

船長通訊第 192 期目錄

專刊

我的學習路程	董念國	P.02
船長與引水人對船舶操縱的觀點比較	方信雄	P.12
溝通與談判	網路轉載	P.23
在世界海運市場的經濟觀點	宋學恭譯	p.29
海難救助行動中對危險一詞的解釋	李 蓬	p.36
有領港在船的航行	寒 星譯	p.40
意外事件及其出事的原因	宋學恭譯	p.44
海盜攻擊之『高風險區域』	李齊斌譯	p.47
『國際安全航道』簡介		p.49
超級油輪『天狼星號』海盜劫持事件		p.50
航港局允許航運業者僱用武裝保全		p.51
國際海事組織同意武裝警衛準則		p.52
船舶保全與海盜防禦的『武裝保全人員』		p.54
駕駛台體制的自動操控	秋 水譯	p.58
檢驗師記錄簿：貨櫃加熱工作的危險	宋學恭譯	p.61
ORDER FOR JAPAN TUG	莊學偉	P.64

要聞轉載

兩岸航運開放 帶動經濟效益	p.65
蘇伊士運河漲通行費 過往船舶減一成	p.67
船員服務規則新修正	p.68
海商修法系列三 - 世新登場	p.71

會訊

本會第 20 屆第三次會員大會紀錄	p.72
中華民國船長公會 101 年度工作報告書	p.88
中華民國船長公會 102 年度工作計畫書	p.93
本會大事紀(102 年 7 月至 9 月)	p.95

我的學習路程

董念國

我於民國六十三年自基隆海事航海科畢業，隨即上船實習，並於民國六十五年入伍至六十七年退伍。參加六十七年之第二次河海特考，考取三副之後陸續參加了二副、大副、船長以及引水人之考試，僥倖都錄取了。在海上的日子一方面爲了增強自己的學識以充實自己的考試實力且打發時間，在船上有空則看一些和航海相關的書籍。往往越看越覺得自己本身的學識根本不足，而產生了繼續上學讀書的念頭，在現在的時代雖然文憑學歷並非萬靈丹，但是多學習一些總比少學一些好些。雖然有心讀書，但因環境以及經濟之因素皆無法達成願望，一直到民國八十二年我在高雄港引水人實習已完畢，等待正式上班，可利用時間去參加二專之聯招，可一邊上班一邊就近在高雄海專進修，我覺得非常的好，從此就開始努力準備二專聯招。

二專聯招爲全省之聯招，高雄海專航海科爲海事類組，必須考國文、英文、生物、計算機概論以及氣象共五科。因爲脫離學校已二十多年了，這些科目中的國文、生物、計算機概論對我而言簡直是天方夜譚的科目。生物只在國中讀過，在基隆海事根本未讀，而計算概論(包括微積分)根本未學過。爲了考試只有到書局去買參考書。包括歷屆考題之參考書回來猛 K，年紀已大要和十七、八歲小伙子硬碰硬上考場真的很吃力。首先我記憶力就

沒他們好，再加上儘是一些沒學過的科目讀起來非常之吃力。老實說我到現在還是想不通，航海科為何要考生物這一科。每天都在這些科目中轉來轉去，尤其是國文，左讀右讀都讀不來，只能怪自己之國文程度太差了。報名時在台北之某一大學(校名已經忘記了)，我持著二十多年前之基隆海事航海科畢業證書去報名，受理小姐左看右看個不停，因為現在畢業證書和二十多年前之格式以及樣式皆不同，我想她一定懷疑我這張畢業證書是否真的。我告訴她保證貨真價實，否則即使考上了也無法就讀，這位小姐還很熱心告訴我，我符合加分要件，可以辦理加分申請，我並未答應，原因是辦理加分之手續需額外準備一些文件實在麻煩，再一原因我自認即使不加分我也考得上，又不是考狀元只要考上即可，管他分數幾分。

就這樣在家讀書二個月左右，那一年正好遇到基隆缺水荒，很多人一定很難想像雨港之基隆也會缺水，每天就在讀書、等水中渡過。缺水最難過的即為洗澡以及抽水馬桶的用水，當時又正值夏天真是苦不堪言。到了考試時因為考場在台北一大早即趕到台北赴考，一眼望去全是十七、八歲之小夥子，像我這年紀之考生只有我一個，覺得很不好意思，這只怪年輕時不多讀一些書。第一節一進考場立即被監考老師擋下，他告訴我說：「這位家長你不可以進來。」我立即出示准考証表明我是考生，反而使得他不好意思立即向我道歉。此一情景在數

年後之二技聯招又再度上演一次，真的覺得很有意思。考試一如自己所料，國文、生物，左看右看每題之答案好像都一樣，因為是電腦閱卷之選擇題只有亂猜一通。以前考試全為問答題，第一次考電腦閱卷，此作答方式實在不習慣。我認為要測驗過考生的程度，問答題最能看出考生之程度，選擇題並不很正確的表達出考生之程度。而且我發現二專考試之科目及試題對海事職校畢業學生相當不利，因為只有氣象學為專業科目，而氣象學考的又是一般氣象並非我們所謂航海氣象，所以對海事之學生而言實在無任何之優勢存在，反而其英文、國文、生物、相對的較一般商科或其他科之高職程度差，所以考起來很吃力。等我入學後方証實我的看法，在我們這一屆二專聯招考進入之學生，海事畢業航海以及漁業科學生大約只有三分之一左右，其餘都為商科或其他科系之職校學生。政府對海事教育之發展實在有必要檢討，不要為了招生而招生，應拿出一些具體之措施鼓勵年青人上船服務，不然台灣之海事教育前途堪慮。考完試放榜後繳交自願表，自願表也在台北繳交(原報名時之學校)，當天交自願表時也發生了一段小插曲。因為自願表必需本人繳交，若由父母或他人代繳必須附有當事人的授權同意書方可，當我把自願卡交給小姐時，她看了我一眼隨即問我：「同意書在那？」我回答她，沒有同意書，因為是本人。此一插曲在二技聯招中又重複了一次，想想也很有趣。

放榜考取了高雄海專航海科二專，包括保送甄試之學生共招了二班之學生，除了我之外全為十七、八歲之年輕人，全部為男生，因為當時高雄海專之航海科只收男生，到了二技時高雄海專改制為海洋技術學院，航海系也收女生，所以二技時本班有三位女同學。二專新生訓練時我也參加，時光一下子回到二十多年前，感覺自己好像是高中生，但是現在的新生訓練較為輕鬆，不像我們當年那麼嚴格。當正式開學後，每日早上八時以前到校，也開始忙碌起來。我在二專時校長為航運界之前輩歐錫祺先生，校址在楠梓，高雄海專建造的非常有中國風味也非常的好，看的出來的確花了很大的功夫，但是美中不足是我覺得稍微小了一些。學校的課程排的蠻緊湊的，因為有很多不是本科系的學生來讀航海，所以他們的確很累，學的很辛苦。相對的對我而言體育就很辛苦了，而現在大專教育體育為必修課程必須及格才可畢業，到了我這年紀當然無法和年青人相比，尤其是田徑，還好都能及格。至於一般之專業課目讀起來就輕鬆多了，我在高雄海專之二專學到了很多新的法規以及知識，而海專的師資相當不錯。老師教學一般皆採中間路線，亦即除上課教授課本中之知識外，同時也要求學生再找些相關之知識以充實自己。平常上課還好應付，考試時就比較辛苦，因為年紀大了，很多要背的東西，非得背好幾遍才背的起來，一邊又要工作，真的還很辛苦。假如功課多到應付不過來，還得請假去上課讀書，所以寒假、暑假才能專心上班賺錢。雖然兩頭忙我還是覺得

很值得，在二專有幾門課對我而言真的印象深刻；首先為微積分，因為我從來沒有學過微積分，我對數學很有興趣，一種新的數學真很棒。微積分老師相當嚴肅不苟言笑，上課一直講到下課考試也嚴，私下被學生稱為「殺手」級之老師。但憑心而論該老師實在很冤枉，因為嚴歸嚴但很厚道。每次考試前必有小考，小考的題目在考試時必出現，只要小考的題目會做，保證絕對及格，我想老師做到如此算是相當厚道了了吧！怪只能怪同學數學底子太差以及不用心。第二則為物理，我自高職一年級後一直到二專，二十多年來從來沒讀過物理，我本人也不喜歡物理，但是物理老師真的是教學一流，讓人覺得物理也可以很輕鬆的學，他經常拿一些聯考或各大學之物理題來教我們。只看題目看都看不懂，但一經他深入淺出談笑中之解答，發現實在很簡單，學的真的很愉快，今天我還是很懷念那一段學物理的日子。中國近代史也一樣，上課好像在聽故事一般，而且很多故事都是從來沒有聽過的，每一學期老師要求同學讀一本課外書籍，在上課時做心得報告，一方面訓練同學口才，膽識；一方面鼓勵同學讀課外書籍。二專這二年就在工作，學校兩邊跑來跑去的時間這樣渡過，辛苦是真的，但是能在中年再回頭學校和年青人一起上課學習真的很難得。而且和這一代的年輕人相處也才能了解這一代的人更能享受、不能吃苦經常怨天尤人，或許這是我們教育下一代失敗的表現吧！若繼續如此下去，則社會之前景是真堪憂。

八十四年我由高雄海專二專航海科畢業，當年若要讀二技，則必須到海洋大學去讀，因為太遠了，所以打消繼續讀書的念頭，等到高雄海專升格技術學院才再讀。民國八十六年高雄海專升格為高雄海洋技術學院，開始招收二技學生，本想參加二技聯招，但因種種原因而取消念頭，到了八十七年才參加二技之聯招。二技聯招我在高雄考的，用通訊報名。專業科目只有二科；船藝以及航海，同樣的用電腦閱卷，老實說這兩科我百分之百反對電腦閱卷的選擇題，航海科中最專業的兩科，實在用選擇題來考，考不出個程度，但可能二技聯招有其技術問題無法像河海特考一般的考問吧！雖然只有航海及船藝二科，而且用選擇題對我而言比較簡單，但是有些要背的東西還是要背，當時考試之前認為這二科沒有什麼再復習。所以課本只有隨便翻一翻，意思！意思一下，等上了考場才發現有問題因為是一或二天差一點點，足足想了半天。當然了！如同二專一般，進考場時也被擋了下來，想想也蠻有趣的。二技只有一天，憑心而論考二技時，心中根本不當一回事，因為知道一定會考中，原因為二技招收的對象全為二專或五專畢業的航海或漁業科學生，大家程度如何心裡有數。而考二專時，不限定本科畢業高職生。有很多其他科系之高職生，在補習班補了一年來的，其原因為海事科在二專考試中最好考的，而且專業科目才一科：氣象學，所以命中率頗高，大多到海事類組來考，至於以後從不從事航海工作，沒關係！只要先拿到二專文憑再說。所以大家每天所談的

教育改革，依我看都是空話，在台灣是文憑掛帥，大家都以拿到高文憑為目標，不管有沒有用。所以如此氣氛下想要教育改革的有成效，很難！試看如今高中，大學之聯招都要廢除了，學生校外補習有減少嗎？壓力有減少嗎？其實只有增加人為干涉入學審查之標準而已，其公平實在讓我懷疑。我舉例子：我一朋友女兒參加大學之甄試，說要有教授的推薦信才有希望，但他並沒有，結果面試時，主考官只問二問題：一為姓名、住址，二為畢業學校如此而已，明明擺明絕不錄取。教育改革者三思！三思。而本班二技之同學，很多也認為要拿高文憑，所以才來讀二技，並非想從事和航海相關的工作，所以並非是為學習而學習，而是為了文憑，實非教育之目的。

放榜後考上了高雄海洋技術學院之航海系，再回到學校時倍感親切，雖然景觀依舊，依然相當興奮。二技的功課比二專輕鬆很多，而且都是和本科系有關科系畢業的學生，所以專業科目之程度較高。同時本班有幾位已退役且有船副証書之同學，程度都不錯。在這二年中，陸續有一些同學考上船副証書。這二年中學的科目中，獨缺航海學、或許現在海事教育方向和以前不同吧！二技一樣有體育課，第一學期游泳課，海技之地下游泳池也真的很不錯，每到泳課我一定要下水游泳，才不致於浪費了這麼好的游泳池。而第二學期體育我選了高爾夫球，因為其餘的比較適合年輕人，這可是我生平第一次

打高爾夫球。至於功課方面此二專輕鬆多了，考試也比較靈活，科目也多樣化，學起來感覺也不一樣。正如前面所說的，沒有航海學，或許學校認為，到了二技同學的程度已到了某種程度，不需要再學航海了。其中有一科讀的好累！比起考領港、船長之讀書要累，那就是「研究心理學」。課本厚厚大大的一本共七百頁左右分兩次考完，一次考三百多頁，有如考一本書一般，而且答案還必須和課本一樣，這是這輩子到目前為止，讀的最累的一次。一般河海特考之題目雖然多樣化，答案並無一定之限制，其目的只為測出程度而已。每次考試前，都得在家狠狠 K 二、三天書，年紀大了，記憶力也不行了，即使如此 K 書，也是記不住，一上考場就自亂套一通，還好老師並不找麻煩，也 Pass 了。至於現在船員受訓之科目:Gmdss 也有學。學的比受訓船員來的多，因為整整一學期，上課全在實做教室實際操作，考試也比較嚴格一些，這樣反而對以後要在海上服務同學比較好。同時二下也開了一科目為個人安全與社會責任，此乃根據 STCW 之一九九五年修正案規定之訓練課程，算是相當新的科目，此訓練必須在公元 2002 以前完成，否則到時船員之資格將受到國際之質疑。船員真的很辛苦，一大堆訓練要訓練，沒有收入還要支出，也沒有任何之補助。同時也學了電子海圖，雖然只是皮毛，但也多少接觸了最新的航海術。現代之船上若沒有電腦，我看真的無法運作了，電腦的確快速、方便，但依賴太深，萬一電腦故障，船上不知道會如何?其他如 GPS、微積分、海事案

例之研究、港埠管理、租傭契約．．．等等科目，反正兩年必須修滿八十學分以上，否則不能畢業。雖然不是很難，但也很累人的。二技中有一科目為「中國文學」，老師為哈佛之哲學博士，的確滿腹學識，他所授的中國文學，所提到文學或文學有關的東西，都是我一次聽到的，我才發現文學也可以如此，真的很過癮。假如現在時光重回，我倒希望此科目能多一些時間，可以學些航海以外之新鮮東西。二年的時間說快也很快，說慢也慢，除了寒暑假之外，每天就在學校，辦公室中來來去去，一如二專般，平日還好，到考試就辛苦多了，往往開車來回學校要一小時，但趕去學校只爲了上一、二小時之課，不管如何還是過來了，二技在八十九年之六月畢業了，辛苦了四年總算拿到了高雄海洋技術學院文憑了，由高職六十三年畢業到八十九年，整整走了二十六年才如願拿到學士文憑，真漫長。

在這二專及二技四年所學的一些新的東西，我往往在船中一一驗證，諸如電子海圖，GPS、ISM、CODE．．．等等，利用領船中等待船舶裝卸貨物或進出港次序中，和學所相互對照，以及和船長討論中去印証所學，收益頗大。而且由一些船上作業程序中和國際規定，慣例中去比較，可以比較看過船上之程度以及公司之管理績效，憑心而論，一船之好壞除公司之管理之外，其餘全憑船長之管理，只要上船領船和船長聊幾分鐘，即可判斷過船長之程度，同樣的這艘船之程度也就知道了。同一公

司的船，不同的船長領導下，每艘船之表現完全不同。所以希望各位船長先進，能好好的管理自己的船，即為對自己的肯定，同樣的也是自己永續經營之本錢。且在這四年中在學校和現代之年輕人一學習，多多少少了解現代年輕人之想法，同時也蠻同情他們的，想想他們畢業後，以現在台灣船員之弱勢，以及外籍船員之爭食，他們能有多少之工作機會，能做多久，是否到了四、五十歲時，台灣船員是否已成過往名詞，而為中年失業。現在在高雄港之船舶中，很多全船為大陸或外籍船員之船舶其船東皆為台灣船東。最近有一家台灣頗具規模之船公司，將船員由台灣和外籍船員之混合改成全船為大陸船員。另一家已用大陸之實習生，那也就是等這批大陸船員訓練出來後，台灣船員之出路更窄了，還有很多用外籍船員之例子，不勝枚舉，說穿了省錢。船公司為了節省成本，最方便節的，阻力最小的即為船員部份，同大陸或外籍船員可省不少錢。最近 NOL 收購了 APL，MAERSK 收購了 SEALANE，但原先的 APL 以及 SEALANE 的美國船員一樣在船上服務，一點都不影響！不知台灣之船東有否如 APL、SEALANE 之船東之愛國情操，即使公司被收也能替自己船員爭取之最佳福利！也真心希望我們的海員公會以及船長公會能有百分之百絕對船員之福利有決定權，不必再受限制於官員、財團、船公司之牽制。同時更希望船員們隨時充實自己跟上時代腳步，讓船東樂意僱用台灣船員，利用此篇大家共勉之。

船長與引水人對船舶操縱的觀點比較 方信雄

一. 前言

隨著現代科技的日新月益，各種科學領域之專業技術亦產生不同程度的變革，當然屬於理工範疇之船舶操縱這一門學科亦不能免。然而無論船舶科技如何地發達精進，因機具故障或人為操縱不當所引發之海事亦無法全然避免，蓋前者之發生多屬隨機偶發性質，而後者則端視操船者的專注態度、相關知識、技術與經驗的累積。可見單是硬體的改善並不能確保航行的絕對安全。年來國內各港口海事頻傳，其中有由船長自行領航者，亦有引水人在船引領者，此再次凸顯了引水人在船與否絕非海事發生的必然因素之事實，因為儘管引水人對其執業之水域環境與船舶操縱的嫻熟，但其登輪領航終究是構成駕駛臺團隊的臨時一員，因而船舶的安全運作還是需要船長與船員的高度配合，然而實務上吾人卻常發現引水人與船長對操船運作的看法相去頗遠，而此意見上的扞格常導致化險為夷之先機儘失，進而成為發生海難或事故的主因。基本上，我國引水人之考試資格乃是以商船船長資歷為要件者，因而兩者之教育背景與專業歷程幾乎完全相同，所不同者乃船長一經引水人考試及格後，即可摒棄單調的海上航行與煩雜的行政工作而專注於船舶操縱與離靠作業。正因為引水人每日與船共舞，時日一久自然練就一身自信主觀的操船技術，也因而常會忽略了船長的感受與關切。其實吾人皆知引水人在登輪的瞬間對船況與船性之瞭解絕不如船長深入，所以船長所

需扮演的角色應是主動積極地，因為其所採作為與態度常是影響整個操船運作成敗與環境氣氛良窳的主因，故而不論從提供服務或接受顧問的角度來看，欲安全順利完成船舶操縱任務，船長與引水人務必充分溝通與理解，並需相互尊重對方的意見與立場考量。亦惟有如此，始能營造出一個安全、效率、愉快的操船環境。

二. 引水人與船長的共同目標

無論從執行職務或履行契約的角度來看，引水人與船長的共同目標應是一致地，亦即透過安全與有效率地操縱船舶，以順利完成航行與離、靠泊作業。是故「安全」應是兩者共同的最優先考量，所不同者乃是各自對安全的極限界定與容忍度不同而已。實務上，吾人發現引水人所認定的安全運作常是船長最難以容忍的冒險行為，例如引水人對船席長度或迴轉運動常以短至數十呎的距離為安全基準，此誠大多數船長所難以接受地。其實因為專業背景的雷同，吾人相信只要引水人能夠誠摯地講述運作企圖與所受限制，幾乎所有船長都會接受地。不可否認地，在吾等漫長的海上生涯中，我們確實見過不少溫文有禮而且專業技能高超的引水人與船長，當然我們亦會遭遇極少數態度高傲的引水人或武斷跋扈的船長，而此兩者的組合常是促使整個駕駛臺團隊人心惶惶陣腳大亂的揮發劑，更是危及船舶操縱運轉安全的最大負數。因而學習冷靜與尊重對方是絕對有必要地。

再者，談及效率，我們皆知時下各行各業莫不講求效率的提昇，以達致節省時間與降低成本的企業目標。然而在講求效率的同時，人們卻常忽略了效率的要求是

以安全作為前置條件地，因為任何缺乏安全考量的效率絕對是草率與不值得的。令人耽憂的是，在吾人的職場上效率一詞常被用作敷衍應付與便可行事的藉口。例如在某些情況下引水人為節省時間或減少不便所提出的操船主張，對船長而言雖或有效率但顯然不是最安全的方法。最常見的齟齬就屬拖船的雇用與使用時機，實務上，確有某些船長囿於公司的商業壓力而畏於雇用拖船協助操船，反之，亦有部份船長則非有一定艘數的拖船協助不靠船，其實此皆是過猶不及，蓋藝高人膽大的作秀式操船雖不足取，然無謂地浪費港勤資源與增加船東負擔亦非吾人所願者。尤其對一營運正常的公司而言，拖船費用對整體營運成本與相對風險的比例是極為有限地，因此與其面對無法有效掌控的操船環境作內心掙扎不如及早或多雇拖船協助以求心安。所以吾人要強調的是，引水人與船長的操船運作首應著重於安全可行的評估，而非一味地追求所謂的效率。何況只要規劃得宜，安全與效率常是可以共存並容地。當然在安全無虞之後，同具受雇者身分的雙方就應儘可能為船東節縮開支，究竟處此航運市場競爭激烈的大環境下，與吾人構成命運共同體的船東或航商之經營苦處亦所在多有。

三. 有關船舶操縱的觀點

如上所述，與其說引水人與船長有關船舶操縱的觀點不同，不如說是兩者判斷上的差異較為貼切，亦即兩者間基本上已存有主觀的認知落差。加諸少數引水人可能會因體力的透支與精神上的壓力致使作業手法或服務品質脫序，凡此皆是造成雙方誤解日趨加深與所謂觀點

不同的主因。不容否認地。長久以來，我航海界多以施展優良船藝作為操船教育與訓練之理想目標，然卻因個人觀感之不同而常被誤導為藝高人膽大的灑脫獻技，而忽略了原本就應以安全為首要訴求的最高操船境界。因此勢必與船長以「安全面」做優先考量的思維產生嚴重落差。而如何消除此等觀感上的落差當是雙方所應努力改善的方向。從實務上與技術上我們察覺一般較易產生看法出入的船舶操縱因素不外下列諸項：

三、一. 距離的判斷

身為航海人當知距離判斷對船舶操縱的重要性，尤其對於在限制水域或港區內之操船更具關鍵。基本上，引水人因執業水域環境的限制與安全作業的迫切性，故而對於距離的判斷要求常要較船長精準，再者，引水人經年累月地川航同一水域，透過經驗的累積自然會增添其對距離判斷的敏銳感。反之，船長終年航行大洋，茫茫大海根本毫無距離的比較基準物可資模擬練習，故而對距離的判斷可能較不敏銳。至於距離判斷對操船的影響，主在作為調整船舶運動向量的依據，因此準確的距離判斷當然最好，反之，過度保守甚至離譜的判斷亦會帶來不少操縱上的困擾，此尤以狹窄的限制水域為最。例如吾人常看到某些船長會因船副回報的距離與引水人所判斷的相去太遠，進而驚慌地干預或限制引水人用俾，甚至採取更激烈的反應，結果每是弄巧成拙。凡此皆是距離判斷不準確所引發的困擾。所以作為一個航行員就需不斷地利用任何可能的機會練習距離判斷的能力與技巧。

三、二. 速度的判斷與掌控

有關速度的判斷與掌控常是肇事的主因，所謂十次失事九次快，可見船速過快是引水區域內之最大忌諱，有趣的是儘管引水人每日在感受船速，實務上常是船長在提醒引水人船速太快。其實引水人皆能察覺到船速過快，只不過其容忍極限較高而已。但不能否認的是，在港區內高速行駛是所有船長都難以容忍地，以船長的立場與職責而言，在引水區域內之任何因船速過快所導致之海事將是最明顯也不容原諒的錯行，因為速度過快不僅表示因應偶發事件的時間餘裕相對的縮短，且其造成的損害常是無法挽救與彌補地。所以船長至少要作到告知甚至適時合理干預引水人的基本義務。反之，引水人一旦發覺船長存有任何關於船速的焦慮時，除非處於強風急流或其他特殊的必要情況下，最好立即採取善意的回應。究竟和緩船長焦慮的情緒亦是船東雇用引水人的主要功能之一。其實以臺灣各港區的水道長度與水域幅員來看，所謂離、靠泊作業的「快」與「慢」，在時間上相差極為有限。因而在引水區內時時保持「安全速度」是絕對有必要地。

三、三. 慣性的感應

由於人們對於慣性的感官轉換不如距離與速度具體，而且無法予以量化，所以慣性常是令操船者驚慌失措窮以應付的另一變數，蓋其對船舶操縱的影響常會超乎吾人想像與達到無法掌控的程度。從實務上吾人發現，即使資深引水人亦常對某一船舶的慣性感到不可思議，但差別的是資深的引水人或船長常可輕易的採取補救因應措施，反之，

較資淺的引水人或船長可能會因反應稍緩甚或驚慌失措而釀成大禍，所以對於船性異於尋常的特殊船舶，若船長疏於預先告知與督促亦是不適當地。基本上，引水人對於重載或肥瘦係數較大乃至貨載狀況異常的船舶都會特加留意，只不過有時礙於天候或水文因素不得不作加速運動或其他船長看似不合理的運作，然在此等情況下引水人大都會採取相對的因應與反制措施。

三、四. 船舶狀況與機具的認知差異

隨著時代的進步，當今船舶的俾、舵與其他操縱機具的可信度與強度都已明顯的改善。然不可否認的是，吾人所接觸的並不全屬穩定可靠的高標準船，何況即使新造船亦常設定有某種機具使用上的限制或一定程序，至於狀況較差的老舊高齡船更隱藏許多無法防範的不確定性因素。一般引水人對於新船的直覺是俾快舵靈，故而大都會採保留程度較低的作法，亦即警戒度可能稍會鬆弛，此時若遇有任何船況所無法承受或負荷的操作，則當是船長提出忠告的最佳時機。當然對某一機具的正確操作或使用方法，每因人、船的不同而有所出入，基於「保護者」的立場，船長每會積極地干預甚至事必躬親，而此幾乎是所有引水人最不願見到的情況。因為操船作業本是諸多運作的整合，故而操船者若失去任一操船因素的控制，可能會渾然不快，因為船長所採的動作可能不是引水人所想的。儘管如此，吾人最應避免的仍就是有關操船機具掌控權的爭議，實務上不乏引水人與船長因欲掌控俾速或艏推器而起爭執的，尤其美國的引水人常會因船長的干預或限制而拒絕領航。其實船長的

干預是值得理解地，以艏推器的使用方法而言，船長們對於少數引水人能在極短的時間內將負荷自零轉至最大，甚至自一舷的最大值直接轉至另一舷的最大值，造成發電機負荷的極度變化，常耿耿於懷。故而最適切的作法就是船長在轉移操船權的同時應將機具的特殊限制與注意事項告知引水人，再從旁監督注意以防不測。究竟操縱權的轉移並不意味著船長責任的免除。另一方面，我們更相信所有引水人在安全的考量下都會樂意依照船長指示行事地。再者就是倒俚的使用，引水人與船長操船的最大差別就是船長大都少用倒俚，尤其是大倒俚，而傾向於採用加減速與轉向。此當與其少有有機會使用倒俚有關，反之，引水人礙於水域環境的限制且無運轉機具的後果顧慮故而常會在適當時機從容地使用倒俚指令。

三、五. 船員能力評估的落差

吾人皆知時下船員的素質參差不齊，但幾乎少有船長會主動預先告知引水人其船員素質程度的真實狀況，只有當船員動作緩慢無法配合預期操船作業時才怒氣沖沖地咆哮責罵，需知此等情緒性的作為完全無助於操船運作。基本上，除非時常灣靠的定期般輪，否則引水人皆會以正常的專業評價看待所有船員，甚至常有高估船員素質的傾向。因此一旦遇上專業技能離基本要求甚遠的船員，則可能會使原本平順的操船運作變成險象環生。是故遇有船員大量更換或素質特差的情況下，船長應主動告知引水人使其在採取相關措施時有所保留，以確保安全。

三、六. 對影響操船之外在因素的感應

在整個操船過程中操船者每因過度重視「船」的本

身，卻疏忽了外在環境因素的變化與影響，而此正是造成許多意外事故的主因。是故吾人在掌握專業操船知識之餘，亦應時加關切軟硬體環境的變化，以便隨時調節本身所掌控的操船要素。而最易影響操船的外在環境因素不外下列：

三、六、一. 風：

風對引水區內的船舶之最大影響當屬風壓所造成之偏移作用，此主因在港區附近水域船速多已減緩，其中尤以高乾舷或甲板貨積載船為最。一般引水人在有風的情況下，為減輕風壓對船舶運動的影響多會以稍快的船速度離靠碼頭，然少數船長常無法理解引水人之用意，甚至質疑引水人的作法。需知在某些情況下，靜止與緩慢並不絕對是安全地，蓋其只適合於無風無流的開闊水域情況下。

三、六、二. 流：

眾所週知，水流對船舶的影響乃視船速與水線下船體面積而定，因此受影響最大的當屬重載船，蓋其不僅吃水深且船速緩。而在其他各種船況因素不變的情況下，最有效的因應措施就是加俾急行，否則極可能導致船位的嚴重偏移。從往昔的許多海事案例顯示，引水區域內海難事故的發生常因船速過緩致船舶隨流漂移而不自知所致地。另一方面，我們知道許多航運公司的在職訓練課程中一再地要求船長抵達引水區時應儘量放緩船速，或在稍遠處停俾等候，但卻忽略了船舶在強風急流下可能遭受的負面影響。

三、六、三. 他船的影響

我們知道無論引水站抑或引水區皆是交通繁忙的幅輳水域，因而操船者必需不時地考量到他船對本船乃至本船對他船的影響。此對進出或航行於港口交通管制作業尚未發揮應有功能的國內港口更形重要，因為看似亂中有序的混亂景象常令到港船隻裹足不前，進而造成局部水域船舶分佈密度過高的窘況，結果不僅港埠效率未見提昇反是險象環生。需知在交通繁忙水域，航行操船固然重要但等讓他船的技術與耐性更是確保船舶安全的必備要素。如同在其他職場一般，操船者的個性與修為不盡相同，因而及早建立聯絡並預為評估他船的動態與可能影響當是謹慎的操船者所不能免者。是故往昔或因船舶間或船岸間的通訊品質不良而難以表明本身企圖與瞭解他船動態，致造成許多原可避免的不幸海事，然如今船舶通訊設備的完善與多元化，若操船者再採自閉的操船行為實不可思議更不值得原諒。

三、六、四. 港埠設施的服務品質

隨著船舶的日趨巨型化與專門化，不僅造成船舶操縱愈趨困難，港埠水域亦隨之顯得相對窄化，是故除了引水人的專業技能外，現代操船的成功與否實有相當程度取決於港埠所能提供的服務與設施。而此一因素常是引水人無法完全掌控地，更是諸多船長所難以理解與忍受地。令人遺憾的是，在有限的未來此等不合理的現象恐難有所改善。處此環境背景下，操船者更需冷靜沉穩，進而對所採操船行動略加保留，以免自陷困境。

四. 結語

眾所週知，在船舶操縱的實務領域中，我們最常聽到來自船長的怨言是，由於引水人的一時疏忽讓其有寫不完的報告，其實引水人亦不願看到任何事故的發生，究竟兩者都會因海事的發生承受不同程度的傷害。尤其近年來少數航商囿於商業壓力的日趨高漲動輒情緒性地批判引水人的服務品質，進而質疑引水人的專業技術，似此，不僅對於海事的防範無實際助益，亦否定了絕大多數克盡職守的引水人，更相當程度地影響了船長的自主判斷與思維，因而極可能下意識或情緒性地對引水人產生排斥感，結果當然更加深了船長與引水人間隙，不容否認地，一個施行了幾十年的制度當有其改善的空間，但不應全盤性的否定，至少其專業技術與經驗累積絕不容懷疑。另一方面，從整個大環境而言，我們必須理解的是，近年來由於航運經營型態與航商領導階層架構的大幅變革，使得航商之海務主導者不再一定要由具航海背景者擔綱，而是一反傳統地以營業或業務人員領軍甚至取代之，因而海技與運航部門的專業見解與評斷常無法被公司高層接受，致無形中增添許多壓力，當然此等壓力最終都將轉移給立於最前線的船長來承受。令人遺憾的是，相同的情形亦發生在港埠管理與服務的環節上，最常見的就是專業水平不足的港埠協調作業不僅無法實質協助港埠的使用者，反而常為船長與引水人的

關係帶來減分的負面作用。處此背景下，吾人當可體會現今船長所需承受的壓力和無奈，是故船長對引水人的作為所表示之關切乃是基於敬業的本能，所以吾人必需強調的是，引水人務必瞭解到船長的關切動作絕對是善意也是必要地，而且唯有兩者的密切合作與配合才是確保海上安全的最基本要件。

不論如何，討論船舶操縱的重點似乎應放在如何防止事故的發生，因為防範於未然才是謹慎的操船者所應追求者。於此，我們要再次鄭重地呼籲船長們，引水人絕非萬能亦不可能永遠確保操船作業的零故障，尤其引水人的登輪只是輔佐您完成整個航程中的某一運作而已，因而即使引水人在船，船長仍需負起航行安全重責與相當程度的警覺性。值得一提的是，吾人發覺有不少可能肇啓意外事故的疏失常是由船長先予發覺或處置得宜而安然度過者，而非經驗豐富與技術優良的引水人所發現者。是故船長亦應不時地經由現場觀摩練習有關操船上的各種判斷，以提昇本身的專業技能，進而確保港航作業的安全。至於身為服務業的引水人更應本著以客為尊的理念尊重船長的意見與感受，以達致船舶安全、港埠效率與航商滿意的最高理想目標。

溝通與談判

網路轉載

一、爲何要談判

我們處在一個充滿衝突及競爭的世界裡，沒有一個人能夠避開這些衝突及競爭，而如何解決這些衝突及競爭，便成爲一個人做人處事的重要生活智能。事實上，如果每個人懂得利用談判的技巧來解決衝突，不但能與他人維持良好的關係，也可以使個人的目標經由他人的合作得以達成。談判是解決衝突、維持關係或建立合作架構的一種方式，一種技巧，是一種思考過程，也是一種決策模式。社會愈趨複雜，人們需透過與他人合作的方式才能滿足其所欲達成之目標時，談判就愈顯重要！有目標的談判才是會成功的談判，談判的目的在尋求對方的合作，以獲得目標的達成。因此是否進入談判的程序，取決於個人和對手之間的關係是否有助於標的物的達成。不同的談判領域之中，目標縱有不同。但一定是要滿足參與者的需要。

二、談判的基本原則

以下是談判時應注意的原則：

1. 將人與問題分開處理。
2. 焦點放在利益而非立場。
3. 爲彼此利益創造選擇方案。
4. 使用客觀的標準。

談判四大迷思：

1. 好的談判者是天生的
2. 經驗是最佳的老師
3. 好的談判者勇於冒險

4. 好的談判者依賴直覺

談判的相依性：

人際關係的複雜在於雙方互相交雜的需求，彼此皆需要依靠對方來完成他們的目標。在人際關係中，我們經常預期得到什麼樣的結果，並且也依據某些標準來評量結果及評估彼此間的依存關係。

評量關係結果(relationship outcomes)的標準有：

1. 預期的結果(anticipated outcome, O)——我們預期從這關係所得到的結果。
2. 比較的水準(comparison level, CL)——我們比較他人從其他關係得到的結果。
3. 其他選擇的比較水準(comparison level for Alternative, CLalt)——預期自己可以從選擇關係中得到的結果。

人際關係受這三個評量水準不同的組合而產生不同關係依存度，而依存度的大小會影響談判的結果，甚至於決定是否要參予談判。在談判中，對手有可能不喜歡和我們打交道，但由於我們是最值得談判的對手，因此他們留下來談。同樣地，縱使在談判中。他們很喜歡和我們談交易，卻有可能在中途離我們而去，那是因為他們發現的其他更好的談判選擇。無論談判或是人生職業，發展多項的選擇方案是增強自己籌碼和機會的重要關鍵。談判過程中，你是否應該同意某項協議，完全視乎其他最好方案對你的吸引力而定，這就是所謂的 BATNA(Best Alternative To a Negotiated Agreement)。

三、 什麼是成功的談判

好的談判者是天生的，一個好的談判者必須具備有如下特質：

耐性 有分析力

堅忍 有彈性

創造力 有禮貌和機智

有自信 不易被激怒 有企圖心

肯傾聽 經驗是最佳的老師

不好的談判者特質有：

急著討好對方 爭吵辯論傾向強

過度信賴 對不確定性無法忍受

死板無彈性 好的談判者勇於冒險

四、談判時應避免的失誤

談判的失誤：

談判的過程是相當複雜，談判者必須避免常犯的錯誤。大部分的人皆會犯大部分下列的失誤，少部份的人會犯少部份的失誤，而沒有人不會犯談判的失誤。所幸，這些失誤大部份可經由良好的訓練加以避免。

良好的訓練：

1. 以爭吵代替說服
2. 以短期策略對待長期關係
3. 對人不對事
4. 進入談判卻無特定目標和底線
5. 逐步退讓到底線卻又沾沾自喜
6. 讓步太容易且太快
7. 讓步卻沒有要求對方回報
8. 接受對方第一次的開價
9. 自以為對方知道你的弱點

10. 太嚴肅地看待期限
11. 回答一些你不懂的問題
12. 回答一些不值得回答的問題
13. 爲了趕快解決問題而創下惡例
14. 從最難的問題切入談判
15. 接受對方提出“不要就拉倒”的恐嚇

五、談判心理因素：

人生的成就並非取決於單一的智商，而是多方面的智能。除了傳統智商所強調的語言與數學邏輯外，尚包括空間能力、體能、音樂才華、及人際智能，而人際智能可以含括下列五項能力：認識自身情緒；認知他人情緒；妥善管理情緒；人際關係處理；自我激勵。

這五項人類處理情緒有關的行爲與能力，可以稱之談判感性構面；而透過一般傳統智商強調的語言與數學邏輯所導引的作爲，可稱之爲談判理性構面。談判可以用理性和感性二向度來構成爲一決策模式（Decision model），此決策模式所處理的乃是動態(dynamic)及強調雙方互動和溝通的實務問題。知己知彼是談判開始前的重要省思工作，由於我們嚴重地對於自己和他人感性上的無知，常造成談判的破裂或僵局無法打開。任何決策過程中，情感的比重決不亞於理性，甚至時有過之。談判時若過度強調戰術的運用，卻忽略了滿足對方深層的需要，再高明的戰術也是無濟於事，縱使達成協議也無法使得對方遵守或執行。構成一個完整的決策過程，理性與感性需要維持緊密的和諧關係，感性認知提供理性判斷的基礎，經過理性判斷可修正甚至否決情感的衝動。談判過程中，除了以理性的判斷進行其各種程序，也須

知道雙方的互動會影響談判的過程。我們理智地運用各種技巧來說服對方，也必須善用溝通及同理心，以瞭解對方的需要，甚至觸動對方的深層需要，來取得對方的合作。透過談判解決衝突，不僅須以理性態度審慎評量問題，也須以感性因素去溝通及說服以理解對方需求，進而達成相互滿意之目標。

情緒的分類：

- 情緒是與生具來的
- 情緒不會無緣無故發生
- 情緒作用必有後果
- 情緒因人而異
- 情緒具有可變性

適當情緒宣洩方式：

- 認識您自己
- 發展批判性的思維
- 創造正面情緒表達方式
- 避開破壞性情緒
- 直接內省法

六、說服與態度

由於談判中說服的目的，在於改變對方對於特定人事物的態度，因此應先明瞭每個人價值觀的不同。因此當和他人商議事情時，最重要的是能夠聆聽對方說話，及站在對方立場設想。同時也應注意和自己和對方的關係程度，是否適合做為溝通與說服的橋樑。

態度的形成：

經由聯結(association)、強化(reinforcement)與模倣(imitation)的歷程，而習得關於某一特定對象的態度。

同理心：

關懷一個人，必須能夠從內部去體認他的生活模式及他的目標與方向，這就是同理心的涵義。同理心對於談判雙方建立和睦關係有很大的幫助，它協助談判雙方發展出開放的態度及信任感。

交流互動分析理論：

交流分析基本概念，是所謂“自我狀態”。每一個人都有三種自我狀態：一為“父母自我狀態”，一為“成年自我狀態”一為“幼兒自我狀態”。這三種自我狀態，可以分別用一個簡單的形容詞來形容。父母自我狀態，是“教誨的”（taught）；成年自狀態，是“思想的”（thought）；而幼兒自我狀態，則是“感覺的”（felt）。

七、談判戰術與技巧

1. 蠶食術
2. 最後再咬一口
3. 凋謝美人
4. 黑白臉
5. 不要就拉倒
6. 既成事實
7. 出乎意料的價格
8. 權限不夠
9. 有聽沒懂
10. 暴跳如雷
11. 刺探
12. 喜從天降

學得更多的談判技巧，好在情場、商場、場場皆得利！

在世界海運市場的經濟觀點—2010 年至 2013 年

原著：摘自海運季刊 101 期

宋學恭譯

引言

在海運界重要的老手們以分配他們少量的經濟來源，用在那不可預料的未來得到了補償，而且有些比別人做的更良好的工作以預言一個動向跟未來市場的趨向是一致的。MARTINSTOPFORD 博士集團這些重要的老手仍在四項分類中構成企業組的裁定者，那就是船東、銀行業者、造船人和政府。

本文的目標是從歷史的經濟眺望以及發起人希望能提供些正面的建議而那會幫助海運工業的四個集團在 2013 年對企業組的裁定。本文會首先注視在 2008 年財務危機之後有關分配邊緣市場的原則。然後發起人會考慮洞察中我們從 1980 年代學習領會到世界海運之衰落，也討論有關處理分配今日現況中邊緣過剩的問題。最後，本文終結那短暫的預期是光明的直到 2013 年第一季。

分配邊緣市場的原則

對推斷海運市場之基本原則，本文要以一分配邊緣上的分析開始—有多少新船（依據船型）已造成那近期要留意在市場上。為估量世界海運處境之分配邊緣上的原動力，大多數的研究員重拾 2010 年像是一個起步點，理由：時間有所遲延介於訂購一條船到正式交船之間約有 2 到 3 年，在 2018 年兩個重要事件發生(a)2008 年財務危機，並且(b)在船舶訂購簿上到顛峯狀，因此，它很自然去 2010 年為起算點去估計這些船舶的交付之衝擊

和影響，在 2010 年看那新噸位在交付記錄中比 2009 年要高出 28%，結果造成世界船隊 8.6% 的成長。總交付量指出有一歷史性的紀錄該計達有 3748 條船，而依據有全部總噸位計達 96,433,000 G T 及 152.72 百萬噸位 D W T，所有這些新船可追蹤過去的訂單那在 2008 年財務危機以前發出者。但因船東們和造船者的決定去延緩了些個交付，該數目會是曾有其更高些。舉例而言，”未交付者”在貨櫃輪部估計約有原訂單簿的 39%。

列表 1：交付的新船，不同的船型（百萬 d w t）

年份	2010	2011	2012
油輪	45.89	41.91	24
散裝貨輪	81.82	99.52	74.38
貨櫃船／客船	22.08	19.96	14.08
雜類	0.53	0.4	0.26
海上的、沿岸的	2.4	2.64	1.91
總計	152.72	164.43	114.63

資料來源：CLARKSON 的海運資訊網路

如列表 1 所示，在 2012 年資料顯示對乾散裝輪連續地堅持交船，有些觀測者認為那是低爆破拆船之結果，該等是屬之這個部區所發生的。舉例而言，值 2011 年第一季，該乾散裝輪船隊成長了有 2.7%，結果造成了自 222 條新船的交付並爆破拆船了只有 67 條船。

從 1980 年代之經驗中的教訓

1980 年代之經驗對處理船舶大量過剩下提供一個有價值的教訓。在 1980 年代之前，船東們是受建造業者的

鼓勵（造船業中的國家對保持利用他們的造船業之營業而決定去擴張建造的船隻之容量到市場的需要之上）而造成重大的籌碼戰和循環性的投資額，這結合了貿易崩潰那部份是由政府的失敗去妥當地掌握了第二次能源危機所造成。結果：大量的船隻過剩那於 4 年後的連續性地產生了收入報酬勉強夠去支援其營業費用，這影響了銀行界彼等是抑制了船舶目錄的投資額。合起來的作用，所有這些的決定拖長了景氣衰退。

到 1986 年，大多數有海運資產價值之銀行界決定，指那跟隨著要有耐性的等和看的策略會是太冒險而他們自己於同時多多少少扮演了用抵押的策略，這集體的效應只會使問題更糟。理由：他們銷售了太多的船給市場而他們不久發現那船不無能為甚至賣出在蝕本價，那更致使侵蝕了擔保品的價值來支援銀行擁有的船舶投資目錄。

運用了 1980 年代的教訓

從我們的 1980 年之經驗提供下，如我們查看列表 1，它看來該銀行業者該當維持較多的油輪有幾許，較那在乾散裝輪與貨櫃輪的分區內任何的船隻，有些企業界的觀察者曾經認為那在市場中可能看來在 2013 年油輪的短缺，這看似這樣的觀察使有意義的是按照那油輪拆卸過的比雙倍還不止的事實上，那計有約總噸位之 41.5% 於 2010 年中拆除。在需要的一方，舉世原油生產量在 2010 年估計已經攀升有 2.2% 可到達 82.1m6pd. 在原油出口國的國體(OPEC — ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES)的國家之出產已

增加有 2.5%，其實非 OPEC 者也出產增長有 1.9 個百分比，是成長中被驅使在巴西、中國與亞洲的經濟過渡轉變期。OPEC 生產者的重要是預期去成長以他們對舉世的生產之分擔籌劃著其攀升從 2010 年的 40% 到 2030 年的 46%，一個自 1977 年起尙未到達的要求水準。

在其它方面，連同乾貨和油輪的部份該當可抵抗了時下低利率的環境之誘惑而置放更多的訂單那至少為兩個理由：(a) 疲弱的世界經濟會擺明了對船東一個挑戰去找到有足夠的貨物去裝填他們的船隊；(b) 當我們比較貨物載運量根據交付的載重噸位的數量和拆卸過的，較之拆卸過的船竟然有多過 15 倍的交付過的乾貨散裝船之噸位。

造成重大的籌碼戰和循環性的投資額在短期內會導致負面的股市績效。舉例而言，OOCL 在 2011 年 3 月從三星重量級的企業公司預定了 6 條 13,000TEU 噸位的貨櫃輪約有 \$ 125 百萬美元，這些都是非常大的貨櫃輪，那會幾乎有 50% 大型的較諸在其船隊中任何其它的船。這些船只能配置在歐亞運行往還由於美國的港口在船的大小上受限的實況而只能用於碼頭站。於同時，當貨櫃輪載重量在亞洲內的通往航線是正在成長中，在操作運轉上，8,000~13,000TEU 噸位對這交易而言是太大了，像這樣，OOCL 從非經濟的基準上是受到了損傷。

另有出色的例證就是丹麥航運公司(MAERSK)彼等於 2011 年的開端發表其已曾預訂了 18000TEU 噸位的船隻，該等算是貨櫃輪級的一個創新記錄，它是一冒險的進展，因為其每一艘船的費用據報導有達 \$ (美金) 190

百萬元，依據操作上，這大小量已經發表如其本體有 400m 長和 59m 寬，以一 14.5m 的吃水而首批船隻預定在 2013 年生效要去找足夠的貨物來裝填一 18,000TEU 噸位的船在一緩慢的舉世經濟會如出現一嚴重的挑戰，那也剛好覆蓋了營業經費。

慢速航行 一個明達的策略去減低了分配邊緣多餘的噸位

在 2010 年尾大型的油輪、乾散裝貨輪及傳統上的雜貨船等聯合下來擱置起無用的噸位，這些船的類別相當於舉世商輪船隊的 1.4%。這擱置無用的噸位在貨櫃輪的市場到 2011 年早期有曾重大的減少。這貨櫃輪的分區部主要採取下列兩項策略去處理過剩的噸位：(1)慢速航行及(2)延後其新船的交付。

貨櫃船航線於 2010 年及 2011 年採取該作業上的策略以慢速航行—配置各船減低其操作速率，以其目的在減少燃油消耗以及船上的過量載貨量。在貨櫃的營運，正常的航速在那些雇傭于歐亞往來的運行上是 21 節到 25 節，且在慢速航行作業之下，航速只通行 17 節至 19 節。(相當於 31.5 至 35 每小時公里計) 根據油價，在主要東西向航線上，這會節省按營運次序中有每交付有 TEU (相當的長度及噸位) 值 \$ (美金) 100 元。問題變成：何者是一較佳的途徑為貨櫃航線去處理過剩的噸位：(a)委託一較高運費給一快速的服務業務，或(b)委託一較低的運費在低速航行之下？本文的發起人認為那即使貨櫃輪航線具有市場的驅動力去為快速服務業務，委託以較高之運費，從一經濟上觀點來判定，放棄了貨櫃輪

的可容量會對其剩餘噸位有增加重量而到頭來它會在整體運費水準上置放向下的壓力。交互影響下，有些定期班航運公司像 OOCL 有曾更延後交付兩艘 8600TEU 的船直到 2014 年第 4 季而這樣才節省了營業費並保全了投資的風險。

結論

本文提供一積極也光明的展望，爲了 2013 年的第 1 季，2009 年以後舉世商品交易的緩慢無力（那個記錄中在舉世商品交易的進口和出口活動有一記載爲-12.9 及 -12.6）。此一復甦已經發生，且世界性貿易團體發表說在 2011 年一進口的成長率 4.9%和出口成長率 5%，以下表列摘錄聯合國會議在貿易及其發展上的觀察(UNCTAD—UNITED NATION CONFERENCE ON TRADE & DEVELOPMENT)：

表列 2：2008 年至 2011 年商品容量的成長

	2008	2009	2010	2011
世界出口量	2.6%	-12.0%	13.8%	5.0%
世界進口量	2.9%	-12.9%	13.7%	4.9%

香港和上海銀行法人團體執行了一世界性的調查跨經了 21 個國家，那包括 6390 個小的和中型的貨主且其結果揭露那貿易商舉世中保有正面性的。十分之九經調查的公司預許中貿易的數量會增加中或保持在下 6 個月的現行水準。

世界貿易團體也觀察了那有所激增在世界出口的數量且它斷定那樣它將是最大的年度成長記錄顯示從資

料中連續性追溯到 1950 年。這復甦是如此的強有力那要從 2009 年中葉到 2010 年中葉的貿易數量在一接近 20% 的年率地擴張。

最後，本文也提供那到頭來有一可能會發生的在成長的動力下會對被保護貿易論者之措施下有所妨礙，一個要素那提供對於高貴的保護貿易論者之冒險性正從 2008 年財務危機以後崎嶇不平的經濟和貿易復甦上。雖然 G-20 諸國家在 2010 年中做成更新的擔保，從中他們會從加多或強制些新的柵欄對投資或交易而克制去避免，他們仍指出克制期內之功要直到 2013 年尾。即使在 G-20 更新的擔保、非關稅的措施是正在保健和環境的保護貿易論者的前提下介入。發起人的結論是和經濟學家的智囊國的觀察一致，介於 2009 年 11 月和 2010 年的 5 月，有潛在的限制性措施跨越了那些助長貿易上約有-3 到 2 之比率。

1. OWENTANG 君，講師，後勤和海運考察員部門／香港科技大學
2. TLYIP 君，副董事，C.Y.TUNG 海運考察員之國際中心，副教授
3. 後勤和海運考察員部門／香港科技大學
4. YUIYUILAU 君，後勤和海運考察員部門／香港科技大學

海難救助行動中對“危險”一詞的解釋 李蓬船長

根據 1989 年的海難救助公約，對海難救助有的定義是：一個在可供航行的海域或任何水域中，以行動或行為協助一艘船或海上財務離開危險的作為稱之海難救助。另外根據英國仲裁庭資深法官布萊斯的定義：英國法中所稱海難救助乃指提供一項自願行為，能夠使海上危險中的船舶、貨物、運費之全部或部分得以保全，因此而獲得報酬請求權利的作為。

因此大致上可以將海難救助，歸納出四個重要元素：

- 甲、志願性 (Volunteer)
- 乙、保全性 (Preserve or contribute to preserving)
- 丙、被承認之救援性 (a recognized subject of salvage)
- 丁、危險性 (in danger)

此文將探討如何定義船舶的“危險”，以供船員參考。

以下有幾個案例可以提供一些法庭上的解釋：

在 1886 年有一艘“幻象”輪的案例在海事法庭上，庭上判決的邏輯是：提供海難救助的服務，不一定要絕對的危險。危險可以是相對的，只要在困難或合理的憂慮，船員覺得有危險存在，即便那個危險實質上並不存在，也可以構成理由。

1930 年一艘希臘籍“迪米區”輪在英國默西河錨泊之際，受到強烈西風及漲潮之影響，雙錨俱已拋出，但卻拉不住船身，當這艘的空載船往北岸移動時，船長爲了保持船位，以便能夠順利在起錨後，利用主機離開現場。於是他申請了領港，當領港登輪後，船長又急迫的要求拖駁到場協助，當時領港並未拒絕。於是當拖駁“布肯胡

斯特”輪到達現場時，以為是海難救助的行動，在協助“迪米區”輪順利起錨後，還陪伴她到達安全水域。但究竟這在法庭上是否可被視為海難拖救的服務呢？答案卻是否定的。由於“布肯胡斯特”輪是當地支援一般靠泊行為的拖駁，當“迪米區”輪鳴放汽笛表示需要一艘拖駁之同時亦發電文給公司，所要求的工作也是一般的拖駁行動。再者當領港要求船上帶上拖纜及爾後的起錨行為均無罣礙，主機也正常作動。另一個佐證是：當時當地有其他船隻也在錨泊中，他們並未有流錨危機的存在，因為他們只簡單的鬆出多一些的錨鍊，隨即減輕流錨的危機。因此拖駁“布肯胡斯特”輪無法獲得海難救助的報酬請求權。

另外一個不能構成危險的案例是發生在 1980 年的“北方好勝 16”號。當該輪被兩條拖駁在正常的拖船行動中，拖往英國泰茵河進塢，當拖駁交接之際，大風突起將被拖船吹往岸邊淺灘，拖駁纜繩斷裂，船隻漂往下風。另一艘拖駁前來幫忙，將輕載的“北方好勝 16”拖往安全所在。這段危險發生後的行動是否可稱之為海難救助的行為呢？

這艘輕載船“北方好勝 16”號宣稱其有三個錨，可以隨時拋錨保持船舶安全，不認為當時是處於危險當中，而且並未有口頭或文字答允，因此此案不視為海難救助，其報酬請求也就失去立場。

但是在 1848 年一艘帆船“夏綠蒂”輪船長在做出了錯誤的拋錨決定後，在惡劣天候下，船舶流錨了。此時船員將主桅砍斷，桅跟帆均被拋棄後，船舶因此可以留在錨

地。不久之後船舶被她船拖到安全地方。法庭之判決是：她船的拖救行爲是“海難救助”無誤，無論其危險是否是實際或立刻，拯救行動如果不做，其危險仍然存在。此論點也用在 1970 年的一個案例：有一艘滿載穀類的“國家擁護者”輪，原本預備從美國開往南斯拉夫某港，未想船隻於航行中擱淺在大巴哈馬自由港外的礁石上，經過自己多方的努力都無效後，船東沒有尋找其他救助行爲，只租了另一艘希臘貨船“米索路基”輪，轉載船上貨物到最後的卸載港，以期減少船舶吃水。“米索路基”輪的船員在南斯拉夫卸載貨物完成後，隨即在下一港遭到遣返，但所有船員都拿到一筆頗爲豐厚的獎金，獎勵他們船靠船轉載貨物，不一般的特殊任務。但這些船員隨後組成了一個團體，集體向“國家擁護者”輪的船東及貨主主張海難救助行爲的報酬。

船東的主張有六：

1. 應該以希臘法律爲基準法，因爲兩艘船俱爲希臘籍。因爲根據希臘法原告等身分不足以介入實質求償。
2. “國家擁護者”輪並不具有實質的危險。
3. 原告們所做的不過是一般的正常作業，不是船難救助。
4. 原告們的作業是根據船長之命令，並非自願行爲。
5. 原告們的作業係根據租約，應該由“米索路基”輪船東負責支出所有費用。
6. 被告曾試圖與原告們做協商，但原告們認爲不具約束力。

美國法庭做出以下解釋及判決：

- 由於此案件在美國審判，沒有任何其他說明者即應以美國法律為基準法。
- “國家擁護者”輪顯然是處於危險狀態，如果沒有“米索路基”輪的轉載行動，“國家擁護者”輪將一直處於危險狀態而無法改變。
- “米索路基”輪的行為顯然的是一項異於一般裝卸貨的救助行為。
- 雖是船長的命令，但並不影響自願的本質。
- 租約是“國家擁護者”輪與“米索路基”輪船東間的約定，原告們並未簽署，不影響海難救助報酬之請求。
- 原告可以得到海難救助報酬，但金額不得超過月薪的兩倍。

“國家擁護者”輪的船東宣稱“國家擁護者”輪並無實質危險，因此轉載行動不算海難救助，但法庭之解釋為：船舶雖說沒有立即危險，但其無法自主行動，不能完成既有航程，而且，如果拖輪“米索路基”輪沒有提供轉載的服務，危險不會消失。此轉載不是正常作業，其隱藏的危險足以讓拖救酬金的請求合理化。

2003年5月一艘滿載油輪自中東往東航行，在經過新加坡水道時，主機失靈，於是船舶停留在十字路口，一個無法拋錨的水域，幸好當時正值平潮，船舶尚可停留在有足夠水深的範圍內，但當潮水漸起之際，船舶仍無修復之消息時，於是船長開始呼救，船長的呼救是因為有

潛在的危險，宣布即有效力。但是五分鐘後，機艙宣布主機復原，在未簽署 LOF 之前船舶恢復航程，離開現場。由於當時海難救助公約已做修訂，因此沒有正式的救援行動或合約成立。但假如這情形在雙峽區/土耳其境內發生的話，那海難救助人可申請拖駁備便的費用。因此由以上的案例可大約了解，船舶因狀況如有海難救助人意欲接近而提供服務時，船長或是船員的想法可以讓決定簡易一些。

有領港在船的航行

BRIDGE TEAM MANAGEMENT

譯者：寒星

介於船上的組合又有雇用領港時的相互關係是難予劃清界限的。船長負責擔任船舶安全之責，而領港是被雇用去協助航行於限制水域且促使易於接近港口、靠泊和離港。船長有負最後結局之責，並有權在特別少見的領港之沒有經驗或錯誤的判斷之情形下去接管了領港，實際上可能發現他自己是位於該處，他對通行的方式並不滿意而已，由領港執行且仍無立場甚至於疑問該領港的行動，如以他船長而言並無何概念，像似應予發生了什麼。理想上，船長和他們的組合會察覺了領港的意向，並也能在通行中的任何階段可能去疑問其動向，這只能以下列各點成就：

1. 駕駛台組合對領航區域確已察覺了難度與束縛。
2. 領港確已明察了船方之特性與特色。
3. 領港確已對裝備熟悉可以如他隨心所欲並知道他能從船上人員期盼中可支援的程度。

很不幸這不是事態發展中的通路。登上一陌生的船，領港們經常感到他們是不被支持的，他們知道通路的下一段要準備全部仰賴他們自己而因此處理那要把一最壞的工作盡力做好。同樣地，該當值船副會感到從事況中被排除在外，他不知道船向何方移去又怎樣去至該處，也不知他所期盼的為何？因此，他是大約非常失掉了興緻。這般的不安和疑慮可被船方組合行使以一致性的體系所完全輕鬆地克服。

計劃中

一個計劃好的通路不會停止在領港登輪地方，計劃中會繼續由海上到泊地，反之亦然。領港之上船算是計劃中之一部，該地區那領港實際要指揮操作將仍需為航海人員所計劃。這促使船長和當值船副用以計劃中的航路與之比較船的進行，也使他們能夠察覺通路中的束縛以及其他的詳情。使無效又挫折的及偶發事故的計劃會有助於船方經驗的航行或別的難題上。

船長／領港資料彼此交換

如上所述，船長可能不知道關於該區域，領港也不知道船的特性，這些問題可被建立一例行之船長／領港彼此交換中能予減低。當領港進入駕駛台這是個很好的實習，給船長去爭取時間向領港做一簡訊討論。如果適當船長

會在必要時去委派當值船副或其他官員來指揮操控，為的是去和領港研討預定的航路。這會包括些項目像是領港的計劃航路，他的預先期盼的速度以及到達時間

(ETA)，兼看途中和到達目的地，他期盼從岸方什麼樣的協助，諸如拖船和 VTS 資料 (VTS—VARIABLE INJECTION TIMING，可變的噴油速度控制) 以及何種的意外偶發事故，他會默存於心。

由於他的本份，船長必需要告訴領港對船舶操縱特性，特別是任何非比尋常的特色及有關的資料，諸如錨的狀況，引擎形式和操縱以及人員的可用度。大多數這方面的資料都能輕易適用在一種船長／領港的彼此交換形態上完成。

當這些明顯的大綱已經建立，領港現在會對駕駛台熟識，也承諾有關他的訓令指示怎樣去執行 (他要操控或者意願著寧可委託一位船上員工)，該處有 VHF 設置而怎樣去變換網路以及哪一部雷達可為其使用。特殊情況他需要被通知那現行雷達之模式。

領港現在是被置於良好狀況去取得操控權。

以上所述顯而易見地會仰賴很多因素。

1. 領港上船地方的位置，經常就是這般，那介於領港實際進入駕駛台取得操控之間會為很短的時間。
2. 在領港登輪處船的速度，這也能限制了時間的可用度。
3. 環境上的狀況諸如能見度不良，強有力的風，惡劣的海象，強烈的潮水，或往來交通的繁雜等都會妨礙了彼此的交換。

如果因著任何理由，那彼此的交換未曾實施，那就是要多加小心需要由駕駛台組合去操練了，這種情況應盡可能去避免。

責任

不管領港有沒在場，船長仍負責全船的安全，領港是當地的專家並會明白地嚮導船方在其能力之最佳程度，如必需的告知船長也通常實際地嚮導了航道。這申請是否領港是自願—那就是船長已請求其協助；或是強迫性—那就是船需要接受一位當地領港在其限制水域。經常船長值領航其間會留在駕駛台上，這顯明地表示要依現況而定，在長遠的領航之情況，它是會成爲不可行的要船長全程留守，在這種情況他必當記起於一位負責的官員去委派爲他的權力監督，大概就是當值船副，恰如他在海上的一般。在任何情況，船長是在一窘迫的姿態去問詢領港關於船的前進中或其處境在任一瞬間，除非船長他知道在該時間內應當發生什麼？

監督

船的行進過程必需在監視中，當其時領港之操控正確無誤如其在任何其他狀況下，如此的監督必須要由船上當值人員執行，且自計劃中之航路有偏航或觀測中的航速而船長已正確無誤的瞭解，正如他曾操控一樣，在這樣的資料裡，船長會是在一種姿態於該處他能問詢領航的判定以外交的手法 and 自信爲之。

意外事件及其出事的原因

BRIDGE TEAM

譯者：宋學恭

在挪威舉行的國際安全會議（INTASAFCON III MANAGEMENT—INTERNATIONAL SAFETY CONFERENCE）是被認同那有兩個主要的因素，像是為碰撞和擱淺之主因：

駕駛台之編組的缺失不足

也因這樣的缺失不足的結果

未能去保持一良好之瞭望

駕駛台之編組的缺失不足曾是很多意外事故的一個通常的失敗的弱點。

這些意外事故可以下列手段避免之：

在適當的狀況著手於雙重的看守

用同樣可用的駕駛台人員操縱的水準經常要考慮充分地持續於一複雜的處境像是船舶是在遠洋中且有少量即刻性的潛在危險之中。

確保有足夠的可用人員在特殊狀態中

附加人手是經需要去準備預用些設備或在某些狀況時要適用。若召叫要離去的彼等（人員）太延遲就不能成為可用的直到船舶是在這種處境中他們本能有所助益防患。

對呼叫船長有明確的指示說明

經常是在一種有無可救藥的惡化處境下之後，船長才被呼叫，如若當值的船副（OOW—OFFICER ON WATCH）不清楚何時呼叫船長，那麼他的猶豫不決會導致形同未報告船長。

派任瞭望人員

當值的船副會考量其單獨能保持其瞭望，又另外加上他自己的職責，最後可能未派任一個瞭望會造成他忽略了其它重要的職務。

人力操縱舵輪

一無人看管的舵輪也需要當值的船副去監視而校正該駕駛，這也會造成他忽略了其它的職務。

為交換自動到人工操舵—制定的訓練操演

不管現代操舵裝置之易為要從一個操縱體系轉換為另一體系。

在記錄中有重大事故都在該處，缺少確實操舵系統中運作上的警覺而導致成災害。

有關在視界減弱的情況下要對減速有明確的指示

一員繁忙中的當值船副可能不會認為該視界已經惡化中，特別在晚上。就算他已曾認承該處境是已經惡化，他可能只會感受其必須完成的工作下加重了，也考量那他仍能抗衡匹敵。

下列各徵兆已值得注意，因那是擱淺之原因：

先於預先計劃—航路

經常沒去做必要的考慮去計劃—航路而在海圖上標示出來，這可能因為航海人員關心，卻感覺到他仍又知道該地域是相當的安好或因為那有領港在駕駛台。

失於去充分監看航之行進是沿著計劃中的航線

雖然一計劃中的航線是明示於海圖上，而當值船副並未經常不斷又規律地測定船位，這可能導致當值副未察覺該船正偏離了航線甚或朝向危險。

疏於去採取即刻性行動去恢復那偏離的航線

即使當察覺了已發生偏離航線，其時的心態可能那是沒

真正的關係而那還有足夠的安全水域而在那時卻不是實在的真象。

用以比較與另一種方式而疏於反覆校對船位

如果只用一種方法定位是使用於在強制水域中，誤認航行標誌或錯誤的電子資訊，留置在未經查對與未經觀測的，可能使當值船副留置於一錯誤的安全感中。

疏於運用目視的定位當其就近可用時

電子定位可能有時會比較精確也方便，但電子定位不必要攸關於船位對航行的危險，忽視目視定位會令當值船副變成對他的多變環境無知。

當正進行著陸或航行於強制（限制）水域時疏於使用測深儀

除開當在碼頭時，船的最危險幾乎是不可變的下方垂直向，儘管它不能認為那是船位的確定，觀察和龍骨下方的間隙之判斷或許該船是不在其應有的位置。

疏於辨認正確的航行燈光

一觀測者會自己相信那正是他要找尋的燈光，而該燈光卻不是他實在找尋的，這種錯誤的辨識能導致後續的差誤或混亂。

對那重要的航行判定不能確保又被另外船副之隨興查對

由於他們的人性上十分自然地可能出差錯，本質上對這樣的差錯，除非被提醒與校正不能發生。一個航行計劃與駕駛台編組之整體中主要的部份是必當去減少這樣差錯在不注意中的危險。

大多數如以上引證的事例到當值船副時並未認出在惡化的處境下其所擔當的複雜性。這可能是因為這樣的重負會一點也未被他或她所認可。

海盜攻擊之『高風險區域』

李齊斌編譯

海盜攻擊(Piracy attacks)之『高風險區域』(High Risk Area)包括：

BMPs『高風險區域』定義：蘇伊士、荷姆茲海峽至南緯 10 度與東經 78 度之間海域。

索馬利亞武裝海盜攻擊(Armed Piracy attacks in Somalia)：事件發生在亞丁灣、阿拉伯海及北印度洋。

其它『高風險區域』：

- a.) 荷莫茲海峽 及阿曼灣。
- b.) 葉門沿海水域。
- c.) 印度洋：接進印度西岸、南岸。Lakshadweep/Minicoy Island, Northern Maldives。
- d.) 東南亞及南中國海。
- e.) 西非：幾內亞灣 (Gulf of Guinea)，貝寧 (Benin)/康土諾 (Cotonou)，幾內亞 (Guinea)/ 康納圭 (Conakry)，卡麥隆 (Cameroon)/ 杜阿拉外港錨地 (Douala Outer Anchorage)，奈及利亞(Nigeria)/拉歌斯 (Lagos)/邦尼河 (Bonny River)等。

實例一：

西元 2012 年 6 月 30 日，奈及利亞，哈寇特港 (Port Harcourt)西南約 70 海哩處，一艘油品船，由 Bonny River 啓航航行時，遭受武裝海盜船開火攻擊。由奈及利亞武裝海軍登上油品輪還擊，槍戰約 15 分鐘後，擊退海盜。油品船船舶與船員都安全。

實例二：

西元 2012 年 6 月 30 日，奈及利亞，Bonny Island 西南約 115 海浬一艘油輪航行時，遭受 6 名武裝海盜船砲火攻擊，船長使用海盜防禦措施，船舶與船員都安全逃離攻擊。船體因砲火攻擊輕微受損。

f.)拉丁美洲 (Latin America):拉丁美洲的太平洋沿岸，
Peruvian Port of Callao. 委內瑞拉沿海。

實例一：

西元 2012 年 7 月 02 日，厄瓜多爾 (Ecuador)，
Guayaquill，西南約 25 海浬，兩艘快艇載有 5 至 6 名武裝海盜，接近一艘航行中的貨櫃輪使用?與繩梯登輪，船員部署封鎖住艙梯口通道，海盜奪取船用物品後離去。

『國際安全航道』簡介(Internationally Recommended Transit Corridor) / (IRTC)。

船舶航行應採用國際推薦航行航道 (IRTC)。該航道由各國海軍巡弋，保護商船安全通過，已經大幅減少該水域的海盜攻擊事件。

船舶在通過『國際安全航道』應避免進入葉門領海(12海浬)，因為非『葉門』籍的國際海軍難以保護在葉門領海內遭受攻擊的船舶。

海盜攻擊事件甚至向南延伸至莫三比克海峽。航行 BMPs 『高風險區域』以南，仍應保持高度警戒。

進入『高危險區』前必須 MSCHOA(歐盟海事安全中心) 與 NATO 航運中心(NATO Shipping Center)/ (NSC)/北大西洋公約組織航運中心、 UKMTO(英國海洋貿易組織)、MARLO(美國海軍海事聯絡處) 等聯繫並取得最新資訊。船舶進入 UKMTO 自動的船舶通報區域時(UKMTO Voluntary Reporting Area) / (VRA)：(蘇伊士峽地以北至南緯 10 度、東經 78 度間區域)

通報 UKMTO 本輪進入、離開『高危險區』時間、日期以及報告船舶每天 0800GMT 位置 (緯度、經度) 等船舶動態。

(Initial Report ; Daily Report (at 0800 GMT) ; Final Report (upon departure from the High Risk Area or Arrival Port) 。

索馬利亞海盜劫持超級油輪『天狼星號』事件
Somalia Piracy hijacked Liberian Flag Tanker / VLCC 『MV.
SIRIUS STAR』

『沙烏地阿拉伯國家石油公司』(Saudi State Oil Company) 集團的『沙特阿美公司』(Saudi Aramco)子公司『貝拉公司』(Vela International Marine Co Ltd)屬輪：十九艘超級油輪船隊之一的 賴比瑞亞籍超級油輪(VLCC)：『天狼星號』(MV. SIRIUS STAR)於西元 2008 年 3 月由韓國、大宇造船及海洋工程公司(DSME)在韓國、巨濟船廠建造。載重噸位 (DWT)約 31 萬 8 千公噸。船舶長度約 332 公尺；寬度約 60 公尺；吃水約 22.5 公尺。由『沙烏地阿拉伯』港口滿載原油 (Crude Oil)預定航行經過好望角(Cape of Good Hope) 到達美國港口卸載。

西元 2008 年 11 月 15 日航行經過肯亞(Kenya)外海大約 300 海哩處；不幸遭遇索馬利亞海盜攻擊劫船。索馬利亞海盜劫持油輪後移往 索馬利亞、哈拉爾代雷港(Haradhere) 外海停泊；索馬利亞海盜勒索(extort by violence, threats) 船東『貝拉公司』(Vela International Marine Co Ltd)支付巨額贖金 (A huge sum of Ransom Money)。

『貝拉公司』(Vela International Marine Co Ltd)於西元 2009 年元月 9 日支付索馬利亞海盜巨額贖金、金額約美金 300 萬元後, 該油輪獲得釋放。

25 名人質船員(hijacked 25 crew hostages) /(包括：菲律賓籍 19 員、英國籍 2 員、波蘭籍 2 員、沙烏地阿拉伯籍 1 員、克羅埃西亞 1 員) ，全部平安獲得釋放。

交通部航港局允許航運業者僱用武裝保全

鑒於索馬利亞海盜猖獗，威脅我國籍船舶航行該區域之船員及貨物安全。交通部航港局配合交通部政策積極於航業法研擬允許航運業者僱用武裝保全等反海盜相關措施條款，立法院已於 102 年 5 月 31 日晚間三讀通過航業法部分條文修正草案，增訂遠洋商船可僱用私人武裝保全人員，讓中華民國籍商船擁有基本自保能力。

至於航業法第 27 條之 1 規定授權主管機關訂定船舶運送業營運之中華民國國籍船舶於受海盜威脅高風險海域僱用武裝保全人員辦法草案，交通部及航港局已完成研擬子法草案，並由航港局函請國防部、外交部、海巡署、警政署、關務署、全國船聯會、船代會等相關單位表示意見中。

僱用武裝保全人員，船舶運送業應於僱用前一個月檢具申請書、船舶運送業許可文件影本、船舶國籍證書影本、國際船舶保全證書影本、船舶設備安全證書影本、船舶航行計畫書及船舶僱用武裝保全人員指導手冊等相關資料，向航政機關申請備查。

(摘錄自交通部航港局網站)

國際海事組織同意武裝警衛準則

於一次國際海事組織召集的高峰會中，領銜的國家代表及聯合國代表，針對往來索馬利亞海盜聚點的商船上設置私人武裝警衛，已同意簽訂契約的主要原則。

這是五月於倫敦的國際海事組織在跨機構合作及能力構建中，爲了對付該地區的海盜行爲，商討後的重大決定之一。在「高階部門」會議中，簽署的原則爲在西印度洋及亞丁灣使用私人警衛時同意：「船長、船東、公司應該要認知，當船舶進入領海及(或是)國家沿岸時，即受到該國家登記管制，武器之進口也受港口國或沿岸國管制。」

此會議建議：「相關國家之政府應決定並公佈登船、離船，以及搭載私人武裝保全人員、武器與其他彈藥及保全相關設備的政策及程序。」

國際海事組織秘書長 Koji Sekimizu 說：「那些議題將在工作小組層級做深入探討。但在我看來，對於處理困難的法律爭議，並嘗試想出實際解決方案以推動雇用必要的私人保全警衛，高階部門和高階政策的討論真的很有幫助。」

他澄清並無使私人武裝制度化或是部署武裝在其他地區的企圖：「這是個需要採取特別措施的特例，我們希望在未來幾年內解決海盜問題。」

然而會中也一致同意，雇用私人契約武裝人員不應被視為最佳管理方式及其它保護措施的替代方案。

於另一個措施中，五個聯合國所屬機構及歐盟爲了實行在此地區的反海盜措施，簽署了策略性合作協議，其中包含發展可持續解決索馬利亞海盜問題的替代方案。這些聯合國簽約機構爲：國際海事組織、聯合國糧食及農業組織、聯合國索馬利亞政治事務處、聯合國毒品和犯罪問題辦事處、世界糧食計劃署。

南非簽定吉布地執行章程(Djibouti Code of Conduct)爲另一項重要的發展。南非爲第十九個簽訂此章程的國家。

(摘自 Safety at Sea, Vol.46, Issue 521, July 2012)

海事國防軍公司 (Maritime Defence Force / MDF) 船舶保全與海盜防禦的『武裝保全人員』

(MDF -Ship Security and Anti Piracy and on board Security)

西元 2006 年塞繆爾·諾頓先生與亞里夫先生合資創立的 Sea Change 公司。起初僅提供一家中型規模的貨櫃船的船隊，船舶武裝保全人員業務。三年後擴充業務成立海事國防軍公司 (Maritime Defence Force)

海事國防軍公司 (MDF) 成立於西元 2009 年，英屬維爾京群島註冊。以船東、船員為中心；提供船東、租方的船舶海上航行安全解決方案。符合 IMO 公約與 ISM 規章並且經由大部分的 P&I 公司與船體險保險公司認可。

『船舶武裝保全人員』業務涵蓋的地理區域跨越：印度洋、東、西非、亞丁灣等。在新加坡、南非、錫蘭 (斯里蘭卡)、喬治亞設立有分支機構。符合嚴格的風險管理公司、船旗國要求、顧及船東與租方的利益。船舶航行經過高危險區域(HRA)；兵險、戰爭區域(JWC)等。船舶不必偏航、繞道航行，縮短航程、減低燃油成本。

在三年時間內，訓練大約 350 名不同國籍的精良『武裝保全人員』。訓練地點設在南非、錫蘭、東歐國家、美國等。訓練時間約需三個月。多國籍的訓練講師包括『以色列』前-海軍，具有『突擊隊』(Commando)/(SH-13)經歷。以及其它國籍的『特種部隊』前-軍方人員。每船/每次安排不同國籍的 3 至 5 人『武裝保全人員』登輪、隨船航行。3 至 5 人船舶武裝保全人員、每名人員皆須攜帶合法的『半自動來福槍』(Semi-Automatically Rifle)/(SAR)登輪。

『船舶保武裝保全人員』經當地國家主管單位允許離

岸登船，或離船返岸的國家包括：南非、茅里球斯、賽席爾群島(馬達加斯加島北方)、阿曼、阿拉伯灣、蘇伊士、吉布地、斯里蘭卡-加勒(Galle)、馬爾地夫、科摩羅群島(Comoros Island)、東非全部港口、非洲東南方、莫三鼻克海峽北岸等。

雇請海事國防軍公司『船舶武裝保全人員』的國際著名海運公司目前有：美國總統輪船公司(APL)、法國達飛公司(CMA CGM)、長榮海運公司(EVERGREEN)、萬海航運公司(WAN HAI)、新加坡海銀聯公司(SEA CONSORTIUM)、陽明海運公司(YML)、太平洋海運公司(PIL)等，大約 700 船次已經安全航行通過高危險區域(HRA)；兵險、戰爭區域(JWC)等。

『武裝保全人員』的任務 (Rules of Engagement)：遵守任務規定與船長(Master)、船舶安全官員(Ship Security Officer)指示：

(一) 隨船保全任務

1. 偵察任何可能發生海盜攻擊的危機。
2. 使用所有防禦海盜攻擊的防範設施躲避、防止海盜攻擊。
3. 保護船舶、船員、貨物、財產安全。避免海盜敵對的攻擊、惡意損壞、登輪劫船、綁架船員當作人質，勒索贖金。

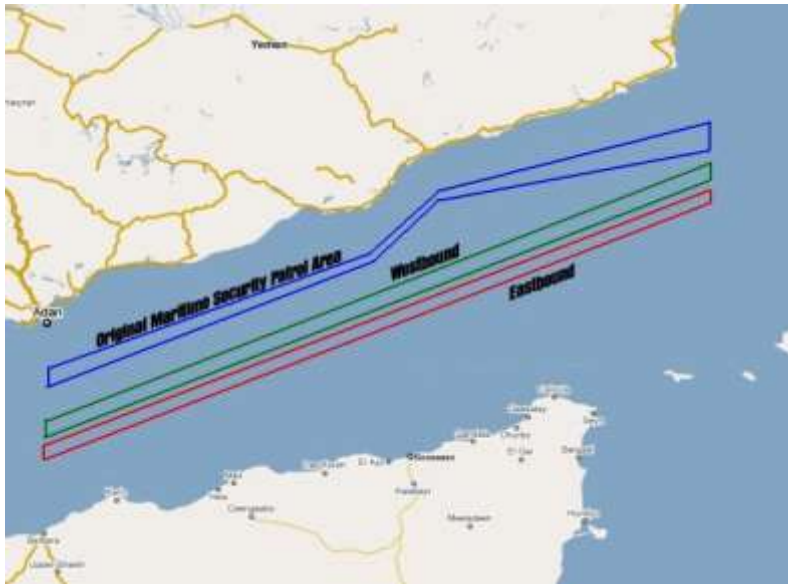
(二) 接受指令，開火還擊海盜攻擊，依照順序處理：

1. 警告射擊，對空鳴槍。
2. 朝向迫近海盜攻擊小艇的附近射擊。
3. 最後採用直接開火，直接射擊海盜攻擊小艇的海盜

身體。

(三) 海事國防軍公司 (Maritime Defence Force) / (MDF)
分支機構：

1. 新加坡分支機構：Singapore Branch Office Suntec Tower One, Suite 21-03A, 7 Temasek Boulevard. Singapore.
038987 +65 9830 4284 網站 www.MDF.COM.SG
 2. 南非訓練中心/德本：
South Africa Training Center, Durban. +27 31 813 5568
 3. 斯里蘭卡訓練及後勤中心，可倫坡。
Sri Lanka Training and Logistics Center, Colombo.
 4. 東歐訓練中心：East European Training Center
- 參考：MDF - Ship Security and Anti-Piracy onboard security。



Seeking safe passage in troubled waters

The Gulf of Aden, one of the world's busiest waterways with some 20,000 ships passing through it a year, is a hotbed for pirate attacks.

Pirate hijackings in the Gulf of Aden in 2008



SOURCE: UNOSAT

AP

ARMED SECURITY GUARD ON BOARD



ARMED SECURITY GUARD ON BOARD

駕駛台體制的自動操控

BRIDGE TEAM MANAGEMENT

譯者：秋水

爲尋求航海有安全的手段自史前時代已然實現而在遠洋航路上只能成爲可能的事是在六分儀的發展成功和天文鐘及航海曆等之後。

在最近期，衛星體系已供予一自動的（電腦）報讀而精確度約有 100m，具時船上的組合已然因精確的電羅經與計程儀系統和舵機而改進。雷達已經發展到可供真運動和自動描繪。對船位的提供在一張電子海圖上現已可行。

在表面上評價它會有所預測對碰撞和擱淺已爲昨日過去的問題了，但事實仍存留那他們意外事故的水準仍持續著具嚴重性。

本冊的主題不是指向科學技術只朝向人員以及爲了能評估展示與電腦指示的含意而人員往往必須事先做好了準備。現代化的設備並非是那經常出現的差誤或不準確—經常在性能上的標準都是卓越的—但是操作者失於理解該資料的重要，一潛在性的危險處境會產生。

良好的船藝必當首先要做到，也必當列爲船副們部份的訓練因那是警醒的感觸，當有些事況在不對勁時而這專門的知識去補救該事況爲基準，也是航海人員必當憑以依據。

高速之船（艇）

大多數的高速船(艇)運轉介於兩個碼頭只相隔一短距離，他們關於安全航行主要掛慮是對碰撞的避免，而這可從雷達的直接監督去完成。在能見度限制和在夜間去確保安全，

為特殊夜間觀測設備是安裝了以適用而雷達要連續不斷人員操縱，那時領港具有一限制的視野前景。

渡船

渡船行駛於定期航路，該處航行管制會推測中一多變的秩序，舉例而言，在一交錯海峽中的渡船，這航行要通常由雷達銀幕管上執行，在該處加添有該環繞的地區重要的航行特色，包括交通分道計劃和進口水道。

定期商輪包括定期航線

船舶經常連續性地行駛在一往返奔馳無誤中並不需要去為每一段航程重再計劃，一旦航行於問題區域之重要因素已被認知後，那麼會對天候與潮水資訊的考慮斟酌。衛星導航（SATNAV—SATELITE NAVIGATION）支持雷達的平行標準能予充分去迎合各判斷標準而成為一良好的操縱系統。有些船有經由一卡匣錄音帶有一來回測試的航跡描繪作業，如若需要對一發生事況後續狀態也可使用像是一部記錄器。

開放市場的商輪

對照那定期航線的業務，彼方把計劃中之航路能預為準備，介於固定地域或個別的目的地，那些在船方不定期的貨船必須能事先準備一航計劃。經常在世界各地只在一個短瞬間之通知，這置令船方一相當大的負擔。它必須：舉例而言，要帶有一世界級之海圖目錄手冊而時間必須適用到保持最新的資料，有關港口、協助的服務、領航、現行的天候、潮水、燈光及無線協助等必須要適用。船方及公司應該鼓舞去保持他們自己的港口檔案目錄這樣對吃水限制

和不尋常的特徵均可列入記載。

精密嚴謹的航海術

在那裡是非常重要的，必得保持一條船在航途中一非常狹窄的限制水域，於該處有許多航行的危險，其重要性要去控制好航行中的各方面狀況，這樣做法船舶應裝有精確的都卜勒效應計程儀（DOPPLER LOGS）來測出橫向之移動、旋轉率指示器、全自動半徑操舵、電腦啓用之計算器、航跡描繪在雷達上的鋪蓋輪廓以及操縱固定半徑旋轉之操縱儀。

電子海圖

未來可能構想成那紙海圖會被一三元次電腦產生的映像所取代，那樣可依照一預定了的航程計劃，從航跡的偏航會毫無疑問發出警報而碰撞的避免也會被一專業系統得到提示而增色。

現代的電子系統與其統合性的進展大約可以在船上初步證明操縱在多次的航程也會經過了很多年份直到船舶航行予世間在開放的市場裡也會供給了像如此豐富易解的設備。

不論什麼系統在使用，只有訓練成良好的船藝是無法取代的，因這是一個基本而依賴它去建立起可靠的績效。

本著作曾構想去提供一對駕駛台洞察編組上，科科上的解答對特殊的問題帶來裨益，但只有人員去往前計劃並確保其連續性含蓋了整個值守系統。

檢驗師記錄簿--接近貨櫃的加熱工作的危險

海運季刊 101 期

宋學恭譯

一貨櫃裝載了約 1 6 噸的不含鐵的鋁片金屬駛往巴基斯坦，該貨櫃在北歐裝填而後來沒多久又裝上一貨櫃輪。該碎片貨是一高評價者並知道該副產品從一電腦再生利用的過程。該碎片貨物是一鬆弛的鋁箔混合物，在碎片狀以及壓縮狀鋁捲帶的小型捲軸，有些個已鬆弛受傷。航程期中，誰銅匠是需要帶一些加熱去施工在貨艙的平台上，以下的程序在實施：

- 在任何國際海上危險物品（IMDG—INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS）接近貨櫃的認證
- 危險評估
- 工作許可那需要大氣的測試來確認氧氣、有毒氣體和易燃氣體的濃度
- 工具箱集會：兩名員工為一組合作業
- 充分保護裝備要穿戴

當該銅匠用氧氣乙炔火炬正切割鋼板近旁於該特別的貨櫃的門口，有發生爆炸那即刻將銅匠招致死亡。

調查

由一家專業顧問的公司實施了調查而其發現如下：

- 該貨櫃是一標準 2 0 呎長為單位，用一三夾地板到一令人滿意的狀態，並裝設有小型的通風口在邊艙壁以塑膠封套穿牢。
- 該貨櫃大約充滿有 7 0 ~ 8 0 個百分比。

- 地板邊緣在貨櫃的後方分開，該牆壁顯示了已經膨脹鼓起，該出入口的門也因爆炸結果顯露損傷，該貨櫃是因一內部爆炸的結果而也曾受損。
- 並無油性物、溶劑或在貨物中有何外來物介入的證據。
- 在貨櫃中有一特別薄的氧他膜—在鋁質的碎片上而其樣品已從貨櫃中取去。
- 該貨物之樣品被收回後放在氣密的桶內，這些被運送到一試驗所而在該金屬的樣品之上的空間被測試，分析中顯示那氫氣在全部的大氣空間出現那曾測試有上至 1.37% 以體積計的濃度。這符合了低爆炸濃度（LEL—LOWER EXPLOSIVE LIMIT）到 34%，這也提供了一個對氫氣而言，證明就是貨物是敏感的，以至放出氫氣並且也能潛在地產生氫氣的水準是足夠形成在大氣中一爆炸性的混合體。
- 這很可能那火焰切割下的火花是推進到貨櫃門的邊緣，經由一易燃的氫氣／大氣的混合物便出現。

氫氣

氫氣是無色也無臭的氣體，一般出現在大氣中約有 5 ppm 的濃度。在大氣中當混雜在一正確的比例下，而在一限制的空間點火，氫氣迅速燃燒而產生氣壓攀升很高的速度，該氫氣在大氣裡最低的濃度去形成一易燃的混合體（LEL）以體積計是 4%。

氫氣是比空氣輕很多而會發起趨向於上升，當堆積在封閉或包圍中的空間，就像一個貨櫃。該相對高滲透性的氫氣允稱一良好的混合到一種程度那同源同種的

混合體會形成，而且也從一個貨櫃漏出。比如說，這通風在貨櫃內經過烤炙會已曾捲帶終結，也阻撓了氫氣的漏出。在任何場合，於艙內加強通風是不可能讓任何物質有被沖淡的效果，在一易燃氣體被拘留的容積在貨櫃壁和門側，那又是過敏去和因加熱切割和電焊的作業而起的飛來火花接觸。從貨物內產生氫氣會由很多機械之一而造成，包括化學性污染、濕氣的反應、一加工過程的影響或隨後由於物質的貯存等。它看起來不大可能在這種狀況中有產生流電的反應介於鋁和鐵而造成氫氣的增強。

在任何情況，這相當高的鋁製捲帶的特有表面的面積會優先越過的因素那會便於產生足夠的氫氣在貨櫃中去形成一個易燃的大氣。

這應注意的是按照船舶貨櫃裝載計劃，這貨櫃在實際中貯放在不正確的堆置區。

學習中的教訓

船上的船長們應該警醒那鋁製的碎片金屬物，還有其他的薄片金屬物會產生氫氣，特別是當他們變成濕或潮時。為船上它並不尋常能擁有一瓦斯表在船，無論如何，傳統上爆炸表一般都在船上載有而這些會決定是否有一潛在的易燃氣體混合物出現，雖然他們不會辨認了該氣體的性質。

ORDER FOR JAPAN TUG

莊學偉

EX. TUG NAME: *SHOWA MARU*

ORDER IN ENGLISH

ORDER IN JAPANESE

1. P' BOW TUG LINE	1. SAGGEN OMOTE TAGU LINE
2. S' BOW TUG LINE	2. UGEN OMOTE TAGU LINE
3. P' QUARTER TUG LINE	3. SAGGEN TOMO TAGU LINE
4. S' QUARTER TUG LINE	4. UGEN TOMO TAGU LINE
5. FOLLOW ME, NO ACTION	5. WATASHINO ADONI TSU-ZU-ITE KUDDASAI, DOOSAKU NASHI
6. MINIMUM PUSH	6. MINIMAMU OSE
7. PUSH SLOW	7. SULO DE OSE
8. PUSH HALF	8. HAFU DE OSE
9. PUSH FULL	9. FURU DE OSE
10. STOP	10. TEISHI
11. MINIMUM PULL	11. MINIMAMU HIKEI
12. PULL SLOW	12. SURODE HIKEI
13. PULL HALF	13. HAFU DE HIKEI
14. PULL FULL	14. FURU DE HIKEI
15. STOP	15. TEISHI
16. 70 DEGREE	16. NANA JYU DOO
17. 80 DEGREE	17. HACHI JYU DOO
18. TUG LINE HALF TENTION	18. HAREI
19. PREPARE	19. YOOI
20. PUSH	20. OSE
21. PULL	21. HIKEI
22. PREPARE LET GO TUG	22. LET GO TAGU LINE YOOI

LINE	
23. LET GO TUG LINE	23. LET GO TAGU LINE
24. FINISH TUG(OPERATION FINISHED)	24. SAKKU-GYOU SYU-RYO
25. PREPARE 80 DEGREE TUG LINE HALF TENTION	25. HACHI JYU DOO HAREI YOOI
26. PREPARE 90 DEGREE PUSH	26. KYU JYU DOO OSE YOOI

要聞轉載

兩岸航運開放 帶動經濟效益

兩岸航運開放逐步新進展，期創共榮願景。航港局表示，兩岸海運協商簽署後，貨運方面，可望提升華北經台灣港口轉運至東南亞及美洲雙向往來之轉口貨量、兩岸運輸車輛互通，預計帶動國內生鮮物流運往海西地區，促進台灣冷鏈物流產業發展。

兩岸航運簽屬協議經協商運作多年，於今年四月底小兩會兩岸客貨運協商中達成多項共識，為利航商業界深入了解兩岸客貨運現況，台灣港務公司於七月五日舉行「海運商機說明會-兩岸航運政策開放宣導」針對兩岸航運政策開放後，對國內航運相關業者可能帶來的利多與影響，進行說明與交流。

此次說明會，邀集交通部航政司、路政司、航港局、觀光局等中央部會代表，以及國內外航運業界郵輪暨旅行社等相關業界團體與會，交通部葉部長也親自出席，傳達政府推動海運商機發展之用心，期望透過兩岸互惠協商，帶動整體海運產業經濟效益提升。

會中由交通部航港局針對「兩岸航運政策宣導」、觀光局以「兩岸航運觀光行銷推廣」兩大議題分別進行宣導說明。兩岸海運協商簽署後，貨運方面，可望提升華北經台灣港口轉運至東南亞及美洲雙向往來之轉口貨量、兩岸運輸車輛互通，預計帶動國內生鮮物流運往海西地區，促進台灣冷鏈物流產業發展。

另一方面，客運政策通過開放多航次審批，有利郵輪業者規劃兩岸航線，帶動郵輪預售行程；外籍郵輪業者經批准後可掛靠兩岸港口，未來可將兩岸港口如基隆、台中、高雄、上海、天津、廈門以及鄰近的香港、新加坡、神戶、橫濱等港口串聯，可望有效提升來台觀光外籍旅客人數。

此外，台灣港務公司也針對高雄港優惠措施及 LME 業務推廣進行說明，高雄港日前通過 LME 董事會審查同意，正式成爲 LME 亞洲地區遞交港之一。未來非鐵金屬於高雄港自由貿易港區交易儲轉，將可有效連結亞洲主要港口，使高雄港成爲供應鏈關鍵節點，推升成爲國際倉儲轉運中心。

而高雄港也針對首航、大型船舶、全船卸空之船舶提供優惠，未滿四萬噸船舶在港內移泊也享有折扣，以吸引船舶到港，衝高運量。

蘇伊士運河漲通行費 過往船舶減一成

蘇伊士運河為歐亞大陸連接重要航運通道，據統計，第一季取道該運河船隻數量僅三九二九艘，相較去年同期的四三四七艘，下滑近一成。此外，近期埃及動亂再起，連日來的局勢動盪已使亞歷山大、蘇伊士等地多座港口關閉，導致進出口貿易受影響。

埃及政府宣布自五月起調漲船舶通行費，期彌補因社會政局不穩引起旅遊收入一落千丈的負面影響，並趕在與國際貨幣基金組織展開新一輪貸款談判前，增加政府財政收入，已有外電直指該措施是導致航商調整船隊航路避行蘇伊士運河的禍首。

其中，受亞歐航線急轉直下影響貨櫃船通行一四七九艘，減少一〇六艘，創三年多來新低。

如今埃及動亂再起，連日來的局勢動盪已使亞歷山大、蘇伊士等地多座港口關閉，導致出口貨物不能及時外運，進出口商迫切希望局勢能夠儘快好轉，恢復正常生產。未來是否再影響航商卻步取道蘇伊士運河，仍有待進一步觀察。

船員服務規則 新修正

交通部 102 年 6 月 24 日公布修正第 36、99 條條文；增訂第 81-1、83-2、83-3 條文，並自 102 年 8 月 20 日施行。

第 36 條大副應於航泊時當值及秉承船長之命，負全船行政責任，督率艙面部門、事務部門各級海員執行工作，其職責如下：

- 一、考核艙面部門、事務部門各級海員之工作與行爲。
- 二、查核各項物料及艙面設備屬具供應保養情形，並負責請領及監督使用。
- 三、指導求生、滅火及其他各種演習，並負責有關設備之維護。
- 四、記錄並保管航海日誌、設備目錄、屬具目錄、裝卸貨物有關文件及其他應由大副保管紀錄之文書。
- 五、船舶進出港及錨泊時，應於船首或指定部位值勤，遵照船長命令，指揮海員執行其職務。
- 六、船舶到港後，負責處理船上對外公務，並負責督導裝卸作業。危險品或特種貨物裝卸時，應親自指揮，注意安全法令之規定。
- 七、船舶出航前，應查點各級海員，並會同各部門主管查察有無私載旅客或貨物。
- 八、注意維護及定期檢查起居艙室衛生環境，並作成紀錄；負責船員或旅客傷病之處置。
- 九、船舶接受各項檢查時，率同有關人員準備各項文書並按規定辦理。
- 十、安排船體及艙面設備之檢修、維護及保養，督導

艙面部門及事務部門之清潔並分派海員工作。

十一、 經常性檢查下列事項，並作成紀錄：

(一) 食品與飲用水之供應。

(二) 用於儲存、處理食物及飲用水之場所與設備。

(三) 用於準備、供應餐食之廚房或其他有關設備。

十二、 訓練、指揮及考核航海實習生。

十三、 其他依國際公約、法規、雇用人規定應由大副負責及船長交辦之事項。

大副交卸本職時，應將本船作業狀況及航行慣性詳告繼任者，經管文書、圖冊及公物應按冊點交，並會同簽報船長。

第 81 條之 1 條事務部門之餐勤長、大廚、二廚、廚工應年滿十八歲以上，參加國內船員訓練機構辦理之餐勤人員基本知能訓練，並經結訓合格，領有證明文件，始得上船服務。前項訓練由主管機關核准國內船員訓練機構辦理，其訓練計畫、課程由船員訓練機構依海事勞工公約要求擬訂，並報主管機關核可後實施。

第 83 條之 2 條雇用人應為受其僱用船員服務之船舶，建立職業安全、健康保護及防止事故管理制度或計畫。

前項制度或計畫應明定下列事項：

- 一、 職業安全及健康管理之風險評估與船員培訓或指導。
- 二、 採取合理預防措施及不安全狀況之檢查、報告、糾正。
- 三、 指導船員履行職業安全及健康管理之具體責任。
- 四、 成立船舶安全委員會。但船員人數未滿五人者，得免之。
- 五、 其他職業安全及健康管理事項。

第 83 條之 3 條從事二 0 0 六年海事勞工公約船舶檢查之人員，應具備上開公約檢查知識及技能，並取得符合公約檢查員資格之證書。前項檢查事項如下：

- 一、最低年齡。
- 二、體檢證書。
- 三、船員適任資格。
- 四、船員僱傭契約或就業協議。
- 五、船員招募及就業服務機構。
- 六、船員工作或休息時間。
- 七、船員配置水準。
- 八、船上起居艙室。
- 九、船上娛樂設施。
- 十、食品及膳食服務。
- 十一、健康、安全及防止事故。
- 十二、船上醫療。
- 十三、船上投訴程序。
- 十四、待遇支付。

第一項之檢查員訓練及發證作業，主管機關得委任航政機關或委託民間團體辦理。

前項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報及網站。

第九十九條本規則自發布日施行。但中華民國 102 年 6 月 24 日修正發布之第 36 條、第 81-1、第 83-2 及第 83-3，自 102 年 8 月 20 日施行。

海商修法系列三 世新登場

聚集海事國際私法 包括時效、準據法、仲裁及外國裁判承認與執行五大部分

海商法修法系列三一「海事國際私法」章二十七日在世新大學法律學院召開，本系列研修主要集中在「海事國際私法」（包括時效、管轄、準據法、仲裁及外國裁判承認與執行五大部分）

主持人也是此次海商法修正草擬人黃裕凱表示，航運界應該都實務深刻的體認，程序規定有時比實體規定來得更為麻煩且重要，特別是其中的時效、管轄及準據法三大部分。由於涉及相關問題頗為複雜，世新大學希望研討主軸僅限縮在貨物運送的準據法、管轄及仲裁三點上（亦即海商法第七十七條及第七十八條）。本次「海事國際私法章」草案分為五節、四十一條文，本草案涵蓋層面甚廣，幾乎完整審視了近百項海事海商相關國際公約及慣用契約文件，甚至是國際私法相關公約。由於有點複雜，所以黃裕凱在修法理由上花了不少篇幅著墨。在研修過程中，發現有少數問題是需要各界意見的充分整合，以貨物運送時效為例，海牙／威斯比／現行海商法是一年，但漢堡／鹿特丹已修正為二年，我國未來修正是維持一年？還是二年？就必須參酌各界的意見，雖然本人在修正理由中仍會提供適度建議（例如先維持一年，待國際社會較多國家接受二年時效後，我國再修）。

中華民國船長公會第二十屆第三次會員大會紀錄

時間：102年7月26日（星期五）下午4時~6時

地點：兄弟飯店13樓宴會廳(南京東路三段255號)

出席：應出席93人，實際出席62人(按姓氏筆劃排名)。

丁漢利、方信雄、王天元、王玉生、王克強、王春源、王勉、王新馨、王維東、王鴻椿、安台中、朱國寶、何正民、宋周奇、宋學恭、李日智、李承中、李國良、李齊斌、李蓬、周禮中、林光銘、林全良、林塘城、林震巽、林鐵漢、南寧泉、姚忠義、姜大為、柳震宇、胡延章、苗光財、唐中挺、張國欽、張義恆、章詩如、許文正、許善根、郭炳秀、陳正雄、陳昌順、陳振勛、陳雲龍、陳慶彭、安民、游健榮、馮世安、黃凱雄、萬鴻源、管文台、趙鈞、劉繼翰、潘立孝、潘裕慧、蔡旺、蔣克定、鄧志中、鄭一雄、鄭心迪、鄭存謙、鄭炯輝、羅守平等62人。

列席：羅洽河、許朝厚、黃湘瀕、張藹薇、王雯華

主管機關代表：交通部航港局 陶組長自勵

貴賓：中華海員總工會陸理事長王鈞、中華搜救協會銀秘書長柳生、前中國驗船中心研究組長也是前中華海運研究協會秘書長朱于益先生

主席：林理事長光銘

記錄：羅洽河

壹、主席致詞

感謝大家出席今天的會員大會，請多多批評指教。

一年來本會有一些意想不到的事，郭秘書長突然逝世，

沒有任何交代，所幸我們找到宋周奇船長接任秘書長，他很快的上手，會務推動順暢。在本人上任後就著手推動辦公室E化，要將會裡文書、財務、行政等全部電腦化，宋秘書長上任後積極辦理，稍後工作報告會有詳細說明。

原秘書顧其新船長因個人因素自請離職，經由姚理事長及宋秘書長推薦羅洽河先生接任，經提上次理事會通過。羅洽河先生曾於民國 61 年至 67 年在本會服務，98 年自中華海運研究協會退休，經驗豐富，熟悉會務運作，相信未來一定能為公會做更多的事。

一年來我們也很認真的接了一些委託案，交通部航港局陶組長非常重視砂石船海事問題，因此委託辦理「散裝砂石船舶海事預防」課程教材編撰及授課案，承多位會員幫忙，在很短時間內，將我們負責的部分完成，非常感謝榮大飛領港、方信雄領港、凌道生船長、安台中領港、陳武立船長、盧立傑船長、林寬仁船長及宋秘書等人的認真參與，因蒐集的資料很多，而且很有參考價值，但有些不適宜放入教材，因此我們刊載於船長通訊 191 期，另外我們成立「船員岸上晉升訓練及適任性評估委員會」，辦理船員晉升訓練及適任性評估測試，執行每年三次船員岸上晉升訓練之適任性評估測試，感謝交通部重視船員就業問題，更要感謝陶組長的努力推動，也要感謝梅崇山船長、安台中船長、郭炳秀船長、宋秘書長的熱心參與。

最後我附帶報告，為了歡迎停權會員重回本會，我提案修改章程，稍後請大家討論。

貳、主管機關代表致詞

交通部航港局 陶組長自勵致詞：

非常榮幸能代表交通部參加今天的會員大會，感謝船長公會協助航港局辦理砂石船船員的訓練講習，非常謝謝貴會、海員總工會、航技會及驗船中心的協助，預定八月下旬就能開辦。接下來我就未來幾年航港局的重要業務在此向各位報告：

一、STCW 2010 年馬尼拉修正案已在 2012 年 1 月 1 日正式生效，即將在 2017 年 1 月 1 日年實施，過渡期 5 年。許多新增的訓練項目包括 ECDIS、BRM、DRM、SA、SD 等訓練，其中許多的準備工作，航港局已在進行，包括設備購置，本局補助海洋大學、高海科大、船訓中心，希望在短期內充實完成。

二、因應 MLC 2006 年海事勞工公約的生效實施，這個公約包括船員的雇傭條件、醫療照顧、健康保險、社會福利、安全保障以及船上住宿、娛樂設施等最低要求，本局也就相關法規做了修正，船舶安全方面委託驗船中心就船舶設備做了相關的規定，好讓國籍船在國際上順利航行。國籍船必須符合規定的約有 80 餘艘，目前已完成 60 艘，今年 8 月 20 日可以如期實施。

最後期盼在座各位船長多多給我們指教，有任何需要航港局服務的地方，也請隨時與我們聯絡。謝謝大家！

參、來賓致詞

中華海員總工會 陸理事長王鈞致詞：

感謝林理事長邀請，讓我有機會參加今天盛大的會員大會，見到了許多我過去的長官，內心又惶恐又興奮，謹

代表中華海員總工會由衷的表達祝賀之意。衷心的希望在船長的領導之下，無論在船上或岸上海員工會永遠是貴會的馬前卒，有任何需要我們效力的地方，海員工會義不容辭。

在此順便向大家說明，海員工會的會員只要晉升船長，他可退出工會而加入船長公會，我們工會不會做任何的刁難或限制，最後敬祝大會圓滿成功，各位船長萬事如意身體健康。

前中國驗船中心研究組長也是前中華海運研究協會秘書長朱于益老師致詞：

基於過去多年來受到船長公會多任理事長的厚愛，我與公會合作無間，雖然我已86歲，但是身體狀況還算不錯，今後公會如有需要，個人仍將剩餘價值奉獻。謝謝大家！

中華搜救協會銀秘書長柳生致詞：

很感恩船長公會當年協助中華搜救協會的成立，20年來我們也合作無間，許多船上的安全服務及保障船員的安全，我們都持續在努力，今天謹代表中華搜救協會向各位表達十二萬分的謝意，祝福大家萬事如意，身體健康。

肆、理事會工作報告

時光飛逝，去年7月12日召開會員大會迄今又已過一年，一年來我們召開四次理事會議，通過重要議案22案，其中除例行的工作計畫及預、決算外，我們辦理多項政府委託案，在會務的管理上，建立多項制度及文書電腦化，由於會務工作人員的全力配合，改革進行順利，期盼對日後會務的推動與發展有所助益。

本會為內政部登記立案的全國性職業團體，會務、財務

均依內政部工商團體處理辦法執行，由於全體會員的支持，各理監事的協助及主管機關的指導，會務推動順利。內政部 100 年度全國性社會暨職業團體工作評鑑，本會獲評選為甲等團體，並獲頒獎。

謹就一年來本會的工作要項報告如下，敬請指教：

甲、行政工作報告

- 一. 上次(第 20 屆第 2 次)會員大會決議事項執行情形：
所通過之本會 101 年度工作計劃書、經費收支預算表及經費收支決算表、現金出納表、資產負債表、財產目錄等，業經報奉內政部 101 年 8 月 13 日內授中社字第 1015063934 號函准予備查。
- 二. 一年來召開理監、事會議四次通過之重要議案如下：
 - (一) 101 年 10 月 5 日第六次理、監事聯席會議通過：
 1. 本會 101 年 6~8 月份之經費收支表。
 2. 入會：尤自吉、紀扶君、吳仁傑、簡文哲、林坤芳。
 3. 自請退會：鄧坤結、蔡棋城等 2 人。
 4. 亡故會員：潘忠義、陳祖鳴、陳學淦等三人。
 - (二) 101 年 12 月 18 日第七次理、監事會議通過：
 1. 本會 102 年度工作計畫。
 2. 本會 102 年經費收支預算草案。
 3. 本會 101 年 9~11 月份經費收支表。
 4. 入會：蕭偉標一人
 5. 自請退會：韓鴻運、林春生、朱光煒、邵德海等 4 人。
 6. 亡故會員：陳耀昌、張鼎端、郭長齡等三人。
 7. 宋周奇船長繼任本會秘書長。
 8. 王雲召船長遞補本會第二十屆理事。

(三) 102 年 3 月 15 日第八次理、監事聯席會議通過：

1. 今後理監事會議通知採用紙本郵寄及 E-mail 發送同時並行，會前再以簡訊提醒。
2. 會員欠繳會費三年(不含三年)提報會員大會審議通過後停權，在提報會員大會前，應以雙掛號通知當事人。欠繳五年以上者暫不註銷會籍，擬提會員大會修改章程。
3. 調整本會組織架構，將「船員訓練中心」改列在訓練組之下。
4. 本會 102 年經費收支預算案。
5. 本會 101 年經費收支決算案。
6. 本會 101 年 12 月~102 年 2 月份經費收支表。
7. 本會截至 101 年年底財產目錄及截至 102 年 03 月 15 日擬報廢之辦公設備清單。
8. 入會：蕭瑞生、余上方、汪聖瑛、蔡文達等 4 人。
9. 自請退會：李賜福一人。
10. 成立「岸上晉升訓練及適任性評估」委員會。

(四) 102 年 6 月 14 日第九次理、監事聯席會議通過：

1. 為因應會員大會召開，清查本會在岸會員人數為 93 人，經陳報內政部備查。
2. 羅洽河先生擔任本會專任秘書。
3. 本會章程部分條文修正草案。
4. 本會 102 年 3~5 月份經費收支表。
5. 入會：潘銘勇、閻智文、邱仁傑等 3 人。
6. 自請退會：王仁賢、王汝鑑等 2 人。

- 三. 建立辦公室文書電腦化：爲因應電腦化時代，本會員工已全面使用電腦。
- 四. 建立辦公室行政制度化：建立「職員簽到表」、「職員公出紀錄簿」、「職員請假紀錄簿」、「月會紀錄表」、「員工例行工作表」、「員工聯絡清單」、「員工電話須知」、「向理事長每週報告」、「會員名冊及繳費紀錄」、「財產目錄表」、「收發文紀錄表」、「秘書長移交清冊」等，以期建立制度，加強會務管理。
- 五. 加保會務人員之職業災害保險：向勞保局申請核准本會五位會務人員之職業災害保險，自 102 年元月起生效，五人每月保費約 160 元，保費全額由公會支付。
- 六. 本會會所出租現況報告：承租戶『里仁事業股份有限公司』及『慈心有機驗證股份有限公司』總面積 116 坪，租期五年，自 102 年 2 月 1 日起至民國 107 年 1 月 31 日止。全年租金及押金定存利息合計約\$1,324,000，佔本會總收入 29%。
- 七. 更新本會官網：感謝基隆領港鄭心迪船長費時多日，義務改版本會官網，網址定名爲 www.mastermariner.org.tw，鄭領港並已繳付十年的網址使用費及十年虛擬伺服器租金，爲公會每年在網站的支出節省約\$25,200。官網已於 102 年 3 月 6 日正式上線。
- 八. 目前會員人數統計：一年來入會會員 13 人，自請退會會員 9 人，亡故會員 6 人，均按規定報請內政部備查。截至 102 年 6 月底止，在籍會員人數共計 853 人，欠繳會費會員 246 人，其中欠繳三年以上者有 137 人。

九. 會員服務工作

(一) 船長通訊季刊出版：船長通訊季刊每三個月出刊一次，每次均寄發會員及相關單位，經統計一年來出刊日期及寄出份數如下：

188 期於 101 年 11 月 20 日寄出 763 份。

189 期於 102 年 2 月 1 日寄出 815 份。

190 期於 102 年 5 月 17 日寄出 846 份。

191 期於 102 年 7 月 26 日出刊，計印 1,000 份。

(二) 代辦會員勞保及健保業務：本會代辦會員勞保及健保業務，目前平均每月代辦會員勞保及健保人數約 250 人，代收代付勞健保保費約新台幣一百萬元，因本會為投保單位，因此必須兼辦勞保各項給付申請工作，是一項為會員服務的重要工作，備受會員肯定。

(三) 協助處理會員勞資糾紛案：四件。

乙、業務工作報告

一. 為配合 STCW2010 年修正案，國際航運同盟(ISF)亦配合其「船上訓練紀錄簿」助理級、操作級航行輪機，各兩種之修訂。目前已完成助理級航行當值人員、輪機當值人員及操作級航行員等，三種船上訓練紀錄簿。本會為授權翻譯之單位，並已陸續完成翻譯，以取代目前提供之各級「船上訓練紀錄簿」。船員配置表之幹練水手(機匠)，亦改稱為「甲板助理員」、「輪機助理員」。

二. 完成台灣基隆地方法院 101 年度 10 月「新協滿 8 號」及「福良 12 號」損害賠償事件鑑定報告。

- 三. 應交通部航港局邀請參與 101 年度動力小船駕訓班評鑑，已於 101 年 11 月 14 日評鑑完畢。
- 四. 辦理 101 年度第三梯次航海人員一、二、三等船長及一、二等大副適任性評估實作部分，已於 11 月 18 日順利完成。
- 五. 交通部關於 STCW 公約 2010 修正案應行辦理事項之研討，本會建議編訂之「複習及新知訓練」(refresher and updating courses)教材及訓練規劃已納入研討。
- 六. 102 年 3 月 15 日本會召開 102 年度第 1 梯次適任性實作評估作業出題老師出題前座談會。
- 七. 102 年 3 月 20 日宋祕書長會同理事王鴻椿船長拜訪台北海洋技術學院，了解三等船長訓練及適任性評估現況。
- 八. 102 年 3 月 23 日宋祕書長獲交通部航港局指派為「STCW 公約履約文件編撰及獨立評估專案小組」小組成員。
- 九. 102 年 4 月 26 日本會成立「船員岸上晉升訓練及適任性評估委員會」，執行每年三次(3 月底/7 月中/11 月底)辦理之船員岸上晉升訓練之適任性評估測試。其中各科目召集人如下：航程計畫召集人梅崇山船長；航海英文召集人安台中船長；氣象傳真圖召集人郭炳秀船長；貨物作業召集人宋周奇船長。
- 十. 商請海員總工會同意自本年起將船長簽定之「船員定期僱傭契約」副本交本會管理，迄五月底已收到 121 位船長之「船員定期僱傭契約」副本，其中 29 位是本會會員，92 位是非會員。綜觀今年上上船之船長，非

會員居多數，如何加深船長之認同，自願加入本會，將是本會今後努力的目標。

十一.本會接受航港局委託辦理「散裝砂石船舶海事預防」課程教材編撰及授課案，成立編撰小組，由理事長領軍，邀請方信雄領港、凌道生船長、安台中領港、陳武立船長、盧立傑船長、林寬仁船長、榮大飛領港等人參與，航港局要求其內容至少應包含下列主題：

- 1.散裝砂石船舶類別分析。
- 2.砂石船舶海事發生之因素探討及預防方式。
- 3.台灣海域散裝砂石船舶惡劣天候操船術及緊急應變。

十二.參加航政主管機關及航業社團各項會議：

1. 2012年7月11日交通部航港局研商修訂「船員服務規則」第五條「船員訓練檢核級申請核發證書辦法」第十五條與第二十條規定，及「船員法部分條文修正草案」會議。
2. 2012年7月20日交通部航港局研議「台灣周邊海域及國際港口規劃設分道航行評估」會議。
3. 2012年7月20日中華海運研究協會第21屆第1次會員大會。
4. 2012年7月21日中華民國海員總工會「船運業社會對話」會議。
5. 2012年8月17日交通部「研商船業法暨中華民國籍船舶於受海盜威脅高風險海域僱用武裝保全人員辦法(草案)」會議。
6. 2012年8月27日交通部航港局「台加海事體系技術合作備忘錄」101年工作計畫期中報告審查會。

7. 2012 年 9 月 20 日交通部航港局「研商船員服務規則」第二條及第五條修正草案。
8. 2012 年 9 月 25 日交通部第六次法規會議。
9. 2012 年 11 月 14 日交通部 101 年第二次航海人員測驗應試資格審查會議，其中有關海軍官校畢業生應試資格，本會建議依 STCW2010 公約規則，經補強訓練合格者，並附海上年資證明，本案正由航港局研議中。
10. 2013 年 1 月 8 日立委楊曜辦公室召開有關「營業用動力小船駕駛年齡限制公聽會」。
11. 2013 年 1 月 11 日交通部航港局召開之因應 102 年辦理 STCW2010 修正案獨立評估準備作業說明會議。
12. 2013 年 1 月 23 日交通部航港局召開之「東聯航運所屬麗娜輪核定船員最低安全配額審查」現場勘查會議。
13. 2013 年 1 月 24 日交通部航港局召開之研商船員法第 17 條第 1 項「僱用人應訂定船員工作守則，報請主管機關備查」，及「船員定期僱傭契約範本」部分條文修正草案會議。
14. 2013 年 1 月 29 日交通部航港局於召開「海翔 8 號」監察院糾正案應如何分工與改善事宜會議中決議：請船員組籌畫延聘專家學者辦理砂石船業者及船員講習訓練。
15. 2013 年 2 月參加航運界團拜。
16. 2013 年 3 月 13 日交通部航港局召開之「動力小船

駕駛筆試測驗題庫」檢修會議。

17.2013 年 3 月 21 日「中華民國第 59 屆航海節籌備會議」。

18.「中華民國中樞及各界慶祝 102 年國慶籌備委員會」成立大會。

19.交通部航港局召開之研商訂定「船員及雇用人雙方應遵守之安全衛生規定注意事項」及「船員作業安全與衛生防護性設備規定」會議。

20.2013 年 4 月 29 日國立高雄海洋科技大學召開之「船員發展政策綱領研究計畫」產、官、學座談會議。

21.2013 年 5 月 29 日交通部航政司召開之「研商離岸風力發電風場有關船舶航行安全審查表」會議。

22.2013 年 5 月 29 日交通部航港局召開之船員法部分條文修正草案會議。

23.2013 年 6 月 4 日交通部航港局召開研商訂定「保全意識」及「保全職責」訓練過渡規定計畫會議。

丙、財務報告

一、101 年辦理船員適任性評估實作訓練，全年共三梯次計總收入 820,980 元，總支出 578,840 元，共結餘 242,140 元。

二、自 102 年 1 月 1 日起至 102 年 6 月 30 日止，本會財務狀況：

收入：新台幣	1,802,700 元
支出：新台幣	2,059,467 元
結紬：新台幣	- 256,767 元

監事會監察報告

中華民國船長公會監事會監察報告

本監事會依職權監察理事會處理會務及財務收支情形，對本會 101 年度經費收支決算暨工作報告及 102 年度經費收支預算暨工作計畫，均能按照法令及本會章程辦理，所有帳簿、憑證、傳票均屬無訛，符合內政部工商團體財務處理辦法之規定。

此致

本會第二十屆第三次會員大會

常務監事 王天元，監事 賴銘圳、陳昌順、林全良、程修、安台中、谷祖明

中華民國 102 年 7 月 22 日

討論提案

第一案：理事會提

案由：本會去年「101 年度工作報告書」，如附件一，提請討論。

說明：本案經提第二十屆第九次理、監事聯席會議通過。

辦法：本案經通過後，專案報請內政部核備。

決議：通過。

第二案：理事會提

案由：本會去年「101 年度收支決算表、資產負債表、現金出納表、基金收支表及財產目錄」，提請審議。

說明：

- 一.本會 101 年度經費收入決算數為 4,851,226 元，較預算數增加 170,826 元。收入增加主要的項目為：補

助收入略增(船員適任性評估實作報名人數增加)，雜項收入增加 137,075 元（鑑定案及訓練紀錄簿書籍銷售收入），在支出方面，因人員異動人事費略增 48,787 元。辦公費因樽節開支約減少 20,000 元，業務費增加 182,693 元，因有鑑定業務及書籍編印支出，因此開銷相對增加。以上收支相抵結餘 6,079 元。

二.檢附 101 年度收支決算表如附件二，資產負債表如附件三，現金出納表如附件四，基金收支對照表如附件五，財產目錄如附件六。

三.本案經本會第 20 屆第 8 次理監事聯席會議通過，會議紀錄經報奉內政部 102 年 3 月 25 日內授中社字第 1025054386 號函示因監事出席人數未過半，應另提下次監事會審議。

四.經查之後第 20 屆第 9 次理監事聯席會議未列入提案討論，謹提請本次大會審議。

辦法：本案通過後，專案報請內政部核備。

決議：通過。

第三案：理事會提

案由：本會 102 年度工作計畫如附件七，提請審議。

說明：

一.依據本會章程所訂之任務項目擬定。

二.本案經提本會 101 年 12 月 18 日召開之第七次理、監事聯席會議審議通過。

三.本案已先行實施，謹提本次會員大會追認。

辦法：本案通過後，專案報請內政部核備。

決議：通過。

第四案：理事會提

案由：本會 102 年度收支預算表如附件八，提請審議。

說明：

- 一.本會 102 年度經費收入編列 4,604,447 元，較 101 年度預算略減 75,953 元，主要係無法預知來年有否鑑定費收入。在收入方面預估補助收入略增(船員適任性評估實作)，會費收入略減(退休船長增加)。在支出方面因樽節開支，辦公費約減少 130,096 元，人事費亦因人員異動減少 59,457 元。
- 二.本案經提本會 102 年 3 月 15 日召開之第八次理、監事聯席會議通過，會議記錄經報奉內政部 102 年 3 月 25 日內授中社字第 1025054386 號函准予備查。
- 三.本案已先行實施，請本次大會追認。

辦法：本案大會通過後，專案報請內政部核備。

決議：通過。

第五案：理事會提

案由：擬修正本會章程第七條、第十二條、第十四條、第十六條、第四十二條條文如附件九，提請討論。

說明：

- 一、本會現有章程自民國 84 年 7 月 7 日第十四屆第三次會員大會修訂迄今多年，部分條文已不合時宜，亟需修正。
- 二、本案經提本會第二十屆第九次理、監事聯席會議審議通過。
- 三、第 42 條條文修正係林理事長補提。

辦法：本案本次大會通過後，將報請內政部核備。

決議：修正通過。

第六案：理事會提

案由：擬報廢之辦公設備如附件十，提請通過。

說明：

一.本案經提本會 102 年 3 月 15 日召開之第八次理、監事
 聯席會議通過。

二.本案本次大會通過後，將報請內政部核備。

決議：通過。

臨時動議：無。

散會。

附件一：

中華民國船長公會 101 年度工作報告書

甲、行政工作報告

壹、召開會員大會一次（第 20 屆第 2 次），通過三項議案如下：

所通過之本會 101 年度工作計劃書、經費收支預算表及 100 年經費收支決算表、現金出納表、資產負債表、財產目錄等。

貳、召開理監事聯席會議四次，通過之重要議案如下：

一、101 年 3 月 23 日召開第四次理、監事聯席會議通過：

1. 本會前會計劉佩珠小姐車禍亡故撫卹金新台幣 89,152 元。(後因故未發給)。
2. 本會 100 年度經費收支決算書。
3. 本會 100 年 12 月份及 101 年 1、2 月份經費收支表。
4. 入會：黃智泉、王建中、黃茂榮、王興建、劉得筑等五位船長。
5. 亡故會員：陳國雄船長一人。

二、101 年 6 月 22 日召開第五次理、監事聯席會議通過：

1. 任用黃湘瀨小姐為本會會計。
2. 修正本會 100 年 12 月 31 日資產負債表。
3. 本會 101 年 3、4、5 月份經費收支表。
4. 入會：俞仁堅、朱偉誠、謝陳民、李榮賢、徐宗德、葉林勝、吳基新、許振呈、陳皆韶、吳建興、陳進福等 11 人。
5. 自請退會會員：劉為健船長 1 人。

三、101 年 10 月 5 日召開第六次理、監事聯席會議通過：

- 1.本會 101 年 6~8 月份之經費收支表。
- 2.入會：尤自吉、紀扶君、吳仁傑、簡文哲、林坤芳等 5 人
- 3.自請退會：鄧坤結、蔡棋城等 2 人。
- 4.亡故會員：潘忠義、陳祖鳴、陳學淦等三人。

四、101 年 12 月 18 日召開第七次理、監事聯席會議通過：

- 1.本會 102 年度工作計畫。
- 2.本會 102 年經費收支預算草案。
- 3.本會 101 年 9~11 月份經費收支表。
- 4.入會：蕭偉標一人。
- 5.自請退會：韓鴻運、林春生、朱光煒、邵德海等 4 人。
- 6.亡故會員：陳耀昌、張鼎端、郭長齡等三人。
- 7.由宋周奇船長繼任本會秘書長。
- 8.由王雲召船長遞補本會第二十屆理事。

參、一般行政工作

一、統計 101 年入會會員 13 人，自請退會會員 9 人，亡故會員 6 人。

二、截至 101 年底止，在籍會員人數共計 851 人。

三、會員服務工作

- 1.出版船長通訊季刊四期。
- 2.代辦會員勞保及健保業務

乙、業務工作報告

一、完成國際航運同盟(ISF)申請助理級航行當值人員，船上訓練紀錄簿之編譯，並進行申請助理級輪機當值人員船上訓練紀錄簿之編譯工作。

二、5 月 18 日辦理有關瑞邦海運股份有限公司代理巴商

瑞誠海運公司「瑞興輪」海事案船員家屬理賠協調會議。

- 三、臺灣高等法院函囑本會辦理對臺灣產物保險股份有限公司、長榮海運股份有限公司，有關貨櫃之損毀肇事責任之鑑定。
- 四、為配合 STCW2010 年修正案，國際航運同盟(ISF)亦配合其「船上訓練紀錄簿」助理級、操作級航行輪機，各兩種之修訂。目前已完成助理級航行當值人員、輪機當值人員及操作級航行員等，三種船上訓練紀錄簿。本會為授權翻譯之單位，並已陸續完成翻譯，以取代目前提供之各級「船上訓練紀錄簿」。船員配置表之幹練水手(機匠)，亦改稱為「甲板助理員」、「輪機助理員」。
- 五、完成台灣基隆地方法院 101 年度 10 月「新協滿 8 號」及「福良 12 號」損害賠償事件鑑定報告。
- 六、應交通部航港局邀請參與 101 年度動力小船駕訓班評鑑，已於 2012 年 11 月 14 日評鑑完畢。
- 七、辦理 101 年度第三梯次航海人員一、二、三等船長及一、二等大副適任性評估實作部分，已於 2011 年 11 月 18 日順利完成。
- 八、交通部關於 STCW 公約 2010 修正案應行辦理事項之研討，本會建議編訂之「複習及新知訓練」(refresher and updating courses)教材及訓練規劃已納入研討。
- 九、參加航政主管機關及航業社團各項會議：
 1. 1 月 12 日交通部研商「因應 2006 年海事勞工公約應辦事項」會議。

2. 2月15日高雄港務局「會堪磚業企業有限公司」申請籌設動力小船訓練機構，暨海洋巡防總局「於興達港籌設動力小船訓練機構」會議。
3. 3月6日國立高雄海洋科技大學「因應 stcw 公約 2010 年修正案規劃船員訓練及發證」，船員專業訓練課程規劃會議。
4. 4月9日成大研究發展基金會「我國引水制度法規條文修正研究及船舶進出港之智慧化導航系統探討」會議。
5. 4月9日交通部「因應 STCW 公約 2010 年修正案規劃船員訓練及發證」案期中報告審查會議。
6. 4月12日交通部「研商因應 2006 年海事勞工公約應辦事項第一次專案會議」。
7. 4月13日交通部「商港港務規則修正草案」及「商港棧埠管理規劃」、「海水汙染管理規劃」與「打撈業管理規則」協商會議。
8. 5月4日國立高雄海洋科技大學「因應 STCW 公約 2010 年修正案規劃船員訓練及發證規劃會議」。
9. 5月23日交通部航港局「佶星船運股份有限公司申請所屬『馬祖之星』客輪減免大副大管輪配額審議案」。
10. 5月29日交通部研商「我國籍商船航行於海盜威脅危險海域僱用私人武裝保全人員待解決議題」。
11. 5月30日交通部「因應 STCW 公約 2010 年修正案規劃船員訓練及發證」案，期末報告審查會議。
12. 7月11日交通部航港局研商修訂「船員服務規則」

第五條「船員訓練檢核級申請核發證書辦法」第十五條與第二十條規定，及「船員法部分條文修正草案」會議。

13. 7月20日交通部航港局研議「台灣周邊海域及國際港口規劃設分道航行評估」會議。
14. 7月20日中華海運研究協會第21屆第1次會員大會。
15. 7月21日中華民國海員總工會「船運業社會對話」會議。
16. 8月17日交通部「研商船業法暨中華民國籍船舶於受海盜威脅高風險海域僱用武裝保全人員辦法(草案)」會議。
17. 8月27日交通部航港局「台加海事體系技術合作備忘錄」101年工作計畫期中報告審查會。
18. 9月20日交通部航港局「研商船員服務規則」第二條及第五條修正草案。
19. 9月25日交通部第六次法規會議。
20. 11月14日交通部101年第二次航海人員測驗應試資格審查會議，其中有關海軍官校畢業生應試資格，本會建議依STCW2010公約規則，經補強訓練合格者，並附海上年資證明，本案正由航港局研議中。

附件二：

中華民國船長公會 102 年度工作計畫書

甲、會務與組織工作

- 一、辦理會員動態調查及修訂會員異動資料，俾便與會員保持緊密聯繫。
- 二、加強聯繫協調船長公司及相關單位，促請在職船長加入本會為會員。
- 三、主動追蹤失聯船長，促請恢復會籍並加強對本會之向心力。
- 四、年終前辦理會員會籍清查以健全會籍管理。
- 五、適時舉辦各種活動，加強會員聯繫，彼此溝通認識及交換經驗。
- 六、遵照規定本年度召開大會乙次及理事會至少四次：監事會至少四次。
- 七、依例於本年一、四、七、十月，出版船長通訊四期，以達到本會會員間或與本會間之意見交換與表達，定增加吸收航海新知及各種海事航運資訊等。
- 八、維護船長公會網站，提供航運界即時訊息及船長所需專業資訊。

乙、訓練與研究工作

- 一、賡續辦理航海人員(含航行人員及輪機員)換證測驗。
- 二、適時接受交通部或其他單位，委託辦理航行員適任性評估工作及其他有關船員之專業訓練事宜，俾對航運界提供服務。
- 三、適時辦理有關航海新知識、新技術之學術講座及其

他航海技能之進修事宜。

- 四、適時接受交通部之委託辦理各種有關國際公約、外國海事法規、技術論著及參考資料等之中譯工作。
- 五、適時接受交通部或其他有關單位之委託辦理各種相關之研究專案計畫，期能協助政府並展開本會之業務工作。
- 六、賡續辦理有關航海教育、訓練與技術之各種有關資料之蒐集、研究、介紹及建議等事項。
- 七、成立鑑定小組接受相關單位有關海事案件之鑑定。

丙、會員服務工作

- 一、賡續辦理會員勞工保險及全民健康保險業務。
- 二、賡續辦理勞資糾紛之協調服務。
- 三、賡續辦理對會員有關法令、技術、知識與船員訓練及發證等之諮詢服務。
- 四、賡續辦理為會員辦理執業證書之申請及換新服務。
- 五、加強辦理會員失業登記，並相機介紹就業或協助轉業。
- 六、賡續辦理會員及出航會員家屬之服務與聯繫事宜。
- 七、視情況適時辦理會員暨家屬以及本會會務工作人員等之自強康樂活動，以加強會員間及與本會間之交流及意見溝通，藉以提昇會員對本會之向心力。

中華民國船長公會大事紀(續)

中華民國一〇二年七月至九月

七月

- 01 日：秘書羅洽河正式就職。
- 12 日：羅秘書代表本會出席中華海運研究協會第 21 屆第 2 次會員大會。
- 19 日：宋秘書長出席航港局委託本會辦理「散裝砂石船舶海事預防」授課教材編撰之期末報告審查會。
- 24 日：林理事長代表本會出席交通部運輸研究所召開之「MOTC-IOT-102-SDB004 與 IMO 海運安全公約及國際海事案件處理規範調和之研究」期中報告審查會議。
- 25 日：羅秘書代表本會參加中華航運學會召開之「亞洲鄰近國家海運政策發展論壇」。
- 25 日：林理事長代表本會參加海洋大學召開之「中華民國 STCW 公約履約文件更新及修正案說明會」。
- 26 日：於兄弟飯店 13 樓宴會廳(南京東路路三段 255 號)召開中華民國船長公會第二十屆第三次會員大會會議。

八月

- 2 日：圓滿達成交通部航港局 102 年度第 2 梯次船長級及大副級實作項目之「適任性實作評估作業」。
- 7 日：宋秘書長出席由航港局委託海洋大學辦理之「中

華民國 STCW 公約履約文件更新及修正案」之期中報告審查會議。

- 9 日： 宋秘書長出席航港局召開「桃竹苗區動力小船駕駛訓練班學、術科場地會勘」。
- 27 日： 林理事長率同秘書長、榮理事、安監事及多位會員，參加交通部航港局主辦之「砂石船船員職能教育講習會」。
- 30 日： 宋秘書長出席航港局召開「客船未載客進行緊急避風航行之船員配置」研議會。

九月

- 14 日： 宋秘書長出席由交通部委託高雄海洋科技大學辦理之「船員發展政策綱領研究計畫」第二次產官學座談會議。