



報告

HK

2016



危機管理

國際船公司齊向魚翅說不

世界自然基金會

世界自然基金會是全球性環保組織，總會於 1961 年成立，總部設於瑞士。分會及項目遍佈全球超過 100 個國家。本會的使命是透過以下途徑，建立人類與大自然和諧共存的未來：

- 保護全球生物多樣性
- 確保以可持續方式使用可再生天然能源
- 推廣減少污染和浪費的行為

自 1981 年起，世界自然基金會香港分會透過保育、生態足印及環境教育項目，締造生生不息的地球。為響應我們在全球的使命，世界自然基金會香港分會的願景是透過保育自然環境，減少碳排放造成的污染，市民「惜」用資源，推動香港成為亞洲最可持續發展的城市。

出版機構：世界自然基金會香港分會

作者：曾翠芝、杜偉倫、張志華

編輯：Michael Quinn（英文版）

中文版翻譯：世界自然基金會香港分會

設計及印刷：Cranes Media Co.

封面：Cranes Media Co.

鳴謝

特別鳴謝魏啟宏對本報告提供的寶貴建議。

我們並感謝司徒苑靈、梁卓然、陳翰奇、謝貝嬌、張栢忻及羅嘉恩的寶貴協助；另由陳梓鋒、楊昊俊、陸子逸、沈焜及曹祺仲對本報告的資料蒐集。

前言

人類與鯊魚有著緊密的聯繫。鯊魚是海洋的頂級掠食者，令人心生畏懼，不過，我所指的並非這種情緒聯繫，而是更實在、更真實的聯繫：鯊魚維持海洋食物鏈的穩定和完整，而海洋則是孕育地球生命，包括你和我的重要基石。

目前，已知的鯊魚及其相關品種的數量逾 1,000 種。世界各地對鯊魚產品的需求龐大，例如亞洲地區對魚翅的需求，令 1/4 的鯊魚及其相關品種受到絕種威脅。世界自然基金會香港分會（本會）決定扭轉此趨勢。本會自 2007 年發起鯊魚保育行動，透過相關保育項目、以及與社會各界人士共同推動，終使港人更關注鯊魚保育議題，減少魚翅消費。

今日，我們的保育行動已邁進一大步：香港政府已發出公務員不應在公務酬酢吃魚翅的指引。此外，本港不少著名酒店已陸續禁翅，多間企業及機構亦訂立了無翅政策，拒絕魚翅消費、貿易及推廣。本會將繼續推動無翅運動，進一步減少本港的魚翅消費量，同時又與魚翅供應鏈的主要持分者展開對話，以減低全球魚翅貿易量。約 25 間航空公司停運魚翅，為往後的鯊魚保育運動奠下良好根基。2015 年，我們開始向國際船公司推廣鯊魚保育理念。事實上，根據香港政府統計處的資料，百分之 92 的魚翅是透過船公司進口香港，他們的角色可謂舉足輕重。

魚翅運載涉及多個業務風險。複雜的國際貿易規定，令船公司有機會在不自知的情況下運載來自受威脅鯊魚物種的魚翅，甚或一些從非法渠道得來的魚翅。另一方面，魚翅運載也會帶來許多環境、法律、甚至是商譽上的風險。我們樂見多間船公司透過本會理解有關保育議題，並作出正面及積極的回應：全球 20 大船公司當中，已有 16 間禁運魚翅，佔該行業的市場佔有率逾六成。我們由衷讚許及支持這些行業領導的保育行動。

本會鼓勵所有船公司訂立禁運魚翅政策，攜手應對全球鯊魚保育的種種挑戰。只要同心協力，我們足以讓香港由世界的魚翅貿易中心變為無翅之都，維持全球海洋生態健康。

何聞達

世界自然基金會香港分會董事委員會主席

內容

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. 報告摘要 | 5 |
| 2. 簡介 | 7 |
| 2.1 鯊魚 – 海洋的頂級掠食者 | 7 |
| 2.2 鯊魚面臨的威脅 | 8 |
| 3. 船公司與鯊魚保育 | 10 |
| 3.1 香港、船公司與鯊魚保育 | 12 |
| 3.2 世界自然基金會香港分會向船公司了解行內運載情況 | 15 |
| 3.3 全球 20 大船公司的魚翅運載政策* | 16 |
| 4. 運載魚翅的風險 | 18 |
| 4.1 環境風險 | 20 |
| 4.2 法律風險 | 22 |
| 4.3 品牌聲譽風險 | 26 |
| 5. 船公司禁運魚翅政策 | 30 |
| 5.1 個別船公司的禁運魚翅政策 | 32 |
| 5.2 船公司禁運魚翅政策趨勢 | 36 |
| 5.3 如何做到真正的「綠色航程」 | 38 |
| 5.4 船公司運載魚翅的例子 | 41 |
| 6. 有效實踐禁運魚翅政策 | 42 |
| 6.1 改善現存訂艙篩選系統 | 44 |
| 6.2 對「高風險」付貨人提高警覺 | 45 |
| 7. 建議 | 46 |
| 8. 附註 | 48 |

*截至 2016 年 3 月

1. 報告摘要

鯊魚是海洋食物鏈中的頂級掠食者。沒有鯊魚，全球海洋生態系統便會崩潰。大量捕捉鯊魚令鯊魚的野外數量響起警號。香港是世界魚翅貿易的樞紐，每年處理全球約 50% 的魚翅貿易。根據香港政府統計處的資料，2015 年，香港的魚翅貿易有 92%（按重量計）由海路進口。為進一步了解船公司在魚翅貿易中的角色並與船公司共同尋求保育對策，世界自然基金會香港分會（本會）於 2014 年中至 2015 年

12 月，就船公司運載魚翅的記錄作出調查，並於 2015 年 4 月至 2016 年 3 月期間與全球排名前 20 位的集裝箱 / 班輪營運公司（以下稱「船公司」）進行溝通，務求了解他們的魚翅運載政策及情況。

據本會所得資料顯示，截至 2016 年 3 月，有 16 間船公司已訂立禁運魚翅政策；當中有 8 間以其官方網站宣布此政策，包括馬士基、地中海航運、赫伯羅特、漢堡南美、商船三井、現代商船、東方海外及美國總統輪船。雖然大部分船公司認同運載魚翅將帶來環境、法律及品牌聲譽風險，但仍有 4 間船公司，包括達飛、長榮海運、中遠集運及中海集運* 未有禁運魚翅。由於貨櫃運輸過程時會涉及幾間船公司，若船公司之間的禁運政策不統一，將為已訂立禁運魚翅政策的船公司帶來重大挑戰。

禁運魚翅政策

「禁運魚翅政策」是指船公司禁止運載魚翅產品的政策。所有相關人士，包括船公司員工需知悉此政策。更好的做法，包括船公司以官方渠道如新聞稿、可持續發展報告、致客戶備忘錄、官方網站等形式公開宣布相關政策。

運載魚翅不單是環境議題，亦會帶來大量法律問題。聯合國毒品與犯罪問題辦公室研究指出，魚翅貿易與非法貿易有一定關係。全球不少政府就魚翅消費、貿易及鯊魚漁業訂立法案。因此，船公司必須完全明白個別國家及國際法例，以確定運載的魚翅是否合法。

漠視魚翅運載也會帶來品牌聲譽風險。今日，社會責任已成為企業營運的主要元素，大部分企業樂於藉此向公眾、客戶及員工展示業務如何為社會帶來益處，而運載魚翅則會損害船公司企業形象。

為更有效率地執行禁運魚翅政策，一些船公司已訂立良好機制，包括改善現存的訂艙篩選系統，以及對「高風險」付貨人提高警覺。

因應運載魚翅的風險，本會建議所有船公司：

- A. 訂立禁運魚翅政策
- B. 公開宣布禁運魚翅政策
- C. 仿效業內良好執行方法

* 中遠集運及中海集運於 2016 年 2 月成立「中國遠洋海運集團有限公司」



無論在近岸或遠洋的生態系統中，鯊魚都以「上至下」的方式維持生態平衡

2. 簡介

2.1 鯊魚 - 海洋食物鏈的頂級掠食者

獨有的生理特性

全球有逾千個「軟骨魚」品種，包括鯊魚、魔鬼魚及銀鮫，在地球已存在 4 億年，牠們較恐龍還要早出現。不少鯊魚品種是海洋食物鏈中的頂級掠食者，會吃珊瑚礁附近棲息的魚類，亦會吃魷魚、蟹，龍蝦和蝦。一些遠洋鯊魚會以體型較大的魚及其他鯊魚為食物，另外，海龜、海豹及企鵝也是牠們的獵物。最大的遠洋鯊魚包括鯨鯊、姥鯊、巨口鯊卻是濾食性和吃浮游生物為主。

鯊魚遲熟，懷孕期長，生育少。獨有的生理特性，意味品種數量在大肆消耗下難以招架。2014 年的一份報告估計，有四分一的鯊魚及其相關品種被列為受威脅，普遍而言，牠們的絕種危機較其他脊椎動物為高¹。

鯊魚對海洋生態的重要性

無論在近岸或遠洋的生態系統中，鯊魚都以「上至下」的方式維持生態平衡：若這位頂級掠食者的數量下降，便會影響其他海洋動物的數量。這種不平衡會破壞生態健康。2013 年，一個花了十年時間、針對澳洲珊瑚礁地區的研究發現，鯊魚數量會一層一層地影響珊瑚礁食物鏈，做成骨牌效應，最終影響珊瑚礁面對天然災害時的自我恢復能力²。

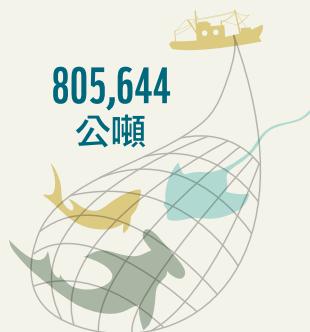


© Cat Holloway / WWF

珊瑚礁是不少鯊魚品種的重要棲息地，例如黑尾真鯊 (*Carcharhinus amblyrhynchos*)。圖攝於吉里巴斯鳳凰群島

2.2 鯊魚面臨的威脅

過度捕撈



由 2000 年至 2011 年，
全球每年捕撈軟骨魚的
平均數量為 805,644 噸

過度捕撈是鯊魚及其相關品種面對的主要威脅，大部分捕鯊漁業都是管理不善。過度捕撈指魚類被捕撈數量多於天然生產量。與其他魚類或是所有天然資源一樣，鯊魚的野外數量不是源源不絕的。人類不斷捕撈鯊魚以獲取魚鰭（魚翅）及魚肉，並進行國際貿易。由 2000 年至 2011 年，全球每年捕撈軟骨魚的平均數量為 805,644 噸³。

鯊魚常見於不同的漁業活動：約三分一的鯊魚及魔鬼魚漁業是目標漁業（即以牠們為捕撈目標的漁業）⁴，但鯊魚亦是「意外捕撈」的產物。沒價值的漁獲會被丟棄，但「不小心捕撈或次捕撈 (incidental or secondary catch)」也有價值，因為其「被使用的情況與目標漁獲相距無幾，或是價值不菲，或是在目標漁獲欠奉的情況下仍受漁民歡迎⁵。」另外，在美國、澳洲等地，亦有以遊客玩樂為本的休閒捕鯊活動。

部分鯊魚及其相關品種的生理特性令牠們更易受「過度捕撈」威脅。某些地區，如美國東岸，有鯊魚品種的數量已下跌逾 95%⁶。2014 年一份報告指出，四分一的鯊魚及其相關品種，包括鯊魚、魔鬼魚及銀鮫（也是軟骨魚），因過度捕撈而受絕種威脅⁷。



除了典型的鯊魚，部分軟骨魚如犁頭鰩（如 Guitarfish、Shovelnose rays 等）、鋸鰩的魚鰩亦會被當作高價魚翅⁸。當中鋸鰩翅更是非常珍貴，也因為這種非凡價值而導致鋸鰩整個家族成為軟骨魚中最瀕危的品種。

更不幸的是，鯊魚常與非法、未報告及未受監管的漁業扯上關係。沒監管的漁業、品種誤報、無紀錄、混雜的數據、割鰩棄鯊等情況很常見⁹。就算該漁業是合法、有報告、有監管，也不代表它有完善的管理¹⁰。

國際貿易與鯊魚所面對之威脅



1億

全球每年約有
1 億條鯊魚被殺

每年，全球約一億條鯊魚被殺¹¹，嚴峻的問題驅使政府與國際組織作出相應行動。

2012 年，來自世界各地的 41 位科學家撰寫了一封公開信，提及保育鯊魚的急切性並指國際魚翅貿易令鯊魚數量下跌。科學家們強調「目前的魚翅貿易（對生態）是不可持續的」。更重要的是，「魚翅貿易被認為是全球鯊魚捕撈活動的主要推動力，這些活動更經常是缺乏監管，並以不可持續方式進行的¹²。」

有政府訂立與鯊魚漁業、貿易及消費相關的法案。1999 年，由聯合國發起的「鯊魚養護與管理國際行動計劃」(IPOA-SHARKS)，便希望確保鯊魚能獲得保育及管理，以達致可持續發展的長遠目標¹³。

國際貿易公約如「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 已把幾個鯊魚品種列入附錄 II，即品種可進行國際貿易，但必須得到相關文件或許可證。此舉進一步凸顯國際貿易是令鯊魚品種走到絕種邊緣的重要因素。

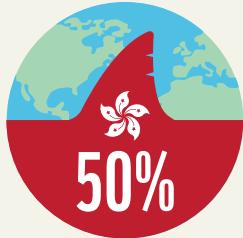
更多鯊魚品種受監管，為鯊魚產品的國際貿易添上難度。例如，不連皮的魚翅難以被辨認出其品種。若不能辨出品種，便難以辨出「合法魚翅」。本報告第 4 部分將就此作詳細討論。

3. 船公司與鯊魚保育





3.1 香港、船公司與鯊魚保育



50% 全球魚翅貿易

香港每年處理全球
約一半魚翅貿易

食用魚翅是華人社會的飲食傳統及文化，尤其在婚宴、壽宴、節日聚會等，魚翅都是喜慶場合的常見菜式。中國主要城市都有魚翅食品蹤影¹⁴，當中大部分經香港進口。根據現有的數字，香港每年處理全球約一半魚翅貿易¹⁵。由 2000 至 2011 年，香港每年平均進口 10,480 公噸魚翅，入口量全球第一¹⁶。雖然近年香港的魚翅消耗量呈下跌趨勢，但香港作為魚翅貿易港及消費者的重要角色並未轉變。



© www.HongKong

香港人在喜慶場合消費魚翅

香港人對鯊魚保育的認知，例如吃魚翅會導致鯊魚數量下降等信息，可追溯至 1990 年代。香港大學及滙豐銀行是最早訂立內部無翅政策的機構及企業之一。而香港的綠色團體成功游說香港迪士尼樂園婚宴禁翅的事件，也令更多人認識鯊魚保育的重要性。本會則於 2007 年以「向魚翅說不一企業承諾」開始，展開本地鯊魚保育運動。

大部分鯊魚產品由船公司運至香港



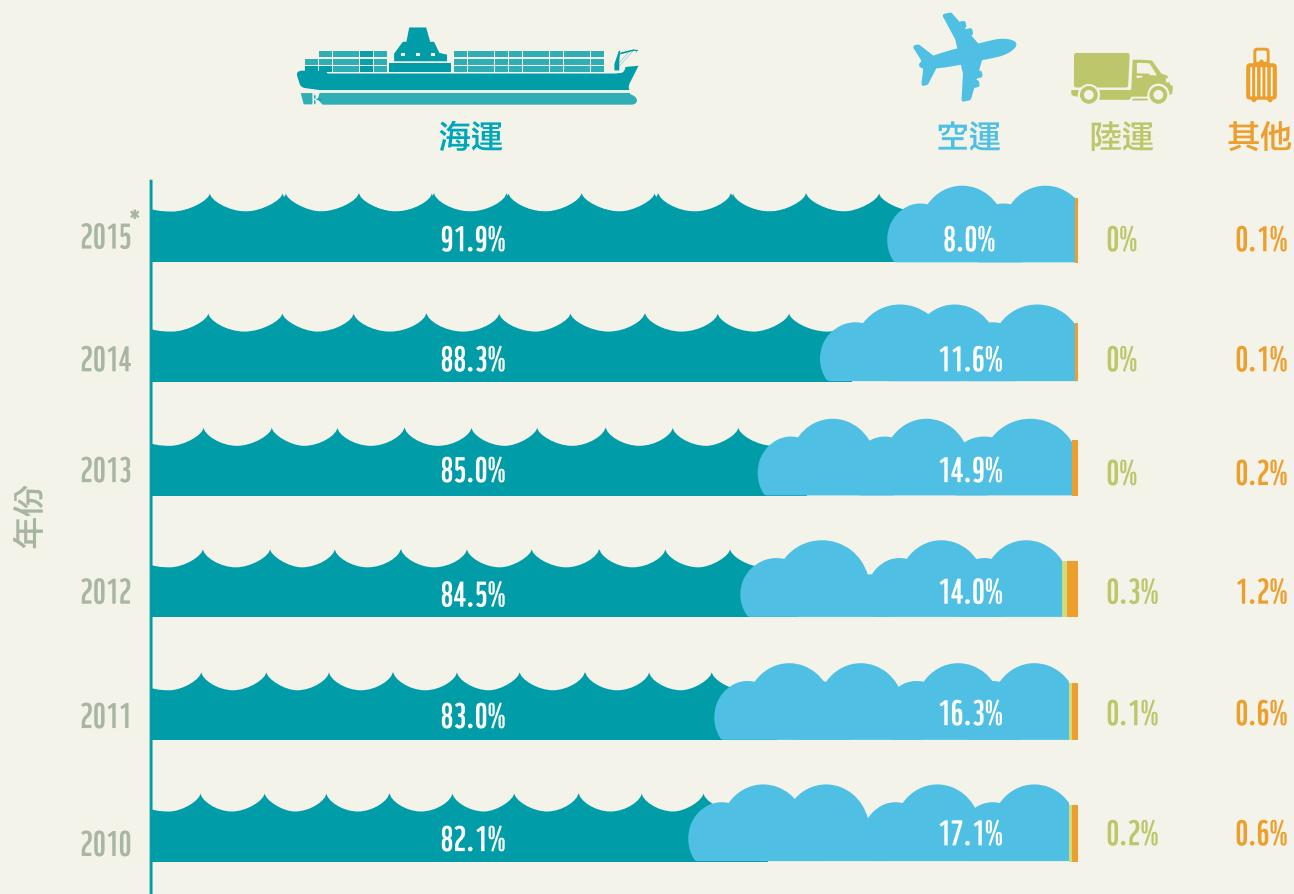
魚翅運載 主要靠海運

2015 年，以重量計算，
92% 魚翅由海運進口香港

鯊魚保育以及消費魚翅的壞影響是全球議題。不少航空公司坐言起行，公布訂立保育相關政策。截至撰寫此報告為止，全球約有 25 間航空公司已公開宣布其禁運魚翅的政策¹⁷。2012 年，國泰航空實施禁運來自不可持續發展漁業的魚翅，為行業帶來革命性改變。阿聯酋航空，墨西哥航空及新西蘭航空等多間航空公司陸續宣布禁運魚翅。速遞業方面，在 2015 年 8 月聯合快遞（UPS）及 DHL 公布禁運魚翅。航空界別建立好榜樣處理鯊魚危機，而運載最多魚翅到香港的海運物流業也應儘快回應。

根據香港政府統計處的資料，跨境運輸的方法分為四大類：空運、陸運、海運及其他。2015 年，92% 的鯊魚產品（按重量計）從海路進口¹⁸，顯示船公司在魚翅貿易的重要角色。下圖展示在 2010 至 2015 年間，鯊魚產品進口香港的運載方式。

香港鯊魚產品進口的運載方式



* 由於在這「91.9%」的鯊魚產品當中，非魚翅產品只佔少量。本報告將統一形容「2015 年，百分之 92 的魚翅經海運進口香港。」
資料來源：香港政府統計處



很多船公司已訂立及宣布禁運魚翅政策

速遞、航空公司的禁運魚翅政策（部分例子）：



DHL 有關魚翅運載的官方聲明

「DHL 不接受運載因非法殺害，或因違反國家或國際動物權益的公約而取得的動物、動物產品、動物衍生物，包括已知或可疑之貨物（例如魚翅）。無論在何種情況下，DHL 將不接受他們的運載要求¹⁹。」

DHL

（內容以該公司官方英文版為準）



宿霧太平洋航空宣布禁運魚翅

「菲律賓具領導地位的承運公司、宿霧太平洋宣布，其航空業務不會運載魚翅。該航空公司已訂立航運政策並即時生效，宿霧太平洋的所有站點都會嚴格遵守。此禁運同時適用於航班膳食、公司活動等。宿霧太平洋不會在航班內供應魚翅湯，不會在公司活動或由該航空公司主辦的活動中供應魚翅²⁰。」

宿霧太平洋航空

（內容以該公司官方英文版為準）

3.2 世界自然基金會香港分會向船公司了解行內運載情況

為加深本會了解船公司的角色，本會於 2014 年中至 2015 年 12 月，特別就船公司運載記錄作出調查。本會調查員在上環收集魚翅落貨資料，由貨櫃開始，尋找涉及運載之船公司。另外，本會也由「提貨單」著手，在貿易網站尋找及核實運載資料，以找出運載魚翅之船公司。

此外，在 2015 年 4 月至 2016 年 3 月期間，本會與全球 20 大船公司進行溝通，透過各種方法，了解他們的魚翅運載狀況、相關政策，以及對禁運魚翅政策的看法及意願。各船公司的排名及市場佔有率從船運網站「Alphaliner Top100²¹」（根據現存船數量、訂艙、運行船隻的 TEU 容量計算）於 2015 年 12 月 14 日刊登的首 100 船公司名單中獲得。本會亦與部分船公司、貨運代理人、法律界人士及物流業前線員工，就魚翅貿易及鯊魚保育的議題作出深入討論。

提貨單 (Bill of Lading)



「這是官方合法文件，以代表所運之貨品誰屬；此文件可轉讓以收取貨品；也是付貨人及承運者之間的合約。²²」

世界船運委員會
(內容以官方英文版為準)

提貨單通常會顯示以下資訊：貨品離開港口日期、貨品抵達日期、付貨人（即發貨人 / 出口者 / 賣家）名稱、受託人名稱、船名及貨物簡述。提貨單上的資料，能顯示船公司是否有參與魚翅運載。本報告第 5 部份將就個別提貨單作詳細討論。



20 大國際船公司中有 16 間
已訂立禁運魚翅政策

3.3 全球 20 大船公司的魚翅運載政策

本會接觸全球 20 大船公司了解他們運載魚翅的狀況。以下是一個概要表。

截至 2016 年 3 月，中遠集運、中海集運並未回覆是否有訂立禁運魚翅政策。然而，他們都有運送魚翅的記錄。(本報告第 5 部分將詳細討論)。另外，達飛和長榮海運仍在運載魚翅，不過他們只會運載有 CITES 相關文件的魚翅。

表一：

船公司的魚翅運載政策概要表*

| 國際排名 | 公司名稱 | 市場佔有率 (以TEU計算**) | 總公司 所在地 | 有禁運魚翅 政策 | 政策訂立日期 | 政策公布日期 | 仍在運 載魚翅 |
|------|---|---------------------|------------|-------------|--------------------|---------------------|------------|
| 1 | 馬士基航運 Maersk | 14.8% | 丹麥 | ✓ | 由 2010 年起 | | |
| 2 | 地中海航運 MSC | 13.3% | 瑞士 | ✓ | 由 2016 年 1 月 21 日起 | | |
| 3 | 達飛*** CMA CGM | 8.9% | 法國 | | | | ✓ |
| 4 | 長榮海運*** Evergreen Line | 4.7% | 台灣 | | | | ✓ |
| 5 | 赫伯羅特 Hapag-Lloyd | 4.6% | 德國 | ✓ | 由 2013 年起 | 2015 年 9 月 | |
| 6 | 中遠集運# COSCO Container Lines (COSCON) | 4.3% | 中國 | | | | ✓ |
| 7 | 中海集運# CSCL | 3.4% | 中國 | | | | ✓ |
| 8 | 漢堡南美 Hamburg Süd | 3.2% | 德國 | ✓ | 已實施數年 | 於 2015 年 11 月 公布 | |
| 9 | 韓進海運 Hanjin Shipping | 3.1% | 南韓 | ✓ | | 沒有提供日期 | |
| 10 | 商船三井 MOL | 2.8% | 日本 | ✓ | 2015 年 5 月 18 日 | | |
| 11 | 東方海外 OOCL | 2.7% | 香港 | ✓ | 2016 年 2 月 15 日 | | |
| 12 | 美國總統輪船 APL | 2.7% | 新加坡 | ✓ | 2015 年 7 月 | 2016 年 3 月 21 日 | |

| 國際排名 | 公司名稱 | 市場佔有率 (以TEU計算**) | 總公司 所在地 | 有禁運魚翅 政策 | 政策訂立日期 | 政策公布日期 | 仍在運 載魚翅 |
|------|--|---------------------|------------|-------------|-------------|--|------------|
| 13 | 陽明海運 Yang Ming | 2.7% | 台灣 | ✓ | 2015年8月 | | |
| 14 | 日本郵船 NYK Line | 2.6% | 日本 | ✓ | 2016年4月1日 | | |
| 15 | 阿拉伯輪船 UASC | 2.4% | 阿聯酋 | ✓ | 沒有提供日期 | | |
| 16 | 現代商船 HMM | 1.9% | 南韓 | ✓ | 2015年11月13日 | | |
| 17 | 川崎汽船 "K" Line | 1.9% | 日本 | ✓ | 2015年5月 | | |
| 18 | 太平洋船務 PIL (Pacific International Line) | 1.8% | 新加坡 | ✓ | 實施已久 | 採取更嚴厲措施， 在2016年1月1 日起，向太平洋 船務的網絡發放 拒接運載魚翅的 訂單 | |
| 19 | 以星 ZIM | 1.7% | 以色列 | ✓ | | 沒有提供日期 | |
| 20 | 萬海航運 Wan Hai Lines | 1.0% | 台灣 | ✓ | 2015年6月 | | |

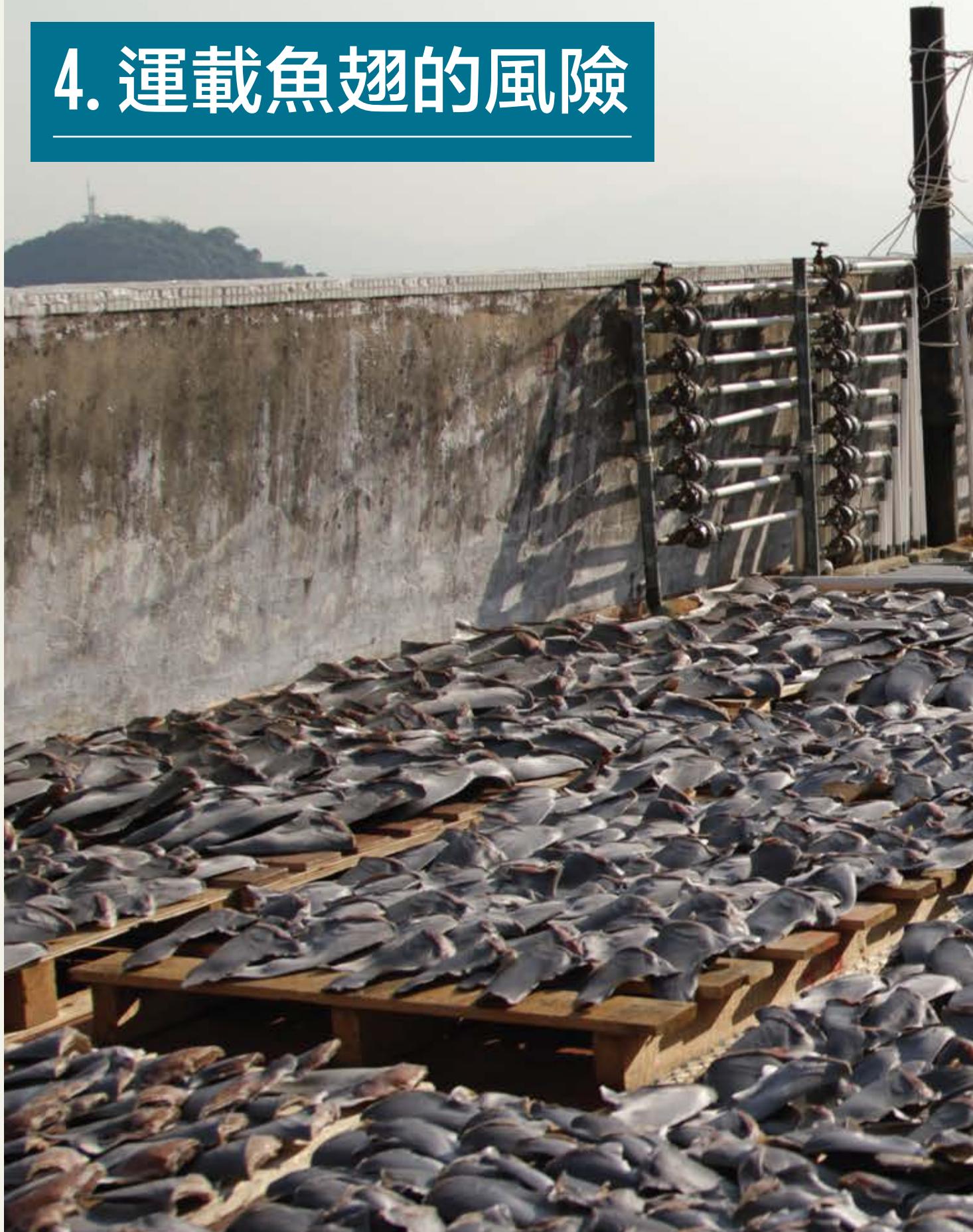
* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料。

** TEU 是集裝箱的計算單位，即一個 20 呎的標準貨櫃。

*** 運載有 CITES 相關文件的魚翅

中遠集運及中海集運於 2016 年 2 月成立「中國遠洋海運集團有限公司」

4. 運載魚翅的風險





很多鯊魚品種受絕種威脅，但只有部分被納入公約受到保護。對船公司而言，要辨別未受威脅品種或未受保護品種存在一定挑戰，引申連串環境及法律風險。今日，群眾傾向支持鯊魚保育運動。若船公司繼續運載魚翅，容易令公眾反感。當環境、法律及品牌聲譽受損時，便會帶來業務損失。

4.1 環境風險

很多船公司都重視「保護海洋生物多樣性」，並會將其列入企業可持續發展的聲明及報告中。事實上，船公司只要多走一步，限制運載魚翅，同樣可以保育海洋。



「…可持續發展是漢堡南美不可或缺的企業哲學。這包括嚴禁運載魚翅 — 或任何相關貨品²³。」

漢堡南美 Hamburg Süd

(內容以該公司官方英文版為準)

截至 2016 年 3 月，全球 20 大船公司中，已有 16 間訂立禁運魚翅政策。本會曾向此 20 間船公司查詢訂立或不訂立政策原因，得到 13 個書面回覆²⁴，發現 46% 的回應者認為「環保」是其中一個訂立禁運魚翅政策的一個主要原因。以漢堡南美 (Hamburg Süd) 為例，他們把可持續發展視為「企業哲學」而拒運魚翅。至於商船三井 (MOL)，則特別提到因著大眾對環境及瀕危動物的關注而禁運魚翅。簡單而言，這些船公司已把海洋保育工作，由原先只針對減少污染，延伸至貨物監管。

受威脅品種的貿易概況



「隨著大眾對保護環境及瀕危品種的關注日漸提升，商船三井將加緊自身的官方政策，停止運載魚翅（產品、原材料、或已加工的材料）²⁵。」

商船三井 MOL

(內容以該公司官方英文版為準)

截至 2015 年²⁶，大約有 181 個鯊魚及其相關品種被世界自然保護聯盟 (IUCN) 定為「受威脅」。然而，在眾多鯊魚品種當中，只有 8 種鯊魚品種被納入「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 附錄 II²⁷。

181 受威脅品種

181 個鯊魚及其相關品種被 IUCN 列為受威脅



「世界自然保護聯盟」紅色名錄 – 受威脅品種和鯊魚²⁸

「世界自然保護聯盟」紅色名錄 (IUCN Red List)，提供植物及動物的一系列資料，如對其現存狀況趨勢及威脅等進行分析，是設定保育行動的重要參考指標。凡於名錄上被列為「極度瀕危」、「瀕危」和「易危」的品種，統稱為「受威脅」。

截至 2015 年，大約逾千個鯊魚及相關品種被列入紅色名錄，當中 181 種被認為是「受威脅」，另有 496 個品種因缺乏足夠資訊而難以評估，因此被列為「數據缺乏」。這些品種亦有很大機會被列為「受威脅」²⁹。

「世界自然保護聯盟」紅色名錄

香港是魚翅貿易的樞紐，最少能找到 10 個在紅色名錄被列為受威脅的鯊魚品種³⁰。(見表二)

在魚翅拍賣時找到的 10 個列為受威脅的鯊魚品種

表二：

| 品種名稱 | 常用名稱 | 世界自然保護聯盟紅色名錄狀態 |
|--------------------------------|-------|----------------|
| <i>Alopias pelagicus</i> | 淺海長尾鯊 | 易危 |
| <i>Alopias superciliosus</i> | 大眼長尾鯊 | 易危 |
| <i>Alopias vulpinus</i> | 細尾長尾鯊 | 易危 |
| <i>Carcharhinus longimanus</i> | 遠洋白鰭鯊 | 易危 |
| <i>Carcharhinus obscurus</i> | 灰色真鯊 | 易危 |
| <i>Carcharhinus plumbeus</i> | 高鰭真鯊 | 易危 |
| <i>Isurus oxyrinchus</i> | 尖吻鯖鯊 | 易危 |
| <i>Sphyrna lewini</i> | 路氏雙髻鯊 | 瀕危 |
| <i>Sphyrna mokarran</i> | 巨雙髻鯊 | 瀕危 |
| <i>Sphyrna zygaena</i> | 平雙髻鯊 | 易危 |

2014 年 9 月，世界綠色組織在市面上抽查魚翅樣本，透過基因測試發現魚翅源自平雙髻鯊 (*Sphyrna zygaena*)³¹，而平雙髻鯊是紅色名錄中的受威脅品種。

根據 2014 年本會公布的飲食業界魚翅供應調查³²，業界與本會分享哪種魚翅是「普遍」又「質量好」，青蓮翅便是其中一種。由於青連翅較普遍，也即意味著該魚翅在香港會有一定貿易量。鑑於 92% 魚翅經海路進入香港，船公司運載該鯊魚魚鰭進港的機會也不會少。一份科學報告指出，青連翅多數源自尖吻鯖鯊³³，而此鯊魚品種在世界自然保護聯盟紅色名錄中已被列為易危。

因此，船公司若不禁運魚翅，便有機會因協助魚翅貿易，進一步打擊受威脅鯊魚品種的野外數量。

4.2 法律風險

護鯊法案增加，令合法或非法魚翅更難被區分。船公司有義務遵守其國內法例，並留意國際法例。這些法案建構複雜法律環境，增加國際企業履行合法運載的難度。



「香港定期班輪協會承諾，確保會員以合法途徑並負責任的態度經營業務。此外，本會的會員已得悉鯊魚數量下降，以及香港是全球魚翅貿易的樞紐。因此，本會會員聯合確認，將支持減低非法魚翅及相關產品登船³⁴。」

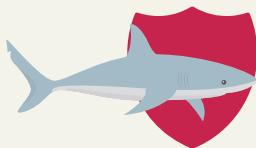
香港定期班輪協會魚翅政策

(內容以該會官方英文版為準)

各地政府制定法案規管鯊魚漁業、貿易及鯊魚產品的消費。目前，有幾個鯊魚品種列於「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 的附錄中。



「瀕危野生動植物種國際貿易公約」³⁵



8 個鯊魚品種

截至 2015 年，只有
8 個鯊魚品種被列
入 CITES 附錄 II

「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 於 1975 年生效，旨在確保野生動植物的存活不受國際貿易所威脅。成員締約國每三年一次會議，並投票決定將一些動植物列入三個不同的附錄，並就現存附錄作修改。

CITES 提高了品種貨品國際貿易合法門檻。遵循 CITES 要求的動植物之貨品可視作合法捕獲，他們的可持續性亦較目前市面上販賣的魚翅為高。因為大部分的鯊魚漁業都是管理不善、不能持續發展，甚至源自非法漁業的。

另外，目前只有 8 個鯊魚品種被列入 CITES 的附錄 II 中，未能反映受威脅鯊魚品種的危機。

各國國內法案



哥斯達黎加一年內禁止出口 3 種雙髻鯊的魚翅及魚肉

「根據 Scientific Committee of the National System of Conservation Areas (SINAC) 的建議，哥斯達黎加決定暫停出口 3 種雙髻鯊的魚翅及魚肉，為期一年³⁶。」

近年，各國政府一直發出指引及制定法案以監察魚翅貿易。例如「割鰭去鯊」的捕魚方法，在多國、多地已被禁制。有國家特別訂立法案管理漁業、貿易及消費，以保護多個鯊魚品種。以下是部分例子：

表三：

| 國家/州郡 | 年份 | 法例摘要 |
|----------|---------|--|
| 剛果共和國 | 2001 | 禁止捕撈鯊魚 ³⁷ |
| 法屬波利尼西亞 | 2006 | 2006 年起，除了鯖鯊 (Mako shark)，所有鯊魚在法屬波利尼西亞的經濟區都是受保護的；2012 年 12 月，鯖鯊也受到保護，令法屬波利尼西亞經濟區成為世界最大的鯊魚保育區 ³⁸ |
| 馬爾代夫 | 2009 | 2009 年 3 月 1 日宣布禁止捕撈所有礁鯊。2010 年 3 月 15 日，實行禁止所有在其水域的鯊魚漁業、捕撈、捕殺或拿取任何鯊魚；而鯨鯊則早於 1995 年 6 月 24 日已成為該地受保護品種 ³⁹ |
| 帛琉 | 2009 | 建立鯊魚保育區，禁止在其水域進行一切商業鯊魚漁業 ⁴⁰ |
| 美國 | 2010 年起 | 美國一些地區如華盛頓、俄勒岡州、紐約州等，已就鯊魚漁業、魚翅貿易及消費訂立法案；路氏雙髻鯊 (<i>Sphyrna lewini</i>) 是美國「瀕危物種法」的受保護品種之一 ⁴¹ |
| 馬紹爾群島共和國 | 2011 | 禁止鯊魚漁業，並建立鯊魚保育區 ⁴² |
| 巴哈馬 | 2011 | 禁止捕撈鯊魚、銷售鯊魚產品及相關貿易 ⁴³ |
| 中國 | 2012 | 2012 年表示將禁止在任何政府官方場合進食魚翅，2013 年訂立指引 ⁴⁴ |
| 汶萊 | 2013 | 禁止鯊魚產品的本土銷售、進口及貿易 ⁴⁵ |
| 香港 | 2013 | 公務酬酢活動不可食用魚翅、藍鰭吞拿魚及髮菜，以體現推動綠色生活及可持續發展 ⁴⁶ |
| 印度 | 2014 | 禁止魚翅出口 ⁴⁷ 及進口 ⁴⁸ |
| 印尼 | 2014 | 禁止由印尼地區出口遠洋白鰭鯊及雙髻鯊，但本土市場不受此限 ⁴⁹ |

以上資料為截至 2016 年 2 月，並可於網頁上獲取之資料。除了中國及香港，以上內容皆以官方英文版本為準

非法魚翅貿易並不罕見

很多鯊魚保護法案涉及個別品種，不誠實的付貨人可輕易把合法及非法魚翅混於一起。



香港法例第 586 章：《保護瀕危動植物物種條例》⁵⁰

香港是「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 的簽署成員，而香港法例第 586 章《保護瀕危動植物物種條例》便用以履行 CITES 的規定。

根據香港海關的數據，2015 年共有 395 宗走私個案與「瀕危野生動植物種國際貿易公約」監管的品種有關。這些案件透過空運、陸運及海運進港。當中 4 宗與魚翅走私有關，2 宗經海路入境，顯示船公司需多留意魚翅運載的合法性。

自 2014 年底，多個國家發生多宗非法魚翅運載事件，當中涉及品種以雙髻鯊為多。雙髻鯊常見於零售市場，目前有三個雙髻鯊品種被納入「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 附錄 II。以下是 2014 年、2015 年及 2016 年初與香港相關的個案：



由哥斯達黎加運往香港的非法魚翅⁵¹

2014 年 11 月，一批共 30 袋的魚翅由哥斯達黎加運往香港。當中 3 袋被抽樣檢查，發現含有雙髻鯊和遠洋白鰭鯊的魚翅。這批貨物原本準備運往香港，但在哥斯達黎加被抽查。

目前，在哥斯達黎加出口這兩個鯊魚品種是非法的：首先，美洲熱帶金槍魚委員會 (IATTC) 已經禁止捕撈、保存、運輸、到岸和貿易遠洋白鰭鯊。其次，三個雙髻鯊品種 (*Sphyrna lewini*, *S. mokarran*, *S. zygaena*) 已被列入「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 附錄 II 中，但付貨人並沒有跟隨有關規定。而哥斯達黎加是要跟隨 IATTC 及 CITES 的規則的。



3.5 噸來自墨西哥前往香港的非法魚翅遭檢獲⁵²

2015 年 10 月 10 日，一個藏有 3.5 噸非法魚翅及 529 公斤鱸魚魚鱠的貨櫃，在墨西哥的 Manzanillo 太平洋海岸港口被檢獲。這些非法魚翅的目的地正是香港。根據新聞報導引述，「付貨人因未能出示相關文件以證實貨品的合法性、或得到授權捕獲這些動物（包括身體其他部分），因此貨品已被扣押。」



印尼檢獲一批重 20 噸運往香港的非法魚翅⁵³

2016 年 1 月 1 日，印尼當局於泗水一個貨櫃碼頭發現一個 40 呎貨櫃內載有 352 包魚翅。這批貨物於出口報關單上報稱為「冷藏魚肚」，但實際上是大量雙髻鯊及大青鯊的魚鱗，而雙髻鯊於印尼為受保護品種。這批魚翅原為運往香港，但被印尼政府檢獲。



香港國際機場發現 46 公斤疑為平雙髻鯊魚翅⁵⁴

2016 年 3 月 7 日，香港海關在香港國際機場內的一個無人認領的行李內，找到 46 公斤、疑為源自平雙髻鯊的魚翅。案件已轉交漁農自然護理署跟進。



香港國際機場發現疑為平雙髻鯊的魚翅

© 漁農自然護理署



非法魚翅貿易，是其中一種非法野生生物貿易。聯合國環境規劃署 2014 年年報點出非法野生動植物貿易帶來的利潤：

「動物、植物（包括木材和木炭）以及魚類的非法貿易是全球最大的非法收入來源之一——與販賣毒品、人口和武器水準相當。如今，非法野生生物貿易的估值為每年 500–1500 億美元。全球非法漁業捕撈的估值為每年 100–235 億美元，而非法採伐，包括加工，估值為每年 300–1000 億美元。」⁵⁵

2013 年，聯合國毒品與犯罪問題辦公室（UNODC）的一項研究報告指出：

「各國對鯊魚肉、魚翅及醫藥產品的需求，令鯊魚產品貿易利潤豐厚，但亦引致很多非法貿易出現，愈來愈多鯊魚受害。」⁵⁶

以下個案，反映魚翅販賣有龐大國際網絡：



魚翅販賣⁵⁷

2015 年 5 月，厄瓜多爾政府將共 20 萬片準備運往亞洲的非法魚翅扣押，他們搜查 9 個物業後，拘捕 6 人。該國內政部長 José Serrano 就今次事件表示，厄瓜多爾「狠狠打擊了國際販賣魚翅的網絡。」

由於目前有很多相關規定，而這些規定亦不斷收緊，部分船公司表示他們會密切留意這些規定，並將之落實執行，避免在不知情的情況下，牽涉非法貿易，亦明白到此乃一個挑戰。

4.3 品牌聲譽風險

向魚翅說「不」都是環保表現



英國威廉王子公開讚揚紐西蘭航空的禁運魚翅政策

「商界中某些成員已經起了帶頭作用。紐西蘭航空最近就野生動物運載上作出重要的一步，就是禁運魚翅——不論那些魚翅是否合法獲取。很多航空公司都跟隨紐西蘭航空的步伐，雖然這是一個簡單的禁令，但此舉已足夠展示出商界於中斷魚翅供應鏈中可擔當的重要角色，只在乎他們是否願意去做⁵⁸。」

英國劍橋公爵於 2014 年 12 月 8 日在美國華盛頓世界銀行，發表有關非法野生動物貿易的講辭

(內容以官方英文版為準)

目前，愈來愈多人著重環保。航空公司禁運魚翅被廣泛報導，亦被社會上一些意見領袖讚許。根據由 WWF 於本年發布關於新加坡及馬來西亞的魚翅消費調查資料顯示，81% 的新加坡被訪者知道消費魚翅會帶來環境問題；85% 的馬來西亞被訪者因為得悉鯊魚保育受大眾關注而減低魚翅消費⁵⁹。而在香港，無翅飲食方式已視為支持環保的舉動。

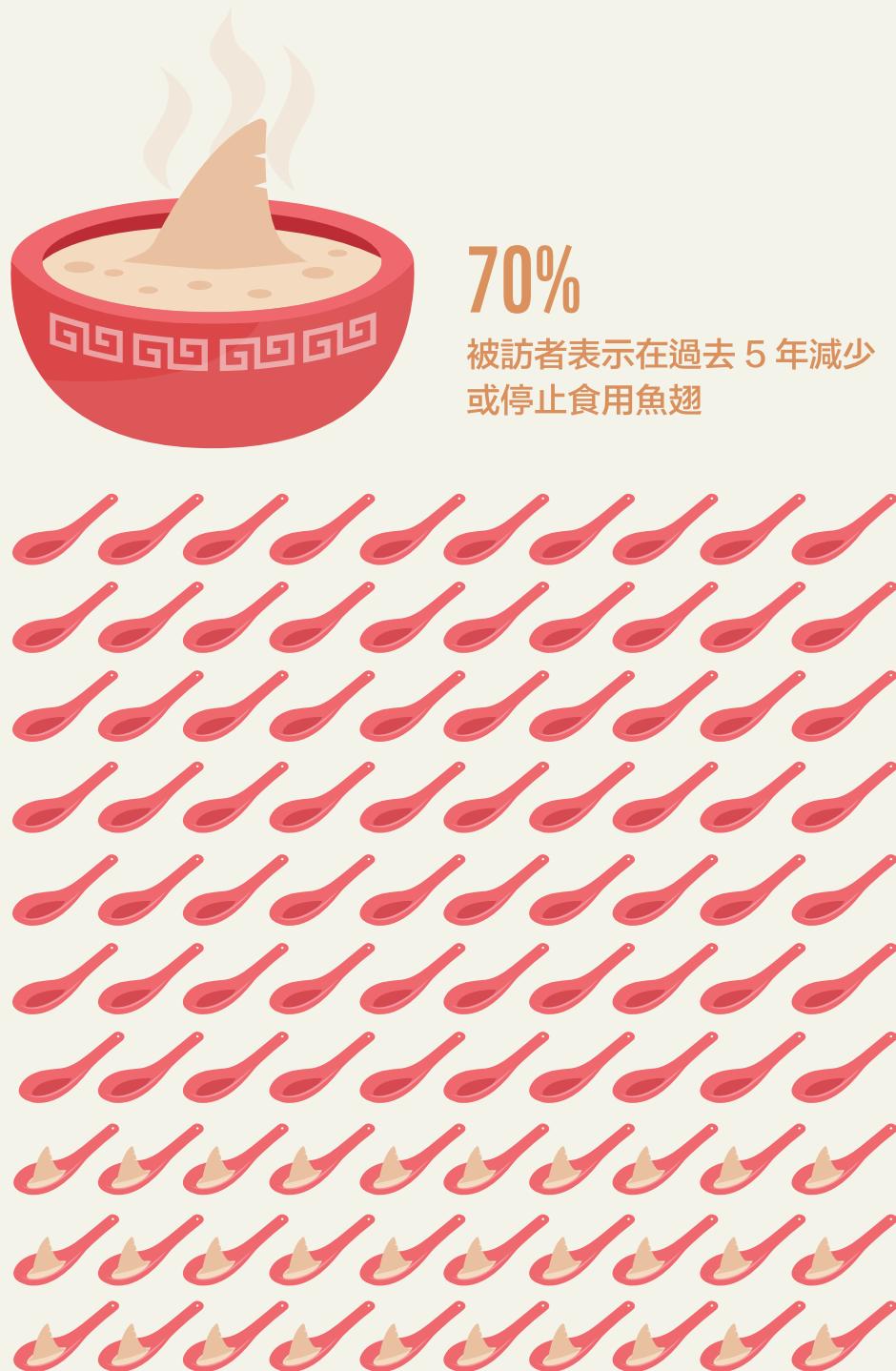


2012 年

2012 年，香港半島酒店決定不再提供魚翅菜式。根據本會調查所得，有百分之 70 的被訪酒店已沒有供應魚翅菜式

宴請魚翅，一般被認為是表示尊重及展示財富的方式。因著環保組織針對保育鯊魚的行動及教育活動，加上持份者的努力，香港的魚翅消費量已下跌。根據 2015 年 4 月發布的「香港消費者對魚翅及鯊魚副產品之消費習慣與態度研究」，70% 被訪者在過去 5 年已減低或停止消費魚翅。當中 81% 認為關愛環境是主要推動力⁶⁰。這與本會一個針對飲食業界的調查不謀而合：已停止供應魚翅的酒店及會所，都視關愛環境為最大原因⁶¹。

企業亦對鯊魚保育有所回應。一些規模較大的銀行如滙豐銀行及中國銀行，已許下本會的「向魚翅說不—企業承諾」，表示他們不會在公務上食用魚翅。兩大主題公園香港迪士尼樂園及海洋公園亦沒有供應魚翅。而香港政府在 2013 年 9 月便作出公務員公務酬酢不吃魚翅的指引：「該三物種（即魚翅、藍鰭吞拿魚及鮑魚）被人以不利生態或無法以持續發展的方式捕獲或收割，以及其他保育問題，保育有關物種引起國際和本地關注⁶²。」



2015 年 4 月「香港消費者對魚翅及鯊魚副產品之消費習慣與態度研究」⁶³



過去數年，無翅宴會得到更多香港人歡迎。相中的無翅裝飾為賓客展示宴會主人保育海洋的決心

避免公關災難

全球 20 大船公司都為訂立企業社會責任政策作出努力。企業可透過這些政策向公眾、客戶及員工展示作為企業如何透過業務為社會帶來益處。船公司協助魚翅貿易，有可能被視為協助不可持續發展生活方式，以及挑戰全球保育運動。一間綠色企業應明白運載魚翅的風險。

其中一個有助船公司避免這些風險、以及避免其他潛在批評（包括來自傳媒及公眾）的方法，就是訂立禁運魚翅政策。「被迫改變」於公關角度而言絕非好事。以下是航空業界的例子，船運界可以此作為參考：



菲律賓航空公司因被傳媒揭發而停止運載魚翅⁶⁴

2014 年 4 月，有環保組織在香港上環發現了 136 袋共 6.5 噸、帶有 PAL（菲律賓航空）標籤的魚翅。該批魚翅來自杜拜。根據該環保組織分析，杜拜是一個魚翅中轉站，並結集很多源自漁業管理或執法欠佳等地方出產的魚翅。

事件曝光後，本港及全球媒體對此進行報導。事件在社交網路中廣泛流傳，熱心人士更推動網上簽名運動，向菲律賓航空公司施壓。

約一個星期後，菲律賓航空公司決定停止魚翅貨運。



178,534 個簽名呼籲物流巨頭禁運魚翅⁶⁵

於 2015 年，有鯊魚保育人士發起網上簽名運動，促請 UPS 禁運魚翅。最後，網上簽名達 178,534 個。同年 8 月 18 日，該公司宣布禁運魚翅。



環境糾察

今時今日，人人都可以成為揭發企業行為不當的糾察（Whistle-blowers）。要是有人目擊非法野生動物貿易，他可向政府相關部門舉報，甚至是國際組織如國際刑警組織（INTERPOL）、Freeland、The Government Accountability Project（GAP）等⁶⁶。

由於很多鯊魚漁業都管理不善，而非法獲取的魚翅不罕見，船公司應參與訂立禁運魚翅政策，以防環境糾察、包括屬下員工會向相關機構舉報，帶來聲譽風險。

5. 船公司禁運魚翅政策





5.1 個別船公司的禁運魚翅政策



一些具領導地位的船公司已訂立禁運魚翅政策，並在網站宣布。

表四：

馬士基 (Maersk) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：14.8%*)

「馬士基不接受運載鯨魚、鯨魚產品、以及鯊魚肉及鯊魚產品⁶⁷。」

“Maersk Line will not accept cargo booking of whale or whale products nor shark meat or shark products.”

(內容以官方英文版為準)

地中海航運 (MSC) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：13.3%*)

「地中海航運由即日起禁止所有魚翅或鯊魚產品的訂艙，此舉為實踐公司保護海洋生態的決心。WWF 向地中海航運表示，一些國家或會視鯊魚產品為美味佳餚，但這做法將威脅一些瀕危的鯊魚品種⁶⁸。」

“As part of MSC's ongoing commitment to preserving the marine environment, the company has placed an embargo on any consignment containing shark fins or other shark-related products, with immediate effect. WWF has informed us that consumption of shark-related products, which are a culinary delicacy in some countries, is threatening an already endangered species.”

(內容以官方英文版為準)

赫伯羅特 (Hapag-Lloyd) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：4.6%*)

「…赫伯羅特徹底拒絕運送鯨魚或海豚肉、魚翅以及所有以牠們製成的產品⁶⁹。」

“...Hapag-Lloyd categorically refuses to transport whale or dolphin meat, shark fins as well as any products made from them.”

(內容以官方英文版為準)

漢堡南美 (Hamburg Süd) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：3.2%*)

「…可持續發展是漢堡南美不可或缺的企業哲學。這包括嚴禁運載魚翅 — 或任何相關貨品⁷⁰。」

“... Furthermore, sustainability is an indispensable part of Hamburg Süd's corporate philosophy. This includes a strict refusal to transport shark fins – of any kind whatsoever.”

(內容以官方英文版為準)

商船三井 (MOL) — 不會運載魚翅 (市場佔有率：2.8%*)

「隨著大眾對保護環境及瀕危品種的關注日漸提升，商船三井將加緊自身的官方政策，停止運載魚翅（產品、原材料、或已加工的材料）⁷¹…」

“...With the growing concerns for the protection of the environment and endangered species, effective immediately, MOL Liner will reinforce its own official policy to place an embargo on the shipping of shark fin (products, raw materials, or processed materials)...”

(內容以官方英文版為準)

東方海外 (OOCL) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：2.7%*)

「為貫徹支持業界的持續性發展及為業界樹立最佳的環保典範，我司敬告各位，由即時開始，不接受鯨魚、鯊魚、海豚及有關產品的貨運訂艙⁷²。」

“In our commitment to sustainability and best practices in the industry, we would like to inform you that OOCL will not accept cargo bookings for whale, shark, and dolphin, and their related products with immediate effect.”

美國總統輪船 (APL) — 不會運載魚翅 (市場佔有率：2.7%*)

「我們樂於宣布，APL 把海豚及鯨魚加入一系列已不接受貨運的瀕危動物產品，當中包括魚翅、象牙、象牙產品、犀牛角、羚羊角⁷³。」

“We are glad to announce that with immediate effect, APL will be adding dolphin and whale to the list of endangered species products which we already do not accept carriage, including shark fin, elephant tusk, ivory, rhino horn and antelope horn.”

現代商船 (Hyundai Merchant Marine, HMM) — 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：1.9%*)

「根據新的政策，HMM 不會接受運載魚翅、鯊魚肉或其他相關產品，並即時生效。…作為一間有社會責任的企業，HMM 最近訂立禁運魚翅的政策，以承諾保育海洋生態⁷⁴。」

“...According to this new policy, HMM will not allow the shipment of shark fin, shark meat or any other related products, in effect immediately....As a socially responsible company, HMM recently has established its policy to ban the transportation of shark fin to make a commitment to preserve the marine ecosystem...”

(內容以官方英文版為準)

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料



截至 2016 年 3 月，一些船公司雖沒有在官方網站上公布禁運魚翅政策，但已向本會表示已訂立無翅指引，表明不會運載魚翅。

表五：

韓進海運 (Hanjin Shipping)— 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：3.1%*)

該公司將拒絕所有鯊魚及魚翅產品的訂單

Booking system will block bookings for shark and shark fin products.

(內容以英文版為準)

陽明海運 (Yang Ming)— 不會運載魚翅 (市場佔有率：2.7%*)

禁止運載包含「魚翅」字眼貨品

Commodity names containing the word “shark fin” are prohibited.

(內容以英文版為準)

阿拉伯輪船 (UASC)— 不會運載魚翅 (市場佔有率：2.4%*)

阿拉伯輪船拒絕運載聲明為「魚翅」的貨品

UASC has confirmed they have a policy to decline shipments when commodities are declared as “shark fin”

(內容以英文版為準)

川崎汽船 (“K” Line)— 不會運載鯊魚產品 (市場佔有率：1.9%*)

不接受運載鯊魚產品，包括魚翅

Shark products, including shark fin, are not accepted for carriage.

(內容以英文版為準)

太平洋船務 (PIL)— 不會運載魚翅 (市場佔有率：1.8%*)

嚴格拒絕魚翅的運載訂單

PIL strictly rejects any bookings of Shark Fin

(內容以英文版為準)

以星 (ZIM)— 不會運載魚翅 (市場佔有率：1.7%*)

魚翅，以及其他受保護及瀕危品種，都列在以星禁運貨物的名單上。

Shark fins, as well as all other products related to Protected and endangered Species, is part of the list of cargo forbidden for acceptance by ZIM

(內容以英文版為準)

萬海航運 (Wan Hai Lines)— 不會運載魚翅 (市場佔有率：1.0%)

完全禁止魚翅運載

Total ban on shark fin carriage

(內容以英文版為準)

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料

以下船公司已訂立限載魚翅政策，但並非限制所有魚翅。

達飛 (CMA CGM)



該公司的政策表示接受合法魚翅。然而，根據本會與該公司的代表於會議中了解，該公司接受運載有 CITES 相關文件的鯊魚產品。這政策與多間全球 20 大船公司的禁運魚翅政策不一樣。(詳見表六)

表六：

**達飛 (CMA CGM – 除了領有 CITES 許可證的魚翅，不會運載其他魚翅
(市場佔有率：8.9%*)**

「達飛遵守國際及每個國家法例，這包括所有關於保護瀕危野生動物及植物的法例⁷⁵...」

“...As it's CMA CGM Group policy to comply with all international and local laws and regulations, this also included all those concerning the protection of endangered species of wild fauna and flora...”

(內容以該公司官方英文版為準)

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料

長榮海運



政策用字含糊，句子有矛盾，憑字面解釋難以得悉該公司是否運載有 CITES 相關文件的鯊魚產品。(詳見表七)

表七：

**長榮海運 (Evergreen Line) – 除了 CITES 許可的品種，不會運載鯊魚產品
(市場佔有率：4.7%*)**

「長榮海運將遵守 CITES (瀕危野生動植物種國際貿易公約) 的限制和條例。

長榮海運將不會接受鯨魚或鯨魚產品、或是鯊魚肉或鯊魚產品的貨運訂單⁷⁶。」

“Evergreen Line will abide by CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Flora and Fauna) restrictions and regulations.

Evergreen Line will not accept cargo booking of whale or whale products nor shark meat or shark products.”

(內容以該公司官方英文版為準)

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料



以下公司暫未訂立或回應「禁運魚翅」政策這訴求。(詳見表八)

表八：

中遠集運 (COSCON)

(市場佔有率：4.3%*)

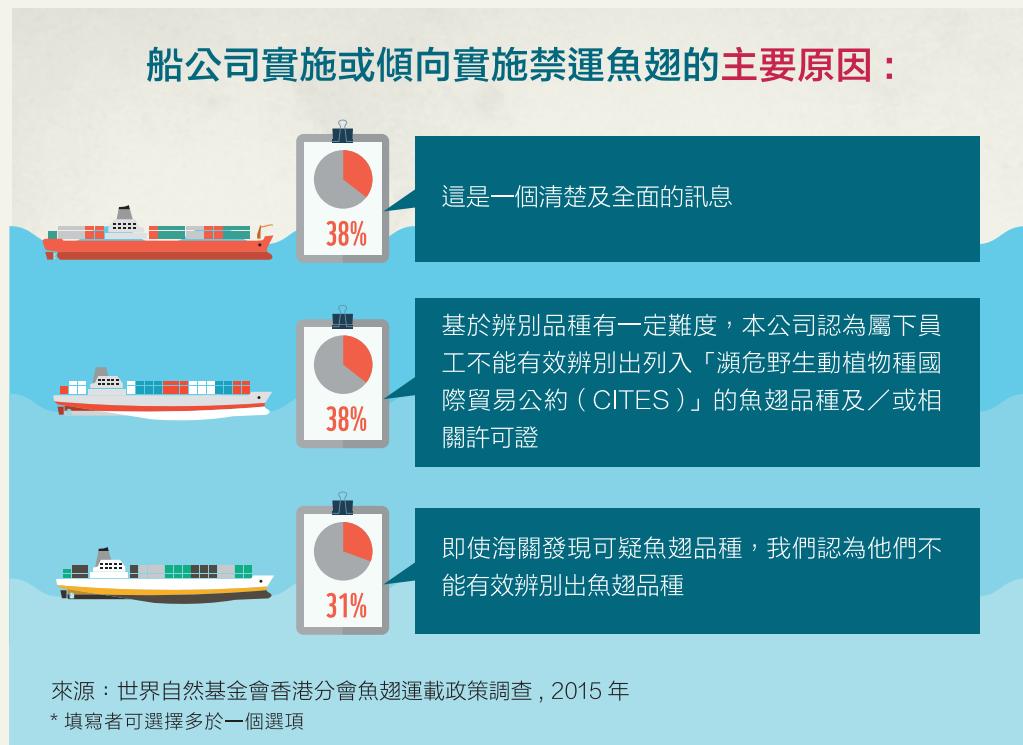
中海集運 (CSCL)

(市場佔有率：3.4%*)

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料

5.2 船公司禁運魚翅政策趨勢

本報告 5.1 部分顯示主要的船公司都訂立禁運魚翅政策。本會亦透過魚翅運載政策調查⁷⁷ 向多間船公司查詢他們訂立禁運或限載政策之原因：



綜觀以上原因，普遍船公司實行全面禁運的原因，是員工難有足夠知識辨別出列入「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 的魚翅品種及／或相關許可證，全面禁運能避免觸犯法例。2015 年 8 月，UPS 亦因為這個原因而禁運魚翅：



UPS 禁運魚翅公告

「UPS 在諮詢過世界自然基金會 (WWF) 海洋小組專家後，選擇不再接受任何鯊魚的魚翅貨運，生效日期為 2015 年 8 月 18 日。UPS 考慮到執法部門的執法能力、以及對專家目測檢查魚翅時的潛在誤差，認為難以履行 CITES 條例，故訂立禁運魚翅的政策。辨認品種的潛在誤差，造成不能接受的營商處境，令我們不可繼續運載魚翅。UPS 同時關注到由世界自然基金會 (WWF) 提出、因為品種枯竭及漁業的不可持續性引發對生態系統更廣泛的影響⁷⁸。」

UPS

(內容以該公司官方英文版為準)

除了 20 間主要的船公司，亦有公司訂立政策，接受運載持有「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 相關文件的鯊魚產品。然而，確切執行此政策時，船公司會遇到不少挑戰，以下是其中一個實例：



魚翅運載謎團

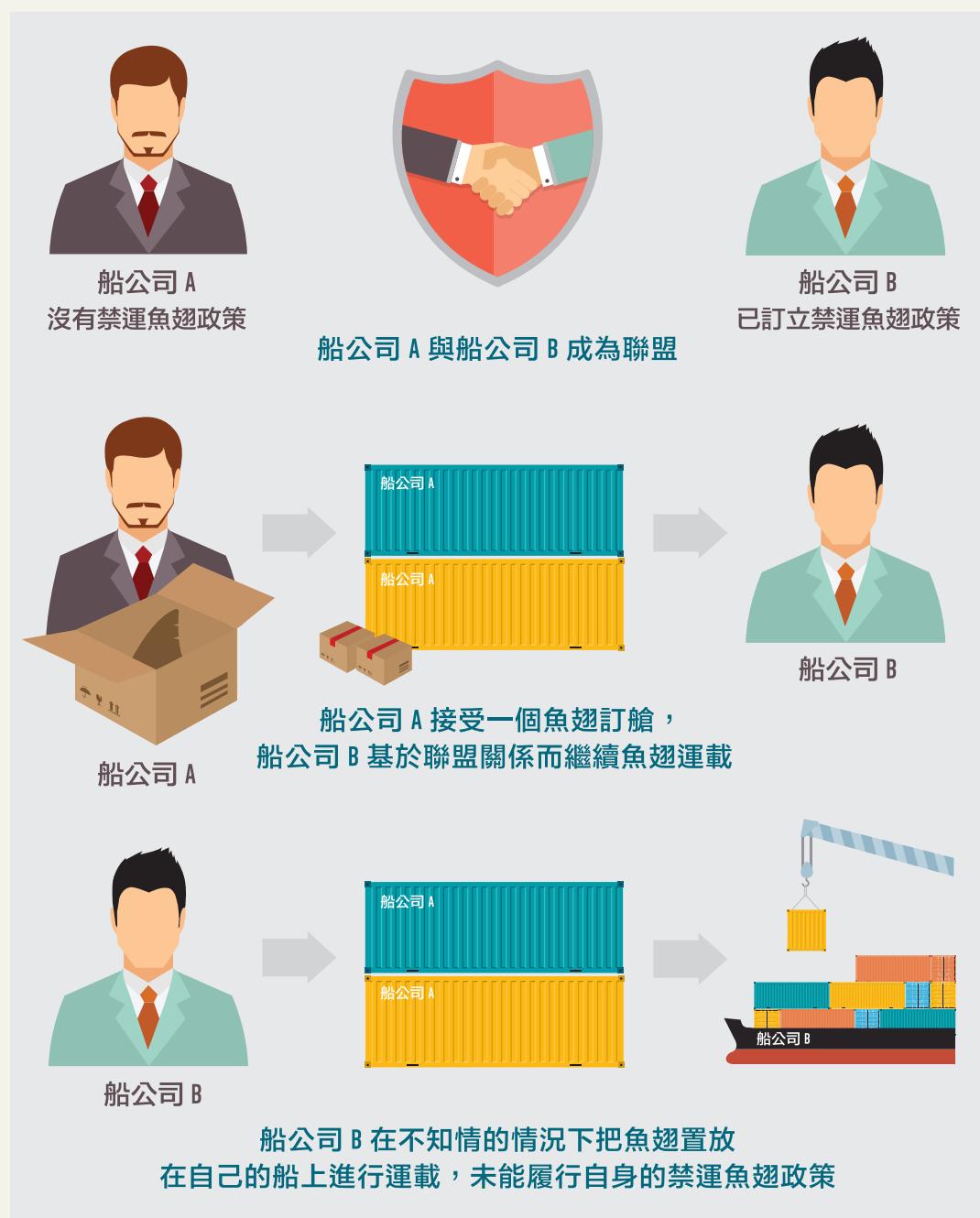
2014 年 8 月，一間只運載持有 CITES 相關文件的鯊魚產品的船公司，接受一個由巴拿馬到香港的魚翅運載訂單（下見提貨單內容）。此船公司由 2013 年起已訂立限載魚翅政策。然而，根據香港漁農自然護理署的記錄，2014 年，並未有一項涉及「瀕危野生動植物種國際貿易公約」(CITES) 的鯊魚品種（及其產品）入口香港，或從香港出口及轉口的記錄。

於本報告刊登前，本會尚未得悉政府與船公司紀錄何以有誤差之原因。

| 提貨單 | | XXXX 480400043151 | |
|--|------------------------------|-------------------|------------|
| 貨櫃編號 | FCIU4859740 | 重量 (公斤) | 1,134 |
| 商品 | | | |
| ALETA DE TIBURON SECO ALETA DE TIBURON SECO (DRY SHARK FINS) | | | |
| BUCHE DE CORVINA (DRY FISHMAWS) (乾魚翅及乾花膠) | | | |
| 付貨人 | XXXXXXXXXXXX (一間位於巴拿馬的公司) | | |
| 收貨人 | XXXXXX (一間位於香港的公司) | | |
| 離開港口日期 | 2014 年 8 月 | 抵達日期 | 2014 年 9 月 |

5.3 如何做到真正的「綠色航程」

船公司之間會組成聯盟，並會進行船舶共用，即是一間船公司會把貨櫃放在另一船公司的船上進行運送。因此，同一聯盟船公司實施相同的禁運魚翅政策非常重要：若一所船公司實行禁運，另一所聯盟船公司卻接受魚翅訂艙，將令已禁運的船公司不能履行政策。在多間最大船公司當中，仍有船公司表示只運載有 CITES 相關證件的魚翅，亦有船公司接受魚翅訂艙。表九展示多間船公的魚翅運載政策。下圖闡釋綠色航程的挑戰。



表九：

| 魚翅運載概要 | 公司 | 總市場總佔有率* |
|------------------|---|----------|
| 禁運魚翅 | 馬士基 (Maersk)、地中海航運 (MSC)、赫伯羅特 (Hapag-Lloyd)、漢堡南美 (Hamburg Süd)、韓進海運 (Hanjin Shipping)、商船三井 (MOL)、東方海外 (OOCL)、美國總統輪船 (APL)、陽明海運 (Yang Ming)、日本郵船 (NYK)、阿拉伯輪船 (UASC)、現代商船 (HMM)、川崎汽船 (“K” Line)、太平洋船務 (PIL)、以星 (ZIM)、萬海航運 (Wan Hai Lines) | 63.2% |
| 接受 CITES 認可之魚翅運載 | 達飛 (CMA CGM)、長榮海運 (Evergreen Line) | 13.6% |
| 未有訂立禁運魚翅魚翅政策 | 中遠集運 (COSCON)、中海集運 (CSCL) | 7.7% |

* 根據 2015 年 12 月 14 日 Alphaliner Top 100 網站資料

本會鼓勵已訂立禁運魚翅政策的船公司影響聯盟合作伙伴。例如，把「共同履行禁運魚翅政策」作為聯盟合作的條件。



很多船公司已訂立並宣布禁運魚翅政策

5.4 船公司運載魚翅的例子

以下提貨單顯示中遠集運、中海集運仍接受魚翅運載。

本報告第 4 部份指出，非法魚翅既普遍又難以辨識。若這些公司緊隨香港定期班輪協會的魚翅政策，「以合法途徑並負責任態度經營業務」，他們應考慮儘快訂立禁運魚翅政策。此外，他們亦應與持分者、工作伙伴共同推動「綠色航程」（請參考本報告第 5.3 部分），否則，他們將會拖累其他已訂立禁運魚翅的船公司，不能實踐保育重任。

中遠集運

| 提貨單 | | COSU8003658690 | |
|---|----------------------------|----------------|-----------------|
| 貨櫃編號 | FCIU4859740 | 重量 (公斤) | 3,626 |
| 商品 | | | |
| SHARK FIN SHARK TAIL AND FISH MAW (魚翅 鯊魚尾及魚鱉) | | | |
| 付貨人 | XXXXXX (一間於巴拿馬的公司) | | |
| 收貨人 | XXXXXX (一間於香港的乾貨海味公司) | | |
| 離開港口日期 | 2015 年 1 月 31 日 | 抵達日期 | 2015 年 3 月 15 日 |

中海集運

| 提貨單 | | CHHKHKGMI400337 | |
|--|----------------------------|-----------------|------------|
| 貨櫃編號 | CCLU1037937 | 重量 (公斤) | 2,093 |
| 商品 | | | |
| GENERAL FROZEN PROSSED[PROCESSES] SHARK'S FIN (一般冰鮮魚翅) | | | |
| 付貨人 | XXXXXX (一間於香港的乾貨海味公司) | | |
| 收貨人 | XXXXXX (一間於美國的公司) | | |
| 離開港口日期 | 2015 年 9 月 | 抵達日期 | 2015 年 9 月 |

6. 有效實踐禁運魚翅政策





6.1 改善現存訂艙篩選系統

船公司表示，貨物經常由付貨人裝箱、點算及密封（Shipper's load, count and seal），即是付貨人親自執行入箱、點算貨物以及封箱的過程。因此，船公司基本上是沒有可能在港口檢測每一件貨物，但仍可憑付貨人提供的資料了解貨物內容。



「關於運載魚翅，我們會檢測敏感字眼（用 5 種語言）：

英文 “SHARK”

法文 “REQUIN”

西班牙文 “TIBURON”

意大利文 “SUALO”

拉丁文 “CETUS”」

—船公司代表

以上例子顯示船公司如何擴大語言資料庫，以協助前線同事即時得悉付貨人是否打算運載魚翅，並決定是否接受該訂單。



擴大語言資料庫，
協助前線同事辨識是
否魚翅訂艙



「我們的訂艙系統能交叉檢測付貨人提供的資料。例如，若付貨人提供貨物編號 030571（魚翅的貨物編號），系統便會自動認出 030571 為魚翅產品並自動取消該訂單。若貨物編號不是魚翅，但內容描述有「鯊魚」一字，系統亦會自動取消該訂單。」

—船公司代表

以上例子顯示一個良好的交叉檢測訂艙系統，可減低船公司違反本身禁運魚翅政策的機會。

6.2 對「高風險」付貨人提高警覺



© Jürgen Freund / WWF

香港上環地區有店舖售賣不同款式的海味，包括魚翅

有時，付貨人會蓄意誤報運載貨品之內容，以進行非法貿易。



錯誤標示、來自印尼、價值 19 億盧比的非法魚翅在運送至香港前被檢獲⁷⁹

2015 年 10 月 6 日，有 74 箱運往香港的貨物被標視為圓犁頭鰩及鈍吻真鯊的魚翅 “dried stingray fins Liong Bun type (*Rhina ancylostoma*)” “Lanjaman (*Carcharhinus amblyrhynchos*) shark fins”。該批貨被印尼當局攔截。及後發現其中 24 箱內有約 600 公斤的遠洋白鰭鯊魚翅，價值 19 億盧比。遠洋白鰭鯊產品自 2014 年 12 月被印尼禁止出口。這些被禁的魚翅貨品與其他魚翅混合，並被錯誤標示。目前，此案仍在調查中。



「我們有一套付貨人『黑名單』，這些付貨人或曾違背貨運法則，又或曾違反船公司自訂法則。作為船公司，我們樂意透過環保團體了解更多可疑或『高風險』付貨人的資料。」

一船公司代表

7. 建議

鯊魚是珍貴的海洋生物，失去鯊魚，整個海洋生態系統將失去平衡，潛在的骨牌效應難以估計。對比整個船運業務，魚翅總運載量可謂非常有限。然而，船公司可放棄這個微不足道的生意數字，換取保育鯊魚的機會。

為減低運載魚翅所帶來的環境、法律、品牌聲譽的風險，並成為全球真正有責任的船公司，本會建議所有船公司應：

建立禁運魚翅政策



船公司應訂立禁運魚翅政策，禁運魚翅貨品。此舉可與違法捕獵鯊魚的漁業劃清界線、減低其他如環境及品牌聲譽等風險，並建立正面企業形象。此外，同一聯盟的船公司持相同的禁運政策也是很重要的。

向外界公布禁運魚翅政策



船公司應向外界公布禁運魚翅政策。一個清晰承諾有助釐清客戶及持份者對政策的理解，減低船公司在不知情的情況下違反自身禁運魚翅政策的風險。此舉更可為業界樹立榜樣，展示船公司可透過選擇運載貨物，以履行保護環境的重任。

仿效業內良好執行方法



所有船公司都應仿效業內良好執行方法，例如擴大語言資料庫、建立交叉檢測訂艙系統，以實踐禁運魚翅政策。

透過船公司彼此合作，業界內外的伙伴及持分者的共同努力，我們才可為鯊魚締造生生不息的未來。



「我們認為船公司有需要知道自己在運送什麼貨品…… 聯盟是一個好機會，讓船公司分享良好貨品運載執行方法，例如魚翅運載政策。」

—船公司代表



© naturepl.com / Cheryl-Samantha Owen / WWF

只要同心協力，我們便可為全球鯊魚帶來可持續發展的美好將來

8. 附註

- (1) Dulvy, N.K., Fowler, S.L., Musick, J.A., Cavanagh, R.D., Kyne, P.M., Harrison, L.R., Carlson, J.K., Davidson, L.N.K., Fordham, S.V., Francis, M.P., Pollock, C.M., Simpfendorfer, C.A., Burgess, G.H., Carpenter, K.E., Compagno, L.J.V., Ebert, D.A., Gibson, C., Heupel, M.R., Livingstone, S.R., Sanciangco, J.C., Stevens, J.D., Valenti, S., & White, W.T. (2014). Extinction risk and conservation of the world's sharks and rays. *eLife* 2014;3:e00590. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.7554/eLife.00590>
- (2) Ruppert, J. L. W., Travers, M. J., Smith, L. L., Fortin, M. & Meekan, M. G. (2013). Caught in the Middle: Combined Impacts of Shark Removal and Coral Loss on the Fish Communities of Coral Reefs. *PLoS One*, 8(9). Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0074648>
- (3) Dent, F., Clarke, S. (2015). State of the global market for shark products. Food and Agriculture Organization of the United Nations. Retrieved from <http://www.fao.org/3/a-i4795e.pdf>
- (4) Dulvy, N.K., Fowler, S.L., Musick, J.A., Cavanagh, R.D., Kyne, P.M., Harrison, L.R., Carlson, J.K., Davidson, L.N.K., Fordham, S.V., Francis, M.P., Pollock, C.M., Simpfendorfer, C.A., Burgess, G.H., Carpenter, K.E., Compagno, L.J.V., Ebert, D.A., Gibson, C., Heupel, M.R., Livingstone, S.R., Sanciangco, J.C., Stevens, J.D., Valenti, S., & White, W.T. (2014). Extinction risk and conservation of the world's sharks and rays. *eLife* 2014;3:e00590. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.7554/eLife.00590>
- (5) Ibid.
- (6) World Wide Fund & Traffic. (2014). Sharks: Restoring the balance. A joint initiative of WWF and TRAFFIC to conserve sharks and rays [Brochure]. Hong Kong: WWF. Retrieved from http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_traffic_shark_ray_initiative_brochure.pdf
- (7) Dulvy, N.K., Fowler, S.L., Musick, J.A., Cavanagh, R.D., Kyne, P.M., Harrison, L.R., Carlson, J.K., Davidson, L.N.K., Fordham, S.V., Francis, M.P., Pollock, C.M., Simpfendorfer, C.A., Burgess, G.H., Carpenter, K.E., Compagno, L.J.V., Ebert, D.A., Gibson, C., Heupel, M.R., Livingstone, S.R., Sanciangco, J.C., Stevens, J.D., Valenti, S., & White, W.T. (2014). Extinction risk and conservation of the world's sharks and rays. *eLife* 2014;3:e00590. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.7554/eLife.00590>
- (8) Vannuccini, Stefania. (1999). FAO Fisheries Technical Paper 389. Retrieved from <http://www.fao.org/docrep/005/x3690e/x3690e0p.htm>
- (9) FAO (2009). Report of the Technical Workshop on the Status, Limitations and Opportunities for Improving the Monitoring of Shark Fisheries and Trade, Rome, 3-6 November 2008. FAO Fisheries and Aquaculture Report No. 897. FIMF/R897. <http://www.fao.org/docrep/012/i1121e/i1121e00.htm>
- (10) Lack, M. and Sant, G. (2008) Illegal, unreported and unregulated shark catch; a review of current knowledge and action. Retrieved from http://www.traffic.org/species-reports/traffic_species_fish30.pdf
- (11) Worm, B., Davis, B., Kettener, L., Ward-Paige, C. A., Chapman, D., Heithaus, M. R., Kessel, S.T. & Gruber, S.H. (2013). Global catches, exploitation rates, and rebuilding options for sharks. *Marine Policy*, 40, 194-204. Retrieved from <http://wormlab.biology.dal.ca/publication/view/worm-et-al-2013-global-catches-exploitation-rates-and-rebuilding-options-for-sharks/>
- (12) Cailliet, G., Carrier, J. C., Chapman, D.D.F., Cheung, W. Cry, Philippe., Daly-Engel, T.S., Notarbartolo di Sciara, G., Domeier, M.L., Atikkan, E.E., Ferretti, F., Gill, A.B., Grogan, E.D., Gruber, S.H., Guillen, G.J., Haedrich, R.L., Hammerschlag, N., Heithaus, M., Padilla, M.H., Hueter, R., Huvaneers, C., Jorgensen, Salvador., Kajiura, S.M., Kessel, S., Lam, V., Port, A.L., Lund, R., Mandelman, K.W., McComb-Kobza, M., McCosker, J.E., Mollet, H.F., Norse, E.A., Olin, K.A., Pauly, D., Pikitch, E.K., Sadovy, Y., Safina, C., Séret , B., Stevens, K., Sutton, T. & Worm, B. (2013). [Open Letter]. Retrieved from <http://www.sharksavers.org/files/3813/3945/0410/OpenLetter.pdf>
- (13) Food and Agriculture Organization of the United Nations. (n.d.). International Plan of Action for Conservation and Management of Sharks. Retrieved from <http://www.fao.org/fishery/ipoa-sharks/en>
- (14) Clarke S.C., Milner-Gulland E.J. and Bjørndal T. (2007). Perspective: Social, economic and regulatory drivers of the shark fin trade. *Marine Resource Economics* 22:305–327.
- (15) Clarke, S. MS. (2002). Trade in dried Asian seafood: characterization, estimation and implications for conservation. *Wildlife Conserv. Soc. Work. Pap.*, No. 22, 88 p.
- (16) Dent, F., Clarke, S. (2015). State of the global market for shark products. Food and Agriculture Organization of the United Nations. Retrieved from <http://www.fao.org/3/a-i4795e.pdf>
- (17) Wild Life Risk. (n.d.). Shark fin imports by air and sea to Hong Kong. Retrieved from <http://finmap.wildliferisk.org/>
- (18) The Census and Statistics Department of the Government of the HKSAR (2015).

- (19) WildAid Hong Kong (2015, August 20). Here is the DHL statement on shark fin sent to us by Weber Shandwick, PR agency of DHL Express Hong Kong [Facebook Update]. Retrieved from <https://www.facebook.com/WildAidHK/posts/976760589054521>
- (20) Cebu Pacific. (2014). Cebu Pacific bans Shark Fin carriage [Press release]. Retrieved from <https://www.cebupacificair.com/about-us/pages/news.aspx?id=953>
- (21) Alphaliner – Top 100. (2015). Retrieved from <http://www.alphaliner.com/top100/>
- (22) World Shipping Council. Glossary of Industrial Terms. (n.d.). Retrieved from <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/glossary-of-industry-terms>
- (23) Hamburg Süd. (n.d.). What we carry. Retrieved from <http://www.hamburgsud-line.com/hsgd/en/hsgd/servicesproducts/whatwetransport/whatwetransport.jsp>
- (24) WWF-Hong Kong. (2015). Shipping Companies Shark Fin Carriage Policy's survey [Data file]
- (25) MOL Liner Ltd. (2015, May 18). Revised - Ban on Shark Fin - Immediate Effect. Retrieved from <http://cms.molpower.com/announcementdetail?id=456>
- (26) The IUCN Red List of Threatened Species. (n.d.) Retrieved from <http://www.iucnredlist.org/>
- (27) Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora. (n.d.). Retrieved from <https://www.cites.org/>
- (28) The IUCN Red List of Threatened Species. (n.d.) Retrieved from <http://www.iucnredlist.org/>
- (29) Ibid.
- (30) Clarke, S. C., Magnussen, J .E., Abercrombie, D. L., Mcallister, M. K.,& Shivji, M. S. (2006). Identification of Shark Species Composition and Proportion in the Hong Kong Shark Fin Market Based on Molecular Genetics and Trade Records. *Conservation Biology* 20(1), 201–211. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1111/j.1523-1739.2005.00247.x>
- (31) World Green Organization. (2014, September 14). World's First DNA Technology for Endangered Shark Species Identification – Local dried seafood stores selling shark fins of future endangered species. Retrieved from <http://thewgo.org/website/eng/news/shark-fin-dna-test/>
- (32) WWF-Hong Kong. (2014). Shark Fin Consumption Survey of Caterers
- (33) Clarke, S. C., Magnussen, J .E., Abercrombie, D. L., Mcallister, M. K.,& Shivji, M. S. (2006). Identification of Shark Species Composition and Proportion in the Hong Kong Shark Fin Market Based on Molecular Genetics and Trade Records. *Conservation Biology* 20(1), 201–211. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1111/j.1523-1739.2005.00247.x>
- (34) HKLSA Shark Fin Policy. (2015)
- (35) Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora. (n.d.). Retrieved from <https://www.cites.org/>
- (36) Costa Rica prohibits export of three species of hammerhead shark fins, meat for one year. (2015). ICR News. Retrieved from <http://insidecostarica.com/2015/10/23/costa-rica-prohibits-export-three-species-hammerhead-shark-fins-meat-one-year/>
- (37) National Report from the Republic of the Congo. (2001). Retrieved from http://www.cms.int/sites/default/files/document/national_report_congo_ro_0.pdf
- (38) Western and Central Pacific Commission. (2013, August 6-14) Annual Report to the commission. Part 1: Information on fisheries, research, and statistics. Retrieved from <http://www.wcpfc.int/system/files/AR-CCM-08-French-Polynesia-Part1.pdf>
- (39) Marine Research Centre Ministry of Fisheries and Agriculture. (n.d.) Overview of the Sharkwatch Programme 2009-2013 Retrieved from <http://www.mrc.gov.mv/publication/72>
- (40) Palau pioneers 'shark sanctuary'. (2009, September 25). BBC News. Retrieved from <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8272508.stm>
- (41) U.S. Fish & Wildlife Service (n.d.) Endangered Species. Retrieved from <http://www.fws.gov/endangered/index.html>
- (42) The PEW Charitable Trusts. (2011 October 2). World's Largest Shark Sanctuary Declared in Central Pacific. Retrieved from <http://www.pewtrusts.org/en/about/news-room/press-releases/2011/10/02/worldand39s-largest-shark-sanctuary-declared-in-central-pacific>
- (43) Shark fishing banned in the Bahamas. (2011, July 6). BBC News. Retrieved from <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-14040902>
- (44) The Central People's Government of the People's Republic of China. (n.d.) 中共中央辦公廳 國務院辦公廳印發《黨政機關國內公務接待管理規定》. Retrieved from http://www.gov.cn/gongbao/content/2013/content_2547136.htm
- (45) Brunei bans shark fin products. (2013, June 8). The Brunei Times. Retrieved from <http://www.bt.com.bn/2013/06/08/brunei-bans-shark-fin-products>

- (46) HKSAR. (2013). Government determined to support sustainability-conscious food consumption [Press release]. Retrieved from <http://www.info.gov.hk/gia/general/201309/13/P201309130572.htm>
- (47) Department of Commerce, Government of India. (2015). Subject: Prohibition on export of Shark fins of all species of Shark. (Notification No 110 (RE – 2013)/2009-2014) India: Department of Commerce. India: Department of Commerce. Retrieved from <http://wccb.gov.in/WriteReadData/userfiles/file/Advisories/Noti110.pdf>
- (48) Department of Commerce, Government of India. (2015). Subject: Amendment in import policy conditions of Shark fins under ITC (HS) 0305 71 00 of Chapter 03 of ITC (HS), 2012 – Schedule – 1 (Import Policy). (Notification No. 111/(RE-2013)/2009-2014). Retrieved from <http://dgft.gov.in/exim/2000/NOT/NOT13/note111.pdf>
- (49) MENTERI KELAUTAN DAN PERIKANAN REPUBLIK INDONESIA. (2014). LARANGAN PENGELOUARAN IKAN HIU KOBOI (Carcharhinus longimanus) DAN HIU MARTIL (Sphyrna spp.).(NOMOR 59/PERMEN-KP/2014). Indonesia: MENTERI KELAUTAN DAN PERIKANAN REPUBLIK INDONESIA. Retrieved from <http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipmnew/public/files/regulasi/59-permen-kp-2014.pdf>
- (50) Agriculture, Fisheries and Conservation Department, HKSAR. (2006).The Protection of Endangered Species of Animals and Plants Ordinance, Cap. 586. Retrieved from http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/con_end/con_end_reg/con_end_reg_ord/con_end_re_g_ord.html
- (51) Pretoma. (2014, November 21). Exportation of shark fin cargo halted in Costa Rica [Press release]. Retrieved from <http://www.pretoma.org/exportation-of-shark-fin-cargo-halted-in-costa-rica/>
- (52) Authorities seize 3.5 tons of shark fins in western Mexico. (2015, October, 11). Fox News Latino. Retrieved from <http://latino.foxnews.com/latino/news/2015/10/11/authorities-seize-35-tons-shark-fins-in-western-mexico/>
- (53) Ministry of Finance, Republic of Indonesia. (2016, February, 1). 20 Tonnes of Shark Fin Failed To Be Delivered To Hong Kong. [News]. Retrieved from <http://www.kemenkeu.go.id/en/Berita/20-tonns-shark-fin-failed-be-delivered-hong-kong>
- (54) News.gov.hk. (2016, March, 8). Hong Kong Customs seizes suspected European eels and dried shark fins at airport (with photos) [News]. Retrieved from <http://www.info.gov.hk/gia/general/201603/08/P201603080247.htm>
- (55) UNEP. (2014). UNEP Year Book 2014 emerging issues update: Illegal Trade in Wildlife. Retrieved from <http://www.unep.org/yearbook/2014/PDF/chapt4.pdf>
- (56) United Nations Office on Drugs and Crime. (2013). Chapter 7: The illegal wildlife trade in East Asia and the Pacific. Retrieved from https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTA-EA-Pacific/TOCTA_EAP_c07.pdf
- (57) Ecuador seizes huge illegal shark fin haul. (2015, May 29). BBC News. Retrieved from <http://www.bbc.com/news/world-latin-america-32926068>
- (58) The Prince of Wales and the Duchess of Cornwall. (2014, December 8). The Duke of Cambridge's speech on the illegal wildlife trade at the World Bank, Washington D.C., USA. Retrieved from <http://www.princeofwales.gov.uk/media/speeches/the-duke-of-cambridges-speech-the-illegal-wildlife-trade-the-world-bank-washington-dc>
- (59) WWF. (2016). Retrieved from http://wwf.panda.org/what_we_do/endangered_species/sharks/
- (60) BLOOM Association (Hong Kong) in collaboration with the Social Sciences Research Centre of The University of Hong Kong. (2015, April 16). Survey on shark consumption habits and attitudes in Hong Kong. Retrieved from <http://www.bloomassociation.org/en/wp-content/uploads/2015/04/Shark-Sociological-Survey-2015-Press-Kit.pdf>
- (61) WWF-Hong Kong. (2014). Shark Fin Consumption Survey of Caterers
- (62) HKSAR. (2013). Government determined to support sustainability-conscious food consumption [Press release]. Retrieved from <http://www.info.gov.hk/gia/general/201309/13/P201309130572.htm>
- (63) BLOOM Association (Hong Kong) in collaboration with the Social Sciences Research Centre of The University of Hong Kong. (2015, April 16). Survey on shark consumption habits and attitudes in Hong Kong. Retrieved from <http://www.bloomassociation.org/en/wp-content/uploads/2015/04/Shark-Sociological-Survey-2015-Press-Kit.pdf>

- (64) Ban shark fin imports, Philippine Airlines urged after 'illegal' shipment found in Sheung Wan. (2014, April 17). SCMP. Retrieved from <http://www.scmp.com/news/hong-kong/article/1486043/philippine-airlines-urged-halt-shark-fin-car-go-after-65-tonne>; Philippine Airlines agrees to stop shipping shark fins. (2014, April 23). SCMP. Retrieved from <http://www.scmp.com/news/hong-kong/article/1495191/philippine-airlines-agrees-stop-shipping-shark-fins>
- (65) Maddeford, B. (2015). TELL UPS NOT TO SHIP SHARK FINS!!!. Retrieved from: <http://www.thepetitionsite.com/353/856/576/take-action-and-tell-ups-not-to-deliver-shark-fins/>
- (66) Government Accountability Project. (n.d.). Retrieved from: <https://www.whistleblower.org/>
- (67) Maersk Line. (n.d.). Commodity Database. Retrieved from <http://www.maerskline.com/zh-cn/help/commodity-database>
- (68) MSC. (2016, January 21). MSC's continued support for the preservation of marine wildlife with immediate ban on shark fin consignments. Retrieved from <https://www.msclines.com/srb/news/2016-january/msc-places-embargo-on-shipments-of-shark-related-products>
- (69) Hapag Lloyd. (2015, September). Hapag Lloyd Insight: That's not coming on board! Retrieved from https://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/insight_page_42964.html
- (70) Hamburg Süd. (n.d.). What we carry. Retrieved from <http://www.hamburgsud-line.com/hsdg/en/hsdg/servicesproducts/whatwetransport/whatwetransport.jsp>
- (71) MOL Liner Ltd. (2015, May 18). Revised - Ban on Shark Fin - Immediate Effect. Retrieved from <http://cms.molpower.com/announcementdetail?id=456>
- (72) OOCL. (2016, February 15). Corporate Message: OOCL will not carry prohibited commodities: whale, shark, and dolphin. Retrieved from <http://www.oocl.com/eng/aboutoocl/corporatemessages/2016/Pages/15feb16.aspx>
- (73) APL. (2016, March 21). APL's Responsible Cargo Practice on Endangered Species. Retrieved from <http://www.apl.com>
- (74) HMM. (2015, November 13). News and Notice. Retrieved from http://www.hmm21.com/cms/business/hongkong/information/news/1200179_5711.jsp
- (75) CMA CGM. (n.d.) Cargo Care. Retrieved from <https://www.cma-cgm.com/products-services/cargo-care>
- (76) Evergreen Line. (2013, July 11). Evergreen Line Does Not Accept Bookings of Whale, Shark, and Their Products. Retrieved from http://www.evergreen-line.com/tuf1/jsp/TUF1_Html.jsp?page=TBN1_130711.jsp
- (77) WWF-Hong Kong. (2015). Shipping Companies Shark Fin Carriage Policy's Survey [Data file]
- (78) WildAid Hong Kong (2015, August 20). UPS SHARK FIN BAN STATEMENT [Facebook Update]. Retrieved from <https://www.facebook.com/WildAidHK/posts/976717519058828>
- (79) Rp 1.9 Billion Shark Fin Smuggling Foiled. (2015, October 6). TEMPO.CO. Retrieved from <http://en.tempo.co/read/news/2015/10/06/055706794/Rp-19-Billion-Shark-Fin-Smuggling-Foiled>

危機管理： 國際船公司齊向魚翅說不

100%
RECYCLED



92%

香港每年處理全球約一半魚翅貿易。以重量計算，92%魚翅透過海運入口香港

16

全球 20 大船公司當中，16 間已訂立禁運魚翅政策

1/4

1/4 的鯊魚及其相關品種受絕種威脅

400M

第一個鯊魚品種約於 4 億年前在地球出現



我們在這裏

為了遏止自然環境惡化，建立人類與大自然和諧共存的未來。

wwf.org.hk