理事長開講：海上非正規人口移動之法律與實務～從偷渡登船、移民偷運到海上救助與下船困境

Legal and Practical Issues of Irregular Movement of Persons by Sea: From Stowaways and Migrant Smuggling to Rescue at Sea and the Disembarkation Dilemma

陳彥宏*

楔子：21 年後，我又回到這個問題

2005 年秋天，我曾在瑞典 Malmö 的 World Maritime University (WMU)發表一篇論文討論偷渡者、非法移民、移民偷運、人蛇集團、商船保安、海岸巡防，以及那些跨越臺灣海峽而來的人。研究的方向很清楚：人為什麼來、怎麼來、誰在運，國家如何攔，最後又如何把人送回去。

二十一年後再翻出這篇舊稿，很多東西已經變了。國際法規變了，港口與船舶保安變了，監控技術變了，偷渡與非正規人口移動的方式也變了；沒有改變的，是戰亂、迫害、貧困、失序與人想離開一個地方的理由。當年文章最後寫過，只要全球政治、經濟與社會的不平等仍然存在，偷渡與非法移民問題就不會消失。如今回頭讀，這句話竟然還沒有過時。

做學問有時候很像跑船。以為一個航次已經結束，二十一年後才發現，那條航線只是繞了一個很大的圈，又把自己帶回原來的海面。只是這一次，我看的方向變了。

二十一年前，我研究的是人如何渡海而來。今天世界重新進入地緣政治紊亂、戰爭、封鎖與邊境不確定的年代，我開始想到另一個問題：如果一個四周環海的社會，有一天正常的航空、港口與離境管道突然中斷，人又要怎麼出去？

有人有船，有人沒有；有人懂海，有人只知道海就在眼前。出得去以後，遇險了有沒有人救？救上船以後，又有沒有地方可以下船？

所以二十一年後，我又回到這個題目。這一次想看的，是一個人從決定離開開始，到能夠在另一個地方走下船以前，海上究竟會發生多少事情。

* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海事學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

第一章　緒論：海上非正規人口移動的形成、分流與交會

1.1　動亂、失序與海上人口移動的形成

全球持續存在的大規模被迫流離失所，構成海上非正規人口移動的重要背景。聯合國難民署(UNHCR)統計顯示，2025 年底全球因迫害、衝突、暴力、人權侵害或嚴重擾亂公共秩序事件而被迫流離失所的人口約為 1 億 1,780 萬人。這些人口多數並未跨越國境，更不能直接等同海上非正規移民；但這個規模仍顯示，戰亂、迫害與治理失序持續產生龐大的逃離與遷徙壓力。當正常出境、陸路交通或邊境通道進一步受限時，其中一部分移動需求才可能轉向非正規海上路徑。

1.1.1　戰爭、內亂、迫害與國家治理失能

戰爭、內亂、政治迫害與國家治理失能，長期構成跨境人口移動的重要原因。當國家無法維持基本社會秩序，或公權力本身成為迫害來源，人民的人身安全、居住與生存條件便可能迅速惡化。部分人口可以循陸路、航空或正常客運管道離境，部分人口則因地理環境、邊境封鎖、旅行文件或交通條件限制，逐漸轉向非正規跨境方式。當這些移動發生於沿海地區或島嶼社會，海洋也就成為人口逃離與跨境移動的可能路徑。

1.1.2　經濟與社會失序下的生存與逃離需求

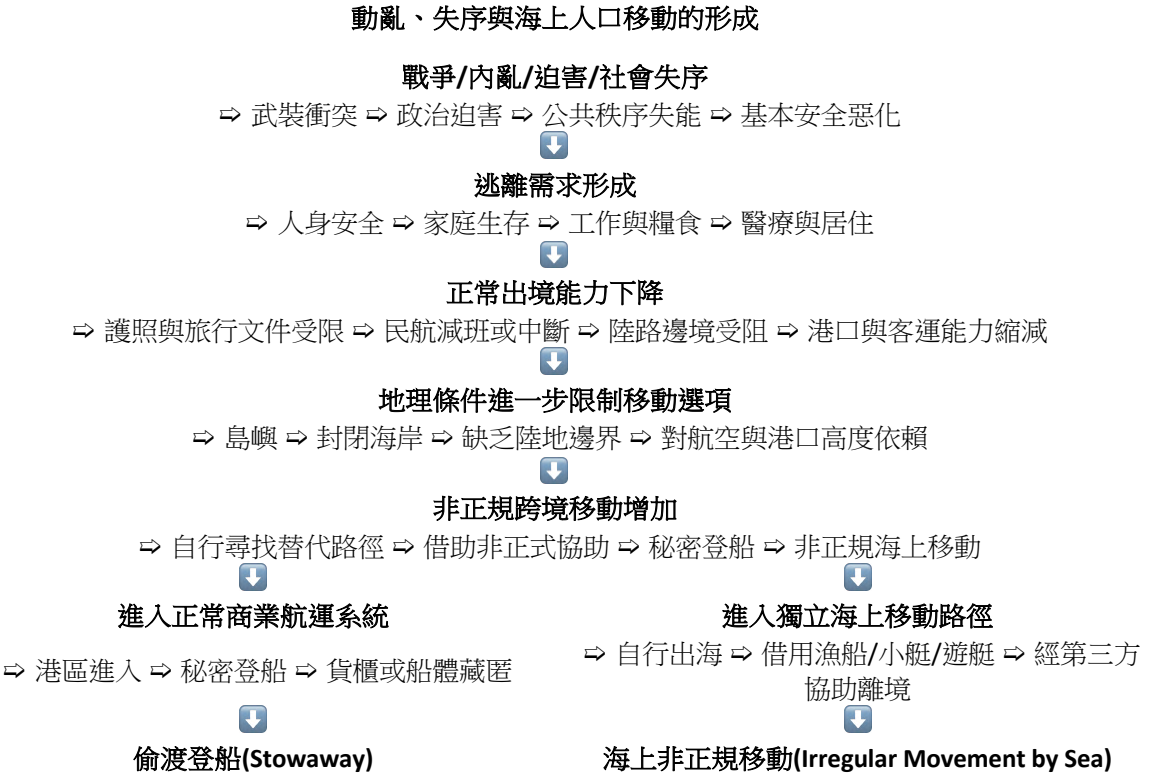
經濟崩潰、長期貧困、公共服務失能與環境惡化，同樣可能形成持續的人口外移壓力。當就業、糧食、飲水、醫療與居住條件逐漸惡化，個人與家庭便可能開始尋找其他生存空間。這類移動的原因與法律身分並不完全相同，有些人尋求工作與生活機會，有些人同時面臨迫害、暴力或其他保護需求。這些經濟與社會因素與戰亂、迫害及其他安全風險可能同時存在，使人口離境需求持續累積。

1.1.3　正常出境管道受限與非正規移動

戰爭、內亂、軍事管制與國家治理失序可能同時影響護照簽發、邊境通行、民航運輸與正常出境程序。目的國的簽證制度與邊境管制措施，也會影響移動人口取得合法入境資格的可能性。當航空、陸路與正常海運客運受到限制，合法跨境管道逐漸縮減，原有的逃離需求仍然存在，部分人口便會轉向秘密登船、自行出海或其他非正規移動方式。正常出境能力下降與非正規移動增加之間，也由此形成本文後續討論海上人口移動的重要起點。

1.1.4　地理封閉與島嶼社會的海上逃離限制

島嶼國家與地理封閉的沿海地區具有不同於陸地國家的逃離條件。陸地邊界仍可能提供不同方向的移動路徑，島嶼社會的人員離境則高度依賴機場、港口與海上交通。一旦民用航空、港口運輸或正常海運受到封鎖、管制或中斷，人口向外移動的選擇便會迅速減少，周圍海域也可能從日常交通空間轉變為最後仍可嘗試的離境路徑。這時候受到壓縮的，不只是離境方式本身，也包括人員接近港口、岸線、可用船艇與離境資訊的實際機會。正常離境管道收縮的速度如果快於個人取得替代運具與航行條件的速度，實際可利用的離境窗口便可能在非正規海上路徑形成以前迅速縮小。自行出海同時受到船舶、航海能力、距離與海象條件限制，海上逃離從離岸開始便伴隨失去動力、迷航、翻覆與人員遇險的風險。島嶼社會的地理條件，也使正常離境管道中斷與海上非正規移動之間形成更直接的關係。



1.2 海上非正規人口移動的不同路徑

1.2.1 秘密進入正常航運系統的偷渡者(Stowaway)

第一條路徑是秘密進入正常商業航運系統。當事人利用商船靠港、裝卸或其他港口作業機會，在未經船長、船員或其他負責人知情或同意的情況下進入船舶或藏匿於待裝船貨物，並隨船離港。這類移動依附既有的國際商業航運網絡，本身並沒有獨立的海上運送工具，其法律性質與後續責任主要受到偷渡者(Stowaway)相關海事制度規範。登船方式、藏匿空間及船舶保安問題，留待第二章進一步討論。

1.2.2 自行出海與非正規海上移動(Irregular Movement by Sea)

第二條路徑是利用船艇自行或共同從海上離境。當事人可能使用自有、借用、購置或臨時取得的漁船、小艇、遊艇及其他船艇，也可能由親友或其他非營利關係人協助航行。這類移動沒有秘密依附正常商船的特徵，也不當然構成移民偷運。船舶適航性、載客能力、航海經驗、航程距離與海象條件，則會影響非正規海上移動逐漸發展為海上安全事件的可能性。

1.2.3 移民偷運(Smuggling of Migrants)與第三方有償運送

第三條路徑出現在第三方以財務或其他物質利益為目的介入跨境移動之後。依《打擊陸、海、空偷運移民補充議定書》*(Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air)(作為《聯合國打擊跨國有組織犯罪公約》的補充 supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime)*，移民偷運係指為直接或間接取得財務或其他物質利益，而促成一個人非法進入其非國民或永久居民之締約國*("Smuggling of migrants" shall mean the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident.)*。海上偷運可能利用小艇、漁船、帆船或其他船舶，也可能採取分段運送與海上接駁方式。其核心判斷仍在於非法入境、第三方促成及財務或其他物質利益等法律要件，具體船舶與運作模式留待第三章討論。

1.2.4 海上遇險人員(Persons in Distress at Sea)與獲救人員(Persons Rescued at Sea)

自行出海與移民偷運都可能在航程中因不適航、超載、失去動力、燃料不足、惡劣海象或其他原因形成海上遇險。人員一旦處於海上生命危險，原有的移民、入出境或偷運法律關係仍然存在，海上人命安全與搜尋救助規範也同時開始適用。船舶或搜救單位完成救助並將人員接上船後，船上安全、基本照護、身分辨識、國際保護與後續下船等問題便接續發生。這個從海上移動進入遇險與救助的過程，也是本文後續將不同法律路徑逐步連接起來的關鍵階段。

海上非正規人口移動的路徑分流與遇險演化

正常離境管道受限

⇨ 航空受限 ⇨ 陸路受限 ⇨ 港口客運受限 ⇨ 合法入境條件不足

⬇

尋找其他跨境移動方式

⇨ 個人自行安排 ⇨ 親友協助 ⇨ 非正式協助 ⇨ 第三方有償安排

⬇

海上移動路徑分流

⬇ ⬇

秘密進入正常商業航運

⇨ 港區進入 ⇨ 秘密登船 ⇨ 隨正常商船離港

自行或經協助從海上離境

⇨ 自有/借用船艇 ⇨ 親友或非營利協助 ⇨ 第三



1.3 法律身分與概念界線

1.3.1 Stowaway 與 Irregular Migrant

偷渡者(Stowaway)與非正規移民(Irregular Migrant)描述的是不同層次的法律關係。依《國際海上交通便利化公約》(FAL Convention)，Stowaway 具有特定的海事法定義，核心在於未經船東、船長或其他負責人同意，秘密進入船舶或待裝船貨物，並在船舶離港後或卸貨時被發現及通報*(A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival.)*。依國際移民組織(IOM, 2011) Irregular Migrant 則主要描述未依一般入出境規則進行跨境移動的人員*(movement that takes place outside the regulatory norms of the sending, transit and receiving country)*。非正規移民可能自行乘船、接受他人協助或採取其他方式跨境，只有符合秘密進入正常商船體系等要件時，才同時具有 Stowaway 的海事法律身分。

1.3.2 Smuggled Migrant 與 Trafficked Person

受偷運移民(Smuggled Migrant)與被販運人口(Trafficked Person)具有不同的法律構成。移民偷運著重第三方為取得直接或間接的財務或其他物質利益，促成他人非法進入其非國民或永久居民的國家。人口販運則著重以暴力、脅迫、欺詐、濫用權力或脆弱處境等方式招募、運送、轉移、藏匿或接收人員，並以剝削為目的。兩者可能在同一段移動過程中先後出現，一名原先接受偷運的人，也可能在途中因強迫、控制或剝削而進入人口販運的法律關係。判斷重點須回到具體行為、目的與當事人的實際處境。

1.3.3 Asylum Seeker 與 Refugee

尋求庇護者(Asylum Seeker)與難民(Refugee)描述的是國際保護層次的法律關係。尋求庇護者係提出國際保護請求，但其主張尚待相關程序確認的人員*(An asylum-seeker is someone who is seeking international protection. Their request for refugee status, or complementary protection status, has yet to be processed, or they may not yet have requested asylum but they intend to do so.)*。難民身分則取決於是否符合 1951 年《關於難民地位的公約》(Convention relating to the Status of Refugees)及相關國際法所定的條件(*Refugees are people forced to flee their own country and seek safety in another country. They are unable to return to their own country because of feared persecution as a result of who they are, what they believe in or say, or because of armed conflict, violence or serious public disorder.*)。海上移動方式本身不決定一個人是否具有國際保護需求。Stowaway、Irregular Migrant 或 Smuggled Migrant 都可能同時提出庇護請求，其原居地情勢、個人遭遇與返國風險仍須另外辨識。當個案出現迫害或其他重大保護風險時，不推回原則(Non-refoulement)也會成為後續下船、接收及遣返程序必須考量的法律因素。

1.3.4 登船方式、法律身分與保護需求的區分

同一名海上移動者可能同時具有數種不同的法律關係。秘密進入正常商船屬於登船與航運管理層次，第三方以財務或物質利益促成非法入境屬於移民偷運層次，航程中形成生命危險則進入海上遇險與搜尋救助層次，當事人提出迫害或返國風險時，又進一步涉及國際保護問題。這些法律關係彼此可以重疊，也可能隨航程與事實發展而陸續出現。

一名秘密進入商船的人可以同時是 Stowaway 與 Asylum Seeker；一名透過偷運網絡出海的人可以同時是 Smuggled Migrant 與 Person in Distress；獲救登上商船之後，其原有的移民或保護法律關係仍然存在。海上非正規人口移動的法律分析，必須分別辨識人如何離開、如何上船、航程中發生什麼事情，以及其是否具有國際保護需求。

海上移動者之多層法律關係

第一層 移動與登船方式

⇨ 正常出境 ⇨ 自行出海 ⇨ 秘密登船 ⇨ 第三方協助

⬇️

海事/移民身分辨識

Stowaway ⇨ Irregular Migrant ⇨ Smuggled Migrant

⬇️

第二層 犯罪關係

⇨ 無第三方犯罪關係 ⇨ Migrant Smuggling ⇨ Human Trafficking

⬇️

第三層 海上安全狀態

⇨ 正常航行 ⇨ 航行風險升高 ⇨ Person in Distress ⇨ Person Rescued at Sea

⬇️

第四層 國際保護需求

⇨ 無特別保護主張 ⇨ Asylum Claim ⇨ Refugee Status Assessment ⇨ Non-refoulement 考量

註：同一個人可能同時具有下列要件
Stowaway＋Asylum Seeker
Smuggled Migrant＋Person in Distress
Person Rescued at Sea＋Asylum Seeker
Trafficked Person＋International Protection Needs

1.4 研究問題與分析架構

1.4.1 逃離需求與海上移動路徑的形成

本研究首先探討相同的逃離需求如何分化為不同的海上移動路徑，並分析登船方式、船舶來源與第三方介入程度如何影響後續海事安全、移民管理與刑事法律關係。本文據此區分偷渡登船(Stowaway)、海上非正規移動(Irregular Movement by Sea)與移民偷運(Smuggling of Migrants)，作為後續分析的起點。

1.4.2 偷渡登船與移民偷運的法律分流

不同海上移動方式具有不同的法律起點。秘密進入正常商船主要涉及偷渡者防範、船舶與港口保安、身分查核及後續下船與遣返等制度。自行出海則先涉及船舶國籍、航行安全、沿海國管轄與入出境管理；第三方以財務或其他物質利益促成非法入境時，才進一步涉及移民偷運相關規範。本文將這些路徑分別處理，再觀察其在海上航程中如何因遇險、救助與人員登上商船而逐步產生交會。

1.4.3 海上遇險與救助引發的法律關係疊加

海上遇險使原有的人口移動問題進一步進入海上人命安全與搜尋救助體系。自行出海者或受偷運移民在航程中形成生命危險時，其原有的移民、入出境或刑事法律關係仍然存在，海上遇險與救助規範也同時開始適用。人員經商船、公務船或其他搜救力量救起後，船舶又須處理安全、基本照護、身分辨識及後續下船等問題。本文據此觀察不同法律關係如何在海上事件發展過程中逐層增加，並改變船舶與相關國家的實際責任。

1.4.4 船上處置的匯流與下船責任的再分流

不同海上移動路徑在人員進入船上處置階段之後，會出現部分共同的實務問題。船長與船員需要維持船舶安全與秩序，提供基本生活與必要醫療照護，確認人員身分、登船或獲救經過，並與船東、船旗國、港口國及其他相關機關建立通報與協調。到了下船階段，不同人員的法律路徑再次分開。Stowaway 主要進入身分確認、下船與遣返程序，海上獲救人員則進一步涉及安全地點(Place of Safety)、國際保護、接收與返還等

問題。本文將船上處置視為兩條路徑的重要交會點，再從不同的下船制度追蹤國家責任如何重新分流。



第二章　偷渡登船：秘密進入正常商業航運的人

2.1　偷渡者(Stowaway)的法律定義、制度演進與全球趨勢

2.1.1　《國際海上交通便利化公約》(FAL Convention)之定義

《國際海上交通便利化公約》(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL Convention)對偷渡者(Stowaway)具有明確定義。依公約規定，偷渡者係指未經船東、船長或其他負責人同意，秘密藏匿於船上或其後裝上船舶的貨物內，並在船舶離港後於船上被發現，或在抵達港卸貨時於貨物中被發現，且由船長向主管機關通報的人員。

這一定義可以從三個要素理解。當事人首先具有秘密藏匿的事實，其次未取得船東、船長或其他負責人的同意，最後在船舶離港後或抵達港卸貨時被發現並完成通報。這些要素也使 Stowaway 與一般非法入境者、獲救移民及其他非正規海上移動人員維持清楚的法律界線。

2.1.2 偷渡未遂者(Attempted Stowaway)與法律界線

FAL Convention 亦區分偷渡未遂者(Attempted Stowaway)。這類人員已經企圖秘密進入船舶或相關貨物，但在船舶完成離港前，或仍處於登船港所屬國家的相關管轄範圍內即被發現。此一區分具有實務上的重要性，因為人員仍有可能在原登船港直接下船並交由岸上主管機關處理。

FAL 制度要求相關公共當局在確認當事人係於其港口登船後，依公約規定處理其下船。若偷渡未遂者未能在登船港下船，後續即依偷渡者相關規範處理。Attempted Stowaway 與 Stowaway 之間的差異，主要反映人員被發現的時間與地點，以及原登船港是否仍能直接處理其下船，不以船舶是否進入公海作為唯一判斷標準。

2.1.3 IMO 偷渡防範與責任分配制度

IMO 對偷渡案件採取預防與責任分配並行的制度。FAL Convention 將偷渡者規範納入公約附件第四節，並配合相關決議與指引，分別處理港口防範、船舶保安、船上處置、身分確認、下船及遣返等問題。制度運作涉及船長、船東、船旗國、登船港所屬國、後續靠港國、當事人國籍國或居留權國等多方主體。

這套制度的基本方向是讓相關國家與航運主體共同尋求案件解決。登船港及港口設施負責強化未授權登船防範，船方負責落實船舶保安、發現後通報及提供必要資料，船旗國與相關國家則協助身分確認、下船及後續遣返安排。個案同時涉及庇護或其他國際保護需求時，相關程序仍須另行處理。

2.1.4 IMO 偷渡指引之演進與 2026 年最新發展

IMO 對偷渡案件的治理，二十餘年間逐步從「人已經上船之後怎麼辦」，往前延伸到「如何避免人上船」，再往後擴展到「誰負責讓人下船並完成跨國交接」。1997 年大會第 A.871(20)號決議首先建立偷渡案件的責任分配架構；FAL Convention 於 2002 年修正附件並增列偷渡者專節，相關規定自 2003 年生效，使偷渡者的預防、處置、下船與遣返正式進入國際海事便利化制度。2010 年至 2011 年間，MSC.312(88)與 FAL.11(37)再將 FAL 既有規範與 ISPS Code 的船舶與港口保安措施相互銜接；2018 年的 MSC.448(99)與 FAL.13(42)則進一步強化未授權登船防範與國家間責任協調。

2026 年 3 月 27 日，IMO 便利運輸委員會(Facilitation Committee, FAL)第 50 屆會議採納第 FAL.20(50)號決議，再次修訂《防止偷渡者登船及分配責任以尋求成功解決偷渡案件之指引》(Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases)。這次修訂延續既有 Stowaway 定義與 FAL 責任分配架構，同時把幾個長期沒有消失的實務問題重新拉回制度中心。IMO 一方面再次指出，偷渡事件會干擾海上交通、影響船舶安全，也可能使偷渡者本身面臨死亡風險；另一方面也明確承認，船長、船公司、船東與船舶經營人至今仍經常面對「人已經在船上，卻難以下船交給主管機關」的困境。

FAL.20(50)所呈現的制度方向也比過去更完整。IMO 要求各國自 2026 年 7 月起，依修訂後的責任分配架構，以合作方式處理偷渡案件；同時要求政府與航運業共同建立更完整的出入管制與防止未授權登船策略。決議並保留持續檢討指引成效，以及未來進一步發展具拘束力國際文書的可能性。這也顯示，IMO 對 Stowaway 問題的處理已從單純的個案善後，逐步形成一條較完整的治理鏈：前端防範未授權登船，中段維持人道處置與船舶安全，後端再透過國家間責任分配完成下船與遣返。

2026 年版同時保留了一個重要的法律界線。IMO 明確承認部分 Stowaway 可能同時是尋求庇護者(Asylum Seeker)或難民(Refugee)，這些人仍應進入相關國際文書與國內法所提供的保護程序。這也說明，Stowaway 是登船方式與海事管理上的法律身分，並不排除其他移民、庇護或國際保護關係同時存在。

從事件處置到預防與多國協調之治理演化鏈

A.871(20), 1997
⇨ 初步建立偷渡案件責任分配架構
⬇️
FAL Convention 新增 Section 4, 2002/2003 生效
⇨ Standards 與 Recommended Practices 正式納入公約
⬇️
MSC.312(88), 2010/FAL.11(37), 2011
⇨ FAL 制度＋ISPS 防範措施整合
⬇️
MSC.448(99)/FAL.13(42), 2018
⇨ 更新防範措施與多方責任協調 ⇨ FAL.13(42)於 2026 年由 FAL.20(50)取代
⬇️
FAL.20(50), 2026
⇨ 重整定義、基本原則、預防措施與國家責任 ⇨ 自 2026 年 7 月起強化政府、港口與航運業合作處理 ⇨ 持續檢討成效，並保留未來發展拘束性文書的可能

2.1.5 偷渡案件之全球統計與趨勢

現有國際海事組織(IMO)與航運保險資料顯示，商船偷渡案件在長期總量上呈現明顯下降趨勢，但年度間仍存在波動，個案處理成本也未隨案件數量同步下降。國際船

東互保協會集團(International Group of P&I Clubs)提供予 IMO 的長期統計顯示，2007/2008 保險年度共有 842 起偷渡案件、涉及 1,955 人；至 2023/2024 年度已降至 277 起、770 人。期間案件數與人數並非逐年下降，例如 2019/2020 年度案件數與人數曾分別回升至 418 起與 1,234 人，2023/2024 年度案件數亦與前一年度相同，但涉及人數則由 626 人增加至 770 人。這些資料顯示，Stowaway 案件的長期總量確實下降，但其年度變動仍受到港口、航線、區域風險及案件群聚等因素影響。

表 2.1-1　2007/2008–2023/2024 全球商船偷渡案件與處理成本趨勢

保險年度	案件數	偷渡者人數	總成本 (百萬美元)	每案平均成本 (千美元)	每人平均成本 (千美元)
2007/2008	842	1,955	14.3	17.0	7.3
2011/2012	774	1,640	15.3	19.8	9.3
2014/2015	503	1,274	9.3	18.5	7.3
2017/2018	432	1,420	9.5	22.0	6.7
2018/2019	364	919	8.0	22.0	8.7
2019/2020	418	1,234	7.8	18.6	6.3
2020/2021	364	1,050	8.9	24.4	8.4
2021/2022	345	892	5.9	17.1	6.6
2022/2023	277	626	7.8	28.1	12.4
2023/2024	277	770	7.2	26.0	9.4

資料來源：International Group of P&I Clubs 提供予 IMO 之統計資料。

表 2.1-1 亦呈現另一個值得注意的趨勢。2007/2008 至 2023/2024 年間，年度總處理成本由約 1,430 萬美元降至 720 萬美元，主要反映案件總量下降；單案與單人平均成本卻沒有形成相同的下降軌跡。每案平均成本由約 17,000 美元上升至 26,000 美元，2022/2023 年度更一度達到 28,100 美元；每名偷渡者平均成本亦由 7,300 美元上升至 9,400 美元，2022/2023 年度曾達 12,400 美元。換言之，偷渡案件已由 2000 年代後期的高案件量逐步下降，但身分確認、船上照護、港口安排、旅行文件、遣返及其他跨國協調所形成的單案營運與財務負擔並未同步消失。

官方國際通報與航運業界統計之間的落差，則構成另一項長期存在的資料問題。IMO 早在 2010 年便利運輸委員會第 36 屆會議(FAL 36)即對潛在漏報(potential under-reporting)表示關切。當時 2007 年向 IMO 正式通報的案件僅有 252 起、涉及 889 人；P&I Clubs 在 2007 年 2 月至 2008 年 2 月間所彙整的資料則有 842 起、涉及 1,955 人，並產生約 1,430 萬美元相關成本。IMO 當時亦指出，其所收到的案件資料主要來自少數船旗國與港口國，顯示官方國際通報在涵蓋率上存在明顯限制。

這種差距至今仍未完全消失。IMO 在 2026 年第 50 屆便利運輸委員會會議(FAL 50)指出，2025 年全年透過 IMO 系統通報的偷渡案件共有 26 起、涉及 37 人，為過去十年間最低；世界航運理事會(World Shipping Council, WSC)所提供的業界資料則顯示，僅 2025 年 1 月 1 日至 9 月 30 日期間即記錄 39 起案件、涉及 160 名偷渡者。兩組資料的

統計期間、通報來源與資料蒐集範圍並不完全相同，不宜直接視為相同母體比較；其間仍然存在的明顯差距，卻反映正式國際通報與業界實際掌握案件之間可能存在資料涵蓋不足。IMO 也再次敦促會員國及相關國際組織透過全球綜合航運資訊系統(Global Integrated Shipping Information System, GISIS)提供及時且準確的偷渡案件資料。

表 2.1-2 IMO 官方通報與航運業界偷渡案件資料之差異

年度/資料來源	統計期間	案件數	偷渡者人數
IMO 官方資料	2007 年	252	889
P&I Clubs	2007 年 2 月－2008 年 2 月	842	1,955
IMO/GISIS	2025 年全年	26	37
World Shipping Council	2025 年 1－9 月	39	160

說明：各資料來源之統計期間、案件定義、通報來源與蒐集方式並不完全相同，本表用於呈現官方國際通報與業界資料之間長期存在的資訊差異，不作為相同母體之直接比率比較。

從長期趨勢觀察，Stowaway 問題已逐步呈現三個相互並存的特徵：案件總量下降、單案處理負擔仍然存在，以及正式國際通報與業界資料之間持續出現落差。案件數下降並不表示船東、船長、P&I Club 及相關國家的實務責任同步減輕；統計資料本身也顯示，仍有相當部分案件可能停留在船東、保險人、港口國與相關主管機關的個案處理層次，而未完整反映於國際資料庫。IMO 持續要求會員國與國際組織改善 GISIS 資料的即時性與準確性，也使案件通報與資訊交換逐漸成為 Stowaway 治理的一部分。

時間演進鏈

偷渡案件發生與責任不明
⇨ 船東負擔 ⇨ 下船安排困難 ⇨ 身分確認困難 ⇨ 遣返協調困難
⬇
責任分配制度形成
⇨ 船長/船東 ⇨ 登船港 ⇨ 船旗國 ⇨ 靠港國 ⇨ 國籍國
⬇
FAL Convention 制度化
⇨ 定義 ⇨ Prevention ⇨ Treatment on Board ⇨ Disembarkation ⇨ Return
⬇
船舶與港口保安整合
⇨ ISPS 措施 ⇨ Access Control ⇨ Port Security ⇨ Unauthorized Boarding Prevention
⬇
多國協調與案件解決
⇨ Identification ⇨ Documentation ⇨ State Cooperation ⇨ Repatriation
⬇
FAL.20(50), 2026
⇨ 定義與基本原則重整 ⇨ 預防措施強化 ⇨ 國家責任再確認 ⇨ 多方合作深化

2.2 偷渡登船的路徑與藏匿方式

2.2.1 港區、碼頭與管制區域進入

偷渡者進入船舶之前，通常需要先接近港區、碼頭、貨物或船舶作業範圍。港口周界、車輛與人員出入口、貨櫃場、裝卸作業區及水側邊界，都可能成為未經授權人員接近船舶的路徑。部分事件涉及自行進入港區，部分則與貨物運送、港口作業人員或其他內部協助有關。港口保安的功能就在於及早阻止未經授權人員從岸側、貨物流或水側逐步接近船舶。

2.2.2 梯口、繫纜區與水側登船

人員接近船舶後，可能從正常登船通道、繫泊區域或水側進入船體。岸側進入多利用港口作業期間的人員流動與梯口管制空隙，繫泊區域則可能利用纜繩或其他船體結構攀爬。水側登船包括游泳、小型船艇接近，以及利用船尾、舵系統周邊或其他低位船體空間進入船舶。不同船型、吃水狀態與靠泊方式會形成不同的可接近位置，水側保安也因而成為偷渡防範的重要環節。

2.2.3 貨櫃、貨艙與船體空間藏匿

偷渡者進入船舶後，通常尋找不易被船員或港口作業人員察覺的空間藏匿。IMO實務資料所列的常見位置包括空貨櫃、貨艙、艙櫃、通道、活動隔板後方、儲藏空間、生活區、機艙、空艙、起重機與錨鏈艙(Chain Locker)等。貨櫃亦可能在進入港區或裝船之前即有人員藏匿，使偷渡風險從港口周界延伸至整個貨物流通過程。

部分船舶的船尾結構還存在舵葉艙或舵桿圍井(Rudder Trunk)等外部可接近空間。實務上已有偷渡者從水側進入這類位置並長時間隨船航行的案例。這些空間通常缺乏正常生活與安全條件，長時間藏匿容易產生脫水、失溫、缺氧、跌落或溺水等生命風險。偷渡者進入極端或低可及性的船體空間後，原本的船舶保安問題也會直接轉化為急性的人命安全風險。密閉貨櫃可能因缺乏通風而造成缺氧、脫水或高溫暴露；船尾低位空間、舵葉圍井或舵柱腔(Rudder Trunk)則因海水反覆浸泡、低溫、狹窄無光、船體劇烈運動及緊鄰推進螺旋槳而形成致命威脅。

2019 年底至 2020 年間，多哥洛美港(Lomé)外海錨地曾接連發現偷渡者進入商船舵柱腔等低位空間藏匿的案例，部分人員被發現時已出現嚴重失溫、脫水或其他生命危險。近年亦出現偷渡者長時間藏匿於舵葉或舵柱周邊空間，並隨船完成跨洋航程的案例。2022 年的 Alithini II 案與 2023 年的 Ken Wave 案，均顯示此類藏匿方式同時具有高度隱蔽性與嚴重生命風險，也暴露一般離港前搜索對水線附近船體空間的實務限制。

Alithini II 案中，三名奈及利亞籍偷渡者自拉哥斯登上一艘油輪/化學品船，藏匿於舵葉周邊空間，隨船航行約 11 天後抵達西班牙加那利群島；Ken Wave 案中，四名奈及利亞男子則藏匿於散裝貨輪舵葉圍井平台，完成約 14 天的南大西洋航程後於巴西獲救。

兩案顯示，偷渡者對船舶實際航向、航程距離與海上生存條件往往缺乏充分資訊，藏匿位置也使船方在離港前的常規搜索與水側保安之間留下明顯的偵測落差。

這類案例同時具有後續法律分流的意義。相同的秘密登船與藏匿方式，並不決定人員下船後的法律結果；當事人仍可能依其國籍、移民身分、保護需求與個人意願，分別進入遣返、庇護或其他國際保護程序。這也再次說明，船上發現時的共同處置與下船後的法律再分流，屬於兩個不同層次的問題。





2.2.4 港口作業與外來人員形成的保安漏洞

商船靠港期間，大量碼頭裝卸人員(Stevedores)、理貨人員、供應商、維修人員、代理行、檢驗人員及其他作業人員會依工作需要進出船舶。正常港口作業形成的人員與貨物流動，也增加身分查驗、進出紀錄與限制區域管理的複雜性。實務上曾出現偷渡者混入港口作業人員、利用貨物進入船舶，或取得港口相關人員協助登船的情形。

這些進入方式使偷渡風險沿著港區、船岸介面與船內空間逐步延伸，也使港口作業環境成為後續船舶保安措施必須處理的前端風險。

偷渡登船之空間演化路徑

港區接近(Port Approach)
⇨ 周界出入口 ⇨ 貨櫃場/貨物流 ⇨ 碼頭作業區 ⇨ 水側邊界
⬇
接近船舶(Vessel Approach)
⇨ 港口作業人員流動 ⇨ 貨物裝卸 ⇨ 繫泊區域 ⇨ 小型船艇/游泳
⬇
進入船舶(Unauthorized Boarding)
⇨ 梯口或正常通道 ⇨ 繫泊與船體結構 ⇨ 水側低位空間 ⇨ 隨貨物進入
⬇
船內藏匿(Secretion on Board)
⇨ 貨櫃/貨艙 ⇨ 儲藏與機械空間 ⇨ 空艙/錨鏈艙 ⇨ Rudder Trunk 等特殊空間
⬇
隨船離港(Departure with Vessel)
⇨ 未被搜索發現 ⇨ 藏匿時間延長 ⇨ 食水不足 ⇨ 環境暴露

⬇️

人命與營運風險增加

⇨ 脫水/失溫 ⇨ 缺氧/受傷 ⇨ 跌落/溺水 ⇨ 航程中被發現

2.3 船舶保安與偷渡防範

2.3.1 《國際船舶和港口設施保安規則》(ISPS Code)

《國際船舶和港口設施保安規則》(International Ship and Port Facility Security Code, ISPS Code)自 2004 年施行後，建立了國際航行船舶與港口設施的基本保安架構。其核心包括進出管制、限制區域管理、船舶與港口周邊監視，以及依保安等級(Security Level)調整相應措施。這些制度本來即用於防止未經授權人員進入船舶與港口設施，也成為偷渡防範的重要基礎。

FAL Convention 及 IMO 偷渡相關指引進一步將這套保安架構與偷渡防範相互連結。船東、船長及其他負責人須建立防止未授權人員登船的保安安排，並在可能情況下於船舶離港前發現已經登船的人員。偷渡防範也由此形成港口保安與船舶保安共同處理的船岸介面問題。

2.3.2 船舶保安評估(SSA)與船舶保安計畫(SSP)

船舶保安評估(Ship Security Assessment, SSA)與船舶保安計畫(Ship Security Plan, SSP)構成船舶保安措施的主要制度工具。SSA 用於辨識船舶可能面臨的保安威脅與弱點，其中包括未經授權人員進入及偷渡風險*(ISPS Code Part A 第8.4 條、Part B 第8.9 條)*。SSP 則依評估結果建立進出管制、限制區域、身分確認、監視與其他相關保安措施，並依不同保安等級調整執行方式*(ISPS Code Part A 第9.4 條、Part B 第9.9-9.17(SSP 之進出管制 Access Control)、Part B 第9.18-9.24(受限區域 Restricted Areas))*。

偷渡防範納入 SSA 與 SSP 之後，船舶可以依船型、航線、靠泊港口及作業型態辨識較高風險的進入路徑。梯口、貨物裝卸區、繫泊區、水側船體與其他未受持續監看的位置，也會成為保安評估的重要對象。公司保安員(Company Security Officer, CSO)與船舶保安員(Ship Security Officer, SSO)則依其職責維持保安計畫的執行與更新。

2.3.3 進出管制、梯口值勤與限制區域

進出管制(Access Control)是防止偷渡者進入船舶最直接的保安措施。船舶在港期間須掌握可供人員登船的通道，確認登船人員的身分與進入目的，並限制未經授權人員進入船舶及船上限制區域。梯口值勤、訪客登記、身分確認及限制區域管理，都可以依船舶保安計畫與當時保安等級納入執行。

實務措施會隨船型、港口環境、貨物作業與風險程度調整。船舶可以集中管理主要登船通道，限制不必要的外部開口，並管制駕駛台、機艙、管制站及其他限制區域的人員進出。進出管制的重點在於持續掌握誰已經登船、可以進入哪些區域，以及是否仍存在未受監控的進入路徑。

2.3.4 照明、巡邏、監視與水側保安

船舶保安除了管制登船通道，也需要持續掌握甲板、限制區域及船舶周圍的活動。夜間照明、船員巡邏、閉路電視(CCTV)及其他監視設備可以依船舶條件與風險程度配合使用，補強梯口值勤無法涵蓋的視覺與空間死角。

水側保安在偷渡防範中具有特殊重要性。船舶外海側、船尾、繫泊區域及低位船體較不容易受到岸側值勤直接監看，人員可能從水面或小型船艇接近。船方可依港口風險、船型與靠泊狀態，加強水側照明、巡查及可接近船體位置的監控，並妥善管理不使用的梯具、繩索與其他可能形成登船通道的設備。

偷渡防範之船舶保安縱深

保安風險辨識(Security Assessment)
⇨ 港口風險 ⇨ 船型與作業 ⇨ 未授權登船路徑 ⇨ 偷渡風險
⬇
船舶保安計畫(Security Planning)
⇨ Access Control ⇨ Restricted Areas ⇨ Identification ⇨ Monitoring
⬇
船岸進出管制(Access Control)
⇨ 梯口/登船通道 ⇨ 外來人員 ⇨ 貨物作業 ⇨ 限制區域
⬇
船舶周邊監視(Monitoring)
⇨ 甲板 ⇨ 繫泊區 ⇨ 水側 ⇨ 船尾及低位船體
⬇
保安措施動態調整(Security Level Response)
⇨ Security Level 1 ⇨ Security Level 2 ⇨ Security Level 3
⬇
降低未授權登船與離港後發現風險

2.4 開航前搜索與離港管制

2.4.1 高風險港口與偷渡風險評估

SSA 與 SSP 建立船舶的一般保安架構後，船舶進入特定高風險港口前，仍需要依近期港口與航線資訊進一步調整偷渡防範措施。需要結合公司保安資訊、當地代理行、船東互保協會(P&I Club)及港口主管機關所提供的近期資料，評估偷渡風險。評估內容

包括近期案件、港口進出管制、碼頭與水側環境、貨物作業型態及外來人員活動情形，並據此調整船舶保安措施。

風險評估的功能在於決定後續搜索與離港管制的強度。當港口風險提高時，船舶可以增加進出管制、甲板與水側巡查、貨物區域確認及離港前搜索等措施，使偷渡防範隨實際風險變化調整。

2.4.2 搜索計畫之建立(Stowaway Search Plan)

船舶的安全管理與保安程序可以納入偷渡者搜索計畫(Stowaway Search Plan)，明確設定搜索時機、區域、人員分工與紀錄方式。搜索範圍通常依船型與作業情況安排，涵蓋貨物區域、甲板、生活區、機械空間、儲藏空間、救生設備及其他可能形成藏匿位置的區域。

搜索計畫的重點在於維持完整性與可追溯性。船員需要知道各自負責的區域，已完成搜索的位置也需要重新加以管制，避免在離港前再次出現未經授權人員進入。

2.4.3 搜索區域、船員分工與搜索紀錄

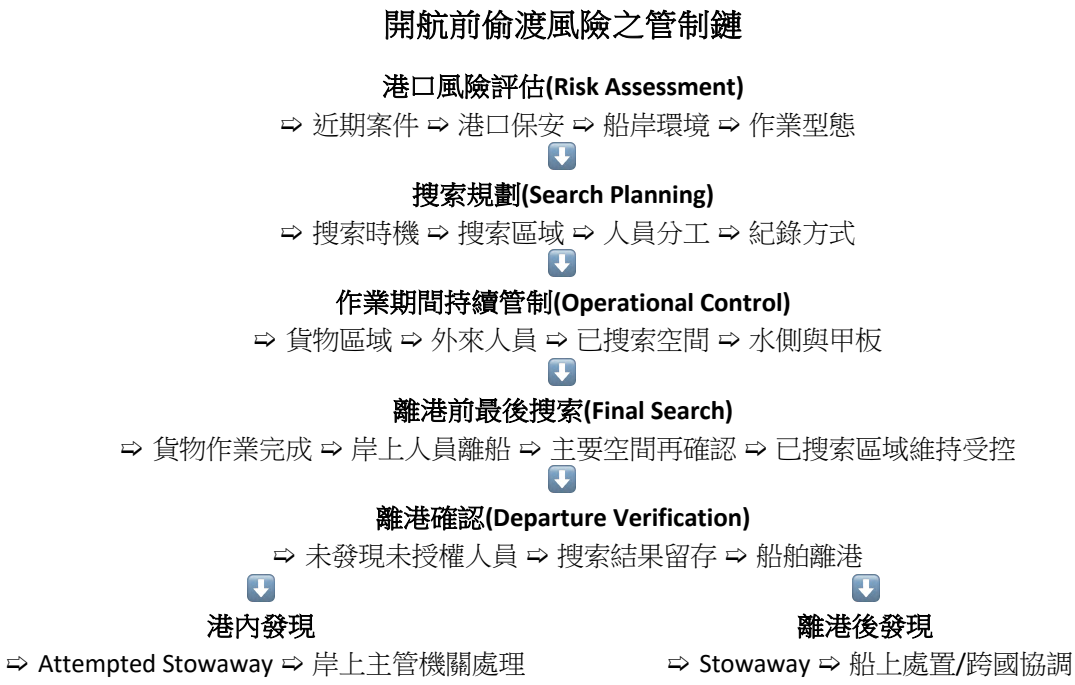
高風險船舶與港口則可以依實際情況擴大搜索範圍或增加搜索次數。離港前搜索通常由船員依預定區域分組執行，並由熟悉該區域的負責人員帶隊。搜索範圍除一般甲板與生活區外，也會依船型檢查貨艙、儲藏空間、機械區域、救生設備、錨鏈艙及其他可能形成藏匿位置的空間。貨物裝載完成或相關空間完成搜索後，已確認區域需要重新關閉或納入管制。

搜索過程與結果需要留下適當紀錄，包括搜索時間、區域、負責人員及是否發現異常情形。這些紀錄一方面協助船長確認離港前的搜索完成程度，另一方面也能在後續發現偷渡者時提供登船時間、地點與船方已採取措施的重要資料。

2.4.4 最後搜索與離港確認

貨物作業完成、外來作業人員離船及主要登船通道即將收回時，是離港前再次確認船上有無未授權人員的重要時點。船長可依船舶保安計畫、公司程序及港口風險，安排最後搜索(Final Search)，並確認先前完成搜索的區域仍維持受控狀態。

部分高風險港口的業界指引亦建議，在條件允許且經風險評估後，可以於離港後適當地點再進行一次補充搜索，包括船尾或其他靠港期間較難完整確認的區域。此類措施仍須兼顧航行安全、港口管制與重新遭人員接近船舶的風險。開航前搜索的目的，在於盡可能將偷渡者的發現時間留在港口或其附近，使人員仍有機會交由相關岸上主管機關處理。



2.5 海上發現偷渡者後的初步處置

2.5.1 船長與船員的安全管制

船舶在航行中發現偷渡者後，船長首先需要確認人員數量、健康狀況及是否存在立即影響船舶或船員安全的情形。發現一名偷渡者時，船方通常會再次搜索可能的藏匿空間，以確認是否仍有其他未被發現的人員。船員自身安全、船舶正常操控與偷渡者的人身安全，都屬於初期處置需要同時考量的事項。

船方可以依實際風險安排適當的住宿與活動範圍，並管制可能危及船舶、人員或偷渡者本人的物品。具體安全措施需要依人數、行為、船舶空間與實際風險調整，同時維持基本通風、衛生、消防逃生與醫療照護條件。偷渡者在船期間仍須依人道原則受到待遇，安全管制本身也需要維持必要性與相當程度。

2.5.2 身分辨識與登船經過調查

初步安全與健康狀況確認後，船方需要蒐集處理偷渡案件所需的基本資料。依 FAL Convention 相關規範，船長應採取可行措施確認偷渡者的身分、國籍或公民身分，以及可能的登船港，並了解其登船時間、方式與是否有人協助。護照、身分證明或其他旅行文件存在時，可以作為後續身分確認與遣返安排的重要資料。

船上訪談以取得必要事實為主，資料內容需要區分已確認事實與當事人自行陳述。船方也需要注意人員是否具有傷病、未成年、懷孕或其他需要優先照護的情形。若當

事人表明尋求庇護或表示返國可能面臨迫害，其陳述還會進一步涉及國際保護問題，相關資訊的記錄與傳遞須依適用規範妥善處理。

2.5.3 事件紀錄與對外通報

偷渡者被發現之後，完整紀錄有助於後續身分確認、下船安排與相關國家之間的協調。船方應記錄發現時間與位置、藏匿情形、當事人陳述的姓名與國籍、可能的登船港、隨身文件及其他與案件處理有關的資料。必要時可以對藏匿位置、隨身物品或其他重要事實留下適當影像紀錄。

船上提供的飲食、住宿、醫療與其他重要處置也宜持續記錄，使後續主管機關可以了解當事人在船期間的情況。船長再依 FAL Convention 及相關程序，將偷渡案件及必要資料通知船東、船旗國、登船港主管機關、第一預定靠港及其他需要協調的相關單位。船東互保協會(P&I Club)及當地通訊員也常在實務上協助後續文件、法律與遣返程序。

2.5.4 下船、接收與遣返程序的啟動

完成初步通報後，案件處理開始從船上管理轉向下船、身分確認與後續遣返協調。船東通常透過代理行、船東互保協會(P&I Club)及當地通訊員與相關主管機關聯繫，確認預定靠港是否可以處理偷渡者下船，以及後續身分查核、旅行文件與返國安排。

偷渡案件的下船與遣返涉及多方責任。登船港所屬國、船旗國、後續靠港國、國籍國或居留權國都可能依個案事實參與處理。船東亦可能依適用法律、契約與 P&I 承保範圍負擔部分遣返、交通、住宿或護送費用。若偷渡者另提出庇護或其他國際保護請求，案件即不再只是一般遣返安排，相關國家還需要依適用法律處理其保護需求。

海上發現偷渡者後之處置演化

偷渡者被發現(Discovery)
⇨ 發現位置 ⇨ 人數確認 ⇨ 健康狀況 ⇨ 即時安全風險
⬇
船上安全與基本照護(On-board Management)
⇨ 船舶與船員安全 ⇨ 適當住宿 ⇨ 飲食衛生 ⇨ 醫療需求
⬇
身分與登船事實確認(Identification)
⇨ 姓名/國籍 ⇨ 旅行文件 ⇨ 登船港 ⇨ 登船方式/協助者
⬇
紀錄與通報(Documentation & Notification)
⇨ 發現紀錄 ⇨ 船上處置 ⇨ FAL 資料 ⇨ 船東/船旗國/相關港口
⬇
下船與後續處理協調(Disembarkation Coordination)
⇨ 靠港國 ⇨ 登船港國 ⇨ 國籍/居留權國 ⇨ 船旗國/船東/P&I

⬇️

一般偷渡案件

⇨ 身分確認 ⇨ 下船安排 ⇨ 旅行證件 ⇨ 遣返

⬇️

出現國際保護需求

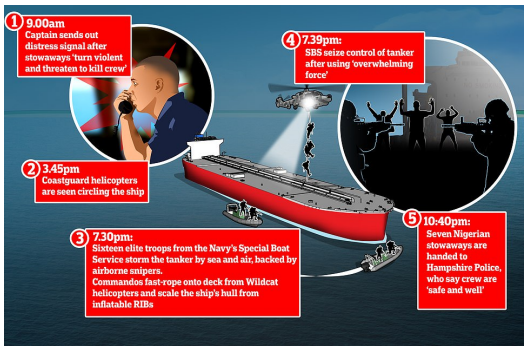
⇨ 庇護申請 ⇨ 保護評估 ⇨ 不推回(Non-refoulement)考量 ⇨ 後續接收安排

2.6 Nave Andromeda 案：從偷渡事件到海上安保介入

2020 年 10 月 5 日，賴比瑞亞籍油輪 Nave Andromeda (IMO: 9580405)自奈及利亞拉哥斯(Lagos)航往英國南安普敦(Southampton)途中，船上發現七名奈及利亞籍偷渡者。船舶在駛往英國南安普敦途中，曾途經西班牙與法國管轄水域。然而，法、西兩國港口當局均以船上有非法偷渡客為由，拒絕允許該船靠港或讓偷渡客下船。

10 月 25 日，當船舶航行至英國懷特島(Isle of Wight)外海約 6 浬時，船上情勢升高。船長與船員認為七名偷渡者的行為已對船舶操控與人員安全形成威脅，隨即向英國漢普郡警方及船旗國發出緊急求助，並依船舶保安計畫安排船員進入避難艙(Citadel)。英國主管機關其後將事件視為重大海上安保事件處理，並由皇家海軍舟艇特勤團(Special Boat Service, SBS)登輪控制現場，七名偷渡者均遭拘留。

事件後續的刑事程序使本案具有更重要的分析價值。七人均接受警方調查，其中兩人一度遭到起訴；2021 年 1 月，檢控機關在取得進一步海事專家證據後，認為現有證據已無法滿足刑事起訴所需門檻，相關刑事程序遂告終止。案件由此呈現海上即時安全判斷與事後司法審查在資訊條件與證據門檻上的差異。





2.6.1 從偷渡事件到船上安保事件

Nave Andromeda 案顯示，偷渡者被發現之後，案件性質可能因船上實際行為與安全風險發生變化。一般偷渡案件主要涉及身分確認、船上管理、通報與下船安排；當船員認為人員行為已可能危及船舶操控或船員安全時，案件也會進入海上安保與刑事執法的處理範圍。這種轉變仍須依個別事件中的實際行為、威脅程度與證據判斷，不能僅因當事人具有 Stowaway 身分即推定存在暴力或劫船風險。

2.6.2 沿海國介入與管轄權問題

Nave Andromeda 為賴比瑞亞籍船舶，事件卻發生於英國近海並由英國主管機關接受船長求助後介入處理，使船旗國管轄、沿海國安全利益與緊急海上執法相互交會。ISPS Code 可以解釋船舶與主管機關如何辨識與處理海上保安事件，但其本身並非沿海國登輪刑事執法權限的完整法律依據。具體介入仍須結合事件發生海域、船旗國立場、國內法權限及當時安全情勢判斷。

本案公開資料顯示，英國政府在接獲船長求助後，由警方、海岸防衛及國防部門共同處理，最後由武裝部隊登輪管制現場。這種介入反映商船在海上發生重大安保疑慮時，事件可能迅速超出一般船長與船員可以自行處理的範圍，並轉入國家公權力介入的階段。

2.6.3 即時安全判斷與事後司法審查

海上事件發生時，船長與岸上主管機關需要依有限資訊快速判斷船員與船舶是否面臨危險。Nave Andromeda 案在當時被視為可能涉及劫船與船員安全的重大事件，英國政府也據此採取高度強制性的登輪行動。後續刑事程序取得更多船員陳述、影像及海事專家證據後，檢控機關認為手機錄影與證詞未顯示安全威脅、調查並未發現任何證據顯示這 7 名偷渡者有奪取、控制船舶或進行劫持的意圖、新事證無法支持原先指控的罪名要件，該案已無法滿足刑事起訴的法定測試門檻(legal test)。檢方決定終止刑事起訴，警方也隨之停止對所有 7 名人員的刑事調查；7 人隨後轉由移民法規定處置與拘留，不再面臨任何刑事指控，相關案件遂告終止。

這項後續發展說明，海上安保介入與刑事責任認定具有不同的判斷時點與證據門檻。船長面對即時安全威脅所採取的預防措施，仍須與後續事實調查及司法認定分開觀察。

Nave Andromeda 事件演化

秘密登船(Stowaway Boarding)
⇨ 拉哥斯(Lagos)登船 ⇨ 七名奈及利亞籍人員 ⇨ 隨船航行
⬇
船上發現與管理(Discovery & On-board Management)
⇨ 人員安置 ⇨ 船上照護 ⇨ 下船安排未解
⬇
安全疑慮升高(Security Concern)
⇨ 船長求助 ⇨ 船員安全疑慮 ⇨ 疑似劫船通報
⬇
國家介入(State Intervention)
⇨ 海軍舟艇特勤團(SBS) ⇨ 政府授權 ⇨ 武裝登臨
⬇
刑事調查(Criminal Investigation)

⇨ 七人拘留 ⇨ 兩人起訴 ⇨ 五人持續調查

⬇️

司法重新評估(Evidentiary Review)

⇨ 新海事專家證據 ⇨ 定罪可能不足 ⇨ 刑事程序終止

2.7 商業營運視角：租船合同與 P&I 風險分擔

2.7.1 偏航、時間損失與租約責任

偷渡事件可能使船舶改變原定航程、延後靠港或增加停留時間，並進一步產生船東與租船人之間的契約責任問題。《海牙－維斯比規則》(Hague-Visby Rules)第四條第四款認「為救助或企圖救助海上生命或財產所為之偏航，或任何合理之偏航，均不得視為違反本規則或運送契約，運送人對因該偏航所致之任何損失或損害，均不負賠償責任。」；BIMCO《運送契約自由與偏航條款》(Liberty and Deviation Clause for Contracts of Carriage 2010)亦將救助海上生命與使偷渡者下船列入船舶得合理偏航的事由。除了此條款外 BIMCO 還針對偷渡客與難民救助分別訂有 BIMCO Stowaway Clause 與 BIMCO Liberty and Rescue of Refugees Clause。

偏航是否影響租金、時間損失或其他契約責任，仍須回到實際租船合同與相關附加條款判斷。定期租船(Time Charterparty)下的停租(Off-hire)並不單純取決於船舶是否發生偏航，而是取決於適用租約對時間損失、責任原因及例外事項的具體約定。偷渡事件所造成的時間損失，也可能因偷渡者如何登船而由不同契約主體承擔。

2.7.2 BIMCO Stowaway Clause 與 Liberty and Rescue of Refugees Clause 租約風險分配

BIMCO Stowaway Clause (BIMCO 偷渡客條款)的核心目的，就是依據「偷渡客登船的路徑與可歸責事由」，明確劃分船東與租船人的風險與財務責任。若偷渡客係透過租船人所控制的環節登船，例如在租船人指定的裝貨港登船、藏匿於租船人負責裝載的貨櫃/貨物中、或由租船人雇用的裝卸工人(Stevedores)或岸端代理疏失所致，歸責於租船人(Charterer's Responsibility)。若偷渡客係因船員(Crew)未落實梯口管制(Gangway watch)、防護疏漏，或船員私下縱容/協助登船所致，歸責於船東/船員(Owner's Responsibility)。

BIMCO Liberty and Rescue of Refugees Clause(BIMCO 難民救助自由與偏航條款)的目的，就是為船長履行《聯合國海洋法公約》(UNCLOS 第 98 條)及《SOLAS》、《SAR》公約的海上人道救援提供私法契約上的保護屏障，確保船長不會因擔心商業違約而對海上遇險者猶豫不決。

條款名稱	BIMCO Stowaway Clause	BIMCO Liberty and Rescue of Refugees Clause
對象身分	偷渡客(Stowaway)：秘密侵入商業商船者。	遇險難民/獲救人員(Rescued Persons)：海難中被救起的遇險者。
核心邏輯	過失與控制歸責：看偷渡客是從「船員防線」還是「租船人貨物/港口線」漏洞登船。	人道救助與風險共擔：保護公法搜救義務，確保偏航合法並共享時間/費用風險。
對停租(Off-hire)的影響	若可歸責於租船人，不停租；若歸責於船東，可停租。	偏航屬合法偏航，不構成違約，時間與費用由雙方依約分擔。

這兩款條款與《海牙-維斯比規則》第四條第四款相互呼應，構成了現代商船在面對非正規人口移動時，私法契約(Charterparty)與 P&I 保險理賠上不可或缺的風險防護。

2.7.3 P&I 承保與費用範圍

船東互保協會(P&I Club)在偷渡案件中主要處理船東因履行法定或實務責任所產生的第三人責任與合理費用。常見承保項目包括偷渡者在船期間的飲食、必要醫療、臨時看管、旅行文件、遣返交通，以及為安排下船或遣返所合理發生的港口與偏航費用。具體承保仍受到各 P&I Club 規則、免賠額及個案合理性的限制。

P&I 承保通常不直接補償船舶因事件所產生的全部商業損失。停租、租金收入減少、貨運收入損失或其他純粹營業損失，可能落在標準 P&I 承保之外。實務上 P&I Club 亦可能透過當地通訊員、法律顧問與主管機關協調下船、旅行文件與遣返程序，必要時再依個案處理財務擔保問題。P&I 在此扮演的是風險承保與案件協調角色，並不取代船東、租船人或國家依法律與契約各自承擔的責任。

偷渡事件之契約與保險風險演化

偷渡者登船(Stowaway Boarding)
⇨ 貨物/貨櫃相關 ⇨ 其他登船方式 ⇨ 登船事實確認
⬇
事件處置(Operation Response)
⇨ 船上管理 ⇨ 延誤 ⇨ 偏航 ⇨ 下船/遣返
⬇
租約風險分配(Charterparty Allocation)
⇨ 貨物相關登船(Cargo-related Access) ⇨ 租船人責任範圍(Charterers' Sphere) ⇨ 其他登船方式(Other Access) ⇨ 船東責任範圍(Owners' Sphere)
⬇
時間與費用效果(Time & Cost Consequences)
⇨ 租金/停租(On Hire/Off-hire) ⇨ 罰款(Fines) ⇨ 遣返費用(Repatriation Costs) ⇨ 其他處理成本
⬇
P&I 承保(P&I Response)
⇨ 合理費用(Reasonable Expenses) ⇨ 航程變更費用(Deviation Costs) ⇨ 遣返 (Repatriation) ⇨ 當地協助 (Local Assistance)

⬇️

剩餘商業損失(Residual Commercial Loss)

⇨ 租金損失(Loss of Hire) ⇨ 運費損失(Freight Loss) ⇨ 延誤後果(Delay Consequences) ⇨ 依契約或其他保險處理

第三章　從逃離到出海：海上非正規移動與移民偷運

3.1　從逃離需求到海上非正規移動

海上非正規人口移動至今仍具有相當規模。聯合國難民署(United Nations High Commissioner for Refugees, UNHCR)統計顯示，2025 年經地中海及相關歐洲路線抵達的人數約為 154,500 人，2024 年約 199,400 人，2023 年則約 275,200 人。這些統計涵蓋義大利與馬爾他的海路抵達，以及塞浦路斯、希臘與西班牙等地的海陸抵達情形，不能全部視為單一海上路線的流量，但仍足以呈現非正規跨境人口移動持續存在的實際規模。人數雖較 2015 至 2016 年的高峰期明顯下降，非正規人口移動並未消失，而是持續沿不同海域、不同航線與不同運送方式存在。

3.1.1　正常離境受限後的海上選項

正常離境能力下降之後，海上移動只是人口尋找替代跨境路徑的其中一種選擇。沿海地區與島嶼社會的人員可能利用既有漁船、小型船艇、遊艇或其他水上載具離境，也可能尋求親友、船主或其他第三方協助。船舶取得方式、航行安排與第三方介入程度，會使相同的逃離需求逐步形成不同的法律與實務路徑。

3.1.2　自行出海與自發性移動

海上非正規移動可以在沒有犯罪組織或專業偷運者介入的情況下形成。個人、家庭或小型群體可能利用自有、借用、購置或臨時取得的船艇自行離境，也可能共同分攤燃料、食物與其他航行所需物資。這類移動的核心特徵在於航程主要由移動者自己形成與管制，第三方並未以營利方式安排非法入境。

自行出海的安全程度仍取決於船舶狀態、航程距離、航海能力、通信設備與海象條件。部分航程可能具有基本航行能力，部分則可能因船艇、人員或物資準備不足而迅速形成海上安全風險。自行出海與移民偷運之間，需要先從第三方介入方式及其目的加以區分。

3.1.3　親友協助與非營利性協助

自行出海與營利性移民偷運之間，還存在由親友、社區成員、漁民或其他個人協助完成的海上移動。協助者可能提供船艇、擔任駕駛、供應燃料與食物，或共同分擔

航程成本，但沒有以取得財務或其他物質利益為目的。這類行為在實務上同樣可能違反特定國家的出入境、船舶或航行法規，但其法律性質不能僅因存在第三方協助就直接等同移民偷運。

這個中間地帶對海上人口移動的分析尤其重要。第三方介入本身只能說明移動已經不再完全由當事人自行完成，是否進一步構成國際法上的移民偷運，仍須檢視非法入境、協助行為及財務或其他物質利益等構成要件。

3.1.4 島嶼與封閉海域下的移動限制

島嶼與地理封閉會直接改變不同海上移動方式的可行性。當正常航空、港口與商業運輸受到限制，具有船舶、航海經驗與地方海域知識的人員仍可能自行離境，缺乏這些條件者則更依賴親友、漁民、船主或其他第三方。航程距離、可登岸地點與沿岸監控進一步增加時，第三方協助的需求也可能提高，海上移動由此更容易從自發性行動發展為有償或組織化安排。

從逃離需求到海上移動方式的分化

正常離境能力下降
⇨ 航空受限 ⇨ 港口客運受限 ⇨ 旅行文件不足 ⇨ 地理封閉
⬇
尋找海上替代路徑
⇨ 船艇來源 ⇨ 航海能力 ⇨ 航程距離 ⇨ 可登岸地點
⬇
自行移動(Self-organized Movement)
⇨ 自有船艇 ⇨ 借用/購置 ⇨ 家庭共同出海 ⇨ 社區共同航行
⬇
第三方協助(Third-party Assistance)
⇨ 親友 ⇨ 漁民 ⇨ 船主 ⇨ 其他非營利協助
⬇
有償與組織化安排(Commercial / Organized Facilitation)
⇨ 船舶提供 ⇨ 舵手安排 ⇨ 分段運送 ⇨ 跨境協調
⬇
符合議定書構成要件時
⇨ 非法入境 ⇨ 第三方促成 ⇨ 財務或其他物質利益
⬇
移民偷運(Smuggling of Migrants)

3.2 移民偷運網絡的介入與法律定性

3.2.1 移民偷運(Smuggling of Migrants)之法律構成

《打擊陸、海、空偷運移民補充議定書》(Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air) Article 3(a)將移民偷運界定為為了直接或間接獲取財務或其他物質

利益，安排非該締約國國民或永久居民非法進入該國之行為*("Smuggling of migrants" shall mean the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident.)*。其法律構成包含三個核心要素：

- 跨境行為之非法性(Illegal Entry)：安排未具備合法入境或居留資格的人員進入目的國。
- 對價與謀利目的(Financial or Material Benefit)：行為人主觀上必須具備獲取直接或間接之金錢、財物或實質利益的目的(純粹出於人道救助或親屬無償協助者不在此限)。
- 對象之身分限制(Non-national / Non-permanent Resident)：受安排者並非該目的國之國民或享有永久居留權之居民。

移民是否主動尋求協助、是否支付費用，以及航程中是否持續同意偷運安排，都可能影響個案事實，但不是議定書定義本身的獨立構成要件。Smuggling 的法律判斷仍須回到協助行為、非法入境與財務或其他物質利益三者之間的關係。

移民偷運並非少數個案式協助。UNODC 全球研究曾估計，2016 年前後僅三條主要地中海路線，每年即約有 37.5 萬名移民透過偷運活動移動，相關偷運收入約達 3 億美元。這類估計受到路線重疊、未被發現航程與資料取得方式限制，也不能據以推定所有非正規海上移動均涉及偷運；其意義主要在於顯示，當第三方協助逐漸形成持續收費、運送、招募與跨境接續網絡時，海上人口移動已可能發展為具有相當規模的跨國犯罪活動。

3.2.2 移民、偷運者與協助網絡之關係

海上移民偷運可以由單一個人、臨時合作群體或較具組織性的跨境網絡完成，其運作方式並沒有固定層級。不同案件中可能分別出現招募、收款、船艇取得、住宿安排、交通接送、舵手、海上轉運與目的地接應等功能，也可能由同一人同時負責數項工作。

移民與偷運者之間的關係亦可能在航程中改變。部分人最初主動尋求偷運服務，其後可能因追加收費、限制自由、暴力、威脅或其他控制而逐漸進入高度依賴或受支配狀態。這些後續行為需要另外進行法律判斷，不能從當事人最初自願接受偷運服務直接推定。

3.2.3 移民偷運與人口販運(Human Trafficking)之區別

移民偷運與人口販運可能出現在同一段跨境移動過程中，但兩者的法律構成不同。移民偷運著重第三方為取得財務或其他物質利益而促成非法入境；人口販運則依《防止、制止和懲治販運人口特別是婦女和兒童議定書》(Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children)係指為剝削目的而透過威脅或使用武力或其他形式的脅迫、綁架、欺詐、欺騙、濫用權力或濫用脆弱處境，或給予或接收付款或利益以取得對另一個人具有控制權的人的同意，招募、運送、轉移、窩藏或接收人員*("Trafficking in persons" shall mean the recruitment, transportation, transfer, harbouring or receipt of persons, by means of the threat or use of force or other forms of coercion, of abduction, of fraud, of deception, of the abuse of power or of a position of vulnerability or of the giving or receiving of payments or benefits to achieve the consent of a person having control over another person, for the purpose of exploitation.)*。

成年人即使最初同意移動或接受某種安排，當上述手段被用來達成剝削目的時，其先前同意不會排除人口販運的成立。兒童案件則不以證明這些手段為必要。海上移動者也可能先以受偷運移民身分開始航程，其後因控制、脅迫或剝削而進一步落入人口販運關係。案件是否構成人口販運(Trafficking)，需要依具體行為、手段與剝削目的判斷。

- 移民偷運(Migrant Smuggling)：核心為「獲取對價」與「非法跨越國界」，交易原則上隨航程抵達或終止而結束。
- 人口販運(Human Trafficking)：核心則為此處 Article 3(a) 所定義的「不法手段」與「持續性剝削(Exploitation)」，被害人在國際法上享有絕對的特別保護與刑事追訴豁免權。

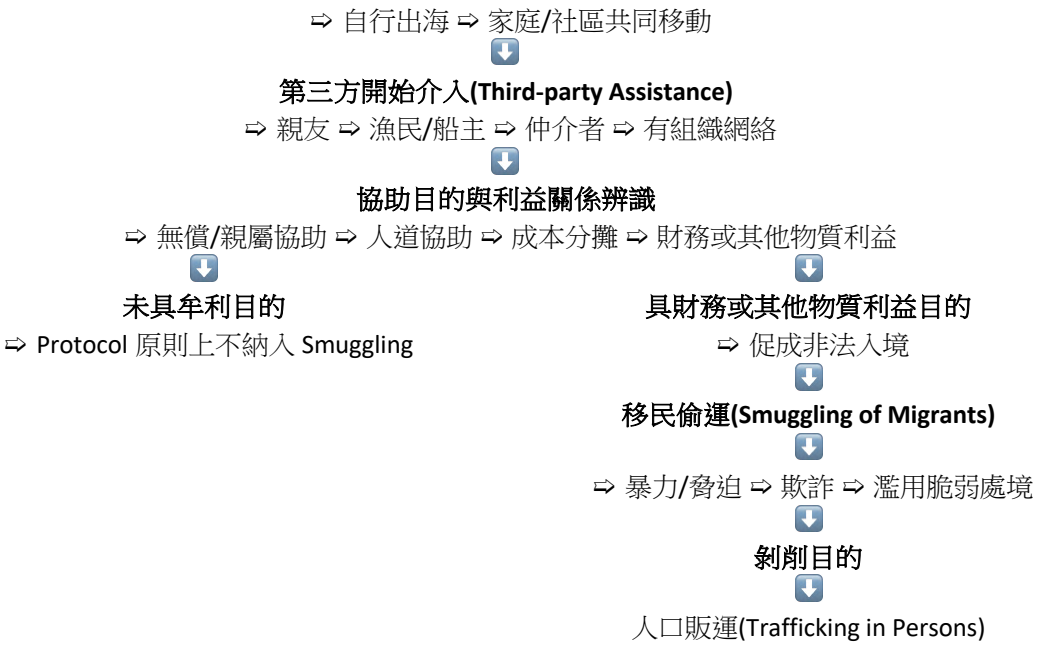
3.2.4 自行逃離、協助逃離與營利性偷運的界線

自行逃離、非營利協助與移民偷運之間的主要法律界線，在於第三方協助是否符合議定書所要求的財務或其他物質利益目的。親友、社區成員、宗教團體、人道組織或其他人若基於親屬關係或人道理由協助他人離境，且沒有取得財務或其他物質利益的目的，原則上不屬《移民偷運議定書》所設定的偷運犯罪範圍。單純分攤實際航程成本，也不能在沒有其他事實的情況下直接等同營利性偷運。

國際議定書的界線與各國國內法仍可能存在差異。部分國家的偷運或協助非法入境罪並未完整保留財務或其他物質利益要件，國內刑事責任的範圍可能比議定書更廣。海上協助行為是否構成犯罪，除了檢視國際法定義，也需要進一步確認相關國家的具體法律與行為事實。

第三方介入後之法律關係分化

海上非正規移動(Irregular Movement by Sea)



3.3 海上移動的船舶與運作模式

3.3.1 小艇、橡皮艇與其他簡易船艇

小艇、充氣艇、木製船艇及玻璃纖維船艇經常出現在短程或中程的海上非正規移動中。這類船艇取得相對容易，操作門檻較低，也可以從缺乏大型港口設施的海岸直接出發。其安全程度則受到船體品質、載重、航程距離、燃料、救生設備與海象條件影響。

這類船艇原本多用於近岸或短程航行，其載重、燃料、通信與救生能力有限。當實際搭載人數與航程超出原有設計用途時，船艇本身的能力就容易成為後續航程風險的起點。

3.3.2 漁船、帆船、遊艇與一般船舶

海上非正規移動也可能使用漁船、帆船、遊艇、工作船或其他具備較長航程能力的船舶。這些船舶通常具有較大的載人與燃料空間，部分亦具備導航、通信與較佳耐海性能，使其可以進行跨越較長海域的航程。船舶外觀與一般漁業或休閒航行活動相似時，也可能增加海上執法辨識的難度。

較大型船舶仍可能因超載、改裝、維護不良或將非載客空間用於大量收容人員而形成新的安全風險。魚艙、貨艙或其他封閉空間若被用來搭載人員，通風、逃生與緊急撤離能力都可能不足。船型愈大並不當然代表航程安全，實際風險仍取決於船舶狀態、載人方式與操作情形。

3.3.3 母船轉運、海上接駁與分段運送

部分海上偷運案件採取分段運送或海上接駁方式。較大型的漁船、商用船艇或其他具較長航程能力的船舶可以負責主要航段，再於接近目的海域時轉移人員至較小船艇，或由不同船舶分段完成航程。這類方式可以延長運送距離，也使出發地、轉運點與最終登岸地之間的關係更複雜。

海上轉運同時增加事故與執法風險。人員在開放海域換乘小艇時容易受到海象、載重與操作能力影響，分段航程也可能造成船舶國籍、操作者身分與責任歸屬更加難以確認。母船或分段運送模式在不同地區與時期的使用程度並不相同，應依具體案件與路線資料判斷。

3.3.4 超載、不適航與航程風險

海上非正規移動的主要安全問題，常來自船舶能力與實際航程需求之間的落差。嚴重超載會降低乾舷與穩度，缺乏救生設備、通信工具與足夠燃料則會削弱船上人員面對機械故障、海象變化與迷航時的應變能力。使用原本僅適合近岸作業的船艇進行長距離航行，也會使原有風險進一步累積。

部分案件還涉及操船人員離船、航程中失去有效控制，或船上人員缺乏足夠航海能力等情況。當船舶進水、失去動力、燃料耗盡或無法繼續安全航行時，原本的非正規人口移動事件便逐漸接近海上遇險狀態。這個風險累積過程，也構成第三章通往後續海上救助問題的重要連結。

海上登臨權、採取進一步執法措施的權限，以及對相關人員進行刑事追訴的管轄權，仍屬不同層次的法律問題。具有登臨或查證船籍的權限，不當然等同取得搜索、扣押、拘留或刑事追訴的完整法律基礎。

船舶能力、運送方式與航程風險之演化

船舶選擇(Vessel Selection)

⇨ 小艇/充氣艇 ⇨ 漁船 ⇨ 帆船/遊艇 ⇨ 其他一般船舶

⬇

航程安排(Voyage Arrangement)

⇨ 自行航行 ⇨ 單船直航 ⇨ 分段運送 ⇨ 海上接駁

⬇

載運方式(Carriage Conditions)

⇨ 正常甲板 ⇨ 大量載人 ⇨ 非載客空間使用 ⇨ 封閉艙室

⬇

安全裕度下降(Safety Margin Reduction)

⇨ 超載 ⇨ 穩度下降 ⇨ 燃料不足 ⇨ 通信/救生設備不足

⬇

航行能力惡化(Loss of Navigational Capability)

⇨ 機械故障 ⇨ 迷航 ⇨ 失去動力 ⇨ 操作能力不足

⬇️

海上安全風險升高

⇨ 漂流 ⇨ 進水 ⇨ 傾覆 ⇨ 人員生命危險

⬇️

接近海上遇險(Distress at Sea)

3.4 海上攔截與國家管轄權

3.4.1 內水、領海與沿海國管轄

沿海國對內水享有完整主權，對領海亦依《聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)行使主權，但外國船舶原則上仍享有無害通過權(Right of Innocent Passage)。UNCLOS 第 19 條第 2 項(g)規定，船舶在通過領海期間從事違反沿海國海關、財政、移民或衛生法律和規章，裝載或卸載任何商品、貨幣或人員的行為*(the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State)*，其通過即應視為損害沿海國的和平、良好秩序或安全，可能失去無害性質。

當涉嫌移民偷運的船舶進入內水或領海，沿海國可以依 UNCLOS、國內移民與刑事法律，以及其他適用國際規範採取必要措施。具體權限仍須考量船舶所在海域、行為是否影響無害通過、案件與沿海國之間的實際連結，以及國內法所授予的登臨、搜索、扣押與逮捕權限。

3.4.2 公海與船旗國管轄

船舶進入公海後，UNCLOS 第 92 條所確立的船旗國管轄原則成為海上執法的重要起點。具有有效國籍並合法懸掛國旗的船舶，原則上受其船旗國專屬管轄，其他國家的軍艦或公務船不能僅因懷疑其涉及移民偷運，即任意登臨或搜索。

海上偷運案件仍存在若干例外與合作機制。執法國可以取得船旗國同意，依雙邊或多邊協議採取措施，符合 UNCLOS 第 111 條要件時亦可能行使緊追權(Right of Hot Pursuit)。《打擊陸、海、空偷運移民補充議定書》第 8 條(針對海上偷運移民的措施 Article 8 – Measures against the smuggling of migrants by sea)另建立專門的海上合作程序，使締約國在有合理理由懷疑懸旗船舶涉及海上移民偷運時，可以向船旗國請求確認船籍及授權採取適當措施。

3.4.3 無國籍船舶與船舶國籍確認

部分海上偷運船艇未懸掛國旗、缺乏有效登記，或無法提出足以確認國籍的船舶文件，使船舶國籍本身成為執法判斷的重要問題。UNCLOS 第 110 條允許軍艦在公海上，對有合理理由懷疑為無國籍船舶的船隻行使登臨權(Right of Visit)，以查驗其懸旗權利及船舶文件。

船舶經查證確屬無國籍後，不再享有一般懸旗船舶所具有的船旗國專屬管轄保護，但後續搜索、扣押、人員拘留與刑事追訴仍須具有相應的國際法與國內法依據。無國籍身分主要改變的是船舶在公海上的管轄保護結構，並不自動使所有國家對船上任何行為取得無限制的實體管轄權。

3.4.4 登臨、攔截與執法權限

海上攔截與登臨必須同時具備法律依據與必要程度。執法船舶即使具有合法登臨權，仍須依適用的國際法、國內法與執法規則採取措施，並考量船上人員生命安全、船舶狀態及海象條件。對於嚴重超載、低乾舷或結構脆弱的小型船艇，執法行動本身亦可能增加翻覆與落水風險。

《移民偷運議定書》第 8 條要求締約國在海上合作打擊偷運時兼顧人員安全與船舶處置，相關措施也須尊重適用的國際人權與難民保護義務。海上攔截的法律問題由此不只涉及國家是否有權介入，也涉及介入方式是否符合必要性、相當性與人命安全要求。

《移民偷運議定書》第 9 條(保障條款 Safeguard clauses)另對海上執法措施設定程序保障，包括維持船上人員安全與人道待遇、避免危及船舶與貨物，並顧及船旗國及其他利害關係人的合法權益。依該章採取海上措施的船舶或航空器，原則上亦須屬軍艦、軍用航空器，或其他清楚標示並獲授權執行政府勤務的船舶或航空器。

《移民偷運議定書》第 8 條海上合作流程

合理懷疑船舶涉及海上移民偷運

⬇

確認船籍/懸旗權利

⇨ 船名 ⇨ 登記港 ⇨ 船旗資料

⬇

向船旗國請求確認與授權

⇨ 登臨 ⇨ 搜索 ⇨ 其他適當措施

⬇

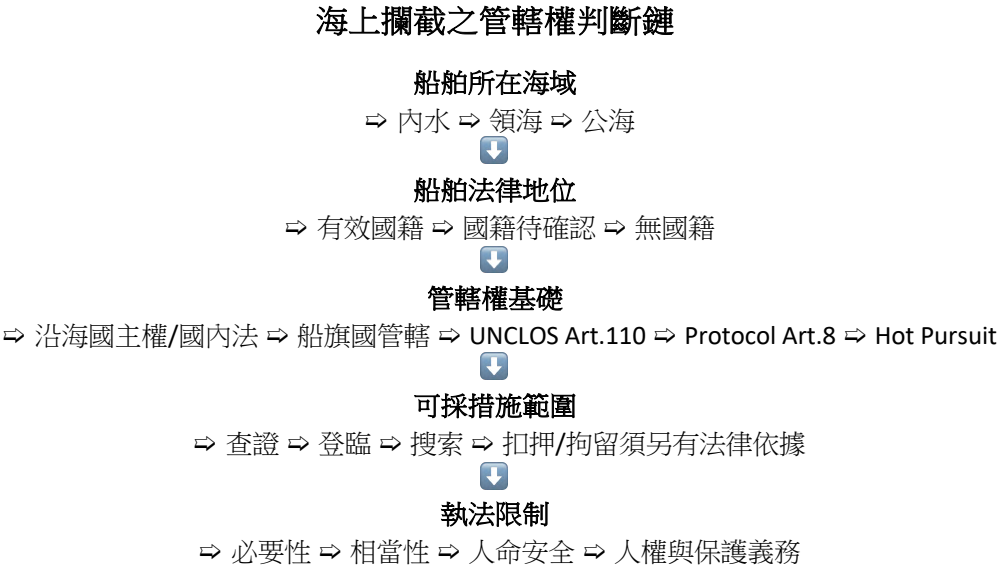
船旗國回覆/授權範圍確認

⬇

依授權採取海上措施

⇨ 人員安全 ⇨ 船舶安全 ⇨ 證據保存 ⇨ 後續司法程序





3.5 從邊境管制到海上人命安全

3.5.1 非正規航程中的安全風險累積

前述船舶與航程風險會在航行過程中持續累積。當船舶原有的安全裕度逐漸耗盡，失去動力、迷航、進水或人員健康惡化等情況開始出現，原本屬於非正規人口移動的航程便逐步接近海上遇險狀態。

非正規海上航程的安全風險具有明確的實際後果。國際移民組織(International Organization for Migration, IOM)統計顯示，2025 年共有 17,788 人經西非大西洋航線抵達西班牙加那利群島，同期記錄 54 起船難，造成 1,214 人死亡或失蹤。這類航程往往具

有距離長、船艇能力有限、超載與搜救資源不易及時到達等特徵，船舶適航性、燃料、導航、海象與人員健康狀況由此可能逐步累積，最後轉化為需要立即救助的海上遇險狀態(Distress)。

這些風險與移民偷運的法律定性並不相同。一艘船是否涉及非法入境或偷運，屬於邊境與刑事法律問題；船舶是否仍能安全航行，則屬於海上人命安全問題。兩條法律關係會在航程中逐漸交會。

3.5.2 海上攔截與人命安全

沿海國與其他執法機關在攔截涉嫌非正規移動或移民偷運的船舶時，仍須評估船舶狀態、載客情形與海象條件。對於低乾舷、嚴重超載或操作能力有限的小型船艇，接近、逼停、登臨或拖帶等措施本身都可能改變船舶穩定與人員安全。

海上執法與海上安全在此形成直接交會。國家可以依法進行邊境與刑事執法，但執法方式仍須避免造成新的生命危險。當現場情況進一步發展為人員需要立即援助時，事件處理重心也會開始轉向搜尋救助。

海上執法攔截的動態過程往往伴隨著高度的人命危險，特別是當執法威懾迫使犯罪網絡鋌而走險時，偷運者極易採取毀滅罪證的極端暴行。最具指標性的悲劇為 2003 年 8 月苗栗通霄火力發電廠外海，共 26 名中國偷渡女子，從福州上船要準備偷渡到台灣，25 日晚間轉乘人蛇集團快艇朝通宵前進，台中海巡 26 日凌晨接獲線報，出動追捕，人蛇集團發現海巡船隻後，將快艇上的女子推下海揚長而去，造成 6 人溺斃、多人失溫受傷。此案促使台灣司法對涉案舢舨船東兼船長課以殺人罪之極刑、隨船船員課以無期徒刑，並全面提高涉案運具之沒入與刑事處罰門檻。它在海事執法法理上提供了沿海國公務艦艇在執行外海攔截時，必須嚴格權衡執法手段的強制強度，將「防範船方為規避刑事責任而實施惡意棄船或殺害乘員」列為第一優先之安全考量。

3.5.3 從人口移動事件進入海上遇險

非正規海上航程並不必然形成海難。當船舶與人員已無法依既有能力維持安全航行，並開始需要外部立即援助時，事件便從一般航行風險逐步進入海上遇險的判斷範圍。原有的移民、入出境與偷運法律關係仍然存在，搜尋救助法律關係則開始加入。Distress 的具體法律判斷與後續救助義務，留待第四章處理。

此時，原有的移民、入出境與移民偷運法律關係仍然存在，海上搜尋救助規範也開始同時適用。第三章所討論的逃離、運送、偷運與攔截問題，至此與第四章的海上救助問題正式交會。

非正規海上移動向遇險狀態之演化

海上非正規航程

⇨ 自行移動 ⇨ 受協助移動 ⇨ 移民偷運

⬇️

安全裕度下降

⇨ 超載 ⇨ 船況不足 ⇨ 航海能力有限 ⇨ 海象與航程壓力

⬇️

航行能力惡化

⇨ 失去動力 ⇨ 進水 ⇨ 迷航 ⇨ 人員健康與物資問題

⬇️

生命危險形成

⇨ 船舶無法安全續航 ⇨ 人員需要立即援助

⬇️

海上遇險(Distress at Sea)

⬇️

原有法律關係持續＋搜尋救助規範開始適用

第四章　當非正規航程變成海難：從邊境管制到海上救助

4.1　海上遇險(Distress at Sea)的形成

海上非正規人口移動進入遇險狀態後，風險所造成的人命損失具有持續性。UNHCR 統計顯示，地中海與西非大西洋路線 2023 年共有 4,110 人死亡或失蹤，2024 年為 3,580 人，2025 年仍有 2,950 人。這些數字顯示，即使近年抵達歐洲的人數有所下降，海上死亡與失蹤仍持續維持相當規模。

4.1.1　遇險狀態的法律判斷

《國際海上搜尋救助公約》(International Convention on Maritime Search and Rescue, SAR Convention)將遇險階段(Distress Phase)界定為，有合理確信認為人員、船舶或其他載具正受到嚴重且緊迫的危險，並需要立即援助的情況。海上非正規移動是否進入 Distress，重點不在當事人的移民身分或航程是否合法，而在現場的人命與航行狀態是否已達到需要立即協助的程度。

船舶超載、不適航、設備不足、失去動力或惡劣海象都可以成為判斷因素，但任何單一因素不必然等同遇險。搜救機關與現場船舶需要綜合船體狀況、載客情形、航行能力、海象、食水與燃料、人員健康及可取得援助的時間，判斷危險是否已發展至 Distress Phase。

4.1.2　航行能力喪失與危險升高

海上非正規移動船艇可能因機械故障、燃料不足、進水或迷航逐步喪失安全續航能力。當船舶仍能維持基本操縱並等待協助時，事件可能尚未進入 Distress；當船舶已無法保持安全航行，且外部援助開始成為維持人命安全的必要條件時，遇險判斷便會進一步成立。

4.1.3 海象、人員狀態與立即援助需求

遇險狀態也可能由海象、人員健康與船上控制能力共同形成。風浪、洋流、能見度與航程距離會改變船舶原有的安全裕度；大量人員搭載、脫水、失溫、受傷、恐慌或缺乏足夠航海能力，也可能使原本尚可維持的航程迅速惡化。

SAR 體系關注的是現場是否已形成需要立即援助的人命危險。當船上人員已無法依靠現有船舶、設備與自身能力安全脫離危險時，案件的處理重心便從一般航行風險與邊境執法逐步轉向搜尋救助。當事人的移民、偷運或其他法律關係仍然存在，Distress 則在其上增加了一層海上人命安全法律關係。

海上遇險狀態之形成與判斷

既有航行風險
⇨ 超載 ⇨ 船況不足 ⇨ 設備不足 ⇨ 航海能力有限
⬇
事件惡化
⇨ 失去動力 ⇨ 進水 ⇨ 燃料/食水不足 ⇨ 海象惡化
⬇
自行脫離危險能力下降
⇨ 無法安全續航 ⇨ 無法控制船位 ⇨ 人員健康惡化 ⇨ 援助時間縮短
⬇
嚴重且緊迫危險(Grave and Imminent Danger)
⇨ 船舶安全 ⇨ 人員生命 ⇨ 現場情勢
⬇
需要立即援助(Requires Immediate Assistance)
⬇
遇險階段(Distress Phase)

原有移民/偷運法律關係持續存在，搜尋救助法律關係同時開始適用。

4.2 國際法上的海上救助義務

4.2.1 UNCLOS 第 98 條：國家促使船長救助＋沿海國維持 SAR 能力

《聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)第 98 條建立了海上救助的基本國際法框架。第 1 項要求各國促使懸掛其國旗的船舶船長，

在不對本船、船員或乘客造成嚴重危險的範圍內，對海上有生命危險的人員提供援助，並在得知有人需要救助時，以合理可期待的速度前往協助。

第 2 項則要求沿海國促進建立、運作與維持適當有效的海上搜尋救助服務，並在必要時與鄰國進行區域合作。UNCLOS 在此同時處理前線船舶的救助行動與國家維持搜救體系的制度責任，兩者共同構成國際海上救助制度的基礎。

4.2.2 SOLAS V/33：船長前往救助的具體義務

《國際海上人命安全公約》(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)第五章第 33 條進一步具體化船長對海上遇險人員的救助義務。當船舶處於能夠提供協助的位置，並自任何來源得知有人海上遇險時，船長原則上須以全速前往援助，並在可能情況下通知遇險者或相關搜尋救助機關。

這項義務仍須結合船舶實際能力與安全條件判斷。船長若基於本船安全、現場情勢或其他合理原因無法前往，或已由搜救協調中心解除任務，其處置仍須依 SOLAS 及相關程序說明與紀錄。獲救者的國籍、移民身分或是否涉及非法入境，原則上不改變其處於海上遇險時所受到的救助保護。

4.2.3 SAR Convention：救助完成與安全地點安排

1979 年《國際海上搜尋救助公約》(SAR Convention)建立全球搜尋救助協調架構，早期規範重心主要放在遇險通報、搜尋區域劃分與現場救助協調。對獲救人員被接上船後的安全下船與陸端接收，當時尚未形成今日較完整的責任安排。2004 年相關修正進一步要求締約國協調獲救後的安全安排，使協助船舶能在合理時間內解除後續照護責任，並將獲救人員送往安全地點(Place of Safety)。IMO 第 MSC.167(78)號決議進一步說明，負責相關搜尋救助責任區(Search and Rescue Region, SRR)的政府承擔主要協調責任；具體安全地點則須依獲救人員安全、基本需求與後續安排能力判斷，並不當然等同最近港口。

2001 年的 MV Tampa 案是促成這套制度發展的重要事件。挪威籍 MV Tampa 依澳洲海難搜救中心要求改道，在印度洋救起 433 名海上遇險人員；船長其後因船上醫療與生活條件持續承受壓力，尋求將獲救人員送往聖誕島(Christmas Island)下船。澳洲政府基於邊境與移民管理考量拒絕船舶靠岸，船長其後在船上安全與人道狀況惡化的情況下駛入相關水域，澳洲政府則派遣軍事人員登輪控制現場，後續再透過第三地安排處理獲救人員。案件由此把海上救助完成後的下船、接收、邊境管制與國家協調責任同時推到制度前線。

Tampa 案之後，IMO 與締約國對海上救助完成後的責任銜接展開持續檢討，並於 2004 年通過 SOLAS 與 SAR Convention 相關修正，強化締約國之間就安全地點與下船安

排進行合作的要求。這項制度發展使海上救助的法律關注由現場救起進一步延伸至獲救人員的安全移交，也使協助船舶能否在合理時間內解除後續照護負擔，成為搜救制度不可分割的一部分



4.2.4 船長救助義務與國家協調責任

海上救助制度依賴前線船舶與岸上搜救機關的分工。船長負責在能力與安全條件允許的情況下前往現場、救起遇險人員並提供必要的初步照護；搜尋救助協調中心(Rescue Coordination Centre, RCC)與相關政府則負責協調搜救資源、後續安排及安全地點的確認。

獲救人員被接上商船後，救助行動並不當然完成。IMO 指引明確指出，協助船舶不能僅因獲救者已離開立即危險，就被視為安全地點。各國需透過協調與合作，在合理時間內安排合適的 Place of Safety，並儘量減少對協助船舶原定航程的進一步影響。移民、庇護、入境或其他非搜救問題，可以在獲救人員安全移交之後由相關主管機關依適用法律繼續處理。

2026 年 IMO、UNHCR 與 ICS 共同發布修訂版《Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice in the Context of Refugee and Migrant Movements》，進一步將海上救助、獲救後照護、國際保護需求與安全下船程序整合為船長、船東與主管機關可共同使用的實務指引。

國際海上救助責任之雙軌架構

海上遇險(Distress at Sea)

⬇

船舶/船長之現場救助
⇨ UNCLOS Art.98(1) ⇨ SOLAS V/33 ⇨ 前往援助 ⇨ 救起人員 ⇨ 初步照護

國家/RCC 之搜救協調
⇨ UNCLOS Art.98(2) ⇨ SAR Convention ⇨ 接收求救/協調資源 ⇨ 協調後續安排 ⇨ Place of Safety 協調

⬇

⇨ 生命安全不再受威脅 ⇨ 基本需求可獲滿足 ⇨ 可安排後續目的地

⬇

移民/庇護/入境等非 SAR 程序另行處理

4.3 不同海上救助主體與商船介入

4.3.1 海上搜救協調中心與政府搜救體系

海上搜救協調中心(Rescue Coordination Centre, RCC；海事實務中常稱 MRCC)是搜救體系的協調核心。其主要工作包括接收與評估遇險資訊、確認事件位置與危險程度、整合可用搜救資源、指派或協調現場救助單位，並持續掌握搜救行動與後續安全地點安排。

SAR Convention 要求締約國建立適當有效的搜尋救助服務，並透過 RCC 維持全天候通報與協調能力。實際投入行動的資源可以包括海岸巡防、海軍、公務救難船、航空器、附近商船及其他可提供協助的船舶。RCC 在制度中的角色主要是協調與整合，未必由其所屬機關本身直接完成所有現場救助。

SAR Convention 建立法律與組織架構後，實際搜救協調與現場操作主要由 IMO/ICAO 共同出版的《國際航空與海上搜尋救助手冊》(IAMSAR Manual)提供作業指引。其中 Volume II 主要供任務協調使用，Volume III 則供船舶及其他 Mobile Facilities 執行搜索、救助與現場協調時使用。

4.3.2 海岸巡防與其他公務船舶

海岸巡防、海軍及其他公務船舶通常具有較完整的通信、醫療、救生與海上操作能力，也是國家搜救體系的重要現場力量。部分公務船同時具有海上執法職權，使其在非正規人口移動事件中可能先以邊境管制或執法角色接觸船舶，並在現場形成遇險後轉入搜救處置。

執法與救助功能可以存在於同一事件之中，但其法律依據與處置目的仍需區分。當人員已進入海上遇險狀態，現場處置必須將人命安全納入核心考量；後續的移民、刑事或船舶違法調查，則可在救助與安全控制完成後依適用法律繼續進行。

4.3.3 非政府組織搜救船(NGO SAR Vessels)

部分海域存在由非政府組織運作的專業搜救船舶。這類船舶通常配置救援艇、醫護人員與適合大量人員登船後使用的基本救助設備，並以海上人命救援作為主要任務。其在部分高風險海域形成政府搜救力量之外的重要補充資源。

NGO 搜救船仍須在船旗國法律、SAR 協調機制及相關沿海國制度下運作。當其救起遇險人員後，同樣面臨向 RCC 通報、尋求安全地點及安排下船等後續程序。其法律爭議主要集中在搜救協調、港口進入、船舶管制與下船安排，具體爭議留待後續下船案例進一步討論。

4.3.4 商船介入與臨時救助

商船執行海上救助時，除了 SOLAS V/33 所確立的救助義務外，SOLAS Chapter III, Regulation 17-1 亦要求適用船舶備有從水中救起人員的船舶專屬計畫與程序。IMO 第 MSC.1/Circ.1447 號通函(關於制定從水中救助人員計畫與程序指南 Guidelines for the Development of Plans and Procedures for Recovery of Persons from the Water, 14 December 2012)進一步要求船方依船型、設備、預期海況與船員安全進行風險評估，規劃適合的 Recovery 方式，並將相關程序納入 ISM Code 下的緊急應變準備。商船能否安全地將大量遇險人員從水面接上甲板，由此不只是臨場船藝問題，也屬於船舶預先建立救助能力的一部分。

普通商船雖以貨物或商業運輸為主要任務，仍可能依 SOLAS 第五章第 33 條及相關海事法義務參與海上救助。船舶可能直接發現遇險者，也可能接獲 RCC 的搜救協調訊息或援助請求後改變航向前往現場。商船由此成為全球 SAR 體系中可被動員的重要海上資源之一。

商船的船型與主要功能並非為大量人員搜救而設計。大型貨輪可能具有較高乾舷、較大的操船半徑與有限的登乘位置，船員人數與醫療、生活空間也主要依正常商業航程配置。現場救助需要在履行人命救助義務與維持本船安全之間持續評估，RCC 的協調也有助於降低單一商船長時間承擔超出原有能力的救助與照護負擔。

4.3.5 專業搜救力量與普通商船的能力差異

專業搜救力量與普通商船的能力差異，主要影響可以安全採取的救援方式與後續承載能力。專業搜救平台通常具有較完整的人員轉移、醫療、通信與現場指揮能力，

普通商船則須依本船結構、人員與設備條件執行可行救助。這種差異不改變商船的基本救助義務，但會影響 RCC 如何配置資源、是否需要增援，以及獲救後多快安排後續移交。

海上救助之多元主體與功能分工

遇險事件確認(Distress)

⬇

RCC/MRCC 搜救協調

⇨ 接收通報 ⇨ 評估情勢 ⇨ 動員資源 ⇨ 持續協調

⬇

現場救助力量投入

⇨ 公務搜救力量 海巡/海軍/救難船/航空器 ⇨ NGO 搜救船 ⇨ 專業救援/醫療/大量人員接收 ⇨ 附近商船

SOLAS V/33 義務/臨時救助平台

⬇

人員救起(Recovery)

⇨ 初步安全 ⇨ 醫療 ⇨ 基本照護

⬇

RCC 持續協調

⇨ 其他資源 ⇨ 後續支援 ⇨ Place of Safety

⬇

解除協助船舶後續負擔

4.4 救助引發的法律關係疊加與商船角色疊加

4.4.1 Irregular Migrant、Smuggled Migrant 與 Person Rescued at Sea

海上救助完成後，獲救人員會新增搜尋救助法律關係，但其原有的移民、偷運、庇護或其他法律身分仍然持續存在。一名透過偷運網絡出海的人，可以同時是 Smuggled Migrant 與 Person Rescued at Sea；自行非正規出海者，也可能同時具有 Irregular Migrant 與 Person Rescued at Sea 的法律關係。Person Rescued at Sea 描述的是救助行為所新增的法律位置，其功能在於處理生命安全、基本照護與安全地點安排，並不取代原有的移民、偷運或國際保護身分。

4.4.2 救助行為與原有法律身分的延續

救助本身不會自動賦予獲救人員入境權、居留權或難民地位，也不會因其登上特定船旗國船舶而改變國籍或移民法律地位。涉及非法入境、移民偷運、庇護或其他國際保護需求者，後續仍由相關主管機關依適用法律分別處理。救助處理的是海上生命安全，其他法律關係則在安全獲得保障後繼續存在。

4.4.3 救助義務與移民執法的法律界線

海上遇險事件可能同時涉及搜尋救助、邊境管理與刑事執法。當人員已處於 Distress，船長與相關搜救機關須依適用海事法規處理其生命安全，移民身分或涉嫌非法入境並不能單獨成為拒絕必要救助的理由。

救助義務的履行也不會排除後續執法。人員被救起並脫離立即危險後，相關國家仍可依法進行身分確認、移民程序、偷運調查或其他必要處理。實務上的關鍵在於區分救助現場的生命安全需求與後續行政、刑事程序，使兩套制度可以依其各自法律目的先後或並行運作。

4.4.4 商船角色之疊加：商業運輸與臨時救助

商船完成海上救助後，原有的商業運輸功能仍然存在，但船舶同時增加了臨時救助平台的角色。船長與船員除了維持正常航行與船舶安全，還需要處理獲救人員的安置、飲食、醫療、基本秩序與後續通報，直到相關搜救機關協調完成安全地點與人員移交。

這種角色擴張具有明顯的臨時性。商船的船員配置、生活空間與醫療資源原本並非為大量人員收容而設計，長時間滯留會逐漸增加船舶安全、船員負荷與商業航程壓力。RCC 與相關政府能否及早完成後續協調，也會直接影響商船臨時救助角色維持的時間與程度。

救助後法律關係與船舶角色之疊加

原有海上移動身分
⇨ Irregular Migrant ⇨ Smuggled Migrant ⇨ Asylum Seeker 等
⬇
海上遇險(Distress)
⬇
救助(Rescue)
⬇
新增搜尋救助法律關係
⇨ Person Rescued at Sea ⇨ 初步照護 ⇨ Place of Safety 安排
⬇
原有法律關係持續存在
⇨ 移民程序 ⇨ 偷運調查 ⇨ 國際保護需求
⬇
商船角色暫時擴張
⇨ 商業運輸工具 ＋ ⇨ 臨時救助/照護平台
⬇
後續移交與下船安排

第五章　人在船上：不同法律身分下的共同船上處置

5.1 不同登船原因與法律地位

5.1.1 未經同意秘密登船的 Stowaway

偷渡者(Stowaway)進入船舶的核心特徵，是未經船東、船長或其他有權人同意而秘密登船，並企圖隨船航行至其他港口。其在船上的法律位置首先涉及未授權進入、身分確認、船舶安全與後續下船安排。

Stowaway 身分本身不等於暴力或保安威脅。船長仍需依個別行為與實際風險判斷是否需要限制其活動、保護特定船舶區域或採取其他安全措施。同時，船方仍負有基本人道待遇、飲食、醫療與安全照護責任。

5.1.2 依法救助登船的 Person Rescued at Sea

獲救人員(Persons Rescued at Sea)進入商船的直接原因，是船長履行海上救助義務而將其從遇險狀態中救起。其登船不屬於秘密侵入，也不以船舶運送契約為基礎，而是海上搜尋救助法律關係的結果。

Person Rescued at Sea 描述的是救助狀態，並不排除當事人同時具有 Irregular Migrant、Smuggled Migrant、Asylum Seeker 或其他法律身分。船方首先處理其安全、健康與基本生活需求；涉及移民、庇護、犯罪或其他法律問題，則由後續適格主管機關依適用法律判斷。

5.1.3 同一船舶空間中的不同法律關係

Stowaway 與 Person Rescued at Sea 進入船舶的法律原因不同，但在船上處置階段會出現共同的實務需求。兩類人員都可能涉及飲食、醫療、住宿、身分資料、活動安排與對外通報，船長也都需要在有限船舶空間內維持航行安全與基本秩序。

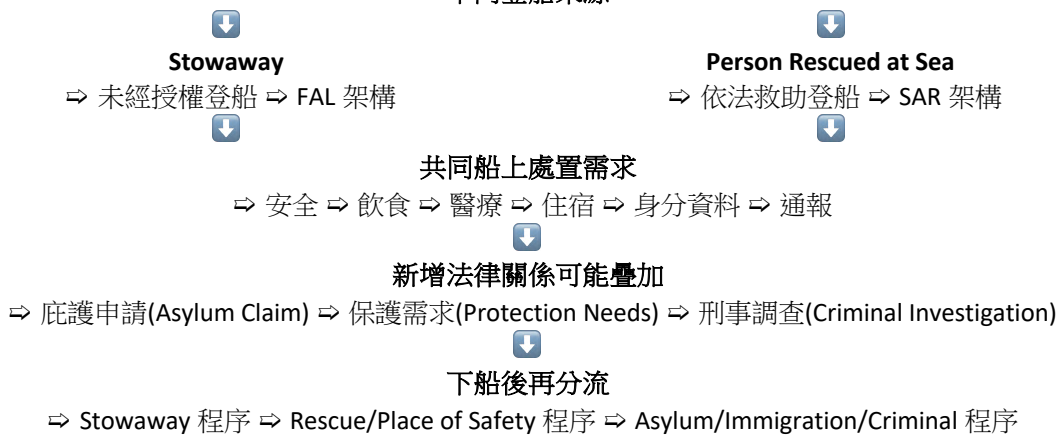
法律身分仍會影響後續程序。Stowaway 案件通常依 FAL 架構處理身分確認與下船遣返，獲救人員則進入 SAR 與 Place of Safety 相關安排。船上日常處置可以出現共同需求，但下船及後續法律程序仍可能重新分流。

5.1.4 法律身分疊加與國際保護需求

人在船上的法律位置可能隨新增事實而出現疊加。一名 Stowaway 在被發現後若表明返回原籍國可能面臨迫害、酷刑或其他重大風險，其案件便同時出現國際保護需求；一名 Person Rescued at Sea 亦可能同時涉及移民偷運調查、庇護申請或其他法律程序。

這些疊加的法律關係不會自動消除原有身分。船方的主要任務，是將有關陳述、脆弱情況與必要資料妥善記錄並通知相關主管機關，而不是在船上自行完成難民資格、刑事責任或移民資格的最終判斷。

不同登船原因與船上法律關係之匯流



5.2 船上安全管制、合理管束與人身權利

5.2.1 船長維持船上安全與秩序的權限

船長對船舶航行、人員安全與船上秩序負有整體指揮責任。當 Stowaway 或大量獲救人員留在船上時，船長需要依船舶實際狀況、船旗國法律、公司安全管理程序與相關國際規範，安排人員活動範圍、保護駕駛台、機艙及其他重要區域，並處理可能危及船舶或人員安全的具體風險。

這項責任並不表示船長取得不受限制的拘禁、搜查或處罰權。具體措施仍須以維持安全與正常航行所必要者為限，並依人員實際行為、健康狀況、船舶空間與事件風險調整。

5.2.2 搜查、分隔與行動限制

船上安全管理可以包括限制未經授權進入駕駛台、機艙、舵機房及其他重要區域，並在有具體安全理由時檢查可能危及人員或船舶安全的隨身物品。是否需要進一步分隔、限制活動範圍或暫時保管特定物品，應依實際風險、人員行為與船舶條件個別判斷。

人員安置仍須維持基本通風、衛生、消防逃生與必要醫療條件。單純具有 Stowaway、Irregular Migrant 或 Person Rescued at Sea 身分，不足以自動推導出反鎖、隔離或其他高度限制措施的必要性。

5.2.3 合理管束的必要性與比例界線

限制程度愈高，愈需要有具體安全理由支持。船上限制措施需要與實際安全風險保持相當程度。人員若配合船方安排，且沒有具體暴力、自傷、破壞船舶設備或干擾安全航行的行為，船方通常沒有必要採取高度限制人身自由的措施。當個別人員出現足以危及本人、船員或船舶安全的具體行為時，船長則可以依實際需要增加監視、分隔或其他安全管制。

限制措施的強度與持續時間也需要隨風險變化重新評估。危險程度降低後，原有措施應相應調整。船上管理的目的在於維持安全與秩序，不在於對人員進行懲罰。

5.2.4 暴力、虐待與不當拘束風險

船上安全管理仍須維持基本人道待遇。對 Stowaway 與 Persons Rescued at Sea 均不宜以懲罰、報復或羞辱作為管理手段，也不得以安全管理為名，使人員長時間處於缺乏基本通風、飲水、衛生或必要醫療的環境。

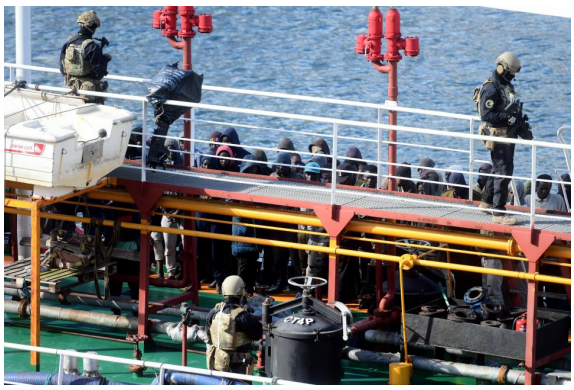
過度限制、暴力或不當待遇可能進一步引發船旗國、港口國或其他適用法律下的民事、行政或刑事責任。船方保留客觀的事件紀錄、處置理由及人員健康狀況，有助於後續主管機關了解船上實際發生的情況，也能使安全措施的必要性與持續時間具有可追溯性。

5.2.5 El Hiblu 1 案：船上管束與刑事界線

El Hiblu 1 案呈現海上救助完成後，獲救人員保護需求、船長航向控制與船上安全秩序可能同時發生衝突的情形。相較於第二章 Nave Andromeda 案主要由 Stowaway 身分、船員安全疑慮與沿海國安保介入所形成，2019 年 3 月的 El Hiblu 1 案則進一步涉及獲救人員對返回利比亞的抗拒，以及不推回原則(Non-refoulement)、安全地點(Place of Safety)與船長維持船舶操控之間的法律交界。

懸掛帛琉國旗的小型油輪 El Hiblu 1 航經利比亞外海時，自一艘漏水橡皮艇救起 108 名非正規移動人員，其中包括婦女與兒童。救助完成後，船長依相關搜救協調指示轉向的黎波里準備下船；當獲救人員察覺船舶正返回利比亞後，部分人員聚集於駕駛台附近抗議並要求改變航向。船長其後基於船上安全考量轉向歐洲，並向馬爾他當局通報船舶受到獲救人員脅迫與操控。船舶抵近馬爾他後，軍方登輪控制現場，三名 15、16 及 19 歲青年其後遭拘捕並進入刑事程序。後續辯護與調查對三人在事件中的實際角色、暴力程度與刑事責任提出不同主張，也使案件由船上即時安全事件進一步進入司法認定階段。

El Hiblu 1 案的制度意義，在於同一船上事件可能同時存在數個需要分別判斷的法律問題。獲救人員是否可能因返回特定地點而面臨不推回原則所涉及的保護風險，是一個問題；船長是否仍有維持船舶安全、航行與秩序的權限，是另一個問題；個別人員在抗拒過程中究竟採取何種行為，以及該行為是否符合劫持、暴力脅迫或其他刑事犯罪構成要件，則須依具體證據另行判斷。海上即時處置與事後刑事責任由此形成兩個不同層次，獲救人員具有保護需求，不會當然排除其個別行為的法律責任；船方以安全為由採取管束措施，也仍須符合必要性與比例性。





5.2.6 船方暴力與不當處置之刑事責任案例

船上安全管理與人員管束仍受到基本人道待遇與刑事法律界線限制。商船在面對 Stowaway 或其他未經授權登船人員時，可能同時承受港口管制、承運人責任、營運延誤及額外照護負擔，但這些壓力本身不能作為暴力、虐待、遺棄或其他危害人身安全措施的正當理由。1992 年的 MC Ruby 案即為極端案例。該輪自迦納航往歐洲途中發現 9 名偷渡者，船長及部分船員其後殺害其中 8 人並將其投入海中，最終僅 1 人生還並向法國當局揭發事件；相關刑事程序其後對船長及主要涉案船員作成重刑判決。此案顯示，偷渡事件一旦由安全管理轉化為報復、傷害或殺害行為，即已進入一般刑事責任範圍。

2020 年的 MV Top Grace 案則呈現較接近現代港口管理壓力的情境。該輪於南非外海發現兩名坦尚尼亞籍偷渡者，船方其後要求兩人穿著救生衣並持簡易浮具離船入海；兩人漂流數小時後獲救，南非司法機關隨後對涉案船長及船員展開刑事追訴。此類案件顯示，港口檢疫、行政罰責、營運延誤與偷渡者處理成本可能增加船方決策壓力，但任何將人員置於可預見生命危險中的處置，仍可能引發刑事、民事及行政責任。船上安全管理的核心仍是依具體風險採取必要且合比例的措施，並持續維持飲水、食物、通風、衛生及醫療等基本人道待遇。

船上安全管制之判斷鏈

人員登船/留船

⬇

具體風險評估

⇨ 船舶安全 ⇨ 船員安全 ⇨ 人員自身安全 ⇨ 重要區域保護

⬇️

選擇必要措施

⇨ 活動區域安排 ⇨ 危險物品管制 ⇨ 監視/分隔 ⇨ 必要時限制行動

⬇️

比例與必要性檢驗

⇨ 是否有具體危險 ⇨ 是否存在較低限制手段 ⇨ 是否仍有繼續限制的必要

⬇️

人道待遇維持

⇨ 飲水 ⇨ 食物 ⇨ 通風 ⇨ 衛生 ⇨ 醫療

⬇️

持續重新評估與紀錄

5.3 健康、人道與基本生活需求

5.3.1 飲水、膳食與基本生活供給

人員在船期間，不論最初以 Stowaway 或 Person Rescued at Sea 身分登船，船方都需要在船舶能力範圍內維持基本生活需求。安全飲水、足以維持健康的食物、適當衣物與必要生活用品，是長時間留船時最基本的照護內容。

實際供給方式仍受到船型、原有船員人數、獲救或滯留人數及預計留船時間影響。當人數遠超出船舶正常配置時，船長需要及早向船東、搜救協調中心或相關主管機關通報物資需求，以避免原有船上儲備同時影響船員與留船人員的基本生活。

5.3.2 住宿、衛生與感染風險管理

船方需要依可用空間安排相對安全、通風且不妨礙船舶正常操作的臨時停留區域，並維持基本清潔、如廁與衛生條件。商船原本並非為大量額外人員住宿而設計，實際安排往往受到甲板配置、生活區容量及安全限制影響。

長時間海上漂流、惡劣藏匿環境或大量人員集中，也可能增加脫水、皮膚疾病、腸胃疾病或其他健康風險。船方可以依實際症狀與醫療建議採取適當衛生與防護措施，避免在沒有個別評估的情況下預設所有外來人員具有傳染風險。

5.3.3 醫療評估與緊急處置

人員登船後需要先確認是否存在需要立即處理的健康問題，包括受傷、脫水、失溫、呼吸困難、意識異常或其他急性症狀。船方依船上醫療能力提供初步處置，必要時可以透過海事遠距醫療諮詢服務(Telemedical Maritime Assistance Service, TMAS)或其他岸上醫療支援取得專業建議。

當人員病況超出船舶現有醫療能力，船長需要及早通知相關搜救或沿海主管機關，協調進一步醫療援助或後送。醫療處置的核心仍是依實際病況判斷，而不以當事人的移民、偷渡或其他法律身分決定其接受必要醫療的程度。

5.3.4 兒童、孕婦與其他脆弱人員

船上人員中可能存在兒童、無人陪伴未成年人、孕婦、高齡者、身心障礙者、受傷者或其他具有特殊照護需求的人員。船方在能力範圍內需要辨識這些情況，並在住宿、飲食、醫療與安全安排上提供相應照顧。

是否需要分開安置或提供其他特殊措施，仍須依個別安全、健康與保護需求判斷。相關脆弱情況宜在通報與移交資料中適當註記，使後續主管機關、醫療單位或保護機構可以接續處理。

5.3.5 救起遺體與救起後死亡之處置

海上非正規人口移動造成的重大傷亡，使商船與搜救單位除處理生還者，也可能面對救起遺體或人員在救起後死亡的情況。IMO 於 2026 年發布第 MSC-FAL.1/Circ.4 號通函《關於救起遺體與救起後死亡之指引》(Guidelines concerning the recovery of deceased persons and death after recovery)，進一步建立相關處置原則。

相關處置除涉及船舶與人員安全，也包括死者尊嚴、文化與宗教考量、公共衛生、身分辨識及不同機關之間的移交安排。

船方在能力與安全條件允許的範圍內，需要對遺體採取尊重且妥善的臨時處置，並保存與發現位置、救起時間、死亡時間及相關情況有關的必要資料。遺體身分確認、死亡原因判定、法醫調查及後續司法程序，仍由岸上有權主管機關接手；船方的主要任務在於記錄、通報與安全移交。

船上基本照護需求

人員留船

⬇️

基本生活需求

⇨ 飲水 ⇨ 食物 ⇨ 衣物 ⇨ 適當停留空間

⬇️

健康與衛生評估

⇨ 傷病 ⇨ 脫水/失溫 ⇨ 衛生需求 ⇨ 感染風險

如發現遺體/救起後死亡： ⇨ 尊重處置 ⇨ 必要紀錄與通報 ⇨ 岸上主管機關接手

⬇️

特殊需求辨識

⇨ 兒童 ⇨ 孕婦 ⇨ 傷病者 ⇨ 其他脆弱人員

⬇️

船上能力是否足夠？

⬇️ **可以持續照護**
⇨ 持續觀察 ⇨ 基本供給

⬇️ **超出船上能力**
⇨ TMAS/岸上醫療支援 ⇨ RCC/主管機關協調

5.4 身分辨識、事件紀錄與通報

5.4.1 姓名、國籍與基本身分資料

船方需要在可行情況下確認留船人員的基本身分資料，包括姓名、宣稱國籍、旅行文件及其他有助於後續主管機關辨識身分的資訊。相關資料蒐集與傳遞宜以事件處理所必要者為限，並避免將庇護、健康或其他敏感資訊提供給與案件處理無關的第三方。

船方需要在可行情況下確認留船人員的基本身分資料，包括姓名、宣稱國籍、旅行文件及其他有助於後續主管機關辨識身分的資訊。Stowaway 案件可以依 FAL Convention 相關格式記錄必要資料；Persons Rescued at Sea 則可依搜救協調與後續移交需要整理人員名單及基本資訊。

當事人未攜帶有效文件，或身分資料尚無法查證時，船方宜清楚區分已確認資料與當事人自行陳述內容。船上紀錄的功能在於支援後續身分確認與人員移交，最終國籍、移民資格或其他法律身分仍由相關主管機關判斷。

5.4.2 登船方式與事件經過

船方可以記錄與事件處理直接相關的基本事實，包括發現或救起人員的時間與位置、登船或獲救方式、原搭乘船艇情形，以及其他有助於後續主管機關了解事件經過的資訊。Stowaway 案件中，可能還需要記錄可能的登船港與藏匿位置；海上救助案件則需保留遇險位置、救助時間與現場基本情況。

相關詢問以取得必要事實為限，不宜取代警方、移民機關或其他主管機關的正式調查。當事人提出迫害、傷病、失散家庭成員或其他保護需求時，船方宜將相關陳述妥善記錄並在後續通報與移交時一併傳遞。

5.4.3 事件紀錄與航海日誌

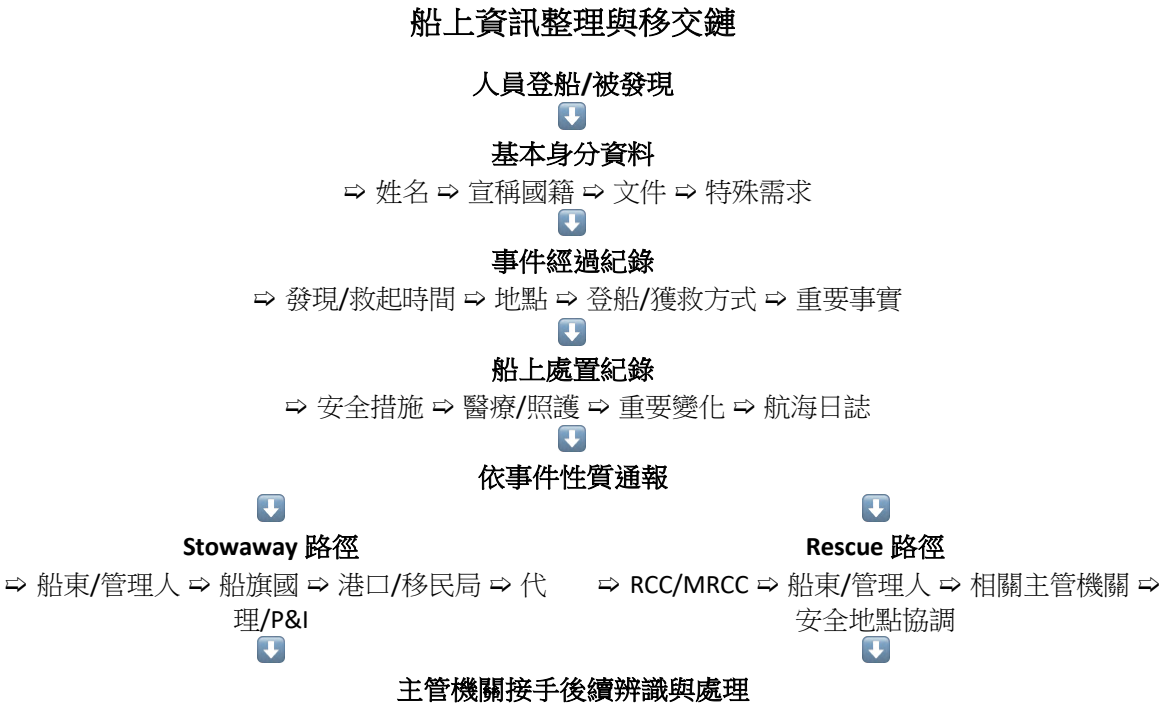
船方需要對重要事件與處置留下適當紀錄，包括人員發現或救起時間、位置、當時海況、主要安全與醫療措施、對外通報及後續重要變化。與事故位置、藏匿處所、原搭乘船艇或其他重要事實有關的影像，也可以在必要且適當的範圍內保存。

航海日誌(Deck Logbook)及其他船舶紀錄可以提供事件發展的時間序列，使船東、搜救機關、港口當局及後續調查單位了解船上曾採取的措施。紀錄內容宜保持客觀，區分船員親自觀察的事實、當事人陳述及尚待確認的事項。

5.4.4 船東、主管機關與相關單位通報

完成初步安全處置與基本資料整理後，船長需要依事件性質啟動相應通報。Stowaway 案件通常涉及船東或船舶經營人、船旗國、相關港口主管機關、代理行及船東互保協會(P&I Club)等單位；海上救助案件則以搜救協調中心(RCC)、船東及後續安全地點安排所需的相關主管機關為主要聯繫對象。

通報內容以支援後續協調為目的，包括人員數量、基本身分資料、健康與特殊需求、事件位置及船上現況。通報範圍與順序會依船旗國要求、港口程序、公司制度及搜救情勢調整，實務上不存在適用所有案件的單一固定程序。



5.5 船員福祉與船舶營運負擔

5.5.1 船員工作負荷、心理壓力與人身安全

Stowaway 或大量獲救人員留在商船後，船員除原有航行、機艙、貨物與安全工作外，還需要投入飲食供給、健康觀察、活動範圍管理、通報與其他臨時照護工作。額外人員數量愈多、留船時間愈長，船員原有工作與新增任務之間的壓力也會增加。

船員同時可能面對語言障礙、人員健康狀況不明、下船時間未定及安全風險難以預測等情形。這些不確定性容易增加心理壓力與疲勞，也使船長需要持續調整值勤安排，兼顧船舶正常操作與留船人員管理。

5.5.2 額外值勤與船上生活秩序

商船的船員配置與生活空間原本依正常營運需求設計，額外人員長時間留船後，值勤安排與生活空間可能需要重新調整。部分船員必須分擔照護、巡查、物資供給與聯繫工作，原有休息時間與日常維護工作也可能受到影響。

甲板、公共空間或其他區域被臨時用於安置人員時，船員與留船人員的活動範圍都會受到壓縮。船上空間愈有限、留船時間愈長，生活秩序與疲勞管理的重要性也會隨之提高。

5.5.3 改道、延誤與港口等待

偷渡或海上救助事件可能改變船舶原定航程。船舶前往救助現場、等待搜救協調、駛往可安排下船的地點，或在港外等待主管機關處理，都可能增加航行時間、燃油消耗及船期不確定性。

時間損失進一步可能影響租船、貨物交付、港口排程與後續航次安排。具體費用與契約效果仍依事件經過、租船合同與承保安排判斷，相關風險分配已於第二章 2.7 討論，此處僅指出人員留船與下船協調可能直接轉化為船舶營運負擔。

5.5.4 附加成本與外部協助

人員長時間留船可能產生額外飲食、醫療、港口、代理、文件、護送、旅行與其他處理費用。Stowaway 案件還可能涉及身分確認與遣返安排，海上救助案件則可能因偏航、等待安全地點或延後恢復原航程而增加營運成本。

船東可以透過代理行、P&I Club、當地通訊員及相關主管機關取得法律、行政與實務協助。哪些費用可以獲得 P&I 承保，哪些屬於船東、租船人或其他契約主體承擔的商業損失，仍須依個別保險規則與租約約定判斷。

5.5.5 貨櫃定期班輪救助事件的營運連鎖影響

遇險救助所造成的船舶營運中斷，對具有固定船期、轉運安排與多貨主貨載結構的貨櫃定期班輪(Liner Container Ships)而言，往往會形成比單一航次延誤更廣的連鎖影響。2018 年 6 月的 Alexander Maersk 案即為代表。該輪在地中海定期貨運航線途中，依義大利海上搜救協調中心(MRCC Rome)指示前往利比亞外海，救起 113 名海上遇險人

員，之後駛往義大利西西里島南端 Pozzallo 準備安排下船；因當時義大利採取關閉港口政策(Closed Ports Policy)，船舶未能立即獲准進港，最終在外海等待近四天後始完成下船。對貨櫃定期班輪而言，這類等待不只影響救助船本身，也可能沿著既有班輪網絡向後傳導。船舶延後靠港可能造成提單交貨遲延、轉運銜接中斷、後續航次班表偏移，並進一步涉及租約下的時間損失分配與停租(Off-hire)爭議。由於班輪航線通常建立在固定掛港次序、碼頭時窗與轉運接續之上，一個港口的延誤也可能影響後續數個港口與相關貨主。Alexander Maersk 案顯示，當海上救助義務已經履行，但下船與陸端接收安排未能及時銜接時，人道事件會進一步轉化為班輪船期、貨物流動與契約履行上的營運風險。

人員留船對商船營運之負擔累積

人員留船
⇨ Stowaway ⇨ Persons Rescued at Sea
⬇
新增船上任務
⇨ 飲食 ⇨ 醫療 ⇨ 安全管理 ⇨ 通報/協調
⬇
船員負荷增加
⇨ 額外值勤 ⇨ 疲勞 ⇨ 心理壓力 ⇨ 原有工作受影響
⬇
正常營運受擾
⇨ 改道 ⇨ 等待 ⇨ 延誤 ⇨ 港口安排變動
⬇
附加成本形成
⇨ 燃油 ⇨ 港口/代理 ⇨ 醫療/文件 ⇨ 遣返/護送
⬇
外部支援介入
⇨ 船東/管理人 ⇨ 代理 ⇨ P&I ⇨ 主管機關
⬇
等待人員移交與下船

第六章　上船不同，下船開始匯流：國家責任與下船困境

6.1　從海上救起到安全下船

6.1.1　救助完成與後續安排

海上遇險人員被救上船後，立即的人命危險雖已獲得控制，搜尋救助體系仍需處理其後續安全安排。2004 年通過的 SOLAS 與 SAR Convention 修正案，以及 IMO 第 MSC.167(78)號決議，均強調各國需要協調合作，協助船長將獲救人員送往安全地點(Place of Safety)，並使協助船舶在合理時間內解除後續照護責任。

救起人員與完成後續安全安排屬於同一救助程序的不同階段。商船在兩者之間扮演臨時承接角色，直到獲救人員完成安全移交。

IMO 其後又以第 MSC.528(106)號決議進一步強化國家合作與安全下船的要求。該決議特別關注商船完成海上救助後的後續責任，強調會員國需要及時合作，使獲救人員在安全地點完成下船，同時降低對協助船舶原定航程、船員安全與身心負荷的持續影響。

6.1.2 安全地點(Place of Safety)

IMO 第 MSC.167(78)號決議將安全地點(Place of Safety)理解為獲救人員生命安全不再受到威脅、基本需求可以獲得滿足，並能進一步安排其後續或最終目的地的場所。Place of Safety 的判斷具有功能性，重點在於人員實際安全與後續處理能力，而不是單純以距離最近的港口作為唯一標準。

協助船舶可以在救助後暫時提供安全環境，但通常仍屬過渡性安排。RCC 與相關政府需要依獲救者狀況、船舶能力、地理位置與可取得的岸上支援，協調適當的後續安全地點。國際保護、人權與其他可能影響地點適切性的因素，則需依個案進一步評估。

6.1.3 下船(Disembarkation)與入境(Admission)

下船(Disembarkation)與入境(Admission)屬於彼此相關但功能不同的程序。下船首先處理獲救人員如何離開救助船舶並進入適當的安全地點；入境則涉及國家依移民、邊境、庇護及其他國內法律決定人員後續停留與法律地位。

兩項程序在實務上經常相互連動，但不能直接視為同一法律判斷。允許獲救人員下船，不當然等同授予其永久居留、難民地位或其他長期入境權利；人員下船後仍可依適用法律進行身分確認、庇護審查、移民處理或其他必要程序。

6.1.4 從海上救助到陸端程序

獲救人員進入安全地點後，海上搜尋救助與後續陸端程序開始分流。身分與國籍確認、移民審查、國際保護需求、涉嫌偷運或其他犯罪調查，以及可能的遣返與接收安排，都需要由具有相應權限與專業能力的主管機關接手。

海上救助制度的功能在於使人員脫離生命危險並完成安全移交，並不負責決定所有後續法律問題。人員進入陸端程序後，其原有的移民、庇護、刑事或國籍法律關係便依各自制度繼續發展。

從海上救助到陸端程序

海上遇險(Distress)

⬇

救起人員(Recovery)

⇨ 脫離立即生命危險

⬇

協助船舶臨時照護

⇨ 安全 ⇨ 飲食 ⇨ 醫療 ⇨ 基本生活

⬇

RCC/相關政府持續協調

⇨ Place of Safety 辨識 ⇨ 後續移交安排

⬇

安全地點(Place of Safety)

⇨ 生命安全穩定 ⇨ 基本需求可滿足 ⇨ 可以進入後續程序

⬇

下船/移交(Disembarkation / Transfer)

⬇

陸端程序重新分流

⇨ 移民(Immigration) ⇨ 庇護/國際保護(Asylum/International Protection) ⇨ 刑事調查(Criminal Investigation) ⇨ 遣返/接收(Repatriation/Reception)

6.2 多重國家責任的交錯

6.2.1 船旗國(Flag State)

船旗國對懸掛其國旗的船舶負有持續的管轄與監督責任。UNCLOS 第 94 條要求船旗國在行政、技術與社會事項上有效行使管轄與管制，但偷渡案件中的身分確認、下船協調與遣返協助，則進一步受到 IMO 偷渡者處理指引規範。

依 IMO 相關指引，船旗國在可行情況下應協助船長、船東或下船港主管機關確認偷渡者身分與國籍，並可向相關主管機關進行交涉，協助使偷渡者在第一個可行機會離船，必要時亦協助安排後續移除或遣返。船旗國在此扮演的是船舶所屬國與其他國家主管機關之間的協調角色。

6.2.2 登船國與出發國(State of Embarkation/Departure)

在 Stowaway 案件中，原始登船港所在國具有特定的源頭處理責任。當有足夠資料確認偷渡者係自該國港口登船時，相關主管機關即需依 IMO 指引參與後續處理；若偷渡企圖在船舶離港前即被發現，相關主管機關更可能直接在當地完成處置。原登船國同時負有檢視港口與船舶進出管制措施的責任，以降低再次發生偷渡登船的風險，其具體接收、調查或移除責任仍須依人員國籍、居留權、實際登船地點及適用國內法判斷。原登船國若對登船地點或接收責任提出異議，Stowaway 責任鏈可能在源頭即出現延宕。以 2021 年一宗馬爾他籍商船塞內加爾偷渡案為例，該輪自達卡港(Dakar)出港數日後於機艙發現十餘名塞內加爾籍偷渡者，船長通報並請求返港下船；塞內加爾當局

則以缺乏直接證據證明相關人員係於達卡登船為由拒絕接收。其後船舶在海上等待數週，期間部分偷渡者發起絕食抗議並曾企圖進入救生艇區域，船方也被迫提高駕駛台與船上安全警戒。此案顯示，當登船地點無法獲得原登船國確認時，身分查核、下船安排與後續遣返均可能延後，商船也會持續承接額外的安全管理與營運負擔。

6.2.3 港口國與第一靠港國(Port State / State of First Port of Call)

港口國在下船程序中掌握船舶靠泊、移民檢查與人員進入陸端程序的實際入口。在 Stowaway 案件中，IMO 修訂指引對發現偷渡者後的第一靠港國列有具體合作事項，包括允許主管機關對相關人員進行檢查、協助確認身分與國籍、積極考慮允許下船，以及與船旗國合作安排後續移除或遣返。

當第一靠港國拒絕允許偷渡者下船時，指引要求其將拒絕理由通知船旗國。這項程序使拒絕下船從單純的現場決定轉化為可被記錄與後續協調的正式事項，也使船旗國得以據此進一步與相關主管機關交涉。

海上獲救人員的下船責任來源則不同，其核心仍在 SAR Convention、SOLAS 及 Place of Safety 協調架構。港口國是否成為實際下船國，需要結合搜救責任區、可提供的安全地點、相關國家合作及人員保護需求等因素判斷。

6.2.4 國籍國與居留權國(State of Nationality/Residence)

國籍國或具有居留權的國家在身分確認與後續接收上具有重要作用。依 IMO 偷渡者處理指引，當某國被主張為偷渡者的國籍國、公民權國或居留權國時，該國需盡力協助確認其身分與國籍或居留資格；一旦相關資格獲得確認，亦負有接收該人的責任。

國籍確認亦須與無國籍狀態加以區分。個人同時具有兩個以上國籍，並不因國籍重疊而成為無國籍人；1954 年《關於無國籍人地位的公約》(Convention relating to the Status of Stateless Persons)所稱無國籍人，係指沒有任何國家依其法律將其視為國民者。實務上另可能出現國籍尚待確認(Person of Undetermined Nationality)的情形，當事人與一個或數個國家具有可能形成國籍的法律連結，但現有文件、國籍法適用或主管機關確認尚不足以確定其法律國籍。國籍確認與國際承認亦不宜完全等同；個人是否具有特定法律體系下的國籍、是否持有可供國際旅行使用的文件，以及相關國家如何承認或處理該國籍與文件，可能分屬不同層次的法律與行政判斷。

當國籍、旅行文件與第三國承認方式之間出現差異時，身分確認、文件核發與接收安排也可能進一步延長。實務上的困難通常出現在身分資料不足、旅行文件欠缺、國籍爭議或領事聯繫不易。這些問題可能延長遣返與移交程序，也使船東、港口國、船旗國與國籍國之間需要持續交換資料與協調後續安排。

Stowaway 下船與遣返之多國責任鏈

Stowaway 被發現

⬇

船方/船東

⇨ 通報 ⇨ 基本身分資料 ⇨ 船上照護

⬇

第一靠港國

⇨ 接受檢查 ⇨ 協助身分確認 ⇨ 積極考慮下船 ⇨ 若拒絕，通知船旗國理由

⬇

船旗國

⇨ 協助身分辨識 ⇨ 與相關主管機關交涉 ⇨ 協助移除/遣返安排

⬇

原登船國

⇨ 確認登船來源 ⇨ 依指引處理接回/調查 ⇨ 檢討防範措施

⬇

國籍國/居留權國

⇨ 核實身分 ⇨ 核發文件 ⇨ 身分成立後接收

⬇

完成下船/移除/遣返

Persons Rescued at Sea

⇨ SAR Region/RCC ⇨ Place of Safety 協調 ⇨ 下船 ⇨ 移民/庇護/其他程序

下船困境涉及相同的國家主體，卻不代表不同人員適用相同的責任規則；Stowaway 主要依 FAL 責任分配處理，獲救人員則以 SAR 與 Place of Safety 制度為核心。

6.3 從身分辨識到國際保護需求

6.3.1 身分與保護需求辨識

獲救人員或 Stowaway 進入陸端程序後，主管機關首先需要確認其基本身分、國籍或原居地資訊，同時辨識是否存在需要進一步處理的國際保護需求。當事人可能持有完整文件，也可能只有部分資料或完全缺乏有效旅行證件，相關資訊需要透過本人陳述、既有文件及其他可依法取得的資料逐步核實。

身分確認與保護需求辨識具有不同功能。前者回答「這個人是誰、來自何處」，後者則進一步確認其返回特定國家或地區是否可能面臨迫害、酷刑、嚴重傷害或其他需要國際保護介入的風險。這些判斷需要由具有相應法律與行政權限的主管機關處理，一般商船船員的角色主要仍是將當事人的重要陳述與已知資料完整移交。

6.3.2 庇護申請與難民身分認定

當事人表達返回原籍國或其他預定移送地可能面臨迫害或其他重大危險，並尋求國際保護時，相關主管機關需要依適用法律啟動庇護或其他保護程序。難民身分認定(Refugee Status Determination, RSD)通常由國家主管機關進行，部分情況亦可能由聯合國難民署(UNHCR)依其職權處理。難民身分的法律性質具有宣告性；一個人是否符合 1951 年《難民地位公約》(Convention Relating to the Status of Refugees)及 1967 年議定書的難民定義，取決於其實際情況是否符合相關要件，正式認定則是由有權機關確認其法律地位。

6.3.3 不推回原則(Non-refoulement)與遣返限制

不推回原則是國際保護制度的重要限制。依 1951 年《難民地位公約》第 33 條，符合難民保護範圍的人員原則上不得被驅逐或送回其生命或自由因種族、宗教、國籍、特定社會團體身分或政治意見而受到威脅的領域。國際人權法另對酷刑及其他嚴重傷害風險建立不同的返還限制，例如《禁止酷刑和其他殘忍、不人道或有辱人格的待遇或處罰公約》(Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment)第 3 條即規定任何締約國如有充分理由相信任何人進入另一國家將有遭受酷刑的危險，即不得將該人驅逐、遣返(“推回”)或引渡至該國*(No State Party shall expel, return ("refouler") or extradite a person to another State where there are substantial grounds for believing that he would be in danger of being subjected to torture.)*。

當獲救人員或 Stowaway 提出具體國際保護主張時，相關主管機關需要在執行遣返、移送或其他可能導致其返回危險地區的措施前，完成必要的風險評估與法律程序。是否適用不推回原則、適用何種國際或國內法源，以及可能存在的例外或其他保護義務，仍須依個案事實與適用法律判斷。

6.3.4 其他保護需求與脆弱人員

海上非正規人口移動中的保護需求不以難民身分為限。兒童、無人陪伴未成年人、人口販運受害者、性暴力倖存者、重傷病人或其他具有特殊脆弱情況的人員，可能依不同的國際法、國內法與行政制度取得相應的保護或特別處理。

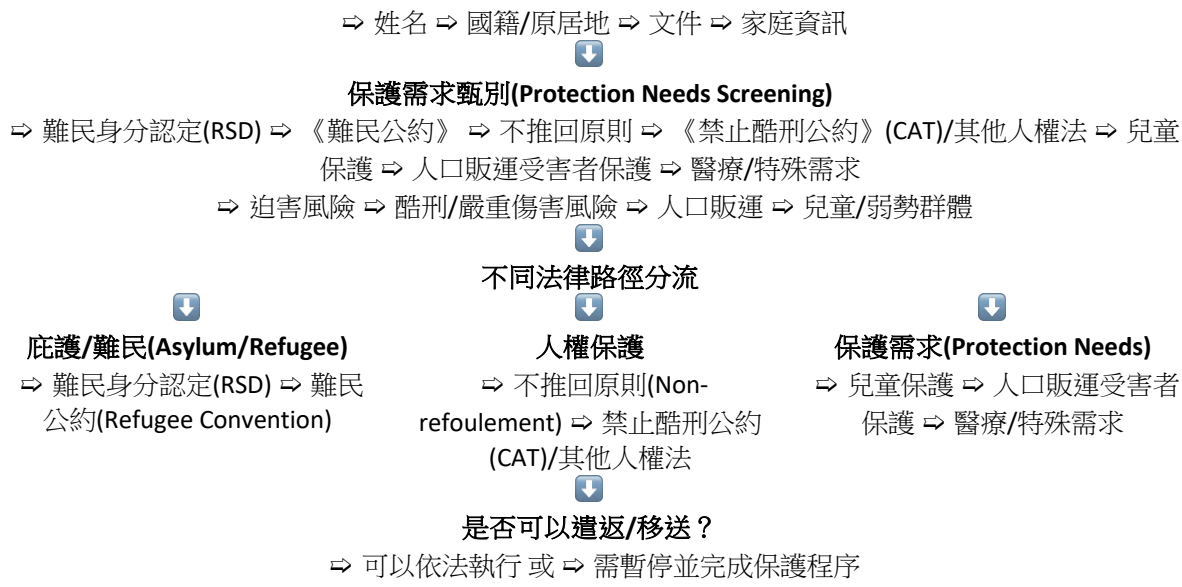
這些保護需求可能與難民或庇護身分同時存在，也可能單獨成立。陸端主管機關在進行身分與移民程序時，需要將這些因素納入後續安置、醫療、監護、訪談與移送安排，使人員處理不會僅依「合法入境/非法入境」或「難民/非難民」二分方式進行。

國際保護需求之辨識與法律分流

人員完成下船/移交

⬇️

基本身分確認



6.4 遣返、接收與責任僵局

6.4.1 遣返與接收的基本條件

遣返(Repatriation)或其他返回安排需要建立在若干基本條件之上。相關主管機關首先需要確認當事人不存在尚待處理的庇護、不推回或其他國際保護障礙，並具備足以確認其身分、國籍或居留資格的資料。後續程序還需要接收國同意、必要旅行文件及可執行的運送安排。

這些條件彼此相互依存。身分尚未確認，接收國可能無法決定是否接收；接收尚未確定，旅行文件與航程安排也難以完成。下船後的行政程序由此可能因任一環節未能完成而延長。

6.4.2 身分、文件與國家接收協調

跨國遣返與接收通常需要國籍國、居留權國、港口國、船旗國及船東或其代理人之間持續協調。當事人缺乏有效旅行文件時，相關領事機關可能需要先確認身分並核發臨時或緊急旅行文件；運送安排亦可能涉及航空承運、過境許可及必要的陪同措施。

實際程序會依國籍、目的地、個案安全風險與各國行政規則而異。這些技術性問題本身未必構成法律僵局，但當身分確認、文件核發或接收承諾長時間無法完成時，案件便可能逐漸轉化為責任延宕問題。

6.4.3 責任延宕與 Orbit Situation

當事人，如偷渡者或海上獲救人員，雖已脫離最初的生命危險或原居住地的迫害環境，但若入境管轄、旅行文件、下船、接收或庇護程序未能形成明確安排，仍可能長時間滯留於船舶、港外錨地或其他臨時場所。這類案件的共同特徵，是人員已經完成海上階段的初步安全處置，卻因身分確認、文件核發、接收承諾或保護程序尚未完成，而處於「既無法前進登岸，也無法後退遣返」的責任延宕狀態。海事實務有時以軌道化處境(Orbit Situation)描述人員在不同國家責任、行政程序與實體船舶之間反覆等待，無法順利完成下船、接收、移送或遣返的情形。等待時間愈長，商船的臨時照護角色、船員負荷與正常航程所受影響也會持續增加，使原本屬於移民、領事或國際保護程序的行政問題重新回流至海事安全與商業營運。

6.4.4 Maersk Etienne 案：商船長期承接的極限

Maersk Etienne 依據 SOLAS 相關規定完成海上救助，將 27 名人員接上船；救助完成後，原移民船隨即沉沒。此後，案件的核心問題由海上人命救助轉向安全地點(Place of Safety)指定與下船安排。馬爾他主張事件發生於其搜救責任區(SAR Region)之外而拒絕接收，義大利與突尼斯亦未同意靠港，船旗國丹麥及相關各方的協調也未能迅速形成下船安排。Maersk Etienne 遂在馬爾他外海 Hurd's Bank 一帶滯留 38 天。

隨著滯留時間延長，商船有限的生活空間、食物、淡水與醫療照護能力逐步承受壓力，獲救人員的身心狀況亦持續惡化。2020 年 9 月上旬，曾有 3 名獲救人員跳海，之後再被救回。對僅配置十餘名船員的商船而言，長時間承接 27 名獲救人員，也使原本短期的人道救助逐漸轉化為持續性的照護、安全管理與營運負擔。

國際航運總會(ICS)、聯合國難民署(UNHCR)與國際移民組織(IOM)其後共同呼籲相關國家儘速完成下船安排，並指出商船及船員在履行海上救助義務後，不宜長期承接原應由陸端主管機關處理的人員安置責任。最終，27 名獲救人員於 2020 年 9 月轉移至民間人道搜救船 Mare Jonio，並在義大利西西里島 Pozzallo 獲准下船，長達 38 天的商船臨時承接才告結束。

Maersk Etienne 案的制度意義，在於呈現海上救助與陸端接收之間可能出現的時間落差。當 Place of Safety 與下船安排長時間未能完成，原本短暫的商船救助角色便會持續延長，船員、人員安全與商業營運壓力也隨之累積。類似情況在 2018 年的 Alexander Maersk 及其他民間人道搜救船事件中亦曾出現，顯示下船程序延宕本身即可重新形成船上安全與人道風險。





6.4.5 Aquarius 號事件：關閉港口、長途轉向與船旗撤銷

2018 年 6 月，由 SOS Méditerranée 與無國界醫生(MSF)共同營運的 Aquarius 號在地中海中部完成多次救助後，船上共載有 629 名獲救人員，其中包括 123 名無人陪伴未成年人及 7 名孕婦。當該船向義大利及馬爾他申請指定安全地點(Place of Safety)時，兩國均未同意靠港下船，船舶遂在外海等待。其後西班牙政府同意以瓦倫西亞港(Valencia)作為下船地點，Aquarius 號必須完成約 700 浬以上的長距離轉向，並在義大利海軍與海巡艦艇提供護送及補給後，始完成人員移交。此案顯示，安全地點雖最終獲得指定，但地理距離本身也可能把下船問題重新轉化為航程、補給、船員負荷與船舶營運問題。

Aquarius 號事件的後續爭議又進一步延伸至船旗與登記制度。直布羅陀海事當局其後將該船自登記冊中除名，後續掛旗安排亦未能穩定維持，使船舶持續執行海上救助作業的能力受到直接影響。這使 Aquarius 案與一般 Place of Safety 爭議有所不同：問題已由「人在哪裡下船」進一步延伸到「救助船還能不能繼續合法營運」。當沿海國的靠港政策、接收安排與船旗國登記制度彼此疊加時，海上救助事件可能從單一航次的下船問題，擴大為船舶營運資格與跨國行政協調問題。





遣返與接收失敗之責任延宕鏈

人員完成下船前後之身分處理

可否遣返/移送？

⇨ 無未決保護障礙 ⇨ 身分/國籍可確認

⬇️

接收條件形成

⇨ 國籍國/居留權國確認 ⇨ 旅行文件 ⇨ 接收同意 ⇨ 運送安排

⬇️

其中一環失敗或延宕

⇨ 身分未明 ⇨ 文件未取得 ⇨ 接收未確認 ⇨ 保護程序未完成

⬇️

責任延宕

⬇️

Orbit Situation

⇨ 無法完成下船/移送 ⇨ 船舶臨時照護延長 ⇨ 船員與營運負擔增加

⬇️

需要跨國協調重新打通接收鏈

Maersk Etienne, 2020： ⇨ 救起 27 人 ⇨ 油輪留船 38 日 ⇨ 移交 Mare Jonio ⇨ 後續下船

6.5 不同下船責任鏈的匯流與再分流

6.5.1 Stowaway 的下船責任鏈

Stowaway 的下船與移除主要沿著 FAL Convention 及 IMO 相關指引所建立的責任架構處理。船方負責發現、記錄與通報，第一靠港國、船旗國、原登船國及國籍或居留權國則依其具體角色參與身分確認、下船、旅行文件與接收安排。

這條責任鏈具有相對明確的制度分工，但案件仍可能因身分不明、國籍爭議、文件欠缺或接收尚未確定而延長。Stowaway 案件的下船困難，通常出現在既有責任制度無法迅速完成跨國銜接之處。

6.5.2 Irregular Migration–Rescue 的下船責任鏈

海上非正規移動進入 Distress 並完成救助後，其後續安排主要沿著 SAR Convention、SOLAS 及 Place of Safety 協調架構進行。RCC 與相關政府需要協調適當的安全地點，使獲救人員離開臨時救助船舶，並進入後續的移民、國際保護或其他行政程序。

這條責任鏈與 Stowaway 制度具有不同法源與起點。前者以海上人命安全與搜救協調為核心，後者則以未授權登船與跨國移除為主要問題。兩者都可能在下船與接收階段遇到身分、國籍、文件與保護需求等共同實務問題，但不能因結果相似而將其法律責任直接合併。

6.5.3 身分辨識、保護需求與國家責任的匯流

Stowaway 與海上獲救人員進入下船階段後，若干實務問題會開始重疊。身分與國籍確認、旅行文件、醫療需求、國際保護主張與接收安排，都可能需要多個國家與主管機關共同處理。這些共同問題使原本不同的海上移動路徑，在陸海交界處出現明顯的程序匯流。

程序匯流不代表法律身分與責任規則完全合併。Stowaway 仍以 FAL 相關責任安排為主要制度基礎，Persons Rescued at Sea 則依 SAR、SOLAS 與 Place of Safety 架構處理；庇護、不推回、刑事調查或其他保護需求，也會依個案再進入不同法律程序。下船階段出現的是共同問題增加，而非所有法律關係收斂成單一路徑。

6.5.4 責任延宕下的商船臨時承接

當下船、接收或其他後續程序未能及時完成時，商船可能在一段時間內持續承接原本預期由陸端機關接手的人員照護與安全管理。船舶仍然維持其商業運輸功能，同時增加臨時住宿、基本生活供給、健康觀察與秩序維持等額外負擔。這種狀態反映的是陸海責任交接尚未完成，並不使商船取得新的公共治理身分。責任延宕時間愈長，人員滯留、船員負荷與商業營運所受影響也愈明顯，商船遂成為海上事件與陸端接收程序之間暫時承接人員與責任的實體空間。

不同海上移動路徑之匯流與再分流

形成(Formation)
⇨ 戰亂/失序 ⇨ 正常離境能力下降 ⇨ 海上逃離需求

分流(Divergence)

偷渡者(Stowaway)
⇨ 秘密進入商船 ⇨ FAL/船舶保安

發現(Discovery)

非正規海上移動(Irregular Movement by Sea)
⇨ 自行/協助/Smuggling ⇨ UNCLOS/Smuggling Protocol

攔截(Interdiction)/遇險(Distress)

Rescue/SAR
搜尋救助法律關係疊加(Layering)

船上處置匯流(Convergence)
⇨ 安全 ⇨ 飲食 ⇨ 醫療 ⇨ 身分資料 ⇨ 通報

下船與接收(Disembarkation / Reception)

Stowaway 責任鏈： ⇨ FAL ⇨ First Port ⇨ 船旗國 ⇨ 登船國 ⇨ 國籍國/居住國 ⇨ 遣返/送回原籍國

Rescue 責任鏈： ⇨ RCC / SAR Region ⇨ 安全地點 ⇨ 離船登陸 ⇨ 移民/庇護/保護

若責任交接失敗
⇨ 責任推諉(Responsibility Delay) ⇨ 軌道化處境/無所歸屬的漂流處境(Orbit Situation)

⬇

再分流(Re-divergence)

⇨ 遣返偷渡者 ⇨ 移民事務 ⇨ 庇護/國際保護 ⇨ 刑事調查 ⇨ 其他保護需求

海上非正規人口移動在下船階段呈現出一個明顯特徵：不同路徑會遇到部分相同的實務問題，但仍由不同法律制度處理。Stowaway、Persons Rescued at Sea、Asylum Seeker 及其他具有特殊保護需求的人員，可以出現在同一艘船、同一個港口與同一段行政程序中，其法律關係卻不會因此合併。

全文所呈現的演化也由此完成一個循環。海上人口移動先因形成原因而分流，遇險與救助使新的法律關係疊加，船上處置使部分實務需求匯流，進入下船與陸端程序後又重新分流。真正的制度困難，往往出現在這些不同法律體系彼此交接的界面。

6.6 下船責任鏈失敗的國際案例與類型

6.6.1 從責任延宕到案例類型化

海上非正規人口移動進入下船階段後，不論其起點屬於《FAL 公約》下的 Stowaway 責任鏈，或 SOLAS/SAR 架構下的 Rescue 責任鏈，都需要透過陸端的身分確認、接收、移交與後續程序完成責任交接。前節所述的責任延宕(Responsibility Delay)與軌道化處境(Orbit Situation)，正是這一交接未能及時完成時可能出現的結果。不同案件的形成原因並不相同，有些源於安全地點與靠港安排，有些涉及第一靠港國、登船國或國籍國之間的接收爭議，也有案件進一步疊加國際保護、船舶安保或刑事責任問題。為觀察這些差異，本節選取具有代表性的國際案例，依其法律起點、下船障礙、責任交接與後續結果加以比較，並透過表 6-1 整理其主要實務類型。

表 6-1：海上非正規人口移動下船責任鏈失敗之指標案例對照表

案例名稱與年份	法律起點與初始路徑	下船/接收障礙與國家處置	責任延宕與後續演化	主要法律與制度問題
MV Tampa 案 (2001)	SAR Rescue 責任鏈，MV Tampa 救起 Palapa 號海上遇險人員。	澳洲拒絕船舶進入相關水域並安排下船，後由軍事人員登輪控制現場。	獲救人員其後轉由第三地安排處理，形成邊境外移(Offshore Processing)模式。	海上救助後之安全地點、下船責任與沿海國邊境管制之間的銜接；案件並成為 2004 年 SOLAS/SAR 相關制度修正的重要背景。
Alexander Maersk 案 (2018)	SAR Rescue 責任鏈，依搜救協調救起 113 人。	義大利關閉港口政策下，Pozzallo 下船安排延後。	貨櫃定期班輪於外海等待數日，下船延誤進一步影響船期與後續營運安排。	商業承運人負擔過度過渡性照護；SOLAS 搜救協調與國內排外政治之衝突。
El Hiblu 1 案 (2019)	Rescue 責任鏈，油輪救起 108 名海上遇險人員。	船舶原擬返回利比亞，部分獲救人員抗拒返航；船舶其後轉往馬爾他並由軍方登輪處理。	海上救助事件進一步轉入船上安全、航向控制與刑事程序。	不推回原則、Place of Safety、船長維持船舶安全之權限，以及個別行為是否構成刑事責任。

表 6-1：海上非正規人口移動下船責任鏈失敗之指標案例對照表				
案例名稱與年份	法律起點與初始路徑	下船/接收障礙與國家處置	責任延宕與後續演化	主要法律與制度問題
Maersk Etienne 案(2020)	SAR Rescue 責任鏈，依 RCC Malta 指示救起 27 人。	馬爾他、義大利與突尼西亞之間未能及時形成明確下船與接收安排。	油輪外海滯留 38 日，期間船上安全與人員照護壓力持續增加，最終轉移至 NGO 船舶後完成下船。	Place of Safety 協調延宕，以及商船長時間承接臨時照護功能的實務極限。
Nave Andromeda 案(2020)	Stowaway 責任鏈，油輪發現 7 名偷渡者。	船舶此前未能完成下船安排，事件於英國近海出現重大船上安全疑慮。	船員進入 Citadel，英國武裝部隊登輪控制現場；後續刑事程序經證據重新評估後終止。	Stowaway 處理、船上即時安全判斷、沿海國介入與事後刑事證據審查之間的界線。
MV Top Grace 案(2020)	Stowaway 責任鏈，散裝船發現兩名坦尚尼亞籍偷渡者。	案件發生於 COVID-19 疫情初期，船方同時面臨港口檢疫、通報及行政責任壓力。	兩名偷渡者被要求離船入海，獲救後引發南非刑事追訴。	承運人責任、港口管制壓力與船方人員處置之法律界線，以及將人員置於生命危險所可能產生的刑事責任。

6.6.3 下船責任鏈失敗之實務類型剖析

綜合上述案例，下船責任鏈交接失敗所形成的責任延宕與 Orbit Situation，可依其主要形成機制整理為四種實務類型：

1. 國家邊境外移與第三地處理型(以 MV Tampa 案為代表)：此類案件主要發生在海上救助完成後，沿海國基於邊境管理考量限制獲救人員直接登岸，並透過第三地接收或境外處理安排完成後續移交。MV Tampa 案顯示，當時 SOLAS/SAR 制度對救助後安全地點與下船責任的規範仍不完整，使海上救助義務、沿海國邊境管制與第三地處理安排同時發生衝突。其後 2004 年 SOLAS 與 SAR Convention 相關修正，進一步強化救助完成後的國家合作與安全地點安排。

2. 關閉港口與商船過渡性照護延長型(以 Alexander Maersk 與 Maersk Etienne 案為代表)：此類案件的共同特徵，是商船已依《聯合國海洋法公約》(UNCLOS)第 98 條及 SOLAS Chapter V Regulation 33 履行海上救助義務，但安全地點與下船安排未能及時完成，使商船長時間承接原本具有臨時性的照護與安全管理功能。Alexander Maersk 案顯示數日延誤即可影響班輪船期與後續營運；Maersk Etienne 案長達 38 日的留船則進一步反映，商船在人員空間、醫療、船員負荷與商業航程方面均存在實際承受限度。

3. 不推回爭議與船上抗拒型(以 El Hiblu 1 案為代表)：此類案件發生於獲救人員對預定下船地點或返回地點提出安全與國際保護疑慮，並進一步在船上採取抗拒行為。El Hiblu 1 案顯示，這類情況需要分別判斷返回地點是否涉及不推回原則(Non-refoulement)所保護的風險、船長維持航行與船上秩序的權限，以及

個別人員的實際行為是否符合相關刑事犯罪構成要件。國際保護問題與船上安全問題可能同時存在，但仍須依不同法律基礎分別處理。

4. Stowaway 責任延宕、安保升級與不當處置風險型(以 Nave Andromeda 與 MV Top Grace 案為代表)：Stowaway 案件若無法及時完成身分確認、下船與接收安排，船舶可能持續承接人員管理與安全風險。Nave Andromeda 案顯示，當船上出現重大安全疑慮時，一般 Stowaway 管理事件可能進一步轉入海上安保與沿海國公權力介入；其後刑事程序仍須依具體證據重新判斷。MV Top Grace 案則顯示，港口檢疫、行政責任及營運壓力並不改變船方維持人員基本安全與人道待遇的義務，任何將人員置於可預見生命危險中的處置，仍可能引發刑事、民事或行政責任。

上述案例顯示，不論人員最初係透過 Stowaway 秘密登船，或因海上遇險而成為 Persons Rescued at Sea，當其進入商船並抵達陸海交界處後，只要陸端責任未能及時銜接，原本分屬不同法律體系的問題就可能在商船上重新匯流，並逐步轉化為海事安全、船員負荷、營運延誤與人權保障等複合風險。下船困境與 Orbit Situation 往往形成於海上救助、FAL 下船安排、身分確認與陸端接收程序之間未能連續銜接之處。制度改善的重點，在於提高安全地點(Place of Safety)指定、身分確認、第一靠港國合作與接收安排之間的連續性，縮短商船承接臨時照護與安全管理功能的時間。

第七章　結論：海上非正規人口移動的形成、分流、疊加、匯流與再分流

7.1　海上人口移動的形成與制度分流

7.1.1　逃離需求的形成

戰爭、內亂、迫害、治理失能與社會經濟失序，都可能使部分人口產生離境與逃離需求。當正常航空、陸路或海上客運仍然存在時，這些需求未必會轉化為非正規移動；當護照、簽證、交通、口岸或其他正常離境能力受到限制後，人員才更可能轉向非正規海上路徑。

海上非正規人口移動由此首先是一個形成問題。人員為何需要離開、能否透過正常方式離開，以及所在地的地理條件，會共同影響其最後選擇秘密登船、自行出海、接受第三方協助或進入移民偷運網絡。

7.1.2　不同海上移動路徑的形成

逃離需求進入海洋空間後，不會自然形成單一法律類型。未經同意秘密進入正常商業船舶者形成 Stowaway 路徑；利用自有、借用或臨時取得船艇自行離境者形成自發性海上非正規移動；第三方介入後，若符合非法入境與財務或其他物質利益等要件，才進一步進入移民偷運(Smuggling of Migrants)的法律架構。

不同路徑在登船方式、第三方參與、船舶使用與法律規範上均有差異。海上非正規人口移動在這一階段呈現的是制度分流，而不是單一的「偷渡」概念。

Stowaway 路徑同時具有明顯的前端預防性。港口與船舶透過保安評估、進出管制、限制區域管理、監視及離港前搜索，嘗試在船舶離港前發現並阻止未經授權登船。這套預防架構使 Stowaway 制度從單純的事後處置，進一步延伸到港口、船岸介面與船舶本身的保安管理。

7.1.3 法律身分不由單一行為決定

Stowaway、Irregular Migrant、Smuggled Migrant、Trafficked Person、Asylum Seeker 與 Refugee 分別處理不同法律問題。登船方式可以說明一個人如何進入海上移動，第三方與利益關係可以說明是否涉及移民偷運，剝削與控制則可能進一步涉及人口販運；庇護與難民身分又取決於個別國際保護條件。

同一個人可能同時處於數套法律關係之中。法律分析需要保留這些差異，才能避免將所有海上非正規人口移動簡化成單一身分。

移民偷運在航程或後續控制中若進一步出現強迫、控制與剝削，也可能再疊加人口販運(Trafficking in Persons)相關法律關係；具體判斷仍須回到行為、手段與剝削目的。

7.2 從海上執法到遇險救助的法律關係疊加

7.2.1 海上攔截、管轄與執法界線

非正規海上移動在尚未進入遇險狀態之前，可能先涉及邊境管制、海上攔截與執法。相關國家能否登臨、檢查或採取進一步措施，仍須依船舶所在海域、船旗國身分、船舶國籍狀態，以及條約或國內法上的權限基礎判斷。登臨權、執法權與刑事管轄權彼此相關，但不能視為同一法律權限。

7.2.2 從航行風險到 Distress

海上非正規航程可能因超載、不適航、失去動力、惡劣海象或人員健康狀況惡化而進入 Distress。遇險是否成立，仍須依現場是否存在嚴重且緊迫的危險，以及是否需

要立即援助判斷，不能僅因船舶簡陋或航程具有非正規性即直接推定。Distress 一旦成立，原有移民、偷運或其他法律關係仍然存在，搜尋救助法律關係則同時開始適用。

7.2.3 救助形成新的法律關係

海上救助使遇險人員新增 Person Rescued at Sea 的搜尋救助法律關係，原有的 Irregular Migrant、Smuggled Migrant、庇護或其他法律關係仍然持續。救助的直接法律效果在於解除生命危險、提供必要照護並進入 Place of Safety 安排，後續移民、偷運與國際保護問題則依各自制度繼續處理。

7.2.4 船上處置形成實務匯流

不同法律身分的人員進入同一艘商船後，安全、飲食、醫療、身分資料與通報等實務需求開始重疊。船上處置的匯流發生在實務管理層次，並不改變原有法律身分；Stowaway 與 Person Rescued at Sea 即使接受部分相似的船上處置，後續下船與法律程序仍會依不同制度重新分流。

7.3 從船舶責任到國家責任的交接

7.3.1 船長與船舶的第一線責任

船長與船員承擔海上事件的第一線處置責任。Stowaway 被發現後，船方需要維持船舶安全、完成必要通報並提供基本人道待遇；遇險人員被救起後，則進一步承擔臨時照護、健康觀察與搜救協調。這些責任具有現場性與臨時性，身分認定、移民審查、國際保護、下船、接收與遣返仍須由國家主管機關接續處理。

7.3.2 船東、代理與 P&I 的支援角色

船東、船舶經營人、代理行與 P&I Club 可以在文件、港口聯繫、醫療、法律及人員移交等事項提供實務支援，但其角色仍屬協助性質，無法取代國家對移民、庇護、領事、刑事及接收事項的法定權限。

7.3.3 多國責任的接續

Stowaway 案件中，第一靠港國、船旗國、原登船國及國籍或居留權國，依 FAL 相關制度分別參與身分確認、下船與接收；海上獲救人員則主要透過 SAR 與 SOLAS 架構，由 RCC 及相關政府協調 Place of Safety 與後續移交。不同國家可能同時出現在同一事件中，但其責任來源與法律基礎並不相同，制度能否順利運作，取決於各項責任能否在海上與陸端之間連續銜接。海上獲救人員的下船(Disembarkation)與入境(Admission)仍

須區分：前者完成海上救助後的人員移交，後者再由國家依移民、庇護及其他適用法律決定其後續法律地位。

7.3.4 商船臨時承接的界線

當下船、接收或其他陸端程序未能及時完成時，商船可能暫時承接人員照護與安全管理，但其人力、設備與法律角色都不適合長期取代國家主管機關。責任交接時間愈長，人員滯留、船員負荷與商業營運所受影響也愈明顯；若身分確認、旅行文件、接收安排或國際保護程序持續延宕，案件便可能進一步形成軌道化處境(Orbit Situation)。商船在此所承擔的是海上事件與國家程序之間的臨時承接功能，其界線仍取決於陸端責任能否及時接續。

7.4 當正常離境管道消失：島嶼社會的海上逃離困境

7.4.1 海洋作為邊界與逃離通道

島嶼與地理封閉的沿海社會具有不同於陸地國家的逃離條件。正常時期，海洋連接港口、貿易與國際交通；當戰爭、內亂、政權變動或交通管制使航空與正常海運中斷時，同一片海洋也可能成為限制人口移動的天然邊界。

缺乏陸路替代通道，使船舶、港口與航海能力直接決定人員是否具有離境可能。海洋在這種情境下同時是逃離通道與封閉邊界。

7.4.2 正常出境能力下降後的海上選項

正常離境能力下降之後，非正規海上移動也不會自然成為所有人的替代選項。人員首先需要取得離境資訊、接近海岸或港區，並在管制進一步收緊以前找到可以利用的船艇或航行機會。這些條件共同形成有限的離境窗口；窗口一旦縮小，即使具有強烈的逃離意願，也未必仍有實際開始離開的機會。船艇取得、航海技能、地方海域知識、航程距離與沿岸管制，則進一步決定已取得離境機會的人，究竟具有多少實際逃離能力。

7.4.3 自行出海、秘密登船與第三方協助

一旦取得實際離境機會，島嶼社會在高度封閉情境下可能出現不同的海上逃離路徑。部分人可能秘密進入正常商業航運系統而形成 Stowaway；部分人利用自有、借用或臨時取得的船艇自行離境；另一些人則依賴親友、船主或其他第三方提供船艇與航行協助。第三方介入若進一步具有協助非法入境及財務或其他物質利益等要件，才可能進入移民偷運(Smuggling of Migrants)的法律架構。這些海上移動方式不能僅以「偷渡」

一詞概括，仍須依登船方式、第三方參與、利益目的、船舶使用與後續保護需求分別判斷。

7.4.4 離得開、救得起與下得了船的三重困境

島嶼社會的海上逃離可能同時面臨三個相互連接的限制。第一個問題是離得開。船舶取得、航海技能、燃料、海象與沿岸管制，都會決定人員是否能實際離開。第二個問題是救得起。船艇失能或人員進入 Distress 後，能否及時被 RCC、公務搜救力量或附近商船發現並救助，直接決定航程是否轉化為海難。第三個問題是下得了船。人員獲救後仍需經過 Place of Safety、身分辨識、移民、國際保護與接收程序，海上生命危險解除並不代表整段移動已經完成。

這三個問題彼此連續，也分別受到不同制度控制。離境能力屬於移動形成問題，救助屬於海上人命安全問題，下船則進入國家責任與陸端程序。島嶼地理使這三個階段更加緊密地連在一起。

7.5 從形成、分流、疊加、匯流到再分流

7.5.1 形成(Formation)

海上非正規人口移動首先形成於逃離需求與正常離境能力之間的落差。戰亂、迫害、失序或其他生存壓力提供移動動機，交通、證件、口岸與地理條件則決定人員是否能透過正常方式離開。當正常管道縮減，海上非正規移動的可能性隨之增加。

7.5.2 分流(Divergence)

人員進入海洋空間後形成不同路徑。Stowaway 進入正常商業航運系統，自行出海與第三方協助形成其他非正規航程，符合特定要件時再進入移民偷運制度。不同路徑具有不同法源、責任與執法架構，這些差異構成全文的第一層制度分流。

7.5.3 疊加(Layering)

當非正規航程進入 Distress 並發生救助，新的搜尋救助法律關係疊加在原有法律身分之上。Person Rescued at Sea 不取代 Irregular Migrant、Smuggled Migrant 或其他原有身分；庇護、人口販運或其他保護需求也可能在後續程序中進一步加入。

7.5.4 匯流(Convergence)

不同法律路徑在船上與下船準備階段出現實務匯流。安全、飲食、醫療、身分資料、通報與臨時照護成為共同需求，商船也可能在一段時間內同時承接不同身分的人員。

這種匯流主要發生在實務處置層次，並不消除不同法律制度的界線。

7.5.5 再分流(Re-divergence)

人員進入安全地點與陸端程序後，原本重疊的問題再次分流。Stowaway 進入下船、移除與遣返程序；Irregular Migrant 進入移民程序；提出國際保護需求者進入庇護或其他保護程序；涉嫌偷運、人口販運或其他犯罪者則可能進入刑事調查。

海上非正規人口移動的完整法律過程由此呈現出形成、分流、疊加、匯流與再分流的動態結構。制度困難通常發生在不同法律體系彼此交接之處，而不是單一制度本身。

海上非正規人口移動之總演化鏈

形成(Formation)

戰亂/迫害/失序/正常離境能力下降

⇨ 逃離需求形成 ⇨ 離境窗口(Escape Opportunity)出現或縮小 ⇨ 逃離能力(Escape Capability)受到船艇、航海技能、燃料、海象與沿岸管制限制

⬇

第一層分流(Divergence)

⬇ ⬇

Stowaway 路徑

Stowaway 預防(Prevention)： ⇨ 安全評估(Security Assessment) ⇨ 出入管制(Access Control) ⇨ 監控(Monitoring) ⇨ 最終搜查(Final Search)

⬇

若預防失敗： ⇨ 秘密接近商船 ⇨ 未授權登船 ⇨ 船內藏匿(Secretion) ⇨ 船舶離港 ⇨ 發現(Discovery)

⬇

⇨ 初步安全管制 ⇨ 身分資料蒐集 ⇨ 基本人道照護 ⇨ 對外通報

⬇

非正規海上航程路徑

⇨ 自行出海 ⇨ 親友或第三方協助 ⇨ 非營利協助 ⇨ 符合要件時進入移民偷運(Smuggling of Migrants)

⬇

進入海上航程： ⇨ 可能遭遇海上攔截 ⇨ 登臨與執法判斷 ⇨ 航程安全惡化時進入 Distress

⬇

⇨ 若航程安全惡化 ⇨ Distress ⇨ Rescue ⇨ Person Rescued at Sea ⇨ 救上船後進入臨時照護

⬇

⬇

法律關係疊加(Layering)

⬇

原有身分持續存在

⇨ 搜救法律關係疊加 ⇨ 保護法律關係亦可能再疊加

⬇

船上處置匯流(Convergence)

⇨ 船上安全 ⇨ 基本照護 ⇨ 醫療 ⇨ 身分資料 ⇨ 通報

⬇️

Disembarkation/Place of Safety
RCC/相關政府協調

⇨ Place of Safety ⇨ Disembarkation / Transfer
Disembarkation ≠ Admission
允許人員下船，不當然等於允許其入境、居留、取得難民身分或免於後續移民處理

⬇️

失敗支線(Failure Branch)

⇨ 身分未明 ⇨ 國籍或居留權未確認 ⇨ 旅行文件未取得 ⇨ 接收安排未完成 ⇨ 庇護或保護程序未完成
⇨ 責任延宕(Responsibility Delay) ⇨ Orbit Situation ⇨ 商船臨時承接延長 ⇨ 人員滯留延長 ⇨ 船員負荷增加 ⇨ 航程與營運受影響

⬇️

再分流(Re-divergence)

⇨ 偷渡者下船、移除與遣返程序(Stowaway Removal / Repatriation)
⇨ 非法入境、行政留置、身分確認與移民處理(Immigration Procedures)
⇨ 庇護申請、難民資格認定、不推回審查、其他國際保護(Asylum / International Protection)
⇨ 人口販運、移民偷運或其他刑事調查(Trafficking / Smuggling / Criminal Proceedings)
⇨ 兒童保護、無人陪伴未成年人、醫療需求、脆弱人員保護等 (Other Protection Needs)

後跋：從渡海而來，到渡海而去

二十一年前，我研究的是人如何渡海而來。二十一年後重新寫這個題目，我開始反過來想，一個島嶼社會真正遇到動盪時，人又要如何渡海而去。

寫到最後，我原本把這個問題整理成三件事：離得開、救得起、下得了船。後來再想，第一件事其實還有一個更前面的問題。

你有沒有機會開始離開？

陸地上的人即使錯過一個口岸，往往還可以尋找另一條道路。島嶼的人必須先碰得到海，也要碰得到一艘能夠離岸的船。機場、商港、漁港與正常客運原本是島嶼連接世界最有效率的節點，一旦這些節點失去功能，非正規海上移動並不會立刻成為等量的替代能力。船艇有限，懂得航海的人有限，可以安全離岸的時間與空間也有限。

所以，「離得開」從來不只是船開不開得動。有些人可能在真正需要離開以前，便已經錯過可以離開的窗口。這大概也是我二十一年後重新寫這篇文章，心裡最難放下的地方。

2005 年，我研究的是別人如何進入這座島。今天，我仍然不想預測任何事情。只是做了這麼多年海事研究，愈知道船怎麼走、港口怎麼運作、海有多寬，有時反而愈明白一件事：

四面都是海，和四面都有路，是兩回事。