護距離應不少於

* 中國驗船中心 公約組組長

國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程 (IBC Code) 所規定之 Type2 貨艙位置者 (按: 760mm)、及雙層底板間中心線處之保護距離符合規則 13E (4) (b) (按: B/15m 或 2m 取其小者)。(詳規則 (詳規則 13G (1) (c))

2. 將油輪依載重噸大小及是否符合防護配置隔離壓載艙 (SBT/PL) 之要求分為 3 類:(詳規則 13G (3))

- (1) 第 1 類船即為所謂的 Pre-MARPOL 油輪, 不符合防護配置隔離壓載艙要求, 係規範 20,000 載重噸以上專供載運原油、燃油、重柴油、或滑油之油輪, 以及 30,000 載重噸以上專供載運上述以外貨品之油輪。
- (2) 第 2 類船即為所謂的 MARPOL 油輪, 符合防護配置隔離壓載艙要求 (按: 規則 13 與 13E 規定), 係規範 20,000 載重噸以上專供載運原油、燃油、重柴油、或滑油之油輪, 以及 30,000 載重噸以上專供載運上述以外貨品之油輪。(依規定適用於 1979/6/1 之後簽約或 1980/1/1 之後安放龍骨或 1982/6/1 之後交船之油輪)
- (3) 第 3 類船即為 5,000 載重噸以上而不屬第 1、2 類船者。

3. 改裝成符合規則 13F (雙層船殼) 之期限:(詳規則 13G (4))

- (1) 第 1 類油輪:
 - (a) 1982/4/5 以前交船者: 使用至 2005/4/5。
 - (b) 1982/4/5 之後 (至依規定 1982/6/1 以前) 交船者: 使用至 2005 年船舶交船週年日。
- (2) 第 2 類油輪及第 3 類油輪:
 - (a) 1977/4/5 以前交船者: 使用至 2005/4/5。
 - (b) 1978/1/1 之前及 1977/4/5 之後交船者: 使用至 2005 年船舶交船週年日。
 - (c) 1978 及 1979 年交船者: 使用至 2006 年船舶交船週年日。
 - (d) 1980 及 1981 年交船者: 使用至 2007 年船舶交船週年日。
 - (e) 1982 年交船者: 使用至 2008 年船舶交船週年日。
 - (f) 1983 年交船者: 使用至 2009 年船舶交船週年日。
 - (g) 1984 年或之後 (至依規定 1996/7/5 以前) 交船者: 使用至 2010 年船舶交船週年日。

4. 船齡 15 年以上的第 2, 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))

5. 第 2, 3 類油輪之油艙區具有不載油之雙層底艙或雙層邊艙或不適用規則 13G (1) (c) 之雙層船殼時, 主管機關可有條件准許營運至 25 年船齡 (詳規則 13G (5))。主管機關准許此特例時, 應向 IMO 報備。

6. 第 2, 3 類油輪若通過 CAS 檢查, 主管機關亦可准許使用至 25 年船齡或公元 2015 年之船舶交船週年日, 以先到期者為準 (詳規則 13G (7))。主管機關准許、吊銷、撤回或拒絕此特例時, 應向 IMO 報備。



7. 依規則 13G (8) (b) 規定，締約國有權拒絕上述第 13G (5) 及 13G (7) 項特准之他國油輪進入其管轄之港口或離岸碼頭（在規則 13G (5) 情況下則拒絕 2015 年交船週年日之後的油輪進港），但應向 IMO 報備。

(二) 增訂 MARPOL 73/78 附錄 I 規則 13H (油輪載運重級油)

1. 適用範圍：(詳規則 13H (1))

- (1) 600 載重噸以上裝載重級油 (Heavy grade oil) 之單船殼油輪。
- (2) 不適用於符合規則 13F (3) (a) (按：要求邊艙) 及 13F (3) (b) (按：要求雙層底艙) 或 13F (4) (按：轄免雙層底艙方式) 或 13F (5) (按：取代 13F (3) 之方式) 之第 (1) 項所述油輪，惟其雙層邊板間保護距離應不少於 IBC Code 所規定之 Type2 貨艙位置者 (按：760mm)、及雙層底板間中心線處之保護距離符合規則 13E (4) (b) (按：B/15m 或 2m 取其小者)。(詳規則 13H (1) (b))

註：適用本規則之油輪，仍應符合規則 13G 之相關規定。

2. 重級油包含：

- (1) 密度大於 900kg/m^3 (15°C) 之原油
- (2) 密度大於 900kg/m^3 (15°C) 或動黏度大於 $180\text{mm}^2/\text{s}$ (50°C) 之燃油
- (3) 瀝青、焦油、和其乳化物。

3. 使用期限：(DWT 指載重噸) (詳規則 13H (4))

- (1) $DWT \geq 5,000$ 者，期限為 2005/4/5。
- (2) $600 \leq DWT < 5,000$ 者，期限為 2008 年的交船週年日。

4. 5,000DWT 以上油輪載運重級油時，其油艙區具有不載油之雙層底艙或雙層邊艙或不適用規則 13H (1) (b) 之雙層船殼時，主管機關可有條件准許營運至 25 年船齡 (詳規則 13H (5))，主管機關准許、吊銷、撤回或拒絕此特例時，應向 IMO 報備。

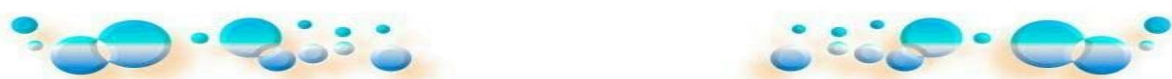
5. 5,000DWT 以上油輪載運密度未滿 945kg/m^3 之重級原油 (crude oil) 時，若通過 CAS 檢查，在考量船舶大小、船齡、營運地區和結構狀況後，主管機關亦可准許使用至 25 年船齡 (詳規則 13H (6) (a))。主管機關准許、吊銷、撤回或拒絕此特例時，應向 IMO 報備。

6. $600 \leq DWT < 5,000$ 油輪載運重級油時，若主管機關考量船舶大小、船齡、營運地區和結構狀況後，亦可允許營運至 25 年船齡 (詳規則 13H (6) (b))；主管機關准許、吊銷、撤回或拒絕此特例時，應向 IMO 報備。

7. 600DWT 以上油輪載運重級油時，只要經過相關締約國允許，可在該國管轄區內航行或做為浮式儲油裝置 (FSU) (詳規則 13H (7))。主管機關准許、吊銷、撤回或拒絕此特例時，應向 IMO 報備。

8. 依規則 13H (8) (b) 規定，在考慮國際法律情況下，締約國有權拒絕上述第 (4) (5) (6) 項特准之他國油輪進入其管轄之港口，或離岸碼頭，或在轄區內實施船對船之重級油駁運，但應向 IMO 報備。

(三) 據瞭解目前已有歐盟 (European Union) 15 國、賽普魯斯 (Cyprus)、馬爾他 (Malta)、



及波蘭等國聲明將利用規則 13G (8) (b) 及 13H (8) (b) 規定，拒絕特准之油輪進入其轄區。

二、MEPC.112 (50) 決議案：

即為 IMO 船況評估方案 (Condition Assessment Scheme, 簡稱 CAS) 之修正案。CAS 係 MARPOL 73/78 的強制要求文件，自 2001 年採納 (詳 MEPC.94 (46) 決議案) 後，曾經 2002 年 MEPC.99 (48) 及 2003 年 MEPC.112 (50) 兩決議案局部修正。經修正後之 CAS 要點為：

(一) 適用範圍：

1. 依規則 13G (6) 規定，5,000DWT 以上而達 15 年船齡之第 2 及 3 類油輪。
2. 依規則 13G (7) 規定，至 2010 年船舶交船週年日後欲特准使用至 25 年船齡或公元 2015 年船舶交船週年日 (以先到者為準) 之第 2 及 3 類油輪。
3. 依規則 13H (6) (a) 規定，欲特准使用至 25 年船齡之 5,000DWT 以上油輪 (載運密度未滿 945kg/m^3 之重級原油)

(二) 檢驗時機：

1. 與 A.744 (18) 決議案所規範的 Enhanced Programme of Inspection (EPI) 同時舉行。
2. 依規則 13G (6) 檢驗者，第一次檢驗時機為船齡達 15 年或 2005/4/5 之後 (以後到者為準) 的第一次預定中間或換證檢驗。
3. 依規則 13G (7) 檢驗者，第一次檢驗時機為 2010 週年交船日之前的預定中間或換證檢驗。
4. 依規則 13H (6) (a) 檢驗者，第一次檢驗時機為 2005/4/5 之後的第一次預定中間或換證檢驗。
5. 依上述第 (二) 2 項第一次檢驗而簽發之符合聲明書，其有效期超過該船 2010 年交船週年日時，該檢驗可視為依規則 13G (7) 之第一次 CAS 檢驗。
6. 後續之 CAS 換證檢驗不可超過 5 年 6 個月。
7. 船公司可要求提早實施 CAS 檢驗。

(三) CAS 檢驗時，應至少由 2 位合格專任驗船師執行；量測板厚時，應有 1 位合格驗船師在場控管。

(四) 檢驗範圍：

1. 全面檢驗 (Overall survey)：

檢驗貨艙區內的貨艙、泵間、堰艙、管道間、空艙，以及船上所有壓水艙的船體結構。(屬 EPI 檢查範圍)

2. 近觀檢驗 (Close-up survey)，含：



- (1) 所有壓載艙內的所有大肋骨圈 (web frame ring)。
- (2) 1 個邊貨艙內的所有大肋骨圈。
- (3) 其他每一邊貨艙內 30% 的大肋骨圈。
- (4) 所有貨艙及壓載艙內的所有橫向隔艙壁。
- (5) 每一中間貨艙內 30% 的甲板及底板橫向結構。
- (6) 需要時，增加大肋骨圈、或甲板及底板橫向結構。

註：與第 3 次特檢 EPI 項目比較：

- (a) 第 (1) (2) (4) 項屬其範圍。
- (b) 第 (3) 項：原為其他每一邊貨艙內 1 根大肋骨圈。
- (c) 第 (5) 項：原為每一中間貨艙內 1 圈甲板及底板橫向結構。

3. 板厚度測 (Thickness measurements)，含：

- (1) 貨艙區內：每 1 甲板、3 個橫剖面、及每 1 底板。
(與第 4 次以後特檢之 EPI 範圍相同)
- (2) 依近觀檢驗所需的結構量測。
- (3) 嫌疑處 (suspect area)。
- (4) 貨艙區外的水線間外板 (wind and water strakes) (任選)。
- (5) 貨艙區內的所有水線間外板。
- (6) 前、後尖艙 (peak tank) 內部結構。
- (7) 貨艙區外的所有露天主甲板以及所有露天第一層船艙甲板。

註：與第 3 次特檢 EPI 項目比較：

- (a) 第 (3) (4) (5) 項屬其範圍。
- (b) 第 (1) 項：原為每 1 甲板、2 個橫剖面。
- (c) 第 (2) 項：增加近觀檢驗所增項目。
- (d) 第 (6) (7) 項：增加。

(五) CAS 的作業時程如下：(PC 指計劃開始實施 CAS 檢驗之時機)

1. PC 前 8 個月：船公司 (以下簡稱 CO) 將 CAS 檢驗申請書送交主管機關 (以下簡稱 A) 與受其認可之機構 (以下簡稱 RO)。
2. PC 前 7 個月：RO 發送檢驗規劃調查表 (Survey planning Questionnaire) 給 CO。
3. PC 前 5 個月：CO 填送檢驗規劃調查表給 RO，並提送副本給 A。
4. PC 前 2 個月：CO 簽送檢驗計畫 (Survey Plan) 給 RO，並提送副本給 A。(CO 設計檢驗計畫時應與 RO 研商)
5. RO 依 CAS 規定實施 CAS 檢驗 (詳附件一)。
6. RO 現場驗船師簽送 CAS 檢驗報告 (Survey Report) 給 RO 總部審查。
7. RO 總部審查 CAS 檢驗報告，並準備 CAS 最終報告 (CAS Final Report)；但 RO 總部審查 CAS 檢驗報告者，應與審查中的 CAS 檢驗工作無關。
8. RO 送交 CAS 最終報告給 A 之期限：
 - (1) 依規則 13G (6) 或 13H (6) (a) 檢驗者，在 CAS 檢驗完成後 3 個月內。



- (2) 依規則 13G (7) 檢驗者，在 CAS 檢驗完成後 3 個月內，或須發給符合聲明書之前 2 個月，以先到者為準。

(六) 簽發符合聲明書 (Statement of Compliance) 或臨時符合聲明書 (Interim Statement of Compliance) :

1. A 簽發符合聲明書時限：(A 審查 CAS 最終報告後，並製作審查紀錄)
 - (1) 依規則 13G (6) 或 13H (6) (a) 時，在完成 CAS 檢驗後 5 個月內。
 - (2) 依規則 13G (7) 時，在完成第一次 CAS 檢驗後 5 個月內，或 2010 年船舶交船週年日 (以先到者為準)；後續之 CAS，以符合聲明書期限為準。
2. A 將符合聲明書正本、經審查之 CAS 最終報告副本、審查紀錄 (Review Record) 副本等送交 CO 放在船上做為國際防止油污染 (IOPP) 證書附頁。
3. A 將經證明之符合聲明書副本、審查紀錄副本送交 RO。
4. 符合聲明書效期自完成 CAS 檢驗後不得超過 5 年 6 個月。
5. RO 依規則 13G (6) 或 13H (6) (a) 實施 CAS 檢驗後，應簽發期限不超過 5 個月的臨時符合聲明書 (Interim Statement of Compliance)，該臨時聲明書有效期至其失效日期或簽發符合聲明書日期 (以先到者為準) 為止。

(七) 主管機關的責任：

1. 應頒發詳細指令給執行 CAS 檢驗的認可機構，以確保能依本方案相關規定實施 CAS 檢驗。如要求保留與執行 CAS 工作相關驗船師及其他人員資格與經歷的紀錄、要求監督 CAS 相關工作人員之運作並保留紀錄。
2. 要求依規則 13G (7) 應持有而未持有有效符合聲明書之油輪停止營運。
3. 應頒發指令給認可機構及相關船公司，以利監督 CAS 的運作，並確認 CAS 的運作符合規定。
4. 應建立以下相關程序，以確保 CAS 實施的相同一致性：
 - (1) 促使 CAS 的要求生效。
 - (2) 監督認可機構執行的 CAS 工作。
 - (3) 審查 CAS 最終報告，將發現、結論及最後決定作成紀錄並提供證明文件，最後製作審查紀錄 (Review Record)。
 - (4) 審查重新評估船舶 CAS 的申請案件。
 - (5) 簽發符合聲明書。
5. 確保所指定監督 CAS 執行或審查 CAS 最終報告的人員：
 - (1) 具有主管機關所滿意的合適資格和經歷。
 - (2) 由主管機關直接控管。
 - (3) 與執行 (審查中) CAS 檢驗的認可機構無任何關連。
6. 船舶換船籍而符合聲明書仍在有效期限內時，A 可據此簽發新的符合聲明書，但：
 - (1) 應依規則 8(3) 要求並接獲該船前船籍國主管機關所送之所有 CAS 文件副本。
 - (2) 確立提交該 CAS 最終報告之認可機構為其授權的認可機構。
 - (3) 審查 (1) 項 CAS 文件，並認為滿意。



- (4) 依該船前船籍國主管機關所確認的符合聲明書有效期限及條件。
7. 主管機關應提交下列文件給 IMO，以便通報各締約國：
- (1) 簽發符合聲明書的要目 (particulars)。
 - (2) 吊銷或撤回符合聲明書的細節。
 - (3) 拒絕簽發符合聲明書的船舶要目及理由。

參、案例研討

為便於瞭解規則 13G 及 13H 對使用單船殼油輪年限的規定，特舉例列表說明，如下表。

依 MARPOL Annex I 規則 13G, 13H 規定 (2003 修正) 之使用年限 (僅依交船日期判斷)

2004/08/30

SHIP NAME	DWT	DELIVERY DATE	13G (3) 之分類	依13G(4) 之使用期限 (至該年週年日)	依13G(6) 實施 CAS 之期限*	符合 13G(5) 之使用期限 (至25年船齡)	符合 13G(7) 之使用期限**	依13G(7)實施 CAS 期限 (2010年交船週年日之前中間或換證檢驗)	依13H(4) 之使用期限 (至該年週年日)	符合 13H(5)及 13H(6)(a)) (至25年船齡)	依13H(6)(a) 實施 CAS 期限 (2005/4/5後第一次中間或換證檢驗)	符合 13H(6)(b) (至25年船齡)
A	200000	July 1, 1981	1	2005/4/5	NA	NA	NA	NA	2005/4/5	NA	NA	NA
B	40000	July 1, 1983	2	2009	2005/4/5	2008	2008	YES	2005/4/5	2008	YES	NA
C	1000	July 1, 1999	NA	NA	NA	NA	NA	NA	2008	NA	NA	2024
D	6000	July 1, 1993	3	2010	2008	2018 [#]	2015	YES	2005/4/5	2018	YES	NA
E	35000	July 1, 1991	2	2010	2006	2016 [#]	2015	YES	2005/4/5	2016	YES	NA
F	450	July 1, 1984	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA -	NA	NA	NA

* 該年交船週年日 (或該年月日) 之後的第一次中間或換證檢驗。

** 使用至 25 年船齡或 2015 年交船週年日，以先到者為準。

[#] 依規則 13G (8) (b) 及 13H (8) (b) 規定，即使符合規則 13G (5)、13G (7)、13H (5)、13H (6) (a)、及 13H (6) (b) 規定，目的港的締約國政府仍可拒絕其入港；但符合規則 13G (5) 者，目的港的締約國政府可拒絕 2015 年交船週年日之後的油輪進港。

肆、結語

MARPOL Annex I 規則 13G 係依 1992 年 MEPC.52 (32) 決議案所增訂的條款 (1993/7/6 生效)，規範現成油輪防止意外油污染之措施，旨在限制單船殼油輪的使用年限。該規則曾經於 1999 年依 MEPC.78 (43) 決議案局部修正外，並於 2001 年依 MEPC.95 (46) 決議案全盤修訂 (2002/9/1 生效)；不久又於 2003 年 12 月 4 日採納 MEPC.111 (50) 決議案，除再次全盤修訂規則 13G 外，並增訂規則 13H，進一步嚴格限制載運重級油單船殼油輪的使用年限，並在最短的法定時間內開始生效 (即 2005/4/5)；顯見國際間對淘汰單船殼油輪的迫切要求，值得業界注

意。

參考資料

- (1) MARPOL 73/78 Annex I
- (2) MEPC.111 (50) 決議案：MARPOL 73/78 Annex I 修正文件
- (3) MEPC.94 (46) 決議案：CAS
- (4) MEPC.99 (48) 決議案：CAS 修正文件
- (5) MEPC.112 (50) 決議案：CAS 修正文件
- (6) A.744 (18) 決議案 (含修正)：Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers.

附件一：油輪 CAS 檢驗應注意要點

(摘自 CAS) 020111 (040830)

(一) 登輪檢驗

- (1) 檢查船上應備便文件
- (2) 檢驗前會議：現場驗船師、船公司代表、板厚量測員 (必要時)、船長。
- (3) 現場檢驗至少有 2 位合格專任驗船師在場，且量測板厚時應有 1 位合格驗船師在場管制其過程。

註：合格驗船師資格為：

- (a) 具有執行油輪 EPI 中間檢驗或換證檢驗的文件證明。
 - (b) 執行 CAS 工作之相關人員，事前需完成適當訓練並熟悉本方案，以維持 CAS 實施的相同一致性。
- (4) CAS 檢驗分段實施前，應將已檢驗完成資料送達下站之現場驗船師。
 - (5) 發現應修項目時，應逐項編號，並紀錄其修理詳情後與編號勾稽。
 - (6) 前應修項目欲延期時，應經總部認可同意。
 - (7) 船級未完項目涉及船體結構者，應完全解決後始能認定 CAS 檢驗完成。
 - (8) 板厚測量數量應足夠供 A.744 (18) Annex B 之 Annex 12 (量測 deck/bottom flanges 剖面積或船體橫剖面模數) 計算縱向強度。
 - (9) 依安全執行 CAS 檢驗的強制要求來實施。

(二) CAS 檢驗報告

分段檢驗時，各段之檢驗應分別作成報告。

若無缺失，應在報告的每一適當處述明。

敘述性報告應輔以照片。

板厚量測報告應由參與驗船師確認並簽署。

參與驗船師應在 CAS 檢驗報告上簽署。



海盜案件紀要

2005年1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：2004/01/07 時間：1220 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Tanjung Priok 貨物錨區，4 名武裝強盜登上一艘貨船並搶奪船上的引擎備用品。他們跳出船外搭乘一艘高速快艇逃逸。港口國當局已經被告知。

日期：2005/01/09 時間：0500 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Tanjung Priok 錨區，5 名強盜持刀登上一艘貨船並且進入機艙。警覺的船員集合船上船員抵抗強盜。強盜們跳入一艘小艇後逃逸，空手而回。

日期：2004/01/13 時間：1550 UTC

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

不明 Pulau Laut 錨區，4 名強盜持槍械與長刀從艙樓處登上一艘散裝船，警覺的當值 A/B 水手拉警報並集合船員。強盜搶奪一艘橡皮製救生艇後，搭乘快艇逃逸。船長有試著聯繫港口國當局，港口國之港埠設施安全官員（PFSO）有收到此訊息但無回應。

日期：2004/01/14 時間：0430 LT

地點：中國 經緯度：不明

案情摘要：

在南京（Nanjing）的錨區，3 名強盜登上一艘化學輪。他們破壞房間的掛鎖，搶奪船上安全設備。警覺的船員拉警報，強盜搭乘快艇逃逸。船長試圖聯繫地方當局，當局收到訊息卻無回應。

日期：2004/01/16 時間：0010 LT



地點：越南 經緯度：北緯 20 度 39 分；東經 106 度 51 分

案情摘要：

在 Haiphong 錨區，數名強盜從艙樓處登上一艘普通貨船，當值 A/B 水手拉警報並集合船員。強盜搶奪船上物品後，搭乘一艘未亮燈光的小艇逃離。港口國當局已被告知。

日期：2004/01/23 時間：0340 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Panjang 港，3 名強盜持長刀登上一艘停泊的油輪，當值船副拉警報集合船員。強盜跳出船外，搭乘快艇逃離，空手而回。

日期：2004/01/20 時間：0235 LT

地點：馬來西亞 經緯度：北緯 05 度 49.63 分；東經 118 度 07.26 分

案情摘要：

2 名強盜登上一艘貨櫃船，他們破壞甲板上一只貨櫃，並搶奪裡面貨物。船員拉警報，強盜跳出船外，搭乘一艘等待接應的小艇逃離，艇上有 2 名共犯。船長報案，當地警察登船調查案情。

日期：2004/01/31 時間：1852 UTC

地點：越南 經緯度：北緯 09 度 15.2 分；東經 103 度 10 分

案情摘要：

在越南西部海岸的暹羅灣 (Gulf of Thailand)，3 名海盜持槍與長刀登上一艘航行中的油輪，他們劫掠船長住艙，搶奪保險箱現金與船長私人財物。海盜想要挾持船長到小艇上，但是船長反抗且受到傷害，海盜搭乘小艇逃離。