

船長通訊第 206 期目錄

【王 行 專欄】 (略)	P.01
第五章 碰撞危機的處境感識、碰撞危機的理性限制(1/3)	
M.V. SHEN NENG 【深能 1】 大堡礁擱淺案 李齊斌船長(整理、編輯)	P.27
澳洲、大堡礁、大地航道(Hydrographers Passage) 李齊斌船長(整理、編輯)	P.29
當教育和培訓被誤導的時候(2/2) 譯註者 李文愚船長	P.31
刻烙在東北岸的一場大災難～布拉哥油輪 凌道生船長	P.43
會務報導 秘書室	P.57

預告:

- 一、五月中旬將寄發第 22 屆理、監事通訊選舉選票，屆時請全體會員踴躍投票。
 - 二、本年底將換發船長公會會員證，請備一寸大頭照二張寄會，以利換證。謝謝！
-



避 碰 隨 筆

第五章 碰撞危機的處境感識
碰撞危機的理性限制(1/3)

(略)

M.V. SHEN NENG【深能1】大堡礁擱淺案 西元2010年4月3日

李齊斌(整理、編輯)

西元2010年4月3日。一艘中國、深圳能源運輸公司屬輪、海岬型散裝貨輪【深能1號】(M.V. Shen Neng 1)在大堡礁，道格拉斯淺灘(Douglas Shoal)擱淺(aground)並對大堡礁造成嚴重污染損失。【深能1號】船東同意償付澳大利亞昆士蘭州政府 3,930 萬美元賠償款。

該輪偏離預定航道超過10公里。於4月3日下午觸擊了珊瑚礁，沿著珊瑚礁刮痕相當長的距離。刮痕長約3公里，寬約250公尺。珊瑚礁受損的地區已經完全沒有海洋生物。該輪已經對珊瑚礁、礁石造成相當長期的破壞，礁石重新恢復生長估計需要10年到20年之久。拖船抵達準備拆解這艘恐怕會在洶湧的大海上斷裂的船。最後，幸運地船舶被重新浮起移動並被拖帶到赫維灣。該輪卸載了約三分之一的煤炭後，【深能1號】(M.V. Shen Neng 1)被拖到新加坡。

經調查，發現燃油減少了3~4公噸。該輪使用化學分散劑防止了油的擴散。船長與船員都有過失責任。



*該輪在澳洲、Gladstone，裝載 65,000 公噸散裝煤炭。975 公噸燃料油(fuel oil)預定航往卸貨港中國、鮫魚圈港(營口新港)。不幸於裝載港離港後，航行在大堡礁途中觸礁擱淺。

- 該輪在[道格拉斯淺灘]附近擱淺(ground)船抵觸擊珊瑚礁的距離；長度約 3.0 公里;寬約 250 公尺痕跡。

船東必須償付澳大利亞、昆士蘭州政府 3,930 萬美元總額的賠償款。其中 3,500 萬美元償付給澳大利亞政府用於清除污染、脫落油漆及殘留物的費用。另外償付 430 萬美元，用於支付政府在該輪擱淺後立即發生的費用。

- 清理工程預計於西元 2017 年中開始。

這件協商和解案金額僅有英聯邦在聯邦法院向船東(深圳能源運輸公司)求償賠償費用的三分之一。

該輪船舶長度 225 公尺，因擱淺損壞了該輪的燃料油艙，重油燃料漏至海面，浮油痕跡長度約 4 公里。

澳洲聯邦環境部長: Mr.Josry Frydenberg 稱，清理行動將於明年中期開始。

大堡礁海洋公園管理局接續現場清除工作，亦即清除有毒的防污漆和瓦礫，恢復礁石的自然生態。

道格拉斯淺灘上由船上剝落的防污塗料 (Anti-fouling paint) 含有一種稱為 [三丁基錫] 的高毒性成分，現在已經被禁止使用。



參考資料：維基百科，自油的百科全書。

澳洲、大堡礁、大地航道(Hydrographers Passage)

李齊斌(整理、編輯)

大地航道(Hydrographers Passage)。屬於強制領港(Compulsory Reef Pilotage)。

領港登輪位置：南緯 19 度 42 分；東經 150 度 26 分。Off Blossom Bank。

領港登輪，使用直升機。(Hydrographers Passage Helicopters)。

Marine Pilot transfers are exclusively provided by “land-on” helicopters when servicing vessels transiting Hydrographers Passage. Our service is unique in this capacity of providing two twin engine helicopters which are required to guarantee a 24 hours in 365 days per year safe and reliable operation。

1. 在大堡礁區，屬於強制領港船舶：船舶長度超出 70 公尺；載有油料、化學品；天燃氣體的船舶均屬於強制領港。
2. 經由港口代理行申請安排大堡礁領港 (Australia Reef Pilot)，一般要求在五天以前提出申請領港。最慢不得少於三天。
3. 緊急時可直接與 ARP (Australia Reef Pilot)聯絡。
4. 船上直昇機起落平台必須按照 marine order 14/2011 規格。

大地航道是由珊瑚海(Coral Sea) 在大堡礁區主要的進出澳洲 Hay Point，Dalrymple Bay，Macky 港口碼頭的必經航道。位於大堡礁區的中間。有一個天然形成的狹窄航道可以橫穿通過縱貫蜿蜒約有兩千海哩的[大堡礁](Great Barrier Reef)。該航道的長度大約 80 海哩。

航道中會遭遇到很強的潮流。適合海岬型散裝貨輪航行。

領港登、離輪接使用直升機接送。領港登、離輪位置約在 Blossom Bank 的領港站。船長必須依照港區規定標準申請領港。



參考資料：維基百科，自油的百科全書。

當教育和培訓被誤導的時候(2/2)

譯註者 李文愚

教育也會誤導

教育是被設定來教導我們應該知道的每一件事:良好的原則,技巧的技術,判斷,溝通,注意事項,文化影響,創造性,身體的技能等等。教育一般都被認為是一種正向的誘因,誘導能夠產生的改變,以具有寬闊的視野。當然這就是與職業訓練不同的地方,也由於教育系統的影響,因此我們傾向於相信,我們所被教的每一件事。所以 - 是的 - 我們也會錯誤的被誘導到一種安全感中,當教育的體系足以克服任何懷疑者的好奇心。

記憶是用來保留我們的學習,而記憶也有一定的限制。我們並不能永遠記得,我們被教過的東西。事實上,沒有定期經常使用的技術,都會變差。這在航空業,是不容置疑的,所以他們的複習模擬飛行,一直都被當作是飛機駕駛員文化的一部分。但是在海運,卻不是這麼一回事,即使是國家的證書,也可能潛在著並不適當的實務。

我常被搞得灰頭土臉,因為在 Exxon Valdez 擱淺的事件中,依我個人意見,這位有經驗的三副 - 事實上 - 他所做的事情,就是被訓練來做的。我要再簡短的提一下,參考 NTSB (National transportation Safety Board) 國家運輸安全局報告 NTSB/MAR-90/04。提醒你,這船是滿載原油從 Alyeska Marine Terminal 開航,而在 Valdez 進口航道上,發現了浮冰,(見圖二)。

他在駕駛台上,跟著一位瞭望與舵工當班,他通知了船長,意圖向左改變航向,然後立刻就用羅經方位定船位,依照船長的指示,當然這會花了點時間,他又重新再確認了一下船位,當船隻已經離開了航道的外緣,他又讀了羅經主方位,以監測船隻的動向。當他了解到,他已經超出預定的航線很多的時候,他下令大舵角右舵 20 度,當船隻開始向右轉向的時候,已經太晚了。船就擱淺在 Bligh Reef 上。

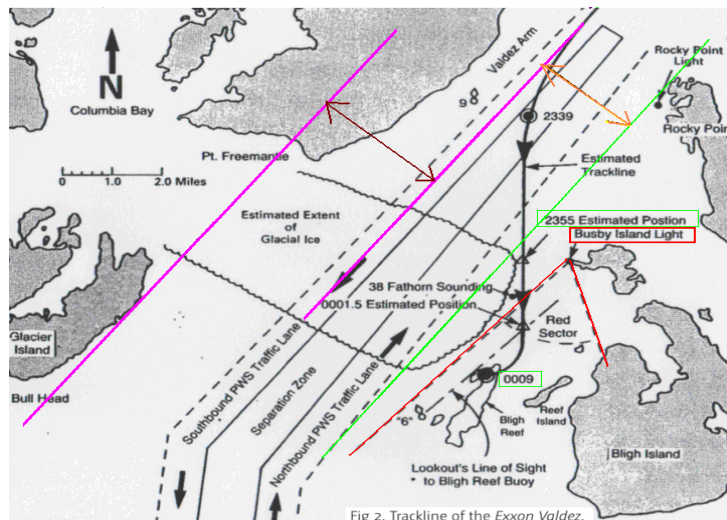


Fig 2. Trackline of the Exxon Valdez.

在這個事件中，令人傷心的是...當然我並不是指責三副，雖然應該要為此負責 - 這個 Busby Island 燈塔的紅光區段，可以立刻告訴他，船已經進入了危險區域。從教育的角度來看，對於遠洋航行的適任證書，強調的是近岸導航或者是天文航海的時候，並沒有提供這麼詳細的港區導航訓練。當然，這也是我們另外一種專業團體的特殊技能，也就是領港。

(譯者按: 灰頭土臉，是因為他高估了定位所需要的時間，其他專家當然不能認同，在三副改航向到 180 的時候，就應該先估計下一個轉向點的時間，依照 2355 時間提前定位，然後轉向，轉完向後再定一次位。三副整整慢了 10 分鐘，船長居然放心，讓三副一個人處理，自己離開駕駛台。當年正確的做法，應該是使用電子游標線，將電子游標線取得航向相同的角度，然後將島嶼放在最外緣上，如紫紅線與綠線，保持適當的正橫距離，如棕色線 2.8 海浬，橘色線是 2.2 海浬，就知道船隻在航道的相對位置，這是連續定位的方法。當橘色線的正橫距離，減少為零的時候，就知道出了航道。現在可以使用電子海圖設定，前提是對該片海域，要有相當的研究。)

在英國海軍-基於皇家海軍的航法-，實務上，經常會要求運用，港區導航的控制與監控，以應付航行計畫的改變。Warsash 學院，用這方法來增進航行的實務，這也是“駕駛台團隊管理 Bridge Team Management”，-航海協會出版-，Allen Swift 船長書本上的主要訊息。能夠看到這些港區導航的原理，現在也已經被 IMO 接受了，真是令人窩心。

(譯者按:如果能夠了解，船隻迴轉的特性，電子海圖可以提供上帝之眼，俯視圖，作為即時操船的參考)

新的技術以及複雜系統

新的技術以及複雜的系統-就在這樣的大雜燴裡-我們還要受到法規，以及不斷增加的資格認定煎熬。新的資歷，其訓練評估，也許來自某些不相干人的認定。大部分這些訓練評估，都是為了讓社會大眾，能夠更放心。但是這些認定的資格，也可能會過時，所以實際的操作者，當他已經能夠熟練的使用近岸導航的技巧，也可能會變成他的負債，-例如-當他要面對不熟悉的電子海圖顯示系統-。

這種兩難，都是因為使用了新的科技。在機艙控制室，這就更明顯。當這些設計建造的新式引擎，本來就能確保更加可靠，管輪能夠在機艙控制室的控制鍵盤前，工作得更有效率，這就造成了一種趨勢，如此才能夠得到故障或保養的先期警告。

這種無人操作的導向，證明對機艙主機的變化，更為敏感，就算到現場的檢查，也沒有辦法做的更好。但再一次，設計者可能在關鍵的位置，並沒有裝一個感測器，或者該系統有一個缺點，沒有辦法在現場，得到確認。最近我去參觀了一條大的 LNG 液化天然氣船，輪機長對我展示了，船上裝貨用的液化系統，整套系統是由電腦控制。他告訴我，“如果電腦系統壞了，我還真的不知道，要怎麼辦？”

(譯者按:意指主機設計者，只有在機器內部安裝感測器，現場檢查也看不到感測器的讀數，或是根本不知道感測器是哪一個？在哪裡？所以也不必到現場去摸摸，看看，聽聽了。)



所以，當許多的操作，已經被電腦控制了，你如何能創造安全的系統？這就是外海探勘業的挑戰，當 Piper Alpha 油田在北海爆炸時，有 167 個

人失去性命。在 1990 年的 Cullen 災害報告，導致了翻天覆地安全管理實務的改變。那時能源署的安全管理規範系統，被一腳踢掉，新的規章是由安全健康安全執行署導向，“我們沒有要告訴你，怎樣安全操作。你要展示給我們看，你要如何安全操作。”這種觀念，需要操作者提出一個 Formal Safety Assessment 正式安全評估，而且還得被官署認可。

當然啊，新的想法要花了幾年的時間，才能夠落地生根。但是時間證明，這些石油公司能夠，看到向內追求的真正價值。新的導向更完整，而且更不容易，因為單獨部門之間的錯誤，造成破碎。而且石油業開始發現，自己對他的安全系統，擁有完全的控制權。

在這些混亂中，又來了新的技術，就像是動態定位系統 Dynamic Positioning DP，這個過程仰賴的是，電腦控制系統，可以使得船隻在水裡，保持不動。所以，各式各樣複雜的工作，像是水下作業，鑽探作業，或是安裝鑽油平台，能夠安全的執行，而不需要複雜困難的錨泊作業。如果想要更進一步了解這一套系統，可以參考 Ship Dynamic for Mariner by Ian Clark。

在早期有兩種 DP 的業者，一種是用完全系統控制的，還有那些使用改裝舊船的業者。當然改裝船的表現，總是不那麼可靠。這些石油公司，也就是租用這些船隻的租方，了解到船舶相關的服務，也是安全，即時探測與油品產出的要件。也就開始把提供服務的航運界，加入他們正式安全評估報告的要求中。

對石油業者來說，訓練動態定位系統，是船隻安全操縱的要件。雖然，系統製造商已經提供的完美課程，但是製造商，並沒有，也沒辦法完全了解到，操作面的需求，工作要如何計畫？溝通？怎麼執行？在現場環境及工作情況下，所受到的限制-主機、電機的安排，船隻的推力，跟橫向的阻力，或定位系統，怎麼整合？-，當然系統製造商，也不可能給使用者提供，具有挑戰性，完整性的操演課程。

就在此時，航海協會被問到，是否我們能夠發展一套以模擬機為基礎的訓練課程，給這些 DP 的操作者。我們在 Arbedeen 的會議中，提出了我們的訓練需求，由本協會的 Robert Middleton 船長介紹，當時簡直是吵翻天了，而我還記得非常清楚。大概的說起來，有三種團體在吵，那些船公司，看到新的訓練要求，希望能夠在他們現有的工作方法下，無縫接軌。那些操作者，認為這整套的操演，是一個不必要的干擾。跟第三種在石油

公司的人，他們了解這些訓練，可以真的改進其整體，與現場作業的可靠性。

有趣的是，協會的訓練認證，是被安全衛生執行官署認同的，但是，卻是石油公司-主要的合約商-讓我們的訓練要求，成為起租的必要條件之一。這也要求有更嚴格的設備標準，這些作者隨後都會提到。這一套訓練的程序，包括 4 個部分

1. 引導課程
2. 海上實習
3. 五天的模擬機訓練課程，包括操作計畫，執行，以及緊急事件處理。最後還要有
4. 一定的海上實習天數

成功地完成了訓練的計畫，由講師與船長認可後，才會由航海學會發出一張 DP 證書，作為獎勵。讓我告訴你，當你把你的名字，簽在 DP 證書上，你將會花不少的麻煩去確認，他就跟你所能做的一樣好。

(譯者按: 其實這又走向師徒制，徒弟是要經過師傅認證簽字，難免會私相授受，造成新進者的門檻，但是對工作的標準，也是不會妥協的，所以，我們應該想想，如何才是對這行業，最有利的情況，這也是他前面為什麼提到，以前的學徒制，和職業公會的伏筆。師徒制其實是，這地表上最艱苦行業的解答。)

需要多少海上工作時數，永遠都是有爭議的。但是這樣的時數，打個比方，就好像你跟你的駕駛教練上路一樣，獲得**無意識適任**，需要的時數，是一樣的。

一個擴及整個行業的計畫，需要整個行業的資源。我們對所有的訓練中心評等，定期的評估他們的表現。當可能的時候，我們邀請其他中心的訓練者來參與評估。我們同時為訓練者，舉辦經常的研討會，讓他們對最新的科技發展，專業能夠跟上。而設備製造商也大方的貢獻出他們的時間，來加以訓練講師。

我們設立了整個行業的決策集團，包括石油公司的代表，合約商，訓練者，立法機構，設備製造商，有經驗的操作員與船長。這個決策機構，也確保整個訓練的程序，在產生革命性的變化時，能夠跟著進步。遠距教學，在船模擬-當設備並沒有在實際操作時-，可以用來做計劃與訓練。而

新的，更可靠的定位系統，也能夠迅速擴及整個行業。這只是提到幾個簡單的例子，為支援這樣的訓練，我們發行的一本參考書，書名就是 DP Operator Manual by David Bray 船長，這本書經常的更新。只要航海學會有在參與，我們最終的考驗，”就是我們是否能夠成為，這個行業安全工作文化的夥伴?”

(譯者按:夥伴是義氣表現的最高等級，是微軟的六大核心價值之一，是一種不求回報的付出，就像中國人講的拜把兄弟，是一樣的，這是現今船隊文化所最需要的一部分，也可以說是 21 世紀，所有行業的標準規範之一。所以，能成為夥伴，才會是他說的最終考驗。)

動態定位系統已經被廣泛的使用，不光是在鑽探的油井，或者是支援船上，就算是接駁的油船，客輪，探測船，海底電纜裝設者，或其他必須運用水中位置控制的設備。在此同時，國際海事包商 International Marine Contractors Association IMCA 協會把我們的訓練計畫提交給 IMO，並得到了簽認，和實務上成為國際的新標準。這只是更進一步的觀點，為我們的訓練，提供更大的完整性，也因為這項訓練的完整，在協會的資料庫裡面，有每一個曾經得到過認證的證書，在這個世界上，任何雇用者，都可以聯繫協會，來確認任何應徵者真實性的必要動作。

電腦系統，要怎麼搞定?

在可靠的 DP 操作背後，還需要有幾樣支援的要素。

- 電源供應，推力與控制的可靠，必須經由**故障模式有效性分析**，在設計的階段來確保。並需要得到認可，當作是安全管理的一部分。
- **計算系統**，它的**可靠性**，必須經由他的強韌，或者是雙套，三套設備來，確保無事故的操作。
- 必須取得**船級協會的同意**，對於設備的可靠性，操作性，與定期檢查。
- **險情事故與意外事件的資料庫**，要由國際海事承包商協會 IMCA 來維護。
- **正式的訓練計畫**，對於所有操作者都是必須的。
- **雙人當值**，在關鍵操作時，是必要的。
- **訓練的重新認證**，每五年都要重新來過。

一些更個人層面的尺度

加入這個行業，是一種挑戰，但是非常有回報的過程，但是現在，我想要看看，比較特定的私人關切。新科技的引進，改變了人們以往-經由經驗模式-所得到的技術，與一些年輕的船副 - 使用新航儀 - 所得到技術的互動。關照這個問題，是台灣的李文愚船長(譯者)與我，一起檢驗處理了，我們書中的主題，“海上避碰管理 **Managing Collision Avoidance at Sea 2007**”。在各種各樣的議題中，我們希望能夠提供指導，對資深資淺船副之間的差別，現代雷達的衝擊，現行航行設備使用，如何採取行動，如果他船並未避讓等？

先用雷達舉例，在現在的設備上，有高解析度視覺呈現，看起來非常清晰。但是這同樣也會產生控制良好的錯覺，造成的結果，就是當值的人員，很可能會捲入危險。因為他們減低了避碰時，所需要保持的距離。雷達呢？拜託！並不是不會故障，而且我們永遠不知道他船未來的動向。

有了轉向點座標與電子航儀的計算，決定航向似乎是很簡單，結果就是一般船隻都會集中到同樣的轉向點，尤其是當船隻進入和離開分道航行區。此時可能會造成船隻數量的爆發，這些就是有更多碰撞危機的區域，但是當值人員還可能-對改變原先的航行計畫-猶豫不決。安全避碰的常規應該是，要管理這些風險，保持適當的海域與時間，去應付無法預料的狀況。就像我們在馬路上做的事情一樣，合理的事前計畫，以避免可能發生塞車的路段。

我們用了一章的篇幅提到，在船訓練是最好破除經驗值障礙的方法，而我們用了這樣的思維“如何執行有效的碰撞策略”作為討論的基礎，而不是簡單的把法規複誦一下。

但是什麼是“安全距離”？一個當值人員如何可以學到判斷安全距離的合理性？在這種思維下，雷達實在是很好用，因為在海上，很難用眼睛來判斷距離，尤其是在夜間。-同樣的-雷達還能夠正確的計算，到碰撞點的時間 TCPA，尤其是在避碰的決策時，這是一個關鍵數值。

李船長的解決之道是，當遇到讓路船沒有讓路的時候，參照本船的操縱曲線表 Maneuvering Data，決定這個最少採取行動的距離，就是本船轉向所需要的，七倍船長進距 7 ship length Advance 的地點，再從這個地點回推時間，避免碰撞，先要知道本船必須轉向的時間 TCPA(本船航行七倍

船長進距-現在的船速下-,所需要的時間)。在此距離 (七倍船長進距) 時, 我們只需要轉向 10 度, 如此碰撞點就能夠, 以安全餘裕 safety margin 得到避免。這是相當長的一段距離, 經常會讓年輕的當值者, 感到驚訝。但這也同樣的幫助我們, 瞭解如何創造更好的-主動性-安全駕駛的觀念。

(譯者按: 可參考船長通訊第 202 期 “碰撞的感識” 一文)

執業證書與公司的管理階層

讓我們回溯歷史, 執業證書是由海商法的條文所產生的, 出現在 19 世紀的後期, 當作是法規的手段, 以增進商船的安全。證書被設計來確保技術性的適任。公司的管理階層, 並沒有被包括在這些條款裡面。海上的專業, 主要是由技術性是否適任來做判斷, 但是證書的條文, 也發展出第二種功能, 也就是控制船上基本人員配備。在商船領域, 人員配備要符合證書與成本的需求。要減低整體的人事成本, 船員多數經由船員仲介所僱用, 在現行的環境下, 如此不只減稅, 還產生嚴重的偏離, 造成隨機或是單航次僱用。在卡地夫的國際海員研究中心 International Seafarers Research Center in Cardiff report, 報告指出令人煩惱的結果, 不負責任的僱用和遣散, 經常來自於對證書的依賴, 或是對證書潛在錯誤的恐懼。

雖然還是要有好的船員, 只是一張適任證書, 經常被視為得到海上工作的護照。因此船員仲介也不需要太多的管理技能。為了搞定這一觀點, 我與勞氏驗船協會的技術總監 Vaughan Pommeroy, 開始了聯合的企劃與製作, 討論建立人為因素的網頁叫做 Alert。這樣的合作是由勞氏基金會贊助, 由 David Patraiko 專業管理, 航海協會海軍準將 David Squire Javfor 編輯, 然後由 Dr. Johnathan Earthy 勞氏驗船協會支援。經過十年 40 期的網佈, 我們可以說, 航運界對海上的人為因素, 已經有了新的覺悟: 不管是在船上或是岸上, 在設計師事務所, 設備的製造商, 生產部門, 學校, 管理機構與法律部門。這些系列的內容, 現在都有專用的網站可以得到, 可以被用來作為公開的教學資源, 這就是: www.he-alert.org。

新的人為因素領導與管理 Human Element Leadership and Management (HELM) 訓練的短課程, 是走向正確, 正面的第一步。短期的課程, 並不能改變一個文化, 我也知道, 但是它也可以讓人們了解, 還是有不同與更好的方法, 來配合人類的限制, 來工作。比起那些粗糙, 不人道的商業人員配置實務。

有效的管理策略，有時候必須重新學習，我呢，可能是那些少數的經理，曾經在某大船公司的理賠部門工作過，而該公司一向都是自行承保自己的風險。在每次重大事件之後，或者是機械故障損害，或者是航行事故，那些該負責的人，都會被叫到總公司，來解釋發生事件的原因。我必須強調，這並不是為了要做處分，而是找出來，是否有任何教訓？能夠總結出來，去避免未來同樣的問題。這些異常事件報告，通常會送到船隊去通告，雖然不會提到船名，也不會提到相關的事務人名。

不用說，只要三天，船隊的所有人，就已經知道誰被人家盯上，有沒有中獎。這就是海上的消遣。但是重點是，在這樣的一個大家都非常驕傲參與的公司，在幾乎所有的人都是依照永久的合約被僱用，沒有一個人會去希望讓事情變壞。當然在事件過後，他們總是會有情緒化的部分，但是發生事件總是非常的稀少，因為沒有人希望，為他自己與公司帶來恥辱。好的實務，可以支援團隊。整體來說 - 事實上 - 也能夠對那些受到不公平待遇的部屬，創造更好的處境，或者讓他少受到一些責怪。對於那些還不能信服的人，我推薦他們去讀一讀 *The Power Paradox*, by Dacher Keltner 這是一本 2016 年出版的新書，在他經過 20 年研究，報告了權力差距對人際關係所產生的影響。

(譯者按：語焉不詳，沒辦法，英國人就是這樣。在這裡，我們可以看到他所描寫的是一個具有義氣的夥伴性的公司。每一個人都會主動替公司解決問題，主動的互相關照支援，出了事情，船岸之間，也不會互相推諉責任，只希望把事情做得更好。這是舊的船隊文化，但卻不是現在船員仲介公司所能做到的地步。所以他是希望，能夠再回到夥伴般義氣公司的傳統文化裡。夥伴般義氣的公司，陳義過高嗎？現成的例子，就是天下第一的星巴克與 NIKE。反觀國內的船公司，卻是越做越小。其實不講義氣的船員與船員仲介，現在反而具有更大的優勢，因為就算仲介的船員被炒魷魚，也是越炒越香。在薪水二流的船公司被炒魷魚，反而成了他到薪水第一流船公司的進身之階。因為這樣薪水高的船公司，就少了初步進階訓練的需求。)

這個滿很好玩的，在準備這篇文章的時候，我回顧了一下，當我從事這個行業的時段，某些價值觀的改變。那時我才了解，我也能夠另外從 CSMART 的哲學切入，準備這篇文章，然後解釋為什麼嘉年華郵輪公司 Carnival Cruises，會產生這樣的方法，相互支援，可靠性，可變通的操作規範，來解決駕駛台長期性的問題。這已經是最好最安全的實務，它不但

能夠讓我們，人員在正常的情况下操作，也能夠讓他們準備好處理關鍵性的情况。這個場地同時提供了一個平台，讓你測試新的策略與技評估任何的回饋，例如險情事故，以使得公司能夠適當的準備，以及從經驗裡面，學到更多教訓。



(譯者按: CSMART's mission is to be a leader in delivering high quality professional maritime training. CSMART -the Center for Simulator Maritime Training- is a service mark of Carnival plc. CSMART operates as the Dutch branch of Carnival plc, which is part of the Carnival Corporation & plc group. Carnival Cruises, 產生的方法，就是像 NIKE 一樣，所謂的“後勤式領導”，資深的船長在後面壓陣，操作;觀測;監督;決策都由前台來做，不到萬不得已，不會出手或插嘴。)

我並不是說操作一條大部份都在近岸水域航行的巨大客輪，一個禮拜要靠港兩三次，跟其他長水路遠洋船的風險一樣。但是無論行業或航線的性質，所有的決定總是由人來做的。而這些人的表現，當訓練，組織，溝通還得兜起來且可靠? 天知道。

結論:

總結來說，我們需要牢記下列事項:

- 教育跟訓練看起來像是一樣，替將來工作所做的準備。但是在實務上，我們必須辨別學校教育跟他的第一張適任證書，看起來非常正式，所以會產生很強的“預設立場”。但是或許對新的工作方法，並不合適。(譯者按:學校教育是永遠失敗的，這是天生的限制，他只是說不出口罷了)
- 專家訓練依賴潛意識的認知模式。他很可能會忽略某種模式:因為不注

意，分心或者是假設一個模式事實上並不存在，自滿或者是這兩種因素共同的作用。(譯者按:既然知道專家依賴的是潛意識養成，卻不知道崩壞也是潛意識的，成也蕭何，敗也蕭何)

- 掌握了的應變技術，可能非常少用，會隨著時間慢慢崩壞，所以需要被重新複習。
- 專業傾向於分工，但是專家也可能做出違反總體表現的行為。良好的溝通管道，必需要建立，評估，以及被支援，以保持適當的平衡。
- 現場指導與模擬，是將理論轉換為實務的有效技巧。
- 人都傾向於犯錯。所以組織需要減少“個人錯誤”所能造成的影響。自行檢查，合理的事先計畫，或支援性管理，可以有效的避免，是神或是注意力不集中。(譯者按:潛意識崩壞)
- 航運界在競爭的環境下操作，會被科技的創新所影響。持續改進的目標，並不是奢侈品，而是生存的必要策略之一。
- 科技-特別是電腦的控制系統-在海上是沒辦法修理的。所以任何關鍵的設備，一定要有兩套，三套，可以交互操作，以保持他們的有效與彈性。
- 電源供應或是配電系統，對於重要的操作，都應該要有備援。
- 推進系統，橫向推力與操舵裝置，都必須有兩套，或者是不故障系統，人員需要經過定期的訓練操演，所以故障時，才能採取真實的步驟。
- 專業能力給了我們信心，但是就像人體也會有生理的疲憊一樣，大腦也是會心智耗弱，在這種情況之下，我們潛意識的機制，會減低我們對週邊的警覺，關注的比較狹窄，但被認為是最重要的是生存優先。任何複雜的決策，都會變得不可靠。(譯者按:提到生理與心理的疲憊，沒有提到壓力對決策更具影響性。)

不論任何數量的教育訓練，都不能夠完全克服我們生命中所面對的挑戰。持續的進步，專業的發展以及終生學習的策略，都必須成為我們海事文化的一部分，並且被任何層級的人所支持。

子曰：不患人之不己知，患不知人也。

這一章作三種不同層面的解讀：

- 1.孔子說：不要憂慮別人不了解自己，應該憂慮自己不了解別人。
- 2.孔子說：不要憂慮自己在社會上沒有名氣，應該憂慮自己不夠了解社會人心。
- 3.孔子說：不要憂慮自己有沒有被社會國家所用，應該憂慮自己不了解善始善終的成人之道。

這三種解讀，是針對不同層面的人生體悟。第一種解讀就是現在人常說的：對待人要有同理心。我們平常和人相處，要了解不同的人有不同的性格，有不同的家庭背景以及不同的社會經歷。每個人有不同的價值觀人生觀，展現的心性層面也不同，心志品質也各異。很重要的是要能多了解對方的現況，如工作、經濟、家庭、健康、宗教。由於了解，才能有同理心，才能站在對方的立場感受其感受，如此才會被當做知己般的接受。

第二種解讀就是，人人都希望自己這一生能功成名就。有了名，利就隨之而來。名是社會上大多數人內心的欲求與幻想，名的欲求也是由希望被接受、被喜歡而來。為了出名，必須做出迎合社會群體所期待的形象；為了出名，必須說出諂媚大眾的言語；為了出名，必須虛偽的符合別人的意圖；為了出名，必須出賣真實的自己。當社會人心投射他們的欲望與幻想，在找尋能夠讓他們快樂的對象，於是藝人明星就出現了；當社會人心投射他們的欲望與幻想，在找尋能夠幫他們解脫痛苦的對象，於是大師、救世主就出現了。同樣道理，所有當代的英雄，也都是群眾心理投射內心欲望與幻想所造成的社會現象。孔子深知，成名是人性中最強的誘惑，而社會人心是成名最險惡的戰場。孔子一生堅持作真實的自己，雖然很想有機會發揮治國理想，但在官場中因為堅持禮制、禮法，總不能得志。所任官職，時間都不長，最高的官做到魯國大司寇，攝行相事，相當宰相位階。孔子到五十一歲，在魯國才開始被重用，從任魯國中都宰，到司寇，到大司寇，前後也只有五年，最後也是有點難堪的下台。從五十五歲到六十九歲，前後十四年帶領著顏回、子貢、子路、冉求等十餘弟子，周遊列國。經歷危難，顛沛流離，尋求貢獻的機會，也是沒人敢任用。曾經有楚國國君楚昭王對孔子有聘用的想法，歡迎孔子到楚國去，先給孔子一個都城治理看看。但受到楚國令尹子西的反對，子西對昭王進言說：大王您派往各國的使者，有沒有像子貢、顏回、子路、宰予這麼能幹多才的？如果您給孔子有了治國的機會，有一天說不定人民就不要您了，大家都要孔子來做國君，那怎麼辦？楚昭王聽完，覺得有理，就對孔子的來訪冷淡處理了。

請接續讀第 56 頁

刻烙在東北岸的一場大災難～布拉哥油輪

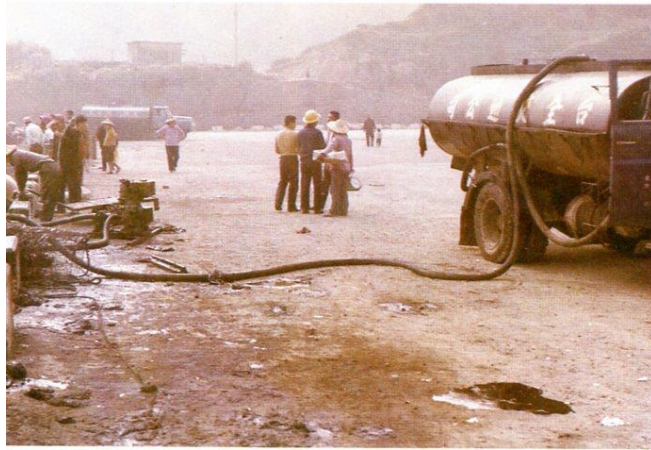
凌道生 船長



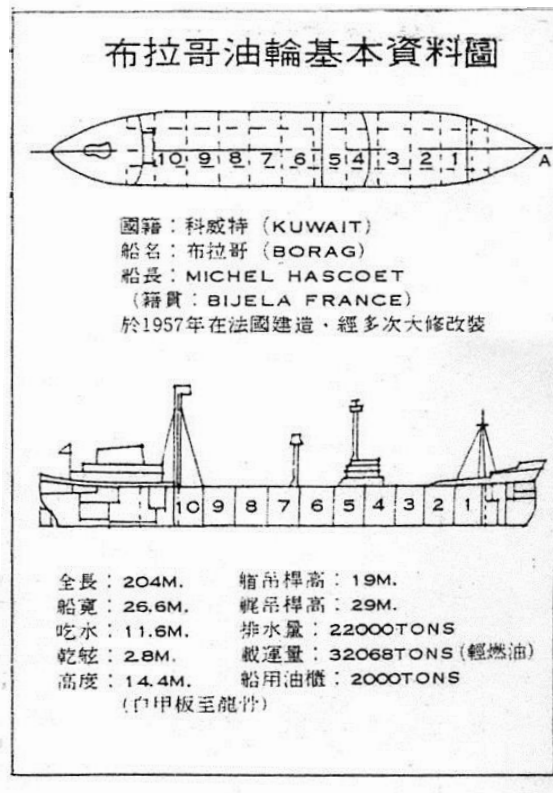
科威洋行籍 布拉哥油輪觸礁半沉情形

前言：

碧海藍天，蒼山翠谷，蔚巍的東北角綺麗美景，令人心曠神怡留連忘返，為遠離都市塵囂，偷得一日閒，來到東北岸親近一下大自然，在遊覽海岸奇異風光時，沿著岩壁上貼近一望，竟還沾黏著條條污黑油漬，夾雜著依附的青苔，如今依稀可見，有時腳底還會踩到丸狀黑軟石，這些殘留的殤痕卻是三十九年前刻烙下的一場無情災難：一夕間驚天動地的讓整個海岸污黑一遍，動員萬頭攢動的人群，聚集佈成了串串人牆，隨著曲折彎沿的海岸線延綿數十公里，陣勢之浩大震驚中外，嘆為觀止；眾人在寒冬中不畏風雨，穿著極為破舊污穢不堪的衣服，扶老攜幼，蹣跚在崎嶇、荊棘難行的荒蕪礁岩之地鑿石、挖坑、開路、挑著桶不停來回穿梭，從沿途滴漏的膠黏中踩踏出條條污黑泥濘小徑，凡走過之處必烙下深刻痕跡。就地搭棚遮雨充當據點，鍋、盆、碗、杓全出籠，成最實用的生產工具；遼闊面積無法應付當前情勢，全省各地紛紛組團加入了「勞動」隊來「改造」現場，更有高雄港調集「拆船業港區防污清除隊」、「油輪清艙業」及「污油撈取廢油回收業」，全由年過半百男女，穿著五顏六色破布裝之百戰精英共同組成一支遠「徵」軍，趕赴北海岸，野放各處兼負指導任務；投入再多的人力也不足以應付當時的情況，勞碌苦磨長期抗禦，挑燈夜戰一直持續了半年之久。



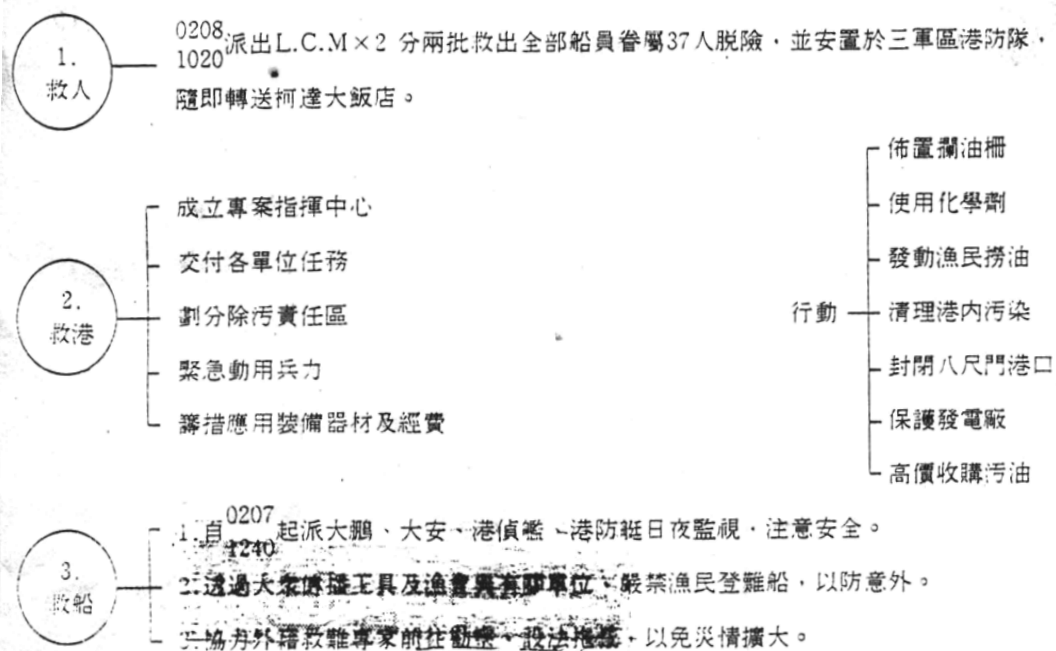
何來此魔力驚動萬眾如此瘋狂賣命？當時情景宛如步入了人間煉獄——勞改營，其慘況及壯觀程度歷歷在目，尤甚於電影情節中的秦始皇修築萬里長城、北大荒勞改墾拓的浩大場景，這只有在殘暴的專政、極權、高壓統治下，過著暗無天日、民不聊生、任人俎肉的痛苦年代才能見到的一幕，卻活生生的搬到了臺灣北海岸，唯一不同的是沒有揮鞭抽打的吆喝聲與哀嚎聲，只有愁眉苦笑示意的指導幹部；洶湧的人潮擠得滿坑滿谷，都是出於自願的投入者。探究何故發生如此嚴重的夢魘大難？禍因攔淺的一艘油輪——「T.T. BORAG 布拉哥輪」。



布輪有著極稠密的隔艙區間，僅貨油艙即高達三十個，連帶壓水艙、空艙、燃油艙、淡水艙，總計竟高達四十個以上，密如蜂巢，即使破漏六、七個艙也不致沉沒，安全性之高實屬罕見，當初觸礁擱淺時，僅僅破了一個艙，漏出燃油隨潮流拉出線條狀，情況雖不嚴重，但卻引起基隆港區各單位極度的恐慌及不安，各大官要員深表關切，紛紛群聚一室研商搶救事宜，為彰顯自己的才華及專業技能，頻頻在電視、新聞媒體前亮相：「要盡最大的努力、慎重的態度，一心救人、救船、救港為首要任務來搶救危機」如附件公佈之：搶救布輪海難措施圖。

搶救布拉哥油輪海難措施圖

目 標



出事這天風浪只有四級，在二月東北季風盛行的季節裡，算是難得的好天，氣象報導：當夜天氣將變壞，海上風力轉七至八級，陣風十級。

毋庸置疑，可預知的是：入夜後海面即將有排山倒海的滔天巨浪發生；這是一艘急須立即採取行動施救脫困，但卻無人敢下令拖救的一艘油輪，兩艘港勤拖船被迫授命來現場充數虛應，在風平浪靜中以「無立即危險」遭調遣折返，也明知不予施救將會造成空前大災難，會議中各單位設想細膩至微，也做了萬全的準備，卻完全不知「天氣」為何物？亦無任何人想

到於此，在研討、商議、猶豫、遲疑、拖延、等待、爭論、畏縮中錯失良機，大難即將臨頭下更作了致命的「淡化」處理：「經與布輪船長聯絡結果，該輪並無立即之危險，如冒然拖救恐將引起更大之損害，將暫不實施拖救，應請隆光船務代理行速與船東—科威特漢姆公司聯繫，安排布輪搶救事宜，並請信號臺轉告布輪，希望全體船員安心待援」（基隆港務局處理布輪報告書、部會協調會議記錄），在相持不到 12 小時入夜後，海上風浪大作，滔天巨浪中群雄束手無策，最終還是眼睜睜的任由它與大自然搏鬥、斷裂、沉沒。

船上三萬兩千噸燃油儘數傾洩入海，造成臺灣北部海岸嚴重污染及破壞，浮油並蔓延至彭佳嶼海域，整個海岸現場生靈塗炭，面目全非，望之怵目驚心慘不忍睹，帶給國人刻骨銘心，永難抹滅的一場浩劫，也引起國際間的普遍關切。

為了撈取海面浮油，世界各國油污專家、生物學家紛紛來臺，絞盡心思研商對策，因擴散面積實在太廣，各種法寶並無顯著效果，在如此遼闊面積下唯有以人工清除是最佳方法，當時所動員的人力，沿海岸線可謂萬頭攢動，黑溜一片延綿數十公里。

對於這艘船的搶救行動，在事發當時，各單位相互動用各種法令規章自我保護，致阻礙重重而錯失良機，事後卻爭相出頭，全力以赴，章法全消，竭盡所能動用了龐大人力、物力與中外技術，其效果除實質的三十七位船員被救上岸外，任何所採取的救援行動全屬枉然，最終唯一成果也只是從打撈的船體內取到五十噸殘油。為了堵漏打撈它，死了一位國外潛水專家，另一位重傷成殘，本人與布輪船長哈斯柯愛特亦在一次登輪勘察中幾乎喪命。

由於污染損害範圍極為廣泛，善後之處理著重在損害賠償，又對索賠問題涉及基隆港區、沿岸工業設施、火力發電、漁業養殖、觀光旅遊、經濟發展、海洋生態環境、國際法律以及外交事務等等問題，極端複雜艱難及費事。

該重大災難發生迄今，除船長經基隆港務局於民國六十六年二月二十五日第四次會議決議認為：「該船長航行疏忽，造成擱淺漏油，顯有過失，難辭其咎」之海事責任評定及「船隻老舊」圓滿交代外，並無任何有關人員曾為此重大災難負責或遭受處分，且此評審制度僅屬行政措施，法院並無拘束力。

這場空前浩劫，動員了世界各國油污專家來臺研商對策均無顯著效果，還是由國人自行策劃動員，以最高效率收拾了殘局，P&I在向全世界發表的油污染報告中視為新發現，為歷來國際重大油污所沒有的景象，介紹了我國這種人工撈油、土坑儲油是未曾有過之最有效方法，也讓各國油污專家來臺學到了寶貴的經驗；再英明果斷，只要一個策略的疏失就造成不可彌補的損失，在這慘痛難以收拾的殘局裏，卻又表現出英明傑出的領導、超強的動員力、驚人的工作效率，深受各國專家們的讚賞，這完全印證在布拉哥海難事件當中。

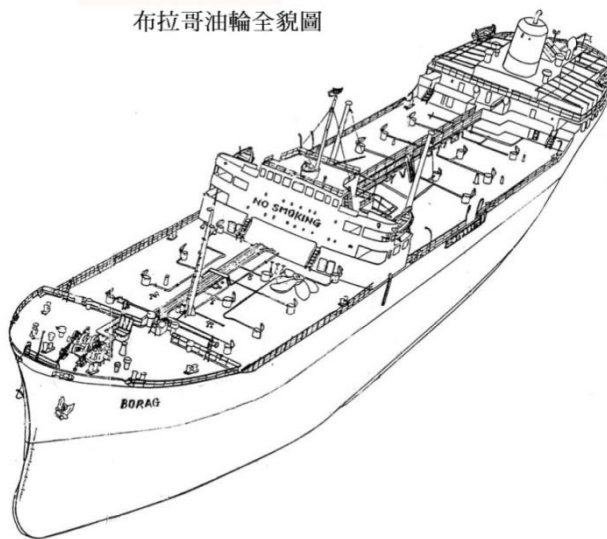
本人當時因職務關係，從最初的擱淺救援至組織動員、油污處理、陪專家勘察接送、沉船打撈、新瀨礁炸除，是現場直接參與者，對該事件發生始末、處理方式之得失有相當深入的瞭解及不為外界所知的真實內幕，此慘痛教訓今予以揭露，實值得當事者深思與警惕。

處理油災先後來台外籍專家名冊（六十六年）					
姓 名	籍 貫	隸 屬 單 位	公 司 行 號	來 華 任 務	來台日期
CAPT. M. J. ANDERSON	澳大利亞	威廉士（香港）公司	P & I CLUB禮聘	海事打撈顧問	0208
CAPT. R. B. WEEKS	英 國	香港英國海上救護部主任	P & I CLUB聘請	海事賠償檢定師	0209
CAPT. M. J. GARNETT	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPT LTD.)	清除油污專家	0212
DR. I. C. WHITE	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPT LTD.)	海生物學家	0212
MR. N. C. DAVIA	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPT LTD.)	除油裝備技師	0212
MR. E. C. WAYMENT	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPT LTD.)	除油裝備技師	0212
MR. J. BENNETT	加 拿 大	貝尼特防治污染公司		攔油索售後服務員	0217
MR. DANNY CHU	加 拿 大	貝尼特防治污染公司		攔油索售後服務員	0217
MR. J. L. MORRISON	美 國	紐奧爾良擠油機公司		捲油機裝配技師	0219
MR. G. PURDIN	美 國	紐奧爾良擠油機公司		捲油機裝配技師	0224
MR. R. FULLEYLOVE	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPF LTD.)	清除油污專家	0220
MR. P. GOODALL	英 國	國際油輪船東污染同盟	(I TOPF LTD.)	除油裝備技師	0220
MR. LUKE REDMAN	英 國	船東保護理賠協會		污染保險律師	0214

註：時任救難指揮中心中油臺營總處，專辦布輪業務的儲運組副組長賴適存，在三十五年前曾為中油公司撰寫一本「布拉哥油輪油污處理報告與記聞」，轟動一時，讓外界得以一窺內幕（為中油石油協會內部刊物），亦親贈了一本給我，內容多以法律觀點作論述，當時因職務不同，視野有差，

雖在整個污染事件中僅佔有鳳毛麟角，但確是我發現唯一可取信而有價值之資料；賴兄專研海水污染法令，曾代表我國出席「國際海水油污染防止會議」，在布輪案中擔任「油災專款核撥」、「海水污染」、「國際海洋公法」、及「海難理賠與油污處理」等法律上的諮詢業務，學廣識博，撰文頗具深度及遠見，適時又是 STCW、SOLAS、IMCO 各項國際公約的修訂，故作品頗受學術界重視，讓後學者紛紛摘取其內容數據來引用作發表，亦為碩、博士論文之參考題材。當時許多中外學者專家對災後重建問題，提出許多建言及看法，原以為只是空談，但用現在角度來看，各項國際新法已陸續明訂清楚，政府也逐步依照法令實施中，不由得看出這些專業人士的正確看法，對未來具有前瞻性，料事如神，實令人敬佩。該事件因年代久矣，目前外界對布輪災害報導茫然不知，已無處可查，也無人會寫，現幾乎所有內容多係誤植或以訛傳訛，致錯處百出，要不只能用含糊簡略方式寫成「污染很嚴重」，不敢多作描述，否則畫蛇添足反弄出一堆笑話來，例：布輪沉沒漏出三萬兩千噸重燃油，竟演進到目前所有報導（含官方網站）及論述中統一錯成了一萬五千噸，連船名也由各大著作中紛紛改進成「布拉格」；布輪擱淺位置離岸最近處有 2.5 海浬，若無人指引肉眼是無法看到的，更不可能拍攝到現場畫面，當時天氣極端惡劣，及至沉沒，軍方少有冒險派船接近布輪，故布輪海難照片只有指揮中心存有兩張，並無外流，所有新聞媒體、電視臺為搶第一手新聞，拍攝之現場畫面全是張冠李戴拼湊而成，多用近在岸邊半沉的一艘「葛蘭特總統號」充當布輪報導，現代版的作品中更出現「散裝型」、「貨櫃型」彩色高解析度布輪半沉畫面，得意作品還貼上網供人觀賞，實令人啼笑皆非。中央社記者于雪珍在封港時，曾隨佈放攔油索的拖船冒八級巨浪出海拍攝現場畫面，但距離太遠，目標僅一小點，當時還下著雨，無法辨識出是艘船，似無價值，故未為新聞同業所採用，這也是我所發現民間唯一捕捉到的海難畫面。有感「失傳」之虞，曾找專職拍攝布輪的攝影師：張晴士官長索取更多現場照片引為流傳，遺憾的是登門拜訪時，門上貼了一張封條：「本住處財產已為榮民輔導委員會所擁有」（這已是十幾年前的往事了），望之令人噓唏，隔鄰的一位老榮民告知，臥病在床死亡多日無人知曉。昔日共同冒險救難及參與救災人員多已作古，知悉者寥寥無幾人，即將成軼事絕響，逢退休之年，有此遐思閒情撰寫本文告以真相，此歷經的災難揭露，盼對同業能增添見聞，內中得失、優劣與成敗，應有所警惕引以為戒，亦可作為遇事應變之參考。翻閱從未對外曝光過的破損絕版圖表資料及手扎，帶有一份緬懷與感傷的心情作完整報導，來追憶往事重溫舊夢。

布拉哥油輪全貌圖



救難經過

民國六十六年二月五日，科威特籍油輪「布拉哥」，滿載三萬兩千噸的燃料油，自波斯灣駛抵基隆外海泊地下錨，等待中油卸油通知，預備卸完油後隨即駛往高雄報廢解體。船員計三十四人則全來自法國，均為首度來臺，仰慕寶島人情風光，興致勃勃，計劃任務結束後全體短暫駐留好好暢遊一番，連帶女眷三人也一塊跟隨。

二月七日上午十點三十分，該輪接獲中油深澳港領港南寧洋通知，將於十二點碼頭備妥卸油，便立即做主機暖機工作，十時五十三分備妥主機開始起錨，十一時十分錨收妥動俾欲駛往深澳港，當時泊地及航道附近有多艘漁船經過，船長因連續避讓漁船而疏於注意海圖上的標示，於十一時三十五分不幸觸礁擱淺在新瀨礁上。

擱淺後，船長發現燃油從右舷第三艙漏出海面，即令大副帶領水手測量所有的艙，經查各艙均無破漏，於是在十一時四十七分開始至十四時五十五分，再利用俾舵，同時將前艙的油向後艙駁，放水減重，並讓船左傾三度，做多種動作試圖退出，但都未成功。

十一時五十分，船長以 V.H.F. 無線電話向基隆信號臺求助，報告當時觸礁擱淺狀況，並要求立即派一位領港和兩艘拖船協助，當海軍三軍區及基隆港務局接獲此一消息時甚感棘手，亦不知所措，因為這艘船不僅已行成污染，且帶有威脅性，如不善加處理還會危及整個基隆地區，造成嚴重後果。

信號臺緊迫追問，要求詳述漏油污染狀況，大副即用左三艙油面距（ullarge report：6 呎 1 吋 1193 立方公尺）減除當時吃水，用 TPC60（每公分浸水噸數）計算出漏出海面之油約 200 公噸，並回報信號臺。

由於船長不斷的向信號臺呼叫求助，並告知如不施救，將會造成嚴重污染，港務局即予表示：管轄責任區在 2 哩之內，布輪擱淺在 2.5 哩處，已非港勤拖船權責作業範圍，隸屬救難，應向救難中心提出救難申請（此項申請須向大直海軍總部或臺北作戰指揮中心提出，屬「海難救助」，須簽署救難契約，繳納保證金、救難費用、擔保人，手續繁瑣，經核示批准後方能等待時機執行），港口管制所所長陳貞祥亦不停的向上級轉報危急狀況，並催促籲請儘速採取行動，在軍方（三軍區基隆作戰指揮中心）強制施壓下，基隆港務局於是在十二點最高潮時派出國和及國平兩艘拖船，由領港蔣錫重帶領下抵達現場，經在附近觀察及與布輪船長聯絡結果，港務局認為並無立即的危險，及拖下來的善後處理難解，如「冒然拖救恐將造成更嚴重的損害」，決定暫不實施拖救，隨即調遣拖船折返。

十二點三十分，布輪船長見兩艘拖船調頭退場，久呼不應，認為拖救已無望，即連續拍發兩通緊急電報給隆光船務公司，信文為：「本輪已於基隆嶼西方擱淺，並有油櫃破裂，中途造成油污，請緊急向有關當局申請派兩艘拖船協助」。

十二時四十分，隆光船務公司以此電文向海軍三軍區提出救難申請，三軍區即通令港防隊派遣兩艘港防艇：5501 及 1250 號前往出事現場警戒待命。

港防艇於十三時抵達擱淺水域，只見布輪隨潮流沿著船艙拉出線條狀之浮油，因港防艇並無民用 V.H.F. 通訊設備，故無法和船上聯絡，但見布輪並無立即之危險，在停留半小時後即駛往較遠之周遭水域繼續巡弋。

十三時三十分船長再拍發電文給倫敦 GUIFN ASH LONDON，信文為：「於至基隆途中觸礁，右舷油櫃破裂並排出油污，請告知保險及專家相關事項」。

布輪在船長數度用猛俾試圖脫困無效下，並造成右舷鍋爐節熱器管路破裂穿孔，於十四時五十分停機隔離鍋爐進行搶修工作。

十四時三十分，三軍區司令部接獲海軍總司令鄒堅上將之令，布輪搶救事宜將交由軍區司令華紹武少將全權處理，華司令當即邀請港務局、引

水公會、隆光代理行、臺船、中油、海軍救難隊、港防隊等有關單位研商搶救事宜，會中各單位意見分歧、爭議不斷、問題重重且相互箝制推脫，無人敢面對的急切問題做成決定，其難題如下：

- 一、 布輪油艙破漏，燃油不斷冒出，不僅對附近水域構成威脅，且有危及基隆港之虞，在未能止漏及安全考量下，港務局及軍方均禁止讓該輪入港搶修。
- 二、 目前布輪破損情況不明，冒然拖救恐會造成船底更大的破損及污染，必須先行完成水底勘察後再決定如何施救。
- 三、 時值東北季風，外海繫靠、抽油、駁運非常困難，該處水流湍急，須視天候好轉後才能安排搶救事宜。
- 四、 布輪即使拖救下來，停泊何處甚為棘手，該輪拖到哪污染到哪，無處可供安置。

會中曾有人提議布輪直接拖入臺船船塢，關上閘門是防止污染及修理最佳方法，但臺船代表陳繼雄表示：船塢最大吃水為七米半，布輪吃水深達十一米以上，根本進不去，況且拖曳過程中所造成之污染亦將威脅到港區的安全。

換言之，這艘船如拖救下來情況反更加複雜化，任何的處置都可能釀成嚴重的後果及錯失，有責任之擔當及丟官之虞，此棘手問題不宜自行承攬擔負責任，應由船東：「科威特漢姆公司」出面處理為宜，目前該輪遠在外海尚平安無事，一動不如一靜，最後會議決定是：

- 一、 先由海軍救難隊派員潛水查看布輪船底破裂情況及海底暗礁分布狀況後再行決定如何施救。
- 二、 代理行應速與船東聯繫，安排布輪搶救事宜。
- 三、 請信號臺轉告布輪，希望全體船員安心待援。
- 四、 發佈消息，籲請在海邊人員嚴禁煙火，漁會通知所有作業漁船遠離擱淺區。
- 五、 港偵艦及港防艇加強海域巡邏及戒護。

為便於聯絡及指揮，華司令於十五時節令設置救難指揮所於港口管制所內，由信號臺負責二十四小時監控布輪。

下午四點，救難隊周隊長帶領潛水人員搭乘 1250 號港防艇前往布輪現場勘察，但時值退潮，水流湍急，流速高達三節以上，且風浪逐漸轉強，天色漸暗，潛水人員根本無法下水，行經防波堤口即行折返。

十九時海上風力增強至六級，吹東北風，布輪船體受浪湧而發生較大震動，二十時風力更達七級，風由東北漸轉向東北東，船體搖擺撞擊暗礁更為嚴重。

二十時五十分，船長用 V.H.F. 呼叫信號臺，要求救助船員及眷屬離船，船已陷入危險，時值深夜，風強浪急，視線不良，為顧及自身安全，指揮中心通知港防艇及救難艦僅在港內待命，信號臺轉告布輪將待天亮再行救助。

二十時五十五分，布輪鍋爐節熱器修復，立即開始暖機，二十一時十二分主機備便，從二十一時十四分至二十一時二十九分動俾試著全速後退，但都失敗，船長認為船艙深陷礁岩中，且在低潮時，使用本身動力已無法脫險，二十三時三十分通令水手關閉所有油艙艙蓋，及管路聯通閥，以提高各艙之水密性。

八日零時，風力更轉強達八級以上，船身隨巨浪上下起伏，船底撞擊暗礁至為猛烈，並發現多數艙已破裂，海面不斷湧現濃厚之浮油，此時船艙吃水增加六呎，右傾增至六度。

四時二十分，船身逐漸下沉，且有向前滑動現象，船艙吃水增七呎，情況不斷惡化中，向信號臺求救無結果，於是船長下令要船員做棄船準備。

四時五十分，船長拍發緊急電報給基隆港務長，詳述危急情況並要求立即派船協助撤退船員，救難指揮中心接獲消息，通令所有救難單位警戒待命，將等天亮時再派船出海救援。六時十五分船前傾八呎左傾六度。

六時三十分天亮之時，救難指揮中心立即下令，派出救難艦大鵬、大安及港防艇兩艘，港務拖船國愛分別出海趕赴現場救援，當時浪高達九呎以上，巨浪中救援船根本無法靠近。

布輪情況持續惡化，破損嚴重，船艙逐漸沒入水中，且滿載燃油安全堪慮，船長決定棄船，於七時二十分發出 S.O.S. 求救信號，並令所有船員撤退至船艙吊放左舷救生艇及放下繩梯準備棄船逃生，唯因巨浪中船體搖擺猛烈，小艇吊放時隨大船晃動撞擊船身，驚險萬狀，根本無法吊放逃生，

為防再生意外只有放棄，等待他船救援。

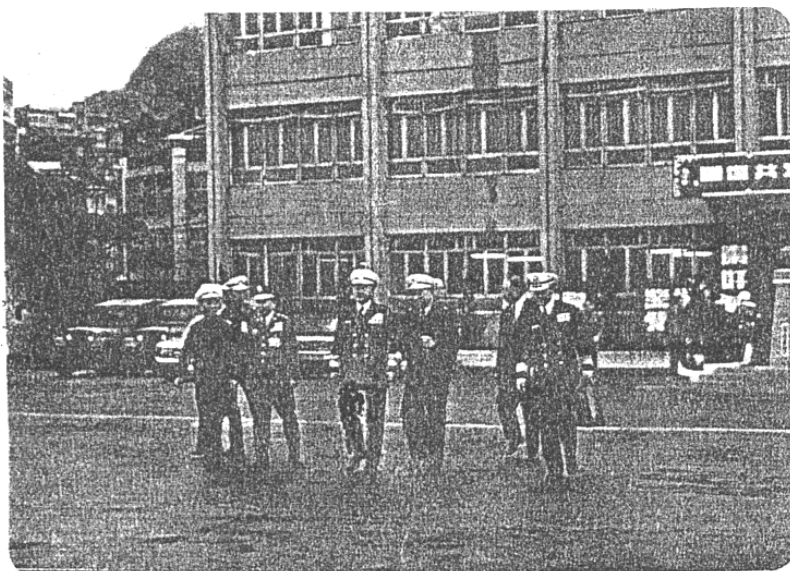
七時五十五分，港防艇 1250 號靠抵右船艙試著搶救人員，到九時四十分將第一批二十八人（含女眷三人）安全救出，同時船員所有行李也都搶救上小艇。

八時二十五分，船長命令機艙人員將主機關閉停止運轉，並留下八人做拖救工作。九時至十一時，大鵬及大安艦分別拋出一條引纜到布輪船艙，試圖帶上鋼纜將船拖離新瀨礁，但布輪浮力大失，深深夾在礁石中，在九呎高的巨浪中，搖擺劇烈，鋼纜無法繫住布輪船艙，且安全堪慮，險象環生，拖救失敗，船長認為已拖救無望，於是下令將留下的八名船員一併撤離，由 5501 號艇在十一時三十分將全部人員安全救出。

船員及眷屬三十七人全部接運至港防隊，由官兵安頓照顧。下午一時軍區司令華紹武少將在港防隊中山室主持會議，並對船員進行初步調查偵訊及商討有關後續救援行動，參加人員計有：布輪船長、代理行、港防隊：王明德、凌道生、關先輝、救難隊周隊長。

跨部會組成專案指揮中心，統一指揮搶救作業

鑒於布輪情況持續惡化，海況惡劣，油料大量溢出，災情延續擴大，交通部以情勢已甚嚴重，經洽商經濟、國防兩部同意，由參謀總長宋長志上將指派海軍副總司令李北洲中將，組成專案指揮中心，統一指揮搶救作業。

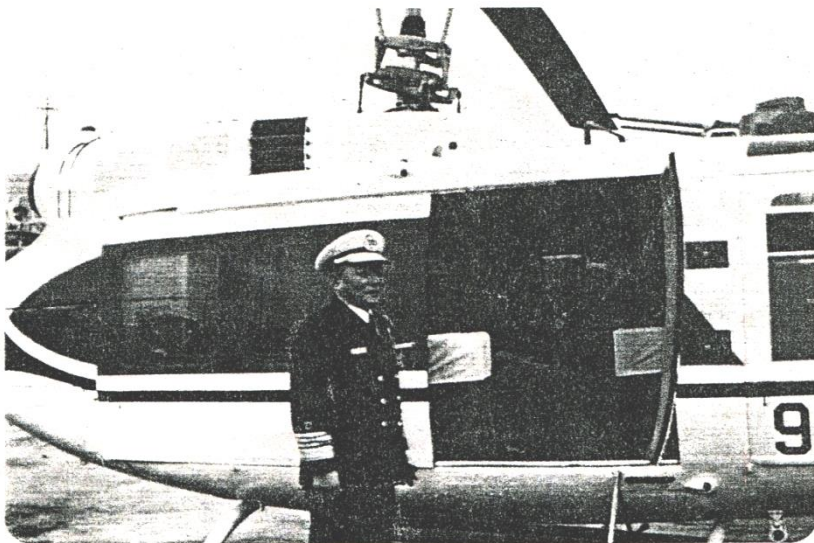


六十六年二月八日下午四時參謀總長宋長志一級上將巡視基隆並指示成立布拉哥油輪專案指揮中心

對布輪在基隆外海擱淺並造成大量漏油事件，各部會極表重視，宋總長及李副總司令於二月八日分別來基，指示各有關單位，盡全力協助搶救布輪，並防阻浮油漂入港內，以維護港區安全。

海軍副總司令李北洲中將，於八日上午八時三十分抵達三軍區，隨即前往港口管制所，指揮搶救布拉哥油輪，下午一時三十分，召集各有關單位，研商搶救事宜，會議並決定：

- 一、為維護基隆港區安全，防止布輪漏油漂入港內，由海軍三軍區、基隆港務局、中油公司及港區各有關單位共同組成專案小組，儘速展開漏油防範措施。
- 二、海軍有關單位及中油應儘速調集拖船及油輪展開布輪抽油作業，以減少油料流入海面，危害基港及北部海域。
- 三、布輪船上油料應先行抽出減輕吃水，再進行拖救事宜。
- 四、為配合抽油、拖救計劃，須派兩名船員回船留守，協助作業。



六十六年二月八日下午三時五十九分參謀總長宋長志一級
上將蒞基隆巡視布拉哥油輪海難乘坐之直昇機

參謀總長宋長志上將於八日下午三時四十五分，搭乘 9504 號直昇機前往基隆外海野柳附近海面，巡視科威特籍油輪「布拉哥」號觸礁擱淺及污染情況後，於下午四時正降落海軍三軍區基地，隨即召集李副總司令、三軍區司令華紹武、港務局局長袁鐵忱、中油代表胡培楨、警總基隆檢查處處長曹英哲少將，以及海軍救難單位等各級主管舉行緊急會議。

宋總長即席指示與會人員：運用一切力量救護基隆港的安全，全力防阻布輪因艙底破裂洩漏出來的燃油漂入港內而引起嚴重災害，並指示海軍救難單位應盡全力營救布輪脫險。

海軍三軍區華司令、港務局袁局長、警總港檢處、中油公司等已飾令所屬完成基隆港的安全防範工作。

參謀總長在完成救難準備工作後，於下午四時四十五分搭原機返回臺北。

基隆港務局為防阻擱淺的布輪大量漏油漂入港內，影響安全，已採取緊急應變措施，除加強戒備外，並向中油公司租用攔油索，以便在外海攔截海面上的浮油，阻止漂入港內。

布輪計有三十個油艙，已有十四個艙破裂漏油，所幸當日基隆地區吹的是西南風，外海的浮油流向深澳附近，尚未發現漂入基隆港的趨勢。

袁局長表示，萬一風向轉變，而且目前又是東北季風盛季，外海浮油隨時可能會流向港口，所以港務局已採取緊急防範措施。港內拖船、消防船待命調用，以及人員留守，並且向中油公司租用六百公尺長的攔油索，在發現浮油流入港內之趨勢前，即在外海防波堤口攔阻，如浮油量多，則派船進行打撈，如果油量少，則使用化學藥劑在海上噴灑消除。

基隆港已進入非常時期緊急備戰狀態，袁局長特別強調：「風雨欲來、大難將至、無可避免、先行準備、以作因應」，籲請全員要提高警覺，來應對即將面臨的挑戰，將災害降到最低，希望進出港船舶特別注意安全，以防萬一。

～待續～

承接第 42 頁

孔子的治國能力、道德修養及學生之優秀，在當時的中國，是很有名的。很多國君都想利用孔子的名聲，號召各地的豪傑俊秀來歸，以壯大自己的國力。所以都希望給孔子厚祿，請孔子居留在其國內。孔子不是要名利的人，他是想一展抱負，把國家治理得人民安和樂利，上下遵循禮法，人性回復善良，世界不再有戰爭侵伐。

儒家的理想：讓人類社會男有份，女有歸，少有所養，壯有所用，老有所終。男有份：男人都有該承擔的責任。女有歸：女人都有婚姻的歸宿。少有所養：小孩從出生到成年，都能得到好的養育。壯有所用：成年到壯年人生精力最充沛的階段，每個人都有機會發揮，貢獻所能。老有所終：人付出一生的努力，從養家到貢獻社會，直到老年有一個終老的地方。一方面能反省生命的意義，等待圓滿一生的情緣；一方面有充分的心理準備，離開人世。這是儒家很單純的理想。孔子過去的政績，證明這是可達成的。但人心是嫉妒的，是自我防衛的，是排擠的，是欲望無窮的。而既得利益階層，最害怕失去舞台，失去已擁有的財富和地位。在社會上能愛才惜才者，其目的大多也只是借人才之力，助其擴張勢力版圖，累積其財富而已。孔子說：知道社會人心才重要，成名不成名是不重要的。反過來說，如果不能了解社會人心之險惡，只求能在社會成名，那誤蹈人性陷阱是會毀了一生的。

第三種解讀：論語一書共二十篇，最後用孔子說：「不知言，無以知人也。」作為結束。言，就是聖人之言。孔子也說：「君子有三畏：畏天命，畏大人，畏聖人之言。小人不知天命而不畏，狹大人，侮聖人之言。」人從出生到長大成人，進入社會群體，所發展的是欲望的我。欲望激發企圖心，一心想要在社會有所成就。所謂成就，就是有名、有利、有地位。有了名，就有勢力，就有利可圖。有了地位，就有權力，有了權力，就有名利。社會上工於心計的人，只要善巧的玩弄名、利、權，大概就能功成名就，為所欲為了。孔子說：讓社會看到自己的成就，不是最重要的。如果真的停留在社會上人人都知道的成就，那也只是欲望階段而已，不是真實的自己。人生最重要的是這一生的完成，也就是「成之者，性也。」反省欲望的自我，提升心志的我覺，到知天命的清純本性，才是孔子引領儒者一生要完成的努力。

中庸說：天命之謂性。清純的生命本性，就是天命。了悟清純本性，即是知天命。知天命的人，即是大人。孔子教人要懂得親近恭敬領悟正道的人。如果沒有機緣得到清楚生命本末的人引導，就恭敬的研讀過去聖人留下來的經典，再從自己每日的生活去真誠的實踐，也能夠了解生命真義的。所以「患不知人也。」就是憂慮不知道人這一生到底要完成什麼。人指的是人道，也就是止于至善，善始善終的君子之道。

編者註釋：林金生老師是台大農經系畢業，自幼承襲父親的儒學思想，後半生以講述儒、道學為其志業。目前是台灣睿智學院的負責人，經常在兩岸講授儒、道之學，如論語、大學、中庸、道德經及易經等中華經典文學，自四月十五日起，台灣睿智書院租借本會的會議室講授文始真經等道家經典。歡迎各位會員，對中華古經典有興趣者，亦可報名參加。

中華民國船長公會

第二十一屆第十二次理、監事聯席會議紀錄

日期：中華民國 106 年 3 月 29 日(星期三)下午 6 時

地點：本會會議室(台北市南京東路四段 75 號 701 室)

出席：(按姓氏筆劃排名)

理事：(應出席 21 人，實際出席 14 人)

丁漢利、方信雄、王雲召、王鴻椿、安台中、李齊斌、李國良、林廷祥

施光華、胡延章、徐國裕、郭炳秀、陳振勛、蔡大飛。

監事：(應出席 7 人，實際出席 4 人)

王天元、南寧泉、梅崇山、程 修。

請假：

理事：林 彬、姚忠義、張寶安、陳正文、姜大為、黃玉輝、劉 煒。

監事：林全良、陳昌順、廖國凱。

列席：

會務工作人員：游健榮、羅洽河。

主席：徐理事長國裕

記錄：羅秘書洽河

主席報告：(略)

壹、會務工作報告：

一、上次(第 21 屆第 11 次)理、監事聯席會議決議事項執行情形：

1. 所通過之本會 106 年度工作計畫案暨收支預算表，將提下次會員大會通過後，再報請內政部備查。
2. 所通過本會開辦『船長實務研習班』施行計畫經已付之實施。
3. 有關本會擬加入世界船長協會(IFSMA)一案，經本會分函徵詢各理監事意見，結論是如航港局全額補助經費，則同意加入。之後因為時間緊迫，今年已來不及申請，經航港局指示，今年只申請參加年會活動，目前已正式向航港局提出申請等候審核中。(詳情如投影片)
4. 本會原任秘書長李 蓬請辭，遺缺由游健榮船長接任，案經報奉內政部 106.1.16 台內團字第 1060002061 號函予以備查，
5. 所通過之林中基、劉昌立兩位船長申請加入本會為會員，呂志明等八位船長申請退出公會，經報奉內政部 106 年 1 月 16 日台內團字第 1060002060 號函准予備查。

二、行政工作報告：

1. 加強充實本會網站內涵，有關航運新知、最新活動預告及報導、

法令規章修訂、求職求才廣告，都即時 po 上網站。

2. 內政部辦理 105 年度工商自由職業團體績效評鑑本會已於 3 月 21 日完成申報。

3. 會員近三年動態及繳費統計報告。(如投影片)

三、會員服務工作報告：

1. 出版船長通訊季刊第 204 期，於 105 年 10 月 25 日發行，寄發會員及相關單位約 700 餘份。

2. 代辦會員勞保及健保業務

元月至三月二十四日由本會代投保勞保會員人數合計 429 人次、健保會員人數合計 67 人次。

3. 接受航運公司委託在網站上免費登載徵求船長訊息。

4. 答詢有關船上訓練紀錄簿填寫問題。

5. 配合交通部航港局為因應急需受訓俾立即上船服務之船員訓練緊急需求措施，介紹有需要的會員報名受訓。

6. 舉辦臘八節會員聯誼活動

本會於 106 年 1 月 5 日，循往例舉辦臘八會員聯誼活動，參加會員 32 人。

貳、業務工作報告

一、執行交辦事項

(一)、完成交通部航港局委託辦理「我國海域劃設航行安全警戒區之可行性規劃」案。

(二)、接受交通部航港局委託辦理「106 年度艙面部門甲級船員航行安全講習」，為期三天，預定五月辦理。

(三)、交通部航港局為辦理 106 年度海事評議小組委員選聘函示本會推薦人選，本會已如期推薦黃玉輝常務理事及游健榮秘書長擔任。

二、交通部發布公告重要法規

(一)、修正船員岸上晉升訓練及適任性評估作業規定，名稱並修正為 船員岸上晉升訓練及適認性評估作業規定，自即日起生效。

(二)、我國船員查驗平台已於 106 年 1 月 1 日正式上線。

(三)、有關辦理船員僱用與服務手冊流程整體服務，已於 106 年 1 月 1 日正式上線。

(四)、ILO 2006 年海事勞工公約 2014 年修正案，已於 106 年 1 月 18 日公告並生效。

(五)、檢送考試院修正發布專門職業及技術人員高等暨普通考試航

海人員考試規則第 2 條條文影本，經登載本會網站。

- (六)、 航海、輪機及電技實習生自 105 年 8 月 1 日起應於受雇前領有船員專業訓練證書。
- (七)、 船員安全訓練專業訓練證書自 104 年 8 月 10 日起有效期限為核發日起 5 年。
- (八)、 106 年專門職業及技術人員高等考試引水人考試報名日期為 3 月 1~10 日，已週知會員並登載本會網站。

三、 參加 ClassNK 內部訓練

日本海事協會(ClassNK) 於 106 年 2 月 14 日在海洋大學舉辦 ISO 9001:2015 內部訓練，本會由秘書長、羅秘書及黃小姐參加。

四、 舉辦船長實務演講會

本會於本(106)年 3 月 2 日(星期四)全日，在本會會議室舉辦船長實務演講會，上午由中華海事法律事務所-蔡家豪律師講述-船長對於海上船員發生職災事故之應變處理，洪甯雅律師講述-論偏航之界定以我國實務判決為例兼論船長之法律責任。下午由 IACS 稽核員亦即前 DNV 驗船師-何肇庭先生講述-港口國管制檢查趨勢及實務經驗。參加學員 17 人，其中會員 8 人。

五、 開辦『船長實務研習班』

- (一)、 本案經上次理監事聯席會議決議通過辦理。
- (二)、 本次研習班經於本(106)年 2 月 15~16 日及 3 月 8~9 日開辦，報名參加學員共 17 人其中 8 人為會員，結訓後均發給參加證明，並作問券調查，調查結果顯示大家對於授課內容及師資均表示非常滿意及感謝，詳如施行計畫如附錄一(第 30 頁)。

六、 派員參加各項會議：(略)

參、財務報告(106 年 1 月 1 日~2 月 28 日)：

收入：新台幣 828,812 元

支出：新台幣 682,151 元

結餘：新台幣 146,661 元

截至 106 年 02 月 28 日歷年結存共計新台幣 7,414,388 元

以上報告決定：洽悉

肆、討論提案：

第一案：

提案人：業務組

案由：本會 105 年度工作報告書如附件一(略)，提請審議。

說明：本會 105 年度工作報告計分會務與業務兩大項，會務工作分一般行政、會員服務兩部分，業務方面分意見諮詢、委辦事項、舉辦研習會及派員參加各項會議等四部分。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。

決議：通過。

第二案：

提案人：財務組

案由：本會 105 年度經費收支決算表如附件二(第 17 頁)、現金出納表、資產負債表、基金收支表及財產目錄，提請審議。

說明：

一、本會 105 年度經費收支決算表，收入方面，收入 6427,366 元較預算數增加 1063,340 元，只要原因是專案收入增加 1684,937 元，但是入會費減少 11 萬元，常年會費收入減少 48 萬餘元所致。支出方面，支出 6361,637 元較預算數增加 997,611 元，也是因為專案業務費增加 1599,448 元。

二、收支相抵提存會務發展基金 10 萬元，結餘 65,729 元。

三、隨案檢附現金出納表如附件三(第 19 頁)、資產負債表如附件四(第 19 頁)、基金收支表如附件五(第 19 頁)及財產目錄如附件六(略)。

辦法：本案通過後將提下次會員大會通過，再報請內政部核備。

決議：通過。

第三案：

提案人：行政組

案由：擬訂本會第二十二屆理、監事通訊選舉作業日程表，提請討論。

說明：

一、本會第二十一屆理、監事任期即將於本(106)年 7 月屆滿，按規定將於下次會員大會時選舉第二十二屆理、監事。因本會性質特殊，按例下屆理、監事選舉將採通訊選舉，謹擬定通訊選舉作業日程表如附件七(第 22 頁)，提請討論。

二、隨案檢附本會報經內政部核備之通訊選舉辦法如附件八(第 23

頁)，請參閱。

決議：通過。

第四案：

提案人：行政組

案由：為因應本會第 22 屆理、監事選舉，按規定應成立司選小組辦理選務工作，請推選小組成員。

說明：依據本會通訊選舉辦法第二條規定；司選小組由理監事聯席會議推選理事三人、監事一人，連同本會秘書長組成司選小組。

決議：推選郭常務理事炳秀、榮理事大飛、安理事台中、王常務監事天元連同本會游秘書長共五人為司選小組成員，郭常務理事炳秀為召集人。

第五案：

提案人：行政組

案由：本會第二十二屆理、監事選舉，候選人登記名額未達應選名額的兩倍，是否補提候選人參考名單，提請討論。

說明：

一、本會第二十二屆理、監事選舉，應選出理事 21 人，候補理事 7 人，監事 7 人，後補監事 2 人。

二、現登記參選理事候選人連同現任理事(劉煒除外)共有 35 人，登記參選監事候選人連同現任監事 6 人(王天元常務監事改選理事)共有 9 人，名冊如附件九(第 24 頁)，未達應選名額的兩倍，是否提名補足名額。

決議：通過所附名冊為候選人名單，選票排名以姓氏筆劃為序，筆劃少的在前。

第六案：

提案人：行政組

案由：本會第二十二屆理、監事選舉選舉人名冊，提請審議。

說明：

一、為因應第二十二屆理、監事通訊選舉，經本會清查會員會籍，清查結果截至 106 年 3 月 28 日止，在籍會員人數共計 846 人，其中積欠會費四年以上應予停權會員 137 人，失聯會員 6 人，有效會員 703 人，經造具選舉人名冊如附件十(略)，敬請審議。

二、本案通過後將報請內政部核備

決議：通過。

第七案： **提案人：行政組**
案由：請推選本會 105 年度模範船長選拔評審小組成員，提請討論。
說明：104 年度的評審小組成員計推選：李國良、林全良、林廷祥、廖國凱、陳正文等五人，李國良為召集人。
決議：推選：李國良、林全良、林廷祥、廖國凱、陳正文等五人 105 年度的評審小組成員，李國良為召集人。

第八案： **提案人：行政組**
案由：本會第 22 屆第 1 次會員大會召開時間、地點，提請決定。
說明：
一、本會上次(第 21 屆第 3 次)會員大會：
召開時間：105 年 7 月 15 日(星期五)下午 4 點 30 分，
召開地點：三軍軍官俱樂部二樓明德廳。
二、建議本次會員大會：
召開時間：106 年 7 月 14 日(星期五)下午 4 點 30 分，
召開地點：台北市中正區延平南路 142 號 三軍軍官俱樂部一樓勝利廳。

決議：通過。

第九案 **提案人：行政組**
案由：本年會員大會是否贈送會員紀念品，提請討論。
決議：贈送紀念品，價位在 200 元以下。

第十案 **提案人：行政組**
案由：茲有張子寰等四位船長申請加入本會為會員，提請追認。
說明：
一、新入會會員張子寰、賀大任、劉士毅、黃昭玲等四位船長申請加入本會，經已先行簽請理事長核准入會。
二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。
決議：通過。

第十一案 **提案人：行政組**
案由：茲有趙寶林等十位船長申請退出公會，經予以除名，謹提請備查。
說明：
一、退會會員計有趙寶林、朱金國、傅健棠、周進發、凌新竹、張雄生、
史聖仁、王振平、陳德志、潘明輝等十位船長，經已先行簽請理事長核准。

二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

第十二案

提案人：行政組

案由：茲有會員孫鵬船長逝世，經予以除名，謹提請備查。

說明：

一、孫鵬船長，台北市人，享年 66 歲，已逝世經已先行簽請理事長予以除名。

二、本案經本次會議通過後，將報請內政部備查。

決議：通過。

伍、臨時動議：無。

陸、散會。

中華民國船長公會

收支決算表

105年01月01日起至 105年12月31日

製表日期：106.01.18

頁次：1/2

款	項	目	科目	決算金額	預算金額	決算與預算比較金額		說明
						增加	減少	
1			經費收入	6,427,366	5,364,026	1,063,340		
	1		入會費收入	50,000	160,000		110,000	年度會員總人數871人
	2		常年會費收入	1,513,800	2,000,000		486,200	
	3		專案收入	1,884,937	200,000	1,684,937		
	4		補助收入	886,380	905,750		19,370	
		1	健保局津貼郵費	4,140	5,000		860	
		2	健保局津貼人事	3,140	3,500		360	
		3	勞保局補助款	19,700	27,250		7,550	
		4	訓練業務費補助	859,400	870,000		10,600	航行船員適任性評估實作案
	5		捐助收入	0	0			
	6		利息收入	87,765	80,000	7,765		
	7		雜項收入	2,004,484	2,018,276		13,792	
		1	其他收入	18,572	10,000	8,572		場地費
		2	房租收入	1,458,276	1,458,276			
		3	避碰規則	135,803	50,000	85,803		
		4	訓練記錄簿	391,833	400,000		8,167	
		5	委託鑑定費收入	0	100,000		100,000	
2			經費支出	6,361,637	5,364,026	997,611		
	1		人事費	2,903,967	2,893,992	9,975		
		1	員工薪資	2,177,280	2,177,280			
		2	勞保補助費	27,608	28,836		1,228	
		3	健保補助費	124,567	113,364	11,203		二代健保補充保費
		4	退休金提撥	133,632	133,632			勞工退休金按6%提撥
		5	考核獎金	181,440	181,440			
		6	年節慰勞金	259,440	259,440			
	2		辦公費	501,656	608,500		106,844	
		1	文具書報雜誌費	12,844	30,000		17,156	
		2	郵電費	100,882	140,000		39,118	寄會刊、大會通知及紀錄...等
		3	水電燃料費	12,912	30,000		17,088	
		4	印刷費	0	15,000		15,000	
		5	旅運費	2,940	15,000		12,060	
		6	大樓管理費	64,500	64,500			103/12管理費延滯104/01繳交
		7	車馬費	0	10,000		10,000	
		8	租賦費	199,599	171,000	28,599		印花、地價稅、房屋稅、保管箱租金
		9	修繕維護費	79,520	80,000		480	影印機租金、維修等
		10	財產保險費	2,184	3,000		816	
	附件		公共關係費	2,880	20,000		17,120	
		12	其他辦公費	23,395	30,000		6,605	

製表日期：106.01.18

頁 次：2/2

3	業務費	2,740,933	1,573,973	1,166,960		
1	會議費	95,940	120,000		24,060	場地費、餐費、大會手冊印製
2	聯誼活動費	105,714	30,000	75,714		會員聯誼、自強活動等
3	會刊(訊)編印費	168,293	300,000		131,707	
4	調查統計費	0	0			
5	專案業務費支出	1,699,448	100,000	1,599,448		
6	訓練業務費	264,672	300,000		35,328	
7	內部作業組織業務費	0	0			
8	研究發展費	0	20,000		20,000	
9	研究發展ISO專案費用	73,333	123,333		50,000	
10	避碰規則印刷費	18,571	20,000		1,429	
11	教育訓練	19,600	60,000		40,400	
12	訓練記錄簿印刷費	157,957	250,000		92,043	
13	委託鑑定費支出	0	50,000		50,000	
14	其他業務費	137,405	200,640		63,235	花籃、會員慰問金、公關
4	購置費	76,581	20,000	56,581		
5	繳納其他團體會費	16,000	11,000	5,000		航運學會、海研會
6	捐助費	12,500	27,000		14,500	中華日報專頁、春節團拜等分攤經費
7	社會服務費	10,000	15,000		5,000	航海節
8	會務發展準備基金	100,000	214,561		114,561	
3	本期餘絀	65,729	0			

理事長：徐國裕

秘書長：游健榮

會計、製表：黃湘瀕

附件三

中華民國船長公會

現金出納表

中華民國 105 年 01 月 01 日至 105 年 12 月 31 日止 第 1/1 頁

收		入	支		出
科目名稱	金額		科目名稱	金額	
上期結存	7,479,913		本期支出	6,361,637	
本期收入	6,427,366		本期結存	7,290,422	
合計	13,907,279		合計	13,907,279	

負責人：徐國裕

秘書長：游健榮

會計、製表：黃湘瀕

出納：張藹薇

附件四

中華民國船長公會			
資產負債表			
中華民國105年01月01日起至105年12月31日止			
資	產	負 債 、 基 金 暨 餘 絀	額
科	目	科	目
目	金	目	金
流動資產		流動負債	39,036
零用金	6,000	銷項稅額	39,036
銀行存款-華南甲	113,745	其他負債	255,200
銀行存款-華南乙	1,267,924	存入保證金	255,200
劃撥儲金	33,390	基金準備	17,198,678
一般定期存款	5,851,683	資產基金準備	10,003,001
定期存款-房屋押金	255,200	會務發展基金準備	7,195,677
進項稅額	17,700	淨值餘絀	
固定資產		本期餘絀	65,729
房地產	9,235,341		
雜項設備	77,248		
辦公設備	690,412		
其他資產			
存出保證金	10,000		
合計	17,558,643	合計	17,558,643
理事長：徐國裕 秘書長：游健榮 會計、製表：黃湘瀨			

附件五

中華民國船長公會
基金收支表
中華民國 105 年 01 月 01 日至 105 年 12 月 31 日止 第 1/1 頁

收 入		支 出	
科 目 名 稱	金 額	科 目 名 稱	金 額
準備基金		準備基金	
歷年累存	7,006,248	支付	0
本年度利息收	0		
入	100,000		
本年度提撥	89,429	結餘	7,195,677
歷年累積餘絀			
(100~104 年度歲入歲出結餘)			

負責人：徐國裕 秘書長：游健榮 會計、製表：黃湘瀨 出納：張藹薇

附件七

中華民國船長公會

第二十二屆理、監事通訊選舉作業日程表(106.3.2)

- 一、三月六日(星期一)函全體會員登記參選第二十二屆理監事。
- 二、三月二十九日(星期三)召開第二十一屆第十二次理、監事聯席會議：
 - (一) 推選第二十二屆理、監事通訊選舉司選小組成員
依據本會通訊選舉辦法第二條規定由理監事聯席會議互推理事三人、監事一人，連同本會秘書長組成司選小組。
 - (二) 推薦第二十二屆理、監事候選人參考名單以補登記不足之名額。
- 三、四月二十日(星期四)召開司選小組第一次會議，確定：
 - (一) 選票格式及印製張數。
 - (二) 5月12日選票送監事會推定監事核蓋印章。
 - (三) 5月15日寄發選票，並請司選小組召集人加封票匳。
- 四、六月二十一日(星期三)召開第二十一屆第十三次理、監事聯席會議，就通訊選舉開票，(選舉結果由司選小組提報會員大會追認，並以書面通知各會員)。
- 五、七月十四日(星期五)召開第二十二屆第一次會員大會，追認通過第二十二屆理、監事當選名單。
- 六、七月十四日寄發新當選理監事同意擔任第二十二屆理、監事同意書。
- 七、七月十九日(星期三)召開第二十二屆第一次理、監事聯席會議，選舉常務理、監事暨理事長並辦理新舊任理事長交接。

理事部分

編號	姓名	學歷	經歷	服務單位及職稱	備註
1	丁漢利	國立台灣海洋大學、 國立中山大學碩士	三副、二副、大副、船長、高雄港引水人 辦事處引水人、引水協會理事長、本會理 事長	引水協會理事長	現任理事
2	方光明	中國海專	船長、海巡署、台北海洋技術學院航海系 副教授兼主任	台北海洋科技大學航海系副 教授兼主任	
3	方信雄	國立台灣海洋大學、航運 技術研究所碩士	船長	基隆港引水人辦事處主任	現任理事
4	王天元	海洋大學航海系	三副、二副、大副、船長、高雄港引水人	退休引水人	現任常務監事
5	王雲召	交大運輸研究所	三副、二副、大副、船長	陽明海運公司駐埠船長	現任理事
6	王鴻椿	國立台灣海洋大學碩士	船員訓練資深船長	退休	現任理事
7	安台中	國立台灣海洋大學商船碩 士	船長、海巡署技士、引水人	台北港引水人辦事處引水人	現任理事
8	吳天壽	海洋大學航海技術系	長榮海運、台北港引水人辦事處	台北港引水人辦事處引水人	
9	吳雲斌	基隆海洋大學碩專班	進陽明海運22年船長、職務做八年都在陽 明	基隆港引水人辦事處引水人	
10	李國良	國立台灣海洋大學航技碩 士	商船船長、印尼港口專案副處長、航運公 司駐埠船長、裕民航運公司經理		現任理事
11	李齊斌	國立台灣海洋大學航海系	中航金山航運公司船副副、大副，新建海運公 司船長、新興航運公司船長、正利航業公司運 務處保險理賠組經理、偉林船務代理公司、旭 航船舶管理公司協理、信榮海陸運輸公司船員 管理部經理	退休	現任理事
12	林 彬	國立台灣海洋大學航海 系、英國普利茅斯博士	三副、二副、大副、船長、講師、教授	海洋大學講座教授	現任常務理事

編號	姓名	學歷	經歷	服務單位及職稱	備註
13	林廷祥	國立台灣海洋大學	三副、二副、大副、船長、長榮國際公司副協理	退休	現任理事
14	姚忠義	國立台灣海洋大學	船長、引水人、引水協會理事長、本會理事長、引水人聯合辦事處主任、船員外僱會主委	船員外僱會副主委	現任常務理事
15	姜大為	國立台灣海洋大學	三副、二副、大副、船長、台灣碼頭公司董事長	退休	現任理事
16	施光華	國立台灣海洋大學航海系	船長、基隆港引水人辦事處引水人	退休	現任理事
17	胡延章	國立台灣海洋大學碩士	船長、引水人	高雄港引水人辦事處主任	現任常務理事
18	徐國裕	國立台灣海洋大學航海系、海洋大學航技碩士、海大河工所博士班、大連海事大學交通運輸工程博士	中國航運公司船長、海洋大學研究船船長、中國航海技術研究會常務理事、中華海洋事業協會理事長	高雄港引水人辦事處引水人	現任理事長
19	袁順光	文化大學、海洋大學商船學系碩士在職專班畢	萬海航運公司船長、基隆港引水人、台北港引水人	台北港引水人辦事處引水人	現任候補監事
20	張子寰	國立臺灣海洋大學商船研究所	中國航運公司(三、二、大副)、台北海洋技術學院兼任助理教授、中華商業海事職業教師	中國航運公司海運部	
21	張寶安	國立台灣海洋大學商船碩士	三副、二副、大副、船長、引水人	高雄引水人辦事處引水人	現任理事
22	章詩如	海洋大學航海系、海洋航技所碩士	船長、駐埠船長	萬海航運駐埠船長、慧洋航運船長、新興航運船長	現今錄取基隆海洋大學商船學系(特聘船長)
23	莊學偉	淡江大學航海系	友聖航運友聖輪船長	台北港引水人辦事處引水人	
24	郭炳秀	國立台灣海洋大學航運研究所碩士	中國航運公司船副、船長、協理，台北海洋技術學院兼任助理教授	退休船長	現任常務理事

編號	姓名	學歷	經歷	服務單位及職稱	備註
25	陳正文	國立台灣海洋大學	台塑海運公司船長	台塑海運公司船員組組長	現任理事
26	陳振勛	國立台灣海洋大學航海系	船長、高雄港引水人	退休	現任理事
27	陳策勤	國立臺灣海洋大學海洋運輸系	船長、引水人	高雄港引水人辦事處引水人	
28	游健榮	中國海專航海科	南泰海運總船長兼海事管理部經理、國航船務部協理、大連馬斯特負責人、台北海事檢定有限公司負責人	本會秘書長	
29	賀大任	國立高雄海洋科技大學	中塑油品壹號(大副)、台航寶山3號(見習船長)、麗娜輪(船長)、台塑海運(見習生、大副)	東聯航運麗娜輪船長	
30	黃玉輝	國立台灣海洋大學航海系	船副、大副、船長、駐埠船長、引水人、台中港引水人辦事處主任	台中港引水人辦事處引水人	現任常務理事
31	榮大飛	海洋大學	三副、二副、大副、船長、引水人	退休	現任理事
32	劉士毅	國立臺灣海洋大學海洋運輸系	長榮海運船長、大副、船副、見習三副	新加坡商、長榮海運、台灣辦事處駐埠船長	
33	劉中明	基隆海洋大學	中國航運公司(實習生~船長)、領港花蓮15年	花蓮港引水人辦事處引水人	
34	鄭怡	海洋大學商船學系碩士	陽明海運課員、課長、襄理、資深經理、高雄海洋科技大學講師	陽明海運公司船務處副協理	
35	羅守平	交通大學航海系	曾任船長、經理、中華海事檢定社董事長	中華海事檢定社董事長	現任候補理事

中華民國船長公會參選第二十二屆理、監事登記名冊(按姓氏筆劃排名)

監事部分

編號	姓名	學歷	經歷	服務單位及職稱	備註
1	李蓬	海洋大學航海系	九年船長、五年巴拿馬檢查員、四年 IBS 驗船師、三年講師、海寧管理顧問公司執行長、本會秘書長		
2	林全良	海洋大學商船所	船長、益航公司船員人事主管經理	國立台灣海洋大學商船系助理教授	現任監事
3	南寧泉	海洋大學	船副、大副、中國航運、益壽航運、首長航運等公司船長、經理	退休	現任監事
4	梅崇山	國立高雄海專	長榮海運見習三副、三副、二副、大副、船長。長榮海運海員課駐埠船長、長榮海運海員課課長	基隆港引水人辦事處引水人	現任監事
5	陳昌順	海洋大學	三副、二副、大副、船長、外僱輔導會秘書長	退休	現任監事
6	陳雲龍	國立台灣海洋大學	船長、台北港引水人	台北港引水人辦事處引水人	
7	程修	中國海專	台中港引水人	台中港引水人	現任監事
8	廖國凱	基隆海洋大學	三副、二副、大副、船長	高雄港引水人辦事處引水人	現任監事
9	蔡朝祿	國立成功大學交管博士、中山大學碩士、臺灣海洋大學學士	陽明海運、國立高雄海洋科技大學	航運技術系副教授兼船員訓練中心組長	

附錄一

中華民國船長公會船長實務研習班 施行計畫

- 一、**開班名稱:** 船長實務研習班。
- 二、**課程範圍:** 概括船長實務、進出港注意事項、船舶操縱等。
- 三、**招收對象:** 有意進修的管理級船長及大副。
- 四、**講師:** 廣聘引水人、公司管理人員、資深船長等具教學經驗者。
- 五、**時程安排:** 分兩階段授課，每階段二天。
- 六、**課程安排:**
 - 上午三節課，下午四節課。每節課 50 分鐘，休息 10 分鐘。
 - 上午 09:00 上課至 12:00 下課
 - 12:00 至 13:00 午休(本會供應便當)
 - 下午 13:00 上課至 17:00 下課
 - 第二天同第一天，每階段時數:14 小時。
- 七、**課程內容暨講師安排**
 1. 海事保險實務 2hr----林廷祥 船長
 2. 船舶貨載穩定度 2hr ---李承中領港
 3. 引水人與船長關係 3hr ---方信雄領港
 4. 船舶避碰 3hr---丁漢利領港
 5. 船舶操縱 3hr ---榮大飛領港
 6. 台灣港口進港航程計劃 5hr (包括平行指標線的運用、各重要參考指標、non turn point 的決定及如何接送領港)---
 - 台中港 1hr ----程 修、 基隆港 1hr ---方信雄領港、
 - 高雄港 1hr ----徐國裕領港、 台北港 1hr ---安台中、
 - 花蓮港 1hr ----榮大飛、 風險評估 2hr ---鄭 怡船長、
 7. 船員管理 2hr ----郭炳秀船長
 8. 駕駛台資源管理 2hr ----王鴻椿船長
 9. 氣象判斷 3hr ----陳馬力船長
 10. 綜合研討 1hr ---游健榮

以上上課總時數 28 小時。
- 收費:** 兩階段 4 天，收費 8000 元。
- 優惠辦法:**

本會會員七折優待，非會員全額付費。
- 開班人數:** 參加人數超過 15 人即開班。