

陳沼銘

海洋事業，顧名思義，範圍浩瀚，凡有關航海技術，船舶機械，造船工程，港灣管理，俱有各方面專家學者在研究，不在話下。除此之外，因全球海域面積占全球面積之72%，臺灣四面環海，海岸線長達1,500公里，大小島嶼有八十多個，因此有以下課題值得研究：

- 海洋資源：海底油田；海底礦物資源開發；海水淡化；海浪、溫差與海風能量之開發，
- 海洋環境：防汙及油污監測法規及清除設施，維護沿岸景觀與加強安全設施，
- 海洋經濟：海洋觀光；沿岸、離島休閒區之開發；海洋漁業；沿海養殖；海產研究，
- 海洋建設：港灣疏浚，港面清汙，海浪防牆，
- 海上救難：全責單位之確立，救難設施之備便，救難船駐港，海陸空救難配合機制，
- 海洋研究：海洋地質；海流水質；海洋氣象；海洋生態；海洋法規，
- 領海公權：離島普查；沿岸地型變化；領海涉外問題，
- 特殊探勘船之研發：深海探勘船，深海特殊音響振動探勘儀器，

有關海洋事業之研究發展，不應只有紙上談兵，要先瞭解附近地理、歷史、政治、交通、外交、漁業、油礦、氣象等背景之外，應依各專案，到各現場與有關人士去瞭解、分析、研討，理出最有效方法來開發，方能得到學術上，社會上以及整個國家的利益。

上述工作之進行，需要有熱心的學者專家、機關團體和大家的支持才行。台灣海洋事業可能要仰賴指導之機關團體有：經濟部、交通部、外交部、農業署，漁業署、環保署、海巡署、消防署、氣象局、中國石油、水產試驗所及各有關鄉鎮市政府單位，亦包括航運公司與海事學術單位等等。海洋事業對有心

經營企業以及國家發展利益來說，是一種具有無限開發空間之特殊事業。臺灣四面環海，海洋事業之研究開發往往因初期投資較大，回收較慢，因此有賴政府機關及熱心團體配合專才，依其發展目標制訂計劃編列預算，按步實施考核督導，方可竟功。

臺灣是海島，南北長東西短，東高西低，較大河川都由東向西流，一到颱風雨季，大量泥沙淤積河口。河川沿岸，又因工廠林立，未處理之廢水或污水難免偷放，使西岸河海遭到污染，以致時常發生毒害水產事件，其臭氣也影響鄰近空氣及動植物，自應嚴格立法管理，督導取締，以維護臺灣沿海魚蝦貝類，海草，珊瑚之生長，保持環保生態與觀光事業之發展。此外，臺灣領海大小島嶼，待開發的資源很多，例如北方三島彭佳嶼、花瓶嶼、棉花嶼和基隆嶼、龜山島、蘭嶼、綠島、小琉球、澎湖諸島、東沙群島等等。這些島嶼可以由政府依其特色，積極規劃，並開放給民間作為觀光、賞鯨、釣魚、養殖，休閒等事業。如東砂島，貓島，草島等，據聞有整座的鳥糞，是一種天然的磷肥，值得探勘開發。除此之外，澎湖群島的無人島，可以考慮由政府規劃，設立優惠條件，出租給有能力人士去開發，讓他們成為無冕島主。

最近兩岸三通頻繁，已有時速45節之客貨快輪“海峽號”進出台中港，來回兩岸只需不到三個小時，今後應更頻繁，因此各港管理、出入境業務、報關檢疫、醫療急救、其他認證、防災監控以及汽車出入駕照等等問題急待解決，以應兩岸人士觀光、探親、商務或開會之便。

近來，大陸對海洋事業之開發非常努力，現有中國國家海洋局主導有關海洋事業之開發，其主要下屬有：北海分局；東海分局；南海分局及其他各沿海省市之海洋局分局，從事海洋事業開發研究，海上防汙、防災、救難、監測資訊、海水淡化、環保、漁業、養殖、人才招考培訓等等。2008年大陸國家海洋局發佈國家海洋事業發展規劃綱要。去年大陸國家海洋局在北京舉行共促海洋事業發展座談會。年尾廣西河池市國土資源局和國家海洋局規劃司、自治區政府、自治區發改會、交通運輸廳、科技廳、水產畜牧獸醫局以及北海、欽州、

防城港三市海洋局舉行廣西海洋事業發展方向的五年規劃綱要。同月國家海洋局，國家發改會在北京召開海洋事業發展規劃到2015年的專家評審會。12月江蘇省海洋事業發展規劃綱要正式出臺。

最近，大陸對海洋事業開發的重視與動作頻繁，例如：到2015年青島將建100所俱海洋特色之中小學。寧波市將大力發展高效養殖。福建將改造海上應急指揮系統。沿海各省市分設海洋環境監測站，國家海洋環境預報中心(風暴，潮汐，紅潮，海冰，地震)，加強海洋環境放射性監測並積極參與國際海底開發活動。

工欲善其事，必先利其器。目前，大陸大概有：六艘海洋調查船、十七艘遠洋調查船、七艘海洋研究船、一艘海洋地質調查船、三艘破冰船。另有情報收集艦、海洋測量船、綜合考察船、衛星追蹤船。以上所舉調查船隻，各隸屬單位在北洋艦隊、海軍情報部、國務院國土資源部國家海洋局、中國大洋礦產研發協會、中國科學院海洋研究所、國家海洋局東海分局、國家海洋局北海分局、青島海洋大學、中國海洋石油總公司、廣州海洋地質調查局及其他單位等等。今後，臺灣的海洋事業發展目標及方向，除了前述幾點之外，歸納起來還有以下可參考。

- 敦請政府重視臺灣海洋事業發展的急迫性，盡快成立跨部會的專責單位負責推動。
- 建立沿海污染源的監測、督導、資訊，立法管理，以斷其源。
- 定期施行港灣水深測量、疏浚、綠化。特別是臨港之河道。
- 經常在沿海港灣地區作水質監控。
- 建立沿海各地防汙、防災、救難、監測、預報中心。
- 聯合有關學者專家及海巡署進行離島的勘查，記錄，規劃，以作為將來開發建設之藍圖。
- 積極參與國際和大陸相關之海洋事業會議及活動。
- 加強海洋調查，研究，勘礦，測量船的建造與活動。

- 釣魚臺有關歷史、地理、涉外條約，文獻之整理，並由外交部、海巡署、漁業署、香港、大陸等單位來舉行研討會，再向日本提出交涉，以還歷史公道與現實價值。
- 積極開發東部深海海水淡化工程，開源臺灣淡水之不足。

以上淺見，希能拋磚引玉，聯合有志一同，在政府有關單位強力支援之下，共同為臺灣海洋事業有所貢獻。

編者按: 作者是本會常務理事，亦為資深船舶工程專家

### 人物專訪 沛華集團總裁-林光教授

本會徐理事長，吳秘書長及黃雅羚特派員於2月22日專訪沛華集團總裁林光教授。林教授以身為「海大人」為傲。他於1966年進入海洋大學航管系就讀，1970年畢業，以優秀成績赴國外深造，凱旋歸國後，返回母校任教到2009年退休。一路從助教、講師、副教授、教授、系所主任、海運學院院長到副校長，在校期間四十年。他表示，「由於對培育的母校與航管系感情深厚，義無反顧回系執教，願意以一己之力提出奉獻。」

曾任海洋大學副校長的林光教授為海運界知名重量級學者，具三十二年海大教學資歷。林教授為人海派，熱心公益，即使離開教書工作，仍然持續關心母校，默默貢獻，捐贈教學大樓嘉惠莘莘學子，教育部甚至頒發「教育文化專業獎章」予林教授，表彰他對航運專業教育的貢獻。他在海洋大學孕育我航業界無數菁英，海大人遍布於產官學界，他們堅守於各自崗位默默耕耘，且各自擁有一片天。

海洋大學航運管理學系第二系館「沛華大樓」(IvyWangHall)耗資七千萬，於2010年九月完工啟用，這棟設備新穎、硬體大幅升級的新系館正是由林光教授捐贈，打造優質學習殿堂，提供海大航管系在校生享受絕佳環境，遨遊於浩瀚知識大海裡。他說：「只要學校或是系上有需要，我都願意隨時奉獻，竭盡所能的回饋」，例如海大近期新建完成室內綜合體育館網球場，部分亦是由林

光贊助。

林教授每年還以個人名義創辦沛華沛榮集團慈善捐款，在兩岸各地多校設立獎學金項目。他表示，「這是身為社會一份子的使命感，期能善盡社會責任」，因此包括國內航管、交管、企管、國貿相關學系所，大連海事大學、上海海事大學、上海海洋大學等校，兩岸許多學子都因而受惠。林教授更在近兩年在全省認養一千名弱勢兒童，耗資四百萬，部分善心人士一起襄贊，使得這個義行更加有意義。

台灣知名的兩大航運社團中華海運研究協會與中華航運學會，林教授都各連任兩屆理事長，且在榮退後還應聘為榮譽理事長，獲此殊榮，乃實至名歸。台灣港務公司董事長蕭丁訓為林教授博士班高足，常謂「林光教授是航運界教父」，足為航運界晚輩效法。對於航港體制新發展，出身學界的他亦有新的期許，認為未來發展有五項課題：企業家精神、解除管制、自由化、私有化、全球化。

林教授解釋，港埠經營須導入企業家精神，提升整體效率是趨勢。解除管制部分，政府對於航運及港口之法規，應思考如何在顧及安全層面之同時，於經濟層面放鬆管制，強化彈性與效率。他提到安全管制須嚴格，因事關人命，但經濟應開放自由競爭。

自由化部分，由於過去台灣港口競爭力不足，是因自由化程度不足所致，基隆、台中、高雄、花蓮四港對外貿易港口可稱「國際港」，但非「自由港」。例如香港、新加坡港口具相當自由化程度。香港當地較少報關行，大部分以線上完成報關程序，費用相對低廉，菸酒等多項貨物進出享有免關稅優惠即為一例。反觀我國，林教授舉例，當貨物以併櫃方式進口，航商按照規定進行分別報關程序，根據報關預列稅則課稅，所增加的成本，通常轉嫁於貨主，進而使得我航商提供的服務缺乏競爭優勢。林教授進一步解釋，對外貿易進出口貨物作業繁複，應由跨部會分工管理，交通部專責「港務」部分，財政部所屬關稅

總局執掌「關務」，相互協調配合。

港埠私有化部分，他認為改制後之港務公司以公司化經營，將以更有效率，更好服務提供給使用港埠的航商及貿易商。此外，鬆綁許多法規限制，可對外投資創造利潤，但仍須面對投資失策可能造成港務公司盈虧的風險，惟當前規劃港務公司仍為國營，須列席立法院接受立委質詢，如何進一步導入民間企業經營之效率及彈性，包括私有化等方向，均待進一步深入討論。

對於港口國際排名的迷思，林教授指出，其意義僅代表貨櫃、貨物吞吐量數據統計而已，港務公司應著重在創造利潤。

關於全球化部分，他提及航運產業為全球性產業，港埠經營千萬不可「閉門造車」，宜效法各國港埠經營成功案例，以全球化觀點進行海運及港埠之經營管理策略探討。



右為林光教授, 左為本會理事長徐國裕博士  
**企業專訪**                      **台灣中油探採事業部海域處**

101年3月28日下午徐理事長率吳秘書長及李總編前往中油拜會海域處，與副處長李元偉先生及相關組長見面，對於中油公司在海洋事業發展上所作之努力，做了一番深入的溝通。今將內容報導於此，以期讓大家能有所了解中油這個領域對台灣所做之貢獻。根據李副處所述及中油資料顯示：

- 沿革：

台灣油礦探勘總處於民國92年成立探採事業部，對於台灣陸上及海域內之油氣進行探勘與開採。近年來更進一步與國外礦區及大陸合作探勘及專業工程上的合作。目前在國內海域部分高雄外海百餘公里之F構造平台開發計畫之修正已獲政院同意，正積極進行專案管理及各項招標文件準備工作。以期能在民國103年順利投產。此外對台南長恩、五里牌區域之油氣評估三維震測招標案亦在進行。國外的合作持續在7個國家18個礦區進行探勘。與大型油公司技術合作建立在深海海床之調查與探勘上。

最近由於國際油價上漲，油氣之開發是極具意義的，目前有的長康油氣田屬於淺水礦區 高雄外海100公里處開發 目前正在招標中 海床調查 國際合作 通霄海域 事前評估 淺灘開發風險高

兩岸的合作自民國92年始與中海石油公司深分公司共同簽署台潮石油合約，此合約所約定之位址在台灣本島西南海域約在高雄外海200公里處之台潮區，面積15,400平方公里，執行至今已鑽探陸豐35-1-1號井及大埔21-1-1號井，尚無商業油氣發現。

南海區域及釣魚台水域之探勘涉及國際敏感政治議題及各方主導權等問題，沒有進一步之發展。值得一提的是民國71年時中油在太平島附近水域建立中油一號井，其存在在某方面說其代表了主權之宣示。

- 技術

探勘技術涉及工業領域甚廣，包括地質、物理、石油化學及全方位含括深海的工程知識，亦有涉及到混層生產、海底攝影等之技術，中油聚集了許多瞭解這方面的人才，折衝協調各方，朝著發展海洋台灣的遠景進行。

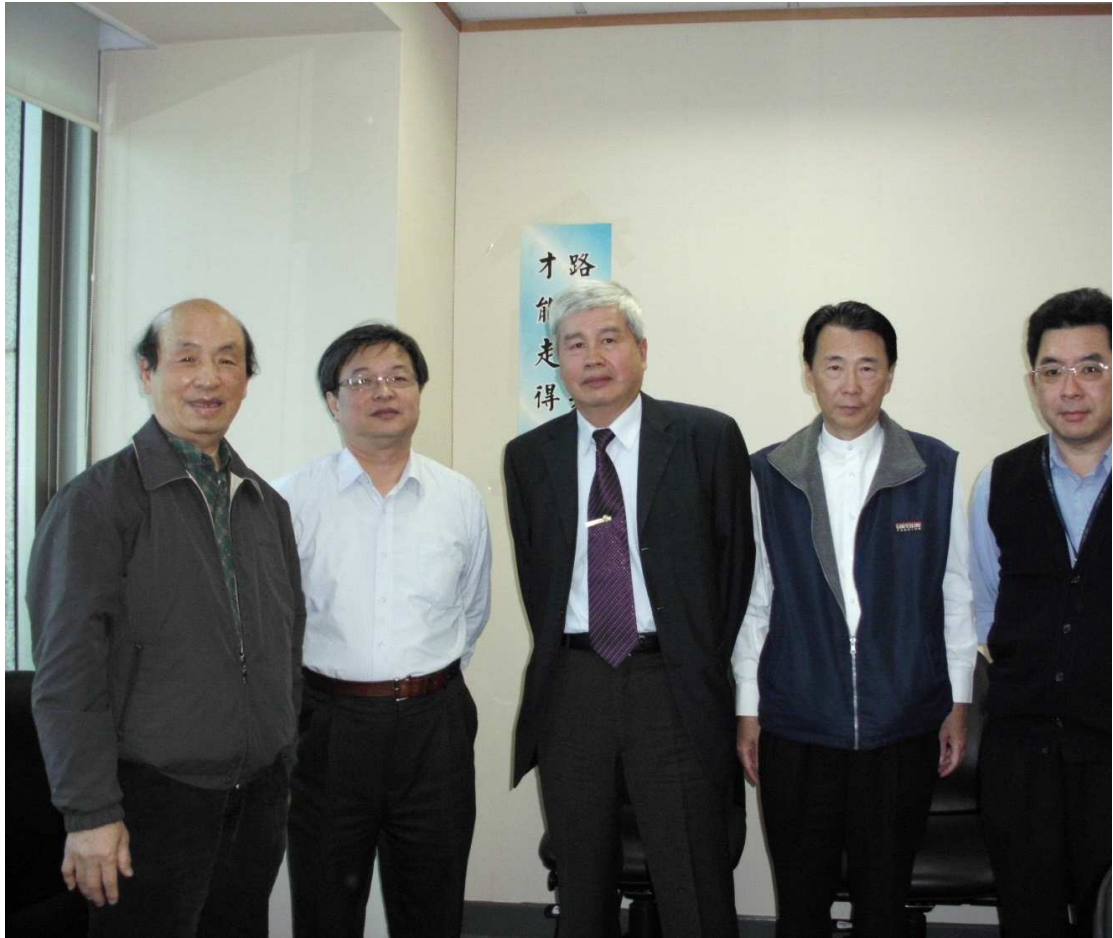
在海洋探勘領域中，海洋深度是一種挑戰，以前只能進行兩百公尺深的工作，目前已可對四千公尺的海床做開發。因此鑽探平台已脫離以往多錨固定，改採衛星定位方式。另外由於環保意識抬頭，防止污染的意識與設備也逐步更新，以維持台灣海峽的潔淨。

- 遠景：

當日本提出可燃冰的開發時，中油海探處也已經朝此規畫。天然氣水合物俗稱可燃冰的新能源，根據地質科學系教授楊燦堯指出，台灣西南外海有豐富的可燃冰蘊藏，可供我國能源使用五十至兩百五十年。由於蘊藏位置在深海區，目前由海研五號做探勘調查。深水區鑽探，尋求與國際大型油公司合作引進專業技術開發天然水合物俗稱可燃冰，具可靠消息指出台灣西南水域有二兆立方公尺之蘊藏量，至少可供台灣兩百年使用。由於可燃冰地處深海，以高壓低溫存在，在開發時涉及高度開發技術，及汙染和人命機具安全的議題。

另外，根據地調所資料，目前國際上發展的「深海二氧化碳封存技術」，就是從海底地層開採可燃冰後，再運用取出的空間關進二氧化碳，進一步減緩溫室效應。德國有高度意願和台灣合作研究，達成能源開採、封存二氧化碳的雙重目的。





由左至右分別為吳副秘書長，李元偉副處長，徐國裕理事長，李蓬總編，萬師偉代組長

#### 焦點話題

#### 海員安全…要用多少生命來換

田文國/台灣海洋大學商船系副教授/輪機長

徐元和/台灣海洋大學商船系助理教授/船長

\*轉載聯合報副刊 2012.03.20 \*

砂石船海翔八號昨日發生船難。綜觀台海附近每年海事意外頻傳，本意外可歸納如下重點：

- 一、輪機長未上船船舶不適航：海翔八號的輪機長未上船，船上的大管輪沒有輪機長資格，按規定海翔八號不符合「船員最低安全配額表」，依船舶法船舶不適航，根本不得開船，港口當局管制淪為口號。
- 二、船舶老舊台灣船員年齡偏高：海翔八號是一九八二年製造，船齡近卅年，

基本上已是風燭殘年之船。至於船員年齡，據報載照片顯示平均近六十歲，這情形是誰造成的？民國八十三年十二月船聯會與中華海員總工會簽國輪團體協約，包括甲級船員開放僱用外籍船副及管輪各一人及乙級船員比例二分之一。當時簽約的交通部長及海員工會理事長現可有何感觸？僱用外籍船副及管輪，其實就是將海員這棵老樹強制切斷樹根至今已十七年了，怎麼還會有葉及花？最近調查某國輪的八名高級船員的平均年齡為六十一點三歲，這結果主管機關、船東及海員工會不必負責嗎？我國船員還有國際競爭力嗎？

三、船東心態：套一句「別人的孩子死不完」，船舶出意外責任推給船員，高額保險金的補償對船東來說，一點損失也沒有。船東經營船公司很辛苦，對國家經濟貢獻應予尊敬；但是既要買舊船經營，就該知道高額的船體及機械維修費是必須支出項目，裝貨更應提高安全標準而不得超載，船員待遇更因砂石船風險高勢必要提高，船舶維修一定要給船員時間去作好；這些都必須透過政府嚴厲執法管制來貫徹，否則海難事件仍會不斷發生。

四、可憐的台灣船員及家屬：我國沙石船隊六年來在台灣附近發生事故，總計超過五十人死亡、十人以上失蹤。「工作賺錢誠可貴，生命價值卻更高，為了妻兒幸福故，保命安全最重要！」船舶沉沒，自有保險公司會賠給船東，而生命沒了，船公司卻只會依照保險公司的基本賠償給付給船員家屬。可憐的台灣船員啊！

五、團結海員全力抵制不肖船東：國內那些船東制度不良、經營管理鬆散，海運界大家心知肚明，尤其是沙石船，但為何依然存在數十年，成為我中華海員的頭號殺手？交通部主管機關、船聯會、船長公會及海員總工會應嚴密關切，海員更應自勵自強，共同抵制絕對不去這種沒良心船東，讓海翔八號意外事故成為敲響國內不肖船東的喪鐘，讓海員的明天充滿希望。

## 新聞集錦

台灣港務股份有限公司高雄港分公司今日掛牌 高雄港務局2012-4-2李豐旗

台灣港務股公司於昨四月一日下午正式掛牌成立，首任總經理由原高雄港務局黃國英副局長榮任。參加的貴賓有台灣港務公司蕭丁訓董事長、財政部高雄關稅局長林清和、衛生署疾病管制局長林立人分、高雄港務警察局長歐陽立青、高雄港引水人辦事處丁漢利主任、高雄市國際輪船公會趙國樑理事長、高雄市船務代理公會吳天明理事長等8人。

臺灣港務高雄分公司為因應貨櫃船舶大型化趨勢，解決港區貨櫃碼頭不足，乃積極推動洲際貨櫃中心第一期工程計畫，該計畫於93年實施，計畫範圍內陸域土地經

內政部審議核定已於96年12月13日公告變更都市計畫為港埠用地，填築用地另於98年提案申請擴大高雄市主要計畫，納編高雄市都市計畫範圍，該申請案業經內政部都市計畫委員會101年3第776次會議審議通過。

洲際貨櫃中心第一期工程計畫全部完成後，將可提供12,500TEU級貨櫃輪靠泊，預期可增加高雄港每年300萬TEU貨櫃裝卸能量，使高雄港發展為亞洲最具競爭力之貨櫃港。貨櫃中心基地採民間投資方式辦理開發，興建時程至103年止，計畫投資181.25億元。

## 漁船用油維持補貼14%，並免徵貨物稅及營業稅 漁業署2012-3-26蔡日耀

針對報載漁民反應促提高油價補貼，行政院農委會漁業署提出說明，有關國內油價上漲係屬全面性，非僅漁業動力用油調漲，惟考量油價為漁業經營之重要因素，政府除仍秉持照顧漁民之立場，對於漁業貼動力用油按「漁業法」規定，給予免徵貨物稅及營業稅5%外，並自97年5月28日起取消定額補貼，依中油公司漁業動力用油公告牌價補貼14%，浮動計算漁業動力用油補貼金額。

按中油公司101年3月26日牌價，購買甲種漁船油（柴油）每公秉可享免徵貨物稅新臺幣3,990元、營業稅1,339元及14%優惠補貼3,191元，補貼金額合計8,520元，比例已達30.3%。爰政府持續

實施漁船用油優惠油價政策，從未中斷。

漁業署進一步說明，為擴及照顧使用汽油之漁船筏，對於以往未實施補貼的漁船筏用汽油，自98年起納為漁船用油優惠補品項，讓所有漁船筏主，都能享有優惠用油補貼。漁船用汽油補貼實施以來，98年度及99年度，受惠船數10,075艘次，補貼金額達1.6億元。

漁業署強調，我國91年成為WTO會員國，漁船用柴油補貼屬直接生產性補貼，將受「補貼暨平衡措施協定」（ASCM）之規範，在WTO規範未達共識前，將持續維持依油價浮動補貼14%。

## 海洋保護區面積佔領海面積46%，將持續推動管理與執法 漁業署2012-3-26蔡日耀

農委會漁業署表示，目前我國海洋保護區，主要依漁業法及國家公園法等相關法規劃設，經估算海洋保護區面積約 30,035 平方公里，佔領海面積 65,076 平方公里之 46.15%，將由海洋保護區主管機關與執法機關，持續加強管理與執法。

漁業署表示，日前有環保團體指出，2003 年世界自然保育聯盟（IUCN）籲請各國應在 2012 年前將 12% 領海劃入保護區，並指稱我國海洋保護區僅有 6% 一節，係雙方對海洋保護區定義之認知不同所致。

按世界自然保育聯盟（IUCN）將保護區依設立目的分為：第 I 類「嚴格的自然保留區或荒野地」、第 II 類「國家公園」、第

III 類「自然紀念區」、第 IV 類「棲地 / 物種管理區」、第 V 類「地景 / 海景保護區」及第 VI 類「資源管理保護區」等六類，目前世界各國對保護區面積之計算，係將各設立目的之保護區納入計算標準。

目前我國對海洋保護區之定義為「平均高潮線往海洋延伸一定範圍內，具有特殊景觀、重要文化資產或永續利用之生態資源等，需由法律或有效方式進行保護管理之區域」，涵括景觀與文化資產之保護與保存，及生態資源之永續利用等面向。漁業署最後表示，國內海洋保護區未來工作重點，將著重在管理與執法，以確保相關生態資源之永續利用，及特殊景觀與重要文化資產之保護與保存。

救難直升機墜海 今日新聞網 2012-3-28

在3月26日晚間21:25分時，一台編號7017的救難直升機在蘭嶼東南方70海哩處疑似墜海。嘉義空軍基地指出，救難直升機在飛往目標區時，就出現了失聯的現象，直到晚間10時，還正在聯繫中，最後則是確定在晚間九點二十分左右，救難直升機消失於雷達上，才確定墜海。墜海原因目前尚不清楚。

這架來自嘉義空軍基地的救難直升機，據空軍司令部表示，在晚間7:40分左右，接

獲到一台籍漁船上的印尼船員有心臟不適需要立刻就醫的需求，因此便派遣直升機執行任務。

已知機上共有6名人員，包括正駕駛陸正少校、副駕駛洪釋豪上尉、1名陳秉鴻中尉警官、1名蔡國輝士官長機工長、2名陳俊宏及蔡宜哲士官長救護士，其中已有蔡宜哲救護士已經被救起，其餘五名人員均下落不明。

### 波斯灣生態遭破壞 星島日報2012-03-24

皇家馬德里球會宣布在阿聯酋拉斯阿爾新聞網站Green Prophet批評這些人工島會進一步破壞波斯灣的生態系統。阿聯酋另一成員國杜拜近年來大興土木，包括興建人工島嶼，並在島上設置住宅和商業大樓。填海方式打造的「世界島」(The World)被視為殺傷力最大的工程之一，大量淤泥倒進海中，掩沒海洋生物賴以為生的珊瑚礁、海草和巨藻，並令海水變得混濁。

波斯灣區的珊瑚礁在過去50年不斷減

卡麥興建大型人工島主題公園，中東環保少，特別在阿聯酋。而且問題愈來愈迫切，波斯灣區自2001年起已失去七成珊瑚礁，而且餘下的珊瑚礁也受到威脅或出現退化。以杜拜興建傑貝勒阿里棕櫚島為例，面積達8平方公里的天然珊瑚礁被破壞。雖然不少地產發展商利用人工珊瑚礁改善問題，但環境學家憂慮設置人工海床，可能無法吸引原產的海洋生物之餘，反而會出現外來生物鵲巢鳩佔的情況，造成進一步的破壞。

### 加強抗中國 美計劃增陸戰隊據點 中央社2012-3-21

日本「讀賣新聞」報導，美日政府正協商調整駐日美軍重編計畫，美國考慮到中國大陸海洋活動增多，計劃將美軍陸戰隊空地特遣部隊的據點由目前的沖繩（琉球）1處增為3處。

報導指出，美國政府考慮部署陸戰隊空地特遣部隊（MAGTF）的方針是，駐沖繩陸戰隊以最大規模的MAGTF的第3陸戰隊遠征部隊為主，人數約2萬人。

根據2006年美日兩國所達成的協議，遠征部隊的司令部、後勤支援部隊的主要人員共8千人將遷移到關島，戰鬥部隊為主的1萬人留在沖繩。美國政府的想法是，由沖繩負責東北亞、關島則負責西太平洋、澳洲達爾文是負責南海及印度洋。

### 釣魚島之爭升級 鉅亨網新聞中心 2012-03-21 張喜威

繼中國國家海洋局公布釣魚島及離島的標準命名之后，中國海監船定期維權巡航編隊16日開始了釣魚島的“維權之旅”。這是對日本“圈海運動”的有力回擊，也是中國

在西太平洋地區，中國打出阻止美軍航空母艦接近的戰略，因此加強航母的建造或研發對艦彈道飛彈等是其重點。美國今年公布的統合作戰構想就指出有必要加強實力，同時分散基地，讓敵方難以鎖定目標。

美軍MAGTF的部署就是要將此構想加以具體化。美方對日方表示，分散部署亦可應付大規模天然災害。美國政府也計畫在菲律賓加強陸戰隊訓練、在新加坡部署最尖端的戰艦等。報導指出，日本政府肯定美國的方針，認為這樣可提升西太平洋地區整體的遏止力。MAGTF是美國陸戰隊基本的組織單位。由司令部、地面作戰部隊、空中作戰部隊、後勤部隊這4大要素組成。

加強海洋維權的具體體現。針對中國的“轉守為攻”，日本方面不僅坐立不安的視中國的正常巡航為“入侵”，甚至還危言聳聽，稱中國是在為“武力占領釣魚島做準備。

據了解，中國海監船組成的中國海監定期巡航編隊16日抵達釣魚島及其附屬島嶼附近海域巡航。兩艘中國海監船釣魚島附近海域正常巡航時與日本海保廳“PL62”巡邏船“狹路相逢”。中方編隊立即向日本海上保安廳的“PL62”巡邏船喊話，表明身份、詢問動態并申明立場。日船對我方詢問不予回答，對我海監編隊尾隨跟蹤。

日本《朝日新聞》報導，“中國海監50”駛入了“日本領海”內長達25分鐘。 “中國海監50”的電光屏上“我們正在該海域巡航，釣魚島及其周邊附屬島嶼是中國領土”的字樣。顯示內容以中、英、日三種語言出現，中國船只使用日語宣示主權是“極為罕見的”。

實際上，與前幾次進入釣魚島海域巡航的隸屬中國農業部的漁政船不同，這次來巡航的是中國國家海洋局的海監船，這意味著中國巡航船隻的級別有了提升。“下次會不會來軍艦？”日本富士電視臺不無憂慮地驚呼道。日本航空自衛隊西南航空混成團司令佐藤守甚至聳人聽聞地分析說，中國是在為“武力占領釣魚島做準備”。

有專家分析認為，日本反應強烈的一個原因是，海監船舶代表國家海洋部門執法，更能體現國家意志。中國派最先進的海監船巡航釣魚島，說明中國已加大在東海維權的力度。

**海翔8號散裝國輪基隆外海沈沒** 台灣新生報航運版2012-3-20黃雅羚



翔榮海運所屬國輪「海翔八號」於3月19日在基隆港口東北方約6海浬處沉沒。據基隆港船管中心提供雷達螢幕消失之位置為：25-10.2N 121-49.54E，該船確定七人生還，六名船員死亡，二名失蹤，船長董榮根。

基隆港航管中心表示，該輪原訂裝載廢土約四千七百噸，由該港出發前往花蓮，因船身傾斜恐有沈船危險，向航管中心申請緊急進港，惟在五時二十分透過航行該

水域之「亞泥三號輪」證實該輪已在距離基隆港港口東北方約六海浬處沉沒。

基隆港務分公司隨即通知海巡署海洋巡防總局勤指中心，立即派遣直升機一架及三艘巡防艇前往搜救。「海翔八號」，船籍港為高雄，船舶總噸位2,998噸。該船上十五位船員中，有九人為台灣籍，六位是印尼籍員工。該輪輪機長雖在報關船員名單中的十六人，但實際竟未上船，上船者只有十五位船員。

#### **DNV將VLOC裂縫歸咎於結構性「弱點」** 中國驗船中心2012-3-15

挪威船級協會(DNV)表示，個別貨艙快速裝載的船級符號與2010年造超大型礦砂船

(VLOC)Vale Beijing於去年12月巴西裝貨時的船殼受損沒有關係。相反地，DNV將原

因歸咎於初始設計之錯誤，致使局部區域強度不足。

Trade Wind揭露，DNV船級符號Easy Loading 2(EL-2)所允許的一次裝載加諸於船殼之應力是調查造成壓載艙區域產生裂縫之原因的重要關鍵。EL-2允許每個貨艙一次裝滿，不同於較常見的漸進式過程—每個貨艙分段式裝載，以減少船殼承受之應力。儘管當時沒有作出評論，DNV聲明，他們經過計算之後已證明EL-2完全清白。DNV補充說明，壓載艙大肋骨的挫曲強度有問題，裂縫與當時進行中的裝貨過程沒有關係。DNV在聲明稿中提到：「此次事件並非由任何整體強度議題或一次裝載及其裝載

速率所致。因此，EL-2船級符號所涵蓋之特性都不是事故的肇因。此外，Vale Beijing事件與一般VLOC的結構問題也無關聯。DNV的計算顯示，損傷原因推測與後壓載水艙中大肋骨某些區域之局部挫曲強度有關。此結論由卸貨後與進塢時的後續檢驗綜合而得。」

DNV海洋主管Tor Svensen表示設計階段有瑕疵，但造船廠及驗船師卻沒有指出錯誤。他補充，錯誤出現在負荷最重的一個局部弱點上，但這個局部弱點並沒有損及船舶的結構完整性，Vale Beijing及其他有DNV船級之同系列船舶都要修正此錯誤，並樂見系列中其餘的船舶續用一次裝載。

去年中國海洋生產總值占大陸GDP近一成 中央日報網2012-03-09陳恆光

中共海洋局3月9日在北京發佈了《2011年大陸海洋經濟統計公報》。《公報》顯示，2011年大陸海洋生產總值45,570億元人民幣，比上年增長10.4%；海洋生產總值占國內生產總值的9.7%。

根據大陸媒體中新社報導指出，資料同時顯示，海洋產業增加值26,508億元，海洋相關產業增加值19,062億元；海洋第一產業增加值2,327億元，第二產業增加值21,835億元，第三產業增加值21,408億元。海洋產業增加值占海洋生產總值的比重分

別為5.1%、47.9%、47.0%。據測算，2011年大陸涉海就業人員3,420萬人，比去年增加70萬人。

作為“十二五”的開局年，大陸主要海洋產業總體保持增長。隨著多個沿海風電場相繼竣工投產，海洋電力增幅較大；海洋生物醫藥、海水利用等新興產業發展態勢良好，均比上年有較快增長；海洋船舶工業繼續平穩發展，各項經濟指標持續增長。《公報》中各項統計資料均未包括香港、澳門特別行政區和臺灣。

#### 美律所發起集體訴訟 圍獵中海油 新華網轉載國際金融報2012-3-8

3月7日，至美股收盤，紐交所上市的中海油連續第三個交易日下跌。在分析師看來，除了大盤相對弱勢外，可能也與美國

律師事務所Faruqi & Faruqi(F&F)對中海油發起的高調訴訟有一定關聯。

過去9個多月的渤海灣蓬萊油田溢油事件再次掀起波瀾—F&F發布公告稱，在紐約證券交易所上市的中國海洋石油股份有限公司(代碼CEO)在溢油事件中違反了美國聯邦證券法關於信息披露的條款。

F&F同時在官網徵集2010年1月27日至9月16日期間購買中海油股票的投資者，以發起對中海油的集體訴訟。“姑且不論誰對誰錯，F&F是何目的，都在提醒中國上市公司，尤其是赴美上市的企業要摒棄陋習，盡量做到最規範經營，如完善信息披露、

健全上市公司機制等。”業界知名律師嚴義明對《國際金融報》記者如是表示。

按照F&F的說法，中海油蓬萊油田在2011年6月相繼發生兩起溢油事件，但直到去年7月5日，中海油才通過中國國家海洋局對外界披露相關信息。中海油此後仍刻意淡化和低估漏油事件的影響及可能對公司運營造成的損害程度。F&F稱，中海油股價正是受到了溢油事件的影響，才在2011年9月連續大跌。

#### 聯合國研究報告：過度捕撈和污染導致全球32%的漁業資源枯竭 中國水產養殖網

201-2-20

聯合國環境計畫署(UNEP)發佈的一份報告指出，多年來的過度捕撈和沿海地區管理不當，尤其是農業濫用化學肥料造成的污染，刺激藻類大量生長，全球產生了500個缺氧水域，威脅魚群的生存。報告稱，

多種負面影響已導致全球32%的漁業資源枯竭，直接影響依靠漁業生存人口達5.4億人。然而，如果這些資源可以恢復，全球漁業每年將可增加500億美元經濟收入。

#### 四維航遇海盜 震驚航運界 中新網2012-2-20

據台灣《經濟日報》報道，台灣散裝航商四維航旗下一艘散貨船“Fourseas”，驚傳上周二在西非尼日利亞拉各斯(Lagos)港附近遭到海盜攻擊，船長、輪機長遇害身亡，創下台灣航商首次遇到海盜攻擊事件，震驚台灣航運界。

報導稱，四維航證實，該艘船舶在進港的時候，遭到攻擊，且有人員傷亡，但目前這起事件對公司營運沒有影響，至於細節及後續處理相關事宜，公司還在持續進行中，不便多做說明。四維航是台灣重量

級的散裝航商，船隻包括巴拿馬極限、輕便型、多功能、木材專用型等，船隊數超過40艘。

報導指出，該艘散裝船登記巴拿馬籍，載重噸2.97萬公噸，被攻擊完後，一艘法國的軍艦前往協助，將船舶拉回到Lagos港，除了船長、輪機長傷重不治外，也有多位船員受到輕重傷。業界說，東、西非有幾個固定海域有海盜問題，去年已成航運界重要議題。

**311災後海洋復育 以杉樹回收重油 用氣泡培育牡蠣** 台灣環境資訊協會2012-2-14林菁香

日本岩手縣大船渡市為了讓海嘯重創的海域重生，不斷嘗試以2種方法復育海域：其一是利用杉樹皮處理流出的重油，另一則是利用輸送氣泡至海中以促進養殖牡蠣。雖然這只是研究開發過程中的實驗，卻是推動災區復興的一大步。

朝日新聞報導，該市大船渡町中港的工業區一角，堆積著杉樹皮發酵後製成的土壤改良材「樹皮堆肥」。其中還包含去年9月放進的一塊杉樹皮製成的吸收墊，專門用來吸取因海嘯而流入海裡的重油，現在墊子已被分解變形。該市附近的海域在海嘯過後，由船上和燃料箱等處漏出的重油佈滿海面，瓦礫堆上也沾滿油污。大分縣產業科學技術中心於十幾年前開始便不斷研究開發杉樹皮製成的吸油墊。杉樹裡含有的木質素具有疏水性及吸取油脂的功能。

該中心亦有研究使用樹皮堆肥以分解油脂的技術，其機制是摻入家畜的糞便進行發酵作用並產生熱，在此過程可促進分解

油脂的微生物生長。只要將吸油墊放入此發酵反應器中，約2百天後油污便會消失。至於杉樹以外的木材，也能以相同方法處理油污，目前已有7個道縣嘗試這種做法，並朝著實廠化的方向努力。一般而言，油污都以焚化處理，中心主任研究員小谷公人表示：「藉由這個方法，油污處理過程中二氧化碳的排出量可減少到焚化處理時的1/3。」

報導中也介紹利用微細的氣泡來促進牡蠣生育的方法。山口縣德山工業高專教授大成博文開發出一種名為「微型氣泡機」的裝置，將該裝置放入到水深約8米左右的海底後，直徑0.02mm的氣泡如同白色面紗般會不斷噴出。該市赤崎町更在養殖筏架邊安裝104台的氣泡機裝置。每分鐘約噴出104公升的氣泡，藉此讓氧氣和氮氣溶入海水內。大成博文表示，海水淨化後，牡蠣和扇貝的代謝會提高，成長也會改善。養殖期間因此縮短，生產量也會增加。

**永續鯖魚資源 國際合作共同努力** 漁業署101-2-29蔡日耀

針對近來有學者及漁民反映近年來鯖魚已有過漁情形，行政院農委會目前已採總船數限制及在我經濟海域內劃定禁漁區，該會後續將邀集產官學界共同開會研商調整管理作為，並透過國際合作以共同維護鯖鱒資源之永續利用。

農委會指出，鯖鱒資源廣泛分布於北方三島附近海域，為我國沿近海重要漁業之

一，主要由圍網漁船及扒網漁船捕撈，為維護鯖鱒資源，該會在核發大型圍網漁船之漁業執照時，已禁止大型圍網漁船在距岸12浬內作業並限制漁船作業艘數。

農委會最後表示，目前部分縣市政府對於燈火漁業禁漁區之範圍仍有不同意見，該會將邀集產官學研商調整管理作為。

## 中華海洋事業協會 會務工作報告

### 一、感謝熱心海洋事業公益捐款人—

100年度—田文國先生10,000元（01/13）、徐國裕先生100,000元（03/10）  
張永安先生10,000元（03/22）、吳厚達先生10,000元（03/23）、  
黃玉輝先生20,000元（03/30）、許立華先生10,000元（04/07）、  
連經一先生10,000元（07/05）、徐國裕先生20,000元（06/10）、  
徐國裕先生30,000元（10/28）。張寶安先生10,000元（12/02）、  
田文國秘書長10,000元（12/02）。

### 二、歡迎社會賢達參加海洋事業行列

#### • 個人會員—新會員

100年度—王國傑先生、呂天寶先生、李庭嘉先生、陳森緯先生、郝逸安先生、

吳厚達先生、陳志哲先生、詹德銘先生、陳彥仲先生、許立華先生、連經一先生、馬潮先生。

101年度—高聖龍先生、陸重光先生、柳麗玲小姐、吳偉國先生、馮及安先生、

連佳民先生、楊建華先生、許紘銘先生、李大民先生、陳君宇先

生、朱皓麟先生。

- 團體會員—新會員  
100年度—高雄港引水人辦事處、交通部高雄港務局  
101年度—沛華實業股份有限公司

### 三、海洋會務

- 100.1.13本會周和平理事長當選中國航海技術研究會理事長，因會務繁忙未克分身，請辭理事長乙職，經改選，常務理事徐國裕高票當選理事長。
- 100.1.13本會理事長徐國裕繼續敦聘田文國教授為本會秘書長。
- 101.1.7下午1時，本會在海洋大學商船學系召開『2012年商船學系航海技術研討會』，論文資料包括航海、輪機、航運業務及船員訓練等15篇專題論文。
- 本會為LRIT案鍾玉科理事率同高聖龍老師, 陸重光先生分別於1月10日及2月15日拜會基隆港務局及中國驗船中心。
- 兩岸交流
  - 99年4月12-17日本會與高雄海洋科技大學，共同舉辦2010海峽兩岸『海洋科技暨港埠物流發展』論壇，邀請大連海事大學吳兆麟教授、張慧碩教授、張爽研究員、上海海事大學金永興副校長、尚英杰副院長、浙江海洋學院俞存根院長、池弘福教授、廈門集美大學尹自斌副院長、邵哲平副院長、陳永芳院長等海洋專家學者來台參加論壇。承海運社團公司、學校及個人支持與協助，熱情接待，研討會圓滿順利如期完成，特此致十二萬分之謝意。
  - 100.6.9-13本會與中國航海技術研究會/中國驗船中心假長榮海事博物館國際會議中心，共同舉辦2011海峽兩岸『國際海事公約暨船舶營運安全』研討會，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級社—朱愷、



蔡琰先、楊忠民、陳道玉、王剛等五位專家，與台灣地區海運學界共同研討並發表研究論文27篇，增進兩岸海事科技與管理上的學術交流，亦為海運界及海事教育方面提供正確務實方向。

- 100.10.24-26由高雄海洋科技大學海事學院主辦，本會參與協辦，第三屆海峽兩岸海洋工程暨航海技術研討會在高雄海洋科技大學海事學院舉，會議主題在於促進海洋工程及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。本會徐理事長特於台北市悅上海餐廳舉行歡送晚宴。

#### 五、發行海洋事業通訊

- 為報導本會會務活動及工作成果暨加強兩岸海運經貿發展及推展海洋文化資源生態教育，籌辦『海洋事業通訊』期刊，每半年發行一期，贈閱本會全體會員、海運相關學校機構、公司社團等，歡迎各界踴躍投稿。本通訊2011年3月創刊，第3期秋季版已於100年10月出刊，感謝各編輯委員賜稿與支持，尤其是主編李蓬理事勞心勞力為刊務義務奉獻精神令人感佩。
- 100.6.13本會徐理事長陪同大連海事大學前校長吳兆麟教授，在台北市福華飯店貴賓室接受本會海洋事業通訊特派員黃雅鈴（台灣新生報記者）專訪，勉兩岸學子航運業發展可期，當以投入航海志業為榮。
- 100.10.06本會呂正琴理事陪同徐理事長、本會特派員黃雅鈴，前往高雄市旗津地區－中信集團專訪韓碧祥總裁，細述赤手空拳以半世紀創建集團霸業締造南台灣造船民營王國的心路歷程。
- 101.02.22上午10時，吳副秘書長陪同徐理事長、海洋事業通訊特派員黃雅鈴小姐，前往沛華集團專訪創辦人林光教授。
- 101.03.28下午2時徐理事長率同李蓬總編、吳副秘書長前往中油公司探採事業部海域處拜會，瞭解我國海域石油探採近況與前景，承李

元偉副處長及相關業務組長熱情接待。

#### 六、召開會議

100.1.13 召開第6屆第5次理監事聯席會議。

100.12.2 召開第6屆第3次會員大會。

101.3.16 召開第6屆第6次理監事聯席會議。

## 中華海洋事業協會

### 第六屆第六次理監事聯席會議 紀錄

一、時 間：101年03月16日（星期五）下午5時

二、地 點：中華民國船長公會7樓會議室（台北市南京東路4段75號）

三、主 席：徐國裕 理事長            紀錄：吳木章

四、出席人員：徐國裕、鍾玉科、李芳崙、呂正琴、胡延章、李 蓬、顧其新、陳希敬、陳正文、陳沼銘、廖 宗、葉放宏、杜少陵、李興楨。

● 列席人員：秘書處 — 田文國、吳木章  
                  專案人員 — 黃余得、高聖龍、陸重光

● 主席致詞：略

七、會務報告：

- 100.12.02會務捐款—感謝張寶安監事10,000元、田文國秘書長10,000元。
- 101.01.07下午1時，本會在海洋大學商船學系召開『2012年商船學系

航海技術研討會』，論文資料包括航海、輪機、航運業務及船員訓練等15篇專題論文。

- 101.02.22上午10時，吳副秘書長陪同徐理事長、海洋事業通訊特派員黃雅羚小姐，前往沛華集團專訪創辦人林光教授。
- 本會目前會員人數—個人會員71位、團體會員14位。
- 為配合第七屆第一次會員大會暨理監事改選事宜，辦理會員基本資料校正工作。

八、請鍾玉科理事報告：本會擬向交通部申請委託管理「中華民國船舶遠距識別與追蹤系統LRIT數據中心DC」案，辦理進展事宜。

九、討論提案：

#### 第一案

案由：高聖龍先生等11人申請加入本會為個人會員，請追認案。

說明：新會員名單如下：高聖龍先生、陸重光先生、柳麗玲小姐、吳偉國先生、馮及安先生、連佳民先生、楊建華先生、許紘銘先生、李大民先生、陳君宇先生、朱皓麟先生。

決議：通過。

#### 第二案

案由：沛華實業股份有限公司，申請加入本會為團體會員，請同意案。

說明：如附件

決議：通過。

#### 第三案

案由：召開本會第七屆第一次會員大會暨選舉理監事事宜，請討論案。

說明：

- 會議時間：預定101年6月15日（星期五）下午3時

- 會議地點：暫定台北國軍英雄館（台北市長沙街1段20號）
- 參加人員：本會全體會員（包括個人會員及團體會員）
- 主持人：徐國裕理事長

決議：通過。

#### 第四案

案由：本會擬與高雄海洋科技大學共同舉辦2012年兩岸『通信導航與海洋科技』研討會，提請討論案。

說明：

- 舉辦時間：預定2012年9月20-26日（7天6夜）。
- 舉辦地點：預定在國立高雄海洋科技大學旗津校區。
- 邀請對象：大陸地區－大連海事大學、上海海事大學、廣東海洋大學、廈門集美大學、浙江國際海運技術學院、天津海事局等相關領域專家學者。（8-10位）。台灣地區－海運界產官學、學者專家及海運界相關機構及專業人士。
- 研討主題：
  - 通信導航－
    - AIS/GPS發展與應用
    - 與船舶交通工程
    - 其他相關領域
  - 海洋科技－
    - 船舶科技
    - 海洋探測開發
    - 港埠規劃建設
    - 國際公約相關規範
    - 其他相關領域
- 主辦單位：中華海洋事業協會 國立高雄海洋科技大學
- 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。

決議：通過。

十、臨時動議

"高海科大航技系今年暑假開始招收碩士班,廖宗理事提議敬請廣為支持"

十一、會後餐敘

## 2012年兩岸『通信導航暨海洋科技』研討會 論文徵稿

主辦單位：中華海洋事業協會 高雄海洋科技大學

時 間：2012年09月21日（星期五）

地 點：高雄海洋科技大學（高雄市旗津區中洲三路482號）

一、徵稿主題：

- 通信導航：1) AIS/GPS發展與應用 2) VTS與船舶交通工程 3) 其它相關領域
- 海洋科技：1) 船舶科技 2) 海洋探測開發 3) 港埠規劃建設  
4) 國際公約相關規範 5) 其它相關領域

徵稿內容係以發表之原著為主，已在其他期刊刊等者，雖使用語文不同、題目更改、或內文經改寫，均不接受投稿。已於國內外會議發表之論文，不論有無收錄於其會議資料中，除經大幅修改者外，均請作者提附該會議主辦者之同意書，並於論文中加註說明。論文如屬接受公私機關團體委託研究出版之報告書之全文或一部份或經重新編稿者，作者應提附該委託單位之同意書，並於文中加註說明。

二、稿件格式：

1. 文字稿件以中文或英文橫式撰寫。
2. 題目、作者：題目（14號新細明體）宜簡明，中文之下另加英文標題，

作者姓名列於題目之下方置中（10號新細明體），服務單位及職稱列於第一頁左下方。

3. 內容：來稿請勿超過二萬字（不論中、英文，連同圖表以15個印刷頁為原則），包括中英文摘要（不超過300字）、中英文關鍵詞、緒言、結論、參考文獻。符號說明：如文中使用符號者，請附符號說明，按英文字母及希臘字母順序排列。
4. 數學式：所有公式及方程式均須打字，其後標明式號於圓括弧內。為清晰起見，每一式之上下須多空一列。
5. 圖表說明：圖表必須附有阿拉伯數字編號及標題或簡短說明，應置放靠近本文所提之位置。照片請用光面紙（背面記以圖號）貼於稿紙上。
6. 打字：來稿經審查被採用者，請以Microsoft Word打字輸出，並附文稿磁片。
7. 內文：內文以新細明體11點橫式打印於21x30公分之A4紙上，每頁上留2.5公分、下留2公分、左右各留3.17公分，頁碼請以鉛筆編於右下方，俾統一編輯。
8. 參考文獻：所有參考文獻需按其在文中出現之先後，予以標示號碼，並依序完整列於文末，期刊、書籍（英文請以斜體表示）需列全名。

三、凡刊載之文章，作者不得再轉投其他刊物登載，其他刊物如需轉載，應同時徵得作者及本會同意；作者應授權本會，本會擁有無限次重製權及結集出版專刊之權利。

四、投稿日期：自即日起至2012年07月31日截止。（6月30日前，請提交論文  
題目和摘要）

賜稿－請將電子檔寄：[jiangwu@mail.nkmu.edu.tw](mailto:jiangwu@mail.nkmu.edu.tw)

高雄海洋科技大學 吳佳璋院長

手機：0911-721-021 電話：07-810-0888 # 5230

[500828@gmail.com](mailto:500828@gmail.com)

中華海洋事業協會 田文國秘書長

手機：0933-143-016 電話：02-2462-2192 # 3014

五、聯絡處：中華海洋事業協會

會址：116台北市文山區和興路28巷5號6樓之4

聯絡人：吳木章 副秘書長

電話：0928-217-883 FAX：02-2236-4316

E-mail：[ocean198410@gmail.com](mailto:ocean198410@gmail.com)

