



中西太平洋漁業委員會 管理架構探討研析

文／林欽隆 圖／吳科鋤



▲本署巡護二號年執行中西太平洋巡護工作行前勤教情形。

背景摘要

中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理委員會 (CONVENTION ON THE CONSERVATION AND MANAGEMENT OF HIGHLY MIGRATORY FISH STOCKS IN THE WESTERN AND CENTRAL PACIFIC OCEAN)，近年來正如火如荼的積極籌備，歷次籌備會 (Preparatory Conference) 我國均派代表團參

加，迄目前 (2003年10月) 為止已出席5次，籌備會分3個工作小組，第1工作小組主要在制定未來委員會組織架構、議事規則、財務預算。第2工作小組主要在制定科學架構以研究魚類種群洄游生產，及漁獲量統計分析及管制分配等。第3工作小組主要在制定區域內捕魚的管理和執法制度。

本文探討的重點主要在於該區域性組織的管理和執法制度。一旦實施後整個中西太平洋區域將會



形成一個什麼樣的漁業秩序，對我國遠洋漁業將產生什麼樣的衝擊與影響，以及我國將要採取什麼預應措施。

前言

1993年11月聯合國糧農組織第27屆會議透過決議案第1593號，通過了《1993年促進公海漁船遵守國際養護與管理措施協定》(Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas)。該協定以《1982年聯合國海洋法公約》規定為準，對有漁船在公海作業的國家規範一系列的條約義務，包括確保其漁船不違反國際漁業養護與管理措施之義務。1994年11月16日聯合國海洋法公約簽署超過法定國家數目生效。全球各洋區沿海國為履行該「公約」相關條文要求，養護與促進區域內捕魚跨界魚類種群及高度洄游魚類最適利用，紛紛發起成立區域性漁業合作組織，中西太平洋沿海國及區域內捕魚國家亦於1993年後積極籌組區域性漁業合作組織。

我國於一九九七年六月十三日，以「中華台北」名義出席「中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理委員會籌備會」第二屆會議。此後我國為爭取加入該組織，以維護國內遠洋漁業利益及增加遠洋漁船捕漁產值經濟利益，積極在國內建立符合該「委員會」所要求之管理機制。隨後於2000年9月4日獲該「委員會」會議邀請，以「中華台北」捕魚實體之身份，正式參與「中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理委員會 (Convention on The Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in Western and Central Pacific Ocean)。」並由漁業署署長胡興華先生於該次會議在夏威夷開會期間，代表我國正式簽署加入。

我國加入後，自2000年9月迄今，歷次會議均派代表團參加，由漁業署副署長沙志一先生領隊。成員包括主管機關行政院農業委員會漁業署、外交

部、行政院海岸巡防署等政府機關及中華民國對外遠洋漁業協會、遠洋漁業業者代表、以及國內權威之經濟、漁業、國際法學者專家。該委員會為制定管理公約，定期在相關國家召開籌備會議 (Western and Central Pacific Fisheries Convention Preparatory Conference 簡稱WCPFC PrepCon)，第一次籌備會議在紐西蘭舉行，第二次在巴布亞紐及內亞舉行、第三次在菲律賓馬尼拉舉行，第四次在斐濟舉行，第五次在庫克島舉行。迄目前為止中西太平洋區域，已有32個國家、實體、屬地、觀察團體參加籌備會議。預定於2004年完成所有協議及規章之制定，由各該國家完成「委員會公約」內國化法制作業後，正式簽約加入為「締約方」或「會員國」，展開運作。

我國在中西太平洋捕魚實力分析

漁業為我國重要初級產業之一，我國漁業年生產量約為130萬公噸，總產值近新台幣1,000億元。其中遠洋漁業漁獲量已達85萬公噸，佔漁業總產量之65%。遠洋漁業按漁獲物之不同又分為鮪釣漁業（包括超低溫、基地作業及小型鮪釣船等3種）、鯉鮪圍網漁業、拖網漁業、魷釣漁業和秋刀魚棒受網漁業等。就漁業合作之方式而言，依各沿海國其國內所訂之漁業法規，有所謂的租船、聯合投資及付費入漁等3種方式，據截至2002年之資料顯示，我國遠洋漁船在世界3大洋區作業，計與31個國家或地區進行漁業合作，合作船數約為1,066艘¹。中西太平洋部份則與12個國家或地區進行漁業合作，合作船數約為605艘（詳下表）。

備註：資料來源：2003.11.01財團法人中華民國對外漁業合作發展協會「網站，合作入漁數目隨時更新中，http://www.ofdc.org.tw/fish-law/1024Fishlaw_HaventFlash.htm。



合作國家	漁業種類	合作方式及船數	合作費用
密克羅尼西亞聯邦	圍網	繳費入漁： 34艘	前40艘船每船每年美金80,000元，另2艘船每船每年美金120,000元。
	小型鮪釣	繳費入漁： 80-100艘	每船每3個月合作費用美金4,000元，1年則為美金12,000元。
斐濟	小型鮪釣	繳費入漁： 7艘	魚貨價值10%-15%間。
印尼	拖網	聯合投資： 98艘	雙拖網船每組合作費用約美金67,000元，單拖網船合作費用約美金3萬元。
	小型鮪釣	聯合投資： 150艘	第一年合作費用約新台幣30萬到40萬元，第二年以後每年合作費用為新台幣20萬到25萬元間。
吉里巴斯	超低溫鮪釣	繳費入漁： 12艘	合作費用每船每年美金25,400元。
	圍網	繳費入漁： 23艘	合作費用每船每年美金150,000元。
馬紹爾群島	圍網	繳費入漁： 41艘	每船每年美金8,000元，加上5%漁獲量，另加轉載費美金600元，以3個月平均魚價計算。
	小型鮪釣	繳費入漁： 6艘	每年合作費用約美金13,000元。
諾魯	圍網	繳費入漁： 32艘	合作期限3年，第1年每船合作費用美金28,350元。
帛琉	小型鮪釣	租船： 20-30艘	每船每年合作費用介於新台幣10萬元到15萬元間。
巴布亞新幾內亞	圍網	繳費入漁： 33艘	前38船每船每年美金108,000元，另4艘船每船每年美金約125,000元。
	小型鮪釣	聯合投資： 13艘	因承作代理商之不同，合作費用亦有所不同，入籍第1年合作費用約需美金10,000元到12,000元，第2年後每年每船合作費用約為美金4,000元到5,000元間。
俄羅斯	魷釣船	租船：7艘	每船漁獲配額240公噸，每公噸美金240元，合作費用一次繳清。
索羅門群島	圍網	繳費入漁： 38艘	每船每年登記費美金1,000元，另抽取5%之漁獲物價值。
	基地作業鮪釣	繳費入漁： 4艘	每船每年美金13,500元。
吐瓦魯	超低溫鮪釣	繳費入漁： 5艘	每船每年美金9,500元
萬那度	基地作業鮪釣	繳費入漁： 28艘	每船每年繳美金9,500元。



委員會未來管理措施

公約生效後我國籍遠洋漁船在中西太平洋作業，除在我國經濟海域範圍內由我國自行管理與執法，不受「中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理公約」約束外。在其他公海區域活動，均需遵照中西太平洋管理公約規定捕漁。一旦違規，委員會將以下列週延的管理制度：包括漁業監測（monitoring）、管制（control）及偵察（surveillance）等措施之相關規定，以及「登臨檢查」等執法作為，來約束制裁，簡要將相關的管理與執法制度分析如下：

1. 根據「參加漁船資訊要求」，委員會將建立完整的入漁漁船註冊登錄及基本船舶人員資料。
2. 「捕魚許可」：由委員會秘書處發給捕魚證明文件。
3. 「漁船標識」：由委員會秘書處授權制訂統一之船舶、漁具，旗幟、標誌等。
4. 「船舶監控系統（VMS）」：所有入漁漁船均須裝設由委員會秘書處建置之「VMS」船舶監控系統，有效的掌控所有活動於公約區域內船舶之動



▲巡護二號在法屬波里尼西亞（POLYNESIL）、吉里巴斯（KIRIBATI）附近公海海域放小艇登檢我國籍魚船慶豐867號情形。

態，及入漁漁船之行蹤與活動狀況。

5. 「觀察員計畫」：委員會將建立「觀察員制度」，由各參與方派遣觀察員，除對自己國家漁船作業情形是否違規，及相關作業記錄是否確實，分別以登船或在港口作觀察鑑驗外。並互派觀察員對其他國家漁船互相作觀察及鑑驗。

6. 「港口國檢查」：締約方之漁船自願進入其他會員之港口或離岸設施，港口國得檢查漁船上之文件、漁具及其漁船上的漁獲物；檢視有無違反「委員會」通過之養護與管理措施，如果違反，「委員會」將授權相關國家的主管當局，禁止其裝卸與轉載。

7. 「登臨與檢查」執法：依據公約第26條規定，為確保遵守養護與管理措施之目的，「委員會」應建立「公約區域」內公海上作業漁船的登臨與檢查程序。所有用來進行登臨與檢查「公約區域」內公海上作業漁船的船舶應清楚標誌，可以識別的為政府服務，並依公約經授權從事公海登臨與檢查。委員會歷次籌備會第三工作小組即積極草擬及討論「登臨與檢查」可行之方案，迄第五次籌備會在庫克島舉行期間已草擬並審查完「登臨與檢查方案」全部45條條文，條文內容詳細規定相關國家權利與義務、執法程序、武力使用、違規處罰規定、報告方式等。該方案仍有一些條文，有關會員國仍有意見，保留待下次會議討論決定外，大致已完成。

衝擊與評估

一、國際間對我國少數作業漁船投機行為之質疑

除了正式與中西太平洋沿海國簽訂合作協議之605艘遠洋漁船，我國可能仍有許多漁船從事捕漁活動，作業於中西太平洋公海及相關國家管轄海域外。歷次區域性（包括WCPFC、IOTC、ICCAT、IATTC）2等漁業組織會議，日本等國家一再質疑我國遠洋漁船業者投機取巧，以所謂之IUU漁船3、



▲薩摩亞Bago Bago港大批我國籍遠洋漁船停泊情形。

FOC漁船4進入相關海域漁場捕漁，大量未管制捕撈結果，導致使相關漁種資源過度開發，造成養護管理障礙及永續經營出現狀況，同時影響漁業經濟價格。日本等相關國家一再要求有關區域漁業組織設法遏止或制裁類似之擴大捕撈能量行為，要求共同打擊類似之非法、未註冊船舶對漁業資源與漁產經濟之破壞，甚至於質疑和影射部份國家政府雖訂有管理法令，卻有放任縱容之嫌。

二、公海「登臨檢查」制度各相關國家之反應與態度

我國遠洋作業漁船在此區域擁有龐大漁撈實力，作業船隊船隻數量在本區域僅次於日本，我國遠洋漁協、業者及學者專家，對嗣後中西太平洋地區「公海登臨檢查」措施之實施，我國漁船勢必成爲各參與方登檢之重點對象，對業者權益將發生影響，因此對此一議題，我國策略上均主張保守，並對相關登檢作爲，要求必需有嚴謹的規定及相關保障的措施。

日、韓亦係實力強大之「漁撈國」，對公約區域內公海實施「登臨檢查」措施，兩國於討論初期，堅決反對，甚至認爲公約區域內無需另訂方案，實施擴充性、例行性「登臨檢查」措施，「登臨檢查」應屬船旗國執行之權利。表示在公約區域內實施擴充性、例行性之登臨檢查，具高危險性、高困難度、高成本支出的特性，同時多次舉出實例說明，認爲公海登臨檢查是MCS（漁業監測monitoring、管制control及偵察surveillance措施）之輔助措施，如其他MCS措施，包括觀察員計畫，執行情形能有效管制掌控，沒有必要實施經常性的登臨檢察管措施。日本、韓國雖屢表反對，惟於第五次籌備會在庫克島舉行時，態度轉爲和緩，建議在執行登臨檢查機制前，應有雙邊籌備安排（Bilateral preparatory arrangement）⁵。

FFA6國家強列主張應有經常性、嚴格的登檢措施，且屬隨機性以保障此一區域漁業資源及漁撈秩序，同時支持由委員會授權組成登檢執行船隊。



公約區域內南太平洋島國與北太平洋日、韓、台灣等國，對「登臨檢察」所持立場與態度之不同，主要在於其漁業利益產生方式不同。基本上南太平洋島國是一些漁業資源國，本身並無強大的遠洋漁船船隊從事漁撈作業獲利，而是將其國家經濟海域豐富的漁場資源，透過漁業合作、協定或註冊入漁等方式，提供捕漁國家捕漁，因此這些島國強力主張在這個區域內應建立一支強而有效率之公海管理船隊，有效執行管理，確保該地區漁業資源不被濫捕及過度開發，以及發生IUU等不法偷捕行為。

美國對本議題表現出強勢積極態度，本公約擬訂時即主導並擔任本項議題工作小組會議主席，同時擬妥一份有關「登臨檢查」之詳細草案，供工作小組討論。美國的草案獲得南太平洋島國之支持與屢屢發言附和。

中國大陸、加拿大及印尼等國對此一議題，迄目前為止均採中立立場，僅於草案審查時對部分執行面及技術問題提出建議，對此一方案之發展應仍處於觀察態度。菲律賓基本上反對登臨檢查之設計，認為所費不貲，可以其他方監控制度替代。

三、區域內參與國執法能量分析

美國在公海執行管理方面，擁有最強大的公務船隊，美國海岸防衛隊擁有各型艦艇1,636艘，執法性艦艇計312艘，其中包括高續航力巡邏艦(WHECs)、中續航力巡邏艦(WMECs)、有能力滯海執法30天以上不需整補7，這些船配備有直昇機飛行甲板及支援裝備供直昇機海上搜索時及整補作業。可以由其夏威夷區及加州聖地牙哥區派遣其海岸防衛隊船隊及飛機，來執行此區域內公海海域之管理，必要時還可以調遣其它地區船舶擔任此項任務，同時美國在這一方面已具有豐富的專業經驗，這些經驗包括登臨檢查的標準作業程序，以及執行

人員專業訓練等。可以預見未來這個區域如依公約規定成立管理執法機制，美國無論在執法載具（船艦、飛機）、執行人員、執行經驗以及所獲南太平洋島國支持情形，均將強勢主導此一任務，而美國也強烈顯示出欲將其執法勢力擴充介入至此一區域之企圖。

FFA國家除澳洲、紐西蘭外，本身並無執法之公務船舶、飛機（設有如 COASTGUARD等海域護漁執法機制）。澳洲、紐西蘭原即為南太平洋地區海上強權，並為南太平洋地區大部分島國之原宗主國，除了擁有近岸巡護救難之海岸自願防衛隊（Australian Volunteer Coast Guard Association）外，並以其海軍船艦、飛機巡弋護漁。

加拿大在其國家海洋漁業部下設有海岸防衛隊，擁有各型艦艇135艘及飛機30架，加拿大海岸防衛隊艦艇主要以極地破冰、救難及海洋資源（含漁業資源）、環境、生態維護為主，加國在派遣執法公務船舶赴中西太平洋區域執法議題上，一方面以距離遙遠，一方面該國遠航船艦實力仍有待強化，同時此一議題已由美國主導，因此並未表現出特殊之歡迎或拒絕之態度。

日本、韓國對此一由各國派遣政府船舶，執行區域內登臨檢查的作法，雖屢表反對，惟於第五次籌備會在庫克島舉行時，態度轉為和緩。未來發展如確有必要派遣政府公務船舶參加此項執法任務，日本海上保安廳雖擁有龐大海上保安廳船艦飛機（共有艦艇522艘，執法性艦艇數量計350艘，可滯海執法30天以上船艦97艘，包括可載直昇機之大型巡邏船PLH型13艘、900~3500噸級大型巡邏船PL型40艘、350~500噸級中型巡邏船PM型44艘），日本將不準備動用該國龐大海上保安廳船艦飛機介入此項工作，將由其水產廳二艘漁政船舶來執行。



海巡論壇

韓國海洋警察廳隸屬韓國海洋事務暨漁業部，已有艦艇232艘、直昇機9架。包括3000噸級1艘；1500噸級2艘，1000噸級4艘及500噸級6艘，共13艘設計為執行公海勤務，滯海時間較長。韓國對派遣政府船舶，執行區域內登臨檢查的作法，與日本採取相同策略。

中國大陸雖對此一議題未表示特殊意見，大陸政府目前擁有沿海各省公安邊防總隊海警支隊（或公邊哨所單位）等之邊防巡邏船艇一千餘艘，另各省漁政管理單位之漁政船也有千餘艘以上，海關之緝私巡緝船也在上千艘，惟這些艦艇基本上大部份為400噸以下近海之巡邏緝私執法艦艇，滯海能力在5-7天以下，航程也在1000-1500海浬以內，仍不具有遠洋公海長程執法能力，據悉中國大陸目前為因應該國於1996年加入聯合國海洋法公約，世界各區域性漁業組織之形成，尤以本身所在區域（中西太平洋）漁業組織之發展，已批准建造若干3000噸以上配有艦載直昇機之遠洋執法船舶8，將積極準備插手介入此一區域公海漁業執法事務。

菲律賓、印尼等國為群島國，海域區域遼闊，漁業資源豐富，但海域治安欠佳、海盜喋血案件頻傳，向為世界各地船運或漁業界所詬病。該兩國雖



▲巡護二號小隊長蘇思明等幹部與美國海岸防衛隊洽談情形。

亦有海域執法（類如coastguard）之機制，惟船艇大皆為近岸之小型巡邏艇，菲國之coastguard剛成立不到3年，由海軍移撥兩艘較大型500噸左右巡邏艦，據悉近期在日本等國援助下將建造30餘艘較大型巡邏艦，以執行區域性海域執法任務，基本上菲、印兩國不論近期如何努力建構其海域執法能量，由於其國家實力在中西太平洋區域之影響力恐仍無法超越美、中（中國大陸）、日、韓、澳、紐、加及臺灣等國。

四、我國平等參與權的問題

登臨檢查方案我國得否與其他會員國平等參與執行，一直是我國關注及極力爭取之重點。鑑於臨檢查方案中仍將登臨檢查權之行使主體訂為締約方（Contracting Parties）或委員會會員國（Members of the Commission）9，我國目前係以補魚實體（Fishing entity）參加籌備委員會，並平等的列為委員，將來委員會成立運作，我國是否符合締約方、委員會會員國成為登臨檢查權之行使主體，仍懸而未決。為爭取我國得與其他會員國平等行使該項權利，歷次籌備會議我國均提出說帖，表達強烈爭取之決心。援引公約第廿六條及其附則等有關委員會會員具有行使該權利之規定、原始談判過程中刪除原稿使用締約方文字之事實、以及漁捕實體作為委員會會員無法參與登臨檢查機制將與公約合作精神不符等論點，並指出倘剝奪我參與登臨檢查權利，我國內立法機關勢必無法在被歧視之情況下批准我國之參與該項公約，將造成嚴重後果及遺憾。籲請會方接受登臨檢查機制應涵蓋所有包括漁捕實體之委員會會員，而非僅限於締約方、會員國。

中國大陸對「登臨檢查方案」在第5次籌備會在庫克島舉行時作回應表示，（1）本案應透過「雙邊安排」（bilateral arrangement）來解決。（2）現階段討論「締約方」或「委員會會員」為行使登



臨檢查主體尚嫌過早，目前應先確定登臨檢查架構。(3)登臨檢查不是經濟文化活動，非屬地方政府職權範圍，爰對於漁捕實體有權登臨檢查難予同意。由於中國大陸的打壓及矮化，與會其他國家並無表示特殊意見，此議題之建議，主席認為需由相關各方協商後再行決定，仍然懸而未決。

面對中國大陸在任何國際組織及場所，一貫的打壓及矮化作爲，我國代表團於第五次中西太平洋漁業委員會籌備會在庫克島舉行期間。私下洽請各會員對於「締約方」及「委員會會員」之看法，並籲請支持我國之立場。南太平島國一般初步反應對本議題並無所悉，經我方解釋後，均表示支持與會各國均有平等參與登臨檢查之權利，惟均認爲係屬敏感政治議題，請我續遊說溝通。

我國參加中西太平洋漁業委員會，如果不能爭取到平等參與執行登臨檢察權利，我國是否仍然要簽署加入，將會是一個兩難的局面。如果我們因爲國家主權顏面，斷然拒絕加入，則未來我國遠洋漁船（掛我國船旗）要在此一區域作業，恐將立即被區域內新建制之嚴密管理措施（包括MCS等措施）圍剿查處，甚至所捕獲之魚貨，面臨無法銷售至其他區域內簽約國困境。我國遠洋漁船業者，在現實考量下恐將紛紛另謀他圖，改掛他國國旗。對我國遠洋漁業產值、稅收和國家權威將是嚴厲打擊。如果我國屈就於現實（其情況爲將來我國遠洋漁船在中西太平洋捕漁，必須接受其他國家政府派遣，經委員會授權之公務船舶登臨檢察，而我國無法派遣公務船舶去登檢他國漁船），無平等之參與執行登臨檢察權，仍然委曲參加，雖可保住實質之遠洋漁業經濟利益，及龐大遠洋漁船船隊管轄權。惟將造成國際外交上我國爲地方政府（類同於其他大國屬地）之事實及印象。公約條款於送立法院作內國化審議時，以目前我國朝野對立的政治氣氛下，恐將要掀起一番爭議。

五、我國因應之道

一、持續積極爭取我國於委員會中應有各項公平參與之權利與義務，尤其「登臨檢察」，除委請國內學者專家，就公約起草歷史過程中、公約精神及宗旨等，提出我國應具公平參與之研究說帖外，亦應委託國外參與中西太平洋漁業公約主要（有影響力）國家之學者專家，以國際的立場研究我國應具公平參與權之原因，另外積極遊說有關國家考量我國立場支持我國，俾使我國得與其他國家擁有相同之權利而不被矮化，陷入進退兩難境地。

二、嚴格管理我國遠洋漁船業者，掌握業者繼續建造大型遠洋漁船及註冊、捕漁情形，戒止被批評爲IUU、FOC船舶國家之惡名。

三、建構我國遠洋漁業管理執法之能量；包括積極投資我國海域執法單位海巡署，汰換建造新的長程大型遠洋執法船艦、飛機，培訓符合委員會規定之登臨檢察執法人員及觀察員，全面建立遠洋漁船甚至沿近漁船之船舶監控（VMS）系統等等，準備迎接新的區域性遠洋漁業秩序來臨。

結論

二十一世紀的世界漁業趨勢與二十世紀將是截然不同的景象。在二十世紀後期，聯合國於一九八二年通過了「聯合國海洋法公約」，對沿岸國及遠洋漁業國有關資源的養護與管理賦予重責。一九九二年，聯合國提出「責任制漁業宣言」；一九九三年通過「促進公海漁船遵守國際養護與管理措施協定」；一九九五年進一步通過「履行一九八二年聯合國海洋法中有關養護和管理跨界魚種及高度洄游種群協定」，上揭所意涵者莫不宣示以往掠奪式漁業時代的終結，而著重管理與養護的漁業將是未來漁業的特色。

台灣擁有強大捕漁實力，我們在爲我國漁業實



▲直屬船隊分隊長吳科鋤與薩摩亞總督Tuafono互相交換紀念品及合影。

力感到自豪之餘，必須體認到面對世界漁業養護與管理制度日臻嚴密成熟的變革，我們無法再自外於他國，必須與世界脈動同步及接軌，雖然我國不是聯合國會員國及一些聯合國次級組織之成員，但我們必須隨時注意各項國際性、區域性公約、協議之訂定及更新，及時採取對應政策，以保障我國人民在國際間應有之權益。（作者任職於海岸巡防署巡防處副處長、圖片由海洋總局直屬船隊分隊長吳科鋤提供）

1. 資料取自「財團法人中華民國對外漁業合作發展協會」網站，http://www.ofdc.org.tw/fish-law/1024Fishlaw_HaventFlash.htm

2. WCPFC為中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理委員會英文縮寫（Convention on The Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in Western and Central Pacific Ocean）。ICCAT為大西洋鮪類保育委員會 英文縮寫（International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas）。IOTC為印度洋鮪類委員會英文縮寫（Indian Ocean Tuna Commission）。IATTC為美洲熱帶鮪類委員會英文縮寫（Inter American Tropical Tunas

Commission）

3. 所謂IUU船舶即非法、未註冊、未報告船舶。（Illegal Unregardless Unreport）。

4. 所謂FOC船舶即權宜船，（Fishing Of Convenient）

5. 所謂「雙邊安排」（bilateral arrangement）即執行登臨權與被登臨船舶之船旗國仍應有雙方協議授權之協定，以尊重船旗國之司法及行政管轄權，並確保平等互惠原則。

6. 所謂FFA國家；即南太平洋島國漁業論壇社，共17國及屬地，包括澳大利亞、庫克群島、密克羅尼西亞、斐濟、法屬波里尼西亞、吉里巴斯、馬紹爾群島、諾魯、新喀里多尼亞、紐西蘭、挪威、巴紐、薩摩亞、索羅門群島、東加、吐瓦魯、萬那杜。

7. 參考翻譯自www.uscg.mil/datasheet/dataindx.htm網頁。

8. 中國大陸代表團於中西太平洋漁業委員會第5次籌備會在庫克島舉行時，私下場合透露。

9. 根據修訂後之「中西太平洋漁業委員會登臨與檢查方案」第四條。