

# 國際海事組織在港口國管制規定的現況發展研究

吳東明\* 王需楓\*\*

## 摘要

港口國管制(Port State Control)係一項對於停泊在國內港口的外國船舶，為確保其船況及設備能符合國際公約的規定，及人員操作能符合適當國際法規規定所進行的船舶查驗工作。有關港口國管制的實施，則必須港口國本身係國際相關公約的會員國，並依照相關公約的規定發佈制訂其國內法規。且其規定細則須通告國際海事組織(IMO)，並依序公佈通知公約的其他締約國，才得以正式承認適用。有鑑於現今我國國際關係困境，欲順利推行港口國管制並不容易，相較於國際社會在港口國管制制度的蓬勃發展，對於我國海事環境的安全實在堪慮。因此本論文特別針對現今國際間各項相關港口國管制協議，及相關國際公約等予以介紹分析，期能在我國未來港口國管制制度推動上，有所參考應用。

**關鍵辭：**次標準船、港口國管制、巴黎備忘錄、國際海事組織、區域性備忘錄。

## 壹、前言

港口國管制(Port State Control; PSC)係為一項對於停泊在國內港口的外國船舶，為確保其船況及設備能符合國際公約的規定，及人員操作能符合適當國際法規規定所進行的船舶查驗工作[1]。其最主要職責在於確保船舶能維持一定國際標準，至少能符合船旗國國際協定上的相當水準規定。假使所有船旗國均能盡責執行其船舶管理職責，港口國管制實在沒有實施的必要。

---

\* 中央警察大學水上警察研究所專任副教授。英國格拉斯哥大學造船暨海洋工程學博士。國立交通大學航海暨輪機工程學學士。歐盟國際工程技師。英國皇家工程技師。內政部警政署保七總隊造船顧問。研考會專案審查委員。國科會專案審查委員。經濟部技術處船舶產業諮詢委員。交通部科技顧問室專案審查委員。

\*\* 中央警察大學水上警察研究所研究生。國立台灣海洋大學航海學士。

然事實並非如此，世界上依舊有相當多海上意外事故發生，證明如果僅有船旗國對船舶實施管轄，對於船安維護是不夠的，因此才有需要實施港口國管制。

港口國管制實施依據係基於相關國際公約所制訂的國內法規。因此港口國本身必須是這些相關公約會員國，並在實行港口國管制前，必須對國際發佈其國內制訂的法規。此外，大多數公約規定亦允許主管政府，核准其他相同於公約要求的規定，但必須將其規定細則項目通告國際海事組織(International Maritime Organization；IMO)，並依序公佈通知公約的其他締約國，此規定才得正式承認適用。依據現行相關公約的規定，會員國可藉由港口國管制官員，對停泊其港口中的外國船舶施行船舶查驗作業。至於該港口國管制對船舶的查驗係基於：

- 1. 會員國提議。
- 2. 其他會員國要求或提供船舶相關資料。
- 3. 船上船員、專業人員、協會，貿易組織或任何其他關心船舶安全，船員及旅客，或海洋環境保育的個別團體等所提供相關船舶資料。

有鑑於會員國可能委託指定量測員或經認可組織，實施船舶的量測及查驗作業，進而授與懸掛其國旗。其應該瞭解依據適當的國際公約規定，港口國管制係以外國船舶為實施對象，其包括登船、查驗、缺失改善及可能扣船行動等，均應由港口國適當授權認可官員予以執行。港口國管制官員的委任則可能經由主管機關一般同意或經由許多規定根據給予特別認可。港口國應盡可能避免船舶被不適當留置或延遲。假使船舶遭受到不適當留置或延遲，其應該有要求補償任何遭受損失或損害的權[2]。

貳、現行港口國管制的相關規定

國際海事組織公約起初僅對船旗國，有關船舶技術及安全方面，制訂其職責。後來，因為體認對於船舶安全與許多國際公約規定的港口國管制，亦能提供有用貢獻，因此才又制訂允許實施港口國管制的條款規定，詳如表一所示。

表一 各國際公約有關港口國管制規定條文

SOLAS 74	LL 66	MARPOL 73 / 78	STCW 78	Tonnage 69
第 1 章第 19 條 第 9 章第 6 條 第 11 章第 4 條	第 21 條	第 5、6 條 附錄一第 8A 條 附錄二第 15 條 附錄三第 8 條 附錄五第 8 條	第 10 條 第 1 章第 4 條	第 12 條

一、 1974 年國際海上人命安全公約 (SOLAS 74)

1974 年國際海上人命安全公約(以下簡稱SOLAS 74)係為一項基本處理海事安全問題的國際文件。主要目的係對於船舶結構、設備及操作，明確制訂適於航行安全的最低標準規範。船旗國負責確定其船旗船舶均能符合規定，並達到國際公約所規定證書之要求。公約規定亦同意假使有明顯依據，相信此船舶及其設備係未符合公約要求時，締約國政府得查驗其他締約國之船舶。

該 SOLAS 74 公約經常透過不斷修正，以保持最新適用規定狀態，並且在一定時間內公

布實施。有關其詳細內容概包括有若干章節，簡述如后：

第一章	一般規定
第二章(一)	建造 - 結構、艙區劃分及穩度、機械及電子裝置
第二章(二)	建造 - 防火、火災偵測及滅火
第三章	救生設備及其配置
第四章	無線電通訊
第五章	航行安全
第六章	貨物裝載
第七章	危險貨物裝載
第八章	核能船舶
第九章	船舶安全操作管理
第十章	高速船艇的安全措施
第十一章	加強海事安全的特別措施
第十二章	散裝船舶的額外安全措施

該 SOLAS 74 公約適用，本公約適用於從事於國際航線，所有不論大小客船及所有大於 500 總噸貨船。除相關章節有其他明確規定外，一般而言，該 SOLAS 74 公約不適用於軍艦及運輸艦、低於 500 總噸貨船、非機械動力船舶、早期建造木製船、非從事於商業及捕魚之娛樂遊艇等。

在 SOLAS 74 公約第一章第 19 條的管制程序有詳細說明，其主要規定係賦予港口國管制官員職權，以確定停靠其港口船舶均能依規定持有有效證書。通常持有有效證書即可充分證明，此船舶符合公約的相關要求。公約亦授權港口國管制官員，假使有足夠證據相信此船舶或其設備等狀況，無法符合任何證書上所詳列之項目規定，方得施行更進一步行動[3]。

港口國管制官員得進行船舶留置，令其不得出航，直至不再對旅客，船員及船舶本身產生危險。在進行此項扣船行動時，必須將當時情況通知船旗國，並亦須將事實報告國際海事組織。在 SOLAS 公約第四章第 6 條中，規定有關港口國管制，對於國際安全管理章程 (International Safety Management Code ; ISM Code) 的相關管制規定[4]，特別是船舶安全管理系統的特有功能。港口國管制對於操作上的規定，則在 SOLAS 74 公約第五章第 4 條中的一般性敘述說明。

二、 1966 年國際載重線公約 (LL 66)

1966 年國際載重線公約(以下簡稱 LL 66 公約)係為針對載重航行於國際航線船舶的吃水，予以限制的國際公約規定。主要在確保航行船舶穩度，並且避免船舶因過載，而過度壓迫船殼。其亦對船舶外部及整體水密做相關規定，並特別對油輪乾舷及破損穩度計算等做細部規定。

另 LL 66 公約亦考慮在不同地區及季節時對船舶所造成的潛在危險。特別以專門附錄包含關於船舶出入口、自由通道、艙口及其他項目等額外安全措施規定。主要目的在於藉由這些措施規定，以確保低於乾舷甲板船殼的完整水密。公約亦規定船舶之所有載重線必須與甲板線一同標示於船舫，並特別對預期載運木頭的船舶，指定一較小的乾舷，以防止海浪的沖擊影響。

該 LL 66 公約適用於所有從事於國際航線的船舶，除軍艦、船長小於 24 公尺(79 呎)新船、現行小於 150 總噸的船舶、非從事於商業及捕魚之娛樂遊艇等。依照 LL 66 公約第 21 條規定，

船舶依據本公約第 16 或 17 條所持有發佈證書，當停靠其他締約國港口時，應受當地政府所授權之官員的適當檢驗。

### 三、 1973 / 1978 年防止船舶污染國際公約 (MARPOL 73 /78)

1973 /1978 年防止船舶污染國際公約(以下簡稱MARPOL 73/78 公約)係為包含所有經由船舶所排放污染的技術規定，除傾倒經處理廢棄物至海中的規定以外。其範圍適用於所有型式的船舶，儘管並不適用在船舶進行探勘及開採海底資源時所造成的污染。公約含有兩個議定書，以個別對意外污染事件處理做規定，包括事件在實質上的損害及仲裁。另外，其對於防治各種形式污染等規定，則以附錄方式附加於公約中，其內容概括有：

- 1.附錄一 油污染防治
- 2.附錄二 散裝有毒液體物質污染控制
- 3.附錄三 運載有害包裹物質污染防治
- 4.附錄四 船舶污水污染防治(尚未生效)
- 5.附錄五 船舶垃圾污染防治
- 6.附錄六 船舶廢氣污染防治(尚未生效)

該 MARPOL 73 /78 公約適用於所有型式船舶，包含作業於海上固定或浮動式的工作平台，並且排除戰鬥及非戰鬥用軍艦，其他隸屬或工作於國家，且僅從事於政府非商業性質服務船舶的適用性。公約第 5 條授權會員國在其管轄範圍裡，得查核停靠其港口內或近岸碼頭船舶所持有的有效證書。第 6 條准允查核船舶是否違反公約規定，排泄任何的有害物質[5]。

另在不同附錄中的四條規章，亦規定允准會員國管理查驗其操作要求。諸如附錄一規則 8A 有關船上防治油污染程序，附錄二規則 15 有關防治有毒液體物質污染程序，附錄三規則 8 有關防治有害物質污染程序及附錄五規則 8 有關防治垃圾污染程序等。

### 四、 1978 年船員訓練標準，認證及當值國際公約 (STCW 78)

1978 年船員訓練標準、認證及當值國際公約(以下簡稱STCW78 公約)係為建立一套在國際標準上船員訓練，認證及當值的基本規定。對船員的認證及發照做詳細廣泛規定，其中包含其要項說明，並對於海上期間主管甲板，機艙及無線電部門的當值資深船副，及負責當值的普通船員等，均要求取得一經正式認可核發的證書。公約對於執行甲板及機艙工作的當值人員，訂定基本的遵行原則，尤其對從事於油輪、化學或液化氣船等工作人員亦予以要求規定。

另 STCW 78 公約適用服務於從事航運船舶上的船員，除軍艦、漁船、非從事於商業的遊艇及早期建造的木頭船等。公約第 10 條規定港口國管制官員，有權對所有服務於船上船員進行查核，以確定其均能符合公約的要求認證，並且持有適當的資格證書[6]。

### 五、1969 船舶噸位丈量國際公約 (Tonnage 69)

1969 船舶噸位丈量國際公約(以下簡稱Tonnage 69 公約)係為針對從事於國際航線船舶的噸位量測作業，建立一致的原則與標準規定。本公約適用於所有從事國際航線船舶，除軍艦與船長小於 24 公尺(79 呎)等船舶。Tonnage 69 公約第 12 條規定對船舶作噸位證書查核[7]。儘管此公約並非一項關係安全性質公約，但就其內容而言，船舶噸位對適用特殊船舶的公約，卻是相當重要的。國際海事組織第 19 次會議 787 號決議案，有關港口國管制程序的最新修正係

根據該噸位丈量公約規定，新增港口國管制指導方針於管制程序中。

## 六、國際勞工組織（ILO）證書的規定

假使基於國際勞工組織第 147 號公約，“1976 商船（最低標準）公約”[8]，港口國實行港口國管制，應參照由國際勞工組織發行，船上工作環境檢查的程序指導方針，進行其管制查驗工作。基於港口國管制官員的專業評判，應判斷出船上是否有明顯的危險狀況，據以實施船舶留置，直到所有缺失均被改正，或確信其缺失並無明顯的危害船舶安全或船員的健康安全，而允許船舶出港。對於應留置船舶，港口國主管機關應該經由其最近的海事領事館或外交代表，盡可能迅速通知船旗國採取行動。可能的話，並應邀請其代表到場。

## 七、港口國管制的特殊情況說明

### （一）、非締約國船舶

港口國管制制度係基於港口國或船旗國代表，正式簽署議決通過之國際證書原則實施。如此規定被認為是一項只有公約締約國才可享有的額外權利。非締約國無法核發此類國際證書，儘管非締約國的政府核發證書符合相關公約的規定。

現行國際間，各種國際公約的簽訂核准一直不斷的進行著，因此港口國須不斷的保持各國家間，相關公約簽訂參與消息交流取得，以確保其管制工作的正常實施。通常，此資料係由國際海事組織秘書處以公告方式予以發佈通知。另外，在國際海事組織的網站上，各公約概況列表亦可獲得[9]。

某些特定公約，諸如SOLAS 78 議定書第II條第 3 款；MARPOL 73/78 第 5 條第 4 款與STCW 78 第 10 條第 5 款等，均已針對非相關公約締約國的船舶，訂定不再偏袒規定，即所謂不優惠條款係以確保非公約締約國船舶不至於獲得較低的標準。假使船舶或船員除公約要求外，還擁有一些其他型式證書，港口國管制官(Port State Control Officer；PSCO)將依據這些文件的內容與型式，對船舶再予以評估。確保此船舶及其設備狀況，船員證書及船旗國最低人員操作標準應合於國際公約規定的目標。除此之外，船舶應該作必要限制，以確保海事環境的安全維護。

### （二）、低於公約規定尺寸大小船舶

大多數的海事公約均會為不同大小種類船舶，而逐漸修正其在應用限制上規定。如船舶的噸位、長度或其他船舶特徵，某些公約甚至包含船齡及其從事貿易地區。如此的應用限制並不僅僅包括證書，還包含有船舶本身及其船上設備。另有其他消息指出，在某些案件中，甚至可以免除對設計及設備等要求，而不需具備證書。如此並不能改變假使船舶本身安全而有符合環保的要求，才應被准予航行的事實原則。通常，這樣船舶可能符合船旗國要求，而未被港口國管制官員所悉。因此，港口國管制官員可能必須藉由船旗國或其代表所發佈的一些證書種類，特別對於這種船舶採取較為謹慎的判斷。

假使一特定船舶的相關文書是不適用的，港口國管制官員將評估其是否有符合相關安全及環境衛生等標準。並在執行此評估時，對船長、預定航線或服務的種類、船舶型式大小，提供設備及貨物種類等相關事實予以合理描述。如判斷有危害安全，衛生環境的缺失案件時，港口國管制將採取包含：必要時扣船，以確保其缺失的改善，或假使船舶現無明顯危害安全，環境衛生的缺失，則允許其繼續航行至其他港口。

在過去幾年間，為協助低於公約規定大小的船舶在法規上的管轄，許多關於小船安全的

地區性法規相繼產生，如透過國際海事組織技術合作援助的亞太太平洋小船規則(Asia-Pacific Small Ship Regulations)及南太平洋群島國的類似規定(A Similar Set of Rules for South Pacific Island Countries)。在加勒比海，經由國際海事組織在其準備工作上的主動參與，於是有加勒比海貨櫃船安全章程的產生。至今，國際海事組織對於各區域章程，規定有關特定區域船型的準備工作推展，仍是不遺餘力。

## 參、港口國管制程序的修正方向建議

自從 1981 年第 12 次國際海事組織會期意見後，國際海事組織便針對各國港口國管制制度的運作，以發佈決議案的方式提供各國遵行，如 1995 年 11 月第 19 次國際海事組織會議中所提出之關於港口國管制程序的 A787 號決議案[10]。即針對港口國管制的相關執行政序，諸如船舶查驗、擴大查驗、不符標準船舶處理、報告等項目提出概要的施行原則，俾供世界各國參考採用。有關 A787 號決議案內容，大抵可分為下列六章及七項附錄等，詳分述如后：

### 一、主文部份：

- 第一章 通則
- 第二章 港口國查驗
- 第三章 擴大查驗
- 第四章 違規及扣船處理
- 第五章 報告的規定要求
- 第六章 複檢程序

### 二、附錄部份：

- 附錄一 留置船舶指導手冊
- 附錄二 執行 MARPOL 73/78 附錄一 有關船舶調查及查驗工作的指導手冊
- 附錄三 執行 MARPOL 73/78 附錄二 有關船舶調查及查驗工作的指導手冊
- 附錄四 船舶證書及文件列表
- 附錄五 查驗報告
- 附錄六 MARPOL 73/78 公約的違規報告
- 附錄七 船旗國對於缺失報告的意見註解

(一)、第一章「通則」部分：內容主要在說明 A787 號決議案的目的係對於港口國管制查驗，提供一基本指導原則，給予確認船舶、設備、或其船員等管制應用工作一套可依循的標準規範。此外並說明管制程序的適用對象，主要係相關國際公約規定所涵蓋的所有船舶，其他對於非相關公約締約國船舶或低於公約規定大小的船舶則規定不再給予查驗管制上的特別優惠對待。最後，通則 1.6「定義」部分亦對於明顯缺失、缺失、扣船、查驗及擴大查驗等相關管制程序用語分別給予概要定義說明。

(二)、第二章「港口國查驗」部分：對於查驗船舶決定的條件。查驗時應注意事項，諸如船舶外觀保養的觀察、船舶基本資料的確認、查驗時有無明顯缺失等細節項目。應執行擴大查驗的明顯缺失種類。有關港口國管制官員的資格與訓練要求。最後並針對管制程序的施行，提供管制官員一般性指導原則。

(三)、第三章「擴大查驗」部分：主要係規定假使船舶有下列任何情況，港口國管制官員

均應對查驗船舶進一步進行更詳細的「擴大查驗」。

1. 未具備有效證書。
2. 經由管制官員的一般印象與觀察，認為有明顯缺失，諸如認為船舶本身或設備無法符合特定證書的標準規定。
3. 船長或船員不熟悉船上基本的操作程序。

另外，此章亦針對船舶的結構與設備等項目，提供查驗官員查驗時的指導方針，諸如機艙、載重線配置、救生、滅火設備、貨船安全結構、無線電證書、其他公約規定以外或船旗國要求的設備項目等。1973 / 1978 年防止船舶污染國際公約附錄 1 與附錄 2 中有關船舶洩放的規定。有關人員清單、通訊、滅火與棄船演練、損害管制與船上油污染緊急應變計畫、駕駛台、貨物與機艙操作等相關設備作業項目的要求管制。人員操作的最低標準與檢定等。

(四)、第四章「違規與扣船處理」部分：其主要內容係對於次標準船的認定方式。查驗員對船舶相關缺失項目的建議處理。港口國對於疑似次標準船舶的採取行動。港口國相關改正措施的義務。扣留船舶實施原則(除參考查驗所得的缺失項目外，仍應配合附錄一「留置船舶指導手冊」的相關安全規定)。協助港口國對於違反公約規定與應扣船船舶的處理，提供基本的原則依據。

(五)、第五章有關「報告的規定要求」：主要係對於港口國、船旗國與1973 / 1978 年防止船舶污染國際公約等均主張需有觀察查驗結果的報告內容，給予一般性項目的建議。在港口國方面，建議港口國可利用附錄五所附之查驗報告格式，詳列船舶的查驗結果、已採取措施、建議船長或所有人的改正措施等項目，交予受檢船舶船長備查。同時，假使船舶的缺失未改正，在衡量缺失對船舶航行安全的嚴重性，認為有必要予以留置或放行的情況，對於港口國應採取的措施，諸如船旗國、下一停靠港口國、國際海事組織及船級協會等相關單位機構的通報等，亦提供詳細的規定說明。在船旗國部分則是對於船旗國在接到港口國的扣船通知後，提供如附錄七介紹船旗國缺失報告的意見註解，儘可能迅速通知負責機構其對於扣船所採取的改正措施，與相關的查驗港口國管制官員、總部電話住址及查驗負責人等項目。有關1973 / 1978 年防止船舶污染國際公約的違規報告部分則是建議港口國在發現船舶有違反1973 / 1978 年防止船舶污染國際公約嫌疑時，最好能在發現違反缺失 60 天內，適當依照附錄五及六等所提供的報告內容，盡快通告船舶船旗國。同時，船旗國在接到港口國有關違規通知時，亦應儘快通報相關的認證機構，建議其應立即採取的相關措施。

(六)、第六章「複檢程序」：主要係受檢船舶的權責機構對於相關公約締約國及國際海事組織等，有關船舶缺失適時一般性改正的通報程序建議。

另外，在 1999 年 11 月第 21 次國際海事組織會議，所決定採用的 A882(22)決議案[11]，則對於 1995 年有關號港口國管制程序的 A787 決議案提出相關更新修正。至於其修正項目除對原決議案第一至四章的程序內容做部分修正外，最主要特點係新增 1998 年 7 月 1 日生效的國際安全管理章程中，有關港口國管制新規定部分。另外尚增加附錄 4A，提供港口國管制有關1969 年國際船舶噸位丈量公約的指導建議，並對原 A787 決議案附錄四有關船舶證書與文件列表，附錄五、六及七等報告內容格式各作若干小幅度修訂。

## 肆、港口國管制的區域性合作發展



儘管單一國家的港口國管制即可加強提升船舶安全及海洋環境保護，不過，區域性聯繫協調將可更加確保國際上，對於次標準及不符標準船舶禁止取締工作的有效實施。如果不採取區域性協調聯繫，船舶操控人將使其船舶改至其他未執行港口國管制或查驗較不嚴格的地區停泊。如此將嚴重妨礙到依規定施行適當查驗國家港口的經濟情況。為去除上述情形，並廣泛改善查驗工作效能，世界各國紛紛相繼參加許多原已存在，或新建立的區域性港口國協定。

在上述第一個例子中，這樣一個協議包括船舶資料交換，及實施查驗後紀錄結果等，這些資訊在下一港口對於一最近未經查驗船舶的目標確定是相當重要的。通常，船舶在先前六個月內已經查驗後，除有明顯缺失外，不需再次查驗[12]。另一項促使地區中其他港口合作原因在於確保一已被確認為次標準船的有效監控。特別應用在擁有較少缺失被要求至下一港口前改善，而允許其航行的船舶。此船舶將被以兩港口間持續不斷的資訊交換作監控。無論如何，區域性合作的最大優點係在於確保所有國家均能以一致方式實施港口國查驗作業。最終，關於地區中扣船及港口國管制的訓練實施作業均能提供一相同標準程序原則。

現行運作中的區域港口國管制協議組織共有七個[13]，簡述如表二。至於詳細說明，請參閱表三所示：

表二 現今國際間各重要區域性港口國管制協議組織

協議名稱		簽署日期	簽署地點
一、	巴黎港口國管制協議 (巴黎備忘錄)	1982 年 7 月 1 日	巴黎(法國)
二、	拉丁美洲港口國管制協議 (拉丁美洲協議)	1992 年 11 月 5 日	威納地美爾(智利)
三、	亞太平洋港口國管制協議 (東京備忘錄)	1993 年 12 月 2 日	東京(日本)
四、	加勒比海地區港口國管制協議 (加勒比海備忘錄)	1996 年 2 月 9 日	基督堂市(巴貝多)
五、	地中海地區港口國管制協議 (地中海備忘錄)	1997 年 7 月 11 日	瓦勒他(馬爾他)
六、	印度洋港口國協議備忘錄 (印度洋備忘錄)	1998 年 6 月 5 日	普利托里亞(南非)
七、	中西非地區港口國管制協議備忘錄 (阿布加備忘錄)	1999 年 10 月 22 日	阿布加(奈及利亞)

另外，波斯灣及黑海兩個區域性港口國管制協議，則是現行正在發展中的未來區域港口國管制協議。至於有關各區域性港口國管制協議組織的分佈情吞，詳請參照圖一所示。

一、 波斯灣地區

保護海洋環境地區組織(ROPME)港口國管制第一次起草協議及其實行訓練程序的補充，由海事共同安全救助中心(MEMAC)協同波斯灣互助協調會(GCC)及國際海事組織(IMO)，在

1999 年 7 月於巴林的麥納瑪討論協議。該會議係由巴林、科威特、阿曼、卡塔爾、沙烏地阿拉伯及西非地區公署的阿拉伯聯合大公國派代表為觀察員參與。雖第二次會議日期及地點尚未決定，然預期將會進行一港口國管制備忘錄簽署作業，並且決定其秘書處及資料中心所在地。

## 二、 黑海地區

黑海地區港口國管制組織的第一次籌備會議於 1999 年 9 月 14 至 17 日，在保加利亞的瓦爾納舉行，由保加利亞、喬治亞、羅馬尼亞、俄國聯邦、土耳其及烏克蘭等派代表參加。該會議並由國際海事組織(IMO)與丹麥環境保護署(DEPA)共同資助籌組。會議中協議訂定一備忘錄草案，並且考慮規劃一套訓練計畫草案。其備忘錄預定於 2000 年 4 月在土耳其的伊斯坦布爾正式簽署完成付諸實施。

## 伍、 國際海事組織的技術援助

國際海事組織於 1991 年 11 月第 17 次會議中通過 A682 號決議案，參照歐洲地區在 1982 年正式通過完成的巴黎備忘錄為範本[14]，在船舶管理及卸貨工作上達成區域性合作，目的在於根除次標準船及在國際世界建立港口國管制等制度。該決議案促使各有關當局參與巴黎備忘錄及其他國家參與港口國管制作業實施。無論如何，其結論在於建構世界上其他地區的區域性協定，並且藉由區域間合作的資料協調系統相互交換港口國管制資訊，裨益違法案件調查作業。

自此國際海事組織便相當主動協助會員國盡力排除次標準船，並在過去幾年中參與各區域性港口國管制協議的準備及議訂合作等協調整合作業。期能透過此一整合程序更進一步促進區域性組織建制，有效實施其各區域間合作協議事項，尤其是其資訊傳輸的統一格式化。有關此一整合作業，來自區域內外的有力支持是必要的，尤其在多數為發展中國家所新建立的港口國管制協定。就區域內而言，所有主動參與會員國應嚴格執行協定內容。另就區域外而言，一方面經由其他運作完善的地區協定所提供專業技術及一般性指導，另一方面則由捐贈者所提供實施查驗培訓課程的援助資金等。

國際海事組織正積極發展一項用以協助各區域港口國管制協定順利實施的全球性計畫，其工作涵括有彼此間運作協調、人力資源能力發展及資訊交換合作等。經由在一般性作業疑難中，協定實施及區域間的互動等所得經驗，將更加提昇全球性合作工作推展迫切性及有效性。該全球性計畫活動的規畫工作項目等，簡述如后[13]：

1. 在國際海事組織總部由組織幹事及現存各港口國管制協定的各資料中心主管等，進行為期三天研討會議。其目的在於分享一般性問題處理經驗，並且協助各區域性港口國管制組織施行的協調合作及鑑定各所需技術援助的範圍及優先順序等。(預計 2000 年中旬實施)
2. 藉由其他港口國管制協議組織的專家支援，確實提昇對新成立區域性協議組織的目標顧問輔助任務工作效能。
3. 針對各新成立區域性協議組織的秘書幕僚主管、副主管、資訊中心主管、副主管(或技術幕僚人員)舉行更專業研討會議或實作討論等，藉以提供另一共同分享經驗及更新資訊，及討論有關港口國管制實施的相互協調及合作實務進展情形。

4. 國際海事組織積極參與區域性港口國管制委員會會議。

## 陸、結論與建議

全球世界各地的區域性港口國管制才剛剛開始起步。未來發展將著重在資訊及協調等作業程序及訓練等交流方面，將進行更正面積極意義的工作項目。若能有效蒐集更豐富相關統計資料及數據等，並且能與其他港口國管制協議組織秘書處作資訊交流，其結果將大幅提昇對有關海路運輸次標準船的認識。然此資訊效能不僅相當有用，其亦可提供海事團體對於海上意外事故案件的原因調查，較以往有較佳的分析及準確查明機會，以有效防止意外事故再次發生。

另外，其所提供資訊亦將有效協助港口國管制作業的順利運作。尤其對於長期以來，因船舶業者心態改變，導致傳統上經常被忽視未予以解決問題，提供一有效的因應對策。縱使竭力改善船旗國確保第一線船舶管理的有效實施，國際海事組織仍認為先期工作推展將是極為困難。同時有效區域性協議制度的工作推展項目等，概括有查驗及扣船程序的協調、國際認可丈量查驗人員證書及區域間資訊傳遞等作業，均對於船旗國與港口國所賦予的管理職責造成相當影響。另區域性港口國管制的控制程序業已開始實施，今後船旗國本身對船舶管理的改善努力及有效執行等，將是確保船舶海上航行安全的最重要工作一環。

## 參考文獻

1. ‘港口國管制規定對我國海運發展與港埠管理之影響及因應對策’，交通部運輸研究所，中華民國 85 年 6 月。
2. ‘Port State Control’, Section D, USCG Marine Safety Manual (II) : Materiel Inspection, May 2000.
3. ‘International Convention for the Safety of Life at Sea’, Edition 1992.
4. ‘船舶安全管理系統驗證規範 (Rules for Certification of Safety Management System ; ISM Code)’，中國驗船中心，中華民國 85 年 8 月。
5. ‘一九七三/一九七八年防止船舶污染國際公約’，中國驗船中心，中華民國 83 年 1 月。
6. ‘一九七八年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約 (暫譯本)’，中國驗船協會，中華民國 68 年 9 月。
7. ‘International Convention on Tonnage Measurement of Ships’, June 1969.
8. ‘Convention Concerning Minimum Standards in Merchant Ship’, October 1976.
9. ‘International Maritime Organization’, <http://www.imo.org/>
10. ‘Procedures for Port State Control’, IMO Resolution A.787(19), November 1995.
11. ‘Amendments to the Procedures for Port State Control’, IMO Resolution A.882(21), November 1999.
12. ‘Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region’, 1994.
13. ‘Port State Control - An Update on IMO’s Work’, IMO News, November 2000.
14. ‘Paris Memorandum of Understanding on Port State Control’, July 1982.

參考書目

1. 'A Guide to Port State Control', Lloyd's Register, May 1996.

2. Kasoulides, George C, 'Port State Control and Jurisdiction', Kluwer Academic Publishers, 1993.

3. 'International Convention on Load Lines', April 1966.

4. 'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978', Edition 1993.

5. 'STCW Convention Resolution of the 1995 Conference', IMO London, 1996.

6. 'STCW Code', IMO London, 1996.

7. 'International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention', 1978.

8. 'Amendment on International Convention for the Safety of Life at Sea', 1992.

9. 'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978', As Amended in 1995.

10.'Report of Inspection in Accordance with the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region', 1994.

11.'Tokyo Memorandum of Understanding', April 1994.

12.'Paris Memorandum of Understanding on Port State Control', <http://www.parimou.org>

13.'Establishing of the Tokyo MOU, Memorandum of the Understanding on Port State Control in The Pacific Region', <http://www.iiinet/tokyomou>

14.'United States Coast Guard Port State Control', <http://www.dot.gov/dotinfo/uscg/hq/g-m/psc>

15.'一九七四年海上人命安全國際公約之研究'，中國驗船協會，中華民國 68 年 6 月。

16.'關於一九七四年海上人命安全國際公約之一九七八年議定書之研究'，中國驗船中心，中華民國 68 年 12 月。

17.'一九七四年海上人命安全公約國際公約之一九八三年之修正案'，中國驗船協會，中華民國 73 年 10 月。

18.'關於一九七三年防止船舶污染國際公約一九七八年議定書附錄之一九八四年修正案'，中華民國海運研究發展協會，中華民國 78 年 11 月。

19.'船舶檢驗與發證統一制度國際會議之戴事文件：一九六六年國際載重線公約一九七四年海上人命安全國際公約之一九八八年議定書'，中華民國海運研究發展協會、中國驗船中心，中華民國 79 年 7 月。

20.'一九七四年海上人命安全國際公約一九八八年至一九九 0 年修正案'，中國航海技術研究會與財團法人中國驗船中心，中華民國 80 年 12 月。

表三(a) 現行國際間各重要區域港口國管制備忘錄比較表

名稱	巴黎備忘錄	東京備忘錄
項目		

869-12	18 個	18 個
觀察員組織	Japan，USA，IMO，ILO，Tokyo MOU，Iceland	Brunei，USA，IMO，ILO，ESCAP，Paris MOU，Indian Ocean MOU
目標船查驗率	年度船舶查驗目標率 25% （平均一國家）	2000 年年度地區 50%的船舶查驗目標率（於 1996 年達成）
相關公約、文書	LL 1966 and LL PROT 1988 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978，1988 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69 ILO Convention No.147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No.147
特別注意事項	一、 發現缺失經由領港或港務主管機關回報的船舶 二、 載運危險或污染性貨物而未回報其相關資料的船舶 三、 其他主管機關報告或通知為目標對象的船舶 四、 船長或其他船員回報為目標對象的船舶 五、 船舶在過去六個月內遭其船級協會暫停其營運	一、 客船，駛上駛下船，散裝船 二、 可能引發特別危險之船舶 三、 第一次到港或有十二個月以上時間未到本港的船舶 四、 船舶船旗國過去三年的平均缺失率高於平均值以上 五、 缺失改善後被准允離港的船舶 六、 發現缺失經由領港或港務主管機關回報的船舶 七、 載運危險或污染性貨物而未回報其相關資料的船舶
簽署日期	1982 年 7 月 1 日	1993 年 12 月 2 日
正式語言	英文，法文	英文

表三(b) 現行國際間各重要區域港口國管制備忘錄比較表

名稱 項目	拉丁美洲協議	加勒比海備忘錄
會員國數目	12 個	20 個
觀察員組織	IMO，CEPAL	IMO，ILO，CARICOM，IACS，Auguilla，Montserrat，Turks & Caicos，Canada，USA，Netherlands，Paris MOU，Vina del Mar MOU，Tokyo MOU
目標船查驗率	三年內平均每個國家 15%的年度船舶查驗目標率	三年內平均每個國家 10%的年度船舶查驗目標率

相關公約、文書	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No.147
特別注意事項	一、 客船，駛上駛下船，散裝船 二、 可能引發特別危險之船舶 三、 最近發現多項缺失的船舶	一、 第一次到港或有十二個月以上時間未到本港的船舶 二、 缺失改善後被准允離港的船舶 三、 發現缺失經由領港或港務主管機關回報的船舶 四、 證書不適當的船舶 五、 載運危險或污染性貨物而未回報其相關資料的船舶 六、 船舶在過去六個月內遭其船級協會暫停其營運
簽署日期	1992 年 11 月 5 日	1996 年 2 月 9 日
正式語言	西班牙文，葡萄牙文	英文

869-13

表三(c) 現行國際間各重要區域港口國管制備忘錄比較表

名稱 項目	地中海備忘錄	印度洋備忘錄
會員國數目	10 個	15 個
觀察員組織	IMO，ILO，EC	IMO，ILO PMAESA
目標船查驗率	三年內平均每個國家 15%的年度船舶查驗目標率	三年內平均每個國家 10%的年度船舶查驗目標率
相關公約、文書	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No.147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69 ILO Convention No.147

特別注意 869-14	一、 第一次到港或有十二個月以上時間未到本港的船舶 二、 缺失改善後被准允離港的船舶 三、 發現缺失經由領港或港務主管機關回報的船舶 四、 證書不適當的船舶 五、 載運危險或污染性貨物而未回報其相關資料的船舶 六、 船舶在過去六個月內遭其船級協會暫停其營運	一、 第一次到港或有十二個月以上時間未到本港的船舶 二、 缺失改善後被准允離港的船舶 三、 發現缺失經由領港或港務主管機關回報的船舶 四、 證書不適當的船舶 五、 載運危險或污染性貨物而未回報其相關資料的船舶 六、 船舶在過去六個月內遭其船級協會暫停其營運
簽署日期	1997 年 7 月 11 日	1998 年 6 月 5 日
正式語言	英文，法文，阿拉伯文	英文

表三(d) 現行國際間各重要區域港口國管制備忘錄比較表

名稱 項目	阿布加備忘錄	黑海備忘錄
會員國數目	16 個	6 個
觀察員組織	IMO，ILO，MOWCA，Burkina Faso，Mali	IMO，ILO
目標船查驗率	三年內，平均每個國家 15%的年度船舶查驗目標率	三年內，平均每個國家 15%的年度船舶查驗目標率
相關公約、文書	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No.147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73 / 78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No.147

特別 注意 事項	一、 第一次到港或有十二個月以上 時間未到本港的船舶 二、 缺失改善後被准允離港的船舶 三、 發現缺失，經領港或港務主管 機關回報的船舶 四、 證書不適當的船舶 五、 載運危險或污染性貨物而未回 報其相關資料的船舶 六、 船舶遭船級協會暫停其營運	一、 第一次到港或有十二個月以上 時間未到本港的船舶 二、 缺失改善後被准允離港的船舶 三、 發現缺失經由領港或港務主管 機關回報的船舶 四、 證書不適當的船舶 五、 載運危險或污染性貨物而未回 報其相關資料的船舶 六、 船舶其船級協會暫停其營運 七、 其他主管機關報告或通知為目 標對象的船舶
簽署日期	1999 年 10 月 22 日	尚未簽署
正式語言	英文，法文	未定

(資料來源：IMO NEWS，2000)



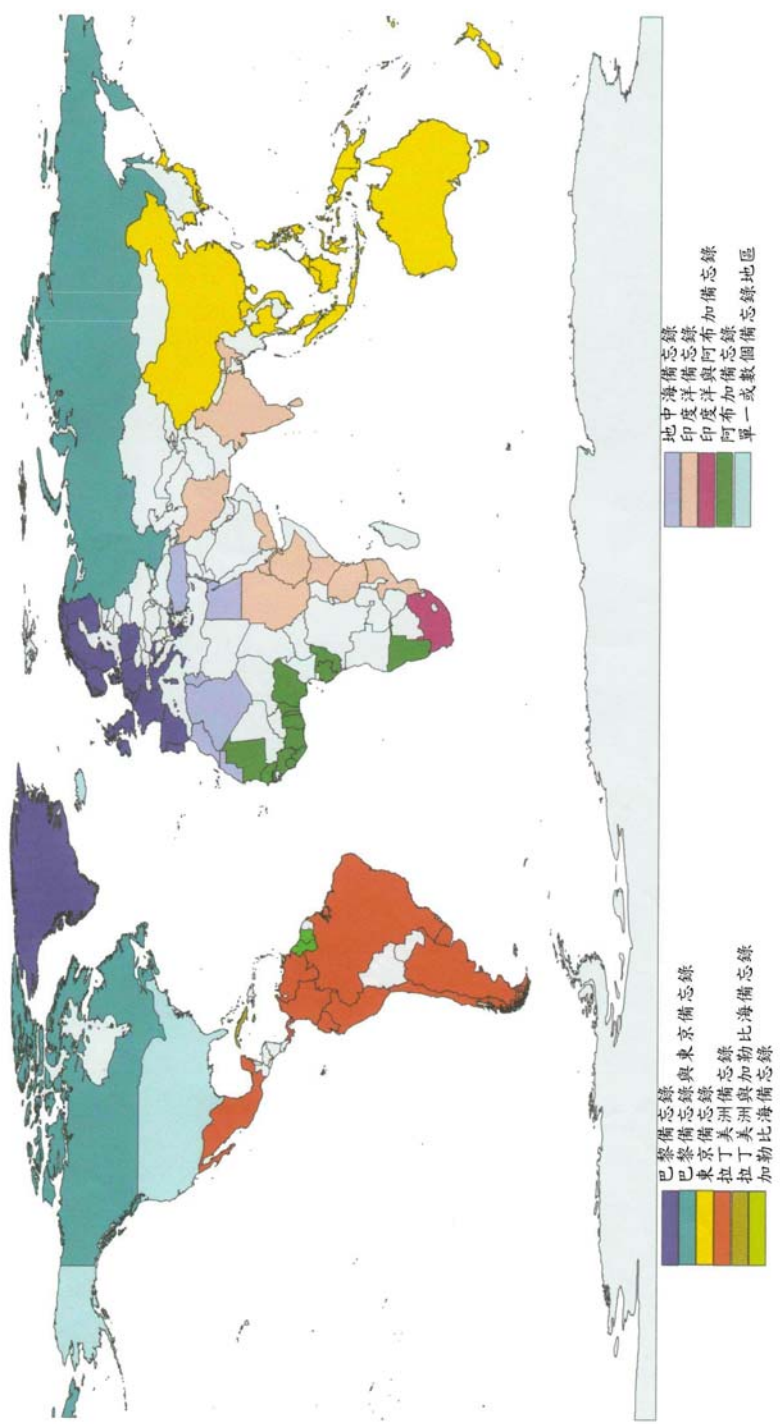


圖 1 全球港口國管制之區域性協議