

出國報告（出國類別：進修）

赴比利時安特衛普 APEC 參加港口營運 與法律觀點課程

服務機關：臺灣港務股份有限公司台中分公司

姓名職稱：助理工程師 吳孟書

派赴國家：比利時

出國日期：106 年 03 月 19 日至 106 年 03 月 31 日

報告日期：106 年 06 月 09 日

內容大綱

壹、目的

貳、進修過程

參、心得與建議

壹、 目的

本次赴安特衛普港口培訓中心 APEC 參加港口營運與法律觀點課程，學習相關海事法規以及安特衛普港口運作模式，以提升本職專業知能及拓展國際視野，也期許未來能將此次上課所學應用於工作。

安特衛普港口培訓中心 APEC 是安特衛普港港務局旗下無營利的子公司，專職舉辦各項港口培訓研討會與訓練課程，自 1977 年創辦以來已有世界各地約 15000 多人參加過其舉辦之研討會與課程，世界各國的港口專業人士和專家透過 APEC 研討會的分享和學習，將知識從一個港口專業人員轉移到另一個港口專業人員，讓世界各國公共海事部門與私營海運相關從業人員能互相交流並傳承各國相關海事知識與技能的機會。

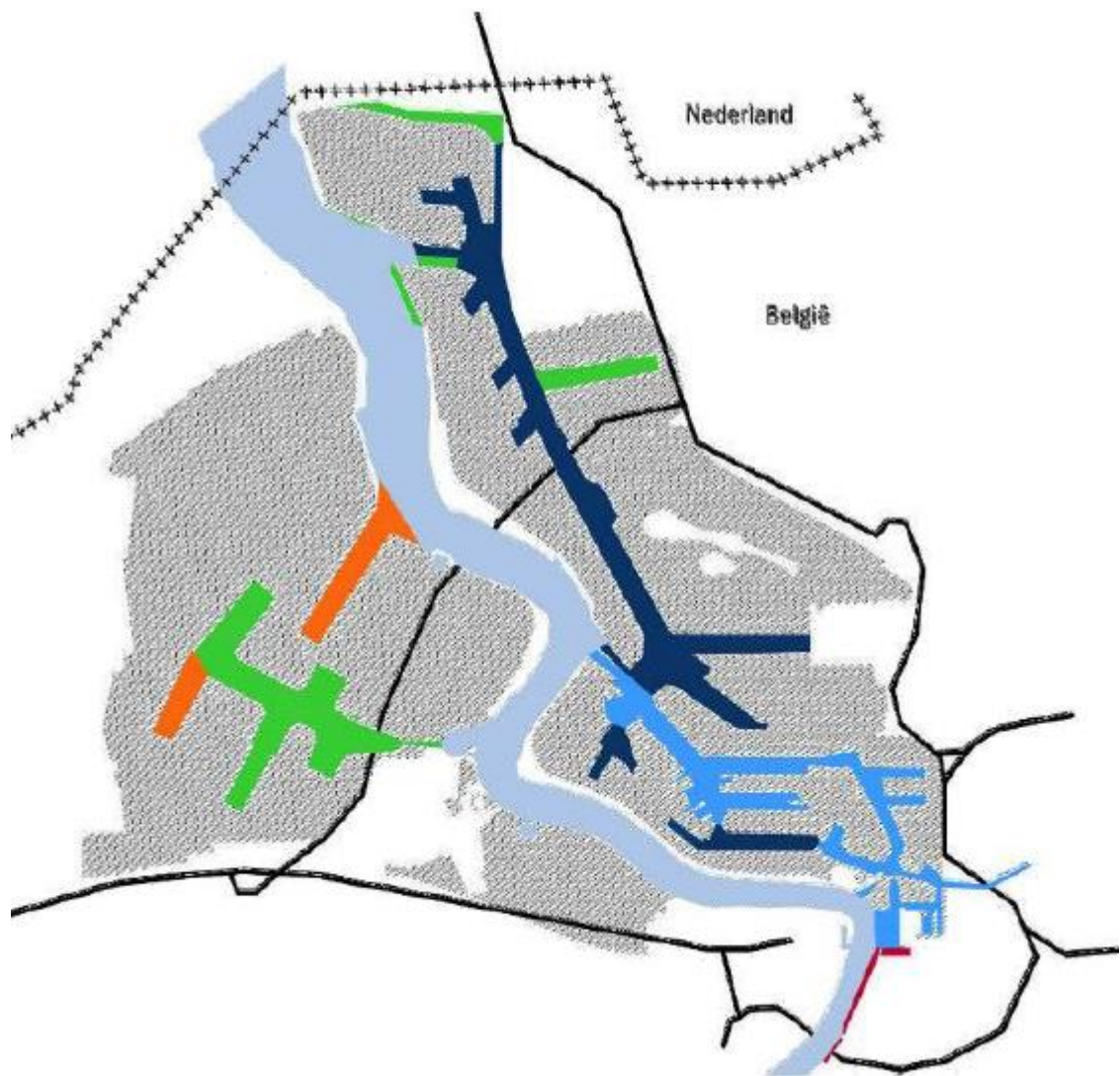
目前 APEC 除了提供固定的海事相關課程以外，還有專門的客製化相關課程，可依據客戶要求提供個別解決方案，甚至能夠為碼頭工人提供專司的技能培訓研討與安全教育訓練，此方式的客製化課程令人感到驚艷。

貳、進修過程

日期	課程
(一).03 月 20 日	安特衛普港介紹 歐洲主要港口位置與功能差異 引導參觀部分安特衛普港區
(二).03 月 21 日	船舶扣押 ARREST ON VESSELS
(三).03 月 22 日	物流 LOGISTICS
(四).03 月 23 日	港口特許承租 CONCESSION
(五).03 月 24 日	海事仲裁 MARINETIME ARBITRATION
(六).03 月 27 日	參訪世界海關組織 WCO
(七).03 月 28 日	參訪澤布呂赫港 Zeebrugge - 港口介紹簡報 參觀布魯日曆史悠久的市中心
(八).03 月 29 日	海運保險 MARINE INSURANCE
(九).03 月 30 日	提單介紹 運輸單據
(十).03 月 31 日	APEC 問與答 研討會閉幕式

一、安特衛普港介紹 03/20 課程

(一).安特衛普港口發展歷程



■ River Scheldt

— 主要道路

+++ 國界

■ 十九世紀以前: 舊河道港區

■ 1811 – 1930: 翻新舊河道港區並開始向北擴張港區範圍至 Van Cauwelaert船閘

■ 1951 – 1965: 1951開始執行Marshall計畫建設石化碼頭及專屬管道並將港區範圍擴建至最北面之國境邊境(與荷蘭之邊界)

■ 1970 – 2000: 持續擴建相關碼頭至本世紀

■ 2000 -: 2000年後新建碼頭區域

- 港口範圍 – Total area: 12,068ha
 - Quay length: 172 km
 - Railway: 1,061 km
 - Roads: 430 km
 - Covered storage space: 610 ha

(二).安特衛普港相關組織:

安特衛普港務局

- (1).管理港區內相關基礎設施如：碼頭- 橋樑-船閘-土地。
- (2).船舶交管相關作業。
- (3).貿易相關設施。
- (4).市場營銷與港口品牌經營活動。

(三).安特衛普港貨物種類與相關貨量可區分五種主要類型：貨櫃貨物、液體散裝、乾散貨、散貨和駛上駛下貨。

(1).貨櫃貨物占比 54%

2016 年安特衛普港貨櫃總運量 1670 萬 TEU，碼頭可停靠最大的貨櫃船為 19000TEU，部分貨櫃碼頭改用最先進的自動化裝卸，橋式起重機平均裝卸動作為 40move/hr。

(2).液體散裝占比 32%

液體產品通常在大型油罐車或通過管道運輸到下一個目的地如原油、汽油、燃油、植物油甚至酒，大量液體散裝每年通過安特衛普港轉運至歐陸其他國家。

(3).乾散裝占比 7%

乾散貨指糧食、煤炭、鐵礦石、水泥、糖、鹽和沙石等。大量乾散貨裝卸於安特衛普港被加工成建築產品如高爐採用鐵礦石和煤炭生產鋼鐵，還有許多酵母大量進口，用於製作啤酒或威士忌，2016 年安特衛普港散裝總量- 1260 萬噸。

主要從全球進口：南非，俄羅斯，阿爾及利亞。

(4).散貨占比 7%

紙漿、原木、可可、鋼捲、部分風力發電機等。這些都是可以利用貨櫃運輸或

散裝船運輸的產品，為了能夠提升裝卸效率，這些散貨通常被包裝在托盤、箱子或機架中讓起重機或叉車可輕鬆裝卸貨物，安特衛普的碼頭工作人員在這方面的專業裝卸貨技術擁有良好的聲譽，使得安特衛普能夠成長為世界領先的散貨港。

(5). 駛上駛下貨

安特衛普港擁有多個駛上駛下碼頭，可以運送新車、二手車、機器、重型機械及其他車輛，這些駛上駛下碼頭擁有高度的專業技術和管理，也擁有運送車輛的專用設備，所有碼頭採用三式聯運通道，這代表著小汽車、重型機械和相關貨物能快捷靈活地送到終端客戶手中。

二、 船舶扣押 ARREST ON VESSELS 03/21 課程

船舶的扣押主要有三個功能：

- (一).臨時補救。
- (二).相關管轄權。
- (三).索賠提供擔保。

通常船舶扣押作為臨時補救措施，使其提供擔保和保釋。在二十世紀五十年代，需要一種國際化的方法。因此 1952 年 5 月 10 日各締約國於布魯塞爾簽署“船舶扣押國際公約”比利時為此公約的主要倡議者，而世界海事組織曾在 1999 年簽屬“日內瓦扣押公約”，但因“日內瓦扣押公約”不符合海洋國家的利益而最終告吹，所以目前關於扣押海上船隻的主要國際文書仍然是 1952 公約，此公約共計 18 條。重要條文如下：

第一條

在本公約中，以下詞語具有特此賦予他們的含義：

- (1) “海事索賠”是指由以下一項或多項引起的索賠。
 - (a) 任何船舶在碰撞或其他情況下造成的損害。
 - (b) 任何船舶造成的生命損失或人身傷害或與任何船舶的運行有關。
 - (c) 打撈。
 - (d) 關於任何船舶的使用或租用的協議，無論是由租船人還是其他方式。
 - (e) 通過租船契約或其他方式在任何船舶上運送貨物的協議。
 - (f) 貨物的丟失或損壞，包括在任何船舶上運載的行李。

- (g) 共同海損。
- (h) 船舶抵押契約。
- (i) 拖帶行為。
- (J) 引航費。
- (k) 凡提供給船舶進行操作或維修的貨物或材料。
- (l) 任何船舶或碼頭的建設、維修或設備費用。
- (m) 船長、軍官或船員的工資。
- (n) 船長的付款，包括托運人、承租人或代理人代表船舶或其所有者支付的費用。
- (o) 對任何船舶所有權的爭議。
- (p) 任何船舶的共有人對該船舶的擁有權、 就業權或收益的爭議。
- (q) 任何船舶的抵押。

第二條

懸掛其中一個締約國國旗的船隻可以在任何締約國的管轄範圍內就任何海事請求而被扣押，但不涉及其他索賠，但本公約不得視為延長或限制其現有國內法律或法規規定的任何政府或其部門公共機構、碼頭或海關當局有任何權力，以逮捕、扣留或以其他方式阻止船隻航行在其管轄範圍內。

第三條

(1) 索賠人可以在海事請求產生後逮捕的特定船舶或依海事請求而擁有特定船舶，即使被扣押的船舶準備航行，該船的船東也是如此，但除第一條(o)，(p) 或(q) 中列舉的任何海事請求之外，不得對涉及該索賠的特定船舶以外的船隻進行扣押。

(2) 船舶所有股份由同一人擁有時，應視為同一所有權。

(3) 船舶不得在同一索賠人同一海事請求下在任何締約國一個或多個管轄區內被扣押，也不得多於一次保釋或一艘船舶在任何該等司法管轄區內被扣押，或在該司法管轄區內獲得保釋或其他安全保證以釋放該船舶或避免受到威脅的扣押。

(4) 當船舶所有權因租船契約被轉移至租船人時，租船人非船舶所有人，租船人對於該船之相關海事請求須負法律責任依此公約相關條款，索賠人得扣押該船隻或對該租船者所有之船隻，而非船舶所有人之其他船隻，此條款適用於任何單一事件中，該船隻相關租船人非船舶所有人為應負法律責任。

第四條

船舶只能在法院或被扣押的締約國之適當司法機關的授權下被逮捕。

第五條

法院或其管轄範圍內的其他適當的司法機關被捕，應允許在提供足夠的保釋或其他保證的情況下釋放船舶，但在船舶因涉及的任何海事請求而被捕的情況下在第一條（o）和（p）中的種情況下，法院應在雙方就保釋或其他安全的充分性達成協議下釋放船舶。

第六條

無論在任何情況下，索賠人是否因為扣押船舶或為保護船隻而提供的保釋費或其他保證金的費用承擔賠償責任，應由締約國一方的法律確定其管轄權被扣押或申請。

第七條

（1）逮捕國家的法院，如果逮捕國家的國內法賦予法院管轄權，或在下列情況之一的情況下，有權根據案情審理案件。

（a）如果索賠人在被扣押國家有慣常居所或主要營業地點。

（b）如果該起訴是在扣押的國家發生。

（c）索賠涉及到扣押的船舶航行。

（d）如果在 1910 年 9 月 23 日在布魯塞爾簽署的索賠是出於衝突或“國際公約”第 13 條所規定的統一某些關於船隻之間碰撞的法律規則的情況。

（e）索賠是否用於補救。

（f）索賠是否為扣押船舶的抵押。

（2）如果船舶在其管轄範圍內被扣押的法院沒有管轄權決定案情，根據第 5 條給予的保釋或其他保證，以取得船舶的釋放，應具體規定作為擔保滿足任何最終可由具有管轄權的法院判決以及索賠人應向具有該管轄權的法院提起訴訟的國家的法院或其他適當的司法機關。

（3）如果雙方同意將爭端提交給特定法院的管轄範圍以外的其他司法管轄區域內被扣押或進行仲裁，則法院或在其管轄範圍內的其他適當的司法機關可以應索賠人請求進行訴訟。

（4）在上述兩段提到的任何情況下，如果訴訟沒有在規定的時間內提出，被告可以申請釋放船舶，保釋或者其他擔保。

（5）本條不適用於 1868 年 10 月 17 日修訂的萊茵河航運公約規定的情況。

第八條。

(1) 本公約的規定適用於懸掛任何締約國國旗之任何船隻。

(2) 懸掛非締約國國旗的船隻可以在任何締約國的司法管轄區內對第 1 條所列的任何海事請求或締約國一方允許的任何其他索賠提起扣押。

(3) 然而任何締約國有權全部或部分地將本公約的利益排除在外，任何非締約國政府或任何未經逮捕時的其習慣居住地或主要地點的人在其中一個締約國的業務。

(4) 本公約不得修改或影響各有關締約國有關在其國旗的管轄範圍內由其慣常居所或主要地點在該國的業務。

(5) 除原始要求人以外的第三方提出海事請求，無論是通過代位、轉讓還是其他方式，第三方為本公約的目而被視為具有相同的慣常居所或主要營業地點為原申請人。

第九條

本公約的任何規定均不得解釋為構成訴訟權利，除了本公約的規定外，根據法院所追究的法律不會產生訴訟，也不構成任何不附帶的船舶優先權根據這種法律或根據“海上扣押權和留置權公約”如果適用的話。

第十一條

締約國承諾將由於本公約的解釋或適用而產生的國家之間的爭端提交仲裁，但這不應影響已同意向國際法院提交爭端的締約方義務。

三、 物流 LOGISTICS 03/22 課程

物流的概念最早可能是以在二戰中，圍繞戰爭物資供應，美軍建立的後勤理論為原型的，當時的「後勤」是指將戰時物資生產、採購、運輸、配給等活動作為一個整體進行統一布置，以求戰略物資補給的費用更低、速度更快、服務更好。後來將「後勤」體系移植到現代經濟生活中，才逐步演變為今天的物流，物流系統也可像網際網路般促進全球化，在貿易上若要更進一步與世界連繫，就得靠良好的物流管理系統。

港口在物流鏈中的最大作用就是物體在位置移動過程中的結點，安特衛普港作為歐洲主要樞紐港其物流優勢如下：

(一).優良的地理位置

安特衛普地處西北歐中心，具有距離短、時間快、費用低等優勢，水路交通發達有

多條內河航線、鐵路、公路、管道直接匯集，可以直接成為散貨和貨櫃的裝卸、運輸和倉儲中心。

(二).完善的基礎建設

安特衛普港基礎建設完整，且具備完善的倉儲體系與倉儲物流技術，擁有比利時最是大倉儲分撥中心和物流中心，包含 540 萬平方米的封閉式倉庫、30 萬立方米的筒式倉庫，擁有 400 多公里公路配銷等優勢。

(三).業務資訊化

物流管理中資訊自動化相當重要，相關工作數據的資訊電腦化以提高工作效率，更能更準確地交換相關運輸文件減少作業時間，安特衛普港務局為滿足客戶的需求再報關、報驗、包裝、向量控制、庫存管理、訂貨處理和開具發票的全方位服務，創造一體化的 APCS 資訊系統。

(四).人員素質

在自動化日益提高的今天，港口需要的人員數量逐漸減少，但對人員素質的要求卻越來越高，將來港口之間的競爭在某種程度上就是人員的競爭，比利時擁有完善的教育體系且當地人具有多國語言優勢。

(五). 政府提供多項投資與管理措施

安特衛普港是政府 100 %控股的公共法人，因為港口的建設耗資較為巨大，很難讓民間資本獨立完成，因此在港口的初期建設時離不開政府的支持，其次在港口的發展過程中，政府可以製定正確的行業競爭規則以及一系列政策法規保證港口健康發展，例如比利時港務局可以將港口周圍用地以出租、出讓的方式吸引大型製造企業群聚於港口周圍，形成經濟腹地作為港口發展的必要支撐。

四 、港口特許承租 CONCESSION 03/23 課程

世界各國港口部門廣泛使用特許承租，港口特許權是一種政府將經營權轉讓給私營企業的合約，然後從事政府批准的活動，並受制於合約條款，合約可能包括由特許公司建造基礎設施或合約到期後須將場地恢復原狀，這種碼頭特許權方式可將經營合約與管理合約區別開來，另一方面則是港口私有化。允許政府保留對港口土地的最終所有權和港口經營和建設活動許可的責任，進而維護公共利益，同時又減輕

了政府的實際操作風險和財務負擔。

安特衛普港是一個地主型港口，這代表港務局擁有和管理安特衛普港的土地權利，並照特許經營權政策讓企業有效使用土地，港務局的物業部門管理約 4 千萬平方米的土地，540 萬平方米的全封閉式倉儲面積。

安特衛普港對於該港的土地和倉庫採用高效管理策略，確保港口的特許經營得到永續的運作及土地高效使用同時發展創造附加價值，在訂製特許經營權政策下創造了許多特殊的條件，確保每個特殊條件能符合港口的願景和戰略並吸引更多的海運業務和增值業務。

安特衛普港的採購政策也一直將上述原則考慮在內，通過港口法港務局有優先拒絕權，這代表如果要購買或銷售任何不屬於港務局但位於港區的不動產，必須首先由港務局同意，這讓港務局可以明智擴大投資空間並使將其提供給特許經營市場。

特許經營權獲得是根據公開申請程序原則選出候選人，依平等原則盡可能遵守公開透明的程序，通過不同的媒體渠道（如：Gazet Van Antwerpen，De Lloyd，ATV 和港務局網站）公開通報某些地點的可使用性，在某些情況下港務局也可能決定安排保密的利益討論會，尤其針對哪些不具策略利益或覆蓋不到 5 公頃面積的地點。為了保持港口持續發展，安特衛普港務局董事會每年都會確定特許經營收費，確保可用土地得到最佳利用。

安特衛普港務局根據以下三個參數確定特許經營收費：

(一).土地位置

河邊碼頭的特許經營收費一般比船閘後方的碼頭為低，主要是為了鼓勵發展相關貨運業務。

(二).路面條件

硬質路面土地和未鋪面土地有所區別，在硬質路面土地或碼頭收取的特許經營費會比未鋪面的土地或碼頭高。

(三).業務活動種類

可以產生貨運業務的活動比那些不能產生貨運業務的活動徵收的特許經營收費更低。

目前安特衛普特許經營期海運業務最長特許經營期為 40 年，服務業務為 30 年。長期協議可保持與特許經營者之間穩定的合作，使得港口業務、吞吐量及就業率持續

成長，確定特許經營期後碼頭周圍地區的特許經營權海運業務與同在碼頭外提供業務服務之間有所區別：

(一).碼頭周圍地區的特許經營權

碼頭周圍地區是指碼頭(含水域)和第一公共道路、公共鐵路或鐵路旁軌之間的區域。第三方特許經營是指特許經營路段或位於水域區後方的非水域區相關特許經營。碼頭周邊特許經營考慮若干標準如轉運類型、空間使用、聯運的可能性、成本效益等，任何能為港口創造就業或其他附加值的 possibility。

(二).碼頭外區域的特許經營

碼頭外區域是指位於碼頭後面且適用於碼頭外特許經營的區域，此類投資必須有長期附加價值，倘若合約可被高效執行，最初特許經營期便容易獲得批准（對於碼頭周邊特許經營其他標準亦納入考慮範圍之內）特許經營者應在其自己最初特許經營期裡向港務局提供為期 5 年的證明文件，否則將被港務局縮短至最初批准的特許經營期或終止特許經營。

五、 海事仲裁 MARINETIME ARBITRATION 03/24 課程

海事仲裁是指海事爭議的雙方當事人，根據書面仲裁協議將他們之間發生的海事爭議提交某一國的海事仲裁機構或仲裁員裁決的制度，海事仲裁是解決海事爭議的重要途徑之一，仲裁作為解決海事爭議的一種方式，愈來愈被國際航運所採用主要原因有以下四點：

(一).充分自治

仲裁的本質就是當事人意思自治，當事人可享有最大限度的自主權，包括自主選擇仲裁機構、仲裁員、仲裁所使用的仲裁規則等。

(二).程式簡便

裁決自作出之日起即發生法律效力，對雙方當事人均有約束力，從而縮短了審理期限，提高了爭議解決的效率。

(三).資訊保密

仲裁實行不公開審理制度，未經當事人同意第三人不可旁聽案件審理，不公佈於媒體，這有利於防止資訊與商業秘密外泄。

(四).容易執行

1958 年聯合國在紐約通過的《關於承認和執行外國仲裁裁決公約》為國際社會提供了一項普遍接受的、簡便的承認及執行外國仲裁裁決的制度，根據該公約的規定締約國的仲裁裁決可直接申請在多達一百四十幾個締約國法院強制執行。

仲裁協議

爭議雙方提起仲裁的前提是雙方達成仲裁協議，仲裁協議是指當事人在合約中訂立的仲裁條款，或者以其他方式達成的提交仲裁的書面協議，可以在爭議發生之前或之後達成，有效的仲裁協議應包括以下三項內容：

- (一).仲裁請求的意思表示。
- (二).仲裁事項。
- (三).選擇的仲裁機構。

仲裁類型

海事仲裁的受案範圍，由於海事仲裁機構或仲裁員所解決的海事爭議範圍很廣類型也較多，一般有以下三類：

- (一).合約為基礎產生的爭議。
- (二).海上侵權行為產生的爭議。
- (三).特殊類型的爭議。

六、 參訪世界海關組織(WCO) 03/27 課程



關稅合作理事會(Customs Co-operation Council, CCC)於 1953 年 1 月 26 日在比利時首都布魯塞爾成立，並於 1994 年 10 月起採用世界海關組織(World Customs Organization, WCO)為其工作名稱，至 2013 年 1 月止共有 179 個會員。WCO 之主要工作包括發展國際貿易之共通語言—Harmonized System(國際商品統一分類制度)、關稅估價制度—GATT1994 第七條執行協定(關稅估價協定)、調和非優惠性原產地規則、制定「關務程序簡化與調和國際公約」(京都公約)、制定「全球貿易安全與便捷標準架構」、查緝非法走私、提供訓練及技術合作等。其成立之宗旨、功能、組織運作及主要活動如下：

一、成立宗旨及其功能

(一).訂定、維持、支持及提昇各種國際措施，簡化對人員、貨物、運輸工具通過關稅領域之管理、有效的關務制度及程序以達到調和與一致，有助於經濟貿易和國家社會福利之發展。

(二).透過監管、查緝、守法評估等，加強各會員體及國際機構間成效，打擊關務違規案件。藉由加強會員體及國際機構間之交流、合作人力資源培訓，改進關務行政之管理及方法並分享最佳作業方式等，以協助會員體面對現代化環境之挑戰，並能適應快速變動的環境。

(三).考慮技術觀點及經濟因素等方面，提供實際作法，使各國關務制度向最大程度之調和與一致。

(四).制訂公約草案。

(五).為確保公約之統一解釋與執行而擬訂建議方案。

(六).為解決公約之解釋與執行之爭議，提出建議意見。惟 WCO 終非司法單位，僅係提供持平意見。

(七).主動或被動提供有利害關係之政府關務資訊意見。

(八).本於權責與其他政府間組織建立合作關係。

二、組織運作

WCO 之主要組織為 WCO 會員、各委員會及秘書處，簡述如下：

(一) 理事會(The Council)

係 WCO 之最高決策機構，由各會員國之關務首長參加。理事會議每年定期於六月召開一次，通常於布魯塞爾舉行，或由理事會另行決定舉辦地點。

(二).秘書處(The Secretariat)

設於布魯塞爾，所有處理技術性事務之職位，包括正副秘書長、關稅與貿易事務、稽查與便捷化二處之正副處長及技術官員，均遴選自會員國之海關。秘書處官員約一一五人，其中秘書長、副秘書長及數位一級主管，由理事會選派，五年一任。另副主管及技術官員，由秘書長任命。另外各國可選派特定限期之專家，稱為技術專員，薪水由各國政府自行支付。

(三).政策委員會(The Policy Commission)：

成員共計二十四名，包括理事會主席、代表 WCO 六個區域之六位副主席及各區域依分配名額推選出之十七位會員國代表。

(四).財務委員會(The Finance Committee)：

由理事會選出十七個會員代表組成，每年集會一次，討論 WCO 財務面議題。

(五).常設委員會(The Permanent Technical Committee)

(六).調合分類委員會(Harmonized System Committee)

(七).查緝委員會(The Enforcement Committee)

本委員會於 1983 年設立，凡 WCO 會員均為此委員會成員，通常每年集會一次討論有關邊境管制之國際合作、防杜走私之措施等事項。

(八).關稅估價技術委員會(The Technical Committee on Customs Valuation)

關稅估價係 WTO 與 WCO 合作推動之議題之一，所有 WTO 會員均須遵守關稅估價協定；而 WCO 則設立關稅估價技術委員會，探討 WTO 關稅估價協定之技術面事項，以確保 WTO 會員對協定解釋及適用之一致性。

(九).原產地規則技術委員會(The Technical Committee on Rules of Origin)

(十).亞太地區組織(Asia Pacific Region)

為充分反映區域性利益，促使區域內會員擴大參與 WCO 事務，WCO 將全球劃分為六個區域管理(亞太、美洲、歐洲、北非與中東、中非與西非、東非與南非)，各區域之代表均 WCO 理事會之當然副主席，其中亞太區域組織包括遠東、東南亞、南亞及大洋洲地區之二十八個會員。本組織之主要活動係定期召開之關務首長及聯絡官會議。

(十一). 區域情資聯絡處(Regional Intelligence Liaison Office, RILO)

為促進會員國海關交換查緝情資，以防杜毒品走私及其他關務違章行為。WCO 在全球設有十個 RILO (轄區與前述各區域性組織不盡相同)，2012 年亞太地區之 RILO 設於南韓首爾。

三、WCO 之主要活動

(一).發展國際貿易之共通語言—HS 制度

「商品統一分類制度國際公約」簡稱 HS 公約，於 1988 年 1 月 1 日正式生效，HS 係指將各項貨品以 HS 六位碼的方式進行分類編號，如：洋娃娃為 9502.10；網球拍為 9506.51；優酪乳為 0403.10 等。現今 HS 公約全世界有超過 100 個以上之會員，即使非 HS 公約會員絕大多數均已採用 HS 制度，故約占 100%的貿易總額皆使用 HS 制度。

WCO 下 HS 委員會每年開會兩次，以制定 HS 貨品分類規則及維持 HS 制度得以符合國際貿易型態及科技之變化；HS 委員會為國際間唯一機構有權對關稅分類。至於為何要制定 HS 制度呢？其主要的目的有：為了方便關稅之徵收、統計國際貿易、訂定原產地規則、促進貿易便捷化、內地稅之徵收、運費之計算、監督管制性貨品(如有毒物質、藥品、化學武器、瀕臨絕種之動植物等)、以及查緝之用。

(二).關稅估價—GATT1994 第七條執行協定(關稅估價協定)

1947 年 10 月 30 日在日內瓦簽署 GATT 第七條處理進口貨品之估價問題；1981 年 1 月 1 日 GATT 1947 第七條執行協定生效；1994 年 4 月 15 日於馬爾喀什簽署烏拉圭回合諮商結果最終法案，作為關稅估價之基礎。目前採用此協定之國家占全球貿易總額的 70%左右。而 WCO 關稅估價技術委員會每年開會兩次，在技術層面上鼓勵一致解釋及採用此協定。WCO 為會員舉辦相關研討會，提供相關之協助，包括協助關稅估價管理之方法及控制。WCO 並研究採用此協定對經濟及財政之影響及偽報交易價格等之影響，並出版如何執行關稅估價之手冊等。關稅價格為課稅、貿易統計、關稅配額協定及簽證之重要因素。最終目標為以一種簡易且實務上符合公平正義之標準作為關稅估價制度。

目前 WCO 與 WTO 有密切關係，雙方分別具有對方之觀察員身分，未來將提供關稅估價建議並回應會員在執行及採用關稅估價協定所需之相關技術協助，準備有效執行及維持此協定之實務指南，對低度開發國家及開發中國家舉辦特定議題之研討會、並監督各國執行此協定之情形。

(三).調和非優惠性原產地規則

WTO 原產地規則協定為 1994 年烏拉圭回合之產物，非優惠性原產地規則指的是那些不適用於優惠關稅協定，用以決定貨品原產地之相關法律、規定及行政命令。調和非優惠性原產地規則為其重要之工作，目前 WCO 已完成其階段性任務，並將該工作移交由 WTO 繼續進行，WTO 杜哈部長會議亦宣稱將於 2001 年底完成非優惠性原產地規則之調和工作。

(四).制定京都公約

京都公約全名為「關務程序簡化與調和國際公約」，1973 年 5 月 18 日於日本京都完成簽署，1974 年 9 月 25 日生效。本公約成立宗旨為使各國得以採行公約所規範之關務程序，達成各國關務程序之簡化與調和，以促進世界貿易及國際交流。原公約包括本約及 31 個附約，因缺乏有效約束力，且無法因應目前通關實務作業之變動，特別是科技進步，電腦技術突飛猛進，故 1994 年 WCO 即開始進行檢討修正，歷經四年之修訂於 1999 年 6 月 26 日採認通過修訂版。該修訂版包括具拘束力之總附約 (General Annex) 及可依個別國情之需要選擇接受或不接受之特定附約 (Specific Annexes)，該修訂版將促使關務程序更加有效率。

(五).查緝非法走私

WCO 於 1983 年設立查緝委員會，發展並執行相關行動計畫以打擊國際組織性犯罪、商業詐欺及其他違反海關規定之行為，發展一策略性計畫打擊香菸走私，採用海關查緝網路 (Customs Enforcement Network, CEN) 使用一現代化資料庫，以促進各國交換查緝資訊等等。WCO 主要之目標為在貿易便捷化與查緝犯罪兩項工作中尋求平衡，推廣各國海關間之合作，並協助各國處理違規事項。

(六).提供訓練及技術合作

WCO 首先分析技術協助及訓練之需求，再依據各項需求舉辦相關會議，散播相關資訊，並推廣相關建議措施，俟各國皆已有相當程度之認知後，再舉辦進一步之訓練研討會 (如 HS 制度、原產地規則、估價問題、關務程序、電腦化等議題)。

七、 參訪澤布呂赫港 (ZEEBRUGGER) 03/28 課程

ZEEBRUGGE 位於比利時西北沿海，臨北海 (NORTH SEA) 的東南側，是比利時

第二大港，港區由布魯日（BRUGGE）延伸到海邊的澤布呂赫（ZEEBRUGGE），中間有運河相連長約 5n mile，該港與英國的 HARWICH 港之間有火車輪渡往來，距荷蘭邊界約 10km，。布魯日始建於 15 世紀是比利時一個海運、商務和財務中心，到 19 世紀末比利時政府決定在布魯日北部海邊建設一個新港口，取名為澤布呂赫，在 1907 年開港以來，到 20 世紀 60 年代由於其獨特的地理位置，使它成為歐洲大陸與英國聯繫的樞紐並不斷發展，自 1968 年首次靠泊貨櫃船和大型油船以後，已成為一個能夠裝卸散雜貨、貨櫃輪、滾裝船及大型油船的綜合性港口，又是歐洲發展最快的港口之一。

該港主要分為兩個港區：外港區和內港區。外港不設船閘，到內港區靠泊的船隻需要通過船閘進入。

(一).外港區

外港區系填海而成包括散貨碼頭、貨櫃碼頭、液體天然氣存儲碼頭及雙層滾裝碼頭等，碼頭岸線共長 10797m，最大水深達 20m，可靠泊 15 萬載重噸的船舶。有來自阿爾及利亞液態天然氣的大型油船靠泊在專用碼頭上，有來自挪威的天然氣通過海底 648n mile 天然氣輸送管線到達碼頭的終端中轉站，然後被輸送到中南歐的廣大地區。



外港區圖示

(二).內港區

內港區有煤炭、礦石、農副產品及貨櫃等碼頭，碼頭岸線共長 3500m，北部水深 14m，南部水深達 18m。內港區由兩個船閘控制，大船閘長 500m 寬 57m，使用深度為 18.5m。煤碼頭有 18~28 噸的自行式起重機和 15 噸的抓斗裝卸橋，裝船能力每天達 3 萬噸。堆場能力達 200 萬噸，煤炭卸船能力每 24 小時 6 萬噸。



內港區圖示

澤布呂赫港主要進口貨物為煤炭、液態天然氣、汽車、建築材料、石油、木材、化肥、水果、穀物、炸藥、廢鐵及農副產品等，出口貨物主要有煤、焦炭、馬鈴薯、牛、煉油、圓木頭、廢鐵、火車渡船和汽車渡船等。澤布呂赫港一直擔負著歐洲大陸與英國的貨物及旅客運輸，自 1966 年第一條滾裝輪在澤布呂赫與英國的多佛（DOVER）港之間開通以後，目前已開通北歐、南歐、中東和遠東的定期滾裝班輪。澤布呂赫港還是比利時的主要漁港，年產量達 2 萬噸，漁港占地 23 萬平方尺，建有拍賣大廳和魚類加工中心，澤布呂赫港具有交通便利的優越條件，有 4 條調整公路到聯接歐洲的高速公路，可以在 24 小時內到達義大利和奧地利，在 36 至 48 小時內到達中歐及東歐國家，並且與全歐洲主要工業城市都有鐵路聯繫。內河航道可駛 8000 噸船舶直達布魯日城，並通過運河系統進入歐洲運河水網，隨著 1993 年歐共體大市場的形成，比利時政府加速對澤港建設，以改變安特衛普及根特港的出海口在荷蘭

境內的不利局面，使澤港具有更強的競爭力。

八、 海上保險 MARINE INSURANCE 03/29 課程

海上保險與一般財產保險的不同，主要在於海上保險的標的通常與海上航行有關，如船舶和船上的貨物等，海上保險承保的風險除了一般陸上也存在的風險(如雷電，惡劣氣候，火災，爆炸等)之外，還有大量的海上所特有的風險(如觸礁，擱淺，海水進艙等)，海上保險一般屬於國際商務活動，在正常情況下海上保險的當事人屬於不同的國家，或者保險事故發生在異國，總之大多牽涉到國際關係。

保險人按照保險契約對發生海上災害事故造成船舶、貨物的損毀或者導致運費的損失，給被保險人進行經濟補償的一種保險，海上保險發展是與海上國際貿易密切相關的，在運輸期間船、貨遭遇意外事故引起的各項經濟損失，會影響貨主、船主、承運人和銀行等國際貿易中有關各方的利益，由海上保險提供經濟保障，可以避免受損方蒙受無法預測的經濟損失，保證國際海運和貿易的正常進行。

海上保險原則

海上保險的原則是指在海上保險活動中當事人應當遵循的行為準則，海上保險是一種獨立的經濟活動類型，基於自身的特點和適用範圍，逐步在長期的發展過程中形成了一系列基本原則。根據國際慣例這些基本原則可歸下列五項:

(一).損失補償原則

損失補償原則是指被保險人在保險合約約定的保險事故發生之後，保險人對其遭受的實際損失應當進行充分的補償。

(二).可保利益原則

可保利益原則是指只有對保險標的具有可保利益的投保人與保險人簽訂的海上保險合約才有法律效力，保險人才承擔保險責任。

(三).近因原則

近因原則是為了明確事故與損失之間的因果關係，認定保險責任而專門設立的一項基本原則。它的含意是指保險人對於承保範圍內的保險事故作為直接的、最接近的原因所引起的損失承擔保險責任，而對於承保範圍以外的原因造成的損失，不負賠償責任。

(四).最大誠信原則

最大誠信原則是指簽訂保險合約的各當事人必須最大限度地按照誠實與信用精神協商簽約，海上保險合約當事人應當做到：

- 1.告知也稱「披露」通常指的是被保險人在簽訂保險合約時，應該將其知道的或推定應該知道的有關保險標的重要情況如實向保險人進行說明，因為如實告知是保險人判斷是否承保和確定保險費率的重要依據。
- 2.申報也稱「陳述」，申報不同於告知，具體是指在磋商簽約過程中，被保險人對於保險人提出的問題進行的如實答覆，由於申報內容也關係到保險人承保與否，涉及海上保險合約的真實有效，故成為最大誠信原則的基本內容。
- 3.保證是被保險人向保險人作出的履行某種特定義務的承諾，在海上保險合約中，表現為明示保證和默證兩類。明示保證主要有開航保證、船舶狀態保證、船員人數保證、護航保證、國籍保證、中立性保證、部分不投保保證等。而默示保證則主要包括船舶適航保證、船舶不改變航程和不繞航的保證、船貨合法性保證等。

(五).代位求償原則

有時保險標的所遭受的保險事故是由第三人的行為引起的，被保險人當然有權利向肇事者就其侵權行為所致損失進行索賠。由於海事訴訟往往牽涉到許多方面，訴訟過程曠日持久，保險人為便利被保險人，就按照保險合約的約定先行賠付，同時取得被保險人在標的物上的相關權利，代被保險人向第三人進行索賠，這就是在國際海上保險業中普遍盛行的代位求償原則。

海上保險種類

海上保險主要分為下類四類：

(一).貨物運輸保險

保障由海上運輸工具承運各種物資的意外損失。

(二).船舶保險

保障船隻在航行、作業、停泊、修理期間遭遇意外災害或事故造成的損失。

(三).運費保險

保障船舶所有人或租船人因為船舶發生意外事故引起預期運費收入的損失。

(四).船東責任保險

又稱船東的保障與賠償責任保險，由保險人承擔船東的民事賠償責任，如對船員與

第三人的人身、財產損害賠償責任，船舶泄油污染海域後的清除責任以及油污引起的其他損害賠償責任。

九 提單介紹 BILL OF LADING 03/30 課程

提單(Bill of Lading)是貨物的承運人或其代理人收到貨物後，簽發給托運人的一種證件，提單說明貨物運輸有關當事人，如承運人、托運人和收貨人之間的權利與義務，提單的合法持有人就是貨物的主人，因此提單是各項貨運單據中最重要單據。

提單的作用主要有三個方面：

- (一).提單是承運人或其代理人簽發的貨物收據(Receipt for the Goods)，證明承運人已按提單所列內容收到貨物。
- (二).提單是一種貨物所有權的憑證(Documents of Title)。提單的合法持有人憑提單可在目的港向輪船公司提取貨物，也可以在載貨船舶到達目的港之前，通過轉讓提單而轉移貨物所有權，或憑以向銀行辦理抵押貸款。
- (三).提單是托運人與承運人之間所訂立的運輸契約的證明(Evidence of Contract of Carrier)，是承運人與托運人處理雙方在運輸中的權利和義務問題的主要依據。另外，提單還可作為收取運費的證明，以及在運輸過程中起到辦理貨物的裝卸、發運和交付等方面的作用。

提單是托運人與承運人之間運輸協定的證明，又是可以轉讓物權的證件，因此提單的內容涉及托運人、承運人、收貨人或提單持有人等多方面關係人的權益和責任。提單的內容一般有正反兩面，正面的內容主要包括：船名、裝運港、目的港、托運人名稱、收貨人名稱、被通知人名稱、貨物名稱、標誌、包裝、件數、重量、體積、運費、提單正本份數、提單簽發日期、承運人或船長簽字。提單的反面是印就的具體運輸條款，對有關承運人的責任、托運人的責任、索賠與訴訟等問題均有詳細的規定。

如果採用《1978 年聯合國海洋運輸公約》，在承運人的責任方面主要表明，承運人的負責期限是從托運人把貨物交給他掌管開始，到他把貨物交給收貨人時終止。

包括在裝運港、運輸途中和目的港凡屬他掌管貨物的期間，發生貨物滅失、損壞以及由於延遲交貨所造成損失賠償責任。在托運人的責任方面，主要反映由於托運人或其雇傭人員或代理人的過失或疏忽所造成的損失，應由托運人自負。托運人應在危險貨物上製作危險標誌或標籤，並將貨物的危險性質及在必要時應採取的預防措施告訴承運人等。在索賠與訴訟方面，主要表明收貨人對貨物滅失或損壞的異議索賠，必須在收到貨物後的次一工作日以書面通知承運人，收貨人對有關貨物損害賠償提出訴訟或提請仲裁，必須在交貨之日起兩年內進行，原告有權在被告所在地或契約訂立地或裝運港、目的港或合約訂明的地點，選定起訴法院提出訴訟等。

提單的性質

(一).提單是承運人接收貨物或貨物裝船的收據

一般說來貨物裝船後才由承運人或其代理人簽發提單，表明貨物已由承運人接收或者裝船。但是在實際業務中貨物裝船後，根據負有監督裝貨責任的船上大副簽發的大副收據，而海上貨櫃運輸是由港站簽發的場站收據正本，作為承運人接管貨物或貨物裝船的收據。提單是根據大副收據或場站收據而來，記載了大副收據或場站收據的內容，所以提單也具有了承運人接收貨物或貨物裝船的收據的作用。雖然大副收據或場站收據是承運人收到貨物的原始收據，但它們僅作為船務單證或稱為運輸單證；而托運人最終所要取得的不是船務單證，而是能夠用於結匯、收貨人憑以提取貨物和商業流通的提單，因此提單既屬船務單證又屬商務單證，提單作為貨物收據，不僅證明收到貨物的名稱、種類、數量、標誌、外表狀況，而且證明收到貨物的時間。由於國際貿易中習慣地將貨物裝船象徵賣方將貨物交付給買方，於是簽發已裝船提單的時間就意味著賣方的交貨時間。實際操作中托運人取得已裝船提單，即可到銀行結匯而獲得貨款，因此用提單來證明貨物的裝船時間是非常必要的。

(二).提單是海上貨物運輸合約成立的證明

貨物運輸合約的成立，首先是由托運人持托運單或訂艙委託書到船公司或其代理人處訂艙，可稱謂“要約”。如果承運人可以滿足托運人的要求，接受訂艙確定船名、航次、提單號，並在裝貨單上簽章，可謂“承諾”即認為海上貨物運輸契約成立。承托雙方就是根據此約定來安排貨物運輸，如果發生爭議當然也應以這種約定作為解決爭議的依據。

(三)提單是承運人保證憑以交付貨物和可以轉讓的物權憑證

根據提單的定義承運人要按提單的規定憑提單交貨，誰持有提單誰就可以提貨提，提單的持有人不論是誰，只要他能遞交提單，承運人保證憑以交付貨物，所以提單的持有人就是物權的所有人，充分體現出提單是一張物權憑證，除法律有規定外，提單可以轉讓和抵押。

爲了加速商品流轉和便利資金籌措的需要，國際貿易中出現了“單證買賣”。單證持有人只要將代表一定財產或資產的單證轉讓給他人，就意味著該財產或資產所有權的轉移，讓與人便可及時獲得價款，以加速資金周轉。提單既然是物權憑證，爲適應上述的需要，除不可轉讓的提單外，經背書就可以買賣轉讓，這在國際貿易中起了很重要的作用。

十、 結業 03/31

閉幕式於安特衛普市政廳舉行，由市長頒發相關結業證書，並邀請課程學員國籍的外交使館與會， 在和諧歡樂的氣氛下為此次課程畫下完美句點 。



參、心得與建議

一、心得

安特衛普港位於河口的三角地帶，與比利時境內水路還有歐洲水路如萊茵河等互相連接，有多條鐵路及完善的公路網可以到達其他歐洲國家，還有管道可以運送天然汽及石化產品至荷蘭與法國。就港口的基礎設施而言，安特衛普港港埠設備相當完善，先進的 VTS 管理與調度確保航行於河道或港區的船舶能全天候的安全進行，大型貨櫃碼頭與自動化裝卸建設可以加快貨櫃裝卸效率。

安特衛普港因特有地理優勢及完善的基礎設施，使港區匯集了大量的航運公司、企業、及裝卸公司等，成為物流、人流、技術流、資金流的交匯中心，再加上港務當局一直保持港口建設與擴張，使吞吐量不斷提高，需要容納更多的貨物裝卸，以及更多的岸上儲放設施，使得安特衛普港成大規模及多樣化的物流中心。

物流發展與港口自身的地理位置及腹地經濟息息相關，港口物流的發展不僅與港口的位置、碼頭條件、服務水平、物流環境等有關，也與港口所在城市的規模、港口腹地密切相關，腹地的發展規模以及該地區的人口數量及國際化程度都會影響港口物流的吞吐量，如安特衛普港口周圍有大規模的經濟腹地，以腹地來發展港口經濟，安特衛普市的 GDP 接近 70%是由安特衛普港直接或間接貢獻，在某種程度上腹地的發展程度決定了港口的規模，因此安特衛普港務局也非常積極發展港口周圍的腹地。

安特衛普港的腹地發展主要是依其自身的港口特許承租政策，再配合港口長期建設計畫，同時考量客戶需求，以客戶需求創造價值，在與客戶互蒙其利的前提下也保持自身的永續成長。以客戶需求導向的策略下不僅實現物流一體化，優化了物流供應鏈，同時也能在優化流程和作業的基礎上減少物流成本，利用安特衛普口的先進的技術與管理將物流鏈滲透到歐洲內腹地。

港口的發展某種程度上決定了整個國家經濟的發展，受到國家政策和國際環境的影響，港口物流服務除了一般狹義的貨物運送，還包含廣義上的關檢防疫、保險和海事法庭等服務，國際政策往往在很大程度上決定了港口的發展，港口的經濟同周邊國家有著不可分割的關係。

二、建議

此次受訓在學習安特衛普港營運與發展模式後，發現安特衛普港許多方面可以提供台中港作為借鏡，提供以下建議：

(一) 貨櫃碼頭經營

台中港貨櫃碼頭應考量自身的地理位置、碼頭條件、裝卸能力後發展利基型的貨櫃碼頭，以當前的情況台中港很難吸引到歐美航線的大型航商設立航點靠泊，主因為其船隊船舶大型化(6000 TUE 以上) 單一港需要有非常大貨量來支持大型船舶靠泊，所以航線規劃上最多考量高雄港，但區域型的航商就正好相反，因船隊小型化(1000-5000 TUE)需要使用密集靠港的方式來完成其航線規劃，且台中港具有地理上優勢位於東北亞與東南亞的交界處，非常適合區間航商當作母港使用，以提供其北上或南下船隊補給加油或是空櫃調度之用，未來貨櫃碼頭招商可優先考慮如萬海、德翔等國內外區間型的航商。

目前安特衛普港的貨櫃碼頭，分別由新加坡 PSA 集團公司、阿聯酋杜拜 DPW 集團公司及 MSC 航運依個別的專業承租區主導船邊貨櫃裝卸，港務局透過合約的簽訂來管理承租業者，如碼頭使用率過低或是裝卸貨量在合約規定期間內無法達到合約標準，港務局會依合約規定解除契約，要求廠商歸還承租土地並回復承租前的原狀，類似的合約管理內容也可套用於台中港貨櫃碼頭承租契約。

(二) 物流中心發展

台中港具有複合式多功能型碼頭有乾溼散雜、貨櫃、石化、天然氣、旅客等碼頭，其港口貨物總類形式與安特衛普港條件相似，可以參考安特衛普港目前的物流中心發展模式，來發展台中港特有物流體系，如安特衛普港是全歐洲的咖啡豆物流中心，其咖啡豆存量足以供應整個歐洲，相關儲藏技術與設施也是獨步全球，安特衛普設有歐洲最大的咖啡現貨期貨交易市場。台中港為我國主要散雜貨港口，在大宗散雜貨進出口市場佔比相當龐大，可以利用本身貨量條件來發展個別貨種的物流中心，也可利用腹地內的優勢，如中部有許多花卉、農業、工具機產業，利用地利之便發展相關的物流體系。

(三) 教育訓練與人才培訓

因我國目前並非國際海事組織(IMO)及世界海關組織(WCO)會員，大多數國際海洋公約、國際海洋法規或關稅相關規範，都須等到決議共告實施後，才能依其公告規定，訂出相關遵守細節或是應變方案，以符合國際公約要求，期許未來本公司海運學院能透過目前交流的比利時 APEC 引進客製化相關海洋法律課程，以持續我國產官學界能與國際海事相關法規無縫接軌。

台中港有許多獨特的貨物裝卸，未來可以考慮發展相關課程，如 LNG 裝卸作業及進港程序，目前世界鮮少有 LNG 船進港靠泊，其相對應的進出港程序、規定限制、裝卸限制都為台中港特有的技術與規範。還有未來離岸風機裝設，其進港程序、拖帶方式、裝卸方式、風機零件儲存運送等都需要相關複雜的技術與設備，這些潛在的市場都需要相關的人力訓練與培訓，相當適合本公司海運學院開發相關課程。

參考資料來源

<http://www.portofantwerp.com/en>

<https://apecporttraining.com/>

<http://www.wcoomd.org/>

<http://www.portofzeebrugge.be/>

<http://www.mantraco.com.tw/education/education054.htm>

<http://www.e-law.tw/cn/>

<https://www.mof.gov.tw/>