

理事長開講：什麼是國家隊的國際海事公約中心？

~ 寫在交通部航港局籌組「國際海事公約國家隊」會議前的一點想法

陳彥宏*

國家二字都抬出來了，理論上應該是一個「全員參與」的中心，也就是每個人都可以「擷取」資訊以及「貢獻」信息的中心。換言之，可以稱之是一個「共用平台」的中心？

這事兒，人們總是樂觀其成。特別是，只要能為我所用，又不必我做，也不用我出錢，更是沒人反對。這不過又是一個「小紅母雞(The Little Red Hen)」還是「誰去給貓兒掛鈴鐺(Belling the Cat)」的「人性」故事。

是也不需要氣餒。從「理念」到「實踐」，總是有一點距離。先來盤點一下必須遵守公約運作，也與海島國家命脈息息相關的航運大國台灣所必須面臨的現況。

舉個例，以「船」來看就好。

從研發、設計、建造、使用、維護甚至到最後的拆解、回收、棄置以及這中間所有過程需要的檢驗。每個環節都有國際海事公約的影子。直白的說，要在市場存活的，就要遵守。也就是說，這個環節的每個參與者與使用者，要讓他們有能夠四處跑的船，能符合國際海事組織的「共識決」，相伴「船」成住壞空一生每個階段的人們，當然多少要知道市場的需求是什麼？該符合什麼條件？

很顯然的，「需求導向」的「國際海事公約國家隊」，就是要營造一個平台，讓這些環節的「每一個」產業能將其所經歷、所被需要的信息往「國際海事公約中心」傳遞。

* 陳彥宏 Solomon Chen。台灣海事安全與保安研究會理事長，國立高雄科技大學國際海事公約研究中心執行長，新台灣國策智庫諮詢委員，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾專職任教於國立臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院(Australian Maritime College)、國立高雄海洋科技大學，客座於澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。Email: solomon@safetysea.org

每個都很重要、一個都不能少，這是國家隊的精神。植基於此，公約中心架構下的重要角色就是「任務編組」的「諮詢會議」(Advisory Committee)，以收諮詢善道，察納雅言之效，相對的也是一種傾聽，廣多聞之益，足以備物致用。

這是從「船」的角度來說。

同理，「人」、「港」、「環境」亦復如是。這個海事圈圈的產、官、學、研亦復如是。

這就是集合眾人力量、眾人智慧的「國際海事公約中心」國家隊。

核心來了，經營「國家隊」的人們要做什麼？

第一是「勤梳理」：梳理有二個方向，一方面是從「任務編組」的「諮詢會議」中「知其然」；一方面是從「國際海事組織」與「國際海事動態」中「知其所以然」。當然，這中間學問最深厚的就是如何「知其所以然」。這一部分的工作，只能敦請思路清晰的學者專家「叩其兩端而竭焉」。

其次是「有決斷」：我們面臨的公約有「公約生效」與「非締約國」二個議題。倒著來看，作為一個無法成為締約國的航運大國，法理上，我們不用實踐，也無需內國法化。但作為一個必須、也不得不與國際接軌的航運大國，我們不但要將公約內國法化，也必須實踐。這一部分的工作，取決於經營國家隊人們的決斷智慧。

第三是「能見遠」：公約，是國與國間對共同事務的約定，換言之，是種經過討論、斡旋、談判後妥協的、可接受的、應遵守的最起碼標準。海事公約，是在安全、環保、科技的動態條件下，約定國際航運與海事產業有效率的運作環境。因此，一個好的「國家隊」就是要能掌握國際脈動，扮演「上醫治未病」的角色。

做為小結，什麼是「國際海事公約中心」國家隊？

簡單來說就是：「全員參與」的中心、「共用平台」的中心、「需求導向」的中心、「任務編組」的中心。

經營「國家隊」的人們要做的就是：「勤梳理」、「有決斷」、「能見遠」這三件事而已。

話說上面的「小結」雖然用個簡單的「而已」做句尾。但說誠實言卻不折不扣是「三歲兒童雖懂得，八十老翁行不得」的另一寫照。因為「國家隊」的事，光是「知道」，沒有集合眾人的智慧，保證一定「做不到」。

我們盤點一下國際海事組織設的架構，大會、理事會、海上安全(MSC)、法律(LEG)、海上環境保護(MEPC)、技術合作(TC)、便利運輸(FAL)等五大委員會，外加所有委員會特別會議(ALCOM/ES)和程序會議。當然還有、HTW、III、NCSR、PPR、SDC、SSE、CCC七個分委會，還有數不盡的工作小組(WG)以及附屬機構和專案計畫團隊(Affiliated Bodies and Programmes)。麻煩的是，這些大大小小的型態組織，和學者專家一樣，都很有本事生出厚厚又落落長的文件讓我們想看也看不完，甚至有時候會覺得，光是看完文件標題，就已經覺得自己很偉大了。

對了，寫到這兒「國際海事公約中心」國家隊的所謂「公約」都還沒著墨到，就連最上位架構起整個組織的國際海事組織公約(Convention on the International Maritime Organization)我們可能也都少有人關心過內容是什麼，但或許下列這些，大家就熟稔一些了：SOLAS、MARPOL、STCW、COLREG、FAL、LL、SAR、SUA、CSC、IMSO C、Torremolinos SFV、STCW-F、STP、INTERVENTION、LC、OPRC-HNS Protocol、AFS、BWM、Hong Kong Convention、CLC、FUND 1992、NUCLEAR、Athens Convention、LLMC、HNS、Bunker、Nairobi Convention、TONNAGE、SALVAGE 等等公約。當然，為了便利這些的運行或許就有一些決議(resolutions)、章程(codes)、通函(circulars)等等又是一堆堆無窮盡的文件來敘明公約在執行上的標準與程序。

這裡我們稍微倒帶暫停一下，上面列出來一部分相信大家會比較熟稔的「公約」用的都是縮寫或簡稱，英文字母 26 個字大家都認識，但如果您能講出公約的中文或英文全稱的話，我是覺得就該給自己拍拍手，稱讚自己是海事專家也不為過了。

《莊子·逍遙遊》說「鷦鷯巢於深林，不過一枝；偃鼠飲河，不過滿腹。」海很大，跟海有關的事自然就又廣又雜，可以理解的是有人在找「一枝」、有人在想「滿腹」，偏偏「國際海事公約中心」這兒所包含的就像是重重的「深林」還有數不盡的「河」。從「供給與需求」的概念來說，即便是所謂的「國際海事公約中心」是樣樣具足的供給方，需求方到底是要哪「一枝」？是要飲什麼河水？

客氣也優質一點說，「國家隊」的「國際海事公約中心」就像古代中醫把「兒科」稱為「啞科」一樣，小兒無法用語言表達自己的病痛，中醫也就只能少了「問」診，全靠「望、聞、切」來診斷了。如果把這類需求不明的狀況對應回「棚頂做甲流汗，棚跛嫌甲流瀾」的「國家隊」，這豈不又是個「有功無賞，打破要賠」，「做媒人還要包生」的差事。霸氣一點說，需求方又是個「兒科」的狀況下，是不是可以回他「你問我？我

跋杯喔？」還是說「欲食胡蠅家已欲？」如果局面如此，供給方的價值與定位，剩下的一來是作隨喜功德願者上鉤，一來是幹起獨占專賣事業讓買方沒得挑，就這麼二條路。當然，既然是作為有高度又謙恭的「國家隊」，博愛又恩澤廣施的善待每個需求方是再自然不過的。

前面戲謔地稱需求方是說不清楚自己要什麼的「兒科」，但我們公平一點說，人家之所以說不清楚，關鍵問題搞不好是需求方根本不知道供給方的口袋裡有什麼？供給方開的是小雜貨鋪？還是大賣場？如果是「無物堪比倫，教我如何說。」那可就要再退一步回頭來看供給方的「國際海事公約中心」的能耐有多高了。

說誠實言，即便是需求方很明確的告知是要哪「一枝」？是要飲什麼河水？對於不是聯合國會員國的台灣這個供給方而言，想要豪氣的告訴需求方說「凡祈求的就得著；尋找的就尋見；叩門的就給他開門。」供給方如果有這種念頭，自忖可以用「過去心不可得，現在心不可得，未來心不可得」來回應供給方最是恰當不過。因為，真的真的，有很多國際組織資料裡面的文件就是「不可得」。想抗議嗎？或許人家會直白的回應「因為你不是會員國」。事實上，我們也很清楚，即便是聯合國的會員國，也是有差別待遇的；我們也很清楚，即便是「努力增進世界各地每一個人的健康」的世衛組織(WHO)，大疫來時，台灣就不是 WHO 定義的「地」，台灣人就不是 WHO 定義的「人」。

最後，作為一個曾經去過國際海事組織、曾經進入過國際海事組織文件系統、也曾經在研究所開國際海事公約研究課程的人來說，不得不承認國際海事公約的事所涉專業領域太多，沒人能包山包海全懂，有的文件內容甚至用白話文說一遍，聽完，也是「我不了解他的明白。」

所以光是有浩瀚的資料，不過又是個坐在黃金上的乞丐(A Beggar Sitting on a Bench of Gold)，一定要有可以運用的人，資料才能活起來。舉個例來說，針對國際海事組織所負責的事項，航港局應該根據自己的組織，設定哪些組別應注意哪些事項，這樣才能事辦而功倍。即便航港局只想聚焦 MSC 與 MEPC，這二個委員會的資料也就夠忙了，更遑論其他？

在我出生那一年，馬丁路德金恩牧師在華盛頓林肯紀念堂的演講中說「I have a dream」。雖然金恩博士的全文裡面其實是講了六個 dream。現在的我，想寫、想講的還很多，但是交通部航港局籌組「國際海事公約國家隊」會議馬上就要開了，接下來的事就留給「準」國家隊的專家們好好討論，至於我的 dream，真的只有一個，就是這個經常被委屈的海洋台灣，是應該趕緊成立「國際海事公約國家隊」了。我的 dream 就這麼一個而已。