

船長通訊第 199 期目錄

| | |
|-----------------------------|------|
| 海難救助 - 不構成危險的案例 | P.02 |
| 化學船 CDI 檢查準備及過程簡介(二) 陳煥誠 | P.03 |
| 國際船長公會聯合會章程 IFSMA by laws A | P.23 |
| 取消誤發遇險警報之程序步驟 張明東 | P.37 |
| 會務報導 秘書室 | P.43 |
| 103 年優秀船長報導 | P.59 |

海難救助 - 不構成危險的案例

1930年，當一艘希臘籍“迪米區”輪的空載船在英國默西河錨泊之際，在強烈西風及漲潮之中，雙錨俱已拋出，但卻拉不住船身，船往北岸移動，船長為了保持船位，以便能順利在起錨後，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時之同時，亦發電文給公司，所要求的也是一般的拖駁行為。而且當領港要求船上帶上拖纜及爾後起錨行為均無罣礙，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，並未有危機存在，因為他們的船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。



請會員注意

頃接交通部航港局函示略以：船員所持專業訓練證書如係於民國93年以前核發，請向各訓練機構查詢是否已登錄交通部航港局海運技術人員系統，並請訓練機構協助補登。事關會員權益，請檢查您的專業訓練證書。

化學船 CDI 檢查準備及過程簡介(二)

陳煥誠船長

CDI 現場檢查依項目分類 - 代表圖示

- ▲ : Deck
- ▼ : Engine
- ◆ : Master
- : Bridge
- ◆1.1.26 CSR 記錄.
- ◆1.1.39 PSC 扣船記錄.
- 1.2.1 SOLAS Training manual 內容應與船上設備相符
- 1.2.13 表列之書籍
 - International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals(ISGOTT)
 - ICS Guide to Helicopter / Ship Operations (ICS HSO)
 - International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS)
 - Ships' Routing(IMO)
 - International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (STCW95)
 - International Code of Signals (SOLAS V Reg. 21)
 - Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)(OCIMF/ICS)
 - Effective Mooring (OCIMF)
 - International Medical Guide for Ships(or equivalent)(WHO)
 - International Safety Management Code (SOLAS IX ISM)
 - IAMSAR Vol.3(IMO)
 - Bridge Procedures Guide (ICS)
 - Clean Seas Guide for Oil Tankers (OCIMF/ICS)
 - Bridge Team Management (NI)
 - I.A.L.A. Buoyage Systems (Admiralty NP 735-edi.)
 - Tanker Safety Guide(Chemicals)
 - OCIMF booklet 'Recommendations for ships Fittings for use with Tugs'
 - Best Management Practices to Deter Piracy (BMP)

增列 Liberia ASI 檢查要求書籍:

- Articles of Agreement
- Int. Safety Guide for oil tankers & Terminals
- ICS Tanker Safety Guide (Chemicals)
- Cargo record book for chemical carriers
- Oil Record Book
- IMO International Maritime Dangerous Goods

- MARPOL 1973/78
- Vol. III of IAMSAR Manual
- IMO Code of safe practice for timber deck cargoes, 1991 Edition
- Int. Code of Signals-current Edition
- ICS tanker safety Guide (GAS) -1995 edition
- SOPEP or SMPEP
- Cargo securing Manual
- Garbage Management Plan and Record Book
- SOLAS consolidated 2014 edition
- Ballast Water Management Plans
- Ship Security Plan
- ◆1.3.8~1.3.13 各級船員證書在有效期內，並受有相關訓練與特殊貨源訓練加註
- 1.4.3 GMDSS 各項設備正常可操作，並附有緊急操作之說明及岸修合約廠家.
- 1.4.4 GMDSS Log book 記錄至最近之日期
內容有①訓練記錄
②各通訊設備之操作情況
③每日/週/月設備與電池之測試記錄
- 1.4.6 VHF/UHF 低功率下操作
- 1.4.7 通訊設備均有呼號船舶識別碼及相關資料之標示
- 1.4.8 通訊設備有緊急操作程序之說明
- 1.4.9 電瓶狀況良好
- 1.4.10 ④通訊備用電池之定期檢測記錄
- 1.4.11 ③EPIRB ⑥SARTS 檢測記錄
- 1.4.15 Radio List 按 NTM 修訂至最近之通告
- 1.5.1 ESP(ENHANCED Survey Program)有最新之記錄
- ◆1.5.3 Conditional Assessment Scheme(CAS)記錄
- ◆1.5.11 四個月之內之 class 檢查報告
- ◆1.5.12 在 Class 的報告內無異常或未結等之項目
- 2.1.1 公司各項政策的張貼
- ▲2.1.12 船員工作/休息記錄
- ◆2.1.16 船長/船副及船員有熟悉訓練記錄
- 2.1.17 當值表張貼
- ◆2.1.20 latest edition of Lloyds open form and SCOPIIC.
- ◆2.1.24 內部稽核報告，並有結案之記錄
- ◆2.1.32 船長/大副/ 輪機長/大管，如非服務於相同之船型時不可同時更換
- 3.1.2 船長自己建立之 standing order，並有船副之簽署
- 3.1.7 下班後防火巡邏應記錄在 logbook 或其他記錄內

- 3.1.12~3.1.16 passage plan 應
 - ①berth to berth
 - ②內容按業界及 ISM 之要求製作
 - ③定位間隔清楚界定
 - ④內容包括航行警告
- 3.1.17 大洋航行以兩種以上的方式定位
- 3.1.19 沿岸航行以兩種以上的方式定位
- 3.1.25 海圖符合當前航程之需求
- 3.1.26 Navtex 選台符合當前之航行區域，有訊息適當之處理與歸檔
- 3.1.33 磁羅經記錄簿記載確實
- 3.1.35 磁羅經自差表由岸基技師校正(不超過一年)
- 3.1.37 每一航行班均有校對羅經誤差
- 3.1.39 航儀檢測結果記錄在 logbook 內
- 3.1.40 ~ 3.1.42 到港前試倒俾/離港前試舵/每三個月測試應急舵，均有記錄於 logbook
- 3.1.43~3.1.45 駕駛台張貼船舶操縱特性圖/自動手動舵變換程序/應急舵變換程序
- 3.1.49~3.1.50 海圖圖書修訂至最新版之 NTM
- 3.1.56 各項航儀設備狀況良好
- 3.1.61 各種號標狀況良好隨時可用
- 3.1.62 手提式信號燈狀況良好
- 3.1.63 駕駛台與機艙間通風情況良好
- 3.1.65~3.1.66 AIS 架設位置適當可配合船舶之正常操作，必要時可以低功率，1 瓦或更低功率操作
- 3.2.1~3.2.8 船副熟悉
 - ①避碰章程
 - ②浮標系統
 - ③交接程序
 - ④公司程序及船長命令
 - ⑤駕駛台航儀及程序
 - ⑥緊急操作程序
- ▲4.1.3 當值人員經常檢查纜繩
- ▲4.1.5 在港內，甲板機件隨時備便可用
- ▼4.1.6 繫泊設備列入 PMS 中
- ▲4.1.9 纜機剎俾測試記錄
- ▲4.1.12 纜機狀況良好
- ▲4.1.14 在同港內兩錨備便，雙錨及 STOPPER 狀況良好
- ▲4.1.21 各纜及防火網絲均有証書，各纜編號。
- ▲4.1.22 繫妥緊急拖離鋼絲狀況良好，並適當放置

- ▲4.1.24 滾輪導纜拴等，適當潤滑
- ▲4.1.27 甲板繫泊區域應有防滑處理, snap-back zone 等應適當標示
- ▲5.1.1
- 1.Ship/Shore Safety Check List
 - ①各當值人員應簽名
 - ②按週期檢查
- ▲5.1.4.P & A manual 有最新修訂之資料
- 5. 1. 13 算貨電腦測試記錄
- ▲5.1.18
 - ①stowage plan
 - ②load/discharge plan
 - ③pre-load/discharge meeting record
 - ④包括 5.1.24 之資料
- ▲5.1.24 貨品相關資料計 18 項. 裝貨計劃要求之項目內容:
 - 1.Customer
 - 2.Loading port/discharging port
 - 3. N2/IG requirement
 - 4. Cargo pollution category
 - 5. Prewash of cargo tank requirement
 - 6. Cargo viscosity
 - 7. Cargo melting point
 - 8. Cargo vapor pressure
 - 9. Heating requirement, limitation
 - 10. Cooling requirement
 - 11. Fire extinguishing agent
 - 12. Cargo liquid density
 - 13. Cargo miscibility
 - 14. Cargo tank filling limit
 - 15. Tank coating material compatibility
 - 16. Quantity and Grade of each parcel.
 - 17. A plan of the distribution line and pumps to be used
 - 18. Flammability and toxicity
 - 19. Critical stages of the operation
 - 20. Notice of rate change
 - 21 Venting requirement
 - 22 Stability and stress information
 - 23. Draft and trim
 - 24. Ballast operation

- 25. Emergency stop procedures
- 26. Action to be taken in the event of a spill
- 27. Protective equipment requirement
- 28. Hazard of the particular cargoes
- 29. Inhibitor requirement
- 30. Precaution against static generation
- 31. Line clearing
- 32. Under keel clearance limitation
- 33. Bunkering
- 34. Special precaution require for the particular operation
- 35. Notice of commingling non-compatible cargoes into slop tanks.
- ▲5.1.41
 - ① cargo valves
 - ② P/V Valve
 - ③ Flame screen
 - ④ cargo piping
 - ⑤ Venting piping
 - ⑥ Cargo hoses
 - ⑦ Cargo pump
 - ⑧ heating coil
 - ⑨ Vapor hose
 - ⑩ Ventilating fan 應有測試記錄
- ◆5.1.39 承載貨品在適載證書內
- ▲5.1.42
 - ① Emergency cargo pump shutdown
 - ② high level alarum
 - ③ high/high level alarm
 - ④ N2 system 應有測試記錄
- ▲5.2.3 STS check list
- ▲5.2.4 STS 記錄在 logbook 內
- ▲5.3.8 level gauge calibration check record (12 個月內)
- ▲5.3.13 參考溫度計送岸校正記錄(12 個月內)
- ▲5.3.15 手提溫度計與參考溫度計比對記錄
- ▲5.3.17 固定溫度計校正記錄(12 個月內)
- ▲5.3.20 參考壓力計送岸校正記錄(12 個月內)
- ▲5.3.22 貨艙壓力計與參考壓力計比對記錄(12 個月內)
- ▲5.3.33 裝貨前貨艙檢查記錄
- ▲5.3.36/ ◎8.31 洗艙計劃記錄.

- ▲5.1.9 抑制劑證書須注意其名稱/賴氧性/日期/溫度限制/過期之處理方式均有註記.
- ▲5.1.25 COC 張貼管路圖 ◎ 8.2 最大裝貨量及排氣量之圖表.
- ▲5.1.27 Close load/discharge ◎ 8.54 Vapor locks 校正證書.
- ▲5.1.40 目前所裝貨品均有 MSDS 在船，並公佈展示
- ▲5.3.50 樣品間應清潔適當存放各樣品，有銷毀之程序
- ▲▼5.4.1 各管路系統/各閥/通風筒/艙蓋/洗艙設備，均在良好狀況
- ▲▼5.4.3 各洗艙皮龍/洗艙機/加熱設備/N2 管路/壓力管路/油壓管路/緊急泵/電路管線，均在良好狀況
- ▲5.4.5 監控系統在良好狀況
- ▲7.1.4 各種緊急情況之訓練與操演記錄
- ▲7.1.16 各項工作前之風險評估記錄
- ▲7.1.18 明火同意書
- ▲7.1.19 管線與壓力測試記錄
- ▲7.1.20 船外作業記錄
- ▲7.1.21 電路作業記錄
- ▲7.1.22 小船靠泊記錄
- ▲7.1.23 最新之部署表及緊急作業指示均有張貼
- ▲7.1.24 救生衣穿著說明
- ▲7.1.25 按 IBC Code 要求之呼吸器檢查記錄
- ▲7.1.27 按 IBC Code 要求之安全設備，如防護衣、靴、手套、眼鏡、防火索，及帶防爆燈等之檢查記錄
- ◆8.1.1 意外事故報告記錄(須有工時損失之記錄)
- ◆8.1.4 Near Miss 記錄
- ◆8.1.7 需安全訓練記錄
- ◆8.1.9 需安全會議記錄
- 8.1.14 藥品及醫療用品清單
- 8.1.15 管制藥品清單
- 8.1.17 急救箱位置/Bridge/Engine Room/Galley/COC/
- 8.1.22 Medical log
- ▲8.1.21 病房乾淨整齊
- ◆8.1.24 船員體檢表
- ▲8.1.23 貨品解毒劑清單
- ▲8.1.33 甲板可爆/有毒氣體可能存在空間之檢查量測記錄
- ▲8.2.11 氧氣分析儀校正記錄
- ▲8.2.13 測爆儀校正記錄
- ▲8.2.15 測毒器校正記錄
- ▲8.2.16 測毒管清單

- ▲8.1.41 領港梯狀況良好，附近備有自燃燈救生圈及撇纜繩
- ▲8.1.46 舷梯安全網及附近備有自燃燈之救生圈
- ◆8.1.60 資深船副使用酒精偵測器之訓練記錄
- ◆8.1.61 酒精/毒品測試記錄
- ▲8.1.67 機艙化學品儲放良好，並有充足之通風
- ▲8.2.4 三套化學品防護服及裝備
- ▲8.2.9 氧氣復甦器在船且隨時可用
- ▲8.2.10 兩具氧氣分析儀
- ▲8.2.12 至少兩具測爆儀
- ▲8.2.14 至少兩具測毒器
- ▲8.2.18 可供缺氧環境下使用之可爆氣體測量儀
- ▲8.2.20 可攜式偵測器應有可延伸至艙底的偵測管
- ▲8.2.21 在甲板至少兩具防污沖洗器與一具眼睛沖洗器，並可在戶外氣溫正常作用，且狀況良好
- ▲8.2.25 manifold 有至少 1 米的護欄
- ◎ 8.43 Ballast system valves 測試記錄.
- ▲9.1.5 救火部署圖住艙外儲放處有明確的標示，圖上標示清晰可讀
- ▲9.1.6 至少四套救火員裝備，儲放室清楚標示不可上鎖，空氣量可供 30 分鐘使用，照明燈可供使用 3 小時，每 5 年做鋼瓶壓力測試，並打印在瓶上
- ▲9.1.11 EEBD 數量充足隨時可用並標示於 FIRE CONTROL PLAN 上
- ▲9.1.14~9.1.21 緊急救火原/泡沫/消防拴/皮龍/噴嘴狀況良好，且隨時可用
- ▲9.1.22 國際方用接頭儲放位置清楚標示且隨時可用
- ▲9.1.23 救火站清楚標示整理整齊
- ▲9.1.24 機艙救火系統狀況良好
- ▼9.1.29~9.1.32 機艙/住艙之火警警報與偵測器狀況良好
- ◆9.1.39 滅火泡沫檢驗證書(3 年以上時)
- ▲10.1.1 救火艇/筏/吊桿等狀況良好
- 10.1.3 求生艇每三個月下放水面記錄(Free fall type -6 個月)
- 10.1.11 救生筏每月檢驗記錄
- 10.1.27~10.1.29 至少四具撇纜裝備/12 降落傘信號，且均在有效期內
- ▲10.1.15~10.1.17 求生艇/筏附近有 IMO 之操作標示
- ▲10.1.18 救生艇登艇外緊急照明設備可正常使用
- 10.1.21~10.1.26 救生圈之位置與求生船圖標示一致，且各救生圈狀況良好與標示清楚，自燃燈，自燃燈煙霧信號，駕駛台快速釋放器，求生索等狀況良好
- ▲10.1.31 住艙內以 IMO 建議之標誌標示緊急逃生路線，並有緊急照明
- 10.1.32 救生設備之檢查與保養記錄
- 10.1.33 救生設備之月檢查應記錄在 logbook 內

- ▲10.1.34 可垂直吊運病患之擔架隨時可用且狀況良好
- 11.1.2 按 SMPEP 要求操作之演習訓練記錄
- 11.1.3 按 VRP 要求操作之演習訓練記錄
- ▲11.1.15 Cargo Record Book 填寫正確
- ▲11.1.16 Oil Record Book Part 1 填寫正確
- ▲11.1.17 Oil Record Book Part 2 填寫正確
- ▲11.1.19 垃圾記錄簿保持至最新之記錄
- ▲11.1.25 裝卸作業時所用貨管均已上滿螺絲
- ▲11.1.26 不使用之加油歧管，管路等，均已盲封
- ▲11.1.27 裝卸貨作業時以滴盤放置於每一作業之歧管貨管下
- ▲11.1.30 裝卸貨作業時所有甲板孔旋塞已塞緊
- ▲11.1.35 壓艙水換水記錄
- 11.1.41 節約能源訓練記錄
- ◆12.2 SSO 需有証書
- ▲12.5 目前船上的保全等級清楚標示，船員均瞭解其定義
- ▲12.6 登船處保持有當值人員
- ▲12.10 訪客記錄簿
- 12.11 安全保全訓練記錄
- ▲13.1~13.9 船體標誌/甲板區/歧管區/結構煙囪/天氣密門窗/壓水艙/通風及防火窗及標示均有適當的保養與良好之狀況
- ▲14.1~14.13 駕駛台/通訊室/衛生間/餐廳/廚房/乾貨間/冷凍庫/洗衣間/COC/辦公室等處所整體清潔整齊。
- ▼14.1~14.13 駕駛台/通訊室/住艙/衛生設備/餐廳/洗衣房/廚房/乾貨間/冰庫/貨控室/辦公室/清潔整齊

一般檢查順序如下(液化氣船部份):

1. 查看船舶證書(PRC, MSM, DOC, SMC, .CSR, Class certificates 等)
2. 要求船長提供一份船員名單及 SIRE VPQ
3. 詢問卸貨貨品名稱及數量
4. 檢查員提到證書無 Company ID,
5. 查看 Fitness certificate 之 cargo list
6. 查看 Damage stability manual 發現公司名稱不對
7. 查看 P & A manual, 認為內容未提到 Cargo pump
8. 查看 Class intermediate survey report, 認為船上現有之 report 資料不足
9. 查看 AIS, VDR, EPIRB 證書及 Service reports
10. 查看 BA, CO2 bottles, CO2 pilot bottles 之 Service/test reports
11. 要求船長提供 Cargo plan
12. 查看溫度計及壓力表之證書及校正證明

13. 查看 Compressor 及 Relief valve 證書
14. 要求一份 Shore Emergency Contact List
15. 查看 SMPEP (SOPEP) approval letter & Stamp
16. 查看前二次 Internal audit report, 有多少 NC, 是否已結案, 發現有些 Report 以中文填寫, 要求應以英文填寫
17. 查看 Drug/Alcohol test report
18. 查看 Cargo operation manual, 發現 Cargo relief valve 設定壓力錯誤(應為 5.5 bar 非 4.9 bar)
19. 查看 Boost pump 及 Cargo compressor 證書
20. 查看船上之 Gas meters, toxic meters, O₂ meters 等
21. 查看 OPA 90 VRP 及 approval letter
22. 查看 Hot work permit, 發現作業負責人及安全負責人都由同一人(大管)簽字, 應由不同人簽字才有監督之功能, 另內容應以英文為之, 簽字旁邊應註明該員之職務
23. 查看 Enclosed entry permit, 發現人員在密閉空間期間未定期測量該空間之大氣狀況(應每小時會半小時測一次依當時狀況而定)以確保人員安全
24. 查看壓水艙檢查記錄
25. 查看 Cargo compressor 之校正記錄
26. 問船長 Officer 及 Rating 之合同為多久
27. 問船長船員考核多久作一次
28. 查看前三次 Boat drill 記錄
29. 查看 Rescue boat 之下水記錄, 專用 Rescue boat 應每月下水, 若為 Life boat 兼 Rescue boat 則不須每月下水
30. 查看 Abandon ship drill 記錄
31. 查看前三次 Fire drill 記錄並詢問是何處失火之操演
32. 查看前三次 Steering gear drill 記錄
33. 查看前三次 Pollution drill 記錄
34. 查看 ORB (part 1), 發現加滑油數量記 Liter (應為 Metric ton)
35. 查看 Bunkering safety checklist, 發現標註” A” 之欄位未填內容, 第二種通訊方法也未填
36. 核對 Bunkering safety checklist 與 ORB 所記載之加油量是否相符
37. 查看燃油及滑油化驗報告
38. 查看 Protect equipment 之檢查記錄
39. 查看 Winch brake test 記錄
40. 查看 Fire wire 證書及其 SWL
41. 查看 Lifeboat wire 證書, Lifeboat wire 兩年半掉頭之規定取消, 改為 4 年換新

42. 查看 Safety meeting minutes 及 Master SMS review meeting minutes, 要求應以英文為之
43. 查看 Small lifting gear 檢查/測試記錄, 船上 Chain blocks 有編號, 其他 Shackle, Sling, Swivel 卻無編號亦未作清單而被記缺失
44. 查看 ISO 證書影本 (ISO 9001, 14001, 18001)
45. 查看各種測量儀器之 Inventory
46. 查看 Fuel pump emergency stop, quick closing valve, emergency generator, engine room ventilation shut down flap, engineer alarm 等記錄
47. 測試 OWS, Incinerator, Purifier alarm
48. 查看船員證書, Officers Matrix, 口頭詢問各船員服務資歷與記錄上是否相符
49. 查看 ECDIS 證書
50. 查看 Safety Officer 證書
51. 查看 ESD (Emergency Shut Down) 及 Air lock 測試記錄
52. 查看 High level alarm 測試記錄
53. 查看 High/Low pressure alarm 測試記錄
54. 查看 Inert gas non-return valve 檢查記錄
55. 查看 Level gauge 校正記錄
56. 查看貨艙檢查記錄(該輪上次塢修時未檢查貨艙)
57. 查看 Cargo non-compliance (貨艙溫度/壓力異常升高)之處理程序. 船上無法提供
58. 查看 Company guideline for salvage
59. 查看 Water spray test record
60. 查看公司訪船記錄, 檢查員要求應以英文為之
61. 查看 Compass deviation card
62. 查看 Passage plan
63. 查看相關海圖, 發現新加坡海圖未標示 Navtex warning (某一浮標燈不亮)
64. 查看 Tracing Method 是否確實修正
65. 檢查員發現船上改海圖之筆不符合規定, 海圖上修改資料遇水會擴張變得模糊, 正確的筆應遇水不會擴張
66. 查看 Master standing order 及 Night order book, 檢查員將 Standing order 未列入最小 CPA 應叫船長之規定記為缺失
67. 查看 GMDSS log, Test 有無岸台回應
68. 查看 Deck log book, 抵港前試俾有無記錄
69. 查看 Sailing Direction 修改記錄
70. 查看公司 UKC policy
71. 查看 Compass observation book
72. 查看 Compass service report
73. 住艙門不好打開, 住艙為負壓應改善(空調應為部分循環)

74. 檢查員發現住艙水密門外面有貼紙封條但卻能從外面打開水密門, 要求船長應改善
75. Mooring ropes 在 Capstan 上繞一圈在到 Drum 上, 檢查員要求改正, 因如此會使 Capstan 吃力
76. 查看 CO2 room
77. 發現 Lifebuoy 與燈用繩子綁在一起, 應改善
78. 發現纜繩在單柱上打兩圈再繞 8 字(正確應為單柱打一圈再繞 8 字)
79. 發現 Compressor 之 Pressure gauge 有壓力 (應為零壓力), 船上解釋裏面灌有氮氣所以有壓力但檢查員不接受(其他 Pressure gauge 為零壓力), 該碼頭未使用 Boost pump
80. 測試 Emergency shower 及 Eye washer
81. Ship/shore safety checklist 之” A” 欄位未填內容
82. 查看 Discharge plan 發現無貨品危害性及注意事項等內容
83. 查看船/岸 Pre-discharging meeting 內容
84. 查看貨物 MSDS 需有中文
85. 查看 C/E standing order, 要求將使用 OWS 前通知駕駛台之規定加入
86. 查看是否有接地
87. 作 No.3 G/E no load test
88. 查看 Main engine test record
89. Test OWS (15 ppm)
90. Oil mist detector test
91. 查看 Steering gear room
92. Emergency fire pump test and check pressure
93. 查看 Garbage record book (食物殘渣拋海與焚化寫在同一欄, 應分開寫, 因食物拋海一個時間點與焚化有起訖時間地點不同)

油公司檢查輪機部要點

1. 文檔檢章:

- (1) OIL RECORD BOOK PART 1
- (2) L. O. SAMPLE ANALYSIS REPORT
- (3) BUNKER SAMPLE ANALYSIS REPORT.
- (4) CRITICAL EQUIPMENT TESTED REPORT.
- (5) LIFTING DEVICES TESTED REPORT.
- (6) ENERGY CONSERVATION TRAINING RECORD. 能源節約政策及訓練記錄
- (7) ENGINE LOG BOOK.
- (8) C/E NIGHT ORDER.
- (9) PMS 詢問是否有認證及各專業保養週期, 有無逾期 (overdue)

未保養項目

- (10) BATTERY CHECKED REPORT.
- (11) ENGINE ROOM VENTILATION SHUT DOWN TESTED REPORT.
- (12) FUEL OIL QUICK CLOSE DEVICE
- (13) HOT WORK PERMIT
- (14) AN ENCLOSED SPACE ENTRY PERMIT 進入密閉空間許可證
- (15) RISK ASSESSMENT 風險評估
- (16) WATCH AND WORKED HOURS LIST 工時記錄
- (17) HOSE CRANE ROCKING TEST 甲板克令吊間隙檢查記錄
- (18) M/E OIL MIST DETECTOR TEST RECORD
- (19) BUNKER PLAN ，詢問輪機員在加油中需要注意的問題
- (20) Ozone Depleting Substances (ODS Freon) 氟利昂之控制
- (21) SLOP TANK HEATING COIL CHECK LIST

2. 控制室

- (1) 查看各種張貼: CHIEF ENGINEER STANDING ORDER, BLACK OUT、WATCH DUTY，low sulfur oil changeover procedure，etc.
- (2) 詢問有無實施 UMS 及有無 DEAD MAN ALARM 在何處(機控室)，詢問 DEAD MAN ALARM 是否有作測試，回答主 DEAD MAN ALARM 站設定在多少分鐘，回答是(15)分鐘
- (3) 查看輪機日誌記載情況，是否有記載 UMS 開始時間及解除時間。
- (4) 查看 F.O. & L.O 加油程序 & 管路圖
- (5) 查看 ECR 救生衣及浸水服
- (6) 電氣絕緣測試記錄，絕緣表查看，查看最近 ALARM PRINTER: 詢問為何有該警報

3. 凍庫

- (1) 交代大廚: 至港口有油公司檢查時，電飯煲之插座用後要蓋住，烤箱不要用，
- (2) 檢查冰庫乾淨程度並測試; 冰庫各 Alarm。

4. 空調

- (1) 主看空調進口，需微開，
- (2) 空調新鮮空氣是否有 HC gas detector，如有，詢問空調工作情況，直看有無洩漏及記錄

5. FIRE STATION

- (1) 檢查 hyper mist 控制屏是否置於自動位置
- (2) 詢問緊急救火泵有哪幾處可啟動，答 3 處一一救火站，舵機緊急救火泵配電板及現場
- (3) 查看 fire detector 及測試工具(工具放在機控室)

6. 機艙更衣間

檢查更衣間之乾淨程度，到港時衣櫃上方的東西收到櫃內，鞋子放進衣櫃內，更衣間的門保持關閉

7. 緊急發電機房

- (1) 詢問緊急發電機有幾種啟動方式 -2 種，用蓄電池啟動及用液壓油啟動，
- (2) 會要求且主動緊急發電機，並會詢問 On Load 測試之時間及何時進行測試。
- (3) 檢查緊急發電機機柴油櫃存油量及 18 小時電機運轉所需油量之油位元標誌

8. 氧氣乙炔間

- (1) 氧氣、乙炔間是否上鎖，不使用時是否將管路脫開及壓力歸零，是否有按規定裝設防回火裝置，需用硬管
- (2) 氧氣、乙炔瓶外表是否良好，管路是否有銹蝕

9. 電瓶間

- (1) 電瓶外在是否乾淨
- (2) 電瓶間是否有防護裝備

10. 救生艇機

- (1) 要求啟動艇機並進行正倒車及轉舵，測試所有的燈
- (2) 到港時，艇底塞需上緊，防止油管破漏造成油污。
- (3) 舵要擺正

11. 舵機房

- (1) 機油槽油污需清潔
- (2) 舵機會測試 S/G L. O. LOW LEVEL ALARM，S/G L. O. LOW. LEVEL L. ALARM，舵機緊急操作程式及低油位自動跳換
- (3) 舵機儲備油櫃是否標最低油量及現有儲存油量是否滿足最低存量
- (4) 機艙通往舵機房之防火門需保持關閉，舵機房通往 upper deck 之門需內鎖
- (5) 化學藥劑儲存處需上鎖及備妥 MSDS，洗眼器，防護頭盔，眼罩，防護衣等
- (6) 應急消防泵起動程式及運轉測試，
- (7) Power Pack 液壓系是否漏油

12. 機艙

- (1) 檢視焚化燒外表及要求各種測試
- (2) 檢視鍋爐自動運轉情況. 鍋爐水位計是否正常，安全閥拉繩標示需清楚
- (3) 檢視情氣產生器運轉情況及氧氣分析儀之含氧量(卸貨作業中)，運轉之情氣風機需掛牌標示
- (4) 檢測各通風檔板緊急快關裝置.
- (5) 檢視機艙內部清潔及 House Keeping.

- (6) 機艙各層無油污，油桶需用鋼絲繩有效繫固
 - (7) 油槽水槽無積油積水，油櫃液位計之固定夾需取走
 - (8) 主配電板無油污，各指示燈良好，110v & 440v 絕緣需良好。人員觸電處理程式是否張貼。
 - (9) 污水處理櫃需運轉，衛生水進處理櫃之閥門需轉換並上鎖，氣片需投滿。
 - (10) 檢視發電機外表及有無漏油
 - (11) 檢視主機缸頭外表及有無漏油，燃油管之接頭需包紮防濺布 (12) 檢視淨油機間外表及有無漏油。
13. 檢視工作間
- a. 工作間各機械是否有緊急停止裝置，是否有規劃安全範圍，是否有安全防護裝備，電焊區是否有圍起來。
 - b. 電焊機不使用時電源是否關閉，電焊線有無破損，是否配有效之防護用具(包括面罩及眼鏡手套，圍裙及護腕套等)
 - c. 氧氣乙炔之橡皮管是否有破損，防回火裝置檢查，是否配有效之氣焊防護用具
 - d. 砂輪機之外表乾淨程度，防護壓力克板，砂輪機操作程式張貼及腳踏停止測試
 - e. 車床之外表乾淨程度，操作程式張貼及腳踏停止測試
 - f. 工作間工作燈外表乾淨程度，外罩完好
 - g. 工作間無殘存的燃油
 - h. 查看手電筒是否為防爆型
14. 檢視備件間清潔及 House Keeping，會檢查吊帶，鋼絲繩，吊環及卸扣，葫蘆及滑車之測試記錄
15. 查看主機機側操車台，及附近儀錶與指示燈，測試 F.O. LEAK DETECTOR，OIL MIST DETECTOR
16. 查看貨泵(卸貨時)及壓載泵〔壓載時)之工作情況。
17. 查看泵浦，泵浦外表乾淨，泵軸無漏水
19. 查看尾軸封是否漏油；
20. 查看緊急逃生通道，標示，照明，擔架，吊車等；
21. 檢查艙底，污水井有無油污，污水井液位元高位警報測試
22. 查看油水分離器有無張貼操作方式，BILGE OVERBOARD VALVE 是否以鏈條鎖住，是否有標示；封條號碼必須記載於機艙日誌
23. 測試油水分離器 15ppm 之三通閥作動情況及污水泵自動停止
24. 查看艙底管路是否有洩漏情形及有無貼補狀況
25. 查看艙底油櫃測量孔之關閉狀態，測量管之乾淨程度，彈簧是否有效固定在手於柄上
26. 查看主機飛輪下方有無油污。

27. 緊急抽艙底水閘是否有標誌，閘上手輪是否有用繩子綁位，並貼封條，旁邊有一火勾扳手。

船上的準備:

1. 在梯口處對檢查官的登輪檢查需注意禮貌，船長、輪機長儘量在梯口處迎接較佳。(如有公司陪檢人員希望亦同)，梯口需懸掛禁止攜帶事項的告示牌，及保安等級，需配置防火圖指標及救火站/船岸接頭箭頭等。
2. 需由專人帶路，甲板只走唯一的安全通道，進入住艙只有唯一海側進出口，其他門必須關閉。
3. 所有人員需穿帶安全裝備及服裝(乾淨工作服)/名牌配備完整，甲板當值人員，隨身攜帶一套輕便型(Portable type) 碳氫氣/硫化氫/氧氣/一氧化碳的等四合一氣體的監測器。
4. 安排檢查儘量在一個單獨的房間或會議室，檢查文件儘可能集中在此房間，並用一個紙箱裝起可看見各檔案名稱，及熟悉文件擺放位置，能及時抽出文件給檢查員，各不同階段需有專人以協助船長，尤其三副必須熟悉文件檔案，包含船員證照。
5. 檢查員會召開檢查前的會議，與會人員通常是 TOP4 需要將檢查流程及相關事項記下來，以便安排配合。
6. 亦需注意各人當天的工時不要超過，

開始檢查，一般正常的檢查流程如下：

A 檢查船長文件

船長文件照前述資料準備好；船長需將房間內記紀錄/卷宗，詳細預檢一次，除熟悉各紀錄/卷宗位置以外，內容更要仔細檢查，以避免遺漏或未檢查記載。

B 駕駛台檢查

1. 駕駛台檢查二副業務，二副檢查在於所有紀錄是否持續及更新正確，船長應跟隨在側，但船長不適合代為回答問題，二副平日將記錄維持在正常的標準與及時更新。
2. 駕駛台當值者有：大副、二副、三副，必須平常每班都分別把紀錄填寫完整，再由二副誰來檢查當日資料是否正確記載，發現錯誤立刻糾正；
3. 駕駛台由三副管理之救生器材，但二副必須知道並回答，注意該處要張貼各器材數量貼紙。
4. 所有收到的電文於處理後，都必須分門別類的儲存於檔案夾中，
5. 4.25 Passage Plan some information were short of marking or missing on those charts:

1. No Go areas some were shown wrong data to be marked, which did not meet the actual depth contour; and which did not completed to all areas; some markings were wrong by Solid Line; and significant tide ranges were not considered;
2. Parallel indexing were not enough marked to all available fixed Objects;
3. No Contingency plan was noted inside the Passage Plan;
4. No Chart change information was mentioned;
5. Methods of position fixing and interval were mentioned sufficiently;
6. No Wheel-over points were marked on charts;
7. No prominent navigation and Radar marks were mentioned;
8. Landfall targets and/or Lights did not mark on;
9. No Speed and Alternation were marked on the chart in the vicinity of interest points, while entering port areas;
10. No Clearing Lines and Bearings were mentioned;
11. No marks of the Echo Sounder to be used areas;
12. Any Crossing or high density/heavy traffic areas did not mentioned on charts;
13. Some dangerous wrecks, fish havens, bottom cables, bottom obstructions were not mark by obvious methods;
14. No A/C – Alter course marks were mentioned at each course change point
15. No Abort Line and Anchor Clear points were marked;
16. No Radar contacting point was mentioned on chart;
17. All courses were marked Proceeding and Reverse together presented;
18. No Leading Line DATA and/or heading marks were mentioned on chart;
19. No first landfall point was marked;
20. No Safe distances off;
21. No clearing bearings/distances were mentioned;
22. Some dangerous wreck marks were en-circled with too big circle, did not meet the BTM requirement;
23. The Position Fixing Log did not fill-up with most available data;
24. After courses were altered, No Magnetic Course DATA to be recorded;
25. No last fix position to be transferred to next chart;
26. Main engine changed status were not noted on charts while in port areas;
27. As those courses are too close to shore lines, which may meet too

many fishing boats en-route and raise the risk of navigation difficulty;
28. No Contingency Plan was mentioned on the Passage Plan;

C 住艙外檢查

需由大副、水手長、加船長陪同，要攜帶各庫房的鑰匙，

1. 往駕駛台外側及主桅甲板做檢查，檢查小艇甲板或主甲板，救生艇檢查及引擎運轉正倒車加轉舵角；
2. 緊急發電機啟動，救生筏緊急照明燈及能轉照到說明書的方向。
3. 二氧化碳間，
4. 惰氣/氮氣間，
5. 油漆間，
6. 氧氣乙炔間，
7. 查看放垃圾處之垃圾桶及是否正確分類，

D 檢查主甲板

1. 查看空氣式排油污膜片泵的啟動，接地電線需螺絲固定，機器本體需固定在船體上，
2. 查看廢油槽、滴盤等需乾燥及無油及其他雜物，
3. 各艙的測量高度/基準值，
4. 會無意中測試甲板人員如何密閉量取貨艙或其他空間的含氧量、毒性氣體之真實操作，
5. 測試高/高高液位警報，
6. 查看各管線及其支撐架等是否正確保養及無銹，
7. 查看甲板地板是否無銹和工作區防滑走道止滑良好，
8. 纜繩破斷的危險區標示，
9. 查看惰氣通氣開關閥是否以特殊螺絲固定或用上鎖的方式鎖於開或關位置，
10. 查看壓力/真空或高速釋放閥是否漏氣，及問如何手動測試，
11. 查看歧管區於海側沒卸貨之閥是否關閉，無工作之每個歧管上方壓力表閥在開啟狀態下是否為零，
12. 查看自燃式救生燈是否為防爆型，
13. 救生圈是否於定位，救生繩為編織非扭轉式狀態，尺寸適合，
14. 舷梯處需標示安全工作負荷、可承載重量人數、及仰角警示標語，如小心防滑，
15. 船舫氣相管接管處滴油盤下側甲板要有一個十字樁及眼環，
16. 氣相管要標示測試承受壓力，下方連接排油管線必須延長至滴油盤位置，而且排放口是雙閥隔離方式。

17. 船上所有庫房的門都要關閉，裡面物料不可有敞開的油漆或油類樣品，自給式呼吸器及防火衣需要衣架吊起，以便立即可穿戴，
18. 所有人員要會穿戴自給式呼吸器及測試低壓警報紅鈕測試，
19. 消防管線的隔離閥要能容易轉動打開及關閉，
20. 絞車剎車鼓要注意不可過度生鏽，剎車試驗必須標註 - “最大滑失點(Rendering Point)”，
21. 所有鋼絲或纜繩位置，必需有編號與保養紀錄，
22. 絞纜機滾筒必須有突出永久性轉動方向箭頭顯示，
23. 下方滴盤不可有油污或雜物，
24. 船艙救生筏登艇梯附近靠海側位置必須有一個緊急照明燈，
25. 錨機及絞纜車離合器的固定插銷要隨時插上，不可遺失或漏插，直立式及所有導纜輪要能用手轉動，
26. 消防箱內皮龍一端必須與噴嘴連接立即使用，不可有銅綠銹
27. 進入水手長庫房要先開啟通風及測試氣體等正常後才能下去，
28. 六件救生衣及二件浸水衣，需保持良好乾淨，
29. 底部抽水閥必須有警告招牌，寫明此閥在港口關閉，航行中開啟，未經大副許可不准動閥，
30. 庫房內部物料需排放整齊並固定妥，不可有油漆或化學品等存放。

E 檢查泵間

1. 進入泵間，門口需設置好緊急吊人滑車和艙口打開在立即可使用的情形下，
2. 偵測碳氫氣/硫化氫/氧氣/一氧化碳的四合一偵測儀器的連接取樣管需可通到艙底，持續監控合乎標準才能進入，
3. 進入前填寫人員名單，通報貨控室，紀錄人名及進入時間，出來亦同，
4. 泵間高位警報，緊急關閉通風測試紀錄，
5. 海底門雙閥測試紀錄，可能會要求測試。

F 檢查消防站及貨控室：

1. 在消防站檢查泡沫液，防火消防衣，呼吸器，操作及管路標示，到貨控室查看設備有無異常警報或故障，
2. 惰氣系統監控必須放在互鎖(Interlock)位置，
3. 貨艙的含氧量紀錄器需在正常值 5%以下，
4. ODME 需有測試紀錄，
5. 需張貼惰氣故障應立即停止卸貨操作，
6. 需張貼泵轉速及流量表，
7. 無線電 VHF 發射應放在低頻 1W，
8. 卸貨計畫/洗艙計畫/甲板工時紀錄/油料紀錄簿/垃圾紀錄簿/船岸檢查表，

9. 船在港內時所有工作動作在(PORT LOG)的記載，鉅細靡遺，
10. 各種儀表測試檢查紀錄，
11. 瓦斯偵測儀器之使用校正，
12. 樣品氣瓶(有毒性及可燃氣體應隔離於住艙外國)有效期，
13. 鋼絲、纜繩保養紀錄，
14. 出廠證書及編號清冊，
15. 測試儀器校正紀錄及送岸年檢證書。

G 醫院病房、廚房檢查：

1. 大廚當日一定要封閉粉碎機，關閉機器電源，垃圾分類要確實，冰庫叫人警鈴需測試，
2. 船副及大廚需瞭解固定式二氧化碳系統的操作，
3. 電板上方的濾油網必須清洗，
4. 外加醫院病房叫人警鈴測試，氧氣復甦器岸上校正證書，醫藥箱內不得有過期藥品，廁所浴室整潔。

H 機艙檢查項目

- 1 檢查燈具有無損壞，不亮。
- 2 檢查逃生通道，包括自閉門，燈，安全帶等
- 3 檢查舵機房。
- 4 檢查噴淋系統。
- 5 檢查 UMS 並詢問如何操作。
- 6 檢查集控室所有張貼檔。
- 7 檢查油水分離器並測試 15PPM 並查看出海閥。
- 8 檢查分油機房。
- 9 檢查艙底及各污水井有無油污。
- 10 檢查氧氣及乙炔房及管路標誌圖。
- 11 檢查機艙各閥門標誌。
- 12 檢查應急發電機。
- 13 檢查油類記錄簿。
- 14 檢查加油前檢查表。
- 15 檢查燃油簽收單。
- 16 檢查燃油，滑油化驗報告。
- 17 檢查油樣儲存及處理情形。
- 18 檢查計畫保養系統 PMS。
- 19 檢查進入密閉空間。
- 20 檢查物料，配件庫存系統。
- 21 檢查電器許可。

- 22 檢查冷作。
- 23 OWS 油水分離器警報測試，
- 24 OW 檢查能源節約訓練。
- 25 檢查熱工作業。
- 26 機艙工時。
- 27 熱作。
- 28 燃油化驗。
- 29 滑油化驗。
- 30 UMS 無人當值及解除，進入之程序，該如何記錄工時。
- 31 貨泵透平蒸氣傳動軸牆壁軸承高低溫儀錶測試紀錄。
- 32 機艙與舵機防火門關閉。
- 33 緊急舵機操作步驟需示範。
- 34 地板整潔程度，無油、無水、無工具亂放。

I 房間檢查

最後檢查房間：庫房、導管間、公共場所、廁所、餐廳、休息室、吸煙室、洗衣間等是否整潔、傢俱無破損現象。

J 閉場會議

1. 請注意：凡在檢查當時被發現的缺失，儘量當場予以改正或者將之儘速補充好並回報，如此一來，則有可能會避免被記成缺點。
2. 於閉場會議時，上述檢查過程中的缺點會在此時被提出討論，此時已改正的缺點，如非重大的項目，應可商量並消除，但所採取的態度很重要，不能太過強硬，也不能一味的死纏爛打，如此一來反而會是反效果；
3. 對有疑問的缺點，可委婉的請檢查官解釋清楚以求徹底瞭解，及做爾後如何改正的參考，否則等檢查官離去後，仍不瞭解，會有不知如何改正的麻煩；
4. 如果有反對的或不同的意見，也可提出討論，請檢查官給予不同點的解釋，如屬可能並提出能否予以消去的意見，
5. 如無法消除，船長可向檢查官提出需在觀察報告上做註解的要求，因為不應該一味的全盤接受，會對整體檢查報告不利。

國際船長公會聯合會章程

WHEREAS EACH Member Association has as its basic aim the development of a safe and orderly system of transportation in international shipping, and the protection of the interest of Shipmasters; and

每個協會會員的基本目標是發展安全且有系統之國際航運體系以及保護船長們的利益, 及

Whereas the extension of transportation by international shipping to every country in the world renders appropriate the affiliation of National Associations into one International Federation for the advancement of the common good; and

經由國際航運的運輸擴展對世界上的每一個國家在聯合國所呈現出相對應的隸屬關係中為共同利益推進一些協會, 及

Whereas several Ship-owners have combined into international consortia, which trend is likely to continue on a large scale in the future; and

部份船東已被國際財團整併, 在未來其規模很可能會繼續擴大, 且

Whereas these Associations desire to co-operate in furthering these aims by the regular interchange of ideas, the co-ordination of their activities and plans in the interest of their Members and of the people of all countries:

儘管許多的協會希望進行合作, 通過思想的交流經常推進以下這些目標, 整合他們的活動, 並且維護其成員國及其人民的福利:

NOW, THEREFORE, the parties here to mutually covenant and agree:

因此, 在這裡雙方當事人約定, 並同意

1. At all times to strive to uphold the honour and dignity of their Members, of their Association and of the International Federation of Shipmasters' Associations;
在任何時候都要努力保持其成員、協會與船長公會國際聯合會的榮譽與尊嚴
2. To co-operate with each other in all that affects their common interest;
為了共同利益及影響而合作
3. To respect each other's jurisdictional limits in relation to territory and Membership;
並且尊重彼此在領土與會員的管轄權。
4. To exchange pertinent information on matters of common interest;
就共同關心的議題交換信息
5. To respect the constitutional machinery for the settling of such differences as may arise between Member Associations;
如有會員協會之間的差異出現, 應尊重各自的憲法機制

6. To refrain from abusing or taking advantage of the confidence reposed in them by the International Federation of Shipmaster's Associations or any Member Associations thereof;
不得濫用或利用國際船長公會聯合會或任何會員協會之間所寄託的信任
7. To speak without fear or favour in the exposure of any person or Association guilty of any action detrimental to the best interest of International Shipping, Shipmasters, or any Member Association or of the International Federation of Shipmasters' Associations;
只要是為國際航運；船長或公會會員；國際船長公會聯合會的最佳利益，不要懼怕發言或行動曝光
8. Not to allow considerations of politics, race, colour or creed to influence the free and fair determination of questions which come before them for decision;
當問題發生需要抉擇時，不要讓政治；種族；膚色或信仰的考慮影響到自由與公平的決定
9. Faithfully to observe the provisions of the Federation's Preamble, Statutes and Bye-Laws now adopted and as here after amended; and
忠實地遵守現在協議以及之後可能修訂的協會序言，章程及細則，
10. To abstain from whatever conduct is deleterious to the interests of the profession or falls below its well established standards of conduct and ethics.
避免任何有害行為危害到行業的利益，已建立好的善良行為和道德標準

Within the framework of the above covenant, Member Associations may adopt for themselves whatever Statutes or Bye-Laws are, in their judgement, in the best interest of their Members and of the International Federation of Shipmasters' Associations. Any Member Association may retire from its obligations under this agreement at any time before the 30th day of November of each year by giving sixty days written notice of intention to retire to the Secretary General and conforming to the procedures in the Statutes. This Preamble remains in effect until amended or until the Federation is dissolved in accordance with its Statutes. In the Preamble, Statutes and Bye-Laws the word Association(s) also means Organization(s).

在上述協定的框架下，會員協會可以依他們的判斷採取任何章程或公司細則，維護其成員及船長公會國際聯合會的最佳利益。任何聯合會會員可以在每年 11 月 30 號前，在符合章程之程序提出 60 天的意向通知書予本會秘書長。序言持續有效直到被修改或直到本聯合會按照章程解決爭議。於序言、章程及細則中，協會名詞亦表示組織一詞。

Statutes 章程

As First Published 1974 and Amended at the General Assemblies in 1975, 1977, 1986, 1994, 1995, 2000, 2003 and 2007

本章程訂於 1974 年，之後經過 1975; 1977; 1986; 1994; 1995; 2000; 2003; 2007 之大會修正。

Article 1

Name

The name of the Organization is:

THE INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)

本會抬頭為” 國際船長公會聯合會”

Powers 權限

The International Federation of Shipmasters' Associations is a non-profit-making Federation with power:

國際船長公會聯合會為非營利機構，其權限如下：

- a. To purchase, take on lease or otherwise acquire and to hold for an estate in fee or as lease, and to mortgage, convey and lease and otherwise deal with real estate and chattel, real and personal property of every kind, nature and description, for the convenient conduct and execution of the Federation's business including the purchasing, leasing and maintaining of equipment and buildings and effecting the improvements which may, in the opinion of the Principal Officers, be necessary, convenient or helpful directly or indirectly, in connection with any of the business and objectives of the Federation.

得以購買，承租或以其他方式取得並持有地產，並得有租賃或抵押，轉租等一般等同個人處理不動產和動產或相當性質和描述的不動產和個人財產的權利，為了本聯合會業務開展和執行的便利，包括採購、租賃與設備維護及建造，在會內常任理事所認同下做必要的改進，直接或間接地達成業務和本會的目標。

- b. To levy affiliation fees, annual subscriptions and charges upon its Members to provide the funds with which to achieve and maintain the objects of the Federation, including the payment of certain expenses, emergency or otherwise, relating thereto and to establish an ample reserve fund for contingencies.

向其所屬成員徵收費用，提供每年的刊物和建立用以實現和維護本會的基金，包括支付例行的費用，緊急或與建立足以應付相關事件的準備金。

- c. To accept legacies, gifts, grants and donations.

接受遺產，饋贈，贈與和捐款。

d. To make mutual benefit affiliations with other International Organizations.

與其他國際組織合作爭取互利。

Article 2

Headquarters-Location and Staff

總部所在地及工作人員

The Headquarters of the Federation shall be located in proximity to the IMO Headquarters. It shall be staffed in a manner adequate to process the Federation's business, and under such conditions as the Members of the Federation shall from time to time decide.

聯合會的總部應設在 IMO 總部附近。並配有足夠職員處理聯合會的業務，同時為了配合聯合會成員的現況，應與時俱進。

Article 3

Duration

The duration of the Federation shall be perpetual or until it is dissolved, as provided in Article 4.

聯合會的期限，如第四條規定，為永久或直到聯合會解散

Article 4

Dissolution 散會

a. The Federation may be dissolved at any time by means of an Annual or Special Meeting by a three-quarters majority vote of the Members.

該聯合會可能在任何時間通過年度或特別會議的方式由四分之三成員多數決議通過解散。

b. In the event of such a dissolution, the Meeting shall appoint three representatives, chosen from the Principal Officers or Delegates, who shall act as agents for the Members and dispose of all its assets, physical or otherwise, and any and all questions relating thereto shall be decided by a majority vote of such three agents.

在解散的情況下，會議應由常任理事或會議代表內委任三名代表，充當會員代理和與置會內所有財產，實質上或其他方面的資產，並應與之有關的任何和所有產生的問題通過這三名代表的多數決議而定之。

c. All the assets shall then be divided pro rata between Members of the Federation at the time of such dissolution, in proportion to the subscriptions paid for the last ten years by each Member until the 31st December of the year before such dissolution.

所有資產應按聯合會散會時的成員比例，並從解散年的 12 月 31 日之前按過去十年各成員國繳納的比例分配。

Article 5

The Aim of IFSMA 本會目標

The Aim of IFSMA is to unite in one professional body the Shipmasters of the world to guard over professional standards and interests in all maritime matters, in order to enable Shipmasters to carry out their responsible duties in an acceptable and recognized manner. The Purposes of IFSMA therefore are:

IFSMA 的目的是在團結船長，組織一個專業機構，保衛所有海上事務的專業水準和利益，以使船長在一個可接受且公認的方式履行其職責。因此 IFSMA 的目的是：

- a. To further professional contact and communication between Shipmasters on a world-wide scale.
進一步讓各國船長們的接觸與溝通專業化
- b. To support and assist to the best of its ability the interests of the International Maritime Organization (IMO) in its endeavours to maintain and increase maritime safety.
盡聯合會最大的能力支援並協助 IMO 維護並增進海事安全
- c. To work with those International Organizations involved in regulating maritime safety and other maritime matters regarding transportation by way of sea routes and in all other uses of the oceans and seas of the world.
根據在世界海洋的運輸路線所發生的事件與國際組織整理出海事安全方向
- d. To further co-operation between Shipmasters and Ship-owners and National Administrations, and to promote mutual interest in safety at sea and pollution prevention.
為了進一步促進海上安全和防止污染的共同利益，促使船長和船東及國家主管部門之間的合作
- e. To further the establishment of International professional standards for Shipmasters and other ranks and recognized adequate manning scales.
進一步建立國際專業標準予船長和其他職務人員以及有能力被任用之人員。
- f. Continuously to strive to maintain the professional standards at a level commensurate with general technological and social change and progress.
不斷努力保持與一般的技術和社會進步相適應的專業水平。

Article 6

Motto 格言

The official Motto of the Federation shall be: UNITY FOR SAFETY AT SEA

為了海上安全而團結

Article 7

Membership Qualifications 會員資格

Definition: Shipmasters are those who are in possession of an Internationally recognized Certificate of Competency, issued by the Government of an established maritime nation who are serving, or have previously served, in command of seagoing ships whether or not engaged upon International or Domestic Trade. Associations representing Shipmasters whose purposes are aligned with those of the Federation, as given in the Preamble, Statutes and Bye-Laws, shall be eligible for affiliation, subject to the following qualifications, after completion of the procedures in Article 8

定義：那些擁有國際公認由主管機關核定之合格船長證書或是過去曾經主管不論是在國際或是國內的船舶者組成的協會。其目的與聯合會之序言，章程及細則相對應，並符合下列資格者得以加入，且根據本文第八條中的程序完成步驟。

a. Shipmasters' Associations. 船長公會

b. Organizations who have a combined Membership of Shipmasters and other seagoing officers or other acceptable profession, if those Shipmasters form a representable percentage of the Shipmasters of that country and if this Organization agrees in writing to be only represented in the Federation by those Shipmasters independently (in matters concerning IFSMA independent from the combined Organization).

任何組織包含船長及航海員或類似專業的團體(如果該國家並無專屬船長的公會或此團體中船長佔有相當比例時)

c. Where an Association has already paid subscriptions for the total number of its active serving Shipmasters whether afloat or ashore all other Members who have been in command shall be regarded as Members without further payment.

如果一旦有國家內某會已具資格入會，若有其他任何符合資格之協會進入聯合會時，將免收任何費用。

d. Individual Members. 個人會員

e. Shipmasters shall have the opportunity to join IFSMA as Individual Members, whether or not they belong to an Association or Trade Union which itself is affiliated to IFSMA.

任何船長不論其屬於工會或工人組織，均可以個人會員入會，因為其具有自動附屬性。

f. Similarly any National Association, Professional Institute, Learned Society or Trade Union representing such Shipmasters shall be eligible to apply for Membership within IFSMA according to the numbers of such Shipmasters and former Shipmasters that it has on its books, and there shall be no distinction made between them.

任何與政府協會，專業學校，學會或工會組織足以代表船長者，得以參加本聯合會申請會員資格，不得有區別現任的或曾任職的船長身分。

Article 8

Membership Applications 會員申請

- a. All applications for Membership shall be on standard forms, provided for that purpose by Headquarters and shall include the names of the Association or Organization, President and Secretary and the number of its active serving Shipmasters, including the Board and Management; for an Organization mentioned under Article 7b. also the total number of Members and the name(s) of the person(s) representing the Shipmasters. The application shall be submitted to IFSMA, who will verify the applicant's willingness and ability to fulfil the obligations of the Federation; if in the country of the applicant there is already an Organization Member of IFSMA in good standing and that Organization registers an objection the application shall not be approved on the first submission. A second application may then be made and this shall be referred to all Members for election, a majority of two thirds of the votes in favour being required to make the application effective. Other applications may also be voted upon at a meeting of the General Assembly.

任何申請者須填寫標準表格，提供公會總部或組織的全名；負責人和秘書長的姓名及根據 7b 條款能提供之上在船上服務的船長會員數目，管理職員。並且能夠列出船長會員的個人姓名。此申請應提交 IFMSA 聯合會，IFMSA 將會驗證申請人的意願，是否能夠履行聯合會義務的能力；如果申請人的國家已經是 IFMSA 的標準組織成員，且該組織對於上項申請提出異議時，第一次的提交將不予批准。然而當第二次提出申請時將提交由全體會員表決，得到三分之二多數的票贊成時，此申請程序視為有效。其他申請程序也可以在大會會議時表決。

- b. The decision of acceptance for Individual Members will be taken by the Executive Council of IFSMA, who may delegate its' authority to the Secretary General for this purpose.

是否接受個人會員資格，將由聯合會執行會議決定，執行議會亦可授權秘書長行此任務。

- c. Membership will be granted after completion of a. and b. and after the current affiliation fee and subscription have been paid.

會員在根據 a. 或 b. 之程序後，付出會費後取得會員資格。

Article 9

Declarations of Members in Good Standing 在籍會員的聲明

- a. Each year, not later than the end of February, or at such other time as may be fixed in the Bye-Laws, it shall be the duty of each Affiliated Organization to declare to

IFSMA the number of active serving Shipmasters on the 31st of December of the previous year.

每一年在二月底以前或任何其他由內規訂定之日期前，由各會員組織提供會內在去年 12 月 31 日仍然在籍之船長會員數目。

- b. This Declaration shall be used to fix subscriptions, charges and voting rights for the current year.

此聲明以確認本年收費及投票基準。

Article 10

Termination of Affiliation 會籍之中止

- a. The Membership of the Federation may be terminated by expulsion or by voluntary withdrawal.

會員資格可由本協會宣布終止或自願離會。

- b. Expulsion upon recommendation of the Executive Council shall be effected only at Annual or Special Meeting and shall be determined by a three-quarters majority vote of that Meeting. Grounds for expulsion shall be wilful violation of the Statutes or Bye-Laws of the Federation.

協會宣布某會員之停權須於大會或特別會時之四分之三投票方能有效。驅逐出籍的條件必須是故意違反章程或符合聯合會之規定。

- c. Voluntary withdrawal cannot be effected unless and until all arrears of subscription and/or charges have been paid when it will take effect from the end of that financial year.

自願離會的條件是不能拖欠本會計年度結束前的會費或規費，否則不能視為自願離會。

- d. In cases of voluntary withdrawals, application for re-affiliation may be effected through the application machinery of Article 8, subject to the acceptance by the Meeting of a reasonable explanation.

在自願離會的案子中，重新入會的申請須根據第八條條款處理，其中必須說明離會的理由為何，方能被接受重新入會。

- e. Following a voluntary withdrawal, if such application for re-affiliation is made within two years from the date on which it took effect, the re-affiliation fee may be waived at the discretion of the Executive Council.

在自願離會的案子中，超過兩年已上的脫會記錄，在重新申請入會時會由執行委員會考慮是否將脫會期間的會費予以減免。

Article 11

Suspension 會籍暫停

- a. Suspension of Membership is automatic in the case of failure to meet financial obligations as set out in Article 14. Otherwise suspension may be provisionally imposed by the Principal Officers, subject to confirmation by a three-quarters majority vote of the next Annual or Special Meeting.

根據第十四條，為免除會計上的失誤而造成會籍的暫停，因此會籍會自動延長的。否則，會籍暫停可臨時由主要官員根據規定執行，但須經下一年度或特別會議四分之三多數決議確認。

- c. Grounds for suspension, other than failure to meet financial obligations, shall be failure to comply with the Preamble, Statutes or Bye-Laws of the Federation to a degree which is, in the opinion of the Executive Council, considered detrimental to the general interests of the Federation.

會籍的暫停，除了會計上疏忽了繳交的責任外，尚有其他未能履行序言，法規或此細則時，在一定程度上須視執行委員會的意見，是否有損整體聯合會的利益。

Article 12

Reinstatement 復權

After Expulsion 驅逐出籍後

- a. The reinstatement of an Association whose affiliation has been terminated under Article 10 can be effected only through the application machinery of Article 8.

假如離會的原始原因是由於第十條，復權將只能根據第八條來處理。

After Suspension 自願離會後

- b. In cases other than following suspension for failure to meet financial obligations, application for reinstatement may be made at any time and shall be accepted, if the impediment to full Membership is shown to have been removed, by a three quarters majority vote of an Annual or Special Meeting. In the case of an application for reinstatement after financial obligations have been met, the Principal Officers shall have power to effect immediate reinstatement.

假如離會的原始原因不是由於未能履行會計責任，則復權將隨時可以接受與生效。假如其會籍之移除是在大會或特別會議中以四分之三多數決而決定，其原因是由於未能履行會計責任，則在會計責任解除後，由原則委員予以復權。

Article 13

Financial Year and Budget 會計年度與預算

- a. The financial year of the Federation shall commence on the first day of January and expire on the 31st day of December each year.

會計年度是由每年的一月一日起算至十二月三十一日止。

- b. A budget shall be presented by the Treasurer at each Annual Meeting of the General

Assembly and, if approved by a three-quarters majority, shall become the budget of the Federation for the following year.

年度預算須由財務部門於大會的年度會議中提出。須由四分之三多數決定下一年度之預算。

- c. Any proposal to amend the affiliation fee and/or annual subscription (see Article 14) shall be voted on separately from the budget and requires a three-quarters majority.
任何對根據第十四條之所屬費用或訂閱費之修正，如不在預算內，將需要單獨投票，此須要得到三分之二的多數決議。

Article 14

Affiliation Fees, Annual Subscriptions and Charges 所屬費或訂閱費或其他費用

- a. The revenue of the Federation shall be derived from an affiliation fee and an annual per capital subscription, based upon the declared Membership of each Affiliated Association, in the amount fixed by an Annual or Special Meeting as the requirements demand, and payable before the 31st of March each year.

聯合會的收入來自於所屬費及以年度徵收的訂閱費，依靠關係協會的會員制定下一年度的需求，在每一年的三月三十一日繳付。

- b. All affiliation fees, subscriptions or charges shall be paid in the currency of the Country in which the Headquarters of the Federation are situated.

所有所屬費訂閱費及其他費用須支付聯合會總部所在地國家的幣值。

Article 15

Delegates 授權

Each Member Association has the right to appoint as many Delegates to Annual or Special Meetings as it has votes.

每一個會員均可有權授權代表參與會議的投票。

Article 16

Voting and the Quorum 投票及法定人數

- a. In all matters requiring a census of opinion, all Member Associations shall have: For every 1 – 250 Members one vote 擁有 1-250 會員者 有一票

251- 500 Members two votes 擁有 250-500 會員者 有兩票

501- 750 Members three votes 擁有 501- 750 會員者 有三票

751- 1,000 Members four votes 擁有 751- 1,000 會員者 有四票

1,001- 1,250 Members five votes 擁有 1,000- 1,250 會員者 有五票

1,251 Members and above six votes 擁有 1,250 以上會員者 有六票

A simple majority of those voting shall be sufficient, unless otherwise laid down in

the Statutes and Bye-Laws.

除非章程與規則內另有規定，一律採計多數決議。

- b. Voting may be effected in person or in writing, by postal referendum. Proxy voting is permissible.
投票可採出席人數或是以寄來函件公投，視優先順序。
- c. The block voting rights of the Group Individual Members, shall be in accordance with the above table but with a minimum of two votes.
聯名投票程序中的個別會員須根據上表，但至少要有兩名之聯署，方為有效。
- d. Any Association not in good standing will not be allowed to vote at the General Assembly. 任何會員如果不適格，則不能在大會中投票。
- e. The quorum for all voting, whether in person or in writing, must be at least 25% of those eligible to vote provided those persons together hold more than 50% of the votes.
全部投票選舉的法定人數，無論親自還是以書面形式，至少需有四分之一合格具投票權的會員，擁有超過百分之五十投票數。
- f. Proxy voters must confirm their authority to the Secretary General no later than at Registration for the General Assembly on the day the voting is to take place.
代理投票者在進行投票前，必須向聯合大會登記並經秘書長確認後才可進行投票。

Article 17

General Assembly 聯合大會

- a. The supreme authority rests with the General Assembly, which consists of Delegates from all Member Associations in number according to their voting right.
聯會大會擁有最高權力其成員為會員代表，會員代表根據其所擁有之投票數而決定。
- b. A meeting of the General Assembly shall be held annually.
每年應舉行聯合大會。
- c. Advisers and/or Observers may be admitted at the President's discretion. Advisers may speak on behalf of their Delegation. They shall have no power to vote but may address the meeting by invitation.
顧問團和觀察員可經由大會理事長認可批准，顧問團可代表他們的代表團發言，他們可能不具投票權，但是可以透過邀請出席大會。

Special Meeting 特別會議

- d. Special Meetings of the General Assembly may be called at the request of at least three Member Associations. It shall be the duty of the Council to give notice of such

a Special Meeting as soon as possible after the receipt of the required number of requests in writing.

聯合大會的特別會議可經由至少三個會員團體的要求而舉行。在以書面形式收到要求的請求的數量之後，委員會的職責應盡快通知舉行特別會議。

e. Notices of Meetings and agenda shall be given in writing at least sixty days before the date of a meeting.

會議通知與議程應在特別會議舉行前六十天以書面形式告知。

Jurisdiction 審判權

f. All meetings of the General Assembly have full authority to make decisions which are binding upon the Federation.

聯合大會的所有會議對聯合會及會員具有全部效力與有約束力的決定。

Article 18

Executive Council and Principal Officers of the Federation

聯合會的執行委員會和常任理事

Responsibility for the functioning of the Federation is vested in the Executive Council, which shall be elected from candidates who are Members of and are brought forward by the Member Associations and/or by the at a meeting of the General Assembly. For this purpose the Group Individual Members shall be entitled to the same rights and privileges as a Member Association. This Council shall consist of the following Principal Officers:

聯合會的運作屬於執行委員會的職責，其成員可由會員或會員團體或者個別群眾團體(Group Individual Members; GIM)在聯合大會上所推舉之候選人所產生。為此個別群眾團體成員將有資格得到與會員協會相同的權利與特權。委員會由以下常任理事組成：

President ; Deputy President ; 7 Vice Presidents

They shall be assisted by the:

Secretary General ; Assistant Secretary General ; Honorary Treasurer ;

Administrative Staff

理事長；代理理事長；7位副理事長

其應協助：

秘書長；助理秘書長；榮譽財務長；行政人員

Article 19

President 理事長

He is the Chief Executive of the Federation and Chairman of the General Assembly. The President shall be responsible for fulfilling the Aim and Purposes and

shall coordinate and activate the work of the Federation.

He shall hold office for a term of four years.

理事長是聯合會的首席執行長與聯合大會的主席。理事長將負責完成方針與目標並且將協調與運行聯合會的工作。

其任期為推舉之年限。

Article 20

Deputy President, 7 Vice Presidents 代理理事長；7位副理事長

They are the Principal Officers of the Federation. They assist the President and act on his behalf in case of his absence. They shall hold office for a term of four years.

他們是聯合會的常任理事。平時協助理事長，若理事長不在則代表理事長。其任期為四年。

Article 21

Secretary General 秘書長

The Secretary General shall be appointed by the Executive Council. He is the Executive Officer of the Federation and the official representative to address the Aim and Purposes of the Federation wherever it may be required. The Secretary General is responsible for:

秘書長由執行委員會任命。其為聯合會執行長與向其他單位提報聯合會的方針與目標時的官方代表。秘書長對下列負責：

a. The execution of the decisions taken by the General Assembly and the Executive Council.

運行聯合大會與執行委員會所交待事項。

b. The efficient function of the Organization and administration in accordance with its Aim and Purposes, and the communication with Member Associations.

根據方針與目標積極地參與國際海事組織及主管機關會議，同時與會員協會聯繫。

Article 22

Honorary Treasurer and Honorary Auditor

榮譽財務長與榮譽督導長

The Treasurer is elected by the General Assembly upon the recommendation of the Executive Council for a term of four years. The Treasurer shall advise the Executive Council about the Federation's financial matters and assets. At Annual Meetings of the General Assembly he presents the financial report and the budget for the following year. The Auditor is appointed by the General Assembly upon the recommendation of the Executive Council for the term of one year.

財務長任期四年，由聯合大會根據執行委員會推薦名單中選出。財務長將聯合會金融狀況與資產向執行委員會提供建議。在每年聯合大會上其報告財務表與隔年預算。督導長則由聯合大會根據執行委員會的推薦名單中指派任命。

Article 23

Executive Council 執行委員會

The Chief Executive and the Principal Officers of the Executive Council shall stay in office until a new election has taken place.

首席執行長與執行委員會常任理事應長任於聯合會，直到下屆首席執行長與常任理事接任止。

Article 24

Mode of Communication The formal language of IFSMA shall be English. At the discretion of the Chairman of a meeting any other language may also be used, provided that adequate translation facilities are available.

聯合會之官方語言為英文，若會議內有適合之翻譯協助時，會議主席可決定使用其他語言。

Article 25

Any matter not covered by these Statutes or Bye-Laws shall be governed by the Executive Council.

不在章程與規則內之事項，則取決於執行委員會。

Article 26

In case of legal disputes arising from the Statutes, English law shall be applicable.

如果起因於章程的法律爭論，則適用英國法律。

Article 27

Any modifications to the Statutes and Bye-Laws (and particularly Subscriptions and Charges) should be proposed six months in advance of the General Assembly in order to have the Delegates mandated for decision by their Associations.

任何章程與規則之修訂(以及指定捐款與費用)應於聯合大會開會前六個月提議，以便會員協會向其代表團示明其意。

Article 28

Changes to the Statutes may be made by the General Assembly and shall be determined by a three-quarters majority vote of that Meeting.

聯合會章程的修訂可由聯合大會決定並通過會議內四分之三以上投票表決同意。

取消誤發遇險警報之程序步驟

張明東船長

Instructions for mariners on how to cancel a false Distress alert

根據ITU-R 493條款對DSC操作說明中最新的修正，今後的DSC設備將可以採用再傳送DSC自收妥的方式來取消DSC 所誤發的警報信號，即由發生DSC 誤發警報信號的船舶可以編發一個DSC遇險收妥確認，在遇險船的識別碼欄位內，輸入本輪的識別碼，這樣在這一個海域內的其它船舶收到這樣一個呼叫後，就知道剛剛收到的DSC 遇險警報呼叫是誤發的警報信號，而不必採取任何搜救的行動。當然，誤發警報信號的船舶隨後，也必須用無線電話方式在VHF CH16頻道上和MF\2182kHz頻率上，播發取消DSC 誤發警報信號的資訊。如下實例：

該輪發現在中\高頻的2187.5\ 6312 \ 8414.5KHZ等頻率上誤發了遇險警報信號後，除立即使用2187.5\6312\8414.5KHZ等頻外，並增加了 4207.5\12577 \ 16804.5KHZ等頻率，再編發一封DSC遇險收妥確認的信文，以說明先前的遇險警報信文是誤發的

| | |
|--|---|
| <pre>22.09.11 01:50 CALLED MF/HF 2187.5KHZ FORMAT :DISTRESS DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> | <pre>22.09.11 01:52 CALLED MF/HF 2187.5KHZ FORMAT :ALL SHIP CATEGORY:DISTRESS PARTY ID:246816000 TELECOM1:DISTRESS ACK DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> |
| <pre>22.09.11 01:50 CALLED MF/HF 6312.0KHZ FORMAT :DISTRESS DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> | <pre>22.09.11 01:52 CALLED MF/HF 4207.5KHZ FORMAT :ALL SHIP CATEGORY:DISTRESS PARTY ID:246816000 TELECOM1:DISTRESS ACK DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> |
| <pre>22.09.11 01:50 CALLED MF/HF 8414.5KHZ FORMAT :DISTRESS DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> | <pre>22.09.11 01:52 CALLED MF/HF 6312.0KHZ FORMAT :ALL SHIP CATEGORY:DISTRESS PARTY ID:246816000 TELECOM1:DISTRESS ACK DIST-ID :246816000 N OF D :UNDESG DISTRES POSITION:N41.23E 9.30 DIST-UTC:01:50 TELECOMM:J3E TEL EOS :EOS</pre> |

該遇險警報信文也已由附近航行的船舶收到後，只是做為重新轉發，而並未給予收妥確認，至於收妥確認是由陸岸單位給予的。這一點必須是清楚且明確的，除非此遇險警報信文，一直未獲陸岸單位回應或是陸岸單位委請附近航行的船舶，做為給予收妥確認。

```
                22.09.11 01:53                22.09.11 01:56
CALLED MF/HF 8414.5KHz                CALLED MF/HF 2187.5KHz
FORMAT :ALL SHIP                        FORMAT :ALL SHIP
CATEGORY:DISTRESS                       CATEGORY:DISTRESS
PARTY ID:246816000                      PARTY ID:357044000
TELECOM1:DISTRESS ACK                   TELECOM1:DISTRESS RELAY
DIST-ID :246816000                       DIST-ID :246816000
N OF D :UNDESG DISTRES                   N OF D :UNDESG DISTRES
POSITION:N41.23E 9.30                   POSITION:N41.23E 9.30
DIST-UTC:01:50                           DIST-UTC:01:50
TELECOMM:J3E TEL                         TELECOMM:J3E TEL
EOS :EOS                                  EOS :EOS
```

```
                22.09.11 01:53                22.09.11 01:56
CALLED MF/HF 12577.5KHz                CALLED MF/HF 2187.5KHz
FORMAT :ALL SHIP                        FORMAT :ALL SHIP
CATEGORY:DISTRESS                       CATEGORY:DISTRESS
PARTY ID:246816000                      PARTY ID:357044000
TELECOM1:DISTRESS ACK                   TELECOM1:DISTRESS RELAY
DIST-ID :246816000                       DIST-ID :246816000
N OF D :UNDESG DISTRES                   N OF D :UNDESG DISTRES
POSITION:N41.23E 9.30                   POSITION:N41.23E 9.30
DIST-UTC:01:50                           DIST-UTC:01:50
TELECOMM:J3E TEL                         TELECOMM:J3E TEL
EOS :EOS                                  EOS :EOS
```

```
                22.09.11 01:53                22.09.11 02:12
CALLED MF/HF 16804.5KHz                CALLED MF/HF 8414.5KHz
FORMAT :ALL SHIP                        FORMAT :ALL SHIP
CATEGORY:DISTRESS                       CATEGORY:DISTRESS
PARTY ID:246816000                      PARTY ID:006010001
TELECOM1:DISTRESS ACK                   TELECOM1:DISTRESS ACK
DIST-ID :246816000                       DIST-ID :246816000
N OF D :UNDESG DISTRES                   N OF D :UNDESG DISTRES
POSITION:N41.23E 9.30                   POSITION:N41.23E 9.30
DIST-UTC:01:50                           DIST-UTC:01:50
TELECOMM:J3E TEL                         TELECOMM:J3E TEL
EOS :EOS                                  EOS :EOS
```

一) VHF - 特高頻

- 1). Switch off transmitter immediately
- 2). Switch equipment on and set to channel 16 and
- 3). Make broadcast to “All stations” giving the ship’s name, Call sign and DSC number, and cancel the distress alert

Example

All Stations, All Stations, All Stations, This is Name, Call Sign, DSC Number, Position. Cancel my distress alert of Date Time UTC.

Master Name, CallSign, DSC number, Date, Time UTC.

※立即關閉發射機(電源供應)。

※將頻道切換至16呼叫頻道上。

※對所有電臺廣播,內容包括本輪船名、呼號、數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)以及取消本輪所誤發的遇險警報信號。船長署名

範例

所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 這是某某輪, 呼號為 XXXX, 數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)為 123456789, 船位位於北緯 XX. X 度, 東經 XXX. X 度. 請取消本輪於國際標準時所誤發的遇險警報信號. 船長某某某, 呼號為 XXXX, 數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)為 123456789 國際標準時 2009 年 11 月 10 日 2200 時。

二) MF - 中頻

- 1). Switch off equipment immediately
- 2). Switch equipment on and tune for radiotelephony transmission on 2182khz
- 3). Make broadcast to “All stations” giving the ship’s name, Call sign and DSC number, and cancel the distress alert

Example

All Stations, All Stations, All Stations, This is Name, Call Sign, DSC Number, Position. Cancel my distress alert of Date Time UTC.

Master Name, Call Sign, DSC number, Date, Time UTC.

※立即關閉設備(發射機高壓)。

※開啟發射機高壓並調諧無線電話模式至2182千赫頻率上。

※對所有電臺廣播,內容包括本輪船名、呼號、數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)以及取消本輪所誤發的遇險警報信號。船長署名

範例

所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 這是某某輪, 呼號為 XXXX, 數位選擇呼叫識別碼為 123456789, 船位位於北緯 XX. X 度, 東經 XXX. X 度. 請取消本輪於國際標準時所誤發的遇險警報信號。

船長某某某 船舶呼號 XXXX, 數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)為 123456789, 國際標準時 2009 年 11 月 10 日 2200 時。

三) HF -高頻

- 1). Switch off equipment immediately
- 2). Switch equipment on and tune for radiotelephony transmission on and the distress alert must be cancelled on all frequency bands on which it was transmitted. Hence, the transmitter should be tuned consecutively to the radiotelephony distress frequency in the 4, 6, 8, 12, and 16 MHz bands, as necessary.
- 3). Make broadcast to “All stations” giving the ship’s name, Call sign and DSC number, and cancel the **false** **dress alert**

Example

All Stations, All Stations, All Stations, This is Name, Call Sign, DSC Number, Position. Cancel my distress alert of Date Time UTC.
Master Name, Call Sign, DSC number, Date, Time UTC.

※立即關閉設備(發射機高壓)。

※開啟發射機高壓並調諧無線電話模式至4/6/8/12/16兆赫所有的遇險頻道上,廣播取消所誤發的遇險警報信號。在必要時,請持續在所有的遇險頻道上廣播。

※對所有電臺廣播,內容包括本輪船名、呼號、數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)以及取消所誤發的遇險警報信號。船長署名

範例

所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 所有船、岸臺, 這是某某輪, 呼號為XXXX, 數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)為123456789, 船位位於北緯xx.x度, 東經xxx.x度。請取消本輪於國際標準時所誤發的遇險警報信號。船長某某某 船舶呼號XXXX, 數位選擇呼叫識別碼(DSC\MMSI)為123456789, 國際標準時2009年11月10日2200時

四) INMARSAT - C \ ~~A~~ \ ~~B~~ \ F

Notify the appropriate RCC to cancel the alert by sending a distress priority message via the same CES through which the **false distress alert** was sent.

sample of message

Ship's Name, Call Sign, Identify Number, Position. Cancel my Inmarsat-C Distress Alert of Date Time UTC.

Master†

請發送一封最高優先等級的遇險電報, (同樣經由當初誤發遇險警報信號時, 所使用的地面站台) 至適當的搜救協調中心, 通知取消遇險警報信號. 船長署名.

*對所有船臺廣播, 容包括本輪船名、呼號、數位選擇呼叫識別遇險警報信號證碼; 取消誤發的遇險警報信號

電報範例

船名: 某某輪, 呼號: XXXX, Inmarsat-C 識別碼: 123456789, 船位: 北緯 xx. x 度, 東經 xxx. x 度. 請取消本輪於國際標準時所誤發的遇險警報信號.

船長 某某某†

五) EPIRBs - 緊急無線電船位指示標竿

1) If for any reason an EPIRB is activated accidentally, the ship should contact the nearest coast station or an appropriate Coast Earth Station or RCC and cancel the distress alert.

2) Please refer to :

- ① The Admiralty List Of Radio Signals NP-281, Vol 1 (Part 1 & Part 2) Maritime Radio Station For MRCC / MRSC / JRCC
- ② The Admiralty List Of Radio Signals NP-285, Vol 5 Global Maritime Distress And Safety System (SAR section) For RCC / MRCC / JRCC

*假如意外的啟動緊急無線電船位指示標竿, 船舶必須與最近的海岸電台或是適當的地面站台或是搜救協調中心聯繫, 並取消所誤發的遇險警報信號.

*敬請參照:

① 英國版的無線電信號書:

NP-281 第一冊的第一及第二部份, 有關海岸電台內之海事搜救協調中心/副協調中心或是聯合搜救中心.

② 英國版的無線電信號書: NP-285 第五冊(SAR部份)., 有關環球海事遇險與安全系統之(搜尋與救助部份)搜救協調中心或是海事搜救協調中心或是聯合搜救中心

六) SSAS保全警報信號誤發之取消程序

Notify the appropriate company's Security officer of Ship owner and the Security Department of flag states to cancel the alert by sending a cancelling priority message via Phone and E-mail or Fax immediately

※先用電話報告岸端的公司保全官或是船籍國的保全部門，告知此乃誤發之信訊息，緊接著再使用 E-MAIL 或傳真，發送一封最高優先等級的電報，以確認已誤發了保全警報系統之警報信號。 船長署名。

※取消誤發之警報信號信文之容包括：船名、呼號、數位選擇呼叫識別碼、SSAS警報信號識別碼、誤發時間、船位、誤發原因、取消時間等

中華民國船長公會 第二十一屆第五次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 104 年 6 月 17 日(星期三)下午 6 時 30 分~7 時 40 分。

地點：本會會議室-台北市南京東路四段 75 號 7 樓 701 室。

出席:(按姓氏筆劃排名)

理事:(應出席 21 人，實際出席 12 人)

王雲召、李齊斌、林 彬、姚忠義、姜大為、胡延章、徐國裕、
郭炳秀、陳振勛、陳正文、榮大飛、劉 煒。

監事:(應出席 7 人，實際出席 6 人)

王天元、林全良、南寧泉、梅崇山、陳昌順、廖國凱。

請假人員：

理事：丁漢利、王鴻椿、方信雄、安台中、李國良、林廷祥、
施光華、張寶安、黃玉輝。

監事：程 修。

列席：

候補理事:游健榮

會務工作人員：李 蓬、羅洽河、許朝厚、黃湘瀕。

主席:徐理事長國裕

記錄:羅秘書洽河

主席致詞:(略)

一、會務工作報告：

(一)、 上次(第 21 屆第 4 次)理監事聯席會議決議事項執行情形

1. 第 21 屆第 4 次理監事聯席會議紀錄經報奉內政部 103.12.29 臺內團字第 1040026242 號函洽悉。
2. 所通過之本會 103 年度工作報告書暨經費收支決算表，將提下次會員大會通過後再報請內政部核備。
3. 修訂本會模範船長選拔辦法有關錄取名額由原訂三名增加為五名，經報請中華民國航海節籌備會備查後實施。
4. 所推選本會 103 年度模範船長選拔評審小組成員計有林全良、王雲召、廖國凱、李國良、徐國裕等五人經已執行完成模範船長選拔任務。
5. 陳伯其及陳至亮兩人申請加入本會為會員，王文樑、劉忠甫等兩位船長申請退出本會，均已先行簽請理事長核准，但仍需提下次會員大會追認。

(二)、 行政工作報告：

1. 辦理 103 年本會模範船長選拔：

自本(104)年起，本會模範船長的名額增加為五名，本年有五家航運公司推薦八名船長參選，計有：裕民航運公司一名、萬海航運公司三名、信友實業公司一名、長榮海運公司二名、台塑海運公司一名。

本會經於 5 月 25 日召開評選會議，經五位評選委員依據評選基準表計分，結果如下：

| | | | | | |
|------|-------|-----|-------|-----|-------|
| 陳松吟 | 323 分 | 楊文欽 | 322 分 | 翁石州 | 321 分 |
| 游董連旺 | 288 分 | 李禧年 | 278 分 | 黃乃寧 | 262 分 |
| 溫雲錦 | 231 分 | 陳立文 | 214 分 | | |

評選結果：陳松吟 楊文欽 翁石州 游董連旺 李禧年等五位船長當選本會 103 年模範船長。

以上當選名單經於 5 月 27 日以船公(104)裕字第 029 號函將當選人簡介、優良事蹟、相片函報航海節籌備會，將於今年航海節慶祝大會中接受表揚。

2. 截至 104 年 5 月 31 日止，在籍會員人數共計 883 人，其中包含停權會員 120 人。

(三)、會員服務工作：

1. 出版船長通訊季刊 198 期，於 4 月 20 日發行，寄給相關單位及會員約 750 份。
2. 代辦會員勞保及健保業務

三月至五月代辦會員勞、健保人數統計如下：

三月份勞保 204 人/健保 34 人；

四月份勞保 206 人/健保 29 人；

五月份勞保 202 人/健保 30 人；

二、業務工作報告

甲、執行交辦事項

(一)、辦理「104 年度船員當值與航行安全講習」

交通部為強化船舶航行安全特委託本會於 5 月 8 日全日假交通部航港局 B1 演講廳舉辦「104 年度船員當值與航行安全講習」。

本次講習報名參加的人非常踴躍，共有 143 人參加。會中邀請鄭怡船長、吳建興船長、呂志勝船長、田文國輪機長及本會徐理事長、李秘書長擔任講師，課程內容計有航行當值、無線電當值、輪機當值等，全部費用由航港局負擔。

(二)、完成「各職級船員船上訓練紀錄簿」修訂後，本會將價售金額報請航港局核定如下(含稅)：

1. 管理級航行員船上訓練紀錄簿計 84 頁-320 元。
2. 操作級航行員船上訓練紀錄簿計 136 頁-300 元。
3. 助理級航行當值及甲板助理員船上訓練紀錄簿計 104 頁-250 元。
4. 操作級航行員補強訓練紀錄簿計 34 頁-160 元。
5. 管理級輪機員船上訓練紀錄簿計 70 頁-300 元。
6. 操作級輪機員船上訓練紀錄簿計 134 頁-300 元。
7. 助理級輪機當值及輪機助理員船上訓練紀錄簿計 110 頁-250 元。
8. 操作級輪機員補強訓練紀錄簿計 28 頁-160 元。

新版船員船上訓練紀錄簿已自本年 4 月 27 日起開始對外發售，舊版船

員船上訓練紀錄簿仍可繼續使用至 105 年年底。

乙、函覆主管單位對各項法規修正之意見

- (一)、交通部航港局 104.4.24 航員字第 1041910202 號函請各相關單位就東港高級海事水產職業學校船舶機電科畢業生是否符合船員服務規則第 5 條及第 7 條規定一案研提意見，本會函覆意見如下：
1. 校名及科系名已符合規則所訂。
 2. 為便利上船實習，為符合 貴局推廣船員規模，應可准予認可。
 3. 課程時數、內容，請 貴局核示是否合於規範。
- (二)、交通部航港局 104.4.28 航員字第 1041910207 號函請各相關單位就「航海人員船上訓練及評估指導手冊」及「航海人員岸上訓練及評估指導手冊」表達意見，本會函覆意見如下：
1. P. 14/甲 10 頁：第二節訓練章程 A 篇 關於訓練公約附錄所規定之強制規定一/章程 AI-6 訓練及評估，講師、監督與評估員 在職訓練一節所指：Any person conducting in-service training of a seafarer, either on board or ashore, which is intended to be used in qualifying for certification under the Convention Shall…
 - 疑問：目前船上紀錄簿之簽署人、施訓人尤其是指船長或輪機長，大多未獲講師、監督、評估員之資格，如何在後文中所提，被要求需要”船長”及或”輪機長”及航運公司負責(p. 6/甲 2 頁)。
 - 事實：正由於沒有指導，因此往往不知如何指引學員完成 船上訓練紀錄簿之記載。
 - 可能之問題：目前評估人員所持為 95 版，非 2010 版。
 - 建議一：由主管機關批准各公司之訓練員(Trainer) 由其回到公司內訓練公司內船長及輪機長使其能夠具有簽署人的資格指引學員。
 - 建議二：建立業師資格，(業師由主管機關訓練後認定) 由其認養學員，從岸上指導學員進行學習，簽署資格則按現行規定。大公司自會安排其內部人員成為業師，小公司或外借船員少於學員數量的公司，則可仰賴主管機關所認定之其他訓練員完成任務，方可為之負責。
 2. P. 46/甲 42 頁訓練紀錄簿種類是否加入”補強電技員紀錄簿”
 3. P. 91 始/乙 14; 15; 16 油、化、氣船是否應加入
 - 甲、STS 作業程序(Ship to Ship 船靠船)
 - 乙、ETA 作業程序(Emergency Towing Arrangement 緊急拖救裝置)
 4. P. 152/乙 100 頁 三等船長及三等船副 建議取消”冰況” ” ECDIS”等項，理由如下：由於台灣水域並無冰區，即便是憲法中主張的領土亦無冰區之可能。

ECDIS: 由於國內法規中近海航行並無電子海圖之需要與規定。且 A/II-1 7.2 Those electronic systems of position fixing and navigation that do not cover the waters for which the certificate is to be valid. 而台灣海道測量局，並無電子海圖之設計與安排。

- (三)、交通部航港局 104.4.30 航北字第 1043151352 號函請各相關單位就宜蘭縣漁業管理所為頭城區漁會擬申請專用漁業權之海域使用範圍一案表達意見，本會意見如下：
1. 為避免影響國際航線交通，建議此漁業權海域不要超過 122° E 以東。
 2. 此漁區之使用是否會影響此海域中沿岸的航行船隻休閒船隻臨時拋錨或漂流之權利，需再釐清。
 3. 此海域中自由漁產捕撈之權利不在本意見中表達。
 4. 此漁域中垃圾之排放是否有所不同，亦請釐清。
- (四)、交通部航港局 104.5.25 航員字第 1040003418 號函請各相關單位就眾益輪船股份有限公司所屬「群益」客輪申請二等輪機員(管輪)降為三等輪機長一案表達意見，本會意見如下：
1. 該輪航行於外島與本島之間，屬國內航線，適用國內相關規定。
 2. 外島渡輪之航行及設備安全，最低安全配額俱由主管當局一體審核。
 3. 二等輪機員是否等同三等輪機長，需待相關規定與軟硬體之設施配合，待釐清，如無不符，主管機關得許可之。
- (五)、交通部 104.5.25 交航(一)字第 10498000982 號函請各相關單位就「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第三條、第七條及附表修正草案一案表達意見，本會意見如下：
- 此標準與事實脫節，等到勞動部公告每月基本工資調整至 21800 元(立等可至)，則環島湖泊之船副以下，離島之乙級船員及國際航線之水手勢必又將重新印出”依勞動部公告”字樣，其餘均不做變動，將徒增開會與公文往返時間，建議另找時間開會討論。
- (六)、交通部航港局 104.5.25 航員字第 1040003419 號函請各相關單位就海有航運所屬「太吉之星」客輪申請一等輪機員(管輪)降為三等輪機長一案表達意見，本會意見如下：
1. 前後申請文如出一轍(與"眾益"同)，太吉之星最低安全配額為一等 XX，何以本文主旨為二等 XX 降為三等 XX。
 2. 業者定時以僱員另謀他就，要求降格是否當初訂最低安全配額之標準太高？可以因應市場而降格嗎？
 3. 根據我國對外主張，布袋至澎湖屬航行於內水，適用國內相關規定。
 4. 如無有不符處，主管機關得許可之。
- (七)、交通部 104.5.26 交航(一)字第 10498001022 號函請各相關單位就「外國籍船員僱用許可及管理規則」部分條文修正草案表達意見，本會意見如下：
- 中華民國船舶所有人所僱外籍船員之訓練證書如經海事調查證明，船員過失與訓練證書有關者，應追溯訓練機構之適格性。嚴重者應阻止所有外籍船員持有該訓練證書在台之適用。
- (八)、交通部 104.5.28 交航(一)字第 10498001012 號函請各相關單位就「外國僱用人僱用中華民國船員許可辦法」修正草案表達意見，本會函覆意見如下：

中華民國船員受僱於外國僱用人，於上船前是否可持有任何附件一或三或六(有主管當局簽署者)文件證明其受僱事實，以免受僱者在完成合約返國後，公司無法辦理到卸職程序時，受僱船員將無法證明其資歷。

(九)、交通部航港局 104.6.1 船員字第 1041950720 號函請各相關單位就日月之星娛樂休閒股份有限公司所屬客船「日月之星號」申請船員最低安全配額由三等船長調降為三等船副，期間二年乙事，本會函覆意見如下：

近日多家航運公司為所屬客船要求人員最低配額之降格或減少一事，本會建議：

各國內輪船應重新審核，依照邏輯如下：

1. 湖/潭；江/河；海/洋屬於三個不同層次
2. 船舶大小：甲板應按船舶長度及噸數；機艙應按馬力數
3. 除非有自動設備可以免除某職之需要，否則應以標準人數計之
4. 航程時間內需要的當值人員
5. 乘客人數與服務人員數的比例標準
6. 湖/潭；江/河；海/洋航程中發生狀況時標準的解除能力應在多少？顯然的在湖/潭中能得到立即的幫忙，所以船員的本事就可以降低，近岸海船，船員的本事就應按比例提高。交通狀況較少的，時間短的，不夜航的就可以逐漸降低甲板人員。

(總噸數/馬力數/長度/航行時間/乘客定額/航線/建造年/建造地)

以航行外島之

群益輪(161/3660KW/25.67m/30mins/192/小琉球/2014/台灣)

太吉之星(498/6990KW/36.00m/80mins/378/澎湖/2002/蘇聯)

以航行日月潭內的

日月之星(96.83/90KW/17.6m/30mins/149/日月潭/2011/台灣)

湖/潭內水域沒有風浪；流水問題，且離岸近，救助可以及時到達，航行江/河船隻需要面對逆流；潮汐問題，比湖潭船隻有較多考量，海洋船隻要應付的除了潮汐及風流問題，需要救助時的資源來到通常較遲。

是以湖/潭內船舶的馬力數較小，而海/洋船隻需要的能力較強，開航時間愈久則需要的當值人員越多。

當前各船的最低配額如下：

| | 總人數 | 甲板甲 | 甲板乙 | 輪機甲 | 輪機乙 | 管事 | |
|------|-----|-------|-----|-------|-----|----|--|
| 群益輪 | 5 | 3A | EE | 2C | E | - | |
| 太吉之星 | 8 | 3A 3C | DEE | 1B 1C | D | - | |
| 日月之星 | 4 | 3A | E | 3C | E | - | |

A 船長或輪機長 B 大副或大管 C 船副或管輪 D 當值水手或加油 E 水手或加油；1 一等 2 二等 3 三等

產生的問題是：

1. 布袋澎湖線是比東港小琉球線的時間多，但是是因為時間比一小時多，(路上開車的準休息時間是...?) 所以需要多甲，乙級船員各一人當班嗎？

2. 都是外島線的太吉之星比群益輪的馬力大，所以需要多一個且級數大的輪機員嗎？
3. 以大陸四川沉沒的江輪”東方之星”而論，船上共計 456 人，船員就有 46 人。
4. 客人人數越多，需要越多船員的理論是對的，但一定要補在甲板或輪機部門，不能補在管事部門嗎？

假如以上的最低配額的邏輯是說得通的，業者因為找不到人而要求降格，就沒有道理了。現今業者彼此對照，此起彼落要求降格，實在不利於公權力之執行。因此各航務中心對此議題之邏輯應由航港局本部訂定之，各航務中心保持就好。

丙、舉辦講習會三次

- (一)、舉辦「提升會員人力服務品質教育訓練」講習會
本講習會由中華海員總工會與本會在 4 月 30 日共同主辦。
為因應 2010 年 STCW 公約之實施，使我船員對該公約有更深入的了解，安排中華海員總工會陸理事長講述該公約之影響及船員就業培訓換證、取證等諸多問題。
再者，本會為確保船舶航行安全，預防和減少船舶碰撞，曾於本(104)年 2 月舉辦「船舶避碰實務」講習，由於各方反應良好希望本會續辦，因此特別在本次講習會邀請資深船長-長榮海運公司李文愚船長講述船舶避碰案例，將親身經歷的案件與大家分享，與會人數獲益良多。
- (二)、舉辦「領港與船長間關係」講習會
本會於 5 月 28 日假本會會議室舉辦「領港與船長間關係」講習會，邀請本會常務理事也是台中港引水人辦事處主任黃玉輝領港主講，與會者 33 人，會中黃領港對船長與領港之定位及關係做了非常詳盡的解說。
- (三)、辦理「104 年度船員當值與航行安全講習」
詳如前所述**辦理交辦事項**。
- (四)、另計畫舉辦
 1. 與中華海員總工會聯合辦理船員各項證書訓練，凡有證書訓練之需求者，可向本會報名，是一項完全自費的課程訓練。
 2. 本會將於 6 月 29 日在本會會議室舉辦英語訓練評鑑試聽會，由本會李秘書長主持。
 3. 於 7 月 14 日上午在本會會議室舉辦航業新知講座，邀請中國驗船中心前研究處處長-黃余得驗船師講述有關國際公約新規定，下午由李秘書長講述 PSC 檢查問題之研究心得。

丁、派員參加各項會議：

1. 104年3月20日李秘書長出席交通部航港局召開之「瓊業企業申請增設高雄港登1、2碼頭辦理動力小船駕駛訓練術科場地」會勘會議。
2. 104年3月26日李秘書長出席交通部航港局召開之「船員訓練公費政策」委託研究期末報告審查會。
3. 104年3月30日及5月5日李秘書長出席交通部航港局召開之研商「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法修正草案」外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法修正草案及外國籍船員僱用許可及管理規則修正草案會議
4. 104年3月20日李秘書長出席交通部航港局召開之「瓊業企業申請增設高雄港登1、2碼頭辦理動力小船駕駛訓練術科場地」會勘會議。
5. 104年3月26日李秘書長出席交通部航港局召開之「船員訓練公費政策」委託研究期末報告審查會。
6. 104年3月30日及5月5日李秘書長出席交通部航港局召開之研商「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法修正草案」外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法修正草案及外國籍船員僱用許可及管理規則修正草案會議
7. 104年4月17日李秘書長出席交通部航港局召開之「台北海洋技術學院申請增設一等遊艇駕駛訓練」「佳航遊艇興業有限公司申請籌設動力小船駕駛訓練機構」審查會議。
8. 104年4月29日李秘書長出席交通部航港局召開之研商「設置 stcw 資訊研究中心」專案計畫會議
9. 104年4月28日李秘書長出席交通部航港局召開之「研商修正船員服務規則」、船員訓練檢覈及申請核發證書辦法修正草案等會議。
10. 104年5月5日李秘書長出席交通部航港局召開之研商「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法修正草案」外國籍船員僱用許可及管理規則部分條文修正草案、及外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法修正草案會議
11. 104年5月12日李秘書長出席交通部航港局召開之「船員外僱僱外作業電子化暨船員就業徵才資料庫管理系統」建置案期末審查會議
12. 104年5月14日李秘書長參加交通部航港局主辦之104年度遊艇與動力小船駕駛訓練機構評鑑前會議。
13. 104年6月4日李秘書長出席交通部航港局召開之研商「我國引水制度發展之研究」會議。

三、財務報告(104年1月1日~5月31日)：

收入：新台幣 1,774,717 元

支出：新台幣 1,791,169 元

餘絀：新台幣 -16,452 元 詳如附件一

以上報告決定：洽悉。

提案討論：

第一案：

提案人：行政組

案由：本會第二十一屆第二次會員大會提案如下：

- 一、本會 103 年度工作報告案
- 二、本會 103 年度經費收支決算案
- 三、本會 104 年度工作計畫案
- 四、本會 104 年度收支預算案

決議：通過。

第二案：

提案人：財務組

案由：本會截至 104 年 5 月底，在岸會員經核對計有 91 人如附件二(略)，提請審核。

說明：

- 一、為配合第二十一屆第二次會員大會會召開，按規定必須清查會籍，還需造具在岸會員名冊(因本會會員工作性質特殊)，依此名冊的會員數為會員大會應出席人數，出席過半，會員大會才能召開。
- 二、本案通過後將報請內政部核備後實施。

決議：通過。

第三案：

提案人：行政組

案由：擬修訂本會模範船長選拔評選基準表，提請討論。

說明：

- 一、現行評選基準表(如附錄一)其中船長年資所佔的比重太高，只要年資深，當選機率就很高。
- 二、為彰顯模範船長是具有特別功績或表現足堪為船長之楷模者，基準表中其他多項事蹟的分數比重，建議做適度調整。因此修正評選基準表各項事蹟的分數所佔的比重，實有必要。
- 三、相關改進意見，綜合評審委員建議如下，供大家參考：
 1. 原基本條件船長海勤年資滿一年後，每增加一個月加 0.5 分，建議改為每一年 1 分，不滿一年者，以月除以 12 後，掛小數點即可。
 2. 各公司推薦名額最多三名。
 3. 一般條件中之社會服務是否應取消而代之以其他科目。
 4. 是否要限制同一公司之船長當選名額之上限。
 5. 各項事蹟有檢附佐證文件給予加分。

建議：有關評選基準表修正，為求盡善盡美，將多方徵詢意見，集思廣益，請各理、監事詳閱評選基準表並參考上述意見，研擬改進意見提交本會彙總後，再提下次理監事會議討論。

決議：請各理、監事研擬改進意見再提下次理監事會議討論。

第四案：

提案人：行政組

案由：建議將本年參選模範船長的八位會員列為本會 103 年優秀船長，並製做獎牌於會員大會時頒贈，提請討論。

說明：

一、擬比照去年將今年各公司推薦參選模範船長的八位船長，列為本會 103 年優秀船長，在會員大會時與予表揚。理由是被推薦的船長都很優秀。惟其中游董連旺去年已受獎，今年不再頒贈紀念獎牌。

二、為表揚本會優秀船長擬頒贈紀念獎牌，經挑選物件四件，請裁決。

第一件是琉璃水晶，售價 1500 元。

第二件是燙銀紀念牌，售價 1200 元。

第三件是水晶玻璃，售價 1000 元。

第四件是銅質立體紀念牌，將本會 logo 製作成紀念章，需開模製作。

三、製作銅質紀念牌的構想及優點：

從去年開始，本會每年會選出優秀船長，在會員大會時給予表揚並致贈精緻紀念獎牌或獎座，作為永久紀念。這是一項永久且持續性的表揚工作，建議將本會的 logo 如附錄二，稍作修飾製作成附錄三，再製作成紀念牌如附錄四(樣品)。

其優點：

1. 製作本會 logo 紀念牌，代表本會最高榮譽，受贈者也會引以為榮。
2. 製作精緻紀念牌，表達本會的用心與重視，每年不必再耗時間去選購紀念品，這樣的紀念牌將來還可多方面應用，如致贈外賓或對本會有功人員或卸任理、監事或退休會務工作人員…。

至於 logo 選定附錄三係徵詢會員意見，經大多數會員屬意。經大華供應社及上友鋼模彫刻工藝社估價，以上友工藝社所估較便宜，細目如下：

1.開模 16000 2.製作 100 個 35000 3.獎牌 10 個 每個 1200 元
經核算每個製作費 1710，100 個用完下次再製作每個約 1550。

四、另有本屆第一次臨時理事會通過致贈紀念品給前任理事長林光銘、理事王復興。前任秘書長宋周奇一事，經挑選兩樣，一是燙銀紀念牌，售價 1200 元。另一樣是感謝牌售價 800 元，如本次會議通過製作銅質紀念牌，是否也以此製作成感謝牌，在今年會員大會時與予頒贈。

決議：製作銅質紀念牌，採附錄三本會 logo 樣式及顏色成品如附錄四。

第五案：

提案人：行政組

案由：茲有于忠碩、張孝宇及李振弘等三位船長申請加入本會為會員，名冊如附件三，提請追認。

說明：

1. 新入會會員于忠碩、張孝宇及李振弘等三位船長，經已先行簽請理事長核准入會，謹提請追認。
2. 本案經本次會議通過後將報請內政部備查。

決議：通過。

第六案

提案人：行政組

案由：茲有楊盛東船長申請退出本會，名冊如附件四，提請追認。

說明：

1. 會員楊盛東船長因已退休不再上船，來信申請退出本會，經已先行簽請理事長核准，謹提請追認。
2. 本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

臨時動議：

提案人：李秘書長

案由：請恢復發放本會會務工作人員年節慰問金，提請討論。

說明：本會會務工作人員年節慰問金，自民國 97 年起停發會務工作人員年節慰問金，原因是當時本會財務拮据，收支不平衡，目前此原因已消失，是否恢復。

決議：請估算目前收支狀況，擬定如何發給、發給金額，再評估發放後對年度結算的影響，再提下次理事會討論。

散會。

附件一

中華民國船長公會

收支對照表

製表日期：104.06.22

104年01月01日起至104年05月31日

頁次：1 / 1

| 收 入 部 分 | | | | 支 出 部 分 | | | |
|---------|-----------|---------|--------|-------------|-----------|-----------|--------|
| 科 目 | 本年預算數 | 累積數 | 百分比% | 科 目 | 本年預算數 | 累積數 | 百分比% |
| 入會費收入 | 210,000 | 50,000 | 23.81 | 人事費 | 2,788,718 | 1,173,982 | 42.10 |
| 常年會費收入 | 2,100,000 | 330,400 | 15.73 | 員工薪資 | 2,177,280 | 907,200 | 41.67 |
| 專案收入 | 50,000 | 99,000 | 198.00 | 勞保補助費 | 27,432 | 11,224 | 40.92 |
| 補助收入 | 910,000 | 523,605 | 57.54 | 健保補助費 | 111,528 | 44,718 | 40.10 |
| 健保局津貼郵費 | 6,000 | 1,965 | 32.75 | 退休金提撥 | 133,632 | 53,434 | 39.99 |
| 健保局津貼人事 | 4,000 | 1,350 | 33.75 | 考核獎金 | 181,440 | - | 0.00 |
| 勞保局補助款 | 30,000 | 11,860 | 39.53 | 年節慰勞金 | 157,406 | 157,406 | 100.00 |
| 訓練業務費補助 | 870,000 | 508,430 | 58.44 | 辦公費 | 578,339 | 194,984 | 33.71 |
| 捐助收入 | 0 | 30,000 | 0.00 | 文具書報雜誌費 | 40,000 | 4,755 | 11.89 |
| 利息收入 | 80,000 | 12,538 | 15.67 | 郵電費 | 130,000 | 39,972 | 30.75 |
| 雜項收入 | 1,731,132 | 729 | 42.12 | 水電燃料費 | 40,000 | 3,688 | 9.22 |
| 其他收入 | 4,000 | 6,714 | 167.85 | 印刷費 | 10,000 | - | 0.00 |
| 房租收入 | 1,257,132 | 607,615 | 48.33 | 旅運費 | 30,000 | - | 0.00 |
| 避碰規則 | 45,000 | 58,416 | 129.81 | 大樓管理費 | 64,500 | 32,250 | 50.00 |
| 訓練記錄簿 | 345,000 | 56,429 | 16.36 | 車馬費 | - | - | 0.00 |
| 委託鑑定費收入 | 80,000 | - | 0.00 | 租賦費 | 170,000 | 97,683 | 57.46 |
| | | | | 修繕維護費 | 30,000 | 11,431 | 38.10 |
| | | | | 財產保險費 | 2,839 | 2,293 | 80.77 |
| | | | | 公共關係費 | 1,000 | - | 0.00 |
| | | | | 其他辦公費 | 60,000 | 2,912 | 4.85 |
| | | | | 業務費 | 1,454,829 | 371,355 | 25.53 |
| | | | | 會議費 | 120,000 | 3,800 | 3.17 |
| | | | | 聯誼活動費 | 16,000 | 3,551 | 22.19 |
| | | | | 會刊(訊)編印費 | 130,000 | 65,454 | 50.35 |
| | | | | 調查統計費 | 4,500 | - | 0.00 |
| | | | | 專案業務費支出 | 25,000 | 46,118 | 184.47 |
| | | | | 訓練業務費 | 300,000 | 95,954 | 31.98 |
| | | | | 內部作業組織業務費 | 136,000 | 19,960 | 14.68 |
| | | | | 研究發展費 | 18,000 | 8,629 | 47.94 |
| | | | | 研究發展ISO專案費用 | 73,333 | - | 0.00 |
| | | | | 避碰規則印刷費 | 14,000 | 18,571 | 132.65 |
| | | | | 訓練記錄簿印刷費 | 252,000 | 60,158 | 23.87 |
| | | | | 委託鑑定費支出 | 40,000 | - | 0.00 |
| | | | | 其他業務費 | 325,996 | 49,160 | 15.08 |
| | | | | 購置費 | 20,000 | 2,848 | 14.24 |
| | | | | 繳納其他團體會費 | 11,000 | 11,000 | 100.00 |
| | | | | 捐助費 | 15,000 | 22,000 | 146.67 |
| | | | | 社會服務費 | 10,000 | 15,000 | 150.00 |
| | | | | 會務發展準備基金 | 203,246 | - | 0.00 |
| | | | | 小計 | 5,081,132 | 1,791,169 | 35.25 |
| | | | | 本期結餘 | - | 16,452 | 0.00 |

核准



覆核



會計



出納



附件二(略)

| 附件三 中華民國船長公會新會員名冊 | | | | | | | | | |
|-------------------|----|----|----|----------|------|-------------|------|----|-----------|
| 姓名 | 年齡 | 性別 | 籍貫 | 學歷 | 執業證書 | 字號 | 公司 | 現職 | 入會日期 |
| 于忠碩 | 35 | 男 | 台北 | 海洋大學 | 一等船長 | 駕字 114032 號 | 正利公司 | 船長 | 104.4.8. |
| 張孝宇 | 34 | 男 | 台灣 | 中國海專 | 一等船長 | 駕字 114282 號 | 陽明海運 | 船長 | 104.4.24. |
| 李振弘 | 39 | 男 | 台北 | 台北海洋技術學院 | 一等船長 | 駕字 114442 號 | 陽明海運 | 船長 | 104.5.21. |

| 附件四 中華民國船長公會會員申請退會名冊 | | | | | |
|----------------------|----|----|-----|----|----------------|
| 姓名 | 年齡 | 籍貫 | 住址 | 原因 | 備註 |
| 楊盛東 | 66 | 山東 | 台中市 | 退休 | 104.4.27. 申請退會 |

附錄一

中華民國船長公會選拔模範船長評審基準表

| 項 目 | 評審內容(提要) | 給(加)分標準 | 備考 |
|------------------|---|--|--------------------------------|
| 要 件 | 各推薦單位所提選拔表及自行參選選拔表 | 每一位推薦表一律 80 分起算 | 肯定推薦單位之寶貴意見 |
| 基本條件 | 1.累積之海勤年資 | 超過一年者，每超過一個月加 0.5 分 | 力求模範船長能名符其實 |
| | 2.是否欠繳會費 | 欠會費一年者扣 5 分，欠二年者扣 10 分。 | 欠費三年以上不予評審 |
| 一 般 條 件 | 1 研究發展 | 左列各項之加分標準： 一、其優良事蹟原屬職務範圍者，每項加 3 至 5 分。 二、其事蹟關係生命、財產安全或專門著作或團隊榮譽者，各項加 6 至 10 分。 三、左列各項事蹟，經服務單位獎勵有案者，每項加 15 分。 四、左列各項事蹟，經政府機關獎勵有案者，每項加 25 分。 | 凡得分在 15 分(含)以上之評定，應以佐證文件之影本為憑。 |
| | 2.敦睦海外 | | |
| | 3.社會服務 | | |
| | 4.領導統御 | | |
| | 5.安全管理 | | |
| | 6.船員訓練 | | |
| | 7.危機處理 | | |
| | 8.急難救助 | | |
| 附 記 | <p>一、所列各種時間之推算，均以前一年 12 月 31 日為截止時間。</p> <p>二、本表不以 100 為滿分，評審小組悉依其實得總分作比較。</p> <p>三、本表未賦予加分之其他任何項目，均不予加分。</p> <p>四、表列「一般條件」之詳細內容，請參本辦法第三條之(二)。</p> <p>五、「一般條件」之評審，均以表列所分之八項為準，若同屬一項之內容而分條記述時，則仍以一項予以計評。</p> | | |

中華民國船長公會選拔模範船長實施辦法

三、選拔對象及其應具備條件：

凡本會會員，符合下列「基本條件」及一項以上之「一般條件」，得由服務公司推薦或由本人自行報名參與選拔為模範船長。

(一) 「基本條件」：

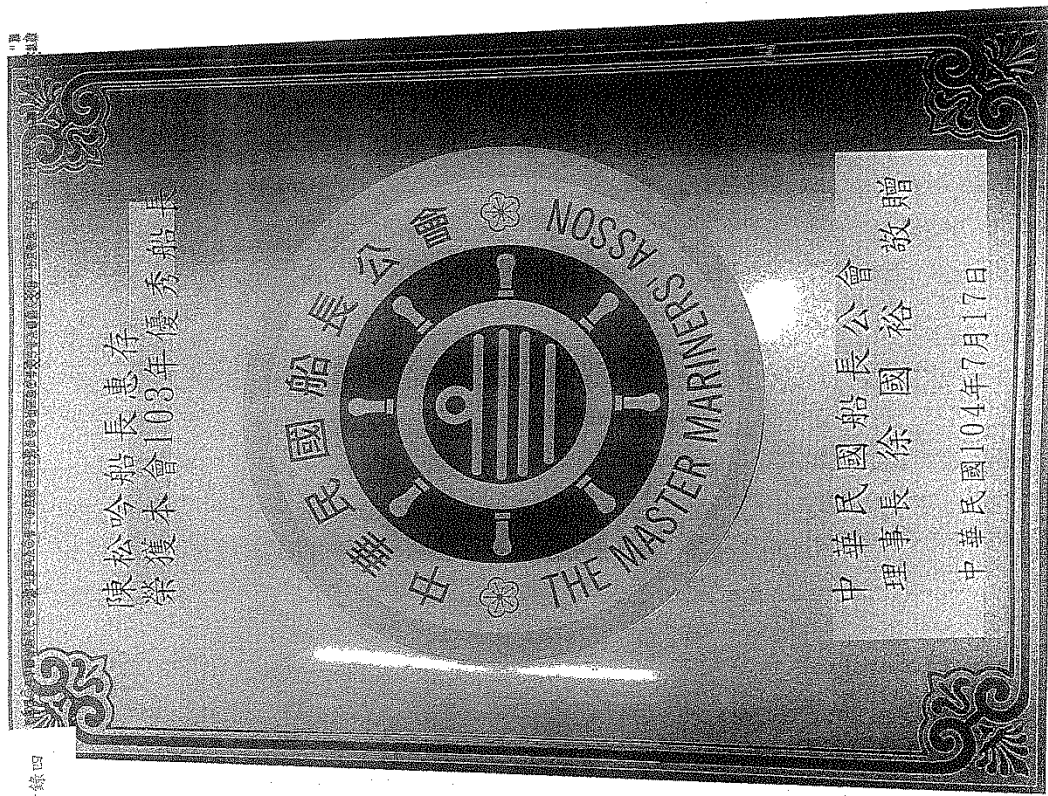
1. 本會會員從事船長工作，擁有一年以上海勤資歷，敦品勵行、敬業樂群、負責盡職。
2. 欠繳會費未達3年者。
3. 最近三年內未獲選為全國性模範船長者。

(二) 「一般條件」：

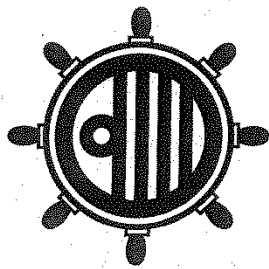
1. **研究發展**：在船員管理制度與管理方法上，曾提出改進方案，經主管機關或其所服務之單位採擇施行確具績效者，或對於海運方面，有專門著作，確具學術價值者。
2. **敦睦海外**：熱心國民外交與政策宣導有具體優良事蹟，並受友邦或僑界敬佩、讚揚者。
3. **社會服務**：重視公德、熱心公益、急公好義，可為海運界引以為豪者。
4. **領導統御**：能充分應用船上資源，適當協調指揮，達成任務者。
5. **安全管理**：在船舶安全管理上有顯著功效者。
6. **船員訓練**：在船上或岸上主動積極進行船員在職訓練者。
7. **危機處理**：在船舶遇難時，沉著應對而化險為夷者。
8. **急難救助**：在參與海上救難有具體事實並值得表揚者。

以上各項，須詳舉事證(盡可能檢附被推薦人受肯定之文書資料影本)，並以最近三年內發生者為限。

附錄四

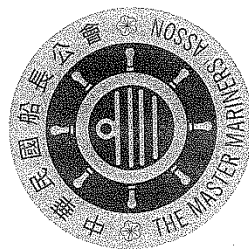


附錄二



中華民國船長公會

附錄三



下面是美國加州大學 老年中心主任 G. Small 博士寫的文章。

洛杉磯加州大學老年中心主任 Gray Small 博士說：「那種認為腦退化症（譯注-阿茲海默氏症-過去亦稱老人痴呆症，按香港醫務衛生署建議改為腦退化症-下同）完全來自遺傳的和不可預防的想法，是對這個病症的最大誤解。」研究人員現在已經明白，腦退化症就像心臟病和癌症，是經年累月發展起來的病症，是受生活方式因素所影響，這些因素包括膽固醇、血壓、肥胖、癌症、憂鬱、教育、營養、睡眠、腦力、體力和社交活動等等。

預防腦退化症和與老年有關的痴呆症"。下面是我認最值得驚喜的 10 項策略。

1. 喝咖啡：根據歐洲大量研究表明，中年時每日飲 3-5 杯咖啡，晚年時出現腦退化症的風險可以下降 65%。除非你的醫生認為你不宜飲咖啡。
2. 牙線：牙齒和牙齦的健康有助於預防癡呆症。南加州大學研究表明，35 歲之前有牙周病的人，老年時患癡呆症的機會比沒有的人多四倍。專家們推測是由於口腔感染炎症向大腦遷移。
3. 上網 上網搜索比閱讀書本更能刺激長者的大腦。最令人驚訝的是：55-78 歲的新手，只要一個星期每日上網一小時，便能活化大腦的主記憶和學習中心。
4. 新生大腦細胞：帶氧運動（例如每日急散步 30 分鐘），緊張的腦力活動，進食沙文魚和其他含脂肪高的魚，避免過胖、慢性應激、剝奪睡眠、酗酒和維生素 B 缺乏。
5. 飲蘋果汁：蘋果汁可以促進「記憶化學物」乙酰膽碱的產生。這也就是治療腦退化症常用藥 Aricept 的作用機理。
6. 保護頭顱：若頭顱受到撞擊，那怕是年輕時期的輕度撞擊，也會使晚年時癡呆症增加。配戴安全帶，戴頭盔，家中防滑，不要冒險。
7. 冥思：賓夕凡尼亞醫學院的 Andrew Newberg 說，記憶力有問題的長者，若每日作 12 分鐘的瑜伽冥想，實踐兩個月，便可改進血液流通和思考功能。
8. 服食維他命 D：英國埃克塞特大學的研究驚人地發現，由於嚴重缺乏維他命 D，美國的長者的認知障礙症急升 394%。專家建議每日服食維他命 D3，800-2000 國際單位。
9. 充實大腦：即所謂 "認知儲備"。生活經驗的累積 -- 教育、婚姻、社交、具刺激性的工作、語言技巧、生活有目標、要動腦的休閒活動 -- 都可以令大腦較好地忍受色斑和纏結（譯註--色斑 plaques 通常指 amyloid plaques 澱粉質色斑，是在腦退化症患者的大腦所發現的結構異常特征。
10. 預防感染：英國曼徹斯特大學 Ruth Itzhaki 博士新近的證據令人驚訝地證明疱疹，胃潰瘍，萊姆病（譯注 - 一種由蜱傳播的全身疾病），肺炎，流感都與腦退化症有密切關係。

中華民國船長公會 103 年優秀船長報導

本會 103 年優秀船長經本會第 21 屆第 5 次理監事會議評定，計有陳松吟、楊文欽、翁石州、游董連旺、李禧年、黃乃寧、溫雲錦、陳立文等八位船長，其中陳松吟、楊文欽、翁石州、游董連旺、李禧年等五位船長獲選為中華民國 103 年模範船長。八位優秀船長簡介暨優良事蹟如下：



姓 名：陳松吟

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡 介：陳松吟船長，今年 64 歲，前中國海事專科學校畢業，船長年資 24 年。

優良事蹟：

A. 領導統御能力：

管理嚴謹，以身作責，認真負責的態度及高超之船藝水平，嫻熟冷靜之應變處理能力，以及對各級船員細心指導訓練。

對同船船員主動熱心指導，用心落實各項訓練操演。具備優異的執行力、良好的溝通能力、完善的工作管理能力。

B. 船舶安全管理：

秉持船員的職責不僅是為完成工作，更要秉持相互幫助、監督、共同成長上進的團隊精神，稟此精神在執行每個環節皆能以『安全』為最高原則。

C. 環保節油績效：

1) 在航安及節油效益皆有優秀績效表現，深獲公司肯定與獎勵。

2) 針對環境與安全各項評比皆獲最優秀之殊榮，落實環境保護，深獲肯定。

D. 危機處理：

任職於 WH 602 祥春輪期間，在上海錨地發現錨機故障，轉動極慢無法靠泊碼頭，船長與輪機長共同帶領甲板與機艙同仁共同協力合作，立即進行船舶故障處理檢查，船長依照 BRM 的原則，在面臨緊急情況時臨危不亂，採取一切緊急應變處置措施，使船舶在長達 19 個小時的漂航期間，督導全船維持在安全狀態，終於排除故障，修復設備。並主動將其應變措施整理為教材，作為船隊屬輪經驗分享，展現工作態度與傳承精神表帥



姓名：楊文欽

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：楊文欽船長，今年 59 歲，海洋大學畢業，船長海勤年資 13 年。

優良事蹟：

A. 急難救助：

任職 WH503 旺春輪時發揮國際救助精神，主動援助遇難漁船，於最短時間成功營救 5 名遇難的船員且妥適安置並立即協助聯絡家屬，其救難精神獲得香港救難中心表揚並深獲本司肯定與獎勵。

B. 領導統御：

在管理上秉持從自身做起，從各項工作中讓同船船員了解團隊合作是達到『零工安事故』與『零缺失』之要點，營造團隊共識，也正因為此精神在遇到緊急救援時能展現充分合作，以最高效率達成任務。

C. 船員訓練操演：

積極投入船員訓練，並致力於經驗傳承，加強船員的專業能力。楊船長認為實施操演演習不是為了應付 PSC、FSC 等檢查，而是對航行安全負責，也是對環境安全、公司效益負責。讓船員重視演習，優秀地完成各自在演習中的角色扮演，確保真正遇到事故可以及時、高效的應對，這也是確保航行安全的關鍵。



姓名：翁石州

推薦單位：信友實業股份有限公司

簡介：翁石州船長，今年 67 歲，前中國海事專科學校畢業，船長海勤年資 23 年。

優良事蹟：

為公司資深船長，內外業務應對與配合度等各方面俱佳，對於公司的任務要求使命必達，多次派任船隊航行較複雜航線船舶，更帶領全船船員順利通過危險區。危機處理能力優良，服務於信和輪時，處理木匠不慎截斷左手指指節，緊急治療與縫合傷口等妥善急救處理，因及時治療復原情況良好。

培訓提攜後進不遺餘力，訓練出多位優良高階領導人才，現今大多服務於公司及船隊。優秀的航海專業與船員管理能力深得公司託付與做為表率。



姓名：游董連旺

推薦單位：萬海航運股份有限公司

簡介：游董連旺船長，今年 63 歲，基隆水產漁撈科畢業，船長海勤年資 14 年。

優良事蹟：

A. 研究發展：

對船舶安全、貨物配載與營運績效有深入研究，主動積極與相關部門配合，調整貨物裝載及壓艙水，達成最大滿載及公司營運最大效益化。並主動將其操作技巧及經驗製作教材供船隊分享，深獲本司肯定與獎勵。

B. 優良船舶管理：

任職期間曾獲新加坡 FSC 嚴格檢查，以零缺失通過，無缺失且得到當地檢查官讚譽有嘉，表示船況及人員訓練及素質良好，亦深獲本司肯定與獎勵。

C. 優秀的領導統御技巧：

充分展現其優秀領導風格，以航行的安全及貨物的安全為最大目標，完美的達成每航次任務，具備強烈責任感和領導力領導全船。

D. 危機處理：

任職於 WH602 祥春輪期間，危險櫃在大艙突發嚴重漏洩事件，即時發現問題並妥善處理，為避免船員受到傷害，產生傷亡，以安全為最高原則將人員進行撤退，並將公司損失減到最低，船岸跨部門集思廣益，深獲本司肯定與獎勵。在此事件中所表現的大智大仁大勇，任勞任怨，英明領導，全力達成任務風範，其危機處理能力足為楷模。



姓名：李禧年

推薦單位：台塑海運股份有限公司

簡介：李禧年船長，今年 65 歲，畢業於中國文化學院海洋系航海組，船長海勤年資 18 年。

優良事蹟：

曾於中國航運公司代理香港金山公司服務，由三副做到船長，任職大副時曾經獲得過模範海員一次。民國八十九年九月轉到台塑海運，任職船長至今。

在台塑海運服務 15 年期間重要事蹟如下：

1. 陸續在日本監造及接掌 30 萬噸超級油輪六艘
2. 製作 ILO 工時紀錄表自動計算程式獲公司嘉獎二次及獎金
3. 在船積極執行及推動公司安全管理制度
4. 積極訓練在船船員
5. 參與修改公司安全管理手冊及程序書



姓名：溫雲錦

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：溫雲錦船長，今年 60 歲，畢業於前中國海事專科學校航海科，船長海勤年資 12 年。

優良事蹟：

溫雲錦船長為人公正廉明，處事嚴謹，平日堅守本業崗位，任勞任怨；並對於航海後進之教育與提攜不遺餘力，融合實務與理論將畢生累積經驗毫不保留的分享予後進，凡事親力親為，致力營造船上安全工作環境且著重船員娛樂與伙食，營造船上良好工作氣氛。



姓名：黃乃寧

推薦單位：裕民海運股份有限公司

簡介：黃乃寧船長，今年 56 歲，畢業於前中國海事專科學校航海科，船長海勤年資 10 年。

優良事蹟：

1. 黃船長投入航運界服務，迄今已十六年，期間努力不懈加強本質學能、精進航管專業知識，由於表現優異八十八年即升任船長。
2. 任職期間竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，並連續三次以上通過 PSC 檢查零缺失，表現極為優秀。
3. 培訓優秀船員，提攜後進，其敬業精神深獲船員及公司各級主管好評。
4. 臨危受命緊急接替船長任務，面對 USCG 檢查，從容以對，順利以無缺失通過。努力不懈的精神，值得表揚。
5. 落實相關教育訓練，使不同國籍之船員能立即進入狀況，發揮最大功效。
6. 黃船長為人樸實、公私分明、熱心服務、教導後進、榮獲好評，堪稱海員之楷模。



姓名：陳立文

推薦單位：長榮海運股份有限公司

簡介：陳立文船長，今年 57 歲，海洋大學航海系畢業，船長海勤年資 10 年。

優良事蹟：

陳立文船長熱心教導及提攜後進，於 2012 年 7 月公司新造 30 條 8500TEU 大船陸續投入船隊之際，陳船長榮任首艘新船接船船長，秉持公司使命圓滿達成任務，並不畏艱難陸續再接多艘新船，其奉獻一己之力全力以赴之精神足為典範。

喝甚麼來改善記憶

飲正確的飲料是保持你的記憶力和避免得腦退化症的好方法

- a. **上選:果菜汁** 細西州范德堡大學研究結果，一個星期飲三次，每次一杯任何的水果蔬菜汁可以減少 76%的腦退化症。特別有效的是果汁是：藍莓、葡萄、蘋果汁。
 - b. **茶**：據阿茲海默症協會報告，對長者而言，每星期一杯紅茶或綠茶就可以把認知衰退減少 37%。但只有泡茶才有效，不要飲罐裝茶，罐裝茶沒有抗氧化劑。
 - c. **含咖啡因飲料** 沒想到，有數十個研究證實咖啡因可以對抗記憶衰退和腦退化症。最佳選擇：咖啡(一名腦退化症研究者一天飲五杯咖啡)，茶、巧格力。但咖啡因對孕婦、高血壓患者、失眠症患者、焦躁症患者不宜。
 - d. **紅酒**：飲小量紅酒對日漸老化的大腦有好處。紅酒含大量抗氧化物。婦女一天不可超過一普通玻璃杯，男士兩杯。(譯注 - 我對這一段有懷疑，daily glass 通常是指家庭常用水杯，標準是 8 安士或 250 毫升，亦有以 500 毫升作一杯，一天飲兩杯紅酒是不是太多了罷)過量的酒精，豪飲均可招致腦退化症。
 - e. 有兩種飲品不可以飲：含糖高的飲料，特別是果糖含量高的玉米糖漿。它使試驗動物反應遲鈍。含銅高的水，也可以使患老人痴呆症機會升高。應當使用可以除去多餘礦物質的濾水器。
5. 不讓你們的孩子患上腦退化症的方法。腦退化症不是年紀長大後才會發生。現在對孩子大腦所發生的事情對他們數十年後發生腦退化症有着極大影響。