

海洋政策研究室系列出版品  
編號：84-02

海上風雲系列研討會：  
漁民遇難案例之探討  
論文集

國立中山大學中山學術研究中心海洋政策研究室  
台灣基督長老教會漁民服務中心  
主辦

中華民國八十四年十月二十二日  
高雄市 國立中山大學

# 兩岸間海上漁事糾紛案例之探討

國立中山大學 胡念祖博士\*

壹、海難發生之原因

貳、國際與國內法規落實執行的重要

參、兩岸間海上漁事糾紛的案例

肆、作業漁區與秩序規劃：另一可行之法

伍、結語

## 摘要

漁民海難不僅造成人民財產損失、人命傷亡外，有時甚至引起國際糾紛與衝突。本文首先將海難發生之原因加以分類，因此可以發現，大部分的海難似乎可以藉國際與國內相關法規之落實執行而消弭於無形。然而，近年來，有一種特殊之海難情事發生於台海兩岸之間的漁船。此種因兩岸漁船絞網、碰撞而引發之海上漁事糾紛可以造成一般之民事索賠，乃至於涉及刑事責任之暴力索賠、打劫，與扣押。限於兩岸間特殊之關係與互動，兩岸間海上漁事糾紛之真正原因難以明白、責任難以追究、犯行常免於法律制裁，再加上兩岸間就海上漁事糾紛之處理一直無法達成協議，本文乃建議跳脫過去的思考模式，直接在作業漁區規劃與作業秩序上求取兩岸間之協議，以減少兩岸間漁船絞網與碰撞之機會，並進而減少由此所生之海上漁事糾紛與海難。

\*胡念祖為美國德拉威爾大學海洋政策哲學博士，曾任美國夏威夷東西中心(East-West Center)博士後研究員，現任國立中山大學中山學術研究中心副研究員、中山中心海洋政策研究室召集人、海洋資源系兼任副教授，現並擔任行政院農業委員會漁業諮詢小組委員，參與中華民國海域及海岸立法草擬工作，此外，並受聘為英國牛津英文國際學術期刊「海洋與海岸管理」(Ocean and Coastal Management)之編輯委員。

# 兩岸間海上漁事糾紛案例之探討

國立中山大學 胡念祖博士

漁民海難不僅造成人民財產損失、人命傷亡外，有時甚至引起國際糾紛與衝突。故無論是由人道精神或由國家利益出發，政府與業者均應重視漁民之海難發生。

海上漁業與陸上企業有幾項本質的不同。譬如，工作地點遙遠的離鄉性，工作環境封閉的孤立性，與工作時間不間斷的持續性<sup>1</sup>。在這些本質下，漁民在海上遇難的情事即甚難完全避免。縱然海難是難以完全避免，但在國家政策的層面上，如何藉典章制度的建立與運作，以減少海難的發生，仍是一項值得政府相關部門重視與探討的課題。

本文首先將漁船海難之原因加以分類，藉此可以發現大部分的海難似乎都可因各種典章制度或國際、國內法規的落實執行而消弭於無形。接著本文呈現近年來一種存在於台灣海峽兩岸之間的特殊海難情事，亦即所謂兩岸間的海上漁事糾紛。這些糾紛經常由兩岸漁船間的絞網、碰撞轉化成為涉及刑事責任的暴力索賠、打劫與扣押。因為兩岸間特殊的關係，使得兩岸海上漁事糾紛成為一項數年來均無法就其處理方式達成協議的棘手問題。本文最後提出一種跳脫當前協議模式與架構的處理方法，希望對此種海難之減少有所助益。

## 壹、海難發生之原因

為求學術上的理解與政策上的思考，吾人可先將漁民海難加以分類。如欲減少各種因素所造成的海難，則應針對各種因素之本質下手。

基本上，「海難」發生之原因可大分為自然因素與人為因素兩種。自然因素一般多指颶（颶）風、海嘯等海氣象所產生的自然不可抗拒力；人為因素則包括工作環境或工作條件不佳

<sup>1</sup> 成之約，「漁業勞動規範立法體制建構之探討」，漁業政策研討會論文集，行政院農業委員會、國立中山大學，民國八十三年七月四日，高雄市，頁5-26。

、船隻航行中發生擱淺沈沒、以及暴力施加之搶劫、被扣等。此種分類可表示如下：

- 一、自然因素：颱風、海嘯等自然不可抗力，但可迴避。
- 二、人爲因素：工作環境與條件、船隻航行中發生之擱淺或沈沒、暴力施加之搶劫、被扣等。

如果以漁船內、外在之安全因素爲分類之標準，則海難原因又可分爲因漁船本身作業安全之內部制度(internal economy)發生問題所引發之海難，包括因工作條件、工作機具、或工作流程不當所造成之船員傷亡或船隻起火、停飄流、漏水沈沒等；以及由船隻外在因素所造成之船隻破壞與人員傷亡，此種外在因素又包括不可抗力，但可迴避之自然天然力，以及因外力傷害或外國執法所造成之人員傷亡與船隻損壞。<sup>2</sup>此種分類亦可表示如下：

- 一、影響漁船作業安全之內部制度
  - 1、工作條件(Working Condition)
  - 2、工作機具(Working Equipments/Gears)
  - 3、工作流程(Working Procedure)
- 二、影響漁船作業安全之外在因素
  - 1、天然力(Force majeure)：不可抗力，但可迴避。
  - 2、外力(Foreign force)：外國侵害或執法，可避免或減輕。

這些海難呈現於我國「漁業統計年報」之分類則爲：

- 一、漁民遭難原因：落海、潛水、水災、急病、沈沒、砲擊、其他；
- 二、漁船遭難原因：天災、機器故障、碰撞、漏水、擱淺、失火、絞網、其他。

## 貳、國際與國內法規落實執行的重要

因工作環境或條件不佳所引起之工作傷亡可藉國際與國內相關法規之落實而獲得改善。譬如，國際勞工組織(ILO)所訂定之「國際海員規範」(International Seafarers Code)中之「船上工資、工時與人員配置公約」(No. 109, 1958)，「船上水手起居設備公約」(No. 92, 1949; No. 133, 1970)，「海員社會條件與安

<sup>2</sup> 胡念祖，「從政策觀點論漁船作業安全」，台灣漁業轉型系列研討會：漁船作業安全論文集，基隆市，國立海洋大學水產學院、漁業推廣委員會，中華民國八十年十二月二十七日，頁一三一。

全建議」(No. 108, 1958)等，以及國際海事組織(IMO)所制訂經十五國批准但尚未生效之「一九七七年漁船安全國際公約」(Torremolinos International Convention for Safety of Fishing Vessels, London, October, 1977)等。這些國際公約、規範、或建議對漁船之建造、設備、起居空間、船員之社會福祉與工作條件均有所規定。若能將這些國際法上的要求轉化為我國國內法，並確實地加以執行，相信可以減少漁民在海上航行與工作中的傷亡。

船隻航行中因擱淺、碰撞所發生之傷亡亦可藉國際法與國內法的落實執行而減少。譬如，國際海事組織(IMO)一九七四年所制定之「海上人命安全國際公約」(一般簡稱為SOLAS公約)中對船隻之適航性、船員之素質水準、航道分航制度等均有所規定。另外，一九七二年之「海上避碰國際規則公約」(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1972)，一九七八年之「海員訓練、證照、與執更標準國際公約」(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)，一九九五年通過的「漁船幹部訓練、證照、與執更標準國際公約與規則」(International Convention and Regulations on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel)等均可直接或間接地減少漁船在航行作業中所發生的擱淺、碰撞等海難事件。

換言之，如果政府能將這些日趨嚴格的國際規範適當地轉換為國內法規，並且落實地執法；同時，漁業經營者亦能以生命、財產為重，徹底地要求自己船舶的作業安全內部制度，以及船員、幹部觀念、訓練、與素質的提升，則許多所謂的「海難」將可因此而消弭於無形。但是，為了達到此一目標，我國現行的諸多政策與措施均須改變或加強。譬如，漁船的丈量、安檢、以及出入港口之檢查應歸屬於交通航政部門、農業漁政部門、還是海域執法機關？譬如，漁民工作權益、工作條件、與工作環境的檢查與保障應該歸屬於漁政部門還是勞工部門？譬如，海上救難體系與實力是否應內建於海域執法力量？海域執法力量應該隸屬於內政部警政系統還是新設立之海洋事務專責機關？譬如，為了漁船船員與幹部訓練素質的提升以及證照的考驗，漁政單位應如何與海事水產教育體系及考試院部門配合？凡此種種，均有賴全盤的考慮與作為。

## 參、兩岸間海上漁事糾紛的案例

除了以上各種可藉政策與法規之釐訂與執行而可以改善的因素外，近年來另外一項具有高度政治意涵的「海難」主因是台海兩岸之間海上漁事糾紛所引發的人命、財產傷亡損失。依據財團法人海峽交流基金會之統計，自民國八十三年三月九日至本（八十四）年九月二十六日，海基會所處理之兩岸間「海事糾紛」案例共有十三案，在此之外，同時期之間，事屬刑事案件之「海事糾紛」共有二十案（海基會所提供之案例一覽表請參見附件一、二）。這三十三件案例僅是海基會曾經處理過的案件，其他未經海基會處理而涉及兩岸漁船的「海難」應該亦存在。

海基會統計資料中之海事糾紛案例多屬碰撞情事，然碰撞之原因係屬「過失」還是「故意」，則未見明載於資料。同時，統計資料中亦未見兩造對碰撞原因之陳述，使得海事責任甚難釐清。案例中第十三案有我方保七公權力之介入調解，但大陸方面卻有脅迫之認知。案例第六案中是否發生大陸船員脅迫我方船員，雙方陳述亦相反。這些不清楚或難以釐清之事實經過，均使得兩岸間在處理類似事件上更形困難。

在海基會所處理涉及刑事責任之海事糾紛二十例中，多屬我漁船與大陸漁船絞網碰撞後遭大陸漁民脅迫取財或遭挾持、扣押、毆打等人身自由傷害。如同前類案例，在這多起涉及刑事責任之絞網碰撞脅迫取財案例中，絞網及碰撞之責任歸屬亦多不明。在此二十案例中，第一、二、六案之大陸涉案人員之處置均為在經我國司法程序後，以緩刑、易科罰金、或當庭訓誡，遂後並遣回大陸。

由海基會統計所作之兩種分類可知，海上漁事糾紛事件可從兩岸兩艘漁船因絞網、碰撞所生之糾紛或「民事索賠」，到因「暴力索賠」而發生之「刑事案件」。<sup>3</sup>然而，無論其案情輕重如何，糾紛之起因多為海上漁船之絞網與碰撞，但其原始起因究竟是過失還是故意，似乎均不明確。雖然在法律責任上，過失與故意之間輕重出入甚大，民事索賠與暴力脅迫取財在司法處理與量刑上亦完全不同；但是，在原始起因不明，兩岸司法處置又因審理不易、或因證據欠缺與政治考量等多種因素，

<sup>3</sup>胡念祖，「兩岸漁事糾紛與兩岸互動」，中共政經情勢及對台政策學術研討會，國立成功大學政治經濟研究所、行政院大陸委員會主辦，中華民國八十三年十月二十七、二十八日，頁一。

而多所輕縱。於是，兩岸之間的海上漁事糾紛事件就多以「懸案」終結。此種現象或趨勢對遏止類似糾紛並無助益，對受害者亦將產生「索賠無門」、「冤屈不得伸張」的不公平。

#### 肆、作業漁區與秩序規劃：另一可行之法

為減少此類海上漁事糾紛的發生，「正常」的方式應該是藉由海峽兩岸雙方充分的執法管轄與互信的証據情報交換，來釐清絞網、碰撞的原因，並在明白海事責任歸屬後，對民事賠償進行公正的裁判或對涉及刑事責任之一方迅速給予合法、合理之司法制裁。換言之，若海峽兩岸能夠具有充分的海上執法力量，能夠在案發之後立即地在案發現場蒐集証據，並且在雙方議定之機制與程序下進行海事責任鑑定與司法民、刑訴訟，則此類糾紛案件應不難處理。雖然達成此種協議對雙方均為有利，但是，在雙方對國家主權與司法管轄權有所迴避或彼此不願承認與尊重下，此種協議乃在歷經多次談判後仍不可得。

在海峽雙方囿於國家主權與司法管轄權之意涵而無法達成處理海上漁事糾紛協議之際，吾人是否應該放棄追求協議之達成，並改而追求減少海上漁船絞網、碰撞的機會？換言之，若是雙方無法在短期內就處理海上漁事糾紛建立一具法律約束力之機制與程序，雙方是否可以在一較技術的層面上加以探討，尋求一減少雙方漁船絞網或碰撞的辦法？

海峽雙方雖有海峽一水之隔，但是，在傳統上，雙方之漁民可說是共用相同的漁場，追尋競逐相同的漁業資源；於是，方有我方漁船在上海外海與大陸漁船碰撞，以及大陸漁船在我彭佳嶼水域與我方漁船碰撞之情事發生。當雙方漁船混雜一起作業之際，絞網、碰撞就甚難避免。因此，如何藉作業漁區的規畫，以減少雙方漁船絞網與碰撞的機會，將是另外一個值得思考與努力嘗試的方向。從漁業資源管理或漁政管理的觀點出發，雙方嘗試制定出一符合雙方漁業利益，減少漁業資源競爭的作業方式與漁區規畫，不僅有助於沿岸漁業資源的養護管理，亦可增進漁場作業秩序，而在一較有秩序的漁區中作業，不僅可以增加作業的安全與安定，更可減少不必要的人命、財產損失。

以作業漁區規畫為標的進行兩岸談判，可以減低雙方在政治上的敏感，亦可藉漁業上的合作來累積雙方在海域管理上的經驗與互信。最重要的是，藉著有秩序的作業與管理，可以減

少海上漁事糾紛所帶來的諸多不幸。當然，作業漁區的管理與執法必將涉及雙方政府公權力的運作，但是，如果雙方連漁區管理所必須存在的公權力都不願意承認，則兩岸之間就沒有太多合作空間的存在了。如果真的面臨此種局面，則雙方也就只有自行劃定各自的專屬漁區，並限制己方漁船不得「非法」進入他方漁區，如此亦能充分地減少兩岸間漁船在海上所發生的絞網與碰撞。但是，在共同漁業利益之下，相信雙方的政治、領袖漁政官員及業者均不希望見到「劃地自限」的局面。因此，如何在雙方無法達成海上漁事糾紛處理協議之前，藉作業漁場之規範以減少雙方漁船絞網與碰撞之機會，應該是一合理的政策選擇與努力的方向。

### 伍、結語

無論是自然力或人為因素，亦無論是漁船內部制度或外在因素所引發的海難，許多均可藉國際或國內相關法規之落實執行而得以消弭於無形。但是，近年來在台海兩岸之特殊關係格局下，卻衍生另一種特殊之海難情事，亦即兩岸漁船因絞網、碰撞而造成之海上漁事糾紛，此種糾紛可以引發民事索賠或涉及刑事責任之暴力索賠、打劫、與扣押。海峽雙方雖有意為此種海上漁事糾紛之解決建立一套處理之模式與程序，但因囿於國家主權與司法管轄權之意涵，而在歷經多次談判後仍無法達成協議。

當吾人面對雙方協議長期無法達成，但糾紛、海難情事仍一再發生之現實狀況時，不妨考慮跳脫長期以來所欲達成之協議的模式與架構，轉而尋求在一較技術之層次與手法上，直接減少雙方漁船絞網、碰撞之機會，如此亦可間接減少海上漁事糾紛與海難發生的機會。故而，筆者建議海峽雙方先在作業漁區規劃上進行談判，由漁業資源養護管理及漁船作業秩序規範的觀點出發，建立一套雙方均可接受之作業漁區規劃與管理的制度。藉此制度，雙方漁船可減少許多不必要的糾紛，彼此亦可建立管理的互信與合作。



附件一

海基會辦理海事糾紛個案一覽表  
民國八十年三月九日至八十四年九月二十六日

(資料來源：財團法人海峽交流基金會提供)

序號	1	2	3
案名	「金慶勝76號」碰撞糾紛案	「鑫春福號」碰撞糾紛案	「金慶富12號」碰撞糾紛案
案發日期	80、4、6	80、6、9	80、10、15
案發地點	東經一二三度一十九分，北緯三十度八分，即上海外海。	東經一七度五十六分，北緯廿三度五十分，即福建東山島海域。	東經一二三度四十分，北緯三十度四十分，即上海外海。
案情簡要	「金慶勝76號」與「滬漁五〇七號」碰撞，我方船員陳木枝遭扣至上海。	「國台辦」於80年10月30日函告，「鑫春福號」與「閩東漁二二〇六號」碰撞，致大陸漁船損失嚴重，請求賠償。	「國台辦」於80年10月28日函告，「金慶富12號」與「滬崇漁一三三號」碰撞，致大陸漁船沈沒，一名船員失蹤。
本會辦理情形	本會接獲蘇澳漁會請求協助函後，即於80年4月29日與「國台辦」交涉，促其依人、船分開之原則處理。	(一) 本會於81年4月28日據主管機關查復，函告「海協會」：我方船長認為案發當時已被強索價值新台幣二萬四千元之物品，已足修復損壞。 (二) 本會於81年7月25日分別函告陸委會及船主，俾利本案之解決。 (三) 本會於81年11月24日函告「海協會」，本案責任歸屬不明且船長已一無所有。	(一) 本會於81年2月20日據主管機關查復，函告「海協會」：因雙方各執一詞且乏佐證資料，請其共同調處。 (二) 本會於81年4月28日分別函告陸委會及船主，俾利本案之解決。
中共辦理情形	中共有關單位於80年4月30日與船東簽立協議書，和平解決此一糾紛。	「海協會」於81年7月22日再函本會，認為本案係因我方漁民過失致生損害，請求賠償。	「海協會」於81年4月22日再函本會，認為「金慶富12號」確有責任，請本會協助查明真相。

序號	4	5	6
案名	「銘隆1號」 碰撞糾紛案	「新漁盛3號」 碰撞糾紛案	「弘昇八號」 絞網糾紛案
案發日期	80、11、8	81、3、18	81、4、25
案發地點	東經一二五度廿七分、北緯卅一度廿二分，即上海外海。	福建平潭島海域。	東經一二一度四十分、北緯二六度十二分，即基隆北方六十浬海域。
案情簡要	我方漁船拖網作業中遭「溫漁一二六號」碰撞，大陸漁船並駛離現場，棄該船於不顧。	「海協會」於81年5月12日函告，「新漁盛3號」碰撞「閩平漁二八〇五號」後加速駛離，請求賠償。	(一)「海協會」於81年6月2日函告，「弘昇八號」因過失損壞「閩連漁〇七六七、〇七六八號」之漁網，請求「履行賠償協議」。 (二)本會嗣後另悉，「弘昇八號」曾於當天報案遭搶。
本會辦理情形	本會獲船主陳情後，於80年11月13日請「國台辦」查明真相、追究肇事責任，合理解決糾紛。	本會於81年9月3日據主管機關查覆，函告「海協會」①船員否認碰撞事，②修船廠證明該船無損壞。	本會於81年8月3日據船東陳情，函告「海協會」我方船員係遭迫立「賠償協議書」，請其再行查明事實，俾利本案之解決。
中共辦理情形	中共有關單位積極處理本案，於80年11月下旬修復我方漁船。	迄未回覆。	迄未回覆。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	中共辦理情形
7	「長吉二號」碰撞糾紛案	81、11、7	東經一一八度四十八分、北緯二十四度三十分，即金門附近海域。	「長吉二號」於上開時、地遭大陸客輪「萬年紅號」碰撞，致船身嚴重受損，漁獲流失。	1. 本會於82年4月1日據陸委會函告，致函「海協會」請其協調處理，並給予合理賠償。 2. 本會根據瑞芳漁會所提詳細資料，再於82年6月30日請「海協會」詳查。	「海協會」4月22日函本會，表示經查找、廣州並無「萬年紅號」等語。本會隨即函轉有關機關。
8	「得裕捌號」碰撞糾紛案	82、7、12	東經一二〇度四十分、北緯廿五度四十分海域。	「長吉二號」於上開時「得裕捌號」與「閩平漁三一〇八號」碰撞，「閩平漁三一〇八號」駛往我方淡水灣為警方驅離。	1. 本會於81年8月17日接獲「海協會」抗議函，已轉知陸委會，副知警政署、省漁業局卓處。 2. 本會於82年12月1日函「海協會」，告以「得裕捌號」碰撞未引起「閩平漁三一〇八號」之損傷，其損傷，其損傷係於閩入淡水時不熟水道擱淺所致，我方警艇於實施必要之檢查後即協助其修護，補給飲水良物，返回切勿曲解執行公務之本質。	「海協會」於81年8月17日來函抗議。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	中共辦理情形
9	「漁財興」碰撞糾紛案	82、8、17	東經一一九度〇七分、北緯二三度四〇分	「漁財興號」與大陸鐵殼船碰撞，致船身三分之一受損。	本會於十月十六日致函「海協會」請其協調處理，並予合理賠償。	迄未回復。
10	惠成二號與閩惠漁碰撞糾紛案	83、7、6	三一五海區3小區	海協來函稱閩惠漁沈沒惠成二號逃逸。	本會函請主管機關查明本案，但船主否認肇事，又查無積極證據。乃據以函告海協。	本件由海協會主動來函。
11	鯤聯勝號與閩晉漁五七四六號碰撞糾紛案	83、8、29	北緯二四度四二分、東經一二〇度五分	糾紛發生時我方保七巡邏艇適時抵達，經協調達成和解。	本會於八十三年十二月廿八日函告「海協會」和解結果並請其宣導以理性和平方式處理漁事糾紛。	
12	「嘉祥一六八號」與「閩廈漁〇四四號」碰撞案	84、3、13	東經一一九度四十分、北緯廿四度五十一分	該船於上開時、地與大陸「閩廈漁〇四四號」碰撞，「閩廈漁〇四四號」沈沒。	84年5月10日去函海協會，告以船東已委託中華國際漁業發展協會與鼓浪嶼漁業公司於4月23、24日協商，惟賠償金額雙方認知差距極大，故未達成協議，將續行協調。	84年3月15日海協會主動來函表示，案發後嘉祥一六八號在旁觀望並未施救，逃離現場，要求追究肇事者責任，並賠償損失。

13	序號
「金義興三號」與「南澳二一號」碰撞案	案名
84、3、23	案發日期
東經一一八度、北緯廿二度	案發地點
該船於上開時、地與大陸「南澳二一號」碰撞，「南澳二一號」沉沒，船員經「金義興三號」救起安置於澎湖，雙方協議由「金義興三號」賠償人民幣十六萬元。	案情簡要
<p>(一) 84年3月28日去函海協會告知本案案情，並請其約束所屬漁船遵守海上避碰規則航行，並以和平理性方式處理漁事糾紛。</p> <p>(二) 本會根據警政署查告，於84年8月22日函覆海協會，保七警員係居間調解弭平糾紛，而大陸人民係主動協助搬運私酒，並無所謂強迫情事。</p>	本會辦理情形
84年6月15日海協會覆函表示，當事人係因員警強迫方接受十六萬人民幣之金額，且遭保七員警強迫無償搬運私酒，要求賠償損失並道歉。	中共辦理情形

附件二

海基會辦理海事糾紛引起刑事案件一覽表

民國八十年三月九日至八十四年九月二十六日

(資料來源：財團法人海峽交流基金會提供)

1	序號
「三鑫財號」 遭強取財物案	案名
80、7、21	案發日期
東經102度14分、北緯20度50分，即通霄以西20哩處。	案發地點
該船於上開時、地，與「閩獅漁二二九四、二二九五號」絞網，並遭脅迫取財。	案情簡要
<p>本會辦理情形</p> <p>(一) 本案十八人經司法機關處理結果，十人不起訴，一名少年不付審理，七人由檢方提起公訴。</p> <p>(二) 本案未經起訴之蔡成家等十一人，經本會協調，於80年8月24日由本會護送自金門返抵廈門。</p> <p>(三) 經起訴之吳清勇等七人中的六人，於80年12月17日由台中高分院以妨害自由，判處六月至一年二月不等之有期徒刑（此六人尚有一人判無罪）、緩刑三至四年，並於81年1月15日確定；另一名少年，則由少年法庭於81年1月21日以妨害自由處以訓誡，並當庭執行完畢。</p> <p>(四) 吳清勇等七人經本會協調，於81年1月27日經香港返抵廈門。</p> <p>(五) 本會於81年7月14日函告海協會：「本案係依法處理，無賠償可言」。</p>	
<p>中共辦理情形</p> <p>(一) 「國台辦」指稱我方「誣良為盜」。</p> <p>(二) 大陸「紅十字會總會」副秘書長曲折、政策理論研究室副主任莊仲希，經我方同意，於80年8月20日至23日抵台探視本案人員。</p> <p>(三) 對於我方欲發還扣案之漁網等證物，中共「海協會」於81年4月17日表示：「須先解決賠償事宜，再行接運」。</p>	



2	序號
「瑞吉祥號」 遭強取財物案	案名
80、10、4	案發日期
東經120度30分、北緯24度58分，即新竹南寮以西九浬處。	案發地點
該船於上開時、地，與「閩連漁〇九四五、〇九四六號」絞網，並遭脅迫取財。	案情簡要
<p>(一) 經司法機關處理結果，十人不起訴，一名少年不付審理，二人提起公訴。</p> <p>(二) 劉用松等廿七名未涉案、不起訴人員，於80年11月5日在海軍監護下，駕原船返鄉。</p> <p>(三) 本案之民事賠償責任事宜，本會於80年10月21日邀集雙方船長、漁政單位、漁會、連江同鄉會等單位進行調處，客觀、合理就雙方損失進行評估，最後雙方達成和解，自行各自處理損害。</p> <p>(四) 二名起訴人員，新竹地院於80年10月5日以妨害自由各處有期徒刑五月，得易科罰金。本案並於80年11月30日判決確定。</p> <p>(五) 二名被判決有罪人員，經本會協調於81年2月18日搭機離台。</p>	
<p>「海協會」仍認此純屬海上漁事糾紛，對我方依法處理表示「譴責」，並要求賠償損失。</p>	

序號	3	4	5
案名	「昇瑞豐十一號」遭強取財物案	「鑫漁益六號」遭強取財物案	「正結興十一號」遭強取財物案
案發日期	81、3、15	81、4、20	81、10、30
案發地點	E119 5 N23... 澎湖貓嶼海域	E118、38 N22、39	東經121度38分、北緯20度59分
案情簡要	與「閩龍漁一〇二二、一〇二八號」紋網，彼致藉詞強取三萬元、取走各項設備後離去。	與「閩龍漁二〇一九、二〇二〇號」紋網，彼致藉詞強取財物及船位測定器。	該船於上開時間、地，與「閩平漁七七〇一、七七〇二號」紋，並被強取網財物。
本會辦理情形	1. 4月1日函「海協」請查明真相、嚴懲不法。 2. 5月1日函「海協」告以船名為「閩龍漁一〇二二、一〇二八」。 3. 7月2日再函「海協」催辦。	本會六月十三日函「海協」，請查緝作案人船，歸還強索之財物，並非搶奪。	(一) 本會於81年12月15日函請「海協會」嚴予調查並覆。 (二) 本會已將「海協會」覆函轉知陸委會、農委會。
中共辦理情形	1. 4月8日「海協」來函表示我方提供之船號有誤。 2. 7月8日「海協」來函表示，當時雙方在友好氣氛下協商取得結果。我方漁民同意賠款。	9月14日「海協」來函表示此事純屬漁事糾紛，乃經協商之賠償。	「海協會」於82年1月6日函告：①本案係紋網糾紛，過程平和，有一艘台灣漁船「正結壽號」在場。②請我方漁船履行賠償協議。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	本會辦理情形
6	「龍福勝貳號」遭強取財物案	82、4、28	澎湖縣白沙鄉目斗嶼北東方十一哩處	該船於上開時、地，與「閩獅漁二三七七、二三七八號」絞網，並遭脅迫取財。	(一) 本案十四名成年人，於5月1日由檢方以非法入境、妨害自由提起公訴。 (二) 本案三名少年，於81年5月12日由少年法庭以非法入境處以訓誡，並當庭執行完畢。 (三) 本案十四名成年人，於81年5月21日為澎湖地院宣判，以非法入境及妨害自由，判處三至九月有期徒刑，均緩刑三至四年。	「海協會」於82年5月10日致函本會，表示本案係單純漁事糾紛。
7	「瑞義富號」遭強取財物案	82、7、6	東經122度40分、北緯26度5分，即彭佳嶼東北方70哩處。	因絞網糾紛，「閩霞漁一五二三號」登船搶奪，經我海軍潘陽艦和解，歸還強索之財物。	82、9、16我會經參考海軍處理報告，函復海協。	82、8、26海協來函指我方處理不當要求賠償。
8	「全財成號」遭搶奪案	82、5、19	N 22、36 E 118、35	因絞網糾紛，「閩龍漁二〇五七、二〇五八號」恃強取物。	於七月廿八日函告「海協會」，請其查明並妥予處理。	迄未回復。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	中共辦理情形
9	「瑞進富號」遭搶奪案	82、8、4	彭佳嶼北北西六五浬處	因絞網糾紛，中共「蘇漁五一、五一二號」登船劫掠。	船主未循管道報案未予辦理。	
10	「合建興一六號」遭搶奪案	82、10、20	N 31、33 E 126、15	因絞網糾紛，遭中共「蘇響漁八〇〇一、八〇〇二號」強取美金一〇〇元。	船主未循管道報案未予辦理。	
11	「億滿6號」遭搶奪案	82、12、19	N 30、31 E 125、41	因碰撞糾紛，大陸「魯榮一五四三」登船強取二〇〇〇元美金及魚探儀、錄影機、等財物。	83、3、4函海協，要求儘速查處患復。	迄未回復。
12	「新和隆一、二號」人員遭挾持案	82、12、26	N 121、10 E 127、1	大陸船舶以絞網為由，挾持船長索賠，並造成我方船舶漂流，另損失美金五千餘元。	1. 83、1、19函海協會，請查明本案，維護作業安全，懲處不法。 2. 83、3、2函海協會，請就扣人求償部分，查明處理，並就我方因此所受之五千元美金損失賠償。	迄未回復。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	中共辦理情形
13	「新昇財十二號」船員遭捆綁案	83、9、26	北緯廿六度卅七分、東經一十二度四十六分	與大陸「〇〇六六號」灰色漁船發生絞網糾紛，我方船長遭捆綁。	1. 83年12月29日去函海協會要求嚴懲不法。 2. 對於海協會之覆函，本會已於3月27日函告農委會、陸委會。	海協會於84年3月20日函覆，表示「〇〇六六號」不是完整編號，查尋有困難，請本會了解進一步情況。
14	「志興一二一號」遭強取財物案	83、11、9	浙江大陳南方海域	與大陸漁船發生糾紛，財物損失，船員亦被毆傷，於沙埕港就醫。	去函海協請其提供協助。	迄未回復。
15	「金慶發三二八號」遭碰撞、追逐案	83、11、27	北緯廿八度卅五分、東經一十二度五十九分	該船遭大陸「浙黃漁三二九一、一九二二、一九三八號」無故夾擊、碰撞及追逐，幸運逃脫。	本會根據蘇澳區漁會函告，於83年12月10日函請海協會嚴懲不法。	海協會於83年12月30日函覆，表示本案係因「浙黃漁一九三八號」蟹網被盜引起之誤會，已處罰相關人員，並向「金慶發三二八號」道歉賠償。
16	「勝功二號」遭強取財物案	83、12、11	北緯廿六度三十分、東經一十二度五十三分，即澎佳嶼以北四十浬處。	該船與「閩連漁〇〇九七號、〇〇九八號」發生碰撞，在雙方責任不明之情形下，我方船長遭逼迫簽下賠償字據，並被強取財物。	1. 本會根據基市拖網協會函告，於84年1月5日函請海協會查明案情，並採取有效措施杜絕大陸漁民暴力取償。 2. 對於海協會之覆函，本會已於84年2月23日函告陸委會、農委會等機關。	海協會於84年2月16日函覆，表示係「勝功二號」過失碰撞「閩連漁〇〇九八號」，「勝功二號」同意賠償二萬三千美金卻拒不賠償，亦不贖回抵押之財物，請本會協調處理。

序號	案名	案發日期	案發地點	案情簡要	本會辦理情形	中共辦理情形
17	「海鷹號」人船遭挾持案	84、3、20	澎佳嶼附近海域	該船與大陸不知名鐵殼船碰撞後，人船遭挾持至大陸，人員被拘禁、毆打、勒贖，幸趁隙逃脫返回。	本會據報後，於84年7月6日函請海協會緝捕兇嫌、賠償損失。	迄未回覆。
18	「再興順二號」遭強取財物案	84、6、1	淡水河口海域	該船與「蘇漁七一五、七一六號」擦撞，遭迫立切結書，被強取現金二萬九千五百元、漁獲一千八百公斤，方得以返航。	我方漁船獲釋後未循管道求償，故未予辦理。	
19	「源發八十六號」人船遭挾持案	84、4、12	北緯廿六度、東經一二〇度，即東引附近海域。	該船與「閩連江二九三九號」發生擦撞，遭對方強行將人船挾持至福州，打傷我方船長並搶走美金一萬元。	本會據報後，即於84年4月14日函請海協會協調有關單位保障我方人員安全，給予必要協助。	迄未回覆。

20	序號
「發春發二一號」遭強取財物案	案名
84、9、8	案發日期
北緯卅度卅一分、東經一二六度十九分	案發地點
該船與「蘇射漁一二一七號」及「蘇射漁一二一八號」發生絞網糾紛，遭大陸船員強取美金三百八十元、台幣四萬多元、漁獲五十多箱及全部漁具。	案情簡要
本會據報後，即於84年9月8日及9月25日兩度函告海協會請其嚴懲不法，給予我方船員合理賠償，以保障海上作業安寧。	本會辦理情形
迄未回覆。	中共辦理情形