

特別報導

2015 年「海峽兩岸海上安全暨船舶交通管理」研討會

由本會與國立海洋大學共同主辦的 2015 年「海峽兩岸海上安全暨船舶交通管理」研討會，在上個月 3 月 29 日自桃園機場陸續接到來自大陸的學者專家後，展開序幕。前來參加的有前大連海事大學校長吳兆麟教授；中國航海學會趙東野秘書長；上海海事大學校長黃有方教授；及集美大學航海學院邵哲平院長；武漢理工大學航運學院王當利副院長；和中國交通運輸協會通訊專業梁宇副主任委員；前天津海事局史光平副總工程師；中國船級社田曉平總經理；集美大學航海學院李祥軍主任；武漢大學周思楊研究員等一行十人。在次日(30 日)與本地的產官學各界專業人士共同提供了許多關於船舶、航行、港口、海員、貨物等方面的知識發表。諸如 Ro/Ro、高速船、油輪、極區、VTS、港區規劃、兩岸旅客、海難搜救、貨物安全公約新規定、海員訓練等數十篇論文，各方熱烈討論，獲致圓滿成果。

之後，陸續安排與航港局祁文中局長餐會，參觀張榮發基金會、長榮海事博物館、台北海洋技術學院、基隆海洋大學、海洋生物博物館、船長公會、中國驗船中心等多處。並詳細討論包括學術及學生交換，兩岸交流事務。



會場報到場面

2015 年海峽兩岸「海上安全暨船舶交通管理」研討會議程表

主辦單位：中華海洋事業協會 國立台灣海洋大學

協辦單位：台北海洋技術學院 中華民國船長公會 中國航海技術研究會
中華民國引水協會 中華搜救協會

指導單位：交通部/航港局

時間：2015 年 3 月 30/31 日（星期一/二）

地點：長榮海事博物館 802 會議廳(台北市中山南路 11 號)

3 月 30 日	活動項目（議程主持：田文國秘書長）
08:30 – 09:00	貴賓報到
09:00 – 09:15	大會開幕致詞 (張校長清風、徐理事長國裕)
09:15 – 09:20	來賓介紹
09:20 – 09:30	合照、休息
09:30 – 10:00	專題發表（主講人：祈文中局長、許國慶任秘書）
	航港安全的展望
10:00 – 10:30	專題發表（主講人：吳兆麟教授 引言人：周和平教授）
	試論綜合安全評估（FSA）的基本內涵和 總體思路與關鍵步驟
10:30 – 11:00	茶敘時間
11:00 – 11:20	論文發表（主講人：胡延章主任 引言人：黃余得處長）
	港口規劃建設與通航安全之探討- 以高雄港洲際二期規劃為例
11:25 – 11:40	論文發表（主講人：邵哲平院長 引言人：黃余得處長）
	北極航路的通航環境及安全對策研究
11:45 – 12:00	論文發表（主講人：陳希敬教授 引言人：黃余得處長）
	台灣各港口執行 VTS 人員教育訓練之探討
12:00 – 13:00	午餐時間
13:00 – 13:15	論文發表（主講人：黃燦煌教授 引言人：趙東野秘書長）
	兩岸旅客船舶運輸指標之研究
13:20 – 13:35	論文發表（主講人：黃有方校長 引言人：趙東野秘書長）
	上海自貿區供應鏈研究動態
13:40 – 13:55	論文發表（主講人：銀柳生秘書長 引言人：趙東野秘書長）
	臺灣海峽兩岸海難搜救協調合作介紹

14:00 – 14:15	論文發表 (主講人：方福樑副總經理 引言人：田文國教授) 駛上駛下高速客貨船經營與管理
14:20 – 14:35	論文發表 (主講人：史光平副總工師 引言人：田文國教授) 無人機遙感系統的海事應用
14:40 – 14:55	論文發表 (主講人：張彥森教授 引言人：田文國教授) 基於 STCW_2010 新公約對輪機人員 教育及訓練方式改革之研究
15:00 – 15:30	茶敘時間
15:30 – 15:45	論文發表 (主講人：陳力民教授 引言人：王當利副院長) 海盜緣起與法規發展之研究
15:50 – 16:05	論文發表 (主講人：田曉平總經理 引言人：王當利副院長) LNG 供應鏈安全與定量評估
16:10 – 16:25	論文發表 (主講人：黃余得處長 引言人：王當利副院長) IMO 對滾裝客貨船操作安全之規範
16:30 – 16:45	論文發表 (主講人：許華智教授 引言人：陳希敬教授) 分航巷道內船舶密度探討-以麻六甲海峽航道為例
16:50 – 17:05	論文發表 (主講人：梁宇副主任 引言人：陳希敬教授) VTS 助航能力研究
17:10 – 17:25	論文發表 (主講人：張在欣教授 引言人：陳希敬教授) 全球衛星定位系統於船位監測之應用



2015
海峽
兩岸
研討會

第二天議程

3月31日	活動項目（議程主持：賴禎秀院長）
09:00 – 09:15	論文發表（主講人：吳建興船長 引言人：林彬教授）
	駛上駛下客船對於船上旅客安全與撤離之探討
09:20 – 09:35	論文發表（主講人：王當利副院長 引言人：林彬教授）
	渡船夜航风险评价方法研究
09:40 – 09:55	論文發表（主講人：陳正泰副處長 引言人：林彬教授）
	貨物裝載安全操作最新規定之探討
10:00 – 10:30	茶敘時間
10:30 – 10:45	論文發表（主講人：陳正文副處長 引言人：邵哲平院長）
	油輪安全管理之探討
10:50 – 11:05	論文發表（主講人：周思揚研究生 引言人：邵哲平院長）
	基于 TCT 的渡運水域安全研究
11:10 – 11:25	論文發表（主講人：王柏文教授 引言人：邵哲平院長）
	高速船耐海性能分析
11:30 – 11:45	論文發表（主講人：蘇建民教授 引言人：李蓬 秘書長）
	FUZZY DECISION OF COLLISION AVOIDANCE FOR SHIPS IN VESSEL TRAFFIC SERVICE
11:50 – 12:05	論文發表（主講人：鍾添泉教授 引言人：李蓬 秘書長）
	模擬機在船舶安全操航之應用
12:10 – 12:20	閉幕式（主持人：徐理事長國裕）
	感恩、珍重再見



參加者非常踴躍

論文優等獎名冊

獎狀編號	獲獎論文	論文作者
2015MA-0101	IMO 對滾裝船操作安全之規範	黃余得
2015MA-0102	LNG 運輸安全與定量風險評估	田曉平
2015MA-0103	高速船耐海性能分析	王柏文
2015MA-0104	高速船耐海性能分析	陳冠臻
2015MTE-0105	港口規劃建設與船舶通航安全之探討 - 以高雄港洲際碼頭二期計畫為例	胡延章
2015MTE-0106	港口規劃建設與船舶通航安全之探討 - 以高雄港洲際碼頭二期計畫為例	宋瑞屏
2015MTE-0107	上海自貿區供應鏈研究動態	黃有方
2015MTE-0108	兩岸旅客船舶運輸指標之研究	黃燦煌
2015MTE-0109	兩岸旅客船舶運輸指標之研究	傅世鎰
2015MTE-0110	GPS 於船位監測之應用	張在欣
2015MTE-0111	GPS 於船位監測之應用	陳希敬
2015VTS-0112	北極航路通航環境及安全對策研究	邵哲平
2015VTS-0113	北極航路通航環境及安全對策研究	趙 強
2015VTS-0114	台灣各港口 VTS 人員教育訓練研究	陳希敬
2015VTS-0115	臺灣漁船海難事故統計分析	馬豐原
2015VTS-0116	關於 VTS 助航服務能力的探討	梁宇
2015VTS-0117	汽車渡船夜航安全研究	王當利
2015VTS-0118	汽車渡船夜航安全研究	周思楊

論文佳作獎名冊

獎狀編號	獲獎論文	論文作者
2015MA-0201	臺灣海峽兩岸海難搜救協調合作	銀柳生
2015MA-0202	無人機遙感系統的海事應用	史光平
2015MA-0203	駛上駛下高速客貨船經營與管理	方福樑
2015MA-0204	駛上駛下客船對於船上旅客安全與撤離之探討	吳建興
2015MA-0205	駛上駛下客船對於船上旅客安全與撤離之探討	王彙喬
2015MA-0206	油輪安全管理之探討	陳正文
2015MA-0207	貨物安全最新規定之探討	陳正泰
2015MTE-0208	新竹新港政策推動當思可信度與 民眾有感的動態執行	徐立言
2015MTE-0209	分航巷道內船舶密度探討： 以麻六甲海峽航道第八航段為例	許華智
2015MTE-0210	FUZZY DECISION OF COLLISION AVOIDANCE FOR SHIPS IN VTS	蘇健民
2015MTE-0211	FUZZY DECISION OF COLLISION AVOIDANCE FOR SHIPS IN VTS	Ayshiou Chiou
2015VTS-0212	基於 TCT 的渡運交叉水域安全研究	周思楊
2015VTS-0213	基於 TCT 的渡運交叉水域安全研究	楊馨穎
2015VTS-0214	應用語言詞及決策影響圖探討 海難人因關鍵值之研究	陳世宗
2015VTS-0215	應用語言詞及決策影響圖探討 海難人因關鍵值之研究	蕭智博
2015VTS-0216	海盜緣起與法規發展之研究	陳力民
2015VTS-0217	海盜緣起與法規發展之研究	丁肇麟
2015VTS-0218	海事模擬機應用於航海教育之探討 - 以 STCW 公約規範為例	鍾添泉
2015VTS-0219	基於 STCW_2010 新公約對輪機人員 教育及訓練方式改革之研究	張彥森
2015VTS-0220	基於 STCW_2010 新公約對輪機人員 教育及訓練方式改革之研究	賴文豪



研討會留念



中國航運



長榮海運



航技會



萬海航運



陽明海運



船機學會

優等論文簡介

◇ 試論綜合安全評估（FSA）的基本內涵和總體思路與關鍵步驟 吳兆麟 蔡 森

其重點如下：

- 自從英國首先提出並由國際海事組織（IMO）認可和推行綜合安全評估（Formal Safety Assessment，以下簡稱 FSA）以來，各成員國從事海上安全的專家學者和有關人士針對各種海上安全選題運用 FSA 進行了大量研究和應用工作，取得了一定進展和成果，但也在研究和應用 FSA 過程中存在不少問題和困惑。
- 本報告回顧提出和推行 FSA 的背景，澄清 FSA 方法的基本內涵，提出應正確把握 FSA 方法的總體思路，重視 FSA 方法的關鍵步驟，進而進一步提出研究和應用 FSA 的建議，以便開展 FSA 的研究和應用。
- FSA 包括兩大要素，即風險分析和費用效益評估，少了其中一個要素，就不是 FSA。
- FSA 是一種結構化、系統化方法。結構化方法的特點是不把事物或系統的性質和功能看作是各個組成部分的性質和功能的簡單總和，而是看作各個組成部分在某種整體構造或某種相互關聯中產生出來的新的性質和功能。
- 系統方法包括整體性原則、關聯性原則、動態原則、綜合性原則和最優化這 5 個基本原則。其中特別強調整體性原則及綜合性原則
- FSA 需在長期的理論研究和應用實踐中逐步加以完善。

◇ 北極東北航道的通航環境及安全對策研究 邵哲平 趙強

重點如下：

- ▶ 受全球氣候變暖的影響，北極冰融現象日益加劇。北極航道開始蘇醒。1997 年夏，芬蘭油輪 UIKKU 首次通過北極東北航道抵達亞洲。
- ▶ 2014 年 1 月 20 日至 24 日，國際海事組織（IMO）船舶設計與構造分委會第一次會議（SDC1）在英國倫敦 IMO 總部召開。SDC1 原則性通過了旨在保護船舶免受冰雪損害和保護極地生態系統平衡的強制性《極地規則》（草案）。
- ▶ 國際海事組織（IMO）開會討論 19 項議題，其中包括為極地水域船舶操作人員制定強制性培訓標準。提出了對《STCW 公約》第 V 章和《STCW 規則》第 V 章中強制性規定的修改。這些措施對於建立北極船舶航行安全都具有非常重要的意義。
- ▶ 北極東北航道的安全風險在於冰情。海冰範圍和變化情況的準確預測是最大的難題，應該與海洋環境預報中心建立良好的合作關係，及早跟蹤北極東北航道水域的冰況，並提供分析資料室安全的保障。

◇ 上海自貿區供應鏈研究動態 黃有方

重點如下:

- 供應鏈競爭已成為全球自貿區發展趨勢。全球供應鏈戰略是必然選擇！高標準自由貿易區是必然選擇！
- 自貿區供應鏈的發展重點：貿易流、資金流、資訊流、物流等“四流”在自貿區環境下安全、高效、可靠、協同、綠色運行。
- 自我要求：
 - 1、供應鏈發展是上海自貿區國際化的必然要求
 - 2、供應鏈創新是上海自貿區法制化的必然要求
 - 3、供應鏈優化是上海自貿區市場化的必然要求
 - 4、上海自貿區發展目標是全球供應鏈樞紐
- 自貿區供應鏈研究的新進展：
 - 1、對接國際標準規範要求
 - 2、結合政府簡政放權要求
 - 3、因應國企改革轉型需求
 - 4、推動自貿區經驗複製推廣
- 臺灣對接自貿區供應鏈的建議
 - 1、推進自貿區產業鏈與供應鏈一體化發展
 - 2、加大自貿區供應鏈制度創新力度
 - 3、促進自貿區供應鏈“四流合一”

◇ 關於 VTS 助航服務能力的探討 梁宇

重點如下:

- VTS 的運行情況在 2014 年，中國大陸沿海 VTS 覆蓋區域 49803.28Km²，內河 VTS 覆蓋區域 586Km；2009 至 2013 年，平均每年港口輸送量 69.06 億噸，船舶交通流量 799.06745 萬艘次； 1990 年以後，船舶交通事故逐年下降，VTS 有相當的貢獻，VTS 提供的各種服務平均每年為：
 - 接受船舶報告：636.26 萬次/年；
 - 跟蹤監視船舶：470.78 萬艘次/年；
 - 糾正船舶違章：24895 件/年；
 - 資訊服務 2845：萬艘次/年；
 - 助航服務：10.86 萬艘次/年；
 - 交通組織服務：93 萬艘次/年；
 - 支持聯合行動：1.21 萬次/年。
- 助航服務在 IMO:《VTS 指南》在 1997 年,IMO A.857(20)決議案通過，因為困難的航行或氣象條件下或船舶出現故障時，助航服務是非常重要的。
- 助航服務資訊的主要內容是使船舶保持正確的航速和航線；提供相對於

- 航道中心線、導航特徵點和或轉向點的位置；接近航行危險區域的位置
- 助航能力的計算包括安全間隔；監視能力的計算；導航能力的計算

◇ LNG 供應鏈安全與定量風險評估 田曉平

重點如下：

- LNG 可顯著改善氣體排放，以及其經濟性、儲藏量、相對安全性，是目前最為可行的替代燃料；未來 LNG 在船舶領域的使用會逐步增加；船舶燃料經歷了從固態燃料到液態燃料的演進，LNG 或可成為從石化能源走向生物能源的過渡產品。
- LNG 作為船舶燃料供應的安全風險---技術複雜性。LNG 由於超低溫儲存環境(-162°C)，容易造成對材料深冷破壞、人體傷害、快速相變爆炸，除此之外 LNG 蒸汽有高燃爆性。
- 安全規範與安全評估包括：HARZOP (Hazard and Operability Analysis)操作危害性分析技術 QRA (Quantitative Risk Assessment)定量分析技術 RBI (Risk Based Inspection)基於風險的檢測分析技術。
- 結論：LNG 有較好的應用前景，是目前航運最可行的替代燃料；隨著技術研究的不斷突破，以 LNG 作為燃料的船舶數量將會呈現較快增長應對船舶使用 LNG 的安全風險，需要謹慎和專業支援。

◇ 汽車渡船夜航安全 王當利 周思揚

重點如下：

- 本文是通過實地調查研究法，掌握了具有代表性質的汽車渡船、長江渡口的基本情況，並通過專家座談會及問卷調查的方式（問卷內容主要涉及影響安全渡運的重要因素、渡船安全航行的必要條件及渡口的綜合情況），確定影響汽車渡輪夜航的風險因素。問卷調查是通過現場調研和網路發放的形式，共收集了紙質和電子問卷共 245 份，參與調查的人員來自合肥、淮南、安慶、阜陽、蕪湖的各地方海事局及輪渡公司的工作人員，對問卷篩選後，有效問卷數為 213 份。
- 根據調查問卷表的結果及專家的意見，分析出影響汽車渡船安全航行的主要因素，包括環境、船舶、船員和管理四個方面：
- 再來運用層次分析法，建立汽車渡船夜航安全風險評價指標體系，通過構造各層次判斷矩陣，計算出各因素的權重，並驗證其一致性。進而採取模糊綜合評價法，建立模糊綜合評價模型，對汽車渡船安全性進行綜合評價。
- 然後再對汽車渡船夜航安全性的計算做出綜合評價

◇ IMO 對滾裝船操作安全之規範 黃余得

重點如下：

- 設置滾裝空間的船舶，即可稱為滾裝船。
- 滾裝船的特點是：缺少內部橫向隔艙壁；船殼裝設滾裝貨物通道門；船舶穩度保持不易；貨物儲放與繫固較困難；救生設施較難發揮；船員較易犯錯。
- IMO 對滾裝船在 SOLAS；MARPOL；LL；TONNAGE；COLREG；STCW 公約中有特別安全規定。
- 最近案例指出需特別針對 STCW：群眾管理；安全訓練；危機處理及行為管理訓練；旅客安全、貨物安全與船體完整性訓練。

◇ 高速船耐海性能分析 王柏文 陳冠臻 陳紀川

重點如下：

- 近年來海上交通運輸工具的航行安全問題頻傳，尤其是運載旅客的高速客船，其耐海性與結構強度已成為造船界著重的研究項目
- 建立評估高速船耐海性能的研究方法，並以實船量測資料有效驗證數值計算結果，未來可應用於高速船結構設計以及提供相關規範開發之參考與驗證
- 利用合理之數值計算方法評估高速船舶耐海性能，配合頻譜分析推估於非規則波情況下之短期響應結果，並以航向航速極坐標圖呈現特定海象情況下之耐海性能，提供更直觀的結果以供操船參考

◇ 港口規劃建設與船舶通航安全之探討 - 以高雄港洲際碼頭二期計畫為例 徐國裕、胡延章、宋瑞屏

重點如下：

- 港埠營運發展：為了應付船舶大型化及自由貿易港區之推動，因此擴大港區而有了高雄港洲際碼頭二期計畫。
- 航道設置規劃考慮因子：航跡帶寬度；港口寬度；航道寬度；航道法線；航道長度；航道水深；迴船池規劃；船舶安全操縱的限制；交通流與進出航道；VTS 的交通管理。
- 然後以模擬機測試，逐步修正

◇ 兩岸旅客船舶運輸指標之研究 黃燦煌 傅世鎰 黃宇辰 黃兆毅 蔡允中

重點如下：

- 針對旅客、業者、專家學者和相關政府單位，比較不同看法的重視層面，擷取其經驗歸納出渡輪旅客安全的評定標準，包括安全裝備；船舶結構；船舶文件檢查；安全指示；導航與溝通；船員能力
- 臺灣地區兩岸線主要客輪主要檢查缺失在
 - 逃生路徑及指引設施
 - 救生筏無法充氣
 - 無線電功能等

- 針對旅客船舶運輸方面建置相關指標，先評估各項目之重要性再進行排序，並以各項指標之缺失檢查出現的比例作為排序依據，再採用 MAGIQ(Multi Attribute Global Inference of Quality)法來求得權重

◇ 全球衛星定位系統於船位監測之應用 張在欣 陳希敬

重點如下:

- 為滿足船舶進出港及內陸水道航行高精度定位需求，並更迅速的參與搜索及救難協助，GPS 船位報告系統提供一個獲取、分析及建立此類觀測量之方法。
- 藉由載波相位差分定位法(Carrier-phase Differential GPS, CDGPS)，以消弭共同的誤差項，利用長時間觀測載波相位，進而求取較佳的船舶定位精度。
- 加入時鐘及星曆資料檢測項目，確保長期觀測 GPS 衛星資料之穩定性。以避免航行於大海，受海水溫濕度、雜訊、老化及電壓變化影響而造成錯誤之時脈訊號。

◇ 台灣各港口 VTS 人員教育訓練之研究 陳希敬

重點如下:

- 課程內容包括
 - 整體性的基礎課程，
 - 依各港口水域交通特性發展之實務課程。
- 整體性的基礎課程包括國家級 VTS 操作手冊及 IALA V-103 典範課程
- 實務課程包括 1.船舶遵循之進出港須知、 2.船岸雙方通訊規範之通訊指南、 3.VTS 人員操作程序手冊。
- 研究發現，應用灰色分析理論於 VTS 操作人員訓練之研究，精準且符合評選人間距評分的思維。依此提出後續策略

◇ 台灣漁船海難事故統計分析 馬豐源

重點如下:

- 台灣海域漁船海難自然因素大約占 28%，人為因素占 82%。
- 因此改善漁船的安全只有從人為因素著手
- 施行海難調查，建立調查員之獨立性才能找到原因找到方法

對於論文之詳細內容請參看本會網址 <http://www.ocean1984.org.tw/> 或
論文集



在台北長榮桂冠舉行的歡迎餐會，致詞者為航港局祁文中局長，最左為前大連海事大學吳兆麟校長，左二為本會理事長徐國裕博士，最右為海洋大學張清風校長



餐會中之其他嘉賓有(右三)上海海事大學黃有方校長，(右二)中國航海學會趙東野秘書長，(最右)集美大學航海技術學院邵哲平院長

中華海洋事業協會

第七屆第六次理監事聯席會議 紀錄

- 一、時間：103 年 12 月 26 日（星期五）下午 5 時
- 二、地點：台北國軍英雄館 2 樓百合廳
- 三、出席人員：
理事部份：徐國裕、徐永浩、黎瑞德、陳希敬、李 蓬、胡延章、黃玉輝、黃余得、顧其新、陳正文、陳旺卿、李大民、陳喜祥。
監事部份：陳沼銘、李興楨、馬 潮、王培苓、高聖龍
- 四、請假人員：
理事部份：周和平、李 彌、吳佳璋、陳志凡、陳志哲、廖 宗、葉放宏、
監事部份：林安國、劉立宏、張寶安
- 五、列席人員：全國船務代理聯合會 王國傑 秘書長
東聯航運股份有限公司 方福樑 副總經理
海洋協會秘書處 田文國 秘書長、吳木章 副秘書長
- 六、主席：徐國裕 理事長
- 七、主席致詞：略
- 八、會務報告：
1. 會務捐款－感謝徐國裕理事長 20000 元、田文國秘書長 10000 元、陳希敬理事 10000 元、李 蓬理事 10000 元、周和平常務理事 5000 元、黃余得理事 5000 元、宋瑞屏同學 5000 元。
 2. 2014 年春季版海洋事業通訊第九期已於 10 月如期出刊，感謝李蓬理事義務主編。
 3. 103.07 恭賀黎瑞德常務理事榮任行政院交通資源環境處處長 / 08.15 李蓬理事榮任中華民國船長公會秘書長。
 4. 本會為加強兩岸海洋事業交流與合作，徐理事長、田文國秘書長、李蓬理事應中國航海學會邀請，於 8 月 7-11 日前往北京拜會航海學會徐祖遠理事長進行交流、拜訪上海海事大學分享高級航運人才的搖籃成果、參觀洋山港了解建港過程的艱辛---。本會並與中國航海學會簽訂雙方交流合作互訪協議文件。
 5. 本會 103 年 8-12 月經費收入及支出：請參閱附件。

九、財務報告：本會財務狀況如附件。至 103 年 12 月 20 日截止，經費結存 58,387 元。

十、討論提案：

第一案

案由：本會擬與國立台灣海洋大學共同籌辦 2015 年海峽兩岸「海上安全暨船舶交通管理」研討會，提請討論案。

說明：

1. 舉辦時間：預定 2015 年 3 月 30-31 日(星期一/二)
2. 舉辦地點：交通部航港局會議廳（暫定）
3. 論壇主題：
甲、海上安全：1.搜索與救助 2.RO/RO 客貨船 3.油輪及其它相關領域
乙、海上交通工程：1.航道規劃 2.航行規則 3.交通系統設置
丙、船舶交通管理：1.通航安全 2.交通服務 3.教育訓練
4. 預定行程：2015 年 3 月 30/31 日在交通部航港局會議廳舉行研討會。2015 年 4 月 1-2 日參訪海運機構及座談會。
5. 邀請對象：大連海事大學吳兆麟教授、中國航海學會劉功臣常務副理事長、趙東野秘書長、中國交通運輸協會信息專業委員會梁宇副主任、天津海事局史光平總工程師、上海海事大學金永興副校長、武漢理工大學航運學院王當利副院長、廈門集美大學航海學院邵哲平院長、李祥軍主任。
6. 主協辦單位：
主辦單位：中華海洋事業協會 國立台灣海洋大學
協辦單位：台北海洋技術學院、中華民國船長公會、
中國航海技術研究會、中華民國引水協會、中華搜救協會
7. 參加對象：
 - (1) 教育部、交通部相關部門官員。
 - (2) 國內海事院校校長及相關師生。
 - (3) 國內海運企業界相關人士。
 - (4) 對本議題有卓見的航港人士。

決議：通過。

第二案

案由：本會擬參與國立台灣海洋大學/廈門集美大學共同籌辦 2015 年第三屆海峽兩岸「海事風險評估與管理」研討會，提請討論案。

說明：1.舉辦時間：預定 2015 年 6 月中旬

2.舉辦地點：國立台灣海洋大學會議廳（暫定）

決議：

第三案

案由：中國航運股份有限公司，申請加入本會為團體會員，請 追認案。

說明：如附件。

決議：通過。

第四案

案由：方福樑先生、駱承慈小姐、劉森龍先生等 3 人申請加入本會為個人會員，請 追認案。

說明：如附件。

決議：通過。

十一、臨時動議

十二、散會—餐敘聯誼

新聞集錦

- 南海爭端起國防部證實反潛機將飛南沙 民報 2015-4-20

立法院外交國防委員會今天審查國防部 104 年度預算凍結案，國防部首度證實 P-3C 反潛機未來將會到南沙群島執行監偵任務。

後續軍方將依接機、換訓、情報需求及現有等能力，採循序漸進、分階段方式執行防空識別區外航線，包括台灣東南外海、東沙和南沙。

- 地中海難民船翻覆 700 人恐溺斃 中時電子報 陳定瑜 2015-4-19

義大利西西里島外海，一艘疑似利比亞難民船昨晚遇船難翻覆而沉沒，估計近 700 人命喪黃泉。

據 BBC 報導，船在靠近馬爾他小島附近翻覆，至少 28 人獲救，他們表示，船上有將近 700 人。目前有 20 艘船和 3 架直升機正在救援中，但可能只能尋獲屍體。

日前北非有 400 人想偷渡，遇地中海海難喪生，今日再傳悲劇。因今年北非各國動盪加劇，偷渡的難民比往年激增數倍，日前還傳想偷渡的穆斯林因爭執，將 12 名基督徒難民丟入海中的憾事。

- 美方表達：中國南海造島引焦慮 中時電子報 2015.4.10

美國國務院 9 日表示，中國新公布南海造島計畫，重申擁有南海地區主權，依華府看來，在該地區對中國意圖的焦慮，「不啻火上添油」。

中國 9 日公布計畫，將在「有爭議」的南海製造多個島礁。美國國務院發言人芮斯克(Jeff Rathke)表示，美方將持續升高關切，了解中國及其他國家對此情勢的反應

- 兩岸海上安全暨船舶交管研討 新生報 黃雅羚 2015.3.31

為推動海峽兩岸海洋事務交流，加強兩岸海上安全的發展與合作，中華海洋事業協會、國立台灣海洋大學於昨（三十）日共同主辦海峽兩岸「海上安全暨船舶交通管理」研討會，中華海洋事業協會理事長徐國裕表示，隨著近年船舶朝大型化、科技化，船舶通航安全重要性明顯，期研討會有助於加強兩岸有關海上安全發展與合作。

徐國裕介紹，本次研討會計收錄二十七篇論文，包括海上安全、海上交通工程、船舶交通管理三大領域，感謝大連海事大學、上海海事大學、廈門集美大學、武漢理工大學、天津海事局等相關領域專家學者及台灣方面產官學專家學者與會。

- 大陸首次無人機參與海上航標應急反應 中國交通新聞網 程勝利 2015-03-31 <http://www.cinnet.cn/Item/2434.aspx>

近日，北海航海保障中心天津航標處首次利用無人機參與執行海上航標應急反應演習並取得成功，開創了北方海區乃至國內應用無人機參與航海保障工作的先河。

據瞭解，這架無人機為油電混合動力，機身搭載佳能 5D 高清航拍設備，能夠執行半徑 80 公里、150 分鐘以內的飛行任務。值班人員通過無人機回傳的海上作業圖像，可即時監測整個作業過程，確定最終恢復效果。

此次無人機參與應急反應，天津航標處航標預警時間由原來的 1 小時縮短至 20 分鐘以內，航標應急反應的準確性和及時性、對現場即時情況的掌握能力得到大幅提升。此次試飛也為無人機向諸如航標日常巡檢、海冰監測、溢油應急偵查等其他航海保障領域拓展積累了豐富經驗。

- 共建“一帶一路”願景與行動發佈 基本形成安全高效陸海空通道網路 中國交通新聞網 聞欣 2015-03-30 <http://www.cinnet.cn/Item/2434.aspx>

3 月 28 日，經國務院授權，國家發展改革委、外交部、商務部聯合發佈了《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》，確定了政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通為主要內容的合作重點。

根據“一帶一路”走向，陸上依託國際大通道，以沿線中心城市為支撐，以重點經貿產業園區為合作平臺，共同打造新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國中亞—西亞、中國—中南半島等國際經濟合作走廊；海上以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。中巴、孟中印緬兩個經濟走廊與推進“一帶一路”建設關聯緊密，要進一步推動合作，取得更大進展。

設施聯通是合作重點之一。基礎設施互聯互通是“一帶一路”建設的優先領域。在尊重相關國家主權和安全關切的基礎上，沿線國家宜加強基礎設施建設規劃、技術標準體系的對接，共同推進國際骨幹通道建設，逐步形成連接亞洲各次區域以及亞歐非之間的基礎設施網路。強化基礎設施綠色低碳化建設和運營管理，在建設中充分考慮氣候變化影響。

抓住交通基礎設施的關鍵通道、關鍵節點和重點工程，優先打通缺失路段，暢通瓶頸路段，配套完善道路安全防護設施和交通管理設施設備，提升道路通達水準。推進建立統一的全程運輸協調機制，促進國際通關、換裝、多式聯運有機銜接，逐步形成相容規範的運輸規則，實現國際運輸便利化。推動口岸基礎設施建設，暢通陸水聯運通道，推進港口合作建設，增加海上航線和班次，加強海上物流資訊化合作。拓展建立民航全面合作的平臺和機制，加快提升航空基礎設施水準。

- 北太平洋漁業委員會公約本年 7 月生效，我將入會維漁權 漁業署 黃鴻燕 副署長 2015-02-12

「北太平洋漁業委員會」(North Pacific Fisheries Commission; NPFC)公約於本年 1 月 21 日中國大陸向公約存放國(韓國)提出批准書後，達到四個國家批准該公約生效要件，該公約並將於韓國收到該份批准書日 180 天後(即本年 7 月 19 日)正式生效。北太平洋公海漁業的管理，邁入區域漁業組織共管的時代。該公約先前已有日本、加拿大及俄羅斯等國批准。

NPFC 之成立攸關我秋刀魚漁業權益，漁業署表示，NPFC 旨在管轄北太平洋公海之底層漁業及尚未被其他國際漁業組織納入管理之漁業資源，參與國包括美國、日本、加拿大、中國大陸、俄羅斯、韓國及我國等七國，涉及我國西北太平洋秋刀魚漁業利益。目前我國在該公約水域內作業之秋刀魚漁船達 90 艘以上，102 年及 103 年之秋刀魚漁獲量，分別達 18 餘萬公噸及 23 餘萬公噸，除創歷史新高紀錄外，並連續兩年蟬聯世界第一，產值達新臺幣 50 億元，為該公約水域中最重要之秋刀魚漁業資源利用國家，漁業利益重大。

漁業署進一步表示，NPFC 於 95 年開始籌組，我國於 98 年 8 月第 7 次公約協商多邊會議時開始參與，100 年 3 月該組織公約議定後迄今已召開 6 次籌備會議，我國並主辦第 5 次籌備會議，籌辦會議成果獲大會主席及各國肯定。該組織成立後，總部將設於日本東京，並訂於本年 3 月下旬在日本東京就秋刀魚資源評估召開秋刀魚科學次工作小組進行討論，另預計於本年 9 月召開該組織第一屆委員會。

我將與 NPFC 各國共同合作養護管理北太平洋非鮪類漁業資源

漁業署強調，我國於公約生效日，向公約存放國遞交接受該公約規範之「書面文書」30 天後，將成為該委員會會員，享有包括參與表決在內之決策權，有助維護我國在北太平洋之秋刀魚漁業權益，並確保秋刀魚等非鮪類漁業資源之永續利用。我國並將於存放程序完成後，以委員會會員身分參加 NPFC 第一屆委員會會議，該組織係我國繼 93 年 12 月、99 年 8 月及 101 年 9 月分別成為「中西太平洋漁業委員會」(WCPFC)、「美洲熱帶鮪魚委員會」(IATTC)及「南太平洋區域性漁業管理組織」(SPRFMO)的會員之後，再次參與國際漁業管理組織並取得會員地位之成功實例。

- 海洋保護區出現新希望 綠色和平 2015-01-29

<http://www.greenpeace.org/taiwan/zh/news/stories/oceans/2015/support-ocean-sanctuaries/>

努力了將近十年，全球海洋的保護區開始出現希望！各國政府同意制定一個具有法律約束力的條約，保護生活在各國領海之外的海洋生物。隨著這個歷史性的決定，聯合國開始制定建立海洋保護區與保護公海的規則...

與聯合國 4 天的激烈協商，在 1 月 24 日的週六凌晨，終於出現了新的突破：各國政府同意制定一個具有法律約束力的條約，保護生活在各國領海之外的海洋生物。隨著這個歷史性的決定，聯合國開始制定建立海洋保護區與保護公海的規則。這項協議也代表著未來在浩瀚的公海上，任何人類活動都必須先通過環境影響的評估。

● 2014 年兩岸海上客運量同比增長 13.8% 中國水運報 張天赦 2015-1-20
<http://www.cinnet.cn/Item/2434.aspx>

2014 年臺灣海峽兩岸海上客貨運輸繼續保持增長態勢，完成貨運量 5459 萬噸，同比增長 3.5%；客運量 177.9 萬人次，同比增長 13.8%。其中，大陸至臺灣貨運量 3448 萬噸，同比增長 4.3%，客運量 90.7 萬人次，同比增長 14%；臺灣至大陸貨運量 2011 萬噸，同比增長 2.3%，客運量 87.2 萬人次，同比增長 13.7%。

據悉，今年兩岸海上運輸主要呈現三大特點：

一是受兩岸旅遊熱絡的影響，福建沿海至臺灣金門、馬祖、澎湖客運量止跌回升，完成 157 萬人次，同比增長 13.5%；大陸與臺灣本島客運量繼續大幅增長，完成 16.7 萬人次，同比增長 16.3%，兩岸間郵輪運輸完成 4.2 萬人次，同比增長 15.9%。

二是集裝箱運量保持快速增長，完成 225 萬標準箱，同比增長 9.4%。在交通運輸部有關促進兩岸航運中心發展政策作用下，兩岸中轉集裝箱運量連續 15 個月增長，全年完成 89 萬標準箱，同比增長 20%。

三是兩岸貨運結構調整階段性完成，普通散雜貨物運量 4 年來第一次出現正增長，全年完成 2086 萬噸，同比增長 1%。液體化工品、液化氣運量繼續保持增長，分別完成 563 萬噸、88 萬噸，同比增長 1.6%、29%。

兩岸“三通”6 年來，兩岸海上直航取得了長足發展，直航港口從 73 個增加到 85 個，參與直航的公司和船舶從 43 家、122 艘增加到 121 家、300 艘，年集裝箱運量從 126 萬標準箱增加到 225 萬標準箱，年客運量從 100 萬人次增長到 178 萬人次。6 年累計完成貨運量 3.6 億噸，集裝箱運量 1100 萬標準箱，客運量 942 萬人次。

目前共有 121 家公司、300 艘船舶從事兩岸海上直航運輸，總載重噸 335 萬噸。其中，集裝箱班輪 50 艘、總運能 5.6 萬標準箱，開闢兩岸集裝箱班輪航線 35 條；客運班輪 3 艘、總客位 1700 人，開闢客運班輪航線 5 條；福建沿海至臺灣金門、馬祖、澎湖客運船舶 20 艘、總客位 5000 人；液體化學品、液化氣、油品運輸船 93 艘、92 萬載重噸；散雜貨船 134 艘、172 萬載重噸。