

◎中華海洋事業協會理事長—徐國裕 博士

一、學歷

1. 大連海事大學交通運輸工程工學博士
2. 台灣海洋大學河海工程研究所博士班
3. 台灣海洋大學航運技術研究所碩士
4. 台灣海洋學院航海系工學士



二、經歷

1. 中國航運公司船長
2. 建恒海運公司運務部及基隆分公司經理
3. 台灣海洋大學研究船船長
4. 高雄海洋技術學院兼任教師
5. 考試院特種考試命題委員、典試委員

三、現任職務

1. 高雄港引水人
2. 台灣海洋大學兼任教師
3. 大連海事大學、集美大學客座教授
4. 中華海洋事業協會理事長
5. 中國航海技術研究會常務理事兼研究委員會主任委員
6. 中華天使兒童村協會副理事長

四、學術著作

1. 「貨櫃化運輸」，台灣海洋大學海運研究中心出版，2005.9
2. 「船舶管理」，五南圖書公司出版，2007.7
(本書獲台灣海洋大學評審為海洋特色專業教科書)
3. 「船舶操縱理論與實務」二版，五南圖書公司出版，2011.3 (本書獲台灣海洋大學評審為海洋特色專業教科書)
4. 「駕駛台資源管理」，五南圖書公司出版，2011.10

『領港生涯為事業』 『教學相長是道業』 『天使志工是志業』

本會新任理事長，海洋學院畢業後即從事於海運相關事務，多年來更積極參與海洋事務有關的課題。徐理事長期許自己在生涯過程中能為社會各方盡力付出，做些有意義的事。深信在他的引導下，本會業務能茁壯發展。

◎人物專訪 -- 吳兆麟勉學子 以航海為志業

船舶運輸工具與海勤人力資源是航海發展不可或缺二大要素，近年全球海事人力短缺，專業人才培訓議題日益受重視。本會藉 2011 海峽兩岸「國際海事公約暨船舶營運安全」研討會舉辦之便，特安排記者黃雅玲專訪大連海事大學前校長吳兆麟教授，他勉勵航海科系莘莘學子，航運業發展前景可期，當以投入航海志業為榮，充分利用在學期間，習得專業技能以及獲得各項證書，積極對自我未來作生涯規劃，使人生路更寬廣。



100.06.13 徐理事長陪同吳校長接受專訪

中國交通部直屬大連海事大學是培養航運界專業人才搖籃，吳兆麟教授自 1970 年於該校航海系畢業後留校任教迄今，投身海事教育四十年，多年來從事海上船舶避碰、海上交通工程、海上交通安全管理、航海教育領域教學、研究、學科建設、研究生培養和社會諮詢服務工作。

吳教授雖然從事海員培訓教職，作育無數海事英才投向航海志業，他坦言心中有個遺憾就是個人生涯中從未親身擔任海勤職務，但他仍以航海人自居並引以為傲。海員有別於一般陸勤職員，特性是隨著船舶出勤，長時間待在船舶航行於海上，因此需離鄉背景較為特殊。

吳教授認為，無論是大陸還是台灣都是臨海國家，海運發展迅速，過去台灣地區已培養優秀海事人才，近年兩岸交流日漸熱絡，因此藉舉辦海事相關研討會契機，兩岸學者互訪汲取寶貴經驗，期作為借鏡參考。兩岸海事交流熱絡，吳兆麟幾乎都在各研討會中受邀，來台參訪已無數次。自 1977 年首次造訪，足跡已走訪北部台北、基隆、台中，至台南、嘉義、高雄、屏東，東部台東、花蓮、蘇澳，甚至遠征離島澎湖，對於台灣優美風景印象深刻。

吳教授分析近年經濟波動影響航運景氣，尤其是 2008 年金融海嘯重創全球經濟，只是中國受影響相對較小，即所謂「中國因素」，從需求面看，中國有強大內需支撐。隨著經濟發展，中國大陸、菲律賓、印尼逐漸起步，尤其是大陸海事教育方面進步相當迅速，大陸船員素質提升，加上法令開放，台灣知名航商如長榮海運、陽明海運、萬海航運等相繼聘僱大陸海員。

根據統計，當前中國船員約 155 萬人，其中，海船船員約 65.3 萬人；另，每年輸出船員達十萬人，占世界船員市場 7%。海事人才缺乏影響全球航運產業長遠發展，吳兆麟提建議指出，龐大數量陸生欲就讀海事院校並投入海勤人力市場，惟大陸海事院校招生名額有限，若台灣法規能夠開放海事院校招生陸生，將有助未來兩岸海事人力。

◎人物專訪 南台灣船王 韓碧祥先生締造民營造船王國

台灣四面環海，造船產業隨之發達崛起，位於高雄的中信造船集團稱霸台灣民營造船產業，董事長韓碧祥赤手空拳，靠著過人決心與毅力，以半世紀創建集團霸業，只因為「船是夢想，造船是生命」。本會為深入瞭解台灣民營造船產業現況，本會特別安排黃雅羚特派員前往中信集團專訪南台灣船王韓董事長。進入辦公室後，一幅金黃稻穗田畫作，懸掛於偌大的牆上明顯位置，這幅畫從蘇富比拍賣場標得，是韓碧祥的收藏，一串串飽滿成熟穗苗垂掛著等待收割，豐收景象正如他的造船王國享譽國內外。

民營船廠從造漁船發跡：韓碧祥自我介紹，台灣民營造船產業發跡於漁船，當世界環保組織抬頭後對於漁業發展影響深遠，現今建造新漁船數量漸漸減少，除非進行汰舊換新。因為漁船造船發展主要受漁業市場起落影響，當市場發展有限，業者造船意願顯然降低。而且漁船建造程序，並非業者說造就造，須經農委會申請核准始能訂造，造船廠在市場競爭下生存相當不易。

台灣民營造船廠素質良莠不齊，造船公會會員業者約百餘家，真正能禁得起市場洗牌者僅少數，約低於5%，中信持續維持霸主地位相當難得。於1980年代當時正值台灣漁業發展輝煌時期，天時地利人和，中信造船最高紀錄曾在三年間建造百艘漁船。

修船工人起家 成就造船王國：韓碧祥憶起當年從港務局擔任修船工人學習技藝，開始了個人生涯，退伍後進入豐國造船廠，之後又租新高廠承接建造漁船業務，因緣於1987年始購進中信集團第一間廠房--中信廠，也就是母集團所在。但他堅信一步一腳印，公司才能慢慢生根茁壯，陸續逐漸擴廠--新高廠、高鼎廠、順榮廠、新船廠，打造成為現今所見中信造船集團龐大事業版圖，堪稱我民營造船廠領導者，總面積達十四萬平方公尺，五大廠區立佇高雄港中央航道旁。

投入超級豪華遊艇 行銷國際：中信漁船業務日益穩固，多年前偶然機會，韓碧祥受邀遠赴義大利出席當地造船廠遊艇下水儀式，當時觀察發現國外建造大型豪華遊艇又大又漂亮，且造價不斐，該領域是當時國內船廠從未涉入的空白地帶，國內廠訂單主流多為小型遊艇，但幾十艘小型訂單加起來造價，還不足以與之相當，此行意義對中信造船未來發展有關鍵性轉變。回國後，他苦思該如何突破現況，廣邀外國技師來台提供諮詢，除添購廠房設施，完善硬體設備，還有技術軟實力提升。

2003年，正逢國際知名精品業 LVMH 總裁阿諾特（Bernard Arnault）有意

改裝舊遊艇，當時國內造船市場較為淡靜，因此中信毫不猶豫地以低價搶下這筆超級大單，一心一意只想做最好。雖然投注大筆資金，購下完善設備與裝置，他坦承，這筆生意讓他虧了很多錢，但是背後所學到的大過於實質，公司各項競爭力因此大躍進，可以說是花錢買經驗。



100.10.06 本會徐理事長與呂正琴理事及黃雅玲特派員前往專訪韓董事長（前排坐者）

中信成功建造首艘超級豪華遊艇，締造亞洲船廠最大型遊艇改造工程新紀錄，也為台灣造船史寫下新頁，創新鋼鋁合金建造技術，品質優良，全球矚目，集團從此一戰成名，打響知名度，以致於後來訂單接應不暇，名利雙收。進而促使公司從此邁入新紀元，進軍國際市場，立足高雄，放眼全球。

◎海洋議題 -- 東北角船難 不應再發生

轉載自中國時報 2011.10.6 A18 版

莊慶達(海洋大學海洋事務與資源管理研究所所長)

十月三日凌晨在基隆大武崙澳外海擱淺的巴拿馬籍貨輪，因船身斷裂，三百多噸燃油外漏，造成綿延三公里、寬達四十公尺的東北角海域污染，以及七死三失蹤的生命財產損失。這次重油污染海洋事件，其嚴重性僅次於 2001 年在墾丁外海失事的希臘籍貨輪阿瑪斯號。

阿瑪斯號油輪船難發生後，環保署曾於民國九十三年修正核定「重大海洋油污染緊急應變計劃」；但徒法不足以自行，尤其船難污染海洋屬於突發事件，如果平時缺少處理海洋油污染標準作業程序的演練，一旦發生事故，難免手忙腳亂而延誤了先機，造成污染的擴大，後果更不堪設想。

根據報導，瑞興是一艘船齡三十六的砂石船，曾因船體的設備缺失，遭海峽兩岸的港口多次扣船。這次為了節省移船費，竟不顧狂風巨浪，以壓艙水未打滿的空船出港，又選擇靠岸航行，失事的主因固然是船長的疏忽冒進；但船東不肯汰換老舊的船舶，又為了節省區區幾萬移船費，卻造成海岸嚴重污染及人員死亡慘劇。雖說本次船難是由於颱風與東北季風的雙重影響所造成的不幸，但對船

東貪小失大的行徑，法律實不應輕輕放過。在為罹難的船員哀悼之餘，也應該進一步探討天災之外，有無應為這次嚴重海域污染負起責任的人為疏失？

船員家屬指責港務局「趕船」，是本次海難的主要原因之一；港務局則宣稱，當晚仍有空船席可供泊靠，且船舶選擇何時離港屬船長權限。得要執疑的是，港務局有無告知：如此天候及海象，船舶實不宜離港？如果沒有適時提醒而導致船難的發生，雖不必然要付法律責任；卻也難逃「我不殺伯仁，伯仁因我而死」的道德譴責。

可以想見的是，船難污染海洋的事故一旦發生，牽扯的單位包括內政部、交通部、國防部、環保署、海巡署、農委會漁業署、縣市政府、中油公司等單位，統統都得投入搶救的工作和處理後續的相關事宜，所耗費的社會成本和經濟損失，遭到破壞的海岸生態，需要多久才能復育更難以估計；沿海漁民及觀光業所蒙受的損失，誰來賠償他們？十年來，東北角海岸已至少發生過六次類似的船難。而一千六百多公里的海岸線，不論哪一部份受到重油污染，都會帶來嚴重的後果和損失。

對這次瑞興輪的船難事件，社會在檢討之餘，一定要嚴格督促政府相關部門，做好防範措施。至少在天候惡劣時，一定要以明顯的信號、標誌，警告行駛在台灣附近海域及進出港口的船舶，千萬不要冒險航行，以免不幸船難發生，貽害寶貴的海洋生態環境，並造成生命財產的重大損失。

◎海洋議題 -- 東日本大地震後之水產復興政策

—記取過去三陸大海嘯之教訓—

轉載自「對外漁業合作發展協會」

洪聖銘 摘譯自日刊水產經濟新聞，2011.7.12

一、序言

東日本大地震為當地帶來莫大的災害，對此，各方對於災後復興工作進行各項討論與建言。政府方面亦成立「東日本大地震復興構想會議」（以下稱「復興構想會議」），並於6月25日提出相關建議。

就歷史上來看，包括三陸地區在內的東北地方，曾經歷過數次大地震及大海嘯的侵襲，其中最嚴重的是1896年6月15日發生的「明治大海嘯」與1933年3月3日的「昭和大海嘯」。

而在海嘯之災後復興政策研究方面，最廣為人知的是1993年7月12日奧尻島海嘯之案例。然而，115年前及78年前發生的明治與昭和大海嘯，當時的人們是如何從事災後重建，則鮮有人進行調查研究。由

於三陸地區係以漁業、水產為基礎產業，在此情況下，「復興水產業」便成為該地區復興工作之重點項目。

據此，參考過去的經驗，以檢討本次災後之水產業復興工作，係十分有意義者。而本文作者（東京海洋大學教授末永芳美）則就明治與昭和大海嘯過後，人們如何重建水產業等予以深入調查，並將其研究成果分享如下。

二、明治大海嘯

作家吉村昭曾針對明治及昭和大海嘯撰寫「三陸海岸大海嘯」一書，並藉由訪問災民而得以詳實記錄當時的慘況。

但由於該著作之目的係記錄受災情況，因此在水產方面的災後重建並未太多著墨。然而，書中曾提及「雖然復原工作漸有進展，但由於各漁村損失漁船與漁具等謀生工具，導致其後3年內漁業活動被迫暫停，而漁業者們則過著貧困的生活」。實際上，是否真是如此？以下則對此予以檢驗。

(一)岩手縣

在發生明治大海嘯前，當地約有1萬5,000多戶的漁戶，海嘯過後2年則減至8,000餘戶，而主要減少的戶數多為兼營漁戶。當時透過政府及慈善家所捐獻的善款，在2個月後便開始進行漁船與漁具的修繕與建造工作，可謂頗有效率。

其後，魷釣、鰹魚、沙丁魚與鮑魚皆出現豐收，各種漁業出乎意料地狀況極佳，其中鮪魚更是創下當時難得一見的佳績。而該年年底，當地漁業亦迅速恢復原有的朝氣，並慢慢朝重建之路邁進。

發生明治大海嘯時，負責製造乾燥鮑魚、海參、魚乾與紫菜等水產加工業的製造廠及器具等受到海嘯影響而遭破壞或流失，其後雖然著手進行器具修理與新造工作，然由於諸事不順而導致成品不佳，再加上8、9月的陰雨綿綿，即便日本魷等漁業大豐漁，但因缺乏生產工具而只能看著這些魚貨日益腐壞。

對此，政府當局輔導業者以燻乾法之方式將該等魚貨予以乾燥，雖然成效不盡完善，但仍有不少魚貨得據此獲得確保。再者，缺乏食鹽亦為製造業帶來了困難。由於沿海各漁村製鹽廠流失殆盡，導致食鹽供應線突遭切斷，而僅能藉由引進赤穗（譯者註：地名，位於兵庫縣，盛產食鹽）的食鹽來彌補，但因價格極高，不適合用作儲藏用鹽，最後造成原料一一腐壞。其後，政府鼓勵建設製鹽場以解決供鹽問題，終於在10

月中旬後滿足該等需求，而製造業亦逐漸恢復原有的生氣。

另外，由於岩手縣水產品的主要販售通路為東京、橫濱、宮城、秋田及山形等地，商品多為加工品，而生鮮產品僅止於冬季的鮪魚、鰺魚與堅鱗鱸等，然該年各項商品物價皆較前一年上漲 1 至 2 成，再加上大海嘯過後物資缺乏，因此生鮮產品價格極高，而銷售狀況亦極其良好。

在漁業產值方面，發生海嘯的前一年為 57 萬 3,000 日圓，發生海嘯當年為 53 萬 5,000 日圓，隔年則激增至 94 萬 5,000 日圓，而其後亦持續維持良好的漁獲產值。

(二)宮城縣

該年由於鮪魚與赤石斑魚豐收且魚價高於往年，因此牡鹿地方獲利極佳，然 6 月 15 日遭大海嘯侵襲後，本吉郡、桃生郡與牡鹿郡等面向東海的三個地區皆遭受毀滅性打擊，當地漁業幾乎呈現一片荒廢的慘況。

海嘯過後，許多人流離失所，且漁船與漁具流失損壞而無法經營生計，對此，除了政府施予援助外，許多善心人士亦伸出援手給予協助。整體來看，發生海嘯當年之當地漁業狀況不佳，然隨著時間經過，則又慢慢恢復原有的生氣。

該縣的漁戶在大海嘯之前多達 1 萬 5,000 戶，海嘯過後減至 7,000 戶，其後則呈逐漸增加之趨勢。再者，在漁業產值方面，海嘯前一年為 50 萬 3,000 日圓，發生海嘯當年為 47 萬日圓，隔年為 44 萬 2,000 日圓，而第三年則增至 57 萬 4,000 日圓，有逐漸回穩的趨勢。

三、昭和大海嘯

受害最嚴重的是岩手縣，其次為宮城縣的本吉郡與牡鹿郡。根據當時大日本水產會的調查結果可知，岩手縣幾乎所有漁船全毀或流失。在漁船損害艘數方面，估計小船約 1 萬 2,000 艘、發動機漁船約 1,000 艘、遠洋漁船 23 艘、定置網約 600 個；漁船損害金額共計 624 萬日圓，漁具、漁協共同設施、各水產工廠與冷藏儲冰設備等的損害金額則約 2,500 萬日圓。

然即便訂定漁村等之復興方針，漁民卻無舉債能力，因此，該等資金的大半不是由國庫支付，就是透過低利貸款或長期償還之縣債等 3 種方式因應。資金籌措完畢後，首要之務即為建造漁船，其次為救濟水產製造加工廠與定置網漁業者。有鑑於解決問題之根本在於讓漁民能有漁船營生，其所捕獲之漁獲物便能提供給水產製造業者，以促進產業復興。

因此，當局決定號召造船工人至當地新造漁船，以展開復興之路。

最後，具體的三陸災害修復補助追加預算要求額度如下：漁船修復補助 193 萬日圓、漁具修復補助 145 萬日圓、水產共同設施補助 78 萬日圓、海嘯災害防止調查費 4 萬 4,000 日圓、低利利息補助 22 萬 3,000 日圓，再加上其他農業相關補助，共計 582 萬 1,000 日圓。相較於損害金額，該預算規模並不多，其中補助漁船損害的部分未達三分之一，而水產加工廠之補助更是少之又少。

四、今後的水產復興政策

(一)因文明而引發的災害

本次東日本大地震，核電廠的輻射外洩事故引發了重大災害。由於現代人類習於「便利」二字，而「文明」所創造的非自然設施導致此等後果，再加上汽車、巨型油槽與鋼筋建築物等被海嘯沖至海中，更造成了漁場環境惡化。相較於此，過去兩次大海嘯頂多是把破碎的木片與岩石（皆為天然產物）等沖入海裡，與本次災害間有明顯的差異。

就水產品而言，過去係以魚乾與陰乾等（能常溫保存的）加工品為主，然發生昭和大海嘯時，冰塊的使用已相當普及，時至今日，各個家庭幾乎都設有冰箱，而水產業界之冷藏與冷凍流通更是被視為理所當然。因此，本次水產業所面臨的最大問題，即必須同時處理漁船、漁港設施與水產加工流通設施之復興工作。然而，由於當今政府缺乏預算，再加上國債發行不順遂，因此便出現了集中漁港、開放漁業權與引進民間資本等沸沸揚揚的各式想法，而復興構想會議中亦提出了「與民間企業合作」與「運用水產特區」等意見。

然而，當務之急應該是如何記取本次地震及海嘯的教訓，並進一步確立重建方法與架構。在地震方面，由於過去阪神大地震的受災經驗，而使地震保險得以普及化，但該保險僅限於居住用的建築或生活用的動產，而沒有任何其他的民間保險可以涵蓋地震、海嘯與暴動所引發的災害。時至今日，亦尚未就水產加工廠等設置於臨海地區之設施，建立海嘯災害保險與互助措施。

(二)水產復興之優先順序

海嘯係超出人類現有預測能力之災害，因此，復興構想會議的討論重點，應放在如何制定補償措施。

因此，在漁業者無法獲得安飽，甚至尚有親人生死未卜之際，討論開放民間企業能否取得漁業權或者引進民間資本等議題並不切實際，為

政者的當務之急，應該是幫助受災漁業者早日恢復生計，待其生活穩定後，再來討論前述議題。

(三)應跳脫既有框架，重新審視補助制度

在資本額較大的水產加工廠等之重建方面，為政者及政府機構能否跳脫將其視為一民間企業所屬設施的既有補助框架，係重要關鍵。因此，掌管水產的政府機構和掌管企業政府機構應分別提出政策，藉此相互競爭並比較孰優孰劣。

人類通常在遭遇無法預期的重大事態與困難時，方能激發具創造性的想法，據此，希望能以本次的大海嘯為契機，進一步解決「大海嘯與補償」此一重大議題。

附表：襲擊三陸地方之大海嘯受害情況比較表 ※2010年人口

	死者與下落 不行者(人)	房舍流失 (戶)	損壞漁船 (艘)	總人口(千 人)	地震規模 (M)
明治大海嘯	26,360	9,879		41,992	8.2至8.5
昭和大海嘯	2,995	4,885	13,023	67,432	8.1
東日本大地震	23,569	176,487	21,000	※128,056	9.0

◎學術論壇

2011 海峽兩岸「國際海事公約暨船舶營運安全」研討會

本研討會，歷經半年籌備，在各方期待中如期圓滿成功劃下句點，感謝兩岸學者專家和海運業業熱烈支持與參與。此次研討會非常榮幸邀請大連海事大學國際海事公約中心-吳兆麟、劉正江、鮑忠君、費珊珊、李禎等五位學者，及中國船集社-朱愷、蔡琰先、楊忠民、陳道玉、王剛等五位專家，共同參加研討並發表研究論文，增進兩岸海事科技與管理上的學術交，亦為海運界及海事教育方面提供正確務實方向。

指導單位：行政院大陸事務委會/教育部/交通部

主辦單位：中華海洋事業協會/中國航海技術研究會/財團法人中國驗船中心

協辦單位：台灣海洋大學/高雄海科大/台北海洋技術學院/行政院海岸巡防署/

中華海員總工會/中華民國全國船聯會/中華民國船長公會

論壇時間：2011年6月9日（星期四）上午9時至下午5時
地 點：長榮海事博物館國際會議中心（台北市中山南路11號）
主 持 人：周和平理事長（中國航海技術研究會）
徐國裕理事長（中華海洋事業協會）
鄧運連執行長（財團法人中國驗船中心）

論壇議題：

- 一、國際海事公約之制定與發展
 - 甲、海上人命安全國際公約
 - 乙、防止船舶污染國際公約
 - 丙、航海人員培訓發證當值國際公約
 - 丁、載重線國際公約
 - 戊、國際海事勞工公約
- 二、船舶營運安全
 - 甲、船舶安全結構與設備
 - 乙、船舶適航性
 - 丙、港口國管制與船舶檢驗
 - 丁、駕駛台與機艙資源管理
 - 戊、其他



研討會主辦單位及大陸學者專家全體合影



花蓮港務局黎局長致贈大連海事大學劉副校長紀念品

議程表

地點：長榮海事博物館國際會議中心 10 樓(台北市中山南路 11 號)

時間：2011 年 6 月 9 日 (星期四) 上午 9 時

時 間	活 動 項 目
08:30 – 09:00	貴賓報到
09:00 – 09:15	大會開幕致詞 (周理事長和平、鄧執行長運連)
09:15 – 09:20	來賓介紹
09:20 – 09:30	合照、休息
09:30 – 10:40	專題及論文發表 (引言人:林彬教授)
	專題：我國航港體制改革之研究 劉詩宗副局長 (基隆港務局)
	IMO 海事安全類公約的最新發展 作者：劉正江、吳兆麟 駕駛台資源管理訓練課程之發展 作者：陳彥宏、林彬、連健良
	馬尼拉修正案對高等航海教育的影響及我國履約準備 作者：鮑君忠、劉正江
10:40 – 11:00	休息時間

11:00 – 12:00	論文發表(引言人:黃余得處長)
	橫向壓力對船舶縱向極限強度之影響度分析 作者：黃建樺
	MARPOL 公約附則 II 履約對策及化學品事故應急措施研究 作者：費珊珊、張碩慧
	新一代船舶環境標準,滿足未來 IMO GHG 的綠色船舶規範 作者：楊忠民
12:00 – 13:20	午餐時間
13:20 – 14:20	論文發表(引言人:陳希敬教授)
	船舶檢查法源之探討 作者：黃余得
	船舶救生艇安全技術之研究 作者：張清嵐、田文國、張啟隱
	海事勞工公約對船員權利保障的影響 作者：李禎
14:20 – 14:40	休息時間
14:40 – 15:40	論文發表(引言人:廖宗教授)
	STCW/2010 修正案對駕駛台導航衝擊之探討 作者：許華智、廖宗、胡家聲
	營運船舶安全與支持 作者：蔡琰先
	從海事安全觀點論台灣海難事故探討與分析 作者：馬豐源
15:40 – 16:40	綜合討論(主持人:吳兆麟、朱于益、林沛樵、朱愷)
16:40 – 16:50	閉幕式

◎第三屆海峽兩岸海洋工程暨航海技術研討會

由高雄海洋科技大學海事學院主辦，本會積極參與協辦，第三屆海峽兩岸海洋工程暨航海技術研討會（OEMT 2011），該研討會定於 2011 年 10 月 24 日至 26 日，在高雄海洋科技大學海事學院舉行。OEMT2011 會議目標：在於促進海洋工程暨航海技術領域專家的交流，探討會議相關主題的最新研究成果和未來的發展前景。

會議主題：

1.海上智慧交通系統	2.船舶通信與導航
3.船舶操縱與避碰	4.通航環境與安全
5.海事監管	6.海上救助
7.交通運輸規劃與管理	8.船舶熱能與動力工程
9.現代輪機管理	10.船舶虛擬現實技術與仿真
11.船舶電力系統與自動控制	12.船舶製冷與空調技術
13.船舶先進能源應用技術	14.輪機工程中的節能與防污染
15.船舶修造	16.海事法規
17.其他相關主題	

◎會務報導

第六屆第五次理監事聯席會議 紀錄

- 一、時間：100年01月13日（星期四）下午6時
- 二、地點：台北國軍英雄館2樓薔薇廳（台北市長沙街1段20號）
- 三、主席：周和平 理事長
- 四、主席致詞：感謝一年來各位理監事的支持與合作，尤其徐副理事長出錢出力，協會會務運作才能順利推動，因本人擔任中國航海技術研究會理事長會務繁忙，未克分身，自即日起請辭本會理事長職務，謝謝大家。
- 五、會務報告：1. 99. 11. 敬賀本會周和平理事長當選中國航海技術研究會理事長。
2. 99. 12. 30 感謝徐國裕副理事長捐款 20,000 元。
3. 歡迎陳旺卿先生、吳健平先生加入本會為個人會員。
4. 99. 03. 田文國理事舉辦航運技術研習講座，結餘 2000 元捐款作本會會務經費。
5 本會海洋事業通訊 2010 秋季版已出刊，感謝各編輯委員賜稿與支持。

六、討論提案：

第一案

案由：本會研擬於 2011 年 6 月上旬，與中國航海技術研究會、財團法人中國驗船中心共同舉辦國際海事公約與船舶營運安全研討會，提請討論案。

說明：1. 舉辦時間：預定 2011 年 6 月上旬。

2. 舉辦地點：預定台北市

3. 研討主題：國際海事公約之制定與發展對船舶營運安全的影響。

4. 邀請對象：大連海事大學國際公約中心學者與中國船級社專家。

5. 主辦單位：中華海洋事業協會

中國航海技術研究會、

財團法人中國驗船中心

6. 協辦單位：邀請國內相關海事院校及海運公司社團共同參與。

7. 其他

決議：通過。

第二案

案由：本會為發揚海洋文化，增進海洋事業發展，凡贊同本會宗旨，願共同協力推廣海洋事業與教育及促進兩岸海事交流活動者，歡迎熱心社會人士及機關團體廠商，踴躍參加本會個人會員或團體會員，請討論案。

說明：企盼本會理監事每人爭取個人 1 人或團體 1 個入會。

決議：通過。

七、選舉 - 補選理事長

推選選務委員 - 發票：李蓬

唱票：鍾玉科

記票：陳希敬

監票：潘凌宇

1. 選舉 - 徐國裕 21 票 (當選)
2. 理事長交接 (監交人：潘凌宇 監事)
3. 新任理事長致詞

八、餐敘聯誼

◎海洋事業新聞集錦

基隆新增業務資訊整合採雙軌作業

2011.10.6 中華日報

基隆港務局「港棧資訊系統」新增「港區業務資訊整合」，採行雙軌作業自本月三日起至今年十二月卅一日止正式上線。

瑞興輪基隆萬里海難

2011.10.4 聯合報

船齡三十七年的巴拿馬籍砂石船瑞興輪屬於航行兩岸間的砂石船，昨日凌晨，疑因風浪過大在基隆、萬里海岸交界處觸礁後斷成兩截，二十一名船員中有十一人生還，四人死亡，尚有六人失蹤。船舶兩截相隔一百五十公尺，造成燃油外洩，污染大武崙海域。

巴拿馬籍油輪擱淺在曾文溪外

2011.8.30 綜合各報新聞

一艘六千噸空載的巴拿馬籍油輪“奮進三號”，廿七日從高雄港出航，廿九日卻失去動力，一路從布袋漂到安平再漂到七股，當晚十點半擱淺在曾文溪外海零點七哩處的尖仔尾沙灘上。

中國將建海水利用產業化基地

2011.09.19 資源網

在近日召開的第二屆全國海洋科學技術大會上，《國家“十二五”海洋科學和技術發展規劃綱要》（以下簡稱《綱要》）發佈。《綱要》提出今後5年將重點發展海洋服務保障技術和加強海洋生態保護研究。其中包括研發重點海域風暴潮、海嘯、海浪、海水等災害風險評估技術，海上溢油、海水入侵、海岸侵蝕等海洋災害預警報技術；研究突發性大型船舶溢油、油庫溢油、石油平臺溢油及化學品洩露和核事故等對海洋生態系統影響的監控，以及事故處置、修復及賠償評估技術。

蓬萊油田是否仍在漏油

2011.10.01 資源網

蓬萊 19-3 油田，位於山東半島北部的渤海中，距山東省龍口市僅 48 海裏，屬於特大型整裝油田。該油田由中海油和美國康菲石油公司的全資子公司康菲中國石油合作開發，作業方為康菲中國，是國內建成的最大海上油氣田。6 月份，該油田 B、C 平臺分別發生溢油事故。至今難見了局。此前，國家海洋局和康菲中國對事實的口徑即多有參差，對於是否封堵了溢油源更是看法各異。

日導入輻射測定儀檢查受災區漁獲

2011.9 對外漁業合作發展協會

日本水產廳於9月「秋漁」正式開始時，也將以此次震災受災區域為中心，在主要產地導入簡易型輻射性物質測定儀，藉此來對當日捕撈的漁獲即刻進行輻射性物質檢測。希望藉由徹底檢查，建構使消費者能夠安心食用的漁獲流通體制。

美國餐廳水產品消費量衰退

2011.9 對外漁業合作發展協會

一項最新的研究報告指出，美國人外食時點越多非油炸水產品，魚貝水產品的價格會越高，最後造成餐廳的水產品總消費量越見衰退。芝加哥專門從事市場研究的NPD集團認為，全美餐飲機構減少購買水產品對經濟及價格的衝擊並不亞於墨西哥灣原油外洩案。

政府全力打造養殖漁業優質環境 期以達成石斑魚產值倍增目標

100.8.29 漁業署

對媒體報導曹啟鴻縣長稱提升石斑魚養殖競爭力應建立永續生產環境等，農業委員會漁業署表示，97年迄今全國養殖環境改善及進排水工程經費，投入高達新台幣40億元，較前4年前大幅增加，其中核定補助屏東縣政府六億多經費辦理海水統籌供應系統及進排水等工程。

航海員執業資格、發證

明年改由交部辦理

2011.7.5 台灣新生報

考試院院會決議自明年（一〇一）年起，正式通過航海人員執業資格一、二等船副、管輪之取得及發證事宜，全部改由職業主管機關交通部統一辦理。

我漁業管理 獲國際肯定

2011.8.11 台灣海事安全與保安研究會

近年來，台灣配合國際漁業保育組織辦理減船、收購漁船、休漁及強化遠洋漁業執法等保育管理資源措施，在大西洋鮪類資源保育委員會（ICCAT）四十八國中，僅六國為漁業管理上軌道國家，台灣就名列其中。

中國稱日本核污已進入中國海域

2011.8.15 科技日報

西太平洋部分海域放射性元素超過海域300倍，國家海洋局網站日前公布的西太平洋海洋環境放射性監測初步結果引發各方關注。國家海洋局環保司8月12日在給科技日報記者採訪函作出的書面回復中表示，監測結果表明，受污公海海域遠超日方公布影響範圍，不排除核污染物進入到我國管轄海域的可能性。

