

臺日民間漁業交流20週年回顧(上) 從對話起步到制度建立

圖、文 / 中華民國全國漁會 林啟滄



2014年3月20日 臺日有關海上事故處理及救難案件民間契約簽約儀式團體照。

臺日兩國長期共享太平洋與周邊海域漁業資源，漁業往來頻繁，難免因作業重疊、制度差異而衍生摩擦。如何在保障漁民生計與維護作業安全的前提下，建立穩定、理性且可預期的處理機制，已成為臺日漁業界長期共同面對的重要課題。

回顧臺日民間漁業交流的開端，可追溯至2005年11月於臺灣省漁會（現中華民國全國漁會，以下簡稱全國漁會）舉行的首度民間漁業會談。會中，雙方就各自漁業團體運作現況、漁船事故處理構想及加強漁業交流等議題進行充分意見交換，成功建立起初步互信與對話基礎，也正式開啟以民間團體為主體推動漁業交流的管道。

2006年2月及3月，臺日雙方分別在東京與臺北舉行第二次及第三次民間漁業會談，交流焦點逐漸集中於「海上事故處理民間契約」的研議。雙方針對事故通報程序、責任歸屬原則、賠償方式及協商流程等核心內容反覆討論，並各自提出契約草案。雖然在條文細節與文字表述上仍存在歧見，但在「以協商取代對立」、「避免爭議擴大」等基本精神上，已形成高度共識，顯示雙方對制度化處理機制的迫切需求。

歷經數年持續溝通與調整，2009年9月第四次臺日民間漁業會談於臺北舉行。會中，雙方就民間契約條文逐條討論，基本內容已大致定案，並於會後依據討論結果進行修正，交由對方確認。此一階段雖未立即對外呈現具體成果，卻是制度得以穩健成形的重要準備期，也反映雙方在制度細節上力求周延的慎重態度。

在制度尚未正式完成前，實務上仍仰賴政府部門與相關單位協助處理個別案件。2013年9月，臺灣東港籍「明慶財12號」與日本「MEGU丸」漁船發生碰撞事故，經農業部漁業署及駐日代表處居中協調，雙方於2014年2月達成和解。此一案例亦突顯建立明確、可長期運作之民間處理機制的必要性。

2014年3月，第五次臺日民間漁業會談於全國漁會舉行，雙方正式簽署「中華民國全國漁會及大日本水產會間有關海上事故處理及救難案件民間契約」，當時臺方簽約

代表為全國漁會黃一成理事長，日方代表為大日本水產會白須敏朗會長。出席人員包括行政院農業委員會漁業署（現農業部漁業署）陳君如副署長、全國漁會張平順常務監事、林啟滄總幹事，蘇澳、頭城、瑞芳、基隆、高雄、東港及琉球等相關區漁會亦派員觀禮；日方出席人員為大日本水產會白須敏朗會長率相關漁業協同組合人員參加，獲得產官各界高度重視。

契約的完成，象徵臺日民間漁業由長期討論正式邁入制度化階段，為日後處理漁船事故與救難案件提供共同遵循的依據。契約不僅明確規範事故處理流程，更確立以理性協商、相互尊重為核心的解決模式，有效降低衝突升高的可能性。

制度建立初期，即面臨實務案件的檢驗。2015年1月，臺灣蘇澳籍「泉盛16號」與日本「弘漁丸」漁船發生碰撞事故。事發後，我方透過農業部漁業署與駐日代表處展開協調，並於同年召開之臺日民間漁業協議會議中持續就後續處理方式交換意見。



2014年3月20日臺日雙方簽約代表全國漁會黃一成理事長（左）、大日本水產會白須敏朗會長（右）與漁業署陳君如副署長（中）合照。



2015年8月18日第2次臺日民間漁業協議會雙方於大日本水產會合影。

為使類似事件能透過制度化機制妥善處理，臺日雙方於2015年2月召開第一次臺日民間漁業協議會議，正式確立事故發生時之處理原則，並同意設立漁業事故處理委員會，作為具體協商與執行之平台。會中亦就契約簽署後之運作情形進行檢視，確認聯繫窗口、通報流程及相關作業細節，使制度設計更貼近第一線作業實際需求，逐步建立雙方協調處理之作業基礎。

在前述制度架構下，雙方持續就臺灣蘇澳籍「泉盛16號」與日本「弘漁丸」漁船碰撞事故案進行協商與溝通，最終於2016年6月達成共識並完成和解，展現制度化協商機制已逐步發揮實質功能，亦為後續案件處理累積重要經驗。

協議會議翌日，我方受邀參加大日本水產會舉辦之第17屆日本國際漁業博覽會開幕式，並於開幕式結束後，由大日本水產會引導本團進行展場參觀，並至山梨縣了解當地的漁業狀況及參訪淡水魚水族館，讓本次參訪人員受益良多。透過此類交流活動，不僅增進雙方對彼此漁業體系與產業文化的理解，也進一步強化民間互信，為後續制度運作奠定良好的人際與合作基礎。

在前述制度設計完成，並透過多次交流逐步累積互信基礎後，實務運作成為檢驗合作成效的重要指標。2016年間，臺日雙方即透過事故處理協議會，成功處理委員會成立後的首起漁船事故—臺灣東港籍「通興號」與日本

「第八全丸」之漁具糾紛案件。經過協商，雙方達成共識簽署協議書，由臺方賠償日方後終結本案。本案能夠圓滿解決，顯示民間協商機制確實能有效降低衝突升高為外交或司法爭端的風險。其後多次會議，雙方亦持續檢視事故賠償流程、銀行匯款手續及船主保險制度等細節，使機制更臻完善。

2019年，發生委員會成立後的第二起臺日漁船事故—臺灣「進興21號」與日本「寶生丸21號」碰撞事故案件。惟雙方於第二次臺日漁業事故處理協議會議中未能達成共識，同意撤案，但後續仍維持溝通管道，最終於2023年第三次臺日漁業事故處理協議會議完成協議與賠償，成為民間機制發揮耐心與韌性的具體例證。此案不僅解決單一糾紛，更促使雙方強化AIS使用與事故預防宣導，將經驗轉化為制度改進。

綜觀2005年至2015年這十年間臺日民間漁業交流的發展，可以清楚看見雙方由建立對話管道、凝聚基本共識，逐步完成制度建構的歷程。透過民間會談、契約研議與協議機制設立，臺日雙方成功建立一套以協商為核心、具彈性且可長期運作之事故處理架構。更重要的是，這十年間所累積的互信與經驗，使臺日民間漁業交流得以超越單一事件或短期應對，逐步形成具延續性的合作模式。這樣的制度基礎，不僅為雙方後續多元議題交流鋪路，也為臺日民間漁業合作邁向長期穩定與永續發展，奠定關鍵基石。

2005

11.07 臺灣臺北

第 1 次臺日民間漁業會談

- 雙方針對漁業團體現況、確立漁船事故處理規則、加強地區性漁業團體交流等議題。
- 充分交換意見，有效增進雙方民間團體之互相瞭解。

2006

02.21 日本東京

第 2 次臺日民間漁業會談

雙方針對各自提出有關事故處理之契約草案交換意見，並約定今後將增進合作以解決漁業糾紛。

03.15 臺灣臺北

第 3 次臺日民間漁業會談

對於臺日雙方民間契約版本，基本原則已有共識，因細部文字仍存在差異，擬於下次會談前以傳真方式提供修正版本，期能儘速獲致共識。

2009

09.09 臺灣臺北

第 4 次臺日民間漁業會談

民間契約條文內容經逐條討論後，基本上已達成共識。會後臺日雙方依據討論結果修正條文並提供對方確認，以利後續辦理簽署民間契約事宜。

2014

03.20 臺灣臺北

第 5 次臺日民間漁業會談

臺日雙方正式簽署「臺日有關海上事故處理及救難案件民間契約」，確立漁船海上事故及救難案件處理模式。



2014年3月20日 臺日雙方正式簽署「臺日有關海上事故處理及救難案件民間契約」。

2015

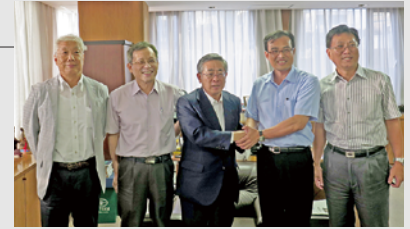
02.10 臺灣臺北 **第 1 次臺日民間漁業協議會議**

確立漁船發生事故時之處理方式並同意設立漁業事故處理委員會。

08.18 日本東京大日本水產會

第 2 次臺日民間漁業協議會議

- 檢討契約簽訂後執行面之相關事項，確保有效運作，並檢視臺日事故處理民間契約的實施狀況。
- 參觀第 17 屆日本國際漁業博覽會。



2015 年 8 月 18 日與大日本水產會白須敏朗會長合影。

10.19
日方邀請參觀第 17 屆
日本國際漁業博覽會



2015 年 10 月 19 日日方邀請參觀第 17 屆日本國際漁業博覽會。

2016

01.21 臺灣臺北 **第 1 次臺日漁業事故處理委員會協議會議**

- 協議處理臺方「通興號」與日方「第八全丸」漁船之漁具糾紛賠償案。
- 雙方透過本次會議協商達成共識，由臺灣漁船「通興號」船主補償日本漁船「第八全丸」，並由雙方船長簽署漁船事故處理協議書後完成和解。

2019

02.21 臺灣臺北 **第 2 次臺日漁業事故處理委員會協議會議**

協議處理臺方「進興 21 號」漁船與日方「寶生丸 21 號」漁船碰撞事故，雙方無達成共識，「進興 21 號」漁船船主將循法律途徑解決，臺日雙方同意撤案。

2023

02.16 日本福岡 **第 3 次臺日漁業事故處理委員會協議會議**

- 臺日雙方代表協商結果，日方賠償臺灣漁船「進興 21 號」，並由雙方代表簽訂協議書。
- 臺日雙方間應依有關海上事故處理及救難案件民間契約附件第 1 點 (2) 向相關漁民周知，並就適當使用 AIS，徹底瞭解與避免事故之措施進行指導達成協議。