



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第一期 Issue No. 1

2004年1月15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：cmri@seed.net.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（字數在2000字左右）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】係針對國內外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方式寄送會員及相關單位或由本會網站自行下載。
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）。請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540分機9。

目 錄

海運專論.....	1
IMO 暨國際海事資料中心建置之必要性.....	1
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	9
海事法規動態報導.....	12
專題報導.....	15
國際海事組織2003年議事回顧（上）.....	15
海盜案件紀要.....	21



海運專論

IMO 暨國際海事資料中心建置之必要性

黃裕凱*

* 筆者黃裕凱，英國南安普敦大學海事法研究所海事暨海上保險法學博士，現任輔仁大學財經法律學系專任助理教授，中華海運研究協會研究委員。Email: ykhcnc@ms27.hinet.net



阿瑪斯號之省思

三年前的今日(民國九十年元月十四日)恰好是阿瑪斯號於墾丁龍坑擱淺漏油發生的日子。筆者當時參加環保署所召開之事故處理會議，深深體會政府對於類似油污海事案件處理經驗及國際資訊掌握之嚴重不足。而這些經驗、資料及國際現有規範及作法，例如油污防制、事故處理準則及作業方式等，在國際間事實上是由國際海事組織 IMO 下設之海事環境保護委員會 (Maritime Environment Protection Committee, MEPC) 所主導推動，且 MEPC 過去已發展相當完備之議事資料及處理建議；另油污補償國際立法體系之建立，例如大家所熟知之 CLC 公約及 FUND 公約等，亦為 IMO 下設之法律委員會 (Legal Committee, LEG) 所負責。筆者於本案再次體會政府部門應積極主動或協助建置相關國際相關資料中心之必要性，所建置之資料庫除可由政府單位自行參考外，亦可開放給民間及學術單位研究參考之用。會後不久，筆者毛遂向環保署官員表達，願意將多年耗費龐大時間及金錢於 IMO 總部所收集有關 IMO_MEPC 近五、六年所有議事資料，八大卷宗，近萬頁，無償提供給環保署海事污染資料庫建置使用，所獲得的委婉答覆是「我們僅需要 ready 好的資料」！這或許也反映出政府官員們公務繁忙的現實與無奈吧！

「海洋立國」、「國際接軌」與「國際公民」

我國四面環海、地處東亞交通要衝、擁有全球數一數二的船隊規模、世界排名名列前茅的港口、航運是維繫我國維持全球第十幾大進出口經貿大國地位之輸送動力....這些均是形容我國海運情況再老生常談不過之用詞。

「海洋立國」是多年來的施政口號，但讀者可先問自己：你知道「海洋立國」具體政策內容究竟為何？而政府實際落實者究竟有多少？

同樣地，政治上雖有本土化、非本土化之不同主張，但在諸如海事等高度涉外議題上，「與國際接軌」的認同倒是全國一致的難得共識。問題是，有國際接軌的認同是一回事，是否有能力或是否已真正且充分地盡量為國際接軌，卻是另外一回事。於後者，有賴「國際」資訊的儘量完整及即時取得、有系統地建置、整理、分析、研判，最後為妥適並符合國際暨國家利益之建議政策或因應方案之提出，始能達到所謂「國際接軌」之基本條件要求。

地球村一份子之「國際公民」觀念，在無涉國家主權前提下，既使我國在國際政治現實下之處境如此艱困，也不能屈撓我國須善盡國際公民義務之決心及信念。積極且自願性善盡國際公民義務，是我國得以獲得他國尊重及接受的不二法門。「平日不燒香，臨時抱佛腳」的觀念，大家都懂，那我們與國際間之互動呢？SARS 與 WHO 或可為典型範例。唯有平時能主動、積極且持續的瞭解國際組織之相關運作狀況、收集國際組織之相關議事資料，必要時針對涉及我國權益或經驗之討論事項，主動提出建言或評論，才是國際公民觀念之積極表現，也是追求國際認同的第一步，而不是要等到重大海難事故發生後，才來希圖國際對你的關注。

IMO 暨國際海事資料中心建置之需求

海洋事務之國際性質，使其有著國際整合的高度需求性，自十九世紀末以來，國際間針對海事技術及法規等層面之整合工作陸續展開。此情況隨著二次大戰後之海運龐大需求、造船暨



航行技術等層面之快速發展、環保及法治觀念之大幅抬頭等因素，促使一九六〇年代聯合國國際海事組織 IMO 之設立，自此以後，IMO 也開始主導著前述各事項之發展。以迄今日，IMO 已是一擁有 163 個會員國、與 36 個政府間組織及 61 個非政府間組織保持合作，下設一諮詢委員會、五個專門委員委員會及九個次委員會之龐大機關。IMO 每年所產出之大會決議、議事記錄或諮詢報告等相當大，筆者統計大略在三千筆至四千筆左右。可惜的是，這些資料，絕大多數均受到密碼限制，僅開放給 IMO 會員國使用，國內僅能透過關係間接取得或零星取得而已。再者，IMO 對於某些特殊議題，於告一段落後，相關重要資料有時會彙編成冊，公開販售，但這些資料通常已經過時，對於較具急迫性之立法，例如海事防恐等，根本緩不濟急。

除 IMO 外，國際間尚有相當多機構從事與海事相關之事務，包括政府間之組織及非政府間之組織，例如比較熟知之 CMI、UNCITRAL 等，這些組織之資料較不具閉鎖性，取得較為容易，不過仍有過時或不完全上網之遺憾。筆者在此更須強調的是，資料的取得與建置是一回事，資料能妥善予以運用及整理，才能發揮資料中心之價值。而資料中心的建置及維持等，亦絕非一單獨個人或單位可以獨立完成。

資料之完整及有效取得，為學術研究之重要基礎。我國於一九七一年退出聯合國後，無法參與國際組織之運作，國際相關議事資料因此無法直接且有效取得。資料不足及取得困難，不僅使有意進行海事研究之人員為之卻步，更使國內原本就不多的海事研究人員更為凋零，兩相因果，國內海事方面之研究，無論在質及量方面，亦無論在技術或法規層面，除某些造船技術層面與國外相關單位有合作管道外，近一、二十年來顯然落後各國許多，包括大陸地區，這是為政者及學術研究單位，不應不知之警訊。

資料中心建置規劃建議

在政府部門及學術研究單位有著「IMO 暨國際海事資料中心」建置體認下，筆者對於資訊中心建置之範圍、目的、功能等有以下建議：

- a. 海事資訊中心之建置及維護是持續性的，必須要有穩定之經費及基礎人力支援。而此有賴政府出面主導或大力協助，在現有的政府附屬或學術研究單位中，擇一適當機構為是項任務之進行。某機構是否適當，除需符合前述穩定要件外，該機構成員是否具備對國際組織之架構及運作、各海事專業分工體系、航運實務、資料庫管理、語文、網站架設及維護等專業，有相當之能力。當然，該機構對於閉鎖性的國際議事資料之取得管道，以及國內相關海事專業人員之整合，亦能充分掌握。
- b. 所建置之海事資訊中心及所架構之訊息平台必須是開放及可供搜尋的，至於是否採成本收費制，另當別論。
- c. 海事資訊中心之建置範圍，初步以 IMO 為主，其次擴及其他政府間組織或非政府間組織，最後再擴及鄰近及各主要海事國家之國內相關立法資料。
- d. 海事資訊中心之建置初期，以資訊收集為主，爾後再擴大為資料整理、分析，並逐年或逐月地透過相關管道為國際最新訊息之發佈。
- e. 海事資訊中心之建置中期，是透過與各領域專業主持人(例如政策、法規、安全、污染



及技術等不同專業領域)之合作及分工，由這些專業主持人針對所屬領域提出年度報告，並針對當前國內各項情況，提出相關建議。必要時，亦可針對研究心得等，向 IMO 或其他國際組織主動且積極提出我國現況或專業意見。

- f. 資訊中心的終極目標是建立我國的海事智庫，藉由前述資源及人力的長期整合，很自然地，我國海事無論在產學之各項發展，將更為積極且健全，而海事智庫也能順理成形。其除能提供政府部門立即所需之國際或各國作法或立法資料外，更能進一步地提供政府相關部門具前瞻性之政策參考建議，而這些建議當然也就是「ready」好之資料。

結論

我國雖非海事相關國際組織之會員國，但並不代表我們因此無須知曉國際相關海事組織現在作些什麼。瞭解 IMO 及其他國際海事機構，掌握其發展及討論方向，進而主動且積極地表達或提供我國對海事事務之關切，是我國得以落實與國際接軌，自願性地善盡國際公民義務之基本認知。「IMO 暨國際海事資料中心」之建置，針對 IMO 及其他組織議事資料之收集、歸納、整理及分析，定期且即時地提出檢討及分析報告，作為政府海運政策取向、產官學國際海運資訊提供等之智庫暨訊息彙整平台，則是使前述認知得以具體落實、我國海運得以永續健全發展之基石。筆者除在此呼籲政府應主動且積極推動 IMO 暨國際海事資訊中心之建置計畫外，航運業界等也應慷慨地贊助此一計畫之推動，使我們可以脫離僅能從類似「阿瑪斯號」災難中學習之被動階段，進一步地提升至預防保全之積極防損及國際參與的境界，使我國的海運法制及政策也能與我國船隊一樣，可以航向全世界。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：(依姓氏筆劃為序)

丁士展、王偉輝、陳彥宏、黃國英、黃余得、張益國。

全球建造貨櫃船船價總額大增

據英國克拉克森公司最新一份調查報告顯示，去年全球船東訂造新貨櫃船之船價金額高達二百二十四億美元，是前（2002）年全年金額的五倍多。預測今年全年大型貨櫃船總噸位造價金額將佔一百七十億美元。據統計，去年的前十一個月內，貨櫃船總投資額是二百二十四億美元，2002 年是四十六億美元，2001 年是六十九億美元，2000 年是一百二十五億美元。至去年 11 月份訂造貨櫃船累積艙位是 20 萬 TEU，若以整體預訂之船艙位容量計已上升 40%，以新船來計，遠超過去三年間預訂的總和。目前，全球貨櫃船隊為三千二百餘艘，至 2007 年將上升至三千七百九十艘，六百六十萬 TEU，新增船舶五百九十艘。至 2007 年時全球貨櫃船艙位容量將達九百萬 TEU。



創新補助歐盟船廠

歐盟於 2003 年 11 月 26 日宣稱歐洲船廠樂於利用新的創新補助津貼辦法，進行創新造船計畫。在現行歐盟機制，創新造船最高可獲成本 20%之補助獎勵，比過去之補助額提高了一倍。據歐盟造船廠協會 CESA 秘書長 Reinhard Liikon 稱，新的辦法會對船廠提供更可運作的體系，以改進競爭力及創新。Liikon 告訴 Fairplay 說：創新補助並非新的東西，但以往從未被歐盟會員國所利用過，是因為大家皆不明瞭如何去實行。在新的補助機制中，會員國只要提出造船創新計畫即可獲補助，但在以往，若無會員國政府自己之補助前，歐盟是不予補助的。Liikon 提醒道：「現在已是所有會員國有效利用這項補助工具的決定性時刻了」。

修船選擇將受限

2003 年 11 月 26 日出席「勞氏登錄海難、修船及改裝會議」的人士宣稱：在 2004 年 7 月 ISPS 章程生效實施後，船東對修船廠之選擇將受限。Marico 海事顧問公司總裁 John Riding 強調說：「一位美國人及一位澳洲人當面告訴他，若船舶在 7 月後不符合此章程，風險將會延後（持續）或被移轉」。Riding 解釋道：船長有權自任何一個其到訪過的港口設施要求一份安全聲明 (DOS)，此聲明係章程規定之正式文件。然而要提供安全聲明文件者，港口設施或修船廠本身就必須適當具備 ISPS 章程中之核心要素。況且這份安全聲明文件，在該船接下來到訪的十處港口設施之每一處均須出示。Lloyd Werft 之 Werner Liiken 不相信修船廠會願意被視為 IMO 章程中之港口設施，但倫敦海運顧問公司主席 Peter Rowat 卻說：「商業考慮才是終極準則」。船東實在不願冒任何妨礙其船舶安全的風險，故將來的修船生意，將會是屬於有適當安全措施並可出具證明的修船廠所承攬。

輸美貨物 2004 年 1 月 5 日實施 AMS 申報

美國海關於去（2003）年 2 月 2 日起已正式實施海運申報載貨艙單規定，所有輸美貨櫃在國外出口港裝運 24 小時前，須向美國海關申報載貨艙單資料，同時擬於今年內擴大該項措施適用於空運及鐵路等輸美貨物，原規劃為輸美空運快遞貨物於裝載前 8 小時、非快遞貨物於裝運 24 小時前，須向美國海關申報艙單資料。日前，美國海關已於聯邦公報上公告，自 2004 年 1 月 5 日起正式實施海運、空運及陸運於裝運前經由電子系統申報艙單資料的規定。美方最近根據各界之反應修正該項規定，即除了空運貨物之啓運機場為北美地區、中南美洲國家及南美洲赤道以北國家於啓運前，應經由自動艙單系統(Automated Manifest System；AMS)向美海關申報空運艙單資料外，其他地區之進口貨物則於抵達美國前 4 小時申報。

美國啓用生物掃描系統

今（2004）年元月六日美國開始使用數位機將剛抵達美國機場及港口的旅客指紋及相片存檔，以便追蹤，而且在旅客剛抵達美國時立即辦理。這個系統稱為美國觀光客及出入境狀況指示技術系統，或稱為 US-VISIT(美國觀光)系統，業已在 113 個機場及 14 個巡航船終點港口內完成安裝。但這些規則對船員水手有何影響，目前尚未明朗。據說外國船員在抵達上述 14 個港口



中的任一港口而要上岸時，雖然隨身帶著經簽證的護照，還是很可能會遭遇“多出來的規定”。此系統同樣公平對待要離船的旅客。這一偵查追蹤系統對來自世界上所有國家的旅客都一視同仁，除非旅客屬於免簽證國家的人。免簽證國家幾乎為每一個歐盟國，再加上日本、紐西蘭及新加坡。

法國將實施六十萬歐元的油污染罰金機制

法國政府批准在其領海內故意污染海洋的船舶加重罰款的法案，目的在於減少這種近年來日益增加的案件。故意污染海洋的案件，通常在船舶洗艙時發生。每年發生的非事故污染中，約有 6 百萬噸的油排洩在海上。類似法國最近安裝了數百具測速照相機以強迫人們在馬路上減速一樣，法國正密切追蹤在該國沿海造成污染的船舶，而且打算加重嚴懲犯錯的人。一旦船隻因污染遭受扣留，該船的船東及船長將會收到二十五萬歐元的警戒罰單，最重罰款可能會高達六十萬歐元。去年法國扣留了三艘船，並處以罰款。這三艘船一為德國貨櫃船“CMACGM Voltaire”，一為保加利亞滾裝貨櫃船“Dobrudja”，另一艘為散裝船“Nicholas M”。

法國導入噸位稅

法國交通部於 2003 年 11 月 26 日在巴黎宣佈隨著特別法令之公佈，法國將於 2003 年年底前導入期盼已久的噸位稅。交通部發言人說：「該法令之公佈意味著噸位稅如今已成事實」，該稅將可大幅提昇法國籍船隊之競爭力。因為海運公司將不再依其實際收益繳稅，而是依其實際運航船隊之總噸位數年繳一總額稅金。但選擇噸位稅之海運公司，十年內不得更改。此噸位稅乃法國交通當局為吸引商船隊懸掛本國國旗的三種措施之一。十年來，法國船隊一直停留在 200 艘左右未見成長。另外兩項措施是為提供具吸引力之融資計劃及法國國際授籍（Registre International Francais）制度。後者將於 2004 年元月實施，以取代現行之 Kerguelen 第二船籍，此舉可望能造就更具競爭力之國營船隊。該國交通部長 Dominique Bussereau 相信此三項措施當可使法國籍船隊增加到 350 艘。

日本海運界呼籲導入噸位稅

日本船主協會(Japanese Shipowners' Association)會長草刈隆郎在其致國土交通省（原運輸省）之信上，呼籲日本政府盡快將噸位稅制度導入日本國籍船隊。日本船主協會表示，由於現行稅制的影響使得日本國籍船隊之競爭地位受到嚴重打壓，而且歐洲對於噸位稅制度之研究已證實其可能利多於弊。2003 年初國土交通省曾派一研究小組赴歐實地考察現行稅制之運作。目前，雖然大多數由日本人掌控之船隊係在巴拿馬註冊，但仍有不少的日本遠洋海運公司最少仍有一艘船懸掛日本國旗。另一方面，日本船主協會向日本內閣要求考慮設置第二日本船籍，以避免 2002 年 4 月在“出光屬輪”大型油輪（Idemitsu Tanker's VLCC Tjaima）上船副謀殺案所引發之法律失序的問題。由於該輪為巴拿馬籍，因此被疑將日籍船副 Izumi Shinpa 拋入公海中之菲籍嫌犯，在該船停靠日本時仍無法適用日本法律將其拘留。



海盜案件朝新加坡接近

位於吉隆坡的國際海事局（IMB）海盜報案中心（Piracy Reporting Center），將上週一艘油品船於新加坡海域附件遭海盜洗劫的事件，視為一項嚴重的事態發展。2003年11月19日七名海盜登上一艘2400噸船舶並且洗劫船上現金。本案的海盜係使用大砍刀犯案，所幸無人受傷或船體損壞。海盜報案中心主任 Noel Choong 在海盜新聞日報中表示，此案是在2003年度中海盜案件發生地首次如此接近新加坡。此案的發生地點非常接近新加坡東方浮筒（北緯1度17.9分；東經104度6.1分）。最近發生於印尼水域附近的幾件海盜案件中，有一艘載有天然原油50,000噸的油輪，在距 Balikpapan 外海14海哩處下錨，於11月24日被3名海盜持刀槍襲擊洗劫船上的貨品，船上一名船員還在海盜槍口的脅迫下被擄走成為人質。據悉，Balikpapan 是一個著名的海盜攻擊船舶之「惡水區」。

船舶遭海盜襲擊時，駕駛台呈現無人駕駛狀態

國際海事局「海盜報案中心」已發出一項警告，假如船舶遭受海盜武裝攻擊的事件如果持續發生，而無得到抑制的話，將可能發生「因潛在性的人為因素而造成環境的大災難」。以最近所發生的兩起大型船舶遭海盜襲擊案件為例，案發當時船舶均正在航行，海盜洗劫船舶財物當時，竟任由船舶駕駛台無人當值。第一起案件是發生在2003年11月2日，巨東（Great Eastern）油輪 Jag Pranam 號的船員，被海盜以槍械脅迫並洗劫船上現金以及其他貴重物品。當時在駕駛台當值之船副，被海盜脅迫隨同至船橋下之各住艙。依據船長的報告，當時駕駛台有一個小時為“無人駕駛的狀態”。「海盜報案中心」主任 Noel Choong 表示。該船在印尼 Bintan 群島水域附近，接近新加坡海峽的進出口處。另一起案件，同樣是發生於夜晚，地點為 Anambas 群島北方，當時海盜持刀械登上一艘38,000噸散裝船，賴比瑞亞籍 Arabella 號，威脅船員並洗劫貴重物品。案發時，Arabella 號有二十分鐘處於無船副駕駛台當值的狀態。

恐怖份子可能學習海盜行爲

新加坡呼籲需要進一步與加強雙邊與地區合作，以確保海事安全。新加坡國防部長 Teo Chee Hean 已同時對海盜及恐怖份子的攻擊事件提出警告。如今還有一件令人擔憂的警訊，即恐怖份子將可能模仿海盜的犯罪手法來對船舶發動攻擊。Teo 在2003年11月11日於「國際海事防護展示會」對與會者演說時強調，唯有藉由沿海國家與國際合作持續採取強硬的手段才能共同對抗海盜的威脅。他指出，恐怖份子係利用海域邊界交會處因有管轄權與執行力薄弱的漏洞，故在這些地區特別容易遭受襲擊。在亞洲十六國反海盜地區合作會議（Anti-piracy in Asia）中，新加坡提議在區域合作協議（Regional Co-operation Agreement）的架構下建立一個「反海盜資訊分享中心（Anti-Piracy Information Sharing Center）」並籌設其基金。該部長也建議法規的部分也應加強聯繫以嚴格規範有關軍火、化學、生物等物品與技術之運輸與貿易。他透露即使是可疑的運輸行為也應該被禁止。



2003 年深圳貨櫃吞吐量逾千萬 TEU 躍昇世界第四大港

深圳港 2003 年的貨櫃吞吐量已超過一千萬 TEU，超越釜山港和高雄港，成為繼香港、新加坡和上海之後的世界第四大貨櫃港。深圳港擁有得天獨厚的區位優勢和貨源優勢，又毗鄰香港這個世界第一大貨櫃港，以包括深圳市在內的珠江三角地區作為主要經濟腹地，一直為深圳港提供充足的貨源。而香港由於受自然條件、港口開發和經營成本過高等不利因素限制，大幅度擴展規模已十分困難，市場的增量也大都轉而為深圳港所吸收。隨著深圳港口地位的上升和競爭力的提高，先後有三十九家中外航運公司的航線靠泊深圳港，開通了 79 條國際定期貨櫃航線。

內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排（CEPA）

中國大陸與香港特區政府於去（2003）年年中簽署的「內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排（CEPA）」文件，在今年元月一日開始實施，香港的運輸、貨運代理、倉儲、物流等海運相關事業，都可以進入大陸設立獨資公司。根據 CEPA 內容，在國際貨運代理業部分，中國大陸承諾世界貿易組織在 1996 年開放外資經營獨資公司。而香港航商今年開始就可以在大陸設立獨資公司，較各國業者提早兩年進入大陸市場，享有自行攬貨、簽發提單的權力，不必讓大陸業者抽取佣金，將可大幅提高市場競爭力。而目前台灣僅有少數大型海攬業因為在香港已經設有公司多年，可以透過香港公司進入大陸設立獨資公司。

中國海運（China Shipping）與川崎汽船（K Line）合資營運

中國海運（集團）與日本川崎汽船雙方著眼於中國急遽成長的運輸車輛市場而攜手合作，共同出資提供汽車輸送服務（Ro-Ro Operation）。中國海運及川崎汽船將斥資一千萬美金來設立新的公司名為 Orient Sea Highway Services，其持股分別為 51% 及 49%。據分析家指稱，中國運輸車輛市場之成長，係受到過去兩年來，都會中產階級之快速增長以及購車信用貸款之漸次導入的刺激。輕型運輸車輛在中國之銷售，繼 2002 年 43% 的成長率之後，在 2003 年可望成長 37%。中國已成為世界第四大汽車市場，僅次於美國、日本、及德國。中國現有之汽車生產主要在迎合中國之內需市場，故只有少量輸出。大家都認為 2003 年汽車進口將以雙倍成長，而出口之擴增將吸引汽車運輸業者前來大量投資。在共同聲明中，中國海運（集團）表示會把該集團在中國之業務優勢與川崎汽船在運輸車輛市場之經驗結合起來。

財政部發佈「自由貿易港區貨物通關管理辦法」

日前，財政部發布「自由貿易港區貨物通關管理辦法」，依自由貿易港區設置管理條例精神，自由港區設置後，港區事業均採自主管理，海關改採線上查核方式，必要時得以聯合查核小組方式，就自由港區業關於貨物控管、電腦連線通關及帳務處理等自主管理事項進行查核。配合風險管理機制，以電腦連線或電子資料傳輸方式處理，簡化通關程序，使貨物可迅速入出自由港區。港區事業之營運、人員進出、門哨管制等事項均由管理機關負責，或接受目的事業主管機關之委任或委託管理。申請經營自由港區事業，並應向管理機關申請入區營運許可。



自由貿港區規劃係為促進區內及轉口貿易之貨物自由流通，自國外運入自由港區內供營運之貨物，免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸酒健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。國外貨物向海關通報，並經海關電腦回應紀錄有案，不經簽審查驗機制即可進儲港區、輸往國外、轉運至其他港區及進行區內交易。港區貨物可於區內進行存儲、重整、加工、製造及深層加工，生產高附加價值之產品，以活絡區內之貿易。至於港區貨物輸往國內課稅區、保稅區，或課稅區、保稅區貨物輸往自由港區，則應依貨品輸出入規定辦理，並向海關辦理通關事宜。



本會會訊

理、監事聯席會議重要決議

壹、本會於九十二年十二月十二日召開第十八屆理、監事第二次聯席會議，會中除通過九十三年度工作計畫案及收支預算案外另通過下列重要事項：

1. 本會申請登記為社團法人，增辦海事仲裁業務，以嘉惠航運界。
2. 自九十三年元月起定期舉辦講座，期使航運學術界及航運實務界相互交流，進而形成共識，以作為交通部政策形成的參考。

貳、通告各界本會「船舶與海運」不定期刊物自九十三年起重新改版並改變發行方式。本會『海運研究學刊』與航運學會『航運季刊』合併發行，刊名將延用航運學會之《航運季刊》。該通告全文如下：

通 告

本會「船舶與海運」不定期刊物

自九十三年起重新改版並改變發行方式

本會「船舶與海運」不定期刊物，為提供會員及業界更豐富多樣的海運相關資訊，自九十三年起重新改版，其編輯方向及內容分別為【海運專論】、【要聞剪輯】、【本會會訊】及【其他】等四大項，要點如下：

【海運專論】

針對當前之熱門話題，以短文方式報導，每期以一篇為原則，期使本刊物提供更多之經驗交流，以契合時事之脈動。

【要聞剪輯】

針對國內外媒體對於當期海運相關資訊報導之整理及編譯，以提供讀者獲取國際海運相關動態與新知。

【本會會訊】

針對本會目前所執行之業務與會務情況摘錄報導。

【其他】

包括政府相關法規政令宣導及國際上新公佈之相關規範等。

另為因應期刊電子化趨勢，本會將朝無紙化作業發行，今後出版之刊物將在中華航運資訊網之本會網站刊載，讀者可免費直接上本會網站 (<http://www.cmri.org.tw>) 自行點選下載電子檔，或由本會以 E-mail 免費發送，無使用電腦之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元 (含國內郵費)。如需以 E-mail 發送或訂閱紙本之讀者，請逕洽本會陳美珍小姐，電話：02-25517540 分機 9。

『海運研究學刊』與『航運季刊』合併發行

本會『海運研究學刊』與航運學會『航運季刊』自九十三年起以策略聯盟方式合併發行，刊名將延用航運學會之《航運季刊》，出版單位改為：中華航運學會與中華海運研究協會合編。兩刊合併後將呈現嶄新之面貌，預計 93 年 3 月首刊。本刊除寄送兩會團體會員及相關單位外，外界訂閱每年 (共四期) 新台幣 500 元 (含國內郵費)，請利用郵政劃撥帳號 00040476 號劃撥或洽航運學會吳木章秘書，電話：02-2321-1101。

前本會所發行之『海運研究學刊』第一至十五期，讀者亦可直接上本會網站 (<http://www.cmri.org.tw>) 自行點選免費下載。

上述兩刊物歡迎各界投稿，詳情請洽本會研究員-陳世宗先生，電話：02-25517540 分機 13

中華海運研究協會 敬啟

『兩岸海運即時航行安全資訊服務系統之建立(1/2)』
期中報告審查通過

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，業於去 (92) 年 11 月 27 日假交通部 102 會議室，由計畫主持人陳彥宏教授率領研究團隊向委託單位簡報期中報告及其執行成果。會中絕大多數的與會者對研究團隊所做的努力與表現相當肯定，並提供相當寶貴的參考意見。尤其對本計畫開發的船用即時自動海氣象觀測系統原型機，其所展現的效能表示相當地讚賞，一致通過本計劃期中報告之審查。

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，以期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。

『船舶運送業國內航線別成本計算制度之推廣應用計畫』 研究案完成結案驗收

本會承辦交通部運輸研究所之合作計畫－「船舶運送業國內航線別成本計算制度之推廣應用計畫」乙案，業於去（92）年 12 月 22 日陳報計畫報告書修正，並於同月 25 日完成驗收程序，為本研究計畫劃下完美的句點。本計畫係由計畫主持人李樑堅教授率領跨航管、財經及資訊等領域之研究團隊延續 91 年「船舶運送業國內航線別成本計算制度之試算計畫」，針對相關成本計算制度之內容作完整檢討分析。經兩次講習教育訓練及座談會之舉辦，對成本計算制度軟體的功能及使用操作作進一步修正及改善，以符合業者及航政主管機關之需求。此外也針對於偏遠地區海運航線營運虧損補貼作業暨審議規定之條文提出修正建議，修正增列申請補貼者應提出補貼款之運用績效，以及配合服務航線或航班政策之情形，並且按照規定方式提送資料。

對於提送資料之方式本計畫建議於 93 年再由交通部交通事業管理小組於辦理申請補貼前，再辦理二次講習教育訓練，要求業者實際輸入資料，以作為驗證成本計算制度功能之最後確認。此外建議自 94 年起全面改用 Web-based 方式來辦理補貼申請。對於系統管理者問題則建議由港務局輪流管理，俟未來如果航政局成立後再由其接辦。

「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」召開第二十次研討會

本會辦理「海運資訊通信系統發展方案海運工作規劃」案，於 92 年 12 月 3 日下午 2 時召開小組第 20 次研討會，會議由本案召集人黃裕凱教授主持，與會代表計有交通部、各港務局、業界及學者專家等約二十人。會中專題報告「電子提單法制化之修法建議」，並經熱烈研討後，作成結論與建議如下：

1. 海運文件電子化在國際間仍是發展中、整合中之法律，有賴持續性的監控及研究。
2. 研究過程中進一步突顯出我國海商法相關規範之嚴重缺陷、不足甚至錯誤，而此也呼應學界長久來重修海商法之呼聲。
3. 「技術整合」+「加強宣導及輔導」+「法制環境之建立」=海運國際 e 化成功與否之三大關鍵。
4. 有關研討報告中建議「電子文件傳輸程序規則或行政指導」之擬定，是否應由交通部為之，有斟酌之必要。建議政府各項 e 化計畫應建立一能統一權責之整合機關，並由該整合機關為之，可能較為妥當。
5. 海商法屬私法範疇，未來如有修正必要，建議由司法院主導，而非由行政單位主導。
6. 應持續密切注意國際法規整合發展，提供日後更為完備之立法參考基礎。

完成「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」92 年度成果報告

本會於 92 年 12 月 20 日陳報「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」92 年度成果報告，該報告將 92 年度歷次會議之結論作一有系統之整理，報告內容另函



括航港 EDI 問卷回收分析，船運 e 化國際整合現況簡介，電子提單法制化之修法建議，基隆港、台中港及麥寮港資訊系統等設施參訪心得報告及海運相關行業未來作業流程建議案。

漁業署補助計畫案完成結束報告

漁業署補助計畫案——「國際公約及世界各國對漁船進出港檢查制度之研究」、「VMS 船位管理系統網路維運作業之研究」及「VMS 船位管理系統網路維運作業之研究 II」等三案，分別於 92 年 12 月 10 日、12 月 3 日及 12 月 24 日通過期末報告之驗收，並於本（93）年 1 月 5 日報送結束會計報告，完成該三項研究案之結案。

恭賀

本會常務理事黃明敏先生榮獲
英國知名海事工程師及船舶驗船師協會
資深會員之職銜。



海事法規動態報導

【國內部分】

「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」修正

據交通部九十二年十一月十一日之交航發字第 092B000100 號令公告，上述辦法業已修正，全文共有條文 14 條。

「打撈業管理規則」修正

據交通部九十二年十一月二十日之交航發字第 092B000103 號令公告，上述管理規則業已修正，全文共有條文 24 條。

CR 已獲我國及貝里斯授權之認可保全機關(RSO)

中國驗船中心(CR)已於 92 年 11、12 月間分別獲得貝里斯(Belize)及我國政府同意授權成爲認可保全機關(RSO)，依相關規定實施該兩國所屬輪船之舶保全計畫(SSP)認可、船舶符合驗證、及國際船舶保全證書(ISSC) 簽發等事宜。



【國外部分】

美國海岸防衛隊公佈外輪保全檢查及登輪程序規定

美國海岸防衛隊(USCG)於 2003/12/15 發佈外輪保全符合檢查篇及登輪程序如下：

1.外輪保全符合檢查篇(Foreign Vessel Exam Book for MTSA/ISPS Code Compliance)係作為防衛隊海上檢查員(Marine inspector) / 港口國管制官員(PSCO)檢查外輪相關海事保全要求之輔助工具(即一般指引)。其中內容：

(1) 海事保全檢查手冊(保全實務)：

觀察 ISPS Code A 部份第 7.2 節所述 7 個保全活動項目；驗證/查閱 ISSC、連續概要紀錄(CSR)、及保全聲明(DOS)；驗證顯示在船舶內外的 IMO 船舶識別碼；查閱保全紀錄並確認其限閱性。

(2) 擴大檢查(即不符合之明確理由確定後實施之檢查)：

檢查船舶保全計畫(SSP)之合法性、保密性；查閱需驗證之 SSP 相關內容(注意查閱前應依規定取得同意)；保全演練；詢問船舶保全有關人員及程序之符合性等。

2.登輪程序(boarding procedure)中說明：

(1) 除檢查 SOLAS 第 XI-2 章及 ISPS 章程 Part A(但應考量 Part B 的相關規定)符合性外，亦應依以下美國聯邦規則章程(CFR)規定檢查：

(a) 33 CFR 104.240(Maritime Security Level coordination and implementation)

(b) 33 CFR 104.255 (Declaration of Security)

(c) 33 CFR 104.292 (Additional requirement-passenger ships and ferries)

(d) 33 CFR 104.295 (Additional requirement-cruise ships)

(2) 100 總噸以上、未滿 500 總噸之商船應符合 33 CFR 104(船舶海事保全)要求。

(3) 實施港口國管制(PSC)安全與環保符合檢查時，亦可能包含保全之簡單檢查。

國際海事組織第 23 次大會

國際海事組織(IMO)第 23 次大會於 2003 年 12 月初舉行，會中：

認可於 2004 年 2 月 9-13 日間召開會議，以便採納國際船舶壓艙水及沉積物公約(International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments)

採納 30 個決議案，包含 IMO 會員國稽核方案、船舶避護所準則、船舶循環(ship recycling)準則等；其中涉及海事保全者有 2 則，如下所示。

IMO 第 23 次大會採納有關海事保全之決議案如下：



- (1) A.959(23)決議案：連續概要紀錄(CSR)維護準則及格式。
- (2) A.955(23)決議案：修正安全員(Safe manning)原則(A.890(21)決議案)。

MEPC 第 50 次會議

國際海事組織(IMO)下設之海洋環境保護委員會 (MEPC) 於 2003 年 12 月初召開會議，採納的主要決議案如下：

(一) MEPC.111(50)決議案(加速淘汰單船殼油輪案)：預計 2005/4/5 生效。

(1) 修正 MARPOL 附錄 I 規則 13G(油輪)：

- (a) 第 1 類油輪(所謂的 Pre-MARPOL 油輪)最後使用期限為：2005/4/5 或 2005 年船舶交船週年日。(目前為 2007 年船舶交船週年日)
- (b) 第 2 類油輪(MARPOL 油輪)及第 3 類油輪(500 載重噸以上不屬第 1, 2 類油輪者)最後使用期限為：2005/4/5 或 2010 年船舶交船週年日。(目前為 2015 年船舶交船週年日)
- (c) 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。(目前為第 1 類油輪在 2005 年以後，第 2 類油輪在 2010 年以後要求 CAS)
- (d) 第 2、3 類油輪在各種特殊情況下，可由主管機關特准使用至 25 年船齡或 2015 年船舶週年日。但締約國有權拒絕上述特准油輪進入該國港口或轄區內離岸碼頭。

(2) 增訂 MARPOL 附錄 I 規則 13H(油輪載運重級油)

- (a) 適用於 600 載重噸以上裝載重級油(Heavy grade oil)之單船殼油輪。
- (b) 使用期限：(DWT 指載重噸)
 - (i) $DWT \geq 5,000$ 者，期限為 2005/4/5。
 - (ii) $600 \leq DWT < 5,000$ 者，期限為 2008 年的交船週年日。
- (c) 單殼油輪(含不符合規定之雙殼油輪)在各種特殊情況下，可由主管機關特准使用至 25 年船齡。但在考慮國際法律情況下，締約國有權拒絕上述特准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。

(二) MEPC.112(50)決議案：修正船況評估方案(CAS)

因應 MEPC.111(50)有關 Reg.13(G)及 13(H)之增修而修正。



專題報導

國際海事組織 2003 年議事回顧 (上)

IMO 2003 Review

黃裕凱*

從航運觀點，「海洋立國」不能僅為口號，而是應整體推動及具體落實的政策。鑑於船運高度國際化之特性，「海洋立國」政策之落實不能忽視國際間有關船運或海事之法律、技術、程序及制度等之發展及趨勢。國際間與船運及海事有關之國際組織或非政府間之國際組織相當多，然從位階角度，聯合國下屬之國際海事組織 International Maritime Organization-IMO 堪為其中最重要之機構。

為有效分工，國際海事組織目前下設一諮詢委員會、五大委員會及若干次委員會，分別為：

委員會：Committee

- LEG -法律委員會(Legal Committee)
- FAL -便利委員會(Facilitation Committee)
- MPEC -海洋環境保護委員(Marine Environment Protection Committee)
- MSC -海事安全委員會(Maritime Safety Committee)
- TC -技術合作委員會(Technical Co-operation Committee)。

次委員會：Sub-Committee

- BLG-散裝、液態及瓦斯船次委員會(Bulk, Liquids and Gases)
- DE-船舶設計及設備次委員會(Ship Design and Equipment)
- DSC-危險貨物、固態貨物及貨櫃次委員(Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers)
- COMSAR-無線電通訊及搜索與救難次委員會(Radiocommunication and Search and Rescue)
- FP-防火次委員會(Fire Protection)
- FSI-船旗國執行次委員會(Flag State Implementation)
- NAV-航行安全次委員會(Safety of Navigation)
- SLF-穩度及載重線及漁船安全次委員會(Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety)
- STW-訓練及當值標準次委員會(Standards of Training and Watchkeeping)

* 筆者黃裕凱，英國南安普敦大學海事法研究所海事暨海上保險法學博士，現任輔仁大學財經法律學系專任助理教授，中華海運研究協會研究委員。Email: ykhcnc@ms27.hinet.net

除前述各委員會及次委員會外，IMO 尚有 IMO 大會及許多聯席或專門會議之設置。前述會議及各委員會每年所討論之議題及決議相當多。相對地，每年所製作之相關議事文件高達幾千餘筆。由於 IMO 組織的運作，係以委員會為主導。而其中之技術合作委員會 TC 僅具有提供航運落後國家技術支援及資料提供之服務功能，因此限於篇幅，本文本次僅以 IMO 五大委員會中之 FAL、MSC、LEG 及 MEPC 四委員會之二〇〇三年主要推動及討論事項為摘要報告。另每一委員會各有其所職司之諸項公約，檢視這些公約之實施本為該委員會之一般性工作，就此部分，本文亦不列入討論。筆者希望藉由本文之大致介紹，可讓國內讀者能瞭解 IMO 主要委員會之目前發展現狀及趨勢，以提供政府政策擬定及學界研究方向，以後如有機會，再針對個別議題再逐一詳細介紹。

1. 法律委員會 Legal Committee (簡稱 LEG)

法律委員會第八十七屆會議(LEG 87)於二〇〇三年十月十三日至十七日於倫敦 IMO 總部召開。法律委員會於近年及 LEG 87 所進行之議題及討論重點包括下列¹：

1.a 殘骸移除公約草案 Draft Convention on Wreck Removal

本草案為目前 LEG 二大工作重點之一。LEG 於 1995 年將殘骸移除列入工作議題，經過長達八年討論，除若干與其他公約權義之相互調整外，草案架構及內容已大致底定。預定於 2004 年會期中能完成草案定稿，並於 2004 或 2005 年由 IMO 召開外交會議予以議決通過(視與下述 SUA 公約之修正案孰先完成為定)²。

1.b SUA 公約之檢討修正 Review of the SUA Convention and its Protocol :

SUA 公約為一九八八年制止海上航行安全非法行為公約 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation 1988 之簡稱，該公約包括一項有關位於大陸礁層固定平台之修正議定書(簡稱 SUA 公約議定書 Protocol of 1988 SUA Relating to Fixed Platforms located on the Continental Shelf)。SUA 公約及其修正議定書之修正檢討與美國 911 攻擊有關，美國 911 攻擊後，包括 IMO 在內之許多聯合國組織均不遺餘力地針對其所掌理之事務採取相關防制恐怖攻擊之措施。IMO 大會因此於二〇〇二年一月二十二日通過「防止旅客、船員及船舶安全恐怖活動威脅之措施及程序的檢討」之第 924 決議，在該決議下，LEG 隨即針對 SUA 為修正檢討，由於此項檢討修正工作較具急迫性，其與前述的殘骸移除公約同成為近期 IMO LEG 委員會極力推動並希望儘速完成立法之二大公約之一。

1.c 1974 年海上旅客及其行李運送公約(亦即「雅典公約」)之 2002 年修正議定書— Financial Security

1974 年海上旅客及其行李運送公約已於 2002 年 10-11 月間通過其 2002 年修正議定書，該議定書除調整並明確運送人責任、限責額度等傳統事項外，最重要者即增訂公約第四條之一加

¹ IMO Documents -LEG 87/17 dated 23/Oct/2003, "Report of the Legal Committee On the Work of its Eighty-Seventh Session"

² 有關殘骸移除公約草案之詳細說明，可參照筆者「台灣海域及商港區域沈船移除責任之研究」之交通部研究報告，中華海運研究協會出版，民 91 年 8 月，叢書編號 9102。



上所謂「強制保險 Compulsory insurance」制度。³

1.d 財務擔保條款 Provision of Financial Security—船員死傷等責任

IMO 長久以來與國際勞工組織 ILO 等保持合作，在船員福利保障、工作環境等提供諸多貢獻及規範。這幾年來，IMO 及 ILO 有關船員福祉方面事務之推動，主要集中在「船舶所有人應針對船員死傷及被棄等責任及補償，提供相當財務擔保 provision of financial security on liability and compensation regarding claims for death, personal injury and abandonment of seafarers」上。此議題尚在發展中，未來可能會發展成公約，以充分保障船員權益。不過在此之前，此議題的工作小組已經使 IMO 於二〇〇一年十一月通過二項大會決議：分別為第 930 號決議「Guidelines on Provision of Financial Security in case of Abandonment of Seafarers」；及第 931 號決議：「Guidelines On Shipowners' Responsibilities in respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers」⁴。該二決議均要求所有 IMO 會員國應要求該國船舶所有人能依照二指引之要求，提供包括責任保險在內之財務擔保。

1.e 避難地 Places of Refuge

船舶遇險遭難後，如能即時前往或被拖往避難港地，當能減輕船舶本身或其他財產之龐大損失。然不可諱言的是，許多沿海國家或港口對於受難船舶，特別是那些可能有污染威脅之船舶，大都採取避之唯恐不及之態度，而許多案件證明，由於許多受難船隻沒有受到妥善的避難防護，不僅對船隻本身，亦對沿海國造成更為巨大的損失。有鑑於此，IMO 在 NAV 次委員會之主導下，目前在推動所謂的「海事協助服務 MAS-Maritime Assistance Service」計畫。此計畫目前已完成一 IMO 大會決議，以及相關作業指南之草擬工作，以指導沿海國或各港口在何種情況下可接受受難船隻進港或為其他處置等作業建議。在分工方面，由於 MAS 之實施可能涉及對沿海國造成許多潛在性的風險及責任(包括提供財務擔保等)，而此即為 LEG 有關避難地主題現正研究討論之議題⁵。

1.f 對抗船上犯罪以保護船員及旅客之相關措施 Measures to protect Crews and Passengers against Crimes Committed on Vessels

此議題原非 IMO_LEG 所發動，而係國際海事委員會 CMI 所討論之議題。海盜及海上暴力犯罪問題日趨嚴重，而無論是 1982 年聯合國海洋法公約及前述 1988 年 SUA 公約均無法妥善地提供是類案件之管轄防護，有鑑於此，CMI 於 1998 起開始針對此問題進行研究，最終於 2001 年 12 月制訂所謂的「海盜及海事暴力行為示範法 Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence」，提供給各國制訂相關立法參考之用。前述示範法經日本整理研究後，認為光是示範法是不夠的，必須修改相關公約，以達到國際整合及防制之目的，日本因此要求 IMO_LEG 進行相關研議，例如為相關公約之修改，或做成 IMO 大會決議等⁶。

1.g 一九九六年國際有關海上運送危險及有毒物質損害責任及補償公約之實施監控

³ IMO Document No. LEG/CONF.13/21 dated 19/Nov/2002.

⁴ IMO Document No. A 22/Res. 930 and A22/Res.931 dated 07/Jan/2002

⁵ 此議題亦為 CMI(國際海事委員會)近期研究重點。

⁶ IMO Document LEG 87/10/1 dated 16/Sept/2003.



Monitoring the Implementation of the 1996 HNS Convention

IMO 於 1996 年國際有關海上運送危險及有毒物質損害責任及補償公約後(簡稱 HNS 公約)，各國簽署及國內立法進程十分緩慢，迄至 2003 年 11 月 30 日止，僅四國簽署批准。此期間，國際間卻發生多宗涉及 HNS 之海難事故，其中以一九九九年台灣長榮海運 Ever Decent 貨櫃輪與豪華客輪 Norwegian Dream 號於英吉利海峽碰撞案較為嚴重，本案 Ever Decent 受損嚴重，而該輪上載運有為數不少的劇毒氰化物及其他 HNS 物質。法律委員會因此決議採取包括監視全世界所有 HNS 案件、出版 HNS 公約簡介等能促使 HNS 公約儘速生效之所有措施。HNS 公約基本上採取類似油污染損害賠償之 CLC 公約及 FUND 公約之併合體系，此公約對於現今船運危險有毒貨物運送逐漸頻繁之今日，相當重要。

1.h CLC 公約及 FUND 公約之近期發展及 Fund 公約 2003 年議定書

1969 年 CLC 公約(油污染民事責任公約)及 1971 年 Fund 公約(基金公約)所建置之雙重補償體系，為現今國際間油污染損害賠償或補償之基本架構。CLC 公約體系自 1969 年制訂以來，已有 1976、1984、1992，以及最近的 2000 年修正議定書；而 Fund 公約體系自 1971 年制訂以來，同樣地亦有 1976、1984、1992，以及最近的 2000 年修正議定書。

一九九二年 CLC 公約議定書及基金公約議定書簽署後，以迄一九九九年底期間，國際間所發生多起油污案件中，至少有四宗之污染損害額超過二公約之補償總額，此四案為一九九二年發生於西班牙之 Aegean Sea 輪、一九九七年發生於日本 Nakhodka 輪、一九九七年發生於委內瑞拉之 Nissos Amorgos 輪及最為重要的是一九九九年底發生於法國之 Erika 案。這些案件使國際社會再次對一九九二年二公約所提供補償額度的不足感到憂心。在此背景下，各國於二〇〇〇年十月十八日於倫敦 IMO 總部召開會議，計算通貨膨脹因素後，較一九九二年 CLC 公約議定書，全面提高 50.35% 之補償額。本修訂議定書預計西元二〇〇三年十一月一日生效實施。歷次 CLC 公約/議定書限額整理如下：

	CLC 1969 /1976	CLC 1984 / 1992	CLC 2000
低於 5,000 總噸	每噸 113 SDR	3 百萬 SDR	4.51 百萬 SDR
5,000 總噸至 140,000 總噸 加上每噸		420 SDR	631 SDR
140,000 總噸以上 最高限額	最高 14 百萬 SDR	59.7 百萬 SDR	89.77 百萬 SDR

同前段說明，各國於二〇〇〇年十月十八日於倫敦 IMO 總部召開會議通過 CLC 2000 之同時，亦通過 Fund 2000，全面提高百分之五十之補償額。本修訂議定書預計西元二〇〇三年十一月一日生效實施。

二〇〇〇年 CLC 公約修訂及基金公約修正雖然提高油污補償額度(比一九九二年 CLC 議定書及基金公約議定書提高 50.35%)，然此額度對於以後數年可能發生之油污案件是否足夠？各國雖有歧見，然對於給予油污損害充分補償機制之完善建立，各國均採一致見解⁷。在此共識下，

⁷ IMO Documents LEG 84/5 Annex page 1. (14/Feb/2002)



IMO 法律委員會之工作小組便於二〇〇一年起開始著手基金公約之修訂工作，並已於二〇〇二年提出大致的修正草案內容。該草案主要是希望藉由修正一九九二年基金公約，額外規定第三層之補償機制(按第一層為一九九二年 CLC 公約、第二層為一九九二年基金公約)，該額外補償機制僅適用於基金公約之締約國；基金攤付並非如同基金公約由油輪所有人提撥，而係由貨油收受人提撥⁸。此第三層補償機制之額度多寡，依 Fund 公約 2003 年修正議定書第四條第二項規定為「750 百萬 SDR」⁹。

	Fund 1971 /1976	Fund 1984 / 1992	Fund 2000	Fund 2003
一般限額	8.3 百萬 SDR	135 百萬 SDR	203 百萬 SDR	750 百萬 SDR
攤款油量超過一定數量時	14 百萬 SDR	200 百萬 SDR	300 百萬 SDR	

2. 海洋環境保護委員 Marine Environment Protection Committee (簡稱 MEPC)

海洋環境保護委員會第四十九屆會議(MEPC 49)於二〇〇三年七月於倫敦 IMO 總部召開。海洋環境保護委員會於近年及 MEPC 49 所進行之議題及討論重點包括下列：

2.a 2003 年船舶壓艙水及沈澱物管制國際公約草案 Draft International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2003

船舶為保持平衡及吃水，多有壓艙櫃設計。船舶通常在卸空貨物駛往下一裝貨港前吸取卸貨港海水入壓艙櫃，並於下一裝貨港裝貨前或裝貨期間，將先前吸取的壓艙水抽排出去。因此，如先前吸取的壓艙水中如連帶混有可能危害裝貨港水域之有害物種，將造成裝貨港當地水域不可挽回的生態危機。此情況在一九七〇年代逐漸受到重視，且類似案件不斷發生中。IMO 自一九九四年開始重視及研究此一課題，並先著手發展出一系列的壓艙水管理機制及指南，提供各國行政作業上之參考，後續再為法規發展，建立壓艙水管理之完善法律機制。經過數年研擬及討論後，「船舶壓艙水及廢水控制暨管理國際公約草案 Draft International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments」於 MPEC 二〇〇一年第四十七會期已獲得大致共識，如無其他爭議或重大困難，MPEC 並計畫於二〇〇四年二月間召開外交會議，通過該公約。公約草案全文計二十二條，分別就公約目的、定義、各國義務、適用範圍、壓艙水及廢水排放之管制、岸上接受設備、訓練、科技研究及監視、檢驗、國際壓艙水管理證書之簽發、證書之格式、證書之有效期限、違反及其檢查、避免船舶受到不必要之遲延、資訊聯繫、爭議解決等實質事項規定。¹⁰除前述公約草案外，MPEC 工作小組另擬定「Regulation for The Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments to Prevent, Reduce and Eliminate the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens」之管理規則，壓艙水檢驗證明 inspection

⁸ 同前註, at page 2.

⁹ IMO Documents LEG/CONF.14/20 dated 27 May 2003

¹⁰ IMO Documents – MPEC 49/22/ADD.1.



certification 及記錄簿 record 等格式範本，供各國為行政作業或國內立法之參考。

2.b 船舶拆廢 Recycling of Ships

目前船舶拆廢主要集中在印度及中國大陸等。由於船舶設備物件等相當龐大且種類繁多，船舶拆廢所可能造成的危險及污染問題相當嚴重，例如船上燃油艙清除、貨油艙清除、有毒油漆等，這些污染如處置不當，不僅造成污染，危害生態，更可能危及工作人員之生命安全。

由於船舶拆廢所涉及之問題相當廣泛，IMO MPEC 委員會經過數年廣泛地資料收集、調查工作，希望制定出國際間統一船舶拆廢規範。這些工作包括可能涉及的國際組織或政府間組織現有事務之範圍及衝突、確定 IMO 在船舶拆廢相關議題上之任務範圍、有關船舶拆廢標準或要求之現有國際或各國標準或規範等。MEPC 工作小組於 2003 年已完成「IMO Guidelines on Ship Recycling」草文¹¹，目前正彙整各方對此 Guidelines 之評論。

2.c 來自船舶之空氣污染 Prevention of Air Pollution from Ships

幾乎全世界所有商船均以污染性較高的重燃油為燃料，聯合國鑑於「氣候變遷架構公約」之規定，要求 IMO 針對船舶空氣污染提出改善方案，以減輕二氧化碳等之排放量，及減低溫室效應之發生。IMO MPEC 委員會於是成立工作小組，先進行各類船舶燃油燃燒污染排放量之技術及作業研究之分析，以期提供無論在船速、排放標準、設備改善等方面之建議及要求。其次，船上亦多有冷凍機組之裝置，根據 FOEI (Friends of the Earth International) 之研究，船上冷媒洩漏量平均為 50-80%，遠超過陸上冷凍機組之 9%，因此對於船上冷凍機組冷媒之使用及防漏方面，亦應為進一步的改善¹²。

IMO MPEC 若干研究尚屬先期作業階段，MPEC 希望短期內先建立船舶二氧化碳排放標準之法律規範、降低船速以減少污染排放之自願性規範、建置氣候及航路情報機制使船舶航行更為順暢而省油、建立強制性的船舶環保準則、建立船舶冷媒排放標準等。至於 MPEC 之遠期目標為，建立新造船及現成船減輕燃油及冷媒排放之規範，及設立完善之專家網絡，提供船舶設備檢查及改善建議之諮詢服務¹³。雖然如此，已有許多具體成果產出，例如 MEPC 即有效地將與污染管制有關之「公證及證明協調系統 Harmonized System of Survey and Certification - HSSC」納入海事污染防制公約 MARPOL 73/78 之第六附錄中，此部分預計於 2004 年十一月可生效實施。

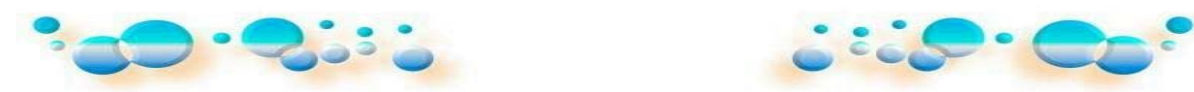
2.d 2001 年船舶有害防腐系統控制國際公約(AFS 公約) International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for Ships 2001 :

為避免海洋生物，例如藤壺等，附著於船底，造成船殼腐蝕或影響船舶航行速度，目前商船水線下船體多會塗裝含有 Tributyl tin (TBT) 物質之防腐塗料。經某些國家研究顯示，這類 TBT 複合塗料會對海洋生態，特別是沿海水域，造成長期毒素累積之不良影響。IMO MPEC 曾經於一九九〇年通過一決議，建議各國政府先減少或禁止船長二十五公尺以下船舶 TBT 塗料之使用。IMO MPEC 並於一九九八年會期指示工作小組進行逐步減少 TBT 塗料使用之國際法律規範。經過三年餘的研議，IMO 於二〇〇一年十月十五日通過「船舶有害防腐系統控制國際公約

¹¹ IMO Documents – MPEC 49/WP.15

¹² IMO Documents MPEC 47/4/3 at p. 4.

¹³ IMO Documents MPEC 47/4/3 at p. 5.



International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for Ships 2001」簡稱 AFS 公約。該公約全文二十一條，除序言外，包括各國義務、定義、適用範圍、防腐系統之控管、有害物質之控管、技術團隊之設立、科技研究、資訊交換、檢驗及證書、船舶檢查及違反時之扣留、違反時之處置、不應造成船舶不合理的遲延及爭端解決等。其次，AFS 公約規定 IMO 必須進一步發展有關船舶有害防腐系統之「brief sampling 採樣」、「inspection 檢查」及「survey and certification 公證及證書」等之作業指南 guidelines，為此目的，MEPC 所下設之研擬工作小組已於 2003 年完成有關「船舶有害防腐系統採樣作業指南 Guidelines for Brief Sampling of AFS」及「船舶有害防腐系統檢查作業指南 Guidelines for Inspection of AFS」二文書。

2.e 特別區域或特別敏感海域之確認及保護 Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Area

船運活動不可避免地會對海洋環境造成危害，特別是對於某些特別地區或特殊敏感地區尤然。有鑑於此，1982 年聯合國海洋法公約第 21 條及 211.VI 條、及相當多的海事公約(例如 MARPOL, SOLAS)對於這些特別敏感地區均有特別防護方面之特別規定。此任務 IMO_MEPC 體系下稱為 PSSAs 計畫，亦即 Particularly Sensitive Sea Area 特別敏感海域之簡稱。PSSAs 計畫主要在確認國際間哪些海域屬於特別敏感而需特別保護之海域，發展確認之方法及以提出保護相關措施或建議等。迄至 2002 年底為止，IMO 已正式接受全球六個區域為特別敏感海域：包括 the Great Barrier Reef (澳洲), the Sabana-Camaguey archipelago (古巴), the Malpelo Island (哥倫比亞), the Florida Keys (美國), the Wadden Sea (丹麥、德國、荷蘭) and Paracas (秘魯)。另過去在 IMO_MEPC 的建議下，IMO 已於 2001 年 1 月以第 927 號決議分別「Guidelines for the Designation of Special Areas under Marpol 73/78」及「Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas」¹⁴二文書。於 2003 年，IMO-MEPC 已初步確認將澳洲及巴布亞新幾內亞間之 Torres Strait 及比英法西葡間之西歐水域 Western European waters 劃定為 PSSA，此二 PSSAs 可望於 2004 年 6 月獲得 IMO 正式確認。另 IMO_MEPC 於 2003 年復初步完成「Draft Guidance document on Association Protective Measures for PSSAs」之草擬工作。（待續）



海盜案件紀要

2003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：2003/11/25

時間：2250 LT

地點：印尼

經緯度：南緯03度01分；東經106度58分

¹⁴ IMO Documents A 22/Res.927 dated 15/January/2002



案情摘要：

在 Selat Leplia 附近海域，五名海盜持長刀與槍登上一艘航行中的貨櫃船。海盜進入船橋綁架當值船副、AB 水手、實習生當人質，並且脅迫人質帶海盜至其他船副的住艙。海盜們進入船長、大副、輪機長、大管輪竊取私人物品與現金。當地時間 2310 海盜挾持大副至艙樓甲板，然後搭乘小船離開。在遭受海盜攻擊時，船橋為無人駕駛狀態。

日期：2003/11/25

時間：0315 LT

地點：印尼

經緯度：南緯00度39.47分；東經103度48.09分

案情摘要：

在 Muara Sabak 的 Jambi 離岸十五海浬處，一艘拖船正拖帶一艘大型平底船時，遭一群海盜劫持該兩艘船舶。海盜強迫船上的人跳入海中，這十四名船員設法游到海岸。大型平底船載有七十八個貨櫃，裝有橡膠、膠合板、檳榔。之後，2003 年 11 月 26 日，大型平底船被棄置於 Dabo Singkep 附近，被人發現，但是拖船仍然失蹤。

日期：2003/11/24

時間：1115 LT

地點：印尼

經緯度：南緯08度36分；東經137度14分

案情摘要：

在印尼 Irian Jaya 的 Kolepon 群島的 False 岬離岸二十浬。不明人士搭乘兩艘漁船企圖登上一艘航行中的雜貨船。該船被追趕時，採取閃躲策略，並集合船員。兩艘漁船放棄登船，朝海岸的方向離去。

日期：2003/11/24

時間：0540 LT

地點：印尼

經緯度：南緯00度56.9分；東經105度20.4分

案情摘要：

在 Bintan 群島離岸四十一浬，七名海盜持刀槍登上一艘航行中的貨櫃船。海盜朝該船船橋右舷的門開槍兩次，並進入駕駛台挾持二副當人質。海盜破壞船長的住艙門，並進入該艙間。他們竊取船上的現金與船長私人物品。

日期：2003/11/24

時間：0630 LT

地點：印尼

經緯度：北緯01度21.1分；東經117度01分

案情摘要：

在 Balikpapan 離岸 14 海浬處，三名海盜持刀槍從艙部經由錨鏈孔管道，登上油輪。海盜以槍口脅持當值的船員。他們搶劫錢財與物品後離去。

日期：2003/11/19

時間：2325 LT

地點：新加坡

經緯度：北緯01度17.9分；東經104度6.1分

案情摘要：



在東方的浮筒，七名海盜持長刀登上一艘航行中的油輪，並且搶奪船上的現金後離去。

日期：2003/11/17 時間：2300 LT

地點：越南 經緯度：不明

案情摘要：

在 Ho Chi Minh 市大約六海哩，五名海盜登上一艘航行中的貨櫃船。反海盜當值的人，剛好發現並且追趕海盜。海盜空手而回。

日期：2003/11/17 時間：1920 UTC

地點：印尼 經緯度：南緯06度01分；東經105度54分

案情摘要：

在 Cigading 錨區，六名海盜持刀正準備使用繩鉤登上一艘散裝船。當海盜攀爬到二分一處時，A/B 水手拉警報。海盜放棄登船，搭乘一艘小艇(四名共犯正等待接應)離開。

日期：2003/11/16 時間：1055 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

大約九名海盜正開始攀爬一艘油輪的錨鍊。警覺的船員拉警報，海盜放棄登船，並搭乘汽艇離去。

日期：2003/11/14 時間：0550 LT

地點：印尼 經緯度：不明

案情摘要：

在 Lawi-Lawi SBM 錨區，搭乘一艘黑色的汽艇登上油輪。海盜破壞艙樓的鎖並且偷取船上的物品。海盜以鋼條威脅 A/B 水手，但水手設法拉警報，海盜逃離。船上企圖聯絡港口國當局，但失敗。

日期：2003/11/09 時間：0510 LT

地點：印尼 經緯度：不詳

案情摘要：

在 Balikpapan inner 錨區，一艘散裝船正領航由錨泊區至公海時，兩名海盜持刀登船。他們用刀威脅反海盜船員，使用破壞的方法進入儲藏室，偷取物品。船長拉警報，吹哨子，並集合船員。海盜利用高平台的小船逃逸。領水人將此情形報告至港口國當局，但是未獲回應。

日期：2003/11/05 時間：1800-2000 UTC

地點：越南 經緯度：北緯10度32.7分；東經107度00.2分



案情摘要：

在 Vung Tau 錨區，在貨物作業時，海盜們登上一艘化學輪。他們破壞機艙儲藏室的鎖進入偷取被用品。船長將此事件向當地警察報告。

日期：2003/11/03

時間：0245 LT

地點：印尼

經緯度：不詳

案情摘要：

在 Adang 海灣的錨區，三名海盜從艙艙處登上一艘散裝船，使用破壞的方法打開庫房的門，偷取船上的備用品。船上的反海盜班巡邏時，發現此一情形，追趕海盜。海盜跳入海中，搭乘一艘船舶朝 Balikpapan 方向駛去。

日期：2003/11/03

時間：0200 LT

地點：印尼

經緯度：北緯03度16.5分；東經105度21.9分

案情摘要：

海盜們持刀槍登上液態石油輪(LPG)。他們挾持船長、二副與 A/B 水手，並劫取船上現金、私人錢財與物品。當地時間 0240，海盜挾持船長至船尾樓甲板，然後搭乘兩艘快艇離去。

日期：2003/11/03

時間：0115 LT

地點：印尼

經緯度：南緯02度00.5分；東經108度26.2分

案情摘要：

七名海盜搭乘一艘木製小船接近一艘航行中的雜貨船。五名海盜持長刀從船尾處登上船舶。他們至駕駛台網綁當值船副、A/B 水手，然後他們至其他船副住艙搶劫現金與私人物品。海盜攻擊船長導致手臂嚴重失血。大副拉警報海盜逃離該船。

日期：2003/11/03

時間：0010 LT

地點：印尼

經緯度：北緯03度16分；東經105度24.4分

案情摘要：

九名海盜持長刀登上一艘航行中的散裝船。他們挾持二副與三副當人質要求他們呼叫船長至船橋。當船長打開住艙大門，四名海盜立刻衝至艙內，攻擊船長並網綁他。他們搶劫船上的現金與所有船員的私人物品與船長的現金。海盜挾持船長至船尾樓甲板，然後搭乘一艘狹長型的小船離開。

日期：2003/11/02

時間：2130 LT

地點：印尼

經緯度：北緯03度05分；東經105度21分

案情摘要：

八名海盜持長刀、劍與竹棍登上一艘航行中的散裝船。海盜們挾持三位船員們，然後帶他們至吸煙室，並網綁船長、輪機長與大管輪。海盜用刀、劍威脅船長，然後帶船長至住艙，搶



劫現金與私人物品。之後，也帶其他船員至他們的住艙，搶劫現金與私人物品。當地時間 2200，海盜脅迫船長減速，並帶他至船尾樓甲板，然後搭乘小船逃離。此案件中，海盜用利刃割傷船長的喉嚨。海盜攻擊三副並綑綁他，使駕駛台為無人駕駛的情形。

日期：2003/11/02

時間：0400 LT

地點：印尼

經緯度：北緯01度13分；東經105度10分

案情摘要：

在 Bintan 島附近海域，海盜們持刀登上一艘航行中的油輪。他們用槍抵住當值船副為人質至船長住艙並搶奪現金與私人物品。當地時間 0500 海盜離去。駕駛台被海盜攻擊期間，為無人駕駛狀態。船長通知新加坡與印尼搜救單位。



新春愉快

萬事如意 諸事順心

中華海運研究協會理事長 **林 光** 暨全體同仁 敬賀