



## 因應國際鮪魚資源管理趨勢 臺灣積極養護鮪魚資源

文 | 賴品瑀 圖 | 游忠霖 (大山影像工作室)

臺灣擁有1,100餘艘遠洋漁船遠渡重洋，作業水域遍及世界三大洋區，漁業種類包含鮪延繩釣、鯷鮪圍網、魷釣（兼營秋刀魚）及拖網等四大類。其中延繩釣船與圍網船隊的實力讓臺灣成為世界鮪魚產業舉足輕重的一員，近年平均產量約80萬公噸，產值約438億元。

鮪魚這個全球最受歡迎魚種之一，成長、生殖、死亡、分布及洄游等生命過程與海洋環境密切相關，漁場變動與近年國際對鮪魚資源、漁工人權的加強管理，促使臺灣鮪魚產業面臨轉型挑戰，「白浪滔滔但我們不怕！」憑著拼勁與韌性，遠洋漁業仍有信心，航出一片永續新海。

臺灣遠洋漁業為世界鮪魚產業舉足輕重的一員。

### 從幫日本企業打工到擁有強大的遠洋海捕實力

被作家海明威譽為「魚中之王」，鮪魚有高蛋白、低脂、低熱量三特色，且鮪魚魚肉中脂肪酸大多為不飽和脂肪酸，所含氨基酸齊全，並含有維生素、豐富的鐵、鉀、鈣、鎂、碘等多種礦物質和微量元素，因其營養健康而受歡迎，大目鮪、太平洋黑鮪及南方黑鮪等供餐廳料理及生魚片食用，長鰭鮪、正鰹等製成罐頭。

大目鮪和黃鰭鮪主要分布在熱帶海域，俗稱「海底雞」的長鰭鮪主要分布在溫帶海域，單價較高的黑鮪則分南方黑鮪與北方黑鮪兩個不同魚種，一南一北分布在溫帶水域，太平洋黑鮪是臺灣中小型延繩釣季節性捕撈的高經濟魚種，南方黑鮪則是臺灣印度洋大型鮪延繩釣主要捕撈魚種。

一出海便要數月，讓遠洋漁船始終蒙著神秘色彩，然而我國遠洋漁船約1,100艘，每年漁獲配額約9萬公噸，遠洋漁業產量其實佔全臺灣漁業總產量的50%以上，其中八成仰賴外銷並以日本、美國市場為主。

臺灣漁業從戰後的沿近海拖網漁船開始發展，再有為了日本生魚片訂單而航向遠洋的鮪釣船，後逐步發展成大型鮪釣船，並加入了魷釣、秋刀魚遠洋船，同時圍網船隊也在1980年代開始出現。

從幫日本企業打工走到國人自行成立貿易商與船隊，並遠征大西洋、北太平洋、西南大西洋等漁場，臺灣遠洋漁船一步一腳印地邁向世界鮪魚產業舉足輕重的一員。

對外漁業合作發展協會執行長張正昇回顧，約1970年代左右的全盛時期，臺灣設立

在國際各漁港的「海外基地」，曾經一度達到6、70站，提供遠洋漁船休息、補給、整補與船員上下岸等服務，而目前整併至剩下32點，可見當時盛況。

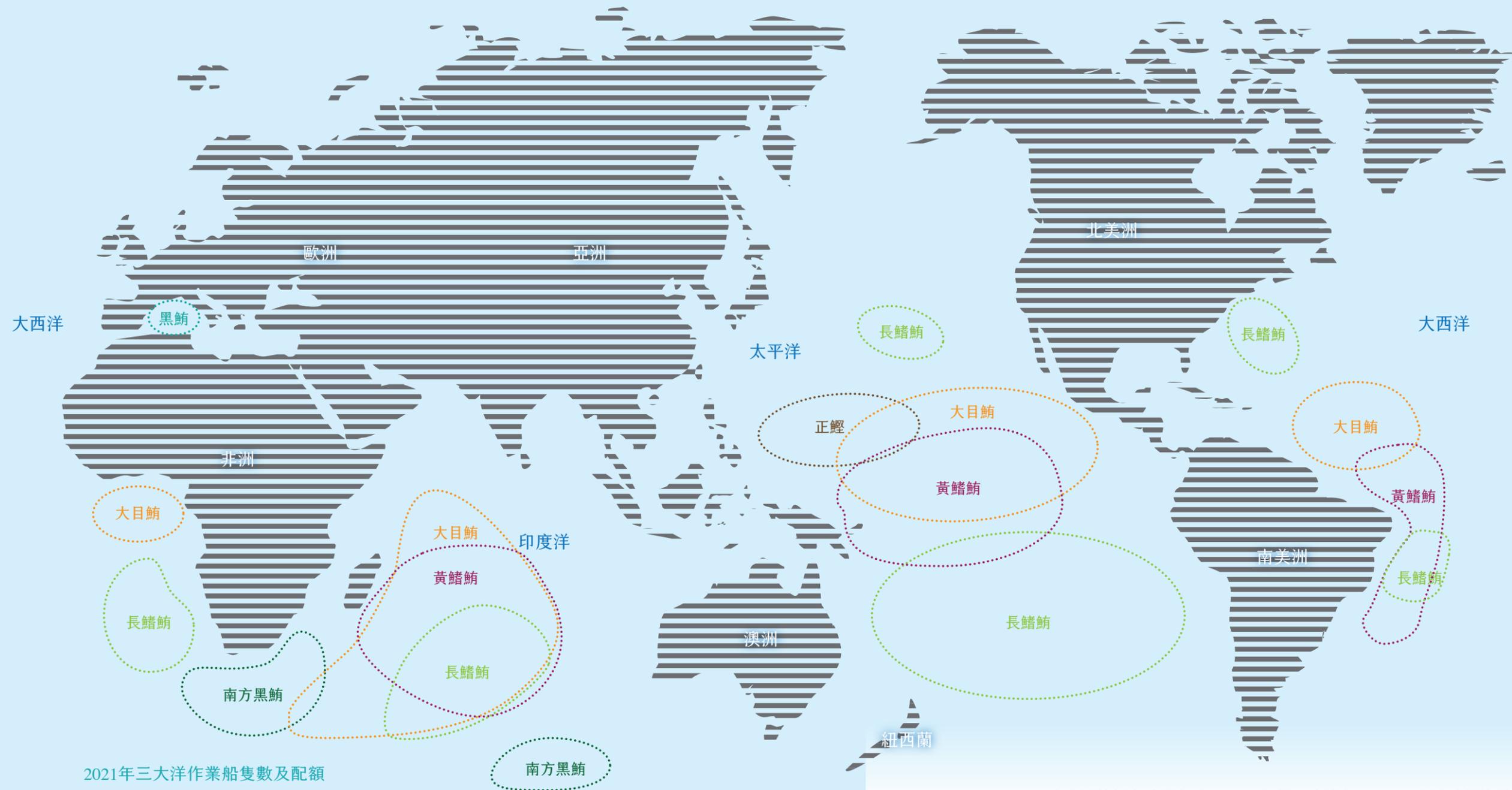
### 走過漁業糾紛 參與國際漁業合作

1980年代時，各國開始陸續劃設200浬海域範圍，在本屬公海的傳統漁場奮力捕撈的臺灣鮪魚遠洋船便陸續面臨漁業糾紛，甚至遭到「扣船」制裁，累積有4、50名船員遭扣押在當地。為了營救這些船員回國，臺灣在外交困境下，於1989年成立「財團法人中華民國對外漁業合作發展協會」（以下簡稱對外漁協）這個非官方民間組織出面協商。

對外漁協除了執行遭扣船員返國的頭號任務外，也肩負起爭取國際漁業合作的工作，消弭紛爭的同時也更藉著提供漁業資訊、宣導法令，教育業者及漁撈從業人員等行動，使我國在國際政治環境居於劣勢情況下，仍能永續發展遠洋漁業。

據對外漁協統計資料，2021年我國漁船共計與15國有合作，漁業種類包括了圍網、大小型鮪釣與魷釣，循付費入漁、租船合作、聯合投資皆有，合作對象則是政府對政府、民間對政府、民間對民間皆有，相當多元也充滿彈性，皆是需要一一談判協商而來。

再者，爭取加入國際組織，臺灣目前已參與多個區域性漁業管理組織（RFMOs）之公約協商談判，共同參與保育管理、配額談判更是每年重頭戲之一，目前臺灣有不同程度的參與了10多個國際組織，其中鮪類RFMOs有5個，包括中西太平洋漁業委員會（WCPFC）、美洲熱帶鮪類委員會（IATTC）、大西洋鮪類資源保育委員會（ICCAT）、印度洋鮪類委員會（IOTC）及



2021年三大洋作業船隻數及配額

資料來源：台灣區遠洋鮪延繩釣漁船魚類輸出業同業公會

印度洋

船隻數	133艘
大目鮪	35,000噸
公會	30,000噸
黃鰭鮪	11,057噸
公會	4,755噸

太平洋

船隻數	83艘
WCPFC	
大目鮪	10,481噸
公會	5,974噸
IATTC	8,055噸
	7,555噸

大西洋

船隻數	85艘
北長	3,926噸
南長	9,400噸
大目鮪	9,226噸
黑鮪	60噸
北劍	270噸
南劍	459噸
白旗	55噸
黑旗	165噸

南方黑鮪保育委員會 (CCSBT) 等，雖然參與身分有所不同，但均為我作業漁船爭取到漁獲配額的分配。

漁業署遠洋漁業組組長林頂榮指出，包括 ICCAT、IATTC、IOTC、WCPFC 等已設定各鮪延繩釣國家年度大目鮪配額，IOTC 更進一步設定年度黃鰭鮪配額，ICCAT 針對長鰭鮪及劍旗魚、黑皮旗魚等旗魚類亦設有年度配額。

國立臺灣海洋大學海洋事務與資源管理研究所所長劉光明解釋，捕撈配額的會議進行狀況為，先是各國學者就科學研究調查所得數據進行討論，提出評估與建議，面對科學家提出的幾種方案，各國的行政單位展開談判。除了科學證據所顯示的漁業資源狀況，沿近海國家主張權益的力度升高、各國漁業團體與保育團體的聲音也是配額分配談判的考量要素。

為善盡船旗國與港口國責任、打擊IUU漁撈行為，我國除落實執行港口檢查、24小時FMC監控漁船動態、建立卸魚聲明機制等措施，並落實港口國措施對進入我國港口之外國漁船進行檢查，以防杜外籍船所載之IUU非法漁獲流入市場。

林頂榮以最受矚目的黑鮪為例，說明我國漁船釣獲的黑鮪皆為成魚，又近二年我國該黑鮪漁獲量維持在1,300公噸左右，無超過國際限額的問題。且我國自2011年於亞洲地區率先對該黑鮪漁業自主採取漁獲文件計畫（Catch Document Scheme, CDS）及tag等嚴格管理措施，作業漁船除須經核准外，漁船捕撈之黑鮪需逐尾繫綁標籤並申請CDS，並僅限在漁業署指定港口卸售北太平洋黑鮪，且由指定檢查人員逐尾進行量測，都展現了臺灣積極養護管理黑鮪資源的努力。

### 保育漁業資源、提升人權兩考驗促轉型

劉光明表示，鮪魚依季節與生命史來回海洋各地，是全球各國的共有資源，臺灣遠洋漁業要遵守國際規範是責無旁貸的。雖然大目鮪、黃鰭鮪與黑鮪等主要魚種的資源狀況，經調查皆呈現正向的趨勢，但為了保育，捕撈總額持續下修，另因沿近海國家爭取權益，遠洋國的配額比例也多有下修。再者，有意從事遠洋漁業的本國勞工漸漸減少，也讓我國的遠洋漁業面臨轉型，重新盤點。

而法規的加強力度與落實，臺灣則已完成「遠洋三法」修法，將法令強度提高至國際前段班，並設立「觀察員」確保確實執行、及改善漁工軟硬體工作環境等作為來落實人權。

劉光明指出，有意上船從事遠洋的國人越來越少的趨勢，就他所知漁業署祭出「3年300萬」幹部培訓計畫，雖然曾吸引若干大學

畢業生上了圍網船隊，但下船後，這些實習生大多選擇帶著這第一桶金投入沿近海或養殖漁業的運銷、貿易，以維持生活品質，雖說仍是在漁業貢獻所學，但同時也顯示目前有意從事遠洋現場實務者實在太少。

張正昇亦表示，對外漁協訓練觀察員也同樣並不輕鬆，觀察員經過受訓、實習，大約要出海三次以後才算是成熟，在船上能有較好的執勤品質，來協助漁船落實相關規定，但即便觀察員不若船員需要耗費體力，但同樣面臨出海一趟短則3個月，長甚至要9個月的漫長海上生活，雖然開出6到10萬的月薪但仍流動率相當高，從觀察員轉換到擔任遠洋船幹部甚至船長者的案例，更是鳳毛麟角。



漁業署遠洋漁業組組長林頂榮解釋漁獲文件計畫，展現臺灣養護管理魚鮪的努力。



國立臺灣海洋大學海洋事務與資源管理研究所所長劉光明認為，臺灣須正視未來漁船上可能全外籍工作者時的管理問題。（攝影／蔡晏宏）



漁船捕撈之黑鮪僅限在漁業署指定港口卸魚。



觀察員經過受訓、實習，約要出海三次以後才算是成熟。

「臺灣不再是遠洋強權，未來的確有可能自然發生。」劉光明指出，十多年前政府與產業便開始思考，是否能培養更多臺籍幹部，或是要考慮轉作經營者，正視未來漁船上可能全外籍工作者時要如何管理的問題，目前已有不少漁船不僅基層漁工，連幹部甚至船長都是外籍者也不少。不只是臺灣，日本也遇到類似的狀況，部分傳統漁港已轉作體驗、民宿旅遊，捕撈不再是主力。

劉光明表示，十多年前漁業署一波政策減船、合併遠洋漁船後，目前是船東自行評估進退場，圍網船隊從之前的34組下修至30組，釣船則在漁場重疊且漁法相同的大目鮪、長鰭鮪之間調度，船隻總數大致持平，但漁船開始有汰舊改建的計畫，以求符合人權法規等競爭力，爭取更多元的國際合作機會。

張正昇正面看待，認為經營門檻加高後，無法克服層層困難者就會遭淘汰，留下來的經營者經得起考驗，對漁業資源與存活下來業者都是較有保障。「就看誰的氣長吧！」張正昇勉勵遠洋漁業，強調幾十年發展下來，走過高油價、低魚價等挫折，什麼大風大浪沒有經歷過，臺灣遠洋漁業一向有拼勁、有韌性，即時因應世界潮流做好轉型，必能繼續開創新局。



對外漁協執行長張正昇勉勵臺灣遠洋漁業者一起繼續開創新局。



俗稱「海底雞」的長鰭鮪、正鰹等鮪類常被製成罐頭。