

大航海時代的危機轉移

投稿類別：海事類

篇名：

大航海時代的危機轉移

作者：

許豪升。國立東港高級海事水產職業學校。航管科三年甲班

蔡佩勳。國立東港高級海事水產職業學校。航管科三年甲班

指導老師：

李桂雲老師

陳文雅老師

壹●前言

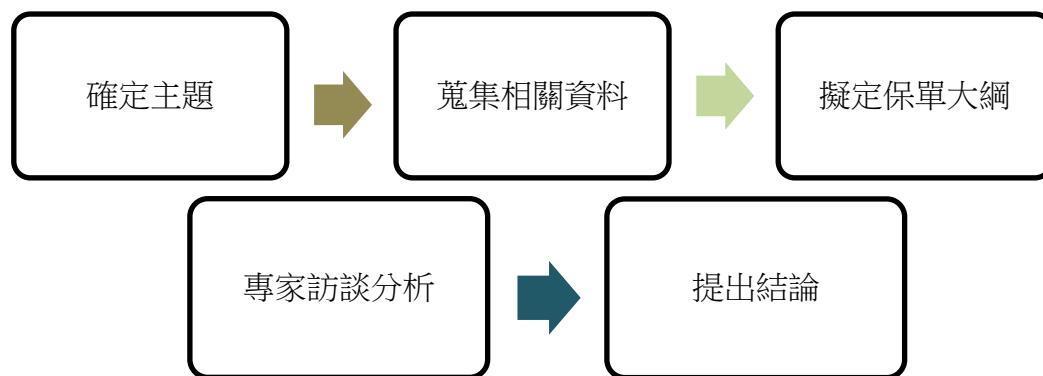
一、研究動機

由於台灣主權低落，中華民國在國際上，鮮少被其他國家認同，因此本國遠洋漁業的海上作業，遭受倭寇俘虜、搶劫、勒索、攻擊等事件頻傳，不僅讓漁業危險性提升，加上遠洋漁業地處偏遠，政府無法有效的守護漁民的生命安全，使漁民們已漸漸擔心自身安全，其家人亦害怕失去親人，積極尋求各方法保障自己的權益。

二、研究目的

- (一)研究漁民真正需求
- (二)探討漁民海上作業風險
- (三)研究台灣政府與各國政府之處理差異

三、研究流程



貳●正文

台漁船近年遇劫事件簿	
2007年4月	「慶豐華168號」遭索馬里海盜劫持，半年後獲救
2010年12月	「旭富一號」漁船及26名船員遭索馬里海盜劫持，直至2012年7月才獲救
2010年10月	「豐國168號」在印度洋西部被海盜劫持
2013年5月	「廣大興28號」遭菲律賓公務船射擊，漁民洪石成中槍身亡
2013年5月	「龍旺利97號」在南海公海海域遭越南漁政船「劫持」，最終獲放行

為了解決漁民的煩惱及擔憂，我們找尋了許多管道與相關資訊，有關於海上保險的項目，例如：漁業漁船船員僱主責任險，但此保險項目似乎無法完全保障漁民在海上的

人身安全，為此特地設計出一份有關以上敘

圖(一) 台漁船近年遇劫事件

述事件之保單。就東港地區為例，大多居民以漁業為生，身邊的長輩有些身職船長，要是出海工作發生意外，像是上面所提到的被倭寇俘虜，那麼在被俘虜的期間中，家庭失去主要的收入。這時若是有一份專門針對此事項的保單，多少都能幫助家庭減少一些負擔。

一、各國對於挾持事件的處理方式

台灣是個四面環海的國家，漁業是海島型經濟的重要產業。五十年來台灣漁業發展成果斐然，但近年來國內外漁業環境急遽改變，世界各沿海國經濟海域漸形擴張，公海自由捕魚日益嚴苛，爾後積極參與國際漁業組織，維護公海作業權益日趨重要，漁民們也開始重視自身權益及保障。

(一) 日本：

2015 漁業理賠機率高，保險公司卻仍冒險受理 2015 年度事業中，在保險事業之普通損害保險支付再保險金 115 億日圓，儘管小型漁船事故減少，因發生大型漁船全損事故，比前一年增加 2 億日圓，船主責任險支付 24 億日圓，約增加 7 億日圓。儘管支付再保險金增加，因支付船主責任險之準備金回補，最後之再保險核算約有 24 億日圓之盈餘。

(二) 韓國：

漁船嚴重人為疏失，保險公司拒賠
在俄羅斯白令海遭遇海難的韓國遠洋漁船「501 五龍號」被曝在沒有二副帶領船員的情況下出航，由於這違反韓國相關法律，且構成保險公司拒賠理由，因此 501 五龍號所屬漁業公司和失蹤船員家屬無法領取保險金，此外對於違反法定上船人員規定的行為，相關負責人將被處以有期徒刑或罰款等重罰，且漁船所屬漁業公司思潮公司將負擔補償金、慰問金及搜救作業所有資金等，以致韓國保險公司對於漁船的不信任態度日益增加。

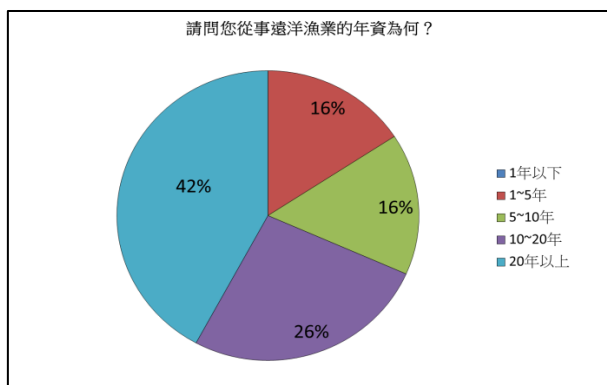
表(一) 台海近年遇劫事件匯總表

發生時間	發生地點	案情概要	處理情況
2009 年 4 月 6 號	東非塞席爾群島海域	高雄籍「穩發 161 號」遭海盜登船挾持，共有 30 名人員。	2010 年 2 月交付約 100 萬美元贖金後獲釋。漁船獲釋後，為順利脫離索國海

			盜威脅。
2010 年 5 月 6 號	東非塞席爾群島 東北方外海	高雄籍漁船「泰源 227 號」在馬爾地夫 西方海域遭索國海 盜挾持，	我國獲通報後，立即 啟動緊急應變機 制，2011 年 1 月凌 晨，在未繳贖金下被 海盜釋放。
2010 年 3 月 30 號	東非索馬利亞外海	高雄籍漁船「日春財 68 號」遭劫持。海盜 索價美金 800 萬。	日春財 68 號遇劫後 被海盜當成攻擊母 船，台籍船長吳來于 在雙方駁火中身亡。

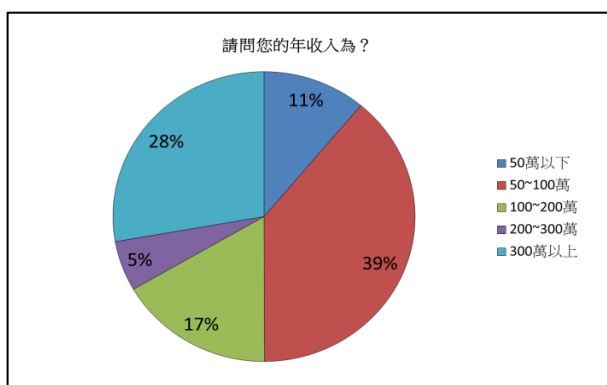
二、專家訪談

(一) 基本資料



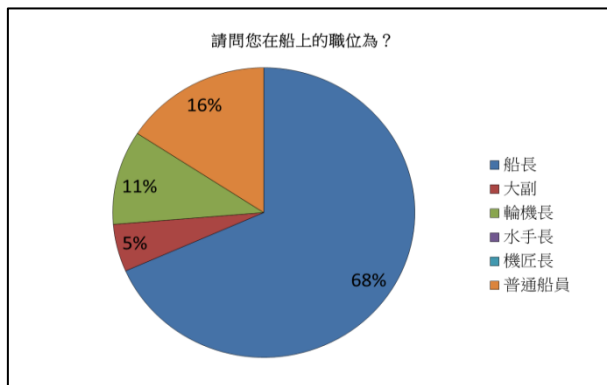
圖(二) 遠洋漁業年資圖

由此圖可知填寫這份問卷的人在船上航行的時間大部分都超過 20 年以上，代表以下填寫的內容都佔有非常大的參考價值。



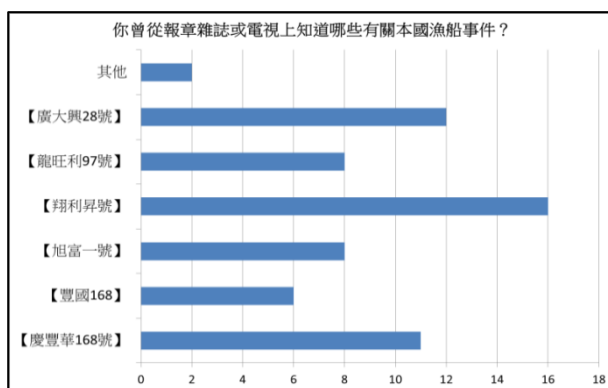
圖(三) 年收入統計圖

我們可從資料上清楚知道，這些從事遠洋漁業的漁民，是否有其他能力負擔保單支出



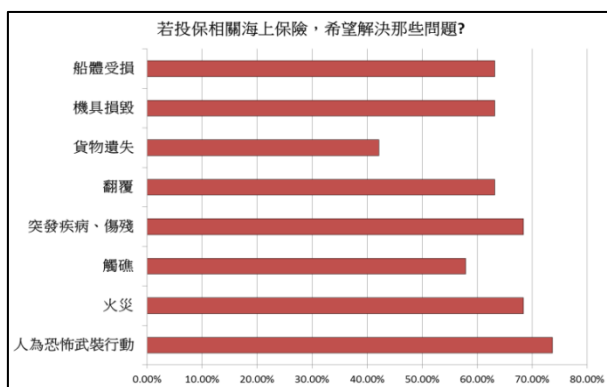
根據上方圖表可了解到，填寫問卷的人有一半的以上都是擔任船長的職位，表示更能了解在海上遇到的突發狀況，適時做出重要的決策。

圖(四) 職位類別圖



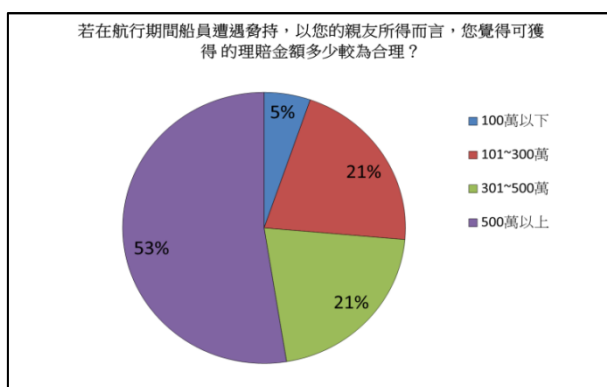
從這個問題可以知道，漁民對於遭遇挾持事件的關心度，近年來恐怖行動層出不窮，人們對時事的關注與安全問題。

圖(五) 本國漁船事件統計圖

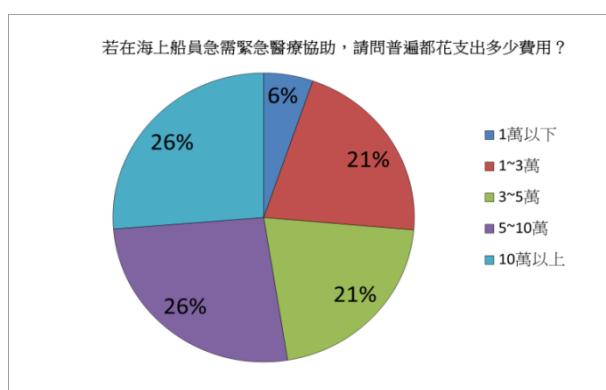


這個問題即針對我們的主題跟其他海上作業之風險進行探討，由此可知最近海上恐怖武裝行動頻傳，導致漁民人心惶惶，但市面上卻沒有一個真正符合漁民心理需求的保險。

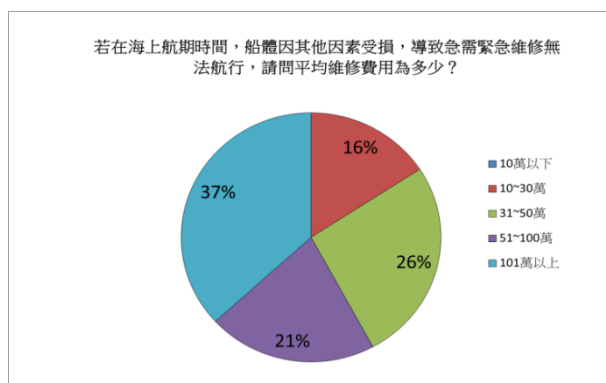
圖(七) 海上危機問題統計圖



圖(八) 挾持理賠金額統計圖



圖(九) 緊急醫療協助花費圖



圖(十) 船體受損平均花費圖

台灣由於國際地位低落，加上諸多政治原因，所以政府無法參與籌款營救等事宜，這個問題顯示出，船東普遍都花上 500 萬以上，保險雖然無法全額支付，可是卻能幫忙船東一些支出。

由於海上作業時遇船員急需醫療協助時極為不便，所以船東大部分都必須花費龐大的金錢，不過我們有把這點考慮進去，特地為船東投保此單項目。

此圖可見船體維修費用高昂，隨便都動輒百萬以上，如果在保單項目理賠範圍內，是否也更能減輕漁民一些負擔了呢。

參●結論

台灣是個四面環海的國家，遠洋漁業不可或缺，可是社會上卻沒有真正能完全保障漁民的保單，希望我們能藉此吸引大眾關注，讓更多人了解遠洋漁業的危險性，加強民主安全意識，豐富我們的視野，讓漁民安心出海，收穫良多。保險不

單單只是一個保險，當我們遇難時，更能顯示出他的重要性，在現代保險已經成為維護現代社會正常運作不可缺少的一環，如何有效利用創造出最大的經濟價值，正是我們所該學習的。

肆●引註資料

1、自由時報。南韓漁船沉沒 52 失蹤，事發海域水溫零下 10 度。2014 年 12 月 02 日

2、自由時報。遭海盜囚五年，台籍輪機長獲釋。2016 年 10 月 24 日

3、維基百科。廣大興 28 號事件。取自：

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%BB%A3%E5%A4%A7%E8%88%8828%E8%99%9F%E4%BA%8B%E4%BB%B6>