

從東海救113號輪訪台交流活動 談海軍應有的認識

鄧元黎

提 要：

- 一、近30年來中國大陸的「大國掘起」早已令世人刮目相看，此次應台灣中華搜救協會邀請訪台的「東海救113號」(湄洲島號)海洋救難船，就具體展現了其在擴展海洋大國上所做的努力，以及成為海上強權的企圖心。
- 二、東海救113號是兩岸60年來第一艘具「官方身分//公船舶」抵台的救難船，開啟了中國大陸「救撈系統」大型專業救助船首次訪台的合作交流之旅；該船各項設備均極為先進，具全球一流之水準，某些系統甚或領先全球且可執行救難、拖帶船舶、海底打撈等多種救難(救災)任務。
- 三、從本次東海救113號訪台的經驗中海軍應有幾項重要的認識與認知，包括計有：「海軍勢必加快汰換與更新現有老舊之救難兵力、應檢討現有救難體制並轉移海上救難任務給予國家級專業單位、應於各作戰中心(含AOC)加裝全球海事遇險與安全系統」。
- 四、由於本次交流活動開啟了兩岸專業救難合作的大門，可預見的未來兩岸官方的接觸將愈行頻繁，因此，海軍勢必先行研究出「兩岸軍事互信機制」的可執行內容與標準作業程序！

關鍵詞：東海救113號輪、救難船、軍事互信機制

壹、前言

近30年來中國大陸的「大國掘起」早已令世人刮目相看，經濟上不僅已有傲世的成就，政治上更是即將與美國平起平坐，尤其

中國的海洋建設更是突飛猛進，然大多數人看到的只是兵強馬壯不斷成長的中共海軍，而建立「海洋大國」不可或缺的「海上救難」亦是掘起中的中國為達成其海洋國策中不斷持續強化建設的硬實力的一部分。此次應

台灣中華搜救協會邀請訪台的「東海救113號」(湄洲島號)海洋救難船，就具體展現了中國大陸在擴展海洋大國上所做的努力，以及成為海上強權的企圖心。

貳、東海救113號訪台歷程概述

國務院對台辦公室發言人楊毅於4月27日在例行新聞發布會中表示，「東海救撈113號」輪將應邀於4月29日至5月11日到台灣的台中、高雄、花蓮、基隆等港口參訪交流。北京新華網隨即發佈相關新聞，楊毅並表示，中國大陸樂見兩岸在海上搜救領域開展更加廣泛深入的交流和合作，共同提高海上蒐救能力，切實保障在台灣海峽航行的船舶安全和兩岸民眾的生命財產安全，停泊期間將航行船舶開放參觀活動。

應台灣中華搜救協會之邀請，大陸交通運輸部東海救助局「東海救113號」輪(湄洲島號)，從福建莆田湄洲島駛抵台灣，開展以「傳承媽祖文化精髓，加強兩岸合作交流，保障海峽人命安全」為宗旨的文化和救撈技術交流活動，該輪已於4月29日至5月11日分別到台中、高雄、花蓮、基隆等4處港口參訪交流，並在每個港口停泊兩天並開放參觀。停泊各港期間，均有諸多台灣相關專業人士、各海事院校師生、及一般民眾登船參觀，參觀總人數計超過5,000人。

同時，台灣中華搜救協會理事長林廷芳在接受記者採訪時表示，中華搜救協會成立18年來，一直致力於推動海峽兩岸救撈交流與合作，此次邀請「東海救113」輪訪台是一次增進瞭解、推進合作的重要文化和技術

交流活動。隨著海峽兩岸經貿快速發展和人員頻繁往來，確保台灣海峽海上安全變得越來越重要，希望兩岸進一步加強交流，把合作領域從海上人命救助拓展到海上防污染、海上保安等領域。由於首度參訪台灣；大陸交通運輸部『救助打撈局長丁平生』亦表示：「東海救113號從福建莆田湄洲島駛抵台灣，開啟大陸「救撈系統」大型專業救助船首次訪台的合作交流之旅，持續加強兩岸合作和救撈技術交流活動，日後大陸將陸續提供台灣海峽應急救助和安全保障能力」。

東海救113號是兩岸60年來第一艘具「官方身分//公船舶」抵台的救難船，開啟了大陸「救撈系統」大型專業救助船首次訪台的合作交流之旅；該船長99公尺、排水量3,510噸、2009年1月由廣州黃埔船廠建造完成、編制船員30人(現員21人)，各項設備均極為先進，具全球一流之水準，某些系統甚或領先全球。東海救113號可提供救難、拖帶船舶、海底打撈等多種救難(救災)任務。

參、中國大陸海上救難與撈救現況與能力

建立「海洋大國」不可或缺的「海上救難」亦是大陸海洋國策中不斷強化的配套建設，一方面可為其綿長的海岸線與海上交通運輸線提供安全保障，另方面亦可宣耀其「海洋大國」建設的成就；此次應邀訪台的「東海救113號」海洋救難船，就具體展現了中國大陸在擴展海洋大國上所做的努力，以及成為海上強權的企圖心。

想要成為海洋強國，其必要條件除了要

有強大的海軍與海外基地外，亦需有相輔相成，能量充足且功能完備的海上救難與打撈能力，如此才能結合平時及戰時，以維護龐大的艦隊與商船船隊無阻攔的橫行三洋七海，另有甚者亦可分食海洋開發上的龐大經濟利益。

中國大陸的海上救難與打撈能力的建立於1951年，雖有近60年的歷史，但在1979年「改革開放」前，實無具體能力可言，改革開放後的20年期間才逐漸發展，近十年由於中國大陸經濟的飛速成長，在2003年中國大陸救難體制有了重大的改革〔註一〕。因此使得大陸在海洋救難方面的專業能力亦如其經濟般的飛速成長，新裝備不斷的進入救難體系而使得大陸的救難能力如虎添翼、快速成長。

目前中國大陸的救難船舶大大小小總計約200艘、各型救難飛機21架、救難專業人員約9000人、救難單位駐泊的港口北起大連、南至三亞計21個、救難機進駐機場11個，另有可依災禍狀況隨時可進駐救難船暨救難機的備援基地77個；如此綿密的救難架構足以擔負救援任何可能的海上、沿海、港口與陸上的突發性災難，更況乎中國大陸仍不斷的在強化其救難能力，新的更大的救難船暨救難機仍不斷在建造中，其整體的「海洋救援」總體能力將有可能同其經濟能力般在2025年前後將可與美國分庭抗禮、平起平坐。

由於中國大陸的海上救難的能力，其具體的成果可從訪台的「東海救113號」上的先進功能與現代化裝備上一覽無遺（謹將本

註一：「東海救113號」登輪參訪贈閱資料。



圖一 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『左舷』特寫



圖二 東海救113號現代化遠洋多功能救難船【前向駕駛台】部分特寫

人所攝該船裝備現況與讀者分享，如圖一至圖十），再由其贈閱資料內得知其沉船打撈的能力與海空協同救難的能力已十分精良純熟，其整體救難能量目前已可滿足其18,000公里海岸線和經濟海域內所發生的各類型海難，其整體救難能力已可確保中國大陸的海洋安全且其亦可將其做商業化的運用，當然



圖三 東海救113號現代化遠洋多功能救難船【後向駕駛台】部分特寫



圖四 東海救113號現代化遠洋多功能救難船【全球海事遇險與安全系統】

在需要時亦可轉為中共海軍的後勤與備援保障能量。

肆、東海救113號輪訪台交流活動海軍應有的認識

「東海救113號」單艘船的救難能力，已近乎全台所有海上救難(含海軍)能力的一半，多麼大的反差比對！記得近20年前，政

府企圖發展台灣成為「亞太航運中心」時給大家多美好的願景、當時我們也有機會成為海洋大國、也有機會成為海上救難強國大國、但光陰飛逝，近15年過去了，眼看著對岸的大國崛起、眼看著寶貴的光陰飛快的流逝，眼看著其他的3小龍超越我們，除了無奈還能如何呢！

13年前(民國87年)筆者曾在本期刊，撰文建議海軍搭政府建立亞太航運中心議題之勢〔註二〕，以海軍當時救難能力為基礎、全力購置與新建海上救難艦隊兵力，乘勢提升我們的區域海洋救難(救災)能力，期能成為區域救難中心，以增加我們的區域影響力，使中華民國能向「海洋大國」邁進一大步，然十多年轉眼飛逝，結果呢？許多重要的建設不斷的在諸多因素拖延之下、使得包括海洋救難的許多重要建設、許多的國家競爭力，都如江水東流般無影無蹤的消逝於時空之中，我國原欲建立並成為亞太航運中心的美夢亦只如泡影般破滅！然從本次東海救113號訪台的經驗中海軍應有幾項重要的認識與認知，現以四大項分述於后。

伍、海軍應加快汰換與更新現有老舊之救難兵力

海軍艦隊遠洋拖艦(大字號艦艇)擔任中國海作戰區，以及台灣周邊200浬經濟海域內之海上救難與拖帶任務，且有可能執行遠洋拖帶、救難拖帶及救助擱淺船舶出淺等高度技術性與高危險性之任務；然海軍現僅有潛艦救難艦2艘暨艦隊遠洋拖艦6艘

註二：鄧元黎，〈海軍未來救難艦之籌建需求與組成〉，《海軍學術月刊》，第32卷，第2期，民國87年2月，頁86-92。

(ATF//Ocean Tug)，以目前各該艦之救難裝備、通裝、航儀、主電機、救難索具、消防系統、船體、生活設施等，均已過時甚久，極不符合現代救難艦應具備之條件與能力，且均無裝設聯合國國際海事組織(International Maritime Organization; IMO)所規定安裝的全球海事遇險與安全系統(Global Maritime Distress and Safety System; GMDSS)。

因此，海軍急需儘速在短期(3-5年)內完成建造新一代之艦隊救難兵力並且要能夠操作性能佳、馬力強大、具有精確就位能力、優良之穩定性、完整之救難設備、具有全球海事遇險與安全系統、充足之通訊設備、續航力遠、耐波力強，且具多項功能，足以擔任海上救難、拖帶、海洋污染防治、消防暨補給等多種任務，其綜合性能要求需符合下列各點：

一、**極優良之運轉能力與操縱性能**：新型二代救難艦需有最佳之運轉能力與操縱性能，除具可變螺距俾葉外並有輔推進器系統(APU)2-3具、可原地360度旋轉運動且馬力強大(10,000匹以上)，續航力遠、並具有穩定裝置以增加耐波力與救難時之安全性，並且在海難現場救災時僅艦長(或船長)一人就可完全操控整艘船。

二、**先進且現代化之駕駛台**：先進且現代化駕駛台除需具有360度之極寬廣視界外，亦需將操俾、自動航行與導航、衛星鏈路、自動定位、無線電通訊、自動避碰系統、各艙間監控等裝備完全整合於駕駛台內，並可經由(視頻)系統監控所有機器設備之運轉



圖五 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『船艙全景』



圖六 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『主拖纜機全景』

、各艙間之現況(含機艙)暨救難現場現況之監視，且所有(視頻)系統監控與掌握之救難現場現況可經由衛星鏈路將即時之現場影音資料傳回作戰中心與救災指揮中心。

三、**精確之定位、就位與導航能力**：衛星導航系統(GPS)、無線電測向系統(RDF/DF)、回音測深系統(ECHO SOUNDER)、測速儀、避碰雷達及所有操俾與操縱系統均需整合於駕駛台。



圖七 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『左舷側快速救生艇』特寫



圖八 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『雷達與光學系統部分』特寫

四、完整之通訊設備：完整之通訊設備並包括全球海事遇險與安全系統/GMDSS、HF/VHF/UHF/SSB無線電機、航海傳真機、氣象傳真機、衛星應急指示無線電標(EP IRB)救難頻率監聽接收機、全艦性對講機系統及手握式輕便無線電機等均應具備並整合於全球海事遇險與安全系統於駕駛台內。

五、艦上需具有飛行甲板可起降大型直升機，以利支援、後送與海空協同作業。

六、完整之拖曳機器與舉吊裝置：主拖纜機之拖帶力至少需達(100公噸)且可以自動放出及收回鋼纜，另有1人即可操作之大型起重機及機械臂以支援救難工作。

七、完整之裝具：除8吋纜或10吋纜、救難泵及潛水泵外，另外尚需加裝抽沙泵、空壓機、水中電焊與水中切割機、手持無線電話、水中電話、摩拖艇及可移動之發電機。

八、救難係極專業之船藝，應培養專業人員長期服務於救難艦，士兵部分可參考美海軍雇用民間專業人員之方式及以自動化替代人力，以增加作業能量與安全。

海軍二代救難艦之拖帶能力除應可拖帶海軍各型艦艇外，更應考量全球海洋運輸船舶大型化的趨勢，商船應考量至少有足夠馬力可長時拖救30萬噸以下之大型商船為主及巨型浮動鑽油平台之能力；新型二代救難艦其排水量範圍應在3,500-5,000噸左右，且吃水在20-23呎左右，以符合海軍現有各碼頭之停泊限制，而勿需另建專用碼頭。

為利讀者分析運用，筆者將「東海救113號」暨曾在海軍學術月刊第32卷，第2期中介紹過的德國與美海軍救難艦特性資料分別簡述如下，以利海軍在建造二代艦隊救難兵力時可資參考，然後二型遠洋救難船隻的詳細內容，仍請詳閱海軍學術月刊第32卷，第2期本人專文內所述之完整介紹，期能有更詳細之全盤概念。

(一)東海救113號//呼號BSC0〔註三〕

1. 綜述：多功能海洋救難船(具有拖帶

註三：大陸交通運輸部『東海救助局』官網：<http://www.donghai-rescue.cn>

、救難、消防暨協同海底打撈功能)。

2. 建造日期：2009年1月18日擲瓶首航(由大陸廣州中國造船公司黃埔造船廠建造)。

3. 每艘造價為：2億5000萬人民幣(約新臺幣11.5億)。

4. 主要規格：

(1)總長：99公尺。

(2)船寬：15.2公尺。

(3)滿載吃水：6公尺。

(4)噸位(滿載)：4,895公噸。

(5)最高航速：20節。

(6)主機功率：9,000(千瓦)//9,125匹馬力(hp)；(海軍大字型救難艦為3,000匹馬力)。

(7)續航力：10,000浬。

(8)人員艙間設計容量：30員(一般任務時僅20員隨船出海)。

(9)拉力：115公噸。(海軍大字型救難艦不足30公噸)

(10)最大速率：20節。

(二)德國造船廠建造之RED PLOVER號〔註二〕

1. 綜述：多功能拖船(具有拖帶、佈錨、船泊補給、消防暨燃料添加功能)。

2. 建造日期：1975年建造；1988年裝備更新；每艘當時造價為2,500萬美元。

3. 主要規格：

(1)總長：200.73呎。

(2)船寬：42.64呎。

(3)滿載吃水：17.71呎。

(4)噸位：1,300噸；滿載：2,500公噸以上。



圖九 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『全船暨救難專用之視頻監控系統』



圖十 東海救113號現代化遠洋多功能救難船『360度寬視野之駕駛台』特寫

(5)燃油攜帶量：118,500加侖。

(6)淡水櫃(海水淡化)：161,750加侖。

(7)飲水櫃：6,525加侖。

(8)乾載貨：170立方公尺。

(9)污油泥櫃：147立方公尺。

(10)清潔劑：18立方公尺。

(11)冷凍室：7立方公尺。

(12)人員艙間設計容量：22員。(一般任務時僅14員隨船出海)

(13)拉力：86公噸。(本軍大字型救難艦不足30公噸)

(14)最大速率：13.5節。

(三)美海軍POWHATAN級艦隊拖艦〔註二〕

1. 綜述：艦隊遠洋拖艦(此型艦源於民間設計)。

2. 建造日期：1976年至1979年間共建造7艘，編號為T-ATF 166-172號。

3. 主要規格：

(1)總長：220.6呎。

(2)船寬：38.4呎。

(3)吃水：14.2呎。

(4)噸位：2,260噸。

(5)燃油攜帶量：600噸。

(6)人員：6位海軍官員+14位民間人員+6位海軍通訊人員(另可額外容納多名海軍專業救難人員隨艦出航，從事特殊救難工作如深潛救難作業)。

(7)最大速率：15節。

(8)拉力：60公噸。

(9)特殊救難裝具：可攜載重90噸之美海軍MK-1 MOD-1型深潛支援模組。

陸、海軍應檢討現有救難體制並轉移海上救難任務給予國家級專業單位

由於中國大陸的「救助打撈局」是隸屬於「交通運輸部」，因此其海上救難的能力，除了海上救難船舶裝備新穎齊全、空中協同能力充足、岸上指揮中心指揮管制暨協調

功能極強外；另外更需一提的是它的「救難人員的專業、專精」和數十年來所累積的豐富救難經驗與知識，這些專業的救難人員和救難經驗更是無價的，也是金錢所買不到的。

因為組織固定，工作穩定，故其救難人員均專職專能業且多以此為長期生涯性工作，因此系統長期累積的專業能量就極為可觀，這不僅對其專業救難救災能力的成長彌足珍貴，而且對未來更先進裝備的獲得、未來能量的提升、救難經驗的傳承均是極其重要的。此處所提的每一部分都是現階段中華民國海軍辦不到的、未來更難辦得到！為何呢？系統與體制使然。

因此，海軍何必自尋煩惱擔負非必要的海上救難任務呢！回想民國72年「大萬艦」的慘痛教訓，海軍為何不能效法中國大陸，把「海上救難」兵力與能量完全轉移給交通部或海巡署呢？若能如此，海軍僅需專注於「制海任務」之執行，更可專注於「戰、訓」本務，不僅可少除不必要之外務干擾和煩惱，更可減少後勤維修能量的負擔；若還考量「靶勤」任務與海軍本身的需求，則大可建造2-3艘類似東海救113號之多功能救難艦，以符海軍之需，並把海軍擔任的中國海作戰區及台灣周邊200浬經濟海域內之所有海上救難任務轉交給可成立於交通部或海巡署的國家級救難單位，以期事權的統一。

柒、海軍應於各作戰中心(含AOC)加裝全球海事遇險與安全系統

聯合國國際海事組織(International

Maritime Organization；IMO)早自1973年起，即有意建立運用衛星系統與地區無線電通信系統作快速有效之海上遇險警示及傳送海事安全資訊並藉由現代化、數位化通信技術，達成自動化操作、警示及發送船舶海上遇險與安全資訊，其後在國際無線電諮語委員會(International Radio Consultative committee；CCIR)及其他國際組織相助之下，於1992年2月1日正式規劃完成「全球海事遇險與安全系統(Global Maritime Distress and Safety System；GMDSS)」，並由各國依其救難組織的編裝與規劃自行完成系統之安裝，目前國軍(海、空軍)與海巡署均應在相關的指揮暨通信中心裝設完整的「全球海事遇險與安全系統」，海軍更應於各作戰中心(含AOC)完成加裝全球海事遇險與安全系統。

全球海事遇險與安全系統具有緊急(災難)時及安全狀況時之全時通信能力並傳送海事安全資訊，包括航行暨氣象等之資料或相關通告。換言之，船舶不論其航行之區域為何處海域，均能建立船舶本身及航行於相同海域之其他船舶與安全有關之重要通信，各單位均可在接獲遇險警報後經協調作業，以最短時間共同救援遇險船舶，進而確保全球船舶海上航行之安全；因之船舶在世界各海域航行時，一旦發生海上危難事故均可直接呼叫海岸電台及運用應急指位無線電指標(EPIRB)或衛星系統，使全球各地區的搜救協調中心(RCC)均能採取快速、有效之救援措施，期使海難之損害程度減至最低。此系統將分下列數項予以介紹：

一、系統之海域劃分

全球海事遇險與安全系統所組成之各種不同無線電通信，在地理區域涵蓋範圍及提供之服務上，均有其個別之限制。船舶應配備之裝備，基本上係依其船舶營運海域而定，但在所有海域營運之船舶均應備有GMDSS系統，該系統將全球海域分為A1、A2、A3、A4等四個區域，各區域涵蓋範圍如下：

(一)A1海域：係在特高頻海岸電台20至30浬範圍內。

(二)A2海域：係在中頻海岸電台約100浬範圍，但不包括A1地區。

(三)A3海域：係在船舶衛星通信範圍內，約在北緯70度與南緯70度之間，但不包括A1及(四)A2地區。

(五)A4海域：係在A1、A2、A3地區以外均屬之。

二、遇險警示操作(Alerting)功能

藉現代化衛星與通信系統之整合，此系統可快速有效傳播海難訊息，使遇難船舶、各地區之搜救協調中心與遇難船舶附近之其他船舶均可收到遇險警示，救援協調亦均能有效傳達無阻。航行於A1海域之「船對船」與「船對岸」海上遇險警示之通訊係使用156.525 MHz之數位選擇呼叫(DSC)；航行於A2海域之船舶，其「船對船」與「船對岸」海上遇險警示則應用2187.5KHz頻率操作，「船對岸」之海上遇險警示之發射，則藉國際海事衛星(INMARSAT)之船舶地球台(SES)運作，並可應用高頻數位選擇呼叫(HF-DSC)通信或衛星之應急指位無線電標(EPIRB)。

三、現場通信(On-Scene Communica-

tion)功能

現場通信係在中頻與特高頻中指定特定頻率作無線電通信，此等通信操作係在受難船與救助單位間進行，俾使受難船能藉由通訊獲得所需的救助，船舶駕駛台與駕駛台間之通信，以特高頻156.8MHz無線電話為主；當飛機參與救難任務時，現場通信將使用3022KHz、4125KHz以及5680KHz等頻率，而搜救飛機亦應配備通信裝備以2182KHz或156.8MHz或兩者同時使用之。

四、確定海上遇險信號發射位置 (Locating Signals)

為能尋獲海難船或救生艇之位置，必須確定海上遇險信號之發射位置，此可藉SART之9GHz雷達詢問機，於現場配合救助單位之9GHz雷達達成遇險信號發射位置之定位。

五、船舶海上安全資訊播送功能

為使海上航行船舶能及時獲得有關導航與氣象之警示，以及其他有關航行安全之緊急資訊，GMDSS系統規定以518KHz中頻廣播發射上述資料，並由直接印字電報機接收後予以列印出，且此等資訊亦經INMARSAT系統廣播或HF頻帶廣播。

六、船舶應用輔助衛星搜救系統之通信程序

輔助衛星搜救系統(COSPAS-SARSAT)正式成立於1988年，由俄國、美國、法國及加拿大等四國合作，提供多枚低軌繞極衛星，負責將全球陸、海、空行動者在遇險時所發出之警訊，接收後即時傳遞至最適當之搜救單位並立即派出搜救部隊趕赴現場救援。

捌、海軍應先行研究出「兩岸軍事互信機制」的可執行內容與標準作業程序

由於東海救113號是兩岸60年來第一艘具官方身分//公船舶抵台的救難船並開啟了兩岸專業救難合作的大門，可預見的未來兩岸官方的接觸將愈行頻繁。若明年國民黨總統選舉順利獲勝，在可見的短期未來兩岸的軍方勢必將有「突破性」的交流，因此「兩岸軍事互信機置」的建立將會有突破性的發展，而艦隊的交流互訪又是最具代表性的里程碑。此點可從美國與中國大陸建立「美、中」互信中兩國海軍的交流活動中獲得證明〔註四〕。它山之石可以攻錯，我們或許可從美中的模式中找到參考之道。

美國與中國大陸建立「美、中」互信機制早在1990年代早期就已由美國國防部部長辦公室下的國際安全事務辦公室訂出了一個美中軍事協定的計畫，計畫的範圍十分廣範，包含下列多項的內容：

- 一、高層軍事官員的互訪。
- 二、專業官員的互訪：此部分包含了戰院的教官與學官。
- 三、新任的司令官與將級官員的互訪。
- 四、艦艇互訪與諮詢協定。
- 五、邀請中共海軍軍官參加二年一次的泛太平洋(RIMPAC)演習以及多國會議，如太平洋區海軍研討會…等等。

由於在多階層的接觸中可創造出一個更佳的互相瞭解的環境，在全面的美國與中共

註四：〈軍事接觸是美中(共)關係的樞紐〉，《海軍學術月刊》，第36卷，第12期，民國91年12月，頁22-25。

軍方對軍方(Military-to-Military Program)的計畫中，美海軍在1997年與中共簽署了「軍事海上諮詢協定」(MMCA/ Military Maritime Consultative Agreement)，此協議是一個以互信基礎為目標導向的雙方「海上與航空安全暨發展」的作業程序，「軍事海上諮詢協定」的內容制定是由雙方民間與海軍的領導者共同策劃的。前項協定的談判於1997年分別於華盛頓與北京展開，在1997年11月的最後會議中並由江澤民與柯林頓共同宣達了共同的意圖與期望。

在「軍事海上諮詢協定」架構下，美方與中國大陸同意每年『舉行年會』並由工作小組經常舉行會議以提高兩國的海上軍事安全，每年一次的年會是有多方面優點的，每年的「軍事海上諮詢協定」會議，能對雙方海軍創造出良好正確的氣氛，並保持長期聚焦於正確的議題。軍方－尤其是海軍官員的作業經驗，可以使對話討論時進入更實際的海上「場景」與「過程」，以確保雙方以專業的方式處理常態性暨突發性事故。每年的年會亦可使對話的架構更切乎實際，可使討論議題更深入核心問題，以及使工作人員最初基礎的工作有特定的作業範圍；在年會後的後續工作會議時，雙方都可讓被決定出的共同議題加速進展，例如，何時需要更高階層的討論、雙方在海上遭遇時要如何運用國際法等。

第一次的「軍事海上諮詢協定」會議於1998年7月在北京召開，雙方的代表團均由兩顆星的中將階層指揮官領軍，雙方都簡報了其「國內法及海上作戰的規定」並同意後

續每年召開一連串的各工作階層的會議，「軍事海上諮詢協定」內的一個組則專門負責從事海上安全議題包含通訊問題的討論。

第二次的美、中「軍事海上諮詢協定」工作會議於1999年5月在青島的北海艦隊司令部舉行，這次會議持續研討先前有關中美間的海上航行安全議題，這個歷史性文件的協定範圍強調包括使用(1)國際民用航空協定(Chicago協定)；(2)國際通信信號協定(Code of Signals)以及(3)國際電傳組織的無線電各項規定；很值得注意的是，如果中方在「軍事海上諮詢協定」會議上對航空協定完全瞭解的話，則2001年4月美國EP-3E與中國大陸F-8戰鬥機在海南島國際海域上空的撞機意外或有可能可以被避免掉。在2000年12月的上海會議時，雙方的工作組專注於「水面艦的視覺範圍內的通信」與2001年會議的議題制定並將在開會前完成一個「雙方水面艦在海上視覺範圍內」有關通信的探討與評估報告。

「軍事海上諮詢協定」的建立對處理美、中雙邊關係的改善提供了重要的方法，亦是中美海軍軍事關係中潛在最有價值的直接對口單位(operator to operator)，且相互間的直接對話是十分重要又實際的。美國前駐中共國防武官空軍准將Karl Eikenberry相信，美中這方面的軍事關係，有助於化解這二個強權國家間的危險競爭。軍方對軍方的接觸是一個過程，這個過程和其結果是一樣的重要。無論美中關係如何的受挫，軍方的接觸都必須繼續，軍事接觸是美國與中共關係的樞紐。

在台海軍事緊張氣份日益降低之下，兩岸經貿關係日益密切的狀況下，我們從美國與中國大陸建立「美、中」軍事互信機制的過程中可以學到許多的知識，若是以美、中建立軍事互信機制為範本，這對未來建立兩岸間的軍事互信機制是非常有幫助的，以長遠的眼光來看兩岸的和平，不僅僅是兩岸人民之福，也是亞州繁榮安定與世界和平的重要關鍵。

玖、結語

中國大陸交通運輸部東海救助局「東海救113號」輪(湄洲島號)，訪台時間雖然只有短暫的十餘天，但因其裝備新穎、功能強大，使人對中國大陸的海洋救難能力耳目為之一新；再因其是兩岸60餘年來第一艘具「

官方身分//公船舶」抵台訪問的大陸官方的救難船，更使得兩岸未來海上救難的合作向前邁進了一大步，雖然台海兩岸未來的互動合作將愈形密切頻繁，但基於兩岸政治形態與國情的大不同，此次「東海救113號」的到訪帶來許多令人深思的問題，亦帶來許多值得海軍借鏡與提前未雨綢繆的重大問題，筆者僅對「專業部分」與急迫性較大之兩岸「軍事互信機制」部分拋磚引玉提出個人淺見，更切盼海軍各級精英專才能妥擬方案面對未來更大的挑戰。



作者簡介：

鄧元黎先生，備役海軍上校，海軍官校69年班，南非海軍指參學院1996年班，現服務於民間公司。

老軍艦的故事

中強軍艦 LST-225



軍艦亦曾實施「新中計畫」，但由於運補任務逐次遞減，民國78年1月27日奉令作簡易封存，以便若有任務需要時，仍能啟封使用。(取材自老軍艦的故事)

中強軍艦在美軍服役時，編號為LST-1110，擔任太平洋區陸軍及陸戰隊兩棲作戰與運補任務，是美國MissorVallby Iron 鋼鐵公司所建造之坦克登陸艦，1944年12月28日下水成軍。

民國47年8月15日，美海軍在夏威夷珍珠港，依中美共同防禦條約移贈我國使用。交接典禮由美方第十四軍區司令所羅門少將移贈，我方則由駐美武官鄭天杰上校代表接收。接收後命名為「中強」。

該艦自成軍後曾於八二三砲戰期間參加金門外島運補任務，在共軍猛烈砲火中，幸賴全艦官兵通力合作，發揮優良船藝，來回穿梭運補，圓滿達成任務。中強